

【電子版】



2025年 第22号 2025年10月20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→



8・21中央行動

国交省・厚労省・警察庁と交渉

自交総連の常任執行委員は8月21日、中央行動として衆議院第一議員会館で、国交省・厚労省・警察庁交渉を行いました。

国交省交渉

運賃改定前後で賃金低下は指導対象

国交省 物流自動車局旅客課鈴木課長補佐、総合政策局地域交通課西山補佐他2人

組合側 庭和田委員長、石垣副委員長、徳永副委員長、高城書記長、堀井書記次長、林常執、富松常執

議員 堀川あき子衆議院議員 梶秘書



国交省と交渉する自交総連の代表（左）

要 請 事 項	回 答 要 旨
1. ライドシェア阻止、規制緩和問題 (1) 自家用車をつか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。	(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適切な運行管理・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。
(2) タクシー事業者以外の者を参入可能とする「ライドシェア法案」には	(2) 日本維新の会が法案を衆議院へ提出したことは承知している。議

反対すること。 (3) 道路運送法を潜脱する道運法第78条3号の緩和を止めること。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。日本版ライドシェアの運用解除の指標を策定し、供給不足が改善されている地域は早急に解除すること。 (4) 2025年1月28日施行の「準特定地域における暫定増車」は、恒久車両となりかねないことから、規定の期間で終了させること。 (5) 地方都市の地域公共交通の維持、確立のため、移動権の確保策として補助金を増額するなどとりくみを強化すること。	員立法のため、意見は差し控えるが、国会審議の進捗状況は注視していきたい。 (3) 道運法第78条3号の日本版ライドシェアは、安全・安心が大前提となっている。運用については引き続き適切に利用していきたい。 日本版ライドシェアに変動運賃は導入していない。利用者利便や運転者の労働条件を損なう運賃制度は認められないと考えている。 日本版ライドシェア創設以降、配車アプリによるマッチング率は改善している。タクシー事業者が足りていると言っても、自治体からは地域的に足りないとの声もある。解除基準については、引き続きモニタリングを行い、需要者側から移動の足が確保されているとの意見が出された段階で判断していくものと考えている。 (4) タクシーが地域の状況に応じて地域の輸送需要に対応しつつ、地域公共交通としての機能を十分に発揮できるようにするために制度化したもの。タクシー特措法を適切に運用していくためにも引き続き輸送需要を注視していくと共に、関係者からの意見を伺いながら、適切に運用していきたい。 (5) 交通空白の解消に向けて官民連携プラットフォームで、事業者と地方公共団体が、解決策を提供する企業とマッチングできる場を設けている。また、技術・サービス等の活用で解決策を見いだせるよ
--	--

(6) 過疎地域や人口 30 万人以上の都市を含まない営業区域において、移動の足を確保するためにも、個人タクシーの新規許可を認めること。 ——交通空白の解消は、ライドシェアに委ねなくても、プロの個人タクシーを活用した方が、安心・安全が確保されるのではないか。 (7) 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。	うとりくんでいる。 予算措置を含めた支援策としては、路線バス・コミュニティバスの運行へ補助している。利便性、生産性、持続可能性の高い公共交通へ再転換していく必要がある。24年度補正予算、25年度予算で、交通空白の解消のために多様な関係者の連携をすすめるとりくみに対し、必要な予算を確保している。 (6) 23年度の通達改正で、地方運輸局長等が必要と認めることで、個人タクシーの営業を許可している。北海道・せたな町、千葉県・長生郡の2例と、岩手県・一関市は申請中。 地方の事業者の廃業が増えている状況下で、個人タクシーで地域の足を守るという意見もあると受け止めさせていただく。 (7) 23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。 旅客運送においては、道交法にもとづき、自動運転の許可を受けた特定自動運行実施者が遠隔操作で運行できる。許可を受けた旅客運送事業者は、道運法にもとづき運転操作以外の保安を確保する自動運行保安員が必要で、保安要員の乗務もしくは、遠隔での業務で旅客運送の安全を確保することとなっている。
2. 運賃改定問題 (1) タクシーの運賃改定時の運転者人件費査定においては、他産業労働者	(1) 人件費については、事業場外の労働が中心となるため歩合制が多

