主な記事

2面・3面:森屋隆議員と溝上委員長が新春対談

4面:ライドシェア政府方針が明らかに　大改悪を許さない!

全自交しんぶん

第1244号
1月1日

（有料制1068号）
2024年/令和６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
zenjiko-roren@zenjiko.or.jp
発行責任者＝野尻　雅人
原則毎月15日発行（月１回）
……購読料　1ヵ月　70円……

公共交通に従事する使命と矜持を

世界一のタクシーサービスを持続可能なものにする元年

溝上 泰央 中央執行委員長
新年のごあいさつ

輝かしい新年明けましておめでとうございます。全国自動車交通労働組合連合会、中央執行委員長の溝上泰央です。

全国の組合員の皆様におかれましては、輝かしい新春をお迎えのこととお慶びを申し上げます。また日頃、全自交労連の運動・諸活動に対し、御理解・御協力を賜っていることに、心より感謝を申し上げます。

ロシアによるウクライナ侵攻は、今もなお、多くの犠牲者を出しながら継続されています。また、イスラエルとハマスの攻防も激化の様相を呈してきました。人類史上、唯一原子爆弾を投下された我々日本は、「核兵器廃絶」と「世界恒久平和の実現」を訴え続けなければなりません。ハイタク産業は平和産業であり、平和無くして、我々の職場も守れません。

日本においても、昨今数々の自然災害が日本列島を襲っています。我々全自交労連は、被災地の一日も早い復旧・復興に向けて出来る限りの取り組みを行っていく所存であります。

旧年中は、5月に新型コロナウイルス感染症がようやく2類から5類に変更され、人流やインバウンドの回復と全国的な運賃改定によって我々が働くハイタク産業に少し明るい兆しが見えてきました。

しかし、菅前首相の突然の「地域を限定せずライドシェアの解禁を」との声を受けて、一国の首相である岸田首相までも「ライドシェア導入の議論が必要」との見解を臨時国会の所信表明で明かしました。さらには、河野デジタル相まで「移動困難者を放っておくことは人権問題だ」とまで言及しました。移動困難者対策は、タクシー事業者も、「お買い物タクシー」や「デマンド乗合タクシー」など、全国で様々な取り組みをしています。しかし、民間事業者では限界があり、公助を入れるなどの工夫が必要です。

規制緩和以上のワーキングプア
事故の前例を生かした政策を

ライドシェアが導入されれば、我々の市場が荒らされるだけでなく、雇用によらない働き方を増やし、規制緩和で経験した以上のワーキングプアを生み出すトリガーになります。一種免許で旅客運送を可能にすれば、間違いなく軽井沢のスキーバス事故や知床の遊覧船の事故の教訓をまったく生かせない土壌をまた作り出すこととなります。

全国では、労働者自主管理による経営再建など、都市部では考えられないような状況の中で、雇用を守り、組織を守り、仲間を守る努力を続けています。タクシーの社会インフラとしての重要性と更なるサービスの向上やタクシー乗務員の労働環境の改善を図るための適正価格・適正対価を実現するためにも、しっかりとした労使協議と、働く仲間に対する更なるサービス向上への啓蒙が、利用者に理解される根幹になると考えます。

全自交労連は、ハイタク産業の主力産別として、新しい時代に立ち向かい、公共交通を担う労働者にふさわしい賃金・労働条件を実現出来るよう、全国のハイタク労働者の先頭に立って運動を展開していきます。

本年も、全自交労連に結集する組合員の皆様の無事故・無違反と、ご健勝・ご多幸を祈念いたしまして、年頭の御挨拶とさせていただきます。

明るい未来に向けて、ともに頑張りましょう。

新春対談

全自交労連 溝上泰央委員長 × タクシー政策議連 森屋隆事務局長

ライドシェアー！全労働者よ怒れ

2024年を迎えるに当たり、全自交労連の溝上泰央中央執行委員長が、立憲民主党の森屋隆参議院議員と対談しました。森屋議員は私鉄総連の組織内議員であり、タクシー政策議員連盟の事務局長。国会質問で「特区でもライドシェアを認めない」という政府答弁を引き出し、質問主意書で公共交通機関への影響の大きさを世間に周知するなど、ライドシェア阻止の先頭に立っています。対談では野尻雅人書記長が司会を務めました。

ともにプロドライバー。森屋議員（左）と、溝上委員長の2人で熱く語り合いました。

溝上　コロナ禍でタクシー業界には国から稼働要請が出ており、コロナ患者の輸送や、濃厚接触者らしき人もお乗せしてきた。それでコロナが明けたらすぐライドシェアかと、怒りが収まらないですね。

