

貧困という問題をめぐって

■はじめに

タクシー運転者の深刻な生活苦が続いている（本誌38、41号も参照）。バブル崩壊以降、タクシーの利用（市場）が縮小してきたところにもって、事業者間の競争促進を目的に掲げた規制緩和政策が実施された結果、新規参入や増車が相次ぎ、タクシーの著しい供給過剰状態が発生した。当然、1台当りの売上は減少する。「5千円以上部分は5割引」に象徴される大胆な運賃設定も、1台当りの売上減に拍車をかけた。結果、タクシー運転者の賃金は低下することとなった。厚生労働省の統計から作成した二枚の図をみてもらいたい。

図1はタクシー運転者と全産業労働者（いずれも男性。以下、同様）の収入格差が年々いかに拡大してきたかをみたものだ。最新の値では、タクシーがわずかながらに改善されたものの、両者の差は200万円を超えている。

もっとも、これは全体を比較したものである。

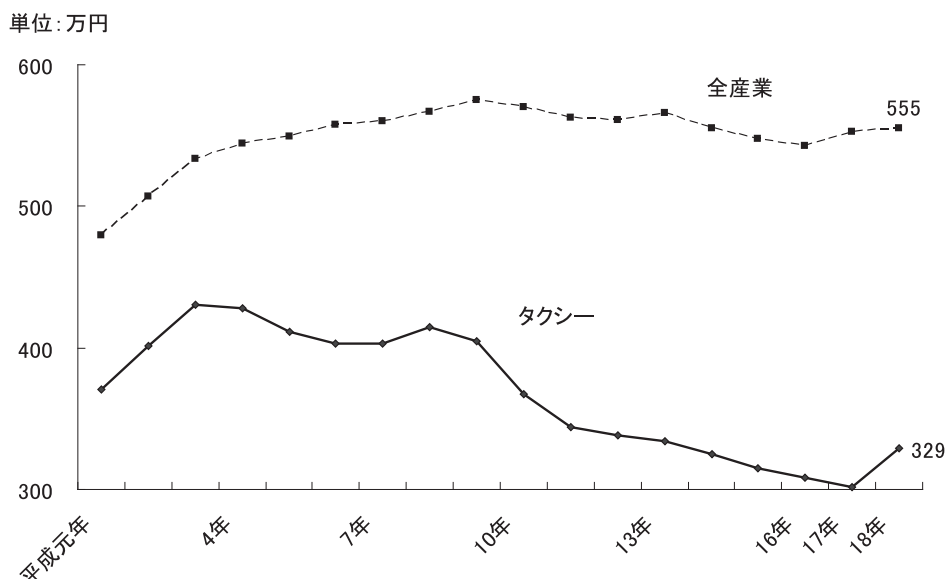
年齢をそろえて比較すると、問題はより一層深刻だ。すなわち図2のとおり、年齢に応じて賃金の増加（いわゆる年功制賃金）がみられる全産業労働者に対して、歩合制が多く採用されているタクシーでは、30歳代ではやくもピークをむかえ、その後は横ばいである。結果、両者の差（棒グラフ）は最大で350万円にも達する（50歳代前半）。

しかもこれは全国の平均値である。例えば、筆者が暮らす北海道では、タクシーの年間賃金収入はすでに300万円を割っている。タクシー業界に関しては、ワーキング・プアは非正規雇用に限った問題ではない。

■格差か、貧困かⁱ

ところで、ワーキング・プアは、直訳すれば働く貧困層である。仕事に就いていない（無職である）がゆえに貧困であるというのであればまだ理解ができるが、働いていながらして貧困という状態に貶められていることへのある種

図1 タクシー及び全産業労働者の年間賃金収入の推移



出所：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」各年版より作成。

の驚きや批判を含んだ言葉といえよう。連日の報道にも示されているように、この物騒な言葉も、すっかり社会に定着した感がある。格差から貧困という問題へ議論は移りつつあるように思われる。よく言われるように、「格差があって何が悪い」「格差は経済成長に不可欠」と開き直れる政治家も、貧困があって云々とは言えまい。貧困は、私たちの社会にあってはならない生活状態であり、克服すべき課題である。

