

議事録

日時 2020年12月25日(金) 13時～15時00分

場所 日本交通赤羽営業所

参加者 会社側 本社管理部部長2名、三鷹営業所所長、三鷹営業所次長
組合側 顧問弁護士、労評役員3名、分会長、分会書記長

議題

1. 第2回団交と第3回団交で回答が持ち越しとなった要求について

- (1) 使い捨てストローの導入について
- (2) 強固な防犯板の導入について
- (3) LPGスタンドの利用制限について
- (4) 公出の労働時間について
- (5) 組合掲示板の設置について

2. 11月9日付けの要求書について

交渉討議は以下の通り。

1. 第2回団交と第3回団交で回答が持ち越しとなった要求について

(1) 使い捨てストローの導入について

労 評 分 会	資 本
前回の団交で使い捨てストローの導入を要求したところ、会社は「他労組からも要求が出ているので、具体的な金額も踏まえて今月中には回答する」と回答していた。しかし、回答日前の11月18日に導入している。なので、導入費用がいくらかか	金額的には高いものではない。極力安いのを仕入れている。

ったのかと、いつまで続けるのかの2点について回答して欲しい。	
こちらで調べたところでは、同じタイプの商品が1500本入り税込み980円で売っていた。このぐらいの金額ということで良いか？	そのぐらいだ。
では、いつまで続けるのか？	このままずっと続ける気は無い。
コロナが収束したら止めるのか？	その可能性もある。
感染症はコロナに限ったことではない。インフルエンザ、ノロ、O157など、ウイルスはいくらでもある。組合としてはこのままずっと続けて欲しい。金額的にもたいしたことないのだから。	その気持ちは分からないでもないが、今決める話ではない。
追加の口頭要求になるが、ストローをハサミで切らずに一本ずつ使用するようしてもらえないか？切ったストローを一日中ポケットにしまっていたのでは汚れてしまう。それではクラスター対策としては不十分である。	考える。今、分かりましたと言える話ではない。ストローの長さもあるから。他の方からそのような話は一切出ていない。
他労組も使い捨てストローの要求は出している。でもまさかハサミで二つに切って使用するよう言われるとは思っていなかったのだろう。	切って使うなどの要求は出ていない。極力切って使ってくださいということだ。ものは取りようだ。
極力切って使ってくれという趣旨だとは思わなかった。では、切らなくても良いと。	値段の問題ではない。あれだけの長さがあるのだから無駄が出る。
ポケットにしまっておくこと自体が不衛生であるし、クラスター発生のメカニズムについては前回説明した	まず、あれだけの長さがあるということ。そして、賢い人は半分に切ったら、使わない方は袋に入れて保管

<p>はずだ。出来ない理由をまず説明するべきだ。</p>	<p>している。600人いる中でこういう話は初めて出た。</p>
<p>では、考えていつまでに回答を貰えるのか？基本的な見解ぐらいはのべるべきでは？</p>	<p>改めて、全員に一本ずつ使えと言うのか？ここではすぐ答えられない。ここに区切りが生じているとは思わない。</p>
<p>三鷹営業所ではすでに●のコロナ感染者が出ている。この先10人、20人と増えていったときに、いい加減な対策しかしていなかったら非難されることだろう。しかし、やるべきことをやっていてクラスターが発生したなら、「仕方ないよね」という話になる。なぜ、1本1円もしないストローにそこまで拘るのか理解に苦しむ。ずっと続ける気が無いというのも問題だ。他社ではそんなところはないのではないか？少なくとも、労評に加盟している会社では1つもない。(労評役員1)うちも以前から使い捨てである。(労評役員2)うちも日本交通のグループ会社だが使い捨てである。(労評役員3)私が以前いた会社もそうだった。いつの間にか日本交通に買収されていたが。日本交通は他社を経験していない乗務員が多いから、それが普通ではないことに気が付かないのでは？大企業である日本交通でなぜ出来ないのか不思議である。</p>	

<p>現在、日本におけるコロナウイルスの感染者数が累計で 20 万人である。約 600 人に 1 人の割合である。三鷹の乗務人数が 600 人強だから、●人感染者が出ている時点で、●倍である。普通の状況ではない。●営業所はもっと多いようだが。いずれ、クラスターという話になるのだから、今のうちにやっといた方が良いのではないか？</p>	
<p>たとえストローが原因ではなく感染者が増えたり、クラスターになったりしたときに、今は（使い捨てを）導入しているが、「日本交通はストローの使い捨てもしていなかったらしいよ」という話になったら、風評被害で会社にとってプラスにはならないし、今後もとに戻すようなことがあると、何があるか分からない。</p>	<p>使い捨てについては、考えておくと答えている。いつまで続けるかは分からない。いきなり団交でこのような要求を出されても答えられない。前もって昨日でもいいから伝えたい欲しかった。</p>
<p>仮に、昨日伝えていたとしても、いつまで続けるかについては「分からない」と答えるのだろう。いつまでに答えますと言うのが誠実な対応なのでは？</p>	<p>毎回、団交のたびに新しい要求が出てくる。こちらは前回の要求に対する回答しか用意していない。想定外の質問だ。あらかじめこちらに要求を提示しておくのが普通だ。</p>
<p>あらかじめ出しておくことは出来るが、普通というのなら、このぐらいのことには回答するのが普通だろう。半分に切ることが想定外だったから、どういうことだと聞いたまでだ。それに追加要求ではなく、こちらの要求に対して完全に答えていな</p>	<p>入れたということでは駄目なのか？金額面に関しては。</p>

<p>いから、その点に関して答えてくれと言っている。そちらは、あらかじめ答えることになっていた具体的な価格についても「980円それぐらいかなあ」といい加減な答え方しかしていない。それについては答えてもらえないのか？</p>	
<p>駄目だ。</p>	<p>大体同じものを見ているから、その位の額だと答えただけで、いつまで続けるかについては、いつまでも続けた方が良く思っている。</p>
<p>それだったら、始めからそう答えてほしい。</p>	<p>ここで、すぐに回答しなければいけないことなのか？</p>
<p>いつまでも続ける気は無いと答えるからおかしなことになる。この先どうなるかは分からない。ただ、導入しておいて、ずっと続ける気は無いなどと、わざわざいうこと自体おかしい。</p>	<p>なぜ、そんなに怒るのか？</p>
<p>いつ答えるか分からないなどという回答は不誠実すぎるだろう。他労組もあらかじめ全ての要求を書面で提出している訳ではないだろう。団交当日に口頭要求することもあるし、その要求については、答えられる範囲で答えて、あとは次回に持ち越す。全て団交の前に用意しておけというのはどうなのか？</p>	<p>そういう事を言っているのではない。団交でやることはお互い認識してここに来ているのに、違うことが出てくる。事前にこういうことがあるというのを、書面でなくてもいいから、「明日はこういう話もしますよ」と、三鷹の所長に言っというはどうかということである。</p>
<p>スムーズな団交を行うという提案は分かった。次回からは、遅くとも前</p>	<p>口頭要求ということだから、口頭でもかまわない。</p>

