

社員を退職・出向・転勤に追い込み、安全を無視したワンマン拡大を認めない！

JR九州は、秋のダイヤ改正において、鹿児島・熊本・長崎の車掌配置解消、ワンマン運転線区と両数の拡大、佐世保運輸センターの長崎総合乗務センターとの統合など、社員の働く場と仕事を奪い、安全・サービスを無視したワンマン拡大を提案してきた。

車掌配置の解消は、お客さまへのサービスの低下と車内秩序が損なわれ、収入の低下も招く。鹿児島・熊本・長崎の車掌社員は、転勤若しくは退職か出向を余儀なくされた。そして多くの車掌が転勤を強いられた。

佐世保運輸センターの長崎総合乗務センターとの統合は、誰が考えても非効率な運用であり異常時の対応は運行の遅れやサービスの低下を招くことは明らかである。佐世保運輸センター社員のほとんどが「基地廃止反対」の声を上げたにもかかわらず、何故このような非効率な統合が強行されるのか疑問である。労組対策としか考えられない。

九州各地に波及するワンマン運転区間と両数の拡大は、駅設備の安全対策（停目の移設、停目の統一、両数検知装置設置、転落検知装置敷設等）は何ら実施されず、一部の駅でのホーム柵の設置と、車内モニターによる確認のみに矮小化された。そもそもモニターではホーム全体の状況やお客さまの動向が把握できないと視認性の問題が指摘されていた。さらに、通信異常によりモニターに画像が映らずホームの状況が確認できないなど不具合が発生したときの運転士の負担と不安は拭いきれないのである。

にもかかわらず会社は「車掌が状態注視する状況と何ら変わらない」と嘯いたのである。

私たちは、両数検知装置の設置と停目の統一、さらに転落検知装置の敷設を求めてきた。そして、運転士のヒューマンエラーを防止するために、設備の改善や安全対策の強化を求め九州運輸局への要請行動を行った。

9月23日には一方実施を迎えるダイヤ改正に対し、私たちは「4～6両ワンマン安全性」、「モニターの視認性」、「ドア挟み・転落の危険性」など、あらゆる角度から点検行動を取り組んでいく。

お客さまへの「サービス」を口実に停目すら統一しない会社姿勢は、もはや「サービス」とは名ばかりで「経費削減」が最優先である。車掌職の配置解消がもたらす影響は今後「収入の低下」「車内秩序」「異常時対応」など多くの問題が発生する事が予想される。

私たちは「人減らし・経費削減」優先の「安全・サービス」無視の会社施策を転換させ、誰もが安心して利用できる鉄道、働き甲斐のある職場・仕事づくりをこれからも追求していく。

西九州新幹線部分開業の裏で、安全・サービス・収入の低下を招き、社員の「実質的首切り」が強行されるダイヤ改正が強行され、退職や転勤を余儀なくされる方々に対し、労働組合として切なく苦しく申し訳ない思いである。

私たちは、これからも会社施策を検証し、安全・サービス、社員の生活を守る事を優先課題に闘っていく。

この間、職場から創造的な闘いをつくり出してきた組合員の皆さんに心から敬意を表すとともに、本部も共に闘うことを表明し見解とする。

2022年9月19日

JR九州ユニオン中央執行委員会