



2022年
東京特別区・武三地区の
運賃改定要請について

東京地連の分析と意見

東京地区の運賃改定要請

- ・ 事業者の理由と主旨

1. 平成19年以降運賃が据え置かれており、市場環境が変化している。
2. 諸物価や人件費が高騰しているとともに、キャッシュレスやアプリ対応に係わる経費が増大している。
3. 現在の運賃では健全な事業経営が困難であるため。

自交総連東京地連の基本的問題提起

1. 実施する時期の問題
2. 運賃改定を実施しても、増収が出るとは考えにくく、労働条件の改善も期待できない。そもそも事業者は運転者の労働条件の改善について言及していない。07年改定時の実車率は45.5%、要請時の実車率40%前後（21年2月～22年1月の平均41.6%）では改定による増収は見込めない。さらに現在はロシアのウクライナ侵攻による経済的打撃が予想される。適正実車率の確立を運賃改定に先立って取り組むべき。
3. 道路運送法第9条の三では、運賃について「能率的な経営の下における原価に適正な利潤を加えたものを超えないものであること」とされていることから、運賃値上げを行う前に、能率的な経営などすべきことを行うべきと考える。需給調整を図り、無駄な経費も削減したうえで、それでも経営が厳しく安心安全を担保する労働条件改善も難しいということで、利用者等にご理解を得るべく取り組むものと捉えている。
4. 事業者の中には、運賃改定があればなんとかなるとの短絡的な思いの事業者が散見される。また改定時には「人件費率（歩合率）の維持で労働条件改善措置」（325通達）が運輸局より通達されることを想定し、改定前に賃下げを画策、提案する事業者が増えている。

1. 実施する時期の問題

- ・ 現在コロナ禍やロシアのウクライナ侵攻問題であらゆるものが値上がりしている状況であり、タクシーの運賃までも値上がりすると、改定後の乗り控えが予想される。
ましてや現状の実車率が40%前後では、改定のメリットは享受できないと考える。
- ・ 07年の運賃改定時には、改定後9か月後にリーマンショックが起きたとはいえ30ヵ月継続して前年度対比減収が続いた。09年10月、タクシー適正化活性化特措法施行による18%の減休車の取り組みによって増収に転じた経緯がある。
- ・ 結果として事業者は労働条件を改善するほどの増収が出ていないと主張し、労働条件の改善については、遅々として進まず、改定がなくとも可能な範囲の措置しか果たされず、運転者負担は15年たってもなお残っている。

