



(電子版)

info@jikosoren.jp

2022年 第8号 2022年3月4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

# 労働条件改善、コロナ危機突破、白タク合法化阻止を

3・2中央行動

42台のタクシー車両が集結



主催者あいさつする高城委員長（右上写真の中央）、感染防止対策しつつ請願行動を行う自交総連の仲間＝3月2日、千代田区・国土交通省前

自交総連は3月2日、22春闘で自交労働者の労働条件改善をめざし、人間らしく暮らせる賃金確保、雇用を守れ、コロナ危機突破、変動運賃制度反対、白タク合法化阻止、休憩期間11時間への改善基準の改正などを掲げて、3・2中央行動を実施しました。代表と車両による署名提出を行い、全体で70人と車両42台が参加しました。

10時30分から決起行動を開始。国土交通省前でタクシーが列をつくる中、高城中央執行委員長が主催者あいさつし、全労連の清岡副議長、交運共闘の安附事務局次長が連帯あいさつしました。菊池書記長が請願書を読み上げ、代表が請願書を国交省の係官に手渡ししました。その後、厚生労働省にも署名提出を行いました。

13時から、自交総連の代表が国交省・厚生労働省への要請・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	参加車両	提出署名数	
			国交省	厚労省
東北			125	135
埼玉	1		267	277
千葉			9	9
東京	63	42	2310	2304
神奈川	1		203	205
山梨			10	10
静岡			74	74
石川			19	19
関西	1		295	286
山口			12	12
高知			7	7
福岡			23	23
大分			50	50
長崎			50	48
鹿児島			28	29
本部	4		4	4
合計	70	42	3486	3492

ほかに全労連、交運共闘から十数名参加

# 臨時休車復活の延長、経営効率化に活用してほしい

## 【2022. 3. 2 国土交通省交渉】

**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6人

**組合側** 高城委員長、舞弓・庭和田副委員長、菊池書記長他7人（埼玉、東京6、神奈川、本部）

**議員** 日本共産党武田良介参院議員と秘書



要 請 事 項	回 答 要 旨
<p><b>1. 新型コロナウイルス対策</b></p> <p>コロナが終息するまで、タクシー臨時休車措置を延長し、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>また、困窮を極めている労働者と事業に対して、減少した賃金・営業収入を直接補填する補助金・支援金などの支援策を講じること。</p> <p>——臨時休車の申請は3月末で延ばさないのでか。復活を伸ばしたのは、血の通った行政で、いいことだと思っている。</p> <p>——燃料費の高騰で、LPG価格への補助・支援できないか。</p> <p>——コロナで賃金低下が2年も続き、労働者は限界の状態、自殺者も出ている。このままでは事業も存続できなくなる。手厚い対応が必要だ。</p>	<p>現在、臨時休車は全国で1万4000台で止まっており、3月で一旦切らせてもらった。今後、長期的な事業計画が図れるよう、休車復活期間は2年まで延長した。雇調金の特例措置は、引き続き厚労省へ延長の働きかけを行う。</p> <p>支援金については、今後ガソリン代・燃料費の高騰が予想されることから、事業者へ臨時交付金等の支援を行うよう運輸局を通じて自治体に働きかけたい。</p> <p>この数か月、休車が1万4000台で止まっているので、もう需要がないと判断した。経営効率化に活用してほしい。</p> <p>今後、政府として対応を検討する。それに合わせて、状況を注視しながら対応する。</p> <p>厳しい状況にあるということはよくわかった。臨時休車も使って不要な車は減らし、雇調金を使うなど事業者には需要に合った車を動かすようにして、運転者には休業手当を出して保障してほしい。</p>
<p><b>2. ライドシェア阻止、規制緩和問題</b></p> <p>(1) 自家用車をつかったライドシェアの</p>	<p>(1) 運行に責任を負う主体を置かないライドシェアは認めるわけにはいかない</p>

