

都市公営交通の課題と取り組み



全日本自治団体労働組合
交通政策局長 国眼恵三

大阪府大阪市

大阪市は、

24行政区で構成

東京都区は、世田谷区や練馬区などそれぞれが基礎自治体であるのに対し、大阪市は24区でひとつの自治体

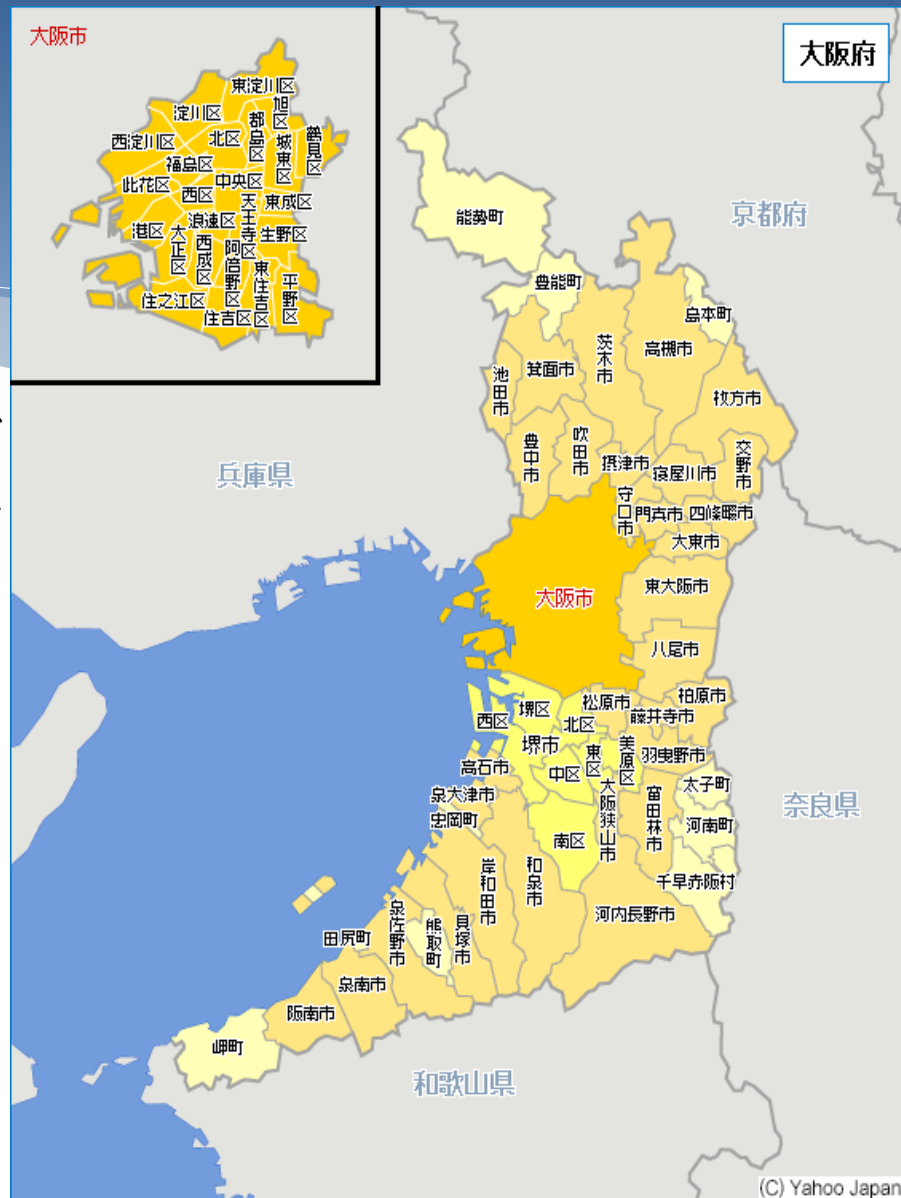
人口は、270万4千人（2017年度期首）

ちなみに、東京都区の人口は942万1千人

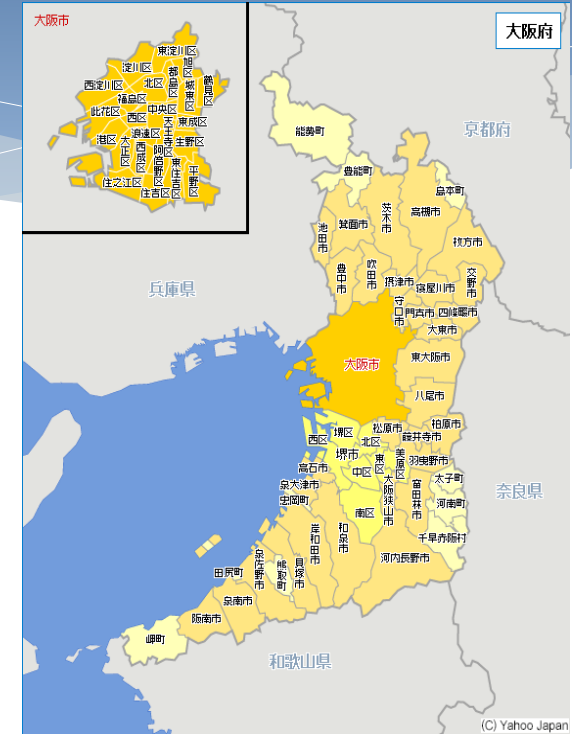
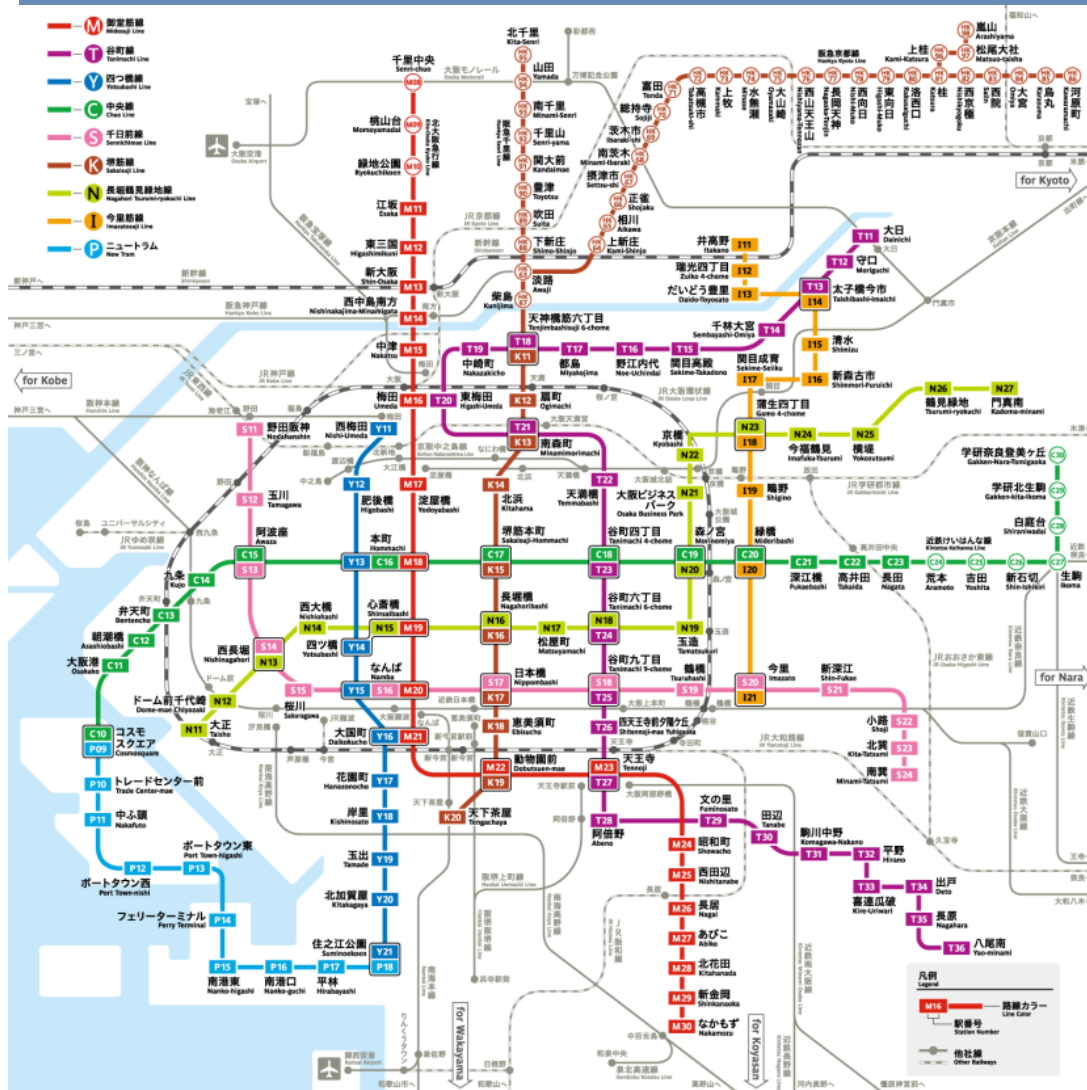
※世田谷区の人口は90万3千人

