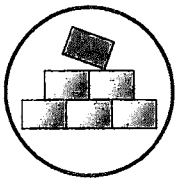


## 交通産業と交通労働者の責務

メタデータ	言語: Japanese 出版者: 公開日: 2017-10-03 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: 前田, 達男 メールアドレス: 所属:
URL	<a href="http://hdl.handle.net/2297/29246">http://hdl.handle.net/2297/29246</a>



### 交通産業の特質と公共性

交通事業の構成要素—通路・運搬具・動力と労働力、輸送システム

一般に、産業活動は、生産手段、労働力、両者を統合・運用するシステムから成り立っている。交通産業の生産手段、つまり\*交通手段は、(a)通路、(b)運搬具(交通用具)、(c)動力の三つである。

人や物が移動する通路は、もっとも基本的な交通手段である。陸・海・空に設定されるが、河川、湖水などの内水面も水運のための通路として利用されているので、通路は陸路、水路、空路に分類される。通路の主力をなす陸路は、さらに鉄道と道路に分けられる。通路は、駅、操車場、ターミナル、港湾、空港等の関連施設整備を伴ってこそ十全に機能することができる。

運搬具、つまり、列車、自動車、バス、自転車、船、飛行機といった乗物は、通路と密接な関係がある。通路によって利用される乗物の種類が限定される反面、新たな運搬具の開発が新たな通路を開拓するという側面も見逃せない。自動車の発達と普及に対応する自動車専用道路網の整備、ジェット飛行機の開発による成層圏航行などは、その例である。

同様のことは、移動の推進力に用いられる動力と運搬具の関係についてもいえる。化石燃料(石炭、石油、天然ガス)を動力源とすることで今日の乗物が生まれ、交通体系が成り立っている。しかし、人々や物の移動=交通に伴う動力(エネルギー)消費の増大は、地球環境に深刻な問題(大気汚染公害、温室効果ガスによる地球温暖化など)を投げかけている。環境負荷の少ない代替エネルギー(動力)や省エネ型の運搬具の開発も求められている。

#### 交通産業の公共性—機能、公共空間、利用者

交通産業は、その経営主体が公共団体であれ、私企業であれ、公衆の日常生活に欠くことのできない公益事業とされている(労働関係調整法第8条)。人と人、財貨と財貨の交流・移動は、社会存立の基底をなすものであり、人・物の移動を事業

として営む交通産業は社会生活に不可欠な存在である。

交通事業は空、海・河川、道路といった公共空間を通路として営まれている。鉄道の場合も上下分離方式(下部=線路設備は国または公共団体が保有・管理し、上部=列車の運行などは別の経営主体が行うもので、道路と車の関係を応用したもの)がとられている場合はもとより、事業主体の管理する専用軌道を走行する場合でも、公共空間との隣接・交差・利用は避けられない。

通路は私的な運搬具(マイカー、自転車、バイク、ヘリコプター、小船舶など)や個人によっても利用されるが、人や物の移動を事業として行う交通産業は、利用者を限定せず、誰に対しても開かれているばかりか、より積極的に、移動制約者に対して実質的な利用環境の整備(バリアフリー化など)が要求されるのが普通である。これらことから交通産業は「公共輸送機関」とされ、参入(新規開業)、退出(廃業)、運賃料金、事業計画の変更、約款等について、特別な法的規制(免許、許可、届出、認可など)の下におかれてきた。

### 交通労働の特徴

#### 交通労働を規定する条件

交通産業が提供するサービスは、生産(供給)と消費(需要)が同時に行われるという特徴を持っている。一般の財貨の生産と提供のように、保存ないしは備蓄によって需要に対応するということができない。しかも交通産業の業務は公共性を持ち、国民経済の維持と公衆生活のためには不可欠な労働であるから、供給サイド(交通産業)の事情に合わせて需要を調整するという形にはならない。その結果、交通に従事する者の労働時間は、他律的なものとなり、標準的な生活時間・サイクルから乖離した労働時間(不規則、深夜・早朝、日曜祝日労働)も余儀なくされる。この点は医療・福祉などの労働と多少とも共通するところである。しかし、長距離移動(船・飛行機の国際線や長距離輸送トラック、列車乗務員)に伴う1回当りの勤務の長期間化やピーク時(通勤・通学など)と

