

J R西日本・山崎社長の起訴にあたっての見解

－職場から原因究明委員会の運動を強化しよう－

本日、神戸地検は2005年に起きたJ R西日本・福知山線脱線事故で山崎社長を業務上過失致死傷罪で在宅起訴した。その決定を受けて山崎社長は即日、社長辞任を表明した。107名の尊い命を奪った未曾有の重大事故は現役トップが刑事被告人となる異例の事態となった。我々は鉄道の安全を守る一方の当事者として、今回の事態を重く受けとめなくてはならない。起訴事実は鉄道本部長としての過失責任に限定されるが、個人の経営責任に切り縮めることなく、刑事罰の対象にできない組織責任、経営姿勢や企業風土の問題点を徹底的に糾明して、その教訓を再発防止に生かさなければならない。

国土交通省の航空・鉄道事故調査委員会（当時）は最終報告書でATSの設置の重要性とともに、事故の背景には営利優先の余裕のないダイヤや、ミスをした運転士に草むしりをさせるなど、懲罰的な日勤教育が事故を誘発したと指摘している。安全対策よりも経営効率を最優先した企業姿勢が問われているのである。しかしながらJ R西日本では自殺者まで出した日勤教育が未だに行われ、行き過ぎた労務管理が職場を暗くしていると聞く。これでは安全性の向上や会社の体質改善に向かっているとは言い難い。J R西日本の最大の欠陥は、現時点でも「組織事故」として捉えていないところにある。人間はミスを犯すもの。背景にある過労や職場環境、経営姿勢、労務管理の問題などに踏み込んで原因を究明し再発防止を図っていかなくてはならないのである。

翻って、J R東日本はどうか。昨年、協力会社社員2名の尊い命を奪ってしまったが、気になる事故の連鎖は止まっていない。まさに非常事態である。真実を自己申告したら「処分」という事態も発生した。また競争を煽る行き過ぎた社員管理も目立ち始めた。安全を最優先する鉄道事業とはなんたるかの原点をもう一度思い起こさなくてはならない。また「安全」よりも「安定・サービス」を優先する傾向も出始めている。輸送の遅れが気になって非常引きスイッチが引けない乗務員の事態は明らかにその証左でもある。「安全」と「安定・サービス」は明らかに次元が違う。あくまでも「安全」が第一であり、その後に「安定・サービス」が追求される関係にある。今、J R東日本では安定やサービスを優先するあまり安全が脅かされている。企業である以上、営利を求めるのは当然だが、J R西日本のように未曾有の重大事故で企業の信頼、社会的使命を失墜させてはならない。

山崎社長の起訴を対岸の火事としてはならない。「責任追及から原因究明へ」という絶対的安全哲学を職場の隅々に徹底させ豊富化していこう。これは労使の責務である。J R東労組は「安全第一」の職場風土をつくるため、「風通しの良い職場」をつくり、鉄道の安全と組合員の幸福を実現していく。

2009年7月8日

東日本旅客鉄道労働組合