

# 第1回

## 新たな大都市制度検討協議会資料

□ 二重行政

□ 大阪の交通問題

「大阪市営独占の弊害と

広域化課題」

大阪維新の会

おおさかいしんのかい

協議会委員 大橋一功

(平成23年7月14日)



# □ 二重行政

- ①大阪維新の会の主張
- ②二重行政のモデルケース  
(水道事業について)



# ①大阪維新の会の主張

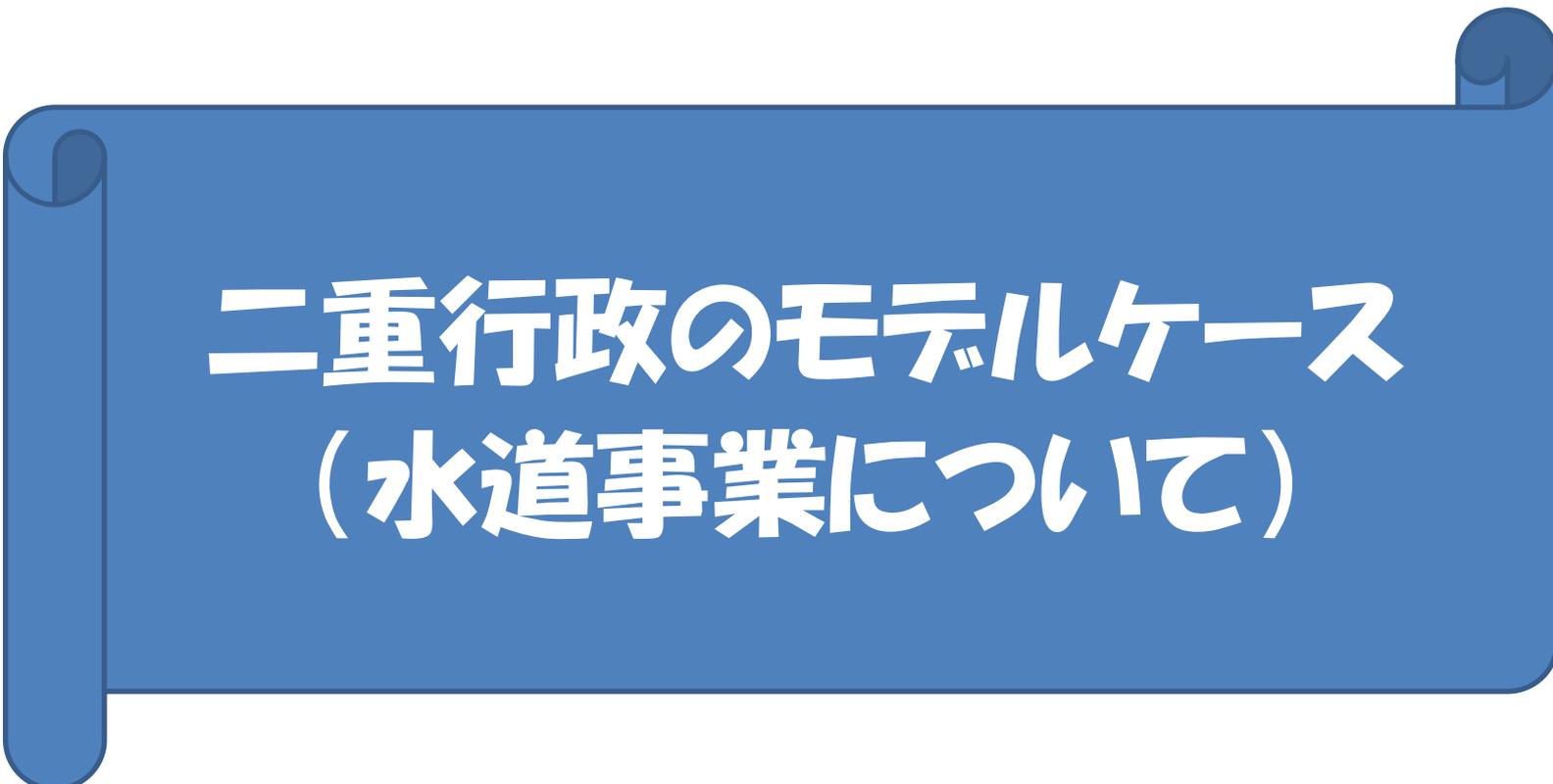
- これまで府市が協議を進め、それぞれの施設間での連携、役割の明確化などを図ってきた。更に、大都市制度を巡る協議も行ってきた。  
しかし、他府県と違い、大阪市が巨大であることなどから、経営統合や市域を超えるサービス拡大など、抜本的な改革は実現できていない。
- 二重行政の問題は、重複排除の観点から、効率性だけを追求するものではない。
- 「維新の会」の考える二重行政の解消とは、府民、市民というユーザーの立場から、行政サービスの最適化の観点に立って、府市の枠組にとらわれず、サービスのあり方、経営形態の見直しにまで踏み込んでいくこと。

## 二重行政問題の類型

類型	具体的な項目	
狭義の二重行政の解消	施設(公営住宅、図書館、体育館、マイドームおおさかと産業創造館、男女参画施設)、権限移譲	➡ 一定進展
広義の二重行政の解消 <業務調整(業務の最適化)>	水道、大学、研究所、公営住宅、病院、信用保証協会 など	➡ 進展せず 協議の限界

