

JR西労組結成25周年を機に 歴史を振り返り責任ある未来につなげよう!

**JR
WEST
西労組
UNION
ニュース**

**号外
結成25周年特集
No.6
2017.10.5**
JR西労組ホームページ
(http://www.jrw-union.gr.jp)

西日本旅客鉄道労働組合

本部 〇530 0012 大阪市北区豊田 一丁目 一番八号
(西大阪ビル9F)
TEL 〇6 6357 5511
FAX 〇6 6357 5514
JRW(大阪) 〇6 7177 5511
●発行責任者／宮 野山 勇市 五三三
●編集責任者／馬 朗

結成25周年特集（その6）

2005～2010年度

福知山線列車事故の反省と教訓を胸に

今号では、2005年度から2010年度までの福知山線列車事故後のJR西労組の取り組みや、安全性向上に向けた取り組みなどについて振り返ります。

2005年4月25日、塚口～尼崎駅間において発生した福知山線列車事故は、運転士を含めて死亡者107名、負傷者562名という、JR発足以降最悪の事故でした。JR西労組は、事故後速やかに「事故原因対策究明本部」を設置し、会社との協議や内外への情報発信、「乗務員を守る行動」など、事故当日以降様々な対応を行いました。例年7月に3日間の日程で行われていたJR西労組定期中央本部大会も、11月に延期され、2日間に短縮しての実施となりました。

翌2006年1月24日には、伯備線根雨～武庫間において、保線作業中の3名が触車し死亡する事故が発生しました。本部は事故対策委員会を設置し、原因究明と再発防止策に取り組みました。相次ぐ事故に世間の批判は高まり、チカラ機能としての労働組合の重要性を再認識しました。

福知山線列車事故の発生と事故後の取り組み

2005年4月25日9時18分頃、宝塚発同志社前行き上り快速電車が塚口～尼崎間で脱線転覆し、運転士を含め死亡者107名、負傷者562名という未曾有の事故を惹き起こしました。

事故後に公表された事故調査報告書に示された原因は、「運転士のブレーキ操作が遅れたため半径304mの曲線に制限速度を大きく上回る約116km/hで進入し脱線した」と推定される。ブレーキが遅れたことについては、虚偽報告を求めた車掌と指令との通話に特段の注意を払っていたこと、日動教育を受けたこと、12行にわたって「言い訳等」を考えていたこと等から、注意が運転から離れたこととされています。

と考えられる。注意がそれたことについては、ペナルティと受け取られるような日動教育、懲戒処分等を行うという同社の運転士管理方法が関与した可能性がある。と12行にわたってまとめられています。

JR西労組は事故後速やかに事故原因対策究明本部を

設置し、臨時労使安全会議などを通じ、安全性の向上と事故再発防止に向けた協議を進めるとともに、これらの協議経過などについて、記者会見などを通じて責任組合として内外に発信しました。

また、事故後多発した、駅係員や乗務員の第三者加害に対する主要駅において、組合役員がホームに出向き、乗務員を守る「行動」を実施するとともに、5月10日には三組合で共同記者

会見を行い、「利用者、国民の皆さんへ」の協力をお願いとするコメントを発しました。

その後、暴言、暴行などは鎮静化しました。

安全性向上計画の策定と3組合共闘

「安全にイデオロギーはない」との立場から、JR西労組が他労組（4労組）に呼びかけ、西労は途中離脱、「JR西労組国労建交労」の3組合で共同記者

会見を行い、「利用者、国民の皆さんへ」の協力をお願いとするコメントを発しました。

その後、暴言、暴行などは鎮静化しました。

安全性向上計画の策定と3組合共闘



JR発足後最大の被害者を出した、福知山線列車事故現場

議」を10回開催しました。

その中で「教育体系の見直し」「列車ダイヤの見直し」「経営理念の見直し」「情報伝達のあり方」「運転保安システムの整備について」など、様々な視点で安全性向上に向けた建設的な議論を労使で行いました。

そして、これらの議論の積み重ねにより、2005年5月31日に「安全性向上計画」が策定され、労使が不退転の決意で安全最優先再確立の取り組みを進める決意を内外に発しました。

特に乗務員の再教育のあり方については、2005年5月に三組合が出席する「教育専門委員会」が設置され、JR西労組としても乗務員と乗務員職

場のL、M層のそれぞれに対する緊急アンケートによりその実態把握を行い、それに基づく申入れ交渉を行いました。

そして、同年7月に「乗務員関係事故再発防止教育要領」「骨子」を策定し、それまで現場任せとなっていた懲罰的な再教育が、全社統て標準的な教育内容等となり大きく改善が図られました。

