

運賃改定に対する  
自交総連の運動

資料

---

# 運転者負担の仕組み

①乗務員負担の現状	②賃下げで負担なくす	③運送収入確定のための控除 (営業収入から手数料を控除し運収とする)																																																														
<table border="1"> <tr><td>営業外費用</td></tr> <tr><td>金融費用、その他</td></tr> <tr><td>一般管理費</td></tr> <tr><td>役員報酬、その他</td></tr> <tr><td>その他運送費</td></tr> <tr><td>諸税、保険料、リース料</td></tr> <tr><td>事故賠償金、</td></tr> <tr><td>車両償却費</td></tr> <tr><td>車両修繕費</td></tr> <tr><td>燃料油脂費</td></tr> <tr><td>その他人件費(技職等)</td></tr> <tr><td>乗務員負担</td></tr> <tr><td>運転者人件費</td></tr> </table> <p>(運転者賃金から控除)</p>	営業外費用	金融費用、その他	一般管理費	役員報酬、その他	その他運送費	諸税、保険料、リース料	事故賠償金、	車両償却費	車両修繕費	燃料油脂費	その他人件費(技職等)	乗務員負担	運転者人件費	<table border="1"> <tr><td>営業外費用</td></tr> <tr><td>一般管理費</td></tr> <tr><td>その他運送費</td></tr> <tr><td>車両償却費</td></tr> <tr><td>車両修繕費</td></tr> <tr><td>燃料油脂費</td></tr> <tr><td>その他人件費</td></tr> <tr><td>乗務員負担分+α</td></tr> <tr><td>運転者人件費</td></tr> </table> <p>(負担分以上の賃下げ)</p>	営業外費用	一般管理費	その他運送費	車両償却費	車両修繕費	燃料油脂費	その他人件費	乗務員負担分+α	運転者人件費	<table border="1"> <tr><td>手数料費</td></tr> <tr><td>営業外費用</td></tr> <tr><td>一般管理費</td></tr> <tr><td>その他運送費</td></tr> <tr><td>車両償却費</td></tr> <tr><td>車両修繕費</td></tr> <tr><td>燃料油脂費</td></tr> <tr><td>その他人件費</td></tr> <tr><td>運転者人件費</td></tr> </table> <p>(運賃認可との関係で問題はないか)</p>	手数料費	営業外費用	一般管理費	その他運送費	車両償却費	車両修繕費	燃料油脂費	その他人件費	運転者人件費	<p>試算</p> <table border="1"> <tr><td>平均運収</td><td>50,000/日</td></tr> <tr><td>月間</td><td>600,000</td></tr> <tr><td>カード利用額</td><td>10,000/日</td></tr> <tr><td>月間</td><td>120,000</td></tr> <tr><td>人件費(歩率)</td><td>60%</td></tr> <tr><td>600,000×60%</td><td>=360,000</td></tr> <tr><td>手数料①4.2%</td><td>③7%</td></tr> <tr><td>と仮定する</td><td></td></tr> <tr><td>①の負担額</td><td>5,040</td></tr> <tr><td>①の人件費</td><td></td></tr> <tr><td>360,000-5,040</td><td>=354,960</td></tr> <tr><td>③の人件費</td><td></td></tr> <tr><td>手数料120,000×7%</td><td>=8,400</td></tr> <tr><td>運収</td><td>591,600</td></tr> <tr><td>591,600×60%</td><td>=354,960</td></tr> </table> <p>②の人件費 1%の賃下げを実施 600,000×59%=354,000 賃金が減る▲960円となる ◎歩率60%との差では ▲6,000円となる</p> <p>乗務員負担を撤廃し、歩率60%確保するのが運動</p>	平均運収	50,000/日	月間	600,000	カード利用額	10,000/日	月間	120,000	人件費(歩率)	60%	600,000×60%	=360,000	手数料①4.2%	③7%	と仮定する		①の負担額	5,040	①の人件費		360,000-5,040	=354,960	③の人件費		手数料120,000×7%	=8,400	運収	591,600	591,600×60%	=354,960
営業外費用																																																																
金融費用、その他																																																																
一般管理費																																																																
役員報酬、その他																																																																
その他運送費																																																																
諸税、保険料、リース料																																																																
事故賠償金、																																																																
車両償却費																																																																
車両修繕費																																																																
燃料油脂費																																																																
その他人件費(技職等)																																																																
乗務員負担																																																																
運転者人件費																																																																
営業外費用																																																																
一般管理費																																																																
その他運送費																																																																
車両償却費																																																																
車両修繕費																																																																
燃料油脂費																																																																
その他人件費																																																																
乗務員負担分+α																																																																
運転者人件費																																																																
手数料費																																																																
営業外費用																																																																
一般管理費																																																																
その他運送費																																																																
車両償却費																																																																
車両修繕費																																																																
燃料油脂費																																																																
その他人件費																																																																
運転者人件費																																																																
平均運収	50,000/日																																																															
月間	600,000																																																															
カード利用額	10,000/日																																																															
月間	120,000																																																															
人件費(歩率)	60%																																																															
600,000×60%	=360,000																																																															
手数料①4.2%	③7%																																																															
と仮定する																																																																
①の負担額	5,040																																																															
①の人件費																																																																
360,000-5,040	=354,960																																																															
③の人件費																																																																
手数料120,000×7%	=8,400																																																															
運収	591,600																																																															
591,600×60%	=354,960																																																															
<p>例③で手数料が7%とすると、①では③7%×60%(歩率)で4.2%の乗務員負担(東京無線グループなど)</p> <p>●事業者は、①、③を辞めて②に移行し、世論からの批判を避けようとしています。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・車両費(自動車リース費、付属品リース費)：その他運送費</li> <li>・カード手数料：その他運送費(運輸局で確認済み)</li> </ul> <p>※係る経費を計上していながら乗務員人件費から控除することの是非が問われている(総括原価方式)</p>																																																																

