

私は、大阪維新の会市会議員団を代表いたしまして、議案第 104 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について、ならびに、議案第 105 号自動車運送事業の経営健全化計画についての賛成の立場から討論をさせて頂きます。

まず、議案第 104 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についてですが、交通水道委員会に於いて様々な指摘がございました。今回の議案は民営化の基本的な方針を示すものであり、すぐに民営化が決まるものではありませんが、中でも、サービス水準の維持期間を「引継ぎ後、概ね 5 年程度」と、一般会計からの借入金を「返済免除」としている、この 2 点が大きな論点となっておりました。1 点目のサービス水準の維持期間を「引継ぎ後、概ね 5 年」については、我が会派では、サービス水準を 5 年間維持するだけでも、民営化移行に伴う不安の解消策として、実質的には十分なものであると考えていたところでありましたが、交通水道委員会で「5 年以降の路線維持に不安がある」との他会派の委員の意見を踏まえ、「引継ぎ後、概ね 5 年程度」を「少なくとも 10 年は」に修正されたことで、今回の議論も大きく前に進みバスの輸送サービスに対する安心がさらに増したと言えます。

交通水道委員会での各委員からのご指摘、特にご指摘ばかりでなく積極的な提案を頂いた会派の皆様には、この場をお借りいたしまして、感謝の弁を申し上げます。

次に、議案第 105 号自動車運送事業の経営健全化計画についてですが、大きな修正は、当初一般会計からの借入金 62 億円を「返済免除」としていたものを、「地下鉄会計から拠出して返済」と修正している点です。この修正に伴い、地下鉄事業会計における新たな資金負担は 205 億円となり資金不足が懸念されますが、交通局からは具体的に、すぐに支出する必要のない未払い金など約 316 億円の支払い時期の調整や借入計画の変更など「様々な経営判断をしていく」という答弁も頂いており。また、現状の黒字に関しては、独自に労使交渉で民営化を前提に給与を下げ、経営努力を行い、単年度で 3 億 6 千 4 百万の収支改善を行っております。「入るを量りて出づるをなす」という言葉の通り、収入に見合った支出を、計算したらそうになってしまうのではないかと、言う前に、そうならない様な対策を打てることが民営化の大きなメリットであると確認出来ました。収支は少し改善されているとは言え、不安定な燃料費の下落による収支改善に喜ぶのではなく、何よりも、健全化計画を年度内に策定し、違法状態になることなく大阪市の信用を保つためにも、また、バス事業に対する安心感

を増すためにも、大変意味のある修正であると思います。

公共交通機関において、民営でも公営でも安全に対する意識は全く変わりません。とは言え、バスの健全化計画は大切な市民の足を守る重要な術であると言う事と、民営化を前提とした経営健全化計画が計画通りに実行されるためにも、経営の自由度が増すように民営化に向けての議論が進んで行くことを望みます。我が会派は、決して市民の大切な足を奪う事を行うために民営化を推進

しているのではなく、市民の足を守る最後の<sup>とりで</sup>砦であり、更なる運行サービスの向上につながる事を申し添えておきます。

以上その事を踏まえ、ここにおられます議員各位のご賛同をお願いしまして、議案第104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ならびに、議案第105号自動車運送事業の経営健全化計画についての私の賛成討論とさせていただきます。ご静聴ありがとうございました。