

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

ローカル線廃止反対の大運動を

内房線と地域を守る会 第3回総会を開催



【写真】第7回内房線と地域を守る会総会。久留里線の廃線化阻止に向けて内房の会、外房の会、久留里の会が連携して取り組むことを確認した。

館山市内で6月25日、「内房線と地域を守る会」の第7回定時総会が開催されました。

内房・外房・久留里3団体の連携で

国土交通省とJR東日本が一緒になってローカル線の廃線化、久留里線の廃線に向けて検討会や住民説明会を矢継ぎ早に行っています。

総会では、久留里線の廃線化を止めるために「内房線と地域を守る会」「外房線と地域を守る会」「久留里線と地域を守る会」の3団体が連携して取り組むことが確認されました。

梅沢和子代表は「久留里線が廃線の対象になっている。もし廃線になったら人が住むのか、若者が帰ってくるのか？ 地方消滅になりかねない。公共交通の使命を忘れたJRに声を上げよう」と訴えました。

本当に人口減が理由なのか？

JR東日本の深澤社長は「沿線人口が減る中で利便性をいくら改善しても需要喚起には限界がある」と主張しています。

しかし、実際のデータを分析すると、人口がさほど減っていない、あるいは人口が微増している地域でも、鉄道利用者がそれ以上に減少（半減の地域も）しているのです。

つまり赤字ローカル線の問題は必ずしも人口減が理由ではないのです。首都圏では、内房線の君津―館山間の沿線人口はこの20年で約1割減にもかかわらず乗客数は半減しています。

アクアライン開通に伴う高速バスの運行などに対しても、JR東日本は、特急本数の削減や「房総料金回数券」の廃止、特急料金の実質値上げなどの施策を取ってきました。

専門家も「値上げや減便をすれば乗客が減るのは当然」と指摘しています。

*

久留里線の廃線をめぐる論議でも、沿線住民からは「使いたい時間に列車がない」という声が強くなっていきます。通勤や通学の時間帯で利便性を考えて運行されていないのです。

地元とJRの職場から共に廃線化反対の声を上げていこう。