



# 写真で見る総決起集会



集会アピールを提案した齋藤貴子さん(私鉄)



2月5日に逝去された宮里邦雄弁護士を偲び、黙とう。日本の労働弁護士を代表する存在として、数え切れない労働者が救われました

## 宮里弁護士を偲ぶ

## 来賓より 熱い連帯の声



「ハイタク産業で働く人の生活は運賃でこそ成り立つ。迅速かつ柔軟な改定が必要」交通労協住野敏彦議長



「歩合給から安心して暮らせる賃金へ」社会全体で賃上げ機運を作る「連合・清水秀行事務局長



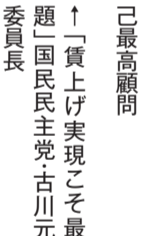
「安い賃金でなければ経営が成立しない構造こそ日本経済の足枷だ」立憲民主党・逢坂誠一代表代行



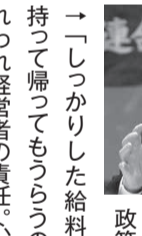
「現場の声を政策に反映させる。きちんとした報酬こそ必要」タクシード政策連・近藤昭一会長



「しっかりと給料を家に持って帰ってもらうのが、われわれ経営者の責任。心して約束して、やる。皆さんはコロナの時、本当によつて下さった。運賃改定がスムーズに行くのも皆さんの力だ」全タク連坂本克己最高顧問



「賃上げ実現こそ最大の課題」国民民主党 古川元久国対委員長



「ライドシェアとの違い」宮里さんの志を皆で引き継ぎ、共有するべきありませぬか」F浦田誠政策部長



「しっかりと給料を家に持って帰ってもらうのが、われわれ経営者の責任。心して約束して、やる。皆さんはコロナの時、本当によつて下さった。運賃改定がスムーズに行くのも皆さんの力だ」全タク連坂本克己最高顧問

## 岩手県がタク2万円 自治体支援の継続を

自治体によるバス・タクシーの継続は非常に重要です。予算で、新たに運行支援緊急対策交付金を計上。タクシー入補助があってもわざわざ長時間労働の実態を明らかにしたい会社をどうしたい。全国一律の義務化が必要」と求めました。



梶原審議官(右端)に要請書を手渡しました

厚労省は「最低賃金厳守は重点課題。引き続き厳正に取り組みたい」と回答しています。また関西地連の成田次雄書記長は「組合員にもコロナで亡くなったたり、後遺症に苦しんでいる人がいる」と苦しい状況を示しました。

厚労省は、賞与に累進歩合を組み込まれているケースについて「難しい問題だが、重要なポイントだと認識している。改善基準告示の見直し議論の中でも検討したい」と回答しました。

## 厚労省要請交渉 放置するな最賃違反

厚労省は「最低賃金厳守は重点課題。引き続き厳正に取り組みたい」と回答しています。また関西地連の成田次雄書記長は「組合員にもコロナで亡くなったたり、後遺症に苦しんでいる人がいる」と苦しい状況を示しました。

政処分基準を国交省が創設したことに触れ、真剣に最賃違反を指導するよう要求。また、相対運賃の実例を運輸局に報告したにも関わらず、監査すら実施しないことを批判しました。国交省は違反事例の報告について「話も聞いていない」との義務化を要求。導

入補助があってもわざわざ長時間労働の実態を明らかにしたい会社をどうしたい。全国一律の義務化が必要」と求めました。関西地連の櫻井邦広委員長は「修学旅行など運賃改定前に結んだ契約について、改定後の取り扱いの明確化を要請。として、コロナ感染時、感染経路が不明でも労災に認定する現在の扱いを5類移行後も継続するよう要求。また脳MRI検査への国費助成も求めました。

## 国交省交渉

# 下限割れ運賃「国交省よ強くあれ」 賃下げや法令違反の実態を告発

3月9日、ハイタクフォーラムは国土交通省・厚生労働省への要請交渉を実施。要請書を提出してハイタク労働者に対する国の姿勢を問い、さらに現場の課題を伝えました。交渉には延べ20人の国会議員も参加しました。



