

# 都市公営交通の課題と取り組み



東京交通労働組合  
副執行委員長 古谷野幸夫

- 1979年4月 東京都交通局に入局
- 2009年4月 東京交通労働組合十号乗務支部長
- 2015年3月 東京交通労働組合電車部書記長
- 2019年3月 東京交通労働組合副執行委員長

◇地方公務員、鉄道従業員という選択

地方公務員の賃金

特殊な勤務形態



## 都心と近郊住宅地をダイレクトに結ぶ4つの路線

都営地下鉄は、浅草線・三田線・新宿線・大江戸線の4路線を運行しています。再開発が進んで東京観光の定番となった六本木、大規模なビルの建設が続く大手町や日比谷、オリンピック開催を控えて注目の集まる勝どきや月島など、刻々と変化する東京の街を沿線にもち、都心と近郊住宅地をダイレクトに結びます。



## 都心主要エリアを中心に広範囲をきめ細やかに網羅

都営バスは、区部中心部～下町地域、江戸川区の一部、多摩地域の一部で運行しています。東京、銀座、新宿、渋谷、池袋、上野、品川、六本木など都心の主要エリアを含む広範囲をきめ細やかに網羅しています



## 地域に愛され続ける唯一の都電

都電荒川線は東京に残る唯一の都電で、三ノ輪橋～早稲田間（12.2km・30停留場）を運行しています。地域の身近な足として長年親しまれ、沿線には、桜やバラなど花の見どころや歴史・文化に触れられる名所旧跡、生活感あふれる昔ながらの商店街など多様で魅力あるスポットが満載です



### ひとと環境にやさしい新交通システム

日暮里・舎人ライナーは、コンピュータ制御による自動運転を行う新交通システムで、日暮里～見沼代親水公園間（9.7km・13駅）を運行しています。2008（平成20）年の開業以来、主に沿線の足として親しまれています。



上野動物園モノレールは、正式名称を「上野懸垂線」といい、日本で最初に開業したモノレールです。

このモノレールは、動物園の遊技施設ではなく、鉄道事業法に基づく交通機関として東京都交通局の運営により営業運転を行っています。（2019年11月1日より休止予定）



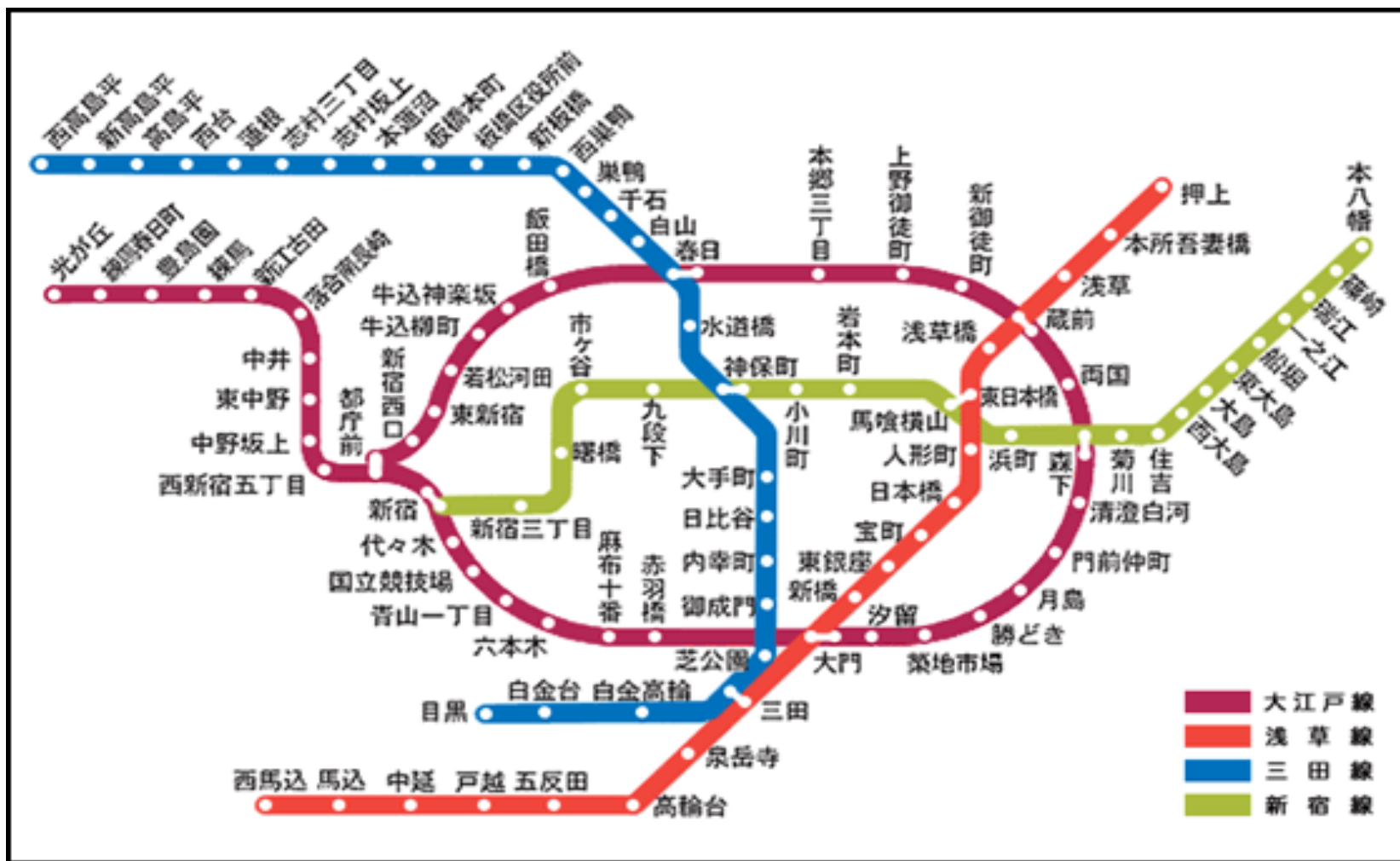
•交通局では、昭和32年以降、多摩川の流水を利用して発電した電気を電気事業者に供給する電気事業を営んでいます。現在、交通局が管理している水力発電所は、多摩川第一発電所と白丸発電所（西多摩郡奥多摩町）、多摩川第三発電所（青梅市）の3か所です。

