

## 闘争指令No. 2

各地連（本）委員長 殿

自 交 総 連  
中央闘争委員長 高城 政利

自交総連は4月4日、第1回中央闘争委員会（第2回常任中央執行委員会）を開き、「2019年春闘 今後のたたかい方」を決定した。各地連（本）においては、この闘争方針に従い、春闘決着をめざし奮闘されるよう要請する。

# 2019年春闘 今後のたたかい方

## 1. 労働組合の存在意義を示す要求獲得にむかって

- 各地連（本）における要求提出状況を再チェックし、一職場一重点要求の設定を含め未提出組合への援助・指導を引き続き強化する。
- 4月中決着をめざすとりくみの強化をはかる。そのため、要求前進をめざす統一行動ゾーン（4月8～15日）に続き、春闘決着をめざす統一行動ゾーン（4月22～26日）の配置を行う。各地連（本）は、統一行動ゾーンに、交渉・回答引き出しを集中させ、中核的組合の早期決着を促進するため、ストライキを含む戦術配置のもとに追い上げをはかる。
- 賃上げ・重点要求の獲得については、3月6日に決定した「当面する対策」で示した課題にもとづき、とくに、運転者負担の廃止、運賃改定でのノースライド獲得、有休手当の改善等を重視する。
- 春闘解決に際しては、次の3点を重視する。
  - 第1＝賃上げと一職場一重点要求の実現
  - 第2＝白タク合法化阻止や地域的政策要求実現にむけた共同の確認
  - 第3＝納得のいく内容での集約（全体的合意）と労働協約締結

## 2. 白タク合法化阻止、権利確保のたたかいの重点

- 3・7中央行動は、マスコミ報道を含め世論にも訴えるものとなった。このことを確信に、引き続き白タク合法化阻止の宣伝、世論の喚起に全力をあげる。
- 未来投資会議は3月7日、第24回会議をひらき、自家用有償旅客運送の拡大などをとりあげ、出席した安倍首相は、自家用有償旅客運送の見直しを行い、観光客も対象とすることなどを指示した。これを「突破口」に、白タク合法化につなげようとするもので、別紙の「見解」にそって警戒をつよめ、白タク合法化反対闘争を強化する。
- 警察庁は3月15日、第二種免許制度等のあり方に関する有識者会議の提言を公表し、適切な安全対策・教育をすることができる場合には、二種免許の受験資格（経験年数・年齢要件）を引き下げることが認められる方向性が適当であるとした。

二種免許の取得要件緩和は、乗客の安心・安全を損なうもので認められない。また、提言でも「人材不足が根本的に解消されるとは考え難い」と述べているように、運転者確保の効果もない。また、未成年者が乗務することになれば、賠償責任など民法上の問題も生じることになる。警察庁は、今後の検証を行ったうえで最終的に検討するとしており、引き続き、取得要件緩和には反対していく。
- 自動車運転者の労働時間等の改善基準告示改正の審議が近く開始される。労働側の委員に自交総連の代表を含めること、改正内容が実効ある労働時間短縮につながるものとなるよう求めていく。
- 倒産・廃業や経営統合等の動きに警戒心を強め、発生時には即応できる体制を確立できるよう努める。緊急時における本部からのオルグ派遣等については、関係地連（本）と調整の上、必要な対応措置を講じる。

## 3. 統一地方選挙勝利、安倍政権退陣、憲法擁護、生活向上めざす国民的共同のとりくみ

- 安倍内閣は、労働統計不正の解明にふたをし、実質賃金の低下を公表せず、景気後退の事実も認めずに10月の消費税増税を強行しようとし、沖縄の住民投票を無視して、辺野古での土砂投入を拡大するなど、国民無視の暴走をつよめている。統一地方選挙に合わせて、悪政の実態を暴露し、安

倍政権退陣、悪政ストップのとりくみを強化する。

- 統一地方選挙の首長選では、政策協定を結んで推薦した統一候補の勝利をめざして奮闘する。住民本位の交通政策の実現など、自交労働者の要求との関わりで、政治論議が活発になるようにとりくむ。
- 消費税10%中止を求める個人署名・団体署名、憲法9条改憲阻止署名にひきつづきとりくむ。  
5月3日に東京・有明臨海防災公園で行われる憲法集会をはじめ、各地の憲法擁護の集会に参加していく。
- 第90回中央メーデーは5月1日、中央では代々木公園で開催される。中央および全国で開催されるメーデーを大きく成功させるため、中央・地方でとりくみ強化をはかる。

