

安心・安全の 鉄道輸送を めざして



2024年「4・25安全行動日」

JR福知山脱線事故から19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19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、技術継承や教育の不十分さ、社員の労働条件の悪化が、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。

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、架線や鉄道設備、車両等の保守・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・協力会社等で相次ぐ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。

昨年8月、JR東日本の大船駅構内で走行中の電車が傾いた電化柱と衝突し、乗客と運転士が負傷する事故が発生しました。また、今年1月には重錘ロッドが破断した架線トラブルによる停電と復旧作業での感電事故により、東北・上越・北陸新幹線が朝10時頃から終日全面運休する大規模輸送障害が起きました。

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なくてはなりません。

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

- * 営利優先ではなく、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。

