

## 第2章 兵庫県

### 第1節 「3者機関」(国交省・兵庫県・JR西日本)の比較

JR福知山線脱線事故(以下JR尼崎脱線事故)において、もっとも関与が高かった国土交通省、兵庫県、JR西日本の3者機関の動きを時系列順に並べ、その動きを比較した<sup>1)</sup>。

日付	国交省/事故調*	兵庫県(県警・消防)	JR西日本
2005年 4月25日	・対策本部設置 (国土交通省内)	・捜査本部設置 ・災害対策本部設置 (消防局) ・対策本部設置(労働局) ・救助活動	・JR西日本本社・大阪支社に対策本部を設置 ・尼崎駅長を暫定本部長とした現地対策本部を設置 ・遺族に謝罪
4月26日	・事故現場の調査開始(航空 ・鉄道事故調査委員会) ・JR西日本の虚偽報道を批判(置き石説等)	・救助活動 (車両を破壊しての救助開始)	・遺族に謝罪 ・他路線での添乗指導開始 ・置き石説浮上
4月27日	・衆院国土交通委員会で運転士教育の見直しを検討	・救助活動	
4月28日	・JR西日本に安全性向上計画作成を指示 ・運転士資格について緊急検証チームを設置 ・第3回対策本部を開催	・救助活動 ・事故後、置き石が相次ぐ為、鉄道各社に警告文を送る	
4月29日		・救助活動終了 ・置き石の可能性はないと見解する(置き石説否定)	・マンション住民への避難要請解除
4月30日		・カーブでの速度超過を断線の原因と推測 ・高見運転士の司法解剖	・事故専用電話設置
5月1日		・JR西日本管理部門調査(業務上過失致死傷の疑い)	
5月2日 事故後1週間	・JR西日本の運転再開に条件付け (新型ATSの設置が条件) ・第4回対策本部を開催	・JR西ダイヤ担当者を聴取	・遺族や負傷者用の対応室設置 ・社員の失態行動についての謝罪会見
5月6日	・事故説明(片輪走行裏付) ・全国に緊急総点検の実施通達を出す	・事故現場のレールを取り外し調査 ・現場運転士から事情聴取	・事故連絡体制の見直し ・「鉄道運転事故等報告書」を提出(近畿運輸局へ)
5月7日	・事故車両の2両目の写真を公開		・労使安全会議
5月8日		・オーバーラン約60mと判明	

\*…航空・鉄道事故調査委員会

(注) 本表は安部誠治教授のアドバイスにより竹林作成分を修正

	国交省／事故調	兵庫県（県警・消防）	J R 西日本
5月9日	・第5回対策本部を開催（ATS改良を義務付け）	・事故専用の労災相談窓口設置（労働局） ・高見運転士の心理状況調査	・ATS設置工事の開始
5月11日	・JR西に立ち入り検査		
5月13日	・JR西日本社長を参考人招致（衆院国土交通委員会）	・遺族担当警察官を配置	・安全諮問委員会の設立発表
5月15日		・事故見舞金詐欺者逮捕 ・被害者支援態勢を整える	
5月16日	・タコグラフの装置仕様検討開始		
5月17日	・JR西日本社長参考人招致（参院国土交通委員会）	・乗り合わせた運転士を聴取	
5月19日		・運転士所属先の電車区長ら聴取	
5月20日			・補償交渉開始
5月21日		・事故現場実況見分 ・高見運転士の指導運転士を事情聴取	・事故車両の一部を移動、残りは23日
5月23日	・JR西日本の運転再開にゆとりダイヤを要求 ・第6回対策本部を開催	・運転士家族を聴取	
5月24日			・遺留品搜索（社員） ・安全対策案発表
5月25日 事故後1ヶ月		・事故原因の背景に日勤教育を挙げる	・事故現場を遺族に開放（26日迄）
5月26日			・現場を報道陣に初公開
5月27日	・新ATS設置義務付け		
5月28日		・死体検案番手数料のJR西日本への請求判明	
5月29日	・北側国交相がJR西日本に対して査察実施		
5月30日			・現場復旧工事開始
5月31日	・安全性向上計画を受け取る		・国交省に安全性向上計画を提出
6月1日		・脱線事故の相談窓口を開設	・直前の映像遺族に公開 ・上り線での工事開始
6月6日	・第7回対策本部を開催		・事故現場の復旧工事を終了
6月7日	・「公共交通に係るヒューマンエラー事故防止対策検討委員会」の設置を決定		・事故現場試験運転開始 ・負傷乗客と初示談成立
6月9日	・事故現場の新型ATSを検査開始		
6月11日	・完成検査終了、JR西日本に合格証交付		・近畿運輸局から合格証交付
6月13日	・事故現場の走行試験開始		・事故路線の新ダイヤ提出

	国交省／事故調	兵庫県（県警・消防）	J R西日本
6月17日		・事故調査委員会に鑑定を 囑託	
6月18日			・遺族説明会開催
6月19日 運転再開			・福知山線の運転再開
6月21日		・被害者にケア冊子を郵送	
6月23日			・株主総会 ・JR西日本新体制
6月25日		・4・25 ネットワーク設立 (被害者同盟)	・マンション住民と 初合意
6月28日	・第1回技術基準検討委員 会を開催		
6月29日			・安全諮問委員会初会合
6月30日	・第8回対策本部を開催		
7月8日	・全国鉄道事業者が実施 安全総点検の結果まとめ		・事故系列の新型車両の 概要発表
7月20日			・25日を安全の日に指定
7月24日	・JR西日本大阪支社、京都支 社及び神戸支社の保安監 査を実施		
7月26日	・運転士の資質の維持向上策 の中間とりまとめを公表		
7月27日		・事故車両カーブでノーブ レーキの疑い	
8月7日		・救助活動者に感謝状を贈 る	
9月7日	・中間報告（鉄道事故調査委 員会）	・高見運転士が当日睡眠不 足だと疑う	
9月25日 合同慰霊祭			・合同慰霊祭開催
9月28日	・第1回運転士の資質向上検 討委員会を開催		
10月23日		・乗車位置特定のため負傷 者に事情聴取	
10月25日 事故後半年	・JR西日本本社の保安監査を 実施		
11月2日			・ATSの設置ミスが発覚
11月11日			・事故対策審議室を設置
11月15日	・JR西日本に対し、「安全性 向上計画」の着実な実施に ついて勧告 ・JR西日本金沢支社の保安 監査を実施		
11月27日	・経過報告にて、負傷者の 方々に対して説明会実施		
11月28日	・JR西日本福知山支社の保安 監査を実施		
11月29日	・技術基準検討委員会にて中 間とりまとめを公表 ・鉄道事業者に運転記録装置 の整備義務付ける		

	国交省／事故調	兵庫県（県警・消防）	J R 西日本
12月2日	・第1回運輸安全マネジメント態勢構築に係るガイドライン等検討会を開催 ・第2回運転士の資質向上検討委員会を開催		
12月8日	・JR西日本広島支社の保安監査を実施		・事故後初の列車事故総合訓練
2006年 1月8日		・乗車位置特定のため遺族から写真を拝借	
1月13日	・第2回運輸安全マネジメント態勢構築に係るガイドライン等検討会を開催		
1月21日			・遺族の意見を聞く懇談会開催
1月25日	・JR西日本和歌山支社の保安監査を実施 ・JR西日本岡山支社の保安監査を実施	・判明した乗車位置を遺族に開示	・作業中に特急通過3人死亡 ・尼崎市に消防車を提供
2月1日			・山崎新社長で新体制スタート
2月3日	・第3回運輸安全マネジメント態勢構築に係るガイドライン等検討会を開催		
2月22日	・JR西日本米子支社の保安監査を実施		・奨学金制度を新設
3月1日	・第3回運転士の資質向上検討委員会を開催		・JR西日本が事故マンシヨンの管理者となる ・被害者対応本部を発足
3月18日			・ゆとりダイヤ開始
3月24日	・鉄道に関する技術上の基準を定める省令等の一部改正（公布） ・運転記録装置の取り付けなどの義務化		・福知山線列車事故情報受付ホットラインを設置
4月1日			・新安全憲章施行
4月3日			・JR西入社式
4月8日		・乗車位置不明者17名中8名が判明	
4月22日	・義務化した列車自動停止装置（ATS）の全国の整備状況を発表	・依頼していた脱線車両の機器の検定終了、異常なし	・事故マンシヨンを一般公開
4月25日 事故後1年	・公共交通に係るヒューマンエラー事故防止対策検討委員会において最終とりまとめを公表	・追悼慰霊式開催（合同）	・追悼慰霊式開催（合同）
5月12日	・「運輸安全管理のガイドライン」を正式決定		
6月25日		・乗車位置不明者9名の内3名が判明	・安全研究所を開設
7月25日			・安全諮問委員会中間まとめ公表
7月29日			・安全対策状況を遺族らに説明

