

## 問われなかった 規制緩和と民営化

2つの事故調報告書から

1

## いよいよ出た最終報告

- 2007年6月28日、JR尼崎事故(2005. 4. 25発生)に関する国土交通省航空・鉄道事故調査委員会(事故調)最終報告が出された



2

## JR西の責任追及した報告

- 今回の事故は、列車が制限を大幅に上回る速度でカーブに進入したことが原因
- 報告書はブレーキ操作の遅れについて、
- ①運転士が車掌と輸送指令員との無線交信に気を取られたこと
- ②運転士が会社に対する言い訳を考えることに必死となり、注意が運転からそれたこと...が原因と断定

3

## JR西の「企業体質」を批判

- 「日勤教育又は懲戒処分等を行うという同社(JR西日本)の運転士管理方法が関与」
- ①非懲罰的な報告制度の整備
- ②列車無線による交信の制限
- ③車両、設備保守の外注化が進む実態をふまえた保守管理業者への法令周知の徹底——を建議

4

## 技術的視点から見た「建議」の 妥当性は...(その1)

- ①非懲罰的な報告制度の整備 → 妥当
- ②列車無線による交信の制限 → 概ね妥当

(列車の運転コントロールは原則として信号、閉塞(またはこれに相当するATC)によるべき。無線は列車の状況を司令員に知らせる補助的な装置であり、無線のために運転士が混乱したり、列車の遅れに拍車がかかるような使用方法は本末転倒。無線交信は事故・遅延などの異常時に限定してもよい。)

5

## 技術的視点から見た「建議」の 妥当性は...(その2)

- ③車両、設備保守の外注化が進む実態をふまえた保守管理業者への法令周知の徹底

→ 一見妥当に思えるが、保線を外注化してレール破断が増え、事故の危険性が高まっている現実を事故調としてどう見るのか？ そもそも鉄道業務外注化の原因を誰が作ったのかが問われなければならない。

6

## JR西日本だけが悪いのか？

- 事故はJR西日本だけの責任で起きたものではなく、規制緩和を進めた政府にも大きな責任がある。

7

## 原因はまたも規制緩和だった！

- 「現場にATS(速度照査型)があれば事故は起きなかった。悔やんでも悔やみきれない」(JR西日本)
- 速度照査型ATS設置は義務ではなかった。

8

## 日本のATSを巡る鉄道行政の歴史

- 旧型ATS...三河島事故(1963年、常磐線三河島駅での三重衝突事故)をきっかけに導入。
- 信号無視をしたときに警報が鳴るだけ。警報鳴動後に確認ボタンを押す(確認扱い)と赤信号をそのまま通過できる重大な欠陥があった。「車警」と呼ばれる)
- 1967年、米軍立川基地へ戦闘機用ジェット燃料を輸送していた貨物列車が、新宿駅構内で青梅線・奥多摩から石灰石(セメント原料)を輸送中の貨物列車と衝突。燃料に引火し大火災。
- ベトナム戦争期間中の事故だったことから「国鉄の軍事輸送反対」の声が上がり、ベトナム反戦運動を高揚させた。

9

## 1967年、運輸省が画期的な通達 速度照査型ATS義務化

運輸省通達「自動列車停止装置の設置について」  
(昭和42年鉄運第11号)

1. 場内信号機、出発信号機、閉塞信号機が停止信号を現示している場合、重複式の信号制御区間の終端、重複式でない信号制御方式では信号機の防護区域の始端までに列車を停止させるものとする。【列車の強制停止機能】
2. 速度照査機構をそなえ、速度照査地点を照査速度を超えて列車が進行する場合、自動的に制動装置が動作するものとする。【速度照査機能】

10

## 運輸省通達「自動列車停止装置の設置について」 (昭和42年鉄運第11号)

3. 照査速度は線区の特性に応じて多段階とし、列車最高速度が100km/h以上の区間は3段階以上、100km/h未満の区間では2段階以上を標準とする。
4. 停止信号を現示している信号機に最も近い地点における照査速度は20km/h以下とする。
5. 車上設備の機能が正常であることを運転台に表示する。
6. 地上設備設置区間を運行する場合は、列車は車上設備を開放して運転できないものとする。

