

【電子版】



2026年 第9号 2026年4月6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](mailto:info@jikosoren.jp)

ホームページ→



## 3・5中央行動

## 国交省・厚労省・全タク連と交渉

自交総連は3月5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No7参照）、午後からは代表が国交省・厚労省・全タク連交渉にとりくみました。

## 「運賃改定前後で人件費率が維持されているか点検する」

## 【国土交通省交渉】

出席者

国交省 物流自動車局旅客課  
小嶋タクシー事業活  
性化調整官他5人

自交総連 庭和田委員長他10人



国交省へ要請書を手渡す庭和田委員長(左)

要請項目	回答要旨
<b>1. ライドシェア阻止、規制緩和問題</b> (1) 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。	有償による旅客運送サービスにおいて、自家用車のドライバーのみが運送責任を負う形態は、安全の確保の観点から問題があると考えている。
(2) タクシーの補完としている公共・日本版ライドシェアは、法を潜脱する制度であり、許可期限で終了させること。また、道運法第78条3号の緩和は止めること。	日本版ライドシェアを継続して行うには改めて許可を取る必要がある。タクシーの補完であることから、その趣旨に鑑みて許可の判断をする。引き続き安心・安全を前提に、やむを得ない場合に限り運行を認めるよう適切に運用する。 公共ライドシェアは2年毎の更新登録制

<p>—会社の経営が厳しくなっているところへ日本版ライドシェアを入れたら、会社はやっていけなくなる。直接補助金は入れられないからと、車両購入費を補助しているが、抜本的解決にはならない。白タクを入れようとしているのか明確に態度を示してほしい。</p> <p>(3) 過疎地などの交通空白地において、個人タクシーの新規許可を認め、移動の足問題の解消を図ること。</p> <p>(4) 安全確保のためにも、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>(5) 地域公共交通の維持のため、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、利用促進を促すとともに補助金を増額すること。</p> <p>(6) 「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することから、安易に拡げさせないこと。</p>	<p>となっており、地域公共交通会議、運営協議会で、公共ライドシェアの必要性、実施について協議していただくよう指導を行っていく。</p> <p>交通空白地では、公共ライドシェアなどを導入する前に、補助金等のとりくみを行い、第二種免許の取得支援など実施している。また、人口減少のなかで、配車アプリやDX等で業務効率化をすすめているが、課題は人材不足であり、しっかり効率化を図って輸送の確保をしていくという考えだ。</p> <p>2023年度の改正で、人口30万人以上の都市を含まない営業地域においても地域の実情を勘案して、地方運輸局長等が必要と認めた場合には、個人タクシーの営業を認めることができる。普及促進策を図っていきたい。</p> <p>雇用契約関係については、様々なご意見がある。利用者の安心・安全、適切な労働条件の確保、これらがなされていることが大前提だと考えている。</p> <p>バリアフリー車両の導入には、地域公共交通確保維持改善事業等で、ノンステップバスやユニバーサルデザイン等の車両購入費の補助を実施している。引き続き必要な支援策を講じるとともに、所要の予算の確保に努める。</p> <p>バス・タクシーなどの公共交通機関の活用を第一に考えるべき。しかし、公共交通機関による運送を確保できない場合もあり自家用有償旅客運送制度を組み合わせ移動手段を確保するよう努めているが、それでも不十分な場合、登録を要しない運送も公共交通機関や自家用有償旅客運送の補完として果たす役割は重要と考えている。</p>
--	---

<p>(7) 自交総連が提唱する「タクシー運転免許の法制化」を前向きに検討すること。</p>	<p>タクシー運転免許の法制化については、聞いたことがなく回答できない。</p>
<p><b>2. 運賃改定問題</b></p> <p>(1) 各事業者に対して325通達に沿い賃金比率を変えさせず、ノースライドを守らせること。</p> <p>(2) 各事業者に対して、運賃改定の趣旨を守らせること。改定前後の賃金の切り下げや営業収入を低く換算する不当な手法を認めず、趣旨を逸脱する事業者を厳しく指導すること。</p> <p>—仙台では、迎車料金の全額を事業者が取ると言っているが、迎車料金は運送収入に入っているのか？</p> <p>(3) 配車アプリ事業者による手数料の引き上げについては、改定の際の査定原価と差異が生じ、タクシー事業者の健全な運営に支障をきたす恐れがあることから抑制させること。</p> <p>—アプリ手数料も上がり、キャッシュレスも増えて経営が厳しいから賃下げしたいという事業者がいるが国交省の見解は。</p> <p>—東京の改定に際した消費者委員会の議論で、適正利潤は自己資本の10%という話があったが、実際どのように算出しているのか。</p>	<p>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行う。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行っている。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>フォローアップ調査を行って運賃改定の趣旨を逸脱する状況が認められる場合には地方局を通じて必要な指導を行う。人件費率が改定の半年前と半年後と比較して維持されているか全事業者を見ている。</p> <p>迎車料金は運送収入に入っており、改定率の算定要素となっている。</p> <p>配車アプリの手数料の取り扱いについては、旅行業法に基づいて決定されるものであるが、動向については国交省としてしっかり注視していく。</p> <p>2024年度実績に基づいた運賃改定をする場合、2026年度分までの増加分も含め推定して出しているので、賃下げの理由にはならないと考える。</p> <p>適正利潤については、公共料金の電気・ガス・鉄道なども自己資本の概ね10%としていることを参考に10%とした。タクシー業界は過当競争とならぬよう規制されている産業であり、経営上の制約が大きいことから、積み増さないと、賃金・経営への投資ができない。運転者不足や安全の低下に</p>