交通およびそれに関連する事業体とその従事者は、安全・快適な労働環境を実現し、その業務をつうじて国民の交通権を最大限に保障し発展させる責務を負う。

閑散時とで需要の繁閑差が大きく、変則勤務や超過勤務によって対応されるのは、交通労働の特色といえる。

#### 交通労働者の労働環境—移動体での労働

交通労働は、運搬具ないしは関連施設での労働である。移動には騒音、振動も伴うし、運搬容量・空間の確保のために労働空間（特に、休憩施設など）の節約も行われる。交通労働者の労働環境は、決して良いとはいえない。しかも、（高速で）移動することになる通路は、気象条件によってたえず変化する。通路上においていつ発生するかわからない偶発的な事故に対処する用意もつねにしておかなければならない。交通労働者には高度の熟練と責任、神経の緊張が要求されている。

このような労働環境のもとでの労働であるにもかかわらず、交通市場における競争が主として運賃値下げによる旅客・貨物の獲得という形をとるため、交通労働者の労働条件と雇用形態はそのしわ寄せを受けている。

#### 道路運送労働者の労働時間・賃金—タクシー、トラック、バス

交通産業には全産業のおよそ5%、329万人の従事者がいるが、その84%は男性である。特に、移動に直接関係する鉄道、道路輸送は男性の比率が

高く、唯一の例外は航空産業の客室乗務員（女性が94%）である。交通産業の労働条件は、業種、職種、事業に関する法的規制、労働組合の存否と影響力などによって差異もある。（以下、表18、表19参照）

低賃金・長時間労働の典型がタクシー運転者である。全産業男性労働者と比べて、年間労働時間は204時間長く、賃金は170万円低い（1997年）。平均年齢が高い割に勤続年数がのびず、固定給+歩合給（出来高賃金）という賃金体系をとり年功賃金的要素が薄いにもかかわらず、若年労働者の参入・定着がよくないのは、賃金水準の低さと深夜労働を含む不規則・長時間の勤務体制による。

タクシー運転者よりも賃金はよいが、労働時間の長いのがトラック運転者である。深夜・長距離・高速・過積載・過労運転による事故の背景には、走行距離・輸送量などにもとづいて支払われる歩合給とともに労働時間の異常な長さも見逃されてはならない。このような路面運送に従事する労働者の長時間労働を是正し、運転者の健康と輸送の安全を図るために、労働基準法を補完する「改善基準告示」（次頁）が出されている（1989年）。

表18 交通産業従事者と労働組合

産業小分類	事業所	従事者	雇用者(民間)	関係主要労働組合（組合員数,千人）
運輸	159,869	3,291,664	3,028,355	交運労協(841) 交運共闘(134)
鉄道	5,524	277,467	255,055	国労(29) JR総連(81) JR連合(83) 私鉄総連(180)*
道路旅客運送	43,255	664,107	582,954	全自交労連(53) 自交総連(34) 都市交(44)*
道路貨物運送	68,038	1,568,677	1,468,114	運輸労連(143) 交通労連(97) 全国会議(24)**
水運	5,049	74,765	62,769	海員(50)
航空運輸	1,058	51,350	50,811	航空同盟(17) 航空連(17)
倉庫	9,195	141,126	132,200	全倉運(7)
運輸付帯サービス	27,750	514,172	476,502	全港湾(17) 観光労連(33)

\*鉄道、道路旅客運送の両方に関係する。 \*\*運輸一般（道路貨物運送）と全動労（鉄道）の合併。  
総務庁統計局「平成8年事業所・企業統計調査（速報）」（1997年10月）および『日本労働年鑑（1998年版）』より作成。



