

働き続けられる職場を!

国労東北自動車支部

発 責

北山修司

編 責

教 宣 部

NO,90

2016. 4.26

**国労加入
で職場を
変えよう**

各支部・分会代表者会議
5月8日(日) 13時
仙台市・ホテル法華クラブ

4月20日(水)14時より「平成28年度夏季ダイヤ」解明交渉(仙地申18号)がバス東北本社で開催されました。昨年に引き続きダイヤ改正日以降の開催となり、1月15日未明に発生した軽井沢スキーツアーバス事故以来、バス職場の在り方が再び問われていますが、本気で改善しようとしているのか疑問の残るものとなりました。次期ダイヤ改正に向け議論を巻き起こし、安心して働き続けられる職場の改善が今求められています。(詳細は業務報参照)

会社は現場を見ているのか

○要員問題について

組合・必要な要員を配置しているというが、夏季ダイヤの総行路数を見ると代行を入れて259行路となっている。必要な要員は380名程度と考える。それも貸切り、びゅうバスを除いた要員なので本場に足りていないのか。バス東北のホームペー

会社・今年は新卒者3名、契約社員については若干名。来年

も3月に向け新卒者を募集している。各企業が集まる募集コーナーがあるがそういったところに出かけているし、学校訪問とかやって進めてる。組合・契約社員含め総体として何名募集している。

会社・20名ぐらい。来年も20名ぐらいの募集になる。

組合・今の人は休みの少ない会社には来ない。20名募集をかけているという事は要員不足の裏付けとなっているわけだし、現場にそのしわよせがきている。

○福利厚生問題について

組合・「単身赴任者借り上げ社

宅」について待遇改善にはなっているが独身の転勤者は悲鳴を上げている。契約社員含め考えてもらいたい。退職して再雇用になった部分については10%にするということとで改善されているが、契約社員はアパート代しか出ませんよでは大きな開きがある。独身者も全体的に結構いる。最低でも30%まで持つて行ってもらいたい。

○旅費関係について
組合・会社の言い分は、市交通局の募集があつて受ける人が多く出た。欠員が生じたため出勤をお願いし出勤旅費の調整をやったが、条件的には今でも長期の出勤は続いているし、欠員状態にある。遠くからきて食事代がネックになつてくる。食事代の補助1500円がないのは大きい。1240円では3食食べられない会社・時限立法でやらせてもらった。

組合・「帰省旅行援助金制度」について通勤者にも適用された。青森から2週間交代できているがその前は1箇月もあつた。契約社員、独身のバス社員含め検討してみるといふ話だったが。

会社・結果として現行通りです。組合・2年ぐらい続いている話だ。長期の1箇月の出勤でまったく帰らないというわけにいかないだろう。例えば1箇月いた場合、1回は新幹線を認めるとか検討していると思つたが。

会社・急にはできないでしょ。要請は認識しつつ検討してい

組合・乗務員というのは何が大切かというと寝ること、食べること、そしてトイレの三つが大切だが出される人の身になつたら経済的にも精神的にも負担が大きい。それがストレスとなつて事故に繋がっていく。我々は規定の改正を求めているが、今のご時世に3食1240円は無理だ。会社・従前の規定でやっていただきたい。

○高齢者対策について

組合・年々、年齢が上がって

いるのが現状と思う。60歳なり65歳以降でも新しい人が入ってこない現状で戦力になると思う。そういった意味で今のフルタイムという勤務だけでなく、短時間勤務など考えないと働きたいが辞めざるを得ないというのが出てくると思う。今の拘束時間、乗務時間が長いという中でフルタイムはきつくなっている。ハーフなどの勤務制度を導入せざるを得ないと思う。宮城交通でも運転手不足ということで短時間勤務制度を新設している。会社として必要ではないか。

会社・必要になってくると思う。今すぐできるかというのは別にして。宮交の話をしたが女性社員だ。パートタイムとか朝と夕方に分ければ確保できるということが始めたが良いかもしれない。女性が集まるかは別にして。
組合・思ったより集まっていないというはある。ニーズ的にマッチングしていないというはある。
会社・例えば60歳定年してエルダーを終わった人に金目の問題がある。100%ほしい人もいれば50%でよいというのもあり見極めが必要になってくる。

これからこういった行路をつくることも必要と思うがうちの場合、なかなか難しいことも考えられる。しかし、考えていかなければならない。

組合・行路の中でもやれる箇所、やれない箇所があると思う。二戸のようにローカルを持っているところは組み合わせで可能と思う。高速しか持っていない仙台でも3日間だけ仕事して休むなどフルタイムだが週にすればハーフになる。
会社・いろんなことを考えていかなければならない。

