

駐車スペース確保と学内交通環境の改善が大前提！

- 黒髪・大江地区の駐車場有料化問題に関する団体交渉報告 -

黒髪・大江地区の駐車場有料化問題について、熊本大学教職員組合は11月7日と12月5日の2回団体交渉を行いました。教職員の重要な労働条件変更であるこの問題について、組合は10月15日に正式に団交を申し入れ交渉開催となりました。このニュースでは、組合の基本的主張と2回の交渉の経緯をまとめてお知らせします。なお、交渉は継続中であり、これからも組合は、駐車場有料化がその本来の趣旨・目的にかなったものになるよう交渉していきます。

この問題の検討が始まったのは2008年度です。つまり、約5年にわたって決まらなかったことが、今年度に入って一気に動いたこととなります。たしかに、この間、部局等での意見聴取も複数回行われ、学内構成員の意見の中には有料化に賛同の向きもありましたが、この問題に関して全学から出された多くの反対意見や質問に対する施設環境委員会の回答は説得力を欠き、十分に議論・検討が尽くされていないのではないかとお考えの方も多いはずですが。

実際、駐車場有料化は車で通う教職員だけでなく学生や学外利用者、さらに車を利用しない教職員の労働条件にも関わる重要な問題です。そこで組合は、団交において使用者案の妥当性・問題点を追及することにしました。組合の追及によって、当初の使用者案がいかにか杜撰なものであり、とても駐車場環境の改善を実現するものではないことが明らかになりました。

第1回団体交渉(2013.11.7)の概要

熊大使用者が説明・提示した黒髪・大江地区駐車場有料化に関する検討の経緯及び内容の主なポイントは、次の5点です。①黒髪・大江地区の駐車場利用者から環境改善の要望が出ていたが、予算の問題で適切な維持管理・整備が進んでいない、②本荘地区では駐車料収入で適切な維持管理・整備がなされている、③2008年度から委員会等で検討を始め、黒髪・大江地区でも駐車場を有料化し、その収入で駐車場の維持・管理・整備を行う方向となった、④有料化により、地区(事業場)間及び自動車の利用者と非利用者間での不公平感を解消できると考える、⑤有料化により、公共交通機関やバイク・二輪車利用への移行等を含め入構車両の抑制が可能となり、構内駐車場等の環境改善ができると考える。

これに対し組合は、使用者案が真に学内交通環境改善を実現するものになっているか追及しました。結果、使用者案には看過できない多くの問題点があることが明らかになったのです。

【当初の使用者案の目的はゲートの更新！？】

経費に関する使用者の説明は、“有料化による収入を「特定財源」として駐車場環境の維持管理・整備に必要な費用を試算して料金を設定した”というものでした。しかし、料金徴収対象者区分及び金額([年間利用の場合]職員10,000円、学生5,000円、週3以上の非常勤職員10,000円、週2以下の非常勤職員5,000円：[臨時入構車]30分以内無料、30分から1時間100円、1時間から4時間500円、4時間から1泊1,000円)と現在の年間利用者数・臨時入構車の予想を基にした使用者の試算によれば、年間収入約2,600~2,700万円に対して、ゲ-

ト工事(更新)・維持費・人件費などに要する支出が年間約2,500万円というのです。これでは、新たな駐車スペース整備や違反駐車に対する警備の強化に使える予算は最大でも年間約200万円程度しか残らず、使用者がいう駐車場環境改善・整備は実質的に不可能なはずですが。

さらに、「30分以内の臨時入構車は無料」などとすれば、入構車が増え駐車スペース問題を悪化させる危険性さえあります。一方で、有料化の目的は「入構車両の抑制」による駐車場環境の改善と主張しながら、駐車場環境の悪化を招きかねない料金体系を導入しようというのですから、話になりません。

【モデルとした本荘地区と異なる課金体系】


“本荘地区を参考にして黒髪・大江地区の駐車場有料化を検討した”というのが使用者の説明です。黒髪・大江地区では非常勤講師にも課金するとしています。ところが、交渉の中で、本荘地区では非常勤講師からは料金を徴収していない(無料券を配付している)ことが明らかになりました。使用者は、非常勤講師にも“通勤手当が支給されている”ことを判断基準にしたと説明しましたが、組合は、本荘地区との整合性がない以上、非常勤講師からの料金徴収は止めるよう強く要求しました。

