



(電子版)

info@jikosoren.jp

2021年 第50号 2021年12月21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

交運共闘交渉

「ライドシェア認めない」など再度確認

交運共闘は12月10日、11・11行動で提出した個人請願書の内容について厚労省・経産省・国交省と交渉を行いました。タクシー・バスにかかわる部分を紹介します。

改善基準改正「休息期間9時間案には科学的根拠はない」



厚労省交渉

=2021. 12. 10、衆院第2議員会館

【2021. 12. 10 厚生労働省交渉（交運共闘）】

出席者 厚 労 省 労基局監督課過重労働特別対策室前田優香事務官他
交運共闘 高城議長、光部事務局長、菊池幹事他8人

要請項目	回答要旨
1. 新型コロナウイルス対策の雇用調整助成金、休業支援金など事業と労働者を支援する特例措置を延長し、特例の廃止など改悪をしないこと。また、交通運輸労働者のPCR検査を最優先に公費負担で受診できる体制の確保を行うこと。	<p>雇調金は、来年1月以降原則的な措置について段階的に見直しをしていく。現行の業況特例、地域特例の最大日額上限1万5000円の助成措置は2022年3月末まで延長する予定。4月以降の取り扱いは、2022年2月末までに知らせる。</p> <p>休業支援金は、雇調金同様に2022年3月末まで延長する予定。地域特例を除き、日額上限は2022年1月以降段階的に縮減していく。</p> <p>PCR検査は、11月12日にまとめた政府の対策で、都道府県が、健康上の理由等でワクチン接種が受けられない人を対象としての検査を予約不要、無料で支援する。感染拡大傾向がみられる場合、ワク</p>

	<p>チン接種者を含めて検査を無料で行う支援を都道府県が行うこととした。</p>
<p>2. 新型コロナウイルスによる経済自粛の影響でリモートワークの導入が推し進められている。リモートワークの労働環境、労働時間の管理の方法等について企業から実態を聴取し、労働者の健康を守る措置を徹底すること。</p>	<p>検討会で検討してきた結果を昨年12月にまとめ、今年3月に「テレワークの適切な導入および実施・推進のためのガイドライン」を改定して周知を行っている。</p> <p>事業者は労働者が自宅等でテレワークを行う場合でも安全で衛生的な作業環境を確保する必要がある。「ガイドライン」で、自宅等の作業環境を確認するためのチェックリストを示し、改善にとりくんでいる。</p>
<p>3. 「働き方改革」での残業時間規制について、自動車運転労働者の猶予期間の満了を待つことなく、できる限り早く一般職と同じ規制を適用すること。新たに、企画業務型裁量労働、解雇の金銭解決制度を導入せず、柔軟な働き方として個人請負の雇用関係によらない働き方を推進しないこと。</p>	<p>まずは年間960時間の上限規制に円滑に対応していき、できるだけ早期に一般則に移行できるよう努力していく。</p> <p>裁量労働制のあり方については、現在、検討を行っているが、制度の趣旨に沿って労使双方に有益な制度として運用されるよう丁寧に検討をすすめていく。</p> <p>解雇の金銭解決は「使用者側が一方的に金銭を払うことによって解決する」ということではなく、裁判で解雇が無効とされた時に金銭救済をするという制度について有識者検討会を行い、制度を導入した場合の法的な論点について議論している。制度導入については検討会の結果を踏まえて最終的に労働政策審議会において結論を得ていく。</p> <p>雇用関係によらない働き方については、個人の都合に合わせた働き方ができるなどのメリットがある一方で仕事内容の一方的な変更や報酬が低いなどの声が上がっている。厚労省としては、雇用によらない働き方を増やすための政策を進めるということは考えてはいない。ただ、働き方が多様化している中で安心して働いていけるようとりくんでいる。。</p>
<p>4. 現在、労働政策審議会で改正が審議されている自動車運転者の「改善基準告示」について、ILO第153号条約や同</p>	<p>(労基局監督課過重労働特別対策室)改善基準告示については、働き方改革関連法の国会附帯決議において過労死等の</p>

