

生命尊重の暮らし方と結合した交通社会と交通教育の創造を

スローライフ交通教育

No.12

2009年4月1日

編集者：前田敏章

発行：スローライフ交通教育の会（略称：ITTES）

連絡先：札幌市西区八軒10条西2-7-22

Institute of Traffic and Transportation Education for Slowlife

Tel：011-616-7688

交通死ゼロ
への提言

「交通運輸業界における規制緩和と安全問題」

交通権学会理事 川村 雅 則（北海学園大学准教授）

この報告は、2008年11月16日に札幌市で開催された「世界道路交通犠牲者の日・札幌フォーラム」（主催：「交通事故調査の開示を求める会」、協力：「北海道交通事故被害者の会」「交通権学会道支部」および当会）で講演されたものです。

■ はじめに

川村です、よろしくお願いします。私からは、「交通運輸業界における規制緩和と安全問題」という題で報告させていただきます。

私の問題意識は、端的に言えば、タクシー、トラック、バスなど職業運転者の事故をなくすためにはどうすればよいのか、ということです。ただその際に、個別の運転者や個別の企業の問題としてだけこの問題をとらえるのではなく、もう少しひろく、交通運輸産業のありかたや政策の問題と関連させて検討する必要があると考えています。

はじめに申し上げておくと、残念ながら、今の経済・社会というのは、交通事故を発生させることもいわず、経営効率を追求するような社会になっているのではないのでしょうか。そのことについて政府の責任は大きいわけです。しかしながら同時に考えなければならないのは、皮肉な言い方ですが、残念ながら私たち消費者・利用者也、程度の差はあっても、そこに荷担している一荷担というややきつい言い方に聞こえるかもしれませんが、そういう複雑な構造があることです。

今日の報告では、交通運輸業界の事故発生状況などをはじめに概観した後、規制緩和下の交通運輸業界あるい

は職業運転者の実態をみる。その後、こうした現状を変えるために考えるべき課題は数多いわけですが、なるべく本日の集会の問題意識にひきよせながらお話をしてみたいと思います。

紹介した図表で説明のないものは私の書いた原稿の中からとったものです。引用などは明示しておりませんがご容赦ください。また、話の中で、職業運転者、運転者、乗務員などいろいろな言い方をしますが、とくに意図して使い分けているわけではありません。



■ 事業用自動車による交通事故発生状況

まずこの図は、平成9年を基点として、事業用／自家用別・車種別に、自動車事故の推移をまとめたものです。事業用乗用車、つまりタクシーの事故の増加がよく指摘されていますが、一番上の折れ線のとおりです。ざっと見ておわかりのとおり、ここ数年は減少傾向にあるものの、平成9年以降に事故がいったんぐっと増えている。

ところで、タクシーの事故が増えているといま申し上げました。ではそれは、みなさん普段の生活でお感じになっているように、タクシーの台数が増えたことによるものでしょうか。つまり、タクシーの台数が増えたから事故も増えた、ということなのでしょうか。必ずしもそれだけでは説明できません。

図 車種（第1当事者）別交通事故件数の推移（各年12月末）
出所：警察庁（2008）より

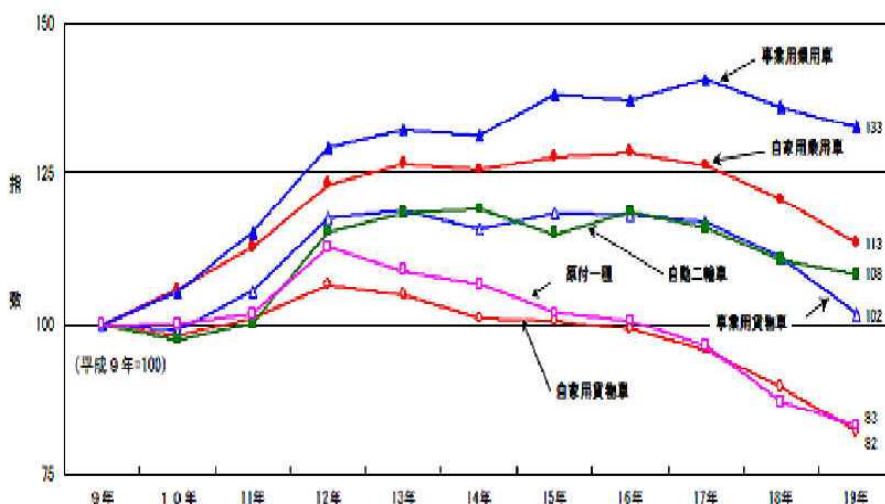
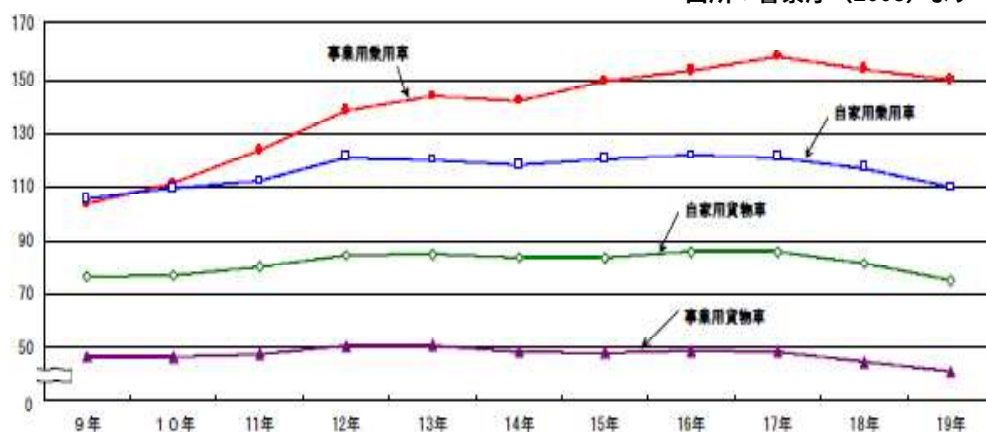


