# 主な記事

2面:質問主意書が暴く ライ ドシェアの大問題

3面:全自交声明「ライドシェア 検討を中止せよ」

4面:地連地本が定期大会



# 第1242号 11月20日

(有料制1066号) 2023年/令和5年

# THE ZENJIKO 全自交しんぶん

発 行=全国自動車交通労働組合連合会 〒151-0051 東京都渋谷区千駄ヶ谷3丁目7番9号 電 話=03東京(3408) 0875 FAX=03東京(3497)0107 zenijko-roren@zenijko.or.jp 発行責任者 = 松永 次央 原則毎月15日発行(月1回) ……購読料 1ヵ月 70円…

ける法律の制定を検討すべ ドシェア事業を新たに位置づ 員から「来年を目途に、 は自民党の小泉進次郎衆議院 ました。さらに、11月15日に の川邊健太郎会長ら7人の委 が止まりません。首相の諮問 会では、ソフトバンクグルー /のLINEヤフー株式会社 11月13日に開かれた作業部 ライドシェア解禁派の暴走 とする意見書が提出され ライ り 当の狙いを隠さないようにな ていましたが、ここにきて本 限定して走らせる」と主張し クシーの少ない地域と時間に ドシェアを運行管理して、 うとしています。 シェア新法に向け 強会が立ち上がり、 イドシェア」といった造語を 議員を中心に超党派議員の勉 推進派は当初は「日本版ラ 「ライドシェア新法」を 「タクシー事業者がライ た検討を行

ライド タ すところは、 れているような本格的なライ なりません。 が儲けるための仕組みにほか ようなプラットフォーム企業 からのピンハネでUberの 求めてきたのです。 ドシェアであり、 アメリカで行わ

シェアが認められれば参入す とても大きな市場だ。ライド 責任者は11月15日に「日本は ダラ・コスロシャヒ最高経営 アメリカのUber本社の

ドライバー ようとしています。 針を転換。規制改革会議の中 出していましたが、急速に方 んは行いません」と広告まで 日本では違法なライドシェ Uberの日本法人は以前 「ライドシェアは安心・安 Uberの説明資 解禁を実現し

が41%、 ことが判明。 評価されなかった結果など都 には多くのウソが含まれる ライドシェアが2%しか タクシーが31%に対 に関し、ハイヤー 利用者への調査

断を許しません。

して都合の良い数字だけを並 合の悪い箇所をこっそり削除 、るなどの印象操作が行われ

ライドシェア阻止に向け、 もらう活動が極めて重要と め 本の公共交通と利用者の安 なっています。状況は全く予 参加する見通しです。 や国民民主党の数人の議員も シェア勉強会には立憲民主党 ており、残念ながら、ライド とあらゆる手段で攻勢を強め イドシェアの課題を理解して 会で質問を重ねています。 このように、解禁派はあり 一般の方々や、 われわれの生活を守るた 多くの立憲議員は 、議員にラ

# 国会でライドシェア論

共産党の国会議員は、 公明党や自民党議員からも慎 る角度からライドシェアの問 バスとタクシーの乗務員不足 題点を鋭く指摘し、 、の対策を」と求めており、 「まずは あらゆ みが運送責任を負う形態. を負う主体を置かないまま 重な意見が出ています。 運行管理や車両整備に責任 斉藤鉄夫国土交通大臣は 自家用車のドライバーの

ています。

シェアをめぐる論戦が白熱し

秋の臨時国会では、

ライド

陣を張る一方、

立憲民主党や

部議員が、解禁に向けた論

日本維新の会や、

自民党の

森屋議員

田名部議員

小宮山議員

問に立った田名部匡代議員が 25日の参議院本会議で代表質

0) を踏まえて判断すると答弁 唆しています。 自家用有償旅客運送制度のさ らなる緩和が進む可能性を示 立憲民主党では、まず10月

題になりかねない」と岸田総 員が安全と運転者の質の確保 院予算委員会では逢坂誠二 に影響が出る可能性。 安全性や乗務員の労働条件 10月30日の衆議 を」と求めています。

