

# 全自交労連第90回中央委員会 2014春闘がスタート 実質賃金向上の大幅賃上げを実現しよう

2014年1月28日～29日 第90回中央委員会を伊東市で開きました。

「実質賃金向上と格差是正の大幅賃上げ実現」の春闘スローガンを掲げて、全自交労連は1月28日～29日、静岡県伊東市で第90回中央委員会を開き、月額1万円の賃上げ要求とともに、タクシー3法改正を武器に労働環境の抜本改善を図るために、2014春闘に向け、全ての職場から一斉に立ち上がり、全力で闘う方針を全体で確立をしました。



第50回中央委員会には、役員31名、中央委員61名（出席58名、委任3名）傍聴含めて総勢140名が参加し、2日間行いました。来賓には当初国土交通省旅客・瓦林康人からタクシー新法について講演を受ける予定でしたが、改正法施行直後ということで代理も含めて今回都合がつかず、早稲田大学の戸崎肇教授に「タクシー新法成立において持つべき視点について」というテーマで講演ならびに質疑応答をお願いしました。

犬飼政則副委員長の開会あいさつで始まり、高橋学資格審査委員長から、中央委員会の成立が宣言されました。議長に溝上（関東・東京）、井上（中部・愛知）の両中央委員を選出しました。

伊藤実中央執行委員長は最初のあいさつの中でタクシー新法にふれ「産別一番の課題であったタクシー新法が昨年秋の臨時国会で成立し、昨日施行日となっています。これまで全国の皆さまが一丸となって法案の実現に向け取り組んできた運動の成果でありますし、この法案の成立には乗務員の労働条件・社会的地位の向上を願いながら志半ばで亡くなられた待鳥氏が築いてきた人脈も大きな力となりました。待鳥氏は亡くなったけれどもこの法律を残してくれたんだと思います。昨年12月1日にお墓にも報告して参りました。当初目指した事業法よりは後退した内容となっていますが、2009年成立・施行された「特措法」からは2歩も3歩も前進したものとなっています。

運賃については、特定地域・準特定地域では公定幅になるということで下限割れ運賃も解

消されます。4月に消費税が増税されたときにも増税分は転嫁されるということなので大きな混乱は起きないと思っています。今後は地域指定されてないところの運賃についても対応していかなければいけないと考えています。また、附帯決議には過度な遠距離割引の是正ということも書き込まれています。2月には大阪で大規模な集会が行われるということで、この機会に是非5千円超え5割引を何とか解決していかなければならないというように考えています。減車については非常にハードルが高くなっています。そうはいっても適正車両数との隔たりがまだまだ大きいということで適正需給に向けて各地方協議会で地連・地本から出てる構成員の努力をお願いしたいと思います。いずれにしましても、この法律をみんなのものにしていき産業の健全化や労働者の待遇改善に結びつけるよう、みんなとしっかり取り組んでいけるようにしたいと思います」とあいさつしました。

### 中央委員会のまとめ



中央委員会のまとめに立った松永次央書記長は「1997年から始まった段階的規制緩和に続き、2002年の改正道路運送法によってタクシー規制緩和政策が本格的に行われました。その間私たち全自交は一貫してタクシーの規制緩和は間違いであり、産業構造からしてもそぐわないと言い続けてきました。それにもかかわらず推し進められた規制緩和によって、現場では既存事業者が満を持して増車に走り、主に流し地域においては新規参入

事業者が後を絶たず、年数も経たないうちにその新規参入事業者による増車など、市場は利用客を求めるタクシー車両で溢れかえりました。

運賃の面では改正道路運送法施行日の2002年2月1日に大阪で5000円超分5割引という耳目を疑うような大幅割引申請が出され、施行から1年も経たないうちに大幅割引の導入事業者は当該市域車両数の7割を超えるまでに達し、スタンダード化をしてしまいました。また、ワンコインといわれる初乗り運賃500円という新規参入事業者の登場により、本格的な運賃競争へと突入していきました。規制緩和後に設定された幅運賃（自動認可ゾーン）の当初上限で乗務していた運転者も、初乗り運賃の安さや遠距離割引採用事業者のタクシーへ利用客を奪われていったことから、自社にも割引を採用するよう迫ったり低額運賃を採用する会社へ移ったりする事象が多く見られました。しかし、下がりきった運賃競争の果ては、事業者の体力を奪い、それ以上に運転者の生活を困窮させ、事故というリスクを高め、気持ちを荒んだものに落とし込めただけでした。労働環境の悪化に伴い、労働現場ではモラルの崩壊や相対運賃による利用客の取り込みなどが常態化し、大量増車と共に全国でタクシー車両による夜間渋滞などが頻繁に問題視されることとなりました。私たち全自交は、タクシーの規制緩和によって引き起こされる数多くの実態が以前か

