

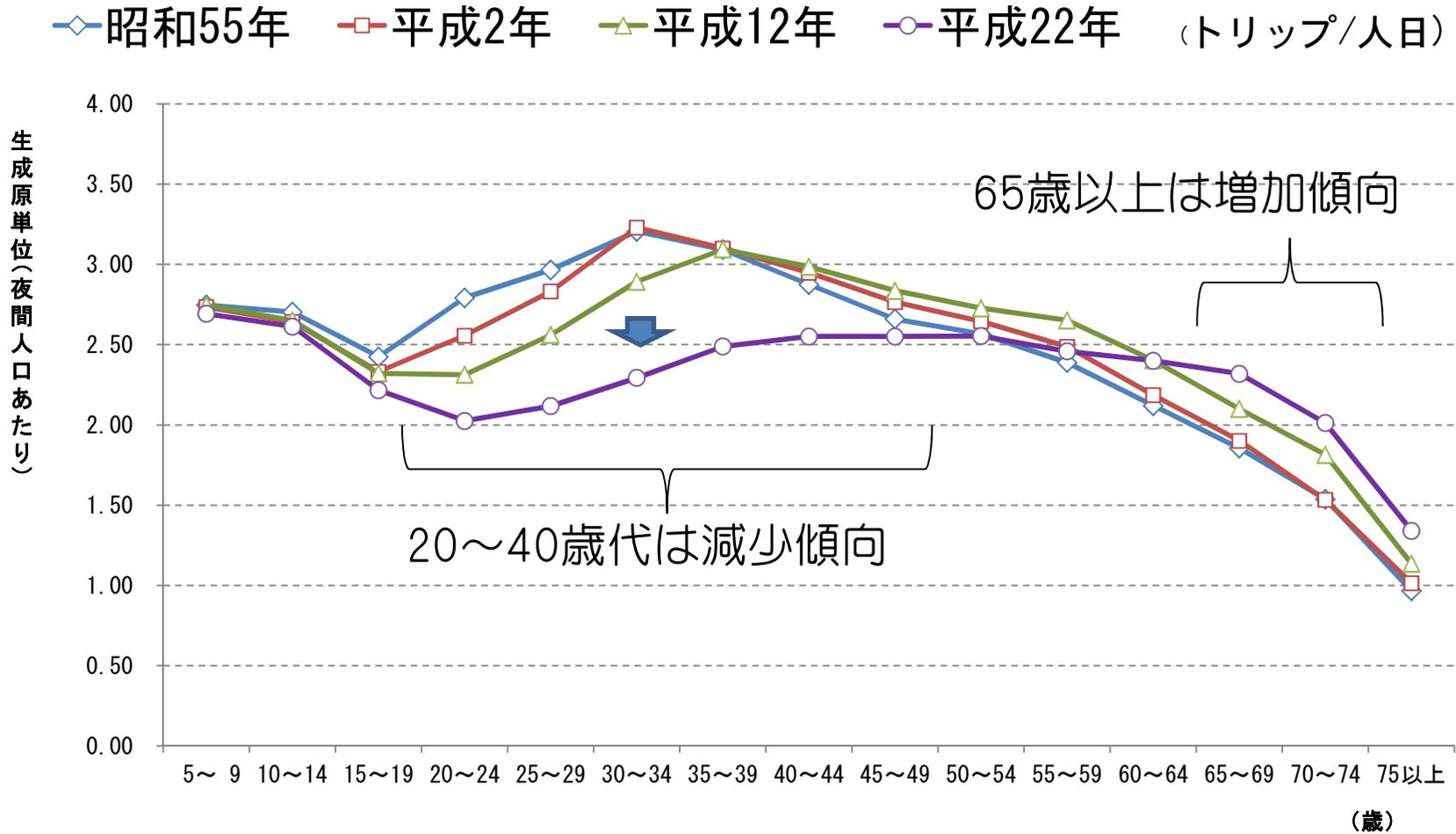
# 関西における交通インフラの強化

齋藤峻彦

