

1. “ライドシェア新法”について

利用者の安全と公共交通の持続性を担保するために必要不可欠な規制を形骸化させることは認められない。

2023年12月20日に策定されたデジタル行財政改革会議の中間取りまとめには、地域の自家用車・ドライバーの活用について「できるものから早期に開始し、実施効果を検証するとともに、タクシー事業者以外の者がライドシェア事業を行うことを位置付ける法律制度について、2024年6月に向けて議論を進めていく」とあるが、「タクシー事業者以外の者が行うライドシェア」は利用者の安全、既存の地域公共交通への影響、ドライバーのワーキングプア化等に関し重大な懸念があり、決して容認できるものではない。

また示された検討期間はまったく非現実的な短さであり、ライドシェア導入ありきで、まったく理解できない。

2. 道路運送法 78 条 3 号に基づく自家用車の活用について

- ① 道路運送法第78条3号を根拠とした自家用車による有償運送は、本来、災害などの緊急時を想定し、公共の福祉のためにやむを得ないケースにおいて例外的に白ナンバーの有償運送を認めるものであると理解している。したがって、タクシー業界労使の努力により「タクシー不足」と言われる状況が解消し次第、早急に当該制度を終了すべきである。
- ② 道路運送法第78条3号に基づく、タクシー会社が管理する自家用車有償輸送旅客運送について、ドライバーとの請負契約を認めるべきとの主張も聞かれるが、日本の法人タクシーの安全性と高い接客水準は雇用関係を前提とした運行管理や教育によって支えられてきた事実や、海外においてライドシェアドライバーの貧困や無権利労働、搾取の実態が社会問題化している事実を踏まえれば、雇用関係は絶対に欠かせない条件である。
- ③ 道路運送法第78条3号での運行に際し、運行管理・車両管理のノウハウを持たない企業が、形式的にタクシー会社としての許可を取得し、参入する事態を防ぐ措置が必要である。

3. 道路運送法 78 条 2 号の運用変更について

- ① 道路運送法第78条2号の自家用有償旅客運送の要件となる「交通空白地」の定義に関し、時間帯の概念を導入することに反対する。深夜帯の交通手段が存在しない事実をもって「交通空白」と定義すれば、国内の全域が該当し、定義そのものが無意味となる。公共交通機関に24時間の供給を求めるのであれば、国や自治体が責任をもって支援すべきである。

- ② 自家用有償旅客運送について、地域公共交通会議の合意なく、自治体首長が運行の可否を決定可能とすることは、地域公共交通活性化再生法の趣旨にそむく。
- ③ 自家用有償旅客運送の対価を引き上げ、ダイナミックプライシングを導入し、株式会社が受託によって参画できることを明確化することで、自家用有償旅客運送のスキームが、営利目的により濫用されることが強く懸念される。濫用を防ぐ制度設計が必要である。

4. 白タクの根絶について

インバウンド需要の回復に伴い、空港や観光地等での白タク行為が増加している。2023年末は旅行予約サイト「Booking.com」が白タク行為を斡旋していた事実も報道された。決済が事前に電子的に完了しているケースが多いなどの事情は承知しているが、省庁横断的な取り締まりによる根絶を求める。

5. 運転者不足対策について

- ① 令和4年度補正予算で貴省が実施した旅客運送事業者の人材確保支援で二種免許取得費用が助成されたことによって、これまで二種免許保有者しか採用しなかった小規模事業においても未経験者採用に取り組む効果が発揮されている。人材確保支援の予算を継続・拡充すれば、都市部以外でも乗務員の採用は増加する。
- ② コロナ禍での大量離職のような事態を二度と起こさないため、歩合給に偏重したタクシーの賃金制度を早急に見直す必要がある。
- ③ 二種免許取得者数を増やすためには、指定自動車教習所への支援や、指導員資格の取得に掛かる制度の見直しも重要である。
- ④ 女性や若者が働きやすい職場を実現するため、短時間勤務の導入を推進し、導入企業を支援するとともに、短時間勤務を選択した乗務員が賃金面で不利益を被ることのないような措置が必要である。
- ⑤ 女性や若者の定着率を上げるためには、行政、労使で一体となったカスタマーハラスメントを防止対策が必要である。
- ⑥ 女性が働きやすい職場を実現するためには生理休暇の有給化促進や、更年期障害における生理休暇と同等の休暇制度の拡充創設、健康診断時における婦人科健診検診の導入促進、妊娠中の女性ドライバーに対し母性保護の観点から企業内で配置転換等の措置、出産・育児・介護等による休職・離職後の復職支援等が必要である。
- ⑦ 女性職業運転者にとって、事業場外で清潔で安心して使えるトイレの少なさは深刻な問題である。トラック、バス、タクシーの女性運転者に対し、衛生的な休憩・トイレ施設の整備を行うことや、国や自治体の管理する施設の駐車場やトイレを時間制限付きで無料で開放することなどの対策が必要である。

「供給不足解消に向けた全自交の見解」

海外の一部で行われているようなライドシェア＝安全管理がなされず、雇用によらないドライバーが不安定な待遇で働く輸送手段について、我々は一貫して日本には必要ないと訴えてきた。日本のタクシー乗務員は二種免許という国家資格をもって、誇りを胸に利用者の安全な輸送に務めてきたのであり、交通弱者の移動する権利を守り、コロナ禍でもエッセンシャルワーカーとしての使命を果たしてきた。ライドシェアなど不要だとの思いは今でも全く変わらない。

しかし政府のデジタル行財政改革会議はたった2カ月の議論で、2023年12月に「現状のタクシー事業では不足している移動の足を、地域の自家用車や一般ドライバーを活かしたライドシェアにより補うこととし、すみやかにタクシー事業者の運行管理の下での新たな仕組みを創設する」との方針を決定した。さらに「タクシー事業者以外の者がライドシェア事業を行うことを位置付ける法律制度について、2024年6月に向けて議論を進めていく」としている。

利用者の安全や地域公共交通の存続に関わる重大な問題について、ほとんど議論がないまま、政府がこのような決定を下したことに、我々は怒りを持って強く抗議する。利用者の安全を守るため、有償で旅客を運ぶドライバーには二種免許が必要であるとの全自交労連の方針は一切変わっていない。

一方で、政府方針の背景には一部の利用者からの厳しい声があった事実を無視することはできない。

タクシー業界は政府の方針を受け、全国各地の地域事情に合わせた供給不足対策について検討を始めた。東京ハイヤー・タクシー協会では、道路運送法78条3号に基づき「日本型ライドシェア」を4月に開始することを発表し、併せてタクシー乗務員の勤務シフト変更や乗り場の改善を行って供給不足対策に取り組む方針を示した。

様々な懸念はあるが、我々は、まず全国で移動困難者の解消に取り組まなくてはならない。全国でハイヤー・タクシー産業の労使が、果たすべき使命を真剣に議論し即座に実行する時が来ていることを理解しなければ、ハイタク産業は持続不可能となり崩壊することとなりかねない。そうなれば、誰が移動困難者を救うのか。

本来あるべき、持続可能で安全・安心な地域公共交通を取り戻すため、我々は様々な思いや困難を乗り越え、前進を続けなくてはならない。

※ 2024年1月22日全自交労連 第二回中央執行委員会にて決定