

【論点4】

運転者の労働条件の確保や資質の向上のためにいかなる方策が必要か。

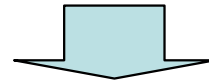
I 労働基準法等の概要

(厚生労働省提出資料)

労働基準法の概要

労働基準法の基本理念

- 労働条件は、労働者が人たるに値する生活を営むための必要を充たすべきものでなければならないこと。(第1条)
- 労働基準法に定める労働条件の基準は最低の基準であること。(第1条)
- 労働条件は労働者と使用者が対等の立場で決定すべきものであること。(第2条)



このような基本理念(訓示規定)に基づき以下の具体的内容を規定

1 総則的な規定

- 差別的な取扱いの禁止(第3条、第4条)
- 強制労働の禁止(第5条)
- 中間搾取の禁止(第6条) 等

2 労働契約に関する規定

- 労働基準法の基準に満たない労働契約の一部無効(第13条)
- 有期労働契約(第14条)
 - ・原則3年、専門的労働者等は5年
- 労働条件の明示(第15条)
- 賠償予定の禁止(第16条)
- 前借金相殺の禁止(第17条)
- 強制貯金(第18条)
- 解雇制限(第19条)
- 解雇予告(第20条)
- 退職証明書等(第22条) 等

3 賃金に関する規定

- 賃金支払いの原則(第24条)
- 非常時払(第25条)
- 休業手当(第26条)
- 出来高払いの保障給(第27条)
- 最低賃金額の保障は最低賃金法による。

4 労働時間に関する規定

- 労働時間の原則(第32条)
 - ・1週40時間、1日8時間
- 変形労働時間制(第32条の2～第32条の5)
- 休憩(第34条) ・6時間超45分、8時間超1時間
- 休日(第35条) ・毎週1回又は4週4休
- 時間外・休日労働(第36条) ・労使協定の締結
- 割増賃金(第37条)
 - ・時間外、深夜2割5分以上、休日3割5分以上
- 年次有給休暇(第39条) 等

5 年少者、母性保護に関する規定

- 義務教育終了前の児童の使用禁止(第56条)
- 年少者の深夜業、危険有害業務への就業、坑内労働の禁止(第61条～第63条)
- 妊産婦の危険有害業務への就業の禁止(第64条の3)
- 産前産後休業(第65条) 等

6 その他の規定

- 就業規則(第89条～第93条)
- 労働基準法の施行機関、罰則等
- 安全衛生関係の基準は、労働安全衛生法による。
- 労災補償は、実質的に労働者災害補償保険法に基づいて支払われる。

賃金に関する労働基準法の規定

賃金が確実に、また、労働者の生活を保障するに足りる程度に、労働者の手中に支払われることを確保するため、以下の規定が設けられている。

① 賃金の支払(第24条)

賃金の支払方法について、通貨払い・直接払い・全額払い・毎月払い・一定期日払いを規定

② 非常時払(第25条)

労働者の突発的な出費に対する支払期日前における既往の賃金の支払を規定

③ 休業手当(第26条)

使用者の責めによる休業の場合における労働者の生活を保障するための休業手当の支払を規定

④ 出来高払いの保障給(第27条)

出来高払制の労働者について、労働時間に応じ一定額の賃金を保障しなければならないことを規定

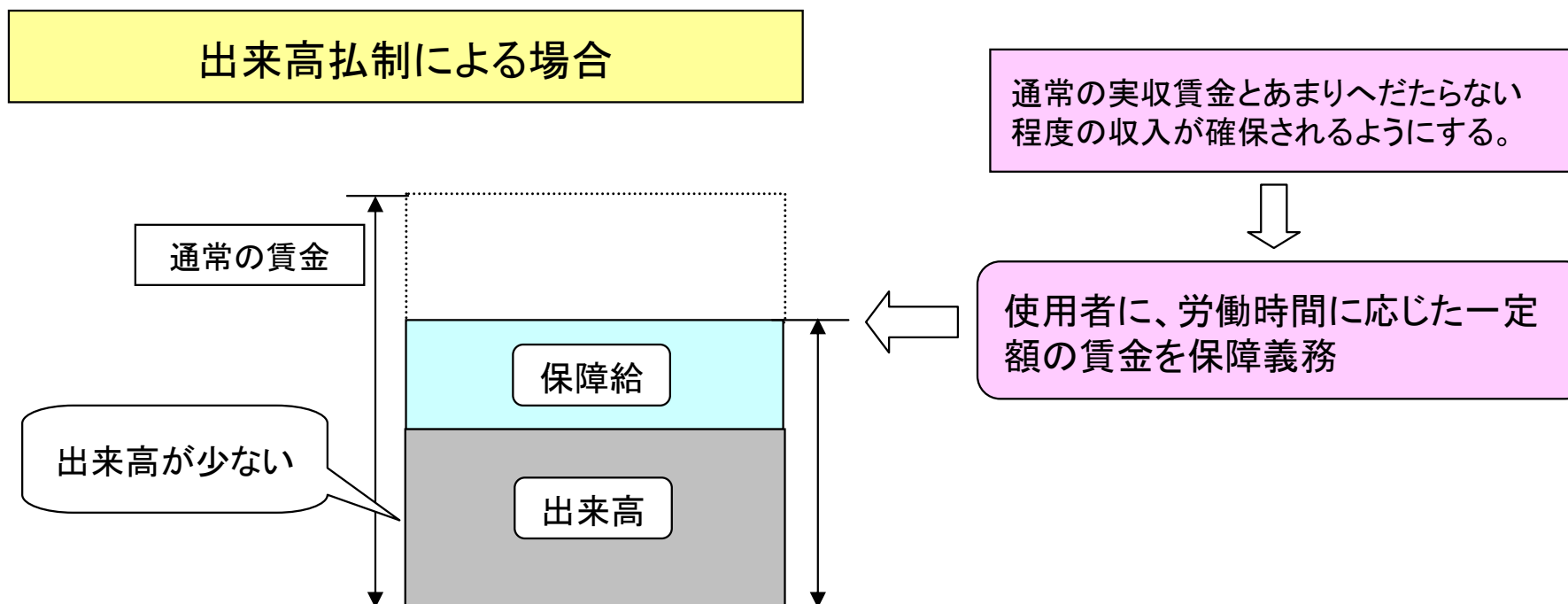
⑤ 賃金額の最低基準(第28条)

賃金額の最低基準については、最低賃金法の定めるところによることを規定

最低賃金とは

使用者は、最低賃金の適用を受ける労働者に対し、その最低賃金額以上の賃金を支払わなければならない(最低賃金法第5条第1項)

出来高払制の保障給に関する規定(労基法第27条)

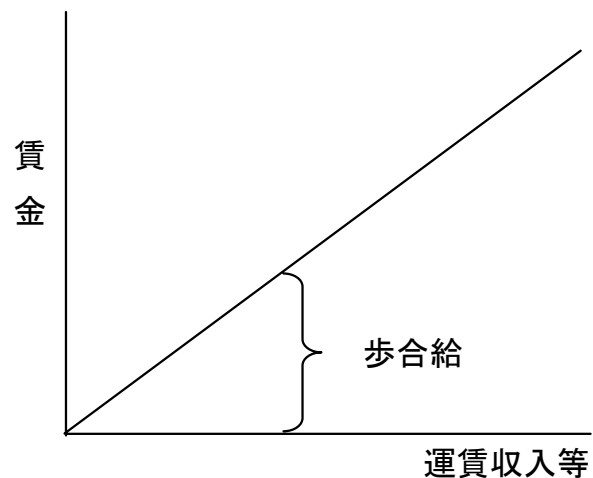


自動車運転者についての通達(平成元年基発第93号)

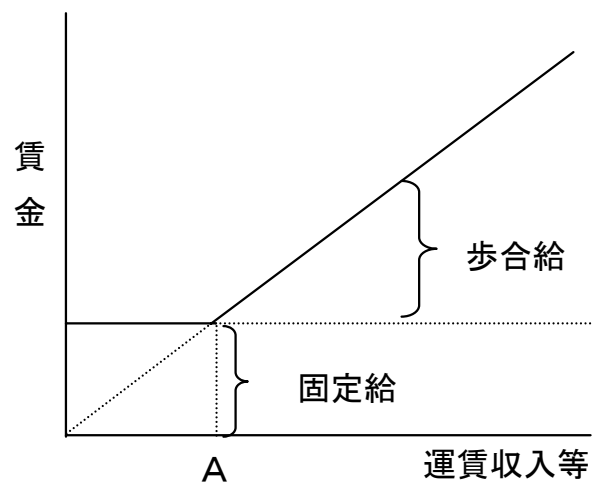
- 歩合給制度が採用されている場合には、労働時間に応じ、固定的給与と併せて通常賃金の6割以上の賃金が保障されるよう保障給を定めるものとする。
- 歩合給制度のうち累進歩合制度は廃止するものとする。

歩合給制と最低賃金との関係

歩合給制の一例



$$\text{賃金} = \text{運賃収入等} \times \text{歩率(一定)}$$



運賃収入等がA以下の場合
賃金 = 固定給

運賃収入等がAを超えた場合
賃金 = 運賃収入等 × 歩率(一定)

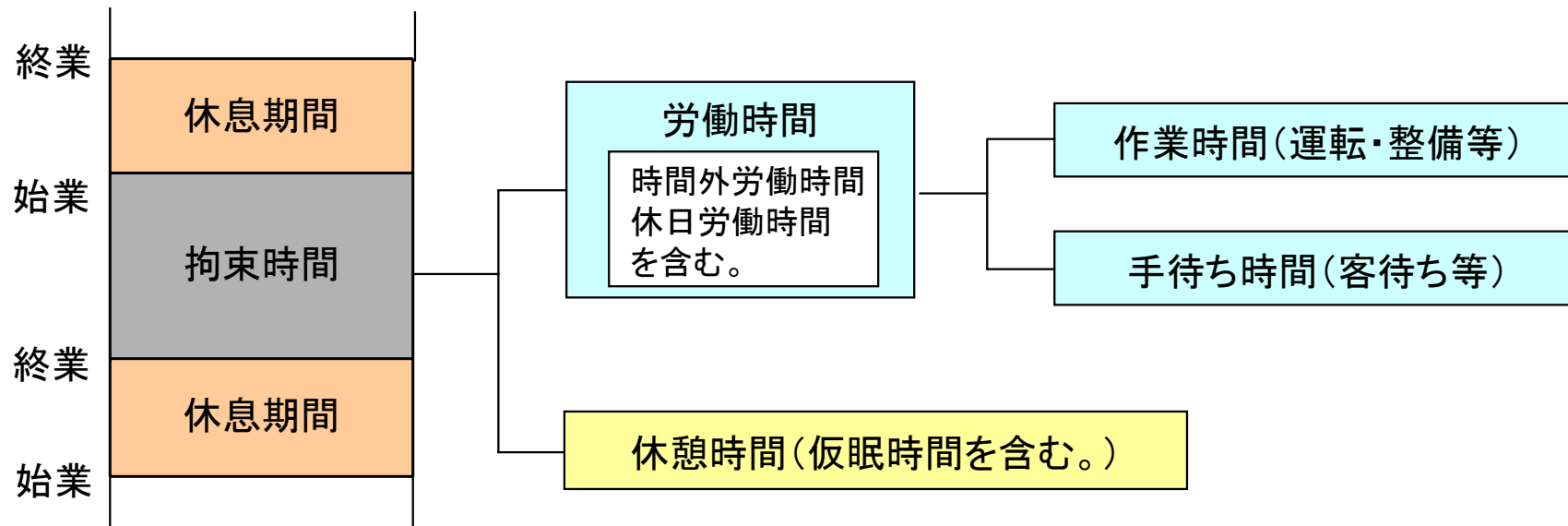
タクシー運転者の賃金制度が歩合給制の場合であっても、賃金額を1時間あたりに換算した金額^{※1}が、都道府県ごとに定められた最低賃金額^{※2}を下回ることはできない。