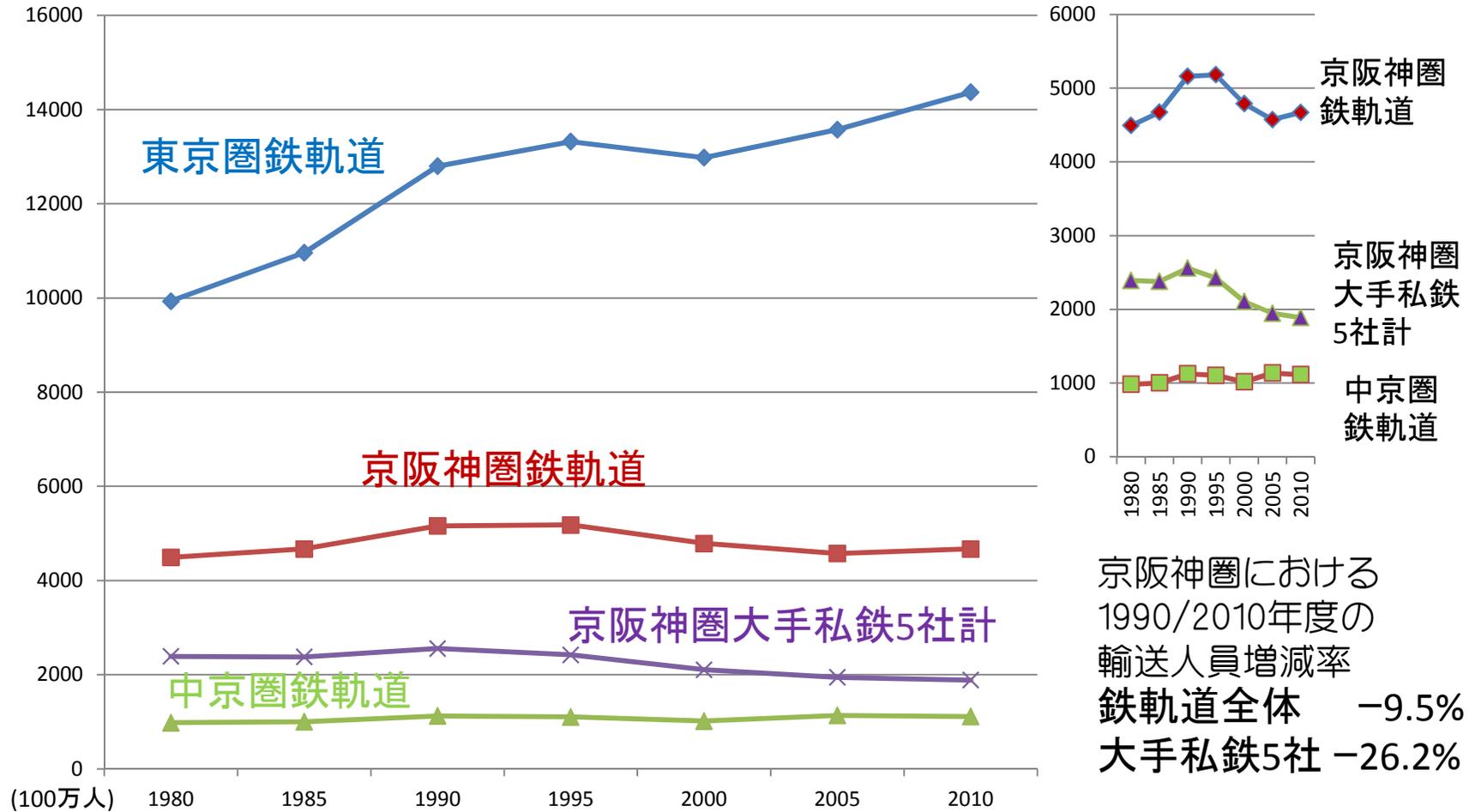
(平成29年10月26日)

