

JR東・ローカル線24年度収支発表

地方路線の「赤字」宣伝も
運輸部門は1760億の黒字

久留里線・久留里～上総亀山間の収支

	2022 年度	2023 年度	2024 年度
運輸収入	100 万円	100 万円	300 万円
収支	△2 億 4500 万円	△2 億 3500 万円	△1 億 9900 万円
営業係数	1 万 6821 円	1 万 3580 円	6694 円

※JR東日本発表資料より



「もつとも採算性の悪い区間」と宣伝された久留里線（久留里～上総亀山間）について、JRは「廃線方針」を発表し、一方的に廃線を強行しようとしています。

これまでJRは同区間が「廃線対象」になることをあえて促進してきました。列車を削減し続け、

JR東は10月27日、ローカル線36路線・71区間の24年度収支を公表しました。「赤字総額790億円」と報道されています。

一方、「平均通過人員2千人未満」の対象区間は1つ減っています。

久留里線赤字は大幅改善

日中帯に5時間半も列車がないようなダイヤにしたのです。しかし、その久留里（上総亀山間の）昨年度の利用状況は大きく改善しています。

「脱鉄道化」攻撃に怒りの声を

そもそも、「赤字だ」と宣伝して地域に廃線を飲ませようということ自体が許せません。

また、JR東日本の24年度運輸部門は1760億円の黒字です。JR発表の収支（算出根拠が隠されており疑問の声がある）で考えても、久留里（上総亀山間の）赤字はわずかです。「持続可能性に問題」など真つ赤なウソです。

これまでも巨額の黒字を上げ続けてきたJR東は、不採算路線でも被災路線を除いて廃線には踏み切れませんでした。久留里（上総亀山間の）は、既成事実をつくって全面的な廃線化に踏み出す「突破口」に位置づけられています。

全面的な廃線化攻撃は、組織・人事・賃金制度の抜本的な改悪と同じく、「脱鉄道化」攻撃の一環です。地域の生活も、鉄道業務とそこで働く仲間もないがしろにするなど許せません。地域の怒りとともに職場から声をあげよう。