図 車種（第1当事者）別1億キロ当たり交通事故件数の推移（各年12月末）
出所：警察庁（2008）より

右の図は、走行距離当たりの事故件数をみたものです。一番上の折れ線、つまりタクシーの事故をみると走行距離当たりでもやはり事故が増えていることが確認される。つまり、単に、車の数が増えたから、あるいは、走行距離が全体として増えたから、ということだけでは説明できない、別の要因も関係しているようだということになります。それがなんであるのかは後でみていきます。



■ 職業運転者と過労死、運転労働をめぐる問題

さて、本題に入る前に、もう一つ確認しておきたいのは、他の職業群に比べて、運転職には、いわゆる過労死と呼ばれる、工作中に脳・心臓疾患を発症して亡くなるケースが多いことです。厚生労働省の調べによれば、平成19年度の数値で、脳・心臓疾患の業種別支給決定件数は、運輸業が101件で第1位です。職種別の支給決定件数でも、運輸・通信従事者は93件でやはり第1位です。

何故そうなるのか。一つには、職業運転者の仕事、つまり、運転労働というのは精神的な負担が大きいわけです。車を運転するということは、絶えず外からの情報を得ながら、その情報にもとづいて的確な判断をくだして、その判断にもとづきながら、ハンドルやペダルを操作していく、そんな作業が連続的に要求されるわけです。

もう一つは、職業運転者の働き方の問題があります。つまり、彼らの労働時間は非常に長く、不規則であり、また深夜労働もある。そういう非常に大変な勤務が背景にある。その結果として、職業運転者の過労死が多いわけです。

その意味では、職業運転者による事故を無くすためには、こうした問題も考えなければならない。もっとも、残念ながら、今の交通運輸業界は、競争一辺倒の政策が展開されており、その意味では、彼らがますます追いつめられる方向に進んでいるのですが。

ところで、一言お断りしておきたいのは、構造的な問題なのだから事故が起きても仕方が無いということを述べているわけでは、当然ありません。事故の被害から目を背けてはならない。

運転者が不眠不休の仕事を余儀なくさせられた果てに死亡事故を起こした場合に、それは構造的な事故なのだから仕方が無いと言うのか。そうではない。その意味では、構造的な問題の解決と、一つ一つの事故の真相を究明して責任を追及するということは、二項対立的な問題ではないと思います。むしろ、両方の視点をしっかり

と持たなければいけないと思います。

■ 交通運輸業界で何が起きているか —交通運輸業界と規制緩和—

さて、今日の私の報告のタイトルは、規制緩和と安全问题です。この間、交通運輸業界では規制の緩和という政策が実施されました。

具体的には、一つは、需要と供給に関わる規制。つまり輸送需要がこれぐらいだからこれ以上の供給増になると問題であるということで、新規参入や増車を抑える規制がありました。そういう規制が取り払われた。もう一つは、価格に関する規制が緩和された。

何故か？ それは、いずれの規制についても、「そんな規制があるからやる気のある新規の事業者が参入出来ないのだ」、あるいは「もっと安い料金で事業を行いたいという事業者が車の台数を増やせないままの規制はおかしい」という評価が与えられ、規制緩和という政策こそが、事業者間の競争を促進し、「価格破壊」で消費者メリットの増加をもたらすという喧伝がなされた。不良な商品・サービス、悪質な行為あるいは問題ある事業者は、消費者から選択されなくなり、市場から退出させられるということも主張されました。最後に残るのは、良質な商品・サービスを提供する事業者というわけです。