<p>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) タクシーへの変動運賃制度（ダイナミック・プライシング）導入を行わないこと。2021年に実施した実証実験については、データを含めて内容を公表し、客観的に検証できるようにすること。</p> <p>(3) 「定額乗り放題」交通やバスを使った都市部でのオンデマンド交通など、新たな規制緩和を行わず、公共交通の秩序を維持すること。</p> <p>(4) コロナ濃厚接触者・共通試験受験生のハイヤー転用輸送は、準備期間の余裕がなく直前の対応であったため運転者の不安を増幅させた。通達の拡大解釈や拙速な対応を改め、運転者の健康・労働条件に配慮する行政を行うこと。</p> <p>(5) 地域公共交通の維持、障がい者や高齢者の輸送にバス・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>と考えている。</p> <p>(2) 実証実験の結果は分析している最中だ。今後、有識者からなる検討会をつくり、制度の議論していく。（それならだいたい時間がかかるのか、との問いに）令和4年度のなかで議論をすすめていきたい。</p> <p>(3) 道運法21条の許可にもとづいて実験している。継続的な運行については、地域公共交通会議で議論され、乗合の許可が必要となる。タクシー等への影響も検討して決められる。</p> <p>(4) コロナ濃厚接触者の輸送は、PCR検査が陰性であった者に限るなどタクシー業界に通知して、感染対策を講じている車両を使い、事業所に戻っての消毒など十分な感染防止策を講じて実行された。通達の運用については、安全対策を確認して行っていきたい。</p> <p>(5) 福祉タクシーなど、毎年度、予算を確保するために努めてきた。引き続き努力していく。</p>
<p><b>3. 運賃改定、需給調整問題</b></p> <p>2020年以降実施されたタクシー運賃改定について、運転者負担の解消など労働条件改善の実施状況を検証し、実行されていない事業者を指導すること。</p> <p>今後の運賃改定については、2007年国自旅第325号通達、2019年国自旅第213号通達の立場を堅持し、運転者人件費は社会的水準を考慮して適正に査定し、労働条件改善が確実に実施されるようにするため、①増収が確保される適正な改定率の確保、②原価の査定に配車アプリなど今後急増することが確実な経費を適切に含めること、③効率的な経営を図るため余剰車両の減車指導を行うこと。</p>	<p>運賃改定は運転者の労働環境の改善のために行われているので、そこからの逸脱があれば運輸局を通じて対応する。</p> <p>今後の運賃改定も、2007年の通達にもとづいて対応する。労働環境の改善のため必要なとりくみを行っていきたい。</p> <p>（今後の改定も2007年の通達にもとづいて、運転者の労働条件改善のために行うということではいか、との問いに）その通りだ。2007年の通達では、人件費の増額を見積もったうえで改定率を計算するようにした。</p>

<p>——バスの運賃改定では人件費の査定に全産業平均との差を考慮することにしたのに、タクシーではなぜしないのか。</p> <p>——運転者負担の見直しというのは、免許返納者割引とか手数料とかあるが、これらはみんな事業者が負担すべきということですね。通達に例示されている障がい者割引以外は運転者負担でもいいと考えている経営者もいる。</p> <p>——配車アプリの手数料など、今度どんどん増えていって、経営を圧迫する可能性がある。</p>	<p>タクシーの場合、歩合制で、歩率も異なり、勤務体系もいろいろある。年配者もいる。全産業平均と比較するのは慎重な検討が必要と考えている。</p> <p>免許返納者割引、高齢者割引、様々な手数料は事業者負担だと思っている。個々の会社の賃金に強制はできないが、問題があれば運輸局を通じて指導する。</p> <p>査定で2年後までは推計するが、その先は難しい。運賃改定は申請主義なので、赤字になれば、また事業者に申請してもらわなければならない。</p>
<p><b>4. 安全運行の確保、改善基準告示改正問題</b></p> <p>厚労省の労働政策審議会専門委員会で審議されている自動車運転者の労働時間等の改善基準告示の改正について、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に、国交省として積極的に意見を述べること。運輸規則で睡眠不足の運転者を乗務させてはならないとしていることと矛盾する睡眠不足容認の休息期間とならないようにオブザーバーとして審議に参加している責務を果たすこと。</p>	<p>過労運転の防止、労働者確保のためにも労働時間短縮が重要と考えている。国交省もオブザーバーとして参加しており、労使が合意して適切な基準となるようにみていく。</p>

