

第5回 団体交渉

2014年4月22日(木) 11時より101号室において第5回団体交渉が行われました。経営側からは、林専務、山岡執行役員、仲取締役部長、伊藤部長、深沢次長が出席し、組合側からは菊池執行委員長をはじめ、7名全員が出席致しました。

冒頭、経営側より『2014年春闘要求』についての回答書が提出され、伊藤部長が回答書を読み上げました。

1、2014年賃金要求について

①月例賃金の要求については、「足切り」を越えた『頑張った者が報われる』という賃金改定の基本主旨から外れ、残業時の越高を減額II救済 することは基本給の見直しを伴う抜本的な賃金改定が必要となります。昨秋の賃金改定から日が浅く、時期尚早と考えます。

②賞与部門の要求については、改定後まだ一度しか賞与は支給されておらず、少なくとも1年を通じた数字を把握した上で初めて、検討する課題か否かが判明します。これも時期尚早と考えます。

2、労働補償の要求について

①羽田定額運賃は認可されたエリア別メーター運賃であり、給料計算の基となります。利用客拡大を狙う活性化の主旨で導入された定額運賃は、最初から労使で差額分を負担してきました。また、定額料金については4月18日運行分から見直され、労働に見合う額に修正されており、現行通りでお願いいたします。

②「A空転」の補償は

③、高速道路帰路料金の会社負担の要求について

①首都高速の帰路会社負担は距離別料金導入の際に検討済みで、営業圏内まで負担しています。更に、今春の消費増税分も会社が負担しております。

担しております。現行通りでお願いいたします。

②外郭環状線の帰路会社負担は、必要箇所について既に会社負担となっており、同じく今春の消費増税分を会社が負担しております。現行通りでお願いします。

③圏央道の帰路負担については、現状困難であります。

4、「一律3割の減車」要求について

準特定地域に指定され、地域協議会の動向をみている状態です。率先して減車するということは、乗務できない人も出ることも繋がります。慎重に対応します。

5、スタッドレスタイヤの4輪装着の要求について

昨年から全車にタイヤチェーンを装着し降雪時も安全対策に取り組んできました。その効果は、1シーズンでは判明せず、耐久性と費用対効果については検証中です。可燃物として消防法の規制があり、現状では設置場所の確保が困難ですが、会社としても引き続き安全対策を検討中です。

以上の回答が伊藤部長より読み上げられましたが、昨年度、賃金改定を行ったことにより、現時点では、これ以上の原資が出せないという結果となりました。

再度、組合より交渉を行った結果、林専務が社長と相談し、以下の回答を得られることができました。

6、本年度に確保された利益に対する最大限の回答として、次の通り4,680,000円を解決一時金として東洋労組に支払う。

また、乗務員資格取得支援対策として、新たに東京タクシーセンター主催の「外国人旅客接客接遇研修」を加え、その費用を全額会社負担とします。

2014年 4月22日

東洋交通労働組合 執行委員長 菊池 るみ哉

東洋交通株式会社 取締役社長 五嶋 正樹

回答書

去る2月13日付、貴労組より給与規定の改善及び諸労働条件の改善に関する要求書が提出され、以来幾度にもわたり交渉を積み重ねてまいりました。

さて、国内の経済状況を見ると4月には消費税が8%に増税され、タクシーの利用だけでなく全体の消費落ち込みが懸念されております。仮にすぐに景気回復ができて1年半後には更に10%への増税が予定されており、右肩上がりの成長は安易に期待できません。安倍政権が声高に唱えているアベノミクス効果は、現在も一部の産業のみに留まっており、市場全体が潤っている実感はなく、6年後のオリンピック開催の経済効果が市場に反映されるまで、まだまだ時間が掛かるものと考えられます。

