

福知山線脱線事故から18年！

私たちの手で「安全哲学」を再確立しよう！

◆事故調は、福知山線脱線事故の原因の一つを「日勤教育」と指摘

2005年4月25日、運転士を含めて107名の方々が犠牲になった、JR西日本福知山線脱線事故から、今年で18年が経過しました。

直接的な原因は制限速度を大幅を超えてカーブに進入したのですが、背後要因として国土交通省航空・鉄道事故調査委員会（当時）は「**運転士にペナルティであると受け取られることのある日勤教育又は懲戒処分を行い（中略）同社の運転士管理方法が関与した可能性が考えられる**」と原因を指摘するとともに、「**実践的な運転技術に関する教育を充実させるなど、精神論的な教育に偏らず、再教育にふさわしい事故防止に効果的なものとすべき**」との所見を発表しています。

JR西日本は事故後、事故やミスで列車が遅延しても処分しない制度を導入したり、再教育の所要日数を明確化するなど、日勤教育の見直しが進みました。



◆懲罰的な日勤教育に逆戻りするかのようなJR東日本

JR東日本では2022年度に国府津運輸区や宇都宮運輸区で行われた懲罰的な日勤教育によって、**組合員が自殺を考えるまで追い込まれたり、医療保護入院に追い込まれる事態**となっています。

内容も、**社会人としての「マインド」を問うものなど、ミスの再発防止とは関係のない精神論的な内容**を含む教育が1ヶ月以上もなされ、いつ日勤教育が終わるのか、乗務復帰できるのか分からない状況は、懲罰的でハラスメントとしか言いようがありません。しかし団体交渉で会社は、「**パワーハラスメントの認識はない。**」「**熱のこもった適正な指導の範囲**」などとハラスメントを容認し、正当化しています。



◆「知悉度確認」で日勤教育!?

各運輸職場では訓練で年に一回、運転に関する取扱いが理解されているか、**本社作成の「知悉度確認」のテスト**が行われています。

しかし今回、ある支社では**知悉度確認の結果をもとに、各職場で2名程度2日間、日勤に降して教育を行う**ことが周知されました。これに対し「**テストが皆満点だとどうするのか?**」と質問すると、「**テストの点に関わらず2名は降ろす**」といわれています。会社の言動からすると**再教育よりも日勤に降ろすことが目的**なのではないでしょうか？これで事故・事象はなくなるのでしょうか？



◆懲戒処分で安全!?

ジェイアールバス関東では2023年3月31日、安全・安定輸送の実現に向けて『**運転事故・阻害・輸送障害等に対するポイント管理の導入について**』（4月1日実施）なる通達を出しました。

事故や運転阻害の事象ごとにあらかじめポイントを定め、事象が発生するごとにそのポイントを積算し、一定のポイント（3点）になった時点で「賞罰審査委員会」を開催し、議論、事象を発生させた社員に対して懲戒処分等を決定します。事故・事象＝懲戒処分という意識の方が大きくなり、どのくらい効果があるのか疑問です。これで安全は守られるのでしょうか？

▶ 制度の概要

運転事故・運転阻害		+	負傷者有無		+	損害額		+	其他要素	
運転事故	3点		有	1点		50万円未満	1点		隠蔽・虚偽申告	1点
追突事故	2点					50万円以上	2点		悪意及び著しい懈怠があると認められた場合	1点
社内事故	2点								お客さまからのご意見で事象が判明した場合	1点
運転阻害	1点									
輸送障害・ルール違反		+	インセンティブ要素		<適用例> 営業運転中に車内の乗客が転倒し怪我をした場合 ・車内事故 【2点】 ・負傷者あり 【1点】 ・乗客の意見で判明【1点】 合計4点⇒賞罰委員会にて審査・処分決定					
輸送障害	1点		悪意または及び著しい懈怠のないもので、安全上問題ない場所及びタイミングで速やかに報告した場合							
ルール違反	1点									



日勤教育や懲戒処分をチラつかせて 恐怖で安全をつくるやり方では安全は守れない！ 職場から議論を巻き起こそう！