

## 規制緩和と民営化が招く大事故

相次ぐJRの事故・トラブルの背景を探る

1

## 安全神話を築いた旧国鉄

- 国鉄末期、1日2万本の列車が毎日ほぼ定時到着（国鉄のダイヤは15秒刻み…「定時」とは定刻とのズレが15秒以内を言う）
- 優秀な職員、優れた技術、そしてそれらの「財産」をもっとも有効的に生かせる経営体があって初めてこうした偉業は達成される。
- 国鉄職員の過半数を占めていた国労組合員の多くが「ブラ勤」「勤務中の飲酒」「サボタージュのための入浴」などして「2万本の全列車が毎日、定時到着」などと言うことはあり得ない。

2

2004年まで、乗客・乗務員の死亡事故は18年間でわずか3件。

- 1988年12月5日 東中野駅事故（死者2名）
- 1991年5月14日 第三セクター・信楽高原鉄道事故（死者42名）
- 1995年12月27日 三島駅事故（発車した新幹線の出入ロアに腕をはさまれた高校生がホームを引きずられて死亡、東海道新幹線で開業以来初の死亡事故となる）。
- JR・旧国鉄特定地方交通線転換第三セクター鉄道で乗客・乗務員に死者を出した列車事故は、1987年の民営化から2004年までの18年間で3件。
- それが、2005年だけで3件の死亡事故が起こった。

3

## 2005年、事故多発のJR

- 2005年、乗客・乗務員の死亡する事故がJR・第三セクター鉄道で相次いだ。
- 2005年3月1日 土佐くろしお鉄道宿毛駅事故…岡山発宿毛行き特急「南風17号」が100km/hの高速で駅舎に突入、先頭車が大破して運転士が死亡
- 2005年4月25日 尼崎事故（乗客・運転士107名死亡）
- 2005年12月25日 羽越線事故（乗客5名死亡）。JRから最悪の「クリスマスプレゼント」。
- 2006年1月にはJR伯備線で保線作業員が列車にはねられ、3人が死亡。

4

わずか数年で急速に鉄道の安全性が崩壊した背景は何か？

- 18年間でわずか3件だった乗客・乗務員の死亡事故が、2005年の1年間だけで3件連続して発生。
- 国鉄分割民営化以降、首切り合理化とコスト削減、競争原理の徹底に明け暮れてきた日本の鉄道史の潮目が変わる。
- 壊れゆく民営JR体制

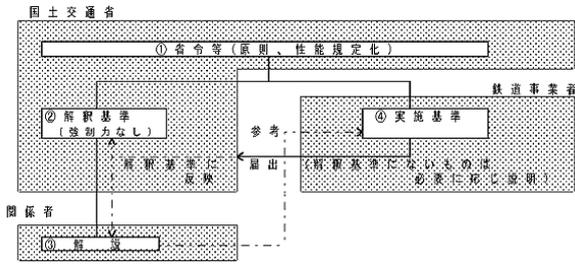
5

## 事故の背景に規制緩和

- 2002年、それまでの運輸省令を廃止、「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」制定。
- ①仕様規定をやめ具体的な性能規定とする
- ②法令のような強制力は持たない通達の形で「解釈基準」を制定
- ③各鉄道事業者が省令に基づき解釈基準を参考に実施基準を制定して届け出

6

## 強制力のある省令から強制力のない「解釈基準（通達）」へ



(参考)国土交通省Webサイトより

7

## 新技術の発展と、技術の多様化に対応した新たな技術基準の制定

- と国土交通省は自画自賛するが、実質的には規制緩和
- 国鉄分割民営化以来、鉄道に関する政府の規制はゆっくりと緩和へ向かっていたが、この省令の制定以降急加速。
- 鉄道に関する安全規制のほとんどが投げ捨てられた。

8

## 驚くべき規制緩和の実態～① 曲線半径

- 廃止前の普通鉄道構造規則第10条による最小曲線(カーブ)半径の制限

速度110km/hを超えるとき 600m  
 90km/hを超え110km/hまで 400m  
 70km/hを超え90km/hまで 250m  
 70km/h以下の時は 160m

