

## 第 1 部

J R 西日本福知山線事故調査に関わる不祥事問題の検証

## I JR西日本による事故調委員等への接触・働きかけ

### 1. 問題の所在

平成18年のゴールデンウィークの頃から、平成19年6月28日に事故調により福知山線事故の調査報告書が公表されるまでの1年余の間に、JR西日本の役員・社員によって事故調委員へ接触・働きかけが行われ、その過程で事故調委員から調査活動に関する情報がJR西日本側へ漏えいするなど、事故調の公平性や信頼性を損なう重大な問題が発生した。

JR西日本が設置したコンプライアンス特別委員会の「最終報告書」（以下、「コンプラ報告書」と呼ぶ）によれば、JR西日本関係者の事故調委員への接触・働きかけは、①山崎正夫社長による山口浩一委員（当時）への接触、②佐藤泰生委員（当時）への接触、③宮本昌幸委員（当時）への接触、④楠木行雄委員（当時）との接触の、4つがあったとされる。

これらのうち、佐藤委員ならびに宮本委員への接触は、後で詳述するように、土屋審議室長（当時）の指示のもとに、事故調関係の対応窓口であった「福知山線列車事故対策審議室」（以下、審議室と呼ぶ）が組織的に対応していることから、「審議室ルート」による接触と見ることができる。また、楠木委員との接触は、後述するように、情報の入手を目的としたものではなかったと考えられることから、JR西日本関係者による情報の入手などを目的とした事故調委員への接触・働きかけは、次のように山崎社長ルートならびに審議室ルートの2つのルートで行われたといえる。

i) 山崎社長－山口委員ルート

ii) 審議室ルート

その1：土屋審議室長－審議室担当者－佐藤委員

その2：土屋審議室長－審議室担当者－宮本委員

以下、情報の入手を目的とした3つのルートでの接触・働きかけ、ならびに楠木委員との接触について、事実関係の確認や、動機及び背景の解明などを行う。加えて、事故調が主催した意見聴取会（平成19年2月1日開催）の公述人候補者に対しても、JR西日本側から働きかけが行われていたことから、これについても検証する。

### 2. いつ、どのような接触・働きかけが行われたのか

検証チームが実施した関係者からのヒアリングや「コンプラ報告書」などによれば、各ルートの事実関係は以下のとおりである。

## (1) 山崎社長—山口委員ルート

### 1) 接触のきっかけ

検証メンバーによる山崎社長からのヒアリングによれば、同氏は社長就任の際、多数のOBから「JR西日本は大変だ、何とか支援できないものか」などという激励の手紙や電話をもらった。こうしたOBの激励がきっかけとなって、運転系統の先輩＝後輩という関係で国鉄時代からの知り合いであった山口委員に電話することを思いついた。平成18年のゴールデンウィークの頃に、山口委員に電話をかけ、意見聴取会のことについて尋ねたことが最初の接触であったという。

最初の接触以降、山崎社長と山口委員は、電話でのやり取りのほか、6回にわたって直接会い、食事をともにしたこともあった。それ以外に、安全推進部担当部長（当時）の前田昌裕氏が両氏の連絡役を務め、前田氏経由で頻繁に山口委員からの情報が山崎社長に伝えられていた。その主な手段はメール（e-mail）であった。

両氏の連絡役であった前田氏は、国鉄時代の昭和59年頃、配属先の所長であった山口委員と初めて会った。その後、二人とも鉄道マニアだったこともあって、懇意な関係となり現在に至っているという。前述したように、当時、JR西日本における事故調関係の対応窓口は審議室であったことから、山崎社長と山口委員の連絡役は審議室の担当者が行うのが本来であったが、山口委員と旧知の間柄にあった前田氏が連絡役となった。

### 2) 接触時の状況

#### ア. 山崎社長と山口委員の接触時の概要

前述したとおり、山崎社長と山口委員は6回にわたって直接面談するとともに、電話でもやり取りを行っている。こうした接触について、山崎社長は検証メンバーに対して、「意見聴取会のスケジュールが一番知りたかった。それが一番重要と考えていた。意見聴取会のスケジュールを聞いたのが、何月何日だったかということは記憶にないが、公になる前に山口委員から聞いていた。公示日のかなり前だったと思う。こうしたことを聞くのは、あまり良いこととは思っていなかったが、スケジュールの情報は役に立った」と述べている。

山崎社長は山口委員から情報を入手しただけでなく、調査報告書の記述の再考を要請している。「コンプラ報告書」によれば、この要請は平成19年6月8日に行われているが、この点に関して山崎社長は、検証メンバーに対して、「調査報告書の公表をひかえ、社内では（平成19年）5月31日に、同報告書案に関して会社としての意見を事故調に提出する、という正式な手続きに入っていた。調査報告書の日勤教育の評価に加えて、『同曲線への曲線速照機能の整備は優先的に行うべきものであったものと考えられる』という記述には異論が続出した。転覆限界速度が、104km/h、その手前の区間の最高速度が120km/hだから『優先的に行うべき』とあるが、我々は、転

覆限界速度というものを当時は全く考えていなかったし、適切な言葉とも思わなかった。そこで、『優先的に』という部分について、山口委員に再考をお願いした。『優先的に』は、『後出しじゃんけん』であるという言い方もした。山口委員もその点については理解してくれたと思った」と述べている。

一方、山口委員は、山崎社長と接触したときの状況を次のように述べている。

「山崎社長に会ったのは平成18年の春だった。そのときは、『信頼できる部下は前田氏1人しかいない』と嘆いていた。それから何ヶ月か経ってから、自分が会社を引っ張っていくためには、事故調の議論の方向を知りたいのだと言ってきた。山崎社長は運転屋だから技術関係はわかっている。だから、調査報告書の内容を教えてくださいと言っていない。JR西日本をどういうふう引っ張っていくか相談する相手がないので、『JR西のこういう面が悪いというような議論はないか』とか、『どの点が悪い』とか、そういう話を聞かせて欲しいと言っていた。調査報告書の内容についても、会うようになって半年ぐらひは、第2章（事実関係）までの話だったので、彼は、列車課にもいたし、運転部長もやっているのだから全部わかっているから全然聞かなかった。そこまでは事故調が調べたとおりだと言っていた。その後、第3章の解析になってからいろんな話になった。」

#### イ. 安全推進部担当部長と山口委員との接触時の概要

安全推進部担当部長の前田氏は、国鉄時代の部下という関係もあって山口委員と懇意な間柄にあり、山崎社長と山口委員との間の連絡役を務めた。前述したとおり、職務上からいけば、山崎社長と山口委員との連絡役は審議室担当室長（当時）の生駒隆生氏が務めるのが本来であった。しかし、山口委員は、生駒氏の代わりに前田氏を連絡役に選んだ。これは、山口委員は生駒氏が大阪支社長（当時）の橋本光人氏など井手正敬氏（元会長）に近い立場の人物に繋がっていると考え、「生駒氏からいろんなことが筒抜けになる」ことを危惧したためという。

前田氏と山口委員との連絡は、直接接触して行われることもあったが、通常はメール、そして郵便という方法も使われた。

メールの頻度は、平成19年の春頃までは「ひと月に1回程度であった」と前田氏は述べているが、調査報告書の審議が大詰めの段階となった平成19年5月頃から6月までは、事故調の委員会が開催されるたびに、審議の状況を知らせるメールが山口委員から前田氏宛に送信されている。そして、届いたメール等の内容は、その都度、山崎社長に報告されていた。また、時として、前田・生駒両氏にメールが送信されている。このほか、委員会の審議資料のコピーが郵送で前田氏に送付されたこともあった。

さらに、前田氏は、事故調が意見聴取会用の「事実調査に関する報告書の案」（以下、「事実調査報告書の案」と呼ぶ）を公表した2日前の平成18年12月18日、なら

びに最終の調査報告書を公表した3日前の平成19年6月25日に、いずれも東京・上野の運転協会において山口委員と接触した。1回目も2回目も、時間は20分程度であったという。この2回の接触の目的は、「事実調査報告書の案」及び最終の調査報告書のコピーの入手にあった。

連絡役を務めた前田氏は、検証メンバーに対して、山口委員から情報が提供されていたことについて、「メールで事故調の情報を漏らして良いのか、少し心配だったので、私の方からメールで返事をするときは、『差し障りのない可能な範囲で教えてください』ということは書いていた。『これ位はいいかなあ』と漠然とした感じを持っていた。今から思えば、少しずつ情報の範囲が広がっていったので、感覚が麻痺していたのかもしれない」と述べている。

また、山口委員から「事実調査報告書の案」及び調査報告書のコピーを入手したことについては、「広報室にいた経験から、広報案件があると記者に事前レクするので、そのタイミングなら問題ないのではないかと思った。極めて浅はかで、今となってはやってはいけないことだったと思うが、当時は広報の延長という意識があって、そのタイミングでもらうことは、すれすれセーフだと思っていた」と述べている。

### 3) 山崎社長－山口委員ルートに関する他の役員認識

それでは、山崎社長と山口委員との間で接触があり、山口委員から情報提供が行われていたことについて、当時のJR西日本の他の役員は、どの程度、あるいはどのように認識していたのであろうか。

まず、福知山線事故発生時の会長であった南谷昌二郎相談役（当時）は、検証メンバーに対して、山崎社長と山口委員が接触していたこと、及び山口委員から情報が提供されていたことについて、「そのことを知ったのは平成21年9月に、これらの不祥事が公になったときで、それまでは知らなかった」と述べている。「事実調査報告書の案」や調査報告書のコピーが、事故調から正式発表される数日前に山口委員から提供され、それがJR西日本の拡大企画会議の場などで配布されたことについても、「マスコミから流れてきているものと考えていた」としている。

福知山線事故発生時の社長であった垣内剛取締役（当時）も、南谷相談役と同様に、そうした事実を知ったのは「平成21年9月25日に不祥事問題が表面化したとき」で、調査報告書のコピーについても「マスコミに対して事前説明があったと聞いていたので、マスコミから流れてきているものと考えていた。これまでも事前説明があった場合には、マスコミルートから情報が流れてくることは時々あったので、そのように考えた。個人的には、事故調はマスコミには公表前に知らせるのに、なぜ当社には知らせないのかというふうに思っていた」と述べている。

また、土屋審議室長は、「生駒氏が知っている山口委員がいるとは聞いていて、ときどき情報は得ていたが、山崎社長が当時どのような動きをしていたかは全く知らなか

った。山崎社長と山口委員が接触していたということは相当後になってから知った。私には運転関係の人脈はなく、今回の不祥事は組織的なものであるとの指摘を受けているが、全体で意思統一をして、分担して情報を集めるという形ではやっていなかった。各自がそれぞれの縁、思いで動いていた。組織的な接触に見えるかもしれないが、組織的に分担してやっていたものではなく、早く情報を入手したいという共通の思いから、それぞれが動いたのだらうと思う。山崎―山口ルートが存在はかなり後になって知った。山口委員から情報を提供されていたことを知っていたのは、若干名だと思う」と述べている。

土屋氏の前任の審議室長で、その後副社長に就任した丸尾和明氏は、山崎社長―山口委員ルートの存在を知ったのは、平成18年8月に山口委員から来たメールを前田氏に見せられたときのことで、『もう疲れたので寝ますよ』などというようなことが書かれてあったので、『なんだ、このメールは』と思い、『山口さんって誰?』と前田氏に尋ねたら、『事故調の委員で、国鉄時代の上司』と答えたので、『ふーん』という感じで受け止めていた」と述べている。その後、山口委員から情報を得ていることをはっきりと知ったのは、「平成18年12月18日に『事実調査報告書の案』をもらった時点だった。今日、公述人のメンバーが決まって、『事実調査報告書の案』を発送した、という内容の山口委員からのメールを見た。その時点で山口委員からのメールを見たのは3回目だったと思う」と述べている。

しかし、山崎社長は、「丸尾副社長が会社を動かしていたので、彼の協力なしには何も始まらないので、いつかははっきりしないが、比較的早い段階で山口委員から情報をもっていることは話していたと思う」と述べており、また、前田氏も、「安全推進部は鉄道本部の中の一つで、担当の上司だったので報告を上げるという感じで、丸尾副社長にはほとんどのメールを持って行った。山口委員からの提供された情報は山崎社長、丸尾副社長のほかには渡していない」と述べていることから、丸尾副社長は早い時期から、メールで山口委員から情報が寄せられていることを認識していたと考えられる。

## (2) 審議室ルート

### 1) 土屋審議室長―審議室担当者―佐藤委員

#### ア. 接触のきっかけ

JR西日本は、平成17年11月に、事故調対応の窓口として審議室を設置した。初代室長は前述したとおり丸尾和明氏で、二代室長が平成18年6月から平成21年10月までその任にあった土屋隆一郎氏である。平成18年6月に着任した土屋審議室長は、検証メンバーによるヒアリングによれば、「審議室長になり、交通整理役として各部署に準備をさせなければいけないことから、事故調委員、マスコミ、大学の先

生、誰でも情報があるなら、あった方が良くないということ、とってきて欲しい」と部下に指示した。特に、自身は事故調委員との誰とも面識はなかったことから、審議室兼務となった技術部マネジャー（当時）の鈴木喜也氏が佐藤泰生委員と「長年の師弟関係」にあり、よく会っていると聞き、「会う機会があれば聞いておいてくれよな」と審議室の幹部ミーティングの場で話した。「マスコミや意見聴取会にきちんと対応したいという思いから」であったという。

