



(電子版)

info@jikosoren.jp

2020年 第41号 2020年11月6日

発行：自交総連本部

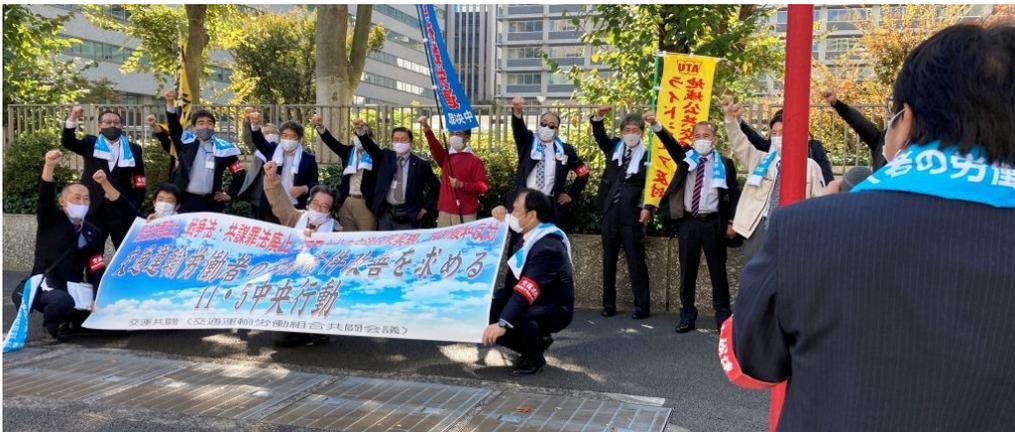
〒110-0003 東京都台東区根岸2-18-2-201

tel. 03-3875-8071 fax. 03-3874-4997

# コロナ対策強化して労働者を守れ

11・5中央行動

国交省・厚労省・内閣府と交渉



団結がんばろうをする交運共闘の仲間＝11月5日、千代田区・経済産業省前

自交総連は11月5日、交運共闘とともに憲法改悪阻止、戦争法・共謀罪法廃止、国民本位の交通政策実現、規制緩和反対、交通運輸労働者の労働条件改善を求める11・5中央行動を実施しました。例年は全国の交通運輸の仲間が集まりますが、今年はコロナ感染防止のため本部を中心に自交総連からは9人、全体で35人が参加しました。

国土交通省前で10時00分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。建交労の鈴木正明書記次長、国土交通労組の水谷浩久書記次長が決意表明しました。検数労連の石渡周二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、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。

## 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
東北		107	101	106
茨城		6	6	6
埼玉	1	304	306	302
東京	3	2758	2741	2718
神奈川	1	215	220	220
山梨		22	22	23
静岡		72	72	70
関西	1	353	322	348
山口		15	15	15
高知		9	9	9
福岡		64	65	66
大分		29	28	29
長崎		49	48	47
鹿児島		27	28	28
本部	3	3	3	3
合計	9	4033	3986	3990

## 臨時休車特例の延長、11月中に判断

### 【2020. 11. 5 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、宮屋敷繁行専門官、安全政策課田村圭課長補佐他2人

**組合側** 高城委員長、庭和田・舞弓副委員長、菊池書記長他10人（埼玉、東京7、神奈川、本部）

**議員** 日本共産党武田良介参院議員と秘書、高橋千鶴子衆院議員秘書

要 請 事 項	回 答 要 旨
<p>1. 新型コロナウイルス対策</p> <p>(1) 運転者の感染防止・予防対策に実効性、強制力をもたせ、マスク・消毒薬、車内の仕切りなどに助成措置をとること。とくに、乗客へのマスク要請などで乗務員が威圧されることのないよう対策を講じ、乗車を断れるケース等を明確にすること。</p>	<p>感染防止の観点から業界や労働者のみなさんに協力してもらっていることに感謝する。</p> <p>マスクの着用については、4日付で事業者から出されていた運送約款の変更を認可してプレス発表した。①マスクを着用していない理由を聞いたうえで、②病気など正当な理由ない場合に着用をお願いし、③それでも正当なく着用しない者については乗車を断れるという内容だ。（8ページ参照）</p>
<p>——バスの乗客についてはどうなるのか？</p>	<p>感染防止については考え方は同じだが、バスは車両も大きく不特定多数の人が乗ってくるので対応は違ってくる。</p>
<p>(2) 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・休業支援金などの措置も延長するよう厚労省に働きかけること。</p>	<p>臨時休車は、3月末に特例措置を講じ、8月末に期限を12月末まで延長した。今後は、状況をふまえて適切に判断していく。</p> <p>雇調金の延長は厚労省に働きかけを行っていきたい。</p>
<p>——コロナが終息せず厳しい状況が続くのは確実なので、早く延長を決めるべきではないか。</p> <p>9月末が12月末に伸びて、今度も延長しても3月末までとか、なぜこま切</p>	<p>10月末の状況をみて11月中に判断する。いま延長しますとは言えないが、厳しい状況はわかっている。</p> <p>これは特例措置なので、特措法がある中で、いつでも自由に休車して自由</p>

