

主な記事

- 2面:全自交の政策方針
- 3面:労働条件改善に向けて
▽ハイヤー運動方針
- 4面:自主経営の交流会▽徳島で最賃84円増

全自交しんぶん

第1252号
9月20日

(有料制1076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……

2024年度 運動方針案〈要約〉

「ライドシェア完全解禁阻止の闘いは土俵際の攻防が続く。「タクシー事業者以外が行うライドシェアのための法制度」は、ハイタク産業労使や市民の必死の運動により、結論を先送りすることができたが、ライドシェア解禁派は執念深く来年の通常国会での法案提出を目指しており、今後もしばらく闘いが続くことは避けられない。

必死の運動で稼いだ貴重な時間を無為に浪費すれば、来年にはライドシェア新法が成立してしまう。今こそ、我々



「ライドシェア新法阻止」、「ライドシェア全面解禁阻止」が最大の運動課題です

同時に公共交通従事者としての責務を果たすことがライドシェア阻止に直結する。一層の安全性向上やサービス品質向上を成し遂げ日本のハイタク産業、プロドライバーへの信頼を高めてはならない。自治体からの公助をしっかりと獲得し、交通空白地のデマンド・乗合・定額等の輸送に取り組み、高齢者や障がいを持つ人など全ての移動困難者のために、力を尽くす。

拡大の影響によって、事業者及びハイタク労働者数が大幅に減少しました。ライドシェアの再生が急がれる今、そこに付け入るが如く維新政党を中心として、自民の自由主義者らが詭弁を弄して、白タクの合法化(何れもありのライドシェア導入)を推し進めようとする状況に有ります。

最後に、昨年末に勃発した神戸相互タクシー労組への、会社側による極端な不当労働行為に對して、全自交の全国の仲間から会社側への抗議文を送付、当該労組への温かい激励文を頂き、また、全自交の仲間から交連の多くの仲間からも、同様の支援を頂いています。

世界は「ライドシェア」を無理解や「輸入」させようとする人が多く、自民党の総裁選でも「総理大臣になったらライドシェア全面解禁」などと大真面目に話す政治家がいる▽大多数の国民は「しほい抱負やなあ」と感じたに違いないが、そもそも、国が真剣に考えるべきは「日本のタクシー」という世界的に最高水準のサービスとシステムを世界に輸出することではなからうか▽優れた警目を海外に輸出して経済大国となった日本である▽「外圧に押し込まれて無理解やゴミを輸入する」そんな愚かな行為を続ける政治家にはご退場を願いたい。

K・T

はじめに

全自交労連は10月15、16日に神戸市で第82回定期大会を開催します。今号では1〜4面で大会に提案する2024運動方針案の概要を掲載します。

「ライドシェア完全解禁阻止の完全解禁阻止に向けた闘いが重要となる。最優先すべきは、我々自身

の賃金・労働条件の向上にはかならない。コロナ禍を原因としたハイタク乗務員の減少こそが、ライドシェア解禁派につけ入る隙を与えたのであり、他産業に負けない水準まで待遇を引き上げハイタク産業を魅力ある職業にすること

が「移動困難の解消」に向けた王道である。全自交加盟組織は2024春闘でも精力的な交渉を展開し、多くの画期的成果を勝ち取ったが、物価高騰が続くとともに、利己的な経営者に

産業の賃金も上昇している中では、賃上げの流れを継続し強化していくことが不可欠である。継続的な運賃改定を求めるとともに、利己的な経営者に

よる賃下げや労働分配率の改善を許さず、労働関係法令違反を許さない闘いが求められる。また自教労働者の待遇向上は、職業ドライバーの数を増やすためにも極めて重要な

指す。そして我々が支持する立憲民主党による政権交代こそが、ライドシェア問題の最終解決手段にほかならない。我々は全自交の旗の下、地域公共交通を支え続けるエッセンスを世界に輸出する

第82回大会を歓迎



全自交兵庫地連 北坂隆生執行委員長

ライドシェア阻止の決戦大会に

一丸で争議を闘う

全国の支援に感謝

2024年全自交労連第82回定期大会を、神戸で開催させて頂くにあたり歓迎のご挨拶を申し上げます。

はじめに、本年1月元旦に発生した能登半島地震で、お亡くなりになった方々のご冥福をお祈りすると共に、被災された皆様の1日も早い復興・復興を心より願っております。

2018年神戸大会開催時より、長年のハイタク規制緩和による業界の疲弊、ハイタク労働者の窮状が続く中、特措法の施行によって少しは希望の持てる状況に成りつつありましたが、約3年半にわたるコロナウイルス感染