組合・早急にしないといけない。目先に来ている。

会社・そうだ。

○昇進試験会場について

組合・前回の団交で前向きな発言があったがどうか。

会社・誤解を招いて申し訳ない。盛岡、仙台で行う。

組合・持ち回りも考えないか。

会社・考えてない。自分の時間だろ。

組合・北東北の場合100キロ〜200キロあり負担が大きい。

会社・中間をとれば盛岡になる。

組合・北の会場はせめて青森を追加してほしい。会社の制度なので受験者数が減るようなことだけは

してほしくない。受験者数がある中でそれなりの環境は整えてほしい。

○夜行運行問題について

組合・仙台―横浜号、ドリームササニシキが実車400キロを超えているが特例処置の中で配置基準を満たしている。交運労協アンケートで一人乗務の安心できる距離は400キロまでと答えているのが8割になっている。軽井沢の事故が起きてから乗客から言われる場合もある。首都圏に行くバスも二人乗務が多くなっている。考えてもらいたい。

会社・二人乗務にしないと間に合わないからしているのではないか。うちは間に合うから一人にしている。他社は到着してからほかに行ったりして超えてしまうから二人にしている。

組合・違う。距離を満たしていても二人乗務しているところもある。西武バスなど新潟に来るのは350キロしかなくても二人乗務だ。

会社・そういう会社もあるだろう。

組合・是非、お願いしたい。仮眠室について、夜行で新潟から帰ってくる時、五百川パーキングで

休憩室もないところで1時間近く休憩を設けている。ハンドルに足を上げて休んでいる状況は休憩のスタイルなのか。他社は二人乗務の場合、仮眠室がある。

連続運転でも事故や渋滞で決まったパーキングでなく休憩室のないパーキングで休む場合もある。夜行便は精神的にも肉体的にも負担が大きい。疲労回復のため仮眠室があるということは乗客から隔離され、落ち着いて休憩が取れる。今後の購入についても視野に入れていかなければならないのではないか。

会社・乗務員からの意見として受け止めるが今のところは考えていない。

○ストレスチェック問題について

会社・今、考えているのは、皆さんにアンケートを書いてもらってそれを集約する会社に委託する。その会社が医療機関と連絡を取ってという流れ。

組合・いつからやる。

会社・できれば5月、6月からやりたい。

組合・JR東日本からの指導があると思うという話だった。

会社・グループ 会社各自でやってく

れということす。

○乗務前検査問題について

組合・何箇所かの労基署でもおかし
いと云っている。あくまでも乗務
前検査というのは乗務員として
の仕事だから、出勤してからやる
というのは当然。それについては
超勤が発生しますよと労基署は
話されている。

会社・労基署の話は分からないが今
まで検査漏れがあった。出勤時の
検査漏れもあったが仙台支店で
出勤時の漏れも出してしまった。
恥ずかしい話だが乗務に出てし
まった。すぐ戻したがどういう風
にしたら良いか最大の悩みだ。回
答にはならないが勉強中だ。

組合・労基署が違法状態にあると言
っているのに現行通りでお願い
するとはならない。連続運転と同
じで乗務員も守らなければなら
ないが会社も守らなければなら
ない。出勤前に乗務前検査をする
ということが違法状態にあるな
ら正しななければならない。

会社・酒気及び出勤を防ぐ意味もあ
る。

組合・それは別の話だ。

会社・もう少し時間をもらいたい。

○東北高速バス共通パスについて

会社・運輸局が考えているパスの話

です。東北にインバウンドを呼ぼ
うと東北運輸局が各バス会社に声
をかけました。東北地方に20社バ
ス会社がありますがほとんど賛成
しています。予約制とそうでないバ
スの2種類があるが、予約制のバ
スは発車オーライをつくっている
工房のシステムを使つてやろう
と。非予約については当初工房の
システムにのせようとしたが無理
ということ、パスを持つている
人は乗せましよう企画している
がハッキリとはまだ言えない。イ
メージとしてはジャパンレールパ
スのバスバージョン。

組合・2008年に東北フリーパス
で金と銀があり、切符売り場で交
換していたがそんなスタイルなの
か。

会社・前は日本人を対象にしたパス。
今回は外国人を対象にしたパス。
日本人は買えない。

組合・ハッキリ決まるのはいつか。

会社・検討会メンバーが各県のバス
協会会長で青森であれば弘南、岩手
であれば県交通、秋田は秋田中央、
宮城は宮交、山形は山交プラスJR
バス東北の社長と東北観光推進

機構の10人程度で決めればやれ
る。

組合・夏ごろと言っていたが。

会社・実施時期は紅葉時期までには
やりたいということに進んでい
る。なるべく乗務員に手をかけな
い方法でやろうと思ったのが、非
予約の仙台―福島、仙台―山形と
かそういったものは見せれば乗
れますという方向に変わりつつ
ある。

組合・決まり次第、窓口を通してお
願いたい。

○ドリームササニシキ問題について
会社・現場確認したが特に乗務員の
方から遅れとかの話もないとい
うことだったが。

組合・現場から聞いている話では上
り一般道と下りの上河内までが
忙しいと聞いている。それと仙台
支店の仙台―東京間が臨時便
走っているが休憩時間を除いた
運転時間が4時間55分。ササニシ
キは4時間51分で運行している。
何故、同じく走っているのに短
い。それでは現場は忙しい。