こうした主張に対して、現実の交通運輸業界では何が起きているのでしょうか。やや単純化しているかもしれませんが、お配りのレジュメには次のようにまとめました。すなわち、「輸送需要の低迷と供給の過多（過度な新規参入・増車）、零細規模の事業者のウエイト増、運賃値下げ圧力・不公正な契約（荷主・元請、旅行会社）の増大、燃料など経費支出の増、経営の困難、コスト削減・労働条件の悪化（過重労働、低賃金）、車両整備など安全に要する費用の捻出の困難、事故の増加」。

■ 相次ぐ新規参入、増車競争

具体的にみていきましょう。まず供給の過多、つまり、新規参入組や車両がどんどん増えていったという点を、例えばトラックでみてみましょう。自家用から営業用への転換ということもあって、平成元年には2000ぐらいだったトラック運送事業者が、3600にまで数が増えている。しかしながら、貨物輸送の需要がこれに見合っただけでなく、増えていったわけではない。結果として、限られた数の荷物の奪い合いが発生している。

図 車両台数別にみた貨物自動車運送事業者数の推移

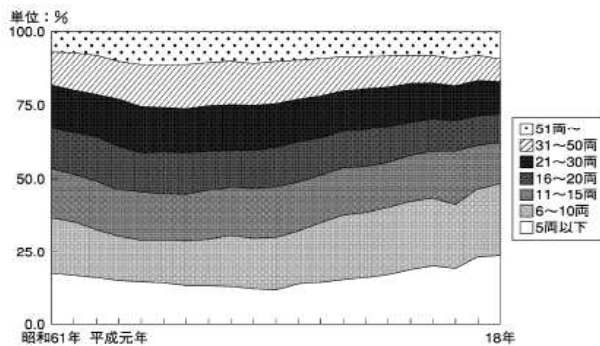


図2 車両台数別にみた貨物自動車運送事業者（特積を除く一般トラック）数の推移

ところで、上の図は、規模別にトラック運送業者の参入状況をみたものですが、零細の事業者が増えていることがわかります。規制緩和政策のもとで、「規模が小さかろうが、やる気のある事業者が新規参入できないのはおかしい」と、小零細規模の事業者の参入も認められるようになった。

しかしながら一全てがそうだというつもりはありませんが、零細の事業者の場合、やはり経営基盤が脆弱であり、そのために、運行管理や労務管理の面において劣るケースが少なくない。でも、そういった事業者であってもどんどん参入して事業を行うわけです。中には、意図してかどうかはともかくとして、法律も守らず必要なコストも支払わずに事業を行うものも存在する。そうなると、荷物の数は限られているわけですから、お互い、法を破ってでも、それを奪い合うための激しい競争が生じることになる。

■ 歯止めなき事業者間競争と、後退する行政機能 お配りしたレジュメをみてください。

例えば、今の運賃水準ではまっとうな労務・運行管理を続けていくことが非常に厳しいと回答した運送事業者は4割もいる。しかも、この間、燃料が大きく高騰したにもかかわらず、7割強の事業者は、それを運賃に転嫁できないと回答している。

規制緩和以降、トラック運送事業者が非常に増えたため、仕事を与える側の荷主からみれば、より安い運賃で仕事を出すことができる環境ができあがった。結果として、運送事業者の経営も、ひいては運転者の働き方も、厳しくなった。

1. 運賃水準の低迷、不公正な契約

1) 労務・運行管理や安全を確立する上で現在の運賃水準では

・非常に支障あり 39.8%、・やや支障あり 39.8%

2) この間の燃料費高騰分の運賃への転嫁状況

・全く上乗せできず 73.8%、・一部のみ 24.5%、

・おおむね 1.7%

2. 際限なく進むコスト削減（適正化事業調べ）

1) 労働保険、社会保険からの離脱（事業者ベース）

・労働保険 調査できず 5.6%、未加入 3.8%

・社会保険 調査できず 5.5%、未加入 15.9%

※従業員1人でも未加入の場合が該当

2) 新規事業者で深刻な未加入状況

・労働保険 調査できず 8.5%、未加入 14.4%

・社会保険 調査できず 10.4%、未加入 46.3%

配布レジュメより

もっとも、こう思われる方もいるかもしれない。たとえ競争が激しくなっても、遵守しなければならない法律があるのだから、そこで歯止めがかかるだろう、と。たしかに、そう思いたい。でも実際には、事業者間の競争はどこで歯止めがかかっているのでしょうか。レジュメにもあるとおり、例えば、労働保険や社会保険に未加入という事態まで起こっている。新規事業者に限ると、社会保険に未加入の従業員がいるケースは46.3%に及ぶ。

