

# 赤バス 26 路線

来年3月末

## 廃止

# 市バス 44 路線

再来年3月末

## 廃止

大阪市は、市バス132路線のうち儲かっている62路線を民間に売却、70路線を廃止すると発表しました。

### 市民の足を奪わないで

### 儲からないバスは廃止 儲かるバスは民営化

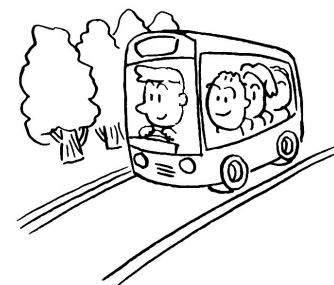
「赤字のバスを大阪市が運営する必要はない」という橋下市長の指示を受け、府市統合本部が「黒字の市バスを含む事業性のある路線は民営化、採算のとれないバスは平成24年度末に一旦廃止し、区長権限により平成25年度から民間事業者への委託や補助

により移動手段を確保する」という方針を打ち出しました。  
現在ある132路線のうち「儲かるバス(62路線)は民営化」「儲からないバス(70路線)は廃止」。大阪府から市バスは消えてなくなるといふことです。

### 府市統合本部が独断で計画

「府市統合本部」は、橋下市長と松井知事が議会の同意もなく設置したもので、今回の地下鉄民営化や市バスの廃止計画も「市議会」に相談もなく6月に決めました。交通局は、7月にはこれを前提とした「バス事業中期経

営計画案」を発表し、9月にはわざわざかばかりの手直し案を策定しました。



### 黒字の地下鉄から支援を行い、バスを守れ

「儲かる」とされた路線も民営化されれば、経営次第でいつまで続くかは、何の保証もありません。一番身近な足であるバスがどんどんなくなる。こんなことは絶対に許すわけにはいきません。

黒字の地下鉄から支援を行い、①

バス路線の大幅削減計画を白紙に戻す ②市民の声に耳をかたむけて、赤バスの双方向運行や増便などで利便性を高める ③高齢者、障がい者、子どもたちにやさしい公共交通ネットワークを築こう、などの実現を図りましょう。

### 代替案も示さず赤バス廃止

「廃止する路線については、区長が代替手段を確保する」といいますが、大幅な予算カットで、路線縮小は避けられません。また、車もマイクロボスやワンボックスカーだと言われており、高齢者や障がいをもつ方にとっては乗りにくいものです。

市バスは、「代替案が間に合わない」と廃止を1年先送りにしましたが、赤バスは代替案もないままに、平成25年3月末で廃止されようとしています。こんな冷たい仕打ちがあるのでしょうか。



写真は赤バスの乗車風景

赤バス利用者は「廃止後(平成25年4月1日以降)どうしたらいいのか」途方にくれています。リハビリや点滴のための通院など、赤バスを「いのち綱」と頼る人々がいます。

どんどん声を寄せましょう!

**大阪市交通局が** 赤バス廃止に関する専用電話を設置

大阪市交通局は、赤バス廃止に関する市民・利用者から意見等を聞き、説明するための専用電話を下記のとおり設置しました。

電話番号: 06-6585-6320

受付時間: 平日8時30分~17時15分

### 大阪市営交通の会

《 第1号 》

2012年12月1日(木)

### 交通権の確立・大阪市営交通を守り発展させる市民の会

構成団体: 大阪商工団体連合会、全大阪生活と健康を守る会連合会、全大阪労働組合総連合大阪府地区協議会、自交総連大阪府地方連合会、大阪自治体労働組合総連合、全日本年金者組合大阪府本部、赤バスの存続を求める市民連絡会、大阪市交通・交友会、大阪市対策連絡会議、大阪市をよくする会

連絡先/全日本年金者組合大阪府本部 Tel 06-6354-7207 Fax 06-6354-7746  
E:mail o-nenkin@diamond.brorth.com

# 黒字の地下鉄 167億円

# なぜ売り飛ばすのか

地下鉄、今建設すれば4兆円＝市民の財産

## 黒字は市民・利用者のために



御堂筋線だけで301億円の黒字。まさにドル箱線

市民の財産である地下鉄は、民間に売り飛ばすのではなく、公営で維持し、大きな黒字は、市民・利用者のために活用すべきです。

- ① 地下鉄ホームの安全柵の増設
- ② 可動式ホームドア設置
- ③ 震災対策
- ④ 地下鉄料金の値下



**安全・安心が第一  
事故や津波対策は  
大丈夫？**

安全と利便の向上は市民と利用者の最大の要求です。JR尼崎事故、信楽高原鉄道衝突事故、東京メトロのカーブ事故などは私鉄・第3セクターで起きた事故です。人減らし合理化や安全対策など、市営と私鉄では大きな差が生まれます。

ゲリラ豪雨など、水に弱い地下鉄。東日本大震災クラスの津波だと対策を誤れば全線水没となりかねません。市はこれらの対策を公表していません。大規模な対策予算は民間でまかなえきれません。市営だからこそ市民と利用者のために計上できるのです。

平成23年度 路線別経常収支

(単位：百万円)

地下鉄（号線）	収益	費用	収支差引
御堂筋線	65,778	35,674	30,104
谷町線	29,863	26,258	3,605
四つ橋線	11,178	11,804	△ 626
中央線	17,068	13,507	3,561
千日前線	7,195	10,174	△ 2,979
堺筋線	12,467	12,904	△ 437
長堀鶴見緑地線	7,877	15,005	△ 7,128
今里筋線	3,758	11,961	△ 8,203
南港ポートタウン線	2,912	4,087	△ 1,175
合計	158,096	141,374	16,722



黒字の地下鉄・バスは売ります！  
赤字のバスは廃止だ！

都市交通をどのように整備・配置するのが本来、自治体がもともと責任をもつべきです。地域の交通政策を立案し、実現する権限と財源を地方自治体にもたせ、都市交通全体のコントロールを大阪市が発揮しないと、21世紀の都市交通再生の展望はありません。そのためこそ自治体が財政投入するのが、これもまた、世界の常識です。

**敬老パス有料化  
関西私鉄にとっては「濡れ手に粟」**

民営化された場合、敬老パス利用者を受け入れる私鉄にしてみれば、高齢者が乗車したとしても、電力が余計に要るわけではなく、人件費が高む訳でもないのに、大阪市から運賃収入が繰入されることになりました。収入だけが増えることになり、私鉄にしてみれば笑いが止まらない制度です。

敬老パス有料化は、「民営化」によって私鉄でもパスが使えるという宣伝を行って、高齢者の負担増を覆い隠し、片方で私鉄に莫大な利益を与えるもので、関西財界とのパイプを太くしようとしている橋下市長の思惑が見えます。

**市営交通があるから  
総合交通政策が立案できる**

都市交通をどのように整備・配置するのが本来、自治体がもともと責任をもつべきです。地域の