

【電子版】



2024年 第33号 2024年11月18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

ホームページ→



11・7中央行動

国交省・厚労省・全タク連と交渉

自交総連は11月7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、全タク連交渉を行いました。

国交省「ライドシェア新法は必要ないと考えている」

【2024. 11. 7 国交省交渉】

【出席者】

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、石垣副委員長、
徳永副委員長、高城書記長、堀井書記次長他10人
(埼玉、東京5、神奈川2、静岡、福岡)



要請書を手渡す庭和田委員長(左)

要 請 事 項	回 答
1. ライドシェア阻止、規制緩和問題 (1) 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。	(1) 運行管理、車両整備管理について、責任を負う主体を置かず、自家用自動車の運転者のみが責任を負う自家用有償旅客運送は、安全の確保、利用者の保護という観点から問題があると考えている。
(2) タクシー事業者以外の者を参入可能とするライドシェア新法(仮称)策定には反対すること。	(2) タクシー事業者以外の者が行う場合においても、タクシー事業で必要な運行管理、車両整備管理等を行い、安心・安全が確保される必要がある。国交省としては、交通空白の解消に向けて、安心・安全の確保を前提に、日本版ライドシェアのバージョンアップを

<p>(3) 「道路運送法における登録を要しない運送」を利用した、自治体による低額での運送が出現しており、地域のタクシーへ影響を与えるものとなっている。調査のうえ、必要な処置を行うこと。</p> <p>——秋田県の横手駅～秋田空港間の運送を横手市が主体となり、運転者は再任用職員を活用し、登録を要しない運送として300円で行われている。タクシーに影響を与えていることから問題ではないか。</p> <p>——税金を使って民業を圧迫している状況をどう捉えるのか。タクシー保護に税金を使うべきではないか。</p> <p>——横手市から運転者に人件費が払われていた場合は、問題となるのではないか。</p> <p>(4) 道運法第78条2号・3号を活用したライドシェアに、ダイナミックプライシングを導入しないこと。</p>	<p>行い、全国への普及を進めている。日本版・公共ライドシェアの検証と評価を行うことが必要であり、ライドシェア新法は必要ないと考えている。</p> <p>(3) 3月1日に登録許可不要のガイドラインを発出している。人件費や経費が実費の範囲内であれば無償運送であり登録の必要はない。当該タクシーへの影響もないと考えている。</p> <p>燃料費・高速代等を考えれば300円というのは実費の範囲内、登録不要の運送と考える。</p> <p>そのとおりだと思う。東北運輸局に実態等を確認する。</p> <p>運送に係わる経費が実費の範囲を超えて人件費などが支払われていれば、許可登録が必要となるので、横手市に確認を取る。</p> <p>(4) 78条2号においては、需要の変動に対して対価を変動させることが可能となっている。対価の総額が実費の総額の範囲内であればならないと規定している。また3か月ごとに地域公共交通会議で確認することとしている。</p> <p>78条3号について、導入を検討する際には、利用者利便、労働者の適切な労働条件を損なうことがない制度と認識している。</p>
--	---

—タクシー労働者が増加傾向にあり、稼働率の増加と共に日車營收が減少し始めている。解除の基準がないのが問題となるが、検討されているか。

政策として導入、解除の基準など公平性が求められることから、旅客の安心安全を守るためにも検討願いたい。

(5) 安全の確保のためにも、雇用契約によらない働き方を認めないこと。

(6) 地域公共交通維持のため、乗合タクシー、コミュニティバス、路線バス維持の補助金を大幅に増やすこと。また、障がい者や高齢者など交通弱者の輸送にタクシーが貢献できるように、運賃を補助する制度を国として設けること。

(7) 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收受を徹底し、旅行社等による手数料還元要求など不当な圧力を排除すること。

ライドシェアはタクシーの補完なので、実車率や日車營收などを把握して、タクシー等が供給過多とならないようにしなければならないと考えているが、具体的な基準は設けていない。

制度として始めたので、1年間は実施して、総合的に検証を行っていく。

(5) 日本版ライドシェアについて、交通政策審議会・自動車部会の議論で、厚労省から労働基準法の労働者に該当すると判断される概念性が高いと見解が出されており、国交省もこの見解を踏まえることが当然だと考えている。

