

収束から回復への長い道

サポートメニュー
活用のヒント

コロナ禍を生き残り、進化するために――

厚労省の取りまとめた新型コロナウイルス感染症に起因する雇用への影響(5月29日現在)の中で、タクシー・バス等を含む「道路旅客運送事業」は、「雇用調整の可能性がある事業所数」では、全体の9位(1160件)だが、「解雇等見込み労働者数」では2287人となっており、2位に跳ね上がっている。別の産業を見れば、「建設業」は前者では6位だが、後者ではランク外だ。これはコロナ禍の影響が収束すればある一定の回復が見込めるからと分析することができる。一方、道路旅客運送業には収束後もダメージが深刻であると判断しているのではないかと見ることができる。実際、水面下では「そのままフェードアウト」と話す事業者の存在も…。特にタクシーは労働に資格(2種免許)が必要な職であることから、他の業種と比較して、解雇はしにくい産業構造だが、発表内容を分析すれば、シビアにならざるを得ない――。(鈴木)

雇用調整助成金申請の相談が多数

タクシー専門ソフトハウスの老舗、システムオリジン(海野 知之社長、静岡市)は、タクコン(タクシー総合管理システム、事務処理・経営管理システム)を展開しており、全国約1000社が導入。業界

の労務・法務関係に精通しており、同社のシステムを活用し、業界独自のルールなども織り交ぜながら、一般的な社労士や相談窓口とは異なる視線から、補助金申請等への協力を行っている。現在、特に「雇用調整助成金」に関する相談により「平常時の数倍」サポートセンターに電話が寄せられているという。

雇用調整助成金は大前提として、「労基法を守っていない会社には支給されない」。また申請を行った際に、審査の過程に労働局の審査が含まれているため、そこで最賃補償や労働時間管理を行っていない事業者は、申請をためらうケースもある。タクコンでは、導入事業者の過去のデータも保存しており、単価をシミュレーションすることで、導入事業者の「持ち出し」の最小化に適した申請内容を求めることができるのだという。

今月3日、同社担当者に聞いたところによると、助成金の対応関係で有償でも協力を要請する事業者も多く、東京の事業者で休業の相談があったうち、約半数が要請しているという。労務と法務に精通した同社全体としての処理能力の高さが評価を受けて

業種別にみた解雇等見込み労働者数、雇用調整の可能性がある事業所数(数の大きな上位10業種を記載)

	雇用調整の可能性がある事業所数		解雇等見込み労働者数(人)	
1	製造業	6,298 (+1,565)	宿泊業	3,702 (+1,070、うち非正規568)
2	飲食業	4,760 (+1,064)	道路旅客運送業	2,287 (+328、うち非正規164)
3	小売業	3,028 (+906)	製造業	2,269 (+658、うち非正規320)
4	サービス業	2,418 (+631)	飲食業	2,122 (+836、うち非正規492)
5	宿泊業	2,035 (+356)	小売業	1,135 (+316、うち非正規158)
6	建設業	1,277 (+378)	サービス業	1,103 (+354、うち非正規110)
7	理容業	1,260 (+531)	労働者派遣業	1,094 (+384、うち非正規299)
8	卸売業	1,199 (+450)	娯楽業	796 (+102、うち非正規42)
9	道路旅客運送業	1,160 (+197)	運輸業	412 (+117、うち非正規8)
10	医療、福祉	1,012 (+312)	卸売業	408 (+191、うち非正規35)
全体		30,214 (+8,155)		16,723 (+4,811、うち非正規2,366)

※業種は、都道府県労働局が企業から聞き取った情報であり、日本標準産業分類に準じて整理しているものではないことに留意が必要。なお、括弧内は前週からの増加分である。

いる――と評価できるところだろう。

検討事業者の“悩みどころ”は？

事業者から寄せられる相談で多いのは、これまで企業都合での休業を行ったことがないこともあり、労基法26条に定める休業補償の基となる「平均賃金の算出方法が分からない」という内容だ。

出来高払制のタクシーにおいて平均賃金の算出は、①「原則の計算(過去3か月分の総支給額を暦日数で除した金額)」②「最低保障(過去3か月の総支給額を労働日数で割った数値の60%)」――の2パターンのうち「どちらか高い方」が採用され、採用された「平均賃金の100分の60%以上」の給付が休業補償に義務付けられているが、事業者が自身で計算した際に、②の最低保障を忘れるケースや、総額や労働日数に含めてはいけない金額や日数を間違えるなど、数値が一致しないことによる問い合わせも続発しているという。

