

駄目な男の最後の仕事はタクシー運転手と言われたことを聞きましたが何故そういう事なのでしょう。

駄目な男の最後の仕事はタクシー運転手と言われたことを聞きましたが何故そういう事なのでしょう。

職場の悩み

fsm*****さん

2014/12/24

違反報告する

回答 (3 件)

ベストアンサー

あなたはタクシーに乗った時、運転手さんに関心を持ちますか？

タクシーを利用するのは急いでいたり便利だから利用するので

安全に目的地まで送り届けてくれる運転手さんなら誰でも良いはずです。

つまりタクシードライバーにはコミュニケーション能力とか

会社で要求される能力など無くても運転が出来れば誰にでも

出来る仕事であって世間もあまりタクシー運転手を評価していません。

手っ取り早くなれるし、採用にあたり、特に厳しい条件がないからです。故に前職は多種多彩です。駄目な男てのは、要はリストラされたり、自営業で負債抱えて倒産したりが大半です。負け組の集う職場て事です。

hir*****さん

2014/12/27

違反報告する

私の知人にもタクシー運転手いますが、60の定年以外にシングルマザー、40か50のリストラ組とか色々いるみたいですよ。今の時代、年金手にする65までの5年間、どうやって生活します？いくら子供片付いていても夫婦だけで年金全額もらうまでは生きていけませんよ。そのための緊急避難のため、再就職とか色々あります。

本当に駄目なのは、仕事できる元気ありながら仕事していない人では？私の知人は以前の仕事はそれなりの企業に勤めていました。

巷でいわれる「タクシー運転手の格差が拡大している」説、実は幻想？

文=A4studio

【この記事のキーワード】 タクシー業界, ジャパンタクシー, タクシー運転手

「gettyimages」より

これまでは比較的に入参のハードルが低く、安定した収入が得られ「誰でもチャンスをつかめる業界」といわれていたタクシー業界。だが一部のニュースサイトなどの報道によると、近年、タクシー運転手に格差が生まれつつあるという。

例えば昨今はスライドドアタイプで車高が高く、車内も広い「ジャパンタクシー」と呼ばれるタイプの車種が利用者に選ばれる一方で、旧来のセダンタイプのタクシーが選ばれづらくなっているといった指摘が挙げられている。

はたして本当にタクシー業界では勝ち組・負け組の差が顕著になってきているのだろうか。

そこで今回は、タクシー運転手の労働環境や業界事情に詳しい桜美林大学の戸崎肇教授に、現在の業界の実態について話を聞いた。

そもそも「誰でもチャンスをつかめる業界」という認識は早計

まず、「誰でもチャンスをつかめる業界」として語られることもあったタクシー業界だが、こうした認識は的を外したものであったのだろうか。

「確かに、2002年の改正道路運送法適用により業界の規制緩和が進み、事業者数規制などが減ったことで参入障壁が下がった職業とはいええるでしょう。しかし、誰でもチャンスをつかめる業界と言い切るのは早計で、さまざまなハードルはあります。特にハードルとなっていたのは、規制緩和でタクシーの台数が増えたことによる利用者の取り合いですね。

タクシー運転手の給与は固定給+歩合給が一般的。タクシー会社というのは性質上、業務中にどういう働き方をするのかが基本的にドライバーの裁量に委ねられているので、固定給のみにしてしまうと、サボるドライバーが増えるリスクがありますよね。それを会社側が

管理しきれないので、業務を効率化させるためにも歩合制も導入する会社が圧倒的に多いのです。

こうして歩合給の部分で勝ち組・負け組は出るかもしれませんが、利用者の奪い合いという構図は今に始まったことではありませんので、近年で起こっている傾向というわけではありません」(戸崎氏)

では近年の傾向で勝ち組・負け組が出ているとしたら、話題のジャパントクシーの影響が大きいのだろうか。ジャパントクシーの特徴とメリット、また現在の業界内における浸透度などを解説していただこう。

「ジャパントクシーが急増したのは東京オリンピックの影響です。来日予定だった外国人観光客向けに大手タクシー会社とトヨタが共同開発した車種で、それまで主流だったセダンタイプのタクシーと異なり、スライドタイプのドアで車高が高く車内も広いのが特徴です。狭苦しさを感じさせない快適な空間設計は、日本のタクシー水準の高さを世界に知らしめたかった業界の思惑と、情熱の賜物といったところでしょう。

不幸にもコロナ禍で外国人観光客向けにアピールする場は奪われてしまいましたが、現在かなりの台数が都市部を中心に稼働しています。とりわけ、頭文字を取って業界内で“大日本帝国”と称されることもある大和自動車交通、日本交通、帝都自動車交通、国際自動車の業界大手4社は、ジャパントクシーの導入に非常に積極的なんです」(同)

こうした利用者受けがいい車種のドライバーと、旧来タイプの車種を運転するドライバーでは、収入面で差が出てくる可能性も考えられる。

「いえ、おそらくそこまでの差は出ていないでしょう。従来のセダンタイプに乗車しているからあまり稼げない、新型のジャパントクシーに乗車しているから有利、といった印象はあまりないです。利用者目線で考えればわかると思いますが、タクシーを利用する最大の目的は“目的地に届けてもらうこと”です。そのときに、目の前に来たセダンタイプのタクシーをスルーしてまでジャパントクシーを待つかといったら、そんなことはほぼないでしょう。ジャパントクシーだったらラッキーだな、くらいの認識の利用者はいると思いますが、それが運転手の収益にそこまで影響があるとは思えません」(同)

タクシーの優秀さの目安となる「優良マーク」なるものも格差の指標になっているという指摘もあるが、優良マークの有無で変わるのだろうか。

「こちらに関しても、優良マークの有無でそこまで大きな影響があるとは思えません。そも

そも優良マークとは車の窓などに貼っている印のことですが、あれは『優良運転者証』を取得している人のみが貼れるものです。判断基準としては、日々の勤務態度や無事故無違反を守れているか否か、また接客マナーなどの総合値で、地域のタクシーセンターやタクシー協会が認定を行っています。

ただ、これがあるからといって収入が増えるかという疑問が残ります。確かに、高級ホテルの前などに優良マークタクシー専用の乗り場はありますが、かなり数は少ないですし、そもそもそういった乗り場があること自体、ほとんどの利用客は知らないのではないのでしょうか」(同)

タクシー配車アプリ導入の有無がタクシー会社の格差に？

近年はタクシー配車アプリがかなり充実しているが、先に伺ったジャパントクシーや優良運転証を取得したタクシーを選ぶことなどはできないのか。また、それによるタクシー運転手の収入格差の有無はあるのだろうか。

「ジャパントクシーを選べたり、優良運転者証を取得しているタクシーを選べたりする配車アプリはほぼないと思います。ただ、タクシー会社を選べるアプリは多く、ジャパントクシーを多く導入している会社を選ぶことはできますが、よっぽど業界事情に詳しい人でもなければ、どのタクシー会社がどの車種を多く導入しているかまでは、わからないでしょう。それに、好みの車種を多く導入している会社を選んだところで、実際にお目当ての車種が来るかどうかはランダムです。タクシー会社目線で見ても、多くの車種に分け隔てなく乗ってほしいはずなので、一部の車種に客足が偏るような施策は好まないはずですね」(同)

好みの車種やドライバーを選べるか否かという面では、タクシー配車アプリがタクシー運転手の収入に直接大きな影響は与えないようだ。しかし、戸崎氏はこうしたアプリの浸透が、今後のタクシー業界を変えていく可能性は非常に高いと述べる。

「配車アプリはここ数年で利用者が急増しており、浸透してきている印象が強いです。こうしたアプリを利用すれば、わざわざタクシーが来るのを待って、手を上げて停めるよりはるかに効率よくタクシーに乗れるので、忙しいビジネスパーソンが多い大都市を中心に増えているでしょう。

一方、中小のタクシー会社では資金面でこうしたアプリ開発といった施策はできませんので、その分収入に差ができてしまいます。タクシー会社が作ったアプリ以外にも、使用料をタクシー会社側が払って使う一般のIT企業発の配車アプリがあるので、導入自体は中小タクシー会社もできるでしょう。しかし、自社アプリを使う会社に比べて、アプリの使用料

はかかり続けるわけで、その分の格差が広がってくるというのは間違いないと思います。近年起こっている“タクシー業界の格差”は、実はこうしたアプリの導入の有無という部分が大きいのです」(同)

車種によるドライバーの収入格差はほぼないようだが、配車アプリという面では変革がさらに進めばまた業界事情も変わり、格差が生まれることもあるのかもしれない。タクシー運転手目線で見ると、自社でアプリを持っている大手のタクシー会社に所属しているドライバーと、中小のタクシー会社に所属、もしくは個人営業しているドライバーとでは、今後はじりじりと格差が拡大していく可能性もありそうだ。

タクシー運転手はやめとけと言われる理由！なぜ頭おかしい、クズと言われる？

2022年3月8日 運輸・物流・工場・建設・不動産系の仕事

タクシーは世の中になくてはならない存在です。お酒を飲んだ後家に帰る時、終電を逃してしまった時、荷物が多くて歩いて帰れなかった時などの大事な移動手段です。

ところが、タクシー運転手という職業は、世間的にはあまり良く言われることはありません。むしろ、「タクシー運転手はクズ」「頭悪い」「中卒でもなれる」など、ひどい言われ方をすることもあります。

なぜ、タクシー運転手はここまで悪く言われてしまうのでしょうか？

「クズ」と言われてしまうようなタクシー運転手も確かにいるかもしれませんが、「勝ち組」で稼いでいるタクシー運転手もいるはずですよ。

ここでは、これからタクシー運転手になる人のために、勝ち組になるための方法についてお話ししましょう。

目次【クリックして移動できます】 [閉じる]

- 1 タクシー運転手が頭おかしい、クズや底辺の仕事と見下されている理由とは
 - 2 「タクシー運転手はクズ」発言したホリエモンの真相は？
 - 3 頭がおかしいタクシー運転手でなく、博識でマナーの良い人も沢山いる
 - 4 個人やご当地タクシー運転手の勝ち組・成功例の年収
 - 5 タクシー運転手はやめとけと言われる理由まとめ
- タクシー運転手が頭おかしい、クズや底辺の仕事と見下されている理由とは

そもそも、タクシー運転手が底辺の仕事と見下されてしまうのはなぜなのでしょう？

態度が悪い運転手が多い

その一つに、「態度の悪いタクシー運転手が多い」という理由があると思います。

タクシー運転手には態度の悪い人が多く、世間の人から嫌われているのかもしれませんが。

実際、

「道を知らないと思われて、遠回りして多めに請求された」

「返事もないし、横柄な態度だった」

「近い所を指定したら乗車拒否された」

などという話はよく聞きます。

態度が悪く気分が悪くなるような運転手は意外と多い現状です。

タクシー業界に限らず、バスの運転手にも態度の悪い人は多いように思います。イライラしているのか運行時間に追われているのか、料金の支払いでもたついてしまった客に「早くしてよ！」などとキレる運転手もいます。

また、運転マナーが悪いタクシーもとても多いです。

いつも運転しているため運転技術が高いので、もたもた走っている初心者運転の車が前にいるとイライラしてしまうのかもしれませんが。

しかし、そこは車同士譲り合っていくべきでしょうということを、強引に横入りしてきたり急な車線変更をしたりするタクシーはとても多いですよね。

そんな、運転マナーの悪さも、タクシー運転手が嫌われる原因になっていると思います。

誰にでもなれる職業だと思われている

タクシー運転手が底辺だと見下されてしまう理由の一つに、「タクシー運転手なんて運転で

できれば誰にでもできるんでしょ」と認識されていることがあると思います。

しかし、正確にはそうではありません。

第二種運転免許という客を乗せて運転するための自動車免許を取得する必要がありますし、道をよく知った上で運転技術も必要です。また、いろいろな要望に柔軟に対応しなければなりませんし、接客技術も必要です。

それなのに、なぜ「誰にでもなれる」と思われているのでしょうか。

確かに二種免許は取らなければなりません、一度取ってしまえば、あとは道を覚えるのと運転技術以外は特別な知識やスキルはいりません。運転が得意な人はいくらでもいますし、道もいつも運転していれば自然に覚えてしまいます。

実際、タクシー運転手は人手が不足しているためいつも募集しています。二種免許を持っていて最低限の運転ができれば、誰にでもなれる職業ではあります。そのため、「運転しかできないからこの職業にしかなれないんでしょ」などと見下されてしまうのかもしれませんが。

運転手という職業がそもそも見下されがち

タクシー運転手という職業は、人を車に乗せて移動させるという仕事です。どんな職業も人からお金をもらって、そのお金の価値だけの仕事をするのですから、変わりはないはずです。

しかし、運転手というのは何となく「人を乗せて運転する」という「召使」的な職業なので、見下されてしまうような気がします。

実際、他の人にはそうでもないのに、タクシー運転手にだけは大きな態度を取ってしまう、クレマーのような態度をする客も実際多いです。

以上の事情から、タクシー運転手はやめとけと言われてしまう、底辺でクズのお仕事という認識が広まってしまっています。

「タクシー運転手はクズ」発言したホリエモンの真相は？

少し前に、ホリエモンこと堀江貴文が Twitter で「タクシー運転手はクズ」という辛辣な内容をつぶやいて話題になったことがありました。この騒動について、詳しく見ていきましょう

う。

この発端は、「NHK NEWS WEB」で公開された「“自家用車で観光客送迎“タクシー運転手が反対集会」というネット記事です。この記事には、以下のようなことが紹介されていました。

政府による「国家戦略特区」の新たな規制緩和策で、「自家用車で観光客を有料送迎するサービス」を盛り込んだ法案が国会に提出されました。自治体などが観光客にサービスを提供できるようになる、というものです。

このようなサービスは「ライドシェア」と呼ばれており、中でも「UBER」というアメリカ企業によるサービスは、世界70か国にも広がっています。

そこに反発したのが、タクシー運転手です。「タクシーよりも割安な移動手段としてこのようなサービスが許可されれば、無認可営業のタクシーを認めることになってしまう」、「自分たちの利益が損なわれてしまう」、と政府に猛反発しました。彼らは日比谷公園で大規模な反対集会をし、デモ行進を行ったそうです。

堀江氏はこのデモに対し、

「こいつら本当に人間のクズだな。加齢臭、歯周病での口臭、道知らない、カーナビ使えない、横柄みみたいなタクシー運転手ばかり。」とつぶやきました。

さらに、実際に「UBER」のサービスを利用した感想として、

「親切でドリンク用意してくれて、もちろんスマホカーナビを使いこなす」

「目的地はアプリで登録できるし、支払いもその場では必要ない」

と、日本のタクシーにはないサービスのメリットを語りました。

さらに、日本のタクシー運転手には、「運転手の格付けシステム」を提案し、さらなる運転手の質の向上が必要と言い切りました。

口臭は人によると思いますが、確かに、スマホアプリやカーナビなどのITツールを使いこなせず、態度が悪い運転手に対しては、堀江氏の言い分はもっともかもしれません。UBERなどの新しい顧客よりのサービスの前に、古く質の悪いサービスは淘汰されるべきということを言いたいのでしょうか。

質の悪い運転手に悩まされ続けられれば、そう言いたくなる気持ちもわからないではありません

ん。

頭がおかしいタクシー運転手でなく、博識でマナーの良い人も沢山いる

態度が悪くサービス内容もお金をかけるに値しない、そんなタクシー運転手が多い中、道をよく知っていてマナーが良く乗っていて気持ちの良いサービスを提供してくれるタクシー運転手だっているのです。

タクシー運転手に求められるホスピタリティには、どのようなものがあるのでしょうか？

良い道や土地についてよく知っている

やはり、タクシー運転手には道路のスペシャリストであるべきです。

「渋滞時にも抜け道を駆使して早く目的地に着く」

「どこにどんな店があるのか詳しい」など、乗ったお客さんが「助かった！」と思うような道路や土地の知識を持っているタクシー運転手が、求められているでしょう。

高い運転技術

タクシー運転手に求められるのは、高い運転技術です。

と言っても、華麗なハンドルさばきや素早い車線変更ではないのは、当然のことです。後部座席に乗っていて、心地良い運転技術が求められます。

急ハンドルや急発進などは絶対にせず、曲がる時は緩やかに、発進時や停車時はゆっくりとスムーズに運転してくれるタクシーに乗っていると、とても心地が良いものです。

「ちょうど良い」接客

そして、タクシー運転手は接客業なので、接客技術も必要です。

しかし、この「接客技術」をはき違えている運転手も中にはいます。

「お客さんはどこの人？」

「今日は阪神が負けちゃったねえ！がっはっは！」

などと、のべつ喋りまくっているタクシー運転手もいます。

中には、お笑い芸人がネタにするような、独特の雰囲気「うざい」運転手もいるとか・・・。

タクシー運転手には、50代以上の中高年の「おじさん世代」が多く、お客さんとの距離感がうまくつかめない人が多いです。

そんな、「おじさんトーク」が楽しいという人もいますが、ほとんどの人が普通にタクシーに乗って普通に目的地に着きたいと思っているはずですよ。

そんな、「ちょうど良い」接客ができる運転手が求められているのです。

個人やご当地タクシー運転手の勝ち組・成功例の年収

タクシー運転手の中にも、やり方次第でかなり稼いでいる勝ち組の運転手がいるのをご存知でしょうか？

一日数時間働くだけで月収は60万円から100万円以上という、成功しているタクシー運転手もいるのです。その手腕とはどのようなものなのかを見てみましょう。

月給50万：上客をつかんで終電後のビジネス街で稼ぐ運転手

かつて、バブル経済でわいていた日本では、タクシー業界も儲かっていました。みんなお金を持っており、終電を逃したらタクシーを使えば良いと言われていたのです。

しかし、そんなバブル経済もはじけ、さらに、リーマンショックなどもあり、日本企業は不景気にさらされました。景気が悪いとタクシー業界にも大きな打撃です。お金がなければタクシーなどは使わず、みんな電車で帰るからです。

しかし、最近は景気も回復してきました。ですから、ビジネス街でのタクシー業も好調を取り戻してきているのです。

そんな中、ビジネス街の終電後が、タクシー運転手のねらい目です。飲み会で飲みすぎたり残業をしたりして終電を逃したサラリーマンを狙うのです。彼らのほとんどが、都心から埼玉や千葉、神奈川などのベッドタウンに帰ります。電車の通勤時間にして1時間から遠く

れば2時間もかかるところに住んでいます。

そんなところにタクシーで帰ろうとすれば、1万円や2万円は絶対にかかります。ですから、そのような大口顧客は、しっかりつかんでおくべきです。金曜日の夜になるといつもこの近辺で飲んでいる人、いつも月末になると残業で帰れなくなる人など、タクシーを呼ぶのは大体決まった時期に同じような人です。

その人たちのために、サービスのビールやつまみを積んでおくのです。そして、「終電を逃したらここに電話をしてください。すぐに来ますから。」と名刺を渡します。仕事で疲れた時などそのようなサービスはうれしいですし、1時間ほどの時間を運転してもらうので、顔を知っている方が客側としても安心なはずです。

このように、大口顧客をしっかりつかみ、平日、特に飲み会が行われそうな金曜日には、必ずビジネス街に待機しておきます。そうすれば、終電以降の時間帯に何往復かすることで、結構稼げるのです。

夜勤はつらいかもしれませんが、休日にはこのような需要がないため、しっかり休めます。彼らの月収は、40万円から60万円にも上ると言われています。このように、ビジネス街で上客をつかんでしっかり稼いでいる個人タクシーの運転手は、意外と多くいます。

月収60万：外国人観光客向けサービスがウリの運転手

タクシー業だけではなく、観光業も兼ねているタクシー運転手も成功組に多くいます。

例えば、観光地で観光ガイドも兼ねているタクシー運転手です。その土地のおすすめスポットやおいしい料理を出す店などを客に紹介し、そこを回るのです。すべて込みでいくらという値段設定をしっかりしておけば、客も安心して利用することができます。最近、外国人観光客も多くなっています。ですから、英語をしっかりマスターしておけば、さらに収入はアップするはずです。

外国人はバスや電車を使って観光地を巡ることが難しいので、タクシーを使って観光地を回ります。そんな彼らに合わせた外国人好みの観光スポットを紹介し、英語で観光地の説明をしながら回ることができれば、観光地では引っ張りだこになるでしょう。土日祝日がメインになりますが、観光客が多い観光地で外国人対応もできれば、60万円以

上の月収をたたき出している運転手もいるそうです。

店と提携してがっばり儲けたタクシー運転手の手腕

タクシー運転手の中には、お土産物屋さんや飲食店、さらに、スナックや風俗業のお店と提携しているというケースもあります。

観光客が多い土地なら、乗せた観光客に「このお土産物屋さんなら、一通り土産物がそろよ」「この店なら、名物料理がおいしいよ」などと言って連れていけば、その店からあっせん料がもらえるという仕組みです。

どこに行けば良いのかわからない観光客は良い店を紹介してもらい、店側とすれば客が増えるという、みんなにとってうれしい WIN-WIN の関係が築けるといいうわけです。

また、飲食店や飲み屋で終電を逃した客がいたら店から連絡が入って家まで送り届ける、夜の街で良い風俗店を探している人がいればお店を紹介するなどという形で、店から客を紹介してもらったり、あっせん料をもらったりすることもあります。

このように、タクシー業だけではなく他の収入手段を得るといいうのも、収入アップのカギになります。

こちらの記事も読まれています

タクシー転職におすすめエージェント・サイト 3 選！転職成功のポイントも解説

タクシー運転手はやめとけと言われる理由まとめ

タクシー運転手はなぜか嫌われることが多いようですが、やり方次第でしっかり収入を伸ばすことができるということがわかっていただけたと思います。

あまり評判が良くないタクシー業界ですが、劣悪な対応をする一部の運転手のためにそう評判を落としているだけなのです。実際にはしっかりとしたサービス戦略の下でホスピタリティ溢れる仕事をすれば、良い仕事をするすることができます。もちろん、たくさん稼いで成功することもできるのです。

より良いマナー、高い運転技術、幅広い道路の知識、他者に対する心配り、どれか 1 つでも自信があるなら、ぜひタクシー運転手の道も視野に入れてはいかがでしょうか？

自分がされて嫌なことはしない、自分がされて嬉しいことをどんどん積極的にやってみる、この積み重ねがタクシー運転手成功の鍵です。

男性会社員「平均月収 38 万円」だが…60 歳・タクシードライバー、悲惨な手取り額に「もうムリ」

SGO 編集部

2022.10.23

統計 調査 タクシードライバー 悲惨すぎる給与 生きていけない

街中を走るタクシー。コロナ禍、行動制限によって大きく打撃を受けた業界のひとつです。それに伴い、タクシードライバーの給与も減少。苦境にあえぐ声が聞こえてきました。みていきましょう。

男性会社員「平均月収 38 万円」だが…60 歳・タクシードライバー、悲惨な手取り額に「もうムリ」(※写真はイメージです/PIXTA)

全国で 25 万人のタクシードライバー

一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会『TAXI TODAY in Japan 2021』によると、2020 年、全国のタクシーは 17 万 7,367 台、そのうち個人タクシーは 2 万 9,649 台。タクシー業界全体の従業員数は 28 万 3,193 人で、そのうち運転手は 24 万 0,494 人でした。

運転手の推移をみていくと、いまからさかのぼること 20 年前の 2002 年。この年に規制緩和が行われ、街中にタクシーが増加。それに伴い、タクシードライバーも急増し、2005 年に 38 万 1,943 人。その後、増減はあるものの、ほぼ横ばいで推移。しかしリーマンショックを境に減り続けます。業界的にはインバウンド需要により盛り上がりを見せるも、コロナ禍で急ブレーキ。「タクシードライバーでは食べていけない」と離職者が増え、現在に至ります。

そんなタクシードライバーですが、学歴や経験を問われることはほとんどありませんが、普通第二種運転免許証が必要となります。また一部の地域では「タクシーセンター」の試験に合格する必要がある場合も。また会社によっては普通第一種運転免許証保有者を採用し、第二種免許取得のため養成訓練を行う場合もあるようです。

【タクシードライバーの学歴分布】

高卒未満：12.2%

高卒：50.0%

専門学校卒：5.4%

短大卒：2.7%

大学卒：20.3%

わからない：31.1%

【タクシードライバーの就業形態】

正社員：82.8%

契約・期間従業員：8.6%

自営・フリーランス：13.8%

アルバイト（学生以外）：1.7%

出所：厚生労働省『jobtag』より

タクシードライバーで問題視されていることはいくつかありますが、そのうちのひとつが

高齢化。厚生労働省『令和3年賃金構造基本統計調査』によると、タクシードライバーの平均年齢は60.7歳、平均勤続年数は10.5年。全職種の中でも平均年齢の高さが目立ちます。最近では新卒者採用に力を入れ、2021年3月現在、新卒者採用は全国で924人となっています。また就職氷河期世代の正社員化の受け皿にもなっていて、「就職氷河期世代の方向けの短期資格等習得コース事業」で就職支援も行っています。

街中を走るタクシー。コロナ禍、行動制限によって大きく打撃を受けた業界のひとつです。それに伴い、タクシードライバーの給与も減少。苦境にあえぐ声が聞こえてきました。みていきましょう。

男性会社員「平均月収38万円」だが…60歳・タクシードライバー、悲惨な手取り額に「もうムリ」(※写真はイメージです/PIXTA)

全業界水準を大きく下回る、タクシードライバーの給与

業界的に若返りが課題であるものの、それが進まない理由のひとつが、タクシードライバーの低賃金。前出の厚労省の調査によると、タクシードライバーの年収は280万5,100円。平均的な賞与(割合)を手にかけていることを前提にすると、月収は19.3万円で手取りにすると15万円程度になります。

コロナ禍で大きな打撃を受けた業界なので、コロナ禍前、2019年の給与もみていくと、タクシードライバーの平均年収は360万3,800円。月々の手取りは20万円程度になる計算です。一方、全職種の平均年収は2019年で560万9,700円。月収は38万円、手取りにすると29万円ほどです。もともと手取りで月10万円ほどの格差があり、コロナ不況により、その差はさらに広がりました。給与面だけみれば、特に若年層には敬遠されてしまう水準です。

さらにイメージされるのが、過酷な労働環境。売上目標を達するまで乗車する、深夜勤務も当たり前……そんな労働環境がかつては当たり前でした。しかし昨今は業界全体でも改善の方向に進み、厚生労働大臣、国土交通大臣告示により、拘束時間の限度や休日労働の回数は決められています。

たとえば日勤勤務の場合、拘束時間は1日13時間以内、1ヵ月299時間以内、最大拘束時間は16時間以内。休日出勤も1ヵ月における総拘束時間の範囲内で2週に1回と決められています。2021年の平均労働時間は月176時間。これは全産業男性労働者の平均181時間を下回っています。いまや「タクシードライバーはツライ」というのは過去の話になりつつあります。

またタクシー業界にはインバウンド需要復活のほか、高齢化によりケア輸送の増加が見込まれるなど、明るいニュースが。高齢ドライバーの免許返納の流れもありますし、高齢化社会のなかでは一層の需要拡大が見込まれ、私たちの生活にはなくてはならないインフラになる可能性を秘めています。

確かにコロナ禍で「これでは生きていけない……」というほど苦境に立たされたタクシードライバーですが未来は明るく、人気職種になる可能性を秘めています。

タクシードライバーの給料は？現役運転手に平均年収を聞いてみた。

タクシードライバー

投稿日：2022年11月29日 | 最終更新日：2023年8月18日

「歩合給だと収入が安定しないのでは？」

「稼いでいる人はいるみたいだけど、ごく一部でしょ？」

「稼ぐためには休む時間も削って違反事故のリスク抱えながら無理しないとだめでしょ？」

タクシードライバーの給料は歩合給です。とは言え、オール歩合というわけではなく大半の会社が基本給を設けてます。しかし基本給はあくまで最低賃金なのでそこから税金や保険を控除したら手取り額は15万以下、20万以下にもなってしまいます。だからこそ、ご本人の努力で歩合の部分で収入を増やしていく必要があります。言い換えるとご自身の努力がすぐに報われるお仕事ともいえます。

しかし、

今回の記事ではタクシードライバーという仕事に興味あるけど、上記のような不安があるという方に向けて就職や面接の前には是非とも知っておいていただきたいタクシードライバーの最新の給料事情について解説をしていきます。

すでに気になっているタクシー会社があるので実態を教えてください、調査してほしい、給料の良い会社はどこなのか教えてください等、ご要望が御座いましたら以下よりお気軽にお問合せ下さい。

↓↓↓

無料でタクシードライバー経験者に相談してみる

2022年タクシー業界の動向

2020年4月にはロイヤルリムジングループによる従業員600人の一斉解雇。同年10月には東京の最大手の一角、国際自動車による営業所の統廃合など、ここに挙げた以外にも個人の退職者、営業所や会社単位での規模の縮小や廃業などもありました。

しかし、2022年に入ってからではwithコロナが定着しつつあり、業績を回復している会社も多数。ドライバー個人単位でも給与をコロナ禍以前と同等、あるいはそれ以上に得ることができている方も出てきました。タクシー会社としても2022年より求人を強化し、2年間廃止していた保証給や入社祝金制度の復活など求人情報を見直し、未経験者の方の不安を払しょくし、働きやすい環境作りに注力し始めております。それに比例するようにタクシー会社を転職先の候補に入れる人も増えてきました。

タクシードライバーの平均的な給料はいくら？

給料明細

タクシードライバーの日本全国平均給料は2019年の水準で約357万円です。この平均収入には男女差があり、男性ドライバーは約360万円、女性ドライバーは306万円程度となっています。ただし、タクシー業界には性別による収入格差はありません。女性乗務員は夜勤を担わない働き方を選択する方が多いため、夜間の乗務を多く含む労働形態の方が収入が高くなるタクシー業界では、日勤のみで働くの方が給料が低くなることは自然なことなのです。

タクシードライバーの給料は営業エリアによって異なる

タクシードライバー地図

タクシードライバーの給料は、実は全国どこでも同じ水準ではありません。個人の働き方によって違うといったレベルではなく、都道府県および地域ごとに稼げる額にはかなりの格差があります。ここでは、タクシー運転手の収入が営業エリアによっていかに異なるかを解説します！

給料が高い都心部エリア TOP5

全国のタクシードライバーの中でも給料が高いのは何と言っても東京を中心とした首都圏のドライバーです。特に都心部はタクシーの需要が多く、タクシー会社も車両の台数も桁違いと言えます。それでは、実際にどのエリアの給料が高いのかを見てみましょう！

都道府県 乗務員男女平均年収

1位	東京都	481万円
2位	神奈川県	413万円
3位	大阪府	411万円
4位	静岡県	409万円
5位	千葉県	389万円

(参考：一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会 令和2年タクシー運転者の賃金・労働時間の現況)

タクシー運転手の給料が高いのは人口の多い都道府県に集中していることがわかりいただけるでしょう。

給料が低い地方エリア TOP5

全国の中でも、タクシードライバーの給料水準が高いのは大都市圏であることをおわかりいただいたところで、ここでは同じタクシードライバーでも給料水準が低い地域はどこなのかをランキング形式でご紹介します。ワーストランキングなので、1位が最も平均給料の低いエリアとなります。

都道府県 乗務員男女平均年収

1位	徳島県	205万円
2位	宮崎県	232万円
3位	鳥取県	235万円
4位	秋田県	237万円
5位	大分県	240万円

(参考：一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会 令和2年タクシー運転者の賃金・労働時間の現況)

タクシードライバーの給料水準が低いのは、人口が少なくタクシー需要が多くないエリアであることがわかりいただけるでしょう。

高給エリアは都心部に集中している

タクシー業界では、東京・神奈川・大阪など、人口が集中する大都市圏ほどよく稼げる傾向が顕著に出ています。都市部は人口が多いだけでなく、大規模な公的機関・商業施設が集中し、観光客やビジネスパーソンなど外部からの人の流入も豊富です。このためタクシー需要が高く、ドライバーの収入も自然に高くなります！

タクシードライバーの給料は歩合制

タクシードライバー給料 歩合制

タクシー運転手概ね歩合制で給料を得ています。歩合制とは、ドライバーと所属するタクシー会社とがあらかじめ決めた分配比に応じて売上を分配する給与の支給制のことです。ただし、一口に歩合制といっても、主に3タイプの給料制が存在します。ここではその3タイプの給料制についてご説明します！

タイプA：基本給+歩合給+賞与

基本給とは一般的なサラリーマンのような固定給のことです。タクシー会社では固定給を超えて売上を出した乗務員に対して歩合が発生するケースが多いですが、実際のところ、このタイプの支給方法は会社にとってリスクが大きいこともあり、現在のタクシー業界ではほとんど廃れています。この制度を採用している会社はかなり少ないのが現状で、限りなくゼロに近づいているタイプではあります。毎月の給料が保証されている点はメリットですが、一方でどんなに頑張っても歩合の部分が小さいので思うように稼げないというデメリットと言えるでしょう。

タイプB：完全歩合給

完全歩合制とは、先述した基本給+歩合給の基本給の部分がない給与、つまり全てが売上に依って報酬が決まる給与支給方法です。この場合、収入の高低がドライバー自身の稼ぎの多さに全てかかってくるので、まだ駆け出しの初心者乗務員の方や転職したての方などには負担が大きい方法と言えるかもしれません。売上が出せない場合は最低賃金として定められている時給に応じて給与を算出されるなどの処置がなされますが、まだ営業の仕方に自信がないドライバーなどには、物心ともになかなかつらい給料制と言えるでしょう。

タイプAとBの中間

上述した A・B 両タイプの欠点を補うようなスタイルで、近年はこの方式が主流となっています。この方法ですと、最低限の基本給を確保しつつ稼ぎに応じた収入増が図れる方法なので、ドライバーも安心かつモチベーションアップすることが可能です。

タクシードライバーが給料をアップさせるためにできること

タクシードライバー 給料アップ

タクシードライバーは歩合給の部分で稼ぎを増やしていくことが可能なやり甲斐のある職業ですが、給料を上げるためにできることはあるのでしょうか？これは心がけや効果的な行動実践によって十分可能です。ここでは、タクシー運転手が給料をアップさせるために必要なことをご紹介します！

都心部で営業する

タクシー運転手の全国平均給料は約 360 万円ですが、都心部ではこの水準よりも 100 万円以上稼げるケースがザラにあります。最も稼げる営業エリアとなっている東京都のタクシー運転手については、平均年収が 470 万円程度となっており、トップクラスになると年収 800 万円を下らない乗務員もいます。逆に地方のタクシー需要や人口そのものが少ないエリアでは、どれだけ能力があっても思うように稼げないこともあります。転職する目的やどのくらい稼ぎたいのかによって、入社するタクシー会社とそのエリアを決めることも重要です！

実車率を上げる

タクシーはたまたま呼び止められたお客様をお乗せしたり、駅などで順番を待って乗客を目的地へお届けするだけだと思いがいますが、実は空車率を下げる（＝実車率を上げる）ためにできることがいろいろあります。タクシー需要のある時間に適切なスポットで営業をすれば、実車率は確実に上昇するのです。お客様単価を上げることも重要ですが、新人のうちお客様をお乗せする回数を増やすことを意識すると、自然に実車率が上がっていきます！

タクドラ人生を成功するために必要な知識を学ぶブログ 2023.08.31

現役タクシードライバーが教える営業で稼げるスポットってどこ？

稼げるタクシー会社に転職する

タクシードライバーとして稼ぐためには、乗務する営業エリアや入社するタクシー会社に

もこだわりが必要です。ご自身が転職に際して譲れない条件を満たしているかどうかはもちろん、一定以上の規模や歴史を持つ大手会社なら稼ぐための独自のノウハウや顧客を豊富に持っています。ドライバーとして給料を上げるには、待遇の良い会社、稼ぎやすいタクシー会社で働くことが近道なのです！

2022 年度版タクシードライバー・タクシー業界の現状

女性タクシードライバー

タクシー運転手という職業に関心をお持ちの方には、コロナ禍を乗り越えてタクシー業界が今現在どのような状況にあるかをぜひ知っておいていただきたいものです。ここでは 2022 年現在のタクシー業界の現状を求人や待遇の観点からお伝えしていきます。

コロナ禍がタクシー業界に与えた影響

どの業界にも共通して言えることではありますが、タクシー業界でも人手不足が慢性化しています。そして 2020 年以降、コロナ禍になり都内のタクシードライバーは 9000 名以上減少。世間的にも移動制限があるからタクシードライバーは稼げないだろうという認識が広まり、業界へ転職をする方も減少。辞めていく、入ってこないのダブルパンチで人出不足は深刻化しました。

タクシー乗務員数

(東京ハイヤー・タクシー協会 東京のタクシー2022 より引用)

With コロナでのタクシードライバーの月収とは？

2022 年に入ってから with コロナの世の中が定着し、タクシー業界もドライバーの一人当たりの月収も回復傾向。中には月収で 60 万、70 万以上の高収入を手にするドライバーも出てきています。後述しますがタクシー会社でも業績回復に伴い、未経験者が不安なく安心して働けるようにするために求人情報も改善に着手。

この記事作成中の 2022 年 7 月 20 日には東京のコロナ感染者数 3 万人突破という報道がされながらも移動制限はひかれない見込み。寧ろ、移動制限されればされるほど、実は新たなタクシー需要と言うのも発生しています。なぜならバスや電車などの他の公共交通機関では不特定多数の方と同じ空間になりコロナの感染リスクが高まるのでは？という考え方の人達も一定数おります。

タクシーは個別の移動空間であり、空気清浄機搭載車などのコロナ感染対策も徹底されて

いるおり、新たなタクシー需要となっています。さらに政府の海外からの人の受け入れ再開も進み観光客も増えていく可能性もあり、タクシー業界は今まさに求職者有利な売り手市場となっています。

タクシー業界の平均年齢は高齢化が進みつつあるが・・・

タクシー運転手は、転職ブームが起こるずっと前から転職先や副業として選ばれることの多かった職業です。そのせいか現役ドライバーの平均年齢は60歳前後と他業界よりかなり高齢となっています。このためベテランドライバーのリタイヤや定年退職により、かねてからの人材不足に近年拍車がかかってきていました。

業界の高齢化による人材不足の対策のため、2010年に都内の最大手の一角である国際自動車が新卒採用を開始。追うようにして同じく最大手の日本交通も新卒採用を開始。この数年には複数社で業界全体として新卒採用を展開し、すでに都内の20代のタクシードライバーの人数が1000名を超えています。

タクシー業界の新卒採用がもたらした変革

社会人経験のない人材を獲得したことは業界の平均年齢に好影響を与えただけではありません。業界全体として人材育成のノウハウが構築、蓄積されるという思わぬ効果がありました。これまでタクシードライバーという仕事は中途採用が中心、前職の社会経験を活かしてドライバーが独学で成長していくというのが主流でした。けれども新卒で社会人経験がないからこそ、運転技術や接客応対において経験不足は否めません。だからこそ育成のノウハウが重要です。新卒採用育成で培った人材育成のノウハウは中途採用の人材育成にも応用されていき、今もなお改善され続けています。そういった背景からタクシー業界は実は教育が充実している会社も増えてきてます。

月収に20万円以上もの差が生まれる営業エリアの違い

タクシー運転手の待遇は、歩合給の占める割合が大きいため、各個人のやる気次第で変わってくるものではありますが、地域性との関わりも否定できない要素です。東京を中心とした大都市圏ではタクシー運転手の収入は非常に高く、これが転職希望者が多い理由の一つとなっています。ただ、地方では地域によっては収入の水準が都市圏よりもかなり落ちる場合もあり、その格差が指摘されています。参考までに全国トップの東京の令和元年度の平均年収は484万円、一方で最も平均年収が少なかったのは徳島県で205万円。その差は279万。月換算で23.25万円！となっています。

郊外のタクシードライバーの平均年収が低い理由

前項で郊外の方が平均年収が低く、200万円台、300万円台となっており、郊外のタクシードライバー稼げないのではと感じる方も居るかもしれません。平均年収が低いエリア＝稼げないというわけではありません。ここではそのカラクリをお伝えします。