# 京阪神圏における住民モビリティの低下現象

—PT調査データに表れる時系列的変化—

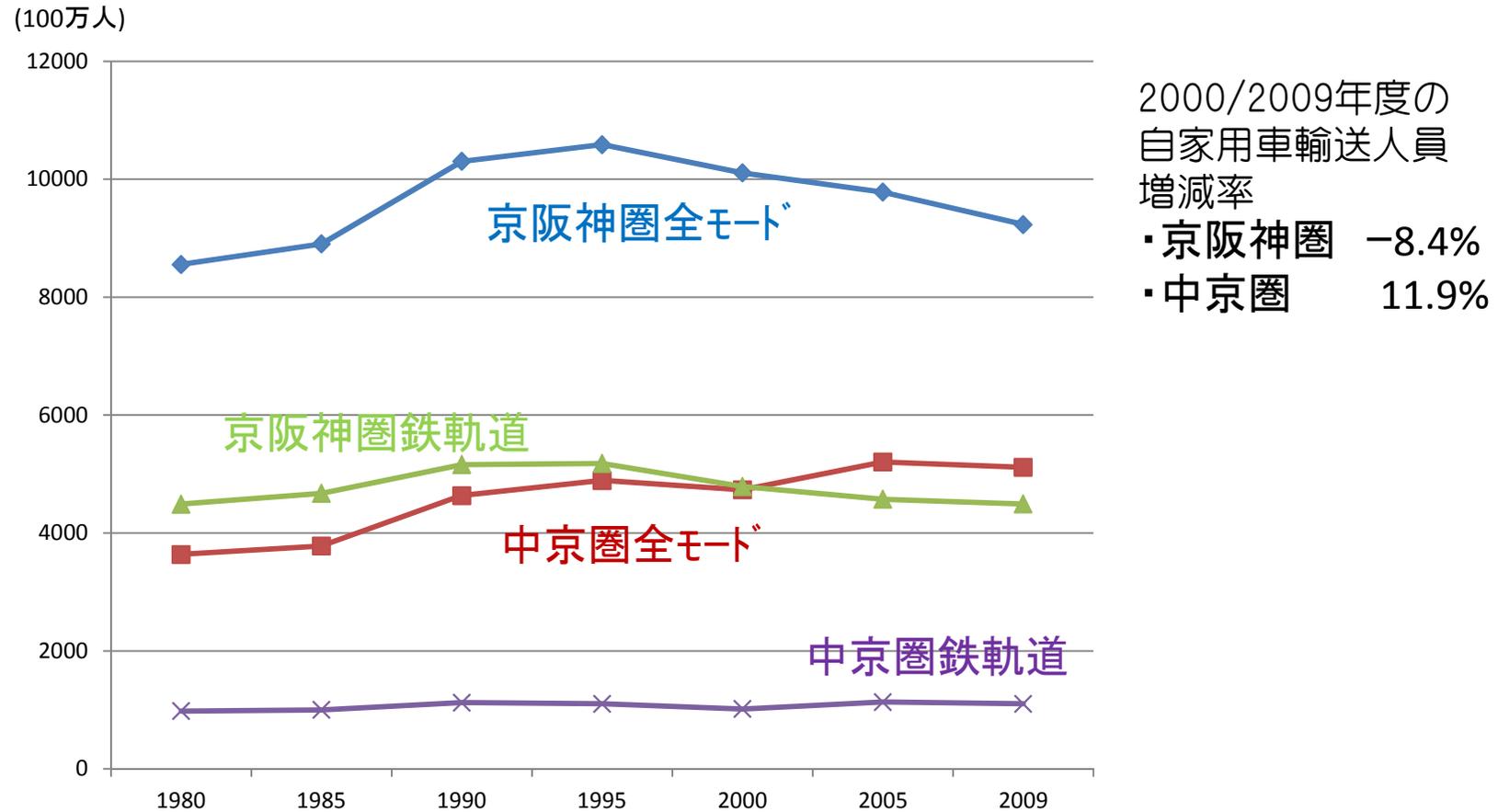


# 三大都市圏(交通圏)における 鉄軌道輸送人員の推移



# 京阪神圏と中京圏の相違

—京阪神圏は全体が減少基調、中京圏は右肩上がり—



# 三大都市圏の地域総生産の変化

単位：10億円（名目）

地域/年度	1965	1985	2005	2010	2010/1995
首都4都県 (全国比)	9,054 (28.0%)	96,049 (30.0%)	157,556 (32.9%)	160,011 (32.3%)	105.7%
東海3県 (全国比)	3,372 (10.4%)	35,634 (11.1%)	57,146 (12.0%)	54,776 (11.1%)	103.5%
京阪神3府県 (全国比)	5,358 (16.6%)	47,428 (14.8%)	63,095 (13.2%)	64,103 (12.9%)	91.7%
全国計 (47都道府県)	32,294 (100%)	321,159 (100%)	511,925 (100%)	495,638 (100%)	100.7%
大阪府/東京都	56.5%	49.3%	40.1%	39.9%	

首都4都県—東京、神奈川、千葉、埼玉 東海3県—愛知、静岡、三重 京阪神3府県—大阪、京都、兵庫

出典：『日本国勢図会』（各年度版）

# 三地域の比較

-人口1人あたりデータで見る三地域の格差-

	県内総生産 1992 → 2011	製造品出荷額 1993 → 2012	年間商品販売額—卸売業 1993 → 2012	同 左 —小売業 1993 → 2012
東京都	100	100	100	100
愛知県	62 → 62	299 → 851	47 → 36	82 → 82
大阪府	63 → 59	148 → 288	57 → 46	83 → 80
大阪+京都+兵庫	56 → 54	149 → 330	36 → 31	81 → 77