11

## 1967年通達の威力

- ・速度照査型ATSの義務化対象が「私鉄に限定」という制約(「車警」が整備されているという理由で国鉄を除外)
- ・それでも私鉄での信号無視・速度超過による事故は、ATS誤操作・誤作動を除いてほぼゼロに
- ・速度超過事故を完全に抑え込んだ！

12

## ところが...

- 1987年、国鉄分割民営化
- 運輸省、1967年通達「自動列車停止装置の設置について」を廃止！
- 大手私鉄が速度照査型ATS整備を終える中、国鉄(JR)だけが未整備のまま残された
- JRを“免罪”した政府

13

## その後もたびたび事故

- 1988年、東中野駅で停車中の普通列車に後続の普通列車が追突して2名が死亡した事故(東中野駅事故)はその典型
- 尼崎事故の2ヶ月前、2005年3月に発生した土佐くろしお鉄道宿毛駅事故(速度超過のまま特急列車が駅舎に突っ込み運転士が死亡)も同様。
- これらの事故は、ATSに速度照査・強制停止機能があれば防止できた。また、JRに速度照査・強制停止型ATSを義務づけるチャンスだったが、政府はそれを怠った。

14

## 事故の背景に民営化政策も

- 組合差別と締め付けによって多くの職員が希望退職に応じた結果、本州JR3社は定員割れでスタート
- その定員割れの状態との比較においてすら3~4割も社員数を減らしているのが現在のJR各社。
- JR西日本で社員数減少幅が最も大きく、会社発足時の4万5千人から2003年度現在で2万6千人へと減っている(2005.5.1付け神戸新聞)。
- 国鉄最終年度の1986年と比べればJRグループ全体で人員は半分以下。これで安全を守れる方がおかしい。

15

## JR社員数の推移(東海は未調査)

	人員数(人)		基準日	削減率(%)
	発足時	現在		
北海道	13,000	8,000	2006年度	38.5
東日本	71,800	48,000	2003年度	33.1
西日本	45,000	25,700	2003年度	42.9
四国	4,400	3,200	2006年度	27.3
九州	15,000	9,000	2006年度	40
計	149,200	93,900		

## 尼崎事故報告書よりも深刻 宿毛駅事故報告書

- 2005年3月2日に発生した土佐くろしお鉄道宿毛駅事故についても、2007年7月27日に事故調報告が発表
- 土佐くろしお鉄道は、旧国鉄中村線(窪川~中村間)を転換して発足した第三セクター鉄道。その後、土佐くろしお鉄道が独自に中村~宿毛間を延長開業させて今日の姿になる。

17

## 宿毛駅事故の概要

- 事故が起きた宿毛駅は、この延長開業区間の終着駅。
- 本来なら徐行運転で駅に入らなければならないところ、100km近い猛スピードで駅にさしかかったため、ATSによる減速が間に合わず、特急列車が駅舎に突っ込んで大破、運転士が死亡。

18

## 事故の状況写真



- これで乗客に死者が出なかったのは奇跡に近い。
- 突っ込んだ先頭車が特別料金を必要とするグリーン車だったため、乗客がいなかった結果と思われる。

19

## 宿毛駅事故の焦点

- 終着駅であることがわかっていながら、なぜ運転士が駅の直前まで100km近い高速で運転を続けたか？
- 運転士に何らかの異常があった可能性も指摘されたが、報告書は解明できず

20

## 報告書の呆れた内容

- ・ATSで停止が間に合わなかった原因  
「高速度で列車が走行するにもかかわらず、...列車の速度について設計上の想定速度以下とする担保手段を講じないまま、自動列車停止装置の設計等が行われたことによるものと考えられる」
- ・「...自動列車停止装置については、...列車の速度を設計上の想定速度以下とする担保手段を講じ、機能向上を図ることが必要である」

