

第1章 4.25 事故（国交省より）

第1節 事故の状況

2005年4月25日（月）9時18分頃、JR 福知山線宝塚駅発の同志社前駅行き快速列車が、尼崎～塚口駅間で脱線した。この事故による死者数は107名（乗客106名及び運転士）、負傷者数は555名（2005年8月19日現在）にのぼる。

事故車両は直前の伊丹駅での停車において、停止位置を約72mオーバーランしており、その修正の為に伊丹駅を約1分30秒遅れで出発した。塚口駅では約1分の遅れで通過。事故現場手前のカーブまでの区間では制限速度が120km/h、事故現場を含む右カーブまでの区間は、制限速度70km/h以下に設定されていた。しかし、遅れた時間を修正する回復運転の為に、カーブ手前に至っても時速100km以上で走行していた。そして尼崎～塚口駅間の第1新横枕踏切手前付近において脱線し、前2両が列車進行方向左側のマンション1階部分に衝突した¹⁾。

事故の直接的原因については、運転士による「ヒューマンエラー」とされているが、その後の調査で、JR西日本の管理システムも問題視されている。特に、「日勤教育」や「ATSの二重基準」は、事故の背景にある「システムエラー」と考えられる。これらについては、第5章にて検討した。

図表1-1 「JR 西日本福知山線脱線事故」

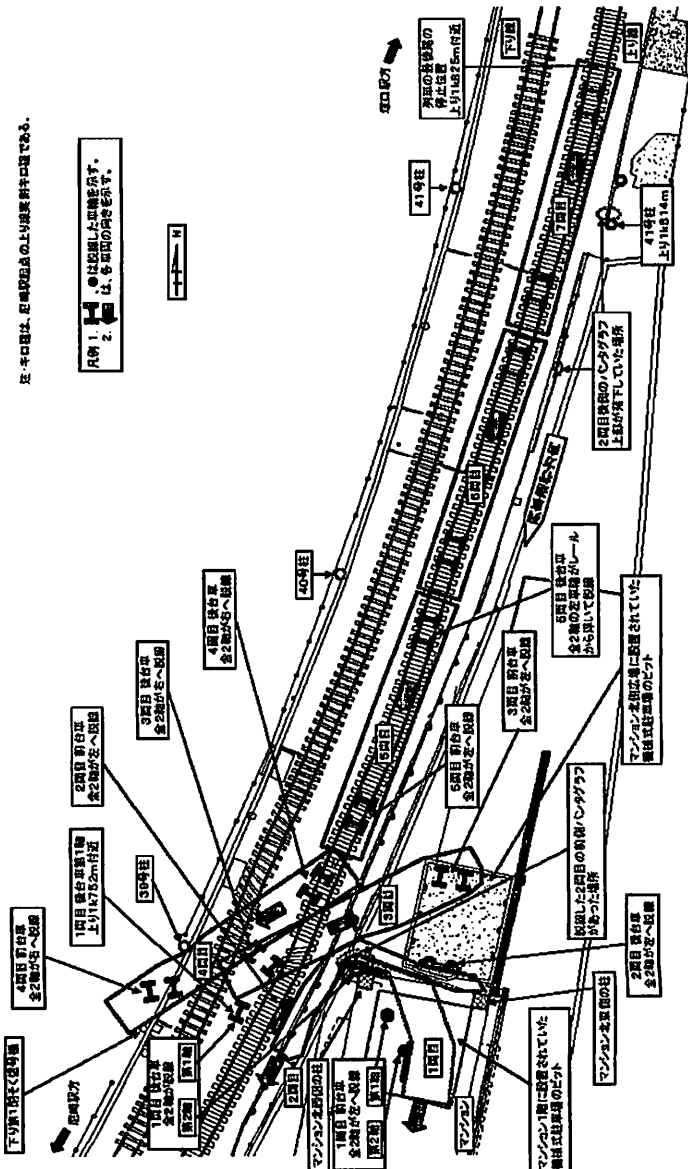


出所 航空・鉄道事故調査委員会「事実調査に関する報告書の案」より抜粋及び作成
(<http://araic.assistmicro.co.jp/araic/commission/pdf/hearing/付図①.pdf>)

(i) 各車両及び鉄道施設の損傷状況

図表 1 - 2 「車両の脱線状況」

付図 5 車両の脱線状況



出所 国土交通省 航空・鉄道事故調査委員会「西日本旅客鉄道株式会社福知山線列車脱線事故に係る鉄道事故調査について（経過報告）付図5」より引用

(http://www.mlit.go.jp/fukuchiyama/image/050906_2.pdf)

1. 各車両の損壊状況

列車は、207系7両編成のうち、前5両が脱線。車両の1両目は横転しており、マンション1階の駐車場奥の壁に衝突。2両目はマンションの柱に、衝突するなどしていた。さらに3両目は左右に、4両目は右へ、5両目は左へ、それぞれ脱線していた。以下にその詳細を記す。

1 両目

前部が折れ曲がり、左に横転した状態で大破していた。前面右下に鋼鉄の棒が突き刺さっていた。前台車第1軸が台車から外れてマンション1階に設置されていた機械式駐車場のピットに落下し、後台車第1軸も台車から外れて上り1K752M付近の上り線右レール右側にあった。

2 両目

中央部左側面が1両目の後部を間に挟んでマンション北西側の柱に、後部左側面が北東側の柱に、それぞれ衝突して、車体が折れ曲がり、大破していた。前側のパンタグラフは、脱落して1両目と2両目の間（マンション北西側の柱付近）にあった。後側のパンタグラフは、その上部が41号柱付近に落下していた。