## 第2節 兵庫県警の動向（神戸新聞、西日本新聞、読売新聞、毎日新聞、朝日新聞、日本経済新聞、中日新聞の7紙より抜粋）

### 尼崎 JR 脱線事故ドキュメント（中日新聞より抜粋）

#### 事故現場検証

##### （i）時間別経緯

兵庫県警の動きについて、時系列にそってまとめた<sup>2)</sup>。

（2005年4月25日）

- 9:03 兵庫県宝塚市のJR宝塚駅を同志社前行き快速電車（7両編成）が出発。
- 9:14頃 兵庫県伊丹市の伊丹駅で快速電車がオーバーランし、1分30秒遅れで出発する。
- 9:18頃 兵庫県尼崎市のJR福知山線の尼崎 - 塚口間で、快速電車が脱線し、車両が線路脇のマンションに激突、大破。乗客が多数車内に閉じ込められる。
- 9:45 首相官邸が官邸連絡室、国土交通省、総務省消防庁が対策本部を設置。
- 10:40頃 事故対策支援本部を設置した兵庫県が消防庁に緊急消防援助隊の出動要請。
- 11:00すぎ 兵庫県警が2人の死亡を確認。兵庫県が陸上自衛隊に災害派遣を要請。
- 11:20頃 JR西日本の垣内剛社長が記者会見し、「鉄道事業者として非常に申し訳ない」と謝罪。会見終了後現場へ。
- 11:41 国土交通省航空・鉄道事故調査委員会が調査官3人を派遣。
- 11:50頃 小泉純一郎首相が官邸で記者の質問に答え「関係機関、連携を密にしっかりと対応するよう指示した」
- 12:00頃 尼崎市消防局によると死者18人、負傷者は220人を超えた。政府が連絡室を格上げし、内閣危機管理監をトップとする官邸対策室を設置。警察庁も警備局長を長とする対策本部。
- 12:50頃 兵庫県警によると死者は37人。
- 13:00頃 陸上自衛隊が救助活動支援のため現場に到着。JR西日本は「電車が事故現場手前の伊丹駅でオーバーランし、それを車掌が無線と携帯電話で連絡している際に事故が起きた」と発表。運転士の運転経験は11ヶ月で、昨年も別の路線でオーバーランを起こしていた事が明らかになった。
- 14:00頃 北側一雄国交相が事故現場に到着し「大惨事。原因究明に全力を挙げたい」
- 15:00 兵庫県警によると死者は43人。1991年の信楽高原鉄道事故の死者42人を上回った。
- 15:00すぎ JR西日本は「現場付近のレール上に石が砕けたようなあとがあった」と発表。

- 16:00 すぎ 尼崎市消防局によると死者は 50 人。
- 16:10 細田官房長官が記者会見で「未曾有と言っているほどの事故。被害者の救出に全力を挙げる」
- 18:00 頃 兵庫県尼崎市消防局が電車内に閉じ込められた 4 人を確認し、救出作業。
- 18:30 頃 兵庫県警が、50 人の死者は男性 27 人、女性 23 人と発表。
- 19:00 兵庫県警捜査一課が尼崎東署に捜査本部設置。
- 19:30 頃 尼崎市消防局によると、負傷者は救急車で搬送した人と、自分で病院へ行くなどした人は計 325 人と発表。
- 22:40 頃 兵庫県警が新たに女性 1 人の死亡を確認。死者は 51 人。
- 23:15 頃 兵庫県警が、電車内から救出された男性 3 人の死亡を確認。死者は計 54 人。

(2005 年 4 月 26 日)

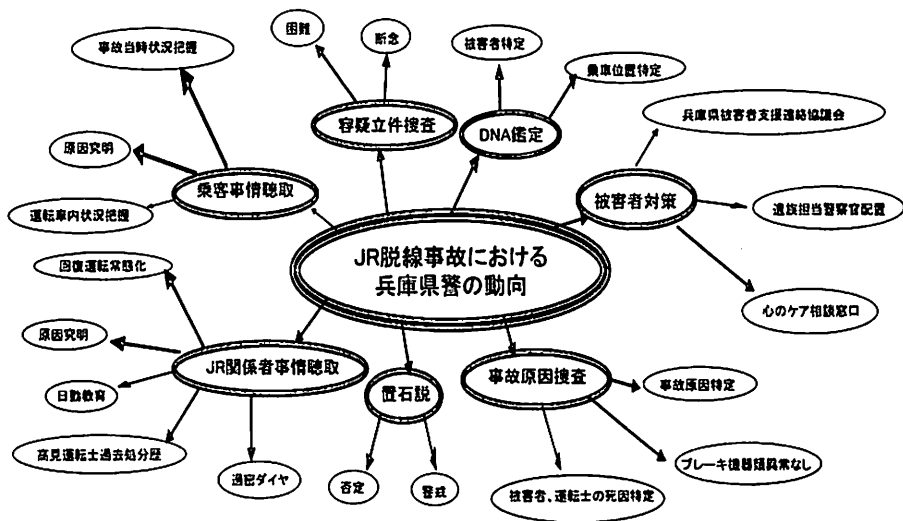
- 0:00 兵庫県警が死者 56 人、負傷者 440 人と発表。
- 0:06 兵庫県警と同県尼崎市消防局が先頭車両から重傷の 46 歳の女性を救出。
- 1:10 兵庫県警が死者 58 人と発表。
- 1:45 兵庫県警が死者 59 人と発表。
- 2:44 先頭車両から近畿大学の男子学生 (18) を救出。
- 6:30 兵庫県警が死者 69 人と発表。
- 7:08 先頭車両から 19 歳の男性を救出。
- 8:55 兵庫県警が死者 73 人と発表。
- 9:30 頃 航空・鉄道事故調査委員会が、事故現場での調査開始。
- 9:55 頃 兵庫県警が実況見分を始める。
- 10:10 頃 現場から事故車両を分割して撤去する作業が始まった。
- 10:14 兵庫県警が JR 西日本関西支社に捜査員を順次派遣。運行記録などの提出を求めた。
- 10:30 頃 兵庫県警が JR 西日本京橋車掌区 (大阪市都島区) から資料を押収。強制捜査に踏み切った。
- 10:40 南谷昌二郎 JR 西日本会長が尼崎市記念公園総合体育館で遺族にお詫び。
- 11:00 頃 JR 西日本が記者会見で「事故直前に伊丹駅で起こしたオーバーランは当初発表の 8 メートルではなく 40 メートルだった」と発表。車掌が運転士から「距離の報告を短く」と頼まれたことも判明。

図表 2-1 「兵庫県警を巡る状況」

兵庫県警を巡る状況  
(兵庫県警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: 兵庫県警が行った事  
結果: 行動に伴った結果



2005/04/28 日本経済新聞

### 「兵庫県警、鉄道各社に置き石相次ぎ、警戒求める」

JR 福知山線脱線事故以降、線路上の置き石が相次いで発見されたことから、兵庫県警は 28 日、県内を運行する鉄道会社 12 社に警戒の強化などを求める文書を送った。兵庫県内では 27 日、神戸市東灘区の阪神電鉄と芦屋市の JR 西日本の踏切付近、灘区の阪急電鉄の 3 カ所に置き石が見つかっている。

