

人材は今の経営陣だけではないのだ ～「信頼からの撤退」に対する考察⑦～

8月1日の神奈川新聞に、「横浜市交通局水増し請求13億円」という見出しで、行政路線水増し問題で、2001年～2005年の過去5年間で調べたところ、水増し請求額が総額約13億円に上がることが分かり、翌2日に魚谷局長が謝罪の記者会見が行い、詳細が報告されました。

この補助金は、営業係数250（100円稼ぐのに250円）以上の路線の赤字を全額補てんする制度です。補助金を貰うため、250以下のものを操作し250以上として申告、補助金を余分に貰っていたということです。

この営業係数を目安に2003年度に確認した、中期事業計画における、「市場原理になじみにくい路線」を策定していました。係数が高い路線は、維持方策を検討していく、という確認で、その策定の部分の提案が今6月にされたばかりです。にもかかわらず数字が不正に操作をされていた事実は、交通局の未来を懸命考え、努力してきた組合員に対して最大の裏切りであり、これから何を信用して行けば良いのか、と不信感は拭えません。まさに、「信頼からの撤退」そのものです。

確かに、考え方として、合理化で人員削減を行えば、当然全体の事業規模は小さくなるのですから、補助金の金額も少なくなるでしょう。しかし、その金額が少なくなるということは、補助金を貰っている路線に対しても何らかの方策をし、削減無しし廃止を行っているはずなのです。支出も減っているが収入も減る、そのため、補助金が頼りになる。しかし、「営業係数」という非常に正確なものが掴みづらい方法で補助金の有無を判断しているので、不正な操作をして「もらえるものはもらおう」という手法を考えついたのでしょうか。

公営交通というものは、交通不便地域の方々や乗客のライフスタイルに合わせて運行が出来ていたというのが最大の魅力だ、というのは以前も掲載しました。そこを賄っていたのが「補助金」であり、この補助金を頼らないで局を運営していくことが果たして本当の姿なのか、という疑問もあります。あくまでもニーズに則った補助金は、必要な時代が来るでしょう。今までは「まちづくり」の観点での補助金と考え、これからは、「福祉」の観点での補助金が大きくクローズアップされて来ます。必ず議論になるでしょう。

しかし、一番やってはいけないことは、必要以上に補助金を貰うことです。これこそ市営バスだから出来る方法であり、民営事業者には絶対出来ない手法です。「自主自立した経営」を目標にしていた事の本質を全く見極めず、2007年度から補助金なしでの運営をしていけばそれで良いのだ、という発想で行ってきた現在の経営陣は、「バス事業はある程度把握してないと出来ない」という理由でそのまま残ると言っています。しかし、誰がそんな経営陣を信用するのでしょうか。現経営陣が勝手に思っているだけで、外部から人を出さなくても、優秀な人材は居るのでは無いのでしょうか？過信をする前に足下を見る、これが信頼を回復する残された方法なのでは無いのでしょうか。

（横交教宣部）