収支実績及び推定収支 [東京特別区・武三地区]

原価対象事業者 35社

(単位:千円)

項目	17年度実績		19年度(平年度)①申請		19年度②査定		19年度③改定後	
	金額	構成比	金額	構成比	運賃改定前	構成比	運賃改定後	構成比
運送収入	42,346,855	98.05%	42,807,980	97.91%	A 42,346,855	98.05%	B 45,403,734	98.18%
運送雑収	9,857	0.02%	16,643	0.04%	9,857	0.02%	9,857	0.02%
営業外収益	833,154	1.93%	894,959	2.05%	833,154	1.93%	833,154	1.80%
計	43,189,866	100.00%	43,719,582	100.00%	43,189,866	100.00%	46,246,745	100.00%
人件費計	31,080,423	70.60%	38,753,942	74.99%	33,140,083	71.66%	33,140,083	71.66%
運転者人件費	29,758,778	67.60%			31,771,553	68.70%	31,771,553	68.70%
(うち福利厚生費事業者負担分)	(3,168,221)	(7.20%)			(3,261,512)	(7.05%)	(3,261,512)	(7.05%)
その他人件費	1,321,645	3.00%			1,368,530	2.96%	1,368,530	2.96%
燃料油脂費	2,420,950	5.50%	2,916,250	5.64%	2,951,664	6.38%	2,951,664	6.38%
車両修繕費	644,947	1.47%	566,365	1.10%	658,627	1.42%	658,627	1.42%
車両償却費	898,456	2.04%	856,274	1.66%	768,591	1.66%	768,591	1.66%
その他運送費	2,751,802	6.25%	2,816,816	5.45%	2,616,123	5.66%	2,616,123	5.66%
一般管理費	4,379,234	9.95%	4,075,779	7.89%	4,312,664	9.33%	4,312,664	9.33%
営業外費用	466,967	1.06%	487,262	0.94%	421,475	0.91%	421,475	0.91%
小計	42,642,779	96.87%	50,472,688	97.66%	44,869,227	97.02%	44,869,227	97.02%
適正利潤	1,377,518	3.13%	1,208,772	2.34%	1,377,518	2.98%	1,377,518	2.98%
運送原価	44,020,297	100.00%	51,681,460	100.00%	46,246,745	100.00%	46,246,745	100.00%
利潤込収支差	△ 830,431		△ 7,961,878		△ 3,056,879		0	
利潤込収支率	98.11%		84.59%		93.39%		100.00%	
所要増収額	830,431		7,961,878		3,056,879			
(所要)増収率	1.96%		18.60%		7.22%			

# 収支実績及び推定(特別区・武三地区：原価対象事業者35社) (単位：百万円)

		17年度 (実績)		19年度(平年度)		19年度(改定後)		改定率への 寄与度 (改定率：%)	
		実績① (円)	構成比 (%)	査定② (円)	構成比 (%)	改定後② (円)	構成比 (%)		
収 入	運送収入	③42,347	98.05	42,347	98.05	⑤45,404		7.22	経費増内訳 (改定→実績)
	運送雑費	9.8	0.02	9.8	0.02	9.9	0.02		
	営業外収益	833	1.93	833	1.93	833	1.80		
	計	43,190	100.0	43,190	100.0	46,247	100.0	7.08	
支 出	人件費	31,080	70.60	33,140	71.66	33,140	71.66	6.6	2,060
	運転者人件費	④26,591	62.8	28,510	67.33	⑥28,510	62.8	7.2	2,013
	厚生福利事業者負担	3,168	7.20	3,261	7.05	3,261	7.05	2.9	94
	その他人件費	1,322	3.00	1,369	2.96	1,369	2.96	3.6	47
	燃料油脂費	2,421	5.50	2,952	6.38	2,952	6.38	21.9	531
	車両修繕費	645	1.47	659	1.42	659	1.42	2.2	14
	車両償却費	899	2.04	769	1.66	769	1.66	-1.5	-130
	その他経費	2,752	6.25	2,616	5.66	2,616	5.66	-4.9	-136
	一般管理費	4,379	9.95	4,313	9.33	4,313	9.33	-1.5	-66
	営業外費用	467	1.06	421	0.91	421	0.91	-9.9	-46
	適正利潤	1,378	3.13	1,378	3.13	1,378	2.98	100	0
	計	44,020	100.0	46,247	100.0	46,247	100	5.1	2, 227
	収 支 差 (円)		-830		-3,057		0	0	
収 支 率 (%)			98.11		93.39	100.0	100.0		
所要増収額		830	1.96	3,057	7.22				