これに対して、鈴木氏は、「どこまでを業務上の指示というのかわからないが」としつつも、土屋審議室長から佐藤委員と接触するようにとの指示があったとし、「当時の審議室は、兼務メンバーは多く、私は技術主幹担当として名前を連ねたのだと思っているが、事故調委員からの情報収集も暗に期待されているとは感じていた」と述べている。

土屋審議室長の指示を受けた鈴木氏が、共通の知人であるA氏（国鉄OB）を介して佐藤委員にコンタクトしたのは平成18年9月14日のことである。会場場所は東京の台湾料理店で、その後も平成19年6月22日の接触まで初回を含めて9回、同じ料理店でA氏同席のもとで接触が行われている。後述するように、鈴木氏と佐藤委員は、佐藤委員が福知山線事故の調査にかかわる以前から先輩＝後輩として会食などをする関係にあったが、鈴木氏が情報の入手を意図して佐藤委員と接触したのは平成18年9月から19年6月までの期間中の9回であった。

#### イ. 佐藤委員と技術部マネジャーの関係

鈴木氏によれば、佐藤委員とは国鉄時代の昭和58年～62年頃までの4年間、構造物設計事務所において上司と部下という関係で一緒に仕事をした経験があった。鈴木氏は入社したばかりで、佐藤委員は分岐器が専門の「大先輩」であったので一から教えてもらい、大変世話になり、今でも尊敬している。その後、JRになって佐藤委員が鉄道総研（鉄道総合技術研究所）に移籍してからも、年に1～2回会っていたという。

一方、佐藤委員によれば、鈴木氏とは構造物設計事務所時代に知り合った。その後も、連絡を取り合っていた。鈴木氏が東京に来たときや、自分が大阪に行ったときなどに会っていた。鉄道総研時代には、鈴木氏がJR西日本の鉄道総研の担当者だったので、ちょうどカウンターパートでもあった。自分の後輩だし、将来構造物関係の仕事を引き継いで欲しいと思っていたという。

#### ウ. 接触時の状況

佐藤委員と鈴木氏は、前述したように、平成18年9月から平成19年6月にかけて、全部で9回（平成18年9月14日、10月27日、12月1日、平成19年1月23日、2月19日、4月12日、5月18日、6月8日、6月22日）接触している。鈴木氏によれば、時間は毎回、1時間から1時間半程度で、長くても2時間未

満だったという。

事故調委員と原因関係企業の社員が非公式に接触したことについて、鈴木氏は検証メンバーに対して、「今は申し訳ないと思っているが、当時は、1～2時間くらい会話をすることが会社のためになるのであればと思っていた。まずいと思ったら途中でやめたと思うが、そこまで考えていなかった。自分は技術部の仕事をしていたので、事故の直接担当ではなかったが、担当の者が記者会見で苦しんでいるのを見ていたから、少しでも情報があれば彼らの助けになるのではという思いがあった。9回も会っていれば何か情報が得られるのではないか、という気持ちは少しはあった。後から考えると軽率だったと思う」と述べている。

検証メンバーの「知り合いの佐藤委員が鉄道部会長だから、事故調が調査報告書を作成する際、手心を加えてくれるのではないかという期待感もあったのではないのか」という問いに対しては、鈴木氏は「そのようなことは全く考えていなかった。私自身は手心を加えるよりは、むしろしっかり書いてもらった方が良いという思いが当時は強かった。誰が悪いのかどうかという話では議論が進まないで、100%悪いとしなければ、次に行けないという気持ちが強かった」と答えている。また、「会ったときは、私もそうだが、佐藤委員はかなり気を遣っていた。106名もの乗客が亡くなるという大きな事故の担当になったので、調査報告書で二度と同種事故を起こさせないようにしたい、科学的、客観的な事故調査で正しい施策を作り、再発防止をすることが私の最大の仕事であると言っていた」と述べている。

一方、佐藤委員は、「例えば、意見聴取会がいつ行われて、誰が公述し、過去にどういうふうを実施されてきたかなどのような情報は、全く事務的な話である。事故調の事務局を通じてJR西日本側に伝えておくべき話で、それをやってないというから、JR西日本は怒るだろうと後から思った。自分は、情報漏えいなど全くするつもりはなかったので、鈴木氏には、『今は決まっていないから僕は知らない』『いつやるかなんていうのは事務局の話だ』『事務局に聞いてくれ』などと答えた。そういう話は、決まれば事務局が教えるのが当たり前だと思っていたので、事務局に聞いてくれと何回も言った」と述べている。

#### エ. 佐藤委員に提示された「質問票」

審議室は、佐藤委員から情報を入手するにあたって、審議室担当室長（当時）の望月康孝氏らが中心となって、必要な項目を整理した「質問票」を作成している。佐藤委員と会った際に、鈴木氏はこれをもとに情報を引き出そうとしていた。

土屋審議室長はこの「質問票」について、「鈴木氏や望月氏には、具体的に何を聞けという指示ではなく、取れる情報はとってくれと言った。日勤教育、ダイヤ、安全管理体制、これらについて議論になっているのは皆知っていたので、「質問票」とは、それをもとに作成されたメモのことである」と述べている。また、望月氏は、「このメモ



は、私個人が作成したのではなく、みんなで気になっていることをまとめたもので、ダイヤ、日勤教育、安全管理体制などの項目を書きとめている。特にダイヤと日勤教育の2点はみんなの気になっていたことで、世の中に理解してもらえるように説明しなければと考えていた」と述べている。

鈴木氏も、「審議室担当室長の望月氏からメールでメモをもらったので、これを聞いて欲しいということだと思った。そのメモを参考にして佐藤委員に2回ほど質問した。佐藤委員の『そんなこと言えない』や『そんなこと知らない』などの答えをもとに〇×を付けた。日勤教育については、佐藤委員の答えは『言えるわけがない』というものだったので、〇を付けたと思う。佐藤委員はガードが固かった。意見聴取会の開催日が、最初は年内という話があったらしいが、ある時点で『年内は無理だよ』と佐藤委員から聞いて、それを会社に伝えた。会社にとって役に立ったのかどうかは、私は伝えただけだから、そこから先の話はわからない」と述べている。

一方、佐藤委員は、「前から『私が喋れることがあったら喋ってやるよ』と言っていたが、教えられることと教えられないこととある。「質問票」は基本的に、私がどう思っているかを聞いたものだというふうに理解している。どのような項目があったかは正確に覚えていないが、単純なもので、例えばダイヤとかATSとかの項目があったように思うが、委員会審議がそこまで行っていない段階での話だった。2回この「質問票」を使って聞かれたと思う。初めに〇×をつけて、それから、誰がどういうふうに意見聴取会の公述人を決めるとか、後の方はそのような話だったと思う。そのようなことは、学識経験者とか、原因関係者とか運営規則に書いてある話なので、『そんなものは法令で決まっている話だ』と言った記憶がある」と述べている。

オ. 技術部マネジャーと佐藤委員との接触に関する他の役員の認識

鈴木氏と佐藤委員が接触していたことについて、土屋審議室長は、「山崎社長、丸尾副社長から直接に情報収集をしろと言われたわけではなく、独自の判断だった。私自身は、山崎社長にも丸尾副社長にも鈴木氏から上がってきた情報を報告していない」と述べていることから、検証メンバーはヒアリングの際に、山崎社長ならびに丸尾副社長にこの点について質した。これに対して、山崎社長からは「私はたまたま山口委員をよく知っていたため、情報をもろうことに走ってしまった。私が欲しい情報（意見聴取会のスケジュールなど）は得られていたので、その他のルートには無頓着だった。土屋審議室長が情報を集めていることは薄々知っていたが、気にしていなかったし、土屋審議室長に情報を収集するよう指示したこともない」との返答を得た。また、丸尾副社長も、「佐藤－土屋ルートのことには知らなかった。佐藤委員を見たのは意見聴取会のときが初めてだ」と述べていることから、鈴木氏と佐藤委員が接触していたことについては認識していなかったと思われる。

## 2) 土屋審議室長―審議室担当者―宮本委員

審議室担当室長の望月氏は、国鉄OBの宮本昌幸委員と4回にわたって接触している。

望月氏が、宮本委員の国鉄時代の同期の仲介により同委員と初めて接触したのは、平成19年1月29日のことで、車両担当部長（当時）の松岡俊宏氏とともに宮本委員の本務先の明星大学の研究室を訪ねた。そして、その後も、同年3月2日、4月2日、6月1日と望月氏は単独で、宮本研究室を訪ねている。訪問時間は毎回1時間程度であったという。

そのときの状況について、望月氏は検証メンバーに対して、「相手がこれ以上聞きたくないなと思っている様子はわかるので、嫌がっているようであれば、学生の話とか世間話をしてきた。もう来るなどは言われなくなかったので、宮本委員の嫌がることは聞かなかった。結果的には世間話の方が多かったと思う。口では言わなかったが、『ここからは入ってくるな』というのが、宮本委員の視線でわかった」と述べている。

一方、宮本委員は、「望月氏は、いろいろ言ったのかもしれないが、あまり良く憶えていない。望月氏が明確に何を言ったか、どういうミッションを果たそうとしたのかについて明確に伝わって来なくて、いろいろ言っているなという感じで、訴えようとしている内容について明確な感じを持たなかった。こちらから言ったこと以外は、ひたすら、はあはあと言って聞いていた感じで推移した」と述べている。

## (3) 垣内取締役と楠木委員との接触

垣内取締役によれば、楠木行雄委員とは大学時代からの友人で、卒業後も運輸省と国鉄・JRの関係で「何度も仕事を一緒にさせてもらった」ことがある関係だという。楠木委員と接触した経緯・状況について垣内取締役は次のように述べている。

「平成18年12月27日に御用納めで鉄道局にあいさつに行つたついでに、12月20日に『事実調査報告書の案』も公表されていたので、ねぎらう意味もかねて『お昼でもどうだ』と彼を食事に誘ったら応じてくれた。話した内容はよもやま話を中心であった。気楽に会って、気楽に話しただけなので、このように問題化するとは全く考えていなかった。楠木委員と会ったことは、情報漏えいには関係していないので、コンプライアンス特別委員会に話すかどうかは迷ったが、後でわかって誤解を受けるようなことがあってはならないと考え、敢えてコンプライアンス特別委員会のヒアリングの場で公にした。後になって、同じ12月27日に山崎社長と審議室担当室長が井口先生に、丸尾副社長が小野氏に意見聴取会での公述の要請をしていることを知って、大変な日に楠木委員と会ってしまったと思った次第だ。」

一方、楠木委員は垣内取締役と会食したことについて、次のように述べている。

「JR西日本というのは、やや非常識なところがある会社で、ああいう事故があっ

たのに、社長名や副社長名で年賀状を出すのではないかと思った。そのときの社長が垣内氏だったから、(平成17年の)12月初めに、垣内氏宛に寒中見舞状を出した。寒中見舞状には『まさか年賀状を出さないでしょうね』『テレビで見ると随分やつれてるけど体には気をつけてください』ということを書いた。その後、(平成18年の)2月に彼は社長を辞して常勤の取締役になった。その年の12月20日に、『事実調査報告書の案』をまとめて一段落したと両者とも思って、彼から国会をはじめ、あちこち回るの、そのついでに回りたいという話があって、会ったというのが真相である。」

### 3. なぜ働きかけが行われたのか

#### (1) なぜ働きかけが行われたのか

##### 1) 山崎社長の動機

山崎社長は、山口委員への接触・働きかけの動機について、検証メンバーによるヒアリングのなかで、「私は落下傘で社長になったため、普通は社長になる場合、周りを固めるものだが、それもできなかつた。私自身が考えるしかなかつた。私に何ができるかを考え、何がネックになっているのか、崩れかけている会社をもち直す、元に戻すところぐらいまでは最低限やらなくてはと考へた。あとは辞めてもいい覚悟だつた。人脈もほとんどなかつたので、引き受けるからには何かをしないといけないと思ひ、それが結果的に会社防衛に走つてしまつた。会社防衛のために何ができるのか、自分の出来る範囲で情報をとりたひという思ひだつた」と述べている。

また、公述人候補者に対する働きかけについては、「平成19年2月1日の意見聴取会の公述書をまとめるまでは、この事故の原因は、会社の問題ではなく個人の問題にあると言ひたかつた。これが会社内の大多数の意見であつた。本件運転士は、あの線区をかなりの回数運転している。普通の状態であれば、あんなスピードで入つていたのは考へられないことで、よほどのことがあつたのではないか。個人的な問題が大きいのではないかと考へていた。運輸、安全といった事故防止を考へるメンバーにもそういう意見が多かつた。会社として意見を述べる機会ひ原因関係者の意見聴取があるが、加害者の意見をどれほど聞いてくれるのかわからなかつたので、それとは別に第三者も含めて意見を言える意見聴取会がかなり重要だと考へていた」と述べている。

検証メンバーは、ヒアリングを実施した際、他のJR西日本関係者にも山崎社長の当時置かれていた状況や、同社長がこうした行為を行つた動機の解明につながる問ひかけを行つた。この点について関係者から得られた発言の概要は以下のとおりである。