3 両目

列車の進行方向とは逆向きになり、後部が下り線を支障して停止し、前端部及び4両目に乗り上げられた後端部が損壊し、車体の台枠2が曲がり、車体が歪んでいた。

4 両目

車体の下り線を横断している状態で停止し、前端部が損傷していた。また、中央部右側面が39号柱に接触して損傷していた。

5 両目と6 両目

前部の連結器が損傷していた。

7 両目

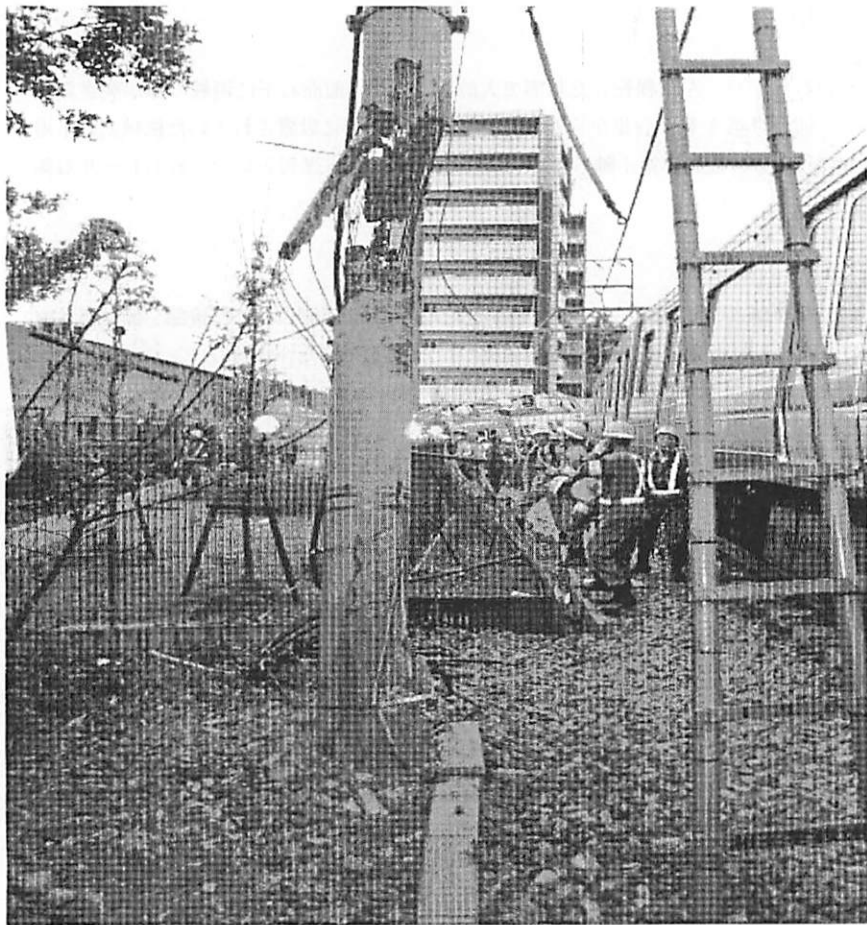
特に損傷は見られなかった。

2. 鉄道施設の損傷状況

列車が柱を貫通

上り 1K814M の線路左側の 41 号柱が、左レール頭頂面（最高点）からの垂直距離約 2.7M 付近のところで損傷していた³⁾。

図表 1-3 「鉄道施設の損傷状況等」



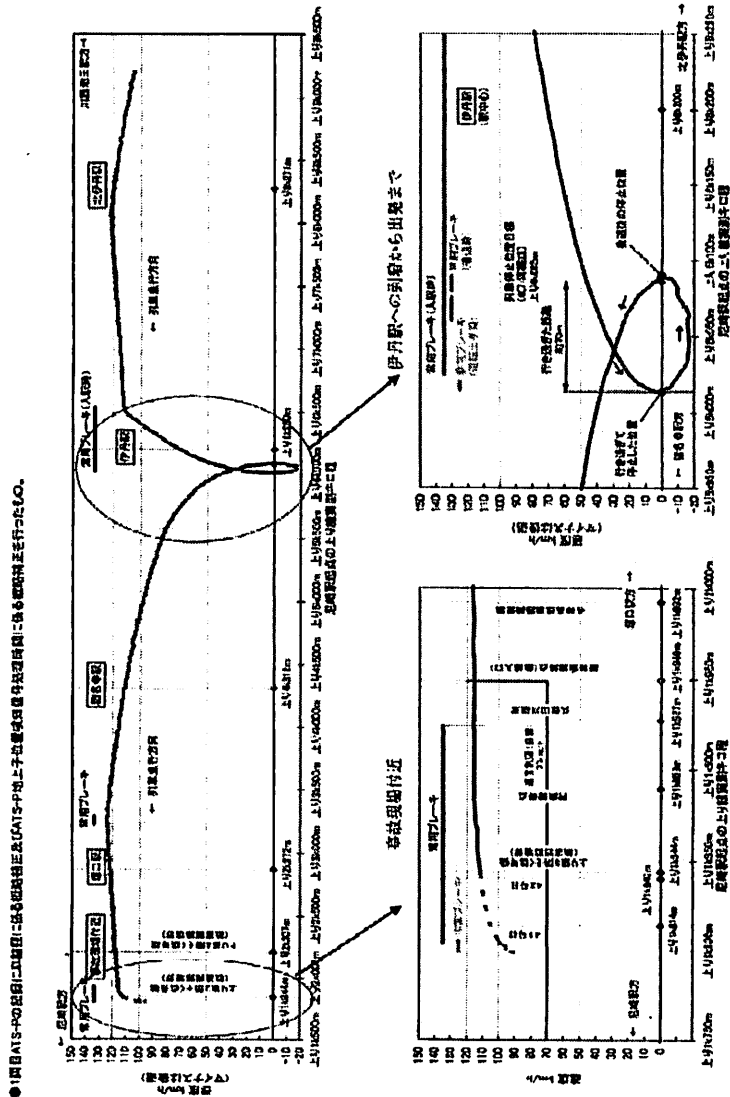
出所 国土交通省 航空・鉄道事故調査委員会 HP より引用
(http://www.mlit.go.jp/fukuchiyama/image/050429_2.jpg)

(ii) 事故車両及び鉄道施設の分析データ

国土交省が公開した事故車両運行の軌跡である。

図表 1-4 「車両装置に残されていた速度記録」

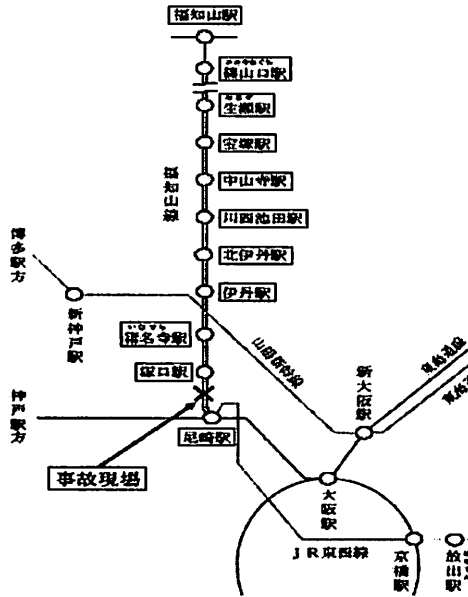
付図 9-1 A T S-P形車上装置記録前に残されていた記録の概要 (経路試験)
(北伊丹駅付近～事故現場付近～事故現場付近)



出所 国土交通省 航空・鉄道事故調査委員会「西日本旅客鉄道株式会社福知山線列車脱線事故に係わる鉄道事故調査について (経過報告) 付図 9-1」より引用

(http://www.mlit.go.jp/fukuchiyama/image/050906_2.pdf)

図表 1-5 「福知山線路線図」



出所 国土交通省 航空・鉄道事故調査委員会「西日本旅客鉄道株式会社福知山線列車脱線事故に係わる鉄道事故調査について（経過報告）付図1」より引用

(http://www.mlit.go.jp/fukuchiyama/image/050906_2.pdf)

以下の文章は、国土交通省 航空・鉄道事故調査委員会「西日本旅客鉄道株式会社福知山線列車脱線事故に係わる鉄道事故調査について（経過報告）」より加筆修正⁴⁾

鉄道施設の概要

事故現場を含む福知山線尼崎駅～宝塚駅間については、自動列車停止装置 (ATS) として、ATS-SW 形が設置されていた。また、ATS-P 形についても、設置工事中であり、一部の地上子は設置されていたが、停止信号冒進防止、曲線速度超過防止、分岐器速度超過防止、停車駅誤通過防止等の機能は、いずれも使用開始に至っていなかった。

尚、軌道について、事故直近 (2005 年 2 月 18 日) の高速軌道検測車による検査で異常はみとめられていない。

ATS-SW 形と ATS-P 形

「ATS-SW 形」とは、ATS の 1 方式で、国鉄時代から使用されていた ATS-S 形の設備の 1 部をそのまま使用して部分的に改良した物で、JR 西日本の 1 部線区においては、停止信号冒進防止、曲線速度超過防止、分岐器速度超過防止に使用されていたが、福知山線尼崎～宝塚駅間においては、曲線速度超過防止には使用されておらず、分岐器速度超過防止には尼崎駅構内の 1 分岐器のみ使用されていた。

