

平成 27 年 8 月 18 日

運輸審議会 会長 殿

大阪市北区大淀中五丁目 1 4 番 4 1 号  
MK グループ 労働組合 連合会  
大阪 MK 労働組合  
執行委員長 岡 田 敏 彦

公述申込書

今般、公聴会において公述を申込みし、運輸審議会一般規則の規定により、下記のとおり申込みいたします。

記

1. 事案番号

事案番号 : 平 2 7 第 5 0 1 5 号

2. 事案の種類

一般乗用旅客自動車運送事業に係る特定地域の指定

3. 指定する地域

大阪府域交通圏

4. 公述しようとする者の名称及び住所並びにその法人・団体を代表して公述しようとする者の氏名、職名及び年令

名称 MK グループ労働組合連合会 大阪MK労働組合  
住所 大阪市北区大淀中五丁目 1 4 番 4 1 号  
公述者 岡田 敏彦 (おかだ としひこ)  
職名 執行委員長  
年令 56 歳  
連絡先 06-6225-7134

5. 事案に対する賛否

反対



以上

平成 27 年 8 月 18 日

運輸審議会 会長 殿

大阪市北区大淀中五丁目 1 4 番 4 1 号  
MK グループ 労働組合 連合会  
大阪 MK 労働組合  
執行委員長 岡 田 敏 彦

### 公述書

私たちMKグループ労働組合連合会大阪MK労働組合は、大阪エムケイ株式会社のタクシー運転者全員を組合員とする労働組合です。大阪市域交通圏でタクシー事業に従事する者として、大阪市域交通圏を特定地域に指定することに断固として反対します。

理由は以下のとおりです。

#### 1. 労働者の待遇改善は労使が行うべきものであること

改正特措法の重要な目的の一つはタクシー運転者の待遇改善であるとされています。しかし、労働者の待遇改善は、労働組合と使用者が取り組むべきものとされており、タクシーであっても例外ではありません。私たちも会社と協議を繰り返し、まだまだ改善の余地はあるとはいえ、一般のタクシー会社と比べて高待遇を勝ち取ってきました。会社も待遇改善には積極的に取り組んでおり、別段待遇に問題がある状態ではありません。待遇改善が必要だから特定地域に指定すべきと主張する他の労働組合やタクシー事業者は、今まで私たちのような努力をしてきたのでしょうか。

タクシー運転者は水揚げによって賃金が決定されます。つまり、待遇改善のためにはいかにしてタクシーにご乗車していただき、水揚げを上げるかを考えることが有意義なのではないでしょうか。国に助けを求めれば待遇が改善されるといった短絡的なものではないと考えます。

#### 2. お客様に多大なるご迷惑をかけること

私たちが供給削減による悪影響として、待遇悪化と同じくらい恐れているのは、お客様におかけするご迷惑です。今でも、お客様からの沢山のご予約に対して十分に配車しきれず、お客様には長時間お待たせすることが頻繁にあり、私たちは心苦しい思いをしています。多くのお客様はそのことに不満を漏らすわけではなく、「安心して乗車できるMKタクシーを利用したい」と言っただけのことには感謝の気持ちでいっぱいです。深夜の北新地界隈においても、一般のタクシーのりばには他社の空車があふれかえっているなか、弊社の専用りばでは、逆にお客様がMKタクシーを待ってあふれかえっているということが頻繁にあります。他社のタクシーならすぐにも乗れるのに、わざわざMKタクシーを待っていただいているお客様には感謝の気持ちでいっぱいです。しかし、全てのお客様が待つくださるわけではありませんし、待たずに乗れる方が良いことはいまでもありません。

### 3. 労働者の解雇や待遇悪化を招く可能性があること

大阪MKは、比較的車両稼働率が高く、他社のように常時車庫に大量の車両が止まっているという状況にはありません。仮に大幅な供給削減を強いられた場合は、会社もリストラに踏み切らざるをえなくなり、私たちは職場を失う可能性があります。神戸市域の公聴会においては国土交通省の担当者による勤務シフトの見直しによって雇用の確保が可能という旨の発言も有りましたが、私ども大阪MKにおいては元々1車2人制の日勤業務であり、収入の安定を鑑みますとそういった施策による雇用確保にも限界があります。

仮にリストラに至るほどの供給削減ではなかったとしても、供給を削減させられることは、労働者にとってもいろいろな弊害があります。タクシー事業は、曜日や天候等による需要の変動と、運転者の希望するシフトを考慮して出庫車両の調整を行っておりますが、需要の変動による調整を行うには、ある程度車両数に余裕がある必要があります。余裕がなければ弾力的な調整はできず、需要が多い日には供給が足りずお客様にご迷惑をおかけしたり、需要が少ない日には供給過剰となり1台当りの売上が下がってしまいます。また運転者が体調不良や慶弔などやむを得ない事情により、勤務シフトを変更する場合でも、車両に余裕がなければシフトの振替もできません。結果として売上の低下や無理な出勤などにつながる可能性があります。

効率的にタクシー事業を行うには、現状の車両数が適正であり、場合によっては増車が必要になるかもわかりません。そのような中で供給削減を行うことは私たちの待遇悪化に繋がります。

### 4. 雇用の受け皿としてのタクシー業界の責任を考えるべき

タクシー業界は雇用の受け皿としての役割も担っています。特定地域指定により減車が実施されることでタクシーに乗務するという選択肢自体が減ってしまいます。減車により一車当たりの水揚げが増えたとすれば、確かに収入が増える可能性はあるでしょう。もちろん、現在の運転者個々の収入の増加も大事だとは思いますが、しかしながら職を失い、そして職を探している者にとっては、まず何らかの仕事に就き収入を得られる状態にすることが先決です。大阪市域の特定地域指定により減車が実施されればその機会が失われてしまうのではないかと心配でなりません。

この観点からすると特定地域の指定は国が掲げている雇用の方針とは相反する政策では無いでしょうか。現状の運転者、組合員だけでなく未来の運転者、組合員のことも見据えるべき労働組合の執行委員長として、特定地域指定に反対をせざるを得ません。

以上のとおり、私たちは運輸審議会の委員の皆様が、タクシー業務に従事する労働者や利用者の声に耳を傾け、正しい判断をしていただけることを強く望みます。

以上