森屋　私が「ライドシェアは特区でもダメですよね」と、念押しさせてもらって（2023年4月の国会質疑）、国土交通省の答弁はぶれていない。しかし、一部の議員が政局のネタにして「私たちは改革をしている。経済に良い効果があるんだ」とライドシェア問題を再燃させている。本来の、国民の安全だとか、移動の権利、自由とか、そこに携わる人の健康や安全を度外視し、政治的な策略の中で、国民不在、労働者不在の理論が今、展開されている。だからこそタクシーだけじゃなくて、労働者全体が怒りを持つべきです。過去の規制緩和や、非正規労働者の導入も同じでした。今こそ怒りを持ち、政治に目を向けてほしい。

溝上　タクシーが足りないというのは口実で、ライドシェアという働き方を導入させるためにやっているとしか見えない。車両自体は余るほどですからタクシーの労働者を増やせばいい話です。ここ数年で色々な国の視察をしましたが、ライドシェアが流行っているのは、日本のような優秀なタクシーがいない国でした。河野大臣が「移動の自由を奪うのは人権問題」と言っていますが、どの口が言うんだと。これは我々が散々言い続けてきたことで、そもそも移動の権利を守るのは国や自治体の責任で、公助が必要です。

森屋　海外は自己責任ですが、日本は行政が安全安心を担保し、企業が労働者を雇用しながら、安全安心を提供する。「安いけどその代わり危険だよ」という社会に本当にしていいのか。ましてや政治が旗振りをしていいのか。日本の在り方を問われていると思っています。

安定賃金が安全を守る

溝上　64歳以下の現役世代だけでも普通二種免許を持っている人が全国に33万人います。タクシー乗務員は23万人です。10万人が二種免許を持っているにもかかわらず、タクシー業界から退出している。なぜかといったら低賃金、長時間労働の問題。この解消を進めて、コロナで退出した人の半分でも戻れば、乗る車が足りないくらいになる。

森屋　タクシーの賃金は歩率ですから、稼げるときは良いんだけど、稼げなかったときに苦しくなる。コロナ禍の離職を契機に、基本給と歩率の部分をどうすべきかの議論をしないといけないと思う。一定程度、基本給が保障されるような議論をぜひしてもらいたい。若い人を雇用し、長く公共交通機関で働いてもらうためには、安心感も含めて、賃金の在り方が重要だと感じてます。

溝上　おっしゃる通りだと思いますね。産業別最低賃金の設定等も必要です。さらにこの10年ぐらいで働き方改革が進み、元々は「何時間でも働いて稼ぐ」という風潮が多かった中で、きちっと法律を守ってきました。しかしライドシェアが入れば、長く働けなければ生活できなくなりますから。働き方の面でも逆行します。非正規雇用も問題視される中で、（非正規以上に保護されない）ギグワーカーを増やすのが本当に日本にとって得策なのか、しっかり考えてもらいたい。

森屋　「日本の賃金を上げていくんだ」と政府を挙げてやっているわけで、ギグワーカーを増やすことは逆行してます。そもそも公共交通という業種にギグワーカーはいちゃいけないんですよ。やっぱり第一には安全なので。利用者の安全、労働者の安全、健康、安心はギグワーカーじゃなくて、ちゃんと正規雇用でなければ守れない。社会を支えている大きなインフラですから。

2023年末に対談を実施・森屋議員（中央）と溝上委員長（左）、野尻書記長（右）は新年に向け、結束を固めあいました

供給不足には3つの対策

溝上　労使で供給不足への対策を詰めたいと思っています。対策は大きく分けて三つに分けて考えなきゃいけない。都市部そして観光地、さらには交通空白地。都市部は賃金と労働時間の改善で人を増やすことが解決策です。

観光地はオーバーツーリズム・観光公害の問題で、観光業で利益を得ているところからも資金を出してもらいながら、地域の交通全体で解決する。さらに、今、タクシー業界では東京から沖縄や北海道のニセコに人材を持っていくような実験もやっています。我々労働組合も新しい働き方も含め組合員ときちっとコンセンサスを取りながらやっていきたいと思います。

森屋　乗務員を増やすことが最優先。さらに乗り場の条件の整備をもう一回してもらいたい。タクシーがいるのに待っている人もいるみたいなことをなくしたい。

1年間、対策をすれば都内のほうはある程度、タクシーに乗れるような状況が出てくる。ライドシェアの本音は「都市部でやりたい」ですが、しっかり需給バランスが整えば阻止できます。

