

【電子版】



2026年 第4号 2026年2月19日

発行：自交総連本部

〒110-0003 東京都台東区根岸2-18-2-201

tel. 03-3875-8071

fax. 03-3874-4997

メール info@jikosoren.jp

ホームページ→



交運共闘交渉

運賃改定の人件費は積み増して査定

交運共闘は12月12日、11・6中央行動で提出した個人請願書の内容について厚労省・経産省・国交省と交渉をおこないました。自交労働者にかかわる部分を紹介します。

【2025. 12. 12 厚生労働省交渉】

出席者

厚労省 柳川裕紀労使関係担当参事官室他7人

交運共闘 高城議長、佐藤事務局長他7人

「労働基準の趣旨に反する規制緩和はしない」



厚労省交渉 = 2025. 12. 12 衆議院第2議員会館

要請項目	回答要旨
1. 労働基準法の趣旨に反する規制緩和はおこなわないこと。	労働基準法の趣旨に反する規制緩和はおこなわないこととなっている。 有識者による労働基準関係法制研究会では、集团的労使関係コミュニケーションについて議論しており、過半数労働組合がない場合、過半数労働者代表者の選

	<p>出方法や能力・負担などの問題があり、引き続き検討を進めていきたい。</p> <p>就業規則についても、過半数労働者代表の意見を聞くことで、団体的意思を尊重することになっており、適切に議論を進めていきたい。</p>
<p>2. 企画業務型裁量労働、解雇の金銭解決制度を導入せず、柔軟な働き方として個人請負の雇用関係に寄らない働き方を推進しないこと。</p>	<p>裁量労働制については、労働政策審議会・労働条件分科会において、対象業務の明確化をおこなうとともに、23年3月30日に省令および告示を公布した。</p> <p>専門業務型・企画業務型双方について、本人同意を義務化した。適正に運用されるよう基準監督署において必要な監督指導をおこなっていく。</p> <p>解雇の金銭解決は「使用者が一方的に金銭を払うことで解決」ではなく、解雇の金銭解決を導入しないことを前提に検討している。</p> <p>雇用関係によらない働き方については、個人の都合に合わせた働き方ができる環境を整備することが重要と考えている。厚労省としては、関係省庁と連携し、安心して働ける環境整備に取り組んでいく。</p>
<p>3. 自動車運転者の改善基準告示改正について、労働時間短縮の実効性を確保しうる適切な通達を出し、実施前において使用者に対する点検・指導を行うこと。同時に今改正で不十分となった点については、以下の改正要求をふまえて、時期をおくことなく再改正をめざすこと。改善基準告示再改正の審議には、建交労・自交総連の代表を必ず参加させること。</p>	<p>委員任命については、運用規定に基づく大臣の専決事項であるが、自交総連・建交労の意見はうかがっておく。</p> <p>要望は上申しておく。</p>
<p>4. 国土交通省・警察庁等とも連携して交通運輸労働者にかかる労働関係法違反を厳しく取り締まる監督体制を強化すること。また、そのための人員を確保すること。</p>	<p>労働基準監督機関と地方運輸機関が合同で監督・監査をおこなうことで、効果的な指導をおこなっている。</p> <p>労働基準監督官の確保は重要であると考え、必要な増員、体制確保に努めてきた。今後とも必要な体制強化をはかり適切な監督指導をおこなっていく。</p>

