

# ハイタク通信

岐阜一般労働組合（内部資料）  
〒500-8879 岐阜市徹明通 5-8  
TEL058-251-7205 FAX058-251-0641

2011年5月27日発行 No.32

File04

## 県の子育てタク支援事業

### 岐タ協、21日に説明会

岐阜県タクシー協会（山田久典会長）は21日、岐阜市の「岐阜県自動車会館」で岐阜県が本年度予算に盛り込んだ「子育てタクシー」支援事業についての説明会を開催した。

説明会では、全国子育てタクシー協会の内田輝美会長が子育てタクシーに関するアンケート結果を基に説明。子育てタクシーが必要だと思うケースが多かった意見として「駐車場のない病院や保健センターに行くとき」「両親とも仕事などで保育園や学童を迎えに行けないとき」「雨や雪など天気が悪いとき」を挙げた。子育てタクシーを利用する場合に重視する点については「乗務員の受け答えが良い」「乗務員が子育てについての知識や子どもの接し方の技術を身に付けている」などの意見が寄せられたことを紹介し、接客サービス、知識といったソフト面で好感が持てれば利用したいとの結果が出ていると分析した。

同協会でのノウハウ取得、養成にかかる費用について同協会の筒井基好・事務局長が説明。入会金3万円、年会費3万円、登録ドライバー料が1人年間2000円、子育てタクシーの養成講座の受講料1人2万円などが必要だが、県の支援事業として入会金と養成講座受講料について半額、チャイルドシート購入について1台につき上限額1万円が補助される。

県側のスケジュールでは、補助金交付申請を5月に受け付け、審査を5～6月にかけて実施、ドライバー養成講座を7月メドに開講し、スタートにこぎ着ける予定。

File05

## 子育て支援輸送PRに取り組む

### 岐阜県環境生活部次長、説明会で表明

岐阜県環境生活部の長野敬次長は21日、岐タ協主催による「子育てタクシー」支援事業に関する説明会冒頭にあいさつを述べ、同事業の活用と積極的な子育て支援輸送への取り組みを要請した。次長は、2年程前に香川県のNPO法人わははネット代  
クシーのことを初めて知り、岐阜県でも実現したいと考えた。昨年、1本の電話があり妊産婦からぜひ子育てタクシーを運行してほしいとの要望があった。愛知県では運行しているのに岐阜県ではまだないのぜひがんばって運行にこぎつけてほしいという内容の講演を大垣市内で聴講し、そのことが後押しとなった」と事業創設の切っ掛けを話した。その後、子育て支援のNPO関係者からの意見聴取により「子供だけの送迎で需要があるのではないか、ぜひ事業化しても良いのではないか」との見方が示されたことを明らかにし「こんな経済情勢の中で実際ご協力いただけるかどうか不安だったが今日に至りうれしく思う。県としては

チラシなどでどんどんPRし組みをお願いしたい」と要請したい。事業者の積極的な取り組みをお願いしたい」と要請した。

File05

## 「のぶさまタクシー」発車

### 日の丸自、ぎふキャラで街おこし

日の丸自動車（川上秀人社長、岐阜市、248両）は2日、岐阜市の「伊奈波神社」で岐阜県をPRするためのキャラクター「のぶさま」のイラストをラッピングしたタクシー車両「のぶさま号」の出発式を行った。運行車両は1両。川上社長は式典で「岐阜の街が元気になり活性化できればという意味で一役を担えればと思い今回ののぶさまタクシーを走らせることにした。のぶさま同様岐阜の街の発展に少しでも貢献したい」と述べた。

「のぶさま」は織田信長をモチーフにしており、岐阜県を活性化させる象徴として誕生したキャラクター（「ぎふキャラ」）の1つ。同社も加盟する県内の企業などで結成された「岐阜盛り上げ隊」の一員でもある。「のぶさま」の誕生日である5月12日に合わせて出発式が催された。車両ナンバープレートは、誕生日にちなんで「512」とした。これに先立つ5日には、岐阜市の「岐阜公園」で、キャラクターの誕生日イベント「のぶさま号」のお披露目も行われ、「のぶさま」のほか、他のキャラクターとともに着ぐるみ（いわゆる“ゆるキャラ”）が登場し車両が紹介された。



日の丸自動車・川上社長

# 焦点

focus

## 今後の供給削減は違った視点が必要 都内4交通圏の特定地域協

【東京】22日に東京都内4交通圏を対象とした5回目の特定地域協議会が開かれた。協議会終了後に行われた太田和博座長(専修大学商学部教授)らの記者会見で、太田座長は東日本大震災発生後のタクシー需要の落ち込みに触れながら「今後さらに供給量の適正化が必要との議論に至った場合は、これまでとは違った視点で臨むべきだろう」との見解を明らかにし、事業者ごとの一律削減の考え方から、業務内容の質といった点に着眼する姿勢を示した。



記者会見に臨む太田座長(中央)、川野・東旅協副会長(左)、小林・関東局自交部長(右)

