

福知山線脱線・転覆事故から4年！事故を風化させてはならない！

4地本が街宣・ビラ配布行動を展開！

JR福知山線脱線事故の原因は

日勤教育だ！



私達は事故直後から「日勤教育」を事故原因として主張してきました。そして2006年4月27日には「日勤教育」に苦しまれた264名が原告となり「日勤教育裁判」を提起しました。こうした私たちの主張は、事故調が公表した「最終報告書」でも立証されました。同報告書では、事故現場のブリーチで運転士のブレーキ操作が離れた原因として、運転士が「日勤教育」を受けさせられ「運転士を締めつける」といふことを懸念して「運転から注意が離れた可能性」を関係者の口述から明らかにし、「日勤教育」を「懲罰的運転士管理方法」として指摘しています。しかし「日勤教育裁判」で会社側証人は、かつての「日勤教育」について「正しかった」と証言し、事故後に「事故再発防止教育」と改称した「日勤教育」についても「教育効果があれば（運転士を）総括（運用する）辞める仕組みとした」として「日勤教育」を擁護する証言をした管理方法として今なおお説いている職場では、事故対策として、以前と変わらない「社員（への）責任追及」がはびこっています。こうした「不安」全な企業体質（新）に向け、私たちは「JR福知山線脱線事故の原因として指摘された「日勤教育」の撤廃を求め」お願います。

もつて、JR福知山線脱線事故から4年目の4月25日を迎えるようにしています。この間、2007年6月8日には国土交通省航空・鉄道安全調査委員会が、事故原因として「日勤教育・懲罰処分など」と同様の「懲罰的運転士管理方法」を指摘する「最終報告書」を公表。2008年9月8日には経営幹部ら10名が神戸地裁で書類送検されたなど、今年には、経営幹部への刑事責任追及に向けた動きが大詰めを迎えています。これは「なぜ事故が起きたか死ななければならなかったのか」を知りたいという「遺族の願い」に経営幹部がこたえていないことへの社会的批判が強まっています。



社説

2009・4・25

風化させてはいけない

乗客百六十人と運転士が死亡、五百六十二人が負傷したJR西日本の尼崎脱線事故から四年。事故の刑事責任をめぐり検察・遺族の追及が続く中、同社の安全最優先の改革はどこまで進んだのか。

尼崎事故4年

今年も二十五日午前九時から尼崎市総合文化センターで追悼慰霊式が行われる。会場は遺族および負傷者の悲しみと憤りに包まれることだろう。事故現場には献花台が、大阪駅などには記帳所も設置される。

悲惨な事故だ。二〇〇五年四月二十五日午前九時すぎ、宝塚駅を出発した快速電車は十数後に現場のカブに制限速度を大幅に超えた速度で進入した。七両編成の車両は次々に脱線し、隣接するマンションに激突した。

事故原因の解明にあたり国土交通省航空・鉄道事故調査委員会（現運輸安全委員会）は当初、運転士のミスを示唆しつつ、七年

運転士の計十人を書類送検した。神戸地検は現在、起訴に向けて慎重に捜査している。また遺族が事故当時の経営陣だった井手正敏社長らに告訴して、尼崎事故はJRが発足後、最悪であることも明らかになった。遺族、全社員が責任を分かちしめ風化させないことを誓うべきだ。

一九九一年の信楽高原鉄道事故でも同社の責任が強く問われた。尼崎事故はJRが発足後、最悪であることも明らかになった。遺族、全社員が責任を分かちしめ風化させないことを誓うべきだ。



尼崎脱線事故4年

動きだす被害者ケア

軽視の体質だった。私鉄との激しい競争に勝ち抜くためとはいえ、安全投資の遅れや余裕のないシナヤ補償、懲罰的な日勤教育などは、同業他社が驚いたほどだ。

同社は現在、昨年四月に策定した安全基本計画を実行中だ。ATSSなどへの積極的投資と、事故の芽を探して対策を打つリカアセスメントの導入、「コミュニケーション」の徹底を通じて安全最優先の風土づくりを目指している。

その方向はいい。が、まだ十分ではない。より高いレベルの安全運行をまず実現しよう。

一九九一年の信楽高原鉄道事故でも同社の責任が強く問われた。尼崎事故はJRが発足後、最悪であることも明らかになった。遺族、全社員が責任を分かちしめ風化させないことを誓うべきだ。

遺族の悲しみは消えない。負傷した人にも痛みが残る。補償は誠意をもって取り組め。

多くの市民が足を止め、ビラを受け取ってくれました！