との賃金格差を考慮することを検討するとしていたが、その後の経緯、到達点について明らかにすること。

- (2) 各事業者に対して325通達に沿い賃金比率を変更せず、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。

——総営業収入から手数料分を賃金計算前に事業者が取ることは、総括原価として手数料などの経費は計算されていることから、経費の二重取りにならないか。

また、残った運収額で賃金計算すれば賃率が同率でも、本来もらえる賃金が下がっているが、改定趣旨に照らして認められるのか。

- (3) 改定趣旨である労働条件改善が改定率に即して確実に実行されているのか検証し、趣旨を逸脱した賃率引き下げを行った事業者は公表のうえ、厳しく指導するとともに、併せて運転者負担等を解消させること。

——東京の1事業者の例では、改定後、新たな福利厚生創設で年間10万円の経費をかける一方で、労働者の賃金は、運送収入にマイナス係数を乗じてものから賃金計算すること

く採用されており、歩率も異なることも多い。また日勤・隔日勤務など多様な勤務実態など業界特有の事情が存在することから、運賃査定にあたっては、他産業平均賃金と単純に比較することは、適切ではないと考えている。

国交省としては、歩合制賃金を前提に、適正な人件費の査定に当たり一定割合を積み増している。

- (2) 運転者の賃金等の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において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指導を行う。

国交省から賃金の決定方法に対して指示はできないが、運賃改定前後で、賃金下がっていれば指導する。また、改定後の半年間で賃金支給率が下がっていれば、指導の対象にして、ヒアリングを実施して、フォローアップも行っている。

- (3) 賃金制度に関することは、基本的に労使間で定める事項であるものの、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、地方運輸局を通じて必要な指導を行っていく。

東京の飛鳥交通の件は、それでよいのかとの思いはある。

ヒアリング対象にした20者のうち、労働時間の短縮に伴い賃金低下したとか、コロナ禍で高い賃金

で年間50万円から60万円下げられている。これを企業努力、労働条件改善と位置付けるのか。	を支給していたから下がった、運転者負担を解消したというのもあった。労働環境の向上までに至らなかったとしても、運転者への還元という形に見合ったものとなっているかしっかり見ていかなければならないと思っているので、今後の調査をどうしていくか考えていきたい。
(4) 要請に当たっては、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。	(4) 賃金制度に関することは、基本的に労使間の事項である。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。

厚労省交渉**分割休息期間の検討は時期尚早**

厚労省 労働基準局労働条件政策課法規大田和哉係長、労働基準局監督課過重労働特別対策室過重労働特別監督福井悠斗第二係長他 5 人

組合側 庭和田委員長他 6 人

議 員 堀川あき子衆議院議員梶秘書

要 請 事 項	回 答 要 旨
1. 労働基準法の趣旨を守り、適用除外を認めないこと (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。	(1) 過半数労働者の適切な手続きの基盤強化が非常に課題となっている。労使コミュニケーションを図るうえで、労働組合の活性化、組織化が望まれる。また、労働組合がない場合には、過半数代表者の適切な人選が行われるよう整備することを重要課題として、公労使で構成される審議会で具体的に議論している。

