

## 大阪メトロ終電延長実験

写真は朝日新聞 1 月 26 日。リードから一欧米にならい、日本でも夜も楽しめる観光都市はつくれるか。国土交通省は 24 日深夜から 25 日未明にかけて、大阪の中心を南北に結ぶ大阪メトロ御堂筋線で、終電を約 2 時間遅くする実証実験をした。人の流れや消費傾向を分析し、今後の観光政策に生かすのが狙いだ。2 月の第 3 金曜日の 21 日にも同じ実験をする。

日本経済新聞 25 日夕刊では、社会実験の背景や課題にも触れている。こちらの記事を抜粋して紹介したい。

25 日午前 1 時 30 分、大阪メトロ御堂筋線なんば駅。普段なら閉鎖され、作業員が線路の保守点検をしている時間だが、旅行客やサラリーマンらがホームで電車を待っていた。なかもず方面は 1 両あたり 20~30 人程度、江坂方面は 1 両あたり 5~10 人程度が乗車。空席が目立ったものの、利用者は満足げだった。

国土交通省が実験を主導した背景には、インバウンド消費の伸び悩みがある。人数は増加傾向にあるものの、旅行消費額の伸びは鈍化。政府は 2020 年に訪日客の消費を 8 兆円にする目標を示しているが、19 年は 4 兆 8 千億円（速報値）で達成のハードルは高い。そこで国が期待するのが、夜間の観光や飲食店利用の拡大など「ナイトタイムエコノミー」の活性化だ。

公益財団法人「大阪観光局」の溝畑宏理事長は、25 年国際博覧会（大阪・関西万博）や誘致を目指すカジノを含む統合型リゾート（IR）を見据え「大阪を 24 時間おもてなしできる都市にしたい」と力を込める。

課題もある。今回の終電延長実験では、通常は終電後に 3~4 時間ほどかけて行う線路の保守点検を取りやめた。関西大の安部誠治教授（交通政策論）は「レールの摩耗や落下物がないか不安もある」と指摘する。

JR 西日本は近畿エリアの在来線で、最終電車の繰り上げを検討している。深夜の線路保守などの作業員が不足し、働き方改革で深夜帯の乗客が減少しているためだ。

地下鉄車内で何回も案内されていたが、この実験には疑問に感じることも多い。インバウンドの消費伸び悩みを、「夜の観光」で何とかしたいという観光サイドの思惑で、終電を延長していいのか。安全対策、災害リスク対応など、もっと先にやるべきことが多いのではないか。大阪メトロには、とにかく「安全運行」最優先を徹底してほしい。

(2020 年 1 月 29 日)

