

## タクシー規制の本質は移民就労問題か？ 欧州現地調査からのスナップショット

副所長 川西 徹

### 1. はじめに

平成 28 年度の当研究所の事業の一つとして、「ICT の利活用による個人の財・サービスの仲介ビジネスによる国際的な動向・問題点等に関する調査研究」があります。これは、ライドシェア、個人間カーシェアなど、いわゆる「シェアリングエコノミー」の実態調査で昨年 10 月から 11 月はじめにかけて、小職、担当研究官が、英・米・仏・ベルギーの各国、EU 本部を分担して現地調査を行いました。調査研究報告書は今後公表予定ですが、現地ヒアリングの際に垣間見ることのできた政策担当者の「前提条件」「ホンネ」、歴史と伝統を受け継いだ社会の中での「ファミリービジネス」の変容、日本では余り報道されていない「EU 単一市場」の影響、ICT 技術の発展だけではない「シェアリング経済」拡大の推進力、帰国後に追加調査し考えたことなど、あくまで筆者個人の「私見」ですが、「パースペクティブ」（大きな視野から）に似つかわしい話題と考え、速報させていただきます。

### 2. フランス タクシー運転手は「移民」の仕事？

フランスでは、環境エネルギー海洋省インフラストラクチャー運輸海洋総局を訪問し、パリ警視庁のタクシー規制担当官にも同席いただいて情報収集と意見交換を行いました。

かつては日本の現国土交通省と同じような所掌事務を持つ公共事業・運輸省が存在していたと思いますが、「大統領や内閣の（政治的な）方針により省庁編成が大幅に変更される」（フランスの行政組織に詳しい留学経験者）中で、省庁再編がなされて、新しい官庁オフィス街である La Defense の真新しいビルに入っていました。

受付で入館手続きをする間に庁舎フロア案内を見ていたら、環境エネルギー海洋省は、日本の国土交通省部門の他、環境省、経済産業省資源エネルギー庁、水産庁といった省庁が担当する業務を担当しており、「環境政策と連携してエネルギー問題を考えているフランス」と、「産業政策の一環としてエネルギー問題を考えている日本」との差異を感じました。

担当官と情報収集や意見交換を進めていく中で、フランスでは「タクシー・ハイヤーの運転手は移民が最初につく仕事・不安定雇用の典型」との実態があり、実態を前提で議論がなされ政策が講じられていることが明らかになってきました。

担当官によると「パリのタクシー運転手は、そのときのフランス社会情勢の影響を受ける。基本的には「移民・引揚者の職業」と認識され、60 年代はアルジェリアやベトナムの旧植民地からの引揚者・

移民、70年代は東欧からの移民、80年代はアフリカ（旧植民地）、90年代はパリやパリ近郊に定住している移民や移民二世が主な人材供給源。」とのことでした。またVTC（VTC: Voitures de Transport avec Chauffeur 日本の「ハイヤー」と他の分野も含む）の運転手も、移民や移民二世が多く、しかも運転手は毎年30～40%が入れ替わっているとのことでした。

「柔軟で自律的な働き方を提供」「高学歴・高収入」（※1）という推進論者の方が米国の「UBER 運転手の実態調査結果」として紹介しているものと、フランスの実態は全く異なっているようでした。また担当局が当事者として政策の立案を行う際、「移民が手軽に就ける仕事」としてパリ周辺に万人単位で存在するVTC運転手の生活問題、低賃金の不安定雇用であっても「規制強化・一律禁止」とした場合に高失業率（10%超 ※2）のフランスで「社会的に」受け入れられるか、などを勘案しているようでした。

フランスでは他のヒアリング先でも、タクシー・ハイヤーなどの運転手は「移民・引揚者、不安定雇用者の職業の典型」との前提で説明がなされ、また、米・英調査を行った担当者からも、「運転手はダブルジョブが多い」（米 TNC: Transport Network Company 所属の運転者）「移民が殆ど」（英 PHV: Private Hire Vehicle）とのことでした。正規雇用の労働者として労働時間が管理され、健康保険や厚生年金の対象である日本の法人タクシー運転手と欧米各国の「ハイヤー運転手」は全く違った存在、と考えられます。

