

2005年12月20日

西日本旅客鉄道株式会社
代表取締役社長 垣内 剛 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 望 書

国鉄「分割・民営化」以来最悪の惨事となった兵庫県尼崎市でのJR福知山線脱線事故から8カ月近くがたちました。この間、貴社には直接の事故原因にかかわる批判はもとより、姿勢・体質など貴社のあり方そのものへの厳しい批判が寄せられてきました。確かに貴社は反省を表明し、「安全性向上計画」の策定とその実行の努力が行われてきました。ところが、「同計画」に逆行する大きな問題が相次いでいます。ATS-P型の設計ミス問題は福知山線事故への反省そのものを疑わせるような重大な問題です。今月7日には紀勢線那智駅構内で脱線事故も起きました。「中長期要員効率化計画」による人員削減計画は撤回されておらず、人員不足はATSの整備にも支障を生じさせています。

私たちは6月、貴社に対し安全対策の強化を求めて38項目の要望を行い、その後も各地で安全点検運動をすすめ、各支社などへの要望も行ってきました。しかし、実行に移されたものは一部にとどまっています。国土交通省も11月、「安全性向上計画」の着実な実施を求めて勧告を行いました。こうしたことから、6月に行った要望に加え、以下の点を重点的に要望します。誠実な対応を求めるものです。

記

一、ATS設計ミス問題と那智駅構内事故について

(1)ATS設計ミス問題 ATSの設計ミス問題は、速度超過をしてもブレーキがかからないという安全上の大問題であると同時に、本来より低く設定されていたことを気づいていたのに設置工事を続け完成させてしまった、という二重の問題があります。その背景には、「JR西 隣は何をする人ぞ」と言われる関係部門の連携不足、大幅なリストラによる技術力の低下、技術者の不足があります。航空・鉄道事故調査委員会に指摘されるまで公表されなかった、という問題も重大です。ミスの原因と対策を明らかにされたい。

(2)那智駅構内事故について 事故の原因と対策を明らかにされたい。

二、「安全性向上計画」の実行について

①貴社は9月、航空・鉄道事故調査委員会の建議を受け、ATS整備の前倒し実施などを表明されました。現時点でのATSの整備計画を説明されたい。

②6月の要請では、ATSなど安全設備の整備状況を定期的に(4半期に1回程度)公表することを求めました。事故後、新たに設置されたATSの個所数と設置個所をSW型、P型それぞれについて明らかにされたい。

③緊急停止装置(EB装置)などの運転保安装置の整備計画と実施状況を明らかにされたい。

三、人員について

国土交通省の勧告では「ベテラン層の大量退職を控え、早急に若年層への技術・技能の円滑な継承のための対策」の必要性が指摘され、貴社も来年度の採用を増やしています。しかし、貴社は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」の推進を表明されています。これは技術

継承や採用増に矛盾し、「安全性向上計画」に逆行しています。人員削減、とりわけ電気部門の削減がATS設計ミスの背景になっているだけに、人員問題の改善はいつそう切実です。改めて以下のように要望します。

①「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こと。

②ATS整備のためにも、機器を円滑に機能させるためにも電気部門の人員増を緊急に行うこと。

四、ホーム、駅舎の安全対策、職員体制の強化について

(1)ホームについて

①要員の増員 ホームでの乗客の安全には人的配置こそ重要です。ホーム要員を確保・増員すること。各駅に正社員を配置すること。

②段差解消 車両とホームの段差を解消すること。車両とホームの隙間を小さくすること。

とりわけ紀勢線黒江駅、藤並駅、湯浅駅、由良駅の段差は大きく、改善要望が出されています。黒江駅については海南市当局も「改善する方向でJRとも話し合っている」とのべています。早急に改善されたい。

③同志社前駅について 同志社大学生3人の犠牲、負傷24人の上に立ち、同志社前駅ホームの延長に緊急に取りかかること。その上で京田辺駅での列車切り離しを行わないこと。

④転落防止用防護柵の設置 新快速・快速通過の際、ホームにいる人が風圧で危険を感じています。少なくとも新快速通過駅の新快速側ホームには転落防止柵を設置すること。

転落死亡事故のあった長岡京駅(京都線)、南草津駅(琵琶湖線)、自治会が風圧調査を行い危険性を指摘している篠原駅(琵琶湖線)、防護柵の設置が著しく遅れている神戸線の各駅などの改善を急がれたい。

(2)駅舎について

①人員問題 駅員の増員、無人駅の解消と無人駅での安全対策をすすめること。

福知山線丹波地域の無人駅解消、同武田尾駅の有人化を求める。

神戸線垂水駅のホーム要員の復活を求める。

桜井線樫本駅 高校が近隣にあり、乗降客数も多い。安全上、駅員配置を求める。

②尼崎駅について ホームの幅、とりわけ7、8番線を拡幅すること。跨線橋が1本しかなくラッシュ時に乗降客を滞留させています。通路を2本に増やすなど混雑を緩和すること。

③バリアフリー化の促進

神戸線宝殿駅は橋上駅で1日あたりの乗降客が8,000人を超えていますが、高低差が多くバリアフリーがすすんでいません。エスカレーターを設置など高齢者や障害者に優しい構造にされたい。

