

民営化基本プラン（案）のポイント（基本方針(案)からの変更点を中心にして)

1. 地下鉄事業

(1) 公営の意義と民営化の必要性について (P6~P10)

- ◇公営企業の目的を掲げたうえで、本市地下鉄事業が、なぜこれまでは公営企業でなければならなかったかを追加
- ◇そのうえで、公営企業における経営上の課題やこれまでの具体的な課題事例、並びに、公営・民営のメリット・デメリットを比較し、概ねネットワーク整備が進み、事業の管理・運営が中心となっている現在の経営状況などを考慮すると、今後の方向性として、民営化の検討が必要である旨を記載

(2) 目指すべき経営理念とビジョンについて (P17~P19)

- ◇これまで掲げてきたビジョンの前に、基本理念として『私たちは「ひと」と「ひと」、「ひと」と「まち」をつなぎ、大阪の元気を創ります。』を掲げた。
- ◇また、「将来ビジョン」の『③ 大阪の地下を「グランド・リニューアル」』において、地下のまちの魅力アップに貢献し、地下の都市機能を構築していく趣旨を追加
- ◇具体的には
 - 地下を明るい空間に変え、地下から大阪のまち全体を元気に
 - 駅とつらなる地下街との一体的な「地下」のまちづくりなどを追加

(3) 安全・安心の確保について (P20~P24)

- ◇安全・安心の確保にどのように取り組んでいくのか、ということについて、
 - 安全推進室（仮称）の設置において、必要に応じて、外部アドバイザーなど第三者の視点も入れる旨を追加
 - これまでATCやCTCといった高度な運転保安設備を他の地下鉄事業者に先駆けて導入し輸送の安全に努めてきたことや、今後も適切な維持管理・機能の向上を図っていくという安全に対する取組みを追加
 - 地下構造物・高架構造物の維持管理・延命化や、高架橋やトンネルのさらなる耐震性の向上、バリアフリー施策といった安全・安心にかかわる具体的な取組みと投資計画を追加

(4) 地下鉄8号線の延伸など地下鉄ネットワークの整備について (P35)

- ◇8号線延伸など未着手の条例路線をはじめとする今後の大阪市の鉄道ネットワーク整備について、「条例」に基づく附属機関として外部の専門家による検討委員会を設置し、市としての考え方を明確にしていくとともに、新会社はその考えを最大限に尊重していく旨を追加
- ◇また、民営化により、沿線のまちづくりと一体となった取組みの拡大も可能となることをふまえ、「民営化は、地下鉄8号線の延伸の取組みのエンドではなく新たなスタート！」である旨の姿勢を追加

2. バス事業

(1) バス路線の再構築 (P13~P14)

◇平成 25 年 4 月 1 日現在の系統数に時点修正するとともに、基本方針（案）策定時以降の区との調整を踏まえて、公募に向けた「平成 26 年度以降路線案」に修正（西淀川区、平野区）

(2) 路線・サービスの維持方策について (P15~P16)

◇路線・サービスの維持方策の基本的な方針として、

- 交通環境や需要動向の変化に応じた路線の見直しは適宜必要であり、交通政策部門は交通政策の観点から必要な路線のあり方を判断する旨を追加
- 民間バス事業者のノウハウを活かしたサービス向上につながる見直しは、譲渡先事業者の判断で適宜実施し、交通政策部門へ報告する旨を追加
- 利便性の向上や安定した路線・サービスの提供を図るための見直しが適切に行える大阪市と譲渡先事業者のスキームを追加（市民・利用者の意見・要望を交通政策部門・譲渡先事業者が集約し、バス運行にかかる協議体により協議・調整）

◇譲渡後のサービス水準の維持・向上方策を具体化し、

- 「譲渡後概ね 5 年間」の維持方策として、譲渡先事業者に求める主なポイントを追加（協議体への参画や利便性の向上、利用状況の報告など）
 - 「譲渡後 5 年以降」の維持・向上方策として、上記のスキームに従い、
 - ・交通政策部門が必要と判断した路線は、増便、路線変更、減便、補助金の見直しなどについて、見解をまとめ、これに沿った対応を譲渡先事業者に求める。
 - ・なお、それでも譲渡先事業者が路線を維持できないと申し出た場合には、交通政策部門が代替交通事業者を確保し必要な路線を維持する。
 - ・交通政策部門として路線が不要と判断した場合は、廃止もあり得る。
- といった、対応方策をとる旨を追加

(3) 民営化後の運営主体について (P17)

◇民営化後も路線の維持を着実に確保する方策として、公募による事業者選定に加え、大阪運輸振興(株)の活用を追加

- 民間バス事業者の撤退という不測の事態が生じた場合に、これをカバーすべく大阪運輸振興(株)を活用することとし、このため、持続可能な安定経営に必要な事業規模を民営化時に大阪運輸振興(株)に譲渡する旨を追加
- 上記以外の路線についても公募により譲渡を受けることは、可能である旨を追加
- 経営陣への民間人材の招へいなどにより、一層のノウハウの獲得と競争力の強化を図る旨を追加

(4) 資産の取扱いについて (P21)

◇土地・建物は、当面は貸付による対応とし、鑑定評価を基にした試算において、バス事業用の土地・建物を民間バス事業者に貸付けた場合の賃貸料総額の概算を追加（年間約 10 億円）