



(電子版)

info@jikosoren.jp

2021年 第30号 2021年6月29日

発行：自交総連本部

〒110-0003 東京都台東区根岸2-18-2-201  
tel. 03-3875-8071 fax. 03-3874-4997

## 変動運賃制度( ダイナミック・プライシング )の検討 閣議決定

政府は6月18日、「規制改革実施計画」を閣議決定しました。計画には、6月1日に出された規制改革推進会議の答申の内容がそのまま記載され、タクシーへの変動運賃制度(ダイナミック・プライシング)の導入について、2021年検討開始、結論を得次第速やかに措置するとされています(2ページ)。全文は内閣府HP <https://www8.cao.go.jp/kisei-kaikaku/kisei/publication/keikaku/210618/keikaku.pdf>

(内閣府規制改革推進室 令和3年6月「規制改革実施計画関連資料集」より)

### タクシーの利便性向上

#### 現状と課題

- コロナ禍に伴う人流の激減によりタクシー事業者が深刻な打撃を受ける中、利用者の便益を大前提に、事業者の負担軽減が急務。
- 現行のタクシーメーターと代替可能なソフトメーター(※)の導入等によって、事業者の新たな運賃・料金サービスの導入を促進するとともに、利用者の新たな需要を発掘・喚起することによって、持続可能なタクシー事業へと転換させる方策が重要。  
※ タイヤの回転数ではなく、GPS情報を基に走行距離を計測し、運賃を算出
- タクシー運転者の感染対策や運行管理など、デジタル技術を活用した非対面・非接触型の対応も喫緊の課題。

#### 実施事項

- 「ソフトメーターの導入に向けた検討会」(令和3年3月設置)において正確性の担保を始めとする残課題を精査し、結論を得る。なお、ソフトメーターが具備すべき機能やその活用に関しては、配車アプリ事業者等の参画も得つつ検討し、輸送等のデータを活用したタクシーサービスの高度化に取り組む。
- 変動運賃制度の在り方について検討を進め、海外の実態調査や実車による実証、利用者の意向把握等を丁寧に行う。また、地域・曜日・時間帯・天候等、様々なケースにおける需給やマッチングデータ等を取得し、配車アプリ事業者等の参画も得てエビデンスに基づく議論を行う。加えて、公共交通機関として利用者の理解が得られる、妥当な変動幅となるよう留意する。
- 「運行管理高度化検討会」(令和3年3月設置)での実証実験を通じて、IT点呼の対象拡大に向けた機器の性能要件の設定や、自動点呼の導入に向けた点呼支援機器の認定制度を構築する。

記事紹介 3ページ 最低賃金の大幅引き上げを求める意見書の中賃に提出

## 規制改革実施計画 令和3年6月18日 閣議決定

## Ⅱ 分野別実施事項／3. 成長の加速化や地方を含めた経済活性化に資する規制改革

## (4) タクシーの利便性向上

No.	事項名	規制改革の内容	実施時期	所管府省
3	タクシーの利便性向上	<p>a 国土交通省は、現行のタクシーメーターと代替可能なソフトメーターの導入に向けた制度設計を進める。具体的には、「ソフトメーターの導入に向けた検討会」（令和3年3月設置）において正確性の担保を始めとする残課題を精査し、結論を得る。なお、ソフトメーターが具備すべき機能やその活用に関しては、配車アプリ事業者等の参画も得つつ検討し、輸送等のデータを活用したタクシーサービスの高度化に取り組む。</p> <p>b 国土交通省は、変動運賃制度の在り方について検討を進める。その際、海外の実態調査や実車による実証、利用者の意向把握等を丁寧に行う。また、地域・曜日・時間帯・天候等、様々なケースにおける需給やマッチングデータ等を取得し、配車アプリ事業者等の参画も得てエビデンスに基づく議論を行う。加えて、公共交通機関として利用者の理解が得られる、妥当な変動幅となるよう留意する。</p> <p>c 国土交通省は、隣接敷地・近距離の営業所と車庫間でのみ認められている現行のIT点呼を、ITの進展を踏まえて遠距離を含む営業所間でも実施できるよう拡大する等、運行管理の高度化を進める。具体的には、「運行管理高度化検討会」（令和3年3月設置）における実証実験を通じて、IT点呼の対象拡大に向けた機器の性能要件の設定や、自動点呼の導入に向けた点呼支援機器の認定制度の構築を行う。</p>	<p>a, c: 令和3年結論・措置</p> <p>b: 令和3年検討開始、結論を得次第速やかに措置</p>	国土交通省

