

# 真に持続可能な地域公共交通を目指すべし —岸田政権の暴走を警戒—

2022年7月11日～12日、全自交労連は静岡県伊東市のホテル聚楽にて「2022夏季労働セミナー」を開催しました。東洋からは執行部全員が参加。全国からは約200人の組合員が集結。



### 主催者挨拶 全自交 溝上泰央中央執行委員長

先日、第26回参院選が終了した。安倍元首相の銃撃事件が選挙行動に影響がなかったとは言い切れないが、全自交としてもテロ行為は決して許さないことを確認したい。結果は立民は6議席減らし、維新が6議席増やし自民が圧勝となった。次の国政選挙まで最大3年あるが、増税や年金カット等これまで抑えられてきた施策がなし崩しに行われる可能性が極めて高い。警戒感をもって政権の暴走を許さず次の選挙に備えたい。そして、賃金が低いまでは、安全・安心な運行を担保できない。すべての職場で賃金・労働条件改善の戦いを積極的にしていかなければならない。今年の春闘もコロナ化で厳しいものとなったが一時的

支給などの成果も得られ、中小組合の健闘が目立った。組合員の粘り強い運動に敬意を表したい。  
定額乗り放題のmobiiについてだが、乗り放題5,000円で収支が賸るはずがない。実証実験をした渋谷区では3,000万円の赤字を計上したと言われている。乗務員の休憩時間が十分確保されない働き方も問題だ。労働の不当な安売りはすべての人が不幸になりかねない。我々は常に持続可能な地域公共交通を目指した運動を展開する必要がある。今後も学習活動は欠かせない。これまで歯を食いしばってコロナ禍を耐えてきた事業者・乗務員を守るため、適正な賃金支払いを求めていく。

「mobii」の安売り批判  
低賃金では安全守れぬ

### タクシーを巡る最近の情勢 国土交通省 梅田智タクシー事業活性化調整官

国交省はタクシーに対して「感染拡大防止効果の高い設備を備えた車両の導入」「雇用調整助成金の特例措置」「事業復活支援金」「資金繰り支援」「タクシーデリバリーの許可」「県民割」「LPガス高騰への対策」等、様々な支援を行ってきた。

また仮に感染症が終息しても、コロナ以前の水準にまで需要が回復しない可能性が高いことから、アフターコロナを前提とした運賃改定の在り方を早急に提示し、前倒しで運賃改定が行える環境を整備する。運賃改定に当たっては、感染症の影響を受けていない2019年の実績を用いて審査中である。

昨年末、タクシーの利便性向上のためにソフトメーターの実証実験を行い現在は実績のとりまとめ中である。ソフトメーターとは、タイヤの回転数ではなくGPS情報を基に走行距離を計測し運賃を算出するものであり、利用者が求めるサービスを企業側がコストをかけずに導入しやすくなるメリットがある。しかし災害時の大規模なネット障害やGPSの正確性への懸念もあるため、引き続き検討を進めていく。



新メーター導入検討  
運賃改定審査中

### 企業におけるカスハラ対策 交運労協 慶島讓治事務局長

交運労協が2021年5月20日～8月31日に交通運輸・観光サービス業に従事する組合員を対象としたアンケートを実施したところ「直近2年以内で迷惑行為(カスタマーハラスメント)が増えていると感じる」と回答した組合員は57.1%に上った。

対策が進まない理由として①カスハラに法的な裏付けがない②カスハラ対策が「消費者の権利の侵害となる可能性」を危惧する意見(=苦情はあくまで正当な申し出として保障されるべきでカスハラは従業員の稚拙な対応の産物にすぎない)があることが考えられる。これらの問題を受けて、厚労省はカスハラを定義づけ「企業が取り組むべきカスハラ防止対策」を策定した。

57.1%  
カスハラ増加



カスハラは貴重な人材を毀損させ、乗務員にとっては安全輸送にも悪影響を及ぼしかねない事象である。産業基盤を崩壊させかねない深刻な問題であることを企業が理解し、カスハラの加害者が利用者・顧客であろうと、従業員の人格を侵害する行為は許されないという認識を労使で共有することが必要だ。

先述したアンケートで、「迷惑行為を受けた後にそのことについて相談できる人が必要だと思う」と回答した組合員は、72.0%であることから、「働く者が互いに尊重し、共感しあえる職場」に創り変えていくことが求められる。

