

社員2割削減の「業務効率化計画」を問う 大阪メトロの大合理化を許すな！

9.12 市民シンポジウム報告集

2021年9月12日(土)、PLP会館



目 次

- P2 はじめに
実行委員長あいさつ
- P3～4 特別報告「大阪市交通局の歴史から地下鉄事故を振り返る」
- P5～14 基調報告
「万博より市民の公共交通が大事！大阪メトロの大合理化を許すな！」
- P15～23 シンポジウム 報告と討議

1. はじめに

大阪メトロに働く者でつくる労働組合である大阪メトロユニオンに対して、2021年3月に会社は、944名もの人員を削減する「業務効率化計画」を提案しました。その内容を質した3月29日の団体交渉において、会社側は「駅業務については、改札と駅長室業務を兼務化する。利用客の少ない時間帯の改札の窓口要員を無くす。対応は、インターホンと監視カメラによって行う。直接対応が必要になれば駅長室にいる社員が対応する。また、ホーム柵導入によりホーム要員を無くす。運転関係では、ホーム柵導入で車掌を廃止し、ワンマン化を進める。電気、車両、保線関係では、保守拠点や検査業務の見直しを進める。本社・管理部門では、グループ会社である「大阪メトロサービス」に業務を委託する。社員の解雇を予定するものではなく人員総枠を退職者不補充等で削減する」と「計画」の具体的内容を回答しました。

大阪メトロユニオンは、この内容が大阪メトロ（地下鉄）の駅員や車掌を無くすという利用者のサービス低下に直結する内容であるにもかかわらず、「市民への説明はしないし、する予定もない」との回答に啞然とするとともに、労組として、自らの雇用確保だけでなく、使用者の安全・安心を守る活動に取り組むことを決意し、この問題に関心を寄せる労組、団体、個人に呼びかけ、社会的に浮かび上がらせるシンポジウムの開催を計画しました。開催日の2021年9月12日には約70名の参加者を得て、労組、市民としての様々な角度からこの問題を明らかにすることができました。

大阪メトロユニオンは、この内容が大阪メトロ（地下鉄）の駅員や車掌を無くすという利用者のサービス低下に直結する内容であるにもかかわらず、「市民への説明はしないし、する予定もない」との回答に啞然とするとともに、労組として、自らの雇用確保だけでなく、使用者の安全・安心を守る活動に取り組むことを決意し、この問題に関心を寄せる労組、団体、個人に呼びかけ、社会的に浮かび上がらせるシンポジウムの開催を計画しました。開催日の2021年9月12日には約70名の参加者を得て、労組、市民としての様々な角度からこの問題を明らかにすることができました。

このパンフレットは、この内容を報告することを通じて、さらに多くの市民に訴えとともに、今後の活動の糧にしたいと思いまとめたものです。

2. シンポジウム実行委員長あいさつ 河野英司（大阪メトロユニオン支部長）

橋下市長の時に交通局に相対評価制度が導入され「身だしなみ基準」が制定され、髭は禁止、靴下の色や女性にはノーメイク不可等信じがたい事まで定められました。私は髭を剃らなかったら2年連続で最低評価を受け、賞与はカット、分限免職も可能な状況に追い込まれました。完全な支配下に置こうとするこのような強引で安易なやり方に強い憤りを覚え大阪市を相手に提訴しました。勝訴後もパワハラ等を2度と繰り返させてはならないと思い、加入していた大交という組合は裁判支援等何もしてくれず期待は出来ないの、なかまユニオンに加入し大阪メトロ支部「大阪メトロユニオン」を立ち上げ活動が続けてきましたが、昨年3月本所でパワハラ自殺が起きました。裁判の判決を真摯に受け止めていれば防げていたのではないかと思います。

そして活動が続けていく中で、今回の「大阪メトロの大合理化」という問題が浮上してきました。大規模な人員削減はサービスの低下や安全性の低下に繋がる事は必至で、巨大地震でも発生すれば命にも関わる事です。しかし大阪メトロはこんな重要な事を市民には公表するつもりはないそうです。私達が団交で指摘しても「問題はない。他の私鉄では当たり前の事」といった回答です。でも地下を走っている分、何かあった時のリスクはかなり高くなると思います。現場で働いている私達乗務員や駅係員でさえも不安に思っています。安全安心の為、これからは市民の方々と一緒に闘っていかれたらと思います。



大阪市交通局の歴史から地下鉄事故を振り返る



浜田紀男（元・大阪市交通局安全研修担当主査）

大阪市交通局 OB の浜田紀男です。交通とは何かということを最初に説明しておく。結論としては「衣食住交」という考え方である。

私は、大阪市交通局を定年退職する前に、安全と新規採用者の研修の担当をしており、年間 100 回くらい安全研修をしてきた。この経験から報告したい。

1. 通勤・通学に 1 時間以上要する人の割合(1995 年)を下記に示した。

東 京	8 3 . 1 %	日 本	1 5 %	独	4 %
大 阪	4 0 . 8 %	米	6 %	英	2 %
名古屋	2 7 %	仏	4 %		

日本の各都市に比べて、欧米の割合がかなり小さいが、これは、欧米は職住が接近していることを示している。

2. 交通権という考え方がある。フランスでは、国内交通基本法（1982 年制定）がある。これは「移動する権利」「交通手段を選択する自由」を保障する権利である。つまり、生活に密着した交通という捉え方ができる。
3. 「交通事業の使命」として「この心得は、大阪市高速軌道の輸送を安全、正確、迅速に行えるよう…」というが、「安全」、「正確」、「迅速」は並列ではない。「安全」が第 1 位とすれば「正確」、「迅速」は 9, 10 位である。
4. 「交通事業の特徴」として作り置きができない、貯蔵がきかないということが挙げられる。
5. 1994 年にヨーロッパの交通状況調査に行った。5 か国（スウェーデン、ドイツ、フランス、オランダ、ルクセンブルク）、2 人の大学の先生（安倍誠治さん、桜井徹さん）、運輸省労組役員など合計 30 名くらいで行ったのだが。スウェーデンでは 100m 地下、駅にトイレがなくエレベーターも臭い、フランスの特急列車ではトイレは、ぽっとなトイレ（垂れ流し）でホームにトイレレットペーパーが散乱していた。
6. 1964 年開業の日本の新幹線のすごいところは、これまでに死者が出ていないことで、スピードが速いことではない。
7. 本日 9 月 12 日は、118 年前に大阪に市電が走った記念の日である。この 1903 年 9 月 12 日は、交通局誕生の日である。本日の会場である PLP 会館も私にとっては印象深い。現在の建物は 2 代目で 1 代目は新御堂梅田駅に近い方にあった。大阪総評があったがその向かいに通称「鳩小屋」という建物があり、そこに大阪文学学校、関西労働学校、大阪シナリオ学校が入っていた。私は、1959 年に入学し、以来 50 年以上、映画運動に関わってきた。

8. 大阪市交通局の鉄軌道事故

- ① 大阪市の地下鉄は 1933 年の開業後 1 回だけ死者が出た事故があった。

1947 年 9 月 13 日午後 2 時 30 分頃、ポイント転換ミスにより脱線し、コンクリート支柱に 3 両連結の車体が衝突。御堂筋線の動物園前～天王寺間で死者 2 名、重傷者 8 名、軽傷者 59 名の事故となった。大阪市交通局には 50 年史などあるが、この事故の事は 1 行も載っていない。私は、朝日新聞縮刷版などを調べ、マイクロフィルムに掲載されているのを見つけた。

