

全自交労連 2014 夏季労働セミナー

第 91 回中央委員会 で東京の 3 労組加盟を承認

新加盟の東洋交通労働組合の菊池るみ委員長より震災支援金を岩手地本へ贈呈

2014 年 07 月 15・16 日 全自交労連 2014 夏季労働セミナーを開きました。



全自交労連は 7 月 15・16 日の 2 日間、静岡県伊東市で「2014 夏季労働セミナー」を開きました。今年も分散会は開かず、全国から 200 名の仲間が結集し、政策課題として「タクシー改正法を活かして事業者の健全化」や労働条件の課題として「今こそ付帯決議を履行させて労働条件改善」、そして、「地域の産別機能を強化して組織拡大」に向けた課題を取り上げました。犬飼正則副委員長が開会のあいさつをした後、北岡博文副委員長の運営日程の報告、そして、伊藤実中央執行委員長より、東京地連より出された 3 労組の全自交労連加盟申請承認へのお願いと、東洋交通労働組合より全自交の被災地組織への支援金のお礼、最後に「今こそ、労働組合が奮起して大衆運動を巻き起こすとき」と檄を飛ばしました。その後、全タク連の坂本克己本部長より「昨日滋賀県に行って参りまして、三日月大造新知事に会ってきました。『坂本さん、タクシー忘れていませんよ』という第一声でした。先ほど伊藤委員長が言われたようにモデルの一つの姿を滋賀県で作って全国に発信したいと言っていました。タクシーです。働いているドライバーのこと、本当に改善していく必要があると仰ってました。規制改革会議は私もよく分からない組織、存在ですが、彼らが主張していることをみていますと無茶苦茶ですね。特措法が内閣法で作られ、真の利用者のために、働いているドライバーのために、まじめな事業者のためになつてないということで、議員立法で、立法府においてしっかりと国会で縷々審議され、国民に権利と義務を課せるということで、一つのしっかりしたものがなされたものに、クレーム、いちゃもんを付けるということがあってはなりません。頑張っているドライバーの皆さんが普通の生活に起居していただけるようにしなければいけないと勉強に勉強を重ねて頂いたのです。

そして議員立法で議論を尽くして国会の中で立法されたものです。その立法の精神に基づいて行政が粛々としていくということです。規制改革会議の人たちが言っているのは、特定地域を指定するにあたって、なるべく数字で示せるようにしろということです。そこは分からないでもありませんが、全国で指定される台数が半分以上になるとおかしいと言っ



ています。言っていることがまるまる違うわけです。私が立法の立場で携わった国会議員なら怒るところです。私たちが最後まで一生懸命に真摯にやっているわけですから、必ず正義が勝つと信じています。少し時間がかかるかも知れませんが、そういう意味においては峠かもしれません。そういう思いで今日、明日のこの研集会が意義のあるものになることを祈念するとともに、これからも我々が一体となってまっすぐに進んで参りましょう」と力強いあいさつをいただきました。続いて、東京共同法律事務所の宮里邦雄顧問弁護士

より「今の時勢の中で大変重要な問題の一つだと思います。現在安倍政権が進めようとしている労働法制の規制緩和の内容が一体どういうものなのか。それがそのまま立法化されていくと雇用や労働条件にどういう状況をもたらすのか。私たちはこの問題に対してきちんと対峙し、この規制緩和を許さない、全労働者の闘いを作らなければならないという観点から話をしたいと思います」とあいさつし、講演を頂きました。



【公演後の質疑と答弁】

質疑：京都地連・塚本さん

京都で深夜割増料金の廃止を申請する事業者が8割近く出てきています。

これは労働者が深夜早朝に労働する場合は事業者がその分割増賃金を払わなければならない、その割増分を利用者に求めて今日に至ってきたはずの割増分を廃止しようとしています。

これで労働者に事業者が割増分を払え

ればいいが、その保障がありません。その場合私たちはどう対処できるのですか。

答弁：宮里弁護士

深夜割増手当を払うというのは労働基準法の義務。経営側の理由で払わないということは出来ません。絶対的な義務で倒産しても適用があります。深夜割増を止めたから、払わないということはありません。基準法違反です。

