

第1回 団体交渉

2016春闘 交渉スタート 私たちの賃金・労働条件を 勝ち取るために

全力で闘っていきましょう！

2016年3月9日(水)10時、本社101会議室において第1回団体交渉が行われました。

経営側からは山岡取締役・仲取締役・伊藤部長・深澤次長、執行部からは菊池執行委員長をはじめ6名が出席をされました。

菊池執行委員長より、「『白タク合法化』となれば乗務員だけではなく経営側も大変な状況になります。労使が共に力を合わせて絶対に阻止していかねばなりません。また、ウーバーやライドシェアの方が稼げるなどと思い、そこへ移っていく乗務員も出てくるかもしれない。それを阻止し、法人乗務員である価値と帰属意識を高める為にも、少しでも賃金・労働条件や環境を改善していかねばなりません。今回の春闘は、そのことも考慮して前向きに検討して頂きたい。」と挨拶がありました。

福島書記長から要求内容についての説明がされ、伊藤部長より各項目への回答がありました。

1. 2016年賃金要求について

①月例賃金

(経営側) 昨年の要求で回答した通り、「頑張った者が報われる賃金」とは反対の要求なので、経営側として足切りを下げるという要求は受け入れられません。(執行部) 42,000円に下げ理由は賞与の基準に合わせているからです。賞与対象ということは「頑張った者」に含

2. 労働補償の要求

まれると思います。(経営側) 現状維持でお願いします。また、残業時の腰痛についても多額の原資が出るので減額はできません。

②賞与部門

(経営側) 要求が5%アップとなつていますが0.05%アップの間違いでは？(執行部) 根拠があり5%を要求しています。日本交通では平均が35,000円に届いていれば全員に賞与が支払われていますが、東洋交通では42,000円以下は乗務員には支払われていません。それだけ支払える原資があるということではないですか？(経営側) 人件費が多かり過ぎており、原資がないので5%の増額はできません。また、賃金改定を行ったばかりなので、新しく何かを追加するならば基本給の見直しも検討しなければなりません。(組合側) 無駄にかけている経費を減らせば良いことです。満額の5%増額が無理でもやったことに対しての「評価」をすることが大切です。乗務員のモチベーションを保つ為に、やり方はいくらでもあります。会社が稼働を上げたと思うなら、その環境を整えることが必要です。51勤務した者に対して評価を高くするなど、ポイントの見直しも考えられると思います。会社としての考え方を示して下さい。(経営側) 0.05%なら検討の余地はあると思います。

で妥当な金額だと思っています。現在では特にIPの不具合などで乗務員のモチベーションが下がってしまっています。どのくらい乗務員が修理で戻って来ていますか？(経営側) 今は不具合も少なくなり、月に5~6名ほどです。(組合側) その程度なら補償できる金額だと思います。(経営側) 5000円位で検討します。

③修理手当について

(経営側) 3000円から倍以上の8000円というのは何故ですか？(組合側) 現在の平均賃金+時間給で計算した金額が8000円です。30年前から補償額が3000円から変わっていないの

で十分な金額だと思っています。現在では特にIPの不具合などで乗務員のモチベーションが下がってしまっています。どのくらい乗務員が修理で戻って来ていますか？(経営側) 今は不具合も少なくなり、月に5~6名ほどです。(組合側) その程度なら補償できる金額だと思います。(経営側) 5000円位で検討します。

④有給の1日分使用について

(経営側) 現状は難しいです。フレックスタイムのため、人により出勤時間も違うので時間の管理ができません。また「病気や家族の急用等」ということは制限がないので認められません。(組合側) 時間の管理は、ハンドル時間の半分なので7時間未満での早退が有給です。それ以降の早退は時間カットになるだけです。現在は早退者ほどのくらいいますか？(経営側) 1週間に5~6名います。(組合側) 有給の後出しの原則は証明書がなければ認めないということになっています。証明書を出せば1日分の有給を認めるよう検討をお願いします。

⑤雪等の天災による遅れが原因での出勤については時間カットを行わない

(経営側) 前向きに検討します。

3. 高速道路帰路料金の会社負担の要求

①首都高速帰路料金

(経営側) 4月の料金改定後、会社負担は1日2万円程増えます。月で50万円、年間では600万円の原資が出るので、これ以上の負担はできません。(組合側) 首都高を利用し、効率良く売上が上がれば利益にも繋がります。全乗務員にということが無理なら、売上金額に応じて負担し、頑張れば自己負担がなくなるというようにすれば「労働生産性が向上する」ことに繋がるのでは？(経営側) 経営側としては、売上をやる人に対し負担をするならば、会社の利益からではなく、やらない人から取れば良いと考えます。(組合側) それでは労働力をつくることに繋がります。(経営側) 料金改定前ということもあり、高速道路の帰路料金会社負担については現状維持でお願いします。

②首都高利用の効率化

(経営側) 4月の料金改定後、会社負担は1日2万円程増えます。月で50万円、年間では600万円の原資が出るので、これ以上の負担はできません。(組合側) 首都高を利用し、効率良く売上が上がれば利益にも繋がります。全乗務員にということが無理なら、売上金額に応じて負担し、頑張れば自己負担がなくなるというようにすれば「労働生産性が向上する」ことに繋がるのでは？(経営側) 経営側としては、売上をやる人に対し負担をするならば、会社の利益からではなく、やらない人から取れば良いと考えます。(組合側) それでは労働力をつくることに繋がります。(経営側) 料金改定前ということもあり、高速道路の帰路料金会社負担については現状維持でお願いします。



次回の団体交渉は3月17日(木)に行います。