「ATS-P 形」とは、ATS の 1 方式で、ATS-SW 形よりも多くの情報を伝送できること等から、より高度な機能を持つことが可能である。しかし、曲線速度超過防止、分岐器速度超過防止に使用するには、ATS-SW 形と同様に、その為の地上子を当該曲線等の手前に設置することが必要である。

EB 装置と TE 装置

「EB 装置」とは、運転士が力行ハンドル操作、ブレーキハンドル操作、気笛吹鳴等の運転操作又は EB 装置のリセットスイッチを押し込むという操作を 1 分間全く行わない場合に、運転士に対して警報ブザーを鳴動させる。その後、さらに 5 秒間運転操作等が行われない時に、運転士に異常があったものとして、安全が確保されるよう、非常ブレーキを作動させる装置である。事故車両の 1～4 両目に、EB 装置は設置されていなかった。

「TE 装置」とは、列車を緊急停止させる必要がある場合に使用するもので、運転室に設けられた TE スイッチを押し込むと、非常ブレーキが作動し、防護無線機が発報信号を発信し、気笛が吹鳴され、パンタグラフを降下させる装置である。車掌が乗車していた、事故車両の 7 両目に設置の TE スイッチは、誤操作防止用の透明なカバーが割られておらず、押し込まれていなかった。また 1 両目に TE 装置は設置されていなかった。

(iii) 事故当日の気象及び地震など

事故現場の周辺には、事故現場の北約 5km に豊中地域気象観測所（アメダス）、事故現場の南東約 11km に大阪管区気象台がある。

事故発生日の 9 時の気象に関する記録は、豊中地域気象観測所では、気温 19.4℃、東の風 4m/S、大阪管区気象台の記録では、気温 19.3℃、天候は晴れ、北北東の風 2.6m/S であり、いずれにおいても、降雨は事故発生 4 日前の 4 月 21 日以降観測されていなかった。また、気象庁の記録によると、事故当日に「有感地震」は観測されていなかった⁹⁾。

対向列車の停止

事故直後、事故列車の対向列車である下り特急電車（北近畿 3 号）が事故現場に向かっていた。この際、北近畿 3 号の運転士がいた運転室の防護無線機は発報信号を受信していなかったが、運転士は下り第 2 閉そく信号機の注意信号現示を認めた後、下り第 1 閉そく信号機の ATS-SW 形地上子（ロング）の停止信号現示情報に対して確認を行い、その後マンション南西側にある第 1 新横枕踏切道の特殊信号発行機の発行信号現示を認め、下り第 1 閉そく信号機まで 100m 余りのところに北近畿 3 号を停止させた。

「防護無線」とは、その発報スイッチを押し込むと、周辺にある列車の防護無線機に発報信号（無線通信による警音）が現示される装置である。7 両目には、車両用信号炎管が設けられていたが、使用されていなかった。また、携帯用信号炎管及び軌道回路短絡器は使用されていなかった。

第2節 被害者状況

(以下の文章は「国土交通省 航空・鉄道事故調査委員会『事実調査に関する報告書の案』」より加筆修正)

死亡した乗客の性別は、男性が58名(約55%)、女性が48名(約45%)であった。年齢別については、男女とも10歳代後半～70歳代までが含まれており、特に10歳代後半の男女(学生など)、30歳代前半及び50歳代後半の男性が多い⁹⁾。

図表1-6 「車両別死亡者・負傷者数」

車両 (単位:名)	死亡 (運転士を除く)			負傷			合計
	総数	男	女	総数	男	女	
1両目	42	26	16	49	28	21	91
2両目	57	28	29	74	38	36	131
3両目	3	—	3	156	23	133	159
4両目	—	—	—	102(3)	52(2)	50(1)	102(3)
5両目	—	—	—	68(7)	38(4)	30(3)	68(7)
6両目	—	—	—	56(7)	26(4)	30(3)	56(7)
7両目	—	—	—	40(2)	18(2)	22	40(2)
乗車車両不明	4	4	—	10	2	8	14
合計	106	58	48	555(19)	225(12)	330(7)	661(19)

* 0は未受診のため傷病名が特定できない乗客数を再掲した

* 負傷が無いなどの理由により立ち去った乗客は含んでいない

出所 国土交通省 航空・鉄道事故調査委員会「事実調査に関する報告書の案」付図4-9より抜粋
(<http://araic.assistmicro.co.jp/araic/commission/pdf/hearing/付図③.pdf>)

(i) 死亡者

死亡者は、1、2両目に集中しており、医療機関への搬送後に死亡が確認されたのは、106名の内7名と、ほとんどの死亡者は事故現場で死亡が確認された。下記に、その1～3両目の状況を取り上げた。

1両目

死亡者42名(運転士を除く)の1両目において、乗車位置特定者は2名・不明者が40名であった。大半が大破した第1乗降口から第2乗降口付近に乗車していたとみられている。死因は14名(約33%)が「脳と頭部への損傷」で最も多く、8名(約19%)が「胸腹腔内損傷」、

7名(約17%)が「骨盤骨折(失血)」、6名(約14%)が「胸腹部圧迫(窒息)」であり、5名(約12%)が「頸髄損傷」であった。1両目死亡者の約80%が、衝撃により死亡したとみられる「脳と頭部への損傷」・「胸腹腔内損傷」・「骨盤骨折(失血)」・「頸髄損傷」で占めている。

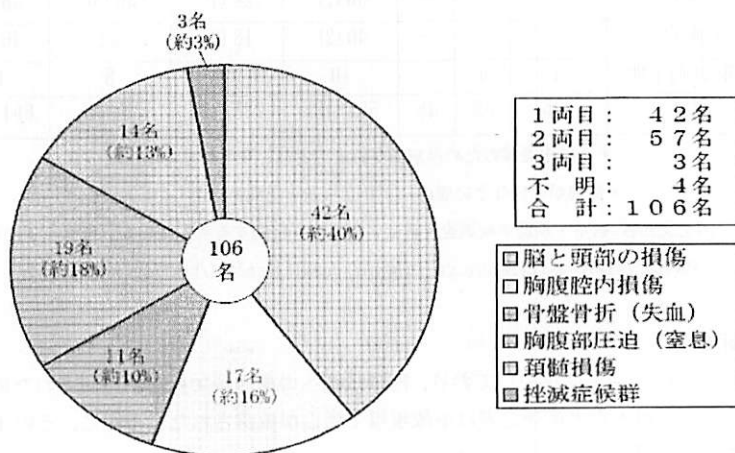
2両目

死亡者57名の2両目において、乗車位置特定者は7名・不明者が50名であった。大半が1両目との衝突により破損した前部左側、及びマンションに衝突し下側になった左側に乗車していたとみられている。死因は27名(約48%)が「脳と頭部への損傷」で最も多く、次に11名(約19%)が「胸腹部圧迫(窒息)」、8名(約14%)が「胸腹腔内損傷」及び7名(約12%)が「頸髄損傷」であった。2両目死亡者は、衝撃により死亡したとみられる「脳と頭部への損傷」・「胸腹部圧迫(窒息)」が多かった。