	情報サービス産業売上高 1995 → 2012	地方財政収入 1993 → 2012	国際会議開催件数 1993 → 2013	大学/短大在籍者数 1995 → 2013
東京都	100	100	100	100
愛知県	15 → 14	51 → 61	94 → 45	46 → 47
大阪府	27 → 26	49 → 67	145 → 76	50 → 47
大阪+京都+兵庫	17 → 16	50 → 71	166 → 84	55 → 55

資料: 矢野恒太郎記念会『データで見る県勢』(各年度版より作成)

# 三地域の比較

－人口1人あたりデータで見る三地域の格差－

	1世帯あたり 月平均実収入 1994→2013	同交通通信費 1994→2013	同教育費 1994→2013	同教養娯楽費 1994→2013
東京都	100	100	100	100
愛知県	97 → 104	101 → 140	78 → 86	81 → 87
大阪府	87 → 89	68 → 94	89 → 69	70 → 59
	国際航空で結 ばれる都市数 1996 → 2016	生活保護非 保護人員 1993 → 2012	刑法犯(重要犯 罪)認知件数 1994 → 2013	[参考] 刑法犯検挙率 2013
東京都	100	100	100	27.5% 41位
愛知県	56 → 15	43 → 49	45 → 93	27.1% 43位
大阪府	94 → 28	134 → 157	79 → 199	17.6% 47位
大阪+京都+兵庫		125 → 133	65 → 133	

矢野恒太郎記念会『データで見る県勢』（各年版）日本観光協会『数字で見る観光』（各年版）、などにより作成

# ルック・ウエスト

- 東京を「お手本」にしない
  - 関西だけで物事を考えない
  - 西日本のcapital の地位を取り戻す
    - 西日本一円への心配り(器量)
    - 西日本の魅力を掬い上げる(能力)
    - 国境と超えるwest-中国、韓国、アジア諸国
  - 大阪府・市「副首都ビジョン」-西日本の首都  
(スーパー・メガリージョンの西の核)
- ➡ 京阪神圏または関西(近畿)で取り組む必要

