

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

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		公	休	泊		公	公	泊		公	泊		休	泊		
B		公	泊		公	泊		泊		公	公	泊		泊		
C		泊		公	泊		泊		公	泊		泊		公	公	
D	泊		泊		公	泊		公	泊		泊		公	公	休	
E	泊		公	泊		公	泊		泊		公	公	泊		泊	
F		泊		公	泊		公	公	公	泊		休	泊		泊	

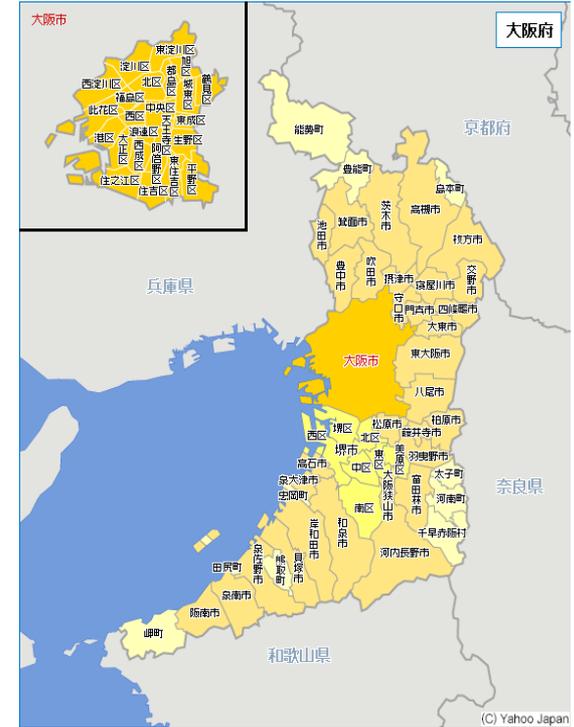
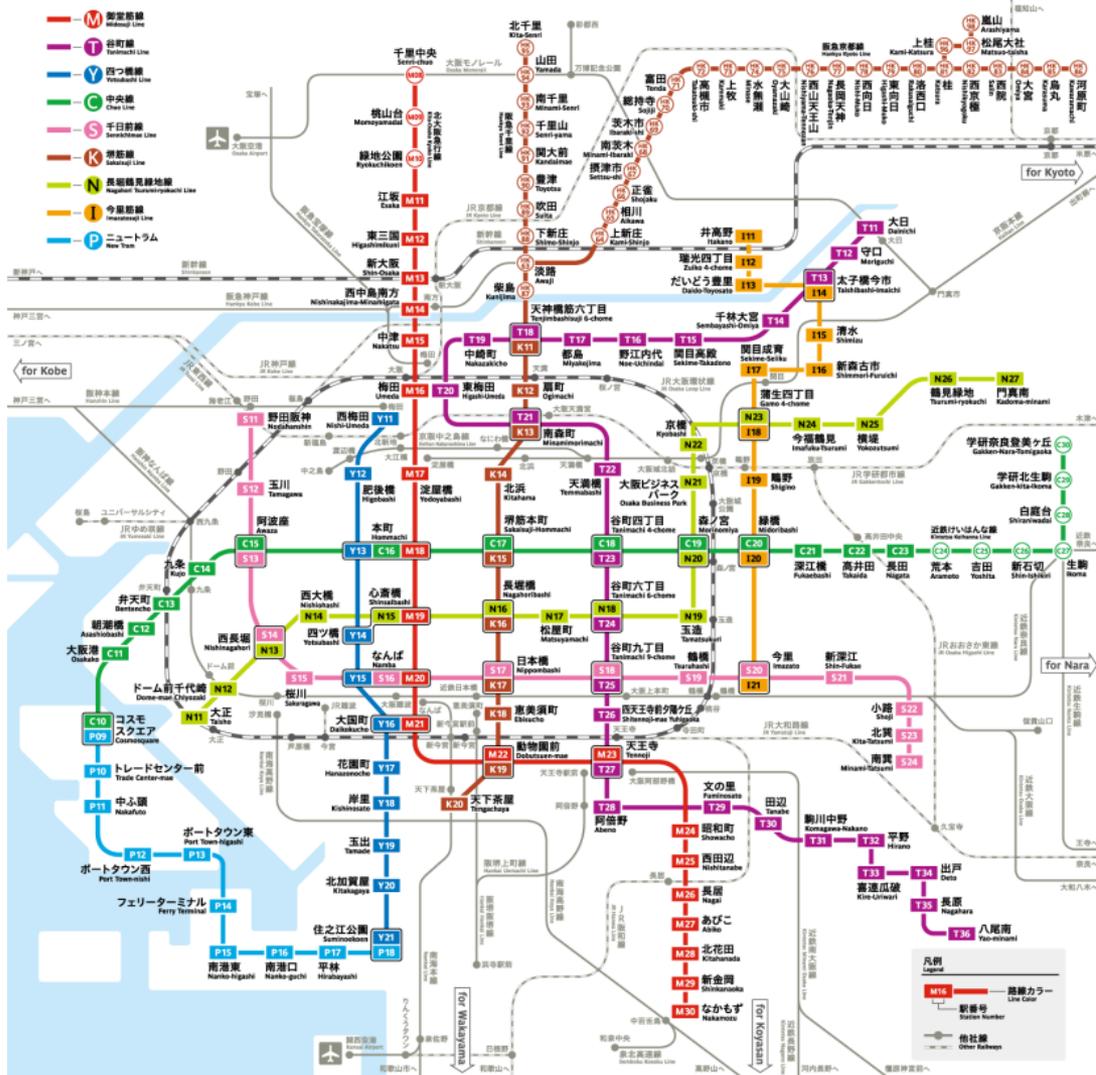
休は、任意に取得できる有給休暇を示す