- ② 1967 年 10 月 1 日午前 7 時頃の事故は、中央線阿波座～仮本町でブレーキミスにより起こり、ブロック壁を突き破ることになった。軽傷者 24 名
- ③ 1993 年 10 月 5 日午後 5 時 30 分頃、電気系統か機器系統の故障が原因と思われるニュートラム（中量軌道）事故。車体は住之江公園車止めに激突し、負傷者 217 名（後日 215 名に訂正された）。この事故については、「大阪市交通ジャーナル（No.7）1993 年 11 月特集号」に私の投稿があり配布したので読んでほしい。
- ④ 1970 年 4 月 8 日午後 5 時 20 分頃、谷町線建設現場の天神橋筋 6 丁目付近でガス爆発。死者 79 名、負傷者 420 名の事故となった。私は、当時、組合支部の副支部長しており、この工事の建設係員も同じ支部の組合員がいたので、裁判に関わった。裁判は 14 年、168 回公判となり、1985 年 4 月 17 日大阪地裁判決があり、職員 3 名に有罪判決が下りた。私たちは、大阪市に対して「懲戒免職でない特別な配慮を」と働きかけた。このことで被告となった方は定年まで働くこととなった。
- ⑤ 事故後の対応が大事である。新規採用者研修で「車事故でも事後対応をしないですぐ逃げたらだめ」と言ってきた。天六事故の現場に行ったがガスの臭いがしていた。私たちは「復興をどうするか？」と相談していたが、当時の係長は「家族の人に現状を知らせることが大事」と言った。その通りだと思った。JR 福知山線事故で、JR 職員は犠牲者を助けずに翌日出勤している。ひどいと思う。病院の受け入れ体制なども含め、事故対応を決めておく必要がある。

7. 大阪市交通労働者の闘いの歴史に触れておきたい。

1924 年（大正 13 年）7 月 3 日～7 月 10 日、大阪市電労働者 2355 名が、労働条件の改善要求で 5 日間、高野山籠城ストライキを行った。当時はケーブルカーなど無い時代で歩いて登ったのである。ほとんどが二十歳代の青年労働者であった。争議 50 周年を記念して、ストライキ参加者（20 名くらい存命であった）を集会に呼んで記念撮影など行った。参加者のうち 107 名が首切りにあったが、この結果、市電労働者の乗務時間が 10 時間から 7 時間 15 分へ短縮された。闘ってこそ大きな展望が生まれるのである。「電車ストライキ」（1925 年発行 575 ページ）を復刻・増補して 2003 年 12 月 6 日に発行した。

8. 維新政治下における権利闘争

大阪維新市政の下で大阪市職員の思想調査、入れ墨調査などが行われ、これに反対する運動や訴訟も行われている。大阪市交通局職員の「ひげ禁止訴訟」もあり、勝訴した。こうした権利闘争が大事になっている。

万博より市民の公共交通 が大事！大阪メトロの大 合理化を許すな！

2021年9月12日 なかまユニオン 三ツ林安治

大阪市の公共交通の始まり

- ▶ 1903（明治36）年9月12日に、日本最初の公営電車として開業した大阪市電（花園橋 - 築港栈橋間）
- ▶ 1945（昭和20）年9月11日、市電、市バス、地下鉄を運営していた電気局から配電事業を分離し、交通局と改称
- ▶ 市営モンロー主義：

鶴原定吉(1901（明治34）年、第2代大阪市長就任)

「公共交通のような事業は、個人または営利企業に経営を任せれば利益を追求するため、料金は高く設備は不完全になる。公営であれば設備も料金も市民の利便公益に重きが置かれる。その結果、市民が恩恵を受け、また市の財源を潤すことは都市の発展上大きな利益となる。」

明治から大正にかけ、四つ橋筋、堺筋、上町筋、長堀通、千日前通といった主要な道路や100を超える橋が、すべて路面電車とセットで整備された。大阪市は道路の改修やそれに伴う立ち退きの補償費用として、1700万円という巨費を投じたが、これだけの費用を賄うことができたのは路面電車が市営だったからと言える。

大阪市営地下鉄の民営化の経緯

- ▶ 大阪市営地下鉄は、2003（平成15）年度から単年度黒字を計上しつづけ、2010（平成22）年度には累積赤字も解消した。大阪市の一般会計から繰り入れられている補助金や出資金も運営に対する補助ではなく、地下鉄の建設やバリアフリー設備の導入などに対するものである。『超優良企業』であった。
- ▶ 2011年12月以降の「大阪維新の会」系市長の下で
- ▶ 2017年3月28日、大阪市営地下鉄を民営化する議案について、大阪市会が可決
「地下鉄事業の民営化にあたっては、まず準備会社を設立し、事業免許の移行手続きなどの準備作業を行ったのち、上下一体で事業の引継ぎを行うこととしている。また当面、100%大阪市出資の株式会社化を図ることとし、将来、株式上場が可能な企業体を目指し、経営力を高めていく。」（「地下鉄事業民営化プラン（案）」【改訂版】平成28年(2016年)8月大阪市）
- ▶ 2017年6月、大阪市高速電気軌道株式会社（以下、大阪メトロ）発足
- ▶ 2018年4月1日、大阪市高速電気軌道株式会社（以下、大阪メトロ）業務開始

3

民営化後の経営指針「中期経営計画」1

- ▶ 2018年7月9日、「Osaka Metro Group2018～2024年度中期経営計画」
第二の創業として『鉄道以外の新たな柱となる事業の創出』『公営企業から成長を追求する株式会社への変革』を完遂するとともに、今後想定される社会・経済情勢の変化に対応し、持続的な企業成長を遂げていくための総合設計図として策定
- ▶ 2019年4月19日、「2018-2025年度版」として改訂
この中、「3.2018-2025年度 中期経営計画の追加・拡充点」では「①万博に向けて2025年までに国内最高の安全・安心を実現」として「全駅にホーム柵設置」「自動検知技術による安全・安心の更なる向上」を打ち出し、「④万博を契機に、最先端技術を取り込み大阪のインフラを進化」として「新しい交通サービスの在り方を最先端技術で実現：鉄道・バスの自動運転化」を打ち出した。つまり、2025年万博を射程に入れた計画として改訂した
- ▶ 2020年5月29日、「2018-2025年度中期経営計画(2020年度改訂版)」

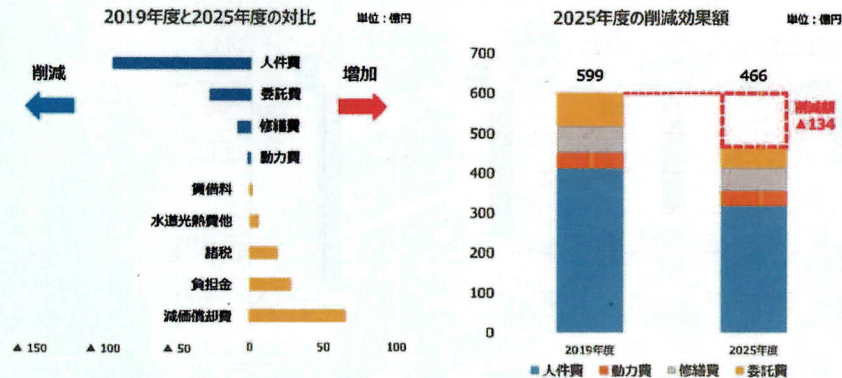
4

2018-2025中期経営計画(2020年12月改訂版)

- ▶ 「今回の感染症の影響は人の動きを大きく変え、社会のパラダイムシフトが起きる。事業持続性及び新たな成長領域創出の観点から、当社グループの事業活動全体に大きな変革を促す」として、人件費の100億円弱削減を始めとする鉄道事業運営コストの134億円削減を打ち出している。

2. (1) 鉄道事業：運営コスト削減

2025年度に開催される大阪・関西万博に向けて、安全安心、快適・利便性向上の投資や、お客さまサービス拡充の費用は堅持しながら、組織・管理体制、業務の見直し等により、人件費や委託費等の運営コストの削減を毎年着実に実施。



6

民営化後の経営指針「中期経営計画」2

- ▶ 2020年12月1日、「2018-2025年度 中期経営計画 (2020年12月改訂版)」骨子

1 経営体質の強化

(1) 鉄道・バス事業の運営コスト削減

2025年度の大阪・関西万博を見据え、鉄道では可動式ホーム柵の全駅設置、バリアフリー設備の拡充、駅空間の大規模リニューアルの設備投資、バスでは車両更新時期の到来による投資増を見込んでいますが、最優先すべき安全・安心を担保したうえで、徹底した組織・管理体制及び業務の見直しにより人件費・委託費等を削減します。

特にバス事業については、コロナ以前から赤字路線が多く、収益性が弱い体質であるため今般、大阪シティバス株式会社の管理業務の大半を当社に移管し、運行特化型の組織とします。

