

大阪市高速電気軌道株式会社からの鉄道の旅客運賃（加算運賃）の
上限設定認可申請に関する審議（４回目）

1. 日 時

令和6年3月28日（木） 10:30～12:00

2. 場 所

国土交通省 4号館3階 運輸審議会審議室

3. 出席者

<委 員>

堀川義弘（会長）、和田貴志（会長代理）

二村真理子、三浦大介、大石美奈子、吉田可保里

<大阪市高速電気軌道株式会社>

河井代表取締役社長 ほか

<国土交通省>

鉄道局：栗原旅客輸送業務監理室長 ほか

事案処理職員：運輸審議会審議室 渋谷、木村、藤澤、宮田、浅井、廣井、田崎、近田

4. 議事概要

- 大阪市高速電気軌道株式会社（以下「大阪メトロ」という。）から、高速電気軌道第4号線（以下「中央線」という。）コスモスクエア・夢洲間の開業に伴う鉄道の旅客運賃（加算運賃）の上限設定認可申請に関し、申請の概要等について説明した。
- 運輸審議会委員からは、①コスト面も踏まえた上での加算額の妥当性、②万博輸送の準備状況、③もっぱら万博輸送に要するコスト、④関係機関との連携、⑤延伸のインパクト、⑥長期収支と需要の喚起策、について質問した。
- これに対し、大阪メトロからは
 - ① 延伸区間の整備にあたり当社が行う投資は、車両費と留置線の建造費がその大部分を占めており、各々の償却期間が13年と20年となっている。また、株式会社大阪港トランスポートシステム（以下「OTS」という。）が車両購入及び留置線の整備を除くインフラ外施設の整備にあたり負担した費用を20年間で償還する借入を行っていることから、大阪メトロ・OTS間で線路使用料を20年間支払う協定書を締結している。これらのことから、両社が保有する資産の減価償却期間

である 20 年間を目安に累積損益収支及び累積資金収支を黒字化する計画としたもの。なお、20 年以上の期間で黒字化を図る計画とした場合、加算運賃を低く設定することとなるが、線路使用料は 20 年間固定の支出が伴うことにより同期間の収支が悪化し経営リスクとなる。

また、加算運賃を設定しない場合、基本運賃収入のみでは当社の主要な設備投資の減価償却期間である 20 年間で事業収支の均衡をとることが困難であり、さらに、OTS に 20 年間線路使用料を支払う必要があることから、当社の経営に影響を及ぼすことになる。

長期収支における人件費・その他経費の上昇については、統計データに基づく上昇率をデフレーターとして見込んでいる。この点に関しては今後も上昇傾向となる可能性は考えられるものの、今回の申請においては、過去の増加率を採用することで経費を過剰に見込むリスクを回避する考え方をとっている。

また、加算額については感度分析の結果、利用者の負担額、累積損益収支・累積資本収支の黒字転換年度などを総合的に判断して、90 円が最適と判断したもの。

- ② 夢洲延伸整備に関しては、インフラ部を大阪港湾局、インフラ外施設を OTS からそれぞれ当社が受託し、工事を進めている。工事の進捗状況としては、インフラ部・軌道工事を完了し、現在、建築・電気工事を進めるなど、計画どおり進捗中。

今後は開業に向けて受電施設に関する国土交通省の検査を経て乗務員訓練を進める予定であり、現時点で、大阪市が示す 1 月末の開業にあたって必要となる準備期間は確保できているとの認識。開業予定日に関しては、大阪市・OTS などの関係先と調整し、具体的な開業検査の実施日についても調整して参りたい。

- ③ 万博開催時、中央線は万博輸送の主要経路と位置付けられており、最大で 1 日 12.4 万人(片道あたり)の輸送を担う必要があり、相当な混雑が予想される。そのため、ハード整備として JR 環状線と乗換駅となる弁天町駅では、JR 西日本と共同で新しい連絡通路の整備を進めているほか、弁天町駅改札階から夢洲方面ホームへの階段の増設などを行っている。

ソフト面においては、主要乗換駅となる弁天町駅・本町駅など 9 駅において、雑踏事故防止対策及び列車の定時運行を確保するため、駅社員を増員するとともに警備員の配置を計画している。

- ④ 当社は、民営化して以降、人口減少時代においても持続的に交通ネットワークを維持できるよう、さらに、人々の日常生活を格段に便利で快適にできるよう、「交通を核にした生活まちづくり企業への変革」を目指しており、そのために、地下鉄・バス事業の事業構造改革、世界に類のない大規模な都市型 MaaS 構想、事業領域の拡大及び事業の多角化による経営基盤強化に果敢に取り組んできている。

さらに、利用者に寄り添った経営や事業活動を推進するため、「大阪市会・Osaka Metro・シティバス連絡会議」を設け、毎年、少なくとも年 1 回、これまで 8 回開

