

## 2022生活総合改善終約

### タクシー 生産協力金

正社員、  
労供フルタイム  
乗務社員

一人あたり原資4万円として  
2021年度の乗務数に応じて配分支給  
(上限は5万円、下限は2万5千円)

労供短時間  
乗務社員

2021年度の乗務数に応じ、  
一人あたり2万円、1万5千円の一律支給

### ハイヤー

定昇維持 生産協力金 27万円  
(大阪営業所は出向者含む)

### バス

勤続手当維持  
生産協力金 乗務社員 18万円  
ガイド 15万円

### 内勤

生産協力金 1.5ヶ月分

2022生活総合改善は、2020年春から続くコロナ禍による苦境のなか国際自動車が大規模な事業改革の実行によって企業基盤の安定を図りつつ、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、「ホスピタリティとデジタル化の融合」の実践に向けた様々な会社施策に対し、積極的に協力するなかで、今年度は2022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の取り組みとし、またタクシー部門は要求方式の取り組みとなった。

協議方式で取り組んだハイヤー・バス・内勤部門は3月25日にそれぞれ会社提示を受け、3月28日に行ったハイヤー部門中央委員会、内勤部門拡大中央委員会、および3月29日に行ったバス部門拡大代議員会において、それぞれ全会一致で可決した。

要求方式で取り組んだタクシー部門は、3月31日に回答が示され、4月1日に行った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、4月2日の第4回中央委員会において報告した。

昨年同様にコロナ禍で事業の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、企業環境が不透明な状況でも「従業員第一主義」を最優先に掲げ、今ここに存在する社員・組合員の「生活の安定を最優先とする」ことが労使で共有できた上での今次回答に対し、経営陣に敬意を表すとともに我々国際労働組合が発信し続けてい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、コロナ禍の感染リスク防止を最優先として例年に比べ協議・交渉に時間を要することとなり、また昨年に続き一部の協議が継続されたものの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、2022生活総合改善を終約する。

#### 《ハイヤー乗務社員》

2022年3月25日

### 2022年度ハイヤー乗務社員 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2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、2022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2022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、新型コロナウイルスとの共存を前提とした新たな事業局面において、組合員の皆様の生産向上へのご協力を期待し、下記をお支払いします。
- 3.生産協力金 (1)支給額 270,000円  
(2)支給日 2022年6月30日  
(3)支給要件  
①支給日に在籍している者(大阪営業所は出向者含む)  
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》

2022年3月25日

### 2022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2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、2022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 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2022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、新型コロナウイルスとの共存を前提とした新たな事業局面において、組合員の皆様の生産向上へのご協力を期待し、下記をお支払いします。
- 3.生産協力金 (1)支給額 乗務社員 180,000円  
ガイド 150,000円  
(2)支給日 2022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
  - 4.大阪小型乗用乗務社員 国際ハイヤー(株)大阪支店乗務社員に準ずる。

以上

#### 《内勤職員》

2022年3月25日

### 2022年度内勤職員 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2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、2022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 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2022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、新型コロナウイルスとの共存を前提とした新たな事業局面において、組合員の皆様の生産向上へのご協力を期待し、下記をお支払いします。
- 3.生産協力金 (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 2022年6月30日

以上

協議部門提示

要求部門回答

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。未曾有の災害ともいえるコロナ禍にあつて国際自動車グループは、皆様のご協力の下2020年から取り組んでいる事業改革により最終黒字確保の見込みであるものの、営業収支は依然として厳しい結果となりました。

2022年度事業予測も、国内では3月21日「まん延防止等重点措置」が解除され、社会経済活動の回復への取り組みが再始動し明るい兆しが見えてきましたが、陽性者の減少は高止まりの状況が続き、昨今のオミクロン株のように第7波も懸念される状況となっています。また、ロシアのウクライナ侵攻に伴う原油高によるコスト増、需要増や供給網混乱による半導体不足等、2022年度事業予測についても、厳しい環境が続くと予想されています。