07年改定後の営業収入の推移①

2007年運賃改定前後の営業収入の推移と比較

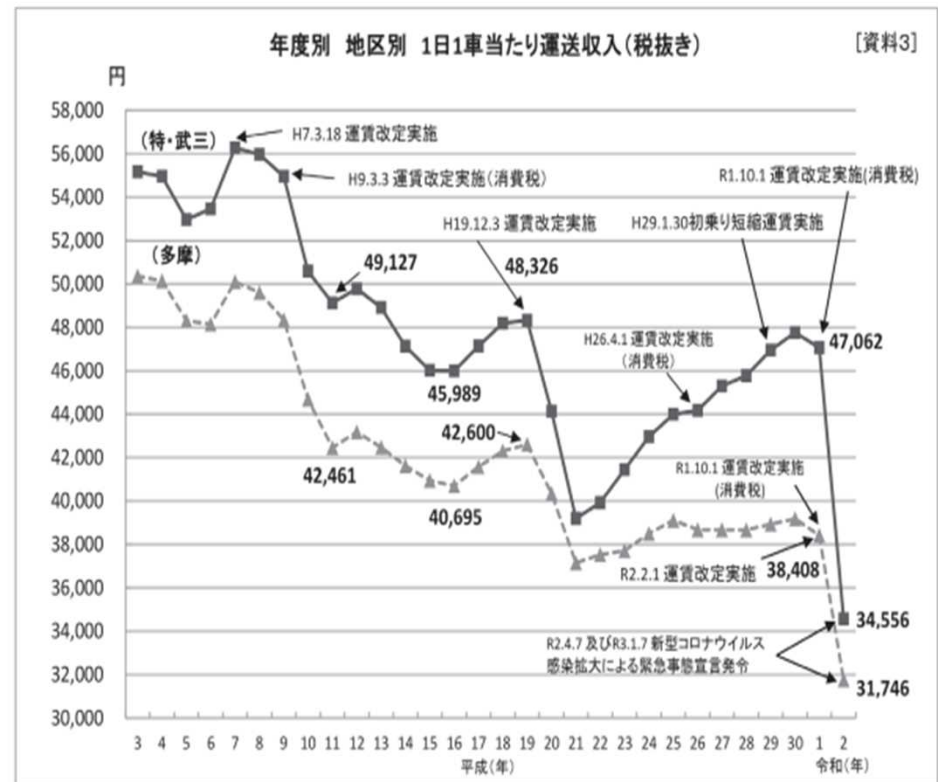
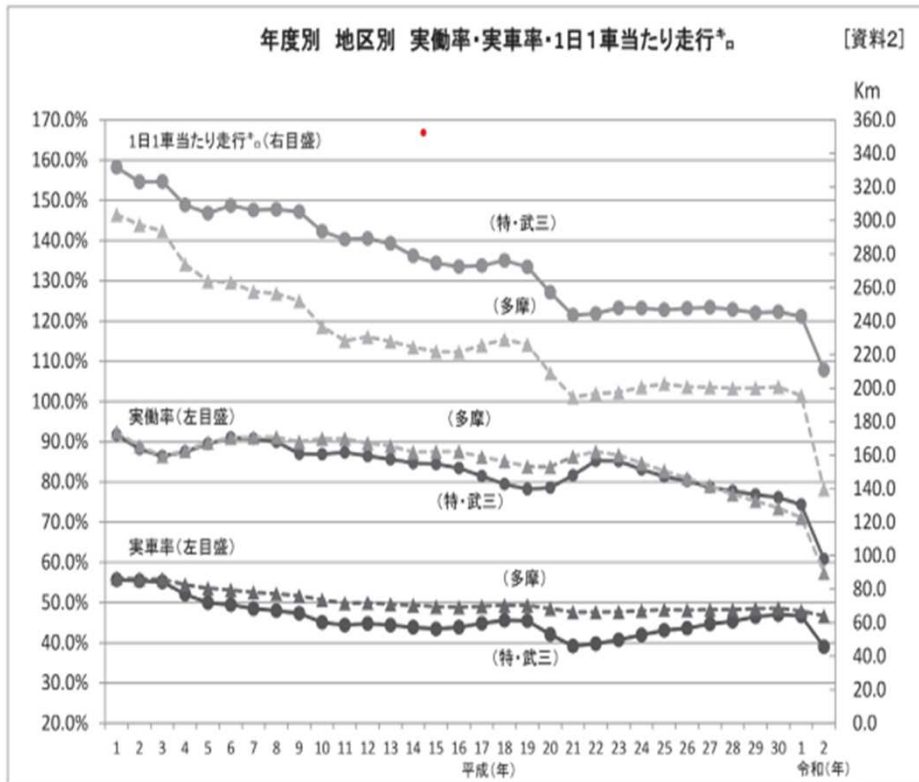
(法人全事業者・中型(税込み) 東旅協調へ)

	06年營收	07年營收	08年營收	09年營收	10年營收	11年營收
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)

年度別輸送実績

東京ハイヤータクシー協会事業報告令和2年度より



2. 運賃改定の前に実施すべきこと

1. やるべきことを行っただうえで、運賃改定による値上げ分の負担を利用者に理解を求めるべきと考える。
2. 適正な需給調整
 1. 需給調整を図ることで台当たりの運送収入を引き上げる。
 2. コロナ禍での休車特例制度では休車車両の復活は2年間の猶予が与えられたことから、遊休車両を休車扱いし、経費削減に取り組むべきである。
3. 能率的な経営
 1. 運転者の確保など、タクシー事業の運営として求められる事項の履行。
 2. 旧道路運送法では、8条2項の三「旅客の運賃及び料金を負担する能力にかんがみ、旅客が当該事業を利用することを困難にするおそれがないものであること」と定義されていた。
4. 運転者負担撤廃など労働条件の改善、または労働条件改善に係わる労使の事前担保協定の締結

歴史的にも運賃改定の際には、労働条件改善に寄与する労使協定の提出が求められていたが、今回の改定要請について運輸局は求めているが、公示後の運賃申請に付して提出させるべきと考える。

