



2024年 4月25日  
第158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/>



# 福知山線脱線事故から19年

事故の背景には成果型の人事・賃金制度の導入があった。いまのJR東日本はどうか？

2005年4月25日午前9時18分、兵庫県尼崎市でJR福知山線の列車がカーブを曲がり切れずに脱線、線路脇のマンションに衝突し、乗客106名と運転士が死亡、562名が重軽傷を負いました。

鉄道事故調査報告書では、運転士がペナルティと受け取られるような日勤教育を受けさせられることを懸念し、運転から注意が逸れたことでブレーキ使用が遅れ事故につながったと書かれています。



現在、事故現場のマンションは「祈りの杜 福知山線脱線事故現場」という施設が建っており、事故が発生した当時の様子や原因など事故の詳細な内容が展示されています。

福知山線脱線事故では懲罰的な日勤教育が問題視されましたが、安全よりも利益を追求する支社方針や成果型の人事・賃金制度の導入も背景にあったことも忘れてはいけません。「1円でも稼ぐ」という方針や、4月に社長に就任した喜勢新社長は「安全が、JR東日本の経営のトッププライオリティ」と述べた上で、「現在の人事制度は現在の仕事を前提にしていますから、将来を見越して近いうちに抜本的な見直しを行います。」「社員の意欲をしっかりと受け止める制度にしなければなりません」と述べています。今、JR東日本でも同じような動きが目の前にあります。

また、ハインリッヒの法則「1：29：300」の29の事故・事象が連続発生しています。まさに、今JR東日本はいつ福知山線脱線事故のような事故が起きてもおかしくない状況です。

社員・お客さまの命と鉄道の安全を守るためにJR東労組に結集しよう！