

消費吉レポート

第1298合併号 2005年6月17日

〒162 0042 東京都新宿区早稲田町75
電話03(5155)4765 ファクス03(5155)4767
E-mail:nishoren@jca.apc.org
http://www1.jca.apc.org/nishoren/

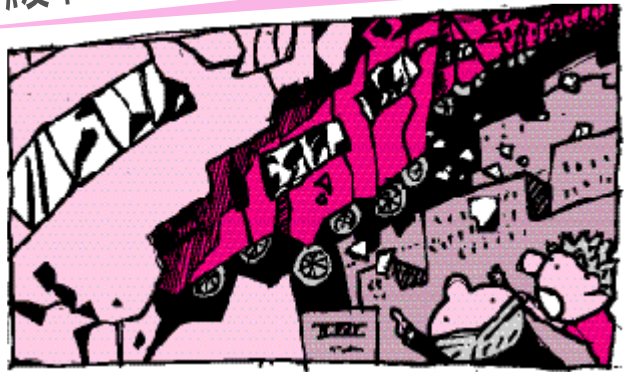
発行責任者 富山洋子
発行所 日本消費者連盟

会費 年間7,000円 前納制 郵便振替00130-0-22957

特集 交通機関で何が起きているのか？ 規制緩和と市場主義に揺れる安全

2005年4月25日9時18分頃 JR西日本で起きた事故は想像を絶するものでした。無念にもいのちを奪われた107人の方々のご冥福を慎んでお祈りいたし、遺族の方々の痛恨の思いをお察しいたします。

JR西日本は、91年の信楽



ファイルして置いて下さい。後でお役に立ちたいと思います。

コピー・転載の時はご連絡ください。

用されていた」と指摘されていたといえます。

なぜ、このような事故によって提示された問題点が改善されず、大惨事に至ってしまったのでしょうか。

秒単位の過密ダイヤ、新型

ATS（自動列車停止装置）

が設置されていなかったこと

軽量車両の問題、事故列車に

乗っていた2人の運転士をは

じめJR労働者の行動等、散

発的に問題点は打ち上げられ

ているものの、それらを温存

させてきた構造的な要因につ

いての究明はなされていない

と考えます。

消費者がいのちを預ける交通機関

日消連では、かねてより交通機関の安全は消費者にとつ

ていのちに関わる問題である

ととらえ、それらで働く方々

と連携して、ささやかではあ

りませんが、その安全性を阻害

する構造的な要因を追及し、

それらを変えていく取り組み

おもな記事

鉄道事故はなぜ起きた
航空の安全確保のために
タクシースの安全確保…
新潟で組み換えイネ開発
組み換えナタネ汚染…
ナタネ自生調査報告集会
日本司法支援センターとは
組み換え食品の絵本…

の一端を担ってきています（1293号）。

日消連ではこの度の特集をJRのみならず、航空、タクシー等の労働者からの問題提起を踏まえて、国の交通政策や企業の経営姿勢に異議を申し立て、改革を迫っていくことを期して企画いたしました。

国労西日本本部では、福知山線脱線・転覆事故に関する申し入れで、厳重な保安対策に加えて、「命令と服従」体質からの脱却や「いじめ」の根絶を求めています。

消費者、労働者が手を携えて市場原理の中で軽視されている人権・生活権を確立していく取り組みを進め、安全への確かな足掛かりを築いていきますよ。（富山洋子）

今号は合併号ですので、次号は7月7日発行です。

特集 交通機関で何が起きているのか?

規制緩和と市場主義に揺れる安全

鉄道事故はなぜ起きた!

ジャーナリスト
安田浩一

経営理念が示す JR西日本の体質

JR西日本の一部職場では朝の点呼時に次のような経営理念の一節を、社員が大声で唱和させられます。

私たちはあらゆる機会をとらえて売り上げの増加に務め

常にコスト意識を持って業務の効率化を図り、会社を発展させ、株主の負託に応えるとともに、自らの幸せを築きま

す!

