

全中労 第38回定期大会

2014年11月18日(火) ホテル ラングウッド

「適切な行政管理の下で
真の利用者利便と健全な競
争の実現」を目指します



茨木全中労議長
〔国際労働組合
中央執行委員長〕



2015年度の運動方針・予算は
全会一致で可決されました



柳田全中労北海道議長
〔室蘭金星自動車労働組合
執行委員長〕



橋本全中労東海議長
〔中央交通労働組合
執行委員長〕



小島全中労東京議長
〔西武ハイヤー労働組合
執行委員長〕



2015年度 全中労役員

茨木全中労議長 挨拶

皆さん、こんにちは、全中労定期大会への出席、大変ご苦勞様です。

昨年定期大会では、改正タクシー適正化活性化特措法に触れ、道路運送法自体が自由化されたなか、同法は限定的な運用にとどまらざるを得ないだろうという予測をお話ししましたが、結果は私の予想を超えて、特定地域の指定基準さえ発表されず、運用の開始がいつになるのか未だ分からない状態が続いています。改正特措法が成立したのは昨年11月20日ですので、まる1年も凍結状態が続いていることとなります。

なぜ改正法における特定地域の指定基準を決定できないのかを考えたとき、強烈に規制強化の方向に振れた同法を社会が容認しなかった結果の表れだと思います。従って、その運用に当たっては様々な方面からの圧力があり、指定基準を発出できなかったのでしょうか。強制力ある法律をつくったのはいいが、国策である規制緩和とかけ離れ、その溝を埋める政治力を持ち合わせていなかったのが原因だと思います。

いずれ指定基準が発表され、特定地域に指定される交通圏が出てくるでしょうが、ここまでの経緯を見ても分かるように、あまり過度な期待を抱かないに越したことはありません。一喜一憂すべきではないと考えています。

たしかに、私たちはかつて国賠訴訟を闘い、敗訴はしましたが行政の責任を問う「付言」を引き出すところまで追いつめました。その結果、規制強化の特措法も制定されたわけですが、これはあくまでも副産物のようなものです。私たちがあの裁判を通じて求めていたものは、恣意的・中途半端な規制緩和ではなく、原理原則にのっとった真っ当な規制緩和を行い、健全に自由競争を行う業界にしたいということでした。改正特措法が1年にわたり機能停止していることを思うとき、改めて全中労の考えを強調したいと思います。

例えば、ある業界が設備過剰に陥り、経営が苦しくなった時、社会に向けて「何とか全員が食べられるようにしてもらえませんか」とアピールしたら、それは叶えられるでしょうか。叶えられるわけがありません。タクシー業界が言っていることは正にそれであり、利用者は「何を言ってるんだ、特措法があるのだから、供給量ぐらい自力で調整しろ」と言っているわけです。

タクシー業界は、いい加減このことに気づかなければなりません。そのタクシー業界が「供給過剰でたいへんだ」と言っています。その一方で「人手不足でたいへんなんだ」とも訴えています。利用者からみたら「どっちなんだ」という話です。言うまでもなく、車

両が過剰で、その調整をできないために人手不足に陥った側面が大きいわけです。

私たちは、業界の実態や「あるべき姿」を社会や利用者にきちんと理解してもらわなければなりません。知ってもらえてないから、いつも「何やってんだタクシー業界は」と言われてしまうのです。

ですが、知ってもらうためには襟を正さなければならぬことがたくさんあると思います。

供給過剰と人手不足を同時に騒ぐような姿勢もその一つでしょう。会社がきちんと営業努力をし、シェアを拡大するところには労働力が流れ、その努力をしない会社は事業から退出し需給バランスがとられるのはどの世界でも当然のことと言えます。そのように考えると、中小事業者が多くを占める業界団体には、事業の再構築はできないだろうと思います。だからこそ、「仲間の職場が失われるかもしれない」というジレンマを抱えつつも、私たち労働組合がはっきりとこのことを主張し、社会に対して情報発信していく必要があると考えています。

そして、その当たり前の経済原則が発揮できるようになって初めて、タクシー業界は資本主義社会の中で一つの産業として認められるようになるのだと思います。

さて、最近話題となっている初乗り距離短縮運賃問題について少しふれますと、「間違った設計図で建てた家の屋根の色を、赤にするか黒にするかという議論」には、おいそれと乗れないということです。

業界紙等でも表明していますが、以前から総括原価方式が柔軟に運用できない現行運賃制度の設計図そのものに疑問を感じてきました。今回の議論は、現行制度を肯定したうえで「安く見せる運賃」つまり「屋根を赤く見せるか、黒く見せるか」という表面的な議論をしているに過ぎません。「はたして東京の運賃は、地方や諸外国と比べて本当に高いのか」という本質的なことを精査する方が先ではないでしょうか。

さて、本日まで参加の皆さんは、タクシー関係者のみならずバスもハイヤーもおられます。こうして多くの皆さんが集まることそのものが業界を変える大きな「力」となります。

多くの犠牲者を出したことを契機にバス業界が大きく変わりました。私たちは、その犠牲の上での改革ではなく、一人でも多くの業界に携わる人たちの集まりを力として業界の改革を進めて行こうと思っておりますので、今後とも皆さん方の理解と協力をお願いして代表のあいさつといたします。