

福知山線列車事故について

2005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、お怪我をされた方々とご家族の皆様に、心より深くお詫び申し上げます。

併せて、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お客様や地域の皆様方に、心からお詫び申し上げます。

概要

発生日時

2005年(平成17年)4月25日(月) 9時18分ごろ 天候 晴

発生場所

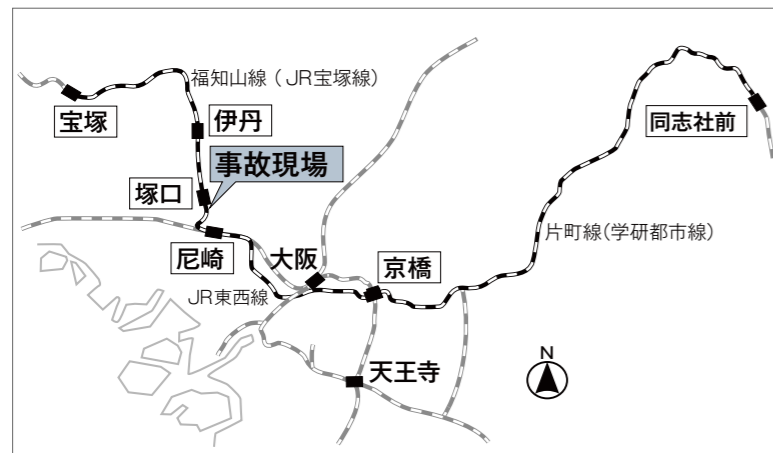
福知山線 塚口駅～尼崎駅間
尼崎駅起点上り 1k805m付近(兵庫県尼崎市)

関係列車

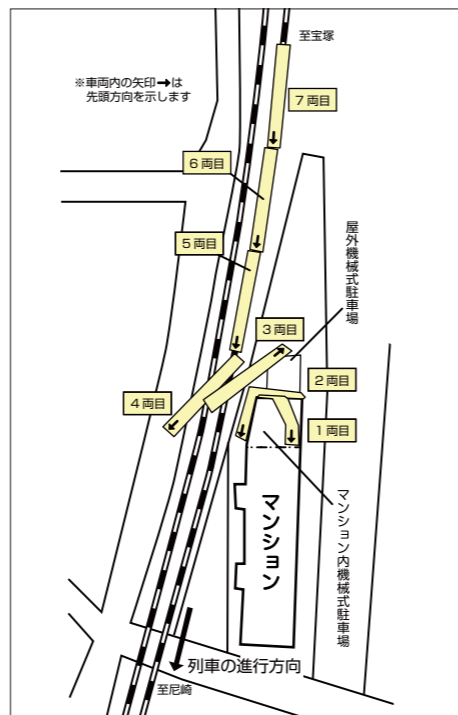
宝塚駅発同志社前駅行き 上り快速 電第5418M列車(207系7両編成)

概況

電第5418M列車は、塚口駅～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、先頭車両から5両目車両までが脱線、先頭車両と2両目車両が進行方向左側のマンションに衝突しました。この事故により、106名のお客様がご亡くなりになり、運転士1名が死亡しました。さらに、562名のお客様と付近をご通行中の方1名にお怪我を負わせてしまいました。



事故現場



事故時列車状況



事故発生当時の現場付近見取り図

(事故原因)

本事故は、本件運転士のブレーキ使用が遅れたため、本件列車が半径304mの右曲線に制限速度70km/hを大幅に超える約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両目が脱線したことによるものと推定される。

本件運転士のブレーキ使用が遅れたことについては、虚偽報告を求める車内電話を切られたと思い本件車掌と輸送指令員との交信に特段の注意を払っていたこと、日勤教育を受けさせられることを懸念するなどして言い訳等を考えていたこと等から、注意が運転からそれたことによるものと考えられる。

本件運転士が虚偽報告を求める車内電話をかけたこと及び注意が運転からそれたことについては、インシデント等が発生させた運転士にペナルティであると受け取られることのある日勤教育又は懲戒処分等を行い、その報告を怠り又は虚偽報告を行った運転士にはより厳しい日勤教育又は懲戒処分等を行うという同社の運転士管理方法が関与した可能性が考えられる。

～航空・鉄道事故調査委員会「鉄道事故調査報告書」より～

福知山線列車事故の反省

弊社はこの極めて重大な事故を事前に想起することができなかったことから、当該曲線部に速度照査機能付きのATSを整備しておらず、また社員教育などにおいてヒューマンファクターを十分考慮していませんでした。