また、2005年9月には、事故区分を見直し「責任事故」「指導事故」「反省事故」「事故の芽」の4段階とし、「事故の芽」については、報告内容をマイナス評価の対象から除外しました。

また、2005年9月には、事故区分を見直し「責任事故」「指導事故」「反省事故」「事故の芽」の4段階とし、「事故の芽」については、報告内容をマイナス評価の対象から除外しました。

また、2005年9月には、事故区分を見直し「責任事故」「指導事故」「反省事故」「事故の芽」の4段階とし、「事故の芽」については、報告内容をマイナス評価の対象から除外しました。

また、2005年9月には、事故区分を見直し「責任事故」「指導事故」「反省事故」「事故の芽」の4段階とし、「事故の芽」については、報告内容をマイナス評価の対象から除外しました。

また、2005年9月には、事故区分を見直し「責任事故」「指導事故」「反省事故」「事故の芽」の4段階とし、「事故の芽」については、報告内容をマイナス評価の対象から除外しました。

また、2005年9月には、事故区分を見直し「責任事故」「指導事故」「反省事故」「事故の芽」の4段階とし、「事故の芽」については、報告内容をマイナス評価の対象から除外しました。

また、2005年9月には、事故区分を見直し「責任事故」「指導事故」「反省事故」「事故の芽」の4段階とし、「事故の芽」については、報告内容をマイナス評価の対象から除外しました。

また、2005年9月には、事故区分を見直し「責任事故」「指導事故」「反省事故」「事故の芽」の4段階とし、「事故の芽」については、報告内容をマイナス評価の対象から除外しました。

また、2005年9月には、事故区分を見直し「責任事故」「指導事故」「反省事故」「事故の芽」の4段階とし、「事故の芽」については、報告内容をマイナス評価の対象から除外しました。

また、2005年9月には、事故区分を見直し「責任事故」「指導事故」「反省事故」「事故の芽」の4段階とし、「事故の芽」については、報告内容をマイナス評価の対象から除外しました。

2005～2010年度・福知山線列車事故対応とその後の安全への取り組み【年表】

2005年 4月25日 (平成17年)	福知山線列車事故発生 107名死亡 (運転士1名、乗客106名、負傷者562名) 
4月27日	福知山線列車事故4組合 (JR西労組、国労、JR西労、建交労)「共同申し入れ」 ① 遺族をはじめすべての関係者への誠意ある対応 ② 安全運転確保のために危険潜在箇所へATS-P型設置 ③ 事故の原因究明と積極的な労使協議の開催 (共同記者会見コメント) 「あってはならない事故。深く反省している。鉄道の安全と信頼性を回復するため、各労組の思想を乗り越えて結集した」
4月28日	臨時第1回労使安全会議、4組合出席のもと開催 (ご遺族、ご負傷者、マンション住民等への誠意ある対応を求める。安全に関するハード対策の早期実現を要望)
5月7日	臨時第2回労使安全会議 (JR西労は以降欠席) 欠席理由は「日動教育の謝罪と中止」
5月10日	「安全運行に向けた、利用者、国民の皆さんへのご協力のお願い」記者会見を実施 (JR西労組、国労、建交労)  「安全輸送に対して阻害する事象の多発、線路上への置石や自転車の放置など18件、輸送を担う組合員への暴行6件(ホームから線路上へ突き落とし、蹴る。空き缶の投げつけ等々)、運転中の運転士の精神的動揺を誘う明らかな敵意を持った発言(人殺し発言)など、乗務員に対する暴言だけで160件」 ※マスコミに取り上げられ、急速に嫌がらせは減少した。
5月11日	「安全運行に向けた全組合員の総団結について」を発信 「厳しい難局を乗り越え、鉄道員魂を発揮し安全安定輸送を確立するために、中央本部は組合員を守るため全力で取り組むことを表明」
5月14日	臨時第3回労使安全会議 ・事故防止に向けた検討課題 ・部外有識者からなる安全諮問委員会の設置 ・経営理念の見直し ・教育専門委員会の設置
5月20日	臨時第4回労使安全会議 ・重大事故発生時における情報伝達等の整備 ・安全を担う人材育成、教育指導のあり方
5月24日	臨時第5回労使安全会議 ・ATS-P型の整備検討 ・列車ダイヤの見直し ・「安全専門委員会」委員について ・社長特別補佐の新設 ・安全を担う人材育成及び教育指導のあり方
5月25日	全乗務員(運転士)組合員3,700名への再教育に関する緊急アンケートを実施し、その結果(集約率86%)を元に申し入れを提出。
5月28日	臨時第6回労使安全会議 ・人材育成、教育制度の見直し ・教育訓練設備の充実 ・事故再発防止教育
5月31日	臨時第7回労使安全会議 ・安全性向上計画の具現化
5月31日	国土交通大臣へ「安全性向上計画」を提出
6月19日	福知山線営業運転再開 JR西労組、国労、建交労の3組合代表者と垣内社長とで「安全輸送の確保に向けた決意書」に署名、取り交わす。
6月21日	運転職場のL職・M職(798名)を対象に「職場における業務管理に関するアンケート」を実施。97%を集約し、申し入れを提出
7月14日	臨時第8回労使安全会議 ・鉄道事故及び災害応急マニュアル等の整備 ・乗務員関係事故再発防止教育要領 以後、安全基本計画策定までに、定期、臨時合わせて19回の労使安全会議が開催され議論。 なお、JR西労は第2回からすべての会議を欠席。
7月15日	JR西労組第23回臨時中央委員会 福知山線列車事故対策に専念するために7月の定期大会を臨時中央委員会に変更し、定期大会は11月まで延期を決定
11月1日～2日	JR西労組第17回定期中央本部大会(岡山大会) 組合員数26,254名、組織率88.0%
2006年 1月24日 (平成18年)	伯備線触車死亡事故発生、米子支社の作業員3人死亡、2名負傷 事故対策委員会を直ちに設置し、コメントを発信
4月22日	「安全性向上計画検証アンケート報告会」(3組合合同)を開催。 集約21,925名(97.4%)を元に申し入れを提出
4月25日	JR西労「指名スト」強行(ストで企業体質一新のために闘い抜く)と闘争宣言を発した。良識ある組合員からの疑問の声に「ストは権利」と回答。

