

学 位 論 文 題 名

# 交通における経済民主主義の担い手に関する一考察

—自動車運輸業者と労働者、交通事故被害者をめぐって—

## 学位論文内容の要旨

本論文の目的の第一は、今日、経済政策の重要な柱に位置づけられて展開されている規制緩和が、想定されている以上の犠牲・「痛み」を、中小業者、労働者、国民にもたらしていることを交通運輸の分野で実証的に明らかにし、規制緩和の本質が反民主的な性格をもつことを示すことで、目的の第二は、「痛み」が集中する中で諸主体の運動の発展・共同の実現のための諸契機がいかにかに生み出されつつあるかを明らかにし、現行の規制緩和路線に代わる経済のありかたあるいは競争と規制のありかたが求められていることを示すことである。

規制緩和推進論者は、経済のグローバル化・国際競争の進展の中でこれまでわが国の経済成長を支えてきた規制はもはや企業間の競争を抑制して経済の成長にとって桎梏となっていると述べ、「経済的な規制は、原則自由・例外規制で、社会的規制は必要最小限」にしなければならないという。そして規制緩和による競争の促進でもたらされる中小企業や労働者そして国民への否定的な影響を過小評価・楽観視するところに彼らの特徴はある。だが、公正な競争のための条件や適正な労働規制そして安全に関するルールが確立されていない状況下で競争を基調とした政策に転換することは諸主体に深刻な「痛み」をもたらすのではないかと、また彼らは経済的な規制と社会的な規制を二分して規制緩和を進めることが可能としているが実際には経済的な規制こそが健康や安全などを守る社会的規制となるのであり競争と規制のありかたは一般的・抽象的ではなく分野ごとに個別的・具体的に論じる必要があるのではないかと、という問題意識で次のことを実証した。

①北海道トラック協会の会員を対象に行った事業経営・輸送秩序の実態に関する質問紙調査等では、消費不況により貨物輸送需要が低迷しているにもかかわらず規制緩和以降に持続的に運送業者が増加する中で、荷主主導の運送契約・運賃の一方的な引下げが行われるなどして中小運送業者の経営は厳しい状況にあった。また運賃が下げられる一方でジャスト・イン・タイムなどコストを要する輸送形態が求められる中で、運送業者はコスト削減策として車両の代替え期間の延長をはじめとし労働時間の延長・休日の減少・自社の運転手の削減・下請への運賃の削減などを選択せざるを得ない状況にあり、これは事故の潜在的な危険要因の拡大という意味でも問題があった。さらには事業法や労基法など関係諸法に違反した行為もひろく確認された。事後チェック体制の強化が規制緩和の導入・展開の

際のうたい文句であったが、これらの事業経営の悪化・輸送秩序問題の深刻化に関係行政機関やトラック協会が実際には対応できていなかったことも特徴の一つだった。

②労働組合等の協力で観察調査・タイムスタディ、勤務・睡眠時間調査、質問紙調査など様々な方法を用いてトラック・タクシー・バス運転手の状態を多面的に明らかにした。業種による差や被雇用者・自営業者という就業形態による差はあるが、総じて、過重労働（長労働・拘束時間、過密労働、深夜・不規則労働）という特徴と、過重労働負担を基礎とした睡眠不足や食事の乱れなど生活習慣の破綻、そして疲労の蓄積及び蓄積疲労症状など健康上の問題がみられた。この労働衛生に関連していえば、自営業者の健診受診状況の悪さや、健診後の再検査や治療の機会の喪失（被雇用者を含む）という問題も確認されるなど、過労死発症に至る条件が多くみられた。また収入生活の面では、半数が年収300万円未満というタクシーをその典型とした著しい低収入や、自営業者の運賃の削減、就業の減少（不安定）そして医療保険の滞納や公的年金の未加入など社会保障の不利等々の問題がみられた。

③北海道交通事故被害者の会の遺族会員を対象に聞き取り調査を行った。遺族は、家族を失ってから数年を経ても、深い悲しみ・自責・怒り・無念等の精神的な被害を抱えた状態にあり、しかも事故後の関係行政機関の対応や被害者を排除した交通事故処理をめぐる諸法制度の問題（情報提供が認められていないこと、起訴・不起訴の決定や裁判での審理など刑事手続きの過程で発言権や参加の機会が与えられていないことなど）が被害者の被害の「回復」を図る上で障害となっていた。

以上のとおり規制緩和論者が過小評価していたこれらの「痛み」の中で、①運送業者には荷主・元請との公正な契約・適正な運賃水準の収受や同業者の関係諸法に違反した行為の防止など公正な競争と適正な利潤の確保に関する要求が、②労働者・労働組合には賃金水準の大幅な引き上げをはじめとする労働諸条件の確立に関する要求が、そして③交通事故被害者には家族の死を無駄にしたくない・二度と同じような犠牲のないようにとの思いで安全に関する要求が、それぞれ強くあげられていた。また三者に共通していたのは、運輸・労働・警察など関係行政機関の民主化を求める要求だった。

もちろんそれぞれの主体の力量の問題もあり要求の実現には困難な状況がみられもしたが、活動が進む中で、自らの要求の実現には他の諸主体の要求もあわせて追求せざるを得ないことが意識されつつある。とりわけ交通では安全の確立が求められるが、上記のとおり適正な運賃水準が収受できず必要諸経費が支払えない、あるいは睡眠不足や疲労を抱え無理をした状態で運転労働に従事せざるを得ないなど規制緩和にともなう競争が過度になり安全を守ることがより困難な状況がつくられる中で、逆に、安全を軸にした共同が進む客観的な状況が整備されつつある。そしてそれを現実のものへと後押しするのが、競争の圧力の犠牲をより下方へ転嫁することを許さない交通事故被害者の運動といえる。

