

2021生活総合改善終約

タクシー

生活支援金
正社員、労供フルタイム勤務者 5万円
労供短時間勤務者 3万円
2021年3月31日に臨時給に合算して支給

ハイヤー

定昇維持
生活支援金 27万円

バス

勤続手当維持
生活支援金 バス乗務社員 18万円
ガイド 15万円

内勤

生活支援金 1.5ヶ月分

2021生活総合改善は、国際自動車の2020年度の事業収支が創業以来、最も厳しい水準で終える見込みとなるなか、労働組合も「雇用の維持、確保を大前提」とせざるを得ない極めて厳しい状況下で、今年度はハイヤー・バス・内勤の3部門で協議方式、タクシー部門は要求方式での取り組みとなった。

協議方式で取り組んだバス部門および内勤部門は3月10日、また、ハイヤー部門は3月11日にそれぞれ会社提示を受け、3部門とも3月12日に行ったハイヤー部門拡大中央委員会・バス部門拡大代議員会・内勤部門拡大中央委員会において、全会一致で決した。

要求方式で取り組んだタクシー部門は3月15日に回答が示され、3月16日のタクシー部門中央委員会において妥結報告を行った。

また、全部門要求であった期中成果配分に対する回答についても妥結し、3月17日の第4回中央委員会において報告した。

企業存続と労働者の待遇改善の両立を叶える極めて困難な協議・交渉となったが、「全組合員の窮状」を受けた例年にならぬ短期間での提示・回答に対し、経営陣の英断に敬意を表すとともに今日からの未来に向けて国際労働組合の全組合員が「kmブランド」の更なる向上と様々な改革実践を大きな柱とすることを改めて会社と共有し、我々が発信し続ける労働集約産業における「人材力」の重要性と「団結力が交渉力」の結実した証と捉え、昨年に続き一部の協議が継続されるものの、厳しい環境のなかで静かに見守ってもらった組合員、支部役員、各級機関に深く感謝申し上げ、今後も引き続き現下の状況を克服するべく組織一丸となって取り組んでいくことを切に願い、2021生活総合改善を終約する。

協議部門提示

《ハイヤー乗務社員》 2021年3月11日

2021年度ハイヤー乗務社員臨時給の提示

新型コロナウイルス感染症の影響による業績の悪化は1年を超えることとなり、会社の経営の現況および今後の収支予想を踏まえ、2021年度臨時給等について以下のとおり提示いたします。

記

- 1.月例賃金 (1)定昇 組合員一律600円(勤続給100円、本給500円)とします。実施日は2021年4月度賃金とします。
- 2.臨時給 (1)上期臨時給 支給いたしません。
(2)下期臨時給 上期業績により判断いたします。

一方で、事業を支える組合員の皆さんの生活にも深刻な影響が出ていることを真摯に鑑み、2021年度上期を限りとして、以下を支給いたします。

- 3.生活支援金 (1)支給額 270,000円
(2)支給日 2021年6月30日
(3)支給要件
①支給日に在籍している者
②研修生、長欠者(6月度賃金支給日に復職していない者)には、135,000円を支払う
③労供乗務社員は支給対象外とする

以上

《バス乗務社員、ガイド》 2021年3月10日

2021年度乗務社員、ガイド月例賃金・臨時給の提示

新型コロナウイルス感染症の影響による業績の悪化は1年を超えることとなり、会社の経営の現況および今後の収支予想を踏まえ、2021年度臨時給等について以下のとおり提示いたします。

記

- 1.月例賃金 (1)昇給 規則により定められた金額を現行賃金に加算します。実施日は2021年4月度賃金とします。
- 2.臨時給 (1)上期臨時給 支給いたしません。
(2)下期臨時給 上期業績により判断いたします。

一方で、事業を支える組合員の皆さんの生活にも深刻な影響が出ていることを真摯に鑑み、2021年度上期を限りとして、以下を支給いたします。

- 3.生活支援金 (1)支給額 乗務社員 180,000円
ガイド 150,000円
(2)支給日 2021年6月30日
(3)支給要件
①支給日に在籍している者
②研修生、長欠者(6月度賃金支給日に復職していない者)には、90,000円、75,000円を支払う
③労供乗務社員、労供ガイドは支給対象外とする

以上

《内勤職員》 2021年3月10日

2021年度内勤職員臨時給の提示

新型コロナウイルス感染症の影響による業績の悪化は1年を超えることとなり、会社の経営の現況および今後の収支予想を踏まえ、2021年度臨時給等について以下のとおり提示いたします。

記

- 1.臨時給 (1)上期臨時給 支給いたしません。
(2)下期臨時給 上期業績により判断いたします。

一方で、事業を支える組合員の皆さんの生活にも深刻な影響が出ていることを真摯に鑑み、2021年度上期を限りとして、以下を支給いたします。

- 2.生活支援金 (1)支給額 基礎給(勤続給+評価給+扶養手当)の1.5ヶ月分とします。
(2)支給日 2021年6月30日

以上

要求書

2021生活総合改善は、国際自動車が大規模な事業改革の実行により企業基盤の安定を図りつつ、時代の変化、顧客のニーズなどに敏感に反応し、生産性や利益率向上を目標とする「デジタルトランスフォーメーション(DX)」化を推進しながら、慢性的な労働力不足問題や企業の社会的責任であるコンプライアンスの実践に取り組み、同時に事業の根幹をなす「労働者」の適正かつ安定した職場環境の構築を労使共通の認識とし、コロナ禍の新常識や秩序の変化による「新たな生活様式」を見据え、創業以来の危機的状況を乗り越えるために打ち出された様々な会社施策に対し、積極的に協力するなかでの取り組みとなりました。