運転者の賃率 実績 ④÷③ = 62.8%  
改定後 ⑥÷⑤ = 62.8% 賃率は変動なし

1. 経費増内訳:人件費増2,060百万円、その他の増167百万円

2. 乗務員への還元率計算

(1) 経費増に占める人件費増の割合

$$\frac{2,060(\text{人件費増})}{2,060(\text{人件費増})+167(\text{その他の増})} = 81.1\%$$

(2) 総人件費に占める運転者給与等(給与、賞与、退職金)

の比率……97.7%

(3) 運転者の所得アップ分

(改定前の営収)(月間乗務数)(増収率)(経費に占める人件費増の割合)(総人件費に占める運転者給与等の比率)

50604(税込み) → 46856(税抜き)

$$46,856 \times 11.0 \times 12 \text{カ月} \times 7.22\% \times 81.1\% \times 97.7\% = 353,828 \text{万円} \\ (29,485 \text{円/月})$$

## 査定でもノースライド明確

査定内容でも「労働条件改善のための運賃改定」であることは明確です。

右の表は、関東運輸局が公示したものを要約。運送収入は実績と査定が同額で自然増減はゼロなので、改定率も予想される実増収率も同じで7.2%となっています。

これに対して直接運転者人件費(運転者人件費－福利厚生費事業者負担分)も同じく7.2%(⑥÷④－1)伸びるという査定になっています。

直接運転者人件費の運送収入に対する割合(歩合率)は、実績62.8%(④÷③)、改定(⑥÷⑤)は62.8%と同率です。

増収と同率で運転者人件費が増え、運転者人件費の運送収入に対する割合も変わらないということは、すなわち賃金はノースライドということです。

燃料油脂費は20%以上の増額査定になっていますが、その分も組み入れた改定率になっていることから、人件費を削る口実にはなりません。

		実績 ①	査定	改定 ②	増減 ②-①	改定率 ②÷①-1
収入	運送収入	423.5	423.5	454.0	30.6	7.2%
	その他	8.4	8.4	8.4	0.0	0.0%
	計	431.9	431.9	462.5	30.6	7.1%
運賃	人件費	310.8	331.4	331.4	20.6	6.6%
	直接人件費	265.9	285.1	28.51	19.2	7.2%
	その他	115.6	117.3	117.3	1.7	1.4%
原価	燃料油脂費	24.2	29.5	29.5	5.3	21.9%
	適正利潤	13.8	13.8	13.8	0.0	0.0%
価	計	440.2	462.5	462.5	22.3	5.1%
	収支差	△8.3	△30.6	0.0		

## 運賃改定審査の新方式のモデル(2007年)

	実績	従来方式		新方式	
		査定	改定	査定	改定
収入	100	100	104	100	110
運賃原価	100	104	104	110	110
人件費	60	60	60	66	66
物件費	40	44	44	44	44
収支差	0	-4	0	-10	0
(改定率)		4%		10%	

\* 左の表は、以下の仮定による試算。

実績年度の収入と運賃原価:100      歩合率(賃率):60%

運収の伸び:0%(歩合給なので人件費の伸びも0%)

運賃原価のうち物件費の伸び:10%

### ①運送収入見込み

平年度(19年度)査定を現行運賃ベースで実績年度(17年度)比で変わらず。

45,404百万円(平成19年度改定) ÷ 42,347百万円(平成17年度実績) = 107.22%

7.22%の運賃改定がされても、総収入は7.08増。

### 年収比較（現状と減休車した場合）

	平均運収	出番数	年収額	現状との差額(月差額)
令和2年度	34,555円	144	2,985,552円	
実車率50%	44,305円	144	3,827,952円	842,400円(70,200円)
実車率52%	46,079円	144	3,981,556円	996,004円(83,000円)

※賃率60%で試算した場合

### 7%の運賃改定が実施されたと仮定した場合の収入比較

$$\begin{aligned} \text{年間総収入} &= (207,417,056,000 \text{円} \times 7\%) \div \text{稼働車両数 } 5,456,721 = \\ &221,936,249,000 \div 5,456,721 = 40,672 \text{円 (税込み)} \\ &36,975 \text{円 (税抜き)} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{年間総営収 (221,936,249,000円)} \div \text{稼働数 (4,255,912両)} &= 52,148 \text{円 (税込み日車営収)} \\ &47,408 \text{円 (税抜き日車営収)} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{年間総営収 (221,936,249,000円)} \div \text{稼働数 (4,092,132両)} &= 54,234 \text{円 (税込み日車営収)} \\ &49,304 \text{円 (税抜き日車営収)} \end{aligned}$$