<p>日までに部長のアドレス宛にPDFを送るようにする。</p>	
<p>(同業他社に勤務している労評役員が) 御社は新しいストローが欲しいと言っても、(切って使えと言って) 渡さないのか?</p>	<p>ストローをどっさり置いといて、そこにハサミを置いている。切って使うよう書いてはあるが、誰もチェックしてないし、実際は1本使って捨てている人もいる。それに対して何も言っていない。</p>
	<p>それに対して駄目だと言う気もないから、「上手くやって」というだけだ。 あまり言われると、こちらも構えてしまう。</p>
<p>では、いつまで続けるかは次回答えてもらうということで良いか。</p>	<p>コロナの収束がいつになるか見えないし、こういう騒ぎが起こっている以上は現状続ける。</p>
<p>やめる時の理由だけはハッキリ説明してほしい。</p>	<p>大きな理由は無い。基本的には続ける方向でいる。</p>
	<p>今まではメーカーが配っている純正品を使っていた。ただ、こういう状況だから、使い捨てストローでも代替出来るから使っているというのが現状である。純正品は1本280円する。使い捨てストローの値段と天秤にかけて、使い捨てを選んでいるのが現状である。</p>
<p>一般人の感覚としては、同じストローを使い続けること自体が気持ち悪い。もし、このことが知れていたら皆日本交通を使わなくなっていた</p>	

ろう。そのぐらい普通ではないことだ。	
メーカーは純正品を使いまわすことを推奨しているのか？	使い捨てではない。
メーカーの方がおかしい。事情は分かった。	
では、こちらからは「いつまでも使い捨てストローを使い続けろということだけは要求しておく。	
少しだけ良いか、こちらはクラスターが発生したときに会社の看板に傷がつくことを心配して提案しているのだから、会社はすぐにやりますと答えてもいいはずだ。車が止まってしまったらお手上げなのだから。	
ハサミで切るかどうかは乗務員の判断に任せるということで良いか？	使い方が汚いから問題ということなのだから、たとえば、切ったストローをビニールに入れて封をしておけば問題ないことになる。
そもそも、ハサミ自体にウイルスが付着している可能性がある。切った断面にウイルスが付着し、それを袋に入れて培養したら、帰庫時に啜えたときに感染するではないか。ハサミは無しにした方が良いのでは？	(無言)
とりあえず、組合のほうで、ハサミで切る必要が無いことを周知させてもらう。	

(2) 強固な防犯板の導入について

<p>「(グループ会社の) 女性乗務員が強盗に手足を縛られたうえにトランクに入れられ連れまわされるという事件が起きている。強固な防犯板があれば防げていた。現在テストしているものがどういう形状で強度がどのくらいの物なのか教えてほしい。テスト導入した結果駄目だった場合、提言するチャンスがあるかもしれない。」という組合の要求趣旨説明に対し、会社は「あくまでテスト段階なので、これでは駄目だということはある得る。分かった。」と答えている。そこで、まず、現在テストしている仕切り板の形状と強度について教えて欲しい。</p>	<p>現在、コロナ飛沫感染防止対策としてビニールカーテンを導入しているが、それを、助手席まで囲うアクリル板に全車付け替えることを決定した。感染防止の観点から早急に取り付ける。ものは、グループ会社の三和交通が作っている「セパレータ」という物だ。既に付け始めている。これに関しては防犯板ではないが、一定の防犯板に似た機能は持てるかと考えている。</p>
<p>強度についてはテストしたか？</p>	<p>これについてはテストしていない。理由は、組合の要求にあるように、まず優先されるべきはコロナの感染症対策だからというのがある。物は他に比べるような物が無い。ほぼ一択。会社としては、これを一日も早くこれを付けるということで理解して欲しい。</p>
<p>L字型の仕切り板を販売している会社はいくつもある中、三和の仕切り板しか選択肢がなかったのは何故か？何を基準にこの製品に決めたのか？なぜ、数社の製品をテスト導入し比較検討しなかったのか？</p>	<p>グループ内なので調達がし易い。スピードの観点からと、ニューノーマルタクシーとしてこれを付けようということになっていたもので、先行して導入した。</p>

<p>三和の製品は価格が安いとの記事を見たが、実際の価格はいくらなのか？8000円ぐらいか？</p>	<p>今付いているカーテンの価格が8000円ぐらいである。仕切り板はもっとする</p>
<p>国からの補助金は決定したのか？第三次補正予算案に組まれたとの記事を見たが？</p>	<p>決定はしていない。ただ、あれに関しては空気清浄機を設置する際の費用として充ててもらえればと考えている。</p>
<p>仕切り板については、補助金が出なくても導入していくということか？</p>	<p>カーテンで一度補助金を支給してもらっているため、二度は貰えない。その点は仕方がないので、会社の経費で付けていく。</p>
<p>強固な防犯板とは別に、会社が導入を検討している防犯対策について知りたい。例えば、車内カメラを、映像が自動転送されるタイプに換えて、そのことを数か国語で車内に大きく掲示するなど。</p>	<p>特に考えていない。転送するタイプだと通信が発生してくることから、コスト増になってくる。動画だとかなりの容量になってくる。</p>
<p>現在のカメラにw i f iのマークがついているが、あれは何なのか？</p>	<p>w i f iで映像を飛ばす機能が付いていれば、わざわざ職員がSDカードを抜く作業が必要なくなるので便利ではある。しかし、現在はそのような機能は無い。なぜw i f iのマークがついているかは分からない。</p>
<p>我々の要求に応じて、飛沫感染対策をしてくれた事に対しては感謝している。ただ、第二回の団交の後にグループ会社で重大な強盗事件が発生していることから、さらなる防犯対策をしてほしいという女性乗務員からの要請があるのは知っという頂きたいし、実際に対策を取って頂きた</p>	

<p>い。おそらく、犯人も、防犯カメラの映像が自動転送されるタイプだと知っていたら、今回のように、乗務員をトランクに入れたまま、走り回ることまでしていなかっただろう。現在、日本交通で導入されているカメラは3タイプほどある。この機会に、自動転送されるタイプに統一されてはどうか？通信コストの問題も当然あるだろうから、すぐには言わないが、導入費用の試算だけでも試してみてもどうか？</p>	
<p>女性乗務員を積極的に採用しているのだから、防犯対策に力を入れていることをアピールすれば、会社にとってもプラスになる。</p>	<p>カメラに関しては、資本関係にある Mobility Technologies（以下、MOTという）から購入することになるのは理解して欲しい。同社に、今後そのような製品を作る予定があるか聞いておく。</p>
<p>まずは、そこからということで理解した。では、次回に教えて欲しい。</p>	
<p>（グループ会社に勤める労評役員の発言）この強盗の被害者は弊社の乗務員である。彼女はたまたまポケットに携帯が入っていたから助かった。これが鞆に入っていたら助かっていなかったかもしれない。防犯板というハード面だけでなく、ソフト面でも対応をお願いしたい。たとえば、会社の方で女性乗務員にお札を入れた封筒を用意し、強盗がきたらその封筒を渡すように指導してはど</p>	

うか？強盗は金銭目的なのだから、それで納得するかもしれない。	
では、この提案についても次回までに検討して回答をもらえないか？	(無言)
では、次回までに検討を。	

(3) L P Gスタンドの利用制限について

<p>前回の団交で、「三鷹営業所の全車両について、三鷹のL P Gスタンドを利用制限する前と後の走行データ（実車・空車・総走行距離）を比較し、経費削減効果があったのか調べてはどうか」と提案したところ、会社は「色々なケースがあるから、指定してもらえればデータは抽出する。日報のデータは膨大なため、出来るかどうかも含めて次の団交で回答する。」とのことだった。また、「(当面の措置として) 大曲、白山、五反田、目黒、新宿、千住、三鷹の主要L P Gスタンドの利用制限を解除してはどうか？」との提案に対しては「タクシー部で話し合って次回回答する」とのことだった。</p> <p>まず、L P Gスタンドとの価格交渉の進捗状況について、直近で、総務の人間が、いつどのスタンドに行って、どのような内容の交渉をしたかについて答えて欲しい。</p>	<p>L P Gスタンドに関しては、前回説明した通り、こちらで一定の単価を言って、それに応えてもらえるかどうかということで交渉しているが、現状としては応えてもらっていない。</p>
--	--

