

2 交通局の民営化

大阪市では、市政改革を推進する取組みの一環として、民間でできることは民間に委ねる観点から、事業目的に即して最も効果的かつ効率的な経営形態となるよう見直しを進めており、大阪市交通局の事業においても、地下鉄事業およびバス事業について、経営形態の見直しを進めている。

(1) 見直しの方向性

株式会社を設立し、上下（運行・運営、施設保有）を一体的に経営

- ・当面、100%大阪市出資の株式会社とする
- ・将来、上場が可能な企業体をめざし、完全民営化もめざす見直しの方向性

実現時期等

- ・新会社営業開始（平成 27 年度）

(2) 目的・意義等

現状

- ・地下鉄事業は、これまで、公営企業という経営形態のもと、大阪都市圏の交通ネットワークを整備し、毎日の通勤・通学など多くのお客さまにご利用いただき、日常生活に欠かせない都市インフラとなっており、経営面においても、経営改善努力の結果、継続的に利益を積み重ねている。しかし、概ねネットワーク整備が進み、事業の管理・運営が中心となっているなか、少子高齢化等の事業環境の悪化、市財政の硬直化、公営企業の制約などがあり、また、さまざまな社会情勢が変化する中、次の 100 年間、どのような役割を果たすことができるのか、新たな官と民の役割を構築する必要がある。

目的

- ・地下鉄事業の持続性や発展性の観点からは、公営企業の枠を超えて、自立した企業体として自らの経営責任で、持続的にさらなる効率性や生産性を追求し、成長力を高めていくことが極めて重要であり、この目的を達成するためには、民営化を実現することが必要であるとの認識のもと、現在検討を進めている。

意義

○税金を使う組織から、納める組織へ（大阪市財政への寄与）

- ・地下鉄事業に投入している税金負担分を大阪市の他の事業に活用できる、など

○さらなるサービス向上に向けて（市民・お客さまのメリット）

- ・さらに「お客さま第一主義」を徹底した事業運営を追求する

○安全の確保は輸送の生命（安全の確保は最優先）

- ・民営化により安全に対する意識改革を促し、より緊張感を持って一層の安全の確

保をめざす

- 首尾一貫した経営責任と権限を構築（意思決定の明確化と経営の自由度向上）
 - ・株式会社化により、権限と責任が一致する体制を確立し、会社が経営判断の責任を負う、など
- 前例主義になりがちな公務員からチャレンジする社員へ（組織風土の変化）
 - ・ひとりひとりが経営を意識したプロ意識の高い集団を作る、など
- ビジネスチャンスを拡大（経営の多角化）
 - ・鉄道事業以外の事業（広告、流通、不動産等）を推進し、鉄道事業を持続的に運営できる財政基盤を強化する
- 新会社は経営に集中（官民の役割分担の明確化）
 - ・必要なネットワーク整備については、責任と負担を明確にしたうえで、経営判断により参画していく

（３）これまでの主な取組みと動き

- ・交通局に民営化推進室を設置（平成 24 年 8 月）
- ・地下鉄事業民営化基本方針（素案）を策定（平成 24 年 12 月）
- ・地下鉄事業民営化基本方針（素案）に対する、大阪市民・お客さまからのアンケートを実施（平成 25 年 1 月）
- ・市会での議論、市民・お客さまのご意見を踏まえて、地下鉄事業民営化基本方針（案）を策定（平成 25 年 2 月）
- ・平成 25 年第 1 回定例会（2・3 月定例会）に「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」上程→継続審査（平成 25 年 3 月）
- ・第 1 次終発延長の実施（平成 25 年 3 月）
- ・市会での議論を踏まえてさらなる検討を加えた地下鉄事業民営化基本プラン（案）を策定（平成 25 年 5 月）
- ・平成 25 年第 2 回定例会（5 月定例会）において、同廃止条例案審議→継続審査（平成 25 年 5 月）
- ・大阪都市圏及び市内の交通ネットワークを効果的に整備するための総合的検討並びに民営化について調査・研究を行うため、市会に交通政策特別委員会が設置される（平成 25 年 5 月）
- ・民間人材の登用（平成 25 年 7 月）
- ・デューデリジェンス等業務の委託（平成 25 年 7 月）
- ・交通政策部門の強化（平成 25 年 7、8 月）
- ・民営化について、市民・利用者との意見交換会を開催（平成 25 年 8～9 月）
- ・「大阪市鉄道ネットワーク審議会」の設置にかかる条例案を市会に上程→原案可決（平成 25 年 9 月）