城井議員

来、わからない方がどうか

している。

K・

T

ドライバーの活用の検討」と えはない」との答弁を維持し いう表現を使い「地域の実情 相がライドシェア検討を指示 いわゆるライドシェア~に 「地域の自家用車、 特区でも認める考 ただ、岸田文雄首 こそ重要と指摘 義すら定まっていない実態や 委員会では森屋隆議員がバ もないまま、 寧に鋭く指摘。 賃上げを求め、 ス・タクシー乗務員の迅速な 「ライドシェア」について定 11月9日の参議院国土交通 ーキングプア化の問題を丁 小沼巧議員が

ました。 はタクシーの規制緩和で対応 のUDタクシー認定も要求 車 進むことを強く戒めました。 の方針を一つづ確認し と慎重な判断を求めました 院議員が 委員会では、 いすを後ろから乗せる車両 11月10日の衆議院国土交通 城井崇議員は国交省 一人の命に関わる 小宮山泰子衆議 感情論で議論が 統計的データ ーまず

# 当にタクシーは足りないのか

年度別 タクシー実車率 (全国平均) ※年度=記載年4月1日~翌年3月31日 までの平均。2022年度なら2022年4月~ 46.8 2023年3月まで 44.1 43.8 43.2 42.8 43.5 43.7 42.3 41.1 41.5 40.2 39.6 40.4 加格縣 加坡 加北縣 2013年展 加塔斯 加格特 加排煙

さが シーに乗れる状態でしたから、 ころ、 ることのエビデンス(証拠) 変える議論は乱暴に過ぎます。 す。たしかに沖縄の離島等インバウンドの多い ながっている側面もあるのでは 実車で走った割合を示す数値) 沼巧参議院議員が国会で「乗務員 なしの問題が起きており、改善策は必要です。 ことは困難」というものでした。 しかし一部の状況をもって、 深刻な過疎化が進む地域では待った

の程度ドライバーが不足しているかを特定する の1年間の実車率 (タクシーの走行距離の内、 じ程度でした。コロナの期間中は、すぐにタク 左のグラフ、実は去年4月から今年3月まで 。必要なのはデータに基づく冷な 「タクシーに乗れない」という印象論につ 国交省の答弁は「全国的にどの地域でど は ギャップの大き はコロナ前と同 2071 F SOLE SE SERVED 静な議論です。 ないでしょう と質問したと の横行と職業ドライバーの ら。4年間で9805件の 実情を見ればいいのだか い。すでに10年前からライ 数十倍のライドシェア車両 ドシェアが走るアメリカの タイムマシーンなど必要な 性犯罪、タクシーの数倍~ るからだ▽しかし、本当は **至て実際に起きたことであ** な事態が起きているか。そ 未来を見せることができ ーキングプア化。これは

禁派の主張で イドシェアし

かない」。これがライドシェア解

「タクシーが足りないから、

論

不

の屁理屈にだ れば良い」と シェア解禁派 う。ライド 妄想してしま シーンでもあ タイムマ

まされている人たちに、日

全国的に制度を

立憲民主党の小

が不足してい

れれば、10年後どんな悲惨 本でライドシェアが解禁さ

年前は、Uberが徴収す ある」▽記者が実際に乗車 る。相当長時間働く必要が が、今では50~60%取られ Cで働くライドシェアドラ 払った際、ドライバーのス る▽11月17日付の朝日新聞 つ必要がある▽導入後の未 る手数料は25%ほどだった -バーの言葉が紹介されて 保険代も車のローンも払 う割の報酬から、燃料代 -ル19セントだった。そし 記事では、ワシントンD ホに表示された報酬は9 18ドル2セントの運賃を た。「運転手を始めた8