<p>実際に、総務の担当者がスタンドに行って交渉したのか？</p>	<p>スタンドだったり、元締め会社だったり行って、個別に交渉はしている。</p>
<p>●を通して交渉しているのか？それとも直接交渉か？</p>	<p>ケースバイケースだ。</p>
<p>●が間にいるせいで、話が分かりづらくなっているのでは？ちなみに、三鷹エネオスは●が間にいるのか？</p>	<p>現場では分からない。</p>
<p>総務の担当者からその辺の事情も聞いて、団交に臨んでいると思って質問しているのだが？</p>	<p>直接かどうかは聞いていないが、交渉はしている。</p>
<p>分かった。では次に、三鷹営業所の全車両について、三鷹のLPGスタンドを利用制限する前と後の走行データ（実車・空車・総走行距離）を比較し、経費削減効果について検証することは可能か？</p>	<p>いろいろデータを並べてはみたが、そこから見えてくるもの、これで削減できている、できていないについて判断するのは非常に難しいのが実態である。価格差とか給油量を突き合わせると見えてくる。これだけの単価差があるということになると、おのずと残るお金は変わってくる。</p>
<p>では、検証することは可能と。</p>	<p>キロ数並べたり、実車距離というのは月によって違ってくる。検討すること自体は可能だ。古いものに関しては無理だが。</p>
<p>数字を並べて比較したというのは、いつの月のデータか？</p>	<p>去年の8月と今年の8月だ。</p>
<p>我々が前回要求したのは、通達を出す前と出した後のデータを比較することだ。昨年7月末に通達を出しているのだから、5.6.7と8.9.10の前</p>	<p>売り上げに至ってはコロナの影響で悪くなっている、その直近の比較をしても何も見えない。</p>

後3ヵ月のデータで比較しないと意味が無い。	
昨年7月末を境に前後3か月だと、コロナの影響は全くない。逆に、昨年8月と今年8月だと、コロナの影響がモロに出ている。	だとしたら、走行距離、空車距離、全く変わっていない。
実際に比較したデータを見せてもらえないか？	それは見せられない。
では、昨年7月末を境に前後3か月で実車距離などを比較したということか？	空車距離に関しては、ほとんどズレは無い。売り上げによって相当左右されてしまうため、どこで見ていくかは、走る距離だけで見るのは難しいものがあると思う。
では、検証は可能ということで次。大曲、白山、五反田、目黒、新宿、千住、三鷹の主要LPGスタンドの利用制限の解除について、タクシー部で話し合った結果は？まず大曲の部分解除について。	本社が交渉に動いてくれている中で、現場の現状は伝えているが、(制限解除は) 厳しいというのが答えである。
大曲以外のスタンドについても部分解除は出来ないという回答か？	そういう回答になる。
タクシー部で話し合った結果なのか？	タクシー部で話し合った結果である。
我々は、会社がLPGスタンドを繁華街や営業所から離れた場所に指定したため、業務に支障が出て労働環境そのものが悪化している可能性が高いと考えている。そのことを検証するために、次の①から⑦に関するデータを抽出してもらえないか？ ① 帰庫遅れ・休憩時間不足のデ	これらのデータから、それぞれ何が分かるのか？

<p>ータ</p> <ul style="list-style-type: none"> ② 事故・違反のデータ ③ 自腹給油・自腹高速のデータ ④ 最安値スタンドと主要スタンドとの価格差に関するデータ ⑤ 1乗務の平均給油量に関するデータ ⑥ 平均営業収入に関するデータ ⑦ 総走行距離のデータ <p>抽出すること自体は可能という回答だったから出来ないことは無いはずである。</p> <p>7月の終わり頃に三鷹エネックスの利用禁止通達が出ていることから、期間は2019年5月～10月度（4月16日～10月15日）までの6ヵ月間とする。</p>	
<p>例えば事故データの趣旨は、</p>	<p>今は回答出来ないから、明日にでも所長の方に「このデータはこういった趣旨で出してほしい」と伝えてほしい。</p>
<p>なぜ、団交の場で要求の趣旨説明をさせないのか？</p>	<p>するならしても良い。1から7まで。団交の時間が限られているから言った。</p>
<p>1は、わざわざ遠くのスタンドまで給油しに行っているせいで、帰庫遅れする羽目になっている乗務員がいる。会社に電話して「帰庫遅れしそうだから、三鷹エネックスで給油してもよいか」と聞いても、「駄目だ。経堂まで給油しに行け」との指示が</p>	

<p>出ている。そのせいで帰庫遅れしている乗務員がいる。遠くまで、給油しに行ったせいで休憩時間が不足してしまった乗務員がいる。そのことを証明したい。そのことを検証したい。そういった趣旨の質問である。</p>	
<p>2は、安全衛生委員会の議事録を確認したところ、通達が出る前と後では、明らかに出した後の方で事故が増加している。このような状況で利益が上がったなどと言って喜んでいたらとんでもないことだ。</p>	
<p>3は、独自に調査したところによると、一日に2~5人、自腹給油している乗務員がいる。現在、LPガスの一般掛売り価格は、石油情報センター調べで、東京でリッター76.5円であることから、仮に3人が15Lずつ自腹で給油したと仮定すると、1日に3443円、年間だと約125万円、会社にとっては馬鹿にならない金額である。自腹切るように仕向けておいて、それで経費削減できましたなんて明らかにおかしい。</p>	<p>自腹切らせるよう仕向けたなんて、ちなみに、自腹切った人のデータなんて無いので。</p>
<p>給油していない車両があれば、かなり不自然なはずだが？わざと見て見ぬフリしているのでは？</p>	<p>そこまで見に行っていない。さすがに。毎日、1台1台、何リットル給油したかななんて見ていない。</p>
<p>実際、帰庫遅れしそうだからと電話しても、経堂に入れに行けと、</p>	<p>そういう人はいるかもしれないが、そういう指示で遅れたといったデータは残っていない。</p>

<p>その電話口で、「帰庫遅れしそうなら自腹で給油してしまえば？」と言っている職員がいる。それで実際に自腹給油している乗務員が何人もいる。</p>	<p>そういう職員については指導する。</p>
<p>指導はするが、結局、経堂まで入れに行けと言いのだろう。</p>	<p>1 から 3 についてはデータを出せない。</p>
<p>領収書を持っていけば会社で払ってもらえるのか？</p>	<p>何故？</p>
<p>自腹給油は推奨しているわけではないのだろうか？</p>	<p>一切推奨していない。</p>
<p>でも実際には自腹給油を勧めている職員がいる。</p>	<p>後で誰なのか教えてほしい。</p>
<p>見て見ぬフリをしているのではないか？</p>	<p>どう思ってもらおうと結構。そこまではデータを見ていない。</p>
<p>月間ごとに各車両の給油量のデータは取っていないのか？明らかに燃費の良い車両があるはずだ。何故これらの車両だけ燃費が良いのだろうって車両が。それは、自腹で給油しているから燃費が良いのだ。</p>	<p>はい。分かりましたって話ではない。</p>
<p>そういう車両のデータの出し方は出来ないのか？</p>	<p>出せないことは無いけど、遜色ないだろうから。いつ止まっているかもあるし日々のデータまでさすがに見られない。毎日 283 台に近い台数の車両が動いているのだから。</p>
<p>ただ、会社はこのやり方で年間 100 万円以上経費削減しているわけだから。</p>	<p>仮定の話をしていても困る。</p>