2 事業構造改革

(1) 広告・流通・デジタルマーケティング事業の統合

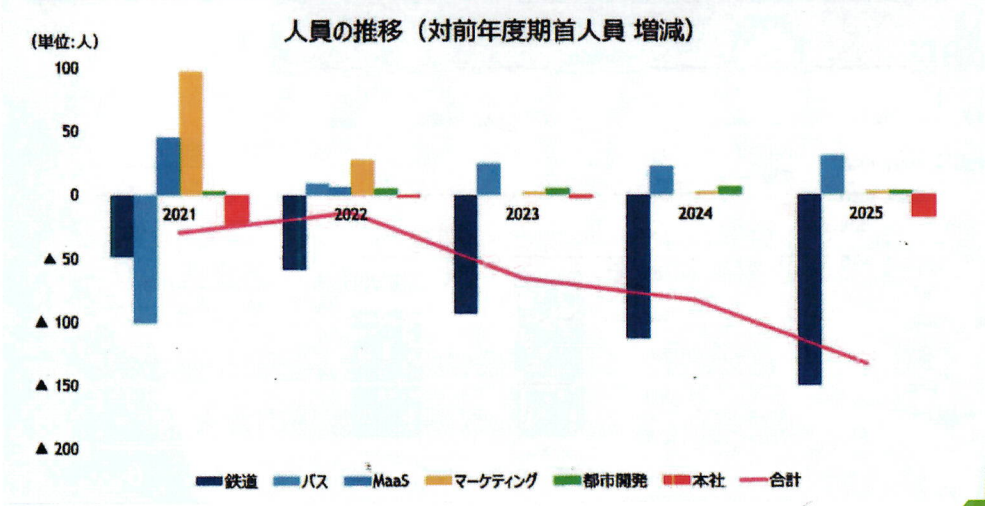
広告・流通事業は、現状、交通広告、駅ナカ・地下ショッピングセンター運営などフィジカル空間での事業活動が主ですが、コロナ禍を機にサイバー空間へ活動領域を更に広げていくことが喫緊の課題であり、デジタルマーケティング事業との密接な横連携が必須となるため、広告・流通・デジタルマーケティングの3事業は新たに創設する「マーケティング事業本部」に編入するとともに、事業ごとに保持していた戦略・企画立案機能を一本化し、ヒト・モノ・カネのリソースを集中させ、推進力を高めます。

5

目指すビジネスモデルは、鉄道関係の人員削減を前提

3. (1) 目指すビジネスモデル（事業戦略に応じた総人員計画）

既存事業は、機械化・システム化等を含め、効率化・合理化を促進。人材を新規事業にシフト。加えて、経営戦略企画や新規事業企画への外部専門人材登用を加速。



全社員の1／5にのぼる大規模人員削減の「業務の効率化計画」

2021年3月22日現在

業務の効率化計画（案）（2020年度～2025年度）

部門	実施内容	合計	2月19日提案		【今回提案】			
			2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度
運輸部門	駅関係・駅業務の見直し	▲384人	▲26人	▲89人	0人	▲20人	▲42人	▲207人
	運転関係・運転業務の見直し	▲167人	▲12人	▲73人	0人	0人	0人	▲82人
	(検車場出入庫業務の移管による増)	13人	0人	9人	0人	0人	4人	0人
保守部門	電気関係・現場保守業務の見直し	▲84人	▲3人	▲39人	▲2人	▲7人	▲12人	▲21人
	車両関係・現場保守業務の見直し	▲195人	▲14人	▲12人	▲50人	▲13人	▲33人	▲73人
	保線関係・現場保守業務の見直し	▲51人	▲6人	▲15人	▲2人	▲3人	▲11人	▲14人
本社・管理部門	・鉄道本社・現場管理部門の見直し ・コーポレート部門の見直し	▲76人	▲3人	▲53人	▲3人	▲4人	▲6人	▲7人
合 計		▲944人	▲64人	▲272人	▲57人	▲47人	▲100人	▲404人

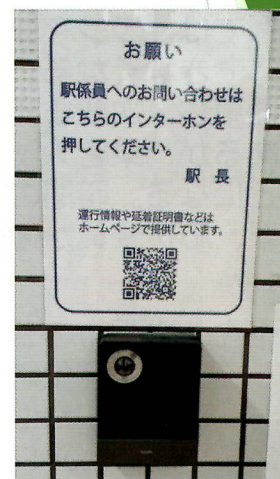
鉄道関係の人員削減計画 (2021年3月22日、メトロユニオンとの団体交渉での回答)

1. 駅関係は、改札と駅長室業務を兼務化することで人員を削減する。利用客の少ない時間帯の改札の窓口要員を無くす。また、可動式ホーム柵設置によりホーム要員を無くす。これらは御堂筋線では2021年3月から実施している。
利用者の対応は、インターホンと監視カメラによって行う。直接対応が必要になれば駅長室にいる社員が対応する。
車椅子利用者や視覚障がい者など交通弱者の方への意見聴取はおこなっていない。今のところ苦情は聞いていない。
2. 運転関係では、可動式ホーム柵設置により車掌を廃止し、ワンマン化を進める。
3. 電気、車両、保線関係では、保守拠点や検査業務の見直しを進める。
4. 本社・管理部門では、グループ会社である「大阪メトロサービス」に業務を委託する。

9

監視カメラとインターホンで交通弱者への対応が可能か？

1. 駅業務が1名体制になり、改札窓口には駅員がいなくなると、交通弱者に対する介助が手薄となる。監視カメラとインターホンで対応するというが、視覚障がい者などは、インターホンの設置場所そのものを見つけることが困難である。
2. 介助が必要な乗客が複数になれば対応できない可能性が大きい。事実、車椅子利用者が降車される際にスロープ板が届かず、その乗客が降りられないという事態も生じている。



10

浸水対策の止水ボード、止水鉄扉は誰が閉めるのか？

- ▶ 2018年9月28日、交通権確立・大阪市の公共交通を発展させる市民の会の「地下鉄の洪水・高潮対策強化を求める要望書」の「トンネル内既設止水鉄扉の自動化・電動化・軽量化、新設の要望」に対して、大阪メトロは「トンネル内止水鉄扉の閉鎖は、各駅の駅係員及び保守係員で行います」と回答している。
- ▶ しかし、駅員1名配置の現場からは「豪雨や津波の浸水を防ぐ止水ボード設置には2人、水を遮断する鉄の扉の設置には3人が必要。しかも出口は複数。水が入ったら水没する。」の声が出されている。
- ▶ 京都市営地下鉄東西線は大雨による浸水のため、8月14日、一時全線で運転を見合わせた。
- ▶ 近年の大雨が続く天候から大阪市地下鉄への浸水も十分にあり得る。



車内掲示のポスター



地震発生時のトンネル内の緊急停車と乗客の避難誘導

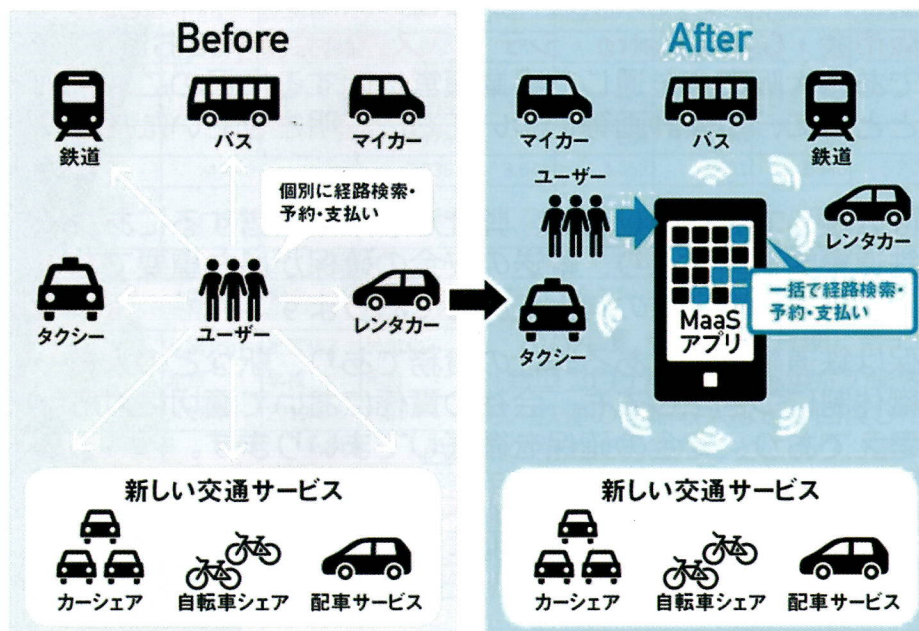
- ▶ 運転関係では、ワンマン化で車掌がなくなると、列車内でのトラブル対応に対応できなくなる。巨大地震発生の際には、列車は発生時点の場所で緊急停車し、次駅まで走行不可能な場合、その場から乗客を避難させる事もあるが、乗客の誘導は運転士一人だけではできず、駅の応援を求めることになる。暗闇の中の避難誘導は慎重さが求められるが、人員削減の結果、応援要員が確保されないこうした乗客対応はできないことになる。
- ▶ 交通権確立・大阪市の公共交通を発展させる市民の会の「要望書」の「南海トラフ地震発生時の避難誘導」に対して、大阪メトロは「駅によって対応できる人数は異なりますが、周囲のお客さまへの共助もお願いしながら、避難経路に沿って避難誘導を行う」と全く無責任な回答を行っている。

