

JRの業務外注化と非正規雇用化に反対するニュースです。感想や意見、現場の情報をお寄せ下さい。dc-info@deluxe.ocn.ne.jp

ワンマン運転の中止を求め要請

4・18「内房線・外房線と地域を守る会」



「内房線と地域を守る会」と「外房線と地域を守る会」の2団体は4月18日、JR千葉支社に対して次のような要請を行いました。

① 昨年3月の太東駅で乗客が骨折した重大事故について

② 安全性に問題があるワンマン運転の中止

③ 守る会の調査に基づく内房線・外房線各駅の段差・隙間の解消

④ 館山～千葉間の直通列車の設定など
——の4つです。

JRの安全意識に怒りの声

特に、昨年3月16日の太東駅での骨折事故について問題になりました。

会社は、地域住民を前にして「乗客が利用する中ではこうした事故は発生する」とまで発言しました。JRの安全に対する認識に対して、怒りの声があがっています。

ワンマン拡大・地域切り捨て反対

内房線・外房線の会はワンマン運転導入後、ホームと車両の段差・隙間について調査を行ってきました（表参照）。国交省の検討会が示す基準「5センチ」を大きく超えている実態について、改善を要求しました。

しかし、会社の回答は「乗客が3千人以上の駅から国・自治体から3分の1ずつ費用を負担してもらって進めていきたい」というものでした。「3千人以上」に該当するのは、内房・外房のワンマン区間である木更津～安房鴨川間では、わずか数駅だけです。

今回の要請行動は、1月の申入れから3か月も引き延ばしされたものです。ワンマン運転による事故を受けた協議にも関わらず、住民にとって「誠意ある回答がまったく示されなかった」というものでした。

ワンマン運転拡大・地域切り捨ては許せません。

内房線ワンマン区間のホーム・車両の段差・隙間

（内房線・木更津～安房鴨川間 23 駅中）

●段差が10センチ以上の駅
（上り：14 駅 下り：17 駅）

●段差は江見駅で最大26センチ

●隙間は岩井駅で最大27センチ

→国交省の検討会の基準「5センチ」を大幅に超えている！