



(電子版)

info@jikosoren.jp

2019年 第4号 2019年3月22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

運賃改定、改善基準告示などで要請 国交省・厚労省と交渉

自交総連は、3・7中央行動で提出した個人請願の内容について3月18日、国土交通省と交渉を行いました。本部常執と東京地連の仲間が参加しました。

厚生労働省でも同日、要請・交渉を実施しました（写真）。



「有償でない場合は安心・安全の期待値は低い」と無責任回答

【国交省交渉】

出席者 国交省 自動車局旅客課木部久二課長補佐、齋藤永能調整官、総合政策局公共交通政策部交通支援課本間恵係長他1人

自交総連 高城委員長、庭和田・舞弓副委員長、菊池書記長他12人（埼玉東京8、神奈川、福岡、本部）

要請事項	回答要旨
1. 危険な白タク・ライドシェアの合法化を認めないこと。	利用者の安心・安全が最優先であり、極めて慎重な対応が必要と考えている。
2. 過疎地域の公共交通維持・充実のため、乗合タクシーなど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。	地域社会の維持・活性化のためには、公共交通による移動確保が重要。平成31年度の予算では、乗合タクシー等の生活交通を支援するため約220億円を計上している。今後も支援に努めていく。
3. ジャスタビやnotteco、CREWなどの白タク行為が広がり、事業を監督する省庁がないまま、二種免許を持たない運転者が自家用車に他人を乗せて運行する事業が野放図に行われる事態になっている。国民の安全・安心、道路交通の安全確保の観点から、こうした	（ジャスタビについて）レンタカーの貸し出しと運転者の紹介が一体として行われたいよう事業展開を注視したい。 （CREWについて）通達において、自家用車への相乗りは、ドライバーが受け取るのが実費や自発的な謝礼の範囲内ならば道路運送法の許可・登録を要しないものとした。アプリ等で仲介するサービスでは、謝礼の有無や金額により利用者を評価する等によって謝礼の支払いを促

<p>白タク行為を禁止すること。</p> <p>——（CREWについて）人を乗せて対価を得ていれば「事業」ではないか。それを規制せず、国交省は利用者の安心・安全を本当に守れると考えているのか。</p> <p>——期待値が低いというのは、事故にあっても利用者の自己責任ということか。</p> <p>——謝礼が任意か任意でないかの判断はどこで決めるのか。</p>	<p>す場合は、自発的な謝礼の支払いとはいえないと明確化した。</p> <p>任意の謝礼であれば、運送の対価とはみなさないという認識だ。</p> <p>有償における旅客運送では安心・安全は一定程度確保されているが、有償でない場合にはそういったことの期待値は低いと考えている。</p> <p>（答えず）。</p> <p>利用者に謝礼を誘引する行為が確認できれば、それは任意性がないということになる。</p> <p>（確認できれば禁止するのかという問いに）そうした実態があるなら通報してもらいたい。</p>
<p>4. 生産性向上特措法の規制のサンドボックス制度を利用したライドシェアの実証実験が行われないように、規制所管大臣としての責任を果たすこと。</p>	<p>国会の附帯決議で、ライドシェア事業の実証について、「規制法令に違反するものが認定されることのないよう厳に対応すること」とされている。安心・安全の確保が最重要課題と認識しており、ライドシェアの申請があった場合は、極めて慎重な検討が必要との考えである。</p>
<p>5. タクシー運賃改定について、2007年3月28日付325号通達の主旨にそって、改定後の運転者人権費の割合を維持し、運転者の労働条件が改善される措置を講じること。とくに、労働条件が改善される前提として以下の点に配慮すること。</p> <p>(1) 運転者人件費をマイナスに査定するなど、改定率が低くなりすぎること防止する措置を講じ、改定後に確実に増収が確保されるようにすること。</p> <p>(2) 運賃原価には、今後拡大が想定されるアプリ配車やク</p>	<p>325通達については、実績年度における運送収入に対する運転者人件費の割合を改定後も維持するよう改定率を査定することで、運転者の労働条件を厳正に保つことを目的としているものである。その面からするとみなさんの要望に沿った内容だと考えている。</p> <p>(1) 通達の中で、地方運輸局等が改定後に事業者団体に対して適切に労働条件改善措置を講ずるよう指導するとしている。引き続き制度を適正に運用していく。</p> <p>(2) 手数料等については、実績としてコストに含まれるものであれば、それを踏まえて査定が行われる。改正タクシー特措法の附帯決議で、累進歩合制の廃止や運転者負担の見直し等の改善に努めることと明記されている。賃金制度については労使間で定めるとの前提の上で附帯決議を踏まえ、事業者にも周知徹底したい。</p>

