



(電子版)

info@jikosoren.jp

2021年 第45号 2021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

コロナから交通運輸労働者を救え

11・11中央行動

国交省・厚労省・内閣府と交渉

自交総連は11月11日、交運共闘とともに11・11中央行動を実施しました。今年も引き続きコロナ感染防止のため本部役員を中心にした結集となり、自交総連からは13人、交運共闘全体では48人が参加しました。

国土交通省前で10時から個人請願署名の提出を行い、交運共闘・高城議長（自交総連中央執行委員長）が議長あいさつ。検数労連の瀬戸中央執行委員長、自交総連の庭和田副中央執行委員長が決意表明しました。検数労連の石渡書記次長が請願書を読み上げ、国交省の係官に請願書をそれぞれ提出。その後、厚生労働省、経済産業省でも請願行動を行いました。

13時からは、自交総連の代表が国交省・厚労省・内閣府に要請・交渉を行いました。日本共産党の武田良介参議院議員が同席しました。

交運共闘の仲間が結集＝11月11日、千代田区・経済産業省前



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		40	40	40
東北		139	139	142
埼玉	1	313	316	308
東京	6	2335	2322	2339
神奈川	1	263	264	267
山梨		6	1	1
静岡		67	67	67
関西	1	310	332	306
山口		12	12	12
高知		6	6	6
福岡		53	53	53
大分		43	43	43
長崎		54	55	54
鹿児島		26	26	26
本部	4	3	3	3
合計	13	3670	3679	3667

ほかに建交労 15、国交労組 10、検数労連 7、港湾関係他 3、計 35 人参加



厚生労働省との要請交渉



国土交通省に要請書を渡す高城委員長（左から二番目）と武田議員（左）

「特例措置の長期的な延長について検討したい」

【2021. 11. 11 国土交通省交渉】

出席者 国交省 自動車局旅客課土肥祐二タクシー事業活性化調整官他4人
 組合側 高城委員長、庭和田・舞弓副委員長、菊池書記長他7人（埼玉、東京4、神奈川、本部）
 議員 日本共産党武田良介参院議員と秘書

要 請 事 項	回 答 要 旨
<p>1. タクシー臨時休車措置はコロナが終息するまで延長し、雇用調整助成金・休業支援金などの特例措置を延長するよう厚労省に働きかけること。</p> <p>——なぜ措置を細切れに延長するのか。これでは長期の運行計画が立てられないとの事業者の声もある。向こう一年など長期で出してほしい。</p>	<p>臨時休車措置は復活期限を来年の6月まで延長した。雇調金等の特例も厚労省に働きかけており、来年3月まで延長となった。今後もコロナの状況をみて関係省庁と連携していきたい。</p> <p>事業者からの要望もあり、国交省の中でも議論になっている。それについては検討したい。</p>
<p>2. コロナ危機で打撃を受けたタクシー・バス産業の崩壊を防ぐため、事業者と労働者に対する直接的な金銭面での支援策、補助金・慰労金などの支給を行うこと。</p> <p>地域公共交通の維持のため、バス路線維持、乗合タクシーへの補助、障がい者利用への補助などに十分な予算措置を講じること。</p>	<p>厳しい状況にあることは承知している。地方では自治体から事業者へ感染予防への支援金が払われた例もある。今後、経済活動支援の話が出た際にタクシーへの支援も働きかけたい。</p> <p>（国交省として政府に言っているのか、との問いに）なかなかタクシー労働者だけに、というわけにはいかないが、タクシー事業者への必要な支援はとりくんでいきたい。</p>

