

問題提起

「労働者によるタクシー経営」の 現状と課題

高野 修（日本労協連専務理事・自交労協連準備会代表）



1. はじめに

私は自交労協連準備会の代表をしており、高野と申します。今回のシンポジウムは自交労協連準備会が主催しまして、日本労協連に後援を協同総合研究所に協賛をお願いしました。自交労協連準備会というのは1年前の2003年5月13日に発足しましたが、この自交労協連準備会は日本労協連に加盟しているワーカーズコープタクシー福岡と、私の出身である大分自交労協とで結成したわけです。双方の情報交換と協力のあり方や、それまで我々がやってきた労働

組合自主経営からの脱皮の方法、全国の労働者経営体の労協化の訴えなどをする組織として構想したわけです。

大分自交労協というのは、30年前、1974年に自主経営をスタートした新三隈タクシーをはじめとして、セキタクシー、宇佐参宮タクシーの3つの事業体です。労働組合自主経営の会社としては、北九州の新和タクシーというのもあります。すべて労働組合を母体にして生まれた事業体です。

私たちは自主経営をやってきましたけれども、その事業や経営、それから運動などの取り組みの中でさまざまな問題点が生まれました。労働組合から生まれた事業体、自主経営の会社というのは、運動体の性格を色濃く残したためにそれが強く出て経営軽視の傾向になったり、あるいは労働者が労働しながら経営するわけですから、それぞれの問題である労働態度やモラルの問題が生まれたり、あるいは会社代表者をどうするかという選任の問題が生まれたり、出資金の拠出を誰がどのように行うのかと、そういうところが大きな問題点でした。

こうした問題点を私たちは労働組合組織の中で解決しようと悪戦苦闘してきたわけです。その中で、大分では11年前に自主経営闘争三原則を定めて、自分たちが経営する場合の基準を決めたりしました。ただ、自

主経営は、ややもすると、労働組合が経営事業の主体になってしまっていて、職場の中で「雇う・雇われる」の関係を作ってしまうかねない、そういう危険性を持っていることに気づきました。そうした思いから、悪戦苦闘する中で労協というものに出会い、日本労協連に加盟したわけです。

ワーカーズコープタクシー福岡の場合は準備段階で、理念を掲げて、どういう会社にしていくか、どういう思いで自分たちは新しい事業体を作るのかという議論を重ねて参りましたけれども、「雇う・雇われる」の関係を作らない職場を目指して、名称も明確に「ワーカーズコープ」としたわけです。

2. シンポジウム開催の動機

2002年2月1日以降、皆様もご承知のように規制が緩和されました。これにより多種多様な運賃が出現し、また、新規開業を含めて全国でタクシーが1万台増えています。その中で、「タクシー労働者系」の新規事業者の立ち上げ例も相当数あります。規制緩和の前は、労働者・労働組合による自主経営は、労働争議などの結果としてやむを得ず選択したという、どちらかという、自分たちは経営をするつもりはなかったけれど争議の解決手段や今後の職場確保のために強いられた選択という面が色濃くあったわけです。しかし、この規制緩和以降は、自分たちが目的意識的に追求しているという状況もあります。そういうことで、私ども、仕事起こしを中心課題としている労働者協同組合としては非常に関心のある問題でありました。と同時に、こうした事態の進行が、既存のタクシー業界や労働組合に少なからず影響を及ぼすことになるのではないかと、も

しかしたら業界の体質を変えていくのではないかと、というような思いも持っておりました。

そこで、労働者が労働者のままで経営する、もしくは経営参加する場合の問題点、あるいは課題、あるいは発展方向を考える機会を作りたいという思いで、かねてより助言を頂いております内山先生や田中さんにご相談しましたところ、シンポジウムをやるなら協力するということもありまして、開催を決めたわけでありました。今日のシンポジウムの事例報告のお三方は、私どもが直接お伺いしお願いして決まりました。なお、奈良市の新規開業会社である、北星交通の代表者であります佐藤さんもここに来て発言して頂くことになっていたのですが、今日は別の用事ができたために来られませんでした。