○土屋審議室長：(山崎社長は)JR西日本をきちんと再生させたいという思ひが強かつたのではと感じる。ただ、落下傘で戻つてきて、なかなか進まないという壁は感じていたのではないかと思ひ。技術者で運転出身の者もまわりにおらず、し

んどい思いをしていたのではないか。心労もあったと思う。山崎社長との関係は、今はマインドの面、仕事面、いろいろ共にやっているが、当時は仕事も一切一緒にやったこともなく、本来は阿吽の呼吸で情報共有すべきだったが、そうではなかった。申し訳なかったと思っている。

○安全推進部担当部長N氏（JR西日本の安全推進部には前田氏を含め担当部長が3名いるが前田氏とは異なる別の人物）：山崎社長が、事故調の調査報告書のニュアンスを変えて欲しいと山口委員に頼んだ目的は、何かを守りたかったのではないか。当時、警察の捜査はATSのところまでは進展していなかった。自分を守るためではないし、起訴されるとも思っていなかったと思う。もし思っていたら、もっと構えるだろうし、山崎社長は捜査を楽観視していた。調査報告書が何かに使われるといけないと感じたのではないか。山崎社長は、男気を出し過ぎてJR西日本の過去・現在・未来を全て背負って、一人になってしまったのではないか。井手正敬元会長との決別の判断など、あまりにも重い判断があったのではないかと思うが、結果として生け贄のようになってしまったのが残念でならない。

○鈴木技術部マネジャー：山崎社長は、なぜ、頑張って先頭に立ってそんなことをしたのかと思った。山崎社長がやろうとしていることは、垣内取締役（元社長）、丸尾副社長とは違うかなという感じだった。山崎社長は1回会社から出ている人で、社長を務めるのは大変だったのだと思う。運転屋と事務屋の対立というのか、事務と技術の対立と言えそうかもしれない。技術を大事にする山崎社長と前の人は違うので、ぶつかれば意見の相違があったと思う。

○垣内取締役：山崎社長らがやった行為自体は良くないと思うが、当時を振り返ると、事故調に対して全面協力するという事で資料など提出をしていた。一方で事故調からは全く情報が入って来ないので、厳しい指摘があるのは当然としても、事故調が事実を正しく認識していないのではないかという不安を持っていた。会議の場などで、社内のそのような雰囲気を感じていたのも、山崎社長の気持ちは理解できる。また、事故当初から、私どもから見れば、報道が偏っていると思っていたので、事故調が影響を受けていないか、間違った方向に進んでいないかという不安もあった。私もそうだし、山崎社長も、同じように考えたのではないかと思う。JR西日本としての真意を伝えたいという思いがあったと思う。事故調査官と当社の窓口が、必ずしもじっくりいってなかったということも聞いている。後から聞いた話だが、調査官から求められた情報提供はするが、どこが論点なのか良くわからないといったことや、当社の言い分を聞いてもらえたのかがわからない、というようなこともあったようだ。お互い、ちぐはぐな所があったと感じた。事故調とのコミュニケーションがうまくいっていなかったことについて、社内の正式な会議で、そのような話が出たことはないが、会議終了後の個人的な話

の中で、そういった話を聞いた。なぜ山崎社長に社長をお願いしたかという、安全についてはやりきれていなかったのも、私自身イライラすることもあった。社長を引き継ぐ時に、安全問題については専門家にやってもらう必要があると考え、南谷相談役とも相談して山崎氏をお願いした。安全の専門家が自由に意見を言える体制を作ることをお願いして、私は全面的に応援をしていたつもりだ。社長業というのは、当たり前なことだが、安全面も重要だがそれだけではなく、役所もあるし、I R（投資家向け広報活動）、株主の関係などたくさんある。いろいろあって、技術屋で（経営管理的な仕事を）体験したことの無い山崎社長は、経営マターに時間を取られて大変だったのかもしれない。

○南谷相談役：山崎社長があのようなことをしてしまった理由の一つは、私どもと事故調の関係にあると思う。私自身は事故調と原因関係企業との関係について、どうあるべきなのか、違和感のようなものを感じていた。J R 東日本の人から、事故調査は事業者と一緒に解明するべきものと言われた記憶がある。羽越線の脱線事故では、J R 東日本は独自の原因調査を行い、対策も打ち出している。そういうことが、事故調との共同作業の中でできればよいと思っていたが、事故調との意思疎通が上手くできていなかったように思う。窓口担当者も事故調とのやりとりで苦労していたし、被告の立場に徹せざるを得ないという感じであった。ある意味では話を聞いてもらえないような、情報が一方通行になっているという印象があり、社内の事故調に対するイメージは悪かった。反省すべきことだが、「鉄道事業は自分たちの方が詳しい、事故調何するものぞ」というプライドのようなものが邪魔していたようにも思う。山崎社長は責任感が強く、組織運営を一生懸命やっていた。事務屋の社長が15年続いて当たり前と思っていたことについて、鉄道本部長時代に思っていたことなどから、組織のあり方、意思決定の仕方を変えなくてはいけないと考え、自分のリーダーシップをいかに発揮できるようにするかに心を砕いていた。事故調委員に対する働きかけの問題は、彼の中では、いろいろな仕事の中のワン・オブ・ゼムという位置づけだったのかもしれない。山崎社長にとっては置かれた環境は、事務屋との闘争だったのだと思う。私も周りにはもっと協力しろと言ったが、人はすぐには変わらないし、激論をかわしているのもそれはそれでよかったと思っている。無風よりは、議論・対立があった方がよいと思っている。彼は、社内を説得する努力をした。刑事事件での起訴やコンプライアンスに抵触して、失脚してしまったが、彼のリーダーシップは3年かけて相当できてきていたので残念である。

## 2) 働きかけに関与したJ R 西日本役員・社員の動機

審議室長として佐藤委員からの情報入手を指示した土屋氏は、検証メンバーに対して、情報収集の目的はマスコミや被害者・遺族対応などの必要性からであったとし、

次のように述べている。

「審議室長に就任したときから、平成18年12月20日に『事実調査報告書の案』が公表される時期までは、意見聴取会の開催時期というのが大きな関心事だった。情報はなんでも欲しかったというのが正直なところだが、特に意見聴取会の開催時期と予想される論点が知りたかった。例えば、マスコミに対応する場合、審議室で原案を書けるわけではない。それぞれのセクションが検討して上げてきたものを取りまとめて、また戻してといった作業を行う。意見聴取会のときは、正月返上で、出ずっぱりで全セクションの交通整理・取りまとめが必要だった。マスコミへの対応は、まとめるのは広報だが、原案を作るのは各セクションであり、審議室で取りまとめ、最終的には広報から発表される。このように大掛かりな作業になるので、1日でも早く知りたいと思っていた。平成19年6月の最終の調査報告書のときは、これを受けて会社としての対応を示さなければならなかった。遺族・被害者にも説明しなければならぬし、マスコミにも対応しなければならないので、内容を1日でも早く知りたいと切実に思っていた。」

また、公述人候補者への働きかけなどを行った丸尾副社長も、同様に次のように述べている。

「日勤教育、ダイヤ、ATS-Pなどの問題について、各部署が自分たちもこういう取り組みをしてきたというのを説明したかった。原因がわからないにしても反省すべき点は多々あって、我々もこうしてきたのだと説明したかった。事故調の調査能力について、本当に客観的・専門的調査が行われているかという不安は皆感じていた。例えば、京橋電車区で運転士に対して何度かヒアリングをし、アンケートをしていたが、現場の実態とそぐわないという思いはあった。運転士に脱線転覆速度を知っているかを聞くのも疑問に思った。アンケートが二者択一でその中間の回答ができないものだったと現場から上がってきていたし、現場からこんな回答をしてしまったと悩んでいるのを聞いたこともある。このように、事故調とのやり取りは聞いていたので、事故調の調べ方には改善の余地はあると感じていた。また、事故調からは短期間で資料提出を求められることが多く、担当者は四苦八苦していた。もう少し、いろいろな意味で互いに意思疎通を図ることができればよかったと思っている。」

## (2) 事故調とJR西日本との事故調査過程における問題点

検証メンバーは、今回の不祥事問題の事実究明を目的に、前述したように、11名のJR西日本関係者に対してヒアリングを実施した。その過程で、福知山線事故の事故調査に限らず起こり得る、事故調査機関と原因関係者（企業）との関係についての問題点が浮かび上がってきた。そこで、ここでは、その問題点を列記し、後に第2部において事故調査機関のあり方に関して改善策を提言することとする。

#### 1) 事故調査官とJR西日本側とのやり取りについて

ヒアリングの中で、複数のJR西日本関係者が、事故調委員への働きかけを行った背景の一つは、事故調査官とJR西日本の窓口担当者との関係がギクシャクしていたことにある、と述べている。当時審議室において窓口担当者であったE氏も、事故調査官から「時には、叱責というか、資料が出すのが遅れたりすると、『もっとしっかりしてくれ』といった厳しいことを言われたこともあった。電話が来ると緊張したような記憶がある」と述べており、事故調査官と窓口担当者との間の関係が、必ずしも円滑なものではなかったことがうかがえる。

#### 2) 意見聴取会に関する情報提供について

不適切な情報入手に走った動機の一つとして、意見聴取会の開催日程や形式などについて事故調から公式なルートで情報を得ることができなかった、という点が挙げられている。例えば、南谷相談役は、「意見聴取会について、あの場がどういう場であるのかということの認識が足りなかったと思っている。『事実調査報告書の案』に対する意見を述べる場として狭くとらえてしまった。何のために、意見聴取会に呼ばれるのか、何を話すべきかについて、事前に事故調から趣旨説明があればよかったと思うし、私たちも確認すべきであったと思う」と述べている。

このように、事故調が主催した意見聴取会について、事故調からの情報提供が十分でなかったものと考えられることから、事故調査機関と原因関係企業との関係はどのようにあるべきかについて、さらに検討する必要がある。

#### 3) 最終の調査報告書案に関わる原因関係者の意見聴取期間について

航空・鉄道事故調査委員会設置法は、第19条において「委員会は、事故等調査を終える前に、当該事故等の原因に関係があると認められる者に対し、意見を述べる機会を与えなければならない」と定めている。これに基づき、福知山線事故の調査過程においても、最終の調査報告書案の内容に関して、JR西日本に対して公式の手続きを踏んで意見聴取が行われた。しかし、JR西日本関係者によれば、膨大なボリュームの調査報告書案に対する意見聴取の期間が1週間と短かったことが、情報入手に走った動機の一つであったとされていることから、今後、こうした不祥事の再発を防止するために、意見聴取期間の適正化が必要である。

なお、この点については、すでに運輸安全委員会において、平成22年2月に意見聴取期間を1週間（7日間）から2週間（14日間）へ延長するという改善措置が講じられている。

#### 4) 事故調委員と原因関係者との直接対話について

ヒアリングの中で、事故調査官から事故調委員にJR西日本の見解が伝わっているかどうか不安であった、との発言もあったことから、原因関係者からの意見聴取などにおいて、委員が原因関係者と公式に接する機会を設けることを検討する必要がある。

この点についても、すでに運輸安全委員会は平成22年4月に、重大事故等の調査においては、委員による原因関係者の意見聴取を行うこととするという改善措置を講じている。

さらに、意見聴取に限らず、委員が原因関係者と接触する公式な機会を設けることは、事故調査機関と原因関係者との関係をより適正なものにすると考えられることから、その方策についても検討する必要がある。例えば、事故調査の中間段階と、最終の調査報告書が公表される1～2ヶ月前の2回程度、こうした機会を設けることが考えられる。

#### 5) 事故調査に対する信頼性について

事故調が鉄道事故を調査するようになったのは平成13年10月以降と歴史が浅く、それまでは事故が発生した場合、鉄道事業者が自ら調査していたこともあって、JR西日本の「我々の方が鉄道のプロである」という意識が、事故調の調査能力に対する不安につながったと考えられることから、信頼性の高い事故調査とはいかなるものであるべきかについて、さらに検討する必要がある。

さらに、以上の1)～5)のすべての事項が、事故調査機関と原因関係者が、協力して事故原因を解明し、再発防止につなげていくことによって解決される問題であると考えられることから、事故調査機関と原因関係者の関係のあり方についてもさらに検討する必要がある。重大な運輸事故のほとんどは組織事故として発現する。組織事故の原因を解明するには、組織内部の様々な制度や事情、組織の文化等を踏まえた分析が必要であり、そのためには、情報提供を含め原因関係企業の全面的な協力が必要であるからである。なお、この点に関しては、第2部においてさらに詳述する。

#### 6) JR西日本の企業文化の問題点

福知山線事故の発生直後から、事故調が調査報告書を公表した平成19年6月頃まで、JR西日本の経営陣の深層を支配していたのは、「この事故は運転士の規則違反によって引き起こされたもので、会社に組織的・構造的な問題点はない」という認識であった。こうした認識は、経営陣だけでなく全社的にも浸透しており、未だにそうした認識を払拭できているとは言い難い面がある。

こうした事故に対する認識が、組織に内在する事故の背景要因や遠因に真摯に向き合おうとする姿勢を欠如させ、再発防止のために必要な徹底した組織改革や事故調との適切な関係の構築を妨げた要因ともなっていた。平成19年2月に開催された意見聴取会において、原因関係企業として事故原因の究明や再発防止に資する意見を述べるのではなく、いわゆる日勤教育やダイヤ設定、ATS問題、安全管理体制などの論点に関して同社のマネジメントの正当性と適切性のみを主張した姿は、社会的に大きな批判を受けた。それは、事故調の調査活動に対する不信感を背景に、事故調が作成した事実情報に対する同社の見解を対置したものであり、事故原因の究明に背を向け



