

【電子版】



2023年 第5号 2023年3月7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→



3・2 中央行動

## 国交省・厚労省と交渉

自交総連は3月2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。

### 運賃改定後、賃下げは情報提供してほしい

【2023. 3. 2 15:00～15:55 国土交通省交渉】

**国交省** 自動車局旅客課梅田智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13人（埼玉、東京6人、神奈川3、静岡、福岡、本部）

**議員** 日本共産党田村智子参院議員と秘書



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>再度、特例休車の届出を認めタクシー臨時休車措置を延長（コロナ終息まで）すること。厚労省に雇用調整助成金・休業支援金などの特例措置も延長するよう働きかけること。</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>臨時休車措置は24年3月となっているが、その時の感染状況を見て再延長や特例措置の申請も総合的に検討して判断する。（制度を踏襲する回答に終始）</p> <p>雇用調整助成金については、通常制度となるが、感染状況などをふまえ、厚労省へ働きかけを行う。</p> <p>支援については、できる限り講じてきた。今後も皆さんの要望をうかがいながら必要な支援にとりくんでいく。</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) タクシーの変動運賃制度（ダイナミック・プライシング）の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、データの詳細を公表し、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」の新交通システムや都市部でのオンデマンドバスなど、公共交通の秩序を壊す新たな規制緩和を行わないこと。</p> <p>(4) コロナ濃厚接触者・共通試験受験生の輸送を安易なハイヤー転用で認可しないなど、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のため、障がい者や高齢者などの輸送にバス・タクシーが貢献できるよう、補助金を増額すること。</p>	<p>(1) 安心・安全の確保が最重要と認識している。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ライドシェアを認めるわけにはいかないと考えている。</p> <p>(2) 旅客運送事業として割増・割引が継続するような運用は公共交通機関としてふさわしくないと考えており、総括原価の範囲内で行われるよう指導していくとともに実施後、運送収入が下がった際に運転者負担とならないことを要件として認可する。導入後数か月毎に調査し、問題があれば指導し従わない場合は変動運賃の認可を取り消す。</p> <p>(3) 道運法21条の許可に基づき実験している。本格運行にあたっては、近距離運行の需要喚起となっているか、既存の交通機関の需要を損なっていないかなど実証実験の結果を検証し、地域交通会議を経て乗合の許可が必要となる。</p> <p>(4) コロナ濃厚接触者の輸送は、PCR検査で陰性、かつ、当日も無症状者を対象とした。将来ある受験生のために昨年・今年実施したが、運転者やその後の利用者が罹患した報告はない。</p> <p>(5) 障がい者や運転免許返納者の生活に関わる移動手段の確保は重要。市町村が行うタクシー料金の低廉化などへの支援を引き続き行っていく。日常生活に必要な移動や外出が安心してできるよう地域公共交通を支援していく。        スマホが使えない視覚障がい者は、電話配車依頼か駅乗り場での利用とならざるを得ないことから、事業者に対して駅乗り場に積極的に入るよう協力を求めている。</p>
<p><b>3. 運賃改定、需給調整問題</b></p> <p>タクシー運賃改定について、運転者負担の解消や労働条件改善の趣旨が守</p>	<p>運転者負担などについて、運賃改定実施後、6か月以内に改善報告をしてもらうこととしている。事業者の虚偽</p>

られているか実施状況を検証し、実行しない事業者を指導すること。

運賃改定については、2007. 3. 28国自旅第325号通達、2019. 12. 10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の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。

また、改定後の労働条件改善の指標は、自交総連の提案を考慮し指導すること。

——（資料を示し）迎車板を掲げ、流しをしないアプリによる配車に特化した運行がされているが、偽装迎車ではないのか。

その他ハイヤーも都市型ハイヤーも流しはできないはずだが、流し営業も認める運用マニュアルを配布している。承知しているか。

——地域公共交通活性化再生法の改正で、協議運賃制度を創設しようとしているが、タクシーの運賃制度を壊すつもりか。また、特定地域、準特定地域は制度から外すとしているが、日車営収が上がっている現状において、ほとんどの地域が準特定地域からも外れて対象になるし、そもそも交通空白地域の定義もあいまいではないか。

報告や歩率を下げるなどの事例があれば、情報提供をしていただきたい。

②の配車アプリの経費については原価で査定し改定手続きをしている。

「（原価査定を）知らないという事業者がいれば、国交省がそう言っている」と伝えてもらって構わない。国交省としても不適切な内容があれば指導していく。

また、提案頂いた「労働条件改善の指標」は各運輸局に共有して、フォローアップに活用させていただく。

事業者から相談があり、その他ハイヤーの運用として認めた。いま、資料がないのはっきりしたことは言えないが、流しもしてよいとしているのであれば、問題であり厳しく指導する。