郊外のタクシードライバーの平均年収が低い理由は都市圏とは違い、街の規模も小さいというのは確かに理由の一つです。しかし、それだけではなく、そもそも月収30万以上稼ぐ必要のないドライバーが郊外では50%以上います。郊外のドライバーは都心部で乗務をしていたドライバーが定年を迎えて第二のタクシードライバーとして年金を受給しながら乗務をするというケースが多いです。2021年時点での東京都内ではタクシードライバーの平均年齢は57.2歳ですが、全国では60.7歳となっており、全体の半数近くが60歳以上で年金受給者もいるため、平均年収も300万円台となっています。また年金受給者のドライバーの中には乗務数を週に1回で乗務してる方もおり、年収換算すると100万にも至らない。それでも300万円台と言うのは逆に年収を押し上げている層もいるということです。この辺りはまた別記事で解説をします。(参考元：一般社団法人 全国ハイヤー・タクシー連合会 タクシー運転者の賃金・労働時間の現況)

タクシードライバーにとって苦痛なこと

タクシードライバーにとって「空車でお客様にご乗車になって頂くまでの時間」と言うのは苦痛に感じたり、不安を抱いたりマイナスな感情が芽生える時間です。そして空車時間が長くなればなるほど、このマイナス感情は大きくなってしまいます。なぜならタクシードライバーの給与は基本給+歩合給で構成されます。歩合は売上金額に対しての歩合であり、給与の割合としても歩合に占める割合が大きいので、空車の時間が長くなるということは、それだけ歩合に相当する売上の部分も下がってしまうので、給料が少なくなってしまうのではという不安の感情が大きくなってしまいます。しかし、大都市の営業エリアではお客様に対して待ちの姿勢ではなく、空車で走ってお客様を自分から探しに行くことができるので、受け身の姿勢ではなく、ドライバー自身の力量で空車時間を短くしていくことも可能です。とは言え、空車時間を短くしていくためにはどの時間帯にどこにタクシー需要が発生するのか？などの経験により培われる知識が必要となります。

未経験者の転職でも不安を払拭するテクノロジー

2011年に日本交通がリリースしたタクシー配車アプリ「日本交通タクシー配車」(現在サービスは終了し、配車アプリ「GO」に置換)登場してからは前項の空車時間の短縮化につながっています。利用者としては基本的にどこにでも迎えに来てくれる。目的地をセットしておけば行先の確認や指示が不要など。利便性の向上は日々進化をしており、以下画像のように平成28年(2016年)以降利用者は右肩上がり。令和2年(2020年)にコロナ禍で利用者を一時的落としたものもその後V字回復。利用者が増えたことにより、ドライバーはどこにいても配車を受けられるようになりました。日によっては1日の乗車組数の6割以上をアプリ配車のお客様が占めます。これは特定のドライバーにのみ適用されるのではなく、業界未経験で転職してきた新人ドライバーであってもその恩恵を受けることができるので、乗務開始して短期間でベテランクラスのドライバーと同じくらいの給料、月収40万以上も稼ぐことができるようになりました。

タクシーアプリ配車回数

(東京ハイヤー・タクシー協会 東京のタクシー2022より引用)

アプリ配車の登場により郊外のタクシー業界も活性化

この記事の中でも営業エリアによって収入の格差があることをお伝えしました。しかし、平均年収が2,300万円台の営業エリアでも月収で40万、50万以上と稼ぐドライバーも居ます。そしてコロナ禍以降、逆に過去最高収益を記録した企業名も存在します。都市圏にも負けないドライバーの給料、企業によっては最高収益の後押しをしているのがアプリ配車となります。在宅ワークで地元での活動が増えたことやテレワークでも出勤日があり郊外から都心部への通勤することもあり、それによりタクシーの利用が増えた。郊外では街中でタクシーが頻繁に走っていないので、配車依頼をする必要があるというのが背景にあります。

保証給や祝金を含めて募集条件の大幅改善

タクシードライバーの給料は歩合給でやったらやった分だけ稼ぐことができるわけですが、アプリ配車の利用者が増えたと言っても業界未経験者が誰でも初めから安定して月収40万、50万と稼ぐことができるわけではありません。

そこで業界には多くのタクシー会社が未経験の方が安心してタクシードライバーになることができるように乗務開始してから数か月間の給料を保証する制度や、慣れる期間までの給料の足しにするという観点で就職すると祝金を支給する会社が存在します。

コロナ禍以前の保証給の平均は4カ月36.5万

コロナ禍以前の2019年には東京特別区においての平均保証給は4カ月36.5万。中には最長で2年間で総額900万の給料を保証する会社や祝金も最大で100万支給する会社などもありました。(プロタク調べ)

しかし、コロナ禍に突入してから各社業績悪化し、保証給や祝金も停止しておりました。

コロナ禍以降の保証給の平均は3ヶ月31.4万

2022年より各社業績が回復傾向にあり、祝金や保証給も再開。特別区の平均保証給は3ヶ月31.4万。祝金の平均も約20万円となってきております。with コロナでテレワークをしている企業があったり夜の繁華街も完全回復しているわけではないのですが、それでも業界としては未経験の方が安心して乗務できるようにするための受け入れ体制が整ってきています。(プロタク調べ)

タクシードライバーの仕事とは

タクシー運転手

タクシー業界がコロナによって大打撃を受けたこと、2022年には行動制限が解除されタクシー業界も売上が戻ってきたことや待遇的には地域格差があるが、やり方次第では都心部と負けず劣らずの収入を確保できることなどをお伝えしてきましたが、次はタクシー運転手の業務そのものについてご紹介していきます。基本業務はもちろん、働き方や必要資格も解説します。

お客さんを目的地まで運ぶ

タクシー運転手の仕事はお客様を目的地まで専用車両でお届けすることです。1回いくらで料金をいただくハイヤーとは異なり、タクシーはメーター制で料金をいただきます。基本的には限られた地域内で営業を行い、ニーズに応じて遠方まで長距離運転をする場合もあります。

お客様の乗せ方は大きく分けて3つある

タクシー運転手がお客をお乗せする方法は大きく分けて3種類あります。ここでは、その3種類がどのような方法なのかそれぞれ解説します。

”流し運転”の道中

流しとは、車両を走行させながら、手を挙げるなどして乗車を意思表示してくださったお客様をその場でお乗せする方法です。流すと言っても闇雲に走行しているわけではなく、時間帯ごとに推移するタクシー需要の発生場所に応じて移動していきます。いつどこへ行けばお客様に出会えるか、運転手自身の中にデータがないと難しい方法です。イメージで言うと”攻め”の営業と言えるでしょう。

駅やタクシー乗り場での”付け待ち”

付け待ちとは、駅・ホテル・空港など、タクシーが待機する専用レーンのある場所で車両を停めて待機し、順番が回ってきた時にお客様をお乗せする方法です。待ちさえすれば確実にお客様を得られるものの、時間的なロスがありタイミングによっては失策となることもあります。流しが攻めなら、付け待ちは”守り”の営業です。

予約やアプリなどからの”配車を受ける”

タクシーの予約や配車要請が電話だけだったのも今は昔。現在はスマホアプリなどからの予約が急増しており、このご予約に応じてお迎えに上がる方法も定着しています。アプリによる配車が浸透してきたことから、運転手はスケジュールが組みやすく、営業が効率化しています。予約や迎車の場合は別途料金を申し受けます（アプリからは別途料金無料の場合もあります）。営業エリアや会社によっては1日の営業回数の8割以上がアプリ配車ということも起きて始めています。

日勤と隔日勤のシフト制

タクシー運転手の労働形態は独特です。一般的な会社員のような時間帯の昼日勤、夜スタートして朝まで乗務する夜日勤、そして昼から朝まで務める拘束時間の長い隔日勤務の3種類があります。これらを組み合わせながらシフトを組んで働きます。また、求人条件によってはいずれかの形態だけでシフトを組む場合もあります。夜勤や隔日勤務の翌日のケアなども行き届いており、休日が多い職種です。

タクシードライバーとして働くためには二種免許が必要

タクシードライバーとして働くには普通自動車二種免許が必要です。二種免許は通常運転

するのに取得する一種免許を取得後 3 年が経過していないと取得できない資格となっています。2022 年 5 月より二種免許の資格取得の要件が変更。特別な教習を修了すると、19 歳以上であり、かつ、普通免許等を受けていた期間が通算して 1 年以上あれば、第二種免許、大型免許及び中型免許の運転免許試験を受けることができることとなります。また、東京・大阪・神奈川などの一部地域でタクシー業務を行うには、地理試験に合格しなければなりません。

転職前に知っておきたいタクシー業界のあれこれ

転職情報

タクシー業界を外から見ていると、「どうなっているのだろう」と疑問に思うことがいろいろありますよね。ここでは、タクシー運転手という仕事に関心を持っている方に知っておいてほしい 3 つの情報をお伝えします。

個人タクシーを始めるには一度タクシー会社に就職する必要がある

一般のタクシーには、タクシー会社が運行するタクシーと個人タクシーの 2 種類があります。タクシー会社所属の運転手は二種免許があれば営業できますが、個人タクシーは会社に所属して無事故・無違反で 10 年経験を積まないと開業できません。そのため、独立して個人タクシーの事業主を目指したい方は、少しでも早く転職されることをお勧めします。

営業許可を取っていないタクシーは”白タク”と呼ばれ違法である

タクシー業務は、資格を所有するドライバーが然るべき許可を得て登録を済ませた車両で行わなければなりません。近頃は外国人観光客の増加に伴い、違法な白タク行為が横行しています。こうした行為は犯罪であることを認識し、もしも白タク営業をしている人を発見したら通報しましょう。くり返しますが、白タクは違法なので絶対に真似してはいけません。

働き方次第では非常に稼げる仕事の一つ

タクシー運転手の給料は、自分が出した売上に応じて分配される歩合制です。やる気や営業努力しだいで大きく稼げるチャンスがいくらでもあり、タクシー需要の高い好待遇の都心部では年収 600~800 万円を稼ぐドライバーも珍しくありません。タクシー運転手になって稼ぎたいという方は、人口密集度の高いエリアで乗務すると良いでしょう。ユーザーから支持されている人気のタクシー会社を選んで入社するのも得策です。

タクシードライバーに向いている人と向いていない人の違い

職業にはやはり向き不向きがあります。向き不向きを把握をせずにタクシードライバーに転職をしてしまうととても苦労されたり、最悪転職したは良いけど、すぐに他業種に転職せざるを得ないというリスクも高まります。運転の仕事なのでペーパードライバーが向いていないとか、接客の経験が無いと向いていないと捉えられがちですが、一概にはそうは言えません。それよりも10年以上タクシードライバー経験をしている者の観点としては性格面での向き不向きについて注目すべきです。

タクシードライバーに向いていない人とは？

歩合給なので自力で収入を確保していかななくてはいけないので他力本願的な思考の方はタクシードライバーとして不向き傾向があると言えます。但し、不向きの方が一切タクシードライバーとして仕事することができないか？言ったらそういうわけでもないのも事実です。そのあたりはまた別途別の記事で解説をします。

交通違反のリスク

公共の道路を使って営業をするのがタクシードライバー。当然のことながら交通違反のリスクも存在はします。特に仕事に慣れていない新人の段階では地理不案内な場所を走行するケースも多々あり、交通規制をしっかりと把握できていないまま走行をすることで違反をしてしまうことがゼロではありません。

以下は新人のタクシードライバーが気を付けるべき違反とその対策の動画となりますので併せてご確認ください。

タクシー会社の選考基準

他業種において人材の選考基準は経歴、面接、場合によっては経験や資格の有無となります。タクシーにかんしては未経験者の方でも積極採用してくれる企業は沢山あります。実に業界の90%以上の会社が未経験者でも応募ができる状況にあります。しかし、その一方で他業種では選考基準の材料にはならない、もしくは比重が大きくないけど、タクシー業界では重要項目になるものがあります。それは【健康面】です。お客様の命をお預かりする仕事なので、脳疾患や心疾患、睡眠時無呼吸症候群やてんかん発作があるとこれはタクシーだけに限った話ではなく、職業ドライバーになることは困難と言えます。

キャリアアップすることでタクシードライバーの給料はより上がる！

給料アップ キャリアアップ

タクシードライバーとして経験を積むと、その先にキャリアアップの道が開けてきます。キャリアアップは大きく収入を上げるチャンスなので、ぜひ上を目指していきましょう！

タクシードライバーのキャリアアップとして代表的なのは以下の2つです。

ハイヤー運転手

個人タクシー

ハイヤー運転手になる

ハイヤー運転手の平均年収は500万円以上です。一般のタクシードライバーの年収よりも高くなります。

ハイヤーは海外VIPや企業役員の移動手段として利用されることが多く、完全予約制です。つまり流し営業はせず、お客さんの移動距離があらかじめ決まっています。このへんはハイヤーの働きやすい部分だといえるでしょう。

また、ハイヤードライバーは個人を指して感謝されたり、専属ドライバーに指名されることもあります。やりがいの多い職業でもあるということです。

なお、タクシー運転手としての勤続年数、勤務態度、運転技術などの条件や試験に合格するとハイヤー運転手になることができます。

個人タクシーになる

個人タクシーは売り上げ金額を会社へ納める必要がありません。売り上げの全額がそのまま収入になります。

東京では年収500万円以上、さらに800万円、1000万円と稼いでいる個人タクシードライバーがいます。

また就業時間は自分で決められるので、時間の使い方も自由です。

ただし以下の経費は自己負担になるので、売上分から以下の経費を差し引いた分が最終的な収入になります。

ガソリンの燃料費

車代

車の維持費

個人タクシーに関して詳しくは以下の記事で解説しています。

タクドラ人生を成功するために必要な知識を学ぶブログ 2023.08.31

個人タクシーでクレーム受けたら誰も助けてくれない？運転手のトラブル事情とサポート体制

ちなみに個人タクシーになるには以下の条件が必要です。

申請日以前に申請する営業区域において、職業としての自動車の運転経験が10年以上ある。
※旅客運送以外（トラック・スクールバス）等の場合、経験年数を50%として計算。

1の運転経歴のうち5年以上、タクシー・ハイヤーの運転を職業としていた期間がある事。
申請する営業区域において、タクシー・ハイヤーの運転の職業としての期間が継続して3年以上ある事。

申請日以前の10年間の間、無事故無違反の者は40歳以上65歳未満の要件に変更する事ができる。

コロナ禍でタクシードライバーになった方々の給料

ここまでタクシードライバーの給料の仕組みやキャリアアップによって給料のベースを上げる方法についてお伝えしてきました。この項ではデビュー間もないドライバーが歩合給という給料形態でしかもこのコロナ禍でいくら稼いでるのか？ごく一部ではありますが、現役のタクシードライバーの方々にぶっちゃけて頂きます。

2020年2月タクシー乗務開始。40代男性乗務開始3か月目で月収54.6万

勤続年数 3ヶ月目 月収54.6万

平均売上 7万/日

2020年の2月にプロタクを通じてタクシードライバーとしてデビュー。

右も左もわからないうちにコロナ禍に突入

それでも乗務を開始して3ヶ月で月収54.6万に相当する1日売上7万に到達。

ご本人曰く「(プロタクは)本当に全て無料？最初は半信半疑でした。

一番良かったのは入社後のアフターフォローです。

タクシーは時間と収入のバランスが凄く良いと思います。」

とのことでした。

2021年3月タクシー乗務開始。30代男性乗務開始8か月目で月収47万

勤続年数 8か月 月収47万

平均売上 6.5万/日

2021年3月にプロタクを通じでタクシードライバーデビュー。

前職は旅行会社営業職

自分の力で、自分で学んで、その分稼げる！

やった分だけ稼げるのは魅力です。

前職より全然稼げるようになりました！！

2021年8月タクシー乗務開始。30代男性乗務開始3か月目で月収50万

勤続年数 3ヶ月目 月収50万

平均売上 6.8万/日

2021年8月緊急事態宣言中に乗務開始

前職は営業職

子供と過ごす時間が増え、収入が増え家族と遊びに行けるゆとりができました！！

プロタクメソッドを実践してみるだけでお客様に乗っていただけれます！！

2021年11月タクシー乗務開始。50代男性乗務開始2か月目で月収51万

勤続年数 2ヶ月目 月収51万

平均売上 8万/日

コロナ禍にデビュー

乗務1か月で月収50万越え

youtube,プロタク限定のメソッドをフル活用。

自分の努力では見つからない方法論を最初から学ぶことができたので乗務開始1か月で月収50万円達成できました。

2021年6月タクシー乗務開始。40代女性乗務開始12か月で月収40万

勤続年数 12ヶ月目 月収40万（賞与別）

平均売上 7万/日

2021年6月緊急事態宣言下で乗務開始。

今まで頂いたことのないお給料を頂けるようになった！

一人で間違いに気づけないところを

毎月の無料セミナーなど学べるアフターフォローがあって安心！

「ただ、一つだけ残念なところもありました…」

以上5名、年齢も性別も関係なく、コロナ禍でタクシードライバーとして乗務デビューした方々の給料のぶっちゃけトークでした。最初は本当に稼げるのか？という不安やピンとこない部分もあったようですが、今回の5名以外にも共通点が2つあります。

コロナ禍前を知らないなので、需要減と言われてる状況が標準のためその中で努力することが当たり前になっている

努力の結果が身を結ぶので「タクシードライバーに転職して良かった！」と思っている。

【まとめ】タクシードライバーの給料は努力次第！

タクシー運転手

タクシードライバーは稼ぐためのノウハウを貪欲に身につけて頑張れば、新人のうちから頭角を現し、バリバリ稼ぐことも夢ではありません。ただし、タクシー運転手として平均収入を上回って稼ぐには、稼げる営業エリアと稼げるノウハウを持ったタクシー会社を選ぶことが重要です。稼ぐためのノウハウを持っていても、自分に合う会社を選ばないと、結局は不満が募って快適に仕事ができない場合もあるので、タクシー会社選びは一筋縄ではいきません。そしてこの基本的な概念はwithコロナにおけるタクシー業界でも変わりません。しかし、withコロナの世の中になったことで配車アプリの利用者が増加したことでタクシードライバーは稼ぎやすくなったという側面もあります。とは言え、いくら稼ぎやすくなったと言ってもタクシー業界は独特で外からはなかなかわかりづらい世界なので、後悔しない会社選びをしたい方は、タクシー業界に精通したプロの転職コンサルタントにご相談されることを強くお勧めします！悲惨！負け組！ロスジェネの憂鬱

PRESIDENT 2010年11月29日号

渡瀬 裕哉

渡瀬 裕哉

早稲田大学公共政策研究所 招聘研究員

facebook

twitter

icon_twitter-search

hatena

1

line

copy

print

mail

脱サラ農家、危険な介護職、まだまだ安泰な弁護士……混迷する日本でも通用する仕事のカタチを徹底ルポで大検証！

「前職はトラック運転手だったけれど、タクシーは完全に歩合給だからね。こっちのほうが仕事はツライね。国土交通省がもう一度台数制限をやったみたいだし、リーマンショックの後しばらくしてから一瞬だけ景気がよくなった気がしたけど、最近ではさっぱりお客さんが乗らなくなったね」

中年のタクシー運転手の逢坂健太さん（仮名）。タクシー運転手の給与は、売上金額の約半分程度とされているケースが多い。

「月の売り上げは平均すれば40万円くらいかな、本当に稼いでいる人は100万円近く売り上げているけれど、それは本当にひと握りの人たち。ほとんどの運転手は厳しい給料状態のままですね」

タクシーの窓の外には「空車」の赤い表示が付いているタクシーの行列が視界に入ってきた。車を走らせてもお客さんは乗らず、タクシーを回し続ける時間だけが空しく経過していく。タクシー運転手の憂鬱はまだまだ続きそうだ。

高学歴者であったとしても、一度就職の波に乗れないと悲惨な状況になることに変わりはない。東大大学院修了（文系）という輝かしい経歴を持つ鈴木学さん（仮名）もその一人だ。就職氷河期時代に就職を逃した彼は典型的なロストジェネレーション（失われた世代）であり、大学院への進学を選択した。そこで、再び大学院修了後に就職活動に挑戦したが、あえなく失敗。日本では新卒採用を逃すと、大手企業での就職はほぼ不可能となる。その結果として、高学歴者は予備校や学習塾などの講師に流れていくケースも少なくない。

「時給は集団授業だと2500円、個別指導など1200円くらい。しかし、生徒からの質問対

応などの給料に反映されない部分までのケアを考えると、時給換算では割に合わないのが実態です」

彼の月収は10万円ちょっと。日に3~4コマの授業を3日間以上こなす。

「大手予備校とは違って、学習塾での授業単価は横並び、昇給しても数十円という単位でしかありません。季節講習などのまとまった収入が得られる時期以外だと、給料総額を上げるためにはひたすら授業のコマ数をこなすしかないのです。文系科目は授業のコマ数も多いが、受け持つ教員数も多い。そのため、コマ数を増やすためには、生徒からの評判だけではなく、コマの割り振りをしている人事担当者との関係が重要になります。できるだけ人事担当者と顔を合わせていい印象を持ってもらえるようにしています」

どこの世界であったとしても人間関係が重要なことはいうまでもないが、塾講師の世界も限られたパイを巡って競争が激化しているようだ。

給料日だったのでタクシー運転手の給与明細の話をしてみよう

2022年7月28日

タクシー運転手に転職しようと考えている人が一番気になるのが給与明細ですよ？今回は25日に給料日だったので給与明細の話をしてみようと思います。

基本的にタクシー運転手の給料は歩合です。一般的な歩合率は55%くらいから65%くらい。一月の売上が消費税抜き60万円だとすると月の税込み給料が33万円から39万円くらいになるということです。

総支給額は売上から歩合率をかければ大体わかりますがそれ以外には何が引かれるのか？が知りたいですよ？僕の給料明細からざっと拾い上げてみようと思います。

目次[表示]

給与明細の内訳

健康保険

厚生年金

雇用保険

所得税

住民税

以上が僕の会社で天引きされている明細内容です。こうしてピックアップしてみると項目としては少ないのがわかりますね。

他には配偶者控除や扶養控除など他にも控除する明細はあるかと。僕も年末調整の控除は申告しています。

でも売上から歩合率をかけて、上記の項目をざっと引いていけば手取りの金額がおおよそわかると思います。

他にも手当が足されていたり個別の費用が引かれていたり。細かい部分は会社によって違うので省略させていただきます。

僕の場合、手取りは総支給額の7割くらいになっていますね。だいたい6割から7割くらいは手取りでもらえると考えていて問題ないのではないのでしょうか。

毎月の売上はどれくらいなのか？

タクシー運転手の売上は地域によって大きく違いますのでなんともいえません。ただ勤務時間から考えるとおおよそ予想ができます。売上の段階を区切ってみましょう。

毎月の売上（消費税抜き）

40万円

50万円

60万円

70万円

それ以上

だいたい10万円を区切りに目標や予定を考えると理解しやすいですね。

家庭をもっている人が働いていたり、稼いでいる人が多くいそうな会社の場合は、50万、60万、70万あたりが区切りの売上になっているはずです。

そして売上からおおよその年収も想像できます。誤解を恐れずに書いてみようと思いますので参考にどうぞ。

毎月の売上（消費税抜き）

40万円 年収260万円

50 万円 年収 350 万円

60 万円 年収 420 万円

70 万円 年収 500 万円

ざっと計算して書いてみるとまあだいたい合っているかなあとと思います。細かいところは置いておいておおよそこんなものでしょう。

給料日だったこともあり給料明細からお話するような感じで記事にしてみました。

タクシー運転手の給料は安い！平均年収は他の業界に比べて低い！

タクシーお金

現役タクシー運転手の僕が言うのも何ですが確かにタクシーの給料は安い！毎月の給料日にはため息がでます。

僕には家に帰ると妻子がお腹を空かせて待っているという昭和な家庭です。なんとか食べていく程度は稼ぎたいと考えているのですが思ったように給料が上がりにません。

タクシー会社に転職を考えている人にも参考になるように、タクシー業界の平均年収とデータを紹介しています。次になぜタクシー運転手の給料は安いのか？を箇条書きでまとめてみました。

タクシー運転手の平均年収は 300 万円は本当か？

給与や年収が安いといってもどれくらいなのかを最初にみておきましょう。データからタクシードライバーの平均年収や勤務時間を紹介します。

下記のデータを見るとタクシー運転手の平均年収は約 300 万円。タクシー運転手の年収はこんなもの、といった世間一般の予想通りという結果です。

しかし現役タクシードライバーの僕からいうと、売り上げを上げていないタクシー運転手の年収はもっと低く、稼いでいるタクシー運転手の年収は 2 倍以上ある、といえますね。

平成 27 年 タクシー運転手の年収

平均年収：308 万円

平均月収：24 万円

平均時給：1,226 円

ボーナス等：22 万円

年収ランク：40 位
時給ランク：41 位
平均年齢：58.9 歳
勤続年数：9.9 年
復元労働者数：173,110 人
総労働時間：194 時間/月
男性年収：309 万円
女性年収：279 万円

年収ラボより引用

http://nensyu-labo.com/syokugyou_taxi.htm

<統計元>

厚生労働省「賃金構造基本統計調査」より

データから平均年収や勤務時間をピックアップしてみたので参考に
タクシー事業者団体のサイトから参考になりそうなデータをピックアップして紹介します。

平成 28 年タクシー運転者の賃金・労働時間の現況

平成 28 年のタクシー運転者(男)の年間賃金推計額は、前年に比べ 7.2%、22 万 2,500 円増
の 322 万 100 円であった。

全国平均年収は 322 万円程度。一般的には平均年収 400 万円が常識の雰囲気ですがタク
シードライバーの平均年収は少ないですね。

タクシー運転手と全産業男性労働者の労働時間を比較
タクシー運転者(男)の賃金・労働時間(平成 28 年)
月間労働時間の平均は 193 時間
年間労働時間は 2,316 時間
平均年収は 322 万円

全産業男性労働者の賃金・労働時間(平成 28 年)
月間労働時間の平均は 181 時間
年間労働時間は 2,172 時間
平均年収は 549 万円

「法人タクシーの事業者団体 全国ハイヤー・タクシー連合会 (全タク連)」より引用
<http://www.taxi-japan.or.jp/>

労働時間と平均年収をざっと比べただけでもタクシー運転手の労働環境が悪い印象を受けます。

全産業男性労働者の平均年収が 549 万円というのはどこからデータを引っ張っているのかが気になりますね。もし本当に平均年収が 549 万円もらえるのであればすぐにでもその業界に転職したいと思います。

現実として一部の高年収の人が平均を押し上げているということでしょう。中央値で見ればもう少し低いはずです。

とはいってもタクシー運転手の平均年収は他の業界に比べても低いと言わざるをえませんね。

タクシードライバーの給与体系は完全歩合制

タクシー運転手の給与はお客さんを乗せた運賃から支払われる完全歩合制になります。歩合制ですから稼げるタクシードライバーの平均年収は高く、稼げないタクシードライバーの平均年収は低くなります。

完全固定給のサラリーマンであれば平均年収が自分の年収の参考になります。しかし完全歩合のタクシードライバーの場合、自分が稼げばそれなりに年収が高くなりますし、サボっていれば年収は低くなるでしょう。

タクシー運転手の平均年収データは参考になるようで当てにならない数字でもあるのです。

タクシー会社の規模によって平均年収は違うのか？

所属するタクシー会社が零細企業、中小企業、大手企業によって年収が変わります。大手企業だと優良顧客を抱えていたりブランド力が合ったりとメリットが多く給与も高くなる傾向にあります。中小零細だと顧客を抱えていることが少ないのと指名乗りが少なかつたりと大手企業より不利な場面がみられます。

逆に大手企業はタクシードライバーに対して融通がきかない制約が多くあります。中小零細だと自由な雰囲気がありのびのびと仕事ができるというメリットと「自由に仕事ができ

る」という点で気に入っている運転手もいるようです。

タクシー会社によってお客さんが違うので同じ年収や給与にはなりません。どちらが稼げるかという点で大手企業のほうが。しかし企業規模の違いよりタクシードライバーのがんばりの違いが給与に影響を与える影響は大きいといえます。

タクシードライバーの勤務体系によって年収は変わるのか？

いったいタクシードライバーって何時から何時までの勤務なの？はっきりしない部分がありますよね。一般サラリーマンのように朝出勤して夕方帰宅。という勤務体系ではありません。

詳しくは「タクシー運転手の勤務体系とは？」(作成中)をご覧くださいとわかりやすいと思います。

タクシー運転手の勤務体系で平均年収が高いのは夜勤やナイトといわれる夜だけ働く人たち。次は隔勤といわれるタクシードライバーの一般的な勤務体系の人たち。最後は日勤と呼ばれる昼間だけ働く場合です。

深夜割増の 22 時以降に働く方が売上も上がり平均年収も上がります。夜勤であれば毎日深夜割増の時間に働けますので他の勤務形態の人より給与を多くもらっているのです。

タクシー運転手の平均年収は地域によって変わるのか？

お客さんがたくさんいる地域は売上が上がり給与も多くもらえ、お客さんが少ない地域は売上を上げるのが難しく給与も厳しくなるのが現実です。

やはり東京都内が一番稼ぎがよく、都内の繁華街や中心部をメインにしている運転手が一番年収が高い。人が集まるところが一番稼ぎがよく、人が少なくなるに連れて稼ぐことが難しくなってくるといいでしょう。

自分が希望している地域の稼ぎはどのくらいかは把握しておく必要があると思いますね。

データからみるタクシー運転手の平均年収まとめ

客観的データからみてもタクシー運転手の年収や給与は低いと認めざるをえません。しかも違いが年間 100 万円以上になることも。

一般的にタクシードライバーは薄給で労働環境が悪いという印象に間違いなさそうです。

これではタクシー運転手募集の求人広告を出したところで応募してくる転職者も少ないのもわかる気がしました。

次は現役タクシー運転手が「なぜタクシー運転手の給与は安いのか？」と細かい部分を考えてみましたのでご覧ください。

なぜタクシー運転手の給与、平均年収が安いのか？
忙しい方のために主な理由を3つ上げてみました。

- ①タクシー運転手の給与は完全歩合制である。
- ②タクシー運転手の平均年収は地域によって大きく異なる。
- ③タクシー運転手が稼ぐのは自分次第。

以上がタクシー運転手の給与が安い理由です。絞った3つをピックアップしてみましたがいかなることに外部要因がなく、自分でがんばれば何とかかなりそうな内容ばかりですね。

タクシー運転手の給与を上げる秘密を知りたい方は続けてご覧頂けるとさらに詳しく理解できると思います。

タクシーの台数が多い

とにかくタクシーが多いです。右も左も前も後ろも空車のタクシーだらけです。歩行者はたくさん歩いています。でも誰もタクシーに乗る気配がありません。

2002年のタクシー規制緩和（改正道路運送法）によってタクシーの台数が増えました。当然お客さんの数が増えるわけもなく空車のタクシーが増えただけ。タクシーが増えてお客さんを乗せる機会が減れば給料や年収も下がります。困った困った。

今後は増えすぎたタクシー台数を減らそうと規制する動きが出てきています。現在は増車は認められず減車を推奨する傾向。しかし今はタクシーが減る以上にタクシー運転手が減っています。要するに営業所には動かしていないタクシーが余ってる状況なのです。

高齢化や定年の影響でタクシー会社に就職する人より退職する数のほうが多い。眠ったまま動かしていないタクシーが増えている。それでも繁華街では空車のタクシーが路上にあふれています。暇そうにしているタクシーを見るとお客さんが減ったのだと思い知らされます。

タクシーを利用するお客さんが減っている

景気が悪いから減っているといえば単純な話ですが、僕は景気が回復傾向だとしてもタクシーに乗るお客さんは増えていかないと予想しています。その理由を上げてみます。

公共交通機関が発達した

最近では公共交通機関が発達して電車やバスが縦横無尽に走っています。どこに行くにも電車バスだけで簡単に到着できる時代。一昔前は電車は走っていてもバスは通っていないという場所がたくさんありました。

さらに今でも電車やバスの路線効率化が進んでいます。不便で需要がある場所にはコミュニティバスが通り格安で移動できる。今後はもっとタクシーの出番は少なくなる傾向です。

各家庭に自家用車が普及している

最近では一家に一台はもちろん、一人一台持っている家庭も増えました。車の免許は男性だけではなく女性も取得するのが普通のこと。お昼の時間帯には主婦や女性がお買い物や送迎で自家用車を運転する姿を目にします。

女性が運転できると主人の送迎や子供の送り迎えにも自家用車を活用できます。今や車メーカーも女性目線を抜きにして新型車を開発することはありえません。もはや誰でも車を運転できて自由に移動できる時代なのです。

趣味趣向の多様化

趣味趣向がインターネットとテクノロジーの進化によって爆発的に増えました。一昔前はテレビ、スポーツ、飲み歩きなどがサラリーマンの主な遊び。給料日の週末は飲み歩いて二軒目三軒目とハシゴ。終電後にタクシーで自宅までというのが一般的なサラリーマンの金曜日でした。

最近では早く家に帰ってネットやゲームをするのが楽しみなサラリーマンが増えていると聞きます。確かに昔に比べてベロベロになった酔っぱらいを見かけることは減った気が。

飲み屋さんのマスターやスナックのママも飲みに来るお客さんは減ったとため息ばかり。タクシーを呼んでくれというお客さんはいないと聞きます。今は終電前に切り上げて帰る人がほとんどだそうです。

お客さんが減っている理由のまとめ

現代社会ではフラフラと飲み歩いたり遊び歩いてタクシーで帰宅というプランは人気なし。

家に帰ってネットやゲームで遊ぶ。たまの飲み会も早めに切り上げ終電で帰るというスタイルが一般的という世の中に変わってきたのだと思います。今後は上に書いたようなタクシーを使わない生活環境の人は増えるのではないのでしょうか。

お客さんが近場ばかりだから売上が上がらないは本当か？

今日はワンメーターばかりだしお客さんも全然外を歩いていないから今日はダメだ。というのは帰庫した運転手という言い訳の一つです。

確かにお客さんに乗って頂いての商売ですから誰も外を歩いていない日は売上を上げるのは難しい。そこで売上を上げるにはお客様次第なのかを考えてみました。

客単価が安い

単価が安いというのは初乗りが安いという意味ではありません。一回のお客さんから頂ける金額が数百円から数千円。まれに一万円、二万円という程度。この金額が高給取りと呼ばれる職業に比べて小さいという意味です。

例えば家電製品や家具であれば数万円から数十万円の商品があります。車だと数百万円、不動産だと数千万円という大きな金額。法人向けの製品やサービスなら数百万円から数千万円。さらに数億円という金額で取引が行われている日常もあるはずです。

金額が増えると社員への還元が自然と増えます。最終的には給料や年収も増えるのは間違いありません。

話をタクシーに戻すとがんばってお客さんを乗せたとしても数千円。この金額では車両維持費や燃料代、保険税金を払って残る銀額が小さいのは明らかです。かといって急激にメーター運賃を上げるのは不可能。結局今の単価を維持するしかないのです。

ロングの客に当たらない

一日の業務が終わって営業所に帰庫すると必ず運転手同士が話す会話があります。今日はどこに行ったとか、一番遠いところでどこどこだったとかの自分が乗せたロング客の自慢話。タクシー運転手の話題はこれしかないと言い切れます。

タクシーの売上を上げる一番簡単な方法は高速を使ったロング客を乗せるということです。60キロから100キロほどの速度で走ればメーター料金がどんどん上がるのも当然。ワンメーターのお客さんを一生懸命乗せていた同僚より一回のロングの方が売上が高いことは頻繁にあります。

一日走ってロングに当たらないと売上もそこそこ。乗務員の顔は負け組のような表情でしょぼしょぼ洗車をしています。タクシー運転手の醍醐味の一つに、いかにロング客を乗せるかがあります。しかしロング客を乗せることは狙ってできることではありません。

ロング客に頼らずにタクシーの売上を上げる方法を惜しみなく公開しています。新人乗務員や売上が上がらず困っているベテランタクシードライバーはタクシー運転手が売上を上げる方法を公開を参考にしてみてください。

良い無線が来ない

ロング客の無線が来ると楽に売上が上がります。数千円から数万円までといろいろ。普通のワンメーターや数百円のお客ばかり乗せていてはなかなか売上が上がらないのも事実です。

最近では企業からの依頼や、電車バスよりタクシーでっというお客様は減っているように思います。

チケット客が取れない

チケットと聞くと運転手の期待値は上がります。なぜなら企業がタクシーを使って業務していいよという意味だからです。

やはり個人の財布より企業の経費のほうが単価が高くなりやすい。昔は会社から直接クライアントの事務所に向かう案件が多数ありました。最近では大手企業であっても最寄りの駅まで電車とバスを利用して最後にタクシーでワンメーターというケースが常識となりました。

会社の取り分が多い

楽しみの給料日にわたされる給料明細を見ると、引かれに引かれて手元に残るお金はこれっぽっち？とため息がでます。タクシー会社にアレヤコレヤと色々な名目で引かれるのは仕方ないにしろ、こんなに手取りが少ないの？と涙が溢れ出ることも。

実際に必要経費ならまだしも意味不明な明細が書かれていると事務所に怒鳴り込みたくなります。

実際には税金保険や必要経費がかかるのは知っています。でも給料日くらいはグチりたくなりますよ。なんと言ったって自分が稼いだお金なんですから。

タクシーの給料形態や歩合については転職前に知っておきたい給料の歩合についてタクシー運転手が解説で細かく説明してあります。ぜひご覧ください。

車両費用がかかる

お客様から頂く運賃には運転手の給料や車両の維持費などの費用が含まれています。この車両維持費がバカにならないのです。

たとえばタイヤや燃料、オイル交換などの消耗品。車検や税金などの必要費用。臨時で発生する修理費用。意外と車両費用は負担になっているようです。

燃料代がかかる

待機しているだけでもアイドリングしていれば燃料は減っていきます。うわさでは待機中はエンジンを切れというタクシー会社もあるそうですよ。

とにかくタクシーが動いている間は燃料が減っているのです。一日に走行する距離が多いタクシーは毎日給油します。燃費や燃料が安い車両を使っているとはいえ燃料代は切っても切れない経費なのです。

保険税金がかかる

自家用車には自賠責保険や重量税、任意保険などの各種税金保険費用がかかります。当然タクシーにもタクシー会社にもかかっています。

業務用車両は点検や車検の規制が厳しくそれなりに負担になっていると聞きます。こんなところでも経費負担がのしかかっているのです。

年金受給者が働いている

タクシー運転手という職業は昔からあり昔から努めている年配者が多く在籍しています。

給料を多くもらいすぎると年金が減るから売上も低く押さえないという運転手がいます。売上を押さえている乗務員は意外と多く感じます。

タクシーは自分が考えている売上と給料を目指すことができる珍しい職業です。逆に考えると給料を押さえて楽することができる職業でもあるのです。

売上を上げて高い給料をもらいたい人ばかりではない現実がタクシー運転手の平均年収を下げているように思います。

付加価値がない職業である

タクシー運転手は誰にでもできる仕事と言われます。

新人で入社してきてすぐにやめていく人もいるので誰でもという職業ではありません。しかし特殊な知識や技能がいる仕事でもない。そういう意味ではお客様に提供する付加価値は低いといわざるを得ません。

今後タクシー業界は当たり前の運賃だけではなく付加価値の高いサービスを提供して売上を確保していく必要があります。

タクシーの給料が安いのは自分のせいかもしれない・・・

タクシー運転手はサービス業の営業マンです。自分で動き自分でお客様を探す。

閑古鳥が鳴く飲食店の店主が売上が悪いのは客が来ないせいだ。と言い訳していたらどうでしょうか？

タクシー運転手は個人事業主みたいなものです。自分でなんとかできるのがタクシードライバーという職業の良いところです。

最後に売上が上がらないのはタクシー運転手が原因の場合を考えてみましょう。

やる気がない

自分からガツガツ走り回る運転手もいれば、じっと動かずお客様を待っている運転手もいます。

タクシーは毎日同じような道を同じようなお客様を乗せる仕事です。正直なところ飽きてくるという意味もあるでしょう。当初の意気込みはどこへ行ったのか売上が年々下がる運転手が多いのです。

休憩を多く取っている

タクシー運転手の休憩時間は最低何時間取りなさいという決まりがあります。逆に何時間以上は休憩しないように指示するのは会社側です。

一度休憩に車を止めたら動き出すのは自分の意思です。暑いし眠いし疲れたしで何かと理由をつけて休憩を多く取っている運転手がいます。とうぜん休憩時間が多くなれば売上は

上がりません。

お気に入りの休憩場所が確保できるとリラックスできて休憩時間があったという間に過ぎます。自宅に休憩に帰る乗務員もいます。

ちなみに僕には自宅で休憩して再び業務に戻る強い意志は持ち合わせていません。

効率が良い営業をしていない

タクシーの売上を上げる秘訣は一言でいうと時間効率を追求することです。なんだかんだと理由をつけてダラダラ車を走らせる運転手は成績が良くありません。渋滞することがわかっている道路や、遠回りだけど広くて真っ直ぐ運転が楽な幹線道路を通ったり。

