



(電子版) info@jikosoren.jp

2017年 第25号 2017年11月13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

国民本位の交通運輸政策を

11・8中央行動

国交省・厚労省に請願、交渉



自交総連は11月8日、交運共闘の仲間とともに11・8中央行動を実施し、全体で約800人、自交総連から419人が参加しました。

国土交通省前で10時半から決起集会を行い、交運共闘・高城議長（自交総連中央執行委員長）があいさつ。先の総選挙における市民と野党共闘の前進に触れ、なんとしてもアベ9条改憲を阻止しようとして強調しました。さらに交運労働者の過労死問題について指摘し、改善基準告示の法制化や国土交通労組が要求する監査要員の増員で長時間労働を是正し、国民本位の交通運輸政策の前進と交運労働者の労働環境改善に全力をあげようと訴えました。

さらに全労連・小田川議長が連帯あいさつ、JAL争議団、全厚生争議団の代表が不当解雇撤回の支援を訴えました。参加者が請願署名を手渡している間、内田常執が自交総連を代表して決意表明しました。

厚生労働省でも個人請願を行いました。

12時15分から、日比谷野外音楽堂で、全労連・春闘共闘の決起集会がひらかれ、3500人が結集しました。集会後、国会までデモ行進しました。

午後からは代表が国交省・厚労省との交渉を行いました。

行動の参加人数(自交総連)

地方名	参加人数	提出署名数	
		国交省	厚労省
宮城	1	133	128
福島		93	88
埼玉	23	266	275
千葉		13	13
東京	352	4589	4604
神奈川	37	332	322
山梨		10	10
静岡		163	163
大阪	1	449	455
山口		8	9
高知		7	7
福岡	1	35	40
佐賀		4	4
大分		26	26
長崎		46	43
鹿児島		34	34
本部	4	4	4
合計	419	6212	6225

ほかに建交労 268、国交労組 90、港湾関係他 20人、計 800人参加

「安全の担保がされていない」でも「監督しない」

【2017.11.8 国土交通省交渉】

出席者 組合側 高城委員長、石垣副委員長、早川副委員長、庭和田副委員長、菊池書記長他18人（本部2、東京11、埼玉2、神奈川2、福岡1）
 国交省 自動車局旅客課 齋藤永能タクシー事業活性化調整官、地域交通室大石信太郎係長他5人

要 請 事 項	回 答 要 旨
1. 白タク行為であるライドシェアの合法化を認めず、規制改革会議に対し、「対応不可」「安全確保、利用者保護等の観点から適切ではない」とした回答の立場を今後とも堅持すること。	自動車運送においては安心・安全が最重要と認識している。ライドシェアは運行について責任を負う主体がなく、このような形態の旅客運送を有償で行うことは利用者保護の観点からも問題である。
2. 経済産業省のグレーゾーン解消制度により“合法”と認定されたジャスタビ、notteco(のってこ)の事業は、道路運送法上の事業でないとして安全確保に監督責任を負う省庁が存在しない状況で行われており、極めて危険である。必要ならば法改正も行って事業を禁止し、少なくとも国土交通省による監督体制を確立すること。 —実際に乗客を乗せて走っているにもかかわらず、監督する省庁がない状態はあまりに無責任だ。法改正も含め、国交省が監督する予定はないのか。 —タクシーの類似行為に対し、安全に関する規制がないことはおかしい。旅客を担当する立場として国交省はジャスタビ等が利用者にとって危険だという認識はあるのか。 —周知さえすれば事故が起きても利用者の自己責任ということか。厳重に抗議する。必要な措置をとるべきだ。	ジャスタビやnottecoなどの事業は、道路運送法上の規制の対象外であり、同法における輸送の安全や利用者保護が確保されていない。そのため事故発生時の責任の所在などは、当事者同士が認識したうえでサービスの提供・利用が行われるよう注意喚起したい。現時点でこれらの事業に対し、新たな規制を設けることは考えていない。 道路運送法の枠外のサービスであると利用者に注意喚起し、事業者にも周知を行うようはかりたい。法改正や監督などは現時点で検討していない。 道路運送法上の利用者の安全の担保がされていないと認識している。利用者に対し、タクシーと同じように安全が確保されたものではないという周知を徹底したい。 今後の経過を注視しながら、どのような方法をとっていくのか検討したい。
3. 沖縄、関西・成田空港をはじめ全国で急増している中国人旅行者相手の白タク営業をはじめ、あらゆる白タクを厳重に取り締まり、根絶すること。	白タク行為が確認されれば、道路運送法違反として取り締まる。訪日外国人への白タク行為の対応については、現在、地方運輸局や沖縄総合事務局、警察や業界団体などと連携をはかって