また、申請に際し相談事業者が最も懸念しているのが、「最賃の不払い」だ。最低保障を支給率により行っている給与形態の会社が要注意となる。

「月間営収〇円未満は〇%支給を保障する」といった最低保障である。こういった保障の考え方は時間に応じたものではなく、設定時には想定されていない「過去に前例のない時間当たり営収の落ち込み」により法定の最低基準を下回るケースが考えられる。比較的営収の落ち込みが低い昼日勤にシフト変更するなどの対策で凌ぐケースが多いようだが、この状況が長引くようであれば給与や賞与の改定も必要になってくる。

申請にあたっては、原則「直近3カ月+申請月の賃金台帳」を添付しなければならないが、この賃金台帳での「藪蛇」を恐れるケースも相当程度ある。助成金の公募要領自体に労働時間の記載義務はないが、労基法での記録義務について問題視される可能性もあり、労働時間等の記載された賃金台帳を添付することで、不払いなどが明るみになる危険性を危惧する事業者も存在する。

また、雇用調整助成金の申請を行うために今まで行っていない最賃補填などを検討する事業者もある。ただ、申請して戻ってくる補助よりも補填分の支払いが上回ることも十分に考えられるため、注意

が必要だ。

また、日車営収の大きい東京業界では、水揚げの高い乗務員に関しては、判断基準が労基法28条(最低賃金に関して)ではなく、労基法27条(出来高払制その他の請負制で使用する労働者については、使用者は、労働時間に応じ一定額の賃金の保障をしなければならない)に抵触するケースが出てくるのではないかと疑問もある。「さすがにここまでチェックはされないだろう」「ここまでチェックされたら、無理だ」と事業者も話しているようだ。

コロナ禍に伴う拡充前の雇用調整助成金を受給していた事業者の話では、通常は労基法違反があった場合、支給決定の後、違反行為が解消されるまで支給されない――という対応がほとんどだったが、今回は対応窓口のキャパシティの問題もあることから、却下される可能性もあるという。

また現在、厚労省の労働政策審議会の議事録等の中では雇用調整助成金の特例措置を「9月末」まで延長し、日額上限を8330円から「1万5000円」に引き上げられることが規定ルートとなっている(その後確定)。公的な直接給付「みなし失業」と併せて、関連法案が成立次第(今国会の会期は6月17日まで)具体的に出てくると予想されている。

そのため、東京業界の事業者の間では6月末で休業を打ち切る予定でいたところも多かったが、延長を検討する向きも増えているようだ。「過度な自粛ムード」は6月では解消しない――という見方も強まっているという事情が背景にはあるようだ。

東日本大震災時に適用された「みなし失業制度(公的 direct 給付)」は、休業状態を失業と見なし、休業者が失業給付の基本手当の受給を可能とする制度である。こちらも同時並行で検討されており、これに対する質問も増加基調にあるのだという。なお、雇用調整助成金とみなし失業制度は、併用できない。

「7月1日」の会社状況も問題に

また特例期間が9月末まで延長されることにより、7月1日までに休業が解消されないケースが懸念されているのだという。社会保険料の計算のもととなる「算定基礎(定時決定)」に大きく影響が考えられ、こちらについての問い合わせも多くなってい

る。期間内に休業があった場合については「一時帰休」に関する規定が存在するが、この規定のポイントとして休業の解消が7月1日までに行われているか否かで、大きく扱いが変わるのだという。

一例をあげると、仮に6月から休業した場合、「7月1日」に休業を解消しているのか、いないのかで変わる。休業を解消していれば「休業分である6月を除き、4、5月で算定」、解消していなければ「休業分を含めて4、5、6月で算定」ということになる。さらに、ここに随時改定を考慮すれば一層複雑となる。

事実上、国の「過払い」はない？

雇用調整助成金の特徴として、会社全体で雇用保険に加入している人の1年間の賃金総額から1日当たりの単価を国が求める——という点がある。理屈だけで言えば、その単価が会社が実際に休業補償として支払った単価を上回った場合に「支払った額よりも多く支給される」ケースもあるそうだ。

非常に良い話に思えるが、実際に会社の従業員構成比率で考えれば、乗務員が圧倒的に多く、定時制などの雇用形態の割合が高い昨年の乗務員給与に係る支給単価がそこまで高くなるということは考えられない——ということだ。

同社の複数社の試算では、「まともに計算すれば給付額の単価が上限額に届くことはなく、ほぼすべての事業者で、当然ながら休業手当で支払う額が助成される額よりかなり多くなった」という結論に至っているという。

また支給率についても、「休業手当で支払う額に支給率を乗じた金額」が基準になるわけではなく「会社全体で求めた平均賃金日額に支給率を乗じた金額」を支払うという枠組みであることから、支給額は休業補償を下回るというのが現実的なところだ。

例えば、会社全体の平均賃金日額が7000円の会社で、月給30万円の人が1日休業し、休業手当を平均賃金の80%で設定した場合、日当1万円の80%である8000円が休業手当として支払われるが、給付額も会社全体の平均賃金日額の80%ということになり、7000円の80%で5600円が給付されることになるのだという。