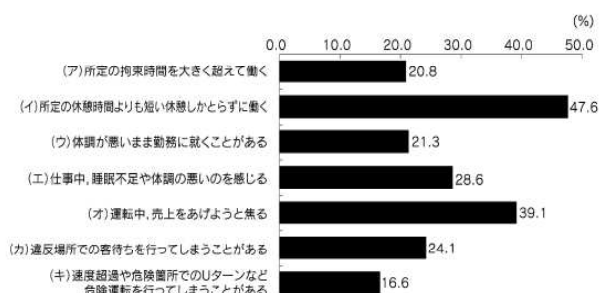
ところで、新規事業者に問題が多いというこの状況は、言い換えると、規制を緩和したことで、行政によるチェックができない事態がひろがっていることを意味している。かつては存在した、行政による事前のチェック機能、行政の責任というものが規制緩和でどんどん後退している。

私たちはともすれば、短絡的な行政批判を行ったり、公務員は多すぎるから減らせという議論をしがちです。規制緩和も行政「改革」の一環として行われてきたところがあります。しかしながらその結果として、行政が関与できない領域がどんどん拡大している。それでよいのか。どうすれば関係行政機関の機能を強化できるのか、考えていかなければならないと思います。

さて、職業運転者の労働実態について、2, 3のデータをとりあげたいと思います。

■ 売上確保のために無理をして働かざるを得ないタクシー乗務員

図 最近の働き方にみられる問題（タクシー乗務員）



上の図は、事故が非常に増えているとききほど述べ

た、タクシーに関するものです。輸送需要が低迷しているにもかかわらず規制緩和で台数が増えて1台当たりの売上げが減ってしまったために、一定の収入を確保しようと、無理をして働かざるを得ない。結果として、休憩を取らずに働く、運転中に売上げをあげようと焦る、などの問題状況が発生している。

みなさんは、お客さんをおろした後、タクシー乗り場のある市内中心部に向かってものすごい勢いで走って行くタクシーを見かけたことはありませんか？あるいは、交差点付近など違法な場所で客待ちをしているタクシーを見かけませんか？これらの行為は、本来は許されませんが、少なくない乗務員がそういうことをしてしまっている。それぞれの責任は問われなければならないが、そういう状況に彼らを追い込む構造的な問題にもメスを入れなければ、根本的な解決にはならないのではないかと思います。

■ 休養・睡眠不足に耐えて働くバス乗務員

図 勤務がある日と休日それぞれの睡眠時間
(乗合バス乗務員)

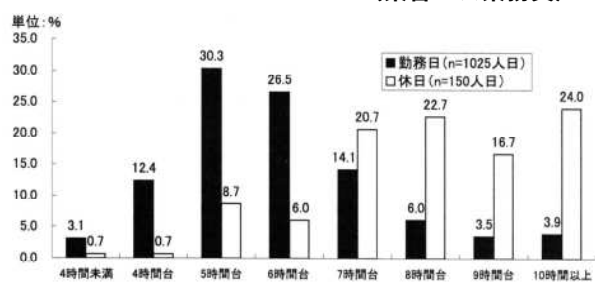


図-3・勤務日/休日別にみた睡眠時間の分布 (延べ人日)

もう一つ、これは私たちが普段利用しているバスの乗務員の睡眠時間をまとめたものです。だいたい200人近い乗務員に1週間のあいだ、毎日、記録を取ってもらいました。

全員分をまとめて分析したところ、勤務のある日の睡眠時間は、5時間台がもっとも多いという結果が出た。安全運行のためには、当然、日々の睡眠をしっかり確保しなければいけない。ところが、多くのバス乗務員は、5時間台あるいは6時間台という短い睡眠しか確保できていない。彼らがよくいうのは、在宅時間がもっと欲しい、睡眠時間がもっと欲しいということです。でもそれができないから、結果として、白い棒グラフが示すとおり、せいぜい普段の不足分を休日に補って、なんとか日々の勤務に耐えている。

