

三江線代替バス・江津～川本 鉄道廃線から8年半で廃止へ

久留里線^{久留里}_{上総亀山}廃線・バス転換の撤回を



石見交通の路線バス (Rsa - Rsa が益田駅付近で撮影、
CC表示 - 継承 3.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=15965791>)

旧JR三江線が廃止され、代替として運行されているバス路線のうち、幹線路線の江津川本線が27年3月で廃止されようとしています。運行している石見交通が9月15日に沿線自治体に廃止方針を伝えました。

“生活が成り立たなくなる”

18年3月の旧JR三江線廃止をうけて、4月から運行が開始されていました。それからわずか8年半での廃止方針です。石見交通は廃止理由を、「利用の低迷」「代替交通ということもあり、路線維持が難しい状態が続いていた」などと説明しています。

しかし、廃止となれば沿線住民の通勤や通学、生活そのものが成り立たなくなります。

地域にとって鉄道の代替であったはずのバス路線廃止は、重大な問題です。沿線自治体である島根県江津市と川本町は、8月下旬に連名で廃止の見直しを

求める要望書を送っていました。廃止方針の発表後も、見直しを求めています。

JR東に「廃線反対」の声を

JR東日本は久留里線・久留里～上総亀山間について、来年3月末で廃線しようとしています。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、こういった宣伝は「悪質な詐欺」です。それは今回の三江線の例でも示されています。

JR東日本は「18年で20億円を払う」といいます。しかし、20億円で本当に18年間の運行を維持できるのかや、その後の運行がどうなるのかもわかりません。結局、運行維持の責任を君津市に押し付け、地域ごと切り捨てるための「手切れ金」でしかありません。

何より問題なのは深刻なバス運転手の不足です。都市部でさえ運転手が確保できずに廃止・減便となる例が後を絶ちません。仮に財政的には維持できたとしても、「1日13往復」を運行できる要員を確保し続けられる根拠がどこにあるのでしょうか。

久留里線・久留里～上総亀山間の廃線・バス転換は、地域住民の交通権を踏みにじり、生活を破壊する重大な問題です。地域の怒りとともに廃線反対の声をあげよう。