

### 全自交労連 2021夏季労働セミナー



全自交労連 伊藤実中央執行委員長

2021年7月12日、13日静岡県伊東市のホテル聚楽にて「2021夏季労働セミナー」を開催しました。5月にKPUと組織統合後初めての学習会となり、全国から140名超の組合員が参加しました。

主催者である全自交の伊藤実中央執行委員長の挨拶では「コロナ禍はタクシー産業に大きな影響を与え、急激な需要減少で全国的に事業継続が困難な状況に陥っている。多くのタクシー事業者が倒産・廃業に追い込まれ、公共交通ネットワークが維持できない危機が深刻化している」とし、産別ではコロナ対策を国に要請し、雇調金も9月まで延長されたことが報告されました。2021春闘の結果については「コロナ禍でほとんどの組織が現状維持を勝ち取れたことはすごいこと」と評価しました。ライドシェアについて「労働者の権利を脅かす働き方に反対していく。利用者も安全が第一と考えている。問題解決には何としてもタクシー特措法の制定が必要。その近道は政権交代である」と今後の選挙で推薦候補を当選させる協力を求めました。

組織統合後初の合同セミナー  
 新生・全自交労連として  
 全国の仲間とともに頑張っていこう！

〈講演1〉  
 コロナ禍の交通運輸産業の現状と課題



交運労協 事務局次長  
慶島 譲治氏

新型コロナウイルス感染症による雇用危機の特徴は、負の影響が特定の産業・業種に集中。それに直撃されている産業こそが交通運輸・観光産業。

交運労協の緊急要請として国交省・厚労省・内閣府に対し、従事者への感染防止対策地方創生臨時交付金の増額・地域交通への支援、雇調金の延長要請などを行ってきた。

今、我々が声を大にして訴えなければならぬことは重要喚起・公共交通利用促進のために、利用者の忌避意識の払拭すること。移動すること自体が「諸悪の根源」という認識は誤解と偏見に基づくものであり、少なくとも公共交通は感染リスクを制御する手法や体制を具備している。

コロナ禍からリカバリーに向け、「GOTOトラベル」のような一過性のものでなく長期的な制度設計が必要である。

《講演2》  
ライドシェア・ギグ労働をめぐる最近の動向



ITF(国際運輸労連)  
政策部長  
浦田 誠氏

ライドシェアは専用アプリを介して一般運転手が  
自家用車を使い、乗客を有償で運ぶ違法なサービス  
として始まったが、アメリカではその後全ての州で  
後付けの法律ができ、合法化された。民間企業が率  
先した規制緩和で運転手の身分確認が不徹底、営業  
エリアもなくタクシードライバーより低いダンピング運賃を設  
定。不当解雇が後を絶たないなどの問題点がある。  
しかし、欧州では司法裁判所がウーバーを運輸業と  
いう司法判断を下したため、違法性が確定した。こ  
の違いは反対運動やタクシードライバーの存在の違いで  
「バランス・オブ・パワー」の違いである。日本で  
は国交省が「安全の確保、利用者の保護等の観点か  
ら問題があり、認めるわけにはいかない」という見  
解を示している。この結果を作ってきたのも日本の  
反対運動の成果だ。ウーバーは日本ではタクシード  
ライバーでダイナミックプライシングを入れて儲けよう  
とする危険性がある。これは需要に応じて運賃を変  
える仕組みであり警戒しなければならない。

乗客員に需要が急増した時間帯エリアが低えられるため、  
車間距離も増え、早期に道路バランスの改善が求められる

ライドシェアの現状

Balance of Power 分析 - ライドシェアに対して日本では

労働組合	反対で共闘	より広範な組織
ハイタク業界	完全タクシードライバー	一部事業者が組織
経済界	経済団体の会	次の期は?
関係官庁	国土交通省	公共見解へ?
政治家	野党ハイタク議員	より広範な組織
有識者	市民会議、労務	タービズム上場?
マスコミ	対戦?	より広範な組織
利用客・国民	不満なし?	イーブが人気
投資家	SB vs 買収	海外の動きと違ふ?
同業他社	クルー 先行	MaaSの動き?

