

**第58号****申11号**発行日  
2019. 2. 25*Super  
Highway*

スーパーハイウェイ

JR東労組バス関東本部

発行責任者：遠山真一郎  
編集責任者：東河 彰  
東京都渋谷区代々木2-2-6  
JR新宿ビル13F  
Tel03-3375-5045 (NTT)**「2019年度賃金引き上げに  
関する申し入れ」おこなう！****2019年4月1日以降のJR東労組組合員・契約社員Aの基本給を  
一律6,000円（定昇を含まない）引き上げること****2019年4月1日以降の契約社員B・日給制臨時雇用員の基本日額を  
一律15,000円にすること****時給制臨時雇用員の時給を一律2,000円にすること****定期昇給を実施すること****回答については3月29日まで**

ジェイアールバス関東の2019年1月までの収支実績は、営業収益で127億3千9百万円、営業利益は4億9千5百万円を計上し依然として好調を推移しています。特に高速線、一般線の乗合収入が対前年を上回り、バス事業における好業績を継続している今こそ、組合員に対して、労働条件向上と働きがいのある職場風土を実感できる環境整備が不可欠です。

バス業界全体を見れば、昨年10月に発生した神奈中横浜バス事故の原因にある乗務員の体調不良等による重大事故が後を絶ちません。国土交通省が掲げる人材確保・育成に向けた取り組みでは個々のバス事業者に求める取り組みとして「労働条件の改善、働く社員の意欲・士気の向上、女性が働きやすい社内整備」等を柱にした経営改善による賃金の向上が目指されています。近年多発する重大事故の背景にあるバス労働者の長時間労働、年間所得の低下、平均年齢の上昇等が原因で若い人材確保が困難な状況が継続されています。運転手不足が及ぼす影響は時間外勤務や休日出勤の増加、年休取得日数の減少、そして事業拡大の抑制という負の連鎖を呼び起こしているのです。それは、JRバス関東も例外ではありません。今こそJR東日本グループ企業の一員として、バス業界全体の牽引役となるべく労働条件向上をつうじた、真の日本一の高速バス会社を労使共通の認識のもと実現しなくてはなりません。

一方、職場では慢性的な要員不足による休日出勤、長時間労働を余儀なくされ「どれだけ頑張れば報われるのか」「経営状況が良くなっても生活向上感が得られない」という声が出されています。また、組合員の高齢化が進む中で「60歳を過ぎて働くことができるのか」「55歳以上は定期昇給がなくなり、減額制度もあるので不安だ」という声や、職場の存続を危惧する若い組合員の声もあります。国鉄バスからJRバス関東が発足して30年が経過し、今こそ全組合員が一丸となり「安全・健康・働きがいと社会に貢献するJRバス」を実現し、組合員と家族が将来にわたって安心して働ける企業にするために、申し入れを行いました。

**昨年まで積み上げた5年連続一律ベアの議論を職場で展開し  
19春闘を全組合員一丸となつてたたかい抜こう！！**