



(電子版) info@jikosoren.jp

2019年 第20号 2018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

道運法改悪、自家用有償旅客運送の拡大反対

11・7中央行動 国交省・厚労省と交渉



決意表明する内田常執と東京地連の仲間＝11月7日、千代田区・日比谷野外音楽堂

参加者がひとりずつ請願書を国交省の係官に提出。「白タク・ライドシェア合法化反対」「道路運送法改悪反対」とシュプレヒコールを行いました。その後、厚生労働省、経済産業省でも個人請願を行いました。

日比谷野音で総決起集会

請願後は、12時45分から日比谷野外音楽堂で、国民春闘共闘・全労連・国民大運動実行委員会主催の総決起集会がひらかれました。

5労組・団体の代表が決意表明しました。内田常執は交運代表として、東京の仲間と一緒に壇上にあがり、ライドシェアの危険性などを紹介、道路運送法を改悪し自家用有償旅客運送の拡大をめざす動きを批判し、「政権交代が最大の打開策」と訴えると、日比谷野音は大きな拍手に包まれました。

集会後、参加者は横断幕を手に国会請願デモを実施しました。

14時半からは、自交総連の代表が国交省・厚労省と交渉しました。

自交総連は11月7日、交運共闘とともに11・7中央行動を実施し、全体で約740人が参加しました。

国土交通省前で10時20分から個人請願を行い、交運共闘・高城議長（自交総連中央執行委員長）が主催者あいさつ。全労連の野村事務局長、日本共産党の武田良介参院議員が連帯あいさつし、JAL争議団の代表が不当解雇撤回の支援を訴えました。

舞弓副委員長が請願書を読み上げ、

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	経産省
北海道		53	51	49
東北	1	118	123	126
秋田		15	14	15
埼玉	35	433	433	433
東京	312	3662	3796	3790
神奈川	38	376	359	357
山梨	3	3	3	3
静岡		125	125	125
京都	1	113	118	115
大阪	2	165	176	191
山口		7	7	7
高知		8	8	8
福岡	1	52	50	50
大分		57	55	51
長崎		69	70	69
鹿児島		39	41	38
本部	4	4	4	4
合計	397	5299	5433	5431

ほかに建交労 250、国交労組 70、港湾関係他 20、計約 740 人参加

「運賃改定はできるだけ早くとしか言えない」 「自家用運送は公共交通でサービスが困難な場合の制度」

【2019. 11. 7 国交省交渉】

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、地域交通室宮屋敷繁行専門官他3人

自交総連 高城委員長、舞弓・庭和田副委員長、菊池書記長他13人（埼玉、東京7、神奈川、京都、大阪、福岡、本部）



国土交通省交渉



厚生労働省交渉

要 請 事 項	回 答 要 旨
<p>1. 自家用有償旅客運送の輸送対象・地域等の拡大、道路運送法改定を行わないこと。</p> <p>——自家用有償旅客運送の拡大とは、具体的にどのように考えているのか。</p> <p>——「交通空白地の明確化」とはどういう意味か。法律を変えるにあたり、地域公共交通の先行き、安心・安全の確保などを国交省は充分理解したうえで法律案を練っているのか。</p>	<p>自家用有償旅客運送は、公共交通機関では地域住民に十分な運行サービス提供が困難な場合に行われている。今年6月に閣議決定された成長戦略実行計画は、交通事業者がその実施主体に協力する際の手続きを容易化し、地方公共団体の負担を軽減させるというもの。内容は、関係省庁と連携し、具体的な制度の検討をしていく。</p> <p>具体的には、交通事業者の委託を受ける、交通事業者が実施主体に参画する場合の法律の整備などになる。</p> <p>「交通空白地の明確化」については今後ガイドラインを作成する。中身については今現在検討している最中。おっしゃっていただいたことは理解した。様々な方の意見を参考にしながら、検討していきたい。</p>

<p>—この拡大をライドシェア解禁の突破口にするつもりではないか。</p>	<p>あくまで地域住民に十分な運行サービス提供が困難な場合、それを補完するための制度。ただちにライドシェアに繋がるものと考えていない。</p>
<p>2. 交通の不便な地域において、バス・タクシーを活用した公共交通を充実させるため、国の助成制度を改善し、補助金を大幅に増額すること。また、障がい者、病気療養中の人、高齢者、妊産婦らがタクシーを利用する際に運賃を補助する制度を国の責任で設けること。</p>	<p>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。そのためデマンドタクシーやコミュニティバスなど生活交通維持の支援を行っており、令和2年において、前年度から増額の約264億円の予算要求をしている。今後も引き続き、支援に努めていく。</p>
<p>3. 10月に予定されていた各地のタクシー運賃改定（本運賃）が急きよ先送りとなった理由・経緯を明らかにするとともに、本運賃改定がいつになるのか時期を示すこと。また、改定に当たっては、07年3月28日付325号通達の主旨にそって、改定後の運転者人件費の割合を維持し、運転者の労働条件改善措置を講じること。</p>	<p>関係閣僚会議で、複数の関係省庁からより丁寧な検討が必要と意見が出たため、通常運賃改定については各運輸局で審査継続となった。今後、利用者や事業者の声をききつつ、経済への影響を見極めながら、可能な限り早期に対応したい。</p> <p>325号通達については、その内容の通り適切に運用していきたい。運輸局が公示をするときに、労働条件の改善指導をすることになっている。</p>
<p>—具体的にいつになるのか。年度を越えると原価計算がやり直しになるが、年度内にやるのか。</p>	<p>できるだけ早くとしか言えない。事業者には負担がかからないようにしたい。</p>
<p>4. 6月に公表した「限定地域での無人自動運転移動サービスにおいて旅客自動車運送事業者が安全性・利便性を確保するためのガイドライン」について、旅客を乗せるバス・タクシーでは、地域の限定や自動運転のレベルに関わらず運転資格のある運転者の乗務を義務付ける措置を講じること。</p>	<p>自動車の旅客運送においては、過疎地における移動手段確保にむけて早期の対策が求められる。限定地域の自動運転サービスによる安全性・利便性を確保するため、一般的な考え方をガイドラインにまとめた。「運転者が車内にいる場合と同等の安全性及び利便性を確保することが必要」とあり、国交省として、このガイドラインにより安全性及び利便性の確保を図っていく。</p>
<p>5. ジャスタビやnotteco（のっこ）、CREW（クルー）など、事業を監督する省庁が存在しないまま、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ている。国民の安心・安</p>	<p>（ジャスタビ）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。</p> <p>（notteco、CREW）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</p>