3両目

死亡者3名の3両目において、乗車位置特定者は2名・不明者1名であった。2両目との衝突により損傷した前部付近に乗車していたとみられている。死因は「胸腹腔内出血」「胸腹部圧迫(窒息)」「骨盤骨折(失血)」であった。

図表1-7「原因別死亡者数」



※警察情報に基づいて作成した。(運転士は除く)

出所 国土交通省 航空・鉄道事故調査委員会「事実調査に関する報告書の案」付図52より抜粋及び加筆修正

(<http://araic.assistmicro.co.jp/araic/commission/pdf/hearing/付図③.pdf>)

乳幼児・小中学生の死亡者はいなかったが、兵庫県教育委員会と神戸市教育委員会によると、保護者が死亡・負傷した児童生徒数が、兵庫県内で約 130 名以上に上った。家族が死亡した児童生徒数は、県立高校で 13 名・市町立幼稚園、小中学校、高校で 24 名・私立幼稚園、中学、高校で 3 名であり、家族が重軽傷を負った児童生徒数は 74 名以上となった。特に、事故車は「同志社前駅行快速」であったため、午後の講義を受けに行く大学生が多く乗車しており、死亡者の約 2 割が大学生であった。 (2005 年 5 月 18 日時点)

図表 1 - 8 「死亡者が出た大学」

15 大学：計 23 名 (2005 年 4 月 30 日時点) 近畿大 (3)、同志社大 (3)、甲南大 (2)、大阪産業大 (2)、 大阪市立大 (2)、関西福祉科学大 (2)、神戸学院大 (1)、 関西大 (1) *、大阪教育大 (1)、京都女子大 (1)、 龍谷大 (1)、関西外国語短大 (1)、大阪電通大 (1)、 大阪電通短大 (1)、大阪府大 (1)

* 関西大学総合情報学部生

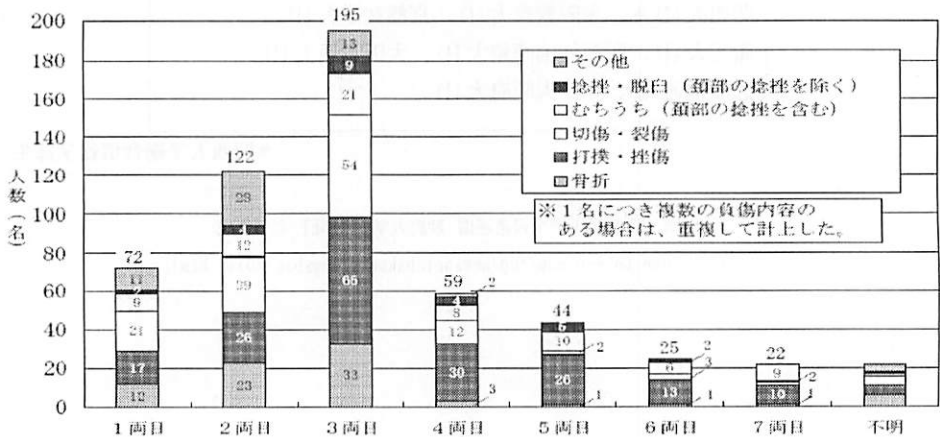
出所 UNN 関西学生報道連盟 神戸大学 NEWSNET より作成
(<http://home.kobe-u.com/top/newsnet/baknews/newsbak20054b.html>)

(ii) 負傷者

JR 西日本によると、負傷者 555 名（JR 西調べ）中 168 名が入院した。事故発生から 377 日後の 2006 年 5 月 7 日に、最後の入院患者が退院したが、今後治療や手術のため再入院や通院が必要な負傷者が大勢いる⁸⁾。

航空・鉄道事故調査委員会は、負傷した乗客 559 名（国土交通省調べ）を対象にアンケートを実施、負傷の種類や負傷した際の経緯・状況等について、男 231 名中 105 名・女 328 名中 142 名の計 247 名（回収率 44%）から回答を得た。負傷の種類として、回答負傷者数 247 名中「打撲挫傷」が 192 名と最も多く、次に「裂傷」が 128 名、「骨折」が 80 名、「むちうち（頸部の捻挫を含む）」が 76 名、「その他（内臓損傷・靭帯損傷等）」が 68 名、「捻挫・脱臼（頸部の捻挫を除く）」が 36 名であった。現在、562 名と報告されている（2008 年 4 月）。

図表 1-9 「車両・負傷種類別の回答負傷者数」



※アンケート調査（平成17年12月）による。

出所 国土交通省 航空・鉄道事故調査委員会「事実調査に関する報告書の案」付図 57 より抜粋
<http://araic.assistmicro.co.jp/araic/commission/pdf/hearing/付図③.pdf>

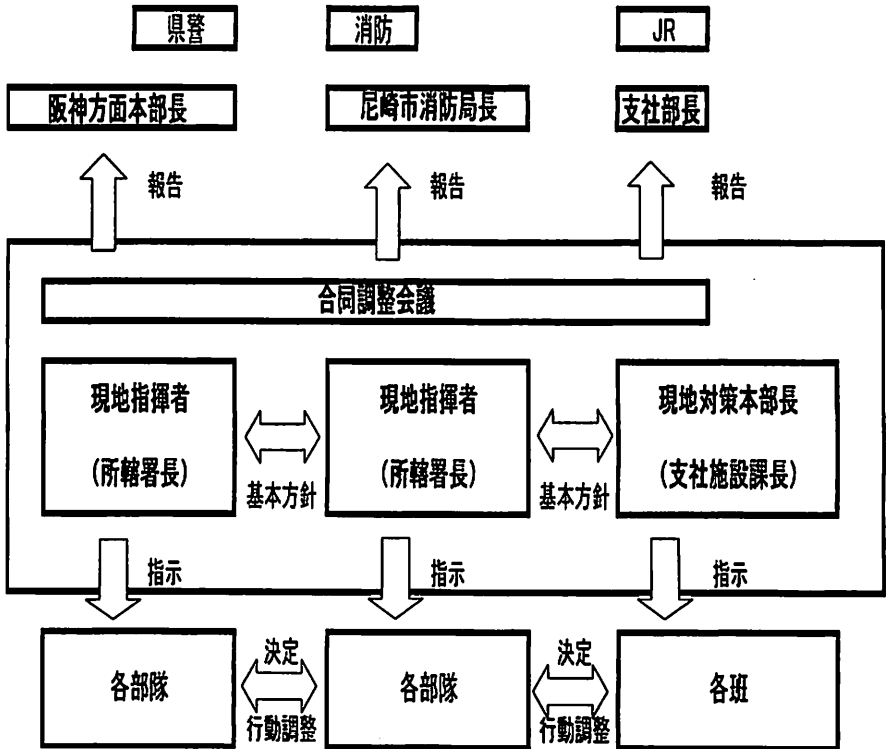
2次被害の事例

2006 年 10 月、JR 尼崎脱線事故を受け女性が 1 名飛び降り自殺により亡くなった⁹⁾。女性は、事故の被害者男性と 13 年間同居してはいたが、入籍していなかったため、JR 西日本が遺族として女性に支払っていた生活費を、2006 年 2 月に打ち切った。女性は、「JR 西日本が遺族として扱ってくれない」と周囲に不満を漏らしており、遺書には JR 西日本の対応に対する憤りが綴られていた。JR 西日本の山崎正夫社長は定例記者会見で、「色々な形の報道がなされているが、事実とは違う」と述べ、詳細については遺族のプライバシーを理由に明らかにしなかった。

