

平成 29 年 3 月 28 日 本会議（賛成討論） 不破議員（維新）

私は、大阪維新の会大阪市会議員団を代表いたしまして、

- ・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」
- ・議案第 45 号「大阪市交通政策基金条例案」
- ・議案第 46 号「大阪市市長直轄組織設置条例の一部を改正する条例案」

にいずれも賛成の立場で討論いたします。

市営交通事業の民営化議論は關市長時代の平成 18 年度から正式に始まり、地下鉄民営化を公約に掲げた橋下市長が当選され、「大阪を発展させる重要施策として具体的に提案されてから 5 年以上、關市長提案から実に 11 年と長きにわたって議論されてきました。

この間、各会派から様々な積極的な意見や要望が 出され、バス事業については、昨年 3 月に引継ぎに関する基本方針が可決されています。地下鉄事業については、吉村市長も公約に掲げ当選され一歩でも 二歩でも前に進めるという姿勢のもと 自民会派からの 12 項目にわたる申し入れは 1 項目を除き受け入れ また、公明党からの 8 項目の提案も受け入れ、我が会派としても、吉村市長の判断に賛意を示してまいりました。そのような中で、引継ぎに関する基本方針は昨年 12 月に 2/3 以上の多数をもって可決されたのであります。

これを受け この議会においては、交通事業を廃止する条例案とともに議会との約束を実行するための担保として、基金や市長直轄の新たな部局の設置に関する条例案・BRT 社会実験に向けた費用などが盛り込まれた予算案も、この議会において上程されています。

交通事業の民営化は「民間でできることは民間で」という方針のもと、国が策定した、いわゆる骨太の方針」に謳われている「公営企業の抜本的な改革（事業廃止、民営化）の推進を着実に進める」という取組みと合致するものであります。

先日の委員会質疑で 課題だと指摘された地下鉄 株式会社化後の地方交付税措置についても、国から 継続するとの回答が得られております。これにより、議会が問題視した一般会計へのマイナスの影響は 回避され、民営化にあたっての課題はクリアできているものと考えます。

民営化の意義・目的は言うまでもなく、大阪に貢献できる質の高い大企業を誕生させることです。これにより地下鉄においては経営力の強化、スピーディかつ柔軟なサービス展開、また本市財政への貢献と言った点にあります。民間企業として自立し、稼ぐ力をつけ、組織活性化を図り、大阪の成長戦略の 一翼を担うようなフラッグシップ的な存在になる よう、この間、組織の改編をされてきました。今後の金利動向の見通しを鑑みても、民営化の時期が遅れば遅れるほど、市民・利用者だけでなく、交通局、また本市にとっても、民営化効果の享受が遅延することになります。

また、地下鉄民営化にあたり国の産業競争力強化法 の適用についても、平成 30 年 3 月末までに計画認定を受ける必要があるとされております。税制優遇や手続きの簡素化といった民営化移行時のメリットが受けられなくなる可能性があり、この時期を逸してはなりません。残された期間は準備も含めてあと 1 年しかないのであります

先月報じられた マスコミの世論調査においても 地下鉄民営化は 大阪府民では 60：19、大阪市民でも 56：26 と「賛成」が反対を大きく上回る結果でありました。

一方、バス事業については、大幅な給与カットなどによりここ数年黒字を確保できておりますが、公営のままでは累積欠損金や資金不足比率を解消できる見込みはなく、すでに経営破綻状態であります。

引き続き必要とされるバスサービスを維持していくためには、経営効率に優れた民間事業者を引き継ぐほか、道はありません。

昨年3月に可決された基本方針では、バス事業を大阪シティバスに引き継ぎ、少なくとも10年は路線・サービスを維持するとされておりますが、本市としても大阪シティバスの株式を「1/3超」保有することとしていますし、地下鉄新会社とのグループ経営することで、サービス向上、交通ネットワークの確保が図られます。

また、交通局として、大型二種免許を持っていない人材を採用し、バス運転手に養成する取り組みを始めるほか、引継ぎ先の大阪シティバスにおいても、市バス事業を引き継ぐ事業者として、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います。

なお、民営化すれば安全がないがしろになるとおっしゃる方がおられますが、鉄道・バス等の輸送業界は安全が命であり、公共交通機関としての使命感を持って事業を営んでいるのです。私自身も約33年間民間の鉄道会社で仕事をし、その内の15年間を駅2年、乗務員13年と鉄道の第一線で勤務していた経験の中で一言言わせていただくと、私たちの生活のために一生懸命頑張っていた民間交通事業者のみなさんに大変失礼なことをおっしゃっているということをお話させていただきます。

また、交通局においても労使一丸となって民営化を目指しており、基本方針が可決されているにも関わらず、議会としてこれ以上の議論の長期化により職員のモチベーションの低下を招くようなことは避けなければなりません。

交通事業の民営化については、交通局職員が一丸となり給与を最大20%独自に削減し61億円の効果を出しバス事業も黒字を計上させながら、利用者へのサービス向上を行いました。さらに議会では平成24年12月のプラン提案から5年を過ぎ、(議会の議事録には累計1880人の発言者を数え、質疑等の日数は83日で96時間と)十分な時間をかけて議論を尽くしてまいりました。この間、様々な課題も整理され、地下鉄とバスを合わせて14回も民営化プラン案の改定も行い熟した議案となったことから判断の時機が来ております。

今回の議案を可決することで、市民及び地下鉄利用者の皆様に、さらなるサービスの向上をお約束し、副首都大阪の成長にふさわしい発展のため交通インフラを実現させる株式会社が誕生します。大阪の発展へ大阪市会の英断をしめすため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。