

【電子版】



2023年 第33号 2023年11月30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

メール [info@jikosoren.jp](mailto:info@jikosoren.jp)

ホームページ→



11・10 中央行動

## 国交省・厚労省・全タク連と交渉

自交総連は11月10日、中央行動で提出した個人請願書の内容について国交省・厚労省と交渉を行いました。また11月20日には全タク連交渉を行いました。

## 安全・安心の確保が最重要と認識している

【2023. 11. 10 14:00～15:00 国土交通省交渉】

国交省 自動車局旅客課武藤淳一  
タクシー事業活性化調整  
官他7人

組合側 庭和田委員長、徳永副委  
員長、高城書記長他11人  
(埼玉、東京6人、神奈  
川、静岡、福岡、本部)



要 請 事 項	回 答 要 旨
<p>1. ライドシェア阻止、規制緩和問題</p> <p>(1) 白タク行為である、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。</p> <p>(2) タクシー業界から第一種運転免許でタクシーを運行する考えが出されているが、安心・安全を根底から破壊させるのみならず、ライドシェアに道を開きかねないことから認めないこと。</p>	<p>(1) 白タク行為を認めるべきではないというスタンスは変わらない。安全・安心の確保が最重要と認識している。</p> <p>(2) ライドシェアの定義が定まっていなが、運行・整備に責任を負う主体を置かず、運転者のみに責任を負わせるものを認めるわけにはいかないと考えている。国土交通省として、安全・安心を担保するべきということを言い続ける。</p> <p>岸田首相から担い手不足、移動の足の不足といった深刻な社会問題に対応</p>

<p>(3) 準特定地域の解除にあたっては、一過性の状況にとらわれず、適正な指標のもと判断すること。</p> <p>(4) 「改定」地域公共交通の活性化及び再生法で創設されたタクシーの協議運賃制度を都市部（準特定地域指定解除後）で活用する場合、既存事業者との間でどのように不当競争を回避させるのか、国交省としての見解を示すこと。</p> <p>(5) タクシーの変動運賃制度（ダイナミック・プライシング）は、タクシー労働者の賃金に大きく影響を与えると同時にライドシェアにつながりかねず、さらに利用者に混乱を持ち込み、交通弱者に対する地域公共交通としての役割に反することから認可しないこと。</p> <p>(6) 「定額乗り放題」交通やバスを使った都市部でのAI オンデマンド交通、折り畳みバイクを使った「運転代行」などは、運賃競争を誘発し、公共交通の</p>	<p>するために、バス・タクシー等のドライバーの確保、不便の解消にむけた地域の自家用車・ドライバーの活用など検討を進めるよう指示を受けている。</p> <p>国交省としては都市部、観光地、過疎地など場所によって課題は異なることから、実情を把握したうえで、安全・安心を大前提として利用者の移動需要に応えられよう検討していく。</p> <p>(3) 客観的な指定基準がある。その基準に沿い、9月にまとめられた実績を基に適正に指定していく。</p> <p>(4) 協議運賃制度については、地域の関係者の連携、協働による地域に根差した輸送サービスの促進や充実のために、関係者間で協議が調った場合には、柔軟な料金設定ができるもので10月1日に施行した。現時点では協議が調ったものはない。協議会には地方運輸局長が構成員として参画しており、既存のタクシー事業者と不当な競争が起きないように適切な対応をしていく。</p> <p>(5) あくまで事業者の経営判断に基づくことが前提であり、その際、総括原価方式の枠内に収まること、導入に伴う減収分を労働者へ負担させないことを要件としている。導入後は定期的にチェックを行い、不適切な運用となっている場合には認可を取り消す。</p> <p>あくまでタクシーの新たなサービスの1つとして位置づけたもので、確実に進めていくものでもない。</p> <p>(6) 道運法第21条に沿い、貸切バスや地域のタクシー事業者が運行できない場合に、期間を限定して許可するものとなっている。</p>
---	--