以上のように、盲目的な規制緩和政策は国民諸階層に「痛み」をもたらしている。だがその中で、公正な競争・適正な労働基準・安全などを求める運動が進んでいるほか、共同の萌芽も形成されていることが明らかとなった。

# 学位論文審査の要旨

主 査 助 教 授 椎 名 恒

副 査 名 誉 教 授 福 地 保 馬

副 査 教 授 青 木 俊 昭

(東京情報大学大学院経営情報学研究科)

副 査 教 授 鈴 木 敏 正

## 学 位 論 文 題 名

### 交通における経済民主主義の担い手に関する一考察

—自動車運輸業者と労働者、交通事故被害者をめぐって—

本論文は、1980年代末以降の「規制緩和」政策が交通における事業者・労働者・事故被害者に及ぼしている影響を実証的に明らかにし、そこにおける諸困難を打開する方向を経済民主主義の実現に求めて、その担い手の形成条件を探ったものである。

論文が対象とした自動車運輸は、国民生活との緊密性があり、交通の中でも最多の就業者を擁するが、経営の小規模性、低位・不安定な労働条件、最多の事故件数・被害者数といった特徴がある。その複雑で多様な実態を分析するために筆者は、健康科学と社会科学を結合した独自のアプローチをとっている。実施した調査は、同乗観察調査、勤務・睡眠時間調査、健康調査、質問紙調査、面接調査等、車種・業種・社会階層別にみた合計12種類にも及び、徹底して事実に立脚して自説を形成する高い調査研究能力を示すものである。

論文の主たる成果は、第1に、「規制緩和」が自動車運輸事業にもたらした影響をきわめて緻密に解明したことである。その際、トラック・ダンプカー・タクシー・軽貨物・バスの部門それぞれの実態を明らかにしただけでなく、トータルな把握をしていることが注目される。その調査仮説は中条潮（『規制破壊——公共性の幻想を斬る——』1995）をはじめ「規制緩和」推進論の批判的検討と、政府・団体の統計資料の分析から得られたものであり、①大企業・中小業者間の不公正競争の拡大、②労働条件・安全衛生の低下、③交通事故・被害の深刻化、である。

調査分析によって①中小トラック企業の運賃低下、経営困難の拡大、さらに関係諸法・社会的規制が遵守しがたい事情の拡大、②労働者の運転労働特有の移動性や労働環境に随伴する精神的肉体的労働負担、長時間不規則労働、労働間隔時間の不足、低賃金、不健康状態、事故に通じる過労・注意力低下・居眠りなどの危険性の増幅などが示された。いわゆる上畑鉄之丞による「過労死発症モデル」（『過労死の研究』1993）の当該分野における検証を通じ、より広範囲の、労働と生活のあり方自体を変化させる経営内外の労務・運行

管理、競争激化を招いている「規制緩和」の要因などを追加したモデル構築の必要を指摘した。

③さらに、「規制緩和」の影響の焦点として交通事故が取り上げられ、とくに被害者遺族の問題がていねいに分析された。そこには、自動車運輸の労働特性、すなわち、自転車や歩行者も利用する道路空間が労働現場であること、しばしば旅客輸送労働者と乗客が同乗すること、全体として、労働過程が国民の生活過程と同じ空間にあるために労働災害と国民の事故被害が同時に出現すること、などへの着目がある。そのことは、「加害者」とされる運転労働者も「被害者」であるという視点につながる。これらをふまえ、事故被害者・遺族の深刻な精神的・心理的ダメージが、それらを加重する警察や司法の機械的対応の問題とあわせて、実証的に分析されている。

このような調査研究は、自動車運輸分野について他に類例のないトータルな現状分析となっている。それは、佐竹義昌『交通労働の研究』（1966）や野沢浩・小木和孝編『自動車運転労働』（1980）などの研究成果を引き継ぎ、発展させた研究として評価できる。

論文の主な成果の第2は、「規制緩和」により加重された関連各層の困難を打開する方向を「経済民主主義」に求め、その担い手を析出したことである。「経済民主主義」の具体的な内容としては、①最低賃金引き上げ、労働時間規制、安全衛生体制強化などの労働条件確立、②公正競争と適正利潤の保障、③モータリゼーション化と道路整備の悪循環的拡大の制限と公共事業改革、④国民の交通権保障、さらに⑤関係行政の改革の5点を提起している。それぞれ詳細な分析に基づいたものであり、説得的である。

これらを現実化する担い手の形成については、その端緒的形態を次の動向にみている。①自らの置かれた客観的な位置と状態を改めて問い直す調査活動の拡大、②若手経営者における大手主導や癒着的体質を持つ業界団体への疑問や刷新の指向の存在、③労働組合による労働のあり方や交通弱者との関係の見直しと提携、④規制強化の要求と行動、⑤共通の悩みを持つ事故被害者遺族の孤立を克服した相互援助的集団化、⑥被害者要求の実現をめざす社会的発言と行動、⑦被害者集団によるフォーラムの主催とトラック業者や労働組合員などの参加を得た相互関係の自覚の機会の実現、等に示される。事業者・労働者・事故被害者の関係には対立的な側面があるが、それらを乗り越えて徐々に改善され、互いに共同する方向が示されている。その分析は、現段階における「経済民主主義」の担い手形成を、当該分野の特質をふまえ、具体的な事実の積み重ねの中から抽出した貴重な研究と評価される。

よって著者は、北海道大学博士（教育学）の学位を授与される資格があるものと認める。