

不況と規制緩和のもとでのタクシー運転手の実態

タクシーやトラックの運転手の労働環境などを調査研究している川村雅則さんに、寄稿していただきました。

＊

最近、街を歩いていると横断歩道や交差点付近でのタクシーの客待ちが目につく。夜の繁華街ではタクシーが道にあふれている。ともすればマナーが悪い・邪魔であるとタクシー運転手自身に批判が向かいかねない事態である。だがその背景に何があるのか。本稿では、労働組合の協力で実施した調査の結果からタクシー運転手のおかれた状態を示し、最後に彼らとの共同の可能性を検討する。

調査は北海道内のタクシー業界の労使を対象に2003年度に実施したもので、本稿で示すのはタクシー運転手2161人の回答結果である（うち札幌市内の運転手は1348人）。文中の比率は無回答を除いて算出したものである。詳細は拙稿「不況と規制緩和のもとでの、道内タクシー業界の事業経営とタクシー運転手の労働・生活・安全衛生に関する調査報告」を参照。

■ 規制緩和・競争の促進

2002年2月、タクシー業界に規制緩和が本格的に導入された。「改正」道路運送法の施行である。これにより、新規の事業参入や増車が許可制となり（需給調整規制の廃止）、タクシー料金の認可も緩和されることとなった（価格規制の緩和）。この規制緩和で事業者間の競争が促進され、高コスト体制は正・料金の低下・新サービス

の開発が進むだろうという利用者にとっては、ばら色の事態が想定されていた。そして規制緩和導入から約2年後、政府・規制改革会議は、その経済効果は52億円あったと述べ、一層の規制緩和の必要性を主張している。と、ここまでの話であれば規制緩和はまことに喜ばしいことのように思えるだろう。だが実際はどうか。

なるほど、規制緩和以降、タクシー事業での新規参入や増車は著しい。北海道では2004年の8月までで、24社・155台（全国では333社・2774台）の新規参入の申請があり、さらに240台の増車の届出（同9536台）があった（国交省資料）。だがこうした供給に対して需要、すなわちタクシーの利用はバブル崩壊以降、一貫して低下しているのだ。例えば実車率（利用者に乗せて走行した距離÷総走行距離×100）をみても、バブル期の45%というピークに対し平成14年度は34%である。地方都市のひとつである室蘭市では25.4%（13年度）という値だ。車両（実働日車）当りの営収も4万円強から3万円を割るに至っている。つまり、求められていたのは規制緩和による競争の促進ではなくむしろ過剰なタクシー台数への対応だったのだ。結局、規制緩和は限られたパイ（利用者）の熾烈な奪い合いをもたらすことになった。ではそうした状況のもとでの運転手の実態をみていこう。

