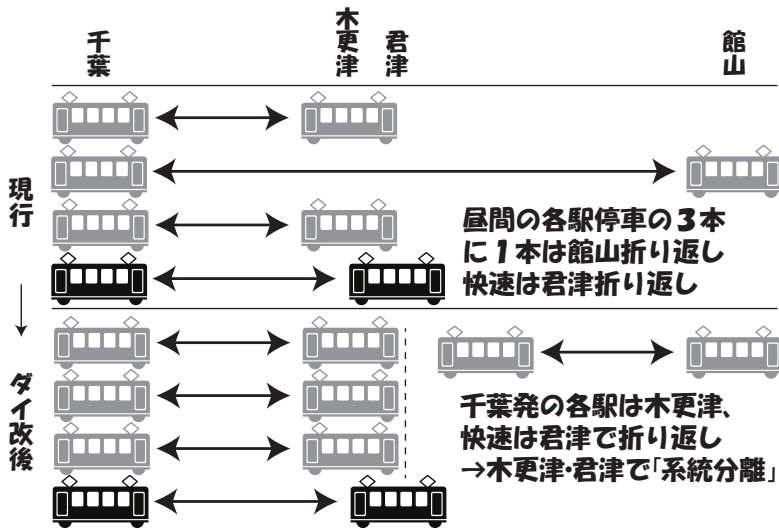


ライフサイクル制度、業務外注化、ダイ改合理化、基地統廃合、ローカル線切り捨て反対！ 定年延長と65歳まで働ける職場を！

3月ダイ改でまたも列車削減

日中時間帯の千葉—館山直通運転廃止



9時～17時の間、千葉～館山の直通運転廃止

昨年12月16日、JR東日本は3月ダイ改について発表しました。またも列車を削減し、地域を切り捨てようとしています。

内房線削減でさらなる地域切り捨て

今回は、とりわけ内房線の君津以南の切り捨てが狙われています。内房線の列車を減らすだけでなく、9～17時の各駅停車はすべて木更津折り返しにして、千葉～館山駅の直通列車はなくなりません。さらに、15年3月ダイ改で廃止された特急の代わりに新設された特別快速1

往復（東京～館山間）も削減です。JRは、ダイ改毎に儲けにならない路線の切り捨ててきました。内房線に館山運

転区が廃止され、15年以降は「特急さざなみ」が観光都市である館山に来なくなりました。公共交通の役割を投げ捨て、利益ばかりを追求してきたのです。

「系統分離」—ワンマン化・廃線狙い

JRはダイ改の提案資料の中で、千葉—館山の直通運転廃止を「系統分離」と説明しています。内房線で言えば、千葉から君津までと、君津より南とで分離しようということです。

その先にJRが狙っているのは、ワンマン運転や第3セクターへの移管です。

ワンマン運転にされた久留里線の上総亀山～久留里駅間では、昼間は5時間以上も列車が来ないように削減されました。今度のダイ改では、上総亀山駅からの始発列車（5時07分発）と最終列車（22時59分着）まで廃止です。事実上の廃線のような扱いです。

地域社会は駅を中心に作られています。通勤や通学の足が確保されて、地域での生活が成り立っています。このまま列車の削減が続けば、ワンマン化や廃線に行き着けば、館山での生活が本当に成り立たなくなってしまう。列車の削減は、地域生活そのものの切り捨てです。

地域の人々から、生活手段である鉄道が簡単に取り上げられるなどあつてはなりません。3月ダイ改—列車削減に反対の声をあげよう。