



(電子版)

info@jikosoren.jp

2018年 第4号 2018年3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

許すな白タク・新たな規制緩和

3・7中央行動

国交省、全タク連と交渉

自交総連は3月7日、「安心・安全なタクシーを守れ、白タク合法化、新たな規制緩和反対!」「安倍『働き方改革』反対、改善基準の改正・法制化、最賃引き上げ!」を掲げた3・7中央行動を実施し、460人が参加しました。

国土交通省前で10時から決起集会を行い(写真右)、高城委員長があいさつ。裁量労働制の導入をめぐる虚偽データ問題が浮上した政府の働き方改革関連法案を批判して、「雇用によらない働き方」を推奨する動きに連動したライドシェア導入の危険を指摘、海外ライドシェア企業と国内タクシー事業者との安易な協業、新たな規制緩和に警鐘を鳴らし、安心・安全確保のためにも労働条件改善をかちとる春闘にしようと呼びかけました。

全労連の野村副議長、交運共闘の田中事務局長、公務部会の岡部代表委員がそれぞれ宣伝カーから連帯あいさつしました。

早川副委員長が請願書を読み上げ、参加者がひとりずつ請願書を国交省の係官に提出する中、東北・関東・関西・九州の各ブロックの代表が決意と抗議の発言を行いました。

その後、厚生労働省でも個人請願を行いました。12時15分から、厚労省・人事院周辺で、全労連・国民春闘共闘の決起集会がひらかれ、2000人が結集しました。集会後、国会までデモ行進を行いました。

午後から代表による国交省、全タク連との交渉を実施しました。



行動の参加者、署名数

地方名	参加人数	提出署名数	
		国交省	厚労省
山形		43	43
宮城	1	259	218
福島		84	68
埼玉	33	343	339
東京	380	4936	4910
神奈川	36	455	449
山梨		8	8
静岡	1	135	135
京都	2	150	146
大阪	1	306	285
山口		12	12
高知		9	9
福岡	1	53	55
佐賀		20	20
大分		66	66
長崎		62	60
鹿児島	1	78	44
本部	4	4	4
合計	460	7023	6871

ジャスタビ等の監督をしない姿勢あらわ



国交省交渉



要請書を渡す高城委員長

【2018. 3. 7 国土交通省交渉】

出席者 国交省 自動車局旅客課 齋藤永能活性化調整官、木部久二専門官他2人
 組合側 高城委員長、石垣・早川・庭和田副委員長、菊池書記長他20人
 (本部2、埼玉2、東京9、神奈川2、静岡、京都2、福岡、鹿児島)

要 請 事 項	回 答 要 旨
<p>1. 来日外国人向け等の白タクを取り締まり撲滅するとともに、ジャスタビ、notteco、CREW等の白タク行為を放任せず、適切に取り締まり、監督すること。</p> <p>——通達が出れば、CREWのような事業は認められなくなるということか。</p> <p>——（ジャスタビ等について）前回からの継続になるが、実際に人を乗せて営業しているのに利用者の安全は誰が保証するのか。必要ならば法改正も含めて国交省が責任をもつよう検討すべきではないのか。</p> <p>——国交省が想定していない旅客運送の事業形態が出、前回安全面に問題</p>	<p>（来日外国人向け等の白タクについて）警察などと調整会議を設置し、英語や中国語、韓国語のチラシ配布などのとりくみ強化で、今年度は道交法違反で13件逮捕の成果をあげている。</p> <p>（ジャスタビについて）レンタカーの貸渡しと、運転者の仲介が一体であるサービスが行われないう具体的な事業展開を注視していきたい。</p> <p>（notteco、CREWについて）3月末までに通達改正し、登録・許可を要しない輸送で同乗者が支払う謝礼や仲介手数料について、謝礼を促すなど自発的な謝礼の支払いといえない場合は問題があることを明確化し適切に対処していきたい。</p> <p>アプリで謝礼を誘引することはできないと指導する。CREWの側は、違法にならないよう対応するとの姿勢のようだ。</p> <p>利用者に注意喚起し、タクシーと同様に安全が確保されたものではないと周知徹底したい。レンタカー事業者には、必要な保険をかけるよう指導したい。現状では新たな規制をかけることは検討していない。</p> <p>今後、具体的懸念があるか注視していきたい。（人が死ぬような事案があつて</p>