このような状況のなか、2022生活総合改善について、貴労組の要求の趣旨を踏まえ、厳しい事業環境によって組合員の皆さんの生活に深刻な影響が及んでいることを真摯に受け止め、社員第一主義に基づき「社員の生活の安定と確保」を最優先するとともに、コロナ禍が常態化し、今後は新型コロナウイルス感染症との共存を前提とした新たなビジネスモデル構築への協力を期して回答いたします。

#### 記

#### 《タクシー乗務社員》

2022年3月31日

#### 生産協力金の支給について

1. 生産協力金 1. 支給額 (1)正社員、労供フルタイム乗務社員  
一人あたり原資40,000円として2021年度の乗務数に応じて配分支給する。  
(上限は50,000円、下限は25,000円とする)  
(2)労供短時間乗務社員  
2021年度の乗務数に応じ、一人あたり20,000円、15,000円の一律支給とする。
  2. 支給方法 4月度賃金に合算し支給する。ただし、4月度賃金期間全欠者は復帰後に支給する。
  3. 支給対象者 2021年4月度から2022年3月度の間に乗務実績があり、2022年4月度賃金支給日に在籍している者とする。
  4. その他 ・ 班長内勤時の給与繰り入れ及び有給休暇補償の対象とはしない  
・ 組合本部役員(中央執行委員、専従者を含む)は支給対象から除外する
- II. 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



# 2022生活総合改善終約

世界で累計感染者数4億8,000万人、死者数612万人を数える新型コロナウイルス感染症は、昨年末に確認されたオミクロン変異株の感染急拡大によって感染者数がたつたの1年で4倍にも膨れ上がるなど重症化リスクが低いとはいえ感染力が極めて強く、各国が感染対策と経済の両立を進めてきたものの、一部を除き依然として社会生活に制限をかけ続けており、経済も停滞を余儀なくされている。

一方国内では、累計感染者数641万人、死者数2万7,800人と死者数こそ大きな増加は見られないものの、年明けの1月中旬から感染爆発が発生し、1日の感染者数が10万人を超える日が出るなどこの1年で15倍も増加しており、政府は各自治体の要請を受けて行動制限を課してきたが、都市部を中心に経済の停滞が響くなど社会活動の回復の目途は立っておらず、依然厳しい状況が続いている。

また、期待されている治療薬の開発が予想以上に進まない状況で国内のワクチン接種は2回接種が80%まで進んできたものの、変異株への効果や感染者数急増が影響し、副反応への懸念と併せ3回目の接種が約40%と大幅に下がるなど、感染自体の収束についても見通しは全く立たない状況となっている。

経済面においてもコロナ感染症以外でロシアによるウクライナ軍事侵襲による影響は避けられず、経済的につながりが深い欧州各国の景気減速とロシアが世界のエネルギー供給量の約5%を占めていることから、エネルギー供給不足によつて原油をはじめとした資源価格の高騰が長期化すれば、世界各国への影響は一層厳しくなると見られている。

特に米国では、国民生活の基盤と言えるインフレ対策への不満から11月の中間選挙で苦戦が予想されている民主党バイデン政権が公約で掲げた様々な法案の成立に躍起になっているものの、インフレ抑制のみならず格差是正・貧困解消など実現が難しい状況が続いており、貿易面では直接的な関係が薄いとされているロシアとの関係もその動向次第では欧州各国に被害が及び、間接的には大きな影響を受けることとなる。

同様に国内経済でも行動制限の解除による個人消費の回復や企業の生産活動の持ち直しに期待するものの、サプライチェーンの停滞や半導体等資材不足の長期化、ロシアの動向によつては物価上昇が加速し「カギ」となる個人消費の停滞を招き、日本経済の回復は大きく遅れることが予想されるなど当面は予断を許さない状況が続く

