

第1回 明番集会

2018年春闘要求 賃金・労働条件の改善に向けて 現場の声をあげよう!

2018年2月2日(金)、3日(土) 2018年
会議室において第1回明番集会が開催されまし
た。2日(金) 7時~45名、11時~37名、
3日(土) 7時~34名、11時~18名の組合
員が参加しました。

菊池執行委員長の挨拶

雪営業だからこそプロとして 公共交通機関の責任を果たそう!

1月22日の雪では交通機関も乱れ、タクシー
もお客様の足として忙しい営業となりました。
その中、スタッフドレスを4輪装着していたにも関
わらず途中で帰ってきた乗務員がいます。本来で
あれば、そのような状況だからこそ、公共交通機
関としての責任を果たさなければいけません。皆
さんにはプロとしての自覚を持って営業をして頂
きたいと思えます。



ソフトバンクがウーバーに多額の投資をし、筆
頭株主になったことで、ライドシェアを推進しな
い国交省も「白タク
は禁止だが、ウー
バーのシステム自身
は利用者の利便性を
高めるのに良い」と
いう姿勢です。
現在、日本の法律
では白タクが禁止さ
れており、ウーバー
はハイヤーを使い営
業をしています。白
タクが合法化されな
いなら、今後ウー
バーのような配車ア
プリをタクシーを
使っていくという
動きに変化してい
きます。この先タク

シー会社と手を組めば、ウーバーはマッチング手
数をタクシー会社と利用者から稼ぐことになり、タ
クシー会社は乗務員に負担を課す可能性も出てきま
す。今後、断固阻止する運動を強化していきます。
ライドシェア白タク合法化も反対運動を強化します
ので、違法な白タク摘発に繋がる情報協力もお願い
します。

2018春闘要求(案)について

I. 2018年賃金要求

1. 月例賃金
 - ①能率給の「足切り」を、現行45,000円か
ら減額変更する事。
 - ②残業時に能率給の腰高が、残業1時間当たり
加算される金額を、4,000円から減額変更
する事。
 - ③嘱託乗務員の基本給を同一労働・同一賃金の原
則に基づき、192,940円に引き上げる
事。
- II. 賞与部門
賞与配分の各ランクを5%ずつ増額する事。

II. 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。
- II. 無線配車時の「空転補償」は、完全履行を行う
事。乗務員に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営収に組
み入れる事。

- III. 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。

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. スタッフドレスタイヤの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月の期間はスタッフドレスタイヤを常時
4輪装着する事。

《回答指定日》
全自交労連の統一回答指定日は、3月22日
です。東洋交通労働組合では、単組要求の回
答指定日は、3月22日とします。



春闘要求 質疑応答

●労働補償の「空転補償」項目の順番を2番目
ではなく1番目にした方がインパクトがあり、
経営側に伝わりやすいのではないかと？
●新卒など若い乗務員が増えたので、定着して
もらうことを目的に企業年金の増額、または退
職金制度の創設などを要求してはどうか？

●(執行部) 要求に入れるか検討します。
(2601石井氏)
●通勤手当の増額をして欲しい。

●(執行部) 要求に入れるか検討します。
(6135石川氏)
●ハンドルの時間を13時間に変更してもらいた
い。
(5778泉氏)

●(執行部) 労基法上は1労働日は8時間であり
2労働日である1勤務は16時間です。それを
東洋では14時間にしてるのでこれ以上の要
求はしません。

●「料金立替」や「乗り逃げ」の場合、マニユ
アル通りに処理した場合は全額会社負担にして
もらいたい。
(5614岡田氏)

●(執行部) 「立替」や「乗り逃げ」には少なからず乗務員の落ち度があります。調査をすると大部分がマニュアル通りに行われていません。全額会社負担となれば悪用することも考えられます。責任を持たせるためにも補償の拡大は要求しません。乗務員に責任が無い場合はその都度交渉します。

●「定額料金」の要求とは「定額料金」を無くしメーター料金にするということですか？

(5919 石井氏)

●(執行部) そうではなく、定額料金で収受し、賃金計算はメーター料金で計算するという要求です。現在のメーターは定額ボタンを押すと通常メーターが消えてしまうので、要求としては「通常メーター料金」に変える必要があります。

その他 質疑応答

●スマホ配車で30分前の「必着配車」を遠くから呼ばれ「A空転」となることが多く、ロスが多いので「必着配車」は無くしてもらいたい。(6155 渡邊氏)

(5766 森田氏)



●(執行部) 無線に回答するのは乗務員の義務です。全員が偽装迎車をせず応答すれば、遠くの配車は無くなりませ。無線センターにはエリアを絞り、時間を短縮するように申し入れます。「必着配車」を無くすことはできません。

●専用乗り場に無線配車され、氏名・送り先もはっきりしているのに「B空転」してから出発するのはおかしい。

(5534 黒田氏)

