

J Rの業務外注化と非正規雇用化に反対するニュースです。感想や意見、現場の情報をお寄せ下さい。dc-info@deluxe.ocn.ne.jp

「地方鉄道半数が運転士不足」

国交省 18歳から免許、技能実習生を検討



国土交通省が緊急対策会議

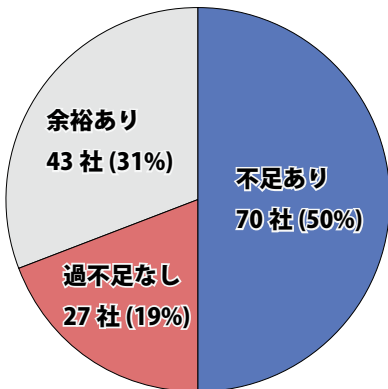
国交省は2月2日、全国の鉄道事業者を集めて、「運転士不足」に対する初の緊急対策会議を開きました。

昨年10月段階での国交省の調査で、「現行ダイヤ運行に必要な運転士数が足りているか」という質問に、140の地方鉄道会社のうち70社が「不足あり」と回答していました。すでに運転士不足で減便に追い込まれる状況です。

国交省はその対策として、免許を取得できる年齢を20歳から18歳に引き上げる方針です。しかし、18歳で免許を取ろうと思えば、高校を卒業する前から養成しなければなりません。とても人を確保できる「対策」ではありません。

外国人労働者の在留資格「特定技能」に鉄

現行ダイヤの運行に必要な運転士数が足りているか？



国交省の調査での地方鉄道会社140社の回答

実際、この間のJR東の若年退職者は急増しています。鉄道の仕事をないがしろにする会社のやり方は許せません。3月ダイヤ改・業務融合化反対、ジョブローテーション撤回の声をあげよう。

「自分自身が配転されるのか」という不安定な状態が「要員確保」につながるはずがありません。

道の運転士や車掌、駅係員、車両製造などを加えることも検討されています。

JR東日本も、今年4月から鉄道車両整備職種の技能実習生の受け入れを始めると発表しました。また、特定技能に鉄道部門が追加された場合には、より長期の育成を行っていく方針としています。

鉄道業務をないがしろにするな

一時的に要員を補うことができたとしても問題は解決しません。乗務員不足の根本は「不規則な勤務」「責任の重さ」「低賃金」などと指摘されています。

JR東日本は、業務融合化を進め、乗務員の仕事を「片手間」扱いしてきました。

ジョブローテーションによる不当な強制配転が続いています。「いつ自分が配転されるのか」という不安定な状態が「要員確保」につながる