



2026年 4月25日
第201号

JR東労組 
Yokohama

JR 東労組横浜地本

発行人 梶田 優一
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21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目勤教育（懲罰的目勤教育）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。その他にもこの事故が起きた要因として、安全よりも利益を追求する支社方針や成果型の人事・賃金制度の導入が背景にあったことを忘れてはいけません。

JR 東日本は2025年5月7日、「組織再編」と「新人事・賃金制度」からなる「JR 東日本グループのさらなる飛躍に向けた新たな組織と働き方について」を提案しました。提案された新人事・賃金制度では「定期昇給」が「能力昇給」とされ、同じ等級でも6段階の差があり、管理者の評価によって変わります。会社は評価の基準について「示すものではない。明らかにしない」と回答しています。見えない評価基準によって、社員間の競争によってチームワークは崩壊していきます。

会社は、新たな施策の「組織再編」「新人事・賃金制度」とグループ経営ビジョン「勇翔 2034」は三位一体と述べています。「勇翔 2034」では、営業収益（連結）を、2034年度には5兆円にすると目標を掲げていますが、経営理念から「安全」の文字が消えました。会社は各現場を回りその理由を、お客さまの視点で「安心」という言葉に置き換えたと説明しています。しかし、2026年に入ってから首都圏において大規模輸送障害が連続発生し、国から2度の警告文書が出される異常事態となっています。

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！