あとは事業規制のあり方の問題だと思います。

質疑：北海道地連・鈴木さん

解雇の金銭解決という方法はあくまで日本的な解決の方法なんでしょうか。ヨーロッパなどにも金銭解決というものはあるのでしょうか。

もう一点は、労働時間の問題で、理由があればいくらでも上限というのは出来るんじゃないかと思いますが、そういうキャンペーンというか問題提起は出来ないものなのか。それと、労働法制の規制緩和で、本当にいいものなら先に官僚や公務員から始めればいいのか。それをキャンペーンなどで訴えていけないものか。そういうところから風穴を開けられないのか。

答弁：宮里弁護士

2013年のOECDの調査では、日本の解雇規制の厳しさは34カ国中25位です。解雇規制の厳しさというのは色々な厳しさがあって、例えば解雇理由を規制するという方法もあります。また、解雇の時は労働組合があれば必ず労働組合と協議しなければならないといったものもあります。フランスのように解雇の時には行政に届け出て行政の認可を得なければならないというところもあります。総合的に見ると我が国は34カ国のうち25位で全然規制は厳しくありません。OECDがそう言っています。ところが解雇が正当な理由がなければ駄目だといっていることが厳しすぎると言っています。アメリカは解雇理由の制限はありません。だから明日から来なくてもいいでいいんです。ただ、誤解してはいけないのは、アメリカほど性差別、マイノリティー差別、人種差別についてこれほど厳しい国はありません。少しでも女性差別をしたら不当解雇なんです。逆に日本は緩やかなんです。ですから一面的に捉えて都合のいいところだけ取って解雇規制が厳しすぎるとするのは全くデマ、誤った議論だと思います。それと解雇の金銭解決制度はドイツのような国があります。ドイツでは労働裁判所に申し立てをして、解雇が不当であっても使用者が申し立てをすれば、金銭を支払うことによって雇用を終了させることを政府が認めるという国があります。ただし、ドイツもそこだけ見てはいけません。労働審判所に行く前に労使協議のルールが義務づけられています。そういう制度の中で初めて解雇の金銭解決制度があるということを理解しておいてください。それからドイツでは例えば差別的解雇、組合活動家に対する解雇、或いは性差別の解雇、思想信条の解雇、これらは金銭解決制度の対象外です。ですから外国と比較するときは都合のいいところだけを見ないようにして頂きたいと思います。

それと労働時間規制についてもヨーロッパの共通のルールは1日の最長労働規制は絶対に必要とEU法に書いてあります。それと勤務と勤務の間に一定の時間を置かなければいけないというルール、つまり連続勤務を制限するルールもEUの労働時間規制の中にあります。それから見れば我が国の労働時間規制は極めて緩やかなものになっています。アメリカは規制はありません。アメリカは確かに労働法規制が緩やかな国です。ですからアメリカと比較して言っているのかも知れませんが、ヨーロッパ諸国のルールからすると我が国のルールは極めて今の段階では緩やかと考えるのが適切だろうと思います。

10分間の休憩をはさんで、国土交通省の佐々木博康タクシー産業活性化調整官より「タクシー『サービス向上』・『安心利用』推進法について」と題する資料を基に、タクシー「サービス向上」・「安心利用」推進法による制度の変更ポイント特定地域と準特定地域において講じられる措置、協議会ガイドライン、特定地域計画・事業者計画について、営業方法の制限による供給輸送力の削減勧告・命令について、公定幅運賃制度について、準特定地域の公定幅運賃における初乗短縮の設定状況、公定幅運賃の届出状況、独占禁止法の適用関係について、その他改正事項について、タク特法について、道路運送の改正について、付帯決議について、タクシーとハイヤーの区分について、改正特措法の特定地域・準特定地域における都市型ハイヤーとその他のハイヤーの扱いについて、幅広い講演内容となりました。

【公演後の質疑と答弁】

質疑：大阪地連・加藤さん

大阪でエムケイの公定幅運賃の仮処分の地裁決定となみはやタクシー等の不適切な運行管理による事業取消処分が地裁判断で取り消されたという司法判断に対して。我々は大変な

怒りを覚えています。なみはやの件に関しては国は控訴を断念したということについては非常に不可解であると思っています。また、参議院の附帯決議で過度な遠距離割引については是正すべきと書かれていますが、これに対して行政がどのような形で対応するのかお聞きしたい。