また、世界経済をみてもアメリカ市場の景気動向が、相変わらず翌日の国内市況に反映する不安定さで、T P P問題も解決が長引き国内市場に不安をもたらし、日銀も景気回復と打ち出せない状況です。また中東情勢不安から今年1月にはL P Gが過去最高値を記録し、040円ものコスト高が発生し予想の範疇を超える燃料費を記録し経営を圧迫しました。

更に、1月27日には改正タクシー適正化新法が施行され、事業者は今まで以上に適法での営業が課せられました。労使とも念願の成立ですが、この新法は時限措置のため、3年間の効力しかなく最大で6年の法律では、その先行きは不透明な状態です。

このような厳しい経済環境下、業界の中で生き残りを賭け労使一体となってサービス・品質の向上に努め「選ばれたタクシー」として、また職員・乗務員として働く者が幸せを感じられる企業として成長し続けていかなければなりません。特にわが社は、タクシー業界のリーディングカンパニーである日本交通の子会社であり、時代の最先端を行く日本交通グループの一翼を担う会社として率先して品質向上に取り組む立場です。その為に昨年から、乗務員のスキルアップのための各種資格取得費用の全額会社負担、オリンピックを睨んだ観光ドライバー育成費用など、その費用負担は年々増加しております。

つきましては上記のような昨今の経済情勢やタクシー業界を取り巻く環境はじめ諸般の事情を勘案し、貴労組の諸要求について一つでも多く要求を実現させるべく検討した結果、最大限の誠意をもって下記のとおり回答するものいたしますので、ご理解とご協力をお願い申し上げます。

記

1. 2014年賃金要求について

これまで労使で長時間かけ協議し2013年10月30日付で「頑張った者が報われる」賃金体系を作り上げ「未収金手数料5%の撤廃」を含む「賃金改定」と「賞与改定」をおこないました。

- ① 月例賃金の要求については、「足切り」を越えた「頑張った者が報われる」という賃金改定の基本趣旨から外れ、残業時の越高を 減額=救済 することは基本給の見直しを伴う抜本的な賃金改定が必要となります。昨秋の賃金改定から日が浅く、時期尚早と考えます。
② 賞与部門の要求については、改定後まだ一度しか賞与は支給されておらず、少なくとも1年を通じた数字を把握したうえで初めて、検討する課題か否かが判明します。これも時期尚早と考えます。

2. 労働補償の要求について

- ① 羽田定額運賃は認可されたエリア別メーター運賃であり、給料計算の基となります。利用客拡大を狙う活性化の主旨で導入された定額運賃は、最初から労使で差額分を負担してきました。また、定額料金については4月18日運行分から見直され、労働に見合う額に修正されており、現行通りでお願いします。
② 「A空転」の補償は営業収入に入れて計算しております。

3. 高速道路帰路料金の会社負担の要求について

- ① 首都高速の帰路会社負担は距離別料金導入の際に検討済みで、営業圏内まで負担しています。更に、今春の消費増税分も会社が負担しております。現行通りでお願いします。
② 外郭環状線の帰路会社負担は、必要箇所について既に会社負担となっており、同じく今春の消費増税分を会社が負担しております。現行の通りでお願いします。
③ 圏央道の帰路負担については、現状困難であります。

4. 「一律3割の減車」要求について

準特定地域に指定され、地域協議会の動向をみている状態です。率先して減車するということは、乗務できない人も出ることも繋がります。慎重に対応します。

5. スタッドレスタイヤの4輪装着の要求について

昨年から全車にタイヤチェーンを装着し降雪時の安全対策に取り組んできました。その効果は、1シーズンでは判明せず、耐久性と費用対効果については検証中です。可燃物として消防法の規制があり、現状では設置場所の確保が困難ですが、会社としても引き続き安全対策を検討中です。

- 6. 本年度に確保された利益に対する最大限の回答として、次のとおり4,680,000円を解決一時金として東洋労組に支払う。また、乗務員資格取得支援対策として、新たに東京タクシーセンター主催の「外国人旅客接客接遇研修」を加え、その費用を全額会社負担とします。

以上