大阪市の面積は225km²で世田谷区（58.08km²）の約4倍、東京都区（621km²）の3分の1強

特色は、・・・



大阪市営地下鉄ネットワーク



地下鉄は、市内全域をカバー

大阪市営交通事業の概要(1)

開業

明治36年9月12日

事業内容

高速鉄道事業
バス事業

経営理念

お客さま第一主義

乗車人員

2,632,593人(1日平均)

運輸収入

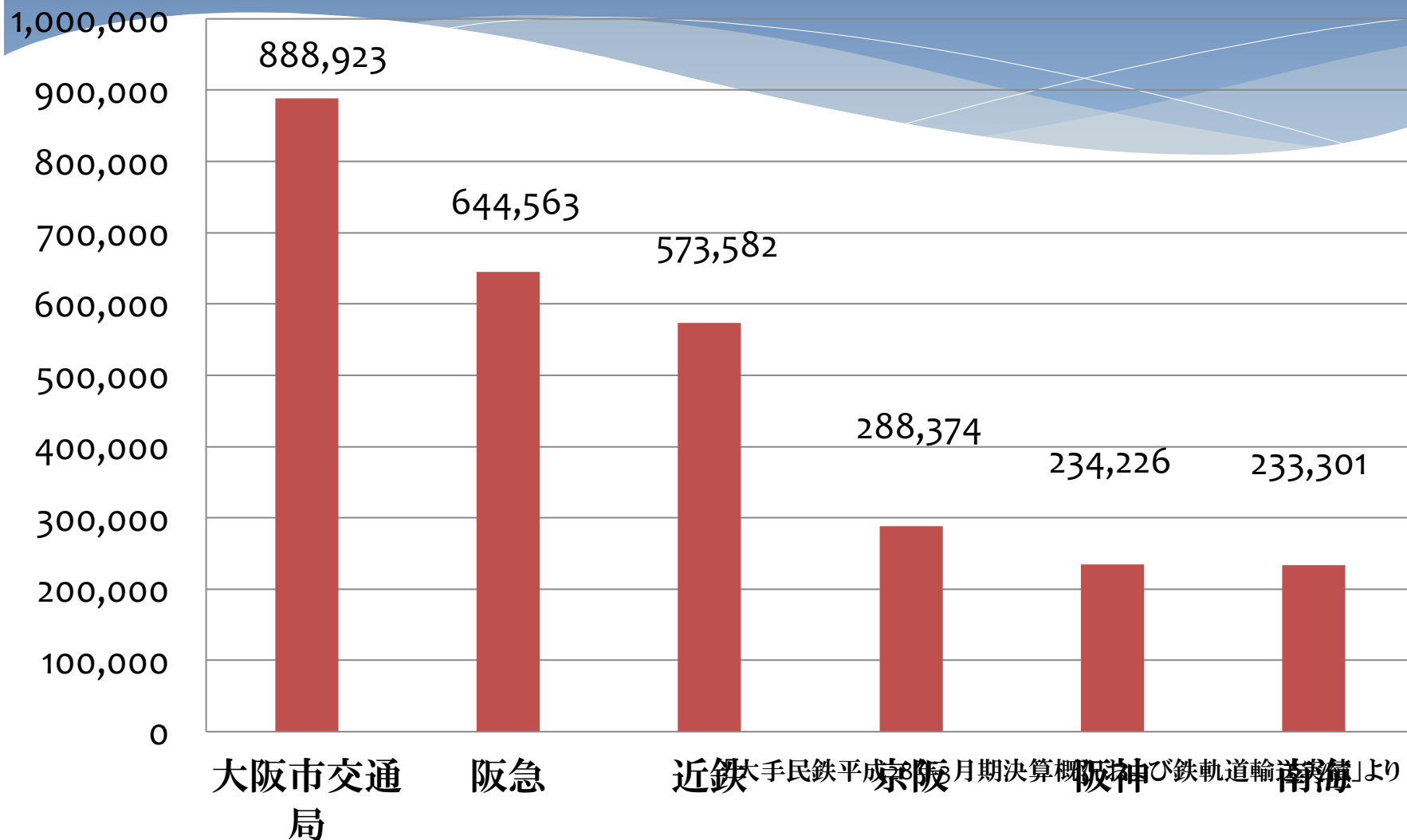
434,959,609円(1日平均)

大阪市営交通事業の概要(2)

◆鉄道部門年間乗車人員(大手私鉄との比較)

(千人)

平成27年度実績



大阪府民鉄平成28年度月期決算概算(注)より
注: 大阪府民鉄平成28年度月期決算概算(注)より

大阪市営交通事業の概要(3)