答弁：佐々木調整官

なみはやの件で控訴するかしないかは国交省単独で判断しているわけではなく、当然法務局、法務省と調整しつつ対応しているところですが、新証拠をもって控訴審で反論できるかどうか話し合いの中で十分ではなかったということで今回のようになったと認識しています。遠距離割引については正直私は今の段階で具体的に申し上げることは出来ません。今後運転者への影響とかはしっかり考えていかなければならないと思っています。

質疑：京都地連：塚本さん

公定幅運賃への変更命令に対する仮処分地裁認定の件で、本来国交省は改正法では訴訟に耐えられると言っていたのがいとも簡単に破られて、エムケイ有利の司法判断が出てしまいました。結果には納得がいかない。それと準特定地域協議会に出てきたエムケイの社長が地域公定幅運賃で同意したにもかかわらず、その後訴訟を起こしました。確信犯だと思います。国として徹底的に闘って欲しい。

答弁：佐々木調整官

即時抗告して争うということになっています。そこはしっかり主張していこうと思っています。

質疑：青森地連・江良さん

4月1日以降は青森がおかしいことになっています。公定幅運賃が620円から660円の5段階になりました。その前は600円から640円です。今までは殆どの事業者が上限の640円になってました。1社だけが520円という運賃になってました。これを何とか是正したいということで公定幅運賃になって私たちは喜んだんですが、半数近くの事業者が公定幅の中で620円にしました。今までより低い運賃が主流となってしまい本来の法の趣旨を外れてしまったことに国交省としてはどう考えるのか。それと今青森市内は割引合戦が横行しています。7月10にも変な割引が認可になっています。乗車2日前までの予約で高齢者、妊婦、子供さんたちは2割引になるという馬鹿な割引が何故認可されるのか。その事業者は520円の低額運賃だった事業者で、苦し紛れに割引を申請しました。そんな割引運賃を助長するようなことでいいんですか。何で公定幅運賃が上がったにもかかわらずこんな事になるのか。

答弁：佐々木調整官

今の2点の件を私は具体的に承知していないので今は具体的に答えられません。事実関係を確認して機会があればお答えしたいと思います。

質疑：北海道地連・鈴木さん

北海道交通圏の中で8つの準特定地域があります。この準特定地域指定要件の中で営収の部分が非常に大きいかと思いますが、平成13年度実績の日車営収が23,000円程度しかありませんでした。釧路とか帯広地域などであります。そうした中で今21,000円ぐらいまで回復してきています。この差額では10%以内しか落ちていないという状況になってきています。しかし、北海道は寒いので防寒に関するお金がかかります。こうした環境下で20,000円や23,000円で12勤務して売上はいくらでしょうか。我々の賃金を考えたときにはやはり平成13年度実績という物差しだけで特定地域だとか準特

定地域の指定要件で切って捨てないでいただきたい。私たちが生活保護以下の生活を続けなければならないという環境を直すためには、この平成13年度実績だけが数字の部分の対象にならないような、地域に配慮された考え方というものを今度の特定地域または準特定地域の中に活かして頂きたい。

これは要望です。

質疑：石川ハイタク・南さん

東京でオリンピックが決まりましたが、国もオリンピックに向けて色々対策を練ると思います。東京の方で新しい対策が出来れば地方の方にも広がっていくと思います。そこでオリンピックに向けて何か東京で新しいこととか考えていることがあれば教えてください。

答弁：佐々木調整官

タクシーに限らず東京都とは、交通機関ではバスの表示であるとかタクシー乗り場とか外国の方が来られるので多言語表示などの意見交換をしています。タクシーに関して言えばパラリンピックもあるのでバリアフリーという観点で今後のタクシー車両についてバリアフリー化されたもの、例えば福祉タクシーとかUDタクシーとかを増やしていこうということで、今福祉タクシーとして14,000台ぐらいのを2020年を28,000台にするという計画もあります。その補助制度とかもあるのでしっかり対応していこうという議論があります。今言えるのは福祉タクシーやUDタクシーをしっかり対応していこうということです。