<p>5. 最低賃金を1500円以上に引き上げ、全国一律の制度とすること。引き上げに当たっては、中小零細企業への支援措置を講じること。現に発生している最低賃金法違反については、業界や地域ぐるみの集団指導等を工夫して、厳格に取り締まること。</p>	<p>全国一律最低賃金は、各地域における労働者の賃金、生計費、企業の支払い能力を考慮して地域ごとに決定されている。人件費が上がることで雇用が失われるなど、慎重な検討が必要。</p> <p>中小零細企業への支援措置は重要であると考えており、業務改善助成金等の要件緩和をおこなうなど、賃上げにとりくんでいる中小企業の生産性向上を支援している。</p> <p>最賃法違反については、自動車運転者の適正な労働条件の確保が必要と考え重点的にとりくんでいる。</p> <p>2024年において、自動車運転者を使用している4328事業所に対して監督指導を実施し、3532事業所(81.6%)で基準関係法令違反が認められたため是正指導した。同年に定期監査等を実施した14万2477事業所の内、最賃法4条違反が認められたのは3191事業所。</p>
<p>6. 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貨物事業者・タクシー事業者を指導し是正させること。</p> <p>——デジタコで待機後数分後に自動的に休憩にカウントされる実態があるが、その点を理解して指導しているのか。</p>	<p>自動車運転者の適正な労働条件の確保については重点的にとりくんでおり、労働基準関係法令違反が認められる場合には、その是正を指導している。</p> <p>手待ち時間とは、労働から離れることが保障されない状態で、待機等をしている時間であり、労働時間として扱われることから、違反が認められた場合には是正指導している。</p> <p>事業所や労働者などから聞き取りを含めて指導しており、記録だけで判断するわけではない。実態として把握する必要があると考えており、労働時間に該当すると判断した場合、指導をおこなっている。</p>
<p>7. 全国ハイヤー・タクシー連合会から貴省に要望書が出されている「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。また、トラック・観</p>	<p>事業者には、改善基準告示を遵守していただき、労働条件の改善に努めて頂きたい。</p> <p>また、賃金体系のあり方については、労使で話し合ったうえで決定いただくも</p>

光バスの分割休息期間については、賃金が低下させないように指導すること。	の。
-------------------------------------	----

【2025. 12. 12 経済産業省交渉】

出席者

経産省 物流企画室消費経済企画室神田浩輝室長補佐他5人

交運共闘 高城議長、佐藤事務局長他7人

「配車アプリの規制のあり方が議論されている」



経産省交渉 = 2025. 12. 12 衆議院第2議員会館

要請項目	回答要旨
1. 世界中で事故や犯罪など問題が噴出しているライドシェアの全面解禁を推進しないこと。また、規制のサンドボックス制度で、制限のないライドシェアを実証実験の対象としないこと。	<p>国交省のもとで日本版ライドシェアが運行されており、検証がすすむものと捉えている。</p> <p>規制のサンドボックス制度の運用は、基本方針の中で「人の生命等を侵害しないこと」を担保したうえで実証すべきとして明記され、法令の中で安全への配慮が盛り込まれている。引き続き、適切な制度運用を図っていく。</p>
2. コロナ危機によって明らかになった新自由主義政策、規制緩和政策を反省し、産業の発展にあたっては公共性を重視し、国民の安心・安全、労働者の労働条件向上に十分配慮した政策への転換を図ること。	<p>賃上げ環境に向けた制度の整備もおこなっており、国民の安心・安全を阻むような実証実験をやりたいと思っているわけではない。保護法益を侵害しないということを規制のサンドボックス制度においても基本方針として定めている。</p>

<p>3. 中小零細企業や建設の一人親方・個人タクシーなど個人事業主を廃業に追い込むインボイス制度については廃止すること。</p>	<p>インボイスについては複数税制の下で課税の適正性を確保する上で必要な制度。インボイス制度の所管は財務省だが、経産省としては、定着に向けて2割特例や8割控除といった事業者の方々の事務負担が軽減するような仕組みを講じている。</p>
<p>4. タクシー利用時に車内で現金決済の際、タクシーの配車アプリの配車手配料等をタクシー運賃と合わせて收受させず、アプリ事業者が直接利用者から收受する方法を取らせること。</p>	<p>配車アプリ事業者は、旅行業法の規制を受ける対象になっており、所管は国交省となっている。</p> <p>現在、その規制のあり方がどうあるべきか議論されているところ。公正取引委員会は、取引実態の調査結果を4月23日に公表して、特定の利用者が不利になるような競争を紹介するようなものは、公正取引に反することで、競争法上問題があると見解を出している。</p>

