

マスコミ発表より先に労働組合に説明せよ！ 名松線一部廃止方針について申し入れる

10月29日、「JR東海は名松線の家城～伊勢奥津間を廃止し、バス輸送に切り替えを決定、地元自治体と協議を始めた」とマスコミが報じました。また「沿線自治体や住民は、この突然の発表に困惑している」とも報じています。

困惑しているのは労働組合も同様です。一部であれ営業路線を廃止するとなればそこに働く社員が削減されます。残った社員の労働条件も変更になります。業務の合理化事案に他なりません。しかし、この路線の一部廃止方針について、労働組合に対して一切説明はありません。JR東海の将来を左右するリニア中央新幹線計画もマスコミ報道ではじめて知ることになりました。これは労働組合軽視の姿勢といわざるを得ません。

従って、労働組合への説明責任を果たしていない会社に対して、11月4日、名松線一部廃止方針に関する説明を求めて申し入れを行いました。

突然の方針発表に地元も困惑！

「申」第17号 名松線一部廃止方針に関する申し入れ

1. 経営協議会の付議事項である案件を説明しないのは、重大な労働協約違反である。会社の見解を明らかにすること。
2. 名松線一部廃止方針についてその理由を説明すること。また、今後の廃止に関する手続きや廃止後の社員の運用などについて説明すること。
3. マスコミは名松線一部廃止方針について「沿線自治体や地元住民は、突然の発表に困惑している」とも報じている。これは事前に沿線住民や利用者の声を聞かず、会社の都合だけで決定したことの表れである。会社の見解を明らかにすること。
4. 一部であれ路線営業の廃止は、JR東海が民間企業とはいえ、公共交通機関としての社会的使命を放棄するものとする。会社の見解を明らかにすること。

10月8日に東海地方を直撃した台風16号で被害を受けて運休している津市のJR名松線家城～伊勢奥津間(17.7キロ)について、JR東海は29日、バスへの転換を同市や三重県、同県松阪市に提案したと発表した。路線が廃止されれば、87年のJR東海発足以来初めてとなる。

松阪駅(松阪市)と伊勢奥津を結ぶ同線は1935年に全線開通した非電化の単線で、総延長は43.5キロ。特に運休区間は標高差が200メートルと険しい地形で、台風の影響で38カ所で土砂が流入したり、線路下の土が崩れたりした。周囲の斜面にも多くの土砂や倒木がたまっており、復旧しても再び被災する可能性が高く、同社は、安全で安定した輸送を続けるのは困難と判断した。

運休区間は現在、三重交通が代行バスを1日1往復運行している。JR東海は、バスに転換しても運賃は従来通りとする方向で、国土交通省と調整を図るとしている。周辺の道路整備もあり、同区間の鉄道利用者にはJR発足時より約8割減っていた。

同社の中村満・東海鉄道事業本部長は「バスの方がは

10月8日に東海地方を直撃した台風16号で被害を受けて運休している津市のJR名松線家城～伊勢奥津間(17.7キロ)について、JR東海は29日、バスへの転換を同市や三重県、同県松阪市に提案したと発表した。路線が廃止されれば、87年のJR東海発足以来初めてとなる。

松阪駅(松阪市)と伊勢奥津を結ぶ同線は1935年に全線開通した非電化の単線で、総延長は43.5キロ。特に運休区間は標高差が200メートルと険しい地形で、台風の影響で38カ所で土砂が流入したり、線路下の土が崩れたりした。周囲の斜面にも多くの土砂や倒木がたまっており、復旧しても再び被災する可能性が高く、同社は、安全で安定した輸送を続けるのは困難と判断した。

運休区間は現在、三重交通が代行バスを1日1往復運行している。JR東海は、バスに転換しても運賃は従来通りとする方向で、国土交通省と調整を図るとしている。周辺の道路整備もあり、同区間の鉄道利用者にはJR発足時より約8割減っていた。

同社の中村満・東海鉄道事業本部長は「バスの方がは

台風で運休中、名松線の一部
バス転換提案
JR東海

2009年10月30日 朝日新聞

**労働協約を遵守し、
労働組合に説明せよ！**

JR名松線 津市 伊勢奥津 家城 松阪 伊勢市 三重県 JR紀勢線 奈良県

JR東海がバス転換を提案した区間

るかに安全で、小回りのきく輸送ができる。一定の需要がある限り、旅客輸送は運賃を安くし、地元への理解を得られると考えている」と話している。