と見られている。

こうした中、2022年の春闘では前政権からの「官製春闘」が引き継がれ、岸田首相が「成長と分配の好循環」を謳い、高らかに「3%の賃上げ」要請を行った結果、製造業を中心とした大手各社が業績の回復や4月から始まる「賃上げ促進税制」を背景に高水準の回答を示しているものの、対して国民の70%が勤務すると言われる中小企業の状況は非常に厳しく、昨年の賃上げ率と比較して僅かに上昇はしたものの目標の3%には及ばない結果となるなど、未だ雇用・所得環境の改善には及んでおらず、物価上昇による支出増や年金支給額の減額、秋には75歳以上の高齢者の医療費窓口負担引上げなど、「国民生活の実態」は深刻な状況が続いていると考えなければならぬ。

我々が従事する旅客自動車産業は、奇しくもコロナ感染症の蔓延とともに社会に「エッセンシャルワーク」と認知されながら、助成金制度以外の労働者に対する補助・援助には結びつかない状況で労働者が感染リスクと闘いながら365日稼働を続けてきたが、度重なる宣言や措置によつて利用控えと移動制限も常態化し、収入減を理由とした労働者の流出や収益の激減によつて事業の継続が困難となる事業者が全国的に多数発生するなど、この2年で業界全体が疲弊している。

このような環境で国際グループは、業界を代表する企業として社会の要請である「稼働の維持」と「雇用の確保」という社会的責任を柱に業界の地位向上、自社の収益確保を目的に様々な施策に投資・挑戦を続けているが、利用者利便を目的としたデジタル化の急加速はこれまでの収益構造とは大きく違う変化をもたらし、「接客サービス」の品質競争が当たり前となるなど業界各社では「時代の流れ」に沿った新たな利益創出の形が必要となり、100年続いた旅客自動車産業の「人が移動していく」の時代はもはや終わったと考えなければならぬ。

2022生活総合改善は、予測を超え長期化している感染症の影響から国際自動車の事業収支が回復しきれないなか、事業の存続と雇用の維持を柱として「経営の効率化」や「生産性向上」のキーワードを基に改革を進めながら協議を重ねるこれまでに無い厳しい環境での取り組みとなった。また、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部門全てで進めている改革を結果させ、

同時に「社員自身の成長を考慮する会社」と「社員自身の努力と成長」の両立を果たすことが重要であると労使で共有し、「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「新しい働き方」を一刻も早く完成させなければならぬ。

一方、我々労働者自身は会社に「使われる」「動かされる」のではなく、我々国際労働組合の歴史で築き上げてきた「kmブランド」に誇りを持ち、努力と研鑽を重ねて新たな高みを我々自身でつかみ取るために「高付加価値の労働力集団」として今まで以上に組織としての結束を強固にしていかなければならぬ。

今次生活総合改善の会社提示と回答の意味するところは現在の状況では業績に依じた配分は難しいものの、それぞれの事業で進行している改革と未だ収束が見えないコロナ感染症との共存を見据えた「新しい働き方」への協力を望むものであり、とりわけタクシー部門における回答が感染リスクの高い環境でもタクシー事業の根幹をなす「稼働」に協力してくれた組合員に対する謝意が込められているなど、業界を代表する企業としての責任とエッセンシャルワークである「交通インフラ」を支える事業者としてのプライド、そしてなにより企業の「資産」である社員と家族の生活を守ることを示す内容であると捉え、同時に従事する全社員・組合員で「kmブランド」の向上に邁進しなければならぬ。

したがって昨年同様に「コロナ禍で事業の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、企業環境が不透明な状況でも「従業員第一主義」を最優先に掲げ、今ここに存在する社員・組合員の「生活の安定を最優先とする」ことが労使で共有できた上での今次回答に対し、経営陣に敬意を表すとともに我々国際労働組合が発信し続けている労働集約産業における「人材の力」の重要性と「団結力が交渉力」の結実した証と捉え、コロナ禍の感染リスク防止を最優先として例年に比べ協議・交渉に時間を要することとなり、また昨年に続き一部の協議が継続されたものの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、2022生活総合改善を終約する。

