大阪市地下鉄事業・バス事業民営化基本方針（素案）が目指すもの

地下鉄

「公営」のままではなしえない市民・お客さまにとってのより良いサービスの提供を実現していくとともに、輸送の安全についてもより一層の安全の確保を目指します。

ソフト面でのサービス向上

■ 料金を値下げします

民間鉄道事業者に比べ割高感のある初乗り運賃を、

消費税増税後でも10円値下げ
そして、さらなる値下げも !!

【平成26年4月】
・初乗り運賃 200円 → 190円
【平成27年10月】
・短距離区間の値下げを目指す
（ ～1.5km 180円、～3km 190円など ）

■ 終発時間を延長します

終発時間が民間鉄道事業者に比べ30～40分早かったのが、

お客さまのニーズにこたえて
最大30分延長 !!

■ お客さま視点によりサービスを改善します

従業員の意識を改革し、

公務員からチャレンジする社員へ
組織風土を変えます !!

■ 関連事業の展開に取り組みます

駅ナカや沿線への事業展開などを強化し、

沿線地域の活性化に貢献します !!

・売店のリニューアル（24年９月～）
・駅ナカ事業の展開
　天王寺（25年４月予定）
　なんば（25年10月予定）
　梅　田（26年４月予定）

～ こういった取組みをさらに進めます!! ～

ハード面でのサービス向上

■ 快適なトイレへ改善します

新しいコンセプト『ホスピタリティコミュニケーション』のもと、

「おもてなしの心」を
トイレを通じてお届けします ‼

■ 駅の美装化に取り組みます

老朽化が目立っていた駅を、

明るく清潔感あふれる駅へ ‼

■ 利用しやすい車両を目指します

より利用しやすい車両を目指し、

新車の導入やリフレッシュ改造により
快適な空間へ ‼

安全の徹底

■ 安全の確保は最優先

安全の確保は輸送の生命であることから、

意識改革を進め、
より一層の安全を確保 ‼

施設も予防保全対策等により
将来にわたって安全を維持 ‼

地下鉄

「公営」の高コスト体質を改善し、「税金に頼らない経営」を実現します。

■ 生産性を高めます

民間鉄道事業者に比べ多かった職員数を

新規事業や効率化などにより
800人相当額を削減 !!

行政と同一の制度を画一的に導入していたものを

民間鉄道事業者を参考に
給与水準を見直し !!

などの取組みにより

→ 民営化に向けて
年間で 約 150 億円 の削減 !!

■ 民間の経営視点を導入します

公営企業であるがゆえの制約から脱却を図り

契約・調達方法等を見直し
大幅なコスト削減へ !!

→ 民営化により
年間で 約 20 億円 の削減 !!

■ 市場原理のもと財務規律を強めます

資本費負担の軽減と資金調達手法の多様化により

有利子負債を
大幅に圧縮します !!

→ 民営化後10年間で
約 3,000億円削減 を目標 !!

地下鉄

「税金を使う組織から、納める組織へ」変わります。

これまで、市民の貴重な税金を地下鉄事業に投入してきましたが、これからは投入をやめるだけでなく、大阪市財政へ貢献します。

■ 大阪市が地下鉄事業に投入している補助金等

過去10年間で交付された補助金等
（平成14～23年度）

約 2,000億円

■ 民間企業として大阪市へ納税する額

固定資産税等の納税想定額

民営化後の10年間で・・・

約 510億円

■ 株主の大阪市への配当額

経営成績に応じた配当想定額

民営化後の10年間で・・・

約 250億円※

※税引後の利益（117～131億円）に、配当性向を21.2%（東京メトロの配当性向を参考に仮定）として試算

地下鉄　なぜ「民営化」でなければならないか。

これまでも、「市営」事業として、地下鉄の建設を進めたほか、経営改善やサービス向上を進めてきました。

しかしながら、「市」の一部局であり、また、市からの補助もあるため、お客さまのご利用がなければ組織（会社）がつぶれるという意識がなく、「経営感覚」が欠けていました。

「民営化」により、民間企業の経営意識を取り入れることで、これまで掲げてきたサービスの向上やコスト削減の取組みを、さらに大きく変えることができると考えています。そして、こういった取組みや意識改革により、「市営の甘えから脱却」し、大阪市政や社会全般に寄与できるものと考えています。

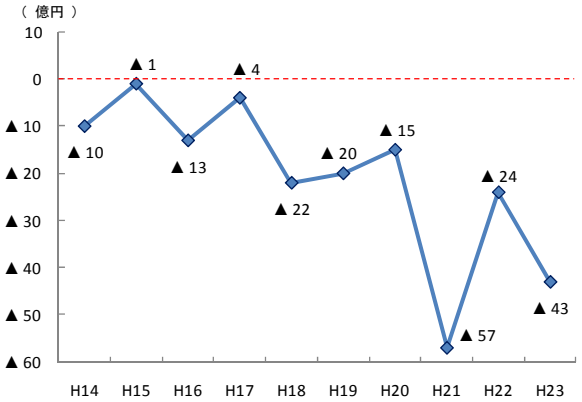
地下鉄事業の民営化は、今後より良いサービスを続け、また、生み出していくためのものです。

