

【電子版】

2025年 第8号 2025年3月28日

発行：自交総連本部



tel. 03-3875-8071

fax. 03-3874-4997

メール info@jikosoren.jp

ホームページ→



3・6 中央行動

議員要請と国交省・厚労省交渉行う

自交総連は3月6日、中央行動を実施しました。午前中は、国交省・厚労省へ個人請願行動を行い（情報No5参照）、午後からは代表が国会議員要請と国交省・厚労省交渉にとりくみました。また、3月19日に予定されていた全タク連交渉は、降雪による交通障害のため参加者が揃わず懇談を行いました（交渉は4月3日に実施予定）。

議員要請行動

RS全面解禁阻止の協力を求める

要請先	衆議院議員32人（自民7、公明2、立憲12、国民1、維新1、共産8、有志1） 参議院議員20人（自民2、公明3、立憲6、共産9）
要請団	自交総連26人（庭和田委員長、石垣副委員長、徳永副委員長、高城書記長、石野常執、林常執、富松常執、内田常執、吉根中執、市村中執、埼玉1、東京14、神奈川1）



堀川議員(右)へ要請書を手渡す

自交総連の26人は、ライドシェア全面解禁阻止と地域がかかえる公共交通問題について要請行動を行いました。要請先は、国土交通委員、与野党のタクシー議連代表、日本共産党に加えて、ライドシェア新法を国会に提出すると公表している日本維新の会共同代表です。

要請の趣旨は、①ライドシェア全面解禁阻止への協力、②「ライドシェア新法」反対、③『公共・日本版ライドシェア』の緩和反対、④地域公共交通維持と充実の補助

金増額の事項への賛同などです。会期中で議員不在が多く、秘書対応でしたが、以下のような対応がありました。

- **日本共産党・堀川あきこ衆議院議員**（国土交通委員）
議員本人が対応し、要請内容に賛同してくれました。
- **日本維新の会・前原誠司衆議院議員**
議員秘書が要請書を受け取り、議員に伝えると対応しました。
- **国民民主党・西岡秀子衆議院議員**（国土交通委員会・理事）
議員は不在で、秘書が対応しました。熱心に話を聞いてくれました。
- **立憲民主党・松田功衆議院議員**（国土交通委員）
議員は不在で、秘書が対応しました。「全自交さんから話を聞いている。ライドシェアは反対します」と答えました。
- **公明党・赤羽一嘉衆議院議員**（元国土交通大臣）
議員は不在で、秘書が対応しました。「元国土交通大臣として、ライドシェアは反対する」と答えました。
- **自由民主党・松島みどり衆議院議員**（自民党タクシー議連・会長代行）
議員は不在で、秘書が対応し、話を聞いてくれました。
- **立憲民主党・辻元清美参議院議員**（野党タクシー議連・会長）
議員は不在で、秘書が対応しました。「大阪はライドシェアをゴり押しされた。維新に不信感がある」と答えました。
- **日本共産党・山下芳生参議院議員**
議員は不在で、秘書が対応しました。「保険面での議論が高まっていない。タクシー並みの要件が必要となるので、ライドシェアよりタクシーの充実がベスト」「地方の足の確保をどうするかは課題」と答えました。
- **自民党・朝日健太郎参議院議員**（国土交通委員会・理事）
議員は不在で、秘書が対応しました。「ライドシェアの導入は基本的に反対。日本版は事業者団体の意向と同じ」と答えました。
- **日本共産党・倉林明子参議院議員**
議員本人が対応しました。京都の内情などを話したところ、要請に賛同してくれました。
- **日本共産党・山添拓参議院議員**
議員は不在で、秘書が対応しました。「全面的に賛同」と答えました。

国交省交渉

日本版RSの検証と評価が必要

国交省 自動車局旅客課武藤淳一タクシー事業活性化調整官他4人
 組合側 庭和田委員長他16人



国交省と交渉する自交総連の代表（左）

要 請 事 項	回 答 要 旨
<p>1. ライドシェア阻止、規制緩和問題</p> <p>(1) 自家用車を使ったライドシェアの全面解禁は認められないとの立場を堅持すること。</p> <p>(2) タクシー事業者以外の者を参入可能とする「ライドシェア新法」には反対すること。</p> <p>(3) 道路運送法を潜脱する第78条3号の緩和は止めること。また、利用者を選別するダイナミック・プライシング（変動運賃）等の運賃制度を導入しないこと。</p>	<p>(1) 国交省の立場は変わらず、有償による旅客運送サービスについては、①運行管理・車両整備による運転者・車両の安全確保、②事故等の運送の責任、③運転者の適切な労働条件確保という3点が、重要と考えている。</p> <p>(2) タクシー事業者以外の者を参入可能とする場合であっても、タクシー事業で必要な運行管理や車両整備管理等を行い、安心・安全が確保されることが必要である。</p> <p>(3) 国交省は、日本版ライドシェアの実施状況について検証と評価を行うことが必要と考えている。 規制改革実施計画の中でも、運賃料金制度について検討するとされている。検討にあたり利用者の利便のみならず、労働者の適切な労働条件、環境を損なうことがないようにしたい。</p>