※1 出来高払制その他の請負制(歩合給制)によって定められた賃金については、当該賃金算定期間(賃金締切日がある場合には、賃金締切期間。以下同じ)において出来高払制その他の請負制(歩合給制)によって計算された賃金の総額を、当該賃金算定期間において出来高払制その他の請負制(歩合給制)によって労働した総労働時間数で除した金額(最低賃金法施行規則第3条第1項第5号)

※2 例：北海道654円、宮城639円、東京739円、愛知714円、大阪731円、広島669円、福岡663円、沖縄618円(平成19年度)

「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」告示の内容

○ 「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(平成元年労働省告示第7号)は、タクシー等の自動車運転者について、労働時間等の労働条件の向上を図るための拘束時間、休息期間等の基準を定めている。



○ 改善基準の概要〔タクシー関係〕(抄)

1 拘束時間(始業から終業までの時間)

日勤勤務のタクシー運転者	
1か月	299時間
1日 原則	13時間
	(最大 16時間)

隔日勤務のタクシー運転者	
1か月	262時間
2暦日 原則	21時間

2 休息期間(勤務と勤務の間の自由な時間)

日勤勤務のタクシー運転者
継続8時間以上

隔日勤務のタクシー運転者
継続20時間以上

3 休日労働 2週間に1回

タクシー運転者に関する労働条件確保改善対策について

1 監督指導の実施

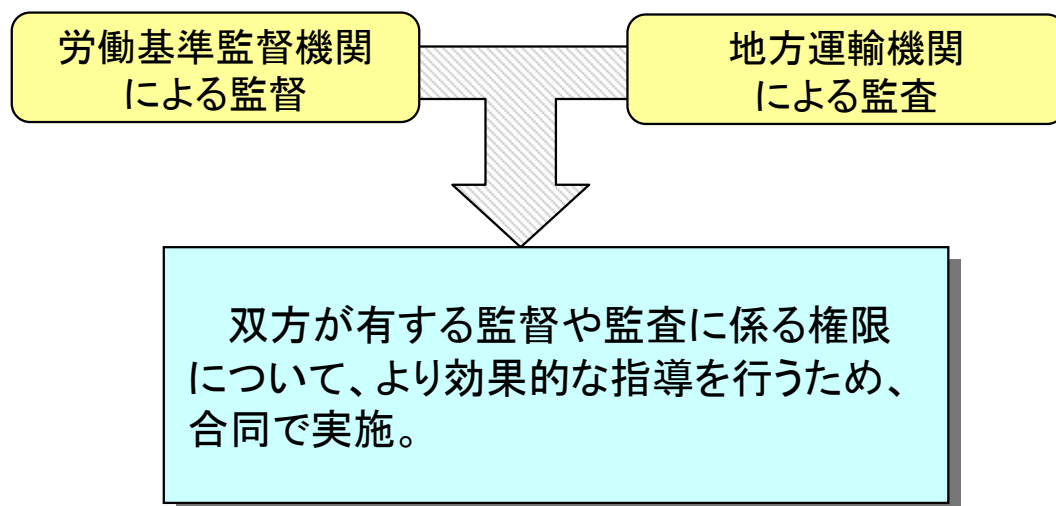
タクシー運転者の労働条件の確保・改善を図るため、タクシー事業者に対し重点的に監督指導を実施している。

監督指導において、労働基準関係法令違反が認められた場合には、その是正を指導するなど必要な措置を講じている。

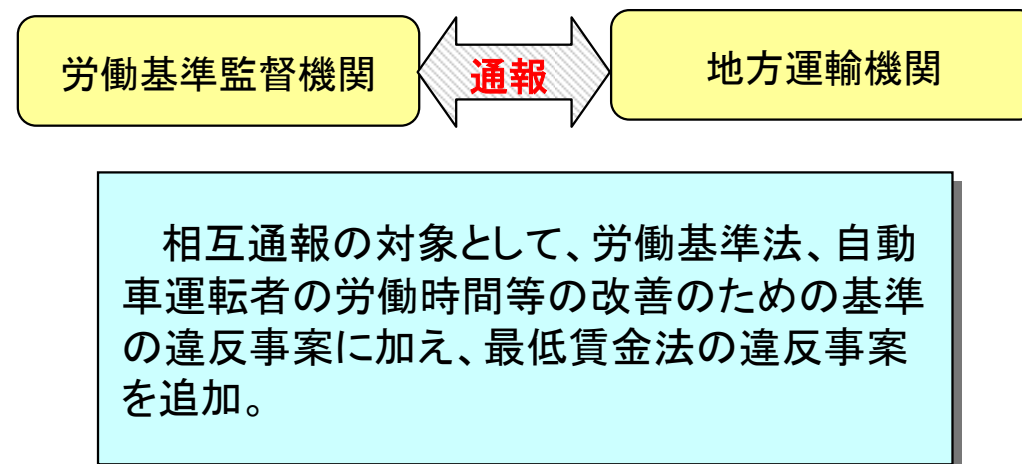
また、重大・悪質な事案については、司法処分を行うなど厳正に対処している。

2 国土交通省との連携強化

(1) 合同監督・監査の実施(平成18年4月より実施)



(2) 相互通報制度の拡充(平成18年4月より実施)



ハイヤー・タクシー業の事業場に係る監督指導状況(平成18年)

1 労働基準関係法令の違反状況

監督実施 事業場数	労働基準 関係法令 の違反事 業場数	主 要 違 反 事 項			
		労働時間	休 日	割増賃金	最低賃金
1,395 (100.0)	1,124 (80.6)	738 (52.9)	118 (8.5)	379 (27.2)	247 (17.7)

- (注) 1 「労働基準関係法令の違反事業場数」欄は、何らかの労働基準関係法令の違反が認められた事業場数である。
 2 「主要違反事項」欄は、当該事項について違反が認められた事業場数である。
 3 ()内は、監督実施事業場数に対する割合(%)である。

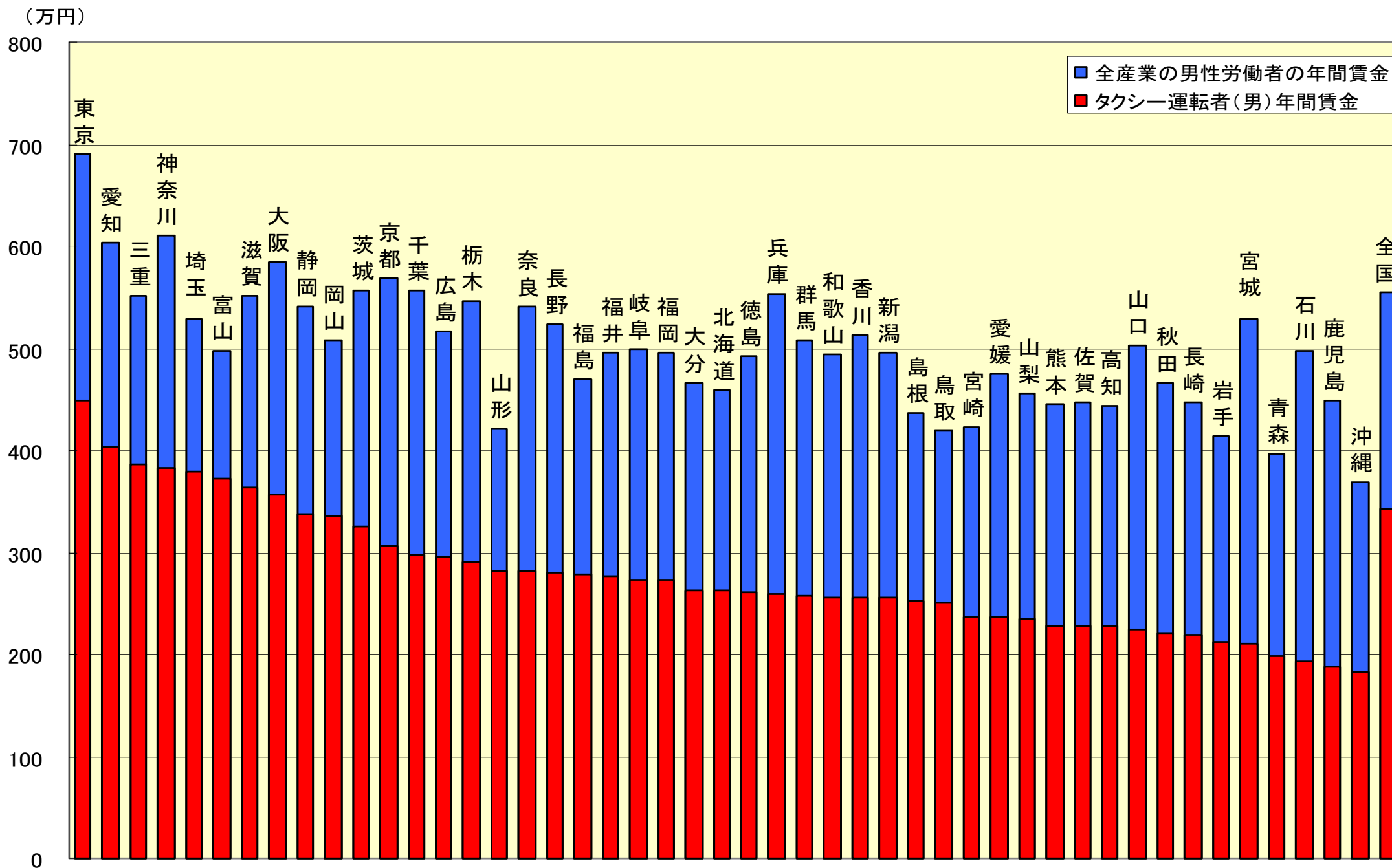
2 改善基準告示の違反状況

監督実施 事業場数	改善基準 告示違反 事業場数	改 善 基 準 告 示 違 反 事 項			
		総拘束時間	最大拘束時間	休息期間	休日労働
932 (100.0)	493 (52.9)	344 (36.9)	369 (39.6)	157 (16.8)	69 (7.4)

