

第40回 全中労定期大会



全中労東海 安達議長
東和交通労働組合
執行委員長



全中労北海道 後藤議長
北海道中央タクシー労働組合
執行委員長



全中労東京 小島議長
西武ハイヤー労働組合
執行委員長



全中労 茨木議長
国際労働組合
中央執行委員長

全中労（全国中立労組政策推進会議）は、2016年11月22日（火）、日暮里・ホテルラングウッドにおいて、北海道、名古屋、埼玉、東京より約70名の出席で第40回定期大会を開催しました。

冒頭、茨木議長より挨拶（別掲）があり、各地域議長（後藤 北海道議長、安達 東海議長、小島 東京議長）の挨拶と続き、北里事務局長（国際労働組合）より2016年度活動報告が行われた後、2016年度会計報告・同会計監査報告が承認されました。続いて2017年度の運動方針（案）・予算（案）が提案され全会一致で可決されました。その後、2017年度の役員選出、井上幹事（北見金星自動車労働組合）による大会宣言を採択した後、吉田幹事（都タクシー親睦会）の音頭による力強い突き上げが行われ、大会は成功裡に終了しました。

全中労は、政党に阿ることなく真の利用者利便の向上を目指すとともに、ハイタク・バス産業に働く労働者が将来に希望の持てる産業であるために必要な政策・制度を提言し、安心・安全を提供する真の国策に適う活動を展開していきます。

政策・制度要求課題

- 公共交通輸送機関としてふさわしい公的助成措置の確立
- 道路交通法・道路運送法・その他交通・労働行政諸法規の徹底と指導
- ハイ・タク産業の秩序を乱す白タクの排除と、NPO（特定非営利活動法人）の有償輸送の不法営業取締り
- 大都市圏における渋滞緩和措置の推進
- 営業車両の車検については初年度3年間、以降1年毎に設定
- 安全対策と交通環境改善対策

交通機関の一員としてハイ・タク・バスに課せられた安全輸送の責務は、我々の労働条件はもとより道路交通の整備と密接な関係を持っている。安全輸送対策として次の具体的内容を各方面に要求する。

- ① 道路の拡張と整備及び交通標識の改善
- ② 交通環境に見合った合理的な速度制限
- ③ 利用者の安全と利便、走行効率の面からタクシー乗り場の適切な設置と充実
- ④ 公共輸送機関であるタクシー乗車時におけるバスレーンの併用使用
- ⑤ タクシー乗務員の休憩所、食堂、トイレの設置拡充
- ⑥ 観光バスの観光地における駐車場の設置拡充
- ⑦ 観光バス利用客のための高速道路サービスエリアにおける路線バス停留所設置拡充

7. 自動車税の減免措置の確立
8. 市場の変化や需給調整に伴うハイ・タク産業の遊休資産の有効活用



2017年度 役員

役職名	氏名	出身単組名・役職名
議長	茨木 不尽彦	国際労働組合中央執行委員長
副議長	小島 靖雄	全中労東京・東京ハイタク観光バス労組協議会議長 西武ハイヤー労働組合執行委員長
副議長	安達 育郎	全中労東海・東海中立労組協議会議長 東和交通労働組合執行委員長
副議長	後藤 寿亜樹	全中労北海道・全金星自動車労働組合連合会議長 北海道中央タクシー労働組合執行委員長
事務局長	北里 裕治	国際労働組合中央書記長
幹事	井上 剛	北見金星自動車労働組合執行委員長
幹事	西川 和也	名古屋近鉄タクシー労働組合執行委員長
幹事	吉田 克美	都タクシー親睦会従業員代表
幹事	平瀬 昇	中央交通労働組合執行委員長
幹事	中山 弥寿	西武ハイヤー労働組合副執行委員長
幹事	行木 幸男	西武ハイヤー労働組合書記長
幹事	佐相 幸男	国際労働組合中央副執行委員長
会計	田北 章	国際労働組合中央常任執行委員
会計監査	刈屋 孝徳	西武ハイヤー労働組合書記次長
会計監査	石田 欽久	国際労働組合中央常任執行委員



吉田幹事の音頭による力強い“突き上げ”

茨木全中労議長あいさつ

皆さん、こんにちは。

前回皆さんの前でお話ししたのは3月8日、8産別が結集した「白タク合法化阻止ハイタク労働者総決起集会」のあとに開いた全中労セミナーの時でしたが、この8か月の間には様々なことがありましたので、この間にあったことについて手短に触れたいと思います。

