

●配分がゼロの人ほどどれくらいいますか？
（執）2名です。その内、春闘の要求書を提出してから、放置駐車・駐停車違反で処分された事実がたくさんありました。

●新川進氏
（執）5名です。

●藤田涉三氏
●Eコマードの評価やEコマード満点だった場合、処分者が挽回できるシステムを導入するというのはどうでしょうか？
（執）Eコマード満点者は賞与のポイントで1回につき5,000円支給されています。加点内容は次回検討します。

●高田知義氏
●賞与の実車キロ配分の6,750キロアップは増額されないのですか？
（執）はいません。

●鎌田啓吾氏
●審議で決議したら、賞与の実車キロ配分はいつ賞与から計算されますか？
（執）次回、8月の賞与からです。

●小野純一氏
●スタッフドスタイヤの回答が「希望者には4輪装着と曖昧な表現となっているので、よくわかりません。
（執）組合の要求はあくまでもシーズンでの4輪装着です。しかし、グループの中でもシーズン装着しているのは三和交通さんだけです。むしろ4輪は必要ないと乗務員が言っているグループもあるようです。降雪時に、出勤できない乗務員もいますので、現在本数でも出庫する車は4輪装着できます。

以上の内容で審議し、今回の「2015春闘妥結案」と解決金の配分方法について、中央委員の拍子により、それぞれ満場一致で承認されました。

2015年 春闘回答書

2015年 5月 1日

東洋交通労働組合
執行委員長 菊池 るみ殿

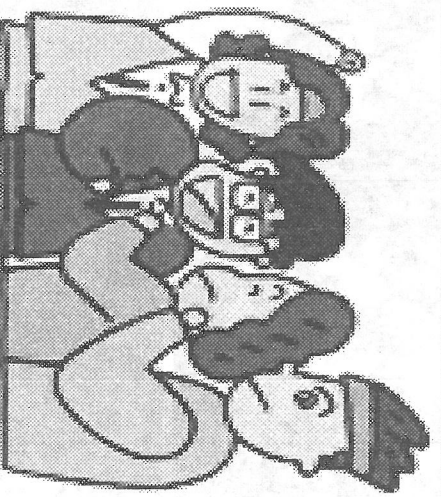
東洋株式会社
取締役社長 川崎 明

回答書

13日付けで2015年春闘要求書が提出され、以来度重なる

期のアフレから脱却すべく改革に取り組んでおりますが、に行き渡っておらず一部大企業だけに限られている現状復が見られていないことから追加緩和の期待がかかっている物価指数の推移は消費動向値上がり分を引くとゼロ、短期的と認められています。市場全体が潤ってこないと業界が起爆剤の東京オリエンティック・パブリックは開催まで5されるまで、また時間が掛かるものと考えられます。その外資による二種免許制度を崩壊させる配車プログラムの展開、その防衛策に資金を投入し動かさざるをえません。原発処発動中止の影響によるライオンラインの値上げ、T P P問題、材料が山積で景気の急成長は期待できそうではありません。その犠牲者になったイヌラA国によるテロ行為やロシア・わ紛争があり、石油・ガスの高騰が懸念されます。昨年、迫したことは記憶に新しいところであります。

で、「選ばれるタクシージャ」として業界のなかで生き残っている、で、労使共に手を組み進んで行かなくてはなりません。のある、幸せを感じる職場環境で安心して働ける企業としてす。特に我が社は、タクシージャ業界を牽引する日本交通グループ取り組みにチャレンジしています。その一環として乗務員各種資格取得費用の全額会社負担、オリエンティックを覗んだハムの新成など、その費用負担は年々増加しております。今の経済情勢やタクシージャ業界を取り巻く環境はじめて諸般の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、おり回答するものといえますので、何卒個別のご理解と



ご協力をお願い申し上げます。

記

1. 2015年賃金要求について

2013年10月30日付けで農労組と“頑張った者が報われる”という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 船乗給の「足きり」を 減額＝救済 する事は、所謂“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、元の給料体系へ戻る考えです。また、残業時の腰高を減額することは、現状では年間の原資を確保できません。もし導入するならば、給料体系全般の見直しが必要となります。

② 賞与部門の要求については、改定後1年の経過を見て、より“頑張った者”への手当ての支給であり、現状のランク幅が著しく開いていることから要求通り新設し、その金額は、「7,500キロ以上で40,000円の支給」とします。更にその上のランクについても見直し、「8,000キロ以上で50,000円の支給」へ増額、8,400キロ以上と8,800キロ以上を統合し、「8,500キロ以上で55,000円の支給」とします。

2. 労働補償の要求について

① 羽田在籍運賃は認可された地区別ユーザー運賃であり、給料計算の基となります。活性化の主旨で導入された定額運賃は、年々利用客が拡大し浸透してきております。また、首都高・山手トンネルの開通に伴い、労働に見合う額に今春修正されております。現行通りでお願いします。

② 現在、月間27万件的無縁配車を受けている中で、どうしても電波状況の悪い所謂不感地帯が発生します。また、スマートフォンからの配車は、無線センターオペレーターが間に終まらない配車で、その空欄について現状で補償することは困難であります。現行通りでお願いします。

3. 高速道路帰路料金の会社負担について

① 首都高速の帰路料金は、距離別料金導入の源に検討済みで、営業圏内まで負担してまいります。現行通りでお願いします。

② 外郭環状線の帰路料金は、必要箇所について既に会社負担となっております。現行通りでお願いします。

4. 「一律3割の減額」要求について

●特定地域に指定されておりますので、地域協議会の動向をみて慎重に対応いたします。

5. スタッドレスタイヤの4輪装着の要求について

●昨年全車から全車にタイヤチェーンを装備し降雪時の安全対策に取り組んでまいりました。要求の全車4輪チェーン装着は、その費用の面からも困難ですが、降雪時に希望者は装着できるように順次本数を増やしていきたいと考えております。可燃物として消防法の規制もあり、保管場所の確保が課題ですが、安全対策として検討を続けてまいります。

本年度に確保された利益に対する最大限の回答として、4,940,000円を解決一時金として東洋労働に支払うこととします。

以上