2005/04/29 日本経済新聞

### 「救助終了、死者 106 人に」

JR 福知山線脱線事故で、兵庫県警などは 28 日、先頭車両から高見隆二郎運転士（23）ら新たに 9 人の遺体を収容、死者は計 106 人に上った。また兵庫県警などは事故車両を撤去、現場での捜索活動を終了した。

2005/04/29 日本経済新聞

### 「置き石の可能性はないとの見方を強める」

兵庫県警は、現場の状況から置き石の可能性はないとの見方を強める一方、脱線直前に 100 キロを超えるスピードで走行したことが右側の車輪が浮く片輪走行を経て脱線につながったのではないかとみて事故原因の捜査を進めている。

2005/04/30 読売新聞

### 「兵庫県警『カーブでの速度超過』指摘」

兵庫県警は、カーブでの速度超過、非常ブレーキ作動に加え、重心の高さが「転覆脱線」を招いた要因の一つと判断。兵庫県警や鉄道事故調査委員会は時速 100 キロ余りの高速で半径 300 メートルの急な右カーブに進入したうえ、非常ブレーキが作動したため遠心力が強まったとの見方を強めた。

2005/04/30 神戸新聞

### 「カーブ前『脱線しそう』車掌が指令所に連絡」

JR 福知山線脱線事故で電車が現場手前の塚口駅付近を走行中、車両の激しい揺れを感じた車掌（42）が JR 西日本の総合指令所に「脱線しそうだ」などと連絡していたことが 29 日兵庫県警の調べで分かった。兵庫県警は事故現場のカーブに差し掛かる前に、すでに脱線の兆候があったとみている。

2005/05/01 日本経済新聞

### 「運転士の死因、圧死と判明」

兵庫県警は 30 日、高見隆二郎運転士（23）の司法解剖を実施、死因は圧死だったことが分かった。薬物やアルコールは検出されなかったという。



2005/05/02 読売新聞

### 「事故の主原因は速度超過」

兵庫県警は「転覆脱線」という事故形態はほぼ固まり、「主原因は速度超過」という当初の見方も、車両のモニター制御装置の解析で裏付けられつつある。しかし業務上過失致死容疑の立件には大きな困難を伴う。同社の管理責任も追及する構えだが、捜査の長期化は必至である。

2005/05/04 読売新聞

### 「兵庫県警『高速の回復運転』が常態化指摘」

車掌(42)が兵庫県警の事情聴取に対して、事故直前の状況について「速いと思ったがいつものように回復運転(ダイヤの遅れを取り戻す)していると思ひ異常とは思わなかった」と証言している事が3日分かった。兵庫県警は、高速の回復運転が常態化していた事を裏付ける証言として重視。

2005/05/05 神戸新聞

### 「車掌、救助措置怠る 乗客に指摘され事故報告」

JR 福知山線脱線事故で事故を起こした快速電車の車掌(42)が事故直後、JR 西日本の運行マニュアルなどに定められた乗客の救助や後続電車の衝突回避などの措置を取っていなかった疑いのあることが、乗客の証言などで4日、分かった。

2005/05/06 読売新聞

### 「運行実態解明のため現場運転士から事情聴取」

兵庫県警は、同線の運行実態を解明するため、快速電車に乗務する運転士らから事情聴取を始めた。今後、運行管理を統括する同社鉄道本部の担当者らからも聴取する方針。

2005/05/06 読売新聞

### 「現場検証、ヘリコプターで現場写真を撮影」

兵庫県警は現場検証でヘリコプターで上空から現場の写真を撮るとともに、地上からも3次元カメラ撮影をし、レールや枕木を入念に調べた。

2005/05/07 読売新聞

### 「県警がレールを押収して原因究明に」

7日兵庫県警は現場カーブ付近の上下線のレールを約30メートルにわたって取り外す作業が開始された。県警が押収して原因究明に向けて詳しく調べる方針。

2005/05/08 毎日新聞

### 「カーブ直前120キロ台、制限速度超える」

JR 福知山線脱線事故で、脱線した快速電車が現場のカーブにさしかかる前の直線区間で、制限速度を

超える時速120キロ台前半で走っていたことが7日、兵庫県警の調べで分かった。電車は手前の伊丹駅を約1分30秒遅れで出発し遅れを取り戻すために回復運転をしていた。

2005/05/10 読売新聞

### 「余裕のないダイヤにより回復運転誘発か？」

兵庫県警は9日、私鉄と競合する関西都市路線網「アーバンネットワーク」で高速化を進めたJR西日本のダイヤ編成について集中的に捜査する方針を固めた。兵庫県警は、ダイヤ編成に携わる同社鉄道本部運輸部の担当者らからも聴取を進め、同社の安全管理に問題が無かったか詳しく調べる方針。

2005/05/11 毎日新聞

### 「兵庫県警、西日本の安全対策捜査 私鉄とマニュアル比較」

JR福知山線脱線事故で、兵庫県警がJR西日本の本社から、安全運転に関するマニュアルなど関係書類の任意提出を受けていたことが10日、分かった。同社の安全対策と比較するため、関西の私鉄から資料提出を受け、運行管理責任者らから事情を聴いていたことも判明。

2005/05/12 西日本新聞

### 「脱線のメカニズム解明の為、乗客から聞き取り調査」

JR福知山線脱線事故で兵庫県警は12日までに、脱線に至ったメカニズムを解明するため、乗客から事故当時の乗車位置や体重などの聞き取り調査を始めた。重心の位置が変わることで車両の動きが不安定になり、脱線しやすくなっていた可能性があるためである。

2005/05/12 読売新聞

### 「片輪走行状態のまま滑走」

快速電車の2両目は外側だけの片輪走行状態のまま滑走し、傾いた状態でマンション壁に激突していたことが11日兵庫県警などの調べで分かった。2両目の外側の車輪には泥や敷石の破片などが付着していたが、内側の車輪には付着物がほとんどなかった事から兵庫県警は2両目は片輪走行のままマンション壁に衝突したと判断。

2005/05/13 神戸新聞

### 「遺族担当警察官を配置」

JR福知山線脱線事故で、兵庫県警は12日までに、被害者対策として、犠牲となった乗客107人の遺族が住む地域を管轄する神戸、阪神間などの8つの警察署に、遺族担当の警察官を置く方針を固めた。

2005/05/14 神戸新聞

### 「脱線同型車両で『制動数秒不能』運転士らが証言」

JR福知山線脱線事故で脱線した快速電車と同じ207系と呼ばれる車両などで、一時的にブレーキが利

かなくなる「オーバーロード」(OL)と呼ばれる現象が多発していることが14日複数の運転士らの証言で分かった。

2005/05/16 読売新聞

### 「兵庫県警内部より被害者支援体制を整える」

JR 福知山線脱線事故で兵庫県警は、今後の捜査で判明した乗車位置などの犠牲者情報について遺族に速やかに伝える方針を決めたことが15日、分かった。理由として兵庫県警は、犠牲者が多数に及んだ重大事故で、社会に被害者支援の動きが強まっていることなどとして情報の開示を決めた。

2005/05/17 読売新聞

### 「乗客として乗り合わせた2人の運転士事情聴取」

JR 福知山線脱線事故で兵庫県警は16日、脱線した快速電車に乗客として乗り合わせていた森ノ宮電車区の運転士(59)と尼崎電車区(27)の2人から事情聴取した。運転士の立場から当時の車内の状況や走行状態について気づいた点はないか、説明を求めたとみられる。

2005/05/19 神戸新聞

### 「兵庫県警、所属電車区長らを聴取」

兵庫県警が事故を起こした福知山線快速電車の高見運転士(23)(死亡)が所属していたJR西日本京橋電車区の区長らから参考人として事情聴取していたことが19日、分かった。過去にオーバーラン等で処分歴もある同運転士の技術や勤務状況などを直属の上司らから聞き、乗客らの証言などと照合した。

2005/05/20 読売新聞

### 「脱線事故の快速電車の車掌が虚偽報告」

JR 福知山線脱線事故で快速電車の車掌(42)が、伊丹駅でのオーバーランの距離だけでなく、電車の遅延時間についても運転指令に短縮して虚偽報告していた事が、兵庫県警の調べで20日、分かった。実際は約70メートルのオーバーランを8メートルと虚偽報告していた。

