



原田考幸氏が中央委員を辞任し、新たに執行部が但木嘉宣氏（5354）を選任した事が報告され、その後、菊池委員長より任命書が手渡されました。

鈴木議長より「2016年春闘の妥結・調印」「解決金の配分方法」についての採決が行われ、満場一致で承認されました。

●春闘パッチはいつ外すのですか？（5532 藤田氏）  
 （執行部）中央委員が承認し妥結が決定したら外して下さい。

（執行部）その場合は1日分の有給休暇は認められません。給料の計算上、時間賃金の為ハズル時間14時間の半分で7時間となります。この要求は、稼働率を上げることも目的の一つであります。後半の半日だけでも乗務することができるという事で経営側が認めた経緯もあり、あくまでも病気で早退や家族の急用（証明書が必要）での使用となりませんので、乱用しないように注意して下さい。

●天災での遅延は証明書を提出すれば時間カットされませんが、自家用車での通勤で遅れた場合、証明書がないのでどうなりますか？（5151 神村氏）  
 （執行部）自家用での通勤は冬はスタッドレスタイヤ着用が条件になっています。道路上の問題の遅延については時間カットをしないよう申し入れますが、交通費は電車通勤の申請をしているので、当日車での出勤が困難な場合は、電車での出勤が証明書をもらうことが正しいと思います。

記

1. 2016年賃金要求について

2013年10月30日付けで賃労組と「頑張った者が報われる」という賃金体系を作り、「未収金手数料5%の撤廃」を含む「賃金改定」と「賃与改定」をおこないました。

- ① 能率給の「足り」を「減額=救済」する事は、改定した「頑張った者」が報われるという基本趣旨に反し、元の給料体系に戻す考えです。また、残業時の腰高を減額することは、現状で年間の原資を確保できません。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 賃与部門の要求については、昨年春闘で「頑張った者」への手当ての増額と新たなランクを設け、要求に応じています。

2. 労働補償の要求について

- ① 定額運賃は、それぞれ認可された地区別運賃であり、給料計算の基となります。特に利用頻度の多い羽田定額は、首都高・山手トンネルの開通に伴い、労働に見合った額に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30万件近い無線配車がある中で、IP無線化しても電波状況の悪い不感地帯は存在します。また、新規の顧客を増やしていく中で、操作の誤りやどの機器の不具合なのかを判別することは不可能で、その空転すべてについて補償することは困難です。現行通りでお願いします。
- ③ 修理、新車代替時、車検時の手当は継続審議とし前向きに検討します。
- ④ 病気や家族の急用での早退には、要求どおり1日分の有給休暇の使用を認めます。但し、ICカードの入出時間が7時間以内で、次出番に早退理由の証明書を添付した届出を提出した場合のみ認めるものとします。
- ⑤ 現行も天災で公共交通機関の遅れによる出勤は、遅延証明書の提出をもって基本給のカットは行っておりません。

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、営業圏内まで負担しています。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ます。現行通りでお願いします。
- ③ 圏央道の帰路会社負担についても、現状困難であります。

4. スタッドレスタイヤの4輪装着の要求について(12月~3月)

降雪時は、希望者に4輪装着できるように準備してあります。しかし、全車シーズン4輪装着は、ランニングコストの問題と消防法の規制下保管場所の問題が残ります。引き続き冬季の安全対策として検討を続けて参ります。