第3節 救助体制：尼崎市役所・消防・医療機関

国交省の事故後の救急・救援体制については、以下の図が公開されている¹⁰⁾。

図表1-10 「事故現場における救助体制」



出所 兵庫県JR福知山線列車事故検証委員会「JR福知山線列車事故検証報告書」より一部修正
 (<http://web.pref.hyogo.jp/contents/000007823.pdf>)

(i) 救急・救助活動

尼崎市消防局の動員体制

消防機関では、救急車23台、消防マイクロバス1台、指揮車1台、ヘリコプター3機を使用し、20医療機関へ117人の負傷者が搬送された。消防機関の医療機関への搬送人員は、尼崎市消防局80人、兵庫県隊28人、大阪府隊9人の計117人であった。県警本部のパトカー・バスにより約100人の負傷者が4医療機関へ搬送された¹¹⁾。

尼崎市消防局の報告

9時22分に、付近住民から「JR宝塚線脱線事故、けが人多数」等の通報があった。国に対しては、10時に第1報を報告し、26日12時まで、計81報を概ね30分ごとに報告した。また、県に対しても同様に報告を行った¹²⁾。

県内消防応援の状況

兵庫県広域消防相互応援協定にもとづき、県内各地の消防応援隊が出動し、事故現場で救助活動が行われた¹³⁾。

累計 100 隊 363 名 (4月25日～28日)

・神戸市消防局	・姫路市消防局	・明石市消防本部
・加古川市消防本部	・西宮市消防局	・芦屋市消防本部
・伊丹市消防局	・宝塚市消防本部	・川西市消防本部
・三田市消防本部	・猪名川町消防本部	・篠山市消防本部
・豊岡市消防本部	・朝来市消防本部	・兵庫県 (航空隊)

尼崎市消防団の活動¹⁴⁾

- ・現場対策として、ヘリポートでの整備・放水、防水シートを活用した雑踏整理・現場保護、負傷者の応急救護所への搬出・誘導、搬送路の確保等を実施した (車両6台、人員34人)
- ・通常火災等への即時対応のための消防署及び分団器具庫での待機 (車両17台、人員62人)

現場からの救急搬送の手段

1. 消防の救急車による搬送 (117名)
2. 市民ボランティアによる一般車両による搬送 (約140名)
3. 警察車両による搬送 (約102名)
4. 現場派遣病院のドクターカーや病院救急車による搬送
5. ヘリコプター搬送 (10名)

(ヘリコプターによる搬送)

4月25日

兵庫県消防防災航空隊のヘリコプター2機のほか、大阪市2機、京都市1機、岡山市1機の合計6機の消防防災ヘリコプターが出動

9時55分 兵庫県消防防災航空隊が、神戸ヘリポートを離陸し、上空での情報収集、写真撮影、ヘリテレ電送などがなされた

10時30分 地上の尼崎市消防局と伊丹市消防局との無線を傍受し現場トリアージで赤タグの人がいるとの情報を得た

10時40分 尼崎市立大成中学校のグラウンドに到着し、重傷者1人を神戸大学屋上ヘリポートまで搬送

ヘリによる搬送体制

(消防防災ヘリコプターによる活動)

兵庫県消防防災ヘリコプターが事故現場から災害医療センターへ4人、神戸大学医学部附属病院へ3人、神戸市立中央市民病院へ1人の計8人を救急搬送した。また、大阪市ヘリコプターは、大阪府立急性期総合医療センターへ1人、大阪府立総合医療センターへ1人の計2人を救急搬送した。

(臨時ヘリポートでの医療チームの活動)

臨時ヘリポートでは、搬送前トリアージとヘリ搬送前の応急処置等が県災害医療センターからヘリで追加派遣された医師と看護師や神戸市消防局の救急救命士により実施されたが、人員及び医療資機材が不足した。また、負傷者搬送が集中した関西労災病院には大阪大学附属病院及び国立病院機構大阪医療センターの医療チームが加わり、尼崎市中央病院には中河内救命救急センター及び赤穂市民病院の医療チームが加わるなど、負傷者受入病院においても支援活動が実施された¹⁰⁾。

事故現場での医療機関同士や医療機関と消防等の連携

9時26分に現場に到着した救急隊は、消防隊員と協力し、負傷者を線路西側の公道上に搬送するとともに、救急救命士を中心とする消防隊員によるトリアージ及び応急処置が開始された。10時1分に県災害医療センターの医療チームが現場西側に到着後、現場の救急隊員は、医療の指揮下で活動を実施した。現場の東側においても10時10分に兵庫医科大学の医療チームが到着し、西側と同様に救急隊員は、医師の指示下で活動を実施した¹⁰⁾。

医療チームと消防の連携

最終生存者が救出されるまでの間、事故現場及び搬送先医療機関において20医療機関(医師51人、看護師41人、救急救命士13人)の医療チーム等により、災害医療活動が実施された。これらの医療チームの出動は大部分が自主判断によるものである¹⁰⁾。

救命医療活動

(動き)

4月25日

- 9時18分 列車脱線事故発生
- 10時1分 県災害医療センターの医療チームが到着、トリアージや応急処置の開始
- 10時51分 大阪府立千里救命救急センターの医療チームが現場に到着
- 14時頃 1両目の生存者に対し、済生会滋賀県病院チームなどにより、「がれきの下の医療」（進入路あるいは救出路が制限されている、或いは、狭隘である空間での医療）が行われる
- 16時前 生存者救出は終了とみられたため、現場医療チームは一旦解散
- 16時頃 1両目に新たな生存者4人が発見
済生会滋賀県病院チームと県災害医療センター、千里救命救急センターの3チーム合同による「がれきの下の医療」が実施された

4月26日

- 7時6分 4人のうち3人の生存者が救出され、医師が救急車に同乗して病院へ搬送

尼崎市消防局では、4月25日9時40分に「広域災害・救急医療情報システム」を「通常モード」から「緊急搬送モード」に切り替え、神戸・阪神間の医療機関に対して、空き病床の確認及び負傷者受け入れの協力要請がなされた。10時39分に全国を対象とする「災害モード」に切り替えられ、近隣府県に対して負傷者受け入れの協力要請がなされた。

県災害医療センター、大阪府立千里救命救急センターなど5つの医療機関のドクターカーを含め、県内外の20の医療機関が出動し、事故現場及び病院でのトリアージ、応急処置などの医療活動に従事した。なお、県立病院等では、事故発生当初から、県災害医療センターがドクターカーとともに医療チームを派遣し、トリアージ等の現場医療活動の指揮をとったほか、県立病院からも医療チームを派遣し、トリアージ等が実施された。また、応急救護所等においては多数の医師により、輸液、酸素投与、緊張性気胸に対する緊急脱気等の応急処置が実施された¹⁷⁾。

医療チームの派遣医療機関の一覧¹⁸⁾

兵庫県災害医療センター	兵庫医科大学病院
神戸大学医学部附属病院	神戸市立中央市民病院
県立西宮病院	赤穂市民病院
神戸赤十字病院	姫路赤十字病院
柏原赤十字病院	大隈病院
近藤病院	千船病院
大阪赤十字病院	高槻赤十字病院
大阪府立千里救命救急センター	大阪府立中河内救急救命センター
国立病院機構大阪医療センター	大阪厚生年金病院
済生会滋賀県病院	大阪大学医学部附属病院

