

## タクシー事業における運転者負担の不当性について

2010年2月4日 全自交労連

### 1. 運転者負担の不当性と、蔓延した背景

タクシー事業における運転者負担は、他産業ではあり得ない異様で理不尽なものである。企業の設備投資費用や生産設備の使用料を労働者に負担させることは、社会通念としても決して容認されるところではない。運転者負担の実態は、タクシー産業における賃金制度の歪さを象徴的に表すものであると言える。

これら運転者負担は、以前からリース制をとるような企業において一部に散見されたが、蔓延してしまったのは、タクシー事業の規制緩和の実施段階に至ってのことである。

1996年以降、運賃水準が凍結をされ、さらに規制緩和による低価格誘導が推し進められたもとで、コスト削減策として運転者負担が急速に広がっていった。そのほとんどが労働者の反対を押し切った導入であった。もちろん、低価格化とともに供給過剰状態の進行による収益の悪化があったことは否めない。さらには、規制緩和による競争激化に伴いコスト削減が迫られる一方で、利用者サービスの向上のために車両のグレードアップ、GPSナビやカードリーダーの装着など新たな費用が生じて経営の圧迫要因となったことも大きい。

### 2. 運転者負担の現状と問題

運転者負担としては、設備投資費用の肩代り、器機使用料の徴収、営業経費の負担などが指摘できる。具体的には、①GPSナビやカードリーダーの装着費用、②それら器機の使用料、③デジタル化の費用、④お客がカードやチケットを使用した際の手数料負担、⑤顧客に対する運賃割戻し金（違法である）の負担、⑥洗車機の使用料、⑦シートカバーのクリーニング代、等々、多岐にわたっている。

これら運転者負担については、2007年4月からの運賃改定において、国土交通省から事業者に対して「実質的な労働者負担の軽減」が指導された。それによって、運賃改定の進展に伴い、運転者負担の軽減や廃止が進んだことは事実である。しかしながら、運転者負担が全廃に向かっているわけではなく、負担額・率が軽減されても、「制度」として存続している事例は多く

の企業に見られる。ましてや、運賃改定に至っていない地域では、ほとんど改善は見られない。

運賃改定後においても運転者負担を継続するのは、利用者への背信でもある。設備投資や営業費用は運賃改定時の査定原価に計上されているところであり、運転者に負担させることは費用の二重取りに他ならない。

### 3. 理不尽な運転者負担の全廃を

事業経費を運転者に負担させることは、労働者への経営リスクの転化であり、経営責任の放棄である。諸々のコストを企業が労働者に転化することを放置すれば、究極的にはリース制に行き着いてしまう。問題となっている運転者負担であれ、リース制であれ、法人タクシー事業者としての存在を自ら否定するに等しい。タクシー事業における理不尽な運転者負担は、即刻、全廃するべきである。