

23春闘妥結状況 第1弾

(4月12日現在の本部集約分 7地連本、22単組・支部、4380人)

【北海道地連】

- 2.24 **安全永楽交通労組** 月例給の配分率を1%引上げ、一時金含め年間配分率54%→55%に▽生活支援助成金30,000円▽夏季一時金3ヵ月分の前倒し支給▽サイドバイザー順次装着▽車内清掃用大型掃除機の導入
- 3.31 **ダイコク交通労組** 現行賃金制度維持▽洗車手当125円⇒130円(1勤務当たり)▽下車勤務規定見直し

【岩手地本】

- 3.27 **北都支部** 現行賃金制度維持▽団交時の会社収支状況の公開▽組合掲示板の使用確認▽有給休暇取得基準の改定
- 4.1 **玉川支部** 企業内最低賃金900円の締結(地域最賃+46円)により、基本給+割増賃金が、乗務員で1万円以上、配車業務者と事務員で7,600円以上のベースアップ▽解決一時金として全従業員一律1万円を支給

【千葉地連】

- 3.22 **京成タクシー八街労組** 現行賃金制度維持▽解決一時金=正・嘱託社員7,000円(非正規3,000円)
- 3.27 **京成タクシー佐倉労組** 現行賃金制度維持▽解決一時金=正社員7,000円、嘱託社員5,000円、定時制3,000円
- 4.10 **京成タクシー成田労組** 現行賃金制度維持▽解決一時金10,000円+物価高騰支援金5,000円▽バス=定期送迎便仮想営収改善▽タクシー=デマンド仮想営収改善、貸切料金改善

【東京地連】

- 3.28 **京王自動車労組** 現行賃金制度維持▽コロナ感染防止対策春闘解決特別協力一時金6,000円～12,000円▽カスハラ対策の基本方針策定▽バス乗務員試用期間短縮(6ヵ月⇒3ヵ月)▽隔日勤務年齢上限引上げ(63歳⇒65歳)
- 3.31 **大和自動車交通労組** 《乗務員》現行賃金制度維持《職員》定期昇給(300円)+初任給改定に伴う調整分《工具》定期昇給(300円)+資格手当の重複支給▽年間一時金=ハイヤー・工具で昨年実績+10,000円▽乗務員無事故無違反表彰の拡充▽営業・事故防止施策の協議・実施

【静岡ハイタク】

- 3.16 **伊豆箱根交通労組** 《乗務員》歩合率 0.1%引上げ《一般職》定昇+平均1,300円の賃上げ▽特別一時金3,000円(短時間労働者1,000円)▽JPNタクシー車いす乗降介助手当1回ごと500円▽運行管理選任者10,000円/月▽運行管理資格保有者1,000円/月▽定年年齢引上げ63歳⇒65歳。70歳まで継続雇用
- 3.21 **遠鉄タクシー労組** 《運転者》賃金計算におけるコロナ減収対策の一部継続《非乗務員》現行+8,000円の賃上げ▽期末一時金30,000円(インフレ手当)▽非乗務員の年間賞与+0.3ヵ月▽有休制度改定(短時間対象者拡充)小1⇒小4▽非乗務員の年間労働時間40時間削減
- 3.23 **静鉄タクシー労組** 交通費改定し、10km～20km=現行+300円、20km以上=現行+500円の増額▽人間ドック費用補助10,000円▽コロナ対策で実施していたリフレッシュ休暇制度の1年間継続
- 3.28 **アンビ・ア・タクシー労組** 定昇500円▽春闘一時金6,000円(インフレ手当)▽賞与年功加算5000円/年▽制服支給(ワイシャツ・スラックス)

【愛知地連】

- 3.14 **名鉄西部交通労組** 現行賃金制度維持+運賃改定後賃上げ再協議▽一時金=賃金再協議時に支給額協議▽年間臨時給=別途協議
- 3.22 **名鉄四日市タクシー労組** 現行賃金制度維持+運賃改定後賃上げ再協議▽年間臨時給=別途協議▽改善基準告示改定に伴う労務管理の徹底・強化
- 3.23 **名鉄交通労組** 乗務員本給=現行+10,000円▽非乗務員本給=現行+3,000円▽年間臨時給=積算歩率引き上げ▽春闘一時金=5,000円▽有給取得改善のための足切り額表見直し▽夜間勤務の手当新設
- 3.23 **愛電交通労組** 基本給=現行+10,000円▽営業回数手当=現行+5円/1回▽年間臨時給=積算歩率引き上げ▽春闘一時金=別途協議▽有給取得時の手当改善
- 3.23 **名鉄知多タクシー労組** 賃金については運賃改定後再協議するが、平均3%賃上げで合意▽年間臨時給=別途協議▽車いす乗降手当新設=200円/1回▽免許返納者・障害者割引の運転者負担を事業者負担に▽ジャンボ車両手当を新設=500円/1乗務

