



交運労協ニュース No. 19

港区芝浦3-2-22 田町交通ビル3階

発行日 2024年6月13日

TEL:03-3769-6571 FAX:03-3769-6570

発行人 慶島 譲治

交運労協URL <http://www.itf-jc.jp>

公共交通を守り雇用破壊を許さない6.7 総決起集会を開催！

ライドシェア新法制定阻止に向け、 決戦の火蓋が切って落とされる！

交運労協は、6月7日、18時30分より田町交通ビル6階ホールにおいて、310名の参加のもと、「公共交通を守り雇用破壊を許さない6.7総決起集会」を開催した。

集会は、小島事務局次長の司会で始まり、主催者を代表して住野敏彦議長は、「交運労協全体としての運動を展開していくということで、今日はライドシェア新法制定阻止のキックオフという形となった。7月から9月にかけて、地方交運・各府県交運全体に活動を展開していく予定である。交運労協は綱領にもあるとおり、労働者の社会的な地位の向上と労働環境の改善だけではなくて、利用者の利益に基づいた政策制度の要求の実現を目指すために結集している。タクシーだけの問題ではなくて、陸・海・空・観光サービス産業が一丸となり、60万人が先頭に立つということが一番大事なことだ」と挨拶した。



主催者挨拶をする住野議長



会場の様子



連合・村上副事務局長

続いて、来賓である連合村上副事務局長より「日本版ライドシェアとも言われる自家用自家用車活用事業の創設にあたり、連合は2023年12月に事務局長の談話を発出した。その中では、タクシー事業と同様に公共交通で保障されている利用者の安心安全、ドライバーの安全確保、車両の管理責任などは十分に担保されるのか、重大な関心を持って見極める必要がある。また、ドライバーの働き方については、労働者でなければ労働関係法令が適用されず、結果的に劣悪な環境での就労を強いられる懸念が拭えないこと、さらに健康診断などの健康管理や副業兼業を含めた過重労働の防止な

どの取り組みが課されない、利用者や歩行者などの安全を脅かすことにもなりかねないということを指摘し、こうした懸念が多い働き方を広げることは容認できないと述べた。さらに3月の中央執行委員会においてライドシェアに関しては公共交通で保障されている安全安心が確保されること、ドライバーは雇用契約に限ること、タクシー不足が解消された折には、当該制度を速やかに廃止することなどを柱にした考え方を確認しその後政府政党への要請活動を行っている。引き続き新たな法制度の議論も進められているところであり、その動向を注視し、関係産別の皆様と連携して、連合としても対応していきたいと考えている」と連帯の挨拶をいただいた。



近藤昭一 衆議院議員



森屋隆 参議院議員



坂本克己氏

次に、交運労協・政策推進議員懇談会の近藤昭一会長（衆議院議員）より「失われた30年と言われているがむしろ奪われた30年だと思う。働く人たちを、人ではなく物のように扱う、都合のいいときだけ雇用する。そして、都合が悪いときにはそうでなくするといった世の中を作ってきた。移動の手段が少なく足りないというのが本当にそうか。そしてライドシェアという方法を導入するこのことによって本当に解消できるのか。現場で頑張っていただいている皆さんの労働環境をしっかりと守り、足を守って交通手段を守っていくことが大切だと思っている。しっかりと現場で頑張ってる皆さんと連帯をし、ライドシェア新法制定を阻止する。」と挨拶があった。

さらに、タクシー政策議員連盟の森屋隆事務局長（参議院議員）が「本日（6/7）参議院の本会議において、建設業法の改正案が可決決定をした。4月26日には、新物流2法も可決決定をしている。この共通点は、規制緩和によって負の遺産となった長時間労働・低賃金に対する改正法案だ。特に建設業法のポイントは、標準労務費の設定であり、規制緩和で行われた全てのダンピングを許さない、こういった強い決意の表れだ。タクシーも2002年に規制緩和があり、働く皆さんの賃金労働条件が崩壊した。そこで政治がその反省に立ち、2009年には特措法を作ったにもかかわらず、15年経った今、ライドシェアを導入するという自己矛盾を起こしている。もともと国民の足が不足しているというのがタクシーにおける課題だったところに、今や新法を作ることが目的になっている。この大きな矛盾をしっかりと皆さんの生の声で崩していかなければならない。そしてUberテクノロジーのCEOが来日し『ドライバーの請負を認めれば、ドライバーのなり手はもっと増える』と発言している。これは企業が労働者として認めない、社会保険料などは皆さん自分で払ってくださいということであり、企業の責任を逃れた無責任な自己責任主義である。私達はこういった企業のあるいは一部

