

## 安全で安心、信頼していただける鉄道の構築

## 福知山線列車事故を原点とした安全性向上

- ▶ 福知山線列車事故について <https://www.westjr.co.jp/fukuchiyama/>  
 ▶ 「安全」の取り組みの詳細 <https://www.westjr.co.jp/safety/>  
 ▶ 鉄道安全報告書 [https://www.westjr.co.jp/safety/report\\_railroad/](https://www.westjr.co.jp/safety/report_railroad/)

## 福知山線列車事故について

2005年4月25日、弊社は、106名のお客様の尊いお命を奪い、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。あらた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。

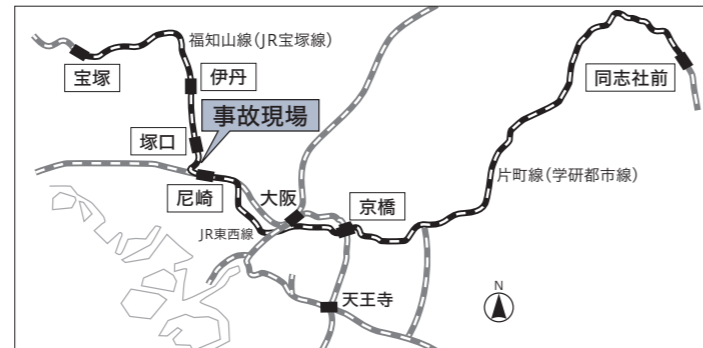
弊社としましては、被害に遭われた方々に真摯に対応させていただくとともに、さらなる安全対策の充実、企業風土の変革に引き続き取り組んでまいります。

## 概要

**発生日時** 2005(平成17)年4月25日(月) 9時18分頃  
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を大幅に超える約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名のお客様がお亡くなりになり、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。

**事故原因** 航空・鉄道事故調査委員会(現:運輸安全委員会)「鉄道事故調査報告書」より

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、インシデント等を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。

## 事故の反省と教訓を継承

事故からどれだけ時間が経過し、世代交代が進んでも、事故を惹き起こした当事者として、決してこの事故を風化させることなく、福知山線列車事故を安全の取り組みの原点としていかなければなりません。将来にわたってこの事故の重い反省と

教訓を継承していくために、当時の企業風土や安全マネジメントにおける問題点を再確認し、何を安全の羅針盤として引き継いでいくべきかをまとめた「将来にわたる鉄道の安全の実現に向けて」を策定し、2021年3月に公表しました。

## 反省すべき点とその背景要因

事故当時、弊社においては、経営施策を計画・実施する際にリスクを抽出し対処する仕組みを整備しておらず、当該曲線部に対する速度照査付きのATSを整備できていませんでした。また、ヒューマンファクターの理解が不足しており、懲罰的と受け止められる再教育などを行っていました。さらに、技術力や安全感受度の停滞、行き過ぎた上意下達、成功体験に

よる過信などの問題が組織の中にもありました。

このように、事故当時は安全マネジメント全体にさまざまな問題点があり、「組織全体で安全を確保する仕組み」と「安全最優先の風土」が構築できておらず、「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」と深く反省しています。

## 福知山線列車事故の反省

「組織全体で安全を確保する仕組み」と「安全最優先の風土」が構築できていなかったすなわち、「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」

## 反省の主な背景要因(組織の底流にあった問題点)

## 安全に対する向き合い方、組織的な安全確保のあり方

- 鉄道の運行は必然的にリスクを伴うものであり、法令などにかかわらず、重大な結果を招く事故を未然に抑え込むよう取り組まなければならないという考え方に立脚できていなかった
- 専門部門が個々に責任をもって取り組むべきとの認識が強かったため、安全を経営の最優先事項として経営層が一体となり、組織を挙げて取り組む態勢になっていなかった

## 安全の担い手である社員に対する向き合い方

- 「人は誰でもエラーする可能性がある」ことを前提としておらず、懲罰的と受け止められる精神論的な指導が広がる結果を招いた
- 現場第一線の社員に「決められたことを決められたとおりにする」ことを強く求め、「社員の意見に耳を傾け、社員一人ひとりの人格、自主性を尊重し、主体的な取り組みを結集することで安全やサービスの質を高めていく」組織運営には至っていなかった