【新潟地連】

- 3.17 **柏崎交通労組** A型賃金でベースアップ4,500円+定昇500円▽パート時給45～50円アップ▽夏季年末一時金別途交渉▽定年を60歳から65歳に延長し、60歳以降の定昇加算も実施
- 3.30 **新発田観光タクシー労組** 現行賃金制度維持▽春闘一時金25,000円
- 3.31 **しあわせ交通労組** 《乗務員》現行賃金制度維持《配車要員》現行+10,000円《事務員》現行+5,000円▽免許返納者割引と高齢者割引の運転者負担を事業者負担に変更

【石川ハイタク】

- 3.9 **石川近鉄タクシー労組** 現行賃金制度維持▽春闘解決一時金4,000円▽業務遂行協力金1,000円▽接客・観光研修の実施
- 3.16 **大和タクシー労働組合** 現行賃金制度維持▽クールビズ実施に伴う夏用シャツ支給
- 3.20 **石川交通労働組合** 現行賃金制度維持▽特別一時金5,000円▽期末一時金4,000円～5,500円▽働き方検討委員会(有期雇用者の同一労働・同一賃金の議論)▽営業所移動の柔軟な対応(乗務員からの申請による)

ハイタク賃金コロナ前水準に回復!? 推計年収361万円

厚生労働省の2022年賃金構造基本統計調査がまとまりました。

数字となりましたが、現場の生活実感はまだまだ苦しいまま。物価高騰の影響もあって、家計に関する全自交の春闘アンケートでは「赤字」が33.6%、「トントン」が55.2%という状況です。全産業の年収との格差も縮まりましたが、収入の格差も縮まりましたが、人財獲得にはさらなる賃上げが欠かせません。

191万円の格差があります。賃金改善の要因は、何よりも労働者不足の影響と考えられますが、まだまだ361万円はエッセンシャルワーカーの年収として不十分であり、人材獲得にはさらなる賃上げが欠かせません。

タクシー労働者(男女計)の全国平均の推計年収は361万3300円となり、2021年から比べて約81万円の回復となっています。統計上はコロナ前の2019年の年収をも、4万円弱上回る円、男性のみの比較では約12倍し、それに一時金・賞与などを足した金額。

2022年 タクシーの労働条件と格差

タクシー運転者の賃金・労働条件

	2022年	2021年との比較	コロナ前との比較 (2019年比)
推計年収			
タクシー男女計	361万3300円	+80万9300円	+3万7500円
タクシー男性	363万6100円	+83万1000円	+3万2300円
タクシー女性	320万2100円	+43万6700円	+13万7100円
平均年齢			
タクシー男女計	58.3歳 (勤続10.8年)	▲2.4歳	▲1.4歳
タクシー男性	59.0歳 (勤続10.9年)	▲1.9歳	▲1歳
タクシー女性	45.0歳 (勤続7.8年)	▲10歳	▲9.3歳
月間総労働時間(所定内+残業)			
タクシー男女計	186時間	+10時間	▲7時間
タクシー男性	186時間	+10時間	▲9時間
タクシー女性	184時間	+8時間	+5時間

全産業の平均年収とタクシーの格差

	2022年	2021年	2019年 (コロナ前)
男女計	135万2400円	208万9100円	143万1100円
男性	191万3000円	265万9100円	200万5900円
女性	74万1400円	109万4000円	81万5100円

【参考】全産業の平均年齢

	2022年	2021年	2019年
男女計	43.7歳	43.4歳	43.1歳

【参考】全産業の月間総労働時間(所定内+残業)

	2022年	2021年	2019年
男女計	177時間	176時間	173時間

4面間違い探しの答え

- ①吹き流しの模様 ②上のこいのぼりの尾びれ ③下のこいのぼりの胸びれ ④下のこいのぼりの目 ⑤左端の人の帽子 ⑥中央の人が持つ菓子 ⑦右端の花

都道府県別 2022年 タクシー運転者(男女合計)の労働条件

《総括》

- ①2021年より年収がアップしたのは39都道府県、ダウンしたのは8県。人手不足による稼働減が影響。
- ②コロナ前と比べ年収アップは23府県、ダウンは24都道府県と半々にまで回復。
- ③平均年齢は25県で上がり、22都道府県でダウン。39道府県で平均年齢が60歳オーバー。
- ④人手不足を背景に月間労働時間は34道府県で増加。
- ⑤他産業との賃金格差は43都道府県で100万円超。いまだ格差は大きい、2021年と比べれば36都道府県で縮小傾向にある。

