

### 「働き甲斐のある賃金・労働条件の改善」 を目指して交渉スタート!



2018年2月21日(水)  
「2018春闘要求書」を経営側に提出し  
3月2日(金)には  
「全自交東京地連統一要求書」を  
経営側に提出しました。

#### 第1回 団体交渉

2018年3月14日(水)13時、本社棟101会議室において第1回団体交渉が行われました。

執行部からは菊池執行委員長をはじめ6名、経営側からは、伊藤次長、徳山課長、志鎌課長が出席しました。

伊藤次長より、要求の項目ごとに質疑と回答がありました。

(経営側) 月例賃金の足切り45,000円から減額と、残業の腰高4,000円から減額というのは、具体的な数字はないのか?

(組合側) 具体的な数字は出しません。少しでも減額ができるよう交渉していきます。

(経営側) 残業の腰高については遅番のシフトもあるので、賃金検討委員会で問題点を考えていきたい。

(組合側) 早急に賃金検討委員会を始めても、結果がすぐに出るわけではありません。今の賃金は遅番がまだ少ない時に考えられた賃金なので、遅番の残業は早番と比べ深夜割増が無い分、不利に当たっています。それを知っているながら遅番を推進

するということは会社が意図的にやっているように見えます。

(経営側) 残業は会社が課しているものではありません。

(組合側) 営業時に無線を制限せず、いつまでも鳴るようになっているのは残業を課しているのと同じ。頑張っている乗務員に対し、せめて早番と同じ条件にしないと遅番移行も進みません。賃金検討委員会を待っているのは遅すぎます。今回の春闘で回答を出せるよう検討して下さい。

(経営側) 嘱託の基本給については、現行法では違法ではありません。現行維持でお願いします。

(組合側) 現在、嘱託は30名ほどいます。タクシーという業種は他の業種とは違い、完全な同一労働です。同じ賃金を払うことは当然の事。少しずつでも上げていく努力をして欲しい。

(経営側) 通勤手当は遠くから通う人も多く、実費で支払うことはできません。公共交通機関の運賃に伴い、消費税の増税が10%になったら増額は検討します。

(組合側) 少しずつ上げることが検討して下さい。

(経営側) 賞与について、5%は出せません。また月例と切り離して考えることはできません。これも賃金検討委員会で話し合っていきます。

(組合側) 昔と比べて今は皆が仕事をやってくるようになり、会社も利益を上げてはいるはずですが、もっと乗務員に還元するべき。5%が出せなければ、少しでも出せるよう検討して下さい。

(経営側) 退職金の新設は考えていません。

(組合側) 企業年金も現行維持でお願いします。

(組合側) 東洋の平均勤続年数は平均5年です。長く勤めようと思わないのは会社に魅力がないから。長く勤めてもらいたいのであれば、労働条件の改善を図るべきです。企業年金の増額は検討して頂きたい。



(経営側) 「羽田定額」「成田定額」「TDR定額」については認可されている運賃です。

(組合側) 「空転補償」のことについてはどうお考えですか?そもそも羽田定額でお客様が乗車になるまでメーターを入れさせないことは違法です。無線センターの指示によりキャンセルになった場合、メーターを入れていなければ補償することもできません。労働をしているのに賃金が支払われないことは大きな問題です。事業者が勝手に活性化策として導入したことで、空港までタクシーをご利用するお客様が増えたわけはありません。定額運賃を廃止しろとは言いませんが、通常通り5分経ったら実車メーターを入れ、飛行機が到着しないなどのキャンセルは迎車料金を含めて補償をして下さい。

(経営側) 実車を入れる入れないについては認可されていることではないので、各地域、各営業所によって異なります。メーターを入れることについては上に申し入れます。利用が多い「羽田定額」の空転補償については、特に検討していきます。

(組合側) 無線の空転補償については、遠くから呼ばれる無線が多く、非効率な営業を課せられているのが現状です。遅番を増やしても改善されていないのは、無線を取らない乗務員がいる、自分の好みの場所だけで仕事をしている乗務員がいるからです。ジャパンタクシーがトヨタ自動車から多額の投資をされたことで機器の改善がされれば、トラブルも減少することにより期待が持てますが、まずはキャンセルも含め労働と認めなければ乗務員からの協力は得られません。また、お客様からも信頼されなくなってしまうことにも繋がります。会社が乗務員に補償をすれば、出費を減らすために改善しようと思うようになるのでは?