## 鉄道事業運営への過信・慢心と社会に対する姿勢

- 事業運営に対する過信や慢心が芽生え、社外から謙虚に学ぶ姿勢に欠けていた

## 事故の教訓

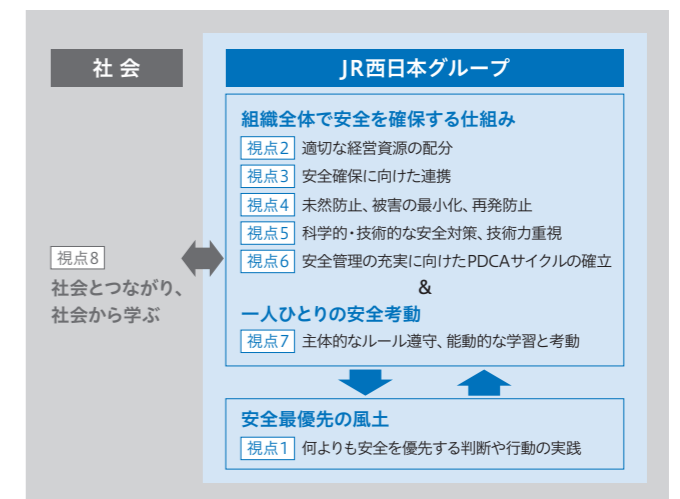
将来にわたり安全な鉄道を実現し続けていくためには、「組織全体で安全を確保する仕組み」をつくり、その仕組みのもとで「社員一人ひとりの安全考動」を積み重ねることが必要です。これらの営みを通じて「安全最優先の風土」が育まれ、さらなる「仕組み」の構築・改善や「一人ひとりの安全考動」につながっていき、このサイクルを回し続けることで、継続的な安全性の向上が実現できます。

さらには、弊社内で安全の取り組みを進めるだけでなく、お客様や社会の皆様のご理解とご協力をいただきながら「社会とつながり、社会から学ぶ」ことで、より一層、鉄道の安全を高めていきます。

## 今後に向けて

事故の教訓として定義した「安全の実現に欠かせない視点」に基づいて、安全の取り組みの方向性の確認や有効性の検証を定期的に行い、改善を図っていきます。また、この内容を

## ● 「安全の実現に欠かせない視点」



活用し、安全の取り組みの趣旨や背景を社員一人ひとりが理解し、自らの果たすべき役割を認識して実践していくことにつながっていきます。

## 安全で安心、信頼していただける鉄道の構築

## 福知山線列車事故を原点とした安全性向上

▶ 祈りの杜 福知山線列車事故現場 <https://www.westjr.co.jp/fukuchiyama/inorinomori/>

▶ JR西日本あんしん社会財団 <https://www.jrw-relief-f.or.jp/>

## いのちの 祈りの杜 福知山線列車事故現場

事故現場は、ご被害者のご意向をお伺いしながら整備計画を進め、2018年9月に「祈りの杜 福知山線列車事故現場」として整備いたしました。

場内には、慰霊碑のほか、お亡くなりになられた方々へのお手紙や追悼のお気持ちを形にされたお品をお預かりし捧げていただく「追悼の空間」や、事故の内容などに関するパネルや事故に関する報道、出版物などを集めた「事故を伝える空間」を設けており、どなたでもご来場いただけます。

この「祈りの杜」は、お亡くなりになられた方々の慰霊・鎮魂の場として、また、将来にわたり事故の痕跡を保存し、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でもあります。そして弊社が事故を反省し、安全を誓い続けていく場として、世代が変わろうとも、将来にわたり責任を持って大切にお守りし続けてまいります。



## 被害に遭われた方々への対応

現在、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」を中心に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さまざま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

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」を開催しています。新型コロナウイルス感染拡大の影響を踏まえ、2020・2021年は「祈りの杜 福知山線列車事故現場」において、弊社として「お詫びと追悼のことば」の奉呈や献花を行いました。

## ご説明会

ご被害者への対応、安全性向上などの弊社の課題や取り組みについて、社長をはじめ関係役員が直接ご被害者にお伝えするとともに、さまざまなご意見をお伺いするため、ご説明会を毎年開催しています。