運賃改定 7 % (仮定) 実施して増収につながったと仮定した場合の賃金比較

	平均運収	出番数	年収額	現状との差額(月差額)
令和 2 年度	36,975 円	144	3,196,640 円	211,088 円 (17,590 円)
実車率 50%	47,407 円	144	4,095,965 円	1,110,413 円 (92,534 円) 実車率 50%との差 (268,013 円 22,334 円)
実車率 52%	49,304 円	144	4,259,866 円	1,274,314 円 (106,193 円) 実車率 52%との差 (278,277 円 23,190 円)

(客の乗り控え考慮せず、現行令和 2 年は稼働数も変更なし)

**2007 年改定時の輸送実績** 2007 年 12 月 3 日実施

	平均日車営収	稼働率	実車率	平均走行キロ
2006 年度	50,604 円	79.5%	45.6%	276.2Km
2007 年度	50,742 円	78.2%	45.5%	272.3Km

日車営収は、稼働率が 1 % 減少しているのに 138 円しか増えていない。実車率変動なし。

2007 年 4 月 51,303 円(前)

2008 年 4 月 49,508 円(半年後) 07 年 12 月 3 日、7.22%の運賃改定後、日車営収は減少した。

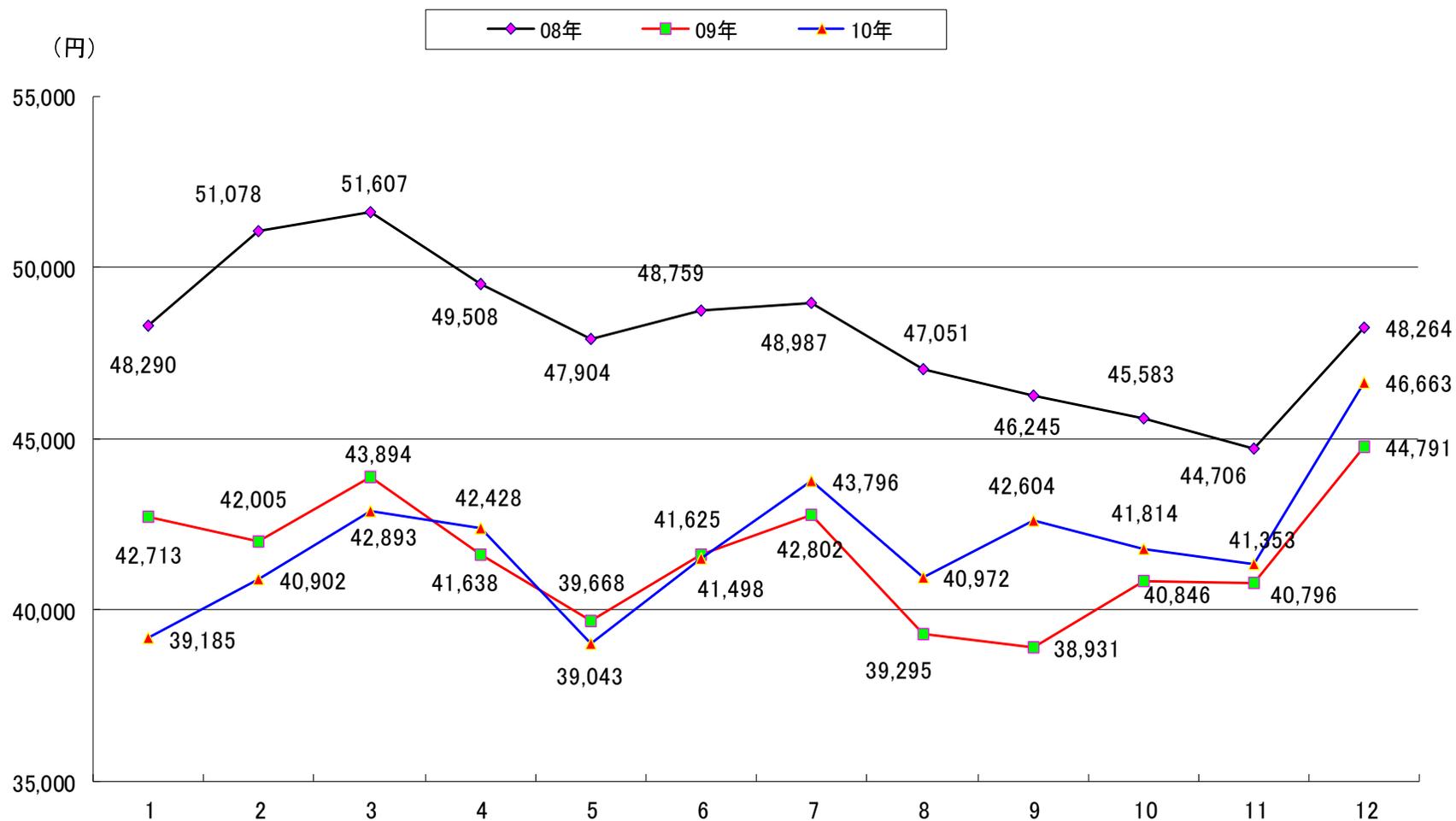
## 2007年運賃改定前後の営業収入の推移と比較

(法人全事業者・中型(税込み) 東旅協調べ)