運賃改定では諸問題の解決にならない 適正な需給調整が必要

- 自交総連東京地連の試算
 - 2021年度の準特定地域の需給判断指数

営業区域	必要車両数	年度末車両数	増加可能車両数	適正車両数		乖離率(%)
				上限	下限	
特別区・武三地区	12,080	28,138	▲16,058	13,591	12,080	51.7
北多摩交通圏	636	1,709	▲1,073	715	636	58.2
西多摩交通圏	70	204	▲134	79	70	61.3

●年収比較

	平均運送収入	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%	46,709円	144	3,981,556円	995,674円(82,973円)

※賃率60%で試算した場合

東京地連の適正実車率実現にむけた提言

2008年発表

規制緩和が実施され丸6年が経過した。自由化後、タクシーにおける労働環境は悪化し、働くものにとって魅力の感じられない産業となってしまった。

そうしたなか、東京の経営者は、良質な乗務員を確保するための方策として乗務員の年収を60万円ほど改善することを目的に運賃改定の申請をし、12年ぶりに運賃改定がおこなわれた。

しかし運賃改定後3ヶ月が経過したが、今日時点では増収が出ておらず、国民との公約である労働条件の改善を実施した経営者は極少数に留まっている。それどころか、運賃改定をして間もないにもかかわらず合理化提案をしてくる経営者まで現れている。

今回の運賃改定は利用者負担が増えただけで、乗務員及び経営者にとってメリットが少なかったといえよう。しかし、労働条件改善を主たる理由で運賃改定を実施した以上、社会的公約を果たす責任が業界・経営者にはある。

今年から、交通政策審議会・ワーキンググループ会議や全乗連の第三者機関の立ち上げ、国民新党のタクシー参入規制法案の議員立法へむけた動きなど、行き過ぎた規制緩和の見直し、点検が加速している。

規制緩和によってもたらされた一番の問題は、増えすぎたタクシーにある。需要が減少するなか、新規参入、既存事業者による増車が相次ぎ、2008年2月の東京（特別区・武三地区）の実車率は43%となっている。

この低すぎる実車率を適正実車率にまで回復することが急務であり、乗務員を雇用していく上で労働環境を整備することが業界・経営者の社会的責任であると考えている。

以上の情勢をふまえ、自交総連東京地連は適正実車率実現に向け以下のことを提言する。

①適正実車率に基づく適正台数

東旅協調べによる全事業者の営業実績（2007年1月～2007年12月）の総実車キロを総需要と置き換え、実働率、走行キロ、営業日数をもとに、東京における適正実車率52%（基準）とすると、適正車両数は2万6871両となる。

東旅協の発行しているタックンミニ情報No.188によると、法人タクシーの総台数は3万4,000台と発表しており、適正車両数2万6871両からすると7129両が多すぎる計算となる。

②旅客自動車運送事業運輸規則第35条（運転者の選任）に基づく適正台数運輸規則第35条によると、「事業計画の遂行に十分な数の事業用自車の運転者を常時選任しておかなければならない」となっているが、遂行に十分な数の定義があいまいで、東京における営業形態は隔日勤務がベースであるにもかかわらず、乗務員不足により日勤勤務を増やすという、運転者の数により事業計画を変更している事業者が出てきている。

この事業計画の遂行に十分な数の運転者の数については、新規参入事業者の通達基準によれば、隔日勤務で2.8人、日勤で1.4人となっている。この基準をもとに、東京タクシーセンターの法人タクシー運転者数総交付枚数73,927枚（平成19年3月末）で割り返すと、26,402両が適正台数ということになる。よって7,598両が多すぎる計算となる。減車の具体的方策として、「事業計画の遂行に十分な数の運転者の数」が確保されていない事業者は直ちに適正人員の保有状況に応じて減車をすることが能率的な経営をおこなう観点から必要だと考える。

③タクシーの稼働状況から見た観点は

現在、3万4,000台のうち稼働率80%を割り込み、2割の約7,000両が遊休車となっている。1台当たりの年間維持費は稼働しなくても60万円から70万円程度といわれており、仮に70万円とすれば、49億円も無駄な経費をかけている計算になる。

④タクシーの稼働状況から見た観点は

現在、3万4000両のうち稼働率は80%を割り込み、2割の約7000両が遊休車となっている。1両当たりの年間維持費は稼働しなくても60万円から70万円程度といわれており、仮に70万円とすれば、49億円も無駄な経費をかけている計算になる。

