

福知山線列車事故について

平成17年4月25日、弊社は、106名のお客様の尊い命を奪い、500名を超える方々を負傷させるという、極めて重大な事故を惹き起こしました。改めましてお亡くなりになられた方々のご冥福をお祈り申し上げますとともに、ご遺族の皆様には衷心よりお詫び申し上げます。

また、お怪我をされた皆様にも深くお詫びを申し上げますとともに、一日も早いご快癒を祈念いたします。

あわせて、事故に関して多大なるご心労、ご迷惑をおかけいたしました皆様方に、心からお詫び申し上げます。

弊社としては、今後とも被害に遭われた方々に精一杯対応していくとともに、さらなる安全対策の充実、企業風土の変革に取り組んでいく決意であります。

そして、この事故を決して忘れることなく、お客様のかけがえのない尊い命をお預かりしている責任を強く自覚し、安全第一を積み重ね、お客様から安心、信頼していただける鉄道を築き上げることに全力をあげて取り組んでまいります。

福知山線列車事故の概要と事故後の対応

概要

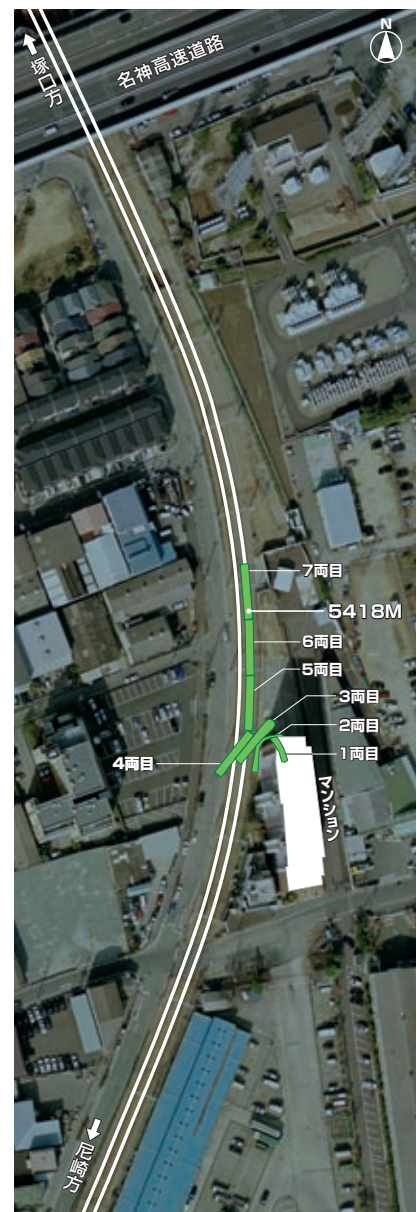
- ・ 発生日時
平成17年4月25日 9時18分頃
- ・ 発生場所
福知山線塚口・尼崎駅間 尼崎起点1k805m付近(兵庫県尼崎市)
- ・ 関係列車
宝塚発同志社前行 上り快速列車 電第5418M列車(207系7両編成)
- ・ 概況
電第5418M列車は、塚口・尼崎駅間において、半径304mの右曲線に制限速度70km/hを大幅に超える116km/hで進入し、1両目が左へ転倒するように脱線し、続いて2両目から5両目が脱線しました。1両目及び2両目車両が進行方向左側のマンションに衝突、大破するなど、多数のお客様を死傷させる大惨事を惹き起こしてしまいました。



- ・ 被害に遭われた方々
お亡くなりになられた方 お客様106名 運転士1名
お怪我をされた方 お客様562名 付近をご通行中の方1名

鉄道事故調査報告書

平成19年6月に航空・鉄道事故調査委員会が公表した「鉄道事故調査報告書」においては、乗務員に対する再教育のあり方をはじめとして、弊社の安全管理体制に係る事項、ATSの整備、列車運行計画、車両のブレーキ装置や速度計等、鉄道事業の安全性に係ることに関し、多くの厳しいご指摘をいただいています。弊社は、これらのご指摘いただいたことを真摯に受け止め、改善・対策を図っているところです。



安全性向上の取り組み

弊社は事故後、「安全性向上計画」を策定し、安全を最優先する企業風土の構築に向けて、企業風土の変革の取り組みや、ソフト・ハード両面にわたるさまざまな対策を進めてまいりました。

そのような中、平成19年6月に「鉄道事故調査報告書」が示されたことを契機として、改めて課題を集約し、平成20年4月に「安全基本計画」をとりまとめました。本計画は「お客様の死傷事故ゼロ、社員の重大労災ゼロへ向けた体制の構築」を到達目標とするもので、全社をあげて推進しております。(取り組みの詳細はP19～34をご覧ください)

被害に遭われた方々への対応

事故直後より、ご遺族様お一組様に対し基本的に2名の担当社員を指定しました。お怪我をされた方については、入院された方に対し病院ごとに担当者を指定するとともに、通院のみの方への担当者も指定しました。