この度2021アクションプランに基づき、ハイヤー・バス・内勤部門は労使が進める様々な改革の推移状況を見据え協議方式で、またタクシー部門は要求方式での取り組みとし、各級機関において下記の通り要求が決定いたしました。

したがって、企業の持続的な発展と労働者の生活の安定の両立を目指し、新たな施策と事業改革に沿う形で更なる企業価値の向上に向けた継続的な取り組みを具現化する極めて現実的な要求であることを斟酌され、早期の回答を要求いたします。

記

タクシー部門

【タクシー乗務社員】

- ◎生産協力金 (1)乗務社員ひとり一律 40,000円
(2)2021年4月度賃金支給日に支給すること。

全部門

【期中成果配分】

- ◎会社経営の推移状況を踏まえながら労使協議を継続すること。

以上

要求部門回答

【会社回答】 2021年3月15日
貴労組におかれましては、日常の会社施策にご理解、ご協力を賜り厚くお礼申し上げます。

新型コロナウイルス感染症の影響は、当初の予想をはるかに上回り、1年が経過した現在においても、終息が見込めない状況が続いています。

この影響を受け、2020年度の会社収支は、過去に例を見ない結果となるのが確定し、また、2021年度の事業予測についても、ワクチンによるウイルスの制御、東京オリンピックの開催と、その後の景気回復という、不確定な要素に頼らざるを得ない状況となっています。

このような状況下で迎えた今回の生活総合改善において、貴労組より提出された要求については、その本来的な意味において、ゼロ回答とせざるを得ません。

一方で、この未曾有の厳しい事業環境によって、社員、組合員の皆様の生活に深刻な影響が及んでいることも、日々の業績数値に加え、各所属を通じてあげられる報告、また、労使会議等を通じた貴労組からの訴えにより、会社としても十分に理解し、真摯に受け止めています。

このような状況の下、過去における事業許可取り消し、東日本大震災など、様々な苦境において、会社が可能な限りの施策をおこない、社員、組合員の皆様がそれに応え、全社一丸となって乗り越えてきた歴史を鑑み、今般、会社は大きな決断として、以下の回答をすることといたしました。

貴労組、組合員の皆様におかれましては、回答の趣旨をご理

解いただき、厳しい環境下において、引き続きご協力をいただきますよう、お願いいたします。

記

1.タクシー生産協力金

支給いたしません。

2.タクシー生活支援金

現在の状況を考慮し、生活支援金として、以下の金額を支給いたします。

- | | |
|----------------|---------|
| (1)支給額 | |
| 正社員、労供フルタイム勤務者 | 50,000円 |
| 労供短時間勤務者 | 30,000円 |

- (2)支給日 2021年3月31日とする。(臨時給に合算して支給)

- (3)支給対象者
・2021年3月31日時点の在籍者
・2021年3月31日までに営業所配属の教習生
・支給日時点の長欠者は復帰後に支給する
・労働組合本部役員は支給対象としない

3.期中成果配分

会社の経営状況を踏まえながら、今後も労使協議を継続いたします。

以上

2021生活総合改善終約

新型コロナウイルス感染症は、世界の累計感染者数が1億2,000万人、死者数は265万人を超え、日ごとに増加するばかりか感染力の強い変異株が複数発生するなどその勢いは衰えておらず、先進国を中心に感染予防ワクチンの供給が始まり既に延べ3億人が接種しているものの、その効果や副反応の状況も不透明な点が多く、現在も収束の見込みが立っていない。

日本国内でも昨年末にかけての第3波で感染者が爆発的に増加し、3月15日現在、感染者数は44万人を超え、死者数は8,500人を超える状況となっている。

政府は、年初1月7日に1都2府8県で感染者数や重症者数、病床の逼迫度合いや実効再生産数などを基に昨年4月以降の「緊急事態宣言」を再発したものの、実効性のある対策も無かつたことから指数の改善は見られず、2月に一度延長され、再期限となつて3月7日を前に「改善が見られない」とされた東京埼玉・神奈川・千葉の1都3県が3月21日まで二度にわたり延長された。

これにより国内経済の回復は想定を超えた後退を余儀なくされ、多くの産業では年度末に向けて大きな痛手を受け入れざるを得ない状況となり、中小を中心に廃業・倒産する企業が増加し、雇用環境も悪化し続けている。

感染が拡大してからすでに1年が経過するなかここのまでの対応は、「杜撰」とも言え、待望のワクチン供給スケジュールは大幅に狂い、依然として病床の拡充が進まないなかで死者・重症者が増加し、日本人の出入国も自主管理のみとなつており、PCR検査も未だ「条件付き」の状況では政府自民党の政策非難は何ら解決には至らないものの、「愚策」を嘆かざるを得ないものとなっている。

宣言再延長の段階でも具体的な感染防止策は示すことができず、直近では病床使用率こそ若干改善傾向にある。一方で感染者数が下げ止まり若しくは微増となるなど、宣言解除の判断は難しい局面であるものの、政権としてこれ以上の経済悪化の影響を恐れ、予定通りの3月21日に宣言を解除する方向となっていることから、変わらぬ実効性のない対応に国民の不信感もピークに達している。

