

「運転者負担制度」に関する意見

交通労連 手水辰也

関西地域を発生源とし、関東地域にも俗に言う「受益者負担」あるいは「機器使用料」などの名目での賃金控除が蔓延している。

例として、デラックス車に乗車すると1乗務の使用料は300円～500円を賃金から控除される。デラックス車の場合、専用のタクシー乗り場や無線配車により、一般車と比較し営業収入が多い傾向にあり、稼ぎたい運転者にとっては支払わざるを得ない実態がある。

タクシーチケットやクレジットカードによりタクシー運賃が支払われると換金手数料と称して金額の1%～5%、また、GPSやドライブレコーダー、デジタル無線、デジタコなどの設備機器使用料などは1乗務150円～300円が賃金から控除される。

これら「受益者負担」「機器使用料」などを合計すると企業によって、運転者によって金額はまちまちであるが6,000円～15,000円以上となり、月例賃金の3%ほどを占める額となる。

また、高速道路を利用した場合、行きはタクシー利用者が支払うが帰路については高速料金を運転者の自己負担しているケースが見受けられる。高速道路を利用せずに一般道を走行することは運転者の疲労や企業にとっても非合理的な営業となる。全国的にはこれを改め、会社負担とする傾向が高まっているが、全廃には至っていない。

前回の運賃改定は、劣悪化した「運転者の労働条件改善」が主目的であり、国土交通省は平成19年3月28日「一般タクシー事業における今般の運賃改定申請の審査等の取扱いについて」とする自動車交通局長通達「国自旅第325号（通称3.28通達）」を発出した。認可にあたって、こうした引き去りを廃止するよう求められていた。

しかし、改定後の状況報告を見ると、東京業界で約半数の企業が廃止または一部廃止と答えた反面、残り約半数の企業が「現在、検討中」として廃止に至っていない。

われわれは法人企業に勤める運転者である。個人事業主である個人タクシーの運転者ではない。このような経費を運転者に負担させることはリース制賃金や企業内個人タクシー等の名義貸し行為を助長することとなる。

一般の企業からすると本来は企業戦略による設備投資であり、営業コストである。理由のない賃金引き去りは全廃しなければならない。