



安全、安心の鉄道輸送めざして

2014「4・25安全行動日」 JR福知山脱線事故から9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の確保です。2005年4月25日、死者107名、負傷者562名という未曾有の大惨事となったJR福知山線事故から今年で9年となります。事故の原因として指摘されたのは、目先のサービスや利益を優先し、無理なスピードアップや運転本数増加など、安全対策をないがしろにしていたこと、懲罰的日勤教育など「命令と服従」の社員管理が影響していたことでした。

尊い犠牲と教訓を糧に「安全第一」の会社運営が行われるよう国や国民、利用者が注目し、鉄道事業者も努力が求められてきました。

しかしながら、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、JR北海道は石勝線で特急車両の脱線・火災事故を起こしましたが、2013年に入っても、車両からの発火や発煙事故が続発し、9月には、JR北海道が線路の異常を長年放置したことが原因で貨物列車を脱線させる事故を起こし、その後の調査ではデータを改ざんしていたことも発覚しました。これに対し、国土交通省はJR北海道に対して2度の業務改善命令と監督命令を出し、刑事告発まで行う異常な事態となりました。

安全投資を怠り、無理なスピードアップが再び車両火災事故を起こし、安全軽視の体質が脱線事故を生みました。また、今年の2月23日には、JR川崎駅付近で、京浜東北線の回送電車が、停車中の工事用車両に衝突、脱線して横転する事故が発生し、電車の運転士と車掌の2人が軽傷を負う事故が起きました。両事故では、幸い乗客に死傷者は出ませんでした。が、一歩間違えば大惨事となる可能性もあり、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、作業方法やシステムの不良、社員教育や安全管理体制への危惧や不十分さ、企業体質の問題までも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」によって、車両や線路などの検査周期の延伸が次々と行われた他、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おり、こうした事が事故を引き起こす背後要因となっています。

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あり、国が安全面での指導・監督を強化すべきです。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。

2014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