

大阪市交通局の「株式会社化」を迎えての今後の論点

3月議会で大阪市交通局の民営化（株式会社化）と交通政策部門の設置が決定した。今後の論点は以下の通り。

1. 交通格差拡大とバス事業の持続可能性

公共交通の事業撤退は2000年の規制緩和以降、原則的に届出だけで可能である。規制緩和により全国のバス路線は年間2000kmのペースで廃止されてきた。また、現在、JR北海道の約半分の路線廃止が議論の土俵に乗っている。既に全国のバス事業者の7割は赤字であり、公共交通の社会的な役割を評価せず、事業本体の採算のみで事業の継続性を判断するならば、市内のバス路線は事業継続が担保されなくなる10年目以降に多くの路線の存廃議論が発生する可能性が極めて強い。この一方、地下鉄事業は既に公企業としての経営効率化が進んでいるため、経常利益が年間300億円以上の高収益事業となっている。民間企業としての決算方式の導入により、更なる好決算も予想される。また、JR東海は年間で5000億円以上の経常黒字を確保しリニア計画を推進している。この計画には新たに財投資金も投入される。

この結果、JR分割の構図（経営格差）が大阪の地下鉄事業とバス事業で再現されることとなる。30年前のJR分割論議では「机上論理で問題は置き去りにされてきた、本州3社以外は黒字とならないと誰もが考えていた」との趣旨で麻生副総理が今国会で発言している。

欧州の民営化（コンセッション方式等）は、ユニバーサルサービスの維持が契約の条件にあり、住民サービス（交通ネットワーク）が削減されることはなかった。株式が公開された場合は、新会社は株主のニーズ（配当・株価）に対応することとなり事業者は不採算路線の切捨てを求められる。当面は大阪市が全株式を保有するが、株式が公開され、外資や投資ファンドに大量保有されることとなれば、大都市機能、市民や来訪者の移動が阻害されることになる。特に、障害者や高齢者等交通弱者への影響は図りしれない。このため、株式の公開については極めて慎重な対応が求められる。

2. バス事業と地下鉄事業の一体的ネットワークの維持、一体的経営の推進

公共交通はネットワーク、地下鉄事業とバス事業はもともと路面電車事業として一体のシステムであった。現在は幹線が地下鉄網、枝線がバス網であるが、経営分割により、不十分ながらも一体であった地下鉄とバスのサービスが維持されるかという懸念がある。バスと地下鉄の乗り継ぎ割引サービスの継続、利便性の高い接続ダイヤの実現が可能であるのか、バス会社に地下鉄会社が出資するが、このスキームのなかで経営の効率化と利用者サービスの維持、向上が同時達成できるか、随時、利用者の目線でチェックする必要がある。

3. 「都市交通局」の役割は「行政、市民、事業者による三位一体による」交通まちづくり

新設される交通政策部門「都市交通局」は現大阪市交通局が担当する地下鉄、バス事業だけでなく、JR、民鉄、民間バス事業者の総合調整を図り、誰もが安心して便利に利用できる都市交通を利用者、事業者と一体となって確立させる責務がある。質の高い交通サービスは大都市政策、「都市格」（都市の品格）向上に必須であり、行政には使命感を持った対応が求められる。（欧州、ソウル市）キーワードは「行政、市民、事業者による三位一体」と「近者説遠者来」（孔子）

4. 個別課題

- (1) 8号線 地下鉄に代替するBRTならば料金やダイヤ編成は地下鉄路線の一部であるべき
- (2) 千日前線 南巽・谷町線 平野の結節は必要
- (3) 中央線延伸は最優先課題ではない
- (4) 岸里、天下茶屋の「同一駅」扱い
- (5) お客さま目線でのユニバーサルデザインの実現

（参考）数字のマジック

- (1) 大阪市の「増収額」は年間100億円 40億円（地方交付税が減少）
- (2) 減価償却方法は一般企業会計と同一であるか。（過大償却の可能性？）
- (3) 隠れたコスト