

2012年2月9日

国土交通省鉄道局長 様

安全問題研究会

(E-mail : [aichi200410@yahoo.co.jp](mailto:aichi200410@yahoo.co.jp))

## 鉄道安全問題・交通政策及び労働問題に関する要請書

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、下記のとおり要請を行うこととしました。

再三の要請となりますが、貴職におかれましては、本要請の趣旨をご理解の上、ぜひ実現していただくとともに、本要請書に対して、2012年2月29日までに文書による回答を行われるよう要求いたします。

記

### 1. JR北海道の安全問題について

最近、重大事故・インシデントが連続して発生しているJR北海道について、安全対策の重点的  
点検を行うとともに、JR北海道に必要な措置をとらせること。

#### 【説明】

JR北海道では、2009年1月に江差駅で下請け業者の信号配線ミスにより、赤が表示されるべきところに黄が表示されたことにより、後続列車が先行列車に追突寸前になるトラブルがあった。2009年3月には特急列車からのブレーキ部品脱落と江差線でのレール破断が起きている。2009年12月には富良野駅で快速列車と除雪車が衝突、2011年にはついに石勝線トンネル内での列車脱線火災事故が発生した。今年1月30日にも、寝台特急列車が電源車の燃料漏れ状態のまま走行したことが判明している。

これらの事故はいずれも、通常のようなフェイルセーフ（事故の際、最も安全な措置がとられること）の作動による事故ではなく、フェイルセーフ欠落が招いた事故であるという点できわめて重大かつ深刻なものであり、福知山線脱線事故直前のJR西日本と酷似している。

このような重大な事故・トラブル続発の背景として、JR北海道における人員削減及び強引な列車増発を指摘する必要がある。JR北海道は、会社発足時点と比較して、社員数を半分（民営化時14000人を現在、7100人）に削減したにもかかわらず、特急列車の運転本数は2倍（民営化時78本から現在、140本）に増やした上、スピードアップ（札幌～釧路間で45分短縮）も行ってい

る。民営化前後の極端な採用抑制と人員削減の結果、会社の中核を担うべき40歳代の社員が全体の1割しかいないという、歪な年齢構成も明らかになっている。こうした採用抑制と人員削減、職員の年齢構成の著しい偏りは、政府が国策として強力に推進した国鉄分割民営化の結果でもある。

このまま推移するなら重大事故の発生は避けられない。JR北海道に対し、鉄道部門における早急な増員、教育体制の充実を含む安全対策について、監督官庁として実効ある対策を実施させるとともに、職員の大量削減につながった国鉄分割民営化について検証を行うよう求める。

## 2. JR北海道・石勝線での列車脱線火災事故に伴う安全基準の見直しについて

JR北海道・石勝線での列車脱線火災事故を踏まえ、特に車両火災に関する安全基準を強化すること。

### 【説明】

当研究会が、2008年に情報公開制度に基づいて貴局から提供を受けた「鉄道に関する技術上の基準を定める省令の解釈基準」（平成14年3月8日付け国鉄技第157号）を、JR北海道・石勝線での列車脱線火災事故を踏まえて再確認したところ、新幹線と地下鉄以外の車両では座席の表地に難燃性の材料の使用を義務づけているものの、詰め物にはその義務が課せられていなかった。新幹線や地下鉄以外の路線でも最近は大トンネルが増える傾向にあり、新幹線や地下鉄と同様の安全基準が必要であると考え。全ての鉄道車両で座席の表地も詰め物も難燃性の材料使用を義務づける方向で上記解釈基準の改正を行うよう求める。

## 3. JR西日本・福知山線脱線事故における国土交通省の責任について

福知山線脱線事故における前JR西日本社長に対する刑事訴訟で無罪判決が確定したことを踏まえ、国土交通省の責任を明らかにすること。

### 【説明】

2005年4月に発生し、乗客・乗務員107名が死亡したJR西日本・福知山線脱線事故をめぐるのは、去る1月11日、業務上過失致死傷罪で起訴されていた山崎正夫・JR西日本前社長に対して神戸地方裁判所で無罪の判決が言い渡され、検察の控訴断念を受けてこの判決が確定した。

この事故は、山崎前社長の個人犯罪ではなく、会社としての経営方針を決定し、実行する過程で発生した法人を主、個人を従とするものであるが、現在の刑法で法人を処罰できる規定がないことにより無罪となったことは明確な法の不備である。山崎社長への1審判決を前に新聞社が行った福知山線事故被害者に対するアンケート調査によれば、ほぼ全員が法人に対する処罰を望んでおり、故意または重大な過失により国民の生命または財産に被害を与えた法人を適切に処罰できるような法制度を確立することは今や国民的合意である。当研究会としては、刑法を所管する法務省に対し、適切な法制度の整備を強く求めていく方針である。