# コロナ危機だからこそ最賃大幅引き上げを

自交総連は、今年の最低賃金の引き上げ目安を決める中央最低賃金審議会の第1回会合が開かれた6月22日、最低賃金の大幅引き上げ、全国一律化を求める意見書を同審議会に提出しました。最賃ぎりぎり働く自交労働者の実情を訴え、経営危機を招くという経営側の主張に反論、最賃の大幅引き上げを求めています。

2021年6月22日

中央最低賃金審議会  
会 長 藤村 博之 様  
委 員 各 位

全国自動車交通労働組合総連合会（自交総連）  
中央執行委員長 高城 政利

## 最低賃金の大幅引き上げ、全国一律化を求める意見書

中央最低賃金審議会の委員におかれましては、日頃より、労働者の労働諸条件改善についてご尽力いただいていることに敬意を表します。

私たちは、全国でタクシー・ハイヤー、バス労働者約1万2000人を組織している労働組合です。最低賃金の改定で、実際上も大きな影響を受けるタクシー労働者の立場から、今年の最低賃金改定について、大幅な引き上げと地方間格差の是正、全国一律化を求めて意見を述べます。

### 1. 最低賃金に抵触する低賃金で働くタクシー労働者

タクシー労働者の労働条件は劣悪なもので、2020年6月の賃金をもとにした賃金構造基本統計調査（厚労省）によれば、タクシー労働者の平均年収は270万円で、産業計男性労働者の494万円より224万円も低くなっており、年収を年間労働時間で割った1時間当たりの賃金は1284円にしかすぎません（図1＝数値はいずれも47都道府県の単純平均）。

こうした状況ですから、多くの地方でタクシー労働者は、その地方の地域別最低賃金ぎりぎりの賃金となっていて、最低賃金法違反も多数発生しています。驚くべきことに、前記統計調査では、奈良、新潟、群馬の3県においては、県内タクシー労働者の所定内給与時間額の平均がその県の最低賃金額を下回っており、大半の労働者が最低賃金以下で働いていると想定される状況です（図2）。

したがって、最低賃金が引き上げられることは、多くのタクシー労働者にとって直接の賃金アップにつながるたいへん重要で切実な問題です。低賃金状態を改善するため、最低賃金を大幅に引き上げ、地方間格差を縮めることが求められます。