【黒髪地区の特殊性をまったく考慮していない使用者案】

交渉の中で、使用者が黒髪地区の特殊性をまったく考慮していないことも明らかになりました。使用者は、教員免許更新講習受講者、放送大学利用者、社会教育主事講習受講者等、さまざまな講演会・研究会のために本学に来る学外者も臨時入構(課金)の対象者としているのです。たとえば、教員免許更新のために車で来た人が臨時入構料金を支払うとなった場合、5日間であれば5,000円(4時間以上1,000円)もの料金を支払わなければならないこととなります。こうした方々は、熊本県内(場合によっては県外)から、けっして公共交通機関の便が良いとはいえない本学に来るために車を利用するのです。こうした方々への対応についても組合は、使用者に再検討を求めました。

【常勤職員と有期雇用(パート)職員は同一料金、その一方で役員は特別待遇！？】

使用者案の年間利用者の区分によれば、常勤教職員も有期雇用(パート)職員も「職員」として同一に扱い、年間の料金が同額の10,000円となっています。細かい区分は現実的でないにしても、教職員と有期雇用(パート)職員の収入の差をまったく考慮せず同一料金とするのは常識的に考えてもおかしいと組合は主張しました。それに対して使用者は、“通勤手当が(全額)支給されているから”、“同じ1台分の駐車スペースを使うから”(裏につづく)

	熊本大学教職員組合	
	No.17 2014. 1. 10	内線:3529 FAX:346-1247 ku-kyoso@union.kumamoto-u.ac.jp http://union.kumamoto-u.ac.jp/

いった回答を繰り返すばかりでした。組合は、「通勤手当」支給の有無を基準とするのではなく、収入を考慮した料金にするよう強く求めました。

さて、このように常勤教職員と有期雇用（パート）職員を同じ扱いとする一方で、駐車スペースを探す必要もなく、占有のスペースを確保している人たちがいることをみなさんにご存知でしょうか。それは「役員専用」という駐車スペースを持つ理事たちです。一般の教職員が駐車スペースを探さなければならない中で、一部の人間だけに特権的なスペースが確保されているなどということが許されてよいのでしょうか。組合は、この問題に関する事実調査と対応の検討を求めました。

団交の最後に組合は、有料化一年後に収支報告を公開し必要に応じた見直しを行うこと、給与減額期間中は有料化の運用を見送ることを要求し、使用者は組合の要求に応じると回答しました。

第2回団体交渉（2013.12.5）の概要

【使用者は修正案を提示するも、駐車スペースは未だ不十分！】

団交の冒頭、使用者が組合の要求に対する検討結果を説明しました。組合のすべての要求に応えるものではありませんでしたが、使用者なりに真摯に検討した様子も伺えました。ただし、有料化の大前提である十分な駐車スペース確保、及び、通勤手当支給の有無を基準とするのではなく収入を考慮した料金体系とすることについては、不十分な回答にとどまりました。

使用者の説明は次のとおりです。①本荘地区の実態に合わせ、非常勤講師へは無料券を配付する、②放送大学利用者及び教員免許更新講習会など大学主催の講習会・講演等への参加者にも無料券を配布する、③駐車スペースについては、利用調査の結果から、黒髪北地区の駐車場がとくに不足していることを確認した。これを解消するため、今年度末に「くすの木会館」前のテニスコート跡地を整理・駐車場化し、約30台分のスペースを増設する。未整備の空地などの整備を計画的に実施していく。臨時入構車は門衛所からの入構に限定し入構管理を行い、継続席に抑制対策を検討していく、④短時間で出構させる・車両数を抑制するという観点から近隣の民間駐車場より割高に設定するという臨時入構車の料金体系は変更しない、⑤本荘地区と同様に収入にかかわらず有期雇用職員の料金も一般の教職員と同額にする、⑥理事（役員）の駐車スペースは有料化と同時に廃止するが、会議や用務で外部や他のキャンパスから移動して来る人のためのスペースを確保する。

前回の団交で組合が要求した非常勤講師の無料化、放送大学利用者や大学主催の講習会等への参加者の無料化については、大学使用者が組合の要求を全面的に受け入れたこととなります。ただし、有料化の大前提であるはずの十分なスペース確保・整備や警備の強化等に関する使用者の見直しはきわめて甘いままだと言わざるを得ません。

