

私は、大阪維新の会 大阪市会議員団を代表いたしまして、平成 27 年の議案第 44 号「大阪市高速事業及び中量軌道事業の廃止に関する条例案」及び議案第 45 号「大阪市自動車運送事業の廃止に関する条例案」に、いずれも賛成の立場から討論させていただきます。

交通局においては、地下鉄事業は自立経営による成長発展や自治体財政への貢献、バス事業は持続的、安定的なバスサービスの維持向上のため、過去の負債を精算し、速やかに民営化を図り、その効果を早期に発現すべきです。

昨年 11 月の本会議上でも、我が会派の大橋議員の討論で民営化賛成の理由について十二分に述べさせていただきましたが、今一度、皆様に確認していただきたいのは「公営企業は民間企業と比べて経営が不効率になる」という認識です。世間の常識はもちろん、経済学の見地から見ても民間企業の方が効率的な経営を行っているのは JR の民営化の成功例を上げるまでもなく周知の事実であります。もしかして民間よりも公営の方が、ずっと効率的で能動的な経営ができるとお考えなのでしょうか。もしそうならば、その根拠を示すべきです。公営企業としての交通ネットワークの構築や、敬老パス等については、大阪市の個別政策として別途考えていくべき問題であり、交通局の民営化とは別問題であることを理解していただきたいと思えます。

大阪市民の重要な財産であり、大切な足でもある地下鉄及びバス事業を民営化することで、市民の負担は軽くなり、その財産としても価値もあがり、かつ、より良い顧客サービスが期待できます。

皆様もご承知の通り、大阪市交通局と京阪神圏の民鉄各社を比較したデータでは、輸送人員は民鉄 5 社をはるかに上回り、営業収益では近鉄に続き 2 位で阪急を上回る状態です。

さらには営業キロ当たりの収益では民鉄 5 社をはるかに上回るのが今の大阪市交通局であり、民営化により税金を使う企業から、税金を納める企業へとメリットは明白です。もし公営企業でありつづけることになれば、事業が失敗した場合、そのコスト負担は誰がかぶるのでしょうか？それは運賃の値上げや、市による財政負担になり、確実に大阪市民の負担になりつづけるのです。

反対される皆様におかれましても、市民の負担が重くなることは避けたいとお考えの筈です。確か「これで民営化の議論は終わりではなく、引き続き交通局と真剣に議論していく。」「今後、コンプライアンスの課題をクリアするとともに、新たな事業計画が出てくることを期待する。」といったご意見が出ていた事から、民営化への理解は深まっておられるのではないのでしょうか？

まず、交通局の契約等について、さまざまな問題が発生してきた点については、今月 1 日に

副市長・外部有識者に監査役担当を委嘱するとともに、交通局に監査室を設置し、新たな監査体制により、内部統制、コンプライアンス体制を強化し、民間企業に準じたガバナンス体制を構築しました。大阪シティバス株式会社の経営についても、市バスの後継事業者として事業を引継げるよう、賃金労働条件の見直しや独自事業の推進などの経営改革を着実に進めており、その体制は整えられてきています。

これは、公営企業のなかでは最大限の対策をされたものと理解しますが、やはり公営企業には民間の大会社のような株式会社法の仕組みがありません。民営化することにより、民間会社と同様の高度な企業統治の仕組みが構築できるものであります。

今般、大阪地下街株式会社を交通局の所管とすることで、地下鉄、地下街が一体となった連携施策を打ち立てることができ、あの大阪特有の入り組んだ迷宮のような地下街の防災、安全面の強化を早期に図ることが可能になります。

この民営化議論は、平成 18 年度に検討され、その後、平成 24 年 12 月に素案を策定、今回が 6 度目の継続審査になります。充分すぎる時間をかけ、審議を重ねていますから、もう、これ以上の丁寧な議論はありえません。

民営化に向けた地下鉄事業の、産業競争力強化法に基づく税制優遇措置の適用を受けるためには、平成 27 年度末までに民営化の事業計画の認定を受ける必要があります。

さらに、バス事業については、現況でも公営企業として経営破綻状態にあるに加えて、オスカードリームの負債については、民営化による破綻処理の中でしか対応できないため、遅くとも、平成 27 年度中に民営化しなければ、経営健全化団体となってしまいます。公営企業として経営健全化計画を策定し、資金不足を解消していくことは実質的に不可能ですから、公営企業として継続することは到底考えられず、まさに待ったなしの状況です。

委員会の議論の中で、路線の見直しによる市民の苦情が取り上げられることがあります。このまま民営化しなければ、路線の廃止どころか、バス事業がなくなる可能性もある訳ですが、そうなれば、一体誰が責任を取るのでしょうか？

以上を踏まえると、もはや本議会において、条例案を否決する理由などなく、本条例案を成立させ、早期に民営化に取り組んでいくべきであります。

民営化すべきと判断している最大のよりどころは「大阪の発展」「大阪市民のための民営化」です。大阪の交通の大動脈の再整備を行い、世界との都市間競争力を高めていく、大阪が交通課題を解決し、より発展していく為にも民営化は不可欠です。

以上のことから、是非とも議員各位の賛成をお願いし、賛成討論といたします。

ご清聴ありがとうございました。