- (注) 1 「改善基準告示違反事業場数」欄は、何らかの改善基準告示違反が認められた事業場数である。
 2 「改善基準告示違反事項」欄は、当該事項について改善基準告示違反が認められた事業場数である。
 3 ()内は、監督実施事業場数に対する割合(%)である。

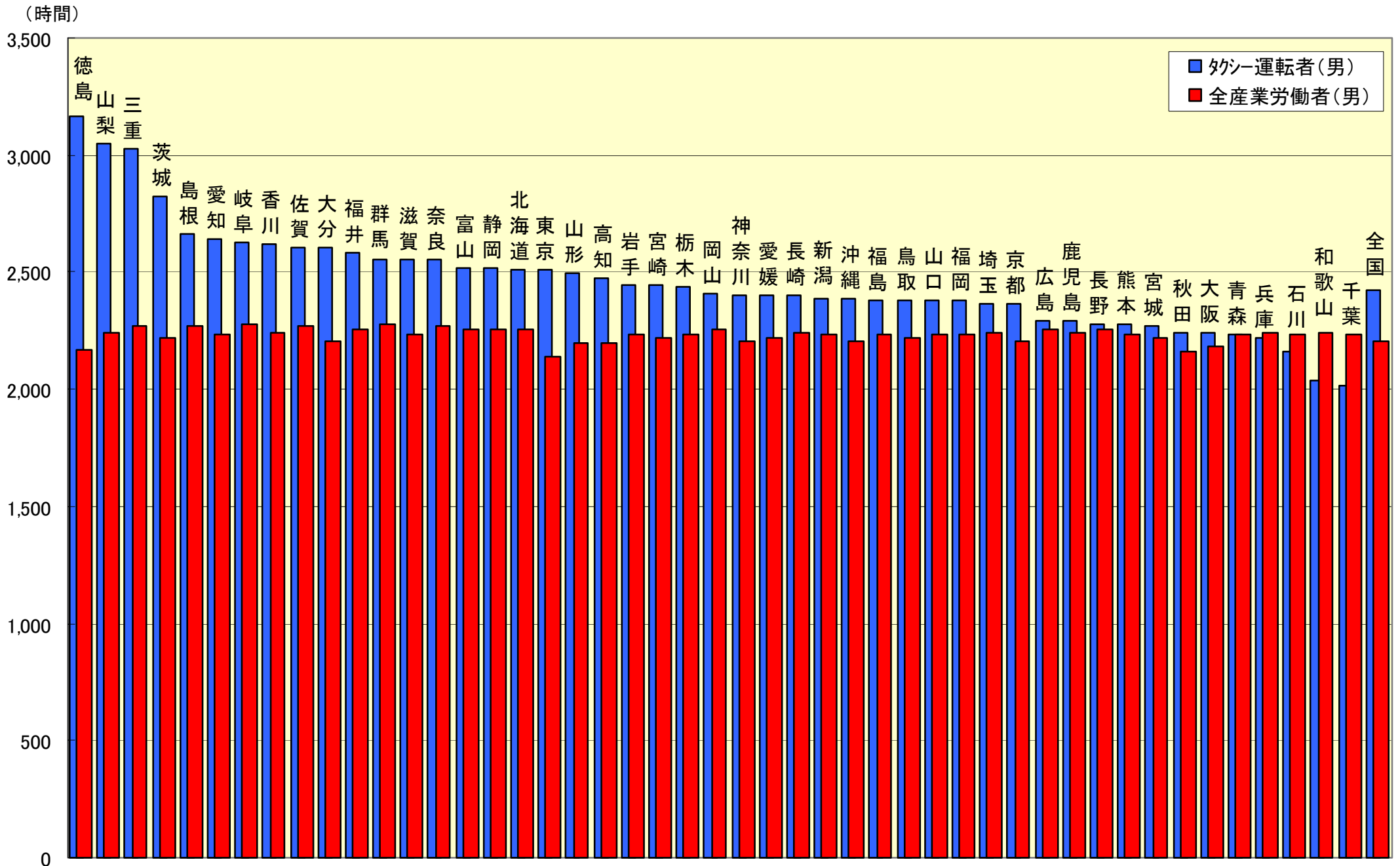
Ⅱ タクシー運転者の労働条件の状況等 について

平成19年 タクシー運転者と全産業労働者における年間所得の比較(男性)



資料: 厚生労働省「賃金構造基本統計調査」

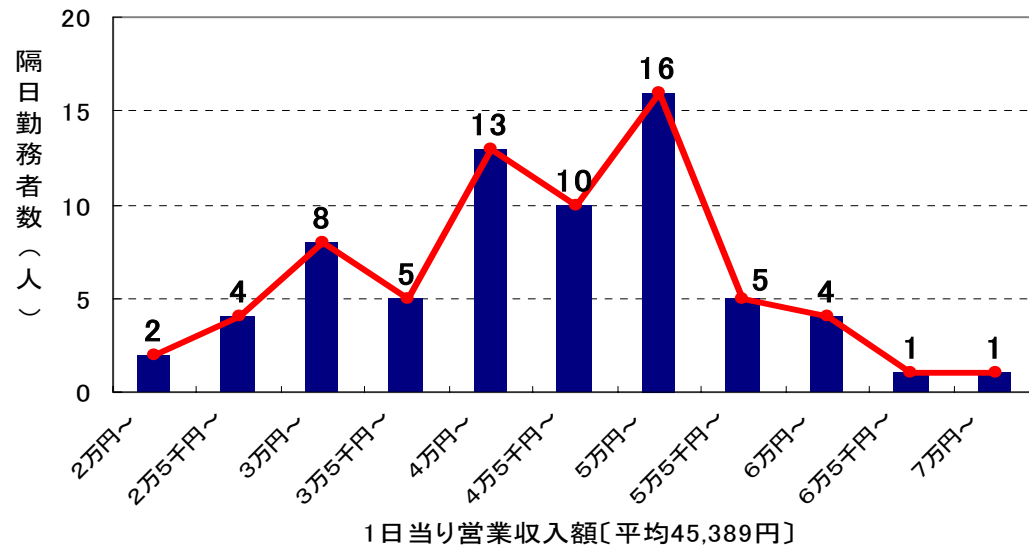
平成19年 タクシー運転者と全産業労働者における年間労働時間の比較(男性)



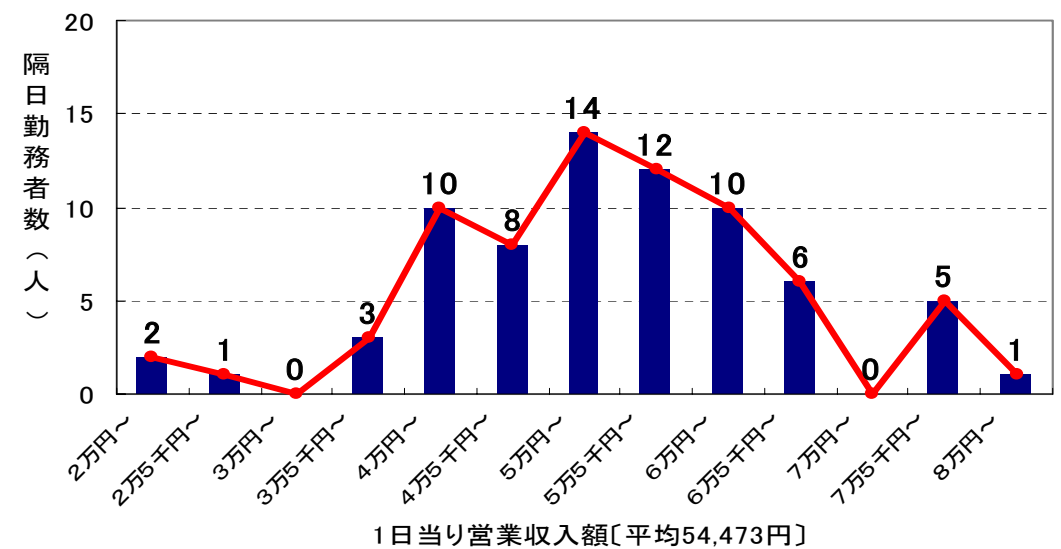
資料:厚生労働省「賃金構造基本統計調査」

1日当り営業収入額別人数分布について（東京・隔日勤務者）

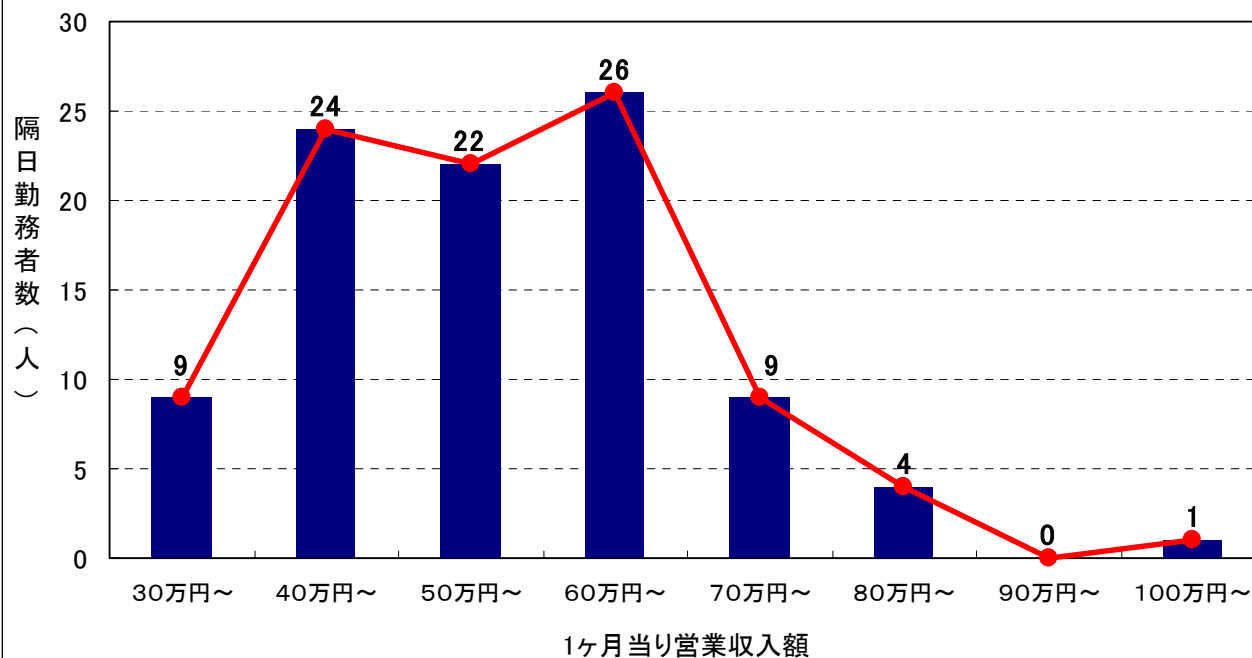
●1日当り営業収入額最低日(2008年1月15日)



