

バス | 地下鉄・ニュートラム

大阪市営交通廃止との たたかい(論戦)



2017年3月28日、大阪市議会で、大阪市営地下鉄・バスの廃止条例案などの民営化関連議案が、維新、自民、公明などの賛成多数で可決されました。

議会内の論戦で、公営交通として発展させることの大切さと民営化の問題点や狙いなどを明らかにしてきました。「廃止条例」が強行された今時点にあって、今後の課題など検証の参考にさせていただくために、それぞれの時点の日本共産党大阪市会議員団討論を掲載しました。なお、討論の見出し、文中の（ ）や写真などは編集でつけました。

バスの路線や便数を守ることに何らの保証もない

市バス民営化基本方針策定に反対する討論

山中智子議員 2016年3月29日

私は、日本共産党大阪市議員団を代表して、議案第104号、105号、「大阪市自動車運送事業の引き継ぎに関する基本方針案」、すなわち、民営化基本方針案、ならびに経営健全化計画案に反対の討論を行います。

大阪の住みよい街づくりに貢献してきた市バス

バス事業は、昭和2年、阿倍野橋－平野間開業以来、民営バスを買収するなど、事業の拡大をはかりつつ、市民の身近な足として、あるいは、地下鉄との一体的な交通ネットワークの担い手として、大阪の住みよく明るい街づくりに貢献してまいりました。

このバスの果たすべき役割は、高齢社会の一層の進展の下、ますます強く大きくなりこそすれ、いささかも、減ずるものではありません。

ところが、民営化ありきの吉村市長、ならびに交通当局は、こともあろうに、バス事業とは全く無縁な土地信託事業＝オスカードリームの失敗をテコに、その90年もの歴史に、強引に幕をおろそうとしているのです。断じて容認することはできません。

以下、具体的に指摘いたします。

橋下前市長による突然の支援打ち切りと路線・便数のカット

確かに、バス事業は、経営面においては、交通渋滞によるバス離れがあったり、地下鉄に乗客が移行したりと、厳しい苦難の連続であったかと思えます。

しかしながら、その果たすべき役割の大きさに鑑み、昭和40年代、50年代には、第一次、第二次の再建計画のなかで、地下鉄からの応分の支援もありましたけれども、まだ地下鉄も厳しい時代ですから、主として、一般会計から毎年多額の繰り入れを行い、市民にとってかけがえのないバスを支えて来たわけです。

それが、昭和60年代、そして平成の時代になると、ムダな大型開発の失敗によって、一般会計などが厳しくなるなか、今度は、逆に、地下鉄が利益を積み上げられるようになり



身近な足として利用されている市バス
(淀川区・新北野交差点を通過する93号系統)

ました。そうして、平成20年度、21年度の都合106億円の地下鉄からの出資に続いて、平成22年度には、毎年30億円、地下鉄からバスへの繰り入れを行うなどを内容とする、アクションプランを策定しました。

地下鉄網の整備に伴って、バスのドル箱が失われたこと、そしてなによりも、バス・地下鉄一体のネットワークの中で、バスが地下鉄を補完する機能を持っていること

に着目した、地下鉄からのバス支援が、アクションプランという形で実を結んだのです。

ところが、橋下前市長の民営化方針の下、突然、何の根拠も示されないまま、平成23年度をもって、この地下鉄からの繰り入れが打ち切られてしまったわけです。

以後、次々と路線も便数もカットされるようになったことは周知の通りです。

土地信託事業失敗の責任をすべて市バスに押し付け

そんな矢先、生じたのが、オスカードリームの実に283億円もの巨額にのぼる和解金の支払いです。オール大阪、オール交通局で進めた土地信託事業の失敗の責任を、理不尽にも、交通局は、すべてバスに押し付けたのです。

中津、守口、住吉などの営業所を地下鉄に有償所管替えさせた上、不足する160億円を地下鉄からの返済期間1年以内の一時貸付にして、元より返済できるはずがないので、無理矢理4年以内につぶしてしまう、ということです。

こんな反市民的なやり方があるのでしょうか。

3年連続の黒字であり民営化すべきではない

今、交通局は口を開けば、バスは破綻している、破綻していると言いますが、しかしながら、この間、バス事業は、路線カットや給与カットをしているとは言え、インバウンドや燃料安にも助けられて、平成25年度4億円、26年度10億円に続いて、今年度も10億円の経常利益が出る見込みとなっています。

昭和58年度から30年間、ずっと経常赤字を記録してきたバス事業が、3年連続経常利益を出すことになるわけです。平成28年度も引き続き、乗客収入が伸びることが予測されています。この面からも、民営化はすべきではないと強く申し上げたいと思います。