⑤環境問題に与える影響など

全乗連は4月2日、環境・資料資材委員会の中で、「東京だけでも約2,000両の無意味なタクシー車両が運行しており、これら車両が排出するCO₂は6万2,000トン。2リットルのペットボトル換算で172万本に達する」と都議会自動車部会で説明し、東京のタクシーが過剰であることを認めています。仮に7,000両の車両が減車されれば、21万7,000トンのCO₂が削減されることになり地球温暖化防止の観点からも早急に過剰なタクシーの削減がハイタク業界としての社会的責任として求められている。

⑥結論

タクシーの経営者には能率的な経営が義務つけられている。しかし、全体から見れば、適正実車率、乗務員数に基づく車両台数、稼働台数とどの観点からみても7,000台以上の過剰なタクシー車両を保有し、非効率の経営をおこなっているのは明らかである。適正実車率における年収の改善試算額では約80万円の年収増加が見込め、利用者に負担をかけなくても十分労働条件の改善が出来る。

地球温暖化防止の観点からみても、無駄な資源の浪費を抑え、CO₂排出削減につながり、ハイタク経営者の社会的責任を果たすことにつながる。よって、適正実車率を確立し、早期に実現することがハイタク産業の疲弊から脱却するものと考えられる。

以上提言する。

経営の実態および 能率的な経営が求められるタクシー経営

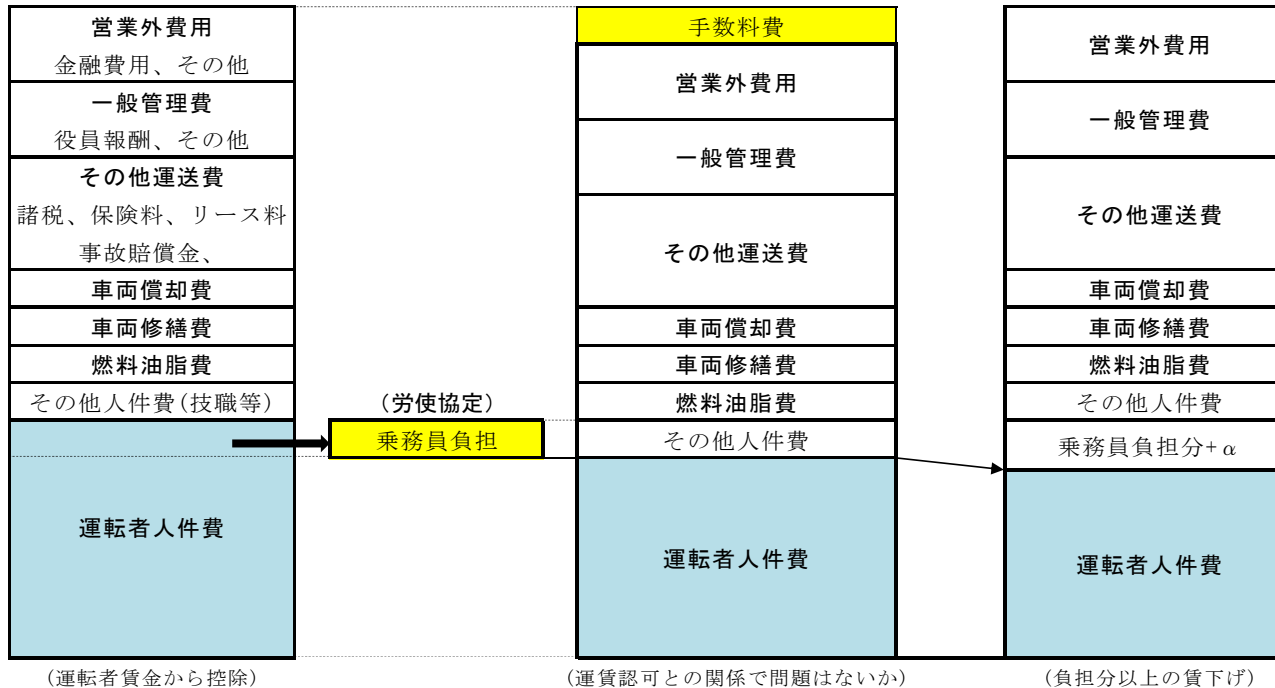
- ・ 現状の実車率はコロナ禍の影響も受け40%前後であり、空車比率も高まることで、1運送当たりの運送経費が多くかかっている。また運転者不足の影響から車庫に眠る遊休車両が増大している。供給過剰のしわ寄せは、利用者には運賃値上げとして生じ、運転手の待遇改善は実効性を持たず、事業者には無駄に車庫に止まっている車両と空車走行という非効率をもたらした。
- ・ 1車両に係る費用は、東タク協発行の「東京のタクシー2021」において、年間納税額は70万円かかると公表している。遊休車両であっても50万程度はかかると推測できると同時に車両費も加えれば年間100万円はかかる計算になる。
- ・ 事業者の主張する人件費の高騰とは、余分な経費の負担増から総原価に対する人件費が高く感じているだけである。
- ・ また前回07年の運賃改定の主旨であった「運転者負担の撤廃」が遅々として進まず、15年たった今日にも残っている。（手数料、無線・ナビ使用料、黒タク乗務料、病院専用乗り場入構料、車通勤者の駐車代etc）
- ・ そういうことから一部の事業者は、運転者負担という世間からの批判を避けようと、賃金引き下げと手数料撤廃をセットに負担分を隠そうとする傾向になっている。また国交省自動車局が違法と言及する手数料分を控除したものを運送収入として換算する手法を使用する事業者も散見される。
- ・ キャッシュレスやアプリ対応の経費が増大し、車両費が高くなっているとの要請理由とする一方で、手数料では運転者とその経費の半分程度を負担している実態と車両費についてはオリンピック仕様としてジャパントクシー導入の際には東京都から1台60万円の助成がなされている。
- ・ 最低賃金に抵触する労働者は辞めてもらいたいと言及する事業者、雇止めをする事業者も散見。（労働相談多い）

