

HEERO

REPORT

No. 67

Hokkaido Employment Economy Research Organization.

社団法人

北海道雇用経済研究機構

Hokkaido Employment Economy Research Organization

〒060-0004 札幌市中央区北4条西12丁目ほくろうビル1F

TEL. (011)272-0011 FAX. (011)272-5522

URL <http://www.heero.or.jp>

E-mail: info@heero.or.jp

2007年9月

■HEEROレポート

規制緩和下のタクシー労働 —学生と一緒に調査しました— 1

HEERO レポート

規制緩和下のタクシー労働

—学生と一緒に調査しました—

川村 雅則

川村 雅則（かわむら まさのり）

1974年北海道岩内町生まれ。

北海道大学大学院教育学研究科博士課程修了。

現在、北海学園大学経済学部講師。専門は、労働経済論（交通労働と若者労働等）。

<http://www.econ.hokkai-s-u.ac.jp/~masanori/index>

規制緩和の評価に混乱

規制緩和後、タクシー業界では、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あった。そのことをもって、政府（内閣府）は、この規制緩和を高く評価してきた。今年の3月には、価格低下分と需要増分とをかけあわせて算出された各分野の利用者メリットが発表された（「規制改革の経済効果—利用者メリットの分析2007年版」）。それによれば、タクシー業界における利用者メリット（見込値）は累積で125億円とされている。

ところが一方で、国交省は、規制緩和で競争が熾烈化した地方の中核都市など一部の地域で、新規参入・増車の再規制を図ろうとしているという（『朝日新聞』朝刊2007年5月27日付）。具体的には、要件を満たすことが厳しいゆえに関係者から「抜かずの宝刀」とも非難された「緊急調整措置」の発動ができるよう、要件の見直しをはじめているとのことである。

さらに全国ではいま、悪化したタクシー運転者の労働条件の改善を理由に掲げて、運賃値上げ申請が相次いでいる。申請の時期が早かった長野県と大分県では、すでに値上げが実施されたが、ここ札幌でも年内の値上げが予想されている。

規制緩和による経済効果が喧伝されるタクシー業界で、運転者の著しい賃金低下（最賃割れ）や事故の急増など規制緩和に伴う弊害があらわになりもはや看過できない事態である。これは一体どういうことなのか。また、規制緩和という元栓を締めることには手をつけない今回の政府の策で、果たして事態は根本的に解決されるのだろうか。

調査の結果みえたこと

タクシー業界をめぐるこうした動きを念頭におき、ゼミの学生と一緒に札幌市内をまわって、客待ち中のタクシー運転者から、規制緩和は労働者に果たして何をもたらしたか（勤務時間や普段の働き方をめぐる問題状況、収入水準など）、また、運賃値上げは労働条件の改善につながるのかその予測などを中心に聞き取りを行った。

（1）調査は6月下旬の日曜日の一日かけて行い、267人から回答を得た（11人の個人タクシーを含む）。若い運転者は少なく、50代と60歳以上がそれぞれ4割（40.8%、38.6%）を占めた。また、正社員の運転者は全体の6割（62.5%）にとどまった。

嘱託など高齢の運転者が多かったのは、日曜日に調

査を実施したことも反映しているかもしれないが、結局は、年金を受け取りながらでなければやっていけないような収入水準のため若い運転者が定着しないのだという。実際、回答者の2006年の年収(税込み)は平均で239.6万円である。正社員に限定すればやや上昇するとはいえ、それでも261.1万円にとどまる。ゴールデン・ウィークがあるためタクシーの利用が大きく減る5月の手取りは、平均で15.0万円(正社員に限定しても16.3万円)だった。聞き取りでも最低賃金水準レベルという言葉を経営者から何度も聞かれた。

