

【電子版】



2024年 第7号 2024年3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

メール info@jikosoren.jp

ホームページ→



3・7中央行動

国交省・全タクと交渉

自交総連は3月7日、中央行動で提出した個人請願書の内容について国交省交渉を行いました。また全タク連とも交渉を行いました。

ライドシェア新法が必要とは考えていない

【2024. 3. 7 13:30~14:30 国土交通省交渉】

国交省 自動車局旅客課武藤淳一
タクシー事業活性化調整
官他3人

組合側 庭和田委員長、石垣副委
員長、徳永副委員長、高
城書記長他12人（埼玉、
東京6人、神奈川2、静
岡、福岡、本部）



要 請 事 項	回 答 要 旨
1. ライドシェア阻止、規制緩和問題 (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。	(1) これまで大臣の国会答弁でも繰り返してきているが、運行管理、車両整備について責任を負う主体を置かず自家用車のドライバーのみが責任を負う形のライドシェアについては認められないという立場は、今後も変わらない。
(2) 道運法第78条を無限定に緩和しないこと。	(2) 4月からの新たな輸送サービスについては、タクシー会社が運行管理を行い、責任を負う限定的なものとなる。

<p>—自家用車活用事業では、空白地域・時間帯をどのようにして把握するのか。悪天候等の一時的な需要など、どこまで対応すればよいのか。</p> <p>—東京でいえば、適正実車率52%へは到達もしておらず、43%程度となっているが、タクシーの供給が不足しているのとらえているのか。</p> <p>—行政が民間企業のアプリデータを活用することで良いのか。また駅は配車除外となっていて、マッチング率に反映されないが、駅のタクシー乗り場の利用者はタクシーを利用できている。駅の乗り場や流しのタクシーを利用できている場合も多いことから、アプリによるマッチング率のみの算定では、空白地域・時間とは言えないのではないか。</p> <p>—データにもとづいた制度設計をするべきであるのに、実施ありきで進めているのではないか。</p>	<p>自家用有償旅客運送を拡大していくという話ではない。</p> <p>悪天候等による一時的な需要への対応をさせようと考えているわけではない。タクシーの補完としてやるものなので、不足している地域・時間を客観的なデータから判断する。配車アプリのマッチング率から算定するのが最善だろうと分析を進めている。</p> <p>場所・時間帯でアプリのマッチング率が悪くなっているところがあることは認識している。（明確な回答を避けた）</p> <p>アプリのマッチング率だけで良いとは思わないが、一方でデータが取れるのは、アプリのマッチング率だけとなっている。他のデータが取れるのであれば適切に活用していく必要はあると思っている。利用者・自治体からのアンケートも必要だと思うし、他のアプリでタクシー利用した場合はマッチング率算定から排除する方法を取るようにしている。</p> <p>議員の方々からライドシェアをやるべきとの議論があるが、国交省としては抵抗している。やりたいわけではなく、必要最低限にする為に、不足しているというエビデンス（根拠）を出して不足分を充足させようとしている。</p> <p>定期的に点検して、見直しもできる。当該地域でタクシーが充足されれば、自家用車活用事業は入れない方向で考えている。</p>
---	---

<p>—準特定地域に指定されているのは、供給過剰ということ。タクシー不足との整合性はあるのか。</p> <p>(3) タクシーの規制緩和をしないこと。</p> <p>(4) タクシー事業者以外の者を参入可能とするライドシェア新法(仮称)策定には反対すること。</p>	<p>毎年需給状況・適正車両数を公示しているが、タクシー特措法で準特定地域に指定されるのは、需要に対する適正車両数と保有車両数との関係で供給過剰となっている地域である。いま問題とされているのは、車両はあるのに運転者の減少により車両を動かさず、タクシーの供給不足が発生していること。</p> <p>(3) 自家用車活用事業の運行にともなう新たな緩和はない。</p> <p>(4) 6月に結論を出していくことではなく、議論を進めていくこととなっている。まず実証結果の検証が先である。国交省は、ライドシェア新法が必要とは思っていない</p>
<p>—ライドシェア新法が出来た場合、国交省は所管官庁から外れるのか。</p> <p>(5) 安全の確保のためにも、雇用契約によらない働き方を認めないこと。</p> <p>(6) 地域公共交通の維持のため、障がい者や高齢者など交通弱者の輸送にバス・タクシーが貢献できるよう、補助金を増額すること。</p>	<p>国交省としては、我々が所管していくべきだと考えている。</p> <p>(5) 自家用車活用事業では、車両の安全、ドライバーの安全に加えて、労働条件に関する課題を慎重に検討することが必要と考えている。交政審でも議論しているが、労働条件の課題は働き方の根幹でもあり、慎重な議論が必要と考えている。</p> <p>(6) 障がい者・高齢者・外国人観光客など誰でも利用しやすいバリアフリー環境整備は必要と考えており、地域公共交通維持確保改善事業、訪日外国人受け入れ環境整備緊急対策事業において車両購入費の補助を実施している。令和6年度予算においても必要な額を要求している。</p>

