

【電子版】

2025年 第25号 2025年12月3日
発行：自交総連本部

tel. 03-3875-8071
fax. 03-3874-4997
メール info@jikosoren.jp
ホームページ→



11・6 中央行動

国交省・全タク連と交渉

自交総連は11月6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・全タク連交渉をおこないました。

国交省交渉

手数料等を含め運賃改定率を算定

国交省 物流自動車局旅客課
小島タクシー事業活性化調整官、鈴木モニタリング課長補佐他2人
組合側 庭和田委員長、石垣副委員長、徳永副委員長、高城書記長他10人



国交省と交渉する自交総連の代表（右）

要 請 事 項	回 答 要 旨
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全面解禁は認められないとの立場を堅持すること。	(1) 国交省の立場は変わらず、有償による旅客運送サービスについては、①適切な運行管理・車両整備による運転者・車両の安全確保、②事故等の運送の責任、③運転者の適切な労働条件確保という3点が大変重要であると考えている。
(2) タクシー事業者以外の者を参入可能とする「ライドシェア事業に係る制度の導入に関する法律案」には反対すること。	(2) 政治情勢は変わっているが、日本維新の会が法案を衆議院へ提出したこととは承知している。議員立法のため、国交省の職員としては意見を差

	<p>し控えるが、審議の進捗状況はひきつづき注視していく。</p> <p>(3) 日本版ライドシェアは、道路運送法第78条3号の趣旨に反して白タクを容認する潜脱行為であるため、安全輸送を確保するために廃止すること。</p> <p>——需要に対する充足率が上がり、不足の状況がないのであれば、基準を見直すべきではないか。とくに関西万博が実証実験となり、タクシーで十分賄えることを示したと思う。</p> <p>(4) 国民の安全で安心な移動権を保障するため、交通空白地域をなくす施策を充実し、そのための予算を拡充すること。</p>
	<p>(3) 道路運送法では、自家用車による有償運送は禁止されているが、公共の福祉を確保するため、やむを得ない場合には、法律の第78条3号の規定にもとづいて、地域、時期を限定して例外的に許可することができるくなっている。</p> <p>この公共の福祉の確保、やむを得ない場合については、地域交通の担い手不足といった喫緊の課題に対応する場合も該当すると考えており、タクシーの不足を補完する日本版ライドシェアは、この考え方で創設された制度。</p> <p>今後日本版ライドシェアをどうしていくか考える必要はあると思っている。</p> <p>供給側の意見もあるが、需要側の意見も聞いている。不足する地域があるとなれば、それも考慮すべきで、解除の基準は現時点で定めにくい状況であるものの、双方の意見、状況を見ながら検討していく必要はあると考えている。</p> <p>(4) 全国的に地域住民や観光客の移動手段を十分に確保できない交通空白が喫緊の課題となっている。</p> <p>令和6年7月に設置した交通空白解消本部のもとで、地方運輸局による伴走支援や官民プラットフォームなど民間の技術やサービスの活用によって、地域の足、観光の足確保にとりくんでいる。</p> <p>令和6年度補正予算及び令和7年度予算で交通空白の解消に向けて、公共ライドシェアの活用等による必</p>

	<p>重要な交通手段を確保するとりくみへの予算を確保している。令和8年度予算においても、必要かつ十分な予算を要求している。令和7年度から9年度にかけて、交通空白の解消を含め地域公共交通のリ・デザイン、必要な交通ネットワークの維持確保等に着実にとりくんでいく。</p> <p>(5) 過疎地域や人口30万人以上の都市を含まない営業区域において、移動の足を確保するためにも、個人タクシーの新規許可を認めること。</p> <p>——個タク経験者でなくとも認めることはできないか。</p> <p>——今の制度では法人の運行管理下で運行するなど限定的となり広がっていない。個人タクシーがやりやすい形を作った方が良いのではないか。</p> <p>交通空白で白タクを活用せずとも、第二種免許保持者で旅客を守る政策が必要な時期に来ているのではないか。</p> <p>——地方では地域にタクシー会社が1社しかなく、それも廃業しかねない状況となっている。法人タクシーを維持できなくなつた場合、個人タクシーで地域の需要を賄うような形も検討する必要があるのではないか。</p> <p>クマ問題が浮上する中、地域公共交通を充実させることが必要。少子化で通学距離が長くなつた子供たちの送迎にタクシーを活用して守ることもできるのではないか。儲け本位</p>
	<p>(5) 令和5年度の通達改正で、地域の実状等を勘案して地方運輸局長等が必要と認めることで、個人タクシーがIターン、Uターンができるようしている。</p> <p>人口30万人以下のところでは、法人タクシー運転者の絶対数が少ないこともあります、個タクを増やしても地域の足が守れるか疑問がある。</p> <p>国交省としても、第二種免許を保持したドライバーで地域の足を守ることは大前提だと思っている。</p> <p>日本版ライドシェアは、あくまでタクシーの補完で実施しているので、第二種免許を保持したドライバーを増やして地域の足を守っていく政策を作った方が良いというの、我々の考えと一致する。</p> <p>タクシー事業者へ直接補助することは、財務当局の関係で難しいが、人材確保や二種免許取得、キャッシュレス導入の補助はおこなっている。</p> <p>経営維持のための補助は、自治体を通しておこなっている地域もあるかもしれない。クマ問題もあり、自治体を経由した補助ができるのか検討させていただく。</p>

