

第 108 号

Super
Highway

JR東労組バス関東本部

発行日
2016. 6. 8

スーパーハイウェイ

発行責任者：遠山真一郎
編集責任者：荒井雄太
東京都渋谷区代々木2-2-6
JR新宿ビル13F
Tel03-3375-5041 (NTT)

2015年度
申10号
(2015. 10. 24)

「安全・健康・働きがいと社会に貢献する
JRバスの実現を求める申し入れ」

議事録確認締結!

議事録確認のポイント

地域ごとの採用活動を積極的に推進すること

2014年度より、原則的にブロック単位による居住地等を考慮した採用を進めており、2015年度は42名を新規採用するなど、一定の効果が上がっている。今後も要員需給や社員の年齢構成を鑑み、各地域における採用に力を入れるとともに、配属数にあわせた業務量調整も実施していく。

東京観光専門学校からの採用拡大、大学、高等学校へ就職の斡旋を行うこと

車両整備士の人材確保及び技術継承を鑑みた自動車整備学校との連携強化について

現在行っている東京観光専門学校からの乗務員を前提とした採用は継続していく考えである。今後の採用計画においても引き続き若年者採用を重視し、各地域における高等学校からの採用を進めていく。整備系統については、各工場が担う機能を踏まえ、保有する資格を勘案した必要な要員を確保していく考えであり、採用に際しては、自動車整備の専門学校との連携を検討していく。

JRバス関東の年齢構成を鑑み、将来の高齢者雇用対策を明らかにすること

高齢者が従事する業務は、社員個々の健康状態等を見極めたうえで一般線を主とした運転業務としている。高速線のみを担当する支店においては、高齢者の身体的な特性等を勘案した短距離走行勤務を編成するなど必要な対策を実施していく。

勤務終了後の休息期間は継続11時間以上を与えること

在宅休養時間の確保は重要であると考えており、バスが遅延した場合等をも考慮し基本的に一定の余裕を持たせている。

「1日の拘束時間は原則として13時間までとする」を遵守すること

拘束時間を16時間までとすることがある際の「やむを得ない場合」の考え方

各支店の担当する路線及び便により拘束時間の長短が生じ、効率性や働きやすさ等の様々な状況を勘案し、やむを得ず13時間を超える行路もあるが、一方で拘束時間の短い行路もあり、1週間当たりの拘束時間遵守のためには、これらを平均して1日当たり平均13時間以下であることが必要である。法令の趣旨である過労防止のためにも、1日の拘束時間を原則13時間までとすることは極めて重要であると考えており、引き続き協約を遵守するとともに、拘束時間の短縮及び在宅休養時間の確保に努めていく。

乗務割交番を遵守するとともに、交番提示2ヶ月前に休日明示を行うこと

7日に1日の休日付与、月に最低2回の連休を確保できる体制を確立すること

労働時間の平準化や休日労働等の偏り防止の観点から乗務割交番は重要であると考えているが、繁閑差や旅客需要に応じた平休ダイヤ及び柔軟な続行便設定等の必要性により、必ずしも乗務割交番によらない勤務指定もあり得ると考えている。また、このようなバス事業の特性から、休日明示の早期化については現時点では困難であると考えているが、こうした状況においても、過労防止のための休日の付与は極めて重要であることから、2015年8月より「勤務指定時は6日に1度、実績においても8日に1度の休日付与」を通達し、1か月におけるバランスと連休も考慮した、定期的かつ確実な休日付与を実施している。

全乗務員への脳疾患、心臓疾患、SAS検査及びストレスチェックを定期的実施すること

定期健康診断の受診率向上を図るとともに、SASスクリーニング検査の定期的な実施と、SAS及び心疾患の精密検査費用の会社負担を行っており、ストレスチェックについても全社員を対象に実施していく。今後も健康管理に有効と考えられる施策・管理手法等について継続して取り組んでいく。

毎月の安全衛生委員会には、必ず産業医を出席させること

産業医が職場・労働環境を十分に把握する為に産業医とのコミュニケーションの充実を図ること

産業医の安全衛生委員会への出席率については向上していると認識している。同委員会における職場の実態に合った有効かつ適切な調査審議を行うためにも、産業医の職場の把握は重要であることから、各箇所の業務内容の説明や構内巡視などを行い、引き続き連携を強化していく考えである。

