

# 点検ハンマー

第4号 発行日 2011年 4月25日 発 責 石尾 光春・編 集 地本車技常任委員会

もう遠い過去のことでしょうか？

あなたは「福知山線脱線事故」を忘れてはいませんか？

鉄道はいつの時代も多くの人々に夢と希望を与えてきました。時代が移り、SLが電車に代わっても沿線には電車に手を振る子供たちがいます。

しかし、2005年4月25日、107名が死亡し、555名の負傷者を出す悲惨な鉄道事故が発生しました。マンションに衝突して原形をとどめてない先頭車両。くの字に曲がり潰れた車両から救出される血まみれの乗客。テレビに映し出された光景は、私たちが直ぐに信じることができないほどの凄惨な事故現場でした。

いまだに続く遺族の深い悲しみと怒り。事故により身体に障害が残り苦しんでいる被害者。また後遺症に苦しむ家族を介護している人達があります。

「阪神淡路大震災より悲惨だった」と言われる事故現場で救助活動を行い、PTSD＝「心的外傷後ストレス」になった方、結婚の約束をした男性が事故で亡くなり、自殺した女性もいます。「安全と命を守る鉄道」が人々に苦しみを与えてしまったのです。

なぜ事故は起きたのか？

自殺者も出したJR西日本の「日勤教育」。利益優先、責任転嫁のJR西日本の企業風土が問題になりました。

JR西日本経営トップは、「事故の遺族・被害者の方々に誠意を持って対応する」と言いながら、事故調査委員会の委員に裏工作を行い、報告書の不都合な部分の削除や修正を求めた「情報漏洩」が発覚。遺族・被害者から「裏切られた！」との声が上がりました。

人を人とも思わない、儲けが第1！組織防衛が第1というJR西日本経営トップによって引き起こされた事故と言っても過言ではありません！

ではJR東海は？

私たちの職場でも1年前に、双眼鏡まで使いながら社員を監視する事態がありました。いまはさらに進み、N700系では、総合事務所のパソコンを見ながら、いま社員がどのような運転操作をしているのかを監視しています。姿が見えない管理者の監視、些細でも何かミスをすれば執拗な事情聴取が待っており、社員の恐怖心は増しています。私たちはこの間「社員に徹底的に恐怖心を植え込めば、安全が守れ、労災はなくなるのか？」と訴えてきました。ヒューマンエラーは減ったのでしょうか？ 労災は減ったのでしょうか？

経費節減、コストダウンは至上命令として現場に下り、労災防止のために金は使われず、労災防止を唱いながらの社員管理だ！と感じている社員も少なくないと思います。このままでJR東海は大丈夫だと言えるのでしょうか？ 皆さんはどのように考えていますか？