



JR西日本福知山線脱線事故から15年 事故を忘れず命を守ろう！

2005年4月25日、JR西日本福知山線塚口駅～尼崎駅間において、列車が脱線し先頭車両と2両目車両が進行方向左側のマンションに衝突しました。この事故により、563名が負傷し運転士1名を含む107名の命が失われました。本日でこの事故から15年が経過します。

現在、新型コロナウイルス感染の問題で職場内は疲弊しています。このような時だからこそみんなで力を合わせ難局を乗り越え、安全な職場をつくり出していかななくてはなりません。命を守ることを最優先とし全組合員で協力し難局を乗り越えていきましょう！

▼ 4月22日 河北新報

2020年(令和2年)4月22日(水曜日) (18)



●尼崎JR脱線事故現場一帯に整備された追悼施設「祈りの杜」＝兵庫県尼崎市
●JR東日本の研修施設「事故の歴史展示館」＝白河市

尼崎脱線事故15年

JR西 安全対策道半ば

非懲戒制度
事故は、ミスをした運転士らに懲戒処分を科すのが一般的だが、JR西日本は加害者として事故の責任を負った人への懲戒を抑制し、安全対策を進めてきた。効果は出ているのか、これまでの取り組みと今後の課題を検証する。

JR西日本は、2005年4月25日、兵庫県尼崎市のJR脱線事故が発生。当時、JR西日本の安全対策は、運転士のミスによる脱線事故を重点とするものであった。事故発生後、JR西日本は、事故現場の調査や、運転士の教育など、個人に責任を押し付けるのではなく、組織的な安全対策を進めた。その結果、脱線事故は減少したが、非懲戒制度の導入により、安全対策の効果が限定的であることが明らかになった。

JR西日本は、2006年に「安全文化」を掲げ、安全対策を進めた。その結果、脱線事故は減少したが、非懲戒制度の導入により、安全対策の効果が限定的であることが明らかになった。

他人任せ 社風変わらず 遺族「気持ち晴れない」



尼崎JR脱線事故 2005年4月25日、兵庫県尼崎市のJR脱線事故発生後、JR西日本の安全対策は、運転士のミスによる脱線事故を重点とするものであった。事故発生後、JR西日本は、事故現場の調査や、運転士の教育など、個人に責任を押し付けるのではなく、組織的な安全対策を進めた。その結果、脱線事故は減少したが、非懲戒制度の導入により、安全対策の効果が限定的であることが明らかになった。

事故車両公開 「風化防止」「つらい」

JR西日本は昨年11月、脱線事故の車両公開を行った。事故現場の再現や、当時の車両の展示など、事故の歴史を伝えることで、事故の記憶を風化させないことを目指している。しかし、遺族からは「気持ち晴れない」との声が聞かれた。遺族は、事故の原因を究明し、再発防止を求め、企業に責任を問いたいと考えている。

JR西日本は、事故現場の再現や、当時の車両の展示など、事故の歴史を伝えることで、事故の記憶を風化させないことを目指している。しかし、遺族からは「気持ち晴れない」との声が聞かれた。遺族は、事故の原因を究明し、再発防止を求め、企業に責任を問いたいと考えている。

企業の責任 「組織罰」創設 高い壁

企業の刑事責任を問い、高額な罰金を科す「組織罰」を創設する動きが、JR西日本に波及した。JR西日本は、事故の原因を究明し、再発防止を求め、企業に責任を問いたいと考えている。しかし、企業側からは「組織罰」の創設は、企業の競争力を低下させる恐れがあるとして、反対している。企業側は、安全対策を進め、事故の再発を防ぐことに注力している。

企業の刑事責任を問い、高額な罰金を科す「組織罰」を創設する動きが、JR西日本に波及した。JR西日本は、事故の原因を究明し、再発防止を求め、企業に責任を問いたいと考えている。しかし、企業側からは「組織罰」の創設は、企業の競争力を低下させる恐れがあるとして、反対している。企業側は、安全対策を進め、事故の再発を防ぐことに注力している。

新型コロナウイルス感染の問題で大変な時だからこそ 職場で声を掛け合い私たちの手で安全をつくり出そう！