交通空白地での運用を基本としており、都市部に導入することは想定していない。タクシーの運賃制度をぐちゃぐちゃにするつもりはない。地域の足を無くさないために、関係者による協議会で協議運賃を決定し、乗りやすい足を確保するためのもの。

**4. 安全運行の確保、改善基準告示改正問題**

厚労省の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

運転者の過労防止は、安全確保上重要課題であると認識している。見直された内容が、効果的かつ実効性のあるものとなるよう厚労省と連携し、事業者へ改善内容の周知を徹底していく。

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実施予定の24年4月までに事業者のとりくみ状況を把握し、適切な指導を行うこと。とくに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から十分な休息期間を確保するよう指導を強化すること。

## 客観的、合理的な理由のない解雇は無効

【2023. 3. 2 16:05~17:00 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 木島伸章係長、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9人

**組合側** 庭和田委員長、徳永副委員長、高城書記長他12人（埼玉、東京6人、神奈川3、静岡、本部）

**議員** 日本共産党田村智子参院議員秘書



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。また、使い勝手がよく、不正の発生しないような制度改善を行うこと。休業支援金についても、期間を延長すること。</p> <p>(2) 感染の拡大に応じて、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</p>	<p>(1) 雇調金の特例は、3月末で終了し、4月からは通常制度の扱いとなる。休業支援金も雇調金と同様となる。</p> <p>使い勝手は、コロナ特例の経験をふまえて、届け出を簡潔なものにしていく。これまで給付したものについては不正がないか点検している。</p> <p>(2) クラスタが発生した際の影響が大きいことから、高齢者施設の検査については、公費で行っている。一般の方については5月8日から5類に移行することから自費となる。</p> <p>(3) 相談窓口を開設しているので活用し</p>

<p>助金などの支給を行うこと。また収入が減少し続けている労働者にも生活を維持させるための減免措置を行うこと。</p>	<p>てほしい。特例貸し付けについては、返済猶予や分割での償還の対応をしている。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。またやむを得ない事情に対しては個別に対応し、フォローアップ支援を行う。</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いるため、雇用の維持を徹底すること。</p> <p>(3) タクシー業界では、キャッシュレス決済の手数料を運送収入から控除する方法や事故時の賠償金や修理代など、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、廃止するよう監督指導を強化すること。</p>	<p>(1) 労働関係法違反が認められた場合には指導をしている。</p> <p>手待ち時間については、使用者の指揮監督下に置かれ、労働から離れることが保障されていない場合は労働時間である。</p> <p>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、無効とされる。コロナによる大量整理解雇などは、企業への啓発指導として労働契約法の趣旨に基づき裁判例の周知を徹底している。</p> <p>労働者が自由な意思決定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。労働契約法違反など問題がある事案を把握した場合は、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が改正されたことを受けて、実施予定の24年4月までの事業者の取り組み状況を把握し、適切な指導を行うこと。改正審議にあたっての労働組</p>	<p>改善基準告示は22年12月に改正された。適用は24年4月となっており、現在事業者への周知を徹底している。あらゆる機会を通じて周知していく。</p> <p>休息期間については、11時間以上を基本とし、9時間を下回らないとし</p>

合、労働者、国民の声を反映させるよう指導すること。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ことから、早期の再改正をすすめ、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。

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。

——見直しの議論で、当初厚労省はEUなども用いている休息期間11時間を提案したが、使用者側の抵抗を受け科学的根拠もない9時間という時間を唐突に出し、最後までそこから1分も動かなかった。

——何のための「公」なのか。厚労省は交通運輸労働者の過労死水準が他産業と比べて何倍も高いことを把握しながら、過労死を防ごうとしない、ダブルスタンダードではないか。

公道で仕事する交通運輸労働者の過労は事故につながり、二次被害で市民が巻き込まれる事故が後を絶たない。これで運転者や利用者、市民のいのちが守られると思っているのか。

——法制化してほしいと自交総連はずっと求めてきているが、厚労省は「機運が高まれば」と回答してきた。もっと人命がかかっているという観点到立ってほしい。

た。実施後3年を目途に運用の実態調査を行い、再改正への検討を行うものとしている。

関連通達については、改善基準告示改正後も引き継ぐものとなっている。引き続き監督指導等において是正されるよう指導していく。

休息期間は一番の争点となり、議論が難航した。使用者側の強い反発もあったが、「11時間」という数字を文言に盛り込むことができた。

11時間が基本だという思いは省として持っている。今回の改正ですべて済んだとは思っていない。

過労死の調査で、トラック運転者が継続的に1位となっていることは、厚労省として大きな問題と捉えなければならぬと認識している。