

# 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。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挙げて取り組んでまいります。

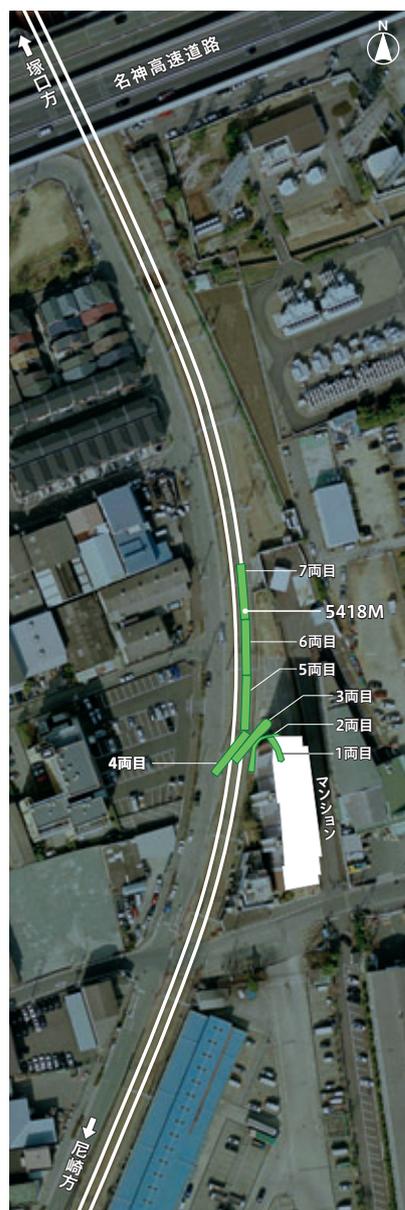
## 概要

- ・ 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1 k805m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



## 事故後の対応

### 鉄道事故調査報告書への対応

平成19年6月に航空・鉄道事故調査委員会(当時)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、列車運転計画、ATSの整備、弊社の安全管理体制に関わる事項に関し、多くのご指摘をいただいております。弊社は、これらご指摘いただいたことを真摯に受け止め、改善・対策に取り組んでいるところです。

### 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様々な対策を進めてまいりました。

そのようななか、平成19年6月に航空・鉄道事故調査委員会(当時)から「鉄道事故調査報告書」が示されたことを契機として、あらためて課題を集約し、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、グループを挙げた取り組みを推進しております。(取り組みの詳細はP19～26をご覧ください。)

### 被害に遭われた方々への対応

事故直後は、ご遺族様お一組様に対し基本的に2名の担当社員を、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、対応させていただいてまいりました。

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130名の体制(別途ご遺族様担当者約160名は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おります。

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、誠意を持って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、お亡くなりになられた方々がお住まいであった自治体首長との実行委員会形式による「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」を開催しております。

#### ご説明会等の開催

弊社の取り組み等に関して、これまでに11回(延べ47回)、社長以下の役員等が出席するご説明会等を開催しており、今後も継続して実施してまいります。

#### 心のケアの取り組み

今もお、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、お苦しみのなかであり、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おり、専門家や有識者の方々のご指導、ご協力をいただき、少しでも心のケアに役立てていただくよう取り組んでおります。

### 事故を踏まえての地域にお役に立つ取り組み

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、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、安全基盤形成に関する研究助成や社会福祉団体等への寄付をさせていただいております。これらの寄付を含めて、平成21年4月に設立したJR西日本あんしん社会財団で、社会にお役に立つ取り組みを行っております。(JR西日本あんしん社会財団についてはP38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、弊社役員等による航空・鉄道事故調査委員会(当時)の委員の方々への情報漏えいの働きかけや資料の提出不備等の事実が判明いたしました。

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、平成21年11月18日に国土交通大臣に報告いたしました。

この事象は、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認識しており、航空・鉄道事故調査委員会(当時)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いたしました。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に加え、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や、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といった企業風土上の問題が、この背景にあったのではないかと考えております。

こうした反省に立ち、弊社はコーポレート・ガバナンスの強化を図るとともに、平成21年12月に設置した社長直属の企業再生推進本部を中心に、企業風土の変革に全社を挙げて取り組み、平成22年12月には、これまでの取り組み状況や今後さらに掘り下げるべき課題について、国土交通大臣に報告いたしました。

なお、この問題に関しては、平成21年11月に運輸安全委員会において福知山線脱線事故調査報告書を検証する検証チームが結成され、平成23年4月に同チームが「JR西日本福知山線事故調査に関わる不祥事問題の検証と事故調査システムの改革に関する提言」を公表されました。

## 事故後の対応

運輸安全委員会(前航空・鉄道事故調査委員会)／国土交通省  H17・4・25 福知山線列車事故  安全の取り組み等  被害に遭われた方々への対応	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(第1回)」実施	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」		
	H17.5 「安全性向上計画」策定	H17.6 第1回「安全諮問委員会」開催	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	H19.7 「安全諮問委員会最終報告」取りまとめ	
	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「被害者対応本部」の設置	H18.4 「追悼慰霊式」開催	H18.7 「報告会」開催