3. 全国的な許可申請の動向

資料1 タクシーの新規参入許可申請

	新規申請社数	うちタクシー 運転者系	備考
北海道	14	3	
東北	17	5	
北陸 信越	7	2	新潟、長野、富山、石川
関東	40	9	
中部	5	2	愛知、岐阜、福井、三重、静岡
近畿	14	4	
中国	14	2	
四国	6	0	
九州	21	0	修正1
沖縄	2	1	
合計	140	タクシー運転者系29(修正後)	

2003年1月31日現在の状況（国土交通省調べ）
「貸切バス事業者系」「トラック事業者系」「運転代行業者系」「自動車整備分解事業者系」「タクシー事業者系」および「(区分表示なし)」に区分されており、ワーカーズコープタクシー福岡は「(区分表示なし)」であった。

2003年1月31日現在の状況というのがあります(資料1)。国土交通省調べということで、それを私が表にまとめてみました。これはタクシー運転者系とか貸切バス事業系とか、こういうふうに区分して、全然書いていないところもありました。北海道から沖縄までの運輸局管内で合計140の新規の申請があって、そのうちタクシー運転者系は28社、記載がありました。ワーカーズコープタクシー福岡の記載がありませんでした

ので、それを含まないと29社で、約21%がタクシー運転者系となっております。その29社ですが、私が表を作り直しまして、資料2として北海道から沖縄の宮古島まで掲載しました。例えば、北海道函館のはまなす観光は一度却下されて、さくら観光ハイヤーの社名で提出したということがありません。それらを含めて、230台の29社となっています。

左側の許可状況のところは2003年の1月

資料2 新規参入の許可申請状況

2003年1月31日現在、国土交通省調べ、「タクシー運転者系」、全国

	社名	区域	台数	許可状況	備考
1	はまなす観光有限会社	北海道函館	10	2002.8/30却下	さくら観光ハイヤー株で再申請
2	さくら観光ハイヤー株式会社	北海道函館	10		
3	函館オーシャンタクシー株式会社	北海道函館	7		2003.6/30許可
4	有限会社一関中央交通	岩手一関	10		
5	有限会社北都タクシー	宮城仙台	10	2002.12/27許可	
6	有限会社ドリームズ	宮城仙台	10		2003.3/31許可
7	有限会社白河だるまタクシー	福島白河	5	2002.11/8許可	
8	小高観光タクシー[個人]	福島原町	5	2002.11/25許可	
9	有限会社北陸小型交通	富山富山	5	2002.7/30許可	
10	有限会社愛交通	富山富山	7		
11	有限会社朝日自交	東京・特別武三	10	2002.7/22許可	
12	有限会社ハロ・トーキョー	東京・特別武三	10		2003.3/20許可
13	国際コスモサービス株式会社	東京・特別武三	10		2003.5/1許可
14	東日本タクシー有限会社	東京・特別武三	10		2003.5/15許可
15	有限会社四谷交通	東京・北多摩	5		2003.3/31許可
16	有限会社検見川交通	千葉千葉	10	2002.11/19許可	
17	有限会社新登交通	千葉東葛	5		2003.2/20許可
18	ワンコインタクシー株式会社	神奈川京浜	10		2003.6/27許可
19	有限会社アーバン	栃木県南	5	2002.9/13許可	
20	有限会社西美濃タクシー	岐阜大垣	5	2002.11/21許可	
21	有限会社日の丸タクシー	福井福井	7	2002.10/8許可	
22	エコロ21	京都京都	10	2002.10/31許可	
23	有限会社渚タクシー	滋賀湖東	5	2002.12/24許可	
24	西和タクシー有限会社	奈良西大和	6		
25	有限会社愛交通	滋賀大津	5		
26	有限会社安佐南交通	広島広島	11	2003.1/24許可	
27	きまちタクシー[個人]	島根・八束郡	2	2002.10/30許可	
28	有限会社ワーカーズコープタクシー福岡	福岡福岡	15	2002.11/29許可	
29	有限会社でいごタクシー	沖縄宮古島	10	2002.9/20許可	
	合計	29社	230		

