

2014年春闘

団体交渉経過報告

第2回 団体交渉

2014年3月5日(水)13時より、101号室にて第2回団体交渉が行われました。

会社側からは山岡執行役員、仲取締役部長、伊藤次長、深沢次長、組合側は、菊池執行委員長をはじめ、執行部7名全員が参加しました。

伊藤次長より、組合の要求に対する経営の現状での回答がありました。

1、『2014年賃金要求』

「ムスト」

(1) 月例賃金

① 能率給の足切りを45,000円から42,000円に減額する事。

【経営側】足切りを下げることは、「救済」であると考えます。昨年の秋に行った賃金の組み替えは『頑張った者が報われる賃金』として行ったものです。足切りをクリアした者が頑張っているということですので、経営としては減額というのはいけません。

② 残業時に能率給の腰高が、残業1時間当たりに加算される金額を4,000円から減額変更する事。

【経営側】残業は全ての乗務員がしているものではなく、会社側からお願いで残業をしてもらっているわけではありませぬ。「そのまま良いのではないかと考えます。」

【執行部】『頑張った者が報われる賃金』

を考えるのであれば、能率給がつく乗務員に支払われるものなので、減額は検討するべきではないでしょうか？

【経営側】計算をして、検討はします。

(2) 賞与部門

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。

【経営側】賃金改定後、賞与はまだ一度も支給されていないので、1年間通してみないと、どれくらいの金額になるかわからないので、まだ答えは出せません。

2、『労働補償の要求』

① 「羽田定額」は、メーター料金で賃金計算を行う事。

【経営側】定額運賃は認可運賃です。

元々、お客様を増やすために行っているサービスなので、燃料代は会社が負担しています。労使で負担するのは仕方ないことです。

【執行部】定額の場合、「予約時間が過ぎてメーターを入れても、割引額が大きくなるだけです。乗務員はそれに見合った仕事をしていますので、その分の給料は支払われるべきです。特にG勤の乗務員は、早朝の羽田定額の「予約がある」と、長時間待たされ、帰庫する時間帯が通勤時間ということに渋滞しており、帰庫遅延をしない為に自腹で高速料金を払っていることがあるという話を聞いています。その

ことについても、乗務員負担というのはおかしいことではないですか？

【経営側】メーター料金を营收に入れるとなれば、経路によっては金額にかなりの差が出ます。それを全て营收として計算するということはできません。

G勤のイレギュラーな帰庫遅延については、現状を把握し、高速料金を会社負担にするなどの対応を検討します。

② 「A空転」の補償は、現行方式から、营收に入れる方式に変更する事。

【経営側】もう既に营收に入れて計算しています。

3、『高速道路帰路料金の会社負担の要求』

① 首都高速の帰路料金は全額会社負担とする事。

【経営側】現状考えられません。

② 外郭環状線の帰路料金は全額会社負担とする事。

【経営側】現状維持でお願いします。

③ 圏央道の帰路料金は全額会社負担とする事。

【経営側】利用頻度を調べないとわかりません。これから開通するところもあるもので、現状維持です。

4、『一律3割の減車』要求』

都内全車「一律3割の減車」を行うよう、その先陣を切ると共に、「3割の減車」を他社にも働きかける事。

【経営側】3割減車をするという事は、会社の营收が下がり、乗れなくなる乗務員

も出てきます。「先陣を切る」というのは難しいです。

5、『スタッドレスタイヤの4輪装着の要求』

(12月～3月)

公共交通機関としての義務と責任を果たすため、12月から3月の期間はスタッドレスタイヤを常時4輪装着する事。

【経営側】チェーンを全車携帯しましたが、装着率があまり高くありませんでした。スタッドレスは徐々に増やしていきます。数年計画です。「ムスト」の面で、シーズンで履くというのは難しいですが、希望者には装着できるように対応していきます。



第3回 団体交渉

2014年3月13日(木)10時より、101号室にて第3回団体交渉が行われました。

会社側からは山岡執行役員、仲取締役部長、伊藤次長、深沢次長、組合側は、菊池執行委員長をはじめ、執行部7名全員が参加しました。

伊藤次長より、組合の要求に対する経営の現状での回答がありました。