◆大手私鉄との比較

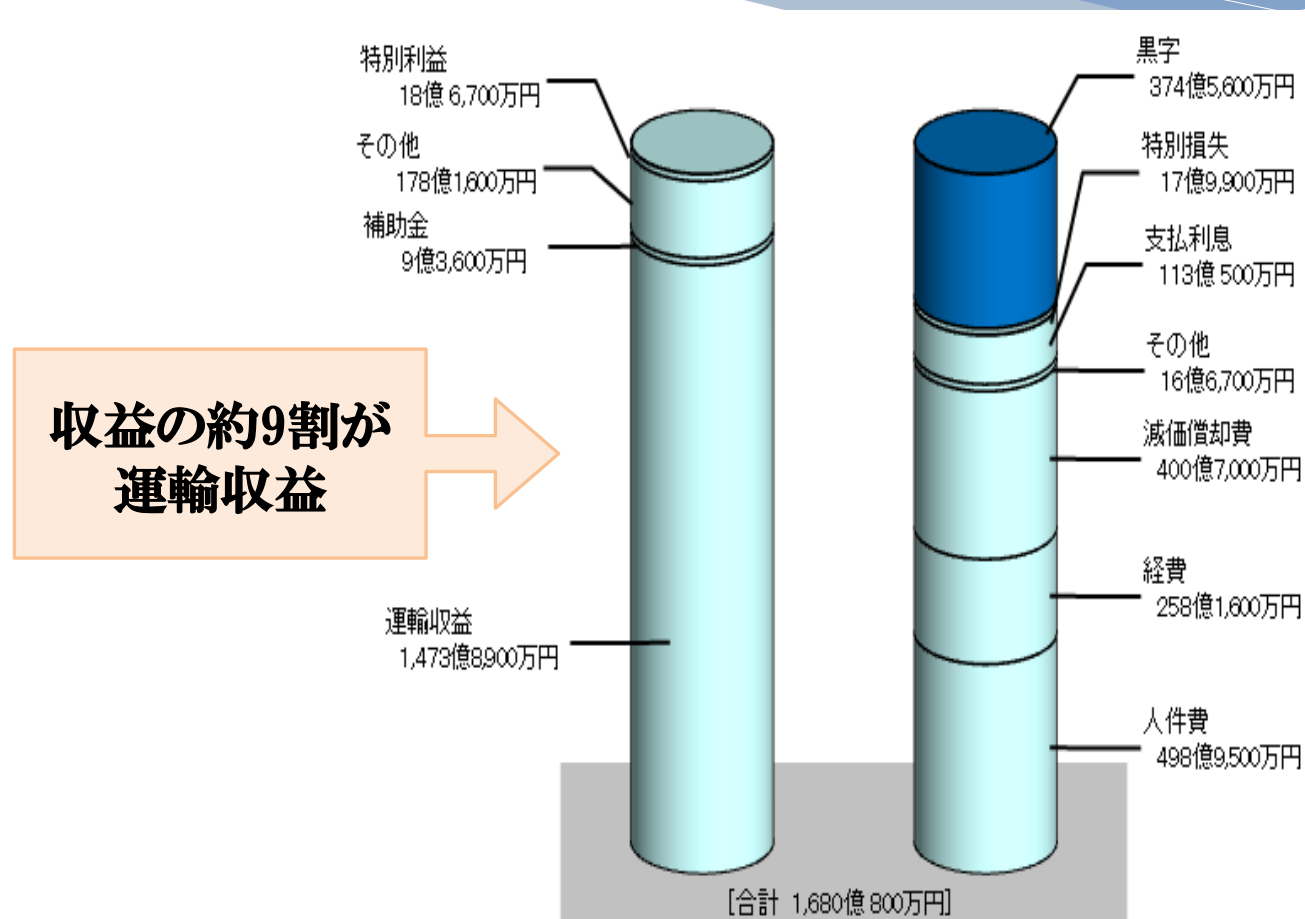
社名	営業キロ程 (km)	駅数 (駅)	乗車人員 (千人) ※〇は1日平均	運輸収入 (百万円)	鉄道部門 従業員 (人)
阪 急	143.6	90	644,563 (約1,761)	103,140	約2,700
阪 神	48.9	51	234,226 (約640)	34,938	約1,100
京 阪	91.1	89	288,374 (約788)	54,146	約1,300
近 鉄	501.1	286	573,582 (約1,567)	155,936	約7,300
南 海	154.8	100	233,301 (約637)	58,602	約2,200
大阪市交通局 ※ニュートラム含む	137.8	133	888,923 (約2,429)	147,389	約5,400

平成27年度実績

「大手民鉄平成28年3月期決算概況および鉄軌道輸送実績」より

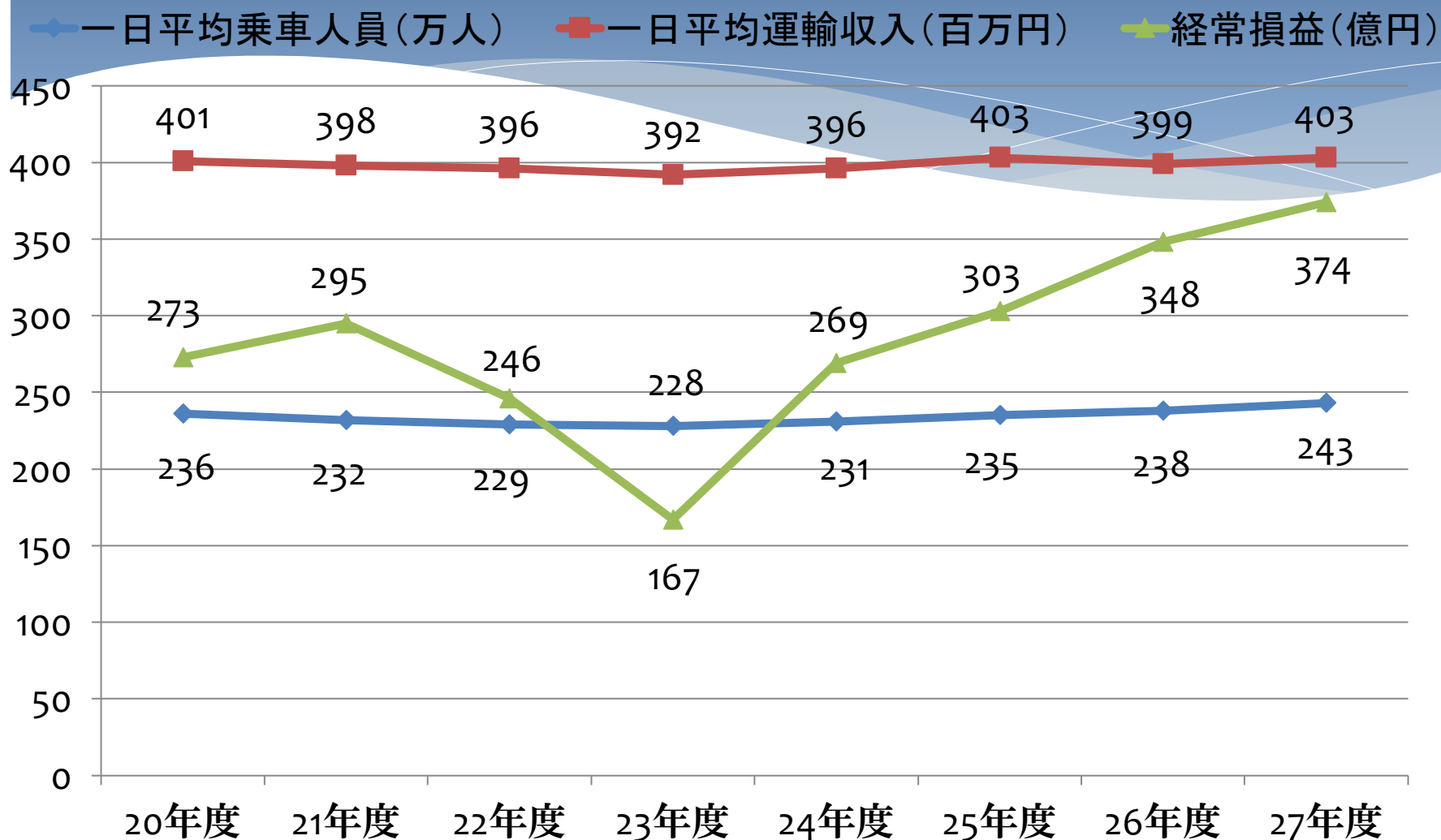
大阪市営交通事業の概要(4)

高速鉄道事業 平成27年度決算



大阪市営交通事業の概要(4)

