

「2021春闘要求(案)」を審議 第1回 中央委員会



議長

書記

2021年2月14日(日) 9時、本社棟2階会議室において第1回中央委員会が開催されました。議長には山田賢和氏(5926)書記には内田幸氏(6015)が選任され、出席17名、欠席2名、委任状2通により中央委員会が成立していることが宣言されました。

菊池執行委員長の挨拶

1月8日に発令された緊急事態宣言が3月7日まで延長となり、20時以降の都内は空車のまま顧客を求めて街を彷徨うかのようになっている。今では夜より昼の方が稼げるという逆転現象が起きています。先日、日交グループ連絡協議会で加盟しているグループ

会社を訪問し、コロナ禍の現状を調査してきました。中にはこの1年、半日休業をしているフランチャイズもありましたが、日本交通資本の会社は東洋と同様、休業せず稼働をしていました。ネットでのユニオンに所属している日交の乗務員が本社前で「命を守らない日交」「輪番休業させろ」などと訴えた抗議行動の動画が拡散されていましたが、半日休業しても感染リスクが減るわけではありませぬ。自宅でも家族からの感染リスクはあります。東洋交通ではこの1年で新型コロナウイルスに感染したのは10人を下回る人数でした。濃厚接触者で自宅待機をした乗務員もいましたが1人も感染することなく乗務に復帰しました。感染者が1カ月に1名にも満たないということは、感染防止対策をすればタクシーで感染するリスクは少ないということです。また、雇用調整助成金の上限が15,000円補償されることと勘違いしている人がいるようですが、補償されるのは平均賃金の労働日分となるので、10割補償であつても給料は減つてしまいません。東洋交通の賃金体系は時間賃金となっており、時間をしっかり走れば労働と見なし賃金が支払われます。昨年の5月の休業では平均の売上が2万円台まで落ち込みましたが、今回の緊急事態宣言期間中の平均は4万円台をキープしています。この状態で休業ということにはならないでしょう。「2021春闘」では周りが休業している中、リスクを背負って頑張ったことへの評価を要求していきたいと考えています。それを踏まえ、要求項目を決定する中央委員会です。活発な討議をお願いいたします。

「2020秋闘」経過報告 「2021春闘要求(案)」提案

筒井書記長より、「2020秋闘」についての経過報告がありました。この経過報告は「躍進46-3参照」続いて第47回定期大会で決定された「2021年度活動方針」に基づき、1月の第3回執行委員会において、2021春闘要求案を決定しました。2021年1月29日(金)・1月30日(土)に「第1回明番集会」を開催する予定でしたが、緊急事態宣言が発令された為中止となり、書面またはメールにて2021春闘要求についての意見や提案を受け付けました。2021年2月の第4回執行委員会で審議した結果、必要と思われる内容・意見は第1回中央委員会にて要求案に追加するかどうかを審議することとなりました。

「2021春闘要求(案)」

- 2021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、1時間当たりに加算される金額を4,000円から減額変更する事。
 - ③通勤手当の上限を廃止し、実費まで支給する事。
 - ④フードデリバリーの実車距離を賞与に反映させる事。
- 賞与部門
営業配分の各ランクを5%ずつ増額する事。
- 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。
 - ②無線配車時の「空転補償」は、完全履行を行う事。
 - 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高速度道路帰路料金の会社負担の要求
 - (1)首都高速度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積立有給休暇制度新設の要求
 - (1)2年の消滅時効が到来した年次有給休暇を、消滅させるのではなく、別に積立て、病氣療養や介護、事故啓発(タクシー乗務員の資質を高める為)ポランティア活動等の決められた目的に対して、その積み立てた休暇を利用できるようにする制度の新設。
- 新型コロナウイルス感染防止対策と「危険手当」「計画休業時の補償」の要求
 - (1)2021年1月6日に日本交通直営事業所タクシー1,600台全車に新型飛沫防止シールドの導入がプレリリースされましたが、設置時期については未定です。乗務員への感染などを防止する為、早めに設置する事。
 - (2)乗務員は新型コロナウイルス感染のリスクを抱えながら日々勤務しております。勤務時の危険手当(1労働日、1万円)の支給を要求します。
 - (3)計画休業時の補償金額を雇用調整助成金のコロナ特例を利用して、昨年の協定に基づき10割とする事。計算は実日数とする事。