地形条件によってこの基準が確保できないときでも160mの半径を設けなければならないとされていた。

9

## 新省令で数値基準が消える

- 鉄道に関する技術上の基準を定める省令第14条  
 『曲線半径は、車両の曲線通過性能、運転速度等を考慮し、車両の安全な走行に支障を及ぼすおそれのないものでなければならない。』  
 『プラットフォームに沿う本線の曲線半径は、できる限り大きなものとしなければならない。』

→数値基準が削られる。

10

## 驚くべき規制緩和の実態～② カント

- カントとは、曲線における2本のレールの高低差。
- カーブ外側のレールを高く、内側のレールを低くすることによって、遠心力が吸収され、列車を高速で走らせることができる。
- 旧普通鉄道構造規則第14条によるカントの最急こう配  
 車両の最大固定軸距2.5m以下のとき 300分の1  
 2.5mを超えるとき 400分の1

11

## 新省令で数値基準が消える

- 鉄道に関する技術上の基準を定める省令第15条  
 『円曲線には、車両が受ける遠心力、風の影響等を考慮し、車両の転覆の危険が生じないよう、軌間、曲線半径、運転速度等に応じたカントを付けなければならない。』

→数値基準が削られる。

『カントを付けることが困難な箇所』にはカントを設けないことすら容認。

12

## 驚くべき規制緩和の実態～③ 制動距離制限

- 廃止前の旧鉄道運転規則第54条  
『非常制動による列車の制動距離は、600m以下としなければならない。』と定められていたが、廃止された。

13

## 驚くべき規制緩和の実態～④ 車両の検査周期の延伸

- ディーゼル車両のエンジン、車輪、ブレーキ等の「重要部検査」の検査周期延伸  
「3年(新車は4年)又は走行距離250000km」から「4年以内又は走行距離500000km」に
- 全般検査(鉄道車両のオーバーホール)  
6年以内(新車は7年)から8年に

14

## 羽越線事故に見る規制緩和

- 国鉄時代には厳しい風速規制
- 『風速計の設けある停車場の駅長は、風速が20m/秒以上になったとき』及びその風速が『20m未満、25m、30m、40m、50m』に変化することにより、列車指令・通報指定停車場の駅長に報告  
(大阪鉄道管理局運転取扱基準規程第281条)
- 『(前略)駅長は、風速が20m以上となったときは、風速板の掲出又は口頭通告によりその風速を機関士及び車掌に通報しなければならない』  
(同規程第282条)

15

## 国鉄時代から残った安全への最後の砦を投げ捨てたJR東日本

- 2002年、JR東日本の重大な運転規則改悪
- 強風が吹いているときに駅長が運転指令にその事実を報告し、場合によっては現場で運行を中止できる権限を持つと規定していた条文を廃止

16

## 規制緩和の真の目的～誰が、何のために？

- そもそもこの規制緩和は誰の、どのような利益を目的としているのか？
- 車両・施設の詳細な仕様規定から性能規定に置き換えた2002年の改正を、政府は
- 『鉄道事業者の技術的自由度を高め、また新技術の導入や線区の個別事情への柔軟な対応を可能にする』
- 『個別手続き・事後チェックの効率化・迅速化』と説明

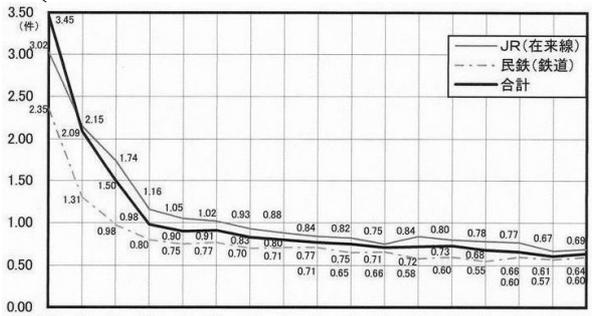
17

## 政府の曖昧な規制内容は、政府の審議会答申にさえ反する

- 1998年の運輸技術審議会答申(政府が規制緩和の根拠とした答申)『...その規定は、体系的に、かつできる限り具体的な性能要件を示したものとする事が適当』
- 具体的な性能要件が何も示されていない新省令はこの答申にすら反する。
- 「線区の個別事情」はわかるが、非常制動距離の規制をなくしたり、曲線でカントを設けないことを容認したりするような規制緩和がどうして安全を指向するものかといえるだろうか。