(6) 公共交通改善維持事業において、路線バスや幹線交通を補完するコミュニティバス、デマンド交通の運行に対して財政支援を行っている。

令和7年度予算では、対前年度比1.28倍となる274億円を要求している。

障がい者・高齢者に対しては、自治体において社会保障政策として運賃の補助が行われている。またタクシー事業者の自主的な取り組みで割引運賃を実施している場合もある。

障がい者・高齢者の利用に資する運賃申請が出された場合には、迅速に対応することとしている。

(7) 23年8月に人員確保と安全への投資をしっかりとやることを前提に運賃値上げを実施した。社会情勢も見ながら2年毎に見直していく。

適正化機関の巡回監査指導等を通じ

	<p>て、違法な運賃収受がないかみていく。過大な手数料により、安全コストを阻害するものについては、観光庁とも連携しながら対応を進めている。</p>
<p>2. 運賃改定、需給調整問題</p> <p>(1) 運賃改定時における運転者負担の解消や労働条件改善の趣旨が確実に守られているか実施状況を速やかに検証し、趣旨を逸脱する事業者に対しては厳しく指導すること。</p> <p>——東京都特別区・武三地区の運賃改定で、関東運輸局は18社で賃金支給率を下げている事業者があるが、やむを得ない事由があり指導対象から除外したと公表した。事業者にお墨付きを与えるようなもので、他に波及しかねない。すでに条件変更として腰高を引き上げると提案する事業者が出てきている。</p> <p>(2) 労働条件の改善、経営改善が進まない地域からの運賃申請は、速やかに処理すること。</p>	<p>(1) タクシー事業者団体に対して、実施半年後に、地区ごとの運転者の労働条件の改善状況を公表するよう指導している。これらの取り組みを通じて運転者の処遇改善を促していきたいと考えている。</p> <p>運賃改定の効果が賃金などに適切に反映されていない事実が確認された際には、当該事業者に対して指導していく。</p> <p>(2) 国交省としても、改定手続きについては、運賃申請処理の迅速化など最大限務めていきたい。</p>
<p>3. 安全運行の確保、改定改善基準告示問題</p> <p>厚労省の自動車運転者の労働時間等の改正改善基準告示が24年4月に施行されている。バス・タクシーの安全運行を確保する観点から、拘束時間の短縮、休息期間の11時間以上への延長が図られるよう適切な指導を行うこと。</p>	<p>監査を通じて、適用状況の把握を行っている。引き続き休息期間の確保など指導していく。</p> <p>厚労省と連携・協力して改善を図っていく。</p>

厚労省「労働条件の変更は、労使の合意が原則」

【2024. 11. 7 厚労省交渉】

【出席者】

厚労省 厚生労働省労使関係担当柳川祐樹参事官他 7 人

組合側 庭和田委員長、石垣副委員長、徳永副委員長、高城書記長、堀井書記次長他 5 人（埼玉、東京、神奈川、静岡、福岡）

要 請 事 項	回 答
<p>1. タクシー労働者の労働条件改善のため、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組合に対して、解雇や事業所閉鎖など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>(1) 手待ち時間とは、労働者は使用者の支持があった場合、即時に労働に従事することが求められており、労働から離れることが保障されていない状態で待機などを行っていることをいう。関係法令違反が判明した場合には適切に是正指導する。</p> <p>(2) 退職勧奨については、労働者の自由な意思決定が出来ない状況にある場合には、不当な権利侵害に当たる。事案を把握した際には、労働局や労働基準監督署にて啓発指導を行うとともに、適切な労働管理を促している。</p> <p>(3) 労働者が労働組合の正当な行為を行ったことに対して、労働者の解雇や労働組合に支配介入することは不当労働行為として指導の対象となる。</p>
<p>2. 労基法解体を進めず、職場に適合した基準に改善とすること。</p> <p>(1) 過半数代表の「同意」権剥奪を認めないこと。さらに就業規則改定時の「意見聴取」を変更し、労使協定に基づく改定とすること。</p>	<p>(1) 本年 1 月から学識者による労働基準関係法制研究会を開催し、集团的労使関係コミュニケーションについて議論している。</p> <p>議論では、過半数労働組合がない場合、過半数労働者代表者の選出方法や</p>

