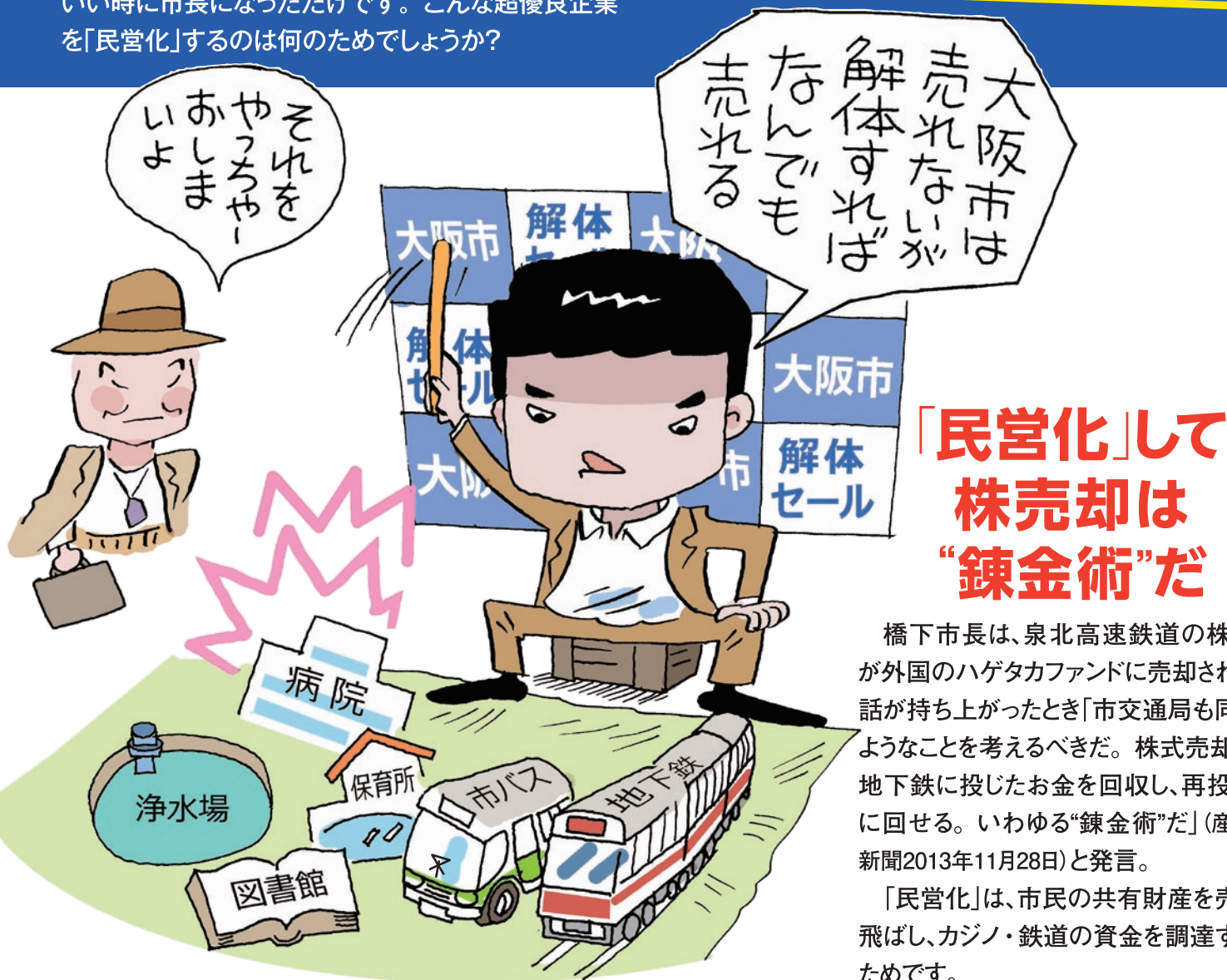


黒字の市営地下鉄を「民営化」

市営地下鉄は、334億円も黒字です(2013年度)。全国の地下鉄で初めて累積赤字も解消し、いよいよ市民に還元できる状態になっています。だから、料金値下げやトイレ改修ができたのです。橋下市長は、いい時に市長になっただけです。こんな超優良企業を「民営化」するのは何のためでしょうか？

何のため？

誰のため？



橋下市長は、泉北高速鉄道の株式が外国のハゲタカファンドに売却される話が持ち上がったとき「市交通局も同じようなことを考えるべきだ。株式売却で地下鉄に投じたお金を回収し、再投資に回せる。いわゆる“錬金術”だ」(産経新聞2013年11月28日)と発言。

「民営化」は、市民の共有財産を売り飛ばし、カジノ・鉄道の資金を調達するためです。

——週刊——
**I LOVE
OSAKA**

大阪市長舎前の
地下鉄工事



「都構想」ストップ!

日本で最初に「公営」で路面電車を走らせた大阪市(1903年)。当時の市長は、「市民生活に必要な交通機関は、私人や営利会社に委ねるべきではない」と「市営」を貫きました。

1933年には関一大阪市長によって地下鉄(梅田～心斎橋間)が開通し、現在では8路線・123駅、129.9kmの営業キロとなりました。この全路線の建設費用を今の価格で試算すると3兆8250億円にもなる市民の貴重な財産です。

市バス・赤バスを切り捨て、市民の足を奪い民間に売り飛ばすようでは、将来に禍根を残します。



市営交通だから出来るんです!



「誰でも、どこへでも、安全、快適、自由に移動する」ことができる権利を「交通権」と言います。橋下市長が赤バスの廃止や市バスの不採算路線を廃止したため、大都市大阪市の少なくない市民が「交通難民」に……。 「公共の福祉を増進」が目的(地方公営企業法第3条)の市営交通だからこそ出来ることがいっぱいです。利益を大阪市へ納入・還元することもできます。

バス事業を支援して、「交通難民」は生まない

市バスの運営は、黒字の地下鉄と一体で行えば、路線の復活や充実、コミュニティバスの復活で「交通難民」を生まない大阪市の実現が可能です。



「タクシー使って
病院、医者代より高い」



「買い物行けない」

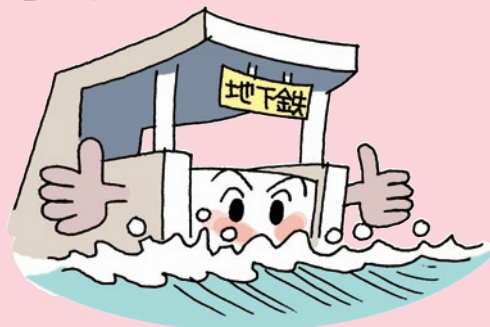


「路線バスが1時間に1本…、
乗客減らして不採算で
廃止なの?」

市民の
足だ



災害から命を守り、交通弱者の犠牲を出さない



必ずやってくる地震・津波への備えに1100億円の費用が必要です。

ホームからの転落事故防止(稼働柵設置)など、市民・乗客の安全は、儲け優先でない市営交通の責任です。

交通局長がやりたい放題

「民営化」推進で橋下市長に抜擢された藤本交通局長の乱行ぶりが目に余ります。随意契約の9割が不適切と判明、知人の会社への弁償目的で「契約書を偽造」し、800万円の公金を支出するなどやりたい放題。「民営化」の行き着く先は自明です。



橋下語録



「早く、早く、カジノやって」

「いきなりお役所が税金で手突っ込むんじゃなくて、一回カジノで使わせて、そこから巻き上げてしまえばいい」



(2012年1月4日、市長定例記者会見)