

# 時の動き

## 福知山線事故を風化させない

国鉄労働組合大阪地区本部執行委員

平田 尚



### 利潤追求が生んだ大惨事

2005年4月25日福知山線塚口〜尼崎間で、制限速度を30kmもオーバーし、沿線マンションに衝突した脱線転覆事故は107人の死者と562人の負傷者、今なお多くの遺族・被害者の方々に心の傷を負わせています。国鉄時代から続く、人材活用センター・清算事業団・事業部などに強制的に配属するなどの国労差別。個人責任を追及し徹底した服従を強いる『日勤教育（『勤務外し』）などの労務管理。要員不足で十分な休養も取れない勤務実態。他私鉄との競争で30秒遅れも許さない『回復運転』の強要。など利

潤追求に走ったJR西日本の企業責任が大きくクロージアアップされました。

### 企業責任を

### 追及できない裁判の決定

事故後5年、2010年12月に山崎元社長が起訴された「業務上過失致死傷罪」の公判が始まりました。焦点は、脱線などの危険性をJRが「予知」していたかを問うものでした。

しかしJR西日本側は「隠へい・虚偽」の証言に終始し、2013年、この事故に関連して行われた山崎元社長及び歴代3社長の裁判は神戸地裁・大阪高裁が「事故の予見可能性が無かつ

た」とし無罪を言い渡しました。法人罰がない現法体系では責任を企業に問うのは限界があるといわれました。

同年、福井地裁で出された大飯原発判決、翌年の高浜原発に対する仮処分申請に対する決定は企業責任を明らかにした勇氣ある判断であり、JR尼崎事故判決は会社側に偏った判決であることを鮮明にしました。

### 拡大する安全の切り捨て

### 「儲けを優先」する体質の復活

1987年JR西日本は約5万2000人で新会社を発足。28年後の2015年4月で2万6000人へと

## ◆時の動き

人員削減を強行しました。1991年の信楽高原鉄道・列車衝突事故は死者42人・重軽傷者614人を出しました。その後反省もなく、飽くなき「儲け」の追求と安全軽視を続けた結果が



福知山線事故から11年。現地で開催されたノーモアJR尼崎事故「生命と安全を守る4・25集会」。

福知山線脱線転覆事故であり、3名の保線員を死亡させた2006年の伯備線事故でした。

2013年、裁判幕引き後、JR西日本は新たな中期経営計画を掲げました。現場では、「儲ける」スローガンの復活、社員へ「増収活動」の強要、契約社員等非正規労働者の拡大（現在約2200名）、駅窓口閉鎖や無人化・営業時間の短縮、運転士の「日勤教育」など労務管理の強化、保線・電気職場の見張りや点検業務の省略・外注化、など合理化のピッチは事故前に逆戻りするものです。

この11年目の集会で、JR現場に働く国労組合員からは「合理化で社員数も国鉄時代の半分以下。重要な業務の外注化、そこでも長時間過密労働とサービス労働が蔓延している」「職場は労働者個人に責任を押し付ける労務管理が復活し、事故や異常時を無視した要員削減で安全の切り捨てが際限な

く行われている」などの実態が告発されました。

また、遺族からは「井手元社長以下ウソの証言ばかり。遺族が尋問ができたことは評価できるが、結果は悔しさばかりである」「人を殺せば罪に問われるが、106人の人間が亡くなっても何も罪を問うことができない」と悲痛な訴えが続いています。

規制緩和が招いた悲惨な事故が相次ぎ、合理化反対の声を上げていくため、国や産業を越えた連携が重要となっています。2015年には韓国で国鉄民営化反対闘争を続ける鉄道労組組合員を招き交流・連帯を深めました。

4・25「ノーモアJR尼崎事故・生命と安全を守る集会」は、事故の教訓を決して忘れず、首切り・民営化・規制緩和に対する多くの労働者の闘いに強く連帯し、共に闘いに立ち上がる決意を持ちあう集会を継続していきます。

(ひらた ひさし)