

【電子版】



2024年 第31号 2024年11月13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→



「市民にも大きく関わる問題」と訴え

RS全面解禁阻止統一行動 共同闘争、運輸局要請を実施

自交総連は、今年度、「ライドシェア全面解禁阻止」を掲げ、各地連・地本において統一行動を行っています。自交総連第47回定期大会（情報電子版No.29、30参照）終了後、さっそく京都地連と東北地連で諸行動が実施されました。

京都 「RS全面解禁阻止」で8度目の共同闘争

10月28日午後、「ライドシェア全面解禁阻止」の一点共闘で始めた「共同闘争」は第8波となり、京都の個人タクシー6団体（みらい京都、市個人、協京、昌栄会、互助、楽友）で組織される京都個人タクシー団体協議会と、全自交京都地連、自交総連京都地連の仲間が集結。京都総評の柳生剛志事務局長と全国一般の仲間も駆けつけました。

JR京都駅烏丸口と京都市役所前で各弁士が訴える中、総勢20人で「ライドシェア全面解禁反対」「安心・安全な日本のタクシーを守れ」と横断幕やプラカードを掲げ、市民にアピールしました。

京都市役所前でマイクを握った京都地連の松田委員長（写真）は、ライドシェアについて、「労働者性と地域公共交通の破壊が進み、市民の足がなくなっていくことが重大な問題である」と強調し、「労働者性を破壊するライドシェアは、まさに現代版奴隷制度といえ、労働者が無権利にされる。さらに利用者が困った時に運賃が高くなるダイナミック・プライシングは、まさに『ぼったくりタクシー』であり、ライドシェアはタクシー労働者だけでなく、市民の皆さんに大きく関わる問題。このことをご理解いただき、断固反対の声をあげてほしい」と呼びかけました。

2024. 10. 28 京都・京都市役所前



他弁士は、全自交の成田次雄書記長、市個人の嶋田勝一氏、京都地連の庭和田裕之書記長、昌栄会の田中義弘理事長が務めました。

東北 安心・安全なタクシーの確立と労働条件改善を

東北地連の組合員10人は10月29日、東北運輸局への要請行動を実施しました。

本間委員長は「安心・安全なタクシーの確立と労働者の労働条件改善を求める要請書」を東北運輸局の係官へ手渡し、7つの要請項目について交渉を行いました。

1. タクシー事業者以外のもの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。

(回答) 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ない。

2. 道路運送法第78条を無制限に緩和しないこと。自家用車活用事業・公共ライドシェアについては、法の趣旨を厳守し、タクシー空白地域に限定すること。

(回答) タクシーが30分以内に配車されない地域は、空白地域とみなす。バス・タクシーの補完として、担い手不足の解消のため設置。地域の実情に応じ、地域交通会議で判断する。

——この制度設計は地域的にも持続性の面からも無理がある。そもそもアプリ配車を前提にした設計になっており、実情に合わない。タクシー労働者が不足しているのであれば、タクシー労働者を育成することに力を注ぐのが筋ではないか。

3. 自治体が導入する公共輸送については、バス・タクシー事業などの障害とならないよう指導を強めること。とりわけ、「道路運送法における許可または登録を要しない運送に関するガイドライン」の運用については、実態を正しく把握し、指導を強めること。

(回答) 地域交通会議を経て実施。バス・タクシーを補完するという位置づけ。無償輸送は自由にできる。許可が必要なものについては助言する。

——横手市では、タクシー会社との事前の話し合いもなく、自治体が一方的にやり始めた。タクシーの乗客を奪うものであり、障害となっている。さらに、自前のドライバーでは維持できず、タクシー会社に労働者の派遣を求めてきており、持

2024. 10. 29 宮城・東北運輸局会議室



続性も問題がある。

(回答) 横手市の件については、行き違いがあるので、再度調査する。ただ、利用者から受け取っているのが300円ということで、あくまでも実費の範囲内であり、局としてガイドラインの範囲内であると判断した。

4. 運賃値上げにより、確実に労働条件が改善するよう指導を強化すること。また既に実施された地域での労働条件の改善状況について、調査・公表すること。

(回答) タクシー特措法により、労働条件の改善を図るものとなっている。逸脱があれば、指導する。改善状況については、東北でも各県のタクシー協会が調査報告を出しているのので、運輸局でも着手する。

——なぜ福島の運賃値上げが遅れているのか。

(回答) 値上げ申請に伴って、整合性の取れないところが沢山あり、再度提出を求めているが、5分の4の対象会社から資料が出てこない。2週に1回は督促しているが進まない。

5. 運賃値上げ時の原価の査定については、社会的水準の労働条件に近づけるための賃金分を保障するものとする。また、アプリ配車やクレジット決済などの導入・運営の経費についても、加算すること。また、協議運賃制度の運用やダイナミック・プライシングなどの導入が進まないよう指導を進めること。

(回答) 改定は、原価計算対象会社の資料に基づいて実施する。アプリやクレジットの経費については、その他の経費に算入している。協議運賃やダイナミック・プライシングについては、申請があれば対応せざるを得ない。

6. 東北各地で鉄道やバス路線の撤退が相次ぎ、住民の移動する権利が侵害され、「住民の足」を保障するため、地域公共交通の再編・強化が求められている。その際、戸口から戸口までの移動を保障するタクシーの特性を活かした活用を図るとともに、必要な予算措置を取る。

(回答) 路線バスの廃止に伴いデマンドタクシーの運行で対応するケースが増えている。地域公共交通を守るため、タクシーの活用を含め助言している。地域の足、観光の足を守ることが、喫緊の課題だ。「交通空白」解消本部では、タクシーや公共ライドシェアを主要な結節点で利用できるように導入をサポートしている。

7. 道路運送法や労働基準法など関係法令を守らない悪質な経営者に対し、監査・指導を強化すること。

(回答) 行政処分を強化してきた。労働局との共同のとりくみを強化している。

——(秋田・あさひタクシーでの道路運送法違反の実態について告発)。

(回答) 支局と連絡を取り合って、対処する。