(2) 売上と連動する歩合制賃金が採用されているため、パイの少ない状況下で一定の収入をあげようとすれば、無理をしても働かざるをえない。その結果(複数回答可)、(ア)公休日の出勤がよくある(36.7%)、(イ)所定の拘束時間を大きく超えて働く(24.7%)、(ウ)体調不良で勤務に就くことがある(18.4%)、(エ)工作中、体調不良等を感じる(28.5%)、(オ)運転中、売上をあげようと焦る(31.8%)、(カ)速度超過や危険箇所でのUターン(29.2%)、(キ)違反場所での客待ち(27.3%)等々の事態が生まれている。

聞き取りでも、例えば隔日勤務者の場合、「告示」で定められた21時間を目一杯働く、あるいは21時間を超えて働くこともあるという回答が少なかった。年金受給前の運転者からはとくに、「生活していくためには、時間がどうとか言っていられない」との訴えがあがった。

仕事による疲れも顕著である。50代と60歳以上では、それぞれ4分の1が、普段の仕事で「とても疲れる」と回答しており、厚労省による「労働者健康状況調査(2002)」結果(男性・産業計)と比べても、強い疲れを感じている割合は明らかに高い(厚労省調査ではそれぞれ8.3%、6.5%)。

(3) 規制緩和に対する評価の低さ(規制緩和は「悪かった」が87.9%)もさることながら、今後の運賃値上げでタクシーの労働条件が改善されるかという問いに対する期待も、予想以上に低かった(「改善されないと思う」が86.0%)。なぜだろうか。

その一つには、これまででも、運賃値上げの際には労働条件の改善が掲げられてきたものの、実際には「足切り額」や「歩合率」もあわせて変更(スライド)させられてきたという過去の経験による。その意味では、運賃値上げを労働条件の改善に連動させる確実な担保が不可欠である。

もう一つには、すでに値上げが実施された地域で実際に起きていることだが、客離れという事態に加えて、運賃値上げを据え置いた事業者に利用者が集中し、それに対応するため当該事業者が増車を図るという思わぬ事態の発生がある(NHK『クローズアップ現代』6月19日放送)。それがここ札幌でも起きるのではないかとの不安である。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。運転者たちの予想は不幸にも的中し

かねない。

従来のような需給調整規制が有効なのか、それとも、労働組合がその導入を強く求めているタクシー運転免許制度による質的規制の強化を通じた間接的な台数規制が有効なのかは検討の必要があるが、いずれにせよ、何らの台数規制もせずに運賃値上げだけでも根本的な解決策にはなるまい。

労・学共同への期待

さて、以上の調査結果も政策課題も、関係者にしてみれば自明のことであり、調査活動をあらためて行う必要性はどこにあったのか、とのお叱りを受けるかもしれない。

だが、この取組みに期待したのは単にタクシー運転者の実態を明らかにすることだけではない。調査活動が学生に与える、一種の教育的効果である。すなわち、調査後の彼らの感想に共通してみられたのは、マスコミによる情報で規制緩和の弊害やタクシー運転者の生活の厳しさはそれなりに理解していたつもりだったが、今回の調査活動を通じて、より具体的に、より深く、それが理解できたという内容だ。例えば、手取り10数万円で生活していくことの大変さ、売上をあげるための長時間労働や疲れが蔓延していることの問題性は、労働者から直接語られることで学生の中でリアリティを伴って響いてくるのではないだろうか。

あるいは、学生の中に、新たな学習課題の芽生えとも言えるようなものを感じる。すなわち、政府が主張するような規制緩和による経済効果の存在を仮に認めたとしても、これだけの弊害をもたらしている規制緩和がなぜ放置されているのか、なぜ抜本的な対策がなされないのかという強い疑問が彼らの中で生じているのである。

もちろん、こうした一日限りの調査活動が彼らに与える効果を過大に評価するつもりは毛頭ない。だが(当事者でない以上、限界があるとはいえ)、厳しい現実や問題を共有することの意義は決して小さくない。もとより、そうした作業は、政策実現のための社会的合意を形成する上で不可欠の作業ではなかったか。労働組合関係者には、彼ら学生が社会の諸問題と格闘するための機会を提供してもらいたい。