●(執行部) 調査します。風呂の清掃が甘く、コケが生えています。(5846 宮坂氏)

●(執行部) 調査し、安全衛生委員会で申し入れます。

●ガス入れは常時2名体制にしてもらいたい。(1561 大崎氏)

●(執行部) 会社に申し入れます。

●自家用車を駐車する際、空車札が早番のままになっており、トラブルの原因になっていきます。早急に改善して下さい。(5184 廣島氏)

(執行部) 調査し、改善を申し入れます。

●その他にも無線についての苦情や、職員・当直の対応についての苦情が多くあげられました。春闘の内容については、執行委員会で審議をし、2月18日の中央委員会に提案します。また、春闘以外の内容については、安全衛生委員会などで随時申し入れをしていきます。

第43・44期

7名の新中央委員が決定

2018春闘要求(案)を審議

第1回 中央委員会

2018年2月18日(日)9時から本社201会議室において第1回中央委員会が開催されました。

議長には鈴木正徳氏、書記には小野純一氏が任命され、出席18名、欠席1名、委任状1通、定数19名の3分の2以上の出席をもって中央委員会が成立していることが報告されました。

中央委員に任命書を授与 菊池執行委員長の挨拶

菊池執行委員長より中央委員に任命書が手渡されました。菊池委員長長の挨拶では、「新体制となり、とてもフレッシュな感じがします。社員番号を見るとベテランから新人までバランスが取れており、良い協議ができるのではないかと思います。30名に一人の代表



43期・44期
新中央委員となった
7名です
よろしくお願ひします!

として責任を持ち、活発な討議をして下さい。情勢のことについては、トヨタがジャパントクシーに75億円出資をしました。今後、良いものを作るといことは、現場での機器の不具合の改善にもつながるので期待したいと思います。今後の動きは国交省も白タクはNGだがウーバーのアプリシステムの導入は利用者の利便性に繋がるとし、歓迎の意を示す発言があり、流れは変化してきています。第一交通がウーバーや中国の摘出(ディディチューシン)と手を組むことを発表しました。日本交通は今のところ手を組まないと言っていますが、世の中の流れでそうせざるを得ない時がくるかもしれません。手数料の問題など、乗務員の負担に関わることなので、それは断固反対していきますが、皆さんもタクシーであることの誇り・自信を持っていくことは必要です。それぞれが自覚を持って行動して欲しいと思います」と述べました。

春闘要求(案)に追加項目が決定

2月2日、3日の明番集会で出された意見を2月6日の執行委員会で審議し、
●通勤手当の上限廃止、実費支給
●退職金制度の新設または企業年金の増額を春闘要求(案)の追加項目に入れる事が決定し、中央委員会において提案をしました。

質疑応答

●圏央道の要求にアクアラインは含まれているのか?含まれていないのであればアクアラインも追加した方がよい(2606 石井氏)
(執行部) 追加する事を提案します。

●空転補償について時間のロスが大きい「A空転」だけ予約迎車の完全補償を交渉するというのはどうか? (5606 田中氏)

●(執行部) 要求の空転補償は「A空転」を指しています。ロスが大きいことも十分理解しています。日交本体は迎車・予約を含めて補償をしているので、まずは同等の条件を取れるよう交渉していきます。

●遅番移行が進んでいますが、残業手当が早番と比べて深夜時間ではない分、不利となっています。賃金要求は早番と同等になるよう交渉してほしい。(5131 浅野氏)

●(執行部) 遅番の不公平が少しでもなくなるよう交渉はしていきます。今後の賃金検討委員会で協議していきます。

●質疑は以上となり、満場一致で承認され、アクアラインも含めて追加項目を入れた『2018春闘要求』が決定しました。

その他 質疑応答

●遅番移行で職員側から強制的に「業務命令」と言われた人がいたり、担当車がある人、無人がいたり、会社の対応が不平等。更に移行した後のフォローもされていない。組合はどのように考えているのか? (多数名意見)

●(執行部) あくまで会社は強制ではなく、お願いとして移行を進めています。普段の勤務で勤怠が悪かったりハンドルの時間を守らないなど、会社が指導するのは当然のことです。遅番移行について、組合としては特に推奨はしていません。本体は70%が遅番に移行したが無線の了解率が上がらないのは無線を取らない乗務員がいるからです。東洋から遅番を増やしたところで改善されるとは思いません。会社から移行をお願いされた場合は、自分で判断して決めて下さい。断ったからと言って何かあるわけはありません。担当車については、会社は車両を提供することで義務を果たしています。配車をする権利は会社にあるので、乗務員から担当車について文句をいう事はできません。会社が遅番移行を推奨するならば、遅番にもメリットがあるよう交渉を進めていきます。中央委員の皆さんは正しいことをしっかりと理解して下さい。