

## 組織拡大行動

# 年金貰えない若者は この業界では生きていけない

2014年08月28日 石川ハイタクが能登の七尾駅から300キロかけて街宣行動

全自交石川ハイタク連合会は、8月28日（木）午前9時より、能登の七尾駅から始め、加賀の加賀温泉駅までおよそ300キロをかけ街宣行動を行いました。

「主要駅および小松空港を廻り、各構内に待機しているタクシー乗務員に対し、「タクシー改正法を実効性あるものにして、タクシー産業を再生し、私たちの労働条件を改善し、公共交通にふさわしい生活ができるように、行動を行っています」と、私たちの運動への理解を訴え、全自交に加盟してもらえるように、一人一人にチラシを配布しながら声かけをしました。郡部の乗務員は、年金を受給しながら働いている人が多く、正社員を外れてパート扱いになっている人もいます。

更に高齢化が進んでいる状況がうかがえました。また、「自分は年金を貰いながら何とか生活しているが、年金を貰っていない若者は、この業界ではやっていけない」との現場の厳しい声もあり、「全自交としてこのような状況を一日も早く打開していくために、全自交は頑張っています」と理解を求めながら、街宣行動を続けました。

## エムケイはブラック体質を是正し、 運転者や利用者を欺すような 経営を直ちに止めろ！

皆さんは、「エムケイ」という会社は運賃が安くてサービスが比較的良い、優良なタクシー会社というイメージをお持ちではないでしょうか？しかし働く側から見ると、労働基準法に満たない労働条件を強いる、ブラックな企業と言わざるを得ません。安い運賃を実現するために、本来会社が負担すべき車両費や社会保険料の事業者負担分、車両保険代、燃料費や営業車の修理費、制服代まで運転者に負担させているといわれています。

これが事実ならば名義貸しに他ならず、明らかな道路運送法違反です。

労働時間管理でも、10分以上停車していれば有無を言わず休憩時間として扱い、洗車や点呼の時間は労働時間としないなど、労基法違反が常態化しています。

大阪の給料ゼロ円訴訟や東京での未払い賃金請求訴訟、社長による暴力を用いた指導への損害賠償など、エムケイは各地で労働者から訴訟を起こされています。

安くて上質なサービスを求める消費者に対して、劣悪な労働条件と搾取をもって応えるというのは明らかに誤った経営方針です。

劣悪な労働条件は労働者を精神的にも身体的にも追い込み、結果として安全・安心を確保できなくなります。

公共交通機関として、安全な運行を確保する義務をエムケイが果たしているのか、安

さで見かけのサービスだけで太鼓持ちのように持ち上げる大手新聞社・放送局には、その点をしっかりと検証して報道機関としての責任を果たしてもらいたい。

今、京都では深夜早朝割増運賃の廃止を、エムケイをはじめ多くの事業者が申請しています。

午後10時から午前5時までの労働には労働基準法で割増賃金を支払わなければならないが、それを担保する割増運賃の廃止で運転者の賃金が下がる事になります。

割増運賃の廃止は、歩合制賃金というタクシー特有の賃金制度を改善することなく、運賃競争を加速する業界の集団自殺行為であり、労働者は絶対に許すことが出来ません。



全国自動車交通労働組合連合会  
全自交関西地方連合会

# 人命を預かるタクシー運賃の異常なダンピング競争は公共交通の安全を破壊する！

エムケイの安売り運賃の仕組みは話題の牛丼チェーン店同様、運転者に長時間労働をさせ、経費（車両代、燃料代制服代等）を運転者に負担させて成り立っている！

タクシーをご利用いただきありがとうございます。今京都のタクシー業界は異常とも言える運賃の安売り競争に向かっています。

皆様の安全・安心を最優先すべき「公共旅客運送」が、物流業や外食産業と同じように、激安競争を行っている訳です。

そして人の健康に直接影響を及ぼす外食産業においては「中国産食品の安全性」が問題になり、ある牛丼チェーン店では「劣悪な労働現場の実態」によって労働者の退職が相次ぎ、店舗の閉鎖・休業に追い込まれた等の事実が、次々と明るみに出ています。

これらは全て、行き過ぎた安売り競争によってもたらされたものです。

ではLCC等航空分野における格安運送が有るではないかと思われるかもしれませんが、これはタクシー産業とは大きくシステムが違い、航空業界では、安くした運賃を当然に企業が負いますが、タクシー業界では「歩合制賃金」と言う独特の賃金システムにより、安くした運賃のほとんどを運転者が背負う事となります。

ですから事業者としては大きな負担をすることなく安易に安売競争をすることが可能となり、今まさにこの事業者にとって非常に都合の良い賃金システムを利用して、エムケイなどアウトサイダーと呼ばれる会社が凄まじい安売り競争を仕掛けています。

現実問題として、お客様にとって安い運賃のタクシーは魅力的で、選んで乗っていただけのことから効率が良くなくなり、他社よりも営業収入が上がりません。

しかし一部タクシー事業者の運賃が下がったと云っても業界全体でお客様が増えるわけではなく、全体のパイは変わらず、安売りの事業者に利用者が集中します。

その結果、京都全体で見ると安売りを除く事業者は利益を出すことが出来ず、赤字で倒産寸前のところも出てくる始末で、タクシー労働者（ドライバー）も、生活保護の標準受給世帯以下の平均収入で働いています。

このようにタクシー業界が危機的な状況にある最中に、地域の70%を超える車両数を擁する事業者たちが「深夜早朝割増運賃の廃止」を申請しました。

一部アウトサイダー企業労働者による常軌を逸したデモ活動も云える潰し合いが行われており、見せ掛けだけのサービス、法律を無視した安易な安売りでの顧客獲得競争のまん延は、戦後間もないタクシー無法時代に逆戻りする事になり、京都のタクシーは生命を預かる安全・安心輸送という最も大切なサービスを損なうこととなります。

どうか京都のタクシーをご利用頂いております利用者の皆様には、これらの問題をご理解いただきますようお願い致します。