以上、トラック、タクシー、バス、いずれにしても、総じて厳しい状況にあるということを確認して頂きたいと思います。

■ 交通運輸の再規制に向けた動きとそれをけん制する動き

ところで、最近、タクシー業界では、さきほど述べたような、規制緩和の弊害があらわになり、その見直しを図ろうという動きが出てきている。やはり自由競争一辺

倒では問題があり安全も確保できないという反省にもとづいてのことです。ところがその一方で、そうした動きを牽制する動きも逆にある。

例えば、規制緩和を推進してきた立場の「規制改革会議」という機関は、こう主張しています。すなわち、「規制緩和が行われた結果、新たな雇用を創出するとともに、待ち時間の短縮や多様な運賃サービスの導入等、消費者利益の向上に貢献してきたというプラスの側面を忘れてはならない」「事故への対応は、台数規制ではなく、悪質な事故を発生させた運転手や会社に対する行為規制で対応すべきである。タクシー運転手の労働条件改善は基本的にはタクシー事業者の経営課題として、また、より広い社会政策を通じて実現されるべきものである。」「タクシー事業に関する一層の規制緩和を検討・推進すべきである」と。

これを読んで、みなさんどう思われるでしょうか。みなさんにもぜひ考えて頂きたいのは、経済的規制と社会的規制というのはそう単純に分けられるものではないということ。事故を減らすためには、いままでみてきたような、運転者のおかれた状況や運送事業者の経営の改善が必要ではないか、そう考えるならば、規制—規制というネガティブなニュアンスがあるのでルールと言い換えてもよいと思いますが、一定のルールを設けていかなければならないのではないのでしょうか。

他方で、いや、そんな必要はない、競争一辺倒でいいのだ、私たちは消費者として利益を得ているのであるから。仮に問題行為が発生しても事業者・運転者を厳罰に処すればよいだけである、そう考えるべきなのではないでしょうか。

さて、ここまでは少し大きな話をさせて頂きました。残りの時間は、もう少しポイントを絞って二つお話ししたい。

■ 働き方に関する脆弱な規制—有効な規制になり得ていない「改善基準」告示

職業運転者の長時間労働をめぐってこんな質問をされることがあります。「こんな長時間働やこんな働き方は、違法ではないのですか」と。

鉄道などであれば、システム災害的な事故もあると思うのですが、交通運輸産業の中でも、自動車運送業の場合には、やはり運転者の状態というものが安全を大きく左右する。その意味でも、働き方に関するきちんとした規制が必要なのですが、実際に設けられている規制は、有効な規制になり得ていないのです。ですから、先ほどの質問への回答は、「驚かれるのはわかりますが、全てが違法というわけではないのです」ということになる。では現行の規制の中身をみていきましょう。

下の図をごらんください。

例えば、一番右のバスの場合には、4週平均で1週間あたり65時間まで拘束時間が認められている。休息時間も8時間以上あれば法的には問題ない。そうすると、仮に、夜中の24時に仕事を終えて帰宅しても、会社は、その運転者に対して、次の日—というより当日になるのでしょうか—8時からの勤務を要求できることになるわけです。

勤務と勤務の間、つまり、通勤時間と在宅時間を足し合わせた時間が8時間確保されていれば、法的に問題ないのです。これが実態なのです。

トラックに関しても同じです。1ヶ月に293時間までの拘束時間が認められている。1日に最大16時間の拘束時間が認められている。

これで有効な規制といえるでしょうか。こうした現状を、例えば、睡眠時間を十分に確保できるようにするとか、1日の勤務時間をもっと短くするとか、そういうしっかりとした規制を設けていかなければならない。もっとも、日本の労働基準の弱さは職業運転者に限ったことではありません。

■ 働き方に関して何らの規制もない自営の職業運転者

今、職業運転者に関する規制は、存在はするが、非常に脆弱である、という話をしました。ところが、その脆弱な規制の対象にもならない職業運転者がいる。

職業運転者には2パターンあって、1つは、これまで述べてきた、会社に雇われている職業運転者。もう1つは、自営の職業運転者です。その例としては、例えば、みなさんは軽貨物などを街中でよくみかけるのではないのでしょうか。彼らの多くはそれに該当します。

図 ある軽貨物運転者の1週間の働き方

	前日からの 睡眠時間	出宅 時刻	帰宅 (最終) 時刻	作業時間 (休憩等を除く)	延べ配 達件数
1日目	6時間 06分	6:05	21:32	13時間 46分	130
2日目	5時間 36分	6:00	21:36	13時間 59分	138
3日目	5時間 25分	6:05	21:48	14時間 08分	149
4日目	5時間 50分	6:02	23:33	17時間 10分	195
5日目	4時間 45分	6:02	22:35	15時間 49分	169
6日目	5時間 10分	6:10	21:43	11時間 48分	119
7日目	5時間 30分	6:05	20:32	10時間 00分	107

注：延べ配達件数は、再（再々）配達分を含む配達件数

図は、ある自営の軽貨物運転者の、お歳暮時期の1週間の働き方です。大手の宅配便事業の末端部分、つまり、個人の利用者・消費者宅への配達部分を担当しているわけですから。こんな長時間の仕事を毎日続けていても、何の法にも抵触しない。