◇労働組合への参加

◇大阪市職員、組合への弾圧を経験

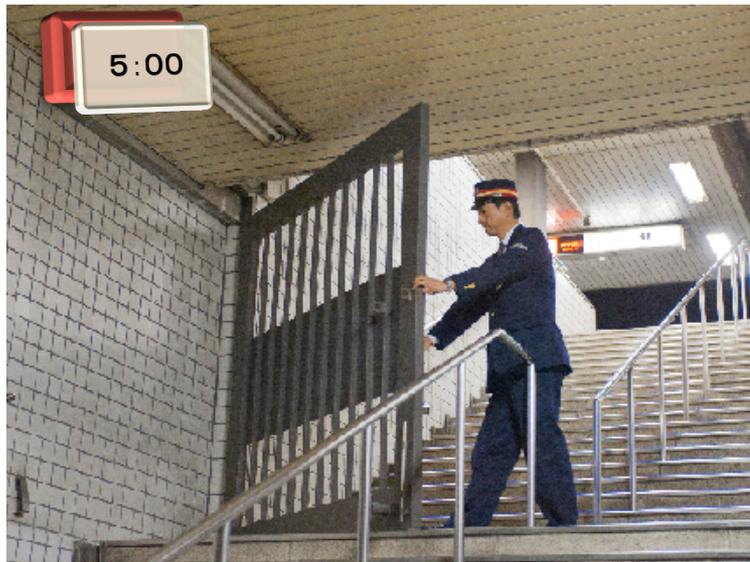
◇大阪市営交通事業が民営化

大阪市営地下鉄ネットワーク

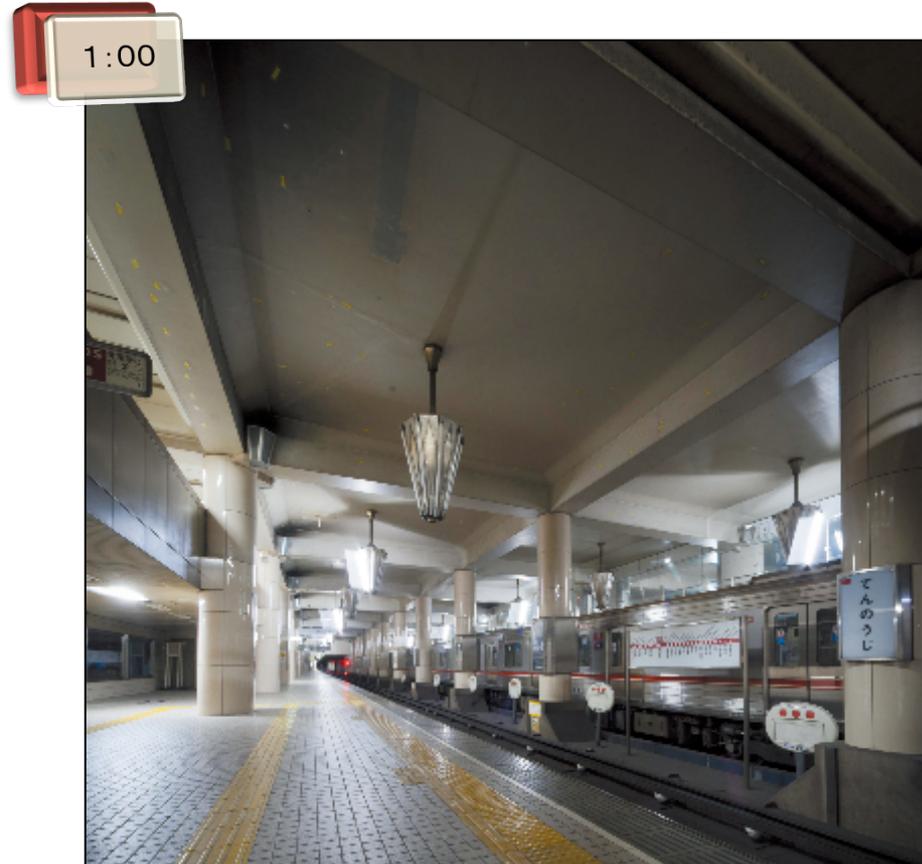
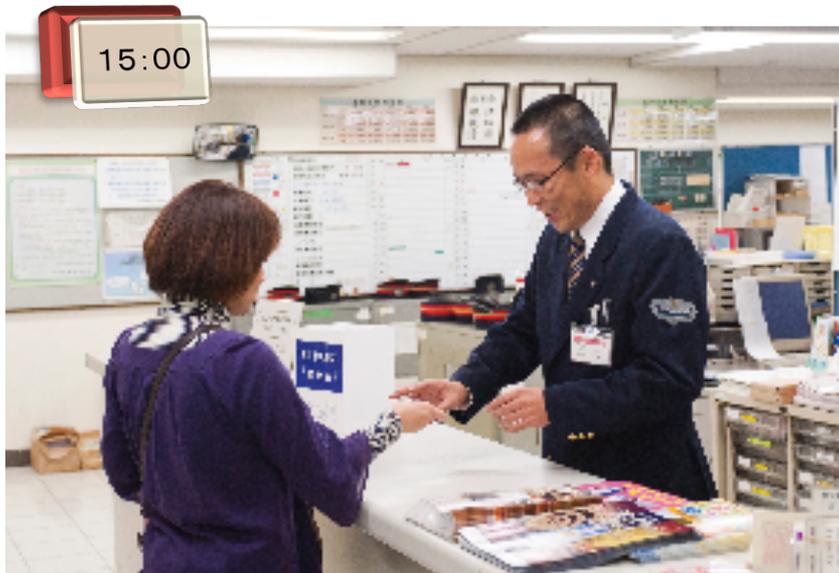


地下鉄は、市内全域をカバー

地下鉄駅の1日







地下鉄運転士の養成課程



約6カ月

内部選考

入所式

学科講習

学科試験

技能講習

技能試験

修了式



運転免許証授与式



研修の流れ

学科講習／約3か月			
安全の基本	24時間	鉄道電気	52時間
信号線路	50時間	運転法規	92時間
鉄道車両	128時間	作業安全	10時間
運転理論	60時間	検査修繕	24時間
その他	100時間		

