

タクシー産業の確かな再生を

■はじめに

規制緩和でタクシー業界に何が起きているのか、これまでも何度も報告してきたが、あらためて、当の運転者による訴えをみてもらいたい。これは今年の5月に北海道で行った調査に寄せられたタクシー運転者2166人の訴えのごく一部である。

- ・給料が月11万円ぐらいでは生活がきつく、何か良い仕事があればやめたいけれども、他に仕事がなく、嫌々やっている。長い時間働いても売上があがらず困っている。
- ・懸命に働いて生活保護以下の賃金はおかしい。タクシーが多すぎ。
- ・医療費の増大により生活が困窮する。生活保護を受けたい！
- ・現在のままでは生活保護を受けなければ生活をしていくことが出来ない。
- ・あまりにも営業車の台数が増え、売上が年々減っています。それにともない、給料も減り、生活が苦しい。先の老後が大変。不安に感じています。
- ・私の周りは、昼夜は休まず、弁当やおにぎりを車の中で食べながら走っている。それでも月収15万円です。死ねと言うのですか？

ことは彼らの生活の問題だけにとどまらない。

- ・無理をして、1日8時間勤務のところを夜間は12、13時間走るひとがいる。
- ・客を獲得するため違法客待ちやかなり危険な運転者が多い。労働時間の割に収入が少ない。収入が少ないため、若い乗務員が育たない。
- ・生活困難者が多く、無理をして休日出勤し事故も以前よりもかなり多く政府に対して怒りを感じる。
- ・公休出勤を無理矢理に頼むのは止めて欲しい。有給休暇を文句を言わずに与えて欲しい。明

番公休と続くときに明番の日に夜勤のバイトをさせるのを止めて欲しい(睡眠不足で身体的にきつい)。

- ・台数が増えたことにより、運転手の質が低下、争うようにお客の取り合いが目につきます。具体的な策をとってもらわなければお客にも迷惑をかけるのではと思います。
- ・現在のタクシーの台数が多すぎる。客を乗せるためには無理な割り込みや二重三重に並び、交通状況に混乱を引き起こしている。客の乗車は減少しているのに営業車は増える一方です。これをなんとか解消して欲しいと思います。

少々しつこいばかりに彼らの訴えをとりあげてみたのは、ワーキング・プアという言葉の氾濫とは裏腹に、低賃金で働き生活しているひとたちのその実態がどれだけ社会で共有されているのか、なおかつ、事態の改善が急がれていることに社会的な合意が果たして成立しているのか、ときどき不安に思うことがあるからである。

■規制緩和でいったい誰が得をしたのか

それにしても、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ことはこれまでも繰り返し述べてきた。

そして、タクシー運転者の困窮が社会的に認知されると、今度は、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。利用者、とりわけ通院にタクシー利用が欠かせない高齢者等にとっては、痛手であったろう。

しかもこの措置は、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り、運転者の救済にもつながら

なかった。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。

■運転者の労働・生活

今年の5月に行った調査の結果で運転者の労働・生活の実態をあらためて確認してみたい。第一に、年収(税込み)が300万に満たないのは運転者全体の7割(70.1%)を占め、250万に満たないのも44.2%に達している。とりわけ地方都市で低賃金の傾向は強い。

第二に、年金を受給しながらほどほどに働く運転者が増えてきている一方で、家計維持のため無理をして働くものも少なくない。1週間の総拘束時間(出庫から帰庫までの時間)が60時間以上のものは38.7%に及んだ。これはあくまでも拘束時間をみたものではあるが、週60時間というのは、いわゆる過労死の労災認定基準に匹敵する長さである。

あるいは第三に、生活面での困りごとを尋ね

たところ(図1)、(イ)本人や家族の健康不安が大きい一方で、(ア)通院や治療の必要があるが、控えているという回答が2割(21.4%)に及んだ。また(オ)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のも2割に及ぶ(20.3%。40歳代では4分の1強)。

さらに子どもがいる世帯に限定して、(ク)子どもの教育費の負担が大きい、あるいは、(ケ)子どもの進路を変更したという回答をみると(図は省略)、「妻と子ども」世帯ではそれぞれ18.7%、4.7%、「妻と子どもと親」世帯では26.6%、8.9%に達する。

■規制緩和路線の見直しを牽制する動き

「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、事態の改善に向けた動きをみせはじめたことは51号でもふれたが、逆に、それを牽制し、規制緩和路線をなお一層進めるべきとの見解もだされているⁱⁱ。すなわち、「規制緩和が行われた結果、

