

運賃改定主旨を逸脱した事業者は指導

【2022. 11. 10 国土交通省交渉】

出席者 国交省 自動車旅客課梅田智タクシー事業活性化調整官他7名

組合側 庭和田委員長、徳永副委員長、高城書記長他3名（東京、神奈川、埼玉）

要 請 事 項	回 答
1. 国交省として新型コロナウイルス対策を継続し、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。 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。	国内で旅行者も増え、タクシー需要も高まるなど通常期に戻ることを期待しつつも経営環境は厳しいことから、最大限の支援措置を講じてきた。皆さんからの要望を受け、適切な支援を行っていきたい。
2. 規制緩和に関して、 (1) タクシーの変動運賃制について、現在までの検討状況を明らかにするとともに、今後、導入は見送ること。 (2) 「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、折り畳みバイクを使った「運転代行」など、新たな規制緩和を認めず、公共交通の秩序を維持すること。 (3) 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。	(1) タクシーの公共交通機関としての役割を損なうことなく、生産性・利便性の向上に資することが重要。今年7月に有識者、関係者による検討会を設置しこれまで2回開催した。今年度中に複数回開催し、昨年度の実証実験を踏まえ議論しているところ。 (2) 道運法21条による実証実験をおこなってきた。今後継続的な運行を行うにはバス・タクシー、地域住民等が参画する地域公共交通会議で、乗合い運送の許可が必要となる。タクシーの需要を損なうことにならないか分析していくことが重要と考えている。 また折り畳みバイクによる「運転代行」については国交省の許可範囲外。 (3) ライドシェアについては認めるわけにはいかないとの立場を堅持。
3. 地域公共交通維持のため、乗合タクシー、コミュニティバス、路線バス維持の補助金を大幅に増やすこと。また、障がい者や高齢者がタクシーを利用する際に運賃を補助する制度を国として設けること。	過疎地域などを中心に臨時予算を活用して最大限の支援措置を行ってきている。高齢者などの移動の確保から、UDタクシーなどの購入支援もおこなってきている。今後も地域公共交通を支援していく。

4. 東京特別区・武三地区をはじめタクシー運賃改定が予定される地区で、運賃改定時に運転者の労働条件が確実に改善されるよう指導すること。また運賃改定の前に賃金を切下げるなど改定の趣旨を逸脱する不当な手法を認めないこと。	令和元年12月に通達を発出。事業者に対して改定後において運転者の労働環境の改善措置を講ずること。障がい者割引など事業に要する費用を運転者に負わせている場合は見直しする、の2点を求めている。改定後に公表することとしており、フォローアップ調査や別件監査で主旨を逸脱した事業者は指導する。運転者の労働条件改善のためにも迅速に監査していく。 賃下げを提案されている組合がまとまって申告目的で来られれば運輸局は対応する。 (組合からフォローアップ監査は事業者のみならず、労働組合からも聞き取るべきとの意見への回答) 組合からの協力を得ることも検討したい。 また、いま伺った内容や情報の通報がありえると、全国の運輸局に通達する。
5. タクシー労働者の労働条件改善のため、供給過剰を解消して運転者一人当たりの営業収入が確保される方策をとること。	臨時休車制度を実施しており、事業者が柔軟に需給を調整できるように措置している。特定地域であれば特措法に基づき強制的に可能だが、準特定地域では事業者で協議されるべき。
6. 本年4月に改正された道路交通法で、レベル4に相当する運転者がいない状態での自動運転(特定自動運行)に係る許可制度が創設されたが、バス・タクシーが旅客を乗せる際には、安全確保のために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。	道路交通法の改正に伴い、従来の輸送の安全が確保されるよう有識者等の参画による検討会で議論を進めているところ。
7. 貸切バス運転者の労働条件改善のため、適正な運賃設定とその収受を徹底し、旅行社等による手数料還元の要求など不当な圧力を排除すること。	通報窓口への通報、監査、貸し切りバス適正化機関による巡回指導などを通じて違法な運賃・料金による運送契約等をつかみ是正指導をしている。

賃金見直しは、労使協議で合意が必要

【2022. 11. 10 厚生労働省交渉】

出席者 厚労省 労働基準局監督課多賀谷千尋係長他 8 名

組合側 庭和田委員長、徳永副委員長、高城書記長他 5 名（東京 2、神奈川、埼玉、本部）

要 請 事 項	回 答
1. 新型コロナウイルス対策の雇用調整助成金、休業支援金など事業と労働者を支援する特例措置を縮小せず、コロナ収束まで継続すること。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労働者支援の新たな制度を構築すること。	緊急時に比べて活用が減少していることから、特例措置については段階的に縮小し、通常に対応に近づけていく。 その中でも業況の厳しい事業者には 3 月まで延長している。4 月以降については改めて示していく。休業支援金についても同様。
2. コロナ禍で多くの労働者が借り入れている緊急小口資金・総合支援資金については、被害が長期化して返済困難な状況にあるため、返済の猶予、免除などの措置をとること。	償還が始まった段階で住民税が非課税の場合は免除する。また償還が始まった以降でも生活保護の受給者となった、重度障害認定、債務整理を行っている場合も償還免除となる。 また、やむを得ない事情がある場合は、1 年猶予することがある。
3. コロナ禍による営業収入の低下でタクシー労働者の最低賃金法違反が多発しているので、監督を強化し、違反を是正すること。 (1) 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。 (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を許さず、雇用の維持を徹底すること。 (3) 最低賃金の支払いを要求する労働者や労働組合に対して、解雇や事業所閉鎖などで脅して要求を取り下げさせる不当労働行為を許さず、指導すること。	労働基準関係法令を遵守されるよう周知指導を行っている。違反があれば是正について厳選に指導している。 (1) 労働者に指揮命令があった時に即時に業務に応じられる場合、労働から離れることが保障されていない待機などの場合は労働時間。 (2) 本人の自由な決定が出来ないなどの場合は権利侵害に当たり退職勧奨となる。問題となる事案を把握した場合には都道府県労働局等で啓発指導を行う。 (3) 最低賃金違反があった場合には労働基準監督署で是正指導する。また労働組合活動を行ったことにより解雇などを行えば不当労働行為となることから、労働委員会へ救済申し立てをしてほしい。