学科試験／16時間



技能講習／約3か月			
基本講習	16時間	出庫点検	10時間
乗務講習	398時間	応急処置	40時間
集合研修	16時間		

技能試験／8時間

大阪市営交通職場の特徴と労働組合の役割

新しい朝を迎える

特集——一日の始まり

まもなく日の出の時刻。中央線の始発電車が森之宮検車場を出発し、地下鉄の一日が始まります。バスもニュートラムも動き始めます。毎日の安全・安心・快適な公共交通サービスをお客さまに提供することが市営交通の使命です。市営交通は来年4月、株式会社生まれ変わります。地下鉄・ニュートラム・バスは、新しい経営形態のもと安全とサービスに一層磨きをかけて、市民の足として今日も明日も走り続けます。



大阪交通ニュース

ふれあいステーション
NO.81

2017年6月22日

発行/大阪交通労働組合

代表者/上野寿治

住所/〒550-0024 大阪市西区南堀川1-1-54

☎ (06) 6581-2291 FAX (06) 6581-9307

企画・編集/公共交通研究所 ☎ (06) 6584-1001



2016年7月6日、大手民鉄16社、JR6社、大阪市他各都市の地下鉄・モノレールなど計33社局における、駅員や乗務員など鉄道係員に対してお客さまにより加えられた暴力行為の件数が発表されました(左図)。暴力行為件数は2015年度の1年間に792件に上り、1日あたり2件を超える高い水準が続いています。



なくしましょう鉄道係員への暴力行為

暴力行為の被害者の多くは酒気を帯びており、発生件数が22時以降の深夜時間帯に偏り、また週末へ向けて発生件数が増加する傾向にあります。被害者の年齢には偏りはなく、若者から高齢者まで幅広い年代に分布しています。

「突き飛ばす」、「殴ってケガをさせる」、「モノをなげつける」といった暴力行為は犯罪で、絶対に許されません。各社局とも、暴力行為は絶対に許されないこと、暴力行為に対して鉄道業界全体が結束して毅然とした態度で対応することを強く訴えており、大阪交通労働組合もこうした暴力の根絶に向けて自治労大阪府本部、私鉄総連関西地連、JR連合大阪府協が組織する「大阪・交通政策推進協議会」に参加し、市内の主要なターミナルにおける街頭での啓発活動を継続しています。

鉄道係員への、またお客さま同士の暴力行為を根絶し、安全・安心にご利用いただける鉄道を実現しましょう。



△夕刻のなんばで鉄道係員に対する暴力行為の視聴を訴えました



△JR・私鉄・地下鉄の労働組合が活動に取り組んでいます



▶3月28日の大阪市の市営交通事業を廃止する議案が可決されました。1903年の市電開業から114年目の歴史的な経営形態の変更です。来年4月からは、地下鉄・ニュートラムの株式会社とバスの株式会社の2社に、現在の市営交通ネットワークが引き継がれます。大阪市には新たに「都市交通局」が置かれ、大阪市内の公共交通ネットワークやサービスについて総合的な視点から政策を実施します。▶経営形態が変わっても、市民・お客さまの立場に立って安全・安心・快適な公共交通サービスを提供し続けることが、今、市営交通で働く私たちの責務であり願いです。市営交通が株式会社になるその日も、私たちは責任と誇りをもって公共交通サービスの仕事に取り組みます。▶今号は、そのような一日の始まりについて、各職場の始業の姿をご紹介します。安全の確保・執務の厳正・規定の順守を心に刻み、仕事の引き継ぎや互いの身だしなみチェックを行うようすなどをご覧ください。

ちょっと一駅

Q: 谷町線八尾南駅には2番線・3番線のホームがありますが、1番線のホームはありません。理由をご存知ですか?

答えは2・3面に



特集

一日の始まり

輸送の現場は、各職種の職員がそれぞれの持ち場で本分を尽くして守っています。地下鉄の駅職員、車掌、運転士、保守の現場職員、バスの運転手などの一日の仕事の始まりの姿をご紹介します。



前日の勤務者から引き継ぎ駅職員の日が始まります



地下鉄の一日はラッシュから始まります



安全の確保は輸送の生命です
輸送指令所の日が運行状況の引き継ぎで始まります



お客さまに積極的にご案内のお声かけをするサービススマネージャー
互いの身だしなみチェックで一日が始まります



新規採用者は約1カ月の指導員による実習指導の後、一人勤務が始まります



早朝、駅のシャッターを開きます
駅の日が始まります



全員の指差喚呼で安全確認
地下鉄保守職場の日が始まります



終端駅で前任者からハンドレを受け継ぎ
運転士と車掌の乗務が始まります



アルコール検査のあと、点呼執行者から
運行指標を受け取りバス運転手の一日が
始まります



営業所から元気に出発



お客さまの安全を見守ります



アルコール検査を済ませた運転士と車掌
教育担当役から運行情報の指示を受けます



運転士・車掌が安全についての「綱領」
を全員で唱和、一斉点呼で乗務員の一日
が始まります

©2019 京浜東北線 京浜東北線 京浜東北線 京浜東北線 京浜東北線 京浜東北線 京浜東北線 京浜東北線 京浜東北線 京浜東北線

走り続ける、変わり続ける。

4月1日 Osaka Metro 誕生



ニュートラム200系ゴールド車両がデビュー

■特集—安全を最優先に受け継ぐ

大阪交通ニュース

ふれあいステーション
NO.83

2018年5月22日

発行/大阪交通労働組合

代表者/上野寿治

住所/〒550-0024 大阪市西区南堀川1-1-54

☎ (06) 6581-2291 FAX (06) 6581-9307

企画・編集/大阪公共交通研究所 ☎ (06) 6584-1001



地域公共交通

公共交通の整備が住民の外出機会の増大によって健康増進・医療費の節約につながるなど、地域社会に多方面の好影響を与えています。まちづくりと公共交通を一体に考えることの重要性を訴える行動として、自治労都市交通評議会が進める「くらしをささえる地域公共交通確立キャンペーン」の街頭における啓発ティッシュ配布行動を1月30日夕刻になんば高島屋前で行いました。



啓発ティッシュ配布の街頭活動

まちづくりと公共交通を一体に

クロスセクター効果で明るい地域の将来

不採算路線だから廃止という考え方は安直です。医療や福祉、教育などはもちろんのこと、観光資源の活用も含めた地域の「将来像」を見定めて、必要な投資について考えることが重要です。