2005/05/20 神戸新聞

### 「兵庫県警は伊丹駅で乗客立ち合い実況見分」

JR 福知山線脱線事故で兵庫県警は20日までに、快速電車が事故直前、オーバーランを起こした伊丹駅での実況見分を始めた。複数の乗客に立ち合いを求め、オーバーランの距離の特定を進める。

2005/05/21 読売新聞

### 「再教育『日勤教育』が明らかに」

死亡した高見運転士(23)が昨年6月のオーバーラン後、所属するJR西日本京橋電車区で受けた再教育「日勤」の詳細が20日明らかになった。13日間に書かれた反省文は19回、原稿用紙で計30枚以上

にのぼった。

2005/05/21 神戸新聞

### 「運転士の携帯電話を車両から回収」

兵庫県警は21日までに、高見運転士（死亡）が事故の際に所持していた業務用の携帯電話を先頭車両の運転席付近から回収。発進履歴やメールの送受信記録などの解析を始めた。兵庫県警は、携帯電話の解析で事故当日を中心に、高見運転士が連絡を取った相手や通信時間帯などを割り出し、事故までの運転状況などの解明につなげたい考え。

2005/05/22 読売新聞

### 「高見運転士を指導した教導運転士を事情聴取」

兵庫県警は21日までに、脱線した快速電車の高見運転士（23）（死亡）に運転方法などを指導した教導運転士（現・大阪市内の駅員）を事情聴取した。教導運転士は関係者に「高見運転士の運転技術は標準的で、見劣りすることも適性に欠ける事も無かった」と話していた。

2005/05/23 読売新聞

### 「事故9時18分では無く9時19分台」

快速電車が線路脇のマンションに激突した時刻が「午前9時18分ごろ」より遅く、「19分台」だった可能性が高いことが22日兵庫県警の調べで分かった。運行を管理する新大阪総合指令所の司令員が高見運転士（死亡）を2度呼び出した無線連絡の録音記録を詳細に分析、割り出した。

2005/05/23 読売新聞

### 「速度超過が脱線の主因で一致」

兵庫県警、国土交通省航空・鉄道事故調査委員会は方輪走行の痕跡と見られるレールの傷などから、速度超過によるカーブ進入が脱線の主因との見方で一致。

2005/05/24 読売新聞

### 「2度に渡るATS作動が心理面に大きく影響か？」

事故を起こした快速電車が始発駅の宝塚駅に到着した際、赤信号の警告無視とオーバーランによって駅構内の自動列車停止装置（ATS）を立て続けに2度作動させていたことが24日、国土交通省航空・鉄道事故調査委員会の調べで明らかになった。心理面に影響を与え、事故につながった可能性もある。

2005/05/25 日本経済新聞

### 「捜査の長期化は必至、解明対象、幅広く」

兵庫県警は事故発生以来、175人態勢で捜査を続けている。脱線に至る経緯や死亡した運転士の事故前の行動のほか、JR西日本の運行管理状況など、解明すべき対象が多岐にわたるため、捜査の長期化は必

至とみられる。

2005/05/26 読売新聞

### 「日勤教育のペナルティーが事故誘発の要因か？」

快速電車の運転をしていた高見運転士（死亡）が車掌時代にも2回の乗務ミスで計5日間の再教育「日勤」を受け、うち1回についてはボーナスを5万円カットされていたことが25日、分かった。兵庫県警などはこうしたペナルティーが、高見運転士を精神的に追い込んだ可能性もあるとみている。

2005/06/01 神戸新聞

### 「警告音に反応せず 運転士居眠りか？」

快速電車から回収されたモニター制御装置などに残る計4回の非常ブレーキ作動の記録。中でも列車自動停止装置（ATS）を解除しなかったため、自動的にかかった宝塚駅手前での1回目に兵庫県警などが重大な関心を寄せている。ここで浮上するのが「居眠りの可能性」である。

2005/06/04 読売新聞

### 「ダイヤ改正時『運転時分』10秒短縮

JR西日本が2004年10月のダイヤ改正時に、事故が起きた伊丹－尼崎間の「運転時分」を10秒短縮させていたことが3日分かった。同線が〔高速・過密化〕した03年以降のダイヤの詳細が判明。兵庫県警はダイヤ編成に無理が無かったか、担当者らから事情聴取を進めている。

2005/06/14 神戸新聞

### 「兵庫県警は事故予兆担当を事情聴取」

兵庫県警は14日までに、JR西日本本社の安全推進部内にある「予兆管理グループ」の担当から事情聴取を行う方針を固めた。このグループは事故の予見性などを調査し、未然防止を推進する部署で、兵庫県警は捜査の過程で存在を把握。調査結果の中に事故の予兆となるような事例がなかったかについて調べる。

2005/06/17 読売新聞

### 「兵庫県警が鉄道事故調査委員会に鑑定囑託」

兵庫県警が事故原因に関する鑑定を国土交通省航空・鉄道事故調査委員会に囑託したことが16日分かった。鉄道事故での鑑定囑託は初めて。兵庫県警は事故調査委員会の鑑定結果を基に原因を特定、業務上過失致死傷容疑での立件を目指す。

2005/06/22 毎日新聞

### 「負傷者にケア冊子を郵送」

JR 福知山線脱線事故で、兵庫県警などで組織する「兵庫県被害者支援連絡協議会」は21日までに、事

故で負傷し、住所がわかっている 542 人に心のケアの相談窓口を紹介する冊子などを郵送した。

2005/07/27 読売新聞

### 「速度超過、ノーブレーキで現場カーブ進入か？」

脱線した快速電車の非常ブレーキが作動したのは、現場カーブで片輪走行となり、マンション手前約 50 メートルにある線路外側の電柱に接触した後だった事が 27 日兵庫県警などの調べで分かった。常用ブレーキがかげられたのが、非常ブレーキ作動の 3 秒前だったことも判明。

2005/08/02 読売新聞

### 「脱線事故での救出活動に感謝状」

JR 福知山線脱線事故で、現場などで負傷者らの救出・救護活動にあたった 48 の企業・団体と地域住民 34 人に対して、兵庫県警は 7 日、感謝状を贈る。しかし 1 企業、1 団体と 4 人が「当たり前の事」「亡くなられた方もいるので」などの理由で辞退したという。

2005/09/06 朝日新聞

### 「JR 西日本大阪支社の前支社長から事情聴取」

JR 福知山線脱線事故で兵庫県警が事故を起こした列車の運転士が所属していた JR 西日本大阪支社の橋本光人・前支社長（辞任）から参考人として事情を聞いていたことが 5 日分かった。運転士の勤務実態や労務管理、安全対策の取り組みについて詳しく聴取したと見られる。

2005/09/07 読売新聞

### 「事故原因は睡眠不足による居眠りの可能性か？」

鉄道事故調査委員会の中間報告が行われた。中間報告によると高見運転士は前夜に当直勤務だった事。高見運転士は事故直前、2 度に渡りオーバーラン等のミスを犯した。運転士の居眠り説が原因となった可能性もある。兵庫県警でも高見運転士が事故前夜、当直勤務だったことから睡眠不足による居眠りの可能性に着目している。

2005/09/24 読売新聞

### 「過去数年分の取締役会議事録を押収」

兵庫県警が JR 西日本の過去数年分の取締役会議事録を押収していたことが 23 日分かった。同社が任意提出に応じなかったため、差し押さえ令状に基づき押収したという。兵庫県警は資料の分析を進め、同社上層部の安全管理に対する認識や安全設備への投資計画の意思決定過程などを詳しく調べる。

2005/10/23 読売新聞

### 「空白の 40 秒と虚偽報告の時間帯が一致」

脱線事故の直前「空白の 40 秒」と車掌が前の停車駅でのオーバーランを指令所に無線で虚偽報告した

時間帯と一致することが 22 日、分かった。オーバーランの虚偽報告を車掌に依頼していた運転士が、運転室にも流れる無線のやり取りに聞き入り運転への集中を欠いていた疑いが浮上。