事故後、反省すべき弊社の課題を振り返り、さまざまな安全の取り組みを積み重ねる中で、なぜ福知山線列車事故を未然に防ぐことができなかったのかをあらためて考えると、以下の反省すべき点がありました。

1 組織全体で安全を確保する仕組み

● リスクを抽出、対処する仕組みの不備

鉄道事業を営む弊社においては、経営施策とそれに必要な安全対策を意思決定し、統括管理する「経営層」、それを実現する鉄道システムを設計し構築する「技術層」、鉄道システムを運用し、実際に現場で運行、保守する業務を担う「実行層」が相互に連携し、それぞれの役割を誠実に遂行することを通じて、安全を確保することが必要です。具体的には、経営施策の実施にあたり、計画段階で「技術層」は施策に伴うリスクの抽出・評価を行い、安全対策を立案し、「経営層」は必要な安全対策がとられていることを確認した上で経営施策の意思決定を行います。そして、施策実施後(日々の業務運営時を含む)も「実行層」からの安全に関する気付きを踏まえて、「経営層」「技術層」が課題に対処します。

この三層で構成する組織全体で安全を確保する仕組みについて、事故前にどうであったかを振り返ると、経営施策実施における各段階で以下の反省すべき点がありました。

経営施策の計画段階

JR東西線開業時における大規模な線形変更や列車の速達化などを実現するダイヤ改正の計画段階において、当該曲線部へのATSの整備に至らなかったように、経営施策の計画段階において、重大な事故を未然に防止するために、リスクを事前に抽出し、対処する仕組みを構築できていませんでした。

経営施策の意思決定時

線形変更やダイヤ改正のような経営施策とATS整備などの安全対策を別個に検討していたように、必要な安全対策がとられていることを確認した上で経営施策を意思決定する仕組みがありませんでした。

経営施策の実施後 (日々の業務運営時を含む)

線形変更やダイヤ改正のような経営施策の実施後に、日々の業務運営の中で、一人ひとりの安全に関する気付きに広く耳を傾け、重大な事故につながるリスクを収集し、対処する仕組みが不十分でした。

● ヒューマンファクターを考慮した社員教育などの仕組みの不備

航空・鉄道事故調査委員会「鉄道事故調査報告書」にあるとおり、大幅な速度超過につながる運転士のブレーキ使用の遅れについては、「虚偽報告を求める車内電話を切られたと思い本件車掌と輸送指令員との交信に特段の注意を払っていたこと、日勤教育を受けさせられることを懸念するなどして言い訳などを考えていたことなどから、注意が運転からそれた」ことによるものと考えられます。この背景として、ヒューマンファクターを考慮した社員教育などが不十分であり、ダイヤ設定についても、回復余力が少なく弾力性に欠けるものとなっていました。

当時は、エラーをした個人の責任を追及することで再発を防ぐことができると考え、懲戒処分や乗務員に対しペナルティと受け取られることのある再教育を行っていました。このことにより、乗務員はエラーの隠蔽や言い訳に意識が向かいがちになり、結果としてヒューマンエラーの防止というよりは、逆に事故を誘発しかねない状況になっていたと考えます。

2 安全最優先の風土

これら組織全体で安全を確保する仕組みが構築できていなかった背景として、会社全体で安全最優先の風土が構築できておらず、特に「経営層」において安全最優先の認識と行動が不十分だったと考えます。

● 経営の効率化に伴う技術力や安全に対する感度の停滞

会社発足当初、厳しい環境の中で経営基盤の確立を図るために経営全般にわたって効率化を進めていました。その結果、業務運営上の余力が減少したため、日々のオペレーションの維持に終始し、安全の取り組みを高められなかったことから、技術力が停滞し、安全に対する感度を高めることができていませんでした。

● ヒューマンファクターの理解不足

鉄道事業の特性である経験工学に基づき安全対策を積み重ねるうちに、「過去の事故などから得られた対策や知見のもとに成り立っている法令や規程などに基づいていれば安全は担保される」との考えが基本的な認識となっていました。この結果、対症療法的な再発防止対策に偏り、リスクを予測し事前に対策を講じることができていませんでした。

また、法令や規程などに基づいていれば安全は担保されるとの認識により「人はエラーするものである」「ヒューマンエラーは原因ではなく結果である」というヒューマンファクターの理解が不足し、原因を多面的に分析し対策を行うことが不十分でした。

● 行き過ぎた上意下達や信賞必罰と責任追及

鉄道事業はその特性上、さまざまな技術により構成されていることから、運輸や車両、施設、電気などの専門分野で組織が構成されており、専門分野ごとの縦割り意識や指揮命令系統を明確にした上意下達の風土になりやすい素地を有しています。