県立病院からの派遣人員

なお、県立病院では、事故発生当初から、県災害医療センターがドクターカーとともに医療チームを派遣し、トリアージ等の現場医療活動の指揮をとったほか、県立西宮病院からも医療チームを派遣し、トリアージ等が実施された。

(県立病院の派遣職員数)

県災害医療センター 医師 4 人、看護師 4 人、救急救命士 4 人

県立西宮病院 医師 3 人

図表 1 - 1 1 「県立病院の受け入れ患者数」

区分	入院患者	外来患者	合計
県立塚口病院	12	40	52
県立西宮病院	9	6	15
県立尼崎病院	2	3	5
県災害医療センター	4	0	4
合計 (人)	27	49	76

出所 兵庫県JR福知山線列車事故検証委員会「JR福知山線列車事故検証報告書」より一部修正

(<http://web.pref.hyogo.jp/contents/000007823.pdf>)

安否情報の開示と提供システム

兵庫県警は、警察官を各病院に派遣して情報収集が行った。死傷者の情報の内、死亡者については、遺族の了解を得られた人の情報（名前、性別、生年月日、住所）を家族や報道機関に提供した。提供窓口については、4月25日11時30分、電話による安否確認に対応するため、生活安全企画課内に行方不明者相談所を開設し、また同日14時30分からは

遺体安置所において被害者支援活動が実施されている。更に、県民広報課「なんでも相談室」が開設され、家族等からの問い合わせに対応した。

尼崎市は、尼崎市消防局に事故発生当初から安否情報の問い合わせが多く寄せられていたため、4月25日11時に、死者および負傷者確認のため、搬送先病院及び遺体安置所となった記念公園体育館からの情報収集が開始された。その後、安否情報については、災害対策本部情報班が担当することになった。4月25日からホームページで入院患者のリストを公開するとともに、電話での照会にも応じた。情報提供の範囲は、氏名、性別、搬送先病院であった¹⁹⁾。

警察と消防の連携

警察・消防等の各機関が連携しながら、被害者の救助・救出、病院への搬送等が行われ、4月28日22時5分に救助活動を完了(240名救助)した。尼崎市消防局における活動は、事故発生当初から被害者の救助・救出活動が行われるとともに、消防機関の応援隊、警察部隊さらには、医療チームと連携を図りながら迅速な救出と負傷者等の搬送がなされた²⁰⁾。
累計119隊462名(4月25日～28日)

県警動員体制

兵庫県警は、事故現場での人名救助、負傷者の搬送、遺体の搬送、検視及び現場周辺における群衆・交通整理等に警察官延べ約6800名が従事した(4月25日～28日)。また、兵庫県から消防庁に対して応援要請を行い、大阪府などから緊急消防援助隊が派遣された。
累計76隊出動265名 大阪府隊・京都府隊・岡山県隊

また、県警本部は、9時19分に、110番で「JR宝塚線脱線事故、けが人多数」等の通報を受理し、県警本部から、警察庁、管区警察局へ報告するとともに、県に連絡。9時45分には、ヘリテレ映像が県、警察庁、管区警察局、官邸などへ配信された。また、随時判明した被害情報について県との情報交換が行われた²¹⁾。

兵庫県警の動き²²⁾

4月25日

9時19分	JR福知山脱線事故の認知
9時25分	警察庁・管区警察局に報告、県に連絡 兵庫県警察突発重大事案対策連絡室設置
9時30分	尼崎東警察署突発重大事案対策本部設置
9時50分	近畿管区警察局を通じ、広域緊急援助隊の派遣要請
10時40分	周辺道路交通規制完了
11時40分	安否確認などに対応するため、行方不明者相談所を開設(～28日)

- 12時10分 遺体安置所設置（～29日12時閉鎖）
- 14時30分 遺体安置所において安否情報を提供
- 18時 署長交通規制（警察署長の権限で行う交通規制）開始（～29日9時解除）
- 4月25日～28日
遺体の検視及び身元確認等の実施
- 4月25日～5月2日
「なんでも相談電話」における家族等からの問い合わせに対応

自衛隊の動き

4月25日11時4分、自衛隊は事故現場での大型重機等を活用した人名救助を行うため、県から陸上自衛隊第3師団に対し、派遣要請が行われ、総勢44名が派遣された。事故現場で重傷者1名を救助し、遺体2名を搬送した²³⁾。（4月25日17時撤収）

（ii）尼崎市役所の対応

尼崎市役所の動き

4月25日

- 9時24分 先着隊現場到着
- 9時27分 医療機関の手配を実施
- 9時30分 市消防局から「列車と自動車の接触事故」との第1報を入手
- 9時33分 消防局・公道上に現場指揮所設置
- 9時35分 県災害医療センターへ医師派遣要請
- 9時40分 消防部対策本部設置
- 9時40分 兵庫県広域災害・救急医療情報システムに災害状況を入力
- 9時46分 西宮市消防局へ応援要請、伊丹市消防局へ応援要請
- 9時50分 大阪市消防局に応援要請（大阪市自主判断）
- 10時00分 国、県に「火災・災害等即報要領」に基づき救急・救助第3号様式にて第1報
- 10時30分 市災害対策本部設置（5月9日廃止）

動員体制

尼崎市は、約300人の職員を動員し、警察と協力した交通整理、被災マンションの安全対策、広報活動、（搬送先病院からの情報収集と安否情報の提供）、遺体安置所の確保、JR西日本への申し入れなどの活動が行われた²⁴⁾。

尼崎市保健所の活動²⁶⁾

1. 事故現場へ派遣した保健所医師・保険師等によるトリアージ等（4月25日～4月28日）
2. 各医療機関への搬送者リストの作成（4月25日～4月27日）
3. 保健所・保険センターでの「心のケア」相談受付（4月26日～）

尼崎市による現場支援活動²⁶⁾

1. 現場付近の交通整理
2. 大成中学校グラウンドの臨時ヘリポートとしての提供
3. 大成中学校からの物資提供（毛布、ブルーシート、包帯等）
4. 負傷者等への飲料水として給水車1台の待機
5. 警察・消防関係車両等のための駐車場の提供
6. 救助・救出作業中の消防職員（他都市からの応援を含む）への食料提供などの後方支援が実施された。

（iii）地域住民の動き

地域住民による救護活動と病院搬送

事故発生直後の早い段階から現場周辺の民間企業による組織的な救助・救出活動が実施され、消防機関到着後も負傷者への救護活動や救急搬送が行われた。現場のマンション左側では、周辺事業所の従業員及び事故車両に乗り合わせた乗客により第1車両および第2車両から多数の人が救出され、歩行可能な負傷者はマンション南東角に集まった状態であった。その後、救急隊が住民等の協力を得て負傷者をマンション左側へ移動させ、トリアージ及び応急処置が開始された。

何らかの活動を実施した企業は約30社、約400人で消防の応援隊が充足されるまで活動を継続した。消防救助隊が現場に到着したとき、既に民間企業の活動は開始されており、その後、徐々に活動の規模が縮小された²⁷⁾。

列車内からの負傷者救出

「日本スピンドル製造」（機械メーカー）の溶接や板金技術者らが、横転した車両に脚立をかけて登り、扉をバールなどでこじ開け、乗客を助け出した。マンション地下駐車場で押しつぶされた乗用車から漏れ出たガソリン臭に気づき、消火器60本を用意。更に、「火花を出す機械は使わない」と指示するなど2次災害を防ぐ配慮をした。