《講演3》  
ウィズコロナ時代の交通産業



桜美林大学  
教授  
戸崎 肇氏

交通産業の現状は極めて厳しい状況にある。「公共  
性」の観点から支援の対象となるべきなのに、タク  
シーやバスの運転手に優先的にワクチン接種が進め  
られなかったことは「エッセンシャルワーカー」と  
言いがたそのように見られていないということ。  
炭素排出などの環境問題への対応も事業者でやれと  
いうことになれば首を絞めることになる。国が補償  
を促進しているが、混在交通の状況下で安全性が保  
てるとは思わない。過度に頼らずドライバードライ  
ベーターが必要と考える。

《講演4》  
タクシーを巡る最近の情勢について



国土交通省  
自動車局 旅客課長  
大辻 統氏

1. タクシー事業の現状  
平成18年以降、輸送人員も収入も右肩下がりとな  
っている。国交省としては下げ止まりを取り組ん  
でいかなければならない。改正タクシー特措法につ  
いては効果として日車買取や時間当たり賃金の改善  
が見られるが課題もある。

2. タクシー運賃について

平成30年6月から令和元年7月ま  
での間、48地域で運賃改定を順次申  
請。そのうち23地域において初乗り  
距離短縮運賃を導入。現在、コロナの  
影響が一部含まれる運賃改定の申請が  
あり審議中。利用者の利便向上のため、  
MaaSにも資するタクシーの新  
サービスとして一括定額運賃・相乗  
り・変動迎車料金を施行する予定。  
3. バリアフリーの対応について  
バリアフリー法に基づき国が基本方  
針を策定し、各都道府県における総タ  
クシー車両数の約25%についてユニ  
バーサルデザイン(UD)タクシーと  
する。東京では既に30%を超えるU  
D車が普及しているが、地方では5%  
に満たない現状。

4. ライドシェアについて

運行管理・車両整備管理等により、  
過労運転や技能未熟を防ぎ、未然に事  
故を防止する対策が不十分。国民の安  
全・安心が担保できないライドシェ  
ア・白タク行為は認めることができな  
い。

5. コロナ対策について

空気清浄機導入費用の2分の1を補  
助している。自治体に協調補助を働き  
かけている。また、タクシー事業者支  
援をお願いしており、ワクチン接種の  
移動にバス・タクシーを活用するよう  
働きかけ、4割の自治体が活用した。

質疑では「色覚異常者はタクシーの  
行灯の空車ライトの色が認識できな  
い。実写の場合には行灯消灯を全域  
で徹底させてほしい」(北海道地連)  
「ダイナミックプライシングは同一地  
域・同一運賃と矛盾する。タクシーは  
品質で勝負するべきだと考えている。  
公共交通であるタクシーは誰でも安心  
して利用できるべき。困ったときに運  
賃を上げるのが何故、新たな需要にを  
繋がるのか」(東京地連) など多くの

意見が寄せられました。

大辻氏はダイナミックプライシング  
について「利用者の利便性を向上さ  
せ、新たな需要を掘り起こす狙いでし  
タクシードライバーの一つの考え方とし  
て制度設計を行った。これから実証実  
験を通じて検証し、導入について詰め  
ていくことになる。その際には運賃幅  
は上が2割、下が1割と考えている  
が、最終的に導入を決定するのは事業  
者であり、地域によって判断が分か  
れると思う。全国一律の導入は考え  
ないし、できるところが導入すれば良  
い」と応じました。また、「色覚異常  
者の指摘については今後には活かし  
ない」「地方ではタクシーの担い手が  
減っている。交通空白地域では自家用  
有償輸送でやっていくが、そこに至ら  
ないようになりたい。公共交通の役割を  
果たせなくなってしまう危機感はある。  
魅力ある職場にする必要がある。運  
賃改定が労働条件に反映するよう通  
達も出したところだ」と述べました。

