

主な記事

2面・3面：新春特別対談 タクシー政策協議連・広田事務局長と溝上委員長「タクシーの価値ますます重要」
4面：組合員の手で再建 秋田・あさひタクシーが営業開始

全自交しんぶん

第1268号

1月1日

（有料制1092号）

2026年/令和8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＝本田 有
原則毎月15日発行（月1回）
……購読料 1ヵ月 70円……

謹賀新年



全自交は時代の先頭で闘う

溝上泰央 中央執行委員長

新年のごあいさつ



新年明けましておめでとうございます。全自交労連中央執行委員長の溝上です。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。

旧年中は、埼玉県八潮市での道路陥没事故や、過去最悪レベルの熊被害など、日常が足下から崩れるような不安を感じる1年となり、トランプ大統領の再就任や、自民・維新連立政権の誕生によって政治情勢も不安定さを増しています。一方で、戦後80年、阪神淡路大震災から30年の節目に、改めて命の大切さを見つめ直す1年ともなりました。

我々が働くハイタク産業においても、「万博ライドシェア」の実施や、日本維新の会による「ライドシェア新法案」の国会提出などの攻勢にさらされる1年間でありましたが、大阪では業界労使の奮闘により移動需要をハイタクがまかなって万博ライドシェアが必要ないことを証明し、全国的にも「タクシー不足」と呼ばれた状況を改善することで、ライドシェア解禁派を押し返すことに成功しました。まさにハイタク業界労使の底力、エッセンシャルワーカーであるタクシードライバーの使命と矜持を社会に示す1年となりました。

本年も全自交労連は「ライドシェア完全解禁阻止」の運動に全力で取り組みます。引き続き、移動困難者をはじめとした全てのお客さまに安全・安心・丁寧な輸送を提供し、世界一の日本のタクシートの品質を維持しながら供給の安定に努めることで、我々の生活とお客さまの安全、地域公共交通の持続性を守り抜かねばなりません。

我々の底力 示した1年

同時に、白タクや、都市型ハイヤーによる客引き・名義貸し等の行為には毅然と対処し、根絶を求め運動します。交通空白を解消するために、ハイタク業界として自治体との協力・協働を推し進めることが必要です。当該地域にハイタク事業者が存在しないようなケースでは自家所有旅客運送（公共ライドシェア）の運行に開与・協力することも検討しなくてはなりません。他方、日本版ライドシェアについては、不要なことが明らかとなった地域では早期に終了を求めます。

ハイタク自教の職業の魅力を高めるためには賃金格差を一刻も早く是正しなくてはなりません。本年には多くの地域でタクシー運賃改定が実施される見通しであり、迎車料金の新たな設定や、冬季割増運賃の適用拡大にも道が開けるなど、労働条件改善のための価格転嫁が進んでいます。この原資を適切に労働者に分配させることで、物価高に負けずエッセンシャルワーカーに相応しい賃金・労働条件を確立していきましょう。

一方、地域間格差は深刻で、職場が倒産し労働者自主管理で雇用を守った全自交の仲間もいます。そもそも事業採算性の厳しい地域では、民間事業者の努力にも限界があります。「地域公共交通であり、社会資本・公共財であるタクシー」を国や自治体が責任をもって財政的に支える持続可能な政策が今こそ必要です。

昨年7月の第27回参議院選挙では、皆様のご協力により、全自交が推薦する岸真紀子候補を当選させることができました。しかし、誠心誠意働いていた森屋隆さんの議席を失ったことは痛恨の極みであり、我々はこの悔しさを噛みしめ、来る国政選挙では立憲民主党を中心とした政権交代を実現し、今度こそ我々の手でタクシ事業法を成立させましょう。

これからも全自交労連は、ハイヤー・タクシー・自動車教習所の産業別労働組合として、時代の先頭に立ち、運動を展開して参ります。本年も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。

全自交労連 中央執行委員長

溝上 泰央

タクシー政策議連 事務局長

広田 一

新春
対談

広田一議員 プロフィール

徳島・高知選挙区選出の参議院議員。無所属だが、参院の会派「立憲民主・社民・無所属」に所属。1968年10月10生まれ、土佐清水市出身で高知高校、早稲田大学卒後、衆議院議員1期(2017～2021)、参議院議員4期(2004～2016、2023～現在)。民主党政権時代には防衛大臣政務官として東日本大震災の救援・復旧に従事。2014年には参院国土交通委員長を務める。

