

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」(上)

川村雅則(北海学園大学准教授・交通権学会理事)

この報告は、前号で紹介した2008年11月16日の「世界道路交通犠牲者の日・札幌フォーラム」での川村先生の講演詳細です。2回に分けて掲載します。

はじめに

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。

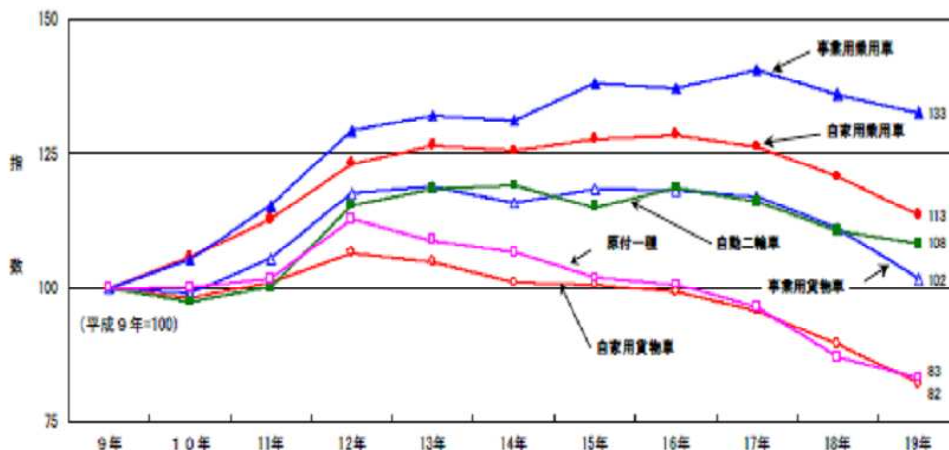


はじめに申し上げておくと、残念ながら、今の経済・社会というのは、交通事故を発生させることもいとわず、経営効率を追求するような社会になっているのではないのでしょうか。そのことについて政府の責任は大きいわけです。しかしながら同時に考えなければならないのは、皮肉な言い方ですが、残念ながら私たち消費者・利用者も、程度の差はあっても、そこに荷担している 荷担というややきつい言い方に聞こえるかもしれませんが、そういう複雑な構造があることです。

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。

事業用自動車による交通事故発生状況

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
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。

職業運転者と過労死、運転労働をめぐる問題

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、仕事中に脳・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。

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、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。事故の被害から目を背けてはならない。

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

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。

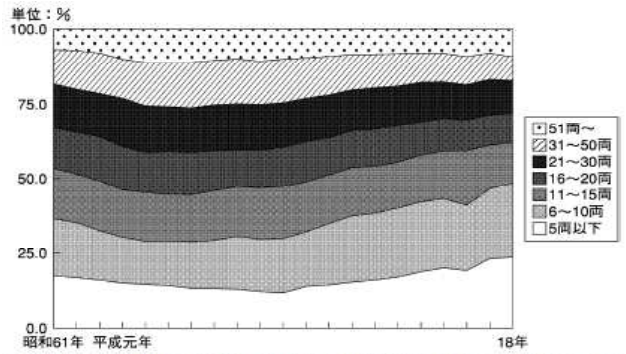


図2 車両台数別にみた貨物自動車運送事業者(特積を除く一般トラック)数の推移

図 車両台数別にみた貨物自動車運送事業者数の推移

ところで、上の図は、規模別にトラック運送事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、「規模が小さがるが、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 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

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。

- 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

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る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。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。

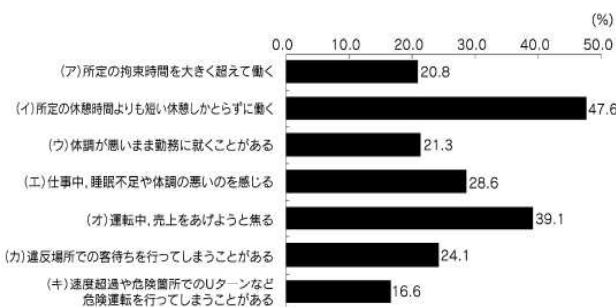
ところで、新規事業者に問題が多いというこの状況は、言い換えると、規制を緩和したことで、行政によるチェックができない事態がひろがっていることを意味している。かつては存在した、行政による事前のチェック機能、行政の責任というものが規制緩和でどんどん後退している。

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、運転中に売り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 - 乗