•これらの発電所の最大出力は合計36,500キロワットで、1年間に発電する電力量は概ね一般家庭35,000世帯の使用量に相当します。

## 都営交通事業（地下鉄・バス・都電・発電） 略年表

1911年 8月 1日	東京市電局開局（公営路面電車）営業開始
1924年 1月 18日	（東京）市営バス営業開始
1957年 12月 22日	多摩川第1発電所運転開始
1960年 12月 4日	都営浅草線営業開始（押上～浅草橋）京成電鉄と乗り入れ開始
1967年 12月 10日	都電撤去開始～72年まで
1968年 12月 27日	都営三田線営業開始（志村【現高島平】～巣鴨）
1974年 10月 10日	都電27系統と32系統を統合し荒川線となる
1979年 12月 21日	都営新宿線営業開始（東大島～岩本町）
1984年 3月 31日	都営バス・都市新バス営業開始（都01渋谷～新橋）
1991年 12月 10日	都営大江戸線営業開始（光が丘～練馬）
1997年 12月 24日	都営新宿線急行運転開始
2011年 8月 1日	東京都交通局100周年
2014年 3月 15日	全駅でエレベーターによるワンルートを確保

# 都営地下鉄路線図





## 鉄道営業係員の業務内容イメージ（市ヶ谷駅）





## 地下鉄乗務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)	
1班		公	公	泊	明	遅	泊	明	公	公	日	日	日	泊	明	
2班	公	公	泊	明	遅	泊	明	公	公	日	日	日	泊	明		
3班	公	泊	明	遅	泊	明	公	公	日	日	日	泊	明	公	公	
4班	明	遅	泊	明	公	公	日	日	日	泊	明	公	公	泊	明	
5班	遅	泊	明	公	公	日	日	日	泊	明	公	公	泊	明	公	
6班	泊	明	公	公	日	日	日	泊	明	公	公	泊	明	公	泊	
7班	明	公	公	日	日	日	泊	明	公	公	泊	明	公	泊	明	

乗務仕業のイメージ（東京都交通局の場合）

日勤仕業	出勤	6：45～11：30	退勤	15：15～20：50
宿泊仕業	出勤	12：30～14：30	退勤	9：30～11：50

仕業が日勤20～30仕業、泊りが20～50仕業あり、出勤・退勤は上記時間帯に入っている

## 都営地下鉄各線紹介



都営地下鉄浅草線・新宿線は運転し、車掌が乗務するツーマン運転。  
ホームドアは新宿線が2019年度に全駅稼働予定、浅草線は4駅先行設置予定。



都営地下鉄三田線・大江戸線は運転士のみ乗務するワンマン運転。  
ホームドアは三田線が2000年8月10日。  
大江戸線が2013年4月27日全線設置済み



## 安全にご利用されるための管理・点検



都営地下鉄では、列車集中制御装置（CTC）を中心とした運行管理システム（PTC）の導入で、駅にある転てつ器と信号機を運輸指令所で集中的に制御し、列車の運行状況を監視しながら、列車の運転を能率的に行うよう運行管理を行っています。運輸指令所には、全線の運行状況を表示する「運行表示盤」を設置し、列車の動きが一目でわかるようになっています。



安全確保のためには、施設・設備が常に正常に機能していなければなりません。このため、車両はもちろん、軌道、電車線、通信ケーブル、トンネル、橋梁などの整備作業を定期的に行っています



現在、浅草線の馬込車両検修場内において、大江戸線専用車両である12-000形車両の検査、修繕を実施しています。リニアモーターで走行する12-000形車両は浅草線内を自走できないため、日本の地下鉄で初めて導入した電気機関車（E5000形）により、12-000形車両をけん引し、大江戸線汐留駅から汐留連絡線を経由して、浅草線の馬込車両検修場まで回送しています。

# キャリアプラン



## 運輸成績表 (2017年度)

事業名	車両数 期末 (両)	走行キロ 年間 (千km)	乗車人員		乗車料収入	
			年間 (億人)	一日平均 (万人)	年間 (億円)	一日平均 (万円)
都営地下鉄	1,142	121,486	10.0	275.2	1,403	38,432
浅草線	216	22,566	2.7	74.3	315	8,636
三田線	222	21,200	2.4	65.7	296	8,097
新宿線	264	32,351	2.8	77.2	365	10,009
大江戸線	440	45,369	3.5	95.6	427	11,690
都営バス	1,481	46,562	2.3	63.5	364	9,972
乗合 貸切	1,476 5	46,239 322	2.3 0.005	63.3 0.1	361 3	9,884 88
東京さくらトラム (都電荒川線)	36	1,491	0.2	4.8	21	586
日暮里・舎人 ライナー	90	7,756	0.3	8.6	55	1,507
上野動物園 モノレール	2	21	0.01	0.4	1	41
<b>合計</b>	<b>2,751</b>	<b>177,316</b>	<b>12.9</b>	<b>352.4</b>	<b>1,844</b>	<b>50,533</b>
発電	水力発電所 (3か所) 多摩川第一発電所 認可最大出力/19,000kW 多摩川第三発電所 認可最大出力/16,400kW 白丸発電所 認可最大出力/ 1,100kW			販売電力量 92,578MWh 電力料収入 1,446百万円		