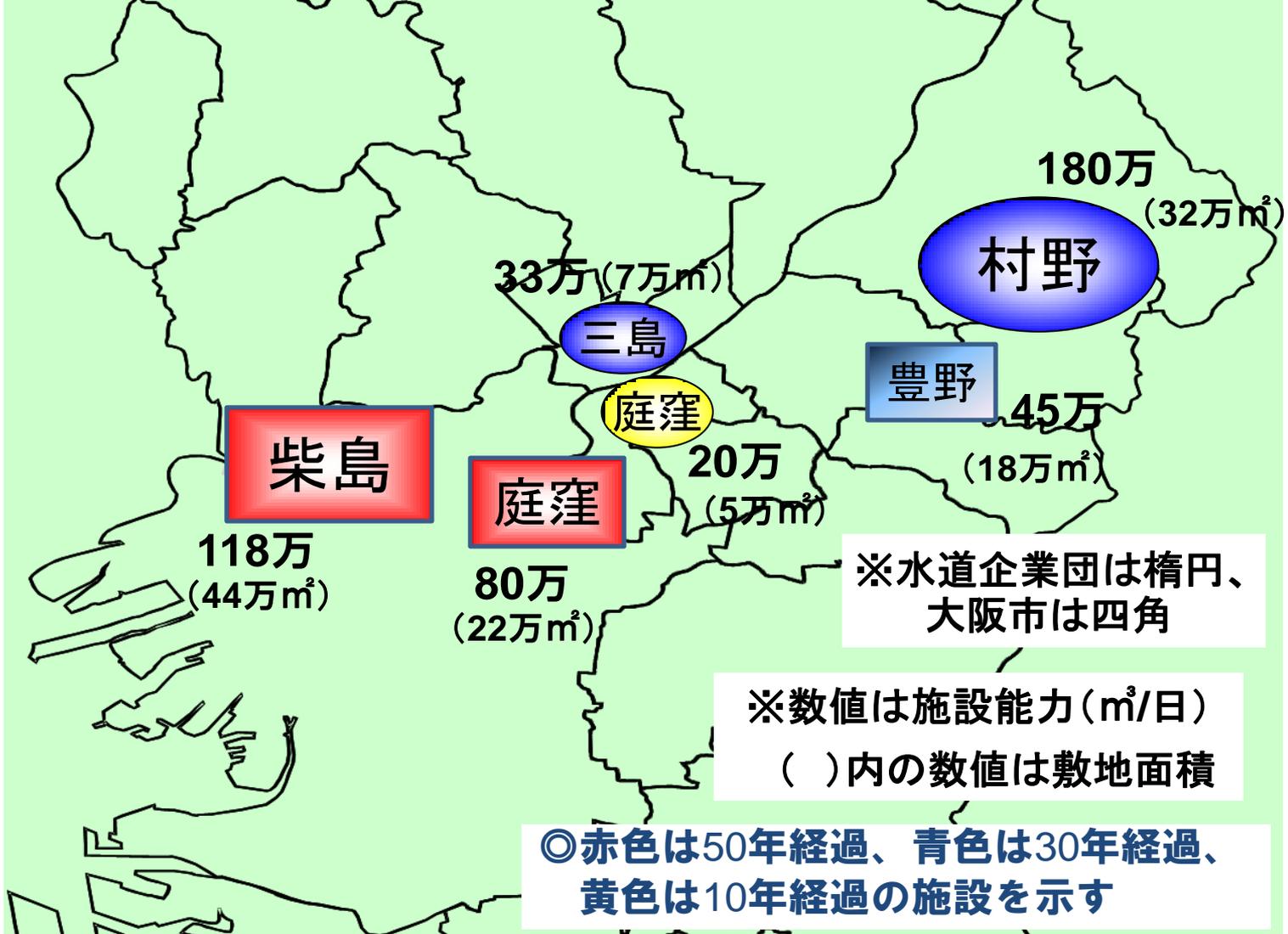
突き詰めると

事業調整の協議ではなく、統治機構の見直し

A blue graphic resembling a scroll, with a vertical strip on the left side and rounded corners. The text is centered on the main horizontal part of the scroll.

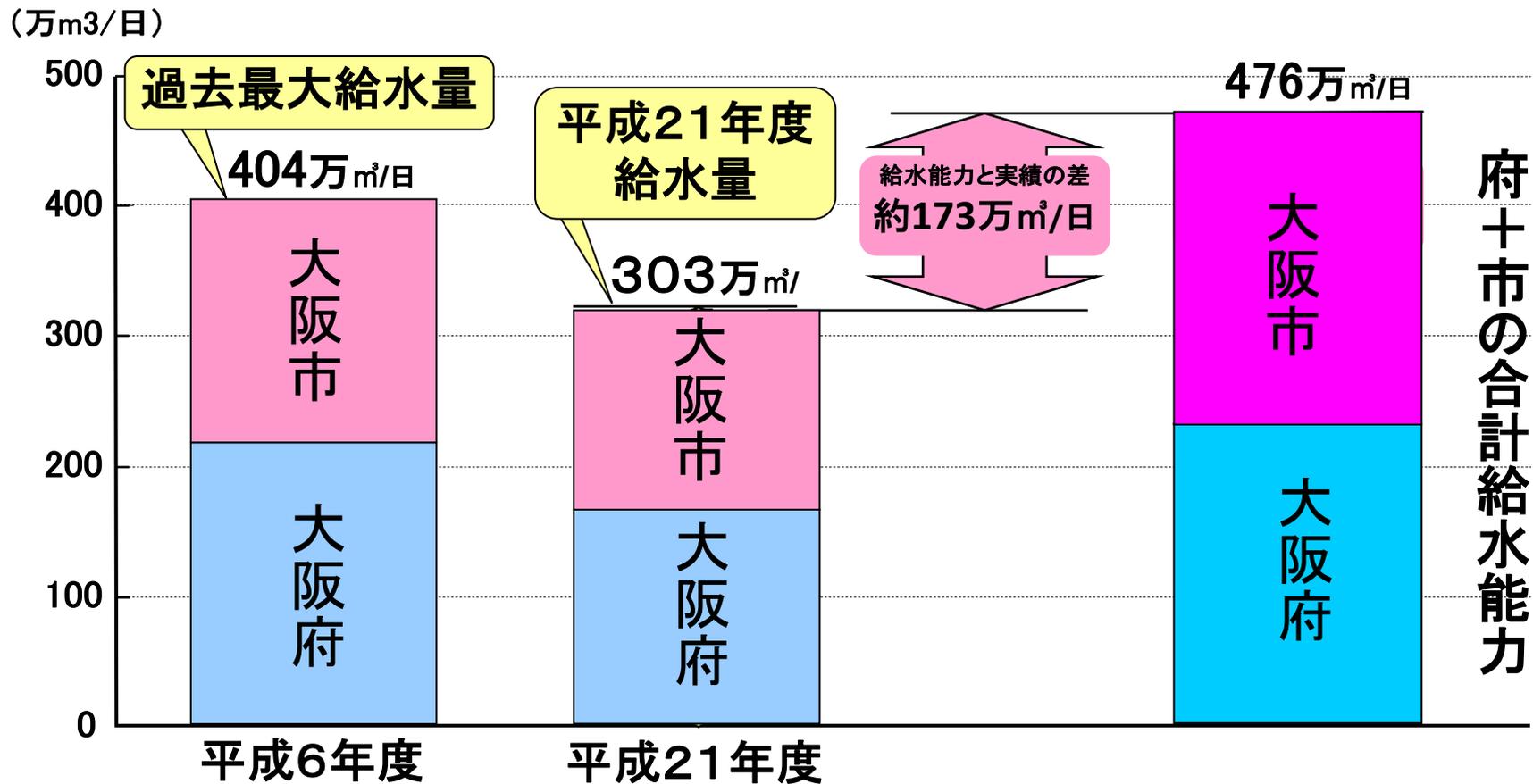
# 二重行政のモデルケース (水道事業について)