<p>全、道路交通の安全を確保する観点から、こうした白タク行為を禁止すること。</p>	<p>の支払いを促すような場合は、任意の謝礼といえないため、そのようなケースがあれば情報提供をもらいたい。個々の事例で道運法に抵触しないか判断する。</p>
<p>6. 貸切バス業界の手数料問題について、取引適正化の対策強化にもかかわらず、依然として40%を超える高額手数料のキックバックが行われている実態があるが、どのように対処しているのかを明らかにするとともに、実態を把握の上、バス事業者・旅行者に対する指導、厳重な処分を行うこと。</p> <p>—— 4月以降、どのくらいの業者が処分されたのか。</p> <p>—— 48%という手数料もある。これで、安心・安全のコストが本当に確保できると国交省は考えているのか。</p>	<p>手数料などにより貸切バスの安全コストが阻害されている場合は、観光庁と連携のうえ、バス事業者および旅行者を調査し、違反事実が確認できた場合は行政処分を実施する。また、40%を超える手数料の取引の実態など、具体的な問題があれば、国交省の貸切バスの料金運賃窓口まで相談してほしい。</p> <p>まだ一件もない。</p> <p>それは原価計算してみないとわからない。(計算するまでもなく48%も手数料がとられてマトモにできるわけがない、と抗議)</p>

「賃金の一方的な不利益変更はできない」

【2019. 11. 7 厚労省交渉】

厚 労 省 労基局監督課河野麻子特定分野労働条件対策係長、浅田大輝監察係主任他4人

自交総連 高城委員長、舞弓・庭和田副委員長、菊池書記長他10人(埼玉、東京4、神奈川、京都、大阪、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>—— もう審議を進めなければ間に合わないと思われるが、本当に時期など</p>	<p>鋭意準備を進めているが、まだ公式に決定していることはなく、公表できる段階にない。議論が始まったら、議事録や資料はインターネット等に公開する予定だ。</p> <p>十分な話し合いや決定した内容を周知する期間が必要。すみやかにすすめ</p>

<p>何も決まっていないのか。</p> <p>——自交総連を参加させるべきだし、89年の制定のときは自交総連は委員に入らなかったが、委員会の都度、旧労働省からていねいな説明がされた。そういう取扱いをするべきだ。</p>	<p>たいと考えている。</p> <p>意見はうけたまわる。</p>
<p>2. 同告示は、改正したうえで、罰則のある法制化を行い、長時間労働の是正に実効あるものとする。</p> <p>通達（平元3.1付基発第93号）で示された賃金制度等の基準、保障給の定め、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についても法制化すること。</p>	<p>告示の公労使の話し合いで決定するもの。今の段階で話せることはない。</p>
<p>3. 各地でタクシー運賃改定が申請されているが、これは運転者の労働条件改善のために申請されているものであり、運賃改定時に労働者の同意なき労働条件の一方的な不利益変更（歩合率の切り下げ、足切額の引き上げ等）が行われないようにすること。</p> <p>——平成7年（95年）の運賃改定時には、労働局賃金時間部長が労働条件改善状況を把握せよと通達を出している。今回も労働条件改善のための運賃改定なので厚労省にもできることがあるはずだ。改定時に賃率を下げるなど労働条件を一方的に不利益変更するのは違法だから指導できるはずだ。</p>	<p>運賃改定は国交省の所管だ。</p> <p>個々の賃金はあくまで労使双方の合意にもとづき決められるものだ。もし一方的な不利益変更があるなら、周知・啓発をしていきたい。労働基準監督署に相談してほしい。</p>
<p>4. 年次有給休暇の5日取得義務化がされたが、タクシーの歩合給賃金の場合、有休取得によって賃金が大幅に減少するケースが多い。賃金額を不当に減少させないものとするよう有休の不利益取扱いの是正を指導するとともに、とくに賃金の減少を大きくする累進歩合制度の廃止を指導すること。</p>	<p>有休取得時の賃金は、基本的に労使の話し合いで就業規則に定めるものと認識している。例えば給料から別の項目で差し引くなど実質的に支払われないようなケースは違法となる。大幅に賃金が減る件については、最低基準を下回らない限り、法違反ではない。</p> <p>有休をとることで収入が減るのはよくないことだが、今回の改定は、まずは休みを取ることをファーストと考えて行われた。</p>