

第26号**申3号**

発行日

2019. 9. 24

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：大枝 隆寿

東京都渋谷区代々木2-2-6

JR新宿ビル13F

TEL03-3375-5045 (NTT)

**申3号「東京～徳島・高知線の系統統合と管理の
受委託に関する申し入れ」をおこなう！**

ジェイアールバス関東会社は、これまで現在の要員状況及び路線収支状況を鑑みた「選択と集中」による高収益路線へのシフトを目的として、当初は「徳島～阿南間のJR四国バスへの委託」を検討していました。しかし、その後のJR四国バスとの協議により、旅客需要を鑑みて徳島・阿南系統と高知系統を統合して、要員運用の効率化を図りながら、そ

の上で旅客需要が旺盛な週末及び繁忙期については、季節便として徳島・阿南系統の運行（徳島バスへ委託）する旨の意見聴取がJR東労組へ求められています。

目的は効率的な運用と収入確保が目指されていますが、今回の概要では徳島経由高知行きは「東京（TDR）～三ヶ日～徳島を自社のワンマン乗り継ぎ」とすることから、三ヶ日～徳島間の乗務距離問題や異常時の対応方法等の課題が山積んでいます。もう一つの委託理由として「徳島バス（株）は現在、新宿高速バスターミナルに乗り入れていないことから管理の受委託により乗り入れる」とのことですが、バスタ新宿の乗り入れ規制がある為に、管理の受委託を推進していくことは、目指されている「選択と集中」との整合性がとれていません。JR東労組の考え方は「安全・健康・働きがいが担保された必要な効率化には協力する」ことが基本です。これからもその考え方に変わりはありません。今後の労使議論のなかで、職場が抱える不安を払拭することが最も重要と考えます。

また、2019年7月に実施した関越高速伊勢崎線（新宿～本庄・伊勢崎線）の高速路線運行委託に関わる管理の受委託について労使議論を経て同意し、実施してきました。しかし、会社経営陣や支店管理者からは「JR東労組は管理の受委託に反対している。あり得ない。」などと喧伝がされています。労使議論の経過を軽視したこの言動は、経営側の労働組合に対する支配介入そのものであり、到底許されるものではありません。

ジェイアールバス関東は、長きにわたり四国地方と首都圏を結ぶ公共交通機関として、お客様と地域の信頼を得ながら大きく発展してきました。そして、きめ細やかなサービスの提供と異常時対応も含めて、乗務員2名体制で安全を確立してきました。管理の受委託が実施された場合でもこの安全体制は堅持し、これからも安定したJR夜行長距離バスの歴史と伝統を守り続ける為に、以下のとおり申し入れました。

次ページへつづく↓ 全10項目を申し入れ

申3号「四国系統管理の受委託」全10項目

1. 東京～徳島・高知線の系統統合と管理の受委託を実施する目的及び概要を明らかにすること。
2. 近年の東京～四国系統の乗車人員と収支状況及び将来展望を明らかにすること。
3. 「実働車両数基準を適用する場合」の適用範囲が広範な乗合型管理の受委託について、今後の考え方を明らかにすること。
4. 季節便について運行委託を予定している徳島バスの安全対策、及び要員状況を明らかにすること。また、車両の運用方法、及び車両設備等を明らかにすること。
5. 東京（TDR）～三ヶ日、三ヶ日～徳島間の乗務距離を明らかにすること。また、異常時や繁忙期等による迂回運転で夜間の実乗務距離400キロを超過してしまう場合の対策を明らかにすること。
6. 三ヶ日支店の業務量と要員状況を明らかにし、要員補充については三ヶ日地区の地元採用に重点をおいて実施すること。また、東京支店及び東名三ヶ日支店の将来展望を明らかにすること。
7. 管理の受委託の実施により生み出された要員効果を、どのようにシフトしていくのか明らかにすること。
8. 三ヶ日～徳島間の訓練体制を明らかにすること。
9. 老朽化した車両対策を明らかにすること。また、受委託双方の車両を統一化すること。
10. 管理の受委託が実施された場合においても、トランク等の取り扱いやお茶の提供、渋滞や異常時のお客様へのきめ細やかな情報の提供等、安全とサービスのレベルを低下させないこと。

**安全を基軸とした「管理の受委託」
に向けて職場での議論を高めよう！**