



## JR 西日本福知山線事故課題検討会の報告 (1)

### 1. 二つの報告書

先月(2011年4月)JR西日本福知山線事故に関して2つの報告書が出されマスコミにて報道されました。

その一つは運輸安全委員会から JR 西日本に事故調査の内容が不当に漏洩したという問題に端を発し、事故調査のあり方まで言及した「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」で4月15日に発表されました。

二つ目は同事故の運輸安全委員会の報告書の記述が不十分なものであるとして事故の被害者グループ(4・25 ネットワーク)と JR 西日本が16回に及ぶ会合を経て作成した「福知山線列車脱線事故の課題検討会報告」です。前者については別の日乗連ニュースにまとめる予定ですので、今回は後者の課題検討会報告をご紹介します。

### 2. 運転士操作による速度超過だけが事故原因か

4・25 ネットワークは運輸安全委員会の報告書に事故原因の項が、運転士操作によるカーブでの速度超過だけとなった点に疑問、疑念を持ちました。そこで運輸安全委員会に、事故原因の特定とそれに関係する諸要因との関連性について説明を求めました。運輸安全委員会は、事故調査の中立性や客観性を盾に、「報告書に記されている『3 認定した事実』と『4 原因』を一体として理解してもらいたい」と答えたものの、関連性については十分な説明を行いませんでした。このため4・25 ネットワークは JR 西日本に対して、責任問題を一旦横に置き、事故の真相解明のための検討会を開くことを求め、日勤教育、ダイヤ、ATSそして安全管理という4つのテーマを設定して16回に及ぶ検討会を行いました。

### 3. 当該列車の運行状況と運転操作

列車運転の基本は、運転士が線路条件などを全て記憶し、適切な運転をすることにあります。信号は単に先行列車との間隔を表示するもので、青信号は、前方の閉塞区間(ブロック)2つが空いており、先行列車との関係では最大速度を出せるという表示です。黄信号は、前方ブロック1つのみが空いているので55km/hで以下に減速して停止に備えよ、という表示です。

(次頁に続く)



当該運転士は事故前の回送列車において宝塚駅の手前で注意信号を加速しながら通過し、その先の制限速度 40 km/h の分岐器（ポイント）を約 65 km/h で通過しました。その後 ATS の不適正操作などを 3 度繰り返したのち、伊丹駅の停止位置を 75 m 近くオーバーランしました。

伊丹駅を出発後 2 分 40 秒で曲率半径 304 m、速度制限 70 km/h の左カーブに 116 km/h で入ったのち通常最大のブレーキをかけたが列車は脱線転覆しました。信号は青でしたので、車両設定上は 120 km/h が制限速度でした。鉄道標識の常として、減速すべき地点に標識があるのではなく、カーブの直前に標識があり、そこで制限速度以下であることを再確認するものでした。検討会のまとめとしては、次の 5 点が背景にあるとされました。

- a) 安全確保のためにはミスを繰り返す運転士は他職へ転勤させてきた。
- b) 社員管理が業務指揮権の確立重視で、虚偽報告や隠蔽に厳しかった。
- c) ミスを発生させた運転士に厳密で詳細な状況報告を求めている。
- d) 再教育については一部に教育効果に疑義がある内容が含まれる。
- e) ヒューマンファクターに対する研究を反映した社員管理になっていない。

#### 4. 乗務員の再教育等（いわゆる日勤教育）

ブレーキ操作が遅れた背景要因としてヒューマンエラーを起こした際に行われる JR 西日本の再教育が考えられるのではないかと検討されました。すでに改善が行われた部分もありますが、改善点としては 4 項目挙げられています。

- a) 教育・育成方法の強化
- b) 管理者教育カリキュラムへのコーチング手法の導入
- c) 事故の区分と報告制度の見直し
- d) 安全研究所における研究成果の活用

#### 5. ダイヤ

JR 西日本は大阪駅を中心とするネットワークの拡充に取り組んできました。そのような状況のなかで JR 宝塚線の列車ダイヤについて運転士がミスを起こしやすいものとなっていたか検討されました。2003 年 12 月（事故の 1 年 5 ヶ月前）よりダイヤの余裕時分はゼロでした。事故の翌年のダイヤ改正においては見直しが行われました。今後も継続して行うべき項目として以下が列記されています。

- a) ダイヤの見直し
- b) ダイヤ検証の取り組み
- c) ヒューマンファクターの観点から見た列車ダイヤの作成

（次号に続く）