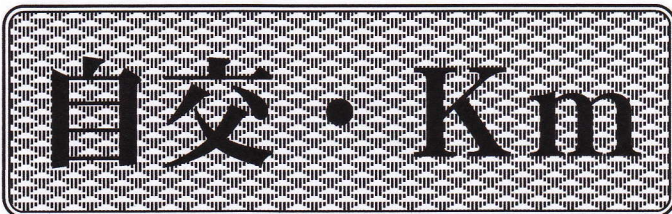


経営者の社会的責任を履行させるたたかいと春闘要求を結合し、『**実効ある適正化・活性化で労働条件改善**』を!
2012年春闘スローガン



●ホームページ <http://atukmunion.sa-suke.com/> ブログ: <http://atukm.tou3.com/>

3月9日は
2012年

春闘統一要求提出日

2012年3月9日は自交総連東京地連の統一要求提出日です。各単組要求もまとめて提出することになります。Km労働組合としても各支部で要求をとりまとめ月末の(28日)執行委員会でも要求のとりまとめをします。2月の7日から9日にかけて地連2012年春闘討論集会が開催されました。示された春闘方針(案)春闘の位置づけを次のように述べています。

経営者の社会的責任を履行させるたたかいを!

2012年春闘は、雇用対策・景気対策、経済・金融政策に背を向け、東日本大震災を口実に消費税増税、税と社会保障の一体改革、TPP(環太平洋連携協定)へ参加、地域主権改革など、労働者・国民の願いとは裏腹に野田民主党政権の構造改革・規制緩和路線によって、破局に突き進む日本経済と世界同時不況の深まりが進行するなかで闘われる春闘です。特定地域におけるタクシー事業が地域における交通の健全な発達に寄与することを目的にタクシ―活性化法が施行されて3年目を迎えます。地域協議会がまとめた適正化・活性化の実施状況の検証が行われるなか、輸送の安心・安全、地域貢献と運転者優位のしくみの確立にむけ、労働条件改善要求を柱に産業界別労働協約の締結をめざす集団交渉を追求します。あわせて経営者が利用者・国民に公約した公共交通機関としての経営者の社会的責任を履行させるたたかいと春闘要求を結合し『実効ある適正化・活性化で労働条件改善 2012年春闘』をスローガンに全力で取り組みます。

自交労働者の実態

東京のハイタク労働者の2010年年収は、厚生労働省・賃金構造基本統計調査によると2652時間も働きながら3,483,600円で前年比で169,400円減少し、他産業に働く労働者との格差は依然縮まっています。東旅協がまとめた2010年度(2010年4月~2011年3月)の特別区・武三地区における法人タクシ―(全事業者)の輸送実績は、1日1車当たり39,919円(税抜き)で、前年比1.9%増となり、実車率も39.7%と昨年実績を若干プラスしています。しかし関東運輸局が「適正と考えられる車両数」から試算した48,223円には程遠い実態です。

「2012年はたらくみんなの要求アンケート」集計結果

自交総連・全労連共同企画で実施されたアンケートの集計が出来ました。

37組合4,495枚が集約されました。(抜粋です)

〈今の職場で不満に感じること〉(複数回答)

- 賃金が安い 70.30%
- 有給休暇が取れない 39.78%
- 仕事がつくて大変 25.05%
- タクシ―強盗にあうか心配 24.69%
- 労働時間が長い 21.47%
- 職場が無くなるか不安 17.71%
- 労働時間が不規則 16.35%
- 機器・設備費など自己負担が多い 16.33%
- 経営者がワンマン 13.79%
- 割増賃金が支払われない 7.16%

アンケートの集計結果は、タクシ―乗務員の共通した要求ではないでしょうか? 企業各社によって若干の違いはあるのですが、①賃金が安い②有給休暇が取れない③仕事がつくて大変だ、など上位の回答は納得せざるを得ない内容になっていると思います。

食う寝る所に住む所

「そんなに文句があるのなら会社を辞めれば!」 パワーハラスメントが話題になっていきます。厚労省はパワーハラスメントを定義しました。同じ職場で働く者に対して、職務上の地位や人間関係などの職場内の優位性を背景に、業務の適正な範囲を超えて、精神的・身体的苦痛を与える又は職場環境を悪化させる行為

素不徒

城東（台東営業所）だけの話し？

班（課）を10人程度の小グループに分け連帯責任を持たせる目的なのか?????!