政府に対する支持率もコロナ対策の不備

などもあり、昨年後半から低調で推移してきたことに加え総務省の接待問題の影響が現職大臣や党の幹部にまで広がり、ここに来て秋の衆議院任期満了を前に解散の声も出てくる事態となるなど、政権運営も一層不安定な状況となっている。

このような状況で「感染症に打ち勝った証として成功させる」と延期された「東京オリンピック・パラリンピック」は、その開催が我々の事業にも影響が少なくないなか、現時点で開催を前提に進んではいないものの、運営に直接影響する組織委員会会長の「女性蔑視」ともとれる発言が世界的な問題にまで発展し、運営に不可欠なボランティアや聖火ランナーが相次いで辞退を表明するなどの混乱が続いており、また観客としての訪日外国人を受け入れられない方針が決まるなど、大会の成功に暗雲が立ち込めている。

我々が従事する旅客自動車産業は、行動変容や在宅勤務奨励、飲食業界の時短営業など感染症拡大の煽りを受ける代表的な業種であると同時に、社会の要請を受けて稼働を維持しなければならぬ「交通インフラ」であることから感染リスクを伴いながら最前線で日々、乗務・勤務しているが、とりわけ従事する労働者は助成金による休業補償以外、何ら制度の保護は受けておらず、利用控えと移動制限などによる夜間深夜の急激な落ち込みによって運送収入も賃金も大きく減少し退職者も増加するなど、事業存続が危ぶまれる企業が続出し、労働者の生活自体も困窮を極めていく。

2021生活総合改善は、国際自動車の2020年度の事業収支が創業以来、最も厳しい水準で終える見込みとなつており、感染症が蔓延してから1年が経過したものの、ワクチン接種と国民の自主的な予防対策以外に収束のための具体的方策が無いまま経済回復が大きく遅れ、昨年に引き続き業界各社が休業制度導入などによって事業存続を図る状況で、労働組合も「雇用の維持・確保を大前提」とせざるを得ない極めて厳しいなかでの取り組みとなつた。

こうしたなかで国際グループが早期に安定した経営基盤を実現するため、「人が動かすモノが動く時代」の新たな生活様式を見据えた各事業の見直しと経営効率化を目指して事業4部門全てで様々な改革を進

めているが、一方で「社員の成長を考えると社」と「社員自身が成長する」という意欲の両面が結実して初めて改革の原動力となる「生産性向上」が実現すること、これら改革実現の成否が企業の存続に直結する厳しい状況は当面続くという認識を共有し、利用者の「新たな要望」に応じた運用体制への転換はもちろん、「労働集約産業」としての特異性を見据えた柔軟な企業姿勢とより適正かつ効果的な評価制度による「働かせ方と働き方」を労使で構築し、労働者自身の「意識も働き方も」変わらなければならぬ。

また、今次生活総合改善の「次元を超えた」会社提示と回答の意味するところは、本来であれば「業績に依じた」配分が到底不可能なほど企業環境が極限まで深刻化しているなかで、国際グループが改めて総力を結集し、この難局を乗り越え生き残るための「礎」であり、同時に提示・回答の名目である「生活支援」が企業の「資産」であることに働く者の生活を守る「社員第一主義」を具現化するものであるとともに、社会に不可欠な「交通インフラ」を支えている事業者としての矜持と、企業の存続と雇用の維持という社会的責任を実現する極めて「意義ある」内容として重く受け止め、現在従事する全ての社員・組合員で「kmブランド」を守りきらなければならない。

したがって、企業存続と労働者の待遇改善の両立を叶える極めて困難な協議・交渉となつたが、「全組合員の窮状」を受けた例年にならぬ短期間で提示・回答に対し、経営陣の英断に敬意を表すとともに今日からの未来に向つて国際労働組合の全組合員が「kmブランド」の更なる向上と様々な改革実践を大きな柱とすることを改めて会社と共有し、我々が発信し続ける労働集約産業における「人財の力」の重要性と「団結力が交渉力」の結実した証と捉え、昨年に続き一部の協議が継続されるものの、厳しい環境のなかで静かに見守ってもらつた組合員、支部役員、各級機関に深く感謝申し上げ、今後とも引き続き現下の状況を克服するべく組織一丸となつて取り組んでいくことを切に願ひ、2021生活総合改善を終約する。