弊社は、国鉄時代の反省を踏まえ、各職場では業務指示の徹底と信賞必罰を基本とした職場管理を行っていました。これらが行き過ぎた結果、個人の責任追及を重視する風潮が強まり、縦割り意識が強くなるとともに、過度の上意下達の風土となり、ものが言いにくい雰囲気醸成され、「経営層」と「技術層」「実行層」の対話や上司と部下のコミュニケーション、専門分野間や職場間の相互連携が不十分な状況となっていました。

● 成功体験による過信

弊社は順調に経営基盤を確立していく中で、阪神・淡路大震災を経験し、その後完全民営化を果たし、次第に安定した経営実績を継続しうようになりました。こうした成功体験を重ねる中で、過信に陥りやすい気質や現状を良しとする風潮が組織の中に芽生え、謙虚に社外に学ぶ姿勢が次第に薄れていき、社会との乖離が生じていたと考えます。

3 今後に向けて

これらの振り返りを踏まえると、鉄道の安全の実現に向けては、「経営層」がリーダーシップを発揮し、安全最優先の風土と組織全体で安全を確保する仕組みを構築し、安全を維持する鉄道システムを充実すべきでした。

今後に向けて、安全最優先の風土を構築していくために、安全の確保に必要な業務執行体制のもと、技術力や安全に対する感度を維持、向上させるとともに、安全最優先の意識の浸透を一層図っていきます。

また、ヒューマンファクターの理解のもと、原因を多面的に分析するとともに、リスクを予測し対策を講じる未然防止の考え方を重視し、「経営層」と「技術層」「実行層」の対話や上司と部下のコミュニケーション、専門分野間や職場間の相互連携に努め、一人ひとりが安全に関する情報を報告しやすい環境をさらに整備していきます。

そして、「経営層」は鉄道の安全に対して強い関心を持ち続け、「経営層」を支える「技術層」も積極的に必要な意見を具申するなど、「実行層」を含めた三層がそれぞれの役割を誠実に実行していきます。特に「経営層」においては常に謙虚な姿勢で、今後とも安全最優先の認識のもと行動にあたっていきます。

組織全体で安全を確保する仕組みを充実していくために、安全最優先の風土のもと、社員教育などにおいて、ヒューマンファクターの理解に基づき、継続的な改善を図っていきます。経営施策の実施にあたっては、計画、意思決定、実施後の各段階において、三層が相互に連携し、リスクを抽出し対処する仕組みを一層充実させていきます。

弊社は、尊い人命をお預かりする企業としての責任を果たしていなかったことを深く反省し、将来にわたり、「福知山線列車事故のような事故を二度と発生させない」との変わらぬ決意を安全の取り組みの原点とし、JR西日本グループの一人ひとりが安全の実現に向け、不断の取り組みを積み重ねていきます。

被害に遭われた方々への対応

現在、ご遺族様をはじめ被害に遭われた方々に対しては、専任組織である「福知山線列車事故ご被害者対応本部」で対応させていただいており、お一人おひとりのお気持ちやご意見などを丁寧にお伺いしながら、引き続き真摯に対応してまいります。また、将来にわたってご被害者の様々なご相談に応じることができるよう、対応の窓口を堅持してまいります。

追悼慰霊式の開催

2005年9月に「慰霊と安全のつどい」を開催し、その後、毎年4月25日には「追悼慰霊式」を開催いたしております。また、式典終了後には、例年一般の方々などからの献花もいただいております。

ご説明会の開催

弊社の課題や取り組みなどについて、被害に遭われた方々にご説明申し上げ、ご意見などをお伺いさせていただく場として、社長をはじめ関係役員などが出席するご説明会を開催いたしております。



追悼慰霊式

事故現場の整備 「祈りの杜 福知山線列車事故現場」

事故現場は、2011年以降、ご被害者のご意向をお伺いしながら3年あまりをかけて整備計画をとりまとめさせていただき、2016年1月より整備工事に着手し、2018年9月に「祈りの杜 福知山線列車事故現場」として整備が完了いたしました。

この「祈りの杜」には、次の3つの大切な意味合いがあると考え、それぞれの意味合いに相応しい場所となるよう整備しています。



(1) お亡くなりになられた方々の慰霊・鎮魂の場

- 「慰霊碑」
列車とマンションの衝突場所に向かって天の御霊に祈りを捧げるお気持ちを表現する慰霊碑を設けています
- 「追悼の空間」
お亡くなりになられた方々へのお手紙やメッセージなどをお預かりし、捧げていただく空間を設けています