<p>161号勧告「過労死認定基準」などとの関連から抜本的に改正し、拘束時間の大幅短縮、休息期間の延長などを定めるとともに罰則化を含む法制化を直ちに行い実効確保をはかること。</p> <p>① 1日の拘束時間＝原則11時間（最大13時間）以内 ②休息期間＝原則13時間（最低11時間）以上、分割特例の廃止 ③ 1か月の拘束時間＝トラック252時間、タクシー日勤238時間、同隔日勤務228時間、バス240時間以内 ④ 審議に、建交労・自交総連の意見を反映させること。</p>	<p>防止の観点から見直しを行うよう指摘を頂いているところである。現在、労働政策審議会に専門委員会を設置し、その下に各作業部会（ハイタク・トラック・バス）を設置している。ハイタク・バスについては、2021年度末に見直し案の取りまとめをめざし、トラックについても2022年度の中頃までにとりまとめるよう議論している。引き続き、関係労使の合意のもとで各業態の実態を充分踏まえ、また運転者にとって魅力ある労働環境が実現できる内容となるようとりくんでいく。</p>
<p>——休息期間11時間の当初案からどういう経緯で9時間追加案が出てきたのか？</p>	<p>10月の事務局案は、EU規定や過労死認定基準改正検討会での議論を考慮して11時間としたが、使用者代表からは厳しい意見が出て、11時間では議論もできないということだったので、9時間以上という追加案を出した。過労死防止ということは事務局では念頭においている。最初に出した11時間という案も生きており、両案で議論をお願いしている。</p>
<p>——9時間では5時間しか眠れない。生活時間を削れということか、毎日でなければいいということか、9時間で大丈夫だという科学的根拠があるのか？</p>	<p>9時間で十分な睡眠をとるのは難しいと思う。9時間でいいという根拠はない。現行の8時間から長くするために9時間という案を出している。</p>
<p>5. 国土交通省・警察庁等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>近年の行政改革の流れの中で国家公務員の定員が大幅に削減され、今後も大幅な職員の削減が予想される。厳しい状況ではあるが、厚労省としては労働基準監督官の確保については重要であると考え、必要な増員、体制確保に努めてきた。今後とも体制強化をはかり適切な監督指導を行っていく。</p>
<p>6. 最低賃金を1500円以上に引き上げ、全国一律の制度とすること。引き上げに当たっては、中小零細企業への支援措置を講じること。現に発生している最低賃金法違反については、業界や地</p>	<p>地域別最低賃金は、各地域における労働者の賃金、生計費、企業の支払い能力を考慮して地域ごとに決定されている。地域ごとの各種指標の差を考慮せずに全国一律で引き上げてしまうことは慎重な</p>

<p>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>検討が必要である。一方で最低賃金の地域間格差は解決していくべきものと考え、最高額に対する最低額の比率は7年連続で改善している。</p> <p>中小零細企業への支援措置は重要であると考えている。業務改善助成金等の要件緩和を行っており、賃上げにとくんでいる中小企業の生産性向上を支援している。また、最低賃金を含む労務費等の上昇を価格転嫁できるよう下請け取引適正化のとりくみを一層すすめていく。</p> <p>最賃法違反について、労働基準監督機関としては、自動車運転者の適正な労働条件の確保について重点的にとりくんでいる。2020年においては、自動車運転者を使用している3654事業所に対して監督指導を実施し、この内2957事業所に労働基準関係法令違反が認められたため指導した。同年に定期監査等を実施した11万6317事業所の内、最賃法4条違反が認められたのは3474事業所だった。運輸交通業では146事業所だった。</p>
<p>7. 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>日本年金機構において地方運輸局等の関係機関から提供された情報等の活用により、実態を把握し、加入指導等を行っている。さらに国税庁から提供された法人事業所情報を活用し、より一層の適用促進にとりくんでいる。</p>