<p>3. 東京五輪の際に、ハイヤー臨時流用特例制度通達(2021. 4. 12 国自旅第21号)にもとづき、タクシーを一時的にハイヤーとみなして海外からの入国者の輸送が行われたが、この運用は乱暴な通達の解釈変更であり、今後に行わないこと。ハイヤーに流用する車両は流しで一般乗客を乗せるタクシーと厳格に区分すること。</p>	<p>五輪の際は、乗車前後の十分な車両の消毒など感染対策をして運用した。本来は各営業所に戻って切り換えることが望ましかったが、五輪の際は一般の利用客の需要に対応できないという事情があり、残念ながらそれができなかった。営業所に戻って切り換えるのが基本だと思っている。</p>
<p>4. ダイナミック・プライシング(変動運賃制)を導入しないこと。実証実験は、詳細な原データを含め公表し、関係者が客観的に評価できるようにし、安易に「効果があった」「問題はない」などの恣意的な結論を出さないこと。</p> <p>以下の点について見解を明らかにすること。</p> <p>(1) 外国でタクシー運賃について変動制をとっている事例があるなら示すこと。</p> <p>(2) リアルタイムで運賃が変動すると、利用者には運賃の予測可能性がなくなり、消費者保護に反するのではないか。</p> <p>(3) 運賃を認可した国交省が関与することができない需給動向によって運賃が変動することは、運賃認可制度からの逸脱であり、事実上の運賃自由化につながるのではないか。</p> <p>(4) 需給で運賃が変動することは、運賃認可の基礎となる適正原価や適正利潤が運賃に反映されなくなるのではないか。</p> <p>(5) 割引となったときに事前確定運賃の配車アプリが使えないものは利用できず、割高になったときに支払い能力を超えて利用できなくなるものが発生することは、旅客の差別的取り扱いになるのではないか。</p>	<p>実証実験により実績や利用者の声を収集・分析して、運用上の課題を抽出し、検討をしたい。</p> <p>(元のデータも含め公表すべきだ、との問いに) 各事業者のデータも全部というのは難しい。どこまでできるのか検討させてほしい。</p> <p>(実証実験の利用者はサクラの可能性もある。本当に需要が増えると思っているのか、との問いに) 新たなサービスを打ち出すことで利用する人は出てくると思う。</p> <p>(1) 海外のタクシーでの変動運賃制は確認されなかった。</p> <p>(2) 配車アプリを通じて利用者が乗車する前に運賃額を確認する事前確定運賃であるので、消費者保護に反するものではないと考えている。</p> <p>(3)(4) 実証実験では変動させた運賃の平均単価が総括原価方式により設定された公定幅の範囲に収まるよう変動幅を設定することを条件としている。</p> <p>仮にその幅に収まらない場合は変更を求めるので、総括原価方式をふまえたものだと思っている。</p> <p>(5) 変動運賃制は事前確定を前提として需給に応じて運賃を変動させるひとつのサービスだ。そのサービスを希望しない方は一般の通常タクシーを利用してもらえばいいと考えている。運賃の変動幅についても今後また検討す</p>

	る。割高・割安になりすぎないようにする。災害の時などには上げないという考え方もある。
5. 正確性に疑念があるソフトメーターの導入、安全確保が担保できない遠隔地IT点呼の導入は行わないこと。 ――IT点呼の安全性については、第三者が検証できる客観的な実証実験のデータを公表してほしい。	実証実験によって誤差、正確性の確認をしたい。高度な機器を用いての点呼でも安全確保が何より重要であると認識している。 検討したい。納得できるようなものにしていきたい。
6. 自家用車をつかったライドシェアの導入は認められないとの立場を今後も堅持すること。	運行に責任を負う主体を置かないライドシェアは認めるわけにはいかないと考えている。
7. 厚労省労働政策審議会で審議されている自動車運転者の労働時間等改善基準告示の改正について、運転者の健康を維持し、睡眠不足の運転者を乗務させないという安全対策の上で、休息期間11時間以上の採用が必要であることを、オブザーバー参加している国交省として意見を述べること。	新しい改善基準告示が効果的なものになることが重要だと認識している。オブザーバーとして今後とも協力していきたい。

「雇調金、実際に労働者に支払ったものと同額を助成」

【2021. 11. 11 厚生労働省交渉】

出席者 厚労省 職業安定局雇用開発企画課 大橋泰之課長補佐、労働基準局監督課 監察係 小林拓也事務官、労働基準局監督課過重労働特別監督第二係前田優佳事務官他8人

組合側 高城委員長、庭和田・舞弓副委員長、菊池書記長他7人（埼玉、東京4、神奈川、本部）

議員 日本共産党武田良介参院議員と秘書

要 請 事 項	回 答 要 旨
1. 雇用情勢の悪化が進行するなかで、雇用調整助成金の特例措置は、コロナが終息するまで延長し、1人	雇調金の特例措置は来年3月まで延長するが、具体的な助成内容など詳細については今月中に公表する予定だ。

