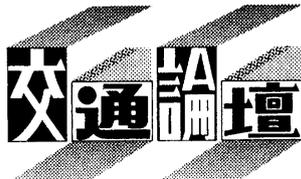


経済的規制と 社会的規制再考

関越道高速ツアーバス事故はなぜ起きたのか。背景要因として指摘される規制緩和と政策の議論をふりかえったとき、需給調整や価格に関わる経済的規制と、安全や労働条件など社会的な規制の分離は可能かという考えは、果たして妥当だったのかという思いをあらためて強くもつ。

もっとも、端的には、「経済的規制は原則自由、社会的規制は自己責任を原則に最小限に」と表現されたことから、そもそも規制緩和の一方で強化されるはずだ



川村雅則
京大大学院教授
北学海部
北学海部

た概念上分けることばもちろん可能だとしても、実際にそれが可能なかどうかということである。とりわけ、わが国の社会的規制(あるいは労働規制に限定しても構わない)の水準の低さを思つと、その疑念は深まる。

という現行体制に象徴されている。自動車の運転者の労働時間等の改善のための基準「告示が示す拘束時間の水準は、いわゆる過労死認定ラインである月の時間外労働80時間超と照らし合わせても、あまりにも低い。しかもこの水準さえ守られずにいる。

労働科学的知見に基づく
働かされ方の規制強化を
事故後、利用者や第三者の安全を守る上でも不可欠な、労働者

問われる政策審議
決定過程のあり方

自動車の運送業における規制緩和の見直しが進みつつある。1990年の「物流二法」の施行という形で規制緩和が早くに導入された

それは、十分な検証もなく、楽観的で総花的な議論が繰り返されてきた長年にわたる規制緩和と政策の反省点だと思つ。いまその点の改善が進む。ところで、もうじき期限切れを迎えるタクシー特措法の指定地域を前にしてタクシー事業法

ツアーバス事故が問うもの タク政策の動向を視野に



案が関係者の注目を集めている。だが例えば、需要減

(運転者)保護が脆弱(せいじゃく)なこと注目が集まった。総務省勧告で指摘されていたにもかかわらず放置されていた1日

事故後に設置された「過労運転防止のための検討会」で議論されている、労働科学的知見にもとづく働き方/働かされ方の必要性は、なにも高速ツアーバスだけに限らない。職業運転者全体の課題

トラック産業界でも、「将来ビジョン検討会」で最低車両台数や適正運賃に関する審議が続いている。ここで問われるべきは、政策審議や決定過程のあり方である。

野放図な増車を可能にしたタクシーの賃金システムをめぐると問題等はこの間、労使によって十分に議論し尽くされただろうか。制度政策による規制同様、労使による規制もまた、産業秩序の回復のために必要なは言までもない。

『東京交通新聞』2012年7月23日付

ツアーバス事故が問うもの
——タク政策の動向を視野に

川村雅則（北海学園大学准教授）

■経済的規制と社会的規制、再考

関越道高速ツアーバス事故はなぜ起きたのか。背景要因として指摘される規制緩和の議論をふりかえったとき、需給調整や価格に関わる経済的な規制と、安全や労働条件など社会的な規制の分離は可能だという考えは、果たして妥当だったのかという思いをあらためて強くもつ。

いや、規制のもつ機能に着目して概念上分けることはもちろん可能だとしても、実際にそれが可能なのかどうかということである。とりわけ、わが国の社会的規制（あるいは労働規制に限定しても構わない）の水準の低さを思うと、その疑念は深まる。もつとも、端的には、「経済的規制は原則自由に、社会的規制は自己責任を原則に最小限に」と表現されたことから、そもそも規制緩和の一方で強化されるはずだった社会的規制の水準は推して知るべし、だったのかも

れない。それは、およそ12万の運送事業者に対して監査業務に従事する国交省職員がわずか300人あまりだという現行体制に象徴されている。

■労働科学的知見に基づく働き方／働かされ方の規制強化を

事故後、利用者や第三者の安全を守る上でも不可欠な労働者（運転者）保護が脆弱なことに注目が集まった。

総務省勧告で指摘されていたにもかかわらず放置されていた1日の運行距離の上限値（670km）だけの問題ではない。運転者の労働時間等の改善を目的に掲げているはずの、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」告示が示す拘束時間等の水準は、いわゆる過労死認定ラインである月の時間外労働80時間超と照らし合わせても、あまりにも低い。しかもこの水準さえ守られずにいる。

事故後に設置された「過労運転防止のための検討会」で議論されている、労働科学的知見にもとづく働き方／働かされ方の必要性は、なにも高速ツアーバスだけに限らない。職業運転者全体の課題だ。

■問われる政策審議、決定過程のありかた

自動車運送業における規制緩和の見直しが進みつつある。1990年の「物流二法」の施行という形で規制緩和が早くに導入されたトラック産業界でも、「将来ビジョン検討会」で最低車両台数や適正運賃に関する審議が続いている。ここで問われるべきは、政策審議や決定過程のありかたである。

なかでも重要なのは、「事実」にもとづく政策審議である。それこそは、十分な検証もなく楽観的で総花的な議論が繰り返されてきた長年にわたる規制緩和政策の反省点だと思う。いまその点の改善が進む。

ところで、もうじき期限切れを迎えるタクシー特措置の指定地域を前にしてタクシー事業法案が関係者の注目を集めている。だが例えば、需要減のもとでも野放図な増車を可能にしたタクシーの賃金システムをめぐる問題等はこの間、労使によって十分に議論し尽くされただろうか。

制度政策による規制同様に、労使による規制もまた、産業秩序の回復のために必要なもの言うまでもない。