①乗務員負担の現状

②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)

③賃下げで負担なくす



試算

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%
	$600,000 \times 60\% = 360,000$
手数料①	4.2%
手数料②	7%
と仮定する	
①の負担額	5,040
①の人件費	$360,000 - 5,040 = 354,960$
②の人件費	
手数料	$120,000 \times 7\% = 8,400$
運収	591,600
	$591,600 \times 60\% = 354,960$

③の人件費

1%の賃下げを実施

$600,000 \times 59\% = 354,000$

賃金が減る▲960円となる

◎歩率60%との差では

▲6,000円となる

乗務員負担を撤廃し、歩率60%確保するのが運動

例：手数料が7%とすると、②では7%を運送収入から控除し、実質60% (歩率) で4.2%の乗務員負担 (無線グループなど)

●事業者は、①、②から③に移行し、世論からの批判を避けています。

・車両費 (自動車リース費、付属品リース費) → 黒タクシー使用料運転者負担

・カード手数料：その他運送費 (運輸局で確認済み)

※運収換算方式②では、係る経費を計上し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(不当利得)

運転者負担調査2022年

病院は専用乗り場入構料（慶応・女子医大・虎ノ門）

	会社名	クレジット	キャッシュレス		GPS使用料	黒タク使用料	自家用通勤	基本賃率		07年以降
		(アプリ決済含)	PASMO・Suica	(ID,QUICPay等)	無線使用料	(1乗務)	駐車場代	月例	分離給	賃金改定
大手 G ・ 準 大手	N							53.05%	5.40%	○
	NSu						病院300~500円	59%	---	○
	NAs						病院300~500円	58%	---	○
	Nha							60%		○
	Do							53%	7%	○
	DMa						タワー駐車2000円	55%	7%	
	TK					オートマ350円		56%	4%	
	K							61.07%	3%	
	A							55.83%	---	○
	B	1.0%						58.56%	3%	
C							53%	6%	○	
中小 事業者	O							58%	---	
	S	2.7%	2.7%	2.7%	3000円/月	300円		53%	9%	
	D	1.7%賃下げで無くす						54%	4%	○
	E				1000円/月			63%	---	
	TR			3000円/月				52%	8%	○
	M							61%		○
	Ki	3.40%	3.40%	3.40%				62%	---	○
	Sa	3.10%	---	3.10%	300円/乗務	300円	2000円/月	55%	7%	○
	Fu	1.0%	2.25%	---	3000円/月		2000円/月	53%	10%	
	Ta	4.50%	4.50%	4.50%				50%	12%	
	nij	6.00%	6.00%		300円/乗務	300円	2000円/月	52%	10%	
	Y							52%	10%	○
	T	4.50%	4.50%	4.50%				50%	12%	

