

東京都本部 京王新労働組合支部

ケイビーバス分会臨時大会議案書

2008年11月9日

東京土建中野支部会館

分会解散案

2008年11月15日24時をもって全日本建設交運一般労働組合ケイビーバス分会を解散する。

関東バス労働組合組合員になったことをもって脱退とする。(入社3年目以降の組合員)

①情勢

1980年後半、資本の理念なき利益追求＝公共サービス、公共財産の横取りと反民主主義勢力の利害が一致することから電電公社、国鉄などが民営化され、労働組合に対してはさまざまな攻撃が加えられました。

その後、政府、財界は、規制緩和万能論を錦の御旗に掲げる新自由主義を唱え、90年後半から様々な規制緩和を押し進めてきました。それぞれの結末が「バブル崩壊」であり「福知山線脱線事故」であり、今日の「派遣労働者問題」「有害食品問題」という人の命と心の健康、地球環境を破壊しながら一部の資本家がさらなる利益を得るための政策であったことは異論を挟む余地のない歴史の事実となりました。

2002年には乗合バスの需給調整規制が撤廃されました。

この結果、バス事業者は、バス路線の廃止を届出のみで行えることとなりました。規制緩和は、バス事業の参入撤退を緩和し、新しい事業者を含めた競争により、よりよいバスサービスが実現するとのことでありましたが、実際には、地方部での大規模なバス路線廃止、ツアーバスの運行と事故の発生、既存高速路線バスの収益の悪化など、マイナスの側面が大きいものでありました。

ケイビーバスにおいてもその影響は大きく、来月9日より新宿～枚方間の夜行高速バスの宇治経由、京都経由のうち宇治経由が廃止されることとなっています。

また、業務委託の比率緩和を利用した都バス路線の「はとバス労働者」による運行は今年においても増加の一途をたどっています。同じ事業を行いながら経費が抑えられるのは、比較して長時間低賃金労働を行なわせているだけのことでしかありません。このような事業委託が学校給食などで行なわれれば安価な外国食材を利用されるのも当然

の結果と言えます。

このような新自由主義をバス業界までもが追認する中で、安全を二の次に「安くあげることを第一」に作られたのが各バス会社の子会社であり、ケイビーバス株式会社でありました。

しかし近年、子会社の労働条件のひどさが世間に広まり、親会社での採用が再開されると子会社での人材確保は極めて困難となり運行本数を見直さなければならない状況まで生まれきました。

②ケイビーバス分会活動の総括

さきに述べた情勢のなかで「作られた」子会社ケイビーバスでは当初、募集をすれば人材を集められる状態にあり、親会社と比較し異常なまでに後退した労働条件と非人間的労務管理がおこなわれ、1営業所のわずか9年間で300人近い退職者を生み、職場に留まった私たちの心身の健康と生活は大きく損なわれてきました。しかし「辞めることでこの業界の問題は解決しない」「今いる会社をよくしよう」と考えた有志により2004年末より労働組合の結成が計画されました。その後、京王資本とつながる一部の労働組合の一部勢力が流したと思われる不安をあおる様々な噂のため計画は一度頓挫しましたが、その妨害行為を理解してこそ、必要な組織として建交労を評価し、2005年8月5日、私たちのケイビーバス分会は結成されました。