琵琶湖線篠原駅は野洲養護学校(仮称)の開校までに実施されたい。高架・橋上駅の湖西線の各駅にはエレベーター、エスカレーターを設置されたい。

④その他

草津線貴生川駅 橋上駅であり冬季は非常に寒い。冷暖房付きの待合室を設置されたい

草津線三雲駅 トイレは浄化槽がないため、悪臭がひどい。ただちに改修されたい

和歌山線島田駅 男女共用になっており、せめて男女間に衝立を立てるなど改善されたい

五、踏切・危険個所における安全対策について

①踏切の安全は、国土交通省が「開かずの踏切」など全国約2,100カ所の総点検を決めるなど対策が迫られています。踏切の安全対策の要望は非常に強く、「踏切道の拡幅に係わる指針」でも狭小な歩道の整備が求められています。しかし安全対策は、統廃合を主張する貴社の態度が障害になっているとの指摘がなされています。以下具体的に要望するので、各支社にも伝え改善されたい。

◇琵琶湖線

・近江八幡市(鷹飼踏切<市道上田一出町線>)、日吉野踏切<市道中小森-鷹飼線>)、能登川町(県道

大津線能登川長浜町と県道栗見八日市線をつなぐ踏切)、安土町(常楽寺中央線踏切)の踏切、能登川町の隧道(県道栗見八日市線の隧道)の拡幅

特に近江八幡市日吉野踏切は、非常に狭く小学生の登下校時には父母が付き添わねばならないほど危険である

・守山市伊勢町踏切(市道二町一阿村くふたまち・あむら>線) 車が離合しにくいほど狭く、渋滞を引き起こしている。速やかに拡幅を

・彦根市河瀬駅北側の踏切(県道三津屋一野口線) 狭くて車の離合が困難であり、歩行者・自転車が待機せざるを得ない。拡幅を

・近江八幡市鷹飼踏切 敷石がガタガタして、車いす・自転車の通行が危険であり改善を

◇草津線

・甲賀市宝木踏切 その手前まで歩道があるが、踏切部分にはない。ぜひ歩道の確保を

・栗東市手原一大橋線の手原駅石部側踏切 車がバウンドして危険。路面整備を

◇福知山線

・栄根踏切(川西池田駅東側)の拡幅と遮断機開閉の改善 川西池田駅が追い越し駅になっているため、遮断機が下りている時間が長い

・高木踏切(北伊丹駅北側)の拡幅

・宝塚市売布(めふ)踏切(米谷2丁目と売布1丁目間)の拡幅

◇神戸線

・上土手踏切(東加古川駅東側) 拡幅し、歩行者・自転車と自動車が分離通行できるように

◇桜井線

・南京終踏切の存続 東約100メートルに踏切が新設されることに伴い閉鎖されようとしているが、住民の存続要望は強く、住民が5200人の署名を添えて市長に存続要望している

◇阪和線

・山中溪駅と尾ノ山トンネルの間の集落、和歌山市滝畑に車が通過できる唯一の踏切があるが、踏切の角度が急なため危険。緩やかな角度に改善されたい(地元の自治会連合会が今年3月に要望している)

◇嵯峨野線

・亀岡市並河踏切(府道王子一並河線)の拡幅 車の離合が困難であり、山陰線複線電化を待たずに実施されたい

②すべての踏切に障害物検知装置を設置すること。

本年8月、京都府綴喜郡井手町で軽トラックが遮断機がおりかかっているときに踏切内に進入、運転手が死亡した。この踏切には赤外線検知装置が設置されていなかった。

③遮断機の不具合などトラブルの発生した踏切については、原因を明らかにし対策をとること。

本年11月、京都府綴喜郡井手町の奈良線踏切で長時間遮断機が上がったままの状態になった。数日後には同踏切で30分以上にわたり遮断機が上がらなかった。

六、ダイヤについて

①安全第一で、余裕時分をもったダイヤにすること。

②停車時分は、乗客の乗降、乗り換え時分を十分見込んだものにする。乗降時の構内・車内アナウンスは、転倒事故が起きるようなせき立て方をしないよう配慮されたい。

七、和歌山線のワンマン運転の改善について

・奈良県五條市の北宇智駅のスイッチバック個所には特殊信号発行機、障害物検知装置などの安全装置が

あるが、運転士は後方を目視できない。スイッチバック個所には踏切もあり、後方の安全を確認できる人を乗車させられたい。

・ワンマン導入当初、2両だったのが2002年3月のダイヤ改正から最長4両になっている。貴社は閑散線区、乗車率が100%を超えないことがワンマン化の条件といていたが、学生の通学時間帯などは100%を超えることがある。ワンマン化の条件を説明されたい。また条件を超えた場合は複数乗務を求める。

八、利用者の要望に対する対応について

利用者の要望に対しては、誠実に対応すること。交渉の要請があったときには、これを拒否したり、要望を聞き置くだけなど不誠実な対応は絶対にとらないこと。情報は積極的に開示すること。

以上