



(電子版)

info@jikosoren.jp

2019年 第22号 2019年12月10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

ライドシェア 「極めて慎重な検討必要」維持

交運共闘 厚労省・経産省・国交省と交渉

交運共闘は12月6日、11・7中央行動で提出した請願書にもとづき、厚生労働省、経済産業省、国土交通省と交渉しました。自交総連の関係部分を紹介します。



厚生労働省(左)と交渉する交運共闘の代表(右)=2019. 12. 6、厚労省

「最賃違反繰り返さぬよう累進歩合等は指導する」

【2019. 12. 6 厚労省交渉（交運共闘）】

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他6人

交運共闘 高城議長、田中事務局長、菊池幹事他5人

要 請 事 項	回 答 要 旨
<p>1. 自動車運転者の労務改善基準告示を抜本的に改正し、法制化を直ちに行い実効確保を図ること。</p> <p>現在進められている改正作業に当たっては、交運共闘・建交労・自交総連の代表を審議に参加させるとともに、審議状況を詳しく公表し、意見を逐次聴取すること。</p> <p>—委員会設置はいつ決まったのか？委員はだれがなるのか？トラック、バス、タクシーそれぞれ公労使の代表が参加して審議するのか？</p>	<p>自動車運転者は長時間労働になっており、働き方改革法の附帯決議でも指摘されたので、改善基準の改正を、労働政策審議会労働条件分科会の中に自動車運転者専門委員会を設けて議論することになった。会議はホームページ等で公開する。質問や意見があれば随時、連絡をいただきたい。</p> <p>11月25日の労働政策審議会で委員会の設置が確認された。委員のメンバー、第1回会議をいつやるかはまだ調整中で公表できない。</p> <p>3分野にわかれて、公労使同数の参加で審議することになっている。</p>

<p>—自交総連はタクシー関係では2番目の組織人員を要する組合で、委員が2人なら当然選任されるべきで、公正に選任すべきだ。</p> <p>—ホームページで見ろではなく、審議状況も丁寧に説明すべきだ。</p>	<p>委員会の開催が決まれば開催案内はなるべく早く出す。傍聴することはできる。議事録は確認があるので一定時間がかかるが、できるだけ早く出す。</p> <p>ご意見はうかがっていききたい。</p>
<p>2. 国土交通省・警察庁とも連携して交通運輸労働者にかかる労働関係法違反を厳しく取り締まる監督体制を強化すること。そのための人員を確保すること。</p>	<p>交通運輸労働者の長時間労働や過労死の多さは認識している。必要な体制を確保してとりくみたい。相互通報は、昨年は、労働局→運輸局1063件、運輸局→労働局539件だった。</p>
<p>3. 地域最低賃金を早期に時給1000円以上に引き上げ、全国一律最賃制を確立すること。現に発生している最賃法違反については、業界や地域ぐるみの集団指導等を工夫して、厳格に取り締まること。</p> <p>—タクシーの最賃違反は、足切り以下の低賃率など構造的な原因で発生するので、再発防止のためには賃金体系の見直しなどの指導が必要だ。</p>	<p>中小企業の環境整備をはかり、政府方針でもあるので早期に1000円をめざしたい。全国一律については、地域の支払い能力にもかかわるので一律にはならないが、地域格差があることは問題点ではあるので分析して検討していききたい。履行確保は確実にとりくみたい。</p> <p>違反が繰り返されないように周知している。賃率が不連続なもの、累進歩合で違反が発生するものについては、指導していききたい。</p>
<p>4. 交通運輸業に多い社会保険未加入事業場の加入を徹底すること。</p>	<p>国税の法人事業者情報などでも確認して適正化にとりくみたい。</p>