の政治家の思いで、私達の生活や雇用を奪われるわけにはいかない。本日の田町での街宣行動、そしてこの6.7決起集会で、しっかり仲間の皆さんと心を合わせ、闘っていきましょう。そして政労使がこれまで以上に一致団結をし、ライドシェア新法をしっかりと粉砕していく決意を申し上げる」と力強く述べた。

最後に、全日本トラック協会会長ならびに全国ハイヤー・タクシー連合会の坂本克己最高顧問より「ライドシェア新法制定というのは政争の具になっているのではないか。世界に冠たる日本のタクシーを作ったのはドライバーの皆さんだ。日本国憲法第13条には幸福の追及の権利というものがある。ドライバーの皆さんはそれを享受する権利がある」と激励をいただいた。

その後、慶島議治事務局長が基調報告を行った。慶島事務局長は、①集会の趣旨、②規制改革推進会議答申、③現状分析と今後の取り組みについて基調報告を行い、「規制改革推進会議の答申は妥協の産物であり、一時の休戦協定にしか過ぎない。我々も油断することなく、『ライドシェア新法』制定阻止に向けた弾込めをしていかなければならない」と強調したうえで、「自家用車活用事業の運行開始と併せ、都市部を中心にタクシー乗務員も着実に増加しており、『ライドシェア新法』の根拠となったタクシーの供給力不足は解消されつつある。したがって、ドライバーを請負契約としてプラットフォームの自由な参入を認める『ライドシェア新法』は立法事実そのものが存在しない」として、公共交通を守り抜くことを参加者に訴えた。

続いて、3つの構成組織の代表者から、それぞれ決意表明が行われた。



内山 副議長



岩岡 委員長



本田 書記次長

【私鉄総連：内山 篤 関東ハイタク協議会副議長】

タクシー不足を解消するために時間帯空白に対しては、出庫時間を遅らせるなどの工夫、地理的空白にはアプリのマッチング率を上げるために流し営業を控え、営業を終えるたびに空白地域へ戻るといった効率無視のやり方で減収を顧みず努力している。業界もコロナ禍で激減した運転手を短時間で補充するために路上研修の短縮などで対応し日に日に稼働が上がっているのが現状だ。その甲斐があつて時間帯によっては空車が溢れている。我々の努力によって日々状況が変わっていることには目を向けず、新たな法制度への議論ばかりが先行している。交通産業においては、競争よりも一定の規制こそが乗客の安全・安心を守るために必要不可欠である。ライドシェア新法制定絶対反対、ともに頑張りましょう。

【交通労連：岩岡 耕司 神奈川交通運輸労働組合委員長】

今、神奈川県三浦市で「神奈川県版ライドシェア・かなライド」の実証実験が行われており、施事業者の組合員が弊組にいるためデータも手元にある。開始前からマーケットにならないという声もあり、事実稼働も1日1.37~0.6件といった具合だ。なんで議員がタクシー不足だと言えるのか。弊組でも横浜でも雇用を開始し、十分足りているし、数字も落ち着いている。日本人が減ってたまたまインバウンドが増えているということだ。雇用を守るには、2種免許を持ったドライバーを正規に抱えてなければならない。皆さん働く仲間とともに協力して、鉄道やバスと公共交通機関を守るという強い決意で、頑張っていきたいと思います。

【全自交労連：本田 有 書記次長】

今もハンドルを握り続けるタクシードライバーの仲間の多くが、あのコロナ禍の苦境を耐え抜いた仲間たちだ。当時、コロナ感染症という目に見えない新たな恐怖を抱え、充分とは思えない感染防止対策がとられたタクシー車両に乗り、いつ乗車して頂けるかわからない状況の中で仕事を続ける毎日だった。そんな私たちは、エッセンシャルワーカーという、それまで聞いたこともないような言葉で称えられた。その後の需要回復や運賃改定による賃金改善の兆しで、これからようやくコロナ禍に受けた傷を癒すことが出来ると思った矢先に、それまでの私たちの忍耐をあざ笑うかのようになり、一部の人間たちが“いわゆるライドシェア”を、新法を作ってまで導入しようとしている。過去の規制緩和による失敗も忘れ、彼らが唱える安全性を軽んじたライドシェアでは利用者の安全は担保されない。雇用によらない働き方を良しとする推進派の考えでは、タクシードライバーは再び窮地に陥り、更にワーキングプアを増やすばかりだ。

