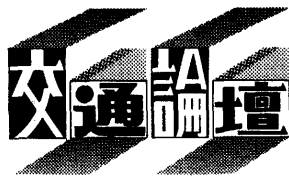


持続可能と 労働力の浪費

恒例の札幌市内でのタクシー運転者からの聞き取り調査をゼミの学生が行った。300人近い運転者からの怨嗟と呼んで差し支えないであろう声を集約すると、次の通りである。すなわち、雪解け後は、運賃改定に諸物価高騰の影響で、売上げが前年比で1、2割減少しているのではないかと（北海道ハイヤー協会の資料でも3月時点ですでに前年比で7%強の売上げ減だから、あたらずといえども遠からず）。台数規制をしなければ運賃改定の効果はない、そもそも台数規制があれば運賃改定は不要だった。これだけ供給過剰だと流しても客がみつからない、だが生活していくためには超過労働もやむなし等々。

持続可能（維持可能）な社会と
いう言葉が最近よく聞かれる。
自然環境やエネルギーの浪費に対
する社会的な関心・批判の高まり
に対して、例えば、監査実施事業
者の4分の1で最賃割れが発覚
（北海道労働局調べ）したり、一
般の労働者に比べて高い有病率や
死亡率を示すタクシー産業・労働
を放置する我々の社会は、労働力



北海道大学 川村 雅則
准教授

なからずみられる。だが労働組合
排除型のシステムは、結局は、違
法な行為のチェック機能や、労働
条件が競争手段化することの歯止
めを失うことにもつながる。ヨー
ロッパのような社会的対話（Social Dialogue）を
参考に、産業・地域・職場などあ

タクシー産業の再生

求められる労使の共同

らゆる領域で共同の取り組みを進
めることが求められている。
それには、労働組合には自らの
労働条件の改善はむろんのこと、
地域における総合的な交通政策の
立案に今以上に積極的にかかわる
ことが期待される。その範囲は、
地域づくり・まちづくりや移動制
約者の交通権の確保等々に及ぶ幅

広いものである。とかく対立的に
なってしまうている患者団体によ
る有償輸送の問題も、移動制約者
の問題に労働組合はどう関わるの
かが問われているといえよう。
交通政策における
地方自治体の役割強化
そして、地域交通再生法の枠組

じた事業の展開（需給調整等も含
む）を地方自治体が決定できる枠
組みを整備しておく必要があるだ
ろう。供給過剰のタクシーが著し
く交通環境を悪化させているのが
誰の目にも明らかでありながら、
地方自治体はなんらの対応もつて
ない現行の制度の限界を感じる。
明化が不可欠であるのはもちろん
言うまでもない。
ディーセント・ワークの
実現に向けた取り組みを
ILOが提唱するディーセント
・ワーク（人間らしい働き方）の実
現は、タクシー産業ではあるかか
なたのことに思われる。だが、例
えば、必要性がおおむね了解され
つつある需
給調整や規
制運賃の決
定要素に、
タクシー運
転者の労働
条件や賃金・生活という要素を組
み入れることで、その距離は間違
いなく縮まるだろう（それは、自
治体による著しい低価格発注を防
止し、受注事業者の経営と労働者
の生活の安定を目的とした公契約
条例の制定運動とも重なる）。働
く人の尊厳の確立と経営の改善は
産業再生にとつての両輪である。



川村 雅則
北海道大学
准教授