たかのような印象さえ社会に与えた。1) で述べた事故調査官と J R 西日本の窓口担当者間とのギクシャクした関係も、組織事故として福知山線事故の原因究明を行おうとする事故調と、その原因の主因は運転士個人にあると考える J R 西日本との基本的認識の相違を背景とするものであったと見ることができる。

#### 4. 公述人候補者への働きかけ

##### (1) 公述人候補者等への働きかけ

###### 1) 働きかけ対象者の選定経緯

福知山線事故の調査では、事故の重大性に鑑み、平成19年2月1日に意見聴取会が開催されている。意見聴取会は、事故調査の過程において、必要と認められる場合、又は一般的関心が高い事故の場合に、関係者や学識経験者から当該事故等に関して意見を聴くために開催されるもので、航空・鉄道事故調査委員会設置法に定められた調査手続きの一つである。

意見聴取会における公述人の陳述内容は、事故調の調査活動に影響を及ぼす場合もあることから、J R 西日本はこれを極めて重視し、前述したように、その開催日時や開催方法などについて情報を収集していた。併せて、意見聴取会の開催に先立ち、平成18年12月に、井口雅一氏（東京大学名誉教授）、伊多波美智夫氏（国鉄OB）、小野純朗氏（日本鉄道運転協会会長）、永瀬和彦氏（金沢工業大学教授）の4名の有識者（いずれも当時）に、公述人として意見を述べてもらうよう働きかけを行った。働きかけの対象者の選定に当たっては、山崎社長が丸尾副社長ら少数のメンバーと相談の上で決定した。

丸尾副社長は、その経緯について、検証メンバーによるヒアリングの中で、「意見聴取会において、事故調と全面对決をするというつもりはなかったが、専門的・客観的に意見を述べていただくべきと考えていた。マスコミの論調が日勤教育やATSなど、当社に不利な方に傾いているのを不安に思ったということではなく、国鉄時代を含め、ATSの設置に取り組んできた経緯などについて、専門家から客観的に話していただく必要があると思っていた。山崎社長から、思い当たる人はいないか、と相談があった。いろいろ考えたが、永瀬先生しか思い当たる人がいなかった。山崎社長からは、『井口先生、伊多波氏、小野氏を考えている』と言われたが、井口先生と伊多波氏は知らなかった。小野氏は近畿車輛の社長をやっていたので、顔は知っていた。4人も依頼したことについては、何人選ばれるのかもわからなかったし、永瀬先生は当社の諮問委員会のメンバーであり、関係者に近いので、公述人から漏れるのではないかと、いうことを山崎社長に言った。小野氏にダイヤのこと、伊多波氏にはATSのこと、井口先生には鉄道全般のことを話してほしいということで選んだのではないかと思

う」と述べている。

また、山崎社長はこの件について、「自分は技術の人間だが、技術にも電気、土木、機械（車両）、運転という各系統が縦割りとなっており、運転、ダイヤに関してわかるのは、この会社の役員の中では私ぐらいしかいなかった。4人は私がかつて仕事で世話になった人たちで、丸尾副社長からは事務系の者を何人か推薦してもらったが、最終的に技術ばかりの4人となった。人数については、多ければいいという程度で、いろいろな方面から公述人を出せればと思った」と述べている。

## 2) 公述人候補者への働きかけの内容

4名の候補者への実際の依頼は次のように行われた。

伊多波氏ならびに小野氏については、事前に山崎社長から公述人になることの依頼がなされた上で、12月27日に、山崎社長がJR西日本の東京本部会議室で伊多波氏と面会して、ATS問題を中心に公述してもらうよう要請がなされた。これには、望月氏ならびに安全推進部担当部長の石浜順吉氏も同席した。小野氏についても、同日、同じ東京本部会議室において、丸尾副社長と望月氏がダイヤ問題を中心に、JR西日本のダイヤには問題がなかったという意見を公述してほしい旨の要請が行われた。

また、井口氏についても、12月27日に、東京で山崎社長と望月氏が要請を行った。「コンプラ報告書」によれば、井口氏は、その場で「鉄道経営のあり方の視点から、意見を述べたい」と語り、要請に対して直接の返答はしなかったとされる。

永瀬氏については、平成18年12月14日にJR西日本本社で開催された会議の合間に、丸尾副社長が「意見聴取会の公示が出たらお願いします」と要請した。丸尾副社長によれば、「そんなこと言われなくても、やるつもりだ」と永瀬氏から言われたという。

ところで、4名の候補者のうち、伊多波氏と小野氏との連絡係を務めたのは望月審議室担当室長である。望月氏は、山崎社長の指示により12月16日には、事前に入手した意見聴取会用の「事実調査報告書の案」のコピーを各候補者に送付している（コピーは後日、回収され正式な「事実調査報告書の案」と差し替えられた）。また、公述人になるためには、平成19年1月16日までに公述申込書ならびに公述内容を取りまとめた公述書を提出する必要があったが、伊多波氏のそのための準備作業をバックアップしたのはJR西日本（手書き原稿のワープロ打ちや申し込み手続きの代行など）であった。

公述人候補者への働きかけにおいて、こうした実務面を担った望月氏は、検証メンバーに対して、「公述人候補者への対応は、土屋審議室長を介さずに山崎社長から直接指示がきた。公述人になることを要請した行為にあまり問題があるとは思っていなかった。代弁して欲しいとは思ったが、著名な方々なので、ご自身の意見をお持ちだと思ひ、我々の言うとおりにしてはしてくれないと思っていた。ただ、我々の立場を知って

いる人に公述してもらうことは、我々が言うよりも説得力があると思っていた」と述べている。そして、12月16日に送付したコピーをその後、正式なものと差し替えたことについて、「公述人に渡した『事実調査報告書の案』を正式なものを受け取った後で差し替えたのは、もらったところに迷惑をかけてはいけないと思ったからである」としている。

## (2) 事故調による公述人の選定経緯

JR西日本は、前述したとおり、意見聴取会を極めて重視していた。そのため、検証メンバーは、事故調による公述人選定の過程で山口委員等に対して働きかけがあったのか否か、換言すれば公述人の選定は適正に行われたのか否かについても、審議音声の確認等を行うことで検証を行った。

審議音声記録等によれば、公述人の選定は、第29回委員会から第33回委員会にかけて行われている。その概要は以下のとおりである。

### ○平成18年12月6日（水） 第29回委員会

事務局から意見聴取会における公述を委嘱する者（参考人）を必要とすることが提案され、委員会です承された。

### ○平成18年12月14日（木） 第31回委員会

事務局から意見聴取会における公述を委嘱する者（参考人）の候補者として、鉄道全般、運転関係、ヒューマンファクター関係から各1名の計3名（井口雅一氏、小野純朗氏、黒田勲氏）が提案されたが、保留となり、再提案されることとなった。なお、審議の中で、「組織心理関係の学者を1名追加してはどうか」、「運転関係について、国鉄系ではなく民鉄系に適任者はいないか」などの意見が出された。

### ○平成19年1月16日（火） 公述申込書・公述書の提出締め切り日

### ○平成19年1月18日（木） 第32回委員会

前回の委員会（第31回）で提案された小野純朗氏は国鉄出身者であることから、民鉄出身の石井信邦氏へ変更したい旨の提案が行われ、了承された。これにより、事故調は井口雅一氏、石井信邦氏、黒田勲氏の3氏を参考人として選定した。また、一般公募による公述人については、事務局から公募状況の説明及び意見交換のみが行われ、次回委員会において決定するとされた。

### ○平成19年1月24日（水） 第33回委員会

前回（第32回委員会）の意見交換をもとに事務局で作成した公述人選定の考え方（事務局案）及び公述人選定の対応案が提案され、審議の上、原案のとおり了承された。また、公述の順番として、まず直接の関係者であるJR西日本の丸尾副社長が最初に、次に委員会が委嘱した公述人（参考人）3人が、そして続い

て残りの公述人が申込み順に公述することが確認された。

なお、一般公募の公述人は全部で24名の申込みがあり、この中には丸尾副社長、永瀬和彦氏、伊多波美智夫氏が含まれていた。そのうち、丸尾副社長と永瀬氏を含む10名が公述人として選定された。伊多波氏については、「JR西日本を擁護しすぎているのではないか」（山口委員）、「JR西日本関係者と同社を擁護するような学識経験者の意見まで聴取する必要はないのではないか」（佐藤委員）、「自分の哲学を披露するだけなので事故調査の公述には不向きである」（その他の委員）などの理由によって、選定されなかった。

また、井口雅一氏は事故調委嘱の参考人として選定され、小野純朗氏は参考人候補者として名前が挙がったが最終的に選定されなかった。

### (3) 公述人候補者への働きかけ問題の評価

意見聴取会において、少しでも自社に有利な陳述を得るがために、公述人を組織することは意見聴取会の意義と役割を歪める容認できない行為である。その点で、JR西日本が行った学識者への働きかけは強く批判されるべきである。

一方、検証の結果、事故調が公述人を選定するにあたって、JR西日本の意向が働いたという事実はなく、「JR西日本を擁護しすぎている」とみなされた公募者は選定から外されるなど、公述人の選定は適正に行われたことが確認された。

なお、永瀬氏は公述人に選定されているが、それは専門家としての見識を評価されたことであつたと考えられる。また、井口氏については、事故調が指名した参考人として公述することになったが、同氏とJR西日本の間で、公述内容等に関する特段のやり取りはなかったと思われる。

## II 事故調委員による情報の漏えい

### 1. 接触の事実関係

Iで明らかにしたとおり、平成18年のゴールデンウィークの頃から平成19年6月に福知山線事故に関する調査報告書が公表されるまでの1年余の間に、事故調委員とJR西日本関係者との間で頻繁な接触が行われていた。検証メンバーが実施したヒアリングの結果等から把握した事実関係を改めて整理すると、それは以下の6件である。

- i) 山口委員が福知山線事故調査中に山崎社長と接触。
- ii) 山口委員が福知山線事故調査中に安全推進部担当部長の前田氏と接触。
- iii) 山口委員が福知山線事故調査中に安全推進部担当部長の前田氏と頻繁にメールをやり取り、また、審議室担当室長の生駒氏ともメールをやり取り。
- iv) 佐藤委員が福知山線事故調査中に技術部マネジャーの鈴木氏と頻繁に接触。
- v) 宮本委員が福知山線事故調査中に審議室担当室長の望月氏と接触。
- vi) 楠木委員が福知山線事故調査中に垣内取締役と会食。

### 2. 情報漏えいの有無とその内容

前述の6件の接触の中で、事故調委員によって情報漏えいが行われたのか否かについて、検証メンバーが関係者に実施したヒアリング等をもとに事実関係を検証する。

#### (1) 山口委員

##### 1) 山口委員が提供した情報の内容

山口委員が山崎社長に提供した情報は、面談や電話を通して山口委員から山崎社長に直接伝えられたものと、連絡役である安全推進担当部長の前田氏経由で伝えられたものがある。

山口委員が直接、山崎社長に伝えた情報のうち、山崎社長が「最も役に立った」としているのが、意見聴取会の開催スケジュールである。山崎社長によれば、それが一番知りたかった情報で、それを聞いたのは公示日のかなり前だったという。

このほか、山口委員は山崎社長へ、正式公表される前の調査報告書のコピーや委員会審議の内容などに関する情報を提供している。すなわち、山崎社長がJR西日本の曲線部における速度超過による列車脱線の危険性の認識や、曲線部におけるATS設置の問題が調査報告書にどのように記載されるかについて強い関心をもっていたこと

から、その部分が記述された調査報告書の第3章の一部と第4章以降のコピーが、正式公表前の平成19年6月17日に、山崎社長へ手交されている。

また、山口委員は、事故調が意見聴取会用の「事実調査報告書の案」を公表した2日前の平成18年12月18日に、東京・上野の運転協会において前田氏へ、その全文のコピーを手渡している。最終の調査報告書が公表される3日前の平成19年6月25日にも、同じく運転協会において、全文のコピーが前田氏へ手交されている。さらに、これに先立ち、平成19年5月22日に前田氏は、「意見聴取用最終報告書案」の第3章の10頁分を郵送で受領している。

このほか山口委員は、前田氏と頻繁にメールでやり取りを行っている。メールによって山口委員から提供されたのは、意見聴取会の開催見通しや公述人選定に関する情報、委員会の開催日、委員会審議の進捗状況や今後の見通しなどの多岐にわたる情報であるが、特に平成19年5月以降は、委員会が開催される度ごとに、審議の状況について詳細な情報が送信されている。また、事故調への対応方をアドバイスしたメールも送っている。

