



北九州 森川代議員



博多 岩田代議員

なされ、他職種へ転籍など車掌の将来業務が心配されている。雇用不安と低賃金で若年層の離職が進んでいる。年休問題について、乗務員職場では何カ月も年休が取れない状況となっている。コロナのせいもあるが、育児休暇等の導入、嘱託社員の特休増などもあり、それに対して要員を増やしてこなかった点が一番大きいと言える。要員増を求め運動を強化することが必要である。BPRのもと労働環境が悪化している。小倉駅の運転室閉鎖問題をきっかけに3労組とテーマ別に独自の抗議メッセージやコメントを掲示している。今後も6Bワンの廃止など共通する課題で歩調を合わせて問題解決に向けて行動していきたい。

博多運転区は、ななつ星・ゆふ森・工臨等、臨時列車が毎日走り、コロナ禍と合わせて要員がひっ迫して年休が取れず、休日呼び出しが当たり前のようになっている。会社は100人程度の元運転士を訓練して充てるとしていたが本社直轄では11人でありどこにこの疑問である。本社の要員ひっ迫原因について追及して欲しい。南福岡運転区ではワンマン運転で運賃収入があるがマナーが年々悪くなり、不正乗車が頻発している。報告しても改善の兆しさえない。今回の車掌廃止で、いよいよ無賃乗車が野放しになり、九州全体に増えるのではないかと。会社に対してどのような対策をするのか申し入れをお願いしたい。香椎線では全国に先駆けて、運転士による車イス対応が導入された。駅の形状により乗降出来る駅が限られており、一旦先の駅まで行って戻るなど利用者や運転士に負担をかけるものとなっている。

会社は経費削減ばかりしているが、そのしわ寄せは現場の労働者ばかりが負担を負っている。赤いシャツやシールなどにお金を使うなら社員に還元せよと言いたい

まず冒頭に8月9日に開催した「第50回長崎原爆死没者慰霊式展」が無事に開催されたことに感謝を申し上げたい。9月のダイヤ改正は安全問題・利用者のサービスを極限までに引き下げ、人件費を極限まで削減する、JR発足以降最大の合理化と言える。車掌職場の廃止、乗務員職場の統廃合・駅の無人化などにより、怒りと不安の声が今も続いている。地区本部は、緊急に組合員周知を行い、出された意見を基に解明要求交渉を行ってきた。駅無人化・ワンマン運転拡大により安全とサービスの低下についてどのように考えているのか。前泊行路問題や睡眠・折返し時間等これまでの問題点について反映されるどころか更に改



長崎 豊田代議員

悪される内容となつていてこれを追求してきたが、前向きな回答は何一つ無かった。組織の現状は大変厳しいものがある。ダイヤ改正後に退職を希望する人もいるし、厳しい職場の労働条件改善なしに嘱託社員の退職が増加することも想定される。九州本部には、前進的な意見として組合員の状況を見据え、各地区本部参加の組織検討委員会の設置と議論をお願いしたい。

年度末の大勢の退職者や運転士養成研修のため、休みも取れない状態が続いたが、5月下旬に会社は突然、要員ひっ迫を理由に各車掌区の受け持ち列車を入れ替え、1日の出面を減らす変行路での乗務を強制してきた。折り待ち時間に乗務させたり行路によって出勤時間を3時間も早く変更しているにも関わらず超勤手当もつかずタダ働きとなっている。指導車掌や研修センターの講師を呼び戻しても勤務が回らず勤務変更で対応することが続いている。



博多 川崎代議員

自区の勤務も回らないのに長崎に出勤を出し、それも一カ月出勤ではなく、今日は長崎、明日は博多と何でもありの勤務となっている。直轄協議会で交渉をお願いしたが、コロナの影響のためとの一点張りで何ら解決されていない。8月には見習いが終了し、運転士養成を中断して乗務させたため、余裕ができたが、これまでの短日数雇用者の特休を優先させているため若い人達には依然として不満の声が出ている

9月のダイヤ改正で鹿児島では車掌が廃止される。その際、一時金300万円を提示してきたが、何が何でも退職させたいと感した。ダイヤ改正では、ワンマン列車で運転士が停止位置を誤って、ドアを開けてお客様の転落事故が起きたとしても、十分教育はしたと言いつつ、お客様が切符の購入もできない、経営の放棄に等しく断固反対する。長年車掌をしてきたが、110年に及ぶ職



鹿児島 丸山代議員