催し、市議会において当社の事業について説明の上、意見を聴き、大阪市民の意見を適切に事業活動に反映させているほか、大阪市から外郭団体に指定されており、民営化に際して大阪市が策定した「地下鉄事業株式会社化（民営化）プラン」の進捗状況について、毎年、実績を報告し、審査を受けるなど、大阪市の交通政策との連携は十分に取れていると認識。

事業環境の変化としては、民営化により、「自らの意志で、利用者・社員・株主などのあらゆるステークホルダーに対して価値を提供する事業体への変革」といった意識改革が必要になったという点に尽きると考えている。これを「第2の創業」と位置づけ、自主自立の経営を確立すべく、業績管理や経営管理機能のほか、内部統制やグループガバナンスの強化などによる引き締まった筋肉質の経営体質への変革を図り、民間企業体としての経営基盤づくりを進めている。

また、事業の円滑な運営のため、OTS との間ですでに締結している線路使用協定書に基づき、当社から線路使用料を遅滞なく収めることはもちろんのこと、同協定書に定めた事項について確実に履行していく。とりわけ、安定・安全輸送に関わる運行管理や施設の維持管理、施設不良に対する対応や老朽更新など、既開業区間・新規開業区間ともに、第2種鉄道事業者として当社としての責務を果たして参りたい。

- ⑤ 夢洲は、万博の開催以降も、大阪 IR の開業や万博跡地の開発が控えており、今後の大阪の発展に寄与する重要エリアとなるとともに、その開発が進むほど、その周辺も含めたベイエリア全体の開発も促進されるものと期待。

当社では、その夢洲と市内中心部を鉄道で繋ぎ、主要なアクセス手段の役割を担い、夢洲の開発及び大阪の都市としての発展を後押ししていくと同時に、交通ネットワークにおいて夢洲を拠点とした東西軸を強化し、多くの乗客にご利用いただくことで、当社自身の中長期的な成長にも繋げていきたいと考えている。

当社グループは、「交通を核にした生活まちづくり企業への変革」を企業理念に掲げ、「交通インフラ」及び「社会生活インフラ」としての基本的使命に加えて、多様な人々が出会い、新たな価値を創造し合う「活力インフラ」としての役割をも果たし、圧倒的に便利で快適な国際都市「大阪」の発展に貢献することを目指している。その意図で、交通の圧倒的な進化に加えて、交通と生活サービスを融合させ提供する「都市型 MaaS 構想（e METRO）」の推進を中期経営計画の主要テーマに掲げており、今後の大きな成長が見込まれる夢洲の開発への貢献は、当社の経営戦略においても、重要な位置付けとしている。この「都市型 MaaS 構想（e METRO）」の具現化において、未来社会に向けた進化のトリガーになる万博は大変貴重であり、万博時には、単なる輸送手段としての役割を担うことに留まらず、自動運転や EV バスの走行中給電などの大規模な実証実験、顔認証改札や遠隔案内システムなどの最新技術導入、改札機能の国際標準化、駅の大規模リニューアルなどを併せて実施することで、万博を契機として、他に類のない圧倒的に便利で快適な交通ネットワークを構築し、交通事業の中長期的な成長に繋げ

ていきたいと考えている。

- ⑥ 延伸区間の需要の多くは IR 来訪者を想定しているため、IR 来訪者の需要の変動など不確定要素が想定される。IR 来場者予測には一定のリスクを見込んでいるものの、想定を下回った場合は加算運賃の回収ができるまで加算運賃を継続させて頂きたいと考えている。なお、需要が低迷した場合や IR 開業時期が遅延した場合でも鉄道事業全体のキャッシュフローで吸収できることなどは確認しているところ。

また、当社は、大阪に拠点をおく生活まちづくり企業として、大阪の大動脈である南北軸の御堂筋線の更なる強化とともに、東西軸の中央線を中心に強化し、大阪全域の発展に寄与することを目指しており、その東西軸については、西の拠点である「夢洲」に対し、「森之宮」を東の拠点にしていきたいと考えている。

夢洲の開発に関しては、大阪府・大阪市から令和6年1月29日に万博跡地（夢洲第2期）の開発事業者募集の方針が発表されたところであるが、当社としては夢洲の継続的な発展に寄与できることを望んでおり、夢洲新駅周辺をはじめとした開発に関与できるよう、大阪府・大阪市等の動向に注視して参りたい。

一方で、森之宮の開発については、この区域全体の開発が促進されるよう、「1.5期開発」といわれる令和10年度を目指し、まず、開発エリアへのアクセス性の向上を図るための新駅の設置を予定している。また、駅ビルの整備、さらに、アリーナ・ホールといった大規模集客施設等の整備によって、多様な人々が集まる「国際観光拠点」とすることで、周辺の賑わいや活性化に繋げていきたいと考えている。

