

【電子版】



2023年 第19号 2023年 8月 4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

メール info@jikosoren.jp

ホームページ→



二種免許不要論の見解をただす

国交省「旅客の安心・安全のために二種免許は必要」

自交総連は7月20日、日本共産党の田村智子参議院議員（国土交通委員）の協力をえて、白タク・ライドシェアやダイナミックプライシングの運用、全タク連の川鍋会長が発言した二種免許不要論ともいえる制度の導入などに対して、緊急に国土交通省へ申し入れをして交渉をおこないました。

また3月2日に実施した国交省交渉では、運賃改定前後の合理化に対し、国土交通省は「運賃改定後、賃下げする事業者があった場合、情報提供してほしい、調査して適切に指導する」と回答していましたが、改めて見解をただしました。

合理化対応「調査をおこない、後日報告する」と回答

埼玉、東京、神奈川で営業展開する事業者の合理化市例を具体的に国土交通省に示し、見解も含め指導を求めました。同省は関東運輸局の対応については、「調査をおこない後日報告する」と回答しました。

自交総連は、労働条件を改善するとした運賃改定の趣旨を反故にするような事業者の合理化攻撃を全国に波及させないために、国土交通省・各地方運輸局への追及を強化し、適正な指導を求めています。

【2023. 7. 20 国土交通省交渉】

【参加者】

国交省 自動車局旅客課手島一了課長補佐
自交総連 庭和田委員長、徳永副委員長、高城書記長、石野常執、林常執、富松常執
議員 日本共産党田村智子参議院議員と秘書



参議院議員会館会議室

要 請 事 項	回 答
<p>1. ライドシェア阻止、規制緩和問題</p> <p>(1) 自家用車をつかったライドシェアの導入は認められないとの立場を今後も堅持すること。</p> <p>(2) 第一種免許でタクシーを運行することは、安心・安全を根底から破壊するのみならず、道交法、道運法の規定に反するものである。 第二種免許の必要性について、国交省としての見解を示すこと。</p> <p>——2016年の内閣委員会での国会質疑で警察庁は「乗客の急な要求にも応えられる高度な運転技術が求められるため二種免許がある」と答弁しているが旅客の安心・安全を守る所管官庁の国交省の見解はどうか。</p> <p>(3) 「改定」地域公共交通の活性化及び再生法で創設されたタクシーの協議運賃制度を都市部(準特定地域指定解除後)で活用する場合、既存事業者との間でどのように不当競争を回避させるのか、国交省としての見解を示すこと。</p> <p>——国土交通白書で「AIオンデマンド交通は、都市部も含め、交通サービスの多様化」とデジタル田園都市国家構想で謳っている。都市部でAIオンデマンド交通の導入をすすめるのか。</p> <p>——タクシー労働者の賃金水準について検討しているか。</p>	<p>(1) 安心・安全の確保が最重要と認識している。運行・整備に責任を負う主体を置かず、運転者のみに責任を負わせるライドシェアを認めるわけにはいかない。</p> <p>(2) タクシー業界で一丸となって運転者数の回復のために施策を検討していることは承知している。</p> <p>国交省としては、道路運送法で規定されているところであり、安心・安全の確保のためには、旅客運送に第二種運転免許は必要だと考えている。また運行管理もしっかりやっていただく。</p> <p>(3) 地域公共交通会議は、公聴会を開催したうえで開催され、協議運賃が協議されるが、運輸局が入ることになっており、過当競争を引き起こすことのないよう監視する。</p> <p>地域公共交通会議には運輸局が係わるので、AIオンデマンド交通については、過当競争につながらないように、しっかり議論することが重要だと考えている。</p> <p>タクシー労働者の労働環境改善は重要だととらえているが、賃金水準は出していない。全産業平均との比較で低いというのは承知している。</p>

(4) タクシーの変動運賃制度（ダイナミック・プライシング）は、タクシー労働者の賃金に大きく影響を与えると同時に、利用者に混乱を持ち込み、交通弱者に対する地域公共交通としての役割に反することから認可しないこと。

—— 現時点の申請状況は？

—— 総括原価方式の範囲内としているが、アルゴリズムで行うことになるのだと思うが、その基準となる単位は、1日、1週間、1か月、3か月など、どの範囲で行うのか？

基準が定かでなければ検証のしようがないし、労働者の不利益が偏ることも想定されるが、どう対処するのか？

(5) 社会を支える重要な交通機関としての位置づけに鑑み、健全な地域公共交通の維持のため、障がい者や高齢者などの輸送にバス・タクシーが貢献できるよう継続的に補助金を増額すること。

—— 単発的な支援ではなく継続した支援を続けるべき。

(4) 導入に当たっては個別事業者の判断となる。パブリックコメントを受けて新たなサービスメニューを創った。

運賃が割増または割引のみに偏ることがないように総括原価方式の範囲内でおこなわれること。また導入に伴う減収分を運転者に負担させないことを条件としている。

運賃水準を満たしているか確認するために、導入後3か月毎に実績を求め問題があれば指導し、是正されない場合は事業改善命令をだす。

現時点での申請はない。

「……………」。

(最後まで明確な回答無し)

(5) 地域公共交通が厳しさを増しているなかで、維持できるよう各種助成金など支援している。特にコロナ感染を受けてより厳しい状況におかれているタクシー事業へは、感染対策や第二種免許取得補助、観光事業に連携した多言語対応の強化、キャッシュレス決済の普及など支援をおこなってきている。

今後も予算を確保していきたい。

2. 運賃改定問題

タクシー運賃の改定に際して、運転者負担の解消や労働条件改善の趣旨が守られているか実施状況を検証し、実行しない事業者に対して指導するとしていたが、その立場は今も堅持されているか。また、賃下げ・合理化を押し付けられた場合、「地方運輸局に情報を提供して欲しい、調査し適切に措置する」と国交省は回答していたが、実際は守られていない。

適切に対応するよう各運輸局に対して通達すること。

——月間の総営業収入に対し、根拠のない0.9585という係数を掛けて賃金計算する合理化（同歩率でも賃下げとなる）がおこなわれている。この件は関東運輸局に告発した。事業者は当該労組に対し「運輸局から容認された」と言っているが本当なのか。

運輸局が合理化を容認し賃金にかかわる部分について言及したのであれば制度に係わる大問題だととらえている。

—— 東京では改定後半年が過ぎたが運賃改定のフォローアップとして改善状況の調査は実施するのか。

東タク協も調査の結果、1事業者の賃下げ合理化が見受けられたと言っている。

労働条件改善の趣旨を逸脱するような実態が確認された場合は、運輸局を通じ対象事業者に対して改定趣旨を堅持するよう必要な指導をおこなっていく。

フォローアップについても適切におこなっていく。運転者負担などについて、運賃改定実施後、6か月以内に改善報告をしてもらうこととしている。

当該運輸局がどういう対応したのか定かではないが、調査して報告する。

半年後に結果を踏まえて、フォローアップをすることになっているので、これから実施するところ。