<p>のライドシェアではなく、公共交通として地域住民のニーズに応えることを迅速に行う行政が求められている。</p> <p>(6) 自動運転のタクシー・バスに旅客を乗せる際には、人命保護、安全確保のために保安要員として運転者の乗務を義務づけ、無人の自動運転は認めないこと。</p>	<p>(6) 令和5年4月からレベル4と呼ばれる無人での自動運転である特定自動運行が可能となった。</p> <p>旅客運送においては、道交法にもとづき、自動運転の許可を受けた特定自動運行実施者が遠隔操作で運行できる。許可を受けた旅客運送事業者は、道運法では、運転操作以外の運行の安全の確保に関する業務をこなすこととなり、保安員の乗務によらず特定自動運行の安全を確保することになっている。</p>
<p>2. 運賃改定問題</p> <p>(1) タクシーの運賃改定時の運転者人件費査定においては、他産業労働者との賃金格差を考慮する査定とすること。</p> <p>(2) 運賃決定方法である総括原価方式では、労働者の賃金水準の引き上げが不十分となりうる限界を認識し、</p>	<p>(1) タクシーは、事業場外の労働が中心となるため歩合制が多く採用されており、歩率も異なることが多い。また日勤・隔日勤務など多様な勤務実態など業界特有の事情が存在することから、運賃査定にあたっては、他産業の平均賃金と単純に比較して判断することは、適切ではないと考えている。</p> <p>国交省としては、歩合制賃金を前提に、適正な人件費の査定にあたり一定割合を積み増す措置を講じることで、運転者の賃金が十分確保されるようとりくんでいる。</p> <p>運賃改定の効果が運転者に還元され、労働環境の改善がしっかりと図られるようひきつづきとりくんでいく。</p> <p>(2) タクシー事業者が、継続的かつ健全な運営をおこなうためには、適正な運賃を收受することが必要なた</p>

<p>運賃改定によりタクシー事業の健全な経営が成立する方法を検討すること。</p> <p>——地域間格差を解消していくためにも総括原価方式を見直す検討の余地はあるのではないか。</p>	<p>め、運賃申請があった場合には迅速に改定されるよう審査の迅速化に努めている。</p>
<p>(3) 各事業者に対して国自旅第325通達に沿い賃金比率を変更せず、ノースライドを守らせること。とくに運賃改定前後に賃金を切下げるなど不当な手法を認めないこと。</p>	<p>運賃改定の査定方法を見直す案は持っていない。現在2年周期程度の改定となっていることから、今後も2~3年周期で改定をおこない、労働条件改善を図っていくのが現状の考え方となっている。</p> <p>(3) 運転者の賃金等の労働条件は労使間で決定するものだが、運賃改定の効果が、賃金に適切に反映されない事実が確認された際には、当該事業者に対して適切に反映するよう指導をおこなう。</p>
<p>(4) 改定趣旨である労働条件改善が改定率に見合う形で確実に実行されているか検証し、趣旨を逸脱した賃率引き下げを行った事業者は公表のうえ、厳しく指導すること。</p>	<p>また、事業者団体に対して改定実施の半年後に地区ごとに運転者の労働条件の改善状況を公表するよう指導をおこなっている。これらのとりくみにより運転者の処遇改善を促していく。</p>
<p>——国土交通大臣が認可した運賃は、距離・時間で営業収入が決まる。事業者が勝手に営業収入を書き換えるやり方は許認可と違うことをやつていることになるが、認可している国交省としてどう考えるか。</p> <p>計上した経費は査定される一方で、その分を営業収入から控除することは二重取りとなる。値上げ分を負担する利用者を欺く手法は、国民との約束を反故にしていないか。ま</p>	<p>(4) 運賃改定の趣旨は、労働条件の改善が入っている。フォローアップ調査でも、賃金支給率でみているが、改定前後で下がっていれば指導の対象となる。</p> <p>運賃査定では、総括原価の中にキャッシュレスやアプリ手数料等の費用を含めたうえで、改定率を出しているので、当該事業者には営業収入を変えずにやってもらいたい。</p> <p>ヒアリング対象となった1事業者は、結果として賃金の低下分以上に、運転者負担となっていた手数料を会社が負担するようになった、脳ドックなど健康診断項目を追加したなどで、その分を貯えていると判断</p>