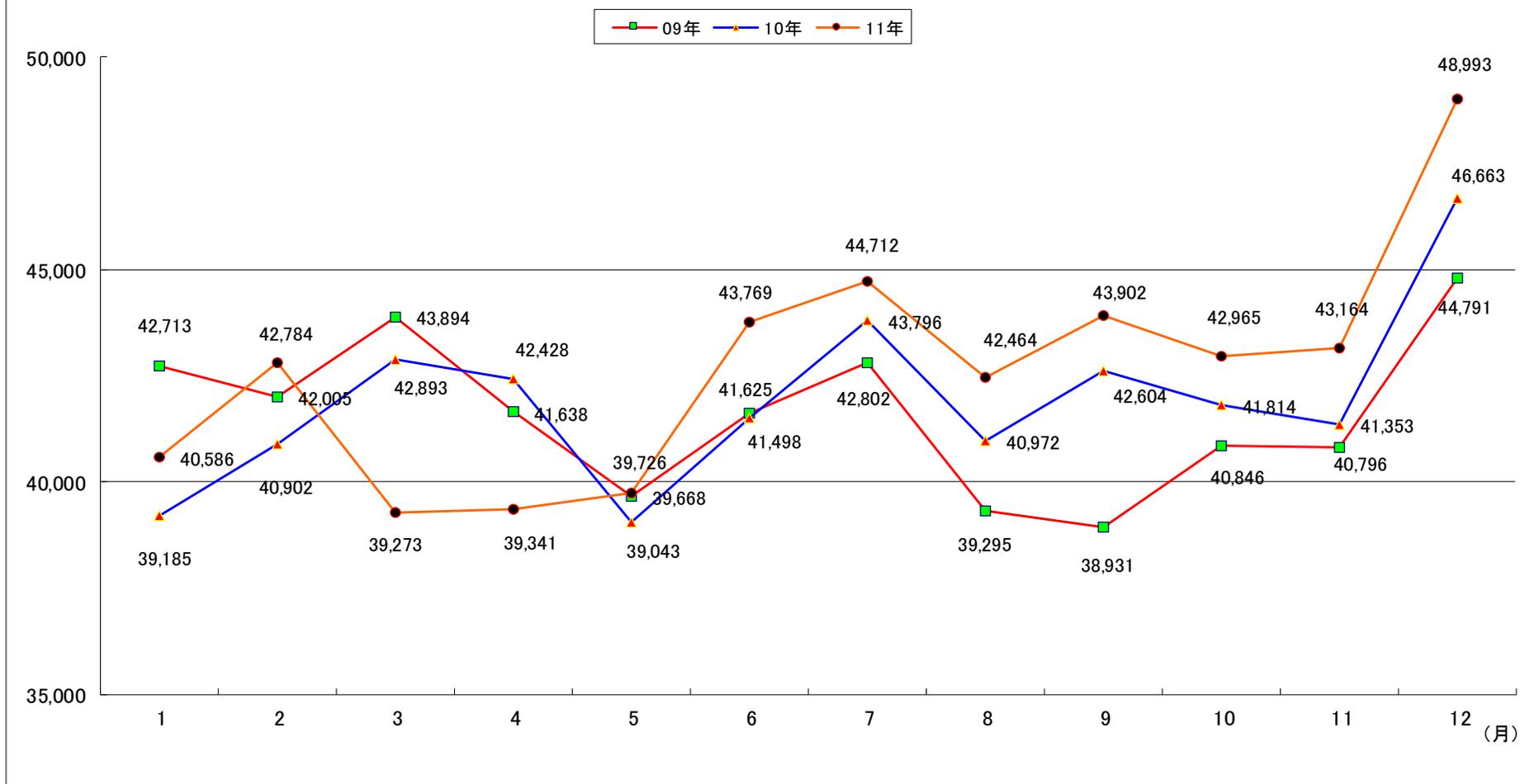
	06年営収	07年営収	08年営収	09年営収	10年営収	11年営収
1月	48,731	48,311	48,290	42,693	39,185	40,586
2月	50,124	50,313	51,078	41,987	40,902	42,784
3月	52,213	52,458	51,607	43,869	42,893	39,273
4月	50,575	51,303	49,508	41,638	42,428	39,341
5月	48,116	48,607	47,904	39,668	39,043	39,726
6月	50,192	51,577	48,759	41,625	41,498	43,769
7月	51,478	51,573	48,987	42,802	43,796	44,712
8月	48,666	49,935	47,051	39,295	40,972	42,464
9月	50,601	50,457	46,245	38,931	42,604	43,888
10月	50,436	49,306	45,583	40,846	41,814	42,965
11月	50,376	50,282	44,706	40,796	41,353	43,164
12月	56,314	56,577	48,264	44,791	46,663	48,993
平均	50,652	50,892	48,165	41,578	41,929	42,640

