

大阪メトロは民営化でどう変わったか

1.はじめに



みなさんご存知の通り、今年4月に大阪市営地下鉄が大阪市高速電気軌道株式会社(以下大阪メトロ)に民営化されました。ここでは、大阪メトロが民営化によってどのような影響を受けたのかを説明していきます。

(左)マルコマーク 現在では大体が新マークに更新されました。(筆者撮影)

(右)新マーク 大阪メトロのマーク。まともダネ!(matomedane.jp/page/3065)より引用

2.民営化とは？

まず、民営化とは何かを説明しておきます。

辞書での意味は、

『国や地方公共団体が経営する企業・特殊法人などを民間会社や特殊会社にすること。』

(デジタル大辞泉より引用)です。

大阪メトロの例で簡単に言うと、「市が経営していたもの(市営交通)を民間企業が経営するもの(大阪メトロ)に変化させること」となります。

他にも例を挙げると、

- ・日本電信電話公社→日本電信電話株式会社(NTT)
- ・日本国有鉄道(国鉄) →JR 各社

があります。

3.民営化のメリット

民営化によって、どのようなことが可能なのかということを説明します。なお、今から紹介するメリットは、すべて平成28年に大阪市が発表した「地下鉄事業民営化プラン」を参考にしています。

(1)民営化でなにが変わったのか

まず、大阪メトロの経営力が強化されたことにより、効率的な事業経営が可能になりました。

また、公営事業(市営交通)のときには、予算・契約・人事などにおいて、自治体の法令や大阪市のルールを守らなければいけなかったため、経営上の制約がありました。しかし、大阪メトロにおいては、これまでの制約がなくなり経営の自由度が格段に高まりました。これによって、多様な事業展開など、質の高いサービスが提供できるようになりました。

(2)民営化のメリット一覧

民営化に伴ったメリットを紹介します。

①事業上の自由度の向上

民間経営手法の導入や、他の鉄道事業者との連携により、鉄道ネットワークの充実が図れるようになり、乗客のニーズに素早く対応できるようになりました。

②民間企業ならではの取り組みができる

大阪経済の発展、環境問題などの社会的課題に取り組み、社会貢献できるようになりました。

③公営の制約からの解放

採用形態が変更され、会社内で一丸となって事業にまい進できるようになりました。

④経営力の強化

民間企業ならではの、経費の削減ができるようになりました。

4. 民営化に向けて取り組んでいたこと

(1) 運賃の値下げ

民営化を前提とした効率化による原資を生み出すとともに、乗客の支持を得て増客に繋げていくことを目標にした取り組みです。平成 26 年度から初乗り運賃の値下げをしました。

(参考) 運賃の値下げについて

【平成 26 年 4 月】

初乗り運賃(1 区運賃)が 200 円から 180 円に 20 円値下げされました。

*PiTaPa の割引サービスと併用すると 162 円に。

【平成 29 年 4 月】

初乗り運賃と 2 区運賃の格差(60 円)を是正するため、2 区運賃が 240 円から 230 円に 10 円値下げされました。

(2) 終発の延長

当初、実施に伴うコスト増加が問題となっていました。コスト削減がなされたため、平成 25 年 3 月から実施されました。

(参考) 終発の延長への流れ

【平成 25 年 3 月】

終発の時間が他の民間鉄道事業者と比べて 30 分ほど早かったのですが、回送列車を営業列車に変更することなどで、堺筋線以外^(注)のすべての路線で最大 30 分の延長がなされました。

注: 堺筋線で終発の延長がなされなかったのは、阪急電車と相互直通運転をしており、阪急電車とのダイヤ調整が行われなかったから。

【平成 25 年 12 月】

阪急電車とのダイヤ調整が完了したため堺筋線で終発の延長を実施しました。これによってすべての路線で終発の延長がなされたことになりました。

(3) トイレのリニューアル

暗い、臭い、汚いという駅トイレのイメージをなくし、明るく清潔感のあふれる快適なトイレにリニューアルしました。

(4)売店のリニューアル、駅ナカ事業の取り組み

交通局の外郭団体に任せていた駅売店の営業を、民間コンビニなどを誘致することによって、駅ナカについても民間の活力を活用しました。

【参考】駅ナカのコンビニについて

駅ナカのコンビニには、

- ・北エリア:ポプラ
- ・南エリア:ファミリーマート

の2種類があります。

5.大阪メトロの民営化から現在までの取り組み

(1)安全対策

①耐震対策～南海トラフ巨大地震に備える～(平成26年度から)

