

Stand UP! NO.38

2020年4月27日

発行責任者 後藤 修一

編集責任者 情 直 部

福知山線脱線事故から15年

4月25日、福知山線脱線事故（死者107名、負傷者562名）から15年が経ちました。事故当時、事象を起こした運転士への過度な『日勤教育』や運行最優先の『企業風土』などが問題視されました。

『評価制度の暴走』がもたらしたもの

この事故の5年前にJR西日本は人事賃金制度の改正を実施し、これまでの年功型賃金から能力給型賃金へと変更されています。自分の給料は上司からの「評価」によって変わるため、上司へのゴマスリや密告が相次ぎ、また管理者による高圧的な社員管理が横行し、少しのミスも許されないギスギスした職場風土となっていました。当該運転士も「遅延したら乗務員を降ろされる」との過度なプレッシャーからルールよりも遅れを取り戻すために速度超過し、ブレーキ手配が遅れた結果、脱線転覆に至ったとされています。

鉄道に競争意識は必要ない

JR貨物会社でも、評価制度が導入され評価面談が行なわれています。そして、労使で整理してきたこととは違う、評価者ではない助役が面談をしていたり公平・公正とは言えないことが起きています。その前にも『絆プロジェクト』という名の虚偽隠蔽を助長させるようなことをしている支社もありました。他にも多々ありますが、本部一本社間は人賃協議で『良い人事制度にしよう』と双方で必死に作ってきたのにその趣旨にそぐわない暴走が起きている。これは、非常に危険な兆候ではないだろうか？この暴走を止めるためにも我々、一人ひとりのチェック機能が大事になってきます。そして、チームワークが重要になる鉄道業では『社員間の競争意識』は全く必要ありません！安全な職場風土を確立する為に、おかしい事はおかしいと、全員で声をあげていこう！！