### 3. ハイヤー業界団体の会長は「お抱え馬車の御者」の家系

ハイヤー協会からのヒアリングの際、指定場所に現れた会長はいかにも「由緒ありげ」な物腰振る舞いで「おもてなしのプロ」の雰囲気を漂わせていました。お聞きすると、「お抱え馬車”Grande Remise”」の御者の仕事を代々受け継ぐ家系とのことで、シャーロックホームズの映画や名探偵ポアロのドラマで、「シルクハットをかぶって馬車を引かせたら本当に絵になる」感じと言えばわかりやすいでしょうか。

フランス革命前のルイ14世の時代からパリに存在する”Grande Remise”（豪華貸し馬車）は、「華の都」パリを訪れた各国の王侯貴族、大富豪などの顧客に「ゴージャスな移動サービス」（会長 談）を提供するもので、馬車から自動車に変わった現在、事業に使用している「一番廉価な車がベンツ、他にはロールスロイスやジャガーなど」（同）とのことでした。

もともと料金規制や台数制限もなく全くの自由営業で「家業」を営んでいたところ、2008年の制度改正で「運転手付きリムジンサービス」として、「観光ハイヤー」「（官公庁・国鉄の需要に応じる）公用車」と同一カテゴリーに属すVTC事業と法的に整理され、その後の法改正で「ハイヤー」としての法規制を受ける立場になったとのことでした。お会いした方は、「ハイヤー協会会長」として、2008年改正でVTCに属することとなった事業者を含めて束ね、タクシー等他の事業者団体と連携して規制見直しを求めて活動しているとのことでしたが、「伝統ある家業」が歴史も伝統も異なる他事業とともにひとくくりになされて規制され、GPSやスマートフォンアプリといったIT技術の進展に振り回されていることに、若干「当惑」していることも垣間見え、パリやヨーロッパの有する「歴史の厚み」を感じたところでした。

## 4. ともかく安く移動したい

### 「東欧からの出稼ぎ建設労働者」の進出と交通需要

パリとブラッセルでのヒアリングの空き時間には、一日乗り放題切符を使うなどして郊外からの通勤経路や市街地内移動の「地下鉄・LRT・バス」に乗ってきました。

パリ・ブラッセル間の移動には高速鉄道のTGV THALYSを使い、片道1時間20分、日本支払の指定席券が11,000円で、東京名古屋間の新幹線と同じくらいの所要時間と料金、これくらいが「世界相場」かな、と考えておりましたが、ブラッセル市営バスに「パリ片道12ユーロ（約1,500円）から」「ロンドン片道30ユーロ（約3,600円）から」との「格安長距離バス」の広告が目に入りました。

現地関係者に格安バスについて尋ねたところ、「高速鉄道の少なくとも2〜3倍は時間がかかるものの、ともかく安く移動したい人は多く需要は急拡大している」とのことでした。筆者「（金と時間を節約したい学生等のニーズに対応した）夜行バス？観光目的？LCC（格安航空）との競合は？」、関係者「長時間かかることを厭いません」、筆者「利用客層は？」、関係者「移民・出稼ぎ労働者も多い」とのことでした。

関係者から昨今の欧州の建設業についてヒントをいただき、帰国後ヨーロッパの事情に詳しい複数者に聞き合わせをしたところ、だいたい以下のようなところのようです。

EUの東欧への拡大後、東欧からの「出稼ぎ」の動きは止まらず、フランスなど西欧の「地場」の（下請）建設業者や建設労働者が淘汰されつつあり、一方、出稼ぎ者の格安移動（旅行ではない！）需要は拡大しつつある。

