

地域公共交通の危機打開！ タクシー労働者に 食える賃金を保障しろ！

「労働者の生活保障、地域公共交通維持を求める署名」にご協力を



タクシー労働者は、人々の生活にとって必要不可欠なエッセンシャルワーカーとして働きながらも、生活できる賃金が得られないため、年齢を問わず離職が続いています。タクシー労働者のくらしはもはや限界で、生きていくために「食える賃金を保障しろ」と大きく叫ばざるをえません。

コロナ禍によりタクシー事業の廃業なども多数発生し、地方では運行にも支障が生じるなど住民の自由な移動を保障する地域公共交通を維持することが困難な事態となっています。

深刻な事態を打開するため、自交総連では、タクシー労働者の生活保障、地域公共交通維持を求める運動に取り組んでいます。タクシーの現状を知っていただき、多くの方のご協力をお願いします。

もくじ

1. 地域公共交通を維持し、持続可能にするには
2. 「タクシー労働者に食える賃金を保障しろ」署名にとりくむ趣旨
3. タクシー労働者の生活実態
4. タクシー労働者の労働条件改善は待ったなし
5. Q & A いまタクシーと地域公共交通に必要なことは？



自交総連

タクシー・ハイヤー、観光バス労働者、自動車教習所の労働組合

〒110-0003 東京都台東区根岸 2-18-2-201 電話 03(3875)8071

メール info@jikosoren.jp 検索→[自交総連](#) ←ホームページ→



1 地域公共交通を維持し、持続可能にするには

(1) コロナ禍でいっそう深刻化した地域公共交通の危機

コロナ禍によって、以前から脆弱な問題点を抱えていた地域公共交通は、存続の危機に陥っています。そのことは、2021年5月28日に閣議決定された第2次「交通政策基本計画」でも以下のように指摘されています。

「地域公共交通は、人口減少等の影響により、輸送需要の縮小、運転者不足等の厳しい経営環境に置かれている。全国の約7割の一般路線バス事業者及び地域鉄道事業者において事業収支が赤字であり、国・地方公共団体の補助や、貸切バス・高速バス事業その他の事業の利益により補填することでサービス提供を継続してきたが、経営に行き詰まる例も見られる。また、乗合バス・タクシー等の運転業務に従事する人々の労働環境は、全産業と比べ、労働時間は長く、年間所得額は低くなっており、人手不足・高齢化は年々深刻化して

いる。このため、事業収支が黒字であっても、サービスの維持・確保が困難になっている場合もある。加えて、新型コロナウイルス感染症の影響により、旅客の輸送需要が更に減少している。交通事業が独立採算制を前提として存続することはこれまでも増して困難となっており、このままでは、あらゆる地域において、路線の廃止・撤退が雪崩を打つ『交通崩壊』が起きかねない」

タクシーは、鉄道、バスとともに地域公共交通の一翼を担い、ラストワンマイルの乗り物とも位置付けられ、地域の最後の足になる公共交通機関です。しかしいま、利用者が安心して、乗りたいときに乗れる要求を果せない状況となっているのです。タクシーを含め、地域にとって一番適切な体系を作り上げていく制度的な施策が緊急に必要です。

(2) 高齢化社会にタクシーは重要な交通手段

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」(22年6月17日施行)では、「公共交通とは、地域住民の日常生活や社会生活における移動または観光旅客その他当該地域を来訪する者の移動のため交通手段として利用される公共交通機関をいう」と定義されています。地域公共交通機関は持続可能な地域づくりのための重要な資源といえます。

ところが、地域を担う公共交通は、経営面からみると危機的な状況にあるものが多く、放置すれば破たんしたり撤退したりする企業が多数発生してしまいます。

高齢化社会にあつては、免許返納者をはじめ地域住民の足を守るため、タクシーの役割



は、ますます重要になってきます。公共交通の利便性が高まれば、高齢者の外出機会も増え、健康が増進し、就労機会が増え、医療費や社会保障費など社会全体の費用が軽減されるというクロスセクターベネフィット効果(ある部門で取られた行動が、他部門に利益をもたらす)があると分析もされています。