大阪府と大阪市の浄水場の配置

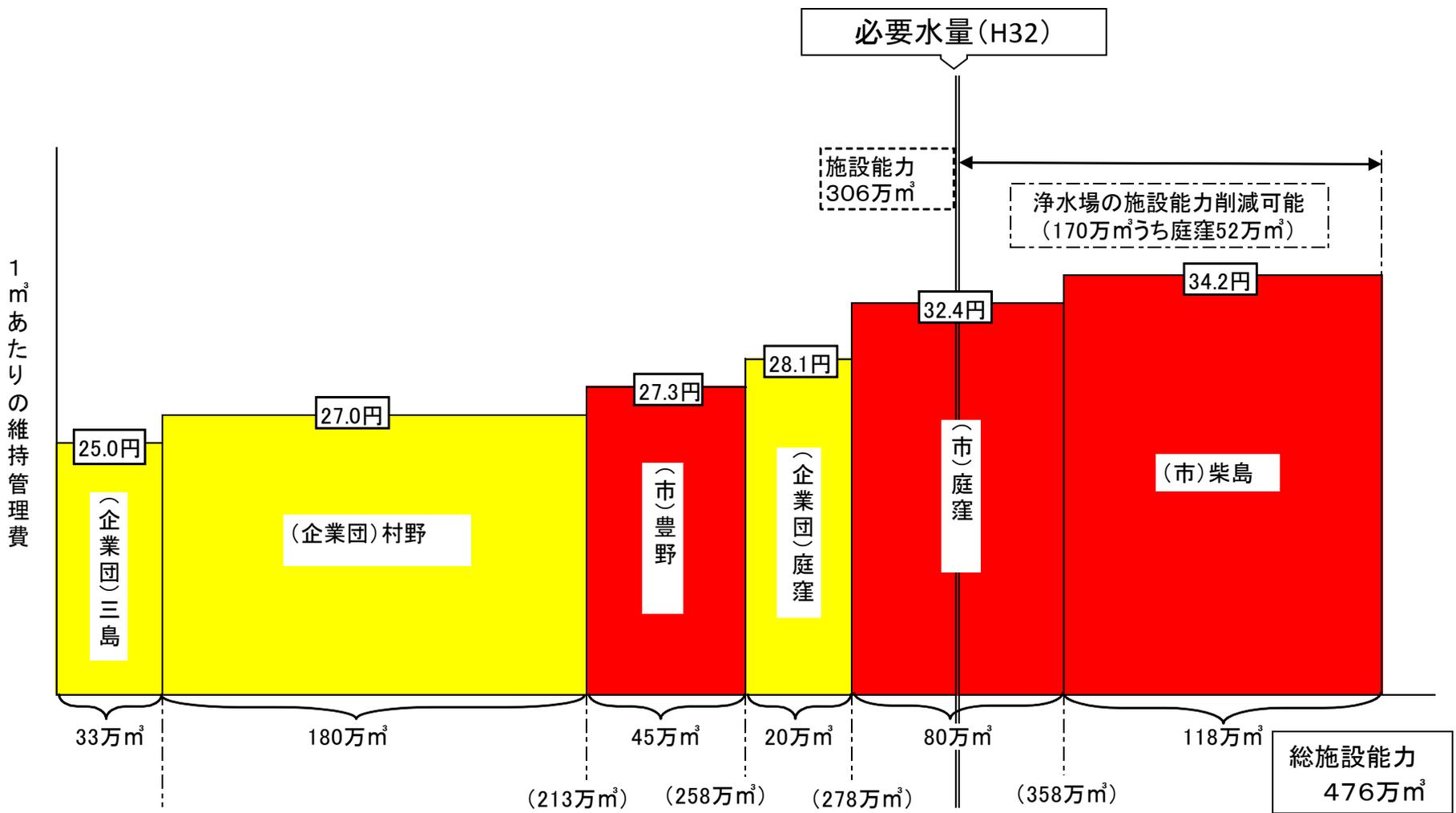


給水能力(施設規模)と実績給水量(平成21年度決算)

給水量は年々減少傾向であり、給水能力と実績値の差は増大している。



# ②二重行政のモデルケース(水道事業)



今後の水需要のトレンドをもとに推測すると、  
 府市合計(1日最大給水量)で「H32 297万m³」、「H42 270万m³」となる

1日最大給水量  
 (H21) 303万m³

施設削減効果

(市)柴島 浄水場

〈全部廃止〉

1,310億円

- ・更新費用(990億円)
- ・用地売却費用(320億円)

案1

維持管理費の高い浄水場から、  
順次廃止 (削減額 1,872億円)

(市)庭窪 浄水場

〈3系統中2系統廃止〉 562億円

- ・更新費用(470億円)
- ・用地売却費用(92億円)

案2

柴島浄水場とダウンサイジング計画の  
ある村野浄水場の一部廃止

(削減額 1,745億円)

(企業団)村野 浄水場

〈3系統中1系統廃止〉 435億円

- ・更新費用(420億円)
- ・用地売却費用(15億円)

柴島浄水場の位置図



◎新大阪駅に近隣しており、  
阪急4駅(柴島、南方、崇禪寺、淡路)にほぼまたがっている。



# □ 大阪の交通問題

「大阪市営独占の弊害と  
広域化課題」

協議会委員 大橋一功



# 問題意識

■大阪市内の交通は、市営の地下鉄とバスがほぼ独占  
以下のような課題が生じている

○地下鉄の市域外との接続や連携が極めて悪い

○地下鉄料金は全国一高い

○民鉄バスの市内への乗り入れが極端に少ない

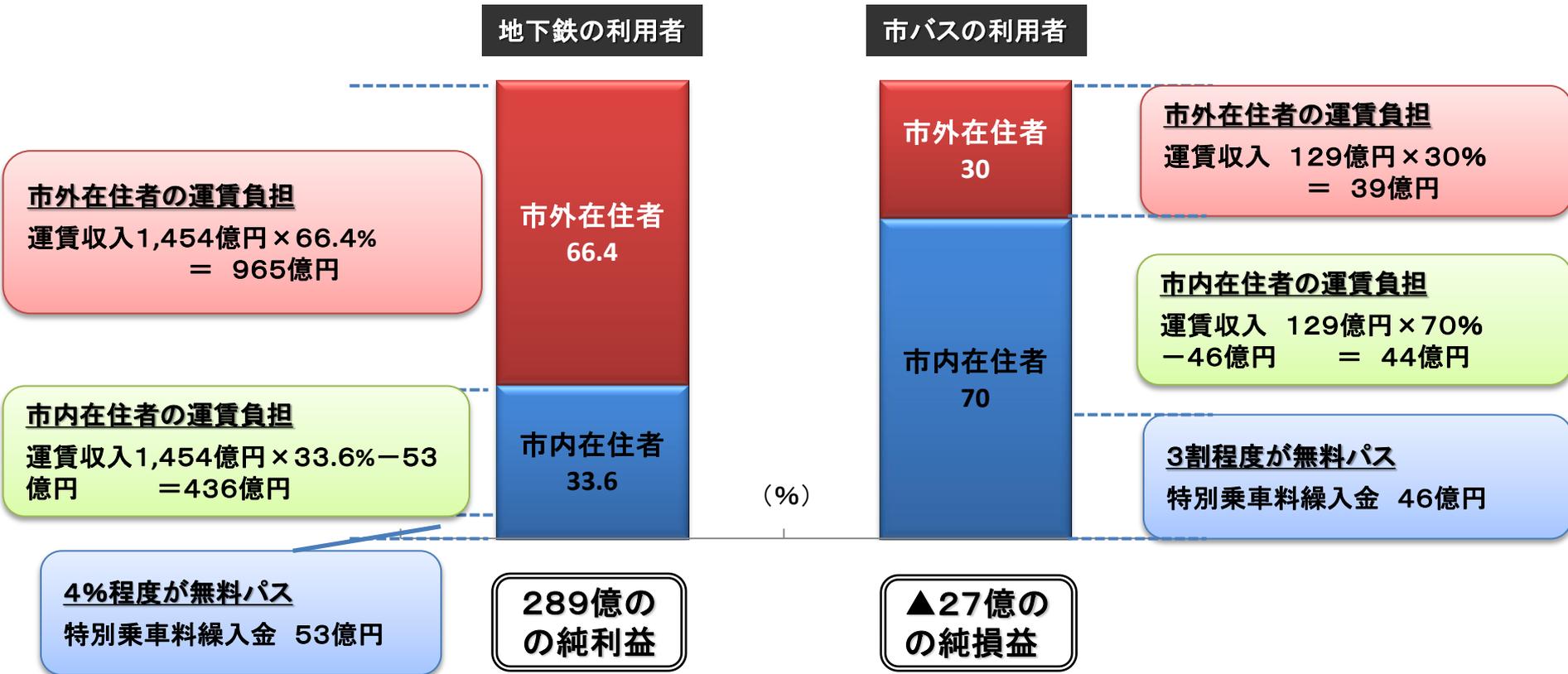


■都市の競争力を強化し、住民利便性を向上させるためには、  
市域外も含めたサービスの拡大、民営化などによる競争原理  
の導入が必要

# 地下鉄の黒字経営を支えているのは、市外在住利用者 市営バスは、昼間人口の多い大阪であっても、大阪市民の利用がほとんど

## ■ 大阪市営交通の利用者割合

- ✓ 大阪市営交通利用者は、地下鉄が市外7:市内3に対し、バスは逆の市外3:市内7
- ✓ バス事業は、市民向けに無料パスや赤バスなどの過剰サービスを維持しており、財政健全化が進まない。



