

明るみになってきた“ずさん”な実態・・・

「知床観光船沈没事故」から見る “安全な交通機関”の在り方は

4月23日に遊覧船「KAZU I (カズワン)」が、知床半島西岸のオホーツク海域で消息を絶ち船内浸水後に沈没。乗客・乗員26名のうち4/30現在14名の死亡が確認され、12名の方々の行方がわかりません。

このような痛ましい事故の背景に何があったのでしょうか。

報道を深掘りすると・・・JRも似ているのでは？

観光船会社

JR東日本

経験労働の否定

当時働いていた船長などは経験豊富な「ベテラン」が多く在籍していたが、人件費等コストダウンを行うため解雇し、低賃金で雇った乗員が業務を行っていた。

ジョブローテーション施策に基づき10年以上在籍している経験豊富なベテラン社員を人事異動・配置転換を行い、職場には知識が蓄えられない状況になる。

効率化重視の経営

事故当日は天候状況により他社から欠航のアドバイスもあったが、運行会社は「条件付き出航(荒天時は引き返す)」が常態化しており、出港していた。

乗務員の働き方改革として乗務員の勤務時間が曖昧化され、サービス超勤になっている。また、駅での企画業務兼務などさらなる社員への負担が増大している。

「安全」の欠如

事故数日前の保安検査点検では「無線機や衛星電話の故障・GPSの未搭載」など不備があったが、「携帯電話で代用」していた。

安全性が担保されない「中編成ワンマン運転」「中間ドア扱い」施策が提案され、団体交渉にて安全性の問題を指摘するも明確な理由なく施策が実施される。

「稼ぐこと」が優先された企業体質

数年前に運営会社の経営陣が変わったことから、経営方針が変わり、運行期間を早め、競合他社との差別化や更なる収入の確保に重点を置き経営をしていた。

駅の委託外注化などのほか鉄道事業以外の部分での収入の確保を企業方針としていたが、コロナ禍でより「収入の確保」が目指され「みんなで稼ごう研修」が計画される。

このように共通する点は多く、決して他人事にはできず、いつ大きな事故を起こしても不思議ではありません。最近では考えられないような事故・事象が頻発しています。これらは経験不足や不十分な教育、余裕のない労働時間、生産性向上による業務量の増加が原因です。

何かあっても社員に押しつけ、原因究明ではなく責任追及の体質になっていることから、大事故の前兆であると言っても過言ではありません。おかしいなと思ったことにはしっかり声を上げられるような環境がなければ安全は保てません。

人のいのちを預かる仕事。それは私たち鉄道も同じこと。

安全第一を守るために、みんなで声をあげていこう！！