<p>があると認めているのに、行政として規制をかけるつもりはないのか。省内で法律を変えなければならないという検討すらしていないのか。</p> <p>——国交省としては何もしないということだな。</p>	<p>から協議するということか、という問いに) 犠牲が出てから協議するというわけではないが…。現状、法律を変えるという議論にはなっていない。</p> <p>…… (無言)。</p>
<p>2. 海外のプラットフォーム事業者と国内のタクシー事業者が配車アプリで提携する動きについて、違法行為が行われぬよう監視し、手数料等が運転者に転嫁されない措置を講じること。そのような危険がある事業提携を、国交省として推奨するのをやめること。</p> <p>——附帯決議の履行について国交省が通達だけ出して放置している現状で、アプリの手数料が乗務員賃金から引かれるのは労使の問題という回答で済ますつもりなのか。</p> <p>——現在ウーバーがハイヤーで行っている、需要によって運賃が高くなったり安くなったりするサージ・プライシングについて、道運法上問題ないと考えているのか。</p>	<p>訪日外国人がストレスなく観光、移動ができるように、タクシー事業者の積極的なインバウンド対応に期待する。海外事業者との提携は各社の経営判断によるものである。一方、運転者負担は労使間問題ではあるが、タクシー特措法の附帯決議でなくすよう指摘されているので、その内容を事業者に周知徹底したい。</p> <p>提携は必ずしも悪ではなく、業界全体の未来に繋がる話だ。手数料負担については特措法の効果検証で実態を把握し、運転者の負担とならないよう周知徹底する。</p> <p>旅行代金としてもらっているなら一概に違法とはいえない。(切り売りができない都市型ハイヤーでやっているなら違法ではないか) それはそう(と考えている)。基本的に事業者を所管する関東運輸局での対応になる。</p>
<p>3. 貨客混載は、人と物の輸送を区分してきた道路運送法の基本理念を改変するものであり、規制緩和を見直すとともに、旅客の安全確保等につき適切な措置を講じること。</p>	<p>運送の担い手不足を理由とした過疎地域における生産性向上のため、事業のかけもちができる措置をとった。両事業双方の許可の取得が大前提のため安全確保は問題ないという認識だ。</p>
<p>4. タクシー運賃の改定に際して、2007年の325号通達の算定方式によっても運転者の労働条件の改善に資さない人件費の査定となる事態が生じていることから、算定方式の見直しを行い、確実に労働条件改善が行われる方策を講じること。</p> <p>——今年3月の仙台市の運賃改定で2.62%という異常な数値になって</p>	<p>325号の発出以降、全国各地域で運賃改定が行われてきたが、今回要請にあったような要望はないと捉えており、通達の措置は一定程度の効果をあげていると認識している。したがって、現時点で通達の見直しは検討していない。</p> <p>(仙台の数字は) 地域の実情が反映された結果ではないかと捉えている。(一</p>

<p>いる。東北運輸局は本省の通達通りとしているが、通達そのものの査定を見直す必要があるのではないか。</p>	<p>地域でも現状に見合わない改定があるなら見直すべきではないかという指摘に) いまのところは予定はない。</p>
---	---

「海外企業との連携、慎重のうえにも慎重にやる」

【18.3.7 全タク連懇談】

出席者 全タク連 武居労務委員長、神谷理事長他5人

自交総連 高城委員長、石垣・早川・庭和田副委員長、菊池書記長、石野・川崎・二階堂・富松・内田常執(計10人)

要 請 事 項	回 答 要 旨
<p>1. ライドシェア合法化阻止のため、労使で協力共同をつよめること。海外ライドシェア企業との連携については慎重に対応されること。</p>	<p>(武居労務委員長) ライドシェア阻止の問題では組合と同じ意識だ。 全タク連のアクションプランでは、外国人旅行者が母国のアプリでタクシーを呼べないのに違和感があるということで、国交省からも言われて、海外企業との配車アプリでの連携を入れた。ウーバーや滴滴と第一交通が秋にも協定を結ぶ話があるし、ウーバーから東京の無線協組と一緒にやりたいという話もある。ただし、運賃を自由に変えるようなことになれば、現在のメーターの安心感を崩してしまう。向うの言いなりになれば、タクシーが自分の首を絞めることになる。メーター運賃制は死守する。第一交通は、メーター制でやる、海外アプリで直接配車はせず自社のアプリを通すと言っている。慎重なうえにも慎重にやる。</p>
<p>2. ライドシェアに対抗する事業活性化策として検討されているもののうち、労働者の賃金低下につながる項目については見直されること。</p>	<p>(連携は) オリンピック対策という面が大きい。アプリで客を取り込めないか、官邸からも話があった。東京都ともオリンピックに向けタクシーが協力する話をしているが、小池都知事も規制緩和論者で、特区で規制緩和などされかねない。選手村との輸送を事前確定運賃で安くやれという話もあるが、これは慎重に対応したい。労働条件に影響があるものはできない。(活性化策には) 国交省への「そんたく」もあるが、何もしないと白タクに取られる、大勢来る中国の人を逃す手はないということもある。</p>
<p>3. 労働者の賃金・労働条件改善、資質の向上のために春闘要求に対応されること。</p>	<p>(労働条件改善について) 若い人が入ってくるためにどうしたらいいか考えている。生産性を上げるためにどうするか、タクシー運転免許という考え方も、その点ではあるかもしれない。</p>
	<p>(神谷理事長) 海外企業との連携は、あくまでアプリ同士の連携だ。自交総連の「見解」が懸念を示していることは、いちいちそのとおりだと思う。 ライドシェアを解禁させないという立場は変わらない。規制のサンドボックス制度が法制化されて、経産省が未来戦略で規制緩和をすすめているのは警戒しないといけない。</p>