他にもいろいろあります。人間ですからサボりたくなりますが、そこをがんばれるかが売上につながるのです。

タクシー運転手の年収が安い理由のまとめ

タクシー運転手の給料が安い理由は自分の中にあるのではないのでしょうか？外部要因に言い訳を求めサボっては売上は上がりません。タクシー運転手の給料はがんばれば人並みにももらえるようになります。

タクシー運転手の給料は一般サラリーマンの固定給のように会社からの評価次第ではありません。自分で稼ぐためにがんばることが必要なのです。それも誰に言われるでもなく、自分から動く意思が重要。それ以外の外部要因などはタクシードライバーになってからの動きで何とでもカバーできます。

あれが悪い、これが悪いと言い訳するのは簡単です。自分でなんとかしようと思えば自然と売り上げも増えもらえる給料も増え、一年経ってみると年収も意外と多くもらえた。なんてことが起きます。

売上を確保する方法は「タクシー運転手が売上を上げる方法を公開」を参考にすれば人並みにできます。他にもタクシー運転手の給料を上げるための手助けとなる記事を多数書いています。あとは自分から動く意思だけです。

お客様との会話で結婚して子供もいますという話題になると「大変ね、がんばってね」と多めにチップを貰えたりもします。そんな時は本当にお客様に感謝し、タクシー運転手としてがんばっていかうという気持ちになります。

女性タクシードライバーの給料と気になること心配なことは？

最近では女性タクシードライバーが増えていますね。僕の周りにも何人か女性運転手がいますし転職して入社してくる方もいます。営業所で会ったら雑談しながら情報交換などを行っています。

女性は運転の仕事をしたり夜や深夜に仕事をするのは心配なはず。あとはやっぱり気になるのが女性タクシードライバーの給料はどれくらいになるのかですね。具体的な給料や手取りは公開することはできませんが実際にどれくらいもらえるか想像できるように解説しています。

この記事は現役女性タクシードライバーに聞いた情報やデータなどを参考にして書いています。タクシーの仕事は地域差が大きいのでこの記事は関東圏の内容になります。タクシードライバーに転職を考えている人やタクシーの仕事に興味のある人の参考になると思いますよ。

関連記事：なぜタクシー転職サイトは転職道がおすすめなのか？

実際の女性タクシードライバーの給料は？

転職を考えている方が一番気になるのが給料ですね。最初に僕の周囲や聞いた話、歩合や地域差を考慮してざっくりとどれくらい給料がもらえるのかを教えます。

ざっくりいって年収 300 万円から 500 万円くらいです。

地域差やがんばりによって変わってきますがだいたいこれくらいを目安にすれば間違いのない基準かと。でも 300 万円と 500 万円はかなり幅がありますよね。タクシー運転手の給料はそれくらい地域差やがんばりによって変わってくるのです。

人口が多めな地域でがんばって仕事するなら 500 万円。人が少ない地域でそこそこ仕事なら 300 万円。こんな感じです。実際には面接時にどれくらい稼げるのか会社の平均などを聞けばだいたいどれくらい給料がもらえるのかわかりますよ。

タクシーの給料は歩合です。歩合についてはタクシーの歩合について現役タクシー運転手がサクッと教えますので書いていますのでぜひご覧ください。

女性タクシードライバーは増えているの？

最初に女性運転手の人数や平均年収などのデータを参考にしましょう。どれくらいの方がタクシードライバーとして働いているのか？実際にもらっている年収のデータなどを見ていきたいと思います。

女性タクシードライバーを頻繁に見かけるようになりお客さんからも女性の方もいるのね、といわれることが増えました。下記のデータを見ると確かに女性タクシードライバーは増えているようですね。

要約すると 6,878 人くらいの女性タクシードライバーが働いているのです。全国で 6 千人程度ですから思ったより少ない印象です。

全国の状況

女性乗務員数は、6,878 人となり、前回調査結果(6,699 人、平成 25 年)に比べ、179 人(2.7%)増加しました。

女性乗務員数は、平成 12 年までは増加傾向で推移し、その後、増減を繰り返しながら前回まで 6 年連続して減少していましたが、今回は 8 年ぶりに増加しました。

全乗務員数に占める女性乗務員の割合は、2.5%でした。

引用：

女性乗務員 6,878 人(全乗務員の 2.5%)

－ 前回に比べ 2.7%増加 8年ぶりの増加 －

－ 女性採用事業者割合 46% 過去最高 －

http://www.taxi-japan.or.jp/pdf/toukei_chousa/jyoseijyoumuin26.pdf

最近ではバスの運転手にも女性ドライバーが増えたように思います。最初は気になりましたが今では普通の光景になりました。

今後はタクシーもバスも働きたい女性が働ける環境になると思います。

全体乗務員に対して女性タクシードライバーの割合は？

タクシー運転手の全体数から女性の割合はどれくらいだろう？と思って調べましたが的確な情報を見つけられませんでした。

下記は労働組合に加入している従業員の一人割合です。女性は 18,579 名となっていますが事務員の数も入っていますので単純な運転手の数ではありません。

ただ上記の「女性乗務員 6,878 人」が正確だとすると男性乗務員が 26 万人に対して女性タクシードライバーは 6,800 人。女性タクシードライバーの割合は全体の 2%となります。そうすると上記の 2.5%と少しずれますが、参考程度の数字と把握しておけば問題ないと思います。

2%だと結構少ないと思いました。自分の感覚だともう少し多い気がします。やはり地域差があるのでしょうか。特に女性タクシードライバーだと地域選びは重要だと思います。

調査従業員総数（性別）

合計 301,541

男性 282,962

女性 18,579

乗務員 266,763

技工 3,326

職員 31,299

労働組合組織実態調査（平成 28 年 10 月末現在）

表 2-2 都道府県別労働組合の組織状況（組織率）

http://www.taxi-japan.or.jp/pdf/toukei_chousa/roudou_kumiai28.pdf

気になる女性タクシードライバーの年収は？データを見てみよう！

タクシードライバーの給料や年収は地域差が大きいのはご承知の通りです。ですので統計資料を見ても参考の参考程度にしかありませんが、何も知らないよりはいいのでデータを一部引用させていただきました。

平成 28 年 タクシー運転手（女）

月間給与 222,100 円

年間賞与 116,000 円

年間推計額 2,781,400 円

月間労働時間 182 時間

引用：平成 28 年タクシー運転者の賃金・労働時間の現況

引用：タクシー運転者（女）と全産業女性労働者の賃金・労働時間の推移

http://www.taxi-japan.or.jp/pdf/toukei_chousa/tingin28.pdf

全国の女性タクシードライバーの統計ですので参考程度ですが、年収として 278 万円だそうです。

ある程度シフトや勤務時間に余裕を持たせてもらえ、子育てに理解があり、長く務められる企業とすれば合格ラインのような気がします。

おそらく昼日勤が多いドライバーだと思いますので年収が低い傾向にあるように思います。タクシーの稼ぎどきは夕方から深夜にかけてですからね。

子育て中は昼日勤で勤務、そのあと子育てが終わりもう少し稼ぎたいと思えば隔日勤務に変更することができる仕事だと思います。このあたりの柔軟性はタクシー運転手ならではのものです。

土日祝休みは可能か？休日やシフトの融通は？

タクシーは日曜日は稼げません。ですので日曜日休みは十分に可能です。人によっては日曜日に出て月曜日に休んだり、平日にがんばって土日はしっかり休んだりと生活スタイルに合わせた休日を設定しています。

タクシー会社によって対応は違いますが、シフトの融通はかなり効く業種だと思います。たとえば日曜日と水曜日休みも可能です。

家族や友人と過ごせる日曜日と平日の空いている日に休めるなんて最高ではありませんか？そんな勤務体系が可能なのがタクシー運転手なのです。ただタクシー会社によりますので面接時にしっかりと確認しておく必要があります。

勤務時間やシフトに関してですが、タクシーは朝から深夜まで仕事をしているイメージですよね。確かにタクシー運転手の勤務体系は早朝から深夜までの隔日勤務が一般的です。

でも昼日勤とか日勤といって朝から夕方まで働くスタイルもあるのです。というのも夜だけ働いてガッツリ稼ぎたい男性乗務員がいて、その反対時間である昼間に働いてくれる人も必要とされているからです。

昼間だけだと稼ぎどきの夜仕事しないので売り上げは上げにくい傾向です。売上や稼ぎが最重要ではなく、プライベートな時間だったり子育てだったりタクシー運転手を希望される女性の要望は様々です。その要望に応えられるのがタクシー運転手かもしれませんね。

保育所や子供を預かってくれる施設はあるの？

実際のところ社内で保育所を持っている会社はほとんどありません。相当大きな企業でない限り保育所などの経費を払う余裕がないからです。

ただ提携している保育所や預かり所があったりする会社もありますので探してみれば見つかるかもしれません。

あとは先輩女性ドライバーが数多くいる会社がおすすです。女性ならではの問題や疑問もあるでしょう。男性にはなかなか聞きづらい場合でも女性同士なら気軽に相談できます。

ニュースで話題になるタクシー強盗など防犯対策は大丈夫？

最近のタクシーにはドライブレコーダーが搭載されています。前方の車外はもちろんのこと社内の様子も録画されている車がほとんどです。

社内向けのカメラが設置されていることによって抑止効果が働き、犯罪になるような行為をするお客さんはほとんどいません。カメラに映るからお客さんも余計なこととはできないと考えているかもしれませんね。

他にはタクシーには警察に直通する防犯設備や外部に異常を知らせる警告灯が設置されています。いざとなればそれらの設備を活用して犯罪から身を守るようにしてください。

お客さんからセクハラまがいのことはされないの？

はっきりいってセクハラ行為はありません。全体の確率としてゼロではないと思いますが、ほとんどないといっても問題ない数字でしょう。知り合いの女性乗務員に聞いても同じような回答です。

地域や時間帯を選べばセクハラまがいのことは極力避けることができます。深夜や夜の繁華街に行けば記憶が飛んでいる酔っぱらいを乗せる確率は増えますので、セクハラ行為にあう確率も増えるでしょう。

セクハラ対策も先輩女性乗務員や会社に聞いて対策と自己防衛が基本です。対策さえすれば何も問題ありませんので安心して仕事できるようになります。

まとめ

今後は女性にとって働きやすい現場に変わっていくのは間違いないでしょう。そのために

は少しでも女性ドライバーが増える必要があります。労働環境の改善と女性ドライバーの増加、双方の状況が少しずつ変わっていくようにすべきだと思います。

このブログにはタクシードライバーに転職を考えている人の参考になる記事を書いています。他にも転職を考えている方の参考になる記事を掲載していますのでご覧いただければと思います。

では優しい女性タクシードライバーになれるようにがんばりましょうね。

負け組人生の特徴・負け組の職業・勝ち組と負け組の年収差

更新日：2023年06月28日

ビジネスマナー

負け組とはどのような人達をいうのでしょうか。また、どのような経緯で負け組になるのでしょうか。普段何気なくつかっている言葉ですが、その意味を良く考えてみました。誰も自分から好んで負け組になる人はいません。負け組にならない為の方法も一緒に記事にまとめてみました。

目次

負け組とは

負け組人生の特徴

負け組の年収

負け組の職業とは

勝ち組と負け組の年収差について

勝ち組と負け組の定義

負け組とは

負け組とは

出典: <https://pixabay.com>

負け組とはある分野において他のものよりも劣っている人を意味します。どのような勝負で劣っているかは様々です。負け組の人達は長期にわたって勝ち組との違う生活をする事になります。考え方によっえば、確かにあいまいな表現でもあります。特にビジネスなどは、ある分野における全体の売り上げは決まっているので、だれが勝ち組になるか、または負け組になるかは重要です。ビジネスにおける負け組は、ひどい場合には倒産を意味します。

倒産はいわゆる負け組と呼ばれるよりはるかにひどい状態を意味します。意外と簡単に負け組という言葉を使いますが、非常にシビアな表現ではあります。一度負け組になったらもとの状態に戻るのはかなり難しいです。

負け組にならない為には

負け組にならないように普段から努力することが大切です。どのように努力すれば良いかはその人の状況や能力によっても異なります。努力の度合いは人によって様々ですが、まったく努力しない人は危険です。自分で好んで負け組になる人はいません。気が付かないうちに負け組になっているのです。それは、普通に生活していても分からないタイミングで負け組になります。一度負け組になってしまうと、もう終わりだと考える人も多いでしょう。こうなる前に大切なことは、普通の生活である又は、勝ち組であることが有り難いことであるといつも認識する事が大切です。そすることで負け組になる可能性を最小限にできます。

負け組人生の特徴

負け組人生の特徴

出典: <https://www.pexels.com>

毎日負け組は悩んでいるのが特徴です。朝起きてから、夜寝るまでずっと様々なことに悩んでいます。いつまで経っても解決策がないので、人から見たら何を考えてるんだろうと思われれます。また、見た目では元気のなさそうな姿が特徴です。どうしたら自分の状況を変えられるかを考えますが、解決策がまったくない状態です。また、精神的にもかなりきつい状態になっていき不健康な生活になります。この状態が長期間続けば、まさに何も手につかない人になってしまいます。こうなる前に、対策を講じて健康的な生活を続けたいものです。そして負け組の特徴としては、一度その世界に入ってしまうとどんどんはまっていきます。

何が負け組にとってつらい事か

一番つらいことは、一度負け組になってしまったらもとの生活になかなか戻れないことです。負け組になる前には気付くことができません。そのために毎日悩み続けることとなります。ビジネスにおける負け組は、特徴として金銭面で自分にもろに影響がでてきます。生活するのに必要なお金を無くなってきてしまうでしょう。また、人生にとっての負け組とは、深く考えても答えがまったく見つからなくなります。どちらにしても人間である以上は抱えてしまう可能性のある問題です。

負け組の年収

負け組の年収

出典: <https://unsplash.com>

一般的には今の自分の年収に満足していない方はある意味負け組の可能性がります。年収については自分で決めることが多いですね。厳密な定義はありませんが、生活するのに支障をきたすレベルまでいくと負け組とを感じる事もあります。今は子供などがいた場合は、それなりの年収が必要となってきます。子供にかかるお金は、塾であったり、食費であったり様々です。工夫して浪費の少ない生活を余儀なくされます。特に今までは年収が高かった人が下がった時は、大変に感じるかもしれません。なかなか年収が下がる前の生活から今の生活に変えることは大変です。

どれ位の勤務時間でしょうか

意外な話ですが、負け組の方が長時間働いていることが多いです。いわゆる強制労働にちかいかい状態です。金銭的にもきついのプラス、長時間勤務をやらされます。本当に良いことはまったく長時間勤務がないと思える日を送ることでしょう。多くの方は負け組にならないように必死に会社などにしがみつきます。これが普通の姿であり、サラリーマンのさだめなのかもしれません。また、残業時間がかかりあっても我慢してその会社にとどまる人は多いです。

負け組の職業とは

負け組の職業とは

出典: <https://www.pexels.com>

普通に言えば負け組の職業は体力的にきつい仕事などがあげられます。きつい仕事をされている方も負け組と自分で思うことがあるかもしれません。特に夜勤などを連続でしなくてはいけない方々はきつい仕事だと言えます。また、過度にきつい仕事なども負け組の職業といます。しかも、体力的にきつだけでなく給料もとても安いのが特徴です。簡単に言えば、みんながやりたがらない仕事のことでしょう。それでもやめられない理由があるのが負け組なのかもしれません。このような仕事は長期間続けることは難しいでしょう。勝ち組の職業と比べるととても大変なのが分かります。自分からすすんでやりたいと思わない職業が負け組の職業であるといえます。ている言葉ですが、その意味を良く考えてみました。誰も自分から好んで負け組になる人はいません。負け組にならない為の方法も一緒に記事にまとめてみました。

目次

負け組とは

負け組人生の特徴

負け組の年収

負け組の職業とは

勝ち組と負け組の年収差について

勝ち組と負け組の定義

自分から望んで負け組の職業につく人は少ないです。負け組の理由を考えられう人ならそうならないように普段から頑張るでしょう。それでも、なんらかの理由で負け組の仕事をしている人が普通です。理由としては、自分に合う職業がなく転々と職を変えた結果流れついたのが、負け組の職業であったりします。そういう意味では、自己分析を冷静にして何が自分にあった職業なのか明確にしていれば、負け組の職業につく可能性は低いのかもかもしれません。考え次第では、注意していれば負け組にならないです。

勝ち組と負け組の年収差について

勝ち組と負け組の年収差について

出典: <https://unsplash.com>

勝ち組との年収の差はとて大きいものです。また、福利厚生などを考慮するととんでもないひらきがあることがあります。厚生年金一つとっても、負け組の人は厚生年金に加入していないことが多いです。また、ボーナスに関しては、普通に毎年もらっていないのが当たり前になっています。それでも生活の為に同じ仕事を続けなくてはならないのが負け組の本当の姿です。もちろんサービス残業なども当たり前であり、いくら仕事をしてもお金にならない傾向があります。

年収差をなくす事はできないか

相当な努力をして結果が出てくれば、年収の差を少なくすることが出来るかもしれません。ものは考え次第でいくらでも変わります。自分にあった仕事について真剣に考えて出来ることからコツコツやっていく事でなんらかの結果が出ます。その結果に対して、年収の差をなくすように更に努力した時に、負け組の象徴ともいえる年収の差を無くすことが出来るでしょう。負け組になった人はほとんどが一生このままで生活していくのだと考えがちですが、発想の転換でまだチャンスがあると考えればいくらでもチャンスは出てきます。そのような前向きな姿勢が大切です。

勝ち組と負け組の定義

勝ち組と負け組の定義

出典: <https://www.pexels.com>

自分で負け組であると認識していれば、それが答えであると言えます。また、本人が負け組であると思わなくても、まわりから見て負け組に見えるなら負け組になってしまう時もあります。厳密な定義まで言おうとすると非常に難しいです。ある分野で買った人が勝ち組で、負けた人が負け組であると言う簡単な定義が一般的な意味ではあります。それが、普通に用いられてきた結果、社会全体の中でも負け組と勝ち組に分けて考えるようになっていきます。負け組とは、非常に聞こえのよくない言葉なので頻繁に使いませんね。もし、使っても冗談の話の中で使用することでしょう。

負け組かどうかは自身で考えることです。

一般的には、社会の中では負け組という言葉をよく聞く機会があります。意味としては、年収や雇用環境がとても悪い状態で仕事をしている人を言うこともあります。例えば、土曜日、日曜日も出勤なのが当たり前の人や、休みなく働いている人を言うかもしれません。また、いくら働いても年収が全然上がらない人も同じように負け組と呼ばれることもあるでしょう。ですが、最後は自分自身で負け組かどうか考えることです。例えば、自分には色々の経験や知識があると思えば、それはそれで負け組ではありません。要は自分の考え次第でいくらでも解決できる問題です。就職や転職の難しい今だからこそ本当の自分を見つめて日々生活していくことが大切だと思います。【危険】負け組人生まっしぐらな思考がヤバイ【負け組の特徴、職業】

2021.05.26

人生を変えるステップ③肉体労働から撤退せよ、人生が割とイージーになるぞ【経験談】

- ・新卒就活に失敗し内定0で大学卒業
- ・フリーター、○田電機で携帯販売
- ・貯金残高はいつも0~10万円
- ・非モテ

この人物はおそらく負け組に分類されるのかもしれませんが。かつての筆者です。

「有名大企業で海外駐在を経験しビジネスをバリバリやる。年収 800 万円もらって新車を購入し合コンでモテモテうほうほ」かつての私はそういった世間一般の成功像に憧れているところがありました。

いきってる大学生の私

私の高校・大学同窓生や家族、親戚は基本的にこういったキャリアを歩んでる人が多かったのです。その影響で私も同じような生き方を自然と志向するようになっていました。

しかし私は新卒就活に失敗し、大学卒業後は○田電機の携帯販売員となりました。

さらに 20 代前半から中盤にかけては貯金残高は常に 0~10 万円をウロウロ。さらに携帯販売で知り合ったキャンギャルに下心満載で声を掛け続けますが玉砕に次ぐ玉砕。非モテです。

そうした負け組であった私ですが、まだ内心では何か煮え切らなさ、プライドのかけらがあったんでしょう。

携帯販売コーナーに立ちながら「みんなレールに乗ってるだけの無能だな。社畜になってだっせー奴らだ」と思っていました。

はっきり言って相当痛い奴だったと思います。自分は新卒就活に失敗して携帯販売員だったわけですが、その負け組の自分を肯定したいがために社畜批判に走っていたのです。

SNS では「会社にぶら下がるな」「搾取される社畜になるな」といきっているインフルエンサーをこっそりフォローして「そうだ、そうだ」と便乗する始末です。

これは新卒で採用されなかった自分を肯定したい、ちっぽけなプライドを守りたいがための行動だったのです。

他人を批判したくなるのは、往々にして心の奥底で自分をみじめに感じている時なんですよ。このネガティブな思考が何より問題なのは自分が影響力を及ぼせないことにばかりエネルギーを浪費していた点です。どれだけ他人を批判してうじうじ、粘着しても現実は一ミリも変わらず負け組の泥沼にはまっていきました。

そんな負け組の模範だった私でしたがある些細なことをきっかけに人生が好転し始めまし

た。本当に人生ってどう転ぶか分からないものです。詳しくは本文で解説します。

筆者プロフィール

大学卒業後、派遣の携帯販売員でキャリアをスタート。その後、求人広告ライター、Web ディレクターを経て現在は企業の Web 集客の助っ人や自身で複数のサイトを運営して生計を立てています。

講談社の現代ビジネスでもペンネーム若旦那で連載中です(以下リンク)

(<https://gendai.ismedia.jp/list/author/wakadannna>)

Twitter : @Do9odyoxMHd4OHI

目次

負け組とは社会での競争に負けた人のこと、つまり私のこと

負け組とか勝ち組とかどうでもよくなってから人生好転し始めた

「負けて勝つ」のが大切

まとめに代えて：勝つことばかり知りて、負くること知らざれば、害その身に至る。

負け組とは社会での競争に負けた人のこと、つまり私のこと

そもそも負け組とは何なのか。

負け組について理解を深めるには勝ち組とは何なのかについて理解を深めるのが手っ取り早いです。

勝ち組とは「社会での競争に勝って成功した意識が高い側の人や組織」のことです。

たとえば就活に成功し、大手企業やイケイケのベンチャー企業に就職し高収入やモテるステータスを得ている人は勝ち組と言えるのではないのでしょうか。

一方で負け組とは筆者のような経歴の人のことでしょう。

新卒就活に失敗し内定 0 で大学卒業

↓

フリーター、○田電機で携帯販売

↓

怪しいネオニート

負け組とはザックリ言うと「社会での競争に負けており、意識も低い人」のことを指すと言ってよいでしょう。

>>ネオニートになりたい？悪いこと言わんからやめとけ、人生棒に振る

負け組とか勝ち組とかどうでもよくなってから人生好転し始めた

本当に不思議なことですが負け組でいいやと自分を承認できてから人生好転し始めました。

「えっなんで？」そう思われますよね。

これを説明するにはスティーブン・R・コヴィー氏の名著「7つの習慣」で出てくる「関心の輪」と「影響の輪」という概念が有用です。

関心を持っている対象について「関心の輪」と呼んでおり、その中で「変えられるもの、影響できること」については「影響の輪」と呼んでいます。

自分を変えられる、影響を与えられる影響の輪にある事柄の例としては筋トレだったり仕事への取り組み方だったり、副業などがあります。

自分のエネルギーや時間をこの影響の輪に集中させることで人生が好転しやすくなります。エネルギーとは私たちが持っている”有限”な認知能力とも言い換えられるでしょう。

一方で関心の輪にばかりエネルギーや時間を注いでいると現実は何も変化しないです。

自分のことを負け組と認められなかった当時の私は関心の輪にばかりエネルギーが向かっていました。社畜批判をしてみたり自分の現実に関係のない事柄にばかりエネルギーを注いでたいのです。

安部がー、小泉がー、森がー、菅がー根拠なき政治批判、社畜批判、自分が影響力を及ぼせない関心の輪にばかりエネルギーを注いでいると負け組の泥沼にはまっています。

いやマジであのままズブズブ、ダラダラ、グチグチと関心の輪にばかりエネルギーを浪費していた人生を想像するとゾッとします。

ラッキーなことに私は自分を負け組と承認できるようになってから、「まあ負け組でも何でもいいや、自分のやれることからちょぼちょぼやっっていこう」と考えるようになり影響の輪にエネルギーを集中できるようになったのです。

クラウドソーシングサイトで Web ライティング案件を獲得してみたり、自分で Web サイトを立ち上げて記事を書いてみたり、とにかく雑魚な自分でもやれることを少しずつ積み重ねていきました。Web 周りの経験値を積んでいき最終的にはクライアント企業の Web マーケティング支援も手掛けるようになりました。

自分を負け組と認められるようになって、影響の輪に集中できるようになることで人生が好転したのです。

「負けて勝つ」のが大切

私は負け組経験を積んだことで社会的ステータスとか肩書とか、役職など外面を重視する考え方や物の見方から離れることができたのも良かったと感じます。自分にとってどうでもいい競争から解き放たれ、エネルギーを注がなくてよくなったからです。

南米の海辺で暮らしていた時期もあります。ニートでも楽しい。

それより自分が勝ちたいと思っている勝負にリソース、エネルギーを集中させて勝つことがよっぽど重要だと考えるようになりました。

人生においてやはり”勝負”は避けられないですし勝負に勝つ必要はあります。負け組になると”どの”勝負に勝ちたいのかより真剣に考えるようになります。というか考えざるを得なくなるのです。

私の場合なら小規模な Web サイトを複数運営して成長させ収益を上げて勝負することになりました。これだけでも十分生活できるようになりました。

また、これは友人の友人の例ですが同志社大学を卒業してからデリ〇ルドライバーをして食いつないでいました。一般的に見ると負け組ですよ。

しかし、彼はデリ〇ル嬢を待っている車内でずっと起業のアイデアを考えていました。

ある時、某市が運営していた空き家の掲載サイトを発見。その空き家を安値で買い取って改装し高齢者向けに格安で貸し出すビジネスモデルを考案します。

それが当たって今では金銭的自由と時間の自由を勝ち取っています。負けて勝つを地で行ってます。

負け組の職業とは？それは有名企業だろうが、零細企業だろうが関係なく存在しています。

「俺にはあんたが言うような事業なんて起こせる自信ないよ。でも今の仕事は薄給な上にストレスたまるし負け組かも。何より将来が見えないんだよな。どうしたらいい？」

そんな人もいるかもしれません。私は携帯販売員としての勤務経験から、経済的に困窮しやすく、負け組になりやすい職業は間違いなくあると確信しています。

その職業の特徴は「自分に知識やスキルが蓄積されない肉体労働」です。

経営学の大家ドラッカー先生は労働を以下の2つに分類しています。

肉体労働：マニュアルに沿ってできる仕事を担当する労働

知識労働：専門知識を特定の仕事に応用して成果を出す労働

前者の肉体労働はマニュアルに沿ってできる仕事であり、自分に蓄積される仕事やスキルはあまりありません。

私がかつてしていた携帯販売員、飲食店、接客、工場のライン作業員などマニュアルに沿ってできる肉体労働の職業は経済的な意味で負け組になりやすい職業と言えるかもしれません。

マニュアルに沿ってできる仕事は原則誰でもできますし付加価値を求められていないため収入は安くなりがちです。いくら飲食店の接客で挨拶がうまくてもそれが店の売上を爆上げするわけではありませんからね。

あといくらホワイトな有名企業でも社内の調整スキルしつかないような仕事であれば、それもまた肉体労働と言えるでしょう。

肉体労働の場合は歳を取ってから「クビになって再就職が見つからない」みたいなことにな

りがちです。企業も安く雇えて勝つ体力のある若者を優先しますからね。

一方で知識労働になるとその人によって企業の売上が爆上げすることも多々あります。たとえば私の本業である Web マーケターだと Web マーケターの腕いかんによって売上は爆上げします。それゆえ経験を積んでいる知識労働者は報酬がぐんぐん上がっていきやすいです。

さらに知識労働の場合は経験を経て”自分”に知識・スキルが蓄積されるわけで年齢がある程度いっても転職先は見つけやすいです。

なので有名企業勤務とかにこだわらず無名企業でもいいので知識労働の職種につくのを選択しておいた方が長期的に見ると良いと私は思います。ここでも「負けて勝つ」のが重要に思いますね。

ちなみに IT エンジニアとか Web マーケターとかはこの知識労働で狙い目の職種です。理由は未経験からでも入っていきやすいからです。

>> 肉体労働から撤退せよ、人生が割とイージーになるぞ【経験談】

まとめに代えて：勝つことばかり知りて、負くること知らざれば、害その身に至る。

徳川家康がこんな名言を残しています。

勝つことばかり知りて、負くること知らざれば、害その身に至る。

人生、勝ってばかりいる勝ち組だとやっぱり大きくコケるタイミングがどこかってくるものだと思いますね。

というのもやはり人間は驕るものであり、驕った時には現実を認識する能力が著しく低くなりがちだからです。

「数十年ずっと有名企業にいたけど企業もろとも傾き人員整理のためにリストラされる。今更、別の中小企業に移るのも難しくなってしまう」みたいなのはよく聞く話ですよ。負けたことがないゆえに大きな負けをどこかで喫する場面が出てくるわけです。

そう考えると小さな負けを許容しながら生きていく方が実は安定するのではないかと私は思うのです。負けから学ぶことで現実をよりクリアに見ることができ、進む方向性を軌道修正できるからです。

負け組、勝ち組なんて極めてどうでもいいことです。そんな外面を競うどうでもいい競争から離れましょう。

自分が影響を与えられる、変えられる影響の輪の物事に意識、エネルギーを注力できるようになればそこから人生は好転し始めます。大卒がシブシブ働く「負け組」職業の3つのポイント

2022年7月22日

男性男性

あーこのまま就活に失敗したら俺は負け組人生かー・・・

そんな悩みを持っていませんか？

はたまた過去に思ったことはありませんか？

社会に出ればなんとしてでもお金を稼がないといけないですね。

どうせ稼ぐならたくさんのお金をもらえるところで働きたいと思うものです。

勝ち組とはいったいどんな人たちなのでしょう？

それは「年収が高い」「プライベートが充実」「やりがいをもっている」の3つのポイントを自分でコントロールできている人たちです。

反対に負け組とは「生活するのといっぱいいっぱい」「家族と遊びに行くところの話しにす

ならない」「毎日お金の悩みばかり」といったお金にいつも悩まされている人たちです。

そして、生活が苦しい人は節約をしいられます。

節約すると、どれだけ生活が楽になるのかを詳しくまとめた記事はこちらです。

節約すると幸せになれるの？幸せな生活を送るためのたった一つの考え方
結婚をしたからといって生活費などの出費は独身時代に比べて意外と増えないものです。
それでも、将来のために貯金をしておきたいという理...

【序章】僕が派遣社員の時の給料は〇〇万円でした・・・

社会人1年目の春は、就職氷河期と言われていました。どこにも就職先がなく、路頭に迷いそ...

目次 [非表示]

政治家や医者や公務員、大企業って勝ち組なの？

政治家の年収は政治家が決めている

医者は誰もが認める勝ち組じゃないでしょうか。

それに、男性の医者は一般的にモテモテです^^

次は公務員です。

公務員の給与体系

「1000人に二人」が合格みたいな世界になります。

もう一人のやつもかなりのツワモノです。

「梅檀も双葉より芳し」(せんだんもふたばよりかんばし)

次は大企業です。

大企業は公務員よりも給料が良いですね。

大企業にもネガティブな面はあります。

土方(どかた)や介護や小売り業って負け組???

土方っていうと体にムチをいれてうめき声をあげていそうな気が・・・

介護職はどうでしょうか？

3Kとは「きたない・キツイ・危険」のかしら文字をとったものです。

小売業はどうでしょうか？

職業に貴賤なし？「はあー??」

派遣社員や営業マンは？

3つのポイントで見分ける勝ち組と負け組

世間がみる勝ち組と負け組を分けるポイントはズバリ「年収」「プライベート」「やりがい」の3つです。

1.年収

2.プライベートな時間

3.やりがい

勝ち組といっても3つのポイントをおさえている仕事はほとんどないものです。

じゃあ、勝ち組って結局、働きかたに自分が納得してるかどうかってこと？

負け組から「勝ち組」になるための方法

99.9%の人は負け組です。

スキルアップと起業が真の勝ち組の道をひらく

やり直しはいつだってできる。

成功者のマネが成功の最短ルート

スポーツチームを考えてみましょう。

ただ、倒産する会社は倒産する理由があります。

失敗の定義を設定する

起業スキルってどこで勉強したらいいの？

政治家や医者や公務員、大企業って勝ち組なの？

一般的に勝ち組といわれる職業は政治家や医者、公務員、大企業のことをいいます。

政治家の年収は政治家が決めている

政治家は不安定な要素はありますが、一度、当選してそのあと民衆からの信用があれば大きな出来事がない限りずっと当選しているものです。

もちろん、政党の分裂や大きく信頼を損ねるようなことをしてしまうと次の選挙からは厳しくなるでしょう。

それでも、政治家になれたならある程度の年収は約束されます。

選挙に立っているのだから当たり前といえば当たり前ですね^^

医者は誰もが認める勝ち組じゃないでしょうか。

見事、超難関国家試験に合格して医師免許をとったら、もうお金に困ることはないでしょうね^^

医者はどこの病院からも「ノドから手が出るほど欲しがられる人材」ですからね。

なので、晴れて医者になることができ日々の仕事を淡々とこなしているだけで、好きな車にも乗れるし、好きな家を建てることもできます。

それに、男性の医者は一般的にモテモテです^^

僕が知ってるかぎり医者っていうだけで、モテランクが3つぐらいあがりますね。

医者で結婚する人はもう働かなくていいですし、お金は好きに使えますからね笑

あとは結婚した医者のムカつくところを死ぬまでガマンするだけです（爆笑）

女医さんと結婚するのはすこしハードルが高いような気がします。

ただ、女医さんといってもふつうの人間なので感情はありますよ^^

僕がみた女医さんは医者同士で結婚する人が多いですね。

中には医者じゃなくてほかの職業の人と結婚している人も知ってます。
結婚して旦那さんになった人はベントに乗ってましたね。

まさに棚からぼた餅です。

医者になるとホントにいいことばかりだと思います。

医者のウラ側をすこし考えてみまじょうか。

医者になるためには超難関な国家試験に合格しなきゃいけないです。

ちなみに医師免許の合格率は90%ぐらいです。

そうなんです！意外と高いんです。

でも、それだけの理由があるんですよ！！

医学部を卒業した人だけが医師の国家試験を受けることができますけど、そもそも学校を卒業するのが大変なんですよ。

高校を卒業して一発で医学部に入って、留年しないでストレートで医学部を卒業する人って意外と少ないんです。

国立大学はまだストレートで卒業する人はいるんですけど、私立大学になるとグッと留年する人が多くなります。

ちなみに国立も私立もですけど大学を浪人して医学部にはいる人は山のようにいます。

しかもみんな偏差値が高いですからね^^

そんな苦勞をしてやっと医学部に入ってがんばって勉強して大学をなんとか卒業してようやく国家試験をうけるわけですね。

医者になるまで大変ですね・・・トホホ

ついでに言うと医者になってからも大変ですよ。

病院によるところはあるんですけど、まず残業は当たり前です。

残業をしないで帰れる病院はほぼないと思った方がいいですね。

なんていったって医者は病院で働いている人の中で10%もいないんですから。

5%ぐらいかな。

それに病院でやる検査や治療や説明はすべて医者の指示があってやることなんです。

だから何をやるにしても医者に電話がいくんですよ。

医者がどこにいてもです。

家にいても、フロに入っても、夜中ベットのうえで寝ていても電話が鳴るんです。

そんな勝ち組っていわゆる医者はどうですか？^^

副業で月205万円売り上げるキッカケになったセミナーを大公開します！
田舎のアパート、家族が寝静まったあと、かじり付くようにネットサーフィンを...

とりあえず命令されてますけど上司より稼いでます
僕はインターネットを使った副業をしています。パソコンとスマホがあればどこでもできるので、僕はスタバだったりイオン...

次は公務員です。

勝ち組イコール公務員という風潮はいまだにありますねー笑

公務員の給与体系

公務員になると仕事ができる出来ないに関係なく毎年かならず給料が上がっていきます。

さらに勤続年数が数年たつと昇進します。

仕事ができる出来ないに関係なくですよ！！

そんなうらやましい職業なんてないですよねー^^

入社する前から定年になった時の年取がなんとなくわかるんですよ。

そんな約束された状態で入社できる職業なんてほぼないに等しいのに。

安定感バッチリな職業です。

狭き門の戦い

ただ、将来を約束されたあげく安定感バッチリな公務員なだけに入社するのが大変なんですよ！！

国家公務員、県職、市職は花火のように激しくありの巣のように狭き門を争う入社試験戦争を勝ち抜かないと入れません。

田舎で人があまりいないような人気のないところならまだ門は開かれています、すこし都会のほうに行っちゃうともう大変です^^;

「1000 人に二人」が合格みたいな世界になります。

僕の地元の友達にもそんなやつが二人もいるんですよ。

学年 100 人のうち二人もいるんですよ！！

ひとり目は 2000 人中 16 人が入れる隣の県職に合格しました。

とんでもないですよね！！

ところがその人は言います。

友だち友だち

「本当は地元の県職に入りたかったけど、「1000 人中 6 人」しか入れないから諦めた・・・」

「2000 人中に 16 人なら、なんとか入れるかなって思ったんだよ。」

こぼりんこぼりん

「何言ってるんだっ！こいつ！！」

と僕は心の中で思っていました。

ってか 2000 人中 16 人に食い込めるって信じられない話ですけどね^^;

ってか入れるかもって自信が出てくるのが凄いから。

でも、その人は地元じゃなくて隣県に就職するのが寂しかったようでした・・・

もう一人のやつもかなりのツワモノです。

なんて言ってるってそいつは地元の県職に合格したんですから。

隣県の県職に合格した人が落ちることをビビって避けた地元の県職にです。

1000人中6人に挑んで見事合格したんですよ！！！！

凄くないですか！！！！

ってか凄すぎでしょっ！！！！

そんな修羅の門のような恐ろしいところで熾烈な戦いをして勝ち切ったんですから。

おそろしいのが二人も同級生にいたもんですよ。

ちなみにその二人は中学校のときから常に1番から3番のなかにおいて、高校が一番近くの偏差値がすこし高いぐらいの地元の進学校にいったから難関国立大学に進学して当然のごとく卒業した人たちです。

「梅檀も双葉より芳し」（せんだんもふたばよりかんばし）
ということわざがあります。

梅檀という花は発芽したときから香りを放っているんです。

ことわざの意味は「大人になって大成する人は子供の頃からその才能を発している」というものです。

ちなみに僕が大人になってから出会ったお気に入りの言葉です^^

そして、僕はこの言葉を信じて自分の子どもを熱心に教育しています。

反対のことわざは有名な「大器は晩成す」ですね^^

次は大企業です。

大企業は公務員よりも給料が良いですね。

幹部クラスになると1000万円は超えるでしょう。

公務員は幹部クラスになっても1000万円超えるかどうかぐらいです。

県職や市職は今の時代に超えることはまずないです。

それに比べて大企業に勤めるなら年収1000万円を超える可能性はかなり高いです。

仕事のできる人は良い結果を出すことができる人の事です。

そんな人は正当に評価されたならきっと高収入をもらえることができるでしょう^^

大企業にもネガティブな面はあります。

やはり大企業っていうだけあって、熾烈な戦いがくり広げられています。

就活すると分かりますが、人気企業には東からも西からも学生が満員電車のようにところ狭しと押寄せてきます

公務員まではいかないにしろ採用されるまでにそれなりの狭き門をくぐり抜ける必要があります。

晴れて合格したからといって一生安泰というわけでもありません。

ニュースでもたまに見ませんか？

上場企業が一部の事業を別の大企業に買い取ってもらったりすることとか。

いくら大企業でも時代に沿ってないと倒産の危機もありえるってことなんですよ。

でも、顧客ありきの大企業はやはり顧客からの人気が高いだけあって信用をガッチリつかんでるので「サスガだな！！」としか言いようがありません。

他にも「窓ぎわ係長」って聞いたことありません？

実際に仕事のできない人は雑務しか仕事をまわされなくなるらしいです。

やりがいのない仕事を与えてジワジワと退職に追いこんで……

なんとも言えないですね。

勝ち組といわれている政治家や医者、公務員、大企業勤めといっても良いなーと思える部分もあれば、ウラには嫌な部分もありますね。

では、次によく負け組といわれている職業を見ていきましょう。

土方（どかた）や介護や小売り業って負け組???

