

## 第7回団体交渉議事録

日時 2021年10月5日(火) 14時～16時

開催場所 日本交通赤羽営業所

参加者	参加者	会社側	顧問弁護士	本社管理部部長 2名	
			三鷹営業所所長	三鷹営業所副所長	計5名
		組合側	顧問弁護士	労評役員 2名	
			分会長	分会書記長	計5名

議題1 LPGスタンドの利用制限について

議題2 賃金規則の問題点について

議題3 洗車手当について

議題4 嘔吐された際の修理手当について

議題5 帰路高速について

議題6 日本交通の決算公告について

議題7 決済端末の故障や乗り逃げなどで乗客から料金を貰えなかった際の空  
転処理について

議題8 通信費について

議題9 新型コロナワクチンの接種休暇について

議題10 選択型DCについて

議題11 新型コロナウイルス感染症対策に関する要求書について

議題12 確認書(労働協約書)の締結について

### 議題1 LPGスタンドの利用制限について

組合側	会社側
データは書面で用意してもらえたか。	こちらは前回の団交で話した通りで、最終的にこのデータをもってどうこうという形ではない。あくまで、今回会社がやっている施策というのは、単価差の部分をどうやって確保していくかという問題なので、このデータから何かを求められるということではない。前回もこのデー

	<p>タについては出せないと答えている。その回答に関しては変わらない。</p>
<p>今の回答に関して、こちらの主張はひとまず置いといて、先程配った資料「流通段階における LP ガス価格推移」の説明をさせてもらう。このデータは日本 LP ガス協会のホームページから取得したデータなので、いつでも確認できると思う。スタンド制限が始まったのが 2019 年の 7 月末なので、スタンド制限後の 2019 年 8 月～12 月のデータと、制限する前年の 2018 年 8 月～12 月のデータを比較した。卸売価格の黒枠で囲った箇所を見てもらえると分かる通り、スタンド制限する前と後では価格が約 30% 近く値下がりしている。前回の団交で●部長が 2019 年の 104 期と前年の 2018 年 103 期を比較すると、それぞれ上期での比較だが、燃料費が 37% も減っていると説明していたが、LP ガスの卸売価格自体が 30% 近くも下がっているわけだから、燃料費が下がるのも当然である。また、●部長は、日本 LP ガス協会の資料によると、2018 年の重油の単価は 2928 円で 2019 年は 2810 円で 2% 下がっている。と説明していたが、そのようなデータはどこにも見つからなかつ</p>	

<p>た。というわけなので、こちらで代わりに「新電力ネット」というサイトから原油価格の推移の数字を拾ってきたので見て頂きたい。この新電力ネットというのは、一般社団法人エネルギー情報センターが運営する会員制の情報サイトで、オレンジ色の枠で囲ってあるところが該当する期間になる。分かりやすいドバイと比較すると、2018年のドバイは50.38円そして2019年のドバイは39.38円、価格下落率は22%になる。同様に9月度は24%、10月度29%、11月度9%、12月度-11%。平均で15%の下落率になる。●部長は2%の下落率だと言われていたが、実際は15%の下落率である。つまり、卸売価格も原油価格も、この期間は前年より大きく価格が下落していることがデータから分かる。</p>	
<p>他にも燃料費が下がった要因として考えられるのは、JTX（ジャパントクシー）の導入に伴う燃費の向上だが、会社が保有台数の推移が明らかにしてくれないことには検証できない。この数字に関しても提出してもらえないということか。</p>	
<p>そもそも、会社は、スタンド制限をすることによって労働環境が悪化しているのを分かったうえで、「出せるデータに関しては出す」と、約束し</p>	<p>JTXの保有台数。</p>

<p>ていたにもかかわらず、なぜ、他社に知られても問題の無い、JTXの保有台数に関するデータも出してこないのか。そのことについて説明してほしい。</p>	
<p>JTXはクラウンより3倍燃費が良いと聞いている。</p>	<p>3倍まではいかない。2倍ぐらいだ。</p>
<p>JTXはリッター15kmぐらいではないのか。</p>	<p>そこまでは走らない。</p>
<p>2倍にしたって相当だ。 スタンド制限する前年はゼロ台で、制限後は、2020年のオリンピックに間に合わせるために急ピッチで導入していたわけだから、それを考えたら相当な台数のはずだ。</p>	
<p>燃料費が削減された一番の要因は、ここにあるのではないか。スタンド制限したから燃料費が削減されたわけではないだろう。</p>	<p>当然、様々な要素がある中の削減だと思うし、言われるようにJTXは燃費が良いので、給油量が削減された結果、燃料費が下がったということもある。 ただ、一方で、単価が下がったというのも大きな要素の一つである。例えば、制限をしなかったら単価はいくらだったのか。制限をしたことでこの単価だったというのは、ここの資料でも読み取れないし、価格に関しては繰り返しになるが、取引先の業者との関係もあるので言えない。</p>
	<p>これだけ見ても、果たして燃費削減にどの程度の影響があるのかという</p>

	ことは一部分のことだから分からないと思う。
いや、そちらだけで勝手に判断するのではなく、私たちが求めているデータに関しては、出せるものは出して頂かないと。	
検証するために必要不可欠の資料も提出しないで、客観的根拠のはっきりしない口頭の説明を繰り返すばかり、そのうえ、自腹給油の実態調査もしない、折り返し電話の徹底が出来ていないにもかかわらず事後報告も認めない。それでは、団体交渉が実質的に進展していないのと同じだ。不誠実極まりない。そう思わないか。	折り返し電話は徹底出来ていないのか。
出来ていない。	している。
ワン切りがあった際に、かけ直しているか。	ワン切りに関しては、時間によってだが後で確認して折り返している。前回も言ったように、ワン切りだと気づかないこともあるから、乗務員にはワン切りではなく、きちんとコールするよう呼び掛けている。
前回も伝えたが、こちらが2~3回コールして、すぐに会社が折り返し電話してくれて、その時に「じゃあ10L給油してきて良い」と、指示して貰えるなら問題は無い。	前回も伝えたように、状況を聞いてから、給油して良いか否かの指示を出す。
そのへんの対応を明確にしていきたい。人を見て、「帰庫遅れしても	今は、そういうことが無いよう徹底している。

<p>良いから決められた場所に入れてこい」といった指示を出す人がいる。</p>	
<p>いずれにしろ、検証するためのデータを出していないのだから、不誠実だ。ここまで団体交渉を引き伸ばして。</p>	
<p>●弁護士は知っていると思うが、東北測量事件という裁判があり、そこで「使用者は、経営実態に関する具体的資料を提出すること等により誠実に団体交渉に応ずべき」という判断が示されている。</p> <p>現状、団体交渉の場に経営状態に関する資料が提出されていると思うか。</p>	<p>思う。</p>
<p>具体的にどのような資料を提出したのか。我々の手元には何一つ来ていないが。</p>	<p>●部長の方から、スタンド制限はどのような目的で実施しているのかということは説明している。組合が求めているデータを提出したところで、議論が噛み合わないから（発言を中断）</p>
<p>でも、結局、具体的資料も示さず、具体的事実も示さずに、抽象的なことを説明しているだけではないのか。これで誠実な回答だと言えるのか。</p>	
<p>結局、客観的根拠のハッキリしない口頭説明ばかりではないか。</p>	
<p>これは、全ての要求に関連することだから、会社の考えをはっきり示してもらいたい。</p>	

