【電子版】

自交労働者情報 ATU

2026年　第22号　2026年11月16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→

運改の賃金変更、自動運転について議論

11・５中央行動　全タク連・国交省と要請交渉をおこなう

自交総連は11月５日、中央行動として、全国ハイヤー・タクシー連合会、国土交通省と要請交渉をおこないました。



全タク連（上側）と交渉する自交総連の代表（下側）＝11月５日、東京・自動車会館１階会議室

「賃金の見直しは時間をかけて説明を」と指導

全タク連　武居利春副会長他３人
自交総連　庭和田委員長、髙城副委員長他５人
（午後１時30分～　於自動車会館１階会議室）

要　請　事　項	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。	ライドシェア全面解禁については、我々としても日本維新の会がまだ諦めていないと認識している。 都市型ハイヤーについては、環境庁へ白タクの指導強化の予算取りを働きかけるなど、いま積極的に動いている。

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。 ――ここに来て自動運転による旅客運送（ロボタクシー）という大きな流れが出てきている。	日本版ライドシェアについては、もう都心部では終わりつつあるのが実感だ。方針としてライドシェアより自動運転の推進へ変わったと感じているが、維新は地方を中心にまだ全面解禁をやりたいと考えていると思う。だから、そちらの方向にいかせないためにも、日本版ライドシェアは制度として終わらせるべきではないことをご理解いただきたい。 自動運転については、タクシー事業者以外ができる形式を維新は求めている。いま実証実験をしている我々事業者側としては、タクシーの要件の枠内で収めたいというのが本音。その流れの中で、タクシー運転者の生活には大きな影響がでない形で併用し、交通空白をなくしていこうという考えのもと、我々としては動いている。
３．運賃改定が全国的に実施されましたが、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。 ４．運賃改定については、増収分の賃金への反映状況を検証するため、運賃改定前後の営業収入、賃金、労働時間等を調査し、その結果を労使で共有すること。	運賃改定関係については、飛鳥交通の裁判の地裁判決が、東京の労使関係に影響を与えている。飛鳥交通は「タクシー事業者のために裁判をした。賃金改定ができないのならこの産業は終わりだ」との理論で裁判をやったと言っていたが、判決によって、賃金の配分率を事業者が勝手に決めると裁判で負ける、という流れができたのが現状だ。 また、運賃改定後の報告の中で、国交省とも話をしているが、「運賃の値上げによって賃金を下げてはダメ」という論議であり、賃率につい

	てはどうこう言っていない。ここ２～３か月は中東情勢の影響で燃料費が大幅にあがったので、報告書では人件費だけではなく、その辺りを加味した総合的な判断をしてほしいと、国交省へお願いしている。 　この先も、運賃の値上げは確実にすすんでいくと思う。賃金の見直しについては、労使がきちんと話をして決まるということで、時間をかけて説明してほしいと、全タク連としては各事業者へ指導するつもりだ。スライドが良いとか悪いという話ではないことは理解いただきたい。
５．アプリ配車が拡がるなか、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。	アプリ配車をやり始めると、駅にいるタクシーが個人タクシーだけになってしまうという例があり、仕事の内容が偏っているという地域も出てきている。また、我々としても、東京の中でこの問題意識が出ており、対応するところは対応する流れが出てるのが実態だ。ただ、東京では、暇な時間帯になると空車が目立って、駅待ちも流しもだいぶ増えてきたなと感じるようになった。需要によってタクシー運転者が調整してしまうことがあるのかもしれない。
６．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。	事業者側としては、配車アプリを外すと運転者が集まらず、仕事ができないので、プラットフォーマー側に下げてと言えない部分もある。 　事業者側の配車アプリに対する依存度が上がれば上がるほど、手数料を上げてくる。これは将来的に大きな問題になりうる。

	各地方から全タク連として何とかならないかという声は多く、２年前と手数料が倍くらいに上がっているが、抑制策はなかなか難しい。
７．日本の道路・交通環境に即した安全性の検証を徹底し、事故、急停止、立ち往生等の実証・運行データと検証結果の公開を関係事業者にもとめること。	（回答なし）
８．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。	（回答なし）
９．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。	最低賃金は法律義務なので、支払うのは当たり前の話だが、タクシーはたとえばつけ待ちなのか休憩なのかといった労働時間の算定によって最賃割れかどうかが変わってくるから、全タク連としては答えづらい部分がある。地方では、労務時間管理はもうすごくいい加減。最賃をまともに払ったら潰れます、と地方の事業者に言われたこともある。結局、需要と供給のバランスが整えられていないという話で、そこに踏み込まない限り問題解決しない。
10．会員事業者に対し、労働組合との誠実な団体交渉、賃金・労働条件の変更に関する事前協議、組合所属による差別的取扱いの防止を働きかけること。	（回答なし）

自動運転にも第二種免許が必要と訴える




自交総連の代表（左側）と国交省（右側）
＝11月５日、東京・国交省合同庁舎２号館12階総合政策局国際会議室

国 交 省　物流自動車局旅客課小嶋隆弘タクシー事業活性化調整官他９人
自交総連　庭和田委員長、髙城副委員長他５人
（午後３時30分～　於国交省合同庁舎２号館12階総合政策局国際会議室）

