



Truth ~真実~

第 2 3 号

2 0 1 9 年 5 月 1 5 日 発 行

発行責任者 岡本 洸太

編集者 教 宣 部

福知山線脱線事故 現地踏査開催！！③



JR西労主催のシンポジウム



JR西労との意見交換会

4月25日、福知山線脱線事故が起きた日の午後に、JR西労主催「JR福知山線脱線事故原因の永久隠ぺいを許さない！重大事故の本質を暴くシンポジウム」が開催され、私たちが参加させていただきました。冒頭、菅野委員長からは挨拶の中で「今年整備された祈りの杜は反省と安全を誓う場を強調するが、祈りの杜の中にある碑の碑文には日勤教育といった言葉は一言も入っていない」「4月25日を迎えるにあたり会社が作ったDVDを見た。天国の父へ、という題でお子さまの朗読する映像が出ていたが、そもそも亡くなられた方は天国にいるのか。事実が明らかにならない中で、祈りの杜は天国ではない」「本日まで各職場で福知山線脱線事故の研修をやっているが、木島社長は106名のお客さまと言い、高見運転士が入っていない。自らの反省については一言もない」と事故から1.4年が経過する現在も変わらないJR西日本会社について触れられました。その後は信楽高原鉄道事故、山陽本線明石～朝霧間で発生した保線社員触車死亡事故、のぞみ34号台車亀裂事故について、事故の背景にある運行優先・ずさんな管理体制・事故の隠ぺいが明らかにされました。またシンポジウムには福知山線脱線事故で娘さんを亡くされた遺族の藤崎さんも参加し、106名が亡くなり相当な方がお金を受け取って解決したが、満足してはいない、会社の担当者の言う事は同じことばかり、安全の上では未だ納得できないとつきついても納得できる説明がないという現状や、組織罰（個人にしか問えない業務上過失致死罪を法人にも問える法律で、現在の日本にはない）の必要性を訴えておられました。組織罰が実現すれば、会社の決定権を持った経営幹部の責任を問う事が可能となり、組織は根本から変革され、組織事故の再発防止や抑止力となって、本当に安全な社会が実現できるのではないかと思います。その後のJR西労との意見交換会では、ジョブローテーションについて議論を行いました。ジョブローテーションについて西労の仲間からは「平成1ケタ採用を狙っている」「運転士や車掌の登用が任用の基準ということは逆に出す時も同じようにできる」「給料欲しければ、運転士になりたいければ、わかるよな…??、となる」「一人でも怒りやおかしいという声を出すことが大切。声を出さなければ職場で流され、結果的に御用組合しか残らない」といった意見や激励を頂きました。私たちはさまざまな鉄道事故そのものを学び振り返ることも重要ですが、それ以上に事故が起きるその本質に迫ることが大切です。福知山線脱線事故は、確かに制限速度を大きく超える速度でカーブに進入したことが直接の原因です。しかし、なぜそれほどのスピードで進入してしまったのか、真実が明らかにされその真実から出発しなければ、こうした事故は永遠に続きます。運行優先・安全軽視の会社体質で犠牲になるのは、常に我々鉄道労働者であり、お客さまであり、地域のみなさま、そして犠牲や被害に遭われたご遺族・ご家族だということを忘れてはなりません。

事故の本質を仲間に伝え議論し、安全な鉄道を目指してたたかいます！！