こういう、自営の軽貨物運転者を使って大手の運送会社が輸送コストを削って、安く、宅配便事業を展開している。そして私達も、消費者として、それを安く使っている。私たちも、間接的にですが関わっているこうした現実を目を向けなければならない。

■ 「自動車事故報告書」への疑問

さて、集会のはじめにご発言がありました白倉さんの事故に関連して、私も、自動車事故報告書をめぐることについて少し述べておきたいと思います。

この事故報告書というのは、死者または重傷者が発生するような事故を起こした場合や、車両が転覆、転落、火災を起こした場合などに、運送事業者が運輸行政に対して提出をしなければならないものです。私は、この事故報告書の存在を知ったときに、これを読めば、その重大事故がなぜ起きたのか、つまり、なぜこの運転者は死亡事故を起こしてしまったのか、なぜこの運転者は過労死してしまったのか、そういうことがわかるのではないかと、そう思って、情報開示請求の制度を使って、全国から事故報告書を取り寄せました。

しかしながら、全国から取り寄せた大量の事故報告書を読む作業の中で、次のような素朴な疑問がうまれてきました。例えばその一つは、そもそも、起こしてしまった事故の内容について事業者が正確に記述するのだろうか、ということです。事故報告書を作成するのは事業者です。自分の会社の運転者が起こした事故について正確な記述が可能でしょうか。この、「正確な」というのは、「正直に」という点もそうですが、「科学的に」という点においても、です。例えば、事故は運転者の気のゆるみで起きたという説明では不十分で、その気のゆるみはなぜ起きたのかまで踏み込んで明らかにしなければ、事故の再発防止にはならない。でも、なんだかいいかげんな記述内容に思える報告書も結構多いのです。

図 「自動車運転労働者の労働時間等の改善のための基準」告示

	タクシー		トラック等	バス等
	日勤勤務	隔日勤務		
拘束時間	1ヶ月 299時間 1日 原則 13時間 最大 16時間	1ヶ月 262時間	1ヶ月 293時間 1日 原則 13時間 最大 16時間 (15時間超えは1週2回以内)	4週平均で1週間あたり65時間 1日 原則 13時間 最大 16時間 (15時間超えは1週2回以内)
休息時間	継続 8時間以上	継続 20時間以上	継続 8時間以上	継続 8時間以上
運転時間			2日平均で1日あたり 9時間 2週平均で1週間あたり 44時間	2日平均で1日あたり 9時間 2週平均で1週間あたり 40時間
連続運転時間			4時間以内(運転の中断には、1回連続10分以上、かつ、合計30分以上の運転離脱が必要)	4時間以内(運転の中断には、1回連続10分以上、かつ、合計30分以上の運転離脱が必要)

出所：旧労働省「改訂新版 自動車運転者労働改善基準の解説」p150～151から主な項目を抜粋

あるいは、この報告書の様式では、必要不可欠の基本的な情報さえ把握できないのではないか、という疑問です。つまり、自動車運送業においては、勤務の条件が運転者の状態、ひいては安全を強く規定すると思います。そう考えるならば、一日限りではなく例えば一ヶ月ぐらいのスパンで、事故を起こした運転者の、勤務に関する情報を記載させるべきでしょう。でも、ごく一部のケースを除き、そういう情報はない。加えて、事故の分類などについても、果たしてこれでよいのだろうか、ということも疑問として浮かんできました。事故報告書を資料として添付しておきましたので、みなさんも、時間のあるときにでも確認しておいてください。

■ 事故報告書にみる問題点 一 死亡事故と、過労死が疑われるケースから

以上の疑問について、具体的にみてみましょう。まず、死亡事故を起こしたある貸切バスのケースです。

報告書を読み上げます。この事故は、秋の晴れた日の19時半過ぎに発生しました。事故発生場所は、直線の道路上。運転者は「道路を横断中の被害者を発見。急ブレーキをかけ」たが間に合わずに接触し、死亡事故を発生させたとあります。道路状況は「街灯がなく、非常に暗い地区。前方からの対向車もなし」「事故の原因」は「視界の悪い状況で、前方確認が不十分であった」と。

ここで疑問がわいてきます。こうした走行環境、道路状況だけが事故誘発の要因だったのか、と。なぜなら、この運転者の「事故日までの勤務日数」は連続で29日、事故日以前1ヶ月間の休日が0日で、その間の乗務距離は10341kmだったとあるからです。こうした勤務状況が、彼の覚醒水準を低下させて事故発生に関わっていたと考えるのは、不自然なことでしょうか。

