



福知山線列車脱線事故から15年

※この情報は、一部（西労のたたかい等）を除き、2007年（平成19年）6月28日に公表された「航空・鉄道事故調査委員会 鉄道事故調査報告書」を基に作成しています。

事故概要

2005年4月25日（月）9時18分頃、J R 西日本福知山線宝塚駅発同志社前行きの上り快速5418M列車（7両編成）が塚口～尼崎駅間を走行中に前より5両が脱線、先頭車は線路脇のマンションの1階駐車場へ、2両目はマンションの外壁へ激突し、さらに3～4両目が後から続く形で激突、乗客と運転士合わせて107名が死亡し562名が負傷しました

事故発生までの経過

当該列車は宝塚駅を9時04分頃、定刻より15秒程度遅れて発車しました。その後中山寺駅発車時には25秒程度、川西池田駅発車時には35秒程度の遅れと、徐々に遅れが増していきます。そして伊丹駅停車の際にはホーム始端（所定停止位置の199m手前）を速度約83km/hで通過し、ほどなくして車掌が非常引きスイッチを扱い所定停止位置を72m行き過ぎて停止しました。なお、非常引きスイッチを扱う前には常用最大ブレーキが扱われ、また直通予備ブレーキも扱われていました。その後停止位置の修正を行い約1分遅れの9時15分頃に伊丹駅に到着、9時16分に約1分遅れて伊丹駅を発車しました。発車後から列車は加速を続け、列車の最高速度となる120km/hで塚口駅を9時18分頃通過（約1分遅れ）、その後カーブに差し掛かり減速するために本来ブレーキを使用開始すべき位置を通過し、制限速度70km/hの事故現場の曲線に速度約116km/hで進入し、直後ブレーキも扱われましたが、速度が約105km/hとなった9時18分頃に列車は脱線しました。

運転士の当日行路

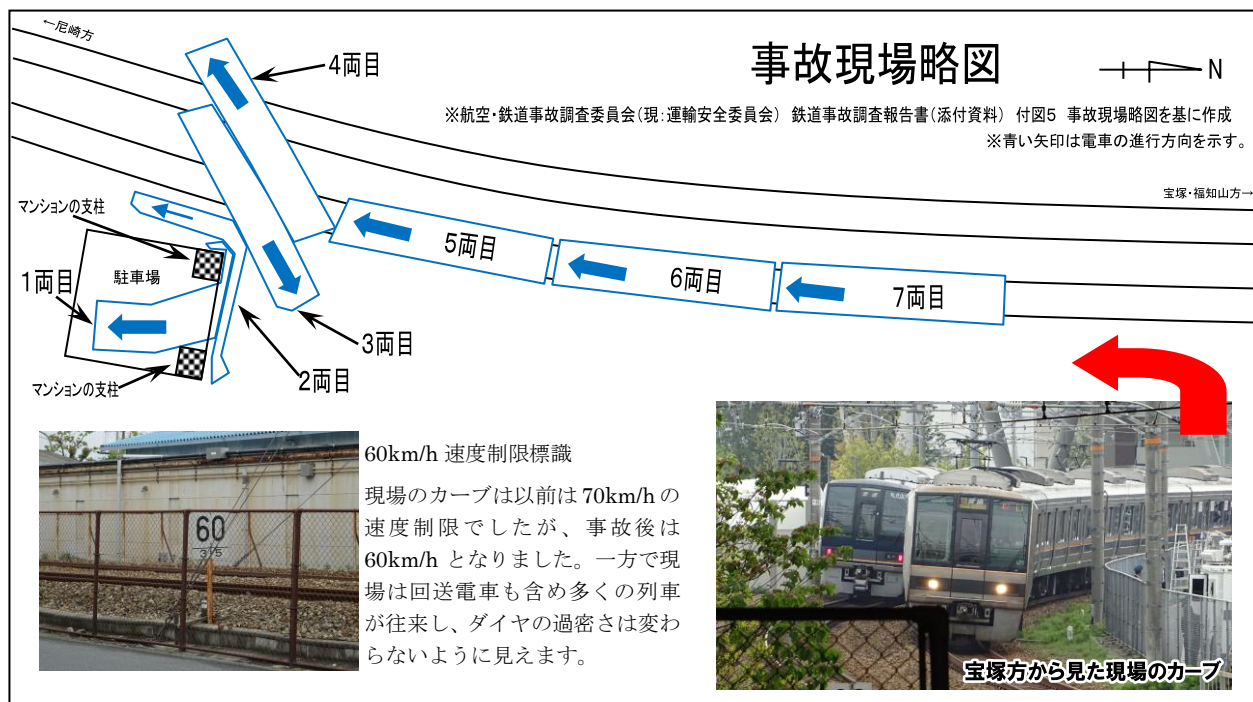
宝塚	尼崎	京橋	放出(はなてん)	松井山手
8:55	8:26	8:07	6:56 回218S	7:26
回4469M	8:31	4469M	8:09	5769M
9:03	5418M	9:37		7:35