## 労働法制に関する諸課題

東京共同法律事務所 木下徹郎弁護士



日本労働弁護団は、違法な解雇がなされた場合に労働者に金銭が支払われることによって、労働契約関係を終了することができる「解雇の金銭解決制度」の導入に反対する旨表明する。理由は①違法解雇しても金さえ払えば解決できるとの安心感を使用者に与える②雇用が流動化してしまう③労働者が解雇を恐れて萎縮し、職場での権利行使が困難になる(組合の委員長や書記長が会社から放逐されかねない)等が挙げられる。

岸田内閣は2022骨太の方針で「裁量労働制の対象拡大」を主張しているが、こちらにも断固反対する。裁量労働制は実際の労働時間とは関係なく一定の労働時間を働いたものと「みなす」制度である。そのため労働時間管理がおろそかになって長時間労働が放置されたり、割増賃金の節約法として使用者が悪用する危険性がある。

労働者に不利な法制化  
断固反対!

## セミナーの課題と問題提起

全自交 松永次央書記長



現在、日本でウーバーイーツを知らない人はほとんど居なくなりました。ウーバーはすでに大多数にとって“悪”ではない。大阪では、折り畳みバイクで運転代行をしている人がいるそうだ。ライドシェアは絶対に日本では認めさせないという強い意志をもっていこう。

先日の参院選の投票率は52%であった。私はこれが民意だとは到底思えない。国政選挙はこの先3年ないが、コロナ禍を生き残ってきた事業者がここで潰れるようなことがあってはならない。組合員数を増やし組織拡大をしなければ、事業者は労働者の意見を聞き入れてくれないかもしれない。事業者が分からないことは、労働組合側が教えるくらいのつもりで知識をつけて活動にのぞんでほしい。

タクシー業界は高齢者が多く、コロナ禍以降退職者も増加傾向にある。これからは自分の体も家庭も大切にしたい働き方で、また自動運転によって代わられないよう、品質・サービスでタクシー乗務員としての立場を確立していくことが重要だ。



【最後は溝上委員長の掛け声で団結してガンパロー!】

生き残りをかけて闘う!  
ライドシェアは絶対に認めない!

## 苦情急増中!

《二種免緩和で高卒者が対象》  
第二種運転免許の受験資格を緩和する改正道路交通法が2022年5月13日に施行され、特別な教習を受けた人限り、以下のように変更されました。  
●年齢条件：満21歳以上・満19歳以上  
●運転経験年数：3年以上・1年以上  
取得条件変更によるタクシー業界への影響としては、【乗務員の若返り】【人手不足解消】等が期待されます。一方で現役乗務員からは、「運転経験不足の乗務員では安全面が心配」「運転に慣れて来た1年位が一番危険では？」と不安を訴える声も出ています。

現在、会社に寄せられる苦情のほとんどが「経路確認不足による迂回」「接客不良」です。経路が分からなければお客様に何う、自分で調べるのはもちろんですが、本来我々は地理のプロです。「ナビ通りでいいですか?」はダメです!常に勉強を怠らないようにしましょう。2005年に東洋が日交と業務提携しましたが、当時の機関紙には、当社を訪れた日交取締役が、東洋乗務員のマナーの良さに驚いていたとの記事が掲載されていました。未だコロナ禍で喘ぐ他社も多い中、今日の營收を上げられているのは、あなたの実力だけではありません。今一度「初心」にかえり、桜にNの行灯を掲げる者としてふさわしい振舞いとプロらしい営業を心掛けましょう。

## 訃報

2022年6月10日に松本一朗さん(5672)が、享年62才で逝去されました。東洋交通に在籍して約9年、優しく朗らかなお人柄で、誰に対しても気さくに接してくださった姿は、今でも忘れられません。心よりご冥福をお祈り申し上げます。



#ひとりごちる  
今回初めて夏季労働セミナーに参加して、全自交労働連に集う全国の仲間の実情を伺い知ることが出来ました。地方から参加した組合員の申し入れには「地方の実情をしっかりと東京に伝えたい」という

並々ならぬ想いを感じ、国交省職員ら登壇者は、一人ひとりの質問に丁寧に説明を返していたことが印象に残っています。全体を通して「組合員はお客様ではない。会費を払ってスポーツジムの会員になるだけでは筋肉がつかないように、自分自身も組織自体も自らも主体となり強く成長しなければ意味がない」と改めて考えさせられました。▼せっつかくスタンダードマニュアルをこなしても、お客様に聞こえないのと同じです。はきはきと大きな声で気持ちの良い接客を心がけましょう。(M.U)

