



福知山線列車脱線事故から18年

2005年4月25日午前9時18分頃、JR西日本福知山線宝塚発同志社前行き上り快速列車（第5418M）が塚口駅～尼崎駅間の右曲線に制限速度70km/hを大幅に超える約116km/hで進入し7両編成のうち前5両が脱線、うち前2両は線路脇のマンションに激突、先頭1号車は1階駐車場へ突入し原形をとどめない程に大破し当該列車の運転士1名含む死者107名、負傷者562名という歴史的な大事故が発生しました。



事故の直接的な原因は制限速度を超えるスピードでカーブに進入したことです。しかし、なぜ速度超過してしまったのかという背後要因を掘り下げていくと、国土交通省航空・鉄道事故調査委員会（当時）が作成した「鉄道事故調査報告書」の本文には「インシデント等が発生させた運転士にペナルティであると受け取られることのある日勤教育又は懲戒処分等を行い、その報告を怠り又は虚偽報告を行った運転士にはより厳しい日勤教育又は懲戒処分等を行うという同社の運転士管理方法が関与した可能性が考えられる」と分析されています。再教育にあたっては、「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」との所見を述べています。この事故後、JR西日本では乗務員の再教育の方法が見直されました。

その一方、JR東日本では、福知山線脱線事故によって明らかとなった乗務員の再教育における教訓がありながら、国府津運輸区や宇都宮運輸区での長期間にわたる懲罰的な日勤教育によって、組合員が自殺を考へたり、医療保護入院に追い込まれるなど、かつてのJR西日本の乗務員教育と全く同じ事が行われ、「社員としてどうあるべきなのか」「変わったお前が見たい」「運輸区でナンバーワンの運転士を目指せ」など、明らかに事故・事象に対する背後要因の掘り下げの教育ではなく、精神論で追い詰めハラスメントとしか言えない内容となっています。23春闘の団体交渉で、経営陣が掲げた目標に達成しないことを社員の責任にするという会社幹部の発言があったように会社は社員を守りません。私たちが安全で安心して働ける職場環境をともに作りあげていきましょう！

責任追及では事故の本質は掘り下げられない！

私たちが原因究明で安全哲学を再確立しよう！