4. 東京をはじめ各地でタクシー運賃改定が予定されているが、東京の運賃改定については、厚労大臣も構成員である物価問題に関する関係閣僚会議が10月7日、「政府は、本運賃改定による値上げが、タクシー乗務員の賃金水準等の労働環境の改善に適切に反映されているか継続的に監視を行う」としているところであり、厚労省としても、運賃改定に乗じて使用者が労働条件を一方的に引き下げることがを許さず、労働条件の改善となるよう監視・指導を行うこと。	労使の話し合いの下で、合意が必要。賃金制度の変更が不利益に当たるかは司法で判断がなされるものと考え る。 就業規則の変更で賃金制度を変更する場合には、労働契約法の規定に準拠しているか判断する。疑義ある場合には、労働基準監督署や各労働局の総合相談窓口で対応している。
5. クレジットカードの手数料や事故時の賠償金・修理代、割引運賃の歩合給への反映分など、本来使用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について、経費を労働者の同意なく賃金から一方的に引き去ることのないよう監督を強化すること。また、手数料等を歩合給の計算時に営業収入から引き去るなどの脱法的手法を認めないこと。	賃金制度については労使の合意でなされるものである。法令の最低基準に反しない限り指導は難しい。 一方的に賃金を引き下げたり、労使協定のない手数料等の賃金控除は違法となるので是正指導する。
6. 自動車運転者の改善基準告示改正について、改正時には、労働時間短縮の実効性を確保し得る適切な通達を出し、使用者に対する周知・指導を徹底すること。 同時に、今改正で不十分となった点については、時期を置くことなく見直し・再改正をめざし、その際には審議に自交総連の代表を入れること。	過労死防止の観点から公労使で検討を進めてきた。9月に取りまとめ、12月に改正、令和6年4月から施行の予定。 総労働時間の圧縮が図られた形となった。周知については11時間が努力目標となっているが、改正の趣旨が伝わるように周知し、指導についても過労死防止が一層図られるよう指導も行っていく。次期見直しについては実施後の運用もよく見て見直していきたい。

運転者負担は無くすよう会員事業者に周知している

【2022. 11. 10 全タク連交渉】

出席者 厚労省 武居副会長、神谷理事長他2名

組合側 徳永副委員長、高城書記長他3名（東京、神奈川、埼玉）

要 請 事 項	回 答
1. 新型コロナウイルスへの対応を継続し、雇用調整助成金を活用した計画休業を行い、休業手当は平均賃金の100%を支給すること。雇用調整助成金・休業支援金について、特例措置等の縮減をせずにコロナが収束するまで延長するよう政府に求めること。 タクシー事業と労働者の窮状を救う直接的な支援策、給付金・補助金などを国に要請して、事業の存続・労働者の生活を守るため努力されること。	特例措置の延長を求めてきたが、縮小となってしまった。第8波が心配されることから、拡大するようなら改めて政府に求めていきたい。
2. 白タク合法化、ライドシェア解禁を阻止するため、ひきつづき警戒心をもって労使共同してとりくまれること。 「定額乗り放題」や「オンデマンド交通」、「折り畳み電動バイクを使った『運転代行』」など新たなシステムでの規制緩和に反対すること。また、変動運賃制度の導入に反対すること。	全国的に眺めると、10台程度の会社しかないというところもあり、タクシーだけでとなり得ない状況になっていても、デマンド交通をやる体力もない。そういった状況で白ナンバーが入ってこないように注視しなくてはならないと考えている。
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つよめること。	高齢者などを対象とした「免許返納割引」が地方の事業者にとって負担となりつつある。各自治体に補助金を出す余裕もなく、困っている。 国の高齢者政策としてやるべきで、補助金増額は国に働きかけていく。
4. 改正される改善基準告示について、労働時間短縮の趣旨を理解して、とくに日勤の休息期間は11時間を基本とするなどの内容を全事業者が遵守するよう周知徹底をすること。また、さらなる労働環境の改善に向けて早期に見直し・再改正がされるようにすること。	まず進めさせていただきながら努力させていただきたい。 NHKのクローズアップ現代でトラックの休息期間が取り上げられたことで、次期の見直しも前倒しされるのではないかと心配している。 高齢者運転者が増え、時間短縮されていくと思うし、全国に努力するよう伝え

	る。
5. 東京をはじめ、今後、運賃改定が予定される地域においては、運賃改定時のノースライド（賃率の引き下げをしない）に加え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にすること。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。	労務委員長の立場上、各社の賃金のことまでは言いづらいが、運転者負担は無くすよう全国の事業者をお願いしている。 労使での事前協定は前例など記憶にない。労務委員会で意見を聞いて合意を得てから対応したい。 ハイヤーは都市型ハイヤーが増えすぎて、加盟会社が全社申請しても7割ルールをクリアできないことから、運賃改定ができない。
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。	最低賃金は払わなくてはならないものだとして理解している。法令順守するように会員事業者に啓蒙する。