2021年3月17日
国際労働組合

2021生活総合改善 日程表

年月日	会議	内容
12月21日	第5回中央執行委員会	2021生活総合改善スタート・基本構想確認
12月23日	第2回中央執行委員会	基本構想確認
1月6日	第6回中央執行委員会	基本構想確認
1月8日	第2回拡大中央委員会	基本構想確認
2月1日	第7回中央執行委員会	ハイヤー・バス部門協議方式確認 タクシード部門要求方式確認
2月2日	第2回タクシード部門合同執行会議	
2月10日	第1回ハイヤー部門労使協議	労使協議申し入れ開始
2月10日	第2回バス部門労使協議	労使協議申し入れ開始
2月12日	第8回中央執行委員会	内勤部門協議方式確認
2月12日	第2回ハイヤー部門中央委員会	
2月12日	第3回タクシード部門労使協議	労使協議申し入れ開始
2月15日	第1回内勤部門労使協議	
2月15日	第2回内勤部門拡大中央委員会	
2月19日	第9回中央執行委員会	
2月22日	第3回タクシード部門合同執行会議	要求案確認
2月22日	第2回タクシード部門中央委員会	要求案提案
3月2日	第2回バス部門労使協議	
3月2日	第2回ハイヤー部門労使協議	要求案可決・妥結権委譲
3月3日	第3回タクシード部門中央委員会	
3月3日	第10回中央執行委員会	
3月5日	第3回中央委員会	
3月8日	第1回全員団交	タクシード部門要求確認 期中成果配分要求決定・妥結権委譲 タクシード部門要求書提出
3月9日	第1回バス部門拡大代議員会	
3月10日	第1回三役促進団交	
3月10日	第3回バス部門労使協議	会社提示
3月10日	第2回内勤部門労使協議	会社提示
3月11日	第3回ハイヤー部門労使協議	会社提示
3月11日	第1回タクシード部門団交	
3月11日	第2回三役促進団交	
3月11日	第11回中央執行委員会	部門終約
3月12日	第3回ハイヤー部門拡大中央委員会	部門終約
3月12日	第2回バス部門拡大代議員会	部門終約
3月12日	第3回内勤部門拡大中央委員会	部門終約
3月15日	第2回全員団交	回答日
3月15日	第12回中央執行委員会	
3月16日	第4回タクシード部門合同執行会議	
3月16日	第4回タクシード部門中央委員会	部門終約
3月16日	第13回中央執行委員会	
3月17日	第4回中央執行会議	
3月17日	第4回中央委員会	終約

お悔やみ申し上げます



吉祥寺支部
伊藤 友裕氏
享年64歳

2021年2月5日
ご逝去されました。
ここに哀悼の意を表します。



羽田支部
国分 るみ子氏
享年45歳

2021年3月7日
ご逝去されました。
ここに哀悼の意を表します。

福利共済委員会

2021生活総合改善基本構想

2019年末に中国で発生したとされる新型コロナウイルス感染症は、2020年全世界に拡がりを見せ、パンデミックとなり、感染拡大防止に向け各国は都市封鎖や社会経済活動の自粛を余儀なくされ、日本を含めた世界の経済に大きな損失を与え、同時にコロナ禍における人々の生活についても大きな変化を強いることとなる。「新たな生活様式」の実践が迫られる状況となっている。一方、新型コロナウイルスに対抗できるワクチンの開発競争が世界各国において繰り広げられ、昨年12月にロシア、中国、英国、米国をはじめ一部の国地域においてワクチン接種が開始されることとなったが、年末には全世界で感染者数の累計が8,300万人を超えて未だ感染の収束は見えず拡大しつつあり、併せて感染力の強い「変異株」が英国、南アフリカ、ナイジェリアで発見され、多くの国でその感染が確認されるなど今後も引き続き予断を許さない状況となっている。

とりわけ感染者数と死者数が爆発的に増加した米国では、想像を超えた差の選挙結果により敗戦確実となったドナルド・トランプ大統領が、投票そのものに「不正がある」として選挙結果に疑義を唱え、複数の州で再集計や訴訟を提起したものの多くは退けられるなど徐々に敗北を認めながらも退任後の影響力維持を狙っており、また、任期満了が近くなるといれ大統領権限で有罪判決となった元側近や利害関係にある数千人に対し恩赦や刑の減免を与えるなど、政権交代を前にトランプ大統領自身が米国社会に混乱の種を蒔き続ける状況となっている。

また、新たに当選したバイデン氏についても、今後は大統領選において一般有権者の得票数約7,400万票を獲得したトランプ大統領の影響を拭き去ることは容易ではなく、コロナ対策や国内経済を立て直し、日本に大きく影響を与える温暖化対策やイギリスのEU離脱完了を含む外交と貿易問題など、解決をしなければならぬ課題が多岐にわたっており、全世界に影響を及ぼす米国の政権運営は困難を極めるものと見られている。

日本国内では、菅義偉新政権が経済復活の起爆剤として進める「GOTOキャンペーン」が一部業界では追い風となった一方で、特に「第三波」の感染拡大に歯止めがかからず、政府は観光支援事業「GOTOトラベル」を年末年始12月28日から1月11日までの15日間に亘り全国で一斉停止した。また、年末にかけて東京都と隣接3県では感染者数が爆発的に増加し、各知事が揃って「緊急事態宣言」の発出を

政府に要請する異常事態となるなど、予断を許さない状況が続いている。

一方、安倍政権の規制緩和路線を踏襲する形で発足した菅新政権の年末に実施された世論調査による内閣支持率は、「無為無策」と言われる新型コロナウイルス感染拡大とその防止に向けた対応の甘さや、医療崩壊と言われる現状、経済回復を優先するその姿勢に国民の政治不信が増幅し、同時に安倍前首相の「桜を見る会」前夜祭を巡る国会での説明や元閣僚による「政治とカネ」の問題も大きく響き、支持率と不支持率が逆転することとなるなど今後、菅政権にとって感染拡大防止と経済回復の両面での政策実現は極めて厳しい状況となっている。