(3) 危機の打開には財政措置が不可欠

地域公共交通の危機を打開するために、第2次「交通政策基本計画」は、「従来型の商業的手法に加え、公助、共助、自助など、あらゆる手法を合理的かつ柔軟に組み合わせ、まちづくり政策と連携しつつ地域モビリティ全体を将来的な人口動態の変化を見据えた形で再構築すること」としています。地域公共交通の維持・再興のためには、その根本に、積極的な財政措置すなわち大胆な税金の投入をする以外に方法はありません。そのことは、国土交通省が前記のなかで、あえて「公助、共助、自助」という順序で記述していることからわかります。

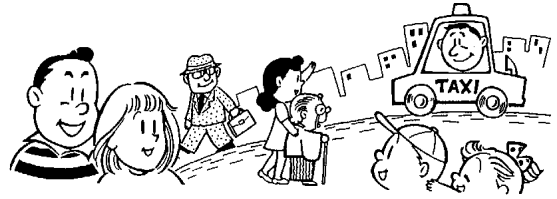
地域の生活機能を維持するうえで、タクシーは重要な役割を果たす交通手段です。地方ではバスの代替として乗合タクシーが活用され、小学生の登下校輸送を担っている事例もあります。

これまで、過疎地の輸送や福祉輸送については、バス・タクシー事業によって提供されない場合には、市町村、NPO法人等が自家用車を用いて有償で運送する自家用有償旅客運送制度が運用されてきました。しかしこれは、やむを得ない場合の措置で、本来は、道路運送法でより厳格な安全規制がかけられているバス・タクシー事業が輸送を担った方が安全です。

バス・タクシー事業が経営的に成立しない地域が増えている状況に対処するためには、「公助」の充実で、バス・タクシー事業を成立させる以外にありません。

運賃収入のみでは運行費用を賄えない路線バスは、行政からの補助金等の公的負担で維持されていますが、決して十分ではありません。乗合タクシーなども含めて、大規模な助成、財政措置が求められています。

地域公共交通が廃止されることとなると、



クロスセクター効果の考え方

公共交通が廃止された場合の代替費用項目

分野	公共交通が廃止された場合に必要となる行財政負担項目
医療	病院送迎貸切バスの運行 通院のためのタクシー券配布 医師による往診 医療費の増加
商業	買い物バスの運行 買い物のためのタクシー券配布 移動販売の実施
交通安全	高齢者ドライバーのさらなる安全教育
教育	貸切スクールバスの運行 通学のためのタクシー券配布
定住促進	事業所近くでの居住による人口流出対策 さらなる定住支援事業 マイカー購入補助
観光	観光地送迎貸切バスの運行 観光地送迎のためのタクシー券配布
福祉	通院・買物・観光以外での自由目的のためのタクシー券配布 さらなる介護予防事業
財政	土地の価格低下による税収減少
建設	道路混雑に対応した道路整備 駐車場の整備
環境	さらなる温室効果ガス削減対策
防災	災害時における住民の移動手段の調達
地域コミュニティ	さらなる外出支援事業