<p>実際、●部長が口頭で述べたデータについても、調べた結果どこにも該当するデータは存在しなかった。つまり、事実と異なる回答だ。</p>	
<p>LPG スタンドの制限を撤廃して貰えるなら別に説明しなくても良い。ただ、撤廃できないのなら、データに基づいて、こういう事実があるから出来ないと説明して頂かないと納得できないし、誠実に交渉に対応していることにはならないと思う。</p>	<p>一番の理由は、何度も説明している通り、一定の価格でLPGを確保する。そのために一定の業者に絞っている。</p>
<p>考え方は分かったが、数字が出てこない。</p>	<p>数字を出した方が良いのは分かるが、それが出来ないのは理解してほしい。近隣のスタンドとの関係もあることだから。ウチだけその価格で入れているということになると、取引先のスタンドが他のスタンドとの関係でおかしくなってしまう。</p>
<p>普通に考えて、価格の安いスタンドで給油したら燃料費が削減されるのは当然の話だ。だから、我々が話しているのはそんなことではなく、スタンド制限をすることによって、事故が増えたり、走行距離が伸びたりすることによって総合的にみたらマイナスなのではないかということ検証したいからデータを提出してほしいと言っている。</p>	<p>会社としては価格差というのは社外秘であるところ、ここにあるデータを提出したら、割り算で簡単に価格が判明してしまう。総走行距離や総給油量などのデータは、単価差を探るためのものだ。</p>
<p>そんなことは無いのでは。</p>	<p>そこは●部長が説明したように社外秘だ。</p>

<p>とにかく、LPG スタンド制限の施策を維持することに合理的理由がある事を説明してもらえれば良い。別に、単価そのものが知りたいわけではないから。</p>	<p>でも、最終的にそこに話が言ってしまう。</p>
<p>我々は、このスタンド制限のせいで労働環境が悪化したと考えている。なので、長期的なメリットが果たして存在するのか、もし存在するのであれば、例えば、内部留保を取り崩して対応できないかなど、検討するのが団体交渉なのではないか。</p>	<p>スタンドを絞ってパイプを強くしていく理由の一つには、東日本大震災の時に給油するのにかなり苦勞したことから、日頃からパイプを強くしておくことで、そのような時に優先的に給油させてもらえる。それについては証明のしようがない。</p>
<p>そういう観点で言うなら、より多くのスタンドとお付き合いしておいた方が良いのではないか。例えば、目黒のスタンドは、災害時でも自家発電で給油できるという都内でも珍しいスタンドなのだから、そういう考えなら、何故、目黒と契約しないのか理解できない。</p>	<p>全てがその理由ではない。単価の安いスタンドの確保と、災害時の給油先の確保が理由だ。目黒に関しては、価格で折り合いがつかないのではないだろうか。こちらでは分からない。</p>
<p>目黒に関しては、以前、団交で資料を渡しているから知っているはずだ。</p>	<p>給油制限の事を何度も取り上げているが、都心のスタンドで給油しても良いという話はしているのだから、都心で入れて帰ってくれば良い。あと、満タン返しでなくても良い。確かに、営業所の近くのスタンドで入れられない不便というのはあるのかもしれないということで、代わりに色々と会社から提示している。それでも不便はあるのかもしれないが、</p>



	これらのものを活用してもらいたい。
繁華街や営業所から近い場所にスタンドが無いと、結局無駄走りになる。また、労働時間が伸び、眠いのにはわざわざ遠くのスタンドに給油に行くことになって労働環境の悪化に繋がっている。それでこうして団交の議題に挙げている。結局のところ、営業所の近くで給油させてもらう以外、解決方法は無い。	
しかし、会社が客観的根拠のハッキリしない口頭説明に固執するばかりでは議論が前に進まないし、時間の無駄だから不誠実団交ということでこの件も都労委で扱う方向で検討させてもらう。	
一点だけ確認なのだが、LPGの価格は常に変動しているから、いくらで給油するかは、まめに調整しているということか。	そうだ。総務の方で、まめに調整している。だから、この価格で契約したから、この先ずっとこの価格ということではない。
今契約できていない新川のスタンドとは、適宜、話はしているのか。	まめにはやっていない。 ただ、本社総務の方では、交渉はしてくれているみたいだ。
みたい。	それは聞いている。
そうか。	ただ、今、かなり価格が上がっていて、●～●という価格だ。
団交では解決しそうにないから、持ち帰って検討させてもらう。	

## 議題2 賃金規則の問題点について

<p>棟方書記長の未払い賃金について、差額分の計算式を書面で示したうえで早急に支払うこと。これについて回答を。</p>	<p>給与明細については手元にあるか。</p>
<p>4月分と5月分は手元にある。</p>	<p>まず、棟方さんの公出分の計算について。(省略)</p>
<p>その説明はホワイトボードに書いてもらえないか。口頭での説明だと、声が小さくて録音できない時がある。</p>	<p>声が小さい。では、大きな声でやるようにする。</p>
<p>とにかく書くことは駄目ということか。我々は文書で欲しいと何度も要求しているが、文書もダメで、ホワイトボードに書くのもダメということなのか。その方が分かりやすいと思うが。</p>	<p>まあ。それは良いではないか。</p>
	<p>では、書く。字が汚いが。</p>
<p>我々は効率的な団体交渉を行いたいと考えている。この要求も半年以上前に提出しているのだから、せめて、団体交渉の5日前にでも、簡単な計算式を書面でもらえないものか。</p>	
<p>なんでそんなに書面を嫌うのか。</p>	<p>これが給与明細に出ている数字である。(省略)</p>
<p>説明している途中で申し訳ないのだが、今これを全部書き写すのは大変だから、後でホワイトボードを写真で撮らせてもらえないか。メモ代わりということ。</p>	<p>それは問題ない。 (説明は省略)</p>

	この金額に関しては支払わなければいけないと考えている。
何点か質問があるのだが、まず、(省略)	
説明については理解した。 ホワイトボードを写真で撮らせてもらうが、今、口頭で説明したことが記載されていないので後で見たときに分からない。だから、今の説明を書面に書いてもらえないか。	
書面で渡せない理由は、前例が無いからか。	多数派労組と話をするときも、書面での回答は春闘とか秋闘に限定している。特に決まりはない。
前例や慣例は良いとして、例えば、この要求の場合、書面で渡してもらえれば話が早いではないか。何故、書面が渡せないのか説明してほしい。	
頑なな態度に思えるのだが。	
全ての要求に対して書面で答える法的義務があるとは思っていない。でも、書面で提出できないことに合理性が無いと納得できないし、果たして誠実な団交と言えるのかという疑義は生じると思う。	
書面で提出できるものは提出してもらえないか。	説明義務はあると思うけど、それを書面で提出するか否かは裁量が生まれる。
裁量はあると思う。	ご希望があるのは承るが、これはこれで終わったことだから。
これからもある。	それはその時にまた裁量がある。

<p>これ、実際、計算に間違いが生じていたわけだが、この差額分はいつどのような形で支払ってもらえるのか。</p>	<p>次の給与の時に調整金という形で支払う。</p>
<p>[Redacted]</p>	<p>[Redacted]</p>
<p>[Redacted]</p>	<p>[Redacted]</p>
<p>[Redacted]</p>	<p>[Redacted]</p>
<p>[Redacted]</p>	<p>[Redacted]</p>
<p>それで、今後このような計算ミスが起きないように給与の計算システムは変えてもらえるのか。</p>	<p>計算システムを変えるのは簡単な話では無い。だが、当然やらざるを得ない。</p>
<p>そうしてもらえないと、また発生してしまう。では、早急に対応して貰えるということで良いか。</p>	<p>検討する。早急に対応できるかについては。</p>
<p>分かった。</p>	<p></p>

手計算でやっているわけではないだろうから、何でこのような計算ミスが起きたか教えてもらえないか。	何故かは分からない。やってみたらこうなってしまった。
これが頻発しているというわけではないのか。	頻発はしていない。
原因究明と再発防止は、会社のためにも検討してほしい。	