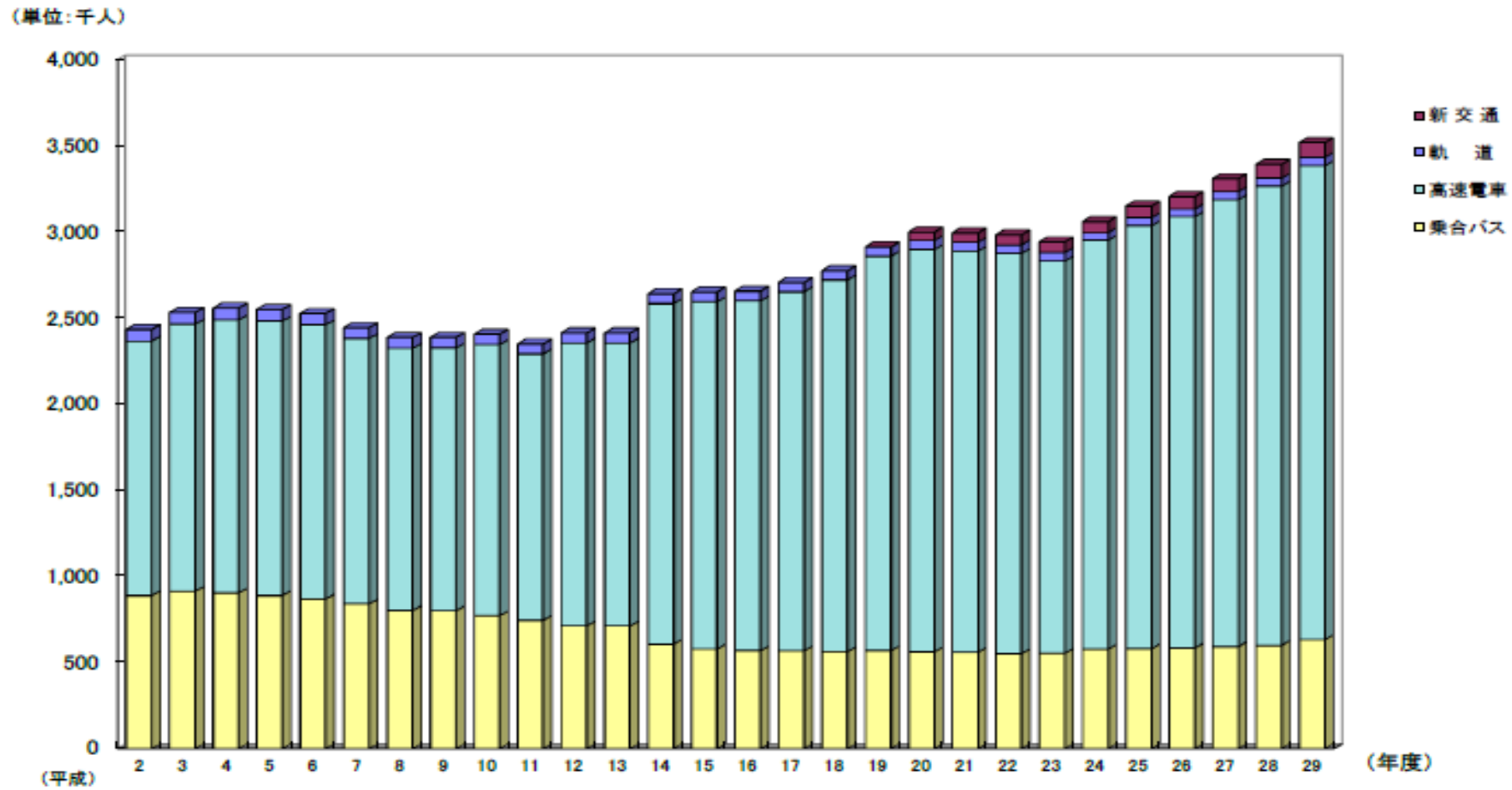
- (注)  
 1 都営地下鉄の乗車人員合計は、自線内相互の乗換人員を1人として計算したものであり、4線の乗車人員の単純合計ではない。  
 2 上野動物園モノレールは、動物園休園日及び次の期間においては運転を休止している (2017年11月27日～同年12月11日)。

## 決算総括表 (2017年度)

単位：百万円

	高速度電車 事業会計	交通事業会計					計	電気事業 会計	
		自動車 運送事業	軌道事業	新交通 事業	懸垂電車 事業				
収益的 収支	収入	営業収益	149,715	39,196	3,194	5,661	130	48,181	1,463
		乗車料・電力料	140,277	36,398	2,139	5,501	128	44,167	1,446
		その他	9,438	2,798	1,055	160	2	4,015	17
		営業外収益	14,873	1,794	6,337	162	14	8,307	28
		一般会計補助金	4,638	1,441	60	31	—	1,532	1
		長期前受金戻入	9,154	134	16	1	—	151	26
		その他	1,081	220	6,260	130	14	6,624	1
		特別利益	988	522	27	30	0	580	5
		<b>計</b>	<b>165,577</b>	<b>41,512</b>	<b>9,558</b>	<b>5,854</b>	<b>144</b>	<b>57,068</b>	<b>1,497</b>
	支出	営業費用	123,144	39,832	3,190	5,749	106	48,876	966
		人件費	35,328	25,772	1,181	902	49	27,904	200
		物件費	45,033	11,278	1,298	2,868	57	15,501	560
		減価償却費	42,783	2,781	711	1,979	—	5,471	206
		営業外費用	7,401	336	6,283	506	14	7,139	0
	利子及取扱費	6,520	117	7	362	—	486	—	
	その他	881	219	6,276	144	14	6,653	0	
	特別損失	847	8	—	—	—	8	—	
	<b>計</b>	<b>131,392</b>	<b>40,176</b>	<b>9,473</b>	<b>6,254</b>	<b>120</b>	<b>56,024</b>	<b>966</b>	
損益	営業損益	26,571	△ 636	4	△ 87	24	△ 695	498	
	経常損益	<b>34,043</b>	<b>822</b>	<b>58</b>	<b>△ 431</b>	<b>24</b>	<b>473</b>	<b>526</b>	
	償却前損益	67,672	3,470	752	1,547	24	5,793	705	
	純損益	34,184	1,336	84	△ 401	24	1,044	531	
資本的 収支	収入	企業債	5,000	2,700	140	3,280	—	6,120	—
		一般会計出資金	5,039	—	—	826	—	826	—
		国庫補助金	1,356	2	—	1	—	2	—
		一般会計補助金	1,506	18	—	—	—	18	—
		その他	10,643	129	0	—	—	129	—
		<b>計</b>	<b>23,544</b>	<b>2,849</b>	<b>140</b>	<b>4,107</b>	—	<b>7,095</b>	—
	支出	建設改良費	23,542	3,688	303	4,112	—	8,103	343
		企業債償還金	51,413	2,000	—	90	—	2,090	—
		投資	13,135	—	—	—	—	—	—
		<b>計</b>	<b>88,091</b>	<b>5,688</b>	<b>303</b>	<b>4,202</b>	—	<b>10,193</b>	<b>343</b>
<b>収支差額</b>	<b>△ 64,546</b>	<b>△ 2,840</b>	<b>△ 163</b>	<b>△ 96</b>	—	—	<b>△ 3,098</b>	<b>△ 343</b>	

