

見せしめ・懲罰的な「再教育」、 「走行中の運転通告」は直ちに中止せよ！

6月28日、国土交通省航空・鉄道事故調査委員会は、2005年4月25日発生したJR福知山線脱線・転覆事故に関する『鉄道事故調査報告書』（最終報告）を冬柴鉄三国土交通大臣に提出した。

報告では、「当該運転士のブレーキ使用が16秒遅れたために、速度超過のまま曲線区間に侵入し脱線したと推定」している。しかし、私たちが最も注目するのは、なぜ運転士のブレーキ使用が遅れたのかということに関して原因を解明していること、そしてその背後にあるJR西日本の企業体質、安全管理体制に踏み込んで猛省を促し改善を求めているという点である。これは、これまでの報告が、直接的原因や技術的な問題に限定されていたことと比べ高く評価できる内容である。まさに、私たちがこの間主張してきた、「真の原因究明」や「企業責任」の問題に踏み込んだということであり、安全軽視の企業体質を批判したものであるといえる。私たちの闘いの正しさが証明されたことになる。

運転士のブレーキ使用が遅れた原因について、大きく3つの事柄が指摘されている。一つ目は、多くの運転士がペナルティーであると受け止めている、懲罰的な「日勤教育」を受けさせられることを懸念して注意が運転から離れたこと。そして二つ目は、どのようなことを報告しているのかが気になり、車掌と輸送指令員との無線交信に特段の注意を払っていたこと。そして些細な事象やインシデントなどを発生させた運転士に対して行われている「日勤教育」や懲戒処分、さらに、報告を怠ろうものなら、より厳しい見せしめ的な「日勤教育」や処分などを繰り返し行っているJR西日本の運転士管理方法などが関与したことが考えられると指摘している。JR西日本経営陣は、これらの指摘を真摯に受け止め、早急な改善を行うべきである。

これらの指摘は、JR西日本に限ったことではない。この間私たちがJR東海に対して申し入れ、改善を求めてきたこととまったく同じである。業務上の些細な事象に対する即乗務停止、始末書・顛末書、再発防止シートの強要、「再教育」と称する試験の繰り返し、合格しなければ運転士剥奪＝配置転換などなど、一体JR東海とJR西日本はどこが違うというのか。多くの運転士は萎縮し精神的に追いつめられた中で運転業務にあたっているのである。私たちは、これでは安全が脅かされると強く主張してきた。しかしJR東海は、聞く耳を持たず「会社の判断はすべて正しい」としてきたのだ。また、走行中の運転通告についても中止を申し入れてきた。運転中無線交信での通告券記入は、運転に集中できず極めて安全上問題であり、停車中や停止させて行うべきことを強く訴えてきた。このことに対しても、JR東海は「運転士の受領の可否を確認のうえで行っているので問題ない」と、その責任、判断を運転士に押しつけているのだ。

このような、JR東海の安全姿勢は、指摘されているJR西日本の企業体質とまったく同じである。いや、JR福知山線脱線・転覆事故以降もあらためないその姿勢は、それ以上であると言っても過言ではない。

私たちは、今回公表された『鉄道事故調査報告書』が二度と悲惨な事故を発生させないために活かされるよう、あらためて安全確立の闘いを強化する。その闘いとは、JR東海の営利優先・安全軽視の企業体質を許さないことであり、最先頭で闘ってきたJR西労の仲間たちと共に闘うことである。そのことが、107名の御魂に応え、鉄道で働く労働組合の任務であると確信する。

2007年6月29日

JR東海労働組合中央本部