### 議題3 洗車手当について

「終業時間の20分で納金と洗車ができるかを検証した映像」について感想を述べること。	動画については拝聴した。確かに動画で観ると、高橋さんに関しては20分で収まっていないことが確認できた。これに関してはなるべく時間内にやってくださいとしか言いようがない。
かなりテキパキと作業したつもりなので、これ以上のスピードアップは不可能だ。具体的にどのような方法でスピードアップすれば良いのか教えてほしい。	前回話した通り、他の営業所でアンケート調査したところ「20分で出来ている」という回答を得ているから、こちらとしては基本出来ると考えている。ただ、高橋さんに関しては、動画を観る限りオーバーしているから、もし、間に合わないのなら、早めに帰庫してもらおうという方法で対応してもらいたい。
こちらは、納金と洗車の時間を20分に固定しているせいで時間オーバーしてしまうと問題提起している。早く帰庫したからと言って問題解決にならないのでは。	
実際に映像を観て、時間短縮の余地があると考えているのか。	

<p>高橋が無駄な動きをしていると考えているのか。</p>	
<p>もしそうであれば、どの作業が無駄で、どのように改善すればよいのか教えてもらえないか。</p>	<p>私は実際にやったことが無いので何とも言えない。乗務経験が無いので。</p>
<p>やったことがある人に話を聞いてこなかったのか。</p>	<p>それはさっきのアンケートになる。</p>
<p>そのアンケートというのは、監査に入られたときに、ナンバーを持っていかれて会社も乗務員もダメージを受けるといった状況にあったから、皆さん20分で出来ると回答したのではないか。</p>	
<p>実態は映像を観た通りだ。絶対に20分では出来ないというのが答えだ。</p>	<p>あとは、場内時間が40分という解釈だ。出庫に関しては、すぐに出てってしまう人もいる。その辺のバランスを考えてもらいたい。つまり、始業時に20分、終業時に20分ということではない。全体で40分ということ。</p>
	<p>分かりやすく説明しているが、40分をどのように使うかは乗務員の裁量だ。</p>
<p>始業時間についてだが、まず出勤してから制服に着替えて、その日に乗る車の点検をしてアルコールチェック。そして点呼を受けたら20分では済まないというかギリギリ20分だ。車に不備があったり、オイルやウォッシャー液を補充したりしていたら20分ではとてもじゃないが無理だ。</p>	<p>早く帰ってきても変わらないの意味が分からない。</p>

<p>早く帰ってきて洗車したとしても、20分では就業時間（15.5時間）に満たないケースが発生する。それとも、その場合は30分、40分と足してもらえるのか。</p>	
<p>早く帰庫して納金と洗車をすれば、20分以上付けてくれるのか。</p>	<p>21時間以内に収めてくれればよい。そこで調整してほしいということ。</p>
<p>この件は、労働基準監督署もかなり問題視している。そのことは知らないのか。</p>	
<p>別件ではあるが、先日、労基署から、10分以上停車すると一律休憩時間にしている件について改善するよう指導されたはずだが。 我々が、この件を労基署に指導要請した際に、監督官から「この始業時間と就業時間が20分に固定されている件も一緒に調査しましょうか」と提案されている。だが、今日の団交で回答を貰えることになっていたから「取りあえず今回は調査しなくてよい」と保留しておいた。でも、自主的に改善して頂けないのであれば、労基署に指導要請する以外に無い。</p>	
<p>会社はサービスについてどう考えているのか。洗車もサービスの一環だろう。きれいに洗車された車に客を載せるというのは、最低限のサービスではないのか。会社の話を聞いていて、すごく疑問に思う。私（労評</p>	

<p>役員)も、タクシー乗務員の経験があるが、きれいに洗車しようと思ったら、とても20分では洗車は終わらない。1時間ちかくかかっていた。でも、その時間についてはカウントされていなかった。高橋の洗車の映像を観てもなお「短縮できるところはしてください」って、どういう意味だ。具体的な洗車マニュアルとか新人向けのものでもあるのか。私は、先輩から教わったが、黒い車については傷がつかないように念入りに洗車していた。</p> <p>つまり、日本交通は真面目に洗車している乗務員に対して時間がかかり過ぎだというのは、手を抜いて構わないという意味なのか。それとも、時間がオーバーした分は支払わないという意味なのか。</p> <p>いずれにせよ、客に対しても、乗務員に対しても非常に失礼だ。</p>	
<p>図体は大きいけど、中小企業と何も変わらないと思う。やることが全てにおいてセコイ。</p>	
<p>私もタクシーは結構乗るが、ちゃんと洗車してあって、きれいな車に乗りたい。私は実態が分からないが、あの映像を観れば、20分で終わらないことは皆さんも分かっているはず。サービス残業してくれということが感じられるが、組合としてそれ</p>	



<p>は認められない。それならば、②の要求にある、「洗車業者に依頼して会社がその費用を負担する」を実行してくれないか。そうすれば解決する。</p>	
<p>揚げ足取るようで申し訳ないが、21時間で勝手にやってほしいという言い方をしていたが、それなら、休憩時間も21時間の中で勝手にやっても良いということか。</p>	<p>そんなことは一言も言っていない。勝手に取ってもらうのは構わないが。</p>
<p>就業規則は、21時間で勝手にやってくださいと言うことなのか。</p>	<p>だから、そんなことは言っていない。</p>
	<p>21時間で所定が15時間30分。その中に洗車時間なども含めますということなので、20分で終わらないなら早めに帰ってきてやったらどうですかと回答した。 だから、サービス残業になるわけではない。</p>
<p>今の説明を聞くと、始業時間と終業時間を40分以上取れということか。</p>	<p>取れとは言っていない。</p>
<p>でも、その辺をハッキリして頂かないと。労基署の方にはそのような時間配分で提出しているのだろう。</p>	<p>15時間30分の中で、始業時間は20分、就業時間は20分でやりましょうということだ。</p>
<p>この件に関して、労基署は「労働時間を正確に把握していないから問題だ」と言っている。</p>	<p>労働時間は計っている。</p>
<p>正確に計れていないということだ。</p>	<p>どうしてそういうことになるのか。</p>
<p>実際、帰庫したらまずICチップ（時間管理する電子記録媒体）を抜き取って、それから納金と洗車をする。</p>	

だから、納金している時間と洗車している時間が正確に計れていないではないか。そのことを労基署は問題視している。	
昨日の時点で三鷹営業所に労基署の指導が入っているはずだが。 ●所長。	入っている。
どのような指導をされたのか。	この時間に関しては何も言われていない。
労基署の監督官から「労働時間を正確に把握できるシステムを構築するよう指導した」と聞いている。	休憩時間について指導を受けた。洗車時間の件については指導を受けていない。
そういえば、この件はまだ指導要請していないのだった。	
混乱するから、この件はまた今度にしよう。	
では、納金時間と洗車時間の件に関しては、今までと同じ回答ということで良いか。制度的に30分や40分に増やすということではないのだろう。	所定の中でのやりくりという話だ。
それは乗務員の裁量でやってほしいということだろう。そういうことであれば、何も解決しないので労基署の方に指導要請させてもらおう。それでよいか。	
返事が無いが、それで良いか。	それで良い。
では、そうさせてもらおう。	

