



2022年 12月21日
第91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.ireu-yokohama1.jp/>



福知山線脱線事故を振り返る vol. 3

福知山線脱線事故の当該運転士の職場は京橋電車区でした。日勤教育について、京橋電車区の他の運転士が以下のように話をしています。(鉄道事故調査報告書から引用)

運転士 A

人身事故のときの報告が不適切であったため、1ヶ月以上乗務から外された。その際の事情聴取では、無線交信の録音を確認しただけで、大きな声やきつい言葉はなかった。1週間ぐらいは反省文やレポートを書いて、そのあとは病気で乗務できない人と一緒にダイヤ改正の資料作成の手伝いをした。日勤教育におけるレポート作成では、自分の行動を振り返り、異常時にはこういう心理状態になるんだとか、人身事故に遭遇したら慌ててはいけないということが分かり、自分のためになったと思う。

運転士 B

日勤教育については、他の乗務員から見える場所で行われ、見せしめのようなことが多く、トイレに行くために席を離れるにも上司の許可が必要であるなど、非常にストレスを感じた。自分は折り返し駅で列車に乗客を乗せた状態で、それを看視しなければならないときに、私用で列車から離れていたところを見つかり、1ヶ月間乗務から降ろされた。最初は、事情聴取で、何回も怒られた。その後、何日間にもわたって午前約1時間半、午後約3時間、京橋駅の上りプラットフォームで、着発する列車の運転士全員に「ごくろうさまです。気を付けて下さい」というようなことを言われた。日勤教育は他の運転士から見える位置で受けるので、他の乗務員からの視線を一番ストレスに感じる。



気を付けて下さい。

運転士 C

平成17年4月、入換信号機の停止信号を冒進した事象が責任事故とされ、6日間の日勤教育を受けた。京橋電車区に戻ったところ、最初「何しとんねん」と言われ、続いて20~30分間であったか立て続けに、「乗務不適格」、「もう乗れんかも分からん」などと上司に言われた。もしそのまま運転士を続けても、それからの乗務は上の方から目をつけられてきつくなり、物凄くしんどいのではないかと思います。また年齢的なこともあって、自分としても運転士を辞めることを希望し、平成17年4月20日他の電車区の車両管理係に異動となった。また、この信号冒進の前(平成11年11月)にも約190mの所定停止位置行き過ぎを起こしたことがある。これらの責任事故等を起こしたときには、まず日勤教育のことが頭に浮かんだ。さらに、上述の責任事故のときではないが、京橋電車区の管理者に少しでもよく見られるよう、言い訳を考えながら運転したことがある。運転士が責任事故等を起こすと管理者もその上から怒られるので、管理者が自分かわいさに厳しく運転士を監視するのが嫌であった。

JR西日本大阪支社においてはヒューマンエラーにも関わらず44日間、京橋電車区においては14日間にわたる長い日勤教育がありました。またそれを機に運転士職を離れた社員もいました。日勤教育をペナルティであると感じれば、取扱い誤りによる事故等を起こしたときに、日勤教育を受けさせられるのではないかと懸念から言い訳などを考えることにより、列車の運転から注意をそらせるおそれもあり、さらなる事故やミスにつながる可能性があります。

よって、鉄道事故調査報告書では、「一部の運転士にペナルティであると受け取られている日勤教育について、実施日数、実施方法、内容等を見直して、精神論的な教育に偏らず、再教育にふさわしい事故防止に効果的なものとするべきである」と記載されています。

再教育は精神論ではなく、事故防止に効果的なものでなければならない!