◆地下鉄事業業績推移



関連事業(1)

■ 駅ナカ事業

新なにわ大食堂



ekimo



売店

関連事業(2)

■ 広告事業



壁面広告

車内中吊広告

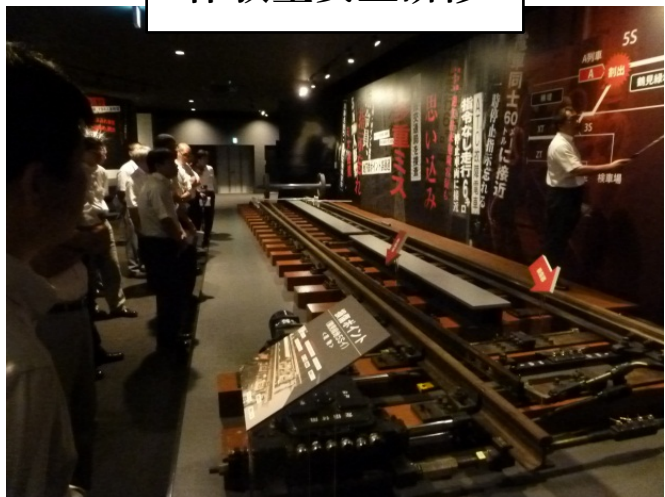


安全に対する取り組み

輸送の生命館



体験型安全研修



総合訓練



避難誘導訓練

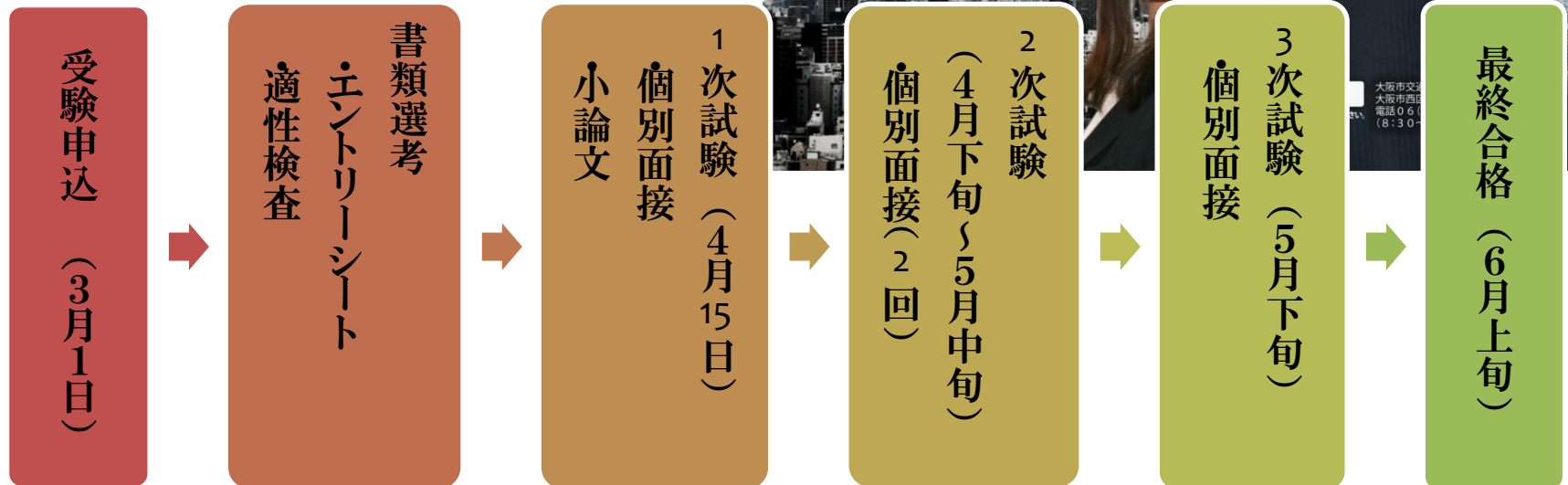


施設・車両復旧訓練



大阪市交通局「総合職」採用の取り組み

採用試験スケジュール



大阪市交通局「総合職」採用の取り組み

雇用形態	常勤嘱託職員 ※民営化時には選考により正社員として採用予定	
勤務時間	1週間あたり40時間 ※配属先により深夜及び泊り勤務あり	
給 与	大学卒 大学院卒 <u>※賞与あり(年2回)</u>	月額204,700円(地域手当含む) 月額212,750円(地域手当含む)
休 暇	年次有給休暇(20日) ※その他特別休暇あり(結婚休暇、育児休暇等)	

※改定等により変更されることがあります。

入局後の研修(平成28年度実績)

合同研修 1週間

交通局の概要・マナー・施設見学等

実習 4カ月

駅職員、車掌として各駅等で勤務

総合職としての研修 1カ月

各所属と懇談、グループワーク、
テーマ研究等

各所属に配属

2017年度採用状況

総合職(大学・大学院卒)合格者

総合職：19名（うち大学院卒8名、大学卒11名）
区分A：6名（大学卒）

応募状況は、大卒が28名、
短大卒が53名、高卒が59名

プロフェッショナル職(高卒程度)合格者

プロ職：32名（うち大学卒3名、短大卒13名、高卒16名）
区分B：3名（短大卒1名、高卒2名）

応募状況は、大卒が23名、
短大卒が7名、高卒が30名

バスドライバー合格者

18名（うち大学卒3名、短大卒2名、高卒6名、専門学校卒6名、中卒1名）

あらたな新規採用の取り組み

平成29年10月採用
大阪市交通局

路線バス運転手募集

大型二種免許を取得されていない方を募集します！

就職説明会も
開催します

募集期間

平成29年

5/25

10:00

木

6/22

17:00

木

大型二種免許
取得を支援
します！



地方公務員、鉄道従業員という選択

◇1984年に入局

日本経済は、いわゆるバブル期の少し前

◇魅力的な勤務形態

ラッシュ通勤なし

勤務地は駅、徒歩ゼロ分

泊まり勤務の副産物

◇定期昇給とベア

当時の民間賃金実態を反映、年間給与の差額精算

◇他にもいろいろ

定期昇給とベア(1)

ア 交通局企業職員給料表(1)

給 号	職 務 の 級	1 級	2 級	3 級
		給料月額	給料月額	給料月額
		円	円	円
1		131, 900	160, 600	221, 200
2		132, 800	162, 400	223, 200
3		133, 700	164, 200	225, 200
4		134, 600	166, 000	227, 200
5		135, 400	167, 600	229, 200
6		136, 300	169, 400	231, 200
7		137, 200	171, 200	233, 200
8		138, 100	173, 000	235, 200
9		139, 000	174, 800	237, 200
10		140, 100	176, 600	239, 200
11		141, 200	178, 400	241, 200
12		142, 300	180, 200	243, 300

定期昇給とベア(2)

77	220, 400	310, 200	365, 900
78	220, 900	312, 000	366, 900
79	221, 400	313, 800	367, 900
80	221, 900	315, 700	368, 900
81	222, 400	317, 400	369, 800
82	222, 900	318, 700	370, 700
83	223, 400	320, 000	371, 700
84	223, 900	321, 300	372, 700
85	224, 400	322, 400	373, 500
86	224, 900	323, 400	374, 500
87	225, 400	324, 400	375, 400
88	225, 900	325, 400	376, 400
89	226, 400	326, 300	377, 200
90		327, 200	378, 200
91		328, 000	379, 000
92		328, 900	380, 000