18

### 列車100万km当たり運転事故件数の推移



(資料)国土交通省『平成16年度鉄道事故等の発生状況について』

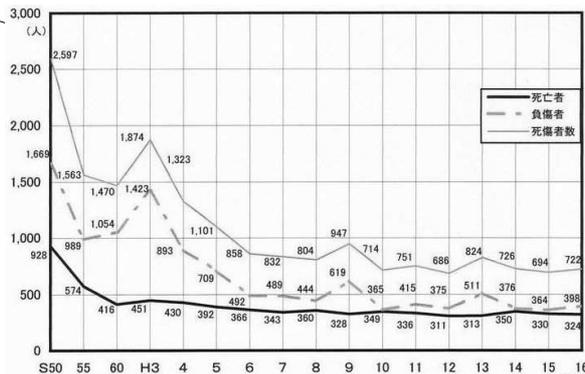
19

### 規制緩和によって増加した重大事故

- 政府は「国鉄時代に比べ、民営化以降は事故が減り安全になった」と主張
- 事実、事故は減少しているが、1975(昭50)年の国鉄の事故1899件のうち1288件は踏切事故が占める。
- 2004(平16)年には踏切事故が220件に減少するのに合わせて事故件数全体も445件と減少。
- しかし、踏切事故が事故件数全体に占める割合は1975年が約67%であるのに対し、2004年には49%。
- 踏切事故以外の事故の比率が1975年には3分の1だったものが2004年には全体の半分に達しており、JRに責任のある事故の比率は増加。
- 2003年まで一貫して減少していた100万km当たり事故件数(前スライドの表)も2004年は反転の兆候。

20

### 死傷者数の推移



■ (資料)国土交通省『平成16年度鉄道事故等の発生状況について』

21

### 死傷者も規制緩和で増加か？

- 1980(昭55)年からほぼ一貫して減少していた死傷者数が、2000(平12)年を底に下げ止まり、反転傾向を見せ始めていることは注目に値する。

22

### 2つの統計から見えてくるもの～重大事故の増加

- 列車100万km当たり事故件数は一貫して減少傾向。2000年以降も反転したと断言できるほどの状況にはない。
- 一方で死傷者数は増加に転じた兆しが見える。
- 事故1件当たりの死傷者数が増えている——つまり、重大事故が増えているという最近の傾向を、ほかならぬ政府の統計が裏付けた。

23

### 尼崎事故、羽越線事故で2005年は死傷者数が倍増

- 2005年版『交通安全白書』(2006年5月23日閣議了承)によれば、2005年の鉄道事故死者は474人、対前年比で倍増。

24

## 本格的な影響はこれから

- 2002年に新省令を制定した影響はすぐには表れない。なぜなら規制が緩和されて数年間は、緩和前の基準によって検査された鉄道施設や車両が使われるからだ。
- 規制緩和が安全性に与える影響は、むしろこれから本格的に表れてくると言わなければならない。
- その時、生活の安全を根こそぎ破壊する規制緩和の恐ろしさを国民は知ることになるだろう。

25

## 見えてきたもの～民営化と規制緩和が安全を破壊している実態そのもの

- 安全のための投資もせず、極限までの過密運転を強行し、107名を殺したJR西日本。
- 暴風地帯でも駅をどんどん無人化し、危険を察知したら現場の判断で列車を止める権限を取り上げ、5人を殺したJR東日本。
- 安全軽視の民営JR体制を守り続ける政府。
- 利潤のためなら平然と安全を切り捨てるJR経営者と、彼らを守ることで国民の利益に敵対している政府の姿しか見えてこない。