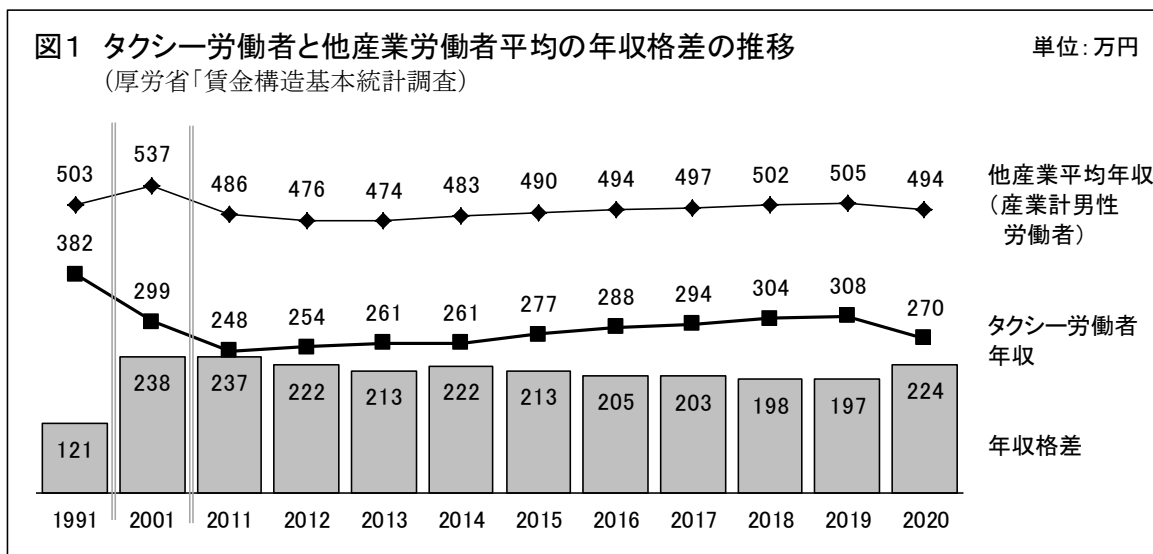


図2 タクシー運転者の所定内給与の時間額 下位10地方  
(2020年6月分賃金と地域別最低賃金の比較)

資料: 厚労省「賃金構造基本統計調査」、企業規模10人以上

順位	都道府県	総労働時間			決まって支給する給与額		所定内給与の時間額 円	最低賃金額 19年度 円	差額 円
		時間	所定時間 時間	超過時間 時間	千円	所定内給与額 千円			
1	奈良	213	213	0	133.8	133.8	<b>628</b>	837	<b>-209</b>
2	新潟	197	173	24	184.4	146.8	<b>745</b>	830	<b>-85</b>
3	山形	184	162	22	178.8	148.2	805	790	15
4	佐賀	166	145	21	167.6	135.9	819	790	29
5	群馬	261	258	3	216.6	216.5	<b>830</b>	835	<b>-5</b>
6	鹿児島	195	195	0	226.8	167.9	861	790	71
7	福岡	165	141	24	181.9	142.2	862	841	21
8	青森	167	155	12	163.6	144.5	865	790	75
9	熊本	188	163	25	190.3	164.9	877	790	87
10	愛媛	171	169	2	156.1	150.1	878	790	88

注. タクシー労働者は、ほぼすべてが歩合給のため、所定内給与額を総労働時間で割って時間額を出し、その県の最低賃金を比較している。

## 2. 最低賃金の引き上げはタクシー経営を危うくしない

### (1) 低すぎる最低賃金こそが経営努力を怠らせる要因となる

毎年の最低賃金改定の審議にあたって、タクシー経営者団体は、企業の支払い能力を考慮して引き上げは慎重にしてほしい旨の意見を提出しています。しかし、最低賃金を低く留めおくことは、むしろ、タクシー事業の健全な発展、将来展望を失わせることにつながります。

タクシー労働者の労働条件が劣悪化し、経営環境も悪化したのは、2002年に実施されたタクシー事業の規制緩和が大きな要因です。需給調整規制を廃止し、運

図3 タクシー1台当たり営業収入の推移(全国計、法人タクシーのみ)

資料:「ハイヤー・タクシー年鑑」(全国ハイヤー・タクシー連合会)

年度	営業収入			車両数			1台当たり営業収入		
	億円	2000年度比増減 億円	%	台	同左 台	%	万円	同左 万円	%
① 2000	20,565			210,028			979		
② 2007	18,964	-1,601	-7.8%	222,522	12,494	5.9%	852	-127	-13.0%
③ 2018	14,303	-6,262	-30.4%	184,188	-25,840	-12.3%	777	-203	-20.7%

説明① 規制緩和の直前。ここまで車両数はほとんど変動なかった

② 規制緩和後の台数最高時。営業収入が8%減っているのに台数は6%増加したため1台当たりの収入は急減

③ 直近。営業収入の漸減は続いているが、台数が減ったため1台当たりの収入の減り方は、営業収入の減り方より少なくなった

賃規制を緩和したために、急速にタクシー台数が増加し、低運賃競争が発生しました。しかし、タクシーの需要は拡大せず、激しい過当競争状態となりました。

全体の営業収入が増えないのにタクシー車両だけが増え、1台当たりの営業収入は急減したのです(図3)。

タクシー労働者の賃金はほぼすべてが歩合給であるために、営業収入が減れば、労働者の賃金も自動的に減少します。もし固定給であったならば、簡単に賃下げはできないので、営業収入の減少は会社の収益を圧迫するところですが、歩合給であるがゆえに、経営者は何もしなくても、営業収入の低下に合わせて人件費も低下して、一定の収益が維持できるということになりました。このためタクシーにおいては、企業の営業収入が悪化したときに通常の企業経営者がとる経営努力である生産調整をせず、逆に増車競争をするということになりました。

