

適正な運賃・料金改定を求める大集会

3・10ハイタクフォーラム

2022総決起集会

2022年3月10日(木)千代田区の星陵会館にて全自交労連・交通労連ハイタク部会・私鉄総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、東洋交通労組からは執行部6名が参加しました。主催者を代表して全自交労連中央執行委員長・溝上泰央氏は、「ロシアのウクライナ侵攻により、経済制裁の影響からエネルギー価格や物価が高騰し、生活が苦しくなることが予想される。交通産業は平和産業であり、平和であるからこそ、ハイタクの仕事が続けられる」と指摘し、「全自交労連の昨年末の実態調査では年収が1年間で約40万円落ち込んだ。ハイタク労働者の生活は悲惨極まりない状態になっているが、それでも利用者の安全・安心と利用する権利を守ってきた。ハイタク労働者は社会の維持に欠かせないエッセンス。シャルワーカーそのものだが、多くの仲間が厳しさから退いてしまった。安心して働ける労働条件がなければ運転者は残らないし、新たに入ってもこない。この春闘は待遇を変える重要な場であり、会社と交



全・安心と利用する権利を守ってきた。ハイタク労働者は社会の維持に欠かせないエッセンス。シャルワーカーそのものだが、多くの仲間が厳しさから退いてしまった。安心して働ける労働条件がなければ運転者は残らないし、新たに入ってもこない。この春闘は待遇を変える重要な場であり、会社と交



全自交労連 溝上泰央
中央執行委員長

渉を続け、どんな形でも賃金労働条件の向上を勝ち取る。そして、賃金労働条件の改善に欠かせないのが適正な運賃料金への改定だ。車両の高額化、新たな決済システム、空気清浄機の導入など安心・安全のタクシーを運行するコストは上がる一方であり、それに見合った運賃改定は必須だと考える。すべての地域で適正な人件費を賄える適正な運賃・料金を実現するために全国のハイタク労働者の声をひとつに合わせ、行政や事業者に「ぶつけていこう」と力強く訴えま



河西純善氏

集会后に全自交東京地連の河西氏が「適正な運賃・料金こそが持続可能な公共交通をつくるための必要条件であり、安売りは、労働者の質と安全性の低下を

招いて利用者の命を危険にさらす。絶対に認めることはできない。」と集会アピールを読み上げ、全体の拍手で確認されました。

2022

春闘要求書を 経営側に提出!

【第1回団体交渉】

2022年3月5日(土)、本社棟2階川側の会議室にて、経営からは木塚所長、執行部からは菊池委員長をはじめ6名が出席し、「2022春闘要求書」を経営側に提出しました。

菊池委員長は要求書を読み上げ、「大手に倣って3%以上の賃上げを、そして真摯な討議と誠実な回答をお願いします」と申し入れました。

【その他中央委員会にて出された意見要望について】

●忘れ物の取扱いについて

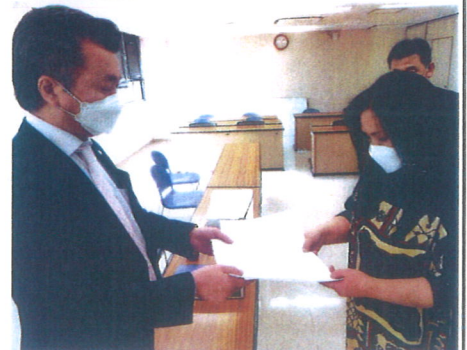
(執)声掛けと確認を行うことは必須ですが、忘れ物があった際には営業所に持ち帰り、届け出ることが基本です。職員全員が正しい対応を取れるよう、指導を徹底してください。

(経)声掛けと確認をしたかどうかを、その場でドラレコを見て確認できるわけではない。お客様に喜んで頂けるので、日本交通としては出来るだけ届けてほしいです。

(執)すぐ近くであればお届けすることもありますが、遠くから無料で持っていくとなると貴重な営業時間が削られてしまうこととなります。今すぐという要望がなければ原則持ち帰るよう徹底してください。

●違背の厳格化について

(執)違背を繰り返して、指導はされているけれども処分はされていない人が散見されます。例えば、月5回違背があれば譴責処分など、あまりにも内容が悪質ならば出停にするなど基準を変えてみてはどうか?



