

名古屋地本は2月26日、申9号「飯田線駅体制の見直し申し入れ」について業務委員会を開催し利用者を犠牲にした見直しについて無人化撤回を迫った。

「企業として今後も業務の効率化を進めていく」営利優先より 「地元と共に発展する企業を目指すべきである。」

1. 飯田線9駅に対する業務委託解消を撤回し、直営又は業務委託駅として駅員を配置されたい。

回答：今回の駅業務委託解消は、ご利用が年々減少している中、今後も路線を維持するために効率化を進めるものであり、その様な考えはない。

2. 9駅に対する業務委託解消の具体的根拠を明らかにされたい。

回答：利用状況などを勘案し適切に判断している。

3. 各自治体との現時点での協議の経過及び内容を明らかにされたい。

回答：各自治体との話し合いの経過や内容について明らかにする考えはない。

4. 9駅の地元住民への説明及び周知はどの様に行うの明らかされたい。

回答：適時、適切に行っている。

5. 仮に業務委託が解消され無人駅となった場合の会社経費を明らかにされたい。併せて簡易委託駅となった場合も明らかにされたい。

回答：明らかにする考えはない。

6. 仮に業務委託が解消され無人駅となった場合、管理駅や乗務員の従来からの業務が変更する事項について明らかにされたい。

回答：巡回や設備の管理はこれまで通り管理駅が行う。乗務員よる集札、改札業務が増加されるものの駅の精算実績等のご利用状況をふまえて対応可能と考える。

主な議論

組合：ご利用状況が減少していると言うが少子化で他の線区も同じ様に減少しているのではないか。

会社：突出して飯田線だけが減少しているものではない。

組合：以前、飯田線の駅委託化で利用者数が新聞記事になっていたが今回、具体的な数字は何人か。

会社：一概には言えない。

組合：今回の場合は何人なのか答えて貰えればよい。

会社：中央自動車道の開通により減少している。

組合：1の回答で線路を維持するために効率化を進める為と言うのに危機感を感じてしま

う。最高の利益を上げている会社と思えない。

会社：一概に言えない。企業として効率化を進めるのは当たり前ですから。

企業努力はしたのか？

組合：企業努力はどうなっているのか。

会社：伊那路トレイン、ウォーキングなど努力してきた。

組合：中央アルプスもあり観光客をもっと呼び込む事を考えるべきではないか。9駅の利用状況はどれくらいか。

会社：鼎・500名、元善光寺・400名、市田・400名、飯島・300名、
駒ヶ根・600名、沢渡・500名、伊那大島・500名、伊那北・1000名、
伊那松島・500名

組合：過去と比べてどうなのか。

会社：飯田線は62年と比べ6割の人／日に落ち込んでいる。

組合：9駅に関係する市町村はいくつあるのか。

会社：7の市と町である。

組合：各駅の収入はどれだけあるのか。

会社：正確な数字は言えない。

自治体への説明はどの様に行ったのか？

組合：各自治体に説明する場合、収入と経費がどれだけか具体的に説明しなければ納得して貰えないのではないか。

会社：理解はして貰っている。

組合：簡易委託しても、何年後には無人駅になるのではないか。

会社：それは自治体の都合である。

組合：会社から自治体に無人化の話を持ちかけることは無いのか。

会社：それはしません。しかしこの先、人の確保がどうなるのかによる。

組合：鉄道会社として社会的な使命があるのではないか。

会社：だから線路を残し列車を走らせている。

組合：すでに新聞などで一部明らかにされているがどこの駅が委託化されるのか。線路と共に駅員の維持も大切ではないか。利用者への説明はどうするのか。

会社：話し合いが終われば明らかにし駅の掲示板、学校への説明これまで通りに行く。

組合：伊那北は1000名の利用者がいる。残すべきではないか。伊那北が委託駅になるのであれば、東海道線の垂井、関ヶ原も委託駅になると言う事になる。

会社：伊那北は4割減っているのは事実、垂井、関ヶ原の事は分からない。

組合：無人化は駅員の人件費の問題ではないのか。

会社：それだけではない。

組合：無人化になり駅の治安が悪化することになるが警察などをお願いしているのか。

会社：委託駅は昼間は人がいる。夜は今まででもいなかった。

組合：吸い殻等で駅が汚れ、たまり場になる。治安の悪化だけではなく不正乗車も増える。何か対策を考えているのか。

会社：運賃を支払って頂くことは当たり前である。その様に対応すればよい。

組合：業務の効率化ありきではなく業務委託化の基準を示し地元の人たちにも、理解をして貰える対応がJR東海に求められている。

以上