<p>(4) 日本版ライドシェアの解除基準を早急に策定すること。</p> <p>(5) 安全を確保するためにも、雇用契約によらない働き方や業務委託を認めないこと。</p> <p>(6) 地域公共交通を維持するには、障がい者や高齢者など交通弱者の輸送にタクシー・バスが貢献できるよう、補助金を増額すること。</p> <p>(7) 「道路運送法における許可又は登録を要しない運送」については、タクシーとの競合が懸念されることから、安易に拮げさせないこと。</p> <p>(8) 自動運転のタクシー・バスに旅客を乗せる際には、人命保護、安全確保のために保安要員として運転者の乗務を義務づけ、無人の自動運転は認めないこと。</p>	<p>(4) 引き続き実施効果を定期的に確認した上で、判断していく。 また、バス・タクシー、公共ライドシェアも含めて既存の交通体系との整合性を総合的に判断した上で、実施効果の検証を行う必要があると考えている。</p> <p>(5) 利用者の安心・安全や運転者の適切な労働条件の確保が大前提として必要である。日本版ライドシェアは、タクシーと同等の適切な運行管理、教育訓練等を要件としている。 こうした要件を充足するための業務対応については厚労省の見解として、労働基準法上の労働者に該当すると判断される蓋然性が高いとの見解が示されてきた。</p> <p>(6) 地域公共交通確保維持改善事業等において、車両購入費の補助を実施してきた。令和6年度の補正予算においても所要の額を確保した。令和7年度予算においても同様の額を要求している。</p> <p>(7) 無償運送の場合は、許可の対象外になっており、実際やっているととしても、その規制をすること自体は難しい。</p> <p>(8) 令和5年4月からレベル4と呼ばれる無人での自動運転である特定自動運行が可能となった。 旅客運送事業者においては、道運法にもとづき、特定自動運行保安員の選任が必要。事業用自動車</p>
---	--

	<p>の運転操作以外の安全確保に関する業務を遂行することで安全を確保する。</p>
<p>2. 運賃改定問題</p> <p>(1) 運賃改定時における運転者負担の解消や労働条件改善が確実に図られているか検証し、その趣旨を逸脱する事業者を厳しく指導すること。</p> <p>(2) 各事業者に対して325通達に沿った賃金比率を変えさせず、ノースライドを守らせること。とくに運賃改定前後に賃金を切下げるなど不当な手法を認めないこと。</p> <p>(3) 申請にあたっては、確実に労働条件が改善されるよう、労使による事前担保協定の締結を条件とすること。</p> <p>——バスは他の産業との賃金格差を考慮した運賃改定が行われているが、タクシーでも同様の対応ができないのか。</p> <p>——社会保険料の事業者負担が増えたからノースライドを見直す、賃金配分率を変えると言及する事業者が存在するが、どう考えるか。</p>	<p>(1) 労働条件は労使間で決定するものだが、運賃改定の効果が賃金などで労働者へ適切に反映されていない事実が判明した際は、当該事業者に対して適切に反映させるよう指導を行う。</p> <p>(2) 運賃改定後、フォローアップ調査を適切に行った上で、運賃改定の趣旨を逸脱するような状況が認められた場合には、適切に指導するなど対応している。</p> <p>(3) 運賃改定の申請の段階で、労使協定の締結を求めるのではなく、改定後、不適切な状況が認められれば、フォローアップ調査を通じて、必要な指導を行う。</p> <p>方向としてはその方向で考えているので、検討の推移を見て欲しい。</p> <p>赤字でないと申請できないのが現行の運賃制度。将来的には、見込まれるコストを考慮できることを考えている。人件費や先行投資するものがあれば、それらを査定に含めて改定を行う。</p>
<p>3. 安全運行の確保、改定改善基準告示問題</p> <p>厚労省の「自動車運転者の労働</p>	<p>改正された基準が効果的で実効性</p>

<p>時間等の改定改善基準告示」については、タクシー・バスの安全運行が確保させるよう、拘束時間の短縮、休息期間の11時間以上への延長が図られるよう適切な指導を行うこと。また、貸切バスの交替運転者配置基準を改正すること。</p>	<p>のあるものとなるよう、厚労省と連携し、改善内容について運送事業者へ周知徹底を引き続き行っていく。</p> <p>また監査の実施でとりくみ状況を把握し、適切な指導を行うことで過労運転防止、輸送の安全の確保を図っていく。</p>
---	---

