



(電子版)

info@jikosoren.jp

2017年 第4号 2017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

# 安心・安全なタクシーを守れ

3・8中央行動

経産省・国交省、全タク連と交渉



自交総連は3月8日、安心・安全なタクシーを守れ、白タク合法化を許すな!」「ニセ『働き方改革』反対、改善基準の改正・法制化!」を掲げた3・8中央行動を実施し、556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(写真上)、高城委員長があいさつ。政府の規制改革会議がライドシェア導入をもちこんだ答申を6月にまとめ、来年通常国会での成立を目論んでいるとの報道を紹介し、労働条件も安全も低下させるものだと訴えました。

全労連の小田川議長、交運共闘の安藤国土交通労組委員長、公務部会の猿橋自治労連委員長、日本共産党の清水衆院議員がそれぞれ宣伝カーから連帯あいさつしました。

庭和田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10分から、日比谷野外音楽堂で、全労連・国民春闘共闘の決起集会がひらかれ、2300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経産省・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
北海道		71	73
山形		26	24
宮城	1	263	265
福島		77	77
埼玉	31	313	321
千葉		10	17
東京	476	4919	4852
神奈川	37	451	451
山梨		35	35
静岡	1	179	179
京都	1	157	155
大阪	1	382	323
山口		13	13
高知		7	7
福岡	3	68	64
佐賀		50	50
大分		33	35
長崎		45	48
鹿児島	1	1	1
本部	4	4	4
合計	556	7104	6994

## ジャスタビ「安全を監督する省庁はない」



経産省・国交省交渉



要請書を渡す高城委員長

### 【2017. 3. 8 経済産業省・国土交通省交渉】

出席者 経産省 経済産業政策局蓮井産業構造課長、商務情報政策局サービス政策課藤井サービス産業室長、大臣官房伊藤産業人材政策室長他3人  
 国交省 自動車局旅客課大橋課長補佐、市川バス産業活性化対策室長  
 組合側 (国会) 本村衆院議員、清水衆院議員、辰巳参院議員秘書他4人  
 (組合) 高城委員長、石垣・早川・庭和田副委員長、菊池書記長他23人(本部、埼玉2、東京12、神奈川2、静岡、京都、福岡3、鹿児島)

要 請 事 項	回 答 要 旨
<p>1. ジャスタビ問題について          2016年10月27日付の「ドライバーマッチングサービスに係る道路運送法の取り扱いが明確になりました」とする「グリーゾーン解消制度」に基づく回答について、道路運送法および人を輸送する行為の安全性確保の観点から再検討すること。ジャスタビが沖縄で実施しているレンタカーを利用した道路運送法違反行為を容認する判断を示さないこと。</p> <p>——ジャスタビは東京、北海道にも事業拡大しており、二種免許のないドライバーが対価を得て現実に利用者を運送している。どこに安心・安全があるのか。誰がそれを担保するのか。</p> <p>——レンタカーを借りる場合、免許証が必要だが、ジャスタビのHPでは「免許証がなくとも、ドライバーの免許証</p>	<p>新たなサービスについては担当所管がないので、経産省が窓口として対応している。経産省は事業所管官庁として、(道路運送法という)法律を所管している国交省へ照会し、合理性を判断して結果を公表した。</p> <p>(国交省の)回答内容は、ドライバーと自動車为一体でなければ道運法に抵触せず、資本関係などがなくとも事実上一体であれば(道運法違反に)該当する、というもので、(経産省は)そうであるならそうであると解釈した。</p> <p>新しい形態のサービスの安全性については、外国のライドシェアに代表されるレーティング・システムなど事業者が工夫していくものだ。経産省は、国交省の認識に基づいて回答しただけで、(安全性が担保されていると)判断したわけではない。</p> <p>(回答書に記載した)範囲なら抵触していないと回答した。安全性の判断は国交省の管轄であり、経産省は(事業者と</p>

