



# 運賃改定に対する自交総連 の運動とたたかい

2022年春闘のたたかいにあたり

# 労働条件の改善をどう勝ち取るのか

## 1. 自交総連の政策闘争とは

公共輸送を担うにふさわしい労働条件と程遠いものとなっていることから

- ①経済が右肩上がりの時は、運賃改定とノースライド闘争 → 賃金アップ
- ②今日的政策闘争は、「減休車」の実現 → 「營收の増加」と「賃金増」の結合

## 2. タクシー運転者の賃金を増やす二つの方法

- ①政策闘争を含め営業収入を増やし、賃金を増やす方法
- ②賃上げ闘争で現行に上積みする方法（歩率・賃率の引き上げ）

## 3. タクシー運転者の賃金増につなげる三つの施策

- ①景気を良くする（大企業の内部留保の還元、最低賃金の引き上げで経済循環）
- ②需給調整を図る（減・休車闘争）
- ③運賃を上げる（ノースライド闘争）

## 1. 運賃値上げとノースライドとは（歴史から読み解く）

1. 戦後のタクシーの賃金は、営業収入のオール20%を基本につくられた。70年40%

### 2. 神風タクシー追放運動

タクシーの事故増加と 58(昭和 33)年 1 月日、東大赤門前で東大生がタクシー事故死・「神風タクシー」の社会問題化、同年2 月18 日～22 日、朝日新聞が「神風タクシー」と題してキャンペーン。累進歩合と激しいノルマに追われ、一昼夜ぶっ通しの労働を余儀なくされているタクシー労働者の声、タクシー事故で働き手を失った被害者の叫び、労働者を人間扱いせず、人命を軽視するずさんで前近代的な経営者、これを放置する運輸行政など、あらゆる角度から神風タクシーの原因を掘り下げたものであった。この報道により激発するタクシー事故といえは、運転者の乱暴運転によるものと決めつけていた世論も、その原因がタクシーの経営体質と運輸行政に有ることを知りハイタク労働者への同情と理解が高まり「神風タクシー追放」の世論が大きく燃え広がった。

3. 38年の運賃値上げがなぜ認められたのか。（申請18% 認可15%）

→その後「2年ローテーション」方式へ。

過当競争と労働力過剰による運転者への搾取強化、燃料価格の低下により低運賃志向が続いた。

- 1) 過剰参入＝過当競争の体質は基本的に変化していないが、行政当局が1962(昭和37年)年以後、小規模零細業者の新規免許を抑制する方針を実施はじめる。業界における大規模経営者の支配体制が確立したなどのため、過剰参入＝過当競争がいくらか緩和。
- 2) 労働力不足、燃料＝資材価格の値上がり、道路混雑の激化などのため、低運賃指向を変更せざるをえなくなってきた。
- 3) 乗用車価格が(昭和)37年を境にして停滞もしくは上昇傾向となり、その上揮発油税・地方道路税・経路取引税・石油ガス税・自動車取得税など道路特定財源が相次いで新設・増徴され、自賠責保険料が引き上げられたため、費用の上昇傾向が決定的となった。

4) 費用の上昇要因を労働生産性の向上によって吸収することがハイタク業の場合には困難であった。

なぜなら、ハイタク業の場合には、労働生産性の向上には時間単位当たり走行距離の増大か、実車率の向上かの何れかによるが、前者は道路混雑の激化によって制約されたし、後者を可能にするような運転管理技術上の革新はなんら行われなかったからである。このような要因が重なって、1963(昭和38)年からハイタク業は高運賃指向の体質に転換した。このような傾向は、その後1970(昭和45)年2月に実施された時間メーター制度の採用と深夜・早朝割増の復活を含めて、増収率22%という運賃値上げによってさらに明確になった。

4. オリンピックを前に11年ぶりの運賃改定で、全乗連は「完全スライド」(全乗連方式)を指示し、「ノースライド」を主張する労働側と熾烈なたたかいを繰り広げた。70(昭和45)年の運賃値上げ後、2年ごとに運賃値上げ(2年ローテーション)がされ、74(昭和49)年には暫定・本運賃と1年間に62.9%と大幅に値上げされ、経営状況は好転した。

## ☆ノースライドの概念

○単純な例（改定率10%で客減りがないと想定）

	月間運収	賃率	賃金
改定前	40万円	60%	24万円
改定後	44万円	60%	26万4000円

### ☆運賃改定時の労働条件改善をかちとる「ノースライド闘争」

○経営者の理屈は、運賃改定は経営改善のために経営者が申請して認められたものだから  
今までと同じ労働しかしていない労働者の賃金が自動的に上がるのは不合理だから  
今までと同じ賃金になるように調整すべきだ。

