

全自交労連 2012 夏季労働セミナー

真の産別組織を築いていこう 東京も地方も組織はひとつ

2012年7月3・4日 伊東市ホテル聚楽で全自交労連2012夏季労働セミナーを行った。



全自交労連は7月3・4日の2日間、静岡県伊東市で「2012夏季労働セミナー」を開きました。今回のセミナーは、分散会を開かず、各ブロックの報告と提起を戴き、政策課題として「タクシー事業法案要綱・新潟交通圏の公取委の不当介入・運転代行の健全化対策」を取り上げました。

7月3日、司会の高橋副委員長より「1月22日、ちょうどこの場所で中央委員会を開きました。産別運動の進路をかけて、我々の過去に対して、きちんとけじめをつけたそういう中央委員会だったと思います。今度は、今日・明日の夏期セミナーは、我々の将来に向けて真の産別組織運動を展開していく勝ち取っていく出発点になったら良いなと思います」と、力強い挨拶から始まりました。

伊藤委員長あいさつ



小沢グループが離党し、民主党の分裂がありました。3年前の政権交代を図った民主党ではなく、私たちが期待したとは違った状況になっています。消費税増税についても党内議論を充分行わず、自民党・公明党と密室で協議し、デフレからの脱却ができないなか消費税の増税を行おうとしています。私たちにハイタク産業にとっても大きな足かせになります。連合は前向きなっていますが全自交労連は反対と言うスタンスで運動を行っていきま

す」、2点目に脱原発にふれ「抗議デモが続く中、民意が反映されず、大飯原発が再稼動しました。「安全か」「安全ではない」の議論ではなく、一度事故が起きれば、私達では手の付けられない状況になります。このような状況では、脱原発の運動を続けていくしかありません」。3点目に「タクシー事業法」にふれ「減・休車について一定の評価はありますが、ハイタク労働者の賃金・労働条件の改善には結びついていません。また、新潟交通圏のカルテル問題で企業側が審判を行っています。大阪ではワンコイン問題で国側が控訴しています。がんばって勝訴してほしいと思います。需給調整・運賃の問題は事業法を実現させなければなりません」として、組織問題にふれ「栃木、埼玉、神奈川の一部がKPUにいきましたが、ほとんどの組織が全自交に留まりました。東京も地方も組織はひとつです。お互いの立場を尊重し、支え合う。そう言う組織が、真の産別組合であり、築いていきたいと思います。最後に、活発な議論の中で中身の濃いセミナーにしたい」と挨拶しました。

今、夏季労働セミナーには私鉄・東京ハイタク労連の今井薫委員長代行と豊川昭憲副委員長のお二人が参加をいただきました。



今回の議長団には、大沼中執（東北宮城）と佐野中執（中部愛知）の両氏を選出。主催者を代表し、伊藤実中央執行委員長より、大きく4項目（民主党政策・脱原発・タクシー事業法・組織問題）について挨拶がありました。続いて松永次央書記長より「夏季労働セミナー討議課題」の提起がなされ、待鳥副委員長より、「タクシー事業法の概要について」と題し、講演と現在の進捗状況についてわかりや

すい説明がありました。

平成 22 年度のタクシー車両台数は約 24 万両で、そのうち法人タクシーが 20 万両、個人タクシーが 4 万両。輸送人員が 17 億人で、営業収入が 1 兆 7 千億円余り。単純に割るとお客様一人当たり千円位の売上げとなっています。

輸送人員で最近のピーク時が昭和 50 年から 60 年にかけて、約 32 億から 33 億人で、その頃と比較するとお客様の数は半分くらいに減って、車の台数は 2 割ぐらい多くなっています。長期的に見ても需給のバランスが取れていない状況です。現状では 10 両以下の事業者が 65 % を占め、30 両まで増やしたとしても 83 % 。運転手さんが 10 人以下が 59 % 。30 人以下に広げても 76 % になっています。

