資料２

総合交通部会交通体系ＷＧでの検討状況について

１．ＷＧにおける検討の経緯

第１回　６月１６日　・鉄道整備の基本的な考え方について検討
・政策目標のあり方・視点について整理
・ＷＧの進め方

第２回　８月４日　・政策目標の策定について検討
・アンケートの内容について確認

第３回　１１月１０日　・京阪神圏における都市交通施策の方向性について検討
・アンケート、ヒアリング結果について検討

２．ＷＧでの主な議論

交通体系ＷＧは、「今後の京阪神圏における鉄道を中心とした都市交通体系」について、特に鉄道整備のあり方に力点を置いて検討を行っている。まず、鉄道を取り巻く現状と課題について整理し、次に、鉄道を中心とした都市交通施策の方向性の検討を通して政策目標を立案し、さらに、具体的な新線整備と既存ストック活用方策の検討を踏まえて、将来の鉄道整備のあり方を検討するものである。

本ＷＧでは、京阪神圏の自治体、事業者を対象として、交通に係る基本的な考え方、鉄道整備に係る課題、検討すべき路線、既存ストック活用方策等に関するアンケートおよびヒアリングも実施した。

主な議論の内容は以下のとおりである。

○京阪神圏における都市交通施策の方向性について

・ 京阪神圏における交通を取り巻く問題として、都市空間の密集、環境問題の深刻化、中心市街地の空洞化、高齢社会の到来などが挙げられ、空間の有効活用、地域・地球環境への配慮、都心の活性化、高齢者への配慮などが良好な生活空間を実現する上で極めて重要な課題となっている。
・ このため、既存施設の有効活用を中心に、情報技術も効果的に活用しながら、公共交通自身の魅力を向上するとともに、その公共交通のフィーダーとしての歩行者・自転車を含めたネットワークを都市の装置として効果的に機能させ、環境に配慮し、超高齢社会にも対応した都市交通システムを構築すべきである。
・ 今後は、地域の公共選択を如何に取り入れるか、公共交通サービスを如何に効率的に提供するかという点についてさらに検討を深めることが必要である。

○鉄道整備のあり方について

・ 新線整備について、検討対象となる全ての路線（構想段階のものを含む）

（別紙１参照）について、①四段階推計法による交通需要予測モデルを用いて試算し、一定の需要が見込まれるか、②鉄道ネットワークとしての機能の向上（乗り継ぎ利便性の向上、空港・新幹線駅といった広域交通拠点へのアクセス強化等）に資するか、③高質な鉄道輸送サービスの提供（混雑率の緩和等）に資するか、④都市機能の再生強化（都心部の移動利便性向上、交通結節機能の向上等）に資するか、⑤都市の環境保全（マイカーから鉄道利用への転換等）に資するか等について総合的に評価し、さらに具体的な検討を進める路線を絞り込んでいるところである。その際、既存の競合線からの需要転移に留意する必要がある。

・ 特に、②～⑤を基準とした理由としては、京阪神圏は、乗り換えの不便等ネットワークとしての機能が高くないこと、混雑の緩和が引き続き求められていること、大阪市・京都市・神戸市という３つの核において経済活性化の観点から都市機能の再生・強化が強く要請されていること、京都議定書の策定された地域として特に地球温暖化対策に積極的なこと等が挙げられる。

・ 既存ストックの活用について、検討対象となる相互直通化運転、優等列車の停車等(別紙２参照)について上記②～⑤に資するかを総合的に評価し、さらに具体的な検討を進める案件を絞り込んでいるところである。

・ 今後は、路線・既存ストックの活用方策について、他のオプションがないかも考慮しつつ、費用対効果分析（所要時間短縮効果等利用者に帰属する便益、収益等事業者に帰属する便益、道路交通混雑緩和・CO2削減効果等環境改善に資する便益と費用の関係を分析）、財務分析（事業採算性の分析）を行い、上記②～⑤に資するかを再度精査した上で、望ましいプロジェクトの位置づけを行う。

・ また、併せて京阪神圏の特性に応じたアウトカム指標を設定することが必要である。

○その他自治体・事業者の認識について

自治体アンケート結果では、将来のまちづくりという全体構想の中で公共交通が果たす役割等を踏まえる必要があること、鉄道は都市の装置として必要不可欠なものであるが、従来の整備手法や経営手法では新たな事業や安定的な経営が困難な場合もあるため、公的関与等についても検討が必要であること等が認識されている。

事業者アンケート結果では、平成４年頃をピークに輸送人員が減少しており、経営的に厳しい状況にある。今後は、事業者単独での鉄道整備は不可能であり、駅周辺の一体的な整備や、公共交通と自動車交通とを総合的に勘案した施策など、行政のきめ細かな対応が必要であると認識されている。

３．今後の予定

地域の公共選択を如何に取り入れるか、公共交通サービスを如何に効率的に提供するかという点についてさらに検討を深める。また、路線・既存ストックの活用方策について、費用対効果分析、財務分析を行い、関係地方自治体や事業者等の意見等を十分に勘案した上で望ましいプロジェクトの位置づけを行う。さらに、サブＷＧの議論も踏まえ、京阪神圏における都市交通のあり方を中心に、京阪神圏以外の地域（地方圏）の交通のあり方を含め、近畿における望ましい交通体系について来春に向けてとりまとめる予定。