（経営側の申請は認められたが、労働条件改善は認められなかった＝労務委員長談）

○スライド賃下げの計算式（全乗連方式）

$$\frac{\text{運賃値上げ後の営業収入}}{(1 + \text{改定率})} = \text{賃金支払い営業収入（読替營收）}$$

## ○スライド賃下げの例（改定率10%と仮定）

	月間運収	読替営収	賃率	賃金	読替後賃率
改定前	40万円	—	60%	24万円	—
改定後	44万円	40万円	60%	24万円	54.54%
客減りがあった場合	43万円	39万909円	60%	23万4545円	実額でも賃下げ

◆オール歩合の場合、賃率を（1＋改定率）で割って、54.5454……%に引き下げても同じ結果になる。  
 $44万円 \times 54.5454……\% = 24万円$

◆74(S49)年全自交第30回山形大会でノースライドを否定する「年度別賃金」と称する賃下げスライド、「特定政党支持」の方針提案をめぐって事実上の分裂。

一部幹部により大会は不成立のまま一方的に強行され、反共労使協調路線の方針が決定された。

## ◎運賃改定時の賃金の扱いについて、中小組合と大手組合の主張の違い

### 大手組合：

1. 賃金は、春闘時に賃金交渉を行い、そこで賃金引上げの実現をはかり、決定するものである。
2. 運賃値上げ時にその増収分をノースライドによって懐に入れるのは不労所得であり、組織労働者としてとるべき態度ではない。
3. 運賃値上げ率もしくは実増収率をスライドするのは当然である。

### 中小組合：(運賃改定に対する自交総連の考え方)

1. 運賃値上げにより、スライドすれば長時間劣悪な労働条件の改善は望めず、値上げによる客離れなどを考えると増収がどのくらい出るかわからない。機械的なスライドは賃下げにつながる。
2. これまでの賃金交渉で、運賃の値上げがないことを理由に、低額回答で抑えられてきている。値上げによりノースライドで賃金増になっても当然である。
3. ノースライドといっても、増収分のA型で57%、B型で40%は経営側に入るわけで、何も労働者が遠慮する必要はない。
4. いったんスライドして経営に入れたものは、がめつい経営が賃上げに応じるわけがない。
5. 春闘は全産業の労働者が賃金闘争を春に足並みをそろえて(春闘前は秋に賃金闘争を行っていた)たたかう方式である。劣悪なタクシー労働者の賃金を引き上げるため、条件があればそれを利用しておこなうのは当然である。

## 2. 「運賃に関する4原則」の確立

### 自交総連の運賃に関する4原則

- 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、審査会等を開催し、社会的合意のもとに決めること。
- ③運賃決定にあたっては、公共輸送を担う企業として、認可事項を順守し、民主的経営を行なうことを明確にすること。
- 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を保証するものであること。

### 今後の問題提起として、上記4原則に、追加事項とする

- ※運賃改定にあたっては、労働組合の同意を得るものとする。
- ※運賃を極端に高いものにしないため、公共交通機関の立場に立ち、重量税、燃料税などの減免措置を講じるほか、身障者利用に対する補助を行うようにすること。

集団交渉（大型労使懇談会）の実現



自交総連は戦後のたたかう潮流の歴史と伝統を引き継ぎ、理論的開拓（**運賃4原則の確定**）、具体的政策を提起して果敢にたたかう中で、全国・全都のハイタク労働者から「**ノースライドの自交総連**」としての信頼を勝ち取ってきました。

また、行政側からも一番よく勉強しているし、筋の通ることを主張するとの高い評価を得てきました。ここに他の労働団体と違う**政策的優位性**を発揮してきたといえます。

※行政の変化—自交総連は、闘いはゴツイことをするが、筋の通ったことを言うてくるのは自交総連だけだ。自交総連の合意を取ることが大事だと位置づけられた。

### 3. たたかいの具体的成果

- 79(昭和54)年—聴聞会申請
  - 81(昭和56)年—申請原価公開
  - 84(昭和59)年—査定原価の公開、人件費の寄与率の公開
  - 90(平成2)年—査定原価の人件費の寄与率公開(増収分の99.7%の人件費、乗務員83%)  
「増収分の全てを労働条件に充当」の獲得  
解決内容 準大手三労組
- 東都 B型 乗務給5,600円 時短分5,200円 増収分5,200円 年功給400円
- グリーン 春闘回答8,000円 ノースライド+増収分の残額として9,000円
- 日の丸 関東運輸局の指導の下、労働時間短縮・還元率で20回の団交で前進的解決
- 91(平成3)年労働7団体と東旅協交渉、7団体と関東運輸局交渉へと発展
  - 92(平成4)年の運賃値上げでノースライド+α
  - 95(平成7)年の運賃値上げの「担保問題」で7団体協議からの離脱(東京地連は減車要求)