	タクシー推計年収 (万円)			平均年齢 (歳)		月間総労働時間		他産業との賃金格差	
	2022年	2021年比	コロナ前比(2019年)	2022年	2021年比	2022年	2021年比	都道府県別の全産業平均(男女計)との年収格差	年収格差の増減(2021年時の格差と比べて縮まったかどうか。縮まった場合は▲)
北海道	271.6	40.2	▲ 5.4	62.8	▲ 2.9	180	16.0	143.1	▲ 55.3
青森	324.2	150.4	73.2	62.5	▲ 5.0	171	21.0	56.0	▲ 144.7
岩手	215.0	▲ 14.7	▲ 73.0	61.2	▲ 1.5	164	▲ 24.0	176.5	15.7
宮城	297.7	51.1	7.3	62.3	▲ 0.1	159	▲ 6.0	156.5	▲ 34.8
秋田	237.4	36.5	0.2	62.9	▲ 2.0	183	19.0	158.3	▲ 19.9
山形	241.9	47.3	▲ 20.2	62.2	▲ 1.5	198	25.0	150.0	▲ 59.4
福島	304.6	29.3	16.6	64.1	3.0	165	▲ 1.0	112.4	▲ 35.2
茨城	208.4	▲ 19.6	▲ 79.0	65.0	▲ 1.5	148	▲ 29.0	280.6	29.7
栃木	347.0	59.8	19.7	62.5	2.1	175	3.0	127.8	▲ 46.5
群馬	318.1	64.3	▲ 5.2	65.0	▲ 0.6	178	6.0	137.0	▲ 64.2
埼玉	315.7	12.5	▲ 12.3	61.3	1.1	172	▲ 10.0	164.2	▲ 6.6
千葉	365.1	78.2	▲ 23.9	66.6	4.4	139	▲ 24.0	120.7	▲ 60.8
東京	426.0	88.4	▲ 55.5	51.8	▲ 5.3	188	0.0	173.0	▲ 74.4
神奈川	386.1	56.2	▲ 27.1	60.2	3.4	186	▲ 5.0	153.2	▲ 58.5
山梨	339.5	66.0	50.6	74.9	10.9	166	▲ 11.0	114.7	▲ 50.0
新潟	253.0	▲ 39.6	▲ 53.4	62.5	0.8	184	9.0	174.6	42.8
長野	295.0	16.1	▲ 45.8	63.4	1.1	166	▲ 14.0	156.0	▲ 13.7
富山	302.8	53.1	▲ 16.4	59.0	▲ 0.4	182	9.0	140.6	▲ 45.2
石川	360.6	116.3	52.5	56.6	▲ 3.4	212	22.0	88.0	▲ 124.3
福井	286.6	4.1	▲ 2.4	65.1	4.2	179	▲ 1.0	167.7	10.2
岐阜	269.0	▲ 17.1	▲ 47.7	64.7	2.7	184	28.0	203.0	24.7
静岡	332.1	95.3	▲ 77.3	57.6	▲ 3.4	173	7.0	145.8	▲ 81.7
愛知	385.4	67.7	49.1	57.4	▲ 0.9	203	20.0	133.9	▲ 72.5
三重	313.5	57.2	▲ 29.9	61.6	2.0	218	26.0	167.1	▲ 57.9
滋賀	361.9	127.9	22.6	57.8	▲ 7.1	230	39.0	134.0	▲ 112.4
京都	342.8	153.4	▲ 42.7	61.7	▲ 3.8	190	30.0	136.4	▲ 166.4
大阪	437.2	186.4	26.5	57.8	▲ 6.7	213	55.0	87.0	▲ 174.1
兵庫	399.1	193.2	91.0	59.7	▲ 5.2	187	35.0	102.8	▲ 186.5
奈良	268.3	5.2	▲ 21.3	62.1	0.5	166	▲ 17.0	215.6	31.6
和歌山	255.0	▲ 16.1	▲ 6.3	60.3	0.5	215	41.0	203.3	26.3
鳥取	270.3	60.4	35.6	61.8	▲ 0.1	179	16.0	132.9	▲ 37.8
島根	299.9	58.4	45.0	62.2	0.8	190	18.0	110.8	▲ 54.7
岡山	354.9	121.9	8.4	61.0	▲ 1.1	189	28.0	99.7	▲ 106.8
広島	303.2	74.4	7.8	63.0	9.5	184	12.0	178.4	▲ 60.2
山口	316.3	77.3	61.4	63.4	0.5	200	26.0	138.5	▲ 79.5
徳島	277.4	95.5	72.1	60.9	1.3	189	24.0	157.6	▲ 85.8
香川	270.5	▲ 12.1	▲ 31.9	63.3	2.5	192	21.0	175.2	11.9
愛媛	283.5	61.5	3.2	62.3	1.9	174	3.0	134.4	▲ 60.7
高知	254.6	▲ 16.6	▲ 74.2	66.0	10.2	182	22.0	159.6	24.0
福岡	349.8	87.4	48.0	60.3	▲ 3.4	191	20.0	121.5	▲ 72.4
佐賀	278.3	64.1	8.6	65.6	▲ 0.1	175	5.0	143.7	▲ 44.5
長崎	312.5	95.2	46.1	61.0	▲ 3.2	203	24.0	104.7	▲ 88.3
熊本	272.6	7.6	▲ 44.7	66.6	5.8	180	4.0	150.9	5.1
大分	266.6	▲ 24.0	26.2	65.7	6.4	187	21.0	164.6	40.0
宮崎	257.7	35.1	25.0	66.7	2.5	173	13.0	125.4	▲ 26.8
鹿児島	258.6	57.4	▲ 23.8	68.5	5.0	182	▲ 3.0	138.7	▲ 66.0
沖縄	232.7	45.0	▲ 14.4	64.7	3.7	156	▲ 2.0	142.7	▲ 36.7