<p>維持や秩序を壊す恐れがあることから、規制緩和を認めないこと。</p> <p>(7) 地理試験撤廃や二種免許取得緩和など、安心・安全の確保に逆行するものについては認めないこと。</p> <p>——地理試験を無くしても良いのか。新人の中にはナビを注視し過ぎて事故を起こす運転者もいる。またタクシーのナビ精度の問題もある。</p>	<p>地域公共交通会議においての協議を経て、乗合運行の許可の手続きが必要。国交省としては、既存のバス・タクシーの需要を損なうものとならないか実証実験の結果を注視している。</p> <p>(7) 担い手の確保が重要となっている。二種免許の取得に対する支援を行っているので活用してほしい。警察庁と協議しているのは、受験時の多言語化について調整している。カーナビや地図アプリなどもあり、ITの発展もふまえ時代に即したものを考えるべきか検討していきたい。</p> <p>ルートを知らないのは困るが、地理試験に出てくる細かい道の名前までは知らなくても良いのではないか。難易度の問題ではないか。</p>
<p>2. 地域公共交通維持のため、乗合タクシー、コミュニティーバス、路線バス維持の補助金を国の責務として大幅に増やすこと。また、障がい者や高齢者がタクシーを利用する際に運賃を補助する制度を国として設けること。その際、財源として交通負担税の導入を検討すること。</p> <p>——神奈川県松田市でAIオンデマンドを始めたが、国から補助金が出ているが、どういう制度で補助金が出ているのか。</p>	<p>公共交通サービスの維持・確保を図るため、執行中の令和5年度の予算では、社会資本整備総合交付金やエリア一括協定運行事業等の新たな枠組みを含め地域公共交通のリ・デザインを図るための各種メニューを措置している。令和6年度予算では、リ・デザインへの支援として282億円の概算要求をしている。</p> <p>障がい者や高齢者に対して各自治体が施行しているタクシー低廉化措置への補助等に対して国交省として支援を行っている。引き続き地域住民が安心して移動ができるよう予算的措置を行っていく。</p> <p>確認して後日返答する。</p>
<p>3. タクシー運賃改定が実施または予定される地区で、運賃改定時に運転者の労働条件が確実に改善されるよう指導</p>	<p>運賃改定の趣旨を逸脱する内容が確認された場合には、地方運輸局を通して必要な指導を行ってきており、引き続き行</p>

<p>すること。また運賃改定の前後において賃金を引き下げるなど改定の趣旨を逸脱する不当な手法を認めないこと。</p> <p>—東京の改定から一年たつが、賃下げを行った事業者も存在することから早期に指導してもらいたい。フォローアップはいつになったらやるのか。</p> <p>—運送収入に対し、根拠のない係数(0.9585)を乗じて、運送収入を減額する方法で賃下げ(同歩率でも賃下げ)提案している事業者は、運輸局に相談した結果、了承を得たと述べているが本当か。係数を乗じることを許せば、運転者負担としてきた手数料や事故損害金などすべてがその係数で処理され労働条件の改善にならない。</p>	<p>っていく。配車アプリ手数料など事業に必要な経費を審査しており、改定の効果がしっかり運転者に還元されることが重要と考えている。</p> <p>10月末にフォローアップを始めた。運輸局からタクシー協会にフォローアップの指示が行き、協会から調査票が各事業者に届いたのが10月末。その結果を精査後、年度内には報告していく。</p> <p>賃金の問題は労使間で決定されるものなので言及していないと思う。</p> <p>運賃改定は、運転者の労働条件が趣旨なので、賃金アップのみならず、運転者負担の解消もセットとなっている。</p> <p>フォローアップは、コロナ禍の影響を受けた数字との対比となるので、コロナ禍の影響を排除したうえで、賃金が不当に下げられていないかという視点で、しっかりと見ていく。</p>
<p>4. 本年4月に施行された改正道路交通法で、自動運転「レベル4」に相当する自動運転(特定自動運行)に係る許可制度が創設されたが、バス・タクシーが旅客を乗せる際には、安全確保、事故対応の為に運転者の乗務を義務づけ、無人の自動運転は認めないこと。</p>	<p>安心・安全は重要と考えている。バス・タクシーを自動運転とした場合、無人とするかは、現行制度と比較して安全が担保されるか見ていくことになる。</p>
<p>5. 貸切バス運転者の労働条件改善のため、適正な運賃設定とその収受を徹底し、旅行社等による手数料還元の要求など不当な圧力を排除すること。また、改善基準告示の改正に伴い、貸切バスの交替運転者配置基準を改正すること。</p>	<p>バス運転手の不足は深刻で、労働条件の改善は非常に重要と考えている。そのため適正な運賃の設定が必要となることから、8月25日に現行の公示方法から基準額を下限額とする公示方法に見直すとともに、基準額の引き上げを行い10月1日から適用となっている。また運賃・料金の収受については、国交相の通報窓口への通報、監査、巡回指導により違法な運賃・料金による運送契約について把握して是正指導をしている。</p> <p>手数料については、過大な手数料の</p>

