

記

1. 2016年賃金要求について

① 月例賃金

- i) 能率給の「足切り」を、現行45,000円から42,000円に減額する事。
- ii) 残業時に能率給の課高が、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。

② 賞与部門

賞与配分の各ランクを5%ずつ増額する事。

2. 労働補償の要求

- ① 「羽田定額」「成田定額」「TDR定額」は、メーター料金で賃金計算を行う事。
- ② 全ての無線空転は完全補償とし、迎車料金及び予約料金も含め営業にも含め営業にに入れる方式に変更する事。
- ③ 修理手当は1時間当たり800円、新車代替え又は車検時の特機は1時間当たり1,000円に増額する事。
- ④ 病気や家族の急用等での早退には、1日分の有給使用を認める事。
- ⑤ 雪等の天災で公共交通機関の遅れが原因での出勤については、基本給の時間カットを行わない事。

3. 高速道路帰路料金の会社負担の要求

- ① 首都高速の帰路料金は全額会社負担とする事。
- ② 外郭環状線の帰路料金は全額会社負担とする事。
- ③ 圏央道の帰路料金は全額会社負担とする事。

4. スタッドルステイアの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ルステイアを常時4輪装着する事。

5. 「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

2016年春闘要求書

公共交通機関としてタクシースターの安全・安心が徹しく問われています。1月15日の軽井沢でのツアーバスの悲惨な15名の死亡事故は他人事ではありません。2002年に改正道路運送法が施行され、規制緩和によって道路旅客事業は異常な競争激化となり、産業は劣化し労働が劣化し、安全が疎かにされています。安全・迅速・快適な公共交通機関としてのタクシースターを守り・改善する事は、労使が共同で行う社会的責任です。

2014年1月に施行された「改正タクシースター適正化特措法」の立法の目的は、タクシースターの賃金・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。しかし残念ながら法律の施行以降は、政治・政策的に前進は全く無く、現実に行われている政策は、2009年10月に施行された旧法よりも大きく後退しており、賃金・労働条件は改善されていません。経営団体の全タクス連や東タク協も「改正法」の付帯決議を実行していません。

安倍政権は、ライドシェアと称して「白タク合法化」に向けて、道路運送法の改悪を行う先鞭として、過疎地での「白タク導人」を、特区法を改悪して行おうとしています。更に東京では、労働者の賃金と事業者の収入が減る事が明白な「初乗り距離短縮運賃」を、経営団体である東タク協が推進しています。「白タク合法化」と「初乗り距離短縮運賃の導入」を許せば、タクシースターの品質・サービスを劣化させ、賃金・労働条件を引き下げ、安全を蔑ろにする事になります。東洋交通労働組合は、「白タク合法化」と「初乗り距離短縮運賃の導入」は絶対に容認できません。東洋交通は責任ある会社として、経営と労働者を守るためにも、「初乗り距離短縮運賃」を申請しないよう求めます。

現状の東洋交通に働く労働者の賃金・労働条件をみれば、この4年間一歩ずつ改善されてきましたが、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。

東洋交通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。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たします。