

2005年6月15日

西日本旅客鉄道株式会社
代表取締役社長 垣内 剛 殿

日本共産党衆議院議員近畿ブロック事務所

日本共産党大阪府委員会

同 兵庫県委員会

同 京都府委員会

同 滋賀県委員会

同 奈良県委員会

同 和歌山県委員会

要 請 書

4月25日に起きた兵庫県尼崎市でのJR福知山線脱線・転覆事故は、107人もの犠牲者、500人を超える負傷者を出す国鉄「分割・民営化」以来最大の惨事となりました。この背景には『『稼ぐ』第一』、『『安全』二の次』の貴社の体質があることは明らかです。再びこうした悲惨な事故を繰り返さないためにも、乗客の命と安全最優先の鉄道に生まれ変わることが今、強く求められています。垣内社長は「安全性向上計画」の提出(5月31日)に当たって、「二度とこのような事故を起こさない」ことを表明されました。これは国民への約束です。

貴社はこれまでも事故のたびに同様の言明をされてきましたが、今度こそこの約束を確実に実行することが必要です。私たちは、その立場から再発防止策、安全対策を中心に以下の点を要請します。利用者・住民の要求に真摯に耳を傾け、誠実に回答されることを求めます。

記

一、ご遺族、被害者、マンション住民への対応について

ご遺族、被害者、事故列車に衝突されたマンション住民のみなさんの要望には、当事者が誠実と感じられる対応をすること。

二、「安全性向上計画」について

- ①「安全性向上計画」に盛り込まれた安全対策を確実に実行すること。期限が明記されているものは、その前倒しも含め期限内に必ず達成すること。「計画」は必要に応じて充実すること。
- ②「計画」、特に安全設備整備の進捗状況を定期的に(4半期に1回程度)公表すること。事故を隠蔽しないことはもちろん、「事故の芽」を公表するなど情報開示に努めること。
- ③「計画」の内容を、宣伝物にするなど国民・利用者に分かりやすく説明すること。

三、人員について

2004年度から09年度までに5,000人の人員削減を行う貴社の「中長期要員効率化計画」について、坂田正行専務は会見(5月31日)で引き続き推進する考えを表明されました。しかし人員増がなければ、「安全性向上計画」実行の裏付けがありません。「効率化計画」推進を改め、「同計画」を再検討し、とりわけ安全部門の人員増をはかること。速度超過防止用ATS(以下ATS)整備のためにも、機器を円滑に機能させるためにも電気部門の人員増を緊急に行うこと。

四、ダイヤについて

- ①安全第一で、列車本数・スピードにとらわれない余裕時分を持ったダイヤにすること。
- ②停車時分は、乗客の乗降、乗り換え時分を十分見込んだものとする。

五、安全設備の緊急整備について

(1) 速度超過防止用ATSなどの整備について

今回の事故の要因の一つは、ATSが未整備だったことです。利益優先で整備を怠ってきた貴社の責任はきわめて重大です。

- ①ATSの整備計画を確実に実行すること。P型を含め整備期日を厳守することはもちろん、大阪駅の改築を中断してでも財源を確保し、整備期日の前倒しを行うこと。
- ②ATSの設置箇所数と箇所をSW型、P型それぞれについて公表すること。
- ③各駅で停車駅通過・オーバーランを防止するための装置を整備すること。
- ④列車運転中に運転士の意識喪失など異常事態が発生したときに備え、全列車に緊急停止装置(EB装置)などの運転保安装置を設置すること。

(2) 脱線防止ガードの設置について

危険なカーブ、住宅密集地など危険な箇所には脱線防止ガードを設置すること。

資料請求 当日、資料として提出されたい。

(3) 防御壁の設置について

脱線・転覆の2次被害防止のため住宅密集地、線路と住宅の距離が短いところなどに防御壁を設置すること。

六、車両について

- ①スピード優先、軽量化でなく、乗客の安全・保護優先の車両にすること。
- ②事故車両の207号系は根本的欠陥が指摘されている。今後の取り扱いについての考え方を示されたい。
- ③車両の検査周期は国鉄「分割・民営化」以後大幅に延伸されている。検査周期を短縮すること。

七、ホーム、駅舎の安全対策、職員態勢の強化について

(1) ホームについて

- ①同志社前駅について 同志社大学生3人の犠牲、負傷24人の上に立ち、同志社前駅ホームの延長に緊急に取りかかること。その上で京田辺駅での列車切り離しを行わないこと。
 - ②要員の増員 ホームでの乗客の安全には人的配置こそ重要です。ホーム要員を確保・増員すること。
 - ③転落防止用防護柵の設置 新快速・快速通過の際、ホームにいる人が風圧で危険を感じています。少なくとも新快速通過駅の新快速側ホームには転落防止柵を設置すること。視覚障害者の安全対策として設置可能なホームにホームドア(可動式ホーム柵)を設置すること。
 - ④車両とホームの段差を解消すること。車両とホームの隙間を小さくすること。
- 資料請求 各駅の段差、隙間が分かる資料を当日、提出されたい。
- ⑤転落感知マットを設置すること。感知マットは信号機と連動させること。
 - ⑥ホームからレールに転落した際、列車が近接しても避難できる場所をホームの下に確保すること。
 - ⑦ホームの夜間照明を強化すること。新快速・快速電車通過の際は、通過のアナウンスだけでなく電光板で知らせること。

(2) 駅舎について

- ①尼崎駅について ダイヤの乱れの原因ともなるコンコースとホームをつなぐ狭い階段・通路の改善など混雑防止策をとること。新たな通路を検討すること。
- ②駅員の増員、無人駅の解消と無人駅での安全対策をすすめること。

八、踏切・危険箇所における安全対策について

- ①踏切事故は引き続き減っていません。この機会に安全対策を強化すること。過去に事故が起きたなど危険な踏切を改善すること。
- ②踏切の非常停止ボタンを信号・車両に連動させること。
- ③遮断機のない踏切に遮断機、警報装置を設置すること。
- ④事故が起きた危険箇所については、住民の要望を聞き安全対策を進めること。

九、JR職員にかかわる問題

- ①「日勤教育」は本来の趣旨に改め、安全第一の教育、安全綱領とその精神の徹底に努めること。労働組合員、職員への人権侵害はやめること。
- ②職場での風通しをよくし、現場の意見が反映できるシステムを作ること。労使安全会議を支社も含め定期的に開くこと。
- ③JR職員は30代職員が極端に少ないなど、年齢的にいびつな構造になっている。技術の継承に支障をきたさない措置をとること。

十、宝塚線の運転再開と代替輸送について

- (1)運転再開に当たっては当分の間、複数の運転士を配置すること。
- (2)代替輸送について
 - ①代替輸送区間を伊丹駅まで伸ばすこと。
 - ②宝塚から尼崎間の往復バスを運行させること。
 - ③乗り換えの疲労軽減のため梅田から三田直通の高速バス(往復)を運行させること。

十一、利用者の要望に対する対応について

- ①利用者の要望に対しては、誠実に対応すること。交渉の要請があったときには、これを拒否したり、要望を聞き置くだけなど不誠実な対応は絶対にとらないこと。情報は積極的に開示すること。
- ②JRの各駅、各部局の電話を電話番号簿に記載し、利用者への問い合わせに機敏に対応できるようにすること。

以上