<p>れにちょっとずつ延長するのか。先が見えないので使いにくいという事業者がいる。</p> <p>(3) 重要な公共交通機関であるタクシー・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>——労働者に対する直接支援をしてほしい。</p>	<p>に戻せるとなると特措法の意味がなくなってしまうので、状況をみてその都度判断するということにせざるを得ない。</p> <p>バス・タクシーの営業収入が大幅に減少している状況のなかで、持続化給付金や雇調金の特例など政府のなかで要請して実施されてきた。GO TO トラベルなどで利用の喚起など必要な措置を講じていきたい。</p> <p>政府のなかで、労働者に対する直接支援ができないか、説明をしている。地方交付税臨時交付金の活用でも自治体に働きかけていて、労働者に直接慰労金を出す自治体もある。</p>
<p>2. 需給調整</p> <p>コロナによる臨時休車・計画休業で需給バランスが一時的、部分的に回復したところがあるが、需要が回復しないまま、これを元に戻せば著しい供給過剰を招く。恒久的な減車など需給調整をはかるための施策を講じ、地域協議会等で地域ごとに関係者が適時集まって減車などを協議する場を設けること。</p>	<p>休車した車を元に戻すかは事業者の判断となる。特措法の枠組みを活用して地域協議会などで議論してほしい。</p> <p>(供給過剰だということは認識しているのか、との問いに) 供給過剰は認識している。地域協議会を活用するような指示も含めて検討していきたい。</p>
<p>3. ライドシェア阻止、規制緩和問題</p> <p>(1) 政府がすすめる「デジタル化の促進」には、ライドシェアが含まれないことを明確に表明し、わが国ではライドシェアが認められないとの立場を堅持すること。</p> <p>(2) 自家用有償旅客運送については、バス・タクシーのないところなどの条件を厳格に守り、安易に拡大しないこと。「タクシー事業者の経営を圧迫しない」「ライドシェアは導入を認めない」との国会附帯決議を遵守</p>	<p>ライドシェアは、事業者が運行管理の責任を負わず、運転者のみに管理の責任を負わずもので、問題がある。デジタル化に関わらず、認めるわけにはいかない。</p> <p>法改正がされたが、自家用有償旅客運送の申請にあたり、バス・タクシーでは困難なところ、事前に事業者も含めて協議することは変わらない。国会附帯決議を遵守していく。</p>

<p>すること。</p> <p>(3) 地域公共交通の維持、障がい者らの輸送にタクシーが貢献できるよう、補助金の増額など予算措置を講じること。</p> <p>— 国の補助金は、要望があるところについてもその半分しか補助されないなど、不十分だ。どうやったら増やせるのか。</p> <p>(4) 白タク行為、白タク類似行為を撲滅すること。二種免許をもない運転者が人を輸送しているCREW(クルー)、notteco(のってこ)、ジャスタビなど道路運送法の範囲外とされる行為を禁止すること。</p> <p>(5) 二種免許取得要件の緩和について、プロドライバーの粗製乱造にならないように、警察庁、事業者団体と協力して、厳格な教習、免許取得後のチェックを徹底すること。</p>	<p>バリアフリーのためにユニバーサルデザインタクシーの普及に努め、福祉車両購入には1台60万円の補助をしている。</p> <p>補助金増額は不可欠で、足りないというのは担当者としても同じ思いだ。国への予算要求はいろいろ制約があるが、増やしたいという思いでやっている。</p> <p>レンタカー貸出とドライバーの紹介が一体として行われるなど違法とならないよう注視している。個々の事情に応じて対応する。具体的な(違法)事実があれば知らせてほしい。</p> <p>教習課程は警察庁がつくる。取得後の教育をしっかり徹底していきたい。</p>
---	---

## 最賃違反の実績を基準にした休業手当は不当

### 【2020. 11. 5 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、健康局結核感染症課佐藤和哉企画法令係員、労基局監督課多賀谷千尋係長、労働関係法課入澤優政策係長他2人

**組合側** 高城委員長、庭和田・舞弓副委員長、菊池書記長他10人(埼玉、東京7、神奈川、本部)

**議員** 日本共産党武田良介参院議員と秘書、高橋千鶴子衆院議員秘書、宮本徹衆院4議員秘書

要 請 事 項	回 答 要 旨
1. 新型コロナウイルス対策	バスやタクシーのヒアリングも行

(1)解雇や雇止め、雇用形態変更などを阻止するため全力を挙げる。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1日の上限額の減額など改悪をしないこと。

