■ 論文寄稿 ■

不況と規制緩和のもとでのタクシー運転手の実態（II）

川村雅則

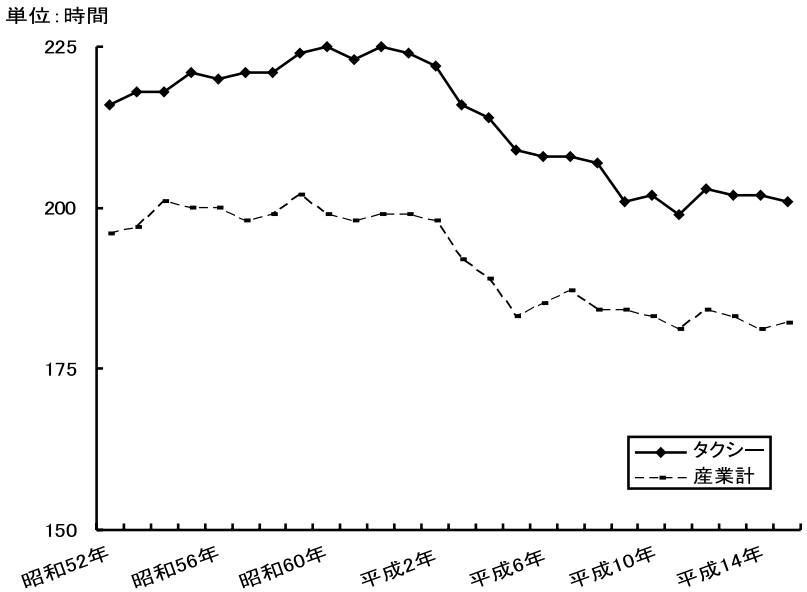
会報38号の拙稿に引き続き、タクシー運転手の直面している問題を再度とりあげる。38号で報告したのは、バブル崩壊以降、一貫して利用が減少してきたタクシー業界では、規制緩和にともなう競争の促進で、ただでさえタクシーが過剰なところにさらに車両が増えたこと、そのために運転手間での競争に拍車がかかり危険運転行為や違法場所での客待ちなど安全に支障がでてもいること（実際、政府統計でもタクシーを第一当事者とする事故・事故率が増加している）、等々だった。重複するところもあるが、以下、幾つかの調査結果にもとづきタクシー運転手の状態を報告したい。

■ 長過ぎる労働時間

－2004年度・労働時間記録調査から－

タクシーだけでなく、トラックやバスなどいわゆる職業運転手の労働時間は長い。厚生労働省の統計である『賃金構造基本統計調査』（以下、『賃構』）によれば、一ヶ月の労働時間は、タクシーでは201時間で、全産業の労働者の182時間に対して19時間の差がある（ちなみに大型貨物は212時間、普通・小型貨物は213時間）。

このようにタクシーでは労働時間が長い。だが現場の感覚では、この『賃構』の水準に対しては（平均値に過ぎないとはいえ）違和感がある。つまり、もっと長いというのが実感なのである。しかも過去10年の推移をみてみると、労働時間はほぼ一貫して減少している（図1）。これもやはり実感とは異なる。なぜこうしたことが起こるのか。その理由として考えられる一つが、よく知られているわが国のサービス残業（不払い残業）の存在である[注1)]。そこで実際にタクシー運転手はどの位の時間を働いているのか、一ヶ月にわたり記録してもらうことにした。と言っても、タクシーの場合、運転という明らかに労働に該当する時間もあれば、客待ちという作業時間なのか休憩時間なのか運転手間でも認識が異なる曖昧な時間もある（法的には客待ち時間も労働時間）。本来ならば、細かく記録をしてもらえればよいのだが、回答者の負担を軽減するためには調査はあくまでも簡易なものにしなければならない。そこで、時間に関する記録は会社を出発する出庫時刻と、会社に戻ってくる帰庫時刻の二点の記録にとどめ、調査をお願いした（図2参照）。