兵庫県猪名川町資料から作成

これまで公共交通が担ってきた役割を代替施策として実施する必要が出てきて、廃止前よりもかえって行政コストが増加してしまうことも考えられます。

クロスセクター効果で考えると、地域公共交通への補助金などは「交通分野における単なる赤字補填」ではなく、「地域を支える効率的な支出」であるといえます。

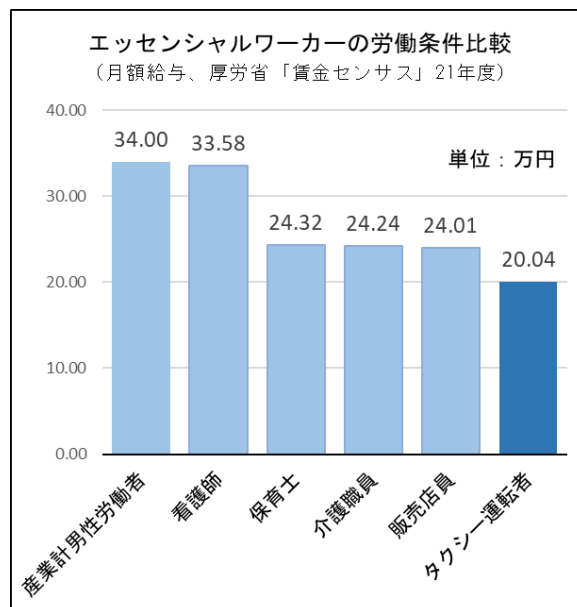
2 「タクシー労働者に食える賃金を保障しろ」署名にとりくむ趣旨

(1) コロナ危機と物価高騰で生活できない

コロナ禍でタクシー労働者はエッセンシャルワーカーとして働きながらも、「生活できる賃金が確保できない」と、年齢を問わず離職が急増しています。21年度のタクシー運転者の年収はコロナ危機で減った20年度よりさらに下がって全国平均で248万5700円となり、全産業労働者の平均収入（495万円）と比較すると246万円の格差となりました（厚生労働省調べ）。さらに22年10月には消費者物価指数が40年8か月ぶりに3.6%も上昇し諸物価の高騰が止まらないなか、タクシー労働者の生活はいっそう深刻になっています。

運転者が足りず、地方では雨天や繁忙期などタクシーを使いたいときに利用できないケースが発生しており、移動の自由を確保すべき地域公共交通としてのタクシーの役割が果たしきれいていません。とくにタクシーを必要とする体の不自由な方、病氣療養中の人、高齢者、妊娠婦らにとって憂慮すべき事態となってしまうます。

自交総連は、この事態を打開するため、全国的な重点的課題として、タクシー労働者の生活保障と地域公共交通の維持を求める運動に取り組んでいます。「タクシー労働者に食える賃金を保障しろ」署名を集め、政府・国土交通省へ緊急の特別対策を要請していきます。



また各地方で運賃改定がすすむなかで、労働条件の改善が求められるところ、逆に賃下げを押しつける事業者もあります。そのような事業者は世論形成で社会的に包囲し、運輸局の認可責任を問うとともに強い指導を求め、タクシー運転者に対して食える賃金が保障されるよう、国の施策として支援する措置を求める運動を全国で展開します。

「タクシー労働者に食える賃金を保障しろ」署名は、タクシー労働者、広範な人を対象に3万筆を目標に旺盛にとりくみます。オンライン署名なども活用して運動を拡げていき、集約後には会期中の国会へ提出していきます（第1次集約3月末、第2次集約4月末）。

自交総連とは…

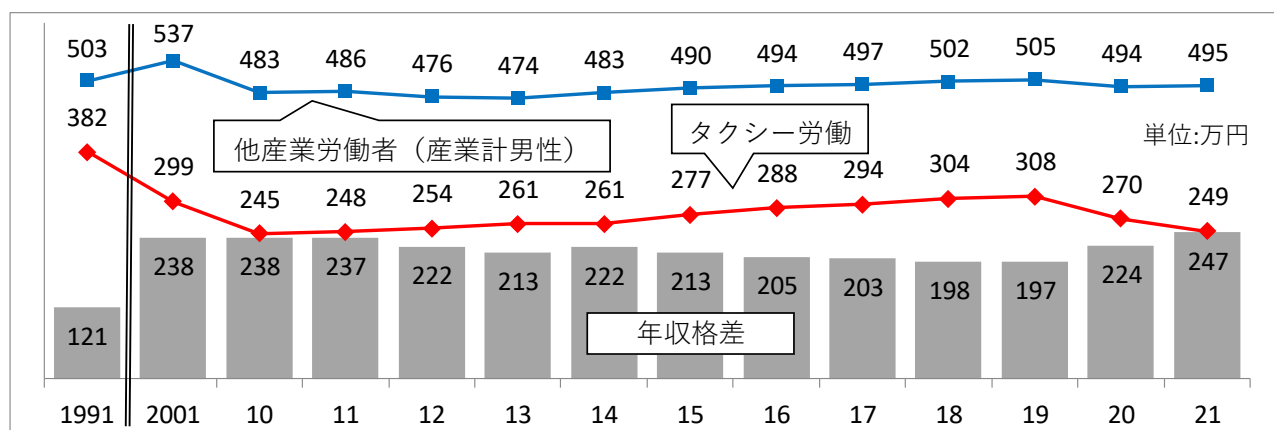
自交総連は、タクシー、ハイヤー、観光バス、自動車教習所で働く労働者を組織する全国25都道府県に215組合が加盟している労働組合です。

