

付録－ 1 － 1

運転士アンケート質問表

## 質問項目・回答用紙

※以下は、すべて福知山線事故（2005年4月25日）の当時、及びそれ以前のことについてお尋ねするものです。

※イ、ロ、ハ……のいずれか一つに○をお付け下さい（ただし、設問によっては複数回答可のものもあります）。また、具体的数値やご意見等を書いていただく設問もありますので、その場合はお手数ですが、各事項をご記入ください。

## 事故現場の曲線部の運転経験等について

1. 事故現場の曲線部を運転（乗務）したことがありますか。

イ ある〔→問2・3へ〕

ロ ない〔→問4へ〕

2. 事故現場の曲線部を速度制限70km/hを超えて運転した経験はありますか。

イ 70km/h超の運転経験が数回ある（そのうち最高速度は \_\_\_\_\_ km/h程度）

ロ 70km/h超の運転経験が1回ある（ \_\_\_\_\_ km/h程度）

ハ 70km/h超の運転経験はあるが詳細は記憶していない

ニ 70km/h超の運転経験はない

3. 問2で「速度制限70km/h超の運転経験がある」と回答された方：その理由を次から選んでください（複数回答可）。

イ ダイヤ維持のため

ロ 回復運転のため

ハ ブレーキ操作の遅れ

ニ うっかり・雑念

ホ 睡魔のため

ヘ その他（具体的に： \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_）

4. 事故現場手前の直線部（上り線の塚口駅～事故現場付近）で速度制限120km/hを超えて運転した経験はありますか。

イ 120km/h超の運転経験が数回ある（そのうち最高速度は \_\_\_\_\_ km/h程度）

ロ 120km/h超の運転経験が1回ある（ \_\_\_\_\_ km/h程度）

ハ 120km/h超の運転経験はあるが詳細は記憶していない

ニ 120km/h超の運転経験はない

5. 問4で「120km/h超の運転経験がある」と回答された方：その理由を次から選んでください(複数回答可)。

- イ ダイヤ維持のため
- ハ うっかり・雑念
- ホ その他
- ロ 回復運転のため
- ニ 睡魔

(具体的に： \_\_\_\_\_ )  
\_\_\_\_\_ )

6. 事故現場の曲線部において、スピードを出しすぎると脱線することがあり得る、と思っていましたか。

- イ 脱線の危険性を感じたことはなかった
- ロ 何らかの理由で減速できない場合、脱線の危険性があると感じていた
- ハ わからない
- ニ そんなことは考えたことがない

7. 事故現場の曲線部は、何km/h程度までなら脱線せずに走行できると思っていましたか。

- イ ( ) km/h程度
- ロ わからない

8. 事故現場の曲線部は、手前の直線区間の最高速度120km/hから曲線部の70km/hへと大幅な減速が必要でしたが、そのことで福知山事故が発生するまで、何か不安や緊張感を感じたことはありましたか。

- イ ない
- ロ ある

9. 問8で「ある」と答えた方：その内容を記述ください。

( \_\_\_\_\_ )  
\_\_\_\_\_ )