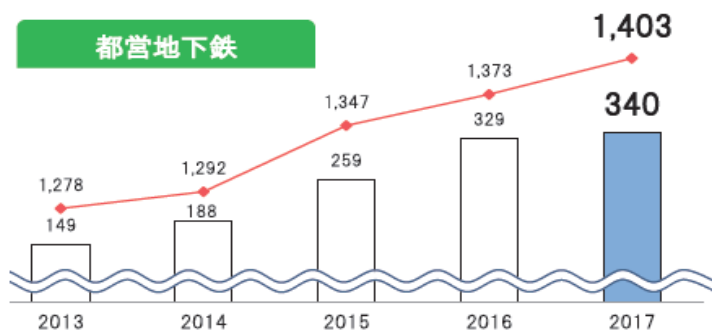
# 都営交通1日平均乗車人員の推移



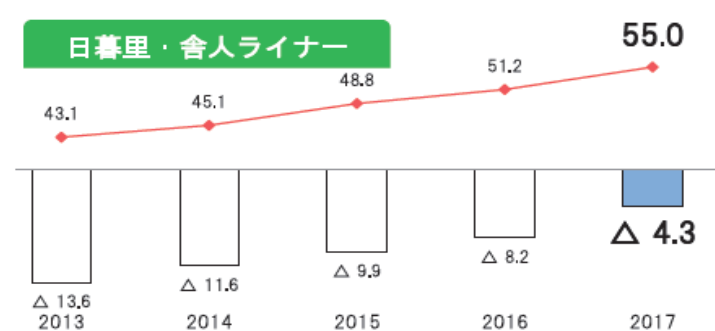
# 各事業経常損益 (2013年度～2017年度)

企業の恒常的な活動による損益で、本業の損益に財産収支や支払利息などを加えたものです

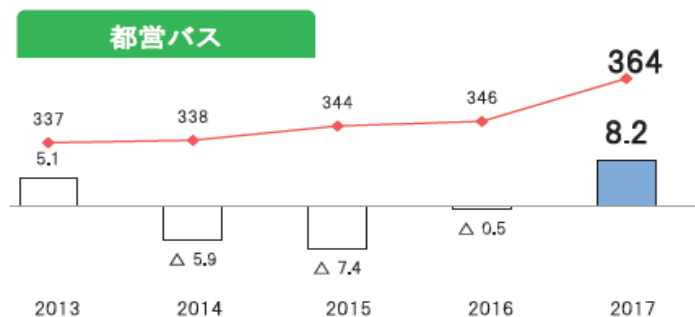
◆ 乗車料収入(億円/年)  
< 電力料収入(億円/年)>



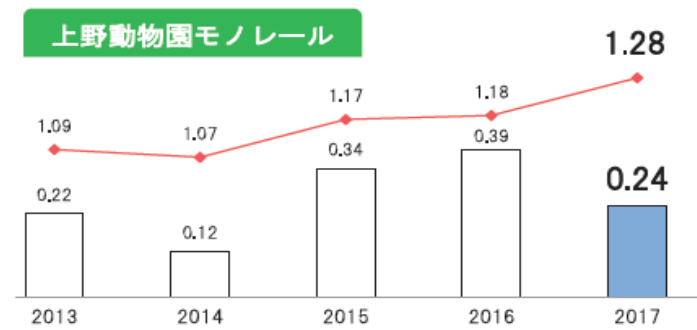
乗車料収入は近年増加傾向にあり、それに合わせて経常損益も増加しています。2013年度と比較して、乗車料収入は124億円増加、経常損益は191億円増加しています。



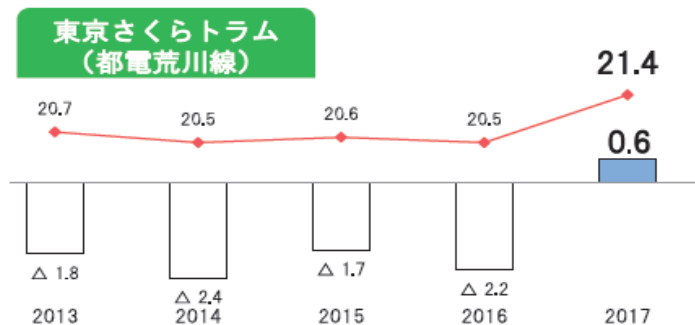
乗車料収入は近年増加傾向にあり、それに合わせて経常損益も改善傾向にあります。2013年度と比較して、乗車料収入は11.9億円増加、経常損益は9.3億円改善しています。



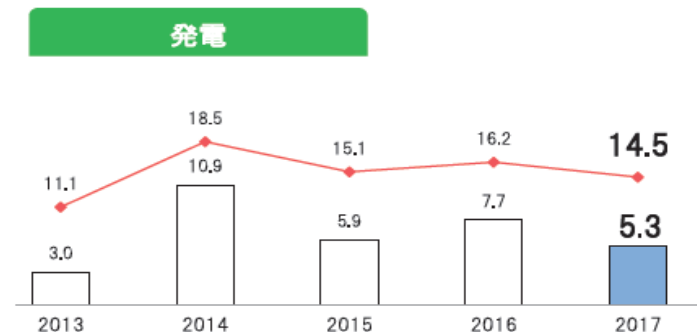
乗車料収入は近年増加傾向にあります。経常損益は2015年度を底に改善傾向にあり、2017年度は黒字となりました。2013年度と比較して、乗車料収入は27億円増加、経常損益は3.1億円増加しています。