## 「1か月、1年の拘束時間のトータルで過労死を防止」

### 【2022. 3. 2 厚生労働省交渉】

厚労省 職業安定局雇用開発企画課 赤羽幸治郎産業対策係長、労働基準局監督課 過重労働特別監督第二係 前田優佳事務官他6人

組合側 高城委員長、舞弓・庭和田副委員長、菊池書記長他7人（埼玉、東京6、神奈川、本部）

議員 日本共産党武田良介参院議員と秘書



要 請 事 項	回 答 要 旨
<p><b>1. 新型コロナウイルス対策</b></p> <p>(1) 雇用調整助成金について、特例措置は内容を縮減せずにコロナが終息するまで延長すること。もしくは、政府として必要な財源を確保して、現行の措置と同等内容の新たな制度を構築すること。休業支援金についても日額上限等の縮減を行わず、期間を延長すること。</p> <p>(2) タクシー・バス乗務員のPCR検査が速やかに、かつ定期的に反復して実施できるよう検査費用を公費で負担すること。</p> <p>(3) 大きく賃金が低下している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。借り入れている緊急小口資金・総合支援資金などの返済免除を行うこと。</p> <p>——雇調金の縮減について、運転者の生活は本当に苦しく、元に戻されてしまうと立ち行かない。コロナ終息まで特例のままやって欲しい。</p> <p>——特例貸し付けの免除の条件を確認したい。生活苦でタクシー運転者の自殺も出ている。血の通った対応をお願いしたい。</p>	<p>(1) 雇調金の特例は、現行のまま6月末までの延長を決定した。7月以降のことは5月末までに公表する。</p> <p>休業支援金も雇調金と同様となる。</p> <p>(2) 検査については、業種に限らずその地域の感染状況を踏まえて、まん延防止のための検査は全額公費負担で実施している。</p> <p>(3) 雇調金などの助成金は企業の雇用維持の一環だ。必ずしも労働者への直接的な賃金支援ではないが、今後も引き続き行っていく。</p> <p>特例貸し付けについては、返済開始時や返済期間中に住民税非課税の収入の場合や、重度の障がいや自己破産となった場合は免除としている。返済開始時期も今年4月から来年の1月に延長した。</p> <p>今年度もいったん予算がなくなり、補正予算などを活用し、制度を運用してきた。コロナの状況を見ながら、今後も続けていくことになると思う。</p> <p>他には、死亡や生活保護受給、住所不定の場合なども返済免除となる。</p>
<p><b>2. 最低限の労働条件の確保</b></p> <p>(1) タクシーでは、営業収入と連動して</p>	<p>(1) 旅客自動車運送事業の事業場では令和2年に61事業場で最低賃金を下回っ</p>

<p>歩合給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ため、監督を強化し、違反を是正すること。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」として退職強要を行うなどの事例をはじめ、コロナ危機による解雇・退職強要が増加しており、雇用の維持を徹底すること。</p> <p>(3) タクシー業界では、クレジットカードの手数料や事故時の賠償金や修理代、割引運賃の歩合給への反映分など、本来事業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がみられるが、これらの経費を労働者の同意なく賃金から一方的に引き去るなどの不当行為が行われないよう監督を強化すること。</p>	<p>ているところがあり、是正・指導を行った。今後、集団指導など最賃遵守の周知・啓発を行っていく。</p> <p>(2) 解雇が客観的に合理的な理由を欠く場合、無効される。企業への啓発指導として労働契約法の趣旨にもとづく裁判例を周知している。</p> <p>労働者が自由な意思決定ができない状態でなされた退職申出は退職強要にあたりとされる。問題がある事案を把握した場合、都道府県労働局、労働基準監督署が適切に指導を行う。</p> <p>(3) 給与体系については労使で決定するものだが、営業上の経費を労働者に負担させる制度のうち賃金からの控除を伴うものについては、今後とも引き続き労基署で適切な指導を行っていく。</p>
<p><b>3. 改善基準改正について</b></p> <p>自動車運転者の労働時間等の改善基準告示の改正審議にあたっては、審議に参加していない労働組合、労働者、国民の声をよく聞いて審議に反映させること。とくに休息期間については、現行の8時間では睡眠時間が確保できないことは明らかなので、労働者の健康維持、交通機関の安全確保の観点から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>——省として休息期間11時間は必要と考えているならば、使用者委員への働きかけは行わないのか。</p> <p>——努力規定では使用者は守らない。ま</p>	<p>ハイヤー・タクシー、バスの改善基準告示の改正審議は3月中の取りまとめを予定している。</p> <p>休息期間について、沢山のご署名、声をいただき、しかと受け止めさせてもらった。厚労省としても、11時間という数字は非常に重要であると認識している。引き続き、丁寧な検討を進めたい。</p> <p>累進歩合制度廃止等についても、労働者代表の委員からも会議で意見をもらっており、制度開始時の趣旨を明確にすること、廃止の周知を徹底することに重きを置いて、改善基準告示の見直しと合わせて検討していきたい。</p> <p>労使の間で調整してきた。改善基準告示に「11時間」という数字を載せることは大きなことと認識している。</p> <p>最終的には、1日の休息期間だけでは</p>

