

を解決せず、その場しのぎの改革、流行に流された表面的な改革だけを行ってきた結果、その代償として雇用の不安定を引き起こしているのである。

わが国の財政赤字は、先進諸国の中で最も深刻なものであるが、年々悪化してきており、このままの状態ではわが国全体が財政破たんする日もそんな

に遠くない。さらに、少子高齢化についても、先進諸国の中で最も深刻な状況にあり、これを回避することはできない。今こそ、望ましい財政制度の姿を解明し、国民の合意を得て、その実現に向けた抜本的な改革を行う必要がある。この改革こそ、安定した雇用を実現させることにほかならない。

HEERO リポート

タクシー産業の確かな再生を —規制緩和下のタクシー労働(その2)—

川村 雅則



【PROFILE/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准教授。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>

見直しに入った規制緩和路線

この間の政策展開はいったい何だったのか、という思いを関係者は禁じ得ないだろう。タクシー産業の規制緩和をめぐる問題である。みんなが得をすると鳴り物入りで実施された規制緩和が、わが国の安全、安心なタクシーを破壊しつつある。需要(交通市場)が縮小しているにもかかわらず、新規参入・増車による著しい供給過剰が生じ、車両1台当たりの売上減に連動して運転者の賃金が低下し、事故も急増し、さらにはあふれんばかりの車両が交通渋滞を招く等々の事態がもたらされた。

タクシー運転者の困窮が社会的に認知される中、こんどは、運転者の労働条件・生活の改善を主たる目的に掲げた運賃改定が全国で相次いだ。だが、そもそもの供給過剰状態に手をつけないまま行われたこの措置は、物価の高騰という事態とあいまって、利用抑制(乗り控え)という事態を引き起こすに至った。みんなが得をするはずの規制緩和で、使用者・労働者・利用者のいったい誰が得をしたのだろうか。

「改革」の効果をアピールしていた政府もさすがにかかる深刻な事態を放置できなくなり、国土交通省・交通政策審議会にワーキンググループ(タクシー事業を巡る諸問題に関する検討ワーキンググループ)を設置し、タクシー産業の改善に向けた議論を開始した。また、それに呼応するように、事業者団体である全タク連は、学識者など第三者で構成された研究会を設置し、「安全・安心なサービスを提供するためのタクシー事業制度の研究」を進めている。さらに政界においても、与野党ともに法案の検討や

緊急提言を行うなど、タクシー産業の規制緩和政策の見直しに向けた議論が活発化している状況にある。もっとも、議論が最終的にどうまとまるかはなお予断を許さず、関係者それぞれが各地域で事態の改善に向けた取り組みを進める必要がある。そう考え、産別労組(全自交、交通労連、自交総連)の協力を得て、タクシー運転者を対象に大規模なアンケート調査をこの5月に行った(2166人から回答があった)ので、結果を紹介する。

タクシー労働力の再生の困難

主要な結果の第一は、やはりというべきか、賃金水準の低さである。2007年度の収入が250万円未満という割合は全体の44.2%を占め、06年度から7.3ポイントも増加した。札幌交通圏を除くとその割合は63.7%にまで上昇する。ちなみに、今回の運賃改定がその目的を果たしていないことは先述のとおりで、運賃改訂後に利用者や売上が「減った」という回答はそれぞれ85%前後に達した(札幌交通圏)。

最低賃金制度が収入減の歯止めになっていない。生活保障という目的を実現し得ない水準の問題だけでなく、文字通り歯止めになっていないのである。すなわち、説明文と計算式をふして、実際の労働時間で計算した場合に最賃水準を下回る月はあるかと問うたところ、年に1回以上あるという回答が46.0%に及んだのである。精査が必要だとはいえ、北海道労働局による調べでも、監督対象となったタクシー事業所の4分の1で最賃違反が明らかになっており、最賃違反がこの業界ではいまやレア・ケー

スではないことを示している。

売上減のもとで無理をした働き方も目立った。1週間の総拘束時間が60時間を超えるものが札幌交通圏に限ると44.3%に及んだほか、働き方にみられる問題点を尋ねた問いでも、所定の休憩よりも短い休憩しかとらずに働く(47.6%)を筆頭に、売上をあげようという焦り、体調不良、違反場所での客待ち等が自覚されている。