（別紙１）

検討対象となる全ての路線（構想段階のものを含む）

	区　間
1	近江鉄道米原～JR 貴生川～信楽高原鐵道信楽～学研都市方面
2	JR 石山～びわこ文化公園都市～JR 南草津
3	JR 石山～びわこ文化公園都市～新幹線新駅（栗東）～JR 栗東
4	青山～若草～JR 南草津
5	京阪石山寺～田上～青山～若草～JR 南草津
6	JR 守山～琵琶湖大橋～JR 堅田
7	天神川～洛西
8	竹田～横大路（京阪本線交差付近）
9	洛西～長岡
10	京都市内全域を対象として LRT
11	京田辺～長池
12	登美ヶ丘～高の原、高の原～木津方面、登美ヶ丘～新祝園
13	十三～新大阪～難波
14	今里～杭全～湯里 6 丁目
15	千里中央～箕面船場～新箕面
16	大正～鶴町方面
17	住之江公園～喜連瓜破
18	南巽～弥刀方面
19	大正区、港区、此花区方面～福～塚本～十三～新大阪～東淀川区方面
20	玉江橋～中央卸売市場付近～西九条～新桜島
21	新桜島～梅田
22	天王寺～都島区～東淀川区方面
23	住之江公園～三宝～堺
24	堺第 2 区～堺～堺東～堺市

	区　間
25	門真市～門真南～瓜生堂
26	瓜生堂～久宝寺～堺方面
27	大日～鳥飼付近～高槻方面
28	八尾南～藤井寺付近～富田林方面
29	門真南～交野方面
30	湯里六丁目～美原方面
31	和泉中央～貝塚方面
32	加美～阪和線熊取方面
33	西梅田～十三～大阪国際空港方面
34	清児～土丸～犬鳴方面
35	JR 伊丹～大阪国際空港
36	ｳｯﾃﾞｨﾀｳﾝ～ｶﾙﾁｬｰﾀｳﾝ方面
37	三宮～新神戸
38	神戸空港～空港島内西延伸
39	舞子～学園都市
40	西明石～西神中央
41	西神中央～東播磨方面
42	西神中央～押部谷方面
43	神戸空港～関西国際空港
44	阪急塚口～JR 尼崎～阪神尼崎～21 世紀の森
45	神戸市中央区～灘区臨海部

（別紙２）

検討対象となる既存ストック活用策（ハード関連施策）案

整備メニュー	方　策　案
相互直通運転化	１．阪急神戸線・神戸市交通局西神山手線（三ノ宮付近）
	２．京都地下鉄東西線・京阪京津線の乗入れ区間延長 （現行は京阪が京都市役所前まで乗入れ→二条駅（天神川駅）まで）
	３．ＪＲ山陰本線・ＪＲ京都線（梅小路の短絡線利用）
	４．ＪＲ奈良線・ＪＲ京都線（　―〃―　）
	５．京阪本線・近鉄京都線（丹波橋付近）
	６．ＪＲ紀勢線・南海本線（和歌山市駅）
	７．ＪＲ和歌山線・南海高野線（橋本駅）
	８．近鉄南大阪線・近鉄道明寺線・ＪＲ関西線（路線延伸、及び相互直通）
	９．大阪市交通局内での相互直通
複線化	１．ＪＲ草津線複線化（草津～柘植間全線複線化）
	２．ＪＲ奈良線複線化（京都～長池間の残り区間：ＪＲ藤森～宇治、新田～木津）
	３．ＪＲ片町線複線化（木津～松井山手）
	４．ＪＲ山陰本線複線化（園部以北）
貨物線の旅客化	１．浪速貨物線の旅客化
速度向上	１．近鉄東大阪線速度向上 （70→95 ㎞/h　登美ヶ丘～本町 38→35 分）
新駅	１．ＪＲ各線 （例：草津線の草津・手原間新駅、山陽本線の鷹取・須磨間、英賀保・網干間新駅）
	２．南海本線、和大新駅（紀ノ川～孝子）

整備メニュー	方 策 案
優等列車停車	１．京阪本線関目駅の優等列車停車
	２．竹田駅（近鉄）、東福寺駅（京阪）での停車
	３．南海高野線中百舌鳥駅に急行列車停車
路線間における連絡性向上	１．地下鉄５号線とＪＲ関西線平野駅（路線延伸）
	２．ＪＲ奈良線・京阪宇治線（黄檗駅での乗継ぎ連絡通路設置）
	３．ＪＲ湖西線・京阪石山坂本線（西大津、皇子山駅間の距離短縮）
	４．近鉄御所線・ＪＲ和歌山線（近鉄御所・ＪＲ御所間の連絡通路設置）
	５．近鉄線・南海本線（難波駅地下街にムービングウォーク）
鉄道とバスの連絡性向上	１．京阪中書島駅におけるバスバースの整備
関空へのアクセス向上	１．特急「サンダーバード」関空乗入れ（京都駅で大阪行きと関空行きの分割・併合）
	２．梅田貨物線の新駅設置等による特急「はるか」の大阪駅停車
電化	１．信楽高原鐵道の電化
	２．ＪＲ関西本線の電化（加茂～柘植）
ＬＲＴ導入	１．支線へのＬＲＴ導入
乗継ぎ案内	１．難波駅周辺において統一的な整備を予定（H16～H18）