定期昇給とベア(3)

133	359,500	413,900
134	360,200	414,700
135	360,900	415,500
136	361,600	416,400
137	362,200	417,100
138		418,000
139		418,700
140		419,500
141		420,200
142		421,100
143		421,800
144		422,600
145		423,300

定期昇給とベア(4)

イ 交通局企業職員給料表(2)

職 務 の 級 給 号	1 級	2 級	3 級	4 級
	給料月額	給料月額	給料月額	給料月額
	円	円	円	円
1	125,300	167,600	233,900	237,200
2	126,100	169,400	235,900	239,200
3	126,900	171,200	237,900	241,200
4	127,700	173,000	239,900	243,300
5	128,400	174,800	241,700	245,200
6	129,300	176,600	243,600	247,200
7	130,200	178,400	245,500	249,300
8	131,100	180,200	247,500	251,400
9	131,900	182,000	249,400	253,300
10	132,800	183,800	251,300	255,300
11	133,700	185,600	253,200	257,400
12	134,600	187,400	255,200	259,500

定期昇給とベア (5)

108	231, 900	342, 800	366, 900	400, 400
109	232, 400	343, 500	367, 400	401, 100
110	232, 900	344, 100		401, 900
111	233, 400	344, 700		402, 700
112	233, 900	345, 300		403, 600
113	234, 400	346, 000		404, 300
114	234, 900	346, 600		405, 100
115	235, 400	347, 200		405, 900
116	235, 900	347, 800		406, 800
117	236, 400	348, 500		407, 500
118	236, 900			408, 300
119	237, 400			409, 100
120	237, 900			410, 000

定期昇給とベア(6)

128

241, 900

416, 400

129

242, 400

417, 100

130

242, 900

418, 000

131

243, 400

418, 700

132

243, 900

419, 500

133

244, 400

420, 200

134

244, 900

421, 100

135

245, 400

421, 800

136

245, 900

422, 600

137

246, 400

423, 300

地下鉄職場の特徴と労働組合の役割(1)

◇多様な職種・職場

駅や乗務だけではありません



地下鉄職場の特徴と労働組合の役割(2)

◇特殊な勤務形態

駅職員は日勤と泊りを組み合わせた複雑な勤務形態

➤さらに効率的な隔日交替制勤務へ

乗務員は出勤時間も毎日替わる

◇基本的なルール of 確立

公平性の確保や労働法制上の点検も

隔日交替勤務のイメージ(大阪市交通局の場合)

	4	5	8	9	24	25
1日目	8時30分～24時30分（6時間）					
2日目	5時～8時30分（3時間30分）					

地下鉄職場の特徴と労働組合の役割(3)

◇基本的なルールとして

週の労働時間を8時間

公休を週に2日(ただし、4週間で8日)を定めて、自らではたらき方を決定している。

駅職員勤務予定表のイメージ

		1 (日)	2 (月)	3 (火)	4 (水)	5 (木)	6 (金)	7 (土)	8 (日)	9 (月)	10 (火)	11 (水)	12 (木)	13 (金)	14 (土)	
A		休	休	泊		休	休	泊		休	泊		休	泊		
B		休	泊		休	泊		泊		休	休	泊		泊		
C		泊		休	泊		泊		休	泊		泊		休	休	
D	泊		泊		休	泊		休	泊		泊		休	休	休	
E	泊		休	泊		休	泊		泊		休	休	泊		泊	
F		泊		休	泊		休	休	休	泊		休	泊		泊	

地下鉄職場の特徴と労働組合の役割(4)

◇実は過酷な労働環境

機械化、効率化が進み人員大幅削減で業務量が増大

➤いわゆる残業や公休出勤も
少ない仮眠時間、時には徹夜も

「地下」という特殊な環境

第三者による暴力行為が深刻化

いわれのないバッシング、言葉の暴力も

◇他にも危険が潜む職場 ※スライド28～29

◇このような環境から生まれる強固な団結力

◇危険箇所



◇危険箇所



地下鉄職場の特徴と労働組合の役割(5)

◇都市公営交通労働者の課題

公共の福祉の増進と経済性の発揮という課題をどう両立するか

男女がともにはたらく環境をどうつくるか

公共交通全般の人員不足をどう解消するか

◇自治体にはたらくなかまとの連携で

公営交通のない自治体の課題を洗い出す

公共交通に関する自治体の役割を明確に

◇(交通)労働組合の社会的役割を考える

交通労働組合の社会的役割

◆大阪交通労働組合の取り組み①

■特集■ 新規採用職員、活躍中!

新しい力、輸送の現場に



ニュートラムの新型車両200系、公園で元気に走り回る子どもをイメージした外観が特徴の4両編成の車両で、2016年度は7編成を導入する予定です。

大阪交通ニュース

ふれあい ステーション
NO.80
2016年11月21日

発行/大阪交通労働組合

代表者/中山久雄

住所/〒550-0024 大阪市西区堀川1-1-54

☎ (06) 6581-2291 FAX (06) 6581-9307

企画・編集/公共交通研究所 ☎ (06) 6584-1001



大阪交通ライフサポートセンター（大交LSC）の活動のひとつに「手話サークル」があり、そこで手話によるコミュニケーションの技術を身につけた仲間がサークルを作って活動しています。サークル名は「チームもぐら」で、聴覚に障がいのある人が参加できる「地下鉄安全教室」や「地下鉄見学会」などの催しにおいて説明や参加者との交流に役立っています。



手話サークル「チームもぐら」の活動

△「わくわく地下鉄体験ツアー」
検車場で、地震を想定し「非常梯子」を用いた避難を体験
8月16日には、「チームもぐら」のメンバー4人と交通局職員の計51人が案内役を担当し、聴覚障がい者にも参加いただける地下鉄見学会イベント「わくわく地下鉄体験ツアー」を開催しました。聴覚障がい者を含む86人が参加し、今里筋線清水駅を見学したあと80系車両に乗りし、鶴見検車場に向かいました。検車場では車両の整備などの説明を受け、車内放送と電車のドアを開閉する「車掌スイッチ」の操作や、地震発生時を想定した、車両の先頭に格納された「非常梯子」を用いた避難を体験しました。



スタッフが着物でお出迎え

海外からのたくさんのお客様に外国語での案内も行う、新大阪・梅田・なんばの各駅に設置された「Subway Information Counter」では、10月から、お客さまにおもてなしの心を伝え印象に残るサービスを提供するため、交通局のグループ企業である御大阪メトロサービスが運営するレンタル着物店「和爽美」と共催し、着物での接客サービスを行っています。



▶大阪市営地下鉄・ニュートラム・バスは、民営化に向けた動きが進む中、現場職員にも車両や設備にも新しいパワーが注ぎ込まれています。
▶表紙の車両はニュートラムの新型車両200系です。今年度導入の7編成は外装がカラフルな7色になります。ブルー、イエローに続き、先日ピンクの第3編成が車両基地に到着しました。▶新規採用された職員も各現場で張り切って仕事にまい進しており、見開きでは各部署から8人の職員に登場してもらいました。中堅・ベテラン職員とともに、安全・安心・快適な輸送サービスの提供をめざし頑張っています。▶大阪駅前バスターミナルもリニューアルされました。10月1日から新しい施設の使用が開始されています。▶聴覚に障がいのある方や外国語を話す方とのコミュニケーションも大切です。手話サークルと地下鉄案内カウンターの取り組みをご紹介します。

ちょっと一駅



Q: 御堂筋線動物園前駅のホームのベンチです。写真のように壁に直角に向けてベンチが設置されている理由は?

