

## 北海道・知床半島沖「知床遊覧船事故」は他人事ではない！

4月23日の遭難から1週間が経ちましたが、乗客乗員26名のうち14名が亡くなり、いまだに12名の行方が分かっていません。亡くなられた方、ご遺族に心よりお悔やみ申し上げますとともに、行方の分からない方が一刻も早く救助されることを願います。事故原因や背後要因などの分析に向け、今後の情報が待たれるところです。

過去に勤めていた方などの証言により、様々な問題点が指摘されています。それらの指摘とJR東日本の今の職場と照らし合わせると、とても他人事とは思えないことが様々あります。

知床遊覧船	JR東日本
<p>船体に傷があったことや無線アンテナの故障がありながらも放置。衛星携帯電話は未搭載だった。</p>	<p>直ちに運転に支障はないものの、乗務員室には「〇〇故障中、手配済」というメモ書きがよく貼られる。中には数ヶ月前のものまで。 JR独自の電話回線が使える沿線電話も、コスト削減を理由に駅間に設置されていたものは撤去。</p>
<p>経営者は海について詳しくなく、ビジネス重視。 人件費削減のためにベテランを解雇した結果、経験が浅く周辺海域に精通していない乗員ばかりに。</p>	<p>「鉄道インフラ」を起点としたビジネスから、「ヒト」の生活における「豊かさ」を起点として新たな価値やサービスを創造するビジネスに転換。 また、「新たなジョブローテーション」が実施され、「同一担務の従事期間が最長でも概ね10年を超えないように異動または担務変更」という人事運用により、1つの職場で経験を極める社員育成を止めた。</p>
<p>記者会見で出航について「最終的に船長判断」との発言を繰り返す。</p>	<p>事故・事象について原因究明をすることなく、現場や社員の責任のみに切り縮める。</p>

JR西日本福知山線脱線事故や関越道高速ツアーバス事故や、今回の事故を含め多くの乗員乗客が死傷する事故が奇しくも4月に発生しています。すべての事故に共通する背後要因の一つに、安全よりも営利を優先する風土があります。2年連続の赤字となる中、黒字化に向けた様々な取組みの必要性は理解しますが、過度な効率化やコストダウンを褒めたたえる風土の先に悲惨な事故へと行き着かないように労働組合の視点から「経営のチェック機能」を果たし、声をあげていきます。

# 安全・いのちを語れる職場を創り出そう