この一節こそが、同社の営利至上体質を的確に表しているのではないのでしょうか。

2005年4月、JR西日本大阪支社において「支社長方針」と題された資料が幹部社員に配布されました。方針の筆頭に掲げられていたのは「稼ぐ」なる項目でした。そして2番目に「安全安定輸送」が記されていたのです。同社にとって「安全」は文字通り

「幸せを築く」のは勝手です。しかし、この噴飯もののスローガンからは、乗客の安全を守るという公共輸送の思想を見出すことなどできません。

確かにJR西日本は「稼ぐ」ことには成功しました。徹底した合理化の産物ではありませんが、過去5年間に於いて経常利益を434億円から744億円へと大幅に伸ばしています。しかし、安全対策設備に対する投資は、わずかに10%増でしかありません。だから

脱線事故の直接の原因は、スピートの出し過ぎだといわれています。しかし、もしも新型ATSが設置されていれば、あのような大事故を防ぐことができたかもしれません。

「収入 前年比の何%達成!」などと、これまた大声で叫ばれるのです。

「まるで保険会社の営業マンテイニングのようです。ウチの会社にとって、増収できたかどうかは最も重要な問題として位置づけられているのです」

同社の運転士の1人は、次のように打ち明けます。

「もう一例を挙げてみましょう(ある社員)。」

「必要な安全投資がされていませんでした。結果として死者107人、負傷者500

人以上にも及ぶ大惨事を引き起こすことになりました。脱線事故の直接の原因は、スピートの出し過ぎだといわれています。しかし、もしも新型ATSが設置されていれば、あのような大事故を防ぐことができたかもしれません。

「収入 前年比の何%達成!」などと、これまた大声で叫ばれるのです。

「必要な安全投資がされていませんでした。結果として死者107人、負傷者500

人以上にも及ぶ大惨事を引き起こすことになりました。脱線事故の直接の原因は、スピートの出し過ぎだといわれています。しかし、もしも新型ATSが設置されていれば、あのような大事故を防ぐことができたかもしれません。

「収入 前年比の何%達成!」などと、これまた大声で叫ばれるのです。

「必要な安全投資がされていませんでした。結果として死者107人、負傷者500

人以上にも及ぶ大惨事を引き起こすことになりました。脱線事故の直接の原因は、スピートの出し過ぎだといわれています。しかし、もしも新型ATSが設置されていれば、あのような大事故を防ぐことができたかもしれません。

「収入 前年比の何%達成!」などと、これまた大声で叫ばれるのです。

「必要な安全投資がされていませんでした。結果として死者107人、負傷者500

人以上にも及ぶ大惨事を引き起こすことになりました。脱線事故の直接の原因は、スピートの出し過ぎだといわれています。しかし、もしも新型ATSが設置されていれば、あのような大事故を防ぐことができたかもしれません。

「収入 前年比の何%達成!」などと、これまた大声で叫ばれるのです。

「必要な安全投資がされていませんでした。結果として死者107人、負傷者500

人以上にも及ぶ大惨事を引き起こすことになりました。脱線事故の直接の原因は、スピートの出し過ぎだといわれています。しかし、もしも新型ATSが設置されていれば、あのような大事故を防ぐことができたかもしれません。

「収入 前年比の何%達成!」などと、これまた大声で叫ばれるのです。

「必要な安全投資がされていませんでした。結果として死者107人、負傷者500

人以上にも及ぶ大惨事を引き起こすことになりました。脱線事故の直接の原因は、スピートの出し過ぎだといわれています。しかし、もしも新型ATSが設置されていれば、あのような大事故を防ぐことができたかもしれません。



発言したことが記録に残っています。

「会社にとって何が一番大事か、企業経営にとって一番何が大事か、ということになります。それは目標とした利益を確保すること、最終的にこの一点につきる。」

すでに会社発足の時点から、安全思想は捨て去られていたのです。

「一番大事」な利益のために、JR西日本は徹底した合理化を進めてきました。人を減らし、保線や駅業務の一部は外注化しました。さらに営業面では「私鉄との競争」を

打ち出し、曲芸のような過密ダイヤと列車のスピードアップを図りました。

また、日勤教育などの異常な労務政策を生み出し、会社への不満や意見を封じ込めました。

信楽鉄道事故でも裁判中12年間謝罪せず

91年には「信楽高原鉄道事故」が発生します。この事故も42人もの死者を出した大惨事でしたが、裁判でケリが着くまでの12年間、同社は一切の謝罪を拒み続けました。その間、遺族に対しては1円の補償すらしなかつたのです。