答えは3面に

◆大阪交通労働組合の取り組み②



「内容が明確に伝わる資料やデータをつくります」自動車部運輸課



■特集——新規採用職員、活躍中！

大阪市交通局では、民営化を前に、将来は新会社で働くことを想定した若い職員の新規採用を進めています。
安全・安心・快適な輸送サービスを提供し続けるために、それぞれの現場で先輩職員の仕事を、それからさまざまな知識・技術、そして仕事に対する心構えを学びながら奮闘する今年4月採用のフレッシュな職員たちも、各部署から登場してもらいました。



笑顔と元気を絶やさず、お客さまが親しみやすい駅員をめざします」御堂筋線天王寺駅

現場に加わった新しい職員たち



「好奇心を持って、覚えながら業務に取り組ます」経営管理部経営企画課



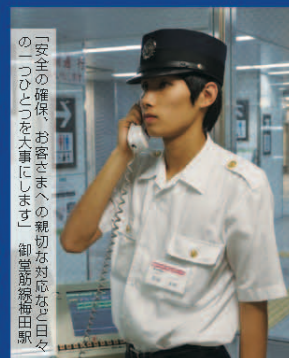
来春の新規採用を募集！
大阪市交通局では来春4月採用の、新会社に移行した際に地下鉄の運行を現場の第一線で担う優秀な人材を、採用後に教育を受けて大型自動車二種免許を取得したバス運転手をめざす方を求めています。



「同じ失敗を繰り返さないよう、失敗の経験を次に活かします」工務部御堂筋線北橋区



「未熟な今は、時間がかかっても確実な作業を心がけます」車両部緑木検車場



「安全の確保、お客さまへの親切な対応など日々の「つとめ」を大事にします」御堂筋線田町駅



大阪駅前バスターミナル 10月1日から新施設の使用を開始

大阪駅前バスターミナルでは、リニューアル工事が行われていたバス乗り場と歩道橋を、10月1日から使用開始しました。新しいバス乗り場は、屋根をつなげることで雨天の日などの移動が容易になりました。また、ベンチの幅が広くなり、雨よけのスクリーンも設置されたことで快適性が向上しています。行き先方面ごとにバス乗り場を集約もしくは隣接させることで、利便性も向上しています。乗り場は全部で12ヵ所で、21系統が発着し、1日当たりおよそ3万6000人の利用が見込まれています。



雨よけのスクリーンや幅広いベンチ、連続した屋根、夜間の照明や大型の案内表示などでバスを待つ環境がより快適でわかりやすくなりました。



◆大阪交通労働組合の取り組み③

先駆けて進むバリアフリー



市営交通事業は、初めて利用する人も、体に障がいのある人も、誰もが安心して自由に快適に移動できる地下鉄・市バスを目標と取り組んでいます。昨年度には「市営交通バリアフリー計画」が終了し、今後引き続きバリアフリー化を進めることにしました。地下鉄では、地上からホームまでエレベーターで移動できるよう133駅すべてに設置したのをはじめ、すべての列車に連絡間の転落防止装置を設置、市バスでも、ノンステップバスを約88%導入するなどしています。また、ハード面だけでなく、職員のパフォーマンス・リーダーの養成研修も行っています。

市営交通

ノンステップバスも88パーセントに

大阪交通ニュース

ふれあいステーション
NO.74
2011年10月28日

発行/大阪交通労働組合

代表者/中村純男

住所/〒550-0024 大阪市西区奥川1-1-54

☎(06) 6581-2291 FAX (06) 6581-9307

企画/編集/公共交通研究所 ☎(06) 6584-1001



アミティ舞洲(舞洲障害者スポーツセンター)の主催行事として、障がいのある子どもさんを対象にした「まいしま あそびのひろば」が9月23日(金・祝)に開催されました。障がいがあっても乗り物に乗せてあげたいというセンターからの依頼でした。



まいしま あそびのひろば

△ミニ地下鉄がたくさんの人を乗せてきました

ミニ地下鉄に乗ると、風を切って走るスピードと爽快感を感じるのか、子どもたちだけでなく、親子、大人も楽しそう。総勢200人を超える人たちに乗っていただきました。多くの人に、地下鉄を身近に感じていただければうれしいですね。

前号の「ふれあいステーション」No.73に多くのご意見、ご要望をいただきました。その中からご意見(要旨)と回答を載せます。今号もよろしく。

ちよつと聞かせていわせて
読者からの声

■大阪市内 女性

7月頃から地下鉄駅構内の照明が取り外され暗くなりました。震災の影響で節電対策を実施することは仕方ないと思うのですが、視覚障がい者にはかなり暗く歩きにくく感じました。照明以外の節電対策を考えていただけませんか。またこうした相談はどちらにお尋ねすればよいでしょうか。

今回の質問について交通局に回答を求めたような回答がありました。「交通局では、今夏の電力不足が懸念される状況の中、駅の照明の一部取り外しや、駅や車内冷房温度を高め設定することにより節電の取組を行ってきました。駅構内照明の消灯につきましては、お客さまの安全の確保を第一とする観点から、お客さまの動向に支障を及ぼすおそれがあると考えられる箇所については、消灯対象から除外いたしました。今回一部の照明を取り外しましたが、駅構内照明は、蛍光球の点切れや蛍光球の劣化による照度低下を考慮して、一定の

余裕を持った照度設定で配置されているため、一部を消灯してもお客様の安全は確保されており、出来るだけ影響の少ないよう配慮して実施いたしました。

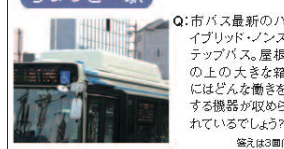
夏の節電は9月22日で終了しておりますが、今後の電力需給が不透明なことから、節電対策として取り外した駅構内の蛍光灯についてはお客さまへの影響のない範囲で現状のままとしております。今後、実際に暗いと感じの場所がございましたら、可能なかぎり検討の上、対応させていただきます。本件に関するご質問・お問い合わせは、鉄道事業本部安全推進課(電話番号: 06-6585-6643)で承ります。」



これからますますお年寄りが増え、自動車は運転できない、自転車も乗れない、長距離を歩くのも大変だという方々の移動手段の確保をどうするのか真剣に問われています。公共交通の中ではバスが一番利用しやすいといわれていますが、事業の採算の面で厳しいものがあります。大阪市では採算の取れない赤バスのかわりにどのような交通手段を確保するのが議論されていますが、少し時間がかかりそうです。

地下鉄が敬遠される主な問題の一つが階段です。階段は体の不自由な方には大変です。そこで必要なのがエレベーター。それも地上からホームまで階段を利用することなく行けるようにすることです。設置が進んでいるのが公共交通。しかし、まだまだ取り組みなければならない問題もあります。みなさんの声もお寄せ下さい。

ちよつと一駅



Q:市バス最新のハイブリッド・ノンステップバス。屋根の上の大きな箱にはどんな働きをする機器が収められているのでしょうか。
答えは3面に

◆大阪交通労働組合の取り組み④

「ちょっと一駅」等、「パワーコントロールユニット」とい、電気エネルギーを蓄えるニッケル水素電池やエネルギーを出し入れする電力変換装置などが一体化されて取られています。