※運転者負担の有無と賃率の関係

運転者負担がないところは07年以降の賃金組替えによる賃下げ分で処理しているとみられる。

運転者確保数

運転者確保（能率的な経営）

旅客自動車事業運輸規則 第35条

事業計画の遂行に十分な数の「事業用自動車の運転者」については、事業の実態が千差万別であるため、一概に、統一的かつ定量的な基準を定めることは困難であるが、それぞれの事業者の事業の実体を十分考慮して、適切な数の運転者を選任するよう指導すること。

一般乗用旅客自動車事業の申請に対する処理方針

1. 許可

(8) ①事業計画を遂行するに足りる人数の有資格の運転者を常時選任する計画があること。

②この場合、適切な乗務割、労働時間、給与体系を前提としたものであって、労働関係法令の規定に抵触するものでないこと。運転者確保数計算式

必要乗務員数 現状では1車2人制(隔日勤務)で1.9人/台

1車1人制 $(8 \text{ 時間} \times 1 \text{ 週の営業日数} \times 1/1) \div 40 \text{ 時間} \times \text{車両数}$ (1.4人/台)

1車2人制 $(8 \text{ 時間} \times 1 \text{ 週の営業日数} \times 2/1) \div 40 \text{ 時間} \times \text{車両数}$ (2.8人/台)

2車3人制 $(8 \text{ 時間} \times 1 \text{ 週の営業日数} \times 3/2) \div 40 \text{ 時間} \times \text{車両数}$ (2.1人/台)

若干の情勢補足

○初乗り距離短縮運賃のとりまとめ（消費者委員会）

- 1) 「これ以上の悪化ではなく、労働環境を好転させる」
- 2) 国交省に対しては、「今後の運賃改定では、国交省において引き続きサービスの質・安全性が低下することのないよう、継続的に事業者の監視を行うとともに、タクシー運転者の賃金水準、勤務時間等の労働環境の改善に向け、必要な対応をすべき」とまとめられています。

○職場環境良好度認証制度（働きやすい職場認証制度）

- 1) 事業者の多くが申請して認可を受けている。内容は運転者負担撤廃など
- 2) 今年中に申請から実施項目の達成期限の2年を迎えることから、運賃改定前に履行が求められる。二つ星の申請に向けて準備中とのこと。職場環境改善に向けた各事業者の取り組みを「見える化」することで求職者の運転者への就職を促進することを目的としているが、取り組み項目に運転者負担撤廃を掲げたところでは賃下げ提案しているところもある。賃下げすることが働きやすい職場になると考える事業者もいるようです。

奈良県地区の運賃改定公示

令和4年4月1日

改定率9.25% 申請6.3%～52.4% (平均22.4%)

概算計算でも

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、近畿運輸局が公示したものを要約。運送収入は実績と査定では0.6%減なので、改定率9.25%でも予想される実増収率も8.61%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8.86%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52.4%(④÷③)、改定(⑥÷⑤)は52.6%とほぼ同率です。

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30%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。

その他運送費にキャッシュレス手数料やアプリ手数料を加味した査定としたが、**適正車両数(必要車両数)が減少した影響で減少**となっている。(運輸局談)

		17年度 (実績)		19年度(平年度)		改定率への 寄与度 (改定率：%)			
		実績 (円)	構成比 (%)	査定 (円)	構成比 (%)	改定後 (円)	構成比 (%)		
収 入	運送収入	③3,813,872	98.31	3,791,753	98.30	⑤4,142,330	98.44	8.61	経費増内訳 (改定-実績)
	運送雑費	35,859	0.92	35,859	0.93	35,859	0.85		
	営業外収益	29,873	0.77	29,873	0.77	29,873	0.71		
	計	3,879,604	100.0	3,875,485	100.0	4,208,062	100.0	8.46	
支 出	人件費	2,814,348	69.57	2,819,729	70.07	3,003,578	71.38	6.72	189,23
	運転者人件費	④2,000,066	49.44	1,993,440	49.54	⑥2,177,289	51.74	8.86	177,223
	厚生福利事業者負担	318,604	7.88	316,744	7.87	316,744	7.53	△0.58	-1860
	その他人件費	495,678	12.25	509,545	12.66	509,545	12.11	2.80	13,867
	燃料油脂費	218,258	5.40	291,819	7.25	291,819	6.93	33.7	73,561
	車両修繕費	85,890	2.12	87,888	2.18	87,888	2.09	2.33	1,998
	車両償却費	55,384	1.37	30,096	0.75	30,096	0.72	△45.66	-25,288
出	その他運送費	357,292	8.83	294,495	7.32	294,495	7.00	△17.6	-62,797
	一般管理費	391,335	9.67	377,672	9.38	377,672	8.97	△3.49	-13,663
	営業外費用	10,175	1.30	9,878	0.25	9,878	0.23	△2.92	-297
	適正利潤	112,636	2.78	112,636	2.80	112,636	2.68	100	0
	計	4,045,318	100.0	4,024,213	100.0	4,208,062	100.0	40.23	162,744
収支差(円)		△165,713		△166,728		0	0		0
収支率(%)			95.90		95.86		100.0		
所要増収額		1,665,713	4.35	350,577	9.25				

