

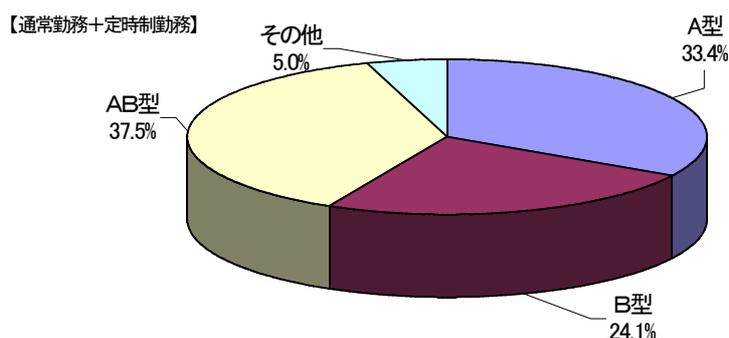
### Ⅲ 労働・運転者の問題

#### 1. 労働環境改善に向けての対策

##### <現状と課題>

- ① タクシー運転者の賃金体系は、事業活動の大半が運転者に任せられるとともに、運転者の営業努力により収入が左右されることから、歩合給を主流とする体系が基本となっている。（労働実態アンケート調査によると、完全歩合制（B型）をとる事業者は全体の24.1%、月例賃金（歩合制）＋賞与（歩合又は分離支給）（AB型）をとる事業者は全体の41.5%であり、65.6%の事業者が歩合制主流の形をとっている。）

【タクシー運転者労働実態アンケート調査（平成17年度実施）】



事業者が歩合制を採ることにより、増車による一車当たりの収入の減少リスクは運転者に転嫁が可能なため、安易な増車を行いやすく悪循環に陥りやすいという問題を孕んでいる。

実際に、規制緩和後、既存事業者を中心に増車が盛んに行われていること等により営業収入が低下したため、歩合制を主流とする賃金体系を採っている事業者のタクシー運転者については、収入が低下し、最低賃金を割り込むような事態を招いているところ。

- ② ただし、流し営業であって走行中の車両位置（営業状況）を把握できないような場合、歩合給を導入することも合理的な経営判断であるため歩合制自体を否定できないことも事実。

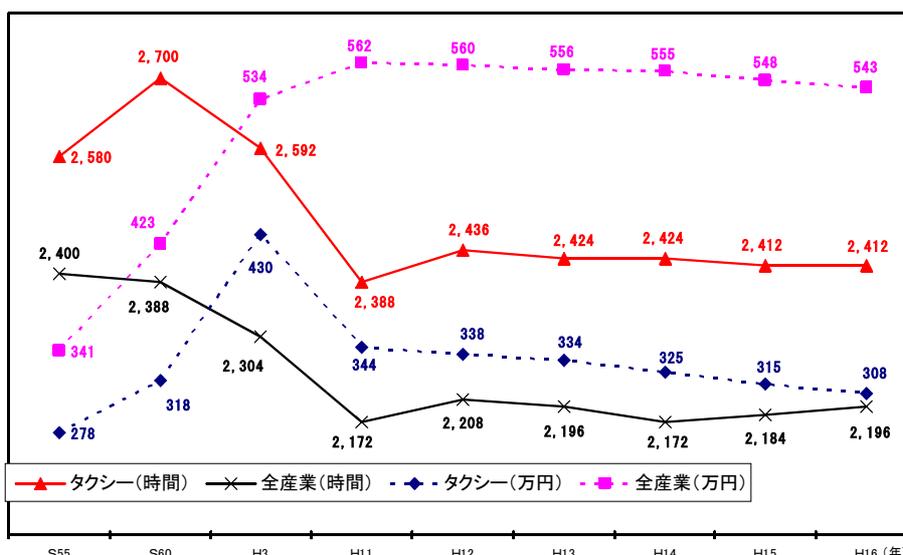
- ③ また、運転者の年間平均労働時間は年々減少傾向にはあるが、全産業より1割程度上回っており、年間所得については平成3年をピークに年々減少を続け、平成16年には全産業平均の約57%の所得しかなく、長時間労働、低賃金という厳しい労働環境にあると言える。

【労働時間、年間所得の比較（平成16年）】

	全産業平均	タクシー運転者
年間労働時間	2,196時間 (100.0)	2,412時間 (109.8)
年間所得	543万円 (100.0)	308万円 (56.7)

出典：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」

【タクシー運転者、全産業における年間所得及び年間労働時間の推移】



### <これまでの対応>

厚生労働省と国土交通省は、平成17年5月に、「タクシー運転者の適切な労働環境の確保に関する連絡調整会議」を設置し、タクシー事業者等の実態把握及びタクシー事業者に対する法令遵守等に関する指導のあり方について検討を行い、平成17年10月に検討結果を取りまとめたところである。