我々が従事する旅客自動車産業の分野においては、少子高齢化による労働力人口の減少も影響し、慢性的な労働力不足の状態となっており、急速に進む自動運転技術などは未来の交通社会においては必要不可欠な要素ではあるものの、一方で管内閣の政策の柱となる「規制緩和」の動きが大きくなり、規制緩和の動きが大きいなか、デジタル化の波に乗る他産業がこの業界を呑み込んでいくなど、依然としてこの産業の未来に大きな影を落としている。

このような背景にあり未だ新型コロナウイルスの収束が見えない中、業界各企業は時代の変化、顧客のニーズなどに敏感に反応し、同時に持続的な発展に向けて生産性や利益率向上を目的とした「デジタルトランスフォーメーション(DX)」化を進めていく必要があるものの、100年を超えるこの業界が旧態依然とした固定観念にとらわれ、時代の波から取り残される状況では産業そのものが消滅し、他産業がいくとも簡単に取って代わる時代となってしまう恐れがあるため、一刻も早く「他力」ではなく「自力」での変化、変革を進めて行かなければならない。

国際自動車はこの産業を代表するブランドとして業界内では一定の評価を得ているものの、業界の意思を遥かに超えたスケールで描かれている「未来図」での役割はその一部分であることを踏まえ「SONY」「JR東日本」「KDDI」など日本を代表する企業との協業に取り組んでおり、新たに「ホスピタリティ」とデジタル化の融合」を掲げて時代の変化に合わせた柔軟な経営発想で企業基盤の盤石化と雇用の安定を図る取り組みを進めているが、実際にこうした事業を推し進め、確固たる地位を築き企業の持続的な発展を目指すためには何よりも全社員の理解、目的の共有は絶対条件となっている。

国際労働組合は、新型コロナウイルスの影響による新常識や秩序の変化と「新たな生活様式」を見据え、労働者の生活を柱に現下の危機的状況を乗り越えるために国際グループの進める様々な施策に対し、組合の持つチェック機能を発揮し、全組合員の統一した意志のもとで冷静に押し進め、「変わるべきもの」と守るべきこととを明確にし、ながら時代に沿う「新たな働き方」の構築に向けて取り組むとともに、我々「自ら」の力の結集によって職場を守り、生活の安定と向上を目指す必要がある。

したがって業界を代表する組織の優位性を保持しつつ、組織の緊密な連携で情報共有しながら業界一のプロダクトの更なる発展と未来の社会に必要な不可欠な「人」にしかできない究極のサービス」を極め、「生産性と賃金の整合性を見据えた運動」を基本とした2021アクションプランに基づき、ハイヤー・タクシードライバーを支える内勤の4部門全てにおいて事業存続と生活の安定の両立を目指し、新たな施策と事業改革に沿う形で協議または要求を行い、職種ごとの年間賃金増額に向けた取り組みを行っていく。

今回は、2018年に入社し国際労働組合 吉祥寺支部在籍、「剣道 教士七段」の福嶋亮さんに、知る人ぞ知る、世間にはあまり知られていない剣道の世界について話を聞いてみました。

福嶋さんが剣道を始めたきっかけは、幼少期に時代劇「遠山の金さん」をテレビで見たこと。お祖父様、お父様が剣道を行っていた影響もあり、小学校1年生の時に初めて竹刀を握り、本格的に剣道の練習を始めたのは小学校5年生で中学、高校、大学でも剣道部に所属し現在に至ります。

大会への出場経験として、高校時代は玉竜旗(ぎょくりゅうき)と呼ばれる全国高等学校剣道大会に出場。大学時代は関東芸術系大学リーグにも出場され、4年間で7回出場したなかで、なんと個人戦3連覇を2度も成し遂げ、大変優秀な成績を収められました。また社会人となってからは、ご自身で大将を務め、練馬区剣道連盟として出場した「東京都剣道大会」で団体戦ベスト8に入賞したそうですが、さすがの福嶋さんでも警視庁の選手には敵わないそうです。

国際自動車に入社前、土日の練習がほとんどでしたが、入社後はタクシードライバーしながら明番、公休時に練習を行っているそうです。新型コロナウイルス感染症の影響で、最近は大勢での練習が出来ず、個人での自主トレーニングが多くなりました。

世の中にある数多くのスポーツは「若い人」強い、体力がある、成績が上位になりやすい」という傾向がありますが、剣道には必ずしも当てはまらないようです。他のスポーツよりも競技出来る年齢が長く、ある程度年齢を重ねても楽しめるスポーツということで、実際、福嶋さんのお父様も80歳まで剣道を行っていました。

剣道は実力があるからといって自然に段が上がるわけではありませんが、段を上げるのに初段は1年、二段は2年のように、段と段との修行・経験年数が必要で、現在福嶋さんが所持する「七段」は他の段と少し異なり、八段の試験を受けるまでに最低でも10年の経験が必要なのです。次の八段は剣道では最高峰に位置し、日本で最難関の試験とも言われており、全体の剣道人口が約100万人に対して八段は全剣道人口の約0.06%というほんの一握りの人しか八段にならず、合格率は司法試験より低いのです。八段という最高峰の有段者になると、「仙人?」の領域で、現役の警察官で剣道を行っている選手でもほとんど太刀打ちできないほどの実力だそうです。また実力だけでなく「人格、教養」も必要とされ、講習会や地域での青少年への指導、育成、試合での審判など様々な事を行い、はじめて試験を受ける資格が得られるとのこと。現在七段になって5年目を迎え、2020年11月24日に東京武道館で行われた称号審査会で「練士七段」からさらに上の「教士七段」の称号を獲得しました。