資料3 改正道路運送法施行後の申請等状況（タクシー）

関東運輸局管内

平成14年2月～平成16年1月受付分

支局	新規許可		増車		営業区域拡大	
	事業者数	車両数(両)	事業者数	車両数(両)	事業者数	車両数(両)
東京	27	289	332	1,414	6	67
神奈川	8	90	236	1,245	1	10
埼玉	7	45	108	400	0	0
群馬	1	5	32	86	0	0
千葉	12	106	106	260	2	18
茨城	5	25	58	98	0	0
栃木	6	35	30	48	1	5
山梨	2	11	12	16	0	0
合計	68	606	914	3,567	10	100

注) 福祉限定は、含まれていない。
 増車の事業者数は、重複がある。
 東京の新規許可には、2者20両のハイヤーを含む。

31日まで、右側の備考欄のところはそれ以降で私どもでわかった部分だけ記載を致しました。それから資料3は、関東運輸局管内で、規制緩和以降から今年1月の受付分までの2年間でどのくらい新規許可があったかという資料です。合計欄にありますように68社の事業者が申請をしています。先ほどの資料1で関東運輸局は40社がありましたから、最初の1年間で40社、次の1年間で28社だということがわかります。そのような状況で、非常に許可申請の傾向としてはタクシー運転者系も結構たくさんあるということが、見てとれると思います。

4. 現状

そういう中から、先ほども言いましたように、このシンポジウムに当たりまして、私どもも第一次の調査を致しました。(資料4、6社目は調査したこと自体を伏せて欲しいとのことで掲載せず。)その調査した結果から現状をちょっと考えてみますと、例えば、経営理念にあるように「搾取されない喜びを実感できる労働」を目標にするとか、それから「高齢者に仕事とロマンを。新しい労働運動にしたい」とか「闘いを継続する基盤。営業マンとしての意識確立」などが挙げられています。このように各社に違いがありますが、一般的に言って、「争議の形態として」

資料4 「労働者経営のタクシー」調査・懇談(1)

	名称	台数	区域	申請日	許可日	開始日	経営理念・目標
1	(合)北西交通	5	奈良市	2003/7/25	2003/12/25	2004/4/1	搾取されない喜びを実感できる労働
2	豊自動車(株)	61	名古屋市	2004/2/27			名実ともに「市民タクシー」の実現
3	(企)ロマン交通	軽福4	東京都	2002/2/下旬	2002/5/下旬	2002/8/15	高齢者に仕事とロマンを。新しい労働運動にしたい。
4	函館オーシャンタクシー(株)	7	函館市	2003/1/29	2003/6/30	2003/12/1	ドライバーの社会的地位の向上
5	(有)秋保交通	10	仙台市	2003/10/1	2004/2/27	2004/3/13	闘いを継続する基盤。営業マンとしての意識確立。

「和解や今後の問題などを考えてケリをつける」ための方法として選んだところでない会社では、規制緩和という状況を活用して、自分たちの夢というか、そういうものを一歩実現させる場であったと言えると思います。

「このまま、いまの職場で働いていても条件改善や業界変革の見通しが持てない」とか、「悪質経営者の下で雇われて働くより自分たち自身の力で事業をやりたい」など、職場維持、雇用確保策としてとらえているところが多くありました。それから、大方の人が高い理想や思い、目的を持って、その実現のために自分たち自身の理想のタクシー像を求めて立ち上がっていると思いました。

また、労働組合が直接資金を出して運営にも支援をしているところがある一方、労働組合の役員ではあったけれども、あるいは組合員であった者が労働組合の関与は受けずに自発的に自分たちで起こしたケースもありました。

リーダーたちは熱意を持って取り組んでおります。ただ、その程度には差があるように思われました。命がけとも見えるような姿勢で取り組んでいるところと、そうでないように見受けられるところもありました。それから、従前の関係が色濃く残っているようで、それに苦労している様もありました。新しい事業体の体質づくりができるかどうか問われており、統一した理念に基づく固い結束があるかどうか前進の鍵ではないか、と思いました。

それから、労働者が労働者のままやろうとしているところと、労働者が新しい経営者になって業界変革を図ろうとしているところに区別できると思います。また、営業収入の多寡がイコール賃金収入の多寡になり

