

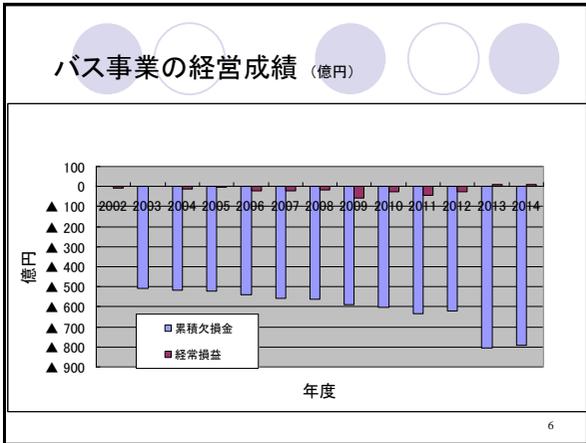
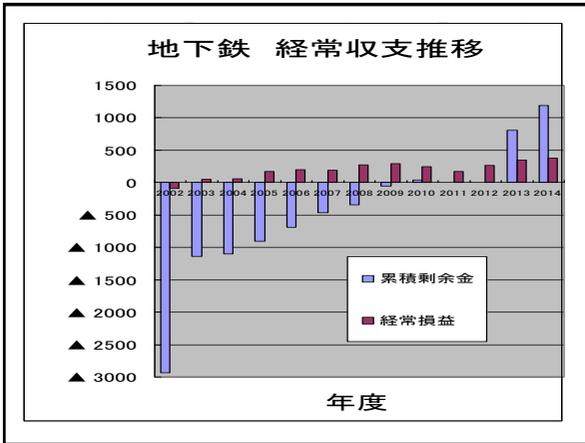

**大阪市交通局株式会社後の
論点**
 (近者説遠者来)

 NPO法人 KOALA
 2017. 4. 26
 1


大阪市営交通とは

- もともと、大阪市内には市営の路面電車網が張り巡らされていたが、幹線網が地下鉄、支線網がバス路線に転換。
- 一方、「モンロー主義」が民鉄との相互乗り入れ、民鉄との運用連携を阻害してきた。
- 戦前、市電網を整備した大阪市長鶴原定吉は「市街鉄道のような市民生活に必要な交通機関は、利害を標準に査定されるものではなく、私人や営利会社に運営を委ねるべきではない。」と主張していた。

2




採算性、事業効率性

事業採算性だけならば

現状
 想定
 鉄道まちづくり会議作成
 (北陸新幹線金沢開業前)
 11

JR各社 2016. 3期決算結果

	売上高	営業損益
東日本	28,671	4,878
東海	17,384	5,786
西日本	14,513	1,815
九州	3,779	208
北海道	1,713	▲ 352
四国	499	▲ 90

JR北海道経営危機からの教訓

- 麻生副総理（国会答弁）
JR北海道の経営危機についてこの話は商売のわかっていない「学校秀才」が考えるとこういうことになるという典型ですよ。国鉄を7分割（・民営化）して「黒字になるのは三つで他のところはならない」と当時から鉄道関係者は例外なく思っていましたよ。
- JR東海 葛西取締役名誉会長
あらゆる制度設計なんて30年も持ちやしないんです。（週刊ダイヤモンド）
これ以上の「経営改革」が望めない「バス路線」も10年後、赤字路線の存廃が大問題となる。

交通はネットワーク

- 電気、ガス、水道、通信の制度改革の論議の中にはユニバーサルサービスの維持があった。（欧米の民営化はユニバーサルサービスの維持が前提条件）
- 経営効率化とユニバーサルサービスの維持は政策の両輪。
- 事業本体だけの採算、路線単位での収支論議は交通ネットワークを破壊する。
- 先ず地域全体で交通網を支える論議が必要（黒字路線が赤字路線を支え、地域を守る）
- バス路線の維持が最大の課題

OTS線は地下鉄と一体化



バス⇒バス乗継 (90分以内)



バス⇄地下鉄乗継

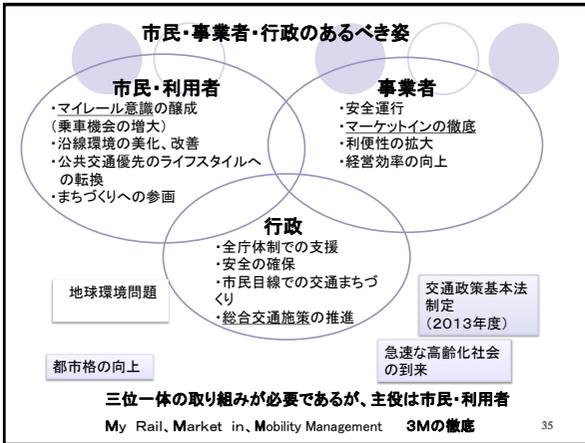
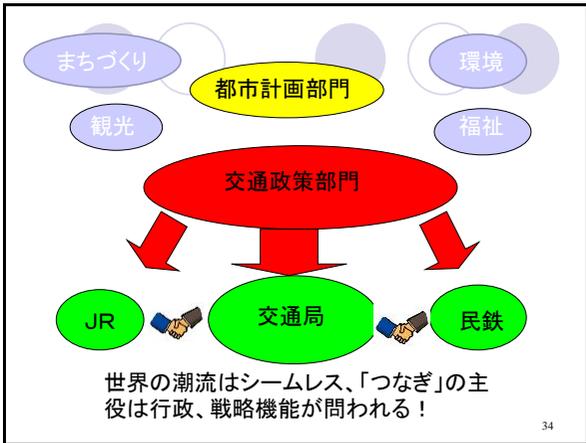


現金での乗り継ぎ割引は廃止されています。



株式会社化と交通政策

30



株式の保有形態

- ・マネーゲーム、外人株主
(ローンスターによる「泉北高速株」売却問題)
(Mファンドによる「阪神株」買占め)

利用者便益(安全、サービス)や都市格向上を視野に入れない事業者の参入については厳しく監視することを忘れてはならない。

個別課題

- (1) 8号線延伸、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

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

本日のまとめ

1. めざすべき都市の姿（高い都市格）
（高齢社会の到来、環境モデル都市、ユニバーサルデザイン、来訪者へのおもてなし）
2. 総合的な都市交通政策
（事業の一体性、サービスレベル、財政からの検討）
3. 新会社は市民のもの
（意思決定権は「大阪市」が保有すべき）
→ **論議の前提は市民協働**

葛西名誉会長の言葉から

- JR東海は私鉄とは違う
「国家の鉄道」を背負い続ける
- ↓
- 大阪市営交通（新会社）は「市民の鉄道・バス」を背負い続ける
⇒ 市民の足、大都市に相応しい
ユニバーサルサービスの実現

近者説遠者来 （孔子）

まちづくりの基本、ユニバーサルデザイン・おもてなし交通の実現し、住んでる人々が本当の豊かさを感じさせることが都市政策課題である。