3 今里筋線（井高野～今里）の事後評価

国土交通省では、公共事業の効率性及びその実施過程の透明性の一層の向上を図ることを目的として、完了後の事後評価を含む事業評価が実施されている。

国土交通省の補助事業に対しても、その評価の対象とされており、「地下高速鉄道整備事業費補助」を受け整備された今里筋線においては、「国土交通省所管公共事業の完了後の事後評価実施要領」に基づき、平成 24 年度に事後評価が実施された。

その結果の概要は、以下のとおり。

I 路線の概要



今里筋線の位置



既存路線との接続状況

項目	内容
営業キロ	井高野～今里間 11.9km
特許取得日	平成 11 年 6 月 15 日
開業日	平成 18 年 12 月 24 日
総事業費	2,663 億円

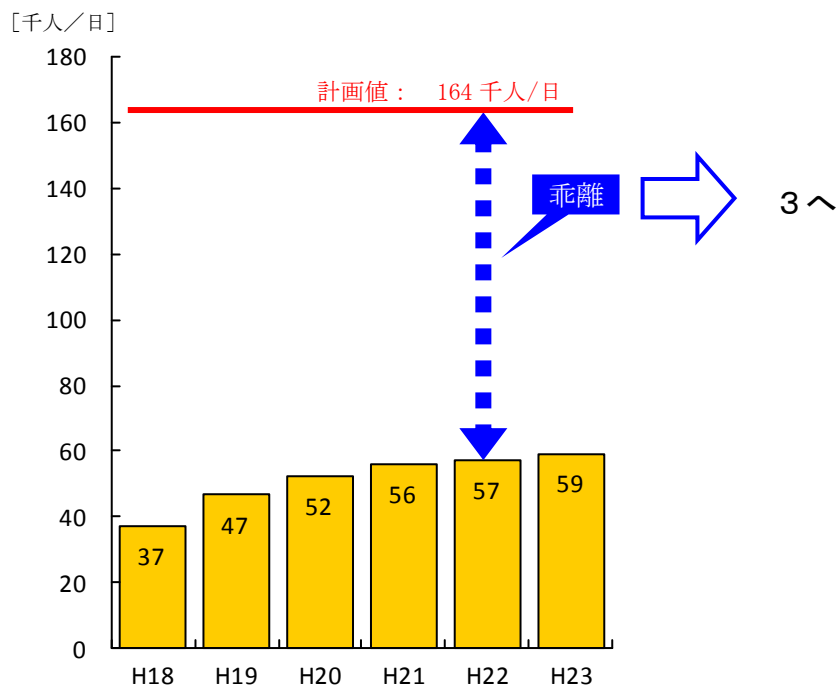
Ⅱ 輸送実績と計画との乖離状況について

1. 各駅ご利用状況（平成22年度交通調査）

駅名	初乗乗車	他線から	計	備考
井高野	2,693		2,693	
瑞光四丁目	3,713		3,713	
だいどう豊里	3,746		3,746	
太子橋今市	1,836	6,166	8,002	谷町線交差駅
清水	2,185		2,185	
新森古市	2,840		2,840	
関目成育	※ 2,633		2,633	※京阪関目駅からの乗り継ぎ含む
蒲生四丁目	3,388	3,664	7,052	長堀鶴見緑地線交差駅
鳴野	※ 3,973		3,973	※JR鳴野駅からの乗り継ぎ含む
緑橋	2,236	7,318	9,554	中央線交差駅
今里	2,424	8,274	10,698	千日前線交差駅
計	31,667	25,422	57,089	