※厚生労働省の令和4年賃金構造基本統計調査(賃金センサス)を基に、全自交で集計

国会でハイタク議論

最賃違反や協議運賃に懸念

大西健介 衆議院議員



大西健介議員（立憲民主党、愛知13区）は3月22日の衆議院厚生労働委員会でのハイタク産業の労働問題について質問しました。大西議員は、3月9日に行われたハイタクフォーラムの厚労省交渉にも出席しており、そこで出たハイタク労働者の声を国会で政府にぶつけています。

「日報やタコメーターの確認や運転者への聞き取りを徹底的に行って、厳正な監督を」と求めました。また歩合給の減額を避けるために有給休暇が取得しにくい現状の改善も求めました。

厚労省の鈴木英二郎労働基準局長は「運転日報やタコゲ

下条みつ 衆議院議員



3月22日の衆議院国土交通委員会での下条みつ議員（立憲民主党、長野2区）は、タクシ

「日報やタコメーターの確認や運転者への聞き取りを徹底的に行って、厳正な監督を」と求めました。また歩合給の減額を避けるために有給休暇が取得しにくい現状の改善も求めました。厚労省の鈴木英二郎労働基準局長は「運転日報やタコゲラフといった客観的な証拠から労働時間に対する賃金の支払いの有無などを必ず確認している」と答えたものの、タコグラフ未装着や、日報が改ざんされているケースには言及しませんでした。有給休暇については「売上確保や賃金減額を避ける」といった理由で、取得を抑制することは不「協」と回答しています。ラフといつた客観的な証拠から労働時間に対する賃金の支払いの有無などを必ず確認している」と答えたものの、タコグラフ未装着や、日報が改ざんされているケースには言及しませんでした。有給休暇については「売上確保や賃金減額を避ける」といった理由で、取得を抑制することは不「協」と回答しています。域公共交通活性化再生法の改正法案に盛り込まれているもので、地域で合意すれば、独自の運賃を設定できる制度です。堀内丈太郎自動車局長は協議運賃について「地域の関係者による協議がととのった時は、従来の認可制運賃によらず、届け出て運賃を導入できる制度」と説明。一方で「協議運賃が、他の事業者との間に不当な競争を引き起こす運賃となつた場合には道路運送法に基づき変更命令を出すことができる」と、不当に安い運賃が設定されることには歯止めをかける考えを述べています。タクシ

連合芳野会長と意見交換



3月15日、連合の芳野友子会長らが、「出前対話活動」として、全自交会館を訪問。ハイタク労働者が抱える課題について、関東圏の全自交三役と意見交換しました。全自交側は、歩合制賃金の特微や、春闘交渉の難しさを説明。歩合給主体の他業種との意見交換を希望しました。