<p>少なく見積もって100万と言っている。我々は実際にはもっと高いとみている。</p>	<p>立証出来るのか？</p>
<p>細かい数字については会社が持っているのだから、それを開示してもらわないことには立証出来ない。</p>	<p>何人がいたというのは立証出来るのか？</p>
<p>出来ないことは無い。</p>	<p>そうなのか。</p>
<p>方法論と内容論が混ざっている。こちらは経費削減と労働環境の改善の話をしているのだから、本来ならwinwinの話である。内容論についてだが、(労評役員が勤務する)うちの会社の場合だと、帰庫遅れしそうで指定スタンド以外で給油した場合でも、レシートをもっていけば立替費用ということで精算してくれる。話を労働環境に戻すと、事故で車が止まると、会社にとっても痛手なはずだし相番にも迷惑をかける。うちのトップドライバーも昔、同じようなケースで違反をして免停になった。つまり、乗務員の負担を軽減することが会社の経費削減にもつながるということである。解決策としては、乗務員が立替えた分を精算してくれば良いだけの話である。あまりにも頻繁に他所で給油する乗務員に関しては、個人面談して改善する必要はあるとは思いますが。方法論について話し合っても対立を生むだけである。交渉というのは対立で</p>	

<p>はないのだから、お互いがwinwinになる点を探すのが交渉である。事故や違反が少なくなるのなら、会社が立替金を精算すれば済む話ではないか。</p>	
<p>普通の会社は、指定外のスタンドで給油した場合は、立替金として精算する。●もそうだ。</p>	<p>成田など遠いところに行って、燃料が足りないとなった場合は、立替えてもらって帰ってきたら精算している。</p>
<p>都内の場合であっても、何らかの理由で、指定スタンドで給油出来ないときは精算しているのか？</p>	<p>それはしていない。 そもそも、満タン返しするよう言っていない。</p>
<p>時間が無いので、先に趣旨だけ説明してしまう。</p>	
<p>4の最安値スタンドと主要スタンドとの価格差に関するデータについては、過去に張り出していたことがあるから、出せないことは無いはずである。Aランクが最安値でGランクぐらいまで出していた。最安値と最高値のスタンドでは10円ぐらいしか差が無いと聞いている。</p>	<p>10円しか？ 10円も差があればすごい差である。</p>
<p>1回の給油量が20Lほどだから、10円差でも1台当たり200円しか変わらない。我々にしてみたら、たかが200円のために30分も40分も迂回して帰らなければいけないとなると納得出来ない。その間に1回営業出来るではないかという気持ちだ。トータルコストでみたら営業所の近くで給油したほうが良いということ</p>	

<p>証明出来るから、データを抽出して欲しいという趣旨だ。なるべく安いところで入れるにあたりその目安となるものが欲しいという趣旨もある。</p>	
<p>5は、先ほど説明したように、自腹給油している乗務員がいることを証明したいから出してほしいという趣旨だ。</p>	
<p>6は、遠くまで給油しに行っているということは、その分、営業機会を損失していることになる。営収が下がっている恐れがあるため、出してほしいということだ。</p>	
<p>7は、無駄走りが増えていることを数字で証明したいという趣旨だ。</p>	
<p>会社は乗務員に対し、指定スタンド以外で給油したい時は、会社に連絡して指示を仰ぐよう指導している。勝手に給油した乗務員には対面指導を行い、複数回指導しても従わない時は、業務命令違反として懲戒処分すると脅している。このような背景もあり、止むにやまれず自腹で給油している。会社はこのような現状を知っていて、前回の団交で「給油量は削減できている」と答えていたのなら、相当不誠実だ。そう思わないか？そうではないというのなら、我々が指定したデータを抽出し、早急に検証を行うように。そして、次</p>	<p>承った。検証出来るかどうかも含めて年明けになるけど。</p>

<p>回団交でL P Gスタンドの利用制限を解除しない合理的な理由をデータに基づき説明するように。経費削減のためにやっているのに事後検証もしない。みんなはその点に不信感を抱いている。この1~7のデータがあれば、ほとんどのことは検証出来るから。</p>	
<p>決して抽出困難なデータは要求していない。</p>	<p>検討させてもらう。</p>
<p>三鷹あたりで営業している乗務員の中には、わざわざ経堂まで給油しに行くのが面倒で、毎回給油しない乗務員もいる。</p>	
<p>給油の問題に限らず、洗車の問題にしても、この業界は次に乗る人のことを考えない人が多い。次に乗る人が気持ちよく乗れるようにするのが会社の仕事だ。立替金を会社が精算すれば済む話だ。</p>	
<p>それでは次回、自腹給油した分のレシートは精算するのかと、どこまで遠くに行ったら精算するのかについて回答してもらえないか？</p>	<p>回答してくれと言われても回答のしようがない。</p>
<p>先程、成田に行った場合は精算していると言っていたから、その基準について聞いている。</p>	<p>明らかに遠くに行って帰ってこられない時がある。燃料があと少ししかなくて途中で止まってしまう時がある。その場合、どこでもいいから立替えて入れてくれれば、帰って来た時に精算するということだ。</p>
<p>そういう基準だと。</p>	<p>他に何がある？</p>

<p>自腹給油を推奨していないということなら、いままで自腹給油した分の領収書を持っている乗務員がいるから買い取ってくれるか？との質問だ。</p>	<p>推奨していないから買い取らない。ルールを守ってやって下さいといっているだけだ。</p>
<p>ルールを守ったら帰庫遅れになる。つまり、社内のルールを守るためなら法令違反を犯しても構わない。そういうことか？</p>	<p>そんなことは一言も言っていない。</p>
<p>自腹給油は認めない。帰庫遅れしても良いから経堂まで給油しに行け。それだと、道路運送法よりも社内のルールを優先しろと言っているようにしか聞こえない。</p>	<p>どう取ってもいい。</p>
<p>まず、労働環境が悪化していると思っているのか、思っていないのかどっちだ？</p>	<p>それはキツイ質問だ。</p>
<p>では、労働環境が悪化している自覚はあるということだ。</p>	<p>悪化しているとは言っていない。</p>
<p>では、何故キツイ質問なのか？ホントは分かっているのでは？</p>	<p>そこは良いじゃないか。データは出せるデータもあるし</p>
<p>(以下、顧問弁護士の発言) ホントはLPGスタンドの件に関しては何とかしたいという気持ちはあるのだろう。今のままで良いとは思っていない。ただ、本社マターで色々難しいということは分かったけども、こちらとしては何とかしてほしい。</p>	<p>先程、10円と言ってたけど、10円違えばすごい違いだ。</p>
<p>たかが10円のために、乗務員は大変な労力を使うことになっているし、会社にとっても損失となっている。</p>	<p>出せるデータは出すしかない。検討する。</p>

<p>本当は、データで検証するのではなく、ある程度のところで折り合いがつけられれば一番良いのだが、どうもそれが難しいみたいだから、こっちとしてはデータを出してくれという話になる。</p> <p>まずは、検討を。</p> <p>でも、できれば、データを出す出さないの話ではなく、なんとか本社の総務部に働きかけて、現状に合った対応を社内で調整してもらうのが一番良いと思う。これは個人的な見解である。</p>	
---	--