要　請　事　項	回　答　要　旨
１．ライドシェア阻止、規制緩和問題 (1)　ライドシェアの全面解禁をおこなわず、事業許可、第二種運転免許、運行管理等の安全規制を堅持すること。	(1)　従前どおり、自家用車のドライバーのみが運送責任を負う形態で旅客運送を有償でおこなうことは、利用者保護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、安易に拡大しないこと。また、道運法第78条３号の緩和は止めること。	(2)　（日本版ライドシェア）道運法78条３号の趣旨を踏まえつつ、タクシー事業の運営や、ドライバーの労働環境に悪影響を及ぼすことのないように、引き続き適切に運用していく。
(3)　過疎地などの交通空白地において、法人タクシーに加え、個人タクシーを地域交通の担い手として積極的に活用すること。また、自治体と個人タクシー事業者・団体の連携を支援し、予約・配車体制と持続的な営業を支える財政支援	（公共ライドシェア）地域公共交通会議等でバス・タクシー事業者を含めた地域の関係者による協議が取られた場合に限り、導入が可能となっているもの。地域の実動をよく踏まえながら、必要な移動の足の確保に努めていく。

を整えること。 (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。 (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。	(3) 運輸局長等が必要と認め指定した地域においては個人タクシーの営業を認めている。また、配車アプリの導入やキャッシュレス化など業務の効率化のとりくみに対する財政支援をおこなっており、今後も必要な支援策を講じていく。 (4) （回答なし） (5) 誰でも利用しやすい地域公共交通の整備を図るため、地域公共交通確保時改善事業等において、ノンステップバスやユニバーサルデザインタクシー等の車両購入費の補助を実施している。引き続き、バリアフリー車両導入の促進にむけ必要な支援策を講じるとともに所要の予算の確認に努める。
２．白タクと違法ハイヤーの根絶 (1) 空港・駅・観光地で、警察・施設管理者と連携した巡回・監査を強化し、違法客引き、営業区域違反、名義貸し、アプリを介した違法運送に厳正に対処すること。 (2) ハイヤーの契約・配車・待機等の基準を明確にし、利用者への多言語周知と運転者への暴力・営業妨害対策を徹底すること。	(1) これまでも国交省は、白タクやハイヤーによる違法行為防止のため主要空港や観光地で、警察やタクシー協会等の関係機関と連携し啓発活動、現地調査、指導をおこなってきた。これらのとりくみを一層強化し、違反事実が確認されれば厳正に対処する。 (2) ハイヤーについては、主要空港や観光地での客引き違法行為の発生を踏まえ、本年10月から運送契約に関する内容を明確化するため、運送引受け書及び運行指示書の作成等を義務付けした。また、

	運転者への暴力、営業妨害の実例は聞いている。警察ともしっかり連携して対応したい。
３．運賃改定問題 (1)　賃金改善に必要な人件費等を運賃原価に適正に反映すること。 (2)　運賃改定時に歩合率の引下げや足切り額の引上げをおこなわない「ノースライド」を指導し、改定前後の時間当たり賃金等を調査・公表して、改善が不十分な事業者に是正を求めること。	(1)　運賃改定を算定するにあたり、運転者の賃金を確保できるよう、人件費と適正利潤を一定の割合で運賃原価に積んでいる。今後も、総括原価方式で、運転者の賃金が十分に確保されるように、しっかり運賃改定を実施していきたい。 (2)　一般的に、運転者の賃金等の労働条件については労使間で決定されるべきもの。運賃改定の効果が賃金に適切に反映されていない事実が確認された際には、当該事業者に対し指導をおこなう。また、タクシー事業者団体に対し、運賃改定から半年後に、地区ごとの運転者の労働条件改善状況を公表するよう指導している。
４．自動運転タクシーの拙速な導入をおこなわないこと。 (1)　日本の道路・交通環境に即して、走行距離や運行条件をそろえた職業運転者との比較など、第三者による客観的な安全性の検証をおこなうこと。 (2)　高齢者、障がい者、車いす利用者等の昇降介助や、車内での急病・トラブルへの対応を確保し、必要な人的支援を省略しないこと。	(1)　自動運転車の安全確保に関する法整備は2019年の道路運送車両法の改正等で完了している。自動運転車については、それが使用される場所、諸条件において定められた安全基準に適応することを、国交省が確認することとしている。 　また、本年６月には自動車基準調和世界フォーラムにおいて、自動運転に関する国際基準が合意された。この国際基準において、自動運転車というのは、『有能で注意深い人間ドライバーと少なくとも同等以上の安全性を有する』と

	いうことが条件として記載されている。それを前提として、車両の安全性に関する要件が定められている。現在、この基準を国内法令へ取り入れる作業をすすめており、そうした観点で審査をして自動運転車の安全確保にとりくむ。 (2) 現行でもバリアフリー法において、事業者は高齢者や障がい者の昇降介助といった支援を務めることとされており、自動運転タクシーの場合でも適用される。 　また自動運転タクシーは、無人になると言いつつも、輸送の安全確保や利用者利便の確保が前提となる事業であるため、運送事業者は十分な数の特定自動運行保安員を専任することになっている。この保安員が、社内での急病トラブルへの適切な対応ができる体制が事業者に求められることとなる。
――自動運転やらライドシェアやらさまざまなことで補完しようとしているが、抜本的にどうやって地域公共交通を守るつもりなのか。	地域の移動の足がないところに対しては、既存の輸送リソースを総動員して、面的に移動の足が守られるようにしたいと考えている。
――大雨や大雪時の安全確保など想定外のトラブルは起こりえる。やはり自動運転車にも第二種免許ドライバーが必要ではないか。	自動運転車がどのルートを走るのかを事業者に出させて、国交省がその安全性を確認するという保安基準になっている。ドライバーがいない状態で、決められた範囲を超えた目的地には行けない。