バリアフリー達成の主なもののピックアップ。

133駅中 全駅達成



エレベーターによる
ワンルート確保

219列車中全列車達成



列車での車いす
スペースの設置

1270両中全車両達成



車体側部の行先
表示の設置

182列車中全列車達成



車両連結間の
転落防止装置の設置

その他 乗換え経路のエレベーターによるワンルート 23駅中20駅/車いす対応トイレ 133駅中132駅/車内案内表示装置 1350両中1172両/ノンステップバスの導入 719両中631両

※上記の項目は順次100%達成する予定です。

ホームドア設置もトップクラス より乗りやすく快適に

鉄道ホームの安全対策で注目されているのがホームドア（可動式ホーム柵など）。ホームからの転落事故があとを絶たず、国も設置をすすめています。実は、一番進んでいるのが公共交通。大阪市では地下鉄御堂筋線の計画もあります。



地下鉄
市バス

ホームドアは、国で1日10万人以上の利用者がある駅では設置することが望ましいとしているものの、ホームの構造や費用の問題等で早急には進まないのが現状です。全国の設置状況を見ると、やはり進んでいるのが公営の各都市の地下鉄でした。さらに、現在設置計画のある駅のほとんどが地下鉄（東京メトロを含む）で、10年後は全国の地下鉄の7割に設置されることになっています。

大阪の地下鉄では2010年度のホームからの転落件数は、前年度より10件も増え53件となっています。中でも一番乗車人数の多い御堂筋線が26件で全転落事故の約半数をしめ一番多く、当然ながらホームドアの設置されている今里筋線はゼロでした。様々な安全対策がありますが、全国でも注目されているのがホームドアで、重要な取り組みの一つとなっています。

■2010年度の転落事故件数

路 線	件 数
御 堂 筋 線	26
谷 町 線	12
四 つ 橋 線	3
中 央 線	2
千 日 前 線	3
堺 筋 線	3
長堀鶴見緑地線	4
今 里 筋 線	0
計	53

大阪市交通局では、今後ホーム柵の設置を、2011年度に門真南駅に設置し、長堀鶴見緑地線の全駅の設置を終えることにしています。千日前線では、車両の改造を引き続き行うとともに、自動列車

運転のための信号設備の製作を進め、2014年度に導入することになっています。

また、大阪で初めて地下鉄を開業した御堂筋線では、当時の古い駅の構造上の問題などから設置に

は様々な障害がありますが、昨年度は車内信号方式に関する調査を実施、本年度には車両改造の設計にとりかかり、2019年度に導入の予定です。

長堀鶴見緑地
線のホーム柵
設置工事
▼



◆大阪交通労働組合の取り組み⑤



■特集 安全 安心
ゆるがせにできないもの



大阪市営交通は、1903（明治36）年9月12日に路面電車の営業を開始して以来、今年で創業110周年を迎えました。また市営地下鉄は1933（昭和8）年5月20日、日本で最初の公営地下鉄の営業開始から80周年の節目を迎えました。いつも市営交通をご利用いただいているお客さま、そして市民の皆さまとともに私たちが大阪交通労働組合は新しいステージに向かって、今後も安全・安心を心に誓い仕事にまい進してまいります。

大阪交通ニュース

がれあい ステーション
NO.75
2018年12月10日

発行/大阪交通労働組合
代表者/中山公雄
住所/〒550-0024 大阪市西区南堀川1-1-54
☎(06) 8581-2281 FAX (06) 8581-8807
企画・編集/公営交通研究所 ☎(06) 8584-1001



△ミニ地下鉄がたくさんの人を集めて走り出した

阪神・淡路大震災が起きた1995年に大阪交通労働組合が設立して社会貢献活動に参加する大交ライフサポートセンター（LSC）の設立10周年を記念して組合員の手により制作したミニ地下鉄。子どもたちに大人気で、地域や学校、福祉施設などで開催されるイベントでぜひ



いつもみんなの笑顔をはこぶ

らせてほしいとの依頼が絶えません。これまでミニ地下鉄が運んだお客さまの数は7万人を超えています。11月10日に交通局緑木検車場で開かれた「おおさが市営交通フェスティバル」でもLSCの運営でミニ地下鉄が走りました。車両工場の中に敷かれたレール幅12.7cmの線路の上を本物の地下鉄をすぐ横に見て走る走行会は大変な人気で、乗車までの待ち時間が1時間以上になる行列ができるほどでした。レールの難さ目を流る音も実感的で、爽快地に風を感じて乗車できる大阪交通労働組合のミニ地下鉄。機会がありましたらぜひご乗車ください。

台風18号被災地支援ボランティア

9月16日に本州に上陸し近畿にも大きな豪雨被害をもたらした台風18号。大阪交通労働組合青年委員会は、大規模な水害に見舞われた京都府舞鶴市において、10月12-13日、土砂やごみの片付け等の被災地支援ボランティア活動を行いました。12月にも支援活動を行う計画です。



交通局「輸送の生命館」を開設

大阪市交通局は市営地下鉄の輸送の安全を追求するため、森之宮検車場内に職員研修施設「輸送の生命館」を開設しました。この施設で本年7月より、地下鉄に関わる全職員が、過去の重大事故を実物等で学んだり、駅にあるものと同じ防災館を使って実際の操作方法を体験したり、地下鉄の先頭部分の再現により地震などにおいて次駅まで走行できなくなった際に乗務員室の前部扉からお客さまをスムーズに軌道へ避難誘導する手順を実践したりするなどの安全研修を受けています。鉄道事業の生命ともいえる安全を学び、最重要課題として現場に生かしていきます。大阪交通労働組合の「市民とともに歩む市営交通モニター」のメンバーも施設を見学しています。

ちょっと一駅



Q:ゴムタイヤ走行のニュートラム。地下鉄と同じく電気で走りますが、その電気はどこから取り入れているのでしょうか？

答えは3面に

橋下大阪市長の選挙公約の柱のひとつが「大阪市営交通の民営化」。現在、公営企業である大阪市交通局が運行するバス・地下鉄・ニュートラムの運行を株式会社に変えようというものです。市営交通の民営化には市の定めに
より大阪市会における出席議員の3分の2以上の賛成が必要です。3月の市会で民営化の議案が出されましたが、市営交通を民営化してどのようなメリットやデメリットがあるか見極めるには具体的な民営化後の会社の姿が明らかにされる必要があり、直ぐには結論が出ず、市会では今も議論が続いています。大切なことは大阪で暮らし働くたくさんの人々が安心して利用できる安全・便利な公共交通のネットワークが維持されることです。市会での議論はまだ続きそうですが、多くの皆さまが市営交通の民営化の動向にご注目くださるようお願いいたします。

◆大阪交通労働組合の取り組み⑥

特集

安全

安心



ゆるがせにできないもの

交通局は、さまざまな施策に取り組んでいます。その中で最も重要なものに、公共交通機関の生命ともいえる、お客さまの「安全・安心」の確保があります。

毎日たくさんのお客さまにご利用いただくバス・地下鉄・ニュートラム。そこに働く全ての職員が無事故で安定した運行のために日々、緊張感を持って仕事に取り組んでいます。

そして将来起きると予測されている南海トラフ巨大地震など災害が起きた時にもけがのこない命を守るために、職員は安全研修や総合訓練を通じて、いざというときの備えを積み重ねています。

ここでは紹介するのは「総合訓練」です。1993年10月5日、ニュートラム住之江公園駅で起きた列車衝突事故を教訓として毎年行っています。交通局は、不測の事態に対しても各職場の職員が連携して迅速に対応し、お客さまの安全を守ることであります。警察や消防も参加した総合的な訓練を行っています。