2022年4月2日  
国際労働組合

## 2022生活総合改善 日程表

年月日	会議	備考
2021		
12月20日	第4回中央執行委員会	2022生活総合改善スタート
12月23日	第2回合同執行会議	基本構想確認
2022		
1月6日	第5回中央執行委員会	基本構想確認
1月7日	第2回拡大中央委員会	基本構想確認
1月28日	第6回中央執行委員会	ハイヤー・バス・内勤部門協議方式確認 タクシー部門要求方式確認
2月14日	第1回ハイヤー部門労働使協議	労使協議申し入れ・協議開始
2月14日	第2回ハイヤー部門労働使協議	労使協議申し入れ・協議開始
2月14日	第1回バス部門労働使協議	労使協議申し入れ・協議開始
2月14日	第1回バス部門合同執行会議	
2月15日	第1回タクシード部門労働使協議	労使協議申し入れ・協議開始
2月16日	第1回内勤部門労働使協議	
2月17日	第2回ハイヤー部門中央委員会	
2月17日	第2回バス部門代議員会	
2月17日	第7回中央執行委員会	
2月18日	第8回中央執行委員会	
2月21日	第2回内勤部門拡大中央委員会	
2月22日	第9回中央執行委員会	タクシー部門要求案確認
2月24日	第1回タクシード部門合同執行会議	要求案確認
2月24日	第1回タクシード部門中央委員会	要求案提案
3月2日	第2回タクシード部門中央委員会	期中成果配分要求案確認
3月2日	第10回中央執行委員会	タクシー部門要求案確認
3月3日	第3回合同執行会議	タクシー部門要求書提出
3月3日	第3回中央委員会	
3月7日	第1回全員団交	
3月8日	第11回中央執行委員会	
3月9日	第1回タクシード部門団交	
3月18日	第12回中央執行委員会	
3月24日	第1回三役促進団交	
3月25日	第3回バス部門労働使協議	会社提示
3月25日	第3回ハイヤー部門労働使協議	会社提示
3月25日	第3回内勤部門労働使協議	会社提示
3月28日	第3回ハイヤー部門合同執行会議	
3月28日	第3回ハイヤー部門中央委員会	部門終約
3月29日	第4回内勤部門拡大中央委員会	部門終約
3月29日	第3回バス部門拡大代議員会	
3月30日	第14回中央執行委員会	
3月31日	第2回全員団交	回答日
4月1日	第2回タクシード部門合同執行会議	
4月1日	第3回タクシード部門中央委員会	部門終約
4月2日	第4回合同執行会議	
4月2日	第4回中央委員会	終約



# 2022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世界各国でワクチン接種が進み、防疫と経済活動の両立が進んでいるものの、度重なる変異を繰り返して2022年に突入する現在でも経済と人々の生活に多大な影響を与えている。

特に2021年後半に確認された新たな変異株の出現はワクチン接種後の「ブレイクスルー感染」となり、米国や欧州を中心に感染者が急増、年末には全世界で新規感染者数の週平均が過去最多を記録するなど従来の変異株に比べ重症化のリスクが低いとされている一方で、感染力が驚異的に強く、ロックダウンや再規制などの感染予防対策強化が進められているもの、日本国内でも徐々にこの変異株による感染者数が増加し始めており、回復傾向だった世界経済は再び不安定な状況に陥っている。

本年2月4日に中国・北京で開催する2022年冬季オリンピック・パラリンピックは、国際社会から様々な批判を浴びながらも習近平国家主席が自国の感染対策成功を誇示し、中国共産党が「世界を主導したい」と威信をかける国家イベントとなるもの、アメリカ・オーストラリア・イギリス・カナダ・ニュージーランドの5カ国で人権侵害を理由に政府高官や閣僚を派遣しない「外交的ボイコット」を表明しており、年末には日本も表明こそ中国への配慮を示したものの事実上の「ボイコット」を表明した。