乗車料収入は近年増加傾向にあります。経常損益は、数千万円の黒字で推移しています。2013年度と比較して、乗車料収入は0.2億円増加、経常損益はおおむね同じ値です。



乗車料収入は近年ほぼ横ばいで推移していましたが、2017年度は前年度と比較して増加しました。経常損益は近年赤字が続いていましたが、2017年度は黒字となりました。2013年度と比較して、乗車料収入は0.7億円の増加、経常損益は2.3億円改善しています。



売電単価や発電量の違いにより、年度ごとの増減が大きくなっています。前年度と比較して、電力料収入は1.7億円減少、経常損益は2.4億円減少しています。

## 平成29年度 地下鉄路線別収支状況

号 線		収 入	支 出	損 益 額	乗車料収入	乗車人員	営業係数
		千円	千円	千円	千円／日	人／日	
A	浅草線	34,212,759	20,716,383	13,496,376	86,358	742,803	61
I	三田線	32,469,078	23,192,670	9,276,408	80,975	657,460	71
S	新宿線	41,867,961	31,332,957	10,535,004	100,091	772,415	75
E	大江戸線	57,026,767	56,150,306	876,460	116,897	956,041	98

※平成29年度決算値をもとに推計しています。

※千円単位未満を端数処理しているため、合計等と一致しない場合があります。

※収入及び支出は、全体の金額を営業キロ等で各路線に配分しています。

※乗車人員は、乗車券の発売等のデータをもとに推計しています。

※営業係数は、その路線が100円の収入を得るために、どれだけの支出が必要かを示す数値です。

支出÷収入×100で算出し、営業係数100未満が黒字、100を超えると赤字です。

※推計方法の見直し等により、今後、数値が改定される場合があります。

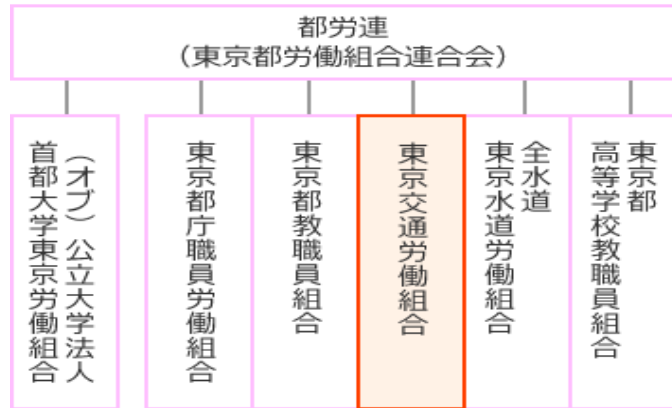


## 東京オリンピックの課題

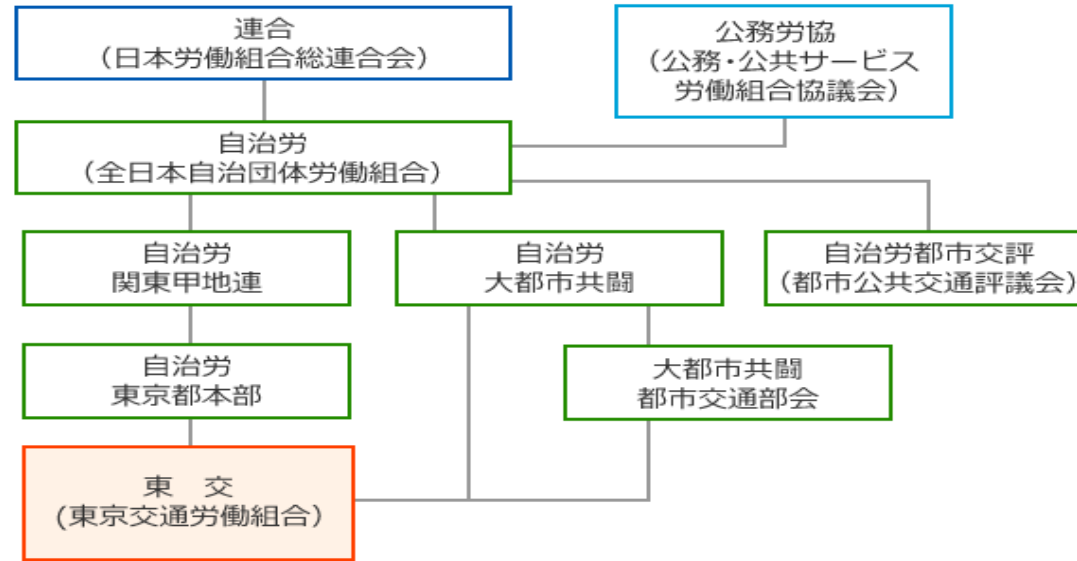
- ◇東京オリンピックは 2020年7月24日～8月9日。  
東京パラリンピックは 2020年8月25日～9月6日まで開催される。
- ◇1964年大会時の交通インフラ整備 首都高速 東海道新幹線 羽田モノレール等が開通
- ◇2020年大会では新規路線の開通などはない。
- ◇現在でも混雑している鉄道路線に、観光客などが加わるため、更なる混雑が予想される。
- ◇オリンピック・パラリンピック組織委員会より、競技期間中の増発などを要請されている。
- ◇オリンピック・パラリンピック組織委員会では交通需要マネジメント（TDM）に取り組むとしている。