いわゆる「ライドシェア」は、

登録され=表

深刻な過当競

う、カリフォルニア大学の研 究がある。2019年の、米

電車利用が3%減少したとい

圏で占められている。アメリ

70%が、わずか9つの大都市

影響でバス利用が6%、

の数倍のライドシェア車両が

争がタクシードライバーの生

公共交通への影響

者に及ぼす影響が極めて大き 加え、 公共交通事業者と労働 利用者の安全を損なうことに

い。世界の各都市ではタクシー

だけではない。ライドシェアの

需要を奪う対象はタクシー

から18年にかけてライドシェ

農村部では15%しかなく、

人の割合は都市部で45%、

ンカゴ市の報告書では、

アの実車走行距離が344%

# 質問主意書が暴いた、ライドシェアの大問題 政府も性犯罪多発や海外での規制強化を認める

ん

ぶ

# 世界各国の犯罪事案と各国の規 辻元 清美議

員

の質

間

(要旨

罪が2017年に2936 Uber利用に関連した性犯 3045件(レイプ235 が発表した安全性報告書には、 アメリカでUber社自身 (レイプ229件)、18年 247件)、20年998件 (レ 件)、19年2826件 (レイプ

の結果、 2017年10人、 記載されている。身体的暴行 ナ禍で利用半減》が生じたと イプ141件) 《20年はコロ 死に至った被害者が 18年9人

シェアの危険性を報告した辻元清美 (立憲民主党参議院議員)

19年9人、20年11人という

Ubeェ運転手に実刑判決が スマホに連絡を入れ、逮捕さ 下った。2017年7月30 日本人留学生への性犯罪で から帰宅する女子生徒などを 3件のレイプや婦女暴行を認 れた」「米国・サンディエゴ: スを強要。その後もしつこく たこの学生を騙して乗せ、キ が予約した車に乗るはずだっ データも記載されている。 めた元Uber運転手の男性 具体的には「英国:16歳の ヒースロー空港から学校

ライバーによる犯罪も多発し 館が注意喚起を行っている。 常に多くの報道がある。 ており、複数の日本国総領事 (2017年11月)」など非 ◆禁止や規制強化 ライドシェアを装った偽が 犯行に及んでいた。

の主張を退けた。Uberは 判決。「配車アプリを介して 州司法裁判所は2017年12 止する動きが相次いできた。 運転手と乗客をつなぐデジタ ルサービス」というUber 海外ではライドシェアを禁 ○EUの最高裁にあたる欧 「Uberは運輸業」と

乗車中に酒や大麻で意識を サービスに専念している。 シェアは禁止されている。

いイギリス等の国でもライド お欧州でEUに加盟していた 欧州でライドシェアの 含めて現在、ハイヤー配車 バーポップ」を断念。 他社も

化タクシー」を法制化してい に、配車アプリ専用の「多元 イドシェアを禁止するととも シェアの違法性が確定した。 6月の最高裁判決で、 ライド 運転手協会などが違法事業の Uberに対し、タクシーの せずにライドシェアを広めた 正で厳格にライドシェア禁止 停止を求め提訴。2023年 ○トルコでは、税務登録を ○台湾では法改正によりラ ○韓国は2019年の法労

# 政府回答の要旨

人・強盗などの犯罪行為について に関連して発生した、暴行・傷害・ 世界各国でライドシェアの利用

日本のタクシーでは19件、米国ライドシェ ドシェア企業では11名、性的暴行件数は ア企業では998件」と国会で答弁した てはゼロ、それに対し、米国の主要ライ 行による死者数は、日本のタクシーにおい 死者数は、日本のタクシーで16人、米国の 限りでは、「2020年における交通事故 主要ライドシェア企業では42人、身体的冒 【回答】政府として現時点で把握している

ITFの調査では8割が禁止)