(2) 将来にわたり事故を決して風化させることなく、いのちの大切さを社会や後世に伝え続けていく場

- 「マンション」「屋外ピット」の保存
列車がマンションに衝突した痕跡が残る部分を中心に、列車が脱線してからマンションに衝突するまでの空間や、懸命な救助・救出活動の行われた場所を保存しています
- 「事故を伝える空間」
事故の内容等に関するパネルやディスプレイを設けるとともに、事故に関する報道や出版物などを集めた資料室を設けています

(3) 弊社が事故を反省し、安全を誓い続けていく場

- 「碑文」
事故概要や事故を惹き起こしたことへのお詫びに加え、弊社としての反省と安全への誓いを記した碑文を設置しています

事故を心に刻み考動していく取り組み

福知山線列車事故から13年が経過し、事故後入社の社員がJR西日本単体で4割を超える状況となった中、この事故を将来にわたって決して風化させず、社員一人ひとりがこの事故を正しく理解し、事故の反省と教訓を自らの業務に落とし込み、安全性向上に向けた取り組みを実践していくために、JR西日本グループ全体で事故を心に刻み込む取り組みを継続しています。

毎月25日を「安全の日」と定め、安全に関する学習や系統を越えたディスカッションなど、各職場で工夫した取り組みを行っています。特に毎年4月25日をむかえるにあたり、福知山線列車事故から学び心に刻むための研修を全職場・グループ会社で実施しています。また、福知山線列車事故の反省点や課題を認識し、これらを踏まえた安全性向上の取り組みなどについて学び、社員一人ひとりの業務につなげていくことを目的に、「鉄道安全考動館」や「祈りの杜 福知山線列車事故現場」において安全考動研修を実施しています。

併せて、被害に遭われた方々への対応を行ってきた社員が中心となって、事故の悲惨さなどについて語り継ぐことを目的に特別講義を実施するとともに、ご被害者に直接講話していただき、その講話を収録したDVDを視聴するなど、社員がご被害者のお声やご意見をお聞きする機会も設けています。「事故現場の再現模型などの展示」を活用した取り組みでは、救急救助の状況など事故発生当時の様子などに触れながら事故の重大性や悲惨さを改めて感じる機会としています。

「福知山線列車事故のような事故を二度と発生させない」ことはJR西日本グループの責務であり、変わらぬ決意です。

お客様に安心・信頼してご利用いただける鉄道を築き上げるため、グループで働く一人ひとりがこの決意を胸に、事故から学び、心に刻んだことを日々の業務の中で実行してまいります。



「事故現場の再現模型」を活用した取り組み



事故現場での研修

ご遺族様の特別講話をお聞きした新入社員の決意

今回、福知山線列車事故のご遺族様の講話では、事故当時の状況や奥様を亡くされたご遺族様の心境などを聞かせていただきました。講話を通じて、当社が106名ものお命を奪い、ご家族様の人生を変えてしまったこと、そして「安全であること」の大切さ、重要さを痛切に感じました。

私自身、JRを7年間通学で利用していました。事故以降は、家族から「絶対に前の車両に乗るな」と言われていましたが、時が経つと、そのことを忘れて前の車両に乗ることが多くなっていました。このようにお客様は当社の安全の積み重ねにより、あの事故のことを次第に忘れていくかもしれません。しかし、JR西日本社員としては、この事故を決して忘れず何十年、何百年と語り継いでいかなければならない、私自身が語り継いでこの事故を「風化」

近畿統括本部 神戸支社 三ノ宮駅 運輸管理係 西村 有紗

させてはならないと感じました。安全な鉄道をつくるためにはどうしたらよいか、自分には今何ができるのかを自分でしっかりと考えて日々行動していこうと強く思っています。

JR西日本はお客様で成り立っている会社であり、私は当社にとって、お客様はいわば家族と同じぐらい大切な存在であると考えています。家族のように大切なお客様のお命を守るためにも、安全についてもっと学び、理解し、多くの方々に「JR西日本は安心できる」と感じていただけるよう、努力を積み重ねていきます。そして、大切な方のお命を奪った会社の社員に話をしてくださったご遺族様の思いを裏切らないよう、私自身もこの事故のことをずっとずっと語り継いでいきます。

