

今春闘の最大の課題であった道路運送法の改悪法案、いわゆる自家用有償旅客運送の拡大阻止については、反対闘争を組むべく2月に院内集会、3・5中央行動で議員要請と省庁交渉を行ったところでコロナ禍に巻き込まれて、自交総連らしい大衆闘争が組めなかったことは残念であります。コロナ禍に紛れて十分な審議をせず成立させられてしまいました。国会内外の運動が組めない中で、国会審議の中で奮闘していただいた議員の方には感謝しております。法案が成立したことで、政府は規制改革実施計画を今月17日に閣議決定し、自家用有償旅客運送の拡大を前に進めようとしています。スマートシティ法と一体で、安全を脇に置く逸脱した運用とならないように注視をしながら運動も強化していきます。

3月に入り、不要不急の外出が抑制されたことで、タクシーの需要も激減し、運送収入が最低賃金ライン以下まで下がり、事業者・労働者双方にとって打撃となりました。このままでは事業者としても最賃保障などで、売上げ以上の賃金を保障しなくてはならず、賃率が100%を超え、事業として成り立たなくなる恐れがありました。解決策としては、一定部分を休業させ、限定休車制度を活用してナンバーを外すことで諸経費を抑制する。需給調整することで稼働しているタクシーの1台あたりの運送収入を引き上げると共に、雇用調整助成金を利用して、休業させた運転者には休業補償をするなどの対応を業界団体に3月26日に緊急要請したことで、全国の業界全体に波及させたことは、産別の機能と役割を果たしたといえます。

また雇調金の日額の上限8330円では生活できないことを、共産党の武田議員、山添議員、宮本議員などが国会で「タクシー労働者はそもそも低賃金で、平均賃金の6割の休業手当では悲鳴が上がっている」と雇用調整助成金の引き上げ、事業者への事前給付や個別給付などを質問して頂いた。そういったことが日額15,000円への引き上げ、助成率100%など雇用調整助成金の拡充というところに繋がってきています。

そういった中でロイヤルリムジングループの退職強要事件が起きて、社会的にも賛否が出ていましたけれど、自交総連の組織がある職場では、実質は解雇ではなく退職強要であることを明らかにしました。また同時期に兵庫で他社を買収していたことも明らかとなり、雇調金を活用した営業再開に方向転換させ、現在も営業しています。このことがコロナ禍のなかで労働者を安易に切り捨てようとする後続の事業者の発生の抑制につながり、一定の成果があったのではないかと思います。

あわせてコロナ禍において職場では、労働組合として組合さんとの連絡を密に取り、不安でいる労働者、特に高齢者の不安を取り除くことに奮闘しました。業界的に高齢者が多いことから高齢者や基礎疾患を持っている人や家族の中に高齢者・基礎疾患を持った人がいる人を中心に休業させるなどしましたが、この休業のまま解雇されてしまうんじゃないかといった不安を持っている方も多かったです。また生活資金融資制度ですとか、緊急小口資金など貸付制度の周知や申し込み対応なども大変でした。個人タクシーでは持続化給付金の申し込み協

力など大変だったと聞いております。相手を思いやる心と取り組み、それが目配り気配りとなり組織拡大につながるもので、一番重要なものだと思います。組合のこのような取り組みや雇調金を活用した休業と補償の取り組みを見る中で、新たな仲間の加入に繋がったとの報告も受けています。

組織拡大についてですが、福岡では新たな労働者を迎え入れ、組織の拡大を果たしています。コロナ禍にあって不安を抱えたり、解雇されそうになった労働者のよりどころとなれたことが要因だと分析しています。というのも全労連の総がかり運動の支援を受けて、宣伝を旺盛に取り組んできた。宣伝カーで「相談するなら自交総連へ」と宣伝しながら街中を走り回ってきた。そのうちタクシーやバスがクラクションを鳴らし、手を振ってくれるようにもなりました。福岡地連の内田書記長は「全労連の総がかりは、やる気があれば大変助かるシステム」「種は巻いた、あとは刈り取るだけ」と主張していましたが、結果として成果につながったことは教訓として共有するべき内容だと思います。

原則的な運動を進めてきたことが、すぐには結果が出なくても、こういった時に大きく花開いてきたのではないのでしょうか。この事に確信を持ち共に奮闘していこうではありませんか。