

タクシー事業における賃金システム等に関する懇談会
これまでの議論の整理（案）

目 次

懇談会設置の経緯

主な検討課題

懇談の概要

参考資料 1 : 懇談会委員等名簿

参考資料 2 : 開催状況

懇談会設置の経緯

タクシーは公共交通機関として地域社会において重要な役割を担っており、タクシーが地域においてその機能を十分発揮できるよう、その事業の適正化・活性化を図っていく必要がある。

平成20年12月18日の交通政策審議会答申（「タクシー事業を巡る諸問題への対策について」）において、歩合制賃金のあり方等に関する以下のような指摘がなされた。

【答申での主な指摘（抜粋）】

事業所の外での労働が中心であるタクシーの特性から、タクシー事業においては、多くの場合、運転者の賃金として歩合制が採られているが、その結果、供給の拡大や運賃引き下げに伴うリスクを相当程度運転者が負わされ、供給過剰や過度な運賃競争が労働条件の悪化等につながるという現象が生じている。

特に、これらの構造的要因は、タクシー事業者が、当該地域の輸送人員が減少しているにもかかわらず、経営リスクを負うことなく増車や運賃競争による市場シェアの拡大を指向することなどを可能にしている根源的な要素ともなっていると考えられ、このような構造的要因に対しても適切に対応することがタクシー事業の諸問題の解決のために極めて重要である。

歩合制賃金については、その実態を所与の前提とするのではなく、営業形態や運行管理の実態等を踏まえ、合理的な範囲内で、例えば固定給のあり方など、タクシー運転者の賃金システムの改善の可能性等につき、関係者で検討を深めていくべきである。

上記答申を踏まえ、学識経験者、タクシー事業者、労働組合をメンバーとした「タクシー事業における賃金システム等に関する懇談会」を設置した。懇談会では第1回懇談会で設定した各テーマについて議論を進めてきたところであるが、ひと通り議論が終了したため、これまで議論された内容を整理したものである。

主な検討課題

1. 賃金体系のあり方（固定給と歩合給の関係等）

- ①歩合給の必要性、合理性をどう考えるべきか。
- ②固定給の必要性、そのあり方、水準をどう考えるべきか。
- ③歩合給と固定給のバランスをどう考えるべきか。

2. 賃金に関する規制のあり方（累進歩合制度、最低賃金）

- ①累進歩合制度の実態をどう考えるべきか。
- ②累進歩合制度をいかに廃止すべきか。
- ③最低賃金法に基づく賃金保障の実効性確保はいかにあるべきか。

3. 賃金における負担の問題

- ①いわゆる各種「運転者負担」の実態をどう考えるべきか。このような負担は許容されるものとするべきか。
- ②「運転者負担」が望ましくないとすれば、どのようにして是正されるべきか。
- ③「運収還元方式」や「利益還元方式」について、仮に名義貸し行為に該当しないと見て、その実態をどう考えるべきか。

4. 労働条件に関する透明性の確保のあり方

- ①複雑なタクシーの賃金システムに関する情報開示の必要性をどう考えるべきか。
- ②運転者への情報開示のあり方、利用者等への情報開示のあり方をどう考えるべきか。