休業手当が高く、助成金は少ない——という実情

からすると、なるべく休業補償の支払いを下げている方が事業者側には都合が良くなるということだ。そのため、法定のギリギリで支給しようとする事業者が多いが、一步間違えれば労基法違反を取られ給付が受けられないばかりか、労働局の審査で指摘されることも考えられる。そのため、各事業者ともチェックがかなり厳しくなっているようだ。

禍を福に転じる道を

アフターコロナのタクシー産業の展望について、同社の担当者のひとは、タクシーによる有償貨物運送の特例措置は大きな変化をもたらすと展望する。同社の「ゆびタク」のシステムを活用して、フードデリバリー・サービスを展開する事業者も出てきていることから、システム構築も意外と容易に可能ではないか——と述べている。公共交通として現状で輸送力の強化が必要とされるのは、都心部よりも郊外地域であり、そのソリューションの第一歩が「客貨混載」であるとの考えから、将来の業界構造の構築に大きな役割を果たすと見ており、「タクシーの進化するものと一緒に進化していきたい」と話す。

別の担当者は、感染症対策の観点から「タクシーが公共交通の中で、一番、安全性を証明しやすかった。感染予防の対策では、タクシーが一番、優位性を出せるはず」と指摘する。アフターコロナの世界では、さまざまな感染症に対して予防策を打ち出すことで、「安全だから、タクシーを選ぶ」という需要も創出できるのでないかと予測。「実は3密から一番遠い乗り物」であることをもっとPRしていく必要性を指摘した。

また、コロナ禍において、じつは事前確定運賃やキャッシュレス等の施策はもっと進めるべきではなかったか——ともし、「コロナを踏み台にして、さまざまなサービスを進化させることができるのではないか」と話す。

現状として、タクシー産業の苦境はまだ続いている。今は、さまざまな制度を活用し、まずは各社、生き残りを図らなければならない。その際には使えるもの、頼るべき相手はすべて使うべきだ。今が正念場。業界の総力戦はまだ続けていかねばならないだろう。

新型コロナウイルス感染症で経営にお困りの旅客運輸業経営者の皆様へ

【支援が受けられる場合についてまとめました】

実質無利子融資や最大200万までの給付金により、当面の運転資金を確保するとともに、休業手当等の助成や税・社会保険料の納付猶予、公共料金の支払い猶予で足下の支払い負担を軽減。さらに、店舗の改装等、回復期に向けた前向きな投資を応援します。

売上は縮小する中、
車両維持費等の固定費は
変わらず負担に

最大200万円まで給付金を支給します。
新たに持続化給付金を創設し、法人には最大200万円、個人事業者には最大100万円、事業全般に広く使える給付金を支給。

売上減少に伴い、
当面の運転資金を
調達したい

コロナ特別貸付等の資金繰り支援があります。
新型コロナウイルス感染症特別貸付は、特別利子補給制度を併用することで実質的な無利子化を実現。さらに、都道府県等による制度融資を活用して、民間金融機関にも実質無利子の融資を拡大。

従業員を一時的に
休業させたいが、
手当の支払いが大変

雇用調整助成金で手当等の一部が助成されます。
休業手当等について、4/5（解雇等を行わない場合は、9/10）を助成。更に、一定の要件を満たす場合は、特例的に助成率を100%に引上げ。
※中小企業の場合

税金や保険料の
支払いが負担に
なっている

税・社会保険料の納付が猶予／減免されます。
基本的にすべての税・社会保険料を対象に無担保かつ延滞税なしで1年間納付を猶予。さらに公共料金関係の支払いについても猶予。また、既存の事業用家屋・償却資産への固定資産税も減免されます。

出張客や観光客の
減少を補う販路を
開拓したい

ものづくり補助金、IT導入補助金が活用できます。
新たなサービス開発のための設備投資をものづくり補助金で支援。顧客対応・販売支援システム（マーケティング、予約管理、営業行動支援、嗜好情報管理）等を利用した付加価値を高めたサービス提供に、IT導入補助金の活用が可能。

※各支援策には、売上高減少等の一定の要件があります。

【まずは、お近くの経営相談窓口までご相談ください。】

日本政策金融公庫、商工組合中央金庫、信用保証協会、商工会議所、商工会連合会、中小企業団体中央会及びよろず支援拠点、並びに全国商店街振興組合連合会、中小企業基盤整備機構など全国1,050ヶ所にあるお近くの経営相談窓口まで。

<最寄りの窓口にて、皆様からのご相談に対応しています。窓口の住所・電話番号などはホームページでご確認ください>



本資料は経済産業省ホームページ特設ページに掲載しております

<https://www.meti.go.jp/covid-19/>

経済産業省 新型コロナウイルス感染症関連