クロスセクター効果とは？

地域公共交通の積極的な投資は、決して無駄ではありません。外出機会の増加によって、住民の健康増進がはかれ、医療費などの節約につながった例も報告されています。一部の投資が総合的な利益（節約）につながる効果は社会全体に大きな利益をもたらすものとして期待されています。

公共交通を担う自治体の責任は？

いま、自治体に必要なのは公共交通に関する専門家を配置・充実し、全ての関係者と協力しながら、まちづくりを支援することです。

ちょっと一駅



Q ある駅の通路の天井部分です。駅名が隠されています。さて駅名は？

答えは3面に



▶1903(明治36)年に日本初の公営路面電車を開業して以来、114年の歴史を有する大阪市営交通事業は、4月1日に地下

鉄事業は大阪市高速電気軌道株式会社・愛称「Osaka Metro」、バス事業は大阪シティバス株式会社に引き継がれ、新会社としての開業日にはそれぞれ記念イベントを

行い新たなスタートを切りました。▶新会社は「安全はすべてに優先する」方針のもと、これまで積み上げてきた歴史と伝統を受け継ぎ、安全・安心・快適な輸送サービスの更なる発展をめざとしています。▶今号はそれぞれの新会社で決意も新たに仕事に取り組む社員の姿をご紹介します。

▶食料品をはじめとした日常の買い物に困難を感じる65歳以上の「買い物弱者」は全国で約700万人と言われています。その解消方策の一つとして、まちづくりと公共交通を一体にすることの重要性を訴えた自治労都市交通評議会が進める「くらしをささえる地域公共交通確立キャンペーン」の一環としての街頭における啓発ティッシュ配布行動について4面に掲載しています。



「にゃんぱろう」から鍵を受け取る
大阪シティバス(株)



お客さまの安全を守るハンドル操作



経験に裏打ちされた打音検査



私たちが安全を守ります

つなぎます人・街・未来を
バス・地下鉄のネットワークを受け継ぎます
大阪シティバス株式会社



河井社長から始発電車のヘッドマークを受け取る内山駅長



お気軽に社員にお尋ねいただけるよう
オープンカウンターに改装中です



ゼロ災害でいこうよし。

安全を最優先に受け継ぐ



私たちは、最高の安全・安心を追求し、誠実さと
チャレンジ精神をもって、大阪から元気を創りつづけます。

Osaka Metro



前方の安全を確認して出発よし。



安全運行で出発・進行。



サービスマネージャーがお客さまに
積極的にお声がけします



混雑するホームの安全を守ります



高度な知識・技能を持った
「人」によるレールのメンテナンス



車輪の「はめかえ」もチームワークが大切

「大阪シティバス株式会社」の安全・安心を追求し、誠実さとチャレンジ精神をもって、大阪から元気を創りつづけます。

大阪市営地下鉄 職員採用状況

2017年度選考状況

【総合職】

学 歴	申込者数	採用者数
院 卒	65(6)	8(0)
大 卒	158(49)	11(4)
計	223(55)	19(4)

【プロフェッショナル職】

学 歴	申込者数	採用者数
大 卒	29(1)	3(1)
短大卒	54(2)	13(1)
高 卒	57(6)	16(3)
計	140(9)	32(5)

2018年度選考状況

()は女性で内数

【総合職】

学 歴	申込者数	採用者数
院 卒	37(7)	6(0)
大 卒	107(31)	9(2)
計	144(38)	15(2)

【プロフェッショナル職】

学 歴	申込者数	採用者数
大 卒	110(11)	17(2)
短大卒	134(5)	15(0)
高専卒	1(0)	0(0)
高 卒	140(22)	18(6)
計	385	50(8)

()は女性で内数

公営交通事業の民営化問題

◇なぜ、大阪市営交通事業は民営化したのか

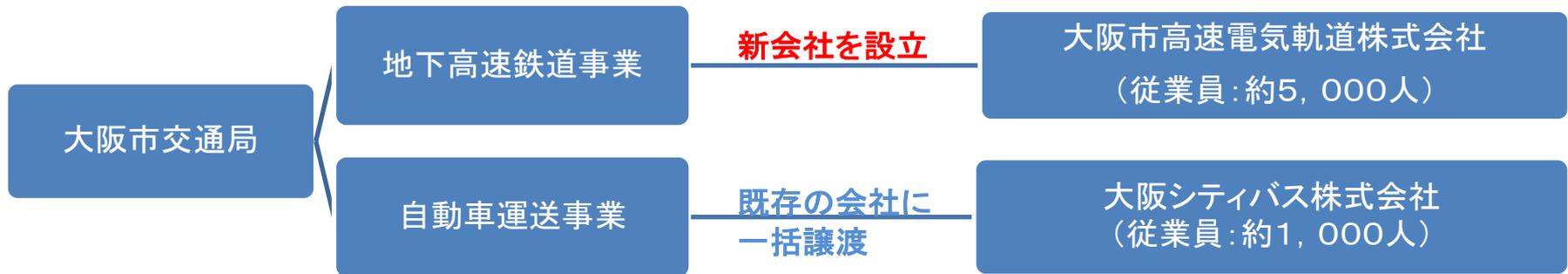
◇民営化のメリットは

地下鉄事業...

バス事業...

民営化のスキーム

◇地下鉄事業、バス事業をそれぞれ異なる会社として運営することに...