車両台数は規制緩和前に戻ってはいますが、需要が落ち込んでいる中で、減・休車した地域は營收が上昇しています。タクシー運転者と全産業労働者の年間所得の推移を見ますと、タクシー乗務員の労働時間が多かったが、最近短縮されています。年間所得は、一般産業が概ね 500 万円前半、タクシー運転手は 400 万円台から 290 万円台まで落ち、全体の労働者に比べると収入の落ち込みが激しい。事故を見てみると、事故件数では走行 1 億キロ当たり高いなかで推移しているが、死亡事故件数では低い位置で推移。しかし、自家用車・自家用貨物・事業用貨物は件数が減っているのにタクシーは横ばい、減っていない。大きな課題になっています。事業者に対するここ 5 年の行政処分状況は変わっていないが、許可の取り消しや事業停止などの比較的大きな処分が増えています。厳しい状況の中で違反などが増えてきている。何とか改善しなければと思います。特定地域の指定が 3 年間、今年 9 月末に、一番最初に指定を受けた地域の 3 年目が切れていくので、今後そういった地域をどうして行くかが課題になっています。特定地域は、地域計画を作成することになっています。地域協議会で地域の関係者が地域の実情に即した地域計画書を地域の合意として、全体の方向性を作って、それに基づいて個々の事業者が特定事業計画を作成していただきます。その特定事業計画のなかで一番重要なポイントは、減車の推進で、それぞれで減車を検討していただきます。この取り決めに支援するため、特定地域では、新規参入や増車要件を厳格化として、新規参入や増車を認めない。減車だけでは今の状況は改善できないと国会の中で運賃自体も適正化する運賃に対する修正がおこなわれました。適正な原価に適正な利潤で下限割れを抑え、自動認可幅を縮小、自動認可運賃を下回る運賃には厳正な審査を実施します。事業再構築の取り組み状況は、平成 24 年 6 月 21 日現在で、東京武三交通圏 2 万 7 7 7 6 両で事業再構築後 8 8 台が減り 2 万 7 6 8 8 両になります。名古屋交通圏では 6 0 0 1 両。大阪交通圏では 1 万 3 3 1 4 両に。札幌交通圏は 4 8 4 1 両。福岡交通圏は 4 6 4 1 両になります。協議会に参加していない事業者について新たな減車として 4 . 1 3 通達を約 7 0 0 社、約 2 1 0 0 車両分の減・休車実施計画を出していただき、少しでも減車に協力していただくよう努力しています。タクシー事業の活性化に向けた取り組みをおこなっています。EV や HV タクシーの乗り場の設置をしました。EV には距離的な問題がありますが、東京駅の一番いいところに配置しあまり客待ちしないで乗ってもらうために EV を普及していこうと思っています。羽田空港アクセス対策を行っています。ただ運転手さんには割引率が高いとの声や、必ずしも活性化していないと厳しい声もききますが、外国から来るお客様には定額運賃で安心してタクシーを利用していただこうと思って支援しています。またスマートフォン配車の推進ですが、流

しでも選ばれる次代に変わってくるだろうと思っています。今は近い車がよばれていますが、これからユニバーサルタクシーとか付加価値のついた形でタクシーを選んでいただくマーケットができてくる可能性があります。活性化に向け、ユニバーサルタクシーの導入促進を行っています。まだ認定を受けている車両が、日産バネットしかなく、導入が進んでいません。非常に評判がよく進めてほしいと言われていています。補助制度や自動車取得税の控除を利用していただき普及を進めていただきたい。また、ユニバーサルドライバー研修は、受講しやすく、実践に役立つ知識と情報が取得できます。タクシー乗務員さんに受講しやすくなっています。ぜひ参加をお願いします。



第1日目の講演は、国土交通省自動車局旅客課、鈴木昭久課長より「タクシー適正化・活性化法の施行状況等について」の講演です。

平成22年度のタクシー車両台数は約24万両で、そのうち法人タクシーが20万両、個人タクシーが4万両。輸送人員が17億人で、営業収入が1兆7千億円余り。単純に割るとお客様一人当たり千円位の売上げとなっています。