旅客から乗務員や営業係に暴力・脅迫行為が発生した場合の対応について

トラブルが発生した際には、付近で勤務する社員がいれば必ず複数で対応するとともに、迅速に警察及び救急を要請するなど、暴力行為に対しては会社の責任において社員の安全を最優先した上で毅然とした態度で対応しているところである。なお、当該社員の意向に沿って被害届の提出や弁護士の要請・対応、外部面も踏まえた勤務配慮等も行っているところである。

女性組合員専用の休養施設（休憩室、仮眠室、風呂、トイレ等）を早急に整備すること

各箇所の新設やリニューアルに際して、当該箇所の施設規模の大小を問わず実施しており、今後とも継続していく。

バス・一般車との安全対策等を協議するべく「新宿公共バスミナル運営協議会」の設置

基本的に新宿高速バスミナル株式会社において検討されるものであるが、乗り入れ事業者として、安全対策等についても積極的に提案していく。

働きがいの実感できる車両整備工場の確立・労働条件及び設備投資を充実させること

車両整備については、第二次中期安全計画にもとづく各整備工場の機能再編の中で、整備系統社員の果たす役割、保有する資格等に応じた手当体系などを検討していくとともに、老朽設備の取り換えも含め、各整備工場の役割に応じた設備を整えていく。

東京支店全面リニューアル工事の概要を早急に明らかにすること

本年度着手している調査を経て今後具体的な検討を行うこととなるが、基本的な考え方としては、点在する施設の集約・整理によって同支店敷地を効率的に使用（バス留置能力拡大、動線整備等）し、安全性の向上、職場環境の改善、防災力の向上を図りたいと考えている。

各支店に防災のポイントを配置して定期的に防災会議を開催すること

自治体、警察署、消防署、地域住民、公共交通機関と合同防災訓練を実施すること

防災のポイントを中心に各支店の避難経路と各路線の災害マニュアルを作成すること

災害発生時の対応について、必要なマニュアル等を整備し、現地訓練の重要性も踏まえ、訓練等を充実させ教育を行っていく。訓練に際しては、自治体、消防及び警察との連携を強化するとともに、各支店の避難経路についても作成していく。

東京支店と塩浜地区の自治体との連携強化・避難路等定期的な意見交換会を行うこと

東京支店では入出路以外の避難経路は現時点で確保されていないが、地域自治体や隣接する企業とも連携するなど、情報の収集・共有を図り、2018年度の東京支店全面リニューアルと合わせて取り組んで行く。

貸切バス事業の将来展望について

貸切バスの運賃料金制度改正により、運賃料金の均一化が一定程度図られていることから、今後も安全性の高い事業者が選定されると考えており、当社においても一般貸切は収入ベースで増加傾向にある。びゅうバスの企画についてはJR東日本に委ねられるものの、グループ会社として受注に向けて積極的に同社と協議を行っている。バス事業に対する社会の安全意識の向上や当社の貸切車両の経年を踏まえ、貸切車両については、高速路線車との兼用等により、車両の更新を検討していく。

外国人旅客者のマナー向上に向けた啓蒙活動・非常時の案内体制・安全対策強化

外国人旅客に対する案内は、バスターミナルや車内における人的な対応や車内シートポケットへの案内の設置等となっていたが、ターミナルや車内案内表示の4か国語表記を積極的に進めるとともに、ホームページの多言語化などについての検討も進め、より分かりやすいものとなるよう努めていく。

全路線バス沿線住民と連携した意見交換会を開催し、乗客のニーズを把握すること。また、

地域自治体との協働を強化し、一層の利用促進を図ること。

交通政策基本法及び地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、関係自治体と協議を行う中でニーズを把握し、他バス事業者や沿線施設等との連携の可能性も含め、地域の路線の維持・活性化について検討していきたい。

ノンステップバスの導入を促進すること。

現在は中古ノンステップ車両の購入により導入を進めているが、今後の協議において、地域自治体との協議によりスキームが整えば、新車の導入も検討していきたい。

インバウンド輸送及び東京リハビリ、パラリハビリ対策を明らかにすること。

成田空港線で見込まれる需要増に的確に対応するとともに、現在もインバウンド需要が旺盛な草津線や会津線等の高速線の利用促進や、リハビリ・パラリハビリに関連した輸送の実施など、当社の資源を十分に活かした施策を展開していく。