

阪堺電気軌道株式会社との意見交換（議事要旨）

阪堺電気軌道株式会社：（挨拶）

阪堺電気軌道株式会社：（会議資料の説明）

阪堺電気軌道株式会社：今までの経緯としましては、まず平成14年に人件費を3割削減するという大幅な合理化策を実施し、その後4年間は全営業収支での黒字化を達成しています。これにつきましては、「昭和55年から平成14年までは何をしていたのか」という声もあるかもしれませんが、時代の「ものさし（価値観）」が今とだいぶ違っていったという風に私は思っています。以前は働く者の雇用であるとか収入の確保といったことが、当社内においても非常に大きな要素でしたし、社会的な要請についても非常に強いものでした。そういった中で色々な合理化策を実施してきました。

また、先ほどの意見の中でも「共通運賃制度が無くなった」というお話がありましたが、当初は運転士・車掌というツーマンの形態でした。軌道線の主要駅には切符売り場が設置されており、そこで切符を買ってから乗って頂くという形態でしたが、それがあって初めて鉄道線との共通運賃化が実施できていました。しかし、合理化を図る為にワンマン化を実施することになり、当時はICカードのような便利な物はありませんでしたので、共通運賃は止めざるをえないという状況になりました。

それと、当時は民営の鉄道軌道事業に対して公共が費用を負担するというような概念はほとんど存在していなかったのではないかと思います。また、世間の路面電車に対する見方として、「道路交通の混雑化の要因である」といった意識も多くありました。私は南海電鉄で育ったわけですが、昭和40年代に大阪市電が全廃されるのを見ていた中で、「南海電鉄は軌道線を廃止し損ねたな」というような意識を持つ社員もいました。そういった状況の中で「何とか費用を削減するなどの努力をしながらこれまで続けてきた」という思いと、「運賃改定をすればある程度の収入増を見込める」という考えで進んできました。しかし、平成に入ってからには更なる運賃改定が出来ないような状況になり始め、平成13年頃には当社も親会社の南海電鉄もどうしようもできないという危機的な状況に陥りました。そのような状況になって初めて大幅な合理化を実施することになりました。当社では、極端に人員を減らすために、直僱以外の南海電鉄からの出向者で本体に帰りたい人は全て本体に帰りました。また、当社に残りたいという人は南海電鉄を退職してもらい、大幅な給料削減と労働条件の変更の上、再雇用するといったことを実施しました。そういった状況でしたので、当時は収支均衡というのが至上命題であり、費用削減による一環として企画販売促進部門までも切りました。そういうことを実施することで、なんとか4年間は収支均衡をおこなってきました。ただ、その間も堺市内の路線については1億を超える赤字が続いていたという事と、近年の安全水準に対する社会的な要請が大きくなる中で修繕費用が増えたこともあって、近年では2億を超えるような赤字となりました。このことから、阪堺線の堺市内路線については平成15年頃に存廃協議を行い始めたあたりから事業として全く成り立っておりません。

そういった中で、今般「東西鉄軌道事業の堺駅～堺東駅間は中止」ということになりました。これにより、今後多少の利用増加があったとしても採算に全く合わないという事で、堺市内路線の運営経費の一部を堺市に負担してもらって収支を均衡させる以外には路線の存続の道は無いと考えています。

しかしながら、運営経費の一部を負担して頂くことについては、阪堺線が堺市にとって必要であると、また公費を負担する価値があると市民に認識してもらわなければならないと考えています。そのためには、阪堺線の価値を追求する必要がありますし、先ほども営業面などについて皆様から色々なご提案を頂きましたが、そういったご提案を検討・実施していくほか、日々の営業努力も必要であると思っています。

また、先ほどの説明でもあったように、当社の費用負担をあまりかけない範囲での運賃施策として、一昨年に「9 km 以上の通勤定期の値下げ」を実施し、運行形態についても「昭和 48 年以来中止されていた天王寺～浜寺間の直通運行の再開」ということを実施しました。運賃の低減については一時的な収入の減少を伴いますが、効果があれば、収入の減少は緩和されるという事があります。そういった面で、堺市の協力を頂きながら「2 区間運賃の低減」とか、「バスなどとの乗継の割引」といった運賃面での利便性向上策を試験的に実施し、そこから実効性のある施策を見極めて、今以上に多くの市民の方に利用して頂けるようにしたいと考えています。必ずしもすぐに効果が出るとは思っていません。ある程度見通しが出てくれば良いと考えています。

