

コラム・上山信一の「続・自治体改革の突破口」

## 第 126 回 大阪市営地下鉄の民営化

大阪府市統合本部では、府と市の事業の統合の準備を進めている。また本部では、地下鉄やバスなど、大阪市が直営で行っていた事業の民営化の準備作業も行っている。今回は 6 月 19 日に明らかにされた府市統合本部方針の地下鉄民営化の方向性を解説する。

### ●近鉄にも匹敵する巨大な独占事業体

市営地下鉄は 2015 年度に民営化することになった。民営化後は、人件費を私鉄並みに引き下げるなどの措置によって、現在より年間で約 121 億円のコストダウンを見込む。これらを原資に初乗り運賃の値下げ、トイレなどの改修、駅の改良、終電時間の延長など、サービスが飛躍的に改善する見込みだ。

大阪市営地下鉄は、東京メトロに次いで全国第 2 の営業距離を誇る地下鉄である。2010 年度の運輸収益は約 1514 億円で、これは近鉄、阪神、阪急、南海、京阪など、関西のどの私鉄をも上回る規模だ。最近では年間約 100 億円の利益を出している。しかし、乗客数がだいたい減り始めている一方で、6500 億円の建設債務を抱えている。そのため抜本的な合理化を必要としていた。特に職員の数と給与の見直しが課題だった。

地下鉄職員の平均年間給与は、私鉄職員の平均 627 万円に比べると 127 万円も高い 754 万円である。また営業キロ当たりの職員数は私鉄の約 2 倍、他の都市の公営地下鉄に比べても格段に多い。

公営の弊害は人件費問題だけではない。自動改札機などの機械の調達では、一番安い会社からまとめ買いができない。役所のルールによってどの会社からも均等に調達しなければならないからだ。また、駅の大きさに合わせて駅員の数を増減させるのも困難である。こうした問題を解決するために民営化は不可欠だ。ちなみにかつては新線建設の際に公債による資金調達ができただけで公営だと調達金利が安くなるというメリットがあった。しかし路線整備がほぼ終わった今、その意味も薄い。どう考えても公営であるメリットは思い当たらない。

### ●広域交通ネットワークの充実も

市営をやめて企業化するもうひとつのメリットは、大阪市域にとらわれずに事業が展開できることである。地下鉄の乗客の 8 割は大阪市の外の住人である。ところが終電は私鉄に比べて 20~40 分も早く市外から通勤、通学する人は不便を被っている。今回の見直しでは、単純に顧客ニーズに応えることを考え終電を延長することになった。

また、南北の大動脈である四つ橋線は、北は西梅田、南は住之江公園で止まり、大阪市域を越えた南北に伸びていない。そのために南北の交通が御堂筋線に集中し、都市の発展を阻害してきた。これについては四つ橋線を十三、新大阪に延伸し、さらに南海本線を四つ橋線に乗り入れる計画が動き出した。

大阪市営地下鉄は、これまで私鉄との相互乗り入れに極めて消極的だった。しかし鉄道はシームレス化とネットワークの充実が大切である。今回の民営化を機に私鉄や JR との連携がどんどん進むだろう。

—◆執筆者・上山信一(うえやま・しんいち)◆—

---