「どかた、介護、小売業って……」

ちょっとマイナスなイメージがありませんか？

土方っていうと体にムチをいれてうめき声をあげていそうな気が……

なんとなく学生時代に勉強がキライでテストも適当にやって、高校もダラダラと過ごした人が就活した結果、どこも採用してくれなくて近所のコンビニのアルバイトか土方かの2択しか残らなくてシブシブまだ給料のいい方を選んだみたいな感じがしません？

実際、ドカタは頭を使うことよりも体を使う仕事が多いです。

スコップで固い土を掘り起こして穴を開けたり、砂利や砂とセメントを混ぜてコンクリートを作ったりと典型的な肉体労働をしています。

誰もが嫌がる仕事だからというのもあって意外と給料はいいんですけど、僕の住む東北地方だと冬は雪が降るので仕事がないんです。

ほとんどの人がフリーターのように扱われるので当然給料はもらえません。

介護職はどうでしょうか？

介護職のイメージも良くないですね。

求人誌をみればいつも募集があります。

何を意味するかというと働き手が少ないというのもあるでしょうけど、一番は働き手がすぐやめるという理由です。

理由は明確です。

3Kの代名詞だからです。

3Kとは「きたない・キツイ・危険」のかしら文字をとったものです。

介護をしたことがある人ならわかると思いますが、介護は腰を痛めるし、相手によっては話しても伝わらないし、それが毎日続くのかと思うと精神的にもつらいし……

なんて状況が日常茶飯事です。

自分の身内でもかなり大変なのに、他人を相手にするとなると身内の何倍も気を使わないといけません。

寝たきりの人を介護するとしたらオムツ交換をしてあげないといけないし、食事の介助もしないといけません。

鼻みずをかみたいと言ってきたらティッシュを当ててあげないといけませんし、ベットを起こしてと言ってきたら起こしてあげないとです。

そんなこんなを毎日やるのは大変なことです。

キツイことをやってるからと言って、けっして給料が高いわけではありません。

むしろ安いです。

もしかしたらコンビニで働いているのとたいして変わらないかも。

小売業はどうでしょうか？

小売業も負け組と言われたりしています。

大企業にも小売業はあります。

なのになぜ小売業は負け組と言われたりするのでしょうか？

それは単純です。

売れないからです。

もっと分かりやすくいうと価格競争が激しくてモノを売っても利益が出ないから儲からないんです。

なのに、上司からは「売れ売れ、売り上げが足りないぞ！」と叫ばれて、スズメの涙のような利益しか出ない商品を頑張って汗みず流して販売してるんです。

だから、小売業が負け組っていうわけじゃないんです。

価格競争に負けて利益がとれない会社が負け組なんです。

食品スーパーとか牛丼屋とかはそんな感じになってますね。

職業に貴賤なし？「はあー??」

「職業に貴賤（きせん）なし」なんてことばを聞いたことがありますか？

なに言ってんの???って正直思ってしまう。

意味は「どんな職業もやってる内容に関わらず人のためになってる仕事だから素晴らしいことをしてるんですよ」ってことです。

まーたしかにそうかもしれないですけど・・・ねー。

たしかにどんな職業でも人のためにはなってるから素晴らしいかもしれないけど、「自分のためになってんの??」って話しになったら「ちょっと、ちがうんじゃない。。。」ってなりません？

職業に貴賤なしって言うてるやつはきっと金持ちなんでしょうね。

じゃないとそんな心にゆとりをもったことは言えませんから。

派遣社員や営業マンは？

派遣社員や営業マンだって絶対にツライですよ。

僕はもともと派遣社員だったんで良く分かります。

毎日こき使われて正社員の人とまったく同じ仕事をして休みはほとんど取れなくて、いつクビになるかわからない感じなのに給料が正社員よりもずーっと安いっていう環境でした。

そんな職業が決して勝ち組とは思えなかったですね。

正直、派遣社員をしていた時は「ずーっとこのままここで人生が終わるのかな・・・」って心の底から思っていました。

【6章】人生最大の分かれ目！クビ宣告されたダメ先輩を反面教師にした派遣社員時代
[voice icon="https://cobarin01.com/wp/wp-content/uploads/2018/...

【序章】僕が派遣社員の時の給料は〇〇万円でした・・・
社会人1年目の春は、就職氷河期と言われていました。どこにも就職先がなく、路頭に迷いそ...

営業マンだって歩合制が当たり前だから、モノが売れなかったらその分もろに給料にひびきますよね。

売れる実力があればいいでしょうけど、そんな人はほとんどいないですから。

3つのポイントで見分ける勝ち組と負け組

世間がみる勝ち組と負け組を分けるポイントはズバリ「年収」「プライベート」「やりがい」の3つです。

それぞれ一緒に考えてみましょう^^

1.年収

「年収」が高ければ高いほどいいのはいうまでもありませんね。

だって欲しいものが欲しい時になにも考えずに買いたいじゃないですか。

行きたいところがあるのにお金がないって理由でいけなくなるのはなんだか寂しい気持ちになりますよね。

一昔前は 1000 万円以上が勝ち組といわれていましたけど今じゃ 700 万円以上でも勝ち組にはいってます。

ちなみに労働者を待ち受ける年金生活を考えたことってありますか??

思ったよりも壮絶ですよ・・・

「そんなに！！」老後に 3000 万円も生活資金が必要なの知ってた！？

[voice icon="https://cobarin01.com/wp/wp-content/uploads/2018/06/アハ` ...

2. プライベートな時間

いくら年収が高くても「プライベート」な時間がなければ貯まったお金の使い道が限られてしまいます。

通勤するための高級車だったり、仕事するための高級スーツ。

家族とどこか旅行に行くにしても買い物をするにしても自由に過ごせるプライベートな時間は欲しいもんですよね。

人生を楽しく過ごすにはプライベートの充実は必須です。

3. やりがい

意外と見過ごされがちなのが「やりがい」です。

年収やプライベートは確保されていてもやりがいがなかったらその仕事をずっと続けられるのでしょうか？

生活するのがやっとなというレベルよりは年収があってプライベートな時間をとれる仕事のほうがいいでしょうね。

そのほうが家族のためにもなりますから。

ただ、働くものとしてはちょっと寂しさがありますね。

たまーに医者だったり高学歴の人が自殺したりします。

理由はやりがいなくなってしまうことです。

やりがいのない人は顔を見ればわかります。

覇気がないですから。

たまたま疲れている・・・なんてこともあるでしょうけどね。

勝ち組といっても3つのポイントをおさえている仕事はほとんどないものです。

「他の職業より年収はいい」とか「やりがいがある」とか「遊ぶ時間がとれるから」とかそんなふうに「自分の好きなスタイルのバランスがとれている職業についたら勝ち組」っていうことになります。

勝ち組の要点

年収が高い

プライベートな時間がある

やりがいがある

負け組は勝ち組の逆の状態ですね。

年収が少なく、プライベートの時間がとれないあげく、やりがいもない。

僕が派遣社員の時々はまさにこれでした。

月々の手取りは14万円ぐらいで生活するのがやっと。

1日12時間労働で帰るとへトへトになってボタンキュー。

なんのために働いているのか全くわからない夢も希望もない毎日。

じゃあ、勝ち組って結局、働きかたに自分が納得してるかどうかってこと？

たしかに勝ち組になるための3つのポイントをすべておさえてる職業はほとんどありません。

というか、あるのか???

ってことはどの職業も本当の勝ち組とはいえないの?っていうことでもありません。

むしろ職業というよりも会社での自分の立ち位置で勝ち組か負け組かが決まります。

年収が高くてプライベートな時間があって、やりがいがある立ち位置はどこだと思いますか？

ズバリ「経営者やそれに準ずる幹部役員」とかが当てはまります。

いそがしい経営者とかもいると思いますが、年中通してということはまずないです。

っていうより自分でコントロールできるんです。

基本的に頭脳労働なので、家の中にも買い物をしていても常に頭のなかにはアンテナをはり巡らせてグルグルと回転している状態です。

そして、頭のなかでアイデアが整理されはじめたタイミングで動きだします。

僕の友人の経営者は言いました。

友だちの経営者 友だちの経営者

「おれは四六時中、働いていると同時に休みでもあるよ！」

休みをとるタイミングは自分で決めれます。

給料も自分で決めれます。

やりがいも追求できます。

まさにこんな感じが勝ち組です。

自分以外の他人に3つのポイントを決められているうちは真の勝ち組とはいえないものです。

ちなみに成功者はいつも勉強しています。

誰かの話を聞いたり、読書だったり。

いろんな勉強法がありますが、年商10億円を超える起業家が勧める勉強法を下記記事に紹介しています^^

成功する脳に変革を遂げさせる10億円起業家がオススメする勉強法

あなたは成功したいと思いますか？ [voice icon="https://cobarin01.com/wp/wp-content/u...]

負け組から「勝ち組」になるための方法

勝ち組になるためには3つのポイントを自分で決められるようにならないとでしたね。

99.9%の人は負け組です。

しかし、上述したように働きかたのバランスに満足している人は勝ち組に入ると思います。

ただ、「真の勝ち組」とは自分自身で3つのポイントを決められる人のことでしたね。

ではどうやれば真の勝ち組になれるのでしょうか？

スキルアップと起業が真の勝ち組の道をひらく

何回もお伝えしてるように「真の勝ち組」になるためには3つのポイントを自分で決めれるようになる必要があるんです。

勝ち組になるためにはまず「目標」を持たないとはいけません。

どんな目標か？

それは「自分で3つのポイントを決める」という目標を設定します。

例えば現時点でどこかの企業に勤めているとします。

日々の仕事は与えられたことをただこなしているだけのことが多いです。

与えられた仕事とは社長が生み出した価値です。

その価値をお客さんに届けるという内容の仕事をしているはずです。

しかし、社長は社員とは違います。

社長はお客さんに喜んでもらう商品を生み出しています。

売れる商品であるなら、それは喜んでもらっていることとイコールです。

たとえ社員と同じような仕事をしているとしても商品ありきです。

そして、その商品をお客さんに届ける仕組みを作ったのは社長です。

たとえ、作ったのはほかの業者さんだったとしてもその仕組みのアイデアを形にしようとしたのは社長です。

そんな社長の考え方をマネする必要があります。

「お客さんに喜んでもらうための商品は何か？」と考える必要があります。

それが形にすることが起業するのと同じことなんです。

女性女性

そんなこと言たってどんな商品をお客さんが喜んでくれるかわかんないよー・・・
その通りです。

僕も思いましたよ^^;

もし、パッと売れる商品がヒラメいて、形にできてお客さんに届けることができるならすぐに社長になれますよ^^

むしろそんな人はすぐに社長になったほうがいいですよ。

そのほうが社会にとっても価値を届けてるっていうものすごく良いことをしてますから。

しかし、たいていの人はすぐに起業はできないんですよね。

だって、起業の仕方がわかんないんですもん。

だから、そんな人はイヤイヤながらも会社で生活費が稼げているうちに起業の勉強をしたほうがいいです。

もし、会社にいるうちに起業に役立つスキルを身につけることができそうなら、サッサと身につけたほうがいいです。

スキルは自転車と同じです。

一度自転車の乗りかたを覚えたら10年ぶりに乗ったとしてもすぐにこげるようになるじゃないですか？

でも、一回もこいだことがないと怖くてすぐになんかペダルをこげないですよ。

だから、起業に役立つようなスキルは早く身につけたほうがいいです。

もし、営業の仕事をしてるなら成績優秀な人っているじゃないですか。

その人がどんなに嫌なやつだろうが売れる方法を懇願して教えてもらったほうが絶対に人

生楽しいですから。

だって、教えてもらわなかったらその先も何十年ってそこそこしか売れないんですよ。

でも、1年間ムカつく思いを我慢してめちゃくちゃ売れる方法を身につけたら、その先の何十年はそのスキルだけでやっていけますよ。

売るためのスキルってどんな商品にも応用できるのでその仕事を辞めてほかの会社に勤めてもいいし、自分でどっかの商品を販売してもいいわけです。

だから、生活費が稼げる仕事にいる間にムカつくやつがいたとしても少し我慢して起業するためのスキルを学んだ方がいいです。

もし、会社で学ぶことがなかったとしても、生活費が稼げているならその会社にいる間に起業するためのスキルを自分で探して身につけた方が圧倒的に人生よくなります。

そうして身につけたスキルで起業できるようになって勝ち組の3つのポイントを自分で決めることができたなら、もう「真の勝ち組」ですよ^^

起業するためのスキルを身につけるのに5年かかったとしても、その先の30年が真の勝ち組ならそれでいいじゃないですか笑笑

何もやらずに30年間負け組みたいな人生を過ごすよりよっぽど楽しい人生になりますからね^^

やり直しはいつだってできる。

「そうはいつでも起業スキルを身につけて、いざ起業したとしても成功して勝ち組になれる自信がないんだけど・・・」

たしかにその通りです。

成功は誰にも約束されていないんです^^;

でも、成功する確率が限りなく高まる方法があります。

それはズバリ成功者のマネをすることです。

成功者のマネが成功の最短ルート

別の言いかたをすると「モデリング」と言ったり、武術では「守破離」といったりします。

何かスポーツをやったり習い事をしてみたりしたことはありませんか？

アルバイトや仕事でもいいです。

教えてもらう時に手本を示してくれますよね。

それがモデリングであり、守破離の守の部分です。

その手本の質が高ければ高いほど、自分の出せる結果が優秀になるんです。

スポーツチームを考えてみましょう。

強いチームはずっと強いです。

弱いチームはずっと弱いです。

それはモデリングができてないからです。

たぶん教える人もモデリングや守破離のことを知らないんだと思います。

ちょっと話がズレちゃいましたね^^

戻しますね。

いきなり起業するのは失敗しそうで怖いという気持ちはよくわかります。

統計だと 10 年以内に倒産する会社は 90%もあるらしいですからね^^;

ただ、倒産する会社は倒産する理由があります。
まず起業のための勉強をしていないってことです。

これをはずしたら失敗する確率はグッと高まりますよ。

起業のための勉強について知りたい場合はまずは年商10億円以上稼ぐ起業家の勉強法を知っておいた方がいいです^^

成功する脳に変革を遂げさせる10億円起業家がオススメする勉強法
あなたは成功したいと思いますか？ [voice icon="https://cobarin01.com/wp/wp-content/u...
失敗の定義を設定する

なので、いきなり会社を辞めて起業ということではなく、会社で生活費を稼ぎながら副業という形で起業したらいいんですよ^^

そして、失敗という定義を自分なりに決めるといいですよ。

例えば失敗で思いつくことは借金です。

起業したあと「いくらまでなら借金できるか？」という線引きを自分なりに決めるんです。

「100万円までの借金なら働きながらでも返せるなー」

とかそういうことです。

100万円まで借金できるとわかったら、起業したら100万円まで経費がかけられると思ってフルスロットルでやりまくります。

そしたら何かしらの結果が出ますよ。

それで成功したら会社を辞めて真の勝ち組にグッと近づけますし、失敗して100万円借金してしまったら一旦起業をやめて借金を返しながら本でも読んで次の起業に備えたらいいんですよ。

100万円なんて数年で返せますからね^^

中古車一台買ったと思って過ごしましょう。

むしろ副業でも起業しなかったらずっと負け組人生ですよ。

ってことは30年間負け組ってことです。

それって、人生さみしくないですか・・・

起業スキルってどこで勉強したらいいの？

このブログには起業するために必要なノウハウやスキルがたくさん書かれていますし、これからも書いていきます。

もし、まだ他に勉強するところが決まっていなければとりあえずこのブログで学んでみてください^^

僕は起業スキルを学ぶために 300 万円以上を投資してきました (爆笑)

マーケティングやらビジネスモデルやら組織づくりやら顧客心理やら広告の作り方やらコピーライティングやらコミュニケーションスキルやら自分自身との向き合い方やらビジネスマインドやらモロモロです^^

僕のブログは他では超有料なものを出し惜しみなく無料で解説していきますね。

タクシードライバーを目指す人は、だれしも多くの収入を得たいはずです。しかし、現実には高収入のドライバーとそうでないドライバーがいます。その違いはどこからくるのでしょうか。新人のうち、あまり収入が多くないのは当然かもしれません。では、ベテランになるとどれくらい稼げるのでしょうか。また、タクシードライバーの平均収入はどれくらいなのでしょう。ここでは、このようなタクシードライバーを目指す人が知りたい情報を紹介します。

推移するタクシーの売上、ぶっちゃけ、どれくらい稼げるの？

タクシードライバーの収入は、その地域の人口密度にある程度比例します。ある程度というのは、同エリアにタクシー会社が多ければ営業売上が減るため、一概にはいえません。しかし、その地域に住んでいる人や働いている人が多ければ、タクシーを利用するお客さまの数も必然的に増えます。その点で考えれば、東京のタクシードライバーは、ほかの道府県に比べて稼ぎやすいといえるでしょう。

では、東京のタクシードライバーの収入はどれくらいなのでしょう。平均年収は 400 万

円程度といわれていますが、もちろんこれ以上稼いでいるドライバーもいる反面、売上の少ないドライバーもいます。また、勤務するタクシー会社の賃金体系によっても、給料は大きく異なります。タクシー会社の給料は固定給がある場合と歩合制のみの場合がありますので、自分に合った給与体系のところを選ぶことも大切です。

歩合給を一例に見てみましょう。一般的にタクシードライバーは売上の約 60%が収入といわれています。1日平均5万円の営業売上があるとすると、3万円が1日の収入です。出勤が月に11回あるとすると月収33万円、年収で約400万円となります。つまり、タクシードライバーの平均年収が400万円というのは、1日平均5万円売上げた場合の年収ということです。東京や大阪などの都市部で、1日5万円の売上はそう難しくないといいますが、タクシー需要の少ない地方都市では、毎日5万円を売上げるのはあまり容易ではないかもしれません。

ドライバーの売上と歩合の関係は？

タクシー業界の賃金体系は、基本給があるA型賃金と歩合給のみのB型賃金のほかに、この2つを組み合わせたAB型賃金があります。以前はA型賃金のタクシー会社も多かったようですが、最近ではほとんどがB型賃金かAB型賃金になっているようです。歩合比率は違うものの、どちらも給料の大部分が歩合によるもの。歩合制のメリットは、頑張ればそれだけ稼げることですが、いくら努力しても営業売上が上がらなければ収入も増えません。

このため、歩合制を導入するタクシー会社が増えてくると、いわゆる「稼げるドライバー」とそうでないドライバーに分かれるようになってきます。タクシードライバーも、ベテランになればいろいろと稼ぐためのノウハウが身につきますが、新人に歩合制はちょっと厳しい面があるかもしれません。しかし、新人ドライバーも地道に努力を積み重ねれば、徐々に収入が増えていきますので心配することはないでしょう。

稼ぐコツ。ベテランドライバーはここが違う

タクシードライバーが高収入を得るには、どんな工夫が必要なのでしょう。ここでは、東京を例に挙げて稼ぐためのノウハウを見てみましょう。タクシーで稼ぐには、お客さまが多いことが重要な条件です。その点、東京ならその条件にピッタリ合っています。

しかし、東京にはタクシー会社が多く、街中を走っているタクシーも多いので、都市部なら簡単に稼げるというわけではありません。さらに、東京ならどこでもタクシーを利用するお客さまが多いかといいますと、決してそうではなく、場所によってかなりのばらつきがあります

お客さまが多い場所×営業パターンを練る

東京では、23区と武蔵野市、三鷹市の「特別区・武三地区」と呼ばれる場所が、最もタクシードライバーが稼げる地域だといわれています。

また、売上を上げるためには、効果的な営業パターンも選ばなければなりません。営業パターンには3種類あり、街中を走りながらお客さまを見つける「流し」のほかに、駅のタクシー乗り場で利用客を拾う「付け待ち」と、お客さまの要請で迎えに行く「配車」があります。流しでお客さまを拾う場合、ワンメーターの場合もあれば長距離もあります。どちらのお客さまに当たるかはまったくわかりません。一方、付け待ちだと、昼間は案外短距離ですが、夜間は長距離のお客さまも増えます。しかし、付け待ちには待ち時間を取られてしまうデメリットが。この点は、配車でも同様のことがいえそうです。

場所や時間帯をきっちり把握

では、稼ぐためにはどのようなことに着目すればよいのでしょうか。流し営業のためには、タクシーを利用するお客さまが多くいる場所や、時間帯を把握する必要があります。たとえば、近くに大きな病院があれば、病院の最寄り駅から病院までのあいだで利用するお客さまが多いため、通院に便利な午前中が狙い目です。また、大きな会場でイベントが開催される場合、その開館時間と閉館時間に合わせてその前まで行けば、多くのお客さまを拾えるでしょう。これは、付け待ちでも同じことがいえます。

流し、付け待ちのどちらをとっても、闇雲にお客さまを見つけるのではなく、場所や時間帯も考慮する必要があります。タクシーで稼ぐというと、長距離利用のお客さまを狙うことばかり考える人もいますが、ベテランドライバーでコンスタントに稼いでいる人のなかには、短距離利用のお客さまばかりを乗せて回数で稼いでいるケースも少なくありません。要するに、工夫次第で売上は変わってくるのです。上記のコツを参考に、売上をアップする方法をいろいろ考えてみてはいかがでしょうか。タクシー運転手の仕事の年収・時給・給料(求人統計データ)

更新日：2023年8月23日

正社員

平均年収 375万円

～262万円

729万円～

アルバイト・パート

平均時給 1,046円

～930 円
1,320 円～
派遣社員

平均時給 1,300 円
～1,092 円
1,557 円～

タクシー運転手の仕事の平均年収は約 375 万円。日本の平均年収と比較すると低い傾向にあります。

月給で換算すると 31 万円程度が相場のように、アルバイト・パートや派遣社員では平均時給がそれぞれ 1,046 円、1,300 円となっています。

正社員の給料分布を見てみるとボリュームが多いのは 379～437 万円の水準で、平均年収の 375 万円はこのゾーンよりも低い水準に位置しています。

全体の給与幅としては 262～729 万円と比較的広いため、勤務先や経験・求められるスキルによっても大きな差があると見受けられます。

長距離タクシーはどこまでなら OK？制約はあるのか徹底解説！

投稿日：2017/11/26

更新日：2021/09/07

タクシー

目次

長距離だとタクシードライバーは乗車を断ることが可能

地域によっては乗務距離の限度が決まっていることも

長距離タクシーでかかるコスト

長距離運転時タクシードライバーが注意しておきたいこと

タクシーの利用者は基本的に短・中距離を選択することが多いですが、まれに県を複数またぐほどの長距離を利用するお客様もいます。長距離の利用は確実にお金が稼げるためタクシードライバーにとってメリットがたくさんあります。

しかし、際限なくどこまでもお客様を乗せていけるわけではないので、タクシーでお客様を

乗せられる限度を知っておくことはとても重要です。

今回は、タクシードライバーが知っておきたい長距離運転について詳しく解説していきます。

長距離だとタクシードライバーは乗車を断ることが可能
基本的にタクシーは乗車拒否はできず、特別な場合を除く乗車拒否は違法となります。

しかし、お客様の目的地があまりにも遠い場合にはドライバーが乗車拒否をすることが可能です。

タクシー会社が所属しているエリアや会社の方針、個人タクシーなどによって異なりますが、営業地区の境界線から 50 キロメートル以上離れた場所が目的地の場合は、乗車を断ることができるかとされています。

乗車拒否にはさまざまな理由が考えられます。

そのひとつに、あまりにも目的地が遠いとドライバーの労働時間が超過してしまう可能性があります。

長時間労働はドライバーとおお客様の安全をおびやかすほか、1 台の車を 2 人のドライバーが交代して使用している場合は時間内に戻れないともう一方のドライバーに迷惑をかける恐れもあります。(※1)

※1[excite]タクシーはどこまでも乗せてくれるのか？

<https://www.excite.co.jp/News/bit/E1227677918459.html>

地域によっては乗務距離の限度が決まっていることも
タクシーのルールはエリアごとに異なります。

関東運輸局では、タクシーを出庫してから帰庫するまでの乗務距離が 365 キロメートルまでと決められています。

これには首都高を除く高速道路は含まれていません。

また、近畿運輸局が管轄する大阪・京都・神戸の指定された区域では 350 キロメートルまでとなっています。

もしもすでにドライバーが 1 日の乗務で 360 キロメートルを走っているならば、長距離の乗車は規則上無理です。

しかし、今まさに今日の乗務を始めたばかりの別のドライバーが運転するタクシーならば、長距離運転が可能なケースがあります。

タクシーの運転に関しては決まりがあるため、タクシードライバーの気持ちだけでは長距離運転はできないことを覚えておくと良いでしょう。(※1)

ドライバーの求人ならジョブコンプラス D

長距離タクシーでかかるコスト

長距離でタクシーを利用するには、遠距離割引が使用できることがあります。

割引される金額はエリアやタクシー会社によって異なりますが、東京や大阪などの大都市では 9000 円を超える分の金額が 10%割引になります。(※2)

一方で、地方都市の札幌では 5000 円を超えた分の 30%が割引されるなど、地域によって大きく異なります。(※3)

長距離でタクシーを利用すると高速道路や有料道路を使用する可能性が高くなりますが、高速料金などはもちろん運賃と別途にお客様が負担しなければなりません。

気になるのは帰りの分の高速道路代ですが、営業区域の境界線から 50 キロメートルを超えた長距離の場合、お客様がそのタクシーに乗らなくても高速代金を支払う必要があります。(※1)

※2[Weblio]遠距離割引

<https://www.excite.co.jp/News/bit/E1227677918459.html>

※3[金星自動車株式会社]運賃・料金情報

<http://kinsei-group.jp/fare/>

長距離運転時タクシードライバーが注意しておきたいこと

長距離のお客様はタクシードライバーにとってとてもありがたい存在ですが、長距離運転時にはいくつか気をつけておきたいこともあります。

営業区域から遠く離れた場所ではお客様を乗せることができないため、長距離のお客様を降ろした後はまっすぐ営業区域まで戻らなければなりません。

そのため、帰りは単に運転するだけでお金を稼ぐことができません。

長距離のお客様を乗せるときは決められた時間までにきちんと帰社できるかを逆算することも必要です。

その際は時間を多少多めにとって計算しましょう。

長距離になると、途中で自分の知らない道を走る可能性が高くなります。

慣れていない道の運転はいつもより時間がかかるため、その分も計算に入れることを忘れないでください。

タクシードライバーは基本的にお客様を乗車拒否することはできませんが、乗務距離や乗務時間などの関係で断らなければならないことがあります。

判断の多くは現場のタクシードライバーの裁量に任せられるので、ドライバーはルールを理解したうえで決めることが重要です。

タクシー運転手の平均年収と給料はどれぐらい？応募時の対策についても解説。【2022年2月更新】

更新日: 2023年01月11日 | 公開日: 2018年12月04日

約 28 分

じっくり読みたいタクシーあるあるタクシー転職ドライバー/運転手全般二種免許勤務形態/働き方地理試験/道路稼ぎ方/売上 UP 給料/歩合転職・就職面接

この記事シェアする

LINE

タクシー運転手の平均年収と給料はどれぐらい？応募時の対策についても解説。【2022年2月更新】

見出し [非表示]

1 タクシー運転手の平均年収・給料は？採用される為のポイントや稼ぐ運転手の特徴についても紹介！

1.1 タクシー運転手の年収・給料はいくら？

1.2 タクシー運転手の仕事の条件別給料は？

1.3 タクシー運転手の仕事の実状は？

1.3.1 1日の勤務時間は24時間の場合が多い

1.3.2 実質労働時間は短い

1.3.3 休日はどう過ごしているの？

1.4 タクシー運転手として働くメリット

1.4.1 そもそも、タクシー運転手に転職して良かったと回答したのは何%？

1.4.2 タクシー運転手転職後に感じたメリット

1.5 タクシーの歩合率はいくらなの？

1.5.1 タクシー会社の歩合率と計算式を見てみよう

1.5.2 地域によって給料の差は出る

1.6 儲かるタクシー運転手の特徴

1.6.1 1:お客様を長時間乗せる「実車率」が高い

1.6.2 2:集客に役立つ情報をつかむ

1.6.3 3:イベント情報を見る

1.6.4 4:過去の情報を見る

1.6.5 5:街の情報をつかむ

1.6.6 6:お客様から情報をつかむ

1.6.7 愚直にやること

1.6.8 配車アプリからの依頼を駆使する

1.6.8.1 国内最大手配車アプリ「GO」

1.6.8.2 都内最大級、全国ネットワーク展開中「S.RIDE」

1.6.8.3 外資系最大手配車アプリ「DiDi」

1.7 タクシー運転手の年収を上げるために具体的にどのような工夫をすればいいの？

1.8 逆に稼げないタクシー運転手の特徴は？

1.8.1 何も考えないでタクシーを走らせる

1.8.2 過去のデータを更新しない

1.9 タクシー運転手の平均年収は地域によってばらつきはあるの？

1.9.1 地域間で平均年収は違う

1.9.2 東京で平均年収が高い理由

1.10 タクシー運転手の年齢制限はあるの？

1.11 タクシー運転手になる為に必要なこと

1.11.1 タクシー運転手としてなる前に必要なこと

1.11.2 タクシー運転手としてデビューするまでの流れ

1.11.3 二種免許の取得と地理試験の合格が必要

1.11.4 年齢制限をクリアする

1.12 タクシー運転手として採用されるには？

1.12.1 書類選考編

1.12.2 面接編

1.13 個人タクシーをおすすめできない理由

1.14 まとめ

1.14.1 タクシー運転手の仕事一覧

タクシー運転手の平均年収・給料は？採用される為のポイントや稼ぐ運転手の特徴についても紹介！

転職先としてタクシー運転手を考えている人もいるはず。

ただ、その一方でタクシー業界に対して悪いイメージがある人もいるでしょう。

実際にタクシー運転手の平均年収・給料のデータを知りたいですよね？また、応募時の対策も知りたいところです。

この記事は2022年2月に更新されました。

・平均年収のデータを令和2年の情報に更新（2022年2月）

今回は「日本交通 千住営業所」にインタビューしました。【求人情報はこちら↑】

タクシー運転手の年収・給料はいくら？

全国ハイヤー・タクシー連合会調べによると、令和2年の全国タクシー運転手の平均年間給与は約299万6,200円です。月給換算すると、約23万216円になります。

その中でも東京都の平均年間給与は338万円。かつては東京都=全国で一番稼げるエリアという方程式めいたものがありましたが、新型コロナウイルス感染拡大後は営業所や地域によってばらつきが出たため、少々通年の平均(40万円)を割る数字となっております。

一方で、隣県の神奈川県や埼玉県が東京都内に追いつき追い越す数字を見せていたり、或い

は地方都市においてタクシーの安全性が大きくクローズアップされたこともあり、今まで大きな変動がなかった地域でこの 2 年、石川県のように急激に平均年間給与が伸びた地域もあります。

参照：一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会による統計調査

第 1 表 タクシー運転者の賃金・労働時間（令和 2 年）

タクシー運転手の仕事の条件別給料は？

タクシー運転手のお給料で注意すべきポイントは「給与＝手取り額」ではないということ。社会保険料や所得税・住民税などの税金関連が一部例外を除き給与支給時に控除されるため、実質の手取り額は 2、3 割低くなります。

多くのタクシー運転手は歩合率 60%前後の歩合制となっておりますので、個人売上が増えるほど給料は上がるため、平均年収の倍を稼ぐことも可能です。

信じられないかもしれませんが、地域によっては年収 1000 万円プレーヤーのタクシー運転手も実際にいますので、戦略次第では高収入を稼げるチャンスもあるので覚えておきましょう。

タクシー運転手の仕事の実状は？

タクシー運転手の仕事の実情が知りたい人もいるでしょう。

そこで今回はタクシー業界で大手四社と言われる「日本交通株式会社 千住営業所」のタクシー運転手、石渡貴章さんにインタビューをしました。どんな仕事スタイルか見てみましょう。

こちらは、実際の石渡さんのスケジュールです。

1 日の勤務時間は 24 時間の場合が多い

基本的に石渡さんは1日24時間勤務です。昼の12~13時頃に営業所へ向かうために自宅を出発。

営業所到着後はミーティングや車両チェックなどを行い、昼15時に営業所を出発する生活を送っています（曜日によって出発時間を変えることもあります）。

新人ドライバーは新人研修で座学などが行われ、細かいルールを叩きこまれます。地域による独自ルール（例.〇時~〇時の間は、タクシーを停めてはいけないなど）を覚える必要もあり最初は大変かもしれません。

ただ、実質出勤日数は13日前後です（8時間労働で換算すると26日程度）。実質労働日数が少なくても高年収・高給料をもらうタクシー運転手はいます。短時間で効率的に稼ぐことも可能です。

人が集まりそうな日・時間に出勤すると稼ぐ額も増えるかもしれませんね。

タクシーで少し待っていてもらうのってあり？料金はどうなる？【2022年11月15日更新】

実質労働時間は短い

24時間勤務とお伝えしましたが、実質労働時間は短いです。なぜなら、法律で1勤務当たりの乗車時間が休憩3時間を含む19時間~21時間までと決まっているためです。他にも乗客を待っている間に休憩もできます。乗客がいなければ接客をする必要はありません。

場合によっては仮眠もとれます。石渡さんは時間帯を考えて休憩をとっているようです。繁華街でも地域によって人の込み具合は変わるとのこと。

同じ東京の繁華街でも、銀座だと深夜1時~1時30分が良いですが歌舞伎町だと深夜3時前後の走行が良いようです。時間が10分違うだけで人の流れはだいぶ変わるため、時間を気にしながら石渡さんはタクシーを走行させています。

運転手の仕事がついかは、自分に合った休憩の取り方で変わるとのこと。不規則な生活になりがちなので、体調管理も仕事を長続きさせるために大事です。

睡眠をしっかりとして身体を休めるのも、仕事のきつさを和らげるコツだといえそうです。

タクシーの運転は難しい？ 運転が苦手な人が知っておきたいこと 6つ【経験者が解説】

休日はどう過ごしているの？

石渡さんの休日は、家の用事を片付けるのがメインです。
犬の散歩や壊れた箇所の修理など、日常的なルーティンをやっています。
もちろん、睡眠もしっかりとっているとのこと。

さらに、乗務時に記録したノートの中身を見て振り返りもするそうです。
タクシー運転手としてエースになるためには、普段からの振り返りも大事なんですね。

おもしろ！「タクシーあるある」第六話：休日

タクシー運転手として働くメリット

タクシー運転手に悪いイメージを持っている人もいるでしょう。
ただ、タクシー運転手の中には、働いて良かったと思っている人がいるのも事実です。

ここでは、独自でとったアンケート結果を基に、タクシー運転手として働くメリットを紹介します。

そもそも、タクシー運転手に転職して良かったと回答したのは何%？

独自アンケートによると、「とても良かった」が46.2%。「まあ良かった」が38.5%でした。
2つを合わせると、8割以上のタクシー運転手が転職して良かったと感じていました。

タクシー業界に悪いイメージを持っている人も、稼ぎが増えれば人生を好転させられる可能性はあります。
ただし、タクシー会社によっては劣悪な環境で働かせるケースもあるため、勤務先は慎重に選びましょう。

タクシー会社へ転職するメリットを経験者が解説！【オススの会社4選】

タクシー運転手転職後に感じたメリット

- ・職場の人間関係に悩まず済む

タクシー運転手は研修時を除き、原則1人で業務を行います。

乗務中に同スタッフと行動することがないため、職場の人間関係に悩まされることは少ないです。

上司に監視されている中で仕事をするわけではないので働きやすく感じる人も多いです。ただ、新人研修中などは先輩従業員の元で運転しなければならないため覚えておきましょう。

- ・年齢に関係なく仕事ができる

タクシー運転手は年齢制限が比較的緩いです。60歳を超えているタクシー運転手も多いです。

定年退職後の仕事を見つけない方や、リストラに遭った方でも働ける可能性は十分にあります。タクシー運転手の年齢層も比較的高いため、年齢を重ねている人も働きやすいでしょう。

ただ、20代・30代でもタクシーを運転する人はいます。最近では、地域によっては美男・美女のタクシー運転手もいるそうです。タクシー運転手は、多くの方にチャンスがある職業だといえるでしょう。

- ・収入が増えた

タクシー運転手に転職してから収入が増えた方もいて一般的な会社員の場合、給料支給額は毎月ほとんど変わりませんが（インセンティブ・残業代がある場合は除く）、タクシー運転手の場合はほとんどが歩合率60%の歩合制で、個人の営業収入が高いほど給料額は増えるため翌月の給料アップの可能性がります。

仮に今月の給料が 30 万円でも、来月の給料が 50 万円になる可能性もあるのですが、営業収入が下がると給料額も減るため、営業収入を増やす努力を日頃から怠ってはいけません。

- ・勤務時間調整可能な会社もある

完全自由出勤制はありませんが、出勤日全てをタクシー会社によって定められているのではない「シフト制」であったり、少し程度の勤務時間調整は可能です。

ただし、大手タクシー会社ほど最低出勤日数が決められているケースが多いので、タクシー運転手のことを考えている企業を選べるかが、長く働き続けるカギとなるでしょう。

- ・以前より道を覚えるようになった

タクシー運転手になると、同じ道を何度も走行するため、道を覚えやすいです。

抜け道を覚えると渋滞回避できる確率が上がり、乗客をスムーズに運べます。プライベートの運転中でも役立つはずですよ。

▼地理試験対策も万全！国際自動車(km)の都内求人情報はコチラ

https://www.tenshokudou.com/lp/kokusai_hontai/list

女性もタクシードライバーで稼げる！ | メリット・デメリットもご紹介

タクシーの歩合率はいくらなの？

タクシー運転手の大きな魅力。それは「やったらやった分だけ成果としてお給料に反映されるシステム」があるということが言えます。

タクシー会社の給与形態によっては『完全歩合』と謳っている企業もはいますが、決してフルコミッションという訳ではありません。

ここでは、タクシーの給料計算・歩合率について見てみましょう。

タクシー会社の歩合率と計算式を見てみよう

前述の通り、多くのタクシー運転手は「歩合給制度」で給料が支給されています。

歩合給は個人の売上成績に応じて給料額が決まる制度のことで、歩合給の場合は「歩合率」60%前後を用いた計算がほとんどです。

入社から数カ月間は完全固定給になる場合が多いものの、収入低下を防げる、固定給に時間給が上乘せされる給料体系のタクシー会社もありますので入社前に確認しておきましょう。

個人タクシー（求人）VS 法人タクシー（求人）働きやすいのは？【年収や仕事内容を比較しつつ解説】

地域によって給料の差は出る

ただ、いくら歩合率が高いタクシー会社でも、タクシーを使わない地域だと稼ぐのは一苦労です。

人口が少ない地域だと、戦略を上手く立てないと稼ぐのは難しいでしょう。人口が多い地域であれば絶対に稼げるという保証はありません。

しかし、人通りが多い場所はたくさんあるため稼ぎやすいです。
のちほど、平均年収が最も高い地域と最も低い地域を紹介させていただきます。

給料保障のあるタクシー会社のメリットと確認すること

儲かるタクシー運転手の特徴

石渡さんは1カ月に営業収入を約100万円、1日当たり8万円前後稼いでいます。
しかし、当初は4万円前後しか稼げず高収入を目指すために努力をされたそうです。

稼ぐポイントは主に6つあります。

1:お客様を長時間乗せる「実車率」が高い

石渡さんはタクシー会社で表示される営業収入ランキングを見て、売上トップの人がどんな行動をしているか見ていたそうです。

すると、トップの人は長距離乗車のお客様が多いと判明。石渡さんの倍以上の実車率だったようです。

ただ、時期によって客数は変動するため無理してまでは働かないとのこと。

メリハリをつけての仕事がタクシー運転手として長続きさせるポイントだといえそうです。

【元タクシー会社員が解説】タクシー運転手が稼ぐためのテクニック・課題を紹介します

2:集客に役立つ情報をつかむ

稼ぐためには情報も大事になるのがタクシー業界。東西南北、大なり小なり人の流れがある場所へはタクシーを機敏に走らせる事が重要です。

石渡さんいわく、下記のような情報が役立つとのこと。

3:イベント情報を見る

石渡さんはイベント情報を常日頃から見ているとのこと。大きなイベントを行っている会場付近では乗客をGETすることもあります。

さらに、カレンダーの暦が土日で大安吉日となっている日は、結婚式会場付近で乗客を探すとのこと。人が密集しやすい結婚式スポットを探して営業収入を稼ぐことも石渡さんは行っています。

