

2005年6月16日

国土交通省  
大臣 北側 一雄 殿

国鉄労働組合  
中央執行委員長 酒田 充

## 要 請 書

JR 福知山線脱線事故は、JR 発足以来の大惨事となった。鉄道に従事する労働者で構成する労働組合として痛恨の極みである。現在、全国の職場で「安全総点検運動」を実施しているところであるが、犠牲者に対する完全補償、事故の原因究明、再発防止対策の強化こそ、犠牲者と国民の信頼に応える唯一の道である。

国土交通省は、鉄道事業法第一条で「合理的運営により利用者の利益を保護する」ことを鉄道事業者に求めているが、事故の教訓から、安全第一の事業運営の再徹底が強く求められている。この間、鉄道事業者の効率的運営のために、規制緩和施策が実行されてきたが、安全問題は市場原理に委ねてはならない課題であるという観点から以下の通り要請する。

### 1 原因解明と安全基準の設定について

「2000年3月の営団地下鉄日比谷線事故は複合的要因が重なり低速度で脱線し過去の鉄道工学論が覆された。今回も原点に立ち返って原因を考えないと再発防止にならない」と事故調査委員会の委員は述べられている。

すでに今回の事故に対して、事故調査委員会等で解明作業が行なわれているところであるが、ご承知の通り、原因究明にあたり、「空気バネと横揺れの関係、緩和曲線距離と速度との関係、軽量車両化と制限速度との関係、車両強度と傷害状況、運転設備と保安措置の関係」について「安全値」を徹底して解明していただきたい。

同時に、事故に直結する「列車の運転速度の関係、車両強度を含めた車両構造の関係、軽量車両を導入した際の緩和曲線の距離と速度との関係、信号システム・新型ATS・ガードレール等を含む運転保安の設備関係、運行ダイヤの設定基準の関係」については、国土交通省の「解釈基準」にも明示されていない

部分が多く、鉄道事業者が「実施基準」を作成することになっている。しかし、これらの課題は安全運行の基本に関わる問題であり、「仕様規定」として明確にし、再発防止に向けて、安全と認められる数値・基準を省令等で規定化されたい。

## 2 「運転の安全確保に関する省令」の見直しと徹底について

福知山線の脱線事故において「県警への連絡及び社員の協力体制の不備」等が指摘された。「運転の安全確保に関する省令」の第2条で規範を示し、第3条で「鉄道及び軌道の経営者は、前条の規定に従って運転の安全に関する規定を定めなければならない」としているが、必ずしもJR各社においても、規範の趣旨が統一して徹底されているとは今回の事故事例からしても思えない。

すでに、同省令制定から53年、改正から35年経ており、現在の経営形態や輸送システム、労働形態の多様化からして、基準の明確化と「運転の安全の確保」に関し、教育・訓練・危機管理問題を含めて、鉄道事業者と鉄道従事者がより理解しやすい統一体系に整備・強化させることが求められている。

そうした状況・現状を踏まえ、事故の教訓から同省令の見直し強化を図られたい。

なお、鉄道事業法第1条で、鉄道事業の目的・使命が明示されているが、事業者の経営理念・企業体質の「安全規範の徹底」を図る意味からも、事業目的に、安全の確保が事業の前提であることの旨を具体的に明記されたい。

## 3 運転保安設備導入に伴う国の支援措置について

国土交通省は、再発防止に向けて「新型ATSの設置基準や税制面での財政支援策の検討」もなされているところであるが、国民の生命と財産、環境にやさしい公共輸送機関の発展と再発防止に向けて、運転保安装置設置基準の強化と同時に、抜本的な財政支援策を検討されたい。

## 4 外注化施策等に対する区分の明確化と事業者の責任について

現在JR各社において、鉄道事業法第1条(目的)「鉄道事業等の運営を適正かつ合理的なものとする」に基づき、際限なく「無人化、装置化、分社化・外注化、労働形態の多様化と多能工化」が推進されている。労働組合として、安定した経営基盤を求めることも当然であるが、これらの施策は、安全確保に直結する課題でもある。

この間、外注化施策等にかからむ重大事故も発生している。例示すれば「ネコ車に対する衝突事故、工事不備による東海道線鶴見構内脱線事故、線路閉鎖不徹底による列車進入、協力社員の転落や触車事故、中央線の切り換え作業不備による輸送障害」等、いずれも大惨事になりかねない事故である。

鉄道事業法の第 25 条で「列車の運行の管理等の受委託」の範囲・区分が明示されているが、「現場的業務」と「管理行為業務」との区分も不明確で、運転業務に直轄する部分も際限なく外注化が進行し、現場から「いつか大事故が必ず起きる」と言う不安も出されている。

こうした「効率化・外注化」施策の現状を踏まえ、安全運行に直轄する部分は事業者が責任をもって行なうよう鉄道事業法第 25 条を見直し、区分をはっきりと明示されたい。

## 5 事故の教訓と国土交通省の指導について

交通安全対策基本法第三条は「国は、国民の生命、身体及び財産を保護使命を有することに鑑み、陸上交通、海上交通及び航空交通の安全に関する総合的な施策を策定し、及びこれを実施する責務を有する」と国の責任を規定している。

分割・民営化以降、88 年の JR 東日本東中野駅追突事故、91 年の信楽高原正面衝突事故など重大事故が発生している。また、重大事故に繋がりにくい輸送障害事故も発生し、国土交通省はこの間、事業改善命令をも発し JR を指導されてきた。しかし、現実的には今回の事故が発生している。

JR 発足以来の事故に関する状況及び国土交通省がこの間、どのような指導・監督をされてきたのか明らかにされたい。また、福知山脱線事故は、「効率化優先の企業体質」と「乗務員がミスした場合の懲罰的な日勤『教育』のあり方」「職場で自由にものが言えない安全風土」等が指摘されている。今後きめ細かな指導・監督を厳格に遂行すると同時に改善策を明らかにされたい。

## 6 「航空・鉄道事故調査委員会」組織の格上げについて

現状の「事故調査委員会」は国土交通大臣の下にあり、内部的には独立しているが、組織的には関係行政機関から独立していない。公平性・独立性をより確保するために、国家行政組織法 8 条から 3 条委員会への格上げを行い、関係行政機関からの独立を確保されたい。また、人員増や予算措置など機能強化を講じられたい。

以上