また、LRV の導入やバリアフリー化といった施設・設備面での利便性向上策は、これからの高齢化社会には是非とも必要だと思っています。また、運転ダイヤ面での工夫ということで、「天王寺～浜寺間の直通運転」を再開しましたが、夜間の終電車の時間帯などについても色々検討していきたいと考えています。

こういった施策を実施するにあたってのスキームとして、平成 19 年に施行された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の中の「軌道運送高度化事業」により、当社と堺市の双方が責任をもつという形での施設・車両の公有化を行い、上下分離によって国から補助を頂くというのが最も良い方法ではないかと思っています。

そういったことで阪堺電気軌道の考え方を述べてきましたが、「これまで 1 世紀近い運行をなんとか継続することができ、よくぞ残ってくれた」と思っています。

先ほども申した「ものさし(価値観)」に関して、過去の「ものさし」と現在の「ものさし」とはだいぶ違うと思います。また、これからの未来の「ものさし」というものが今後どうなるのかという事ですが、LRT や都市での路面電車の価値が見直されつつある昨今、「省エネルギー・環境にやさしい鉄道・軌道をどのように維持していくのか」という社会全体の意識が高まっていくのではないかと考えています。その中で今後は、「公共交通は民間業者だけに任せるというのではなく、地方自治体や国が何らかの支援をすることで地域の足を守っていく」ということに対して、社会的な了解が得られるようになっていくのではないかと期待しています。そういった事で、検討会のメンバーの皆様におかれましては、阪堺線の再生が実現されるようにご検討をよろしくお願ひしたいと思ひます。

事務局：ありがとうございました。委員の皆様、何かご質問はありますでしょうか。

委員：技術的な質問ですが、用地を堺市に無償で貸し出すということについて、国際会計基準などが関係しているのですか。

阪堺電気軌道株式会社：それは関係ありませんが、過去の公有民営の協議において、当社としては用地を堺市に有償で買って欲しいという話をしました。しかし、堺市は無償でという話でした。ところが色々話をしてみると、当社の用地は民地との境界が確定していない分がほとんどであったので、「そういったものを確定してからでないと、無償でも受け取ることはできない」という話になりました。それだったらどうしようもないということで、現状のままでお貸しするというのが用地を確定せずに済む方法だという事になりました。

委員：償却対象資産の関係としての議論はされましたか。

阪堺電気軌道株式会社：していません。ほとんどが鉄道用地であるということで、固定資産税も非常に少ないため問題はないです。簿価については微々たるものです。

委員：提案されている公有化という話は、費用面・支出の面から言うと、どこがどのくらい下がるのですか。

阪堺電気軌道株式会社：鉄道の会計基準でいくと、色々な現場の費用については線路保存費、電路保存費、車両保存費、運転費、運輸費という 5 つの分け方をしており、それぞれに人件費や修繕費、経費などが入っています。そのうちの線路保存費、車両保存費、電路保存費の技術的な施設・車両の補修にかかる費用は、平成 20 年度の堺市内においては約 1 億 2 千万円になります。この 1 億 2 千万円につきましては、人件費や修繕費、それから一部経費も入っていますが、公有化されるとなくなります。

委員：完全にランニングするところだけを持つようになるのですか。

阪堺電気軌道株式会社：運輸・運転関係を持つという形になります。

委員：そうすると収入はまかなえるのですか。

阪堺電気軌道株式会社：公有化により 2 億 2 千万円の赤字のうち、1 億 2 千万円と減価償却費、諸税をあわせた 1 億 7 千万円が減ります。しかし、それでもまだ 5 千万円の赤字が残ります。これにつきましては、堺市の方で運賃面において当社にある程度利益が確保できるような施策をお願いしたというのが当社の考えです。

委員：車両についてはどうなるのですか。

阪堺電気軌道株式会社：車両については走行キロ案分で入っています。実際に譲渡することになると、約8両を堺市の方に移管するという形になります。

委員：使用料についてはどうなるのですか。

阪堺電気軌道株式会社：それについては、赤字の中では免除して頂くという話になると思います。以前の東西鉄軌道の話の中では、東西線とトータルで利益が出た時には当然使用料をお支払いさせて頂くという話になっていました。現時点においては赤字の状態でしたので、使用料については当分免除という話になったと思います。