## 運賃改定と事前担保「確認書」及び「覚書」

- 1990 年運賃改定時の労政研（労務政策研究会）との確認書  
福岡 「賃金・労働条件の大幅改善を行い、そのうえで改定申請すべき」  
北九州「減車は運賃改定的前提条件である」と運輸局から厳しい指導がされた。
- 1992 年運賃改定時の事前団体協定—東京「労働 7 団体と東旅協の覚書」  
（東旅協の働きかけで7団体で覚書＝自交総連だけに力を付けさせてはいけない）
- 1992 年運賃改定と労働条件引き上げ闘争は全都タクシー労働者へ波及  
組合に組織されていない労働者については、東旅協が責任をもって対処するとの回答
- 95年「運賃値上げ申請」の動きのなかで東京地連は「92年運賃改定の社会的公約の年収608万円が先決である。運賃値上げより減車が先である」と主張した。行政当局は94年～96年にかけて経営側に通達などを出し自主的減車を促したが応じなかった。

## 4. 賃金とは

1. 賃金体系にとらわれない（営業収入すべてをもらっても、社会的水準にはならない）。
2. 営業収入対比で1円でも多い賃金とする。
3. カット条項などの中抜きを許さない。
4. 会社からの賃金体系の改定提案は、よくなることは絶対がない。
  - ①今日起きている困難の最大の要因は、規制緩和による増車であること — **減車の重要性**
  - ②運賃改定は、利用者と運転者に犠牲を押し付けるものであり、自由化の下で、運賃改定でこの本質を解決しえないこと。
  - ③自由化の下、法人経営としての社会的責任および存立の意義をあきらかにさせること。  
少なくとも東京における法人の存立の意義として、実車率 50%程度になるように対応させていく運動が重要である。（法律がどうあれ能率的な事業運営をしていく基盤として実車率50%程度の環境をつくるべきである）
  - ④原則を押さえ、対応は柔軟に。世論に訴えて世論化し、業界・行政を包囲していく運動が重要である。あわせて、自交総連のたたかいの中で練り上げてきた「運賃4原則」にもとづき、さらに発展させ、世論・行政に訴え、情勢を切り開いていくことは闘いの教訓である。

## 5. 能率的な経営とは

(道運法 第9条の三-2 運賃改定時認可基準)

運転者確保

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態を十分考慮して、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員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

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

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

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

### 運賃改定に対する自交総連の考え方

- ①今日起きている困難の最大の要因は、規制緩和による増車であること— 減車の重要性
- ②運賃改定は、利用者と運転者に犠牲を押し付けるものであり、自由化の下で、運賃改定でこの本質を解決しえないこと。
- ③自由化の下、法人経営としての社会的責任および存立の意義をあきらかにさせること。少なくとも法人の存立の意義として、(東京においては) 実車率50%になるように対応させていく運動が重要である。(法律がどうあれ法人が生きていく基盤として実車率50パーセントの環境を作るべきだ)
- ④原則を押さえ、対応は柔軟に。世論に訴えて世論化し、業界・行政を包囲していく運動が重要である。あわせて、自交総連の闘いの中で練り上げてきた「運賃4原則」にもとづき世論・行政に訴え、情勢を切り開いていくことが歴史の教訓である。

☆運賃改定申請を行おうとするタクシー経営者に対し、労働条件改善を担保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く。

また物価安定閣僚会議や国会質問、質問主意書の取り組みも状況を見ながら取り組む。

### タクシー1台あたり年間納税額

タクシー-LPG使用車両の場合の負担税額 = (普通車) 708,527 円、前年度 (710,411 円)

- 【国 税】 ●石油ガス税 134,417 円
- 石油石炭税 14,287 円
- 消費税 532,275 円
- 自動車重量税 7,800 円
- 【地方税】 ●自動車税環境性能割 10,248 円
- 自動車税(種別割) 9,500 円