労働者一人ひとりには弱い存在でも、みんなが力を合わせれば、大きな力を発揮できます。いまのひどい現状も、少しずつではあっても変えていけます。自交総連は、自動車交通労働者が人なみの賃金・労働条件で働けるようになるために運動しています。

3 タクシー労働者の生活実態

(1) 生活実態

タクシー労働者と他産業労働者の賃金格差の推移（厚労省「賃金センサス」）



タクシー労働者の賃金は歩合制賃金のため、売上によって変動します。コロナ禍で営業収入が激減し「月給が数万円しかない」「生活できない」という悲鳴が多く職場で上がっています。

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ギリギリ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。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。この間、政府の雇用調整助成金や休業手当を活用し何とか生活を維持してきました。緊急小口資金など公的資金の借入も多くの方がしていますが、「返済の目処が立たない」という声上がるなど、もはや猶予できない状況に陥っています。

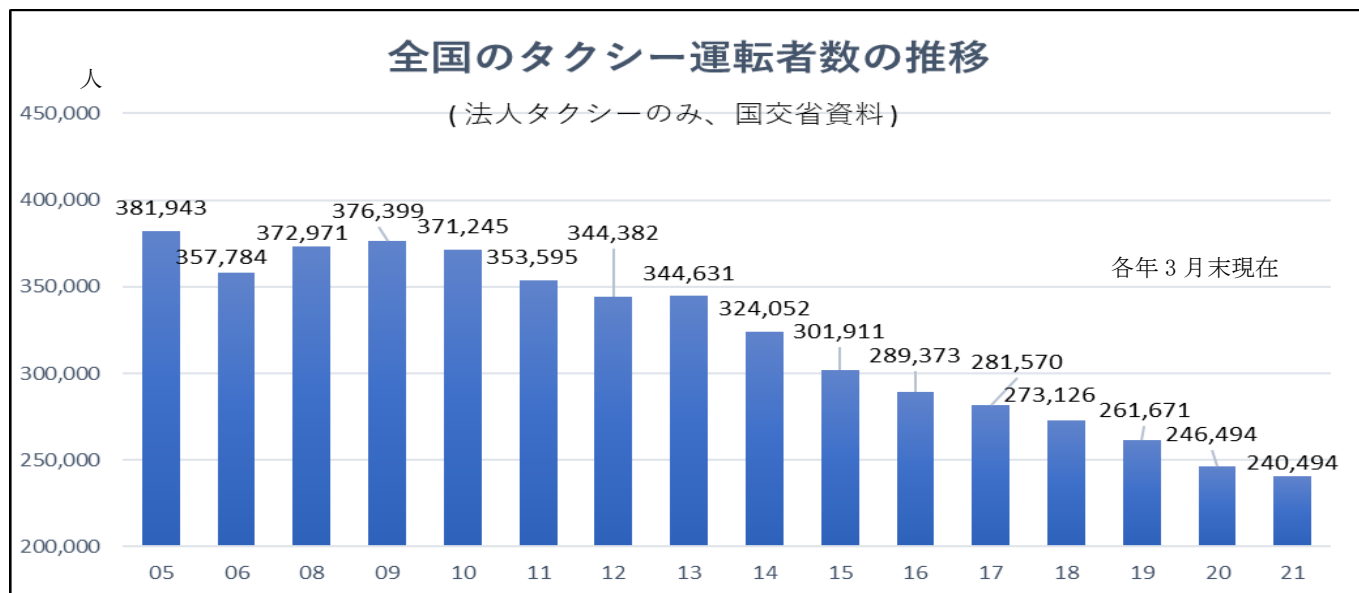
こうした深刻な事態を打開するため、国・地方自治体による事業者への支援をおこない経営を成り立たせるとともに、タクシー労働者を救済する直接的な支援措置を中心とした緊急措置など特別な手立てが必要です。

(2) 労働者がいなくなり、タクシーの役割を果たせなくなる

自交総連は、社会的水準の労働条件の獲得という要求を掲げて運動をすすめてきました。しかし、規制緩和が進められ、02年の新道路運送法施行により需給調整が撤廃されて以降、賃金が大きく減少しました。09年のタクシー適正化・活性化特措法の施行による特定地域・準特定地域の指定などで若干の是正がされましたが、労働条件の改善で安心・安全を担保するという根本問題を解決するにはいた