その他の問題

- ▶ 車両ワンマン化が進むと、車掌の強制的な配置転換などが懸念される（運転士には車掌から試験を経て昇格するが、昨年度の車掌を対象とした運転士の試験ではほとんど合格者がいないという事態であった）。
- ▶ 車両保守関係では大阪メトロは、「昼間の検査を減らし、泊り勤務を増やすことで夜間の検査を増やす。月検査の作業場所（検査場）を2/3程度に減らすことにより要員を減らす。電気関係も泊り勤務を増やすことで夜間作業を増やす。保線は「保守区の統合」とともに、線路を歩いて点検することを減らし、徐行車両の上から点検する。」と業務見直し計画を説明しており、一層の労働強化が危惧される。

13

MaaS(Mobility as a Service)構想（次世代型交通インフラ）とは？



14

オンデマンドバス(2021年、生野・平野区で実証実験開始)

- ▶ 路線を限らず、自由に運行するオンデマンドバスは、あらかじめ、「利用者がいつ、どこにいるかを事業者知らせるシステム」が必要
- ▶ MaaSはこのために利用され、事業者が乗客にいる場所を把握するためにスマホアプリによる予約が必要となる。スマホを使用しない市民にはできない。
- ▶ 民営化にあたり、「路線、運行回数、運賃などは原則として少なくとも10年は譲渡時の水準を維持するものとし、その後も本市の交通政策部門が設置する『バス運行にかかる協議体』へ参画」とし、「・民間バス事業者並みのコストでも採算性の確保が困難であるものの、**市民・お客さまに必要な地域サービス系路線**は、本市が必要な額を確実に予算化する補助制度により将来に亘って維持していく。・事業性のある路線は、大阪シティバス(株)が独立採算を図りながら維持する。」(バス事業引継ぎ(民営化)プラン(案)平成29年1月大阪市)としている。乗客の少ない時間帯や場所のバス台数が削減されることが狙われ、公共交通切り捨てへの入口となる。

15

大阪メトロの回答(「平和と民主主義を共につくる会・大阪」に対して)

- ▶ 弊社では、大阪市の会及び大阪市高速電気軌道株式会社、大阪シティバス株式会社が構成する「**大阪市の会・Osaka Metro・シティバス連絡会議**」におきまして、市民の代表者である大阪市の会を通じて事業運営に関する市民のご意見をお伺いいたしますとともに、事業計画等についてもご説明させていただいております。
- ▶ 中期経営計画の詳細は公表しておりませんが、弊社が事業を運営するにあたりまして、軌道法、鉄道事業法等により、輸送の安全の確保が最も重要であることを自覚し、絶えず輸送の安全性の向上に努めております。
- ▶ また、輸送の安全確保は鉄道事業者である弊社の責務であり、駅などの人員配置は鉄道運営や組織体制につきましても、会社の責任において適切に対応すべきものであると考えており、安全の確保を徹底してまいります。
- ▶ なお、弊社では、ご要望等につきましては、**文書をもって回答とさせていただいており、対面での回答は行っておりません**ので、何卒ご理解賜りますようお願い申し上げます。

16

大阪市都市交通局の回答(なかまユニオンに対して)

- ▶ 1. 職員の配置に関する事項につきましては、民間鉄道会社である大阪市高速電気軌道株式会社（Osaka Metro）の鉄道運営や組織体制に関わるものであり、**会社の責任において適切に対応すべきものと考えております。**

また、地下鉄のサービスに関するご意見・ご要望についても、Osaka Metroが責任をもって適切に対応すべきものと考えておりますため、Osaka Metroに関するご意見・ご要望につきましては、同社へ直接お寄せいただきますようお願いいたします。

なお、今回いただいたご意見の内容は、大阪市都市交通局からもOsaka Metroにお伝えいたします。

- ▶ 2. パブリック・コメント手続とは、大阪市がこれから策定しようとしている各施策分野の基本的な計画等の策定過程において、案の段階で広く市民のみなさまに公表し、ご意見をお寄せいただき、お寄せいただいたご意見についてとりまとめたうえで本市の考え方を公表するとともに、有益なご意見を考慮して本市の意思決定を行うことをいいます。

したがって、Osaka Metroの計画については、パブリック・コメント手続の対象外となります。

17

大阪メトロの収益状況

民営化プラン

単位：億円

	民営化1 年目	民営化2 年目	民営化3 年目	民営化4 年目	民営化5 年目	民営化6 年目	民営化7 年目	民営化8 年目	民営化9 年目	民営化10 年目
	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年	2026年	2027年
営業収益	1,571	1,562	1,553	1,553	1,550	1,547	1,538	1,530	1,521	1,516
営業損益	310	294	297	306	327	348	352	364	367	376
経常損益	237	225	233	247	272	298	307	324	332	346
税引後損益	181	173	178	189	206	224	230	241	247	257
有利子負債残高	4,443	4,213	3,936	3,646	3,352	2,991	2,643	2,325	2,001	1,675
EBITDA(営業損益 +減価償却費)	733	719	724	730	744	755	753	759	762	769
経常利益率(%)	15.1	14.4	15.0	15.9	17.5	19.2	19.9	21.2	21.8	22.8

(出所) 大阪市「地下鉄事業 株式会社化(民営化)プラン(案)」2017年1月(改訂)、60頁

実績

	民営化1 年目	民営化2 年目	民営化3 年目
	2018年	2019年	2020年
営業収益	1,862	1,841	1,338
(内鉄道事業)	1,597	1,584	1,129
営業損益	473	352	▲88
(内鉄道事業)	399	298	▲93
経常損益	444	355	▲84
有利子負債残高	4,005	3,699	

2021年度(2022年3月期)第1四半期決算について「新型コロナウイルス感染症の影響を大きく受けたものの、鉄道の運輸収入などが回復したことに加え、営業費用の削減に努めたことにより、営業収益は318億円(前年同期比17.5%増)、営業損失は5億円(前年同期は営業損失62億円)、経常損失は2億円(前年同期は経常損失60億円)となり、**営業損益は前年同期から57億円の改善、経常損益は前年同期から58億円の改善となりました。**」

18

2025万博と大阪メトロ中央線の延伸

- ▶ 国土交通省総合政策局と大臣官房公共事業調査室は8月27日、2025年に開催される日本国際博覧会（大阪・関西万博）におけるインフラ整備計画を発表した。
- ▶ 鉄道では、会場周辺のインフラ整備策として、大阪市高速電気軌道（大阪メトロ）中央線（長田～コスモスクエア）を仮称・夢洲駅まで延伸し、「鉄道南ルート」とすることが盛り込まれている。
- ▶ 建設費用は、「舞洲トンネル」などに444億円が執行済みで、残り540億円のうち、64億円を国費で、大阪市が一般会計64億円、埋立事業会計202億円で負担。この202億円について、開発者負担金として夢洲の開発事業者が負担することになっている。しかし、「夢洲駅」（仮称）の周辺整備を担う事業者を市が公募したところ応募は1社もなく、大阪市長が「一部公費負担を表明」（IRの開業遅れが影響）。
- ▶ 残り210億円は、OTS(大阪港トランスポートシステム：大阪メトロはこの路線線路を借りる) が大阪市などから資金借入を行い、運賃収入から償還する。