<p>を提示すればよいので大丈夫」と書いてある。きちんと細部も詰めて「一体ではない」と判断したのか。</p> <p>——経産省は国交省の管轄と回答したが、国交省はどう考えているのか。ジャスタビが道運法に違反すると判断するならば、営業停止などの指導を行うつもりはあるのか。</p> <p>——ジャスタビの安全性を見るのは、結局どこの所管になるのか。経産省でも国交省でもないなら、どこに問い合わせればいいのか。</p>	<p>の) 調整をただけだ。</p> <p>【国交省の回答】回答書にあるとおり、ドライバーと自動車の双方を提供する場合は抵触していると考えている。一体であるという実態があれば事実関係を確認し、適切に対応したい。</p> <p>【国交省の回答】ドライバーの提供という行為だけでは道運法の範疇ではなく、国交省が動くという話にならない。(所管が及ばないということか、との指摘に) 道運法の枠から外れたものは監督できない。(安全を監督する省庁はないということか、との再三の指摘に) …… (質問に答えず頷く)。</p>
<p>2. グレーゾーン解消制度の運用について</p> <p>産業競争力強化法に基づく「グレーゾーン解消制度」について、事業所管大臣(経済産業大臣)の判断が規制所管大臣の判断に優越するような運用を改めること。</p>	<p>道運法は国交省の管轄であるので、その解釈を伝えるために回答内容のすり合わせなどは行った。この回答書も、(経産省と国交省の)両大臣連名の判が押されている。規制所管大臣の判断を事業所管大臣が優越するようなことはまず考えにくい。</p>
<p>3. 雇用関係によらない働き方研究会について</p> <p>2016年11月17日に第1回を開催した「雇用関係によらない働き方」に関する研究会について、労働者を個人事業主に置き換えて、労働基準法、最低賃金法、労働組合法等の労働関係法令による労働者の保護を失わせる働き方を推奨・推進する検討を行わないこと。</p>	<p>これは自宅で仕事をする非雇用型テレワークが前提で、介護や育児をする人などが対象だ。フリーランスは老後の生活保障がなく、企業による人材育成・教育の機会を得られないなどの問題がある。この研究会の趣旨は、労働者を個人事業主に置き換えるものではなく、労働者ではない働き方を自ら選んだ人へ老後保障や教育などの支援をしていくものだ。</p>
<p>4. 規制緩和全般の問題について</p> <p>タクシー、バス事業に関する規制緩和とその見直しの経緯をふまえ、規制緩和一辺倒の姿勢をとらずに労働者、消費者の保護とバランスのとれた経済産業政策を行うこと。</p>	<p>規制緩和一辺倒ではなく、行っているのは規制改革だ。時代に対応できていない規制の見直し等、こうした政策はニーズがある。安全性をないがしろにしているわけではないので、それを保障する法律を所管する省庁と打ち合わせをし、対応していきたい。</p>

## 「運転者の賃金が下がらないよう配慮しながら策を打つ」

### 【2017. 3. 8 全国ハイヤー・タクシー連合会交渉】

全タク連 武居労務委員長、神谷理事長、磯辺労務部長他5人

自交総連 高城委員長、早川・庭和田副委員長、菊池書記長他5人（埼玉、東京2、神奈川、福岡）

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。</p>	<p>昨日はハイタクフォーラムの行動があり参加した。全タク連で自民党の議連にも要請している。</p> <p>（共同で）集会などに参加することはできる。（共同のビラや宣伝をした大阪の例をあげたのに対し）参考にさせてもらう。危機感をもってやっていきたい。</p> <p>東京地連から自治体にタクシー部局をつくるように要請されているが、4月から、東タク協から東京都に人を一人派遣して、オリンピックまで車の管理等をやることになった。</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>3. 労働者の賃金・労働条件改善、資質向上のために春闘要求に対応されること。</p>	<p>対抗策として今後やれることとして11項目を出した。相乗りや事前確定運賃は初乗り短縮と違って7割ルールはない、やりたいところがやるというものだ。活性化としてやりたい。</p> <p>（ライドシェア対策で）タクシーの安全・安心は主張していくが、それだけでは不十分で、新しいサービスを取り入れなければならないと思っている。運転者の賃金が下がらないよう配慮しながら策を打っていく。</p> <p>（対抗策は）お客さんを増やしたいと考えている。減収になって運転者の賃金が下がれば、いまは雇用問題が最大の課題なので、経営者にも死活問題になる。</p> <p>二種免許の緩和については、中身をよく理解してほしい。緩和してほしいと言っているのではなく、18歳で採用して1年間みっちり教育した者には二種免を与えてもいいのではないかという考え方だ。</p> <p>「働き方改革」の残業規制で国交省から説明を受けた。政府は残業上限年720時間の（自動車運転者への）適用除外は認めないという考え方だ。これから労働時間を管理していかなくてはならない。猶予期間がほしいと要望している。</p>