	おり、引き続き適切に対処したい。
4. 過疎地域の公共交通維持・充実のため、乗合タクシーなどタクシーの活用を積極的にすすめ、地方自治体への補助金を大幅に増額すること。	少子高齢化が進むなかでも住民の足を確保することは重要な課題だ。地域の生活交通維持・確保のため、平成30年度予算では282億円を概算要求した。
5. ライドシェアへの対抗として提起されている初乗り距離短縮運賃、相乗り運賃、事前確定運賃、ダイナミックプライシング、定期運賃などの運賃制度の改変について、運転者の賃金減少につながる改定は認めないこと。	新しい運賃メニューについては、事業者が申請したものが適正な原価に適正な利潤を加えたものであるか厳正に審査したうえで認可する。新運賃によって運転者の労働条件が悪化することがないように、事業者には適切な措置を講じてもらいたいと考えている。
——事前確定運賃は、時間と距離併用というこれまでの運賃の考え方を改めて距離だけで行くということではないか。ダイナミックプライシングは、道運法の差別的運賃の禁止に抵触するのではないか。	事前確定運賃は、時間も考慮した係数をかけるようにして、メーター運賃とあまり乖離しないように考えている。ダイナミック…については、利用者が使いたいときに運賃を高くしているのかという問題意識は持っている。
6. 改正タクシー特措法施行後3年以上が経過しているので、国会附帯決議で示されている3年ごとの総合的検証について、とりわけ、運転者の労働条件の改善、累進歩合の廃止、歩合給と固定給のバランスのとれた給与体系の再構築、運転者負担の見直し等の進捗状況を明らかにすること。	衆参両院で明確に附帯決議がされている。機会をとらえて事業者にはその内容について周知徹底をはかりたい。 検証については、現在、特定地域・準特定地域の事業者を対象に運転者負担や賃金改善の状況に関する調査・集計を行っており、データを精査し速やかに公表したいと考えている。 データと合わせ、地域の実情も加味して判断していく。
7. 本年7月28日に出された総務省の「貸切バスの安全確保対策に関する行政評価・監視の結果に基づく勧告」にもとづき、とくに改善基準告示の遵守や過大な手数料の是正について旅行業者への対応をつよめること。改善基準告示については拘束時間の短縮、休息時間の拡大等について厚生労働省と協議し改正すること。	安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合対策で、旅行業者向けの説明会を設け、通報窓口も設けている。旅行業者が違反に関与している疑いがあれば、事実を調査して法令遵守を徹底したい。 過労運転の防止のため、まずは改善基準の遵守を図りたい。監査要員を108人から420人に増やして体制を強化している。働き方改革で時間外労働の規制も提起されているので労働時間適正化の環境整備に努めたい。

「残業規制、実態を考慮して猶予」

【2017.11.8 厚生労働省交渉】

出席者 組合側 高城委員長、石垣副委員長、早川副委員長、庭和田副委員長、菊池書記長他9人（本部1、東京4、埼玉1、神奈川2、福岡1）
 厚労省 労働基準局 労働条件政策課福永周平主査、監督課廣野友作係官他3人

