



## タクシー規制緩和と労働市場

玄田 有史

国土交通省自動車交通局の調べによれば、2004年3月末現在、日本のタクシー業界は、事業者数5万4527者（うち個人4万6479者）、車両数26万7141両、運転者数42万6472人から構成されている。年間の輸送人員23億5000万人、運送収入が2兆円（平成2003年度）を超えるこの一大産業をかたちづくるルールが、2002年2月1日に施行された改正道路運送法によって、大きく生まれ変わった。

タクシー規制緩和と呼ばれるこの大幅改正によって、新規参入や増車はそれまで需給バランスを考慮した免許制・認可制から、車庫確保などの一定条件を満たす限り、原則許可制へと変更された。その結果、施行後から2005年1月31日までの3年間に、全国で380社、3098台の新規参入許可が申請された。さらに同期間中、5752社が増車の届出を実施し、1万451台のタクシーが新たに市中を走行可能となった。運賃規制についても、認可制に加えて、ゾーン幅の拡大も認められるなど、数量と価格の両面の自由化が進んだことから、タクシー業界は、産業の規制緩和に関する典型例と認識されるようになった。

このような規制緩和を受け、タクシー業界全体の車両数（ハイヤーも含む）も2002年度から増加傾向を示している。1992年度以降、バブル経済崩壊の煽りを受け、26万台を割り込んでいた車両数も、2002年からは大台を回復、2003年度には26万7000台まで達している。

規制緩和による車両数の増加が、業界で働いてきたタクシー運転手にとって脅威に感じられたのは言うまでもない。タクシー・ハイヤー、自動車

教習所、観光バス労働者の労働組合である自交総連は、規制緩和による競争激化が、タクシー運転手の長時間労働をもたらす安全性を低下させる他、歩合給で働く賃金の低下をもたらすことを主張、規制緩和の見直しを求めている。組合運動の活動もあってか、タクシー運転手の厳しい労働環境の現状を紹介する記事も新聞等で報道されるなど、規制緩和反対派には規制緩和の悪しき帰結として格好の事例とされている。

実際、日本のタクシー運転手の労働条件は、きわめて厳しい。運転手に限らず、日本の労働者がいかなる労働環境のもとに働いているかを知る手がかりは、なんといっても厚生労働省が毎年実施報告している「賃金構造基本統計調査」、通称「賃金センサス」である。本雑誌4月号特集は、これから労働研究ワールドに参入する新しい研究者に、その深さと面白さの一端を紹介することを目的としていると聞いている。日本の労働研究者には、この賃金センサスを縦横無尽に使いこなせるかどうか、研究者の免許が認められるか否かの一つの重要な判断基準となっているといっても過言ではない。

毎年4巻シリーズの大部で刊行される賃金センサスは、労働者の性別、年齢、勤続年数、学歴、就業形態といった個人属性の他、産業、企業規模、地域、職種などによって細かく区分された労働者の月間給与（6月）、年間賞与、労働時間、労働者数などが示されている。そのなかから、タクシー運転手（男性に限る）の労働条件の推移を把握することも可能である。ただし賃金センサスは、従

業員 10 人以上の企業に勤める雇用労働者を対象にしているため、女性運転手以外にも、タクシー会社の約 24% を占める 9 人以下の企業のドライバーや個人タクシーの運転手は含まないことにも、十分注意する必要はある（企業数は総務省統計局「企業・事業所統計調査」（平成 16 年度）から計算）。

冒頭の自動車交通局は賃金センサスを用いた試算から、2003 年時点において、タクシー運転手の労働時間は全産業平均（男子）に比べ 10.4% 長い一方で、年間賃金は全体平均の 62.5% しか得られていないと、そのホームページで報告している。

たしかにこのような統計結果から、規制緩和が労働条件の悪化をもたらしたという結論をすぐに導きたくはなる気持ちは理解出来る。ただ、国交省のホームページにある試算をよく見ると、タクシー運転手の年間賃金の相対的下落は 2002 年から始まったのではなく、規制緩和以前の 1990 年代以降から継続的に進んできている。さらにより厳密な比較をするには、性別だけでなく、年齢や学歴などの賃金に影響を与える別の要因の影響をコントロールすることも必要だろう。その上で、タクシー運転手と全体との比較を各年について行えば、タクシー運転手として働くことの「純粋」な影響を抽出することが出来るだろう。公表された賃金センサスから丹念に数字をパソコンに打ち込んで地道に計算し、タクシー運転手の純粋な（おそらくマイナスの）賃金プレミアムの動向を求めることは、修士論文などの格好のテーマになる。