輸送人員で最近のピーク時が昭和50年から60年にかけて、約32億から33億人で、その頃と比較するとお客様の数は半分くらいに減って、車の台数は2割ぐらい多くなっています。

長期的に見ても需給のバランスが取れていない状況です。現状では10両以下の事業者が65%を占め、30両まで増やしたとしても83%。運転手さんが10人以下が59%。30人以下に広げても76%になっています。車両台数は規制緩和前に戻ってはいますが、需要が落ち込んでいる中で、減・休車した地域は營收が上昇しています。

タクシー運転者と全産業労働者の年間所得の推移を見ますと、タクシー乗務員の労働時間が多かったが、最近短縮されています。年間所得は、一般産業が概ね500万円前半、タクシー運転手は400万円台から290万円台まで落ち、全体の労働者に比べると収入の落ち込みが激しい。

事故を見てみると、事故件数では走行1億キロ当たり高いなかで推移しているが、死亡事故件数では低い位置で推移。しかし、自家用車・自家用貨物・事業用貨物は件数が減っているのにタクシーは横ばい、減っていない。大きな課題になっています。

事業者に対するここ5年の行政処分状況は変わっていないが、許可の取り消しや事業停止などの比較的大きな処分が増えています。厳しい状況の中で違反などが増えてきている。何とか改善しなければと思います。特定地域の指定が3年間、今年の9月末に、一番最初に指定を受けた地域の3年目が切れていくので、今後そういった地域をどうして行くかが

課題になっています。特定地域は、地域計画を作成することになっています。

地域協議会で地域の関係者が地域の実情に即した地域計画書を地域の合意として、全体の方向性を作って、それに基づいて個々の事業者が特定事業計画を作成していただきます。その特定事業計画のなかで一番重要なポイントは、減車の推進で、それぞれで減車を検討していただきます。この取り決めに支援するため、特定地域では、新規参入や増車要件を厳格化として、新規参入や増車を認めない。減車だけでは今の状況は改善できないと国会の中で運賃自体も適正化する運賃に対する修正がおこなわれました。適正な原価に適正な利潤で下限割れを抑え、自動認可幅を縮小、自動認可運賃を下回る運賃には厳正な審査を実施します。

事業再構築の取り組み状況は、平成 24 年 6 月 21 日現在で、東京武三交通圏 2 万 7 7 7 6 両で事業再構築後 8 8 台が減り 2 万 7 6 8 8 両になります。名古屋交通圏では 6 0 0 1 両。大阪交通圏では 1 万 3 3 1 4 両に。札幌交通圏は 4 8 4 1 両。福岡交通圏は 4 6 4 1 両になります。

協議会に参加していない事業者について新たな減車として 4. 1 3 通達を約 7 0 0 社、約 2 1 0 0 車両分の減・休車実施計画を出していただき、少しでも減車に協力していただくよう努力しています。 タクシー事業の活性化に向けた取り組みをおこなっています。E V や H V タクシーの乗り場の設置をしました。E V には距離的な問題がありますが、東京駅の一番いいところに配置しあまり客待ちしないで乗ってもらうために E V を普及していこうと思っています。羽田空港アクセス対策を行っています。ただ運転手さんには割引率が高いとの声や、必ずしも活性化していないと厳しい声もききますが、外国から来るお客様には定額運賃で安心してタクシーを利用していただくと思って支援しています。

またスマートフォン配車の推進ですが、流しでも選ばれる次代に変わってくるだろうと思っています。今は近い車がよばれています。これからユニバーサルタクシーとか付加価値のついた形でタクシーを選んでいただくマーケットができてくる可能性があります。活性化に向け、ユニバーサルタクシーの導入促進を行っています。まだ認定を受けている車両が、日産バネットしかなく、導入が進んでいません。非常に評判がよく進めてほしいと言われています。

