



(電子版)

info@jikosoren.jp

2017年 第1号 2017年1月30日

発行：自交総連本部

〒110-0003 東京都台東区根岸2-18-2-201
tel. 03-3875-8071 fax. 03-3874-4997

自交総連第39回中央委員会 春闘方針を確立

自交総連は1月24、25の両日、東京・全労連会館で第39回中央委員会をひらき、『白タク合法化ストップ 賃金底上げ、職場権利の確立 17春闘』をスローガンとする春闘方針を満場一致で確立しました。採択された春闘アピールは以下のとおりです。

2017年春闘アピール

自交総連に結集している仲間のみなさん。

いよいよ、私たちのくらしと日本社会の将来展望をかけた春闘が始まりました。自交総連は、この春闘を「白タク合法化ストップ 賃金底上げ、職場権利の確立」と位置付け、組織の力を結集してたたかいます。

自交労働者は、いま極めて過酷な状況下におかれています。

白タク合法化は、事業の存続や労働者の働く場所を奪いかねない死活問題であり、立場や組織の違いを超えた断固阻止の一点共同を広げ、大きな運動の力で非常事態を打破していかなければなりません。

私たちのくらしは、消費の冷え込みと進まない減車、利益優先の経営姿勢により、低賃金が常態化しています。たたかわずして危機突破はできません。輸送の安心・安全、誇りと働きがいのある職場をめざし、奮闘しようではありませんか。

自動車教習所では、入所者の減少を背景に、激化する料金値引き競争のもと、パートや契約指導員の拡大、賃金の切り下げ、労働時間の延長と労働者の権利を奪う攻撃が続いています。観光バスでは、コスト削減のために賃金の抑制・長時間労働の押し付けが激しくなっています。社会問題となった事故の教訓が活かされる規制強化への転換をはかり、安全運転が担保できる労働条件を確立しましょう。

安倍政権は、戦争法、労働法制改悪、TPP承認、原発再稼働、沖縄での米軍基地建設の強行など、独裁的な暴走政治を進め、憲法改悪も狙っています。平和と民主主義を守る闘いは重大な局面を迎えています。労働組合の力を発揮して、国民的な共同を広げ、安倍政権退陣への流れをつくりあげましょう。

未組織労働者の組織化が前進しなければ、私たちの賃金・労働条件改善も実現しません。多くの未組織・未加盟労働者の仲間たちと対話を重ね、幅広い交流をつくりだし、みんなの要求をみんなで実現し、ひとりひとりの力を結集していこうではありませんか。職場組織、地連・地本の力を質・量ともに強化し、緊急課題である「組織強化拡大2か年計画」を必ず達成しましょう。

自交労働者のたたかう底力を発揮し、実利・実益のある春闘、組織拡大春闘として全力で奮闘し、必ず前進を勝ちとろうではありませんか。

2017年1月25日
自交総連第39回中央委員会

自交総連本部顧問弁護団は、レンタカーを利用した白タクともいえる営業を行っているジャスタビについて、経産省が昨年、「シロ」との判断を示したことについて、見解を明らかにしました。

ジャスタビ問題に対する見解

2017. 1. 18 自交総連本部顧問弁護団

1. ジャスタビとは...

株式会社ジャスタビ（本社、東京都新宿区）は、沖縄のレンタカー会社と旅行代理店大手のエイチ・アイ・エスが、共同出資して2016年4月に設立された。

同社は、レンタカーを借りた旅行者にWebサイトで地元の一般ドライバーを紹介して車を運行させるマッチングサービスを展開している。

ジャスタビの営業は、旅客自動車運送事業の許可がない事業者が、2種免許を持たない運転手に自動車を運転させて、対価を得させるものだから、白タク類似行為であり道路運送法に違反する。

実際、国交省の鶴田自動車局旅客課長も、このような事業は「道路運送法に抵触する可能性が高い」との見解を表明していた。

2. 経産省の横やり

ところが、2016年10月27日、経産省がドライバーと自動車とが実質的に一体として提供されなければ、旅客自動車運送事業にあたらないと、ジャスタビの活動を容認する見解を公表した。

これは産業競争力強化法9条の「グレーゾーン解消制度」によるものである。

2013年に成立した産業競争力強化法は、アベノミクスによる規制緩和を実現するための法律である。同法9条は、新事業を行おうとする者は、経産大臣にこれを規制する法律などの解釈について確認を求めることができるものとしている。

ジャスタビの場合でいうと道路運送行政を管轄する国交省の頭越しに、道路運送法の解釈について、経産大臣が見解を示したことになる。

もちろん、規制官庁である国交省の見解を聞いたうえでということにはなっているが、結果的には、国交省の見解が覆されて、経産省の主導で強引な規制緩和が押し進められたことになる。

本来、国家行政組織の中で対等な立場であるべき各省庁について、経産省が特別の「解释权」を持つような法律はきわめて異様なことである。規制緩和のためにはなりふり構わないアベノミクスの異常さが現れている。

3. ジャスタビの営業は道路運送法違反

道路運送法の2条3項は、「この法律で旅客自動車運送事業とは、他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して旅客を運送する事業」と定めている。ジャスタビの業態は、これに該当することは明らかで、旅客自動車運送事業にほかならない。

自動車と運転者が一体として提供されなければこれにあたらぬなどという解釈はでてくる余地がない。

さらに、レンタカー業者については、道路運送法80条2項で、その業態が「自動車運送事業の経営に類似していると認められる場合」は事業の許可がされない。また、自動車局長通達（平成18年3月30日国自旅第286号）では、レンタカー事業者の遵守事項として、「自動車の借受けに付随して、貸渡人から運転者の労務供給（運転者の紹介及び斡旋を含む。）を受けることができない。」としている。

ジャスタビの業態は、このようなレンタカー業者に対する道路運送法上の規制にも実質的に違反している。

4. ライドシェア攻勢の狙い

新経済連盟のライドシェア提言（2016年11月30日）では、「ライドシェアを導入すればタクシーとライドシェアとの間にも競争が生まれる。」として、競争によるサービス向上をうたっている。

ジャスタビ問題を含む一連の規制緩和攻勢が、現在のタクシー事業とタクシー労働者に焦点をあわせていることが露骨に示されている。

利用者の安心・安全とタクシー労働者の生活を守る観点から、ジャスタビ事業に対する反対の運動を強化する必要がある。

以上