

## 3・7 ハイタクフォーラム2017総決起集会

### 白タク合法化阻止！ 交通の安全・安心を守るための大集会

2017年3月7日(火)千代田区的全電通会館において全自交労連・交通労連ハイタク部会・私鉄労連で組織するハイタクフォーラムが総決起集会を開催しました。

集会には400人を超えるタクシー労働者が参集し、東洋交通労組からは執行部6名と、B出番から26名の組合員が参加をしました。

### 日本の労働を守るう！

主催者を代表して伊藤実氏・全自交労連中央執行委員長は「ライドシェアが一番危惧していることは安心・安全はもとより、請け負いの名の下で無



権利の労働になってしまふことだ。労働が劣化し更に進んだ状況になってしまふ。日本の労働を守る為にも、この闘いは極めて重要であり、絶対に阻止しなければならぬ」とし、更に2017年春闘については「安全で良質なサービス提供には労働条件の改善が不可欠だ。そのためには各職場でしっかりと取り組まなければ団結、組織拡大に結び付かない」として「春闘勝利に向けても奮闘してほしい」と述べました。

民進党の辻本清美・衆院議員(同党タクシー政策議員連盟幹事長)は、2日の議連総会での国交省、内閣府からのヒヤリング内容を報告し「国交省からは再度、ライドシェアは認められないとの方針が示され、内閣府からも先の日経新聞の『ライドシェアの検討開始』報道は誤報であると回答をもらったが、引き続き警戒を強めないといけない」と述べました。

『ライドシェア問題を考える市民会議』代表の宮里邦雄弁護士は「ライドシェアに反対する理由」として、①ウーバーなどの仲介事業者は運送責任を負わない②コストをかけない事業はまじめに事業に取り組む事業者を圧迫し、『悪質は良質を駆逐する』ことに繋がる③法的規制の枠組みの中で労働者の安全を守ることに大きなシステムを崩してしまうの3点をあげ、「マーフィーの法則に『ひとつたび認めた例外はやがて原則になる』との格言があるが、派遣法において実例がある。当初派遣法で原則禁止だったものが、今や例外でしか認められていない。ライドシェア問題も認められる前に摘み取り、水際で阻止しなければならぬ」と述べました。



妖怪が棲んでいる。何故か官邸の意向を一般メディア

事業者を代表して全タク

シー事業適正化・活性化推進特別委員会の坂本克己本部長は「ドライバーの生活をしっかりと守らなければならない。国の役割は重いが、官邸には



アも批判しないならば労働者や市民の力で本当の気持ちを持ちをアピールしてほしい」と挨拶しました。

民進党・社民党・自由党・公明党の与党代表が「共に白タク合法化、ライドシェア阻止に取り組みしよう」と激励しました。

集会後、各団体の代表が全国から寄せられた13万5000筆の反対署名を携え、衆参両院へ国会請願行動を行いました。衆議院では伊藤代表が民進党の伴野豊・衆議院議員に請願書を手渡しました。



### 東洋交通労組 署名2362筆

皆さんにご協力頂いた『ライドシェア・白タク合法化反対』の署名は2362筆となりました。今回は他のタクシー会社や駅のタクシー乗り場などでも協力を頂きました。会社の中だけでなく規模を広げて署名運動を行いました。3月1日には練馬文化センターで行われた『連合西北ブロック2017春闘総決起集会』で100筆、3月3日に田町で行われた『交運労協・連合2017春闘総決起集会』では205筆、また、3月4日の『JR東日本労連のフットサル大会』でも173筆の署名にご協力頂きました。