引き続きアメリカは世界各国に呼びかけを行うものの、欧州各国など対応を慎重に協議している国も多く、米中対立が拡がりがねない状況で2022年が日中国交正常化50周年の節目となる日本政府も米中両国から圧力を受けながらの難しい日中関係の舵取りを迫られている。

国内では昨年発足した岸田政権が、安倍晋三権からの脱却を目指し「新自由主義の転換と再分配」と称して様々な金融・財政政策を掲げているものの、とりわけ年末に示した「賃上げ税制」の見直しは前政権から引き継いだ「官製春闘」によって賃金の引き上げを経済界に求め、継続雇用者の給与総額を引き上げた企業に大きな優遇を行うものとなっており、「業績の回復した企業にはこれまで以上の賃上げを期待する」とした。

労働者・労働組合にとっては賃上げと雇用の確保は最も重要な争点である一方で、企業収益の回復が不安定な現在の状況では「分配」の為の原資創出が最優先となり、実質賃金が先進国で唯一向上しない日本においては新たな成長戦略、構造改革によって企業が自ら賃金を上げ、雇用の確保できる経済環境を早急に実現しなければならぬ。また、国内のワクチン接種率向上や医療供給体

制の強化などによって感染者数と死亡者数が大きく減少し、個人消費も回復の兆しが見え始めてきたものの原油など資源価格の高騰による生活面のコスト増は国民にとっては深刻であり、各企業においても社員の生活の安定が持続的な事業の継続に不可欠であることから、日本経済の本格回復に向けては所得環境の改善が喫緊の課題となっている。

こうした環境のなかで我々の従事する旅客自動車産業も感染症拡大で大きな打撃を受ける産業の一つとして2年が経過してきたが、この間多くの事業者が廃業や事業縮小を余儀なくされ、存続企業についても政府の補助金制度などによって延命している企業も多いため、最新の変異株によって再び経済活動の停滞や人流抑制行動制限と移動の自粛が行われれば収益の回復に時間を要するだけでなく、更なる労働環境の低下を引き起こしかねず、労働者の他産業への流出が拡大する恐れがあることから、各企業とも労働力の確保が事業存続の鍵となってくる。

国際自動車は、創業100年を超える企業として自社のみならず業界の持続的発展と価値向上に向けて様々な取り組みを行っているが、とりわけ時代の要請である「デジタル化」については自社アプリの開発と改良、広告媒体としての車両活用、国内の多くの大企業との社会実験などを通じて新たな交通社会での基盤構築に有形無形の投資を行っている。

しかしながら社会が求める「近未来の交通社会」は、これまでのように我々旅客自動車産業だけで形成できるものではなく、多くの産業・大資本を巻き込んだ巨大なスケールで急速に進んでおり、その一翼を担うブランドとして生き残るには我々自身が更なる品質の向上はもちろん、既成概念に捉われず時代の変化や顧客のニーズに敏感に反応できる柔軟な発想のもとで「ホスピタリティとデジタル化の融合」を実践し、国際グループの「新たな100年」に向かって進んでいかなければならない。

またこのような環境の実現は、全社員の成長と生活の安定を柱とした「社員第一主義」によってこそ叶うものであり、事業存続を見据え、企業の社会的責任である雇用の維持と確保を最優先に労使が一体となって取り組んでいかなければならない。

国際労働組合は、長引く感染症の影響から疲弊した組合員の生活の回復を最優先に取り組みとともに、我々自身が守り、育ててきた「kmプランD」の価値向上を引き続き全組合員共通の課題として、社会に必要とされる「高付加価値の労働力集団」であることを組織の結束力をもって維持

しながら、今後も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つつ統一した意志のもとで「誇りを持ち、安心して働くことのできる職場環境」を目指した「新たな働き方」を構築していかなければならない。