	より持続的経営が困難となることを踏まえて適正利潤を算定している。
<b>3. 安全運行の確保、改定改善基準告示問題</b> 厚労省の「自動車運転者の労働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。	自動車運送事業における長時間労働の是正は、重要な課題と認識している。自動車運送事業を所管する立場から、実態を踏まえつつ、長時間労働の是正がすすむように厚生労働省とも連携して適切に対応していく。

## 「労使協定ない賃金控除や損害賠償額の予定は違法」

### 【厚生労働省交渉】

出席者

厚労省 山下立倫労働基準局労働条件政策課法規第二係長他8人  
 自交総連 庭和田委員長他9人



要請書を手渡す庭和田委員長(左)

要請項目	回答要旨
<b>1. 労基研報告書にある以下の内容に反対すること。</b> (1) 過半数代表の「同意」権剥奪を認めないこと。また就業規則改定時の「意見聴取」を変更し、労使協定に基づく改定とすること。	労使コミュニケーションの担い手として、労働組合の役割は重要と認識を持っている。一方で、労働基準関係法制研究会より、過半数労働者代表者の選出方法や能力・負担などが課題となっており、労働組合の活性化・組織化のとりくみが望まれるとともに、労働者代表の選出手続きを明確にしていく必要との提言が出されている。 就業規則についても団体的意思を尊重することになっており、適切に議論をすすめていきたい。

<p>(2) 副業・兼業の拡大に繋がる労働基準法第38条第1項の削除に反対すること。</p>	<p>労働条件分科会において、使用者委員から健康確保のための労働時間通算規制を残すことを前提に、割増賃金に関して見直すことが必要と意見が出ており、労働政策審議会において、具体的に議論をすすめていくこととなっている。労働時間の通算を規定した労基法第38条1項の削除は議論されていない。</p>
<p>(3) 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し、プラットフォームワーカーの拡大を抑制すること。</p>	<p>2025年5月に学識経験者による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、裁判例や国際動向の把握分析を行っている。プラットフォームワーカーに関しても、労働者性の問題など検討をすすめている。</p>
<p>(4) 長時間労働を助長する裁量労働制の対象業務の見直しを行わないこと。</p>	<p>対象業務に従事する労働者に適切に運用され、健康を確保しつつ制度の趣旨に沿った適正な運用を図る。その観点から健康福祉確保措置の選択肢の追加、裁量労働制適用に当たっての本人同意等の改正を行い、2024年4月から施行されている。一方で、長時間労働を助長しかねないことから、拡大すべきでないとの意見も出されており、現時点で明確な方向性は決まっていない。</p>
<p>(5) 11時間以上のインターバル規制を義務化すること。</p>	<p>労働者委員から11時間の義務化を求める意見、使用者委員はトラブル等に対応できる柔軟な制度とすべきなど様々な意見がある。公労使の委員で具体的な議論をすすめていく。</p>
<p><b>2. 最低限の労働条件の確保</b></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手法を正すこと。</p>	<p>手待ち時間とは、労働者が使用者から指示があった場合、即時に業務に従事することが求められ、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る。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>(2) 歩合給が最低賃金以下となった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>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。労働契約法第16条により、客観的に合理的な理由が社会通念上相当と認められない場合は無効となる。</p> <p>事案を把握した際は、都道府県労働局、労働基準監督署において啓発指導を行うことで適切な労働環境を構築する。</p> <p>労働委員会は、当該申し立てについて審査を行い、不当労働行為の事実を認め場合、使用者に対して職場復帰や賃金の支払い等の救済命令を発出する。</p>
<p>(3) 事故時の賠償金や修理代など、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。</p> <p>—事故を起こした際に、賠償の金額や損害の〇〇パーセントを賃金から控除すると決めている場合は、どういう扱いになるのか。</p>	<p>労働者の責任により発生した損害の賠償であっても、労基法第24条では、賃金は全額払いの義務があり、一方的に賃金から損害賠償金を控除することは認められない。</p> <p>労基法第16条で、損害賠償額を予定する契約は禁止されている。書面化されてなくても、実態があれば違法となる。一方的に賃金から控除された場合は、労基法第24条の全額払いの原則に抵触し、違法行為となる。</p>
<p><b>3. 改正改善基準告示改正について</b></p> <p>自動車運転者の改善基準告示について、2024年の改正で不十分となった点については、時期を置くことなく見直し・再改正すること。その際の審議には自交総連の代表を入れること。</p>	<p>事業者には、改正された告示を遵守して、労働条件改善に努めていただきたい。委員任命については、運用規定に基づく大臣の専決事項となっている。</p>

