



安全、安心の鉄道輸送をめざして

4・25安全行動日 JR福知山脱線事故から8年にあたって

鉄道は、環境にも優しく国民生活に欠くことのできない公共交通であり、その最大の使命は安全輸送です。2005年4月25日に発生したJR福知山線事故から8年となります。死者107名、負傷者562名に及ぶ未曾有の大惨事の事故原因として、競合会社との競争に勝つためのスピードアップや運転本数増加など、目先のサービスや利益だけを優先し、安全対策が十分ではなかったこと、ミスを咎める懲罰的日勤教育など「命令と服従」の社員管理が横行していたことが指摘されています。

最近では大規模な輸送障害、鉄道事故も相次いでいます。2011年5月27日にはJR北海道石勝線で特急車両が脱線・火災事故を起こし、国土交通省からJR北海道に対して警告と業務改善命令が出されました。しかし、その後も北海道では2012年にJR貨物の列車が江差線で2度の脱線事故を起こしています。今年3月には秋田新幹線も脱線事故を起こし、乗客が長時間列車に閉じ込められる事態が発生しました。マスコミや利用者からも、JRの車両故障や信号・線路など設備障害、システムの不良、社員教育や安全管理体制への危惧や不十分さが度々指摘されています。

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・許可制から届け出制に緩和しました。また、2001年の「省令改正」によって、事業者の責任で技術基準が改定できる仕組みとしました。

こうした「規制緩和」により、車両や線路などの検査周期の延伸が次々に行われた他、線路や電機設備、駅の出改札や車両のメンテナンス業務などJRでは関連会社への「業務委託」が全面的に進行しています。

「規制緩和」や競争の激化、営利優先により安全が脅かされています。

尊い犠牲と教訓を踏まえるならば、鉄道輸送の安全は企業と行政の二重で確保していくことが重要です。私たちは、「規制緩和」の見直し・安全規制の強化と安全最優先の企業体質をめざして運動を進めています。

●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、安全に係わ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。

2013年4月



国鉄労働組合

東京都港区新橋5-15-5 交通ビル4F TEL 03-5403-1640