また、事故直後の平成17年5月、総務部に福知山線列車事故相談室を設置し、平成18年3月には、被害に遭われた方々に対し、より一層充実した対応を行う専任組織として、「福知山線列車事故ご被害者対応本部」を設置しました。現在は約140名の体制(ご遺族様担当者約210名は別途対応本部の兼務を指定)で、ご遺族様をはじめ被害に遭われた方々に対して対応させていただく体制とし、各役員が先頭に立ってお一人おひとりのご意見・ご要望等を丁寧にお伺いしながら、精一杯の対応に努めています。

また、補償については、ご被害者との関係では弊社に100%責任があるとの認識のもと、誠意をもってお話し合いをさせていただいております。

追悼慰霊式等の開催

平成17年9月には、お亡くなりになられた方々がお住まいであった自治体との実行委員会による「慰霊と安全のつどい」を開催、その後、毎年4月25日にはご遺族様のご意向をお伺いしながら「追悼慰霊式」を開催しています。

ご説明会等の開催

弊社の取り組みなどに関して、これまでに9回(延べ39回)、社長以下の役員等を説明者とするご説明会や、被害に遭われた方々のご意見・ご要望を承る場として地区別の少人数制による懇話会を開催しました。

心のケアの取り組み

今なお、ご遺族様をはじめ被害に遭われた方々のお気持ちは決して癒えることのない深いお悲しみ、お苦しみの中にあり、被害に遭われた方々への対応を通じて「悲嘆」の問題の重要性を認識しているところです。

このような状況を踏まえ、弊社は心のケアの専門家や有識者の方々のご指導、ご協力をいただくとともに、被害に遭われた方々からのご意見・ご要望を承りながら、お気持ちに少しでも沿えるよう、弊社としてお役に立つこととして何ができるかについて引き続き検討してまいります。

弊社のさまざまな行為に関する反省と被害に遭われた方々へのお約束

平成21年9月以降問題となった事故調査に係る情報漏えい等についての働きかけ等の事象をふまえ、改めて事故後の弊社のさまざまな行為を振り返ってみると、これまでも自社中心的な考えに基づく行為が多々あり、被害に遭われた方々のお気持ちを傷つけることを行っていたことを反省しているところです。

このような反省すべき状況に対し、弊社自らが抜本的改善に向けた施策を実施していくためには、(1)今回の事故に正面から向き合うこと、(2)被害に遭われた方々に真摯に向き合うこと、この2つの課題に向けた取り組みが必要不可欠であると考え、被害に遭われた方々にも、平成21年12月12日、13日のご説明会で「役員等が被害に遭われた方々と向き合うこと」「事故を自らのこととして認識する取り組み」「ご説明会の継続的開催」「被害に遭われた方々への将来にわたる対応」といったことの実施をお約束させていただきました。

(事故調査に係る情報漏えい等についての働きかけ問題の詳細はP7～8をご覧ください)

事故をふまえての地域への貢献

事故を惹き起こしたことにより、さまざまな方々や地域社会に大変なご迷惑をおかけしたことをふまえ、一般市民の方々を対象とした心のケアの取り組みをはじめとして、社会福祉団体等への寄付をさせていただいてまいりました。これらの寄付を含めて、平成21年4月1日に設立したJR西日本あんしん社会財団で、引き続き社会にお役に立つ取り組みを行わせていただきます。(JR西日本あんしん社会財団についてはP67をご覧ください)

事故調査に係る情報漏えい等についての働きかけ問題

平成21年9月25日以降、弊社役員等が航空・鉄道事故調査委員会の委員の方々に対する情報漏えいの働きかけや資料の提出不備等を行っていた事実が判明いたしました。ご被害者のご心情を深く傷つけてしまったのみならず、関係するすべての方々に対し、ご不信の念を抱かせてしまいましたことを心からお詫び申し上げます。

弊社としては、この問題を受け、社長直属の社内チームと社外有識者から構成されるコンプライアンス特別委員会を編成して事実関係を徹底的に調査するとともに、役員間で議論を重ねて事実関係及び再発防止策等の改善措置を取りまとめ、11月18日に国土交通大臣に報告いたしました。また12月12、13日には被害に遭われたの方々に対しご説明会を開催いたしました。(報告の詳細はhttp://www.westjr.co.jp/news/newslst/article/1174577_799.htmlをご覧ください)

経過

- 9月25日 福知山線列車事故に係る航空・鉄道事故調査委員会における調査の過程で、代表取締役社長(当時)の山崎正夫が航空・鉄道事故調査委員会委員と接触し、情報漏えい等についての働きかけを行っていた事実が判明
- 28日 国土交通大臣から報告命令を受取
- 30日 社長直属の社内チームを発足
- 10月 2日 3名の社外有識者から構成されるコンプライアンス特別委員会を発足
(目的) 客観的かつ独立した立場で今回の問題に関わる事実関係を調査し、再発防止などを含め、広くコンプライアンスについて提言を得る。
(委員) 高 巖 氏(委員長:麗澤大学経済学部長・教授)
佐伯 照道 氏(北浜法律事務所・外国法共同事業 弁護士)
鳥越 健治 氏(関西大学大学院法務研究科 教授)
- 17,18日 被害に遭われたの方々にご出席いただき、「お詫びの会」を開催
- 20日 コンプライアンス特別委員会から中間報告書を受取
- 23日 国土交通大臣に経過を報告
- 11月15日 コンプライアンス特別委員会から最終報告書を受取
- 18日 国土交通大臣に実態調査の結果及び再発防止策等の改善措置を報告
- 12月 1日 企業再生推進本部、企業倫理・リスク統括部を設置
- 12月12,13日 被害に遭われたの方々にご出席いただき、「ご説明会」を開催