地下鉄がバスを支援することは当然

問題は、160億円の一時借入金ですが、交通局は言うに事欠いて、地下鉄の経営責任論なるものまで持ち出して、この解消をはかることを拒否しています。しかし、地下鉄は市民の税金と乗車料金で築いた市民の財産です。地下鉄の経営責任、それはまさに、市民、利用者にかけているのです。同じくバスも市民にとってかけがえのないものです。そのバスの破たんを避けるために、地下鉄が支援をする、当然ではありませんか。

この160億円については、長期貸付にするなり、出資金にするなりすればいいのです。そうすれば、経営健全化計画など出す必要はありません。自明のことです。

そして、民営化をやめれば、75億円から100億円にのぼる退職金や、69億円の企業債の償還等の支出が不要となり、わずかに残った井高野、西島など4営業所やバス車両530両は、売却する必要もなくなります。

その上、当然ながら、一般会計と地下鉄からの出資金、貸付金はき損されず、八方丸く治まるというものではありませんか。

路線・便数を守る保証はない

それに、交通局は、現在の路線、便数を、民営化後、少なくとも10年は守るとしていますが、前段に「原則として」などという文言が入っていることに加え、札幌、呉など、過去のあまたの民営化事例が示す通り、何らの保証にもなりえません。

以上、両案には全く道理がありませんので、到底、賛成できないと重ねて強く申し上げ、反対討論といたします。

市民の貴重な財産を売却し 無駄な大型開発へ投入することは許されない

地下鉄民営化基本方針策定に反対する討論

山中智子議員 2016年12月13日

私は日本共産党大阪市議員団を代表して、議案第103号「大阪市高速鉄道事業及び中量軌道事業の引き継ぎに関する基本方針の策定について」に反対の討論を行います。

本基本方針案は、実に80有余年の歴史を誇る大阪市営地下鉄事業を廃止して、2018年4月をめどに100%大阪市出資の株式会社化をはかろうとするものであり、市民・利用者にとって喫緊の課題である可動式ホーム柵の全駅設置の凍結はじめ、8号線延伸などの事実上のストップ等々、プラスになるどころかまったくのマイナスでしかありません。断じて容認できません。

以下、具体的に指摘いたします。

市民の足として発展してきた市営地下鉄

周知のとおり大阪市営地下鉄事業は、1933年（昭和8年）、梅田－心斎橋間3kmの開業以来、都市計画の一環として、市民の足の利便を図ることを目的に、市民の税金と乗客の料金とによって営々と築かれ営まれてまいりました。そして、今や営業キロ137.8km、1日当たり243万人の乗客をお運びし、2015年度決算では374億円もの経常利益をあげると同時に、資金面でも現金・預金1,003億円、基金227億円をもつまでに発展しているのです。



1日16万人以上が利用する谷町線・東梅田駅

一層の発展で市民・利用者の願いに応えるとき

いまほど、安全で安心、快適で利便性の高い地下鉄としての一層の発展が求められてい

る時はありません。御堂筋線はじめ全駅の可動式ホーム柵の設置、南海トラフの震災対策、8号線の延伸などバス・地下鉄の交通ネットワーク構築のさらなる前進、その一環としての（駅と接続する支線の役割を持つ）フィーダー系バスへの支援、地方公営企業法第18条2項の納付金による本市財政への貢献、等々、市民・利用者の願いに応えることです。

ところが、こともあろうに、最大45%の割り増しによる1,006億円もの退職金を支払うなどして、手持ち資金をスッカラカンにするうえに、企業債4,900億円を一括償還せざるを得ないことから、その肩代わりを市中銀行に依頼してまで、民営化するという訳です。とても正気の沙汰とは思えません。

これが仮に、赤字続きで、債務超過にまで陥って、どうにもならないというならまだしも、公営地下鉄で唯一累積赤字を解消し、1,200億円もの利益剰余金が積み上がっているほどではありませんか。

民営化の目的は株式売却して大型開発の財源に充てること

なぜ膨大な黒字を計上している地下鉄を民営にするのか。

それは民営化した後、株式を上場して売却する、ただその一事以外にないことは明らかです。

2004年に民営化した東京メトロの場合は、5年後に株式上場し、53.4%の政府保有株を売却する計画だった訳ですが、残り46.6%の株を保有する東京都が都営地下鉄との一体化の思惑から上場に反対しているため、伸び伸びになっているだけのことです。

ちなみに、東日本大震災の後につくられた復興財源確保法において、日本郵政株式、JT株式などとともに、この東京メトロの株式についても、その売却収入を復興財源に充てることとされているところです。

