

# 交通局民営化に向けた改革

## 民間局長の登用 改革が続けられる組織とは

交通局民営化にむけ、現在の経営を見直すため、民間人の局長を登用した。既存の公営企業では経営者に経営の自由も裁量もなく、非常に制限されている。しかも公務員組織では努力しても自らの給与に反映されないため改革は進みにくい。民間局長が入ることで、改革を実行できる組織になった。今後局長が変わったとしても、このような改革を恒久に進めていくためには民営化し常に利用者目線での経営が必要。

### 職員挨拶

地下鉄ではなかなか駅員を見ることが無かったが民間局長が就任後、職員が駅の利用者をお客様として見ていないことに気づきまずは挨拶からと、出来ることサービスを始めた。

### 駅内売店からコンビニへ

地下鉄構内の売店は今まで外郭団体に随意契約されていたものを競争入札に変更したところコンビニなどから応募があり、そのうち2社を選んだ。2社が提示した駅使用料の価格は計約3億5000万円。今までの市の外郭団体などから得ていた駅使用料収入は、年間約7000万円から一気に約5倍に増える見込みだ。

大阪市の駅使用料収入が約7000万円から3億5000万円!約5倍!!

公共料金の支払いが駅でも可能!便利!



### 終発延長開始! 民間考え: どうやったらできるのか...

大都市大阪にふさわしい交通機関として、まず新大阪の新幹線の終電に合わせて御堂筋線の終電の延長を決定、今まで議会から何度も要望しても叶わなかった終発延長が市長の指示のもと、民間局長主導で回送列車を利用した終発延長が始まった。

民間の結論: 誰も乗っていなかった回送電車を  
 利用することで人件費も発生せず収入もUP!

### トイレの改修 「おもてなしの心」

暗くて汚いと悪評だったトイレが民間局長が就任後すぐ改修され平成25年3月13日時点で20駅がリニューアルされた。今後も利用者のおもてなしのためにトイレのリニューアルを進めていく。



阿波座駅リニューアルのイメージ

## 民営化によって出来る改革

### 駅ナカ・駅チカで 保育サービス

送迎保育ステーション等、交通ネットワークを利用し多機能なサービスの提供が出来る組織へ  
 駐輪場・ランニングステーションetc.



### 利用料金値下げ

法令に縛られ、一度上げた料金を改定しにくい仕組みから、利用者目線と競争原理により料金の改定を行える組織へ

### 新線の整備

民営化することで大阪市政の全体事業ではなくなるため、路線の整備に集中できる。(国の補助事業制度の利用)  
 例: 阪神なんば線・京阪中之島線が民間鉄道の新線

### 民間事業者として 街の再開発

民間事業者として、交通の利用者拡大のための沿線の開発事業も行える組織へ