剣道では試合でガッツポーズをするという本取りがなくなり、負けた相手に対しての配慮や尊敬、明日は我が身に降りかかるといった相手を重んじる「崇高なスポーツ」でもあります。

今後、やりたいことは指導を行い、剣道初心者の子供たちを一人前にすること。福嶋さんにとって、剣道とは「人生そのもの」だそうです。現在はタクシードライバーしながら八段を目指して日々厳しい練習を行っています。また奥様は大学の後輩で同じ剣道を行っていて、お互いの休みが合えば娘さんと家族3人で剣道の練習を行っているそうです。今後も福嶋さんのご活躍に期待しております。

構えに気品が漂います。

労働協約改定

国際労働組合は、2021年1月1日より施行された改正「育児・介護休業法施行規則等」に準じ、「子の看護休暇」及び「介護休暇」の時間単位取得を可能とする労働協約の改定を、2021年1月8日開催の第2回拡大中央委員会に諮り決定した。

別添6 育児・介護等に関する協定	
(子の看護休暇) 第10条	<p>小学校就学の始期に達するまでの子を養育する組合員は、負傷し、若しくは疾病にかかった当該子の世話をするために、又は当該子に予防接種や健康診断を受けさせるために、看護休暇を取得することが出来る。</p> <p>前項にかかわらず、勤務6か月未満の組合員には適用しない。</p> <p>看護休暇の日数は組合員1人当り、当該子が1人の場合は1年間につき5日、2人以上の場合は1年間につき10日を限度とする。この場合の1年間とは4月1日から翌年の3月31日までの期間とする。</p> <p>子の看護休暇中の賃金は支給しない。</p>
(介護休暇) 第11条	<p>介護休暇を希望する組合員は、要介護状態にある次の家族の介護を自ら行うために、介護休暇を取得することができる。</p> <p>① 配偶者(内縁を含む)</p> <p>② 父母</p> <p>③ 子</p> <p>④ 配偶者の父母</p> <p>⑤ 祖父母、兄弟姉妹、孫</p> <p>前項の「要介護状態」とは、負傷、疾病または身体上もしくは精神上の障害により、2週間以上の期間にわたり常時介護を必要とする状態をいう。</p> <p>1項の規定にかかわらず、勤務6か月未満の組合員には適用しない。</p> <p>介護休暇の日数は組合員1人当り、当該対象家族が1人の場合は1年間につき5日、2人以上の場合は1年間につき10日を限度とする。この場合の1年間とは4月1日から3月31日までの期間とする。</p> <p>介護休暇中の賃金は支給しない。</p>
(実施年月日) 第21条	<p>この規程は2017年10月1日より実施する。</p>
	<p>小学校就学の始期に達するまでの子を養育する組合員は、負傷し、若しくは疾病にかかった当該子の世話をするために、又は当該子に予防接種や健康診断を受けさせるために、子の看護休暇を取得することが出来る。</p> <p>前項にかかわらず、勤務6か月未満の組合員には適用しない。</p> <p>子の看護休暇の日数は組合員1人当り、当該子が1人の場合は1年間につき5日、2人以上の場合は1年間につき10日を限度とする。この場合の1年間とは4月1日から翌年の3月31日までの期間とする。</p> <p>子の看護休暇は、時間単位で始業時刻から連続又は終業時刻まで連続して取得することができる。</p> <p>子の看護休暇中の賃金は支給しない。</p>
	<p>介護休暇を希望する組合員は、要介護状態にある次の家族の介護を自ら行うために、介護休暇を取得することができる。</p> <p>① 配偶者(内縁を含む)</p> <p>② 父母</p> <p>③ 子</p> <p>④ 配偶者の父母</p> <p>⑤ 祖父母、兄弟姉妹、孫</p> <p>前項の「要介護状態」とは、負傷、疾病または身体上もしくは精神上の障害により、2週間以上の期間にわたり常時介護を必要とする状態をいう。</p> <p>1項の規定にかかわらず、勤務6か月未満の組合員には適用しない。</p> <p>介護休暇の日数は組合員1人当り、当該対象家族が1人の場合は1年間につき5日、2人以上の場合は1年間につき10日を限度とする。この場合の1年間とは4月1日から翌年の3月31日までの期間とする。</p> <p>介護休暇は、時間単位で始業時刻から連続又は終業時刻まで連続して取得することができる。</p> <p>介護休暇中の賃金は支給しない。</p>
	<p>この規程は2021年1月1日より実施する。</p>



剣道 教士七段
ふくしま りょう
福嶋 亮さん(吉祥寺支部)