※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（本文）を基に作成 ※前日分の行路は省略

事故現場略図

※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（添付資料）付図5 事故現場略図を基に作成
※青い矢印は電車の進行方向を示す。

宝塚・福知山方→



日勤教育とは

J R西日本では、責任事故、反省事故Ⅰ及びⅡ（右図参照）や、50m未満の所定停止位置行き過ぎ点呼時刻に遅れるなどした乗務員について、乗務から外し、顛末書・反省文・報告書の作成、なぜなぜシートによる原因分析、レポートの作成等をさせていました。これら顛末書の作成等については、乗務員の勤務種別を「日勤」に変更し乗務員を乗務から外して行われることから、「日勤教育」と呼ばれています。

福知山線脱線事故で乗務していた運転士は、これまで3件の日勤教育を受けていましたが、このうち2004年6月の所定停止位置行き過ぎによる日勤教育は13日間にも及びました。その内容は下図の通り精神論的な項目が多く見られ、停止位置行き過ぎに関するブレーキ操作等の項目は見られず、また運転士が書いたレポートの内容も、ほとんどが精神論的なものでした。

・責任事故
社員の取扱い誤りによる事故のうち、鉄道運転事故となったもの、事故により人の死傷を生じたもの、飲酒など原因が悪質なものの、営業列車に運休か30分以上の遅延を生じたもの、物の損傷の損害額が100万円以上のもの、その他重要なもののいずれかに該当するもの

・反省事故Ⅰ
責任事故に該当しないもので、営業列車に10分以上の遅延か、その他列車に運休または30分以上の遅延を生じたもの、物の損傷の損害額が20万円以上のもの、車両が脱線したもの、注意を要するもののいずれかに該当するもの

・反省事故Ⅱ
責任事故、反省事故Ⅰ以外のもの

運転士の再教育（日勤教育）におけるレポート項目

6月9日	○時系列、顛末書、反省文	6月16日	○最近運転士となり一人前になったという、自分のうぬぼれについて
6月10日	○無断後退の掲示と呼込み指導を受けてどう受け止めたか	6月17日	○ヒューマンエラーについて
6月11日	○掲示と呼込み指導を受けたとき、事故は起こさないという気持ちがあったのに、何故行き過ぎとなったか	6月18日	○停車駅通過事故の防止対策
6月14日	○今後の自山・他山の石の活用	6月21日	○松井山手（駅）より先はのんびりして体がそれに合わせてしまうのか
6月15日	○事故前日、当日の※係長の注意喚起について	6月22日	○今回、重大事故（下泊無断後退）があった後、同じ箇所で事故を起こしたこと
	○今後、注意喚起を受けた後の捉え方	6月23日	○退行、推進運転のできる時の条件と運転取扱い
	○何故、自分は大丈夫という気持ちになれるのか	6月24日	○自分自身の弱いところ、その克服
	○注意力をいっそう喚起されるには	6月25日	○自分が理想とする運転士像
			○今後、どのように変わるのか
			○社会人としての隠蔽工作
			○区長面談を終えて