ら主張してきた事象であることや、運転者の営収ならびに賃金が大量増車と低運賃競争により生活保護世帯をも下回る状態が全国で散見されることから、2005年1月に東京で大口割引の通達に対して裁量権を逸脱しているとして国にその取消と損害賠償を求めて原告21名で提訴、その9ヶ月後大阪でワンコインタクシーなどの下限割れ運賃認可は裁量権の逸脱で道路運送法違反であるとして同じくその認可全ての取消と、その間の損害賠償を求めて原告運転者5名で提訴しました。当時、労働組合が規制緩和政策の誤りを真っ向から批判し、国を相手に訴訟を起こしたところではなく、他産別労働組合などからも冷ややかな目で見られていましたが、今から思えば単に言葉だけではなく、全国の全自交の仲間の闘う姿勢が今回の改正タクシー関連法まで繋がっているといても決して過言ではありません。それぞれの裁判は、規制緩和真っ只中で運転者が国を訴えるという、取り方によっては奇異にも映ることをマスコミによってテレビや新聞が取り上げ、NHKの特集番組でも繰り返し放送されました。利用者は一連の報道などで運転者の劣悪な労働環境や賃金実態などを広く知ることとなりましたが、利用者として規制緩和で享受した表面的な低運賃は以降ももてはやされた状態が続いていました。その間、低額運賃事業者たちは利用者のためという詭弁を駆使し、それを維持するため自社の運転者に「企業内個人タクシー」としてコストの大部分を負担させることで生き抜きをもくろみ、尚かつ市場の大量増車と相まって底の見えない熾烈な競争が運転者同士で繰り返されてきました。この規制緩和が引き起こした数々の弊害は、労働現場に限らず運転者の世代交代が進まない、若年層が入ってこられないという産業にとっては致命傷ともいえるべき問題を一層際立たせました。産業の劣化はタクシーに限らずあらゆる分野で起きている昨今ではありますが、労働集約産業の代名詞ともいえるタクシーにおいては、安全・安心を第一義とする旅客運送にとっては重要な問題であるとともに、倒産・廃業・譲渡などそこで働く運転者の死活にかかわる問題へと発展していくことは自明です。私たち全自交はその悪しき規制緩和の流れを断ち切るため、裁判闘争の終結後も粘り強く国や行政などへ点検・告発行動を行い、地域によって違った問題点の改善を要請し続けた結果として2009年10月に「タクシー適正化・活性化特措法」の成立を勝ち取りました。しかしそれは規制緩和に対する反転攻勢という内容からは遠く、増車をとりあえず止め減車を任意で行わせ、期限付き下限割れ運賃の継続認可に待ったをかけたという内容に止まりました。この間自主減車を積極的に行った地域では営収の若干の上昇もありましたが、全国的に需給のバランスが取れていると認識できる地域はなく、任意での減車ならびに規制緩和当初よりの恒久認可の低額運賃是正には限界がありました。事業者は自ら卷いた種によって競争を激化させたタクシー労働現場の過酷な実態と、地域最低賃金さえ支払うことが困難になっている状況をすべて運転者に押しつけてきました。1月に施行された改正タクシー関連法の趣旨とその附帯決議にもあるように、利用者の安全・安心を担保するには運転者一人一人の生活できる賃金を確保することが最も求められています。春闘方針（案）に記載しているように、2014春闘は4月からの消費税増税による物価上昇分と社会保険の引き上げ分、そしてその公的な負担部分を大きく上回る賃金アップを勝ち取らなければなりません。今年は現状維持では実質の可処分所得はマイナスとなります。賃金の本体部分、手当という名目、有給休暇の仮想営収、現行行われている運転者負担の撤廃等、いずれの部分であれ実質賃金アップに繋がるものは全て要求し、粘り強くどん欲に取っていくという姿勢は私たちの当然の権利であ

り姿勢です。労働組合として頭から不可能として要求を出さないことほど組合員に対して無責任なことはありません。各地連・地本・単組・支部・分会で十分にそのことを共有し合い、戦略を立て全自交春闘として自信を持って臨みましょう。