#### **4. 組織拡大を重視し、職場・地域内での加盟促進を**

- 組織強化拡大月間（3～5月）前段の到達点をふまえ、すべての地連（本）は、一桁組合の解消、職場内多数派、未組織の組織化の課題を重点にとりくみ強化をはかる。また、ブロック協議会の機能を発揮し、組織化のための宣伝行動を計画し、成功させる。

以 上

## 未来投資会議での自家用有償旅客運送拡大の検討についての見解

2019年4月4日 自交総連

- (1) 未来投資会議は3月7日、第24回会議をひらき、モビリティについての検討項目として、自家用有償旅客運送を実施しやすくするための見直し、タクシー相乗りの導入等を取りあげて論議し、出席した安倍首相は、自家用有償旅客運送の見直しを行い、観光客も対象とすることなどを指示したと公表されている。

タクシー相乗りは2019年度中に実施、自家用有償旅客運送拡大についての道路運送法改正は、来年の通常国会に提案するとされている。

- (2) 今回、未来投資会議で取り上げられたのは、1. 自家用有償旅客運送について、①タクシー事業者が協力する自家用有償旅客運送制度の創設、②観光ニーズへの対応のための輸送対象の明確化、③交通空白地の明確化、④広域的な取組の促進と、2. タクシーの相乗り導入について——というものである。

自家用有償旅客運送は、すでに2016年の国家戦略特区法改正で、特区においては導入基準が緩和され、観光客の運送も可能とされているが、今回の検討は、全国的に交通空白地の規定を緩めて、観光客をも対象とする自家用有償旅客運送を、さらに簡単に導入できるようにしようとするものである。

自家用有償旅客運送は、二種免許を持たない運転者が自家用車で旅客を運送するため安全性の面で重大な問題があり、公共交通機関がなく、他に代替手段がない地域で限定的に運用されてきたものである。その基準を緩めて実施しやすくすることは、安全が確保されない運送の拡大につながる。タクシー事業者が運行管理などで自家用有償旅客運送に協力するというのは、タクシー事業者を自家用車による運送行為に取り込もうとするものといえる。

安心・安全が担保されない自家用有償旅客運送の導入基準を緩めて拡大することには反対である。国の補助金を増やして、もっとタクシーやバスの地域公共交通を活用することこそが求められる。

タクシー相乗りについては、昨年1～3月に東京で実証実験が行われ、9月に国土交通省から結果が公表されている。実験期間中の申し込み人数5036人のうち実際に相乗りを利用したのは494人でマッチング成立率は1割以下、モニターアンケートでも5割の人が「同乗者とのトラブルに巻き込まれるのではないか」心配と回答、利用したくない理由として「相乗りす

る人がどういう人になるかわからないから」が最も多かったとされる。

利用者から期待されているとはいえ、安心・安全に懸念があるものを無理に導入しようとするのは、相乗りに対応する配車アプリの普及をおしすすめるねらいがあり、ライドシェア導入につなげる意図もあるとみなければならぬ。

- (3) 未来投資会議の検討について、事業者や国交省は、「タクシーが認められた」「ライドシェアを検討するという話ではない」との見方を示していると報道されている。確かに、検討項目で直接的にライドシェア解禁が議題とされたわけではないが、決して安心できるものではない。

会議では、竹中平蔵議員が、今年1月のダボス会議（世界経済フォーラム年次総会）で、自身と安倍首相がUberのCEOと昼食会を共にしたことを明らかにして、Uberや滴滴、Grabなどのライドシェア企業の名をあげて、ライドシェア産業は近年もっとも成長した産業であるとし、「日本では既得権益者の猛烈な反対で、この成長機会を逃してきた」としたうえで、「自家用有償旅客運送制度を改善する提言がなされているけれども、これは突破口として非常に重要なポイントになる」と、その意図をあけすけに述べている。

ライドシェア推進勢力の狙いは、ここに端的に示されており、自家用有償旅客運送の拡大など規制緩和の既成事実を積み重ねて、それを「突破口」にして、白タク合法化にすすもうという意図は明らかである。さらに、自家用有償旅客運送事業の運営にタクシー事業者を取り込んだり、相乗りのタクシー配車アプリの活用をすすめたりすることで、白タク合法化へ道を広げようとしているものと考えられる。

- (4) 自交総連は、白タク合法化＝ライドシェア解禁につながる一切の規制緩和に反対し、竹中平蔵氏や安倍首相が、ライドシェア解禁の意図をもって規制破壊をすすめようとしていることに警戒心をもって、引き続き白タク合法化反対闘争を強化し、安心・安全な公共交通を守っていく決意である。

以 上