<p>(2) 年休取得促進とともに、有休の病気休暇などの特別休暇を創設するよう、企業を指導すること。</p> <p>(3) プラットフォーム企業における労働者性の判断基準を明確に打ち出すこと。</p>	<p>能力・負担などの問題があり、改善が望まれるとの意見が出ており、引き続き検討を進めていきたい。就業規則については、過半数労働者の意見を聞くことで、団体的意思を確認することとなっている。</p> <p>(2) 取得促進については、夏季や年末年始、GWなどの時期に取りやすくするよう指導すると共に、10月を促進月間としている。</p> <p>とくに中小企業には、専門家による指導支援を行うと共に、働き方改革推進助成金において、生産性を高めながら年次有給休暇の取得促進に取り組む企業へ、その一部を助成している。</p> <p>病気休暇の特別休暇については、病気休暇を新たに対象とする場合にも、働き方改革推進助成金の対象とすることとしている。</p> <p>(3) 労働者性については、契約の名称とにかかわらず実態で判断されるもの。令和3年3月に作成した「フリーランスとして安心して働ける環境を整備するガイドライン」において周知を図っているので、今後とも注視していく。</p> <p>また、厚生労働省HPでも掲載している。</p>
<p>3. 全国的にタクシー運賃改定が順次実施されましたが、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事業者が存在してる。厚労省としても、このことを許さず、労働条件の改善となるよう監視・指導を行うこと。</p>	<p>労働条件を見直す場合には、労働契約法等の法令に則った対応が必要。労使の合意により変更することが原則であり、就業規則の変更で一方的不利益変更が行われた際には、労働基準監督署や各労働局の総合労働相談窓口にご相談してほしい。</p>

<p>4. 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引き去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>労使で合意した内容であっても、労働基準関係法令を下回るものは認められない。賃金は全額を支払わなくてはならないと規定している。</p> <p>事業に要する経費を労働者に負担させる制度の是正については、国交省が進めていると承知しているが、必要に応じて厚労省も協力していく。</p>
<p>5. 自動車運転者の改善基準告示について、24年4月改正で不十分となっていた点については、時期を置くことなく見直し・再改正をめざすこと。その際には審議に自交総連の代表を入れること。</p>	<p>運用後の実態を把握し、施行後3年を目途に見直しに向けた検討を進めることが適当とされていることを踏まえて進めていく。</p> <p>審議の委員には、最もふさわしい方を選任させていただいている。</p>

全タク連「RS新法は成立しないだろう」

【2024. 11. 7 全タク連交渉】

【出席者】

全タク連 武居副会長、神谷理事長
他2人

組合側 庭和田委員長、石垣副委員長、徳永副委員長、高城書記長、堀井書記次長
他4人（埼玉、東京、神奈川、静岡）



要請書を手渡す庭和田委員長(左)

要 請 事 項	回 答
<p>1. ライドシェア新法、ライドシェア全面解禁については反対の姿勢を堅持すること。</p>	<p>全タク連として徹底的に反対していく。</p> <p>一方で、石破政権が少数与党となったことで、法律案（ライドシェア新法）を国会に出せるのか疑問であり、出されても野党の反対もあり、成立しないのではないかと捉えている。</p>
<p>2. ライドシェア全面解禁を阻止するため、あらたな規制緩和も含め、ひきつ</p>	<p>タクシーが充足する地方も出てきており、78条3号を使った日本版ライドシ</p>

<p>づき警戒心をもって労使共同してとりくまれること。</p>	<p>エアは収束していくのではないか。大阪ではシフト変更して不足時間帯を補っている。</p> <p>78条2号で業務委託を求める声が神奈川から出ているが、運輸局に認めないよう要請している。</p> <p>また、newmo（ニューモ）の動きには注視している。</p>
<p>3. 「道路運送法における登録を要しない運送」を利用した、自治体による低額での運送が出現しており、地域のタクシーへ影響を与えるものとなっている。調査のうえ、行政などに対して必要な処置を行うこと。</p>	<p>タクシーと競合し、影響が大きいと思うので、全タク連として調査する。</p>
<p>4. 運賃改定が実施された地域においては、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指導すること。</p>	<p>各運輸局からノースライドとの指導もあり、多くのところで守っていると認識している。係数をかけるなんて、我々も驚いている。</p> <p>中小では、運送収入増による賃率の上昇や社会保険料も増えており、紹介料などの採用コストが負担となっていることから、早期の運賃改定を望む声も多い。その際は距離短縮方式を適用すると思う。</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>最低賃金は払うべきものだとして理解している。法令順守するよう会員事業者に啓蒙する。支払わない事業者は告発してほしい。</p> <p>地域的に最低賃金も支払えないところは、車が多いか運賃が適正でないと考えており、対策が必要だと思う。</p>