- ・EUは”single market” ”single license”（単一市場 単一免許）との理念に立っているもので、例えばポーランドで許可を受けた建設業者であれば、EU域内どこでも建設業の仕事ができる。また、フランス国内の建設工事であっても、ポーランドの建設業者に下請に出すことは何ら規制がない。
- ・EU域内の「経済規制」は統合が進みつつあるが、①賃金水準は各国の格差が大きく、②医療・年金などの社会保障の仕組みは各国で「基本哲学」や条件が異なり、③労働時間や休暇を定めた労働法制も各国でかなり相違がある。
- ・賃金水準比較の「目安」として「一人当たり年間国民所得」（2015年）を見ると、フランス：約37,600ドル、ポーランド：約12,500ドルとほぼ3倍の格差がある。（※3）
- ・医療や年金などの公的社会保障の財源については、西欧諸国の間でも、労働者の賃金から保険料を支払う「社会保険制度」を基軸とする国、高税率の所得税・消費税など「租税」を基軸とする国、それぞれの歴史的背景から「社会保障の哲学」が異なっており、各国が独自の制度を形成している。また旧社会主義国では、経済環境が激変した結果もあり、社会保障制度が西欧諸国に比べて相当見劣りしている国もある。
- ・労働時間や休暇取得の制度についても、第二次大戦前から夏期休暇（バカンス）の権利が法定され、現行法定労働時間が週35時間の国（フランス）もあれば、30年前は「（労働ノルマ前提の）ソ連モデル社会主義国」（ポーランド）だった国もある。

- ・フランスの建設業者が労働者を雇う場合、賃金が高く、医療・年金の負担、法定労働時間規制や土日休日の権利など、「フランスの賃金、社会保障制度及び労働法制」が適用されコストや工期がかかるが、ポーランドの建設業者に雇われるポーランド人建設労働者は、賃金と社会保障が自国基準の上に、「フランスではあり得ない」超過勤務も土日労働も可である。
- ・かつては、西欧の建設業者が、従業員を形の上で解雇し「一人親方」として契約し直して社会保障負担を免れる、また「外国人労働者」として東欧の労働者を雇う、といった動きがあったが、「東欧の建設業者」を下請に使えば、賃金・社会保障負担・労働法制などの問題が「クリア」されることが知れ渡り、西欧全域の建設工事で「東欧建設業者の下請活用」が進んでいる。
- ・出稼ぎ労働者は賃金が低く（自国基準！）、滞在期間中にアパートを借りたりホテルに泊まることに困難なため、工事現場近くの「飯場」？で住民登録なしに「長期滞在」するような事態が生じてきた。住宅でもホテルでもないところに「自国語を解しない出稼ぎ労働者が大挙して長期滞在」する一方、「東欧業者への下請発注禁止」はEU規則上不可能であるため、西欧各国の当局は、住民登録のない出稼ぎ労働者の現場の連続滞在期間を制限（例：最長 4 週間）するなどの規制を実施しはじめている。
- ・定期的に工事現場から帰国して他の要員と交代する、あるいは、同じ建設業者が下請している現場間を移動（例 フランスの現場からオランダの現場へ！）すれば上記の「連続滞在期間規制」を免れることができる。このため、東欧各国出身の建設労働者（現場マネージャー層を含む）が「万人単位で定期的に」、「自国と工事現場間」や「工事現場間」を（大荷物を抱えて）移動している。
- ・もちろん余裕があれば鉄道や航空を使うのであろうが、交通費を抑える必要上、同方向に移動する者がいれば「相乗り」になり、もともと旅行需要の大きい「パリからロンドンまで」であれば格安バス利用となる。ところがフランスの地方都市からポーランドの地方都市まで帰郷するルートに直行バスがあるはずもなく、例えば仏→独→ポーランドといった経路で「相乗り」や「格安バス」を「はしご」して移動しているようだ。出稼ぎ労働者でもみなスマホだけは持っているので、情報収集や予約は容易。
- ・「ともかく安価に移動する」ことを「売り」にした格安長距離バスの隆盛や「相乗りマッチングサービス」の発達背景には、従来の「ビジネス出張」「観光旅行」とは全く異なった性質の「出稼ぎ労働者の移動需要」の拡大を無視できないのではないかと。