そして、他産業労働者と比べるとタクシー運転者の健康状態がよくない(疲労の蓄積、高い有病率など)という分析結果もさることながら、さらに懸念されるのは、低い収入を背景に、通院・治療の必要がありながら控えているという回答が21.4%に及ぶことである。この間指摘されている、所得水準による「健康格差」に通ずる結果といえよう。あわせて、金銭的な負担から親戚づきあいや近所づきあいを控えているという回答が20.3%を占めたことも、低い所得水準が生活の様々な面に否定的な影響を与えていることを示している(「社会的排除」の議論なども参照)。

タクシー産業の再生に向けた取り組みを

さて、この間の道路建設計画をめぐる騒動をみても、わが国の交通政策はなおそういった大型の道路建設投資に傾斜している感があるが、将来社会、すなわち高齢者人口の急増、エネルギー資源や環境問題による制約といった事態を鑑みるならば、生活交通を重視し、公共交通機関の充実・整備を図るという方向にシフトすべきである。そしてタクシーは、鉄道やバスなどの大量輸送機関を補完する、個別的で、ドア・ツー・ドアの面的輸送を担う交通機関として、重要な社会的役割をもっている。そのことをまずは確認した上でタクシー産業の再生のために必要と思われる政策を幾つかあげると、第一に、この間の事態をみても、タクシー事業の特殊性を考慮しても、需給調整規制(適正な台数へのコントロール)が不可欠である。もちろんそれが、かつてのような直接的な規制方法をとるのか、事業や運転者の質的向上を図ることで間接的な規制を図るのかはいろいろ検討の必要があるだろう。

第二に、情報の非対称性などタクシー市場の特殊

性を考えても、同一地域・同一運賃規制が必要である。規制緩和でタクシーが安く利用できることになったと、その利用者メリットを評価する主張もあるが、それは、無謀な価格競争が冒頭に掲げたような事態を引き起こしていることを考慮しない、狭い枠組みによる評価といえよう。

第三に、タクシーの増車による弊害があらわになりながらも有効な手立てをうてない現状を考えると、交通政策における地方運輸局や地方自治体の役割強化が必要ではないか。いな、交通のもつ地域性という事情を鑑みるならば積極的にそれを推進すべきだろう。

関連して、タクシーに限らず、この間の「改革」の推進過程においては、関係当事者を排して、大所高所からの英断がくだされる傾向にあったが、排除ではなく、ひろい範囲の利害関係者(事業者、労働者、行政・自治体、利用者)の参画と共同を制度的にも保障していくべきだろう。それは、地域交通再生法(「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」)の趣旨とも一致する。とうぜん、政策決定過程の透明化は不可欠であり、また、関係者には、行政任せにすることなく、市場動向等を常にモニターし客観的なデータを収集するなど政策立案の能力を高めていくことが求められる。毎年、いわば定点観測的に私たちが行っている上記の調査にもそういう意図がある。

これらの政策とあわせて、タクシー運転者の国家資格制度(ドライバーズ・ライセンス制度)の設置や、現行の労働法制度の内容の検証と改善(「改善基準告示」の見直しも含む)、名義貸しや最賃割れなどの違法状態の一扫など、ひろい意味での労働法制の改善が、歯止め無き競争状態に一定の規制をかけ、運転者の労働条件や社会的地位を向上させる上で不可欠である。売上が減っているにも関わらず割引運賃の設定や相次ぐ増車が事業者にも可能であったのは、オール歩合制賃金や曖昧な労働時間管理など、運転者の労働条件・賃金の「柔軟性」にあった。労働法制度もそれを追認してきた(最賃違反の割合をみよ)。そのことが反省されなければなるまい。

冒頭の、規制緩和の見直しの動きは出発点に過ぎない。タクシー産業の確かな再生に向けた取り組みを各地で展開する必要がある。

《お知らせ》

HEEROレポート3月号(No. 76)で、ご案内の通り本年3月29日に、当研究機構研究理事 小田清氏(北海学園大学教授)による「北海道開発のあり方と持続可能な地域開発を考えるシンポジウム」(建設政策研究所北海道センター主催)講演があり、ご希望の方には、講演録が500円+郵送料でお分けいただけるそうです。FAX(011-398-7871)又は、メール(cpr1998@yahoo. co. jp)にて、お申込になって下さい。