〈裏面へ続く〉

その一方で、既にJR総連への革マル派浸透問題が国会でも取り沙汰され、世間の耳目を集めていたが、事故後まもなく、週刊文春は「福知山線列車」事故報道ラッシュの中でマスコミ操作、労組の背後で蠢く「うぐい」の危険な団体と題する特集記事を掲載し、JR総連への革マル派浸透問題がさらにクローズアップされることとなりました。

（裏面へ続く）

安全性向上の取り組みと各種検証活動の実施

安全性向上計画に対し、3組合で検証委員会を設置。2006年2月には3労組の共通項目を設ける形で「安全性向上計画検証アンケート」を全組合員対象に実施し、同年4月22日に「安全性向上計画検証報告集会」を開催しアンケート結果を公表しました。集約率は3労組全体で約95%、JR西労組で約97%。

5月23日には、安全性向上計画の検証や有識者の知見を得るべく、JR連合とJR西労組共催の「第1回安全シンポジウム」を開催し、JR連合「安全指針」が提起されました。

また、2006年春のダイヤ改正は、JR西労組として「安全性向上計画」を具現化し、事故以降に集約した改善項目を具体的に反映させるべく積極的に関与し、会社の基本的な考え方(定時性確保、遅延が生じた場合の弾力性など)や、改善点(15秒停車を概ね解消、余裕時間は基本的に運転区間で付加、折返し時間ではできる限り弾力時分を付加など)を明らかにしました。

同年12月公表された国土交通省航空・鉄道事故調査委員会「事故調査に関する報告書案」に関する意見聴取会が2007年2月1日に開催さ

れた、JR西日本の責任組合として、事故以降実施をしたアンケート調査や把握してきた事実を報告し、安全性向上に資する対応をとるべきとの判断に立ち、JR西労組を代表して杉原書記長(当時)が出席し、意見を述べた。

さらに、2007年3月に「安全に関する職場実態アンケート調査」を分会対象に実施(367機関から集約し、「職場におけるコミュニケーション」「事故の芽報告」「安全ミーティング」「安全意識」「技術継承」など、安全に関するソフト面を中心に職場実態を検証するなど)以降、「安全性向上計画」「安全基本計画」そして「安全考動計画2017」の検証とさらなる安全性向上をめざし、各種検証実態把握アンケートを実施し、今日に至っています。