分類	項目	金額	算出の基礎	摘要	
国	石油ガス税	134,417円	税 額=1 29円80銭 年間走行=87,372km (1日242.7km) 保持料=1 26.37km		
	石油石炭税	14,287円	税 額=1t 1,860円 年間使用料=13,716 2	ガス炭酸化水素 ※平成28年4月1日より 1t:1,860円	
	車 両	普通車	51,240円	車両価格2,562,000円の10/100 =256,200円+5年	
		燃料油消費	80,483円	元年度運送収入51,284円の4.3/100 =2,205円×365日×10/100	
	消費 税	車両修繕費	28,069円	元年度運送収入51,284円の1.5/100 =769円×365日×10/100	令和元年10月1日より 10%課税
		営業外費	14,965円	元年度運送収入51,284円の0.8/100 =410円×365日×10/100	
		その他経費	357,518円	元年度運送収入51,284円の19.1/100 =9,795円×365日×10/100	
	自動車重量税	7,800円	0.5tあたり2,600円		
	地方 税	自動車税 環境性能割	10,248円	普通車 車両価格2,562,000円の2/100 =51,240円+5年	自動車取得税廃止に伴い 令和元年10月1日より課税
		自動車税 (種別割)	9,500円	(営業用) 1,500ccを超えるもの	昭和59年4月1日より課税

(注) 1. 車両価格のベースはトヨタ クラウン コンフォート  
 (注) 2. 計算基礎は令和元年年度の数字を使用  
 (注) 3. 消費税は令和元年10月1日より10%課税 (2%up)

## ▶ タクシー車両に係る経費

1台当たりの年間納税額 (東タク協：東京のタクシー2021より)

LPG車両の場合の負担額 708,527円(普通車・クラウンコンフォート)

遊休車両なので燃料費、車両修繕費を引いたとしても、保険料、自動車リース料、車検費用などが係り、年間100万円程度の負担となる。

○遊休車両は、収入がない中でこれらの費用だけが出ていくことになる。

燃料費も高騰する時もあれば、下がる時もある。また全体の経費からすると4%~6%程度で影響は少ない。

	保有車両数	稼働率	平均营收	年間総营收	雑収入	総収入	
	100	68%	40,000	992,800,000	18,403,911	<b>1,011,203,911</b>	
実績年度×95%	<b>稼働数</b>	<b>68</b>	71.3%	75%(実績年度)	98.18%	1.82%	100%
査定上の数	<b>遊休車両数</b>	<b>29</b>					
	<b>遊休車両経費</b>	23,200,000	2.29%		<b>運転者年収</b>	確保数	
	<b>運転者人件費</b>	694,697,087	68.70%		3,473,485	2.0人/台	
	<b>その他人件費</b>	29,931,636	2.96%		3,589,485	減車した場合	
	<b>その他経費</b>	256,441,312	25.36%				
	<b>適正利潤</b>	30,133,877	2.98%				
	<b>収支差</b>	▲ 23,200,000	▲ 2.24				

2021年10月	延実在車両数	延実働稼働数	実働率	輸送実績	遊休車両経費	経費残額
	772,458	525,011	68.0%	22,587,502,000		
	遊休車両数	遊休日車数				
	247,447	7,982				
<b>年間</b>	9,269,496	6,300,132	68.0%	271,050,024,000	7,982,161,290	263,067,862,710
	2,969,364				2.94%	

※概算：710,000(年間納税額)－215,000(燃料費、車両修繕費)+500,000(車両リース費)+車検費用他=1,000,000円

総括原価方式では、能率的な経営をしている原型事業者となっていることから、能率的な運営ができていない事業者では、原価比率が高くなり、人件費を圧迫していると想定されます。

10月の全事業者の輸送実績から試算すると、遊休車両の費用は2.94%。運賃改定時査定では、稼働率を実績年度の95%換算なので2.29%、収支差2.24%となり、適正利潤が相殺されることになるが、経営者は利潤を確保しようと賃金引き下げを画策してくるのは、こういった事由からです。

査定された人件費率を確保させることは重要な課題となっています。

## 6. 東京・23特別区・武蔵野・三鷹交通圏における減車試算

### 令和2年度の輸送実績

延実在 車両数	延実働 稼働数	実働率	平均走 行キロ	総実車 キロ	実車率	輸送実績 (千円)	平均運 送収入	車両数	事業者 数
8969302	5456721	60.8	210.7	448347247	39.0	207417056	38011	27437	320

#### 3-1. 適正車両数算定方法

##### ①令和2年度実績による試算（2020年4月1日～2021年3月31日 366日）東タク協調べより

現在車両	×	実働率	×	走行キロ	×	実車率	×	営業日数	=	総運収=需要
24,506両		60.8%		210.7K		39.0%		366日		448,111,651Km
8,969,302両		5,456,721		1,149,840,709km		39.0%				448,347,247Km

