

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。info@doro-shien.site

J R 四国 「人手不足」で17本減便

労働者への矛盾の押し付けの中、止まらぬ若年退職



J R 四国は9月29日から予讃線や土讃線の普通列車を1日17本減らし、最終列車4本を繰り上げると発表しました。減便対象は影響が大きい朝夕の通勤通学時間帯が中心です。発表資料には「人手不足」と書かれています。

ダイヤを維持できない状態に

J R 四国が減便理由を「人手不足」と明示したのは初めてです。それほど人手不足は深刻なのです。

もともと国鉄採用者の定年がピークを迎えた2019年ごろから採用数を増やす計画でした。しかし、24年度は155人の採用計画に対し、実際に入社したのは123人。

60歳以降の再雇用期間も満了する時期を迎え、さらに状況は悪化しています。

特に、運転士については、養成前に最低2年の車掌経験が必要とされ、養成期間中の離職も続出しています。

そのためダイヤを維持することもできない状況になっていくのです。

背景には「利益優先」「コスト削減」の中で、労働者の労働条件破壊、地域の列車や安全も切り捨てがあります。

運転士不足による列車減便は以前から行われてきました。さらに無人駅も進め、今年に入ってから11駅が無人化。すでに全259駅の86%が無人駅です。

融合化・ジョブローテーション撤回を

J R 東日本はこの間、「運転士と車掌業務の兼務」「行路内に『その他時間』を入れて駅業務を行わせる」などの業務融合化を進めていました。乗務員という仕事を軽視し、ないがしろにしています。

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」という状態では、生活設計を立てることも困難になります。

J R 東日本での若年退職者も急増しています。運転士・車掌の仕事も、乗務員のことないがしろにする会社のやり方は許せません。職名廃止・業務融合化、ジョブローテーション撤回の声をあげよう。