2005/10/24 読売新聞

#### 「死亡者 18 人の乗車位置特定のため遺族、負傷者らから事情聴取」

兵庫県警は 23 日、JR 脱線事故で亡くなった乗客 106 人のうち 96 人の遺族、負傷者 555 人のうち 525 人から事情聴取したことを明らかにした。脱線した快速電車の車内状況を把握するため、死亡者 18 人の乗車位置が依然、特定されていないという。

2005/12/19 神戸新聞

#### 「4・25 ネットワークより未判明の犠牲者乗車位置特定を」

JR 福知山線脱線事故の遺族らが連携する「4・25 ネットワーク」は 18 日、宝塚市内で例会を開き、乗車位置が判明していない犠牲者について、兵庫県警に DNA 鑑定の実施など調査の徹底を求める方針を確認した。

2006/01/08 読売新聞

#### 「犠牲者の顔写真の提供を受け、乗車位置特定目指す」

兵庫県警は犠牲者の事故当時の乗車位置を特定するため遺族から犠牲者の顔写真の提供を受け、事故車両の乗客に見てもらふことを決めた。乗車位置の特定を強く希望する遺族から顔写真を借り受けてこれまでに事情聴取を行った 1～3 両目の乗客約 250 人に見てもらい特定を目指す。

2006/01/23 日本経済新聞

#### 「捜査過程で判明した乗車位置情報を全遺族に開示」

兵庫県警は、捜査の過程で判明した犠牲者の乗車位置情報を全遺族に開示する事を決めた。遺族らで作る「4・25 ネットワーク」が 22 日の定例会で明らかにした。これまでの兵庫県警の調べで死亡した乗客 106 人のうち 89 人の乗車位置を特定。死亡か負傷かを記した捜査資料を作成している。

2006/02/01 神戸新聞

#### 「兵庫県警『捜査方針に影響はなし』」

トップ交代に伴い 1 日、新体制がスタートした JR 西日本について、JR 福知山線脱線事故の捜査を進める兵庫県警の捜査幹部は「体制が変わっても、捜査方針に影響はない」とし、すぐには南谷昌二郎前会長や垣内剛前社長らの事情聴取を行わない考えを示した。

2006/02/26 読売新聞

#### 「通勤・通学に利用していた負傷者 20 数人に対して異例の実況見分」

JR 福知山線脱線事故で兵庫県警が通勤・通学に利用していた負傷者 20 数人に対し、同線を走行中の車

内で事故車両の運転状況を聞き取る異例の実況見分が行われていた事が明らかになった。「あの日は窓外の看板の文字が読めなかった」など新たな証言が数多く得られたという。

2006/03/01 神戸新聞

### 「生存者は、車両中央に集中」

兵庫県警は負傷者 555 人のうち約 90%の 500 余人から事情聴取を終え、昨年 11 月末までに全車両の車内略図を作成した。1 両目の略図によると負傷者 45 人の大半が中央部分に位置。運転席に近い左右の座席付近（各 7 人掛け）はほぼ空白で犠牲者がここに多数いたとみられる。

2006/03/06 日本経済新聞

### 「DNA 鑑定により乗車位置の特定を目指す」

JR 脱線事故で JR 西日本は 6 日までに犠牲者の乗車車両を特定する為、事故車両に残された血痕の DNA 鑑定を実施する方向で検討を始めた。遺族の「家族の最期の状況を知りたい」という強い要望に応えた形で車両を保管する兵庫県警もこれに協力する。

2006/04/08 日本経済新聞

### 「乗車位置不明だった 17 人のうち 8 人乗車位置が判明」

JR 脱線事故で、何両目に乗っていたか不明だった 17 人のうち 8 人の乗車車両が判明し、兵庫県警は 8 日までに、遺族に伝え始めた。残り 9 人についても確認作業を今後続けていく方針。捜査本部は車内の遺留品などから 89 人の乗車車両を特定していたが、残る 17 人については手掛かりが無かった。

2006/04/21 毎日新聞

### 「JR 首脳は業務上過失致死容疑、立件断念の方向性」

兵庫県警が、JR 西日本の垣内剛前社長（62）ら当時の本社経営陣について、業務上過失致死傷容疑での立件を断念する方向で検討していることが 20 日分かった。

2006/04/24 神戸新聞

### 「速度超過が主原因 機器類異常なし」

JR 福知山線脱線事故で兵庫県警が脱線車両に搭載されている機器類について、各メーカーなどに依頼していた鑑定作業が 23 日までに全て終了した。鑑定の結果、ブレーキ系統や記録装置などの機器類、車体やレールなどに異常がなかったことが正式に確認され、兵庫県警は主原因が高見運転士の速度超過と断定した。

2006/04/25 読売新聞

### 「事故発生から 1 年、管理責任立証が困難」

刑事責任の所在が特定されないまま、発生から 1 年を迎えた。会見で兵庫県警の幹部は業務上過失罪で



の管理責任立証の難しさを改めて実感していた。兵庫県警がこの事故に注目したのは①速度超過が主原因と見られる②真相を知る高見運転士が死亡③ATS等鉄道設備の整備状況に法令違反がない等を挙げた。

2006/04/25 日本経済新聞

「速度超過過程に注目、刑事責任の有無を調査」

兵庫県警は事故の主な原因である速度超過が起きたプロセスに注目しており、JR西日本幹部らの刑事責任の有無を調べている。

2006/06/27 読売新聞

「乗車位置不明の9人のうち3人の乗車位置判明」

乗車車両が分かっていなかった9人のうち、新たに3人の乗車車両が判明し、兵庫県警が26日までに遺族に伝えた。これで乗客100人の乗車車両を特定できたことになり、残りの6人の乗車車両の確認作業を進めている。

### 第3節 運転士、車掌 (主に国土交通省航空・鉄道事故調査委員会の発表資料・共同通信・神戸新聞・読売新聞・毎日新聞・産経新聞・朝日新聞・日本経済新聞より抜粋)

JR 尼崎脱線事故(以下本事故)は、高見隆二郎運転士(以下高見運転士)による異常運転(ヒューマンエラー)が直接的な原因とされた。事故調は、高見運転士の心理的要因を解明するため、関係者約 1000 人以上にアンケートや聞き取り調査を実施した。さらに、JR 西日本から「日勤教育」や「列車の遅延記録」の資料を入手し実態調査を行った。

面接調査では、車掌や負傷者に加え、高見運転士の家族や友人、京橋電車区の運転士及び車掌、旧国鉄時代の速度担当者、JR 西日本役員らから口述を得た。その結果、高見運転士が所属していた京橋区間の運転士らからは、高見運転士の勤務態度や生活状態について大半が「真面目で問題なし」と答え、事故当日の朝に会話した同僚も「特に異常は感じなかった」と述べた。逆にアンケート結果では、「事故現場における転覆限界速度を、本事故発生時に何km/h と認識していたか」について、回答した京橋区間の運転士 50 人中 25 人が「120 km/h 以上」と答えた。事故調が行った脱線のコンピュータ・シミュレーション実験では、110～115 km/h で脱線を起こしていた。

#### (i) 高見運転士に関する情報

##### 主な経歴

JR 西日本入社	2000 年 4 月 1 日
長尾駅運輸管理係	2000 年 4 月 20 日
天王寺車掌区車掌	2001 年 9 月 19 日
甲種電気車運転免許	2004 年 5 月 14 日
京橋電車区運転士	2004 年 5 月 18 日

##### 死亡状況・死因

1 両目の運転室で、椅子と運転台の間に足を挟まれ死亡していた。死因は、腹部強打による「腹腔内出血」であった。兵庫県警尼崎捜査本部によると、脱線直前の高見運転士の様子について、「焦った様子はなく、微動だにしないかった」、「失神していたのか、寝ていたのかと思った」という目撃証言があった。また事故後の調査で、両手に着用していた手袋のうち、右手の手袋が着用されておらず運転室内から見つかった。

##### 健康状態

鉄道事業者は国交省令等に基づき、年に 1～2 回の健康診断を義務付けている。高見運転士は定期健康診断・医学適性検査を以下(図表 2-2)のとおり受けているが、特段の異常