# 東京交通労働組合について

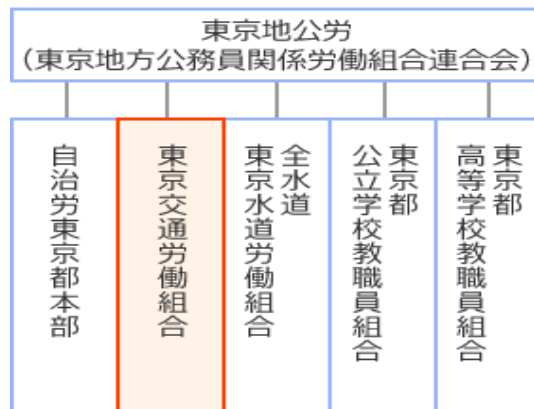
## <都労連関係>



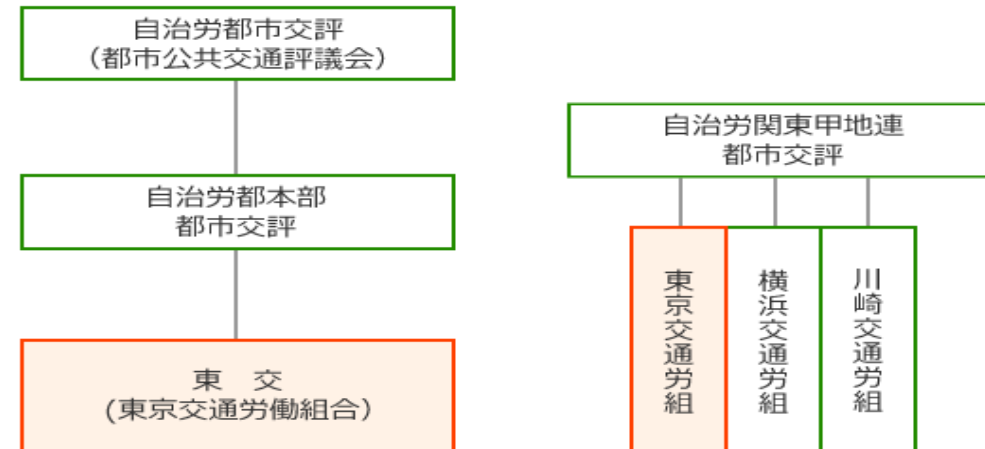
## <自治労関係>



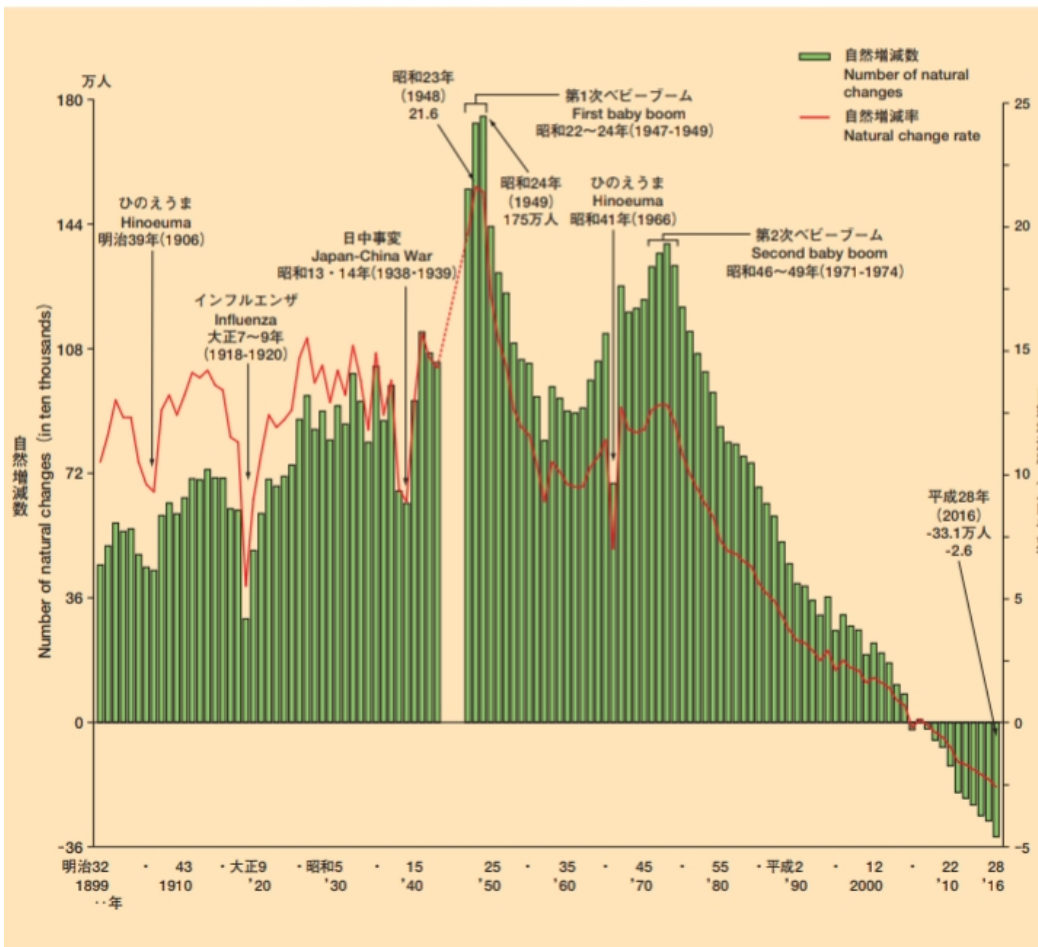
## <東京地公労関係>



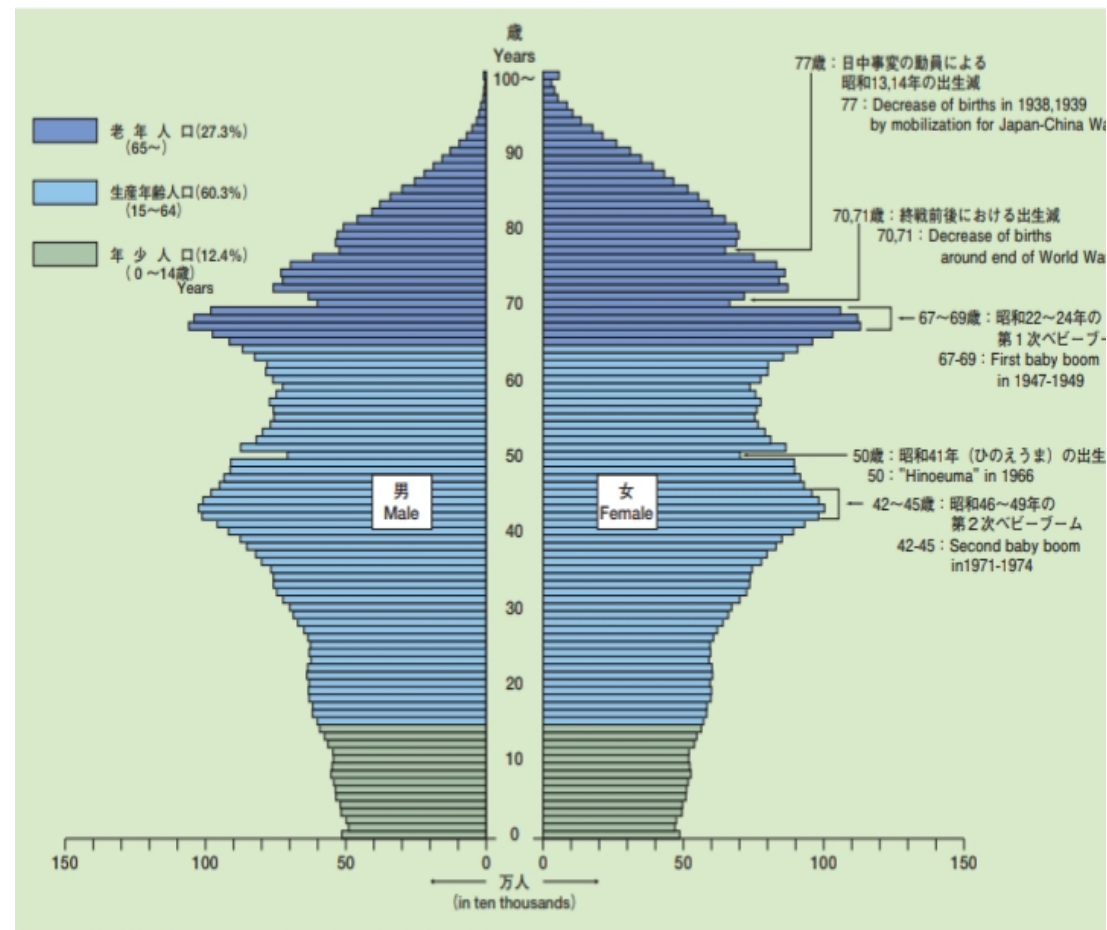
## <自治労・都市交評関係>



# 自然増減及び自然増減率の年次推移



# 人口ピラミッド2016年10月現在



## 地域交通活性化法の概要

地域公共交通の活性化は重要であるが、独立採算を原則とする交通事業者の多くは経営悪化に見舞われ、独力ではこの問題を解決することは難しい状況にある。地域住民の移動手段の確保に責任を持つ地方公共団体も、厳しい財政状況の下で、対応することが困難になっている。地域公共交通に対するニーズは、地域ごとに多種多様であり、全国一律に統制することはなじまないと考えられる。市町村を中心に、交通事業者や地域住民等の関係者が地域公共交通について総合的に検討し、地域にとって本当に必要な公共交通とは何かを合意形成し、各主体が責任を持って推進することが必要である。上記の趣旨のもと、平成19年10月1日に「地域公共交通活性化法」が施行された。市町村は地域公共交通の旗振り役となり、住民や交通事業者と協議会を組織して「地域公共交通総合連携計画」を策定することとなった（第1条）。それに基づいて市町村を中心に事業を推進し、国が財政支援を行うこととした。また、多種多様な地域の交通ニーズにこたえるために、LRTやBRT、鉄道の再生事業等を「地域公共交通特定事業」と定め、円滑に事業を行うことができるようにした（第1条）。