(4) 公出の労働時間について

①多数派労組との協定書は見つかったか？

<p>(団交の) 時間が無いし、内容は皆さんご存じだと思うので、質問の趣旨については割愛する。(10分以上タイヤが停止した場合は休憩時間としてカウントするという内容の) 他労組との協定書は見つかったか？</p>	<p>これについては探したが、今のところ見つかっていない。ただ、持っていそうな人の目途はついたので、今、探してもらっているので、少し待ってもらいたい。</p>
<p>仮に、協定書が見つかったところで、労基法違反だから、協定自体が無効である。労働基準法第13条は、「この法律で定める基準に達しない労働条件を定める労働契約は、その部分については無効とする。」と規定している。労働基準法は『強行法規』だ。つまり、仮に労使間で合意</p>	

<p>がなされていたとしても「本来労働時間であるタクシー乗り場やメーター検査場での待機時間を休憩時間とみなす」という部分は、労基法違反となるため無効となる。その点を踏まえて以降の回答をするように。では、次。</p>	
---	--

②公出時においては、無線の B 空転も賃金が支払われていないことになる。無線の待機時間についても休憩時間とみなす協定を多数派労組と結んでいるのか？

	無線の B 空転？
<p>公出の賃金は完全歩合であることから、基本給に対応する部分が無い。なので、迎車料金 420 円が売り上げから控除（B 空転）されてしまうと、タダ働きということになる。これも先程と同じく待機時間に関する問題だから、多数派労組と協定を結んでいるのかと思い確認した。</p>	<p>協定書が出てくるまで待つてほしい。</p>
<p>ちなみに、専用乗り場の B 空転について関東運輸局自動車監査指導部は「専用乗り場に空車を補充する目的で迎車進行させた場合、表示の不正使用として東京運輸支局に情報提供する」としている。加えて、専用乗り場に到着後、空転して迎車料金を収受しない点について同指導部は「国土交通大臣に届け出た迎車料金を収受しない場合、道路運送法九条</p>	<p>乗り場 B 空転に関する話か？</p>

<p>3に抵触する」と見解を述べている。</p> <p>つまり、日本交通の公出時におけるB空転制度は、労働時間から迎車進行時間と待機時間を控除していることと変わらないため、労基法上、問題があるばかりか、国土交通大臣に届け出た迎車料金を収受していないことから、道路運送法上も問題のある制度といえる。</p>	
<p>乗り場B空転だけでなく、無線のB空転全般に関する話である。</p>	<p>無線のB空転に関しては、お客さんのキャンセルがほとんどだと思うが、捕まえてキャンセル代を請求しろということか？</p>
<p>お客さんにキャンセル代を請求するのが前提であるが、そもそも、無線のキャンセル自体、タクシーという事業をするうえで当然に発生するリスクであることから、事業者が負担すべきである。乗務員にリスクをすべて押し付けるのはおかしいという話である。このことは、先ほど配った「関係法令・通達」（※PDFファイルあり）の資料にも記載されている。185回衆参国会付帯決議のところだ。「事業に要する経費を乗務員に負担させる慣行の見直し」とある。次のページの国交省通達にもある。運賃改定の条件として「運転者の労働条件の改善措置を講ずること」そして、「事業に要する経費を運転者に</p>	<p>ここで言っている事業に要する経費とは、いわゆる受益者負担と言われるクレジットカードの決済手数料を乗務員に負わせていたこと。いまでも中小では一部あるのかな？そのことでは？</p> <p>我々の業界では、そのことを指していると解釈している。</p>

<p>負担させる慣行がある場合には、見直しを図るよう留意すること」と決まっている。</p>	
<p>それには限定していない。国会の付帯決議は例示もしていないし限定もしていない。この決議が今話しているB空転にも該当するというのが組合の見解である。</p>	
<p>国交省通達の方には、資料2頁(1)①に「<u>運賃の障害者割引など事業</u>に関する経費を運転者に負担させる慣行がある場合には」とある。つまり、カード手数料だけでなく、すべての労働者負担が対象になっている。</p>	
<p>乗り場B空転に関しては、他社を例に挙げると、迎車料金分のチケットを乗務員に渡して空転処理している。</p>	<p>他社とは？</p>
<p>赤坂インターシティAIRの乗り場がそうだ。アプリの場合だと、客のカード情報があるのだからキャンセル代は徴収出来るではないか。</p>	<p>ネット決済だったら引ける。ただ、アプリ全般ではない。</p>
<p>アプリも引けるし、乗り場もチケットで対応出来る。</p>	<p>会社としては、貰えるものなら貰えたほうが良いのだけど、ネット決済の客からは貰うけど、それ以外の客からはもらわないというのが果たして良いのかというのは考えないといけない。ただ、(社内の会議で)当然、そこは取れるよねという議論にはなったのだ</p>

	けども。片方からしか取れないというのは考えないといけない。
アプリの場合は割引などの恩恵も一方で受けているわけだから。	いや、アプリでも、ネット決済ではない客もいるから。ネットだったら事前決済で引けてしまうが、そうでない客からは引けない。アプリは一律ではない。
客から徴収出来ない場合は、会社が負担すれば良い話だ。	
乗務員に何の落ち度もない。しかも会社の指示に従ったのだから、会社が負担すべきではないかということだ。	そもそも、なぜこのようなB空転が出るかということ、無線を増やすために受け口を広くしているからである。そのため、キャンセルも多く出てしまう。それは仕方のない事だと考えている。呼んだはいいけど、目の前を日交の空車が通ったから乗ってしまったとか、使わなくなったからという事もある。キャンセル率はそれほど高くはない。全体の数パーセントである。そのような中、キャンセルを無くす方向で会社がシフトしていくかということ、キャンセルしたら次は配車しないとすると客が減ってしまう。それよりは、数を増やす方向にシフトしたほうが全体で売り上げが増す。そういうところで無線を拡大してきた。そんな中で発生してしまったキャンセルに関しては、売り上げを上げていく中で発生してしまったリスクだと考えている。通常勤務の中で発生してしまったキャンセルに関しては、無線によって皆一定

	<p>以上の売り上げが上がっているという部分はあると思っている。なので、そこは誰にあたるか分からないという部分では、基本的に本給で補填している。そのうえで歩合給ということなので、客から貰えないものに関してはみんなで負担していく。会社も、乗務員が待機していた時間に関しては、本来売り上げが上がっていたであろう分が無くなる。乗務員も歩合給分に繋がる部分の營收が得られなかった。と、ただ、会社は何も入らないけど乗務員は基本給分が入っているということで理解してほしい。</p> <p>それがB空転の基本的な考え方である。</p>
<p>正規出番に関してはそれでよい。</p>	<p>公出の部分に関しては、組合側の主張も一理あると思っている。公出は売り上げの62%になっているから、売り上げが無いと、(聞き取れない)。</p> <p>その日が公出かどうかというのはあらかじめ決まっていな。出番上は後ろの2つが公出だということで決めてはいるが、今、公出日を自分で決めている人ってどのくらいいるか？</p>
	<p>半分ぐらいである。</p>
	<p>本来、出番上公出日は決まっているが、実際は締め日にこの日を公出にしてほしいという乗務員が結構いて、会社としては本人の希望通りに対応し</p>

