

24春闘・交通政策要求実現中央行動を展開

～「令和6年能登半島地震」からの早期復旧・復興に向けた緊急要請～

2024年2月5日
私鉄総連総合政策局



石原公共交通政策審議官に要請書を手渡す木村委員長

私鉄総連は、1月31日、24春闘・交通政策要求実現中央行動を展開した。中央行動には、政策推進私鉄国会議員懇談会（以下、国会議員懇）（後掲）、私鉄自治体議員団会議（以下、自治体議員団）（後掲）、総・地連・沖縄県連・ハイタクから113単組190人、総勢222人が衆議院第一議員会館へ集結した。第1部の全体会では、鉄軌道・バス・ハイタク共通項目として23項目、第2部の業種別では、鉄軌道17項目・バス27項目・ハイタク12項目を国土交通省へ要請した。

全体会冒頭、木村敬一私鉄総連中央執行委員長は、「1月1日に発生した令和6年能登半島地震において、私鉄総連は災害対策本部を設置し、被災地に寄り添い、早期復旧・復興のため尽力していく。全国のご支援もお願いしたい。また本日は急遽、震災からの復旧・復興に向けた緊急要請をさせていただく」「世界でも類を見ないほどの安全・安心・安定的な公共交通を持つ日本であるが、公共交通を維持していくために、労働条件の改善が急務である。運賃改定はもとより、交通政策を前進させ、産業基盤を確立し、魅力ある産業としていかなければならない」と中央行動の意義を述べた。



近藤昭一私鉄国会議員懇会長

続いて、近藤昭一国会議員懇会長は、「政治家の役割というのは、国民の皆さんの生活と、命を守ることであり、その生活を支えているのは公共交通の現場で働いている皆さんである。そして、交通政策を立案しているのが国土交通省である。公共交通が抱える課題のために、皆で連携し、安全・安心な公共交通政策を進めることが必要だ」と述べた。

森屋隆組織内国会議員は、「石川県を中心に、組合員の皆さんは、自らも被災されたなか、バス運行等の復旧支援輸送に当たられていることに、心より敬意と感謝を申し上げる」「ライドシェアについて、ギグワーカー

を作り、自己責任の安全、クリームスキミングで利益ばかりを追求する法改正は許されず、さらなる取り組みを強化していく」「交通労働者の労働条件改善、社会的地位の向上をはかり、公共交通は社会資本であるという認識を高めることで、要員不足の解消、持続可能な公共交通を実現することができる」と述べた。

さらに、昨年新たに選任された松原和生自治体議員団議長は、「公共交通の維持、活性化は行政の責任であると考えてるなかで、私の地域においても、公共交通条例の制定などの取り組みを続けてきたが、法制度・財源などについては国の力が必要になる。公共交通を取り巻く環境は大変厳しく、さまざまな所から悲痛な叫びが国にも届いていると思うが、本日の要請は利用者にも最も近い訴えである」と述べた。



森屋隆組織内国会議員



松原和生私鉄自治体議員団会議議長

石原大公共交通政策審議官は、「公共交通を取り巻く環境は、大変厳しいものがあると認識している。昨年、地域公共交通活性化再生法を改正し、地域の足を守るため、さまざまな関係者と連携、協働し、持続性、利便性、そして生産性の高い公共交通を構築していく政策を創設した。国土交通省として、『誰もが行きたい時に行きたいところへ行くことのできる社会の実現』を掲げ、実現に向けしっかりと取り組んでいく」とあいさつを行った。この後、木村委員長から「令和6年能登半島地震」からの早期復旧・復興に向けた緊急要請と中央行動の要請書を手渡した。

全体会では、地域公共交通ネットワークの維持と再構築、白タク合法化（ライドシェア）阻止、要員確保対策の強化と働く者の健康確保、燃料油脂費の高騰対策、公共交通利用促進、観光立国政策の推進、テロおよび防犯対策、第三者暴力行為やカスタマーハラスメント防止に向けた対策強化、2025年日本国際博覧会の輸送対応、など鉄軌道・バス・ハイタク共通項目に対して回答を受けた。