左から近藤謙連会長、森旅客課長、溝上全自交委員長、小川交通労連副委員長、田中私鉄関西ハイタク労連委員長

国交省との交渉について、全自交の参加者の発言を中心に紹介します(要請項目と回答は次号で詳報)。青森地連の江良書記長は「下限割れ事業者が国を訴えていることについて『国交省よ、強くあってくれ』と激励。『青森では15段階もあつた運賃がようやく4段階まで戻った。この運賃改定でまた、おかしな(安売り)事業者がおかしてはかかない』と訴

えました。森哲也旅客課長は「全国のタクシードライバーの皆さまの切実な思いを受け取った。『強くあってくれ』という言葉は大変ありがたい。法律で与えられた権限をきちんと執行していく』と述べています。東京地連の直井幸男書記長は「東京特別区・武三地区では運賃改定の直前や直後に、賃金の不利益変更の提案が相次いでいる。事業者には徹底

した指導を行い、改善されない場合はしっかりと対応を」と求めました。国交省は「強制力のある強力な指導を行うことは難しいが、運賃改定後のフォローアップ調査を通じて『おかしいでしょう』という指摘はどんどんほしい」と回答。フォーラムは「利用者の周知の方法を考えたい」とし、自治体への継続的な予算要請にも引き続き取り組むと回答しています。

北海道地連の鈴木久雄委員長は、平成21年に社会保険未加入や最賃法違反事業者への行

つ、タクシードライバーが犯犯上の懸念を示しているなどの事情を説明しました。東北地連の高橋委員長は、無線配車などの共同事業化に

対し補助金を要請しました。富山地連の石橋剛委員長は「介護を必要とする乗客が、安価のためにUDタクシーを利用することで乗務員に大きな負担が掛かっている現状を報告。また深夜の稼働車両が確保できない厳しい地域の現状を語り、継続的な公的支援の重要性を訴えました。国交省は「利用者への周知の方法を考えたい」とし、自治体への継続的な予算要請にも引き続き取り組むと回答しています。

新潟地連の海藤正彦書記長は、平成21年に社会保険未加入や最賃法違反事業者への行

政処分基準を国交省が創設したことに触れ、真剣に最賃違反を指導するよう要求。また、相対運賃の実例を運輸局に報告したにも関わらず、監査すら実施しないことを批判しました。国交省は違反事例の報告について「話も聞いていない」との義務化を要求。導

いという対応には問題があるように思う。運輸局・運輸支局に指導してまいりたい」と回答しています。関西地連の成田次雄書記長は「手書き日報は皆さんの実態があることを報告し、タコメーターの義務化を要求。導

として、コロナ感染時、感染経路が不明でも労災に認定する現在の扱いを5類移行後も継続するよう要求。また脳MRI検査への国費助成も求めました。ハイタクフォーラムとして要請した事項は▽徹底的な労働時間把握と最賃違反の厳格な摘発▽コロナ禍での雇用維持と雇調金の労働者への全額支給▽感染症対策▽累進歩合制や乗務員負担の排除▽固定給と歩合給のバランスの取れた賃金体系▽割増賃金の適正支給▽有給休暇の不適切な取り扱いの改善などです。

# 声明

## ロイヤルリムジン下限割れ 運賃の即時撤廃を求める

不当なタクシー下限割れ運賃は、安定的な供給という公共交通機関にとって最も根本的な公共の利益を損なう暴挙であり、全自交労連はこれを決して認めない。即時撤回すべきである。下限割れ事業者を擁護する東京地方裁判所の司法判断は、低賃金にあえぐ全国のハイタク労働者の待遇改善に向けた切実な思いを踏みにじる決定であり、強く抗議する。

昨年11月、東京特別区・武三地区で運賃改定が実施されて以降も、ロイヤルリムジン株式会社（金子健作社長）と同系列のジャパンプレミアム東京（堀江一生社長）の2社は、公定幅運賃に従わず、改定前の運賃で営業を継続。2社は、昨年11月、運賃の変更命令や事業停止等の行政処分を行わないよう国を訴え、さらに訴訟の結果が明らかになるまで行政処分を止めるための仮の差し止めを申し立てていた。提訴した2社は、コロナ発生当初に乗務員を一齐解雇し、雇用よりも会社の存続を優先させた事業者である。口では「利用者のため」、「労働者のため」と言いながら常に自社利益のみを追求する行動原理は極めて悪質であり、略奪的な下限割れ運賃の継続もまったく利己的な行為である。