# 第1回・第2回・第3回 団体交渉

## 2017春闘 交渉開始 経営側は「ゼロ回答」

2017年3月9日(木)に第1回・3月24日(金)に第2回・3月31日(金)に第3回、団体交渉が行われました。

経営側からは仲取締役、徳山課長、深澤次長が出席し、執行部は菊池執行委員長をはじめ6名が出席しました。

第1回は経営側より、2月15日に提出した要求書について現時点での回答がありました。

### 1. 月例賃金

① 能率給の「足切り」を現行45,000から42,000に減額する事。

② 残業時の能率給の腰高が残業1時間当たりに加算される金額を4,000から減額変更する事。

(経営側) 原資をどこから算出するか検討中です。

### 2. 賞与部門

營收配分の各ランクを5%ずつ増額する事。

(経営側) 時間を頂きたい。

### II. 労働補償の要求

1. 「羽田定額」「TDR定額」は、メーター料金で賃金計算を行う事。

(経営側) 認可されている運賃なので現行通りでお願いします。

2. 無線空転時の「空転補償」は完全履行を行う事。乗務員の責任の無い空転については、迎車料金、予約料金も含めメーター料金を營收に組み入れる事。

(経営側) 秋闘の際に「A空転」の補償を1,090円から1,450円に改定したばかりです。現状維持でお願いします。

3. 修理手当は1時間当たり800円、新車代替または車検時の待機時の修理手当は1時間当たり1,000円に増額する事。

(経営側) JTXのメーター機や決済機で乗務員にはストレスをかけているので、修理手当は出したいと考えているが、まだ回答できません。

III. 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にする事。
2. 外郭環状線の帰路料金は全額会社負担にする事。
3. 圏央道の帰路料金は全額会社負担とする事。

(経営側) 現状は難しいです。

### IV. スタッドルスタイヤの4輪装着の要求

公共交通機関としての義務と責任を果たすため、12月〜3月の期間はスタッドルスタイヤを常時4輪装着する事。

(経営側) 現在、全車4輪分のタイヤは確保できていませんが、徐々に増やしていきます。

### 「誠意のある回答」を要求

「ゼロ回答」という経営側の姿勢について、菊池執行委員長は、「昨年、賃金の間違いが起きているなど、会社としての誠意が感じられない。賃金計算をして残業の腰高について運番は基準内労働時間において深夜手当が早番より多く支払われているとはいえず、残業時間が深夜で無い分、腰高の加算額が4,000円だと高すぎるということがわかったはず。会社の意向で運番を増やしたからには『労働者が報われる賃金』を新たに検討し、変えていかなければなりません。『同一労働・同一賃金』が基本であり、格差を仕方がないという回答はやめてもらいたい。紹介料や補償給、新卒の懇親会などに無駄な原資を使うなら、乗務員に還元するなど現在働いている乗務員を大切にして下さい。今回の回答は全く誠意がなく納得ができません」と述べました。

### 賃金検討委員会で組替えを前向きに検討

第2回・第3回と交渉を重ねた結果、経営側からは「会社としては今後も運番を増やす意向だが、今の賃金の問題点や組合からの要求については時間をかけて検討を続けていく必要があると考えている。しかし、賃金の問題は春闘の要求として簡単に回答できるものではない。色々な事を精査し、適正な賃金になるよう労使で話し合いを重ねていく」という口頭回答がありました。

春闘要求の回答ではありませんが賃金の見直しを行うという回答は大きな進歩です。今後、話し合いを重ね、適正な賃金に組替えができるよう、労使で協議していきます。

### その他の議題について

(組) 運番を増やす意向という事ですが、データを見ると朝の7時から10時の無線がカバーできていません。その時間をカバーするにはスーパードライのシフトを増やすことが望ましいと思います。5時50分点呼を就業規則に追加し、早出を増やせば解決できるのではないのでしょうか？

(経) 良い提案ですので前向きに検討していきます。

今回は4月13日に第4回団体交渉を行う予定です。



### 日交労フットサル大会 東洋Aチーム優勝!

3月19日(日)川越フットサルコートにおいて2017年日交労フットサル大会が開催されました。東洋交通労組からはEL Oriental(エル・オリエンタル) Aチーム・Bチームが参加しました。

Bチームは残念ながら予選敗退となりましたが、Aチームは予選ブロックで第1試合、湾岸Bと対戦し5-0、第2試合では三鷹と対戦し4-0、第3試合では中央と対戦し4-1と圧勝で予選を1位通過しました。

決勝トーナメント準々決勝は常盤台と対戦し、3-0で勝利、準決勝では赤坂と対戦し3-0で勝利しました。決勝は銀座と対戦し、1点を奪われたものの、3-1で銀座を破り、見事優勝となりました。

昨年は、キャプテンの岡田氏が試合中に鎖骨を骨折するというアクシデントに見舞われ、チーム全体の士気が下がりが不本意な結果でしたが、今年はその悔しい思いをチームが一丸となり果たすことができました。

今回残念な結果だったBチームも優勝したAチームも、今後の活躍に期待しましょう!!