【回答】米国において一部の地域で禁止さ

と、その割合を明らかにされたい。(※ 国)でライドシェアを禁止していない国 まない、などの内容。

【質問】OECD加盟国(いわゆる先進

た情報と合致しない車には絶対に乗り込

友人や知人に目的地や到着時間を共有し ンバープレートが合致するか確認する▽ あり▽車に乗る前に必ず車種、塗色、ナ 館が作成する「安全の手引き」に記載が

ておく▽頼んでいない車や、事前に受け

いる事例があるか。 イドシェアに関する注意喚起」を行っ 現地の日本国機関が邦人に、

いない」としてきた。変わりはないか

【回答】現時点でも答弁した通りだ(変わっ

の確保、利用者の保護等の観点から問題

【質問】政府は、ライドシェアを「安全

がある」、「特区でも認めることは考えて

【回答】例えば、在ボストン日本国総領事

ていない)。

る必然性も義務もなく、 の少ない場所で供給を維持す る。市場の原理にゆだねるだ かいないという調査も存在す けのライドシェアには、需要

地では機能していない。

また車いす利用者や盲導大

カでライドシェアを利用する らに毎週利用する人は5%し ア2社の全米の利用回数の約 の高さを裏付けている。 になっており、事故のリスク 30倍、タクシーの10倍と高額 ライドシェア車両に対する商 用自動車保険料が自家用車の 司法省や全米視覚障がい者連 合会がUberを訴えている。 差別的取り扱いに対し、米国 乗車拒否や、追加料金などの 困難者にとっても、ライドシェ アは弊害が大きい。米国では を伴う視覚障がい者等の移動 またカリフォルニア州では

**|質問||政府はアプリで配車を行う事業** 

# 政府回答の要旨

国では、23年3月31日から9月30日まで 日までの間で679件増加している。 地区」では22年11月30日から23年9月30 に1185件増加している。 年9月30日までで759件増加、「名古屋 武三地区」で2022年10月31日から23 運転者の増減状況を明らかにされたい 「回答」運転者証交付件数は、「東京特別区 運賃改定をした地域のタクシ

関し、取引の公正、旅行の安全又は旅行 旅行業の登録を受けた者の業務の運営に どのような管理を検討しているか。 か。乗務記録等のデータに関し、政府は 者を管理・監督する権限を有している 旅行業法に基づき、観光庁長官は

> 政府が収集等することについては検討し ことができる。「乗務記録等のデータ」を 改善に必要な措置をとること等を命ずる きは、当該旅行業者に対し、業務の運営の 者の利便を害する事実があると認めると

ることが最優先ではないか。 交通法に明記された取り組みを前進させ 2023年4月に成立した改正地域公共 【質問】ライドシェアを検討する前に

用して地域の取組をしっかりと支えたい」 能としました。あらゆる政策ツールを活 臣が「社会資本整備総合交付金を地域公 とが重要と考えており、斉藤国土交通大 法に明記された取り組みを前進させる」こ 共交通のリデザインに活用することを可 と答弁したとおりである。 【回答】政府としては、御指摘の「同改正

# 屋 公共 隆 議 員 の質 交通 問 通の重要性を強調する森屋隆事務 局長(立憲民主党参議院議員) 要旨 Taxi RS もたらす影 100.000 台 2,364 台 6,699台 67,000 台 5,500 台 50,000 台 豪プリズベン 1,867台 5,600 台 際運輸労連)作成 が48%減少して交通渋滞が悪 増加し、公共交通機関の利用 化し、温室効果ガスの排出量 もに機能しない。ライドシェ させ渋滞を増やす一方で、 が増加したと報告されている 写の少ない<br /> 過疎地ではまと 都市部で公共交通を衰退 ◆過疎地では機能しない

**政府の規制改革推進会議の** 

は、営業台数と運賃を自由化

いくことが重要となります。

# 第1242号

# 明 、地域公共の崩壊を招く

の声明をもって私たちの意見 の自由」を現場で支え続けて きた私たち労働者の声は議論 ます。しかし、「国民の移動 おいて「ライドシェア」の導 ループ(以下WGと記載)に 地域産業活性化ワーキンググ 人に向けた議論が行われてい に反映されておりません。こ る教育が実施されています。 や割増賃金の適用、 同時に、乗務員は、最低賃金

運転者の低所得化を加速さ 討中止を求めます。 ら、政府にライドシェアの検 手不足を深刻化させることか せ、かえって公共交通の担い 国は、公共交通従事者とし

自

交

運送制度の適用で対処すべき いては現在の自家用有償旅客 でもカバーできない地域にお 課題と位置づけ、バス・タク の待遇改善こそ政策の最優先 地域住民の移動の権利を守っ を前提とすべきであり、それ シーの効率化や最適化によっ てきたバス・タクシー乗務員 て地域の移動を確保すること カーへと転換されていくこと 形態が正規雇用からギグワー

ライドシェアの導入は職業 間の制限の適用といった労働 ラットフォーマーと契約を結 善を実現することができます。 利を行使し、団結して労働組 関係法令の適用を受けること 渉を通じて賃金・労働条件の改 ができ、何よりも労働者の権 や厚生年金への加入、労働時 んだ形式的な個人事業主(ギ 台を結成し、企業との団体交 一方、ライドシェアは、プ