り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、本来は許されないことですが、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

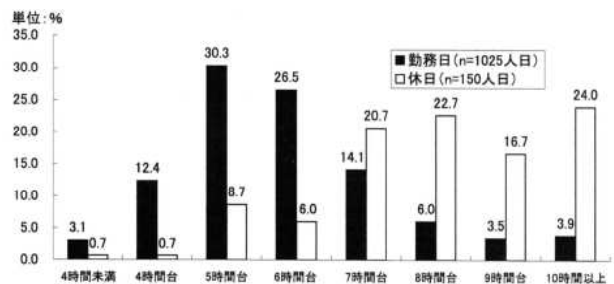


図-3 勤務日/休日別にみた睡眠時間の分布(延べ人日)

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)

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。(かわむら まさのり)

(つづく 紙面の都合上、編集者の責任で一部要約させていただきます)



いのちのパネル展 感想より

車を運転している人よ、必ずこれを見よ！展示をしてくれてありがとう。みんな力を合わせて交通事故を無くそう！（50代、男性）

ある日突然、元気だった家族がいなくなる...耐えられない事です。友人を交通事故で亡くしましたが、亡骸にすがり泣き続ける母親を見て胸が痛くなりました。同じ思いを自分の親にさせてはいけない...それから運転には気を付けるようになりました。

パネルを見て、本当に泣きそうになります。私のいとこも4年前に交通事故で亡くなったので、その時の事を思い出してしまいます。もう免許を取れる年齢でもあり、また、自転車で駅まで通学しているので、私は被害者にも加害者にもなり得るんだなあと改めて感じました。この様なパネルを見る機会はなかなかないので、良い経験になりました。ありがとうございました。

私も冬に運転免許を取得しました。今まで歩道を歩いている見慣れた風景とは全く違う、車のフロントガラスからの景色と車のスピード、死角の多さを実感しているところです。私も事故にあった経験があり、事故の重大さを少なからず身をもって学んでいたのも、特にこのパネル展は啓発を受けました。もっとこのようなパネル展が開かれ、多くの人々に事故で負う人々の心の傷が多大である事を実感してもらえる事を願っています。ありがとうございました。（21歳）

私の夫も運転していますが「安全運転でね」と注意しても「俺は大丈夫」の一点張り。「誰だって起こしたくて起こしてるのでは無い。自分は大丈夫と思っている人が起こしているんだから」としつこく、しつこく言っています。これからも目を離さず注意を与えてゆきたい。亡くなった方ばかりでなく、後遺症に苦しんでいる方の苦痛も身近に感じております。車社会、とつても不安です。



08/11/16 札幌地下街

20年前になりますが、父とその1年後に弟を信号無視と居眠り運転の為に亡くしました。その時の母の悲しみを思い出し、涙がでてきました。弟は結婚を前にして亡くなった為、母の悔しさはそれはそれは大変でした。どうぞ運転する一人一人が、もし自分がそして愛する家族が...と思いながら運転していただきたいと思います。

たまたま目に入ったパネル展でしたが、足を止めて全部見せて頂きました。交通事故をあらためて重く感じました。時間、仕事よりも「命」が一番大切です。様々な社会問題の中の一つとして取り上げる必要があります。これは教育の場でも実現して貰いたいです。税金の無駄遣いをするのではなく、こうした活動に私達の税金を使ってもらえればいいです。こうしたパネル展等がごく日常、目に入ってくるようになってほしいと思います。

私のいとこ友人は、トラックに巻き込まれて亡くなりました。いとこは16歳の時に北広島で、友人は21歳の時に東京でそれぞれバイクに乗っていて、前方不注意のトラックに命を持っていかれました。

このパネル展を拝見させていただいて、身が引き締まる思いでいっぱいです。亡くなられた方々の無念の思い、絶対に無にしてはいけなと心から思いました。いとこ友人の死を無にしない為に、私も自分で出来る交通死ゼロの活動を考えなくてはと思っております。（30代、女性）

今までは、車は便利なだけのものだと思っていたけど、人の命を簡単に奪ってしまう、本当に恐ろしいものだという事を感じた。

もし、自分の家族が交通事故で死んでしまったら、犯人を憎むだろうし、死を受け入れられないと思う。そんな思いをしたくないし、絶対に、人にもさせたくないの、これから車に乗る時は、自分は人の命に関わるような重大な事しているのだという自覚を持って運転しようと思う。（10代、女性）

