

<h1>第 94 号</h1>	<h1>Super Highway</h1>	
<p>発行日 2024. 1.22</p>	<p>J R 東労組バス関東本部</p>	<p>J R 東労組ホームページ</p>

団体交渉 申 1 号



本日 10 時 30 分より、東京支店会議室にて申 1 号の
について、2 回目となる団体交渉を行ないました。

申 1 号

「J R 東労組バス関東本部「第 37 回定期委員会」発言等に基づく申し入れ」

2. 各支店車両課の将来展望を明らかにすること。また、車両整備士の人材確保及び技術継承を円滑に実施すること。

組合) 高卒の方を資格取得のために育てていくのか？

会社) 4 月に高卒 1 名を正社員で採用する。資格取得費用は、教育訓練費でという仕組みを作っていきたい。

組合) 車両係、整備士が不足した先は、外注化ということになるのか？

会社) 外注先も整備士不足。ディーラーと得意な作業分野を分担などの連携もありうる。

5. IT 点呼に対する将来展望を明らかにし、異常時の出勤トラブルやシステム障害の対応、天災地変等による道路障害等の運行指示体制を明らかにすること。

組合) 異常時など、IT 点呼による問題等はあがってないか？

会社) 特に問題は上がっていないが、突発発生時に不安という声はあった。出面を増やすなどもしている。IT 点呼で重要なのは人減らしではない。

組合) IT 点呼は、運行管理者講習で言われる対面でのリアルな安全確認がしづらい状況。別途、安全をどうやって作るかの議論も必要と感じている。

会社) IT 点呼にはメリットデメリットがある。安全をトッププライオリティとしているのは変わらない。少しでもポジティブにしていく。しっかり議論していきたい。

7. バスタ大宮構想に関する会社の認識を明らかにし、情報を共有すること。

組合) バスタ大宮の検討会に親会社が入っているが、情報はないか？

会社) 情報は無い。マーケットとして魅力がない事はないが、経営的な魅力としては、乏しいのではないかと。公共性が高い施設、当社から積極的にという事はない。

9. 高速線用ハイデッカーには経年 15 年・走行 180 万キロを超えた車両もあり、経年劣化が激しいことから新車導入をすすめること。

組合) 高速線用ハイデッカーの新車導入はしないのか？

会社) 具体的にはなっていない。コロナ渦で先延ばししていたが老朽取替は考えている。

J R バス関東で働く仲間を一つに！