<p>2. 運賃改定、需給調整問題</p> <p>(1) 運賃改定時における運転者負担の解消や労働条件改善の趣旨が確実に守られているか実施状況を速やかに検証し、趣旨を逸脱する事業者に対しては厳しく指導すること。</p> <p>(2) 準特定地域の解除にあたっては、影響が大きいことから一過性の状況にとらわれず判断すること。</p>	<p>(1) 労働条件は労使間で決定するものであるが、運賃改定の効果が賃金などで労働者へ適切に反映されていない事実が判明された際は、当該事業者に対して適切に反映されるよう指導を行っていく。各タクシー協会へは、実施6カ月後に改善状況の公表を求めており、タクシー運転者の処遇改善を促していく。</p> <p>(2) 指定基準の指標である日車営収、日車実車キロ等の前年度実績を9月までに集計し、指定基準に照らし合わせて判断していく。</p>
<p>3. 安全運行の確保、改定改善基準告示問題</p> <p>厚労省の自動車運転者の労働時間等の改定改善基準告示の施行については、バス・タクシーの安全運行を確保する観点から、拘束時間の短縮、休息期間の11時間以上への延長が図られるよう適切な指導を行うこと。改定改善基準告示の施行に伴い、貸切バスの交替運転者配置基準を改正すること。</p>	<p>過労防止の観点から重要だととらえている。改正された基準が効果的、実効性のあるものとなるように、厚労省と連携し、改善内容について運送事業者へ周知徹底を引き続き行っていく。</p> <p>また監査の実施でとりくみ状況を把握し、適切な指導を行うことで過労運転防止、輸送の安全の確保を図っていく。</p>

推進派は、RSを業務委託でやらせたい

【2024. 3. 7 16:00~17:00 全タク連交渉】

全タク連 武居利春副会長、神谷俊広理事長他2名

組合側 庭和田委員長、石垣副委員長、徳永副委員長、高城書記長他3人（埼玉、東京、神奈川）



要 請 事 項	回 答 要 旨
1. ライドシェア解禁、白タク合法化については反対の姿勢を堅持すること。	<p>アメリカ式のライドシェアには絶対的に反対である。</p> <p>ライドシェアでは福祉に対する輸送はできない。福祉団体からライドシェア反対の決議を出してもらっている。今後は消費者団体からも出してもらえる予定となっており、主婦連合にもお願いしている。</p>
2. 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むこと。	<p>3月8日のハイタクフォーラムの集会には坂本顧問と武居副会長が参加して、解禁阻止の共同を訴えていく。</p> <p>地方から自民党をこれまでのように支援できないと声も出ているが、維新の会が伸張するのではとの不安もあり、まとまっていない。</p> <p>組合には、個人情報漏洩で総務省から行政指導を受けたLINEヤフーの会長が規制改革推進会議の委員にいることの是非を問ってもらいたい。</p>
3. 日本型ライドシェアの導入を進めないこと。また導入を決定したところは見直しするよう指導すること。	<p>国交省が指定した地域と時間を受け、事業者と雇用関係を締結した一種免許ドライバーを活用した運送事業をやることになっており準備を進めている。いまさら方針を変更することはできない。ライドシェア新法を作らせないためにも理解いただきたい。</p> <p>推進派は雇用ではなく業務委託でやらせたい、時間制限を外したいと思っている。我々は雇用関係があつてこそ安心・安全が確保できると主張しているが、事故等が起きれば、雇用関係でも安全は確保されず、必要ないと反論される。日本交通は、一種免許ドライバーの採用のレベルを上げており、9000人の応募で採用者は5人となっている。</p> <p>—業界としてタクシー不足は発生している状況はないと発信できないのか。</p> <p>需給調整が取れているのならば、準特定地域を解除させようと規制改革推進会</p>

	<p>議は狙っているので慎重な対応が必要としている。とくに地方では、指定が解除され新免事業者の流入を警戒している。</p>
<p>4. 施行される改定改善基準告示について、労働時間短縮の趣旨を理解して、とくに日勤の休息期間は11時間を基本とするなどの内容を全事業者が遵守するよう周知徹底をすること。また、さらなる労働環境の改善に向けて早期に見直し・再改正がされるよう国に求めること。</p>	<p>960時間から720時間への短縮、実施が3年後に向けて検討されてくると考えている。将来的に1.5倍くらいの運転者がいないと今の稼働率が確保できない。</p> <p>バスは利用者目線の低額運賃を続け、労働者のことを考えて来なかったから、労働者が減少し減便につながった。一般産業との賃金格差を運賃査定に盛り込むこととなった。タクシーも他産業との賃金格差、物価等を原価に入れ査定されるよう国交省と勉強会を始めた。原資がないと労働時間短縮は難しい。</p>
<p>5. 運賃改定が実施された地域においては、運賃改定時のノースライド（賃率の引き下げをしない）に加え運転者負担の解消など、確実に運転者の労働条件改善が行われるよう指導すること。</p>	<p>東京の運賃改定を例に出せば、東タク協としては、会員事業者の改善状況のまとめが終わった段階であり、運輸局に提出していくところ。</p> <p>今後の運賃改定の3年ローテーション化（3年ごとの改定実施）を国交省に要請している。実現するにはノースライドが前提となるだろうが、個別労使のことは踏み込めない。</p>
<p>6. 最低賃金法違反を根絶し、すべての事業者が確実に最低賃金を支払うよう指示すること。また、今後の違反を予防する観点から、最低賃金相当額以上を固定的給与にするなど、違反が恒常的に発生しない賃金体系の構築をめざすこと。</p>	<p>岸田首相が最低賃金1500円を打ち出したが、毎年50円上がっていく計算になるので、地方はやっていけなくなるだろう。運賃改定後、運収が上がらない地方もあるので厳しい状況だ。</p> <p>地方はオール歩合制賃金を採用するところも多く、足切り以下は「最低賃金×所定労働時間」となっている。固定給は残業・深夜手当を除いたものとしなければならない、ハローワークの求人情報に固定給を明示できない事業者が多い。求職者は固定給から見ていくので、理解されず敬遠される。全タク連としては、是正に向けて運送収入の増加と賃金改定も含めた問題だと考えている。</p>