(出典): 利用者割合は大阪市HPより

# 相互乗り入れはわずか3路線

## ■私鉄・JRと地下鉄との接続状況

### ■ 私鉄各線

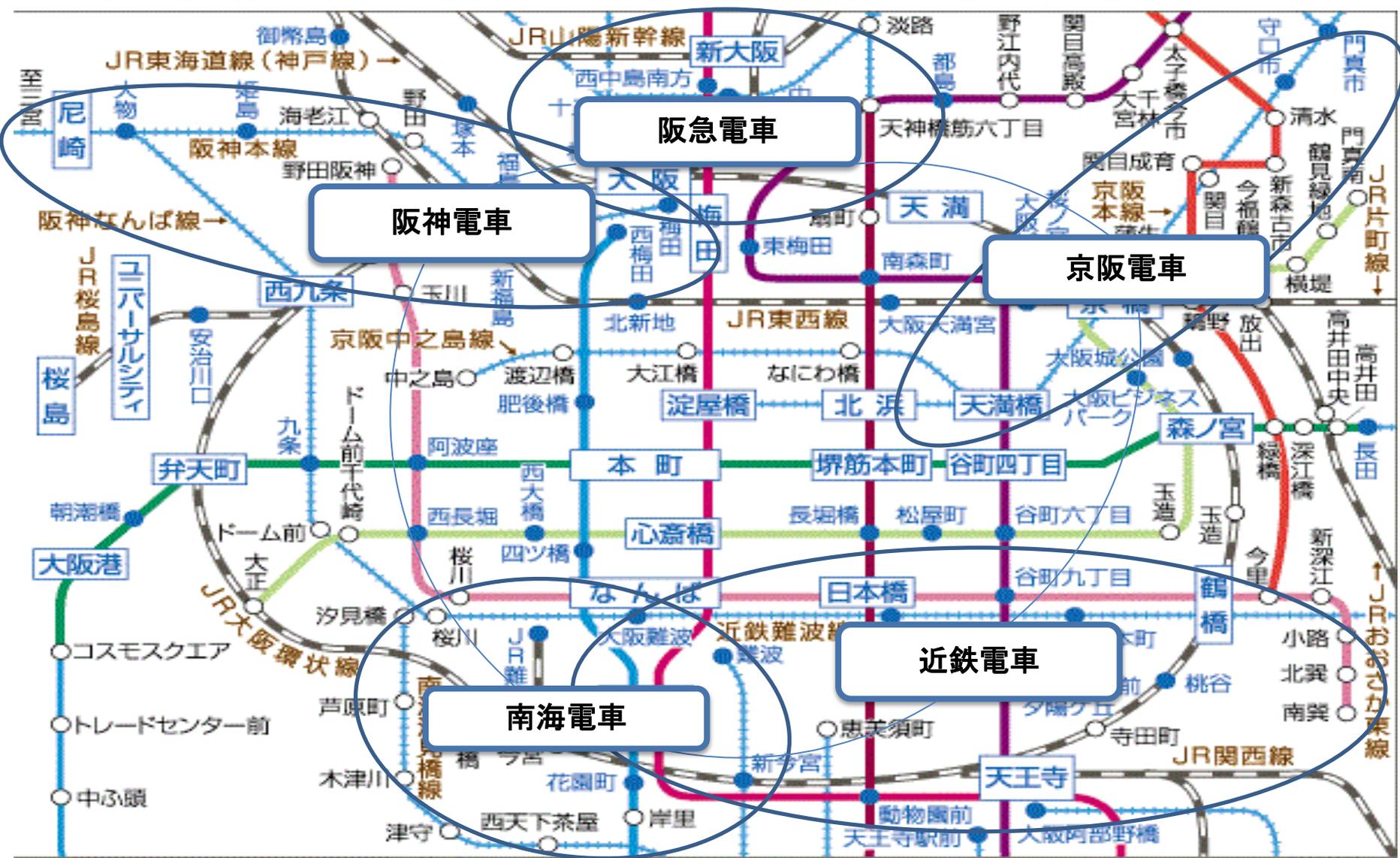
鉄道会社名	路線名	地下鉄との乗り換え状況		
		相互乗入	同一乗換駅	近郊地乗換
阪急電車	宝塚線、神戸線、京都線、千里線	天神橋筋六丁目(堺筋)	天神橋筋六丁目(谷町)	梅田、西梅田、東梅田
阪神電車	本線、なんば線			梅田、西梅田、東梅田、野田阪神、九条、ドーム前千代崎、桜川、なんば
京阪電車	本線、中之島線			関目成育、京橋、天満橋、北浜、淀屋橋
近鉄電車	奈良線、大阪線、けいはんな線、南大阪線	長田		鶴橋、谷町九丁目、日本橋、なんば、天王寺
南海電車	本線、高野線、汐見橋線			天下茶屋、動物園前、なんば、桜川、なかもず
阪堺電車	阪堺線、上町線			恵美須町、天王寺
北大阪急行	北大阪急行線	江坂		
大阪高速	大阪モノレール線			大日

### ■ JR線

鉄道会社名	路線名	地下鉄との乗り換え状況		
		相互乗入	同一駅乗換	近郊地乗換
JR西日本	環状線、京都線、神戸線、学研都市線、東西線、おおさか東線、大和路線、阪和線			梅田、西梅田、東梅田、京橋、森ノ宮、玉造、鶴橋、天王寺、動物園前、大正、弁天町、玉川、新大阪、なんば、高井田、鳴野、南森町、野田阪神、長居