<p>レジットカードの手数料等の原価を含めて査定し、手数料等が運転者負担となることがないようにすること。</p> <p>(3)改定後の増収を担保する適切な需給調整、減車の実施を指導すること。</p> <p>—— 昨年の仙台の運賃改定は2.62%というあまりに低い改定率だった。組合員からは「こんな改定ならやらないほうがいい」という声も出ている。今後、労働条件改善につながるよう通達の趣旨に沿った対応は考えていないのか。</p>	<p>(3)減車については、タク特措法にもとづき、特定地域・準特定地域を指定して適正な減車や新規参入・増車の制限を含めた適正化にとりくむことで、タクシー事業者の健全な経営の維持をはかっていきたい。</p> <p>325通達は、改定後も、運転者の人件費の割合を維持する目的で出されている。それを適用して、各地運輸局で処理している。</p> <p>(震災特需の反動や運転者減で人件費がマイナスになっているのがおかしいとの指摘に)東北運輸局のほうで精査したうえで判断したのだと考えている。通達もタク特措法も、運転者の労働条件改善を目的としている。状況を加味しながら、この先をみていきたい。</p>
---	---

改善基準告示改正「過労死状況なども踏まえて議論」

【厚労省交渉】

出席者 厚 労 省 労働基準局福永周平主査他5人

自交総連 高城委員長、庭和田・舞弓副委員長、菊池書記長他12人（埼玉、東京8、神奈川、福岡、本部）

要請事項	回答要旨
<p>1. 自動車運転者の労働時間等の改善基準告示の改正に当たっては、公労使で構成される検討の場に自交総連の代表を入れること。また審議の経過を全て明らかにすること。</p> <p>—— 公労使の定数は決まっているのか。</p> <p>—— 前回は審議会がひらかれるたびに労働省（当時）が逐一経過を報告し、意見を聞きに来た。今回もこちらの意見を</p>	<p>まだ進め方を検討している段階で、この場で答えられない。構成メンバーは労働組合だけでなく、使用者側の団体など様々であり、審議会の規定を踏まえて、入れられるか判断する。審議の経過を公表するかについても、きちんと規定に従ってするように、検討をすすめている。</p> <p>まだ検討の段階だが、参考までに前回はタクシー・トラック・バスで分かれ、それぞれ公1・労3・使3の構成で審議を行った。</p> <p>いただいたご意見は伝える。</p>

