

第1回労使協議会

2014年6月6日(金)

2014年6月6日(金) 午前10時より第1回労使協議会を実施しました。

会社側からは、山岡執行役員、仲執行役員部長、伊藤部長の3名が参加しました。組合側からは、菊池執行委員長をはじめ、7名全員が参加しました。

今回の協議事項については、協議がスムーズに進行する為、あらかじめ事前に申入書を会社側に提出しました。

【協議事項については左記の通りです】

(組) Ⅱ組合 (経) Ⅱ経営

①労働時間とメーター機の取扱いや教育・指導について

(組) 「労働時間」については、未だに理解していない乗務員がみられます。その為、1出番の労働時間が20時間(1か月平均)をはるかに超えている乗務員もみられます。会社側の解釈は、打刻(出庫時)から打刻(帰庫時)までの時間が20時間であれば良いとされていますが、実際の20時間とは社内での作業時間も含めなければいけません。つまり社外労働時間は19時間20分(社内作業時間は、出庫前20分、帰庫後20分、合計40分)です。この事を乗務員に良く理解させ、守るように教育・指導して頂きたい。そもそも「打刻から打刻」という管理方法に間違いがあると思います。根本的に管理方法を見直して下さい。

また、各月の最終勤務日について「月間総労働時間がオーバーする可能性がある乗務員は、出庫時間を遅らせるか、帰庫時間を早くするなど、しっかりと管理して下さい。」「ひとりの自分勝手」が会社、仲間迷惑を掛けることとなってしまいます。毎月欠かさず徹底的に行って下さい。

(経) 管理方法については、どの様に行えば最適か、また法に基づいているか、確認します。

(組) 「メーター機」の取扱い、操作を正確に理解していない乗務員が多くいます。特に「偽装回送」「メーター不倒」などへの指導・教育を徹底して下さい。

(経) 指導・教育を徹底します。

②事故・違反の防止、教育と処分の見直しについて

(組) 事故は若干減少した様ですが、一向に「注意不足」の事故は多く発生しています。事故を減少させる為、真剣に考えて行きましょう。

また、事故や違反を犯した乗務員への処分や罰則が悪平等であったり、正確に定められていないので、しっかりした基準を作り、実行しましょう。組合側で案を作成したので、摺合せをしましょう。

(経) 罰則規定案は確認しました。問題はないと思います。が、再度確認します。

③G勤務者、特定条件での労働条件の取扱いについて

(組) G勤務者の場合、朝方の無線配車時において、帰庫遅延になりそうな場合は首都高速帰庫路料金は会社負担として欲しい。

(経) 状況を確認しながらその都度、対応します。

(組) G勤務者が通勤する時間帯にロッカー室のエアコンが切れている事があります。暑くて大変なので、その時間帯もエアコンを入れておいて下さい。

また、駐車棟の蛍光灯が帰庫時に点いていない事があります。洗車する際、見えづらいので必ず点けて下さい。

(経) エアコンについては、入れる様に周知します。駐車棟の蛍光灯については帰庫時に点けます。

④EJUS勤務での特定条件

(時間・賃金・高速料金補償について)

(組) お客様を迎えに行く際は「迎車使用させ」(到着後は空転処理。但し、迎車料金を売上とさせて欲しい。

(経) 東洋交通だけが迎車料金を売上にたてる事を了承するわけにはいきません。但し、東洋交通の賃金体系は「時間賃金」ですので、迎車メーターで迎い、お客様が乗車する際に空転する事によって、労働時間を確保する事ができます。

⑤施設の改善について

(組) 電球が切れている蛍光灯などは早めに交換して下さい。

(経) 早めに対応します。

(組) 喫煙室はその都度清掃出来る様に、壁紙を張り替えして下さい。

(経) 壁紙は張り替えます。

⑥懲戒処分と労使関係について

(組) どの様な状況においても処分は原則的に行う様、徹底して下さい。

(経) 原則的に実施します。

⑦スタッドレスタイヤの保管場所の確保と

タイヤチェーンの管理について

(組) 冬季になる前に、保管場所などをしっかりと確保して下さい。

労使でしっかりと協議して良い会社へ

(経) 現在、保管場所を確認しています。

⑧会社側と組合側との連絡体制について

(組) 組合員の事については、どの様な事でもちゃんと組合側に連絡して下さい。

特に、無断欠勤者については情報を共有化して対応したい。

(経) 組合には早めに連絡する様にします。

以上、8項目について協議しました。

2014年5月30日(金)霞ヶ関にて日交労赤羽支部と合同で宣伝行動を行いました。

日交労赤羽支部との合同宣伝行動(霞ヶ関)



タクシーを利用される「すべての大切なお客様」のために、わたしたちは安全で快適なタクシーを提供し、その利便性と品質を高めてまいります。

『タクシー特措法改正法案』が1月施行されました。地域協議会の充分な議論を経て、適正な需給バランスの実現に向け減車を進める道筋がさらに確かなものとなりました。乗務員への安全教育も施さないで無理な営業を続けさせるような事業者の新規参入を阻止することもでき、渋滞の原因になる違法駐車やタクシーがからむ交通事故の減少も実現できるでしょう。タクシー事業は行政の指導を遵守し免許制で管理してこそモラルが保たれ、乗務員負担を廃止し同一地域同一運賃が確立されてこそ安全が現実となります。2020オリンピックパラリンピックをひかえ、タクシーが快適な公共交通機関として社会に貢献できるよう、わたしたちは品質と利便性をさらに高めてまいります。