※ 乗換駅:大阪観光コンベンション協会ガイドブック(路線図)によるもの  
同一乗換駅:2以上の鉄道路線が乗り入れている駅で、構造上一体のもの

# 参考：私鉄路線の大阪市内への乗入状況

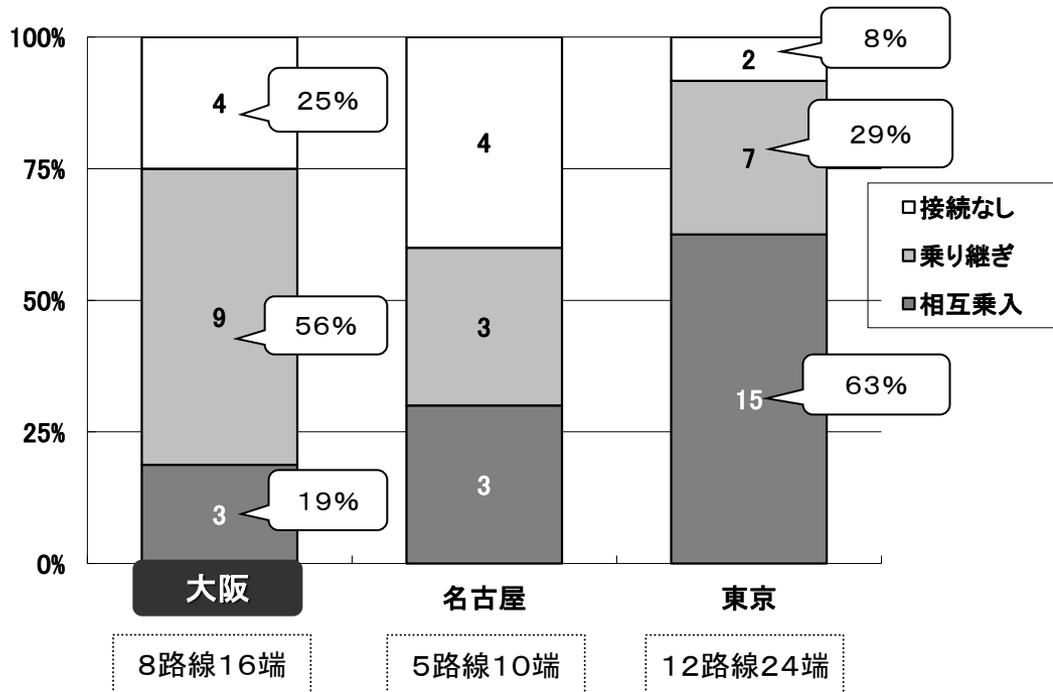


# 市外在住利用者の利便向上を図り、もっと都心流入が図れる投資を！

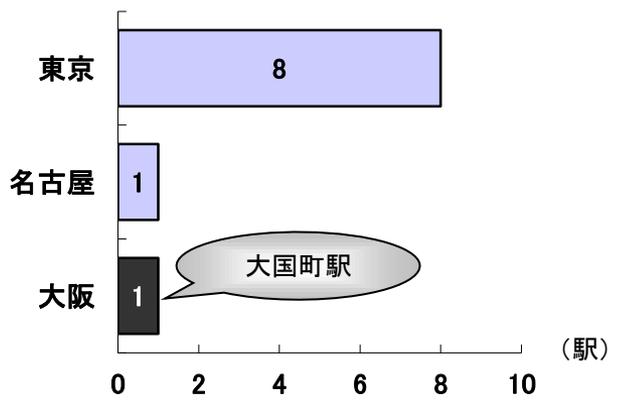
## ■ 地下鉄の接続状況（相互直通乗入・駅乗り継ぎ・対面乗換え）

✓ 地下鉄各路線の始終点駅の接続状況は、大阪市営の相互乗入率が最も低く(19%)、全く接続の無い路線の割合も高く、他の鉄道事業者との連携が不十分な状況

各路線始終点駅の接続数と接続率



対面乗換の駅数



- ・ 東京の数値は「東京メトロ」+「都営地下鉄」
- ・ 環状路線である「都営大江戸線」及び「名古屋市営名城線」は路線数にカウントしていない
- ・ 路線に「支線」がある場合、その端はカウントしていない
- ・ 東京メトロの「小竹向原駅」及び都営の「泉岳寺駅」でも相互乗入しているが、両端ではないのでカウントしていない。

# 市外在住利用者の利便向上を図り、もっと都心流入が図れる投資を！

## ■ 大阪市営地下鉄の市域外延伸の状況と新線整備計画

- ✓ 市域外延伸は、「長堀鶴見緑地線延伸」以降実績がなく、現在、府市相互で検討もされていない(過去には共同の研究会が存在)
- ✓ 大阪市の地下鉄新線整備計画は、鉄道利用不便地域の市民の利便性向上が目的

### 市域外延伸の実績

路線名	区間	開業年	備考
御堂筋線	東三国～江坂	昭和45年	北大阪急行と相互乗入
谷町線	太子橋今市～守口	昭和52年	
谷町線	長原～八尾南	昭和55年	
谷町線	守口～大日	昭和58年	
中央線	深江橋～長田	昭和60年	近鉄と相互乗入(生駒→コスモスクエア)
御堂筋線	我孫子～中百舌鳥	昭和62年	
長堀鶴見緑地線	鶴見緑地～門真南	平成9年	

### 新線整備計画

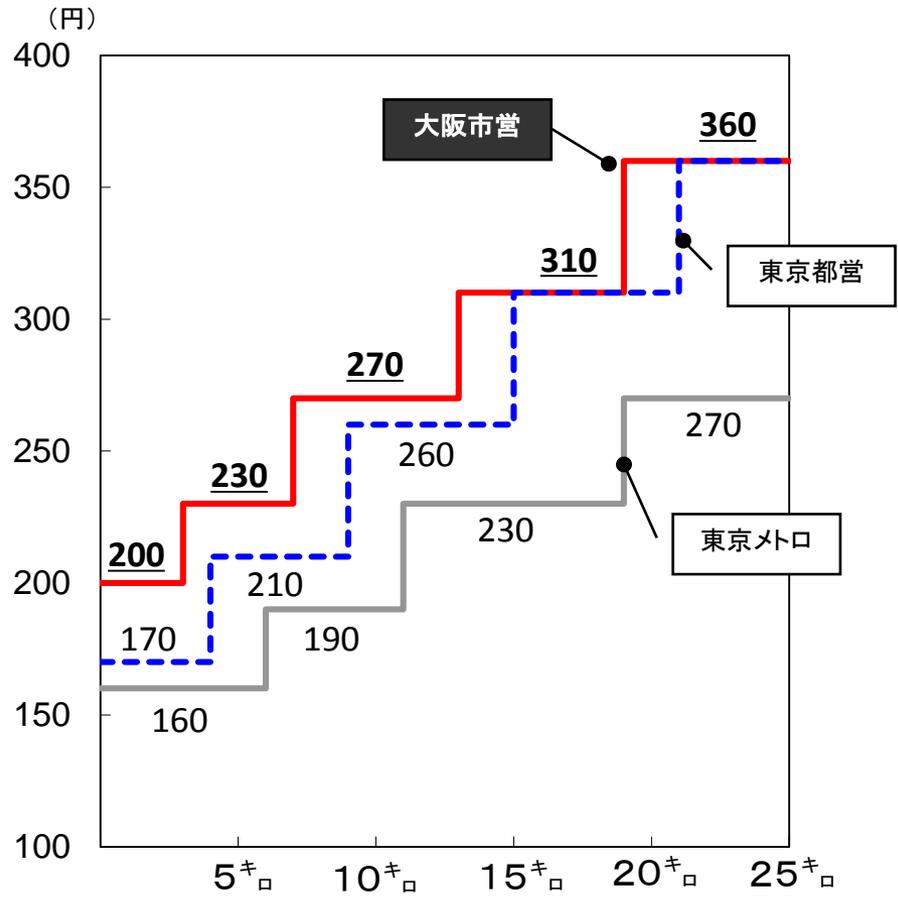
路線名	区間	整備理由
今里筋線	今里～湯里六丁目(延伸)	市東南部の鉄道利用不便者地域に提供
長堀鶴見緑地線	大正～鶴町方面(延伸)	大正区の鉄道利用不便地域に提供
敷津長吉線	住之江公園～喜連瓜破(新線)	2路線は、平成16年の近畿地方交通審議会答申で選定されず
千日前線	南巽～弥刀方面(延伸)	