21

## 「速度照査型ATSの不備が原因」と事実上認める内容

- それならば、速度照査型ATS不備は誰の責任？  
1967年通達を廃止した政府である！
- 宿毛駅でこの事故が起きたのは、尼崎事故の約2ヶ月前。このとき政府がきちんと対処していれば、尼崎事故は起きなかったかもしれない。

22

## 激しい怒り

- 安全のための通達を廃止、ATS整備をしなかったJRを放置し、大事故が起きてから過去の自分たちの行いを忘れたように「速度照査型ATS整備を」などと涼しい顔でのたまう政府
- 無責任極まりない、ふざけきった報告書だ！
- 国交省官僚へ～この報告書を尼崎事故遺族の前で読んでみよ！

23

## 報告書を通じてわかったこと

- 「政府に設置された事故調査委員会」としての限界。
- そもそも国土交通省に設置された事故調に、政府から独立した自由な議論や、政府の鉄道監督行政に対する批判的検証を求めること自体が無理。
- 事故調は、政府から独立した機関として自由に活動できるものでなくてはならず、また委員会の調査結果に政府を拘束できる強制力を与えるなど、事故調査が真に実効あるものとなるような体制を整備しなければならない。

24

## 遺族・負傷者納得せず。

- 「4・25ネット」を中心に、遺族・負傷者からも批判。
- 7月8日、国交省近畿運輸局が実施した報告書の説明会は、遺族らが納得せず7時間に及んだ。
- 4・25ネット世話人・浅野弥三ーさん「ATS設置遅れなどが原因とされていない点に納得できない」。
- 浅野さんは、事故調に質問書を提出する考え(2007.7.8神戸新聞)。
- 政府の責任を不問に付している以上、当然。

25

## 新たな動き～「運輸安全委」創設へ

- 国土交通省が「運輸安全委員会」を創設、2008年度途中から新組織へ。
- 地方機関を持たなかった事故調に対し、運輸安全委は全国8カ所に出先機関「地方運輸安全事務所」を設置。海難審判は運輸安全委の下部機関「海難審判所」で行う。
- 独自に職員を募集して活動する海上保安庁や気象庁と同じ国交省の外局となり、“圧力”から独立した調査活動をしやすいとする――というが、本当に独立性は確保されるのか？

26

## バス業界でも規制緩和

- 2007年2月、大阪で「あずみ野観光」のバスが高速道路の橋脚に衝突
- 2000年の道路運送法改正で規制緩和、免許制から許可制へ移行。新規参入を制限する需給調整廃止で業者は増え、収入は減る。

27

## バス業界は悲鳴

- 「厳しい競争下で生き延びていこうと必死だった。安全確保が出来る値段で仕事を受けられない」
- 「現在の状況は異常だ。事故は起こるべくして起こったと思う。今回の事故を契機に適正価格に戻さなければ、再び事故が起きてしまう」(バス業者)
- 「激務がつらくて辞める運転手がいても、景気が悪いから運転手を募集したらすぐに集まる。代わりはいくらでもいるという感覚で、運転手は人間じゃなくナットやタイヤと同じバスの部品のように扱われている」(運転手)  
(2007.2.24 毎日新聞より)

28

## 空でも...

- 2007年3月、高知空港で全日空機の車輪が出ず、胴体着陸。機種は「問題機」ボンバルディアDHC8-Q400(写真)。



29

## それでも問題機をやめられない

- 兵庫県空港政策課幹部「発着枠を考えると、スピードが出るボンバルは利便性が高い。トラブルが多いと知っていても『いらぬ』と言えない」
- 「ボンバルのメリットは高速度、低燃費、低騒音」(パイロット)(2007.3.15 中国新聞より)
- たった5分の短縮のために乗客を危険にさらす。「安全より利益」。民営化・なんでも競争の新自由主義がもたらした当然の帰結である。

30

## 今、あちこちで安全はガタガタ

- 強権的国鉄解体から20年を経て、民営JR体制、新自由主義政策はかつてない危機に陥っている。
- 今こそ私たちも遺族と手を携えて、政府・国土交通省の規制緩和・民営化政策を徹底的に批判し、公共交通を取り戻す闘いを強化していかなければならない。