平成20年には同法が一部改正され、廃止された鉄道だけでなく、経営が困難な鉄道事業の再生にも市町村等が着手できるようになった。法制度が整い、各地域では市町村を中心に交通事業者や地域住民が協議会を通じて地域公共交通総合連携計画を策定し、地域公共交通の活性化を図っているところである。

## 交通の空白地域を減らそう（日本経済新聞2014/10/26付）

人口減少が続く地方を中心に公共交通の空白地域が広がっている。買い物や通院などに必要な住民の移動手段をどのように確保するのか。地域社会を維持するために避けられない課題だ。政府は11月中旬に改正地域公共交通活性化・再生法を施行する。自治体がまちづくりの一環で公共交通網の再構築に取り組むきっかけにした

改正地域交通法では、公共交通網を維持するために市町村が中心になって路線やダイヤの見直しなどを盛り込んだ計画を策定するように求めている。計画をつくった自治体に対して国が重点的に支援する方針だ。

今後、コンパクトな街づくりを進めるには交通網の再構築は避けられない。観光客を呼び込むためにも移動手段の確保は不可欠だ。これまでのように事業者任せでは空白地域が広がるだけだろう。過疎地域では利用者の予約を受けて小型バスや乗り合い型のタクシーを運行するデマンド交通が広がっている。タクシーでも対応できない地域では、NPOなどが自家用車を使い、料金をとって住民を運ぶ「自家用有償旅客運送」も増えている。

# 富山市が目指す都市構造

## 2-4 富山市のまちづくりの基本方針

・鉄軌道をはじめとする公共交通を活性化させ、その沿線に居住、商業、業務、文化等の都市の諸機能を集積させることにより、公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくりを実現