JR西日本は利益と合理化を両輪として、民営化というレールの上をひたすら走り続けたのでした。

このような利益至上主義路線を構築した中心人物が、「JR西の天皇」と呼ばれる井手正敬さん(同社相談役、近く辞任)です。国鉄時代には「青年将校」を自認し、国

鉄解体の先頭に立ちました。民営化後にはJR西日本の幹部となり、会長にまで登りつめました。日勤教育や過密ダイヤは、いずれも井手さんのアイディアだとされています。

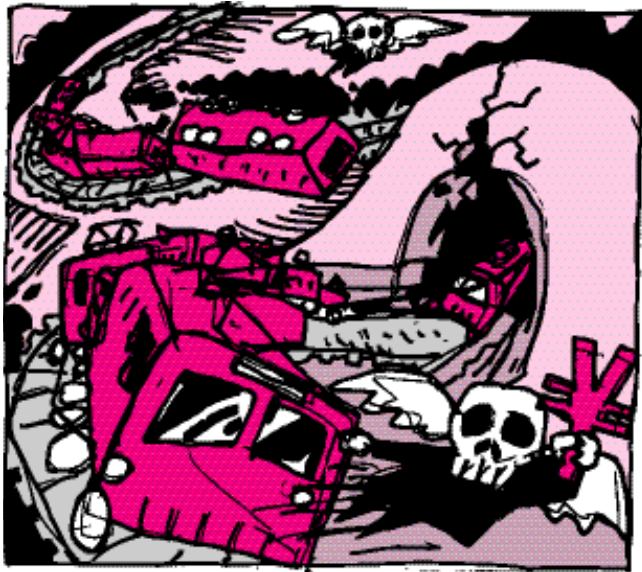
その井手さんは

事故直後、私の取材に対して、「利益重視と今回の事故には何の関係もない」と答えました。いまとなっては虚しい言葉です。では一体、事故の原因は何だと思っていたのでしょうか。運輸士個人に責任を押し付ければ、会社は、無関係だと言いたかつたの

でしょうか。井手さんは後に相談役の辞任を発表しました。しかし、「井手商店」この別名を持つJR西日本ですから、よほど思い切った改革を行行しない

限り、井手さんが敷いた利益至上路線を改めることは難しいはず。もちろん、安全よりも収益重視の体質は、JR西日本や井手イズムだけに責任を

私に鉄道安全政策に関する内部文書を入手しました。「鉄道行政のあり方」なる項目には、次のような文言が記されています。



て安全コストの削減、これをJRに促したのは、際限なき規制緩和を進める政府、あるいは交通行政なのです。私は鉄道安全政策に関する

社会的規制については、政策目的に沿った必要最小限のものとする。低コスト化による鉄道事業の活性化を期待する見地から、市場原理に委ねられるべきものは市場原理に委ね国との関与を縮小する。

帰して済む問題でもありません。

国家としての安全責任を放棄し、「市場原理」にそれを任せるといふ、露骨なまでの規制緩和政策が打ち出されているのです。言い換えれば、

安全は「市場」へ売り渡されたことになりました。だからこそ西日本に限らず、JR各社はリストラに血道を上げ、現場業務の多くを外注化しようになったのです。その弊害は、たとえばJR

東日本においても現れていません。ホームから駅員の姿がなくなり、視覚障害者が線路上に転落する事故は後を絶ちません。また、首都圏を走る総武線では最近、レールの破断やポルトの脱落といったトラブルが連続して発生しました。現場の社員の間では「保線外注化と、規制緩和による安全点検の簡素化が原因」だと指摘する声があります。

そもそも「民営化」は、鉄道に何をもたらしたのでしょ。多くの労働者と一緒に、安全までもが切り捨てられてしまったのではないのでしょうか。日本の線路は「市場原理」によって、大きく捻じ曲げられているのです。

縮小する。国家としての安全責任を放棄し、「市場原理」にそれを任せるといふ、露骨なまでの規制緩和政策が打ち出されているのです。言い換えれば、

競争と利益至上主義、そして

国の鉄道行政がもたらす鉄道会社の現状

競争と利益至上主義、そして

特集 交通機関で何が起きているのか?

