

ストップ！ 地下鉄・市バス 廃止・民営化

地下鉄・市バスの一体運営で
安全・便利・快適・低運賃の
市営交通へ！



はじめに

大阪市は、地下鉄事業を2015年4月から民営化するとともに、市バスも、132路線のうち43路線を廃止し、残り89路線を民間バス会社に売却して、2014年3月末をもって市営バスを廃止するという「地下鉄・市バスの民営化基本方針(案)」を2月に発表しました。そして橋下市長は、市営としての地下鉄・市バス事業を廃止する条例案を市議会に提出し、3月29日の市議会本会議で議決するよう求めています。

私たちは、太い動脈としての役割を担いつつ大きな黒字を生み出す地下鉄と、市民にとって必要なところにきめ細かく走

らせる市バスを、市営交通として一体運営させ市民の移動の手段をしっかりと守る必要があると考えます。

このパンフレットは、大阪市が示す「廃止・民営化」の「目的」や「メリット」なるもののデタラメぶりを明らかにし、真の狙いをあばくとともに、市営交通として存続・発展させることの必要性を明らかにするために作成しました。

ぜひご一読いただき、ごいっしょに「地下鉄・市バスの廃止・民営化」をストップさせ、より安全・便利・快適・低運賃の地下鉄・市バスへと発展させていこうではありませんか。

1. より良いサービスは市営ではなしえない？

大阪市交通局 主張

民営化によって「市営」のままではなしえないより良いサービスを提供していきます。

- 2014年4月から、消費税増税になっても初乗り料金を10円値下げします。
- 終発時間を最大30分延長します。
- お客さま視点のサービスへの改善、公務員からチャレンジする社員へ。
- 駅ナカ事業や沿線への事業展開などを強化します。
- 快適なトイレへ改善します。
- 駅的美装化に取り組みます。
- 利用しやすい車両にむけ、新車の導入やリフレッシュ改造をめざします。
- 安全の確保を最優先します。

対して

日本共産党議員団 主張

市交通局が主張する「より良いサービスの提供」は、民営化しなくても実現できます。

- 「運賃値下げ」「終発時間延長」「お客様視点のサービス」「新たな事業展開」「トイレや駅舎の美装化」「新車両導入」「安全優先」、どれも「市営でなしえない」ことではありません。交通局の方針案では、「初乗り運賃値下げ」も「終発時間延長」も、市営のまま実施することになっています。
- 「初乗り運賃(1区間、3キロまで)10円値下げ」となっていますが、乗車区間3キロ以上の「2～5区間」の乗車運賃は消費税増税分をそのまま「値上げ」する計画となっています。「値下げ」になる影響人員は約30%で、「値上げ」になる影響人員は70%になります。
- 地下鉄の黒字は、今後さらに大きくなります。駅舎の改修などに対する国からの補助金等も公営交通の方が有利です。これらを生かせば、市営でこそ更なる運賃値下げやサービス向上がはかれます。
- 安全対策では、市営でこそ「最優先」になります。現に、駅での転落防止のための「可動式ホーム柵」は、大阪市内設置箇所の大半が地下鉄の駅であり、地下鉄以外では、JRの2か所だけしかありません。交通局の「民営化方針(案)」では、「効率化」「コスト削減」の看板で職員を800人以上も削減する計画になっています。JR福知山線脱線事故は、「効率化優先の会社方針が大きな原因」と指摘されています。



可動式ホーム柵

2. 「市営」では「税金に頼る経営」になるの？

大阪市交通局 **主張**

「市営」の
高コスト体質を改善し、
「税金に頼らない経営」を
実現します。

- 職員は、現在の5379人(2012年4月1日)から4500人規模に減らします。
- 公営企業の制約から脱却し、大幅なコスト削減をはかります。
- 有利子負債を大幅に圧縮します。

対して

日本共産党議員団 **主張**

「安全優先」と「サービス向上」に必要なコストは削ってはなりません。同時に、地下鉄事業での黒字が増大する中で、今後、税金投入は大幅に削減されます。

- 過剰な職員配置は許されませんが、安全確保やサービス向上のための職員の配置は当然必要です。
- これまで、地下鉄は、国や大阪市から税金を投入されてきた事業であることには間違いありませんが、それは、次のような理由により、当然のものです。