19

ま と め

1. 大阪メトロは、鉄道事業の営業利益で阪急、阪神を上回る規模を持つ。大阪メトロの資産には、大阪市民の税金が投入されている市民の共有財産である。大阪メトロの安全と信頼は、大阪市交通局以来の労働者の努力によって培われてきた。完全民営化（株式上場）はこれらを企業に売り渡すものである。
2. 実施中の「中期経営計画」「事業効率化計画」は、公共交通の最大の責務である安全・安心をかなぐり捨て、交通弱者を犠牲にし、労働者に労働強化を強いる大合理化計画であり、断じて認めることはできない。阻止するために闘う。
3. 大阪メトロとこれを監理する立場にある大阪市都市交通局は、この問題に口を閉ざし、市民への説明すら行わない無責任な対応に終始している。本日提起された視点を中心に「大阪市会・Osaka Metro・シティバス連絡会議」の開催を要求するなど彼らに市民への責任ある説明を求めよう。
4. そして、市民共通の財産としての公共交通を取り戻そう。

20

第2部 シンポジウム

報告(1) 社員の2割を削減する「業務効率計画」は、絶対に阻止だ！

大阪メトロユニオン書記長 山川俊明



・大阪の地下鉄は、2013年当時の橋下元市長が提案した大阪市交通局の民営化基本方針案には、市バス(132路線)のうちコミュニティ系バスである赤バスの26路線の廃止や一般バス17路線の削減で89路線に集約し、その上で民間会社に売却し、2014年4月から民間運行を開始し、地下鉄は2015年度から民営化し、株式会社にするというすさまじい工程表が描かれました。とりわけ、公営地下鉄の民営化は全国でも異例でした。

- ・大阪市営地下鉄は1933年の御堂筋線開通以来、税金や利用料で築き上げてきた巨大な市民の財産です。それは、公共の福利増進に徹する公益事業として出発し、営利目的ではなく都市計画事業の一環としてバランスのとれた街づくり寄与してきました。
- ・地下鉄事業は2008年度からは赤字の市バスを支援し、市民の足を守ってきました。

2010年度には公営地下鉄としては全国で初めて累積欠損金を解消し、2011年度は市バスに30億円の支援をした上で167億円もの黒字を生み出す優良事業となりました。「民営化で税金を使う組織から納める組織へ」という、当時民営化のために意図的に展開された宣伝も地下鉄が一般会計に貢献しようと思えば、民営化して税金を納めなくても、地方公営企業法の18条2項の条文通り利益の状況に応じて納付金を納付すればいいだけだったのです。
- ・ところが、民営化を掲げてきた橋下元市長は「地下鉄の自然な姿といえば市場原理によるもの」と発言し続けました。そして、この際には「ホーム柵の増設は経営判断の中で考えられるようなもの」と述べていたのです。
- ・当時の橋下元市長が民営化に拘った背景には関西財界の要望がありました。関西経済同友会は2006年以降、市交通局の完全民営化を求めて提言を重ねてきました。2006年の提言をまとめ、地下鉄民営化の旗振り役を務めたのが、当時の大阪商工会議所会頭・佐藤茂男京阪電鉄相談役でした。そして、橋下元市長は2012年、京阪の子会社・藤本昌信副社長を交通局長に登用したのです。地下鉄事業の資産の合計は少なくみても1兆3000億円と言われており、この一連の動きに表れていたのはその利権をめぐる構図そのものでした。そして、民営化の前提として800人の職員を削減しました。
- ・太い動脈として黒字を生み出す地下鉄と、きめ細かく必要なところに走らせる市バスが市営で1体運営されてこそ市民の足を守ることができるのです。このことから、私たちは黒字であった地下鉄をさらに改善できる条件が広がっていたにもかかわらず、これから高齢化社会でますます発展が求められる公営交通を市民から奪う必要があったのでしょうか。
- ・そして今、民営化後の大阪メトロの経営指針では「最優先すべき安全・安心を担保したうえで、徹底した組織・管理体制及び業務の見直しにより人件費・委託費等を削減する。」ということです。民営化前に800人、そして、2025年までに全体の1/5の944人の人員を削減して、最高の安全・安心は担保できるのでしょうか。
- ・私も大阪メトロの「業務効率計画」の実態の検証に同行しました。

2018年に大阪市交通局広報担当課長(古寺博之氏)はこう言っています。「民営化によってサービスが悪くなることはありません。お客様からみた時にこれまでと同じように使える地下鉄を目指しています。」

しかし、今はどうでしょう、終日1人体制で改札は無人の駅もありました。災害時に1人勤務で大丈夫

为什么呢。そして、無人改札で視覚障がい者が尋ねたくてもインターホンを利用できるとは思えません。

そして、複数の障がい者の方が駅員さんの手伝いを求められたら次の方には待ってもらうことになります。ラッシュ時にはよくあるとのことでした。

そして、野田阪神駅では改札を2ヵ所閉鎖しています。

そして、西長堀駅では今まで4人でやっていたことを3人でやっているとのことでした。

そして、駅員の声からは「1人体制になり、勤務を終えて家に帰るとどっと疲れがでる。複数の時と緊張感が違う。」「利用者さんがこうして合理化反対の声を上げてくれるのはありがたい。」と言われていました。このことでもわかるように交通弱者を犠牲にし、労働者に労働強化をしいる計画であります。

このような人員削減によって、収益を上げたとしても、社員の労働強化になるだけで満足度は下がります。

- 企業が顧客に与えたい価値・社会貢献への方向性など、ビジョンを共有することで社員同士の一体感や将来への期待が高まり、働くことへの意欲向上に繋がり、社員にとって『より良い職場環境の構築』そして、『働きやすく生活しやすい環境』を作り、大阪メトロというブランドを誇りに感じて社員の満足度は向上するのではないのでしょうか。

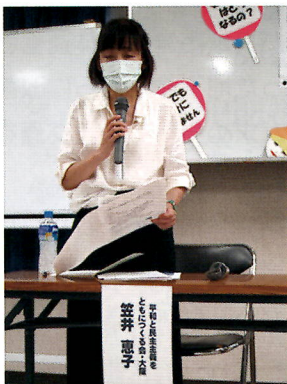
社員の企業イメージ・満足度向上は結果的に顧客への浸透につながります。

まずは社内の改善から少しずつ顧客など社外への働きかけを行っていくべきでしょう。

人はいちいち誰かが物事の目的を教えてくれるわけではなく、なぜそれをするのかといった質問をすれば教えてくれるというわけではありません。人がやることには全て意味がないといけないし、大方意味があるものです。無駄なことが一つもないのだとすれば、一つ一つ、どんな意味があるのかを自分で見出さないといけません。「こんなことをやって何の意味があるのか。」など、ボヤいている人間は前には進めはしないのです。意味をみいだすためにも、色々な手段で解決するまで頑張るしかないんです。

- 今回の社員の2割を削減する「業務効率化計画」は、絶対に阻止しなければなりません。車掌業務がなくなり運転士だけのワンマン化になると、地震などの災害や事故の場合、地下トンネルの中で乗客の安全を確保することが困難になることはあきらかです。市民、利用者の安全・安心を守るために、ぜひ、一緒に闘ってください。よろしくお願いいたします。

報告(2) 「市民の立場から見た『業務効率化計画』」



平和と民主主義をともにつくる会・大阪 笠井恵子

2021年7月23日（今里筋線）と8月8日（千日前線）の2日間、大阪メトロの乗車検証活動を行った。2021年度事業計画には、「最高の安全・安心の追求」とうたわれているが、災害時に駅員1人ですべての出口の止水ボードを迅速に設置し、防水扉を閉めることは不可能な実態がわかった。また、視覚障がい者、車椅子利用者などの交通弱者が利用する際の問題点が明らかになった。市民にとって非常に不安な状況である。以下、報告する。

