

交運労協 FAX ニュース NO. 7

港区芝浦3-2-22 田町交通ビル 3階 発行日 2018年3月14日
TEL:03-3769-6571 FAX:03-3769-6570 発行人 高松 伸幸
交運労協URL <http://www.koun-itf.jp>

「ライドシェアの合法化」反対 及び「時間外労働の上限規制」 一般則適用を野党四党に要請！

3月8日、「2018 春季生活闘争勝利 3.8 総決起集会」を日比谷野外音楽堂にて開催し、併せて、請願デモをおこない衆・参議面にて要請をおこなうこととしていたが、荒天のために中止せざるをえなかった。急遽、予定を変更し、立憲民主党、民進党、希望の党、社民党に対し「ライドシェアの合法化」及び「時間外労働の上限規制」に関する要請を、住野議長をはじめ事務局で取り組んだ。



【写真】左上：立憲民主党 枝野代表・福山幹事長・荒井衆議院議員・矢上衆議院議員
右上：希望の党 小宮山副幹事長・本村副幹事長
左下：民進党 羽田幹事長代理 右下：社民党 福島副党首（別紙要請書添付）

構成組織代表決意表明

2018 春闘勝利に向けて

【私鉄総連 組織教宣部長：小松俊裕】

私たち、私鉄・バス・ハイタク労働者を取り巻く情勢は、ライドシェアなどに象徴される、行き過ぎた規制緩和の弊害、超少子高齢化の進行、さらには人口の一極集中などにより、地域の生活交通路線の維持、確保は極めて厳しい状況になっています。加えて、要員不足やインフラの老朽化などの課題を抱え、とりわけ、低賃金、長時間労働、不規則勤務により、バスやハイタクの運転士不足は、深刻な状況です。

このようななか、私鉄総連は 18 春闘をたたかうにあたり、昨年 12 月 5 日の第 2 回中央委員会で 18 春闘職場討議案を確認し、大手組合を皮切りに、私鉄・バス・ハイタクの全国 236 組合に対し、春闘オルグを展開してきました。

職場討議案での要求内容は、各組合の平均基本給の 2% を定昇相当分とし、ベア分については、過年度物価上昇分のほか、安全安定運行やサービス向上に向けた組合員のたゆまぬ努力に対する「人への投資」、賃金格差是正、さらに生活回復・改善を勘案し 6,000 円としました。臨時給については、賃金の後払い、生活防衛の観点から、5 か月の要求を基本とし、現行協定の堅持を求めます。さらには、すべての労働者の底上げ・底支えと、格差是正を図るため、非正規雇用労働者の労働条件改善として、1 時間あたり 60 円以上の引き上げを求めることを確認しました。

また、2 月 1 日の第 3 回拡大中央委員会では、全国オルグの意見集約結果をふまえ、私鉄総連・全地連・全単組が産業別統一闘争として取組み、労働者とその家族が安心して生活できるよう、私鉄総連に結集するすべての組合員の力を一つにし、18 春闘を職場からたたかうこと、そして「職場の力」を背景に交渉力を強化し、月例賃金に強くこだわりながら春闘を構築していくことを確認、2 月 8 日に全組合が要求書を一齐に提出し、18 春闘勝利に向けてスタートしました。2 月 28 日には、中央闘争委員会において、ヤマ場に向けた闘争日程・戦術を決定しました。ここでは、私鉄春闘のけん引役となる、大手組合の回答指定日時を 3 月 15 日（木）14 時、中小・ハイタク専門組合の回答日を 3 月 20 日（火）15 時までとしました。職場組合員の期待と力を示す「高率スト権」を背景に、積極的な交渉を展開し、精力的かつ十分に交渉を重ね、回答日に誠意ある回答を引き出すことを確認しました。加えて、経営側の誠意ない姿勢などによって、回答日時が守られない場合や、検討に値する回答が得られない場合など交渉が難航した場合は、重大な決意のもと、ストライキ設定を行い

ながら、さらなる交渉促進をはかり、早期決着をめざすことを確認しました。

私鉄総連は、交運労協加盟産別の一員として、交通政策要求の実現をめざすとともに、賃金の底上げ、底支え、格差是正、さらには地方の厳しい状況を打破するために、全国の職場から 18 春闘を構築し、最後の最後までたたかい抜くことをここに決意いたします。ともにがんばりましょう。

自動車運転業務の「時間外労働の上限規制」一般則適用を

【運輸労連 中央書記長：小畑明】

働き方改革における長時間労働の是正、とりわけ時間外労働の上限規制についてアピールし、決意表明に代えさせていただきます。

今回の働き方改革関連法案では、「長時間労働の是正」の目玉として、時間外労働に罰則付きの上限規制が導入されることになりました。これまで、青天井とされてきた、特別条項付 36 協定についても、年 720 時間という上限規制が入り、単月でも休日労働を含めて 100 時間未満、2 ないし 6 ヶ月の平均が、いずれも休日労働を含んで月 80 時間以内とされました。過労死認定基準でよいのかという思いはありますが、まさに働き方改革の第一歩であり、労基法制定 70 年にして初めて、罰則付きの時間外労働の上限規制となったことは、評価をしたいと思います。

また、これまで月 45 時間、年 360 時間の限度時間告示の適用除外とされてきた、自動車運転の業務が、適用業務とされることについても、大きな前進であると思います。しかしながら、今回の法案では、自動車の運転の業務については、改正法の適用時期が、法の施行から 5 年後とされ、あろうことか、5 年後に適用される時間外上限規制は、年 720 時間ではなく、960 時間とされています。産別も業界団体も寝耳に水の、年 960 時間とは、年間を通して、コンスタントに月 80 時間の残業ということになります。しかも、これには休日労働は含まれていません。単月 100 時間未満、2 ないし 6 か月平均で 80 時間以内、という規制も適用されません。一体、これのどこが、長時間労働の是正なのか。