等の回答があった。

- これに対し、運輸審議会委員からは、

- ⑦ 大阪メトロの人件費の水準について、将来的なあり方についてはどう考えているか。
- ⑧ 乗務員の所要増に関しては、新たに雇用する形となるのか。
- ⑨ 万博輸送に関して、中央線の各駅の中でもっとも乗換客数が多いと想定している駅はどこか。また新たに整備するという連絡通路に関して支援措置は講じられているか。
- ⑩ 「世界に類のない大規模な都市型 MaaS」について、具体的にはどのようなものを目指しているのか。
- ⑪ 「交通を核にした生活まちづくり企業への変革」を企業理念としているとのことだが、従来の取り組みからどのような変化があったのか。
- ⑫ 万博跡地の開発計画については方針が具体化しているのか。

等の質問があった。

- これに対し、大阪メトロからは、

- ⑦ 民営化以降、給与水準については、徐々に引上げを行ってきたが、人的資本経営の取組みの一環として、今後も充実させていきたいと考えており、増加する費用は、合理化・省人化・DXの導入等によるコスト削減により、全体の費用構造の中で吸収していきたい。
- ⑧ 車掌として勤務している社員の中から運転士を養成することや、動力車操縦の免許を保有済みで現時点では駅で勤務している社員に再訓練を行うことなども含め、社内人材の最大活用を図ることとしている。社員の中には運転士になることを希望する者が多く、モチベーションのアップに貢献している面もある。
- ⑨ 南北軸としての御堂筋線からの乗換駅として、本町駅での乗換客がもっとも多いと見込んでおり、その次に見込むのが大阪環状線からの乗換駅としての弁天町駅である。弁天町駅については、もともとはそこまで乗換の流動が大きい駅ではないこともあり、新しい連絡通路といったハード面の整備も進めているところ。これらの整備に要する費用の当社負担分については、支援措置が講じられているものではないが、万博に対する最大限のコミットメントのもと、万博輸送の完遂を重要なミッションとして捉えている当社としては、安全性を最優先として自主財源による整備を進めている。

なお、駅の大規模リニューアルについては、トイレの洋式化といったことも含め、万博後も引き続き利便性向上の取組を進めることとしている。

- ⑩ 人口減少や少子高齢化が進み、長期的には沿線人口が減少するため、既存の交通が前提では、収支が取れず、交通網を維持することが難しい。このため、将来にわたり交通ネットワークを維持・拡充していくことをテーマに、交通の革新と、交通と様々な生活サービスの一体的な提供を目指し、当社の戦略領域を5層構造にまとめたものが「都市型 MaaS 構想 (e METRO)」である。

- ・第1層は「既存交通の改善・進化」。最新技術で、ストレスフリーな移動を目指し、駅の大規模リニューアルや改札機能の国際標準化、ホーム柵整備等を含む。
- ・第2層は「移動手段の統合」。きめ細かい交通サービスを提供することで、既存交通の空白地を埋め、利用者に寄り添い、迎えに行く交通を目指し、AI オンデマンドバスを拡大。
- ・第3層は「生活サービスの拡充」。交通に密接したサービスとして、駅及び駅周辺での都市開発事業などを展開。
- ・第4層は「Web サービスの提供」。サイバー空間でのマーケティング事業や情報発信などを行う。24時間、生活に便利なサービスを提供することや、デジタルツインを活用した迅速な交通の復旧など。
- ・これらすべてのサービスをデータ連携し、情報を活用するのが第0層の「デジタル化の推進」。

この構想を大阪全体のエコシステムとして、多岐にわたって産学官で連携しながら進め、交通と社会生活を繋ぐことを目指している。

また、e METRO というアプリを提供しているが、関西 MaaS として関西の交通

事業者 80 社と連携すること等を通して、新しい交通ネットワークの形や、生活に繋がった交通サービスが出来つつある。

- ⑪ 元々は公営で、地下鉄・バスの運行を専業としていたこともあり、まちづくりや生活サービスに関する事業は行っていなかった。民営化して、他社とも協業しながら、より良いサービスを提供するために、当社を目指す「生活まちづくり企業」を具現化したのが、上述の「都市型 MaaS 構想 (e METRO)」である。
- ⑫ 万博跡地の開発には当社を含め様々な企業が参画するが、現時点はどこも構想段階である。しかし万博終了後から IR 開業までには一定期間が空いてしまうこともあり、開業までの暫定利用など、利用いただけるような努力をしていきたい。等の回答があった。

(注) 事案処理職員とは、運輸審議会一般規則第 7 条の 2 の規定に基づき、運輸審議会の指名を受け、指定された事案を処理する国土交通省職員のことである。