

組合発 2019-08 号

2019 年 12 月 5 日

一方的報酬引下げに対する抗議声明

ウーバーイーツユニオン

1 基本報酬引下げの問題点

ウーバーイーツは、11 月 29 日、配達員の基本報酬を一方的に引き下げました。

1 キロ当たりの距離報酬は、これまで 150 円だったものが 60 円となり、6 割のカットです。荷物の受取料金は 300 円から 265 円となり約 12%のカット、受渡料金は 170 円から 125 円となり約 27%のカットです。これにより、例えば、2 キロの配達では 501 円だった報酬が 459 円となり約 8%の減額、3 キロでは 598 円が 513 円となり約 14%の減額、4 キロでは 696 円が 567 円となり約 19%の減額、5 キロでは 793 円が 621 円となり約 22%の減額です（別表 1 参照）。

ウーバーは、基本料金が下がっても、インセンティブを引き上げるので、配達 1 件ごとの収入は変わらない、としています。（「With your base fare decrease, please note that incentives will be increased such that earnings per trip do not change.」）

しかし、インセンティブは、ウーバーが一方的・恣意的に付与するかを決定できるものであり、これまでの報酬水準が維持される保証はありません。（なお、報酬引下げを通告するメールの上記英文の日本語訳は、「基本料金の引き下げにより、インセンティブが引き上げられます。」となっています。「earnings per trip do not change.」の部分が意図的に省略されており、この点からも収入が維持される可能性が低いことが容易に想定されます。）

実際、今回の報酬引下げ前と後で類似距離の報酬を比較してみると、引下げ前は 2.72 キロの配達で 570 円だったものが、引下げ後は 2.74 キロの配達で 498 円、引下げ前 6.73 キロの配達で 960 円だったものが、引下げ後 6.52 キロで 701 円、5.54 キロで 1104 円だったものが 5.18 キロで 699 円となるなど、「配達 1 件ごとの収入」が下がっていることが明らかです。

また、配達現場では、これまで朝 9 時から休憩なしで配達をすれば 17 時には 1 万円を超えていたものが、20 時までかかったなどの声も上がっています。

したがって、今回の基本報酬の引き下げによって配達員の収入が下がっているのは明らかであり、そのため配達員は同様の収入を維持するためには長時間の稼働を強いられています。

2 一方的通告による報酬引下げ

今回の基本報酬の引下げは、2019 年 11 月 20 日にメールにて一方的に告知され、11 月 29 日から実施されたものです。

この点について、なぜ報酬を引き下げる必要があるのかなど、合理的説明はされていません。

ウーバーは、今回の報酬引下げに当たり、11月25日から12月1日まで大門のパートナーセンターにおいて説明会を開催しましたが、上記の点や、どのようなインセンティブによって収入を維持するつもりなのか、そもそも収入は維持されるのかという点について全く具体的な説明はありませんでした。

ウーバーイーツユニオンでは、10月8日付で団体交渉を申し入れましたが、ウーバーはこれを拒否しており、対話に応じておりません。

このように、プラットフォームであるウーバーイーツが、配達員の生活を左右する報酬水準をメール一つで一方的に変更できることには大きな問題があると考えます。

3 結論

以上のとおり、ウーバーは、報酬引下げの必要性について合理的説明等を一切することなく、配達員の生活を左右する報酬の引下げを、メール一つで一行的に行いました。

ウーバーイーツユニオンはこのようなウーバーの報酬引下げに対して強く抗議し、その撤回を求めるとともに、会社に対して一刻も早く違法な団交拒否をやめ、ユニオンとの団体交渉に応じることを求めます。

別表1

	改定前	改定後	減額率								
距離	150	60	60.0%								
受取料金	300	265	11.7%								
受け渡し料金	170	125	26.5%								
サービス手数料	35.0%	10.0%									
	1km	2km	3km	4km	5km	6km	7km	8km	9km	10km	
改定前手数料	217	269.5	322	374.5	427	479.5	532	584.5	637	689.5	
改定後手数料	45	51	57	63	69	75	81	87	93	99	
改定前収入	403	501	598	696	793	891	988	1086	1183	1281	
改定後収入	405	459	513	567	621	675	729	783	837	891	
減額率	0.5%	8.4%	14.2%	18.5%	21.7%	24.2%	26.2%	27.9%	29.2%	30.4%	
インセンティブ(ブースト適用時)比較											
1.1ブースト(改定前)	465	578	690	803	915	1028	1140	1253	1365	1478	
1.1ブースト(改定後)	450	510	570	630	690	750	810	870	930	990	
減額率	3.2%	11.8%	17.4%	21.5%	24.6%	27.0%	28.9%	30.6%	31.9%	33.0%	
1.2ブースト(改定前)	527	655	782	910	1037	1165	1292	1420	1547	1675	
1.2ブースト(改定後)	495	561	627	693	759	825	891	957	1023	1089	
減額率	6.1%	14.4%	19.8%	23.8%	26.8%	29.2%	31.0%	32.6%	33.9%	35.0%	

別表 2

バイク配達員の11/29の改定前後収入比較																	
11/29の配送料改定日に稼働した配達員の配達実績から算出																	
配達手段:バイク(50cc)																	
配達件数:15件(1件は同じ受取先で受渡先が2件となるダブル配達)																	
ブースト率:1.1(改定後は配達エリアで収入が1.1倍になるインセンティブが追加されている)																	
* 改定前収入はブースト率1.0でインセンティブの適用無し																	
距離	1.2	6.5	5	3.6	4	4.8	4.3	8.3	2.3	2.5	4.4	5.5	5.4	4	合計	改定前後差額	減額率
1.1(改定後)	¥413	¥701	¥616	¥606	¥628	¥674	¥768	¥884	¥473	¥482	¥587	¥591	¥642	¥566	¥8,631	¥1,662	16.1%
1.0(改定前)	¥413	¥939	¥793	¥657	¥696	¥774	¥725	¥1,115	¥530	¥549	¥735	¥842	¥832	¥696	¥10,293		
							*ダブル										

バイク配達員の12/3の改定前後収入比較															
12/3の配送料改定日に稼働した女性配達員の配達実績から算出															
配達手段:バイク(50cc)															
配達件数:10件															
ブースト無し															
* 改定前収入はブースト率1.0でインセンティブの適用無し															
距離	5.2	5.2	5.8	1.6	4.8	4.8	3.3	5	7.4	2.5	合計	改定後差額	減額率		
改定後	¥631	¥628	¥660	¥436	¥607	¥610	¥530	¥619	¥746	¥486	¥5,953	¥1,451	19.6%		
1.0(改定前)	¥813	¥813	¥871	¥462	¥774	¥774	¥627	¥793	¥930	¥549	¥7,404				
平均配達距離	4.56														

別表 2 では配送料改定以降にバイク（原付）で配達した配達員の収入を改定前後で比較しています。

改定後の収入は実際に配達を行った距離、収入を記載しています。改定後の配達実績を改定前の配送料体系で計算すると

およそ 16%から 20%改定後は収入が下がっていることが確認できます。

今回の配送料改定では配送距離が長い程、改定前と比べて収入が下がる計算になっており、

平均配送距離が 4km を超えるバイク配達員の収入低下が著しい結果になっています。

これは運営が主張する「平均的な収入には影響を与えないと想定している」という結果なのでしょうか？

ある日を境に収入が 20%近く減るのが「収入に影響を与えていない」と主張できるのか甚だ疑問です。