# 黒字経営を支える市外在住利用者へ還元（運賃の最適化）を！

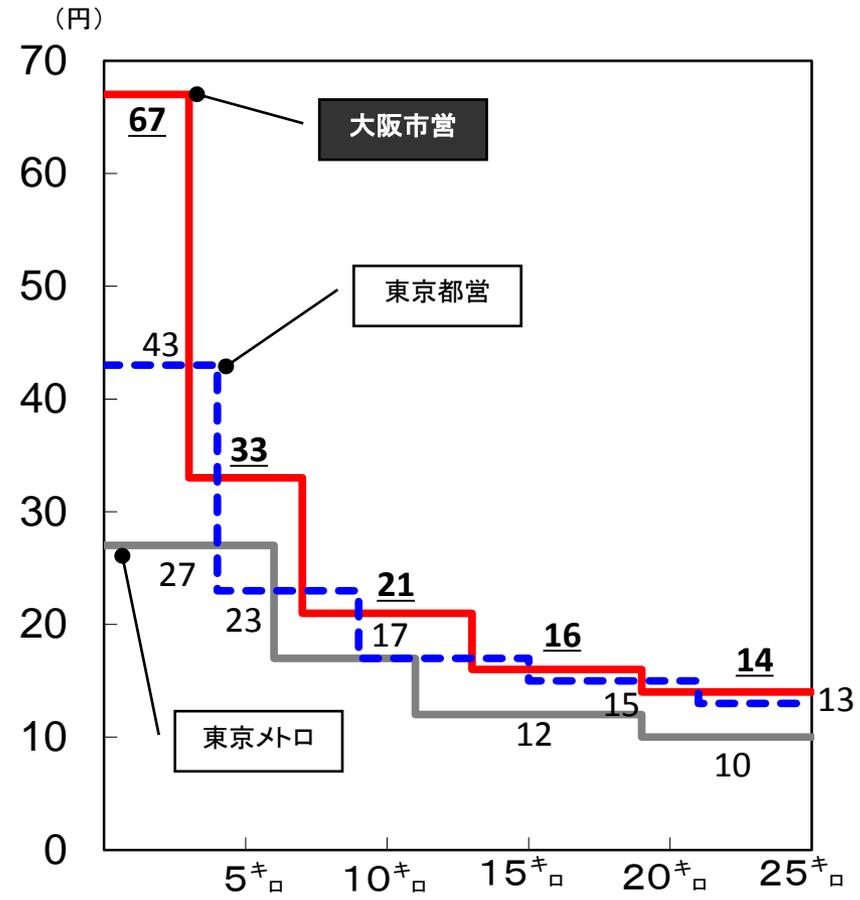
## ■ 地下鉄の運賃比較（東京の地下鉄との対比）【区間別・キロ当たり】

- ✓ 大阪市営地下鉄は、都営地下鉄や東京メトロに比べ、「初乗り運賃」が高い
- ✓ 1区キロ当たり単価は、都営の約1.6倍、東京メトロの約2.5倍

区間別料金



キロあたり運賃

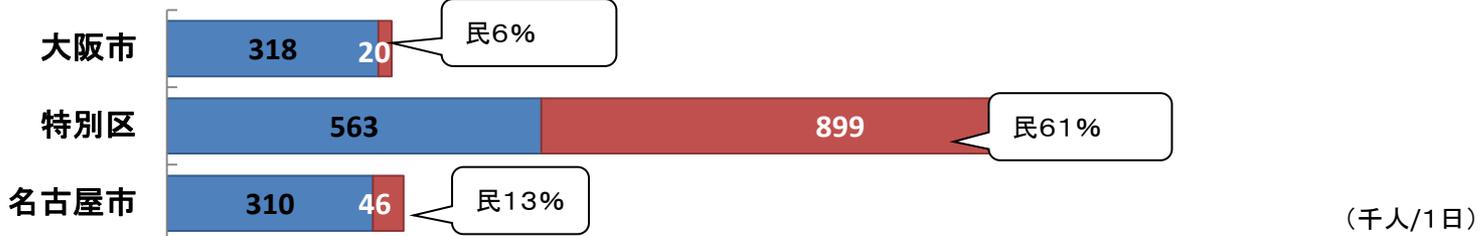


# 民間事業者の参入により、効率性・サービスの向上を！

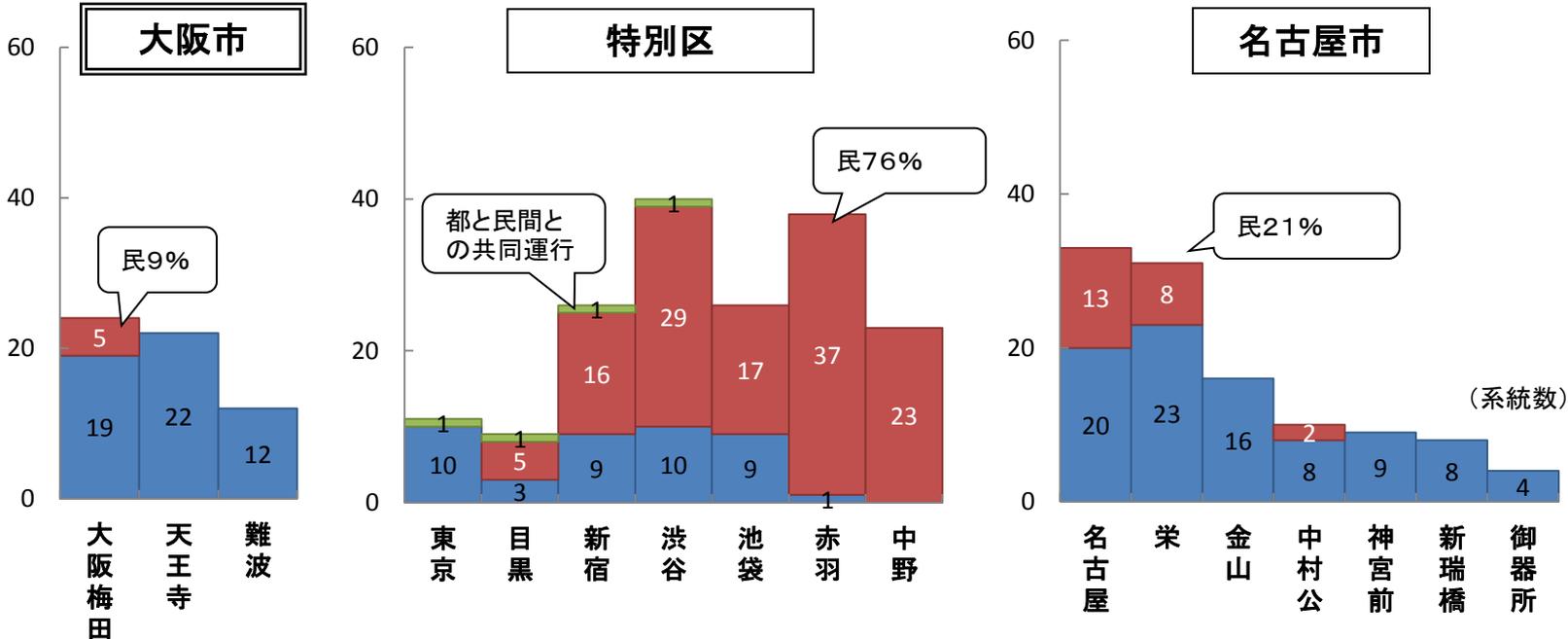
## ■ 民間路線バスの参入促進

- ✓ 大阪は他都市に比べ民間バスの乗入れ率が極めて低い
- ✓ 民間参入により、市境界間の利便性と流動性を高め、都市交通が活性化させるべき

輸送人員状況  
公民比率



主要駅への乗入れ状況(系統数)  
公民比率

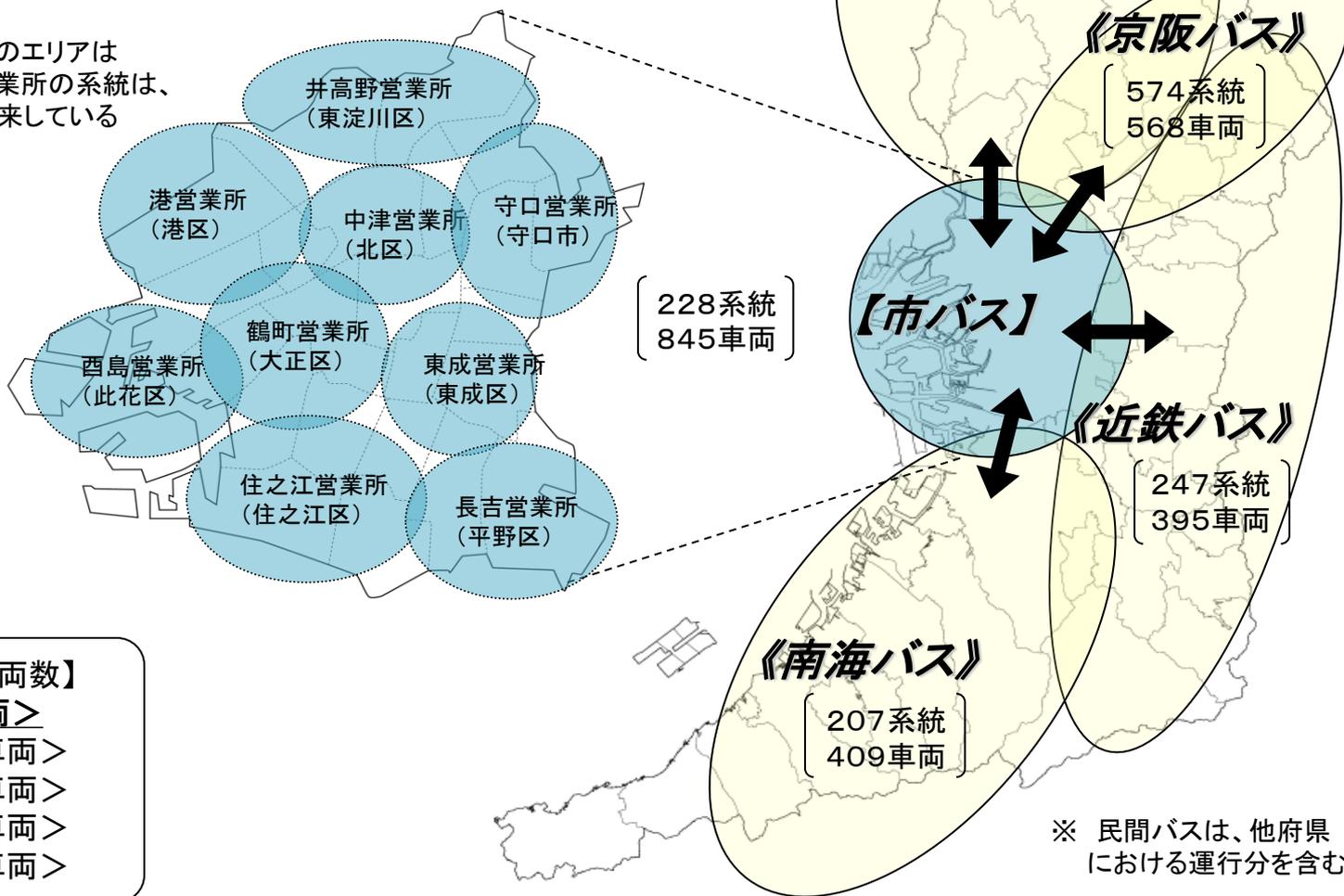