<p>必ず反映してほしい。</p> <p>——話し合いの方向性は、改善基準の全面的な見直しか、それとも働き方改革に沿った一部手直しのどちらなのか。</p> <p>——繰り返し要請してきたが、過労死は貨物・旅客が群を抜いて高い。労働者の健康を守る行政としてどう考えているのか。</p>	<p>残業960時間の上限規制との整合性をとることが第一で、全面改正か一部改正かは、話し合いの内容次第。全面改正は難しいと思うが、あくまで労使の意見をふまえての議論になる。</p> <p>労働者の健康を守るのが大前提だが、経営が成り立つか使用者側の立場も加味していかなければならない。過労死の数値については我々も把握している。そうしたデータなどを踏まえて、公労使の枠組みで内容を議論する。</p>
<p>2. 同告示は、以下のとおり改正したうえで、罰則のある法制化をすること。</p> <p>バス：拘束時間 1 か月240時間・1日最大13時間、休息期間継続11時間以上等</p> <p>タクシー：拘束時間(日勤) 1 か月238時間、(隔勤) 1 か月228時間、特例の廃止等</p> <p>通達（平成3.1付基発第93号）で示された累進歩合制度の廃止、年次有給休暇の不利益取扱いの是正等についても法制化すること。</p> <p>——4月から有休5日義務化がされるが、累進歩合制の職場で有休をとると2～3万円も給与が下がってしまう。累進歩合の廃止を守らせる罰則制度は設けられないのか。</p> <p>——事業者にもルールを守らせるため、違反を指導したあとどうするのかいつも答えない。検討していないのか。</p>	<p>具体的な内容については、前述の検討の場で決めていくことになる。働き方改革の附帯決議にあるので、すみやかに着手していきたい。</p> <p>内容については、あくまで公労使の枠組みの中で、実態を踏まえた話し合いをし、その結果を受けて、改正ということになる。</p> <p>93号通達については、自動車運転者は改善基準告示という一般労働者とは別段の基準をおいていることから、直ちに法制化するのは難しい。労働基準監督署等の監査をとおして、こうした通達について適正な取り扱いがなされるよう指導していきたい。</p> <p>国土交通省が事業者を処分できるのは、事業許可との関係があり、厚労省としての罰則は、量刑の重さをどうするかなどを考えると難しい。</p> <p>本日来ている担当だと満足いただく回答が出せない。 ご意見はうけたまわります。</p>
<p>3. タクシー運賃改定時に労働条件の一方的な不利益変更が行われないようにすること。</p>	<p>寄せられた話について問題があれば、適切に対応していく。</p>

テレビ朝日に要請、公正で正確な報道を

先の3・7中央行動では、テレビの報道もされましたが、その内容が一方的で正確でなく、視聴者の誤解を招きかねないものだったので、自交総連ではテレビ朝日に以下の意見を送り抗議しました。

2019年3月20日

テレビ朝日 御中

自交総連（全国自動車交通労働組合総連合会）
中央執行委員長 高城 政利

テレビ朝日ニュース報道についての意見

自交総連は3月7日、白タク合法化（ライドシェア解禁）に反対し、経済産業省に対しタクシーで経産省をとりまく車両請願、組合員が一人ずつ請願書を手渡す個人請願行動を行い、その後、ソフトバンクへのデモ行進も行いました。行動の様子は、テレビ朝日の取材を受け、当日のニュースで放映されました。

この報道内容が、行動を主催した私たちの意図、行動の趣旨とは異なる印象を与えるものとなっていることについて抗議し、視聴者が行動の趣旨を正しく理解できる報道となるよう要望します。

ニュースでは、当日の行動に参加した組合員のタクシー運転者のインタビューが放映されましたが、その内容は、（白タク・ライドシェアが合法化されると）売上げが減る、収入が減る、という部分のみが強調されるものでした。

運転者の収入が減ること自体は事実ですが、行動の趣旨は、白タク・ライドシェアは、利用者の安心・安全を確保する仕組みがない危険なものであり、そのようなものを合法化することで、タクシーを含む公共交通が破壊されてしまうことに抗議し、つよく反対の意思表示を行うことでした。

こうした点への説明がなく、運転者の収入が減って困るという部分だけが紹介されると、視聴者に、タクシー運転者は自分の収入が減るという利己的な意識で白タク・ライドシェアに反対しているのではないかとの誤解を生じかねません。

テレビでのニュース報道は大きな影響力をもつものであり、公正に、かつ視聴者が全体を正しく理解できるものとなるよう編集し、放映することに努められることを要望します。

以 上