

## 36 協定を悪用する池田局長から、組合員の健康を守り、 市民に安全運行を提供するために

### <横浜交通労働組合>

- 法違反を繰り返し、強制的に超勤を命じる交通局から、組合員の健康と安全運行を確保するため 36 協定期間を 1 ヶ月単位に変更を求めた。

36 協定は組合員の健康と安全運転を守る目的で結んでいます。しかし現在の交通局は、人員不足により職員の労働負担が増している中で、「36 協定があれば超勤は命令でやらせるもの」「(組合が) 公出も協力と言うなら無償」と指示や発言をしています。

現「36 協約」第 3 条では、月 45 時間、年 360 時間の超勤を超える場合は、労使協議によって対処を決めていくことになっていますが、労使協議を行うことなく、月 45 時間、年間 360 時間を超える超勤命令をしています。しかも、1 ヶ月勤務計画表の中に、強制的な公休出勤を配置し 104 日公休の制度も無視しています。

横交は、このように交通局で働く組合員の健康や安全面を改善すること無くむしろ蔑ろにして、36 協約の本質から逸脱した取り扱いを続ける交通局管理者に対し、一月毎に労働時間をチェックする必要があると判断し、2008 年 6 月 30 日「時間外労働及び休日労働に関する協定期間の見直し」を申し入れたのです。

- 話し合いの場で繰り返される、当局の「無責任で誠意無い回答」と態度が続けば、協議は進まず<無協約状態>に。

6 月 30 日の申し入れ後何度となく交渉を続けましたが、交通局は「期間の変更は必要性がないと考えている」「届出期間は 1 年間で基本である」との返答が繰り返され、7 月 31 日で協約期間の期限が切れました。

現在は、調整期間の 3 ヶ月延長期間に入っていて 10 月 31 日がリミットになります。引き続き、組合は交渉を続けていますが、当局は返答を一切変えることなく、組合に責任を擦り付けるためか文書で変更理由の提出を求めてきています。さらには「組合が協議に応じないからだ」と公言し、36 協約の締結に向けた議論をせず責任逃れに躍起となっています。

横交は 36 協定の協定期間(労基署への届け出)を 1 か月とする事を求め、協約の破棄を求めている訳では有りません。しかし、当局の態度とこれまでの返答では、進展は得られず、避けたいと願っていますが無協約状態に入ることも予想されます。

● **働く者の健康を守るべき協約を悪用し職員の健康を脅かし、家庭の団らんさえも奪い取り、平然と正規職員を入れない当局に要求を続ける。**

横交は、人員不足の中、「平然と36協定違反をする」「強制的に超勤を押しつける」当局に「組合員の健康と安全運転を確保する」必要から、労使のチェックが可能な期間（1か月）への見直しを、必要であると申し入れ交渉の中で再三要求しました。

しかし、残念なことに当局は問題の本質を理解しようとせず歩み寄ろうとしません。

これまでの当局の姿勢は、交通局職員を奴隷のごとく働かせ、長時間勤務から労働者を守る36協定を悪用し、限界を超えても働かせる悪徳事業者のように思えます。

横交は、協定有効期間を1ヶ月単位にして36協定と自動車運転者の労働時間改善基準（「以下、改善基準」）を守らせ、職員の健康管理と安全な運行を確保することが、市民に安全と安心を提供することに繋がると考えています。

● **安全運行には適正な充足率が必要。そのためには人員補充が必要だが、賃金・労働条件を下げなければ補充しないと言う。安全を二の次に自己中心的な運営を続ける管理者は、交通局で働く職員を差別して見ている。**

36協定を違反の大きな要因として人員不足があります。現場では、改善基準にも抵触しないように「苦勞と努力」で何とか運行確保をしていますが、もはや限界です。

池田交通局長は、人員補充対策を「嘱託職員を募集して、欠員補充に対応し、採用を行っている」と言っていますが、低労働条件のため嘱託職員は、なかなか応募してきません。加えて、仮に採用されても大半が直ぐに辞めているのが実態です。

池田局長は、現場実態を直視し、一刻も早く正規職員を採用するべきです。

しかし、池田局長は「賃金や労働条件を下げたからでないと正規職員の採用は出来ない」と公言しています。このような事態になっても安全と賃下げをバーターにかけるのは、次元の異なる話であり、事業管理者として資質が問われます。

職員の苦勞と努力を理解しないこと、そして、誇りを低下させたこと、それは管理者の行動が全て招いたこと、早く気がつくことを職員は望んでいます。

● **法や約束を守らないとしたら、それは池田局長の責任です。**

36協定は、変則勤務で働く交通事業には絶対必要であり、横交は破棄を求めています。池田局長は、「組合の言うことは、俺は一步も引かない」と言って満足に交渉をしようとしません。このままでは無協約状態になってしまい事業の運営や存続も危ぶまれることも考えられ、その責任を組合に擦り付けようとするのは必至です。

バス・地下鉄が止まった場合の責任についてどう考えているのでしょうか。無責任な対応をしている池田局長に責任があるのは明白です。組合は、これからも組合員の健康と安全運転を確保し、市民の安全と安心を守るために奮闘します。