一部解雇を実施した事業者について、解雇の撤回とは別途に、残された労働者の救済のために、雇調金特例の適用ができる方策を講じること。

雇用調整助成金の仕組みをよく広報・啓発し、平均賃金の100%の休業手当を支払うよう使用者に教示すること。

——雇用情勢はさらに悪化していて年が越せないという事業者もある。特例の改悪はやめるべきだ。

——雇調金を活用するとき、過去に最賃違反をしていて、その金額で平均賃金を計算して休業手当を支払っている会社が京都にある。休業手当が少なくなって、国からもらう雇調金と差額が出て、それを会社が懐に入れている。少なくとも最賃で平均賃金を計算して払わないとおかしい。大阪では労働局がそう指導しているが、京都ではそうっていない。指導を徹底してくれ。

(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、休業の確認など事業者が協力するよう指導すること。

——休業支援金でも、平均賃金が最賃以下の場合は最賃で計算するように

い、厳しい状況は理解している。特例措置は12月末まで延長することを8月の末に決めたが、その際に、雇用情勢が悪化するなど特段の事情がない限りは段階的に通常の措置に戻すなど見直しをしていくことを決めた。今後、適切に判断していく。

一部解雇を実施した事業者の扱いは、解雇があっても支給率は違うが雇調金は受けられる。解雇しないでがんばっている事業者との公平性の観点から差をつけざるを得ない。

実態は把握している。そのうえでこれから検討していく。延長や上限額、支給率など11月末をめどに発表する。

最賃を下回る場合は当然改善をしなければいけないと事業者に言うが、迅速給付のため、その確認を後回しにして、とりあえず給付するという事になっているのだと思う。京都の局にも確認したい。最賃違反はもちろん認められない。

(平均賃金は最賃で計算すべきですね、との確認に)間違いありません。

12月末以降は、雇用情勢が悪化しない限りは段階的に戻していく。

労働者の申請に協力するよう10月末に事業者へのお願いを出した。周知徹底を図っていききたい。

ご意見は受けとめさせていただく。

<p>すべきだ。</p> <p>(3) タクシー・バス乗務員のPCR検査・抗体検査が速やかに実施出来るよう検査費用の公費負担などの体制を構築し、事業者に徹底すること。</p> <p>(4) タクシーの営業収入が大幅に低下したことにより最低賃金法違反が多発しているのを、監督を強化し、違反を是正すること。</p> <p>(5) 重要な公共交通機関であるタクシー・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、補助金補助金・慰労金などの支給を行うこと。とくに、会社が休業せずに、賃金が低下したまま、何の手当もされない労働者を救済する方策を検討すること。</p>	<p>PCR検査は、感染者が多く発生している地域など、自治体の判断で幅広く検査することができる。抗体検査は精度が期待できないので注意が必要だ。</p> <p>最賃法違反が認められたら厳正に対処する。昨年は13万4000事業所に監督して、運輸関係では2011事業所で最賃違反があった。集団指導などあらゆる方法で周知、啓発していきたい。</p> <p>タクシー・バス労働者への直接支援等については国交省の方で対応する。</p>
<p>2. 改善基準改正について</p> <p>自動車運転者の労働時間等の改善基準告示は、拘束時間の短縮など長時間労働の是正に実効あるものに改正したうえで、罰則のある法制化を行うこと。とくに休息期間については現行8時間以上を11時間以上とすること。</p> <p>関連通達（平元3.1付基発第93号）で示された賃金制度等の基準、保障給の定め、累進歩合制度の廃止、年次有給休暇の不利益取扱いの是正についても法制化すること。</p> <p>——有給休暇取得は5日義務付けとなったが、コロナで休業したところは、この義務付けがなくなるのか。</p> <p>有休を使い切らずに翌年に持ち越したとき、その年に新しく発生した</p>	<p>専門委員会で議論している。実態把握のため全国で実態調査をしている。結果を踏まえて見直しの議論を継続していく。休息期間の延長は労働側の委員からも意見が出ている。実態調査の項目にも入っている。</p> <p>93通達の取扱いも重要な課題と認識している。告示のあり方についても議論をしていきたい。</p> <p>休業していても例外にならない。有休を5日取らないと法違反になる。</p> <p>古い方から消化するか新しい方から消化するかは労使の定めによる。新し</p>

<p>有休から使えという会社があって、これだと権利が早くなる。どうするのが正しいのか。</p> <p>有休をとるなどは言わないが、なるべく遠慮してくれなどの言い方で取らせようとしない場合はどうなるか。</p>	<p>い方からとしても違反ではないが、使用者の不当な意図があれば指導する。</p> <p>実際に有給取得を阻害していれば法違反になる。</p>
--	---