# 大阪の相互直通運転

堺筋線－阪急(京都線・千里線)

御堂筋線－北大阪急行

中央線－近鉄(けいはんな線)

阪神本線－阪神なんば線\*－近鉄奈良線

\*地下鉄と呼ば  
れない地下鉄

JR神戸線・宝塚線－JR東西線\*－JR学研都市線

- なにわ筋線(JR西、南海、阪急)

梅田－関空30分台、難波－関空20分台の可能性  
都市鉄道、ゲートウェイ連絡、都市間輸送の機能

- 大阪ベイエリア直結の東西軸

相互直通運転、急行運転、広域運行ネットの可能性

# 大阪市条例4路線は新しい発想で

B/C(民営、上下分離\*、建設費削減)

- 今里-湯里六 0.94 \*線路使用料 0円
- 鶴町-大正 2.00
- 敷津長吉線 1.09
- 南巽-弥刀 0.63

大量輸送能力の必要性が第一義的でない場合は従来の鉄道(ヘビーレール)とは異なる視点にもとづき都市鉄道の改善や近代化を考える

インナーシティ問題の克服、沿線市街地の活性化・まちの再生、利用のしやすさ(需要の喚起・創出)の観点からLRTやBRTの導入可能性を検討すべき

海外の多くの成功例に見ならうべき

路 線	輸送密度 (2010)
御堂筋線	238,880
谷町線	89,972
四つ橋線	83,073
中央線	82,818
堺筋線	127,864
千日前線	46,117
長堀鶴見緑地線	41,344
今里筋線	21,736
<b>条例4路線</b>	<b>輸送密度(予測)</b>
今里-湯里六	18,042
鶴町-大正	15,802
敷津長吉線	17,465
南巽-弥刀	11,075



Linz市

Karlsruhe市 最高180/kmで走行



Free transitで中心市街地の活性化(Portland市、Denver市のトランジットモール)

ヨーロッパ諸都市はトランジットモールが主流

# 個性的な地域公共交通政策への取り組み



Los Angeles市はフリーウェイの中央分離帯を使ってLRTを導入



Strasbourg市

LRT発祥地San Diego市のモデルは大阪の近郊住宅地



関西における交通インフラの強化(斎藤)



Bordeaux市・美観地区はパンタグラフをたたく

# リニア中央新幹線がもたらす 便益と経済的効果の地域間配分

地 域 (圏)	便 益 (百億円/年)	同地域間 配分	生産額の変化 (百億円/年)	同地域間 配分
東京圏(東,神,千,埼,茨)	2 6	3 7 %	4 0	4 6 %
沿線他県(山梨,長野)	8	1 1 %	3	4 %
名古屋圏(愛,三,岐,静)	1 4	2 0 %	1 8	2 1 %
大阪圏(大,兵,京,奈,和,滋)	1 6	2 3 %	2 3	2 6 %
その他	6	9 %	3	4 %
全国合計	7 1	1 0 0 %	8 7	1 0 0 %

出典：交通政策審議会中央新幹線小委員会答申・参考資料

# リニア中央新幹線の経済的評価

## －中央新幹線小委員会答申－

	東京都－大阪市 (2045年開業)	東京都－名古屋市 (2027年開業)
新幹線方式	便益／費用（比）	
リニア新幹線	1.51      1.99*	1.20
// 10年前倒し	1.58      X	—
在来新幹線	1.12	0.86

＊経済成長率1%、高速料金現行通り、＊経済成長率2%の場合

- リニア新幹線・東京都－大阪市間開業の投資効率性が高い
- 同・2045年開業を10年前倒しさせると投資効率性が上がる
- リニア新幹線・東京都－名古屋市2027年開業は採算性を充足するが、投資効率性は比較的低い
- 在来新幹線方式の投資効率性は劣る