したがって業界を代表する労働組合として組織の優位性を保持しつつ、強い団結の力とともに業界一の前線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」を組合員一人一人が極め、「生産性と賃金の整合性を見据えた運動」を基本とした2022アクションプランに基づき、ハイヤー・タクシー・バスとそれらを支える内勤整備職の4部門全てにおいて協議または要求をおこない、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。

## 【1】取り組みの考え方

【ハイヤー部門】  
賃金協定に基づく更なる配分協議または要求を行う。

【バス部門】  
賃金協定に基づく更なる配分協議または要求を行う。

【タクシー部門】  
生産協力金の協議または要求を行う。

【内勤部門】  
臨時給の協議または要求を行う。

【期中成果配分】  
国際グループにおける経営状況の推移を踏まえながら労使協議を継続する。

## 【2】要求作成と解決の目的

●1月7日の拡大中央委員会で基本構想を確認する。

●全部門で、2月中旬までに協議の開始あるいは要求を作成し、全部門とも3月中旬を解決の目的とする。

## 【3】取り組み方

●要求を行う部門は、速やかに中央執行委員会への受託権委譲を部門中央委員会で確立する。

●情報は部門ごとに作成し、集会では実情に応じて開催する。

# 2022生活総合改善 要求書

2022生活総合改善は、2020年春から続くコロナ禍による苦境のなか国際自動車が大規模な事業改革の実行によって企業基盤の安定を図りつつ、創業100年を超える企業として自社のみならず業界の持続的発展と価値向上に向けて、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など様々な取り組みを行い、同時に事業の根幹をなす全社員の成長と生活の安定の実現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、「ホスピタリティとデジタル化の融合」の実践に向け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。

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 50,000円

(2)2022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

## お悔やみ申し上げます



板橋支部  
高橋 理氏  
享年56歳

2021年11月下旬  
ご逝去されました。  
ここに哀悼の意を表します。



台東支部  
大沢 達明氏  
享年43歳

2022年2月16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



# 国際労働組合の福利厚生施設をご存じですか?

この機会にぜひチェックしてみてください!!

## 東急ハーヴェストクラブ

箱根や熱海のほか、軽井沢、那須、京都、有馬など季節ごとに楽しめます。(年末年始、ゴールデンウィーク、夏季等特定期間を設けています)



TOKYU Harvest Club

QRコード、URLからアクセスできます。

URL: <http://www.klu.jp/facility/harvest-club/>

## スポーツクラブ・ルネサンス

スポーツクラブ・ルネサンスは現地にて【KLUカード】を提示し、【ルネサンス会員証】を発行(事務手数料¥1,100が必要)してもらうことにより全国の施設で利用できます。

※都度(1DAY)利用の場合に限り、「利用料金補助申請書」を提出しますと、550円の利用補助が受けられます。



QRコード、URLからアクセスできます。

URL: <http://www.klu.jp/facility/sportsclub/>

## セラヴィリゾート泉郷

セラヴィリゾート泉郷は食事付き宿泊プランが充実しており、各施設ともご家族・友人と気軽に利用できる価格設定となっています。

詳しくは、「組合員専用ページ」から「こんなとき・あんなとき」「利用施設」にアクセスして下さい。



国際労働組合ホームページ  
URL: <http://www.klu.jp>

さらに

福利共済では、お祝い金やもしもの時の保障も充実しています。

※記載の内容は一例です。

- 結婚時**  
祝金…20,000円  
※住民票等の証明書類が必要です。(コピー可)
- お子さん誕生時**  
祝金…10,000円(生後15日以上)
- お子さん就学時**  
祝金…5,000円  
(小学校・中学校入学時いずれも)