5. 「一律3割の減車」要求について

準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します。

6. その他

本年度に確保された利益に対する最大限の回答として、7,695,000円を解決一時金として支払うこととします。

以上

2016年 4月26日

東京交通労働組合  
 執行委員長 菊池 一夫 様

東京交通株式会社  
 取締役社長 川崎 一樹 様

回答書

2016年2月18日付、賃労組より2016年春闘要求書の提出を受け、迅速な回答を求められたことと承知いたしました。

また、この国の経済状況は、いまだ長期のデフレから脱却し、GDPが伸び、GDP成長率もプラスを回復し、政府の景気回復政策が市場に浸透せず、政策がなかなか浸透して、成長率も低いまま、中国のインフレ、ユーロ圏のデフレなど、世界で高い成長率を回復し、回復してきた株価の急落の影響から日本経済は内外両方の影響で非常に厳しい状況にあります。親元の東京山手トンネル、首都高、山手トンネルの稼働率も低下し、日本全体の景気が回復し、稼働率も高まりつつあるなか、東本では大震災が発生し、政府は対応に追いつくことが出来ず、景気回復が停滞しています。また、東本は昨年の外資系企業によるワークシェアリングを減らし、インフレのデフレを全国に展開させようになり、ワークシェアリング制度という根本を崩壊させるワークシェアリングによって、依存的な危機を招きました。これは、法律で定められた業界での、地元の公共交通機関の空白地域を持つ自治体では導入を断念する考えのとおりであり、今後またたくまに導入が進み、最大の市場を持つ東京の業界は、対抗策として日通標準運賃を取り入れ、初乗り料を大幅に値上げを断念し、進んで参ります。

このように厳しい業界を取り巻く状況で、景気回復が停滞し、デフレから脱却し、GDPが伸び、GDP成長率もプラスを回復し、政府の景気回復政策が市場に浸透せず、政策がなかなか浸透して、成長率も低いまま、中国のインフレ、ユーロ圏のデフレなど、世界で高い成長率を回復し、回復してきた株価の急落の影響から日本経済は内外両方の影響で非常に厳しい状況にあります。親元の東京山手トンネル、首都高、山手トンネルの稼働率も低下し、日本全体の景気が回復し、稼働率も高まりつつあるなか、東本では大震災が発生し、政府は対応に追いつくことが出来ず、景気回復が停滞しています。また、東本は昨年の外資系企業によるワークシェアリングを減らし、インフレのデフレを全国に展開させようになり、ワークシェアリング制度という根本を崩壊させるワークシェアリングによって、依存的な危機を招きました。これは、法律で定められた業界での、地元の公共交通機関の空白地域を持つ自治体では導入を断念する考えのとおりであり、今後またたくまに導入が進み、最大の市場を持つ東京の業界は、対抗策として日通標準運賃を取り入れ、初乗り料を大幅に値上げを断念し、進んで参ります。

このように厳しい業界を取り巻く状況で、景気回復が停滞し、デフレから脱却し、GDPが伸び、GDP成長率もプラスを回復し、政府の景気回復政策が市場に浸透せず、政策がなかなか浸透して、成長率も低いまま、中国のインフレ、ユーロ圏のデフレなど、世界で高い成長率を回復し、回復してきた株価の急落の影響から日本経済は内外両方の影響で非常に厳しい状況にあります。親元の東京山手トンネル、首都高、山手トンネルの稼働率も低下し、日本全体の景気が回復し、稼働率も高まりつつあるなか、東本では大震災が発生し、政府は対応に追いつくことが出来ず、景気回復が停滞しています。また、東本は昨年の外資系企業によるワークシェアリングを減らし、インフレのデフレを全国に展開させようになり、ワークシェアリング制度という根本を崩壊させるワークシェアリングによって、依存的な危機を招きました。これは、法律で定められた業界での、地元の公共交通機関の空白地域を持つ自治体では導入を断念する考えのとおりであり、今後またたくまに導入が進み、最大の市場を持つ東京の業界は、対抗策として日通標準運賃を取り入れ、初乗り料を大幅に値上げを断念し、進んで参ります。

春闘解決一時金の配分期間

2016年5月20日（金）～  
 2016年6月11日（土）

受け取れる時間は下記の通りです。

2016年5月20日（金）は、  
 明番集会終了後～午後12：00  
 （※明番集会に出席された方のみ）

2016年5月21日（土）～  
 2016年6月11日（土）は、  
 午前8：30～午後12：00  
 までとなります。  
 （上記以外の時間は一切取り扱い出来ません）

尚、この期間内に受け取らなかったものについては、放棄したものとみなし、一般会計に繰り入れさせていただきますので、ご了承下さい。