※J R西日本では指導員は係長という上司で、J R東日本でいう助役にあたります。

日勤教育を受けた経験のある乗務員の声は・・・

日勤教育におけるレポート作成では、自分の行動を振り返り、異常時にはこういう心理状態になるんだとか、慌ててはいけないということが分かり、自分のためになったと思う。

一方では・・・

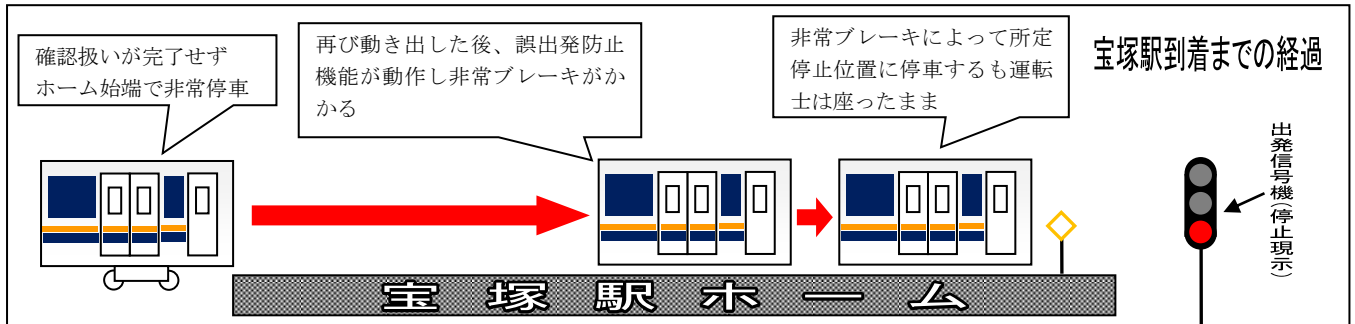
○日勤教育は、他の乗務員から見える場所で行われる。
見せしめのようなもの。
○トイレに行くために席を離れる為にも上司の許可が必要。
○何日間にも渡り午前約1時間半、午後約3時間駅のホームで着発する列車の運転士全員に「ご苦様です。気を付けて下さい」というようなことを言われた。

○責任事故を起こしたときは、まず日勤教育のことが頭に浮かぶ
○管理者によく見られるよう、言い訳を考えながら運転したことも
○運転士が責任事故を起こすと、管理者も怒られるので、管理者が自分かわいさに厳しく運転士を監視するのが嫌だった。
○今後の乗務は上の方から目をつけられてきつくなり、ものすごくしんどいのではないかと思います、年齢的なこともあり運転士を辞めた。



宝塚駅での異変

事故発生までの経過についてもう少し詳しく触れます。事故発生の直前、折り返し駅となる宝塚駅進入（回4469M場面）の際、ATS確認扱い※1が完了せず非常ブレーキで所定停止位置の手前（ホーム始端付近）に停車します。その後復帰扱いを行い所定停止位置に戻そうとしますが、今度は誤出発防止のATS※2が動作します。これにより再度非常ブレーキが動作し、列車はそのまま所定停止位置に到着しました。ここで折り返し列車となるため、運転士・車掌は運転台を交代しますが、運転士はずっと運転をしてきた運転席に座ったままでした。その後交代のため訪れた車掌が来たところで運転士は席を立ちます。この理由について事故報告書では明らかにすることはできなかったと結論付けていますが、その中ではこれらATSでの停車や停止位置の修正によって呆然とするなどしていた可能性も考えられるとされています。「大変なことをしてしまった」という心理状態にあった可能性も否定することはできないと考えられます。