- 私傷病による休業時(各種条件あり)**
  - 健康保険組合の傷病手当がない場合…日額6,500円(Aランク)
  - 健康保険組合の傷病手当が支給されている場合…日額1,000円(Bランク)
  - 休職期間満了時…加入1年あたり10,000円(上限200,000円、加入1年未満の場合は10,000円)
- 火災時**
  - 全焼…40万円(1口)~400万円(10口)(加入口数×40万円)
  - 半焼…20万円(1口)~200万円(10口)(加入口数×20万円)
  - その他…運営委員会が決定した額

※火災による共済金の給付を受けなかった会員には、その年度中の本人掛け金の半額が払い戻されます。(例) (10口×50円×12ヵ月)×1/2=3,000円(払戻し金額)

- 自然災害時(住宅自然災害見舞金)**
  - 全壊、流失時…200,000円以内
  - 大規模半壊・半壊・準半壊…100,000円以内
  - 一部損壊、その他の自然災害…20,000円以内
- 退職時(退職金別給)**  
組合加入1年につき、1,000円  
(上限は20,000円、加入1年未満の場合は1,000円)

詳しくは、各支部・分会の組合役員まで!

## 人物探訪



映画制作・俳優

はらだ しん  
原田 親さん  
(吉祥寺支部)

今回は、2010年に入社した吉祥寺支部在籍の原田親さんをご紹介します。原田さんはタフシー乗務社員として仕事をされる傍らで「映画の製作・俳優」をライフワークにいらっしゃいます。

原田さんは幼少期から学生時代を大阪府吹田市で過ごし、高校1年の文化祭ではクラス全員でオリジナルの8ミリ映画を作成し、ご本人も準主役を演じられました。それまで映画は好きで観ていましたが、その時に映画を創り上げる素晴らしさに魅了され、製作に携わったクラスメイトと一緒に映画研究部に思わず入部してしまっただけです。

その後、大阪芸術大学映像学科に進みさらに映画の道に進み込んだものの、卒業後は映画の道に進まず出版社に入社しサラリーマンとして過ごしていましたが、そんなある日、再び映画製作への声がかかったことから転職を決意、プロとして初めて携わった映画が1989年リドリ・スコット監督のアクション映画「ブラック・レイン」だったそうです。

しかし、映画界の裏側が垣間見えたことから、未練を残しつつも再び出版業界へと戻ることを決意し、その後15年間サラリーマンを続けることになりました。

今回はそんな経歴を持つ原田さんに「映画の素晴らしさについてお話しを伺いました。」

今回は、2010年に入社した吉祥寺支部在籍の原田親さんをご紹介します。原田さんはタフシー乗務社員として仕事をされる傍らで「映画の製作・俳優」をライフワークにいらっしゃいます。

原田さんは幼少期から学生時代を大阪府吹田市で過ごし、高校1年の文化祭ではクラス全員でオリジナルの8ミリ映画を作成し、ご本人も準主役を演じられました。それまで映画は好きで観ていましたが、その時に映画を創り上げる素晴らしさに魅了され、製作に携わったクラスメイトと一緒に映画研究部に思わず入部してしまっただけです。

その後、大阪芸術大学映像学科に進みさらに映画の道に進み込んだものの、卒業後は映画の道に進まず出版社に入社しサラリーマンとして過ごしていましたが、そんなある日、再び映画製作への声がかかったことから転職を決意、プロとして初めて携わった映画が1989年リドリ・スコット監督のアクション映画「ブラック・レイン」だったそうです。

しかし、映画界の裏側が垣間見えたことから、未練を残しつつも再び出版業界へと戻ることを決意し、その後15年間サラリーマンを続けることになりました。

映画で主演を務めたのですが、その時は勿論役者に魅力を感じたし、自分でも作りたいという欲望もあったので、両方ですね!今でも募集があればワークシヨップを受けに行ったりしています。

編集…原田さんが出演された映画「Dear Moon」が昨年の9月18日から劇場公開されたそうですね。

原田…はい、11月27日からはアンコール上映されました。支部の掲示板にも掲示させてもらいました。9月18日の上映はコロナ禍で客席数に制限があった中での劇場公開でしたが、全日満席でした。当日券も完売となり、お帰り頂いた方もありました。その中には、吉祥寺営業所の方もいました(笑)ゴメンナサイ!