- | | | |
|--|---|--|
| 1 地下鉄は、都市における街づくりと市民生活に不可欠な事業であること。 | 2 都心部では地下建設にならざるを得ず、建設経費が極めて多額となること。 | 3 地方公営企業である地下鉄は、法で「公共の福祉の増進」を目的としていること。 |
|--|---|--|

- 大阪市営地下鉄は、80年の歴史を重ねるなか、2003年度から単年度黒字に転化し、それまで最大2933億円もあった累積赤字を、2010年度に全国で初めてこれを解消し、それ以降は累積黒字の事業になっています。
- 地下鉄会計の収益的収入で見れば、累積赤字解消前の2009年度の市からの補助金は103億円でしたが、直近の2012年度(補正後予算)では7億円と、大幅に減っており、今後この傾向がさらに進みます。
- 負債(借金)は、民営化しなくても今でも大幅に圧縮しています。直近の2011年度だけで708億円、2008年度からの4年間で1566億円も返済しています。「民営化しないと借金を減らせない」というのは事実と反します。

3. 「市営」は「金食い虫」で、「民営化」は「打ち出の小づち」?



大阪市交通局 **主張**

「税金を使う組織から、納める組織へ」
変わります。

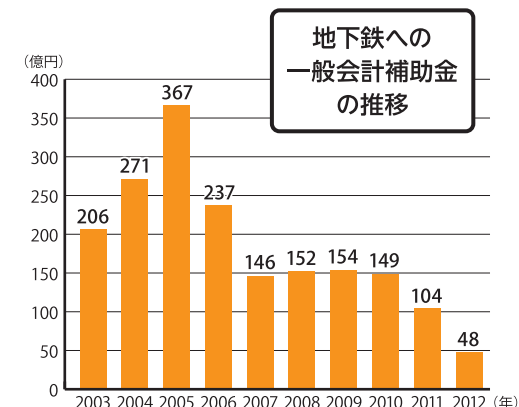
- 過去10年間(2002~2011年度)で市民の税金から約2000億円を投入してきました。
- 民営化されれば、固定資産税等が10年間で約510億円、市に入ると想定されます。
- さらに、配当金が10年間で約250億円、株主である市に入ると想定されます。

対して

日本共産党議員団 **主張**

交通局が主張する「税金を使う組織から、納める組織へ変わります」は、ゴマカシです。

- 「2002年度から2011年度の10年間の市の税金投入が2000億円」[年平均200億円]は事実です。しかし、それは「過去10年間」の合計。
- 10年を年度ごとに見てみると、大きな建設費用を要した「今里筋線」が開通した2006年度の前年、2005年度の367億円をピークに、その後の税投入は大幅に減り続けています。そして、直近の2012年度(補正後予算)の収益的収入と資本的収入の合計で、市税からの補助金は48億7000万円にまで減っています。
- 逆に、地下鉄会計から、市民のために何にでも活用できる一般会計に96億円も貸付けられているとともに、分担金として年18億円が一般会計に繰り入れられています。
- さらに、地方公営企業法18条2項で、累積黒字になっている状態での単年度黒字については、地下鉄会計から一般会計に「納付金を納付するものとする」と記されており、2011年度の実績でみれば、出資金の2%程度として70億円近い金額となります。
- 「民営化方針(案)」では「民営化で、税収として年50億円、配当金で年25億円が市の一般会計に入る」との想定ですが、今でも法にもとづく70億円近い納付金を一般会計に入れることが可能であり、分担金18億円も含め、民営化しなくても相当の一般会計への貢献ができるのです。「税金を使う組織から納める組織へ」とのゴマカシは許せません。



4. 大きな黒字の地下鉄、なぜ民営化？

大阪市交通局 主張

だから、2015年4月から
民営化します。

- 当面、大阪市が100%株主となる株式会社による事業に移行します。
- 将来、株式を上場し、株取引によって株主を私鉄企業等に移行させ完全民営化します。
- 本年3月市議会で、市営地下鉄廃止条例を、市会議員の3分の2(86名中58名)以上の賛成多数で議決してください。

対して

日本共産党議員団 主張

市営地下鉄は「優良企業」です。
民営化で「もうけは会社のもの」とせず、
市営地下鉄として継続し、産み出す利益を
市民・利用者に還元する事業にしていきたいと思います。