阪神・淡路大震災以降に補強された高架橋脚とトンネル中柱に加え、東日本大震災から得られたデータを踏まえ、高架橋脚400本・トンネル中柱1,300本の補強、大きな揺れでも高架線から落下しないような対策を実施しました。

②ホーム上の安全対策

i)非常ボタンの増設

- ・転落発見時にいち早く操作できるようにする。

ii)ホームベンチの向き変更

・立ち上がった時に線路に転落することを防止するため、線路に対して直角に設置する。

iii)点字タイルの更新

- ・老朽化した点字ブロックを更新し、最新型の点字ブロックを導入。

iv)転落なくし隊

- ・酔っ払った乗客や視覚障害者の方などに声をかける。

v)ホーム先端警告表示

- ・LED照明や着色ライン表示により、ホーム先端を注意喚起する。
- ・くし状隙間材によって隙間の縮小を図る。

vi) ホーム柵の設置(長堀鶴見緑地線など5路線に設置済み)

- ・輸送力に与える影響などを検証しながら他路線についても設置を検討する。
谷町線 東梅田駅・堺筋線 堺筋本町駅・御堂筋線 全駅には設置予定です。

vii) ホームでの見守りの強化

- ・視覚障害者の方に対しての見守りを強化する。

③バリアフリーに対して

- ・市営交通バリアフリー計画を軸に取り組んできたエレベーター整備をもとに、さらなる利便性向上を目指す。

④防犯対策

i) これまでの取り組み

- ・防犯カメラの設置(駅構内・エレベーターなど3000基ほど)
- ・ゴミ箱の透明化(テロ対策)
- ・鉄道警察隊との連携強化 など

6.大阪メトロのこれからの取り組み・課題

(1)バス事業について

民営化される前、市バスは経営破たん状態にありました。そのバス事業を、経営効率の優れた大阪シティバス株式会社に託すことで、経営の合理化やサービス向上を図るねらいがありました。そして、採算が見込まれないが必要なバス路線では、大阪市の援助を受けて維持していくということとなりました。

課題—路線・サービス向上のための施策や経営力強化について

乗客の需要をきめ細やかに把握するとともに、高齢者や外国人観光客の対応のための昼間時間帯の増便などさらなる運行サービスの向上に向けての取り組みを行う予定です。また、他のバス事業者との共同運行などの検討も進めています。

(2)関連事業・新規事業の検討

①地下街との連携

地下の防災面の強化や、「大阪の地下をグランド・リニューアルする」という民営化後の事業戦略にもつながり、地下空間のさらなる安全・安心、地下のまちづくり、地域経済の活性化にも寄与できるようにします。

②「生活まちづくり企業」を目指した新たな事業展開

運輸収益以外の事業を育て、地域・沿線とともに発展する「生活・まちづくり企業」への進化を目指します。そして、多様な事業の展開で新たな雇用を創出し、地域に必要なとされる施設を整備していくことで大阪を活気づけます。

7.おわりに

ここまでお読みいただきありがとうございました。大阪メトロ(旧大阪市交通局)は、大阪市内に住んでいるほとんどの方が利用したことがあると思います。この稿では、そんな大阪メトロについて、事業面を中心に見ていきました。大阪メトロを利用している方は、地下鉄やバスに乗ってる間に民営化前との違いを見つけてみてはいかがでしょうか。最近では地下鉄の自動放送がリニューアルされていますよ。

8. 参考文献

大阪メトロ 今後の取り組み

www.osakametro.co.jp/business/management/keieihousintou/mineikakihonhousin/mineikagiron_keika_torikumi/4_kongono_torikumi_kangaekata.html

地下鉄事業民営化プラン

www.city.osaka.lg.jp/seisakukikakushitsu/cmsfiles/contents/