## 2) 山口委員が情報提供した動機

山口委員からのヒアリングによれば、同委員は山崎社長の働きかけに応じて同氏に情報提供した理由を、次のように述べている。

「平成18年2月に垣内社長から山崎社長に代わった。まだ調査報告書は何にもできてない時期だったが、本人もびっくりしていた。山崎氏は、平成8年12月に、ATS-P型の設置が決まったときの担当常務ではあるが、平成9年6月に井手氏によって外に出された。10年間いわゆる子会社の社長をやっていた人が、急にJR西の社長に就任させられた。彼は社長になってから、JR西の中で99対1で自分は1で孤立していると言っていた。そこまでの状況とは私も思ってなかった。山崎社長には信頼できる部下は1人しかいなかった。彼が孤立しているのはわかっていた。そういうことがあったから、何か助けられないかという気持ちが最初に会ったときから感じていた。事務屋の社長が続いて、遺族との補償交渉が進んでいないこともわかっていた。山崎社長になってから補償交渉も進んで、会うたびに今日まで何人の方と合意に至ったと、そういう話が必ず出た。彼をもっと強い立場にしたいという点からも、応援したいと感じていた。彼の人柄とそういう事実があったから、この機会に彼の立場が強くなればと思ったことが発端である。」

## (2) 佐藤委員

### 1) 佐藤委員による情報提供の内容

佐藤委員と技術部マネジャーの鈴木氏は、前述したとおり、頻繁に接触している。その際、鈴木氏は審議室が準備した「質問票」に基づいて佐藤委員に質問している。

鈴木氏からのヒアリングによれば、同氏は佐藤委員の「そんなこと言えない」や「そんなこと知らない」などの答えをもとに「質問票」に○×を付けた。日勤教育については、「言えるわけがない」というものだったので○を付けた。「質問票」の件について、佐藤委員はガードが固かった、と述べている。また、意見聴取会の開催日について、ある時点で「年内開催は無理だよ」と佐藤委員から聞いたので、それを会社に上げた。その情報が、会社にとって役に立ったのか、自分は伝えただけだから、そこから先の話はわからない、としている。

鈴木氏は、一方で佐藤委員に、日勤教育や会社の雰囲気、会社の内情などを何回も聞かれたという。また、現場でのヒヤリハットや遺族との関係などについても質問があったという。そして、佐藤委員が特に日勤教育の情報を欲しがっていることがわかったので、「事故調は日勤教育に関心がある」ということを土屋審議室長に報告した、と述べている。

これに対して、佐藤委員はヒアリングの中で、教えられることと教えられないこととある。「質問票」に基づく質問というのは、事故調の委員はそれぞれ独立しているので、自分個人がどう思っているかを聞いたというふうに理解している。例えば、ダイヤをどう考えているかとか、ATSは付けるべきだなど、そのようなことは当たり前の話だから、当然そうだと答えたと記憶している。また、意見聴取会について、開催日や開催の仕方についても質問があったが、運営規則に書いてあるし、法令で決まっておき、事務局が教えるのが当たり前のことなので、事務局に聞いてくれと何回も言った、と述べている。

なお、「コンプラ報告書」によれば、鈴木氏は平成18年12月18日に、「事実調査報告書の案」の全文のコピーを佐藤委員から入手し、土屋審議室長に提出したとされている。

## 2) 佐藤委員が技術部マネジャーと接触した理由

鈴木氏は、土屋審議室長の指示のもとに、先輩・後輩の繋がりを手がかりに、可能な範囲で事故調の情報を入手しようと佐藤委員に接触を繰り返した。佐藤委員は、たとえ長年の人間関係があったとしても、当時は、福知山線事故に関する調査報告書の作成過程という重要な時期であったことから、鈴木氏と接触しないという選択肢もありえたはずである。しかし、佐藤委員は自粛せずに、積極的に鈴木氏に会っている。

その理由について同委員は、検証メンバーに対して、「鈴木氏は事故担当をしていないから、会って差し支えないだろうと思っていた。JR西日本の状況をいろいろ知りたかった。当時、私が一番聞きたかった日勤教育についてだ。日勤教育というのは、いろいろ裏があって、私は不当労働行為そのものだと思っていた。自分の関係する施設系の後輩社員まで、日勤教育をやられてしまったらかわいそうでたまらない。そんなものは乗務員のところだけでとめておいてほしいと思っていた。その頃ちょうど、

丸尾副社長が力を持ってきて、次の社長になるという話だった。そうすると、日勤教育が施設系社員にも及んでいきかねない。これは相当大的な問題だと思った。それで、会う度に『丸尾さん、最近はどうしているの』とか、『垣内さんは、どうなの』といったことを聞いた。それと一緒に将来の自分の仕事にも関係するので、JR西日本の技術の話なども聞きたかった。事故調の委員としての関心というよりも、プライベートな動機の方が強かったように思う」と述べている。

### (3) 宮本委員

JR西日本の審議室担当室長の望月氏は、国鉄OBの宮本委員と同委員の勤務先研究室において、4回にわたって接触している。この接触は、望月氏によれば、「JR西日本の主張や立場について宮本委員に理解してもらう」ことを目的としていたとされるが、土屋審議室長の指示のもとに接触していることから、情報の入手をも意図したものであった。

望月氏は、検証メンバーによるヒアリングの中で、宮本委員を訪問したときの様子を、相手がこれ以上聞きたくないなど思っている様子はわかるので、嫌がっているようであれば、学生の話とか世間話をしていた。もう来るなどは言われなくなかったから、宮本委員の嫌がるようなことは聞かなかったもので、結果的には世間話の方が多かったと思う。口では言わなかったが、「ここからは入ってくるな」というのが宮本委員の視線でわかったと述べ、宮本委員のガードが固かったとしている。

一方、宮本委員は検証メンバーに対して、「(望月氏は) いろいろ言っているなどということはあったが、それで何かを訴えたいと思っているのか、そこまでの明確な感覚はなかった。ひたすら、はあはあと言って聞いていた感じ」であったと述べている。

両者からのヒアリング結果から判断する限り、宮本委員から特に問題となるような情報は提供されておらず、この接触において、いわゆる情報漏えいに当たるような事実はなかったと考えられる。

### (4) 楠木委員

平成18年12月27日、垣内取締役は楠木委員と会い、昼食をともにしている。

垣内取締役ならびに楠木委員からのヒアリングによれば、席上、よもやま話に加えて、被害者対応の重要性や、福知山線事故のような場合の当事者による独自調査は法制的に可能か否かといった問題などが話題になったという。両者からのヒアリング結果から判断する限り、楠木委員から、特に問題とされるような福知山線事故調査に関わる情報は提供されておらず、この接触において、いわゆる情報漏えいに当たるような行為はなかったと考えられる。



### 3. 情報漏えいの有無の検証・評価

#### (1) 情報漏えいの有無の検証・評価

前記2.の検証結果をまとめると、以下のとおりである。

すなわち、平成18年のゴールデンウィークの頃から平成19年6月頃までの1年余の期間に、JR西日本関係者と事故調委員との間で、次のような非公式な接触が繰り返された。

i) 山崎社長－山口委員ルートでの接触

ii) 審議室ルートでの接触

その1：土屋審議室長－審議室担当者－佐藤委員ルート

その2：土屋審議室長－審議室担当者－宮本委員ルート

iii) その他：楠木委員との接触

以上の接触のうち、山崎社長－山口委員ルートにおいて、山口委員から「事実調査報告書の案」ならびに最終の調査報告書の全文又は一部のコピーが正式公表日の前に提供されたり、メールによって頻繁に委員会の審議内容の情報が提供されたりするなどの情報漏えいがあった。

このうち、前者の「事実調査報告書の案」ならびに最終調査報告書の全文については、正式発表に先立って、すでに報道関係者には事前レクチャーの形で公表されていることから（「コンプラ報告書」によればJR西日本は「事実調査報告書の案」を平成18年12月15日にマスコミから東京本部経由で入手しているとされる）、問題行為ではあるが強く批判されるべき行為には該当しないと考えられる。しかし、平成19年6月17日に提供された調査報告書の第3章の一部と第4章以降のコピーは、本来は外部には事前に流出してはならない情報であり、極めて問題である。さらに、メールで委員会の審議内容等を詳細に伝えていることも由々しき問題である。

このような山口委員の情報漏えい行為は、その理由の如何を問わず、事故調委員としての服務規程（航空・鉄道事故調査委員会設置法第10条）を侵し、倫理規範をも踏みはずした、事故調査システムの信頼性を著しく損ねた容認しがたい行為である。

次に、土屋審議室長－佐藤委員ルートにおいて、佐藤委員からも情報がJR西日本側に伝わっているが、それらはいずれも秘匿すべき重要な情報ではなく、前述の設置法が定める服務規程に反するような情報漏えいに当たる行為はなかったと考えられる。また、「コンプラ報告書」によれば、佐藤委員は正式公表前の平成18年12月18日に「事実調査報告書の案」のコピーを提供したとされているが、この日付が正しいとすれば、マスコミへの事前レクチャー後のことであり、重大な問題行為とはいえないと考えられる。とはいえ、JR西日本関係者との頻繁な接触を通じて、鉄道部会長の要職にあった佐藤委員が、例えば「日勤教育に強い関心をもっている」という事実が

J R西日本側に伝わっていることなどを考慮すると、こうした非公式な接触は不適切であったというべきである。

また、土屋審議室長－宮本委員ルートについては、情報漏えいに当たる行為はなかったと考えられる。ただし、調査報告書の作成が大詰めをむかえていた段階で、情報の入手という意図のもとに接触を試みてきたJ R西日本関係者と4回にもわたって面談したのは、宮本委員が非常勤委員であり、大学教授の立場から広く社会に開かれた大学キャンパス内で面会したという点を考慮しても、軽率であったといえよう。

垣内取締役－楠木委員ルートについても、情報漏えいに当たる行為はなかったと思われる。また、両人は古くからの友人でもあり、会食をしたことも問題となるようなものではなかったと考えられる。

## (2) J R西日本の働きかけを受けた委員の特徴

事故調が作成する調査報告書は、委員会において確認された方向性のもと、事故調査官が原案を執筆し、事故調委員が専門家としての立場からそれにコメントを繰り返すことで練り上げられていく。つまり、調査官と委員とのやり取りの中で作成されるものである。

表 I - 1 事故調の委員（福知山線事故調査当時）

役職		氏名	所属部会	主な職歴等	国鉄出身
委員長	常勤	佐藤 淳造	航空部会長 鉄道部会	元・東京大学大学院工学系研究科航空宇宙工学専攻教授	
委員	常勤	楠木 行雄	航空部会 鉄道部会	元・海上保安庁長官 元・軽自動車検査協会理事長	
委員	常勤	加藤 晋	航空部会	元・運輸省航空局技術部長 元・三愛石油(株)専務取締役	
委員	常勤	佐藤 泰生	鉄道部会長	元・国鉄構造物設計事務所次長 元・(財)鉄道総合技術研究所専務理事	○
委員	常勤	中川 聡子	鉄道部会	元・東京電機大学工学部電気工学科教授	
委員	常勤	松浦 純雄	航空部会	元・日本航空(株)運航本部長付運航乗務員	
委員	非常勤	垣本 由紀子	航空部会	実践女子大学生生活科学部生活環境学科人間工学研究室教授	
委員	非常勤	松尾 亜紀子	航空部会	慶應義塾大学理工学部機械工学科助教授	
委員	非常勤	宮本 昌幸	鉄道部会	元・国鉄鉄道技術研究所研究員 元・(財)鉄道総合技術研究所基礎研究部研究主幹 明星大学理工学部機械システム工学科教授	○
委員	非常勤	山口 浩一	鉄道部会	元・国鉄新幹線総局大阪第一運転所長 (社)日本鉄道運転協会理事	○

福知山線事故の調査が行われていた時期、事故調には委員長のほか9名の委員が在籍していた。当時は、航空ならびに鉄道の事故調査を行う組織であったことから、事

故調内には航空ならびに鉄道の2つの部会が設置されており、委員長を含む10名の委員のうち、4名が航空部会に、また4名が鉄道部会に、そして2名が両方の部会に所属していた。各委員の所属部会や主な職歴等は表I-1のとおりである。委員長及び委員は、国土交通大臣が任命するが、両議院の同意が必要とされ、それぞれが独立してその職権を行う特別職の公務員である。

これら委員のうちで、JR西日本が情報の入手という意図のもとに接触・働きかけを行ったのが、鉄道部会に所属する山口、佐藤（泰生）、宮本の各委員である。これら3委員は、いずれも国鉄出身者という特徴があり、先輩・後輩の繋がりを利用して、あるいは国鉄OBの仲介により接触が行われていた。また、3名のうち、佐藤委員は常勤で部会長、山口ならびに宮本委員は非常勤の委員であった。

なお、垣内取締役と昼食をともにした楠木委員は、いわゆる国鉄人脈ではなく、垣内取締役と大学の同窓生という人間関係にあった。

### (3) 小括

以上で見たように、事故調情報の漏えいは、山崎社長－山口委員ルートならびに土屋審議室長－佐藤委員ルートの2つのルートで発生した。前者は国鉄時代からの運転系統の先輩・後輩という個人的な関係を頼って、そして後者はJR西日本の事故調対応の窓口であった審議室ぐるみの事故調委員への働きかけによって引き起こされたものであった。

こうした不正な方法で情報を入手しようとした行為は、基本的には、情報を少しでも事前に入手することで、マスコミや被害者・遺族、事故調などへの対応を円滑に進めたいとする、会社幹部としての企業防衛意識をベースとしたものであった。

