

# めざして 鉄道輸送を 安心・安全の

## 2020年「4・25安全行動日」

### JR福知山脱線事故から15年にあたって

2005年4月25日に発生したJR福知山線事故から15年となりました。

この事故が死者107名、負傷者562名に及ぶ未曾有の大惨事となった原因として、競合する私鉄との競争に勝つためにスピードアップ化を行ない、運転本数を増やすなど、輸送の安全より利益追求が優先されたことや懲罰的な日勤教育など社員管理のあり方が大きく影響していたことが指摘されています。

政府は、2000年から鉄道事業法改正など運輸関係の規制緩和を進め、新規参入や撤退、運行路線の休廃止など免許・許可制から届出制に制度を移行させました。

また2001年の「省令改正」によって事業者である鉄道会社の責任で技術基準が改訂できる仕組みとしました。

これによって、JRでは車両や線路などの検査周期の延伸が次々と行われたほか、線路や電気設備、駅の出改札や車両のメンテナンス業務などがグループ関連会社に「業務委託」されました。

しかし今、こうした鉄道事業の外注化に加えて、技術継承、労働条件、教育の不十分さがJR各社で多発している輸送障害や鉄道事故を引き起こす背後要因ともなっています。

2017年12月11日に発生した新幹線「のぞみ」の台車枠の亀裂は一步間違えれば大惨事になるところでした。

運輸安全委員会は昨年3月に調査報告書を公表しましたが、JR西日本の乗務員らが異音や異臭に気付きながらも運行を続けたことについて、「大したことになるまいだろう」という心理が作用した可能性に言及しています。

JR各社では今、効率化や要員削減を柱とした業務委託・外注化施策を積極的に進めていますが、その結果、架線や変電所で鉄道設備の保守・点検の現場力の低下や要員効率化に起因する停電トラブルが相次いで発生するなど輸送の安全が大きく脅かされています。

とりわけJR関連会社やグループ・協力会社等で次々労災死亡事故の根絶、なかでも技術継承や教育の充実はJR各社に共通する喫緊の課題です。何よりも鉄道輸送の最大の使命は安全輸送の確保にあり、事業者であるJRとこれを所管する行政が二重のチェック体制でしっかり確保していかなければなりません。

私たちは鉄道の輸送業務に携わる労働組合として安全規制の強化と安全最優先の企業づくりに向け、利用者や地域の皆さんと運動を進めていきます。

#### 私たちの要求

- \* もうけ優先ではなく、安全を最優先とする経営を行うこと。
- \* 「規制緩和」を見直し、安全規制の強化を国と事業者が行うこと。
- \* ホーム上での事故根絶に向けて、ホーム要員の配置とホームの改善を行うこと。
- \* 業務委託や非正規社員導入など低コスト主義を改め、安全に係る業務は鉄道事業者の直営とすること。
- \* 安全・防犯の観点から無人駅をなくすこと。
- \* 安全確保のために労働条件や労働環境を抜本的に改めること。