全国各地から8名が活発に報告と討論を行いました。



江良さん（青森）：黒石タクシーの自主管理闘

黒石タクシーが昨年11月に突如、新聞で破産が報じられ、この時いち早く本部から高橋書記次長が来て、何とかやれる状況を作り上げて頂きました。また、秋田地連の皆さんから熱い思いをいただき、12月12日に運輸支局にユニオン交通黒石営業所として申請を出すことができました。再建に向けて頑張っています。本当に本部や秋田地連の皆さんに厚く感謝申し上げ、やはり全自交の一員で良かったと思っています。

青山さん（愛知）：城北自動車学校の不当労働行為との闘い

城北自動車学校の不当労働行為が昨年の末頃に発生しました。8年前に親会社の方針による組合攻撃が始まりました。組合幹部5名を任期半ばに幹部職に登用し、組合を脱退させたり、新規採用の従業員を非組合員化するなど組合運営の阻害を行ってきました。2年ほど前に就任した校長が非常に組合を敵視し、会社側もこの校長を利用してきました。皆さんの温かいご支援をお願い申し上げたいと思います。

加藤さん（大阪）：5千円超5割引の廃止に向けて

遠割の対応は個別の認可をとるということで対応していく答弁をもらっています。

2月19日に遠割廃止と消費税の適正転嫁、LP価格の高騰などを利用者に訴える集会と車両を含めたデモ行進を予定しています。定額運賃は新法の審査基準に基づいて認めるなという申し入れをしています。懸念している遠割については今後私たちがしっかり運動を展開していくしか廃止は出来ないという決意を表明します。

足利さん（秋田）：3千円超1割引の廃止始まる

秋田では全市ハイタク各社3千円を超えると1割引を導入。秋田地連はその廃止を求めて運動してきましたが、このほど公定幅運賃の公示前の1月13日より一部事業者が遠割廃止を行いました。この流れが加速すれば4月1日からは不当な遠距離割引が全廃できる可能性があります。また、秋田市交通圏以外全県で、ハイタク協会加盟各社もその方向と聞

いています。今後の春闘に取り組んでいきたいと思い報告といたします。



酒井さん（長野）： 距離短縮運賃への対応

長野県においては、今現在メーター料金値上げと走行距離短縮で増税分に当てるという二つの案が出ています。ただ、最終的な結論は出ていません。そういった中で運賃においても公定幅に入っている長野地区においては減車もなかなか進んでいないというのが実態です。そういう中で他の地区でもこういう問題があれば教えて頂きたいし、労連本部の考えで詳しいことが何かあればお聞きしたいと思います。

宮沢さん（新潟）： 公取委抗議行動の継続

1月9日で10回目の公取委カルテルの審判が行われました。この間労連本部をはじめ日交労、特に関西地連の皆さんについては審判のたびに新潟から遠いところから街宣車を持ってきて頂き、その都度抗議行動に率先して参加して頂き、私ども頭が下がる思いでいっぱいです。おそらく3月か4月頃に審決が出るんだろうと思いますが、まだ日程ははっきりしておりません。全国の皆さんのご支援をお願いいたします。

後藤さん（岩手）： 釜石の震災復興の現状

震災から約3年、全国の皆様からご支援、大変ありがとうございました。釜石はがれき撤去が98%で87万4千トンという50年分のがれきだそうです。あとは土地のかさ上げ問題、道路のかさ上げ、あと4～5年はこの状態ではないかということです。先日は中央から交運労協ハイタク部会の皆様（総勢15名）に来て頂き「みんなで応援していく」と声を掛けて戴きました。釜石の組合員は頑張っています。よろしくお祈りいたします。

権藤さん（大阪）： 震災や各種支援を目的にした物品販売の取り組み

東日本大震災もやはり2年や3年で無理な話で、支援という形についても全国組織の全自交として支援するにも限られた財政の中で考えても、長期的には難しいのですが2020年ぐらいまでは支援する必要があると思います。ブロック制にもなり、全自交は皆同じ絆で結ばれているわけですから、別枠で色々な取り組みをしていって支援していってはどうかなと思います。1人100円カンパでもいいと思います。

# 労働組合こそが全国の協議会の架け橋に

目指すべきは公正競争の実現と労働分配率を高める運動

戸崎肇教授の講演 「改正タクシー関連法施工後の課題」について

景気が良くなっても分配率が上がってきません。今回のタクシー新法でも、減車がうまくいっても或いは公定幅運賃がうまくいっても、最終的な問題というのは労働分配率が高まることなので、下手をすれば資本側に果実が行ってしまうということを改めて明記しておかなければいけないと思います。今回の改正法の論点をまとめてみました。今回の法はその枠組みが出来ただけであり、今後労働組合としてその果実を摘み取るためにはこれから厳しい議論に晒されていくということが予想されます。これにどのような論陣を張っていくのか、この集会が第一歩になることを祈念します。春闘を直前にして株価も下がってきました。