正式名称は「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」で、労働大臣告示という形式をとっている。始業から終業までの拘束時間は1日13時間以内を基本とし（最高でも16時間以内）、タクシー、トラック、バスの各運転者に応じて、勤務と次の勤務の間の休息期間や連続運転時間の限度、時間外・休日労働の限度などを指示している。路面運送における労働時間および休息時間に関するILO153号条約（1979年）の日本版ともいえる。

道路運送の中で営業バス運転者の賃金は、全産

業（男）の平均よりも上に見えるが、時間外・休日労働手当が所定内賃金の低さを補っていると考えられるべきである。何よりも問題なのは、営業路線の廃止によって職場がなくなったり、低採算路線が別会社化されることにより労働協約によって維持されてきた既存の労働条件の切り下げが行われていることである。

**リストラ、雇用の多様化・外部化—鉄道、海運、航空**

標準的な生活を犠牲にした勤務体系、緊張を強いられる責任の重い労働ということを問題にしなければ、\*鉄道員の労働条件は悪くはない。勤続年数も長い。鉄道事業の地域独占的な性格あるいは

表19 交通労働者の労働時間・賃金

民間・公営,全体	年齢	勤続年数	所定内労働	超過労働	月給	(所定内)	年間賞与	年間賃金
鉄道業	41.5	21.3	155	16	410.4	(361.1)	1,826.1	6,750.9
道路旅客運送	48.9	12.6	171	27	318.3	(265.2)	756.3	4,575.9
道路貨物運送	40.6	10.0	176	33	342.0	(286.3)	685.7	4,789.7
倉庫	39.9	11.9	166	18	328.1	(294.6)	1,141.0	5,078.2
運輸付帯サービス	40.2	12.0	162	19	342.8	(304.9)	1,102.9	5,216.5
営業バス運転者	46.0	16.5	167	42	394.6	(295.2)	1,188.5	5,923.7
タクシー運転者	51.2	10.6	173	28	292.2	(244.9)	523.1	4,029.5
大型貨物運転者	41.3	10.6	177	38	367.2	(299.7)	703.2	5,109.6
パイロット	37.7	10.7	149	3	1,010.7	(973.3)	1,761.4	13,889.8
客室乗務員	32.2	10.4	143	2	546.9	(491.1)	1,349.2	7,912.0
外航船員*	—	—	191	29	576.4	(505.7)	—	—
内航船員*	—	—	168	28	438.6	(371.7)	—	—
全産業 全体	39.5	11.8	167	13	326.9	(298.9)	1,108.1	5,030.9
男	40.5	13.3	168	16	371.8	(337.0)	1,289.2	5,750.8
女	37.3	8.4	166	7	225.3	(212.7)	698.5	3,402.1

所定内実労働時間、超過実労働時間は1カ月当り、月給（毎月決まって支給される現金給与）、所定内給与、年間賞与、年間賃金の単位は千円。『賃金センサス（1998年版）』より作成、「船員労働統計調査（1998）」（運輸省ホームページ <http://www.motnet.go.jp>）で補足。\*1998年6月。

交通およびそれに関連する事業者とその従事者は、安全・快適な労働環境を実現し、その業務をつうじて国民の交通権を最大限に保障し発展させる責務を負う。

人口過密都市での大量・高速・正確な輸送という鉄道の特性が安定的な経営を可能としている側面もあるが、鉄道部門における労働組合の高い組織率と力量が一定水準の労働条件を維持してきたことも評価しなければならない。しかし、モータリゼーションの進行によって鉄道の経営環境も変化している。廃線が絶えず話題となる地方中小私鉄と都市大手私鉄の労働条件格差は広がっている。国鉄労働組合が少数組合化した分割民営化後のJRでは、赤字ローカル線のバス路線への転換・廃止、別事業体化が進められる一方で、労働条件を決めるのは労使共同決定の労働協約ではなく、経営側が一方的に制定する就業規則に変わってきている。

