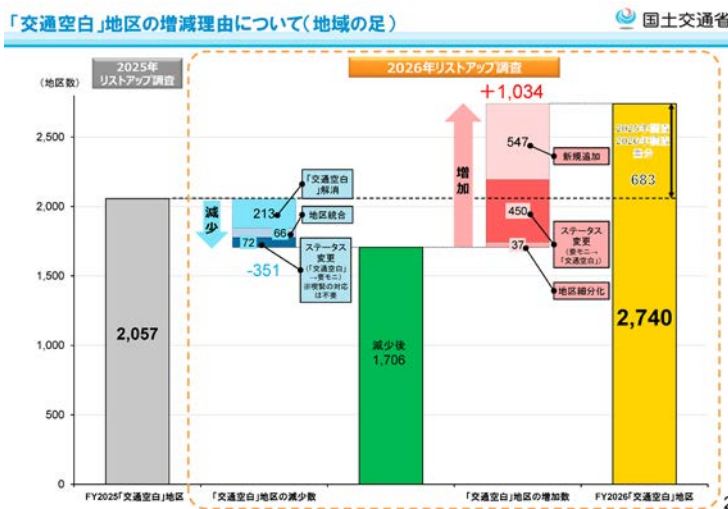


組織、人事・賃金制度改悪一乗務手当廃止反対！ 強制配転するな！ 融合化、ワンマン化反対！ ローカル線切り捨てやめろ！

「交通空白」全国2740カ所

昨年比683カ所増加—ローカル線 廃線化は地域の生活に深刻な影響



出典:『「交通空白」解消に向けた取組方針2026(案)概要』(2026.6.10 国土交通省)。

25年と比較して26年は、統合などを含めた減少が351地区、増加が1034地区。

人口の約13%が「交通空白」地帯

6月10日、国土交通省は「交通空白解消本部会議」を開き、公共交通機関の利用が難しい「交通空白」地区が、全国892市区町村の計2740カ所に上ると発表しました。

調査は全市区町村を対象に今年2～5月に実施され、「バス停まで坂道が多くタクシーも配車予約しづらい」「鉄道の運行が極めて少ない」といった地区を集計。98%の1705市区町村が回答しました。その結果、初調査だった25年と比べて683カ所増加し、「交通空白」地区

に住んでいる人数は人口の約13%になることがわかりました。

増加の背景について、路線バスの廃止が人口減少や運転手不足によって進んでいることなどがあるとされています。

廃線化でさらなる「交通空白」化

JR東日本は来年4月1日から久留里線・久留里～上総亀山間の廃線・バス転換を強行しようとしています。しかし、こうした現状の中で廃線化を強行すれば、さらなる「交通空白」地区を生み出すことになりません。

そもそもバス転換はその前提が崩れています。運転手不足は都市部でも深刻です。地方ローカル線が廃線化・バス転換された地域では、結局赤字に地元自治体が耐えられずに数年で廃止になっています。

JRはバス転換費用として「18年間20億円」を出すとしていますが、運行や路線の維持に責任を持つとはしていません。あたかも「バス転換で便利になる」かのような宣伝は、悪質な詐欺のようなものです。

地域からは廃線化反対の切実な声があり、地域を挙げた署名運動も取り組まれています。こうした声を踏みにじって廃線化を強行するなど許せません。地域の怒りとともに職場から「廃線反対」の声を上げよう。