活動記録

2005.08 結成

2005.10 入庫遅れを1分から残業計算させる、公出時の遅れを1.25倍から1.35倍に正す

乗継の移動時間を労働時間として計算させ、手当てを改正させる

実態に見合わない準備時間を労働時間として適正化させる

全員参加の業務研修を労働時間として計算させる

2005.12 6項目協定締結

2006.12 秋闘 子会社で初のストビラ揭示

時短について早急に取り組むと口頭での回答 特休6日増

2007.03 中野駅前にて2日間街宣

春闘 昇給2000円

2007.04 変形労働時間制を適正運用させる、未払い賃金2年分遡及払い（新宿労基より是正勧告）

2007.05 公休移動時の1日は出勤時公出扱いとさせる

2007.06 変形労働時間制の不適部分を暫定的に増務扱いさせる

2007.07 契約延長組合員の正社員化

- 2007.08 未払い賃金を認めさせる
- 2007.12 定期代の4分の1支給であったバイク通勤費を実費計算させる
変形労働時間制不適の暫定増務をダイヤ改正にて一部吸収させる（拘束、実働とも減少傾向をたどる）
自己都合による公休の移動、個人変番を認めさせる
秋闘 特休4日増で計10日 クールビズ（脱帽、ノータイ） 拘束13時間超に手当て支給
- 2008.03 春闘 昇給4500円 臨給4.67ヶ月
変形労働時間制不適の暫定増務をダイヤ改正にてすべて吸収（拘束、実働とも減少）
- 2008.06 関東バス（親会社）への転籍が正式発表
3労組、2会社での5者協議開始
- 2008.09 転籍諸条件決定

③統合における組織形態と関東バス労働組合員として目指すべきもの

関東バス労使による子会社形態の見直しが議論されてきた昨年末より、非論理的で不安をあおるだけの噂、委員に対する不当な誹謗中傷などは到底許しえないものでありますが、問題はその噂よりも、その噂を聞いたことによって「〇〇組合を抜けなければよくしてもらえない」という考えが生まれることにあります。

本来企業統合と労働組合の統合は別に議論されるべきものであるということは基本的なことでありますから省略いたしますが、経営側から示された「目先の条件と引き換えのために重要なものを差し出す」といった行為がケイビーバスを初めとする各子会社を生んできたことを理解しなければなりません。

関東バス労働組合はかつてケイビーバス設立を止む無く容認してしまったことがあるものの、連合、私鉄総連に加盟する労働組合の中では他労組に誇れる労働運動を闘ってきたと言えます。今回の統合に際して業界初の同待遇統合が実現したのもその流れの一つと言えます。

ですから私たちは先に流された噂を聞かされたからではなく、子会社労働を体験したもののとして、その体験を生かすために分会を解散し関東バス労働組合に合流するものです。

従来からの業界労働運動では1に賃金、2に労働時間に重きを置く傾向にありました。そのために取り組みが十分でなかった分野があります。

時刻表のある公共交通、航空、船舶、鉄道、バスのなかで唯一、「遅れているときの便の確保（起終点の定発）が一乗務員にゆだねられている」という運行形態の改善です。

資本はそういった根本的な改善に触れないようにしながら、安全第一、見た目のサービス向上を謳い、また事故や苦情を理由にした賃金の抑え込みがおこなう会社が増加の傾向にあり、関東バスにおいても最も危惧される事案の一つです。

これらには、補助なしに路線維持を求めたり、定時運行を求める利用者の声がある中待機場を提供しない行政のありかたにも問題があるわけですから、同じ労働者でもある利用者や地域とも広範な連携をとる労働運動を目指していかなければなりません。

大会宣言

2008・11月ケイビーバス・関東バス統合 見かけではない公共交通の再生の第一歩

90年代後半、財界、政府による規制緩和政策にバス業界はいたずらに追従し、また、労働界の一部でも「生き残りのために必要なこと」と評し、結果として労働者を買叩くためだけの分社化、子会社設立が日本中でおこなわれてきました。

そのような中、わたしたちが働くケイビーバスは99年、関東バスの子会社として作られました。

その労働条件の後退ぶりはすさまじいものでした。関東バスで一日5往復していた路線を8往復とされ、待機時間(一部では起終点での客扱い中も)や、2人乗務の夜行便で運転していない時間までも一切労働時間とされず、また、変形労働時間制を拡大利用し適正な残業代も支払われないという有様でした。

そこで働く私たちは2005年8月労働組合を結成しました。組合へ加入することへの不安をあおるような噂が流される中、着実に組合員を増やし春闘、秋闘を闘いました。

準備時間、移動時間の労働時間化や変形労働時間制の適正運用など最低限の法令順守の改善を勝ち取ってきたことも私たちの労働組合が存在したからこそ成し得たことといえます。

