

2019春闘要求(案)を決議 第1回 中央委員会



2019年2月17日(日)9時から本社棟201会議室において第1回中央委員会が開催されました。議長には石井貴也氏、書記には内田幸氏が任命され、出席16名、欠席3名、委任状3通、全体の3分の2の出席を以て中央委員会が成立していることが石井議長より宣言されました。

菊池委員長の挨拶では、「今回は春闘要求を決める重要な中央委員会です。30名の代表として、活発な意見を出して下さい」と述べ、3月8日のハイタクフォーラムに向けて「白タク合法化反対」の署名の協力を求めました。

「2019春闘要求(案)」決定の経過・提案

福島書記長より、「2019年春闘要求(案)」が提案されました。2月1日、2日に行われた明番集会で出された意見を集約し、2月8日の第4回執行委員会と協議した結果、春闘要求では追加項目にせず、安全衛生委員会や日交グループ連絡協議会などで申し入れることが決定しました。

《質疑応答》

●有給休暇の要求について、具体的に説明をして欲しい。(5002鈴木氏)

(執行部) 今年の4月から労働時間の短縮を目的として、年に10日間の有給休暇が付与される労働者に対して5日間(2.5勤務)の消化を義務付ける法律が施行されます。通常の会社なら問題ないが、タクシーは出番数が減り売上も減り賞与計算にも影響を及ぼすので、なるべく乗務員の不利益にならないように、平均給与の補償、賞与にも仮想營收を反映させる要求をします。また、1月・5月・8月の大型連休は11勤務なので、公出との併用ができるよう要求をします。

●休憩時の有料パーキング代は項目に追加しても良いのか？

(執行部) 有料のパーキングを利用しなくても駐車できる場所はたくさんあります。会社に要求する前に乗務員が工夫するべきことなので要求はしません。

●賞与の実車キロ配分の上のランクを設けることはできないのか？ (5002鈴木氏)

(執行部) 以前は最高ランクが9、600kmだったのが、対象者がほとんどいなかったため、4年前に8、500kmにランクを下げ、配分の増額をしました。それより上のランクを設けても対象者が少ないので、配分の上乗せを要求した方が良いのでは？

※その場で採決を取り、ランクの増設は否決、配分の上乗せは賛成が半数。議長の判断で、今回要求に追加しないことを決定。また、追加項目についての質疑は以上となり、満場一致で提案通りの「2019春闘要求」が決定しました。

《その他 質疑応答》

●有給の時効が5年まで延長されるので、自分の残り有給がわかるように欲しい。(5606田中氏)

(執行部) 昔は給料明細に載せていました。今後は会社も個人別に起算日を把握しなければいけないので、個人でも確認できるようにして欲しいと要求します。

●B空転からA空転に切り替わる条件が曖昧で、職員や当直の対応がバラバラです。基準を確認したい。(5614岡田氏)

(執行部) 到着をして予約時間を過ぎてから5分経つまでの間にキャンセルになった場合、本来B空転になるところ、報告をすれば迎車・予約料金を補償します。向かっている途中でのキャンセル



や、到着していても予約時間より前にキャンセルになったものはB空転です。確認が困難なので、証明できるようにキャンセル画面を写メするなどして会社に報告するという方法が良いと思います。勘違いしている乗務員が多いようなので、中央委員からしっかり周知して下さい。

●白タク合法化反対の署名に非協力的な組合員がいます。どう対応すれば良いか？ (5929河村氏)

(執行部) 「白タク合法化反対」については、昨年の定期大会で基本方針として決定していること。東洋の組合に所属している以上は、組織の決定に従うべきです。権利だけを主張し、組合員としての義務を果たさないのは機関の決議を厳守する組合員の遵守義務を怠っているのと同じです。少なくとも協力の姿勢は表立って見せるべきです。

●運番の新人で12時出庫をさせられている乗務員は14時半からのフォーラムアップ研修が受けられません。まずは講習を優先するべきです。(5918中村氏)

(執行部) 早く出庫させているのは早番の車を使っているからです。まずは運番と早番のバランスを考えることを申し入れます。また、新人研修を受けなければならない新人を12時出庫させないよう申し入れます。

●モニタリング満点者など、最近はお金に換算して評価されがちだが、その他にも良い事をしている乗務員さんは沢山います。組合の機関誌などで公表し、見習うべき所を共有した方が良いでしょう。(5131浅野氏)

(執行部) 良い案だと思います。今後記事にしていきます。

今後の日程

- 2月19日(火) 「2019春闘要求」提出
 - 2月24日(日) 家族慰安会申込開始 (3/24迄)
 - 2月26日(火) 第1回 団体交渉
 - 3月 8日(金) ハイタクフォーラム
 - 3月13日(水) 第2回 団体交渉
- 「2019総決起集会」

「2019春闘要求書」 経営側に提出



2019年2月19日、本社棟302会議室において「2019春闘要求書」を経営側に提出しました。

菊池委員長は「今年には有給についての法律が改定されま

なことがあってはならない。そのためには乗務員にとって不利益にならないような有給取得を検討して頂きたい」と申し入れ、スタッフドレスタイヤの4輪装着について、「2018秋闘の回答ではクラウンは4輪分の本数は確保しているということを確認していたが、当日足りなかったということはどういうことか？赤羽と共用で使用していたよ