規制緩和と市場主義に揺れる安全

航空の安全確保のために 航空労組連絡会事務局 諏訪幸雄

職場実態アンケート(04.12~05.2)

(単位:%)

調査項目	運航乗務員	客室乗務員	空港ハンドリング	整備・一般職	全体	
職場実態 (1年前比較)	忙しくなった	50.9	68.0	68.3	60.0	61.6
	変わらない	39.2	27.3	29.1	34.0	32.9
職場安全 (1年前比較)	案になった	3.7	1.9	2.1	4.1	2.9
	安全は向上した	2.0	8.3	6.7	2.7	5.3
職場の関心事 (三択)	安全は低下した	63.0	46.4	61.8	56.6	55.6
	どちらとも言えない	30.4	42.9	30.7	38.0	36.4
	労働条件不安	57.9	81.3	60.6	59.6	65.7
	健康不安	54.4	61.4	52.6	43.3	51.6
	雇用不安	28.5	40.6	46.1	38.3	39.8
	技術の低下不安	36.3	14.7	45.5	44.6	33.8
	安全不安	38.0	36.2	22.6	34.6	31.9
	サービス低下不安	28.3	24.5	10.3	19.4	20.3
組合力低下不安	40.3	27.3	23.8	28.3	31.5	
アンケート回収数	1,728	1,649	1,402	1,862	7,319	

2005年3月17日、国土交通大臣より日本航空に対し「事業改善命令」と「警告」が出されました。

私たち航空労働者は航空会社の現場に働く者として、一連の不具合事例について、監督官庁からかかる重大な指摘を受けたことを真摯に受け止

める考えです。しかし、航空経営や行政の責任も厳しく追及されるべきです。

今回、国土交通省が事業改善命令等で指摘した事項は、航空会社にあつては常日頃から適切に行なわれるべき当然のことですが、「当然のこと

が、なぜ日本航空では実行されなければならないのか」との視点がある。監督官庁の責任は、現場の個々の問題点を指摘するだけでは不十分であり、航空企業の経営の方針や、その企業の方針を助長した行政の問題は無かったのかも、厳しく問われる必要があります。

その視点で、以下に私たちの考えを明らかにします。

規制緩和と日本航空の分裂労務政策

日本航空は過去、520人の犠牲者を出した1985年の123便事故など、多数の連続事故を経験しています。

その背景には、営利を追求するあまり現場の声を聞かない経営の姿勢や、「自由にものを言う組合」を敵視する分裂労務政策があり、事故のたびに経営は世間から厳しく批判されました。

しかし93年以降、経営は123便事故の反省もなく一方的に構造改革諸施策を強行しました。いま社会的な問題となつている日本航空の不具合事例を踏まえ、経営の分裂労務政策がいかに安全運航に影響しているか、またその背景にどのような規制緩和が存在しているか、個々に見ていきたいと思ひます。

整備職の現場では

日本航空は99年2月に「事業改善命令」を受けた後も、行政から整備ミスで4回の「嚴重注意」を受けています。また、規程によらない整備を行ない航空機を運航したことも2回、さらには故意による航空機の電線切断も4回発生しています。航空局に報告する整備ミス・トラブル等は毎年数十件のにのぼり、航空機の安全を支えるべき整備体制に深刻な問題があると言わざるを得ません。

これらの問題がなくならない原因の第一として、85年から航空業界でも始まった整備の品質を下げるような「規制緩和」政策があります。

経営は、規制緩和に悪乗りし人員を削減して、94年からは自社の整備士採用を止めてしまいました。そして2000年以降は、さらに現場の整備士を子会社の労働条件の低い整備士に置き換え、自社で長年技術を研鑽してきた整備員に、現場を離れて他の職種に就くことを強いてきました。このため技術伝承ができない、モラルが低下する等の状況が蔓延しています。

