



福知山線列車脱線事故から17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、先頭車両は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

事故の原因は、制限速度を超えるスピードでカーブに進入したことです。ですが、それで終わらせてしまっただけでは事故の解決には至りません。「なぜスピードを出し過ぎたのか？」「運転士はどんなことを考えながら運転していたのか？」「なぜ事故が発生するに至ったのか？」... それらを掘り下げていくと、事故の本質が見えてくると思います。突き詰めていくと会社の体質です。関西では私鉄などの競合線区が多くJR西日本は速さで勝負に出ました。宝塚方面から大阪方面へ向かう際には尼崎駅で乗り換えが発生しますが、東海道線を遅らせることなく接続させるために尼崎駅に定時に着くことが求められていました。また、利便性向上のため快速停車駅を増やしましたが所要時間・運転時分は変わらず、現場社員は過酷な運転技術を迫られていました。当時の西日本会社の目標では、「安全」より「稼ぐ」が第一の目標でした。そのため、「列車を遅らせてはいけない。」という風潮が漂っていました。機器整備不良で50秒遅発させた運転士に対して、正しく報告したにも関わらず長期間にも及ぶ責任追及な日勤教育が行われました。また、JR西日本では評価制の賃金制度を導入しており、評価によって定期昇給の金額が上下したり、何年も昇進しないと定期昇給の金額が減るなど生活するうえで必要な賃金にも影響します。そうした背景から、脱線事故直前に取扱い誤りを行ってしまった当該列車の運転士は日勤教育を恐れ、過度なプレッシャーを負いながらハンドルを握っていたと思います。このような事故が発生しないために何をしなければならぬのか？一人一人が考えなければなりません。

**事故の本質から目を背けず、
今こそ労働組合の必要性を学ぼう！**