観光地はオーバーツーリズムで、バスも電車もタクシーも地域の生活者の移動が妨げられている。タクシーだけの問題じゃなく、別途対策を打たないといけません。

観光地では「海外からの方は申し訳ないけど高いです。二割増ですよ」というようなこともすべきです。そういう整理も交通分野では必要だと思っています。（3面に続く）

溝上　地理試験は変えればいいし、教習所で二種免許を取るのも時間も議論して適切な時間にすればいいと思います。でも「経済だ、経済だ、経済効果だ」では、最終的には人の命や、社会、秩序が崩壊する。今年、来年が本当に正念場になるのかなと思います。

溝上　政府の動きを注視していきたい。万博でこそ世界に向けて「日本の世界一のタクシーサービス」をアピールするような考えがないのが悲しいですね。12月8日にはデジタル庁前で街宣行動を行いましたが、他組織の幹部も激励に訪れてくれました。これからも労働者としての意見はしっかりと世の中に喚起していきたいと思います。

公共交通にギグワーカーはいらない

バス・タクシーは準公務員だ

森屋隆参議院議員　プロフィール

立憲民主党、参議院議員（全国比例）。私鉄総連組織内議員。

1967年東京都西多摩群檜原村生まれ。東京都立多摩工業高等学校を卒業し西東京バス株式会社に入社。私鉄関東地連副執行委員長や、私鉄総連交通対策局長を歴任。関東交運労協の事務局長も務める。2016年の参議院選挙で惜敗するも、2019年参議院選挙で見事に当選。タクシー政策議員連盟では事務局長として中心的役割を果たし、党では「次の内閣」の国交副大臣や、企業団体・交流委員会副委員長。

運転業務を下に見るな！

森屋　私は、公共交通、タクシーや鉄道やバスは地域の準公務員なんだよといつも言っています。実際、規制緩和で壊されてしまうまでは、結婚して子どもを二人育てて、大学まで出させることができた。誇りを持ってできた仕事です。自分なんか大学に行くことは元々考えてなかった。でもバスの乗務員は大卒と同じだけの給料。そういうプライドや意地もあるんですよね。

特にコロナでは、地域の移動を守るために命を張ってくれた乗務員の皆さんに本当に敬意を表しますし、誇れる仕事だと思ってます。私が、悔しいのはこういった運転業務、トラックもそうなんですけど、世間が下に見てるんですよ。これを変えなくちゃいけないと。これが私の政治の信念の一つで、政治家として、何としてもこれを変えたい。そして安全が第一の公共交通という業種にギグワーカーを入れてはいけません。

溝上　タクシーには面白い先輩、良い先輩がいっぱいいて自分もお世話になってきました。そして20年ぐらい前から、品質の向上、お客様に選ばれるタクシーになるために、業界を変えてきた。そうした中で、ライドシェアやギグワーカーのような管理できない労働者が入ってきたら、タクシー乗務員も逆戻りしてしまう可能性もあると思います。だから非常に許せない。

今回、ライドシェア問題では、森屋さんのように動いていただける議員さんと、そうでない方も見えてきました。長くやっていただけるよう全力で応援します。

地域起こし協力隊の活用

森屋　地方の移動を守るためには、丸投げでライドシェア入れるのではなくて、行政が責任を持ち、地域の足は地域で考えなくてはならない。その一つのアイデアが地域おこし協力隊。私の地元の檜原村にも何人もいますけど、3年の期限で国から年間480万円が支給される。隊員は6015人で約7割の自治体に入ってる。その隊員に二種免許を取っていただき、タクシー会社にフレキシブルな形で入っていただくような柔軟なあり方を考えてはどうでしょう。官民の協力が重要です。

溝上　今1台からタクシーの営業所を作れるようになった。タクシー会社が観光地などに乗務員を行かせる制度ともコラボレーションできれば。

森屋　協力隊として3年間行くけど、タクシー会社に籍があって戻れる保証があれば、お互いにウィンウィン。逆に移住を選択しても良い。

溝上　ウィンウィンの形をつくらなければ持続可能にならない。そういった未来を想像して、私も会社に「社会貢献だ」と言い続けてきた。

森屋　「一部企業のため」と言われる場合もあるんですけど、そうじゃなくて北海道から沖縄まで、タクシーがなかったら業界全体がまた落ち込んで行っちゃいますから。そこをフォローアップすることが必要です。