運輸産業には、これまで労働時間、残業時間、そして休憩時間、手待ち時間などを、すべて合計した総拘束時間という概念で時間管理をしてきました。それが改善基準告示なのですが、現行の年間総拘束時間は、3,516 時間という長さであり、これが長時間労働の背景となっていました。今回の、年 960 時間という上限規制を、改善基準告示の総拘束時間に置き換えると、どう計算しても、3,516 時間を超えてしまうのです。分かりやすくいえば、5 年間は現状の長時間労働を放っておき、5 年後には、今より長くなる労働時間を法律で認めてしまうということなのであります。ただでさえ、労働力不足により、ギリギリの状況で物流を維持しており、このままでは、日本の物流がストップしてしまい

ます。そして何より、この産業で働く労働者が、今でも一番、過労死が多いのですから、このままで法案が通ってしまえば、間違いなく、人的な疲弊は極限に達します。物流を止めないために、そして仲間の命を守るために、運輸労連は、昨年から署名運動を展開し、先週3月1日に、185万筆の請願署名を衆参両院に提出し、厚労省で記者会見を行ない、闘いをスタートさせたところであります。

春闘勝利に向けて全力で闘うとともに、国会議員の先生方との連携を深め、労基法改正案の改正を求めて、闘い抜くことをここにお誓い申し上げ、運輸労連からの決意表明に代えさせていただきます。

ライドシェアの合法化反対！

【全自交労連 北海道地連書記長：鈴木久雄】

タクシーやバス事業には、道路運送法が厳格に適用されています。それはいうまでもなく、利用者を保護し、利便性を高め、安全・安心の提供を事業者に求めるためのものです。

スマートフォンアプリを介し、自家用車で運賃・料金を徴収して有償輸送を行う、非合法のタクシー類似行為を合法化するのに等しい動き」を、米国生まれのウーバー日本法人は、交通空白地を有する各自治体に働きかけ、国家戦略特区で道路運送法の適用を免れる形で推し進め、最終的には都市部も含め全国展開しようとしています。そのために、ライドシェアを合法的に行えるよう政府に働きかけ、道路運送法の改正を行おうとしています。「国家戦略特区」における白タク合法化への議論は、規制緩和を進める安倍政権の思惑通りであり、地方自治体にとっても、成功すれば地方再生の足がかりともなり、政府の助成金対象の可能性もあることから、三位一体の構図が浮かび上がります。道路運送法に限らず、国内法は日本全国同じ法律が適用されます。その当たり前である事が、構造改革特別区域法から派生した国家戦略特区によって、自治体に手を挙げさせ、民間企業と手を組ませ、国の成長戦略の一環として推し進めようとしてきました。

その方法は、自家用車しか運転をすることができない1種免許の運転者と、乗客のマッチングをスマホアプリで繋ぎ、IT企業であるマッチング事業者は、仲介手数料を取るという方法ですが、運送に関する責任は全て運転者と利用者に見せる形で行われています。正に日本の地域公共交通であるタクシー業界のことなど意に介さないというIT企業の姿勢そのものです。「活性化」などという言葉には、非常に危険な一面が本質に内在します。それは便利で合理的に見える反面、そこには最前線で働く者の立場は一切斟酌されず、利用者の安全・安心を蔑ろにし、形を決定づけてから残りの部分で人をどうするかという

ように、労働のあり方、利用者利便自体を営利企業の都合の良い形に変えて行かれるからに他なりません。これはまさしく「ギグエコノミー」という考え方であり、労働のあり方を根本から覆す危険な兆候です。

「ライドシェア」という名の白タク合法化を推し進める団体は、「便利になります」「安くなります」「空き席利用の相乗り制度」「過疎地域の移動の確保」ができます。等々の甘い言葉を並べます。しかし、なぜ白タクは過去から禁止されてきたか、なぜ日本のタクシーサービスは世界一とまで言われるようになったのか。関越道のツアーバス事故、2016年1月の軽井沢でのスキーツアーバス事故で15名の尊い命を奪った大惨事を見ても、安心や安全に掛けるコストを削減したからと言っても過言では有りません。地域によっては、仮眠を行い、車庫待機をしてまで、24時間利用者の利便を確保する。乗車拒否には厳罰制度があるなど、タクシーには社会的使命が厳しく課せられています。これまで深夜においても街中の犯罪抑止となるとともに、「子供110番」や「防災リポート」など、利用者だけに止まらず地域の安全・安心を担ってきたタクシーを消滅させては成りません。さらに、「ライドシェア」が合法化されれば、タクシー産業に留まらず、バス・トラック産業に拡大することは明らかであり、労働基準法・最低賃金法・改善基準告示の適用除外の請負事業者扱いとなる懸念があります。好きな時に、好きなだけ、自由に働ける」というフレーズは、私たちは、それが労働者性を奪い、不安定な働き方で結局はウーバーなどのIT業者を利するだけのもの、という事を知っています。そこには、労働者保護制度も適用されません。

私たちは、一業界と一労働者のための反対ではなく、利用者や地域の利便と安全・安心を守るため、白タク合法化に反対いたします。交運労協に結集する皆様方のご理解をお願いし、産別を超える闘いの訴えとさせていただきます。

以 上