しかし、東京地裁は2月28日、この仮差し止めを認める決定を下し、訴訟の判決が確定するまで、2社に下限割れの運賃を継続することを容認した。しかしその判断においては、タクシー労働者の労働環境を改善し、要員不足の解消に繋げることで良質な輸送サービスを地域住民に安定的に供給するという運賃改定の趣旨が全く理解されておらず、極めて不当な決定と言わざるを得ない。

タクシー運賃は、労働者の賃金をはじめとした原価を積み上げて決定されるものであり、公定幅運賃の下限とは、タクシー事業を継続するための最低限の価格設定だ。その下限を割り込む運賃は、労働者の不当な低賃金を前提としなければ成立しない。公定幅運賃制度は、行き過ぎた価格競争によってハイタク労働者の賃金・労働条件が極端に悪化した反省を踏まえ、ハイタク業界労使がともに成立に尽力した「改正タクシー適正化・活性化特別措置法」で法制化された制度である。下限割れ運賃が容認されれば、改正タクシー特措法の目的はないがしろとなり、ハイタク労働者の待遇が悪化することは避けられない。

いま全国では一斉に運賃改定に向けた動きが進んでおり、われわれ労働者はこの運賃改定によって適正な賃金・労働条件が確保されることを切望している。しかし、今回の東京地裁の不当な決定は、違法な下限割れ運賃を強行する事業者にお墨付きを与える内容となっており、悪影響が全国に波及することが強く危惧される。

裁判所は、今後争われる本訴訟において、自社の利益のみを追及し、地域公共交通の責任を果たさない事業者に対し適切な判断をしなくてはならない。国には徹底的に争うことを求める。適正な運賃こそが、適正な賃金・労働条件を担保し、人々の移動する権利を守ることにつながるのだ。それは一企業の経済活動の自由を上回る価値である。全自交労連は略奪的な下限割れ運賃の根絶を今後も国と司法に強く求めていく。

# 『全自交の決意』

## 本田書記次長が表明

3月2日、交運労協は連合の交通運輸部門連絡会と共に総決起集会を開きました。各産別の決意表明では、本田有書記次長が全自交の春闘への決意を表明しました。一部を抜粋して紹介します。



「我々タクシー業界はコロナ禍の3年間で約2割もの仲間を失った。雇用と生活、感染リスクという目の前にある不安。そして、このままタクシードライバーを続けられるのかといった将来への不安をただ漠然と抱えた。毎日、一人また一人と職場を去っていく仲間を横目に公共交通として地域住民の移動の足であるという自負だけがハンドルを握り続ける力だった。しかし、

もう我慢は限界だ。『全自交は、コロナ禍の苦境を耐え抜き、今日も公共交通の一員としてその責任を果たし続けている組合員が、これからもタクシードライバーを安心して続けられ、職場から離れざるを得なかった人が、再び仲間として戻ってこられるようになるための春闘方針を確立した。』

「ハイタク産業が将来への夢や希望の持てるようにする転換期が、この23春闘である。人材こそが最も重要な経営資源であることを強く訴え、将来を見据えた交渉を事業者と行い『いま賃金を上げずにいっしょに上げよう』という思いを胸に、全自交労連は最後の最後まで諦めず闘い続ける。』

# 「孫正義の無謀な投資がもたらすもの」

寄稿

I T F 浦田政策部長

I T F (国際運輸労連) の浦田誠政策部長より寄稿が届きました。

「アジアのインフォーマル経済(※1)を増長させるラ」

2月に公表しました。メカバ

ンク・ビジョン・ファンドという共通する大株主の資金で台頭し、アジア圏で労働市場を破壊してきたこと言及している点です。

その投資を支えてきたのは、サウジアラビア政府の資産運用会社と共に、日本のメバンクである「みずほ」や「三井住友」などであり、ど

が「モビ」をシンガポールで始めたことについて触れ、ウーバー型ライドシェアを世界で唯一水際で阻止してきた日本から、「その変異株とも

言えるビジネスモデルがいま生まれ、海外に広まりかねない」ことに警鐘を發している。この中では、全自交労連が日本でモビを問題視していることを紹介しています。

「私は、過疎地域や交通空白地域における乗合タクシーは重要なと考えるが、公共交通の充実する都心地域での乗合タクシーの導入には危機感を抱く。モビは、採算性や持続性のない激安の価格設定をしており、試験導入における事業収支は赤字だ。激安価格を継続することで、既存交通の撤退を招くことを私は恐れている。結果として困るのは地域住民」と語り、都の見解をただしました。