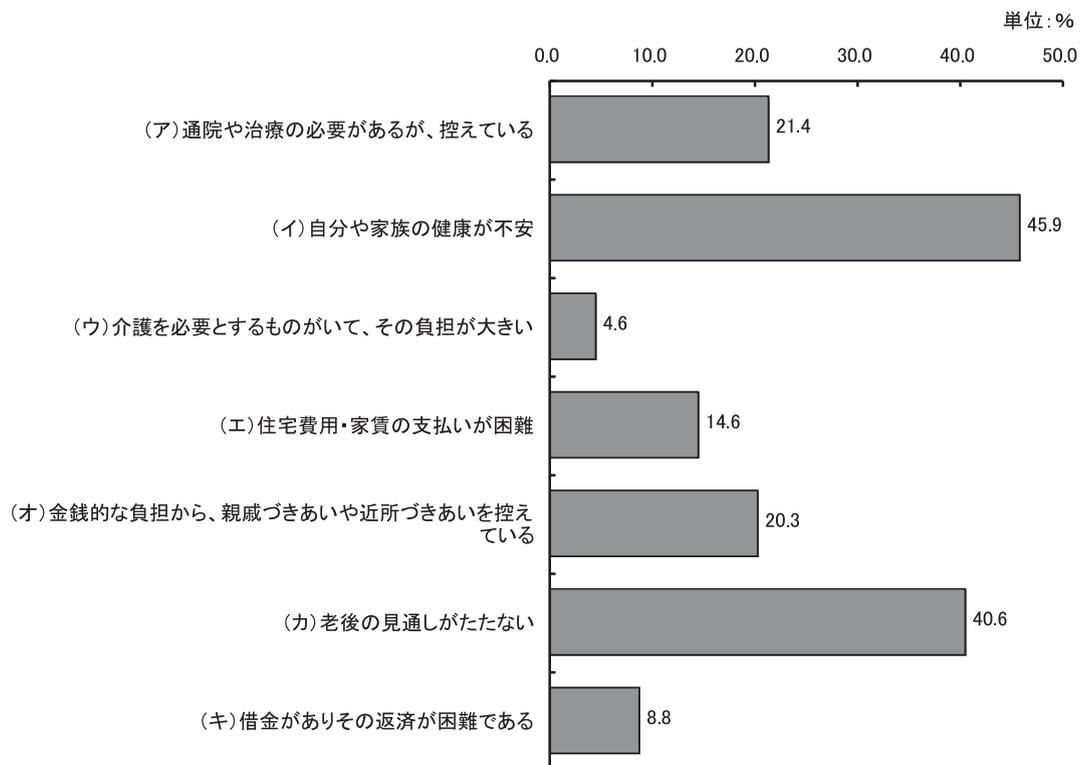


図1 生活面での困りごと

新たな雇用を創出するとともに、待ち時間の短縮や多様な運賃・サービスの導入等、消費者利益の向上に貢献してきたというプラスの側面を忘れてはならない」「タクシー事業に関する一層の規制緩和を検討・推進すべきである」うんぬん。もちろん、彼らが運転者の労働条件の改善に無関心なわけではない。「タクシー運転手の労働条件改善は基本的にはタクシー事業者の経営課題として、また、より広い社会政策を通じて実現されるべきものである」と主張する。労働者の保護は事業規制ではなく社会政策を通じて行うべきという、一見するともっともな内容の主張である。だが、社会政策の一つであり、労働者の賃金の底支えになるはずの最低賃金のその水準は、北海道の場合、654円に過ぎない（本稿執筆時点）。しかも、生活保障として機能していないこの低さもさることながら、守られなければならない最低限のこのルールでさえ、多くの違反がみられるのである。

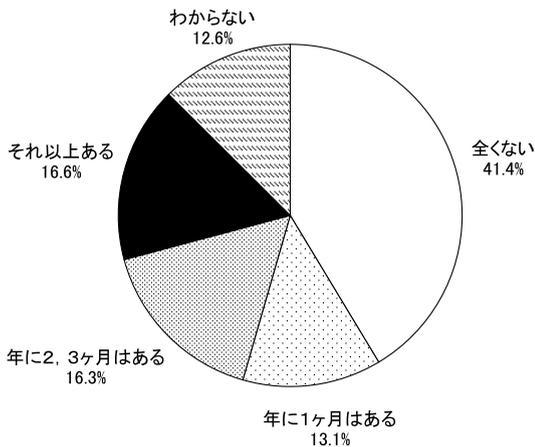


図2 最低賃金の違反状況(頻度)

すなわち本調査では46.0%が最賃割れがあると回答しており(図2)、北海道労働局の調べでも、4分の1の事業場で違反が発覚している。そういう状況なのである。

■交通政策における地方自治体の役割強化を

みてきたように、タクシー規制緩和路線の見直しが図られるのか否かは予断を許さない事態となっている。

必要と思われる政策(適正台数へのコントロール、同一地域・同一運賃)についてはこれまでもふれてきたが、その中でも、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鑑みると、地方運輸局や地方自治体の役割を強化すること、また、事業者だけにとどまらず、行政・自治体、労働者、利用者がタクシー事業のあり方を論議する場を設けるなど、幅広い意味での関係者の参画と共同を制度的にも保障することが必要ではないか。

利用が伸び悩んでいるにも関わらず、規制緩和後に過剰な増車措置が可能だった背景には、運転者の労働条件や生活保障体制があまりにも「弾力的」であったという事実があった。タクシーが公共交通の一翼を担うためにも、弥縫策にとどまることなく、競争一辺倒の交通政策からの転換が必要と思われる。

(北海道札幌市在住、北海学園大学教員)

「本稿は、拙稿「規制緩和下のタクシー労働」『北海学園大学開発論集』第82号、2008年と、その一部をまとめた「タクシー産業の確かな再生を」『北海道雇用経済研究機構REPORT』No.81、2008年をベースにしている。

「規制改革会議「タクシー事業を巡る諸問題に関する見解」(平成20年7月31日)。同組織のホームページからダウンロード可。
<http://www8.cao.go.jp/kisei-kaikaku/index.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
- ・40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
- ・51号—貧困という問題をめぐって