



(電子版)

info@jikosoren.jp

2021年 第44号 2021年11月9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

## ダイナミック・プライシングの実験、注文ない

### 全タク連交渉 運賃改定は視野に入れている

自交総連は11月9日、全タク連交渉を行い、需給調整、ダイナミック・プライシング反対などを申し入れました。武居副会長（労務委員長）は、ダイナミック・プライシングの実証実験が始まったが、注文がほとんどないと明らかにし、本当に必要なものなのかと、同制度の導入に疑問を示しました。

全タク連交渉であいさつする高城委員長（左）＝2021年11月9日、自動車会館



### 【2021.11.9 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3人

組合側 高城委員長、舞弓副委員長、菊池書記長、徳永・堀井中執

要 請 事 項	回 答 要 旨
<p>1. 新型コロナウイルス対策</p> <p>(1) タクシー乗務員のPCR検査を無償で定期的に実施すること、また、ワクチン接種は3回目の接種が優先的に行われるよう国・自治体に要請すること。</p> <p>(2) 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</p>	<p>（武居労務委員長）需給調整ということでは、東京では運転者が8000人も減り、緊急事態解除で車を戻しても稼働率は60%くらいで、動いていない。</p> <p>経営維持のためにも運賃改定を視野に入れていかなければならない。</p> <p>（運賃改定申請をしたら効率的な経営</p>

<p>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徹底されること。</p> <p>(3) タクシー産業と労働者の窮状を救う直接的な支援策、給付金・補助金などを国に要請して、事業の存続・労働者の生活を守るため努力されること。</p> <p>(4) コロナによる計画休業で休んでいる車両を、需要が回復しないまま元に戻せば著しい供給過剰を招くので、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。</p>	<p>をしているかが問われる。そのためにも減車が必要でないか、との問いに) 確かに効率的な経営が問題になるが、いま休車していない会社に、公正取引委員会がくるから(摘発されるから)、減らせとは言えない。動かなくても車を維持しているところは、倒産・身売りを見越してナンバー権を売りたいから持っているのではないか。コロナで受けた融資の返済も迫り、11月の実績をみて、一気に(倒産が)出てくるのではないか心配だ。</p> <p>(神谷理事長) 休車・雇調金の特例延長は政府に要請した。全タク連として自民党のハイタク議連に毎月、要請に行つて、タクシーを助けてくれと言っている。補正予算でどうなるか注目している。</p>
<p><b>2. 白タク合法化・ライドシェア阻止等</b></p> <p>(1) 白タク合法化、ライドシェア解禁を阻止するため、ひきつづき警戒心をもって労使共同してとりくまれること。</p> <p>(2) ダイナミック・プライシング(変動運賃制度)の実証実験については詳細なデータを含め内容を公表すること。需要増大期には障がい者や高齢者、通院患者らの利用に不便をきたし、需要減少期には運転者の賃金低下を招く同制度の導入に反対すること。</p> <p>(3) 地域公共交通の維持、障がい者や高齢者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>(武居労務委員長) ダイナミック・プライシングの実証実験が始まった。ウーバーがやっている方はどうかわからないが、実はほとんど注文が入らない。うちは1件もない。事前確定運賃がそもそも周知されていないようだ。</p> <p>ソフトメーターの実証実験もやっているが、もう今週中には終わる。あまりサンプルもなく本気でやっているのか疑問。やればいいという感じではないか。</p> <p>ダイナミック・プライシングは、地方、東京も含めて本当に必要なのか、という結果が出てくるのではないか。注文がないんだから、どうなるか…。</p> <p>心配なのはウィラーのmobiモビ(定額乗り放題乗合交通)だ。本省は活性化ととらえて是認しているが、ライドシェアに先行するものになるおそれがある。</p> <p>(神谷理事長) 選挙で、ライドシェア解禁が公約の維新が伸びたので要注意だ。大阪は万博もあるから、特区でライドシェア解禁とかもありうる。</p>

<p><b>3. 自動車運転者の労働時間等の改善基準告示</b></p> <p>現在、審議されている改善基準告示の改正について、労働者の健康を守り、利用者の安全も確保する観点から、実効ある労働時間短縮につながる改定が行われるように使用者側として努力されること。休息期間11時間への延長には同意すること。</p>	<p>(武居労務委員長) 自交総連の意見は読ませてもらっている。休息期間11時間は労使でギャップがある。タクシーでも日勤が増えてきていて、全国の声を聞くと拘束16時間(休息期間8時間)の日をつくってくれという声がある。バス・トラックと3つ一緒の規制になるが、バス・トラックの使用者側は(11時間はダメという)強硬姿勢だ。</p>
<p><b>4. 労働条件改善について</b></p> <p>(1) 労働に対しては、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徹底し、法違反が発生しないようにすること。</p> <p>(2) 昨年来実施された運賃改定による運転者の労働条件改善の公約を果たすこと。とくに、運転者負担の改善を全国的に徹底し、障がい者割引などの運賃割引分やカード手数料、事故・修理費の運転者負担などは改善すること。</p> <p>(3) 今後、適時適切に運賃改定が実施され、運転者の労働条件改善が行われるようにすること。</p>	<p>(武井労務委員長) 最賃は来年も確実に上がる。払うのは大変だ。タクシーは自力では経営が維持できない状態で、燃料費も値上がりで大変だ。運賃改定を視野に入れていかなければならないと全タク連としても問題意識を持っている。</p>