2021.07.23（金）大阪メトロ今里筋線乗車検証活動を12人で行いました。

A：井高野駅の駅員に聞く。

- ・今里筋線は開業以来（10数年）、ワンマンカー。4両編成。

- ・今年4月から基本1人勤務となる。(それまでは2人体制)
- ・朝8:30～翌日8:30まで勤務(隔日性・仮眠は3時間)
- ・災害時に1人で対応できるのか?の質問に
「ぶっちゃけ、無理」一応「東洋テック」という警備会社と連携していて、応援頼む。
- ・Kさんが視覚障がい者として、乗車証見せようにも、インターフォンの場所もわかりにくい、など具体的に問題点を指摘。
- ・複数の障がい者の方が駅員さんの手伝いを求めたら?「次の方には待ってもらうことになる。」
- ・合理化案のことは、具体的なことは知らされていないと。他の阪急や京阪もアルバイトや派遣が多く占めていて、まだメトロはましな方。
- ・ホーム柵作ってから人身事故起きてない。思った以上に安全。
- ・この4月から井高野駅勤務になった。それまでは、梅田や淀屋橋など乗客多いところに居てた。この駅は9人でローテーション組んで勤務している。
- ・パワハラ自殺した方が居るという話をこちらからしたが、それはドーム本社ビルの人だろうとの反応。
- ・大阪交通労働組合があって、労働条件のことも組合としてやっている。

B: 瑞光4丁目駅の駅員

- ・Kさんが、視覚障がい当事者の立場から、呼び出しボタンが分かりにくい話を具体的にします。
- ・この駅は、大学キャンパスが何かの試験会場になることがたびたびあり、その時は人がホームにあふれた状態になり、危険性を感じる。
- ・4月から一人体制になり、勤務を終えて家に帰るとどっと疲れが出る。複数の時と、緊張度合いが違う。
- ・阪神難波線や、南海なども無人駅も多い。(メトロはまし)

C: 鳴野駅の駅員

- ・4月から今里筋線駅員は駅長室に終日1人のみで、改札は無人になった。
- ・自ら災害時について語る。「一人で止水ボードを閉めるのは時間がかかる、せめて2人はほしい。防水鉄扉を閉めるには3人必要。出口は3か所ある。」
- ・今里筋線・長堀鶴見緑地線・千日前線は、段差がないので、駅員を呼ばずに車椅子が乗れる。(実際は2cmの隙間があり、乗車時に電動車椅子のスピードを出す必要あった。) 他線に乗り換える時は、スロープを用意するよう連絡が必要。

D: 蒲生4丁目駅の駅員

- ・安全第一なのに、人員削減は疑問に思う。思っても聞いてもらえず、止まってしまう、変えられない。

※ 4人とも、利用者さんがこうして合理化反対の声をあげてくれるのは、有難いと感謝された。

E: 今里駅(終点)の運転士

- ・運転士の具合が悪くなった場合、予備要員がいる。乗客の具合が悪くなったら、次駅で呼ぶ。
- ・事故が起きたら、警備会社に連絡して応援を頼む。

F: 今里駅の駅員

- ・災害時、防水鉄扉を閉めるのに3人必要。止水ボードを1人で閉めるのは難しい。
- ・清水駅は親駅で駅員2人体制なので、応援に来てもらう。

G: 関目成育駅の駅員 改札は無人(改札窓はミラーガラスで内側が見えない)

- ・ラッシュ時も1人で対応している。緊急対応時、応援も呼べないので、待ってもらう。
- ・意見があれば本社へ言って、メトロHPに上げてください。

H: 太子橋今市駅の駅員

- ・今里筋線の1人と谷町筋線の2人の計3人いるが、お互い協力はしていない。

2021.8.8（日）大阪メトロ千日前線の検証活動を8人で行いました。

（千日前線も4両 成で、2015年1月からワンマンカー）

A：野田阪神駅

- ・野田阪神駅は元は3か所改札があったが、真ん中のみ残し、両端は閉鎖。（2人減員）
- ・駅長1人と改札1人の2人体制。
- ・いつから閉鎖？と聞いても、自分は4月から来て、すでにそうになっていたと答える。
（ネットでは、2020.3.27から南北改札を閉鎖と）
- ・近隣の玉川駅は改札3か所で3人体制、西長堀は2人体制。（実際、西長堀駅で聞くと3人体制）
- ・防水扉について、一人では無理でしょ？と聞くと、訓練はされてる。応援体制もある。と答えたが、すぐにきてくれるのか？の問いには、そくぎの対応可能かは疑問もあると。
- ・「駅長」という肩書の人は土日は休み、泊まり勤務はなし。「西長堀」に駅長、近隣の数駅を管轄している。（私は「駅長代理」で泊まり勤務あります。）
- ・難波駅は、千日前線と御堂筋線があり、両方合わせて20数人勤務している。

B：西長堀駅の駅員（ひげ裁判していた河野さんのことは知っている。）

- ・2年前からここに勤務。（それまでは、「案内専門部署」にいた。外国人など、案内。大きな駅。今は「メトロサービス」に外注している。）
- ・3人体制（4月から一人減った。）南側の改札は2か所あるが、1人でみている。
- ・鶴見緑地線や、今里筋線は、電車がモニター機能で乗降確認できるが、千日前線は電車の構造がそうないないため、運転手が駅ごとに目視して確認して出発させないといけない。
- ・市民の方が、こうして運動していただけるのはありがたい。
- ・カメラ撮っていいか聞くと、（話は駅長室の中でしていたので）防犯カメラで監視されているので、それは、、と断られた。
- ・以前も利用されてる市民の皆さんに、なぜ市営地下鉄を市民の財産を売り飛ばすねん、と多くの方からお叱りを受けた。正直、維新の議員が悪いと思う。
- ・メトロになって会社はもっと金儲けしやな、という方向に走っている。
- ・不動産、グループ会社など。ホワイトメ田、堂島〇〇（書ききれず）とか。

【感想】

- ・大阪メトロ 2021 年度事業計画には「最高の安全・安心の追求」とうたわれていますが、災害時に駅員1人ですべての出口の止水ボードを迅速に設置し、防水扉を閉めることは不可能な実態がわかりました。また視覚障がい者、車椅子利用者などの交通弱者が利用する際の問題点が明らかになりました。（無人改札ではインターホンの場所がわからない・介助者がいない電動車椅子で乗車する際、脳性麻痺など言語障がいがある人は車内乗客に注意をアピールできない）多くの市民・利用者の命と安全を守る駅員や車掌、保守業務などの「人」を減らして「安全」が維持できるのか、市民にとって非常に不安な状況です。
- ・大阪メトロは2021年度事業計画で、2025年度までに鉄道部門の人員費をさらに約60億円減額することを計画しています。当会が6月に行った大阪メトロに対する要請（計画内容の詳細を説明すること・HP等で市民に公表し、意見を聞くこと・人員削減される各部門、その理由と考えられる市民への影響やその対策について明らかにすること・2025年大阪万博のための中央線延伸に伴う人員確保が2025年度までの計画に反映されているか明らかにすること）に対して、大阪メトロは「大阪市会との連絡会議で市民のご意見を伺い、計画についてもご説明させていただいております。対面での回答は行っておりません。」との不誠実な回答でした。
- ・大阪市は大阪メトロの株式を100%保有しています。大阪市都市交通局は民営化されても「市営交通事

業が母体であり、新会社においても“ひとにやさしい交通機関という精神を承継していく”と大阪メトロ企業理念にあります。今回の「業務効率化計画」に対して、予想される大規模自然災害から市民の命を守るためにも安全にかかわる重大な事項であり、大阪市は大阪メトロに責任を持って市民・利用者の不安に答えさせなければなりません。そのため当会は、大阪市の会に「大阪メトロが市民への説明や意見を聞くこと抜きに、『業務効率化計画』を実行しないことを求める陳情書」を9月9日に提出しました。

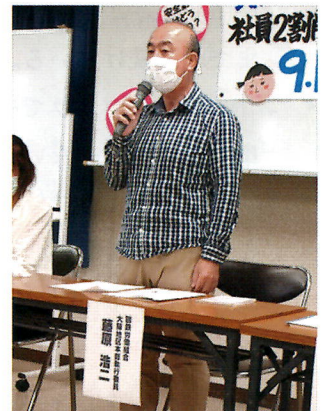
- 大阪市と大阪メトロが、カジノ万博に必要な夢洲までの中央線延伸と開発資金を捻出するために「業務効率化計画」を行っているのでしょうか。絶対に許すことはできません。今後、大阪メトロが安全無視の大幅人員削減を行っていることを利用者・市民に広く知らせ、反対世論をどう喚起していくかを早急に考えなければなりません。

