

鉄道会社の社会的責任に 疑問と不安が拡がる

JR東海は、2017年秋以降に東海道本線内の8駅に集中旅客サービスシステムを導入し、無人化することを関係自治体に通知しました。岡崎駅から豊橋駅までの32.3キロの区間では、蒲郡駅を除いてすべての駅が無人となってしまいました。

紀勢線・関西線の一部、飯田線、武豊線に続く公共交通の柱である鉄道駅の無人化提案に、企業の社会的責任への疑問と不安が広がっています。

JR東海は「デメリットばかりではない」としながらも、「基本的に窓口で旅客と接することはない」としており、自治体や利用者に負担が及ぶ事態に「利用者には慣れて頂く」などとしています。



利益は在来線の充実に振り向けて

利用者・自治体への負担押し付け

JR東海は「利用が少なく、駅員を各駅に配置するより、集中して管理する方がメリットが大きいと判断した。」としていますが、組合は「駅は鉄道会社の顔。町の顔として丁寧な対応が求められ、それが会社の信頼にも繋がる。リニアに数兆円の莫大な投資を行う一方で、利用者や自治体に負担を押し付けるのは本末転倒。」としています。

私たちは求めます

- ◆ 駅の無人化をやめ、駅員の配置を安全のため、車掌の乗車を
- ◆ 地域の維持と発展にかかせない駅を整備し、いつでも誰でも利用できる鉄道に



J R 東海 2015年度収益

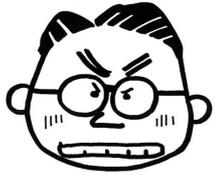
(平成28年度第3決算短信連結より)

売上高	1兆7384億円	対前年 4.0%増
営業利益	5786億円	対前年 14.2%増
経常利益	5114億円	対前年 19.5%増



要員配置で鉄道会社としての責任を

東海道本線の8駅の無人化はサービス低下



配置

駅員配置駅

無人

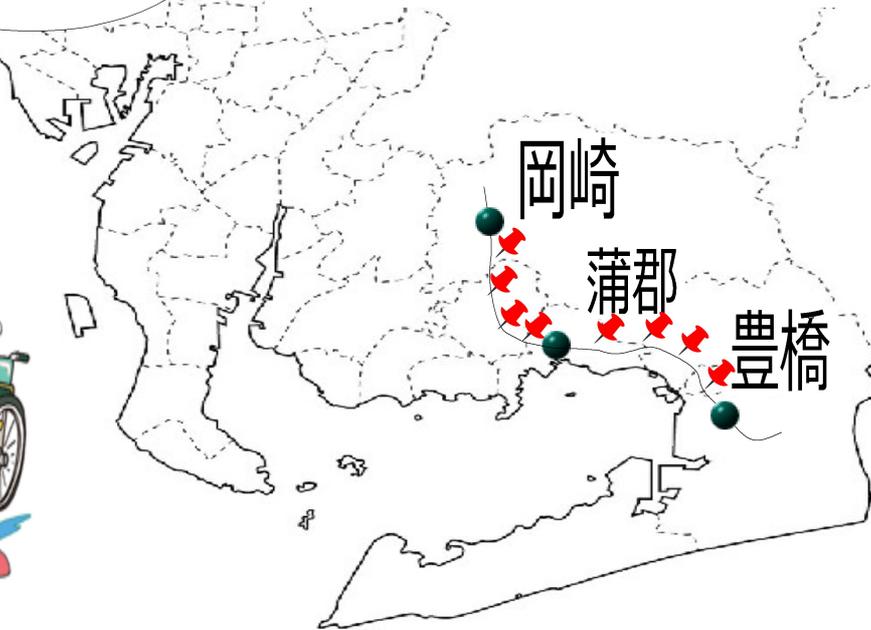
無人化対象駅

私ども国労は、共闘団体とともに利用者・地域住民の皆さんのご要望を組織し、その実現のためにここ10数年来アンケート調査を続けてきました。昨年11月15日にもご利用の皆さんからの切実な要求を背景に、JR東海と中部運輸局へ申し入れ・要請を行って参りました。

駅ホームからの転落事故が続く中、昨年暮れにJR東海金山駅の東海道線と刈谷駅においてホームドア設置の方向と報じられ、「10万人以上の利用者がある駅では設置に努めよ」という国土交通省の指導ではありますが、費用や車両の停止位置を理由に在来線での設置に消極姿勢のJR東海が動き出したという点では一歩前進といえます。

一方で、鉄道輸送の柱であり、全国につながる大動脈である東海道本線の岡崎駅から豊橋駅の8駅もの駅の無人化が提案されました。一括したシステムを導入、管理するとして一部の駅に対応する要員と機器を準備するとしていますが、速やかな人的対応、異常時での対応に多くの不安やサービスの低下が考えられます。鉄道施設内での事故が続く昨今、何より要員を無くすという点で鉄道会社としての責任と姿勢が大きく問われているのではないのでしょうか。

毎日千人が乗車だけど...



- 岡崎
- 相見
- 幸田
- 三ヶ根
- 三河塩津
- 蒲郡
- 三河三谷
- 三河大塚
- 愛知御津
- 西小坂井
- 豊橋