※1 ATS確認扱いについて…当時宝塚駅の出発信号機は停止表示（赤信号）でした。当該列車に装備されていたATS-SWでは、出発信号機が停止表示の際当該信号機よりも手前にある地上子（線路に設置された装置）を通過すると運転室にある「ATS動作」のランプが赤く点灯すると同時に、警報音が鳴動します。この点灯・鳴動から5秒経過すると安全のため（停止信号を行き過ぎるのを防ぐため）自動的に非常ブレーキがかかり列車は停止します。5秒経過する前にブレーキをかけ「確認ボタン」というボタンを押すと非常ブレーキはかかりませんが、この取扱いを「確認扱い」と言います。

※2 誤出発防止機能について…出発信号機が停止表示のまま通過しようとする時ATSが動作し列車は自動的に停車しますが、通過するスピードが速いと停車するまでに時間がかかり停止信号を大幅に行き過ぎてしまいます。これを防ぐため誤出発防止用の地上子を設置し、このままでは大幅に行き過ぎるとATSが判断した場合非常ブレーキによって列車を停車させます。但しそのままではその駅に停車するために進入している時にも非常ブレーキが動作してしまう場合があるため、一定の時間（電車が停車するまでの余裕を持った時間）を設け、その時間内に通過すれば非常ブレーキはかからない仕組みになっています。回4469M電車は、ホーム始端で非常ブレーキによって停車している間にこの時間をオーバーしたことにより、誤出発防止機能が動作しました。

なお、確認扱いが完了せずにATSにより非常ブレーキがかかり停車した際には指令への報告義務がありますが、指令への報告はされませんでした。また宝塚駅進入時には制限速度を超えて進入したことも明らかになっています。

伊丹駅でのオーバーラン

電車は折り返し5418M（快速・同志社前行き）として宝塚駅を出発します。その後「事故発生までの経過」にも記載したように伊丹駅停車の際に所定停止位置を約72m行き過ぎて停車しました。これは①ブレーキをかけたタイミングが遅かったこと、②仮に①のブレーキをかけた時点で、非常ブレーキ（緊急時に使用するブレーキ）を使用していれば所定停止位置に停車できた可能性があるが、非常ブレーキを使用しなかったことの2点が直接の原因です。①については、宝塚駅でのATSによる非常停車や速度制限の超過等を気にしていたため、注意が運転からそれた可能性、②については非常ブレーキを扱うよりも、常用最大ブレーキ（通常使うブレーキで最も強いブレーキ）と直通予備ブレーキ（通常のブレーキが故障した場合に使用する予備のブレーキ）を併用することで、強いブレーキ力を得られると考えていたか、または非常ブレーキを扱った際には報告が必要だが、直通予備ブレーキでは報告する必要がないことの両方またはいずれかが考えられるとされています。

事故現場に至るまで

伊丹駅を発車した後、運転士は車掌に車内電話をかけます。その中身について車掌は「具体的な言葉は忘れたが、『まけてくれへんか』というような話があったので、少し考えてから『だいぶ行ってるよ』と答えた。まけてくれへんかというのは、行き過ぎた距離を小さく報告して欲しいという意味だと思った」と話しています。駅で所定停止位置を行き過ぎた後に停止位置を修正し運転再開した場合は、指令への報告が必要ですが、運転士が車内電話をかけたのは車掌が車内放送をしているときでした。運転士はこれまで同じ区間を何度も運転し、車掌が放送を行うことも知っていたと考えられますが、わざわざその放送の中で電話をかけてきたということは、車掌が指令へ報告する前に連絡を取ろうと焦っていたことも考えられます。さらに車内電話で話そうとしますが、車掌は客室からお客さまに呼ばれたため電話を切りました。お客さまからは、「電車が遅れているのになぜお詫びの放送をしないのか」とご指摘があり、車掌はお詫びの車内放送をします。一方運転士はその様子を知らないで、運転士からすれば「電話を切られた」と感じたかもしれません。その後、車掌は指令に伊丹駅到着時に所定停止位置を行き過ぎたこと、またそれにより列車が遅れていることを報告します。その際（車掌自身が）30～40mと思っていた行き過ぎた距離については「行き過ぎた

