

ユニオン秋の総行動

11月28日（火）に、おおさかユニオンネットワーク秋季総行動が行われました。

昨年までは年に1回、春季に取り組まれていましたが、おおさかユニオンネットワークに結集する労働組合から組織の強化やつながりを目的とし、秋季も取り組むべきとなりました。

案件が多いことと広範囲になることから2班に分かれて行動しました。全体で6件の抗議行動、申し入れを行いました。最後に万博開催予定地「夢洲」に市民団体とも結集し、アピール行動をおこないました。



6件の案件は、組合に対する弾圧による不当労働行為・雇止め・パワハラがほとんどです。このような事案がメディアで発信されることはほぼ皆無で、働く労働者はたたかい続けているのが現状です。

また、IRカジノ誘致を目論んだ万博開催では、当初の予算を大きく超え、さらに税金が投入されようとしています。

我々労働者は、おおさかユニオンネットワークに結集し、行動を強化し、メディアに向けて発信することが重要です。市民を巻き込んだ運動を展開し、大きな波を作り出し、労働者に対する不当弾圧や権力に立ち向かわなくてはなりません。

（書記次長 横山 貴安基）

沖縄を再び、いくさばにするな！



沖縄県那覇市奥武山公園で集会に参加した吉馴書記長と田村執行委員

沖縄県那覇市奥武山公園陸上競技場で開催された「11・23県民平和大会」に合わせ、大阪でも北区西梅田公園で、「沖縄を再び戦場にさせない沖縄県民大会同時集会 in おおさか」が参加者、約400名で開催された。音楽として、月桃の花エイサー、川口真由美さん、牧志徳さん、M A S Aさんが盛り上げ、和やかな雰囲気が始まった。



大阪会場でアピールをする陣内副委員長

司会の上林さんは「基地問題は沖縄だけでなく私たちの責任。極東の安全と平和のためには、琉球弧に多少の犠牲もまたやむをえない」というような意識があるとすれ

ば、そのような考え方に対しては強く抗議せざるを得ません。連帯した行動を大阪からも発信して全国につなげましょう」とあいさつされた。集会アピールを西尾慧吾さん（参議院議員大橋ゆうこ私設秘書）が読み上げ、政党、各団体からアピールをしていただき、梅田OSビル前まで約1時間のデモをして市民に訴えた。



梅田OS前まで、デモアピール

沖縄では約1万人が参加し、さらに、全国各地で沖縄に連帯する集会が同時開催された。東京の国会前集会には2千人を超える人たちが集まり、神奈川、岐阜、滋賀、京都、奈良、広島、福岡等でも集会が開催され全国がつながった集会になった。

沖縄戦では民間人を含め20万人以上が命を失った。悲劇を繰り返さないためには、戦争を起こさないだけでなく、戦争に巻き込まれない努力も求められる。政府は、軍拡で煽るのでなく、島々の住民を危険にさらすような軍拡方針を改めるべきだ。

私たちは憲法の理念に立ち返り、沖縄から、そして世界中から、軍事占領と植民地主義を根絶させなければならぬ。そのためには再び沖縄を戦場に作る大軍拡に走る現代の政治を変えることだ。

（副委員長 陣内 恒治）

だんけつ

第378号 2023年12月6日



発行
大阪市港区築港1-12-27
全日本港湾労働組合関西地方大阪支部
発行責任者 國分 仁昭



利用者の安心安全を柱に

11月18日（土）、大阪港労働福祉会館会議室にて、23年度第1回中央本部バス・タクシー合同会議に中央地本役員4名、阪神支部1名、神戸支部11名、大阪支部14名の計30名の参加で開催されました。

旅客自動車運送事業のバス、タクシー分会は関西だけになるので主催地は関西としている。中央本部としての会議となりますので、松永書記長も参加いただきました。

各参加者の自己紹介後、学習会として、自交総連大阪地方連絡会書記長、庭和田裕之氏をお迎えして、「バス・タクシー労働者の労働者の労働条件向上と地域公共交通を守る為に労働組合としての役割をどう果たしていくか」について講義いただきました。

私たちが働く自動車交通産業の現状について、規制緩和がもたらした劣悪な労働環境に至った経緯、過当競争による価格低下が原因で、安全対策や安全教育が犠牲になったり、ありえない事故や不祥事が起こったりするケースも教えて頂きました。

そして、ほとんどの自動車交通産業の労働者の賃金体系は、仕事やってなんぼ、長時間労働してなんぼ、の仕組みの中でしかなかった。2024年4月に改定される労働時間を規制する改善基準告示がありますが、まだまだ自動車交通労働者が救われる内容では無い。職種により、特例が多数存在しており、改善基準告示を勉強し理解して、自分たちの労働環境改善に向き合っていくしか方法はないと。

ここ最近、よくメディアで取り上げられる事が増えたライドシェアとは、アメリカ産まれの新しいビジネスで、スマホアプリを使い、移動したい利用者と自家用車のドライバーを仲介（マッチング）します。

現在日本では、乗客を乗せて運賃をとっていいのは、許可を得たタクシーです。ライドシェアは違法な白タク行為で犯罪です。道路運送法ではタクシー事業の許可が必要で、乗客の安全を保障できる事業者かどうかを審査・監督する必要があります。また、運転者も二種免許を取得し、保有しなければいけません。

しかし、ライドシェア仲介企業は運行や運転者雇用の責任は一切負いません。そのため、すでに実施されている国では、事故や乗客に対する恐喝・強盗・性犯罪が多発していて、禁止や再規制するのが世界の動向です。そして、ライドシェアの労働者は、雇用された労働者ではなく、仕事を請け負う個人事業者・自営業者とされ、労働者に保障されている権利や労働法に基づく保護がありません。

ライドシェア導入を契機に、同様の働かせ方が他の職種でも広がれば、多くの労働者が無権利状態となり、生活は不安定化して、格差が拡大してしまいます。

今こそ労働組合として、利用者の安心安全を柱に、バス・タクシー労働者の権利確保と社会的地位向上と事業の将来も、国や維新が推し進めようとするライドシェアに反対し、それぞれの労働組合が共闘して社会問題に取り組む時期に来ているのではないかと、講義を締めくくられました。

（執行部 宮脇 祥三）