ますから、お客を確保するということが大事なのですが、思ったようにはお客様が確保できないという悩みがあるところと、高いサービス水準を維持して固定客を飛躍的に伸ばしているところがありました。こうした中で、先行するタクシー会社との差別化、特色をはっきり打ち出せるかどうか、成功かどうかのポイントになるのではないかと、と思いました。

5. 労働者が労働者のままで、経営する（経営に参加する）意味や重要性を考える

タクシー運転者系が先ほど言いましたように新規開業の20%を超え増加している。その意味をはっきりさせなければいけないと思います。現段階では、現実の悲惨な状況の裏返しだと思われます。厚生労働省の2003年賃金構造基本統計調査で、タクシー運転者の03年度の推定年収は7年連続でダウンした、と発表されております。全国平均で314万8,200円ということですが、前年比10万円以上の低下をしております。それ以上に問題なのは、地域ごとに差はありますが、年収250万円未満の地域が16カ所に拡大して、全体の34%を占めていることです。3割の県が年収250万円未満なのだというところが大きな問題だと思います。こうしたタクシー労働者によるタクシー経営の全国化傾向は、現実の悲惨な状況からの脱皮を考える労働者にとって希望となっている。もしかしたら、そこに立ち至れば、自分たちに光が見えるのではないかと思っているわけです。そうして、実際に足を踏み出したわけです。

そうした意味で、タクシー労働者による

タクシー経営として、新たにスタートした事業体は既存のさまざまな圧力や激烈な競争の中でも負けるわけにいかない。ぜひ頑張ってもらって、前進してもらいたい、成功してもらいたいと思うわけです。そのためのノウハウや考え方、取り組み、リーダーの姿勢や気迫などについて、学び合う機会を持つことが大事ではないかと強く思った次第です。

6. 現状の問題点や課題、我々の立場について現段階で考える

自交労協としては、仕事おこしの協同組合である労協のタクシー版だということで、こうした動き、つまり、労働者が労働者のまま頑張るという動きに連帯し、労協の理念を伝えて広めたいと強く思っております。労働者協同組合は、先ほど永戸副理事長も言いましたように、働く人々や市民による出資で資金を集めて、協同労働つまり働く人同士が協同し、利用する人と協同し、地域に協同を広げる、そうした労働で良い仕事を行い、全組合員が責任を分かち合って、民主的に経営して人と地域に役立つ仕事を起こすという立場であります。特に「良い仕事」と言われる、提供すべきサービスの内容や労働の質などの問題は避けて通れないと思います。これは運営の中でもものすごく問題になってきます。むしろ、サービスの内容や労働の質は第一次的に大事にしなければならぬ課題だと思います。高い水準のタクシーサービスを誰かほかの人からやらされていると感じるようでは、新しいタクシーを起こす意味がなくなってしまうのではないかと。これらが資格的に身につくような学習や研鑽が必要になるものだと思います。

7. 支援機能・支援組織のあり方を考える

私たち労協連・自交労協連準備会は小さな組織ではありますが、これまでの経験を踏まえて、意欲ある労働者への準備段階での支援策、立ち上げ資金の集め方や運営のあり方、金融機関からの融資確保、財務や税務処理問題などについてどのような支援策が必要か、具体的な課題を検討する段階にきていると思っております。同時に、タクシー労働者によるタクシー経営の実態と動向の把握が必要だと思っております。第1回目の調査では、全国をカバーするには至っておりませんので、継続的な調査活動を実施していきたいと思っております。

高い理想を掲げてスタートした事業体と同じような問題で困難に直面しているとするれば、解決に役立つ情報を提供することも具体的な支援策であり、私たちのやるべきことではないかと思っております。現職のタクシー労働者がこういう仕事をしたい、そのためには新しい事業体を起こしたいという場合、私たちはその夢の実現には労働者協同組合こそ最も適切ではないかということで紹介したいと思っております。

なお先ほども言いましたように、労働者協同組合法が制度化されていない現在、その法制化運動を強く進めることを一方でやりながら、当面は他の法人を活用してやらなければなりませんから、この齟齬というか、自分たちの思いと法制度の違いが生まれるわけで、そうしたことにも収斂していくというか、先進の例を参考にしていく必要があるのではないかと思っております。

以上で、問題提起にかえたいと思っております。ありがとうございました。