※大阪シティバス株式会社は、「管理の受委託」制度に基づく大阪市営バス事業の業務の受託先

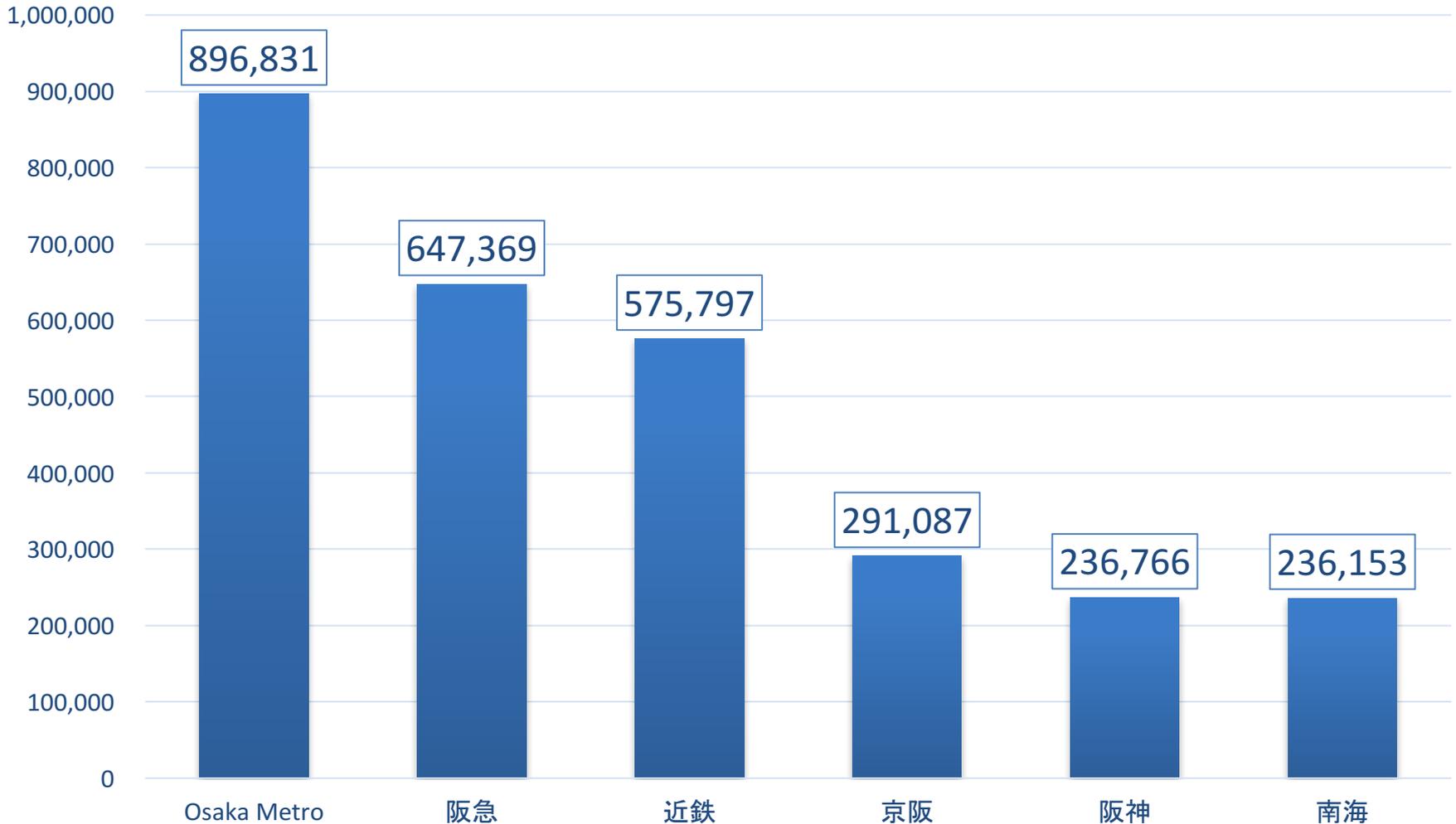
直 営	委 託	委 託 先
守 口	西 島	大阪シティバス株式会社
中 津	鶴 町	〃
住 吉	住之江	〃
管理部門	井高野	南海バス株式会社

「管理の受委託」は、道路運送法第35条及び国土交通省自動車交通局長通達「一般乗合旅客自動車運送事業の管理の受委託(高速バス路線に係るものを除く。)について」に基づき、運転業務、運行管理業務及び整備管理業務を一体的に他の事業者へ委託する運営手法です。

地下鉄事業 年間乗車人員(大手私鉄との比較)

(千人)