組合員から提出された意見・要望

- 風呂場の鏡・風呂桶が汚い
- 脱衣所の持ち主不明の風呂用具撤去
- マット洗い機の修理・交換
- 駐車棟のちりとり・ほうきを各階に置いてほしい

- (執行部) 安全衛生委員会で申し入れられます。
- 事故時の保険の弁護士特約を付けて欲しい
- (執行部) 会社ができることは事故で怪我をして休んだ場合の休業の証明のみです。
- 乗り場などの待機時のハンドルの時間をカットしないで欲しい
- (ハンドルの時間を14時間から12時間に軽減して欲しい)

- (執行部) 東洋交通の賃金は時間賃金です。走ってれば労働と見なされず、乗り場営業は会社の指示ではなく自分の選択です。また、所定労働時間は労基法で定められているより2時間も少ない14時間で計算されています。それ以上軽減するという要求はできません。
- コロナ感染リスクに対する危険手当・足切り減額の要求

- (執行部) 執行部が提案している項目です。
- 感染リスク防止と安全を担保する対応の要求(休業・減車)
- (執行部) 休業すれば感染リスクが軽減されるわけではありませぬ。自宅にいても家族からの感染リスクはあります。この1年で東洋から出た感染者は10名以下です。感染予防対策のアクリル板の要求はしています。休業に対する要求ではなく、この状況で頑張っている乗務員に対し危険手当を要求していきま

- (執行部) 執行部が提案している項目です。
- 感染リスク防止と安全を担保する対応の要求(休業・減車)
- (執行部) 休業すれば感染リスクが軽減されるわけではありませぬ。自宅にいても家族からの感染リスクはあります。この1年で東洋から出た感染者は10名以下です。感染予防対策のアクリル板の要求はしています。休業に対する要求ではなく、この状況で頑張っている乗務員に対し危険手当を要求していきま

- (執行部) 執行部が提案している項目です。
- 感染リスク防止と安全を担保する対応の要求(休業・減車)
- (執行部) 休業すれば感染リスクが軽減されるわけではありませぬ。自宅にいても家族からの感染リスクはあります。この1年で東洋から出た感染者は10名以下です。感染予防対策のアクリル板の要求はしています。休業に対する要求ではなく、この状況で頑張っている乗務員に対し危険手当を要求していきま

- (執行部) 執行部が提案している項目です。
- 感染リスク防止と安全を担保する対応の要求(休業・減車)
- (執行部) 休業すれば感染リスクが軽減されるわけではありませぬ。自宅にいても家族からの感染リスクはあります。この1年で東洋から出た感染者は10名以下です。感染予防対策のアクリル板の要求はしています。休業に対する要求ではなく、この状況で頑張っている乗務員に対し危険手当を要求していきま

- (執行部) 執行部が提案している項目です。
- 感染リスク防止と安全を担保する対応の要求(休業・減車)
- (執行部) 休業すれば感染リスクが軽減されるわけではありませぬ。自宅にいても家族からの感染リスクはあります。この1年で東洋から出た感染者は10名以下です。感染予防対策のアクリル板の要求はしています。休業に対する要求ではなく、この状況で頑張っている乗務員に対し危険手当を要求していきま

- (執行部) 執行部が提案している項目です。
- 感染リスク防止と安全を担保する対応の要求(休業・減車)
- (執行部) 休業すれば感染リスクが軽減されるわけではありませぬ。自宅にいても家族からの感染リスクはあります。この1年で東洋から出た感染者は10名以下です。感染予防対策のアクリル板の要求はしています。休業に対する要求ではなく、この状況で頑張っている乗務員に対し危険手当を要求していきま



《質疑応答》

● ハンドル時間をメーターで確認できない。2時間半〜3時間半までの連絡は15分毎に設定して欲しい。
(5606田中氏)

● 連続運転のお知らせも4時間・6時間だけではなく5時間も設定して欲しい。
(5614岡田氏)

● (執行部) 会社が設定しているわけではなくMOTが法令に基づいて作っているものなので、東洋だけ設定を変えるのは難しいと思いますが、可能かどうか会社に確認します。

● 危険手当の1労働日1万円は1出番2万円ということなのか？
(5151神村氏)

● (執行部) そうです。上部団体の全自交労連の方針に基づいて要求します。働いていない人に雇用調整助成金が1労働日15,000円(上限)補償されるのに、働く人に何の補償もないので要求します。

