

2010.02.04 第4回タクシー賃金システム懇談会

運転者負担及び罰科金等に関する問題点と意見

自交総連書記長 今村天次

I 運転者負担制度等の概要と特徴点

1 運転者負担制度

GPS無線システム・ETC・カード決済機などの新たな諸設備の導入をきっかけにして、賃金から一定割合あるいは一定金額を控除するもの。呼び名は、「乗務員負担」「機器使用料」あるいは「受益者負担」「経営改善協力金」などと各社によって様々であるが、要するに口実を設けて賃金カットを行う点では同じである。

2 養成費負担、罰科金その他

(1) 二種免許養成費負担

「誓約書 初乗務後2年未満で退職するときは、二種免許の養成費を全額返済する」との契約をたてに、該当者に養成費返還を請求するもの。

(2) 罰科金

道交法違反（スピード違反や駐車違反）をした場合やタクシーセンターからの接客不良等の通報を受けて当事者から罰金を徴収するもの。罰科金とともに、服務規律違反として出勤停止処分を課す場合も少なくない。

(3) 交通事故負担

物損事故などにおいて、たとえば、事故内容や双方の割合も追及しないまま、一方的に車の修理代を支払わせるもの。時には人身事故の場合も、相手方の治療費を支払わせることがある。

II 運転者負担制度等の問題点と意見

1 運転者負担制度の問題点

設備投資の資金を労働者に負担させるという発想自体が身勝手極まりないもので、相当性を著しく欠いている。企業が資金を投入して生産設備を新しくしたりするのは、どれも企業の利益をいっそう増やすためのものである。そのことに必要な資金は自ら負担するのが当然で、たとえ一部であっても労働者に負担させようというのは厚かまし過ぎて相当性が認められる余地はない。

<関係法令との関係>

○根拠のない一方的な控除は違法（労働基準法第 24 条「賃金の全額払いの原則」）

2 養成費負担、罰料金その他の問題点

タクシー運転者にとって二種免許は、看護師の資格と同様に、業務に直結している。そして何よりも、労働者の育成に要する費用は、本来使用者が負担するものである。それを労働者に返還させる旨の契約書は、労働者を会社に縛り付ける効果を狙うものといわざるを得ない。

罰料金では、「タクシーセンターへの通報」「ランク制度にも引っかかってしまうかもしれない」などといった会社に不利益を与えたか否か、与えたとしても不利益の程度がどの程度か、不確かな事柄を取り上げて、罰金を徴収するのはすこぶる問題がある。

さらに、交通事故負担についても、会社は日常的にタクシー運転者の労働によって利益を受けているわけであるから、事故が生じた場合の損失だけを労働者に負担させることは公平ではない。しかも、会社からの損害賠償請求や求償は、大きく制約されることになっている。

<関係法令との関係>

○労働契約に関連して違約金を定めたり、損害賠償額を予定したりすることを禁止（労働基準法第 16 条「賠償予定の禁止」）

○減給の制裁を定める場合は、1 回の額が平均賃金の 1 日分の半額を超え、総額が 1 賃金支払期における賃金総額の 10 分の 1 を超えてはならない（労働基準法第 91 条「制裁規定の制限」）

3 結論

運転者負担制度は、タクシー業界を除いてはみられない特異なものであり、「我が国社会における一般状況」とは大きくかけ離れたものというほかない。

先の運賃改定時に示された「賃金水準のみならず、実質的な労働者負担の軽減や手当て類の創設等これに関連して講じた措置についても併せて公表すること」(平成 19.3.28 付国土交通省自動車交通局長通達)の趣旨からしても、運転者負担制度の軽減、廃止が求められる。