

地下鉄の黒字分をバス・赤バスにも生かす財政を

市営地下鉄は 1933 年（昭和 8 年）関一市長時代に公営交通最初の地下鉄、御堂筋線梅田～心斎橋間が開通してから 78 年になります。昨年 12 月に開通した今里筋線を含め 8 路線、総営業キロ数は 127.5 km、ニュートラム 6.6 km を加えると 134.1 km あり、東京について 2 番目です。

収入面では長らく「御堂筋線の黒字で他路線の赤字を補う」という収支状況が続いていましたが、最近では谷町線を皮切りに、中央線（2007 年度）、堺筋線（2008 年度）も黒字転換を果たし、2009 年度決算ではこれら以外の路線についても全線で赤字幅が縮小しています。

2009 年度には約 289 億円の黒字を確保しており、2005 年度に 44 年ぶりに黒字決算となって以来、毎年黒字経営が続き、累積欠損金も残り約 53 億円となり、2011 年度末にはこれも解消します。また、企業債残高は 2009 年度で 6,875 億円、今年度末では 6,164 億円を見込んでいます。

地下鉄の黒字を市バス、赤バスに投入すれば充分補えることは明らかであり、地下鉄民営化などは市民にとっては論外です。



クロス・セクター・ベネフィット

「クロス・セクター・ベネフィット」という発想があります。聞きなれない言葉ですが、いま、ヨーロッパで注目されています。それは、「ある部門でとられた（しばしば出費を伴う）行動が、他部門に利益をもたらす（しばしば節約となる）」という考え方です。高齢者や障がい者への無料交通パスや赤バスなど、誰もが利用しやすい公共交通の提供は、財政支出を増大させますが、それ以上に介護費用など福祉部門における支出を減少させることを説いています。しかも、多くの場合に高齢者や障がい者だけでなくだれにでも利益になると強調しています。費用対効果を総合的にとらえた市政改革が望まれます。



1 分短縮になんと 571 億円、むだづかいの「なにわ筋新線」

市営地下鉄は南北に御堂筋線、谷町線、四つ橋線、千日前線（南北は一部）、堺筋線、今里筋線があり、そのうえ四つ橋線から西

にわずか徒歩 5 分余のなにわ筋に新線が必要と思われません。なにわ筋新線を市営地下鉄に組み込むつもりなら、建設には特急通過駅と待避線がいるうえ、JR と南海のレールは狭軌、地下鉄は標準軌でレールが 3 本敷設することになります。

南海特急「ラピート」の路線延伸と JR

「地下鉄は日銭が 4 億円も入る」のに、なぜ民営化しようとするのか

（参考） 路線別経常収支

（単位：百万円）

号線	平成21年度		
	収益	費用	収支差引
御堂筋線	67,921	33,912	34,009
谷町線	31,612	24,264	7,348
四つ橋線	11,698	11,858	△ 160
中央線	18,164	12,884	5,280
千日前線	7,864	9,796	△ 1,932
堺筋線	13,429	12,625	804
長堀鶴見緑地線	8,305	14,633	△ 6,328
今里筋線	3,894	12,742	△ 8,848
南港ポートタウン線	3,361	4,078	△ 717
合計	166,248	136,792	29,456

（大阪市交通局HPより）

「地下鉄は日銭が 4 億円も入る独占的事業。合理化と人件費の正常化、資産の有効活用だけが課題という眠れる超優良新会社だ」

HP 行政経営フォーラム・
上山信一氏（現大阪府特別顧問）
『“見えないもの”を見よう』より

コミュニティバスの運営「運賃収入 50%」が世界の常識

ドイツの公共交通の平均的な運賃収入は全経費の 50%。車優先のアメリカでさえ、公共交通に大幅な財政支援がされています。運賃収入は、ボストンで 31%、ポートランドは 20% に過ぎません。車をもてない貧困者や障害者への公共交通政策が取られており、『世界の運賃収入は 50% が相場』、また、フランスでは事業所交通税もあり、パリでは全経費の 25% が企業負担です。



日本でも、富山ライトレール、武蔵野ムーバスなどコミュニティバスの成功例があります。ルート設定、利用料金、広報活動、広告などの収入の追求で、赤バスの改善・存続は可能です。赤字だからといって廃止しようとする大阪市はおかしいのです。（實清隆さん・奈良女子大学名誉教授・都市工学・住之江区在住）