

# 雨にも負けず風にも負けず タクシー労働者の勤務・生活調査

2007年3月、政府は、規制緩和の「経済効果」を発表しました（「規制改革の経済効果 利用者メリットの分析2007年版」）。その発表によれば、タクシー業界での利用者メリットは累積で125億円と算出されています。なるほど、タクシー業界は規制緩和で新規参入や増車が可能になり、事業者間の競争が促進されました。その結果、新しい輸送サービスの登場のほか、初乗り運賃の大幅な減額、定額運賃や遠距離割引の導入などが実現しました。そのことをもって、政府は、この間の規制緩和を高く評価しているようです。

しかしながらその一方で、政府は、タクシーがあまりにも増え過ぎて、乗務員の賃金や労働条件の悪化がひどくなったために、一部の地域では、新規参入や増車の規制を図ろうとしています。あるいは、いま、乗務員の賃金・労働条件の改善を目的に掲げ、運賃値上げ（値上げ申請）の動きが全国で起きています。

需要をはるかに超える供給、過当競争が規制緩和によって発生し、その結果起きた乗務員の賃金・労働条件の悪化を、運賃の値上げで改善しようとしている、というのは何か矛盾していないでしょうか。業界で一体いま何が起きているのか、学生と一緒に札幌市内のタクシー乗り場を歩きまわり、乗務員の方々からいろいろ話を聞きました。本報告は私の簡単なメモという性格のものであって、200を超えるアンケートの集計結果は後日に報告予定です。

## 規制緩和はタクシー業界を良くしたのか

政府が自画自賛する規制緩和ですが、ほんとうにこの規制緩和はそんな手放しで評価できるものなのでしょうか。まずは規制緩和の評価を乗務員に尋ねたところ、口々に、「悪かった」という答えが返ってきます。「お客さんが増えないのに台数ばかりを増やして一体どうするのか」「改革と称して小泉さんのやったことは弱いものいじめだ」「規制緩和の弊害が知られていない」等々、私自身がお話を聞いた中で、規制緩和が「良かった」と回答したひとは誰一人いませんでした。せいぜい、「新規参入者にとってはよかったのかもしれないけれども・・・」という回答のみでした。



規制緩和についてどう評価されていますか

## 年金をもらいながらじゃないと、やっていけない

タクシーの需要と供給が大幅に狂った結果がもたらしたのは、1台当りの営業収入の減少、言い換えれば、個々の乗務員の収入の減少でした。非常に聞きづらかった収入については、例えばこんな感じでした。「正社員でも、300万円なんかいかない、いかない。いまはせいぜい250（万円）とか、200の前半じゃないの」。



運転手さんたちの賃金水準はどの位なんですか

たしかに私の聞いた限りでは、200万円台の前半が多くを占めていました。また、先月（5月）の手取りについては、GWで休みが多く、タクシーの利用が少なかったという事情もあり、多くの乗務員が回答しづらそうでした。「最賃並」「12,13万が平均。よくて15万ぐらいでしょ」

「7,8万円(嘱託)」等々の回答です。下手をしたら、学生のバイト代よりも低い水準です。誰もが、「年金をもらいながらじゃないとやっていけないよ」「子どもいる家庭では無理、無理」「生活保護世帯よりも低収入」等々と切実な実態を訴えておられました。

### 無理して働かないとやっていけない

調査では、普段の仕事による疲れの度合いも尋ねました。結果は「とても疲れる」「やや疲れる」に回答が集中していました。年金を受給しながら働いている嘱託乗務員を中心に「お客さんもないので、無理はあまりしないようにしている」という回答が聞かれる一方で、「疲れているけれどもそんなこと言っていない。夜勤のときは頑張ってる(昼夜交代制の乗務員)」「法律で許されている21時間めいっぱい働く(隔勤)」「朝は4時半から走っている」「年金もらっているといったって、それだけじゃ厳しいから」といって長時間働いているという回答も少なくありませんでした。急増する、タクシーを第1当事者とする事故の背景には、無理をせざるを得ない乗務員のこうした働き方があるのではないのでしょうか。



聞いた話は忘れないうちにメモ、メモ

### 運賃値上げは賃金・労働環境の改善につながるのか

私自身は予想していたことですが、上の問い(運賃値上げの影響)に対しては、過去の運賃値上げ時の経験から、乗務員のほとんどが、否定的な回答を示していました。「お客さんが減ることになる」「これだけタクシー台数がある中で運賃を上げて意味がない」「足切りの金額をあげられてそれで終わり」「賃金・労働条件の改善」は値上げの理由にいつもあげられるが、実際は守られたためしがない」等々厳しい意見や予測が出されます。



運賃値上げについてどう思われますか

かろうじて、「分からない」という回答の場合は、その理由は次のような内容でした。すなわち、全社で一斉に運賃値上げが実施されれば別であるが、運賃を上げる会社もあれば据え置く会社もあるということになれば、据え置いた会社に利用が集中して、その会社で増車が行われることになり、業界全体の競争はますます厳しくなるのではないだろうか、とのことでした。そういえば、先日のNHK『クローズアップ現代』でも、そういう事態の発生している地域がとりあげられていました。



最後は札幌駅北口。多少の雨はものともせず

いずれにせよ、運賃値上げの影響は楽観視できません。何よりも、台数規制という元栓を締めずに運賃値上げで対応しようとするに対して、批判的な意見が多く聞かれました。

### 調査を終えて

冒頭でも述べたとおり、アンケートの集計作業はこれから学生たちと一緒にやる予定なので、その結果はさておき、最後に、今回の調査活動の意義について簡単にコメ

ントしておきます。



おそろおそろはじめた調査だけどなんとかなりそう

「構造改革」「規制緩和(改革)」という言葉が、十分な検証もなく、ポジティブなものとして世間にひろく受け入れられています。それは学生(若者)の間でも例外ではありません。今回の調査活動は、規制緩和が経済効果を生み出したとされるタクシー業界を対象にして、働く人の立場から、一連の改革の成果というものについて考えてみようという趣旨で行ったものでした。



自転車や柵を乗り越えて

もちろん、事前の準備・学習会は行ったとはいえ、たった一回(一日)の調査だけで、業界の深刻さや構造的な問題の全てが理解できるという期待は、私自身、全くもっていません。そもそも、タクシー乗務員の賃金や生活の実態にまでふみこんで話を聞くということに対して、学生は、とまどい、おっかなびっくりではじめた調査でした(もちろん、調査活動がもつそういう暴力性には十分留意するよう伝えています)。



タクシーに乗せてもらって話を聞いている学生も

しかしながら調査を進めている間に、「タクシー乗務員の生活の厳しさは事前学習で分かっていたつもりだが直接話を聞くことで本当にひどいと思った」、「規制緩和がこれだけの弊害をもたらしている事実は知られていないのではないか」、「そもそも規制緩和の効果というものはいろいろな角度から考えなければならぬ」、「規制緩和・構造改革は一体なぜ進められたのか」等々の考えや疑問がわいてきたようで、移動の最中や食事の最中に、学生からいろいろ質問がでできます。それが彼らの次なる学習課題になると思います。



少しはよい面構えになったでしょうか

何よりも有難かったのは、リップサービスの側面もたしかにあったとはいえ、「こういう問題の解決のためにも、学生さんに頑張ってもらいたい」という励ましでした。現場からのそういう激励は彼らの今後の学業に少なからず良い影響を与えるものになると思って、こうした調査活動を行っています。

学生に、現実を学ばせる機会の提供を！関係者の方々にぜひともお願いしたいことです。