【討議課題に対する全体討議ならびに報告】

岡山地本：松下さん

組合費を他の所はいくらなのか教えて欲しい。岡山は今2支部30名しかいないので、他の同じような所があれば参考にしたい。

答弁：松永書記長

岡山地本はここ数年で会社が3カ所ほど閉鎖をしました。また、親会社のバス事業が赤字で閉鎖をする中で、他社に買われ組合が消滅した。松下さんが言うように2単組が全交の旗を守ってくれています。何度か伺いましたか、組合員さんは全国以上の高年齢の地域であります。ほぼ全員が70歳前後であります。将来を見据えると組合運動は厳しいところまで来ており、会社閉鎖などの時に自主管理を目指そうとしても自分たちの年齢を考えると難しい状況です。一概にいくらというのは別問題にして、地本が松下さんの組織から頂いているものが厳しいというのであればどう対応していくのか地本の委員長としっかり協議して頂きたい。また違った形で後日アドバイスをさせて頂きたい。

北海道地連：福田さん

現在の函館交通圏の若干の報告をします。2009年の特措法によって若干の減車はあったが、規制緩和時代は20,000円を切って18,000円台、そして特措法以降多少伸びたがまだ21,000円から22,000円の營收状況です。函館はまだ大変厳しい状況です。今回の改正法には私たちも期待をしています。函館市内では2年前に第一交通が40数台の会社を買収して、他の会社の買収も進めているようで、地元の会社は生き残っていけないような状況がまだまだ続くと思われます。改正法を形の見えるようにする事が出来るようよろしくお願いしたい。

答弁：松永書記長

全国的な問題でなかなか観光地に観光客が集まらない。殆どの地域に当てはまる事だと思えます。北海道でも運転代行が大変な問題になっています。駅が廃線でなくなってバス路線が無くなった。そういう中でタクシーの利用度が増えるはずだったものが、駅が無くなったことで住んでる人は少し遠い駅まで車を運転してお酒を飲むようになった。それが帰りに運転代行に頼んでしまう。タクシー利用よりも運転代行を利用することが多くなったのも需要が少なくなった要員の一つです。

大阪地連：加藤さん

昨日の宮里先生の講演の中で、特に労働時間の規制緩和でタクシーは營收のノルマを達成するために規制を外せば事業者にとって一番都合のいい労働の規制緩和になると思う。タクシーは營收を上げるために労働時間の規制緩和をされる可能性は否定できないと思っています。その分については是非大会で提案する運動方針にはこの部分をしっかりと入れて頂きたい。

答弁：松永書記長

大会の運動方針には労働時間の規制緩和に関してはしっかり載せたいと思います。

岩手地本：東館さん

岩手の現状とこれまでに支援を頂いたお礼を言いたい。何とか立ち直って今やっていますが、4月からの増税後落ち込みが激しくて春闘時期と重なってなかなか勝ち取ることができなかつたんですが、今最大の問題は公定幅として設定された運賃に対して盛岡の会社が以前よりも安い運賃で走っています。地本としても運輸局へ交渉しました結果、運輸局も同じ土俵で闘えないのかと当該事業者に言いました。こういう会社が独占ということになってくるのかと思いい問題だと思っています。その1社だけです。それについて独占禁止法に触れるかどうか国交省との対応をお願いしたい。

答弁：松永書記長

被災地として本当に頑張って頂いていることに敬意を表させて頂きます。全自交労連はこれからも支援を継続していきたいと思っています。そういう中で下限割れ事業者が1社岩手にあります。全国で今26社のうち岩手県で1社。本部としても国交省に対して東北運輸局へしっかり指導するように要請しましたが再度要請しておきたいと思っています。

東京地連：直井さん

関地協財政返還請求訴訟の報告をします。5月30日に第14回最終口頭弁論が開かれました。その際私とOBの藤谷さんと北海道の鈴木中執が証人として出廷しました。被告側も2名の証人が立ちました。その日の内に裁判所から双方の代理人が呼ばれ、和解の提案がありました。6月13日の裁判所への回答までに全自交労連の三役も含めて協議した結果、和解案を受けるという方向で6月27日関地協代表者会議を招集し、皆さんの意見を聞いた上で最終的に和解案を受けると決定しました。7月18日に和解作業を行う予定です。この2年間全国の皆さまには多大なるご支援を頂き、ありがとうございました。

