

# 第2回バス対策委員会開催

## 課題解決へ意思統一を図る 新規参入停止等、抜本的対策を！

5月9日(火)、中央本部は両バス地域の代表者8名とともに、中央本部会議室において第2回バス対策委員会を開催した。安全の確立及び労働力の確保の課題、2017春闘の妥結結果と課題、バス会社の賃金実態調査結果、両バス会社の経営動向、組織の充実・強化に向けた課題など、バス事業に関わる諸課題の解決等に向けて意思統一を図った。

バス産業をめぐっては、2016年1月15日に発生した、軽井沢におけるスキーツアーバス転落事故以降、安全の確保を求める声がいっそう高まっている。バス産業をめぐる安全にかかわる課題については、これまでにも、2012年に発生した関越道におけるツアーバス事故をきっかけに様々な議論がなされ、乗務員交替配置基準の策定や貸切バスの運賃・料金の改定、新高速バス制度の発足など、安全強化を中心とする新たな制度が実施されてきたところであるものの、その後も事故が相次いでおり、安全の確立が急務となっている。

今回開催したバス対策委員会においても、安全の確立・労働力確保に向けた課題に議論が集中した。今回の事故原因に対する様々な対策が国から出されているものの、根本的な原因は規制緩和による事業者の増加にあり、新規参入の一時的



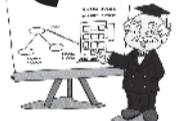
業界全体で安全意識を高め、構造的な諸課題の解決に向け取り組むことを確認

止などを含め、抜本的な対策を引き続き求めていく方針が確認された。

多くの課題に対し、今後多岐にわたる課題を、国土交通省や運輸局、交通労働協会の働きかけなど、バス産業における構造的な課題も含め、行政をも巻き込んで、業界全体として安全意識を高めていくことを確認した。

中央本部は、今後も両バス地域と一体となって、安全問題をはじめとしたバス業界の課題解決に取り組んでいく。

## 一口メモ 2018 春闘に向けて 平成28年度 期末決算



会社は4月28日に平成28年度期末決算と平成29年度の見通しを発表した。平成

28年度は連結決算では減収減益、単体決算では増収増益であったことが明らかとなった(経常利益+1.0%)。また、通期業績予想では、連結・単体とも増収増益との見通しが公表された。これらは、春闘のペースとなる重要な指標である。来春闘勝利に向け、組合員一人ひとりが会社の経営状態に関心を持つことが必要である。

● 非鉄道事業は、セブンイレブン・ジャパン業務提携、携店舗の転換や、リニューアル効果などに伴い物販販売やSC業が堅調であったものの、工事業の反動減などにより減収。

● 鉄道運輸収入は、熊本地震の影響、北陸新幹線開業効果の一巡などにより減収となったが、熊本地震の影響解消、北陸新幹線開業効果の一巡による影響縮小、年末年始のご利用が好調であったことなどにより、予想を上回り堅調に推移。

● 営業費用は、「中期経営計画」最終年度を見据え、安全関連を主とした設備投資やCS向上などの施策を計画的に実施。

● TWILIGHT EX PRESSED 瑞風」の導入準備を推進し、6月運行開始予定。

● 平成29年度は、「中期経営計画」及び「安全考動計画」の最終年度であり、「これまでの成果にさらに磨きをかけ、目標を達成する年」と位置づけてグループ一丸となり達成を目指すとともに、その先にある「めざす未来」ありたい姿」の実現も念頭に取組みを推進。

● 通期業績予想は、経営環境の変化や国内外情勢に不透明感があるものの、鉄道運輸収入における熊本地震の影響解消、不動産事業の拡大を見込み、連結・単体とも増収増益となる見通し。

● 平成28年度の期末配当金については、1株あたり70円を予定(平成29年度は年間160円を予定)。

参考

平成28年度 期末決算について

平成29年4月28日  
西日本旅客鉄道株式会社

1 決算概要 (損益計算書)

	27年度		28年度		対前年		29年度		対前年	
	A	B	B-A	B/A	増減	比率	C	C-B	C/B	
連										
結										
営業	14,513	14,414	△98	99.3	14,920	505	103.5			
経常	1,815	1,763	△51	97.2	1,835	93	101.1			
親会社株主に帰属する当期純利益	1,622	1,607	△14	99.1	1,685	77	104.8			
単										
体										
営業	9,542	9,561	18	100.2	9,670	108	101.1			
運賃	8,500	8,496	△3	100.0	8,590	93	101.1			
常	8,170	8,206	36	100.4	8,280	73	100.9			
業	1,372	1,354	△17	98.7	1,390	35	102.6			
利	1,167	1,184	17	101.5	1,230	45	103.8			
益	611	708	97	115.9	830	121	117.2			

(注) < > は連乗率を示しております。

【図6】事故後共有されるようになったヒューマンエラーの見方は「ヒューマンエラーは事故の原因ではなく、結果である」というもので、航空業界では前からそういう見方をしていた。ようやく、鉄道業界でもそうした見方が共有されるようになりまし

【図7】福知山線の事故後、JR西日本は大きく3つのことをしました。ヒューマンエラーの見方に問題があったことに気づき、事故区分と懲戒対象を見直して「安全報告」制度を設けました。併せて、安

図6 ヒューマンエラー

達成しようとした目標から、意図せずに逸脱することになった、期待に反した人間の行動。  
(故・黒田勲氏の定義)

⇒ヒューマンエラーは事故の原因ではなく、結果。

・故意:トラブルを起こしてやろうとして起こしているもの

図7 事故後のJR西日本の対策

ヒューマンエラーの見方の転換  
○事故区分の見直しと懲戒対象の見直し  
⇒「安全報告」制度の導入

リスクアセスメント制度の導入  
○「安全(危険)に対する感度を高め、より高い安全レベルを追求し、先手の安全対策を講じていくための方策」(JR西日本)  
○安全研究所の設立とヒューマンファクター研究  
曲線部へのATS設置などハード対策

	西日本	北海道	東日本	東海	四国
2012年度	9.7	10.5	10.4	16.3	11.3
2013年度	11.4	14.0	12.3	17.6	17.0

図8 課題検討会・安全フォローアップ会議の意義

1. 経緯  
2009年12月 福知山線列車脱線事故の課題検討会  
2012年5月 JR西日本 安全フォローアップ会議  
2014年4月 同上「報告書」

2. 提起されたこと  
・安全管理を充実させるために第三者による検査の仕組みを導入すること。  
・「ヒューマンエラー非懲戒」の方針を会社として決定し、社員に徹底・周知すること。

