

## 名松線一部廃止に反対する声明

2009年10月29日、JR東海は台風18号の被害で、不通が続く名松線の家城駅から伊勢奥津駅間を廃止すると発表した。「復旧しても今後も大きな被害が出る恐れがあり、鉄道による安全で安定的な輸送はできない」周辺部からの鉄道設備への影響が大きくなった」と説明している。

名松線一部廃止の発表に対し、10月30日、美杉村の自治会長らは、JR東海三重支店に「名松線は地域住民の生活の足で、何としても伊勢奥津まで電車を走らせてほしい」として要望書を提出した。11月4日には津市の松田市長は「美杉地域にも市全体の活性化にも欠かせない交通機関であり、全線復旧を望む」という要望書を、JR東海と中部運輸局に提出した。さらに、三重県野呂知事は、国土交通省に対して、「地元は存続を強く求めている。県にとっても唐突な話で残念。元の状況に戻すことがもっとも望ましい」と国への提言・要望を求める考えを示した。

名松線の廃止問題は、JR東海発足後、初めての地方交通線の廃止である。国鉄改革の基本スキームである地方交通線の存続の趣旨に反する。また、鉄道事業法では事業の廃止に対して「(公衆の利便の確保に関し)関係地方公共団体及び利害関係人の意見を聴取するものとする」と規定されている。私たち労働組合も、組合員の雇用と労働条件において、「利害関係人」に含まれると考える。さらに、労働協約には、事業計画に関する事項(業務の合理化など)は、経営協議会で労働組合に説明しなければならないとある。しかし、私たちが申し入れを行い説明を求めるまで、労働組合には一切説明がなかったのである。

今年4月19日、家城駅で車両逸走事故に対するマスコミ記者会見で、JR東海松本社長は「名松線は1日の収入が6万円くらいで、安全投資は年間3億円をかけている。設備投資としてはすごく重要視して対応している」と話したと伝え聞いている。JR東海の名松線廃止方針の根底には、年間収入が4,000万円に対し経費が8億円かかる不採算路線であり、安全を守るための設備投資は大変であるから、台風の被害にあった一部区間を復旧せず、廃止しようとする意志が見え隠れする。リニア中央新幹線構想も視野に入れた不採算路線の切り捨てである。

私たちは、不採算路線の切り捨てという名松線廃止方針には反対である。JR東海は、安全が確保できないとしているが、国鉄時代を通じ、名松線開業以来74年間、皆の努力により安全を確保してきたのではないか。私たちは、労働組合としての社会的責務を果たしていく。地域住民と共に名松線存続に向けて連帯して運動に取り組む。組合員の雇用と地域住民の足を確保するために、今後も行動していくことを明らかにする。

2009年12月11日

JR東海労働組合中央本部  
名古屋地方本部  
三重県協議会