バス

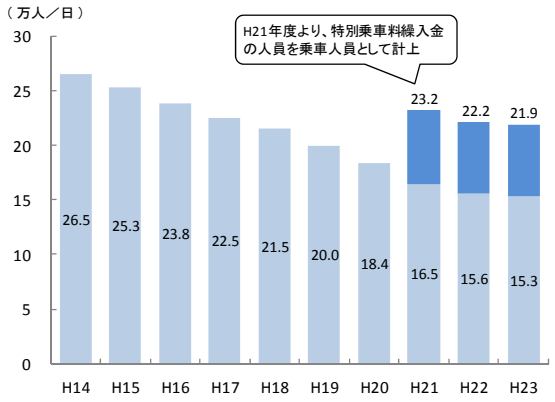
市バス事業の民営化は、公営のままでは維持できなくなるバスサービスを今後も維持し、さらにサービス向上を目指すためのものです。

■ 市バスの経営状況は、極めて厳しく、これまでも経営改革に加え事業を縮小してきましたが、このままでは維持できなくなります。

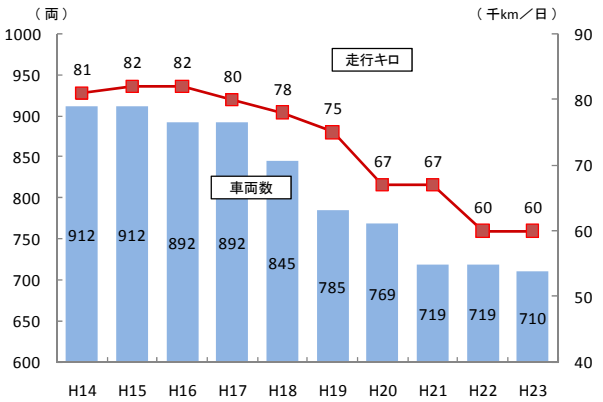
経常赤字の推移



乗車人員の推移



車両数・走行キロの推移

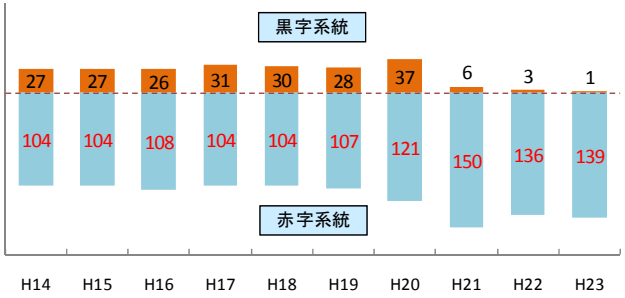


■ この原因はお客さまの減少のほか、不採算路線の運行や市バスの非効率性にあります。

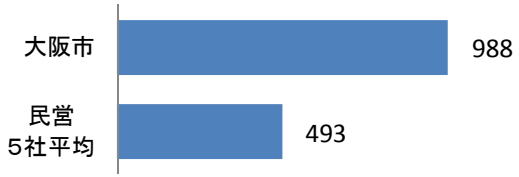
・平成22年度で、走行キロ当たりコストは、988円となっていますが、関西の民営５社平均では493円となっています。