ただ、イベント・結婚式会場周辺に人がいなくなった場合は休憩時間にあてるとのこと。オンとオフを切り替えるのも高い給料をGETするためのコツです。

人通りが多いときにガッツリ稼いで、人通りが減ったら無理に深追いしないことも効率良く稼ぐコツだといえそうです。

4：過去の情報を見る

石渡さんは今まで書き溜めた過去の情報も参考にして働いています。毎月の営業収入や成功談・失敗談を書き綴り日夜努力しているそうです。

石渡さんは4年にかけて、ノート約20冊分の情報を記録し続けました。まさに「メモ魔の鬼」ですね！過去の情報を分析して仕事に活かせるかも稼ぐポイントとなるようです。

5：街の情報をつかむ

東京23区をひとくくりと言っても様々な顔を持ち合わせた街・地区があります。皇居を中心として「港区・中央区・千代田区」は特に大手企業や官公庁が軒を連ねる日本の中心地の「三区」です。

足立区は葛飾区、杉並区や板橋区などの郊外に近い地域は、比較的送迎メインの営業スタイルがあるように、三区には三区の営業スタイルが存在します。

もっと言えば三区の中でも、銀座・六本木・新橋・丸の内と…掘り下げればそれだけ時間帯やよってお客様へのアプローチが変わります。

コロナ禍で都心部の営業スタイルが以前より読みづらくはなっているものの、「街の情報をキャッチすること」は変わりはありません。

たとえば、天気一つ取ってもそう、急な雨の時に人はタクシーを求めます。

鉄道を利用して移動される方は、突然の運転見合わせや遅延の際、タクシーを求めます。

飛行機や新幹線に乗るまで移動の時間がないという方は、空港もしくは駅までタクシーで移動します。

2022年、まだまだ東京都内はタクシーの需要で溢れていますよ！

▼コロナ禍でも都内営業成績安定の大手！国際自動車(km)の都内求人情報はコチラ
https://www.tenshokudou.com/lp/kokusai_hontai/list

タクシー変動運賃「ダイナミック・プライシング」国土交通省が検討開始

6：お客様から情報をつかむ

乗客との会話中でも情報を GET すると石渡さんはいいます。

乗客の中には、熱いスポットをポロっと出すケースもあります。タクシー運転手が、この情報をキャッチできるかが大事とのこと。

キャッチした情報を活かすと、営業収入目標達成につながるようです。

愚直にやること

愚直に素直に仕事をするのも大事なようです。

稼ぐための行動を日頃からとり続けることが、営業収入増につながります。

石渡さんも 1 日で、毎月 100 万円の営業収入を稼げるようになったわけではありません。時間をかけて稼げるようになったのです。

タクシー運転手で長年働くには、一定期間の努力が必要だといえそうです。

配車アプリからの依頼を駆使する

IT 化が進んでいき、タクシーを呼ぶ際にお客様も電話や道端で捕まえるというスタイルから「スマートフォンにタクシー配車アプリをダウンロードして呼ぶ」というスタイルが多くなってきました。

各タクシー事業者によって提携している配車アプリは異なりますが、依頼が来た場合は積極的に取っていきましょう。

配車アプリの恩恵で売上が向上しているタクシードライバーが出てきているのも事実で、未経験者でも道さえ覚えればあとは配車アプリを通じて依頼が来るのですから、ありがたい限りですよ。

国内最大手配車アプリ「GO」

＼CM 放映中！人気タクシーアプリ『GO』今すぐクリック！／

タクシー配車アプリの代表格と言っても過言ではないのが「GO」です。

東京都を中心に神奈川県・埼玉県・千葉県の首都圏一都三県を筆頭に勢力圏を月を追うごとに増しており、ネットワークを広げた地域は軒並み配車率がアップするといった現象が発生し、経済活性化に一役も二役も買っている利便性抜群のタクシー配車アプリです。

都内最大級、全国ネットワーク展開中「S.RIDE」

＼エリア拡大！スマートな配車『S.RIDE』今すぐクリック！／

国内大手タクシー配車アプリ『S.RIDE』は、移動と交通の最適化の実現をミッションとする都内タクシー事業者(『グリーンキャブ』、『寿交通』、『大和自動車交通』、『チェッカーキャブ(2021年4月1日より東京無線協同組合が業務提携開始)』など)と、ソニーグループの合併企業です。

提携タクシー台数は東京都内は1万台を超えており、多くの方から好評を得ている配車アプリとなっております。

外資系最大手配車アプリ「DiDi」

タクシー配車アプリ「DiDi」は世界1000都市以上、5.5億人の利用、延べ3100万人のドライバーが利用している世界的にも有名な外資系配車サービスです。

日本国内では東京、大阪を筆頭に北海道、宮城、埼玉、千葉、神奈川、静岡、兵庫、京都、福岡、広島、沖縄など順次対応エリアを拡大しており、通年で利用できるキャンペーンを開催したりとお客様にとっては非常にメリットの多いタクシー配車アプリとなっております。

タクシー運転手の年収を上げるために具体的にどのような工夫をすればいいの？

タクシー運転手の年収を上げるためには、「情報収集を徹底して走ること」です。

慣れてくれば「あの交差点を赤信号で先頭で止まっていればお客様は来る」と考えられるようになり、また運転も自然とそうなります。

不思議なもので、ロールプレイングゲームのような感覚になります。

技術的なことを言えば、東京都の主要幹線道路はほとんどが二車線以上の通行帯ですので、左車線を走行し、お客様がタクシーを呼んでいないかチェックできるようにしておきまし

よう。

もちろん、初めのうちは「道がわからない」のは仕方ないことです。そこは現状ですぐ改善できることではないので、素直に「すみません、新人でまだ道がわかりません」と答え、教えていただくかカーナビでルート案内を登録して誘導してもらおうかしましょう。

一番やってはいけないのは「知ったかぶる」ことです。実際にルートが分からず目的地まで数十分程度のはずが 1 時間近くを要しクレームを受けたという事例もあります。

実際に、東京都特別区のタクシー運転手で 1,000 万前後の年収を稼ぐ方々の特徴として、例外なく『愚直で素直な方』であること。そういう方は伸びしろが非常に高いという事が言えます。

稼ぐ！タクシードライバーたちが売上をあげるために行った努力や工夫！みんなの本音

石渡さんが働く【日本交通株式会社 千住営業所】の求人情報はこちら
逆に稼げないタクシー運転手の特徴は？

石渡さんは稼げないタクシー運転手の特徴についても語ってくれました。

どんな特徴があるか見てみましょう。高収入を目指したい人は必見です。

何も考えないでタクシーを走らせる

石渡さんは、「やみくもにタクシーを走行させるだけではダメだ」といいます。

時間によって人の波は変わるため、その時間帯に合わせて乗客を GET しなければ、営業収入もなかなか上がらないようです。ただ、タクシーを走らせないのは余計ダメとのこと。

未経験の場合は、どのタイミングでどこを走れば良いか分からないケースが多いです。とりあえず走らせてみて、それから戦略を立てるのが大事だと石渡さんはいいます。

普段走行している場所でも、曜日によって走るタイミングを変えた方が良さそうです。平日はサラリーマンが多くても土日になると人通りが減る地域もあります。逆に、普段は人通りが少なくても土日になるとイベント開催で人通りが増える場所もあります。

これらの情報を頭に入れて走るのが大事とのこと。

また、他のタクシー運転手の情報を鵜呑みにしないのも大事。

石渡さんいわく、自分で経験値を積んでコツをつかむのが一番だそうです。

営業収入が高い人ほど、たくさん乗客を乗せられる仕組みを考えているんでしょうね。

過去のデータを更新しない

石渡さんいわく、データの更新を辞めた瞬間に営業収入は下がるといいます。

常日頃から、街の変化を敏感に感じ取る必要があるそうです。稼げない人は計画を立てずにタクシーを走行させている気がする」と石渡さんはいっています。

新しいスポットの誕生や街の盛り上がり・衰退などをどれだけ感じ取れるかが大事だといえそうです。

人間も、街も、アップロードが必要なんですね。

タクシー運転手の平均年収は地域によってばらつきはあるの？

ここでは、地域間でタクシー運転手の平均年収にばらつきがあるのか見てみましょう。

地域間で平均年収は違う

タクシー運転手の平均年収は地域でばらつきがあります。本記事序盤で述べた「全国ハイヤー・タクシー連合会」の資料によると、令和2年度の平均年収が一番低いのは奈良県で約1,612,200円です。(但しコロナ禍の統計ですので、以降都道府県別で変動がある可能性が大いにあります。)

逆に、平均年収が最も高い地域は東京都で約418万円でした。つまり、平均年収が首位と最下位の地域では約2倍の差があるということです。東京のタクシー運転手の中には個人

売上 1,000 万円以上、平均年収 800 万円超えの人もいます。なぜ東京ではタクシー運転手の平均年収が高いか理由を見てみましょう。

東京で平均年収が高い理由

東京のタクシー運転手の平均年収が高い理由は大きく 3 つあります。

・人口が多い

東京都内は居住人口だけではなく、都外から来る人も多いです。東京都のホームページによると、1 日あたり 290 万人を超える人々が東京都外から訪れているとのこと。とくに東京 23 区はオフィスが多いため、乗客を獲得しやすいといえるでしょう。

とくに港区は、居住人口が 25 万人（平成 30 年 1 月 1 日付）にも関わらず平日の日中人口は 94 万人を超えることもあるため狙い目かもしれません。企業の本社が多く会長や社長も多いです。営業収入を増やしたい方は狙ってみてはいかがでしょうか？

・車を持っている割合が少ない

東京都民は他の都道府県と比べて、車を持っていないケースが多いです。理由は車を使わなくても生活できるケースが多いからです。バスや電車が走っていない時間帯だとタクシーの需要は増えます。

なかにはタクシーを自家用車代わりに活用する人もいるぐらいです。よって、東京では乗客を獲得しやすいためタクシー運転手の平均年収が上がりやすいといえます。

・観光客が多い

東京には観光客が多く訪れます。鉄道やバスなど交通網は充実していますが、慣れていない人は公共交通機関を使うのも一苦勞です。そんな方もタクシーであれば、行先を伝えれば目的地まで移動できます。

近年では、外国人観光客向けに英会話スキルを身に着けたタクシー運転手もいるようです。

ただし、東京にはタクシー運転手の数も多いです。どのような営業活動をするかで、稼げる額は変わっていくでしょう。

タクシー運転手の年齢制限はあるの？

採用率 UP！タクシードライバーの面接時に大事なポイント！

タクシー運転手の年齢制限は比較的緩いです。

20代の運転手もいれば70歳を超えた人が運転手をしている場合もあります。

た、最近では女性のタクシー運転手も増えてきており採用されやすい職種となっています。ただ、タクシー運転手で最も大事なことは、お客様を安全に運ぶことです。

タクシー運転手の平均年齢 | 世代別のメリット・デメリットとは？

タクシー運転手になる為に必要なこと

タクシー運転手になるために必要なことはたくさんありますが、やはり「旅客業」ですので『安全にお客様を目的地まで快適にお運びする』ことです。

そのためには、常日頃から安全運転が必要不可欠です。

事故はタクシーに限らず大なり小なり、自動車を運転する以上、避けられない事象ではありますが、事故が多いというのは問題です。

事故を何度も起こしたり交通違反による累積点数が高い人は、タクシー会社に毛嫌いされ、採用後タクシー会社の評判も悪くなり客離れになりかねません。

また、採用後にお客様の無理な要求や予期せぬ事故で違反を重ねない冷静さも忘れてはなりません。

仕事が出来なくなるかも？タクシー運転手が気を付けるべき交通違反

タクシー運転手としてなる前に必要なこと

タクシー運転手は、乗客との会話のやり取りも必要です。

コミュニケーションスキルは持ち合わせていると有利と言えましょう。人見知りで一言もしゃべれない人だと採用に影響が及ぼす可能性がある所以要注意です。

日頃から人と会話して、コミュニケーションスキルをつけておきましょう。

タクシー運転手としてデビューするまでの流れ

「タクシー運転手としてデビュー」…面接内定後に入社初日に自動車を与えられ「さあ、営業してきてください」なんてことは絶対にありません。

なぜならタクシーは自家用車ではないからです。お金を頂いてお客様にご乗車頂く立派な「公共交通機関」に他なりません。

ですので、未経験で入社された方は国家資格をはじめ、タクシー業界独自の資格や適性検査、研修、同乗指導等を受けたのちに晴れてタクシー乗務員としてデビューできるのです。

二種免許の取得と地理試験の合格が必要

車の運転ができない人は、当然タクシー運転手になれません。

タクシー運転手になるためには、取得に必要な視力や聴力の基準が一種免許より厳しい「第二種運転免許」取得が必要で、取得には一種運転免許証取得から3年経過の必要があります。

現在はほとんどのタクシー会社が入社時に「業界未経験者」という条件付きで「第二種運転免許」取得費用を負担というケースが多いです。

また、各都道府県や地域には「地理試験」という営業区域の名称・道路名・アクセス方法などを記した試験があります。

地域によっては実施されない場所もありますが、簡易的な試験がある場合もありますので、入社後は頭にいれて損は全くない内容ですので、しっかりと勉強しましょう。

なお、東京特別区武三交通圏の地理試験は非常に難しいことで有名ですが、現役のタクシー乗務員の皆さんは皆、地理試験を突破しています。

また、近年は業界未経験者の方や東京が初めての方向けに『地理試験対策』というものをタ

タクシー会社各社かなり本腰を上げて行っています。入社後も安心して取り組むことができますよ。

タクシー運転手に必要な資格とは？試験内容や合格のポイントについても解説します。

年齢制限をクリアする

タクシー業界は他の業種に比べ比較的年齢の門戸は広い業種であります。

近年では日本交通や国際自動車などの大手タクシー会社が「新卒採用」を積極的に行い、テレビメディアでも取り上げられたことは記憶に新しいかと思います。

上述で記したように「第二種運転免許」取得が必須条件になりますので、未経験者の方は一種運転免許証取得から3年以上経過していることが最低条件です。最低年齢は21歳以上となりますが、未経験で入社となる場合は、タクシー会社にもよりますが概ね60歳前後が平均の年齢制限ではないかと思います。

タクシー運転手の場合は、例外事由の「1号」あるいは「3号二」に該当するので、タクシー会社によっては65歳付近での未経験者養成も行っておりますが、その場合は「条件面(嘱託勤務・非常勤勤務・保証人の制約など)」が変わってきますので注意しましょう。

やる気はとても大切だと思います。お人柄を見ての判断という事も多いので、まずは面接で「入社して何をしていきたいか」を明確にして、実際にお話しできるようにしましょう。

厳しいって本当？タクシー最大手「日本交通」の採用基準とは？[2022年6月6日更新]

タクシー運転手として採用されるには？

募集要項を満たしていても、100%タクシー運転手として採用されるわけではありません。やはり、書類選考や面接はあります。ここでは、書類選考・面接をクリアするためのコツを見てください。

国際自動車の評判は？ | 口コミから職場環境を解説・ご紹介！

書類選考編

書類選考とは履歴書（場合によっては職務経歴書も必要）の内容で人材を選ぶことです。タクシー会社の中には書類選考合格者にのみ面接をする場合も…。いわば、書類選考は第一関門を突破するために必要だといえます。書類選考を通過するためのコツは下記の通りです。

- ・健康と信頼が第一です

書類選考を通過しても健康診断に問題があれば採用されないため、採用後も日頃から体調管理に注意しておきましょう。また、履歴書や職務経歴書に於いてタクシー会社への勤務を転々としていると採用担当へ与える信頼感が損なわれるため、書類選考の印象は良くありません。

- ・「運転経歴証明書」も提出します

運転免許証と同じ大きさの「運転経歴証明書」も選考対象書類です。取消しを受けた日の過去 5 年間の経歴について、優良運転者、一般運転者又は違反運転者等の区分が表示されていて免許を失効した方や違反等による取消しを受けた方には交付されない書類です。

- ・読みやすい履歴書を作成する

現代ではパソコンで入力した履歴書の提出も認められてきました。ただ、パソコンで入力する場合も、見やすい履歴書を作りましょう。字の大きさやフォント・配置を変えながら記入すると履歴書の内容も分かりやすくなります。

職歴欄の日時と、職歴内容の字の濃さを変える。自己 PR や志望動機欄でアピールしたい単語の字を太くするなど、いくらでも工夫できます。ただ、字の加工箇所が多すぎると逆に見づらくなるため気をつけてください。

- ・誤字脱字の注意

履歴書の誤字脱字がないか確認するのも大事です。誤字脱字があると「注意力に欠けている

のではないか?」「運転が雑なのではないか?」というイメージを持たれる恐れも。

その結果、タクシー会社に入社できない場合があります。採用担当者に良いイメージを与えるためにも、履歴書を雑に作成するのは控えましょう。

- ・難しい専門用語を使いすぎない

専門用語を使いすぎると、履歴書も読みづらくなるため要注意。たとえばエンジニアからの転職であれば「サーバ・メモリ・プログラミング」などです。コンピュータについて詳しくない面接官だと、履歴書の内容を理解してもらうのは難しいでしょう。

専門用語を使って仕事ができる自分をアピールする人もいますが、タクシー会社にあなたの魅力が伝わるとは限りません。中学生に物事を伝える気持ちで作成すると良いかもしれませんね。

- ・タクシー運転手として生かせることを履歴書上でアピールする

タクシー運転手未経験者でも、アピールできる内容はあります。

営業職で働いていた人は「人との接し方に慣れている」ことを。エンジニアからの転職であれば「細かい作業をしていたため、乗客へ細かい配慮ができる」ことをアピールしてみてもいかがでしょうか？

さらに、保有資格が強みになるケースもあります。英検の資格は外国人観光客を乗せるときに役立ちますし、介護の資格は身体が不自由な方が乗車する時に役立ちます。アピールできる内容は履歴書に全て記入しましょう。

未経験でもタクシードライバーに就職・転職できる？大手東都自動車グループの好条件を紹介します！

面接編

新卒の方でも、中途でも、アルバイトでも、正社員でも…面接というのは常に緊張するものです。

逆に慣れてしまっても困りますが、リラックス事が大切です。

書類選考に通過しても面接で落とされる場合もあります。面接で心掛けることは下記の通りです。

- ・愛想を良くする

愛想良く面接を受けるのは大事です。理由は「タクシー運転手＝サービス業」だからです。乗客にはさまざまなタイプの人があります。ただ、正当な理由がない限り乗客を拒否することは原則できません。

もし、愛想悪い対応をするとタクシー会社の評判が落ちて、会社全体の売上が落ちる可能性もあります。タクシー会社からすると、そんな人を雇いたいとは思いません。人に愛想良く接するのが苦手な人は人との接し方を変えてみましょう。日頃から意識すると、面接で役立つはずですよ。

- ・威張らない

面接官に対して威張らないのも大事です。威張り散らした態度は、反感をかってしまう恐れ大です。タクシー運転手は客商売の部分もあるため、傲慢な態度をとるのはマイナスポイント。堂々とした態度と威張り散らす態度はまるで違うので気をつけてください。

- ・面接では明るくハキハキ答える

明るくハキハキした受け答えをするのも面接を突破する大事なポイントです。明るい印象と暗い印象では面接官から見たイメージも変わります。暗い印象で受け答えをすると、自信がなさそうに見られるケースも多いです。結果、マイナス評価へとつながることも。

逆に、明るい雰囲気を受け答えであれば、働く意欲がある自分をアピールできるでしょう。ただ、声が大きすぎると面接官へ不快感を与える恐れがあります。適切な声量で受け答えをしましょうね！

- ・清潔感を大事にする

タクシー運転手は清潔感も重要です。髪の手入れや衣類や靴をキレイにしてから面接に臨みましょう。とくに、黒や紺色のスーツを着て面接に臨む場合は、肩にフケが落ちていない

かも確認してください。

フケが大量に落ちていると、その部分が白くなるため目立ちます。清潔感が損なわれ面接に落ちる確率が上がるためご注意ください。ご自身の清潔感が気になる方は、面接前に入浴するのも一つの手です。

個人タクシーをおすすめできない理由

タクシー運転手の中には、個人タクシーを走らせる人もいます。確かに売上を総どりできるので儲かるかもしれませんが、しかし、個人タクシーで高年取になったとしても、おすすめできない理由があります。その理由は大きく3つです。

・年金や社会保険料の全額負担

タクシー会社の社員であれば原則、年金や社会保険料の一部を勤務先が負担します。しかし個人タクシーのドライバーは、年金・社会保険料を全額負担する必要があります。つまり、タクシー会社で働く場合と比べて税金の負担額が高いということです（所得額がタクシー会社の社員と同じだった場合）。

さらに、個人タクシーのドライバーは確定申告も自身で行わなければなりません。自身で確定申告ができない場合は、税務署で習ったり税理士へ依頼したりする必要があるため面倒です。税務処理を会社に任せたい人は、タクシー会社の社員になった方が良いでしょう。

・仕事上のトラブルが全て自身に降りかかる

タクシー会社の中には、タクシー運転手に降りかかったトラブルを対処する部署が設置されています。クレーム処理も会社側で対処するケースが多いですし、タクシーが故障したときの手配も会社が行います。

しかし、個人タクシーの場合はクレーム処理や故障時の対応も、全て自身で行わなければなりません。本業に支障をきたすため、タクシー会社のドライバーとして働いた方が良いでしょう。

・仕事の経費を全額負担

仕事中に発生する経費も自身で賄う必要があります。主な経費は下記の通りです。

- ・ガソリン代
- ・清掃代
- ・車検代
- ・修理代 etc

経費だけで年間数十万円はかかります。これらの費用を捻出できるほど儲かれば良いですが、全員そうなれるわけではありません。過疎地など公共交通機関が充実していない地域では車社会となっているため簡単には稼げません。

さらに、個人タクシーの場合は乗客がいなければ1カ月の収入が0になることもあります。少しでも金銭的負担を減らす意味でも、タクシー会社の社員になった方が良いといえるでしょう。

まとめ

タクシー運転手は未経験者でもなりやすい職業のため、転職先が見つからない人にもおすすめです。さらに、歩合給なので高年収を狙いたい人にもピッタリ！

ただ、営業収入が少なければ給料額は下がるため要注意。石渡さんも今でこそ毎月100万円前後の営業収入を挙げていますが、陰で人一倍努力したのも事実です。ただ、努力をすれば多くの人に稼げるチャンスがある職業ともいえます。

前職よりも収入をアップさせたい人は、タクシー運転手も検討してみてはいかがでしょうか？ほんとうに、タクシードライバーは見下されているのか？

コラム

アニメ『オッドタクシー』の中で、忘れられないセリフがある。

マナー？ あんたさぞかし立派なんだな。お客様は神様ってか？見下してんだろタクシー

ドライバー

オッドタクシー』第4話「田中革命」先行カット 小戸川はちょっと急いで運転してしまう
| Anime Recorder

忘れられないのは、この小戸川のセリフに心当たりがあるから。

ここは正直に、思い至る理由を3つ挙げる。

タクシーはマナー悪い（特に個人タクシー）

バチェロレッテの参加者

タクシー関連作品

タクシーはマナー悪い（特に個人タクシー）

個人的な感想

普段、自転車で移動をする。歩道がよほど広くない限り、車道を走る。

そうすると、接触しかけるのが左車線を走るタクシー。

身の危険を感じるシーンなので、いちいちカウントしているわけではないが、体感的にぶつかけるタクシーは決まって車体の上には「個人」の文字が。

他にも、横断歩道を渡るとき、歩行者を待たずに右折してくるのが多いのも個人タクシー。

これは決め打ち的な推論だが、個人タクシーには「困るのは自分だけ」という意識があるからではないだろうか。

タクシー会社に雇われているドライバーであれば、マナーが悪い場合会社に連絡が入る可能性がある。客からのクレームが続くようであれば、最悪クビを切られる恐れもある。

その点、個人タクシーの雇い主は自分。基本的に、客とは一期一会の世界では、クレームが入っても事業にはダメージはない。

だが調べてみると、個人タクシーになるには以下の条件を満たす必要がある。

タクシー等の乗務経験が10年以上

3年間無事故無違反

乗務経験の長さがマナーの良さの直接的な根拠になるわけではないが、マナーが悪すぎて

すぐにクビになってしまうドライバーは個人タクシーを名乗ることはできない。

ただ、「一度個人タクシーとなってしまうえばこっちのモノ」という解釈もできなくはない。

バチェロレッテの参加者

平山大/バチェロレッテ2の経歴やタクシー会社は？ 中学高校や大学も！

Amazon制作の恋愛リアリティ番組『バチェロレッテ』に、タクシードライバーと名乗る参加者がいた。

実際、彼がタクシードライバーを本業にしているかは不明だが、いわゆる”三高”が求められる中で「職業・タクシードライバー」の参加者を見て、不釣り合いだと思ってしまった。

それは紛れもなく、タクシードライバーを「所得が低い・社会的信頼が低い・将来性がない（出世期待が低い）」という”三低”であるという考えを持っていたからだということを白状したい。

タクシー関連作品

3つ目の根拠は、これまでタクシードライバーは見下される立場の人たちであるという描かれ方をしている作品の影響。

『オッドタクシー』以外には、『タクシードライバー』と『パラサイト』。

タクシードライバー(洋画 / 1976)の動画視聴 | U-NEXT 31日間無料トライアル

ロバート・デニーロ主演の『タクシードライバー』は、タクシードライバーが社会的地位の低い存在であるというイメージに加えて、精神的に問題を抱えている人たちというネガティブなイメージを植え付けられた。

『オッドタクシー』でもそうだったが、タクシードライバーをメインで描いた作品は暗闇が多い。まさにこのデフォルト設定も、タクシードライバーは日陰の存在であるというステレオタイプを表象していると言えるだろう。

韓国映画史上初のアカデミー賞作品賞を獲得！『パラサイト 半地下の家族』が dTV で 2022年1月1日より配信スタート！ | エイベックス通信放送株式会社のプレスリリース

もう一作は、アジア初のアカデミー賞作品賞を獲得した『パラサイト』。

作中の冒頭で、「タクシードライバーの応募には、大卒を含めて募集が殺到する」というようなセリフを主人公の父親が語るシーンがあった。

息子を足掛かりに、一家全員がパラサイトしていく中で、父親は旦那様の運転手を務める。

ある時、社内にためる運転手の”匂い”を指摘するシーンは印象的で、韓国の経済格差を知らない日本人には、「貧乏は匂いにも表れるんだな」というイメージを受け付けている。

タクシードライバーに対する偏見

ここまで、タクシードライバーの社会的地位が低い事例を並べた。

しかし、それらはやや（かなり？）主観にまみれたものばかりで、タクシードライバーの実態を表すものではない。

先日コロナにかかり、ホテル療養をすることになった。その際、市から委託を受け送迎を担当してくれたタクシードライバーはとても丁寧に対応してくれた。

「車内の温度はいかがですか？」「気持ちが悪くなったら、そちらのバッグを使ってくださいね」などきめ細かな対応に、危険を冒してコロナ患者を送迎する姿に感銘を受けた。

また、「タクシードライバー＝職に就けない人たちの行く末」というイメージは、社会的に払拭されている。

出世や高所得に興味はなく、ライフワークバランスを重視したいから、タクシードライバーを選ぶ若者も結構いるという話も聞く。

どの世界でもそうだが、マナーの良し悪しは会社やドライバーによる。

これで締めるのは芸がないので最後に、今後タクシードライバーのマナーが向上するかもしれないという根拠を述べようと思う。

タクシードライバーの将来展望

タクシー業界は、コロナや近年の IT 化で激変した業界の一つ。

「タクシーを呼ぶ=タクシーアプリを使う」というのはスタンダードになりつつある。

今後 IT 化の加速とともに、タクシードライバーには以下のような変化が起こると考える。

会話の減少

品質の見える化

ウーバーの存在

会話の減少

タクシーを利用した際、ドライバーと話す内容としては、

行き先

ルート

支払い

今は、配車アプリを利用する際、「行き先」「支払い」は既に完了した状態で、乗り込むことになる。

写真は、タクシーGO の AI 予約画面。

つまり、特別ルートを指定しない限りドライバーと話する必要がない。

運転手と一番トラブルが起こる会話というのは、IT 化でますます減っていくことになる。

品質の見える化

写真のように、配車アプリにはタクシー会社を指定することができる。

今は、タクシー会社ごとに口コミ・レビュー機能はない。これは恐らく、タクシー会社への配慮だろう。あまりに見える化してしまったら、利用されるタクシー会社に差が出るからだ。

だが、時代の流れを考えると口コミ至上主義はますます顕著になっていくだろう。

★で評価されるようになったら、「会社に怒られないから大丈夫」と考えている個人タクシーは改めなければいけないだろう。それが、業界全体のサービス品質の向上につながるかもしれない。

ウーバーの存在

タクシーの最大の競合は、配車サービス Uber。

ただ、日本の文化との相性の悪く浸透には時間がかかる、もしくは全く流行らない状態が続くとも考える。

安さよりも安全を重視する日本人の気質と、なによりタクシー業界を守ろうとする公的な力が大きい。

ただ、利便性ではタクシーを圧倒する。また、価格競争となったら、タクシーに勝機はない。

現実味は薄いですが、自分たちを脅かす存在を意識し、是非ともドライバーの皆さんにはサービスの担い手であるという意識を持ってもらいたいものだ。

まとめ

昔ほど、「運ちゃん」と呼ぶ人も少なくなってきた。

それは、社会全体のコンプライアンス意識の高まりと多様性が根付いている証かもしれない。

それに、度重なる行動自粛で地獄を見た”まともな”ドライバーであれば、客がいることに感謝し、日々サービス品質向上に努めるはず。

とは言え、そうしたありがたみは風化していくものだから、やはりウーバーなどの目に見える他者に仕事を奪われる時代が来ない限り、マナーの良いドライバーは良い、悪い奴は悪いという今の状況は変わらないだろう。

タクシー運転手という仕事が過酷な理由 10 選

タクシー運転手

f:truck_sa:20190603142758p:plain

タクシー運転手の人手不足が続いています。確かにタクシー運転手の平均年収は 300 万円台で、決して高額とは言えません。ただし、タクシー運転手の給料は歩合制が基本になって

いて、稼いでいる人は年収 1000 万円以上を得ていると言います。たくさんのお客様を獲得できるようになれば、月収 50 万円～月収 70 万円の給与を得ることもでき、しかも勤務形態によっては毎月の休日も 18 日くらいになります。

「世にもおいしい仕事」と思える要素も多く、人手不足と言いながら、人気職業にもなりつつあります。特に東京近郊では、来年の東京オリンピックで見物客が東京に押し寄せ、タクシー需要が高まり、タクシー運転手はガッポガッポと儲かるに違いないのだ、東京オリンピック招致を成功させた日本の「おもてなし精神」を体現するタクシー運転手は素敵な仕事に違いないのだといった、タクシー運転手という仕事へのポジティブな評価も高まっているようです。

だからこそあえて、タクシー運転手という仕事の過酷な面を紹介します。

「物事にはすべて 2 面性がある」というのが世のならい。タクシー運転手には「おいしい要素」もたくさんありますが、過酷な要素もそれなりにあります。いざタクシー運転手になって「こんなはずじゃなかった」なんて後悔しないために、あらかじめタクシー運転手という仕事の過酷な面を知っておくのも、結構良いことではないでしょうか。

f:id:truckman:20190709135527p:plain

1. 世間から「タクシー運転手は底辺の仕事」と思われている

タクシー運転手は近年、人気職業にもなりつつありますが、その一方でなかなかイメージが良くない仕事でもあります。中には「タクシー運転手は、他にできる仕事のないヤツが就く、底辺の仕事」だなんて言いふらす不埒な輩も実在します。

タクシー運転手は自動車が運転できれば、基本的には誰でもできる仕事であり、底知れない財力と学力が必要な医師だの、ほとぼしるほどの勉強への意欲が試される弁護士だの、類まれなる美貌が必要なモデルだのとは違います。

また、タクシーに乗って、割りと近くの行き先を告げると舌打ちするような、不埒なタクシー運転手もいますし、道に迷ったり、高速道路で出口を通り過ぎたり、イライラさせてくれるタクシー運転手がたまにはいます。

人間は認識能力の低い生き物なので、1 部の例から全体を判断します。警官は全員容疑者を脅して自白を強要すると思われていますし、すべての芸能人はヤクをやって暴力団と付き合いがあると思われていますし、政治家と言ったらイコール汚職も不倫も当たり前と思われています。教師は 1 人残らず組織を守るためにいじめの実態を隠蔽すると思われています。

タクシー運転手も例外ではなく、誰でもなれるし、ろくでもないヤツばかりと思われていま

す。人間の認識なんてそんなものです。

しかし、あなただけは、多くの警官が真剣に治安を守ろうと努め、多くの芸能人が真面目に芸事の精進に努め、多くの政治家が寝る間も惜しんで国家の発展に取り組み、多くの教師が熱心に教育に取り組んでいることを知っているはずです。タクシー運転手の悪いイメージも、気にしないに限ります。

f:id:truck_sa:20190603142844p:plain

1 部の不祥事だけで判断しないで

2. 20 時間労働が当たり前

タクシー運転手には隔日勤務という、特殊な勤務形態があります。

隔日勤務とは、朝から翌日の深夜までほぼ 1 日近く勤務し、そこから丸 1 日休むという勤務です。これを月に 12 日間くらいこなし、後の 18 日間くらいが休みになります。

朝から翌日の深夜までの勤務時間は 20 時間以上になります。そのため「タクシー運転手という仕事はやたらと勤務時間が長い」と言われています。

ただし、それだけではありません。長時間勤務がイヤなら、普通の昼勤務を選択すればいいのです。

しかし、タクシー運転手としてガッツリ稼ぎたいのであれば、やはりこの隔日勤務のほうが確実です。タクシーの利用が増えるのは、終電後の深夜帯ですから。ちなみに、この深夜勤務のみを選択することもできます。

それに、20 時間以上の勤務と言っても、休憩することもできます。

また、月で考えると 18 日くらいが休日になるので、プライベートをかなり充実させることができます。20 時間以上勤務は過酷かもしれませんが、休憩も休日もしっかりと取れるので、慣れれば何でもない、というタクシー運転手が多いそうです。

f:id:truck_sa:20190729152037p:plain

慣れれば大丈夫

3. 歩合制

タクシー運転手の給料は歩合制が多いです。

その内容は、乗客が支払う乗車賃の 5 割から 6 割がタクシー運転手の取り分というものです。当然、乗客の支払う乗車賃が多ければ多いほど、タクシー運転手の給料は多くなります。つまり、なるべくお客を乗せたくない、なるべくなまけたいと思っている人にとっては、1 日タクシーを運転しているのに、恐ろしく低い給料しかもらえないので、過酷だ、という結論に達してしまいます。

タクシー運転手は確かに誰でもなれますが、たくさん稼ぐには相当の努力が必要です。バラエティ番組で愚にもつかないコメントをしゃべっているだけで大金を稼いでいると思われがちな芸能人も、裏では芸能界で生き残るための涙ぐましい努力をしています。タクシー運転手も似たようなものです。

そして、タクシー運転手が地道な努力の積み重ねと工夫で、たくさん稼げる仕事だということも事実です。年収 1000 万円以上を得ている人もいます。歩合制はタクシー運転手という仕事を過酷にしている要因かもしれませんが、同時に「おいしい仕事」にしている要因でもあるのです。

f:id:truck_sa:20190610112649p:plain

努力の積み重ねが大切

4. 不確定要素が多い

タクシー運転手は、乗客をなるべく迅速に、かつ安全に、かつ快適に目的地まで運ぶのが仕事です。

しかし、乗客のタイプ、天気、道路状況などによって、その仕事を遂行する難易度が違ってきます。状況に応じて、臨機応変に対応しなければなりません。そのためのアドリブ力、機知というものを駆使する必要があります。

それができない人にとっては、タクシー運転手の仕事は過酷と思えるでしょう。

しかし、そうした対応には「慣れ」もあります。経験値を増やしていけば、いろいろな状況に対応できるタクシー運転手になれるはずです。

f:id:truck_sa:20190610113022p:plain

天候にも左右される

5. 接客が大変

乗客にはいろいろな人がいます。大企業の重役、田舎から出てきた高齢者、酔っばらったサラリーマン、自国の製品を売り込みにきた外国人、観光客、水商売のお姉様、身体障がい者、芸能人と、あらゆる人たちが乗客になる可能性があります。

こうした、さまざまな層の乗客を「快適に」目的地まで運ぶのがタクシー運転手です。若い美女だけ快適に運び、高齢者や外国人はぞんざいに扱う、なんてことは許されません。どんな人でも、差別も偏見もなしに「快適に」運ばなければいけません。

なるべく会話したくない、「放っておいて」という人もいるでしょう。静かに過ごしたい人にタクシー運転手がべらべら話しかけ続けると、乗客は快適に過ごすことができません。タクシー運転手は、そういうことに細かく神経を使わなければいけないので、それが面倒だと思う人にとっては過酷な仕事となります。

しかし、この接客こそタクシー運転手という仕事の肝でもあります。乗客を快適に目的地まで届け、しかも「この運転手さんは運転もていねいだし、雰囲気も良くて、目的地までも心地良く過ごすことができたなあ。次にタクシーを利用するときも、できればこの運転手さんをお願いしたい」と乗客に思われれば、その人は常連さん、お得意様になってくれるかもしれません。

そんなお得意様がたくさんできれば、かなりの給料を得ることができます。

また、乗客がタクシー運転手の仕事振りに感銘を受ければ、チップをくれるかもしれません。接客業に大きなやりがいを感じる人にとって、タクシー運転手は天職になるでしょう。

f:id:truck_sa:20190610112807p:plain

接客も大切

6. 乗客から見下される

世間の中には「タクシー運転手は底辺の仕事」と思っている人もいます。そんな人はタクシー運転手を明らかに見下しています。

スナックのママさんもいろいろなお客を相手にします。お客の中には、見るからに偉そうな態度の人もいます。タクシー運転手の仕事は接客業ですから。乗客が偉そうな態度でも、決して不快感をあらわにはしてはいけません。

そりゃ初めて会った他人にいきなり偉そうにされれば、理不尽に思うのが人情というもの。しかし、そんな気持ちをぐっと堪えなければいけません。もちろん、相手が暴力を行使してきたら法的対応も考慮すべきですが、それでなければ我慢しましょう。むしろ、そんな相手もうまくおだてて気分よくすれば、チップでもくれるかもしれません。

f:id:truck_sa:20190722134639p:plain

チップ

7. 酔客にからまれる

酔ってからんでくる乗客も相当厄介です。

酔った勢いでワケの分からないことをのべつまくなししゃべりかけてくるだけなら、まだマシです。

目的地まで正しいルートを走っているのに「道が違うぞ、コラ」なんて言いがかりをつけてきたり、ただ運転しているだけなのに「タクシー運転手のくせに偉そうなんだよ」と難くせをつけてきたり、「タクシー運転手のくせに生意気だぞ」とジャイアンみたいな文句を言ったりする酔客だと、へきえきとしますが、まだマシです。

他にも、酔って女性とイチャイチャしたはずみで運転席を蹴っ飛ばしてきたり、運転手を口説いてきたりするとなかなか最悪ですが、まだマシです。

しかし、車内で吐いたり、車内で眠ってしまっただけで目的地に着いても起きてくれない酔客。これは始末に負えません。こんな酔客の相手をするタクシー運転手という仕事は、なるほど過酷です。

こうした酔客に遭遇しないためには、酔客が多い夜の繁華街を避ければ良いのです。酔客が乗ってくる可能性は低くなります。

ただ、すべての酔客がからんでくるわけではありません。また、夜の繁華街は飲んで終電を逃した人が多いので、タクシー運転手としては稼ぎ場所の稼ぎどきです。それに、酔って気分の良くなった乗客は、チップを弾んでくれるかもしれません。

f:id:truck_sa:20190603142928p:plain

酔客は困ることだけじゃない

8. 出世がない

タクシー運転手はすべてが平社員です。何年勤めても基本的には課長、部長といった昇進はありません。仕事のやりがいを出世に求めている人には向かない仕事です。

しかし「俺には肩書は要らない。肩書なんて窮屈なだけさっ、ふふふ」なんてうそぶく、ハードボイルドなアウトローには最適な仕事です。

f:id:truck_sa:20190603143019j:plain

男はタフでなければ

9. おしゃれできない

多くのタクシー会社では、タクシー運転手の服装が決められています。中には制服の着用を義務付けているところもあります。

タクシー運転手の制服と言えば、帽子、ネクタイ、ベスト、白手袋、革靴といったスタイルです。「あんなダザイ格好はゴメンだ」という人には向かない仕事です。

しかし、毎日決まった服装なので、あれこれ悩まなくて楽と考える人や、タクシー運転手の制服をカッコ良いと思うファッション上級者、または「俺は見た目なんて気にしないさっ、ふふふ」とうそぶくフィルムノワール風味のミステリアスな人には最適な仕事です。

f:id:truck_sa:20190603143058p:plain

見た目だけで判断しないで

10. 仕事内容は毎日同じことの繰り返し

タクシー運転手は乗客をなるべく迅速に、かつ安全に、かつ快適に目的地まで運ぶのが仕事です。言ってみれば、この繰り返しによって給料を稼ぎます。

乗せる、運ぶ、降ろす、乗せる、運ぶ、降ろす、乗せる、運ぶ、降ろすの繰り返しを毎日繰り返します。今日は乗せる、運ぶ、降ろすの繰り返しですが、次の勤務では開かずの金庫を30年振りに開けてみせる、なんてことはありません。

毎日毎日同じことの繰り返しに耐えられない人にとっては、タクシー運転手の仕事は過酷なものとなります。しかし、毎日毎日同じことをするにも、それを繰り返しと思わず、積み重ねと思う、職人氣質の人にとっては、タクシー運転手ほどやりがいある仕事はそうなかなかないかもしれません。

f:id:truck_sa:20190603143143p:plain

毎日の積み重ねが腕を磨く

終わりに

タクシー運転手の仕事には過酷な面もあります。しかし「しかし」と言える面もあります。

物事を一方からだけ見ないで、いろいろな面から見ると、人生に対する視野も広がっていくはずです。

タクシー運転手に向いてない人

更新日：2018年11月22日

イイことばかりじゃない

ドライバー業界はここんところ人手不足が続いているという。私が属するタクシー業界も同様のようだ。

ネットで検索すると「タクシー運転手はガッツリ稼げる」「中高年でもタクシー運転手になれる」「人間関係にわずらわされない」といった耳障りのイイ言葉が並ぶ。

..まあ、それは事実だから仕方ない。

でもその一方で、もちろんツライこともあるんよ。

お客様の中には“嫌な態度の人”もいる。酔って絡む人とか、後ろからこちらの座席を蹴っ飛ばす人とか、そこまでの狼藉を働く人は、そんなに多くはないけど、“フツーに上から目線”の人は結構多い。誰だって、初めて会う、こちらの人間性をちっとも知りもしないような人に見下されるのは、イイ気持ちはしない。

けど、それくらいのことには平然としていなければタクシー運転手は務まらない。むしろ「自分もどこかで根拠もなく他人を見下していないか」と自戒するくらいの余裕を持とう。

ストレスをためないために

ヒトを職業、性、人種などからだけでひとくくりに判断して偉そうにしたり、見下したり、嫌ったりするのは器の小さな行為だけど、現実にはよくあることサ。It's Not Unusual!