しかし私たちの要求の目的は「同一労働同一賃金」、親会社との同待遇であり、まずは安全と健康に関わる長時間勤務の是正を求め、秋闘、春闘ではストライキを構えての交渉を行ないました。しかしながら会社の姿勢、回答に大きな変化は見られず、他の親会社での採用が多くなり貴重な人材を流出させるとともに人材確保も困難な状況に陥りました。これは会社も認める子会社施策の破綻です。

そのような状況下において関東バス労組は他社労組に先駆けて同待遇統合を会社に対して要求しました。これは自らの条件維持に固執した労働運動とは一線を画するものです。またそれに応じた会社も業界内に一石を投じる英断であったと言えます。

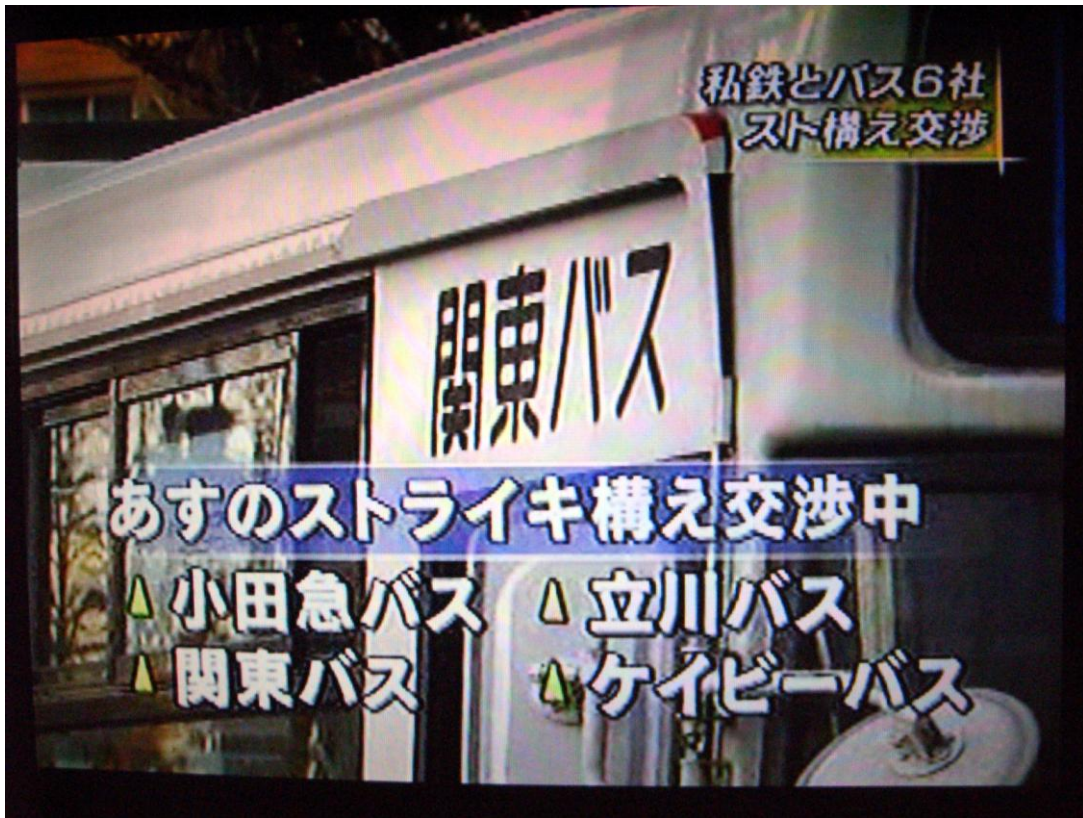
子会社の問題は人材確保困難だけではなく、安全や人権にかかわる問題であったことを体験した私たちのケイビーバス2労組は、関東バス労働組合と合流し、公共交通、労働運動のさらなる発展を目指すことを宣言します。



2005年結成大会 中野商工会館



07春闘 中野駅前にて宣伝活動



子会社初のストライキニュース



京王バス小金井前でおこなわれたスト集会