

【電子版】



2024年 第27号 2024年9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

メール info@jikosoren.jp

ホームページ→



準備会合はブラックボックス化の危険 内閣府・国交省と交渉を実施

RS 解禁阻止行動

自交総連は8月27日、衆議院第2議員会館会議室で、内閣府・国交省と交渉を行いました。

内閣府との交渉では、日本共産党の高橋千鶴子衆議院議員（国土交通委員）の同席のもと、規制改革推進会議の地域産業活性化ワーキンググループでの偏向的議論や道路運送法第78条の自家用有償旅客運送の緩和、ライドシェア新法を拙速に策定しようとしている問題を指摘しました。さらに7月29日に開かれた同WGで設置された準備会合の意図と委員選任の公正性を質しました。

国交省との交渉では、ライドシェア導入によるタクシー労働者の労働条件低下に関する斉藤大臣発言について、労働者保護や対策を検討しているか確認しました。

内閣府「準備会合の内容は専門的・技術的な議論だ」

【2024. 8. 27 内閣府交渉】

【出席者】

内閣府	規制改革推進室佐々木葵 参事官補佐、デジタル行 財政改革会議事務局河野 良明参事官補佐他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、林常執、富松 常執、堀井中執
議員	高橋千鶴子衆議院議員、 高橋千鶴子衆議院議員楯 秘書、田村智子参議院議 員寺下秘書



要請書を手渡す庭和田委員長(左)

要 請 事 項	回 答
<p>1. タクシー事業者以外の者を実施主体とするライドシェア事業の法律制度（＝ライドシェア新法）の策定に繋がる議論を進めないこと。</p> <p>——国民の移動の確保では、鉄道・バスなどの大量輸送機関を守ることが先決で、タクシーだけを問題にするのは、おかしいのではないか。</p>	<p>閣議決定された規制改革実施計画の中で「タクシー事業者以外の者が行うライドシェア事業について、内閣府・国交省の論点整理を踏まえ、法制度を含めて事業の在り方の議論を進める」となっていることから、ワーキンググループの委員の先生方が議論を進めている。</p> <p>鉄道・バスなどの地域公共交通を守る観点が欠けているという意見だと思うが、タクシーのみならず全般的な議論が必要ということを受け止めたい。</p>
<p>2. 規制改革推進会議の地域産業活性化ワーキンググループが早々に再開（第17回）されたが、2024年7月2日に閣議決定された水野素子参議院議員提出の主意書に対する「ライドシェアに関する答弁書」において、「供給が過剰になることにより、タクシードライバーの雇用が失われるおそれがあり、タクシードライバーの労働環境等に与える影響に留意することが重要」と政府は答弁しているが、会議ではこれらを見做したかたちで、全面解禁へ議論が進められていることに対しての見解を明らかにすること。</p>	<p>YouTubeチャンネルでの会議内容を見た上での、労働者への影響などが議論されていないとのご意見は真摯に受け止めさせていただき共有する。</p> <p>利用者の安全確保を重視、タクシーとの共存という観点での意見は、委員の先生方からも出ている。</p> <p>国交省に対する質問の仕方が不適切と捉えられたのであれば、事務局として受け止めさせていただく。</p>
<p>3. 規制改革推進会議の地域産業活性化ワーキンググループで、ライドシェアについて議論が進められている中、あえて準備会合（サブWG）を設置した意図を明らかにすること。</p> <p>——「専門的・技術的」の意味が分からないが、構成員には法律に詳しい弁護士が3人も入っており、新法策定に向けた議論をしているとしか思えない。</p>	<p>7月29日に開かれた第17回地域産業活性化ワーキンググループの中で、座長による「専門的、技術的観点からの議論が促進されるよう少人数での議論を考えている」との発言を受けて設置に至った。</p> <p>タクシー事業者以外の者が行うライドシェア事業に向けた議論をしている。準備会合という別会議ですることが問題だという意見だと捉えさせていただき、事</p>

ブラックボックス化しているのではありませんか。	務局として共有する。
4. 国家戦略特区、スーパーシティ構想の中で、ライドシェアや白タク行為を組み込む実証実験等を推進しないこと。	現在、国家戦略特区で実施されているのは兵庫県養父市の1件だけであり、他から要望もない。反対を押し切って進めるのではなく、要望があれば地元の実情を丁寧に聞きつつ進めていく。
5. デジタル行財政改革会議の「取りまとめ2024」や規制改革推進会議の「規制改革推進に関する答申」では、道路運送法第78条の自家用有償旅客運送制度の緩和を求めているが、その際安全を前提にと謳っていることから、無限定な拡大を進めないこと。	安全を前提にするのは当然のことだと捉えている。 しかし、移動の足を確保するにはまだ不十分であることから、無限定な拡大ではなく自家用車活用事業、自家用有償旅客運送のバージョンアップということで、天候・イベント時の対応、台数制限緩和、貨客混載・協議運賃の導入、地方の5%ルール適用時間拡大、マッチング率の算定方法合理化、ダイナミック・プライシング導入、バス・トラック事業者の参入促進などの検討を国交省で開始している。