注：厚労省『賃金構造基本統計調査』各年版より作成。

図1 タクシー運転手及び男性労働者（産業計）の月間実労働時間数の推移（全国）

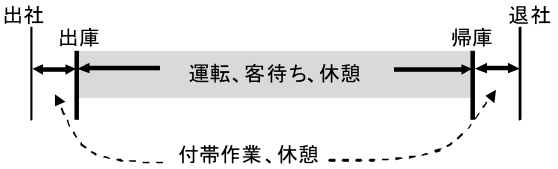
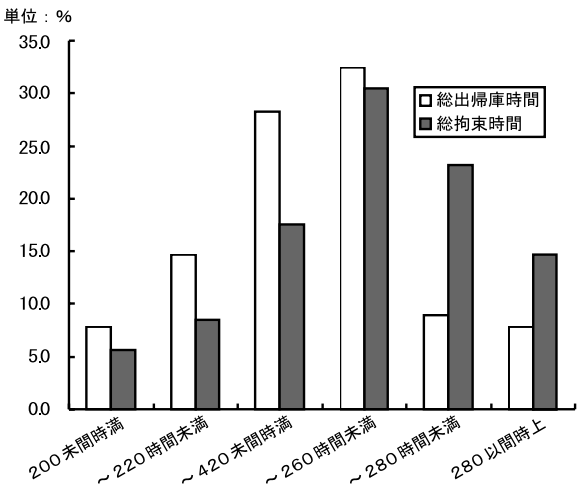


図2 タクシー運転手の拘束時間の内訳

有効回答は191部だった。この191人それぞれについて、各勤務の出庫から帰庫までの時間（以下、出帰庫時間）をすべて足し合わせてみたところ、分布は図3の白棒グラフのとおりとなった。すなわち、「220～240時間」「240～260時間」にそれぞれ3割前後の回答者が集中している。平均値も238±28時間と、『賃構』と比べると37時間の差があった（但し、繰り返すとおり、この出帰庫時間には休憩時間も含まれるので厳密な比較はできない）。

ところでこの出帰庫時間には、出庫前や帰庫後に行われる作業時間（以下、付帯作業時間）は含まれていない。記録者の負担を避けるため毎回の記録は要請しなかったが、ふだんの付帯作業時間を回答してもらったので、各回答者について、この数値に勤務回数を乗じて総付帯作業時間を算出し、上記の総出帰庫時間に足し合わせたところ、同図黒棒グラフのとおり、回答はより長時間の層



注：総拘束時間は、総出帰庫時間に、総付帯作業時間（１勤務の付帯作業時間×勤務回数）を足して算出。

図3 総出帰庫時間及び総拘束時間

にシフトし、平均値は252±31時間となった。

週休2日制で9時間拘束（8時間労働・1時間休憩）で働く場合、4週の総拘束時間は180時間であるから、その差は70時間に及ぶ。しかもタクシーの場合、昼働き夜眠るという人間の本来の生理リズムに反した働き方（隔勤や夜勤）が主流である。安全上はむろんのこと運転手の生活や健康の維持・改善という観点からも問題のある長時間拘束といえよう[注2)]。

■ 競争激戦地区・大阪の実態
－2005年・大阪調査より－

ひょんなことから7月に大阪でタクシー調査をする機会を得た。大阪は、法人と個人をあわせたタクシーの車両台数が平成12年度末から15年度末まで2000台強も増加した地域である（20559台→22561台）。さらに、初乗り500円というワンコイン・タクシーの出現、5千円以上の運賃部分は5割引など運賃の多様化・割引が実施された、企業間・運転手間の競争の激戦地区でもある。この部分だけみれば、タクシーが安く利用できるようになったという消費者にとってはまことに望ましい事態が生じている。だが、そこに問題はないのか？そんな問題意識をもって大阪入りし、関係者らと調査を行った[注3)]。

