

JR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。dc-info@deluxe.ocn.ne.jp

久留里線の廃線を許すな!

仕組まれた廃線化 悪意に満ちた宣伝

JR東日本は、全線区の4割にあたる「輸送密度2千人未満」の線区の廃線化を画策し、千葉県では久留里線の「久留里〜上総亀山」間の収支率（運営費に対する鉄道収入の割合）が最も低いと報道させています。

この宣伝は悪意に満ちています。なぜ一部分だけを取り出して宣伝するのでしょうか。乗客の減少も自然に起きたわけはありません。そもそも久留里線の列車を削減し、利用しにくくしたの



どんどん利用しにくくしてきたJR

- ・2012年3月ダイ改で上総亀山駅無人駅化
 - ・2013年3月ダイ改でワンマン運転開始
 - ・2014年3月ダイ改で昼間の時間帯の列車が減便で5時間も列車が来ない。さらに木更津と上総亀山の直通がなくなり、久留里乗り換えになって利便性が悪くなる。
 - ・2017年3月ダイ改で、上総亀山発の一番列車が5:07始発が廃止され6:00始発に。最終列車も22:59着が廃止され21:59着に。
- *久留里線の木更津駅下り列車は1日17本で変わっていないが、上総亀山まで行く列車は14本から5本に減少している。

はJR東日本です。

「久留里〜上総亀山」間は昼間5時間も列車が来ません。早朝・深夜の列車も廃止され、東京方面への通勤ができなくなりました。このため引越した住民も多数います。

ワンマン運転や駅の無人化によって高齢者や障がい者は列車を使うことが困難になりました。JRは何年も前から久留里線の廃線化に向けて仕組んできたのです。

内房線・外房線の廃線を許すな

内房線・外房線についても東京から70キロ以上は乗客が乗らないように仕向け、ワンマン運転導入や駅の無人化で意図的に乗客を減らしてきました。「館山〜鴨川〜勝浦」間が廃線化されたら房総半島の鉄道網は寸断され、生活も観光も大打撃となります。

「廃校」と「廃線」がセット

鉄道廃線と地元の小中高校の廃校がセットで進められる可能性もあります。久留里線沿線でも3年間で公立小5校が廃校になり2校に集約され、公立中も6校から2校に統廃合されました。統廃合の影響で徒歩通学が困難となり、スクールバスの送迎で成り立っているのが現状です。学校も鉄道も地域にとってなくてはならないインフラなのです。