



尼崎JR脱線事故から15年

事故について知っていますか？事故のことを忘れていませんか？

兵庫県尼崎市で乗客ら107人が死亡した尼崎JR脱線事故から25日で15年となる。JR西日本は加害企業として事故の背景にあった社内風土の改善や、安全対策を進めてきた。効果は出ているのか。これまでの取り組みと残る課題を検証した。

事故は、ミスをした運転士が乗務員への懲罰的な「日勤教育」など、個人に責任を押し付けるJR西日本の社員管理が背景にあると指摘された。死亡した運転士は当時20歳。過去に日勤教育を受けた経験があり、事故直前に起きたオーバーランを報告する車掌と輸送指令の交信に気を取られ、ブレーキ操作が遅れたとみられている。

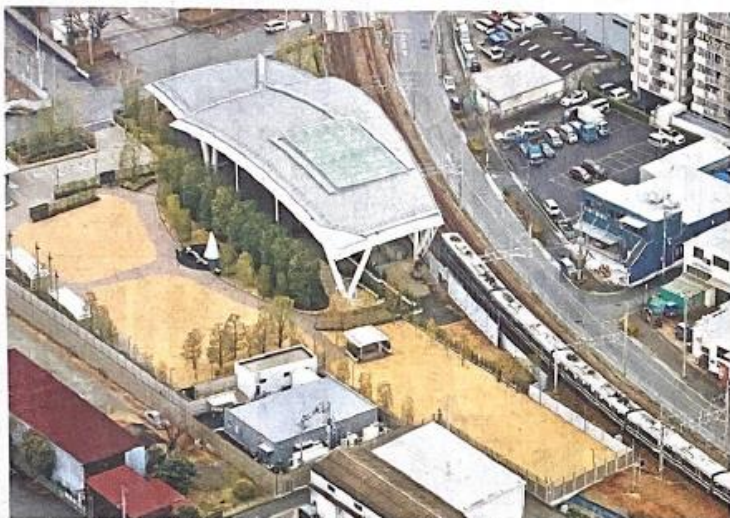
JR西は、反省文を何度も書かせたりして精神的重圧を大きくした。それまでの日勤教育を廃止。現在はシミュレーターによる運転訓練を中心に実施している。2016年度からは乗務員による人為的ミスの責任を問わない「非懲戒制度」を導入した。積極的なミスの報告を促し事故防止に役立っている狙いがある。

事故前の04年度に467億円だった安全関連の設備投資額は近年、1千億円前後で推移。従来の自動列車停止装置（ATS）より精密な運転支援ができる新保安システム（ATS-P）の運用も始めた。06年度以降、鉄道運転事故の件数は減少傾向にあり、効果が出ているのかのように見えた。

だが17年12月、博多発東京行き新幹線のぞみ34号の台車枠に破断寸前の亀裂が見つかり、運輸安全委員会が新幹線初の重大インシデントに認定する事態が起きた。乗務員らが異常音や異臭を確認しながら停止判断を他人任せにし、運行を引き継いだJR東海が名古屋駅で運転を取りやめるまで3時間以上にわたり走行が続いた。JR西は18年2月に策定した5カ年の安全計画で「安全最優先の

安全優先強調も、道半ば

尼崎JR脱線事故15年



尼崎JR脱線事故現場一帯に整備された追悼施設「折りの杜」=兵庫県尼崎市（共同通信社ヘリから）

遺族「気持ち晴れぬ」

判断や行動の徹底が不十分だったと反省。運輸安全委員の調査報告によると、17年4月から亀裂が見つかった同年12月までの間、JR西が運行する山陽新幹線で異常音を確認した場合に保守担当が乗車して点検した割合は4%と大きな開きがあった。

JRグループの他の幹部は「本来なら当たり前にやるべきことができていない。安全優先の意識が根付いていないのではないかと指摘。遺族の一人は「どこまでやってもうって気持ち晴れぬ」と話している。安全対策は道半ばだ。

4月1日付で641人が入社し、JR西の社員のうち脱線事故後に入社した社員が初めて過半数となった。事故の風化防止が課題となる中、長谷川一明社長は10日の記者会見で「反省と教訓を若い社員にきちんと伝え、それぞれが自分のこととして日々の安全行動につなげていかなければならない」と強調した。

◆尼崎JR脱線事故 2005年4月25日、兵庫県尼崎市のJR福知山線塚口～尼崎間で、7両編成の快速電車が制限速度70km/hの急カーブに116km/hで進入。脱線して線路脇のマンションに激突し、乗客106人と運転士が死亡、562人が負傷した。現場に自動列車停止装置（ATS）は設置されていなかった。業務上過失致死傷罪で在宅起訴されたJR西日本の山崎正夫元社長は無罪判決が確定。他にも歴代3社長が強制起訴されたが、無罪判決が確定した。



JR東日本の研修施設「事故の歴史展示館」=福島県白河市

JR西の資料によると、一般公開について遺族には「風化防止のため公開してほしい」「事故の衝撃が伝わるよう公開すべきだ」と賛成の声がある一方「見せ物にするようなものではない」「テレビで（映像が）流れるのが目に入るだけで

事故車両、公開に賛否

「JR西の資料によると、一般公開について遺族には「風化防止のため公開してほしい」「事故の衝撃が伝わるよう公開すべきだ」と賛成の声がある一方「見せ物にするようなものではない」「テレビで（映像が）流れるのが目に入るだけで

「JR西日本は昨年11月、脱線事故の列車の車両7両を大阪府吹田市にある同社の研修施設で保存し、社員の安全教育に活用する方針を遺族らに伝えた。一般公開するかどうかは遺族らの意見が分かれており、慎重に検討されている。

車両は1両目が線路脇に突っ込み、2両目が大破した。2011年に神戸地検からJR西に返還され、1、4両目は兵庫県高砂市内に、5、7両目は大阪市内の車両基地で保管されている。一部は救出活動の際に現場で解体された。

同県尼崎市の事故現場一帯に整備した追悼施設「折りの杜」に置く案もあったが「つらくてお参りできない」と難色を示す人もおり、同社は現段階では同施設での保存は難しいとの判断を示す。

JR東日本の福島県白河市の研修施設「事故の歴史展示館」で、5人が死亡した05年の羽越線脱線事故などの車両を、当時をほぼ再現した形で展示している。一般には公開せず、社員らが研修で訪れる。3月上旬窓ガラスが粉々に割れ横転した事故車両を関連会社の社員らが厳しい表情で見つめていた。

記事…2020年4月24日神奈川新聞紙面より引用

2005年4月25日 午前9時18分頃、JR西日本福知山線・塚口～尼崎間で宝塚駅発5418M快速電車が、制限速度70km/hのカーブを速度116km/hで進入し脱線、転覆しました。この事故で乗客及び運転士を含む107名が亡くなり562名が負傷しました。事故調査では、ミスをした乗務員への懲罰的な「日勤教育」など、個人に責任を押し付けるJR西日本の社員管理が背景にあると指摘されました。いまJR東日本は責任追及ではなく、原因究明と適切な社員教育ができていますか？

鉄道業に携わる私たちは二度と同じ過ちを起こしてはなりません。
事故の教訓を学びJR東日本の安全文化を築いていこう！