

2018年7月27日

国土交通省近畿運輸局長 殿

平和と民主主義をめざす全国交歓会（ZENKO）
リニア・市民ネット大阪
安全問題研究会

J R西日本の安全問題及び鉄道の災害復旧に関する要請書

私たちは、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市民団体です。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等の検討を行ってきました。

本日は、そのような事項のうち、特に緊急を要し、影響も特に深刻なJ R西日本の安全問題、鉄道の災害復旧問題に絞って、下記のとおり要請を行うこととしました。

貴職におかれましては、このような切実な事情及び本要請の趣旨をご理解いただくとともに、本要請書に対して、文書による回答を行われるよう希望いたします。

記

【要請事項】

1. J R西日本で相次ぐ重大インシデント、トラブルは看過できない事態である。同社に対し、安全対策を徹底するよう指導を行うこと。

【説明】

昨年12月、山陽新幹線博多～小倉間を走行中の東京行き上り「のぞみ34号」で、異音や異臭が乗務員によって相次いで確認された後、名古屋駅で同列車の運転が打ち切られた。「のぞみ34号」13号車の鋼製の台車17cmのうち14cmに及ぶ大きな亀裂が入っており、台車枠が完全破断に至るまで残りわずか3cmの状態だった。東京駅まで運転を続けていれば破局的大事故につながる可能性もあった。新幹線初の重大インシデントである。

これまでの報道で、①現場で異音や異臭を確認したJ R西日本の乗務員や保守担当社員が列車を止めて確認するよう求めたものの、列車司令員が上司との意思疎通に気を取られて乗務員からの要求を聞き漏らしたまま運行継続の指示をしたこと、②台車を製造した川崎重工業が、J R両社の指示に反して不当に鋼材を薄く研磨し、強度不足の状態でもJ R両社に納入したこと——が明らかになっている。

少なくとも、①現場で事態を直接確認できる乗務員や保守担当社員よりも現場を確認できない司令員の判断が優先される列車運行のあり方、②性善説に基づいて超音波等による強度検査を行わないまま納品完了として処理していたJ R西日本の製品検査のあり方については、早急に改善しなければならないと考える。

2018年3月27日、J R西日本が設置した「新幹線重大インシデントに係る有識者会議」は、①新

幹線部門への物的・人的リソースの投入、②未知のリスクに対する対応、③車両保守担当社員や指令員など新幹線の安全運行にかかわる社員のスキルアップ、④新幹線車両の異常に対して感知可能な技術的手段の開発・導入、⑤新型車両など新たな車両や設備、装置などの導入時の保守検査方法や検査周期の見直しなども考慮して導入時にルールを制定する――との提言を同社に対して行った。問題解決への意欲は見えるものの、2005年の福知山線脱線事故でも問題とされた意思疎通のできにくい企業体質など、経営そのものに端を発すると思われる問題には踏み込んでおらず実効性に疑問が残る。

J R西日本ではその後、6月にも博多～小倉間を走行中の「のぞみ 176号」が人身事故を起こしながら走行を続ける事態も起きた。危険があっても列車を止めない企業体質は何ら改善されておらず、福知山線脱線事故の教訓は明らかに風化していると言わざるを得ない。

監督官庁である近畿運輸局として、J R西日本に対し、直ちに実効ある安全対策を行うよう指導を求める。

2. 西日本豪雨の影響で不通となっている路線について、あらゆる政策を総動員して早期復旧を行うこと。国鉄改革当時の国会における付帯決議や鉄道軌道整備法一部改正の趣旨も踏まえ、ローカル線についても鉄道事業者が廃止することなく復旧を行えるようにすること。

【説明】

先の西日本豪雨の影響で、関西と九州方面を結ぶ物流の大動脈であるJ R山陽本線をはじめ、呉線、芸備線、福塩線、木次線など広島県内を中心に多くの路線が不通となっており、J R西日本は一部路線について復旧に1年以上を要することを明らかにしている。こうしたJ R西日本の姿勢に対して、広島県内を中心に営業成績の悪いローカル線の廃止の布石ではないかとの見方が広がっている。

安全問題研究会は、J R・私鉄を問わず日本の多くの地方路線が苦境にある原因として、上下一体経営でありかつ「民間企業による経営の問題」を理由として鉄道に対する財政支援が乏しいことにあると考えている。道路・空港・港湾は社会資本として公的事業主体によって整備・維持管理が行われていることと比較すると著しく不公平である。

1986年11月、日本国有鉄道改革関係8法案が可決・成立した際、参議院日本国有鉄道改革に関する特別委員会で採択された付帯決議は「各旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社の輸送の安全の確保及び災害の防止のための施設の整備・維持、水害・雪害等による災害復旧に必要な資金の確保について特別の配慮を行うこと」(第2項)を国に対して求めているが、これは国権の最高機関である国会から政府への事実上の要求である。また、2011年の新潟・福島豪雨による不通が長期化しているJ R只見線の復旧を進めるため、災害復旧事業への国の補助率引き上げを目指して、福島県選出の自民党国会議員団が作成した鉄道軌道整備法の一部改正法案が議員立法で国会提出され、先の通常国会において全会一致で成立したところである。

近年は災害が大規模化し、鉄道が長期不通になる事例が増えている一方、災害復旧への支援の手薄さ、道路・空港・港湾との間の不公平さ、ローカル線の重要性に関する理解は与野党を超え、市民にも広がっている。道路・空港・港湾並みに鉄道を社会資本として位置づけ、政策を総動員して公的事業主体による災害復旧事業を行うとともに、不採算を理由に鉄道事業者が地方路線の復旧を行わないまま廃線にすることのないよう求める。

(以 上)