なお、ここでいう貧困とは、例えば発展途上国の飢餓など特殊な状況を指すものではない。わが国が加盟先進国の中でも貧困率の高い国であることを指摘したOECD調査の定義と同様に、相対的な意味合いとして使っている（但し、絶対的貧困が解決されたというわけではない）。その社会において、ひろく一般的にみられる生活様式から排除された状態とでもいえるだろうか。

■どこからが貧困なのか

もっとも、それでは、貧困という、社会にあってはならない状態はどこからなのか。その境界線を引く作業は、仮に貧困を、所得水準の「位置」という限定した意味合いで用いたとしても、容易ではない。例えば上でみた年収300万円とい

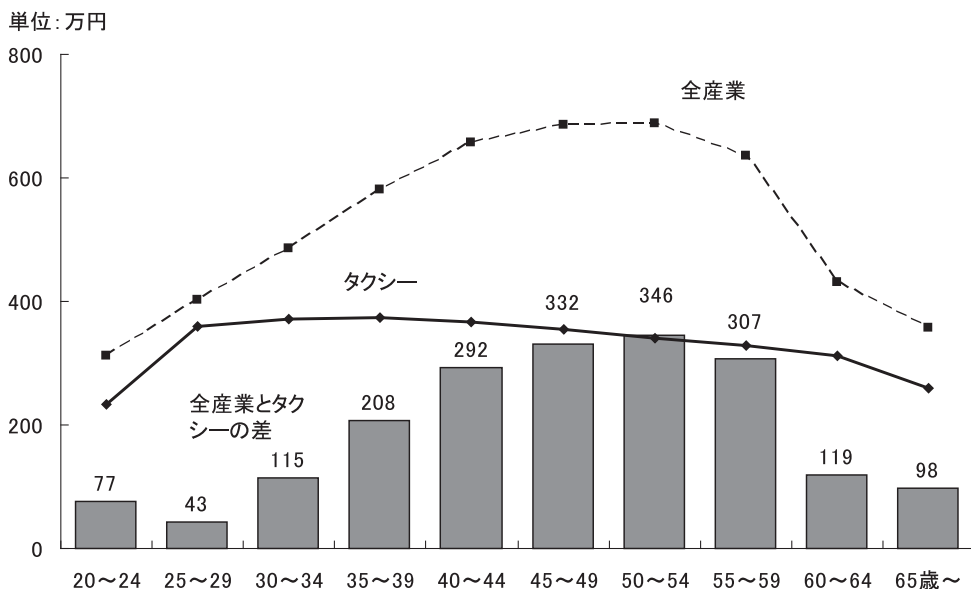
う水準はどうだろうか。単身であればなんとかやっていけるかもしれないが、子どもを抱えていれば生活は困難を極めるだろう。貧困ラインは世帯構造によっても異なってくる。

また、生きていく上でギリギリの最低限必要な生活費に限定するのか（食べて寝るだけの生活）、それとも、当該社会において文化的な生活を享受できる範囲までひろげるのか、また、その場合はどこまでをその範囲内に含むのかなど、一致点を見つけるのは、容易ではない（例えば、生活保護受給世帯にクーラーや自動車の保有を認めるのかどうかといった、時々問題になる事態を想起されたい）。いずれにせよ、生活困窮者の実態に目をむけ耳を傾けるといった作業から私達は始める必要がある。

■命の沙汰も金次第

貧困という問題は、生活に必要な物資が十分に得られないという次元にとどまるものではない。命や健康という領域にも関わってくる。職業運転者にいわゆる過労死が多いことは周知のとおりだが、健康保険組合の資料を使ってタクシー運転者の死亡率（千人当たり死亡率）を一般企業のそれと比較したところ、4倍もの差がみ