	<p>支払いにより、安全コストに影響を及ぼすような取引については、貸切バスツアー適正取引推進委員会、観光局とも連携して点検している。</p> <p>交替運転者配置基準については、24年4月1日施行までに改正していく。</p>
--	--

## 労働条件変更は、労使の合意が必要

【2023. 11. 10 15:30~16:30 厚生労働省交渉】

- 厚労省** 政策統括官付労使関係担当  
参事官室 片山豪係長、労働基準局監督課監察中島義則係長他3人
- 組合側** 庭和田委員長、徳永副委員長、高城書記長他11人  
(埼玉、東京6人、神奈川、静岡、福岡、本部)



要 請 事 項	回 答 要 旨
<p>1. インバウンド需要の回復で営業収入が向上する一方で、停滞したままの地域が存在するなど地域間格差も生じている。タクシー労働者の最低賃金法違反が発生していることから、監督を強化し、違反を是正すること。</p> <p>(1) 手待ち時間を労働時間から除外するなどの労働時間のごまかしを許さないよう指導すること。</p> <p>(2) 歩合給が最低賃金以下になる者を「低営収者」として退職強要などの行為を許さず、雇用の維持を徹底させること。</p> <p>(3) 最低賃金の支払いを要求する労働者や労働組合に対して、解雇や事業所閉</p>	<p>労働関係法令に照らし、違反等が認められた場合には、都道府県労働局において是正含め適切な対応を引き続き行っていく。</p> <p>(1) 労働から離れることが保障されていない状態での待機は、労働時間として扱われる。</p> <p>(2) 退職勧奨などは違法な権利侵害との裁判判例がある。判例に照らした啓発指導を行うことで、適切な労務管理を企業に対して促している。</p> <p>(3) 労働者が労働組合の正当な行為をしたことに対して当該労働者を解雇する</p>

<p>鎖などで脅して要求を取り下げさせる不当労働行為を許さず、指導すること。</p> <p>(4) 労働者から最低賃金放棄の承諾書を取るような行為を撲滅させること。</p>	<p>ことや、労組の運営に支配介入することは不当労働行為となる。</p> <p>不当労働行為が行われた場合は、労働組合は労働委員会で救済命令を申し立てることができる。最低賃金等に係わる事例については労働基準監督署において対応している。</p> <p>(4) 最低賃金放棄の承諾書に労働者が署名したとしても、その労働契約は無効となり、最低賃金額へ引き上げられる。使用者は最低賃金額以上の賃金を支払わなくてはならない。</p>
<p>2. 全国的にタクシー運賃改定が順次実施されている。昨年実施の東京の運賃改定については、厚労大臣も構成員である物価問題に関する関係閣僚会議では「政府は、本運賃改定による値上げが、タクシー乗務員の賃金水準等の労働環境の改善に適切に反映されているか継続的に監視を行う」と運賃改定に対する対応が示されているところであり、厚労省としても、実施地方において運賃改定に乗じて使用者が労働条件を一方的に引き下げることが許さず、労働条件の改善となるよう監視・指導を行うこと。</p>	<p>賃金体系等の労働条件を引き下げる場合には、法の趣旨に沿った対応が必要。</p> <p>労働契約法の第8条では労使の合意によることが原則となっており、就業規則を変更して労働条件を変更する場合には労働契約法の第10条で合理的であることが求められている。</p> <p>不利益変更を受けた場合は、労基署、労働局の総合労働相談コーナーまで相談してほしい。</p> <p>労働基準法に違反するものは監督・指導できるが、労働契約法に抵触するものは民事ルールとなり、行政には権限がない。労働契約法の性質上、最終的には司法の判断となってしまふ。</p>
<p>3. クレジットカードの手数料や事故時の賠償金・修理代、割引運賃の歩合給への反映分など、本来使用者が負担すべき営業上の経費を労働者に負担させる制度について、経費を労働者の同意なく賃金から一方的に控除することのないよう監督を強化すること。また、手数料等を歩合給の計算時に営業収入から引き去るなどの脱法的手法を認めないこと。</p>	<p>労働基準法において給与の全額払いが原則となっている。</p> <p>労使で合意された内容であっても、労働関係法令に反するものは是正指導を行う。</p>
<p>4. 自動車運転者の改善基準告示改正に</p>	<p>集団指導なども含めあらゆる機会を通</p>