パリでのヒアリング先の一つに、「相乗りマッチングサービス」会社があり、「相乗りサービス提供ルート」のディスプレイが同社内がありました。「相乗りマッチング」事業の内容について「学生や若者が行うヒッチハイクの際、ガソリン代や食事代の一部をお礼として運転者に支払う慣習を IT 導入により円滑化・大規模化したもの」、との説明であったため、筆者は「学生・若者ヒッチハイク旅行」であれば、英仏間、パリと南仏や周辺国の観光地や大学都市間が「主要ルート」であろう、との先入観を持っていました。

ところが、「主要相乗りルート」のディスプレイでは、ポーランド、バルト三国、ロシアなどにもルートが延びており「なぜフランスの相乗りサイトを使って東欧ロシアまで相乗りするのか？観光地ではないバルト三国まで？」と疑問に感じましたが、ディスプレイを見たのがヒアリング終了後オフィスを出る直前であったので質問できませんでした。帰国後関係者のヒントを元に調べた結果、「東欧を含

む欧州全域に広がった相乗りルートが存在」に納得しました。

四半世紀以上前、筆者が国際航空課員として航空当局間協議のために最初にフランス出張した際、パリ市内には「〇〇国最安値の格安航空チケット XX フランから」といった看板やポスターを掲示した中小の専門旅行代理店が多数店を構え、認可運賃とは関係なく商売をしており大変驚きました。現在、「出稼ぎ者の移動」をターゲットとして、多数の「相乗りマッチングサイト」「相乗り情報満載の SNS」や「格安ツアーバス団体募集」が、主要言語だけでなく、ポーランド語やハンガリー語で運営されているものと筆者は確信しています。

## 5. 昔の出稼ぎ労働者

「出稼ぎ建設労働者」の話を調べている中で「全く同じような話」を昔読んだことがある、と気づき、ホコリのかぶった自宅の本棚を探してみました。当時新進気鋭の社会学者が行った現地調査を踏まえた講演です。以下一部収録します。

「—このような生存条件に順応して生きてゆく点では、いまやドイツ人にとって代わりつつあるひとたち、つまりポーランド人の出稼ぎ労働者の方が上手（うわて）です。周旋人がロシアで駆りあつめたポーランド人の出稼ぎ労働者たちは、遊牧民のように隊を組んで、春になると幾万人となく国境を越えて入ってきて、秋になるとまたひきあげていきます。甜菜が栽培されると、農業経営は季節的産業になりますから、ポーランド人の出稼ぎ労働者は、最初は甜菜栽培にともなって登場したのです。ところが、やがて甜菜栽培にかぎらずどこでも、彼らを雇うようになりました。それは、彼らを雇うと労働者用の住居の心配も要らないし、救貧費の負担もまぬがれるし、いろいろな社会的義務を果たさなくて良いし、そのうえ、かれらは外国人なので不安な立場に置かれており、そのために地主の意のままになるからです。プロイセンのふるいユンカー階級の生きるか死ぬかと言う経済的闘争は、このような現象を伴いながらすすんでいます。」

最後の一文で種明かしになりましたが、これは 1895 年、マックス・ウェーバーがフライブルグ大学教授に就任した際の講演原稿「国民国家と経済政策」を元に加筆したもので、彼はこのような事例について 1890～92 年に当時のドイツ帝国プロイセン地方で現地調査を行い報告書にまとめているとのことです。（※4）

背景解説を少々いたします。

当時ポーランドはプロイセン・オーストリア・ロシアによって分割され、独立国として存在していません。ドイツ人であるウェーバーや農園経営者のユンカーから見たポーランド人の出稼ぎ労働者は、戦前の日本人から見た「朝鮮やその周辺からの出稼ぎ労働者」と同様の立場であったものと考えられます。（※5）

