

タクシー事業における賃金システム等に関する懇談会 第4回会合
議事概要

○日 時：平成22年2月4日（木）14：00～16：00

○場 所：中央合同庁舎2号館 低層棟1階共用会議室3A

事務局及び各委員から資料説明の後、意見交換が行われた。概要は以下のとおり。

- 経営側から実態調査結果が示されているが、実態を反映しているものとは思えない。労働組合がなかったり、運賃改定の趣旨をきちんと理解していないところでは、負担制度が残っていることが多い。全事業者に対する調査でなければ、都合のいいところだけを集計したという疑いが生じる。元々負担制度は経営側から押し付けられてきたものと認識している。
- まず基本的に労働条件の決定は労使間の合意というのが前提であり、厳しい経営環境の中、労働側からの要求に対する反対給付として負担制度を提案し、その結果合意されたもの。
- 労働側が納得しているというのは認識誤り。何でも労使で決めたことだからいいんだという次元の話ではない。労働条件改善のバーターという実態もなく、負担制度拡大とともに賃金は下がっているのが現実。
- 経営側の資料を見ると、設備投資費用は会社が負担するのが本来のあり方であると認識しているようであるが、実際には恥ずかしい状況にある。どうやって是正していくかの問題であるが、法で規制するものではないと思う。
- 規制緩和の結果として安売り競争が進んできた中、クレジットカード決済を廃止したら客に乗ってもらえなくなり、会社も乗務員もお互い困る。適切な経営状況になれば負担は無くなるはず。
- クレジットカードはキャッシュレスを実現し、犯罪防止にも役立っているという視点から、経営側は積極的に導入を進めるべきではないか。
- そもそも奇異な制度であるが、合理的であればやむを得ない。しかし、乗務員間の公平性確保を理由に黒タク乗務料等を負担させるのはどうかと思う。これは通常の労務管理上の問題ではないか。負担分が労働者の中で配分されるのであればわかるが、会社に入ってしまったら公平性の確保という理由が説得的ではない。
- 設備投資を運転者の給与から負担させることは変だなという感じがする。人材育成の費用負担に関しては、契約のことを考えれば、また別の問題なのかなと思う。

以 上