事故後の経緯

2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2013	2015	2016	2017	2018	(年)
4月	3月	4月	2月	4月	4月	4月	3月	4月	4月	6月	2月	4月
福知山線列車事故 [安全性向上計画]策定	「福知山線列車事故」被害者対応本部の設置 航空・鉄道事故調査委員会が「鉄道事故調査報告書」について経過報告(1)および「建議公表」 「お詫びと今後の取り組み」の「説明会」開催(以降、「説明会」等を都度開催) 「福知山線列車事故相対談室」の設置	「鉄道安全考動館」開設 「JR西日本グループ」中期経営目標の見直し 「鉄道安全管理規程」制定 国土交通省が「運輸安全マネジメント」評価(第1回)を実施(以降第8回まで実施) 「安全研究所」設立 「追悼慰霊式」開催(以降、毎年4月25日開催) [企業理念]「安全憲章」制定	「安全監査委員会最終報告」取りまとめ 「鉄道安全報告書」をはじめ公表 航空・鉄道事故調査委員会が「鉄道事故調査報告書」および「建議及び所見」を公表 「鉄道安全考動館」開設 「JR西日本グループ」中期経営目標の見直し	「安全推進有識者会議」開催 第1回「安全推進有識者会議」開催	「企業再生推進本部」(業倫理・リスク統括部)の設置 情報漏えいに関する国土交通大臣への報告 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判明 「JR西日本グループ」中期経営計画(2008-2012)策定	「JR西日本グループ」中期経営計画(2008-2012)の見直し 運輸安全委員会の検査チームが不祥事問題の検証(事故調査システム)の改訂に関する提言を公表 「JR西日本グループ」中期経営計画(2008-2012)策定	「JR西日本グループ」中期経営計画(2011-2017)「安全考動計画2017」策定	「JR西日本グループ」中期経営計画(2011-2017)「安全考動計画2017」策定	「安全考動計画」の公表(以降、毎年公表) 「安全考動計画」の公表(以降、毎年公表)	新幹線車両の台車に亀裂などが発見された重欠インシデントが発生 「安全管理体制」に対する第三者評価「報告書」の公表(以降、毎年公表)	「JR西日本グループ」鉄道安全考動計画2022策定 「JR西日本グループ」中期経営計画(2022-2026)策定	「祈りの杜 福知山線列車事故現場」案内開始

※1 「航空・鉄道事故調査委員会」は2008年10月、「運輸安全委員会」に改組

事故を踏まえての地域社会のお役に立つ取り組み

重大な事故を惹き起こしたことの反省に立ち、将来にわたり社会のお役に立つ取り組みを行っていくために、2009年4月にJR西日本あんしん社会財団を設立しました。

事故や災害等で被害に遭われた方々への心身のケアに関わる活動や、地域社会の安全構築に関わる活動に対する支援、安全に関する啓発活動など、「安全で安心できる社会づくり」に少しでもお役に立てるよう取り組んでいます。

■ いのちのセミナー／安全セミナー

多様な観点から「いのち」を取り上げ、自らを見つめ考える機会の提供を目的に「いのちのセミナー」を年8回開催しています。また、「防災・減災」等の観点から地域の安全について考える「安全セミナー」を開催しています。



本郷由美子講師
(2017年度第5回/
大阪教育大学附属池田小
児童殺傷事件被害者遺族)

■ 救急フェスタ

救命処置の普及啓発のため、AEDや心肺蘇生法を実体験していただくイベントを開催しています。



■ 公募助成

事故、災害や不測の事態に対する備えやその後のケア等、「いのち」を支える身近な活動や研究を広く募集し、これまでに約450件の助成を行っています。

助成先には「東日本大震災」や「平成26年広島市土砂災害」に関する支援活動を行う団体も含まれています。

[助成先による取り組み事例]
・大切な人を失った方を支えるグリーフケアを提供する人材の養成
・障がい者向けの心肺蘇生法の普及
・地域の災害発生時の対応能力向上のための人材育成
・東日本大震災被災地の子ども達との交流
・事故被害者に対する心理的モデル構築の研究
・携帯端末を利用した災害時の避難誘導に関する研究

助成団体からのお声

私たち「若者活動サポートセンターあおぞら」は、貴財団からの助成金を活用し、「平成26年広島市土砂災害」の被災者の心に寄り添うための空間づくりを目的に地域交流の場としてのカフェ開催等を行ってきました。被災者にとっては一緒に考えてくれる人の存在が大きな支えになるとのことであり、戸別訪問等による声かけも交え、今後も地域コミュニティを守る活動を行ってまいります。



共同代表
秦野 英子様



にじカフェの様子

■ AED訓練器助成

救命処置の普及活動を積極的に行う団体に対し、AED訓練器と訓練人形を助成しています。



取り組みの詳細は、公益財団法人JR西日本あんしん社会財団のホームページ <https://www.jrw-relief-f.or.jp/> をご覧ください