## 自動運転 バス・タクと自家用車が違うというのは理解

### 【2020.11.5 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、地方創生推進事務局佐藤満美子参事官補佐、日野宗太郎業務実務研修員
組合側	高城委員長、庭和田・舞弓副委員長、菊池書記長他10人（埼玉、東京7、神奈川、本部）
議員	日本共産党武田良介参院議員と秘書、高橋千鶴子衆院議員秘書

要 請 事 項	回 答 要 旨
<p>1. MaaS関連サービスを実施しようとする者のための旅行業法の新類型の整備について、旅行業の許可で自動車による人の輸送を行うライドシェアのような形態を認めないこと。</p>	<p>ここで言っているのは、例えばナビタイムのような経路を提示する事業者が発券も行うような事業を想定しているので、自動車による人の輸送を認める予定はない。</p>
<p>2. デジタル技術を活用した新しいビジネスモデルとして、自家用車への相乗り（のってこ、CREW）、レンタカー利用者への運転者の紹介（ジャスタビ）などの白タク行為が、規制改革推進会議で取り上げられ、グレーゾーン解消制度で合法とされたため、安全を監督する省庁が存在しないまま自動車で人を運ぶ無責任で危険な実態が生じている。これ以上、危険な行為を拡大する提言を行わないこと。</p>	<p>規制改革推進会議で、のってこやCREWを認める議論はしていないが、レンタカーや相乗りの議論はした。いずれの場合も、最終的には制度を所管する国交省が判断した。</p> <p>新しい業態が出てきた時に、どういう風に社会に適合させるかは、業を所管する関係省庁の意見を聞いてやっている。</p>
<p>3. 国家戦略特区、スーパーシティ構想の中で、ライドシェアや白タク行為を組み込む実証実験等を推進しないこと。</p>	<p>スーパーシティでの実験は、規制所管大臣が許諾を判断する。国交省が安全性を十分に検討することになる。今のところライドシェア等を含む提案は</p>

	出していない。
4. 自家用有償旅客運送制度については、法改正後もタクシー・バスのない地域に限定したものであることは変わらず、これを厳格に遵守して、無限定に拡大をすすめないこと。	無限定に進めようという話はしていない。公共交通の供給が困難な地域でやることにしており、適切に運用されるとを考えている。
5. 自動運転の推進に関して、旅客の安全を確保する必要があるバス・タクシーでは、運転資格のある運転者の乗務を義務付け、実験についても同様の措置を講じたうえで、慎重にすすめること。	実証実験でも、バス・タクシーは運転資格のある運転者の乗務を義務付けている。乗客を乗せるバス・タクシーと自家用車が違うというのはわかる。どのような規制体系の中でやっていくのか熟慮が必要で、安全をないがしろにしてすすめるということはない。

## (参考資料)

令和2年11月4日 国交省自動車局旅客課発表

## タクシー乗車の際はマスクの着用をお願いします！

- タクシー乗車の際におけるマスクの着用は、エッセンシャル・サービスであるタクシー事業の安定的な事業の継続のため、ウィズコロナにおける新しいエチケットとして、ご理解・ご協力をお願いしているところです。
- 今般、都内の一部タクシー事業者から、「①運転手がマスクを着用していない理由を丁寧に聞き取った上で、②病気など正当な理由がない場合に限り、マスクの着用をお願いすることを基本とし、③それでも正当な理由なく、マスクを着用しない者についてのみ乗車をお断りする内容」を運送約款に規定する申請があり、本日、運転者のみならず次に乗車する利用者の感染防止対策に資するものとして、認可いたしました。
- ただし、本約款の内容は、マスク未着用者の乗車を一律にお断りするものではなく、事業者が上記[1]～[3]の手続を丁寧に実施していくよう、国土交通省としても取り組んでまいります。

## (背景)

1. タクシーは、新型コロナウイルス感染症が拡大する中において、感染のリスクや不安を抱えながらも、まさにエッセンシャル・サービスとして、高齢者や妊婦を含む地域住民の運送を担い、公共交通機関としての使命を果たしてきました。
2. 一方で、タクシー利用者の中には、酔ったままマスクを着用せずに、大声で話しながら乗車する方がいるなど、運転者が不安を抱えているとの相談がタクシー事業者から寄せられておりました。
3. 引き続き公共交通機関としての使命を果たしていただくためにも、タクシーの利用者には、特別な事情がある場合を除きマスクを着用していただくことや、走行中の換気をはじめとする感染拡大の予防に、ご理解とご協力をお願いしてきました。