

# 教宣 せぶん

## 業界の健全化

前号とは「信濃毎日新聞」つながりになりますが、「松本 札幌線 存続」という見出しが躍った同日の新聞に、スキー帰りのバスが大阪府吹田市内で事故を起こし、アルバイト添乗員が死亡、スキー客ら 26 人が負傷するという事故が大きく掲載されました。直接の原因は、運転手の居眠りによる事故なのですが、背景には私たちの業界で起きた保険金不払いと同根の問題があると感じます。

貸し切りバスは、2000 年 2 月の道路運送法改正で免許制から、車両台数などで基準を満たせば誰でも参入できる許可制になりました。いわゆる規制緩和です。事故を起こした観光バス会社も同年 12 月に許可を受けて参入しています。この規制緩和によって、5 年前に比べ、全国では 1.6 倍、長野県内でも 2 倍、事業者が増えたそうです。この結果、業者間の「競争」がさらに激しくなりました。「競争の結果、一往復当たりの運賃は改正前の半分の水準」「決められた運賃を守っていたら生き残れない」「仕事を安くうけるため、車両の稼働率を上げて利益を確保しようとするから無理がかかる」「運転手が労基署に訴えなければ実態はわからない」という事業者の声が記事には載っています。事実、事故を起こしたバス会社には、昨年労基署が長時間労働の是正を勧告しており、事故の 2 週間前には北陸信越運輸局長野支局が監査したとも書いてあります。このバス会社でスキーツアーの運転手を務めた元従業員の話しも出ていますが、「毎日運転した月もあった」「シーズン中に一度も休みがなかった」「運転しながら、うとうとすることもあった」とあります。記事は「この運行方法を危険と感じ、会社に改善を求めたが、会社側は『それでは人件費がかかりすぎる』と答えたという」で終わっています。

私たち損保業界も、料率の自由化や損保「自由化」がおしすすめられ、各社は「勝ち組」になろうと、あるいは少しでも他社との差別化をはかろうと、あの手、この手の「新商品」「新特約」「新サービス」を開発しました。募集業務をしていた私たちでさえ、度重なる商品改定、次々に生まれる新特約、新サービスに頭がこんがらがることがありました。こうした「自由化」がもたらした「他社を凌駕しなければならない」という異常なペースに、ついていくことができなかつたのが保険金を支払う「システム」であり、損調の「チェック体制」であり、その結果として保険金不払い問題が起きました。働くものにも大きなしわ寄せがきています。

いき過ぎた自由化、規制緩和がさらなる「競争」を生み、その競争から「歪み」が

生まれ、その歪みが企業の「不祥事」へと肥大化していくという構図は、バス業界も損保業界もまったく同じだと感じます。その結果、前述のバス会社の事件では、人の命が奪われ、顧客の「安全」が脅かされました。私たちの業界では、顧客が持っていた損保会社への「信頼」「信用」が奪われました。目に見えない「安心」を売っている業界としては、これはまさに「存亡の危機」といえます。

「この運行方法を危険と感じ、会社に改善を求めたが、会社側は『それでは人件費がかかりすぎる』と答えたという」。この記事に象徴されるように、企業の暴走にまず歯止めをかけられるのはその企業に働くものたちです。経営者は、企業利益のことしか頭にないかもしれませんが、声をあげてことをあきらめてしまえば、なにも変わりません。業界の健全化のためにも、声をあげ、主張し、07春闘を果敢にたたかいぬきましょう。