補助制度や自動車取得税の控除を利用していただき普及を進めていただきたい。また、ユニバーサルドライバー研修は、受講しやすく、実践に役立つ知識と情報が取得できます。タクシー乗務員さんに受講しやすくなっています。ぜひ参加をお願いします。

第2日目は、顧問弁護士団である東京共同法律事務所の宮里邦雄弁護士より「労働条件の決定・変更と労働組合の役割・権限」について、講演を行いました。

組合の運動を展開していく過程の中で基本的な知識として知っておいて戴きたい。働く者において団結する権利は自分の身を守る最も重要な手段。労働法における労働組合の位置付け、労働契約は合意に基づいてとり結ぶと言っても労働者は働かなければ生きていけない。従って労働者は経営者と比較し対等ではなく、労働条件を話し合いで決めるには、経営者の労働条件を受け入れなければならない。



非対等な関係において労働契約には3つの格差がある。

①経済力による格差②交渉力による格差③情報による格差がある。対等に働く条件を少しでも公正な物にしていく労働法では2つの方法を考えた。

①最低の労働条件は法律で規制（労働基準法・最低賃金法）

②労使が交渉して取り決めるルール、労働基本権一労働三権（団結権・交渉権・争議権）。これらの権利を保障し、使用者との間で様々な要求をするが、それだけでは難しいので、団体を申し込まれたら使用者で決める（就業規則に書き込み決めている）。

その場合は、条件として、①労働条件を書き込み分かるように周知する。②労働基準法に違反しないように労働基準監督署に届ける。③労働条件の基本を決めているから組合がないときは労働者代表を決めて意見を聞き決めなさい。ここでの労働組合の役割は、この事業所において全労働者の過半数を組織している労働組合があるときは終業規則の作成・変更は、労働組合の意見を聞かなければ労働基準法違反である。就業規則は組合が反対しても届けることは出来る。届け出しても、就業規則は使用者が一方的に作るので、労働契約法のなかで、就業規則はその内容が合理的なものに限って労働者を拘束する。

就業規則は会社が決めた最低保障である。労働組合は過半数でなくとも、団体交渉権があるので、団交の場で就業規則の変更や作成についての意見を言える。労働組合と会社が団体交渉して約束した事を文章にし双方が印を押したものを労働協約と言う。就業規則に優先する効力を有する。労働者の代表意見を言えるが労働協約を結ぶことは出来ない。労働組合のみが使用者と団体交渉して労働協約を作ることができる。3/4以上の組織する組合であれば未組織の労働者もこの労働協約に拘束される。労働法は、組合の役割を重視して、組合と使用者が合意したことを最も尊重すべきである。私は「団結優位の原則」と呼びたい。

労働条件の変更と労働組合が良いとき作った基準で、悪くなったとき基準を下げられるか。終業規則に一旦書き込んだ労働条件を労働者の同意なく変更は出来ないのが原則。どんな場合でも労働者が同意しない場合は変更できないのか。一定の基準がある。

その基準は①不利益に変更する時は、不利益に変更する必要性があるか。②労働者の不利益がどういうものか。③不利益の程度。④労働組合と交渉を行ったか。等について総合的に判断します。