今回の議論は、協議会での地域計画策定後、各交通圏内事業者による特定事業計画・事業再構築の実施状況を踏まえた市場での効果についての検証が大きな目的だった。

その結果、特定事業計画の認定を受けた事

業者による減休車を中心とする事業再構築の実施がおおむね終わった1月以降、震災前までの輸送実績などから、需給適正化に一定の効果が出たと判定。乗務員の労働条件改善への兆しもうかがえるとして、的確に供給削減目標を達成することが重要だとの認識で一致。基準車両数に対する車両数の最低削減率として20%が妥当とされた特別区・武三交通圏の場合、現在、削減率は17.6%に達したものの、公平性の観点から一律に地域計画で示した削減目標を達成することが重要だと結論づけた。

車両数削減が不十分と判断される事業者に対して関東運輸局が調査に乗り出すことで、当局の取り組みに期待。一方で、最低削減率で足りるのかといった議論もあり、この間の各社一律削減を基本とした上で、その後について、太田座長は「たとえば、あと一律に10%削減することが必ずしも公平だとはいえない。決して業界内での合意は得られないだろう」と予測した。

その一環として、東旅協側から提案のあった日勤稼働の見直しや、労働側から提案のあった定年制を含む運転者登録制度の厳格化について検討する余地があるとの見方を示すとともに、業務内容の質の問題に言及。これらの観点から、震災後の状況を注視しながら適正化に臨む方向性を示した。

File02

## 労働時間管理を重視

### 労務委、各社事例を集約

各地ともタクシー営収の低時に拘束時間オーバーを指摘迷により、従来の賃金体系にされるケースが多い。このたよる計算では乗務員に支給すめ、全タク連・労務委員会での賃金が地域ごとに定められはこのほど、各事業場における最低賃金を割り込む事態が労働時間管理を重視、各地発生する可能性が高まっていにおける事例をまとめた。主る。一方で、運輸当局の監査な事例は次表の通り。

地域	施策概要
刻々	・毎始・終業時の点呼時間を乗務員ごとに記録・集計し、1人ひとりの拘束時間を把握するようにしている。月の後半で集計結果を見に地営業所内に掲示し、全乗務員に残り時間数を確認させている。改善基準に定める拘束時間を超過する恐れのある乗務員には出社時に警告を発し、超過しないよう時間短縮などの調整を義務付けている。
の	・営収が低迷し、最賃に抵触しがちな乗務員について、別の勤務シフト(労働時間を短縮したもの)による賃金体系に変更させ、営収にかかわらず最低でも時間当たり最賃を保障する制度とした。これでも営収が伴わず賃率が異常に高い状態が続く場合には、本人と相談の上、定時制勤務への変更を促している。

地域	施策概要
	・休憩の取り方は乗務員に委ね、その時間数は各人の申告を尊重しているが、乗務記録には休憩の内容(食事、仮眠など)を具体的に記入するよう指導し、本人申告により乗務記録に具体的な休憩内容の記載があれば、待機場所がどこであれ、その時間を労働時間から削除している。
	・労働時間の割りに営収の上がらない乗務員について、本人の希望を聴取の上、労使協議を経て労働時間を短縮した勤務に従事させている。この場合、従前の勤務内容とは異なるため、新しく労働契約を締結し直している。
	・乗務員個々人の前日までの乗務時間を白板に記入して点呼所の横に吊りし、乗務員が前日までの乗務時間が常に分かるようにして乗務時間を厳守させている。
	・勤務形態は日勤が主体だが、午後の時間帯は利用客が減少し、車両両の状態であったため、出庫時刻を繰り上げ・繰り下げして、午後の時間帯の稼働車両数を減らした。稼働車両数が減少する早期時間帯は、定時制乗務員を配置して必要車両数を確保している。
	・労働時間に見合う最低保障額の確保が危ぐされる乗務員について、運行管理者が賃金支払時までにその乗務員の運行日誌、運行記録などを基に適正な労働時間であるかどうかについて直接乗務員に確認して労働時間を確定し、これに見合う分の賃金を支払うようにしている。確認の主なポイントは、長時間に及ぶ無線待ち、一定時間以上の休憩時間、一定時間以上の仮眠時間など。該当する乗務員については、各営業所の労働組合幹部同席の上、指導を行っている。(10件)
	・自動日報により出・入庫時刻、休憩時間などを管理し、勤務時間について管理の徹底を図っている。(24件)
	・早出を希望する乗務員について、1時間の早出を認め、その分休憩を多く取らせている。終電後の利用客がなくなった場合の無駄な待機をなくすため早めに帰庫するよう、その日の状況に合わせて無線で指示している。(4件)
	・勤務時間を確実に順守させるため、乗務日報に当日の勤務時間を記入しておくとともに、出庫前の点呼時に運行管理者が伝えることにしている。(6件)
	・運転日報、GPSにより、労働時間、拘束時間、休憩時間を把握している。休憩時間は本人の申告に基づき計算している。(7件)
	出・入庫時刻を個人ごとにパソコンに入力し、1乗務と1カ月の拘束時間を把握するようにしている。1カ月の拘束時間の残り時間数を各人に配布している。(17件)