現在、自民党総裁選が世間の注目にありますが、その結果によっては、ライドシェア新法が加速する恐れも有ります。関西地連に結集する仲間と共にライドシェア絶対阻止への決戦大会として、準備を進めていますので全自交労連、全国の仲間の皆様のお越

しを心よりお待ちしております。

最後に、昨年末に勃発した神戸相互タクシー労組への、会社側による極端な不当労働行為に對して、全自交の全国の仲間から会社側への抗議文を送付、当該労組への温かい激励文を頂き、また、全自交の仲間から交連の多くの仲間からも、同様の支援を頂いています。

青ナンバー

世界の7つの海とつながる港町・神戸。神戸港は1970年代には、コンテナの取り扱いの重量で世界一を記録するなど、まさに日本を代表する国際港湾だ▽来月には、全自交労連第82回定期大会が、その神戸港をのぞむ神戸産業振興センター「ハーバーホール」で開催される▽争議を闘いながら、本部大会の成功に向け奔走していただいている兵庫地連、そして関西地連の皆さまには心より感謝申し上げます▽ところで、港といえば輸出と輸入。最近では、海外のしょうもない「ライドシェア」を無理やり「輸入」させようとする人が多く、自民党の総裁選でも「総理大臣になったらライドシェア全面解禁」などと大真面目に話す政治家がいる▽大多数の国民は「しほい抱負やなあ」と感じたに違いないが、そもそも、国が真剣に考えるべきは「日本のタクシー」という世界的に最高水準のサービスとシステムを世界に輸出することではなからうか▽優れた警目を海外に輸出して経済大国となった日本である▽「外圧に押し込まれて無理解やゴミを輸入する」そんな愚かな行為を続ける政治家にはご退場を願いたい。

K・T

全自交の政策方針

二種免許の価値守る

①ライドシェア新法阻止

ライドシェア完全解禁阻止は最重要の政策課題です。解禁派の主張する「IT事業者などのプラットフォームが直接運営する形でライドシェア業を創設し、台数も運賃もエリアも制限なく、ドライバーは雇用ではなくフリーランスの請負契約で働かされる制度を法律で定めろ」というライドシェア新法が実現すれば、利用者の安全・安心が破壊され、雇用契約を前提として守られてきた日本の労働者の権利が破壊され、タクシーだけでなく鉄道やバスも含めた地域公共交通がズタズタに破壊されます。

当然、タクシーの売上と我々の賃金は激減し、多くのライドシェア新法をあきらめることはありませぬ。ですから我々は、ライドシェア新法を阻止し公共交通を守る国民運動の展開を目指します。

日本の法律上、配車アプリを運営するプラットフォームは「運送事業者」ではなく、「旅行事業者」として登録しているため、「道路運送法」の規制がおよびませぬ。タクシーを所管する国土交通省の物流・自動車局や、各運輸局にも、プラットフォームを指導する権限がないので、またタクシー運賃が厳格に規制されている一方で、

現場で実際の仕事を担う労働者や企業が搾取され、プラットフォームだけが利益を上げるという構造も極めて大きな問題です。適正な規制を早急に、実現させなければなりません。

②規制せよ！プラットフォーム

は規制がありません。年々、タクシー配車アプリの利用率が高まる中で、プラットフォームに対し、行政が何の権限も持たない状況には非常に問題です。ましてライドシェア解禁派は、プラットフォームに直接運営をさせると主張しているものであり、規制権限が全くない状況を放置すれば、コントロールが不可能となります。



100人以上が声を上げた交運労協の街宣行動(6月7日、田町駅前)

④需給調整と運賃改定

タクシー不足とされる状況は要員不足によるものであり、改正タクシー特措法に基づいた台数と運賃の規制は、今後必要であり、将来的にタクシー事業法の成立を求めます。同時に、物価上昇に合わせ、国にも対策を求めます。

⑤持続可能な公共交通

公共交通機関と、そこで働くエッセンシャルワーカーを守るために、連合や交運労協と連携しながら、国や自治体の支援を求めます。また各地で地域公共交通会議や、タクシー特定地域・準特定地域協議会に労働者の立場を代表して積極的に参加します。

③二種免許を守る

現状は大きな問題です。法人タクシー業界からは「日本型ライドシェア制度の恒久化」を主張し、「一般タクシーでも車両持ち帰りや賃金の日払いなど『リース型経営』の発展形と成り得る」との声が出ていますが、決して容認できません。強く抗議します。