図2 年齢別にみたタクシー及び全産業労働者の年間賃金収入



出所：図1に同じ。但し、平成18年調査より作成。

られたという報告もあるⁱⁱ。運転作業という仕事の特殊性や勤務時間制の特殊性が背景にあるのは言うまでもないが、最近気になるのは、医療機関などの調査結果ⁱⁱⁱにも共通することだが、「お金がなくて病院にかかれない」という、所得水準の低さが本人の受診行動（受診抑制）に反映しているような事態を見聞きすることだ。まさに命の沙汰も金次第である。

■貧困という問題の再生産

たしかに、子どもが生まれるなどライフ・ステージによって一時的に貧困に陥ることは、少なからぬひとたちが経験することかもしれない。だが、先にみたように（図2）、年齢に応じて、言い換えると、必要生計費の増大に応じて賃金が上昇するという動きがみられないタクシー運転者の場合、貧困の固定化や貧困の再生産という事態に直面する危険性が高い。

例えば、教育費の私的負担が大きいわが国で、親の所得水準の低さが子弟に及ぼす影響を想起されたい。労働者調査（アンケート）を実施すると、相対的に若い運転者の自由回答欄に書かれているのは、年収200万円台で子どもの教育費の負担をするのがいかに困難であるかという内容だ。「機会の平等が達成されれば問題はない」というそれ自体はもっともな主張は、その実現が容易ではないこうした現状を軽視している。

■消費者（利用者）も意見の積極的な表明を

周知のとおり、タクシー業界では、運賃改定の申請が全国で相次ぎ、条件を満たした地域から順に値上げが実施されている。「規制緩和は消費者メリットを向上させた」「規制緩和は時代の趨勢であり、もはや止めることはできない」と主張してきた政府サイドや「改革」推進論者も、事態をさすがに放置できなくなっている。

しかしながら、利用者にしてみれば、今回の運賃改定は分かりづらいことである。そもそも台数がこんなに増えなければ経営や運転者の生活は窮地に追い詰められることはなく、値上げも不要だったのでは？利用者からそう言われることがある、という声を運転者から聞くことが少くない。問題が、業界（とりわけ運転者）と

利用者との間の対立にすりかえられることを懸念する。

いま、「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」が国土交通省のもとに設置され、問題の解決にむけた議論が開始されている^{iv}。「公道」という場所で事業が営まれている以上、ことは労使自治だけに任せられる問題ではない。どんなタクシー事業・サービスを望むのか、利用者サイドからも声をあげる必要がある。（北海道札幌市在住、北海学園大学教員）

追記

情報の発信や共有がますます求められている。筆者も、限られた分野のものになるが、以下に公開を予定している。自由に利用されたい。

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

i 以下は、業界紙である『東京交通新聞』の「交通論壇」への投稿記事をベースにしたものである。

ii 上畑鉄之丞「過労死をめぐる諸課題」『労働の科学』59巻6号、労働科学研究所、2004年。

iii 例えば、日本医療政策研究機構の調査結果を参照。

<http://www.healthpolicy-institute.org/ja/>

iv 議事概要は国土交通省のホームページで閲覧できる。第1回目分は次のとおり。<http://www.mlit.go.jp/singikai/koutusin/rikujou/jidosha/taxijigyou/01/080208.html>

川村雅則さんの調査研究論文は以下の会報にも掲載されています。

- ・38号 — 不況と規制緩和のもとでのタクシー運転手の実態
- ・39号 — 規制緩和とトラック運送業
- ・41号 — 不況と規制緩和のもとでのタクシー運転手の実態Ⅱ)
- ・42号 — バス運転手の実態—勤務と睡眠に焦点を当てて—
- ・43号 — 軽貨物自営業者の就業と生活
- ・44号 — 職業運転手の労働をめぐる問題
- ・46号 — 規制緩和と貸切バス業界（上）
- ・47号 — 規制緩和と貸切バス業界（中）
- ・48号 — 規制緩和と貸切バス業界（下）
- ・49号 — 規制緩和とトラック運送業（Ⅱ）
- ・50号 — ツアーバスの安全を考える