溝上　日本全国で結果的にクリームスキミング（良いとこ取り）を生まないように、東京などで儲けている会社が、しっかり交通空白地にも手を差し伸べるという形を作りたい。官民で協力すれば、交通空白地問題は解決できる。

プロドライバーとして家族を養ってきた2人

森屋　私は1967年生まれで、工業高校を卒業したら働こうと思ってまして。家にお金もなかったですし、長男でしたから、地域で働ける仕事で西東京バスに入りました。整備士で、18歳で初任給は9万6000円。見習いですから、最初は先輩の工具を拭いたり、お茶を入れたり、つなぎ洗ったり、便所掃除。徐々にいろんな仕事を覚えて。でも21歳の時に会社で合理化があり整備業務を外注化するということで、バスの運転士になりました。運転士さんは輝いてたんですよ、稼いでたし、憧れだったしね。八王子で路線バス運転士をやってきました。

溝上　私も同世代です。1966年生まれですから。15歳の時に、親父が家具の会社を潰しまして。普通科の進学校行ってたんですけど、じゃあ大学諦めて働くかと。でレンタカー会社に18歳で入って、6年働いたんですけど組合は私鉄総連だったんですよ。

森屋　そうだったんですか！

溝上　務めながら仲間5人で会社を登記して、中古車販売とかをやってたんですが、バブルが崩壊して、仕入れ先の会社がみんな潰れちゃったんですバタバタと。800万近く借金を背負うような話で、それが26歳の時。もう22歳で結婚して、当時、子供もお腹の中にいて。給料が高い日産の村山工場に務めたけど、私には向いてなかった。で、半年だけやった後に、日本交通に入りました。

親父もタクシーに乗ってまして「お前、タクシーやるなら日本交通行け」と。乗務員になって最初は楽しかった。自分で会社っても、報酬は50万ぐらいだったんですが、タクシーは47、8万円もらえる。手取りで。「こんなうまい商売もっと早くやってりゃ良かった」と思ったぐらい。ところが、そこから規制緩和とリーマンショック。本当に1時間流してもお客さんを乗せられない時期も乗りこえながら、続けてきたと。26歳でタクシー運転者になってますから、見分は広くないですが、この業界を良くしたい情熱は持ってます。

「この業界を良くしたい」情熱

森屋　自分も24で結婚してすぐ子どもができて、委員長と似てます。組合運動では、先輩からいろんな話を聞いて、運転業務は一歩間違えれば逮捕されるリスクも抱えて仕事をしてますし、朝早かったり夜遅かったり盆暮れ正月もない。そういった中で、自分の健康、賃金、処遇を守ることが、家族を守ることになりますし、利用者の命を守るわけですから。やっぱり労働組合が必要だと。結果的には会社を守ることにもなると。2014年に私鉄総連本部に行くことになり、組織内議員の渕上貞雄さんが勇退され、何年も経ってたので、議員をやってみないかとなり、皆さんに送り出して頂きました。

溝上　俺は日本交通に入って、本当に自分の意思で「これはおかしい」と思ったのが入社4年目ぐらい。A型賃金がB型に変わるときでした。当時は許せなくて「任せておけない。自分がやんなきゃ組合員のためにならない」と。ですが、執行委員になってから歴史を学び、A型賃金が破綻しかけていたことや、当時の執行部が難しい決断をしたということもわかるようになりました。執行委員の頃から、本当にみんなのためを思って、出せる決断はしてきました。

ライドシェア政府案が明らかに

安全軽視の大改悪！

ライドシェア合法化を許さない！全自交は闘い続けます（12月8日、デジタル庁前の抗議行動）

12月20日に開かれたデジタル行財政改革会議で、ライドシェアに関する政府案方針が示されました。まず4月までに通達改正などを行い（左の表の②）、さらに6月に向け、法制化の検討を行うという内容です。

利用者の安全や、二種免許の重要性を軽視した、とんでもなく問題だらけの内容であり、公共交通の崩壊と、労働者の待遇悪化を招くことは火を見るより明らかです。全自交労連は断固として政府方針に抗議します。

この方針を転換させ、絶対に法制化を阻止するため、2024年は全自交の全力を挙げて運動を強化します。

ライドシェアに関する政府方針（概要）

①6月に向け「タクシー事業者以外の者がライドシェア事業を行うことを位置付ける法律制度」を議論

②道路運送法78条3号（公共の福祉のために、国土交通大臣が許可）により、タクシーが不足する地域・時期・時間帯で、タクシー事業の一環として、二種免許を持たないドライバーと自家用車による運送を提供

