

# 共産党・山中市議が報告



報告する山中議員

阪市の考え方を最大限に尊重する」というあいまいなもの、「やらな」と宣言しているようなもの。

## バス守るための支援を打ち切る

市民の身近な足を守るためには「地下鉄とバス

資する理由として2つの理由を挙げています。第1はバスの「ドル箱路線」に地下鉄が開通したためにバスの乗客が減少した、その営業補償という側面。第2は、バスは地下鉄に乗客を運ぶ補充機能、地下鉄を育てるものだという観点です。ところが11年に橋下前市長が就任すると、何の理由も示さずに「地下鉄からバスへの支援なんてあり得ない」と支援を打ち切りました。市民の身近な足を守るためには「地下鉄とバス

## 完全民営化では敬老バス不可能

す。民営化基本方針では大阪市が100%出資する地下鉄新会社をつくり、その子会社がバスを運営します。これによって大阪市に固定資産税52億円、株式配当38億円が入り、「税金をもうろう交通局から、税金を払う会社になる」と言うのです。ところが11年に橋下前市長が就任すると、何の理由も示さずに「地下鉄からバスへの支援なんてあり得ない」と支援を打ち切りました。市民の身近な足を守るためには「地下鉄とバス

市民集会で日本共産党大阪市議団の山中智子幹事長(交通水道委員)が地下鉄・バスの民営化の問題点や議会の状況などについて報告しました。大要を紹介します。

# 公営でますます役割発揮を

## 市民に配慮なく突き進む市長ら

大阪市営地下鉄とバスは、民間の鉄道のようにもうけのためにあるのではなく、まちづくりと市民の福祉増進のために、税金と利用料金で営々と築いてきた、市民の大切な財産です。ところが先の予算議会でも、吉村市長や交通局の答弁には、「地下鉄はもうかれはいい」「独立採算でできないバスは破綻している」

の役割、高齢者や障害者に何の配慮もなく、民営化に突き進んでいます。熊本地震で大きな被害が出ていますが、大阪でも30年以内に7〜8割の確率で南海トラフ巨大地震が起きるとされています。もうけにつながる地震・津波対策や可動式ホーム柵の設置などの安全対策は、公営でなければできません。今里筋線延伸など条例路線の建設は長年の懸案ですが、民営化では「大

ち切り、バスの運営は困難に陥りました。橋下前市長や吉村市長らは「地下鉄からバスへの支援は、地下鉄の経営責任が問われる」とまで言い放っています。その一方で民営化をバラ色に描くがまやかしだらけ

「自己都合」ではなく「会社都合」による退職金なので、実際は47%増の1200億円。民営化したとたん経営が苦しくなる恐れもあります。営企業法は、出資した自治体に利益に見合った納付をする」と定めています。これは半ば義務的な規定です。大阪市は14年度末で3469億円を出資しており、仮にその2%でも毎年69億円で、これが一般会計に入るので「公営のまま、いまが、吉村市長や維新の会

## 民営化の動きは緊迫した局面に

「市バス民営化基本方針案」は、民営化後「概ね5年程度は現在の路線を維持」だったのを、公明党の意見を取り入れて「少なくとも10年」に修正し、維新と公明の賛成多数で可決しました。吉村市長は公明党の賛成を取り付けるために、政局を利用して微修正で懐柔しましたが、こんな党略は許せません。基本方針と一体の「市バス経営健全化計画」も、維新、公明、旧民主系のみらいの賛成で可決されましたが、土地信託事業「オスカードリー