は見られなかった。また 2005 年 2 月の SAS (睡眠時無呼吸症候群) 検査及び 2002 年 2 月の脳波検査に問題は無く、事故後司法解剖の結果、体内からアルコール・薬物などは検出されなかった。

JR 西日本は SAS 対策として、定期健康診断時にチェックシートによる自己申告で、簡易検査を行っていた。全運転士約 4100 名のうち年間 250 名にとどまっていたが、2006 年 4 月以降は適性検査時に義務付け、現行の 10 倍となる毎年約 2500 名に実施することを決めた<sup>9)</sup>。

図表 2-2 「定期健康診断の実施月」

平成 12 年度	平成 13 年度	平成 14 年度	平成 15 年度	平成 16 年度
12 年 4 月	13 年 8 月	14 年 8 月	15 年 7 月	16 年 9 月
13 年 2 月	* 14 年 2 月	* 15 年 2 月	* 16 年 2 月	* 17 年 2 月

※ 「\*」を付した実施月の定期健康診断は、2.5.5.2 に記述する医学適性検査を兼ねている。

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」38 頁より抜粋  
(<http://araic.assistmicro.co.jp/araic/>)

## 成績・適性

高見運転士は国交省の指導基準に基づき、学科講習・478 時限(2003 年 8 月 30 日～2003 年 12 月 3 日)、技能講習・635 時間 34 分(2003 年 12 月 9 日～2004 年 4 月 18 日)を西日本旅客鉄道株式会社社員研修センター(以下 研修センター)で受けていた。

2003 年 11 月 25 日～12 月 2 日に受けた研修センターの学科試験の成績は、11 科目計 1100 点満中 1056 点(平均 993 点)であった。また 2004 年 4 月 19 日～4 月 21 日に受けた技能試験の成績は、12 項目計 1200 点満中 1120 点(平均 1118 点)であった(図表 2-3)。これらの試験を合格し 2004 年 5 月 14 日、近畿運輸局長から甲種電気車運転免許(運転士)を取得していた。さらに 2006 年 9 月 21 日の「ブレーキ技量」・「停止位置の確保」などの運転技量審査では、566 点(平均 560 点)を得ていた。

運転士は、運転適性検査として「クリペリン検査」が義務付けられている。高見運転士も 2001 年 3 月・2002 年 4 月・2003 年 4 月に、大阪支社安全対策室長が実施した運転適性検査を受けており、結果からは異常は認められなかった。毎年、JR 西日本では運転士・車掌ら約 6000 人が受検する中で、「不合格」となるものは 1%に満たないとされる<sup>9)</sup>。

図表 2-3 「高見運転士の技能試験結果」

試験項目	速度 目測	速度 調節	距離 目測	停止 位置	停止 衝動	制動 操作	出区 点検	応急 処置	運転 時分	機器 取扱い	運転 動作	非常の 措置	計
本件運転士の 得点	100	85	90	100	100	75	97	96	92	100	90	95	1,120
平均点	98	97	91	97	97	78	89	93	94	100	97	88	1,118

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」40 頁より抜粋

(<http://araic.assistmicro.co.jp/araic/>)

## 勤務状態

### ・乗務実績

運転経験は11ヶ月、事故現場の塚口～尼崎間を上下321回運転しており事故車(5418M)に7回の乗車経験を持っていた。2004年5月18日の京橋電車区に着任以降、累計42,320kmを運転していた。

### ・勤務評価及び面談結果

2004年度下期に京橋電車区長が行った総合評価点は、平均7.3点のところ10点であり、総合所見欄には「基本動作は大きな声を出ししっかり出来ている」と記載があった。また2005年4月19日に行われた京橋電車区の定期個人面談では、悩みや不安は「特にない」と答え、将来の希望は「特急列車に乗車したい」と及び「新幹線の運転士」とし、1～2年後に担当したい業務は「指導操縦者」と答えた。その理由として「これからは次々と後輩達が増えてくると思うので、自分の経験等を活かして自分と同じ失敗をさせないようにしたいです」とした。

## 主なミス歴及び処分歴

高見運転士の過去の主なミスとして以下があげられている。

- |   |
|---|
| (1) 2002年 5月16日 車掌として乗務していた快速電車が所定停車駅を通過<br>(2) 2003年 8月5日 阪和線鳳～和泉府中駅間で「指導車掌」として乗務中に居眠り<br>(3) 2004年 6月7日 片町線放出駅で所定停止位置を4m行き過ぎ<br>(4) 2004年 6月8日 片町線下粕駅で所定停止位置を100m行き過ぎ<br>(5) 2004年 7月24日 東海道線灘駅で所定停止位置を15m行き過ぎ<br>(6) 2004年 10月10日 大阪環状線野田駅構内でブレーキ操作ミスから、ATSが作動し所定停止位置の手前30mで停止 |
|---|

出所 読売新聞 2006年12月20日

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」42～44頁より抜粋・編集

(1)については、高見運転士が受けた天王寺車掌区の事情聴取の記録から、(2)、(4)についてはJR西日本の記録に記載されていた。また(3)、(5)、(6)については、京橋電車区の「ヒヤリハット(事故等に至らないもの・予兆であり得る事象)報告書」に記載があった。この「ヒヤリハット報告書」とは、京橋電車区で定められた様式の報告書で、義務付けられておらず、運転士自らが記入して提出する。また報告書には、ミスに対する原因についての記載はなかった。

高見運転士は(1)、(2)、(4)により、「日勤教育4日間と訓告処分」・「日勤教育1日と嚴重注意処分」・「日勤教育13日間と訓告処分」をそれぞれ受けていた。高見運転士が受けた再教育(日勤教育)のレポート項目は、ブレーキ操作等の運転技術に関する項目が少なく、精神論的な項目が多く見られた(図表2-4)。

友人の口述によると、高見運転士は日勤教育に対し「日勤教育は社訓みたいなものを丸写しするだけで、こういうことをする意味が分からない」また、「降ろされたらどうしよう」と話していた。また、同僚の運転士らは「(高見運転士は)日勤教育よりも運転勤務を外されることを恐れていたよう。運転士にとって、運転できないことほどの苦痛はない」と話した。

図表2-4「2004年6月8日に片町線下粕駅でオーバーランをした際に受けた再教育」

付図34 本件運転士の再教育におけるレポート項目

平成16年6月  
京橋電車区 指導

- 6月9日
- ・ 時系列、顛末書
  - ・ 反省文
  - ・ 無断後退の掲示と呼び込み指導を受けてどう受け止めたか
- 6月10日
- ・ 掲示と呼び込み指導を受けた時、事故は起こさないといい気持ちがあったのに、何故行き過ぎとなったか。
- 6月11日
- ・ 今後の自山・他山の石の活用
- 6月14日
- ・ 事故前日、当日の係長の注意喚起について
  - ・ 今後、注意喚起を受けた後の捉え方
- 6月15日
- ・ 何故、自分は大丈夫という気持ちになれるのか
  - ・ 注意力をいっそう喚起されるには
- 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
  - ・ ヒューマンエラーとは
- 6月17日
- ・ 停車駅通過事故の防止対策
- 6月18日
- ・ 松井山手より先はのんびりして体がそれに合わせてしまうのか
  - ・ 今回、重大事故(下粕無断後退)があった後、同じ箇所でも事故を起こしたこと

6月21日

- ・ 退行、推進運転のできる時の条件と運転取り扱い

6月22日

- ・ 自分自身の弱いところ、その克服

6月23日

- ・ 自分が理想とする運転士

6月24日

- ・ 今後、どのように変わるか

6月25日

- ・ 社会人としての隠蔽工作
- ・ 区長面談を終えて

同社の資料より抜粋

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34より抜粋・編集

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

## (ii) 運転士・車掌の行動状況

兵庫県警尼崎東署の捜査本部と事故調が、本事故当日の運転記録と無線交信記録を照合した結果、高見運転士がブレーキ操作を行わず蛇行運転をした事故直前の40秒間と、車掌が高見運転士のオーバーランについて指令所に報告していた時間帯とが一致していた。車掌と指令所の無線交信を聞くことに気を取られ、ブレーキ操作が遅れた可能性が指摘されている。以下に高見運転士の事故2日前から事故当日までの主な行動を示した<sup>8)</sup>。