- 地下鉄事業の2011年度の実績は、市バスへの支援30億円、退職者の急増による退職金の増加額30億円の支出を差し引いて、なお167億円の利益を上げています。現金支出のない減価償却費は379億円あり、現金収支では合計546億円もの黒字です。
- 2012年3月31日現在の貸借対照表では、現金・預金378億円、交通事業基金(積立金)226億円、一般会計への貸付金96億円、市バスへの出資貸付金342億円、関電株1546万株(簿価115億円)などの資産があります。一方、借金残高は5976億円ですが、2011年度だけで708億円も返済しています。
- 収支・財務・キャッシュ、いずれの面でも、在阪私鉄各社に比べ市営地下鉄のほうが優良企業といえます。だから、関西経済同友会など財界団体が6年以上も前から「地下鉄の完全民営化」を強く求めてきたのです。今回の方針(案)はこれに応えたものになっており、在阪の私鉄企業をはじめとした大企業の利益を大きくするのが狙いです。

日本共産党議員団 主張

- 市営地下鉄として継続し、産み出す利益を市民・利用者にしっかり還元すべきです。当面、次のような方向を強めるべきと考えます。

- 1 市民にとって必要な市バス事業に対して、路線・運行回数などの拡充もはかり、「赤バス」の復活も含め、市バスをきめ細かく走らせていくことを支援する。
- 2 条例で決められている「今里筋線の延伸部」「敷津長吉線」など、市民から切望されている地下鉄路線の建設に着手する。
- 3 急ぐ安全対策として、御堂筋線を含むすべての地下鉄の駅に「可動式ホーム柵」を設置するとともに、津波による浸水対策などの防災対策に万全を期する。
- 4 初乗り運賃はもちろん、全区間にわたっての運賃の値下げをめざす。
- 5 一般会計への納付金を納め、「敬老パスの無料制度の継続」など、市民福祉の増進に役立てる。
- 6 エレベーターやエスカレータの増設など、高齢者や障害者の方々にやさしい駅舎の改善促進や、トイレの抜本的改修などにより積極的に取り組む。

大阪市営地下鉄路線図

※破線部分は計画路線



1. 民営化で、市民の足は守れるの？

大阪市交通局 主張

赤字経営であり、市営のままでは維持できなくなります。

- 赤字の原因は、利用者数の減少、市営による不採算路線の運行や非効率性にあります。
- これまで、市の一般会計(市税等)や地下鉄事業から、繰入金や補助金を入れて維持してきましたが、限界にきています。

対して

日本共産党議員団 主張

市バスの民営化では、将来、黒字路線しか残らず、市民の足が奪われ、市民生活に支障をきたし、街の活力が大きく低下します。

- 2013年3月末での「赤バス」26路線の廃止、2014年3月末での「一般市バス」17路線の廃止で、関係地域の市民生活と街の活力に大きな否定的影響を与えます。
- 2014年4月から民営化して継続するとしている89路線についても、現行水準を「概ね5年程度」維持するとなっていますが、「協議」するだけで、バス会社への強制力はありません。10億円未満の市補助金で赤字を補てんできなくなれば、営利を目的としている民間バス会社の意向で「路線廃止」が続出することになります。
- 「市に交通政策部門をつくり、バスサービスの維持・向上について、バス会社との間で協議・調整を行う」とされていますが、橋下市長の構想では、2015年4月には「大阪市を廃止・解体し、5つか7つの特別区をつくる」とされており、そのまま実施されれば、市に設置する「交通政策部門」も「民営化」の1年後には消滅してしまいます。こんな整合性のない、無責任なその場しのぎの方針はまったくのゴマカシです。