### <概念図>

#### 富山市が目指すお団子と串の都市構造

**串**：一定水準以上のサービスレベルの公共交通  
**お団子**：串で結ばれた徒歩圏



## 3-3 将来LRTネットワーク構想

・富山ライトレールに続き、市内電車及び富山地方鉄道・上滝線のLRT化により、今後、富山市の骨格となる約25.3kmのLRTネットワークを形成



## 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

職場の組合は、

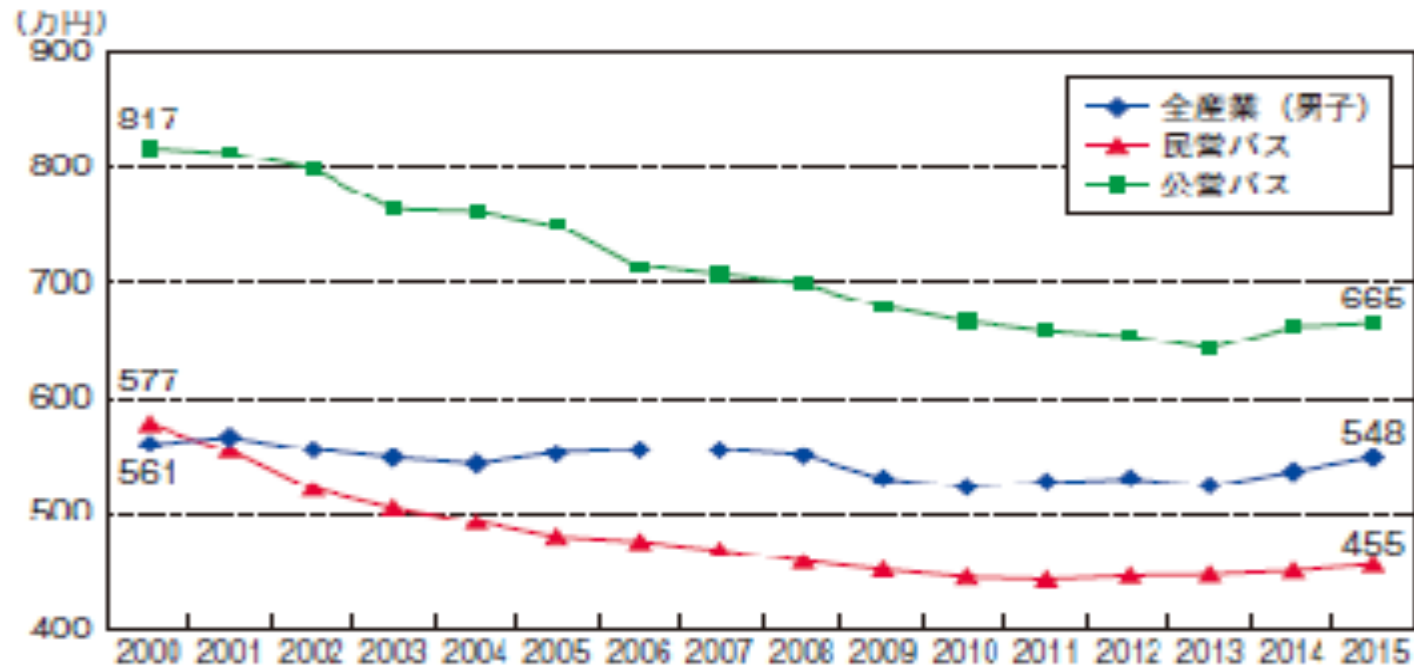
◇事業を守るため厳しい選択を迫られている

## 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

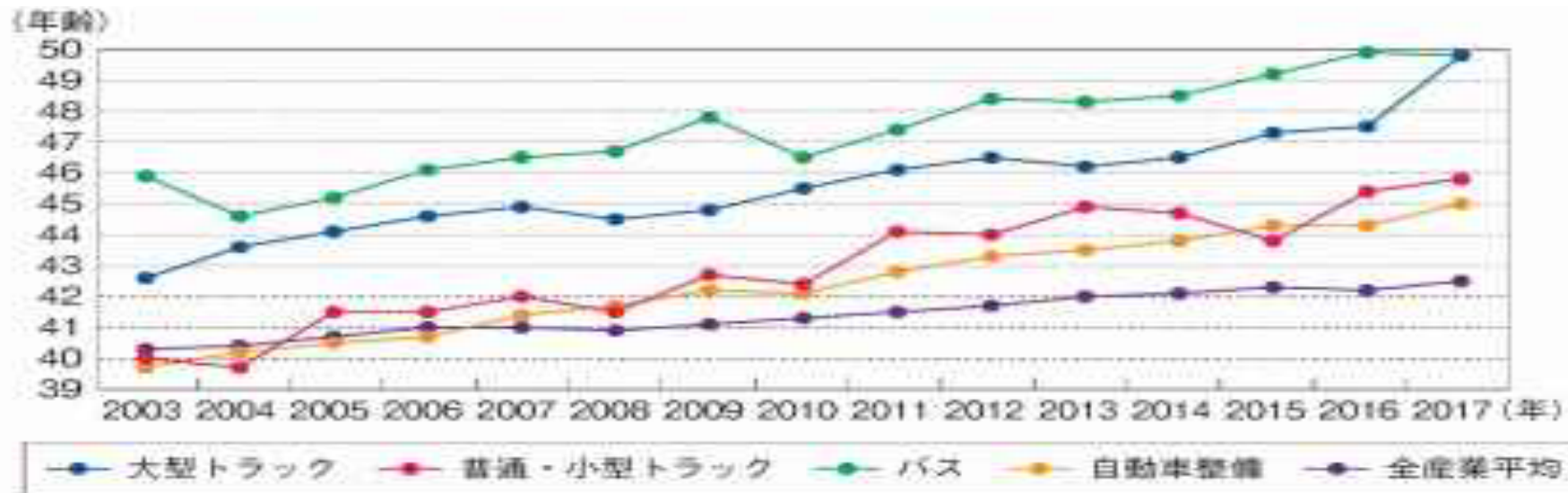




さらに、バス運転手の低賃金化により、人材不足が深刻な課題となっている

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2018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
※稚内市一鹿兒島市間の距離は約1,810km	

国交省2016年交通白書から作成

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
  - まちづくりと交通網の整備をセットで
- 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
  - 自治体が公共サービスとしての交通を提供してきた経験は貴重
- ⑤ 自治体が公共交通サービスの提供主体となるには、交通事業運営のノウハウが不可欠
  - 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

- ◇東京都交通局の事業形態は多様。
- ◇地下鉄の職場も業務は多様。24時間勤務などの過酷な労働環境
- ◇利用者の増加とオリンピック
- ◇コンパクトシティ構想と地域交通活性化法
- ◇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