1泊の事前調査と2泊3日の調査という限られた期間で私が見聞きしたものは、◆まずあふれんばかりのタクシーである。幹線道路は、夜は二重三重での客待ちが当たり前。◆そして、「シャブリ」と呼ばれる長距離の利用客をねらった客引き行為や、逆に、短距離の利用者に対する露骨な乗車拒否（もっとも、どちらも、「予約客を待っている」とのことだったが）。◆あるいは、車両台数を増やしたのはよいけれども乗務員が集まらないために一台の車両を一人の運転手に自由に使わせて勤務させるという「自由出勤制」・「一人一車制」（この制度は、生活が苦しいのでもっと働きたいという運転手のニーズにもマッチしている側面があり、ハローワークで求人情報を調べたところ、これをウリにして乗務員を募集している会社が少なくなかった）。もちろん、ここでの「自由」というのは長時間労働を選択する「自由」であることは言うまでもない。◆あわせて、運転手に車両を持込ませ会社が名義を貸して勤務させるという、法に抵触することも行われていたが、これも企業による労務管理を形骸化させ、結果として過労や事故などの発生が懸念される。◆さらに、長距離の利用を一本でも多く獲得する

ために前日のうちから空港内に車両を停めて車内で寝泊りする、いわゆる「ホームレスタクシー」の存在、等々、「消費者メリットの拡大」という規制緩和に対する一方での高い評価に対して、これが私が大阪で見た実状だった。

※私が聞き取りをした一例をあげておこう。彼は、現在は日勤で8時出庫・18時帰庫という「普通」の働き方をしているが、所定の勤務日数が24勤務であるのに対して、実際には公休も出勤し年間に6日間しか休みをとっていない（「年間で6日間？」という私の問いに対して、彼は、1日も休んでいない7月の稼動記録を示しそれが事実であることを証明した）。彼は、以前は借金（養育費）の返済のために「一人一車制」でさらに長時間働いていた。例えば当時の働き方はこうだ。朝8時に出て19時半まで働く。そして19時半から23時半までの間に休みをとり、再び稼動。深夜の酔客などを送った後の朝もそのまま仕事を続ける。彼は、「極端な話」と前置きし、当時は1日2、3時間程度しかまともな睡眠をとっていなかったという。寝るのも車両の後部座席で横になって眠っていた。同じく「一人一車制」で働いていたまわりの運転手には在職死も少なくなかった、という。

■ 消費者と労働者のつながりの回復
－2005年度・札幌調査より－

さて、事態はこうした深刻な状況である。規制緩和を強行した国（国交省）の責任を問う裁判が全国で起こされはじめた背景にも、タクシー運転手の生活が困窮極まっているという現実がある。

だが、われわれは同時に、規制緩和に対する批判が社会全体ではそう高まっていない（むしろ好意的に受け止められている）という事実を冷静に見つめなければならない。なぜ批判は高まらないのか。規制緩和が幻想をばら撒いている？事態が正確に認識されていない？あるいは、規制緩和に反対するものは一括して「抵抗族」あるいは既得権益を守ろうとする勢力としてみなされ排除される風潮のせい？

この問いに正確に答え得る能力は私にはないが、言えるのは、「消費者のため」というスローガンで消費者と当該産業で働くひとびとが分断されていること、そして、そう考えるならば、規制緩和でいまいかなる事態が生じているかをひろく共有することが不可欠であるということだ。そうした問題意識で、大阪の調査から戻ってから、ゼミの学生と札幌市内のタクシー乗り場などをまわり、189人のタクシー運転手から話を聞いた。聞き取りの時間が比較的得やすい日曜日に調査を実施したことや客待ち中の運転手を対象にしたという調査の方法上、細かな問題はいろいろあるが、全体的な傾向は把握できたと思う。

この調査で明らかになったのは、次のとおりである。◆すなわち、7月の手取り（平均値）は、全体で15.2±4.1万円、最も高い40代でも17.2±4.3万円にとどまるという低い収入水準であること。◆回答者に高齢者が多かったので無理はあまりしないという回答がみられた一方で、働き盛りを中心に、長時間労働や頻繁な公休出勤がみられたこと。◆さらに、タクシーの収入だけでは生活は厳しいということもあり、職場全体で年金を受給している高齢の嘱託運転手が増えていること（それが会社の採用方針にもなっていること）。◆違反行為をせざるを得ない状況がつくられているにもかかわらず職場では運転手の事故や違反行為に対する管理・処分が強化されているということ。◆タクシー運転手の疲労は他産業の

