

J Rの業務外注化と非正規雇用化に反対するニュースです。感想や意見、現場の情報をお寄せ下さい。info@doro-shien.site

鉄道は「赤字なら廃止」?

5/16 芸備線「再構築協議会」初幹事会

岡山県新見市の備中神代駅から広島駅までを結ぶJR芸備線の存廃などを議論する「再構築協議会」は5月16日、初の幹事会を岡山市で開きました。

地域より「金儲け」「株主利益」

協議会は「存続・廃止を前提にしない」という建前ですが、廃線を主張するJR西日本の意向で国が関与して設置されたものです。事実上、国とJRが結託して、廃線を地元に強制するための協議会です。

実際、JR西日本は幹事会で「会社は黒字なのになぜ路線を維持できないか」と問われたことについて、「利用が少ないローカル線

に利便性や生産性を高める設備投資などを単独ですることは困難だ」と主張しました。

さらに、終了後の会見では「株主やステークホルダーへの説明とい



再構築協議会幹事会
(5月16日 岡山市)

う点では、今の利用実態を考えると難しい」と語りました。「地域の生活より株主利益」の姿勢を露骨に表明しています。

しかし、そもそも地方鉄道が赤字なのは「当然」です。世界的に見れば大都市であっても黒字の鉄道の方が「例外」です。また、道路、空港、港湾などはどれも「赤字」です。

結局、公共交通である鉄道の「基準」を「収益」「株主利益」にした民営化の矛盾です。国とJRが結託して、負担も責任も地域に押し付けようとしているのです。

攻撃の矛盾・破綻が明らかに

JR東日本が久留里線を焦点にして進めるローカル線廃止の動きも同じです。

現場に対しては、ワンマン化・無人駅化、業務融合化、グループ会社へのコスト削減という形で矛盾を押し付けています。

他方、JRは地域の怒りに直面して、破たんが明らかになっていきます。「京葉線快速廃止」は前代未聞のダイ改見直しに追い込まれ、「みどりの窓口」削減「方針は社長自ら謝罪し凍結を発表せざるを得ませんでした。

今こそ地域の怒りとともに職場から声をあげるときです。