まるで闘争材料をあてにして操作をしているかのように15,000円を切り込むようになってきて、やはり景気というのが不安定さを依然として持っているという証左だと思います。少し円が上がっただけで数百円の株価が動いてくるわけですから、今後これが春闘の材料としてどういうふうに使われるかということ若干怖く思うところでもあります。昨日新法が施行されて早速日経新聞が批判的な論調で書いてあります。予想されたことではありますが、日経新聞というのは自民党の政党機関紙みたいなものですから、当然競争政策について全体の是非を言うだろうと思っていました。基本的な書きぶりというのは、規制緩和に逆行する動きは絶対に許さないというスタンスできています。それを国民の大半が読んでいるわけですので、さらには自民党の原理というのは根本的に規制緩和を追求することなので今回の新法制定というのは三党合意の中でようやく導かれたことですが、今後どうなるかわからないというところは、公取の独禁法のところに関しても、今後介入してくる可能性があるということをご紹介したいと思います。やはり二大政党制でいかなければ今後規制緩和路線がどんどん浸透して行って、タクシーの流れというのも逆行してしまう可能性が強いと思います。

地域協議会の今後は相当力技を持って会議をまとめていかなければならないので、果たしてバランスのとれた学識経験者が入ったとしてもまとめていけるかどうかというのは相当疑問のところがあります。会議が紛糾して結論が見られないということが往々にして予想されるので、そうした点において枠組みはできたけれどもこれからの話ですから、そういった意味でメンバー選びというのをきちっと見ていっていただきたいと思います。

昨年11月20日に成立し、昨日施行されひとまず155の地域が準特定になりました。5月頃70から80の特定地域が指定されるようになりましたが多分ずれ込みます。夏場あたりになるのではないかと予想されています。スケジュールでは2月に協議

会開催というふうになっています。東京の開催日程は全く聞いていません。今後の協議会では運輸局は入りません。地域計画の認可主体が運輸局ということですので会議のメンバーにはならないということですが、ご存知のとおりメンバーにはならないけれども会議の運営には協力するということになりますから、はっきり言えば同じことです。そういうことであれば最初から明確にメンバーに入っているべきですが、形式上外したということは会議運営にとって今後非常に齟齬を来すことが予想されます。だからこそ会長人事というのは非常に重要ですので、そういった力技ができるような方を据えるかというのが、各地でまだ決まっていないところはよく注意して見ていかれたほうがいいのではないかと思います。

3月1日公定幅運賃公示をして運賃届出。4月1日から消費税が上がりますので消費税が上がる前に公定幅運賃を決定しないと消費税の吸収ができない。4月1日までの公定幅の提示というのはマストであり絶対にやらなければいけないというスケジュール感であります。5月に運輸審議会諮問とあり、特定地域の指定以下全てに運輸政策審議会が絡んできます。ここで問題もあります。なぜ運輸政策審議会がここまで力を持つのかということ考えた際、本来であればこちらへんを見直していかなければいけない。

運輸政策審議会というのはタクシーの専門家はいませんので、はたしてこういった方々に全件を委ねていいのかということをお皆さんもう一度考えていただきたい。全く関係のない人が重要な政府機関の所に指名されていく、先日のNHKの会長人事もそうですけれども、そういった状況が日本の国であるということをお考えると、運輸政策審議会自体が全く専門性を持たないのに最終的にこうした決定権限があります。そういったところに何の疑問も持たずにこういった法案が通っていくということにも強く疑義を呈したいと思いません。こうした強い決定権限を持つのであれば、運輸政策審議会の審議委員の選定からきちんと見直さなければいけないということをおあらためて問題提起させていただきます。その運輸政策審議会の回答をもって5月以降に新特定地域が指定され特定地域と準特定地域に分かれます。準特定になると全く強制力はありませんので、これまで3年間行ってきたものとほぼ同じですから現状は変わりません。変わるのは特定地域に指定された場合のみということになります。ですから極めて減車は難しい。同意事項がかなり難しくなっています。そこをどういうふうを実現していくのかということもこれからの本当の取り組み課題になりますし、個人タクシーの取り扱いで営業時間制限をどこまで厳密に施行すべきなのかということもあります。

