

本会議 賛成討論 (杉山幹人)

私は大阪維新の会大阪市議員団を代表いたしまして、議案 251 号大阪市高速鉄道事業及び中量軌道事業の引継ぎに関する基本方針の策定を地方自治法第 96 条第 2 項の規定による議会の議決すべき事件とする条例案及び議案 252 号大阪市自動車運送事業の引継ぎに関する基本方針の策定を地方自治法第 96 条第 2 項の規定による議会の議決すべき事件とする条例案について、賛成の立場から討論させていただきます。

はじめに、当条例はこれまで市会で長らく議論されてきた条例のように、可決されれば即民営化が決定するという性質のものではありません。我が会派はこれまで、可決されれば即民営化が決定する廃止条例案について賛成の立場を貫いてまいりました。

これまでの交通局民営化議論の中で明らかになっているのは、共産党は交通局民営化には一貫して反対されているわけですが、自民党と公明党は交通局民営化には反対ではないということです。ではなぜ、これまで交通局民営化の議論は 5 度の継続、2 度の否決により 2 年 7 ヶ月も続いてきたのか。

過去の議事録を読んでみても、「反対ではないけど、ここが不安」というようなことばかりで、じゃあ一体どういうところが不安だと言っているのかと詳しく見てみれば安全安心の問題だったりする。確かにお客様を運ぶ事業ですから、安全安心は最重要です。でもそれは、公営であろうが民営であろうが、最も重要なのは当たり前なのです。実際に交通局はしっかりと安全安心に対する投資計画も立てており、安全安心対策というのは終わりが無いものなんです。

本当に民営化に反対でないのであれば、「賛成したいから、この不安は解消してほしい」というような建設的な発言になるはずですが、そうっていないというのは、ただ文句を言っているだけだと捉えられても仕方ありません。

実際に、こうした言葉遣いは他会派の皆様こそが日頃から大切にされていることであり、先日、バスの経営健全化計画について市長が「民営化を進めなければ路線の見直しなどをしなければいけない」といった発言をした際、ヒステリックに反応をされていました。その後、「路線を守るために、民営化を進めたい」と発言すれば、「こういう議論がしたかった」と言う。

中身は同じかもしれませんが、言い方でこんなにも変わるんだなあと私自身、勉強させていただきました。だからこそ、これまでの交通局民営化議論の経過に納得がいかないのです。なぜ建設的な議論ではなく、ただ文句を言っているだけと捉えられるような発言ばかりなのか。

その点、今回の手続き条例案は自民党さんの提案です。「民営化に反対ではないけれど、民営化基本プラン（案）が本当に実行されるのかが不安だ」と。「民営化基本プラン（案）が確実に実行されるようにするための議決を必要とすることにしたい」と。でもそのためには、今回の手続き条例を定めないとけない。こういう理由で提案されたのが、当条例であります。

我が会派といたしましては、民営化基本プラン（案）は既に提示されており、議事録にも残る形で「この通りにやりますよ」と局長や市長も答弁されているわけですから、わざわざこのような回り道をする必要は無いとこれまで主張してきましたが、これからの交通局民営化議論を一步でも前に進めるために譲歩することを決定し、当条例への賛成を表明する次第でございます。

これまで民営化を前提に行ってきた様々な改革により、交通局は劇的に変わりました。交通局の赤字隠しだと言われてきた、過去の敬老パス制度。70歳以上の方が無料で利用された分はしっかりカウントされ、福祉局から交通局に税金が入っていました。そんな状態なのに、職員の給料は民間レベルとかけ離れたものになっていましたし、地下鉄のトイレは汚い・暗い・臭い・狭い・怖いと言われ続けてもそのまま放置。料金の値下げだって、することができなかった。

今、敬老パスは公明党の協力もあり、一部見直しがされましたが、一方で交通局の営業成績は非常に良くなっています。これは皆様もよくよくご存知の通りです。民営化を前提とした改革により、職員の給料カットも行われ、地下鉄のトイレはキレイになり、国土交通大臣賞の日本トイレ大賞まで取るようになりました。地下鉄の運賃は、初乗り分が20円値下げになりました。ちなみに、

これによって生まれた 1 区と 2 区の料金格差についても、既に解消するために交通局は動き始めています。

ここまできて、遂に交通局の内部の職員の意識も変わってきているそうです。「やればできる」という強いモチベーションが今、交通局にはあると聞きます。市民にとっても、もはや職員にとってもメリットだというものになったんです。交通局民営化は。

今、敬老パスの 50 円部分の負担をなくそうとか、上限を設定しようとかいう無責任な声が聞こえます。50 円部分の負担をなくすためには約 30 億円、上限設定に伴うシステム改修費用は約 200 億円。こんなの、今の大阪市の財政状況で捻出できるんですかと財政局に問えば、「何らかの施策を見直すなどしなければいけない」と答えました。

選挙前だからといって、聞こえの良いことばかり言うのは、まさに過去の大阪そのもの。やっと前に進み始めたこの大阪の改革の火に、水を差すようなパフォーマンスは無責任極まりないと言わざるを得ません。

バスの経営健全化計画についても、現在の公営企業のままで処理することは現実的には厳しく、民営化が必要であると交通局が答弁していたのを、当該委員会のメンバーの先生方はお聞きになっているかと思えます。

敬老パスにしても、市バスにしても、サービスを守っていくために改善策を打ち出していかなければいけません。限りある財源の中で、現実から目をそらして目の前の問題から逃げ続けたツケは、サービス廃止という最悪の結果として返ってくるのが容易に想像できますし、それをわかっていながらやってこなかった今までの市議会は本当に無責任です。

先日橋下市長が答弁していた通り、今の交通局の方々は我々大阪市議員が質問をするとすぐに飛んできてくださって、経営の素人の我々に懇切丁寧に説明をしていただけです。交通局が民営化されれば、その人達はそう簡単に会えない人達になっていくでしょう。

我々大阪市会議員が口を出せることよりも、実際に利用する大阪市民の方々が今よりも更に安い運賃で利用できたり、今よりも更に高いレベルのサービスを受けることができることのほうが大切であり、職員の皆様も高いモチベーションを持って働くことが大切です。それが最終的には市民へのメリットになっていくと考えます。

議会で提案されたことを採用したのにもかかわらず議会軽視だとヒステリックに叫ぶ共産党、自分たちが提案したことなのにも関わらず、いざこちらが賛成を表明したら「慎重に」とか「責任ある判断を」とか言いながら態度留保をし、謎の時間稼ぎをする自民党。こんな大阪市会の状況ではございますが、バスの路線をしっかりと守っていくために、市民メリットを実現するために、一刻も早く交通局民営化を実現するための第一ステップとして、議案 251 号及び議案 252 号に議員各位の賛同をお願いし、賛成討論とさせていただきます。ご清聴いただきありがとうございます。