2. そもそも市バスの役割とは？

大阪市交通局 主張

だから、2014年4月から廃止
もしくは民営化します。

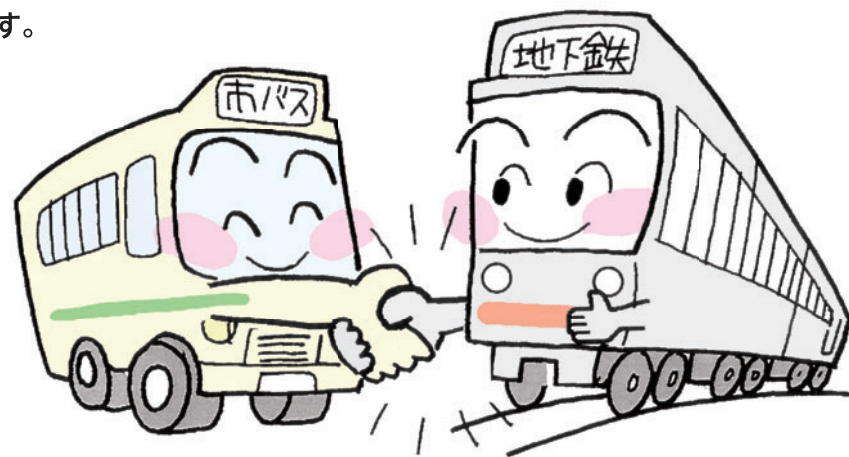
- 2014年3月末で43路線の市バスを廃止します。
- 事業性のある59路線と、赤字でも必要な30路線は、民間バス会社に車両や施設を売却し、2014年4月以降は民間バス会社にゆだねます。
- 赤字でも必要な30路線については、民間バス会社に年10億円未満の市補助金を出します。
- 民営化後5年程度、路線・運行回数・料金などは譲渡時の水準を維持させます。
- 交通局はなくなりますが、市に交通政策部門をつくり、バスサービスの維持・向上について、バス会社との間で協議・調整を行います。
- 本年3月市議会で、市営バスの廃止条例を、市会議員の3分の2(86名中58名)以上の賛成多数で議決してください。

対して

日本共産党議員団 主張

市バスは「公共の福祉の増進」を
目的としていることを大切にし、地下鉄との
一体運営で維持・発展させましょう。

- そもそも市営交通としての市バスは「公共の福祉の増進」を目的としたものであり、「営利」を目的とした民間事業とは根本的に違います。高齢化が進む中、ますます「公共の福祉」としての市バスの役割が増大します。
- 地下鉄事業の経営状況からすれば、市バスの赤字を補い、支えていくことは十分可能です。



地下鉄・市バスの廃止・民営化によって

市民に新たな負担がのしかかってきます

1

市営としての地下鉄・バス事業を廃止するには、莫大な資金が必要です。たとえば次のような資金です。

- 職員はいったん全員が退職となり、全員分の退職金(地下鉄900億円、市バス120億円)を支払う資金が必要。
- これまでの借金の清算のための資金が必要。
- 国・府などからの補助金について、市バス関連では耐用年数の残っている車両や施設などの分の返還資金が必要。地下鉄については将来の「完全民営化」の時点での相当分の返還資金が必要になる可能性。

2

資金の調達のために、新たに莫大な借金をすることになります。地下鉄は、当面大阪市が100%株主となる株式会社が事実上返済負担することになりますが、市バスは大阪市の手から全面的に離れますから、民営化された事業収入によって返済することはできません。したがって、これらの新たな借金は、バス会社の負担ではなく、市民からの税金収入によって返済していくことになります。

地下鉄・市バスの廃止・民営化の方針は、

「都構想」「大阪市解体」の具体化の一環として示されてきたもので、その「地ならし」「先取り」として決めてしまいたいというのが、橋下市長のねらいです。

1

この方針を議会で議決するには、市会議員の3分の2以上の賛成が必要で、かなりハードルが高いものになっています。

2

廃止・民営化の問題点が多くの中市民の中で明らかになる前に、短期間のうちに決めてしまうことを狙ってこの3月議会で決着をはかろうとするもので、極めて拙速で卑怯なやり方です。

3

「都構想」の具体的な内容が明らかになっていない状況で、地下鉄・市バスの廃止・民営化を先行して決めてしまえば、「都構想」「大阪市解体」が実施されなくても、市民・利用者の大事な財産が民間会社のものになってしまうことになります。そうなれば取り返しがつかなくなってしまいます。

地下鉄・市バスの 「廃止・民営化」に ストップをかけ ましょう。

そして、太い大動脈としての機能を発揮し、
大きな黒字を生み出す地下鉄事業と、
市民に必要とされるところに
きめ細かく走らせる市バスを一体運営させ、
いっそうの安全・便利・快適・低運賃の
市営交通へと発展させましょう。