(2) 労働基準法の趣旨に反して、基準以下でも労使の合意で認めるなど、規制の適用除外（デロゲーション）を認めないこと。 (3) 年次有給休暇取得促進とともに、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。 (4) 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。	(2) 36協定等における過半数代表者の選出について、意見集約などの課題があり、改善を行って、効果的な労使コミュニケーション行う土台を作っていくために審議会で議論しており、基盤強化に関する提言を頂いているが、基盤を超越する内容は盛り込まれていない。 (3) 病気休暇などの特別休暇制度の普及や促進のため、リーフレット・パンフレットを作成し、周知を図っている。また働き方改革推進支援助成金により、費用の一部助成を行っている。 (4) 労働者性の判断は、実質的に従属関係にあるか、労働契約の形式にとらわれず、支払われる報酬が労働の対価と認められるのか、総合的に判断する。 また、労働基準法制研究会の報告書において、働き方の変化・多様化に対応できていないとの指摘を踏まえ、労働者の判断基準については、本年5月に「労働基準法における労働者に関する研究会」を立ち上げて、裁判例や国際司法の把握分析を行い、検討をすすめていくこととしている。
2. 最低限の労働条件の確保 (1) タクシーの運賃改定において、改定趣旨に反して、労働条件を引き下げる事業者に対して、厳しく指導すること。 (2) キャッシュレス決済の手数料を運送収入から控除する方法や事故時の	(1) 使用者の行為が不利益変更に当たるかは、最終的には司法で判断される。労働契約法では、使用者と労働者の合意を求めている。 (2) 賃金不払いなどの法違反が疑われる場合には、監督・指導を通じ

賠償金および修理代など、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がみられることから、廃止するよう監督指導を強化すること。

- (3) 手待ち時間を労働時間から除外する脱法手法をつづけるタクシー事業者を指導し是正させること。

——手待ち時間を休憩時間とすることは、脱法行為ではないのか。

——自動日報等の機械を使用することで、停止時間が自動的に休憩時間となる仕組みはおかしくないか。

- (4) 全国ハイヤー・タクシー連合会から24年11月22日に「タクシー運転者の分割休息期間に関する要望書」が貴省に提出されている。タクシー運転者の分割休息期間の特例は、タクシーの安全性を低下させることから、認めないこと。

——バス、トラックで労働者が減少しているのは、この分割休息制度で賃金が減る問題。実労働だけ賃金が発生するというのは、必ず賃金が減ることとなり、バスやトラックの労働者が流出した原因。

その制度をタクシーに入れたら地方はさらに労働者不足になるが、厚労省は、要望があった程度と捉えているのか、具体的に検討しているのか、どちらなのか。

て是正指導している。

労働契約の内容については、労働基準を下回ることは認められない。

- (3) 手待ち時間とは、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。

すべての場合について明確に脱法行為と言い切るのは難しい。

厚労省として監督指導を行う際には、指揮命令下なのか、実態として休憩時間に相当する時間なのか見たうえで判断している。

- (4) 事業者の皆さんには、まず改正された改善基準告示を遵守していただくことが重要と考えており、労働条件の改善に努めていただきたい。

業界から要望が出ていることは承知しているが、明らかに時期尚早であり、要望を受けても検討することにはならない。

分割休息期間を導入するには改善基準告示を改正しなくてはならない。改善基準告示は、厚労省の意向で決めているものではなく、改めて公労使の審議会で議論のうえ、改善基準告示の改正が必要となる。