答弁：松永書記長

2012年6月18日に訴訟を起こしました。2年1ヶ月の裁判でした。私たちはこの裁判を起こしたという意義を思い出して欲しいと思います。当時日交労と睦交通（現羽田交通）の2単組で再建するという強い思いと皆さん方の励ましで今まで闘ってきました。全国の仲間から本当に思いを込めた支援を頂きました。関東の仲間が最終的に1つの答えを出しました。関東の仲間と共に背負って頂いた全国の仲間の皆さまに対して全自交労連として感謝いたします。

青森地連：江良さん

2点あります。1点は来年の統一地方選挙で八戸市から三八五交通労組の山名さんが市会議員に立候補することが正式に決まりました。大変な状況ですが八戸市は定数が削減されるという、しかも社民党の公認であるので、何としても全自交労連唯一の議員を復活させたいという強い決意を持って望んでいきますので本部も是非とも最大限の取り組みをお願いしたい。

昨日問題提起で松永書記長の集団的自衛権行使容認について、今でなければやるときがないのではないかという強い決意があったように私は思っています。今の安倍政権は本当におかしい方向に行っていると思います。全自交労連も再度強い本部の決意を再度表明して頂きたい。それと鹿児島島の川内原発が再稼働される状況になっています。日本国には原発は1基もいないんだという思いも込めて書記長の再度の決意をお願いしたい。

答弁：松永書記長

山名さんが正式に立候補するということが、依頼があれば当然全自交として対処するのかわかり対応したいと思います。今朝、テレビで社民党の吉田党首が安倍首相に対して、今自衛隊員が多く退職している実態の中でこのまま集団的自衛権を行使していけば、もし何か起きたときに自衛隊員が足りなかった場合徴兵制度というものが実現するんじゃないかと質していました。それについては絶対にないと安倍は断言していました。これは嘘であります。集団的自衛権を行使していけば自衛隊の総数の30万人ほどの数は、他の国からの何かがあったときには足りるわけ無いです。必ずや公務員だとか強制的に引っ張られるでしょう。私たちの仲間も引っ張られていくかも知れない。そんな国にしないための法律なんですから、解釈ではなく憲法の改正を国民に問いたですというのが本当の姿だと思っています。はっきりと全自交労連はそのことには声を大にして言っていきたいと思っています。鹿児島島の川内原発のこともテレビで言っていました。原発というのは地震大国の日本には危険であり、止める方法が見つからないものは廃炉にすべきなんです。全自交は明確に方向を出しています。

東京地連：高橋さん

私は東京地連羽田交通なのですが、組合員は全従業員の過半数を割っています。これを何とか立て直そうと頑張っている所なのですが、今私たちの環境を取り巻く労働環境というのがどんどん切り下げられていくような状況になっていると思います。これに対抗するためには組合が強力な力を持たなければならないということを昨日の講演でも言われてたと思います。全自交としてそれぞれの単組が中心になっているわけですが、単組としてまとめられないような人たちがいるのではないかと感じています。そうすると1人でも2人でも単独で全自交に入りたいという人たちがいるのではないかと思います。また、そういう人たちをすくい上げていくということが私たちの運動の中で必要ではないかと思います。やるとなると非常に難しいとは思いますが、そういう人たちを各地連・地本でサポートする体制を作っていかなければいけないとは思っていますので、今すぐ出来なくても将来そういう体制を作って頂きたい。

答弁：松永書記長

全国の仲間に申し上げておきたい。全国の地連・地本で1名で参加している組織があります。元々全自交というのはそういう求め方でいいんです。多く入って頂くのは有り難いが、1名が全自交に助けを求めた場合、守りますよと入ってもらった。長崎にも1名参加の組織があります。当然他の地域でもあります。全自交としてそうした方たちの相談をどんどん受けて頂きたい。1人でも2人でも参加頂いて結構ですので、その形で全国は動いています。東京でも声があれば1名からでも入れてしっかり守ってあげてください。