過酷な労働条件の判断材料となる労働時間だが、少なくとも賃金センサスを見る限りでは、タクシー運転手の長労働時間も規制緩和後に始まったことでもない。ただし、そもそも賃金センサスは労働者本人が回答したものではなく、事業所の担当者（おそらく人事労務担当者）が記入したものであるために、労働時間の正確な実情とは限らないというのが、労働研究者のあいだでは広く知られている。サービス残業などが広く社会問題となっているが、労働時間には未知な部分も多く、その実態を明らかにすることも益々重要な研究テーマとなっている。

さらに 2002 年以後の規制緩和によるタクシー・サービスの供給増のみが、運転手の厳しい労働環境をもたらしているわけではないことを示唆する別のデータがある。賃金センサスから男性タクシー運転手数の推移を眺めると、少なくとも 1989 年からの平成期以降、一貫して減少傾向を示している。具体的には 1989 年に 34.9 万人にのぼった運転手数は、規制緩和直前の 2001 年には 27.4 万人まで減少した。その後、2002 年には 30.2 万人まで一時的に運転手の数は拡大したが、2003 年以降、再び減少に転じ、2005 年には 22.7 万人と平成期に入って最少となっている。

1990 年代以降、車両数は 25 万台から 26 万台で推移しながら、運転者数自体が大きく減少しているとすれば、そのギャップを埋める最も素朴で自然な解釈とは、タクシー・サービスに対する需要の大幅な減少であろう。歩合給のタクシードライバーにとって、バブル経済崩壊や地方経済の不振などがもたらした需要減退による利用客の激減は、報酬の低下に直結する。交通局の調べでは、バブル経済崩壊後、タクシーの実車キロ数は減少を続け、規制緩和直後にも回復は見られなかった。規制緩和後に大都市などを中心に、客待ちのタクシーの長い列を見かけたとすれば、一部には参入増や増車の影響もあるかもしれないが、根本的には経済回復前のタクシー利用客の減少によるものが大きかったのかもしれない。

登録だけで実際には駐車場に遊んでいる車両を多く抱えるタクシー会社にとってすれば、実車キロ数を伸ばしてくれる優秀なタクシー運転手は慢性的な人手不足状態にある。年齢にかかわらず、それなりの運転技術さえあれば働き口を与えてくれそうなタクシー業界には、希望退職や解雇などによって転職の必要が生まれた中高年サラリーマンにとって、良好な雇用の受け皿としての期待も高まった。賃金センサスをふたたび眺めてみると、希望退職が集中した第一期である 1998 年直後の 1999 年から 2000 年にかけて、勤続年数ゼロ年、すなわち入社直後の 45 歳以上 55 歳未満の男性運転手に 1000 人程度の増加傾向がみられる。そこにはいわゆる「リストラ」によって再就職した元中年サラリーマンも含まれていたかもしれない。

ところが、規制緩和直後であると同時に、経済全体で希望退職が最も集中した第二期である2002年直後、そのような新人中年運転手の増加は見られず、リストラの受け皿にタクシー業界がなった形跡はみられない。1998年後には希望退職によって退職した中年を人手不足のタクシー会社は採用してみたが、必ずしも期待出来る成果が見られなかった可能性がある。2002年にはそのときの学習を経て、ただ運転免許を持っているだけの中高年を雇うことに慎重になったのかもしれない。実際、土地に詳しく、多様な乗客への的確な対応も求められるタクシードライバーは、クルマさえ動かせれば誰でも勤まるほど、「甘い」業界ではない。

以上、雑駁ではあるが、手元にあるデータを用

いて、タクシー規制緩和が労働市場に与えた影響を考えてみた。私なりの結論としては、タクシー運転手の処遇や労働条件に、規制緩和が一定の影響を与えたとしても、その厳しい環境には利用客の趨勢的な需要減少がより大きな影響をもたらしてきたように思える。また規制緩和がリストラ中高年の雇用の受け皿を拡大したとは考えにくく、団塊世代の一斉退職や人口高齢化が進む今後も、再就職を希望する高齢者にとって、免許があれば誰でも就職出来るというほどタクシー運転手は夢の職場ではないようである。

げんだ・ゆうじ 東京大学社会科学研究所教授。最近の編著に『仕事とセックスのあいだ』（朝日新書、2007年）。労働経済学専攻。