

交通局の賃金は高いのか？安いのか？ ～「信頼からの撤退」に対する考察①～

12月13日の市会で、中田横浜市長が市営バス事業について、「改善型公営企業」として交通局を公営存続することを正式表明しましたが、そこに、「民間並の人件費見直しを進める」という答弁がありました。公営存続についてはクリアしましたが、人件費問題はこれからも議論になると予想されます。

～改善型公営企業の賃金～

今年の秋季年末闘争で、公民較差0.26%と給料表のフラット化1.8%が妥結されました。基本給がまた下がるということになります。今回は、横浜市全体のものであり、もっと大きく言えば、国全体の見直しであります。公務員の賃金が高い、と世論が判断し行われたのが「フラット化」だと言っても良いでしょう。

横浜市交通局は、3年前の「中期事業計画」において、現業職（バス乗務員や地下鉄乗務員・駅務員など）は5%のベースダウンが行われました。2008年度一杯は2%カットも行っています。同じ公務員として考えた場合、横浜市の公務員より5%低いわけですから、安いと考えられます。ただ、「企業」として自主自立の経営を求められたので、賃金をダウンしたのです。それが「改善型」という結果になったと言っても良いでしょう。

私たちは、「公務員」としても言われますが、「企業」としても求められます。では、バス事業の企業として考えた場合は、横浜市バス事業者7社中上から3番目だということです。企業として比べても、決して高いというわけでは無いのです。地下鉄事業については、民間各社の賃金を大きく下回っており、逆に低い方の限度に達しているのです。よって地下鉄は、30%のコストダウンを条件に、「改善型」を一足早く答申されています。

～バスはまだ「高い」と言われる原因～

バス事業はそれでもまだ高い、と言われる原因としては、民間各社にある「子会社」の存在です。正社員では賃金が高く、赤字が解消できないので、子会社を設立し、路線を維持しています。交通局も同じような施策として、バスは公募嘱託という、非正規労働者を増やして人件費を押さえてきました。次年度は子会社に切り替え、より効率的な運営をしていく考えです。

今後、人口の減少により乗車料収入が下がっていけば、路線は廃止を繰り返すか、そこで働くものの賃金をどんどん安くするしか、バス路線の維持は出来ません。これは公営も民営も同じです。「企業努力」をして路線を維持するということの中から、賃金の安い非正規労働者や子会社で耐えていく、という図式になっています。

～バス乗務員の賃金はいくらなのか～

バス乗務員の賃金のモデルがこの子会社や嘱託の賃金にあるのでしょうか。会社は収支が整ってこそその会社なのですが、バスや鉄道はそこに「公共の交通機関」ということが重くのしかかってきます。

今回、横浜市は路線の再編で多くの廃止提案をしました。補助金を貰えなければ路線を

維持できないので、例えば生活路線であろうと、儲かっていないのなら収支の部分では切るしか無かったのです。しかしそこには多くの利用者が存在し、横浜市側も維持制度を出さざるを得ない状況になったのはご存じの通りです。

会社経営を重視して考えると、路線は切らざるを得ないとなるのです。しかし、この切った路線以外でも赤字路線は多くあり、決して黒字だけ残したというわけではありません。民間事業者も同様で、系列会社などで作った不動産などがあり、赤字路線だが撤退が出来ないのでやむなく走っているという現実があり、子会社で収支を合わせてるのです。

この子会社の賃金体系がバス乗務員のあるべき姿、というのであれば、いずれ就職してくれる方が居なくなるのでは無いでしょうか。現在、民間の子会社は人員不足に喘いでいます。交通局も公募嘱託を募集しても、この数回は募集人数を下回る採用しか出来ず、現在の深刻な人員不足の原因となっています。乗客の減少は2007年以降顕著になってくることでしょう。その時、路線撤退を簡単に出来ず、働いてくれる人がいなくなる…そんな事態になってしまわないよう、バスの乗務員の賃金を本気で考えなくてはいけないのではないのでしょうか。

バスの乗務員の賃金って、いくらが良いのでしょうか？本当に教えて欲しいです。

(横交教宣部)