日本航空は過去、520人の犠牲者を出した1985年の123便事故など、多数の連続事故を経験しています。

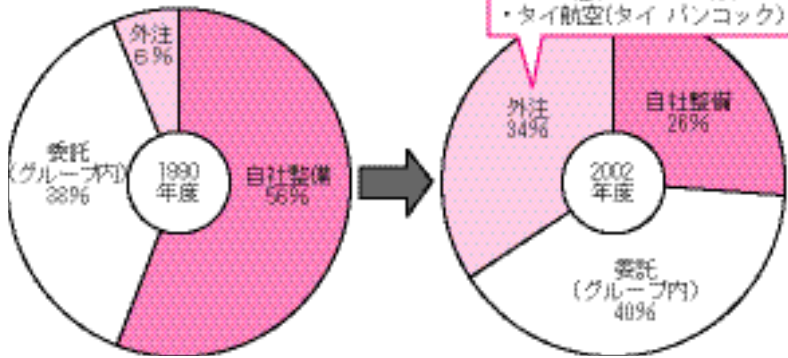
その背景には、営利を追求するあまり現場の声を聞

日本航空は99年2月に「事業改善命令」を受けた後も、行政から整備ミスで4回の「嚴重注意」を受けています。また、規程によらない整備を行ない航空機を運航したことも2回、さらには故意による航空機の電線切断も4回発生しています。航空局に報告する整備ミス・トラブル等は毎年

93年11月には、運航乗務員の勤務を律する航空局の指針が緩和され、日本航空経営は

運航乗務員の職場では

図 機体整備(ドック部門)における外注化の拡大 定期航空協会(資料:2003.5.28)



それを根拠に組合との勤務協定を破棄し、労使の合意なしに勤務条件を大幅に改悪しました。

これ以降日本航空では、世界でも例を見ない交代要員なしの本邦・アメリカ西海岸間

の飛行や、アジア方面(香港・マニラ等)の口帰り運航など、それまでの勤務協定では到底行なえなかつた長時間乗務・勤務が強行されて来ました。

この状況下で、疾病等の理由で乗務できない運航乗務員の数は、93年当時60数人だったものが、04年10月には149人にも急上昇しました。

客室乗務員の職場では

航空の規制緩和の流れの中で、日本航空は94年に契約制客室乗務員制度を導入し、以来、新人での正社員採用が無いまま現在に至っています。

日本航空経営はさらに、一日退職した客室乗務員を再雇用(契約制)して低賃金で乗務させる制度や、正社員の半分の勤務と時間当たり賃金も半分以下の部分就労制度、子会社であるジャルウェイズ社での低賃金外国人客室乗務員の拡大、そして派遣会社の設立等、人件費を削るためにあらゆる手段を弄してきました。

不安定な短期雇用制度を進めるためには、必然的に客室乗務員の経験と熟練の必要性や専門性が否定されていきま

す。今回発生した「離着陸に必要なドア操作を失念した事例」は、そうした現状と決して無縁ではありません。

燃料高騰等を理由にして、3年間で1700億円の費用削減(人件費760億円削減、59000人の人員削減、一時金削減等の緊急施策で560億円効率化する方針を謳っています。そして、この費用削減によって配当利益の確保はもろろん、年間1000億円にもなる大幅な利益を出そうとしているのです。

この問題は94年以來、組合と会社の間で裁判になって争われ、最終的には様々な職場の運動や利用者の支持もあり、会社が敗訴を認め、組合側の勝訴が確定しました。

しかし、日本航空は判決が確定しても、未だに判決に従おうとしていません。

こうした法律も無視するような会社の労務姿勢が、運航現場のモラルを蝕んでいることは間違いあ

るか、事業改善命令を受けた中で、客室乗務員の職場に05年3月17日に配布された客室本部長通達には、「かねてより何度も何度も注意喚起」「一層の努力を常々周知している」「確実な行動をする事を指示する」と書かれていま

