

市役所庁舎玄関前に展示されている開業当時の地下鉄車両

市営地下鉄だからできた!!

駅での転落防止のための「可動式ホーム柵」は、大阪市内設置箇所の大半が地下鉄の駅です（地

可動式ホーム柵



大きな黒字の地下鉄、なぜ民営化？

民営化で「もうけは会社のもの」とせず、
開業80周年の市営地下鉄として
市民・利用者に利益還元を

しかも、2011年度は、赤字の市バス事業に
ます。

（2010年10月議会決議）
地下鉄今里筋線延伸は市民との約束
橋下市長はやる気なし？

「民営化(修正案)」では専門化による委員会で検討と
しているが「市長という立場で旗は振らない」「新会社で
合理的に判断してもらう」(5月8日付け新聞報道より)

6年前から関西経済同友会は民営化を叫んでいました。

骨入に露介
なにがなんでも民営化は
関西財界の執念

2013年(平成25年)3月26日
大阪市営地下鉄の民営化実現に関する緊急アピール
一般社団法人 関西経済同友会
大阪府・市改革検証委員会

3月議会の閉会前に送られてきた、
この文書をあなたはどう見ますか？

○ 大阪市会 交通水道委員会の皆様におかれましては、大阪市にとって、そして大阪市民にとって明るい未来を切り拓く地下鉄事業の民営化という歴史的な英断を是非、今般の市会において下して頂くことを強く要望いたします。 以上

橋下市長の「慰安婦」問題発言 市長としても 政治家としても資格なし

日本共産党大阪市議員団は5月14日、橋下市長に対して「人権感覚、歴史認識の欠如を示すもので、長たる資格なし」と抗議、発言の撤回と関係者への謝罪を求める申し入れをおこないました。

あなたはこの発言を許せますか

(5月13日、登、退庁時記者に対する発言)

「慰安婦という制度が
必要なのは誰だってわかる」

「沖縄の海兵隊、普天間にいったとき司令官に、
もっと風俗業を活用してほしいと言った。
司令官は凍りついたように苦笑いになって…」

衆議院議長、参議院議長、内閣総理大臣、
総務大臣、外務大臣、厚生労働大臣あて

日本軍「慰安婦」問題の早期解決に関する意見書

かつての戦争において、日本が近隣諸国の人々に多大な被害を与えてから、65年が経過する。しかし、いまだに戦争被害の傷は癒されていない。日本軍「慰安婦」問題は、その象徴的な被害であり、人間としての名誉と尊厳を著しく傷つけられた被害者の思いは筆舌に尽くしがたいものがある。

日本政府としては、1993年8月に、当時の河野洋平内閣官房長官がお詫びと反省の気持ちを述べ、そのような気持ちを我が国としてどのように表すかについては、今後とも真剣に検討すべきものという談話を発表しているが、何ら進展していない。

よって国におかれては、河野談話に矛盾しないよう慰安婦問題の真相究明を行い、被害者の尊厳回復とともに、今日なお存在する女性への暴力・人権侵害の解決に向け、誠実に対応されるよう強く要望する。

以上、地方自治法第99条の規定により意見書を提出する。

大阪市議会では
2010年10月13日に
意見書を可決しています。

憲法でも 9条をけなしたり、迷発言??

「平和を維持するためには、自ら汗はかかないというのが(9条の)根源の精神だ」

(2012年3月5日、市役所内記者団の質問に答えたもの)

地下鉄・市バスの民営化は 大阪市解体の「都構想」のためです

「市バス民営化(修正案)」では、事業を引き継いだ民間事業者が「赤字だから廃止する」と申し出れば、交通局の外郭団体である「運輸振興(株)」が代替事業者となり、「バス路線を保証する」としています。つまり、黒字バス路線は民間会社が運営し、赤字路線だけを市の税金投入で外郭団体が運営することとなります。結局、「おい

しいところ」だけ民間事業者に渡し、市の負担はもつと増えることとなります。ましてや、橋下市長の「都構想」の方針では、「2年後の2015年4月には大阪市は廃止・解体」されます。まったく整合性がなく、民営化では市バスの将来にわたる存続の保証はありません。

地下鉄事業の
経営状況からすれば
市バスの赤字を補い、
支えていくことは
十分可能です



黒字の地下鉄からバスへの支援が 市民の身近な足を守ります

民間事業での黒字は「会社の利益」です。市営交通としての地下鉄の黒字は「市民・利用者の利益」です。だからこそ、これを生かして「公共の福祉の増進」に必要な「市バス路線の将来にわた

る存続」「赤バスのような福祉バスの復活」「今里筋線延伸事業への着手」「安全対策や防災対策の強化」「サービスの改善・運賃の値下げ」などを確実に保証できます。

生活路線も

今のままではつぶされる