2016年度実績

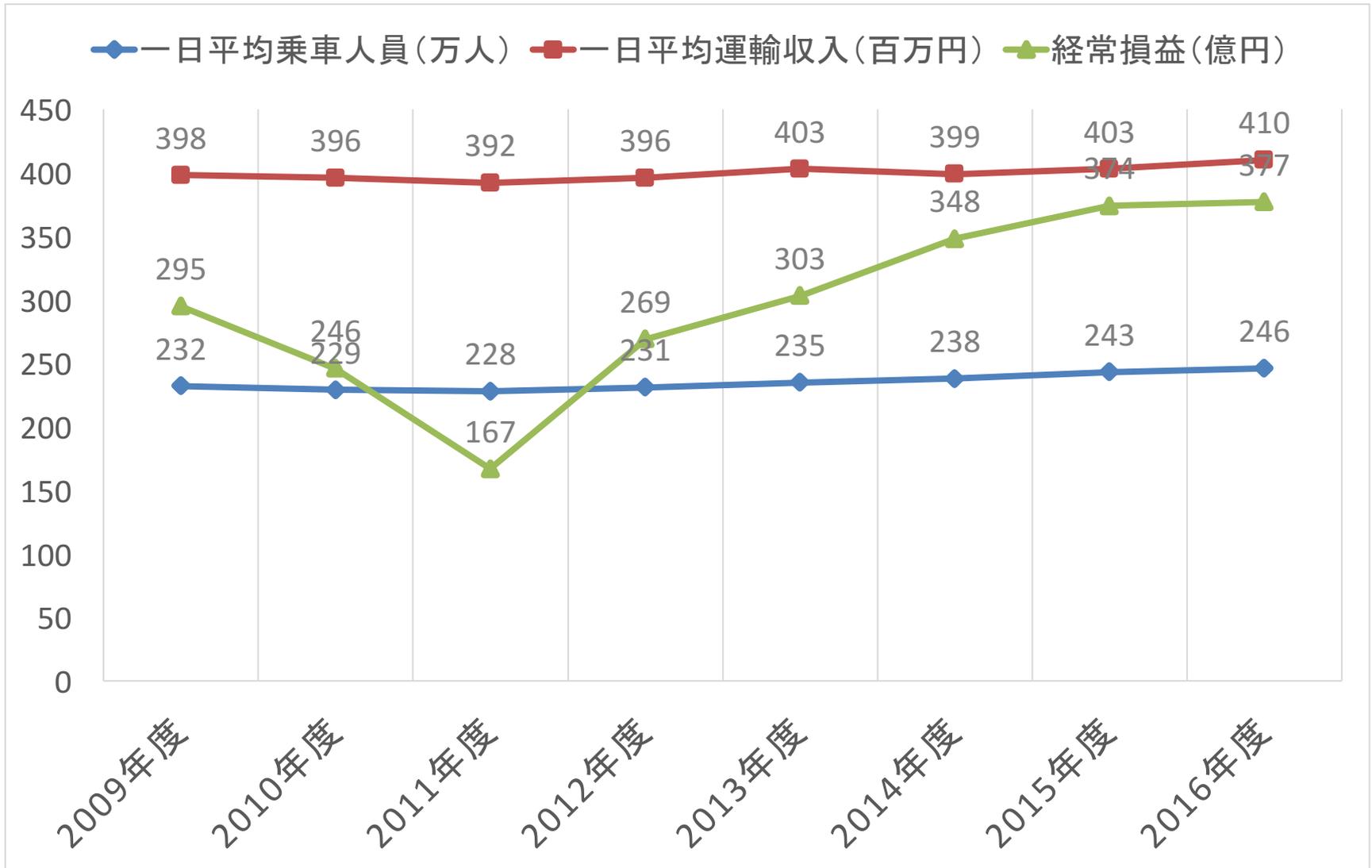


事業規模による比較

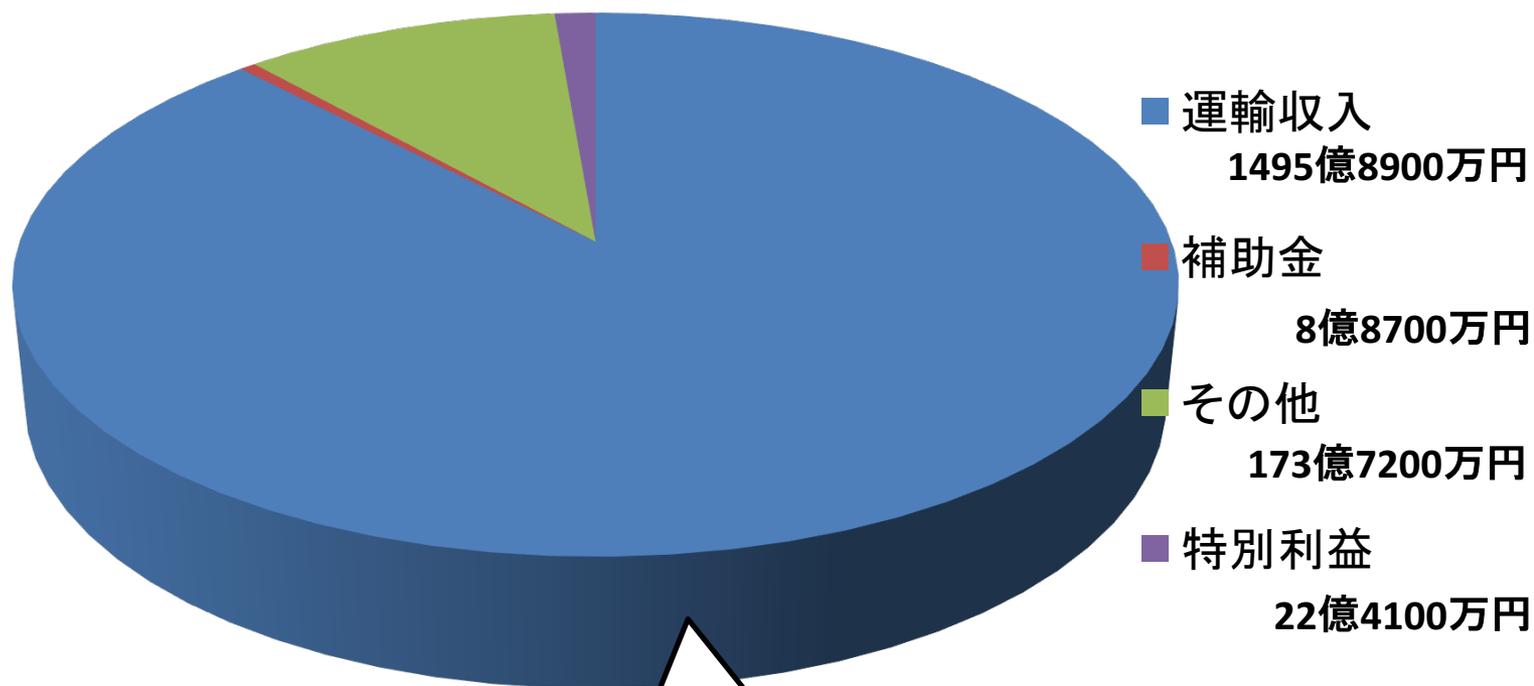
2016年度実績

社名	営業距離 (km)	駅数 (駅)	乗車人員(千人) ()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	647,369 (約1,774)	101,294	2,744
近 鉄	501.1	286	575,797 (約1,578)	156,574	7,269
京 阪	91.1	89	291,087 (約797)	54,963	1,358
阪 神	48.9	51	236,766 (約649)	35,321	1,139
南 海	154.8	100	236,153 (約647)	59,878	2,156
Osaka Metro	137.8	133	896,831 (約2,457)	149,589	5,272

事業業績推移



地下鉄事業会計 2016年度決算(収益)の状況



収益の約9割が運輸収益

大阪市営交通事業民営化の議論経過

時 期	市 長	民営化議論の動向
1997年11月～	磯村 隆文	公営交通事業改革調査委員会が発足(市営交通民営化議論がスタート)
2005年12月～	關 淳一	市政改革マニフェスト(市営交通事業について公設民営化を提起)
2006年6月～	(交通局長)	完全民営化を検討開始
2007年11月～	平松 邦夫	市政改革マニフェスト(改革型公営企業として継続を提起)
2011年11月～	橋下 徹	市長選挙(完全民営化を公約に掲げて当選) 廃止条例案 (1)2013年3月上程～継続審査(5回)～2014年11月否決 (2)2015年2月上程～否決 手続き条例案 ※民営化の基本計画を議会の議決事項とすること 2015年9月上程～10月可決
2015年11月～	吉村 洋文	民営化に関する基本方針案 2016年2月上程～継続審査(2回)～12月可決 廃止条例 (3)2017年2月上程～3月可決 事業廃止 2018年3月31日