	ている。その点は承知しているか？分会長は選んでいないのか？
そのことは知っている。 公出も、ここ最近は選んでいる。というのも、前の配車係が私には公出の指定を認めていなかったが、新しい配車係に換わってからは受け付けてくれるようになったからだ。	選ばせてくれなかった？
そうだ。	ふーん。 そのような事情から、公出の定義が曖昧である。そのため、突き詰めていくと、現在の公出を指定出来る取り扱いを無くして、後ろの2つを公出としてやっていく以外ないのかと考えている。
公出を選べるか選べないかという話と関係あるのか？無関係ではないが、それは別の話だ。こちらが言っているのは、公出の場合、B空転すると基本給に該当する部分が無いからそれは問題だという話だ。公出を選んでも選べなくても同じ問題は発生するのでは？	一応、法定を下回った場合は法定で払うという規定にはなっている。一日に何度もB空転があつて、著しく營收が下がったということであれば問題だと思う。今、B空転自体の数が非常に少ない。無線配車全体の数パーセント。
仮に数パーセントであっても、賃金を支払っていないわけだから問題だ。この点について改善する気があるのか？	公出についてという話か？
そうだ。是非、この問題に関しては検討してほしい。	考えざるを得ない。ただ、即答は出来ない。
関連事項があるので、次にいく。	

③の一 終業時間の20分で納金と洗車が出来ると考えているのか？

ムリムリ。絶対に無理。	
こちらの人間が答えたら駄目だ。	でも、これですっとやってきている。
終業時間は20分の中で納金と洗車をするのは実際のところ不可能だ。通常、納金に15分、洗車に30分、そして車庫棟から事務棟への往復の移動と更衣室での洗車着への着替えて5分ほどかかることから最低でも50分は必要である。納金が早く終わったとしても、20分以内では車内清掃すら出来ない。	仮に、それが本当だとすると帰庫時間を早めるしかない。
帰庫時間を早めて、就業時間を30分40分と増やすということか？	そうせざるを得ない。
極端な話、今の就業時間20分を50分に増やすということか？	対応するとしたらそれしかない。拘束時間は上限が決められているから。
そういった改善策を取るならそれで良い。	ただ、それでどうなのかというのはある。皆さんがそれで本当に喜ぶのかと。
喜ぶからやって、喜ばないからやらないというのではなく、出来ないことをやれと言っていることが問題なのだ。終業時間を増やしたときに、いかに今と同じ營收を上げるかについて話し合わない。出来ないことが分かっているのだから。	出来ないことが分かっているとは言っていない。
終業時間を増やす以外方法は無いと言っているが、同業他社では、営業所	同業他社？

内に洗車機を導入したり、洗車手当を支給したり、契約スタンドで洗車させるなどして乗務員の負担を減らす方向で努力している。そのような方法で検討する余地はないのか？	
そういう会社は多い。	
そもそも、20分で出来ると考えているのか？	それで昔からきている。
出来ると思っているのか聞いている。納金だけでも30分以上かかる時がある。福祉券が大量に来た時などだ。適当な洗車で良いということか？先程も話したが、次の人が気持ちよく乗務するためには会社が動かないとだめだ。客観的に見て20分では無理だろう。	
会社は20分で出来るとは言わなかったが、出来ないとも言わなかった。おそらく出来ないと考えているのだから、そのことを前提に要求を考える。関連事項がまだあるから、次に行く。	

③の二 会社は、「休憩ボタン」を導入しない理由について、押し忘れによる休憩時間不足を挙げていたが、納金時に休憩か労働か乗務員に確認して日報を修正すれば済むことではないのか？

質問の趣旨を説明する。 システム上、タイヤが止まっている間は休憩時間としてカウントしてしまうことから、本来労働時間であるはずの洗車時間が休憩時間としてカ	今？ 今は考えていない。
---	-----------------

<p>ウトされてしまう。我々は、このような状況を改善するには「休憩ボタン」を導入する以外ないと考え、前回の団交で提案した。休憩ボタンを押している時間以外は全て労働時間という取り扱いだ。もし、会社の方で「休憩ボタン」に代わる制度、例えば、「洗車手当」を創出し、一乗務あたり 1000 円支給するといった改善策を考えているようだったら教えてほしいという趣旨だ。</p>	
<p>では、先ほど回答にあった終業時間を増やすといった改善策一択ということになるか？</p>	<p>今すぐ回答するとなると、そういうことになる。</p>
<p>では、次回までに「洗車手当」についても検討してほしい。</p>	
<p>あと、これに関連する話がある。現在、洗車業者 L E O の洗車代金が 1000 円だが、本社の方で 300 円ほどピンハネしているという話を耳にしたのだがそれは事実か？</p>	<p>それは聞いたことが無い。</p>
<p>そうか。所長は聞いたことないか？</p>	<p>聞いたことない。</p>
<p>水道代名目でバックしてもらっていると聞いたが？</p>	<p>水道代ぐらいは払うのではないか。</p>
<p>1000 円のうち幾らが水道代にあたるのか？</p>	<p>それは分からない。</p>
<p>誰が分かるのか？</p>	<p>今、そんなことを言われて答えられるはずがない。</p>
<p>次回までに教えてほしい。乗務員が会社に対して水道代を支払っているのと同じことだから。</p>	<p>(無言)</p>

<p>会社は乗務員に洗車分の賃金を支払わないばかりか、乗務員相手に洗車商売して利益を出していることになる。言っている意味は理解できているか？</p>	
<p>業者が洗車しても乗務員が洗車しても水道代は発生するのだから、いくら業者を通そうと、乗務員がお金を支払っている以上、乗務員が水道代を負担していることにかわりない。そういう事になるだろう？</p>	<p>分かっている。聞こえている。</p>
<p>では、次回までに調べておいてもらえるか？</p>	<p>分かる範囲で調べる。</p>

④ 修理手当は残業時や公出時でも支払われる取り扱いになっていたか？

	<p>先程説明した通り、公出かどうかは締め日に決めることである。そのため、乗務日において、公出かどうかの認識は会社にはない。実際、公出も正規出番も同じように取り扱っている。</p>
<p>質問の趣旨を説明する。 三鷹の場合、出庫して13時間で吐かれると就業時間の14時間50分までの時間である1時間50分しか修理手当は付かない。その時点で営業終了することになっても、残業時間分は付けないことになっている。一方、就業規則も所定時間に対してしか修理手当は付けないことになってい</p>	

<p>る。その点について問題なのではとの趣旨だ。</p>	
<p>つまり、出庫から 13 時間で吐かれて営業終了となった場合、平均賃金を計算して、その差額分を補償しないと、営業機会の損失を補填するという考えからは不十分ではないか？との意味だ。</p>	<p>公出の話？</p>
<p>修理手当の話だ。たとえば、今、例に挙げたように、吐かれた場合だと修理手当では対応しきれない。営業終了してしまうことになった際、1 時間 50 分の修理手当では少なすぎる。だから、修理手当で対応すべき問題ではない。つまり、吐かれてしまった時は、平均営収との差額を仮想営収として補填する。そういった形にすべきではないか？吐かれたときの洗車と通常の洗車は分けて考えるべきではないか？</p>	<p>(無言)</p>
<p>知っていると思うが、J P N T A X I はドアを開く速度が遅いため、吐かれる可能性は高い。</p>	
<p>知っているとは思いますが、車内を汚した乗客には、原状回復の義務がある。原状回復しない乗客に対し、損害賠償請求するかしないかは会社の自由だが、請求しなかった場合、だれがそれを負担するのかといった話になる。そこで、乗務員にすべての</p>	