ロッカー室と仮眠室を分けたため、乗務の為出勤すると、着替えてゆっくりする場所がありません。また帰る前に着替えを済ませて雑談をする場所もありません。常連さんしか利用できない狭い談話室では乗務員同士のコミュニケーションもままなりません。それだけでなく相番と話しもしたことがない、顔も知らない場合があります。

小グループに分けられた人達の顔と名前が一致し無いのが現状です。出番も違えばシフトも違うこの集団に何を期待するのでしょうか？ 明け番会議同様一銭の足しにもならない「会議」でもしろと言うのでしょうか？小集団による労務管理は、昔製造現場で「ZD運動」などが有りましたが、歩合給という厳しい賃金体系の中で働くタクシー乗務員は、個々の揚高が100%賃金に関連します。事故も同じ事です。正に自己責任で解決しなければなりません。勝手に小集団を決めて集团的に管理することの不合理くらい実施前に検討されるべき事です。公然と批判されるとさすがご掲示物を外しました。台東営業所のこの様な試みを痛烈に批判する文書が届きました。以下掲載します。

能力のない管理者が行う稚拙な組織運営

台東営業所には1～4課まであり、その下には1～8班まであります。

そこで管理できないのでグループを作って乗務員同士に連帯責任を持たせる目的なのか、無能な管理者が楽しよとの思いか、馬鹿げた行為に出ました。戦前の日本では隣組を作り、隣近所に連帯責任をもたせ、密告など義務づけ住民を監視、管理を行った事もありました。北朝鮮でもそのようなことが行われているとの報道があります。

連帯責任は、銀座地区の自主規制違反を連帯責任で規制するなど管理者の責任回避の常套手段です。

私達乗務員はお客様に気を遣い、運転で神経を使い、そして乗務員同士にも神経を使わせる気ですか？。

タクシー乗務員は自分の責任で賃金を稼ぎ、万が一事故を起こせば自分で罰金を払います。

みんな自己責任で頑張っています。

会社が作ろうとしている組織は、乗務員同士が肩身の狭い思いをし、やりきれなくなる思いをする乗務員が出て来ることは目に見えています。

Km労組はこの様な管理を許してはいけません。みんなで働きやすい職場を作りましょう。

m. k

掲示板に貼りだしたグループ分けは旧北千住（3課、4課）分を数日で剥がしました。残りの1課2課分も時を待たずに剥がしました。特に説明もありません。そもそもグループ分け自体知らない乗務員も居ます。私達が見た掲示物は幻だったのでしょか！何がしたいのやら、誰が責任を持って決めたことなのか皆目解りません。会社は乗務員の意向を完全に無視して労務管理など出来ないことを知るべきです。責任ある者が納得できる説明をすべきです。

2012年2月20日台東支部より

どの様なコースで参りましょうか？（番外編）

●乗務員に最終的な走行経路の選択権はありません。●

実際はなかなか難しいのですが、...

青山一丁目交差点（ホンダ本社前）で乗車を申し込まれ、表参道交差点までと、行き先を告げられました。

ここで「どの様なコースで参りましょうか？」と聞けますか？

国道246を真っ直ぐ走ります。「どの様なコースで参りましょうか？」なんて聞きますと、おまえはプロか！なんて言われかねません。

マニュアル通りの対応で事足りるわけではありません。

交差点の何処で止まるかは確認の必要がありますが、もし乗客に表参道交差点の交番の角に付けてくれと言われると困ります。

青山三丁目目で右折して裏道から伊藤病院の角の信号に出る事になります。やはり手作りの対応が求められます。

●村上裁判は最終弁論●

★最終弁論です★

日時 2月28日（火）10時15分～

東京地方裁判所 619号法廷

多数の傍聴をお願いします。



●自交の活動●

2月28日、29日 ATUカレッジ

3月9日 春闘統一要求提出日

3月22日 春闘回答指定日

長期貸付金のお知らせ！

長期貸付金の申請は、2ヶ月前から受け付けます。先着順ではありませんが、なるべく早くお願いします。毎月25日が締め切りです。

貸付は翌月1日（原則）に実施です。 書記長

ATU共済給付金の現状について

●交通違反で信号無視が圧倒的に多いのが現状です。信号無視は重大事故につながります。免許証の無いタクシー乗務員は陸に上がったカッパ同然です。注意一秒怪我一生。免許証は飯の種