

平成22年2月4日
全国ハイタク連合会

労働者負担制度に係る全タク連の考え方

最初に、全タク連が、昨年5月に行った賃金制度等実態調査結果に基づき、労働者負担制度の採用状況について申し上げます。

この調査は、お手元の資料のとおり、都道府県毎に保有車両台数別に各5社を抽出し調査したもので、全体の状況を必ずしも正確に反映したものではないが、その結果によると、調査対象事業者640社中104社、16.3%の事業者が労働者負担制度を採用していた。

地域別にみると、関東、北陸信越、近畿ブロックでの採用割合が高く、北海道、東北、中部、四国及び九州沖縄ブロックの採用割合は、いずれも1割以下となっている。

また、どのような項目について負担制度が設けられているかであるが、Iの4にあるとおり主な負担制度は、チケット・クレジット・クーポン等手数料、洗車機使用料・洗車外注費用、新車・デラックス車使用料、帰路有料道路利用料、無線使用料等となっている。

次に、負担の程度について、東京乗用旅客自動車協会が一昨年7月に行った労働条件改善状況調査結果に基づき、東京特別区・武三地区の状況を申し上げます。2ページをご覧ください。

この調査は、平成19年の運賃改定に際し国土交通省から通達が発出され、「運賃改定後の然るべき時期において、運転者の労働条件の改善状況について、自主的にその実績を公表すること」とされたことを踏まえ行ったもので、運賃を引き上げる方向で改定した276社について改善後の状況を調査したものである。

それによると、先ずは、チケット・クレジット・ID決済手数料であるが、いずれも利用金額の1～6%が乗務員の負担となっている。

また、黒タク乗務料、これはグレードの高い車に乗務した乗務員に求める負担制度で、負担の方法としては1乗務当たりの負担額を定め、乗務回数により負担総額を決定する乗務回数制、乗務回数に関係なく一定額を負担させる月額固定制等があるが、その負担額は乗務回数制の場合、1乗務につき100～500円となっている。

次に、無線使用料、これは無線機が装着された車に乗務した乗務員に求める負担

制度であるが、負担の方法は黒タク乗務料と同様、乗務回数制、月額固定制等があり、その負担額は、乗務回数制の場合、1乗務につき100～300円となっている。

なお、負担率、負担額は、労使の話し合いの結果として各会社が決定しているものであり、なぜ、負担率に6倍の、負担額に3～5倍の差があるかは一概には申し上げられないが、賃金の計算方法の相違も関係しているものと思われる。すなわち、賃金計算方法には、負担額を控除した後の営収に歩率を掛けて賃金を算出する方法と、控除前の営収に歩率を掛けて賃金を算出し、後から負担額を控除する方法とがあるが、歩率を50%とした場合、同じ額を負担させるにしても前者の負担率は後者の負担率の倍になるものである。

次に、資料にはないが、負担制度を設けるに至った理由について説明する。

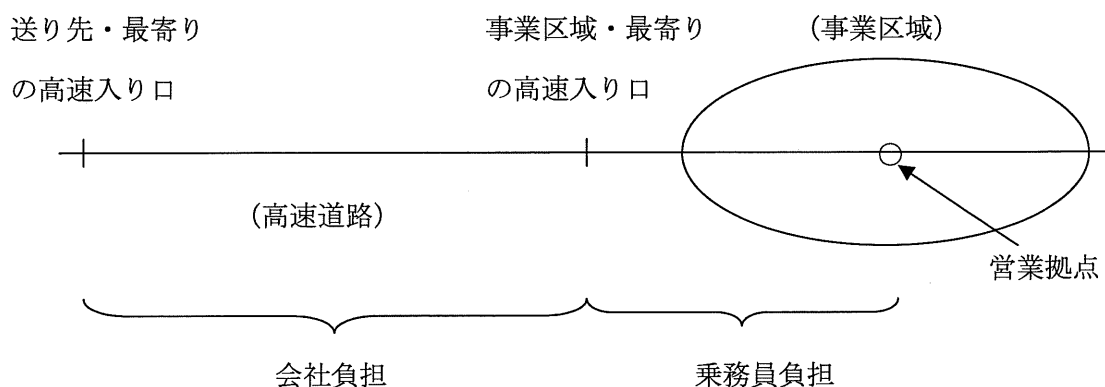
まずは、チケット・クレジット・ID決済手数料であるが、これは運賃の支払いがクレジット会社等を通じて行われるもので、会社はクレジット会社等に一定の手数料（利用金額の3～5%）を支払う必要があるが、会社としてはその分減収になること、また、クレジット等の端末器は高額（25～30万円）なため、これを全車に一斉に装着することは困難なところ、クレジット等の利用者は総じて法人に多く、また、利用額も高く、端末器を装着した車の営収は高くなるため、端末器を装着した車に乗務する乗務員に一定の負担を求め、乗務員間の公平性を確保することとしたものである。

