

大阪市交通局株式会社後の論点 (近者説遠者来)



池田昌博
2017. 6. 3

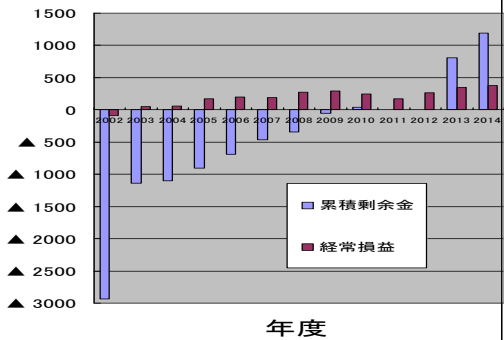
1

大阪市営交通とは

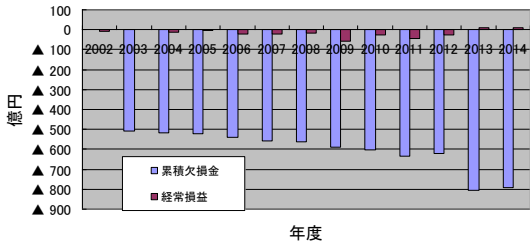
- もともと、大阪市内には市営の路面電車網が張り巡らされていたが、幹線網が地下鉄、支線網がバス路線に転換。
- 一方、「モンロー主義」が民鉄との相互乗り入れ、民鉄との運用連携を阻害してきた。
- 戦前、市電網を整備した大阪市長鶴原定吉は「市街鉄道のような市民生活に必要な交通機関は、利害を標準に査定されるものではなく、私人や営利会社に運営を委ねるべきではない。」と主張していた。

2

地下鉄 経常収支推移



バス事業の経営成績 (億円)



6

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。

採算性、事業効率性

事業採算性だけならば



鉄道まちづくり会議作成
(北陸新幹線金沢開業前)

12

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

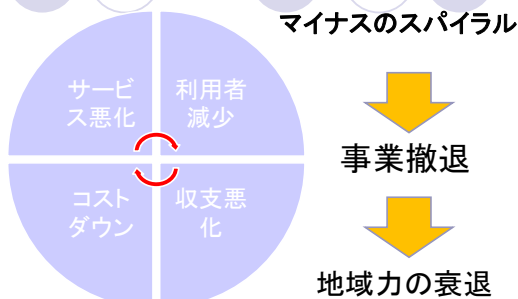
JR北海道経営危機からの教訓

- 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。(週間ダイヤモンド)
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。

葛西名誉会長の言葉から

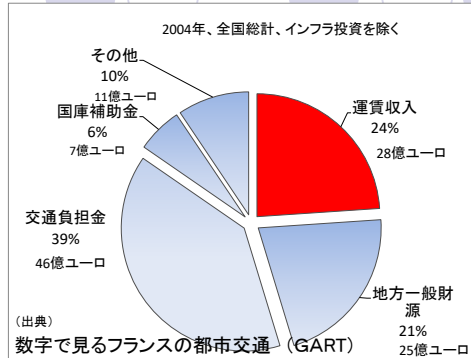
- JR東海は私鉄とは違う
「国家の鉄道」を背負い続ける
- 大阪市営交通(新会社)は「市民の鉄道・バス」を背負い続ける
⇒市民の足、大都市に相応しいユニバーサルサービスの実現

公共交通のマイナスのスパイラル



16

フランスの都市交通財源の内訳



17

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

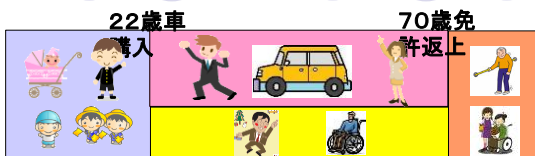
OTS線は地下鉄と一体化



21

クルマ社会を考える

人生の半分近くは電車バスが必要



車購入までは、公共交通が必要
成人も飲酒時や障害を持てば公共交通が必要
70歳以上は免許返上すれば、公共交通必要

社会政策として公共交通の整備

人には人格、都市には都市格

大阪の「都市格」

- 19代大阪府知事 中川望が提唱
- 戦後、宮本憲一大阪市大名誉教授、大西正文大商会頭などが各界に発信
- 現在は京都市長などが発信
(日経記事など)

→質の高い都市交通は「都市格」の
必要条件

(「都市格」を高める論議)

- ユニバーサルデザインの実現などの大都市戦略の検討
- 都市交通全体が最適となる「総合交通体系」の確立(周辺市との連携)
- 経営効率化とサービス向上の同時達成