「法令違反のサンドボックス実証計画は認定しない」

【2021. 12. 10 経済産業省交渉（交運共闘）】

出席者 経産省 物流企画室消費経済企画室神田浩輝室長補佐他
交運共闘 高城議長、光部事務局長、菊池幹事他8人

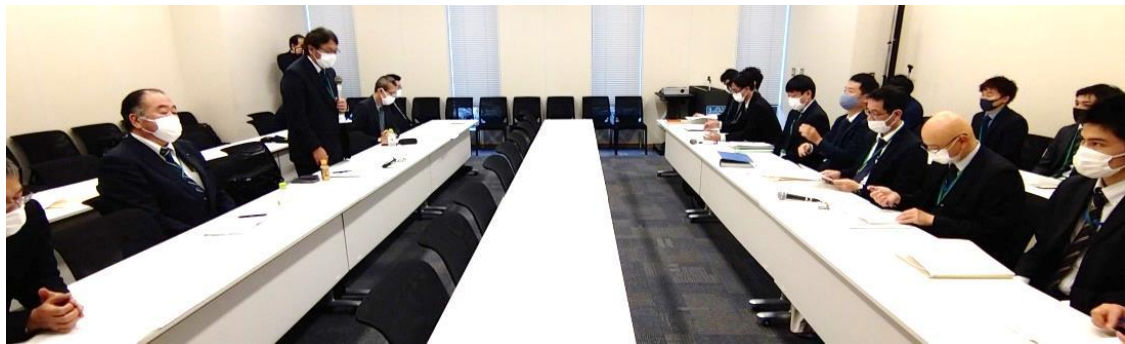
要請項目	回答要旨
<p>1. コロナ禍が終息していないにもかかわらず受付終了した持続化給付金、家賃支援給付金については、申請受付を再開し、その他の補助金・給付金制度も内容を充実させるとともに、経産省</p>	<p>職員による不正受給については、真摯に反省している。</p> <p>持続化給付金、家賃支援給付金については本年3月に終了している。現在もコロナ禍で苦しんでいる事業者が多々いる</p>

<p>職員による不正受給など国民の信頼を失わせる事態を反省し、再発防止、公正な運用を図ること。</p>	<p>ことは認識しているが、当時の状況とは背景が違うことから両給付金の申請再開はしていない。一方、本年1月以降の緊急事態宣言の発令等に伴い売上が50%減少した事業者については業種、地域を問わず「一時支援金」や「月次支援金」の措置を行っている。月次支援金については10月分まで対象になっている。現在、臨時国会で審議している「事業復活支援金」は事業収入が50%以上減少した事業者には上限150万円、個人事業主には上限50万円の給付、売上げが30%～50%減少した事業者には上限150万円、個人事業主には上限30万円の給付内容としている。具体的な申請スケジュールは現在、国会審議となっている。</p>
<p>2. コロナ危機によって甚大な被害を受けている交通運輸産業は、これまでの規制緩和政策によって、過当競争、収益悪化、労働条件低下等がすすみ企業体質が脆弱なっていたことが被害を拡大していることにかんがみ、経産省が主導してきた新自由主義・規制緩和政策を反省し、公共性の重視、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図ること。</p>	<p>新たな技術やビジネスモデルの実証についての規制のサンドボックス制度の運用については、基本方針が閣議決定されており、その中で「人の生命等を侵害しないこと」を担保したうえで実証すべきとして明記され、法令の中で安全への配慮が盛り込まれている。引き続き、適切な制度運用を図っていく。</p> <p>規制のサンドボックス制度は、海外では金融関係を中心にすすめられることが多いが、日本の場合は特定分野に限定はしておらず、交通関係もサンドボックス制度の実証対象になっている。一方で実証を認定する際は規制への違反が重要な認定基準の一つとなる。ライドシェアについては、規制を所管する主務大臣が安全性など規制の法令に違反するものではないと厳格に確認したうえで認定することになるので、法令に違反するような実証計画が安全性が担保されないまま認定されることはない。</p>
<p>3. 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（二種免許資格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。</p>	<p>ライドシェアについては、規制を所管する主務大臣が安全性など規制の法令に違反するものではないと厳格に確認したうえで認定することになるので、法令に違反するような実証計画が安全性が担保されないまま認定されることはない。</p>
<p>4. 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</p>	<p>グレーゾーン解消制度について、この制度は事業者が新しい事業活動をするにあたって規制の適用の有無を確認する制度である。今回の案件については、道路</p>

