

ジョブローテーション、乗務員勤務制度改悪、ダイ改合理化、ローカル線切り捨て反対！ 定年延長と65歳まで働ける職場を！

「地方鉄道半数が運転士不足」

融合化・ジョブローテーション 撤回を

国交省・初の緊急対策会議

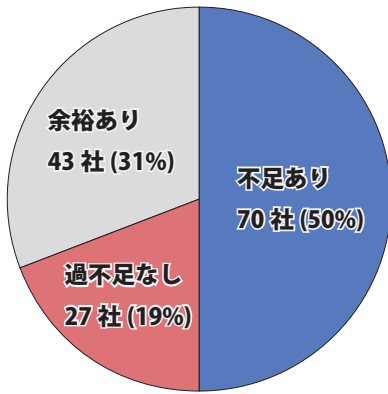
2月2日、国交省は全国の鉄道事業者を集めて、「運転士不足」に対する初の緊急対策会議を開きました。

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歳に引き下げる方針です。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。

また、特定技能に鉄道の運転士や車掌、

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

駅係員、車両製造などを加えることが検討されています。

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。

乗務員をないがしろにするな

しかし、「特定技能」などで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」等と指摘されています。

JR東日本ではそれに加えて業務融合化を進め、乗務員の仕事を「片手間」扱いつてきました。また、ジョブローテーションによる不当な強制配転が続けられています。

「いつ自分が配転されるのか」という状態にして生活設計を立てることも破壊しておいて、「要員確保」につながるはずがありません。実際、この間のJR東の若年退職者は急増しています。

運転士・車掌の仕事も、乗務員のこともないがしろにする会社のやり方は許せません。3月ダイ改・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。