2019年～2021年まで超党派タクシー政策議員連盟の事務局長として活躍するも、21年の衆院選で惜敗。しかし23年の参院補選で見事に返り咲き、25年の参院選でも再選を果たした。25年11月より、再びタクシー政策議連の事務局長に就任した。趣味は読書と筋トレと空手。

いま再び 難局に立ち向かう
森屋さんの思いを継いで

2026年を迎えるに当たり、超党派・タクシー政策議員連盟の事務局長に再就任した広田一参議院議員(無所属)と、全自交労連の溝上泰央・中央執行委員長が対談しました。タクシー政策議連はいまや、政党の垣根を超えて約150人の国会議員が所属する野党系では最大規模の議員連盟となっており、事務局長はそのまとめ役の重責を担います。本田有書記長の司会の下で、タクシー業界のキーパーソンである2人が、タクシーの過去・現在・将来を語り合いました。



今回は、辻元清美ねえさん(議連会長)のご指示・命令があったのですが(笑)、私の思いは、「森屋隆・前事務局長の思いを受け継ぐ」ということです。いろんな活躍・活動をし、国会質疑でも本場に働く皆さんの思いを代弁していた森屋さんが、今回の参



左から、溝上泰央委員長、広田一議員、本田有書記長。対談は11月27日、広田議員の事務所で行われ、本田書記長が司会を務めました。

溝上 だからこそ、(ライドシェアを進めようとする)プラットフォームが「誰でもできる仕事」のように参入してくることは、強い憤りを感じます。一種免許と二種免許の差、タクシーを事業として営んでいることの重みをわかってい

溝上 運賃改定の効果や稼働率の減少で格差は縮まりましたが、いまだに100万

移住し固定給で 例えば、二種免許を持つて人等を自治体でタクシー運転者として抱えてもらうようなシステムはできないでしょうか。運転者が移住し、地域の移動を担うといった。

溝上 労務管理をシステム化することで、我々みたいな歩合制じゃなく、定額の固定給を導入できる可能性もあります。システムによる労務管理には、メリット・デメリットがあり労働組合として難しい判断になりますが、営収の低い地方では固定給制も選択肢だと思

司会 2019年にタクシー政策議員連盟の事務局長をお引きいただいた広田先生に、この困難な状況の中で、再び事務局長の重任を引き受けていただき、我々としては感謝に堪えません。

広田 2019年当時議連の会長は増子輝彦先生でした。増子先生には、私が参議院の国土交通委員長をやっているときに、筆頭理事として、非常に支えていただいたので「今度は事務局長として増子先生を支えたい」と、お引き受けた経緯があります。

溝上 増子先生には、私が参議院の国土交通委員長をやっているときに、筆頭理事として、非常に支えていただいたので「今度は事務局長として増子先生を支えたい」と、お引き受けた経緯があります。

年収格差が大きすぎる

広田 コロナで、エッセンシャルワーカーとしてタクシードライバーの皆さんへの、社会的な期待感が高まったと思います。

移住し固定給で 例えば、二種免許を持つて人等を自治体でタクシー運転者として抱えてもらうようなシステムはできないでしょうか。運転者が移住し、地域の移動を担うといった。

溝上 労務管理をシステム化することで、我々みたいな歩合制じゃなく、定額の固定給を導入できる可能性もあります。システムによる労務管理には、メリット・デメリットがあり労働組合として難しい判断になりますが、営収の低い地方では固定給制も選択肢だと思

激動の時代を超えて

命懸けの貢献 当初は「死んでしまう病気」という印象が強くなりました。

移住し固定給で 例えば、二種免許を持つて人等を自治体でタクシー運転者として抱えてもらうようなシステムはできないでしょうか。運転者が移住し、地域の移動を担うといった。

溝上 労務管理をシステム化することで、我々みたいな歩合制じゃなく、定額の固定給を導入できる可能性もあります。システムによる労務管理には、メリット・デメリットがあり労働組合として難しい判断になりますが、営収の低い地方では固定給制も選択肢だと思

激動の時代を超えて

広田 コロナ禍では現場のドライバーの皆さんが恐怖と戦いながら、患者さんやワ



プロとしての価値 公共の価値 タクシーの役割 さらに重要

日本版ライドシェア

広田 ライドシェアについて、プラットフォームの皆さんは今後どういう戦略をとるのでしょうか。

溝上 基本的にプラットフォームの考え方は手数料ビジネスで、何の責任も取れません。フードデリバリー等では、副業で働く方もよく見ますが、我々のような命を預かっている仕事では、そもそも副業をすること自体ちょっと考えられない。私たちは、一つのところで働いて、しっかりと給料で生