2011年に当時知事だった橋下氏が「地下鉄を売ってでも高速道路・淀川左岸線延伸部を建設する」と表明したことは余りにも有名な話です。その後、市長になるや、ただちにこれまでのいわゆる改革型公営企業から、民営化へと舵を切ったという流れになるわけです。

吉村市長は、この間の議論の中で、自分の任期中には株式を売却することはしないと表明されていますが、現在のところ、それを保証できるのは今期の残り3年間にすぎないということではないでしょうか。もともとこの間にはとても上場はかなわないと思われまので、大阪市100%保有の株式である以上、売却しようにも實際上、その術がないということだと思えます。

ですから吉村市長は、自分の任期中には売らないというのではなくて、売れないと答弁するのが至当だったと申し上げておきます。

利益につながらない可動式ホーム柵や8号線延伸は一切しないことになる

いずれにしてもこの民営化基本方針案では、民営化する以上、当然ながら株式上場をめざして、一気呵成に突き進む内容となっているのです。

そしてそのことは、民営化後10年間の収支シミュレーションにはっきりと表れています。

ともかく、経常利益率をあげるために、また有利子負債を減らすために、利益につながらない可動式ホーム柵など一切やらない、8号線延伸など論外、必要最小限の建設改良は補助金と手持ち資金でまかなう。収益増につながるホテル、賃貸マンション、いずれも余り大きなものではないようですが、それらの建設についても銀行借入れを起さずに実施するという、徹底ぶりです。

そうして、民営化5年目にして、経常利益率は関西5私鉄の平均に到達するとともに、営業損益と減価償却費の合計に対する有利子負債の倍率にいたっては、5私鉄のなかで最も小さい阪神よりも、さらに小さい水準にまで達することになっています。

つまり交通局民営化推進室は、東京メトロの当初計画同様、5年で株式上場を果たすことを目論んでいると推測できるわけです。

民営化、株式会社化とは、市民の貴重な財産である地下鉄を売却し、無駄な大型開発へ投入する。まさに、そういう道に突き進むことにほかなりません。

このような元も子もなくなるようなことを、多くの市民が許すはずがないと申し上げ、反対討論といたします。

超優良企業をなぜ売却するのか

—— 廃止には何の道理もない

地下鉄・バスの民営化に反対する討論

山中智子議員 2017年3月28日



私は日本共産党大阪市議員団を代表して、議案第44号「大阪市交通事業の設置等に関する条例を廃止する条例案」に反対する討論を行います。

バス90年、地下鉄84年の歴史に照らしても認めることはできない

本条例案は、昭和2年開業以来、市民の身近な足として、住みよい大阪の街づくりに貢献してきた市営バス事業を経営破たんしたなどとして切り捨てると同時に、今や一日当たり1億円の利益を稼ぎ出し、1,600億円もの現金・預金を有する超優良企業となった地下鉄事業の株式上場・売却をはかろうとするものです。

バス90年、地下鉄84年の歴史に照らしても、断じて認めることはできません。

以下、具体的に指摘いたします。



大阪市地下鉄建設五十年史
(1983年)
大阪市交通局百年史
(2005年)

市バスは市民の要望や期待に応えるべく努力を重ねてきた

バス事業の90年の歩みは、確かに平坦なものではなく、苦難の連続ではなかったかと思えます。

しかしながら、バスの果たすべき役割の大きさに鑑みての一般会計からの支援と、バス・地下鉄一体の交通ネットワーク構築の観点からの地下鉄の支援を受けながら、何よりも市民の要望、期待に応えるべく努力を積み重ねてきた90年でもあったと思います。

ところが橋下前市長の突然の民営化方針の下、アクションプランに基づく地下鉄からの支援が打ち切られると同時に、路線・便数ともに大幅にカットされることとなりました。

そうして交通局は一路民営化に向かってまい進することになるわけですが、折しも、イ

ンバウンドの飛躍的な増加や燃料安も重なって、なんと、昭和58年度以来30年間赤字続きであったバス事業が、平成25年度4億円、26年度10億円、27年度12億円と、3年連続して経常利益を積み上げたわけです。

ちなみに平成28年度ももちろんまだ決算数値は出ておりませんが、引き続き黒字になる見通しということで、まさに公営バスとして立派にやっていけるという証しとなったのではないのでしょうか。