日本型ライドシェアや、自家用有償旅客運送の緩和について、全自交労連は1月の中央委員会で、「様々な懸念はあるが、まず全国で移動困難者の解消に取り組みなくてはならないことを理解する」との姿勢を確認しました。実際に日本型ライドシェア等を実施したことが、ライドシェア完全解禁を先送りする為の大きな力になりました。

従って全自交労連では、日本型ライドシェアの悪用や濫用を厳しく監視し、利用者の安全やハイタク乗務員の収入に悪影響が出ないよう、常に制度の見直しを求めていくとともに、「移動困難の状況」が解消されるまで、ただちにこのような例外的措置を終了するよう強く要求します。「どういう条件を満たせば終了するのか」という基準すらない

◇日本型ライドシェアの運行状況

2024年4月~8月11日

・台数の割当を受けた事業者数	大都市部12地域	=424社
	その他19地域	=115社
・うち、許可を得た事業者数	大都市部12地域	=360社
	その他19地域	=66社
・登録ドライバー数		=3,943人
・延べ稼働台数(時間枠ごとに稼働した台数の計)		=22,969台
・総運行回数		=138,168回
・1台1時間当たり運行回数(タクシーは約0.7回)		=約0.9回

◎日本型ライドシェア

一方で、二種免許を必要としない旅客輸送に対し、プロドライバーである我々が諸手を上げて賛成することはできません。突貫工事で制度設計された日本型ライドシェアに

⑥自動運転について

自動運転はあくまでも人材不足の補手段に過ぎませぬ。若い世代の仲間や、これからタクシー業界に就職するフリー対応、災害や悪天候マシントラブルやシステムトラブルなどを考慮すれば完全自動運転が実用化されても、後もしつかり雇用が確保されるよう、法整備も含めた検討を呼び掛けます。

⑦白タク根絶・代行適正化

外国人観光客の増加に伴ってまた運転代行業の適正化に向け、悪質事業者による白タク行為やA/B間輸送の取り締まりを警察庁や国土交通省に求めます。

《ライドシェア解禁派の主張する「新法」の概要》

※「タクシー事業者以外の者によるライドシェアに係る法制度に関する規制改革推進会議意見」より

- ①ライドシェア業を創設し、様々な企業の参入を可能とするべきだ
- ②ドライバーを確保するため、好きな時間に自由に働ける働き方(雇用契約ではなく、請負・業務委託契約)を認めるべきだ
- ③ドライバーの運行管理を対面で行うのはアナログ。デジタル技術を活用してアプリなどで遠隔で運行管理する方が優れている。
- ④ライドシェア業については、台数や地域、時期、時間帯に制限を設けるべきではなく、全国的に運行を認めるべきだ(※別の文書では運賃の完全自由化も主張)
- ⑤2025年の通常国会での法案提出を視野に、年末に向けただちに法案化作業を開始すべきだ

労働条件改善の取り組み

① 他産業に負けない賃金

「都市型ハイヤー」の増加によるダンピング競争が続きましたが、運賃改定申請率の基準が緩和されたこともあり、名古屋でハイヤー運賃の改定が実施されました。ハイヤーから白ナンバーの請負業にシフトしている顧客も多く、ドライバーの労働実態の把握と、それに対する適正な金額による運送契約が必要とされています。

② 生活保障の安定的賃金

安定的に長く働き続けられ、現実化していくために、環境や時代の変化、関係法令の变化を踏まえた新たな賃金体系を模索する必要があります。

③ 働きやすい職場へ

女性や若者、全ての人が働きやすい職場環境をつくらなければなりません。有給休暇や、育児休業、介護休業の取得率向上を後押しします。労働時間規制や改善基準告示の遵守に止まらず、労働時間・拘束時間をさらに減らす取り組みを進めます。

ハイヤー方針

適正価格の実現

- 1. ハイヤーの近況**
「都市型ハイヤー」の増加によるダンピング競争が続きましたが、運賃改定申請率の基準が緩和されたこともあり、名古屋でハイヤー運賃の改定が実施されました。ハイヤーから白ナンバーの請負業にシフトしている顧客も多く、ドライバーの労働実態の把握と、それに対する適正な金額による運送契約が必要とされています。
- 2. ハイヤーの課題**
コロナ禍で多くの乗務員が去り、要員の回復は必須です。4月から時間外労働の上限規制が適用されましたが、健康を守り、担い手を確保するために、その遵守だけでなく、更なる健康管理に必要な費用補助等を求め、全国規模の意見交換を行います。
- 3. ハイヤーの政策要求**
運賃改定を実施し、待遇改善に繋げなければなりません。燃料費高騰対策の継続や、電気自動車等を導入する際の購入と維持費用等の補助、乗務員の健康管理に必要な費用補助等を求め、全国規模の意見交換を行います。
- 4. ハイヤー労組の組織拡大**
オンライン会議等を活用し、