お客さま・利用者目線の徹底

京都市や神戸市より大阪市は順位が低い

地域ブランド力のランキング
(日経リサーチ調べ、2013年)

市・特別区	都道府県
1位 京都市	1位 北海道
2位 神戸市	2位 京都府
3位 横浜市	5位 大阪府
10位 奈良市	9位 兵庫県
18位 大阪市	10位 奈良県
(注) 和歌山市や大津市は20位圏外	33位 和歌山県
	39位 滋賀県

2016年世界環境調査(マーサー社)

1. ウィーン(オーストリー)
2. チューリッヒ(スイス)
3. オークランド(ニュージーランド)
4. ミュンヘン(ドイツ)
5. デュッセルドルフ(ドイツ)、バンクーバー(カナダ)

アジアの上位 26位:シンガポール、44位:東京、
46位:神戸、49位:横浜

* 治安、経済環境、社会文化環境、健康・衛生、公共サービス・交通、教育、住宅、自然環境などで評価



理想的な乗り継ぎ
(フランクフルト)



理想的な乗り継ぎ②
(ミュンヘン)

株式会社化と交通政策

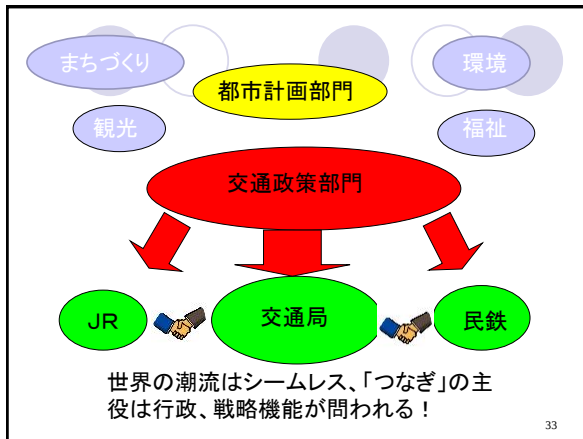
31

株式の保有形態

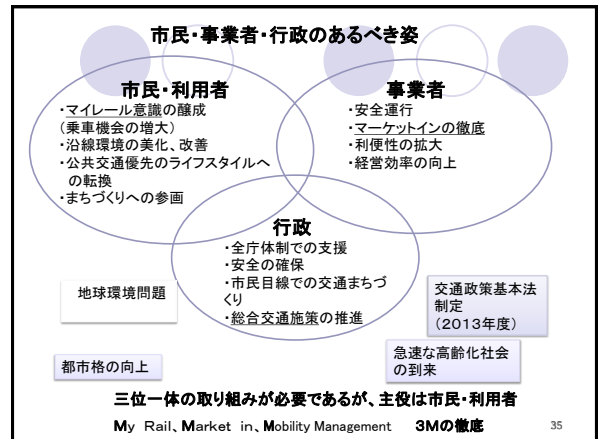
・マネーゲーム、外人株主

(ローンスタールによる「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。



33



35

「株式会社化と事業分割論議」

- 大阪市交通局の民営化論議は、鉄道事業とバス事業の分割が前提。
- 公共交通は「社会資本」。まず、あるべき「まち・都市像」や「都市交通」の姿の論議が前提である。
- 民営化した場合、今まで以上に行政のリーダーシップは不可欠となるが、交通政策部門がその機能を発揮できるか。JR、民鉄との連携も課題。(区単位での論議では解決できない。)
- 経営効率化と大都市にふさわしい交通サービスの確立の同時達成が可能であるか。

36

- 弛まない経営効率化は必要ではあるが、世界の潮流は公共交通への合理的な公的介入。和歌山電鉄(猫駅長)、富山LRTの成功も公的介入がベースである。
- 社会的な便益が少ない事業には、より慎重な対応が求められるが必要な公的投資もある。
- 特にバス事業については、民営化10年目以降、路線の廃止が危惧される。
- 赤字路線のあり方の論議は不可避ではあるが、路線の維持が地域社会にとって不可欠な場合が多い。

37

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

乗り換えたら「また初乗り」

四つ橋線岸里駅と堺筋線天下茶屋駅の関係



※ 両駅間の道程で300m(最短距離で150m)で近接し、両線が交差しないにもかかわらず、接続駅とされていない。

西梅田・梅田・東梅田は30分以内ならば、同一乗車の扱い

40



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

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、住んで人々が本当の豊かさを感じる
ことが都市政策課題である。