#### 議題4 嘔吐された際の修理手当について

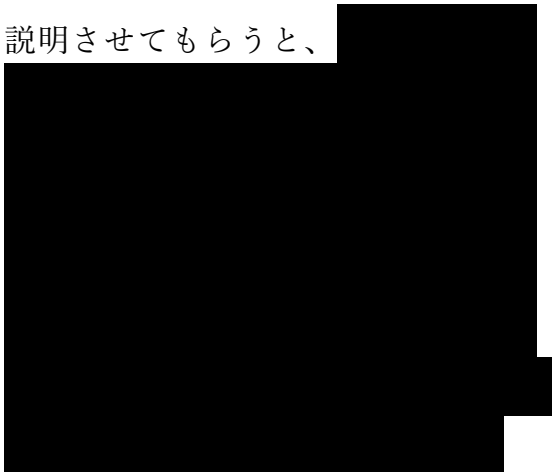
<p>嘔吐処理は故障とは異なるため、修理手当で補償する現在の取り扱いは、「営業機会の損失補填」という観点からも適切ではない。乗客が嘔吐して営業を中断した際は、三か月分の平均營收を中断した時間分補償すること。また、営業に復帰できなかった際は、三か月分の平均營收との差額分を仮想營收として補償すること。この件について回答を。</p>	<p>前回は。</p>
<p>前回の団交では「今後は、嘔吐されてタイヤが止まり休憩時間となってしまう分は、たとえ残業時間帯であっても労働時間としてカウントする。ただし、修理手当に関しては所定内にしか出さない」と回答していた。そこで我々は、「残業時間帯であっても、吐かれた際は修理手当を付けること」と要求し、そこで団交は終わっている。</p>	
<p>会社の説明を聞いていると、残業時間に関しては、拘束時間分の賃金は払うが、嘔吐処理に伴う感染症リスクについては面倒見ないと言っているように聞こえる。</p>	<p>感染リスク。</p>
<p>清掃作業イコール修理手当という位置づけではないのか。 我々にしてみれば、修理手当も付かないのに、なぜO157やノロウイルスに感染するリスクを冒して掃除</p>	

<p>しなければならないのかという気持ちだ。</p>	
<p>もし、本当に、残業する際は感染症に罹患するリスクを承知でやれと言うのなら、今後は、残業時間に嘔吐された際は、乗客に清掃させることになるが、それでもかまわないか？</p>	<p>それは考え過ぎだ。そんなことは一言も言っていない。勝手に妄想されて、勝手に言われても困る。</p>
<p>では、修理手当とはどういう位置づけで支払われているのか。</p>	<p>今まで払っていた通りだ。</p>
<p>清掃作業に対する補償という位置づけではないのか。 我々にとって吐しゃ物の清掃というのは、感染リスクを伴う作業なので、それに所定内も所定外も関係ない。もし、所定外は修理手当を付けないというのなら、今後は、所定外に嘔吐された際は、客に清掃してもらおう。それで良いか。</p>	<p>ちょっと理屈が良く分からない。それも違うと思う。</p>
<p>今の説明で理解できなかったか。</p>	
<p>清掃手当という位置づけで支払われている。</p>	<p>清掃作業というよりは、営業ができないことによる補償という位置づけだ。車両トラブルなどで営業ができなくなった際、所定時間内は補償をつけましょうということだ。</p>
<p>故障した場合、我々が修理工場に持って行って、その間待たされている。それに対する補償だろう。(故障の場合は乗務員の作業が伴わない)</p>	<p>それは組合側の解釈だ。こちらとしては、営業ができなくなった際の補償として考えている。</p>
<p>修理手当ではなく、修理手当に準じて支払っていると。</p>	<p>そういう事だ。</p>

<p>誰が見ても修理ではないからそうなのだろう。</p>	<p>メーター検査なども修理手当でやっている。</p>
<p>嘔吐の処理というのは、場合によっては大変時間がかかると聞いている。だから、別の枠を作れないかというのがそもそもの要求だ。</p>	
<p>例えば、嘔吐手当を作ってはどうか。</p>	
<p>それには、先程話も出たように、吐しゃ物の処理には危険も伴うし、不快でもある。全てではないが時間がかかる場合もある。営業機会の損失もある。これらのことを勘案し、修理手当に留まることなく支払えないかという要求だ。</p>	<p>実際、嘔吐というのがどのくらいの頻度であるのか。</p>
<p>結構あるのだろう。</p>	<p>今は夜が無いから。(コロナの影響で東京は10月24日までの間、感染防止対策を徹底していると認証された飲食店のみ午後9時までの営業、同8時までの酒類提供を認めている。)</p>
<p>コロナが収束したら、また緩和されるだろう。</p>	<p>高橋さんは何回ぐらい経験しているのか。</p>
<p>私は20や30ではきかない。年3回として40回ほど嘔吐されていると思う。</p>	
<p>会社としても対策が悩ましいところだと思う。酔っているからといって全て乗車拒否するわけにもいかないだろうし、嘔吐されたからといって損害賠償請求するわけにもいかないという立場も理解している。ただ、</p>	<p>なので、会社も所定内に関しては修理手当を付けるという対応をしている。</p>

それが乗務員の大きな負担になっているということは理解してもらいたい。	
だから、所定外も付けてくれたらこの問題に関しては解決する。	それで足りないから何とかしろと言われても。
所定時間外も修理手当に準じたものを支給してほしいという要求なのだが無理なのか。	
これでも譲歩している。本来なら、3ヵ月分の平均營收を付けるべきだと思っているわけだから。	
会社が補償してくれないなら、乗客から住所を聞いて自ら損害賠償請求しようという乗務員も中にはいるようだが、会社にとってもそれは望ましくないだろう。	
私は、実際、そういうことをやっている組合を知っている。	会社が認めていないのに、組合や乗務員が直接そういうことをやるのはどうなのか。
それは●先生に聞いてもらいたい。	
私はあり得ると思っている。会社が全く補償していない状況の中でなら。	
会社は全くではないと説明しているが、会社の補償が足りない場合も同様だ。もちろん日本交通の乗務員は自営業では無いし、個人タクシーでも無いから、会社との関係で問題はあると思うが、一切、損害賠償請求してはならないとまでは思わない。ケースバイケースだ。できる余地は	その点は前回も話したのではないか。

<p>ある。ただ、それがタクシー会社として、あるいはタクシー会社の労使関係を前提として、いい形なのかというそれは別問題だ。あまりにも悪質な場合だと、会社として損害賠償請求をするケースもあると思うが、その場合、リスクは会社側で負わなければいけない。つまり、リスク配分を労使でバランスよく取ってもらいたいということだ。</p>	
<p>もう少し大きな声で発言してもらえないか。</p>	
	<p>ケースバイケースという話だ。結果的に車両清掃によって残業になってしまうケースがあるかもしれないが、そういうことが無ければ、その人が残業したかどうかは分からないので、残業の部分に一律に修理手当を出すか否かについては、なかなか要望を貰っても、すぐに制度を変えるわけにはいかないという回答をしていて、その認識は変わらない。</p>
<p>だから、今回は、乗客に清掃させても構わないかという質問をした。</p>	<p>そこはそういうつもりは無い。</p>
<p>それは駄目だという回答なのか。ハッキリと回答してもらわないと分からない。</p>	<p>それは駄目だ。</p>
<p>乗客に清掃させては駄目なのか。私は何度も清掃させている。先日、川鍋会長のお友達という方にも清掃してもらった。その後、川鍋会長にク</p>	<p>ケースバイケースの判断になる。そもそも、それは乗客ではない。極端な例をだされても。</p>

<p>レームをいれていたみたいだから知っていると思うが。嘔吐する人の中にも悪質な人もいる。ヤクザみたいな客が車内に嘔吐して、「何してるんだ」と言ったら、そのまま逃げてしまったこともある。その時は警察に捜査してもらって私は被害届を出したのだけど、次長が取り下げってしまった。そういう対応はおかしくないか。</p>	
<p>では、川鍋会長のお友達の件を例に説明させてもらおうと、  </p>	
<p>これは回答拒否ということか。</p>	
<p>残業時に修理手当も付けないし、乗客に清掃させることも認めないということか。</p>	<p>残業時間帯に嘔吐された場合、休憩時間としてカウントされてしまった分は労働時間としてカウントし直す。修理手当に関しては、所定時間内は修理手当を付けるというのが会社の回答だから、その範囲内で対応してもらいたい。乗客に清掃させるのは慎んでももらいたい。</p>
<p>残業時間帯については修理手当を付けてもらえないということなので、それなら客に清掃させるけど良いか</p>	<p>それは高橋さんの気持ちの話だ。論理的な話では無い。</p>