\*航空産業における賃金・労働時間は、産業全体と比較してこれまでのところは高い水準にある。しかし、航空自由化の流れを受けて、ドル箱路線への「半額運賃」会社の新規参入のある反面、効率のよくない地方路線の休廃止が続くなど、航空運送の市場競争は激しくなっている。コスト削減のために、航空機整備の外注、航空機のリース調達などとともに、乗員基準の緩和による要員の削減、正規雇用を減らしてアルバイト客室乗務員の導入、低賃金の外国人乗員の採用といった雇用の削減と多様化も進められている。

正規雇用ないし直接雇用を減らすことによって人件費の削減を図る点では、外航海運業はその先を進んでいる。税金、船舶安全基準、乗組員配乗規則、労働条件規制がルーズな（ことを売り物にする）国に「便宜上」その所有する船舶の籍を「置く」ことによって、無権利・劣悪な労働条件で働く外国人（発展途上国）船員を雇用し、運送コストの安上がりをはかろうとする\*便宜置籍船（Flag of Convenience Vessel, FOC）制度の利用がそれである。日本商船隊約2,021隻のうち日本船籍は182隻未満にすぎず、1985年には2万人以上いた日本人外航船員は、1997年には5千人未満となっている。海員組合やITF（国際運輸労連）は船員の組織化、労働協約の拡張を追求する一方、便宜置籍船制度の廃止を主張している。

## 交通産業・交通労働者の責務

### 交通サービスの原点—安全

\*交通サービスの質の指標としては、従来から、安全、迅速、正確、快適、連続、普及などの項目があげられている。その中でも基底に置かれなければならないのは安全、つまり、労働対象である旅客の生命を失わせたり、身体を損傷させたりすることなく、また輸送物を破損・腐敗・滅失させることなく、目的地へ移動させることである。交通のための通路にはさまざまな危険が潜在しており、運搬具の大規模・高速化は、ひとたび事故が起きれば運搬具・貨物の滅失・損傷、乗務員・乗客の死傷のみならず、住民の被害（航空機墜落）、環境の破壊（タンカー事故による海洋・海岸の大規模な汚染）など重大な結果をもたらす。安全こそは交通サービスの原点である。

交通手段の発達を具体的に示すのは、スピードの向上である。移動の過程それ自体を楽しむ「旅」を別として、安全かつ迅速な移動をどのようにして達成するかが交通技術の永遠の課題といえる。安全、迅速を基本として、経済活動・社会生活の計画性・合理性を阻害することのない正確な運行、乗換え・積替えのロスを少なくする連絡の良さ、交通手段が広く分布し時間的にも一定の頻度が保たれる普及性、さらに旅客の場合には快適さなどといった項目が交通サービスの質的向上を評価する指標として加わる。

### 環境保全と交通体系—通路計画、公共交通、バリアフリー

交通産業は、交通サービスの質を維持し、向上させることによって、国民の交通権に依っていかなければならないが、今日においてはさらに環境問題、国土利用計画、都市計画への積極的な寄与・参加も求められている。

交通と地球環境との関わりは広く、深い。交通は自然環境を利用して行われることも多いが（帆船による航海など）、自然が支配していた空間に入り込んで通路を敷設するのが普通である。通路計画に際しては、経済的な効率性の観点からのみで



はなく、環境との共存が可能かどうかを検討し、必要な場合には、計画の変更・中止も決断されなければならない。

今日急がれているのは、環境保全の観点からの運搬具と動力源、ひいては交通体系のあり方の再検討である。地球温暖化の主たる原因とされる温室効果ガス(CO<sub>2</sub>)の20%は交通から排出されている(日本では30%)。酸性雨をもたらす窒素、硫黄酸化物の多くは自動車から大気中へと放散されている。動力と運搬具の改良も試みられてはいるが、根本的には、私的な交通手段・自動車に偏している交通体系を是正しなければならない。電力(化石燃料や原子力から再生産可能な原料への転換が推進されねばならないが)を動力源とした鉄道・軌道を再評価し、その利便性を向上させることにより、公共交通の再生を図ることも環境問題に対する交通産業の寄与であり、責務でもある。