政治課題と労働者連帯

全自交労連は立憲民主党を支持します。働く者の声を代弁して、議員を国会や地方議会に送り出し、労働者の声を国や自治体の政策に反映させる活動に取り組みます。特に、政権交代の実現を強く目指します。腐敗した自民党政治に対する国民の激しい怒りを投票で示さなければなりません。

全自交労連は立憲民主党を支持します。働く者の声を代弁して、議員を国会や地方議会に送り出し、労働者の声を国や自治体の政策に反映させる活動に取り組みます。特に、政権交代の実現を強く目指します。腐敗した自民党政治に対する国民の激しい怒りを投票で示さなければなりません。

平和な社会を守る

フォーラム平和・人権・環境（平和フォーラム）の構成団体として、憲法を護り、憲法理念を実現する取り組み▽軍備拡張に反対し外交努力による平和を追求する取り組み▽核兵器廃絶に向けた取り組み▽ヒバクシャ援護と連帯▽沖縄の新基地建設を阻止する取り組み▽

原発再稼働に反対し、脱原発を実現する取り組み▽人権差別根絶、部落差別根絶、外国人技能実習制度廃止などあらゆる人権問題への取り組み▽労働基本権を守り、労働組合に対する不当な弾圧を許さない取り組み▽食・水・みどりをめぐる取り組み、に参加します。

ハイタク産業の動向

賃金はV字回復中

タクシー乗務員の賃金はV字回復してきました。厚生労働省の調査によれば、2023年の全国のタクシー乗務員（男女計）の推計年収は、418万9900円となり、2022年比では、月例賃金で4万4400円アップ、推計年収では57万6600円増加となりました。

全産業平均年収との格差も22年の約135万円から23年は約88万円にまで縮小。東京ではタクシー乗務員（男女計）の年収が都内の全産業平均年収（男女計）を上回り、全国の女性乗務員の年収も全産業の女性平均を上回りました。

運賃改定などで台当たり営収が伸びたことが直接的な要因ですが、労働組合が春闘で奮闘し、賃金改悪を許さず運賃改定の効果を適切に賃金に反映させた結果でもあります。

全国すべてから運賃改定申請

全国に101ある運賃ブロックの全てで運賃改定申請がなされ、93ブロックで改定が実施されました。物価高騰が続く限り、2~3年スパンでの継続的な運賃改定が必要です。

増加に転じた乗務員数

コロナ禍で全国の乗務員は6万人減少しましたが、2023年以降は増加に転じ、特に24年4月以降は大きく増加。全国ハイヤー・タクシー連合会の調査では、全国60区域中、直近3カ月間（5~7月）は、51地域で乗務員数が増加し、減少したのは9地域のみでした。

2019年 3月末	2022年 3月末	2023年 3月末	2024年 3月末	2024年 4月末	2024年 5月末	2024年 6月末	2024年 7月末
291,516	241,727	231,938	234,653	235,331	237,062	238,510	239,508

法人タクシー運転者証交付件数
全国の合計単位（人）

組織の課題

1. 財政健全化

全自交労連本部の財政健全化は急務であり、24年度は会議のオンライン開催等さらなる経費削減対策を実施します。また、連合中央会費制度移行への対応を進めます。

2. 組織拡大と教宣活動強化

職場内の組織率向上や、未組織労働者や産別未加盟組合への働きかけにより、組織拡大をめざします。動画等を生かした教宣活動の充実にも取り組みます。

3. 次世代育成と学習活動強化

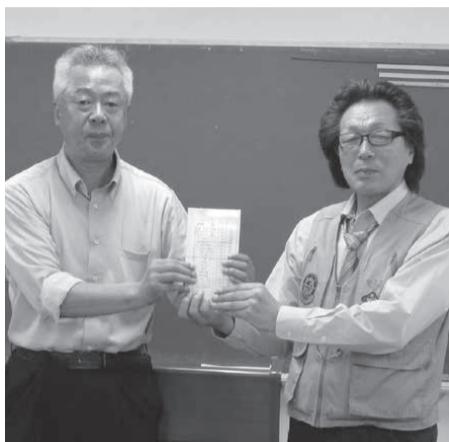
学習活動を強化し、労働組合の意義と役割を伝え、次世代を担う活動家の育成に取り組みます。女性組合員・役員を増強を目指します。