編集…この映画の監督でもある「今関あきよし」監督に師事されていらっしやると伺いましたが、今関監督の魅力はどういったところですか?

原田…彼の作品も然りですが、人間性も素晴らしい方です。今関監督の作品は毎回観ていますし、参加の話が来たら必ず参加しています。

編集…その今関監督との出会いは?

原田…最初は高校の時、今関監督の8ミリ映画を観た事です。直接話をするようにになったのは5~6年前で、彼の過去作を上映するイベントがあり、こちらから声を掛けたところ「打ち上げ」に参加させてもらい、そこからの付き合いです。

編集…声を掛けるというのは勇気が必要ですが、現在今関監督と一緒に映画作りができていてという事は、監督から見ると原田さんに映画人としての魅力があったのでしょうか!

原田…おかげさまで、イベントがあると声を掛けて貰っています。

編集…映画に興味を持っている原田さんが、タフシードライバーを選んだ理由は何かですか?

原田…タフシー業界に入ったのは、出版社が傾き生活が苦しくなった時再び「映画」の事が蘇り、生活を維持しながら好きな「映画」に携われる(時間が作れる)仕事だと思い、この業界を選びました。タフシーは自分一人で完結する仕事です。始業点呼を受けて出庫し、帰庫して点呼を受けるまでは一人です。そういったところが楽で、終わる時間がはっきりしているのが、好きな映画の時間が取れる「切り替え」ができる仕事だと思えます。

映画のワンシーン。カラーでお伝えできないのが残念!

原田…そこは微妙なところで、高校3年生の時に別の

編集…周りの仲間の様子はどんな感じですか?

原田…タフシーは一人での仕事ですが、営業所では支部を始めとして私の「映画製作」「俳優活動」に理解を示してくれており、「今度上映はいつ?」「観に行くよ!」「良かったよ!」と声を掛けてくれます。仕事では一人ですが、仲間にも恵まれていると実感しています。

編集…タフシー業務が映画活動に影響することはありますか?

原田…直接的な事では、演者だけではなくスタッフとして声がかかる時があるのですが、車両部と呼ばれる事がありません。口で使う車の手配とか(笑)

編集…今日も明け番ですが、これから活動されるのですか?

原田…基本的には明け番で行くことはありません。休みを利用してします。

編集…では、どれくらいのペースで活動をしていらっしやるのですか?週に何回とか?

原田…ペースはかなりランダムですね、作品制作が始まると現場に3~4日張り付けたったりしますし、ロケで地方へ行ったりもします。

編集…今後の目標はありますか?

原田…次の映画が満員になってくれる事と、今関監督の次回作に再び参加する事が楽しみです。

編集…そういう楽しみがあると、仕事にも活力が湧いてきますよね。

原田…はい、やっぱり違いますね!

編集…最近気になっている俳優さんはいいますか?

原田…先日濱口竜介監督の映画で、カンヌ映画国際映画祭で脚本賞を合わせ4冠に輝いた「ドライヴ・マイ・カー」に出演していた「三浦透子さん」は良い俳優さんだと思いますよ。NHKの朝ドラや大河ドラマにも出演していますね。

編集…話題の作品ですね、原田さんの推しという事もありますから観てみたいと思います。最後になりますが、これからも原田さんの個性を生かした良い作品に出演されます事を期待しています。頑張ってください。

原田…ありがとうございます。観に来てください!

【編集後記】………

原田さんの明るい人柄からなのか、大原支部長執行員を始め多くの方から応援されています。映画の話をしていての時は目も輝いていましたし、「映画は生きがい」とも話していました。

これからも、個性を生かして素敵な映画作りに励んで頂きたいと思えます。

【編集・吉本るみ】