

バス運転手不足問題と 「鉄道再構築協議会」の行方について！

全国的にバス運転手不足問題が、現在バス路線の維持すら出来ない状況下に置かれています。

九州においても、○長崎バス24年4月ダイヤ改正をもつて16路線廃止。○西鉄バス10月より32路線で減便・廃止で130人ほど運転手不足を発表。

ちなみに、島原鉄道16日から2か月間減便。熊本市電11月から減便。いずれも運転士不足のため。

日本バス協会調べでは、23年全国で1万人、30年で3万6千人の運転手不足が予想されます。要因として「**低賃金**」「**長時間労働**」が挙げられています。

「再構築協議会」は、1キロ当たりの1日平均千人未満の線区で国が主導して自治体・事業者・利用者などで構成し3年以内をめどに鉄道の活性化策や「**バス転換**」などの再構築方針を作成する。10月より施行され、JR西日本管内で設置の動きがあり、九州管内の自治体からは警戒を示しています。

国鉄改革は、公共交通を将来にわたり維持していくことです。赤字だから「廃線」や「バス転換」ではありません。

資本の論理で赤字路線問題よりも現在は、人手不足問題が今後の事業のあり方や今後の再構築協議会の行方にも影響が出ることが予想されます。

賃金や働く環境を良くしない限り、JR九州でも「**運転士不足**」で減便となるのではないのでしょうか！？

他人事ではない、運転手不足問題！

