

(電子版)



2022年 第24号 2022年6月27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

メール info@jikosoren.jp

ホームページ→



最低賃金1500円に引き上げを 目安審議はじまる 自交総連が意見書提出、「支払い能力論」に反論

2022年度の最低賃金（最賃）引き上げの目安を決める中央最低賃金審議会（中賃）の審議がはじまるのに合わせて、全労連では6月24日に最賃大幅引き上げ、全国一律1500円をめざす行動を実施、自交総連も、中賃に意見書を提出しました。意見書は、全タク連が毎年要望を出し、「支払い能力論」を理由に最賃引き上げ反対を主張していることに反論、低すぎる最賃が経営者の経営努力を怠らせ、労働者の流出を招いていると指摘、大幅に引き上げてこそ事業の将来がひらけると訴えています。

2022年6月24日

中央最低賃金審議会 御中

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

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もともと劣悪なうえ、コロナ危機による影響も大きく、2021年のタクシー労働者の平均年収は249万円で、産業計男性労働者の495万円より247万円も低くなっています（図1、厚労省『賃金構造基本統計調査』による）。

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。

図2にみるように、所定内給与の時間額と最低賃金との乖離率が15%未満の地方は15地方にのぼり、これらの地方では相当数の労働者が最低賃金以下で働いていると想定されます。

こうした実態ですから、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。異常ともいえるタクシー労働者の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つよく求められます。

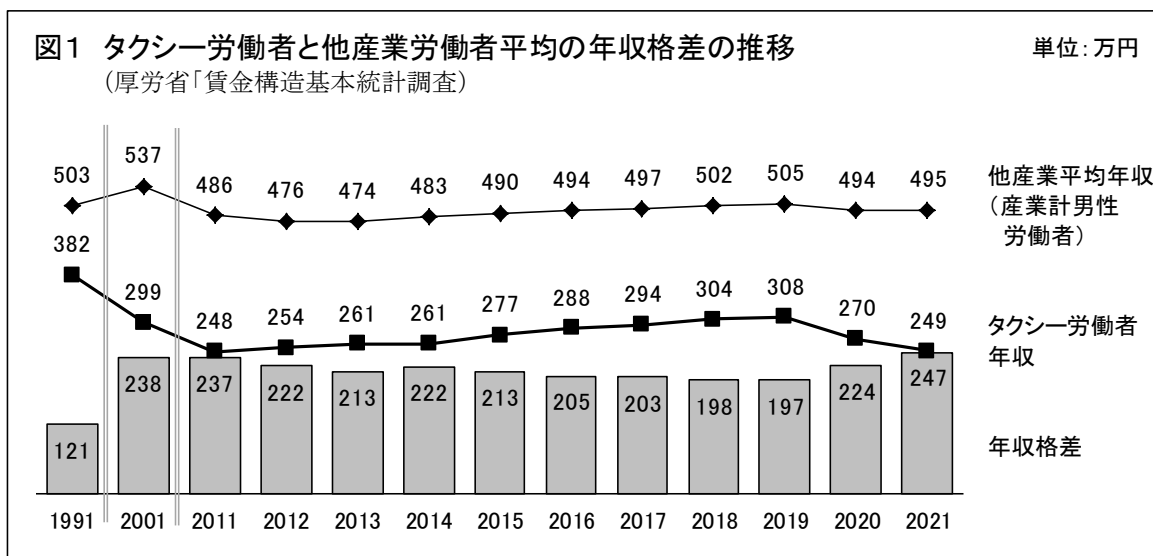


図2 タクシー運転者の所定内給与の時間額と最低賃金 乖離率15%未満の地方
(2021年6月分賃金と地域別最低賃金の比較)

