

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！

4/18 内房線・外房線と地域を守る会 ワンマン運転めぐり要請行動



E131系車両

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 釐以上の駅
上り：14 駅 下り：17 駅
- 段差は江見駅で最大 26 釐
- 隙間は岩井駅で最大 27 釐

⇒国交省の検討会の基準「5 釐」を
大幅に超えている！

会社は、「乗客が降りようとした際にドアが荷物に当たって倒れた」「閉めるタイミングと降りるタイミングが重なった」と事実関係を答

えらだけに終始しました。地域住民に向かって、「乗客が利用する中で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きました（表参照）。国交省の検討会が示す基準「5釐」を大きく超えている実態について、改善が要求されました。

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～安房鴨川間でわずか数駅です。

会社は、外房線の会がダイ改に向けて1月に申入れを行ってから3ヶ月あまり協議を引き延ばしました。ワンマン運転による事故を受けた協議にも関わらず、「誠意ある回答が示されなかった」と報告されています。ワンマン運転拡大・地域切り捨ては許せません。

4月18日、内房線と地域を守る会と外房線と地域を守る会は、JR千葉支社への要請行動を行いました。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等についてです。

JRの安全意識に怒りの声

とくに昨年3月16日、太東駅での骨折事故について問題になりました。

会社は、「乗客が降りようとした際にドアが荷物に当たって倒れた」「閉めるタイミングと降りるタイミングが重なった」と事実関係を答

えらだけに終始しました。地域住民に向かって、「乗客が利用する中で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きました（表参照）。国交省の検討会が示す基準「5釐」を大きく超えている実態について、改善が要求されました。

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～安房鴨川間でわずか数駅です。

会社は、外房線の会がダイ改に向けて1月に申入れを行ってから3ヶ月あまり協議を引き延ばしました。ワンマン運転による事故を受けた協議にも関わらず、「誠意ある回答が示されなかった」と報告されています。ワンマン運転拡大・地域切り捨ては許せません。