■ 「自発的な」労働強化

第一にみられるのは自発的な労働強化だ。タクシー運転手の賃金は、一般的な労働者が年功制賃金であるのに対して、歩合に依存している。つまり給料は日々の売上

単位：%

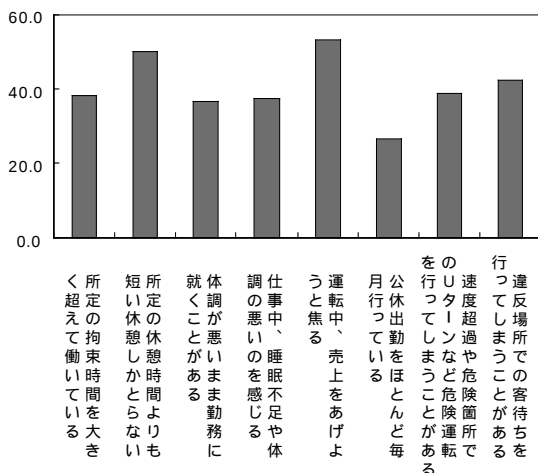


図1 最近の自分の働き方にみられる問題状況

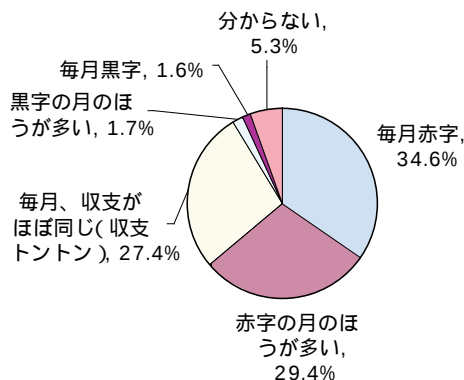


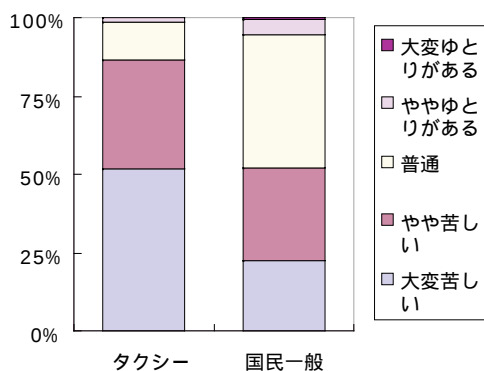
図2 毎月の世帯の収支

に連動している。よって、限られた利用者の奪い合いという今日の競争の熾烈化は個々の運転手の「自発的な」労働強化をひきだし、無理な運転行為をも発生させることとなった（図1）。とくに地方都市や札幌市を中心にして、売上をあげようとする運転中の焦り（ ） 休憩時間の短縮（ ） 拘束時間の延長（ ） 危険運転行為（ ）等々が高い割合で生じている。冒頭に示したごとくである。

■ 低収入、厳しい家計の状況

だがそうした労働強化によっても低収入は免れない。これが第二の特徴である。タクシー運転手の年齢構成は中高年のウェイトが高く、本調査でも50代が6割を占めていたにもかかわらず、年収（税込み）は平均で286万円という水準だった（厚労省の統計で試算すれば一般労働者との年収格差は40、50代では300～350万に達する）。しかも地域により事態は一層厳しい。すなわち札幌市で働く運転手の年収は相対的に高かった（それでも平均で311万円だが）のに対して、旧産炭地で働く運転手は225万、また地方都市では242万円という低さだった（いずれも平均値）。

もちろん世帯全体でみれば妻のパートを中心とした世帯員の就業（回答者の7割が世帯員に就業者あり）で家計は補われているとはいえ、毎月の世帯収支は赤字が主流だという。すなわち赤字が合計で64.0%に及び（図2）、そうした赤字の世帯では、「預貯金の取り崩し」（73.6%）のみならず、家計を別にする家族や勤め先からの借り入れも一部で行われたり（それぞれ15.4%、7.2%）、消費者金融からの借り入れも比率はごくわずか



出所：国民一般は厚労省『平成13年 国民生活基礎調査』より。

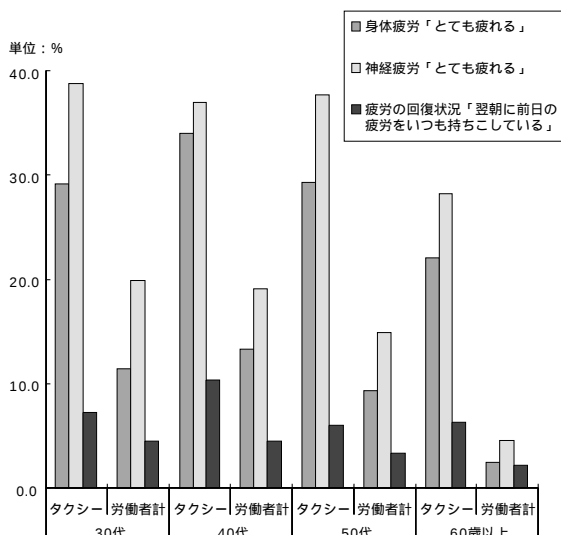
図3 タクシー運転手と国民一般の生活意識（50代）

だがみられた（5.7%）。また図3のとおり、生活意識は「大変苦しい」が半数に達し、「普通」のウェイトが最も高い国民一般（厚労省『国民生活基礎調査』）と比べてもその差は大きい。タクシー事業はサービスの差異化が困難で営業収入に占める人件費比率が8割弱と非常に高い。競争圧力の一層の高まりが人件費のさらなる削減に向かうことが懸念される。