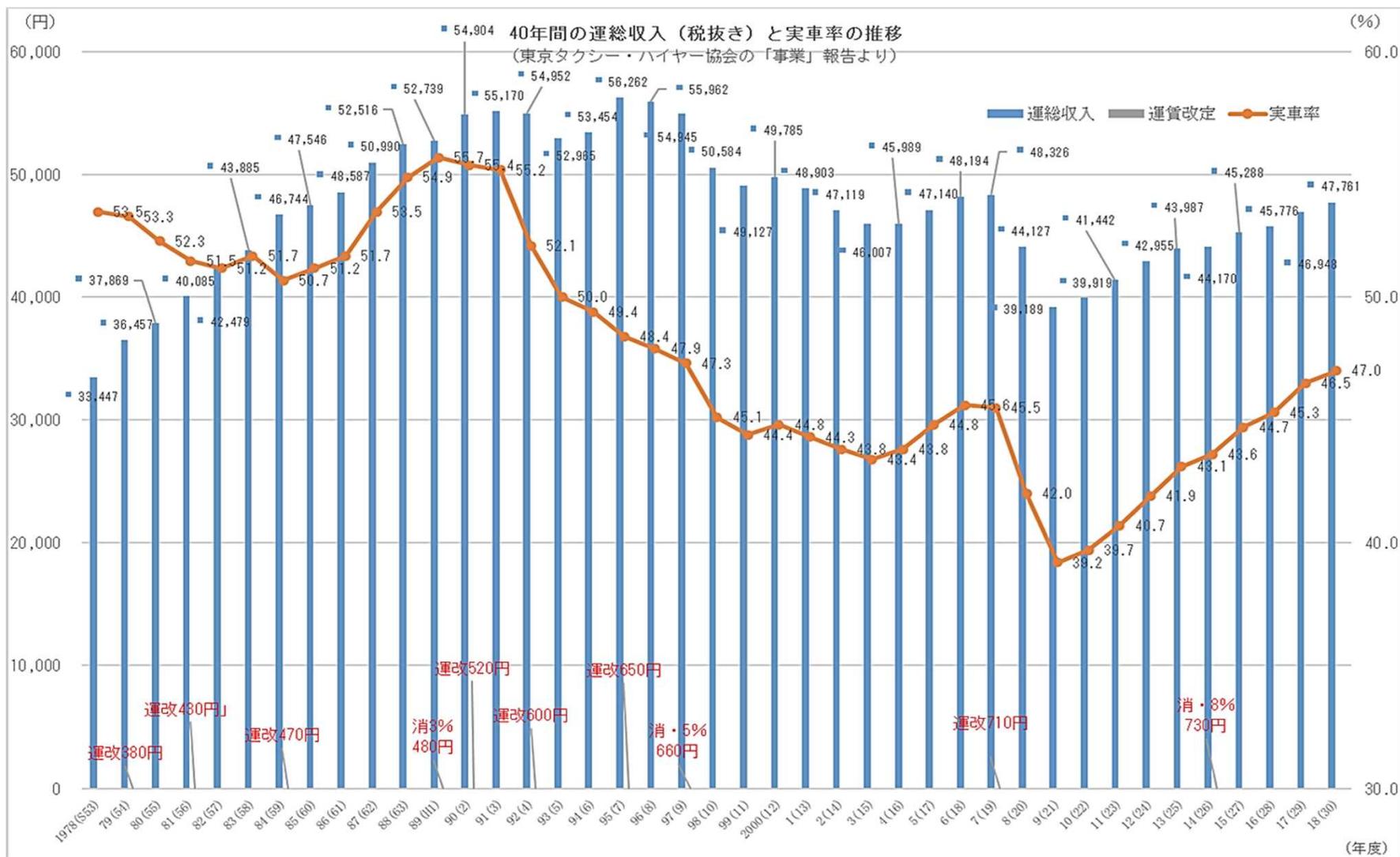
(リーマンブラザーズ経営破綻は、2008年9月15日)

07年12月運賃改定で30カ月連続營收ダウン



減車後の営業収入の推移





## 44 方式の背景

「大都市タクシー事業の体質改善及び運賃の改訂について」と題し昭和 44 年 11 月 21 日、物価対策閣僚協議会、交通関係閣僚協議会の両者名で、

### 1、体質改善対策の内容として

(1) 労働条件の改善を図るため、関係行政機関は、次の事項が確実に実施されるよう、労使間で確認書を交換するとともに、就業規則及び賃金規定の改正を行うよう指導するものとする。運賃認可にあたっては、労働省の労働条件の改善に関する通達（「自動車運転者の労働時間等の改善基準について」昭和 42 年 2 月 9 日基発第 139 号）に適合した就業規則および賃金規定の提出を条件とする。

(イ) 給与水準の引き上げ

(ロ) 累進歩合制の完全廃止

(ハ) 保障給部分の引き上げ(歩合給部分を 3 割以内とする。)

(ニ) 労働時間の短縮

(ホ) 日雇運転者の雇用禁止

(2) 乗車拒否等を防止するため、運転者の登録制度の実施、悪質運転者に対しては登録取り消しにより乗務を禁止するとともに、雇用主に対しても処分の強化を図る。この運転者の登録制度を実施し、併せて福利厚生施設の整備等をおこなうためタクシー事業近代化に関する法律案を速やかに国会に提出する。2、上記体質改善の実施を前提として、大都市タクシーの運賃を改定する。