<p>ついて、改正時には、労働時間短縮の実効性を確保し得る適切な通達を出し、使用者に対する周知・指導を徹底すること。</p>	<p>して周知を行っているところである。</p>
<p>5. 同一労働同一賃金の実効性確保のため、労働組合からの相談に対しては適切な対応を行うよう各労働局等に通達すること。</p>	<p>労働局では、相談者の相談内容をよく聞き、専門的知識と適切な対応によって相談者の抱えている問題を正確に把握して、適切かつ迅速に問題を解決するよう心がけることとしている。</p>

## 安全は雇用関係あってこそ守れる

【2023. 11. 20 11:00~12:00 全タク連交渉】

全タク連 武居利春副会長、神谷俊広理事長他2人  
組合側 庭和田委員長、徳永副委員長、高城書記長、林常執、富松常執



要 請 事 項	回 答 要 旨
<p>1. ライドシェア解禁、白タク合法化については反対の姿勢を堅持すること。</p> <p>——解禁推進派は、タクシーをなくしても、ライドシェアだけは生き残ればよいと考え、なんとしても導入したいということだと受け止めている。その点を国民が理解しているのか疑問を感じている。</p>	<p>9月27日の事業者大会で「ライドシェアと称する白タク行為を断固阻止する決議」をあげている。</p> <p>改革の旗印にされている。河野太郎氏がデジタル田園都市、行革推進会議、規制改革推進会議、デジタル庁、これらを束ねる司令塔として、デジタル行財政改革会議の長となっており大きな権限を持っている。今回の議論が道路運送法の第78条の2号、3号で収められないか。</p> <p>国交省は事業者が協力する自家用有償運送でまとめたいと思っているようだ。</p>



<p>——労働者の処遇や労働条件などが一切議論されていないのが大問題だと捉えている。</p>	<p>派遣業者のパソナなども狙っているだろうが、派遣では安全は守れない。タクシー運転者として雇用関係があつてこそ守れると考えている。</p> <p>ライドシェアは労働者性の問題もある中で、厚労省は傍観しているように見える。国交省だけでなく、厚労省に対しても強い要請をしてもらいたい。</p>
<p>2. 危機に陥っている地域公共交通を維持・発展させるため、地域住民、障がい者や高齢者の輸送にタクシーが貢献できるよう、国への補助金増額など働きかけをつよめること。</p>	<p>引き続き国へ補助金は求めていく。</p>
<p>3. 改正される改善基準告示について、労働時間短縮の趣旨を理解して、とくに日勤の休息期間は11時間を基本とするなどの内容を全事業者が遵守するよう周知徹底をすること。また、さらなる労働環境の改善に向けて早期に見直し・再改正がされるようにすること。</p>	<p>トラック業界ほどの問題はない。また営業収入も上がってきており、遵守するよう周知はしている。</p> <p>また早期に見直しが行われると聞いている。</p>
<p>4. 運賃改定実施または予定される地域においては、運賃改定時のノースライド（賃率の引き下げをしない）に加え運転者負担の解消など、確実に運転者の労働条件改善が行われるようにすること。改定後に増収となるよう適切な需給調整・減車措置を講じて、効率的な経営を実践すること。</p> <p>これらの点を事前に労働組合と合意すること。</p>	<p>改定時はノースライドとするよう会員には周知はしている。最終的には労使での協議で決定されることなので、そこまでは言及できない。</p>
<p>5. 最低賃金法違反を根絶し、すべての事業者が確実に最低賃金を支払うよう指示すること。また、今後の違反を予防する観点から、最低賃金相当額以上を固定的給与にするなど、違反が恒常的に発生しない賃金体系の構築をめざすこと。</p>	<p>最低賃金は強制規定なので守るよう伝えている。</p>