



(電子版)

info@jikosoren.jp

2016年 第9号 2016年12月15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

改善基準告示の法制化に足を踏み出せ 交運共闘が国交省、厚労省と交渉

交運共闘は12月9日、国交・厚労省交渉を行いました。タクシー・バス関係部分の回答を紹介します。

国交省は、ライドシェアの合法化は自家用車の運転者のみに責任を負わせるもので安全に問題があるとの立場を改めて表明しました。

【交運共闘 2016. 12. 9国交省交渉】

出席者 交運共闘 高城議長、鈴木事務局長、菊池幹事他7人

国交省 自動車局安全政策課森本対策官、同旅客課大橋課長補佐他6人

要請事項	回答要旨
<p>自動車運転者の労務改善基準告示を、IL0153号条約や同161号勧告、「過労死認定基準」などとの関連から、関係省庁と連携して改正されること。</p> <p>——厚労省の管轄なのはわかるが、安全のため国交省からも言ってほしい。</p>	<p>自動車運転者は長時間労働がみられ、改善のために国交省でも指導している。告示は、関係労使の合意の下でつくられ、実情を踏まえたものと認識している。改正は厚労省の管轄となる。改正には労使の合意の醸成が必要となる。</p> <p>国交省としては基準の遵守を徹底指導している。</p>
<p>白タク行為であるライドシェアの合法化を容認しないこと。</p> <p>——11月30日に新経済連盟の新提言が出され、国交省に反論が加えられているが、国交省として反論するのか</p>	<p>交通運輸は安全・安心が最重要だ。ライドシェアは労働者の管理、車両整備等の責任者を置かず、自家用車の運転者のみが責任を負う形態で問題がある。慎重な検討が必要だ。政府内で具体的な検討は行われていないが、もし検討の場が置かれれば問題点をしっかり指摘していきたい。</p> <p>規制改革推進会議の規制緩和ホットラインとかで要望が出てくれば、いままでの考え方で答えていきたい。</p>



厚労省交渉で要請書・請願署名を渡す高城議長（左）

【交運共闘 2016. 12. 9厚労省交渉】

出席者 交運共闘 高城議長、鈴木事務局長、菊池幹事他 6 人

厚 労 省 労基局労働条件政策課労働条件確保改善対策室巻幡室長補佐、
同室佐々木労働条件改善係長他 9 人

要請事項	回答要旨
<p>自動車運転者の労務改善基準告示を、ILO153号条約や同161号勧告、「過労死認定基準」などとの関連から抜本的に改正し、法制化してその実効確保をはかること。</p> <p>——毎年同じ回答だが、交通機関の安全に影響するから要請している。休息期間8時間では翌日は安全運転できない。厚労省が使用者に働きかけ、議論する場をつくるべきだ。</p>	<p>労働者が安心して働ける環境が重要で、ルールが守られることが必要だ。交通運輸関係は違反率が高いので、国交省とも連携して告示の履行確保をはかっている。改正は事業の運営にどのような影響があるか慎重な検討が必要となる。</p> <p>告示の策定当時、公労使で議論して策定した。取引先との関係など考慮が必要になる。</p> <p>休息期間11時間要求の根拠を教えてほしい。（ILO勧告、EU指令で11時間は国際標準との説明に）勉強させていただく。</p>
<p>法違反を厳しく取りしめる監督体制を強化すること。そのための人員を確保すること。</p>	<p>公務員全体の定員削減の状況下ではあるが、監督官を増強し体制を整備するため75人の増員要求を出している。</p>
<p>地域最低賃金を早期に1000円以上に引き上げ、全国一律最賃制度を確立すること。</p>	<p>1億総活躍プランの中で1000円をめざす最賃引き上げを掲げ、今年度は平均25円と過去最大の引き上げとなった。今後も実情をみながら決定していく。</p>
<p>交通運輸業の社会保険未加入事業場の加入を徹底すること。</p>	<p>運輸局からの情報提供も受けて集中的にやっている。4年に1度は全社に入る頻度で調査している。</p>

初乗り距離短縮運賃 認可すべきでない 山添参院議員 消費者問題特別委員会で質問

日本共産党の山添拓参議院議員は12月12日、消費者問題に関する特別委員会で東京のタクシー初乗り距離短縮運賃について質問、運賃組替えの矛盾を指摘し、認可の中止を求めました。

山添議員は、初乗り距離短縮運賃は2キロ以内なら値下げになるが、概ね6.5キロ以上では値上げになる、これを「値下げ」というふれこみでやるのはおかしいと指摘、国交省に、中長距離は値上げになることを認めるか、そのことを消費者にどう周知しているのかと聞きました。

国交省大臣官房堀家久靖審議官は、短距離で減収になる分を中長距離利用者の運賃引き上げでカバーし、全体として運賃収入が変わらないように運賃を組替えるものだと説明、6.5キロ以上は値上げになると認め、消費者委員会からの意見も踏まえ、利用者に丁寧に説明するよう指導していきたいと答えました。

山添議員は、値下げばかりを強調するべきではないと指摘したうえで、自交総連東京地連の資料をつかって新運賃の試算をすると、ほとんどの運転者の営収が減収になる、いまでも低い賃金がさらに悪化、長時間労働につながり、利用者の安全にも影響が出る問題だとして、タクシーの安全をどう担保するのかと聞きました。

根本幸典国土交通大臣政務官は、短距離の値下げを中長距離の値上げでカバーし、新たな需要も考えられるので、全体として減収となることは想定していないが、新運賃の実施後、実態を調査して必要な検証を行っていききたいと答えました。

山添議員は、やってみて事後検証では、本当に安全・安心が守れるのか不安だ、事業者や運転者に収入水準を維持するように自己努力を求めるということになると、下町の駅や商店街からタクシーがいなくなり、（長距離客が期待できる）都心に集中してしまい、渋滞や排ガスの問題も出て、公共交通の機能が持続できなくなることも考えられるとし、初乗り距離短縮運賃の認可はやめるべきだと主張しました。さらに議員は、軽井沢スキーバスの事故でも明らかなように値下げの過当競争が労働条件の低下をもたらし安全を脅かすことが現に起きている、消費者委員会は値下げのもたらす影響も検討すべきだと思うとして、大臣の見解を質しました。

松本純内閣府特命担当大臣（消費者及び食品安全、防災担当）は、消費者委員会から、運賃組替えについてタクシーのサービスの質が低下したり、タクシー運転者の賃金水準や労働時間等の労働環境が悪化することがないように、国土交通省は継続的に事業者の監視を行い、必要に応じて対策を講じるべきとの意見をいただいているので、国交省には適切に対策を講じていただきたいと考えていると答えました。



山添拓参議院議員