もう一つとしては2015年10月に運転者登録制の全国拡大があります。これも大きな話題になります。これだけ労働力が逼迫し確保が難しい状況の中で、運転者登録の増大というのは安全確保としては重大であります。事業者としてはコストがかかります。当然コストがかかるということでこれ以上の労働分配ができないという論法になる可能性が強い。運転者登録制度の拡大によって、コストが増大。今回の改正というのは事業者に対してもかなりのコスト負担になりますので、この点が労使交渉の中で様々な影響を与えてくる可能性はあるということをお認識していただきたいと思いません。新法の構造としては3階建てで構成されていまして、1階建ての部分は2002年2月1日施行の改正道路運送法、これがベースになっていることに変わりはありません。新規参入の許可制、増車は届出制、運賃は自動認可制と原則は維持されます。これに対して今回の新法において2

階部分として準特定地域、3階部分として特定地域を指定するということになっています。特定地域については強制力を持つわけですから、協議会というのは正に正当性を求められる。その協議会の在り方というのが法的強制力を持ちうるような適正なバランス、適正な人選がなされているか、適正な協議がなされているかということが当然問題になりますから、これまでの地域協議会のように当然ながら密室の議論はできません。つまりマスコミを締め出すことはできないでしょう。密室ですとそれこそ日経の餌食になってしまって、事業者が自分たちの利益を貪るためにこうしたことをしているということを絶対言われまですので、公開の議論でやっていかなければ正当性は十分得られないだろうと思います。だからこそ我々はきちんと社会に説明できるような役割を担って、社会に通用するような論点を立てていかなければいけないということです。これまでの協議会は、その中でのプライベートの部分の議論を優先するということが非オープンになってきましたが、強制力を持つということは社会的責任を果たすために公開の議論をしなければいけない。その中で社会的な賛同を得ていかなければいけないということであれば、これが自分たちの理に叶うというだけのエゴではなくて、なぜこういったことをしなければいけないのかということを広く社会を意識して、論理構成をおこなっていかないとはいけません。特定地域計画についても合意の方法として、地域車両総数の3分の2以上の賛成が条件プラス、カテゴリー別でそれぞれの過半数を得なければいけないと非常に厳しい制約になっています。特にこの際中小の側からこういった問題に対して同意が得られない可能性が多い。ただ、中小が得られなければ全体的な地域計画は確定できない。特定地域計画が却下された場合に独占禁止法の適用除外が効きませんので、全く意味のないものになります。だからこれまでと全く同じです。この点においては。アウトサイダーがどうのといひましても、結局アウトサイダーが影響力を持ち続けるわけです。これまでと同じようにアウトサイダーに対して、どういうようにアプローチをしていくのかということが鍵になってきます。さらに協議会の加入脱退は任意ですから、会議の場にできるだけ引き出していかなければならないし、対等の議論を行っていかねばならないということは、これまでの地域協議会と本当に性格は変わっていません。どこが変わったかということ、これまで以上に説明責任が高まったということです。これまで以上に公開議論の中で、強制力は持てるけれども強制力を発揮できる条件が明示された。明示されたが厳しかった。でもそれを乗り越えるためには、これまで以上の特に中小やアウトサイダーなどに説得を行っていかねばいけないという難しさを秘めてるということです。準特定地域に関しても需給バランスの公益性を考えつつ、一定の基準によっては増車許可もありうるという段階にとどまります。強制力は全くありませんので、準特定のままでは事態はほとんど変わらないということになります。運賃規制についてこれは大卒事業者については歓迎すべく事項ですからスムーズにいく可能性は大きいですが、幅を持たせたということから公正取引委員会の現部長は、一応幅があるので競争原理は成り立っているから容認しようというスタンスです。ただし、この中で例えば上限張り付きとか、下限張り付きとか、どちらにしても運賃が一点に収束するようなことがあれば独占禁止法の適用を考えるというふうに言っています。

独占禁止法の適用除外という項目は入りましたが、だからといって公取が全く対応する余地がないということではありません。あくまでも現時点では幅があるから問題としなけれども、一応その幅の中であつたとしても運賃が一点に絞られていくようであれば問