報告(3) 労組として JR 安全問題に取り組んで

藤原浩二（国労大阪地区本部執行委員）

- 先ほど「大阪メトロの大合理化は、国鉄分割民営化と同じ」と言われたが、これは、国民の共有財産である国鉄を企業が分捕ることと、「国労を無くせば総評もつぶせる」と当時の中曽根首相が主導したものである。
- 私自身もこの時に事業部に配属され、天王寺駅ホームの釜めし屋で仕事した。2000年4月に運転士として元職場に戻ることができた。
- 鳴野駅の安全問題の取り組みについて報告したい。
- 大和路線久宝寺駅と東海道線新大阪駅を結ぶおおさか東線は、2008年3月に部分開業として「放出駅」・「久宝寺駅」間が開業された。その中の鳴野駅は、当初は分岐器の切り換えによって振り分けられていましたが、2015年3月に京橋方面に新ホームが開設され、切り換えなしで運行できるようになった。しかし、おおさか東線と学研都市線が平行に走ることから、狭い敷地内におおさか東線の2本を新設した為に鋭角な曲線にホームを建設せざるを得ない立地条件の中つくられた。その結果、ホームと列車の間に20～25cmの隙間が生じてきた。その新ホームが開設されて以降、1年半で21件の転落事故が発生しているにもかかわらず、2016年11月には「ホームカメラで車掌が安全の確認が出来る」として終日配置してきたホーム係員を廃止された以降も隙間転落が無くならず、昨年2月までに24件、合計45件の隙間転落事故が発生している。
- JR西日本が取り組んできた対策としては、①ホーム上に注意喚起シールの貼り付け②櫛状ゴム設置③スペースライトの設置④注意喚起啓発ポスターの掲出等が挙げられるが、櫛状ゴムが設置された所からも転落が相次ぎ、啓発ポスターではスマホを見ながら歩くことが悪いような書き方である。確かに、「ながら行為」は危険かもしれないが、乗降客に転嫁しているにすぎない。
- そのような中、昨年4月6日、鳴野駅ホーム隙間転落問題が国会質問で取り上げられ、共産党の清水忠志議員が質問し、赤羽国交大臣が答弁した。

赤羽国交大臣答弁



いずれにしろ（隙間転落の）数がこれだけ起こっているということは、何か構造上の問題・欠陥があるんだと言うふうに思っておりますから、もう1回しっかりとJR西日本には、この事について万全の対策をとるように指導していきたい。

- この答弁を受け、JR 西日本では、安全対策として4月27日からエスカレーターの上り付近で隙間転落が多いことを問題視し、上りと下りエスカレーターを反対に動かす事で解消できると判断し実施された。しかし、駅に従事する社員からは、①降車したお客は、約20メートル歩かされ、下りエスカレーターまで移動するが、そこは従来の乗車口でスペースが他に比べ狭くなっているため更なる混雑を招く。②上りエスカレーターの降り口付近は、女性専用車両が停車するため、男性乗車客は混雑している降車エスカレーター付近まで移動して列車に乗車しなければならない等、ホームをつくるにあたり、人の流れを考慮した上で設計する事に反した対応により、矛盾も生じてきている。
- この間、月1回の鳴野駅頭宣伝行動は、付近の全戸ビラ配布等を行いながら、「ホーム係員の終日配置と抜本的な安全対策」を求める署名に取り組み、9,200筆を超える署名を集約し、17年5月と18年6月に二度に亘るJR西日本に地域住民、市民団体と一緒に提出した。昨年9月に近畿運輸局に3度目の要請に行った際は、「JR西日本からは、『そもそも隙間転落はしない。挟まる事はあるが3面のテレビカメラで絶対に確認できる』と説明を受けた」と回答。12月には新たな追加分の署名提出を会社に申し入れましたが、「組合の主張の署名であり、受け取ることは出来ない」「利用者の皆さんの対応はお客様対応センターで」などと、署名の受取を拒否するだけでなく、地域住民・利用者の切実な要望も軽視した態度を今日まで取り続けている。
- 「モニターカメラで視認性は確認出来るからホーム駅係員を外した」と言ってきたが、モニターカメラで車掌が確認出来ない事故も起きてきている事から、今度は「モニターカメラは隙間転落を確認するものではない」とように使い分けする中でも、今年7月17日には46件目の転落事故も発生している。
- 私たちは、鳴野駅ホームの危険性を軽視する姿勢を改めさせ、ホーム要員の終日配置を求めると共に、安全・安心のJRをつくるために必要な要員、設備投資を求めて引き続き奮闘していきます。

シンポジウム討論

浜田（コーディネーター）

バスの民営化問題もあるので、この件の報告を市バスの運転手であった安田さんをお願いする。

安田

私も辞めてだいぶ経つし、民営化に反対した唯一の職員である立場で言わせてもらうことになる。

バス民営化については、自治労も大交もバス労働者だけ裏切った、と思っている。



大交の大会では「自動車部の職員を守るのか」と毎年質問があり、執行部は「大交は大丈夫やります」と言ってきたが最後の年だけそれを言わなかった。大交組合員は現業と行政職で構成されている。仕切っているのは行政職（事務屋）で「現業だけやったら交渉もでけへんやろ」という訳である。事務職は大交に「公営企業に行きます」との辞令をもらってきており、事務屋がうまいことやってきた。

民営化の時には、課長代理以上は退職金をもらって早い天下りで子会社（メトロ）にきた、すると課長が部長になる。課長代理が課長になる。システムが残っている。民営化になった時に皆給料が下がったが、しばらくすると課長代理以上の人はこっそり基本給を元に戻した。大交は「子会社やし、うちの組合と違う」と平気で裏切った。その代わり、自動車部の役員やった人はシティバスの労組をつくった。彼らに700万の給料を保証するとした。一方、バス運転手は300万円かつかつの給料となっている。

オンデマンドバスの件で生野区、社保、自治会長などで話し合いがあった。これに出席した大阪市都市交通局の担当者は元自動車部の人間であった。タクシー会社が立候補するという話が出たが、結局「パソナグループでええやん」という話になった。構想をつくっている西中島の設計会社の代表は、維新の東徹である。

共産党の市議員さんとも協力してやっていくことが必要である。

浜田

民営化の際、「10年間バスは現状維持する」と約束はされているが、情報が入ってこない。民営化後、地下鉄の1日の乗車人数が発表されなくなった（年間となった）。

大阪メトロの大合理化を許すな！9.12 市民シンポジウムに寄せて

大津 勝則

私は2005年から14年間大阪市交通局の子会社、大阪運輸振興(大阪シティバスに改称)に雇用された市バス運転手でした。バス人件費削減のため交通局は新規採用せず、順次別会社に市バス運行を担わせ始めました。2019年には古市、住之江、長吉、西島の4営業所が大阪運輸振興 井高野営業所が南海バスの受持ちでした。私たちの仕事は交通局運転手と同じですが、一年契約での採用で給与、待遇は低いものでした。同一労働同一賃金が無視されたものでした。

このような経歴で交通関係に関心がありますので、ホーム柵ができた千日前線がワンマン運行、改札に駅員の姿が無いこと更なる合理化人員削減と聞き今回のシンポに参画させていただきました。大阪メトロは民営でも市民の足です。利用者、市民が無視されぬよう声をあげることが必要だと思います。私はバス運転手を退職しましたが労働組合にとどまり労働運動活性化を目指したいと思います。

バスユニオン大阪シティバス労働組合は役員一同次の認識です。

- 一、 組合未加入、非正規雇用のバス運転手を無くそう。
- 二、 公共交通の使命、安全運行に徹しバス事業発展を。
- 三、 趣旨に賛同する組合の連携、連帯。

(2014年12月8日提言)

河内谷

感じた意見を述べたい。7月23日、フィールドワークに行った。小さい駅が駅員1名体制になった。災害時多くの乗客をさばききれぬのかとの疑問がある。私は全く目が見えないが、障がい者手帳と福祉バスを見せるのにインターホンの場所が分かりにくいことがある。改札のバーを蹴破って中に入ってしまうことがある。今里筋線にはだいたい豊里駅(大阪府立北視覚支援学校)、我孫子駅(大阪府立南視覚支援学校)に視覚支援学校があるが、これらの駅の駅員が減らされることはどういうことなのかと思う。交通機関には「職業自立をしたい」と思う人々の安全安心を守るという責任がある。メトロの合理化は許すことができない。

井宮

車椅子利用者がバスに乗ると、バスに車椅子を固定する。固定するのは当事者が運転手、運転席に戻られる。すばやい動きだと思い感心しているが、メトロの人員削減と矛盾していると思う。シティバスの運転手が大変である。バスの運転手さんのことも問題にしてほしい。