<p>た人が死ぬことになる。</p> <p>——労働条件が悪くなっているからこの業界は人手不足になっている。公共の利益を考えてほしい。一度決めたら何十年も変わらない。猶予措置とかも考えて11時間にすべきだ。</p>	<p>なく、1か月、1年の拘束時間といったトータルで過労死を防止する方向性となる。1日の休息期間との兼ね合いを考えながら議論したい。</p> <p>おっしゃるとおり、議論において公共の利益は重要だ。告示の改正はそう頻繁にあるものではなく、公益委員からも先を見据えたものにしなければならないという意見をもらっている。長期的な目線で取り組まなければならない。</p>
---	---

## 「臨時休車、利用しようという雰囲気になりつつある」

### 【2022. 3. 3 全タク連交渉】

全タク連 武居利春副会長（労務委員長）、神谷俊広理事長他3人

組合側 高城委員長、舞弓副委員長、菊池書記長、堀井中執、徳永中執

要 請 事 項	回 答 要 旨
<p>1. 新型コロナウイルス対策</p> <p>(1) タクシー乗務員のPCR検査、ワクチン接種</p> <p>(2) 雇用調整助成金を活用した計画休業、休業支援金の活用</p> <p>(3) タクシー事業と労働者への直接的な支援策</p>	<p>全タク連でも政府、自民党に要望書を出している。臨時休車は復活期限が2年延びたので、利用しようという雰囲気になりつつある。雇調金は使うところが増えてきたが、去年8月の緊急事態のときより使っていない会社が多くて、動いている車が多い。</p> <p>燃料費の高騰が深刻で、LPGリッター100円を超えるのではないかと。事業が存続できない。埼玉では廃業が2社出た。水面下で身売りや廃業準備しているところが多いのではないかと。「えっ」という会社がなくなることもありうる。</p>
<p>2. 白タク合法化・ライドシェア阻止等</p> <p>(1) 白タク合法化、ライドシェア解禁阻止での共同。「定額乗り放題」や「オンデマンド交通」など新たなシステムでの規制緩和に反対すること。</p> <p>(2) ダイナミック・プライシング（変動</p>	<p>ウィラーのモビが渋谷区、豊島区で実証実験をやっているが、区民から要望する声が上がってやっているわけではない。新しいサービスで、安ければいいという考えだ。23区全部でやろうとしている。企業イメージをあげようという考え</p>

<p>運賃制度)の導入に反対すること。  (3) 地域公共交通、障がい者や高齢者の輸送への国の補助金増額</p>	<p>ではないか。</p>
<p><b>3. 自動車運転者の労働時間等の改善基準告示改正</b>  現在、審議されている改善基準告示の改正について、労働者の健康を守り、利用者の安全も確保する観点から、実効ある労働時間短縮につながる改定が行われるように使用者側として努力されること。とくに日勤の休息期間11時間に同意すること。</p>	<p>休息期間11時間が労働側の共通の要求のようだが、11時間になったら13時間超の拘束ができないので、地方の日勤では対応できない。東京でも運転者が減って日勤体制にするところが増えている。使用者側としては、11時間は次に向けて努力しようじゃないか、今回は9時間で勘弁してほしいということだ。  バスは(9時間で)労使合意した。トラックの使用者側は7時間とか、拘束18時間を認めてほしいとか言っている。ハイタクは労働側が譲歩してくれていない。まだ合意にならないが、がちがちに労働時間を締め付けたら会社がなくなる。それでは労働者も困るでしょう。こちらとしては、今回は(11時間は)努力義務でいくと確認している。</p>
<p><b>4. 運賃改定、需給調整</b>  今後、運賃改定が予定される地域においては、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。そのため、運賃改定時のノースライド(賃率の引き下げをしない)を前提とし、改定後に増収となるように、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。これらの点を事前に労働組合と合意すること。</p>	<p>これまでの運賃改定で、改定率が10%以上になったところはほとんどない。東京でも10%いくかどうか、以前の仙台のように2%ちょっとでは意味がなくなる。燃料費も上がっていて、値上げしても(増収になるか)どうかわからない。  (需給調整が必要で、臨時休車を使うよう全国の事業者徹底してほしいと要望したのに対し)仕組みがよくわかっていない事業者もいるかもしれない。</p>
<p><b>5. 2022年春闘における労働条件改善</b>  (1) 最低賃金の確実な支払い  (2) 運転者負担の解消  (3) 非正規労働者(定時制乗務員)と正規労働者との均等待遇  (4) 社会的水準の労働条件の確立</p>	<p>(労働条件に)魅力がなければ人は入ってこない。2月の運転者の流出率は異常だ。營收が上がらず、最低賃金にいかないというところがあるが、私に言わせれば、最賃を払えばいいだけの話で、しょうがないじゃないか、最賃なんだから、ということだ。休業とかで対応するしかない。</p>