しかし、この事故報告書をまとめたひとは、「視界の悪い状況で前方確認が不十分であった」と、ということだけですませている。疑問が残ります。

あるいは、体調不良で勤務中に運転の継続が不可能となった、ある事故のケースを紹介しましょう。こういうケースは「健康起因」という箇所に分類されます。

このケースでは、事故を起こす前、過去1ヶ月間のうち出勤しなかったのはわずか2日間のみで、日々の拘束時間を足し合わせた総拘束時間は303時間、総乗務距離は7641kmでした。月のうち半数が7時半前という早い時刻に出勤しています。事故当日までの連続勤務日数は10日間で、事故前日までの9日間における総拘束時間は96.8時間（総乗務距離は2596km）。加えて、事故前日の拘束時間は15時間17分にも及んでいます。じつに過酷な勤務だったのではと思いました。

ところが、事故報告書に記載されている「事故の原因」は、「運転者が少々肥満型の体型」であったためとある。勤務条件に問題があったのではなく、乗務員の運動不足、肥満体型に問題があったということでしょうか。結果としてそこから導きだされる「再発防止対策」は、「適度の運動を心掛け、体調管理を怠らないよう指示」となる。これで事故の再発防止になるのでしょうか。

極端なケースを持ってきたと思われるかもしれませんが、決してそんなことはない。事故報告書をながめてい

ると、こうしたおかしい記述は珍しくありません。

そういう意味では、先ほど、事故報告書を入手することの必要性が述べられていました。この点は全くその通りだと思います。しかしながら、それと同時に、この事故報告書の記述を正確なものにし、必要な情報を記載させるという作業が必要になってくる。ごくごく小さな提起のように思われるかもしれませんが、重要な課題だと思います。

■ 行政不要論ではなく、実効力ある行政機能の追求を

ちなみに私は、さきほど述べたような疑問を、行政の担当窓口の方に率直に聞いてみました。口頭でのやりとりでしたので、正確ではないかもしれませんが、次のような発言だったと当時のメモには書き留めてありました。すなわち、そもそも行政としてはこの記述内容をもって運送事業者を罰するわけではないので、正確に記載されているかどうかはそう重要なことではない、あるいは、たしかに、事業者に正確さを求めるのは難しい、うんぬん。

でもそれならば、そもそもこの事故報告書は何のためにあるのでしょうか。運送事業者に対する処分は警察による事故調査で決めるということであれば、この事故報告書というのは何のために存在するのでしょうか。事故の再発防止の為に使われるのではないのですか、等々と、さらにつっこんで聞いても、明瞭な回答はなかなか出てこない。

あるいは、記述の内容が明らかにおかしいケースがあったので、こういうのは書き直しを指導しないのでしょうか、と尋ねたら、逆に、こう回答されました。すなわち、最近では、こういう事故報告書は民事裁判などでも使われるため、運送業者に書き直しを強く指導して、そのために事業者が不利益を被った場合に、行政が後で訴えられかねない、そんなニュアンスのことを言われました。

これはいったい何のための事故報告書なのでしょう、か、そういう思いを強くします。

もっとも、ここでみなさんに誤解してほしくないのは、それならば行政機関はもう必要ないという、いわば行政不要論という行政解体論は、誤りであるということです。それは私たちにとってますます危険な事態をもたらすことになりかねない。そうではなく、逆に、事故防止という観点から、行政機能をどう強化していくべきか、どうすれば実効力ある行政機能が実現できるのか、そういうことを考えて、追求していかなければならないということです。行政も、ある意味、決められた枠内でしか動けないわけですから。



■ まとめに代えて

話があちこちにとんでしまいましたが、最後にまとめます。

前半は、職業運転者のおかれた状態を紹介しながら、一つには、交通運輸業界における規制緩和政策を見直して、持続可能で安全・安心な交通運輸をとりもどす必要があるということを述べました。しかしこれは非常に大きな、難しい課題です。

後半は、もう少し話を小さくして、事故防止、安全の確立という観点からも、職業運転者の働き方に関する規制が必要ではないか、しかしながら、現行の規制は有効な規制になっていない、むしろ脆弱である、という話をしました。

さらに話をもっと小さくして、重大事故を起こした際に作成される自動車事故報告書をめぐる問題の改善という取り組みを通じて、交通運輸行政のあり方を見直していくことが可能でありその必要があるのではないか、ということを書きました。

話し足りないことが多々ありますが、私の述べたいこと、あるいは、本日の資料やデータは、いずれも拙稿や参考文献から入手可能なので、関心のある方はそちらをご参照下さい。

ご清聴有難うございました。

(かわむら まさのり)

