

常態化している要員不足

これって計画的??

「年休裁判」以降、約5年間は、年休が比較的出やすい状態にありました。

しかし、昨年5月、WHOがコロナ感染症「緊急事態宣言」終了発表後、東海道新幹線のご利用状況は、特にインバウンドの増加等で、コロナ禍以前の1日400本を超える運行状況に戻りつつあるようになりました。

しかし、コロナ禍で列車本数の減を口実に乗務員を出向に出しておきながら、現在、列車本数の回復で要員が通常で回らない状況にあるにもかかわらず、そのまま出しっぱなしにしたり、また、世間から評価を受けている育児休業の取得で要員の穴埋めをしない結果、要員が追いついていない状態が日常続いています。

会社は、2025年度入社新卒を前年度から4割増やし、600名程度としていますが、現実に、大阪・東京・名古屋の運輸所で前年度、年休を失効させている乗務員が多数発生し、また多くの乗務員が休日勤務をしています。

そして、4月18日付け運輸所掲示で「令和6年度の休日勤務指定について」と題する掲示で、あらためて休日勤務指定をすることが、何と会社が各組合にする要員提示の前日に先走り行われました。

また、駅に関しても、窓口の閉鎖やら、駅社員にも休日勤務指定をすることが明らかにされています。

25年度の新卒が乗務員になるまで、3年から6年はかかりますが、現実の要員不足には全く対応できるとは思えません。

一方で、2022年10月31日プレス発表で「業務改革」が発表され、今後10年で経費削減800億円、鉄道事業で11000名から8500名へ2500名の人員削減することが明らかにされました。

要するに、この常態化している要員不足は、業務改革に向けての人員削減のプロセスにしか過ぎないのではないのでしょうか？

皆さん！今、この要員不足の現実を、どう受け止めますか???

さしあたり、年休が取りにくく、休日勤務をするのは乗務員ですが、勤務操配するのは運転科スタッフであり、総括は現場の運転科長です。

我々、乗務員は、会社の業務改革という名のシワ寄せの年休抑制、一方的な休日勤務には断固反対します。

また、現場の運転科長や勤務担当スタッフも、必要な要員が足りない（会社が拋出しない）中での、勤務操配は、本当に頭を悩ませているところです。

さあ！運輸所5所は、現場を上げて、本社に物、申しましょ！