

2005年6月15日

国土交通省大臣 北側 一雄 殿
国土交通省近畿運輸局 局長 谷口 克己 殿

日本共産党衆議院議員近畿ブロック事務所

日本共産党大阪府委員会

同 兵庫県委員会

同 京都府委員会

同 滋賀県委員会

同 奈良県委員会

同 和歌山県委員会

要 請 書

4月25日に起きた兵庫県尼崎市でのJR福知山線脱線・転覆事故は、107人もの犠牲者、500人を超える負傷者を出す国鉄「分割・民営化」以来最大の惨事となりました。事故を起こしたJR西日本に第一義的な責任があることは明らかですが、同時に国民の命と安全を守る最終的な責任は国にあります。JR西日本の利益優先で安全を軽視してきた経営姿勢に対し、「国がきちんと監視・監督していれば、事故は防げたはずだ」「なぜ国土交通省は監視・監督してこなかったのか」など多くの国民が、これまでの国の姿勢に疑問の声を上げています。

事故後に明らかになっていることは、政府・国土交通省が安全までも民営化・規制緩和してきたことです。国として明確な鉄道の安全基準を持たず、すべて鉄道事業者任せにしてきた結果、今回の大惨事を招いたのです。小泉総理もわが党の穀田恵二衆議院議員の質問に対し、「政府にも反省すべき点がある」と認めているように、政府・国土交通省として事故を未然に防ぐことはできなかったのか、JR西日本に対する監視・監督がどうであったのか、深く反省・検証すべきです。

そして、再びこうした悲惨な事故を繰り返さないためにも、乗客の命と安全最優先の鉄道に生まれ変わらせるよう国が責任を果たすことを強く求めます。

JR西日本は5月31日、「安全性向上計画」を貴省に提出しました。その内容を確実に実行させ、さらに安全対策を具体化するうえで、貴省・貴局の責任は大きなものがあります。

本日、JR西日本に対し、別紙の内容で要請しました。その点も踏まえ、以下具体的に要請します。

記

一、鉄道の安全総点検の実施

JR福知山線脱線・転覆事故を踏まえ、カーブ等鉄道危険箇所、車両の安全性、安全施設整備、安全教育の内容などに関して、JR西日本はもとより全国のJR・私鉄における安全総点検を実施し、改善対策を講ずること。

二、「安全性向上計画」の遂行について

①JR西日本が「安全性向上計画」を確実に実行するよう指導すること。

②「計画」の進捗状況を定期的に公表させること。

「事故の芽」の公表など情報開示させること。

③人員削減計画をやめさせること。

JR西日本は、2004年度から09年度までに5,000人の人員削減を行う「中長期要員効率化計画」を推進する考えを改めていません。「安全性向上計画」を実行するうえで、人員増は不可欠です。例えば速度超過

防止用ATS(以下ATS)の整備では、機器を円滑に機能させる電気部門の人員を緊急に増やす必要があります。「効率化計画」推進を改め、「同計画」を再検討し、とりわけ安全部門の人員増をはかるようJR西日本に指導を強めるべきです。

④ATS設置補助金を増額すること

第3セクターなど経営基盤の弱い鉄道事業者には、ATS整備補助金を増額することが必要です。

三、法令などの見直しについて

鉄道の安全確保に関し、監視・監督のあり方について検証し、法令の見直しなど強化をはかることが必要です。

(1)国が鉄道事業者に安全確保を命令できるようにすること。

今回の事故は、鉄道の「安全神話」により、安全確保が鉄道事業者任せであったことも背景にあります。そのため、国が鉄道事業者に安全確保を命令できるよう「運転の安全確保に関する省令」を見直し、法体系を整備することが必要です。

(2)列車ダイヤを届け出制から認可制にすること。

貴省・貴局がダイヤ改正時(03年12月)に余裕時分のないダイヤの届け出をチェックできなかったことなどを踏まえ、余裕時分等の確認を行うため、列車ダイヤについては認可制にし、厳しくチェックすべきです。

(3)制限速度を法令で規定すること。

鉄道の制限速度は、事業者が決め、速度超過しても罰則もありません。この結果、スピードを競い合うための車両改造など安全確保に逆行する事態が進行しています。今回の事故の教訓をふまえ、制限速度は、道交法に習って政令で定めるなど法令で規定すべきです。

(4)「事故の芽」など事故の予兆となる事象を報告・公表させること。

省令で定める事故等の報告以外に、JR西日本では責任事故、反省事故1、反省事故2、ヒヤリハットとして、「事故の芽」を報告させる制度を実施していますが、国交省は報告対象ではないとして把握しようとしていません。「安全性向上計画」を実行させる上でも重要であり、報告を義務づけるべきです。

(5)安全設備・車両の構造、安全点検など

①ATSや緊急停止装置(EB装置)などの安全整備、設置基準を明記すること。

今回の事故の重要な要因の一つは、速度超過防止用ATSが未整備だったことです。ATSなどの整備については、5月27日付の鉄道局長通知で指示されたところですが、今回の事故の重大性と再びこのような事故を繰り返さないため、同施設の整備についてはより拘束力を持たせること。指導に従わない鉄道事業者にはペナルティーを科すこと。

②脱線防止ガード、防御壁の設置を義務づけること。

危険なカーブ、住宅密集地など危険な個所には脱線防止ガードを設置すること。また、脱線・転覆の二次被害防止のため住宅密集地、線路と住宅の距離が短いところなどに防御壁を設置すること。

③車両の構造は、スピード優先、軽量化でなく、乗客の安全・保護優先の車両にすること。

④車両の検査周期を短縮すること。

国鉄「分割・民営化」以後大幅に延伸されている現行の検査周期を短縮すること。

(6)現行の解釈基準制度を見直し、安全基準を「省令」で明確にすること。

鉄道の「安全神話」に基づく事業者任せを改めること。必要なものは安全基準を「省令」で明確にし、鉄道事業者に遵守を義務づけること。

四、鉄道部の態勢強化について

鉄道部の態勢は非常に弱い。鉄道事業者への監督強化にふさわしい態勢にするため、鉄道部の人員を補

充すること。地方運輸局に鉄道監査を主体とする専門官を配置・増員すること。

五、再発防止のための「再教育」のあり方、運転関係従事員等の教育について

運転関係従事者に関する教育等について、運転士養成・教育期間の見直しなど、現場の実態を把握し、関係労組等の意見を踏まえて省令の見直しを行うこと。

また、いわゆる「日勤教育」の内容、あり方を安全第一、安全綱領とその精神の徹底や労働組合員、職員への人権侵害をやめるなど改善させるとともに、「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」等に基準を明確にすること。

六、事故調査委員会の態勢・権限の強化について

鉄道事故調査委員会の態勢は、極めて弱い。調査員の増員をはかること。

また、「事故調」が、監督官庁の監視・監督責任まで踏み込んだ事故原因の究明を実施できるよう権限の強化等を行うこと。事故調査委員会の独立性を担保する措置を講じること。

七、その他

駅ホーム、駅舎、踏切等の安全対策の実施を遂行させること。

以上