大阪地連：福盛さん

昨日来大阪はぐちゃぐちゃだということが言われてますが、大阪地連の機関紙の中でエムケイの訴訟について紹介がありまして、エムケイのやっていることは世論をマスコミを使って誘導している。それはエムケイが安売りするということに対して世論がそれを支持しているかのように報道している。世間は特措法の改正の趣旨、附帯決議の趣旨といったことについては全く認識がない状況だと思います。これに対抗するには全自交としてはどのように考えているのかという素朴な疑問があります。

答弁：松永書記長

エムケイという事業者の問題点を私たちは今まではっきりと関係各所に告発してきました。この機会に国に頑張ってもらってタクシー事業から退出してもらいたいという思いです。また、マスコミ対策についてですが、本当にうまいと思います。今回の規制改革会議とか議員の中にもエムケイを擁護する人たちもいます。マスコミの捉え方というのは、私たちが反論して大声を出してしまう事に対して逆に捉えられることも多い。また読者の意向に沿った記事を書く。マスコミ対策についてはしっかりやっていかなければいけないと思っています。そこは同じ気持ちであります。

愛媛地本：渡邊さん

昨日から集团的自衛権や原発の問題など色々出てますが、これはすべて憲法が基になっていると思います。私たちの労働組合も勿論そうですし、ハイタクの法律にしても憲法が基になっているような気がするんですが、今年の大会に向けて憲法の問題をもう少し幅を広げてもらいたい。原発の基地を抱えている地域もあると思います。そういう県を含めて護憲大会もありますし、私たちの生活は憲法が基になっているということでもう少し補強して頂きたい。

答弁：松永書記長

私たちは本当に憲法に守られてきたわけであり、その憲法を解釈で変えるような事があるとはならないとあらためて言いたいわけであり、問題点が出たら憲法をもし改正をするのならば、国民の声をしっかり反映したやり方をするべき。連合加盟である私たちは、連合の意向をそのまま通してはいません全自交は脱原発であり憲法改悪絶対反対という方針を、連合にも運動方針を通して明確に伝えていきます。集团的自衛権もそうであり平和の問題ほど大切なことはないと思います。大会にそうした部分を深く書き込みたいと思います。

石川ハイタク：南さん

バスやトラックを巻き込んで安全とか法令遵守をきちんと守っている会社に対して何らかの認証を出せないか。それによって劣悪なタクシー会社を排除していくような事を国土交通省を巻き込んで作れないのか。もし、認証とかあれば教えて欲しい。

答弁：松永書記長

東京などでAAやAなどといった評価分けはあります。当然それには条件がありクレームや事故など総合的な判断があるとは思いますが、問題はいい会社か悪い会社かという判断をどこでするのか、誰がするのかは非常に難しい問題だと思います。タクシーという業種として、利用客から見てどう判断するのかということだと思います。事業内容の悪質な問題とかをしっかりと監査体制の中で見てもらうためには監査員をもっと増やして体制をしっかりとさせるということが大事だと思います。これまで全自交は監査体制についてもずっと要請し続けています。この国が決めた法律を守れない事業者はいるというのとは明確です。これからはしっかりと声を出していきます。

全体で200名余りの仲間に参加頂きました。また、東京地連へ3単組の加盟も決まりました。昨年は静岡が5単組増え大きな組織の拡大となりました。毎年仲間が増えるということをお皆さんに報告できることは全自交として大変誇りに思っています。ただ、逆を言えば全国の仲間が高齢化になった中で、全国平均58.4歳そして地域によっては60歳を超えている地域が多々あります。そうした中で仲間がどんどん離れていくことで、なかなか次の世代を担う方たちが現れないことや、タクシー業界に入っていないというのが全国的な悩みであり現状の大きな問題となっています。昨日申し上げた若年層と女性の取り込みを国を挙げて前向きに捉えていくということがあれば、労働側の声を出して取り組んでいきたいと思っています。

今回はセミナーに先だって自主管理の仲間たちが集まって交流会を行いました。青森から沖縄の仲間まで参加頂きました。特に沖縄の仲間は昭和50年からスタートをし、今も労使関係をしっかりと作りながら全自交に加盟をして頂いて、経営者も全自交を前面に出して頂きながら前向きな話を頂いたところです。ただ、自主管理というのは、事業者の放漫経営や規制緩和後の需要の衰退などでやむなく行われることが殆どですが、その地域でこの職場を無くしてはいけない、地域で守っていかなければいけないということで仲間たちがどうすれば再生できるかを考えながら残す結果が自主管理・自主運営となっています。そうした経緯を辿って苦勞してきた方たちが集まって問題点やお互いの意見を交わす大変貴重な場になったと思います。全自交の中では自主管理が20数社あります。全自交全体の団結力でこれからも起こりえる問題に対してはみんなで共有しながらアドバイスを送っていききたいと思っています。