題視する局面は出てくるというように取れますので、注意をしてもらわなければいけない。下限割れ運賃はこれによって一応解消ということでもあります。これは歓迎すべきことだと思いますが、これについても公取は不服なわけです。下限割れ運賃についても国土交通省で個別で厳格に審査され、認められ、それで下限が割るのであれば競争原理の果たした素晴らしい役割として非常に不満を呈しています。ただ公取の場合今回は議員立法であるということからコメントは差し控えるということでもありますけれども、今後の動向、特に自民党の出方次第ではどういふふうに変わっていくのかわからないということは考えられるのではないかと考えています。公定幅運賃の前提として割引・割増・定額運賃・ハイヤー運賃は対象外。ここで問題になってくるのは割引であって、今回の附帯決議でも最終的に書き込まれたような遠距離割引の話になります。過度な遠距離割引の是正と賃金制度等の改善策についてというのがあります。これに関して3月中に155の準特定地域で公示された公定幅運賃に各事業者が申請した場合、大幅な遠割を共用する事業者に対しては適正な原価に適正な利潤が乗っているか、一件一件行政がチェックするという意向を示しています。国交省の課長がいたるところでこうした発言をされています。ただかなりの件数が出てきた場合に、どうやって一件一件迅速に処理をしていくのか。原価計算書の提出を求められるとありますが、審査に時間がかかりますし、原価計算書自体の正確さというものも当然求められます。表面的に出てこないコストも出てきます。今回話題になったMKの運転手による集団訴訟のようなことは表に出てきません。今回提出義務があるこうした資料についてもどこまでそれをきちんと読み取ることができるのか、行政側にそれだけの審査をする体制があるのかどうかというのは、心配せざるを得ない。したがって遠割りの問題というのは言質はありますけれども具体的にこれを志向するのはかなり難しいんじゃないかと危惧は持っている次第です。東京地区はまだこういった弊害は出てきませんが、関西においては当分の間これに対する試行錯誤というのが段階として求められるのではないかと考えています。今回大きな特徴として独禁法の適用除外が入りました。これは大きい成果だと思います。認可を受けた特定地域計画及びそれに基づく行為について独禁法の適用除外とするとあります。ただ、これまで申し上げたようにあくまでここに書いてあるように、特定地域計画が承認された場合のみ適用除外ですから、全般的に独禁法が免除されたわけではありません。あまりこの点を過大に取られると理解に齟齬が生じますので、この点を気をつけていただきたいということです。公取の中島局長が交通界のインタビューの中で、「下限割れ運賃については一般論として申し上げれば安全確保との観点から国交省によって行われる厳正な審査を受けるということ大前提とした上で、事業者が事業の効率を向上させることにより、より安い運賃でサービスを提供することは独占禁止法が肯定する一つの成果であると考えていることから、今でも下限割れ運賃は認められるべきだ」ということは姿勢として明確に示されているということがあります。これは注目すべき発言だと思います。運転者および事業者に対する適正化事業に関しては、タクシーの運転者登録を全国に拡大するとあります。指定地域における登録は一定の経歴、輸送の安全および利用者の利便の確保に関する試験の合格を要件とする。この場合に試験の内容が問題になってきます。指定地域以外では講習の受講のみですから、ほとんど形式的なものと言っているのではないかと考えています。議論が分かれるところだと思います。ただ世間の習性からすればやはり安全要件を満たすためには、ある程度厳しめの地理試験は確保しな

ければいけないのではないかと思います。現在自動車事故ではGPSや携帯電話などからくる散漫運転が非常に多くなっており、安全性を担保することからも地理試験の強化あるいは安全技術の強化というのは容認せざるを得ないとなってくると思います。今回指定地域の東京武三特別区・横浜・大阪市域に加えて政令指定都市も全て試験制度を導入することになりました。冒頭申し上げたようにこれは事業負担の増加になります。事業者負担の増加ということは、これを交渉のテーブルに乗せてということになります。ですから労働者の皆さんはもう少し我慢してくださいということになりかねませんので、この点も留意する必要があるかと思っています。ここからは法令に対する論点を拾っていききたいと思います。