素晴らしい企画です。ご遺族の言葉と写真が語る命の大切さに胸が熱くなりました。これからも伝えていって下さい。生命の尊さを。（20代、男性）



08/06/25 札幌稲雲高校

パネル展を通して命の教育を

世話人 筒井美香

2003年に札幌で「生命のメッセージ展」が開催され、今後も北海道独自の活動をとの思いから小野さんと実行委員会を立ち上げ、北海道共同募金会のご協力で「いのちのパネル」が2003年に誕生しました。現在の参加者数は21名です。

2008年度の「いのちのパネル」展は道内で24カ所、延べ96日間の展示と非常に意義ある1年でした。その中で、札幌市内とその近郊ではありますが、高校に展示依頼の文書を発送し、そのうち数校ですが展示する事が出来ました。これからも大学や高校での展示を、少しでも増やしていきたいと考えています。パネルの活動が大きく成長できた事は、多くの方々のご協力とご理解があつてこそだと思います。本当にありがとうございます。

また2008年度の締めくくりとして、高石さんのパネル文と今まで展示を見て頂いた方からの感想文をまとめたものが出来上がりました。今後、小冊子と一緒に活用していきたいと思っています。

今年度の活動予定の一つとして『いのちのパネル子供版』のようなものと考えています。まだ具体的なものは決まっていますが、来年の春までに何か形にしたいと思っています。「いのちのパネル」は、どちらかというところ高校生以上を対象にした内容になっており、子供向けの交通による被害に関するものはほとんどありません。

大人だけではなく、交通事故によって子供が受ける心の傷は大きなものがあります。「親に心配をかけさせたくない」等の思いから、誰にも言えず悩んでいる子供もいると思います。親も突然の事で、子供の気持ちに気が付かないでそのままになってしまっているかもしれません。

兄や姉が亡くなった年齢を、年下であるはずの自分が追い越してしまう矛盾や、学校の入試や就職試験での面接の際に問われる「きょうだいはい？」の質問にとまどったりと、子供達は知らず知らずのうちに、傷ついたり我慢したりしている事があると思います。

また現在、子供達が受ける安全教育は「車に気を付けましょう」という事が中心で、本当に『命を大切に



08/4 白石区民センター

する』というのを理解できるような内容はきわめて少ないと感じます。

命の大切さを子供達に感じてもらえる『何か』を作りたいと、ただいま小野さんと模索している最中です。ここでお願いがあります。「私も何か出来る事は無いだろうか？」と考えているお子さんや、子育て中のお母さん達にご協力して頂けないかと思っています。ぜひ私たちにアイデアを下さい！

この命教育が良い形になれば、今後、心に傷を負った子供達のために少しずつ新たな活動を拡げたいと考えています。みなさんのご協力をお願いいたします。(事務局にご連絡下さい)

書籍紹介

「犯罪被害者のための
新しい刑事司法」
～被害者参加制度と
損害賠償命令制度～

岡村 勲 監修 守屋典子他著 明石書店 2007年

本書は、犯罪被害者等基本法の制定と刑事司法への被害者参加制度実現の原動力となった全国犯罪被害者の会(あすの会)の代表幹事である岡村勲氏が監修し、あすの会の顧問弁護士によって書かれたものです。被害者参加制度を定めた2007年6月の「犯罪被害者等の権利利益の保護を図るための刑事訴訟法等の一部を改正する法律」の成立に至る経緯とその意義を詳述しています。

この改正法により、昨年12月から被害者参加裁判が実施に移され、道内でも注目を集めました。基本法の精神に基づき、被害者が当事者として司法手続に参加できるという司法制度における画期となる、しかし被害者にとっては当たり前の権利回復がようやくなされたわけですが、社会全体の受け止めには未だ落差があります。「被害者側の報復感情などが審理に与える影響を懸念する声も根強く」(「道新」2月23日)という指摘など、被害者の置かれている実情や権利回復について正しく理解されていないという現状があります。

5月から実施予定の裁判員制度とも関連し、公判前整理手続に被害の当事者が出席できないなど運用面での課題も指摘されているなか、もともと被害者には自然権として訴追権はあるのだということなど、様々な疑問に答える本書は、刑事司法における被害者の権利について理解を深めそれを拡げるための最適の一冊と言えます。(前田)

