



交運労協ニュース No. 6

港区芝浦3-2-22 田町交通ビル3階

発行日 2024年12月13日

TEL:03-3769-6571 FAX:03-3769-6570

発行人 慶島 譲治

交運労協URL <http://www.itf-jc.jp>

「タクシーとライドシェアに関する1000名意識調査」

記者発表会を開催！

12月10日、交運労協は、田町交通ビル5階会議室においてこの度実施した「タクシーとライドシェアに関する1000名意識調査」について、記者発表会を開催した。

発表会は小島事務局次長の司会にて開会し、冒頭、池之谷議長は、「日本のタクシー事業は、単なる移動手段としてだけではなく、利用者の利便性と命を守るための様々な取り組みにより、安心と信頼を築き上げ、安全性やサービスにおいて、海外からも高い評価を得ている。しかし、コロナ禍により乗務員が大幅に減少し、結果的に、タクシーの稼働車両が減少したことで、一部の地域や時間帯において、供給力不足が発生し、その解決策としてライドシェア導入論が急展開した。ライドシェアの全面解禁に極めて慎重な態度を示していた国土交通省は、苦肉の策として、タクシー事業者の運行管理による自家用車活用事業を開始し、併せて、運賃改定による賃金改善により、都市部を中心にタクシー乗務員も着実に増加している。プラットフォームの自由な参入を認めるライドシェア新法制定は絶対反対である。しかし、ライドシェア推進派は、でたらめなデータを持ち出し、タクシーは供給不足だと嘘吹き、ライドシェアを強硬に押し進めようとしている。我々はそれらを鵜呑みにしている利用者がどれだけいるのか、ライドシェアの危険性をどれだけ認知しているのか、懸念を持ち、推進派が論拠とする事象を客観的に否定、あるいは、疑問視することができるデータや、利用者の声を集めることで、広く世論に注意喚起ができるとの観点から、調査を実施したところだ」と挨拶を行った。



続いて、慶島事務局長が「意識調査」について報告を行い、「推進派が統計学を無視したアンケート調査結果を政府の規制改革推進会議に提出している。我々としても看過できず、対世論戦としてタクシーのヘビーユーザーを対象とした調査に取り組むこととした」と調査に取り組むことになった経緯を説明した。そして、「タクシーの日常的な利用者の半数は配車ア

プリを活用しており、捕まえにくい状況が改善していると実感している。また日本のタクシーサービスには9割近くの利用者が満足している。一方で日本版ライドシェアについては十分に制度が理解されておらず、法整備を検討中のいわゆる海外型ライドシェアに対し6割の方が不安を感じている。あわせて法整備議論に対し、『政治主導の迅速な導入』に比べ『安全・公平性の観点から慎重な議論』を望む声が4倍となった」と報告した。

全自交労連の溝上委員長は、「日本版ライドシェアの現状とライドシェア新法議論への意見」として、「日本のタクシーサービスの安全・安心はタクシー乗務員が雇用契約されていること、事業主体が法人であることが大きい。日本版ライドシェアについて我々労働組合は、第1種免許で旅客を運送するというところに大きな懸念があった。しかし、運行管理をしたことがない、さらには責任も取らないといった海外型ライドシェアが導入されるよりはまだマシではないか、ということで導入を受け入れた経緯があり、本当に苦渋の選択であったということをご理解いただきたい。交通インフラは公共インフラであり、住民の皆さんが今は大丈夫でも、少し歳をとって移動困難になったときには、本当に最後に頼れるのは鉄道、バス、そしてタクシーであり、法整備を検討中の海外型ライドシェアの導入によってこれらが淘汰されてしまえば、結果的に住民が困ってしまうという事態に陥る。我々タクシー事業者、労働者ともに、今後も進化を止めず、日本の公共交通をしっかりと我々の手で守っていく」と述べた。



続いて、私鉄総連の福田委員長は、「私鉄総連のライドシェアに対するスタンスは、世界的に見ても利便性・安全性の高い公共交通を持つ日本に、白タク合法化・海外型のライドシェアは不要であるというものだ。今回のアンケートでも、移動において、利用者が最も重要視するのは『安全・安心』であることが明らかになった。安全・安心は一朝一夕で積みあがるものではなく、長年培ってきた経験やノウハウ、安全投資、そして技術やシステムの継承があってのものだ。その点が、公共交通としての責任も持たない、利益のみを追求するであろうプラットフォーム事業者に、公共交通を任せられない大きな理由のひとつである。さらに持続可能性の観点からも問題である。公共交通は、特に地方部においては、経営が厳しいという現実があるが、利用者の移動の権利を守るべく、地域住民や自治体、または国などと知恵を絞りながら、我々は運行を継続しており、安易に撤退は出来ないという責任を持っている。儲からない、効率が悪いなど、利益のみを優先して、簡単に撤退されるようなものであってはならない。地域における交通サービスについては持続可能性を重要視して、様々な知恵を出し合って課題を解決していく必要があるが、その解決策が海外型ライドシェアではない。また、ライドシェア解禁派はドライバーとの『業務委託』による柔軟な働き方を銘打っているが、労働時間規制や最低賃金、労災補償など労働者としての保護が対象外となり、劣悪な労働環境になることが想像でき、不安定雇用にも繋がる。諸外国ではライドシェアドライバーの労働者性について認める判例や法令の制定などが相次いでおり、私たち私鉄総連は雇用破壊につながる制度については、強く反対する」と発言した。

交通労連の織田委員長は、「推進派は規制緩和が正しいことだと自分たちの都合の良いデータを基にこれからも攻勢を強めてくると考えられる。交通空白地帯を解消し持続可能なものとなるよう公共ライドシェアをしっかりと構築しなければならない。本来であればタクシー事業者も参画しなければならないが、負担が大きすぎる。それには公的資金の援助が必要となる。交通労連は、日本版ライドシェアについてはタクシー不足が解消された時点で制度自体を取り下げさせなければならないと考えている。一方で貨物輸送では、運転者不足はタクシーと同様かもっと深刻な状況で国交省が進めている「ドライバーシェア推進協議会」のような不穏な動きもある。タクシーの場合、コロナ禍も落ち着き運賃改定も行われ賃金もアップしているため、地域差はあるが運転者も増えている。政府は 2020 年代に最低賃金を全国平均で 1,500 円にするとされており、それ自体は大変良いことであるが、物価高騰が進み税金や社会保険料など負担も増えると考えられる。公共交通機関であるタクシーを存続させるには、運転者の労働条件をしっかりと確保することが前提であり、そのためには適正な運賃転嫁が必要だ。交通労連は仲間の皆さんと共に考え、この閉塞感を打破し、力強く運動を進めていく」と述べた。

その後記者からの質疑に応じ、閉会後も各組織の代表者は記者からの追加質疑に対応した。なお、発表会の模様は当日夜のテレビ東京のニュース番組でも報じられたところである。

交運労協は、引き続き、ライドシェア新法制定絶対反対の立場で運動を展開していく。

タクシーとライドシェアに関する 1000名意識調査 報告書



全日本交通運輸産業労働組合協議会



調査報告書は交運労協ホームページに掲載しています

アドレスは <http://www.itf-jc.jp>

トップページ ⇒ 取り組み ⇒ 「交運労協タクシーとライドシェアに関する1000名意識調査報告書」(2024.12.10) をクリックしてください

以上