

## 2018政策フォーラムアピール

JRバス関東本部は、「2018政策フォーラム」を中央本部大会議室において開催し、4機関からの政策提言とJRバス関東本部から、2つの問題提起をもとに活発な討論を行った。職場からの提言は、改めて防災・減災活動の重要性を再認識した。東京支店の「命の橋」越中島貨物橋りょう改良工事が物語るように防災の取り組みは数年、いや数十年かかる取り組みとなり、たたかひの意義は実に大きい。それは長年の活動をつうじた全組合員参加の運動と地域の皆さんとの連携をつうじてJR東労組と企業の信頼を高めながら、組合員と乗客の命をまもることを最大の価値基軸にしたたたかひへと発展していくからだ。

また、東京駅の乗り場陥没問題は安全とサービスを大切にしたい組合員の問題意識の高さが証明された提言だ。2020年の東京オリンピック・パラリンピックに向けてJRバス東京駅は日本の高速バスの玄関口になる。組合員の英知の結集でつくりあげてきた東京駅の安全性と利便性向上を追求し、私たちの手で真の日本一のバスターミナルを実現しよう。

そして、常磐道多重追突事故の原因究明委員会報告は今日のJRバス関東の安全姿勢を現している。全分会初の4M4Eから導き出したこの提言を基にした団体交渉の会社回答は、表面的な安全対策に止まり、真の原因究明に至っていない。JRバス関東本部は再度、会社へ団体交渉を申し入れ「在宅休養の考え方」「訓練教育の充実」「要員不足と運行ダイヤの見直し」「仮眠室改善」を求め、その実現に向けて粘り強い交渉を重ねていく。

さらに、「新入社員訓練のあり方」は日本バス業界全体の課題を問題提起した質の高い提言だ。2016年1月に発生した「軽井沢スキーバス事故」は大型バスの運転経験が極端に少ない運転手が深夜の峠道で引き起こした悲惨な事故であった。私たちはあの事故を絶対に風化させてはならない。提言にある「一般線から高速線へのステップを踏むことの重要性」は、現場が求める切実な訓練方法だ。私たちが運転訓練のあり方を追求することは、JRバス関東のみならずバス業界全体の安全性を底上げするものと確信している。

秋のたたかひは終盤戦を迎えている。私たちは、まさに18春闘以降の会社からの理不尽な脱退懲罰による組織混乱のなかで、激動の一年間を全組合員と家族で歯を食いしばりながらJR東労組の旗をまもりぬいてきた。職場では管理者からの利益誘導に晒されながらも、JR東労組運動の必要性と、先達から引き継がれた強い仲間意識で多くの組合員が踏みとまりながら、魅力のあるJR東労組を目指して果敢にたたかっている。安全問題を中心とした政策実現集団を目指しながら、明るく、楽しい組織をつくることをつうじて脱退した仲間への再加入や新入社員への新規加入を呼びかけていこう。さらに、19春闘へ向けた議論をつくりだし、55歳以上の減額制度廃止と60歳以上の雇用制度改正に向けて全組合員の総団結で雄々しく、安全・健康・働きがいと社会に貢献するJRバスを確立していこう！

2018年11月27日

東日本旅客鉄道労働組合JRバス関東本部

2018政策フォーラム