安田

バスでは何から何まで運転手がやっている。バスは労働集約化が進んでいる。新自由主義による合理化がバスでは進んでいる。地下鉄は未だ分業化があるが、労働組合が甘いから現在こうなっている。



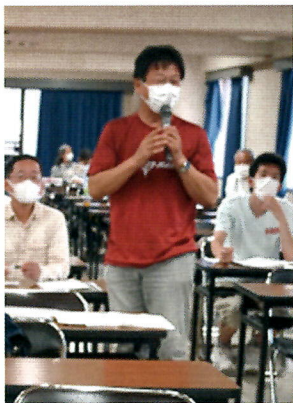
森

39 年間大阪市で看護師をしてきた。看護師は 2-8 闘争という歴史がある。これは、1 人で病棟の患者さんを預かることは無理やとして 2 名配置を勝ち取ったというすごい活動があった。かつて、大阪市は救急医療や母子医療を公的に補償してきた。今、維新市政の下で危機に直面している。

今里筋線のフィールドワークに参加した。ここで倒れた人がいるのにその人を見捨てることになる。公的に補償されるものが民営化で切り捨てられていることが押し寄せてきている。闘いで跳ね返していく。維新市政の下で「助け合いの精神」お客さん同士の助け合い。もっと知らせていかなければいけない。



山川義保



メトロの大合理化について、市民が知らない。カジノに反対している人たちの中でもメトロの問題は知られていない。どういう風に広げていくのかを考えていく必要がある。経営が「安全・安心」と言い出すと危ない。調査大事、闘う労働者と市民が連帯、そして議員が連帯することが大事、今回は陳情書ぎりぎりを出した。次回は 11 月 18 日、共産党の皆さんとともに 100 通だすなど運動としてやっていければと思う。

大阪は、維新がつぶしたのでコロナ対策をやっている公立病院がない。医療、交通、教育がつぶされてきている。ここで止めないといけない。こうした運動と一緒にしながらメトロの大合理化に反対し、公共性を取り戻す闘いをやっていけるか、提案を含めた意見である。

〇〇

私は、大阪メトロが小さいときから好きで、興味を持って乗っていた。最近、大阪メトロのホームページの「自動化等円滑化計画書」で「来年度中に堺筋線全駅に可動式ホーム柵導入」と書かれていた。千日前線や御堂筋線は線路にセンサーを設置して運転士の力を借りずに自動で運転できる装置を設置してから可動式ホーム柵を設置していたが、堺筋線はそういう動きはないが本当に来年度導入するのか？堺筋線は運転士が安全確認するのか？そうであれば運転士に負担がかかる。ワンマン化、他の路線でもホーム柵設置と一緒にワンマン化進めるのか？と興味、関心がある。どの路線が対象になるのか？いつなるのか？2025 年か？そうすると安全がどうなるのか？

三ツ林

ホーム柵は「2025 年までに全駅」としているが、ワンマン化が全車両というのは決まっていないようだ。ホーム柵のセンサー設置は確認する。

全港湾大阪支部 吉元

8 月 2 日にメトロ大阪分会を結成した。本日 3 名で分会立ち上げ、担当委員を含め 7 名で参加した。ユニオンネットワークの縁でなかまユニオンの委員長から紹介を受け、本日参加した。全港湾には合理化の歴史がある。革新荷役、本四架橋建設など、最近では CO2 問題（石炭荷役を止める）。市民の公共交通を守る点だが、市民の公共交通を守ることと労働条件を守る運動、僕らも労基署交渉する際に労働基準監督官だが予算をどんどん削減されている。それで取り締まれるかと思う。労働組合が安全確保の運動する意義がある。働く労働者を守りながら市民の公共交通を守る立場で協力していきたい。



大町（堺市政刷新 1000 人委員会）

労働者福祉政策、大阪市から始まっている。関一市長の遺言では「公共交通を守って民営化するな」だが、維新がこの政策投げ捨てることをやっている。

南海電鉄が大阪メトロを真似して本工でも 1/3 に給料削減、車掌、駅員が派遣会社、バス路線の廃止が進められていると聞いたが本当か？

「お出かけ敬老パス」が永藤市長になって、対象年齢延長などの改悪が進められている。民営化路線が進んでいるが、こういう場に私鉄の労働者も来ていただいてやれば良いと思う。私は、堺市に民主的な市長をとという運動をやっている。

三ツ林

南海は土地や不動産事業を展開しており、コロナ禍で大きな赤字は出していない。むしろ、新自由主義的考えによる合理化だと思う。

春日（リニア市民ネット・大阪）

地下鉄、バス合理化やるとまずいことになる。安全・安心がないがしろにされ、労働者は労働強化を強いられる。企業者は「いかに自分たちは金儲けできるか」にばかり関心があり、乗客の安全・安心は 2 の次 3 の次になっている。笠井さん、藤原さんの取り組みは素晴らしい、これからも続けてほしい。

リニア新幹線は、2014 年から工事始まっているが、うまく進んでいない。トラブル、訴訟など抱えているからだ。JR 東海は実はやりたくないではないかと思うくらいの状況であるがマスコミは報道しない。私たちの質問状（コロナで見直す必要があるか）に対しては、「文書では回答しない」と不誠実であった。コロナで私たちは、外出自粛で動きが取れないが工事は進められている。

一方、2023 年に北陸新幹線が工事開始されると言われている。敦賀～小浜～京都～宇治～交野、寝屋川、守口、門真、城東区～新大阪のルートだが、この問題にも関心を払う必要がある。

私たちは、10 月 3 日に「大丈夫、おうちが、道路が突然陥没～」という勉強会（高槻）を予定している。



林（大阪市）

短期的なことで申し訳ないが、お聞きしたい。先月中国で地下鉄水没、ニューヨークでも台風で浸水、京都でも水の災害があった。大阪市での水の被害は、大丈夫か？地下鉄水没事故、今後の可能性など、東西線が地下通り、御堂筋線より深いところを通っている。

浜田

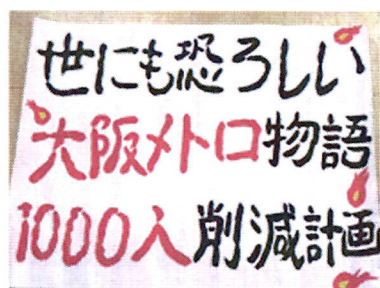
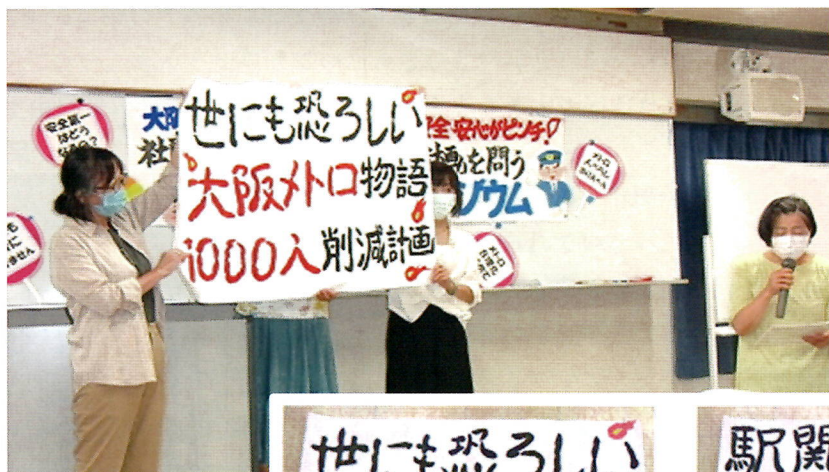
「公共交通を守る会」で 100 か所以上の調査を行った。河田教授なども報告している。



福島（連帯労働組合 関西地区生コン支部）

大企業の意を受けた大弾圧にさらされている。大阪においては、医療は 10% も削減されている。労働者バッシングを維新がやっている。福祉政策が切り捨てられている。

私たちの宣言がたりないと思うが、維新政治をちょっとでも後退させていく運動を皆さんとともにやっていきたい。



2021 年 10 月発行

大阪メトロの大合理化を許すな！市民・労組ネットワーク

連絡先：三ツ林（090-8382-9487、y-mitsuba@jcom.zaq.ne.jp）