

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。

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

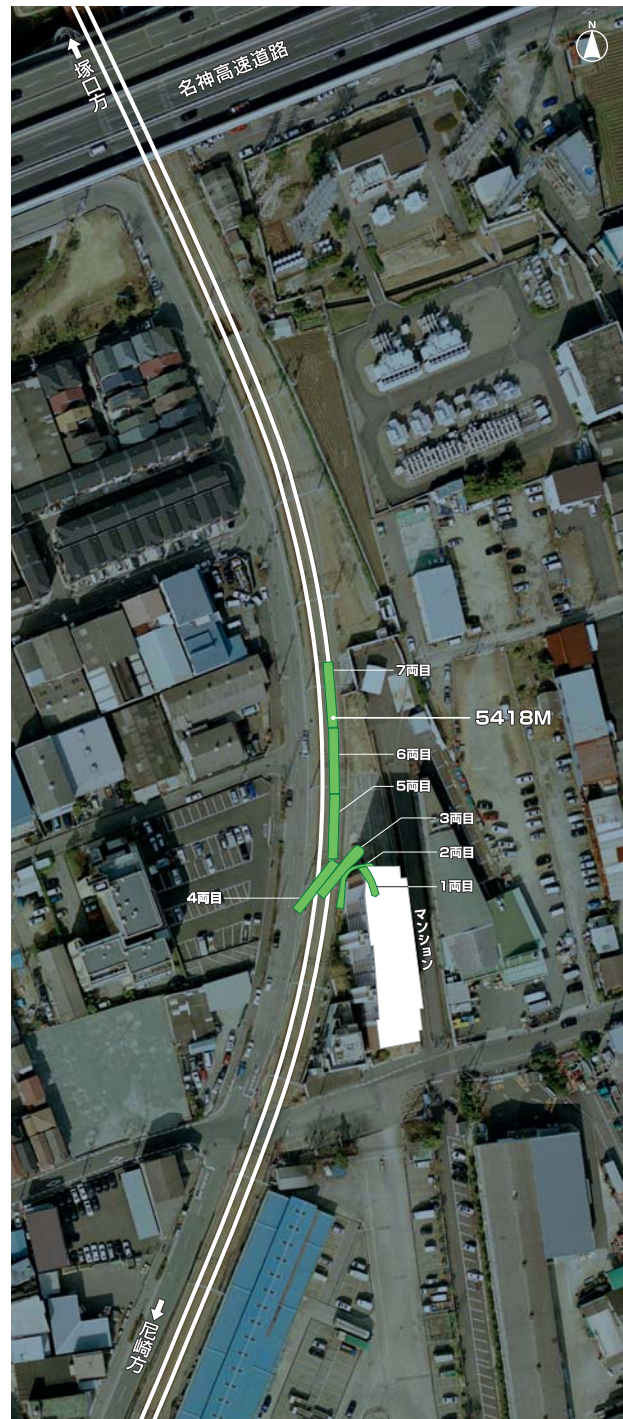
平成19年6月に航空・鉄道事故調査委員会が公表した「鉄道事故調査報告書」には、第4章「原因」において以下のとおり記載されています。

～「鉄道事故調査報告書」より抜粋～

「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、注意が運転から離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離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。」

「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。



被害に遭われた方々への対応

事故直後より、ご遺族様お一人様に対し基本的に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毎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、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、

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。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。また、弊社の取り組みなどに関して、これまでに6回（延べ28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実施しました。

心のケアの取り組み

今もなお、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、事故後の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、ご協力を頂きながら、被害に遭われた方々のお気持ちに少しでも沿えるよう精一杯の対応に努めているところです。

この他、一般市民の方を対象とした聖トマス大学寄付公開講座「『悲嘆』について学ぶ」やグリーフ（悲嘆）ケアを実践できる専門職を養成する「日本グリーフケア研究所」の開設にあたって必要な運営経費等を寄付させていただいています。なお、事故を惹き起こしたことにより、様々な方々や地域社会に大変なご迷惑をおかけしたことを踏まえ、社会福祉団体等へ寄付をさせていただくなど社会にお役に立つ取り組みを行わせていただいております。

事故後の対応

航空・鉄道事故調査委員会／ 国土交通省																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																		
------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

今後の取り組みについて

弊社は、事故後、事故の再発防止を速やかに図るため、航空・鉄道事故調査委員会による事故の原因究明を待つのではなく、もう一度初心に返って、それまでの取り組みを振り返るとともに、課題を抽出し、できることから早急に実施すべく「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、風土、価値観の変革の取り組みやソフト、ハードにわたる様々な対策を進めてきました。

平成19年6月に航空・鉄道事故調査委員会より提出された「鉄道事故調査報告書」につきましては、これを厳粛に受け止め、「建議」、「所見」をはじめとする様々なご指摘に対して適切に対処しているところです。また、報告書において示された数多くの課題を認識する中で、単に一つひとつの問題としてとらえるのではなく、

これら全体を組織的・構造的な課題としてとらえ、さらに掘り下げて考えてみると、弊社のこれまでの企業体質や風土にも反省すべき点があると認識しました。

このような反省も踏まえ、弊社は経営の重要な課題として三つの柱をあげ、その実現に努力しているところです。その第一は、「被害に遭われた方々への精一杯の対応」であり、第二は「安全性の向上」、そして第三は「変革の推進」です。この三つの柱は今後も弊社の最優先の課題として位置づけ、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みます。

H19.2 「意見聴取会」開催	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
	H19.6 2007年 「鉄道安全報告書」公表	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
			H20.2 「安全基本計画」策定	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 2008年 「鉄道安全報告書」公表
				H20.10 第5回 「安全推進有識者会議」開催
H19.4 「追悼慰霊式」開催	H19.8 「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	