

国労西日本申第25号
2005年5月9日

西日本旅客鉄道株式会社
代表取締役社長 垣内 剛 殿

国鉄労働組合西日本本部
執行委員長 上村 隆志

福知山線 脱線・転覆事故に関する申し入れ

4月25日、福知山線 尼崎～塚口間で「あってはならない痛ましい事故」が発生しました。尊い命をなくされた方々の遺族、負傷された方々及び事故により損害を受けた全ての方々に対する誠意ある対応はもとより二度とこのような重大事故を起こさないために以下の要求を申し入れるので団体交渉で解決すること。

記

・安全に対する基本理念について

1. 「安全運転規範」を廃止し、「安全確保に関する規程（仮称）」等に集約し、義務化すること。
2. JR西日本の使命は安全輸送確保である。本年4月1日より「安全憲章」を制定したが、その精神について全社員及び関連企業の社員を対象とした教育を行うこと。
3. 不幸にして事故が起きた場合は、人命第一の基本にたって「安全運転規範」第2条2（10）事故処理及び「動力車乗務員作業標準」等の事故発生時の処置の条文を「事故が発生したとき、従事員は、その状況を判断して、人命及び財産に対して最も安全と認められる方法により敏速に応急措置をとるとともに、関係個所への報告、連絡等を取らなければならない。この場合、社員は、職責のいかんを問わず、全力をあげてこれに協力しなければならない。」に改め上記の規程に入れること。

・企業体質の改善について

重大な決意のもと、今回の事故を機に「安全が最大である」とのJR西日本会社とするため、以下の点について企業体質の改善を図ること。

1. 営利優先の企業体質の改善について
本州他社に比べて経営基盤が貧弱とはいえ、営利優先の経営体質が社会的に問題となった。よって、「安全第一の立場」に立って安全に関わる設備投資を行うこと。そのためには長期負債の返済計画及び新規事業に対する投資見直しを図ること。
2. 「命令と服従」の体質からの脱却について

「命令と服従」の企業体質を改善し、おかしいことはおかしい、悪いことは悪いと言える風通しの良い職場環境及び安全を優先した規律ある作業環境をつくること。また、人権無視、不当な命令を根絶するために、就業規則第2節第146条に「部下に対し不法不当な命令及び行為を行なった場合」を追加すること。

3. 事実隠蔽体質の改善について

事実隠蔽体質が今回の事故対応でも数多く見られる。各支社、各主管部を含めて事実隠蔽体質の改善を図ること。

4. ダイヤ問題、回復運転について

(1) ダイヤ改正時に余裕時分を設けたダイヤ編成を行うこと。また、車種別に運転時分の見直しを図ること。

(2) 「安全と認められる速度の範囲で回復運転することができる」に改め、指令員が「回復運転に努めてください」との行為を行わないこと。

5. 事故防止のダブルチェック体制の確立について

(1) ソフト・ハードの二重の保安対策を確立すること。

(2) 人間によるダブルチェック体制を確立するため、必要な要員を配置すること。

(3) 乗務員が危険、異常、疑念を感じたときは、躊躇なく列車を停止させる手配を行うこと。また、運転再開にあたっては100%安全を確保した後、行うこと。

6. 再教育等について

国労は「不幸にして事故等が起こった場合の現場における再教育等の取り扱いについて」(国労申第27号 2002年8月12日)申し入れ、団体交渉を行ってきたが、今回の事故の背景として教育問題の抜本的改善は重要である。よって以下の内容について改善すること。

(1) 教育問題の改善を行うため教育の基準を定め、労使による「専門委員会」を設置すること。

(2) 再教育を行うにあたっての基準及び規程類を作成すること。

「責任追及」でなく再発防止のための「原因究明」とすること。

事情聴取は事故に至った顛末のみとし、労働時間とすること。

教育は、再発防止のため運転技能に関する再教育のみとすること。

教育期間は最短とすること。

(3) 「いじめ」の根絶について

国労はこれまで「イジメのない明るい職場作り」を求め再三交渉を行ってきたが再度以下のことについて整理し、体質を改善すること。

「いじめ」、「パワーハラ」はいかなる場合があってもおこなってはならない、人権を守り「いじめ」を根絶するための教育を全社員に徹底すること。

「イジメ」を防止するため、労使間による「パワーハラスメント対策委員会(仮称)」を設置し、労働者の心のいやしと再発防止対策を講ずること。

7. 安全に関する体制の強化について

(1) 事故の再発防止及び体質改善のため、支社・地方本部間に「労使安全会議」を

設置すること。

- (2) 社外の専門家を入れた「JR西日本安全対策委員会(仮称)」を設置し、JR西日本の事故内容、対策等について検証・提言をいただく体制を確立すること。

8. 乗務員の養成について

乗務員については希望する者から選任すること。

指導操縦者等は10年以上経験した者から指定すること。

乗務員養成期間の技能講習期間について見直すこと。

9. 指令員等について

近年、指令に係わる事故が多発している。養成・習熟期間(見習い期間を含む)を現行以上行い、線区の実情を完全に熟知させること。

10. 危機管理体制の見直し、再編について

今回の事故において危機管理体制の不備が数多く見られる、全ての事情を把握後危機管理体制について見直し、再編すること。

11. ヒューマンエラー事故防止に関して

- (1) 運転区所等個人・集団・職場環境と信頼性の向上を目指すこと。
- (2) 運転条件の改善に向け、作業条件・作業環境の適正化をほどこすこと。
- (3) 指導は添乗指導とし、裏面添乗を止めること

12. その他

- (1) 車掌の契約社員化について、再考すること。
- (2) 安全衛生委員を各労働組合代表する者から選任すること。

. 緊急に求める設備改善について

- (1) 福知山線以外の線区にATS P形を導入すること。
- (2) 曲線半径300m未満で今回のように住宅密集地並びに住宅近接地等二次災害が生ずるおそれのある箇所为重点的に脱線防止ガードレールを設置すること。
- (3) 今回事故のような軽量車両の車体フレームの強度の強化を図ること。

以 上