ぶ

ん

ん

て第二種運転免許を保有し と、そして職業運転者の就労 金・労働条件が悪化するこ バス・タクシー乗務員の賃 導入により、過当競争が生じ とは周知の事実です。 世界的に就労者のワーキング ブア化が問題となっているこ が前提となったシステムであ グワーカー) として働くこと 私たちは、ライドシェアの 、権利保護が不十分なため、

運行管理や安全・接客に関す 雇用関係を前提として、 雇用保険 といった社会全体への悪影響 されるべきです。 をもたらすことも真剣に議論 悪化、少子化のさらなる加速 下、税収・社会保険料収入の 所得の減少による購買力の低

う結果を導き、最悪の場合、 ては、なおのこと、就労者の らに減少していく日本におい 高齢化により労働力人口がさ 態すら起きかねません。少子 や労働条件が悪化することで に寄与するように見えます。 的には住民の移動手段の確保 供給量を増やす行為は、短期 する上で、参入要件を緩和し 長期的には供給の安定を損な 切の交通手段がなくなる事 かし、現場の運転者の賃金 所得化は絶対<br />
に避ける必要

があるのではないでしょうか。 に

グワーカーが、正規雇用を置 長期的な人生設計が困難なギ 不安定な収入と待遇の下で 然的にタクシー車両1台当た 員の賃金を減少させることに シェアが街にあふれれば、必 大幅に増減します。ライド 営業収入の多寡により賃金が 合制賃金で働いているため、 の営業収入は低下し、乗務 そもそも現在の「タクシー タクシー乗務員は多くが歩 制賃金を見直し、固定給を主

持続可能な交通手段を設計

えます。同時に若年層や女性 せん。また賃金が営業環境に 各企業が進めなくてはなりま や短時間勤務シフトの導入を のニーズに合致した職場環境 の解消を果たすべき好機とい よって大きく左右される歩合

2023年11月20日

(3)

産業は、世界でも例外的に、

日本のハイヤー・タクシー

を強く懸念しています。

た乗務員が主力を担ってお 企業に正社員として雇用され

き換えていくことになれば、

乗務員不足」とされる状況

体とした賃金体系を実現して

に個人営業を認めるもので、

であるからこそ、「公共交通」

が、運行管理とは、ドライバー が一部で提起されています 管理を担う」というアイデア

の自由を人権と

間労働の負のスパイラルに落 クシー乗務員が低賃金・長時 によって過当競争が生じ、タ するタクシー規制緩和の影響 直近においてはコロナ禍にお いて営業収入が激減したこと ち込んだことが原因であり 最低賃金水準にまで賃金

要を取り合うこととなり、企

なれば、バス・タクシーと需

アの解禁が認められることと

しかし、ここでライドシェ

因となっています。 が落ち込んだことが大きな要 ただ、ようやくコロナ禍を

脱した効果や全国的な運賃値 善を推し進めて、担い手不足 さらなる賃金・労働条件の改 入と賃金は急激に改善して 員数が増加に転じたことは は1185人増加しています。 きました。その結果として今 上げの効果によって、営業収 重要な転換点であり、今こそ る一方であったタクシー乗務 年3月末から9月末までの間 十年以上にわたり、減少す 全国のタクシー乗務員数

を再び悪化させることとなり

て、乗務員の賃金・労働条件 業から賃上げの原資を奪っ

とっていることを理解いただ 用されている点です。諸外国 原則として運転者が企業に雇 く必要があります。それは、 めてユニークな営業形態を タクシー産業が、世界的に極 する際には、日本のハイヤー のハイヤー・タクシーは個人 国内でライドシェアを議論 法人企業による雇用が制度の 性 で、 土台となっています。

法人企業による雇用を前提

ライバーが個人事業主として

一方、ライドシェアは、ド

と定義されうるのです。

を遂げてきました。個人タク 管理に責任を負う形式で発展 すぎません。一方、日本のハ 会社」が存在する場合も配車 営業を基本とし、「タクシー 業が乗務員を正社員として雇 の管理・貸与等を行う主体に シーの制度も法人タクシーで イヤー・タクシー産業は、企 企業が安全管理や労務 営業ライセンスや車両 クシーが「公共交通」と位置 本では鉄道やバスと同様にタ の強みを生んできました。日