私たちの先輩は、「安全で安心して利用できる日本のタクシー」を数多くの苦勞を乗り越えながら築き上げてた。その結果、タクシーが公共交通の一員として明確に位置付けられた。私たちは、この素晴らしい日本のタクシーを今後も守り続けなくてはならない。ライドシェア推進派は、私たちタクシー産業に携わる仲間のことを「既得権益者」と呼ぶが、私たちの一体どこが既得権益者なのか。もしもそうであるならば、何故、未だに多くのタクシー事業者が赤字経営の状態なのか。何故、そこで働くタクシードライバーの賃金が全産業平均以下なのか。この事実だけでも私たちが既得権益者ではないことは明確である。私に言わせれば、彼らライドシェア推進派こそが新たな利権を獲得しようとする「国賊」である。

私たちタクシードライバーは、これからもより一層、安全で安心なタクシーを利用して頂けるための努力を続けていく。諸先輩方が築き上げた、素晴らしい日本のタクシーを、利用者のためにも、今、働く仲間のためにも守っていきます。これからもエッセンシャルワーカーとしての誇りをもって働き続けられるよう、より良いタクシーを目指し、ライドシェアなどというものが必要とされない社会をめざし、これからも公共交通の一員としてハンドルを握り続けることが出来るよう、ライドシェア新法の成立など決して許さない公共交通としてのタクシーを決して破壊させない決意をここに表明する。

以上、3名からの決意表明後、蒔田純司事務局次長が集会宣言（案）を読み上げ、満場一致で採択された後、最後に住野議長の「団結ガンバロー」をもって、集会は盛会裡に終了した。



会場の様子



集会宣言（案）を提案する
蒔田 事務局次長



団結ガンバローで閉会

総決起集会に先立ち、同日17時から18時までJR田町駅芝浦口で街宣行動が行われた。私鉄総連・交通労連・全自交労連あわせて約120名の組合員が街頭に立ち、「ライドシェア新法制定絶対反対」のシュプレヒコールを叫んだ。また通行されている方々を取ってもらいやすいミニタオルの情宣器材を配布した。



住野議長



交通労協の仲間



全自交労連・溝上委員長



私鉄総連・志摩ハイタク議長



森屋参議院議員



ミニタオルの図柄

【別紙】集会宣言

以上

集 会 宣 言

私たちは本日、300名の仲間が結集するなか、ライドシェア新法制定反対を目的とする、公共交通を守り雇用破壊を許さない6.7総決起集会を開催した。

わが国のタクシー事業は、住民の日常における移動手段として、地域公共交通の役割を担ってきた。しかし、コロナ禍によりタクシー需要の減少が深刻化し、多くの事業者が厳しい経営状況に陥ったほか、歩合給主体の賃金制度による収入激減や感染リスクに対する忌避感の高まりから、乗務員が大幅に離職することとなった。その結果、タクシーの稼働車両数が減少したことにより、コロナ禍後において、回復した移動需要に対してタクシーによる供給を十分に確保できない事態が生じるなど、「移動の足」不足を解消することが喫緊の課題となった。

政府も昨年12月、「デジタル行財政改革中間とりまとめ」において、地域交通の「担い手」や「移動の足」不足対策として、運転者確保のためのタクシー事業の規制緩和や地域の自家用車・一般ドライバーの活用を図る方針を掲げた。こうした経緯を踏まえ、国土交通省は、「自家用車活用事業」の制度設計を行い、4月からタクシー事業者の運行管理による、いわゆる「日本型ライドシェア」がスタートした。

一方、ライドシェア推進派は、ドライバーを請負契約として、プラットフォームが自由に参入可能な「ライドシェア新法」制定への意欲を燃やし続けており、規制改革推進会議では「新法」に関する議論が活発に行われてきた。結果的に、5月31日に決定された「規制改革推進に関する答申」では、「新法」については「規制所管府省と事務局の間で現時点で具体的な合意に至らなかった」として、「今後の検討課題」として記載されるにとどまり、ライドシェア解禁に向けた激流を土俵際で押し返すことができた。これは、私たち交運労協の運動の一定の成果であるといえる。

しかし、油断は許されない。「今後の検討課題」では、「タクシー事業者以外の者が行うライドシェア事業を位置づける新たな法制度について、次期通常国会の法案提出を視野に、年末に向けて法案化作業を直ちに開始すべきである」としており、ライドシェア推進派の執念を甘く見てはならない。

「自家用車活用事業」の運行開始と併せ、都市部を中心にタクシー乗務員も着実に増加しており、「ライドシェア新法」の根拠となった「タクシーの供給力不足」は解消されつつある。したがって、「新法」は立法事実そのものが存在せず、地域公共交通と正規雇用を破壊する結果しかもたらさない「天下の悪法」には断固反対しなければならない。

私たち交運労協に結集する60万人の仲間は、利用者の生命と安全を強欲なプラットフォームに切り売りする「ライドシェア新法」制定阻止に向け、全力で闘い抜くことを宣言する。

2024年6月7日

公共交通を守り雇用破壊を許さない6.7総決起集会