◆ドライバーは「雇用契約に限らず検討」

◆「既存のタクシー事業者以外の新たな事業者が新規参入できる環境整備を検討」

③78条2号（交通空白地有償運送等）の規制緩和

〈来年中に順次改正〉

◆地域公共交通会議で、一定期間内に結論が出ない場合は、首長の判断で実施できる

◆交通空白地に時間帯の概念をいれる

◆実施主体（自治体やNPO）からの受託により株式会社が参画できることを明確化

◆ダイナミックプライシングの導入

全自交石川ハイタク ライドシェア阻止集会

全自交石川ハイタク連合会（市野晃司執行委員長）は12月11日、金沢市内で「ライドシェア・白タク合法化阻止するための集会」を開きました。石川ハイタクの役員、組合員をはじめ、連合石川に加盟する多くの業種の産別労組、自治体議員、一般市民の方など約100名が参加。ニュースが北陸朝日放送で放送され、中日新聞等でも取り上げられました。

石川ハイタクの岩田昭彦副執行委員長が開会あいさつし、主催者を代表して市野委員長があいさつしました。国際運輸労連の浦田誠政策部長が「ライドシェアをめぐる世界の情勢と日本の課題」について講演＝**写真**。全自交本部の本田有書記次長が「全自交労連が考えるライドシェア導入阻止」を提起し、「日本のタクシーに求められるのは安全性と持続性である」と訴えました。

地域住民とタクシー乗務員のパネルディスカッションでは、住民の方から「寝ていても目的に着くのがタクシー。ただ、タクシーの数が足りていないのも事実」といった発言がありました。

終了後、大勢の参加者から「知らなかったことがたくさんあった」等の声が寄せられています。

石川・市野委員

本部・本田書記次長

東京地連が都庁要請 ライドシェアは不要

全自交東京地連の内田亨執行委員長は、12月19日に小池百合子都知事あての要望書を提出し、ライドシェアについて「公共交通機関の経営が悪化し労働者の賃金が下落して、かえって地域の交通を崩壊させかねない。権利保護のない偽装フリーランス・ワーキングプアの増加は社会を不安定化させる」と訴え、「平成30年10月5日に東京都議会が採択した『白タク行為への更なる対策強化を求める意見書』に基づき引き続き慎重な対応を」と求めました。

東京ハイヤー・タクシー協会も同時に要望書を提出。清水始労務委員長が要望書を手渡しました。労使でタクシー乗務員が増加している事実を説明しました。

内田委員長（左から4人目）が井川武史交通政策担当部長に要望書を手渡しました。左3人目は東タク協の清水始労務委員長。東京地連の松本和也副委員長、本田明広書記長、久我恒夫書記次長も同席

ご案内

交通の安全と労働を考える市民会議　神奈川集会

1月16日18時～、かながわ労働プラザ（横浜市中区寿町1丁目4番地）

四国で拡大行動

高知駅で組織拡大行動を実施した高知地本の傍士委員長（左）と愛媛地本の宮岡委員長（右）

全自交四国ブロック（四タク労連）は、11月26日に高知市で大会を開催。翌27日には高知駅や高知龍馬空港で組織拡大行動を実施。28日には愛媛に移動し、連合愛媛に署名活動への協力を要請しました。

全自交労連本部の野尻雅人書記長が参加し、四タク労連の傍士帯夫委員長や愛媛地連の宮岡主委員長、渡邉典子さんらと全自交への結集を呼び掛けました。

岩手地本が拡大行動

岩手地本は年末、県内各地で組織拡大行動を実施しました。写真は、右上が盛岡市、左上が二戸市、右下が北上市と花巻市、左下が大船渡市での組織拡大行動。

連合・自教交流会

「二種免許取得者が去年の6倍！」

連合は11月27日に、自動車教習所労組の全国交流会を開催。全国の自動教習所の現場からは、普通二種免許の生徒数について「最近は二種ブームと言うぐらい増えた。今年に入り、女性の特に主婦の方が多い。昼間だけの勤務でも大丈夫という会社が増えている影響のようだ」（新潟）、「去年は20～30人だったが、今年はすでに5倍～6倍に増えている」（茨城県）、「去年40人ぐらいだったが今年は100人を超えそう」（埼玉）といった報告が相次ぎました。

一方で「繁忙期は二種の生徒を受けられない」「採算性が悪く二種はやめてしまった」等の課題を語る声も聞かれました。