米内隆輔君(12歳)が卒業

～懐かしい友の声に奇跡と感動が～

6年前の6月、稚内市の米内隆輔君(当時小学1年)は、登校途中に前方不注視の車にひかれ、遷延生意識障害となり意識も戻らず、今も寝たきりの入院生活を続けています。(会報20、21号に関連記事)

その隆輔君が3月22日、病院から卒業式に出席し、校長先生から卒業証書を受け取りました。



ご両親の前で、隆輔君(右手前)への卒業証書を読む校長先生。(稚内市立港小学校 3月22日)

この模様は、先日4月2日、民放局HBCからテレビ放映されました。「懐かしい友達の声が・・・奇跡は卒業式で起きた」と題されたこの素晴らしい特集を企画したのは、交通犯罪の悲惨さを伝えたいという熱い思いを共有して頂いたHBC報道部の山崎裕侍記者でした。取材カメラは、友達の声聞いた隆輔君がほほえみ、そして式の途中に流した一筋の涙を確かにとらえていました。テレビを観ていた多くの方が胸を熱くしたのに違いありません。

心暖まり、勇気を与えてくれるエピソードはまだあるのです。札幌市北区の国会世話人である佐藤京子さんの娘さん茜利ちゃん(小学4年)は、茜利ちゃんの通う小学校の6年生を送る会で演奏する「さくら」という曲のピアノ伴奏を練習していましたが、隆輔君が卒業を迎えるということを知り、この演奏をプレゼントしたいと考えました。それで練習に励み、見事伴奏者に選ばれたそうです。その卒業式での演奏テープと隆輔君のために唄ったテープが稚内の隆輔君の元に届けられました。米内さんご家族は心から励まされたそうです。

次に、隆輔君のお父さんからのお手紙とHBCの山崎裕侍記者からのメールを紹介します。(前田記)

2009年3月、一つの節目。事故から5年9ヶ月、息子の小学校卒業を迎えました。

私たちが家族は、卒業式に出席させたい、出席出来たらいいなと思っていました。担任の先生に相談し、後日、出席してくださいとの御返事をいただいた時に、クラス全員から「待ってるよ」「必ず来てね」「皆で卒業」などのメッセージカードを戴き、温かい気持ちが伝わってきました。

さらに、卒業式の数日前には、札幌の佐藤京子さんの娘さん茜利さんから、お手紙とともに、卒業式に向けたピアノ、歌などを収録したDVDを送っていただき、感動と感謝です。

私たちには1時間位の息子の卒業式も無事終わり、次の目標に向かって一日一日頑張っていきたい、と思います。

稚内市 米内隆俊

米内隆輔くんの卒業式、本当に素晴らしかったです。ご両親の隆輔くんに対する深い思い、病院スタッフの支援、そして学校側の温かな気持ち...

ひとはただ生きていくことだけで大変なのに、重い障害を背負い、日々を戦っている隆輔くんが生きていくことの大変さ、そしてその姿を見ることで逆に私たちが支えられているような思いをしました。

東京でも事件や事故の被害者の方たちの取材を通してさまざまなことを教えていただきました。

この社会にある理不尽な出来事や不条理な現実、大きな犠牲を払ってはじめて分かることがあります。その尊い命や大きな傷を負った人たちの思いを無駄にしないために何ができるのか考えていきたいです。そして取材や報道を通じて社会への発信を続けていくことの大切さを改めて痛感しています。

HBC報道部 山崎裕侍

会の目録

2009.1.11. ~ 2009.4.10.



会合など

2/18 3/11 4/8 世話人会・例会

訴えの活動

2/20 北海道更生保護研究会 3/17 月形学園(前田)

処分者講習での講師

1/29 前田 2/26 太田 3/12 荻野

いのちのパネル展示

4/6 ~ 10 厚別区民センター

会員の皆様へのお知らせ

2009年定期総会は、「かでの2・7」(北2西7)を会場に、次の日程で行います。出席下さい。

総会 5月16日(土) 13:30 ~ 14:30 全体交流会 14:45 ~ 17:30 懇親会 18:00 ~

例会の予定: 毎月2水曜日の13時 ~ 15時、世話人会は、毎月第2水曜日の午前中、事務所にて

次の会報発行は8月です。手記や意見、近況報告などお待ちしております。(〆切り7月20日)

パネル展: 4/13 ~ 17 白石区民センター 4/20 ~ 24 豊平区民センター 5/8 ~ 15 JR手稲駅