●1日当り営業収入額最高日(2008年2月6日)

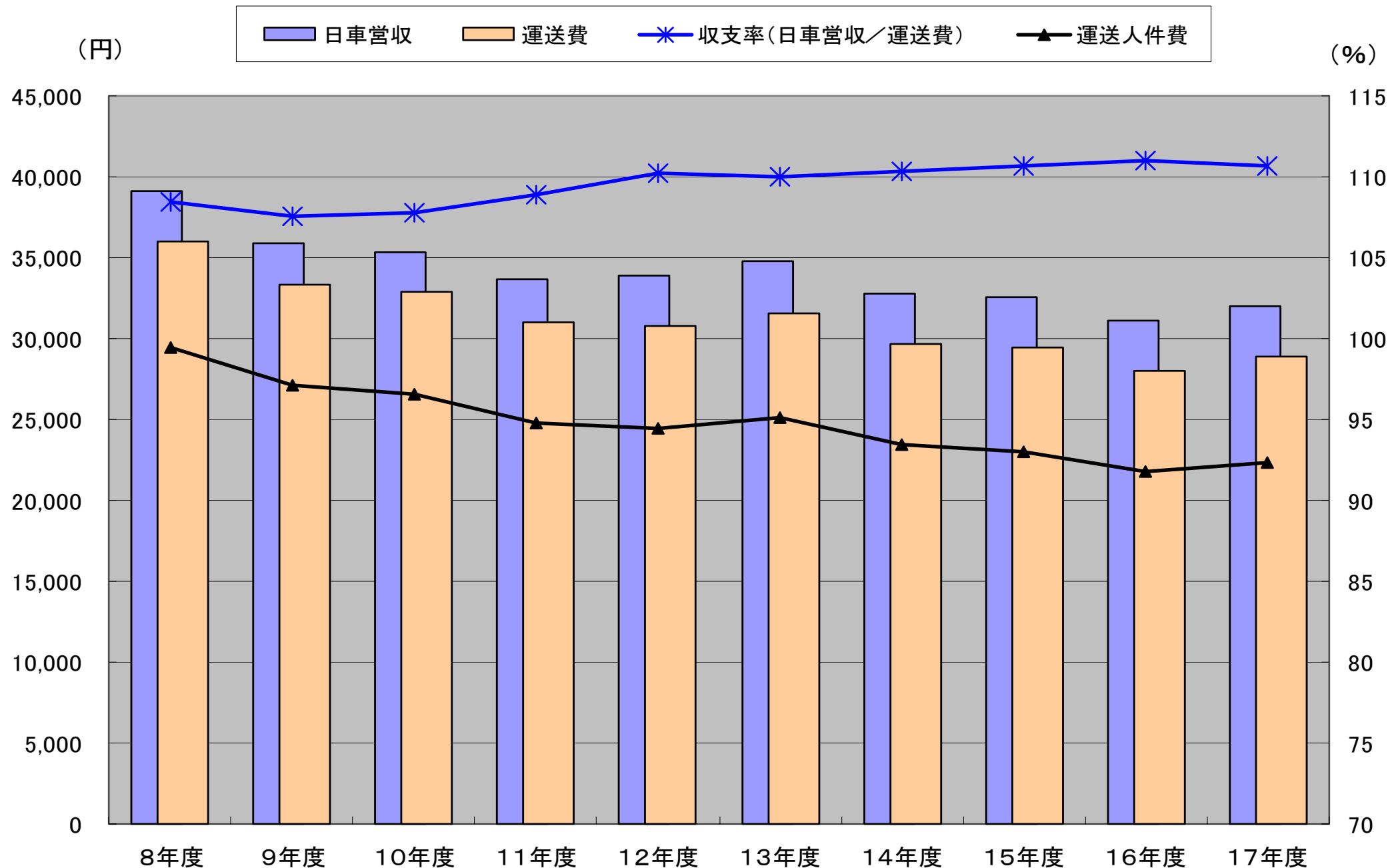


●1ヶ月当り営業収入額別人数分布(隔日勤務者: 11乗務数のみ)



調査期間: 2008年1月13日～2月11日
 調査対象: 東京都内にある特定の事業者の特定の営業所

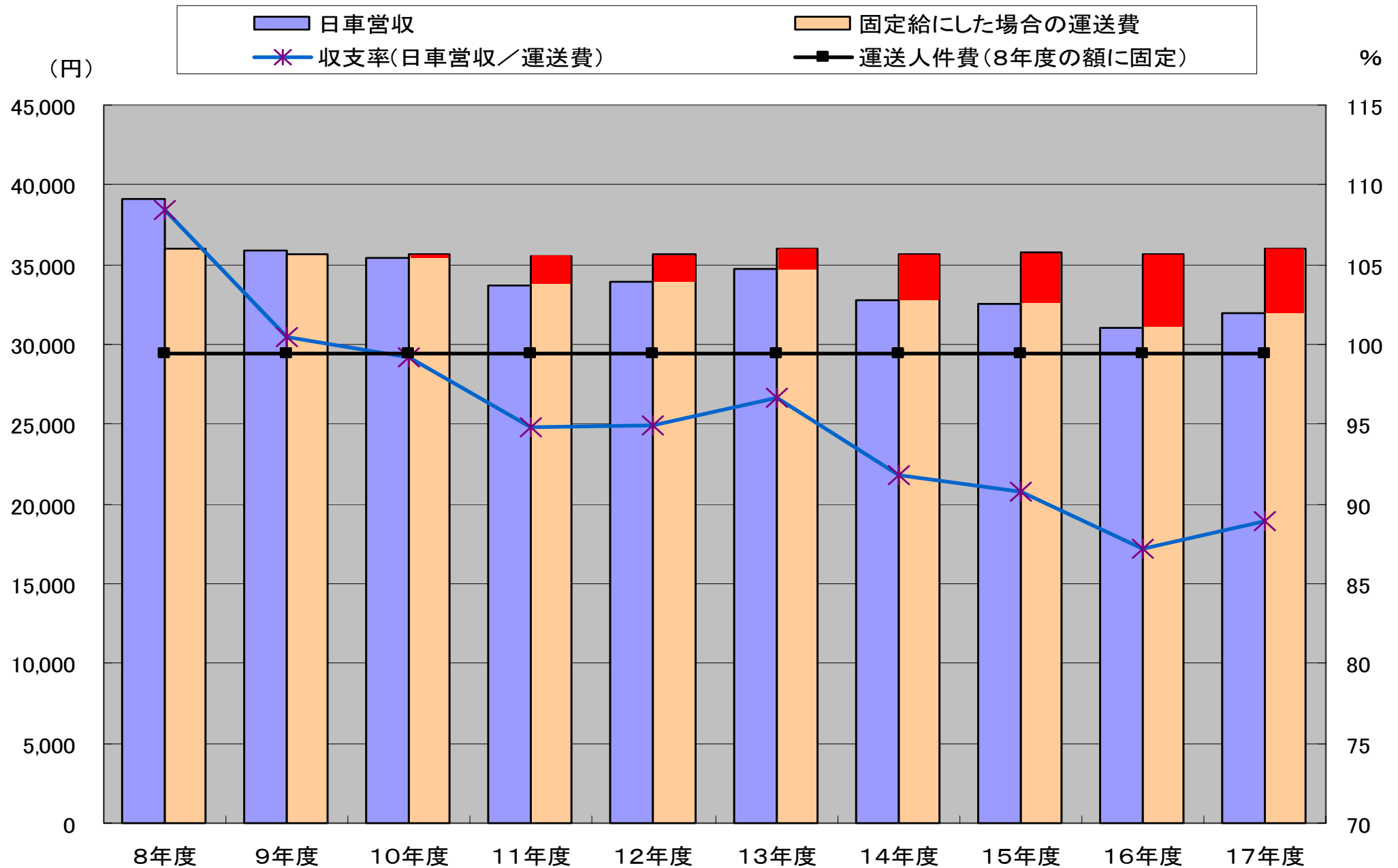
タクシー事業の経営指標の推移(実働車両1台当り)



出典:自動車運送事業経営指標(国土交通省)
 全国の車両数30両以上の事業者293社(12年度~14年度は290社)
 の営業報告書を集計したもの

タクシー事業の経営指標の推移（実働車両1台当り）

～人件費を平成8年度の金額に固定した場合～



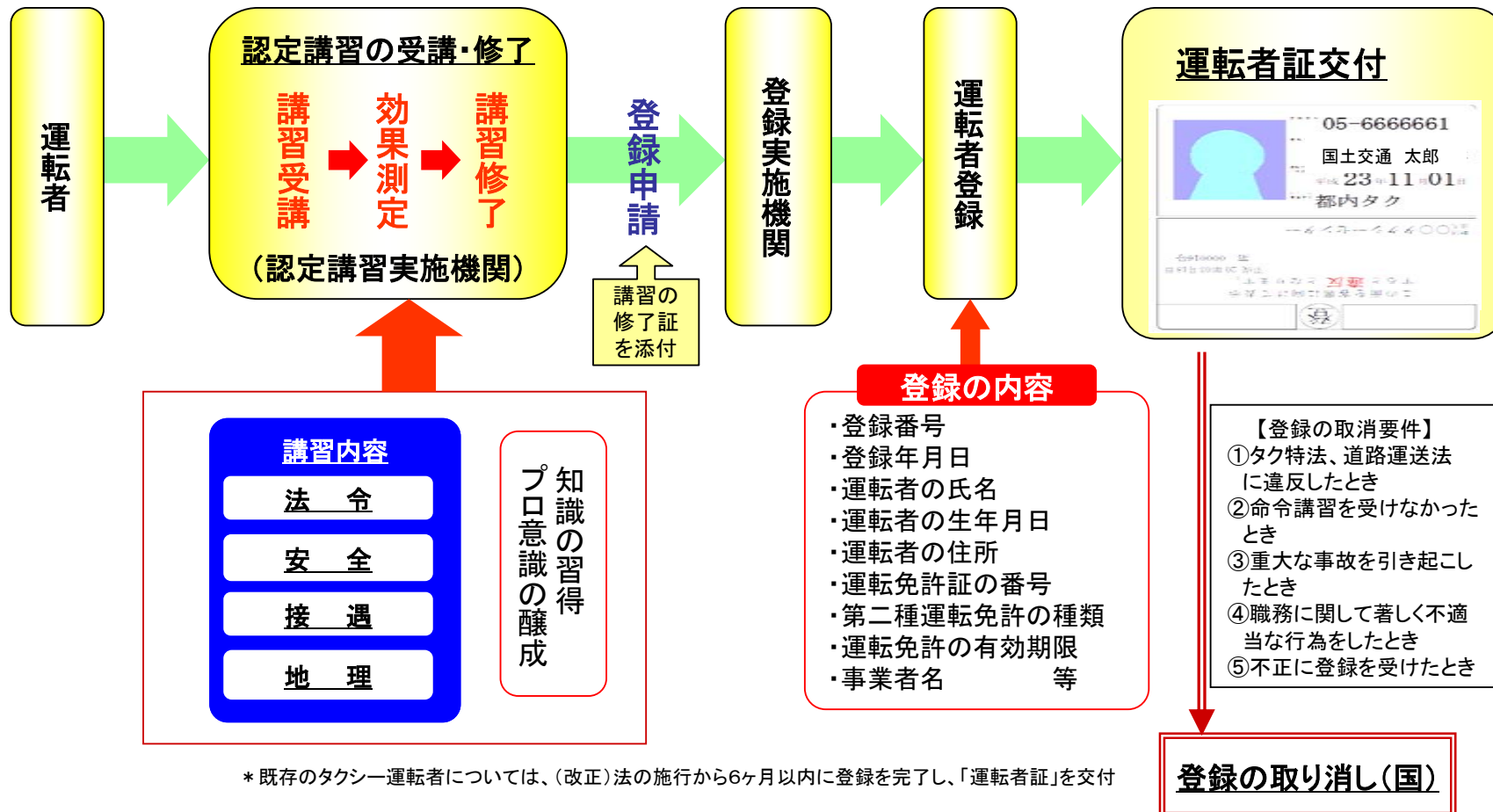
参考：自動車運送事業経営指標(国土交通省)
 全国の車両数30両以上の事業者293社(12年度～14年度は290社)
 の営業報告書を集計したもの