そして、それに加えて、事故調査官に報告・伝達したことが事故調委員に伝わっていないのではないかとJR西日本側の危惧も、こうした行為に走らせた要因の一つであったと考えられる。すなわち、当時は、事故調委員と原因関係者であるJR西日本側とが公式に面談・対話するという機会は、制度的に設けられていなかった。一方、JR西日本の資料・情報管理の粗雑さもあり、事故調査への協力や調査官から求められる資料の提出に迅速さを欠き、事故調から幾度となく資料の提出命令が出されるなど、事故調査官とJR西日本側との関係は円滑さを欠いていた。そうしたことが、委員へ情報が伝わっていないのではないかという危惧を生み、委員との接触につながっていったと考えられる。

内部情報の入手を目的とした事故調委員への働きかけは、JR西日本の企業防衛優先の姿勢が現れたものではあるが、経営陣が意思統一した上で、会社ぐるみで行われたものではなかった。すなわち、一旦はグループ会社に転出し、約7年ぶりに本社に復帰した山崎社長と、次期社長の有力候補と目されていた丸尾副社長ら役員との間で

十分な意思疎通がないまま、事故後のＪＲ西日本の経営を担った山崎社長や丸尾副社長、土屋審議室長などがそれぞれの思いと意図のもとに行った行為であった。

一方で、こうしたＪＲ西日本側の働きかけに応じ、情報を漏えいさせてしまった事故調委員側にも大きな問題があった。福知山線事故は、航空事故調査委員会から航空・鉄道事故調査委員会へと事故調査システムが発展する中で、鉄道関係の委員が経験する初めての甚大な人的被害が生じた事故であった。その調査の過程で発生した情報漏えい問題は、事故調委員と事故調査官及び事故調と原因関係企業との関係の未成熟性や、事故調の社会的使命に関する一部委員の認識不足、さらには、積極的に開示・提供すべき情報と守秘すべき情報について委員の間で十分な議論やコンセンサスができなかったことなどの事故調の弱点を突いて発生した不祥事であった。したがって、運輸安全委員会は、今回の不祥事問題からしっかりと教訓をくみ取り、その再発防止を図るための改善措置を講じていくことが必要である。

なお、検証メンバーによる検証作業の結果、以上の２つのルートによるもののほかに、当時の事故調委員等による情報の漏えいの事実は認められなかった。ただし、佐藤委員が「事実調査報告書の案」を、鈴木氏を通じてＪＲ西日本側に提供した日時が１２月１８日であったかどうかについては確認できていない。

### Ⅲ JR西日本による資料の未提出問題と調査報告書への影響

#### 1. 資料の未提出問題とは何か

##### (1) 問題の所在

福知山線事故は、仮に事故現場の曲線区間に、過速度を抑制する速度照査機能をもったATSが設置されていたならば、起こらなかった可能性が極めて大きい。実際には、JR西日本は、同区間を含む福知山線の新三田～尼崎間への拠点型ATS-Pの導入計画を策定し、設置準備を進めていたが、その整備が完了するまえに福知山線事故が発生した。JR西日本の曲線の安全対策の遅れをめぐる問題は、曲線区間の危険性の認識を含め、山崎社長に関わる刑事裁判の重要な論点ともなっている。このように、ATS-Pの導入計画に係るJR西日本の部内資料は、同社のATS-Pの機能についての認識や導入計画の意思決定過程などを知る上で、そして福知山線事故の全容を解明する上で重要な意味をもっている。

「コンプラ報告書」によると、JR西日本が兵庫県警察本部（以下、兵庫県警と呼ぶ）へ提出しなかった「未提出資料」が3種類あったことが、神戸地方検察庁（以下、神戸地検と呼ぶ）から同社への問い合わせによって明らかになったとされている。このうちの2種類の資料が、事故調にも提出されていなかった。

これら2種類の未提出資料は、いずれも当時、事故調がJR西日本に対して行った資料提出命令の対象となった資料の本旨を説明するために添付されていた資料であり、そこには平成8年12月4日に発生した函館線のJR貨物列車脱線事故（以下、函館線事故と呼ぶ）に関する記述も含まれていた。

ここでは、これらの資料が提出されなかった問題を「資料未提出問題」と呼び、それにより福知山線事故に関する調査報告書の内容が影響を受けたのかどうかという点を中心に検証を行う。

##### (2) 3種類の未提出資料

JR西日本が神戸地検から問い合わせを受けた3種類の未提出資料の内容について、「コンプラ報告書」（38～39頁）の記述を整理すると次のとおりである。

###### ①平成8年12月25日付資料

平成17年12月12日、JR西日本の福知山線事故対策審議室が事故調に提出した資料（平成8年12月25日付の「ATS幹事会に伴う資料」の一部と思われるもの）は、本来9頁のものであったが、2枚が抜けて7枚しか提出されていなかった（平成20年10月7日、神戸地検がJR西日本に捜索に入った際、運輸部キ

ャビネットより同じ資料が押収され、2枚が抜けていたことが判明)。この2枚には、平成8年12月4日の函館線事故に関する記述があった。

#### ②平成9年度上半期鉄道本部会議資料

平成18年12月、兵庫県警がJR西日本の安全推進部に対し、平成7年度から平成13年度までの鉄道本部会議資料を提出するよう要請した。これを受けて平成18年12月11日、安全推進部は兵庫県警に資料を提出したが、平成9年度上期分(平成9年8月20日付の鉄道本部会議資料)が紛失したという理由でその部分が未提出となった。平成20年9月頃、神戸地検が安全推進部に対し、平成9年度上期分を提出するよう要請したが、その際も紛失を理由に未提出となった。つまり、安全推進部は平成9年度上期分については現存しないという説明を続けていた。しかし、審議室が平成17年12月12日に事故調に資料を提出した際には、その資料は提出されていた。そして、平成20年10月7日に神戸地検がJR西日本の家宅捜索を行った際、安全推進部のキャビネットからこの資料が発見されたことで、紛失していなかったことが判明した。

#### ③第118回安全対策委員会資料

平成18年4月20日、審議室は、事故調に対し平成9年度から平成16年度の安全対策委員会資料を提出した。その後、事故調から平成7年度から平成8年度分の資料も提出するようにとの依頼を受けたため、平成18年4月26日、審議室は事故調へ平成7年度から平成8年度までの安全対策委員会資料を提出した。また兵庫県警の要請により、平成18年12月19日に安全推進部は兵庫県警へ同じ安全対策委員会資料を提出した。これらの資料提出の際、いずれも平成9年1月14日開催の第118回安全対策委員会資料に落丁があった。落丁していた部分には、函館線事故に関する事項が記載されていた。

### (3) 検証の対象とした2種類の未提出資料

検証メンバーは、前記(2)の3種類の未提出資料のうち、平成9年度上半期鉄道本部会議資料については事故調が受領している資料であることから検証の対象からは除外し、平成8年12月25日付資料(以下、平成8年鉄道本部内打合せ資料と呼ぶ)、ならびに平成9年1月14日付第118回安全対策委員会資料(以下、第118回安全対策委員会資料と呼ぶ)の2つの資料について検証を行った。

それぞれの資料は別紙資料1-Ⅲ-①及び別紙資料1-Ⅲ-②のとおりであるが、その概要は以下のとおりである。

#### ①平成8年鉄道本部内打合せ資料

平成8年12月25日に開催されたJR西日本の鉄道本部内打合せにおいて配布された「JR京都・神戸線へのATS-P形早期整備について」という9枚つづり

の資料のうち、付属資料に当たる8頁ならびに9頁の2枚が事故調へ提出されていなかった。これら2枚の資料は、ATS-P形とATS-SW形の機能比較を説明した資料で、ATS-P形の優位性を補強するために、函館線事故を含む過去の事故がこれを導入した場合に防止可能な事故事例として例示されていた。なお、事故調が当該資料のうち未提出の2枚を除く7枚分をJR西日本から入手したのは、平成17年12月12日である。

## ②第118回安全対策委員会資料

第118回安全対策委員会（平成9年1月14日開催）において議題3の資料として使用された「12月分の運転事故・運転障害事故について…資料2」に添付されていた資料3枚が提出されていなかった。これら3枚の資料は、函館線事故後の平成8年12月6日に、当時の運輸省鉄道局が事故の再発防止を図るために鉄道事業者を指導するよう地方運輸局に発した文書の事故概要別紙（別紙資料1-Ⅲ-③）とほぼ同一（別紙資料1-Ⅲ-③の中の「11. 当局の対応」の記載を除いたものと同じ）のものであり、「日本貨物鉄道(株)函館線における列車脱線事故（概要）」という表題が付けられていた。なお、事故調が未提出資料3枚を除く当該資料を入手したのは、平成18年4月28日である。

## 2. 未提出資料についての事実関係の整理と背景の考察

JR西日本から事故調へ提出されるべき資料の一部がなぜ未提出となったのかについての事実関係を、「コンプラ報告書」の内容及び検証メンバーが実施したJR西日本関係者に対するヒアリング結果から整理し、その背景を考察する。

### (1) 平成8年鉄道本部内打合せ資料

#### 1) 「コンプラ報告書」の内容

「コンプラ報告書」（44頁）は、平成8年鉄道本部内打合せ資料の提出に係る事情を次のように述べている。

平成17年11月22日、審議室は、関連部署に対し、ATS設置基準に関わる資料を提出するよう指示を出した。これを受け、11月25日、施設部のD氏は、部内にあった「ATS幹事会資料と思われるもの」を審議室へ提出した。審議室のE氏は、施設部から届いた資料の作成元（安全推進部など）が複数であったため、各資料の作成元を一覧表にまとめ、この一覧表を施設部に返した。

この時点で、E氏は、施設部提出の全資料（25枚）の中に、「JR京都・神戸線へのATS-P形早期整備について」（7枚）と「ATS-P形とATS-SW形の

機能比較（付属資料）」（2枚）があったことを認識していたことになる。ただ、E氏によれば、施設部からの資料は、11月18日付の提出物件に該当しない（「ATS設置の基準」に関連する資料を求められたため）と思われたため、平成17年11月28日に、事故調へ資料提出する時には、施設部からの資料は提出しなかった。

ところが、平成17年12月7日、事故調より、再度「昭和62年4月以降に存在したATS整備計画を提出するように」との要請を受けた。今回の要請が「ATS整備計画」ということであったため、E氏は、施設部からの資料「JR京都線・神戸線へのATS-P形早期整備について」（7枚）を事故調へ提出することとした。

なお、「JR京都線・神戸線へのATS-P形早期整備について」という資料には、7頁までの頁番号が付いており、「ATS-P形とATS-SW形の機能比較」という付属資料には、8頁、9頁（止）、という頁番号が付されていた。それゆえ、整備計画に関する資料は「本来9枚であった」と考えるべきであったが、E氏は「ATS-P形とATS-SW形の機能比較」の2枚を除き、「JR京都線・神戸線へのATS-P形早期整備について」（7枚）だけを提出した。

## 2) ヒアリング結果

検証メンバーが「コンプラ報告書」記載のE氏（当時の審議室担当者）ほかJR西日本関係者に対して実施したヒアリング結果によると、平成8年鉄道本部内打合せ資料の提出に係る事情は次のとおりであった。

- ① E氏らによると、当時、JR西日本では、事故調の対応窓口は審議室（担当者3名）が、そして兵庫県警や神戸地検の対応窓口は安全推進部がそれぞれ担当していた。したがって、事故調から資料提出の指示があれば、審議室から各担当セクションに連絡し、資料をそろえて提出していた。その際、必要に応じて審議室の担当者で相談していたが、いつも上司に相談していたというわけではなかった。事故調査官から電話で問い合わせがあったときに、わかる場合には、その場で即答していたこともあった。平成8年鉄道本部内打合せ資料については、上司には相談せず、E氏の判断で提出したという。
- ② E氏は、平成8年鉄道本部内打合せ資料については、資料の出所は施設部であり、施設部が審議室に9枚提出したと言っているため、自分が施設部から受け取っていることは間違いない。平成17年11月前後の時期は、事故当日、本件運転士が運転する東西線の列車でATS-Pが作動していたことがわかったため、ATS-Pのデータ誤りの問い合わせが多かった。その原因が運転によるものか、システム上の問題なのかについて、事故調の関心が向いていたようで、それに関連する資料を提出するように言われていた。物件提出命令書が出されるひと月かふ



た月前からそういった話になっていた。ATS-Pの曲線の制御はどこにつけるとか、会社は曲線半径450m未満の曲線に付けるとしているのに、付いていないところがあるのはなぜか、といったことを聞かれていた。ATS幹事会の中で、ATSの仕様とデータを決めていたので、これらの問い合わせの一環として、施設部から預かった資料を提出した。施設部から預かった資料のうち、ATSの仕様、どこに設置するか基準などを提出し、それ以外の資料は手持ちで預かっていた。事故調の要求は、ATS幹事会の資料となっていたので、提出しなかった資料は、ATS幹事会の資料とは違うと思い、手元に持っていた。その後物件提出命令が出されて、ATS-Pの整備計画に関する資料を提出しようとしたときに、意図的に7枚と2枚に分けたのではないかとされているが、元々9枚の資料が一つになっていたわけではなく、より分けは自分で行った。7枚目の資料は、ケーブル工事に関する資料で、つながりとして何か変だと思ったので、これで完結していると思っていた。2枚の資料には確かに「8」「9止」と頁番号が付されているので、あり得ない話と思われるかも知れないが、本当に7枚だと思っていた。付属資料の8、9頁のATS-PとSWの機能比較図については、他にも同様の資料が当時あったので、9枚で完結しているという認識はなかった、としている。