> た後、ニューヨーク市庁舎前 説明していますが、現実には 組みが広がっております」と 転手の働き方を向上する取り を交渉するなど様々な形で運 して、必要があれば最低賃金 プラットフォーマーはドライ フォーム事業者が直接交渉を

できない」とSNSに投稿し 時間以上働かなければ生活が ます。ライドシェアとの過当 2018年には「週に100 の悪化にさらされ、長時間 のタクシードライバーが収す 競争により、諸外国では多く 労働を余儀なくされました。

の対応は進化してきており、 国でプラットフォームとして 日のWGで、UberJap 背景についても、十分に検証 グプア化している事実とその an社の担当者は、「多くの する必要があります。11月6 るわけにはいかないのです。 自死したドライバーもいます。 本で再現されることを座視す 私たちはそのような状況が日 で自らをショットガンで撃ち また、ライドシェアのドラ バーが、世界的にワーキン 選び、プラットフォーマー側 した。「進化」という言葉を を認めてこようとしませんで 法制化されるまで、労働者性 後まで争い、その国や地域で に極めて消極的であり、ドラ バーの労働者性を認めること イバー側が訴訟を起こせば最

運転手側の組合とプラット が自主的に状況の改善に努め

|社員から偽装請負

シー専用車両の導入といっ も車両を供給できる)、タク ことで需要の少ない時間帯で が管理し、交代勤務制を取る 高度化と均一化、供給の安定 クシー制度は、諸外国のハイ とした我が国のハイヤー・タ た、日本のハイヤー・タクシー い、出庫・帰庫の時間を会社 スト高となる欠点をもつ一方 ヤー・タクシーに比して、コ (1人1車の個人営業と違 安全な運行、 接客技能の ほかなりません。 しなくてはなりません。 現在のライドシェア導入議

られない、偽装請負的な個人 意味することは、改めて強調 事業主」に転換させることを 揮命令を受ける労働者」から、 働くことを前提とした制度に る法令が適用され、企業の指 者を「賃金や労働時間に関す するということは、職業運転 一労働者としての権利が認め 日本でライドシェアを導入

報を開示させることが可能な ません。健康診断の結果や、 の視点を無視した空論が交わ のでしょうか。 服用中の薬の種類等の個人情 る運行管理ができるとは思え を結んでいないライドシェア となっていますが、雇用契約 制力をもった運行管理が可能 ドライバーに対し、強制力あ があれば乗務させない権限と 雇用関係にあるからこそ、強 **真任を負う行為です。現在は** まったく現場

を目指す運動の中で、「移動 もなりかねない」と語りまし されています。 た。私たちは、 うことは、深刻な人権問題に 自由』が制限されているとい Gにおいて、「『国民の移動の 最後に、河野太郎大臣はW (2013年成立) の立法 交通政策基本

して保障すべ 2023年11月9日 中央執行委員長 溝上泰央

ドライバーの運行管理や車両

法

クシー事業者がライドシェア

論の中では「既存のバス・タ

善的であると言わざるをえま ているような言動は極めて偽

われておりません。 中央労働委員会に再審査を申 組合「ウーバーイーツユニオ し立て、現在も団体交渉は行 けている事実一つを取ってみ pan社が食事配送員の労働 応じるよう命令を発しました 委員会は2022年11月25 ン」との団体交渉を拒否し続 が、同社はこれを不服として ても明らかです。東京都労働 それは、現にUberJa 同社に対し、団体交渉に

の心身の状態を見極め、問題 旅客輸送に努めていくことを シャルワーカーとしての使命 場で担い続けてきた私たちの り、全く同感であります。 と矜持を胸に、安全で親切な のでしょうか。 を無視した議論に価値がある で、一顧だにされないので 政策を大転換する議論の中 意見は、なぜ日本の公共交通 きだ」と訴えてきた立場であ しょうか。現場で働く者の声 では、その移動の自由を現 私たちは今後も、エッセン

