

大阪メトログループ「2018-2025 年度 中期経営計画（2020 年 12 月改訂版）」を読んで

2021. 9. 12 地下鉄民営化反対シンポへ
安全問題研究会

1. 経営計画全般について

今後成長の見込めない鉄道（地下鉄）事業の赤字を駅ナカ事業で埋める、とする経営モデルは、コロナ前まではある程度有効でしたが、今回のコロナで完全に破たんしました。「密」がダメというのに、駅ナカでどうやって稼ぐつもりなののでしょうか。

人を密集させてボロ儲けしていく、という経営形態自体が「遅れた新自由主義鉄道経営モデル」です。極度の過密を前提とした、コロナ前でも日本でしか成立し得ない歪な経営モデルでした。

その過密前提、「三密」前提、日本でしか成立していなかった新自由主義経営モデルがコロナで最終的に破たんしているのに、今からそこに突っ込んでいこうというのですから、大阪メトロ当局の時代変化への鈍感さには呆れ返ります。

2. 駅のバリアフリー問題について

東京メトロにも同じことが言えるのですが、大阪メトロも駅のバリアフリー化はまったく進んでいません。比較的利用客数の多い駅でも階段だけしかない駅が多く、エレベーターはあってもどこにあるのかわからないケースも少なくありません。

先日、私が東三国駅から地下鉄に乗ったときも「駅がこんな状態では、もし自分が車椅子生活になったらどこへも行けないな」と思ったものです。今でさえそんな状況なのに、駅員も車掌も減らす？ むしろ両方とも増やすべきです。

3. MaaS（マース）について

MaaS については、これさえ導入すれば公共交通を覆っている暗雲はすべて消え、バラ色の未来が待っているかのような極端な推進論が横行していますが、これ自体は「鉄道、バス、飛行機などバラバラだった公共交通機関の予約や発券、接近・到着案内などのシステムを一元化して、たとえばスマホアプリ等で手軽に利用できるようにしよう」というだけのものです。推進派が唱える過大な期待はもちろん、一般市民が抱くわずかばかりの期待すら、おそらく裏切られると思います。

MaaS のような施策は、単純に「安上がりでやっтер感だけは出せる」というシロモノに近く、最近の政治・行政の空洞化を象徴しています。たとえ鉄道・バス・飛行機の予約がスマホアプリ 1 つで簡単にできるようになったとしても、駅に行っても車椅子を抱えてくれる駅員もいない、エレベーターもない、ローカル線はどんどん廃止・減便されるという状況でそれが何の意味を持つのでしょうか。

行政が出してくる（いかにも新自由主義者お好みの）安っぽいデジタル化の裏に利用者、安全切り捨てがある、ということを指摘しておきたいと思います。

今、大阪メトロがやるべきことは、エレベーターひとつ満足に整備されていない駅を改修し、交通弱者が弱者にならないですむような「中身の伴った公共交通」にすることです。

MaaS は今、一部学者や自称「交通評論家」「交通ライター」等を巻き込んで推進の動きで

すが、本質が伴わず無内容であることはいずれ一般市民にも発覚するでしょう。維新としては、それまでに何とかごまかし、逃げ切れればいい、ということなのかもしれません。

4. オンデマンドバスについて

経営計画24ページに大阪シティバスのオンデマンドバス化を示唆するような記述があります。オンデマンドバスも MaaS と並んで新自由主義者が大好きな公共交通形態で、彼らは「呼べばいつでも来てくれるので待ち時間がなくなります」などと吹聴します。しかし、彼らのその宣伝を信じると、とんでもない目に遭います。デマンドバスは「一番来てほしいときには呼んでも来ないバス」なのです。

公共交通は文字通り公共財なので、最大需要に合わせて供給体制を整えなければなりません。たとえば、始発から終点まで1時間かかる路線で、バスの最大定員が50人であるときに、朝夕のラッシュアワーに最大500人の需要が発生するとなると、バスは最低でも1時間に10台必要です。

しかし、ラッシュが終わった昼間に50人の需要しかない場合、10台のうち9台は車庫で遊んでいることになってしまいますが、新自由主義者はこれに「無駄」だと難癖を付けます。「大半の時間、遊んでいるバスの維持費がもったいない」と言い出します。

バス会社はこれに抗しきれず、バスの所有台数を減らします。そのうち「乗客がいないのに空気だけ乗せて走らせるのは無駄。乗客がいるときだけ運行すればいい」と言い出します。そこで「呼べばいつでも来るバス」としてデマンドバス化が始まります。

察しの良い方はここで気づくと思いますが、「乗客がいるときだけ運行するバス」にするためには、いつどこに乗客がいるかを事業者側に知らせるシステムが必要になります。これが MaaS の正体です。つまり MaaS は「スマホアプリ1つで公共交通の予約が全部できます」という宣伝とは裏腹に、事業者が乗客のいる場所を把握するために絶対必要なシステムであり、これが導入されることは公共交通切り捨てへの入口なのです。

呼べばいつでも来てくれるバスなどという夢のようなものは存在しません。無駄を省き、乗客がいるときだけ運行して経費を節減するため、特に過疎化が進む地方や都市周辺部では、減っていく乗客数に合わせて車両所有台数を減らす施策とほとんどの場合、一体になっています。車両台数を減らすと、突発的な需要に合わせた増発は次第に不可能になっていきます。

特に、雨の予報だったのが外れ、出かける予定がなかった人が「天気も良いし、ちょっとバスで出かけようか」となったような場合、「呼べば来てくれる」はずだったデマンドバスは、必要最小限まで車両所有台数を減らしているため増発できず「予約はしてありますか」「いいえ」「では〇時までお待ちいただけますか」となるのが容易に想像できます。この段階になってから「呼べばいつでも来ると言っていたくせに騙された!」と言っても手遅れであり、そうなる前に反対すべきです。

デマンドバスと MaaS という「魔法」はいずれ解ける 때가 来ます。新自由主義者のペテンを信じていると、公共交通はなくなり、地域が丸ごと死にます。今、医療をめぐって大阪で起きているのと同じことが、明日は公共交通でも起きるでしょう。使いたいときにいつでも誰でも使えるのでなければ、それは「公共」の名に値しません。