

責任追及から原因究明へ！

航空事故や鉄道事故において、「真の事故原因は責任追及では究明されない」という考えで、その先駆者的役割を果たされた黒田勲さんが今年2月に亡くなりました。

黒田さんは、航空自衛隊の航空医学実験隊で航空事故の原因を専門に調査、退官後日航の特別講師を経て1988年に早稲田大学教授になり、航空事故だけでなく、原発事故、医療事故、労災事故の原因究明をし、その後1993年に「鉄道安全問題研究懇談会」で尽力されました。

「生涯、一度としてミスを行さない完璧な人間などは、この世に存在しません。人間はもともミスを行す動物です。誰でも事故を起こそうとして起こしている訳ではありません。～過失責任を追求するだけで一件落着とするようでは、また別の人間が同じような過失を犯してしまいます。なぜ、過失を犯したのか様々な観点から究明し、そこに対策を講ずることが事故の再発を防ぐこととなります。」が黒田さんの持論でした。

鉄道の安全においてはまさしく、「責任追求」から「原因究明」という理念こそが事故の再発防止の核心であるはずで

・・・にもかかわらず、会社は、4月19日にJR名松線で発生した二度目の「無人列車走行事故」に対しての事故原因を「運転士が正しいルールを守らなかったこと」と当事者(運転士)の責任追及だけに終始して、原因究明どころか地域住民に対する謝罪もないままです。

「責任追及」・「見せしめ」・「懲罰的日勤」反対！！

東一運、東二運の組合員が車掌職から他職に配転されました。今回の配転にも再教育とは名ばかりの起こした事象とは全く関係のないペーパー試験を行われ、答案も返してもらえないまま教育など一切ないまま配転となりました。

また、大一運の組合員も同じく事象とは関係のないペーパー試験を繰り返し行われ、先月から約1ヶ月の日勤を強いられました。

いずれの事象にしても、原因を究明し、そこから具体的な対策を講じ再発防止するところを「再教育」というペーパー試験のみが目的化されています。

JR福知山線事故での事故調からの調査報告書は、「日勤教育は運転技術や安全管理の向上に役立つものではなく、かえって運転士に大きなプレッシャーをかける事故の間接的要因」と厳しく断罪しています。

現在行われているJR東海の乗務員に対する「再教育」も同様に、対策ならざる対策、教育ならざる教育で責任追及・見せしめで懲罰的要素が濃いばかりか、組合的に極めて恣意的判断が入ったものだと言わざるを得ません。

★会社は、名松線事故に対して直ちに地域住民に謝罪せよ！

★会社は、「再教育」と称した実態に則さないペーパー試験をはじめとした教育ならざる教育はやめろ！

★会社は事故、事象に対して責任追及から原因究明へ転換せよ！