<p>負担を負わせるのはあまりにも理不尽ではないか？</p>	
<p>乗客が吐くというのは、タクシー事業をするうえで当然のリスクである。</p>	
<p>公出の場合は修理手当自体が出ないのか？</p>	<p>先程答えた通り、公出がいつになるかは修理手当が発生した時点において確定していない。そのため、発生時点において修理手当は付けている。</p>
<p>実際は付けているとしても、就業規則上は付けていないかのように読める。だから、実際の運用と修行規則との齟齬を無くすという意味でも、就業規則を改定すべきではないか？という趣旨もある。</p>	<p>付いているのだから良いのでは？</p>
<p>就業規則を見て付かないと解釈し諦めてしまう人も中にはいるかもしれない。</p>	<p>そんな人いる？</p>
<p>単なる運用でやっていたら会社は都合よく変えられるではないか。ハッキリしてほしい。</p>	<p>いままで運用でやっていたものをいきなり就業規則でやったら、黙っていない人もいる。</p>
<p>そういった問題も生じるだろうが、基準は明確にしたほうがいいのではないか？</p>	<p>現在、運用でやっている理由として、公出を乗務員に選ばせているというのがある。そこに就業規則を併せていくとおかしな話になる。本来は、公出日を選ぶということはやってはいけないことだ。</p>
<p>では、今後は公出日を最後の2日と決めたいうえで、これらのことを検討してもらえないか？公出日を選ばせ</p>	<p>それをやると、また、正しくないという話になる。それに、今までそれ</p>

<p>ていることが障害となっているなら、そこを固定してしまえば良いことである。</p>	<p>でやってきたのは乗務員に便宜を図ってのことである。</p>
<p>本当か？</p>	<p>選ぶのは乗務員なのだから。</p>
<p>そもそも、乗務員が公出を選ぶというのはどうして始まったのか？</p>	<p>その月の給与で多く貰うか、賞与の時に多く貰うか。そういうことだ。</p>
<p>表向きはそうだが、実際はこうだ。会社は、正規出番の売り上げが少なく最賃に引かかる乗務員に対しては補償給を支払わなくてはならない。そのため、売り上げの多い日を正規出番にして、少ない日を公出にする。それが本来の目的だ。</p>	<p>本来の目的かどうかは分からない。</p>
<p>だから、売り上げの低い人には公出を選ばせない。会社のほうで売り上げの高い日を正規出番にして低い日を公出にしてしまう。</p>	
<p>そういったカラクリを知っている乗務員は「僕は公出の指定は一切しませんから、最後の2つを公出にしてください」と配車係に申し出て、会社に勝手に選ばせないようにしている。それが実情だ。違うか？</p>	<p>そんなことない。 1人2人はいるかもしれないが、それは分からない。 分会長は公出を選んでいるのか？</p>
<p>現在は選んでいる。</p>	<p>選ぶ理由は何なのか？</p>
<p>現在、我々は団交で公出や残業の件を扱っている。そこで会社から「そんなに公出の賃金についてうるさく言うのだったら、分会長は公出も残業もやらなくて良いよ」と言ってくることが想定される。その時の対策として営収の高い日を公出に、低い</p>	<p>防衛策？会社がそういう事をやってくると思っている？</p>

日を正規出番に指定している。防衛策の一環だ。	
実際、私は、●所長の時に言われたことがある。「公出も残業もさせない」と。	随分、昔の話だなあ。
そのような経験に基づき、防衛策として公出指定している。	
公出と洗車の件は次回までに検討してほしい。時間が無いので次に行く。	

⑤ 賃金規則の公出手当の項目に「(税引き公出營收×62%)にて支給するも、計算が法定を下回った場合は、法定計算を行い支給する」と規定されているが、次の三点について明らかにすること。

- 一 会社の言う法定計算式とはどのような計算式か？
- 二 法定計算を行った際、給与明細のどの項目に記載されるのか？
- 三 法定計算式に始業時刻と終業時刻が含まれているか？

法定計算式について。	これに関しては、前回の質問になかったのでは？
即答が無理なら次回でも構わないが。	では次回に。
ただ、純粹に分からない点があって、法定というのが最低賃金を下回った場合のことをいっているのか、それと最低賃金の割り増しと。	最賃と最賃の割り増しのことを言っている。
公出だから所定労働時間も決まっていなくて、	決まっている。出番で残業時間を出して、残業時間割り増し分を払って、一日分は所定の労働時間分を払って、という話だ。普通に読めばそうなる。

<p>割り増し賃金のことを言っているのか？公出と言っても、法定の公出と法定外の公出があると思うが、法定外だと 25%増しで法定だと 35%増しになる。それが法定計算ということか？</p>	<p>そういうことだ。法定外が 25%増しで法定だと 35%増し。通常は法定外だ。</p>
<p>では、2.と 3 については今答えられないか？</p>	<p>公出手当に書いてあるとは思いますが確認しておく。次回で。</p>

⑥ 公出時は残業代を支払っていないのではないか？

<p>これが我々の言いたいことである。給与明細書の公出時間の欄を見ると、日報に記載してある「ハンドル時間」がそのまま「公出時間」として記載されている。「ハンドル時間」は日報上の「拘束時間」から「全休憩時間」を控除した労働時間の事だから、無線機を開局していない時間、つまり始業時刻と終業時刻は含まれていない。</p>	<p>つまり、⑥は⑤と連動しているわけだから、62%で払った方が多かったら残業時間も払っているということだ。下回った場合は、法定計算した額を支払うと言っていることから残業代も支払うことになっている。</p>
<p>ただ実際は、公出時間が 15 時間以上あるにもかかわらず公出手当が 1 万円を切っていたとか、ひどいケースだと、20 時間労働したのに 1000 円切っていたケースもある。時間計算すると 50 円だ。だから、実際は、法定計算を下回った場合でも、法定計算で計算して支払うことはしていない。</p>	<p>そういう場合はあるかもしれない。確認しておく。</p>

先程の説明で良く理解できなかったのだが、公出時の基礎賃金はどのように計算しているのか？	基礎賃金？
どの時間をベースに（割増賃金）計算しているのか？	
何をもって残業になるのか？ 8時間を超えたらか？ タクシーだから8時間ということはないか。	タクシーの出番の残業時間が決まっているから、それが残業時間になる。
⑤について次回正確に答えてもらえば明らかになるか。	
では次。	

(5) 組合掲示板の設置について

会社は、我々の組合掲示板の貸し出し要求に対し、貸し出せない理由を前々回、書面で回答していたが、前回、我々の反論を受け最終的に「他労組と調整するので時間が欲しい」ということになった。そこで、今回は他労組と調整した結果について教えてほしい。	なかなか、「良いよ」というのは難しい。
それは誰と話したのか？	それは言えない。
少数派労組に確認したら、「そんな話は全く来ていない」ということだったから、多数派労組とだけ話をしたということで良いか？	そうだ。
何故、誰と話したか明かせないのか？	ある役員だ。