■ 疲労の蓄積と事故の増加

第三は疲労の蓄積など健康上の問題だ。そもそもタクシーなど職業運転手の労働衛生には十分な配慮の必要ことが以前から指摘されてきた。なぜか。一つは運転作業が高い精神的負担をとともうたため、いまひとつは深夜時間帯を含む長時間の変則的な勤務時間制という条件が健康を維持・改善する上で不利だからである（例えば札幌のタクシーの場合、勤務は朝8時から夜中の2時までが主流）。だがそうした必要性に関わらず問題は先送りされ、規制緩和はむしろ問題を深刻化させている。具体的に疲労についてみてみよう。

図4は、仕事での「強い疲れ」（身体及び神経）を感じているものの比率と、疲労の回復が最も不十分なもの（「翌朝に前日の疲労をいつも持ちこしている」）の比率を年齢別にまとめたものだが、50代ではそれぞれの値は29.3%、37.7%、6.1%を占めている。一般労働者と比



注1：本調査回答者（タクシー運転手）と労働者計との差の正規分布検定を行った。

注2：労働者計の疲労及び疲労回復状況は、旧労働省『平成9年 労働者健康状況調査』結果。

図4 タクシー運転手と一般労働者の仕事による疲れと、疲労の回復状況

こうした疲労の蓄積は交通事故の潜在的な危険要因といえるだろう。図5は政府統計でタクシーの年収とタクシーが第1当事者となった事故の推移をまとめたものだが、年収(▲)の低下に相反するように走行距離当りの事故件数(×)が増加している。事故は様々な要因が複雑に絡み合い発生するものだが、これまでみてきたような競争の熾烈化にともなう労働強化や疲労の蓄積も無縁ではあるまい。経済的規制の緩和は社会的な規制をも侵食しながら進んでいるといえよう。

以上のとおり、事態は深刻である。タクシー運転手は今日、過重労働さらには危険運転行為の選択を余儀なくされ、かつ、疲労を十分に回復できずに働いている。だが批判はタクシー運転手に向けられるべきだろうか。否、批判は市場原理そして私的モータリゼーションを基調としたわが国の交通政策にこそ向けられるべきであり、その点での共同が追求されるべきではないか。最後にその可能性を検討する。

単位：千円
5000
175.0
単位：件

Year	Hokkaido Annual Average (千円)	Japan Annual Average (千円)	Hokkaido Accidents/100M km (件)	Japan Accidents/100M km (件)
平成元年	3400	3800	85.0	100.0
平成7年	3200	4100	75.0	110.0
平成13年	2900	3500	85.0	150.0
平成14年	2874	3253	101.5	160.6

平成元年 平成7年 平成13年 平成14年

資料1：年収は厚労省『賃金構造基本統計調査』より算出。
資料2：走行距離当りの事故件数は、交通事故総合分析センター『交通事故統計年報』（数値は年内分）及び国交省『自動車輸送統計年報』（数値は年度内分）より算出。

—▲— 北海道 年収（左目盛）
……▲…… 全国 年収（左目盛）
—×— 北海道 走行距離1億km当り事故件数（右目盛）
……×…… 全国 走行距離1億km当り事故件数（右目盛）

支援・補助の拡充も小さくない。

マナーの悪さ・事故の増加だけみればタクシー運転手自身に批判は向かうことになるだろう。だがタクシーのみならずトラック・バスなど交通運輸労働者は規制緩和のもとで厳しい状況にある。彼らの実態に目を向け要望に耳を傾けるならば彼らが共同すべき存在であることが理解されよう。いま、その具体化が求められていると考える。

（北海学園大学教員・北海道札幌市在住）