ということなのだけど、それもダメということか。	
むしろ、清掃させるかどうかではなく、客に損害賠償請求することにもなってしまうよということなのだが。	それはちょっとねえ。
会社が損害賠償請求してくれないなら、自己防衛するしかないではないか。	損害とは何についての損害だ。
機会損失。	
場合によっては、半日分棒に振ることになる。収入減が減る。それは我慢しろということか。	そこは、しょうがない。
会社が経費負担することについてはしょうがないのか。 これはリスク分配の話だ。 客が損害を発生させている。それを労使で分かち合うべきではないのか。なんで労働者が全てを負担しなければならないのか。 残業代を出すから良いという考えなのかもしれないが、全く足りない。	そこは議論になってしまう。 民法 536 条の問題とか。 だからしょうがないという気がする。
法律論でやっていない。要求としてやっている。	今回の件で言えば、債務者負担になってしまうのではないか。
だから、法律論ではなく、法律関係の中でリスク分配してくれないかと要求をしている。	それは経営的に応じられないということだ。
	修理手当の付け方全般のことだろう。
	残業時間中の事といっても 2 時間 30 分のことだから。

	この前も、ハッキリ伝えたと思うが、明確化しなくともケースバイケースで対応する。営業所で。
それでは分からない。	ルールを作る必要は無いと言っている。それで理解してもらえないか。
ケースバイケースでキッチリとやってもらえるなら理解する。当面、対応を見させてもらう。それで納得できなかったらまた要求を出させてもらう。	

#### 議題5 帰路高速代の領収書について

家計簿をつける際に領収書が必要なので発行すること。	前と要求が変わったということか。前は確定申告の時に使いたいとのことだったが。
確定申告の時も必要だし、家計簿をつける時も必要だ。	家計簿をつけたいのなら自分で記録しておけば良いだけの話だと思う。確定申告をする際は発行名義が問題になるということで必要だということだったが、家計簿だったら発行名義は関係ないから領収書は必要ないだろう。
確定申告の理由の時は発行を拒否されたから、今回は別の理由で要求している。	
私自身が家計簿をつけているわけではなく、家内が付けているのでそれで必要だと言っている。証明能力のある領収書を出さないと家内は認められない。	信じてくれないんだ。

<p>そうだ。小遣いから支払うことになってしまう。</p>	<p>料金所のおじさんに現金で払って領収書もらえば良い。</p>
	<p>それで良いと思う。</p>
<p>手間なので出来ない。 それに、高速を走っているときに、会社負担が切れるところでETCカードを抜いて、そこからは現金で支払うなんてことは出来ないだろう。</p>	<p>家計簿をつけるために欲しいということなら、初めから抜いて走れば良いだけの話だ。</p>
<p>そうしたら、会社負担分はどうやって支給してもらえば良いのだ。</p>	<p>それは知らない。</p>
	<p>だから、どちらを選ぶかの話だ。会社の便宜供与を受け取るのか、それとも、</p>
<p>これだけ聞かせてほしい。 何故、民法上、領収書の発行義務があるのに、そこまで拒否するのか。 合理的な理由を聞かせてもらいたい。</p>	<p>領収書を要らないという前提の方に、ETCカードを使ってもらっているという認識だ。</p>
<p>何故、そのような前提なのか。そんな前提はどこにも書いていない。</p>	<p>そんなもの、</p>
<p>そんなものって、領収書は大事だ。 私はコンビニでも領収書もらっている。</p>	<p>二重払いの禁止・防止といった趣旨は全くあてはまらないし、これまで組合側が主張してきた必要性も我々からしたら、発行する手間がかかるし、</p>
<p>今のところ、給与の計算間違いをするような会社だろう。今後、改善するのだろうけど。</p>	<p>便宜供与。</p>
<p>何故、便宜供与を放棄しなければいけないのか。</p>	

現在も、会社が負担する分があるのだろう。	便宜供与を行うにあたって、色々な条件を付けたっておかしくはないだろう。
コンビニですら領収書を発行するのに、不思議でならない。	だから、便宜供与だからと説明している。
民法上の決められた請求をただけで、何故、便宜供与が受けられなくなるのか、私だけ不利益な取り扱いをされる理由が分からない。	このケースは売買代金の収受とは異なる。経済的取引をしているわけではない。
でも、お金は払っている。	便宜供与のルールに服するという前提があるから便宜を受けられる。
本当に二重払いの危険はないのか。金額を間違えることもあり得るのではないか。	そんなことは無い。
領収書があれば間違いがなくて良いではないか。会社が不正をしていないのであれば、発行できるのではないか。	不正ということではなく、あまりにも煩雑で出来ないということだ。
あまりにも煩雑というほどの煩雑ではないだろう。	
解決する気が無いようだから、現金で支払った分は請求書を出させてもらおう。	請求書をもってどうやって発行するのか。
請求書ではなかった。領収書を発行してくださいと言う。	高橋さんの奥さんに「今日は700円の高速代を自腹で払ったから、その分のお金をください」というのに領収書が必要ということで良いか。
そうだ。	業務日報に自腹高速分と会社負担分が印刷してあるから、それを写メすれば一目瞭然だ。
領収書が良い。	それで十分ではないか。

<p>ここには家計簿と書いているが、税務申告する際に必要との理由をひっこめた訳ではない。今回理由を追加しただけだ。</p>	<p>税務申告の問い合わせがあったら、こちらは個別に対応すると回答している。</p>
	<p>給与所得者なのだから年末調整しているだろう。</p>
<p>いずれにせよ、発行義務があるのに発行しないわけだから問題だ。</p>	<p>だから便宜供与だと説明している。</p>
<p>会議の時間もあるから、これは持ち帰って当局の見解を聞いてみる。</p>	<p>何でもかんでも当局と言われても困る。これは道路交通法とか全く関係ないことだ。</p>
<p>団体交渉で進展が見られないのだから仕方ない。発行しないのだろう。</p>	<p>しない。 今、●から説明のあった以上の事はしない。ただ、税務署から問い合わせがあれば、ETCカードの利用履歴を調べて対応はする。</p>
<p>分かった。</p>	

### 議題6 日本交通の決算公告について

<p>前回の団交で、官報に決算公告を出す気が無いということだったが、先程説明したとおり、こちらで検証可能なデータや資料を提出して頂けないということであれば、それは誠実に団体交渉に応じたことにはならないと思っている。</p>	
<p>それに、決算公告の内容は他労組にも開示しているはずだ。そのことは、他労組の機関紙「やくしん」に、当期純利益や税引前当期純利益などの数字が載せてあることから</p>	<p>議題6は決算公告を官報に記載する時期についての話ではないのか。</p>

