

コラム・上山信一の「続・自治体改革の突破口」

第 127 回 大阪市バスの民営化

全国各地で路線バスの収益が悪化している。特に公営バスは軒並み、累積赤字に悩んでいる。そのなかでも飛びぬけて赤字額が大きいのが大阪市営バスである。単年度の赤字を累積させ、2011 年度末でなんと 600 億円超もの累積欠損を計上している。

現在の市営バスの路線は全部で 139 路線ある。このうち黒字は 3 路線のみだ。人口密度の高いところを走っているのにあまりにもコストが高い。そのため多くの路線が赤字になっている。赤字の原因は、第 1 にバスの運転手の賃金が民間平均の約 4 割も高いうえに人員が過剰なこと。第 2 に他都市のような民間バスへの路線の譲渡や業務委託がほとんど進んでいないこと。第 3 にお客がほとんど乗らない路線がたくさん残されていることである。

さらに市内路線をほぼ独占しているという問題もある。東京の場合、主要駅に乗り入れるバスの 9 割弱が民間バスだ。名古屋でも 35% が民間バスである。ところが大阪ではわずか 9% しか民間バスが入っていない。空港バスですら大阪駅前の市バスのターミナルに乗り入れできない。電車を降りた人が大きな荷物を持って近くのホテルの前の空港バス乗り場まで何分も歩かなければいけないという風景は、とても先進国のものとは思えず異常である。

●4 割を民間譲渡

赤字続きのバス事業には、大阪市役所の一般会計からの補助金、そして黒字の地下鉄会計からの繰入金で毎年 50 億円以上が投じられてきた。

今回、府市統合本部のプロジェクトチームで改善策を考えた。すると給与を 4 割削減して民間並みに正常化したうえで運転手の勤務日数を 9% 増やすなどの工夫をすれば、全体の 4 割強、乗客数で約 8 割に相当する 58 路線は黒字化する可能性があることがわかった。これらについては営業所の単位で民間のバス会社に事業を譲渡していく方針である。

残りの 81 路線は、民営化で合理化しても赤字が出る可能性があるが、全廃すると住民生活に影響が出かねない路線だ。これら 81 路線は事業性がないので交通局ではなく、区役所に地域の公共の足の問題として対策を考えてもらう。区バスを走らせる、福祉タクシーに売るなど方法は自由だ。

ちなみにこれら 81 路線は 41 路線に集約すると沿線の 99% のエリアをカバーできることもわかった。現実には 81 路線のまま区役所に対策を考えてもらうのではなく、この 41 路線をどうするか考えればよい。もっと具体的に精査したところ、このうち 20 路線は利用者が特に少なく、バスではなく福祉タクシーへの切り替えなどが妥当と思われる。いずれもしてもこう

した改革案が実現すると、今後、必要となる補助金は年間 6 億円程度に抑えられる見込みである。

—◆執筆者・上山信一(うえやま・しんいち)◆—