(経)細かすぎる基準を設けると、違背者のカウントが難しくなってしまう。

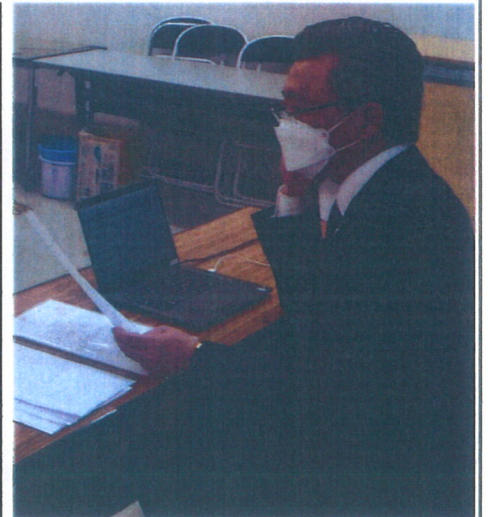
(執)明らかな法令違反を故意に繰り返している乗務員はそれほど多くないと予想されるので、あまりにも目に余るような事故や違反を防ぐためにも処分を検討すべきです。

(経)検討します。

【第2回・第3回団体交渉】

2022年3月14日(月)に第2回団体交渉を行いました。執行部からは菊池委員長が、経営側からは木塚所長が出席して、要求内容について細かい内容をすり合わせました。

2022年3月18日(金)に第3回団体交渉を行いました。交渉には執行部全員と、経営側からは木塚所長が出席しました。はじめに菊池委員長が「本社の意向もあると思うが、春闘に対する考え方を、要求書の項目に沿ってお答え頂きたい」と述べました。



有資格者であるタクシ乗務員の労働に見合う賃金を要求！

①賃金要求

(執)足切りをクリアしている人としていない人の整合性が取れるものにしたいです。

(経)現状の確認をして、いずれ何らかのベースアップをしなければならぬと考えている。シミュレーションを始めている段階であり、まだはっきりとした回答はできない。

(執)乗務員が生活できないレベルに落ちているのを回避する為に、(足切りを下げる、無くす等)暫定的で構わないので、やってみてはどうですか？

(経)売上減少が続くいま、足切りを下げても救われるひとは想定より少ないのではないかと。また、売上上位の人たちにはあまり影響がないと思われまます。

(執)東洋の元々の基本給は高いが、他社でも最低賃金が上がったことで3%位の賃上げを考えている。去年10月には東京都の最低賃金が1041円に上がったことも踏まえ、また有資格者であるタクシ乗務員の労働に見合う賃金をお願いしたい。

(経)まずは検証させてほしい。具体的な数字を見てから判断したい。

(執)交通費全額支給についてはどうか？

(経)本社に確認します。

(執)では賞与の特別配分の基準を変えてみてはどうか？

(経)こちらでも試算して対象者がどれほどいるか、数字を出した後に検討したい。

(執)わかりました。たとえば実車キロ配分を6750キロ→6000キロにするなど基準を変えれば対象者が増えると思います。

②退職金制度

(執)長く勤めてもらうために退職時、しっかりともらえるものがあるほうが良い。

(経)ハッピー年金の増額、もしくは退職金制度の新設はどうですか？例えば、在籍年数に応じてインセンティブを支給すると、長く勤めたい会社だと思え、帰属意識も高まるのではないのでしょうか。会社の姿勢を乗務員に見せることも大切です。

(経)ハッピー年金は会社が全額負担していることを知らない乗務員も多いので、できれば周知してほしいです。制度新設は難しいですが、ハッピー年金の増額は検討します。

③労働補償

(経)空転補償については、他と比較すると良い方なので変えるのは正直難しい。

(執)では修理手当はどうですか？本人に責任のないことにしか支払われないためやってみてもよいと思います。例えば現行の1時間300円の補償を、30分300円にするのはどうか？

(経)なかなか難しいですが検討します。

④高速道路帰路料金の会社負担

(経)「全線」という表記を変えたい。もしくは経由するポイントを決めれば、自ずと最短距離で戻ってくると思う。

(執)現在、原則降りた出口から乗って営業区域に帰ってくるという規定になっています。遠

回りして帰ってくるものまで負担する必要はありません。細かい文言については今後も継続して協議しましょう。

⑤積立有給休暇制度新設

(執)2年間の時効が来ても消えないように管理する、もしくは消える分の買取制度導入はどうですか？

(経)システム上、日数の管理が難しい。どうしてもマニュアル管理になってしまふ。

(執)これは看護、介護、病氣療養、ボランティア、自己啓発、資格取得など決められた目的に対して積立休暇を利用できる制度です。不測の事態に有効利用できるため、乗務員は安心して働くことができます。充実した福利厚生として退職抑制にもなります。

(経)制度自体は良いと思うので、検討します。

⑥コロナ危険手当

(執)2年前の休業以降、東洋の乗務員はずっと危険と隣り合わせで各勤を続けて来ました。国の出す補償は休業や時短など「やらなかったこと」に対するものがほとんど。「やったこと」に対する評価として少しでも出してくれると報われます。

(経)コロナ禍スタート時から働いてくれた乗務員には、これだけでは言い表せないが、本当に頭が下がる思いです。検討します。



次回団体交渉
4月8日(金)を
予定しています。