要請に対する回答では、働き方改革への対応や賃金・労働条件の改善をふまえた実行性ある要員確保対策について、「バス・タクシーについては、運賃改定を迅速に対応し、早期の賃上げを促進するとともに二種免許費用の助成、鉄軌道については、人件費に対応した運賃改定の仕組みの構築、終電時間繰り上げにより、夜間作業の効率化や現場業務の省力化・効率化になる技術開発のための支援などにより、労働条件の改善、要員確保策を講じているところである」、との回答を得た。

意見交換では北陸地連から、組合員の方々の切実な声とともに、地域では、無料特急バスの運行や被災者の輸送など、今できる限りの対応を全力で取り組んでいることを伝えたいと、「今後、震災の影響が落ち着いてきた際に、補助額を上回る修繕費が見込まれること、バスが運行できないことから運行補助を受けられないうえに、維持費の支払いによるコスト増大などが懸念される。地域で暮らす人が安心して暮らせる環境を取り戻し、持続可能な公共交通の実現に向け、新たな支援策をお願いしたい」と、国土交通省に要望した。国土交通省から「被災地の状況や運行を再開していただいていることなどは承知している。我々としては、県と連携し、事業者の要望にしっかり応えたい。引き続き、コミュニケーションを密にしていきたい」との回答を受けた。その他、燃料税制、公共交通に対する自治体の温度差などについて意見が出された。

【鉄軌道要請】

鉄軌道要請には、国会議員懇から森屋隆事務局長／組織内国会議員、落合貴之衆議院議員、逢坂誠二衆議院議員、桜井周衆議院議員、自治体議員団から松原和生議長、根岸操副議長、草野勝義副議長、宮内一夫事務局長、高橋勝男幹事が随行し、私鉄総連から木村委員長、樋口和司企画調査局長、内山貴政治政策局長兼鉄軌対策部長と7地連・沖縄県連の総勢25単組42名が出席した。



鉄道局に要請趣旨を述べる木村委員長

冒頭、木村委員長、森屋議員、黒鳥孝則国土交通省鉄道局鉄道事業課地域鉄道戦略企画調整官からあいさつがあり、要請書の手交後、鉄軌道17項目の要請に対する回答が示された。そのうち、公共交通の維持・活性化については「改正地域交通法に基づく再構築協議会という活性化や路線維持の枠組みは、ひとつ

の都道府県で完結する場合でも、地方公共団体、鉄道事業者から相談をいただき、その路線が利用事態をふまえて、他の路線と一体となって機能していること、広域的な交通ネットワークの一部を構成している場合については、国土交通大臣が当該路線についてその区間を告示し、そのうえで申請という手続きになり、民鉄や第三セクターも対象となる」、テロおよび防犯対策とカスタマーハラスメント防止対策の強化については「車内防犯カメラの設置は、鉄道事業者との調整のうえ、最近の列車内における事件の発生状況をふまえ、昨年10月に新幹線や利用者の多い在来線の新造車両を義務付けの適用範囲とした」「鉄道局の調査で、令和4年度のカスタマ

一ハラスメント発生件数は全国で1,124件あった。『迷惑行為に関する連絡会議』を活用し、抑止に向けて、関係省庁と連携、きちんとした対応を取るよう鉄道事業者に働きかけ、カスタマーハラスメント防止に向けた取り組みを進める」、踏切道の安全対策については「第4種踏切道の廃止は、地域住民の協力と理解が不可欠。令和3年に踏切道改良促進法を改正し、地方踏切道改良協議会を法指定の前から組織することが可能となった。国、鉄道事業者、道路管理者および地方自治体等も参加して、第4種踏切道の廃止についての議論を可能としている。また、第1種への格上げや立体交差化により、着実に減少している」、などの回答であった。

意見交換では、6人から意見が出され、①ヤードスティック方式など運賃改定の見直しは、意見聴取も含め、現場と議論をしてほしい、②改正地域交通法に基づく活性化や路線維持の枠組みが進められる一方で、県の計画から鉄道事業の再構築事業で積み重ねてきた既存路線の持続性や経営支援が、あっさりと抜かれてしまった、③経営基盤が弱い地方鉄道が大規模災害を受けた場合、「3年赤字だと支援はするけど、上下分離にする」という回答だったが、健全経営ができる区間もあり、その区間を除外できるような仕組みづくりを進めていただけると、より事業継続が進められるのではないかと、④鉄道現場は、定員が定められている。育児休業者などが出ると、代務として時間外労働など職場で働く人に負担が出てしまうので調査し、負担が軽減できるように、支援ができるような模索をお願いしたい、⑤社会資本整備総合交付金は解釈として、どこまで使っていけるのか、⑥要員確保と人材育成の関係では、乗務員の資格試験の回数を増やせないか、⑦障害者に対する合理的な配慮の目安、などの職場実態と要望が出された。

