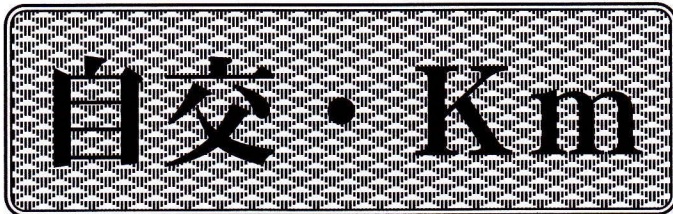


『お知らせ』

組合の様々な連絡、要望は本部事務局で承ります。
受付電話番号 (FAX兼用)
03-5808-9951 (台東支部)
(担当:岩崎・片岡)



第15号

2012年9月25日

本部所在地:東京都千代田区
神田須田町1-7-1ウイン神田702
電話・FAX03-5297-3555

Km労働組合 教宣部

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

第20回定期大会開催 (10月20日)

場所:万世橋区民会館 開催時間:10時30より~

- 交通費支給
- 明番. 出番は会社から会場まで
- 公休. 有給は自宅から会場まで
- 駐車場利用は実費支給

昼食(弁当)を用意しますので、出番の方も是非参加して下さい!



選挙結果 (9月16日開票)

全員信任される!

- 次期役員決まる
- ①執行委員長 大関安昭 (吉祥寺支部)
 - ②副執行委員長 渡邊俊夫 (赤羽支部)
 - ③書記長 片岡孝徳 (台東支部)
 - ④執行委員 渡辺浩伸 (赤羽支部)
 - (非改選) 佐々京一 (台東支部)

9月16日本部事務所で開票されました!

開票は選挙管理委員会(委員長:斉藤幸秀、委員:戸張隆光、明石彰彦)の委員によって進められました。
開票には副委員長へ立候補された渡邊俊夫さんも参加され厳正に実行されました。
投票率は91%を越え組合員参加の選挙が実施できました。選挙結果が当日開催された臨時執行委員会へ報告され拍手で確認しました。
尚、今年度の選挙は補欠選挙のため任期は1年となります。来年が通常の改選年度となります。

各労組は定期大会の季節を迎えています。私達自交総連Km労働組合も第20回大会を迎えます。他の労組から大会案内が続々と届く中で注目すべき事柄があります。どの組合も大会回数が60回を越えています。

他労組の大会


回数だけで言えば私達とは親子、孫ほどの差があります。9月12日に日本交通労働組合の定期大会に参加してきました。日本交通労組も67回大会でした。回数は年齢と同じで追いつくことは出来ませんが組織としては追いつけ追い越せです。親の背中を見て子は育つと言いますが、私達Km労働組合は親を追い越す努力をしなければなりません。整然と議事が進められる日本交通労働組合の定期大会に参加してその思いを強くしました。
執行委員長:岩崎博

なぜか中止になった話し合い

9月19日に羽田営業所で国労、全国際、Km労働組合の話し合いがもたれることになっていました。話し合いの議題は新人乗務員さんの組合加入に関する問題でした。組合加入は加入する乗務員さんの自由です。しかし実態は自動的にと言っても良いように国労への加入が続けられています。Km労働組合は団体交渉等で平等な加入機会を与えるように会社に迫っていました。三労組で基本的なルールを決めることが目的でしたが、どうやら国労が拒否されたようで急遽中止になりました。加入の際、職制を利用した会社の介入は排除されなければなりません。

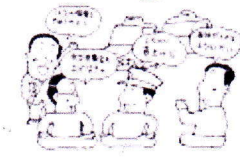
食う寝る所に住む所

オリンピックはプナシヨナリズムをかき立てます。「日の丸・君が代」に、ある種の違和感を持っている私でも日本人選手を応援しました。メダルの獲得に一喜一憂しました。ナシヨナリズムと言えは「竹島」や「尖閣諸島」の問題も日常生活の中に突然『国家』や『領土』が顔を出します。経済的な問題だけ考えれば離れ小島を管理維持することは大変な負担です。漁業権や埋蔵されているであろう資源が独占欲をかき立てるのでしようか? 歴史的に見れば日本の領土であり相手国も異議を唱えていなかったようです。歴史をどこまで遡れば良いのか。まさか4千年の歴史では無いでしょう。日韓、日中は「夫婦げんか」みたいなものだと言った人がいます。その人曰く、「嫌いだとか、憎いとか言うが「トリニダードトバゴ」が嫌いという人は聞いたことがありません。」確かに「メキシコ」や「ブラジル」が嫌いとは余り言いません。近いが故に好き嫌いや憎悪の対象になるのでしょうか。夫婦問題もそうですが話し合い以外に解決の方法はないのでは。なんて、我が身に照らして国際問題に言及してしまいました。 素不徒



加入案内できる!