距離が5 m程度であれば運転士に対する処罰が厳しくない聞いていたが、5 mでは少ないので8 mと答えた。また遅れた時間については所定停止位置を行き過ぎたこともあって時計を見ずに「1 分半」と報告した。行き過ぎた距離を小さく報告したことについては、(乗務していた) 運転士は顔を知らない人ではないので、運転士のためになればと思った」と話しています。

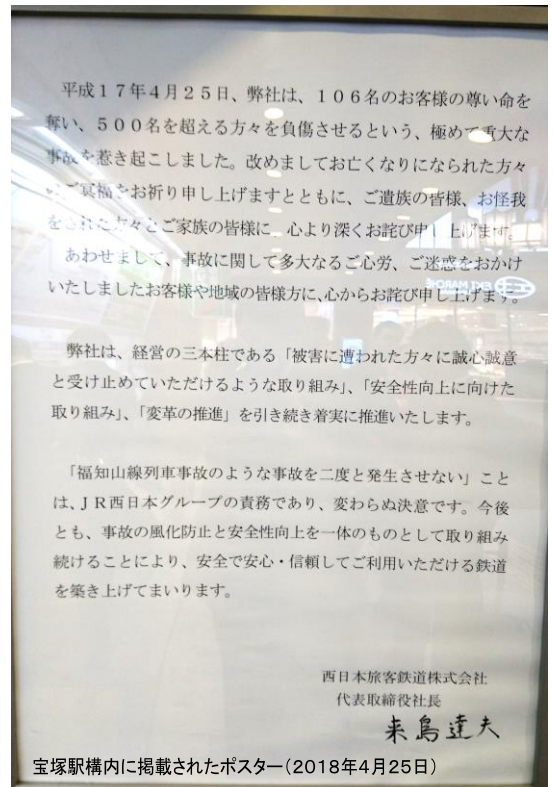
こうした状況の中で、電話が切られたと思っていた可能性、お詫びの放送や指令とのやり取り、さらには日勤教育をこれまでに3回受けていたことから、言い訳等を考えていた、あるいは運転士を辞めさせられると思ひ呆然としていた可能性があると考えられています。そしてそのことによって運転から注意が離れた電車は加速を続け、速度は120km/hに達していました。そしてブレーキをかける位置を大幅に通り過ぎ高速のまま電車はカーブに進入し脱線しました。車掌が指令への報告を終えた後のことでした。

JR西労のたたかい

J R西日本は事故発生直後、乗務していた車掌への聞き取りの中で、車掌本人がカーブ進入時の速度について「いつもより速かった」と報告したところ、会社側は「そんなことはないだろう」「いつもと同じスピードだろう」と無理やり同意を迫っていたことが明らかとなりました。さらにJ R西労のたたかいによって「日勤教育」という懲罰的な教育が明らかとなりこれを恐れた心理状態が事故当時の運転士にあったと事故報告書でも証明されました。

一方で事故から14年が経った昨年もJ R西日本は「亡くなった106名のお客さま」として、その中には運転士が入っていません。また昨年開催されたJ R西労主催のシンポジウムでもJ R西日本会社の変わらない体質が明らかにされました。(詳しくは2018年度地青情報「Truth～真実～」、第21号～第23号をご覧ください。) **亡くなった運転士に向き合うことなく福知山線脱線事故に向き合うことはできません。**

横浜地本青年部では、2018年から福知山線脱線事故現地踏査を開催し、福知山線脱線事故の本質やJ R西労のたたかいを学んできました。2020年は、新型コロナウイルスの影響もあり開催を中止という苦渋の判断をしましたが、福知山線脱線事故の15年目という事実、事故の真実や本質は変わることはありません。