「一日に何時間ぐらい働かれているんですか？」

あふれるタクシーの隙間をぬって聞き取りの最中

労働者に比べ高い割合でみられたこと、等々だった。

「皆さん、生活が大変だって口をそろえておっしゃっていました」「規制緩和に対する評価はほとんどの方が批判的でした」「こんなに車両が余っているのに増車するのはおかしいですよね」「規制緩和って、僕らの生活を豊かにするものだと思っていました」

これらは調査を終えた後の学生の感想の一部である。もちろん、市場原理主義的な考え方のもとで育ち、多かれ少なかれその影響を受けてきた若い世代が、こんな些細な調査だけで規制緩和に対して明確に批判的な認識をもつに至ると考えるのは楽観的に過ぎるだろう。私もそこまで楽観視してはいない。だが、あらゆる分野に浸透する「規制緩和」「構造改革」がもたらしているもの、その弊害をリアルに知る機会を提供することは、その情報がほとんど知られていないだけに重要である。今回の調査活動も、文字通り労働者と消費者とをつなぐひとつの契機になったと考える。各地での会員各位の取組みに何がしか役立てば幸いである。　（北海道札幌市在住）

注

1）周知のとおり、事業所を通じて行われる政府の調査では、賃金不払いの時間を含んだ正確な労働時間が示されない。タクシー業界では今日、完全歩合給など労働時間との関連性がない賃金の支払い体系の採用が拡大していたり、所定時刻前の出庫や所定時刻後の帰庫は「自発的」な超過労働として処理される、あるいは一定の時間以上の停車は休憩として処理される、という事態がひろがっている。

2）いわゆる過労死の労災認定基準によれば、月100時間を超える時間外労働や発症前2〜6ヶ月間に1ヶ月当り80時間超える時間外労働が存在する場合、疾病と業務との関連性が強いとされる。タクシーの場合、労働時間とそうでない時間とを厳密に区分することは難しい側面もあるが、拘束時間は先のような長時間に及ぶ。しかも運転労働は高い精神的負担を伴うことも考慮されねばなるまい。

3）規制緩和のもとでの大阪のタクシー事情については、NHKのETV特集『タクシードライバーの長い夜〜規制緩和から3年』（2005年5月21日放送）及びNHKスペシャル『タクシードライバーは眠れない〜規制緩和・過酷な競争』（9月17日放送）を参照。

〈会の活動〉記事執筆——山室真澄さん

子どもにとって、日本の道路の現状は？
——アンケート調査の結果から

『発達』104号（10月25日発売）
特集「子どもの生活環境」中に掲載

ミネルヴァ書房発行の季刊誌『発達』編集部より、こども環境学会に参加したことがきっかけで、本会に執筆依頼がありました。地域活動連絡係の山室真澄さん（茨城県つくば市在住）に、表記のテーマで執筆していただきました。本会の実施した「クルマ社会と子どもアンケート」の結果を中心に、子どもを取り巻く交通環境の問題を伝えています。どうぞご一読ください。

（特集「子どもの生活環境」のその他の記事）

・こどもの居場所——その重要性と安全性（仙田　満）
・子どもの放課後健全育成と子育て家庭支援の融合——世田谷区“新BOP”の実践例から（藤川恭英）
・「自分の責任で自由に遊ぶ」をモットーに各地に広がる冒険遊び場（加賀谷真由美・小林中・竹村万知子・武藤陽子）
・お父さんを中心にした子どもの体験の場づくり（有馬正史）
・企業と地域との連携による子どもの体験の場づくり（赤羽真紀子）
・自律をうながす教育環境——健康学園での取り組み（井上由美子）

＊この特集は、2本のうちの1本です。

『発達』B5判・120ページ
定価・税込1260円
ミネルヴァ書房
〒607-8494　京都市山科区日ノ岡堤谷町1番地
TEL. 075-581-0661　FAX. 075-581-8379
（どちらも編集部直通）