間違いはない。我々の組合にだけ開示できないということは無いと思うが。	
官報に掲載するのならそれで良いが、しないのだろう。	しない。
しないのなら、我々に、貸借対照表や損益計算書、できたらキャッシュフロー計算書も開示してもらいたいというのが要求だ。そうしてもらわないと、我々の方で経営実態を把握する術が無いので、何も資料が無い状態で団交に臨まなくてはならない。	他労組が機関紙で情報開示しているのであれば、それを参考にすれば良いのでは。
他労組には開示出来て我々には開示できないというのは組合差別だ。	組合員の数からしても、
組合員の数は関係ないだろう。	関係ある。
日本交通は組合員の人数によって組合を差別的に扱う会社なのか。	それは、経営に対するインパクト等もある。現時点では、他労組に対する開示は必要だと判断している。
では、組合員数が少ないから開示できないという回答で良いのか。	単純に言うとその事になる。
それが合理的な理由になるかどうか。	
それが最終回答ということなら、この件も都労委で扱うことになるが。	
官報に掲載しないという回答だが、法人登記していて、登記簿に「決算公告は官報に掲載する」と回答しているではないか。	
官報にも掲示しない、組合にも開示しない。そういうことだ。	

債権者ではなくたって決算広告はしなくてはいけないのに、それすら怠って、少数派組合だからと言って開示しないのは合理的理由にはならないと思う。	
登記簿に嘘を記載していることになる。「官報に掲載する」と、登記簿に記載しているのに、やらないと公言しているのだから。	
先生はきっと会社にアドバイスしているのだろうけど。	先生だって取引先の会社に掲載していないところがあるのでは。
私、会社の顧問やらないから分からない。	世の中にはそういう会社はいくらでもあるのだから。
それは分かっている。	
そのへんの中小企業が守らないなら分かるが、日本交通のような業界を代表する企業が守らないのは問題だ。	
これも持ち帰ってどうするか検討させてもらう。	
組合のホームページにこの件は書く。	

**議題7 決済端末の故障や乗り逃げなどで乗客から料金を貰えなかった際の空転処理について。**

この件に関しても、前回の団交では「ケースバイケースで対応します」という回答だったが、何故そこまでルール化に拒否反応を示すのか理解できない。だから、ルール化すると	前回の団交で「ケースバイケースで対応する」と回答している。
--	-------------------------------

<p>どのような不都合があるのか、具体例を出してもらえないか。</p> <p>普通に考えて、乗り逃げは犯罪なのだから、会社が警察に被害届を出して積極的に犯人逮捕に動けばよい。</p> <p>タクシー防犯協力会にも言われる前にこちらから映像を提供する。何だったら、テレビ局に映像を提供するぐらいのこともすべきだと思う。</p> <p>そして、犯人が捕まったら料金を回収すればよい。乗り逃げはタクシー事業をするうえで当然発生するリスクだから、乗車料金分は会社が立て替えるのが当然だ。</p>	
<p>何故、基準を作らないのか。</p>	<p>基準を作ってしまうと、基準に漏れた場合はどうすればよいのか。</p>
<p>幅のある基準を作ればよい。例えば、原則、乗り逃げされた場合は会社の方で料金分は補償する。ただし、例外はあると。</p>	<p>乗り逃げされてしまったと言って帰ってくるのではなく、きちんと警察に届けるなどの手順を踏んだ乗務員に関しては対応する。</p>
<p>そのへんの手順をルール化してほしいということだ。</p>	<p>先程の嘔吐の件にしても、ルール化しなかったことで誰かひどい目に遭ったのかという話は（バイクの音で発言が聞こえない）</p>
<p>気の弱い乗務員だと、会社から小言と言われるのも嫌だということで泣き寝入りしているのが現状だ。そういうのを労働組合として見て見ぬフリできないため、こうした要求をしている。</p>	<p>泣き寝入りというのは、そういう報告をしないということか。</p>



<p>そうだ。</p>	<p>ルール化しても、報告しないのでは意味が無い。</p>
<p>組合からも、「このようなルールがあるから会社に報告しなければ駄目だ」と言える。</p>	<p>ルールが無くても会社は対応するから問題ない。</p>
<p>ルール化するにあたって何か不都合でもあるのか。</p>	<p>現場としては今の状態で不都合が無い。そういうことが起きれば乗務員は連絡くれるし、こちらも「警察に届ける等こう言う行動を取ってね」「帰庫したら報告書を書いてね」と、指示している。それをやってくれた乗務員にはきちんと対応している。</p>
<p>料金分を補填しているということか。</p>	<p>そうだ。</p>
<p>だからそれをルール化してほしいということだ。</p>	<p>もし、そういうことが発生したら言ってもらえれば対応する。          こういうことは、明確に書面にしてルール化してなどという問題ではない。</p>
<p>それは何故だ。</p>	
<p>結局、立替金が無駄、処理が面倒、気の弱い乗務員は払わないで済まそう、そういった考えが透けて見える。だから、個別対応するなど言って誤魔化そうとしているのではないか？</p>	<p>そういうので、実際に会社に対応して貰えなかった乗務員が居るのか教えてもらいたい。</p>
<p>踏み倒された料金を会社に補填してもらえなかったといった相談は、今まで何度も受けている。●も知っていると思うが。そういう人たちは、</p>	

<p>会社の対応に納得がいなくて組合に相談に来る。そして、我々が一緒に職員のところまで行って交渉して、対応はしてもらおうといった流れだ。こちらとしても対応が面倒だからルール化してもらいたい。</p>	
<p>回答拒否ということか。ルール化は出来ないと。</p>	<p>そうだ。</p>
<p>分かった。</p>	

### 議題8 通信費について

<p>ワン切りして折り返し連絡が無い時は、事後報告でも良いことにしてもらえないか。</p>	<p>先程回答したように、ワン切りで気づかなかったときに、手が空いて着信を確認するまで折り返し連絡は出来ない。そこは、常識の範囲内でコールしてもらおうというのが普通ではないか。電話を常に眺めながら作業しているわけにもいかない。色々な作業をしているから持ち歩けない時もあるし、ワン切りに気づかない時もある。現状は、コールされた時間に近い時間で折り返し連絡を入れている。</p>
<p>今、私が持っている携帯もこうして点滅しているが、普通、着信があると見て分かるはずだ。</p>	<p>会社に置いてあるのはガラケーだから分からない。</p>
<p>スマホに変えたと以前聞いたが。</p>	<p>またガラケーに変えた。</p>
<p>わざわざスマホからガラケーに変えたのか。</p>	<p>そうだ。ガラケーにした。</p>
<p>それは本当か。ガラケーは生産中止になるというのに、わざわざスマ</p>	<p>ウチは変えた。</p>

<p>ォからガラケーに変える人など今ど きいない。</p>	
<p>本当か。</p>	<p>本当だ。登録とかいろいろあるの で。</p>
<p>以前、団体交渉の中で、ガラケーか らスマホに変えたから、通話アプ リなどダウンロードすること自体は 可能だと聞いたが。そこからガラケー に変えたのか。</p>	<p>それはいつの話だ。</p>
<p>一年以上前の話だ。</p>	<p>だったら、ガラケーに変えたのはも っと前の話だ。いや、それぐらいか な。</p>
<p>それでは拒否回答ということだ。 もともと、通信費は会社で負担せよ という要求だし、うちの組合員は3 回コールする。それなら気づくだろ う。</p>	<p>ある程度ならしてもらえれば、着信 が無いかチェックしているから分か る。ただ、ワン切りは気づかないこ とがあるから止めて欲しいというこ と。</p>
<p>では、3回鳴らすようにする。</p>	<p>回数の問題ではない。それっておか しくないか。</p>
<p>無線で連絡つくようにするとか、別 の手段を設けてほしいというのが 元々の要求だ。それを、電話がある から良いだろうと回答してくるか ら、こちらとしてもワン切りとか3 回という話が出てきてしまう。</p>	
<p>通信費を個人の負担にさせているだ ろう。業務上必要な連絡を個人の携 帯でしなくてはならないというのが この問題の発端だ。</p>	
<p>話が進展しないようだから次の議題 に行く。</p>	