Ⅲ タクシー運転者の資質の向上のための の取り組みについて

タクシー業務適正化特別措置法に基づく運転者登録制度の概要

流し営業中心の地域におけるタクシー事業に係る輸送の安全及び利用者の利便を確保する観点から、タクシー事業の業務の適正化を図るため、悪質な運転者の排除等を目的に「登録制度」を実施。平成20年6月14日から、従来の指定地域(東京、大阪)に加え、札幌、仙台、さいたま、千葉、横浜、名古屋、京都、神戸、広島、北九州、福岡を追加指定し、全国13地域に拡大。

タクシー運転者登録に関する一連の手続き



悪質運転者の排除

サービスの質向上

安全性の確保

タクシー業務適正化特別措置法の施行状況

○東京・大阪地区の登録取消件数

(単位:件)

	東京地区(関東運輸局)				大阪地区(近畿運輸局)			
	乗車拒否関係	運賃関係	乗禁地区関係	計	乗車拒否関係	運賃関係	乗禁地区関係	計
平成13年度	3	0	0	3	1	1	0	2
14年度	4	1	2	7	2	1	0	3
15年度	0	0	0	0	0	0	5	5
16年度	3	0	2	5	1	0	4	5
17年度	6	0	0	6	0	0	0	0
18年度	0	0	0	0	0	1	0	1
19年度	4	0	2	6	2	0	0	2

○東京・大阪タクシーセンターの地理試験合格率

(単位:人)

	東京タクシーセンター			大阪タクシーセンター		
	受験者数	合格者数	合格率	受験者数	合格者数	合格率
平成 8年度	9,269	6,312	68.1%	3,567	2,781	78.0%
9年度	12,285	6,740	54.9%	3,588	2,828	78.8%
10年度	14,339	8,648	60.3%	4,720	3,692	78.2%
11年度	11,434	7,101	62.1%	3,913	2,981	76.2%
12年度	10,001	5,999	60.0%	3,076	2,263	73.6%
13年度	12,078	5,832	48.3%	3,815	2,447	64.1%
14年度	12,886	6,385	49.5%	4,071	2,584	63.5%
15年度	14,390	6,553	45.5%	4,138	2,889	69.8%
16年度	15,002	6,303	42.0%	3,301	2,289	69.3%
17年度	15,144	5,431	35.9%	2,350	1,764	75.1%
18年度	15,519	5,892	38.0%	2,399	1,601	66.7%
19年度	14,440	5,989	41.5%	2,997	1,792	59.8%

優良運転者表彰制度

一定以上の勤続年数、無事故・無違反などの優良なタクシー運転者に対し、行政機関、業界団体、東京・大阪タクシーセンターにより、表彰を実施。

優良運転者表彰制度（東京タクシーセンターの例）

東京タクシーセンターにおいて、指定地域内のタクシー運転者のうち、道路運送法等に違反がなく、接客態度良好で他の模範となる者に対し、勤続年数に応じて、10年、20年、30年の区分により表彰を実施。

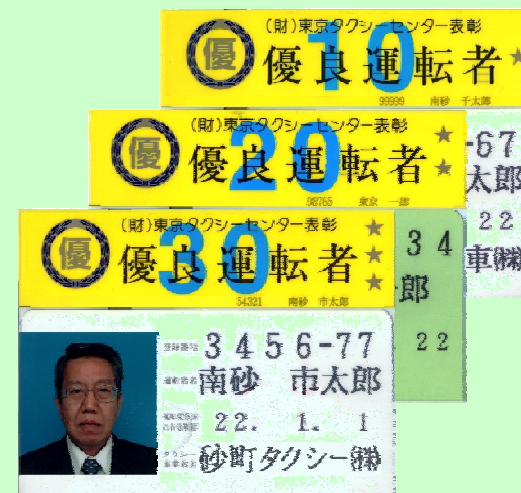
表彰基準

- ・タクシー運転者として、表彰区分期間を超えて勤務していること。
 - ・道路運送法や道路交通法等の違反がないこと。
 - ・接客態度が良好で、他の模範となる者であること。
- など

平成19年度東京タクシーセンター優良運転者表彰者数

(人)

	法人	個人	合計
30年表彰	25	21	46
20年表彰	81	60	141
10年表彰	360	62	422
計	466	143	609



車内表示装置に取り付ける

ドライバーアンケート調査（1）

宮城大学教授
徳永 幸之氏調査

（調査時 東北大学大学院准教授）
2007年2月仙台市内において実施

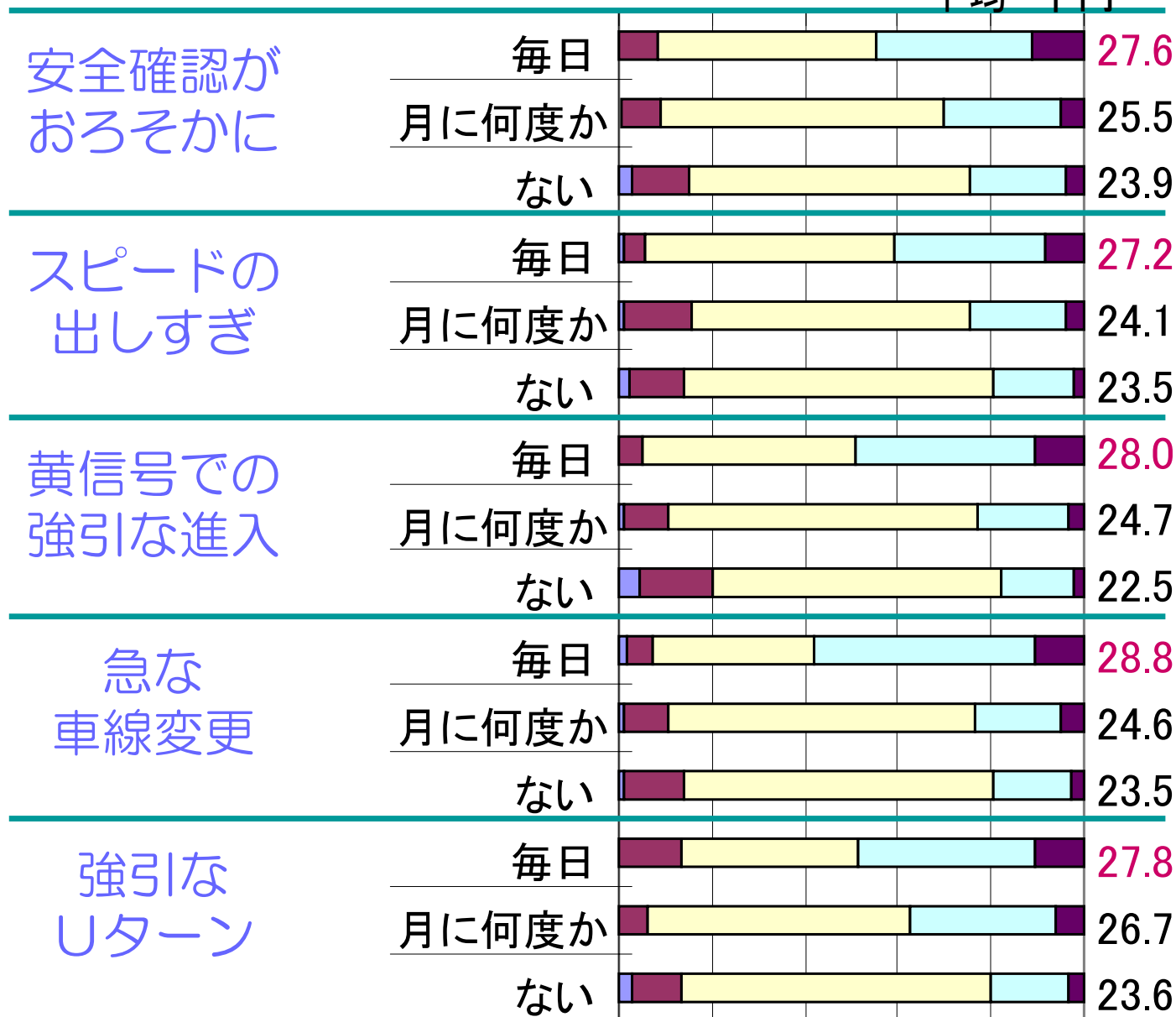
- 配布数：408
- 回収数：265
- 回収率：65%

■ 運転の様子と営業収入

- 安全をないがしろにしている人の方が営業収入が高い傾向
- 毎日ある人の割合
 - ◆ 安全確認がおろそかに 16%
 - ◆ スピードの出しすぎ 48%
 - ◆ 黄色信号での強引な進入 37%
 - ◆ 急な車線変更 26%
 - ◆ 強引なUターン 17%

