

＝茨木中央執行委員長年頭あいさつ＝

あけましておめでとうございます。

日本経済は、デフレ脱却を柱としたアベノミクスにより急速に円安・株高が進み大企業の業績が回復したことで昨年の一般企業における春闘では10数年ぶりにベースアップが統一要求となり、賃金が上昇するなど明るい兆しが見えてきました。

しかし、賃上げやベアなどは政労使会議などで政府からの要請を受けた一部の企業で実現したにすぎず、多くの企業では景気回復の恩恵が及ばないなか、想定外のGDPマイナス成長の発表を受けた安倍首相は「アベノミクスの信を問う」として衆議院を解散しました。



結果は、自民・公明の連立与党が単独で絶対安定多数を獲得する地滑りの圧勝となり、アベノミクス政策が信任されたこととなりましたが、2017年4月には経済状況の如何を問わず消費税増税が決定されているなど、国民の生活に直結する負担増が待ち受ける状況となっています。

私たちが従事するハイタク・バス産業は、2020年の東京オリンピック・パラリンピック開催や景気回復に伴う需要の拡大が期待されていますが、7年4か月ぶりに1ドル120円台となった急激な円安は、海外展開が進む大企業や輸出産業など限定的な企業の業績を回復させるだけのもので、私たちの産業をはじめとする内需依存型や輸入型といわれる企業のなかでは「円安倒産」が前年比2.7倍と急激に増加しており、先行きの大きな不安材料となっています。

ハイヤー産業は、主な契約先である大企業の業績回復が限定的であり、市場規模の縮小に歯止めがかからない状況となっており、個人顧客の開拓やニーズに則した新商品の開発による生き残りを賭けた熾烈な競争が続いています。

タクシー産業では昨年1月に施行された改正タクシー特措法の柱である、極めて強い強制力を発動する「特定地域」の指定基準が、国策である規制緩和に反するとして消費者団体や有識者を中心に厳しい意見が出たことで未だに発出されず、改正特措法の運用が出来ない状況となっています。また、昨年の消費税増税に伴う運賃改定による利用控えが続き、各社とも前年実績を割り込む厳しい状況となっています。

観光バス産業では、多くの犠牲者を出した重大事故を契機に、労働条件の改善と安全コストが適正に配分されることを目的にバス料金などが規制され、1台当たりの営業収

入は上昇したものの、どのバス会社を頼んでも同一料金となるなかでサービスなど付加価値の重要性が増しています。

国際グループは、法令遵守を基本としたホスピタリティの実践と向上を目指すとともに、業界の常識を覆したと言われる“新卒ドライバー”の採用を進めるなど将来に向けた積極的な施策を進めており、昨年度は100名を超える新卒ドライバーが入社するなど、高齢化と人手不足が深刻な問題となっているハイタク・バス業界にあって独自の経営路線を歩んでいます。

国際労働組合はハイタク・バス産業の未だ厳しい環境のなかで、永年にわたり「kmブランドの価値向上が職場の安定と発展に不可欠」として運動方針のなかで取り組んできました。

国際グループが一昨年発表した「ホスピタリティ」をモットーとした企業理念は永年の組合主張に沿うものとして評価しており、労働組合の役割の中で協力体制を敷いています。

一方で、私たちの産業は法律や規制などで行政から厳しく管理・監督されており、そのさまざまな規制のなかでの賃金・労働条件向上は、一般企業のように労使関係だけでは解決出来ない多くの課題があります。

国際労働組合は、従来の企業内における職場環境等の労働条件全般の向上に向けた取り組みと共に全中労（全国中立労組政策推進会議）の中核組織として、現行制度の弊害を精査し、関係機関への要請行動などを通じて私たち労働者が将来に亘り安心と誇りを持って働くことのできる業界の実現を目指して活動しています。

今後とも組合員とそのご家族みなさまのご理解とご協力をお願いするとともに、末筆ながら本年のご多幸をお祈り申し上げます。