

2015 全中労セミナー

多様なサービス、それに見合う運賃が労働者の労働条件を良くしていきます。



柳田基 全中労北海道議長
〔室蘭金星自動車労働組合 執行委員長〕



安達育郎 全中労東海議長
〔東和交通労働組合 執行委員長〕



小島靖雄 全中労東京議長
〔西武ハイヤー労働組合 執行委員長〕

準特定地域の分科会を通し、活性化を図っていきます。



茨木不尽彦 全中労議長
〔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2015年3月26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77名の出席で「2015全中労セミナー」を開催しました。

また25日から26日の早朝にかけて北海道、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、安達 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、「kmグループ赤坂ホスピタリティカレッジについて」をテーマにkmグループ赤坂ホスピタリティカレッジ校長 岡本八重子先生より講演していただきました。岡本校長のホスピタリティカレッジに掛ける想い、そして組織運営について余すことなく伝えていただくとともに、改めて関係法令の重要性を認識させていただきました。参加者からは「今回の講演内容は組合活動を行っていく上でとても参考になりました。今回勉強したことを今後の仕事や組合業務に生かしていきたい」との意見が聞かれました。

主要駅頭ティッシュ配布



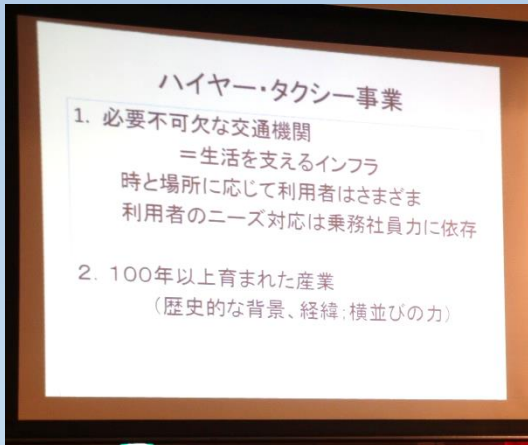
～全中労の活動をPRしました。～

第2部 kmグループ赤坂ホスピタリティカレッジについて



笑顔のステキな岡本校長

参加者から多くの質問がでました。



日々の業務、また組合活動に大いに参考になりました。

2015全中労セミナー 茨木全中労議長あいさつ

改正・適正化活性化法が施行されて1年以上経過した今年1月30日、ようやく特定地域の指定基準が発出され、この基準に合致するものとして、全国153の準特定地域のうち29地域が特定地域の指定候補となりました。われわれに関係する地域では北海道の札幌交通圏が指定候補地になりましたが、名古屋と東京は候補地にならず、準特定地域のまま取り組みを進めていくことになりました。

指定候補地は153地域に対して29地域ですから、全体の2割弱にしかなりません。この数をどう見るべきでしょうか。

昨年11月の定期大会で、ある業界が設備過剰に陥って経営が苦しくなった時、「何とか全員が食べられるようにして下さい」とアピールしたらそれは叶えられるかと言えば「そんなものは叶えられるわけがない。供給量ぐらい自力で調整しろと言われるのが関の山だ」と話しました。結局のところ、そういうことだったのだと思いました。

「規制改革会議の横やりで指定基準がゆがめられ、指定候補地が絞られてしまった」という指摘をする人がいますが、この民主主義社会で規制改革会議がそのような独裁的な権力など持っているわけがありません。世論や利用者の意向を読み、国交省に意見を言い、国交省も社会情勢をにらんで熟慮の結果、それを受け入れ、出てきたのがあの指定基準だったということだと思います。「規制改革会議とそれに従った国交省が悪い」と批判するのはけっこうですが、それだけにとどまらず、「では153地域すべてが特定地域に指定されることを社会は望んでいただろうか」ということを冷静に考えてみるべきだと思います。

準特定地域にとどまることになった東京では2月24日に準特定地域協議会が開催され、全中労東京の小島議長が構成員として出席しました。地域協議会に構成員として参加することには、基本的に制限は設けられていませんので、ほぼ全産別の労組関係者や東京エムケイといった反主流派の事業者、保有台数20両にも満たない小規模事業者らが参加し、有益な意見もあったようですが、自分の要望を述べる「陳情」のような意見も少なくなく、時間ばかりかかって有意義な議論になりにくかったようです。準特定地域のまま行くことになりましたから、強制減車という選択肢がなくなり、これから何を議論するべきか見えにくくなったということもあると思われます。

全中労はこの1～2年、「運賃の多様性」や「総括原価方式の適切な運用」を求めて機会あるごとに問題提起をしてまいりました。今回これは良い機会だと考え、検討の末、分科会設置の提案を行いました。分科会の名称は「タクシー事業のさらなる活性化策推進に向けた運賃・料金の検討分科会」とし、分科会の目的については、

- ① タクシー事業の活性化策は、まだまだ利用者の多様なニーズに応えきれていないといえない。これは、付加価値的なサービスを導入しようとしても従来の流し営業と同額の運賃・料金しか収受できないため投資しづらいだけでなく、労働者の立場からみても現状の労働以上のサービスに努めても、収受できる運賃・料金は変わらないのだから、一方的に日々の労働が強化されてしまうことにある。
- ② こうした状況を打開するために、「同一地域・同一運賃」を離れ、短距離を乗るだけなら安い運賃にする一方で、付加価値が付与されたタクシーについてはより高い運賃を収受できるようにする—といったことを検討してみてはどうか。そうすれば利用者に対してはより多様なサービスを提供できるようになるのみならず、付加価値に見合う運賃・料金を収受できるようになるので、自由度の高い経営と仕事に見合った賃金の確保が可能になる。運賃・料金の構造を改めて検証し、多様な運賃・料金を設定できるよう検討すべきである。

もちろん、この提案がスンナリ通るとは思っていません。他の産別・労組が関心をもっているのは適正化—すなわち「もっと減車すべし」ということですし、この「同一地域・同一運賃」にそぐわない提案に対して、反発する関係者も少なくないと思われます。

また、日本の中心とはいえ、「東京」という一地域の地域協議会において、全国的マターである運賃・料金問題を正面から取り上げること自体、困難さがつきまとうことも重々承知しています。一蹴されて終わる可能性もなくはありません。しかし、提案することが大切であり、どこまでなら受け入れ可能でどこからが困難か、この問題はここに持っていけばいいが、あの問題はあちらへ、といった仕分けもできるようになります。名乗りをあげておく良い機会と受けとめています。

タクシー業界は今年に入り、大阪のタクシー自由化特区構想といい、ウーバー・ジャパンの福岡での無償旅客運送の実証実験といい、再び規制緩和の前兆らしきものが見え始めています。東タク協の川鍋一朗会長は最近、「国内外のベンチャー企業にとって、日本のタクシー業界は『おいしい』と思われている」と発言していますが、事実その通りに見えるからこそ、あちこちから手が伸びてくるのだと思います。

これまで何度か、「原理原則にのっとり真つ当な規制緩和を行い、健全な自由競争が行われる業界にしたい」と話してきましたが、タクシー業界は健全な自由競争にはまだまだ遠いということなのかもしれません。今年はせつかく地域協議会が開催され、分科会まで持たれる可能性があるのですから、率直な議論を通じ、あるべき運賃や賃金、あるべき競争とはどういうものなのかということを追求していきたいと考えています。