



福知山線列車脱線事故から16年

2005年4月25日午前9時18分頃、JR西日本福知山線宝塚発同志社前行き上り快速列車（第5418M）が塚口駅～尼崎駅間の右曲線（R=304m）で制限速度70km/hを大幅に超える約116km/hで進入し7両編成のうち前5両が脱線、うち前2両は線路脇のマンションに激突、先頭1号車は1階駐車場へ突入し原形をとどめない程に大破し、当該列車の運転士1名含む死者107名、負傷者562名という歴史的な大事故が発生しました。



2019年4月25日「地本青年部主催 福知山線脱線事故 現地踏査」にて

JR発足後の死者数としても最悪の死傷者を出してしまいました。直接的な原因としては「速度超過によるブレーキ時期の遅れ」で引き起こされた脱線転覆事故ではありませんが、JR西日本のアーバンネットワーク拡充によるスピードアップで余裕時分のないダイヤ設定、速度照査用のATSが設置していなかったことなどダイヤ面や設備面でも課題があったとされています。中でも当時JR西日本が乗務員に対する再教育との名目で行われていた懲罰的な「日勤教育」も「ミスをしたら日勤教育を受けさせられるかもしれない」という乗務員に対する過度なプレッシャーが事故の背後要因としてであると航空・鉄道事故調査委員会（当時）は報告書に結論づけています。

事故やミスは本人が起こしたくて発生しているわけではなく、「ヒューマンエラー」に起因するものが大きく占めています。当時のJR西日本には「ヒューマンファクター」に基づいた「人間はミスをするもの」という考えがありませんでした。事故が発生したら当事者への「責任追及」ではなくなぜ事故が起きてしまったのかという「原因究明」が重要です。

「責任追及」ではなく「原因究明」へ！

安心して働ける職場風土を全組合員で再確立しよう！