

国民のための民主的運輸行政をめざして

中村 啓市

全運輸と行政研究活動

運輸省に働く国家公務員で組織する全運輸省労働組合（全運輸）は、足の確保と安全を中心とする国民のための運輸行政を充実・強化するため、行政民主化の一環として積極的に行政研究活動にとりこんでいる。

それはなぜか。公務員労働者は、「労働力を売り、その賃金収入によって生計を立てている」労働者であると同時に、憲法15条に「公務員は全体の奉仕者であって、一部の奉仕者でない」と明記されているように、国民全体に「奉仕」する立場にある。

こうした性格から、公務員労働者と労働組合は2つの課題をもっている。1つは、公務員労働者自身とその家族の生活と権利を守り向上させるという任務、2つには、国家行政機構に働く労働者として、その専門的知識を活かし、憲法が求める国民全体に「奉仕」し得る民主的な行・財政確立の運動である。

この2つの課題を統一し、広範な労働者国民と共同してたたかうことが必要であり、そのことが自らの利益と国民全体の利益を同時に守ることができる。

このたたかいにおいて、行・財政の実態について最も熟知している公務員労働者が、その矛盾や問題点を明らかにするとともに、行政民主

化の方向を具体的に提起するなど、行政民主化闘争を本格的に展開し、国民的な闘争構築の媒体者としての役割を十二分に果たさなければならない。

行政研究活動は、その出発点となるものである。

交通運輸の現状

今日、交通運輸産業は、労働者国民の生活に重要な位置を占めている。

憲法は第25条で、「すべて国民は、健康で文化的な最低限度の生活を営む権利を有する」と生存権を、13条で幸福権、22条で移転及び職業の選択の自由を規定している。

「衣・食・住・『交通』」といわれているように、今や交通運輸は通勤・通学・レジャーや荷物の運送など、国民の日常生活に欠かせないものである。

国民の交通運輸に対する要求はますます増大し、安全を第一に、确实、迅速、低廉な輸送サービスの提供を望んでおり、国民のこのような要求に応え、より豊かで人間らしい交通運輸サービスの向上を図っていくことは、極めて重要な課題となっている。

一方、財界・大企業にとっても交通運輸は、生産過程の一部を形成し、利潤を生み出す場として重要な位置を占めている。

国際・国内動向

必要な原材料・製品の輸送（貨物輸送）や労働力の輸送（通勤輸送）が、速く、かつ安く、効率的に行われることは、大企業の利潤追求にとって欠くことのできないものである。

そのため、政府・財界は、陸・海・空・港湾のすべての分野で新幹線、高速道路、港湾整備、ジェット機化など積極的な投資を進めてきた。

ところが、この重要な社会的位置にある交通運輸産業に働く労働者には、厳しい「合理化」が強いられ、低賃金と長時間・過密労働、変則勤務が一般化し、加えて、交通事故や労働災害の発生が著しい。また、中小企業が圧倒的に多い交通運輸産業の実態も、運賃ダンピングの横行や産業内での重層的な下請関係など過酷なものとなっている。

にもかかわらず政府・財界は、交通運輸産業にいつそうの破壊的競争を強いる「規制緩和」を推進している。

交通運輸産業に対する「規制緩和」・市場原理政策は、各交通機関分野での過当競争だけにとどまらず、各交通機関分野間の競争をも激化させ、①国土の不均衡利用や過疎・過密問題、②大都市交通問題、③地方の公共交通機関の衰退、④労働力不足、⑤交通事故の増大、⑥環境破壊など、交通運輸労働者や国民生活に深刻かつ否定的な影響をもたらしている。

このような現状から、安全・輸送秩序の確立、輸送サービスの向上を求める労働者国民の声はいつそう高まっており、こうした財界・大企業中心の政策方向に反対するとともに、交通運輸政策を交通運輸産業に働く労働者の立場、利用者・国民の立場からのものとして早急に確立する必要がある。

行政研究活動と行政民主化のとりくみ

今日、国家の行・財政のあり方如何によって

国民生活は大きく左右される。民主的な行政体制の確立と国民本位の行政運営は、国民の切実な要求であり、公務員労働者と労働組合には、行政民主化闘争を本格的にたたかうことが求められている。