もちろん、他人に威張り散らしていないと生きていけない、なんて人はタクシー運転手には向いていないと自覚して。

それから「運転が苦手」という人も、できればタクシー運転手は避けたほうがいい。苦手なことを長時間行うことになるから、それだけでストレスもたまるはず。

「運転は好きだけど接客は苦手」という人にも向いていない。タクシー運転手の本分は接客にあると言っても過言ではないからだ。お客様を安全に目的地までお届けするのはもちろんのこと、車内で快適に過ごしてもらうこともとっても大切。

それに方向音痴の人、道をなかなか覚えられない人も難しいかも。今はカーナビもあるけど、それでは「ガッツリ稼ぐ」まではいかないかもしれない。

「タクシー運転手なんて、ただクルマを運転してれば稼げるラクな仕事」と思っているような、学習能力や向上心の足りない人も向いていないだろう。

MOTTAINAI

こう言うとミもフタもないけど、タクシー運転手という職業にはイイ面も悪い面もある。と

言うか、人によって向き不向きがある。

もし、タクシー運転手に向いている人で、しかもタクシー運転手という職業に興味があるなら、ぜひ一度体験してみてほしい。前述したように、世の中にはタクシー運転手を見下す人も多い。けど、そんなつまらん理由でタクシー運転手の職業を選ばないのはもったいなさ過ぎる。

自分の人生は他人の価値観ではなく、自分の価値観で生きるべき。

タクシー運転手の悲惨な実態…1日20時間労働、必死に月50万売り上げても月給25万円＝稲垣浩生／ライター兼タクシードライバー

【この記事のキーワード】労働, タクシー, ノルマ, 運転手

「Thinkstock」より

今年の2月は、予想通り暇だった。俗にいう「ニッパチ（2月と8月は景気が悪い）」で、売り上げは繁忙期の12月に比べて1日当たり5000円ダウン。月給にして、5万円以上も下がってしまった。

2月は、忘年会・新年会と続く年末年始が終わり、新年度が始まる前の端境期。覚悟していたとはいえ、店のシャッターが閉まり、閑散とする駅で乗客を待つ身の寂しさは、ほかの仕事ではなかなか味わうことのできないものだ。

そんなタクシー業界は、「労働時間が長い」「ノルマが厳しい」「苦情が多い」「酔客やタチの悪い客にからまれる」「腰が痛くなる」など、つらいことだらけだ。

最近、いわゆる“ブラック企業”の過酷な労働実態が話題になることも多いが、タクシードライバーからすれば、「そんなの、どうってことない」と感じるレベルの黒さばかりである。

「タクシーができれば、なんでもできる」

これは何も言いすぎではなく、実際、タクシードライバーは根性が据わること間違いなしの仕事だ。今回は、そんなタクシードライバーのリアルな姿をお伝えしたい。

厳しいノルマに追われながら20時間労働

まず、賃金形態はほとんどが歩合制だ。「月に 50 万円売り上げても月給は 25 万円にしかならないが、60 万円売り上げれば 35 万円になる」という具合に、売り上げが上がれば歩合率も上がる仕組みとなっている。つまり、タクシードライバーは目の前に“ニンジン”をぶら下げられているようなものだ。

もうひとつ、売り上げの最低ラインがあるのも特徴だ。ノルマである「足切り」に達しないと歩合率がグンと下がり、最低限の給料しか得られない。

東京近郊のあるタクシー会社では、1 日の足切りが 3 万円（税別、以下同）で、足切り以下では歩合率 35%、3 万～3 万 5000 円なら 45%、3 万 5000～3 万 8000 円で 48%、4 万円以下で 50%、4 万 5000 円以上で 53%……と段階制になっている。

給料日の後や金土、ライバルの少ない日曜、雨の日なら 4 万円も難しくなく、5 万円くらいは簡単に売り上げることができるが、そのほかの日は厳しい。ウィークデー（月～木）の 1 時間当たりの営業収入は、平均 2000～2500 円（東京近郊都市の場合）で、4 万円に到達するには 16～20 時間かかる。

ニュースサイトで読む: https://biz-journal.jp/2016/03/post_14378.html

Copyright © Business Journal All Rights Reserved.しかし、タクシードライバーは 1 日の労働時間は 20 時間以内、そのうち 3 時間は休憩を取ることが法律で義務付けられており、走行時間の限界は 17 時間だ（隔日勤務の場合）。これを超えると、「労働時間オーバー」ということで会社から始末書の作成を命じられる。

つまり、ほとんどの会社は歩合率に「簡単には達しない」ラインを設定しているため、多くのドライバーは「乗客がいない深夜も、必死に走りまくる」ことになるのだ。正直、乗客が少なくなる前に長距離客を乗せて、ノルマをクリアしたい。逆に、長距離客が増える終電前後の“チャンスタイム”でワンメーターの乗客に当たると、テンションはガタ落ちだ。

それでも、笑顔は絶対に絶やさない。経験上、「ワンメーターの後に、長距離あり」だからだ。それを信じて、ワンメーターであろうが、長距離であろうが、乗客を迎える時は笑顔で「はい、どうぞ!」。行き先を告げられたら「了解しました。〇〇から△△に向かうルートでよろしいですか?」と、常に丁寧な対応を心がける。

それが、モチベーションの維持にもつながるからだ。長距離客の期待できるホテルなどで付け待ちをしても、こちらの願いとは裏腹に近距離客であることが多い。

そのため、「数で稼げ!」とばかりに街中を流しまくるドライバーも多いが、長時間ハン

ドルを握っていると平衡感覚が失われ、車を降りた時にフラフラしてしまうことも……。そうならないように、休憩は上手に取る必要があります、深夜に備えて事前に寝ておくのも仕事のうちだ。

ノルマ達成には、「効率の良い走り方」が不可欠。これぞ、タクシードライバーの実情である。笑顔で対応し、空気を読んで話しかけ、気持ちよく乗ってもらおうと心がける運転手には、必ず良い乗客が待っているはずだ。

タクシードライバーが恐れる「指導センター」とは

タクシーには、それぞれの“縄張り”がある。いわゆる営業区域だ。例えば、東京都内の23区と三鷹市・武蔵野市は「特別区・武三交通圏」と呼ばれ、おそらくタクシーの利用客が日本一多い区域だ。

乗客も多いがライバルの台数も多く、不景気になると「乗客の奪い合い」のためにセンターラインから強引に左車線に寄せてくるタクシーもいるほどだ。

ほかにも、神奈川県なら横浜市を中心とした「京浜交通圏」、千葉県なら市川市・船橋市が中心の「京葉交通圏」と、各都市で営業区域が分かれており、乗車地もしくは降車地が「自分の営業区域」であれば、営業できる仕組みになっている。

ニュースサイトで読む: https://biz-journal.jp/2016/03/post_14378_2.html

さて、各地区にはタクシーに目を光らせる「指導センター」が存在する。中でも「鬼より怖い」とされるのが「特別区・武三交通圏」の「東京タクシーセンター」だ。

同センターの本来の業務は運転手の指導だが、運転者登録事業も行っており、仮に次のような失敗をしたら大変だ。

例えば、乗車時に質問をされたり地図を見せられたりして、うっかり料金メーターのボタンを押し忘れることがある。タクシードライバーなら誰もが経験する失敗だが、これがセンターに見つかると、乗務停止などの厳しい罰則が待ち受けている。

「メーター押し忘れ=エントツ（運賃を自分の懐に収めること）」を防止するという観点からだが、センターという抑止力がある以上、わざわざエントツする運転手は皆無だろう。

また、銀座・新橋には乗車禁止区域があり、22~1時の間は「指定乗り場」以外での乗車は固く禁じられている。それを知らない酔客が「おい、乗せろ！」とドアをドンドン叩くこ

ともあるが、禁止区域での乗車が見つければ、これもペナルティの対象となる。

このほか、乗車拒否もペナルティ対象だが、夜に暗い色の服で道端に立たれると、乗客を見逃してしまうことも少なくない。この場合、ナンバーをセンターに連絡されると「乗車拒否」とみなされてしまう。

もちろん、中にはマナーのかけらもないドライバーもいるため、まっとうな苦情はタクシー業界全体の質向上のためにも望ましい。しかし、そのような故意ではないミスについても、一方的に「ドライバーが悪い」と決めつけられることも少なくない。

車内でのトラブルについては、最近はドライブレコーダーが証拠になってくれるものの、タクシードライバーは意外に神経をすり減らしているのだ。

ニュースサイトで読む: https://biz-journal.jp/2016/03/post_14378_3.html

Copyright © Business Journal All Rights Reserved.

タクシー運転手の仕事は大変だ、という声を聞いたことがある人も多いのではないだろうか。

しかし、どのような所が大変なんだろう？…と聞かれると、酔っ払いが乗ってくるとか、嫌な客がいるとか…暴力事件に巻き込まれるとか…など、何となく大変な仕事なんだろうなというイメージはあるものの、具体的にどんなことが大変なのかについては分からないという人もいるかもしれません。

そこで、こちらでは「タクシー運転手のつらいこと、大変なこと」には、具体的にどのようなことがあるのか調べてまとめました。

<目次>

タクシードライバー(運転手)は勤務時間が大変!?

タクシードライバー(運転手)は地理に詳しくなければならない

タクシー運転手の給与は歩合制

タクシー運転手の仕事は客とのトラブルも多い!?

まとめ

タクシードライバー(運転手)は勤務時間が大変!?

タクシー運転手の仕事は一般のサラリーマンとは違い、勤務体系が不規則です。

一般のサラリーマンでは朝8時に出勤して午後5時に退社するイメージが多いですが、タ

タクシーの運転手の勤務時間体系は大きく3つに分かれ、日勤・夜勤そして隔日です。
タクシー会社で多少違いはありますが、日勤は7時頃に会社の車庫を出庫して5時に帰庫する勤務体系。
夜勤は、夕方5時に車庫を出庫して深夜3時に帰庫する勤務体系。

日勤と夜勤については、1日の拘束時間は9時間から10時間までで、その中で休憩時間は1時間以上です。

隔日（かくじつ・かくにち）は、朝7時に車庫を出庫して深夜3時までに帰庫する勤務体系で、拘束時間は20時間になり、その中で休憩時間3時間以上です。

このように、長い拘束時間ですが、次の出勤日は隔日勤務が終わった日の次の日の朝。つまり、隔日勤務とは「1日おき勤務」という意味です。

このように、勤務時間が不規則なうえに拘束時間も長く、タクシー運転手は初めに勤務時間に慣れないといけません。

慣れてくると自分の時間が使いやすくなるので良い！というタクシードライバーも多いですが、慣れるまでは少し大変だと思う方もいるでしょう。

タクシードライバー（運転手）は地理に詳しくなければならない

タクシードライバーが道に迷っていたのでは話になりません。

ですから、タクシー運転手は地理に詳しいことが必要で、方向音痴であってはならないというのが基本です。

とはいっても、最初から地理に詳しいタクシー運転手はいませんし、どのような仕事でも新人時代という経験をしなければなりません。

経験を積んで道を覚えていく必要がありますが、都会になればなるほど目的地までのルートは多数存在します。

新人の内は、客に怒られたりしながら、或いは客に道を聞きながら成長していくことも必要です。

客が目的地までのルートを知っていればいいのですが、中には初めての土地でタクシー運転手を頼りにしてくる客もいます。

そのような場合は、ルートがわからないので苦労することもあるでしょう。

ただ、タクシー会社でも研修がありますし、先輩ドライバーが教えてくれる部分もあります。カーナビが装備されているタクシー会社も多いので、前向きに積極的に学ぶことで、地理には詳しくなれますので安心して下さいね。

タクシー運転手の給与は歩合制

タクシー運転手の給与体系は「固定給+歩合制」と「完全歩合制」と2つに分かれます。

現在多いのが「固定給+歩合制」で、固定給の金額は会社によって様々ですが勤務年数と会社の業績を加味し、各種手当等が含まれているパターンが多いです。

歩合制の金額は、営業成績で金額が決まり客がいなければ0円。

完全歩合制は、タクシー運転手の売り上げの中から会社が各種経費を差し引き、残った金額がタクシー運転手の給与になる仕組みです。

なので、当然、客がいなければ0円です。

タクシーの集客方法には流し・待ち・迎車とありますが、タクシー待機場所にも順番があり、すぐに自分の車に客が乗車してくれる訳ではありません。

迎車も会社で振り分けられるでしょうし、自分の客を獲得できるまでには時間もかかりません。

流しでも、市場での客の流れ方、ルートの見つけ方など客を獲得する方法を身に着けるまでには時間もかかるでしょうし、ライバルも多く存在します。

固定給だけでは満足する生活は得られないので、毎日の客の人数がストレスになるというタクシードライバーも少なくありません。

しかし、稼げるドライバーは努力を積み重ね、情報収集をしたり研究したりして稼げるようになっています。

がんばり次第で、年収アップが望めます。

タクシー運転手の仕事は客とのトラブルも多い！？

タクシー運転手は客商売なので客とのトラブルはつきものです。

ここで、具体的にどんなトラブルがあるのか、タクシー運転手のトラブル事例を簡単に紹介します。

乗り逃げ

単純に乗り逃げする人もいますが、最近の多い手口はタクシー内に所持品を置いていくパターンです。

置き逃げと呼ばれますが、置いていく品物も様々で財布や買い物袋、携帯電話などを置いていきますが、それぞれの品物は偽物で、携帯電話は模造品、買い物袋の中身はゴミなどのいないもの、財布の中身は空などです。

難癖・酔っ払い

客の言うとおりに目的地に進み始めると、その途中で難癖をついたり、目的地に着いたのに難癖をつけられるパターンです。

難癖は「目的地までの道順が違う、違った」「遠回りをした」など様々ですが、それを理由

に運賃を値切ってきたり、運賃を払わないなど文句を言う客もいます。他にも難癖を通り過ぎ、自分の愚痴や世間への不満をぶちまけてくるなど、論点が変わってくる場合もあります。

さらに、酔っ払っていて乗車したが行先間違いや行先がわからなくなったり、車の中で寝てしまい起きないなどもあります。

車内で客が嘔吐した場合は、客の介抱も大変ですが、客を下ろした後は会社に戻って車の掃除をしなければ新しいお客を乗せることはできません。

こういった客を乗せてしまうと、様々な無駄を引き起こすことになります。

このように、タクシー運転手のつらいこと、大変なことはさまざまで、ドライバーの精神的負担は大きいものがあります。

ただ、泥酔者の様な場合、『道路運送法を第十三条』において正当な理由があると判断され、乗車拒否が許されます。

事件に巻き込まれる可能性

最近ニュースで見かけるのが、タクシー運転手が事件に巻き込まれることです。

タクシー運転手が、売上金を目的に、襲われる事件は度々、ニュースで聞きます。

常に現金を持っているので、危険性は否定できませんが、最近ではドライブレコーダーの進化、お客とタクシー運転手の間にある防犯パネルも改良が進み、ドライバーの安全も考えられています。

まとめ

タクシー運転手のつらいこと、大変なことにはどのようなことがあるのかまとめてみました。

車の運転が好き！というだけでは成り立たない職業だということが分かります。

また、拘束時間の割には収入が低いという声もあります。

ただ、歩合制というスタイルは頑張って結果を残せば収入は上がりますし、拘束時間が長いと言っても、拘束時間のすべてを労働にささげるわけではありません。

タクシー運転手のつらいこと、大変なことを十分に理解し、納得したうえで仕事に就くのであれば、視点と考え方を变えることで良い仕事にしていくことも可能です。お客様と直に接して沢山のありがたさを貰えたりと、やりがいも多い仕事です。

実際に、たくさん稼いでいるタクシー運転手もたくさんいます。努力は必要ですが、頑張っただけ収入UPが望めるので、ぜひ頑張ってみてくださいね。【総まとめ】タクシードライバーはやめとけと言われる理由

タクシードライバーについて調べていると『タクシードライバーはやめとけ』という意見を

目にすることがあります。

タクシードライバーは基本的に給与が歩合制なので、半分個人事業主のような働き方です。個人の裁量に影響されるところが大きいと、働きはじめてから「収入が思ったより伸びない」「体力的にキツイ」「接客が大変」と後悔しないか不安も大きいと思います。

この記事ではそんなタクシードライバーについての不安を、この仕事の良い所も悪い所も全てご紹介することで解消してまいります。

結論から言うと、タクシードライバーの仕事は合う人と合わない人がハッキリしているので、しっかりと見極めた上でチャレンジすれば、後から後悔することがない”やりがいある仕事”です。

この記事を読むとわかること

- ・「タクシードライバーはやめとけ」と言われる理由
- ・タクシードライバーに向いている人と向いていない人
- ・タクシードライバーのメリットとデメリット

目次

▼タクシードライバーってどんな仕事？

▼なぜ、タクシードライバーはやめとけと言われるの？

- ・給与が歩合制で不安定
- ・稼げるが給料は青天井じゃない

- ・勤務時間が長くてキツイ
- ・お客様とのトラブルが怖い
- ・交通事故のリスクが不安
- ・犯罪（強盗や窃盗）に巻き込まれるリスク
- ・職業に対するイメージが良くない
- ・若い人の仕事ではない
- ・他業界・他業種への転職が難しくなる
- ・個人タクシーへのキャリアアップは難易度が高い
- ・地方は稼げない
- ・業界に将来性がない
- ・いくらでもさぼれてしまう

▼タクシードライバーになるメリット

- ・人間関係が気楽
- ・意外と稼げる
- ・仕事上のプレッシャーが少ない
- ・働き方の自由度が高い
- ・休日は身心ともにしっかり休める
- ・感謝の言葉を直接言ってもらえる

- ・好き（得意）なことを活かせる

▼タクシードライバーに向いている人

- ・収入を上げたい人
- ・目標があり短期的に資金やスキルが必要な人
- ・運転が好き
- ・接客が好き
- ・人間関係から解放されたい
- ・良い意味で鈍感な人
- ・ゲームが好き
- ・方向感覚が良い
- ・個人行動が好き
- ・再就職先が見つからない 40・50代

▼タクシードライバーに向いていない人

- ・タクシー＝個人事業主の意識がない人
- ・運転が苦痛を感じる
- ・接客が苦痛を感じる
- ・プライドが高い
- ・地図が読めない

・安全に支障をきたす持病がある

▼まとめ：ここまで読んで納得できた人は適正あり！

▼具体的に相談してみたい人はお気軽に

タクシードライバーってどんな仕事？

まずはタクシードライバーについてざっくりとご説明してまいります。

仕事を選ぶ上で誰もが気になる、全国のタクシードライバーの平均年収は約360万円です。一見すると低く見えますが、定年後も年金をもらいながら働き続けるような嘱託社員も含まれています。その嘱託社員を除いた年収は420～450万円ほどで他の職業と差はほとんどありません。

またタクシーにおける収入は、会社や地域によっても大きな差があるため、一概に比べられないという点も、前提にして頂ければ幸いです。

給与は完全歩合制のタクシー会社が多く、売上に応じて支払われます。

平均年齢は約60歳と高齢ですが、最近では大手タクシー会社を中心に新卒採用に力を入れており、若い世代のドライバーが増えています。

昼勤や夜勤の勤務時間は一般的な職業と同じ約8時間労働で、丸一日働いて次の日を休暇とする隔日勤務の場合は3時間以上の休憩を含む19時間勤務となります。

タクシードライバーになるためには、第二種運転免許の取得と、地理試験を受験し合格する

必要があります。

※地理試験は大阪と東京の営業エリアのみ

▼タクシードライバーの特徴についてもっと知りたい方はこちら

参考記事：タクシードライバーの平均年収と稼ぐドライバーの条件

参考記事：どこまで自由？タクシードライバーの働き方

なぜ、タクシードライバーはやめとけと言われるの？

年収などのデータから、タクシードライバーについて紹介しましたが、次はタクシードライバーの仕事の特性から『タクシードライバーはやめとけ』と言われる理由を紐解いていきます。

仕事を始める前に知っておけば「思っていたのと違う」となることを防ぐことができるので、しっかり確認していきましょう。

・給与が歩合制で不安定

歩合制と聞くと、売上が100万円の月もあれば50万円の月もある。そんなイメージをする人もいるでしょうか。

実際は、多少の増減はありますがそこまで大きな波はありません。

付け待ちや流しのテクニックなど、営業エリアごとのセオリーに沿って営業すればある程度安定した売上を、誰でも達成することができます。

ただ、景気などの社会情勢の影響を受けやすいという側面は無視できません。

また、体調を崩したり免許停止になるなど、乗務できない状況になってしまうと売上を稼ぐことができなくなるので、最悪の場合、退職を余儀なくされる可能性もゼロではありません。逆に歩合制のメリットもたくさんありますので、その点については後述いたします。

- ・稼げるが給料は青天井じゃない

給料（＝売上）は顧客数×顧客単価で成り立つので、どこまで待機時間を削減したとしても達成できる売上に上限があります。

また、働き方改革で勤務日数や時間がしっかり管理されていますので「残業してでもとにかく頑張る」ということができません。

稼いでいる TOP ドライバーの年収の目安として、大阪や東京といった都市部でも 1,000 万円、個人タクシーでも 1,500 万円程度が目指せる年収の最大値になります。さらに上を目指す場合には、経営側に回る必要があります。

- ・勤務時間が長くてキツイ

昔からのタクシードライバーのイメージで、長時間労働とよく言われますが、本当に長時間労働なのは「隔日勤務」の場合だけです。

昼日勤や夜日勤は実働 8 時間勤務で残業もないので非常にホワイトな働き方になります。

「隔日勤務」の労働時間は休憩を含めて 19 時間にもなるので、この働き方が合わない人にとってはとても辛い勤務スタイルに感じると思います。

実際にはじめてみて、もし合わないと感じた場合には、会社と相談して昼勤務や夜勤務に変更してもらいましょう。

経験者や現役ドライバーに聞くと「働いている時間はあっという間」と口を揃えて言います。お客様は一日を通しているので暇はありませんし、毎日 20～30 組のお客様を乗せるので、常に新鮮で飽きることがありません。

・お客様とのトラブルが怖い

お客様とのトラブルは実際にありますが非常に稀なケースです。1人のドライバーがトラブルに巻き込まれるのは数年に1度くらいの頻度です。

また、多くのトラブルはきちんとした対処で切り抜けられます。

丁寧な接客と、出発前の目的地と経路をしっかりと確認。そして、自動ドアの開閉に注意すること。この3点に気を付けていれば大きなトラブルになることはありません。

ただ、お客様の泥酔度合いや認知症のお客様の場合は見た目では判断が付きにくい場合、どうしても避けられないことがあります。その場合は、気持ちを切り替えて次の乗務に集中するのが吉です。

トラブルとは反対に、とても親切なお客様もいらっしゃいますし、元サラリーマンのドライバーが言うには「取引先とのやり取りよりよっぽど気楽」とのことです。

・交通事故のリスクが不安

タクシードライバーは勤務時間の8割以上の時間を運転しながら過ごします。毎日の業務で事務所内にいるのは1時間程度。そのため、必然的に交通事故のリスクは高まります。

ただ、事故リスクは意識次第でかなり軽減できます。

実際に、軽度の物損事故を起こしてしまう事はありますが、人身事故など重大な事故をせずドライバー人生を終える場合がほとんどです。

・犯罪（強盗や窃盗）に巻き込まれるリスク

今、タクシーには標準装備の設備が整ってきているので、犯罪件数自体がかなり減っています。無視できるくらい非常に低い確率です。

2021年に起こったタクシー強盗は全国で88件です。それに対しタクシードライバーは26

万人いますので、3,000年タクシードライバーを続けていると一度被害に合うという確率です。

その割に事件に巻き込まれるという印象が強いのは、タクシーが公共交通機関で報道の対象となっているためニュースで報じられやすく、それが印象に残っていることが理由にあげられます。ほとんどのドライバーは、犯罪に対してはそこまで心配をしていません。

タクシー会社は抑止力として様々な対策を行っています。

- ・ドライブレコーダー
- ・無線センターとの通信設備
- ・防犯ボード
- ・GPS（車両位置把握）
- ・クレジットカード・アプリ決済（車内の現金を減らす）等

- ・職業に対するイメージが良くない

運転マナーが悪い。乗車した時に遠回りをされた。など一部のタクシードライバーによる悪いイメージがついてしまっていることは事実です。

それ以外にも、インターネットで検索すると出てくる良くないイメージにはこのようなものがありました。

- ・誰でもできる仕事
- ・最後にたどり着く、わけありの人の仕事
- ・おじさん、おじいさんの仕事

これらに関しては、一言でいってしまうと気にする必要はありません。

昔のイメージが定着してしまっているものが多いですし、タクシー会社でもきちんとした採用・教育を行い、日々ドライバーの品質向上に努めていますので、同僚や会社の雰囲気が悪く働きづらいということはありません。

・若い人の仕事ではない

前述の良くないイメージにもありましたが、タクシードライバーというと”おじさんのイメージ”があると思います。

実際に平均年齢は約 60 歳ですなので間違っていないと思いますが、最近は若い人材もかなり増えています。

若者人気が高まった理由としては、仕事に対する考え方が柔軟になり、タクシードライバーの自由度の高い働き方が評価されてきているのだと思います。

「若いうちは若いうちにしかできない仕事をすべき」という考え方もありますが、ドライバーとして働きながら夢や目標に対する準備をする若者も増えています。

・他業界・他業種への転職が難しくなる

タクシードライバーで身につくスキルと言うと、基本的な接客や地理、安全確認などが思い当たります。これらは特段、汎用性の高いスキルではありませんので、ドライバー職以外では活かすことが難しいという事実があります。

そのため、タクシードライバーでのキャリアは空白期間と同じ様な扱いで考えられることもあります。

特にこれからスキルを身につけていく新卒世代は、同年代との差が出やすくもあります。

同じタクシードライバーでも、半分個人事業主である意識を持ち、売上に対する考え方や取り組みを実践する人とならない人では、1 年後にはかなりの違いが生まれます。

・個人タクシーへのキャリアアップは難易度が高い

個人タクシーの開業には、10 年以上のタクシー会社での勤務が必要で、無事故・無違反の最低 3 年間の継続や営業許可の取得、開業資金 200 万円の確保など、簡単ではない条件がいくつかあります。

また、そこまでして個人タクシーを開業しても、配車アプリなど様々な技術の発展が急速に

進む中で、会社のサポート無しで売上を確保し続けるのは至難の業と言えるでしょう。

- ・地方は稼げない

タクシードライバーで稼ぐには、営業エリアの選択はとても重要です。売り上げを構成する「顧客数」と「顧客単価」は地方より都市部の方が高くなる傾向があります。平均年収を見ても、地方に行くほど低くなっています。

- ・業界に将来性がない

数年後 AI に仕事を奪われてしまう職業として、タクシードライバーの名前が挙がる可能性があります。自動運転の実現はとても夢のある話ですが、テクノロジーや法の改正、道路インフラの整備など課題は多く残っています。

自動車メーカー各社の現実的な目標としては、まず 10 数年後の“事故ゼロの社会の実現”を目指しています。

AI 技術の運転サポートや高齢化社会によるタクシー需要の拡大など、むしろタクシードライバーの後押しとなる要因は多いのではないのでしょうか。

また昨今、「GO」や「Uber」などのタクシー予約アプリが世間の注目を集め、ユーザーが急激に増えている背景には、タクシーは「ドア・ツー・ドア」「個人空間」という電車・バスよりも圧倒的に快適で便利な移動手段であることが挙げられます。

そのため世界的にもタクシーの需要が今後伸びていくことが予想されています。

- ・いくらでもさぼれてしまう

タクシードライバーは半分は個人事業主の働き方です。

上司や先輩からアドバイスはありますが、指示はありません。その点、自分で自分をコントロールしていく覚悟が必要な仕事です。

タクシードライバーになるメリット

『タクシードライバーはやめとけ』と言われる理由の次は、この仕事と他の職業を比べた時のメリットをお伝えします。

・人間関係が気楽

タクシードライバーは事業所を出ると一人になります。

そのため、上司や同僚、取引先などとのビジネス的な人間関係のストレスはほぼ皆無な仕事だと思えます。

例えば、営業にありがちな値下げ交渉、頼み辛いことをお願いする、商品を売り込む。そのような悩みの種は一切ありません。お客様も基本的には一期一会ですので、もし粗相をしてしまってもまた会うことはほとんどありません。

・意外と稼げる

未来都のドライバーの平均年収 456 万円です。これはあくまで平均値ですので、当然、もっと稼いでいるドライバーもいます。

しかも、タクシードライバーの仕事は年功序列がありませんので、新人ドライバーでもベテラン並みの売上を達成することも十分に可能です。特に新卒など若い世代は同年代と比較しても稼ぎやすい職業だと思えます。

TOP ドライバーの年収になれば、年収 1,000 万円も夢ではありませんので、20 代から 1,000 万円プレイヤーを目指すことも可能です。

稼ぐ実践術については別の記事で紹介していますので、ご自身がドライバーとして働くイメージづくりにご活用ください。

・仕事上のプレッシャーが少ない

経営者や管理職になると別ですが、チームの管理や商談、プロジェクト進行など、胃が痛くなるような業務は一切ありません。

万が一、乗務中にトラブルが起こっても、次のお客様や明日に持ち越すことは何ともありません。

・働き方の自由度が高い

働く時間帯はある程度自由に選べますし、残業も強制されることはありません。定時もないので、一日の目標をクリアできればその日は退勤するのも自由です。

逆に、お客様の見込みがなければ早くあがるといった選択もできます。

営業スタイルについても上司への報告・連絡・相談は不要です。全ての行動を自分の売上のために費やせるので、「なんのためにこの作業をしているんだろう」といった時間はありません。頑張るも頑張らないもあなた次第です。

・休日は身心ともにしっかり休める

自宅への持ち帰り仕事はありませんし、納期が迫っている仕事のことで頭がいっぱいで気が休めないなんてこともありません。

まとまった休暇が取りやすい事もこの仕事の特徴です。

会社全体としてはシフトで管理していますが、業務の引継ぎ等もないので、休む際に同僚に気を使う必要はありません。

営業日数が給料に影響しやすいので、あまり休暇を積極的に取る人はいませんが、皆さんプライベートの予定に合わせて休みを調整する人が大半です。

・感謝の言葉を直接言ってもらえる

タクシードライバーの仕事をしていると、お礼を言われることが少なくありません。直接お客様にサービスを提供するタクシードライバーならではの楽しみでもあります。

・好き（得意）なことを活かせる

運転や接客が好きな人はタクシードライバーこそ天職かもしれません。仕事の大部分は運転と接客が占めていますので、そこにやりがいを感じられる人はタクシードライバーのスキルは十分です。

タクシードライバーに向いている人

「タクシードライバーはやめとけ」と言われるで説明したように、タクシードライバーの仕事は誰にでもおすすめできる仕事ではありません。しかしそれは、他の仕事にも共通して言えることです。

では逆に、どのような人にならおすすめできるのか、その条件を解説いたします。

・収入を上げたい人

タクシードライバーの給与は「人事評価なし」「売上が給料に即反映」という特徴があります。そのため、明確な収入の目標がある人は結果に向けて努力しやすい仕事です。

売上上位のドライバーにはこんな共通点があります。皆さんはいくつ当てはまるでしょうか。

- ・自分で決めた目標にストイックになれる
- ・体調管理を怠らず欠勤が少ない
- ・普段から情報収集している

・怖いもの知らずでチャレンジ精神が旺盛

・目標があり短期的に資金やスキルが必要な人

年功序列は一切なく、若い人でも一年目から稼ぐことが可能なタクシードライバー。夢や目標に向かって、腰掛けのつもりでタクシードライバーになる人もいます。

また、仕事の特徴として勤務時間の融通が利きやすいので、勉強の時間を確保しやすいということも言えます。

・運転が好き

運転が好きだと仕事に対するストレスが圧倒的に少なくなります。広い意味では「色々な場所に行くのが好き」というアウトドア派のドライバーもいきいきと活躍しています。

安全運転ができて事故違反を起こさない自信がある人もこの仕事に向いていると言えるでしょう。社内でジッとしているのが苦手という人にもこの仕事は楽しめると思います。

・接客が好き

接客が好きな人にもタクシードライバーはおすすめです。

お客様に対しては事務的な対応でも問題はありませんが、人間味のある暖かい接客で得をすることも多いです。

チップをもらえる。移動距離が延びる。会話で気分転換ができる。クレームが減る。など、様々な相乗効果があります。

・人間関係から解放されたい

タクシードライバーは基本的に個人プレーの仕事の進め方になります。組織で働くことに大きなストレスを抱えた経験がある人も、タクシードライバーなら心配はありません。

最低限の接客や、事務所内でも挨拶ができれば滞りなく業務を進行できます。

- ・良い意味で鈍感な人

他の職業に比べほとんどストレスのない仕事ですが、意外と競合会社のタクシーがストレスになることがあります。他にも周囲の車に気を使いすぎたりすると、不必要に疲れてしまうので、安全を確保しつつ、マイペースを保てる人はこの仕事に適性があります。

気持ちの切替えが得意で、淡々と売上の積み上げに自身のある人は結果を出すのが早いと思います。

数多くのお客様の対応をしていると、正直、理不尽なこともあります。考えすぎないことが重要です。

- ・ゲームが好き

経営者になった気持ちで自ら戦略を立てる必要があります。シミュレーションゲームの様に予想をたてて、実行に移すことにやりがいを感じられる人はこの仕事との相性が良いと思います。

売上をゲームのスコアのように、積み上げる楽しさはやりがいに繋がります。

- ・方向感覚が良い

街中を運転していると、事故や工事で急なルート変更を余儀なくされることもあります。そんな時に瞬時に判断ができると、よりスムーズな送迎が提供できます。

はじめての場所で、なんとなく自分が向いている方角がわかる程度でも十分に役に立ちます。

- ・個人行動が好き

人に行動を制限・管理されることにストレスを感じる人もいます。タクシーはある意味自己責任が大きくもありますが、とても自由な仕事です。

- ・再就職先が見つからない 40・50代

親の介護等の事情で、転職を伴う引っ越しをしなければならない人もいます。なんらかのスキルを持っている人でなければ、慣れない土地で40・50代から再就職するのは苦勞するかもしれません。

そんな場合にも、タクシードライバーならチャンスがあります。

タクシードライバーに向いていない人

タクシードライバーに向いている人とは反対に、辞めておいた方が良い人はどんな人だと思えますか？

そんな注意した方が良いと思える人の条件をご紹介します。

・タクシー＝個人事業主の意識がない人

お客様に満足していただくために何をするか。どうすれば売上を伸ばすことができるか。自分自身の考えを持って行動できる人でなければ、この仕事に就いても思い描いたことが実現できず、後悔することになる可能性が高いでしょう。

・運転が苦痛を感じる

タクシードライバーは勤務時間の8割を運転をして過ごします。この部分に苦手意識が芽生えてしまうと、ストレスを抱え続けることになってしまいます。

過去に何度も大きな事故を起こしてしまっている人もこの仕事は難しいと思います。免停＝収入がなくなるだけでなく、周囲の人を危険にさらしてしまうかもしれません。

・接客が苦痛を感じる

タクシードライバーの業務はシンプルに言うと「運転」と「接客」です。一日、20数組のお客様をお乗せするので、ここにストレスを感じるのであれば、大変な苦痛となります。

コミュニケーションに苦手意識があっても、基本的なマナーや、目的地と希望ルートの確認が徹底できれば問題ありません。

- ・プライドが高い

素直に人から教えてもらうことができないという人は、かなりのアドバンテージを背負うことになります。

先輩や同僚からアドバイスを得ることはとてもためになり、特に新人の内は、お客様から道を教えていただくこともしばしばあります。謝ることができない人も、大きなトラブルを起こす危険があります。

- ・地図が読めない

ほとんどのタクシー会社の車両にはナビが設置されていますが、走行中に目的地が変わるケースもあります。

全く地図が読めない、方向感覚がないという人は臨機応変な対応ができないので、適切なサービスが提供できない場合があります。

地方出身者でもはじめは苦勞しますが、半年ほどで自信がついてくるのがほとんどですので心配はいりません。

- ・安全に支障をきたす持病がある

病気が理由で採用を見送られることはありませんが、医師の判断によりストップがかかることがあります。

どのタクシー会社でも事前に健康診断が必要になりますので、思い当たる持病がある人は選考を進めることが難しいかもしれません。

まとめ：ここまで読んで納得できた人は適正あり！

主にタクシードライバーのネガティブな側面について見ていただきましたが、それでも興味があるという人は、ぜひチャレンジしてみてください。

タクシードライバーになって家族との時間を優先したり、仕事のストレスから解放された生活を手に入れられるかは全てあなた次第です。環境を理由に何かを諦める必要はありません。

シー強盗認知件数は 46 件。

その多くは酔っ払いによる料金の踏み倒しで、売上金等つまり現金強奪の被害はうち 11 件です。(被害平均額は 18,645 円) (by 東タク防犯会報 第 265 号)

一方、東京のタクシー・ハイヤーの台数は 47,477 台 (平成 30 年度 by 東京ハイヤー・タクシー協会)

