

2009年11月27日

国土交通大臣 前原 誠司 様
国土交通副大臣 辻元 清美 様
国土交通副大臣 馬淵 澄夫 様

安全問題研究会

鉄道・交通政策に関する要請書

国土交通大臣・副大臣へのご就任をお喜び申し上げます。

前原大臣の八ッ場ダム問題でのご活躍、辻元副大臣のJR不採用問題を巡る取り組み、馬淵副大臣の耐震偽装問題への取り組みを拝見し、大変心強く思っています。

さて、当会は、各鉄道の安全や地域公共交通の存続及び利便性向上のための活動を行う鉄道ファンの任意団体です。これまで、国内各地の鉄道を初めとする公共交通に乗車して点検を行う活動、鉄道事故の原因調査や学習会などを通じて安全問題や地方ローカル線問題の検討を行ってきました。その結果、日本の鉄道や公共交通を巡る政策について、改善を要するいくつかの事項が認められるに至りました。

本日は、そのような改善を要する事項のうち、特に緊急を要するもの及び影響が特に深刻なものについて、政権交代により新体制となった国土交通省各大臣・副大臣に解決へ向けたリーダーシップを取っていただくため、下記のとおり要請を行うこととしました。

各大臣・副大臣におかれましては、本要請の趣旨をご理解の上、ぜひ実現していただきますよう、よろしくお願いいたします。

記

1. 整備新幹線及び並行在来線の取扱いについて

整備新幹線開業時に並行在来線の経営をJRから分離することを取り決めた「整備新幹線の取扱いについて」（平成8年12月25日政府与党合意、別紙資料1）を破棄するとともに、現在、工事契約済みのものを除く新たな整備新幹線の建設を行わないこと。

【説明】

自民政権下で策定されたこの合意のため、長野新幹線開業時において信越本線・横川～軽井沢間が廃止となったほか、信越本線、東北本線、鹿児島本線のそれぞれ一部がJRから経営分離され、沿線自治体が出資する第三セクター鉄道への移管を余儀なくされた。この移管によって沿線自治体は衰退し、沿線住民は不必要な乗り換えを強いられるなど、明らかなサービスの低下が見られる。こうした並行在来線の分離は、JRの公益企業としての責任放棄である。

また整備新幹線建設は、「ストロー効果」と呼ばれる大都市（特に東京）への人口吸い上げによって東京と地方の格差をさらに拡大させる結果をもたらした。利権にまみれ、地方に対しては何ら

利益をもたらさない整備新幹線の建設は中止すべきと考える。

2. 国鉄改革による不採用者の職場復帰について

国鉄改革に反対する労働組合に所属していた職員らが、J R発足時に集中的に不採用となった差別採用事件について、不採用者全員（他界した者を含む）を国土交通省の責任でJ R職場に復帰させること。

【説明】

国鉄改革関連法案の国会審議の際、「所属組合による採用差別は行わない」よう求める付帯決議が行われたにもかかわらず（別紙資料2）、国鉄労働組合（国労）、全国鉄動力車労働組合（全動労）及び国鉄千葉動力車労働組合（動労千葉）に所属する国鉄職員らが集中的にJ R新会社を不採用となった。これは、政府による重大な憲法・労働法違反、不当労働行為であるとともに国会決議違反である。また、不採用者に不採用となるべき勤務成績不良や非違行為の事実が存在しなかったことは、不採用者が独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構を相手取って起こした訴訟の1審及び控訴審判決でも認められている。

不採用となった1047名のうち、50名を超える労働者が解決を見ないまま他界している。他の不採用者も高齢化しており、この事件を未解決のまま放置することは人道上も許されるものではなく、政府の責任で関係者が納得できる解決（地元J Rへの復帰）を求める。

3. 公共交通の安全向上及び地方居住者の交通権確保について

- (1) 鉄道について、技術基準を定めた国土交通省通達を法令に格上げするとともに、技術基準を鉄道事業者任せにせず、政府の責任で運用すること。
- (2) J R羽越線脱線事故を踏まえ、風速計の設置基準を設けること。また、開床式橋梁の新規設置を禁止するとともに、既存の開床式橋梁についても開床式でないものへの改修を行うよう各鉄道事業者への指導・助言を行うこと。
併せて、線路容量が少ないため無理な運行を強いられている地方路線については、複線化など拡充を支援できるよう制度の整備を図ること。
- (3) 最近、各地で多発している竜巻やダウンバースト現象から鉄道を守るため、これら現象の調査研究を実施するとともに、必要に応じて竜巻・強風監視要員を適切に配置するよう各鉄道事業者を指導すること。
- (4) J R福知山線脱線事故を踏まえ、現場の鉄道係員と鉄道事業者の幹部との間で適切な意思疎通が行えるようにするため、各鉄道事業者の経営及び業務遂行状況に注意を払うとともに、経営幹部と現場との適切な意思疎通が図られないことが常態化していると認められる場合には、当該鉄道事業者に改善を命ずることができるようにすること。
- (5) 鉄道事業について、認可を要せず、届出のみで1年後に路線廃止ができることとした鉄道事業法を改正以前に戻し、政府の認可がなければ廃止できないようにすること。また、バス事業につ

いても、認可を要せず、届出のみで貸切バス事業に新規参入できるとした改正道路運送法を改正以前に戻し、過当競争をなくすこと。

- (6) 地方の路線バスが相次いで廃止されている実態を踏まえ、公営・民営を問わず、バスへの公的補助を拡大すること。また、NPO法人など、従来の常識では交通事業者でない者が地域のためバスの運行に乗り出す動きが出始めているが（別紙資料3）、時代の変化を見据え、これらについても公共交通に準ずる事業とみなして公的補助を行えるよう制度の整備を図ること。
- (7) 最近、外国製バス（ドイツ・ネオプラン社製）でエンジン出火による火災が相次いでいることを踏まえ、バス用エンジンに関する安全基準を強化すること。
- (8) ボンバルディア社製航空機でトラブル（車輪が出ない、エンジンが飛行中に突然停止する等）が相次いでいることを踏まえ、同社に対する指導を強化すること。また、カナダの航空当局に対し、同社への指導及び航空機の安全基準の強化を申し入れること。
- (9) 赤字を垂れ流している地方空港について、必要性を精査し、不要と認められる空港は整理するなど思い切った再編を行うこと。ただし、離島の空港・飛行場については、航空機が島民の貴重な生活の足であることを踏まえ、再編の例外とすること。
- (10) 2008年10月に発足した運輸安全委員会については、米国国家運輸安全委員会にならい、政府に対しても勧告権を持った独立性の高い機関とするため、政治・行政からの干渉が行われないうようにすること。また、最近明らかになったJR西日本への調査報告書内容の漏洩事件を踏まえ、委員らの倫理を強化するための対策を講ずること。

4. JR東日本について

- (1) JR東日本が経営する駅ビルから普通契約を締結しているテナント商店への退去勧告は法令上の根拠のない不当な要求であり、直ちに中止させること。
- (2) JR東日本が、信濃川から不正に取水を行ったため水利権停止の処分を受けている問題について、地元住民との合意ができるまで処分の解除を行わないこと。また、将来、処分が解除されることとなった場合、JR東日本に適正な取水量及び報告義務を遵守させること。

<p>●本要請に関する連絡先 安全問題研究会 E-mail aichi200410@yahoo.co.jp</p>