本検討結果には、

- タクシー事業者等の実態の把握について

- ・ タクシー運転者の労働実態等に関するアンケート調査
  - ・ 輸送の安全及び利用者ニーズに関する調査
- タクシー事業者に対する法令遵守等に関する指導のあり方について
- ・ タクシー運転者の労働条件に関する自主点検の実施
  - ・ 合同監査・監督の実施
  - ・ 従来行ってきた相互通報制度について、最低賃金法の重大な違反の疑いがある事案を加える等相互通報制度の拡充
  - ・ 新規許可事業者の運輸開始届の添付書類に、「就業規則」、「労働保険／保険関係成立届」、「(健康保険・厚生年金保険) 新規適用届」の写しを追加するなどタクシー事業者等に対する法令遵守に関する指導等の徹底
- に関する事項が取りまとめられており、両省においては、既に本会議での検討・協議を踏まえ、両省において緊密に連携を図り、適切な対応を図っていくこととしている。

※ 平成17年度に厚生労働省が法人タクシー事業者7,140事業場を対象に実施した「タクシー事業者の労働条件に関する自主点検」結果によると、最低賃金に関し改善の必要がある事業場は367事業場(全体の5.3%)。

## <論点>

- ① 福祉タクシー等利用者があらかじめ予約をするようなサービスや非流し営業など営業形態によっては固定給中心の賃金体系とすることもあり得るのではないかな。
- ② 流し地域であっても、GPS-AVMシステム等新技術の導入により車両の位置情報が把握できれば、適正な労務管理と配車により固定給の割合を増やすことも容易となるのではないかな。
- ③ 運転者は、労働組合間の連携や第一線のプロの「営業マン」としての能力や、ヘルパー資格や外国語能力、観光案内等のスキルの取得といった自己研鑽による付加価値の向上を通じて経営者に対する発言力を向上し、労働環境の改善を図るとともに、良好な労使関係を保ちつつ、利用者との直接の接触の中で得られた情報を経営側にフィードバックし、経営のチェック機能を強化する必要があるのではないかな。

## 2. 運転者の質の確保・向上に向けての対策

### <現状と課題>

タクシー運転者は、新たに雇い入れた者を運転者として選任しようとする場合、選任前に10日間の指導を行わなければならないこととなっている。

なお、東京、大阪では、10日間のうち3日間はタクシーセンターの新任研修を受ければよいこととなっている。

#### 10日間の指導の例

1. 旅客及び公衆に対する応接関係（2日）
2. 地理（2～3日）
3. 保安関係（3日）
4. 同乗指導（2～3日）

東京、大阪では、タクシー運転者の登録制度が導入されており、タクシーセンターにおいて登録を受けた運転者でなければ指定地域内で乗務できないこととなっている。

#### タクシーセンター

##### 1. タクシーセンターの業務

###### (1) 運転者登録制度

###### 【登録の要件】

- ・ 地理試験に合格していること
- ・ 法令違反、職務遂行上不適当な行為等により処分を受けていないこと等

（平成15年度末の登録者数：東京81,431人、大阪33,700人）

###### 【登録の取消】

- ・ 道路運送法等に違反し登録の取消処分を受けた場合、2年以内の一定期間は、当該指定地域内では乗務できないこととなっている。

（平成13～15年度の登録取消数：東京9件、大阪14件）

###### (2) タクシー業務適正化事業

指定地域内のタクシー事業者の負担金により、次の①～③のタクシー業務適正化のための事業を実施している。

###### 【負担金の額】

(東京) 法人タクシー 1 台あたり 38,100 円、個人タクシー 1 台あたり 15,300 円

(大阪) 法人タクシー 1 台あたり 30,000 円、個人タクシー 1 台あたり 12,000 円

- ① タクシーセンター指導員による街頭指導等の実施により、タクシー運転者の違法行為の是正・防止に取り組んでいる。
- ② 旅客接遇マナーや高齢者・障害者に対する介護マナーをカリキュラムに盛り込んだ新任運転者に対する新任研修等を実施することにより、運転者の資質向上に取り組んでいる。
- ③ 利用者からの苦情の受付を行い、併せて事業者・運転者に対する指導を実施することにより、再発防止を図っている。

### (3) 運転者表彰制度 (東京タクシーセンター)

優良運転者 (法人・個人) に対する表彰を行っており、表彰を受けた運転者には優良表示証を交付し、タクシー車内に掲示させることにより優良運転者としての自覚を促している。

(優良運転者表彰者数 (平成 15 年度) : 749 人)

