

(前面より)

●羽田空港からの帰路で、現在何名かの乗務員が、大師から首都高に乗って帰ってきています。高速帰路料金の詐欺ではないでしょうか？  
(執行部)

それは懲戒処分事案です。すぐに事実を確認して、実際にそのようなことをしている乗務員がいれば処分の対象になります。

●スタッドレスタイヤ4輪装着要求について、国土交通省から2輪装着と4輪装着での制動距離のデータが出ていました。会社に4輪装着を要求する際に、このような内容も含めて要求して欲しいです。  
(執行部)

データに関しては、組合側も経営側も知っています。その他にも色々調べた上で要求をします。スタッドレスタイヤの4輪装着が法律で義務化されない限り、現在のところ強制力がなく、事業者の判断となっています。組合側としては、お客様や乗務員の安全を考えて、シーズンでの4輪装着を要求していきます。

●無線空転について、メーター料金が発生してからの空転で、納金の際に職員によって対応が違います。本来貰えるはずの仮想營收(1,090円)がつかないことがあります。

(執行部)  
当直で理解できていない方がいるようです。東洋交通では、1,090円を超えても、無線室の指示でメーター料金が上がった場合は、全額補償することになっています。(自己申告が必要)職員・当直に周知徹底するように申し入れられます。

●無線待機について、5分待機した後、実車がタンを押し、無線センターに連絡すると「15分待つて下さい」という指示があり、15分後に連絡をすると更に「あと15分」と言われることがあります。どのタイミングでお客様に連絡を取っているのでしょうか？

(執行部)  
お客様によって対応は違うようです。無線室のマニュアルでは、お客様に連絡をするま

で、最低でも15分待機と言われているそうです。

この問題については、日本交通のグループ連絡協議会で申し入れてみます。

●インフルエンザの予防接種について、今回は2500円の自己負担でしたが、日交は1000円と聞いています。東洋交通も同じように1000円にして頂きたいです。

(執行部)  
東洋交通の健康保険は、政府管掌ですので制度が違います。日本交通とは健保が違うので、同一にはなりません。

●東洋交通の最高雇用年齢は70歳までですが、日本交通の定年は72〜73歳となっています。東洋交通も年齢の引き上げを考えては頂けないでしょうか？  
(執行部)

東洋交通では、健康面を考え、安全の為に70歳までとしています。今後も年齢の引き上げは考えていません。

春闘要求(案)についての審議は、中央委員全員の拍手により、満場一致で可決されました。

## 2015年春闘要求書提出

2015年2月13日(金)9時30分、本社101号室にて「2015年春闘要求書」を経営側に提出致しました。

組合側からは菊池執行委員長をはじめ、執行部7名、経営側からは山岡取締役、仲取締役、伊藤部長、深沢次長の4名が出席しました。

菊池執行委員長より「一昨年の賃金改定で、『頑張る者が報われる賃金』になってから、全体的に売上が底上げされ、台あたりの營收は日本交通グループの中でもトップクラスです。会社の収益もかなり良くなっていると思いま

す。頑張っている乗務員に対し、正当な配分をお願い致します。」と経営側に申し入れ、「2015年春闘要求書」が手渡されました。  
伊藤部長からは、「賃金改定後、賞与の対象者が増えたということ、保険代が下がったということ、収益が上がったように見えますが、高級車両の修理部品代が高んだこと、スタッドレスタイヤの購入費が増えました。また、5月末までにIP無線を全車装着する予定がありますのでこれ以上の配

分は現状難しいです。」という回答がありました。  
今回は要求書の提出のみとなりましたが、内容を検討して頂き、次回3月3日(火)11時〜、2回目の交渉を行います。  
今後、全ての要求を勝ち取る為に、全力で団体交渉を行って参ります！



### 記

- 2015年賃金要求について  
景気が回復せず、賃金が30年前の水準に落ち込んでいる現状を見据えて、現行賃金の改善を要求する。
  - 月例賃金
    - 能率給の「足切り」を、現行45,000円から42,000円に減額する事。
    - 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、4000円から減額変更する事。
  - 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。
- 労働補償の要求
  - 「羽田定額」「成田定額」「TDR定額」は、待機時間も含めて法令どおりのメーター操作を行い、メーター料金で賃金計算を行う事。
  - 全ての無線空転は完全補償とし、迎車料金も含め營收に入れる方式に変更する事。
- 高速道路帰路料金の会社負担の要求
  - 首都高速の帰路料金は全額会社負担とする事。
  - 外郭環状線の帰路料金は全額会社負担とする事。
  - 圏央道の帰路料金は全額会社負担とする事。
- 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。
- 「一律3割の減車」要求  
都内全社「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。

以上



東洋交通労組発 40-02号  
2015年 2月13日

東洋交通株式会社  
代表取締役社長 川鍋 一朗 殿

東洋交通労働組合  
執行委員長 菊池 るみ

### 2015年春闘要求書

2010年以来「タクシー適正化特措法」に基づき、都内では18.5%の減・休車が行われてきましたが、経済の低迷によって利用者は減少を続け「台当たり營收」は増えておらず、タクシー労働者の賃金は30年前の水準に落ち込んだままになっています。

安倍政権は「景気の回復」をうたっていますが、現実の一部の大企業での回復のみであり、消費の低迷によって全体の景気は落ち込み続けています。財政赤字の増大、社会保障の切り捨て、雇用不安はいまだに続いています。特に、昨年4月の消費増税と消費者物価の値上がりによって、労働者の実質賃金が切り下げられています。

昨年1月27日に施行された「改正タクシー適正化特措法」に基づき、「運賃の消費税転嫁と公定運賃」は決定しましたが、その後は法に基づく改善は全く行われていません。法の目的とは逆に、「規制改革会議」の横槍に屈して特定地域指定基準を変え、東京をはじめ全国の3分の2以上の地域が特定地域から外され、賃金・労働条件の改善ができない環境が強要されようとしています。また、労働者も経営も多くの利用者サービスを行ってきたにもかかわらず、経営から賃金を引き下げる「初乗り距離短縮運賃」問題が出されています。労働組合は、行政と経営による、これらの賃金・労働条件を引き下げる方策には、絶対に反対です。

「改正タクシー適正化特措法」の立法の目的は、タクシー労働者の賃金・労働条件を改善し、より安全で快適な輸送を国民に提供する事です。タクシー産業の労使は、政策では労使が協力して、行政に東京を特定地域に指定させ、減・休車を推進し、利用者に公共交通機関としての責任を果たすと共に良質の労働とサービスを提供する責任があります。

しかし、現状の東洋交通に働く労働者の賃金・労働条件をみれば、かつてよりは改善されてはきましたが、残念ながら公共交通機関を担い、「桜にN」で良質のサービスを提供する労働者としては、他産業労働者と比較しても全く不十分であり、更に賃金・労働条件を改善すべきです。

労働組合は引き続き「努力した者が報われるよう」に、賃金・労働条件の改善を要求します。30年前の水準に落ち込んでいる賃金を改善し、公共交通機関と「桜にN」の高い品質にみあった賃金に改善するよう、以下の通り要求します。切実な要求ですので、経営として前向きに受け止め、誠意ある回答を宜しく御願います。