


 覆面タクシー

第8回

いまだに蔓延？ タクシー乗務員負担の現状

～元労組幹部S氏の眩き



賃金が出来高払い(オール歩合給)、また業務に掛かるものを運転者個人に負担させる慣習は、タクシー業界独特のものだ。俗にいう「運転者負担制度」であり、他産業ではあり得なく、タクシー業界以外に見られない異様で特異なものだ。賃金から一定の割合や金額を控除するもので、要は体裁の良い賃金カットである。百貨店などでクレジットカードやキャッシュレス決済をした時に、店側が負担する手数料を販売店員の給与から天引きするといった制度は、ほぼあり得ない。しかしタクシー業界では、「運転者はサービスの利用により營收増の恩恵を受けているのだから一定の負担をするべき」という考え方で事業者は負担を押し付けている。

「運転者負担制度」は、過去からリース制度を行っている事業者において一部見られたが、蔓延してしまったのは、タクシー事業の規制緩和の実施段階に至ってのことと聞いている。また、1995年の運賃改定以降、営業収入が伸び悩み、さらに規制緩和による運賃競争の下でコスト削減策として運転者負担が急速に拡がり、そのほとんどが労働者の反対を押し切った導入であったということも併せて聞く。もちろん運賃競争と供給過剰状態による収益の悪化があったこと、さらに規制緩和による競争の激化に伴うコスト削減が課題の一方で利用者の利便向上のための車両のグレードアップやカード決済機導入など、新たな費用が生じて経営が圧迫されたことが要因となった事も否定できない。

「受益者負担」「機器使用料」などの名目で天引きされている「運転者負担」だが、どのようなものがあるのか？まずクレジットカードやタクシーチケットなどのキャッシュレス決済に係る手数料負担だ。多くは運賃に対して数パーセントが換金手数料と称して営業収入から差し引かれ賃金計算される。また、事業者負担があたりまえの「身障者割引や福祉タクシー券」の割引分や仕事には必需品の「制服代金」の負担、ハイグレード車など、高級車両の使用料、高速道路を利用した帰路の高速道路料金の運転者負担、機器使用料と称して「ドライブレコーダー」「カーナ

ビゲーション」「デジタコ」などが1乗務数百円程度控除される。また、これも当然事業者が負担すべき「2種免許養成費用」だ。誓約書と称して、一定の期間勤めなければ養成費の全額、一部を返還させるもの。非常識なものとしては、営業車のシートカバーのクリーニング代金、接客不良などによる事業所への罰金や交通事故にかかる相手側への修理費や治療費の支払い。私的には考えられないが、現実運転者が負担しているのが現状だ。こういった負担額は、企業によって、運転者個人によってまちまちだが、1カ月6000円以上となる場合もあると聞いている。

それでは、このような「運転者負担」は、法的に問題はないのか？ある乗務員がカード手数料の返還を求めて司法判断を仰いだ「原告の請求は棄却」という結果と聞いている。「運転者負担」が蔓延していることは国土交通省も承知しているようで、国土交通省自動車交通局通達や国会の付帯決議で運転者負担制度の軽減・改善・廃止が求められているが、法的拘束力がないため労使交渉に委ねられているのが現実だ。

このようにタクシー業界だけに特化する問題点が生じる大きな要因は出来高払い給である「オール歩合給制度」という賃金制度に大きな問題があると考えられる。労働評価(売上評価)が安易なタクシー乗務員だけに、「オール歩合給制度」の可否についての考え方は様々あるが、若くて出来の良い乗務員を確保するには「高い労働条件」は絶対条件である！もちろん企業の存続を前提とした話だが、賃金制度の改善、前述した乗務員負担の廃止などは必要不可欠である。また、近い将来導入されるであろう自動運転、自家所有有償運送事業の拡大、また、ライドシェア解禁などが検討されている現況、タクシー事業者はもっと業界の将来を真剣に考えなければ業界に未来はない！賃金制度や運転者負担の改善は、前述したように最終的には各事業者の労使交渉に委ねられるが、職場の乗務員も「タクシー運転者はこんなもんや！」「言うても変わるかいな！」という考え方だ。意欲ある事業者、労組役員の方々には、悪しき慣習の改善に全力で取り組んでいただきたい。