## 2. 協会団体等の取り組み

東京、大阪のタクシーセンター制度実施地域以外でも各県タクシー協会等が主体となつて、29 箇所において運転者登録を、また、20 箇所において運転者指導をそれぞれ実施するなど、運転者の質の確保に取り組んでいる。

## 3. その他各事業者等の取り組み事例

自社の運転者に地域の観光に関する知識を習得させるための勉強会を開催し観光タクシー運転者を育成するといった事業者独自の取り組みや、事業者団体が主体となった「ケア輸送サービス従事者研修」を活用し、高齢者や障害者にドア・ツー・ドアのタクシー輸送サービスを提供するためのケア輸送士を育成するなどの動きが出てきている。

- ① 歩合制を主流とする運転者の賃金が減少することにより、運転者の質の低下、サービス水準の低下につながりやすい。
- ② 新規雇用運転者は、選任する際 10 日間の指導を行っているが、ロンドンタクシーのような厳しい「資格者制度」ではないことから、地理不案内等の実態があることも事実。

諸外国におけるタクシー運転者に係る規制

米 国 (ニューヨーク)	① 市のタクシー・リムジン委員会からタクシー運転者免許を取得しなければならない。 ② 免許を申請する者は一定の資格が必要であり、また、同委員会による地理試験等に合格しなければならない。 ③ 免許の有効期間 1 年
英 国 (ロンドン)	① 運輸大臣からタクシー運転者免許を取得しなければならない。 ② 免許を申請する者は一定の資格が必要であり、また、警視庁による地理試験、実技試験に合格しなければならない。 ③ 免許の有効期間 3 年
独 国 (フランクフルト)	① 州政府が定めた行政庁から旅客運送証を取得しなければならない。 ② 旅客運送証を申請する者は一定の資格が必要であり、また、州政府が定めた行政庁による地理、関連法規の試験に合格しなければならない。 ③ 旅客運送証の有効期間 3 年
仏 国 (パリ)	① 警視総監から運転者適格証を取得しなければならない。 ② 運転者適格証を申請する者は一定の資格が必要であり、また、試験委員会による運転技能、法令、地理の試験に合格しなければならない。 ③ 適格証の有効期間 3 年

出典：「2001・2002ハイヤー・タクシー年鑑」

- ③ 地理試験の合格や法令違反等により処分を受けていないこと等を要件とする運転者登録制度について、現在、東京と大阪のみが指定地域であり、それ以外の地域では法令により担保されていない。

【地理試験（イメージ）】

問 1. 次の施設について 3 つの中から施設に最も近い駅名を選び、その番号を解答欄に記入しなさい。

(1) 東京消防庁〇〇消防署  
 1. 〇〇駅    2. 〇〇〇駅    3. 〇〇駅

(2) 〇〇郵便局  
 1. 〇〇駅    2. 〇〇駅    3. 〇〇駅

(3) 医療法人社団〇〇会〇〇病院  
 1. 〇〇駅    2. 〇〇〇〇駅    3. 〇〇駅

↓

(10) 〇〇簡易裁判所  
 1. 〇〇駅    2. 〇〇駅    3. 〇〇〇駅

問 2. 次の「※」は、幹線道路の主な経由地です。正しい経由地名を下段から選び、その番号を解答欄に記入しなさい。

● 〇〇通り 〇〇口 ~ 〇〇橋 ~ 〇〇橋 ~ ※ ~ 〇〇一丁目

1	〇〇二丁目	2	〇〇警察署	3	〇〇駅	4	〇〇〇〇
5	〇〇〇二丁目	6	〇〇橋	7	〇〇二丁目	8	〇〇四丁目
9	〇〇三丁目	10	〇〇橋				

## <論点>

- ① 安全教育のみならず、接遇や地理の知識といった、運転者の質の確保・向上に必要な要件や研修が必要なのではないか。
- ② 福祉タクシーや観光タクシーなどの付加的なサービスについて、事業者が積極的に運転者の自己研鑽の場を与えることが必要なのではないか。
- ③ 例えばロンドンタクシーのような厳しい資格要件を導入してはどうか。

### 【ロンドンタクシー】

#### I. タクシーとPHOについて

- ・ ロンドン及びその近郊では、黒塗りのいわゆるロンドンタクシーと、ミニキャブ、リムジン等を含む Private Hire Operators (PHO) と呼ばれるものの2種類がある。
- ・ タクシーは流し営業及び無線予約に基づく配車が可能だが、ミニキャブ、リムジン等のPHOはライセンスを有する事業者を通じた無線予約のみであり、流し営業はできない。
- ・ タクシーについては、運賃が規制されているが、PHOについては無規制。
- ・ タクシー車両は特殊な車両のみ認められているが、PHO車両については幅広い車両を使用可能。