③また、E氏は、函館線事故は知っていたが、その詳しい内容は知らなかった。気にするようになったのは、意見聴取会（平成19年2月1日開催）の前後だったと思う。JR西日本では、函館線事故を受ける形でATS-PやSWに関する議論は行われていなかったのが実態である、と述べている。

④なお、山崎社長、丸尾副社長、土屋審議室長のいずれも、検証メンバーによるヒアリングの場において、事故調にはできる限りの資料を提出すべきものと考えていた旨の発言を行っている。

### 3) 平成8年鉄道本部内打合せ資料に関わる未提出問題の考察

「コンプラ報告書」及び検証メンバーによるヒアリング結果から、なぜ、平成8年鉄道本部内打合せ資料の付属資料2枚が提出されなかったのかについて、検証メンバーは次のような見解に達した。

①審議室の担当者であったE氏は、付属資料を除く7枚で一つの資料であると思った。「8」「9止」と頁番号が付されている付属資料が、別の資料であると考えた理由については、本文と別紙がセットになっていたため、残りの2枚が続くことに資料として違和感を持ったからだ、としている。しかし、これら2枚の資料は、ATS-Pの機能性を補足・補強するための資料として、添付されたものだと考えるのが自然であり、E氏の説明には納得できない。

②E氏は、平成8年鉄道本部内打合せ資料（7枚）を上司に相談することなく、窓

口担当者の自分が独自に資料の中身や意味を判断し、事故調へ提出したとしている。しかし、事故調への資料提出を上司と相談することなく窓口担当者の判断だけで行ったとする主張は、会社組織の通常の運営の常識に照らして納得できるものではない。

③平成8年鉄道本部内打合せ資料（7枚）は、平成17年12月12日に事故調へ提出されている。検証メンバーが、当時の事故調が曲線速照機能のあるATSの整備に関する調査をいつ頃から着手したかについて運輸安全委員会事務局に確認したところ、ATS-P整備についての投資決定や導入の優先順位、曲線速照の線区別の基準・整備内容等に関して、文書による質問が事故調からJR西日本になされた最初の時期は平成17年8月初旬であることが判明した。したがって、事故調がATS-Pの問題に関して重点的な調査対象としていたことについては、平成17年12月頃には審議室及び関係部門は十分認識していたものと考えられる。この点からも、独自の判断で提出資料の選別を行ったとするE氏の説明には疑問が残る。

④前述したように、山崎社長、丸尾副社長、土屋審議室長の3氏はともに、事故調に対し可能な限り資料を提出すべきものと考えていた、としている。しかし、こうした発言だけでは、資料の未提出に関するJR西日本の組織的関与を否定する根拠にはならないことは言うまでもない。

以上考察したとおり、検証メンバーは、平成8年鉄道本部内打合せ資料の付属資料2枚が提出されなかったことについて、組織的関与があった可能性は否定できないものの、それを裏付ける根拠を見いだすことはできなかった。また、資料が提出されなかったのは、担当者であるE氏の単なるミスによるものなのか、又は何らかの意図が働いたことによるものかについても特定できなかった。

## (2) 第118回安全対策委員会資料

### 1) 「コンプラ報告書」の内容

第118回安全対策委員会資料が、未提出となった事情を「コンプラ報告書」では52～54頁で記述している。すなわち、同報告書はまず、次のようなJR西日本の説明を紹介している。

安全対策委員会は、ほぼ毎月1回会議が開催され1回の会議資料は約20枚程度となります。資料の保存方法については、毎月別別にホルダー（厚紙を二つ折りにしたもの）に挟み込んだものを1年分まとめて保存しております。したがって、穴を開けて閉じるなどきちんとファイリングされたものではなくページが相前後して保存され

るなど必ずしも保存状態は良好ではございませんでした。

安全対策委員会資料につきましては、事故調査委員会に提出したものの控えを原本として、警察にはその写しを提出いたしました。また、本年（平成20年）10月1日に貴庁の要請に基づき、当時事故調査委員会に提出したときの原本をそのまま提出いたしました。そのときの写しと警察に提出したものとを比較したところ、一部に不一致が認められました。このことは、当時提出資料が多岐にわたり、その作業量が多かったことから、作為的に資料の一部を提出しなかったものではございませんが、証拠書類の重要性を十分認識せず、事務的に対応したことなどにより不提出資料があったことを深く反省し、心よりお詫び申し上げます。－中略－

不一致となっている推定理由

（1）原紙の保管状態について

保存箱には、月別の紙製の挟み込みフォルダが作成されており、この中に当月分の資料印刷用の原紙が挟み込まれていましたが、当該フォルダは運転事故調査担当者（J氏）が整理していました。このとき、少なくとも安全対策委員会資料の中の労働安全に関する資料（「資料1」及び「資料1-2」）は労働安全担当者が別のフォルダに保存していましたので、当該フォルダには保存されていませんでした。その結果、いずれの提出資料にも含まれていませんでした。

また、現在の保存箱の各フォルダを確認すると、コピーの原紙となった資料の順番はバラバラの状態であり、その中から当時の会議資料と思われるページを抽出してコピーを行うという作業が行われていたことが推察されます。

したがって、コピー時に本来必要であったページが落丁した可能性があります。

（2）コピー時の不調について

事故調査委員会提出用の資料を作成した－中略－作業において、当時だけでも2年分（平成7年度～平成8年度分）の安全対策委員会資料をコピーしています。その直前にも事故調査委員会への安全対策委員会資料のコピーを8年分（平成9年度～平成16年度分）行っており、一時期に大量のコピーを実施していました。この作業には、審議室の担当者だけでなく、複数の社員が手伝いましたが、コピー時に自動送りが可能なページはその方法により行っていたと思われま。また、手差しコピーが必要なページも多数あったため、途中、機械が用紙詰まりを起こしたり、連続運転させたときに一定時間（約5分）経過すると自動的に停止する機能（この場合は再度コピー用カードを挿入する等の操作により原稿をセットしなおしてコピーを再開）などにより、することになりますが、その際のトラブル時に落丁が発生したり、確認しにくい状況が発生した可能性があります。

以上の説明に対して、「コンプラ報告書」は『原紙の保管状態の悪さ』『コピー時の不調』などがあげられているが、本委員会としては、この説明だけで、資料未提出に関する作為を否定できるとは考えていない」と指摘し、第118回安全対策委員会資料の落丁は不自然であるとしている。

## 2) ヒアリング結果

検証メンバーは、審議室担当者のE氏及び安全推進部担当部長のN氏に対するヒアリングを実施し、その中で両氏に対して第118回安全対策委員会資料の未提出問題を質した。両氏の返答の要点は次のとおりである。

○E氏：函館線事故の資料については、フォルダから抜き取ってコピーしたと思うが、第118回安全対策委員会の資料として綴じられていたものではなかったのではないと思う。そのことについては、別のフォルダに入っていてコピーをしなかった可能性はあると思う。鉄道局からの資料で、隠すような資料ではないので、意図的にコピーをしなかったことはないが、コピーミスということはあるかも知れない。

○N安全推進部担当部長：提出を求められても、量とか期限があって、当時の人はいないし、平成17年以降の資料はわりと整理されているが、それ以前のは、はっきりしない状態にあった。

## 3) 第118回安全対策委員会に関わる未提出問題の考察

第118回安全対策委員会資料のうち「函館線における列車脱線事故（概要）」の3枚の資料が提出されなかったことについて、「コンプラ報告書」及びヒアリング結果などに基づく考察の結果、本検証メンバーは以下のような結論に達した。

安全推進部担当部長のヒアリング結果から、古い資料の管理が十分ではないことが推察でき、また資料自体は鉄道局が配布した資料が元になっていることから、意図的に資料を抜いた可能性は低いと考える。また、安全推進部が兵庫県警や神戸地検に提出した資料に落丁があったことについて、「コンプラ報告書」では疑念がある旨記載されているが、最初に審議室によって作成され、事故調へ提出された分については、当時の事故調からの資料要求が膨大な量に及んでいたと推察されることから、コピーミスが発生した可能性もある。ただし、一方で、審議室担当者個人が、函館線事故について具体的に説明されていることを付度して、あるいは上司の指示で、資料を提出しなかった可能性も否定できないと考える。

なお、前述したとおり、検証メンバーのヒアリングに対してE氏は、函館線事故について「函館線脱線事故は知っていたが、内容は知らなかった。気にするようになったのは、意見聴取会（平成19年2月1日開催）の前後だったと思う」と答えている。この発言を考慮すると、函館線事故の未提出資料3枚に関し、平成19年2月1日に開催された意見聴取会において、5つの類似事故例の一つとして、検証メンバーでも

ある安部が公述したことによって、担当者が当該資料の3枚を重要な書類であると考え、抜いた可能性が考えられるが、この点については、第118回安全対策委員会資料を、事故調査意見聴取会開催前の平成18年4月28日に入手していることから、その可能性はないと判断する。

### 3. 未提出資料が調査ないし調査報告書に与えた影響についての評価

#### (1) 「コンプラ報告書」の評価

「コンプラ報告書」（46～47頁及び55～56頁）は、2種類の未提出資料の重要性について次のとおり評価している。

まず、平成8年鉄道本部内打合せ資料については、未提出資料の内容は「ATS-P形とATS-SW形を比較し、ATS-P形の方が優れていることを示しているに過ぎない」もので、「未提出となった資料の1枚には、『函館線列車事故』に関する記載があるが、これも、ATS-SW形よりもATS-P形の方が優れていることを説明する1つの材料として紹介されているに過ぎない」とし、「会社側の責任との関連で、これら資料が特に重要であるとする理由を確認することはできなかった」。つまり、これらの資料は、さして重要な資料とは言えないとしている。

次に、第118回安全対策委員会資料は、『12月分運転事故・運転阻害事故について』（資料2）の扉頁に該当するもので、その扉に『他会社の主な事故』の1つとして、函館線の列車脱線事故が紹介されているが、「比較的大きな事故であったため、追加情報として、『④事故概要の3枚』が添付されている。」「これらの4枚の資料は、いずれも、月例事故報告の1つとして、函館線列車脱線事故を伝えるもので、これをもって、ただちに『平成8年の段階で、JR西日本が福知山線カーブにおける脱線の危険性を認識していた』『そのカーブにATS-Pを設置する必要性をはっきり認識していた』と主張することには、かなりの無理がある」としている。

#### (2) 運輸安全委員会の評価

未提出資料の調査報告書への影響の有無について、平成21年12月1日に公表した「福知山線脱線事故調査報告書に係る情報漏えい等に関する調査結果について」（以下、「調査結果について」と呼ぶ）の中で、運輸安全委員会も検証と評価を行っている。この「調査結果について」は、検証メンバーにその内容の妥当性についての評価を求められている文書でもあることから、その詳細な検討は改めてVで行うこととし、ここでは、未提出資料問題の調査報告書への影響に関する結論部分のみを紹介しておく。

すなわち、「調査結果について」（8頁）は、「資料の未提出があったのは、いずれも函館線事故の情報に関係したものであるが、この未提出資料が提出されていたとして

も、最終事故調査報告書の内容に変更が必要となることはなかったものとする」としている。

### (3) ヒアリング結果

検証メンバーは、福知山線事故調査を担当した当時の事故調査官に対してヒアリングを実施したが、それによれば同調査官は、函館線事故事例についての J R 西日本の認識に関して次のように述べている。

「函館線の事故事例に関する資料は、安全推進部長に当時、渡っているということを押さえていた。J R 西日本で安全責任者が持っているわけだから、社内で展開されるなり、情報が伝わっているはずである。A T S の整備計画への投資が意思決定に至っていないというのはつかんでいたし、A T S の投資が阪神・淡路大震災の影響もあって、後ろ倒しになったという経緯もわかっていたので、会社内部でいろいろなことの検討が行われていたのではないかと思う。阪神大震災の影響もあってこうなったのかということは、間接情報や直接情報でわかっていた。」

また、別の事故調査官に対するヒアリングの中で、同調査官に未提出資料を提示したところ、次のような返答を得た。

「この程度なら、まず調査報告書への影響はないと思う。この程度の認識は当然、J R 西日本は持っていると思っていたし、他の資料にもそういう件があったのではないかと思う。もし仮にこの資料が提出されていたとしても、J R 西日本はこの資料に書いてある程度の認識は当然持っているという前提で話を聞いていたから、多分、私が口述聴取をした相手でも、その程度は知っていたというようなことを答えていたと思うので、それは全く影響はないのではないかと思う。」

### (4) 未提出資料問題の調査報告書への影響の評価

前記(1)～(3)の内容、及び未提出資料ほか関連資料を検討した結果、検証メンバーは資料の未提出問題について、次のとおり評価する。

#### 1) 平成8年鉄道本部内打合せ資料

平成8年鉄道本部内打合せ資料の付属資料2枚は、A T S 機能の比較を行い、A T S - P のメリットを示した資料である。同資料中に記載されている「A T S - P 形なら防げた事故例」は、パターン別に、それぞれに対応する事故例を例示しているに過ぎず、それらの A T S - P と A T S - S W のパターン別の機能の違いについては、調査報告書120～122頁に記述されている。また、本資料全9枚は、J R 京都・神戸線への A T S - P 形早期整備のための予算要求等に使用する目的で作成され、鉄道本部内の打合せに使用された資料であるが、事故例として記載されている函館線事故については、すでに同社において新聞報道、運輸局等からの情報提供等により、周知

