

私は、北海道で、規制緩和と交通運輸をめぐる問題について調査研究をしている（<http://www.econ.hokkai-s-u.ac.jp/~masanori/index> も参照）。

今年の二月に大阪で起きた貸切バスの死傷事故をうけて実施された、貸切バス事業者に対する国交省の重点監査の結果が六月に発表された。同発表によれば、監査が実施された三一六事業者のうち、二〇四者（六四・六%）で法令違反が認められたという。とりわけ、東京・大阪間三〇〇円台など低料金で話題を集めているツアーバス事業者においては、監査対象となつた八四者のうち六八者（八一・〇%）で法令違反が認められている。しかも違反の内容をみると、安全に密接にからむ運転者の過労の防止義務に関する違反は二九・四%、ツアーバスに限ると四七・六%の事業者が認められたといふ。業界の事情を知つてゐるものであればとくに驚くべき内容ではないかもしない。むしろ、こうした状況を放置しておきながら、「社会的規制の強化」を約束して「改革」を進めてきた勢力の厚顔さをあらためて思わずにはいられない。

今年の三月に「規制改革の経済効果」が内閣府から発表された。「改革」で低下した価格と増加した需要の規模を足し合わせて計算されたその「効果」をみると、私が研究フィールドとしているトラック業界で

は極めて大きな「利用者メリット」が創出されている。その意味では、トラック業界の方々と共にで行つてきた調査結果をみれば明らかである。すなわち、運送事業者相次ぐ新規参入と、長期に及んだ不況や公共事業の減少などによる輸送需要の伸び悩みという需給バランスが崩れた中で、荷主からの運賃切り下げが行われ、運送事業者は、人件費の削減や車両の使用期間の延長などあらゆるコスト削減策で対応してきた。だが安全や環境への対応コストの増大やこの間の燃料費の高騰がその余地をますます狭めている。中には、過積載、社会保険からの脱退、不正軽油の使用という違法な行為の採用にまでいたるケースも少なくない。それがまた事業者間の競争をより激しいものにする、という悪循環である。

「改革」が招いたこうした事態に運送事業者の側から多くの疑問や批判の声があがっている。そうした声の固まりを、本来必要な政策の実現にどう結び付けていくのか。この難題を考えるときに頭をよぎるのは、昨年急逝された恩師の椎名先生（前・建政研北海道センター理事長）のことである。公共交通事業の改革の担い手を、その事業に携わる労働者はむろんのこと、建設事業者や地域住民に見出した先生ならどう考えるか、助言を頂きたいものである。

はじつに模範的な業種ということになるだろう。

隨想 「改革」と労使の 共同について

川村 雅則



(かわむら まさのり 北海学園)