うだが、費用対効果を理由に交渉が足踏み状態の中、各営業所でタイヤを購入しているにも関わらず、その管理ができていないのは問題。今期はもう使わないかもしれないが、来期に向けて準備は夏頃から進めていってほしい」と述べました。

（要求項目）

1. 「2019年賃金要求について」

- 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時間当たりに加算される金額を、4000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、正規雇用と同一の基本給に引き上げる事
- (4) 通勤手当の上限を廃止し、実費まで支給する事

2. 「労働補償の要求」

- ①「羽田定額」「成田定額」「TDR定額」は、通常メーター料金で賃金計算を行う事
- ②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、全て営収に組み入れる事
- 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間の修理手当は1時間当たり1,000円に増額する事
- ④有給休暇
- (1) 有給休暇手当は、前3ヶ月間の平均給与とし、営収分と実車キロ分は賞与に反映させる事
- (2) 有給休暇と一休休出勤を年間3回認めえる事

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首都高横浜北線の帰路料金は全額会社負担とする事
- ⑤東京湾アクアライン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

経営側より具体的な回答はなし 有給休暇について具体的な対策を！

第1回 団体交渉

2019年2月26日101会議室で行われた団体交渉に、経営から木塚所長・吉岡副所長、執行部からは菊池執行委員長を始め、6名が出席しました。

木塚所長からは「まだ細かいところまでお答えできるものはない。稼働も上がり、売上も増加はしたが、事故が多い中で毎年保険料が上がっている。昨年の8月から2,000万円、更に今年は1,900万円、今年の事故によっては更に3,000万円増える予定。また、4月からの有給の問題で費用負担が増えるので、状況はとても厳しい」と会社の考え方を述べました。

（執行部）事故について、点呼で安全面を重視せず、保険料増額の話をしたと報告を受けています。安マネのクロージングもしていないというの、事故を減らそうという職員側の意識も低いのでは？保険料が上がってしまったものは仕方ないが、今後の対策を考えなければ改善にはつながりません。

有給については、4月からの法律改正を加味し、2019年度の出番表は特別残業日を2回減らしています。その分の原資も含め、これからは有給の支出も予算に入れて考えてもらわないといけません。何か具体的に案は考えていますか？

（経営側）まだ具体的には考えていません。

（執行部）まずは有給日数の管理の問題。起床日は入社日によって全員異なります。それを年間5日の有給を取らせなければならないというのは管理が大変です。組合と協定を結べば一斉付与もでき、管理はし易くなりますが、一斉付与となれば入社して間もない乗務員にも有給を与えなければなりません。有給の取り方について組合側の提案は、大型連休（1月・5月・8月）に公出の併用を認める事。10日出番+1公出+1有給となれば会社にとっても稼働が少ないうちに稼働が上がることも繋がる可能性もあり、費用の負担も少ないはず。また、半日有給（1日有給）と公出の併用を認めるなど、色々なパターンを考えていかなければなりません。法律の趣旨が労働時間を減らし労働者を休ませるという目的を踏まえれば、タクシー乗務員の賃金は売上がなければ減収に繋がる弊害が

あります。できるだけ減収にならず法律をクリアできる方法を考えなければ乗務員のやる気を削ぐことになってしまいます。次回の交渉には経営側からの考えを聞かせて下さい。

その他 明番集会での意見の申し入れ

- 公出の選択制廃止について
（経営側）今のところ復活する予定はない。同じように始めても効果が得られないので、今後、良い案があれば検討する。
- ジャパンタクシーのドライブレコーダーの位置の変更を要求したが、検討したか？
（経営側）検討はしたが、他に取り付ける所がありません。助手席側はヘッドレストで後部座席の映像が写らないので動かすとしても数センチレベル。現状、変更は難しい。
- 乗務員証・鍵の管理について
（執行部）やり方を変えたことにより配車ミスや、乗務員証やETCカードを持って帰る乗務員もいた。また、長欠者や降り番の乗務員証も引き出しに入れたままにするのはどうか？退職者の名前もそのままになっているので管理を徹底して下さい。また、営業車の鍵の管理については、日曜日に洗車業者から全て返却すると確認しているが、徹底されていないので週に1度は必ず行う事。
- （経営側）退職者については1カ月ごとにマジックで名前を消し、順番がずれてしまうので半年に1度整理をします。長欠者などについては会社で保管するようにします。鍵の管理については徹底します。
- スタッフドレスタイヤの管理について
（執行部）ジャパンタクシーの新品のスタッフドレスタが北門の外から簡単に手に届く範囲に保管してあるが、盗難防止の対策もとらないのか？本数がそろっていない上、使用するときにあつたはずの物が無いということが起こり得る状況を改善するとともに、赤羽との区別をし、管理徹底して下さい。
- （経営側）保管場所の確保も含め、管理方法を検討します。

その他、無線配車時の改善要求、スリースターや黒タク降格基準の徹底、速度超過・連続運転の警告音についての変更の申し入れを行いました。次回は3月13日に第2回団体交渉を行います。