次に、黒タク乗務料及び無線使用料であるが、この場合もその価格がいずれも高く、一斉に買い換え、装着することは困難なところ、得意先によっては黒タク以外には利用しないという会社があるなど、黒タクは総じて回転率が良く、高い営収が期待できること、また、無線使用料であるが、無線を導入した場合には通信員の配置等、ランニングコストがかかること、電話による利用は総じて法人客が多いため利用単価が高く、高い営収が期待できること、加えて、無線機を装着していない車に乗務する乗務員は利用者の全てを自分で見つけなければならないのに対し、無線機を装着した車に乗務する乗務員は、僅かな人数とはいえ無線により利用者が紹介され、労働負荷の程度がそれだけ軽いこと等によるもので、黒タク乗務料、無線使用料とも乗務員間の公平性を確保する観点から設けているものである。

この他、採用されている項目を全国的にみると、帰路有料道路利用料、洗車機使用料・洗車外注費用の採用割合が高くなっているが、これらはいずれも乗務員の判断により負担しているものである。これを帰路有料道路利用料について説明す

ると、図に示したとおり、多くの会社では、送り先から事業区域に至るまでの間の有料道路利用料について会社負担とし、事業区域最寄りの入り口から当該乗務員の営業拠点までの利用料を乗務員負担としているが、これは事業区域内であれば乗客を乗せることができる、言い換えるならばこの区域内では営業活動をすべきであるにもかかわらず有料道路を利用したということで、乗務員負担としているものである。乗務員によっては、早く営業拠点に戻り、乗客を乗せたいということで有料道路を利用するものと思われるが、今説明したとおり、この区域は事業区域であり、営業活動をすべきであることから、負担させているものである。

(図)



以上、労働者負担制度の採用状況、負担の程度及び制度採用理由について説明したが、この問題を議論するとき忘れてならないことは、これらの制度は他の制度、例えば歩率や各種手当の創設・手当額の引き上げ等との見合いの上で採用されているものであり、労使間の合意の下に採用されているということである。

すなわち、同じ事業区域で事業を行っている事業者であっても、制度を採用している事業者もあれば採用していない事業者もあるが、負担制度を含め労働条件がほぼ同一でなければ乗務員の確保、定着は期待できないところ、乗務員が定着しているということは負担制度を含め、労働条件にバランスがとれているということである。また、本懇談会での労働者側委員の意見を聞いていると、例えば、B型賃金（オール歩合給制）の普及は使用者側の切り崩しの結果である等、あたかも労働条件の決定が使用者側の意向だけで決定されているかのような発言があるが、乗務員は納得できない労働条件では働かず、他の会社に行ってしまうもので、現在実施されている各制度は労使が納得し、合意した上で実施されているものである。

しかしながら、業界として今後とも乗務員を確保し、事業として発展を図ってい

くためには、乗務員の肉体的、経済的負担を軽減し、労働条件の改善を図っていく必要があること、また、クレジット・IDカードに係る端末器や無線機の装着等は、他社との競争政策上装着するもので、本来ならば設備投資費用として会社が負担すべきものであること、さらには、乗務員の賃金については分かり易い制度とすることが求められているところ、労働者負担制度は他の業界にはない分かりづらい制度であることから、全タク連としては、乗務員間の公平性の確保といった必要やむを得ないものを除き、できる限り廃止する方向で指導していきたいと考えている。

平成22年2月4日
全国ハイヤー・タクシー連合会

労働者負担制度採用状況

I 賃金制度等実態調査結果

(注) 本調査は、全タク連が、平成21年5月に都道府県協会の会員を対象に行った調査で、調査数は、都道府県協会毎に次の保有車両台数区分にしたがい抽出した640事業者である。

(保有車両台数区分)

- ・ 11両以上 30両以下
- ・ 101両以上 200両以下
- ・ 301両以上
- ・ 31両以上 100両以下
- ・ 201両以上 300両以下

1 労働者負担制度採用状況

- ・ 採用している 104社 (16.3%)
- ・ 採用していない 536社 (83.7%)