少数派労組と話していないのは何故？	申し訳ない。まだ話していない。
だから何故？	何故って、意味はない。
では、これから調整してもらえるのか？	話はしてみる。
三鷹営業所には、わざわざ他労組にスペースを分けてもらわなくても、沢山スペースはある。何故、他労組の掲示板を使わせようとするのか合理的な理由が知りたい。	
会社が組合に掲示板を貸し出すにあたって大きな負担はないはずだ。	
確か、前回きちんと検討すると回答していたはずだ。今日は良い回答は無いのか？	
15年前のポスターもいまだに張り出したままである。何の意味があって張り出しているのか理解できない。平成17年の社会実験の告知ポスターを見て、誰が参考にするのだ。	
前にも言ったが、明確な不当労働行為だ。他労組には掲示板を貸し出して、新たに結成された組合には貸し出さない。これは典型的な支配介入だ。その立場を維持するつもりか？	これについては、前回の資料にもある通り、他労組からも掲示板が欲しいという声がある。
ただ、他労組はすでに十分なスペースがあるだろう。	我々にとって、それが十分かどうかは分からない。
他労組のことはいい。そちらがどう対応しようが。ただ、我々に貸し出してほしいということだ。	そこで、多数派労組がもっと欲しいと言っている。今のスペースでは足りない。しかし、会社としてはこれ以上のスペースは無いと言って断

	<p>っている。このような状況のなか、所長の方でこのスペースを労評に提供したいと調整しているところだが、なかなか上手くいかない。</p>
<p>だったら、別の場所でもいいから暫定的にもらえないか？</p>	<p>別の場所というと？</p>
<p>たとえば、この15年前のポスターを剥がして、その場所でも構わない。幾らでもあるだろう。</p>	
<p>掲示板というから板を張って枠で囲ってと考えるけど、掲示スペースと考えれば沢山ある。これすらも無いというなら、よっぽど散らかっている会社だ。廊下だって沢山スペースがあるだろう。</p>	
<p>今我々は、掲示板のスペースが狭いから広くしてほしいという話をしているのではない。全くない。ゼロだから、最小限で良いから下さいといっている。これを拒否するのは、複数組合が存在するなかで、特定の組合を不利益に扱っていることになる。会社は、複数の組合に対しては中立性を保持して平等に取り扱わなければいけない。もちろん、組合員数が違うから、同じスペースを貸し出せとまでは言わない。ただ、ゼロは駄目でしょう。そういう事をいっている。</p>	

調整すると3回ぐらい聞いているが、まだ少数派組合の方には聞いてないようだし、	最小限というと、どのくらいか？
前回写真付きの資料を提出している。更衣室の入り口を赤い丸印で囲っていたのを覚えていないか？	いや、どのくらいかと。A4でいうとどのくらいのスペースか？
A4一枚ではさすがに少ない。A4で4枚分ぐらいは欲しい。新聞を広げたぐらい。A2の大きさだ。	A3二枚だ。
A3二枚分だ。最低でもそのぐらいは欲しい。	多数派労組の掲示板はどのくらいの広さなのか？
かなり広い。この部屋にある机を全て足したよりも広い。(団交会場にある)ホワイトボード5枚分ぐらいはある。二階の通路もクラブ活動用に多数派労組に貸し出している。そこも入れるとその位はある。	ただ、労働組合の長い活動の歴史の中で権利を取得していったわけである。多数派労組の中には、闘争の中で勝ち取った権利だというプライドがあると思う。だから、多数派労組が納得するのなら、組合員数で割ってそのスペースということになるのかもしれない。
でも、普通はそういう判断はしない。	そういう主張をしてこないとも限らない。だから最低限必要なスペースはどのくらいかと確認した。
先程A2と伝えたから。	A2のスペースで良いと言っているから、所長の方で、A2で調整してみる以外ないのではないか。
	他労組はどのくらいのスペースと言ってくるか分からない。闘争の歴史ということもある。
調整してもらえらるなら良いが、会社が掲示板を貸し出さない理由として、正当性のある主張をしてこない	

<p>ときは、(次回団交の後に) 不当労働行為として救済申し立てすると宣言する。そのつもりで次回回答してほしい。</p>	
--	--

1 1月9日付けの要求書について

<p>まず、退職金の無い乗務員を対象に、N型賃金適用乗務員退職金規定を2012年10月16日まで遡って適用すること。この要求について回答を。</p>	<p>あと5分しかない。</p>
<p>サクサク回答願う。</p>	<p>ご存じの通り、賃金プロジェクトを多数派労組とやっていたが、コロナ禍で中断している。とはいえ、ずっと中断している訳にもいかないため、年明け2月ぐらいからは再開したいと考えている。そこで協議していくという回答だ。</p>
<p>2月頃再開して、結論はいつごろまでに出す予定か？</p>	<p>それは分からない。</p>
<p>退職金の試算は？</p>	<p>それは要求に入っていない。</p>
<p>分かった。時間が無いから回答だけ貰うことにする。</p>	<p>では、一方的に回答だけ読み上げる。</p>
	<p>2番の有給と公出の併用については、通年認めてくれということだが、1月5月8月、これは売上げが低い月に計画的に休んでもらうことで会社としても、乗務員としても極力影響を受けない方向でやってい</p>

	きたいということなので、来年以降もご理解願う。
納得できないが次。	3番の帰路高速の負担については、現状通りとするのでご理解願う。
	乗務員が負担した分の領収書については、発行する義務は無いと考えている。そもそも、会社が自己負担して使ってと言っているわけではない。本来は、会社が認めた区間だけETCを使ってということのだが、自分で早く都心に戻りたいとか、様々な都合で使って良いるものを、使っても良いよと会社のほうで認めてあげている。という性質のものだから、領収書を発行する義務は無い。
発行義務には反するが、次に。	脱税云々について言っていたが、それについては確認したが一切していない。会社に一括請求がくるのでそれを払ったうえで、乗務員が払ったものについては、道路使用料として戻している。そういう事なので、そこについては一切問題ない。
納得できないが次に。	4番の配車アプリの不具合については、今までも、何か不具合として挙がってきたものはMOTに改善するよう出している。まず、端末が古いのではないかとの話があったが、ここは検討しているようだが、何とも言えない。地図も必要があれば更新していく。ただ、IPに関してはG

	<p>Oアプリと統合されていくものなので、地図を新しくすることは考えていない。</p>
	<p>5番のLPGは先程やったから飛ばして良いか？</p>
<p>飛ばして良い。</p>	<p>6番のA空転処理に関しては、先程の問題とも関連してくるが、現状、そこに対して補償することは困難である。</p>
	<p>7番の決済端末の故障や乗り逃げで乗客から料金を貰えなかったときの対応については、現状、一定の補償はしている。本給で補償しているうえに、修理手当でも一定の補償はしている。なので、現行の対応で理解願う。</p>
	<p>8番の嘔吐の場合も同様とする。</p>
	<p>9番のフリーダイヤルとGOアプリについてだが、まず、GOアプリについては、日本交通専用のアプリではなく、いろいろな会社が使う産業プラットフォームなので、もともとあったIP無線とは性質が違う。(MOTに)確認したが、今のところ、こういった会社との通話システムの構築は考えていないとのことだった。フリーダイヤルについては、経費面から現状は困難である。他に、無線を介して連絡を取る方法はないかと検討はしている。</p>

	10番は、防犯板ではないが、セパレータを導入した。一定の防犯効果はあると考えている。
	以上が回答である。

団交は2時間との約束だったことから、最後は時間切れとなってしまい11月9日の要求についての交渉は出来ませんでした。会社側の回答は口頭で全て貰いましたので、次回は労組側の主張から始めます。

次回から、会社側の顧問弁護士も参加するそうなので、どのような展開になるか予測不能です。開催日時は、弁護士の日程調整があるため未定です。

以上