■ ~1万円 ■ 1~2 ■ 2~3 ■ 3~4 ■ 4~

0% 20% 40% 60% 80% 100%
平均 千円



ドライバーアンケート調査（2）

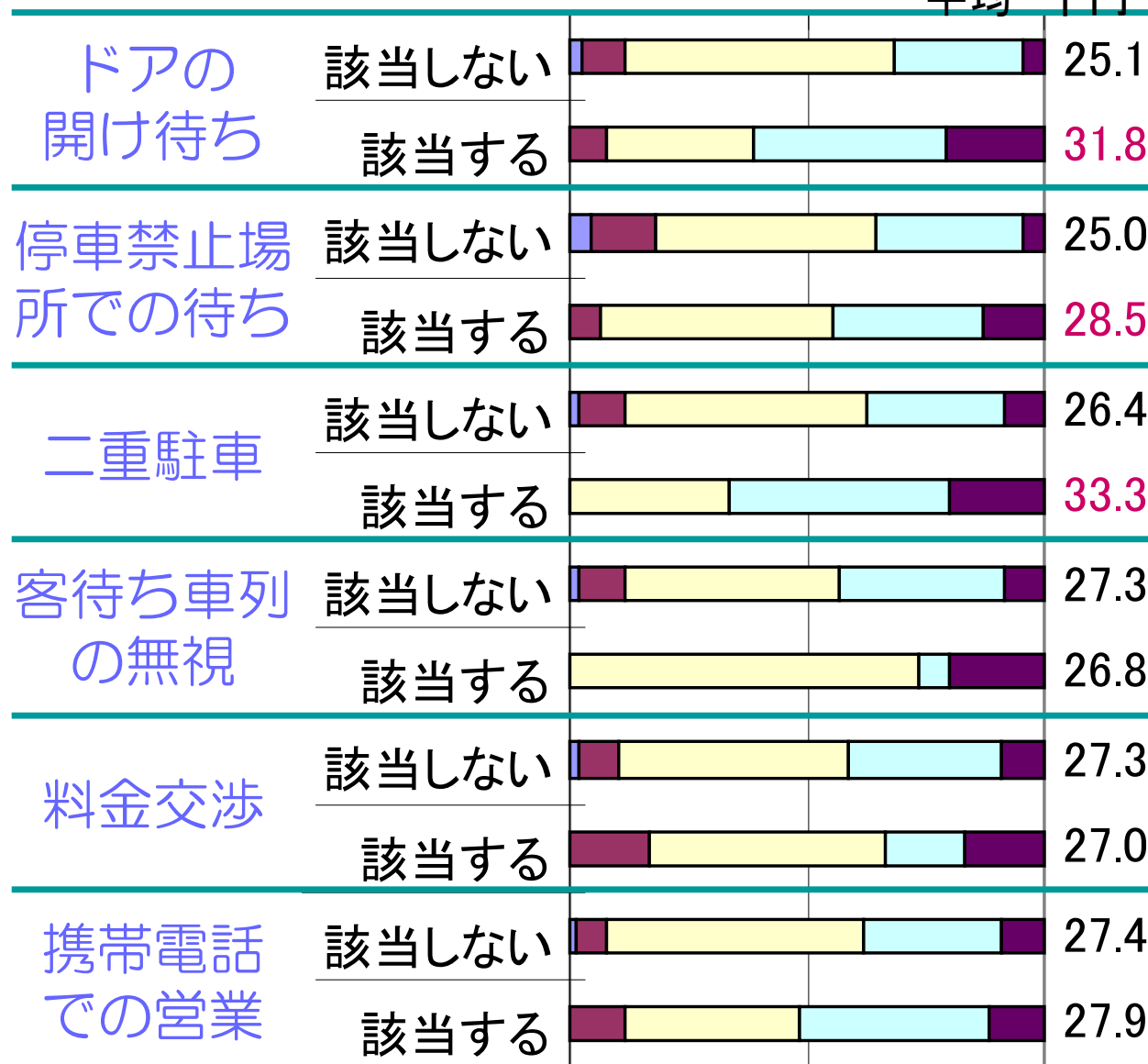
営業の様子と営業収入

- ルール違反している人の方が営業収入が高い傾向
- 該当する人の割合
 - ◆ ドアの開け待ち 27%
 - ◆ 停車禁止場所での待ち 55%
 - ◆ 二重駐車 11%
 - ◆ 料金交渉 4%
 - ◆ 客待ち車列の無視 9%
 - ◆ 携帯電話での営業 25%