減車です。減車の複雑なパターンがありますがまだ決まっていなくて、これからパブリックコメントなどを経て決まっていくであろうと思いますが相当難しい。都市部と地方では全然違います。地方部では足りない。安定供給をどうするかというそちらの議論になるところと、徹底的に減車をしなければいけない所が混在する話になります。今私がやらせていただいている東京武三ないし三多摩地域といのは、両方が同じテーブルでやっていますので全く埒があきません。こういったような形になりますのでこれが決まらなると特定地域計画はまともならず、独禁法の除外になりませんからどういうふうにもとめあげていくのかということをお今の段階からこの中央委員会などでしておく必要があるかと思っています。多分これは行政側からも出てこないと思いますので労働組合側で提案をしていかないと無理だと思います。これからは相当地域協議会間の格差が広がってきます。今までの中でも相当格差はありました。機会があつて東京以外の地域協議会のレジュメも見させていただきましたが恐るべき格差。申し訳ないけれども果たしてこれが議論になっているかどうかというのが疑われるようなものも多く見られました。たまたまレジュメになっているというのは、我々東京が使っているレジュメを非常にコンパクトにまとめているだけで、とても地域の実情を反映しているとはいえないようなものです。これからはそれが正に重きを持つようになるわけですから、どういうふうにして地域協議会の政策策定能力を向上させていくのかということがポイントになってくると思います。これから地域協議会で主体となるのは労組をおいて他ありません。事業者がやると当然自分たちの都合でやるから、横のつながりが取れるのは労組だけですのでこれまで以上に例えば減車率の策定とかこちらから原案を出していかないと進んでいかないと考えています。

まとめると、行政が正規の構成員になれないことの弊害です。特定地域の場合には地域協議会が作った地域計画を国土交通省が認可する形になるために、認可する側が計画の策定主体になっていたら問題だということでお外れました。ただ、再度申し上げますと黒子として活躍するのであれば同じことですので、それならば最初から入って責任を運輸局がきちっと取って、その上で運輸審議会など通さずに国土交通省の全面的な責任のもとにやるべきだと思います。特定地域指定が7月ぐらいにずれ込むというのは、7月の人事で今の自動車局長が動けばかえって動きやすいかも知れない。今の自動車局長は次官候補のひとりで、早々な決断を下せないと考えています。そういう政治的に難しい事情があるわけです。正に行政と政治は絡んでいるということをお申し上げたいと思います。ですから7月以降に本格的な展開ということが予想されるということです。それから、公取との関係そして特定

地域に指定された場合に強制力を持つが故の問題点として、いかに決定に対して正当性を持たせるのかということを中心に考えていかなければいけないということです。メンバーの構成に関してはいかにバランスを保ちつつ、地元のパワーバランスをどこまで反映しそれを適切に調整できるかということです。メンバー構成の中に地元の有力者が入らなければ全く絵に描いた餅になりますので、その点では例えば敵対する方々には是非入っていただく。そして議論を重ねていただく。これしかありません。地域協議会の中では論戦を徹底するぐらいの気構えでないといけないと思います。大阪の舞台というのが広く全国的なモデルになると思います。それをしていかないととても社会の認知は得られないということです。先ほど来、日経の悪口を言っていますが、日経の見方というのが逆には消費者の大勢を占めているということは残念ながら実際ですので、社会は基本的には敵視しているという考え方で我々は考えておいたほうがいいのではないかと思います。最後に地域協議会間での取り組む姿勢、能力の差をどう埋めていくかです。この点に関してのひとつの回答というのは、やはり労働組合がその格差を埋めるべく地方の代表者の間で情報交換をきちんとして、取り組みのばらつきをなるべく平準化していくということが求められていると思います。これができるのは横の連携がある労働組合しかありませんから、こういった全国の規模を持つところが全国の協議会の懸け渡しになって、特に弱小地域の地域協議会を支えていくような体制を取っていかなければ、本来の我々の運動からかけ離れたものになっていくのではないかとこの怖さを持っています。本来の市場とのあり方ではまず何よりも時限立法であること。限定された時限法であるということ再認識した上でこれから何ができるか、どういうスタンスを持つのかということです。最終的に我々が目指すのは公正競争ですので、公正競争のための体制をどう作るのかということです。我々は事業者のための運動をしているわけではありません。事業者が儲かるような運動ではなくて労働分配率を高めるような運動をしないといけない。事業者の目指すものと、労働組合が目指すものは明確に違うんだということでスタンスを持っていかないと、いつの間にか使の考え方というのは労働組合と全く一致してしまっていてこれで終わりということになってしまう。何度も言うように労働分配率がこれで高まるとは全く思いません。実質的な利益を我々がどう向けていくのかということは、附帯事項をどのように現実化させていくのか。附帯事項の実現を次の三年後に向けてどのように考えていくのかということをやっていくためには、時間はほとんどありません。地域協議会の回数を重ねて徹底的に議論をしてそれを力技でまとめいくとなるとかなり厳しいものがあるということは覚悟が必要です。時限立法が切れるまでにどのように制度構築ができるのか、その後の監査体制をどのように作るのかに尽きると思います。今回の改正法には素晴らしい未来を見せてくれるものではありません。この枠組みにいかに心血を注ぐことができるかになってきます。これから地域協議会の立ち上げの中でのメンバーの設定、会長の選定、議論の公開性、そしてその中でパブリックコメントの中での具体的な減車提案そして実施、いずれも労働組合が重要な役目を果たす。特に各地域協議会間の意見調整、格差是正に果たす全国系労働組合の役割には大きなものがありますのでその点の覚悟をしっかりと定めていただいて、今後の活動を進めて頂ければいいと思います。今年タクシー新法が通ったという喜びの年以上に、これから半年間で取り組む事項が余りにも多いという焦燥感の中に、春闘も含めて相当忙しいことになると思いますので覚悟を決めて進んで頂きたいと思います。