### ・ 2005年4月23日

5時25分に勤務を開始し11時06分に勤務を終了した。その後同僚と4人で新今宮駅付近で昼食を食べた。17時頃、同僚宅でテレビゲーム等を行い、19時ごろ同僚と天王寺で飲食をした。21時に同僚と別れ、帰宅した。

### ・ 2005年4月24日

10時30分ごろに出勤のため家を出た。家族の口述によると、「普通で別に変わったところはなかった」と述べた。12時16分に出勤点呼を行い、京橋電車区の点呼執行者に「本日75行路で出勤しました。心身の状態は良好です」と答えた。23日に夕食をとった同僚に「ごちそうさま」と言い、「(夜間の休養時間が長いので)楽な行路やな、よう寝られるやろ」と言われると、「おうっ」と返した。13時05分に勤務を開始し、13時15分に乗務点呼を受けた。

23時03分頃、休養場所の放出派出所で到着点呼を行い、23時14分に勤務を終了した。2人の運転士とテレビゲームなどの話をしたほか、翌25日に見習い時に指導を受けた人と会うのを楽しみにしていると話した。24日は放出派出所に宿泊し、23時50分頃に寝室に向った。

2005年4月25日

- 6時08分 発点呼  
一 点呼執行者(森之宮電車区放出派出係長)によると、高見運転士に特に異常は感じられなかったと述べた
- 6時21分 勤務開始
- 6時45分頃 出発前高見運転士は、待っていた運転士に「よく寝られたか」と声をかけられ「めっちゃ寝られるやつ(行路)で、よく寝られました」と返事をした。  
眠そうな顔もしておらず元気がよかったとされた。
- 6時48分30秒 放出派出所出庫
- 8時07分50秒 京橋駅到着 (1分遅れ)
- 09分50秒 京橋駅発 (50秒遅れ)
- 8時22分14秒 御幣島駅着(44秒遅れ)
- 23分46秒 加島駅直前の左曲線手前約99mの位置で、ATS-Pにより最大常用ブレーキが作動した
- 24分31秒 加島駅着(41秒遅れ)
- 31分00秒 尼崎駅発(ほぼ定刻)
- 54分43秒 回送列車として宝塚駅ホーム手前140mにある分岐器付近で時速40kの制限速度を約65kで進入し、ATS-SWの非常ブレーキが作動した
- 56分12秒 作動したATSを解除して発車したが、前方の駅構内にある場内信号機が赤だったため、再びATS-SWの非常ブレーキが作動した
- 56分14秒 宝塚駅着(44秒遅れ)
- 高見運転士は2分50秒ほど7両目の運転室にこもった
  - その後車掌は7両目に、高見運転士は1両目に移動した。
- すれ違い様にPの使用区間だと勘違いした車掌が「宝塚駅のホームで、「Pで止まったの」と高見運転士を問いたのですが、「ムスツ」としたまま無視し、運転席に向かった

9時04分前後 宝塚駅発(15秒遅れ)

中山駅発 (25秒遅れ)

川西池田駅発 (35秒遅れ)

北伊丹通過 (約34秒遅れ) 9時13分39秒に通過

- 伊丹駅の所定停止位置約 643m 手前を時速 113k で走行中に、ATS-P の「停車ボイス機能」による「停車です。停車です」と女性の声で 1 回、発せられたが、惰行運転を続けた
- 所定停止位置約 468m 手前を時速 112k で走行中に、ATS-P の「停車警報機能」による「停車、停車」と男性の声で発せられ、その直後に最大の常用ブレーキ (7 又は 8) が使用された

9 時 15 分 43 秒 伊丹駅着 (約 1 分 08 秒遅れ)

- 所定停止位置約 44m 過ぎ 7 両目の運転室にいた車掌が非常ブレーキを操作、その約 3.4 秒後 1 両目の非常ブレーキが作動した
- 約 72m のオーバーランをして緊急停止した
- その直前に、高見運転士はブレーキハンドルを常用ブレーキの最大にし、頭上にある予備ブレーキも使用した

9 時 16 分 10 秒 伊丹駅発 (約 1 分 20 秒遅れ)

車掌が次駅放送をしている最中に、高見運転士から  
車内連絡合図「電話機にかかれ」があった

猪名寺通過 (09 時 17 分 38 秒)

9 時 17 分 50 秒

高見運転士「(オーバーランの距離を)まけてくれへんか」  
車掌「だいぶ行ってるよ」

9 時 18 分 00 秒

塚口駅場内信号手前約 75m で  
最高速度 124~125km 到達

<呼び出し音>

指令員：「こちら指令どうぞ」  
車掌：「5418M の

9 時 18 分 10 秒

塚口駅上がり場内信号機

車掌です。どうぞ」

アクセルを切り惰行運転に入る

指令員：「5418M 車掌、内容どうぞ」  
車掌：「えー、行き過ぎですけども後部限界表示  
およそ 8m 行き過ぎて

9 時 18 分 20 秒

塚口駅通過 (1 分 12 秒遅れ)

運転士と、えー、打ち合わせ上後退で、え、1  
分半の遅れで発車しております。どうぞ」

時速 122km で通過

指令員：「後部限界 8m

塚口駅出発信号機

行き過ぎ。えー、後退、客扱い。えー、



遅れにつきましては、何分でしょうか。  
どうぞ

9時18分40秒

上がり第4閉そく信号機

時速118kmで通過

制限速度70kmカーブに116km  
で進入

車掌：「あ、1分半です。どうぞ。」

指令員：「1分30秒遅れ。えーえー、  
それでは替わりまして、再度、

9時18分50秒

「1」に続き、「3、4」を約0.2秒間、「5」を約0.8秒間、  
「6」を約0.2秒間、「7」を約2.4秒間、「8」の頃に制  
動力の強い常用ブレーキをかけた

5418M 運転士 応答できますか。  
どうぞ。」

9時18分54秒

事故発生

非常・予備ブレーキは運転士の操作ではな  
く、車両の設備が破損し自動的に作動した

指令員：「5418M 運転士

9時19分00秒

応答してください。どうぞ」

出所 朝日新聞 2006年12月20日 毎日新聞 2006年7月30日、12月20日

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」4～16頁、34～37頁より抜粋  
及び作成

(<http://araic.assistmicro.co.jp/araic/commission/hearing.html>)

図表2-5「本件運転士メモ」

		JR宝塚線(上り) 快速
3:00	新三田	③ 45 国 ④ 75 ⑤ 45 ⑥ 68
	三田	⑦ 国
3:15	道場	⑧ 92 道通停 R=80 カ行して=20 R=95 R=80 R=95 R=105
	武田尾	道場合角カ 95 及しカ行して 第3武庫川橋カS 7.1N 102 121
	西宮名塩	⑨ 600 標 520m前
3:30	生瀬	⑩ 87 ⑪ 生瀬木・41本筋 78カ ⑫ 道場標 道場 503m まで R=80
	宝塚	⑬ 木田 停⑭ 木-ム 始点前
3:15	中山寺	⑮ 35カ ⑯ 角カ 80カ R=80 7/4+7 R=80 鈴路角カ 90カ ⑰ 国 1本前 R=80
3:10	西池田	⑱ 90 阪急車カの22m 45 高車 72 ⑲ 反対中継 78
2:20	北伊丹	80カ 鈴路角カ 95カ 13-15角 105カ
1:30	伊丹	⑳ 600 標 半入り
2:20	猪名寺	㉑ 105
	塚口	3本筋 ⑳ ㉑ 67カ 3本筋 ⑳ ㉑ 67カ
3:10	尼崎	㉒ 121

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 福知山線塚口駅～尼崎駅間

列車脱線事故 鉄道事故調査報告書」付図43

(<http://araic.assistmicro.co.jp/railway/bunkatsu.html>)