## 「賃金については労使協議のうえ協定締結を」

### 【全タク連交渉】

出席者

全タク連 武居副会長他3人

自交総連 庭和田委員長他7人



全タク連と交渉する自交総連代表（右）

要請項目	回答要旨
1. ライドシェアの全面解禁阻止にむけて共同のとりくみを推進すること。また、都市型ハイヤーなどの違法運行を排除するとりくみにも協力すること。	<p>日本版ライドシェアの拡大は、大阪・関西万博で失敗して流れが変わったと思っている。「ライドシェア法案」が再度提出されるとの情報もあり、国交省に対しては、反対の意思表示をしている。</p> <p>都市型ハイヤーについては、他の労働団体にも違法行為を見つけたら、車両ナンバーをタクシー協会や国交省、警察等に通報してもらうよう要請している。</p>
2. 日本版ライドシェアは、許可期間を迎えることから、速やかに終了するとともに、地域公共交通が果たすべき公共の福祉を確保するため、運転者資格を保持したタクシーを充足するよう関係各所に働きかけること。	<p>12地域で実施しているが、大阪などではマッチング率90%以下は不足車両数は出ないと思う。しかし、将来を見据えて制度として残したいと国交省は考えていると思う。</p> <p>日本版ライドシェアは、流しのタクシーより料金が高いことが利用者に周知され、オーダーが減っている。</p>
3. アプリ配車が広がるなか、駅付け、流し車両も充実させ、高齢者や障がい者などあらゆる利用者のために、利便性を高めるとりくみを推進すること。	<p>把握はしていないが、アプリ配車が多くなったことで、駅の乗り場でタクシーが不足する現象が起きていると思う。</p> <p>労働組合から要望が出ていることは協会内で共有する。</p>
4. 配車アプリ事業者による手数料の引き上げについては、抑制策を検討すること。また、その手数料を労働者負担としないこと。	<p>アプリ手数料の引き上げについては十分把握していないが、手数料が高く、キャッシュレス化の拡大も影響して、事業者的にはキャッシュフローの問題も出てきている。しかし、アプリ手数料を運転者に負担させる事案は聞いていない。</p>

<p>5. 運賃改定にあたっては、ノースライドを維持し、運賃査定の考え方に基づく人件費率の賃金を支払うこと。また、運転者負担の解消など、確実に運転者の労働条件改善が行われるよう会員事業者へ徹底すること。</p>	<p>賃金については、労使でしっかり話をして協定を締結してほしいと加盟事業者に伝えている。その際、協定を結ばず不利益変更や不当労働行為など、組合つぶしのようなことは絶対してはいけないと強調している。</p> <p>職場環境認証制度では、運転者負担があったら一つ星も取れない。地方では、ほとんどの事業者が認証を取っていないので、労務委員会でも運転者負担はなくして、認証を取るよう常に言っている。</p>
<p>6. 地域公共交通を維持・発展させるため、地域住民、障がい者や高齢者の輸送にタクシーが貢献できるよう、国への補助金増額など働きかけをつよめること。</p>	<p>回答なし</p>
<p>7. 最低賃金法違反を根絶し、すべての事業者が確実に最低賃金を支払うよう指示すること。また、今後の違反を予防する観点から、最低賃金相当額以上を固定的給与にするなど、違反が恒常的に発生しない賃金体系の構築をめざすこと。</p>	<p>最低賃金は払うべきだが、中小零細企業が多いタクシー業界では、生産性が追い付いていないのが実情だ。この状況を踏まえて、国交省は事業者から実態アンケートを取り、今後の最賃引き上げ分も考慮して運賃改定率10%以上に上げてくれた。</p> <p>最賃も払えない産業は淘汰されていくだろうから、働き方を考えないといけないが、運送収入の低い地域でも、供給は確保しなければならず難しい問題だ。</p>
<p>8. 当該組合の春闘要求を検討され、指定日までに誠意ある回答を行うこと。</p>	<p>会員事業者へ伝える。</p>