2 ブロック別採用状況

ブロック	調査数	採用事業者数 (%)	ブロック	調査数	採用事業者数 (%)
北海道	20	0 (0.0)	近畿	90	32 (35.6)
東北	74	4 (5.4)	中国	62	8 (12.9)
関東	116	33 (28.4)	四国	37	1 (2.7)
北陸信越	45	11 (24.4)	九州沖縄	111	10 (9.0)
中部	85	5 (5.9)	計	640	104 (16.3)

3 保有車両台数別採用状況

保有車両台数	調査数	採用事業者数 (%)	保有車両台数	調査数	採用事業者数 (%)
11～30両	232	14 (6.0)	201～300両	35	8 (22.9)
31～100両	216	36 (16.7)	301両以上	34	13 (38.2)
101～200両	123	33 (26.8)	計	640	104 (16.3)

4 種類別採用状況

労働者負担制度	採用事業者数 (%)	労働者負担制度	採用事業者数 (%)
無線使用料	17 (2.7)	新車・デラックス車使用料	19 (3.0)
チケット・クレジット・ケーホン手数料	70 (10.9)	洗車機使用料・外注費用	20 (3.1)
帰路有料道路使用料	19 (3.0)	その他	7 (1.1)
カーナビ使用料	7 (1.1)		

(注) 1. 採用事業者数欄の()内の数字は、調査事業者640社に対する割合を示す。

2. その他は、駅構内料、旅行会社斡旋手数料利用、プリペイドカード手数料等である。

II 労働条件改善状況調査結果

(注) 本調査結果は、東京乗用旅客自動車協会が、平成 19 年 12 月の運賃改定に当たり、運賃を引き上げる方向で改定した特別区・武三地区の 276 社を対象に行った労働条件改善状況調査結果で、調査実施時期は平成 20 年 7 月である。

1 労働者負担制度採用状況（運賃改定前）

- ・負担制度を採用していた 238 社（86.2%）
- ・負担制度は採用していなかった 38 社（13.8%）

2 採用事業者の改善状況

- ・負担制度を全て廃止した 13 社（5.5%）
- ・負担制度の一部を廃止した 26 社（10.9%）
- ・負担制度の一部を廃止し、一部について負担を軽減した 19 社（8.0%）
- ・全ての負担制度について、負担を軽減した 10 社（4.2%）
- ・一部の負担制度について、負担を軽減した 51 社（21.4%）
- ・一切変更していない 119 社（50.0%）

3 採用されている負担制度及び負担の状況

(注) 本状況は、調査表に負担金額等の記載があった 81 事業者について運賃改定後の状況を集計したものである。なお、制度名後ろの（ ）内の数字は、当該制度に係る集計事業者数である。

イ チケット・クレジット・ID決済手数料

- ・負担額の決定方法 チケット等で支払われた金額の一定割合（%）
- ・割合別事業者数

	制度採用 事業者数	割 合 (%)					
		1. 0	1. 1	1. 5	2. 0	2. 5	3. 0
チケット手数料	13	1		1	2		5
クレジット手数料	63	1	1	3	12	1	13
ID 決済手数料	32	2			9		8

割 合 (%)					
3. 8	4. 0	4. 4	4. 5	5. 0	6. 0
			1	2	1
1	7	1	5	13	5
	1	1	2	5	4

ロ 黒タク乗務料 (17社)

○乗務回数制 12社

- ・負担額の決定方法 1乗務当たり
- ・負担額別事業者数 100円(2社)、150円(1社)、200円(2社)、300円(5社)、500円(2社)

○月額固定制 2社

- ・負担額の決定方法 1月当たり
- ・負担額別事業者数 3,000円(1社)、3,600円(1社)

○乗務回数・月額上限制 3社

- ・1乗務当たり負担額 100円(1社)、200円(1社)、300円(1社)
- ・上限月額 1,000円(1社)、2,000円(1社)、2,200円(1社)

ハ 無線使用料 (19社)

○乗務回数制 11社

- ・負担額の決定方法 1乗務当たり
- ・負担額別事業者数 100円(3社)、150円(1社)、200円(2社)、300円(5社)

○月額固定制 4社

- ・負担額の決定方法 1月当たり
- ・負担額別事業者数 3,000円(4社)

○乗務回数・月額上限制 4社

- ・1乗務当たり負担額 150円(1社)、300円(3社)
- ・上限月額 1,500円(1社)、3,000円(2社)、3,600円(1社)

ニ その他

- ・カーナビ設置料(2社)・・・乗務回数制 1乗務当たり100円
- ・ETC設置料(1社)・・・乗務回数制 1乗務当たり100円
- ・ドライブレコーダー設置料(1社)・・・乗務回数制 1乗務当たり100円
- ・クレジット端末器使用料(2社)・・・月額固定制 1月当たり1,200円