懇談の概要

1. 賃金体系のあり方（固定給と歩合給の関係等）

- ① 歩合給の必要性、合理性をどう考えるべきか。

（一致した意見）

- ◎ タクシーが事業所外労働であることから、営業収入に比例した成果配分としての歩合給部分は必要である。

（主な意見）

- ・ 歩合制主体の賃金体系は、事業所外労働というタクシー事業の特性に基づくものであり、労使の長年の話し合いの結果に基づく必然的、合理的なもの。
- ・ 経営を維持し、運転者の意欲を引き出すとともに、運転者相互の公平性を担保するためには歩合給制度が不可欠であるとして普及した。
- ・ オール歩合賃金は、労働側が望んだものではない。戦後、長い時間を掛けて労使協議し固定給主体の賃金を築き上げてきた。それが規制緩和の台頭で一挙に崩されてしまった。その際に労働側は強く反対した。
- ・ タクシー産業において歩合給は必然的、合理的と決めつけるのは誤りである。規制緩和まではA型賃金のもとで立派に事業が遂行されていた。
- ・ 規制緩和の流れがやむを得ないという時期に、経営者がA型賃金を解体しないとやっていけなくなり、規制緩和の中での生き残りのためにオール歩合制が広まってきた。
- ・ B型賃金は、労務管理が楽であるとともに、営業収入が下がっていくときに、賃金制度にさわらなくても賃金を下げることができるので、規制緩和後急激に増えてきている。
- ・ 点呼を行い、運行記録計も付けていて、なぜ歩合給でないと労務管理が出来ないのか。そもそも労働提供量は時間で見るべきであり、歩合給依存は労務管理の放棄である。
- ・ 事業所外労働で管理が十分にできないという理由で歩合制がやむを得ないという意見があるが、今はGPSで運行管理は可能なはず。管理という考え方を変えることもできるのではないか。

（タクシー運転者の賃金体系）

A型：一般産業における賃金体系と同様に、月例賃金のほか賞与、退職金制度があるもの。月例賃金は固定給が中心で、これに加え、一定の営業収入（足切り）を上回った部分に一定の歩合率を乗じた歩合給が加算される。

B型：月例賃金のなかに賞与分、退職金分も含めて支給するもの。月例賃金は全て歩合給である。退職金制度はない場合がほとんど。

AB型：（A型から発生したもの）

賃金を営業収入に対する一定の支給率により支給するもの。従って、賞与が営業収入に

対する歩合給になり、B型の要素が入る。

(B型から発生したもの)

B型の賃金体系は月例賃金が高くなるため標準報酬額(社会保険料負担)が割高となる。このため、B型賃金における賞与部分を分離し、これを年2回ないし3回、営業収入に対する一定の支給率により支給するもの。(現在はこれによるメリットはない。)

② 固定給の必要性、そのあり方、水準をどう考えるべきか。

(一致した意見)

- ◎ 運転手の安定した生活を保障するという点からも、また、過度な歩合給偏重は法令違反を誘発し、輸送の安全を脅かすおそれがあるという点からも、営業収入の多寡に関わらず一定の固定給が保障されることが必要である。

(主な意見)

- ・ 固定給のウェイトが高い場合、一生懸命はたらいている運転者とそうでない運転者の賃金格差が小さくなり、一生懸命働いている運転者のやる気を削ぐ結果となる。また、営収にあわない賃金の支払いは、企業の存続を揺るがす結果となる。
- ・ 固定給割合が高すぎると、需要がある場合でも運転手が残業せず営業所に帰ってきてしまうことが考えられ、公共交通機関としての役割が果たせなくなるおそれがある。
- ・ 一人前の労働力の再生産が可能な生活費をきちんと固定給として創設し、その上で成果配分としての歩合給があるべきである。
- ・ 最低賃金法違反を発生させないためにも、最低賃金を基礎とした固定給部分の制度的確保は不可欠である。
- ・ 最低賃金は、パート労働者などのためのセーフティーネットとして保障されたもの。二種免許を保有して、人の命を預かっているタクシー運転手の固定給を最低賃金ベースとして定めるのはおかしいのではないか。

③ 歩合給と固定給のバランスをどう考えるべきか。

(一致した意見)

- ◎ 固定給に歩合給を加えるという賃金体系が望ましい。

(主な意見)

- ・ 固定給の額は、足切り額に連動しているが、足切り額は各社まちまちである。一律に比率を設定することは困難であり、各社の労使交渉に委ねるべきかと考えるが、強いて比率に触れるのであれば、固定給及び固定給に掛かる各手当の合算額である「固定的給与」を、賃金支給総額の50ないし70%の範囲とするのが適当ではな