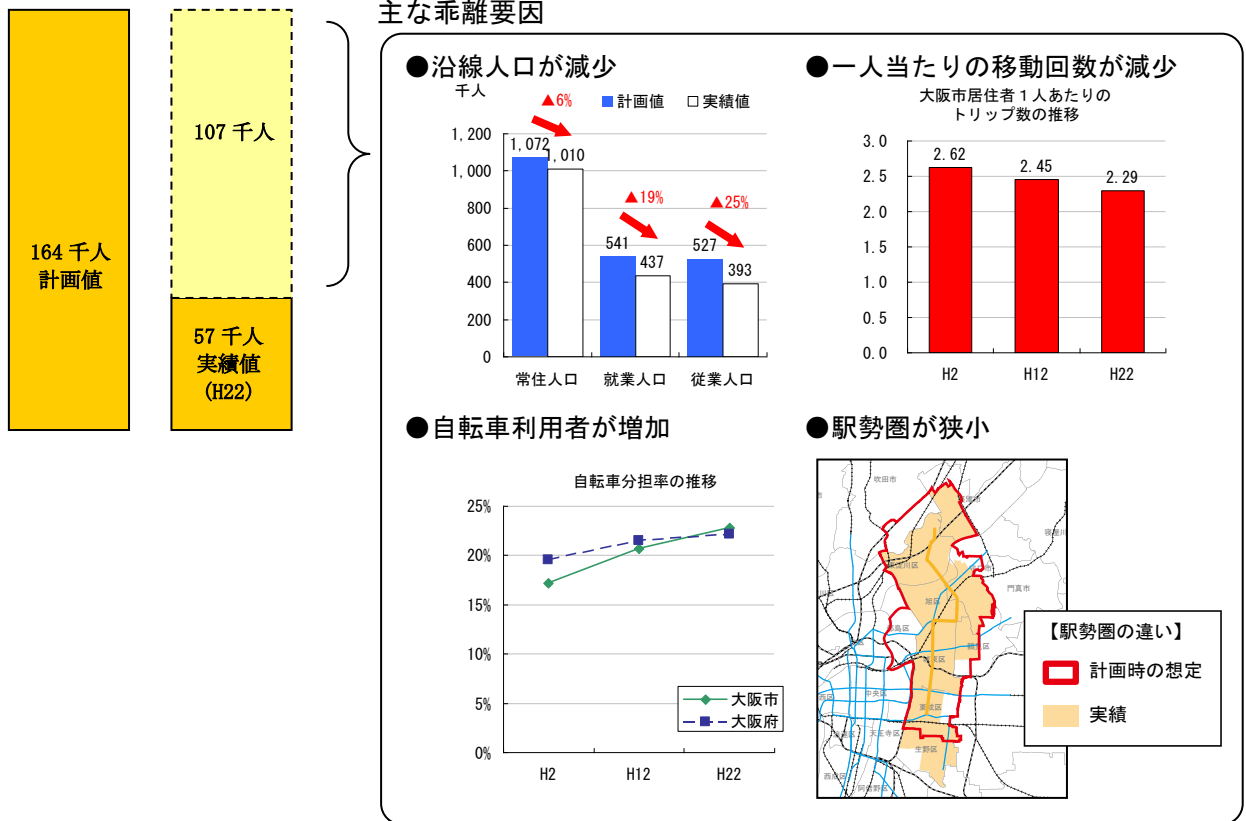
2. 輸送人員のこれまでの推移

開業5年を経過した現在も、増加傾向を示しています。



3. 輸送人員の計画値との乖離要因について

最新のパーソントリップ調査等から、乖離の要因について分析すると…



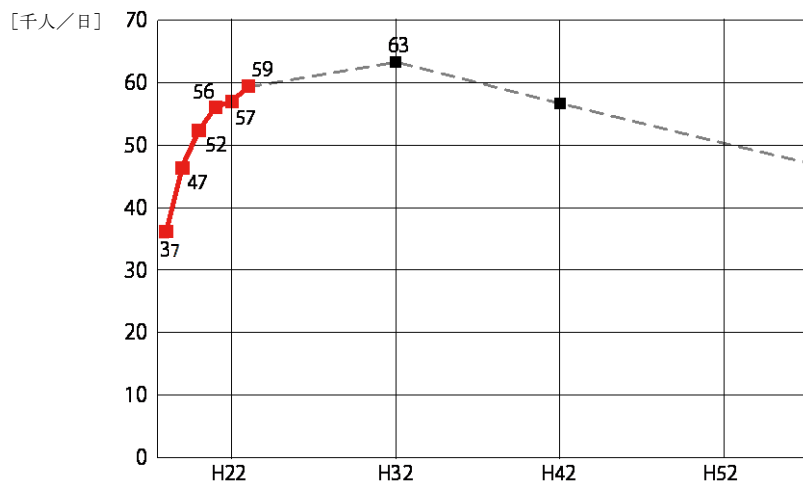
Ⅲ 費用便益分析について

1. 需要予測モデルの見直し

今里筋線計画時以降、近畿地方交通審議会答申第 8 号が答申され、交通情勢に見合った需要予測モデルが新たに構築されたことから、今回はそのモデルをベースとしてデータ更新を行うとともに前項の計画値との乖離要因を分析・反映したモデルで需要予測を行っています。

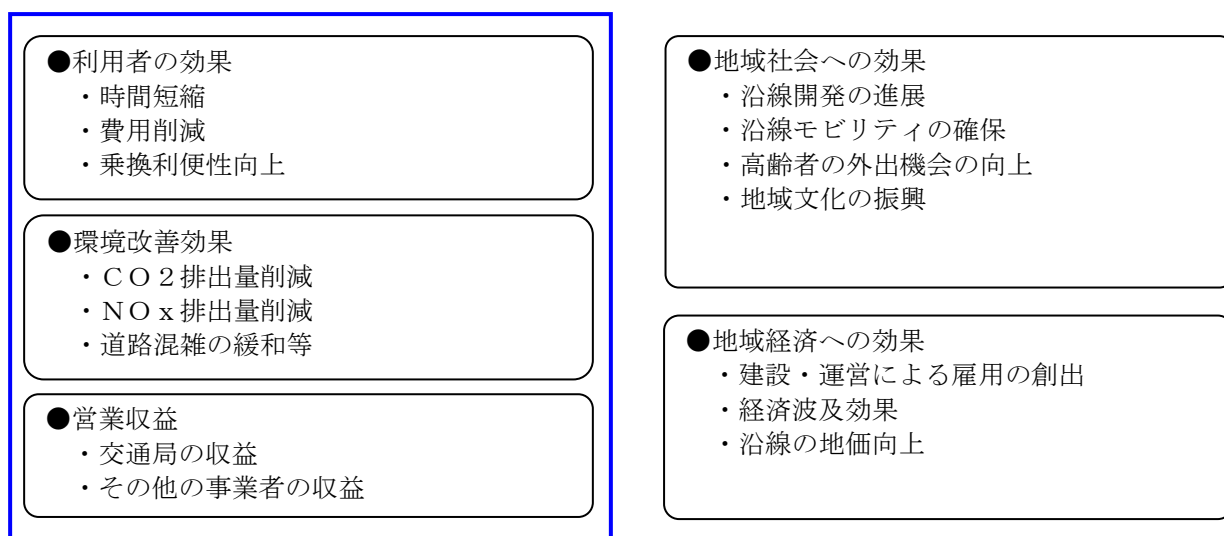
2. 輸送人員の将来の見通し

乖離要因等を踏まえ将来需要を見直した結果、今里筋線の輸送人員については、今後しばらくは緩やかに増加し、その後は、人口減少などの影響で減少していくと予測されています。



3. 整備効果

鉄道の整備効果としては、以下のものが挙げられます。



貨幣換算して費用便益分析

費用便益比 (B/C) 算出

※費用対効果 (B/C) とは、かけた費用に対して、どのくらい効果があるかをいうもので、道路や鉄道などの公共事業においては、一般的に“費用便益比 (B/C)”が用いられており、税金を投入した事業の実施に要する総費用に対して、その事業の実施によって得られる総便益の大きさがどのくらいあるかを見ることで、その比が1以上であれば、その事業は妥当なものとして評価される。

4. 費用便益分析結果

	C 費用 建設費 + 維持管理費	<	B 便益 利用者の効果 + 環境改善効果 + 営業収益
30年間	3,769 億円		4,309 億円
50年間	3,818 億円		4,740 億円

評価項目	30 年間	50 年間	評価基準
費用便益比 (B/C)	1.14	1.24	1.0 以上



地下鉄今里筋線（井高野～今里間）は、費用便益比（B/C）が1以上という結果が得られた。