**事故現場におけるATSの整備について**

10. 事故現場の曲線部手前に、事故発生以前から速度照査型ATSの設置が必要と思っていましたか。

- イ 必要と思っていなかった
- ハ 必要と思っていた
- ロ わからない
- ニ すでに設置されていると思っていた

## 宝塚線の特徴について

1 1. 福知山線事故当時、宝塚～尼崎間のダイヤについてどのように感じていましたか。

- イ 余裕がないと感じていた
- ロ 朝夕の通勤・通学時間帯は余裕がないと感じていた
- ハ 特に問題があるとは感じていなかった
- ニ 何とも言えない

1 2. 宝塚線（宝塚～尼崎間）では他線区と比べて運転上、特に負担を感じることはありませんでしたか。具体的に記述ください（何項目でも結構です）。

- ・
- ・
- ・
- ・
- ・

1 3. 宝塚線にはたくさんの曲線がありますが、事故現場の曲線について特別な意識を持っていましたか。

- イ 特別な曲線だという意識はなかった
- ロ 多くの曲線の中で運転する上で注意が必要な曲線だと思っていた
- ハ どちらとも言えない

## 会社の考え方について

1 4. 会社は、「運転士は曲線の制限速度を大幅に超えて運転することはないものと考えていた」と言っていますが、これに関して、どのように思いますか。

- イ 会社の見解と同じように考えている
- ロ わからない
- ハ 会社の見解はおかしいと思う

（付問 14）ハと回答した方：その理由を記述ください。

( \_\_\_\_\_ )

15. 会社は、「曲線部は信号や分岐器のように条件によって運転方法が変化するものではなく、また運転士は線形等を熟知しているので、信号、分岐器と比べると事故発生の危険性は相対的に低い」と言っていますが、これに関してどのようにお考えですか。

- イ 会社の見解と同じように考えている
- ロ わからない
- ハ 会社の見解はおかしいと思う

(付問 15) ハと回答した方：その理由を記述ください。

( \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ )

16. 会社は「貨物列車、とりわけ貨車と電車とでは、脱線の条件が違う」と言っています。これに関して、どのようにお考えですか。

- イ 会社の見解と同じように考えている
- ロ わからない
- ハ 会社の見解はおかしいと思う

(付問 16) ハと回答した方：その理由を簡単に記述ください。

( \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ )

### 列車の脱線について

17. 福知山線の事故が発生するまでに、自分の運転のしかた如何で、電車が脱線するかもしれないと思ったことはありますか。

- イ ない
- ロ ある

18. 福知山線の事故が発生するまでに、曲線における過去の鉄道事故を事例にしながら速度超過の危険性の社内教育を受けたことはありましたか。

- イ あった
- ロ なかった
- ハ 記憶にない

## 「日勤教育」などについて

19. 福知山線の事故発生当時まで、いわゆる「日勤教育」をプレッシャーとして感じていましたか。

イ 感じていた                      ロ わからない                      ハ 感じたことはなかった

20. 福知山線の事故発生当時まで、乗務中に大きなミスをしたことがありますか。

イ ある                                  ロ ない

21. 問~~20~~<sup>20</sup>で「ある」と回答した方：そのときどのように感じましたか(複数回答可)。

- イ 日勤教育のことがとても気になった
- ロ なるようにしかならないと思った
- ハ どう隠そうかと考えた
- ニ 何故、あんなミスをしてしまったのかと、そればかり悔んだ
- ホ パニック状態になった
- ヘ 職場へ帰るのが怖かった
- ト 言い訳、言い逃れの理由を考えた
- チ その他

(具体的に： \_\_\_\_\_ )

22. 問~~21~~<sup>20</sup>で「ある」と回答した方：問~~21~~<sup>21</sup>でお答えいただいたことが原因となって、同一乗務時間中に再度ミスをしてしまったことがあますか。

イ ある                      ロ ない                      ハ しそうになった

## 福知山線事故の原因について

23. あなたは、福知山線事故の原因をどのように考えていますが(考えうる項目を列挙してください)。

- ・
- ・
- ・
- ・

24. 福知山線事故、事故調の事故調査報告書、会社、国等に関して何かご意見があれば自由に記述ください。

あなたご自身について教えてください

①お名前 ( )

②年 齢 ( ) 歳

③現在の状況 (いずれかに○印を付け、該当事項を記入ください)

イ 現在の所属職場 ( ) 電車区・列車区

ロ ( ) 年にJRを退職

④2005年4月25日の福知山線事故当時の所属先について

事故当時 ( ) 電車区・運転所・鉄道部所属

⑤ 2005年4月25日の福知山線事故当時、運転士歴何年目でしたか。

( ) 年目

ご協力ありがとうございました。