っていません。

コロナ禍で在宅ワーク等が増え、外食需要の減少が続く、タクシーの需要は落ち込み、タクシー労働者の賃金は、他のエッセンシャルワーカーとの比較でも一番の低賃金となっています。21年4月の全視協との懇談で、視覚障がい者から「乗り換えなしで目的地まで直接行けるので、便利で頼りにしている」というご意見もいただいているようにタクシー



の役割は、障がい者にとってなくてはならないものです。

タクシー運転者が夢と希望の持てる魅力ある職業となり、若い労働者が入ってくるようなタクシー業界になれば、持続可能な地域公共交通とはなりません。

現在、労働者の減少で稼働できる車両台数が少なくなり、雨天や繁忙期以外でも使いたいときにタクシーが利用できないとの声

も出るなど、必要性、緊急性があって利用されることの多いタクシーの役割が果たせない状況も発生しています。

全国のタクシー運転者は12年には34万人いました。コロナが流行する前の20年には26万人でしたが、21年には24万人と2万人も減少しました（上図参照）。地方では必要な人員が確保できず、地域公共交通としての役割を損なう事態となっています。

4 タクシー労働者の労働条件改善は待たなし

(1) 事業者の姿勢は

地域公共交通機関の独立採算原則は、もはや限界にきています。政府には、持続可能な社会を構築するうえで、すべての責務を民間に押し付けるのではなく、国民の「移動権」を確立するために、公助として事業が存続できる経済的支援の拡充が求められます。

コロナ禍の影響を受けて事業経営が厳しいからと労働者に犠牲を転嫁し、賃金引き下げ

で乗り切ろうとする事業者が存在することも見逃せません。そのような愚行に走らせないためにも、タクシー事業者に対して、燃料価格激変緩和対策の補助や配車アプリやEV車両導入費といった活性化策だけではなく、緊急措置としてコロナ危機以降の減収分の補填など直接的な支援措置を政府が取る 것이重要です。

(2) 全国67の運賃ブロックで運賃改定がすすむ

現在、全国的に運賃改定にむけた動きがす

すめられています。21年11月以降、23年1月

31日の時点で、全国67の運賃ブロックで要請されており、8ブロックでおおむね11%～14%程度の改定率になっています。

① 国交省は「労働環境改善」と公表

国交省は、労働条件を改善する運賃改定と明言し、東京の運賃改定のプレスリリースで関東運輸局は「～サービスの向上や乗務員の労働環境改善のための運賃改定～」と公表しました。運賃改定に向けた公共料金等調査会の取りまとめでは「労働環境の改善に適切に反映されているかについて、継続的に事業者の監視を行うべき」とまとめられています。

国交省は、改定増収率 14.24%のうち8%が労働条件改善に充当すると公表するなど、労働条件改善につなげる運賃改定であることを示しました。

② 事業者「社会的公約」を守らせる

労働条件改善のための運賃改定にもかかわらず、賃下げを押し付ける事業者が散見されています。このような事業者の考えを改めさせ、社会的公約である改定趣旨を守らせ、賃金増、労働条件改善を果たさなければ、タクシー運転者の離職は止まりません。

自交総連は「運賃上げて、賃金引き下げ」を許さない取り組みを進めています。タクシー車両があっても運転者がいなければ地域公共交通としてタクシーの役割を果たせないことは、現状が示しています。タクシー運転者の労働条件改善は待ったなしです。国交省は、「今回の運賃改定で運転者負担を撤廃してもらうのは当然で、事業者の資質だと思う」と述べています。迅速かつ強力な是正指導を求める運動をすすめています。

(3) 「現場の声」（自交総連の春闘アンケートより）

現場のタクシー労働者からは、悲鳴に近い叫びが届いています。

自交総連が独自に組合員へ行ったアンケートによると、コロナ危機以来、生活困窮により緊急小口資金等の公的資金の借入を利用しているか否かの質問には、37%が「利用している」と答え、借入の返済は可能か尋ねたところ、「厳しい」が22%、「わからない」が37%、「不可能」が6%という結果となりました。