# 確認書 ・団体協定

## 確認書

労政研と自交総連東京地連は、賃下げにならない時間短縮の実施、週 46 時間労働の標準営収で一般産業なみの年収に近づけることを目標としたタクシー運賃料金の改正にあたり、魅力ある業界を築き、将来の安定をはかり、タクシーサービスの一層の推進をめざすため、下記事項について確認する。

1. 今回の運賃料金改正による増収分については、全て、全従業員の賃金労働条件の改善に充当する。
2. 賃下げなしの労働時間短縮を実施する（すでに賃下げをともなう時間短縮を実施している場合は、その部分の賃金上積みを実施する）。

平成 2 年 3 月 14 日

労務政策研究会 会長 宇留野 廣男  
自交総連東京地連 委員長 中山 喜一郎

当初出された東旅協（案）：経営側

（1990年＜平成2＞年の運賃改定時の指示内容）

今回の運賃改定による増収分については、労働時間短縮にともなう経費増を含み労働条件の改善に充当いたします。

1992年改定時の事前団体協定

東京「労働7団体と東旅協の覚書」（1992（平成4）年3月9日付）

覚 書

社団法人東京乗用旅客自動車協会（以下東旅協）と東京のハイタク労働団体〔全自交東京地連・自交総連東京地連・交通労連東京ハイタク労連・東京ハイタク中立労協・新運転東京地本・全中労東京・私鉄総連ハイタク東京協議会〕（以下労働7団体）は、当面する運賃改定の実現と、それに伴う労働条件改善について以下のように合意したので、ここに協定する。

記

1. 東京におけるハイタクの人手不足と高齢化という構造的危機を打開するため適正運賃の確立（運賃改定）が必要であることの認識で両者は一致し、ともに努力してきた。
2. そして、今日、東旅協傘下各事業者は、運賃改定を申請し、この申請主旨を公表している。すなわち、その内容は、経営収支の改善を含み、週44時間への労働時間短縮の前倒し実施とタクシー労働者平均年収530万円を608万円と増額し、社会的格差是正を図るものとして17%～22.9%を申請したものである。  
東旅協と労働7団体は、この申請を踏まえて運輸当局が早期かつ申請通りの認可を行うよう各々努力することとする。
3. 東旅協と労働7団体は、この運賃改定の暁には、公表される査定原価に基づき、次の事項の実現に合意する。
  - (1) 運賃改定による労働条件改善原資（改定率に含まれる運転者人件費寄与度分）をそれぞれの賃金体系等の相違を踏まえ誠意をもって確実に還元することとする。
  - (2) 週44時間への労働時間短縮の実現。この時短は休日増（勤務減）により実施することとする。
4. 各申請事業者は、本覚書を労使で協定するとともに、それが公表されている申請主旨と社会的公約を担保するものであることを確認する。  
なお、労働7団体傘下以外の労働組合を有する会社及び労働組合のない会社については、東旅協がその主旨の実現に努力する。
5. 東旅協と労働7団体は、この運賃改定を機会に一層のサービス改善に努力し、利用者や世論の理解のもとにタクシーの免許制度、同一地域同一運賃制度、更には、適正運賃の充実、適正な需給調整が堅持されるように、ともに努力する。

以 上

平成4(1992)年3月9日

[東旅協代表]

社団法人東京乗用旅客自動車協会  
会 長 新倉 尚文

[労働側7団体代表]

全国自動車交通労働組合東京地方連合会  
執行委員長 伊藤 運市  
全国自動車交通労働組合総連合東京地方連合会  
執行委員長 三平 英男  
全国交通運輸労働組合総連合東京地方ハイヤー・タクシー労働組合総連合  
執行委員長 石野 正夫  
東京ハイタク中立労組協議会  
議 長 菱木 宗平  
新産別運転者労働組合東京地方本部  
執行委員長 篠崎 庄平  
全国中立労組政策推進会議東京ハイ・タク・観光バス労働組合協議会  
議 長 大澤 敏男  
私鉄総連ハイタク東京協議会  
議 長 高橋 豊治

## 確認書

集団交渉参加会社と自交総連東京地連及び全都ハイタク自教労協の集団交渉参加組合は、92春闘統一要求書に基づき、交渉議題を双方確認の上、組合の要求と相互信頼を基に交渉を重ねた結果、平成4年4月24日付にて認可された新タクシー運賃の申請から認可に至る間の趣旨を踏まえて、従来の労使協定、確認事項、慣行などを考慮し、下記の条件により集団交渉を円満に解決する事に同意したので確認する。

尚、集団交渉参加31社及び参加労働組合は、別紙のとおりとする。

### 記

1. タクシー乗務員の賃金・退職金及び賞与については、A型・AB型・B型共に、各社実績の対前年度比較における増収額に対し、査定原価のうち、人件費部門の乗務員寄与度分92春闘、時間短縮を含めた労働条件の改善総原資とする。

