

## J R 西日本・企業体質の一新を Vol. 4

# 「日勤教育」は再教育ではない

### 「勤務態度の悪さ」で「日勤教育」！？

J R 福知山線事故で、高見運転士はなぜ高速でカーブに突っ込んだのか。その事故の背後要因といわれる「日勤教育」は、「再教育」とは無関係の「勤務態度の悪さ」などを理由に行なわれていたことが国交省・事故調査委員会により明らかになりました。

J R 西日本では 99 年 4 月から、評価による賃金・昇進制度に変更。裏面添乗やビデオ撮影など、乗務員などへのチェックが執拗におこなわれ、目標管理による「勤務評定」や身銭を切った「増収」での加点・減点が差別的に行なわれ、「評価」に反映されてきました。そうした「評価」で昇給やボーナスカットがおこなわれるなど、労務管理や労組対策がおこなわれてきたのです。

そうした背景のもとで、福知山線事故が発生。J R 西日本はそれ以降、「日勤教育」に「一部に疑義があった」としながらも「トラブルや再発防止を目的に実施」と説明したうえで、「安全性向上計画の実現を目指す」と、「日勤教育」による運転士へのプレッシャーや、高見運転士の心理的背後要因である事故の核心に蓋をしてきました。

しかし「日勤教育」が横行する職場では、見せしめや高圧的な暴言、レポートの強制などがおこなわれ、自殺者まで生み出すなど、暗黒の職場が作りだされてきました。

J R 西労組合員の尼崎電車区分会の服部さんを自殺に追い込み、可部鉄道分会の村田さんなど物申す組合員を乗務停止により「恐怖」に落としいれるなど、J R 西労組合員が昇給での差別やボーナスカット、差別転勤などで涙を呑んできたのは事実です。会社がいくら否定しようとも、「日勤教育」に象徴される労務政策が事故を招いたと言っても過言ではありません。

亡くなった高見運転士や服部さんは「日勤教育」の犠牲者です。

こうした会社に立ち向かう J R 西労のストに断固支援をしよう！

**J R 西日勤教育 3割運転と無関係**  
03、04年度「態度悪い」など理由  
事故調査

J R 西日本が運転士や車掌の再教育として行っていたことが、国土交通省航空・鉄道事故調査委員会の調査で分かった。昨年4月、福知山線脱線事故を点検したJ R 西の労務管理の問

重点解明に移った。〈関連特集16面、関連記事34面〉  
J R 西は日勤教育について、トラブルや運転ミスなどの再発防止を目的に実施していたと説明している。しかし事故調査が、J R 西が2003、04年度に運転士らに実施した計11回の日勤教育を調査した結果、「勤務態度が悪い」「遅刻が多い」など、運転ミスなどとは直接関係のない理由だけで実施していたものが約3割に達した。  
日勤教育の内容も、「環境」  
日勤教育 J R 西日本独自の再教育制度。福知山線事故をきっかけに、「懲罰的」との批判を受け、J R 西は昨年7月、制度を見直し、再教育期間を原則1週間、最長22日間とするカリキュラムをまとめた。

「整備」などの名目で、運転士に駅施設の車むしりや掃除をさせるなど、運転などとは無関係の作業を命じたケースがあった。  
事故調査では、日勤教育が、運転技能の向上や再教育という本来の趣旨とはかけ離れ、懲罰や制裁という意味合いを持っていった疑いもあるとみている。  
高見運転士は、昨年4月の脱線事故に先立つ04年6月にオーバーランを起こしたことから、13日間の日勤教育を受けた。この中で高見運転士は、遅れを取り戻すための「回復運転」が出来るなかったことを、上司から認められたとされる。