



「職場の声を尊重し、全組合員が納得と共感を持つる運動づくりで、新たなJR東労組運動を創り上げよう！」をスローガンに掲げ開催した第35回臨時大会から一ヶ月が経過した。確立された方針は12地本が共に歩み、あらためて組合員の利益を第一義に守り

抜く決意を打ち固めることになった。新しく中央執行部員を迎え入れ、本部が職場により身近な存在であることを常に意識し「組合員は何を求め、何を望んでいるのか、どのような意見を持っているのか」を取り組みのスタートにした執行部とならなければならない。そのためにも地本・支部・分会との距離感を縮め、部会・分科会、サークル協議会、青年部とも縦横無尽に連携を密にしながら確実に歩を進めていくことを改めてJR東労組の課題に据えなければならない。

第36回定期大会の成功に向け 全組合員で着実に歩を進めよう!

そして二つ目の課題として、労使関係を再構築させ、組合員の意見を基礎にした建設的な労使議論を行っていくことだ。企業内労働組合として会社施策に対しても労働組合の視点からチェック機能を発揮し、しっかりと議論を創り出し、時間軸を持って進め、会社の発展、そのことを通じた組合員・家族の幸せを実現していくことは言うまでもない。今、職場では「安心して仕事ができる環境にしてほしい」との声が多くある。JR東労組は、この間の反省に踏まえ、職場で汗流している組合員の期待に応えられるよう奮闘していくものである。お互いの立場の違いを認め合い、真摯な議論を通じて、労使関係の再構築に取り組みしていくことが求められている。そのような中で施策に係わる課題も山積している。申22号・申23号「保線部門におけるメンテナンス体制の最適化」、申24号「駅等の営業活動に係わる巡回確認業務の委託について」の団体交渉では、組合員からの疑問や不安、更には具体的提言を持ち寄り会社と向き合っている。今後も各種施策に対し

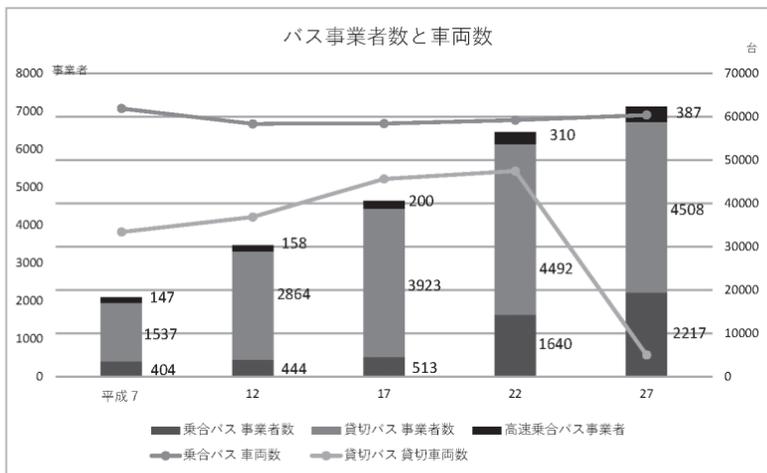
し地方本部を通じて現場との連携を密にしていく。
一方、昨年第34回定期大会挨拶で富田社長(当時)は突然「乗務員勤務制度の改正」を打ち出した。しかしその後、会社は具体的説明や提案もなま経過してきたが、突如、一部現場の業務揭示において「乗務員勤務制度の見直し」及び「ワンマン運転の拡大」についての説明会開催を張り出した。本部の抗議によって揭示は撤去されたが、施策実施を強引に進めようとする会社の姿勢が如実に現われた。会社は「時間軸」だけを労働組合に押しつけるのではなく、労使のルールに則り真摯に議論を開始し、よりよい制度とすることが今後の会社の発展にもつながっていくことになる。それは職場で働く組合員が働きがいを感じる制度にすることである。そのため労使でお互いの立場を尊重し議論を創り上げることが求められている。

三つ目に課題としてこの時期に鉄道妨害が増していることにも警戒心を持たなければならない。特に、第35回臨時大会が開催された4月12日には、郡山駅構内で留置車両の手歯止めが外され車両が逸走し機関車と衝突するという事象が発生している。また、駅や車内トイレでの火災、車内機器やホーム上設備扱いによる妨害、乗務員室ドアへのこみ、沿線火災や人為的線路内支障等々が連続発生している。4月の件数は3月発生件数の倍を数え、5月も更に勢いを増す動きである。専門知識が必要な事象の連続であり、歴史から学べば「内部犯行説」へと発展する可能性を秘めていることを見逃してならない。