ド・ジャパンというNGOが2月に公表しました。メカバ

その特徴は、2つあります。1つは、欧米でライドシェアが違法を承知で事業を拡大したこと

「黒船」のようにとらえて来ましたが、実は日本の投資会社や大手銀行がその財政基盤を支えているのです。

レポートはまた、ウイラー差を加速させる。

# mobi 関口都議が批判

## 豊島区は継続 渋谷区は中止



都議会(2月24日)で質問に立つ関口都議(2月24日)

都議会(2月24日)で質問に立つ関口都議(2月24日)

「私は、過疎地域や交通空白地域における乗合タクシーは重要なと考えるが、公共交通の充実する都心地域での乗合タクシーの導入には危機感を抱く。モビは、採算性や持続性のない激安の価格設定をしており、試験導入における事業収支は赤字だ。激安価格を継続することで、既存交通の撤退を招くことを私は恐れている。結果として困るのは地域住民」と語り、都の見解をただしました。



2月25日、1100人が参加した連合の賃上げ実現パレード。全自交本部も参加し「賃上げで、変えよう明日を」、「格差是正で変えよう明日を」と声を上げました。

2月18日に八戸市で開かれた東北地連春闘セミナー。高橋委員長は「30年続いたデフレを脱却できるか、コロナの影響をタクシー業界が終わらせられるか。大きな分岐点の春闘だ」と大幅賃上げへの決意を表明。山名文世八戸市議の全力支援も確認しました。



# 全国で春闘始動 早くも賃上げ実現



2月12日に開かれた関西地連2023春闘討論集会。櫻井邦広委員長は「安全に目的地までお客さんを送る乗務員は、タクシー会社にとっての商品であり、資源であり、資産だ。どんな商売でも商品や資産には金をかけるが、我々の現状にはそれが無い。安全に対する投資、乗務員への投資を要求に盛り込んでほしい」とあいさつしました(写真左上)。  
長年、全自交とともに規制緩和と闘っていただいた安部誠治関西大学社会安全学部教授(写真左)が運輸の安全について講演されました。



北陸信越5県の全自交組織が集い、2月27・28日に春闘討論集会を開催。開催地となった福井地連をはじめ、各県が報告を行い、春闘に向けた士気を高めました(写真上)。  
2月20日、富山地連の第44回委員会にて石橋剛委員長は「運賃改定の負担を強いる利用者に対し、労働者の労働条件改善のためです」と自信を持って説明できる確実な賃金回復が2023春闘の一番の要」と位置付けました。



## 配分率1%増さらに 生活支援3万円

北海道地連から2023春闘の妥結第一号の報告が届きました。安全永楽交通労組は2月24日に第2回目の団体交渉で妥結を確認。正社員への賃金配分率を月例給で1%引き上げ、年間配分率を54%から55%に向上。さらに物価高での生活支援助成金として一人3万円を支給し、6月支給の夏季一時金について3ヶ月分を前倒し支給するという全国の仲間を勇気づける内容です。この成果を全国に拡大していきましょう。

### 安全永楽交通

### 北海道で妥結第一号



北海道地連は2月16日、春闘臨時大会を開き、春闘方針を確立。各単組が必ず要求書を提出し団体交渉を行うことを再確認しました。鈴木久雄委員長(写真右)は、全自交に結集する労働組合は、生活できる賃金・労働条件確立に向けて奮闘する」とあいさつしました。



関東地連と東京地連は2月14日、合同で春闘討論集会を開催し約100人が参加。関東地連は一人当たり月額原資1万円など9項目の統一要求を決定し、東京地連は同日の中央委員会で春闘方針とスト権を確立しました。  
水野潔委員長(写真上)は「賃金格差を打破する必要がある。雇用を増やすには賃金を上げるしかない。2年サイクルの運賃改定が望まれる」と表明。東京地連の見須一隆委員長(写真左上)は賃率を引き下げる動きに触れ「許されざる行為だ。確実に増収分の配分を求め、コロナで失われた賃金等を月例給で求める春闘に」と呼び掛けました。