まちがいは7



〈問題〉上の絵と下の絵を比べると7カ所のまちがいがあります。どこでしょう。

▲ 答えは2面に

ニュース速報

【運賃改定45都道府県に】

3月31日に高知市域で運賃改定申請があり2020年12月以降では、鳥取・島根を除く45都道府県でタクシ運賃改定の動き。

【ダイナミックプライシング制度化案】

国土交通省は3月31日にダイナミックプライシング(事前確定型変動運賃)の案を発表。アプリで乗車する時にリアルタイムで5割増〜5割引まで運賃を変動させられるが、その平均値が通常の運賃の幅の中に収まっていない場合は、運賃の認可が取り消される。また新たな運転者負担を行うことも制限した。

ハイタクフォーラム国交省交渉の主な要請と回答

◆が要請項目 ◎が回答の趣旨。3月9日に実施。前号に記事

◆コロナ臨時休業制度の車両の復活期限を2025年度以降も延長されたい

◎期限が到来する時期のタクシ需要への影響などを鑑み、復活期限の再設定など必要な措置を検討したい。

◆特定地域の指定要件に合致したにも関わらず、事業者の意向によって不同意となることへの対応

◎協議会における決議方法を見直すなどの検討を行ってみたい。

◆特定、準特定地域協議会の書面開催の是正

◎特定地域の指定に関する議決について、今年度は、対面開催やオンラインの活用など、出席者が意見を交わすことのできる方法で開催するよう、地方運輸局を通じて各地の協議会へ指示した。

◆運転者負担の是正

◎令和2年2月の運賃改定実施時に事業者団体に通達を發出し、配車アプリの手数料など事業に要する経費を運転者に負担させる慣行がある場合、見直しを図るよう留意することなどを周知徹底している。国土交通省として、運賃改定の趣旨を逸脱する状況が認められる場合には、地方運輸局を通じて必要な指導等を行う。

◆定額乗り放題サービス「moor」の是正

◎今後、本格運行を行うに当たっては、近距離移動の需要を喚起できたのか、既存の交通事業者の需要を損なうものでないのか、といった観点から実証実験の結果の検証を進めていくことが重要。本格運行を行うには、交通事業者も参画する地域公共交通会議で協議がととのった上で、乗合許可を取得する必要がある。

◆都市型ハイヤーの乱立問題 過当競争や運賃改定が難しくなる弊害について

◎ハイヤーにおける運賃改定については「7割ルール」が適用されるが、利用形態が一般タクシと異なり、利用者への影響も少ないことから、手続開始の申請要件を7割から5割へ緩和するなどの改正を行う方針。

◆ライドシェア等白タク行為の合法化は、今後も断固として認めないように

◎ライドシェアは白タク行為であり道路運送法に違反する行為だ。

◆「燃料価格激変緩和対策事業」について、LPガス価格が高騰している間は継続を

◎タクシ事業者に対するLPガス支援については、令和5年9月末まで実施することとしている。

◆適正な運賃改定と、公定幅運賃の下限割れ運賃設定事業者への厳格な対応

◎運賃改定により、賃上げを中心としたタクシ運賃改定事業者への改善を図ることは大変重要だと考えており、迅速化に最大限努めている。下限割れ運賃設定事業者については、裁判の動向を注視しつつ、引き続き粘り強く指導を行うなど、法令に基づき適切に対応していく。

◆運賃改定実施時に、歩合率引き下げなど労働分配率の改善を行うタクシ事業者に対し、社名公表や補助金対象からの除外など可能な限りの対応を。労働者等からの通報があった場合には機動的に対応されたい

◎賃金制度は基本的に労使間で定める事項であるものの、フォーアアップ調査を適切に行っていく。

◆運賃ブロックや事業区域の見直し

◎運賃ブロックの見直しは、運転者の労働環境を改善すべく、2〜3年の周期で運賃改定が行えるよう、審査の迅速化を目的としている。営業区域の見直しは、交通空白地となり運送サービス提供が困難な地域を見直す目的で検討中。見直しに当たっては、必要に応じ労働組合をはじめとした地域の関係者の意見も踏まえる。

◆旅行業者登録の配車アプリ事業者による実質的な運賃割引に規制を

◎公共交通機関のサービスとして不適切な運用となっていないか注視しつつ、必要に応じて適切に対応する。

◆配車アプリがメーター以外の配車手数料を徴収しているケースについて

◎配車手数料は、運送の対価ではなく、配車アプリにより利用者が享受した便益の対価となるが、今後、仮に配車手数料が高額となっていくようであれば、公共交通機関のサービスとして適正化を図る必要がある。