

情報 ひがし労

福知山脱線事故から15年

福知山脱線事故

2005年4月25日午前9時18分、JR福知山線の快速電車（宝塚発同志社前行き）が尼崎駅に向かう途中、制限70キロの急カーブに116キロで進入。曲がり切れずに脱線し、線路脇のマンションに衝突した。乗客乗員107名が死亡、562人が負傷し、JR発足後最悪の事故となった。

伝承

15年という月日が人々の記憶から福知山脱線事故を風化させようとしている。痛ましい事故を風化させることなくいかに後世へと伝えていくかが課題となる。JR西日本は、事故現場周辺を「祈りの杜」として整備、事故車両を大阪府吹田市の社員研修施設「鉄道安全考動館」で保存する方針を遺族らに説明した。新聞社の調査によると遺族や負傷者からは賛否両論の意見がある。また、2017年には新幹線の台車亀裂が発生、安全に対するJR西日本の姿勢が問われた。JR西日本は2007年以降、グループ会社を含めた全社員を対象にした安全研修を定期的に行い、延べ12万人以上に上る。一方で福知山脱線事故以降の入社した社員は5割を超える。福知山脱線事故を風化させることなく伝え、「安全」をいかにして守っていくかが問われる。まさに、労働組合が会社に対してチェック機能を発揮し、ものを言えるかが問われる。

労働組合として

労働組合として会社に対するチェック機能を発揮していかなければ「安全」は担保できない。福知山脱線事故の背景にあったのは懲罰的な会社風土だった。JR東日本においてはどうか。JR東労働組合は、会社からは矢継ぎ早に施策が実施されている。労働組合として組合員からの声をもとに会社と向き合っているが会社は実施ありきで耳を貸そうとはしていない。また、職場においても様々な問題が発生している。労働者は団結しなければ会社と闘えない、闘うためには個々人がバラバラではなくまとまらなければならない。今こそ、ひがし労の旗のもとに結集し、「安全」をはじめ様々な問題に立ち向かう時だ。

惨事の反省継ぐ

JR尼崎脱線あす15年 事故後入社 過半に



JR西日本は、2005年4月25日午前9時18分、宝塚発同志社前行きの快速電車（宝塚発同志社前行き）が尼崎駅に向かう途中、制限70キロの急カーブに116キロで進入。曲がり切れずに脱線し、線路脇のマンションに衝突した。乗客乗員107名が死亡、562人が負傷し、JR発足後最悪の事故となった。

JR西日本は、事故現場周辺を「祈りの杜」として整備、事故車両を大阪府吹田市の社員研修施設「鉄道安全考動館」で保存する方針を遺族らに説明した。新聞社の調査によると遺族や負傷者からは賛否両論の意見がある。また、2017年には新幹線の台車亀裂が発生、安全に対するJR西日本の姿勢が問われた。JR西日本は2007年以降、グループ会社を含めた全社員を対象にした安全研修を定期的に行い、延べ12万人以上に上る。一方で福知山脱線事故以降の入社した社員は5割を超える。福知山脱線事故を風化させることなく伝え、「安全」をいかにして守っていくかが問われる。まさに、労働組合が会社に対してチェック機能を発揮し、ものを言えるかが問われる。