事前協定

1990年改定時の労政研との事前確認書

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

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、利用者と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

2007年運賃改定時の東旅協との団体間協定

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

自交総連東京地連の考え方

1. 歩合給であるタクシーにおいては、需要と供給のバランスこそが一定の労働条件を確保し、安心安全を担保した良質なサービスが提供できる。
2. 本来、特例休車制度などを活用し需給調整を図り、無駄な経費を削減したうえで、それでも経営を成り立たせることが困難であり、安心安全を担保する運転者の労働条件の改善もできないことから運賃要請をするというのが利用者等からも社会的に容認される方法だと考えている。現在のようなバケツに穴が開いているような状況では、いくら水を注いでもバケツの水は一杯にはならない。
3. そのための指標が適正実車率（52%～50%）の実現であり、法人タクシーの存立の原点です。過去の労使懇談会(集団交渉)での労使合意事項であり、双方で確立できるよう努力するのが利用者に対する社会的責任と捉えている。
4. 需給調整を図り、確実に増収が出るような環境整備の上で運賃改定によって労働条件を改善し、安心安全で良質なサービスを利用者に提供することは、関係労使の責務と捉えている。

5. 能率的な経営が求められることから、適正な乗務員数の確保が確立されていないと査定では、諸経費がマイナス査定される。実際4月1日実施の奈良県地区の査定では、その他運送費に手数料を加味した査定となっているが、適正車両数（必要車両数）が減少したことでマイナス査定となっている。改定率とほぼ同率で人件費増を見込んでいることから、増収が出なければ意味がない。

また人件費から控除している手数料分で賃率が下げられているので「その他運送費」で査定されるのであれば、当然人件費率は引き上げられなければならない。また07年以降賃下げを実施した場合には、その分を引き上げることも当然である。

6. 総括原価方式の査定では、運転者の賃金・労働条件を改善した上でないと、直接人件費は適正に査定されないことから、事前に改善して、その分のマイナス分を改定で埋めるとというのが本来の形。現状では困難であるというのであれば、改定後に確実に実施するとの労使による事前担保協定の締結が必須条件となる。

すでに初乗り距離短縮運賃導入の際の消費者委員会のとりまとめの「これ以上の悪化ではなく、労働環境を好転させる」を反故にして、今回の運賃改定の旗振り役である協会の経営委員長の会社では賃下げ提案がされ、拒否した組合を否定するような発言をするなど、奈良県地区の改定公示時にも発出された通達「人件費率（歩合率）の維持で労働条件改善措置」を想定し、改定前に賃下げ、人件費率を引き下げしようとする事業者が改定前に増加している。

まずこの姿勢を正してから改定を実施しないと業界として利用者を欺くことになるかと危惧している。

7. 運賃改定の主旨として運転者の労働条件の改善を掲げてもおらず、改定により確実に実施するとの約束である事前労使協定の締結を拒否していることから、利用者の信頼を損ないかねない。労働集約産業として重要な課題。これまでの運賃改定時には運輸局が労使協定の提出を運賃認可の条件として指導してきたが、これらについても言及がなく、改定に係わり労使の問題と放任する運輸局の認可責任が問われる問題と捉える。利用者に値上げ分の負担をお願いするにあたり重要な課題。