かなりざっくりな計算ですが、

東京で 5,000 年タクシー運転手を続ければ、1 回タクシー強盗に襲われ現金約 2 万円を奪われるかもしれない

くらいの確率です。

若者がやる仕事ではない

若者はタクシー運転手のような「年を取ってから誰でもできる仕事」ではなく、若い時にしかできない体力・集中力が必要な仕事、将来役に立つ経験やスキルを得られる仕事をすべき、という比較的昔からある意見です。

基本的には「若い時にしかできないことは若い時にやる、じじいになってからでもできることは後回し」は鉄則なので、おおむね賛成です。

ですが、「全ての若者に当てはまることではない」とも思います。

若者でもタクシードライバーをやってもいいと個人的に思う人は以下。(強く推奨するわけではないです)

①明確な目標があり短期的にまとまった資金が必要な人

タクシードライバーは若い人でも比較的稼ぎやすい職種といえます。

基本的にはタクシードライバーの平均収入は他の職種の平均と比べて低いですが、20代前半に限って言えばタクシードライバーの平均収入のほうが高いです。(25歳以降は他の職種の平均収入を超えることはない・・・)

【20～24歳の年間推計額(賞与込み)比較(令和元年)】

タクシー運転者(男)：3,547.9千円

全産業男性労働者：3,376.8千円

出典：全国ハイヤータクシー連合会

タクシー運転者の収入は完全歩合制、年功序列は一切関係ないため、若い人でも適性がある人がコツさえつかめば稼げてしまうのです。

よって、今後の明確な目標(起業や投資、世界一周など)があり、資金が必要な若者の選択肢の一つにはなると考えます。

②いわゆる社会不適合者(コミュ障、集団行動ができないなど) ←著者

いわゆる社会不適合者(=著者)は組織の中で働くことが困難です。

そのような人はおそらく一般的なサラリーマンなど組織で働く適性がないので、個人事業主やドライバー職など極力チームプレーの不要な仕事を探したほうが良いです。「若い時にしかできない」からと言って、適性がないのに無理をしてチームプレーが必要な仕事にこだ

わり続ける必要はないです。

よって、タクシードライバーは社会不適合者の選択肢の一つにはなるとは思います、最低限の接客ができないレベルだと難しいと思います。(著者は幸いにも接客は苦にならなかった)

タクシー運転手になるのをやめたほうがいい人

以下、一つでもあてはまるならタクシー運転手の適性はないのでやめたほうがいいです。

>タクシー以外の転職先を効率的に探す

運転が嫌い・苦手な人

一番タクシー運転手になってはいけない人です。

運転が大好き、苦手ではない著者でもキツイと覚えることがあるので、タクシー運転手、というかドライバー職を選ぶ要素がないです。

自分自身、乗客、タクシー会社共に「地獄」を見ることになります。

方向感覚がない人・地図が読めない人

こちらも厳しいと思います。

タクシーの目的地は基本的に乗客が乗るまでわからないので、毎回目的地に応じて臨機応変に対応する必要があります。

途中で目的地が変わることもあります。

道がわからなければナビを使ってもいいですが、方向感覚がない、地図が読めない人には使いこなすのが難しいと思います。

一方で、例えば地方出身で東京の地理が現状わからない、という人は道を覚えるまでは多少苦労すると思いますが、努力次第でなんとかなると思います。

接客が嫌い・苦手な人

接客が嫌い・苦手な人がタクシー運転手を続けるのは難しいと考えます。

タクシー運転手は1日に10～数十組の乗客の相手をしますので、上記の人にとっては苦痛でしかないと思います。

高度なコミュニケーションスキルは必須ではないですが、最低限の受け答えは必須と考えます。

筆者はコミュ障ですが、接客自体は嫌いではなかったのがなんとかなりました。(むしろ、新しい乗客との出会いを楽しんでいました)

接客が嫌い・苦手な人でドライバー職を希望するなら、「貨物ドライバー (特に長距離)」のほうがよいと思います。

明確なキャリアプランがない新卒者

新卒 (現在大学生) で、

- ・将来のキャリアプランがない

・他にやりたいことがないからとりあえずタクシードライバーになろうと考えている

人にはタクシー運転手になることはおすすめできません。

理由はありきたりですが「タクシー運転手にはいつでもなれる※」からです。

※少なくとも今後数年はいつでもなれると思います。長期的には自動運転により運転手需要が激減するので難しくなると思います。

一般的には、

・「一般企業サラリーマン⇒タクシー運転手」の転職は比較的容易（多くのタクシー運転手求人は学歴職歴不問）

・「タクシー運転手⇒一般企業サラリーマン」の転職は難易度が高い（多くの場合その業界での職歴が求められる）

なので、どうせやりたいことがないならとりあえず新卒で一般企業サラリーマンを経験し、合わなければタクシー運転手に転職のほうが後悔が小さいと考えます。

逆に、新卒でも

・個人タクシーを目指したい

・タクシー運転手で資金を稼ぎ起業したい

・タクシー会社で経営側になりたい

など、将来の明確なプランがある人は、遠回りをせず最短でタクシードライバーになったほうがいいと思います。

タクシー運転手のメリット

組織内の人間関係のストレスが少ない

タクシー運転手に限らず多くのドライバー職にいえることですが、個人的には最大のメリットと感じました。

タクシー運転手は、業務時間のほとんどをタクシーの車内で過ごすので、一般的なサラリーマンと比べると組織内での上司や同僚との業務上のコミュニケーションが圧倒的に少ないです。

ただし、乗客とのコミュニケーションは必須ですので、それが苦になるとキツイかもしれません。

仕事の自由度が高い

基本的に空車時は営業エリア内であれば、自由に営業場所を選べます。

上司への相談や許可は不要です。(タクシー会社によっては、特に新人運転手は営業場所の指示があるかもしれません)

若年層なら同年代のサラリーマンより稼げる可能性が高い

タクシー運転手の給料は年功序列無関係の歩合制なので、センスとやる気があれば若い人でもすぐにベテラン運転手と同等以上に稼げるようになります。よって、若い人は同年代の一般的なサラリーマンより稼げる可能性があります。

【参考データ】

20～24歳の年間推計額（賞与込み）比較（令和元年）

タクシー運転者（男）：3,547.9 千円
全産業男性労働者　　：3,376.8 千円
出典：全国ハイヤータクシー連合会

まとまった休みがとりやすい
一般的な企業のサラリーマンと比べると、まとまった休みがとりやすいです。

理由は「自分でなければできない仕事がほぼない（変わりはいくらでもいる）ので人員の融通が利く」からです。

長期休暇前の業務引継ぎ等もないです。

なので、事前に申告しておけば、ある程度の連休は比較的とりやすいと思います。

タクシー運転手に向いてる人
基本的には上記の「なるのをやめたほうがいい人」の逆です。

車の運転が好き
必須条件と考えます。

ゲームが好き
ゲーム好きの人は、タクシー運転手の仕事を楽しめる可能性があります。

歩合制なので、タクシーの売上を上げれば上げるほど自分の給料もあがります。

「タクシーの売上＝ゲームのポイント」

ポイントを最大化するためにはどうすればいいか考えながら仕事に取り組むと楽しいです。

方向感覚がいい

タクシー運転手は瞬時に進行方向の判断を求められることが多々あるので、方向感覚がいに越したことはないです。

はじめての場所でも、おおよそ自分がどちらの方向へ向かっているかわかるくらいだと思います。

接客が好き

接客が好きなら乗客とのやり取りも楽しめる可能性が高いです。

事務的・機械的に対応してもよいですが、人間的に対応したほうがいいことがあります。

(チップをもらえる、短距離⇒長距離になる、プライベートな関係になれるなど)

アウトドア系

タクシードライバーは仕事の時間の9割を車で外を走り回っています。

よって、旅行や外出が好きな人は、この仕事を楽しめると思います。

逆に、外出が嫌い、出不精な人には地獄だと思います。

単独行動が好き

タクシーは雇われの仕事としては、自由度の高さは圧倒的です。

ほぼ個人プレーの仕事です。

なので、集団行動が嫌い、単独行動が好きな人には向いていると思います。

以前からタクシー運転手の仕事に興味があり経験してみたい
必要に迫られて、ではなく以前から純粋にタクシー運転手の仕事に興味があり経験してみたい、と考えている人には一度タクシードライバーをやってみることをおすすめします。タクシーの運転手になる人には「わけが多い」と聞きました。

この「わけあり」ってどんな意味でしょうか？

タクシー運転手になる人には、なにか特徴があるのでしょうか？

タクシー乗務員もひとつの大事な職業だと思いますが…
どーも一訳ありのクズドライバーですー

私の場合は親が身体をこわしたので
送り迎えが出来る、時間の融通が利く
医療、介護、介助に附随した仕事をしたいと思ったことと、
ドライバーの質の悪さが目についてしょうがないから・・・
それでもいいドライバーさんはいるから
声かけ、意識改革を少しでも出来たらなと思い仕事を選びました

様々な所で一部のバカのせいで人間のクズ、ゴミ野郎だとか
「貴様、部落か？」とか「おまえもやからなんやろ？そうやろ？」と絡まれますが、
大事な職業とっていただいてこの選択をした意味が少しはあるかなと思えました

ま、主に絡んだり、センターに電話入れるの本当の客じゃなく
他社の糞運転手なんですがね。ありもしねーこと作り話してw
「そんな運転すりゃ、タコに情報残るだろバーカ」って運管が言うようなことを平気で言う
ような
クズが居るのは確かです。

訳ありがどーのよりどうしようもないのが居るのはたしかと覚えておいてください
そして、いい運転手にたいしてはその名前と実車番号覚えて次も乗ってやって下さい人生
詰んだと思ったらタクシー運転手になれば良いですか？

並べ替え

桑原 庸介さんのプロフィール写真

桑原 庸介

Bar875 オーナー執筆者は 67 件の回答を行い、34.5 万回閲覧されています 1 年前

そうですね。私も一時期タクシー運転手を経験しました。未経験でも普通免許を持っていれば、大体の会社は会社負担で二種免許を取らせてくれますし、入社祝い金を貰えたり、前借りもできたり、寮もあったり。食い詰め者にはパラダイスですね。私自身も訳ありでしたが、在職中にも訳ありの同僚がたくさんいました。上場企業の部長さんだった方、地上げ屋さん（この方は一時自家用ヘリコプターまで持っていたとか）、どういう訳かセルシオで通勤してくる上品そうな方、若い頃は陸送ドライバーをやっていたという初老の女性、背中に刺青の元組員の方…まさに吹き溜まり。

…ってことは全然なくて、もちろんそういった訳ありの方々の一時避難的な側面もありますが、タクシー運転手というのは比較的休みがとりやすかったり、昼勤のみとか夜勤のみとか勤務形態の選択肢が多かったりするの、音楽や舞台活動を続ける為など目的のはっきりしている人にとっては意外と働きやすい職場でもあります。また、いわゆる労働集約産業なので、タクシー会社はとにかく運転手の頭数が欲しいんですね。本来は勤勉な人ばかりが勤めてくれるのが理想でしょうが、車庫で車を遊ばせておくくらいなら、多少怠け者でも一日適当に走って幾らかでも現金を持って帰って来てくれる運転手で良いわけです。中には少数ですが努力家の運転手もいます。英会話を勉強したり、野球場やサッカースタジアム、コンサートホール、ホテルの予定などをしっかりチェックして人出の多そうなところで積極的に営業したり、特に都内のホテルなどでは製薬会社主催の講演会などがあると、製薬会社側が招待客である開業医などに帰りのタクシーチケットを渡すのが通例でした。また新幹線の最終列車の降車客をターゲットに駅で着け待ちしたりと、稼ぐ人たちは 1 日のうちでも稼げる時間と場所をこまめに移動して売り上げを積み上げていました。タクシー会社の給与規定はほぼ歩合給が基本ですので、稼ぐ人は結構な給料を稼いでいましたね。もちろんそうでないお気楽なその日暮らした的な方々も多数いらっしゃいましたが…そんなこんなで、7年ちょっとの間でしたが、色々面白い人生経験をさせてもらいました。

なんかタクシー運転手の解説みたいになっちゃいましたが、そうですね 人生詰んだらとりあえずタクシー運転手 というのも悪くないと思いますよ。

関連

なぜタクシー運転手の人は運転が荒い人が多いのでしょうか？

私の経験だと穏やかな人が多いイメージです。

彼等も職業人ですから家庭に帰れば暴走も煽りもするのも知れませんが。

僕の穏やかな印象におもう多くの運転手さんは、インセンティブが大きな仕事で常務勤務でないと飯が食える給与ではない（事故や違反で免許停止になると減収が尋常じゃない）

ゆっくり穏やかに遅く走ったほうが儲かる（タクシーは距離と時間課金です）

粗く早く着いたら儲からないわけです。

事故を起こせば収入は減収、荒い運転でタクシー協会に通報されたらペナルティ（研修等）

急げと言う客がいても理不尽な要求であり安全運転で非難されることはない。

そういう意識でタクシーにのると、生活を賭けてプロ意識を持つてるなど

思える乗務員さんは多いと思います。タクシー業界ってブラックなの？きついと言われる理由や良い会社を見つける方法を紹介

更新日：2023年8月18日

「タクシー運転手がブラックって本当？」

こちらの記事ではこのような疑問をお持ちの方に、タクシー会社がブラックと言われる理由やブラックな会社を選ばないポイントを紹介します。

タクシー運転手の仕事に興味がある方は参考にしてください。

目次

タクシー業界がブラックと言われる理由

タクシー業界がホワイトと言われる理由

ブラック会社を選ばないためのポイント

タクシー運転手に向いている人

「タクシー業界ってブラックなの？」についてのまとめ

タクシー業界がブラックと言われる理由

タクシー会社のことをブラック企業という人もいます。なぜブラックと言われるのか、その理由を紹介していきましょう。

ブラック企業の代名詞でもある勤務時間の長さ。これはタクシー会社でも当てはまります。

タクシー運転手の勤務時間は約 15 時間～20 時間と長時間です。

勤務時間が長い

全ての会社が当てはまるものではありませんが、タクシー会社の勤務形態は、「昼出勤」「夜出勤」「隔日出勤」の 3 タイプあります。この中で隔日出勤は 2 日分の仕事を 1 日で行うため、1 日 15～20 時間働くこととなり、ブラック会社と呼ばれる所以となりました。

体力のある若手の子ならともかく、年齢を重ねていくとこの勤務形態がキツく感じるでしょう。

給料が安い

給料が安いというのもブラック企業ならではの。タクシー会社の場合、歩合制をとっています。そのため、お客様を捕まえないと給料は低く、全く稼げない仕事となります。勤務時間はしっかりあるのに給料が低い→生活がキツくなる→稼ぐために長時間働く→お客様が見つからず給料が上がらない→体を壊す→歩合制なので給料がなくなるといった最悪のパターンになってしまう方もいます。

お客様の質が悪い

毎日数多くの乗客を相手にしているからこそ、中には態度の悪い、理不尽な乗客に当たることもあるでしょう。暴言を吐く、暴力を振るおうとするは日常茶飯事で、泥酔して吐きそうな客を乗せる、目的地についても寝て起きないと言った方も少なくありません。

肉体的にもきついのに、精神的ダメージも与えられるので、ブラックな仕事と感じる人もいます。

常に事故のリスクを抱えている

タクシー運転手は車を運転する仕事。そうなればいつ事故が起きても仕方がない状態です。自分は気をつけていても相手がぶつかってくるなんてことも起こります。また、長時間の勤務で疲れていたとき、ちょっとした油断から自分が事故を起こしてしまう可能性だってありますよね。

タクシー運転手は長時間の労働で体力がなくなり、理不尽な乗客のせいでストレスが溜まりイライラ、そんなときに安全運転をするというのは少し難しい。でもそれで自分から事故を起こすと自分が加害者側となり、損害賠償を払わないといけません。

そんなリスクを抱えて仕事をしないといけないので、ブラックだと感じる人もいるかと思

います。

配車が不公平

タクシーでも新しい車と古い車では売上に差がついてきます。誰もが新しい車に乗りたいでしょうが、決めるのは配車係というポジションの人。ベテランの人であれなあるほど新しい車に当たりやすく、新人は古い車ばかり当たることもあります。さらに配車係の人と関係がよくない場合、悪い車ばかり当てられてしまうこともあるでしょう。文句を言っても改善されないままで不公平感から悪い会社＝ブラック企業と認識してしまうのではないのでしょうか。

タクシードライバーの求人を紹介してもらおう(無料)

関連記事：タクシー運転手って本当にきついの？しんどいだけでない魅力的なところも紹介します

タクシー業界がホワイトと言われる理由

タクシー運転手の中には、ブラックではなくむしろホワイトだという声もあります。その理由を紹介していきましょう。

休みが多い

タクシー運転手の勤務形態で一番多いのは隔日勤務です。一日 15 時間は働かないといけません、次の日は必ず休日となる勤務形態なので、単純計算すると月の半分が休日となります。1 日の勤務時間は長いのですが、次の日が休みとわかっているならばプライベートの予定も立てやすいですね。この長時間労働も慣れてしまえば大したことないと感じる方も多いです。自分の趣味の時間が欲しい、家族との時間を大切にしたい、友人との時間を作りたいなどといった方にはタクシー運転手は働きやすいと言えるかもしれません。

面倒な人間関係がない

タクシー運転手は勤務中、乗客を除くと常に一人で働いています。面倒な上司や同僚などと働かなくていいので気楽と考える方も多いです。朝の朝礼や待合所での会話など、人間関係から完全に解放されるというわけではありませんが、会社に行くことを思えばずいぶんと短い時間です。会社で働いている人のストレスの元凶は主に人間関係です。それが軽減されるのは精神的にだいぶ楽だと感じると思います。

やればやるだけの給料がもらえる

タクシー運転手は歩合制で働いています。それゆえに頑張って乗客を捕まえばその分給料をいただけます。給料がないと感じる人もいますが、稼いでいる人は乗客を捕まえるポイ

ント・時間帯をしっかり把握しているので、頑張るポイントも理解しています。また、リピーターをゲットできるよう接客態度にも気を配っています。

頑張るポイントを知っている人はリラックスする時もわかっています。常に頑張るのではなく、目標を達成したのであれば勤務中でもスーパーの駐車場などで休憩したり自分のペースで仕事をすることができます。無理をせずに働く時は働いて、休むときは休むといった方法で仕事をしている方はむしろ楽だと感じているでしょう。

関連記事：タクシー運転手の平均年収はどれくらい？地域別や年齢別、稼ぐコツを合わせて紹介！

関連記事：個人タクシーは儲かる？法人との違いや特徴を詳しく解説！

ブラック会社を選ばないためのポイント

タクシー会社でもいい会社、そうではない会社もあります。その見分け方を紹介していきましょう。

歩合率を確認する

タクシー会社の給料制度は、

- ・完全歩合制
- ・歩合制+基本給

のどちらかを採用しているところが多いです。

完全歩合制は、基本給がない分歩合率が高く、基本給がつくところはその分歩合率が低く設定しています。

完全歩合制の場合、60%はないと厳しいでしょう。中には50%の設定をしているところもありますが、その場合月収25万円を稼ごうと思えば売上は50万円なので、1日あたり2万円は売上を上げないといけません。不況下ということもあり、なかなか一日2万円を稼ごうと考えるのは難しいでしょう。

ノルマがあるのか

タクシー会社の中にはノルマを設定しているところがあります。例えば月の営業収入のノルマが60万円で月24日の稼働の場合、1日2万5千円の売上を上げないといけません。

いい日もあれば良くない日もあるので、毎日同じ金額の売上とはいきません。安定して売上を取れずに月の売上が60万円を達成しなかった場合、歩合率を下げられてしまいます。ノルマがあると精神的にもキツくなるので、合わない人は設定しているかを確認した方がいいでしょう。

有給休暇が自由に取れるか

一般的な会社もそうですが、有給休暇を自由に取得できるかで会社の良さがわかります。いい会社は100%取得させてくれます（むしろ取れと言われるくらい）ので、その点もきちんと確認しましょう。

優良事業所の認定を受けているか

タクシー会社をランクづけする制度が各地方であります。会社の理念や姿勢、タクシーが違反や事故を起こしていないか、サービスの質は良いのか、などさまざまな項目で点数をつけられて、一定点数以上を獲得すれば優良事業所の認定を受けることができます。この優良認定を受けているところは比較的ちゃんとした会社であることが多いです。会社のHPに紹介されているので確認しましょう。

福利厚生は充実しているか

社会保険や厚生年金に加入できるかどうかはとても大事です。自己負担だと大きな金額を払わなくてはいけないので、福利厚生が充実した会社を選ぶことは大切です。中には寮を準備しているところや家賃負担をしてくれる会社もあります。自分の状況にあった会社を選びましょう。

回送中が勤務時間となっているのか

回送中とは乗客を乗せていない時間のこと。ヒドイ会社の中には、回送中は勤務時間に含めないという考えているところもあります。そうなれば勤務時間は自然と増え、乗客が捕まらない日はいつまで経っても仕事が終わらないなんてことにもなります。勤務時間に対する考え方もキチンと確認しておきましょう。

乗客をおろした後の帰りの高速料金が会社負担かどうか

乗客の中には、遠方まで送って欲しいという方もいます。遠方や空港までといった場合、高速道路を使いますが、その帰り道に高速道路を使っても会社が負担してくれるかどうかは大事です。回転率を上げるためにも、都市部に戻らないといけないのに高速料金は自己負担というのはきついかと思います。大抵の会社は払ってくれますが、念のために確認しておきましょう。

事故を起こしてしまった時の保証はあるのか

万が一事故を起こしてしまった際に、会社の保険で負担してくれるのであればいいのですが、自己負担で払えというケースも存在します。車の損害や相手の賠償で破産してしまわないよう、その辺りも確認しておきましょう。

労働組合はあるのか

労働組合がなくてもいい会社はたくさんあります。しかし、いい会社を見つける際に組合があるかどうかはいい判断基準にもなります。休日や労働時間、残業手当など福利厚生を含めて労働組合があると安心です。

関連記事：ブラックな運送会社とは？見極める 7 つの方法と優良な運送会社の特徴を一挙にご紹介！

タクシー運転手に向いている人

それではタクシー運転手に向いている人はどんな人か、紹介していきましょう。

運転が好きな人

タクシー運転手の勤務時間の 9 割は車を運転しています。そのため、車の運転が好きな人はタクシー運転手に向いていると言えるでしょう。

接客が好きな人

乗客とのコミュニケーションも大切な仕事です。いい関係を築くことで常連客にもつながるでしょう。喋りたくない乗客もたくさんいますが、愚痴や世間話を喋りたい方も少なくありません。接客が好きな人はタクシー運転手に向いています。

働いたら働いた分だけの給料が欲しい人

歩合制であるタクシー運転手はうまくいった場合、頑張れば頑張るほど給料をいただけます。会社だと固定給のために不公平を感じることもあるでしょうが、タクシー会社は実力主義です。やるだけ給料が入るのが好きという方には向いているでしょう。

「タクシー業界ってブラックなの？」についてのまとめ

タクシー運転手の仕事が一概にブラックとは言いきれません。

むしろ、職場に求める条件次第では「タクシー運転手の仕事こそが理想の仕事」と言える人もいるでしょう。

重要なのは、本記事で紹介したようなブラックな会社を選ばないポイントを押さえることです。

ただし、ポイントを押さえたとしても、自分 1 人で会社を選ぶのは難しいと感じる方もいるでしょう。

そんな方はぜひ『ドライバーキャリア』を活用してください。

ドライバー専門の求人サービス『ドライバーキャリア』なら、キャリアアドバイザーが条件に合った求人を無料で代わりに探してくれます。詳細は以下の内容をチェックしてください。

ドライバーの仕事をお探しの方へ

【完全無料】 日本最大級のドライバー転職サイト

「転職して給与を UP させたい...」

「勤務の時間帯を変えたい...」

「仕事内容を変えたい...」

などのお悩みはありませんか？

今、日本のドライバー人口は減少しており、ドライバーの転職市場では、現職よりも年収などの条件が良い会社から内定をとれる確率が上がっています！

ドライバーの求人を紹介してもらおう(無料)

今よりもいい条件のところで働きたい方、私たち「ドライバーキャリア」に相談してみませんか？

全国の物流企業の求人情報を豊富に扱っており、10 代～60 代、全年齢に対応しています。

地域／職種／給与／エリアなどあなたのご希望をお聞かせください。

ドライバーの求人を紹介してもらう(無料)

求人を紹介してもらう (無料)

渡邊 悠暉

渡邊 悠暉

国際基督教大学卒。エン・ジャパンの新規事業企画室で HRTech(SaaS)の事業企画と営業を経験。シード期の HR 系スタートアップでインサイドセールスとキャリアコンサルタントに従事し全社 MVP を獲得。その後、5 年で 300 名と急成長するベンチャー企業ネクストビートにて、高所得女性向け情報メディア事業、ホテル向け人材事業の立ち上げを行う。

社員がほぼ辞めない"奇跡"のタクシー会社

なぜどの運転手も"感じがいい"のか

PRESIDENT Online

宮永 博史

宮永 博史

東京理科大学大学院イノベーション研究科技術経営 (MOT) 専攻教授

facebook

twitter

icon_twitter-search

hatena

10

line

copy

print

mail

1

2

3

次ページ

セブンの 40 倍も儲かるコンビニ ATM の謎

離職率 20~30%といわれるタクシー業界で、離職率 1.5%というタクシー会社が長野にある。社員たちは驚くほど仲が良く、乗客からは感謝の手紙が絶えない。そして会社としても圧倒的な高収益を実現している。ほかのタクシー会社となりが違うのか。東京理科大学大学院の宮永博史教授が解説する――。

配車依頼が殺到するタクシー会社

1400 年近い歴史を誇る善光寺。その玄関口である長野駅のタクシー乗り場で、数十台もの

タクシーが客待ちをしている。地方都市ではよく見かける光景だ。客が来る様子もなく、運転手たちは仲間同士で手持無沙汰そうに立ち話をしている。「朝から動いてないのです」「地方はもうダメですよ。良くなる要素なんてないですから」と運転手は完全に諦め顔だ。

中央タクシーのウェブサイトより

全ての画像を見る (2枚)

そのタクシープールに姿を見せないタクシー会社がある。中央タクシーだ。タクシープールで待ったり、街を流しながら客を見つけたりする営業スタイルとは一線を画している。中央タクシーには配車依頼が殺到するのだ。実に9割が電話による配車だという。

長野市民に中央タクシーのことを尋ねると「長野でいちばんじゃないですか」「俺は中央タクシーしか使わないけど、一度乗ってもらえばわかりますよ」「朝いちばん、中央タクシーに乗ると一日が気持ちいいんですよ」と、誰もが絶賛する。

中央タクシーに接客マニュアルは存在しない。あるのは経営理念だけだ。実際、「お客様が先、利益は後」の経営理念を掲げる中央タクシーには、乗客から感謝の手紙が絶えない。その質の高いサービスを支えているのは、驚くほど仲の良い社員たちの人間関係だ。

離職率 20~30%といわれるタクシー業界で、中央タクシーの離職率はわずか 1.5%と圧倒的に低い。社員の幸せが乗客を幸せにするという好循環を生み出している。

中央タクシーは、車両数 120 台あまりだが、約 13 億 5,000 万円と県内ナンバー1 の売上実績を誇る (2016 年度)。タクシー1 台あたりの売上で見ると、地元の相場は月に 40 万円に達しないが、中央タクシーは 100 万円と他社の約 2.5 倍だ。地方で経営するタクシー会社の 9 割が赤字といわれる中、圧倒的な高収益を実現しているのだ。なぜ中央タクシーは「超高収益」なのか？

ルールはたった 3 つだけ

中央タクシーの運転手がどのようなサービスを提供するのかを具体的に紹介していこう。60 代のある運転手は、呼ばれた家の前に着くと車を降りて乗客を迎えに行く。乗客である老婦人がタクシーに乗りこむまで傘を差し、雨に濡れないようにしている。

目的地に到着すると、外に出て乗客のドアを開ける。右手に乗客の荷物を持ち、左手で傘を差して、ここでも客が雨に濡れないように入口まで送っていく。歩くのがやや不自由なこの老婦人は、運転手の腕につかまって歩いている。まるで家族が付き添っているようだ。

病院から呼ばれた 50 代の別の運転手は、病院の玄関に到着すると、中へ入っていく。やがて、足の不自由な乗客の歩みに寄り添って病院を出てくる。ドアを開け、乗客が乗り込むのを手伝っている。ようやく出発したかと思うと、わずか 50 秒ほどで目的地に到着した。その距離わずか 300 メートルだ。

運転手はドアを開け、トランクに入れてあった歩行用補助器具を出すと、乗客がつかまって歩くのを助けてあげている。「お大事にして下さい。いつもありがとうございます」と迎えに出た家族に引き継ぐ。もちろん、通常のタクシー料金でのサービスだ。

文字通り目と鼻の先でも、客の立場にたった温かい接客が行われる。乗客に感想を聞いてみると、「近いけど、小言も言わない。ありがたいです」と語る。「この人の足ですからね。ずっと中央タクシーで、他には乗ったことがないです。もう信用しています」と妻が補足する。

中央タクシーの乗務員たちに義務付けられているのは、「雨の日の傘」「人手によるドアの開け閉め」「乗車時の自己紹介」のたった 3 つだけだ。荷物運びを手伝うなど、それ以外のサービスはすべて運転手が自主的に行っている。入社 2 カ月で生まれた「伝説」

中央タクシーに入社した新人は 2 週間の研修を受ける。地理を覚え、車両の使い方やタクシーチケットの処理の仕方などタクシー業務の基本を学ぶ。しかし、最初の 1 週間は、経営理念を学ぶのに費やされる。後に述べるように、理念や憲章を唱和することはもちろん、創業当時の会社から現在までどのような歴史があったか、エピソードを交えながら学んでもらう。

そこでは、社員たちの伝説も紹介している。すると、新人たちが是非自分も伝説を創ろうと意欲的に仕事に取り組む。先輩の伝説を聞くうちに、新人たちも、いつか自分でも伝説を作りたいと思うようになるのだ。

ある新人は、入社してわずか 2 か月目に伝説を作った。そのタクシーに乗り込んだ乗客が体験を語っている。3 歳の息子に関することであった。

ある日こと。早朝の長野駅に、親戚の結婚式に出席するため、東京からやってきた若い夫婦と男の子の 3 人連れの姿があった。男の子の母親は、中央タクシーに乗り込むと運転手にこう言った。「すみません、途中で子供服を売っている店に寄ってもらえませんか？」

長野の冬は予想以上に寒く、母親は息子のために、厚手の靴下を買おうと思ったのだ。ところが、早朝のためどこの店も開いていない。結婚式場は車で 1 時間かかる山の上だ。開店を

待っていたら結婚式に間に合わない。山の上はさらに気温は低いだろうが、式に遅れるわけにもいかない。結局、靴下はあきらめ、親子3人は式場に直行することにした。

入社2か月の新人タクシー運転手は、家族を無事に山の上にある結婚式場に送り届けた。その帰り道のことだ。30分ほど走ると、ロードサイドに開店したばかりの衣料品店が目に入った。するとその運転手は少しの迷いもなく衣料品店に立ち寄り、店員に相談した。「厚手の靴下がほしいのです。このくらいの大きさのお子さんなのですが」。

運転手は、サイズを間違えてはいけないと、念のため2つのサイズの冬物の靴下を買い、今来た道を再び山の方へ走り始めた。30分かけて教会に到着すると、先ほどの乗客に「どうぞ、これを使って下さい」と靴下を手渡し、驚く母親にお礼を言わせる間もなく、そのまま立ち去ったのである。

母親から心のこもった手紙が届いた

この運転手は、そのエピソードを会社で話すこともなかったのだが、後日、その母親から中央タクシーに御礼の手紙が届いて明らかになった。その手紙にはこう書かれていたという。

「先日は、〇〇での挙式の際に、大変お世話になり、ありがとうございます。当日は、バタバタしておりまして、あまりお礼もできず失礼いたしました。あのときご用意くださった靴下のおかげで、息子も風邪をひかず元気しております。あの日は大切な人の結婚式で私も幸せな気持ちでおりましたが、〇〇様のお心遣いでさらに幸せな一日となりました。今まで何度もタクシーを利用しましたが、〇〇様のような親切で、すがすがしいドライバーさんであったことがありません。式に同席しておりました親族もみな感動しておりました。靴下の件以外にも、車内での会話や気配り、言葉使いなど、随所に親切さやさわやかさが感じられ、私にとってはナンバーワンのドライバーさんです。どうぞ、これからも素晴らしいお人柄を生かして、お仕事頑張ってください。当日お渡しできなかった靴下のお代を同封いたします。私の気持ちですので、どうぞお気になさらずお納めくださいませ」

手紙を出した母親は、今でも、その靴下を大切にしている。卒園式の写真には、中央タクシーの運転手から手渡された靴下を履いた息子さんの姿が写っていた。

こうしたサービスをしても、運転手たちは、特別なことをしているとは思わない。だから、会社に帰って、自慢するわけでもない。客からの感謝の手紙で「そんなことがあったのか」と初めて知ることが多いという。タクシー業界は10年後も残っているのか？需要や今後の展望を徹底解説

投稿日：2022年8月13日 | 最終更新日：2022年8月31日

タクシードライバーへの転職に興味があるけれど、本当にタクシー業界でいいのだろうかとお悩みの方は少なくないでしょう。

転職が当たり前になってきた時代だけに、将来性のある業界かどうかの見極めはきわめて重要になってきます。この記事では、今後10年もタクシー業界は生き残っているのかどうかをテーマに、タクシー業界の今後の展望について予想・解説します。

タクシー業界への転職に興味がある方、そして将来的に長く需要のある業界で働きたいとお考えの方は、ぜひ参考にしてください。

タクドラ人生を成功するために必要な知識を学ぶブログ 2023.08.31

【2022年度版】タクシードライバーへの転職ってぶっちゃけどうなの？仕事の内容から年収まで徹底紹介！

この記事を読んだらわかること

- タクシー業界は10年後も生き残っているのか
 - タクシー業界が生き残る根拠・生き残らない根拠
 - 10年間でタクシー業界が受ける影響とは？
- タクシー業界は10年後も残っている可能性が極めて高い

タクシー業界は10年後にも残っている可能性が非常に高いと考えられますが、この見立てにはれっきとした理由があります。

今後の日本は人口の多い東京都心部などを中心に、生活の足として日常的なタクシー需要が高まることが予想されるほか、外国人観光客の増加とともにタクシーのニーズは減るどころか増えることが見込まれているためです。

また、タクシーの需要が高騰していく予想とは逆に労働人口は減少する一方であり、慢性的に人手が不足することも容易に想像が付きまします。タクシー業界は常に良い人材を求めなければならない状況に陥り、既存のドライバーはより重宝されることとなるでしょう。

ただし、楽観的な材料ばかりではありません。自動運転技術が加速度的に進んでいることやライドシェア（相乗り）の普及などタクシー業界の脅威となり得る世相の変化もあります。

10 年後には乗務員が自動運転車を扱う、いわば半自動化によるタクシーサービスが常態化していることも想定されます。10 年後のタクシー業界の展望については、次項でさらに詳しく解説します。

10 年後にもタクシー業界が残っている 3 つの根拠【肯定意見】

先ほどは、10 年後もタクシー業界が健在であろうという見通しについてご説明しましたが、ここでは弊社が 10 年後もタクシー業界が生き残っていると予想する根拠について、さらに詳しく解説していきます。

運送業の需要増加

宅配業者の人手不足が広く認知されつつある昨今ですが、タクシー業界ももはや慢性的な人材不足に頭を抱えています。

運送業全体の人手不足は国内ワースト 2 位という報告もあるほど深刻です。

AI 化や自動運転技術の進歩である程度解決可能な課題があるとは言え、人口分布の問題やネット通販のさらなる拡大によって、タクシー業界を中心に「運送+接客」というスタイルの業種は今後ますます需要が増えると予想されるのです。

インバウンド・外国人観光客の増加

日本の観光庁は近年インバウンド観光に注力し、実際にさまざまな事業を推進しています。

その甲斐あって外国人観光客は増加を続け、さらに円高やオリンピックも重なって、観光業界もまた他業種同様に人材を求めています。

とりわけ絶対的に必要となる観光客の交通手段についても不足することが懸念され、タクシーのニーズはますます高まると考えられているのです。

2020 年以降、コロナの影響でインバウンド需要はほぼゼロになってしまいました。しかし、2022 年以降段階的に外国人観光客の受入れを再開しており、日本政府観光局としても外国人観光客を受け入れを強化をしていくため、今後数年単位でインバウンド需要が拡大していく見込みは強いです。

(日本経済団体連合会 インバウンド再開に向けた日本政府観光局の取り組みを参考)

高齢者の増加

深刻化する一方の高齢化により、通院・買物や日常的な移動手段の確保としてタクシーの需要が増えています。また高齢者が引き起こす自動車事故の増加が社会問題化しており、免許の自主返納が促されている現状があります。

こうした背景から、観光や特別な日だけではなく、タクシードライバーはお客様の日常の手足となって寄り添うところにまで業務を拡大させています。

少子高齢化が加速していることを考慮すれば、今後もこうした需要はますます広がる一方であると予想されるのです。

10年後にタクシー業界が残っていない3つの根拠【否定意見】

タクシー業界が10年後も生き残っているという見解は、あくまで現状を踏まえた上での推測です。世の中にはタクシー業界が10年後には残っていないのではないかとする意見もあります。ここでは、そのような否定的意見の根拠とそれに対しての弊社の見解をご紹介します。

自動運転の定着

日本を含めた世界中の自動車メーカーが、自動運転カーの公道テストを繰り返して技術力をアピールしている昨今、タクシーも自動運転カーに取って代わられるのではないかとという声が聞かれます。しかし、今後10年でその技術が確立し広く一般に普及するかどうかは未知数と言わざるを得ません。もし自動運転技術が自家用車に導入されるようになって、10年で定着しきることは考えにくく、タクシーも「乗務員+自動運転」のスタイルを取らざるを得ないと予想されます。

ライドシェアの規模拡大

Uberをはじめとした配車サービスアプリの台頭やシェアカーの発展により、今後タクシーの需要が減少していくとの予想があります。配車アプリは、一般の登録ドライバーがその時々の乗車ニーズに応じるものです。時間やコストの効率化にはなるかもしれませんが、あくまで個人間のやりとりなので犯罪のリスクも伴います。ライドシェアの台頭によって、認証を受けたタクシー会社から派遣される身元の確かなドライバーに乗せてほしいというニーズがなくなるとは考えにくいでしょう。

業界全体の人手不足

現存するドライバーの高齢化が原因で10年先までもたないのではないかとする意見もあります。しかし、タクシーの需要は減るどころか安定的に高く、今後もますますニーズが増え

る見込みです。人が足りないからこそ、さまざまな層の方がドライバーとなって活躍することで厚遇される傾向も強まり、労働条件の良い職場環境さえあれば、人材は自然に集まってくることも容易に予想できます。人手不足がタクシー業界の衰退を示す根拠にはなり得ないのです。

【その他】10年後のタクシー業界に影響を与える5つのポイント

10年後にタクシー業界が残っているかどうかを、肯定的な意見・否定的な意見併せて予想・解説してきましたが、弊社としては自社が業界内にあるからではなく、客観的な分析によってタクシー業界の展望は明るいと予想しています。ここでは、10年後のタクシー業界がどうなっているかを予想する上で今後注目していただきたい5つのポイントをご紹介します。

タクシー業界の人手不足

タクシー需要が高まる一方で、人手は慢性的に不足していくことが予想されています。しかし、労働環境の改善が目覚ましいタクシー業界では、フレキシブルな働き方を求めてさまざまな職場から転職してくる方も含め、安定して稼げる職業として志願者がますます増えるのではないかという見方をすることもできます。

タクシードライバーの高齢化

社会全体が少子高齢化している中で、現在活躍中のタクシードライバーが高齢化し引退していく事実は否めません。しかし、日本全体の人口減少により需給バランスがどうなるかは未知数です。また、多様な働き方ができるタクシー業界は、年齢・性別関係なく自分のペースで稼げる労働場所として、人気が高まっている現状もあります。

東京オリンピックの閉幕

東京オリンピックの前後で日本経済にどのような変化があるのかは、将来の展望を見極める上でのキーポイントとなるでしょう。外国人観光客が激減したり日本経済が失速したりすれば、将来を悲観せざるを得ないのはタクシー業界だけではなくありません。しかしオリンピックに限らず、日本が政府主導でインバウンド観光に注力し、宿泊施設などの建設ラッシュが続いているのは紛れもない事実です。