まず動きがあったのは、ライドシェアではなく東京のタクシー業界でした。新聞報道などでご存じのとおり、「初乗り距離短縮運賃」導入へ向けて動き、早々と手続きのために必要な7割以上車両数の事業者の要請を得ました。

この運賃は初乗りを400円台に下げかわりに爾後加算の傾斜を上げ、計算上、増収も減収もゼロになるようにしたため、運賃改定ではなく「運賃組替えだ」と主張しています。

ところが、今月2日に開かれた消費者委員会の公共料金等専門調査会では、「収支差ゼロ」という主張がなかなか聞き入れられず、「全体としては値上ではないか」「報道が『値下げ』に偏り過ぎている」と委員から疑問が相次ぎました。

これはある意味で当然の疑問ではないかと思います。「なぜ初乗りを400円台に設定するのか」が分からないからです。それが分からないから、その分、爾後を値上げすることも納得がいかなくなるのだらうと思います。おそらく、非常に恣意的なやり方に見えているのではないのでしょうか。

前に業界紙のインタビューで話したのですが、そもそもなぜ初乗りの距離が1キロとか1.2キロなのかということがあります。

初乗り距離短縮運賃の目的が、利用者利便を追求し、「短距離客の需要を掘り起こす」ことであるのなら、「1メートル幾ら」の運賃にするべきではないのでしょうか。そこまで徹底してやるべきだと私は考えています。

消費者委員会の結論は、今日現在まだ出ていません。却下されてしまうことはないと思いますが、爾後の値上げ部分を圧縮されたら、賃金問題に直結してきますので警戒が必要です。

蛇足ながらこの「消費者委員会」について一言申し上げたいことがあります。

それは、この委員会のメンバーであり消費者の代表として参加している「日本消費者協会」の理事長とかいう人が、委員会のなかで「90秒では信号待ちのたびに必ずメーターが上がる」、「ライドシェアが歓迎されていることをもっとタクシー業界は反省すべきだ」と発言したとの報道がありました。

前後を伺っていませんから真意は他にあるのかもしれませんが、「タクシー業界は反省すべき」との発言だけは看過できないと思っています。

たしかに、業界独特の理論は一般社会の理解は得にくいものとの反省は必用でしょうが、ライドシェアに限って言えば業界の方が反省すべき点など無いと思います。

消費者代表が本当に消費者の代表であるならば、利用者の安全を脅かしてまでも安値を実現しようとするライドシェアの考え方に対して「いかななものか」と声を上げるべきであり、もし、タクシー事業を取り巻く様々な法律などをご存じないままの発言としたら、反省すべきは消費者団体の方ではないのでしょうか。

今日は、業界紙の方もお見えですから、あまり過激なことは言わないようにしますが、そもそもこの日本消費者協会は今の経済産業省が通産省と言っていた時代に所管の団体として誕生したはずであり、創立から時間が経ち、今では関係などないのかもしれませんが、グレーゾーン制度を擁する行政府の影響力が皆無と断言できない以上、消費者の代表として意見することはおかしいのではないかと考えています。

そこで、記者の方たちにお問い合わせなのですが、「消費者団体が純粋に消費者の代表であるのか」という視点で取材していただけないのでしょうか。

私たちの産業の在り方を検討する議論のなかで少なからず影響のある「利用者の声」や「消費者の代表意見」が必ずしもそれぞれの代表的な意見ではないのではないかと感じることもあり、この違和感が解消できなければ真の利用者利便の追求は出来ないのではないかと考えています。

さて、ところで、このように東京が初乗り距離短縮運賃導入に動いたのも、タクシー業界が「ライドシェアを解禁させないためには何かしなければならぬ」と考えたためですが、ライドシェアは今後どうなるのかという問題があります。

皆さんもご存じのとおり、今年の通常国会で一定の歯止めはかかりました。けれども政府は未来投資会議など規制改革を推進する会議を立ち上げて学者や経営者を集めていますので、何とか機会をうかがっていることは確かだと思います。ですので、ここでは目の前の細かい出来事に囚われることなく、視野を広くして考えてみたいと思います。

皆さんも日々経験しているように、インターネット技術の発展はわれわれの生活を大きく変えました。特に携帯可能なスマートフォンが登場して以降、加速度的に変わってきていると言えるのではないのでしょうか。

たとえば朝、出張先で欲しい本をスマホで注文すれば、その日のうちに配達してもらうことができます。こんなことは少し前まで不可能なことでした。けれども、その代わりに、街の本屋さんは店を畳まなければならなくなっていきます。こうした現象は書籍だけでなく、さまざまなモノやサービスの分野で起きています。つまり、タクシーにもその波が押し寄せているのだという