【バス要請】

バス要請は、国会議員懇から、福田昭夫国会議員懇代表幹事、福山哲郎国会議員懇代表幹事、逢坂誠二衆議院議員、山岡達丸衆議院議員、牧山ひろえ参議院議員、阿部知子衆議院議員、湯原俊二衆議院議員、自治体議員団から、佐藤伸弥幹事、光宗等呉市議会議員が随行し、私鉄総連から、池之谷潤中央副執行委員長、志摩局長、小松俊裕組織教宣局長と9地連・沖縄県連、総勢74単組126人が出席した。

冒頭、挨拶に立った池之谷副委員長は、「私鉄総連は、24春闘に関して職場討議を約2カ月間かけて全国で行ってきた。そのなかでは、交通政策に関する質問・意見も大変多く、特に要員不足は、全国各地から大手・中小組合、都市・地方を問わず全ての地域で意見が出され、危機的な状況になっていることが改めて浮き彫りとなった。各事業者もさまざまな要員確保対策を実施しているが、経営の厳しい事業が実施するには、限界もあり、交通行政のなかで、公共交通事業者とそこで働く者へのこれまで以上の大胆な要員確保支援策をお願いしたい」と深刻な要員不足に苦しむバス産業への支援を求めた。



要員確保支援策を求める池之谷副委員長

要請に対する回答では、①乗合バスの運賃の環境整備について、「令和5年12月末までに、全国の主要なバス事業者228事業者のうち96事業者、(全体の42%程度)がすでに運賃改定の申請を済ませている、または申請から認可まで進んでいる。国土交通省として、賃上げ等の労働条件の改善を目的としたバス事業者による運賃改定を積極的に促していきたいと考えている。乗合バス事業者では運転者不足が進むなど、厳しい状況にあり、担い手確保や経営力強化に向け、早期の賃上げ等の取り組みをいっそう促進していく必要があると考えており、引き続き人件費の算定方法がより適切なものとなるよう検討を進めていきたい」、②特定技能の対象分野に自動車運送業を追加することについては、「利用者にとって安全・安心な運行が十分確保できるよう、特定技能評価試験を課すとともに、受け入れ事業者による訓練実務などにより、接遇等の運転に付随する業務も含めた運転士としての能力を向上させるということも予定している」などの回答を得た。

参加者からは、①運賃改定のさらなる効率化、②燃料高騰対策支援、③運行補助の原価計算においてブロック単価から実勢単価への変更、④生産性フォローアップ手順の適切時期での導入、⑤貸切バスの新運賃の適用時期、⑥国主導の運賃改定の仕組みづくり、⑦バス車内事故における運転士の罰則軽減、⑧訪日外国人を対象とした白バス行為の取り締まり強化、⑨新硬貨・紙幣に対応した運賃箱設置への支援、⑩自家用自動車管理業の経緯、所管、⑪指定公共交通機関であることに鑑みた要員確保策支援策、⑫改善基準告示違反などにおける労働基準監督機関と地方運輸局との相互通報制度の強化、などについて質問・意見が出された。国土交通省からは、運賃改定の質問について、「当初、運賃改定の動きがなかったが、少しずつ動き始めている。そして今後、10年20年、運賃改定ができないということではなく、ある一定のサイクルで運賃改定をしてもらうことが必要であることから、引き続き、制度の検討を行っていきたい。そして、運行補助の算定については、次の補助金年度になるが、運賃改定を実施した場合については、今までとは違う計算方法をしようということになっている。運行費補助については、収入と支出の差額が補助対象となってくるが、運賃改定をすると補助が減るだけだという形になってしまうため、運賃改定による増収部分は反映させず、運賃改定前の収入で算定することを考えている」との回答を得た。

