

タクシー運賃値上げ

タクシー「規制緩和」の失敗

12年ぶりのタクシー運賃値上げ。背景には規制緩和による賃金破壊・安全破壊がある。規制緩和路線の転換と産業ルールの再生が必要だ。



待鳥康博 書記長

競争激化で産業疲弊

現在、各地でタクシー運賃の改定(値上げ)が進行しています。利用者の皆さんに負担増をお願いする側の立場から、今回の値上げの背景と目的を報告し、ご理解を得たいと思います。

私たちは、今回の運賃改定の目的は、格差社会の象徴とまで指摘されるようになったタクシー労働者の賃金・労働条件の改善がすべてだと主張してきました。国土交通省も、私たちの主張を受け入れて、値上げの認可に当たって、運賃改定後には適切に労働条件改善を実行すべきとの条件を付しています。

運賃の改定は12年ぶりとなります。その間、02年2月にタクシー事業の規制緩和が実施され、新規参入および車両台数の規制が撤廃されるとともに、運賃規制が大幅に緩和されました。その結果、規制緩和以降の5年間でタクシー台数は全国で2万台増加しました。利用者数(輸

送人員)は90年代初頭までは年間30億人を超えていましたが、05年度には約22億人に減少しています。利用者が減っているところに台数が増えたことで供給過剰状態が深刻化し、行き場を失ったタクシーが駅前や街角にあふれ、交通渋滞や環境への悪影響をもたらしています。

また、タクシー運賃は運輸当局による低価格への誘導政策によって、値下げ・低価格競争が激化し、運賃水準は低下の一途をたどってきました。こうした規制緩和が引き起こした車両台数の増加および低価格競争の激化によって、タクシーの運転者1人当たり営業収入は96年度の64.6万円から05年度には50.8万円へと大幅に低下しました。

問題は、この営業収入の多寡が、出来高給(歩合給)で働くタクシー運転者の賃金に直結していることです。営業収入の低下によって年収は大きな打撃を受け、96年の41.4万円から06年には32.9万円まで減少しています。300万円超は

14都府県に過ぎず、2000万円台後半が19府県、200万円台前半が12県、200万円未満が2県です。

いまや生活保護世帯を下回る賃金実態が全国におよび、法定最賃に抵触する事態も異例のことではありません。タクシー運転者は、賃金の減少を補うために一層の過重労働を余儀なくされ、時間外の延長、休日出勤が増えていきます。

そして公共交通機関として何よりも見逃せないことは、交通事故の急増です。タクシーが第一当事者となった交通事故件数は、台数規制が部分的に緩和され、運賃も多様化・低廉化策が導入された97年を境に増加傾向が顕著になり、95年の18756件から05年には27794件へと5割も増え、東京では同じ期間に8割も増えました。

大幅に低下した営業収入、それに連動した賃金の減少を埋め合わせるための無理な労働、空車があふれる中でお客を探さねばならない焦燥感、そして安売りタ

クシーに目の前でお客を奪われるストレス。これらが事故の多発につながっていることは否定できません。まさに規制緩和が輸送の安全を破壊したと言えます。

「市場の失敗」直視を

当初、タクシーの規制緩和をこり押しした政府と規制緩和論者の言い分は、経営が効率化され、事業の活性化がはかられ、サービスが良くなるというものでした。しかし現実には、先に述べたとおり、生産性の著しい低下を来し、産業の疲弊、労働条件の劣悪化、交通事故の増加をもたらしたただけです。

こうした事態に、国土交通省もタクシー産業における「市場の失敗」を認めざるを得なくなり、昨春来、監査の強化と行政処分厳格化に乗り出し、さらに、この間の低価格誘導から一転して運賃改定へと軌道修正をはかるに至りました。とりわけ、今回の運賃値上げの認可に当たって、経営者に対し賃金・労働条件

の改善について厳しい指導が行われていることは評価できることです。労働組合としては、利用者への約束でもある賃金・労働条件の改善を、経営者に忠実に履行させるよう全力をあげていきます。

しかし一方では、全国90運賃ブロックのうち、半数近い地区で運賃改定を申請できない状況にあります。運賃競争とまで称される大阪をはじめ、そうした地域では、リースや名義貸しなどの違法な形態で極端に劣悪な賃金・労働条件の上に、低運賃で営業する企業が一定規模で存在していることが原因です。労働者の生活も輸送の安全も置き去りのままです。

今回の運賃改定は、賃金改善、そして輸送の安全確保のための緊急的な対策の一環でしかありません。根本的には多すぎるタクシーを減らすことが必要です。私たちは、タクシー規制緩和の失敗は明白であり、規制緩和を根本から見直し、再規制によって新たな産業ルールを確立すべきだと訴えています。