厚労省交渉

待機中の手待ち時間は労働時間

厚労省 労働基準局監督課長島史織法規係長他8人

組合側 庭和田委員長他15人

要 請 事 項	回 答 要 旨
<p>1. 労基法の趣旨を守り、適用除外を認めないこと</p> <p>(1) 過半数代表の「同意」権剥奪を認めないこと。さらに就業規則改定時の「意見聴取」を変更し、労使協定にもとづく改定とすること。</p> <p>(2) 年休取得促進とともに、有給の病気休暇などの特別休暇を創設するよう、企業を指導すること。</p> <p>(3) 11時間以上のインターバル規制を義務化すること。</p> <p>(4) 割増賃金の廃止は、長時間労働を助長させることから反対するこ</p>	<p>(1) 就業規則の届出にあたり、労働者の過半数代表の意見を添付しなければならない。労働者の団体的意思を反映しようとしているもので、引き続き適切に意見聴取等が行われるようとりくんでいく。</p> <p>(2) パンフレットを作成し、事例集を紹介するなど導入促進に努めている。中小企業への助成金の活用などを通じて、休暇を取得できる環境を整備していく。</p> <p>(3) 健康的な生活を行うために、働く方の生活時間の確保が重要。義務化を視野に入れつつ、多くの企業が導入しやすい形で、段階的に実効性を高めるよう努力する。</p> <p>(4) 時間外労働と休日労働の割増賃金の目的は、①時間外労働、休日</p>

<p>と。</p> <p>(5) プラットフォーム企業における労働者性の判断基準を明確に打ち出すこと。</p>	<p>労働・深夜労働をした場合の労働者への補償、②使用者に対して経済的負担を課すことによる労働の抑制である。廃止には慎重に対応する。</p> <p>(5) 労働者性の判断基準は、令和3年3月に「フリーランスガイドライン」を策定し、令和6年10月に改定している。</p>
<p>2. 最低限の労働条件の確保</p> <p>(1) タクシーでは、手待ち時間を労働時間から除外する脱法的手法が持ち入れられているが、こうした手法を正すこと。</p> <p>(2) 歩合給が最低賃金以下になる労働者への退職強要を止めさせること。また未払い賃金を請求した組合員を不当解雇するなどの不当労働行為を止めさせること。</p> <p>(3) 本来事業者が負担すべき営業上の経費を労働者に負担させる制度を廃止するよう監督指導を強化すること。</p>	<p>(1) 手待ち時間とは、その労働者が使用者から指示があった場合には、即時に業務に従事することを求めており、労働から離れることが保障されていない状態で、待機している時間は労働時間として取り扱われる。</p> <p>(2) 退職勧奨という名目で行われ、労働者の同意を前提としない一方的な労働契約の解約は、解雇に該当する。その解雇が客観的に合理的な理由を欠き、社会通念上相当でない場合は無効となる。</p> <p>(3) 賃金は使用者がその全額を支払わなければならない。賃金不払いなどの法違反が疑われる場合は、労働基準監督機関が監督指導を通じてその是正を指導している。</p>
<p>3. 改正改善基準告示問題</p> <p>自動車運転者の改正改善基準告示について、使用者に対する周知・指導を徹底すること。</p> <p>また、時期を置くことなく見直すこと。その際の審議には、自交総連</p>	<p>改善基準告示は、リーフレット、パンフレット等で周知している。3年をめどに見直しに向けた検討を開始することが適当とされている。</p> <p>専門委員会の労働者代表委員は、</p>

の代表を入れること。

関連通達（1989年3月1日付基発第93号）で示された賃金制度等の基準、保障給の定め、累進歩合制度の廃止、年次有給休暇の不利益取扱いの是正についても法制化すること。

運営規程にもとづいて任命しているが、自交総連の意見は担当に伝える。

93号通達は、改正された改善基準告示の施行通達に一本化されている。監督指導等において適合してない場合には、改善を指導している。

全タク連懇談

ライドシェア新法の動きに注視している

全タク連 神谷俊広理事長他2人
組合側 庭和田委員長他3人

全タク連の神谷俊広理事長は、ライドシェア解禁について、「日本維新の会は、毎年本会議や予算委員会等々でライドシェア解禁を求めている。しっかり注視しなければならないが、与党野党の議連の先生方には、日々お願いして回っている。不安なのは自民党の中にも同調する人たちが多く存在しており、ライドシェア勉強会を作って解禁を求めている人たちが、維新と水面下でつながりがあるのではないかと危惧していました。

庭和田委員長の「大阪・関西万博で日本版ライドシェアの24時間運行を吉村知事が認めさせた。報道も利用して解禁に向けて動き出すと考えている」との発言に神谷理事長は、「日本維新の会は、そのタイミングでライドシェア新法を議員立法で出すと思っているが、国民民主党は、1月29日の参議院本会議の質問を見ても、ライドシェアは問題だというスタンスなので、心強く思っている」と見解を示しました。

日本版ライドシェアについては、「国交省のスタンスはご存知のように、第78条3号を活用して、タクシーが足りない時間帯と曜日に補完的な機能として打ち出した制度なので、未来永劫の継続はあり得ない。続けるのであれば法律改正しなければならない」と説明しました。

自交総連は、全タク連に対して、ライドシェア全面解禁を阻止するため、国への働きかけを強めていく労使共同のとりくみを求めました。



要請書を手渡す庭和田委員長（左）