また、自力歩行ができない負傷者を列車外に出すため、車内のシートをはずして臨時担架として使った²⁸⁾。

活動にあたった企業

救出活動 15 社、救護活動（タオル、ハンカチ等による負傷部位の冷却、止血等）9 社、負傷者搬送（搬送人員訳 140 人）9 社、物資提供 15 社、交通整理 6 社²⁹⁾。

地域住民と救急隊員の連携

救急隊員との連携のもと、10 時ごろから負傷者の搬送が開始された。搬送手段は各企業が所有する車両で、トラック搬送については 1 回のみ実施され、救急隊員が乗車しパトカーの先導のもと、関西労災病院へ搬送された²⁹⁾。

図表 1-12 「救助活動を巡る状況」

救助活動を巡る状況

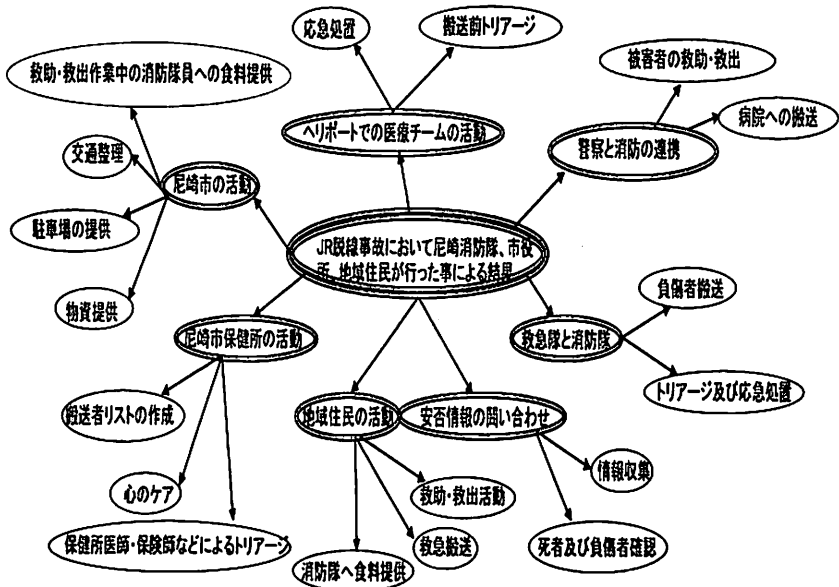
(尼崎消防隊、市役所、地域住民の記事トピックより作成)

原因→行動→結果

原因: JR脱線事故

行動: 尼崎消防隊、市役所、地域住民が行った事

結果: 行動に伴った結果



第4節 4・25 ネットワーク（被害者同盟）

4・25 ネットワーク

「4・25 ネットワーク」は、2005年4月25日、JR西日本福知山線・尼崎駅－塚口駅の間で乗客107名の犠牲者と555名にのぼる負傷者をだした列車脱線転覆事故で、被害にあった遺族と負傷者・家族で構成された団体である。

「4・25 ネットワーク」は、事故から2ヶ月を経過した6月25日の第1回目の遺族・負傷者の集まりで、会としてのゆるやかな目的と12人の世話人を選び、結成された。

4・25 ネットワーク発行「ニュースレター」等³⁰⁾

2005年

- | | |
|-------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 5月12日 | 4・25 ネットワークがニュースレター1号を発行 |
| 5月25日 | 事故現場に遺族専用の献花台が設置され、遺族が初めて現場に足を踏み入れる。 |
| 6月1日 | ニュースレター2号を発行 |
| 6月4日 | 川西池田駅ホームの防犯カメラの映像を遺族に公開 |
| 6月21日 | ニュースレター3号を発行 |
| 6月25日 | 第1回4・25 ネットワーク例会開催。出席者24遺族・44人、負傷者1人。大阪市北区の生涯学習センターにて。月1回の例会開催などを決議。世話人を選出。 |
| 7月3日 | 第1回世話人会 |
| 7月16日 | 第2回4・25 ネットワーク例会(大阪弁護士会館)。出席者20遺族・38人、負傷者4人。「分科会」に分かれて話し合いを始める。 |
| 8月8日 | JR西日本に対し、「合同慰霊祭についての質問状」(4・25 ネットワーク発信文書No.1)、「奨学金制度に対する要望書」(4・25 ネットワーク発信文書No.2)を持参し提出。 |
| 8月21日 | 第3回4・25 ネットワーク例会(宝塚ソリオ2にて)。出席者40遺族・69人、負傷者9人。弁護士9人が参加、JRからの賠償について学習。 |
| 8月31日 | 「事故調査委員会に遺族への説明を求める要望書」(4・25 ネットワーク発信文書No.3)をFAXと郵便で提出 |
| 9月6日 | 「事故調査委員会の経過報告に対する声明」(4・25 ネットワーク発信文書No.4)を発表(尼崎市中央公民館にて)
JR西日本に対して「申入書」(4・25 ネットワーク発信文書No.5)を持参し提出。JRは1週間後の回答を約束。 |

- 9月13日 JR西日本に上記回答書を受け取りに行き、記者会見。
- 9月18日 第4回4・25ネットワーク例会(宝塚ソリオ2にて)。出席者35遺族・55人。事故調の経過報告についての学習。信楽事故、明石歩道橋事故、日航機事故の遺族の方が出席。JR西日本に対しネットワーク主体の事故原因に関する説明会の開催を求める署名活動を決議。即日実施。
- 9月22日 JR西日本に再度回答を求め、その後、記者会見。遺族主体の説明会を再度申し入れたがそれも拒否される。
- 9月25日 4・25ネットワークのホームページ開設。
JR西日本主催「燃えと安全のつどい」。JR尼崎駅前広場にて。17遺族欠席。
- 10月4日 北側一雄国土交通相と面会し、「要請書」(4・25ネットワーク発信文書No.6)を提出。
- 10月6日 埴内社長と面談し、遺族主体による説明会を申し入れるが拒否される。再度検討をして回答することを求める。
- 10月10日 第5回4・25ネットワーク例会(宝塚ソリオ2にて)。出席者45遺族・52人負傷者7名。北側国土交通相訪問の報告。「諸費用を含む損害賠償分科会」にて意見交換。
- 10月16日 TASK主催のシンポジウム「尼崎JR事故の徹底した原因究明を求めて一事故調査機関の役割と課題」が開かれた。作家の柳田邦男さん、日本ヒューマンファクター研究所の黒田勲所長、日航ジャンボ機墜落事故(85年)・信楽高原鉄道事故(91年)・中華航空機墜落事故(94年)・明石火花大会歩道橋事故(01年)・JR西日本尼崎脱線転覆事故の被害者や一般市民等約250名が出席。
- 10月23日 JR西日本主催の尼崎脱線転覆事故説明会会場にて、被害者(遺族・負傷者)主催による説明会の開催を要望する「リーフレット」(4・25ネットワーク発信文書No.7)を配布。
- 12月1日 4・25ネットワークの支援弁護士グループが、JR西日本に対して声明を発表。
JR福知山線塚本駅において午前7時5分頃、松井山手発-新三田行普通電車(7両編成)が快速と勘違いし約80mオーバーラン。午前9時5分頃には、JR奈良線山城青谷駅で、京都発-奈良行区間快速電車(6両編成)が約140mオーバーラン。運転士が快速電車の停車駅ではないと勘違いし、車掌がオーバーランに気づいて非常ブレーキで停車させた。
- 12月15日 最後の乗車位置を知るための手がかりとして、兵庫県警と尼崎消防署を訪問。乗車位置を知るためにDNA鑑定を兵庫県警に依頼したが消極的な回答。