2020年11月25日(水)、全中労(全国

中立労組政策推進会議)は、日暮里・ホテル

ラングウッドにて北海道、名古屋、埼玉、東

京より約50名が出席し、第44回定期大会

を開催しました。なお、本大会は新型コロナウイルス

感染症の影響により、会場の人数制限と時間短縮を行い、様々な感染対策

を行ったうえで開催となりました。

冒頭、北里議長挨拶(石田事務局長代

読・別掲)があり、各地域議長(後藤 北海道

議長、杉本 東海議長、行木 東京議長)の挨拶と続き、2020年度活動報告、2020

0年度会計報告・同会計監査報告が承認

されており、このウイルスとはしばらく闘って

かなければならないのではないかと感じて

います。このところ全中労連が国交省に強く要

望してきたのは、休車および雇用調整助成

金の特例措置の延長でした。休車の特例措

置については来年3月末まで延長されるこ

とが決まりました。雇用調整助成金の特

例措置は、田村厚生労働大臣が会見でこ

ちつかずなことを話していましたが、今の

情勢を見るかぎりでは、特例休車同様

に3月末まで延長せざるを得なくなるの

か需要自体が蒸発したかのような世界で

は、サービスなど展開できないのではし

ょうか。これは前にもちょっと話した

ことですが、コロナという災厄を経験した

後だというのに、「互いに見ず知らずの乗

客とドライバーがアプリでマッチングされ

る」というサービスが、はたしてコロナ前

同様に盛んになるか、という疑問を感じ

ざるを得ません。

このほかにも、コロナ禍の中で引き続き

注視してほしいことが幾つかあります。

「自家用有償旅客運送をライドシェア解禁

の突破口にせよ」と言い出しているのです。

ですが、この突破口を抑えることができれ

ば、当面、入ってくる隙間はなくなりませ

う。また、安倍政権時にあった未来投資会

議の後継となる成長戦略会議の動向にも注

意しておく必要があります。ここには竹中

氏はもちろん、菅首相のブレインの一人であ

るデービッド・アトキンソンというイギリス

人が民間議員として参加しています。アト

キンソン氏は、企業規模の大きさが生産性

の高低に深く係わり、中小企業統

合の必要性を説いています。こういう考え

方が巡りめぐって、ライドシェア企業を参入

させてタクシー事業者を統合するような発

想に結びつかなければいけません。

このほか、菅政権肝いりの「デジタル庁」

の創設も、まだ全容は見えていませんが、デ

ジタル化を進めることで規制改革を推し

進めていくことは明らかです。よく見

ておかなければなりません。

さて、このコロナの流行が拡大する中で

はライドシェアは形もなくなり、旅客

輸送を担ったのは鉄道やバスとともに、タク

シーだったわけですが、私は全中労セミ

ナーで「エッセンシャルワーカー」という言

葉を使って、これが意味することを説明し

ました。エッセンシャルワーカーとは「社会

を支えるのに不可欠な仕事に従事している

労働者」という意味です。

コロナ禍にあつては、エッセンシャルワー

カーと言うと、医療従事者が真っ先に思い

浮かびますが、人々の生活にとって絶対に

不可欠な点では、食品販売店の従業

員やごみ収集、清掃従事者もあてはまり

ますし、人々の移動を担うわれわれ公共交

通の担い手も該当します。4月に緊急事態

宣言が発令され、町が空っぽになってい

ても、タクシーは走っていました。その際に

は国土交通大臣から、地域の足を確保す

るために稼働を維持するよう要請を受け

いたのです。

私はエッセンシャルワーカーという言葉が

生まれたのはいつで、誰が作ったのかなど詳

しいことは知りません。ただ、コロナ禍よ

って社会がほとんどの活動を自粛しストッ

せざるを得なかった中であつても、どうし

ても「生活していくために」「社会を最低限

動かしていくために」「動いていなければなら

ない仕事があるのだ」ということ、実はタク

シーもその「ついで」ということが明確にな

ったというの、本当に大事なことだと思

います。仮にコロナ禍でなくとも、路上という現

場に出て事故や犯罪などさまざまなリスク

にさらされながら公共交通を支えているの

はタクシー労働者なのです。

このようなことはコロナに見舞われるま

で、ほとんどの人が気づいていなかったの

ではないでしょうか。当のタクシー乗務員自

身も気づいていないか、気づいていても口

にしたりはしないか、気づいていても口に

しないか、そういうことかと言いますと、そ

のようなエッセンシャルな仕事に従事してい

るにもかかわらず、社会からそれに見合う

敬意を受けていないし、それに見合う待遇

も受けてこなかったということ。これは

タクシーに限らず、職種を見ても分ると

おり、多くのエッセンシャルワーカーに当

てはまることではないでしょうか。

もちろん社会の価値観というものは時

間をかけてきていったもので、そこから、そ

う簡単に変えることはできないでしょう。だ

が、コロナ禍で得た価値観を生かし、ポス

ト・コロナの時代をより良いものにするため

には、エッセンシャルワーカーの社会的地位

の向上と待遇改善は繰り返していか

なくてはなりません。

こうした環境は、特にタクシー事業者が

様々な法律で縛られている中で、国民の安

全を度外視されるなどこの業界にとって望

ましくない法律改正を自論も動きなど、い

くつもの問題を浮かび上がらせる事になり

ましたが、同時にハイヤー・バスも含めた旅

客自動車事業全般で「社会インフラを支

えている職業である事」をしっかりと認知

してもらい、その社会的地位と労働環境を