安全な鉄道をつくりだすためにたたかおう！！

昨年開催した福知山線脱線事故現地踏査では、J R西労との意見交換会も開催をしてきました。J R西労の職場での運動やたたかいによって、未加入や他労組に加入している若手社員からは「何か困ったことがあっても、西労のおっちゃん達がいてくれるから助かる」と言われるそうです。J R西労のたたかいが現場で働く仲間にも共感を得ていることの現われであり、その根拠は「一人でも怒りやおかしいという声を出すことが大切。声を出さなければ職場で流され、結果的に御用組合しか残らない」「1人ずつでも、共にたたかってくれる仲間を増やしていくことが重要」だということも、J R西労の仲間の実践や教訓から学ぶことができました。

J R東日本は、ドライバレス運転やワンマン運転、駅業務の変革やメンテナンス体系の変更、働き方改革など、大きな変化の中にあります。しかし、どんなに社会情勢や仕事の仕組み、働き方が変わろうとも、かけがえのない命の重さは変わることはありません。**二度と1人の命も犠牲にならない鉄道をつくりだすために、私たち一人ひとりは何をすべきなのか、その答えや実践をJ R西労のたたかいから私たちは学ばなくてはなりません。** 傍観者になるのではなく、ぜひ一人ひとりの実践や議論によって、青年部から安全な鉄道をつくりだしていきましょう！！



事故の真実・本質に迫り、一人の命も犠牲にならない鉄道をつくりだすためにたたかおう！！

どこまで人ごと

JR西日本が発表した「不適切な事象」

変 神	社 戸	職 場	日 程	参 加 者	概 要
		姫路鉄道部	25日	部長ら 4人	支社長杯ゴルフコンペ。
		相生駅	25日	助役ら 8人	昼食時に事故を知ったが
		網干総合車両所	25日	助役ら 7人	続行
		曾根事業所	25日	所長ら10人	退職者の送別会
		明石車掌区	25～27日	係長 2人	内勤者の韓国旅行
			26～27日	係長 4人	内勤者の熊本旅行
		神戸土木技術センター	28日	助役ら14人	居酒屋で若手有志の激励会
京 広	都 島	草津駅	25日	駅長ら11人	ホテルで退職者送別会
		広島駅	25日	駅長ら24人	駅ビル内で契約社員と懇親会
			26日	駅長ら23人	
			27日	駅長ら23人	
福知山		和田山駅	26日	駅長ら 6人	居酒屋で転勤者送別会
		舞鶴鉄道部	28日	部長ら11人	退職者送別会
			30日	係長ら10人	退職者送別会
大 阪		王寺駅	30日	駅長ら 6人	駅で集客した「愛知万博日帰りツアー」
		宮原総合運転所	27日	係長ら11人	関連会社員らと懇親ゴルフ。2次会も
米 子		益田駅	25日	駅長ら 8人	駅長の退職送別会
大 阪		京都建築工事所	25～26日	助役ら 3人	1泊2日でゴルフ、宴会

※「大阪建設」は大阪建設工事事務所。人数は社員のみ

事故後 ゴルフ・宴会

JRの常識は非常識

怒る遺族「救出活動さなかに被害者

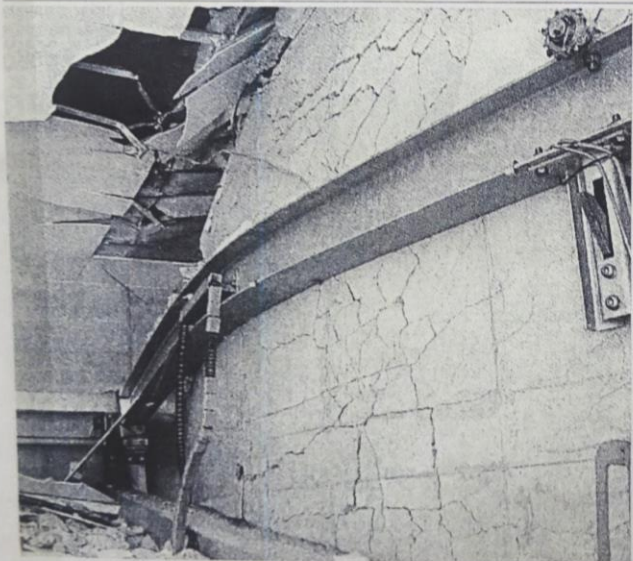
意識のみは一体、どこまで広がっていたのか。J・R福知山線の脱線事故当日のボウリング大会や酒を伴った宴会が発覚したJ・R西日本でも、同社の社員が大阪、神戸、京都、広島など各地の支社管内でゴルフコンペや宴会旅行に興じていたことが6日、わかった事故当日だけでなく、必死の捜索活動が続いていた翌日以降も行っていたケースもあった。J・R西日本が発表した12項目にわたる「不適切な事象」遺族・負傷者や救出作業に携わった救急隊員からは「人ごと」思っていたのか、「被害者の痛みを何も感じなかったのか」と憤りの声が上がった。

