（前面より）

東ハイの財政が厳しい状況で、泊まりの中央委員会も「2013年から当面中止し、都内で行う」事が決定されていました。

## 東ハイ第40回大会以降の経緯

11月3日の第40回東京ハイタク労連定期大会での、東ハイ書記長選挙において福島・東洋交通労組書記長と今井・日の丸自動車労組委員長が争いました。選挙結果は36票中、17対19で福島書記長が敗れ、今井氏が東ハイ書記長に就任しました。

この結果は、単に福島書記長個人への票数ではなく、東京ハイタク労連の先頭を切り活動を支え、財政を支え、書記局活動を担ってきた東洋交通労組の役割が否定された事になります。東洋交通労組の役割を否定する事は、東ハイの基本方針と運動を実質的に放棄する事に繋がります。

大会後の11月9日の東ハイ第1回執行委員会において、菊池執行委員長・福島書記長が、

①東ハイの『事務局』と『登記』は早急にグリーン新町労組に移す事。

②東ハイ4役の責任と分担を明確にする事。

③東洋交通労組は政策闘争等には参加するが、文体活動の幹事は受けない。

と、発言しました。

ライオン交通労組の大松委員長が「組織的責任をとって執行委員長には立候補せず、活動の要である書記長に立候補したという今井氏の姿勢が問題であるし、その無責任な人を選出した半数の役員・代議員とは、東ハイの基本方針・精神を共にできるとは思えないので、東ハイを脱退せざるをえない」と発言し、退席しました。

豊川委員長は、東洋の申し入れについて

①早急にグリーン新町に移します。

②財政は金子氏、教宣は今井氏、文体は酒井氏が兼任します。

と、述べました。

## 東京ハイタク労連の財政は非常に厳しい中、「宿泊での中央委員会」は、今、必要か？

更に、新4役から「第1回中央委員会（1月26日・27日開催予定）は1泊で行いたい」と提案がありました。

菊池執行委員長が「昨年、東ハイと各単組の財政負担が大きく、また『1泊』することで団結が強化されるわけではないので当面中止する事を決定し、まだ2回の中央委員会を都内で行っただけです。東ハイも各単組も財政負担が厳しいので、都内で行うべきで1泊の中央委員会には、反対ですし参加しません。東洋が参加しなければ規約によって中央委員会は成立しません。次回執行委員会までに4役として再考するように」と、発言しました。

12月7日の東ハイ第2回執行委員会では、「報告・議案書」に「ライオン交通労組から11月30日に脱退届が提出された」こと、「東ハイ中央委員会が三浦で1泊で行う事」が明記されていました。

菊池委員長・福島書記長は議事の変更を要求し「11月28日の新宿駅と東京地域協議会への宣伝行動のビラとティッシュの内容は全く労働組合の方針・要求が無いひどいものであった。その上、以前から時間を守った事のない宣材をもった今井書記長が遅刻するとは無責任である。更に、東ハイ中央委員会を1泊で行えば『東洋は参加しないし、東洋が参加しなければ中央委員会は成立しない』と言ったことを無視して、『1泊の中央委員会』を設定したのか」と発言しました。

4役から「4役で決定しました」との答弁があったので、菊池執行委員長・福島書記長は「成立しないような中央委員会を設定する様な無責任な組織との活動には参加できない」と発言し、退席しました。

## 今後の政策闘争とタクシー産別労働運動の統合

2002年に小泉内閣の規制緩和推進によって、道路運送法が改悪されて以降、新規参入と増車によってまた景気の後退が拍車をかけ、タクシー労働者に賃金は30年前の水準に落ち込みました。ハイタクフォーラム（全自交労連、私鉄総連、交通労連）が先頭になって反対運動を行い、2009年には「タクシー適正化特措法」を成立させ、2013年には「改正タクシー関係3法」を成立させました。「新しい規制」が開始・強化される重要な年が2014年です。政策闘争を前進させるには、タクシー産別労働運動の強化・統合が必要です。

東京ハイタク労連4役が、東ハイ40回大会の方針を放棄している状況では、東京ハイタク労連を脱退し、全自交労連に加盟し、タクシー産別労働運動を強化することが必要です。東洋交通労組として組織決断の年です。

「改正タクシー関係3法」が施行される今年こそ、「乗務員の労働条件改善を通じて、より安全快適な輸送サービスを提供するという立法趣旨」を活かすのは、産別労働運動の強化であり、組合員の皆さんの協力です。

## 【第2号議案】「全自交労連への加盟決議（案）」の提案について

全自交労連とは交通労連加盟時代から友好関係にあり、「タクシーの規制緩和反対・新しい規制」を実現すべく共闘して運動を進めてきました。

特に、2005年4月に東洋交通が日本交通グループの第1号になったときは、労使共に「運賃ダンピングは行わず、サービスで競争する方針」を公開して、当時の運賃ダンピング等の規制緩和の流れに一石を投じました。当時、阿部優氏が日交労委員長で全自交労連の委員長でもありました。

「同一地域・同一運賃」「需給調整規制＝強制減車」への新たな規制の実現に向け、交通労連を脱退して以降は、当時の全自交東京地連（2012年に全自交労連から除名処分され現・KPU）は交通労連との関係を重視して東ハイを無視し続けたが、日交労と全自交労連本部とは友好関係が続いてきました。

全自交労連の前身は1947年からハイタクの産別労働組合連合組織として活動を継続し、ハイタク労働者の賃金・労働条件の改善と社会的地位の向上を目指して運動しています。

東洋交通労働組合は、情勢認識と基本方針が一致し、運動方針が基本的に一致している全自交労連に加盟して活動する事が、労働組合としての目的を実現する事ができます。

## 2014年春闘要求（案）

2014年1月31日、2月1日に明番集会にて討議を行い、2月9日の第1回中央委員会で審議し決定を予定しています。

**①賃金要求について**

（1）足切り45，000円を42，000円に減額する事。

（2）残業変動足切り1時間4，000円を減額をする事。

（3）賞与の「特別配分」に「7，500キロで35，000円を支給する」ランクを設ける事。

（4）「羽田定額」は、メーター料金で賃金計算を行う事。

（5）「A空転」の補償は、現行方式を廃止し、営収に入れる方式に変更する事。

**②高速帰路の会社負担**

（1）首都高速帰路の全線を会社負担とする事。

（2）外郭環状線の全線を会社負担とする事。

（3）圏央道の全線を会社負担とする事。

**2014年1月31日（金）、2月1日（土）に明番集会を実施します。重要な報告・提案がございます。組合員は必ず参加して下さい。**