

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

JRの地域切り捨て反対！

米坂線の復旧・地元負担試算を公表



22年8月の豪雨災害で被災した米坂線。地元にとって鉄道復旧は切実な

復旧を拒むJR東日本

JR東は3月26日、米坂線の復旧検討会議で、第三セクターを導入した場合の地元負担を「年平均5億2千万〜18億8千万円」、バス転換の場合を「年平均1億5千万〜1億9千万円」とする試算を公表しました。
上下分離方式についての試算は、昨年の会合で「年平均12億8千万〜17億円」としていました。

J R東の試算による「地元負担額」

運営形態	坂町—小国間	小国—今泉間
第3セクター	2.4億〜7.2億円	2.8億〜11.6億円
	総額 5.2億〜18.8億円	
上下分離	4.7億〜6.1億円	8.1億〜10.9億円
	総額 12.8億〜17億円	
バス転換	7000万〜9000千万円	8000万〜1億円
	総額 1.5億〜1.9億円	

問題です。「交通弱者はどうやって生きていくのか」と声が上がっています。23年には「米坂線の早期復旧と地域活性化を考える会」が発足し、200人以上の会員、2500筆以上の署名が集まっています。
しかし、JR東は「復旧しても単独で運営することは難しい」などといって復旧を拒み続けています。そして、「バス転換すれば地元負担が少ない」という試算を示すことで、地元を「廃線同意」に追い込もうと狙っています。

地域の怒りとともに声あげよう

しかし、そもそも地鉄道が赤字なのは当然です。世界的には大都市の鉄道でも赤字の方が「例外」です。道路、空港、港湾なども「赤字」です。「赤字」を廃線の口実にすること自体が許せません。
JR千葉支社も、久留里線廃線方針を発表し、「できるだけ早く」廃線にするとしています。地域住民の切実な声を無視し、利益を優先しています。

それは職場で業務融合化やジョブローテーションなど、鉄道業務と現場をないがしろにする施策と一体です。地域の怒りとともに、廃線化・地域切り捨て反対の声をあげよう。