● 休憩時にシートが倒せないなどの負担があり飛沫防止シールドの要求が一番多いので早急に装着してもらいたい。(2606石井氏)

● (執行部) 安全衛生委員会に既に申し入れをしています。日交本体の取り付けが完了したら4月頃までに随時取り付けをしていくことを確認しています。

● 公出の選択制が再開したがコロナ禍の特例で一時的に行われているのか？
(5926山田氏)

● (執行部) 2021年度の出番表で行われるものと認識しています。来年度の出番表については「2021秋闘」で要求するので、公出の選択制の希望があれば交渉していきま

● 質疑は以上となり、「2021春闘要求(案)」追加項目なく提案通りの内容で満場一致で承認されました。
2021年2月18日に経営側に要求書を提出し、賃金労働条件の改善に向けて交渉を進めていきます。春闘の期間は組合員の皆さんも春闘バッジを着用し、誠実な労働をして共に闘っていきましょう！交渉の妨げになる事故・違反・苦情・出勤停止になるような行為には十分注意して下さい。

「2021春闘」勝利に向けて交渉スタート！ 第1回 団体交渉



「2021春闘要求書」提出

「コロナ禍の最前線で働く乗務員の命と生活を守る為、この現状と公共交通機関の安全・安心を担う労働に見合うよう、2021春闘でも賃金・労働条件の大幅な改善を要求します！」

に反映して頂きたい。コロナが終息すればなくなると思いますが、同じ乗務員が配車やされていけば一カ月でかなり損をすることになり

● (経営側) 現在、システム上実車キロは反映されていません。月当たり少ない件数であれば、手作業で入力することもできなくはないが、アナログ作業では漏れがあります。まずはシステム上でできるかどうか確認します。

2. 労働補償について
3. 高速道路料金について
(経営側) 現状維持でお願いします。

4. 積立有給休暇制度新設について
(経営側) 会社に留まる条件としての案としては良いとは思いますが、管理が大変です。管理が出来たとしてもシステムにない有給は有給として反映されません。更

● (組合側) 積立有給の使い方は、会社が制限を設ければ良いと思います。大手では積立有給で休業をした会社もありです。全員が対象になつていないわけではなく、毎年有給を使わずに働いている乗務員に対し、そのまま消費してしまう有給を積み立てて必要な時に使える制度です。前向きな検討をお願いいたします。

5. 危険手当・休業補償について
(組合側) 昨年の休業では

2021年2月25日に第1回団体交渉が行われました。経営側からは木塚所長、吉岡副所長が出席し、執行部は菊池執行委員長を始め5名が出席しました。

● 木塚所長より、各要求項目について回答がありました。

1. 賃金要求について
(経営側) 月例賃金と賞与についてはコロナ禍で賞収が下がっています。売上が変動している中、回答する事は困難な状況です。

● (組合側) 今回、フードデリバリーの実車キロについての要求を追加しましたが、これは実際に労働したことへの対価を要求しており、賃上げとは異なります。3,000円の運賃であればそれに見合った実車キロ配分し、賞与の実車キロ配分

● (経営側) 平均賃金の8割補償が後に10割補償となりました。労働日数分として計算されているため、平均賃金よりも実際は少ない金額の補償でした。それを実日数で計算する事を要求します。また、昨年の休業では他の日交本体、グループと比べて休業期間が短く、感染のリスクを伴いながら労働をしています。2度目の緊急事態宣言以降は、20時に降仕事ができない中、一生懸命走つても売上が伸びず、賃金が下がっていることも事実です。6月に雇用調整助成金が打ち切りになれば休業していた会社が一気に稼働し、今より売上が下がることも予想されます。賃金が下がった分、どこかでカバーをしないと乗務員のやる気を削ぐことになりません。実際、食べられないと50人以上の退職者が出ています。上部団体を通じ、国にも危険手当の要求をしています。会社としても乗務員に対し、モチベーションを上げるための何かを考えて欲しいと思っています。

● (経営側) 昨年の休業時と比べて平均賞収が税抜5万円くらいまで回復している中、休業をしない方が一定額の収入を得ることができるといふことを踏まえ、今回は休業をしない方が良いと考えています。頑張っている乗務員に対し何かをしてあげたいが、東洋だけでは決められません。