

JR西日本福知山線脱線事故から 19年

2005年4月25日、運転士を含めて107名の方々が犠牲になった、JR西日本福知山線脱線事故から、今年で19年が経過しました。直接的な原因は制限速度を大幅に超えてカーブに進入したのですが、背後要因として国土交通省航空・鉄道事故調査委員会(当時)は「運転士にペナルティであると受け取られることのある日勤教育又は懲戒処分を行い(中略)同社の運転士管理方法が関与した可能性が考えられる」と原因を指摘するとともに、「実践的な運転技術に関する教育を充実させるなど、精神論的な教育に偏らず、再教育にふさわしい事故防止に効果的なものとすべき」との所見を発表しています。

また、運転士が所属するJR西日本大阪支社の「支社長方針」の第一の柱に「稼ぐ」をあげ、列車自動停止装置(ATS)整備も不十分で安全より利益を優先してきた体質が事故の背景にあります。



現在の JR 東日本の職場実態は？

JR東日本では2022年度に国府津運輸区や宇都宮運輸区で行われた懲罰的な日勤教育によって、組合員が自殺を考えるまで追い込まれたり、医療保護入院に追い込まれる事態となっています。

ミスの再発防止とは関係のない精神論的な内容を含む教育が1ヶ月以上もなされ、いつ日勤教育が終わるのか、乗務復帰できるのか分からない状況は、懲罰的でハラスメントとしか言いようがありません。しかし団体交渉で会社は、「パワーハラスメントの認識はない。」「熱のこもった適正な指導の範囲」などとハラスメントを容認し、正当化しています。



JR東日本では新型コロナウイルスの世界的な流行により、急激に経営体質が悪化し職場ではコストカットや経営への参画意識を持つことをしきりに訴えられています。

昨年末に新幹線統括本部長から出されたあいさつには、新幹線を「止めない・遅らせない」「稼ぐことにこだわる」とあり、運行優先風土を招くと危惧しています。安全の意識が薄れ、「安全よりも利益」と受け取れます。

安全で働きがいある職場を創りだそう!!
未加入者のみなさん「責任追及から原因究明へ」
の安全哲学を私たちとともに創り出していこう!!