この過当競争、賃金低下の最後の歯止めとなったのが最低賃金です。営業収入が低下して、そこから計算される歩合給賃金が最低賃金に抵触するようになったとき、法律を守る意思があるならば、それ以上賃金を下げることはできません。

そうなったときにはじめて、経営者からも規制緩和見直しの声が起こり、タクシーにおける規制緩和は「市場の失敗」を招いたとして、2009年にタクシー適正化・活性化特措法が制定されて、規制緩和を見直し、車両数の協調的減車、運賃規制の厳格化がなされることになりました。言い方を変えれば、多くのタクシー経営者は、賃金が最低賃金に抵触するようになるまでは、歩合給の特性に依拠して、必要な経営努力の手を打たなかったということです。

最低賃金が低すぎることは、このような生産調整、すなわち1台当たりの生産性の向上という当然の経営努力を経営者に怠らせることになります。逆に、最低賃金を引き上げることは、その最低賃金を支払えるだけの生産性の向上のための企業努力を経営者に促すことになります。それは、タクシーの減車が実現したように、実行可能な努力です。そのような当然の経営努力をせずに、支払い能力がないので最低賃金を上げるのは困るという主張を認めることはできません。

## (2) コロナ危機だからこそ最低賃金を引き上げて生活が維持できるように

タクシー規制緩和の見直し以降、タクシー労働者の賃金はわずかながら回復の

傾向にありました（図1参照）。しかし、2020年に発生した新型コロナウイルスの感染拡大で、タクシー事業は甚大な影響を受け、営業収入は最大の月で前年同月比6割以上減少しました。労働者の賃金もそれに比例して低下しています。これだけの賃金低下になると最低賃金に抵触する労働者が続発しています。

最低賃金法違反を続けている経営者も一部にいますが、多くの経営者は、多数の労働者に最低賃金の補填をしなければならず、それでは経営が維持できないので、計画休業をして需給調整を行い、国からの雇用調整助成金を受給してなんとか事業を継続、雇用を維持している状況です。

このような非常時に最低賃金を引き上げるのは困るとというのが経営者団体の主張ですが、話は逆です。最低賃金の補填を受けても、現在の最低賃金の水準では、到底生活を維持するには足りません。生活が維持できず、コロナウイルス感染の危険もあって、昨年以降、タクシー運転者の離職が全国で急速にすすんでいます。最低賃金を大幅に引き上げて、最低賃金で生活が維持できるようにしなければ、タクシー事業から労働者がいなくなってしまうのです。

コロナ危機を乗り越え、タクシーの将来展望を開くためにも最低賃金を引き上げ、労働者が最低限の生活を維持できるようにすることが必要なのです。

### (3) 適切な国の助成の必要性

実際に最低賃金を引き上げた場合、現在、最低賃金近辺の賃金で労働者を雇用している経営者は、負担が増えて、経営上の影響が出ることは理解します。

だからこそ、最低賃金の引き上げは、中小・零細企業に対する国の助成の充実とセットで行わなければなりません。コロナ危機で疲弊した産業への特別の手当も含めて、今年度は特段の対応が必要です。

最低賃金の引き上げによって、実際に労働者の賃金を引き上げた事業者に対しては、新たに増加した費用を補填する補助金や社会保険料の使用者負担分の軽減など十分な助成策を講じて、最低賃金引き上げの負担を軽減して、経営と雇用の維持をはかれるようにすべきです。

## 3. 最低賃金の大幅引き上げでコロナ危機からの経済再生を

低すぎる最低賃金は、タクシーに象徴的にみられるように、安い人件費で経営が維持できてしまうために、経営者の生産性向上に対する意欲を低下させます。

また、低すぎる最低賃金は、コロナ危機のなかで、労働者の最低限の生活を危うくしています。

こうした事情を考慮して、大幅な最低賃金の引き上げと地方間格差の是正によって、コロナ危機からの脱却、経済再生をはかり、労働者の賃金の上昇が生産性の向上を促し、消費も拡大して、日本経済全体が成長するという好循環が実現するように、中央最低賃金審議会での積極的な審議を求めるものです。

以上