

組織、人事・賃金制度改悪—乗務手当廃止反対！ 強制配転するな！ 融合化、ワンマン化反対！ ローカル線切り捨てやめろ！

# 久留里線・久留里～上総亀山間 「バス転換で便利に」のペテン



3月16日、久留里線と地域を守る会は「久留里線の存続を求める3・16集会」を開催。集会後、君津市役所へデモ行進。

便・廃止を実施しました。昨年は東京都交通局が19路線、206便の減便に踏み切りました。千葉でも、千葉中央バスが鎌取駅や土気駅発着の路線で大幅な減便を実施しています。大阪府富田林市など4市町村を

JR東日本は、3月9日、久留里線・久留里～上総亀山間（9・6km）の廃止届を、国土交通省に提出しました。住民の声を無視した地域切り捨ての攻撃を許すことはできません。廃線後についてはバス転換が打ち出され、「1日13往復で便利になる」といった宣伝がされています。しかし、これは「悪質な詐欺」というべき中身です。

## 都市部でさえ深刻な運転手不足

何よりバスの運転手不足は都市部でさえ深刻です。日本バス協会の試算によれば、4年後には全国で3万6千人不足するとされています。すでにバス路線の廃止や減便は大規模に進んでいます。東京都内では20年以降、京王バスや関東バス、京浜急行バスなどが相次いで路線バスの減便・廃止を実施しました。昨年は東京都交通局が19路線、206便の減便に踏み切りました。千葉でも、千葉中央バスが鎌取駅や土気駅発着の路線で大幅な減便を実施しています。大阪府富田林市など4市町村を

走る金剛バスは運転手不足でバス事業そのものを廃止し、15路線すべてが廃止されました。

## 地域住民の交通権ふみにじるな

久留里～上総亀山間のバス転換後については2車両（予備含め3車両）での運行案が発表されています。1号車、2号車の始発はそれぞれ5時45分と6時45分発、最終は21時55分と23時着です。業務は運転だけではありません。出発前には点呼や車両の日常点検、運賃箱や両替機の確認なども必要です。運転終了後も、運賃精算や売上金の納入、運行管理者への事故や異常の有無の報告、日報の作成などの業務があります。

1日あたり4人で運行させるならば、二種自動車運転免許を持った運転手が最低でもフルタイムで6人は必要です。運行開始時は13往復だったとしても、長期的に要員を維持し続けられる根拠がどこにあるのでしょうか。

鉄道路線の廃止後にバス転換され、次々に減便・廃止となった例はいくつもあります。「廃線・バス転換で便利になる」という宣伝の実態は、JR東日本が20億円を「手切れ金」として地域ごと切り捨てることに他なりません。

久留里線・久留里～上総亀山間の廃線・バス転換計画は、地域住民の交通権を踏みにじるものです。地域の怒りとともに、久留里線の廃線反対の声をあげよう。