

2020年

# 春のダイヤ改正実施!

これまでダイヤ改正は「お客さまの利便性向上」の為としてきましたが、株式上場後からは「輸送実態に見合ったダイヤ」と姿勢が大きく変更されてきました。今年も3月14日にダイヤ改正を行います。新車投入とわずかな区間の増便はあるものの全体的には区間廃止が多く、利用者にとっては使いにくいダイヤとなっています。その一方で労働者の効率化は徹底して行っています。九州全体で、運転士の拘束時間を24H以上に拡大して、運転士25人減。在来線の折り返し列車での清掃業務を廃止します。営業関係では全体で26人の減、施設関係（保線・電気）23人減の大幅な合理化を予定しています。指宿枕崎線に3地区目となるSSS（サービス・サポート・システム）を導入し無人駅を増やします。また指宿枕崎線の山川駅～枕崎駅間は最高運転速度を65キロから45キロに落として運転を行うとしています。（現行より20分程度の遅れとなる。）会社は、安全上の問題ではなく線路のダメージを下げる為と言っていますが、儲からない線区には投資をしない会社の姿勢が明らかとなりました。

## <主な効率化>

- 駅の委託化 戸畑駅、唐津駅を直営から委託化
- 駅の無人化 指宿枕崎線（郡元駅・南鹿児島駅・宇宿駅・谷山駅・慈眼寺駅・坂之上駅・平川駅・喜入駅）久大線（南久留米駅）長崎線（多良駅）唐津線（多久駅）
- 佐世保駅の旅行の窓口を廃止
- 新幹線久留米駅ホーム可動柵の取り扱いを車掌にして駅要員廃止
- 販売改札体制見直し 博多駅
- 運転速度の見直し 指宿枕崎線 山川～枕崎間（37.5キロ） 65キロ→45キロ  
日南線 日吉～北郷間（30.5キロ） 85キロ→65キロ

## 香椎線で自動運転を実施!

今春より、香椎線において営業列車を使って運転士が乗務した状態で自動運転の実証運転を行う計画をしています。無人運転ではありませんが、会社は将来運転士でない「係員」が乗務すると発表しました。「係員」は、車掌以上で運転士未満として、運転士養成経費の削減と人手不足の解消につながるとしています。今回の導入区間は、ホームドアの設置もされてなく、多くの踏切もある中での自動運転は全国的にも初めてであり、省令も認められていないもので、より安全な政策が求められます。自動運転の導入については、慎重の上にも慎重な判断が求められます。

## JR九州病院を譲渡!

JR門司駅前で100年以上続け地域治療を支えてきたJR九州病院が、4月1日より営業譲渡することになりました。会社によると毎年赤字が続き改善されないため、止むを得ず譲渡となったと言っていますが、病院で働く社員としては、JRからの転籍となり大変な問題となります。3年間は現行の賃金を守ると言っていますがその先はわかりません。4月以降はパスも使えず、福利厚生も低下する中で転籍となる労働者は不安でたまらないはず。不採算部門を簡単に切り離すこうしたやり方は、地方ローカル線にも繋がりがかねない問題であり、国労は反対です。