

ジョブローテーション、乗務員勤務制度改悪、ダイ改合理化、ローカル線切り捨て反対！ 定年延長と65歳まで働ける職場を！

JR東35路線66区間の収支を発表

民営化の矛盾を地域・現場におしつけるな

収支が公表された千葉県内の路線（鹿島線除く）

路線	区間	輸送密度 (20年度)	赤字額 (20年度)
外房線	勝浦—安房鴨川	1017人	12億8300万円
内房線	館山—安房鴨川	1245人	14億3500万円
久留里線	木更津—久留里	1023人	8億200万円
	久留里—上総亀山	62人	2億7400万円



沿線地域から激しい怒りの声

JR東日本は7月28日、1日1キロあたりの平均利用者数（輸送密度）が2千人未満の35路線・66区間の区間別収支をはじめ明らかにしました。

それに先立ち、7月25日には国交省の検討会（2月開始）が提言を発表し、輸送密度1千人未満の路線について国と自治体、鉄道事業者が協議する仕組みを設け、3年以内の方針を決めるべきだと発表しました。

当初、検討会では「2千人未満」を基準に検

討が行われていました。

しかし、沿線地域を中心に激しい怒りの声があがったことで「1千人」まで後退することになりました。また、「現に営業する路線の適切な維持に努めることが前提」と改めて確認することになりました。

ところが、JR東日本はあえて「2千人未満」を基準に路線の収支を公表しました。「これだけ赤字だ」ということを掲げ、沿線地域の住民に「廃線か、自己負担か」と突きつけようというのです。

道路より先に電車が止まる

そもそも「利用状況に合わせる」などといって列車本数を減らせば、当然乗客も減ります。

ある地域の住民は、「かつては雪で道路が止まるから、みんな電車に乗っていた。最近には先に電車が止まるので、みんな車に乗っている」と話しています。「赤字だから減便したほうが儲かる」「除雪して走らせても赤字だから止めてしまおう」——乗客の減少も自然に起こったわけではありません。

公共交通機関である鉄道を民営化して「利益」を基準にしたことの失敗が明らかになっています。その矛盾を「廃線」「ワンマン化」「無人駅」などで、地域住民や現場労働者に押しつけるなど許されません。