【現状でも黒髪地区は飽和状態！】

団交において使用者が提示した「駐車場利用調査結果」（黒髪北地区で2012年1月23～27日、南地区で2012年6月25～29日）によれば、北地区では駐車可能スペース比で最大121%となった日があることが明らかになりました（ちなみに、南地区では最大96%）。北地区の調査時期が梅雨時の車利用者が増える時期でもなかったことを考えれば、現状でも駐車スペースが不足しているのは明らかです。しかも、使用者の調査は「空地駐車」、つまり舗装あるいは線引き等によって正規の駐車スペースとなっていない、いわゆるグレーゾーンも駐車スペースに

含んだものなのです。これでは、かりに約30台分のスペースを増設したとしても、十分な駐車スペース確保を保障することにはならないはずです。

さらに、現在、黒髪南地区で行われている工事も予定よりだいぶ遅れ、工事が完了するのは来年度に入ってからになる見通しです。工事の影響を受け、現在、南地区では多くの方が駐車スペースを見つけるのに苦慮しています。組合は、南地区の工事完了を待ち、十分な駐車スペースを確保するまで有料化の運用を見送るよう要求しました。

第1回団交における使用者の説明では、想定される収入からゲート更新費・維持管理費を差し引くと最大でも年間約200万程度の予算しか残らないことになっていました。前回の団交での組合の追及を受けてか、使用者は自動料金徴収用ゲートを各キャンパスに1基とし（他のゲートは現行と同じ仕様）、更新・維持管理費等を年間約1,900万に下げ、残った予算を駐車場整備・維持管理や違反駐車警備強化に使うという改善策を提示してきました。たしかに、これは一定の前進といえるかもしれませんが、しかし、これでもまだ十分な駐車スペース確保を確保するものではありません。組合は、次の団交までにキャンパス全体の地図を示し、「空地」の具体的整備計画を含めた駐車スペース確保の見通しを示すよう求めました。

使用者は、有料化開始の時期も含め組合との協議を続けることを前提に、新ゲート設置工事に入ることを認めて欲しいと求めてきました。これに対し組合は、設置工事を行うことだけは認めましたが、あくまでも南地区の工事が終了し、北地区を含め十分な駐車スペース整備・確保を確約できるようになるまでは有料化の運用はしないことを求め、使用者もそれを了承しました。

【料金体系の見直し要求にはゼロ回答】

組合の強い要求にもかかわらず、熊大使用者は有期雇用（パート）職員からも一般の教職員と同じ料金を徴収するという考えを変えるつもりはないと言い張りました。「教職員」と「教職員以外の勤務者」と区分を分けながら、年間の料金を同額の9,600円（当初の案では年間10,000円）にするというのです。使用者は、「通勤手当全額支給」の有無を基準とする方針を変えようとしません。組合は、有料化を熊大独自で決めた以上、給与（処遇）や雇用形態の違いを考慮し基準を決めればよい、大学における非常勤職員の比率は高まっており、モデルとした本荘地区の料金体系のあり方も含めて検討すべきであると主張し、料金体系の見直しを再度要求しました。

【団交を行っていないければ大混乱に…】

以上が2回に及ぶ団交でのやり取りの概要です。熊大構成員のみなさんは、駐車場有料化という重大な労働条件変更、キャンパス環境の変更をどう考えるのでしょうか。これまでの交渉で組合は、非常勤講師等を課金の対象外とさせるといった成果を上げていますが、同時に、駐車スペース不足などの深刻な問題も明確にさせています。“駐車場有料化は駐車場環境改善のため”というのであれば、十分な駐車スペースの確保・学内交通環境改善が有料化の大前提のはずです。さらに、臨時入構車への課金のあり方や有期雇用（パート）職員の方々から徴収する料金も検討し直すべきです。

当初、熊大使用者は団体交渉を避けようとする姿勢を見せていました。しかし、団体交渉を行っていないければ、黒髪・大江のキャンパス環境が大混乱になったことはこれまで述べたことで明らかでしょう。組合は、労働条件とキャンパス環境を悪化させないために、しっかり取り組んでいきます。ひきつづき、みなさんのご理解とご支援をお願い致します。