※出典：H21都市交通年報（ただし、主要駅への乗入れ状況については、同年報を参考に一般路線バスに限り集計した。）

# ■ 大阪市バスと周辺民間バス事業者との連携可能性

- ✓ 現在、大阪市の周辺には大手4社の民間バス事業者が存在しているが、市内への乗り入れは極めて限定的
- ✓ 営業所エリアごとに周辺地域との相互乗入が促進されれば、将来の円滑な民間移管への足がかりともなる

※ 大阪市における営業所のエリアはイメージ。実際には各営業所の系統は、それぞれのエリアを行き来している



参考 【1系統あたり車両数】

- ・大阪市 <3.7車両>
- ・阪急バス <1.1車両>
- ・京阪バス <1.0車両>
- ・近鉄バス <1.6車両>
- ・南海バス <2.0車両>

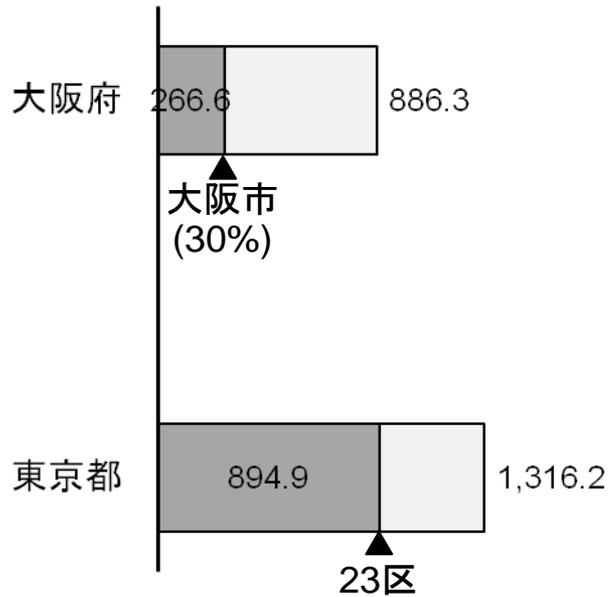
※ 民間バスは、他府県における運行分を含む



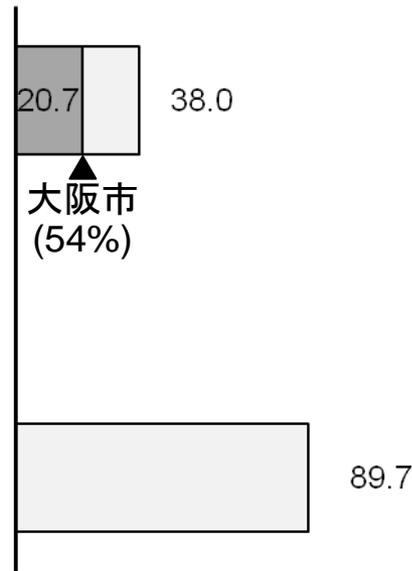
## 參考資料

# 大阪府と大阪市の比較

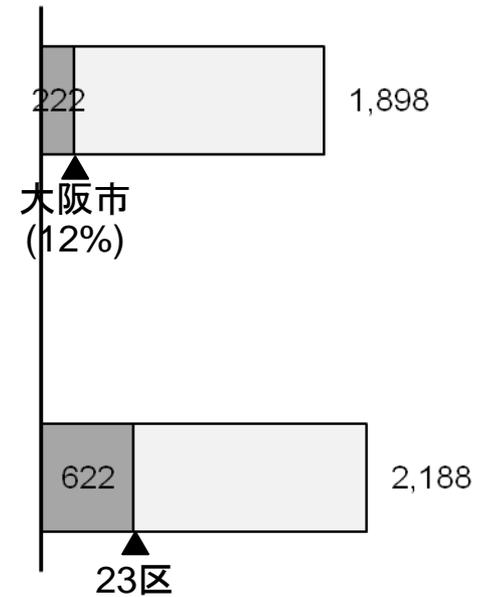
人口  
(万人; 2010年10月)