民営化のために市バスをつぶしにかかる暴挙



市バス・地下鉄の民営化反対の署名にとりくむ市民と小川陽太議員

にもかかわらず「何が何でも民営化、の交通局は、こともあろうにオスカードリームの経営破たんの責任を一人バス事業に押しつけて、もはや公営バスは成り立たなくなったなどとして、バスを潰しにかかったのです。本当に許しがたい暴挙だと言わなくてはなりません。しかも民営化すれば途端に経営が健全化するなどと盛んに幻想を振りまいたわけです。とんでもない話です。

い話です。

その実、無理やり人件費を抑えるために、シティバスに転籍する職員には、給与減額分の定年までの累計を退職金に上乘せして民営化時に支給するという、苦肉の策を講じただけのことではありませんか。その追加分等32億円は地下鉄が負担するというのです。何のことはない、民営化後のバス事業の収益収支への、地下鉄からの支援に他ならないではありませんか。

公営バスには支援しないが、民営化のためにはなりふりかまわず支援するという、まことに身勝手な論理です。

バスの民営化は一片の道理もない

ちなみに通常ベースの退職金64億円と、企業債一括償還38億円は、残された営業所等の資産を地下鉄に売却して充てるわけです。ですので、民営化後のバス事業は、なるほど、負債はなくなりますが、営業所はおろか、530両のバス車両まで地下鉄から賃借して、年15億円の賃料を支払わざるを得ないという事業体に成り下がるということです。

その上、一般会計から毎年約4億円の補助金を受け取るにもかかわらず、1年目の税引

き後の利益が8億6千万円、5年目は3億6千万円と、公営と大差がないということではありませんか。

加えて、市民から悲鳴が上がるほどにカットされた今の路線や便数の維持すら「原則として」という表現に示されているように、何ら保証もないとなれば何をかいわんや、です。

バスの民営化は、一片の道理もないと断ぜざるを得ません。

地下鉄事業の使命を投げ捨てることになる

道理のなさという点では、地下鉄の民営化も同様です。

それは、第一に、フィーダー系バスの支援は、交通ネットワーク構築の観点からも、また、バスのドル箱路線が地下鉄にとって代わられたという点での営業補償という意味からも、地下鉄の責務であるにもかかわらず、これを放棄することになるからです。



可動式ホーム柵が設置され、延伸も待望されている今里筋線（太子橋今市駅）

第二に、株式上場・売却に向かって突進するあまり、利益の最大化、有利子負債の低減に汲々として、御堂筋線の可動式ホーム柵設置の凍結にみられるように、最も肝心な輸送の安全、安心を置き去りにするということです。

第三に、周辺住民にとって待望久しい8号線＝今里筋線延伸の事実上のストップで、市民の足の利便をはかり、住みよくなりあいのとれた大阪の街づくりへの貢献という、昭和8年以来の地下鉄事業の使命を投げ捨てることになる、ということなのです。

1,600億円もの資金を使い果たす

そして、最も許しがたいことは、実に115億円を上乗せして都合1,000億円にもものぼる退職金の支払いなど、民営化にあたっての諸費用で1,600億円もの手持ち資金を、70億円を残してすべて使い果たしてしまうということなのです。

1,600億円。これだけのお金、いっぺんに使うのではなくて、徐々に有効に使えば、いったいどれだけのことができるのでしょうか。この6分の1の予算で、御堂筋線の可動式ホーム柵設置は車両改造も含めて全駅で実現できます。あるいは、仮に8号線の延伸にかか

る費用、全額地下鉄が負担したとしてもまだ、おつりが来るわけです。

これほどのお金を使い果たしてまで、どうして民営化を強行するのかと申し上げたい。

公営のほうが民営以上に立派に貢献できる

交通局は、民営化すれば一般会計に対して年に100億円を超える貢献ができると広言してきました。ところがどうでしょう。確かに、固定資産税の納付や株式の配当などはありませんが、逆に地方交付税の減などなどがあって、つまるところせいぜい40億円程度にすぎないことがこの間の議論ではっきりといたしました。

わが党が一貫して主張してきたように、公営企業として地方公営企業法第18条2項に基づく、一般会計からの出資金に対する納付金を納めた方が、あらゆる面でプラスになるということもまた、明確になったわけです。

この間、地下鉄に対して一般会計から累計3,471億円の出資が行われています。地方公営企業法の「逐条解説」によれば、納付金の額は企業債の借入利率が参考になるということなので、長期物の利率を参考にして1.7%とすれば、60億円という数字が出てきます。

ですので、公営の方が、割り増しした退職金を一括で支払うこともいらぬし、民営化のための様々な費用を支出する必要もなく、それでいて一般会計に対して民営以上に立派に貢献できるということです。