私達自交総連Km労働組合を紹介した小冊子を作成しました。組織拡大の必須アイテムです。新規加入者の勧誘、お誘いに利用して下さい。



本部事務局に用意しています

メータ不正使用は問答無用

乗車直後にお客様とのやり取りに気を取られ、実車ボタンを忘れる事があります。確かにメータ不正使用になります。タクシーセンターに現認されれば、タクセン案件ですが弁明は出来ません。その結果処分が待ちかまえています。この処分がくせ者です。各社(東、西、南、北、東雲)で違う様なのです。

出勤停止1出番から担当降格、譴責(けんせき)まで様々なようです。管理者のさじ加減での処分ではたまりません。当事者が初回とか、回数で考慮されるべき事柄はあるでしょうが「揚げ高」がすべてのような処分では恣意的な処分になってしまいます。公平な対応が求められます。疑問を感じられたらKm労組へ相談を!

伊勢丹の専用乗り場

営業努力の成果として伊勢丹が専用乗り場になったことは乗務員にとっても嬉しいことです。会社も獲得した専用乗り場が成功するように積極的配車協力を求めています。

専用乗り場の獲得と営業戦略が一致して、様々な(と言っても無線の優先配車だけですが、それも8月で終わり)優遇措置で協力を求めるのなら理解出来るのですが、一過性の戦略では先が見えてしまいます。基本はあくまでも「流し」なら、主に新宿付近で仕事をする乗務員へ積極的に協力を求め、ほとんど新宿では仕事をしない乗務員まで総動員する必要はないでしょう。**基本は流し!?**

「保持キロは経営指標になりうるのか？」

揚げ高と走行距離と燃料を考えてみました。揚げ高÷乗務日数=平均揚げ高。走行距離÷燃料=保持キロ(燃費)。最近会社は保持キロをうるさく言います。エコドライブで燃料の節約...当然のことですが少し角度を変えて考えてみます。自家用車を運転する場合、何処まで行くかが目的です。何^も走るのが目的になるのです。ですから目的地まで行くには幾ら燃料を消費するかが問題になります。それが燃費なのです。安ければ嬉しい結果になります。では、タクシーの営業も同じなのでしょうか?一見同じようで、実は根本的な違いがあります。実車と空車の違いがあるのです。ただ目的地まで走れば良いドライブとは違うのです。実車でどれだけ走るのが問われるのです。それは実車率で現せます。

揚げ高÷燃料=〇〇。〇〇は円/ℓ。「営業燃費」とでも言いましょうか。1ℓで何円稼いだかです。簡単に言えば、稼ぐ為の燃料消費は当然であるとの指標が、この「営業燃費」になるのではないのでしょうか。指標として管理するなら合理的根拠があると言えます。「保持キロ」は高速道路を走行すれば格段に良くなります。高速道路を走行する仕事は揚げ高に反映します。走行距離も長くなります。帰庫時間オーバーや走行距離オーバーの車は保持キロが良いはず。 (一般道での営業努力も見逃せません、お客様次第と言うこと) 揚げ高÷走行距離=●●。●●は円/km。「営業距離」(実車距離とは違います)とでもしましょう。この指標は「実車率」と同じ傾向を示すと思います。

燃料の消費は、燃費で測ることが可能です。少ないに越したことは有りませんが、営業をする乗務員は、揚げ高が給料に結びつく唯一の指標です。経営という観点で考えても「営業」の成果(揚げ高)を抜きに管理の指標とすることは片手落ちです。乗務員にとっては迷惑な話です。6.5km/ℓ以上なら保持キロ手当でも出すのならエコ運転も徹底できるかも知れません。単純に燃料の消費量が問題なら走らないことです。問題は保持キロの中身です。営収は、着け待ちばかりではなく一定の距離を「流す」ことで確保できることは経験則でも確実です。箸の上げ下ろしを問題にするように、ペダルの踏み込みまでをとにかく言うのではなく、どうしたら営収の増加が可能か、例えば「銀座自主規制」をナンバープレートの奇数、偶数で解除するとか、乗務員の「給料の増加」に役立つ施策を求めます。どちらにしても管理の指標は科学的な根拠を持って説得力ある合理的なものであってほしいものです。



●主な活動予定●

- 9月26日27日
地連第125回定期大会
- 10月6日南部ハイタク協議会総会

- 定例執行委員会の予定●
- 9月28日 主な議題
- ①前回からの経過
- ②会計問題
- ③大会準備
- ④その他

★南部ハイタク共闘会議★

- 日本交通労働組合定期大会
9月12日参加者：岩崎委員長
- ATU共済総会：9月14日
参加者：片岡台東支部長
- 南部未組織宣伝：9月18日
参加者：渡辺赤羽支部長

本部からお知らせ