委員：説明資料にある「利用者増加策に対する支援」で「阪堺単独での実施が困難な、利用者増加策に対する支援」の箇所に「LRVやICカードの導入等」としか書かれていません。運賃補助についてのことも記載してはどうですか。

阪堺電気軌道株式会社：ご指摘いただいたとおりと思います。

委員：「LRVやICカードの導入等」だけでは、「ハード支援だけで良い」との誤解を与えます。

阪堺電気軌道株式会社：公有民営をせずにそれ相当の支援となると、我々としては現在の収支が均衡しない分については堺市の方でご負担頂くというのがベースとなります。そうであれば運賃面でのメリットというのを当社の方で享受するというスタイルでなくても構いません。

それと、今回通勤定期の値下げをしたり、天王寺～浜寺までの直通運転を実施したりしましたが、それについての効果はすぐに表れると思っていました。しかし、現状を見てみると「人の通勤習慣というものはすぐには変わらないものである」と感じています。これにつきましては、今後ジワジワと変わってくるのではないかと感じています。それと、ちょうどタイミング悪く阿倍野の近鉄百貨店の建て替え工事が始まりまして、百貨店の床面積が大幅に減っております。また、阿倍野の再開発工事も始まって西側の店舗もほとんどが仮店舗で営業しております。こういったことによる、一時的な天王寺の魅力低下という事もあって、それほど増えていないのだろうと思っています。

委員：それについて、「今は収支が釣り合わない格好であるので経営リスクをとることができないが、リスクヘッジをしてもらえるのであれば、こういう経営リスクを取って利用者増加に施策を打つことができます」ということがあるでしょうから、そういう

こともアップして頂ければと思います。

運賃補助の効果というのはいきなり出てこないが、ジワジワと波及効果が出てくると思います。長い目で見てみると運賃補助をしてもらって 200 円なら 200 円で実施した結果、需要が発生して補助をもらわなくても 200 円でやっていけるということもあるかもしれません。

阪堺電気軌道株式会社：そういう試験的なことであってもできるだけ継続していけるという事が、私どもの期待していることです。実施している間に徐々に堺市の負担が減少していき、最終的にはゼロになる。ゼロになれば今度は逆に当社の方に利益が出てくるという形になります。その辺については、今後も行われる堺市との協議の中で、当社と堺市の費用の分け方を決めていくようになると思います。

委員：単なる赤字補助をするという訳にはいきません。

阪堺電気軌道株式会社：今後お客様が増えてくればそれなりの価値というものが上がり、市民の方のご理解も得られるという事になると思います。しかし、思ったよりも増えないということになれば、「今後も続けていくのか」という事は当然出てくると思います。そういった中で堺市も当社もそうですが、本当に続けるというのが一番良いのかという議論も将来的に出てくる可能性があるかもしれません。

委員：今日出たゾーン運賃制とか共通運賃制の話といった料金の仕組み自体を変えていくようなことをやろうとしたら、とても一会社だけでは持たない話です。それからそこには堺市民の福祉の向上という大義名分もセットでいかないとできません。そのあたりで鉄道事業者も知恵を出す努力とか、もう少し具体的な案を出してもらったら今後話がしやすいのではないのでしょうか。

阪堺電気軌道株式会社：乗り継ぎについて、鉄道では「スルッと KANSAI」や「PITAPA」といったシステムを持っていますし、切符についても券売機で発券しています。そういった中で新たに乗り継ぎ制度を盛り込むには、システム修正だけでも大量の初期投資が必要となります。

交通部長：南海電鉄・阪堺電気軌道から「阪堺線について、6月末までにこれは満たして欲しい」という文書を頂いています。その中で、「公有化であるとか利用増進策といった事を堺市としてもっと考えてほしい」という言葉がありました。それがきっかけになって現在の検討会議を開催しています。