日本の少子高齢化

少子高齢化が深刻になることで、タクシー業界にどのような影響があるかは重要な見極めポイントとなります。ただ、核家族世帯の高齢化で日常の足がますます欠かせること、少子化と晩婚化、女性活躍時代の本格化により、お子さんの習い事への送迎といった運転ニーズがタクシー会社に寄せられる傾向にあることも要注目です。

東京の一極集中化

今後、日々の生活がしづらい郊外や地方から東京を中心とした都会に移動する人が増えることが予想され、都心部におけるタクシー需要が減少することは考えにくいと言えます。つまり、タクシー業界全体の発展や衰退というよりも、場所によってそのような変化があり得るということです。大都市ではタクシーサービスの必要性も職業としてのタクシードライバー需要ももどんどん高まり、大都市と地方とで需給も待遇も格差が広がることが想定されます。

プロタクは、稼げる職業として急激にステイタスが上がりつつあるタクシードライバーになりたい方を全力サポートするドライバーコンサルタント会社です。それぞれの方に合うクリーンなタクシー会社をご紹介しますだけでなく、入社試験のためのご指導やドライバーに必要なノウハウの研修など、トータルサポートを行っています。初めは自分がタクシードライバーとして稼ぐことができるのか？と半信半疑だった方も、実際の現場でたくさん活躍しておられます。今の職場に不満や不安があり、もっと自由に効率良く働きたいという方は、ぜひ私どもにご相談ください！

【まとめ】タクシードライバーとして働いたら稼げる場所を選ぼう！

タクシー業界は、インバウンド観光の促進や深刻な少子高齢化に伴い、ニーズがなくならない就職先であると弊社は目しています。しかし、今後は人口が大都市にますます集中することも予想されるため、タクシードライバーとして稼ぐには場所や会社をしっかりと選んで賢い就職・転職をされることをおすすめします。とはいえ、外からはなかなか内部事情が見えないのがタクシー業界。どこの会社が自分に合うのかわからず転職が不安という方は、タクシー業界とドライバー業務に精通したプロタクへぜひ一度ご相談ください。実は将来性の高いタクシー業界！新サービスやキャリアアップで新卒も積極採用

2022/07/14

就職先・転職先としてタクシー業界を考えている読者の方にとって、タクシー業界の将来性は気になるポイントだと思います。実はタクシー業界は、コロナ禍でも積極的に採用を行っている企業が増えています。タクシードライバーは「中途採用」のイメージが強いかもしれませんが、新卒採用に乗り出す企業も多いのです。

今回はタクシードライバーの採用に触れながら、「タクシー業界の将来性」についてお伝え

します。

実は積極採用多し！タクシー業界の挑戦

タクシードライバーというと、中高年やシニア層のイメージがあるかもしれませんが、実際に、中途採用で他業種から転職してきた40～50代や、定年以降のセカンドキャリアとしてタクシー業界を選ぶ人もいます。

一方で、タクシー業界は新卒採用も積極的に行っています。業界の若返りを図ることはもちろん、アプリ配車などの最先端テクノロジーへの対応や外国人観光客に対する英語・多言語でのコミュニケーションなど、柔軟に適応できる新卒ドライバーは企業にとっても期待の人材です。

業界大手・日本交通は新卒300人採用

業界大手・東京都の日本交通グループは2022年、新卒で300人を採用しました。関東地区ではタクシードライバーとして281人が入社し、そのうち女性は96人と3割超を占めています。ハイヤー職員も男性3人が採用となりました。関西地区ではタクシードライバー16人（うち女性は3人）が入社しています。

コロナ禍ということで、入社式はオンラインと対面のハイブリット形式で行われ、会長・社長からの祝辞は「日本交通 YouTube チャンネル」からの限定配信となりました。こちらも時代に合わせた取り組みといえるでしょう。

日本交通から見るタクシー業界の将来性

日本交通の会長・川鍋一朗氏は、入社式でタクシードライバーとしての今後の可能性について以下のように語っています。

◎タクシードライバー以外のキャリアパスがある

日本交通ではドライバーとして入社した後、タクシー営業所での班長見習いやリーダーの役割の他、営業所の管理側になる道、本社の人事、経理・財務といった部門に進む道もあります。またドライバーには独自のステップが用意されています。ハイヤー乗務員の他、サービスリーダーとして認められた「スリースター乗務員」、「観光」「キッズ」「サポート」において高付加価値なサービスを提供する最高峰の「EDS（エキスパート・ドライバー・サービス）」があり、一般のタクシードライバーから技術と腕を磨いてキャリアアップが可能です。

◎タクシー業界の DX（デジタルトランスフォーメーション）化

タクシー業界でも IT 化は進んでいます。車両には衝突防止ブレーキがつき、車内にはタブレットが搭載され、アプリ配車も可能になりました。日本交通の場合、アプリ開発は外注せずエンジニアを自社採用し、自社で開発。ユーザーの立場に立ったソフトウェア開発もスピーディーに対応できます。

また近年、車内での支払いはキャッシュレス対応も増え、コロナ禍ということで車内をクリーンに保つことのできる空気清浄機が使用されるようになりました。

さらに車内タブレットには「SDK」というプログラムが組み込まれています。例えば小学生が IC タグを持っていた場合、車両から 50m 圏内に IC タグを持つ小学生がいればデータが残るのです。こうした機能を使って、地域の子どもや老人の見守りといったことが、タクシーを使ってできるようになります。

タクシー業界の DX 化（IT の浸透が、人々の生活をあらゆる面でより良い方向に変化させるという考え）によって、「タクシーの可能性」は広がっています。

◎タクシーは人も物も運ぶ

2020 年の新型コロナウイルス感染拡大以降、タクシー業界はデリバリーや買い物代行など、さまざまな新しいサービスを打ち出しました。日本交通では、高級レストランの食事もタクシーデリバリーで運んでいます。

また 2021 年から、タクシーは「相乗り」できるようになりました。今後、空港シャトルバスや大手企業の送迎相乗りタクシー、都市や地方のオンデマンドタクシーなどのサービスも期待できるでしょう。

こうした事情からも、タクシー業界の将来性や可能性の広がりを感じられます。コロナ禍でも積極採用を続けるのは、さまざまなサービスや需要が期待できる未来のタクシー業界で活躍する人材を育てたいからです。

国際自動車、大和自動車も新卒入社

日本交通以外のタクシー会社でも新卒採用が行われています。2022 年、国際自動車（km グループ）では 119 人の新卒者が採用となりました（男性 79 人、女性 20 人、ハイヤー 19 人、

整備士1人)。同社では、社員の声から「スマートフォンを振るだけでタクシーが呼べるアプリ」を開発。「フルクル」と呼ばれるその自社開発アプリは、48万ダウンロードされています。

また都内の大和自動車には、新卒14人が入社（男性13人、女性1人）。同社は「会社としての最大限のフォローアップ」を約束しています。

中途採用者も活躍しやすいタクシー業界

タクシードライバーは、転職組も多い職種です。二種免許取得のサポートや、独り立ちまでの研修・教育が充実しているタクシー業界は、未経験からでも一歩踏み出せる環境が整っています。

コロナ禍で2,000人を中途採用した第一交通

2021年、まさにコロナ禍の最中に福岡の大手・第一交通産業はタクシードライバー約2,000人を中途採用しました。当時、タクシー需要は落ちこんでいたものの、ワクチン接種が進み「感染が落ちつけば再び人材不足が強まる」と見込んだ同社は、通常との別枠で中途採用を行いました。毎年1,400人程度の新卒・中途採用を行っている中で、この年は別枠で2,000人を採用。コロナ後の経済回復局面でタクシー事業の成長を目指すため、採用活動に力を入れたのです。

同時期には京都の大手・MKグループも同じく2,000人を採用しました。これは例年の2.5倍にあたる人数で、ハイヤーや飲食物の配送、医療機関の支援などの事業拡大を見据えて行われました。

デリバリーや買い物代行、医療従事者の支援、ワクチンの配送など、コロナがキッカケで生まれたサービスもたくさんあります。こうした新たなサービスの対応はもちろん、アフターコロナで人出が戻ってくることを考えると、タクシードライバーの需要は今後も増えていくでしょう。

中途からでも開ける道

中途採用者も、会社によってはタクシードライバーだけでなくさまざまな道を選ぶことができます。運行管理者やハイヤー乗務員へのキャリアアップ、個人タクシーとしての独立など、一般ドライバーにとどまらない働き方をすることができます。

将来性のあるタクシードライバーを目指しませんか？

新卒採用も中途採用も積極的に行っているタクシー業界。コロナ禍、IT化、DX化と、時代の流れに伴って「タクシーのあり方」も進化しています。新たなサービスが生まれ、今後ますます世の中にとって必要な業界になっていくでしょう。

またタクシードライバーだけでなく、キャリアアップも用意されているタクシー業界。「管理職になりたい」「独立したい」という夢も実現可能です。

将来性のあるタクシー業界への転職をご希望の方、可能性が広がるタクシードライバーの道を目指したい方は、ぜひ「タクルート」をご活用ください。ライドシェアとは？（2023年最新版）

Uberなどの営利目的のサービスは展開NG

自動運転ラボ編集部 -2023年3月14日 12:00

Didi Chuxing（滴滴出行）MaaS型 Uber（ウーバー）Via アジット（Azit）カープール型コストシェアリングエコノミータクシーデメリットマツダ（Mazda）まとめメリットライドシェア三井物産乗合実証実験市場規模有償森ビル業界動向業界団体法律無償特区制度監修記事相乗り自治体規制解禁解説配車アプリ

LINEで送る

国内では依然として事実上禁止されている「有償ライドシェア」。タクシー業界や一部の自治体が反対を表明する一方、「新経済連盟」のように規制撤廃を働きかける動きもあるが、いまだに公的な側面が強い一部サービスを除き、ライドシェアが解禁されそうな動きはない。国会での議論もほとんど聞かれなくなった。

しかし海外ではライドシェアの普及が著しく、市場規模は年平均20%のスピードで拡大しているとする調査レポートもある。日本国内におけるライドシェアは今後どのような道をたどるのか。2023年時点の法環境や取り組み状況などを調べ、その行く末を見通してみよ

う。

▼「ライドシェア新法」の提案を国土交通大臣ほか、関係大臣宛てに提出 | 新経済連盟

<https://jane.or.jp/proposal/pressrelease/4400.html>

▼ライドシェア推進についてのコメントを掲載しました | 新経済連盟

<https://jane.or.jp/proposal/theme/9745.html>

【参考】新経済連盟の取り組みについては「新経済連盟、ライドシェアや配送シェアで「法環境整備を」と意見書」も参照。

記事の目次 [非表示]

■ライドシェアとは？

ライドシェアの市場規模

■ライドシェアのメリットとデメリット（リスク）

提供者（ドライバー）側のメリット

利用者（客）側のメリット

提供者（デメリット）側のデメリット

利用者（客）側のデメリット

■市場規模：2020年時点で9兆9,000億円規模

■日本におけるライドシェア規制

有償ライドシェアは道路運送法で規制

コストをシェアするカープール型は規制対象外

■日本における特区制度

■日本における実証実験

広島県×三次市×マツダ：コネクテッド技術活用しライドシェア見越した実証実験スタート

荒尾市×三井物産：相乗りタクシー実証実験を実施

鹿児島県与論町×Azit：与論島でライドシェアサービス実証

天塩町×notteco：住民同士による長距離相乗り実証プロジェクト

森ビル×Via：都心部でもオンデマンド型シャトルサービス検証

博報堂の協力で有償ライドシェア「ノッカル中田」

■【まとめ】ライドシェア実証進む 導入見越した体制づくりを

■関連FAQ

■ライドシェアとは？

ライドシェアは、直訳すると「ライド=乗る」を「シェア=共有」することで、一般的には

「相乗り」や「配車サービス」を指す。自家用車の所有者と自動車に乗りたい人を結び付ける移動手段だ。

純粋な相乗りサービスの「カープール型」やバンを用いて多人数が乗車できる「バンプール型」、ヒッチハイク型の相乗りサービス「カジュアルカープール型」、海外で主流となっている有償ライドシェアサービス「TNC サービス型」に分類することができる。

ライドシェアの類型 概要

カープール型 純粋な相乗りサービスのことを指す

バンプール型 バンを用いて多人数が乗車できる形態を指す

カジュアルカープール型 ヒッチハイク型の相乗りサービスを指す

TNC サービス型 アプリなどでマッチングする形態のサービスを指す

近年特に騒がれているのが TNC サービス型で、事業主体自らは運送せず、スマホアプリなど自らが運営するプラットフォームにおいて一般ドライバーと乗客を仲介し、一般ドライバーが自家用車を用いて有償の運送サービスを提供する。米国勢の Uber (ウーバー) や Lyft (リフト)、中国勢の DiDi (ディディ)、東南アジアでの Grab (Grab) などがこれにあたる。

ここ 10 年ほどで一気に市場が開拓された分野で、これまで大手ライドシェア事業者は未上場で時価総額 10 億ドルを超えるユニコーン企業の常連だったが、米ライドシェア業界 2 位の Lyft (リフト) が 2019 年 3 月に米ナスダック市場に上場、ウーバーも 2019 年 5 月に上場するなど、大きな動きを見せている。DiDi も米市場で 2021 年 6 月に上場している。

▼ライドシェアとは何か？ | 国土交通省

<https://www.mlit.go.jp/pri/kikanshi/pdf/2017/65-1.pdf>

【参考】関連記事としては「中国ライドシェア最大手 DiDi が米市場で上場！ ビジョンファンドが筆頭株主」も参照。

ライドシェアの市場規模

調査会社のレポートオーシャンは 2021 年 9 月、ライドシェアに関する新たな調査レポートを発表した。そのレポートによれば、世界のライドシェア市場は今後拡大の一途を辿り、CAGR (年平均成長率) が 20%になると予測されているという。

このレポートでは 2020 年時点の世界市場の規模を 890 億 5,000 万ドル (約 9 兆 9,000 億円)としている。新型コロナウイルスの影響で 2020 年の市場規模は縮小したとみられるが、

コロナ禍が収束したあとのアフターコロナに、再び大きな成長を遂げると考えられる。

【参考】関連記事としては「日本置き去りのライドシェア！世界では年平均 20%で爆速成長」も参照。

■ライドシェアのメリットとデメリット（リスク）

ライドシェアのメリットとデメリット（リスク）を提供者（ドライバー）側と利用者（客）側で考えてみよう。

提供者（ドライバー）側のメリット

まずライドシェアの提供者にとっては「資産の活用」という側面がある。既に購入している資産（車両）を活用して稼ぐことで、車両の維持費などの負担を減らすことも可能だ。

また、ライドシェアは「手軽な働き口」でもある。現在はライドシェアのプラットフォームを活用してドライバーになるためには一定の審査が設けられている場合もあるが、基本的にはどこかの企業で雇用されるよりはるかに働き始めるのが簡単だ。「何時から何時まで」といった働く時間が自由なことも特徴だ。

利用者（客）側のメリット

ライドシェアの利用者にとっては、まず料金面でタクシーより割安なことがある。一般的にタクシーよりもライドシェアの方が料金は2~3割安いことが多く、移動にかかる費用を安く済ませることができるのは大きい。

またライドシェアの運転手は利用者からの評価制となっているため、嫌な思いをするケースを避けやすくなっていることも特徴だ。

提供者（デメリット）側のデメリット

ドライバー側のリスクは、ライドシェアのプラットフォームがサービスを万が一取りやめた場合、補償がないまま職を失うことだ。ドライバーに対する補償を求める声もあるが、こうした失職のリスクがつきまとうということは覚悟する必要がある。

利用者（客）側のデメリット

客による評価システムによってドライバーの質が担保されているとはいえ、ライドシェアをめぐるはまだまだドライバーと客のトラブルが絶えない面もある。例えばドライバーによる暴行や盗撮だ。こうした点には注意をする必要があると言えよう。

【参考】関連記事としては「ライドシェアの主なトラブル事例・問題・事件まとめ」も参照。

■市場規模：2020年時点で9兆9,000億円規模

ライドシェアの市場規模は、リサーチステーション合同会社が2019年1月に発表したレポートによると2018年時点で613億ドル（約7兆円）規模で、2025年には3倍以上に拡大する見込みという。

また、日本で認められているコストシェア型ライドシェアの国内市場も今後拡大が期待されており、調査会社の富士経済によると、カープール型ライドシェアの国内市場（仲介手数料ベース）は、2018年の1億円見込みから2030年には131億円まで拡大すると予測している。

調査会社のレポートオーシャンは、2021年9月にライドシェアに関する新たなレポートを発行しており、そのレポートによれば、2021年から2027年における世界市場は、CAGR（年平均成長率）が20%になる見込みだという。2020年における市場規模は890億5,000万ドル（約9兆9,000億円）と推測している。

【参考】ライドシェアの市場規模については「日本置き去りのライドシェア！世界では年平均20%で爆速成長」も参照。

■日本におけるライドシェア規制

有償ライドシェアは道路運送法で規制

日本において自家用自動車を有償で運送の用に供することは「道路運送法第78条」に規定されており、災害のため緊急を要する場合と、市町村や特定非営利活動法人その他国土交通省令で定める者が、公共の福祉を確保するため区域内の住民の運送などを行う場合を除き禁止されている。

このため、国土交通大臣の許可のない自家用自動車は有償で運送できないというのが現在の状況だ。実際に、米Uber社の日本法人が2015年2月、福岡市でTNCサービス型ライドシェアの実証実験を行ったところ、「道路運送法に抵触する可能性がある」と判断され、行政指導が行われた例もある。

2016年5月には、京都府京丹後市が公共交通空白地有償運送として「ささえ合い交通」事

業をスタート。NPO 法人「気張る！ふるさと丹後町」が実施主体となり、地元住民が所有する自家用車を利用し、ウーバーのアプリを用いて即時配車する事業を行っている。

2016 年 8 月には北海道中頓別町においても「なかとんべつライドシェア（相乗り）事業実証実験」が行われている。

また 2020 年 1 月からは大阪府池田市伏尾台ニュータウンで、住民主体の配車型ライドシェアサービス「らくらく送迎」が始まっており、1 年間で延べ 1,000 人以上に利用されている状況だ。

【参考】関連記事としては「住民同士で無料ライドシェア！大阪のニュータウンで浸透」も参照。

コストをシェアするカープール型は規制対象外

一方、カープール型については、2017 年に閣議決定された規制改革実施計画において「自家用自動車による運送について、それが有償である場合には、旅客自動車運送事業に準じた輸送の安全や利用者の保護に対する期待感を利用者一般が有していることが、自家用自動車の有償運送を登録又は許可にかからしめる理由であることを通達により明確にするとともに、登録又は許可を要しない自家用自動車による運送について、ガソリン代などの他に一定の金額を収受することが可能な範囲を通達により明確化する」旨の計画が策定されるなどしたことを受け、考え方を整理した通達が国土交通省から 2018 年 3 月に出された。

通達によると、サービスの提供を受けた者からの給付が「好意に対する任意の謝礼」と認められる場合や、「金銭的な価値の換算が困難な財物や流通性の乏しい財物など」によりなされる場合、また、ボランティア活動として行う運送において、実際の運送に要したガソリン代や有料道路使用料、駐車場代のみを収受する場合は許可などを要しないこととしている。

■日本における特区制度

政府は、地域や分野を限定することで大胆な規制・制度の緩和や税制面の優遇を行う規制改革制度「国家戦略特区」を 2013 年に制定している。その後、2015 年の諮問会議で安倍晋三首相が「過疎地などでの観光客の交通手段として自家用車の活用を拡大する」旨の発言を行い、翌 2016 年に一部改正法が成立。自家用有償運送の主な運送対象として、特区では訪日外国人をはじめとする観光客が盛り込まれた。

なお、実施主体はあくまで市町村や特定非営利活動法人で、運転者は二種免許または大臣認定講習を必要としている。旅客から収受する対価は、実費の範囲内とし、国家戦略特別区域会議の意見を聴くものとしている。

2018年5月には、この特区制度を活用した初の事業として、兵庫県養父市で地元住民の自家用車を用いた有償ライドシェアが始まった。市内タクシー事業者やバス事業者、観光関連団体、地域自治組織らが「マイカー運送ネットワーク」を設立し、タクシー事業者が対応困難な大屋・関宮地域で登録ドライバーによる短距離輸送を行っている。マイカー運送ネットワークはNPO法人化し、「やぶくる」の名称でサービスを実施している。

■日本における実証実験

広島県×三次市×マツダ：コネクテッド技術活用しライドシェア見越した実証実験スタート

マツダは広島県および三次市と連携のもと、コネクティビティ技術を活用し、将来のライドシェアを見据えた移動サービスの実証実験を開始したことを2018年12月に発表した。

地域移動サービスで用いる運行管理システムや利用者用アプリの開発を進め、実証実験で得られたデータを蓄積して次世代コネクティビティ技術や自動運転技術と組み合わせたライドシェアサービスの開発を目指すこととしている。

荒尾市×三井物産：相乗りタクシー実証実験を実施

熊本県荒尾市は2019年1月から2月にかけて、三井物産などとともにAI（人工知能）を活用した相乗りタクシーの実証実験を実施した。実証実験には地場系のタクシー会社「荒尾タクシー」が協力し、同社の乗務員が運転するタクシーに市民ら利用者が相乗りする仕組みだ。

タクシー事業が縮小傾向にある中、タクシー車両を有効活用することで路線バスを補完する新たな公共交通体系として商業化を含めた導入の可能性を探る目的。スマートフォンやAIなどを活用し、複数の利用希望者のマッチングを行って1台のタクシーへの相乗り実証などを行ったという。

【参考】荒尾市の取り組みについては「熊本県荒尾市、三井物産などと相乗りタクシーの実証実験開始」も参照。

鹿児島県与論町×Azit：与論島でライドシェアサービス実証

モビリティベンチャー企業の株式会社Azitは2018年6月、タクシーが8台しかないとき

れる鹿児島県の与論島で観光客を対象としたライドシェアサービスの実証実験を同年 8 月に実施することを発表した。

ヨロン島観光協会と協力して事業を進めることとしており、同社が開発したドライブマッチングアプリ「CREW」を活用し、島民の自家用車を活用してライドシェアサービスを展開する仕組み。

2019 年 2 月には、「CREW」の定常的な提供を 2019 年 4 月以降に開始することでヨロン島観光協会などと合意したことも発表しており、自家用車に加え地域のタクシーも配車可能にする計画という。

【参考】Azit の取り組みについては「MaaS プラットフォーム「CREW」、鹿児島県の与論島で定常的提供」も参照。

天塩町×notteco：住民同士による長距離相乗り実証プロジェクト

移動手段不足の問題の解消を目指すプロジェクトとして、北海道天塩町と notteco が 2017 年 3 月に相乗り交通事業に着手した。

同町から約 70 キロメートル離れた稚内市まで、住民同士が車の相乗りで移動できるようにする試み。

森ビル×Via：都心部でもオンデマンド型シャトルサービス検証

都市ディベロッパーの森ビル株式会社は、米ライドシェア企業 Via と連携し、ヒルズを舞台にオンデマンド型シャトルサービス「HillsVia」の実証実験を開始したことを 2018 年 8 月 5 日までに発表した。

利用料金を森ビル側で負担することで実質無償型とし、日本国内の法律を遵守する形で実証実験を行い、さまざまなデータを取得して都心におけるオンデマンド型シャトルサービスの有効性やまちの付加価値向上の可能性などを検証することとしている。走行エリアは六本木ヒルズや虎ノ門ヒルズ、愛宕グリーンヒルズ、パレットタウンなどで、実験期間は 1 年間で予定している。

【参考】森ビルの取り組みについては「六本木ヒルズに初のライドシェア 森ビル社員が相乗り通勤などで実証実験 米 Via 社のサービス活用」も参照。

博報堂の協力で有償ライドシェア「ノッカル中田」

2022年11月、マイカーを活用した乗り合い公共交通サービスとして「ノッカル中田」の実証実験がスタートしたことが話題になった。

事業者協力型自家用有償旅客運送に即した有償ライドシェア事業と言え、MaaSシステムを導入して住民の移動課題を解決するという取り組みだ。この取り組みには博報堂が協力しており、サービスを利用する前日までに電話またはLINEで予約を行い、ドライバーの車に同乗させてもらう仕組みだ。

【参考】関連記事としては「博報堂が「日本版ライドシェア」！Uberはダメなのになぜ？」も参照。

■【まとめ】ライドシェア実証進む 導入見越した体制づくりを

相乗りサービスの実証を含め、道路運送法にのっとった形で事業化した京丹後市や、特区のもとライドシェア事業に取り組んでいる養父市など、さまざまな動きが散見されるようになった。

一般ドライバーによる有償ライドシェアをめぐるのは、安全性の問題や既存業界への利益圧迫などがたびたび指摘されているが、安全性に関しては新たなルールを導入することである程度クリアできる問題であり、後者に関しても、競争原理から言えばただただ既得権を守ろうとする動きにしか見えない。

タクシー業界でも、配車アプリやAIの活用などで進化を遂げている企業は存在する。仮にライドシェアが解禁されても、真っ向から勝負できる体制は整っているのだ。将来を見据えるならば、ライドシェアとともに自家用車による移動のシェアを奪うような戦略を打ち出した方が理にかなっているのではないだろうか。

世界的にもライドシェアの導入に慎重な国は少なからず存在するが、これは発展途上のサービス故の問題に直面しているのが主な理由であり、改善の余地は大いにあるはず。

MaaSやシェアリングエコノミーの観点からも、最終的にライドシェアは解禁される方向に向かっていく可能性が高い。時代は常に移り変わっていく。変化に対応できる社会づくりを進めてこそ、新しい時代を迎えられるのではないだろうか。

■関連 FAQ

ライドシェアとは？

一般的には、運転手も乗客も双方が「一般人」であり、乗客を輸送する対価として運転手が報酬を受け取るサービスモデルのことを指す。お金のやり取りをせずに展開されているサービスもある。

日本ではライドシェアは禁止されている？

有償のライドシェアは原則禁止されている。「公共の福祉」的な観点から地域住民の足を確保するためのライドシェアは合法的に展開することが可能だが、極めて限定的にしか展開できないのが現状だ。ちなみに、ガソリン代などをシェアして相乗りする「カープール型」は規制の対象外となっている。

代表的なライドシェアサービスは？

世界的には、アメリカ勢の Uber (ウーバー) や Lyft (リフト)、中国勢の Didi (ディディ)、東南アジアを中心に展開する Grab (Grab) などが大手と言える。日本には Uber や Didi が進出しているが、いずれもタクシーの配車サービスを展開するにとどまっている。

今後ライドシェアは日本で解禁されるのか？

2022 年現在、日本で有償のライドシェアを全面的に解禁するといった動きはみられない。過去にタクシー団体などの反発もあり、国会での議論が尻すぼみになった経緯がある。新型コロナウイルスの感染拡大で「相乗り」に対する抵抗感が強まったことも、マイナスに働いた。

ライドシェアの市場規模は？

世界における市場規模は現在 10 兆円規模とされ、2021～2027 年にかけて年平均 20% の成長が見込まれている。一方、ライドシェアが解禁されない日本は、このままでは市場の拡大から取り残されていく。ソフトバンクグループの孫正義会長兼社長は過去に、ライドシェアを解禁しない日本を「馬鹿な国」と形容したことがある。詳しくは「孫正義の事業観 (1) 「馬鹿な国」発言はポジショントークか」を参照。ライドシェア解禁論、なぜ急浮上？--「タクシーでは移動の需要に応えきれない」の声も

佐野正弘 2023 年 08 月 21 日 11 時 00 分

ツイート

一覧

notenote

印刷

メール

保存

クリップ

導入事例、製品情報、調査・レポートなど、ホワイトペーパー多数掲載

「Uber」などに代表される、いわゆるライドシェアサービス。海外では多くの国や地域で普及が進む一方、日本では依然「白タク」行為として禁止されている。だが最近、再びその解禁論が浮上しつつあるようだ。日本でライドシェアが禁止されるに至った背景と、今後の解禁の可能性について考えてみよう。

なぜ日本でライドシェアの禁止が続いているのか

ライドシェアとは、スマートフォンアプリを通じて、移動したい人と車を運転するドライバーをマッチングして相乗りできるようにするサービスだ。乗客は車に乗せてもらうことで移動ができるし、ドライバーは乗客を乗せることで報酬が得られることから、両者が Win-Win になるという発想の元に生まれたサービスといえる。

-PR-

同サービスの草分けとなったのが米ウーバー・テクノロジーズの「Uber」である。Uber はスマートフォンアプリから簡単にライドシェアを手配できるのに加え、ドライバー側もスマートフォンアプリから登録をすることで、隙間時間に移動サービスを提供してお金を稼げる、いわゆるギグワーカーとして手軽に収益を得られることから人気となり、米国などで急速に普及するに至った。

ライドシェアサービスの草分け的存在となる「Uber」。2018 年にはソフトバンクグループが出資し、一時は筆頭株主となっていた(その後売却)

ライドシェアサービスの草分け的存在となる「Uber」。2018 年にはソフトバンクグループが出資し、一時は筆頭株主となっていた(その後売却)

しかも、ライドシェアアプリは配車した時点で乗車にかかる料金が分かる“明朗会計”なのも特徴だ。外国でドライバーが無駄に長距離を走って運賃を稼いだり、メーターに細工をして“ぼったくり”をしたりすることもできない。加えて、乗客とドライバーが互いに評価する仕組みも備わっており、評価の低いドライバーが排除されやすくなっている。

そうしたことから、元々タクシーのサービスの品質が低く、利用者が不満を抱いていた国や地域で高い支持を集めるようになり、現在では移動に欠かせない手段となっている地域

が多い。実際 Uber 以外にも、国や地域によってさまざまなライドシェアサービスが存在しており、代表的な所では米国の「Lyft」や中国の「DiDi」、東南アジアの国々でサービス展開している「Grab」などが挙げられる。

東南アジアで人気の「Grab」はライドシェアサービスで大きな成功を収めたのを機として事業を拡大、現在はフードデリバリーや金融、決済など幅広いサービスを提供している

東南アジアで人気の「Grab」はライドシェアサービスで大きな成功を収めたのを機として事業を拡大、現在はフードデリバリーや金融、決済など幅広いサービスを提供している

ただその規模が大きくなるにつれ、移動をシェアするというより、タクシーの競合としての意味合いが強いサービスとなっていったのも確かだ。それゆえ Uber が台頭した 2010 年代前半には、世界的にライドシェアサービスに対するタクシー事業者との軋轢が生じるようになり、国によってはライドシェアを法律で禁止する動きも強まっていった。

日本もそうした国の 1 つと言える。日本では元々、一般のドライバーが営利目的で他人を運ぶことが、道路運送法によっていわゆる「白タク」行為として禁止されており、ライドシェアサービスを合法的に提供するには法律を変える必要があった。

だが、日本では元々タクシーのサービス品質が高くライドシェアに対するニーズが海外ほど高くなかったのに加え、海外での急速なライドシェアの普及に危機を覚えたタクシー業界側が、ライドシェアサービスの上陸に猛反発。それに加えて、2015 年にウーバー・テクノロジーズが福岡でライドシェアの実証実験「みんなの Uber」を実施したものの、国土交通省から道路運送法違反の可能性を指摘され、中止を余儀なくされるといった事業者側の失策もあって、ライドシェア解禁の機運が盛り上がらなかった。

そうしたことから日本では現状、ライドシェア事業者もライドシェアを諦めてタクシー配車サービスとしての展開を余儀なくされている。実際ウーバー・テクノロジーズは日本においていくつかのタクシー会社と提携し、Uber アプリをタクシー配車アプリとして提供している。また DiDi を運営する滴滴出行も、日本ではソフトバンクとの合弁でタクシー配車サービスを提供している。

中国ではライドシェアサービスを提供する「DiDi」も、ライドシェアが禁止されている日本ではソフトバンクとの合弁により、タクシー配車サービスとして展開している

中国ではライドシェアサービスを提供する「DiDi」も、ライドシェアが禁止されている日本ではソフトバンクとの合弁により、タクシー配車サービスとして展開している

同様に、法律とタクシー業界の反発によって新しいモビリティサービスが本格提供に至らないケースがあった。それが「AI オンデマンド交通」と呼ばれるものだ。

同サービスは、スマートフォンで乗車を予約し、指定の場所から乗車・降車ができる、いわば「バスとタクシーの中間的なサービス」だ。AI 技術で需要を予測することで効率的な運行ができる点も特徴となっている。

AI オンデマンド交通は国土交通省が導入に向け取り組みを進めているもので、WILLER と KDDI が合弁で設立した Community Mobility が運営する「mobi」などが事業化に向け事業展開を進めている。だが、こちらも道路運送法第 21 条に基づき乗合運送許可を得て運用する必要があり、その期間は原則 1 年以下と定められていることから長期間のサービス提供は実現できていない。また、一部地域ではタクシー業界の猛反発によって、事業の延期を余儀なくされたケースもある。

WILLER と KDDI が合弁で展開している AI オンデマンド交通サービスの「mobi」も、法規制とタクシー業界の反発によって本格的なサービス展開が進められない状況が続いている

WILLER と KDDI が合弁で展開している AI オンデマンド交通サービスの「mobi」も、法規制とタクシー業界の反発によって本格的なサービス展開が進められない状況が続いている

現行のタクシーでは「移動の需要に応えられない」が明白に

そうした状況にもかかわらず、なぜ最近になって再びライドシェア解禁論が出てきているのかといえば、その理由はタクシー側にある。

コロナ禍で大幅に需要が減少したタクシーだが、コロナ禍が徐々に明けるとともに人流が回復して移動のニーズが拡大しているのに加え、円安の影響もあって海外からの渡航者が増え、インバウンド需要も再び盛り上がりつつあることから、再びその需要が高まってきている。

だがその一方で、少子高齢化による労働人口の減少などからタクシードライバーが不足しており、需要が高まっているにもかかわらずタクシー会社側がその需要を満たせなくなっているのだ。その状況は少子高齢化の影響が大きい地方ほど深刻で、筆者も過去に地方でタクシーを呼んだところ、ドライバーがおらず配車にかなりの時間を要したという経験をしたことが何度かある。

需要と供給のミスマッチの結果として懸念されるのが、海外からの観光客をターゲットとした、外国人による海外製ライドシェアアプリを使った白タク行為の横行だ。このことはコロナ禍以前から問題視されていたものだが、国としてインバウンドに力を入れており、今

後一層外国人観光客の増加が見込まれるなか、タクシー不足が外国人観光客の不満を呼んで違法なライドシェアの増加へとつながる可能性は否定できない。

タクシー会社側が高まる需要に応えられない以上、違法行為を増やすことなく高まる移動の需要に応える最適解となり得る唯一の策がライドシェアの解禁であることから、再びライドシェア解禁論が盛り上がりつつある訳だ。

政府側にもライドシェア解禁に関心を高める動きが出てきているようで、2023年8月19日には菅義偉前首相が講演でライドシェアの解禁に向けた議論に意欲を示したとの報道がなされている。

もちろんライドシェアを解禁するとなれば、日本では利便性より最重要視される安全の確保を主体とした法整備のあり方に加え、「Uber Eats」などのフードデリバリーサービスでも関心を呼んだ、ギグワーカーに関するさまざまな問題も浮上するだけに一筋縄ではいかないだろう。

だが、ライドシェアに猛反発してきたタクシー業界側が需要に応えられないことが明白となり、そのことが日本の観光政策に大きな影響を与えつつある以上、ライドシェアの導入に向けた議論の再開は避けられないのではないだろうか。ライドシェアリングソフトウェア市場規模は2029年までに191.5億ドルに達する見込み - 最新予測

Report Ocean Co. Ltd.

2023-08-30 05:10

ライドシェアリングソフトウェアの世界市場規模は、2021年に約56.9億米ドルとなり、予測期間2022-2029年には17.5%以上の健全な成長率で成長すると予測されている。

市場の概要

ライドシェアリングソフトウェアは、ユーザーがモバイルデバイスを使用して、必要な場所に必要な時間に出発するためのタクシーを予約することを可能にするコンピュータアプリケーションです。ライドシェアリングソフトウェアの使用により、ユーザーは低コストで長距離および短距離を移動することができます。また、このソフトウェアは、ノートパソコン、スマートフォン、タブレット端末など、さまざまなデジタル資産からアクセスすることができます。シェアード・モビリティ・サービスの人気の高まりと、自動車の所有権およびメンテナンス・コストの増加、ならびに主要市場プレイヤーの戦略的イニシアチブは、市場成長を加速する主要因である。

共有モビリティに関連する費用対効果と交通費の上昇により、共有モビリティサービスの

人気が高まっていることが、世界のライドシェアリングソフトウェア市場の成長に寄与している。例えば、Statistaによると、2022年現在、世界のカーシェアリングセグメントの売上高は118.8億米ドルと推定され、世界の売上高は2022年から2026年の間に8.13%の複合年間成長率で成長すると予測され、その結果、2026年までに162.4億米ドルの市場規模が予測されている。また、自動ライドシェアリング車の台頭と発展途上地域におけるスマートフォンの普及率の上昇が、予測期間中に市場に有利な成長見通しをもたらすだろう。しかし、高速インターネット接続の利用可能性は限られており、データのプライバシーとセキュリティに対する懸念が、2022～2029年の予測期間を通じて市場の成長を阻害する。

地域別のカバー率。

ライドシェアリングソフトウェアの世界市場調査において考慮した主要地域は、アジア太平洋地域、北米、欧州、中南米、その他の地域である。北米は、主要なライドシェアリングソフトウェア開発者の優位性と、同地域における短時間移動サービスの人気の高まりにより、収益面で市場を支配している。一方、アジア太平洋地域は予測期間中に最も高い複合年間成長率で成長すると予想され、これは同地域における大手市場プレイヤーの普及率の上昇と相まって、高消費インターネットサービスやスマートフォンの普及率の上昇などの要因によるものである。

競争力のある分析。

本レポートに含まれる主な市場プレイヤーは以下の通り：

ウーバーテクノロジーズ

ボルト・テクノロジーOU

Lyft Inc.

ANI Technologies Pvt.

クラブ・ホールディングス

ディディ・チューシン・テクノロジー

シェア・ナウ GmbH

Cabify Espana S.L.U

ヴィア・トランスポートーション

BlaBlaCar

市場の最近の動向：

2021年3月、中国のライドヘイリング会社 DiDi Chuxing が南アフリカで事業を開始した。同社は中国の北京に本社を置き、中国の400以上の都市で事業を展開している。また、アジア、ヨーロッパ、ラテンアメリカ、オーストラリアの16カ国で5億5,000万人のユーザーにサービスを提供している。

研究目的

この調査の目的は、近年における様々なセグメントと国の市場規模を定義し、今後数年間の値を予測することである。本レポートは、調査対象国における産業の質的・量的側面の両方を盛り込むよう設計されています。

また、市場の将来的な成長を規定する推進要因や課題などの重要な側面に関する詳細情報も提供しています。さらに、主要企業の競争環境と製品提供の詳細な分析とともに、関係者が投資するためのマイクロ市場における潜在的な機会も組み込んでいます。

レポートの範囲

サービスタイプ別：(E-hailing、カーシェアリング、レンタカー、ステーション型モビリティ)

車両タイプ別：(二輪車、三輪車、四輪車、その他)

場所別：(都市部、農村部)

エンドユーザー別：(施設、個人)

地域別

北米 (アメリカ、カナダ、メキシコ)

欧州 (英国、ドイツ、フランス、イタリア、スペイン、ポーランド、ロシア、オランダ、ベルギー、トルコ、北欧諸国、その他の欧州諸国)

アジア太平洋地域 (中国、インド、日本、韓国、オーストラリア、ニュージーランド、ASEAN 諸国、その他アジア太平洋地域)

中東・アフリカ (UAE、サウジアラビア、南アフリカ、イスラエル、クウェート、カタール、オマーン、MEA 諸国、その他の地域)

南米 (アルゼンチン、ブラジル、南米のその他地域)

レポートを購入する前に、無料のサンプルページをリクエストしてください：
https://reportocean.com/industry-verticals/sample-request?report_id=bw6663

私たちに関しては：

私たちは業界で最高の市場調査レポートプロバイダーです。Report Ocean は、今日の競争の激しい環境で市場シェアを拡大するトップラインとボトムラインの目標を達成するために、クライアントに品質レポートを提供することを信じています。Report Ocean は、革新的な市場調査レポートを探している個人、組織、業界向けの「ワンストップソリューション」です。