活できる社会を目指しています。

広田 働くことの価値、プロ意識を育むために、労働組合の果たす役割は本当に大事です。日本版ライドシェアもどうなっていくのでしょうか。

国会で議論

溝上 「日本版ライドシェアはタクシーの補完であって、タクシーが充足された暁にはやめていただく」というのが我々の考え方。なし崩しに導入



まちづくりに不可欠!

司会 タクシーが地方再生にどんな役割を果たしているのか。2020年には広田議員の地元の高知県の須崎市で、3つのタクシー会社が同時に廃業することになり、地域で話し合った結果、商工会議所が主体になって、一つのタクシー会社に統合し、再建した事例もありました。

広田 私が事務局長に就任した6年前と比べても、徳島が72万9千人から67万人に、高知も69万9千人から64万5千人まで人口が減っているんです。どうしても人口が減れば、須崎のようにビジネスとして成り立たなくなってくる。だけどやっぱり地域にとってタクシーは必要不可欠なので、須崎市では市長本人も危機感を持って取り組まれました。別の高知県の中山間地域の

町では、町がバスとコミュニティバスを1億円以上かけて維持しつつ、さらにデマンド乗合タクシーを導入しました。高齢者の皆さんに、ドアトゥドアに近い移動手段を確保することが地域を支えることになり、要介護状態の予防にもつながるからです。子育て世代のニーズに合わせることも含め、ますます地方におけるタクシーの重要性は高まり、まちづくりには欠かせない存在になってきています。

政治を変えろとは「税金の使い方」

溝上 私は、やはり住民が困っているのであれば、その面倒を見るのが自治体であり、国民が移動に困っているならば、面倒を見るのは国だと思っています。利便性がよくなれば、人口も増えるので、保育所へのタクシー送迎に自治体がお金を出すような、子育て世代の利便性に沿った対策も効果的だと考えています。

広田 政治を変えることは税金の使い方を考えることです。以前は「(国からの)補助金がない」という自治体が多かったけど、今の首長さんたちには「故郷を守るために、移動手段をしっかりと確保しないといけない」という思いがある。だから、自分たちの町や村の自前の一般

溝上 今までタクシー事業者は「儲からない」ところはやりません」という姿勢でした。しかし、逆にライドシェアやコロナがあったことで考え方が変わりつつあります。以前と比べ、自治体側からも「自治体が関与して、公共的な移動手段を作る」という意欲を強く感じるようになりました。良い地域関係、みんなウィンウィンの形になる取り組みは、今後どんどん進めてほしいと思います。



司会 地域の交通

に関する一元的に、かつ予算措置は横断的に取り組める仕組みを全自治体は求めています。

広田 一番、ダイレクトに効果的なのは、地方交付税の交付金により手厚く、人件費も含めて反映させていくことだと思います。

司会 「地域公共交通としてのタクシー

は、社会資本であって公共財」と我々は訴えています。これは、持続性が民間に丸投げになっ

広田 まさしく、公共って名前が付きながら、これまで民間任せでやってきたツケ

「公共」なのに… 民間丸投げのツケ

が地方を中心に噴出している。これからは「公共交通」という名にふさわしいように、公がどれだけやっていくのかということを考えていかないとけない。タクシーを含めた公共交通に、どれだけ私たちの税金を手当としていくのか非常に重要になってきます。

国土交通省の中でも道路局の予算は年間に約2兆円あり、自動車局とは桁が違います。が、今は「道はつたけれど、じゃあ移動する人はどうやって移動するの?」という時代。予算の使い方を考えるべき時が来てるんじゃないでしょうか。

地方に新車を

重要性が増していると、改めて感じます。

溝上 私たちは今、全国組織として地域間の格差が拡大していることを深刻に感じています。政策論争も十把一絡げじゃなく、都市部と過疎地、観光地、それぞれに基準を作っていくべきです。

例えば、営業車両もガタガタの車では、働く人のモチベーションも上がりません。車両購入の補助金はありますが、地方の事業者はそれでも買えない。昔、鉄のバン

広田 LPガスのスタンドの減少も深刻ですね。車両更新に支援があれば。