営業収入 0 1 2 3 4 万円

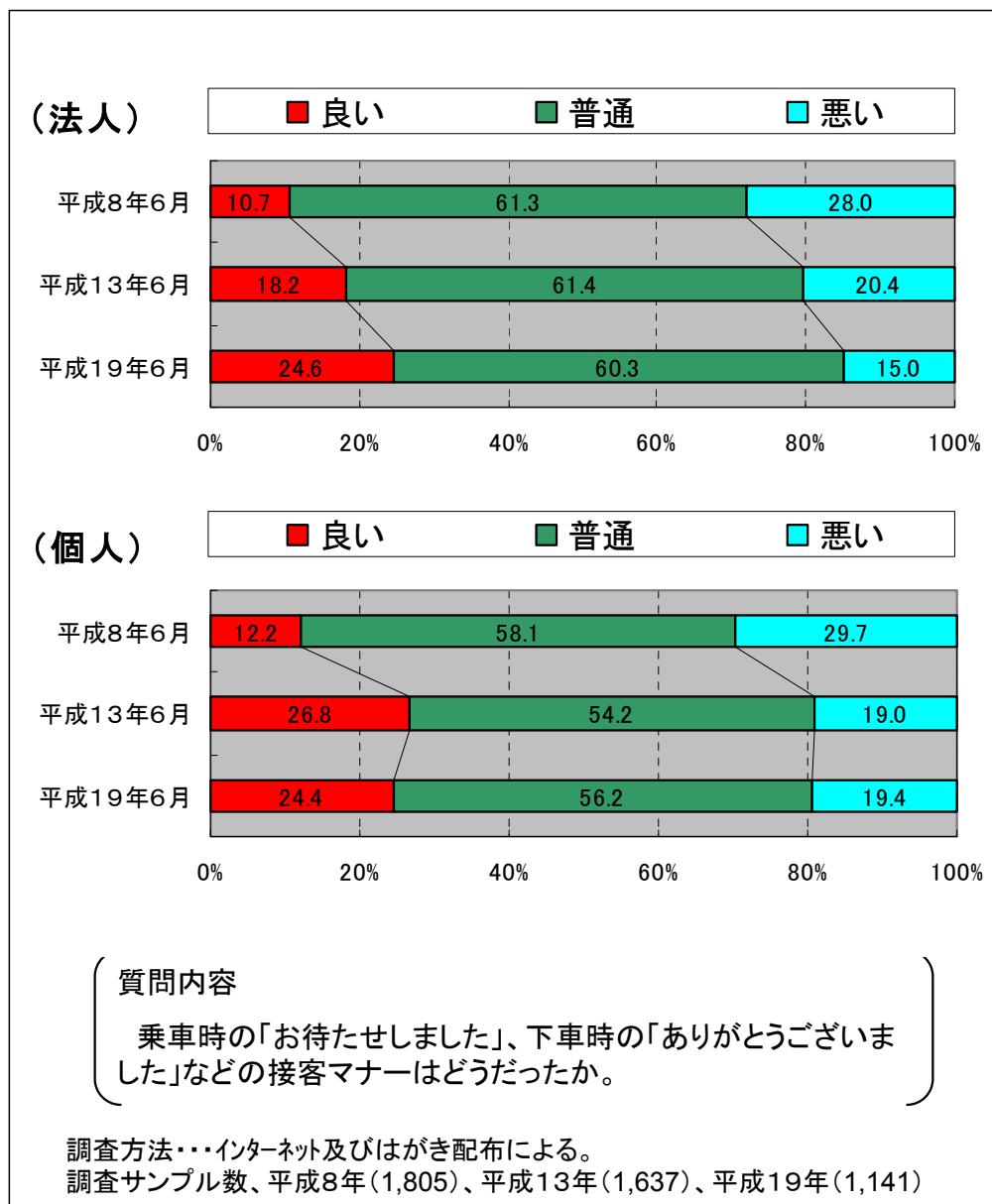
0% 50% 100%

平均 千円

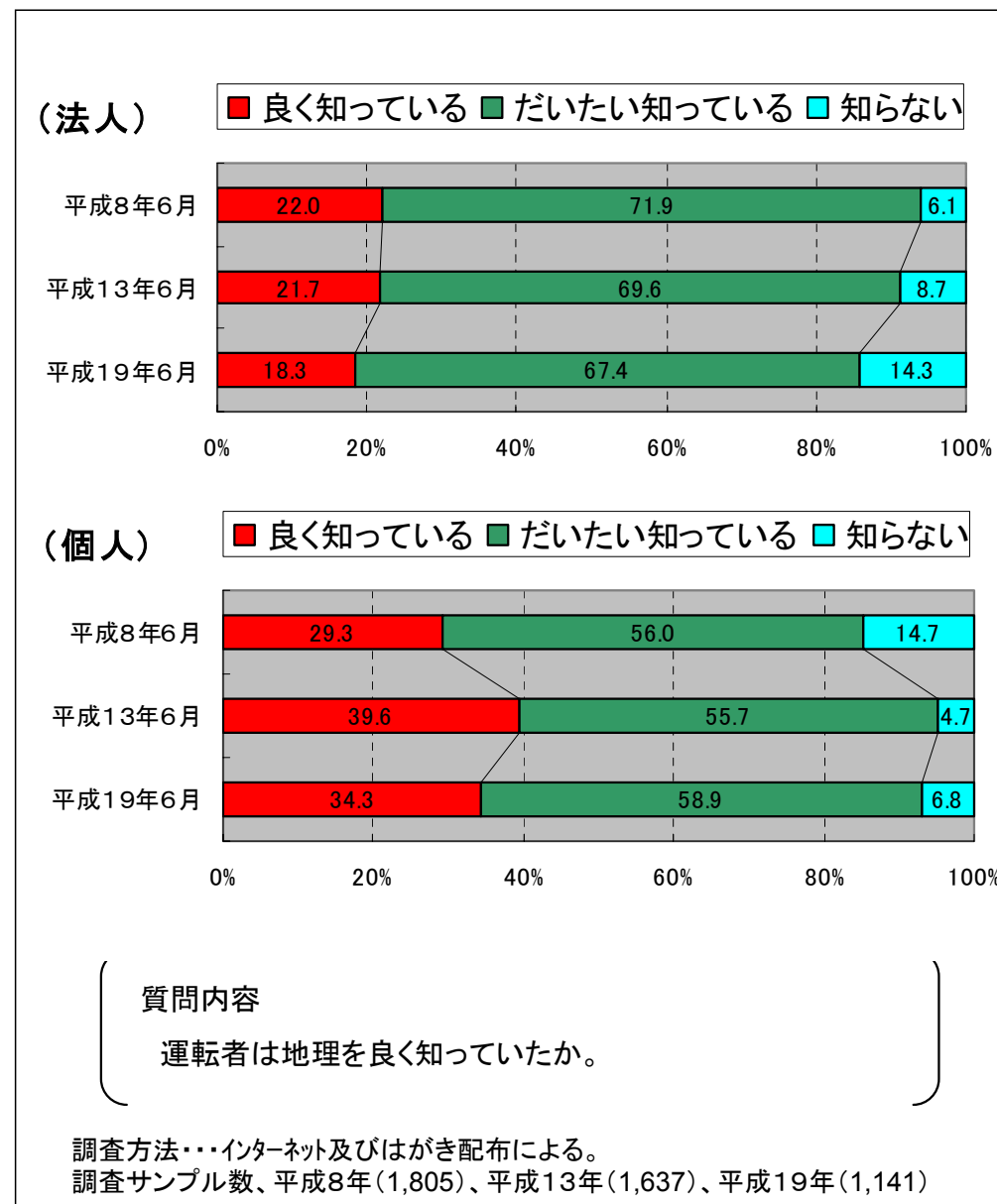


タクシー運転者に対する利用者評価の推移 ～東京都特別区・武三交通圏～

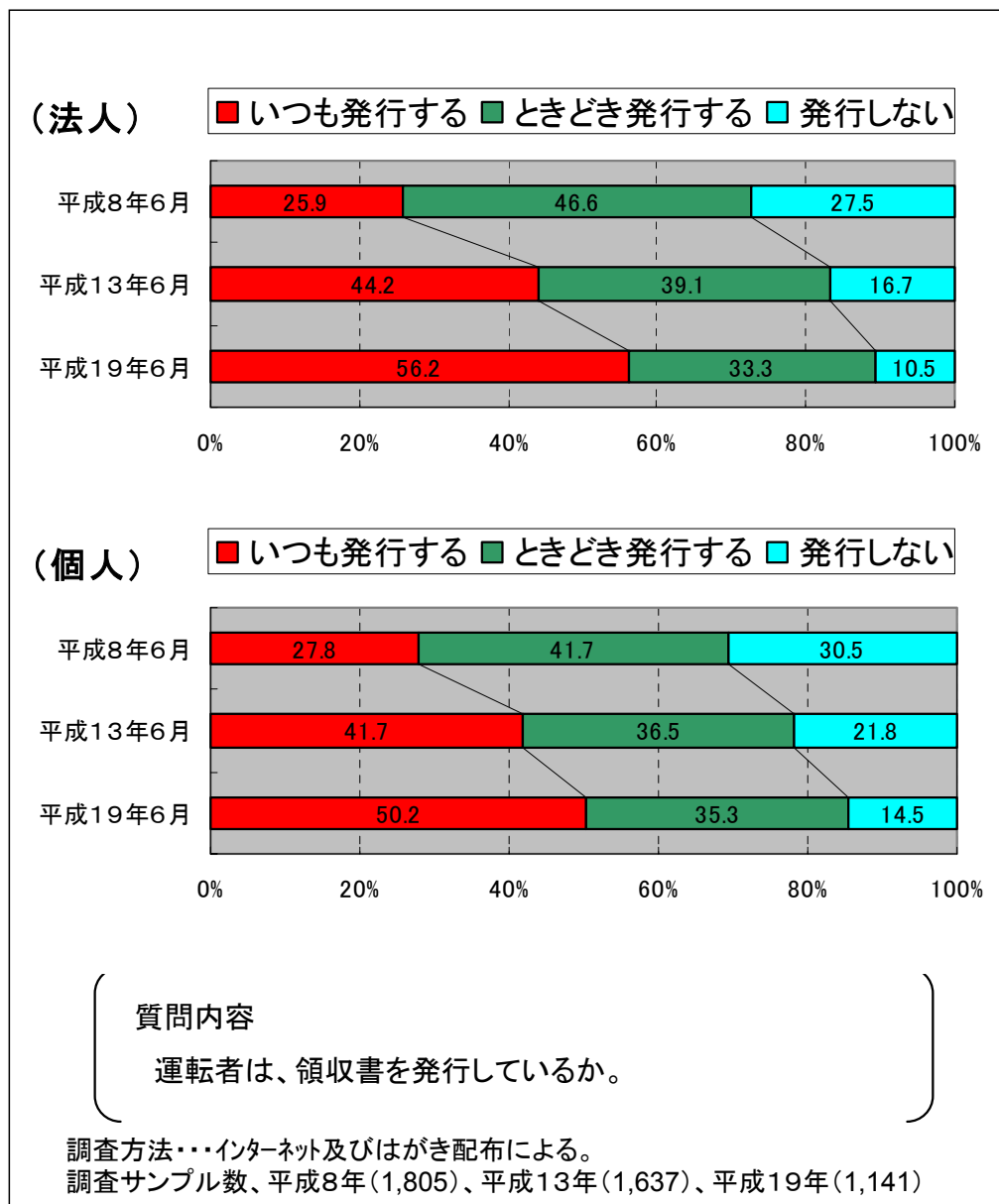
・接客マナーについて



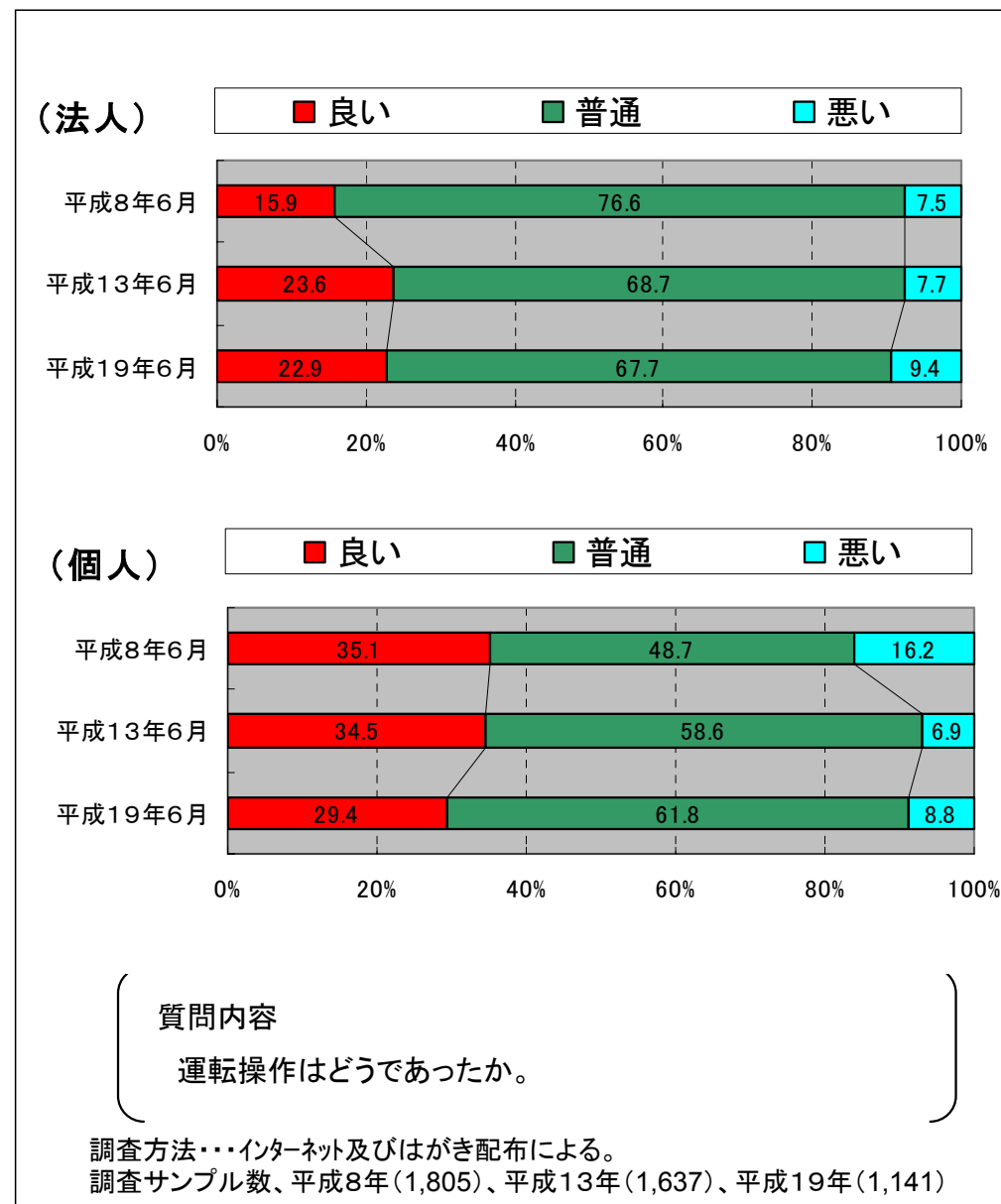
・地理の把握状況について



・領収書の発行について



・運転操作について



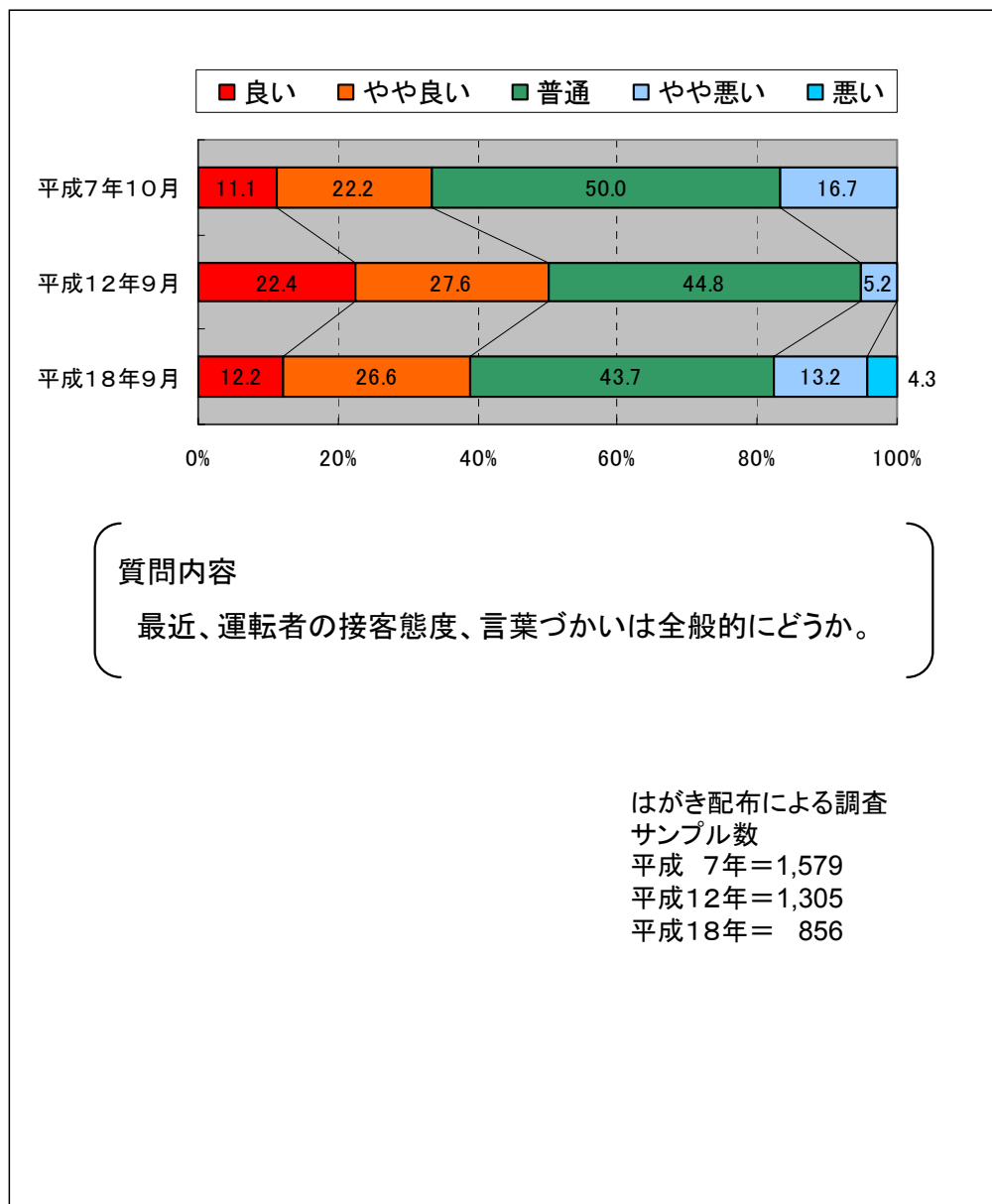
調査対象地区及び対象者・・・東京都特別区・武三交通圏(東京都特別区・武蔵野市及び三鷹市)に
営業所のある事業者