民営化には道理がないという証しではないでしょうか。

資金面でも公営のほうが市民にとってプラス

それで、交通局は言うに事欠いて、将来、乗客収入が落ち込んでサービスを維持することができなくなる前に、民営化する必要があるなどと言っていますが、これまた、まともに議論するに値しないことだと言わなければなりません。

交通局が作成した民営化10年目の公営・民営収支比較のシミュレーションに、公営のままでもまったく問題がないということが明確に示されているではありませんか。

公営のままでも推移すれば、収益は確かに1年目と比べ10年目では146億円減ることになっていますが、費用の方も人件費その他で262億円減ることになるので、経常利益は1年目190億円が、10年目262億円と、72億円も増えることになっています。

民営化した場合の税引き後収益よりわずか5億円ではありますが、多いわけです。

しかも資金面でも、公営では企業債残高が3,897億円と、平成29年度末と比べ901億円縮減しているとともに、現金・預金残高はなんと3,419億円にも膨らむことになるというこ

とです。

民営の場合は、新規の借入れは一切しないということですから、有利子負債残高は1,675億円と公営に比べかなり少なくなりますが、資金残は70億円と、公営の方が実に3,349億円も多い計算になります。

結局、資金面では公営の方が差し引き1,127億円もプラスになるのです。ですので、10年間毎年60億円の納付金を一般会計に納めたとしても、なお、公営の方に527億円の資金面でのアドバンテージがあるということになるわけです。

これでどうして、公営ではいずれサービスの維持が難しくなるなどということになるのでしょうか。とんでもないことだと言わなくてはなりません。

公営のまま納付金を納めても10年後でも民営より有利

民営化10年目(2027年度)		①公営	②民営	①－②差引
①	収益	1,484	1,543	▲ 59
(内訳)	運輸収益	1,353	1,363	▲ 10
	その他収益	106	155	▲ 49
	特別収益	25	25	0
②	費用	1,222	1,172	50
(内訳)	人件費	414	336	78
	その他経費	808	758	50
	租税公課	－	78	▲ 81
③	税引前損益 (①－②)	262	371	▲ 109
④	法人税等	－	114	▲ 114
⑤	税引後損益 (③－④)	262	257	5
⑥	納付金 [公営]・配当金 [民営]	60	61	▲ 1
納付・配当後損益 (⑤－⑥)		202	196	6

資金面の差し引きでも公営の方が有利

民営化10年目(2027年度)		①公営	②民営	①－②差引
⑦	現金・預金 残高	3,419	70	3,349
⑧	企業債・有利子負債 残高	3,897	1,675	2,222
				1,127

※山中智子議員の市議会委員会提出資料より作成

(単位：億円)

わずかな運転資金しか持たない民営の経営は綱渡り

それを言うなら、むしろわずか70億円の運転資金しか持たない民営の方が、大変なのではありませんか。法人税等の負担が大きいうえに、新たな事業展開によるリスクも負わざるを得ないわけです。何か突発的なことが起きれば、たちまち窮するのではないのでしょうか。

地下鉄民営化の移行処理で 手持ち資金はわずか70億円に

2017年度末時点の現金（予定）	
交通事業基金	227億円
現金	1,335億円
合計	1,562億円

民営化の移行処理に必要な資金	
民営化に伴う一時的経費	25億円
市バス会計終結処理	205億円
退職金	1,040億円
企業債利子相当額	48億円
市中銀行借入金縮減	174億円
合計	1,492億円

残る運転資金 70億円

※山中智子議員の市議会委員会提出資料より作成

まさに綱渡りともいえる厳しい経営状況に立たされる可能性が十分ありうるということを指摘しておきます。

いずれにしても、地下鉄は公営事業として引き続き発展させていくことが市民にとって、あらゆる面でプラスになると強く申し上げます。

以上、指摘してまいりましたように、市営交通事業の廃止にはなんの道理もなく、到底容認できないと重ねて申し上げ、反対討論いたします。

大阪市営交通事業の概要

	市営バス	市営地下鉄・ニュートラム
開業	1927年	1933年
路線・系統数	86系統	9路線
駅・停留所数	984停留所	133駅
営業キロ	440.9キロ	137.8キロ
在籍車数	530両	1,348両
乗車人員(1日平均)	20万人	243万人
乗客収入(1日平均)	3,200万円	4億円
営業収益	120億円	1,560億円
経常損益	12億円	374億円

出典：大阪市交通局2015年度決算資料（数字は四捨五入）



此花区
せと 一正
団長



城東区
山中 智子
幹事長



住吉区
井上ひろし
政調会長



東住吉区
江川 繁



淀川区
てらとど月美



西成区
尾上やすお



東淀川区
岩崎けんた



大正区
こはら孝志



平野区
小川 陽太