



2022年 12月21日
第90号

JR 東労組 Yokohama

JR東労組横浜地本

発行人 助川一実

編集 情宣担当

ホームページ

<http://www.jreu-yokohama1.jp/>



福知山線脱線事故を振り返る vol. 2

福知山線脱線事故の当該運転士は、入社して計3回日勤教育を受けていました。そのうちの1回は事故の約1年前、2004年6月に停車駅の所定停止位置行き過ぎによる13日間の日勤教育でした。日勤教育の中で当該運転士は以下の内容でレポートを書かされています。

再教育におけるレポート項目

1日目

- 時系列、顛末書 ○反省文
- 無断後退の掲示と呼込み指導を受けてどう受け止めたか

2日目

- 掲示と呼込み指導を受けたとき、事故は起こさないという気持ちがあったのに、何故行き過ぎとなったか。

3日目

- 今後の自山・他山の石の活用

4日目

- 事故前日、当日の係長の注意喚起について
- 今後、注意喚起を受けた後の捉え方

5日目

- 何故、自分は大丈夫という気持ちになれるのか
- 注意力をいっそう喚起されるには

6日目

- 最近、運転士となり一人前になったという、自分のうぬぼれについて
- ヒューマンエラーとは

7日目

- 停車駅通過事故の防止対策

8日目

- 松井山手より先はのんびりして体がそれに合わせてしまうのか
- 今回、重大事故（下粕無断退行）があった後、同じ箇所
で事故を起こしたこと

9日目

- 退行、推進運転のできる時の条件と運転取扱い

10日目

- 自分自身の弱いところ、その克服

11日目

- 自分が理想とする運転士像

12日目

- 今後、どのように変わるのか

13日目

- 社会人としての隠蔽工作
- 区長面談を終えて

鉄道事故調査報告書には、これについて「精神論的な項目が多く見られる一方で運転中における注意の適切な配分の仕方のような項目は少なく、またブレーキ操作等に関する項目は見られない。また、本件運転士のレポートの内容も、ほとんどが精神論的なものである」と記載されています。

また事情聴取の中では「**再度嘘をついたら運転できないぞ**」「**運転士の仕事をなめているとしか考えられない**」「**そんな運転士が『回復運転』なんてチャンチャラおかしい**」「**停車駅通過にでもなったら会社の信用問題になるんやぞ**」「**社会人としても失格だ**」と運転士を精神的に追い詰めるような言葉が管理者・指導員から発せられていました。

精神論・責任追及型の日勤教育が運転士を追い込む!