要 請 事 項	回 答 要 旨
<p>1. 2014（平成26）年1月24日付基発0124第1号通達にもとづく累進歩合制度廃止の進捗状況を明らかにし、実効性を上げるための今後のとりくみ方針を示すこと。</p> <p>——昨年も指摘したが、数値目標もなく、監査に入っただけで累進歩合を根絶できるのか。罰則のない通達を軽んじる事業者が多く、累進歩合がなくなる実態がある。</p>	<p>累進歩合制度は廃止すべきものとの通達にもとづき、監査に入っただけで累進歩合がなくなっているという意見は受けとめさせていただく。厳しく指導する姿勢はもっていきたい。</p>
<p>2. 使用者による年次有給休暇の取得制限をなくすよう厳しく指導すること。また、取得時に不当に賃金額が減少しないよう「自動車運転者労務改善基準の解説」で紹介されている仮想営収方式を周知すること。</p>	<p>有給休暇は原則として労働者が請求する時季に与えられるものであり、賃金の支払いに関して法令違反が認められれば事業者へ指導を行っている。</p>
<p>3. 時間外・深夜割増賃金の適正な支払いを厳重に監督すること。とくに、歩合給の中に含めて支払うとか、一旦支払ったものを別の項目で引き去るとかの手法で、残業をしても賃金支給額が増えないものは、労働基準法の趣旨を没却するものとして認めないこと。</p> <p>——（実例を示して）残業しても、有休をとっても、一切賃金が増えないというのは法の趣旨に反しているのではないか。</p> <p>——改善基準の解説書にも割増賃金の適正な支払いや有休手当の仮想営収方式が書いてある。それで指導すべきだ。</p>	<p>適正に支払われていない場合は指導する。重大な事案は送検している。（引き去るとするのは）労基法24条の全額払いに反するので、引き去りはできない。違反があれば指導する。</p> <p>個別の案件には答えられないが、法律に基づいて指導していく。</p> <p>指導は法律に基づいてするが、解説書は指導の際の参考にする。</p>



厚労省交渉



国交省交渉

4. 「働き方改革」による残業規制は、自動車運転者については5年間猶予されるうえ、適用後の規制も年間960時間（月80時間）の残業を認めるという過労死認定基準と同様の長時間労働を推奨する内容になっている。猶予なく一般則を適用すると同時に、改善基準告示の改正・法制化のための作業をすすめ、実効ある労働時間の短縮、休息期間11時間の確保を行うこと。

——自動車労働者は他産業と比較してもとびぬけて過労死が多いという実態があり、その原因は長時間労働にある。なぜ5年猶予なのか。

上限法制化・罰則適用については実態を考慮し猶予することとなった。この基準は恒久的なものではなく、施行後の改善状況をみて一般の人と同じようにすることを法律に盛り込んでいる。

改善基準告示（の改正・法制化）については、時間外労働の上限規制との関係で検討しなければならないので、法案の審議状況をみながら、検討課題にした

いまは青天井の時間外労働に制限をかけるのが重要で、働き方改革実現会議の中で労使合意で決められたものだ。自動車運転者は現在でも7割の違反があるという実態があり、いきなり規制を厳しくすることは難しい。（残業の）原則は月45時間で、そこに近づけるよう努力しなければならないと条文にも書くようにしている。

5. 「働き方改革」や「働き方の未来2035」、労政審労働政策基本部会で検討されている非雇用型テレワーク、副業・兼業の推進、時間や空間に縛られない働き方などの「雇用によらない働き方」は、労働者を個人事業者扱いにして、労働関係法令を潜脱し、社会保険の使用者負担を免れようとするもので、使用者（仲介事業者）の利益だけを増大させ、なんら労働者の利益にならないものである。そのような不公平な労働のあり方を推奨したり、検討したりすることをやめること。

（検討会などは）雇用によらない働き方をしている人の法的保護の必要性を考えて課題を整理するためにやっているものだ。そういう働き方を厚労省として推奨しているものではない。まずは実態を把握し、どのような手段を講ずるべきか検討したいと考えている。