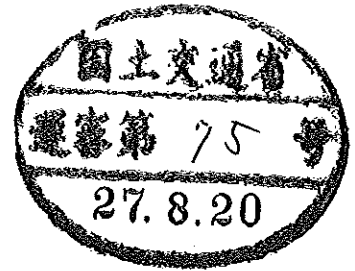


公述申込書

1. 事案番号：平27第5015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：大阪市域交通圏
4. 公述人氏名：前田善満（マエダ ヨシミツ）
5. 住所：大阪府大阪市西淀川区姫島2-15-28
職業：私鉄関西ハイタク労働組合協議会 事務局長
6. 事案に対する賛否：特定地域指定に賛成



公述書

1. 公述者は、大阪・京都両府県に私鉄系ハイタク4組合で組織する私鉄総連ハイタク協議会、関西ハイタク労働組合協議会の事務局長、前田 善満（マエダ ヨシミツ）です。

2. 是から協議検討される減車問題が主テーマにされているが、経営者と労働組合間で認識に大きな隔たりがある。多数の企業で保有車輛の多くが車庫で乗務員待ち状態にあり、低賃金の年金受給者を活用する事で穴埋めし続けている事は、今後も高齢乗務員雇用を前提とするなら、産業として成立するのか疑問が残る。

高齢者雇用の場提供は、年金財源と税収財源の両面からも活用すべきだが、他方極端な高齢者雇用は是正する必要があり、年齢を引き下げ本来の就業者年齢分布に戻す為にも所得水準見直しが必要だ。問題の根底には過剰車輛問題も存在する事を労使共に認識しているのは明白だ。準特定地域協議会の争点に位

置付けようとしている事でも確認出来る。

減車実施で乗務員解雇が発生すると発言された中には、1車1乗務員制を前提に営業されたり、大半車輛が夜間のみ稼働されている企業も散見される。

1車1人制では、1車2人制の標準算出台数からかけ離れた倍増が必要台数になり過剰台数になる。又、夜間営業を主力とする営業姿勢は公共交通機関として問題があると考えるのが妥当ではないだろうか。タクシーに於ける1乗務2日制は所得平準化を主目的とする制度であり、昼間営業の低収益性を補う為の制度でもあります。企業努力での高収益ではなく、高収益時間帯稼働の結果だと考えるのが妥当ではないだろうか。高収益性や高密度サービスを目的とする特定顧客向け高度サービス前提のハイヤー事業を選択されるべきだ、不特定多数の利用者に公平なサービスを提供する事を目的とする。公共交通機関としてのタクシー事業とは全くの別物だと考えるのが妥当です。