<p>1日の上限額の減額など改悪をしないこと。</p> <p>歩合給がある場合の雇用調整助成金助成額算定方法の変更について、これを理由に労働者に支払われる休業手当が不当に減少されることのないように使用者に徹底すること。</p> <p>——雇用調整助成金の特例措置の仕組みをつくる際に過誤払いが発生することを見抜けなかったのか。</p> <p>——会社が休業手当を下げてくる例が全国で多発している。また、この変更をきっかけに9月以降、休業をやめるタクシー会社が増えている。制度の本来あるべき姿になっていないのは承知しているか。</p>	<p>歩合給の算定方法変更については、実際に労働者へ渡す賃金と企業の申請額が異なる事案が発生していたため、持ち出しが発生しないものにした。実際に労働者に支払ったのと同額が助成される。助成額が減るわけではない。</p> <p>休業手当支払額を変更する際は労使の合意が必要であり、事業者の一存では変更できないものとなっている。</p> <p>当初はとにかく簡単な計算で早く支給したかった。差額の返還は求めない。当時は慣れない職員もいて過誤払いを容認せざるを得なかった部分もある。</p> <p>この変更はあくまで「歩合給がある場合の雇調金助成額算定方法の変更」であり、タクシー業界だけを狙い撃ちにしたわけではない。</p>
<p>2. コロナ対応休業支援金・給付金は、コロナ終息まで延長して実施すること。労働者が申請するときに、休業の確認など事業者が協力するよう指導すること。</p>	<p>雇調金と同じく来年3月まで延長することに決定した。</p> <p>休業の確認については、関係省庁と連携し各業界団体から各企業へ周知している。都道府県労働局においても各地域の経済団体を通じて周知している。</p>
<p>3. タクシー・バス乗務員のPCR検査が、定期的に実施出来るよう検査費用を公費で負担すること。少なくとも検査に健康保険が適用されるようにすること。3回目のワクチンの接種については、エッセンシャルワーカーである交通運輸従事者を優先的に接種すること。</p> <p>——厚労省としてタクシー・バス乗務員のPCR検査をやろうという方針はな</p>	<p>定期的に公費でPCR検査を行うことは難しいが、軽症状も含め検査することで感染拡大を防止することが重要だ。感染状況を踏まえながら必要な検査が実施されるようとりくみたい。</p> <p>ワクチンの追加接種については、2回目からおおむね8か月後を目安に順に行われることになる。</p> <p>検査は感染症法で決まるのでクラスターが発生していない業態は対象とな</p>

<p>いのか？</p>	<p>らない。</p>
<p>4. タクシーの営業収入が大幅に低下し歩合給が減少しているなかで、10月から改定された最低賃金に違反する事例が多発しているので、監督を強化し、違反を是正すること。</p> <p>——いまやタクシー業界はほとんどの都道府県で最賃違反が発生している。個別の違反に対応することも必要だが、これだけ最賃違反がまん延する業界に対して何らかの特別な手立てを打つべきではないか。</p>	<p>旅客自動車の事業場では令和2年に61事業場で最低賃金を下回っているところがあり、是正させている。今後も監督指導のみならず、あらゆる機会を通じて最賃遵守の周知・啓発を行っている。</p> <p>厚労省が公表している統計データ上でも実質的な賃金が最賃を下回るケースが出ていることは把握している。問題意識として大きく認識している。</p>
<p>5. コロナにより賃金が低下した労働者が離職して雇用保険給付を受ける際に、在職時の賃金が異常に低く、最低賃金違反となっている場合でも、その額を基準に基本手当日額が計算され、手当が非常に低額となる例が発生している。再就職までの生活も維持できないので、基本手当の計算方法を特例的に改めること。</p>	<p>最賃違反があると認定されて、実際に支払われた賃金に変更となる場合は離職票が是正されることとなるので、新たに支払われた賃金を含めて基本手当日額を再計算する。</p> <p>(コロナで低くなってしまった賃金ではなく、コロナ以前の賃金を基準にできないか、との問いに) 特例を設けると再転職のマイナスになりかねないので難しい。</p>
<p>6. 大きく賃金が低下している労働者に対する直接的な金銭面での支援策、補助金・慰労金などの支給を行うことなど、困窮する労働者を救済する方策を政府として検討するよう、厚労省からも意見を出すこと。</p>	<p>新型コロナにより収入が減少し生活が困窮している方に対しては、緊急特別資金の新規・再貸付の継続、新たな就労につなげるための生活困窮者自立支援金支給など、重層的なセーフティネットによって支援を行っている。</p>
<p>7. 現在審議されている自動車運転者の労働時間等の改善基準告示の改正は、労働者の健康維持、交通の安全維持、労働時間の短縮という目的・趣旨にそって、使用者側が主張する経営上の理由に過大に配慮することなく、適切な労働時間短縮となる結論が出されるようにすること。関係する労働者・労働組合の意見も広く</p>	<p>改善基準告示の専門委員会において、事務局としてバス、ハイヤー・タクシーについては改正案を提示した。</p> <p>今後、来年の12月の改正に向けて引き続き議論を続けていきたい。</p> <p>(厚労省の休息期間11時間の提案は英断だ。改正は運転者の健康維持のためという目的をふまえて揺るがずにいてほしい、との念押しに) …… (領</p>