会社・忙しくない。

組合・運転時間が短いから現場の要
望として上がっている。

会社・他社の場合でも違う場合が

ある。

組合・同じ時間帯を走っている。

会社・今はその項目が上がっていな
い。いま、初めて見た。

組合・ダイヤのヒヤリングとかやつ
ているし営業の大元だろ。分か
らないとはならない。次期ダイヤ改
正まで検討されたい。

会社・検討するか分からない。同じ
かもしれないし見てみる。

組合・同じでないから言っている。
他社は90キロで走っている。う
ちだけだ100キロで走ってい
るのは。是非、願いたい。

○仙台支店問題について

組合・ラ・フォーレ、ドリーム秋田
仙台は二人乗務でお願いしたい。
ラ・フォーレなど連続運転の関係
で休憩とるのも相当苦勞してい
る。

会社・青森部分は延ばしている。

組合・上りの関東方面は厳しい。

会社・それは必要ないよということ
だったが。初めて見た。

組合・ずうーと出している。運転時
間が厳しいから宝町から箱崎に
してくれないかとも言っている。
それだけでも大分違う。
新潟便についても現行では1時
間ちよつとしか休めない。

片道280キロ走って、ちよつと遅れると1時間休憩が取れない。交代運転手の配置基準・昼行便500キロを超える距離だから行先地で必ず1時間以上休憩を取らなければならぬ。8行路302便を308便に、9行路308便を304便に、10行路304便を306便に、11行路306便を302便にすれば2時間半ぐらい休憩が取れる。

会社・現場に話をしたか。

組合・話をしている。

会社・わかった。勉強させてほしい。

組合・前向きに検討してほしい。

会社・前か後かわからないが勉強させてほしい。

組合・後ろは困るが。放射線量の問題で国の基準は年間20ミリシーベルト以下で走行は大丈夫と言っている。20ミリシーベルト以下というのは毎時3.8マイクロシーベルトになる。代行で互理、相馬に向かうと線量の表示がされているが4マイクロシーベルトが表示されるときもある。国は20ミリシーベルトと言っているが見解によつては1から20ミリシーベルトの範囲と言われている。国が20ミリシーベルトにした

ということと南相馬の住民は裁判を起こしている。判断基準がわからない中、乗客の不安感、乗務員にとつて異常時に降ろされた時の不安感がある。帰還困難区域の走行は時期尚早なのではないか。

会社・国は大丈夫ですよという見解を示していますので。今のところ東北道が止まった場合、異常時に走る場合もありますよということと考えています。仙台ーいわき線については共同会社と協議中なので何とも言えないが、お客様にとつて良いこともある。東北道通つて4〜5時間遅れるよりは常磐道通つて1時間で済むという良い結果もある。ただ、事故があつた場合、国としてもいろんな手筈を整えています。大型車を移動できるレッカー会社と契約している。判断した場合運行させる予定です。組合・今の話はネクスコの対応の話だ。トラブルがあつた場合マニュアルを作成する必要があるのではないかと聞いたが。会社・すいません。進んでいません。作ります。いろんな資料をもらいながらやらなければならない。お客様の了解のもと走る場合もありし、貸切りも走る場合もある。

○あぶくま問題について

組合・今度のバスタの関係で特に12ダイヤが新宿に遅れる。平成26年の冬季の時間帯に戻してしまつた。そうすると10ダイヤとのバクリが出てくる場合がある。

会社・そうかもしれない。

組合・それであれば新南口にバスを置けないかという話をしたが置けないということなので東京支店まで回送で持つて行つてもらふことはできないか。

会社・これから検討する。新南口については関東よりハッキリ断られた。あそこは関東の持ち物でないし、JR東から借りている。金を出してまでも貸してほしい話をしたが、東北に貸すとその分他を探さなくてはならない、無理ですと言われた。いずれ考えていかなければならない。

組合・こちらとしても現場に上げていくのでよろしくお願いする。

会社・了解。

○白沢・七北田問題について

組合・今回白沢のダイヤが増えていくが平日だと7時間42分。週40時間の年間でいくと2085時間36分だが白沢の契約社員で

みると2135時間で50時間ぐらいオーバーしている。交番にA予備、B予備を入れてはみ出さないようにしていると思うが実際はダイヤが入る。法定労働時間を超える勤務になつていいるのはおかしい。七北田にしても平日は7時間32分。契約社員で2109時間で法定労働時間を24時間オーバーして異常に長い。休日を増やすとか7時間10分以内に減らしていかなければならない。二戸は平日7時間16分、契約社員だと2085時間でギリギリだ。古川も7時間13分。

会社・七北田、白沢はつくつた時、乗務員・社員がお金貰えるからいいやという話が過去にあつた。いろんなことを考えながらやつていかなければならない。組合・要望として東西線ができてから西口に降車番線ができた。横断してバス乗り場に行く人が多く、コーンを立てるなど対策が必要では。会社・東口も含めた会議があるので市に話をする。その他として盛岡バスセンターが9月30日で閉鎖になる。大きな理由は老朽化で、アーバンは盛岡駅で終わろうと話をしている。以上