



(電子版)

info@jikosoren.jp

2020年 第35号 2020年10月14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

## 菅政権でのライドシェア導入の動きには危機感

全タク連交渉

### 最賃違反なくすよう徹底する

自交総連は10月12日、全タク連交渉を行いました。対応した全タク連の武居利春労務委員長らは、コロナ禍での最低賃金の支払いについては全国的に徹底したいと答え、ライドシェア問題でも菅政権のもとで危機感をもって労働組合とも一緒にやりたいとしました。需給調整については、全タク連として個別の会社には言えない、と慎重な姿勢でした。

全タク連の武居副会長（労務委員長）に要請書を渡す高城委員長（左）＝2020.10.12 自動車会館



### 【2020.10.12 全タク連交渉】

出席者 全タク連 武居利春副会長（労務委員長）、神谷俊広理事長他5人

自交総連 高城委員長、舞弓副委員長、菊池書記長、中村・堀井常執

要 請 事 項	回 答 要 旨
<p><b>1. 新型コロナウイルス対策</b></p> <p>(1) マスク、消毒、客室との仕切りなど乗務員の感染防止対策を強化するとともに、乗客へのマスク要請などで乗務員が威圧されることのないよう対策を講じること。</p> <p>(2) タクシーは地域公共交通機関として重要な役割を果たしており、輸送の安全を担保する立場から、利用者が安心して利用できる体制を構築すること。その際、運転者のPCR検査・抗体検査が速やかに実施出来るよう国や自治体に要請すること。</p>	<p>(武居副会長・労務委員長)</p> <p>1. 乗客へのマスク要請などで、運送約款を変えて乗車を断れるようにしようという会社があるが、本省はそのままでは認めない方向のようだ。公共交通機関だから断ることはできないという考えのようだが、なんとかやりたいとは思っている。感染防止策で、新型空気清浄機や運転席を囲む形のシートなど、国交省が予算に入れていこうとしている。</p> <p>PCR検査の拡充は、要請はしているが国の動きは鈍い。</p>

- (3) 雇用調整助成金を活用した計画休業は必要な限り延長して実施し、休業手当は平均賃金の100%を支給すること。雇調金の特例はコロナが終息するまで延長するよう政府に求めること。また、労働者が個人で休業支援金を請求する場合には、休業指示の確認などに協力するよう事業者には徹底されること。
- (4) 労働者が労働した場合には、当然ながら最低賃金が支払わなければならないことを全国の事業者には徹底し、法違反が発生しないようにすること。
- (5) タクシー産業と労働者の窮状を救う直接的な支援策、補助金などを国や地方自治体に要請して、事業の存続・労働者の生活を守るため努力されること。

## 2. 需給調整

コロナによる計画休業で需給バランスが一時的、部分的に回復しているが、需要が回復しないまま、これを元に戻せば著しい供給過剰を招く。恒久的な減車など需給調整をはかるための施策を講じ、地域協議会等で地域ごとに関係者が適時集まって減車などを協議する場を設けるよう検討すること。

## 3. 白タク合法化・ライドシェア阻止

- (1) ひきつづき警戒心をもってライドシェア解禁を阻止するため、労使共同してとりくまれること。
- (2) 地域輸送の主体はタクシー・バスが基本であるとの立場を堅持して、自家用有償旅客運送の安易な拡大に与せず、スーパーシティ法にもとづく国家戦略特区でのライドシェアの

雇調金は延長するよう厚労省に要望書を出して、ヒアリングを受けた。少なくとも3月までは伸ばす感触だが、1日の上限を8330円に戻すという話もあって、厚労省は第3次補正予算で確保できるか考えているようだ。戻したら利用する会社が少なくなり、雇用が維持できない。

最低賃金の遵守は全国を回って徹底を図りたい。最賃を払えないなら会社をやめた方がいいと言って怒られたが、徹底していきたい。

タクシー会社の来年の決算は相当厳しい。倒産もでるだろう。企業維持のための助成金は要望している。国は反応は厳しいが、地方交付税の臨時交付金があるので自治体にも要請するよう地方にも言っている。

2. 需給調整は、(実情を)各ブロックで聞いてきたいが、全タク連として減車をやってくれよ、とは言えないので、労働組合でがんばってほしい。正直なところ、会社を維持することに不安感を持っていて、来年からバタバタつぶれかねない中で、減車について協議するのは難しい。

(協議会などで協議すべきだとの質問に)地域協議会は、事実上、有名無実になっていて、運輸局もやる気がない。地方は体力がない。

3. ライドシェアについては危機感を持っている。労使一緒にやりたい。

二種免については、若い人が取る場合、安全について精神的な(成熟の)問題があるが、採用ターゲットを広げていきたい。

(神谷理事長)

<p>実証実験や解禁の動きに反対されること。</p> <p>(3) 地域公共交通の維持、障がい者らの輸送にタクシーが貢献できるよう、国への補助金増額など働きかけをつよめること。</p> <p>(4) 二種免許取得要件の緩和について、プロドライバーの粗製乱造にならないように、厳格な教習、免許取得後のチェックを徹底すること。</p>	<p>規制改革推進会議の答申（7月）のなかに、「デジタル時代の規制・制度について」という文書が溶け込んでいて、その中でタクシーを含めた業規制の見直しなどが提起されている（下記参照）。菅首相のブレーンは、竹中平蔵氏、三木谷浩史氏、新浪剛史氏（サントリー社長、ローソン元社長）、デービッド・アトキンソン氏（元金融アナリスト、評論家）と言われているが、竹中氏がスーパーシティで（ライドシェアへの）穴を開けたいと狙っている。ライドシェアは要注意だと会長からも（与党に）要望している。</p>
---	---

（資料）規制改革推進会議「デジタル時代の規制・制度について」（2020.6.22）

## 5. 規制・制度の類型化と具体的な見直しの基準

### (2) デジタル技術の代替による対面・書面規制の見直し

#### ① 対面規制の再検証と見直し

例：運行管理者による点呼

### (3) 業規制の見直し

#### ① 柔軟な事業展開を阻害する縦割りの業規制の見直し

i 縦割りを排除した規制・制度の見直しを行うべきである。この場合、新たな業規制の類型を創設することも考えられる。

例：MaaS関連サービスを実施しようとする者のための旅行業法の新類型の整備

ii 新たなビジネスモデルを含む事業活動を阻害する過剰な規制を見直すべきである。また、規制にあたっては、デジタル技術を用いた効率的な規制方法も検討すべきである。

例：運輸業（タクシー、バス、貨物）

#### ③ 資格保有者の営業所等への必置規制の見直し

例：運行管理者

### (4) 柔軟な規制体系への見直し

#### ② 規制手法としてゴールベース規制への移行

例：自動運転車の安全基準ガイドライン、  
デジタルプラットフォームに対する規制