年間総収入 = 207,417,056,000円 ÷ 稼働車両数 5,456,721 = 38,011円（税込み）  
34,555円（税抜き）

##### ②需要を完全に保障し、実車率50%をめざす車両数の資産

現在車両	×	実働率	×	走行キロ	×	実車率	×	営業日数	=	総運収=需要
X両		60.8%		210.7K		50.0%		366日		448,347,247Km

実車率50%の場合のX両 = 448,347,247Km ÷ 23,443 = 19,125

必要減車数 24,506両 - 19,125両 = 5,381両の減車が必要

8,969,302両 - (5,381両 × 366日) = 6,999,856両 × 60.8% = 4,255,912両

年間総営収(207,417,056,000円) ÷ 稼働数(4,255,912両) = 48,736円（税込み日車営収）  
44,305円（税抜き日車営収）

## ②需要を完全に保障し、実車率52%をめざす車両数の資産

現在車両	×	実働率	×	走行キロ	×	実車率	×	営業日数	=	総運収=需要
X両		60.8%		210.7K		52.0%		366日		448,347,247Km

実車率52%の場合のX両 =  $448,347,247\text{Km} \div 24,381 = 18,389$

必要減車数  $24,506\text{両} - 18,389\text{両} = 6,117\text{両}$ の減車が必要

$8,969,302\text{両} - (6,117\text{両} \times 366\text{日}) = 6,730,480\text{両} \times 60.8\% = 4,092,132\text{両}$

年間総営収(207,417,056,000円) ÷ 稼働数(4,092,132両) = 50,687円(税込み日車営収)  
46,079円(税抜き日車営収)

## 年収比較

	平均運収	出番数	年収額	現状との差額(月差額)
令和2年度	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	995,674円(82,973円)

※貸率60%で試算した場合

## ●2021年度の準特定地域の需給判断指数

	営業区域名	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 (%)	主な地域
					上限	下限		
東京	特別区・武三交通圏	12,080	28,138	▲16,058	13,591	12,080	51.7	23区、武蔵野
	北多摩交通圏	636	1,709	▲1,073	715	636	58.2	立川、府中
	西多摩交通圏	70	204	▲134	79	70	61.3	青梅、あきる野

## 7. タクシー運賃改定

### ①賃金の原資は運送収入

$$\text{賃金} = \text{運送収入} \times \text{賃率}$$

### ②運賃改定で増収になる条件

- ・安定した経済状況
- ・適切な改定率の確保、運転者人件費の適正な査定
- ・カードやアプリの手数料の運賃原価への反映
- ・需給調整・減休車、ダンピング事業者への対応

### ③遵守事項（07年運賃改定時の通達）

- ・障害者割引の運転者負担の見直し
- ・労働条件の改善状況について、自主的にその実績を公表すること  
賃金水準維持、実質的な労働者負担の軽減や手当類の創設  
車イス利用者、訪日外国人旅行者に対する研修など講じた措置

#### ④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。

#### ⑤国交省やタクシー協会などの対応

- 1) 国交省の「タクシー事業に係わる運賃制度について」では、運賃認可は、能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたもの。標準的な経営状況にあると考えられる事業者の原価を基礎として平均原価を算出し、これに見合うように運賃水準が設定される。経営効率の悪い事業者の経営効率化を促す制度となっている。
- 2) 90年の労政研と東京地連の確認書では、賃下げなしの労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）  
当初経営側は、「時間短縮にともなう経費増を含み労働条件の改善に充てたいします」と協定案を提示
- 3) 325 通達では、運賃改定実施後において、実績における運送収入に対する運転者人件費の割合（歩合率）を維持させること等により、適切に運転者の労働条件の改善措置を講ずること。となっているが、現状では賃金組替えなどで賃率を下げている事業者も散見されることから、その部分の賃金上積みも実施させなくてはならない。

## 8. 仙台地域での運賃改定で、人件費マイナス査定 (2018年2月25日改定実施)

運賃改定は23年ぶりにもかかわらず、2.62%の改定率で「こんな値上げならしないほうがまし」との声が強まりました。

マイナスとなった要因は、運輸局からの開示資料によれば、

1. 実績年度の収支率が98.94%、すなわち「赤字」が1.06%と、もともとかなり少なかったこと
2. 運転者の平均給与月額が運送収の減少に比例して減ると計算されていること
3. 支給延人員が実働日車数の減少に比例して減る。  
と計算されていることが原因