いかと考える。

- ・ 歩合給の程度は流し主体か、車庫待ち主体かなど営業形態によって異なることもあるが、固定給は最低7割は必要。
- ・ 歩合給の弊害をなくすためには固定給8に対して歩合給2の比率を提案したい。最低賃金をクリアしつつ、安定したレベルの固定給があって、それに加えて歩合給が乗っかるということである。
- ・ 今タクシーの賃金制度についていろいろな問題点が起きている。歩合給、固定給ということも大事だが、もっといって問題なのは賃金水準である。
- ・ 最低賃金部分をあらかじめ固定的制度ということで繰り込んだ上での賃金体系を組めばよい。
- ・ 固定給があるといっても、総賃金が歩合率で規定されていて、それを固定給と歩合給に振り分けて調整したものは本来の意味での固定給とは言えない。
- ・ タクシーにおいて、歩合給が不可欠だというのは大勢の人が理解できるところ。一方、賃金は生活費であるから、その生活の基盤を壊すようなものでも困る。双方が成り立つような仕掛けが必要である。
- ・ 歩合給や最低賃金制度はメルクマールとなるものであり、組合側から提案があった最低賃金に基づいて固定給を決定するという考え方は理論的に説得力があり、検討に値すると考える。

(以下、今後作成)

2. 賃金に関する規制のあり方（累進歩合制度、最低賃金）

- ①累進歩合制度の実態をどう考えるべきか。
- ②累進歩合制度をいかに廃止すべきか。
- ③最低賃金法に基づく賃金保障の実効性確保はいかにあるべきか。

3. 賃金における負担の問題

- ①いわゆる各種「運転者負担」の実態をどう考えるべきか。このような負担は許容されるものと考えられるべきか。
- ②「運転者負担」が望ましくないとすれば、どのようにして是正されるべきか。
- ③「運収還元方式」や「利益還元方式」について、仮に名義貸し行為に該当しないと見て、その実態をどう考えるべきか。

4. 労働条件に関する透明性の確保のあり方

- ①複雑なタクシーの賃金システムに関する情報開示の必要性をどう考えるべきか。
- ②運転者への情報開示のあり方、利用者等への情報開示のあり方をどう考えるべきか。

参考資料 1

懇談会 委員等名簿

	今村 天次	全国自動車交通労働組合総連合会書記長
	金子 誠二	(社)全国乗用自動車連合会理事(労務委員長)
	鎌田 耕一	東洋大学法学部教授
	児玉 平生	毎日新聞社論説副委員長
	笹島 芳雄	明治学院大学経済学部教授
	手水 辰也	全国交通運輸労働組合総連合ハイク部会事務局長
	【政栄 恍生	全国交通運輸労働組合総連合ハイク部会副部長】
	藤原 廣彦	(社)全国乗用自動車連合会理事(総務副委員長)・(社)東京乗用旅客自動車協会総務委員長
	待鳥 康博	全国自動車交通労働組合連合会書記長
	松田 英三	前読売新聞東京本社論説副委員長
○	山内 弘隆	一橋大学大学院商学研究科教授

○印は座長

(敬称略、五十音順、【 】内は前任者)

(行政)

	高瀬 憲一	厚生労働省労働基準局監督課調査官
	【平塚 志郎	厚生労働省労働基準局監督課労働条件確保改善対策室長】
	長嶋 政弘	厚生労働省労働基準局労働条件政策課貸金時間室貸金・退職金制度専門官
	【秋山 達也	厚生労働省労働基準局勤労者生活部勤労者生活課貸金・退職金制度専門官】
	石崎 仁志	国土交通省自動車交通局旅客課長
	【奥田 哲也	国土交通省自動車交通局旅客課長】

参考資料 2 : 開催状況

懇談会の開催状況は以下のとおり。

平成 21 年

3月30日 第1回 ・ タクシー事業における賃金システム等について議論
・ 今後の進め方について

7月 3日 第2回 ・ 賃金体系のあり方（固定給と歩合給の関係等）について議論

10月13日 第3回 ・ 賃金に関する規制のあり方（累進歩合制度、最低賃金）について議論

平成 22 年

2月 4日 第4回 ・ 賃金における負担の問題について議論

（9月14日 第5回 ・ 労働条件に関する透明性確保のあり方について議論）