大阪市営交通の民営化議論は、1997年から約20年間続いた。橋下市政では、議会の議決を得られなかった。吉村市政で、様々な制約の下に成立した。

2018年4月より、地下鉄事業は新会社に移行し、バス事業は一部委託を請け負っていた株式会社に一括譲渡された。バス会社は、地下鉄会社からの借入などの多額の債務と赤字路線の運行継続を義務づけられており、前途多難。

全国の公営交通事業の状況

多くの職場で地方公営企業法が適用され、経営は、民間企業と同様に独立採算制
公営の地下鉄、路線バス、新都市交通のほとんどの職場が自治労に加盟

札幌市、函館市、青森市、八戸市、仙台市、東京都、川崎市、横浜市、名古屋市、京都市、高槻市、伊丹市、神戸市、松江市、宇部市、徳島市、北九州市、福岡市、佐賀市、長崎県、佐世保市、熊本市、鹿児島市の23団体

➤とくに、公営バスは、全国の状況からみるとごく少数
(全国の乗合バス事業者数は2,192で、内中小事業者は2,095) 国交省2016年交通の動向より

公営バスの経営状況は厳しく、約20年間で18団体が事業廃止、民間移管が進んだ

全国の公営バス事業の廃止等の状況

1999年 山口市
2003年 函館市
2004年 札幌市
2005年 荒尾市、岐阜市
2006年 秋田市
2008年 尾道市、三原市
2010年 姫路市
2012年 明石市、呉市、苫小牧市
2013年 鳴門市
2015年 熊本市、小松島市、岩国市
2016年 尼崎市
2018年 大阪市

計18団体



自治労は、

◇あくまで民営化には反対

- ・組合員の雇用と生活を守る
- ・市民の足を守る

職場の組合は、

◇事業を守るため厳しい選択を迫られている

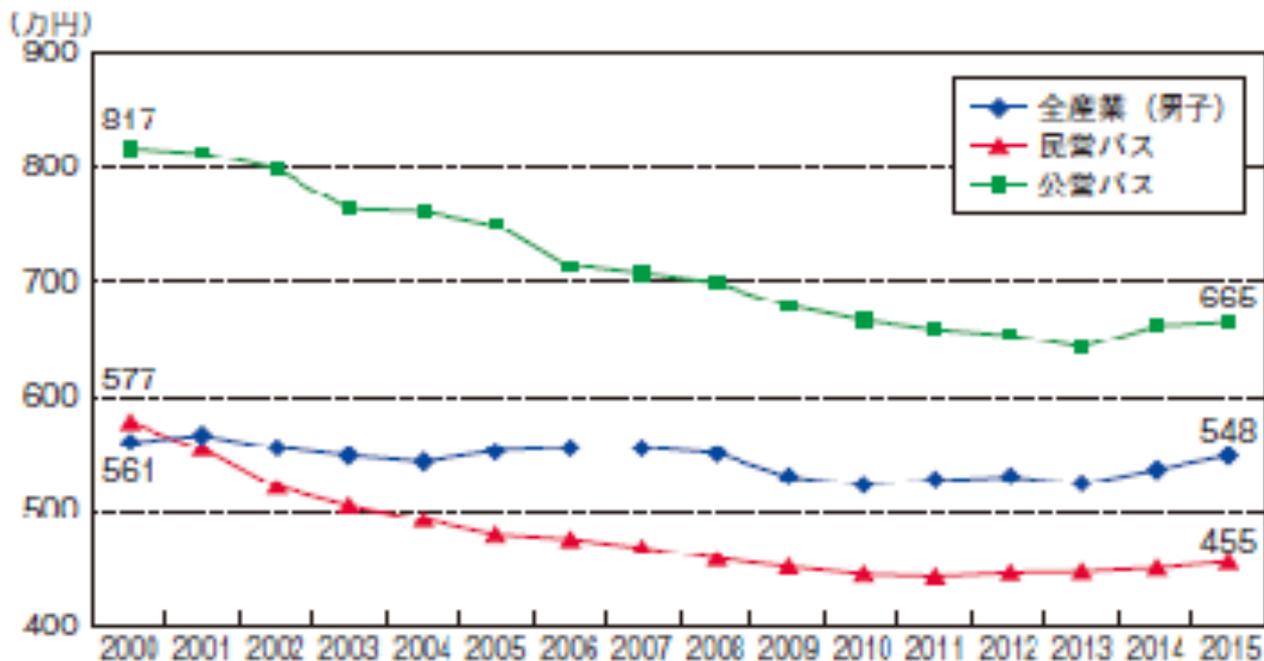
- ・働き方の見直し
- ・賃金カット
- ・賃金水準の低い運転手の採用
- ・路線の民間委託など

民営化阻止にむけた自治労の課題

「公営は非効率。民間でできることは民間で」という議論とどう向き合うか

1) 公営は、賃金水準が高い

- 公営バスの賃金水準は低下している。(これまでは自治体準拠であった)
- むしろ民間バス運転手の賃金水準が、全産業の平均を下回っていることが問題
- 優秀な人材を確保するためにも適正な賃金水準の検討は必要