質疑 東京地連・直井さん：

全国の各地域協議会には全自交から殆どが構成員で出ています。東京は運転者代表として一部の所からしか選出されていません。今まで関東運輸局に何度も出向き全国産別である我々も協議会に参加できるようにすべきということを申し入れてきたが相手にされてこなかった。新法にもとづき是非構成員に入れるものと思っているが教授の意見を聞きたい。

回答 戸崎教授：

任意加盟ですので施行後あらためて加盟申請を出して下さい。議論に参加すべきだと思います。労働組合にもいろいろな立場もありますからその中で広く意見を聞いていくべきです。組合こそが地方も含めいろいろな誰かが知らないことなどの情報を持っているわけですから、東京でもそうしたことで議論の修正があった事例もあります。きちんと加入していただいて議論することが全国の構成員に対する責務でもあると思います。

質疑 石川ハイタク・岩田さん：

エムケイのホームページに今回の改正法に対して批判的なことが書かれてありました。エムケイのことだからまた裁判を仕掛けてくるのではという思いがあります。

回答 戸崎教授：

エムケイのいうことは、はっきり言えば正論です。ただ、正論の背景にある条件というのがきちんと担保されているかどうかということだと思います。あれで労働者にきちんと賃金を払って行って保険もきちんとなっていてということであれば正しい。ただし残念ながら今回も労働者から訴えられるような労務管理をされているということはやっぱり問題です。表面的な議論としては正しいのだけれども、実態がそれに伴っていないということで問題視せざるを得ない。実際には安全を担保するものがきちんとしていない。ただ、エムケイは情報を反対側のところにもきちんと流しているというところは上手い。我々も意見を反対側も含めて如何にきちんと流して議論していくかだと思ふ。そして論拠を集めて示していく。論理でやってもこちらは負けます。相手は正論ですから。

質疑 京都地連・塚本さん：

京都ではアウトサダー組みが頑張っているという困った場所ではありますが、公定幅運賃に対する異議申し立てなど裁判で出て来るのではないかと思っていたが、意外と声が上がらない。それは協議会の意見を聞いてという項目によりという部分が効いているのでは

ないかと思っています。今までは国に対しての訴訟が、今回からは協議会に対しても訴訟の対象になるということで広範に及ぶと考えているからではないかと思っています。その分先手を打った形で深夜割増の廃止ということで申請してきました。乗務員の割増手当をどうするのか等、行政がそれらの担保を取った上でなければ認可すべきではないと思います。次回からの協議会ではそうした議論をしていいのか。

回答 戸崎教授：

そうした専門的な議論をしないと地域協議会の意味はないと思います。表面的な議論をしていても結局はそういうところで意見の相違が出てくる。場合によってはダンピングに近い行為が出てくるということになるであろうし、だから減車議論にもなると思うので、細かい問題も拾い上げていって議論しないと形式的な議論になってしまって、最終的にはアウトサイダーの立場から反対されて地域計画も認可されずに強制力を持たないということになります。私は今後の協議会では細かいところへも踏み込んで実質的な議論もできるような体制にしなければいけないと思います。一般の委員もそれについていっていただけるだけの学習もしていただかなければならない。覚悟を持って入る協議会にしないといけない。専門性を持った人の集まりにするべきで、協議会で学習するなんてことはいけない。

報告 大阪地連・加藤さん：

遠距離割引の問題で、恒久認可の遠割りについては最申請をしないといふと審査ができないという、完全に逃げをうっている。この部分については個々の事業者がそれぞれ公定幅運賃の中で申請をすれば赤字になるはず。この辺をきちんとチェックするよにということをお我々労働組合が言っていくという報告をします。

戸崎教授：私も勉強していきます。