ことです。

話は変わりますが、1960年代にはエネルギーの分野で石炭から石油へのエネルギー革命が起きました。

全国の炭鉱が経営的に立ち行かなくなり倒産・閉山に追い込まれるなか、そこに働く労働者たちが激しく抵抗した歴史は今でも語り継がれています。

一方で、エネルギー供給の効率化により日本の工業は爆発的な発展を遂げ、新たな産業と雇用を生み出しましたので、その意味ではエネルギー革命は正に「創造的破壊」だったのだと思います。

現在、インターネットテクノロジーによってもたらされている様々な変化も、「創造的破壊」のプロセスの一環と見るべきではないのでしょうか。

ただ単に産業の破壊が行われているだけでなく、そのあとに新たな産業と生活の創造があるということです。

その意味ではライドシェアは時代の流れとして必然的に登場してきたわけですから、ただ否定し、拒否すれば済む問題ではないということになります。

そういう観点から見ると、8産別が結集した「白タク合法化阻止ハイタク労働者総決起集会」についても、いろいろと考えなければならぬことが出てきます。

もちろんあの時、みんなで「白タク反対」の声を挙げたことは非常に素晴らしい取り組みだったと思いますが、そのあとも同じように集会を開いて「反対決議」をすればよいのかというと、先ほど言いましたように、決してそれで済む話ではありません。それだけを主張していたら、利用者からただ一言、「業界エゴ」と言われて片付けられてしまうでしょう。

ですが、それでは「もったいないじゃないか」と言いたいのです。

もっとスマートで人々に受け入れられやすい主張の仕方はないのでしょうか。消費者が「なるほどそうですね」と言ってくれ、行政としても乗りやすい提案はできないもののでしょうか。何よりも、このことがキーポイントだと思います。

われわれ全中労がライドシェアに全力で反対しているように見えないことから、総決起集会に参加したことを「自己矛盾ではないか」という見方があるようですが、何ら自己矛盾などしていないことは今の話でお分かり頂けたと思います。

もう一言付け加えるならば、あの総決起集会は訴えた内容よりも、一たび事が起これば全国34万のタクシー労働者が立ち上がり、社会に訴えることができるということを自らの行動によって示したことであり、この産業創設以来無かったことでありますから、今後の労働運動の大きな財産になるものとして私は大いに評価しています。

では私たち労働者、労働組合はライドシェア問題にどう対処していけばいいのでしょうか。

まず時代の大きな流れとして、この「創造的破壊」を避けて通ることができないことを冷静に認識する必要があると思います。時間的に多少のズレが出るとしても、それは必ず来るということです。

とするならばまず、「この破壊の先にどのような未来があるのか」ということを労使で、あるいは他の交通モードの労働者たちと話し合い、公共交通の新しいビジョンを共有しなければならないでしょう。

次に、「創造的破壊」によって、依然として業界に残っている護送船団的な仕組みは完全に終焉を迎えるということも、念頭に置くべきでしょう。

残念ながらタクシー業界は自らの力では護送船団を終わらせることはできませんでしたが、業界の外に競争者が出現することによって終了することは間違いありません。

ライドシェアが解禁され、自動運転の車がタクシーとして走行するようになった時、「ただ人を乗せて走るだけ」のタクシーは競争力を失い、この市場から退場していくでしょう。

となるとタクシーは消滅してしまうのかというと、そうではないと思います。

たしかにマーケット自体は変化するでしょうが、ライドシェアや自動運転車だけでは賄い切れないところ—すなわち、「ヒューマンパワー」によって担われる部分は必ず残っていきます。

私のいるkmグループの言葉を借りれば「ホスピタリティ」を極めたドライバーは間違いなく生き残ることができるはずです。

要は「民泊解禁にも動じない一流ホテルになろう」ということです。

会社が大手でなく中小事業者だったら「その地域で生き残れる『一軒家の居心地の良い旅館』を目指しましょう」ということです。

これも言い続けてきたことですが、人工知能が発達しIoTが進む社会では付加価値のある労働者でなければ生き残っていくことはできません。

ですから私たちは付加価値のある労働者集団になり、会社に対してもそのような会社を目指すよう訴えていきましょう。

たいへん厳しい話になったかとは思いますが、そのような難しい時代を迎えているのだということを中心に全中労に集う労働者の共通認識として、今後の労働運動を推進して参ります。

皆さんの真摯な議論により、実りある定期大会となることを願って私のあいさつとします。