# 関空と結ばれる海外都市の構造変化

	1997/10	(中国)	(欧米豪)		2015/8	(中国)	(欧米豪)
関空	57	(8)	(29)	関空	68	(38)	(9)
成田	89	(6)	(49)	成田+羽田	98+21	(19+4)	(40+9)

データは路線数。例：ソウル仁川・金浦は2路線で計算。中国は台湾を含む。

- ・ 中国 8都市→36都市
- ・ アメリカ、ヨーロッパなど非アジア圏 34都市→9都市  
**[路線撤退]** ニューヨーク×3, シカゴ, シアトル, デンバー, トロント, ロンドン, モスクワ, ウィーン, ローマ, シドニー, サンパウロ, カロ等
- ・ 東京圏と海外都市は成田・羽田の複数軸  
**[複数軸]** 21都市 - ホルム, ロサンゼルス, サンフランシスコ, シアトル, トロント, ロンドン, パリ, フランクフルト, シドニー, 北京, 上海, 香港, 台北(桃園), ソウル(仁川), バンコク, ジャカルタ, シンガポール, マニラ, ハノイ, ホーチミンシティ, トバイ

# 広域的な交通行政機構

- 米国 Metropolitan Planning Organization(MPO)  
(例) Southern California Association of Governments  
LA County Metropolitan Transportation Authority
- 英国 Combined (Unitary) Authority(CA,UA)  
(例) Liverpool City Region Combined Authority
- フランス/スペイン 地域交通連合体  
(例) Syndicat des transport d'ile-de-France (STIF)  
Consorcio Regional de Transportes de Madrid(CRTM)
- ドイツ/オーストリア Verkehrsverbund (運輸連合-VV)  
(例) Rhein-Main-Verkehrsverbund

# 広域交通行政機構の活動

## 自治体境界を超えた広域交通行政機構が活躍

- **英国**—CA-combined authority(都市圏)、UA-unitary authority(その他)が地域全体の都市計画と交通計画を策定、その実施にあたる。
  - **ロンドン**は例外—GLAの交通計画・政策、公共交通の運営、鉄道インフラ管理、道路課金等を行うTfLは世界最強(?)の広域交通行政機構
- **フランス**—「AOTU」(交通行政機構)が、都市圏内のすべての交通モードに関する計画、整備、運営、財政に責任を負う。公共交通の運営は競争入札にもとづき事業者と契約。首都圏「STIF」は強力かつ特別扱いの交通行政機構

# 広域交通行政機構の活動

- ドイツー「運輸連合(VV)」が公共近距離旅客輸送に関する交通行政機構として機能。1965年に誕生、96年の地域化政策により急増し、70のVVが国土の2/3をかバー。事業者・自治体が協働するカルテル型に代わり、競争主義の導入に熱心な自治体主導のVVが増加
- アメリカーMPOと都市交通事業の運営を行う都市交通公社(MTAなど)が交通行政機能を分担し、連携する。MPOが交通計画・政策を策定し、連邦補助の枠組みに収まる交通計画をプロジェクト化。MTA等が事業化のための必要条件を整え、事業を実施。



# Transport for London (TfL)



1999年にGreater London Authority法に基づき設立  
 London Underground (地下鉄11路線)、  
 London Rail (London Overground、Dockland Rail、London  
 tram、National rail operatorsの調整等)



London Buses 赤バス、競争入札でバス事業者と契約



London Street 道路・街路網の管理



Congestion Charge 市中心域で道路課金

交通違反の取り締まり

物流改善計画

サイクリングセンター etc.