<p>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輸送行為や荷物の共同配送など道路運送法に抵触する規制逸脱行為を合法と認定しないこと。</p>	<p>運送法を所管している国土交通大臣が適法性の判断をすることになる。グレーゾーン解消制度で認定するわけではなく、確認した回答を求めるものであり「お墨付き」を与えるものではない。仮に道路運送法上の登録や許可など法律違反行為があった場合は国土交通大臣において厳正に対処される。</p>
<p>7. トラック、貸切バス事業について、国土交通省などとも連携して、荷主や旅行会社など優越的な地位にあるものによる低運賃の押し付け、買い叩き、手数料の還元要求（バック・マージン）などの不公正取引には罰則を含む指導を行うこと。同時に公正取引による適正運賃収受の対策を強化すること。</p>	<p>旅行会社については国交省への確認を願う（経産省の担当ではない）。 トラック輸送における適正取引の推進については、国交省で作成されている「トラック運送業における下請け荷主適正取引推進ガイドライン」があり、経産省としても協力していく。法令違反の原因となる恐れのある行為（過積載、荷待ちなど）について、国交省からコンプライアンス確保についての働き掛けを行う制度がある。これに、経産省としても改善項目チェックなどで協力している。</p>

「ライドシェア 認めるわけにはいかない」

国交省交渉＝2021. 12. 10衆院第2議員会館



【2021. 12. 10 国土交通省交渉（交運共闘）】

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
交運共闘 高城議長、光部事務局長、菊池幹事他8人

要請項目	回答要旨
<p>1. 共通課題（新型コロナウイルス対策） 新型コロナウイルス対策として、交通運輸労働者の感染防止、賃金・労働</p>	<p>公共交通事業者や物流事業者および従事者は、業務に献身的に従事しているもので、感謝申し上げます。地域公共交通については、鉄道、バス、離島航路等の運</p>

