

安心・安全の 鉄道輸送を めざして



2017年「4・25 安全行動日」

JR福知山脱線事故から12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12年となります。

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のスピードアップ化や運転本数の増加など、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に行われたほか、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、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各社で多発す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。ここ最近でも、JR北海道での信号トラブルや貨物列車脱線事故、JR東日本・高崎線での信号システム障害、JR九州・鹿児島線や長崎線での架線切断・損傷など重大事故が相次いでいます。

一方、各駅でホームドアの設置が進められていますが、1月14日にはJR東日本・京浜東北線で、盲導犬を連れた視覚障がいの方がホームから転落し、亡くなるという痛ましい事故も起きています。

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。

私たちは安全規制の強化と安全最優先の企業体質への改善をめざして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。



国鉄労働組合

〒105-0004 東京都港区新橋5-15-5 交通ビル TEL.03-5403-1640

<http://kokurohonbu.com> 国労本部 検索