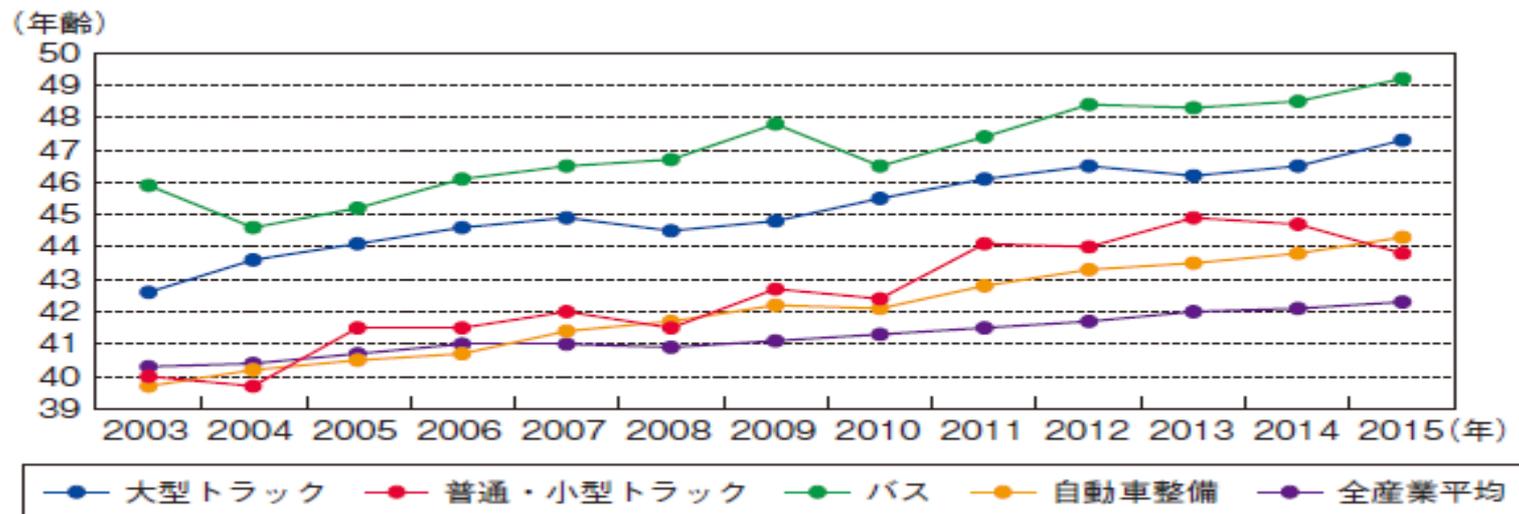


国交省2016年交通の動向より

さらに、バス運転手の低賃金化により、人材不足が深刻な課題となっている

道路運送法に基づく、「管理の受委託制度」は民間事業者にも適用されている。このため、路線バスドライバーの低賃金化がさらに進んでいる。

さらに、長時間労働や不規則な勤務形態などの過酷な労働環境により、その就業構造は、高齢・男性労働力に頼る構造となっている。



国交省2016年交通の動向より

全日本交通運輸産業労働組合協議会(交運労協)によると、採用3年未満のバスドライバーの離職率が高まっているという。人材不足は深刻な問題。

全国の事業者は、官民を問わず、若年、女性労働力を確保するための多様な対策を講じている。

2) 民営化すれば、自治体の財政負担が必要なくなる

- 全国の路線バスの約65%が赤字となっており、路線の廃止が進んでいる
- 民営であっても事業を継続するには公的な財政負担が不可欠

2007年度以降で、11796kmが廃止

(全国のバス路線合計41万7,400km(2009年度末)の約2.8%を占める)

	廃止路線キロ
2007年度	1,832
2008年度	1,911
2009年度	1,856
2010年度	1,720
2011年度	842
2012年度	902
2013年度	1,143
2014年度	1,590
計	11,796

※稚内市—鹿児島市間の距離は約1,810km

2002年に道路運送法が改正され、事業の休止、廃止は「許可制」から「事前届け出制」(6か月前までに地域協議会に届け出る仕組み)に変更された。

このため、不採算路線からの撤退が容易となった。



結果として、路線廃止が加速することとなった。



それまでは、路線ごとの免許制で参入規制を行うと同時に、休止・廃止の許可制を通じて退出規制を行うことで、国が「需給調整」をはかっていた。



民間事業者は路線競合がないことを前提に、黒字路線からの内部補助で、赤字路線を維持してきた。



民間に丸投げの施策は通用しなくなった。

地域の公共交通を民間事業者任せきりだった自治体は、今こそ、懸命に事業再建に取り組んだ公営交通の経験を活かすべき！

3) 公営交通事業を存続させる意義

- ① 全国で路線の廃止が進んでいる状況からみても、交通事業者が自助努力で地域の公共交通を維持することは困難な状況にある
- ② 今後、地域の公共交通を維持するためには、自治体や住民との連携が不可欠
 - 2013年制定の交通政策基本法では、国や自治体の責務が定められた
 - 自治体が主体的に関与して、まちづくりと交通網の整備を一体的に取り組むことが求められている
- ③ しかし、これまで地域の公共交通を民間事業者任せきりであった自治体に、交通に関する計画を進めるノウハウがない場合が大半 ※2017自治労「自治体公共交通施策に関する調査」より
 - 多くの自治体で交通事業の運営に関する知見が不足しているため民間事業者との調整ができない
- ④ ただし、交通事業を直接運営してきた自治体は例外
 - 路線やダイヤの設定や関係する法令への対応など経営に関する知見をすべてを有している
- ⑤ 自治体が公共交通サービスの提供主体となるためには
 - 営利を目的としない公営交通、すなわち自治体の直接経営が望ましい
 - 自治体職員は、行政窓口だけでなく、公的病院や保育所、ごみ収集など住民生活と密接な位置にあり、住民ニーズの把握を専門としている
 - 自治体職員は、住民の声を直接、自治体の施策に活かすことができる

公営交通事業の経験やノウハウは、これからの自治体にとって欠かせないもの

まとめ

- ◇地下鉄の職場の業務は多種多様。24時間勤務などの過酷な労働環境
- ◇大阪市営交通事業は民営化し、地下鉄は新会社、バスは交通局出資の会社に一括譲渡
- ◇地下鉄の経営は比較的安定。資産を活かして新たな事業の展望も
- ◇バス会社は、市の条例で10年間の路線維持を義務づけ。低賃金のため、運転手確保が課題に
- ◇公営交通事業を民営化する理由は様々
- ◇自治労が民営化に反対する理由は、自らの雇用を守るためだけではない
- ◇地域の公共交通は、独立採算の経営は困難。自治体が住民の生活交通を総合的に担う時代に
- ◇自治体が専門性を高めるためには、公営交通が培った経験やノウハウが貴重