



JRが責任を持って ローカル線の維持・存続を

JR西日本は、1987年の会社発足以来、特定地方交通線や新幹線開業に伴う並行在来線なども含めて、16線区を廃止及び他の運営体に移管しています。

JRの路線は、国鉄から引き継がれたものであり、すべてが儲かるところに引いた路線でもありません。地域の足として、利益を度外視して成り立ってきた経緯もあります。

地域の公共交通は、地域住民の暮らしや国の産業活動を支えるインフラとして極めて公共性の高い役割を担っています。

JR西日本会社は、本来の使命である、公共性・安全性・利便性を高める努力を行い、地域住民の足として公共交通を守る使命がります。

また、少子高齢化や人口減少など、地方が疲弊している中、国としても「JRへの持続可能な支援策」が求められています。

JR西日本の長谷川一明社長は、不採算のローカル線に関して「待たなしの状態だ」との見解を明らかにしました。バス転換などを含む輸送手段の見直しに意欲を示し、その際の目安を、1キロ当たりの1日平均乗客数(輸送密度)で「2千人以下」とする考えも、初めて示しました。

金沢支社管内では、大糸線(糸魚川〜南小谷)50人、越美北線(越前花堂〜九頭竜湖)260人、小浜線(敦賀〜東舞鶴)782人、高山線(富山〜猪谷)1396人が対象となります。氷見線(2093人)、城端線(2397人)、七尾線(3112人)《データで見ると西日本2021より》で、今回は対象になっていませんが、少子高齢化による利用者の減や、「コロナ禍における外出自粛」によって状況が変わってくる可能性もあります。

国労は、この間、国民の足を守り活性化する立場から、国土交通省への要請行動をはじめ、地域住民や市民団体との世論喚起や関係自治体への要請等、取り組みを行っています。

1月15日、石川県支部・第1分会・第2分会合同の旗開きを行いました。新型コロナウイルスの感染が拡大する中、感染対策をしっかりと行い、全体で12名が参加し、今年1年頑張る決意を固めました。



こちらからアクセスできます