ゾーンチケットとか、そういうものが私どもとして本当にできるのかどうか。私どもも当然お金を出す以上は阪堺電気軌道の存続だけではなく、まちづくりや福祉といったものに対しての一つの施策としての制度設計を形作る必要があります。ですので、阪堺電気軌道が望まれることが全てできるというわけではありません。堺市の行政目

的に合ったものとして、阪堺線におけるゾーンチケットや各種利用施策といったことを形作っていかねばならないと考えています。

委員：今回の意義はまさにそういうところにあります。第3者や市民の方も色々な案をお持ちであると思うので、よろしくをお願いします。

技監：阪堺電気軌道の考え方を聞いておきたいのですが、市で公共交通のサービスを向上していくという事は、地域全体でやっていかないといけません。その為には税金を投入していく必要がありますが、その一番最初の取っ掛かりがこの阪堺線です。これはモデル的に、当然市民の方や議会には把握してもらった上で実施していかないといけません、「サービス水準を上げて公共交通を使う人を増やす。その為に阪堺線に税金を投入していく。」という風にしていかねばなりません。

それから、今はバスとの乗り継ぎ割引は実施していないのですか。

阪堺電気軌道株式会社：以前からバスとの乗り継ぎ割引はありませんでした。

技監：乗り継ぎ割引が無いということは、乗り継ぎが結構あるという時に料金抵抗がかかってきます。はっきり言いますと「市民使うな」と言っているのと同じ状態です。先ほど説明があったゾーン制のような話ですが、例えばバスと阪堺電車を乗り継いだら初乗りはゼロ円になるという事ぐらいは考えないと、阪堺線からバスに乗り継いでいる人はほとんどいません。これは、「余計に料金を払ってまで乗り換えはしたくない」ということからだと思います。そういった利用者達を掘り起こすという意味で言うと、乗り継ぎによって初乗りをゼロにしたとしても、ある程度の損失は出るかもしれませんが、乗ってもらえることによってメリットも発生すると思います。そういう事も含めて考えていかないといけないのではないのでしょうか。

これは阪堺電車とバスの話でもあるし、南海電鉄と阪堺電車の話でもあります。このところについて、阪堺電車だけでは出来ないということではなく、南海バスと南海電鉄と一緒に料金の仕組みなどを利用者が増える方向にしていかなければなりません。もっと極端に言いますと、乗り継ぎ割引とかいうレベルでは無く、そういう事が出来ないかとかを考えないといけないと思っています。そういう事を考えられる余地があるかどうか、答えられるのであれば教えて下さい。

阪堺電気軌道株式会社：今、大阪市交通局ではバスとバスの乗り継ぎをやっております。大阪市のバスの乗車料金は1区間200円ですが、乗り継いだ場合でも200円です。つまり初乗りがゼロ円と全く同じということです。また、バスと地下鉄の乗り継ぎの場合には、通常であればバス200円(1区間)と地下鉄200円(1区間)で400円になるところが、100円割引により300円で乗り継ぎできるようになっております。バスの方から乗る場合には300円の乗り継ぎ切符が出てきますので、それを地下鉄の改札に通せばいいという形になっています。ただし、二区三区の切符はバスから発売しておりま

せんで、降車駅で精算するというスタイルをとられています。

そのあたりは参考になりますが、全体の中でも鉄道についてはシステムになっていますので、その中でどこまでできるかという思いがあります。それから、バスに設置されている色々な切符を発行できる料金箱については、独自の費用・仕様で作成された特注品だそうで、それを南海バスや当社でそのまま導入できるのかというのを今後勉強していかなければならないと思っています。

利用者にとっての割引というイメージについては、技監が言われたぐらいのことは考えておかないとインパクトを与えられないのではないかと考えています。

委員：それは半分営業割引で、半分政策割引ですよ。

阪堺電気軌道株式会社：そうです。

委員：そこを重ねて議論しないと、片思いで話していると話は前に進みません。

技監：利用者を増やすという共通の意識があって、そこで今の話をやってもらうのが一番良いと思います。

阪堺電気軌道株式会社：「IC だけで割引ますよ」という事であれば、機械面からみても比較的実施しやすいのではないかと思います。

技監：そういうことも具体的に相談していかなければなりません。

阪堺電気軌道株式会社：そういう事になるかと思っています。

事務局：他にご意見がないようでしたら、これにて質疑応答を終わらせていただきます。どうもありがとうございました。