国交省「供給回復すれば日本版RSは不要」

【2024. 8. 27 国交省交渉】

【出席者】

- 国交省** 澤田斉司物流・自動車局
旅客課自家用車活用事業
推進室長他3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、林常執、富松
常執、堀井中執
- 議員** 高橋千鶴子衆議院議員
秘書、田村智子参議院議
員寺下秘書



国交省と交渉する自交総連の役員(左)

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。これまでライドシェアの定義は定まっていなかったが、国交省は、道路運送法第78条2号を「公共ライドシェア」、3号を「日本版ライドシェア」と称している。ライドシェアの定義を定めたのか明らかにすること。</p> <p>——自家用有償旅客運送は、非営利ということになっている。タクシーと同等の運賃となると定義が変わるのではないか。</p> <p>(2) 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策定には反対すること。また、ライドシェア新法策定に対する、国交省としての見解を明らかにすること。</p> <p>(3) 斉藤大臣はタクシー事業者以外の参入について「運転者の労働環境に大きな影響が生じる。導入しないで済むことがベストである」と発言している。自家用車活用事業やライドシェアの導入によって、運転者の賃金・労働条件が低下した場合、国交省としての運転者に対する保護や対</p>	<p>プラットフォームなど誰でも参入できるようにはさせず、ライドシェア導入は認めない立場を堅持していく。</p> <p>ライドシェアの定義は定まっていなかったが、道路運送法第78条2号を「公共ライドシェア」、3号を「日本版ライドシェア」ということで、日本では既にライドシェアはやっているという既成事実を作ることが重要で、それ以外のものは必要ないと考えており、やらない。</p> <p>一般ドライバー・自家用車を活用した自家用有償旅客運送はこれまでも2号で実施しており、「新しいものは必要ない」という観点からライドシェアという言葉を使っている。</p> <p>自家用車活用事業は、運賃もタクシーと同額であり、ダイナミック・プライシング等の運賃もタクシーの制度で出来るものはやれるという考え方。</p> <p>ライドシェア新法は必要ないと考えているので、タクシー事業者が雇用をする自家用車活用事業を推進していくことが重要である。</p> <p>自家用車活用事業は、タクシー不足を補完するものとした過渡期的なとりくみとして進めているもので、そういう意味で「交通空白」解消本部も立ち上げた。運転者の賃金・労働条件の低下が生じる状況になるとは考えていない。</p> <p>タクシー運転者が増えて供給も回復</p>

応策を明らかにすること。

されれば必要なくなる制度である。タクシーを含めた他の交通手段を適切に活用して、移動の足を確保することが重要だと考えている。制度としての枠組みは残るが、使われなくなる。タクシーが不足する部分の補完なので、日本版ライドシェアの車両はいなくなるということ。

——運転者の労働環境が悪化した場合のセーフティネットはあるのか。

労働条件悪化の基準やセーフティネットなどの施策は考えていない。問題意識として省内で共有したい。

(4) 2024年7月2日には、ライドシェアについては、「供給が過剰になることにより、タクシー運転者の雇用が失われるおそれがあり、タクシードライバーの労働環境等に与える影響に留意することが重要」と閣議決定されている。規制改革推進会議等で、タクシー労働者の労働条件への影響を排除した議論に対しては、国交省として注意を促し抑制すること。

ワーキンググループについては、現在準備会合も動いているが、委員自身が交通運輸関係に精通していない人たちが多く、我々は色々な意見を言われ放題となっている。

国交省から委員選任で交通学者などを提案したが、彼らはタクシー業界を守る立場で活動しており適当でないとされ、オブザーバー・参考人という扱いになった。法律に詳しい弁護士等を中心とした会議となっている。

我々は利益のみを追及するアプリ事業者の参入を阻止するべきと考えている。

(5) 道路運送法第78条を無限定に緩和しないこと。特に運賃関係について、ダイナミック・プライシングなどは、利用者利便を損なうことから導入しないこと。

ライドシェア全面解禁の議論がある中で、タクシー事業者が管理するという形を作り進めている。これ以上進めることは必要ないと考えており、料金・運賃についても利用者利便を損なうような制度は認めないと認識している。

(6) タクシーの規制緩和をしないこと。

運転者の労働条件、車両の安全、事故時の対応・責任などが損なわれるよ

<p>(7) 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>(8) 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施策を進めること。</p>	<p>うな規制緩和は考えていない。新法の議論の中でも主張してきている。</p> <p>我々も同意する。ライドシェアの運転者について、労働者に該当する蓋然性が高いとの見識も出されている。</p> <p>地域の公共交通リ・デザイン実現会議でとりまとめられているが、政府共通指針の策定において、多様な関係者が連携して、自家用有償旅客運送の活用、スクールバスや患者輸送車など地域の輸送資源を活用して輸送の確保に努めていく。</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) 準特定地域の指定基準については、不適切に厳しい要件を設けるような改悪はしないこと。</p> <p>また指定基準の指標の「日車営収」については、数度の運賃改定も実施されていることから、「平成13年度と比較して減少」を見直すこと。</p>	<p>改定分が運転者の賃金等へ適切に反映されていない事実が判明すれば、しっかりと指導を行っていく。</p> <p>速報値からすれば、指定が解除される地域はほとんどない。</p> <p>特定地域・準特定地域の特措法は全会一致の議員立法であることから、定められた指定基準をもとに進めていきたい。これを不適切に変更することも含めて考えていない。</p>