一男34をくした伊丹 Rの常識は世間の非常識。
市の主婦(66は「人命より
も自分の楽しみの方が大事
なものだ。これから遺族
として嫌でもJと付き合
っていかねばならない
が、こんな会社かと思うと
気が遠くなる」と話す。

現場近の人たちが仕事を
休んでまで助けてくれたと
いうのに、「人」と思
う感覚が許せない。うま
を出し切って改革しない限
り二度と乗る気はしない
と怒る。

へ53は、ボウリング大会
にも足を失ったが、なく
さぬ人が死んでいくのを
知らないが平気で遊びに興
じる。いつだって信じら
れぬ。いったいどんな気
持でゴルフなどに参加し
たのか」と啾然。

4面目で胸などを打撲し
た川西市の無職、大槻忠良
さん68は「聞くほどあほ
らしく、あきれかえる。J
三田市の建築士、神田進さ
なでこんなことをしてい
首のリハビリのため、今
も通院を続ける岡市内の女
性23は「救出活動が続く



TV報道見た後もプレ!

JR西 3夜連続で懇親会も謝罪会見

「遺族の方々の心情を思い」。6日夜のJＲ西日本鉄道本部長と井上浩一・と、全く申し開きできないの会見で徳岡研三・専務兼 事部長は何度も頭を下げ

たなへへ、今も聴聞がないにしろ、尼崎市の弁護士に
男性35は「事故が入」と
とか思っていないことが
よくわかる。本当にあき
れることな思ひ通りに話
した。昔の同僚がなくな
たという川西市の岩倉さ
ん57は「ごめん、聞さか

評論家の木下敏子さんの話「悪いこととわかっていて、上段にモノが言えないという体質があるとしたら、安全を預かる組織としてのもう一つ危ない体質だと思う。ただ、退席者の送迎会を、延期が難しいのもすべてのことを中止するのと同じくらいはいい。常識のレベルが問われているんじゃないかと思う」

評論家の塩田正興さんの話「参加者の中には、優越感を感じた人がいたかもしれないが、日本の会社の風土でもない。『仲間意識』の強のため、庶務や総務会をやめられなかったのではないかな。また大事故があった問題が浮き彫りになったけど、日本国日本だけが特別というわけではなと思う」

しい」と出てくる。事故当日に緊急事態の一斉号令をかけていれば、こんなことにはならないと思うが。安全第と言われても白々しい」と言った。

尼崎市消防局の男性職員は、内心、まだあるのでは、と思っていたが……。重大な事故が発生した時にどういう行動をとるべきかについていない。危機意識のなさは、驚きを通り越した」とお叱りされた口調で話した。

質問二「言葉を詰まらしては

神戸支社では事故当日の
25日朝から、支社長林三郎
フコベが兵庫駅、青町の
ゴルフ場で行われた。テレ
ビや家族からの電話で事故
を知った社員もいたが、最
後までコースを回ったとい
う。同支社による、参加し
た計19人のうち1人が経

激突ゆがむ壁

...

[illegible]

2019年4月25日開催 JR西労主催
「JR福知山線脱線事故原因の永久隠ぺいを許さない！
重大事故の本質を暴くシンポジウム」展示パネルより

[illegible]

この記事を読んで、あなたはどう感じますか??