す。この内容は、組織責任を回避し、個人にその責任を押し付ける姿勢がはつきり出ている通達と言えます。

私たちが航空労組連絡会は、この様な状況を解決し、安全運航体制の確立を求めて様々な取り組みを行なっています。利用者の皆様のご理解とご支援をお願いします。

05年3月10日に発表された05~07年度の中期計画では、

客室本部は、未だに分裂労務政策と「自由にもを言う組合を敵視する」政策を推し進めています。

反省なき経営サイド 事業計画を変更せず

講演会「“女性のからだ”から近代化と水俣を考える」 6月24日(金)19時~21時 会場 東京・環境パートナーシップオフィス (JR渋谷駅15分) 講師 三砂ちづる(津田塾大学教授) 参加費 1000円 連絡先 水俣フォーラム ☎03(3208)3

特集 交通機関で何が起きているのか？

規制緩和と市場主義に揺れる安全

タクシーの安全のために

全国自動車交通労働組合連合会
書記次長 杉下文夫

なぜ大阪で増える？
粗暴タクシ

「領収書が欲しかったら最初に言え」「たばこをやめへんなら頭かち割るぞ」「大事な客から電話があつたからここで降りろ。」

これはタクシ

実験場とされた大阪のタクシ協会に寄せられた苦情に見るタクシ

ももちろんこうした不心得運転者はごく一部で、圧倒的多数はまじめに一生懸命働いている運転者です。しかし利用者とっては、この一度だけの体験がタクシ

を一生涯決定つけかねませんタクシに対する苦情は昔からついて回っていますが、最近の例は質が違っていて、一言で言えば「粗暴」な接客・運転態度が目につくということです。利用者の皆さんが、いつでも安全で安心して快適に乗れるタクシ

りつつある危機を示しています。ではなぜこんなことが起きているのでしょうか。

車両過剰と運賃のダンピング合戦

私たちは政府の無謀なタクシ規制緩和が、このような事態をつくっていると考えて

います。2000年の道路運送法の「改正」により、02年2月からタクシの増車は認可から届け出制となり、運賃は認可制ながら弾力的運賃設定ができるようになり、実質的には自由化となりました。その結果、全国では1万4000台ものタクシ車両が増え、運賃もダンピング合戦となりました。その典型が大

阪です。大阪では、規制緩和以前でも行政当局は3500台も適正水準から過剰との判断を下していました。しかし、増車の自由化によって、さらに2000台以上も増えました。また、運賃も「同一地域同一運賃」の制度が崩れたことから、規制緩和以前にも安売

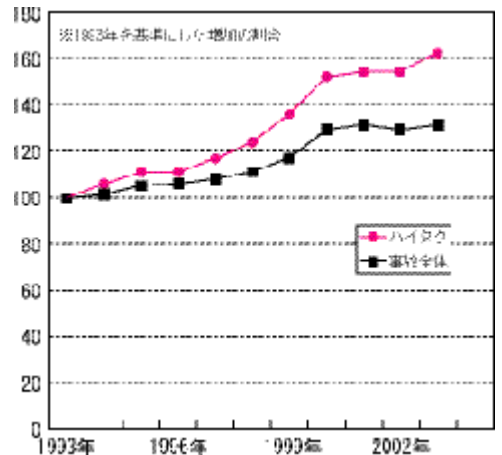
り運賃がありました。規制緩和によって、企業の市場占拠の争いが激化し、5000円以上の運賃は5割引とする運賃など、実に40種類に及ぶ運賃制度が出現しました。こうして激烈な企業間・無

線グループ間の過当競争が始まりました。これを事業者

者に可能としたのが、運転者の賃金

制度の特殊性です。

ハイヤー・タクシーの事故の推移
(「交通統計」警察庁より)



過当競争のしわ寄せが運転者の賃金に

タクシでは、「固定給+歩合給」の賃金形態が主流でしたが、規制緩和に生き残ろうとする事業者は、運転者の水揚げに応じて支払いをする「オール歩合賃金」に転換してきました。