## 事故を心に刻み考動していく取り組み

福知山線列車事故のような重大な事故を二度と発生させないという強い決意のもと、事故を忘れず、この事故から学び反省したことを、日々の業務において実践できるよう、社員一人ひとりの安全意識を高める研修や取り組みを行っています。引き続き、弊社社員およびグループ会社社員が自主的に事故現場「祈りの杜」を訪問し、安全に対する誓いを新たにしています。

## 「変わらぬ決意」の実践

米子支社 浜田鉄道部

私たちは「福知山線列車事故を原点とした安全性の向上」を箇所方針の第一に掲げ取り組んでいます。しかしながら、ここ数年は新型コロナウイルスの影響が強く、「祈りの杜」への訪問も自粛せざるを得ない状況が続いています。コロナ禍であっても、福知山線列車事故に向き合う機会を減らさず、安全性向上の歩みを止めないため、毎月「祈りの杜」とリモートでつなぎ、「祈りの杜」に込められた大切な意義や事故の痕跡についてあらためて学び、事故の悲惨さや重大性を社員が心に刻み、日々の業務を見つめ直す機会を設けています。

駅・乗務員・車両・施設・電気・鉄道部スタッフなど、あらゆる系統の社員が事故に対する思いを共有することで、鉄道部全体の安全最優先の意識の浸透につながっています。また、受講した社員の受け止めを「変わらぬ決意」としてまとめ、支社内の各職場へ発信し、風化防止の一助となるよう努めています。



## 一人ひとりが企業風土を

近畿統括本部 吹田総合車両所 電車センター 佐々木 美幸

「祈りの杜 福知山線列車事故現場」で名碑に刻まれたお名前を拝見し、お亡くなりになられた方々の人生や、ご家族の方々の人生を思い、涙が出るのをこらえました。

事故の反省の中に「企業風土」という言葉があります。「企業風土を作っているのは私たち一人ひとりである」ということを常に意識し、安全最優先の風土を自分たちで作っていきたく思います。

職場で行うリスクアセスメントの取り組みにおいても、安全を過信することなく、いったん踏みとどまり、さまざまな角度からリスクを想定して仲間とディスカッションすることで、取り組みを通して職場全体の安全意識が向上するよう実践していきます。



## 先輩に語り継ぐ

福知山支社 輸送課 金田 祐樹

「祈りの杜」での取り組みで、事故後に入社した社員に対し当時の状況や思いを伝えることを通じて、当時も「安全」を意識して取り組んでいたつもりだったが手段が目的となっていたのではないかなど、現在に至る安全の取り組みや社員の意識について、あらためて深く考えました。

本質的な「安全」について考えるようになった社員の意識の変化は、若手社員にとっては「変化」ではないため、事故の教訓を肌で知る者が、その重要性をきちんと伝えていかねばなりません。私自身、変化の中にいた身として、若手社員を指導する際は「昔はこうだった」と伝えるだけでなく、現在の安全対策がなぜ重要か、事故の教訓を体系的に伝えていきたいと思っています。



## 安全で安心できる社会づくりに向けた取り組み

お客様のかけがえのない尊い命をお預かりしている企業として、重大な事故を惹き起こしたことの反省の上に立ち、「安全で安心できる社会づくり」の一端を担いたいとの思いから、2009年4月に「JR西日本あんしん社会財団」を設立いたしました。

した。事故や災害などで被害に遭われた方々の心身のケアにかかわる事業や、地域社会の安全構築にかかわる事業など、設立の趣旨を踏まえた取り組みを行っています。

## 主催事業

多様な観点から「いのち」を取り上げ、自らを見つめる機会の提供を目的とした「いのちのセミナー」を、さまざまな分野で活躍する講師を招へいし、実施しています。また、設立10年を機に小・中学生を対象とした「『いのち』の作文コンクール」を毎年実施しており、作文を通じ、「いのち」の大切さを考えていただくとともに、優秀作品について世の中にお伝えしています。

## 助成事業

事故・自然災害や不測の事態に対する備え、その後のケアなど、「安全で安心できる社会づくり」に向け活動する団体や研究を対象に、公募助成を行っています。また、地域で行われている救命処置の普及活動を支援するため、AED訓練器を助成しているほか、「いのちの電話」など実績のある団体にも助成を行っています。



オンラインによる「いのちのセミナー」



助成先におけるスタッフ研修



「いのち」の作文コンクール作品集