■参考文献・資料など

1 拙稿（下記よりダウンロード可）

<http://www.econ.hokkai-s-u.ac.jp/~masanori/index>)

- ①「職業ドライバーの労働実態と慢性疲労」『労働の科学』61巻9号、2006年
 - ②「バス運転手の勤務と睡眠—進む合理化策のもとで」『北海学園大学開発論集』第78号、2006年8月
 - ③「規制緩和と貸切バス（上）—北海道の貸切バス業界の実態」『北海学園大学経済論集』第54巻第4号、2007年3月
 - ④「規制緩和とトラック運送業」『北海学園大学開発論集』第80号、2007年9月
 - ⑤「規制緩和と貸切バス（中）—事業者調査にみる北海道の貸切バス業界」『北海学園大学経済論集』第56巻第1号、2008年6月
 - ⑥「規制緩和下のタクシー労働」『北海学園大学開発論集』第82号、2008年9月
- 2 警察庁「平成19年中の交通事故の発生状況」2008年2月27日
- 3 厚生労働省
- ① 脳・心臓疾患及び精神障害等に係る労災補償状況
 - ② 労働基準行政関係リーフレット等一覧の「トラック運転者の労働時間等の改善基準のポイント」を参照（同様に、バス、タクシー）
- 4 国土交通省「自動車運送事業に係る交通事故要因分析（平成19年度）の結果について

書評

増補版

「クルマが鉄道を滅ぼした ～ビッグスリーの犯罪～」

ブラッドフォード・C・スネル著

緑風出版 2006年

本書は、1974年2月、アメリカ連邦議会反トラスト及び反独占小委員会に提出されたブラッドフォード・C・スネル氏の報告書の邦訳である。初版は1995年。

ビッグスリーとは、ゼネラルモーターズ（GM）、フォード、クライスラーの巨大自動車会社。本書はこの独占的自動車企業が、壮大な構想の下に、競合する公共交通を駆逐し、交通手段全体を乗用車の販売市場に変えるというモータリゼーションを強行した過程を詳細に描く。

1930年代中頃、カリフォルニア州におけるパシフィック電気鉄道の路線網はロサンゼルスから分岐し半径75マイル（約120キロ）以上の地域に広がり、56の都市間を3000本の静かで汚染のない電車が年間8000万人を輸送し、豊かな郊外生活を実現していた。

この「世界最大の都市間電車交通体系」が機能していたロサンゼルス都市圏が35年後には「自動車化」により「廃墟」と呼ばれるようになる。GMなど自動車業界とその同盟者は、青々と茂った椰子の木やオレンジの果樹園を切り開いて全長300マイル（483キロ）のフリーウェイ（無料高速道路）を作り、極めて効率的な公共の高速輸送体系をスクラップ化し、軌道もはがしてしまったからである。ロサンゼルスはGMがその半分をつくった400万台の自動車のもたらす渋滞と排気ガスにより、スモッグの街と化してしまった。

南カリフォルニアで典型的であり、アメリカ全土で繰り広げられた「自動車化」戦略には三つの段階がある。最初は、旅客列車、市街電車、トロリーバスを買収しバスに置き換え、次に、バス製造を独占し、最後にバスの自動車への転換である。

この告発ともいえるべき報告書のあと1980年代にかけて日本版モータリゼーションも進行する。地域での主要な交通網を形成していた鉄道が、高速自動車道路の全国ネット化にとって換わられたのである。象徴的なのが、1985年の国鉄分割民営化によるローカル線廃止であり、1987年の第4次総合開発計画による高速道路3倍化計画（5000から15000キロ）などである。

しかし皮肉なことだが、米国ではすでに1970年代、一部の都市においてクルマ社会を克服する政策転換が進む。例えばサンフランシスコでは、先述のロス失敗から学び、早くも1973年には住民の力で公共交通優先の施策が進められた。その後ロスでも、大気汚染や渋滞克服への住民合意が図られ、鉄道の復権へと向かっている。

（この指摘については本書末尾「増補版解説にかえて」の白石忠夫氏の、「脱クルマ社会化はアメリカから」の一節に詳しい）

そして現在、米国では金融危機による経済悪化を理由に、GMとクライスラーへの財政支援が懲りずに行われ、日本でも高速道路の低料金化がさしたる議論もなく進んでいることに胸を痛める昨今、対照的に、ドイツでは従来無料であった高速道路を有料化して、その収入を鉄道事業に振り向けていることを知るとき、「（ビッグスリーが）社会のニーズではなく、いかに企業の目的に沿って米国の陸上交通を改造したのかを記述する」（序論 p8）とした本報告は今も貴重な視点を与える。（前田）