議題9 新型コロナワクチンの接種について

<p>① と②は回答をして頂かなくても結構なので、③～⑤まで回答を。</p> <p>③ 新型コロナワクチン接種後、疲労・頭痛・発熱など副反応が発生し業務遂行が困難な場合は、特別有給休暇を付与し休ませること。</p> <p>④ 同居する家族が新型コロナワクチンを接種する際の付き添いや、副反応で看病を要する場合には、特別有給休暇を付与すること。</p> <p>⑤ 新型コロナワクチンの接種を拒否した乗務員に対して、乗務停止や出勤停止など不利益な取り扱いをしないこと。</p>	<p>② に関しては、職域接種が終わってしまったので。</p>
<p>これから地域でワクチン接種する人もいるので回答を。</p>	<p>職域接種のことについて説明すると、副反応はある程度想定していたので、極力接種する日を明け番で、翌日を公休となるように配車を組んでもらった。それでも体調が悪くて出勤できない場合は、休暇の申請をしてもらうという対応をした。これについては、ほぼ職域接種が終わった後なので、これから先、特別休暇を新設することは考えていない。</p>
	<p>4番についても同様だ。ワクチン接種する際は先の予約を取るはずなので、日程が分かっているなら、言ってもらえれば極力出番変更で対応する。</p>

	<p>5番に関しては、コロナワクチン接種を拒否した乗務員。今、そういうことはやっていないし、（ワクチン接種していない人達を差別的に扱うようなこと）そんな話も伝わっていないと思う。これに関しては、そんなことをするつもりは全くない。</p>
<p>分かった。</p> <p>5番に関してだが、まさかとは思いますが、無線の客から「ワクチン接種済みの乗務員を配車してほしい」と依頼された際に、アンケート調査（日本交通はワクチン接種状況のアンケートを行っている）の情報を利用して、配車しているのではないかとの疑いを持っているので、その辺のことについて、</p>	<p>誰から聞いた話なのか。</p> <p>申し訳ないが、想像で質問されても困る。</p>
<p>断定はしていない。疑問があるから質問している。それは悪くないはずだ。</p>	<p>断定している。</p>
<p>初めに、そんなことは無いと思うけど前置きしている。</p>	
<p>何故、このような質問をするのかというと、ワクチン接種のアンケート調査をする際に、アンケートの目的を示していないからだ。だから、調査結果を何に利用するのか疑問を持つことになる。</p> <p>客から、ワクチン接種済みの乗務員を配車してほしいという要望があっ</p>	

て、その要望に応えるために乗務員を選別しているのかと思うだろう。	
回答はもらえないのか。	そんなことは全くしていない。
では、今後客からそのような要望があった時もやらないということか。	誰が接種して誰が接種していないといった情報は、本社労務で管理していて、無線センターとは情報共有していない。
分かった。安心した。	
そういう事なら大丈夫だと思うが、念のため伝えておくと、個人情報保護委員会も、「会社が大口顧客に対し、ワクチン接種済みの乗務員を配車しているのであれば、一般利用者と差別的な取り扱いをするための個人情報収集として目的外利用にあたる可能性がある。その時は、調査を検討するので情報提供してほしい。」と言っていた。	差別なのか。
差別的な取り扱いになる可能性があるから、検討するので情報提供してほしいと言われた。	ワクチン接種済みタクシーというシールを張っているタクシーについては。ああいうのは駄目なのか。
自主的にワクチン接種しましたとアピールする分には問題がないのではないか。当局は、大口顧客に対してワクチン接種済みの乗務員を配車する目的でアンケート調査をしたのであれば問題があるかもしれないということだと思う。	
まあ、それは無いと答えているが。	無い。

## 議題 10 選択型 DC について

<p>① N 型賃金の新旧対照表を団体交渉の 5 日前までに提供すること。</p> <p>② 選択型 DC のメリットとデメリットを書面にまとめて提供すること。</p> <p>③ 選択型 DC の拠出額と厚生年金の受給額の関係性を図表で分かりやすく解説し、長生きした場合に生じるリスクについて書面で明らかにすること。</p> <p>すでに回答を書面で貰っているため、こちらから改善してもらい点だけ先に伝える。</p>	
<p>まず、長生きした場合に生じるリスクについて説明が不十分であった。例を挙げると、選択型 DC は基本 5 年～20 年の決まった期間しか支給されないのに対し、厚生年金は終身保険であるため、減額されると長生きしたときに損をする可能性があるという点だ。</p>	<p>こちらに書いてある。最後のページ。</p>
<p>これを（表ではなく）文言として記載してもらいたい。</p>	<p>文言には出来ない。</p>
<p>例えば、この表を見ると 85 歳以上生きした場合どれだけ損するか分からない。</p>	<p>だから分からない。</p>
<p>90、95、100 歳まで生きした場合、損する可能性もありますということを知るように記載してもらいたいということだ。</p>	<p>そういう可能性がある事は説明している。</p>

いや、この表だけ見ると、85歳以上生きても損しないんだとしか思わない。	平均寿命が85才ではないか。
今から20年後だと女性は平均年齢90歳を超えと言われてている。	90歳、100歳になるのかもしれないが、今の段階ではそれしかないのでは。だから、何故これがいけないのか。100歳の人って何%いるのか。
女性については、平均年齢が90歳超えるのはすぐだ。	そういう議論はしたくない。 要求通り資料を出したではないか。
だから、デメリットに関する説明が不十分ではないかと言っている。	不十分ではない。あなたはそう感じるかもしれないが、それならあなたは入らなければ良い。
国の方から、企業型DCを導入するにあたっては、従業員に対してデメリットについて十分説明するようと言われていないのか。	している。
いや、不十分だ。	それはあなたがそう思っているだけ。
組合として要求しているので「あなた」ではない。	組合が不十分だと思っているだけで説明はした。
あと、特別法人税が復活する可能性についても全く触れていない。	特別法人税とは何のことだ。
企業型DCの積立金に課税される税金のことで、現在凍結されている。凍結期限が延長されなかった場合、積立金に年率1.173%課税されるようになる。	それは組合の不利益なのか。
1.173%以上の運用益を出さなければ年金額が目減りするリスクがあるはずだが。それについて一切触れていない。それで、デメリットについて十分	特別法人税というのは加入者の積立金に対してかかるのか。法人税だから会社が支払うのではないのか。加入者に対してかかるのか。



説明したことになるのか。	
そうだ。	加入者が法人税を払っているのか。
法人税を払うのは会社だが、その結果年金の支給額が変わるという話だ。これに関してはネットで調べてもらえばすぐにヒットすると思う。	ヒットしない。
企業型DC、特別法人税で検索したらすぐにヒットしたが。	
あと、iDeCoと選択型DCの比較もしてもらいたい。社会保険労務士の中には、選択型DCよりiDeCoの方がメリットが大きいと言っている人もいる。	先程の特別法人税だが、それは企業型年金の積立金に対してかかる税金。これはDBの方ではないか。
私の手元の資料では、選択型DCとなっている。	会社の不利益にはなるかもしれないが、加入者の不利益にはならない。法人税なのだから。
この点については、私の方で調べ方が足りなかった可能性がある。持ち帰って調べ直してくる。間違えていた時は「申し訳なかったと」謝罪する。	
iDeCoと選択型DCについては今、説明した通りだ。	iDeCoと選択型DCの比較については説明会で、説明している。こちらの資料には載せていないが。
資料にも載せて頂きたい。	では、どこまで載せれば良いのか。
	高橋さんは説明会に参加されていないのか。
参加したし、資料ももらったが、iDeCoと選択型DCの比較は見当たらなかった。	iDeCoと比較するものではない。何故比較しなければいけないのか。