12月22日 JR西日本を訪問。昭和63年12月にJR東日本の東中野事故を受け、当時の運輸省はJR各社を召集し安全対策の徹底を指示していたが、JR西日本アーバンネットワークにATS-P設置が何故17年間も必要としていたのか、資料提示と説明を要望した。

12月23日 JR西日本に対して、乗車車両が不明の犠牲者の乗車位置調査のために、血痕や指紋、毛髪などのDNA鑑定を兵庫県警に協力要請するように依頼した。

2006年

1月21日 地区別懇話(説明)会 開催 於:宝塚ソリオ

地区別懇話(説明)会 開催 於:伊丹シティアホテル

1月24日 地区別懇話(説明)会 開催 於:ホテルグランヴィア大阪

1月29日 地区別懇話(説明)会 開催 於:三田市民会館

地区別懇話(説明)会 開催 於:アステ川西コンパス130

4月24日 声明「JR西日本尼崎脱線転覆事故から1年」(4・25ネットワーク発信文書No.9)を発表(弥生会館にて)。

4月25日 JR西日本福知山線脱線転覆事故から1年、追悼慰霊式(アルカイクホール)。

思いをつなぐ連絡会による「追悼と安全の夕べ」開催(アルカイクホール)。

7月29日 報告会 開催 於:スワンホール

7月30日 報告会 開催 於:リーガロイヤルホテル

7月31日 航空・事故調査委員会を訪問し、「申入書」(4・25ネットワーク発信文書No.10)を提出。国土交通省を訪問し、「要請書」(4・25ネットワーク発信文書No.11)提出。

8月31日 JR西日本丸尾副社長と人事問題で面会。尼崎脱線転覆事故で引責辞任した坂田正行・元総合企画本部長、徳岡研三・元鉄道本部長、橋本光人・大阪支社長の所在を遺族担当社員に確認しても所在不明との回答であったが、辞任から2ヵ月後の8月にはグループ会社の非常勤顧問などに就任していたことを丸尾副社長ら一部の役員だけが知っていたこと認めた。遺族担当社員にも隠していたことが発覚。

9月29日 JR西日本に対して「天下り役員人事に関する申し入れ」(4・25ネットワーク発信文書No.12)を提出。

目的

4. 25ネットワークとは

1. 遺族・負傷者の生活情報をはじめ、こころの交流のフォーラム（広場）
2. JR西日本との交渉などの情報を交流し、共有するフォーラム（広場）
3. JR西日本の企業責任を明らかにし、遺族・負傷者に対し、十分な誠意ある対応を実行することを求めるフォーラム（広場）
4. 列車脱線転覆事故のハード・ソフト両面からの事故原因の徹底解明を求めるフォーラム（広場）
5. 公共交通の安全を確保するために、国の安全基準の見直しを求めるとともに、JR西日本の企業体質の改善と安全対策をはからせ、監視するフォーラム（広場）

活動内容

1. 月に1回のペースで「4・25ネットワーク」の例会をもつ。
2. 世話人会では、例会に提案する具体的な内容や、企画を検討する。また遺族や負傷者の交流の場として「ニュースレター」を適時発行・掲載する。
3. JR西日本からの申し入れや、JR西日本への要望や賠償交渉など、弁護士などの相談・連絡窓口となる。
4. 遺族や負傷者の就学・就労支援、メンタルケアなどを図り、ご援助いただける社会的に信用のおける団体の紹介や交流をすすめる。
5. 公共交通の安全を守り、被害にあった遺族・負傷者を支えるため、広く、多くのみなさまとのヒューマン・ネットワークを作る。

第1章注

- 1) 国土交通省 航空・鉄道事故調査委員会「事実調査に関する報告書の案」1頁
(<http://araic.assistmicro.co.jp/araic/commission/hearing.html>) (2006年11月閲覧)
- 2) 国土交通省「福知山線における列車脱線事故に係る鉄道事故調査について(経過報告)」3,4頁
(http://www.mlit.go.jp/fukuchiyama/image/050906_2.pdf) (2006年11月閲覧)
- 3) 国土交通省「西日本旅客鉄道(株)福知山線における列車脱線事故について」
(<http://www.mlit.go.jp/fukuchiyama/index.html>) (2006年11月閲覧)
- 4) 国土交通省「福知山線における列車脱線事故に係る鉄道事故調査について(経過報告)」5~12頁
(http://www.mlit.go.jp/fukuchiyama/image/050906_2.pdf) (2006年11月閲覧)
- 5) 同上、13頁(2006年11月閲覧)
- 6) 国土交通省 航空・鉄道事故調査委員会「事実調査に関する報告書の案」24~26頁
(<http://araic.assistmicro.co.jp/araic/commission/hearing.html>) (2006年11月閲覧)
- 7) UNN 関西学生報道連盟 神戸大学 NEWSNET 4月30日
(<http://home.kobe-u.com/top/newsnet/baknews/newsbak20054b.html>) (2006年11月閲覧)
- 8) 国土交通省 航空・鉄道事故調査委員会「事実調査に関する報告書の案」26,27頁
(<http://araic.assistmicro.co.jp/araic/commission/hearing.html>) (2006年11月閲覧)
- 9) 読売新聞データベース『ヨミダス文書館』
(<http://www.yomiuri.co.jp/bunshokan/>) (2006年10月閲覧)
- 10) 兵庫県警 JR 福知山線列車事故検証委員会「JR 福知山線列車事故検証報告書」29頁
(<http://web.pref.hyogo.jp/contents/000007823.pdf>) (2006年11月閲覧)
- 11) 同上、49頁(2006年11月閲覧)
- 12) 同上、25頁(2006年11月閲覧)
- 13) 同上、10頁(2006年11月閲覧)
- 14) 同上、30頁(2006年11月閲覧)
- 15) 同上、47頁(2006年11月閲覧)
- 16) 同上、41頁(2006年11月閲覧)
- 17) 同上、41,42頁(2006年11月閲覧)
- 18) 同上、12,13頁(2006年11月閲覧)
- 19) 同上、56,57頁(2006年11月閲覧)
- 20) 同上、10頁(2006年11月閲覧)
- 21) 同上、11頁(2006年11月閲覧)
- 22) 同上、7,8頁(2006年11月閲覧)
- 23) 同上、11頁(2006年11月閲覧)
- 24) 同上、8,9頁(2006年11月閲覧)
- 25) 同上、42頁(2006年11月閲覧)

26) 同上、29 頁 (2006 年 11 月閲覧)

27) 同上、41 頁 (2006 年 11 月閲覧)

28) 同上、35 頁 (2006 年 11 月閲覧)

29) 同上、38 頁 (2006 年 11 月閲覧)

30) 4・25 ネットワーク ニュースレター

(<http://www.4-25.net/html/newsletter.html>) (2006 年 11 月閲覧)

31) 4・25 ネットワーク プロフィール

(<http://www.4-25.net/html/about.html>) (2006 年 11 月閲覧)