

【電子版】



2025年 第12号 2025年 5月23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

メール info@jikosoren.jp

ホームページ→



国会前でRS全面解禁阻止訴える

4・9 RS全面解禁阻止行動

維新の会による法案提出見据え

自交総連は4月9日、日本維新の会が大阪・関西万博に合わせて法案提出を行うと予想し、万博開催直前に国会議事堂前（衆議院第2議員会館側）で「4・9 ライドシェア全面解禁阻止行動」を実施しました。

朝10時、自交総連は駆けつけた交運共闘の仲間と約100人で「ライドシェア解禁は許さない」などのゼッケンをつけて、横一列に並び宣伝行動を開始しました。

庭和田裕之中央執行委員長による主催者あいさつの後、全労連の秋山正臣議長、交運共闘の三宅洋幹事、日本共産党の大門実紀史参議院議員が連帯のあいさつを行いました。



国会へこぶしを突き上げる組合員＝4月9日 東京・国会議事堂前

続いて、東北・東京・神奈川・静岡・福岡の代表者が各地の状況報告と決意表明を行い、国会議事堂へ向けて「維新のライドシェア新法反対！」「全面解禁阻止に向けて 自交総連団結して たたかうぞ！」と参加者全員でシュプレヒコールを行いました。

庭和田裕之中央執行委員長 主催者あいさつ

「組合員の皆さんをはじめ、全労連の秋山議長、交運共闘の仲間、日本共産党の大門参議院議員など関係団体の方々に、安心・安全を破壊するライドシェアの全面解禁へ、反対の声を上げる行動に参加いただき本当に心強く思います」



「自交総連は、ライドシェアが全面解禁されると、過当競争が生まれ、産業で働く労働者の賃金労働条件が悪化していき、利用者の生命に関わる問題となることを10年前から訴えてきました。抗議の声を上げるのは、日本維新の会が『ライドシェア新法』を議員立法として衆議院に出すことを公言しているからです。大阪・関西万博の開催に乗じたアピール戦略的な手法と捉えられますが、提出された際には、適宜声を上げていかなければならない。国交省が行っているのは、タクシーが足りないから白タクで良いではないかという政策です。日本版ライドシェアや全面解禁によって、

世界に誇れる地域公共交通である日本のタクシーが破壊されることになってしまいます。行政の役目は、地域公共交通として世界に誇れるタクシーを守る政策を出すことではないか。所管である国交省は、同じ過ちを繰り返すな」と国交省の姿勢を批判しました。

「ライドシェアの解禁は、タクシーだけの問題ではなく、バスも含めて地域公共交通が壊れていくということです。国会議員の方々や地方自治体は、タクシー・バスといった地域公共交通をどう守るのか、真剣に考えていただきたい。バスは2000年、タクシーは2002年に規制緩和されました。トラックも含めて労働者が減少するなど弊害が浮き彫りとなっています。規制緩和政策を改めて、しっかりと利用者・国民の命を守るべきです」

「その産業で働く労働者の労働条件を良くしていく必要がある。是正させるのが国会議員の仕事であり、同じ道を辿ることのないよう肝に銘じるべきだ」と述べ、自交総連は、広範な仲間とライドシェア全面解禁は絶対許さないと全国で全身全霊奮闘していると主催者あいさつを行いました。

3 氏から連帯あいさつ

◎ 全労連・秋山正臣議長

「あらゆる分野で規制緩和は、労働者に悪影響を与えてきました。物流業界では、賃上げによる労働条件改善が遅々として行われていませんが、その背景にあるのが競争原理を持ち込んだ規制緩和です。規制緩和による失われた30年と言われる中、ストップをかけることが求められており、来る参議院選挙では大きな審判を下していこうではありませんか。国民の生命・くらしを大切にする政治実現のために奮闘する」と決意を表明しました。



◎ 交運共闘・三宅洋幹事

「ライドシェアの問題は、移動の足が足りないから二種免許を持たない白タクで良いではないかという乱暴な議論を進めようとする政府の責任だと思います。IT関連企業の要請に応え、自動化やマッチングアプリで、ライドシェアを推進しようとしています。全国で導入されているライドシェア、まったく利用者が増えていないのが実態です。トラック、バス、航空、船舶、港湾などの分野でも、安心・安全と労働者の仕事を奪う規制緩和が問題となっています。交運共闘は、安易な規制緩和は絶対反対の立場で、公務・民間の労働組合が団結して声を上げていく」と決意を述べました。