上げていくために考えなくてはならない問

題であり、取り組まなければならぬタイ

ミングである、とも言えるのではないでしょ

うか。

さて、そう言うものの、タクシー業界

を見ればよく分かることですが、コロナ禍

によつて、エッセンシャルワーカー自身の職

場も打撃を受け、待遇は改善するどころ

か前より悪くなっているのが現実ではない

でしょうか。

タクシー業界の場合は運賃改定の実施

が不可欠な状況です。今年2月に運賃改

定を行えなかった東京は、運賃改定を実

施した多摩地区や神奈川の京浜地区よ

りも低い管収にとまるといふ異常な状

態にあります。ところが聞くところでは、

東京の業界団体は本省や局の手前、「運

賃改定」を口にするこさえ難しくな

るようです。「コロナ禍では環境が悪い

」とか「ひどいのはタクシーだけではない

」とか、さまざま言い方はできるかもしれ

ませんが、だとしても、いつだつたら「運賃

を上げてくれ」と言えるのでしょうか。そ

んな環境は、本当に遠からず来るのでし

ょうか。

さらに言えば、業界の多数を構成する

中小事業者が長年、規制に守られて「護送

船団」として既得権益を温存してきたた

め、「多少の理不尽でもお上の言うことに

は従う」という心づいた体質の問題もあ

るのだと思います。

近年、キャッシュレス決済導入や配車ア

プリへの投資などで膨大なコストがかか

り、それらはすべて会社の収支の内側で利

益を削りながらやってきているというのに、

「ここ何年にもわたり、消費税が上がっ

ていない」という一言さえ、なぜ主張しない

のでしょうか。このコロナ禍であつても、い

えコロナ禍だからこそ、声を大にして言

わなければならないことだと思

います。

前にも言いましたが、これが自由競争で

努力が足りなかった結果、収益が上がり

賃金も低いままだというのなら諦めもつ

くのです。そうではなく、タクシーは公

共交通として、他の産業とは大きく違っ

て運賃は公定幅運賃として釘づけにされ

たので最初から企業利益も天井が設定さ

れてしまっているのです。これでは、待遇

改善しようとしても、自助努力のしよう

がありません。だからこそ、総括原価を積み

上げ、平身低頭お願いしてやっとなパーセ

ントの増収率をもうろうという状況を打破

し、タクシー乗務員の「あるべき賃金」を

最初に算出し、そこから逆算して運賃を

決めるぐらいの気概を持たなければなら

ないと言いつつ続けているのです。

「エッセンシャルワーカー」という言葉が

世に出た今こそ、タクシー乗務員の「ある

べき賃金」とタクシーの「あるべき運賃」を

表に出して、堂々と議論すべきだと呼び

かけてあいさつに代えさせていただきます。

北里全中労議長挨拶

新型コロナウイルス感染拡大防止の観点

から全中労セミナーを9月初旬に延期し

ましたので、3ヶ月足らずで皆さんの前

でお話しすることになりました。

ただ「3ヶ月足らず」と言いますが、コ

ロナの感染状況は様変わりしてしまつて

います。あの頃、感染者は1日600人前後

にとどまっていたのですが、11月20日現在

で、2,300人を超えており、このままでは

500人出ている東京の感染者は、12月に

は1,000人を超える恐れがあるとまで

言われています。気温や湿度が下がれば感

染力が強まると言われていましたが、「ま

さかこんな急に…」というのが多くの

人の感想ではないでしょうか。私自身、この

ウイルスがこれほど爆発的な感染力を持

っていることに驚いています。強力なワク

チン完成の話もあり、希望的観測も聞こ

えますが、私自身、楽観視は禁物と考

えています。



北里全中労議長

このほかにも、コロナ禍の中で引き続き

注視してほしいことが幾つかあります。

「自家用有償旅客運送をライドシェア解禁

の突破口にせよ」と言い出しているのです。

政策・制度要求課題

- 1. 公共交通輸送機関としてふさわしい公的助成措置の確立
2. 道路交通法・道路運送法・その他交通・労働行政諸法規の徹底と指導
3. ハイ・タク産業の秩序を乱す白タクの排除と、NPO(特定非営利活動法人)の有償輸送の不法営業取締り
4. 大都市圏における渋滞緩和措置の推進
5. 営業車両の車検については初年度3年間、以降1年毎に設定
6. 安全対策と交通環境改善対策
交通安全機関の一員としてハイ・タク・バスに課せられた安全輸送の責務は、我々の労働条件はもとより道路交通の整備と密接な関係を持っている。安全輸送対策として次の具体的内容を各方面に要求する。
①道路の拡張と整備及び交通標識の改善
②交通環境に見合った合理的な速度制限
③利用者の安全と利便、走行効率の面からタクシー乗り場の適切な設置と充実
④公共輸送機関であるタクシー乗車時におけるバスレーンの併用使用
⑤タクシー乗務員の休憩所、食堂、トイレの設置拡充
⑥観光バスの観光地における駐車場の設置拡充
⑦観光バス利用客のための高速道路サービスエリアにおける路線バス停留所設置拡充
7. 自動車税の減免措置の確立
8. 市場の変化や需給調整に伴うハイ・タク産業の遊休資産の有効活用
9. 安全・信頼を阻害する恐れのある「ライドシェア」の導入に反対する
10. 社会インフラを支える「エッセンシャル・ワーカー」としての地位確立を目指す

2021年度 全中労役員

Table with 3 columns: 役職名 (Position), 氏名 (Name), 出身単組名・役職名 (Origin Group/Position). Lists members like 北里 裕治 (Chairman), 後藤 寿亜樹 (Vice Chairman), etc.