交通局は、さまざまな施策に取り組んでいます。その中で最も重要なものに、公共交通機関の生命ともいえる、お客さまの「安全・安心」の確保があります。

毎日たくさんのお客さまにご利用いただくバス・地下鉄・ニュートラム。そこに働く全ての職員が無事故で安定した運行のために日々、緊張感を持って仕事に取り組んでいます。

そして将来起きると予測されている南海トラフ巨大地震など災害が起きた時にもけがのこない命を守るために、職員は安全研修や総合訓練を通じて、いざというときの備えを積み重ねています。

ここでは紹介するのは「総合訓練」です。1993年10月5日、ニュートラム住之江公園駅で起きた列車衝突事故を教訓として毎年行っています。交通局は、不測の事態に対しても各職場の職員が連携して迅速に対応し、お客さまの安全を守ることであります。警察や消防も参加した総合的な訓練を行っています。

総合訓練

●地震・津波警報時の避難誘導訓練

10月18日終電後の深夜、四つ橋線住之江公園駅において、災害時のお客さまの避難誘導訓練を行いました。

列車がトンネル内を走行中に震度6弱の地震が発生、停電による運行不能のところに大津波警報が発令されたとの想定で、駅や輸送指令所等、関係先への連絡通報、応援要員の要請、警察・消防・交通局の合同指揮本部の設置、車椅子利用者、高齢者、身体障がい者を含む列車のお客さまの避難誘導、負傷者の救出など総合的な訓練を行いました。

●地震時の車両脱線、地上施設物破損の復旧訓練

10月29日午後、大日校車場において、重大な事故が発生した場合に技術部門（電気部・車両部・工務部）が合同で施設・車両を復旧する訓練を行いました。

列車が高架部を走行中に地震が発生、列車最後尾の車両が脱線、地上施設物を破損させて走行不能になったとの想定で、技術部門が連携して破損した電気施設の復旧、損傷したレールの交換、脱線車両をジャッキで持ち上げて線路上に戻す等の一連の復旧訓練を総合的に実施しました。



“備え”積み重ねる

大阪市営交通事業の民営化問題

民営化の議論経過(1)

1997年1月	公営企業審議会が、経営形態の見直し検討が迫られているとの見解示す	磯村隆文市長
1997年11月	公営交通事業改革調査委員会が発足、バス事業、鉄道事業、経営形態の3つの専門部で検討開始	
2001年2月	公営交通事業改革調査委員会、市営交通事業の抜本的な経営改善について報告。公営以外のあらゆる経営形態についてのメリット、デメリットの検討が必要と指摘。結果的には、海外の事例の紹介にとどまり、役割を終了	
2005年12月	市政改革マニフェストを公表、公設民営化を提起	関淳一市長
2006年1月	交通局長マニフェストを公表、交通局長が公設民営を前提とした具体の検討を行うと表明	
2006年9月	交通局が完全民営化の検討開始	

大阪市営交通事業の民営化問題

民営化の議論経過(2)

2006年9月	交通局、大阪市営交通事業の経営形態の検討について(中間とりまとめ)を作成 ①改革型地方公営企業、②地方独立行政法人、③公設民営、④100%大阪市出資株式会社、⑤100%民間資本株式会社の5つの選択肢のメリット、デメリットを整理	関淳一市長
2007年1月	交通局、大阪市営交通事業の経営形態の検討について(最終とりまとめ)を発表 結論、「改革型公営企業と株式会社は将来にわたって持続可能で発展性のある経営形態であるとの考えに至った」と	
2007年7月	市長が地下鉄 単独で民営化 の方針を表明	
2007年9月	市長が地下鉄・バスの一体経営に 方針転換	
2007年11月	大阪市長選挙、平松邦夫市長当選 施政方針演説、「経営形態について拙速に判断する前に、公営企業の下で経営の改善に努める」	平松邦夫

大阪市営交通事業の民営化問題

民営化の議論経過(3)

2008年2月	市政改革マニフェスト見直し、当面は改革型公営企業で	平松邦夫市長
2011年2月	大阪市、なにわルネッサンス2011ー新しい大阪市をつくる市政改革基本方針ー公表 改革型公営企業と様々な経営形態について引き続き研究・検討	
2011年11月	大阪市長選挙、橋下徹市長当選 市営交通事業の完全民営化が公約	橋下徹市長
2011年12月	交通局、民営化にむけ具体的な検討開始 府市統合本部が設置	
2012年6月	府市統合本部、基本的方向性(案)を発表 地下鉄:2015年をめどに民営化 バス:採算路線は民間譲渡、 不採算路線はいったん廃止	
2012年12月	交通局、民営化(素案)を策定 民営化の目的・意義、課題の具体的解決策やスケジュール	

大阪市営交通事業の民営化問題

民営化の議論経過(4)

2013年2月	「大阪市高速鉄道事業及び中量軌道事業の廃止に関する条例案」、 「大阪市自動車運送事業の廃止に関する条例案」市会に上程 交通局は、地下鉄・バス事業民営化基本方針(案)策定	橋下徹市長
2013年3月	大阪市会、「廃止条例(案)」継続審査(1回目)	
2013年5月	大阪市会、「廃止条例(案)」継続審査(2回目)	
2013年12月	大阪市会、「廃止条例(案)」継続審査(3回目)	
2014年3月	大阪市会、「廃止条例(案)」継続審査(4回目)	
2014年5月	大阪市会、「廃止条例(案)」継続審査(5回目)	
2014年11月	大阪市会、「廃止条例(案)」否決(1回目)	
2015年2月	交通局、「廃止条例(案)」の再上程にあたって」とりまとめ	

大阪市営交通事業の民営化問題

民営化の議論経過(5)

2015年2月	「大阪市高速鉄道事業及び中量軌道事業の廃止に関する条例案」、 「大阪市自動車運送事業の廃止に関する条例案」市会に再上程 ➤否決(2回目)	橋下徹市長
2015年9月	交通局、「手続き条例案」を市会に上程	
2015年10月	市会、「手続き条例案」を可決・施行	
2015年11月	大阪市長選挙、吉村洋文市長当選	吉村洋文市長
2016年2月	交通局、民営化にむけた第2段階「大阪市高速鉄道事業及び中量軌道事業の引き継ぎに関する基本方針案」、「大阪市自動車運送事業の引き継ぎに関する基本方針案」を市会に上程	
2016年3月	交通局、「地下鉄事業民営化プラン(案)」策定 大阪市長会、「大阪市高速鉄道事業及び中量軌道事業の引き継ぎに関する基本方針の策定について」、継続審査(1回目) 「大阪市自動車運送事業の引き継ぎに関する基本方針の策定について」及び「経営健全化計画について」を可決	

大阪市営交通事業の民営化問題

民営化の議論経過(6)

2016年5月	大阪市会、「大阪市高速鉄道事業及び中量軌道事業の引き継ぎに関する基本方針の策定について」、 継続審査(2回目)	吉村洋文市長
2016年8月	交通局、「 地下鉄事業民営化プラン(案)【改訂版】 」策定	
2016年12月	交通局、「 地下鉄事業株式会社化(民営化)プラン(案) 」策定 大阪市会、「大阪市高速鉄道事業及び中量軌道事業の引き継ぎに関する基本方針の策定について」 可決	
2017年1月	交通局、 地下鉄・バス両事業の事業廃止条例案と関連2議案を市会に上程	
2017年3月	事業廃止条例案が可決➤民営化が決定	