国際物流史から見ると、1869 年にスエズ運河とアメリカ大陸横断鉄道が開通し、船舶の大型化・性能向上とあいまって、北米、南米、オーストラリアなどの「新世界」から穀物がヨーロッパ先進国（英・仏）に大量に流入したため穀物価格が大幅に下落し、穀物を英・仏に輸出していた東欧地域（ドイツ帝国東部、ロシア、オーストリア・ハンガリー帝国）経済は大きな影響を受けました。

また経済史の分野では、1873年から1896年は「大不況期」(the Great Depression)と呼ばれており、その原因は、英・仏に比べて「後発」の資本主義諸国(米・独など)の急速な工業化と、第一次産品生産国が本格的に世界市場に編入されたことによる世界の一体化、グローバル化の急速な進展であった。(※6)とされています。

ウェーバーは「甜菜が栽培されると」と書いており、調査した農園でそれほど遠くない過去に「甜菜への作物転換」が行われたようですが、これは「経済のグローバル化に伴う穀物価格の下落」に起因すると想定されます。甜菜は北米では栽培されませんが、カリブ海地域のサトウキビと競合関係にある「国際商品」「相場商品」です。したがって農園経営者(ユンカー)から見れば、自分の農園が「グローバル経済」に対応するためには「穀物(麦)から甜菜への作物転換」が必須であり、「住居費・救済費などそれなりのコストがかかる先祖代々の領民の子孫」では経営的に成り立たず、「コストの安い移民・出稼ぎ労働者」に置き換えざるを得ない、ということになります。今の日本にたとえて言えば「海外輸出をにらんだ高収益の果物栽培にチャレンジ」「手入れに手間がかかる果物栽培では外国人労働力の導入が必須だ」といったところでしょうか。

ウェーバーは「経済効率至上主義による労働者置き換え」には反対の立場で論じていますが、市場の広域化、競争的な経済環境の下で、経済主体(過去:プロイセンのユンカー 現在:西欧各国の建設元請業者)が「経営上の必要から生き残りをかけて」行う「労働者の移民・出稼ぎ労働者への置き換え・東欧建設業者への下請け」には適切な対策が思い浮かびません。100年以上前にも現在と同様な事態が観察され、ウェーバーが問題点を指摘し対策の必要性を訴えても「生産コスト削減のための労働者置き換え」の動きが止まらなかった、ということは、EUの今後の移民対策や受け入れ施策の実行が一筋縄ではない、ということも示唆しているのではないのでしょうか。

ドイツ帝国では周辺国との有事を想定した軍事動員の必要もあり、国有鉄道網が発達していました。ウェーバーは「遊牧民のように隊を組んで」徒歩長距離移動する出稼ぎ労働者を「奇異の目」で描いていますが、現在に置き換えれば「便利な高速鉄道・国際列車を使わず交通費節約のため相乗りや格安バスで長距離移動」ということになりました。

ちなみに、ウェーバーが農民生活実態調査を行い「ドイツ人農民のポーランド人出稼ぎ・移民への置き換え」に警鐘を鳴らした当時のドイツ帝国プロイセン地方(12世紀以来のドイツ人居住地域)は、その後二度の世界大戦を経て現在はポーランド領・ロシア領に属しています。

## 6.「ケータイを使った新しい働き方」?の顛末

帰国後、労働関係に造詣の深い高校以来の友人(大学時代「格安切符(国鉄ミニ周遊券という乗り放題切符がありました)」や「免許取り立て自家用車相乗り」で国内を遠距離旅行した)を訪ね、調査で明らかになった疑問点を話し、アドバイスを求め意見交換しました。

- ・IT技術をまぶして見かけ上の「新規性」を出すサービスであっても、「法令違反」や「不安定雇用の道具」となっている事例は多数存在している。

しばらく前、ケータイメールで情報を発信し「場所と時間を自由に選べる新しい働き方を提供」と称して急成長した労働者派遣事業者があった。しかしその業者は派遣労働者の保護のために定