<p>条件の低下防止、雇用の維持を図り、営業収入が大幅に減少している事業については、事業の存続のため、直接の財政支援など特別の緊急対策を実施すること。</p>	<p>行維持や感染症防止対策の強化等についてこれまで累次の補正予算や2021年度当初予算を活用して支援してきた。また、先般閣議決定された2021年度補正予算案についても地域公共交通事業者による持続可能な運行確保に向けた支援として約285億円を盛り込んでいるところである。2022年度で要求していく予算措置と合わせて地域公共交通事業者をしっかりと支援していく。</p>
<p>2. 自動車関係</p> <p>(1) 現在、厚労省労働政策審議会で改正が審議されている自動車運転者の「改善基準告示」について、ILO第153号条約や同第161号勧告、厚生労働省の「過労死認定基準」などとの関連から、労働者の健康、自動車運行の安全を確保する観点で、以下のとおりの適切な改正となるように、国交省としても積極的に意見を述べること。 (改正の提案内容＝略)</p> <p>——休息期間が当初の11時間案から9時間の追加案になった。国交省は、睡眠不足の運転者は乗務させないとしているのだから、睡眠時間が取れる基準になるよう国交省からも言ってくれ。</p>	<p>自動車運送事業の運転者は全産業労働者と比較して労働時間が長く、過労死の認定件数も多いことから自動車運送事業における長時間労働の是正が重要な課題であると認識している。運転者の拘束時間などを定めた改善基準の見直しについては、(厚労省の) 専門委員会で検討が行われている。国交省としては、2018年に成立した働き方改革関連法に対する衆参両院附帯決議にもある自動車運送事業の実態を踏まえつつ長時間労働の是正がすすむよう専門委員会に参画するなどして厚労省に対して適切に協力している。</p> <p>休息期間が追加案で9時間以上となったのは、アレっと思った。国交省はオブザーバー参加なので、聞かれていないことについて言うのは難しい。審議の行方を注目している。</p>
<p>(2) コロナ対策のタクシー臨時休車措置を延長し、苦境にあるタクシー・バス事業、労働者への直接の補助対策を講じること。</p>	<p>タクシーの臨時休車措置は、適用期限を2022年3月末まで延長、車両の復活期限についても6月末まで延長した。期限については、コロナの状況を踏まえつつ柔軟に対応していく考えである。</p> <p>バス・タクシー事業の支援について、2021年度の補正予算において2020年度予算を上回る額を用意している。引き続き、バス・タクシー事業の支援についてはしっかりととりこんでいく。</p>
<p>(3) ライドシェア合法化を認めない立場を堅持するとともに、タクシーの公共</p>	<p>国交省としては、自動車による旅客の運送において安全・安心の確保が最重要</p>

<p>性を損ない、利用者と労働者に負担を強いる変動運賃制（ダイナミック・プライシング）の導入を行わないこと。</p>	<p>な課題と認識している。自家用車を用いたライドシェアは運行管理や車両整備等について責任を負う主体をおかないままに自家用車のドライバーが運送責任を負う形態を前提にしている。国交省としては、このような形態の旅客運送を有償で行うことは安全確保、利用者の保護等の観点から問題があるため、認めるわけにはいかないと考えている。</p> <p>事前確定型の変動運賃は10月からアプリ会社2社で実証実験を実施している。結果を集計、分析して変動運賃の制度化の検討をすすめていく。</p>
<p>4. 公務関係 (1) 交通運輸の安心・安全の確保など、国土交通行政が本来果たすべき役割を十分に発揮するため、必要な要員・予算の確保をはじめとした体制拡充を早期に図ること。また、国民の暮らし、安心・安全を守る観点から、国の出先機関を廃止しないこと。</p>	<p>要員確保について、国の人件費抑制方針等の厳しい財政事情の中ではあるが、国民生活における安全・安心の確保に支障が生じないように国土交通行政の適切な実施のために最大限努力していく。</p> <p>予算確保について、国民の安全・安心の確保をはじめ国土交通行政が担う役割をしっかりと果たすことが出来るよう全力を尽くしていく。</p> <p>出先機関の廃止等については検討していない。</p>
<p>(2) 「独立行政法人」が果たす役割をふまえ、国の機関に戻すこと。当面、事務・事業を国の責任で存続・拡充するとともに、運営費交付金の拡充を行うこと。</p>	<p>行政においては企画立案部門と実施部門があり、実施部門に法人格、運営裁量を与えることによって政策実施のパフォーマンスを高揚させることを目的として（独法は）導入されている。国としては法人の業務運営上の課題や社会・経済情勢の変化を踏まえて、必要に応じ人の対応を適切に行っていく。</p>
<p>(3) 国の責務として、国民の誰もが、いつでも、どこへでも、安心、安全、快適、正確に移動でき、かつ自由に物資を輸送できる権利「交通権」を確立させること。</p>	<p>人々の円滑な移動のための環境整備、継続的かつ安定的な物流サービスの提供のために必要な施策に引き続きとりくんでいく。移動権を法律上規定することは2013年に交通政策基本法が制定された際に関係審議会において議論が行われ、「移動権を法制化することは時期尚早」となっている。</p>