

# 覆面タクシー

第10回

## ステータスに合わせた働き方を希望

事業者はいくら稼いでほしいのか？乗務員はいくら稼ぎたいのか？

～元労組幹部S氏の呟き



最初に現在のタクシー乗務員の賃金実態について確認したい。2022年の全タク連における賃金調査によると大阪のタクシー乗務員一人当たりの平均月間給与は36万4300円、年間収入では臨時給与0で437万1600円となっている。厚生労働省も同じように毎年賃金実態調査を行い概ね同じような数字になっている。もちろん推計額だが、本当に大阪のタクシー乗務員の一人当たりの月例給与が記載どおりなのか。発表された数字について、疑問があるため労働局に質したところ「毎年ランダムに選んだ事業者から提出してもらった数字を基に方程式に従って算出している」という回答だった。この数字について、全産業労働者の賃金と比較してどうなのか？同調査では、全産業労働者の年間推計賃金額は524万1600円で労働時間の差はあれ、87万円の差となっている。規制緩和と施行直後と比べれば、かなり差が縮まったと思うが、依然として差は埋まらない。それでは、この数字を事業者はどう思っているのか？また、乗務員はいくら稼いでほしいのか？当然、事業者も乗務員も売上が多いに越したことはない。

一般的な企業の給与制度は、月例給として基本給+職務給+諸手当(時間外手当・住宅手当・家族手当・通勤手当など)+年数回の臨時給(ボーナス)やインセンティブ給などで「年功序列給」が一般的だが、タクシー乗務員の給与制度は出来高払い(オール歩合給)がほとんどで自身が稼いだ営業収入から決められた歩率に従って給与が支給される。事業者から見れば「後出しじゃんけん」が出来る都合の良い制度だ。一律歩合給や積算歩合給の場合、事業者は、売上の多寡が乗務員と同様、利益に大きな影響があるため、少しでも多くの収入を求めるが、累進歩合給制度の場合は都合の良い「リース制賃金」であるため、事業者が得る利益(概ね21～25万円)は営業収入の多寡にほとんど影響しないと考える。大阪では全体的に稼働率がまだまだ低く、車庫で眠っている営業車が少なくない。車両1両あたり年間60万円程度必要といわれるランニングコストを消化する意味でも事業者は短時間でも車両を稼働したいと考えているのは、くり返すが事業者も乗務員も「営業収入が多い方が良

いに決まっている」が、事業者は1時間でも1日でも多く遊休車を稼働させ1円でも多くの売上を求めている。営業収入の多寡は景気や社会情勢、天候、特需など、外的要因に影響されるが、「後出しじゃんけん」ができ、最低賃金も支給しない現状、自身の遊休車両を100%稼働させるのが一番では？また、営業努力を行っている事業者はほとんどないと聞いている。もちろん顧客管理・営業拡大に力を入れている事業者が居る事は言うまでもない。いずれにせよほぼ「他力本願」で経営している事業者が少なくない現状、営業収入の増収は外的要因や政治力が必要なのでは？

それでは「乗務員はいくら稼げば良いのか？いくら稼ぎたいのか？」極端な言い方をすれば、二極化しているのが現状だ。65歳以上の年金満額受給乗務員と非年金受給乗務員だ。年金受給乗務員の70%程度は非年金受給乗務員と比べ労働力の提供が低い、即ち営業収入が約20%程度低い。数字は私感であるが、当たらずも遠からずだと思う。体力的な問題もあるが、年金を受給しているので少なくとも生活に余裕があるため、自身のステータス(状況)に合わせての仕事になる。

元々、タクシー乗務員は、賃金が出来高払い(オール歩合給)であり、また、労務管理が甘いので自身の状況に応じた仕事の組み立てができる。古い話で恐縮だが、2008年9月に行われた大阪タクシー協会と在阪労働組合5団体が共催して行われた「大阪タクシー業界危機突破集会」が行われた。その中で大タ協幹部が「乗務員の賃金を『固定給にすれば良い』という者が居るが、乗務員は労務管理を嫌う、従って自身の状況に応じた働き方をするのが良いのでは」と述べられた事を思い出した。当時は疑問に思っていたが、現在では「一理あるのでは」と考えている。東京では「1日10万円以上稼ぐタクシードライバーがゴロゴロ！タクシー運転手がバブル状態、月収が80万円を超えるツワモノも！」という現況、「いくら稼ぎたいのか？」の問いには、「稼げるだけ」と答えたいが、せめて全産業労働者の平均年収までには追い付きたい。しかし職場は、自身のステータスに応じた働き方を求めているのが現実だ。