

【電子版】



2024年 第4号 2024年2月26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→



ライドシェアの動きと問題点を報告

第46回弁護士交流会 特別報告2件を討議

自交総連第46回弁護士交流会が1月29日、WEB会議形式で行われ、庭和田中央執行委員長の主催者あいさつのあと、基調報告と特別報告2件が担当弁護士より行われました。

自交総連は、継続的に実施している弁護士交流会での意見やとりくみを運動面に活かすことが重要と捉えています。労働組合として、今回の交流会の内容を踏まえ、職場点検を行い問題点を改善して、劣悪な労働条件の下で働く自交総労働者にとって、働きやすい職場環境の構築に繋げることが必要です。

【基調報告】（本部・林治弁護士）

顧問弁護団・林治弁護士（代々木総合法律事務所）が「ライドシェア解禁と道路運送法」をテーマに、ライドシェアの問題点、昨年以降の解禁の動きについて報告しました。

《法律上の規制》

タクシー事業を行うには国土交通大臣の許可が必要であり、安全確保のために厳格な規制がかけられている法律上の要件がクリアされなければ許可されないことになっている。またタクシー事業では、運行管理者を置き、適切な運行管理が義務付けられている。重要なことは、ドライバーには第二種運転免許が必要とされていることである。

《政府答弁》

2018年4月20日、立憲民主牧山ひろえ議員の質問主意書に対する回答では、「自家用自動車ライドシェアは、運行管理や車両整備等について責任を負う主体を置かないままに、自家用自動車の運転者のみが運行責任を負う形態を前提としており、このような形態の旅客運送を有償で行うことは、安全の確保、利用者の保護等の観点から問題があると考えている」と政府は答弁している。

○ 2021年5月26日、衆議院国土交通委員会における赤羽国土交通大臣答弁、

「安全、安心の確保が最重要、大前提だというふうに認識している」。

○ 2023年4月20日、衆議院国土交通委員会における斉藤国土交通大臣答弁、上記と同様の答弁。

以上、法律上の規制や政府の考え方は、ライドシェアは認められないこととなっている。

《問題点》

「タクシー事業の一環」として行うとして以下のような問題点が存在するが、ライドシェア事業者は責任を持たない。

- ① 運転者に対する運転技術、身元確認などが不十分。
- ② 車両の整備、点検、衛生管理が行われない。
- ③ 運転者が利用者に危害を加えても、当事者間の問題となる。
- ④ 事故の際の対応や補償は当事者間の問題として処理される。
- ⑤ ドライバーは労働者と扱われず、労働者保護がない。
- ⑥ タクシー事業の一環から切り離されたライドシェアに向けた蟻の一穴になるおそれがある。

《ライドシェアの危険性を海外の事例で紹介》

日本のタクシーと米国のライドシェアの輸送回数は、おおむね同じような数字であるが、事故、殺人、性的暴行、どれをとってもライドシェアは高い数値を示している。2017年には、英国で日本人留学生に性犯罪をしたUber運転手に実刑判決が出されている。その他の国でも多くの犯罪が発生している。

そのようなことから、ライドシェアを禁止している国は、2016年時点で韓国、シンガポール、ドイツ、フランス他であり、韓国、フランスでは撤退している。昨年立憲民主党・辻本清美議員の質問主意書への回答では、米国において一部の地域で禁止されていないとの回答にとどまっている。

《結び》

交通過疎地域の解消については、当該地域に運転者の供給がないことにはライドシェアでも解消できない。乗合タクシーなどに財政的な援助を行い、運行させるのがベストな道で、道路運送法を改定してまでライドシェアを認める立法事実はない。

【特別報告】**(1) 東交通事件 割増賃金が歩合給から引かれる賃金問題（未払い賃金請求）
北海道タクシー労働者支援弁護団 斎藤耕弁護士（札幌・さいとう耕法律事務所）**

この事件は、元委員長W氏（ハイタクユニオン組合員）が14年11月まで在職していた東交通（株）に時間外割増賃金の未払金を求めて15年6月に地裁へ申立てたものです。

同社の賃金は47%のオール歩合で割増賃金が支払われておらず、第1訴訟は19年2月に地裁で不当判決となり、20年8月に最高裁で上告棄却となりました。ハイタクユニオンの組合員2人が2次訴訟を22年11月に札幌地裁にて係争中です。

《弁護士資料より抜粋》**東交通（株）賃金体系**

- ①基本給：所定労働時間×北海道最低賃金
 - ②残業手当：残業時間×北海道最低賃金×1.25（切り上げ）
 - ③深夜手当：深夜労働時間×北海道最低賃金×0.25（切り上げ）
 - ④業績割増給：業績時間外・業績深夜（法定計算支給）
 - ⑤業績給：月間総營收×47%から上記①②③④を引いた額
- 賃金総額＝①+②+③+④+⑤
＝①+②+③+④+ {月間総營收×47%－(①+②+③+④)}
＝月間総營收×47%

総支給額は売上に対する歩率で決定し、そのうち基本給、時間外手当、深夜手当は最低賃金ベースで計算し、これらの残部を業績給として支給する形を取っていると報告がされました。

報告を受けて、大分共同法律事務所の玉木弁護士から、「時間外・深夜労働が増えていくと、業績給がゼロになる可能性を含んでいる。残業代が増えると、その分業績給が減り、給料総額が変わらない賃金体系となっている」と問題提起があり、

- 1) 歩合給事件とすると、負け筋：歩合給の制度設計は、使用者の裁量広い
- 2) 残業代事件とすると、勝ち筋：残業代は強行法規であり、契約自由で、使用者の裁量狭いとの意見が出され、斎藤弁護士は検討したいと返答しました。

**(2) 飛鳥交通グループ 労働条件不利益変更・賃金請求集団訴訟
山内一浩弁護士（東京・旬報法律事務所）**

2022年11月14日、東京特別区・武三地区の運賃改定（改定率14.24%）が実施されました。関東運輸局は改定趣旨を、乗務員の労働環境改善に充てることと公表し、改定後に歩合率を下げるなど賃下げをしないよう事業者に通達

しました。飛鳥交通は、積算歩合給の算定において、月間総営収に係数0.9585を乗じた額を月間総営収とするとしています。そのことで算定基礎額が一律4.15%減じられ、従前に比して積算歩合給も割増賃金も減額となっています。

山内弁護士は、労働条件を変更する高度の必要性は認められないのみならず、月間総営収が増加するほど現行賃金との賃金差額が生じることになるとしました。また、変更に対して労働者へ具体的な説明はなく、「お知らせ」と題する書面を掲示や交付以外行っていないことから不利益変更と指摘しました。実際、グループの中には、労働者、労働組合への説明協議がなされていないところも存在（飛鳥交通第6）することから、飛鳥交通（品川営業所）、飛鳥交通第5（羽田営業所）、飛鳥交通第6（小松川営業所）の乗務員80人による集団訴訟となっていると報告しました。

この裁判闘争の意義として、①飛鳥交通グループで働く全労働者の賃下げを撤回させる、②他の会社に係数を乗じるような賃下げ行為が拡がらないようにする、③今後の運賃改定時でのノースライドを定着させることと強調しました。