『東京交通新聞』2007年8月13日付

（3）　2007年（平成19年）8月13日（月曜日）　（昭和35年10月22日 第三種郵便物認可）

交通論壇

働く人々の犠牲を無視して進む「改革」
労働分野の法制度の再構築を

北海学園大学専任講師　川村　雅則

経済効果は125億円？

全国的な運賃値上げ申請や一部地域での新規参入・増車の規制実現に向けた動きなど、タクシー業界にとって朗報というべき状況が生まれている。他方で、この動きが果たして吉と出るのかは予断を許さない。そもそも政府はこの間の規制緩和路線をどう評価しているのか。例えば、内閣府は、今年の3月に「規制改革の経済効果」なるものを発表し、タクシー業界における利用者メリット（見込値）は累積で125億円とした。むろんこれは、価格低下分と需要増加分を単に足し合わせたものであって、これをもって政府が規制緩和を手放しで礼賛しているというつもりはない。しかしながら、政府の認識如何によっては、今後の対応策が、弥縫（びほう）策に終わってしまうことを危惧する。

最賃制にみる脆弱さ

公正な競争環境の整備をいうならば、広義の労働条件の整備は外せまい。だが実際は、わが国の労働分野の法制度の脆弱さもあって、どん底に向かった競争状態が発生している。それを象徴するのが、タクシー運転者の生活の困窮である。つい1カ月ほど前、札幌市内で私達のゼミが行った、客待ち中の運転者への聞き取り（計267人）でも、GWをはさむ5月の手取りは12、13万円という、怨嗟まじりの回答が相次いだ。かくも低い賃金になる理由の一つにはわが国最賃制度の脆さがある。すなわち、先進諸外国の中で、購買力平価でみても、フルタイマーの中位の賃金との比較でみても、わが国の最賃の水準は低い。労働者の生計費よりも、企業のいわゆる支払い能力が重視されているためである。最賃を引き上げれば中小企業の経営が破たんするというのである。確かに、北海道でも、道内全体で1割（地域によっては3割）のタクシー運転者が最賃割れであることが労働局の調べで明らかになっている以上、一概にその主張を否定するわけではない。だがそれならば、歩合制賃金を背景に激しい増車競争や運賃値下げ競争を推し進めたものとそれを誘導したものの責任も、あわせて問われねばなるまい。過当競争状況から脱し、運転者の生活保障とそれだけの賃金が支払い得る経営環境づくりこそが両輪で進められる必要がある。

運転職に過労死多く

働くものを守る法制度の脆さは、こと賃金領域だけではない。安全を守る上でも欠かせない労働時間領域でも同様だ。労働基準法とは別枠で特別に設定されているはずの「改善基準告示」の水準は、現状追認的なものであって、有効な規制となりえていない。運転職に過労死が多いゆえんでもある。筆者調査でも、運転者は、頻繁な公出や大幅な労働時間超過に追い込まれ、他産業労働者と比べても仕事による疲れが有意に高かった。

そもそも産業衛生の分野では、自動車運転職は、自身の健康や安全を守る上で不利な勤務条件にあるため、より一層の配慮が不可欠との意見書が早い時期からだされていたが、抜本的な対策がとられることはなく、今日に至っている。

競争の前提は法整備

今後の運賃値上げで労働条件が改善されるかとの問いに、8割以上の運転者がノーと回答した。過去の苦い経験（スライド値下げ）だけが彼らの不信の理由ではない。すでに値上げが実施された地域で起きている、客離れ、あるいは、運賃を据え置いた事業者への利用者の殺到と新たな増車競争という事態が、ここ札幌圏でも起きるのではないかとの不安が背景にある。実際、値上げは実施しないと宣言している事業者もすでにある。予想は不幸にも的中しかねない。

市場競争に対する評価はいろいろあるだろうが、競争の前提として、働くものを守る強固な土俵（法制度）の整備が必要であること、また、事業者間の競争はあくまでもその上で展開される必要があることには概ね合意が得られるだろう。今夏の参院選の結果は、年金問題もさることながら、この間「改革」の名の下に虐げられてきた人々からの、現行路線に対する不信任の表明ともいえよう。タクシー産業の真の改革に向けた尽力が関係者に求められている。



かわむら・まさのり　北海道大学大学院博士課程修了（教育学）。2003年4月から現職。専門は労働経済論。労働組合や事業者団体と共同で調査研究を実施。