出典:財団法人 東京タクシーセンター

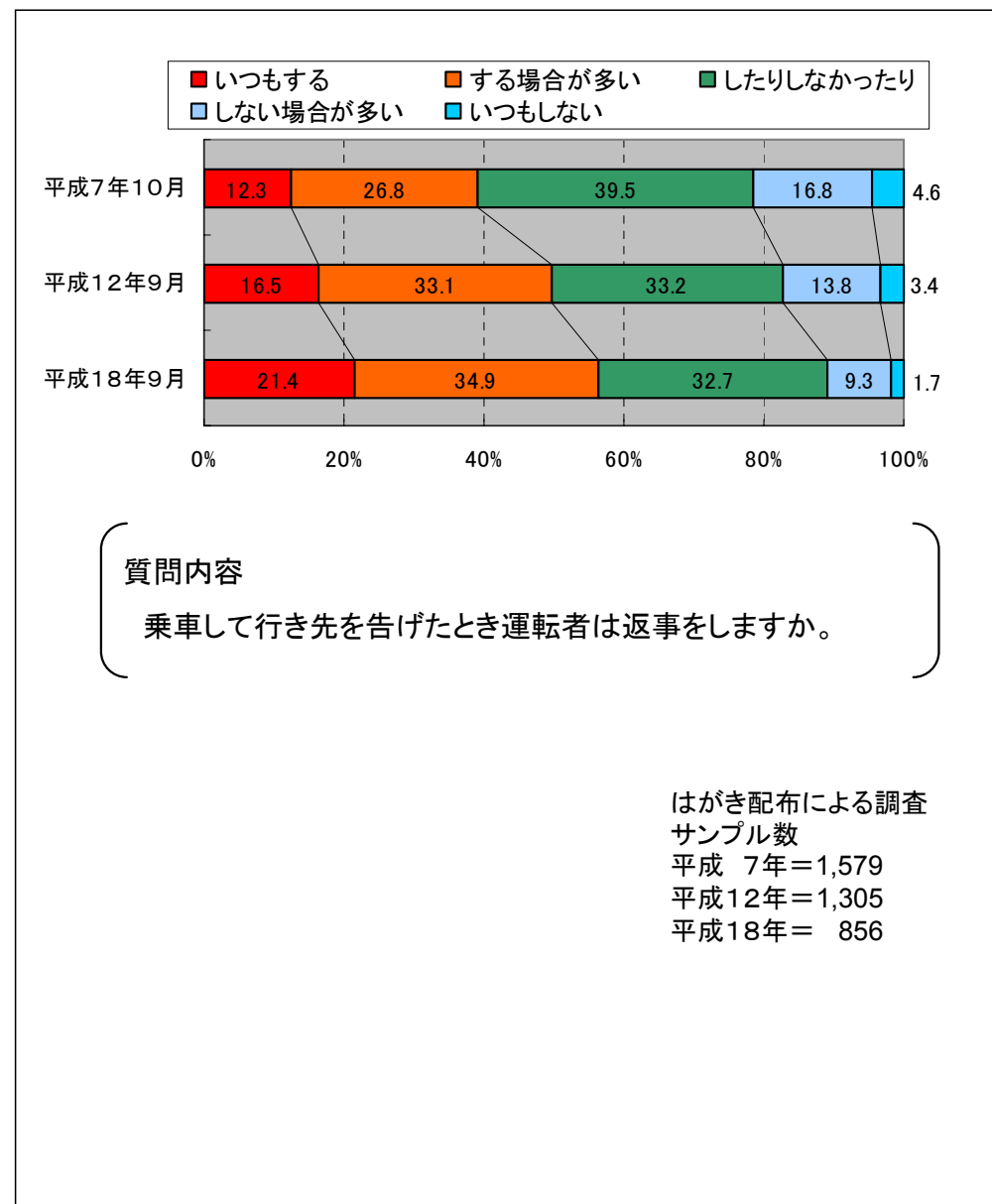
「タクシー利用者の意識調査」

タクシー運転者に対する利用者評価の推移 ～大阪市域～

・接客マナーについて



・返事に対する評価

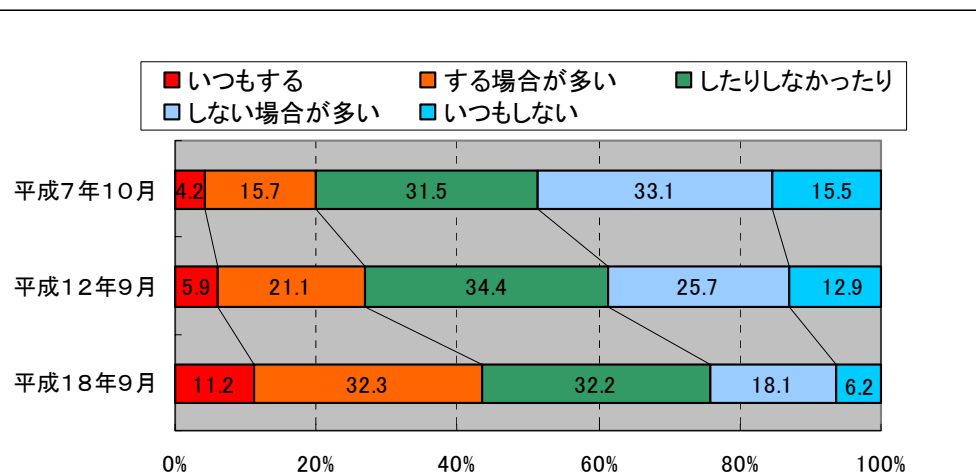


調査対象地区及び対象者……主に大阪市域交通圏に営業所のある事業者

出典:財団法人 大阪タクシーセンター

「タクシーに関するアンケート調査」

・忘れ物に対する注意の評価

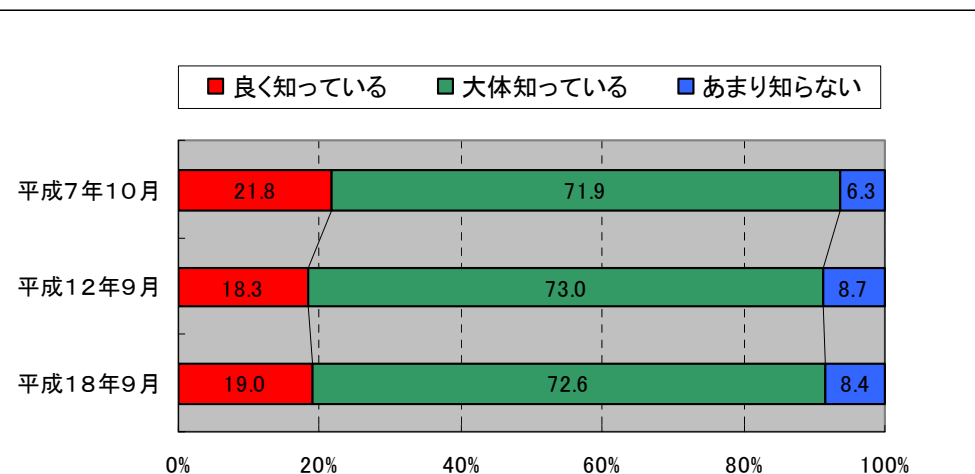


質問内容

降車の際、運転者は忘れ物のないように注意してくれますか。

はがき配布による調査
サンプル数
平成 7年=1,579
平成12年=1,305
平成18年= 856

・地理知識に対する評価



質問内容

運転者は道順を良く知っていたか。

はがき配布による調査
サンプル数
平成 7年=1,579
平成12年=1,305
平成18年= 856

調査対象地区及び対象者……主に大阪市域交通圏に営業所のある事業者

出典:財団法人 大阪タクシーセンター

「タクシーに関するアンケート調査」

IV 運転者の労働条件、資質の確保に関する主な指摘

運転者の労働条件、資質の確保に関する主な指摘

- タクシー事業においては歩合制主体の賃金体系が主流となっているため、増車や低運賃に伴う経営上のリスクの多くを運転者が負う構造となっているが、これらを背景として、供給過剰や運賃競争が運転者の労働条件の低下に直結することとなっているのではないか。
- 歩合制主体の賃金体系の是正など、経営上のリスクを経営者側が適切に負う仕組みを構築すべきではないか。このためには、例えば、運転者に対する一定の固定給の支給を義務づけるなど、賃金制度に関する国の規制の導入もありうるのではないか。
- 事業所外労働というタクシー労働の特質に鑑みれば、歩合制には一定の合理性を認めざるを得ず、また、賃金制度は基本的に労使自治の問題であり、国の規制にはなじまない。むしろ、こうしたことを前提としつつ、需給バランスの改善や適正な運賃水準の確保など、全体として運転者の労働条件の確保を図っていくことが重要なのではないか。
- タクシー事業においては、運転者の人件費率が総費用の約70%を占めており、費用削減は多くの場合人件費削減によらざるを得ないが、このために、運賃競争が発生した場合に労働条件の低下に結びつきやすい構造となっているのではないか。
- 最低賃金法の遵守状況、社会保険の加入状況等を含め、労働条件の確保に関して問題のある事業者について、厚生労働省との連携を強化し、退出を促す仕組みを強化すべきではないか。
- 運転者の資質の維持、向上のためには、タクシー業務適正化特別措置法に基づく登録制度の拡充、強化など、運転者に係る質的規制の強化を図るべきではないか。