26

## 国策として国鉄を解体し、民営化したのは自分たちなのに...

- レール破断を告発したJR東日本の労働者が会社から処分を受けた問題で、JR東日本への指導を渋る国土交通省。
- 「鉄道事業者も民間事業者でありますので、私どもとしてもなかなか指導しにくいところがございます」。自分たちが民営化しておきながら、民間企業だから指導できないとはなんたることか。
- 国の指導を待っているだけでは解決しない。利用者と一体となった私たちの行動こそ必要。

27

## 安全と利潤は両立しない

- 第2の尼崎事故、羽越線事故が起きる前に、私たちは民営JR体制と対決しなければならない。
- それには20年前の国鉄「改革」が何であったかの原点に立ち返ることが必要である。

28

## 20年前の「原点」

- 国鉄「改革」に反対した国労組合員ら1047名がJRを不採用となる差別事件があった。
- 3年間の期限付きで「再就職斡旋」を行うとした国鉄清算事業団でも、再就職斡旋どころか再就職のための職業訓練すらまともに行われなかった。
- 企業をいったん「倒産」させ、別会社を設立して従業員を解雇したり、労働条件を切り下げる手法はこのときの国鉄改革がモデルとなった。
- いま、民間では経営悪化でもないのに企業を「偽装倒産」させる形で解雇や労働条件切り下げが横行する。

29

## 鉄建公団訴訟1審判決の成果が1047名全員の闘う陣地を作った。

- 1990年に国鉄清算事業団からも解雇された彼らの一部が、今も地位確認を求める訴訟を続けている（鉄建公団訴訟・鉄道運輸機構訴訟）。
- 2005年9月15日、鉄建公団訴訟第1審判決（東京地裁）は、旧国鉄の不法行為と国労差別を認定、原告1人当たり500万円の損害賠償を国に命じた。職場復帰は認められなかったが、このわずかな勝利が闘う陣地を作った。
- 2006年10月12日、国労本部も政府・運輸機構に対する損害賠償請求訴訟の提訴を決定。

30

## 巨大資本のための民営化

- 解雇からまもなく20年、誰よりも鉄道を愛し、身体を張って鉄道の安全を守り続けてきた国鉄労働者の本当の解雇理由は利潤追求。
- 安全のために発言し、会社の儲けにならなくても身体を張って鉄道を守る彼ら労働者の存在が、グローバリズムの中に身を投じようとしていた当時の国鉄～JR経営上層にとって、邪魔で邪魔で仕方なかったのだ。
- 国鉄「改革」が国民に利益をもたらさないことが、いま20年の時を経て露わになりつつある。

31

## 労働運動に「正しい心と赤い血」を

- JRの最近の事故は「分割民営化にその原因があるが、総評・国労健在の時期にも効率主義・安全軽視は国鉄に存在した。それなのに、JR化以降急速に安全性が低下しているのは労働者の運動の弱体化にこそ原因がある」(元航空連副議長・村中哲也氏)
- 安全を守るためには優秀な職員、優れた技術、そしてそれらの「財産」をもっとも有効的に生かせる経営体の復活が必要。
- そのためには「正しい心と赤い血」を持った労働運動を再興しなければならない。

32

## 108人目の犠牲者～被害者の遺族女性が自殺 (朝日放送ニュース)

- JR福知山線脱線事故で亡くなった男性の恋人の女性が、10月15日朝、2人で暮らしていたマンションから飛び降り自殺。
- 12年間一緒に暮らし、結婚を約束していた同居男性(当時33)を尼崎事故で失う。
- 男性の最期を知りたいと、乗車位置を特定する活動に参加。しかし、2人が結婚していなかったことから、JRに遺族として扱われなかった。
- 残された遺書に『未来を奪い、2人のすべてを奪ったJRが憎くて憎くてたまりません』『私を地獄に突き落としたJRと戦ってください』。
- 遺族「男性の遺した言葉を胸に戦いを続ける」。

33

## 自殺者は彼女だけではない



■ (資料)牛山共さんの漫画から

34

## 108人と5人、そして1047人

- 国民のため、安全で快適に走る公共交通の復活、鉄道の再国有化が必要。
- 尼崎事故犠牲者108名、羽越線事故犠牲者5名、そして被解雇者1047名を結ぶ新たな闘いを！

35