

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。info@doro-shien.site

# JR千葉支社<sup>久留里~</sup>上総<sup>山</sup>の廃線発表

## 地元から怒りの声 地域の切り捨て許せぬ

久留里線 JR東は「モードチェンジ」



久留里線は君津市に「住民の声聞いて」  
議論は君津市に「住民の声聞いて」  
議論は君津市に「住民の声聞いて」

「いきなり廃線」怒る沿線  
「いきなり廃線」怒る沿線  
「いきなり廃線」怒る沿線

JR千葉支社は11月27日、久留里線の久留里上総亀山駅間の廃線方針を発表しました。時期は未定ですが、土沢支社長は「できるだけ早く」と語っています。「廃線ありき」の地域切り捨ては許せません。  
地元からは「許せない気持ち」「(廃線を前提にしないという)今まで言ってきたことと違う」「利用しづらい運行本数のまま、利用者は増えないと決め付けるのは許せない」と強い怒りの声があがっています。  
千葉支社は廃線方針について、「久留里線に関する検討会議の結果を受けて検討した」と

語っています。しかし、報告書に書かれた地域住民からの「鉄道を残すべきだ」との声は無視されています。

### 「持続可能性に問題」のウソ

報告書は「持続可能性に問題」と書いています。しかし、JR東の運輸部門は1707億円の黒字(23年度)です。千葉支社は「バス等の交通体系へのモードチェンジが必要」としていますが、バス転換の方が「持続可能性に問題がある」のが現実です。

ローカル線の廃線↓バス転換の多くは、地元自治体が赤字に耐えられずに数年で廃止になっています。昨年頃からは都会でもドライバー確保が難しくなり、例えば千葉市の団地と駅を結ぶバスは1日10本から1本にされています。バス転換は、地域切り捨てに等しいものです。

### 国鉄分割・民営化の失敗

そもそも鉄道が「赤字」なのは当然で、世界的にも黒字の方が「例外」です。分割・民営化の失敗の矛盾を、JRは国と結託して地元すべてに押し付けようとしています。それは現場で融合化などを進め、現場に矛盾を押し付ける姿と同じです。