行政民主化における公務員労働者と労働組合の課題は、①行政の実態を掌握し、実態と問題点を国民の前に明らかにするとともに、その改善についての提言を行うこと、②行政に精通し、特権官僚の支配を打ち破り、交通運輸産業に働く労働者をはじめ国民の声を行政に反映させること、③政府・財界に対する無定量の奉仕という仕事のあり方を改善し、行政サービスをより充実させ、労働条件を改善すること、④国民との連帯をつよめ、民主勢力と共同して、世論の包囲により行政の民主的転換をはかること、である。

こうしたことを基本に、全運輸は、積極的に行政研究活動をとりくんでいる。

とりくみにあたっては、職場を基礎に、より広い視野と知識を持ってとりくめるよう、目的意識的に、常に理論学習を含む学習の場として、広く民主的な学者・専門家の協力を得ながら、また、交通運輸産業に働く労働者との共同の事業としてとりくんでいる。

主な行政研究活動の成果

運輸行政のあらゆる分野に組合員と組織を持つ全運輸は、運輸行政の民主化に深く関わっている。

このことは、全運輸の行政民主化闘争の前進なくして、運輸行政の民主化はあり得ないことを示しており、すでに運輸行政の諸問題で、学習会・シンポジウム等への参加、講師の派遣、「運輸ふおーらむ」・「航空ふおーらむ」・黒書等の発行など、その実態を対外的に明らかにする

国際・国内動向

とともに、その改善方向について提言活動をすすめてきた。

主な出版物として、「減びゆく公共交通」(76年)、「異常接近(ニアミス)」(78年)、「生活交通の現状」(82年)、「空いっぱい危険」(84年)、「点滅する空の赤信号」(88年)、提言としては、「規制緩和を許すな」、「検査官からみた車検制度の改善策」、「過疎地に残された『最後の公共交通』」、「ニアミス防止に関する提言」、「第6次空港整備への提言」などの発表がある。

また、広く労働組合と学者・研究者が集合する「交通運輸政策研究会」や「港湾シンポジウム」等に積極的に参加するとともに、航空安全推進連絡会議などへの加盟、「平和研究所宣言」運動など多彩な運動を展開している。

以下は、最近発表した2つの提言のあらましである。

(1) 過疎地に残された「最後の公共交通」

乗合バスの利用者は、1968年の101億4,400万人をピークに、1989年には65億5,200万人へと大幅に減少している。とりわけ、地方都市、農村漁村等の過疎地域においては、経営不採算を理由にバス路線の廃止がすすみ、民営乗合バス事業の撤退が相次いでいる。

バス路線廃止後の住民の足を守るため、市町村等が代替輸送を行っているが、少ない財政の中で喘ぎながら運行している。

こうした実態から、バス運行の維持のため国庫補助制度を質量ともに拡充させること、地域にあった運賃制度面の改善等について問題提起をした。

(2) ニアミス防止に関する提言

日本の空は、規制緩和による航空交通量の増大のもとで、数百の人命を乗せた大型機が高速で狭い空域を溢れんばかりに飛び回っている。

全運輸が実施した第12回ニアミスアンケート

では、管制業務上不安を感じているものは、軍関係(米軍・自衛隊)が80.00%、過密な交通量によるもの66.21%、有視界管制飛行方式が46.11%に達し、このニアミスの三大要因が複雑に絡み合っており、ニアミスが多発している。

今回の調査では、1年間に26.8%の管制官がニアミスを経験するという大変憂慮すべき事態が続いており、航空管制要員の不足もこの問題に拍車をかけている。

こうした実態から、民間優先、軍用空域の撤廃・削減、要員配置など航空の安全確保等について問題提起をした。

民主的な運輸行政の展開を

全運輸の行政研究活動は、その前進の中で、職場諸要求の前進に結びついたものが多数ある。また、内外からも運輸行政の民主化のために欠かせない部隊として、一定の評価を受けるところとなっている。しかし、行政民主化の壮大な目的からして、まだまだ緒についたばかりの運動にすぎない。

そのため、引き続き運輸行政のあらゆる問題について日常的な行政研究活動をすすめる必要に応じて常に問題指摘と提言活動ができるよう努めなければならない。

そして、交通運輸産業に働く労働者と労働組合はもとより、広範な労働者国民との共同行動・闘争を追求して、運輸行政の民主的展開を求める多数派の形成を構築して行かなければと考えている。

(全運輸省労働組合・中央執行副委員長)