#### II. タクシーについて

##### 1. 参入規制

- ・ 車両台数による需給調整規制はない。
- ・ 現在、車両数は約20,900両、ドライバーは約24,700人であり、増加傾向にある。
- ・ タクシー・ドライバーのライセンスを取得するためには、極めて厳しい試験に合格する必要がある。ロンドン市内の場合は平均で3年弱、郊外の場合は2年強を要する。また、ドライバー資格は3年ごとに更新される。
- ・ ドライバーの資格要件は、①年齢(21歳以上)、②人柄、③身体検査、④地理知識、⑤運転技能の5つ。

	ドライバー数	試験合格にかかる平均期間	更新期間
ロンドン市内	21,575	34ヶ月	3年
郊外	3,125	26ヶ月	3年

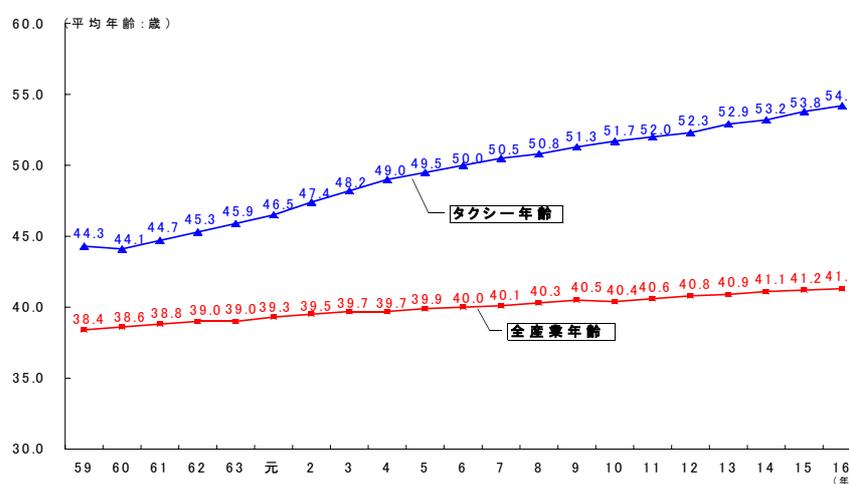
- ④ 現在、東京、大阪のみとなっているタクシーセンター制度について、その業務内容の見直しも含め、全国的な展開を検討する必要があるのではないか。

### 3. 労働力確保対策

#### <現状と課題>

- ① タクシー運転者の平均年齢は年々高くなっており、全産業の平均年齢より約13才高く、高齢化が目立っている。

【タクシー運転者、全産業における平均年齢の推移】



- ② 少子高齢化の進展により若年労働力の確保が困難となっている。
- ③ 女性タクシー運転者の割合が低い（平成12年度までに急激な増加を続け注目されてきたが、最近ではやや減少傾向。）。
- 女性乗務員の構成比率が高い都道府県は、富山、長野、山口の順。

【女性ドライバーの推移】

年	女性ドライバー数
平成 4 年	3, 7 3 2 人
5 年	4, 6 0 1 人
1 0 年	8, 2 5 9 人
1 1 年	8, 6 2 6 人
1 2 年	8, 7 5 4 人
1 3 年	8, 4 0 4 人
1 4 年	8, 4 0 7 人
1 5 年	8, 3 3 8 人
1 6 年	8, 3 7 2 人

(全乗連調べ)

【運転者総数に占める女性運転者の構成比】

都道府県	構成比
富山	8. 8 %
長野	4. 8 %
山口	4. 6 %
山形	4. 6 %
島根	4. 6 %
新潟	4. 5 %
大分	4. 4 %

(全乗連調べ)

### <論点>

- ① 少子高齢化が進む中、若年層の労働力確保はタクシー産業の将来的な発展を左右することから、営業形態や賃金体系の見直しを含む魅力ある職場環境づくりを行っていく必要があるのではないか。
- ② 若年労働力の確保が一層困難となる今後において、女性の雇用や熟年ドライバーの再雇用について検討する必要があるのではないか。
- ③ 良質な運転者の確保及び慢性的な運転者不足の解消を図るため、二種免許取得年齢の引き下げ等第二種運転免許の取得拡大についても検討を行う必要があるのではないか。

### 【普通自動車免許（第二種）】

普通自動車免許（第二種）は、タクシーの運転など、普通自動車を使用して旅客輸送を行うために必要な能力を判定する警察庁管轄の国家資格。以下の要件を満たす者に受験資格がある。

- 21才以上
- 普通免許取得後3年（旅客自動車指定教習所の卒業者は2年）

免許取得には、「適性試験」、「学科試験」、「技能試験」に合格し、2日間の取得時講習を受講しなければならない。