められた基準を守っておらず、法令で明確に禁止された業務に派遣を行ったため、当局から事業停止と事業改善を命令され、改善を余儀なくされたと聞いている。(※7)

- ・従事者に一定の資格要件が必要な(望ましい)職種もあるし、法令で派遣が明確に禁止されている業務もある。「IT 技術活用による仕事のマッチング」は華々しいが、仕事情報提供、請負の仲介、労働者供給、派遣、適用される法令や契約形式はどのようなものであれ、結果として「無資格者」が仕事に従事することを助けたり、知識経験が乏しい者が仕事を行うことによる「事故のリスク」の可能性が高まることはないのか。

別の分野で知識経験のある友人とざっくばらんに意見交換をすると「目から鱗が落ちる」ことがあります。まさにそのように感じられました。

## 7. 終わりに

海外現地調査に行くと、「ネットや書籍の字面だけではわからない、関係者が共通に認識している前提条件」、「当事者のホンネ」「動きの背後にある経済社会環境」といったことが見えてきます。筆者は、国の研究機関の調査は、報告に「政府機関であるから収集できる情報」「民間ではできない発想」「政策や執行の現場を知る研究官が関与して生み出す付加価値」を反映させる責任がある、と信じています。

国土交通政策研究所がそのような「価値ある」成果を生み出し続けているか、と自問・自戒しつつ、引き続き、当研究所の情報発信に目通しいただくことをはじめとしたご支援をお願いして本稿を終わります。

(了)



- ※1 日本経済新聞 2016年9月16日 朝刊 経済教室  
エコノミクストレンド 鶴光太郎慶大教授
  
- ※2 (独) 労働政策研究機構 データブック国際労働比較 2016  
失業率 (各国公表値 2014年)  
日本 3.6% 米: 6.2% 英: 6.1% 仏: 10.3% ベルギー: 8.5%
  
- ※3 IMF World Economic Outlook October 2016 Database  
一人当たり国民所得 (名目 米ドルベース)  
フランス: 37,653 USD ポーランド: 12,492 USD
  
- ※4 訳文は河出書房新社 世界の大思想3 ウェーバー 政治・社会論集  
『国民国家と経済政策』(田中真晴 訳)  
同書所収の田中真晴解題「ウェーバー 国民国家と経済政策」解説によれば、同講演・著作は調査報告『東エルベ・ドイツにおける農業労働者の状況』(1892)に基づくとのこと。  
  
筆者の基本認識は、過去: E. ウォーラースタイン 川田稔訳『近代世界システム: 農業資本主義と「ヨーロッパ世界経済」の成立』及び 篠原一『ヨーロッパの政治』[歴史政治学試論]、現在: ロバート・B・ライシュ 中谷巖訳『ザ・ワーク・オブ・ネーションズ 21世紀資本主義のイメージ』及び 同 雨宮寛/今井明子訳『最後の資本主義』に依拠している。篠原は「プロイセンではいち早く農業革命が行われ、土地貴族は封建的職業身分を維持しながら、近代的企業家に転化することによって、政治的社会的支配を確保しつつけた。」「このような農業の資本主義化によって、プロイセンの農業は世界のマーケットで勝利しうるだけの地位を獲得した。」と記述している。
  
- ※5 朝鮮人の(日本)内地への渡航者数  
1913(大正2)年 3,635人 → 1922(大正11)年 59,722人  
井上寿一『第一次世界大戦と日本』に引用されている朝鮮総督府資料による  
井上によると「多くの朝鮮人労働者は、不熟練労働者として内地労働者も避忌するような土木事業に従事していた。」同記述は、東京市社会局 大阪市社会部調査課資料(復刻版)などに依拠している。
  
- ※6 秋田茂『イギリス帝国の歴史 アジアから考える』から引用、  
同書の記述は、吉岡昭彦『近代イギリス経済史』に依拠。
  
- ※7 厚生労働省東京労働局 平成19年8月3日付報道発表資料  
「一般労働者派遣事業主に対する労働者派遣事業停止命令及び労働者派遣事業改善命令について」