◎ 日本共産党・大門実紀史参議院議員

「規制改革推進会議が主導して、あらゆるものを規制緩和していく強い流れがあります。一方で国交省は、この全面解禁に日本版ライドシェアという形で抵抗している。これは今までにない流れの一つ。国交省を我々労働者の味方につけ、みんなの力を結集して、内閣府や推進会議が進める全面解禁を押しつぶしていくことが必要」と述べ、「3月28日開催の規制改革推進会議、地域活性化・人手不足対応ワーキンググループでは、政府の正式な会議であるのに、恣意的な調査や理屈をもとにした資料で、全面解禁させる一方的な議論を行っている」と批判しました。



「ライドシェアの全面解禁で一番困るのは安全が脅かされる利用者です。またタクシードライバーやライドシェアドライバーも低賃金で搾取されていく、何一つ良いことがないのがライドシェアの全面解禁です。これを止めるため、解禁を推進する人たちや、突出して主張している勢力には、選挙で厳しい審判を下す必要がある」と力強く訴えました。

自交総連 各地の代表が決意表明

◎ 東北・石垣敦書記長

「東北では、次々とタクシー会社が倒産していく事態が起きており、仙台でも1か月間で3社が倒産した。地域の足を守ってきた歴史ある老舗タクシー会社がなくなっていき、地域の公共交通が失われようとしている。こういう事態に国や自治体が手を打ってこなかったことが大問題だ」と強調しました。

「地域のタクシー会社、労働者を守ることが、地域住民の足を守ることになる。そのためには、ライドシェアの拡大ではなく、タクシー会社を補助金等で支えていくことが必要となっている。地域の足を守るために、タクシー事業を成り立たせ、労働者の仕事、生活を守っていくことに奮闘していく」と決意を述べました。



◎ 東京・徳永昌司執行委員長

「タクシーの規制緩和から20年が経過し、規制撤廃といえるライドシェアが出てきた。自交総連は、推進する楽天、ソフトバンク本社前で抗議の声を上げ動きを止めてきたが、日本版ライドシェアが出てきた。第二種免許を持たないドライバーによる旅客輸送を認めるなど旅客の安全が脅かされている」と強調しました。

「東京では、需要の回復に伴い運転者も増え稼働が上がり、空車が目立つようになった。日本版ライドシェアも必要ない、止めさせるには労働組合の力が必要です。皆さん、団結して阻止しましょう」と訴えました。



◎ 神奈川・富松達也執行委員長

「神奈川でも労働者の増加によりタクシーが充足され稼働も増えて、売上が下がってきている。利用者は、タクシーは十分足りている、第二種免許を持たないドライバーの車は不安、使いたくないと言っている。また、移動の足を補完するとして、三浦市で公共ライドシェアが運行しているが、利用回数は1日に1～3回しかなく赤字となっている。過疎地域の足を守るには公的資金の投入が必要なことは自明の理だ」と訴えました。



◎ 静岡・市村直之書記長

「新幹線の停車駅である浜松駅では、新幹線が駅に停車したときには、需要が集中して一時タクシーが足りない状況生まれるが、20分も経てば元の状態に戻る。また次の利用者が来るまでに1時間以上待つこともある。結果として、浜松ではライドシェアの運行が始まらず、他方、静岡では運行しているが、需要はほとんどありません。一時的な状況をとらえたライドシェアの導入は止めて欲しい、必要ない」と強調しました。



◎ 福岡・内田大亮書記長

「国会にライドシェア法案が提出されることが明らかとなっている。皆さん、全面解禁阻止の天王山の闘いが始まっている」と参加者に投げかけるとともに、「維新の会へは猛抗議の運動を行っていくことを前日開催の中央執行委員会で決定した」と報告しました。

「また、福岡でもタクシーの経営が続けられないと倒産・廃業する会社が数社表れている。その要因は規制緩和の弊害に加えて、コロナ禍が追い打ちをかけ、賃金が低下し続けたことにより運転者が減ったことだ。規制緩和を見直すことなく、ライドシェアの導入など大きな誤りです。アメリカではタクシー運転者、ライドシェアドライバーともに低賃金で苦しめられています。全面解禁阻止のために力の限り奮闘しましょう」と訴えました。