# 意思決定に関わる人々

- **理事会 政策委員会** 原則として選挙で選ばれた者(知事、市長、議員など)が投票権をもつ場合が多い。身障者、少数者、労働組合等の代表も参加。

(例) STIF(パリ首都圏) 投票権を持つ委員29名のうち15名は各自治体の代表。パリ市は5名。

(例) CRTM(マドリッド自治州) マドリッド自治州5名、マドリッド市5名、その他自治体3名、中央政府2名、交通事業者組合2名、労働組合2名、消費者団体1名

(例) SCAG(ロサンゼルス都市圏MPO) ロサンゼルス郡39名(市長11名)、オレンジ郡10名(市長6名)、リバーサイド郡6名(市長2名)、その他3郡の合計11名(市長4名) 市長数は定数ではない。

# 海外の先行的な事例から 学ぶこと

- 「官民連携」の前に、中央と地方の「公」の連携関係と交通行政機構の構築
  - ① 中央政府と地方政府間の責任・義務に関する分担関係と連携体制
  - ② 地方政府側の責任の重さと権限の強さ  
— 広域交通行政機構の役割と活動
  - ③ 交通政策財源の豊かさ。財源調達に関わる地方政府側の当事者能力の大きさ

# 地方交通に関わる交通政策の三本柱

—海外調査で学ぶ「公の役割」—

## ① availability (利用可能性)

的確な交通ネットワーク＋輸送サービスの提供

## ② affordability (負担可能性)

利用のしやすさ、公共交通への利用誘導(低炭素化)

## ③ robustness (頑強性)

安全・安心なシステムづくり、resilience(回復力)

地方政府が政策・計画を具体化・事業化

中央政府は政策モデルの策定、政策財源の強化

# 日本の公共交通政策の検討課題

- ① 商業的運営(採算原則)に対する依存の高さ  
官民の連携・協働システムの遅れ
- ② 交通モード別(縦割り)で行われた規制緩和政策の妥当性
  - ・交通モード別でなく、競争分野と非競争(地域公共交通)分野別のほうが交通政策として合理
  - ・退出規制緩和により鉄道輸送システムを支える政策基盤が弱体化。  
「鉄道大国・日本」のイメージの裏で鉄道の”健康管理”に無関心
  - ・deregulation(規制緩和)とliberalization(自由化)の混同
- ③ 地方分権の「後進」—地方側の**経験・能力・財源**の不足
- ④ 法令中心主義—状況変化に対応した戦略的な交通政策がとりにくい(ex.世界に後れを取る新幹線規格)、モードや行政の境界線を超えた総合交通政策の遅れ、「外部性」に関わる政策・制度の遅れなど。

## 京阪神圏(関西圏)が取り組むべき課題

### ① 非首都のリーダーとしての役割

- 京阪神圏は首都ではないーTfL(ロンドン)、STIF(パリ)、ベルリンVV等は各国の都市交通政策の別格。東京も同じ。
- 注目は「東京」でなく、例えばリーダーを自認する「富山市」

### ② 都市づくり(とくに内周部の活性化)と連携させた都市交通政策の推進

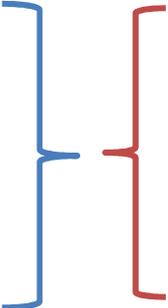
- heavy railの固執やめ、LRT、BRTに着目

### ③ 交通政策のソフトウェアが重要

- 運賃料金バリアの排除ー都市の競争力回復につながる
- 国際ビジネス交流都市ー深夜公共交通の確保が重要

# 『副首都ビジョン』の実現-態勢・これで良いか

## 「副首都・大阪が果たすべき役割」

- 西日本の首都
  - 首都機能バックアップ
  - アジアの主要都市
  - 民 都
- 
- ◎ スーパーメガリージョンの西の核
  - ◎ 産業・文化・サイエンスの拠点
  - ◎ 豊かで便利な都市生活

関西の強さ-多核的経済圏(宮本又次氏)

大阪の弱さ-経済、環境、文化・交流(「副都心ビジョン」掲載のデータ)

➡ 副首都=京阪神(関西)圏-多角的経済圏の力の結集  
(広域的な意思決定機構で府県の境界線を克服)