裁判所の判断として、合理的な事情とは、そのことにより、労働者がどれだけ不利益を得るのか。そのことを会社は考えたのか。不利益に変更する経営状況にあるのか。一方的せず組合と協議し、可能な限り組合の納得を得た中でおこなったのか。そういうなかでの不利益変更は合理的という判断ができる。逆にいえば労働組合はこういう事でなければ、会社を追求できます。労働協約により変更する場合があります。労働組合は労働条件を向上させるのが大きな役割があるが、会社は不利益変更を組合に申し入れする場合があります。組合が応じないのであれば会社の責任で就業規則の不利益変更という方法で対処します。と言う場合があります。組合はつらいが「10%の賃金引き下げを3%に押さえる」あるいは「一気にやるのは駄目、まず3%から徐々にするなら納得するが一気にするのは駄目」と言う交渉もある。こういう交渉をして労使が合意すれば、労働協約を結びます。結ばれた労働協約が拘束力を持ちます。なんでも労使が合意すれば拘束力を持つのか。御用組合的な執行部が交渉を行わず会社の要求をまるまる飲むような協約が組合員を拘束するのか。最高裁は例外を設けて、労使が協約を結んでも、その内容が著しく不利益な物、あるいは著しく不利益な物は労使が合意しても拘束力は持たないと言う例外を設けた。組合規約に違反した労働協約は無効になります。労働協約締結には、中央委員会の了承か、大会承認かの規定があれば、それに添った承認をしなければ締結しても無効になります。団体交渉には誠実交渉義務があります。誠実交渉義務とは、①交渉権のある者が出席する②交渉の内容、姿勢が誠実であること（交渉の回数、時間を充分確保すること。一方的な実施を表明しないこと。十分な説明と説明を裏付ける根拠や資料を提示すること。組合と交渉中に組合の頭超しに直接組合員に働きかけをしないこと）団体交渉（義務的交渉事項）において使用者が応じなければならぬ交渉事項は、①組合員の雇用・労働条件、待遇に関する事項（賞罰・福利厚生等含む）②組合と会社の集团的労使関係の運営に関する事項（組合事務所・組合掲示板の貸与、時間内組合活動、組合費のチェックオフ、団体交渉権や争議行為のルール等）。応じなければ団交拒否の不当労働行為になります。団体交渉の実効性は交渉事項の範囲と結びついており、できるだけ広くとらえる必要があります。①賃金制度②就業規則変更にかかる問題③人事権行使に関わる問題（解雇、配転、出向、懲戒処分、降格）、人事考課（査定）④合併、事業所閉鎖、縮小⑤非組合員の労働条件事項をめぐる問題（組合員の労働条件に影響があれば）。団体交渉権を生かすのは、組織力、団結力にある。

労働組合の存在意義と役割

- ①組合員の雇用・労働条件を守る。維持向上を図る。
- ②組合員の個人の権利を守る。（自立と連帯）
- ③企業経営に対する監視（法令遵守）健全な企業経営に対し一定の発言力を持つ事が組合の重要な役目であり、労働者全体の利益を守ることになる
- ④交渉力・社会的発言の向上を目指す。組織率を高め組織化を進めるか、産別として全自交労連がハイタク労働者の組織をどう進めていくのか

⑤社会的労働運動の視点。組合員の声、生活を考えると、社会のさまざまな問題に目を向け、労働者が団結している組織だと言う利点を生かし、社会に目を向けた労働運動を進める労働組合の存在と役割があります。

各ブロック報告

鈴木中執（北海道）：

タクシー事業法実現の決起集会の報告をし、運転代行について「ススキ野は自家用車で来て帰りは 運転代行。札幌の郊外は民間の運転代行で白タク行為が行われおり、帯広でも運転代行が蔓延って いる。安全を含め運転代行適正化を進めたい。

森中執（岩手）：

春闘について「、現状維持が多かったが、中身は増え。減車地域により格差が出ています。東北地 連は行政と交渉を行いました。共有できる部分がありました。組合人数は減っていますが組織拡大 を行っています。

直井中執（東京）：

東京地連再建・関東地協再編とK P Uに対する裁判・埼玉地連の再編・ハイタクフォーラムの結成 ・連合東京、東京労協、関東交運労協に対する運動と真実を訴えるビラや事業法推進のビラ配布を しています。

山本さん（伊豆箱根）：

組織拡大について「井の中の蛙ではいけない。全国の声を聞くことが重要だと認識し、静岡の単組 をまとめて大きな組織を作りたいと思います。

加藤さん（大阪）：

MKは無線配車で短距離をタクシー、長距離はハイヤーを配車し利益を出している。行政は、旧下 限を下回る550円から580円を認可。また、警察の取り締まりが厳し、大阪では私服の警察官 がタクシーを取り締まり、1ヵ月間で500台を超える検挙がされている。