【2025. 12. 12 国土交通省交渉】

出席者

国交省 総合政策局交通政策課三浦専門官他16人

交運共闘 高城議長、佐藤事務局長他7人

「交通権の法制化は時期尚早、現状も変わっていない」



国交省交渉 = 2025. 12. 12 衆議院第2議員会館

要請項目	回答要旨
<p>1. 自動車関係</p> <p>(1) 各事業者が法令順守による安全運行を確保するために、監督体制の充実強化を図ること。そのための人員を確保すること。</p> <p>(2) タクシーの運賃改定時の運転者人件費査定において、他産業労働者との賃金格差を是正するものとする。</p> <p>(3) タクシー等地方公共交通維持・充実のための予算を確保し、補助金を大幅に増額すること。</p> <p>(4) タクシー事業者以外の者がおこなうライドシェア事業（ライドシェア法案）には反対すること。</p>	<p>2002年当時の運輸局・支局の要員は108人だった。順次増員を重ね、本年度は437人と体制強化を図ってきた。引き続き体制強化に取り組んでいく。</p> <p>タクシーは、事業場外の労働が中心となるため歩合制が多く採用されており、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、他産業の平均賃金と単純に比較して判断することは、適切ではないと考えている。</p> <p>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あたり一定割合を積み増す措置を講じることで、運転者の賃金が十分確保されるようとりくんでいる。</p> <p>運賃改定の効果が運転者に還元され、労働環境の改善がしっかりと図られるよう引き続き注視していく。</p> <p>ユニバーサルデザインタクシーとバリアフリー車両の導入支援。交通DX・GXによる経営改善支援としてキャッシュレス化、運行管理システムによる業務の効率化、省力化の取り組み支援。さらに人材確保セミナーの開催、第二種運転免許取得費用など、タクシー・バス事業者による人材確保に対して様々な支援をおこなっている。</p> <p>タクシー事業者以外の者がおこなうとしても、タクシー同等の運行管理が必要となる。交通空白の解消に向けて、安全・安心の確保を大前提に日本版ライドシェアのバージョンアップをはじめ、全国への普及を促進している。まずは、日本版ライドシェアの実施状況の検証が必</p>

<p>(5) タクシー運賃改定の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か検証し、賃率引き下げや実行していない事業者は公表のうえ、強力に指導すること。</p> <p>(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、移動の足確保のために、個人タクシーの新規許可を認めること。</p>	<p>要であると考えている。</p> <p>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、賃金に適切に反映されない事実が確認された際には、当該事業者に対して適切に反映させるよう指導をおこなう。また、事業者団体に対して改定実施の半年後に地区ごとに運転者の労働条件の改善状況を公表するよう指導をおこなっている。これらのとりくみにより運転者の処遇改善を促していく。</p> <p>令和5年度の通達改正で、地域の実状等を勘案して地方運輸局長等が必要と認めることで、個人タクシーがIターン、Uターンができるようしている。</p>
<p>3. 公務関係</p> <p>(1) 交通運輸の安心・安全の確保など、国土交通行政が本来果たすべき役割を十分に発揮するため、必要な要員・予算の確保をはじめとした体制拡充を早期に図ること。また、国民の暮らし、安心・安全を守る観点から、国の出先機関を廃止しないこと。</p>	<p>要員確保については、厳しい財政事情の中ではあるが、国民生活における安全・安心の確保に支障が生じないように、国土交通行政の適切な実施に必要な要員確保に最大限努力していく。</p> <p>予算確保について、国民の安全・安心の確保をはじめ国土交通行政が担う役割をしっかりと果たすことができるよう全力を尽くしていく。</p>
<p>(2) 国の責務として、国民の誰もが、いつでも、どこへでも、安心、安全、快適、正確に移動でき、かつ自由に物資を輸送できる権利「交通権」を確立させること。</p>	<p>人々の円滑な移動や物流のための環境整備、継続的かつ安定的な物流サービスの提供のために必要な施策に引き続きとりくんでいく。</p> <p>交通権を法律上規定することは2013年に交通政策基本法が制定された際に関係審議会において議論がおこなわれ、「憲法上の権利として、交通権を法制化することは時期尚早」となり見送られた。</p> <p>現在の状況も変わっていないという認識だ。</p>