

◆大阪市交通局はかつて「交通局経営改革計画」（平成14～18年）において、会計制度の見直し（地下鉄バスの事業会計1本化）を掲げ、単年度資金収支の均衡化を目指してきたという実績がある。しかし、この方針は橋下維新の民営化方針により「うやむや」になり、むしろ事業会計の一本化は民営化の阻害要因になるとして、「特定の事業に伴う費用はその収入を持って充てる」とする地方公営企業法解釈に無理やり寄り寄る方向転換を行い、一本化方針をかなぐり捨てた。

◆橋下市長在任中の4年間で1000億円を超える経常利益（2011年度167億、12年度268億、13年度303億、14年度348億）を挙げているにも拘わらず、消費税増税時の謀略的な料金改定（要した費用は約33億円）以外、1円たりとも市民や利用者に還元せず、現在807億円もの累積剰余金を抱えるに至った。これを見ても、橋下市長や維新が主張する「民営化すれば料金は下げられる」はペテンであることがはっきりする。つまり、公営のままで料金値下げができたのに、敢えてそれを行わなかったのは、「値下げは民営化方針の中で行った方が民営化そのものの支持が得られやすい」という思惑があぶりだされている。

◆私たちは、11月のW選において、橋下市長が「マニフェスト」に掲げてくると予想される「地下鉄料金値下げ提案」の機先を制する意味でも、また橋下市長が消費税増税時に「政治的判断」で行ったいびつな料金体系を是正する意味でも、下記の様な乗車料金値下げ提案を行って選挙戦を闘いたい。この4年間の平均経常利益は年250億円を超えており、この程度の減収は十分耐えうる体力を備えている。

1. 将来的な提案として私たちが掲げている「1区100円、1区150円」「2区以上も抜本的な料金体系を」は維持しながらも、当面11月の政治決戦における緊急提案として「1区10円、2区以上は20円の値下げ」を提案したい。（減収は約97億円）

《参考》積算根拠 前提：1日の乗車人員合計 2,376千人（2014年度実績：全区間）

$$2,376 \text{ 千人} \times 18.52 \text{ 円} (20 \text{ 円} \times 100/108) \times 365 \times 71\% = 11,403 \text{ 百万} \dots \dots \dots \textcircled{1}$$

$$713 \text{ 千人} (1 \text{ 区乗車人員}) \times 9.26 \text{ 円} (10 \text{ 円} \times 100/108) \times 365 \times 71\% = 1,711 \text{ 百万} \dots \dots \dots \textcircled{2}$$

$$\textcircled{1} - \textcircled{2} = 9,692 \text{ 百万} \quad * 71\% : \text{普通料金の平均値割合}$$

2. 当面、縮減したバス路線の復活を早急に行う必要がある。これによって少なくとも20分に1本のダイヤが組めるよう増便を図る。

コミバスも区民との協議を行って復活させ、必要な補助を行う。

3. 地下鉄ホーム転落防止のための「可動柵」を当面、御堂筋線の「大国町」を最優先で設置し、順に御堂筋線の乗降客数に応じて設置を急ぐ。

ダイヤの組み換えなど労力は伴うものの、大きな財政負担を伴うものでなく（設置費用は1駅約3.5億円）やろうと思えばすぐにでも出来る課題である。