安全性向上をめぐり、各種検証実態把握アンケートを実施し、今日に至っています。

安全性向上をめぐり、各種検証実態把握アンケートを実施し、今日に至っています。

安全性向上をめぐり、各種検証実態把握アンケートを実施し、今日に至っています。

安全性向上をめぐり、各種検証実態把握アンケートを実施し、今日に至っています。

安全性向上をめぐり、各種検証実態把握アンケートを実施し、今日に至っています。

安全性向上をめぐり、各種検証実態把握アンケートを実施し、今日に至っています。

安全性向上をめぐり、各種検証実態把握アンケートを実施し、今日に至っています。

安全性向上をめぐり、各種検証実態把握アンケートを実施し、今日に至っています。

安全性向上をめぐり、各種検証実態把握アンケートを実施し、今日に至っています。

安全性向上をめぐり、各種検証実態把握アンケートを実施し、今日に至っています。

安全性向上をめぐり、各種検証実態把握アンケートを実施し、今日に至っています。

安全性向上をめぐり、各種検証実態把握アンケートを実施し、今日に至っています。

安全性向上をめぐり、各種検証実態把握アンケートを実施し、今日に至っています。

安全性向上をめぐり、各種検証実態把握アンケートを実施し、今日に至っています。

安全性向上をめぐり、各種検証実態把握アンケートを実施し、今日に至っています。

安全性向上をめぐり、各種検証実態把握アンケートを実施し、今日に至っています。

安全性向上をめぐり、各種検証実態把握アンケートを実施し、今日に至っています。

安全性向上をめぐり、各種検証実態把握アンケートを実施し、今日に至っています。

安全性向上をめぐり、各種検証実態把握アンケートを実施し、今日に至っています。

安全性向上をめぐり、各種検証実態把握アンケートを実施し、今日に至っています。

安全性向上をめぐり、各種検証実態把握アンケートを実施し、今日に至っています。

安全性向上をめぐり、各種検証実態把握アンケートを実施し、今日に至っています。

安全性向上をめぐり、各種検証実態把握アンケートを実施し、今日に至っています。

安全性向上をめぐり、各種検証実態把握アンケートを実施し、今日に至っています。

安全性向上をめぐり、各種検証実態把握アンケートを実施し、今日に至っています。

安全性向上をめぐり、各種検証実態把握アンケートを実施し、今日に至っています。

安全性向上をめぐり、各種検証実態把握アンケートを実施し、今日に至っています。

安全性向上をめぐり、各種検証実態把握アンケートを実施し、今日に至っています。

安全性向上をめぐり、各種検証実態把握アンケートを実施し、今日に至っています。

安全性向上をめぐり、各種検証実態把握アンケートを実施し、今日に至っています。

安全性向上をめぐり、各種検証実態把握アンケートを実施し、今日に至っています。

安全性向上をめぐり、各種検証実態把握アンケートを実施し、今日に至っています。

安全性向上をめぐり、各種検証実態把握アンケートを実施し、今日に至っています。

安全性向上をめぐり、各種検証実態把握アンケートを実施し、今日に至っています。

安全性向上をめぐり、各種検証実態把握アンケートを実施し、今日に至っています。

安全性向上をめぐり、各種検証実態把握アンケートを実施し、今日に至っています。

安全性向上をめぐり、各種検証実態把握アンケートを実施し、今日に至っています。

安全性向上をめぐり、各種検証実態把握アンケートを実施し、今日に至っています。

安全性向上をめぐり、各種検証実態把握アンケートを実施し、今日に至っています。

安全性向上をめぐり、各種検証実態把握アンケートを実施し、今日に至っています。

安全性向上をめぐり、各種検証実態把握アンケートを実施し、今日に至っています。

安全性向上をめぐり、各種検証実態把握アンケートを実施し、今日に至っています。

安全性向上をめぐり、各種検証実態把握アンケートを実施し、今日に至っています。

安全性向上をめぐり、各種検証実態把握アンケートを実施し、今日に至っています。

安全性向上をめぐり、各種検証実態把握アンケートを実施し、今日に至っています。

安全性向上をめぐり、各種検証実態把握アンケートを実施し、今日に至っています。

安全性向上をめぐり、各種検証実態把握アンケートを実施し、今日に至っています。

安全性向上をめぐり、各種検証実態把握アンケートを実施し、今日に至っています。

安全性向上をめぐり、各種検証実態把握アンケートを実施し、今日に至っています。