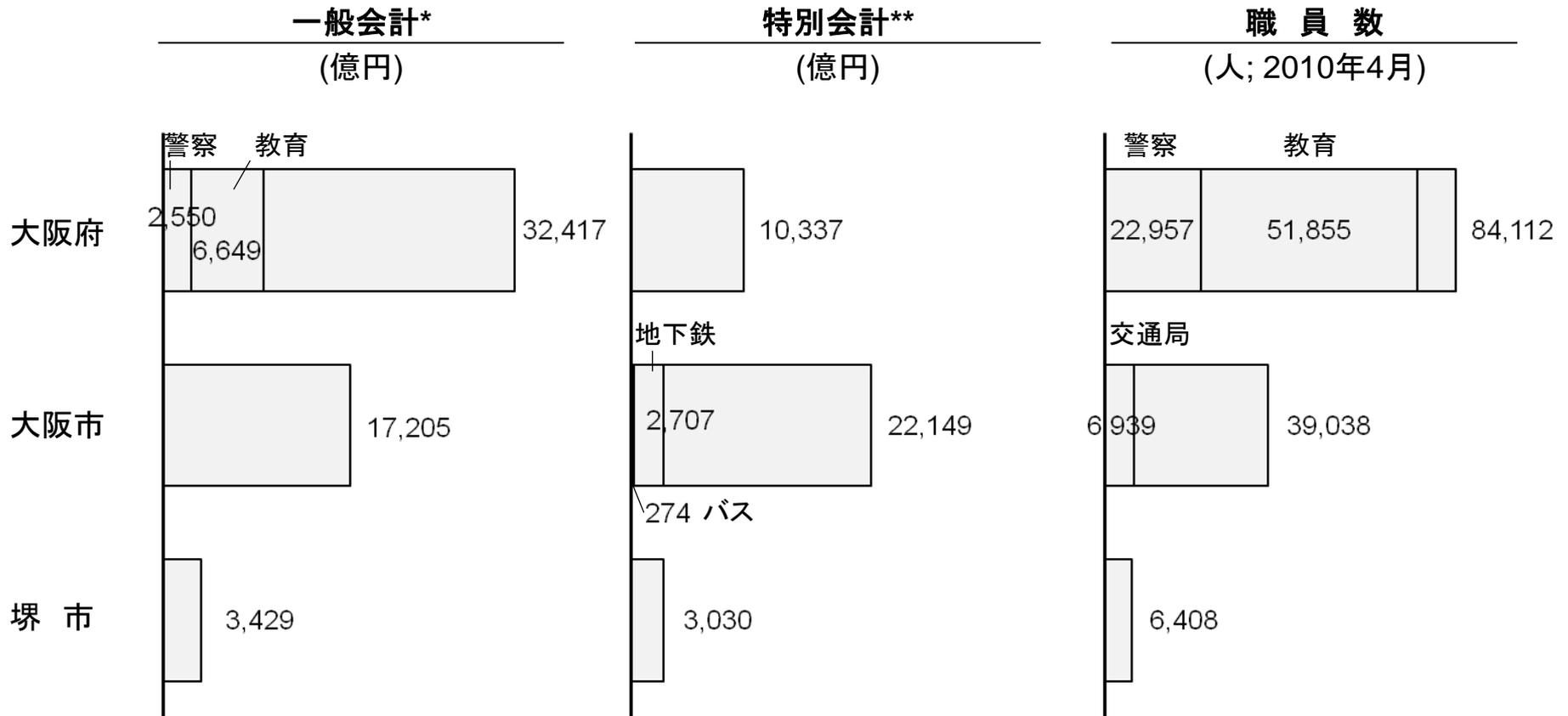
GDP  
(兆円; 2008年度名目)



面積  
(km<sup>2</sup>)



# 大阪府と2政令市の現況



\* 2011年度当初予算

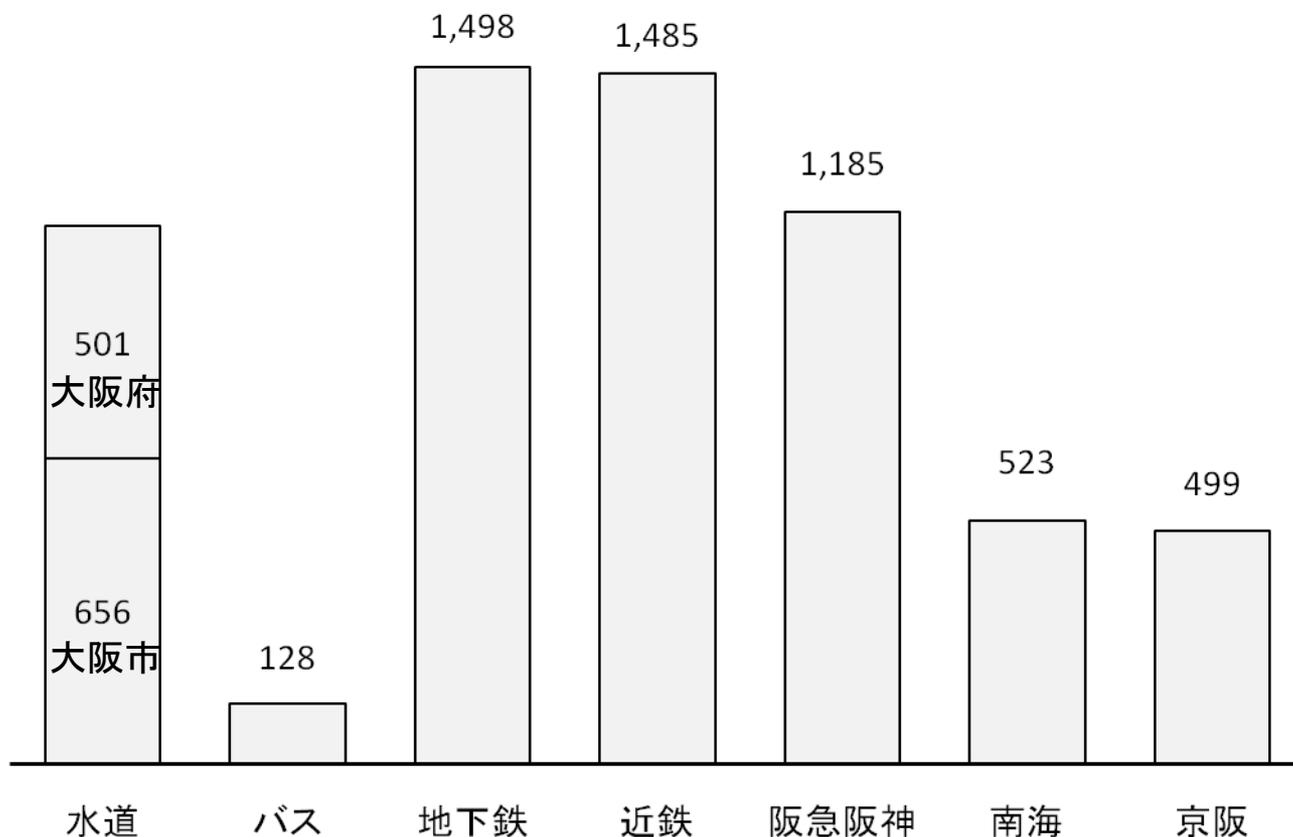
\*\* 堺市は特別会計に公営企業会計分1,054億円を含む(病院、下水道など)

# 大阪の都市サービス事業の大きさ

(億円; 売上高)

公営サービス

鉄 道



## 参 考

JR西日本 12,135億円  
(全社)

関西電力 11,053億円  
(人口比で大阪府分を計算)

大阪ガス 5,034億円  
(人口比で大阪府分を計算)

(注) 水道: 2010年度当初予算、地下鉄、バス: 2011年度当初予算  
出所: 2010年度各社HP