・民間に比べ職員数が多く、稼働率が低い状況になっています。

系統別収支（系統）



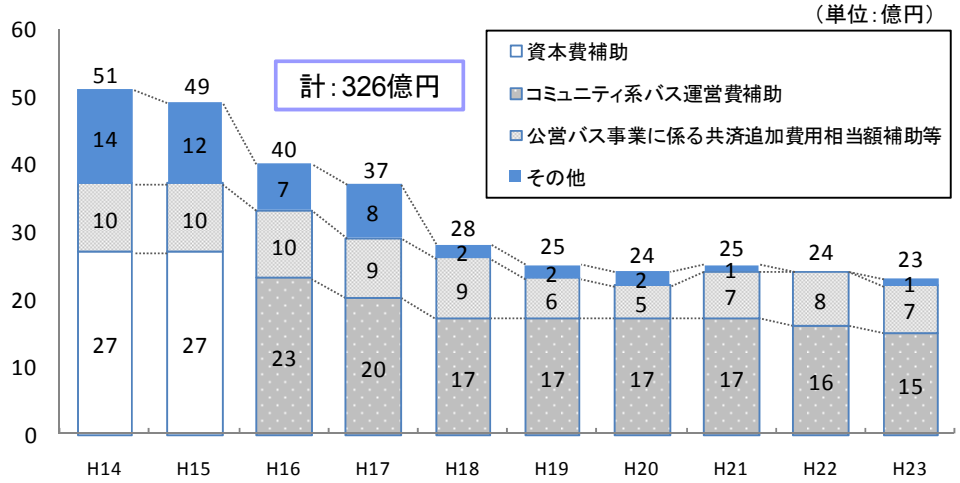
走行キロ当たりコスト（円/km）



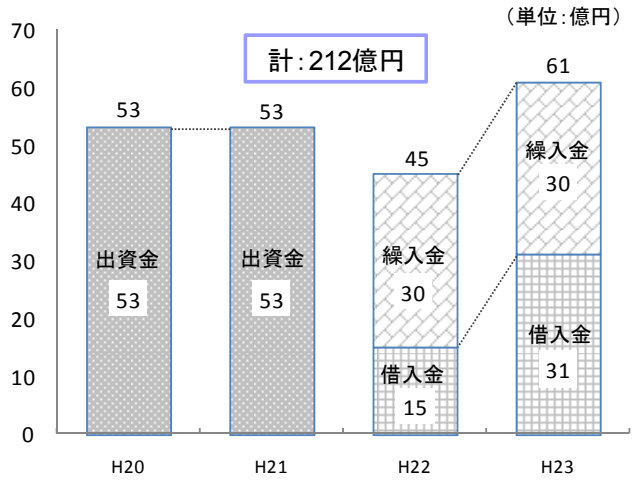
職員１人１日当たり走行キロ（km/人）

■ また、市バスには、大阪市や地下鉄事業から補助金・繰入金が投入されてきました。

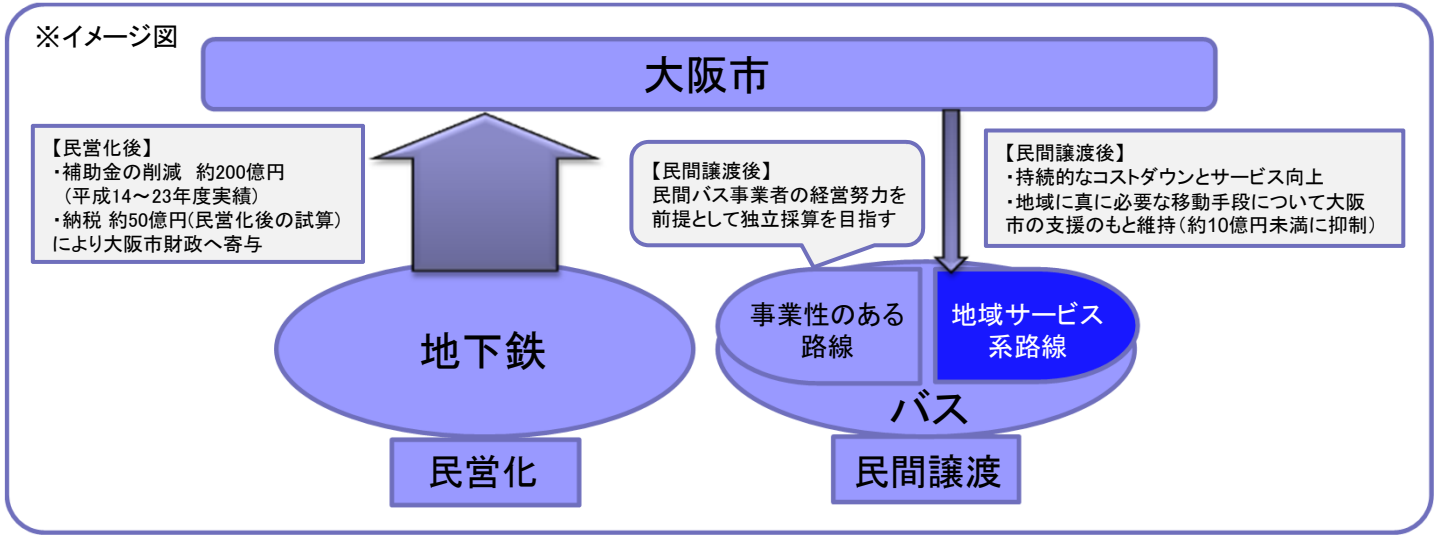
大阪市からバス事業に投入されてきた資金



地下鉄事業からバス事業に投入されてきた資金



■ このような状況のなかで、今後ともバス路線を維持していくために、バス路線を民間に委ねれば採算が見込める路線（事業性のある路線）と、民間でも不採算だが市民にとって必要な路線（地域サービス系路線）に分けたうえで、民間バス事業者に運営を委ねサービス向上を目指すとともに、必要な路線に市が責任をもって支援する仕組みを作ります。



■　民営化しても、バスサービスは維持されるのでしょうか。

▶　現在のバス路線は、民間バス事業者並みのコストでも赤字の路線が多いため、民営化までに一定の見直しは必要ですが、その際にも必要な市民の足が確保されるように見直しを行います。

▶　そのうえで、バス経営に優れた民間バス事業者に運営を委ねますが、その際は、一定期間サービス水準を上げることはあっても、下げることはないことを条件に民間バス事業者に委ねることとします。

▶　また、バス事業の運営は民間バス事業者に委ねますが、市が責任を持ってバスサービスの向上と必要なバスサービスの維持に努めます。

▶　逆に「公営」のままでは、非効率な運営のため、必要なバスサービスが市税の投入の拡大なしには維持できなくなります。

市バス事業の民営化は、バスサービスを今後も維持し、さらにサービス向上を目指すためのものです。