



(電子版)

info@jikosoren.jp

2018年 第19号 2018年12月12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

## 改善基準改正の検討、自交総連も参加させよ

### 交運共闘 厚労省・国交省と交渉

交運共闘は、11・8中央行動で提出した個人請願の内容について12月7日、厚労省・国交省と交渉を行いました。高城議長（自交総連委員長）、菊池幹事（自交総連書記長）が参加しました。

厚労省では、働き方改革法の附帯決議で自動車運転者の労務改善基準告示の改正が指摘されたことから、改正の議論の場をつくる準備をしているとしたため、その検討の場に自交総連の代表も入れるよう強く要請しました。

交渉の内、自交総連関連の部分を紹介します。



交運共闘と厚労省との交渉

### 厚労省 改善基準改正は、公労使の枠組みで議論する

#### 【2018. 12. 7 厚労省交渉（交運共闘）】

厚 労 省 労基局労働条件政策課法規第二係福永周平主査他5人

交運共闘 高城議長、菊池幹事他7人（国交労組、建交労、検数労連、全税関）

要 請 事 項	回 答 要 旨
1. 自動車運転者の労務改善基準告示を抜本的に改正し、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。	働き方改革の議論のなかで、改善基準の改正を速やかに検討することとされたので、公労使の枠組みで議論して改正するため、その議論の場を立ち上げる準備をしている。まずは国交省とも調整を始めている。
—いつから議論するのか、メンバーはどうなるのか？ タクシー・バスの議論には自交総連、トラック・バスには	これまでの改善基準の改正議論では、中央労働基準審議会の中に小委員会を立ち上げて業種ごとに公労使で議

<p>建交労の代表をメンバーに入れるよう強く求める。</p>	<p>論してきた経過がある。          時期は、いまは「速やかに」としか言えない。誰がメンバーになるかは決まっていない。（自交総連・建交労の参加について）意見は承りました。</p>
<p>2. 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>——過労運転など道路交通法違反を発見したら警察に連絡するのか？</p>	<p>交通運輸業は法令違反が多く、重点的に監督している。問題がある事業場については厳正に対処する。平成29年は約5000か所監督して法違反約4500、告示違反約3500の事業場に是正を指示した。国交省とは相互通報制度があり、運輸局と合同監査・監督を実施している。</p> <p>警察とは連絡する体制はない。</p>
<p>3. 日本経済の活性化につながるように地域最低賃金を早期に時給1000円以上に引き上げ、全国一律最低賃金制度を確立すること。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>——生計費は、都市でも地方でもほとんど変わらないことが調査で明らかになっている。支払能力を理由にするのは生産性の低い経営者を甘やかすことになるのではないか。</p>	<p>地域最賃は、年3%引き上げて1000円をめざす政府の方針で、引き続きしっかりととりくむ。全国一律というのは、生計費や企業の支払能力に地域差があるので、慎重な検討が必要だ。          最賃法違反は、平成29年に4000弱の事業場で違反を認めて指導をしている。違反を繰り返さないように集団指導等を含めて指導している。</p> <p>物価や賃金に県ごとに差があるというのは経済統計でも示されているので、地域別の最賃になっている。</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>国税庁や国交省の情報も受けて、未加入事業場に働きかけ、調査している。優先度の高いものとしてとりくんでいる。</p>

交運共闘と国交省との交渉  
(次ページ)



## 国交省 サンドボックス制度で法違反の実証実験は認めない

### 【2018.12.7 国交省交渉（交運共闘）】

国交省 自動車局旅客課高橋芳則地域交通室長他7人

交運共闘 高城議長、菊池幹事他7人（国交労組、建交労、検数労連、全税関）

要 請 事 項	回 答 要 旨
<p>自動車運転者の改善基準告示を、関係省庁と連携して改正すること。厚労省への働きかけを含め、直ちに実効性のある法律にすること。</p> <p>——厚労省では、国交省と調整していると言っていたが、しているのか？</p>	<p>交通運輸労働者は労働時間が長く過労死も多いことは認識している。改善基準については、働き方改革法の附帯決議で見直しが求められたので厚労省で検討している。国交省としても協力していく。</p> <p>改善基準違反は、トラック69%、バス58%、タク45%など、たいへん多いので、是正のためまずは実効性を高めることが必要だと考えている。</p> <p>すでに話し合いをしている。</p>
<p>白タク行為であるライドシェアの合法化を容認しないこと。</p> <p>——規制のサンドボックス制度について11月8日の自交総連の交渉で国交省は「ライドシェアは道運法違反であり、法違反の制度を実証実験することは認めない」と言ったが、変わりはないか？</p> <p>——CREWの実態を知っているか。任意と言いながら謝礼を払わないと次に配車されないなど、把握しているのか？</p> <p>——ジャパントクシーの車椅子乗車に時間がかかり、苦情も多く、問題になっている。改善をするよう、事業者、トヨタにも言ってほしい。</p>	<p>安全・安心が最重要であり、ライドシェアのように、運行管理に責任を負う主体を置かずに運転者のみが責任を負う形態については、これまで同様、慎重な検討が必要だと考えている。</p> <p>そのとおりで、変わらない。</p> <p>謝礼の誘引、謝礼を入れないと決済が完了しないなど、システム上の変更は、措置されたという認識だ。ご指摘のような実態が事実であれば、指導することになる。</p> <p>問題が起きているのは承知している。対応を検討する。</p>