(上) 経産省交渉
(右) 国交省交渉で要請書を渡す
高城議長



グレーゾーン解消制度では、安全性は考慮の外

【2019. 12. 6 経済産業省交渉（交運共闘）】

経産省 経済産業政策局産業創造課新規事業創造推進室太田賢志室長補佐（規制改革担当）他1人

交運共闘 高城議長、田中事務局長、菊池幹事他5人

要 請 事 項	回 答 要 旨
1. 企業の競争力強化、生産性向上の政策を進めるにあたって、規制緩和一辺倒の政策ではなく、国民の安心・安全、労働者の労働条件向上に十分配慮した政策への転換をはかること。	昨年成立した生産性向上特措法においても、人の生命、身体に危険を及ぼすことのないように、安全について配慮している。規制緩和一辺倒というわけではない。
2. 世界中で事故や犯罪など問題が噴出しているライドシェア（二種免許のない運転者が自家用車で他人を運送するもの）の合法化を推進しないこと。規制のサンドボックス制度で、ライドシェアを実証実験の対象としないこと。	道路運送法は変わっていないから、違法なものは警察、国交省が取り締まることになる。サンドボックス制度は、ライドシェアも対象とはなるが、規制法令に違反するものでないことを確認することになる。身体・生命の保護を考えて、申請されれば厳格に審査、安全性を確認する。いまのところライドシェアの申請は出ていない。
3. グレーゾーン解消制度によって、レンタカー利用者と運転者のマッチング（ジャスタビ）、中長距離のライドシェア（notteco）等の白タク行為を合法化した認定を改めるとともに、今後、自家用車による無償の旅客運送高知（CREW、nommoc、その他）や荷物の共同配送など新たな規制逸脱行為を合法と認定しないこと。	グレーゾーン解消制度は、照会者からの相談に応じて、照会者をサポートするために、規制所管官庁が判断するものなので、国交省が適合性を判断した。現在、違法行為があれば国交省が対処するだろうし、利用者に道運法の輸送とは異なるサービスだと周知していると思う。
——どこも監督するところがないものに経産省がお墨付きを与えるのは無責任ではないか。	制度は恣意的な扱いはできないので、相談されればえり好みできない。
——自動車の輸送は、身体・生命に危険を及ぼすことが明らかな行為だが、それは考慮しないのか。	法令に適合するかのみを確認して判断した。（注. 身体・生命の危険は、グレーゾーン解消制度では判断基準にならないということになる）

自家用運送拡大 法改正は来訪者乗車可など2点のみ

【2019. 12. 6 国土交通省交渉（交運共闘）】

国 交 省 自動車局安全政策課小田秀人専門官、旅客課地域交通室宮屋敷繁行専門官他8人

交運共闘 高城議長、田中事務局長、菊池幹事他5人

要 請 事 項	回 答 要 旨
<p>1. 自動車運転者の「改善基準告示」改正、罰則化を含む法制化が直ちに行われるよう、関係省庁と連携してとりくむこと。</p> <p>——運輸規則で睡眠不足はダメとしているのに、改善基準では休息期間8時間でもOKなのは矛盾している。強く主張してほしい。厚労省は8時間は週2回までの例外だからいいと言うが、そうではないはずだ。</p>	<p>自動車運転者の長時間労働の是正は重要で、厚労省の労働政策審議会で審議されることになった。長時間労働の是正がすすむように意見を言っていきたい。</p> <p>運輸規則は改正して、点呼時に睡眠不足の乗務員を乗務させてはならないことにした。睡眠不足は一回でもダメだ。</p>
<p>2. 白タク行為であるライドシェアの合法化を容認せず、それにつながる自家用有償旅客運送の拡大、道路運送法の改定を行わないこと。</p> <p>——交政審地域公共交通部会の審議で、これから「交通空白地の明確化」として地域が拡大されるようなことが入ってくることはないのか。</p>	<p>自家用有償旅客運送は、バス・タクシーのみでは困難なところを補完するものとして認められている。今回の改正は、タクシー事業者の協力と来訪者も乗せられるようにするという2点について変える。</p> <p>自家用運送は市町村やNPOが運送主体となるので、ライドシェアとは全く異なる。ライドシェアについては、極めて慎重に判断するという姿勢は変わらない。</p> <p>公共交通部会の審議では2点のみで、もともと政府方針で法律改正をしると言われたのがこの2点なので、法案化するときに新しいものが入ることはない。</p>
<p>3. 国土交通行政が果たす役割を踏まえ、必要な要員・予算の確保をはじめとした体制の拡充を早期にはかること。</p> <p>——要員確保や公共交通充実の予算は増やしてほしい。その点では組合も国交省を応援する。</p>	<p>適正な要員の確保に最大限努力したい。予算についても、きびしい状況ではあるが、努力したい。</p> <p>ありがたい意見で感謝する。力強い意見をもらったので、がんばりたい。</p>