聞いて、とくに休息期間については11時間以上とする「見直しの方向性」(案)を堅持すること。	く)。
---	-----

「安全が担保できないことを押し付けることはない」

【2021. 11. 11 内閣府交渉】

出席者 内閣府 規制改革推進室 中村孝之参事官補佐、武藤一紀参事官補佐
 組合側 高城委員長、舞弓副委員長、菊池書記長他7人(埼玉、東京4、神奈川、本部)
 議員 日本共産党武田良介参院議員と秘書

要 請 事 項	回 答 要 旨
<p>1. 今年6月に閣議決定された規制改革実施計画において、タクシーの利便性向上が取り上げられている。</p> <p>(1) 変動運賃制度は、①需要が増えて運賃が上昇した際には、お金持ち優先となり、普段からタクシーを利用している障がい者、高齢者、通院患者らの利用を阻害する、②需要が減って運賃が低下した際には、歩合給である運転者の賃金が低下し、安全性に影響する、③常時変動する運賃は、道路運送法上の運賃認可制度から逸脱し、原価を適切に反映せず、消費者保護にも反する——など、タクシー運賃の公共性を破壊する重大な問題がある。</p> <p>このような運賃制度の導入を国土交通省に検討させることなく、実証実験や利用者の意向把握等の結果を公正、客観的に評価して問題点が解消されない以上、導入しないこと。</p> <p>(2) ソフトメーターの導入は、正確性の課題が解決していないうえ、配車アプリ導入と連動して導入されることから、配車アプリ事業者・プラッ</p>	<p>(1) 現在、国交省が実証実験をしている。その結果を分析して運用上の課題を洗い出し、検討していく。安全性、利用者保護が抜け落ちないようにしっかり検討する。事前確定運賃の配車アプリを利用して実験している。</p> <p>①障がい者らの移動の自由を奪うのでは本末転倒になってしまうので、そういう人は通常のサービスを利用してもらうようにしている。②極端な割高や事業者に過度な負担になる割安になるなど、タクシーの役割を阻害することはできないので、変動幅が公定幅運賃の中に納まるようになっている。③利用者・事業者に過度な負担とならないように国交省と検討している。</p> <p>(実証実験は、ほとんど利用者がいないという話もある、ごく少数のデータでは判断できないのではないかと指摘に)そこは重要だ。十分なデータが必要と思う。</p> <p>(2) 個人情報の保護はもちろんしなければならないが、考えているのは収集された情報がタクシーの売上げ増にもつながるようなノウハウをタクシー</p>

<p>トフォームによる過度のデータの収集・集中が起こり、個人情報保護の懸念も消えないので、導入をしないこと。</p> <p>(3) 遠隔地の営業所間でのIT点呼の導入は、乗務前後に運転者の体調、睡眠不足の有無、アルコールチェック等を確認して安全に運転に従事できるかを見極める重要な点呼の実効性を失わせる。インターネットの画面上や機械判定では、歩行の様子やちょっとした動作等で全体的・総合的に人間が見て判断している判定と同様の判定はできないので、導入をしないこと。</p> <p>——実証実験で問題が出てきたとき、それを無視して国交省に実施しろと押し付けることはないのか。</p>	<p>事業者に還元していきたいということだ。もちろんメーターが正確でなければ安易に導入できない。そこを実験している。</p> <p>(3) 点呼は安全運行のため必要不可欠と認識している。運行管理の高度化のためのIT点呼検討会を開いているが、対面と同等の安全を担保するものでないといけない。手段を目的にして（IT点呼ありきで）突っ走ることのないように注意している。</p> <p>（人間が総合的に見るのと同等の安全性を担保するのは不可能ではなか、との問いに）難しい問題があるとは思う。</p> <p>問題があった場合に無理に進めることはできない。改善できなくても、やれとは言わない。安全が担保できないことを押し付けることはない。</p>
<p>2. 同計画において、自動運転の実装に向けた環境整備が挙げられている。</p> <p>バス・タクシーなど旅客を乗せる車両の自動運転については、道路上での運転の安全確保が求められるだけでなく、車内での旅客の安全確保が絶対的に必要である。規制緩和による自動運転実装のスピードアップのみを追求することなく、旅客の安全確保を最優先に考慮すること。</p> <p>とくに、車内での公衆衛生の保持、事故・災害時の旅客の救急手当、避難・誘導、車内での犯罪・迷惑行為の防止などの対策が必要であり、運転者が同乗しない実証実験や無人自動運転移動サービス実用化を行わないこと。</p>	<p>旅客の安全確保という優先順位は変わらない。自動運転でも生身の人間が丁寧に対応する必要があるということが、取り残されないようにする。安全はないがしろにしない。</p> <p>（地震の時の避難誘導とか、他所から人が駆けつけて対応するのでは間に合わない。運転者が同乗して、即座に対応することが必要だ、との指摘に）指摘された点は受け止める。</p>