

第57号

Super Highway

JR東労組バス関東本部

発行日
2014. 12. 7

スーパーハイウェイ

発行責任者：遠山真一郎
編集責任者：中世古俊明
東京都渋谷区代々木2-2-6
JR新宿ビル13F
Tel03-3375-5076 (NTT)

第4回 JRバス関東本部政策フォーラム開催

JRバス関東本部は12月3日中央本部大会議室において第4回政策フォーラムを開催しました。フォーラムには90名の組合員とたしろ参議院議員を含む多くの来賓の皆様にお越し頂き、各機関から熱のこもった討論が展開されました。



★第1セクション 職場の発信で未来を創造する
～安全・健康・ゆとり、働きがいのある職場を目指して～

千葉ブロック (館山・八日市場)

「高速線⇔在来線 直通問題」

高速線から在来線への直通運施策は、組合員の安全を脅かし、安心して働くことができない。基盤である「なのはな号」の品質を落とし、組合員と家族の将来を不安にさせる当施策は中止させ、地域と共に路線を発展させることを第一に考え、職場を守り、在来線業務を主たる社員、60歳以上の社員が安心して働ける環境を整備し、若い世代を中心に、人員の補充を積極的におこなっていくべきと提言がされました。



長野・高崎ブロック (伊那・下飯訪・小諸・長野原)

「バスが活躍する長野県」



長野県の南信地域は鉄道が非常に不便な地域で夕方19時を過ぎると翌朝まで東京方面、名古屋方面にすることができない。圧倒的な便数を誇る中央高速バスもこの時間帯はカバーをしておらず、この交通空白時間に運行させることはポイント。課題は多々あるが、ひとつひとつクリアして南信地域にJRバスしか出来ない、新たな魅力ある高速バスを走らせるべく提言がされました。

大宮ブロック（佐野・古河・宇都宮・西那須野）

「那須・塩原便移管について」

2009年11月、佐野支店を開設により、西那須支店が担当していた那須・塩原便を移管。

佐野支店の業務量が増えすぎ要員とのアンバランスが生るとともに、那須・塩原便運行に際しても、コンプライアンス違反などの様々な問題が生じている。今後は安全問題をクリアさせることだけではなく佐野支店の業務量軽減と西那須野支店の活性化・発展にもつなげられるため那須・塩原便を西那須野支店へ戻すべきと提言がされました。



バスブック労働組合

「運転士の負担軽減を目指して」



御殿場アウトレット線に使用されている13、14年車には券売機が設置されておらず、乗務員が「手受け」をおこなっています。スーパー補充券の手書きには手間と時間がかかり、お客様を待たせるだけではなく現金事故にもつながり兼ねず、乗務員の負担が増している。サービスの質向上と運転士負担軽減のために車両への

券売機の早期導入、御殿場アウトレットへの自動券売機の設置をもとめる提言がされました。

★第2セクション 施策実施確認メモを履行させよう ～施策の一方的実施はもう認めない～

東京ブロック（センター新宿）

「新宿・代々木バス

ターミナルの将来展望」



2016年春に供用開始とされる新宿公共バスターミナル。ターミナル会社を設立し、運営をおこなっていくことは明らかになったが会社の業務内容や人事については未定。現在の新宿営業支店はなくなることから組合員は「もしかしたら出向か？転籍か？」という不安や、業務内容に対する不安がついていません。そのような状況下でおこなわれた社員懇談会で、現段階の新会社に対する考え方が説明され、職場の不安はさらに高まりました。分会はJRバス関東本部と連帯し、バスセンター分会主導でプロジェクトチームを発足し、組合員の足並みを揃え、不利益を起こさない施策実施にすべく提言がされました。

水戸ブロック（土浦・棚倉・常磐・水戸）

「車両整備組合員が安心して働ける職場環境の確立」

近年、乗務員不足が問題となっているが、整備士不足問題も発生している。平均年齢も高く、技術継承の問題、体力勝負の厳しい仕事内容に対して賃金が見合っていない。これに加えて、水戸ブロックを取り巻く環境に「上野東京ライン」の開業で常磐道ルート的高速バスに影響が出て、業務量に支障が出る不安、新アクションⅢで示された「指定工場の再編成」による、支店統廃合、一般線の縮小となれば安心して働ける職場が減少してしまうなどの不安を抱える



組合員が多くおります。そんな車両組合員が安心して働ける職場を確保するための提言がされました。

東京ブロック（センター東京）

「デザインよりも、安全重視のバス乗り場へ」

2013年12月、東京駅八重洲口の「グランルーフ」等の整備に伴い、バス乗り場もリニューアルされました。1番～9番乗り場まであり、10分間隔で多くのバスが入線し、発車しておりますが、高速バス乗り場の奥には、都営バス乗り場があり、多くのバスが発車しています。都営バスの利用者が横断歩道を渡らず、車道を横切り、バスの横から飛び出すため、運転席から死角となりいつ事故が起きてもおかしくない状態です。対策としてパーテーションを設置していますが、東日本会社から正式な許可がおりていません。理由は新装された八重洲グランルーフの中で見栄えが悪くなることですが、他のバスターミナルをみても安全柵は設置されています。安全はバス会社が単体で考えるではなくグループが一体となり創るものであり、一日も早く安全柵を設置させるべく提言がされました。



本部運輸車両部会バス分科会



「え？また転勤ですか？」

東北地方では東日本大震災以降、給料の高い被災地復興のトラックやダンプカー等に人材が移り、各バス会社は人材確保に苦勞しています。バス東北会社の仙台地区も例外ではなく、会社施策により地方支店からの転勤が多く発生しています。中でも、バス社員の転勤の際に住居の借り上げ、引っ越し等で自己負担額が多く、転勤旅費額ではまかないきれいていません。また、単身赴任者は家族との二重生

活で転勤期間中に金銭面での負担を強いられ不安を抱え乗務をしています。転勤の内示の出る時期が遅く、引っ越し準備もままならない。転勤中にもとの職場が縮小され帰れるかと言った不安も組合員から多く出されております。組合員と家族が安心でき、お客様と組合員の命を守るための対策が提言されました。

～全5ブロック・分科会8機関から提言～

最優秀賞



長野ブロック
「バスが活躍する長野県」

優秀賞



東京ブロック
「新宿・代々木の将来展望」



働きがいのある職場を創りだし安全を基礎に信頼される企業風土を職場からの闘いでつくらそう！！