自由回答でも切実な声が寄せられています

- 最近買い物に行って物価高騰を実感している。この先どうなるか不安。
- 苦しい。助けて～、もう死にたいです。
- 今の状態では若い人たちが入ってくることが不可能なので5年先がとても不安です。
- タクシー運転手の最低賃金保障。



- 庶民に寄り添った政治を求める。
- 物価が高くなるのと並行して賃金も上昇すべきだが、どの業種も連動していない。このままでは労働意欲の低下につながると共に、日本全体が活気のない閉塞感に満ちた社会になっていくおそれがあると強く思う。
- 緊急小口資金の返済をのばしてほしい。
- 物価高騰に伴い、もう少し生活がしやすい対策を考えてほしい。収入が増えない中で、出費ばかりで負担が多い。

5 Q & A いまタクシーと地域公共交通に必要なことは？

Q 1 タクシーはどんな役割をはたしているのですか？

A 鉄道、路線バス、タクシーは公共交通です。鉄道、路線バスが線の動きに対して、タクシーは面の移動を支えるドアツードアの乗り物です。また深夜も運行し24時間国民の生活を支えています。

バスや鉄道には乗りにくい障がい者にとってはなくてはならない交通手段です。

Q 2 タクシー労働者の賃金は高い？ 低い？ どうなっているのですか？

A 21年度のタクシー労働者の全国平均の賃金は年収249万円で全産業平均より246万円も低くなっています（厚労省「賃金センサス」による）。

お客さんが使用したクレジットカードの手数料を運転者が負担するなど、非常識な慣行が残っている会社もあります。

Q 3 タクシーの歩合制賃金とはどんなものですか？

A 賃金は、売上げに応じた歩合給が中心です。固定給はあっても最低賃金程度で、ないところも多く、歩合給は売上が低ければ極端に安くなります。残業手当が支払われない会社もあります。

運転者が賃金を得るためには、一定の売上げを確保する必要があり、そのためにはタクシー台数の需給調整が重要となっています。

Q 4 タクシー運転者がいなくなったらどうなりますか？

A 労働条件の悪さからタクシー運転者の離職が止まりません。

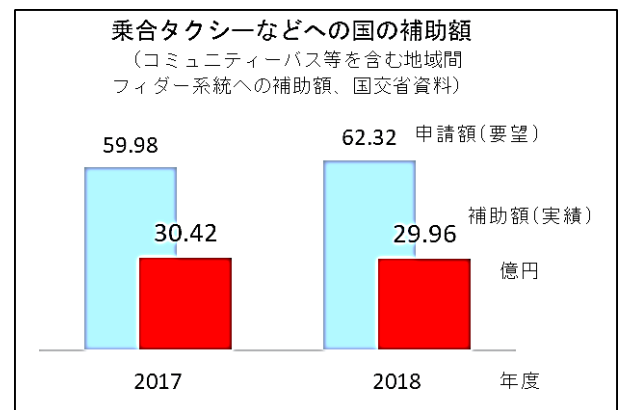
タクシー会社がタクシー車両を保有していても、運転する運転者がいなければ、タ

クシーは動かず、役割である国民の移動を確保できなくなります。駅を降りてタクシーがなかったら、荷物をたくさん持っている人、体が不自由な人など移動に困ることになります。

Q 5 タクシーには補助金が出ていますか？

A 地域で行政と連携して運行している乗合タクシーには補助金が出ていますが、全国で年間30億円程で、全く足りていません。

運賃の障がい者割引、免許返納者割引などは、すべて会社の負担で、公的な補助金はありません。そのため、割引分を労働者の賃金から引くひどい会社もあります。



Q 6 公共交通がない地域では、どうしているのですか？

A 交通空白地には自家用有償旅客運送がありますが、これはバス・タクシー事業が成り立たない地域で、市町村やNP0が自家用車で提供する運送サービスです。あくまで限定的、例外的に認められている運送方法で、運転者は二種免許をもたないボランティアの高齢者が多くなっています。例外的な措置ゆえに、安全管理の質がタクシーと比べ緩いのが特徴で、安心・安全が確保できず、安定性・持続性も懸念が残ります。

補助金などで正規のタクシーが営業できる環境をつくる必要があります。