昨日も言いましたが、準特定地域でも課題が山積している現状にあります。私たちは特措法や今回の改正法を作って、その中でタクシーが地域公共交通として成り立つようにするために色々政策的な動きを全国で行って来ました。今後特定地域の指定基準も決まり地域指定もされると思います。特定地域に指定される場所や準特定地域のまゝのところ、また、準特定地域にも指定されていないけれど大幅に需給が崩れ立ち行かないところなど包括して、タクシーで働く労働者がどの地域で働いているかを問わず、公共交通の一翼を担い、地域に根ざした地元の足であるタクシー労働者の生活賃金の向上無くしては利用者利便や公共の福祉はありません。私たち全自交は、全国のタクシー労働者の賃金・労働条件の向上のため、議員を動かし、行政に繰り返し要請を行い、法律を作り、運転者を泣かせる事業者を追い詰め、産業の健全化を進めてきました。このことに自信を持ってこれからも団結して闘い続けなければなりません。ここに集う全国の役員や仲間の人たちが、近い将来を見据え、次を担う人たちのために自身が勉強し知識を深め、全自交としての役割をこれからも果たせるよう、この場でもう一度確認し合いすすんで行きましょう。ともに頑張りましょう。

第91回中央委員会を開き、東京の3労組の労連加入申請を承認

16日、中央委員会が開かれ、東京地連より出されておりました東洋交通労働組合、ライオン交通労働組合、三和交通労働組合の3単組の全自交労連への加盟に対する審議が行われました。当日は中央委員61名中57名の出席、4名の委任状が出されておりましたので、57名の中央委員により審議・議決がおこなわれました。第1号議案、東京交通労働組合労連加盟について、第2号議案、ライオン交通労働組合労連加盟について、第3号議案三和交通労働組合加盟について、一括して審議に入りましたが、会場内から「意義なし」の全員の意志により、中央委員による加盟承認の採決が行われ、出席した中央委員全員が賛成し、3単組の労連加盟が承認されました。

東洋交通労組は39年間にわたり東京ハイタク労連の委員長組合を努めてきたが、今年、脱退を決意し、同時に全自交労連への加盟を決定した。政策は東京が中心となって闘わなければならない。法律を変えるためには全国組織に加わり声を上げること労組の努めであると組合員を説得してきた。政治の中心である東京で東京地連の仲間を声を上げていきたい。『菊池るみ委員長（東洋交通労働組合）』

満場一致で全自交への加入を承認してくれたことにお礼を申し上げる。我々も皆さんの仲間となって一生懸命頑張っていきたい。『大松啓治委員長（ライオン交通労働組合）』

全自交への加盟を期に、単組の中で新しい風を吹かせ、仲間を増やして行きたい。ご指導ご鞭撻をお願いします。『岡田鈴次副委員長（三和交通労働組合）』

承認された後、東洋交通労働組合の菊池るみ委員長、ライオン交通労働組合の大松啓治委員長、三和交通労働組合の岡田鈴次副委員長の順であいさつの言葉を戴きました。その後、東洋交通労働組合の菊池委員長、ライオン交通労働組合の大松委員長、三和交通労働組合の岡田副委員長、それぞれに組合旗が全自交労連の伊藤実中央執行委員長から手渡されました。



震災支援金が東洋交通労組の菊池委員長より岩手地本の森委員長へ贈呈されました。

全自交に新加盟をしました東洋交通労働組合の菊池委員長より「震災被災地への支援金」が岩手地本の委員長である森中央副執行委員長に贈呈されました

森中央副委員長は満面の笑みを浮かべ、菊池委員長に感謝の言葉を述べ、菊池委員長から贈呈を受けました。

最後に、伊藤中央執行委員長による「団結ガンバロウ」を三唱し、閉会しました。