



2020年 第13号 2020年4月15日

発行：自交総連本部

〒110-0003 東京都台東区根岸2-18-2-201
tel. 03-3875-8071 fax. 03-3874-4997

自家用有償運送の拡大、衆院委員会で可決 日本共産党は修正案を出して反対

衆議院国土交通委員会 4月14日、地域公共交通活性化・再生法の改正案を、日本共産党を除く賛成多数で可決しました。法案は近いうちに衆議院本会議を経て、参議院での委員会審議は5月以降になる見込みです。

同法案は、交通の不便な地域で公共交通の維持・充実を図るために、バス・タクシーなどを動員して活用しようというものですが、そのなかにライドシェアへの突破口となりかねない自家用有償旅客運送の拡大・道路運送法の改悪が含まれており、自交総連では署名をはじめ反対の運動をつよめてきました。新型コロナウイルスの緊急事態宣言発出で、国会前行動や傍聴が制限されていますが、事前に衆議院議長あての署名8000筆を提出（参議院議長分は別途9000筆を提出）、各委員にファックスで道運法改悪部分への反対を要請していました。

審議では、日本共産党の高橋千鶴子議員が道運法改悪部分を削除する修正案を提出しましたが賛同する会派はなく否決、本案を日本共産党以外の賛成多数で可決しました。附帯決議は、日本維新の会がライドシェアの導入は認めないとの文言があるからとして反対、日本共産党を含む各会派の賛成多数で可決されました。

高橋議員は質問で、地方公共交通の衰退は、バス・タクシーの規制緩和が原因だと指摘、大臣の認識を問うと、赤羽一嘉国土交通大臣は、規制緩和にはデメリットもあり、安定的な維持が難しくなっているのも事実なので、国も財政面などで支援していきたいと答えましたが、具体的な予算増の答えはありませんでした。

高橋議員は、自家用有償運送とタクシーの違いを質問、自家用有償運送は、二種免許が必要でなく、国家資格の運行管理者がいなくてもいいこと、運転者はボランティアなので労災の適用もないことなどを答弁させ、安全性・利用者保護に問題があり、労働者の処遇も下がってしまうことになる」と指摘、自家用有償運送ではなく、タクシーにやらせればいいのではないかと、竹中平蔵氏がライドシェアへの突破口にしているのが違うというならば、タクシー労働者の処遇を改善して、タクシーが地域公共交通を担えるようにするべきだと述べました。

ロイヤルリムジンの偽装解雇でも質疑

4月10日の衆議院国土交通委員会では、ロイヤルリムジンの乗務員全員解雇の問題が取り上げられました。

立憲民主党の道下大樹議員は、政府は解雇より雇用継続を強く働きかけるとともに雇用調整助成金制度の拡充や迅速な対応をするべきだと質問、国交省の一見自交

ロイヤルリムジン コロナを悪用、600人を偽装「解雇」

東京のタクシー会社ロイヤルリムジングループ（金子健作社長）は4月8日、コロナウイルスの感染拡大による営業収入の急減を理由にして事業の休止、600人の乗務員全員の「解雇」を発表しました。会社が倒産や廃業するわけではなく、コロナ特例の臨時休車措置を利用し車両は維持し、11月以降に再開をめざすもくろみで、雇用責任の放棄、コロナ悪用の暴挙です。

同グループの目黒自交には、自交総連東京地連の目黒自交労組があり、8日に同社内の多数派労組と共同で団交を行いました。社長は、みなさんは休業補償より失業給付を受けた方がメリットがある、会社は11月以降にリセットして再出発する、などと説明。組合が、休業して雇用調整助成金をもらえばいいと提案しても耳を貸さず、解雇予告手当は払えないとして解雇という言葉を避け、全員「退職合意書」にサインしてもらいたいと言いました。

組合では、多数派労組との共同を行いながら、弁護士事務所にも相談、労働委員会や法廷闘争も視野に入れて、たたかうことにしています。

局長は、同社から事情を聞き指導をする、雇調金の教育訓練費の拡充なども求めていきたいと答えました。

日本共産党の高橋千鶴子議員の質問への答弁で、赤羽国交大臣は、「偽装的なところ、やり方には感心しない。こうしたことが起きないように雇調金など支援策がしっかり活用されるよう、関係省庁と連携してとりくむ」と答えました。