岸さん（岩国・構内）：

春闘について「経営者側の一方的賃金カットに対し、連合の弁護士を通じてカット分の払い戻しを 行い。経営者責任を問いながら春闘を取り組みます。

合田中執（愛媛）：

支局運輸局交渉について「タクシー事業法を含む5項目について要請。春闘は11分会のうち四分会 が妥結。1分会が自主管理をしているが難しく、悩んでいます。

合澤中執（長崎県タク）：

九州の営収の落ち込みは酷く九州7県の法人タクシー平均1日1車の営業収入が1万9849円。一番高いのが長崎で2万3203円。一番低いのが宮崎県1万3791円。飯塚市の商店街とタイアップし、タクシー利用割引券提供をしています。代行運転・福祉タクシー・介護タクシーが蔓延って、廃業・譲渡が多く出ています。

各地からの報告（全体討議）

海藤中執（新潟）：

「新潟カルテル問題で、27社に対し2日間50人が検査に入りました。運賃改定が行われ、常識ある経営者がその運賃幅の下限にあわしたことについて、公取委がカルテルと認定を行い、横槍を入れました。私たちは国土交通交通省に申し入れを行ったり、抗議の行動で訴えました。現在、16社が審判で闘っています。

森中執（岩手）：

被災地の現状について「地域の企業の助成金制度の申請をしました。助成金で、新車が買える、車庫が作れる、タクシー会社を新しくできると、期待しましたが、「できません」との回答でした。まだ、何もない、駅もないんです。夢・希望も壊されて辛い気持ちで一杯です。古い車両で修理、交換にお金が掛かりますが、皆、頑張っています。どうか被災地に来て、お金を全部使ってください。

戸村さん（宮城多賀城支部）：

「多賀城支部は、営業所、車庫、営業者10台、組合員の自家用車など全部が紛失しました。ですからゼロからのスタートでした。今年の団体交渉で、組合事務所の用意と3月11日の日勤した組合員の自家用車にわずかですが精励金を勝ち取りました。被災地の現状を実際に見てください。テレビで見るのとはまったく違います。そして、二度とこのようなことがおきないようにしたいと思います。

大槻中執（福島）：

「原発がほんとうに終息するのか、まったくわかりません。9万人以上の県民が他の地域やいろいろな形で、お世話になっています。二営業所が、営業ができないことで、全員解雇になりました。引き続き組合員として、24名の組合員が損害賠償を求めた取り組みを行っています。

石川さん（秋田）：

「秋南タクシーが破産となりましたが、営業を続け、昨年12月1日に、大館ユニオン交通秋南営業所として新しい会社で出発しました。全員で庄場を守る熱意で職場を残しました。秋田港交通は4月から自主管理に入っていますが、会社は数年来賃下げを出してきました。今年、自主管理で、再スタートを行いました。1名の脱退者を除いた全員が残っ

と一緒にやっています。

成田さん（兵庫）：

長い目で支援をしたいと思い、昨年10月より親を亡くした震災遺児に、支援としてタクシーチケット作り、連合加盟の労働組合、民主党の国会議員、県会議員、市会議員に利用してもらい、その売り上げの2%をあしなが育英会にカンパする運動を行って、できるだけ長い支援を行いたいと思います。



今年の夏季セミナーは、お二人の講師を招き、国交省の鈴木旅客課長には、特措法施行から3年近くが経過した、現状と課題について、さらには、東京共同法律事務所の宮里邦雄弁護士からは、労働条件の決定・変更と労働組合の役割・権限について、それぞれ講演をいただいた。今年のセミナーでは、分散会に変えて、各ブロックを代表しての8名が地方報告を、また、新潟のカルテル認定問題、東日本大震災後、被災地の復興と現状を岩手、宮城、福島から4名が報告をしていただきました。地方報告では、北海道から、全国で初めてタクシー事業法の早期実現を目指した地域での集会を開催し、タクシー車両でのパレードも実施した。ぜひ、各地域でも、連合や交運労協に協力要請をして取り組んでももらいたい。関東からは、今年の全自交労連第88回中央委員会で旧東京地連を除名処分が決定し、東京地連を再建・関東地協の再編を実現しました。