展につながる公共交通の実現 より持続可能で社会全体の発 導入には強く反対を表明し、 に向けた議論を求めます。 を無視した、ライドシェアの 働く者の生活や将来への希望 お約束いたします。同時に、

全国自動車交通労働組合連合会

招き、自治体議員や市民に参加を

また多くの地連本が自治体議員

地方連合、各県交運労協の加

では労使で県知事や議会に要請を 行われており、岩手地本や埼玉地連

署名への協力要請を行っています 利春副会長を訪問し、意見交換や

イヤー・タクシー連合会の武居 全自交本部は10月18日に、全国 タク合法化阻止」の集会を予定。 日に、独自に「ライドシェア・白

1 TFの浦田誠政策部長を講師に

同の輪が広がっています。

また事業者団体に呼び掛け、共

様々な組織で、ハイタクフォーラ についてアピール。連合東京など 険性や公共交通に与えるダメージ

認。愛媛地本では10月20日に愛

体では反対していく」ことを確 イドシェア問題について労使一 ク部会は10月25日に兵庫県タク

さらに兵庫県交運労協ハイタ

ンー協会と労使懇談会を開き「ラ

行うべく、調整が行われています

演しました《11月13日》

が取り組む請願署名に協力・賛

訪れ、署名や阻止行動への協力 媛県ハイヤー・タクシー協会を

を求めました。

ア阻止に向け全力を挙げています。

全国の地連・地本が、ライドシェ

盟団体に対し、ライドシェアの危

石川ハイタク連合会は、12月11

ライドシェア阻止へ

全国で取

# 各地で大会「ライドシェア止める!

愛知地連大会で来賓としてあいさつする本部の溝上泰央中央執行委員長 (中 ・愛知地連委員長(正面に向かって溝上委員長の左側)は、 り本部の副中央執行委員長としても活躍《10月2日》

全自交愛知地連第77回定期大会

シェアを阻止するためにガンバロー」と団結を強化。奥村勝 金改定で基本賃金増額!人件費率増額-冨山地連では再選された石橋剛委員長(中央)が一 石氏が新副委員長に就任《11月11日》

員長(中央)ら全役員を再選 東北地連の大会では、 全自交東北地連 第

関西地連大会では櫻井邦広委員長ら四役を再選。 「ライドシェアは、交通破壊を起こした昔の『神風タクシー』 と同じ。安全・安心のタクシーを守り抜く」と決意表明しまし た《10月29日》



青森地連では長年にわたり組織を支え続けてきた江良書記長 (右端)が特別執行委員となり、佐々木彰氏(右から2人目) が新書記長に就任。江良書記長が活動方針を提案し、「今まで のタクシーの経営者の頭には引き算しかない。それを足し算に 変え若い人を入れることが必要だ」と語りました《10月30日》

# 対阻止。労働条件回復」を強 あり、今年6期目の当選を果た 高橋委員長は「ライドシェア絶 した山名文世八戸市議も駆け付 本部の津田光太郎書記次長 全自交唯一の組織内議員で 全自交新潟地方連合会定期大会



新潟地連では中川義昭委員長が勇退し、保坂治 新委員長(高田合同自動車労組)を選出。保坂 氏(=写真)は「皆さんの協力を受けがんばり たい」とあいさつ《10月29日》

# 全自交労連愛媛地本第64回



愛媛地本では宮岡主委員長らを再選。 として長年勤務し、平和運動で主導的役割を果 たしてきた渡邉典子書記次長が後進を育成後に 退任することが決まりました《10月19日》

# 全自交北海道地連第22回定



担っている自 緊の課題」 安全・快適な たちハンド 間営収10万円 てきている。 **恙労・使と世論の声を味方につける取り組みが喫** 不委員長は運賃改定が進んだ結果、 、ライドシェア合法化阻止に向け ルを握る運転者が、地域公共交通を こ強く呼び掛けました《9月27日》 3輸送に心がけなければならない」と 覚と責任において、利用者の利便と 「ハイタク産

この営収を持続させるためには、私 <u>「越えの運転者が各社に少数といえ出</u> 一鈴木久雄委員長ら全役員を再選。 月