<p>た、このような方法が広がりを見せている。</p> <p>(5) タクシー利用時に車内で現金決済する際、タクシーの配車アプリの配車手配料等をタクシー運賃と合わせて收受させず、アプリ事業者が直接利用者から收受する方法を取らせること。</p> <p>(6) 運賃要請に当たっては、改定後に賃下げ等の問題が生じることのないよう、確実に労働条件が改善される労使協定の締結を条件とすること。</p>	<p>した。</p> <p>(5) アプリ決済や車内決済など様々な決済手段を用意することは、利用者利便の観点から重要と考えている。決済方法を選択するのは利用者であることから、国交省として意見を出すのは難しい。</p> <p>(6) 賃金決定に関しては、労使間の問題であり、フォローアップ調査等を適切におこなって運賃改定の趣旨を逸脱する状況を認めた場合には、地方運輸局を通じて指導していく。</p>
--	--

全タク連 労働条件改善しないと業界は続かない

全タク連 武居副会長他3人
組合側 庭和田委員長他7人



要請書を手渡す庭和田委員長(左)

要請事項	回答要旨
<p>1. 「ライドシェア事業に係る制度の導入に関する法律案」、ライドシェア全面解禁について反対の姿勢を堅持すること。</p> <p>また、ライドシェア全面解禁を阻止するため、国への働きかけを強めること。新たな規制緩和も含め、ひきつづき警戒心をもって労使で共同してとりくまれること。</p>	<p>1. 協会の臨時総会において、規制改革推進会議で議論されているライドシェアは必要ないと決議した。</p> <p>内閣においてはタクシー議連の先生方が閣僚に任命されている。金子恭之国交相はタクシー議連の副会長で、この間の議連と協会との関係や経緯をみている人物。規制推進会議担当は城内実氏となった。また首相</p>

	<p>補佐官に松島みどり議連会長代行と事務局長経験のある井上貴博議員が就任しているので、タクシー業界を理解していただける体制ができたと考えている。</p> <p>今後もライドシェア全面解禁には反対で、協会としても同感するし、一緒になってやっていきたい。</p>
2. ライドシェア導入根拠とされる供給不足には、新たな労働者が流入できる魅力ある業界となるよう、労働者の賃金・労働条件改善など労働条件の確立を早急にとりくまれること。	<p>2. 稼働率の悪い事業者は廃業していく傾向となっている。</p> <p>インバウンドの影響もあり、10時間拘束の日勤勤務、週休3日で50万円以上稼ぐような会社も出てきているが、労働条件を上げないとこの業界は終わってしまうと危機感を持っている。運賃が上がることだけに頼っていたら将来はないとも思う。</p>
3. 危機に陥っている地域公共交通を維持・発展させるため、地域住民、障がい者や高齢者の輸送にタクシーが貢献できるよう、国への補助金増額など働きかけを強めること。	<p>3. 北海道や東北における冬季割増を国交省が打ち出してくれたことに感謝している。他にできることがあれば国交省へ要請していきたい。</p>
4. 運賃改定実施または予定される地域においては、運賃改定時のノースライド（運送収入に対する歩合率の維持）を守らせ、営業収入に係数を乗じるなどの脱法手法を行わせないこと。また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加盟事業者に周知徹底すること。	<p>4. 労務委員会の中で、改定時の通達に歩合率の維持が出ていることに対して異論が出ている。国交省に確認した際、ノースライドという言葉ではなく、歩合率、賃金比率という言葉を使っている。</p> <p>会社は賃金を労使協定なく勝手に変えられない。一方で、運賃改定によって社会保険料率が2等級上がり、增收分がなくなってしまうのは事実。</p> <p>コスト増となっているのはアプリ配車に傾注してきたことで、現金が減りキャッシュレスが増えたことが大きなコストとなっており、労使で話し合うしかない。</p>

<p>5. タクシーの優先配車サービスの手数料は全て配車アプリ事業者に入るところから、配車手数料の一部を運転者に還元させるよう配車アプリ事業者に働きかけること。</p>	<p>5. アプリの問題については、国交省も問題意識を持ち始めている。アプリ手数料は運転者に一切還元されない問題がある。手数料問題はタクシー事業者が、アプリ事業者へ口を出せない問題が浮上している。</p>
<p>6. 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>6. 最低賃金は、当然払うべきだと考えている。特に地方は、最低賃金との関係を考えていかないとならない。 そのうえで、最低賃金と運賃の問題で、運賃の改定率に最低賃金を加味した部分を考慮した制度設計をして欲しいと国交省へ求めている。</p>
<p>——需要が少なくて最低賃金も支払えないような実態のある地域では、法人主体ではなく個人タクシーを増やすような制度に変えていく必要もあると考えている。</p>	<p>そういった意見も参考にしたい。</p>