同じような制度で、iDeCoの方がメリットが大きいからだ。	これは選択肢だ。だから、日本交通の中にもiDeCoのままで良いですという人もいます。
私もその一人だ。ただ、デメリットについての説明が無いと（発言を中断）	説明はした。
書面に説明が無いから、入れてもらえないかというお願いなのだが。	この資料は、お宅の組合用に作った資料なので。
ウチの組合用に作ってくれたのなら、ここで話したことなども盛り込んで作り直してもらえないか。	これで十分ではないのか。めんどくさいのだ。
進展が無いようだから、この件も持ち帰って検討する。	

### 議題11 新型コロナウイルス感染症対策に関する要求書について

<p>① 職場のクラスター対策が不十分だと思われるが、産業医の見解を明らかにすること。</p> <p>② 産業医が安全衛生委員会に参加しない理由について説明すること。</p> <p>この二点について回答を。</p>	① についてはどの辺が不十分なのか。
どの辺が不十分なのかについては、9月13日に「新型コロナウイルス感染症対策に関する要求書」のなかに記載しているから、だから、これについて回答してもらった方が良い。①②はプラスアルファの要求だ。	この要求に関しては、職場の安全衛生委員会で話をしたのではないのか。
話したものもある。ただ、我々は三鷹営業所の中だけの労働問題を扱っているわけではないので。	三鷹以外。

<p>① の点呼場を屋外に移動することから最後まで続けて回答してもらえないか。</p>	<p>安全衛生の中で出来ないと回答している。屋外は自転車で一杯だ。そのうえ、喫煙所を無くせといわれても簡単に無くせるものでもないし、それだけの人が集まれる場所が無い。</p>
<p>この件について、多摩府中保健所の方から何か話はなかったか。</p>	<p>あった。電話があった。</p>
<p>それで先方にはどのように答えたのか。</p>	<p>喫煙所に関しては考えてますと答えた。</p>
<p>考えているというのは、廃止することを考えているのか。</p>	<p>廃止する方向では考えていない。</p>
<p>今、コロナ禍だから、所長や副所長は（発言を中断）</p>	<p>保健所から言われているのは、受動喫煙に関して従業員からこういう情報が上がってきていますけどということだった。それについては、場所を移動することを検討していると答えた。コロナに関する話は一切出てきていない。</p>
<p>9月13日に提出した要求は9項目あるのだが、全部回答拒否ということが良いか。安全衛生委員会で答えたというのは別問題なので、ここで答えてもらいたい。本来、事前に書面で回答をもらえるのが普通の団体交渉なのだが。時間が無いので、拒否なら拒否と回答してもらいたい。もしくは、これは検討しているとか、これはやる予定があるとか。ハッキリと回答してもらいたい。</p>	<p>この中でやっているというのと、6番の「全従業員に対し、体調が悪くなったらすぐに会社に報告するよう周知徹底すること」</p>

あとは拒否。	いや、あと、3番の「浴室の換気を徹底するとともに利用者に人数制限を設けること」は行っている。
	5番の「仮眠室で使用する枕カバー・掛け布団のカバー・敷布団のシーツを十分に補充し、不足を生じさせないこと」これについても、業者に不足が生じないように通達を出した。
	9番の「従業員のワクチンの接種状況を調べる際は、プライバシーに配慮するとともに利用目的を周知したうえで実施すること。また、取得した個人情報、差別目的で利用しないこと」については、プライバシーに配慮しているし、個人情報の管理もきちんとしている。
ワクチンの接種状況を調べるにあたって利用目的を周知していないのでは。	先日行ったアンケート調査の事か。
そうだ。	これについては、うちの会社でワクチン接種をした人が何人ぐらいいるのか気になる。気にならないか。
職域接種する際に希望者から名前を書いてもらったのだから、それで分かるだろう。	職域接種以外で受けた人もいる。その人たちのことは分からない。
それを何故知りたいのか、どのような目的で利用するのか、それを周知してもらいたいのだが。それをしないから先程のような質問が出る。	接種率がどのくらいか知りたい。それを具体的に何に使うかというのはいない。
だから、接種率を知ってそれを何に使うのかということを知っている。	これは、答えたくない人に無理やり答えさせたりしていない。答えたく

	なければ答えなくて良いですよといったレベルの話だ。
そんなことは聞いていない。利用目的を明示したか否か。してないのでしょう。それはすべきだと思う。	
今後もするつもりは無いのか。今から。	
職域接種をすることが目的であれば、そのことをアンケートに書くべきだった。	
これから利用目的を周知する予定があるのかだけ答えてもらいたいのだが。	先程説明したように、無線配車を差別的にするために利用する気はさらさらでないが、
時間が無いので、質問に答えてもらえないか。利用目的を事後的でも良いから周知するのかということを知っている。会社が周知するまでは、乗務員は目的外使用されるのではないかと、いつまでも不安なままだ。周知して貰えれば安心するし、もし、会社がうっかり目的外使用をした際に、駄目ですよと言えるではないか。今からでも明示できないかとの質問。あと5分しかないので、持ち帰るなら持ち帰る。今ここで答えるなら答えてもらいたい。	本当に何も無い。うちの会社でどのくらい接種しているのか把握したいだけだ。
だからそのことを周知するのかしないのか質問している。	それ以外に使いませんと言って欲しいのか。
こちらはそのように表示してもらいたい、会社の回答はそれで良いの	接種率の把握。

か。もう一度何の目的か言ってもらえるか。	
接種率の把握のためにアンケート調査したということ、これから周知してもらえるのか。	周知したとしても古いデータだから。
だから、周知できないなら出来ないと回答してもらえないか。	
では、回答拒否ということで、次の議題に行かせてもらう。	

### 議題 1 2 確認書（労働協約書）の締結について

先日●から「本社労務と顧問弁護士に確認したところ、単独労組とこれまで労働協約を締結したことが無いため、協約することを前提に考えていない。質問があれば次回団交で説明する」と回答をもらった。なので、何点か質問させてもらう。	
まず、団体交渉で合意した内容を協約化できない合理的理由について回答願う。	一般論で話した。 何というか抽象論。
抽象論ではない。 具体的に 8 月 19 日付けで要求書を提出しているから、これを確認してもらえば良い。	これは都労委に上がってしまったのではないのか。
これはまだ上げていない。今日の回答次第では上げるが。	
労使で確認したことを労使協定に出来ないというのは、普通は無いと思う。何故できないのか。	今回の協約書については、別の論理があるが、ご承知の通り、労働協約は、えー、

<p>もう少し大きな声で話してもらえないか。聞こえづらいので。</p>	<p>労働組合法によって、特別な効力というか、労働条件を規律する効力が発生するものであり、かつ、期限があるものについては、その期間中双方を拘束するもので、期限の定めのないものは少なくとも90日間の拘束を受けることになるので、それを結ぶか結ばないかというのは、その時々々の使用者に裁量のある判断だと思っている。それが、一般論。</p>
	<p>で、この協約については、現在も検討中だ。締結するかしないかについては。</p>
<p>では、この確認書にある9項目は全て合意に達していないという回答なのか。</p>	<p>確認する。</p>
<p>では、いつまでに確認して回答をもらえるのか。こちらも先の手続きのこともあるので。</p>	<p>手続きって。</p>
<p>拒否するのであれば、こちらは救済申し立ても考えている。</p>	<p>10月中。</p>
<p>10月中。</p>	<p>はい。</p>
<p>分かった。では10月中に回答が無い時は、そのような措置を取らせてもらう。</p>	
<p>議題には無いのだが、昨日「コロナに罹患し亡くなった乗務員に関する要求書」というのをメールで送ったのだが、さすがに、昨日の今日では回答は無理か。</p>	<p>無理だ。</p>

では、川鍋会長に確認して早急に回答のほど。	
-----------------------	--