事故後の対応

国土交通省 航空・鉄道事故調査委員会		H17.9 「鉄道事故調査(経過報告)公表」 「建議」	H17.11 「安全性向上計画」の 着実な実施 について報告	H18.3 鉄道事業法改正	H18.10 「運輸安全 マネジメント評価」 実施	H19.2 「意見聴取会」開催				
弊社の安全対策等	H17.4.25 福知山線列車事故	H17.5 「安全性向上計画」策定	H17.6 「安全諮問委員会」開催 第1回	H18.3 新たな「企業理念」 「安全憲章」制定	H18.10 「鉄道安全管理規程」 制定	H18.10 「安全を最優先する 企業風土」の構築を 経営目標とした、 「JR西日本グループ 中期経営目標」の 見直し	H19.6 「鉄道安全報告書」公表 2007年			
被害に遭われた 方々への対応		H17.5 福知山線列車事故 相談室の設置	H17.6 「お詫びと今後の 取り組み」のご説明会」 開催	H17.9 「慰霊と安全のつどい」 開催	H17.10 「安全性向上計画」の 進捗状況等のご説明会」開催	H18.1 「地区別懇話会」開催	H18.3 福知山線列車事故 ご被害者対応本部の 設置	H18.4 「追悼慰霊式」開催	H18.7 「ご報告会」開催	H19.4 「追悼慰霊式」開催

実態調査の概要

- 航空・鉄道事故調査委員会委員への情報漏えい等の働きかけ
 - ・「代表取締役社長(当時)山崎正夫-安全推進部担当部長(当時)前田昌裕-山口浩一委員ルート」で、山口委員に接触し、非公式で資料を事前入手、記述の再考を依頼
 - ・「福知山線列車事故対策審議室長(当時)土屋隆一郎-技術部マネジャー(当時)鈴木喜也-佐藤泰生委員ルート」で、佐藤委員に接触し、非公式で資料を事前入手
 - ・福知山線列車事故対策審議室担当室長(当時)望月康孝が宮本昌幸委員に接触、情報入手はなし
 - ・取締役(当時)垣内剛が楠木行雄委員に接触、情報入手目的ではなし
- 公述人への働きかけ
 - ・平成19年2月1日の意見聴取会に先立ち、山崎と代表取締役副社長(当時)丸尾和明を中心に井口雅一氏(東京大学名誉教授)、永瀬和彦氏(金沢工業大学機械工学科教授)、伊多波美智夫氏(国鉄OB)、小野純朗氏(日本鉄道運転協会会長)の4名に、公述人として意見を述べてもらうように働きかけ
- 航空・鉄道事故調査委員会等に対する資料提出の不備

認識及び問題点

今回の事象は、代表権を持つトップが関与した組織的な行為であったと考えており、また調査結果をふまえると、航空・鉄道事故調査委員会の事故調査に対し全面的に協力する立場にありながら積極的に協力する姿勢を欠いていたと深く反省しております。また、事故の当事者としての自覚が不足し、被害に遭われた方々のご心情の理解が不足していたこと、自社の論理が社会の常識と乖離している、社内の風通しが悪い、企業としての一体感に欠けるといった企業風土上の問題、さらには役員自身のコンプライアンス意識不足といったコーポレート・ガバナンス上の問題も今回の背景にあったのではないかと反省しております。

H19.6 「鉄道事故調査報告書」公表 「建議」所見	H19.10 「運輸安全マネジメント評価」実施	H20.10 「航空・鉄道事故調査委員会」を「運輸安全委員会」に改組	H20.10 「運輸安全マネジメント評価」実施	H21.9 「事故調査に係る情報漏えい等」についての働きかけの事実発表	H21.9 報告命令 左記に関する	H21.10 「運輸安全マネジメント評価」実施	H19.7 「安全諮問委員会」最終報告「取りまとめ」	H19.9 第1回「安全推進有識者会議」開催	H20.2 「安全推進有識者会議」提言	H20.4 「安全基本計画」策定	H20.5 「JR西日本グループ中期経営計画2008-2012」策定	H20.9 「鉄道安全報告書」公表 2008年	H21.8 「鉄道安全報告書」公表 2009年	H21.10 国土交通大臣への経過報告	H21.11 国土交通大臣への報告	H21.12 企業再生推進本部、企業倫理・リスク統括部の設置
H19.8 「ご説明会」開催	H20.4 「安全基本計画」ご説明の場「開催」	H20.4 「追悼慰霊式」開催	H21.4 「追悼慰霊式」開催	H21.8 「ご説明会」開催	H21.10 「お詫びの会」開催	H21.12 「ご説明会」開催										