また、埼玉地連の再編・東京ハイタクフォーラムの結成、KPUに対する裁判が報告されました。全自交として、東京と埼玉が再建され、関東再編大会を行い、仲間の団結が揺るぎないものになったことに、改めて感謝を申し上げます。中部からは、伊豆箱根労組の全自交運動に対する長年の下支えと、上部団体を持たない厳しさ、また、熱海交通、中部ブロックの仲間と協議をして、秋以降、全自交に加入をする方向になったことが報告。本部は、静岡の熱海交通が築いた実績と静岡ハイタク協議会が団結。近畿からは、距離制ハイヤー運賃の問題点、定額運賃事業者の実態、状況が報告され全自交は、警察、運輸行政に取締の厳格化を要求していきます。

新潟交通圏のカルテル認定問題では、現在、タクシー事業者16社が再審査請求を要請して、7月27日公正取引委員会で審判が行われる。全自交として全国タクシー労働者の声を訴えていく。

被災地報告は、岩手から、地域の企業助成金制度を利用し、車庫、車購入に充てたく申請をしたが却下された厳しい現実を報告。宮城から多賀城支部も営業所、営業車10台、組合員自家用車など全部が紛失し、ゼロからのスタートをして頑張っている。と報告があり、福島からは、原発事故で10万人が避難をし、この先も終息が見えず、二つの営業所が閉鎖を余儀なくされ全員解雇になったことが報告されました。

全自交労連は、東日本大震災後、全国の仲間で支援をしてきたが、被災地の「復興・再生」が進んでいない。また、長期にわたるボランティア輸送の存在が、地域のタクシー産業の再建を不可能にしている。被災地でタクシーが役割を果たせる弾力的な措置の必要性を訴えていきたい。また、原発震災を被った福島では、放射線の不安など日常生活でもつらい状況が続いており、被災地に対する息の長い支援が必要であることが再確認された。また、全国的に、福祉輸送、過疎地輸送で立法趣旨を逸脱した自家用有償輸送が拡大し、また、運転代行の白タク等の違法営業行為も横行、タクシー産業の崩壊にも繋がりがねない状況にあります。

組織問題については、関東から報告がありました。連合東京が、急遽、KPUを直加盟方式で加盟させました。連合と歩調を合わせて秋まで正式加盟はさせないと位置づけたと聞いていましたが、連合東京執行委員会で、KPUの加盟審議を出し、直加盟させたとのこと。産別が除名処分をし、その後も労働運動の実績もない幽霊組織を、9月まで会費を納めたからと、お金につられ直加盟させたやり方に対し抗議文を出しました。

先日、神奈川の交運労協は、KPUは仲間として絶対受け入れられないと、はっきりと声明を出しました。産別の判断を理解した行動には、感銘を受けました。

特措法からまもなく3年、特措法の目的は、規制緩和によって極限まで悪化したハイタク労働者の賃金・労働条件を回復・改善させること。全国で特定地域における事業再構築の減・休車は約2万5千台となりました。特措法施行以降、台当たりの営業収入が増えたことは、特定地域で減車による効果があったことを証明しています。しかし、規制緩和でハイタク労働者の年収は30年前の水準に逆戻りした。このまま9月末を迎えれば、特定地域の再指定をされても大幅な減車は望めない。現状の繰り返しが行われるだけです。事業法なくしてハイタク業界の再生はありえない。ハイタク労働者とハイタク産業の将来のために、何としても、タクシー事業法を実現させなければならない。引き続き全組織の努力をお願いしたい。

また、全自交は、全国運動として、組織拡大、タクシー事業法実現を目指した全国キャラバン行動を行います。全国組織として、生きた労働運動が展開できることを誇りにし確信を持って、全自交の将来につなげていこう。