(経営側) アプリ配車を全てクレジット決済にして課金システムにすれば悪質なキャンセルは減ると思いますが、日本全体がキャンセルレス化していかない現状は難しい。営業所から申し入れてもなかなか改善に繋がらない。労働組合側からグループ連絡協議会などを通じて現場の声をあげて欲しい。

(組合側) 日交グループではそれぞれ営業所により補償の仕方が違います。無線センターに

補償を求めるのではなく、東洋独自の補償を検討して下さい。

(経営側) 首都高の帰路料金全額会社負担は現行維持でお願いします。

(組合側) 横浜北線は出せるのでは？

(経営側) 日本交通が出していないものを東洋だけということはできません。首都高についても日本交通が出さなければ無理です。

今回の団体交渉は3月23日に行います。

## 「迎車」予約を含む空転補償 経営側が前向きに検討

### 第2回 団体交渉

3月23日(金) 13時、本社棟101会議室において第2回団体交渉が行われました。

交渉には執行部全員と、経営側からは伊藤次長、徳山課長、志鎌課長、大貫課長が出席しました。

(経営側) 前回から変わったところについてお伝えします。「空転補償」は前向きに検討しています。

(組合側) 「迎車料金」「予約料金」も含め、最低でも本体と同等の補償を要求します。

現場からの声では、「お客様不在」の連絡を入れてから「通話要請」をして無線センターからの指示が出るまでに時間がかかるケースが多いとのことですが、タブレットから直接お客様と「通話」ができるようになるという話はどうなっているのですか？

(経営側) タブレットから直接お客様と通話ができるようアプリが改良され、サービスを開始したところ、タブレットの容量の問題で音声通話のキヤバを超えてしまい不具合が生じたのですぐに中止となりました。今は容量の問題も踏まえ、改良に向け調整中です。

(組合側) 即時配車について、現在では25分以上前から呼ばれることが増えたという声があります。かなり遠くから呼ばれることもありますが、乗務員の負担を考えると、とても非効率です。どうかにならないのですか？

(経営側) 無線センターに確認をしたところ、エリアによって到着時間の遅延が多発しており、お客様にもご迷惑をおかけしています。無線センターではエリアごとにチームを作り円滑に配車ができるようチューニングをしているとのことですが、20分以上かかる配車については、アプリでの場合「配車できない」とアナウンスされるのですが、お客様から直接無線センターに要望があれば速くからでも呼ぶしかないという現状です。

(組合側) 遠くから呼ばれないようにすることは、労働者にとっても経営にとってもお客様にとっても必要な事です。その為には、不正な回送や、USBを抜いて無線を入らないようにするなど機器の不正使用をもっと会社が管理すれば、真面目に働く乗務員の負担は軽くなるはずですが、時間の短縮や、エリアを絞ることについては、引き続き無線センターへ申し入れて下さい。また、会社が管理できることは早急に対応して下さい。

(経営側) わかりました。



今回は「空転補償」のことをメインに交渉しましたが  
引き続き他の要求についても交渉していきます  
次回の交渉は4月3日に行います

## ギョクエコノミーとライドシェアの正体 労働破壊の現実

### 交通の安全と労働を考える市民会議

3月1日(木) 18時より永田町の衆議院第2議員会館でシンポジウムが開催されました。シンポジウムには約200人が集結し、労働組合、弁護士、立憲民主、民進党の議員が数多く参加をしました。



「雇用破壊を壊すな」  
首都大学東京の戸崎肇教授は「交通政策の観点から見るとシェアリングエコノミーの問題性」をテーマに講演を行いました。労働力不足や2

020年のオリンピック対応等を理由とする規制改革の推進で、社会全体での「雇用破壊」の浸透や、海外で起きている問題を軽視・無視し、実際に日本でも民泊で事件が起きていることを問題として取り上げました。「ライドシェアの良いところばかり注目されているが、海外で導入されたとしても日本とは交通事情が異なる」と指摘し、「規制は本当に悪いことなのか？一つひとつの規制をしつかり検証して欲しい」と問題提起をしました。

また、ライドシェアを阻止するためには業界の自主努力も必要だとし、トラック・バス・タクシー・鉄道といったモードを超えた交通産業全体として一体となった取り組みが社会的理解の促進に繋がると訴えました。



「ソフトバンクの動きを注視」  
I T F (国際運輸労働) 浦田誠・内陸運輸部長は、「海外で起きているライドシェアの現実について」と題し、ライドシェア勢力の動向を解説しました。

「海外の識者はライドシェアについて『ヤッピーだけを対象とした特定のサービス』と断じ、利用客の多くは飲食のために利用しているに過ぎない。ライドシェアが本場に必要なのかの議論も起きている」と強調しました。さらに「ライドシェアといえば『Uber』が特筆されがちだが、いまやライドシェアの戦国時代に入った。Uberなど多くのプラットホーム事業者に資本参加する動きを注視する必要があります」と指摘しました。



(上)全世界で広がっているライドシェア  
(下)大手企業が資本参加している表



(左)世界中で行われている反対運動。ロンドンではブラックキャブ運転手がUberへの抗議行動で連日道路封鎖を行いました



2月2日に発売された「週刊金曜日」では、特集でライドシェア問題を大きく取り上げ働き方の問題や、世界でどんなことが起きているのか8ページにわたって掲載されました