

特措法に基づくタクシー特定地域の再指定が行われた。需要の伸び悩みで状況は厳しい中、減車の「効果」が一定程度みられるようだ。タクシーの利便性の向上、利用促進に向けた各種の施策も地域協議会では提案されている。超高齢社会や脱クルマ社会を見据えた公共交通機関の整備という観点からの議論も期待したい。

### タクシー産業の労働条件を

同時にもっと焦点があてられるべきは、タクシー産業の労働条件である。特措法の眼目もそこにあったし、そもそも野放図な増車(規制緩和)が可能になった主要因は弾力的に運営する労働条件にあった。いま北海道では、タクシー労働者を支援する井筒団が結成さ

れ、労働条件の改善に取り組んでいる。賃金に關してだけでも、割増未払いのオール歩合制、客待ち時間の不慮労働時間扱い、最低賃金割れ等が業界内の問題点として指摘されている。



川村 雅則 北海学園大学教授

この間、われらが司法の場に持ち込まれ、一定の解決が図られている。これを個別の事業者内だけではなく、業界全体に波及させていくことが肝要だ。そしてなければ

是正に取り組む事業者が逆に不利になってしまふ。それは減車を行った事業者とそうでない事業者の間の不公平問題とも通ずる。政策誘導と法令順守の徹底図れ  
この点に關して、例えば入札・

## 「労働条件改善へ」

# 特措法の枠組みで労使歩み寄りを

契約分野でも、安値競争で業界や地域経済を疲弊させてしまったことへの反省から、価格入札から政策入札への流れ、つまり最も安い価格を入れた事業者ではなく、追求されるべき社会的な価値という観点で事業者を選挙する流れが広

有期雇用規制機に労働力の質向上を

労働政策では、労働契約法の「改正」(施行は来年4月)も注目される。またさまざまな問題点が指摘されている同法の「改正」だが、法の趣旨は、恒常的に仕事がある

か。現状の年齢構成は産業の持続可能性・安全と二つの点で危険水域ではないか。

地域のタクシ全体労働条件の議論を

以上におげた労働条件の整備は、法制度は無難なこと、労使間



で特措法の枠組みを使い、個別事業者を超えた産業全体で取り組む

にも関わらず、半年、1年など期間を限って雇用を繰り返す問題の是正にある。定年後だけでなく定年前の労働者にも、有期雇用が拡大するタクシー産業でも、これを契機に、労働力の質向上と合わせ、対処を検討すべきではない使に求められている。

労働条件改善へ／特措法の枠組みで労使歩み寄りを

川村雅則（北海学園大学）

特措法に基づくタクシー特定地域の再指定が行われた。需要の伸び悩みで状況は厳しい中、減車の「効果」が一定程度みられるようだ。タクシーの利便性の向上、利用促進に向けた各種の施策も地域協議会では提案されている。超高齢社会や脱クルマ社会を見据えた公共交通機関の整備という観点からの議論も期待したい。

◆タクシー産業の労働条件こそを

同時にもっと焦点があてられるべきは、タクシー産業の労働条件である。特措法の眼目もそこにあったし、そもそも野放図な増車（規制緩和）が可能になった主要因は弾力的に過ぎる労働条件にあった。いま北海道では、タクシー労働者を支援する弁護士団が結成され、労働条件の改善に取り組んでいる。賃金に関してだけでも、割増未払いのオール歩合制、客待ち時間の不就労時間扱い、最低賃金割れ等が業界内の問題点として指摘されている。

この間これらが司法の場に持ち込まれ、一定の解決が図られている。これを個別の事業者内だけではなく、業界全体に波及させていくことが肝要だ。そうしなければ、是正に取り組む事業者が逆に不利になってしまう。それは減車を行った事業者とそうでない事業者の間の不公平問題とも通ずる。

◆政策誘導と法令順守の徹底図れ

この点に関して、例えば入札・契約分野でも、安値競争で業界や地域経済を疲弊させてしまったことへの反省から、価格入札から政策入札への流れ、つまり最も安い価格を入れた事業者ではなく、追求されるべ

き社会的な価値という観点で事業者を選択する流れが広がりつつある。具体的には、福祉、環境、男女共同参画、そして公正な労働基準が社会的価値の内容例として挙げられる。

折しも、トラック産業でのGマーク制度等を視野に入れた優良事業者の評価制度が業界内でそ上にのぼったのも、こうした流れとも軌を一にするものであろう。ただし、優良事業者を応援する制度の効果を上げる上でも業界内から違法状況を一掃することが併せて必要なのは、「悪貨が良貨を駆逐する」という経験に基づき、強調したい点だ。

◆有期雇用規制機に労働力の質向上を

労働政策では、労働契約法の「改正」（施行は来年4月）も注目される。さまざまな問題点が指摘されている同法の「改正」だが、法の趣旨は、恒常的に仕事があるにも関わらず、半年、1年など期間を限って雇用を繰り返す問題の是正にある。定年後だけでなく定年前の労働者にも“有期雇用”が拡大するタクシー産業でも、これを契機に、労働力の質向上と合わせた対処を検討すべきではないか。現状の年齢構成は産業の持続可能性・安全性という点で危険水域ではないか。

◆地域のタク全体の労働条件の議論を

以上にあげた労働条件の整備は、法制度はむろんのこと、労使間で特措法の枠組みを使い、個別事業者を超えた産業全体で取り組むべき課題だ。

タク事業法案等で業界内が盛り上がる一方で、またぞろ新自由主義的な政策への揺り戻しもみられる中、業界外や利用者からの理解を得るための努力と歩み寄りが労使に求められている。