地球に対してやさしい交通体系は、地球の上を移動することに制約をもつ人々に対してもやさしくなければならない。運搬具の改良、通路関連施設(駅、停留所、港など)の改造、適切な情報提供など\*バリアフリー化は当然に進められなければならない。公共交通を普及させることによって、私的な交通手段が人々の生活空間に入り込み、児童、高齢者、障害を有する人などに対してとりわけ危険な存在となっている状況の改善に寄与することも交通産業の責務である。

#### 事業主の責務—情報公開、健康保護義務

交通サービスに対する多様な需要に応え、合理的な運賃・料金を良質なサービスを供給することに第一に責任を負わなければならないのは、交通産業の事業者である。事業者は、営利性を優先させて交通事業の公共性を形骸化させてはならない。公共性の担保のために欠かすことのできない社会的・経済的規制については、その存続の必要性を国民・利用者に対して説明するとともに、事業内容・計画について情報公開を進めることも必要である。公的な助成を受けている事項については、説明責任(アカウンタビリティ)も負うとすべきである。

事業者は、一般に、その雇用する労働者に対して労働安全・健康保護の義務を負っている。生活リズムを狂わすことの多い交通労働は、労働者の健康を損なう蓋然性も高いだけに、事業者にはとりわけ労働者の安全健康保護責任が強く求められる。交通災害は労働災害に直結することが多いが、労働者の心身状態が原因となって発生する、利用者・第三者を被害者とする交通災害やトラブルは絶対に避けなければならない。

#### 交通労働者の責務—対案提示、交通権実現への参加

国民の交通権保障に対して交通労働者とその労働組合は、道義的には、事業者以上にその責務を自覚すべきである。なるほど現在の社会経済体制下にあつては、労働は使用者の指揮命令下においてなされる「疎外された労働」である。労働市場において賃金と引き換えられた労働力の使われ方に対して、労働者は責任を負う立場にはない。賃金生活者にとって第一義的な関心事が雇用、賃金、労働過程における労働力の保全(労働条件)となることを非難することはできない。

しかしながら、交通労働者の職業的利益も、交通権実現に向けての主体的な参加なしには守ることもできない。交通権保障のためには、社会的な視点ももった公共交通の整備と合理的な交通計画・規制が不可欠である。しかし、今日進められている規制緩和は、交通を私的な利益を追求するための市場として純化しようとするものである。交通市場においては交通産業各部門・事業間の競争とともに私的な交通手段と公共交通手段の競争も並存している。交通における公共性の後退は、交通労働者の職場のリストラ・削減、正規雇用の縮減・労働力の低質化をもたらすとともに、無秩序なモータリゼーション化と交通渋滞・交通戦争によって労働時間の不安定化と労働環境の悪化も加速する。このような事態を招かないためには、交通サービスの質の維持、合理的な交通計画(総合交通政策)を対案として提示しなければならない。

労働者がその労働力の使用を他人に委ねるのは、そのことが賃金を得て生活するために必要だから

交通およびそれに関連する事業者とその従事者は、安全・快適な労働環境を実現し、その業務をつうじて国民の交通権を最大限に保障し発展させる義務を負う。

であるが、それだけではない。その労働力が社会的に有用なものとして使用されるという期待、「合意」もあるからである。公害によって住民を苦しめる「加害の共犯者」となることを苦痛とし、人々からの謝意に働くことの喜びを覚えるのが、生きた人間としての労働者である。人間としての交通労働者には、\*労働の社会性の自覚のもとに、交通権実現への積極的な発言と関与が求められているのであり、またそのような「参加」によってこそ職場における人間としての尊厳も回復することができるはずである。

#### 参考文献

- (1) 『現代の交通と交通労働』 下山房雄・山本興治・澤喜司郎・香川正俊編著、御茶の水書房、1999年。
- (2) 『現代の交通政策を問う』 平井都士夫・柴田悦子編著、法律文化社、1993年。
- (3) 『交通労働の研究』 佐竹義昌著、東洋経済新報社、1968年。