8. 事前協定について、40年もタクシー経営をしてきたという副会長を筆頭に協会幹部役員が、協定については知らない「本当に結んできたのか？」との回答。喉元過ぎれば忘れる、忘れたふりをする業界の体質を示したものであり、利用者の安心安全の確保、サービスの向上、コロナ禍でエッセンシャルワーカーとして任務をこなし、社会福祉協議会等の生活支援金100万円～200万円の融資を受け、なんとか生活してきた運転者を脇に置き、経営の存続だけを主旨とした要請ということになります。今回の運賃改定要請は、利用者、運転者を脇に置き経営者による経営のための運賃改定であることが明瞭となっています。非効率部門の経費の穴埋めを運賃値上げという形で利用者の負担増で賄おうとしている。自交総連は、持続的可能な地域交通交通としてのタクシーの維持には、国や地方自治体による直接的な公的助成や運賃補助が必要と取り組んできています。

●「運賃改定に対する自交総連の態度と要求」として1990年6月に運動方針決定しています。

自交総連は、労働条件改善のすべての問題を運賃値上げのみによって解決できると考えておらず、運賃

問題はタクシーの公共性と社会的使命（効用）をいっそう前進させるための制度政策問題の一環として考えています。1977年に「運賃4原則の確立」を決定し、積極的な対応と運動を続けています。

したがって、いかなる場合でも「同一地域同一運賃」の原則を堅持し、運賃改定によって労働条件の引き下げ等が行われないう必要な改善措置をすることを要求したうえで、従来の考え方を改めて明らかにします。（1990年6月）

以上のようにタクシー経営者に対し、労働条件改善を措置する事前協定を求めると同時に、運輸当局に対しても同様の措置を講ずるよう求めています、とまとめています。

- (1) 運賃については、申請原価、査定原価ともに公開すること。
- (2) 運賃は民主的構成と手続きによる公聴会、審議会などを開催し、社会的合意のもとで決めること。
- (3) 運賃決定に当たっては、公共輸送を担う企業として、認可事項を遵守し、民主的な経営を行うことを明確にさせること。
- (4) 運賃原価は、安全輸送を前提とした社会的水準の労働条件が保障できるものを含めるものとする。

(5) 運賃を極端に高いものにしないため、公共輸送機関の立場に立ち、重量税、燃料税などの減免措置を講ずるほか、身障者利用に対する補助を行うようにすること。

(6) 需給調整についても併せて検討すること。を社会的合意を前提としながら、労働条件改善に結び付ける。

以上の方針（運賃四原則に（5）（6）を加えたもの）のもと運動を進め、身障者団体と連携して「福祉タクシー券」を自治体への助成運動と結びつけ実用化した。のちにタクシー協会に移譲している。

2000年以降は「ホームヘルパー2級取得者」の取得講座開催などの取り組みも進めてきた。

9. 利用者に値上げ分の負担をお願いするにあたり、増収が見込めない運賃改定はあらゆる面で意味をなさず、結果が伴わないと考えられる。ただ利用者の負担が増すだけとなり得る。

自交総連は歴史的にも運賃を極端に高いものにしないため、公共輸送機関の立場に立ち、重量税、燃料税などの減免措置を求めてきた。旧道路運送法では、第八条2項の三「旅客の運賃及び料金を負担する能力にかんがみ、旅客が当該事業を利用することを困難にするおそれがないものであること」と定義されていたが、規制緩和推進の中で運賃の弾力化が求められる背景の中で削除された。

10. 厚労省の「改善基準告示の見直し」の労政審で使用者委員は、人員確保など体制が整ってからでないと休息期間の11時間確保は難しいと主張する一方で、労働条件改善については、先に運賃改定をしてからというのでは、理屈が通らない。そもそも労働条件の改善については、運賃要請において触れてもいない。07年運賃改定時に「労働条件改善に努力する」との協定を締結したが、運転者負担は15年たっても撤廃には至らず、休息期間も同様、努力義務では何も変わらないことを示唆している。

特に労政審ではバス・タクシー共に過労死を無くしていくという姿勢が事業者から見られなかった。

このことはタクシーのみならず交通運輸事業者は経営の存続に傾注するあまり、利用者の安心安全、運転者の健康管理、労働条件改善による良質なサービス向上を、二の次、三の次に置いていることを鮮明にしている。

11. 世界的には個人タクシーが主流となっており、日本のような法人主体というのは限定的である。利用者と安全を担保する運転者、双方が優遇される制度の検討、確立が求められます。法人タクシーが、その任務と役割を果たせないのであれば、検討の余地があると考えべきである。