

ジョブローテーション、乗務員勤務制度改悪、ダイ改合理化、ローカル線切り捨て反対！ 定年延長と65歳まで働ける職場を！

鉄道は「赤字なら廃止」？

5/16 芸備線「再構築協議会」初幹事会



再構築協議会幹事会 (5/16 岡山市)

JR芸備線の存廃等を議論する「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、廃線を地元で強制する」ための協議会です。

実際、JR西は幹事会で「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JR西は「株主やステークホルダーへの説明という点では、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。こんなことを許すことは到底できません。

攻撃の矛盾・破たんが明らかに

JR東が久留里線を焦点にして進めるローカル線廃止攻撃も同じです。そして、現場に対しては、ワンマン化・無人駅、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が押し付けられています。

しかし一方では、JRの攻撃は地域からの激しい怒りに直面して、破たんが明らかになっています。「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7割削減」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。