(1) タクシー乗務員の平成4年度賃金(賞与などを含む)は原則として現行賃金体系を継続するものとする。

(2) 査定原価の内、乗務員人件費寄与率70.62%に基づき原資計算を行なう算式は次の通りとする。

各社の前年度実働台当たり基準営収(別掲)×11.0(月間実乗務数)×12ヶ月×6.2%(見込み増収率)×70.62%(寄与度)=年間総原資

尚、A型賃金の場合各社の賃金事情により60%の基準値を以って相関関係で処理する。

上記の見込増収率と実増収率が著しく異なる場合は、一定の期間を経て労使小委員会で調整を行う。

(3) 上記(1)(2)の実施と同時に、各社・各労使間において、労使モラルの向上について努力するものとする。

2. 時間外手当の支給問題については昭和63年度の集団交渉に於いて確認した諸事項を追認し、今後も引き続き労使代表による協議を行うものとする。

(別掲)実働台当たり基準営収(運賃改定前営収)

54,000円

55,000円

56,000円

57,000円

58,000円

59,000円

60,000円

(註)上記ランクを各社協議により適用する。但し、著しく本ランクに適用しない会社は、労使小委員会で基準を調整する。

平成4年4月30日

経営側代表 江戸川自動車交通株式会社 代表取締役 岡本 郁夫 印

労働側代表 自交総連東京地連 執行委員長 三平 英男 印

1995年改定時の通達

(平成7(1995)年2月21日 関東運輸局資料)  
運賃改定に当たっての乗務員への還元措置について  
(東京特別区武三地区)

1. 運送収入の見込み

(1) 運送収入については、平年度(平成7年度)査定を現行運賃ベースで実績年度比(平成5年度)4.4%減と見込んでいる。

44,143百万円(平成7年度査定) ÷ 46,159百万円(平成5年度実績) = 95.6%減と見込んでいる。

(2) その結果9.4%の運賃改定がなされても、運送収入は4.6%しか増加しないと見込んでいる。

48,272百万円(平成7年度改定) ÷ 46,159百万円(平成5年度実績) = 104.6%

2. 賃金格差是正

乗務員の他産業との賃金格差を是正するため、平年度(平成7年度)の乗務員の賃金単価を対実績年度(平成5年度)比で4.0%増を見込んでいる。

3. 時短の実施とそれに伴う乗務員の不利益回避

(1) 乗務員の労働時間を週44時間から42時間とし、そのための人件費増を見込んでいる。

(2) 時短の実施に伴う乗務員給与の単価減は見込んでいない。つまり、出番減により乗務員一人当たりの営業収入が減少することが予想されるが、査定では乗務員の給与が減少しないよう4.8%((44時間-42時間) ÷ 42時間)の給与補填を見込んでいる。

関自旅2第388号平成7(1995)年2月21日

(各事業者団体) 殿

関東運輸局長 山下 邦勝

### 新運賃の実施に伴う措置等について

記

東京都特別区・武蔵野市・三鷹市地区を適用地域とする事業者からのタクシー運賃・料金の改定申請については、本日付をもって認可し、平成7年3月18日から実施することとなった。

この実施にあたっては、別紙物価問題に関する関係閣僚会議の決定の趣旨等に基づき下記について実効ある諸措置を講ずるとともに、事業の経営体質の一層の改善等に努め、良質かつ効率的なタクシー輸送を確保しつつ新運賃水準をできるだけ長く維持するように努められたい。また、運賃改定の趣旨並びにサービス指定予約料金及び遠距離割引制度の内容等について、利用者に対し周知徹底し、その理解を求めるように努められたい。

なお、財団法人東京タクシー近代化センターに対して、別添のとおり指示したので了知されたい。

#### 1. 労働条件の改善について

(1)①今回の運賃・料金改定で、原資となっている運転者の人件費のアップ分について、賃金水準をアップさせることを目的としているものであり、確実に運転者に還元すること。

②所定労働時間の短縮については、平成6年3月7日付け東京労働基準局長通達及び今回の査定の趣旨に基づき、運賃改定後の確実な実施に遺漏なきを期すること。

(2) (1)の労働条件の改善を通じ、良質な労働力の確保に努め、適正かつ効率的な事業の運営を図ること。

なお、労働条件の改善が不十分と認められる事業者については、必要に応じ個別に事情を聴取することとするので念のため申し添える。

(以下略)

2007年運賃改定時の東旅協の団体間協定

## 確 認 書

東京乗用旅客自動車協会と全国自動車労働組合総連合東京地方連合会は、今回の上限運賃設定に係わる査定の考え方に則って、タクシー運賃・料金の改定後は、魅力ある業界と企業の将来安定を図り、タクシーサービスの一層の前進をめざすため、平成19年3月28日に出された国自旅第325号通達「タクシー事業における今般の運賃改定申請の審査等の取扱いについて」の趣旨に鑑み下記事項を確認する。

## 記

東京乗用旅客自動車協会は、タクシー運賃改定後、事業者団体として国自旅第325号通達を順守し運賃改定実施後に運転者の労働条件の改善措置を講ずるよう**努力する**。

2007年9月25日

東京乗用旅客自動車協会

会 長 富田 昌孝

全国自動車交通労働組合総連合

東京地方連合会

執行委員長 飯沼 博

全都ハイタ自教労協

議 長 飯沼 博