### (iii) 事故後の車掌の行動

以下に、事故列車に搭乗していた車掌の経歴及び事故時の行動を、表にまとめた。

氏名・年齢	松下正俊(42)
勤務年数	22年1ヶ月(1987/04/01) 入社 車掌経験 15年9ヶ月
事故当時	7両目に乗車

高見運転士との関係	<p>かつて天王寺車掌区で同じ車掌として働く。</p> <p>2004年5月、京橋電車区で運転士と車掌として乗務。</p>
事故前の行動	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 午前9時14分ごろ、伊丹駅でオーバーランした際に、車両2両分にあたる約40mの時点で非常ブレーキをかけた。</li> <li>・ 伊丹駅で快速電車がオーバーランした後、高見運転士から車内連絡電話で「(戻す距離を)まけといてくれ」と頼まれ、時間の遅れもあってこれを了承。正規の停止位置まで戻さずに電車を発車させた。</li> <li>・ 伊丹駅を発車後、松下車掌と高見運転士は車内連絡電話で事後報告の打ち合わせをし、オーバーランを8mと新大阪総合指令所に過少申告した。</li> <li>・ 伊丹駅でのオーバーランで新大阪総合指令所への報告や、おわびの車内アナウンスなどに追われる中、塚口駅付近で車両がガタガタ揺れ始めたため、指令所に『脱線しそうです』と伝えた。</li> <li>・ 直線から制限時速70キロのカーブに進入する際、100キロ以上の速度が出ていたとみられるが、高見運転士に減速などを指示しなかった。</li> </ul>
事故時の行動	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ブレーキレバーの操作以外で、列車を急停車させる場合に使用する列車緊急防護装置(TE装置)を押した形跡もなかった。</li> <li>・ 松下車掌は車内でぼう然と立ち尽くした状態で、近くにいた乗客の男性が「(会社に)連絡しなさい」と促して初めて、携帯電話で事故を報告したが、その後、車外に出たまま戻らず、乗客への避難誘導などはなかった。</li> <li>・ 事故発生の1分後に指令所に無線で「脱線、脱線!」と報告。指令所員は車掌が何を言っているか分からず「はっ?」「えっ?」などと問い返していた。指令所員は9時20分ごろ、車掌の携帯電話にかけて詳しい報告をさせ、車掌はあらためて、急ブレーキがかかり停車したことや脱線を伝えた。</li> <li>・ 車掌は9時半すぎまで携帯電話で、多数のけが人が出ていることや高見運転士の所在が分からないことなどを説明した。</li> </ul>
事故後の行動	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 2006年1月頃、天満労働基準監督署(大阪市)から労災が認定され、休業補償の一部が認められた。</li> <li>・ 精神的なショックなどを理由に2005年4月の事故直後から入院中で、JR西日本は2006年2月から無給の病気休職扱いにしている。</li> </ul>

## 「おれの電車が脱線してもうたんや」事故後 車掌 妻に

「おれの電車が脱線してもうたんや」。

携帯電話を通じて、悲しげな声で妻(38)に伝えた。

「けがは？」

「腰を打った程度や」。

「いつごろ帰れるの？」

「もう一本、桜島線に乗らなあかんから」。

それだけのやりとりで電話は切れた。それ以後、夫は帰宅していない。

それからは携帯電話のやりとりが二回ほど。

「警察の言うことをきちんと聞いて。ちゃんとしいや」と励ます。

「うん」と涙声で。

伊丹駅でのオーバーランを高見隆二郎運転士と短く口裏合わせしたことについて

「何でそんなことしたん？」

「厳しいやん。高見君が処分を受けてしまう」。

「組合を通じて何か言うても聞き流すだけ。会社は冷たい」とこぼすのも聞いた。

「事故は絶対に起こしたらあかん。ゼロや」が口癖だった夫。

「責任はかぶらなあかん。そう思っているに違いない。自殺でもしたら…」。

「気落とさんと、頑張りや」。夫への携帯電話で努めて明るく振る舞った。

「分かった」。夫はそう答えるだけだった。

高見運転士とは、かつて天王寺車掌区で同じ車掌として働いた仲。昨年五月、京橋電車で運転士と車掌として乗務するようになったのも「何かの縁」と感じていた。

「旨わんといてくれ」。そう頼まれたら、断れない。「なれ合い」があった。

妻から見ても、夫の勤務は過酷だった。天王寺車掌区とは違って、運行区域は拡大した上、神戸、大阪、京都の大都市圏を縫う過密なダイヤ。比較にならない乗降客と駅の多さで夫の神経はくたくただった。帰宅しても、すぐ横になり寝息を立てることが増えた。上司から課される厳しい切符の売り上げノルマ。JR西日本を取り巻く経営環境が厳しいのは分かっている。それでも京橋に移ってからは、夫はずいぶん思苦しそうだった。

百人以上の犠牲者を出した脱線事故。安全神話を誇る日本の鉄道会社としてはあってはならないことだ。自分の夫はその電車で車掌として乗務していた…。

一人一人の犠牲者におわびしなければならぬ気持ちは痛いほど感じている。

出所 神戸新聞 2005年4月30日より抜粋

## 第2章注

- 1) 兵庫県 JR 福知山線列車事故検証委員会「兵庫県 JR 福知山線列車事故検証報告書」  
([http://web.pref.hyogo.jp/pa18/pa18\\_000000002.html](http://web.pref.hyogo.jp/pa18/pa18_000000002.html)) (2006年11月20日閲覧)  
JR 西日本旅客鉄道「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25日閲覧)  
国土交通省 航空・鉄道事故調査委員会  
(<http://www.mlit.go.jp/araic/>) (2006年12月20日閲覧)
- 2) 中日新聞 2005年4月28日より一部抜粋・編集
- 3) 西日本新聞  
(<http://www.nishinippon.co.jp/>) (2006年9月30日閲覧)  
神戸新聞 Web News  
(<http://www.kobe-np.co.jp/>) (2006年9月30日閲覧)  
読売オンライン  
(<http://www.yomiuri.co.jp/>) (2006年9月30日閲覧)  
朝日新聞 朝日コム 尼崎・列車脱線事故  
(<http://www2.asahi.com/special/050425/index.html>) (2006年9月30日閲覧)  
毎日新聞  
(<http://www.mainichi-msn.co.jp/>) (2006年9月30日閲覧)  
日本経済新聞
- 4) 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」32, 33頁  
(<http://araic.assistmicro.co.jp/araic/commission/hearing.html>) (2006年11月閲覧)
- 5) 同上、38頁 (2006年11月閲覧)
- 6) 同上、39, 40頁 (2006年11月閲覧)
- 7) 同上、40, 41頁 (2006年11月閲覧)
- 8) 同上、34～36頁 (2006年11月閲覧)
- 9) 国土交通省 航空・鉄道事故調査委員会  
(<http://www.mlit.go.jp/araic/>) (2006年10月25日閲覧)  
神戸新聞 Web News  
([http://www.kobe-np.co.jp/news\\_now/ama\\_dassen.html](http://www.kobe-np.co.jp/news_now/ama_dassen.html))  
2005年4月26日・2005年4月28日・2005年4月30日・2005年5月5日・2005年5月6日  
2005年9月6日・2005年9月21日より一部抜粋・編集  
神戸新聞 Web News 特集 JR 尼崎脱線事故  
([http://www.kobe-np.co.jp/news\\_now/ama\\_dassen.shtml](http://www.kobe-np.co.jp/news_now/ama_dassen.shtml)) (2006年9月30日閲覧)  
読売オンライン 特集 尼崎・脱線事故  
(<http://www.yomiuri.co.jp/feature/fe5000/>) (2006年9月30日閲覧)

朝日新聞 朝日コム 尼崎・列車脱線事故

(<http://www2.asahi.com/special/050425/index.html>) (2006年9月30日閲覧)

毎日新聞

(<http://www.mainichi-msn.co.jp/>) (2006年9月30日閲覧)

日本経済新聞

2006年4月8日より一部抜粋・編集 (2006年9月30日閲覧)

共同通信 兵庫・尼崎脱線事故

(<http://topics.kyodo.co.jp/feature06/>) (2006年9月30日閲覧)

産経新聞

(<http://www.sankei.co.jp/main.htm>) (2006年9月30日閲覧)

中日新聞

2005年4月28日より一部抜粋・編集 (2006年9月30日閲覧)