

2014

全中労セミナー

健全な競争を通じて労働者の 労働条件を良くしていきます

総括原価方式の検証を踏まえ、
地域協議会の議論に臨みます



茨木不尽彦 全中労議長



柳田 全中労北海道議長



橋本 全中労東海議長



小島 全中労東京議長

主要駅頭ティッシュ配布

全中労の活動を
PRしました



全中労（全国中立労組政策推進会議）は2014年3月27日（木）、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87名の出席で「2014全中労セミナー」を開催しました。

また北海道、名古屋、埼玉、東京各地域の主要駅頭などにおいてポケット・ティッシュ5万6千個を配布し全中労の活動をPRしました。

セミナー冒頭、茨木議長より挨拶（別掲）があり、その後、各地域議長（柳田 北海道議長、橋本 東海議長、小島 東京議長）より各地域情勢の報告が行われました。

第2部では、「ホスピタリティ・ドライビングkm」をテーマにOffice K代表 サービスコンサルタント 蔵田 理先生より講演していただきました。

ホスピタリティある接客については「笑顔は最高のおもてなし」であり、お客様に笑顔になっていただくにはまずは自分が笑顔にということ、参加者全員が手鏡を使って一生懸命、笑顔を作る練習を行いました。約3時間に及ぶセミナーもあっという間に過ぎ、参加者からは「サービス業に従事する者として、笑顔を常に意識し、今後の仕事や組合活動に生かしていきたい」との意見が聞かれました。

先生がホテルマンとして培ったエクスを、惜しみなく伝授していただきました
(^o^)/



「ホスピタリティ・ドライビングkm」
講師
蔵田 理 先生
Office K代表 サービスコンサルタント



鏡に向かって え・が・お (^-^)

2014全中労セミナー 茨木全中労議長あいさつ

今年1月施行となった改正特措法のもと、特定地域だった155交通圏が全て準特定地域に指定され、各地で準特定地域協議会が開催されましたが、依然として特定地域の指定基準が明らかにされていないため、特定地域指定自体もずれ込んで今年の秋頃ではないか、などと言われています。

指定基準が出ていないので軽々に話はできませんが、東京が特定地域に指定される可能性は相当小さいように思えます。全国のモデルケースと言われる東京が指定されなければ、「減車をしなければ」という機運は全国的にかなり低下してしまうと思われまゝ。また仮に東京が特定地域に指定されたとしても、既に多くの事業者が20%減車をしている上に、さらなる「減車や供給削減」でまともなるとは考えられません。

全中労の目的は、再規制ではなく、健全な競争を通じて労働者の労働条件をよくしていくことですから、活性化を通じてタクシー需要を増やすことが必要として、すでに課題として提起しています。それは、「個別輸送機関であるタクシーが『公共交通機関』であるとはどういうことなのか」ということを考えたときに出てきた「利用者の多様なニーズに応じた多様なサービスを提供すること」という考え方です。われわれの議論では①高齢者・障がい者などの移動困難者や過疎地運送②電車のグリーン車両のようなハイグレードタクシー③下駄ばき的に短距離で乗れるタクシー④従来の流し・無線営業—といった4つの区分を考えました。

すでにNPOが担っている高齢者・障がい者の移動については、国交省の後押しで日産やトヨタが「UD車両」を投入する流れを見れば、国はやはり輸送のプロであるタクシーが福祉輸送を担うことを望んでいるのだと思います。そして、観光タクシーやマタニティタクシー、子育てタクシー、UDタクシーなどバラエティあるタクシーが登場していることを考えた時、「タクシー・サービスの多様性」がキーワードであることは間違いないのではないのでしょうか。

「タクシー・サービスの多様性」あるいは「グレードの多様性」を考えた時、「同一地域・同一運賃」や「幅の狭い幅運賃」はタクシー・サービスの妨げになるように思われます。つまり「利用者に対するサービスは多様なのに、収受する運賃は同一でよいのか」「異なる労働を担っているのに、賃金は同一でいいのか」ということです。それで労働者がその接客サービスを頑張ろうというモチベーションを維持できるのでしょうか。

東京では、初乗距離短縮も認め、せつかくの公定幅運賃なのに下限運賃や上限運賃以外で届け出た複数の事業者や、都内個人タクシーについても400事業者余りが現行運賃のままで届け出ています。

利用者に対して多種多様な料金が発生する実態を見れば、行政当局自体が同一運賃ではなく、一定の枠内で、さまざまな運賃を設定できるように工夫をしているところが見てとれますが、国交省としても公定幅という「枠」をはめてはいるものの、一方では利用者利便を考慮して、一定水準の「多様な運賃・料金」を設定していることをアピールしなければならないということではないのでしょうか。

つまり「多様なサービスに応じるための多様なタクシー」を実現させるためには運賃制度に目を向けざるを得ません。タクシー運賃の同一性を保ってきた「総括原価方式」では個別の事業者の投資は運賃に反映できませんし、乗務員のいかなる付加価値的なサービスも運賃に加算されることは出来ません。たしかに経営努力をすればコストダウンになり、標準的なコストを下回った分は会社の利益にはなりますが、何年も前から言われ続けてきた「一般産業並みの賃金水準への引上げ」は、「地域の原価計算対象事業者の平均原価」によって人件費も設備投資費も決められ、上限運賃が固定されてしまっている現状では永遠に実現しないでしょう。

現在のような「同一のサービス」「同一の運賃」「競争がほとんどない世界」においては総括原価方式による運賃決定が最適でしたが、「多様なサービス」「多様な運賃」「健全に競争する世界」のもとでは、各企業が個別コストをベースに運賃決定をする以外にないように思われますし、一般産業では採用されていない総括原価方式の見直しを検討しなければならないと思います。

今年はこのことを念頭に置きつつ、地域協議会の議論にも臨みたいと考えておりますので、全中労東海・北海道の皆さんの各地域協議会での積極的なご発言もお願いします。