【ハイタク要請】

ハイタク要請には、国会議員懇から、近藤会長、辻元清美準組織内国会議員、自治体議員団から森山義治幹事が随行し、私鉄総連から、福田英樹書記長、久松勇治私鉄ハイタク協議会事務局長と4地連・沖縄県連・関東ハイタク協・関西ハイタク労連の総勢16単組29名が出席。全12項目を国土交通省に要請した。

冒頭、福田書記長は、「運賃改定審査に迅速に対応していただいていることに感謝申し上げる。引き続き運賃改定が適切な期間で実施できるようにご尽力をお願いしたい。また、ライドシェア解禁議論が拙速に進んでいることに危機感を持っている。決して忘れてはいけない視点は、お客様が安全で安心して利用でき、運転者も安全で安心して仕事ができるのか。この『安全』を議論の中心にしなければ公共交通が

積み上げた信頼を無くすことになる。引き続き国土交通省には、「ライドシェア新法制定には反対の姿勢を貫いていただきたい」と挨拶した。

国土交通省は、冒頭挨拶のなかで、「運賃改定による労働環境改善によってドライバーの数を回復させるほかないと考えている」と発言。また、要請項目のなかで、タクシーの運賃について「周期的な改定が必要である」「審査の短縮化を行うことで、迅速な運賃改定を実施したい」と回答。また、社会的な割引については、「自治体や事業者が社会福祉政策の一環で運賃の一部を負担している現状だが、国交省としては、その減収分を償えるだけの利潤を含めた運賃改定審査をしていきたい」と回答があった。また、「運賃改定による増収を労働条件改善と主張する事業者がいるが、それは趣旨が違う」「アプリの配車手数料の乗務員負担」「電動キックボードの道路利用空間の整備」「アプリ配車のキャンセル多発の負担」などについて質疑が行われた。

限定的なライドシェアが解禁されたことを受け、要請項目の内容に加えてライドシェアに関する質問も相次いだ。国土交通省は政府方針に基づいて制度設計をしている立場であるが、「冒頭書記長からお話をいただいたように、『安全・安心』を中心とした議論とすることが当然であると考えており、極力安全サイドに寄った制度にしていくという考えで制度を創っていく」と言及。議論をふまえ、辻元議員は、「現在、ライドシェアは行政的な問題ではなく、政治闘争となっている。労働者側も事業者側が安く労働力を利用できる手段としてライドシェアを利用することがないよう、しっかり見張っていただきたい」と述べ、タクシーだけでなく、他の公共交通に与える影響、安全の担保、雇用形態の問題などについて広く説明した。今年度の要請行動は、ライドシェア解禁については、国土交通省が質問の細部について答えられない場面が多くあり、例年の要請行動とは違う展開となったが、国土交通省にタクシー労働者が現在おかれている現状を訴える形で、多くの意見が寄せられた。



ライドシェア導入反対を訴える辻元清美準組織内議員

政策推進私鉄国会議員懇談会 出席者

会 長	近藤 昭一 (衆)	
副 会 長	辻元 清美 (参)	吉川はじめ (衆) (代理)
事務局長	森屋 隆 (参)	
代表幹事	福田 昭夫 (衆)	福山 哲郎 (参)
	道下 大樹 (衆) (代理)	枝野 幸男 (衆) (代理)
議員懇会員	落合 貴之 (衆)	斉藤 嘉隆 (参)
	吉田 統彦 (衆)	山岡 達丸 (衆)
	牧山ひろえ (参)	桜井 周 (衆)
	阿部 知子 (衆)	手塚 仁雄 (衆)
	湯原 俊二 (衆)	舟山 康江 (参)
	杉尾 秀哉 (参)	榛葉賀津也 (参)
	金子 恵美 (衆)	逢坂 誠二 (衆)
	中谷 一馬 (衆) (代理)	小西 洋之 (参) (代理)
	岡本 章子 (衆) (代理)	森山 浩行 (衆) (代理)

私鉄自治体議員団会議 出席者

議 長	松原 和生	岐阜市議会議員
副 議 長	根岸 操	富士見市議会議員
	草野 勝義	島原市議会議員
事務局長	宮内 一夫	習志野市議会議員
幹 事	佐藤 伸弥	北海道議会議員
	高橋 勝男	栗原市議会議員
	森山 義治	別府市議会議員
	光宗 等	呉市議会議員

※回答詳細は後日、国土交通省より書面で回答を受け次第、各地連経由で報告いたします。

以 上