



東京を中心に営業している大手のタクシー会社「国際自動車」に、道路運送違反の疑いが持たれ、七月に会社の弁明を聞く「聴聞」が行われました。国土交通省は、一、二カ月のうちに結論を出すことにしており、この原稿をお読みになっている時には、結論が出ているかも知れません。厳しい行政処分が下されるのは必至で、大手タクシー会社としては、初めて、営業停止になる可能性もあります。そこで、今回は、この出来事の投げかけた問題について考えます。

タクシーは人の命を預かる大事な仕事なので誰でもできるわけではなく、各地の運輸局から事業の認可を得て営業しています。そして、違反行為が見つかったら点数が付く、違反が重なって累積点数が基準を超えると、行政処分の対象になります。国土交通省によりますと、国際自動車はこの点数が、免許取り消しとなる八十一点を超えたため、今回の聴聞となりました。このまま免許取り消しになれば、二年間営業ができなくなります。会社では九百人もの運転手が働いており、営業停止となればこの人達の雇用問題が起きるし、会社の経営にも大きな影響を与えることになるでしょう。聴聞では、会社の菅原信一社長が違反事実を認め、運転手の勤務態度の見直しなど再発防止策を徹底することを説明して、寛大な処分を求めました。

いったいどんな違反があったのでしょうか。道路運送法では、運転手が過労にならないよう、営業をする場合、連続して二十一時間を超えて運転することが禁止され、走行距離も三百六十五kmを超えてはならないこと、そして、勤務は最大で月十二回までとなっています。ところが、三年前の定期監査で四件の違反が見つかったのに続き、今年になっても、三件の違反が判明しました。この間重大事故も相次いでいます。国土交通省では、三年前の摘発にもかかわらず状況は一向に改善されず、こうした違反が多くなる営業所で行われ、これが事故につながった可能性があるのではないかと見えています。

大手タクシーに行政処分？

それでは、なぜこうした問題が起きたのでしょうか。まず、国際自動車という会社です。この会社は一九二〇年に創業した老舗で、長年、東京で四大タクシーの一角を占めてきました。民間の調査機関・帝国データバンクの調べによりますと、二〇〇八年三月期の決算では四百九十五億円の売り上げを上げたタクシー会社の大手です。今年一月時点でのタクシーやハイヤーの台数は、グループ全体で三千四百七十八台を擁して、全国で第四位の規模を誇っています。ところが、手広く不動産投資を行ったものが裏目に出て、一気に経営が悪化、一時は金融機関の管理の下に入るところまで追いつめられました。そして、関係者はこうした経営状況から、厳しい労働環境が生まれたと言います。

今回の問題が起きた後、私がたまたま乗ったタクシーの運転手さんが、五年前まで勤務していたというので、当時の話を聞きました。それによりますと、歩合は、業界平均の六〇%を大きく下回る四八%だったと言います。売り上げのうち運転手さんに配分されるのは四八%、残り五二%を会社がとります。例えば、ひと月百万円の水揚げがあっても、運転手さんは四十八万円しか貰えず、しかも、ここから税金や社会保険料を払うので手取りは更に少なくなります。さすがにこれでは食べていけないので、この人はほかの会社に移ったところ、歩合は六二%になり、手取りで十万円ほど増えて、やっと生活できるようになったと言います。

また、国際自動車のタクシーに乗った時も、厳しい話を聞きました。営業所の責任者は、水揚げが少ないと「何でこんなに早く帰ってくるのだ」と運転手を叱責するし、仕方なく朝八時から翌朝六時まで、仮眠も取らないで二十二時間も連続して働く人がいると話していました。まさに、運転手残酷物語です。

しかし、この問題は国際自動車だけの問題ではなさそうで、それだけ問題は深刻です。というのは、タクシー業界全

体が非常に厳しい状況におかれているからです。七年前の二〇〇二年に規制が緩和され、タクシートのビジネスに誰でも参入できるようになり、また、この時から営業する車の台数を自由に増やすことができるようになりました。この結果、規制があった二〇〇一年から〇七年にかけて、タクシートの台数は五・八%も増えました。この間、長引く不況で職を失った人が運転手になったため、街にはタクシーがあふれかえることになりました。ところが、利用者はというと、この間逆に九%も減ってしまいました。つまり、一台当たりの客数は一四・一%と大幅に減って、運転手は苦境に立たされることになりました。

こんな風に売り上げが減れば、運転手もついつい無理をしがちになり、安全運転もおぼつかなくなるという悪循環に陥ってしまいます。実際、警視庁は、タクシートの事故が多発していることに業を煮やし、去年、タクシー会社に異例の警告を発したほどでした。ほかの大手の会社でも、運転手に採用しても、三ヶ月間一定の水揚げを上げられないと採用を取り消すといった措置を執っていると言われ、国際自動車と同じようなことが起きる恐れがあるという訳です。

こうした問題の背景、根っこには、行き過ぎた規制緩和があると思います。冒頭触れたように、人の命を預かる仕事なのに、運転免許さえあれば事実上誰でもタクシーの運転手になれ、幾らでも車を増やせるといのは、余りにもおかしいのではないのでしょうか。

外国の例をご紹介します。ニューヨークでは個人タクシーだけで、それぞれ市から営業権を取得して仕事をしています。年を取ると若い人にこの営業権を売って、引退します。日本では高齢の運転手が個人タクシーに乗っていますが、こんな風に営業権の売買ができれば、若返りを図ることができるとでしょう。

一方、ロンドンでは、運転手の資格を取るには難しい試験

NHK解説委員 山田伸二

を受けなければなりません。例えば、NHKから東京駅までどんなルートを取るかという問題を出します。何ということもなさそうですが、これに、例えば金曜日の夕方のラッシュ時でしかも雨が降って混雑が予想されるときといった条件が付いており、本当に道路状況を熟知していないと答えられません。

翻って日本の現状を見ると、例えば、NHKから財務省に行こうとしても、新米の運転手さんばかりですから「財務省ってどこにあるのですか」です。道が分からないから地図やカーナビ頼りです。前を見ないでカーナビばかり見ているから、私達は安心して乗ることができません。こんな状況を見ると、少なくとも運転手の資格要件はもっと厳しくする必要があるのではないかと思えます。

今回の規制緩和で、タクシービジネスへの参入は自由にする代わりに、行政は、その後問題がないか事後チェックする形に改めました。ところが、会社を監査しようにも人手がないため、それぞれ十年に一回監査に入るのが精一杯だと言えます。これまでの規制緩和の進め方が、いかに頭でっかちで現状を無視していたかを示すものです。

規制緩和の歪みはほかにもあります。仙台など地方の都市からは、タクシーが繁華街にあふれて交通渋滞などの弊害がでており、何とかして欲しいとクレームが相次ぎました。そこで、先の国会で法律が改正され、タクシーが過当競争に陥っている地域では、参入を制限することができるよう改められた。

派遣労働の規制緩和もそうでしたが、いわゆる小泉改革の中で、副作用を考えようとしてもしないで、規制緩和は無条件によいこと、緩和すること自体が目的みたいなような形で進められることが多かったのではないのでしょうか。今回のタクシーの問題は、こうした規制緩和の進め方に、改めて警鐘をならす形となっています。