組合員の皆さん、鉄道の安全を守るためにも警戒心を持ち鉄道妨害を断固として許してはならない。何か気づいたことや異常事態など仲間と常に報告・連絡・相談を密に情報の共有化をはかり警戒心を高めていこう。そして、開催まで一ヶ月を切った第36回定期大会を12地本の全組合員で成功に向け歩を進めていこうではないか。

安全第一の企業風土の確立

～関越自動車道高速バス居眠り運転事故から学ぶ～



2012年4月29日4時40分頃、関越自動車道上り藤岡ジャンクション付近で金沢駅発東京行きツアーバスが防音壁に衝突、7名が死亡、39名が重軽傷を負うなど、乗員・乗客全員が死傷するという痛ましい事故がありました。このバスは、大阪府の旅行会社が主催する都市間ツアーバスで千葉県の貸し切りバス会社が運行していました。「旅行代金」は金沢・東京間3,000円代で、高速路線バスの運賃の半額以下と格安でした。
また、事故を起こしたバス運転手は、日本語は不自由で運転手経験2年で人手不足の時に単発で当該バス会社に雇用され、金沢便の乗務は初めてであったなど、格安ツアーバスの問題が明らかになりました。
都市間ツアーバスは、国の規制緩和により新規参入業者が増え、2010年には約600万人が利用しています。その反面、過当競争となり「立場の強い旅行会社がバス会社へコスト削減を強要し、安全対策がおろそかになっている」との指摘や高速バス会社と比較し、運転手の賃金、労働条件や環境を低下させることでバス事業が成り立っていたなど、運転手の安全管理

理や労働条件の改善も課題となりました。
政府の安全対策は不十分だ
政府は、「バス事業のあり方検討会」を発足、「新たな高速乗り合いバス」制度を設け、「管理の受委託制度」に一定の安全確保措置を盛り込み、委託者も旅客に対して安全確保責任を負うなど、旅客に対する委託者の責任を明確にしました。また、高速ツアーバスの夜間運行は実車400kmを超える場合は原則2名乗務などの安全対策を行いました。
しかし、2016年1月15日には軽井沢で格安高速スキーツアーバスがカーブを曲がりきれずにガードレールを突き破り転落する事故が発生しました。この事故も不慣れた運転手のブレーキ操作ミスが原因とされ、バス業界の安全が問われる社会的な問題となっています。
国土交通省がバス運転手に実施したアンケート調査(2017年5月)によると、40歳以上が75%を占めており、経験数10年未満が33%、さらに25%が睡眠時間5時間以下という結果でした。バス運転手には、運転者の労働時間等に関する規制(改善基準告示)で、1日の拘束時間や運転時間、休憩時間、休日数が定められていますが、この規則に基づいて勤務していても、疲れがとれない勤務がきついなどの声が出されています。早急に労働条件を改善するために改善基準告示の見直しが必要です。しかし、働き方改革でも自動車と建設事業は5年間据え置かれています。

現場で働く労働者の声を結集し、安全で働きがいあるバス職場を創る
2000年の規制緩和から一気にバス会社が増加し、バス業界は格安料金を背景に労働条件が悪化しました。深夜乗務や長時間労働、賃金の低下が若者から敬遠され、運転手の高齢化と共に運転手不足により、運行管理者も乗務するなど、より過酷な労働条件で働くことを強いられています。

現場で働く労働者の声を結集し、安全で働きがいあるバス職場を創る。現場第一線で働く社員の現実を把握し、問題点を改善することが、バスで働く仲間たちの労働条件の向上や働きがい、家族の幸福を実現することが可能です。
規制緩和を含めた法改正や「働き方改革」に職場の声を反映させ安全第一の企業風土を確立していきましょう。

有識者も規制緩和が競争を激化させ、バス業界で働く労働者の低賃金や労働環境の悪化を招き、車両整備部門の人材不足も生み出し、安全問題へと直結していると指摘しています。
JR東労組は、バス東北、バス関東の仲間たちと意見交換を行い「バスフォーラム政策実現委員会」を開催し、観光ルート、防災、安全や労働条件の向上などバス職場の問題点の改善に向けて議論を積み上げています。また、労働科学研究所・酒井所長をアドバイザーに迎え、乗務労働の特殊性や安全な運行を行うためにバス関東、バス東北の勤務や実乗務している運転手との聞き取り調査を行い、問題点を明確にし、安全の確立と新規採用者獲得や手当の見直しなど改善に向けた提言を創りだしてきました。
今後も、現場第一線で働く社員の現実を把握し、問題点を改善することが、バスで働く仲間たちの労働条件の向上や働きがい、家族の幸福を実現することが可能です。
規制緩和を含めた法改正や「働き方改革」に職場の声を反映させ安全第一の企業風土を確立していきましょう。