ところで、山崎前社長に対する公判で主要な争点となった速度照査型自動列車停止装置（以下「速照ATS」という。）の設置義務に関しては、旧運輸省の通達「自動列車停止装置の設置について」（昭和42年鉄運第11号）において速度照査型のものの設置義務が課せられたが、この通達は私鉄を対象としたものであり国鉄を除外していた。その後、1987年の国鉄分割民営化により、この通達は私鉄となるJR各社にも当然適用されるものと考えられたが、運輸省はこの際に同通達を廃止したた

め、JR各社に対して速照ATSの設置義務は最後まで課せられることがなかった。

福知山線脱線事故は、JR各社にも速照ATSの設置義務が課せられていれば防止できた可能性があり、この意味において政府・国土交通省にも重大な責任がある。

家族や友人を鉄道事故によって奪われ、今なお癒えることのない悲しみの中にある遺族にとって、この事故の責任を引き受ける者がいないということは社会的にも道義的にも許されないものとする。JR西日本の刑事責任が問われないのであれば、遺族のためにも、また同様の事故の再発を防止し貴い犠牲を今回で最後にするためにも、当研究会は国土交通省がこの事故の責任を認め謝罪するよう求める。

#### 4. 整備新幹線及び並行在来線の取り扱いについて

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）を破棄するとともに、新たな整備新幹線の建設を行わないこと。特に、地元の意向を無視して建設再開が決められた北海道新幹線新函館～札幌間の工事は絶対に行わないこと。

##### 【説明】

自民党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、「コンクリートから人へ」を掲げた民主党政権への移行に伴い、整備新幹線の工事は現に建設中のものを除いて凍結されていたが、2011年12月、北陸・九州（長崎ルート）・北海道の三新幹線について、突如として凍結解除が決定された。このうち北海道新幹線については、函館市が地元商工会等の意向を受け、並行在来線の第三セクター移管に強く反対してきた経緯があり、各種報道によれば、いまだ地元商工会等の反対の意向は撤回されていない。また、九州新幹線長崎ルートに関しては、建設による時間短縮効果が26分にとどまるにもかかわらず、建設費は2600億円との報道もある。時間短縮1分につき100億円は明らかに税金の無駄遣いであり、このような財政上の余裕があるのであれば、東日本大震災で被災した鉄道の再建支援に向けるべきである。当研究会は、投資効果に乏しい整備新幹線の建設を行わないよう求める。

また、この凍結解除が久保成人・鉄道局長の「巻き返し」である旨が報道されている（月刊誌「選択」2012年1月号）が、この報道が事実かどうかについても併せて回答されたい。

#### 5. JR不採用問題について

与党3党（当時）と公明党の仲介により、政府といわゆる4者・4団体（国労闘争団全国連絡会議、鉄建公団訴訟原告団、鉄道運輸機構訴訟原告団、全動労争議団鉄道運輸機構訴訟原告団、国鉄労働組合、全日本建設交運一般労働組合、国鉄闘争支援中央共闘会議、国鉄闘争に勝利する共闘会議）との間で合意に達した政治和解に関連して、被解雇者の雇用を拒んでいるJR各社を、再雇用に向けて指導すること。

## 【説明】

J R不採用問題は、連立与党3党（当時）と公明党が取りまとめた解決案について、政府及び4者・4団体の双方が受け入れを表明し、これら関係者間における裁判は数名の原告を除いて取り下げられた。しかし、解決案に盛り込まれた「J Rによる採用を強制することはできないことから、人数等が希望どおり採用されることを保証できない」との文言のとおり、雇用は実現しないままとなっている。

いうまでもなく、被解雇者が最も強く求めているのは雇用、とりわけ地元J Rへの復帰であり、被解雇者はこの約束が履行されるものと信じて裁判を取り下げた。J Rによる雇用拒否は、この約束を反故にするものであり重大な信義違反である。また、国鉄分割民営化当時、多くの政府機関、地方公共団体、そして民間企業までが国鉄職員の再就職に協力してきた中で、国民の公共交通としての国鉄を引き継いだJ Rが採用に非協力を貫くことは決してあってはならない。高い公共性を有する企業として、J R各社は被解雇者の雇用責任を負っているものとする。政府の責任において、被解雇者が円滑にJ Rに復帰できるよう、監督官庁である国土交通省はJ R各社を指導すべきである。

現在、雇用を求めている被解雇者らの希望先は、ほとんどがいわゆる三島会社（J R北海道・四国・九州）及び貨物会社である。これら各社は、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（鉄道・運輸機構）を通じて政府が全株を保有する特殊法人である。政府は、株主・監督官庁としての立場から、三島会社及び貨物会社に対して適切な指導を行い、被解雇者を希望するJ R各社に復帰させるよう求める。

（以 上）