同日の衆議院厚生労働委員会では、日本共産党の宮本徹議員が、社長は解雇予告手当を支払えないと言っている、整理解雇4要件に照らして解雇回避努力をしたのかも問われている、ルールなき解雇はダメだと指導すべきではないかと質問しました。加藤厚生労働大臣は、個別の事案にお答えできないとしながら、「厚労省として、問題のある事案を把握した場合には適切に指導等を行う、まずは雇調金を活用して雇用の維持を図っていただくということを説明していきたい」と答えました。

持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律案に対する附帯決議

2020年4月14日 衆議院国土交通委員会

政府は、本法の施行に当たっては、次の諸点に留意し、その運用について遺漏なきを期すべきである。

- 一 国及び地方公共団体は、持続可能な地域公共交通の確保及び維持のために安定的な財源の確保を図ること。また、バス、タクシーやデマンド交通の確保及び維持等、公共交通の利用環境の改善に関する取組に対しては、これまで以上に多様かつ柔軟な対応を図りつつ、財政的な支援を図ること。

- 二 地域公共交通の確保及び維持のために、自動車運転者等輸送の担い手である公共交通に従事する者の確保、育成及び定着に配慮するとともに、自動車運転者等の賃金及び労働条件の改善について幅広く検討すること。
- 三 地域公共交通計画を適切に作成し同計画に基づく事業計画等を円滑に推進するために、財政的支援のみならず、ガイドラインの作成、知見やノウハウの提供、人材の確保や育成といった、ソフト面での支援や助言も十分に行うこと。また、地域公共交通計画の作成に当たり、地方公共団体における組織体制の充実のための支援を強化すること。
- 四 福祉輸送、スクールバス等の地域の輸送資源の総動員に当たっては、これらの担い手である関係者とともに高齢者、障害者等の移動弱者の声を代表する者が協議会に参画できるよう、基本方針やガイドラインで、明らかにすること。また、MaaSの全国的な普及やICT等最新技術の積極的な活用による既存の公共交通サービスを改善する取組を推進し、バリアフリーの視点に立った利便性及び快適性向上に向けた必要な環境整備を図ること。
- 五 自家用有償旅客運送が事実上の営利事業として地域公共交通の担い手となっているタクシー事業者の経営を圧迫することにならないよう対策を講ずること。また、地域公共交通会議等における関係者の協議を経て、安全の確保、利用者の保護等に万全を期すこと。あわせて、いわゆる「ライドシェア」は引き続き導入を認めないこと。
- 六 営業区域外旅客運送を行うタクシー事業については、住民の利便性の向上に資する観点から、地域公共交通会議等において十分な協議を経て、一定のルールの下で、事業者において混乱なく、また、運用の効率化ができるよう、ガイドラインの制定や通知の発出等必要な措置を講ずること。
- 七 地域公共交通利便増進事業において、乗合バスの新規参入等に係る通知を受けて地方公共団体から地域の意見が提出された場合は、その意見を十分に尊重し判断を行うこと。あわせて、運行計画におけるいわゆるクリームスキミング規制について時間帯による運行本数のみならず面的なネットワークの維持に繋がるよう地域の判断を前提とした今回の制度改正の効果を検証し、必要に応じてその見直しを検討すること。また、同事業における事業者間の利害調整が円滑に進むよう環境整備に努めること。
- 八 地域公共交通計画において事業の効率化に関する指標を定めた上で、毎年度、実施状況の評価等を行い、それを翌年度以降の事業予算等に反映されるという適正なPDCAサイクルが地方公共団体において継続的に実施されるよう、支援や助言を十分に行うこと。
- 九 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構による民間事業者への資金の貸付制度の運用に当たっては、公的資金を原資とするものであることを踏まえ、真に地域公共交通の活性化を図る目的に合致した事業に限定するとともに、選定基準の明確化を図ること。また、貸付対象となる事業者について、客観的かつ中立的な立場から審査及び評価を行うとともに、第三者委員会を活用して選定過程の透明化と説明責任の向上を図るよう機構を指導すること。