自主経営の仲間が学習・交流会

第10回目の東日本自主経営「接客・接遇で持続可能な産 業を構築する」と題して講演 学習・交流会が8月25日、山 業を構築する」と題して講演 形県酒田市で開催され、東北 し、出身の日本交通で行われ と新潟の自主経営職場の労使 ている教育制度を紹介しながら、 ディスカッション「タクシー 18人が参加。全自交労連本部 ら、安全運行や接客の品質維 と公共交通の未来を語る」を の溝上泰中央執行委員長が 持のための教育の重要性を述 開催。赤字にならない公共の



▽写真上=乗務員教育について講演する溝上委員長



▽写真下=水害を受けた観光タクシーの池田三也社長(右)にカンパを手渡す東北地連の高橋学委員長

関西 活動家学習会

仕事の在り方や、共同配車・遠隔点呼などについて会場全 体で議論を深めました。 酒田市では、水害で自主経 営の「観光タクシー」でも営 業車3台と営業所の浸水被害 が発生。支援カンパの贈呈も 行われました。



全自交関西地連(櫻井邦 広委員長)は、8月3日、 大阪市のエルおおさかで、 2024活動家学習会を開催 し、全自交労連・本田有書記 次長が「ライドシェア新法 阻止に向けての動向と対応」、 関西大学・安部誠治名誉教授 が「台湾・スペインのタク シー事情と配車サービス」に ついて講演しました。 長年にわたって規制緩和の 問題を訴えてきた安部名誉教

自動車教習所の運動方針

1. 教習所を取り巻く情勢
エッセンシャルワーカーである自 教労働者には、業務の負担と価値に 見合う適正な対価が必要です。

自治労全国一般と全自交による 賃金労働条件調査では、指導員の所 定内賃金の平均は月額26万5031 円、一時金妥結額の平均は23年 夏が32万9289円、22年冬が 34万8441円でした。指導員は全産 業と比べて、月例で約5万3千円、一 時金・賞与で約23万円の賃金格差があ

2. 自教労組の運動課題
(1) 雇用・労働条件改善
教習生と直接接する指導員が意欲 を持つて働ける労働環境を作ること

1. 教習所を取り巻く情勢では、 また自教を取り巻く情勢では、 不足が問題となっていますが、(ま す)の賃金格差を埋める必要があります。 2. 自教労組の運動課題 (1) 雇用・労働条件改善 教習生と直接接する指導員が意欲 を持つて働ける労働環境を作ること は、教習の質を確保する上で何より 重要であり、エッセンシャルワーカー として、自教労働者にふさわしい賃 金・労働条件の確立を目指します。 (2) 自教における政策課題 自治労全国一般の自動車教習所協 議会と連携し、また連合自動車教習 所連絡会の一員として▽教習料金の 職場の組織率向上に努めます。

山名文世氏 八戸市副議長に



青森県交運協の幹事は9 月3日、青森市内中心部の複 合施設アウガ前で「公共交通 を守り、雇用破壊を許さない」 キャンペーンの街頭宣伝を实 施しました。全自交東

青森交運が街宣



北地連の江良實書記長らがラ イドシェアの問題点を訴え、 うちわを配布。江良氏の演説 に一般の通行人や青森地連・ 青森タクシー支部の仲間が手 を振る場面もありました。



安部誠治・関西大学名誉教授

授は海外の事例を基に「事前 確定のライドシェアは既存タ クシーの一定の市場を奪う可 能性が高い」と述べました。

最低賃金

岩手も粘りの59円増 衝撃の84円増 徳島

47都道府県の新たな 最低賃金額が出そろ いました。 地方最低賃金審議会 の議論が最後までもつ れた徳島県では、目安 額の「50円」を大幅に 上回る「84円」の引き 上げが決定。隣の香川 県の最賃を一気に10円 上回る980円になり ます。この衝撃の引き 上げ幅は、来年の全国 の最賃引き上げ議論に

6回目の抗議行動 京都はRS阻止で連帯

全自交京都地連(櫻井邦広 個人タクシー団体協議会、自 委員長)は8月22日、京都市 域個人タクシー6団体による 京都駅北側と京都市役所前 でライドシェア反対街宣行動 を行いました。 京都の街宣行動は、今回で 6回目。先月から私鉄関西ハ イタク労働も参加し、「継続 は力なり」で運動の輪が確実 に広がっています。



全自交関西地連の成田次雄 書記長もマイクを握り「写 真」「利用者の安全を無視す るな」と批判しました。

全自交組織内

全自交労連唯一の組織内 議員である山名文世八戸市議 会議員(全自交青森地連の 物と感謝しております)「こ れまで以上に皆さまのお役に 立つよう努力する所存」と述 べています。