供給過剰と低運賃競争によって運転者の水揚げが減っても運送収入に占める人件費比率が76%以上も占める典型的な労働集約産業のタクシでは、人件費でコスト調整が可能で

す。加えて、1台当たりの収益率は下がっても、増車で運送収入の総額を確保しようとする事業者がさらに増車に走る悪循環となつています。適正な出店基準を超えてフランチャイズ店を拡大し、ロイヤリティーをかき集めて膨大な利益を上げているコンビニ業界と同じです。

事実、車両を運転者に買わせ月々20万円程度の「管掃費」を取り立てる、道路運送法違反の「名義貸し」で車を増やし儲けを上げる事業者が拡大しています。

タクシー労働者と全産業労働者の年収と乖離率の推移 (「賃金構造基本統計調査」より)

年度	タクシー平均年齢	タクシー運転者	全産業男性労働者	格差	乖離率	月間労働時間		
						タクシー労働者	全産業労働者	全産業との格差
1990	47.3	4,011,500	5,068,600	1,057,100	79.1%	222H	198H	24H
1995	50.5	4,034,300	5,599,800	1,565,500	72.0%	208H	187H	21H
2000	52.3	3,383,800	5,606,000	2,222,200	60.4%	203H	184H	19H
2003	53.8	3,148,200	5,478,100	2,329,900	57.5%	201H	182H	19H

こうした結果、タクシー運転者の賃金は極限的に低下しました。04年の平均年収推計は308万円(厚労省賃金基本統計調査)で、ピーク時の91年と比べると122万円も低下し、全産業平均と比べると240万円も格差があります。

賃金確保のための過剰労働が招く事故

「衣食足りて礼節を知る」の例えの通り、冒頭のような利用者の苦情は、到底肯定できませんが、私たちタクシー運転者の置かれている劣悪な賃金・労働条件の反映なのです。規制緩和論者は「量的規制から質的規制」を主張しましたが、結果は「質の変質・劣化」でした。

さらに重大なことは、低賃金を補つたための長時間・過重労働に運転者が追いやられ、その結果、タクシーが第一当事者の事故が急激に増加していることです(グラフ参照)。事故の増加率は全体と比べて倍、規制緩和前と比べると30%以上も増え、多くの人が死

傷しています。JR福知山線事故を毎日小さく積み上げていると言ってもいい事態です。こうした深刻な事態を生んでいるにも関わらず、国土交通省は、小泉「改革」の圧力で04年9月に「大口顧客」を対象に最大3割までのタクシー運賃割引を可能とする通達を



出しました。

これは「規制改革・民間開放会議」を生耳するオリックスの宮内義彦会長ら規制緩和論者の「東京は大阪のような運賃の多様化が不十分」との言い分から出されたものです。

生きる権利と利用者の安全確保求める

私たちは全自交労連は、ここ及びタクシー労働者の生活と輸送の安全を無視した行政に心底怒りを感じ、05年1月に国を相手取り、大口割引を認め、通達が運賃の差別的扱いや不当な競争を招くことを禁じた道路運送法に反しているとして、国家賠償請求訴訟を東京の組合員20人で起こしました。そして日消連の富山

洋子代表運営委員や評論家の佐高さんなど4人の方にも利用者代表として原告に加わっていただきました。佐高さんは、第1回口頭弁論で「規制緩和は安全緩和だ」と喝破しました。富山さんは、「市場原理のみでは、人権、安全、環境の問題は阻害される」と述べられました。

まさにその通りで、国土交通省は、通達を出す際に運賃の多様化のみを求め、労働者の労働条件への影響、安全輸

送への影響をまったく置き忘れていました。私たちはこの裁判で、労働者だけでなく、富山さんや佐高さんなど利用者の方々と連帯できたことを大変評価し、またご理解いただいたことに感謝しています。労働者として生きる権利を求めて国を相手取った裁判を起しましたが、同時に利用者の方々の安全確保を求める裁判でもあります。

「安さ」だけを追い求める風潮があることは否定できません。しかしそれは、大多数の国民が小泉「構造改革」の犠牲となり、医療・福祉を含めた生活全般で追いつめられていることの反映ではないでしょうか。人間らしく生きる権利を主張することが、労働組合の、そして消費者運動の役割であると思います。これを否定する規制緩和・市場原理万能の社会を変革することが、いま問われていると考えます。