資料: 厚労省「賃金構造基本統計調査」、企業規模10人以上

		総労働時間			決まって支給する		所定内給与の時間額	最低賃金額 20年度	差額	乖離率
		所定時間	超過時間	時間	給与額	所定内給与額				
		時間	時間	時間	千円	千円	円	円	%	
1	三重	192	166	26	206.6	170.9	890	874	16	1.8%
2	鹿児島	185	176	9	166.7	149.7	809	793	16	2.0%
3	兵庫	152	138	14	165.0	144.2	949	900	49	5.4%
4	京都	160	159	1	155.7	153.6	960	909	51	5.6%
5	岩手	188	151	37	191.4	159.3	847	793	54	6.9%
6	長崎	179	177	2	170.9	152.9	854	793	61	7.7%
7	滋賀	191	184	7	192.1	179.2	938	868	70	8.1%
8	神奈川	191	165	26	261.3	209.7	1098	1012	86	8.5%
9	新潟	175	167	8	175.6	160.4	917	831	86	10.3%
10	石川	190	165	25	199.8	175.4	923	833	90	10.8%
11	広島	172	161	11	183.2	166.2	966	871	95	10.9%
12	青森	150	146	4	144.1	135.0	900	793	107	13.5%
13	茨城	177	171	6	189.9	171.7	970	851	119	14.0%
14	徳島	165	165	0	150.3	150.3	911	796	115	14.4%
15	静岡	166	162	4	186.7	168.7	1016	885	131	14.8%

2. 最低賃金の引き上げはタクシー経営の障害とはならない

(1) 低すぎる最低賃金こそが経営努力を怠らせ、健全な事業発展を阻害する

毎年の最低賃金改定の審議にあたって、タクシーの経営者団体は、厳しい経営環境のなかで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。

タクシーの経営環境が悪化したのは、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、運賃規制を緩和したために、タクシ

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	全国の総営業収入			車両数			1台当たり営業収入		
	億円	2000年度比増減 億円	%	台	2000年度比増減 台	%	万円	2000年度比増減 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 2019	13,655	-6,910	-33.6%	181,900	-28,128	-13.4%	751	-228	-23.3%
④ 2020	8,406	-10,558	-55.7%	177,367	-45,155	-20.3%	474	-378	-44.4%

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 その後、営業収入の漸減は続いているが、規制緩和の見直しで台数が減ったため1台当たりの営業収入の減り方は若干鈍化した

④ 2020年度は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響で乗客が大幅に減り、営業収入と1台当たりの営業収入は激減した

一台数が急増し、低運賃競争が発生しました。しかし、需要は拡大せず、激しい過当競争状態となりました。図3②にみるように、総営業収入は減っているのに車両だけが増え、1台当たりの営業収入は急減しました。

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、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、人件費率が上昇して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、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ならば当然にとるであろう経営努力である生産調整が行われず、逆に増車競争が進行するということになりました。

この過当競争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行われました。減車によって1台当たりの生産性の向上をはかったのです。このことは、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、必要な経営努力をせず、生産性向上に本気でとりくまなかったということを示しています。

最低賃金が低すぎることは、このような生産性向上という当然の経営努力を経営者に怠らせることとなります。逆に、最低賃金を引き上げることは、その最低賃金を支払うために、生産性向上のための企業努力を経営者に促すこととなります。それは、実際に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は身勝手であり、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。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、労働者の賃金は激減、2021年の年収は2019年から59万円も減っています（図1参照）。

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ます。労働者からの請求がないのをいいことに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経営者団体は主張します。しかし、それでは労働者は生活できず、事業の維持さえ困難になります。現在の最低賃金の水準では、労働者は最低賃金が支払われても生活を維持することができず、2020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、タクシーを運転する労働者がいなくなり、事業が維持できなくなってしまうのです。

(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明らかですから、ここに対しては何らかの手立てが必要です。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うこととし、経営者の負担を軽減すべきです。コロナ危機で疲弊したタクシー事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使用者に対しては、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の維持を危うくしています。

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、コロナ危機から脱却し、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においては積極的な最低賃金引き上げの審議が行われるよう求めるものです。

以上