警察庁

空港の白タク・駐車取り締まりは強化している

警察庁 交通局交通企画課沼田課長補佐、運転免許課深澤専門官他 6 人
組合側 庭和田委員長他 6 人
議員 堀川あき子衆議院議員柊秘書

要 請 事 項	回 答 要 旨
1. タクシー事業者以外の者を実施主体とするライドシェア事業の法律制度（＝ライドシェア法案）には反対すること。	1. 警察庁としては、回答する立場になく回答できない。
2. 22年 5 月13日施行の改正道路交通法で緩和した、第二種運転免許の取得要件を見直すこと。	2. 改正道路交通法の特例制度を利用して免許を取得した方の交通違反や交通事故の状況を注視していきたいと考えている。国交省と連携して、事故防止に向けたとりくみをすすめていく。
3. 国際免許の外免切替試験では、右側通行が多い海外の交通ルールとは違う、日本の交通ルールを体感して安全運転を励行させるためにも、技能試験は、路上試験を加えること。	3. 運転免許試験場で、申請者の運転技能の確認を行っている。道路標識や右左折の方法など適切に履行できるか審査しており、通過率は約 3 割となっている。外免切替制度の厳格化も検討している。
4. 25年 9 月 1 日に施行される「道路交通法施行規則の一部を改正する内閣府令」において、第二種運転免許に係る教習カリキュラムを短縮するなどの簡略化は、タクシーの安全性や運転者の地位の低下につながることから見直すこと。	4. 規制改革実施計画で、第二種運転免許の教習時間の短縮が求められたことから、教習内容を抜本的に見直し、安全性の確保を前提に、教習を効率化した改正となっている。改正に伴う効果や交通事故状況について注視していきたい。
5. インバウンド需要の増大により、空港を中心に白タク行為が横行している。白タク行為を摘発、撲滅することは、ライドシェアの全面解禁をすすめさせないためにも重要である。羽田空港では、障がい者用スぺ	5. 白タクの取り締まりは強化しており、22年17件が23年では33件、昨年は80件となっている。白タクの運転者のみならず組織的な背景についても実態解明をすすめている。

ースを塞ぐ形で車両が停車していても、空港警察は排除しない実態もあることから、取り締まりを強化するとともに貴庁の考え方と対策を示すこと。

—— 3月に国会議員と共に羽田空港を視察した際には、白タク以外にも都市型ハイヤーが駐車している実態があったが検挙できないのか。

6. 電動キックボード（特定小型原動機付自転車）が急増していることを踏まえ、無免許、登録ナンバーの未登録やヘルメット未装着での重傷事故など問題が発生している。罰則強化だけでなく使用禁止など、適切に対応すること。

—— 危険運転による事故などで、タクシー運転者が巻き込まれて一生が台無しになることもある。利用者も含め犠牲者を出さずに、事前の対応ができないのか。

7. 自動運転の研究・実証が進められているが、実証実験に当たっては、国家戦略特区 地域限定型規制のサンドボックス制度を活用した、道路運送車両法・道路交通法の特例（保安基準の一部を適用しない、道路使用許可があったものとみなす）を、安全を無視して安易に認めないこと。

また、営業自動車の自動運転化にあたっては、旅客の安全を確保することが重要であり、運転者を

違法駐車については、警備員の配置、警告看板の設置などの対策をすすめている他、ターミナル周辺を重点地域に指定して取り締まりを強化している。

都市型ハイヤーの客引きが問題となっているが、道路運送法で許可を受けていることから、違反者は国土交通省が実施する許可取り消しなど行政処分の対象となる。警察は国交省に協力している。

6. 交通事故が少なからず発生しており、飲酒運転による事故の割合は、自転車や原動機付自転車と比較して著しく高い状況。また単独事故の割合も高く、一層の安全対策と悪質危険な違反の取り締まりを強化する必要がある。

危険な運転等を見つけた際には、警察に通報して欲しい。

交通の安全を守る立場として、未然に事故など防ぐことができるよう、いろいろな対策を講じていきたい。

7. サンドボックス制度の活用は、これまでと同等の安全が確保されるよう安全確保措置を含めた区域計画を策定して認定を受ける必要がある。制度の適切な運用に配慮していきたい。

自動運転の実証実験を行う際に、運転者が乗車しない遠隔監視操作を行う場合、警察署長による道路使用許可と運行する車両に応じた運転免許を受け、適切な教育訓練を受けた監視操作者が遠隔操

保安要員として義務付けること。 ——タクシーに自動運転を導入しても大丈夫という認識か。	作を行うこととなっている。 現状の特定自動運行の制度については、一定の走行環境条件のもとで限定する形で行っている。それは地域や気象条件、またセンサーの精度など車両性能については国交省が見ており、そのような条件下で行っている。
---	--