されていたと考えられる。また、このことは、当時の事故調においても同様に認識されていたと思われる。以上のことから、未提出資料である本付属資料2枚が仮に提出されていたとしても、調査報告書の記述への影響はなかったものと考えられる。

### 2) 第118回安全対策委員会資料

第118回安全対策委員会資料のうち、函館線事故の概要3枚については、鉄道局から発出された別紙資料1-III-③とほぼ同一のものであること、また、この鉄道局から発出された資料は、当時の事故調が直接、鉄道局から入手済みのものであったことから、当該資料3枚が提出されていなかったことによる調査報告書の記述への影響はなかったものと考えられる。

### 3) 小括

以上のことから、ATS-Pに関する資料の一部が事故調に提出されていなかったことによる調査報告書の内容への影響はなかったものと考えられる。ただし、仮に事故原因の究明に影響を与えるような重要な資料が提出されていなかったとすれば、福知山線事故調査の根幹を揺るがす事態となっていた可能性があり、調査報告書への影響はなかったことをもって、何ら問題がなかったとする結論を下すことはできない。今回の資料未提出問題は、今後の我が国の事故調査システムのあり方を考える上でも様々な問題を提起していることから、本報告書の第2部において検証メンバーとして問題提起を行うこととする。

なお、今回の検証作業においては、平成8年鉄道本部内打合せ資料及び第118回安全対策委員会資料以外の未提出資料は確認できなかった。

## IV 山崎社長による再考要請が調査報告書に与えた影響

### 1. 山崎社長による山口委員への要請に関わる事実関係の整理と考察

#### (1) 問題の所在

再発防止を目的とする事故調査における重要な要件の一つは公正性の確保である。あらゆる利害関係者からの独立性の確保、そして公平・中立的な事故調査の遂行は、調査報告書が社会に受け入れられる前提条件でもある。JR西日本の山崎社長が山口委員に対して調査報告書の再考を要請し、これを受けて山口委員が委員会審議において、調査報告書の書き換えを求める発言を行ったことは、公正であるべき事故調査活動を歪め、事故調査システムの信頼性を失わせる由々しき行為であった。

山崎社長による山口委員への要請、働きかけの動機などについては、すでにIならびにIIにおいて分析したとおりであるが、ここでは、山崎社長による調査報告書の再考要請を受けた山口委員が、委員会審議の中でどのような発言を行ったのか、そして、そのことが調査報告書の内容に影響を与えたのか否かについて考察する。

#### (2) 審議音声で確認した発言内容

山崎社長の山口委員に対する要請の内容は、調査報告書案における「同曲線への曲線速照機能の整備は優先的に行うべきものであったと考えられる」との記述について、「平成19年5月31日に出した当社の意見のような表現にしてもらえないか。これでは後出しじゃんけんである。同じ意見であるならばそういう発言をしてもらえないか」というものであった。

検証メンバーに対する運輸安全委員会事務局の説明によれば、山口委員が山崎社長の要請に沿った発言を行ったのは、平成19年6月11日に開催された委員懇談会の席上であった。そこで、検証メンバー全員が、同日の委員懇談会の審議音声を直接聴取し、実際にどのようなやり取りがあったのかについて検証を行った。別紙資料1-IV-①は、該当部分の審議音声を文字に起こしたものである。その結果、検証メンバーは、いわゆる「後出しじゃんけん」に関連する発言を含め、山口委員が山崎社長の意向に沿った発言を行っていたことを確認した。

なお、委員懇談会とは、運輸安全委員会事務局の説明によると、調査報告書の公表を間近に控えていた平成19年5月～6月に、福知山線事故に関する調査報告書案を審議する過程で、事前に日程を定めていた正式な委員会とは別に、審議の促進のために可能な限り多数の委員の出席のもとに臨時に開催された委員会のことをいう。このような委員懇談会は、平成19年5月21日と6月11日の2回開催されており、両



方とも全10名の委員のうち、8名以上の出席があったとのことである。

さて、平成19年6月11日開催の委員懇談会において、山口委員は別紙資料1-IV-①のとおり、「230ページの上から3行目の『しかし』から7行目。それから8行目から、『もし』『もし』が2つ入ってんだけどこれ前回、これカットじゃなかったかな。これは、後出しじゃんけんですね、これ何となく科学的分析でない」と発言している。

以上の発言は、要するに、調査報告書案の中の「事故現場の右曲線の整備は優先的に行うべきであったものと考えられる」「P曲線速照機能が使用開始されていれば、本事故の発生は回避できたものと推定される」「P分岐速照機能が使用開始されていれば、宝塚駅進入時の大幅な速度超過は発生せず、非常B作動もなかったものと考えられる」の3箇所については、前回削除することになっていたのではなかったのか、ということを手を主張したものであると思われる。

さらに、山口委員は、「最初のやつは……そういう考え（方を）した人が、西日本にいなかったのは残念」だが、「カーブが急になったら、（曲線半径）600（m）が300（m）になったらやばい」、「120（km/h）から70（km/h）ってのはちょっと怖いっていうのは、考える人が居てもよかった」。「下の2つは、『もし』『もし』では……分析になってないなっていう感じがした」。「西は、……優先的にやるべきであった。だけど、まあ、その当時、そんな、鉄道に居た人とかも考えてなかった」であろうが、「鉄道屋として考えるべき内容だったとは思いますが」といった発言をしている。

以上の山口委員の発言に対して、宮本委員は当該箇所の調査報告書案の記述について、「その評価は重要」と発言して、山口委員の修正意見についての反対意見を述べ、他の委員も宮本委員の発言に賛成し、最終的に山口委員の修正意見は採用されなかった。このことは、別紙資料1-IV-②の「優先的に」を含む委員懇談会時の調査報告書案の記述が、議決された最終の調査報告書においても変更されていないことから確認できる。なお、山口委員は、別紙資料1-IV-①が示すように、この部分を削除して欲しいという明確な発言はしておらず、審議音声から感じた印象では、何が何でも修正を求めるといふような強い語勢は感じられなかった。また、「事故現場の右曲線の整備は優先的に行うべきであったものと考えられる」など3箇所は前回削除することになったのではなかったか、という山口委員の発言について、運輸安全委員会事務局がそれ以前の審議音声を確認したところ、「前回、これカットじゃなかったか」に該当するような発言は確認できなかったとの説明を受けている。

### (3) 山口委員のヒアリング結果

検証メンバーは、この問題の直接の当事者である山口委員に対してヒアリングを実

施した。それによれば、調査報告書の書き換え発言問題に関する山口委員の返答は次のとおりである。

「山崎社長が調査報告書の3章で特にATS-Pの問題にこだわり出したのは、意見聴取会のときは、3章はできていなかったから、それより後だと思う。平成19年に入ってから3章がどういう文章になるのかということが大変気にして、この事故に関してATSがあれば防げたのではないかというのは、事故が起きる度に事故の種類にあわせてそういう対策をしておけば良かったということになり、明らかに『後出しじゃんけん』ではないかと言われた。『後出しじゃんけん』のあたりは、審議でその議論は取り上げてもらえず、そんなことはもう書いてあるから良いとか、入れる必要はないとか言われたので、こちらも強く言っていない。山崎社長が言っていたのは、文章で誰かが悪いとか、そういう属人的な文章は避けてくれないかということであった。その点について、ある委員に聞いたら、調査報告書というのは個人の名前は書くようにはなっていないということだった。」

#### (4) 審議に参加していた委員のヒアリング結果

検証メンバーは、平成19年6月11日の委員懇談会に参加していた他の委員に対してもヒアリングを行い、懇談会の流れと雰囲気について次のとおり聴取した。

○宮本委員：一つ一つのシーンは全く忘れているのだが、大きい流れとしては、比較的始めの段階では、山口委員はJR西日本に対してかなり厳しいことを言っていた。体質的なことだとか、運転ということで、かなりJR西日本の現状を知っていたのだろうと思う。そういうことを言っていたのに対して、(委員懇談会ときには)今思うとちょっと違ったという感じはする。ATS-Pを設置していたら事故は防げたということを否定するような話で議論がなったような気がした。それは、付けていたら事故は防げたというのは、かなり確実に言えるような話だから、それを削ることはないのではと私は発言した。山口委員の方から、何か特別なことを感じさせるというようなことがあったということではなく、通常の議論の流れの中で推移したという感じである。

○審議に参加していた他の委員：正直言って、その当時は、まったくそういうこと(山口委員が要請を受けて発言したということ)は感じなかった。報道などで、後になってそういうことがあったことがわかって、山口委員がそういう発言をしたのではないかと聞かれたことがあるが、そういうふうに聞かれるとあったかもしれないという程度。当時は全く気が付かなかった。

○審議に参加していた他の委員：即、宮本さんが「それはおかしいじゃないか」と言い出したから、そうだろうなと思っていた。

## 2. 山口委員の発言が調査報告書に与えた影響についての評価

前述の検証結果から、検証メンバーは次のとおり評価する。

審議音声を確認した結果、山崎社長の要請に基づく山口委員の修正意見は審議の中で採用されなかったこと、及び調査報告書の内容についても、山口委員の発言に基づいた修正は行われていないことから、調査報告書の内容への影響はなかったと判断する。また、審議音声やヒアリング結果を総合すると、山口委員の発言は、山崎社長からの要請について、是が非でも調査報告書の内容に反映させたいというほどの強いものではなく、その動機は山崎社長を支えたいという思いが強かったことによるものと思われる。

とはいえ、山口委員のこうした行為は、その結果の如何を問わず、公正であるべき事故調査活動を歪めたという点で到底容認されるものではない。検証メンバーは、今後二度とこのような不祥事が発生しないよう、再発防止対策の徹底を現運輸安全委員会に強く求めたい。

なお、検証メンバーによる検証の結果、山崎社長の要請以外に、原因関係者が事故調関係者に調査報告書の再考ないし修正を求めた事実は認められなかったということを付記しておく。

## V 運輸安全委員会による「調査結果」の評価

### 1. 情報漏えい問題等に関する運輸安全委員会の「調査結果」

平成21年9月25日に事故調委員による情報漏えいなどの不祥事問題が明るみに出て以降、運輸安全委員会は、同委員会に保存されている事故調の関係資料やJR西日本が国土交通大臣へ11月18日に提出した「福知山線列車事故調査に係る情報漏えい等についての働きかけに関する実態調査の結果及び再発防止策等の改善措置について（報告）」（以下、「JR西日本の報告書」と呼ぶ）など関連文書等の精査、ならびに当該問題に関わった事故調委員からのヒアリングなど独自の調査を行った。そして、その結果を取りまとめた「調査結果について」（福知山線脱線事故調査報告書に係る情報漏えい等に関する調査結果について）を同年12月1日に公表した。

「調査結果について」は、運輸安全委員会が平成21年12月1日の時点までに確認できた事実関係を取りまとめたもので、前書きに当たる「はじめに」に続いて、事故調委員によるJR西日本関係者との接触や情報漏えい問題を扱った「JR西日本からの働きかけに対する事故調の委員の行為について」、事故調への資料の未提出問題を検討した「JR西日本からの資料未提出について」、そして不祥事の再発を防止するための「運輸安全委員会における対応策について」の3つの部分で構成されている。

以下、本文書の内容の妥当性について評価を行う。

### 2. 「調査結果について」の概要

前述したように、「調査結果について」は大きく、「JR西日本からの働きかけに対する事故調の委員の行為について」、「JR西日本からの資料未提出について」、そして「運輸安全委員会における対応策について」の3つの部分から成り立っている。以下、それぞれの内容を概観しておく。

#### (1) JR西日本からの働きかけに対する事故調委員の行為

##### 1) 山口委員

本人からのヒアリング等に基づき、山口浩一委員に関して、「調査結果について」は以下のとおり事実関係を明らかにしている。

- ・山口委員によれば、JR関係者との接触の事実について、記憶にない部分もあるが、大筋で「JR西日本の報告書」のとおりである。
- ・山口委員は、直接の面会やメール等を通じ、JR西日本の山崎正夫社長に対して

委員会の審議状況の情報提供を行った（山崎社長とは6回、前田昌裕安全推進部担当部長とは2回接触）。

- ・山口委員は、「事実調査報告書の案」や最終の調査報告書案等のコピーを、正式公表以前にJR西日本側に提供した。
- ・最終調査報告書案の記述内容の一部を再考してほしいとの山崎社長の要請を受け、委員会審議において同社長の意図に沿う発言を行った。しかし、宮本委員や他の委員、事務局などの反対意見により、修正されず原案どおりの記述となった。
- ・山崎社長からの「調査報告書の記述では同社の担当者ができるだけ特定できないようにしてほしい」との依頼について、他の事故の調査報告書を含め、委員会においては日頃から個人の責任追及とならないようその記述に注意しており、実際の調査報告書においても個人の責任を追及するような記述にはなっていなかったことから、山口委員は委員会の場において、この点に関して特に発言しなかった。
- ・山口委員によれば、当時のJR西日本は井手正敬氏の影響力が大きく、山崎社長が社内で孤立しているように思った。同社長の安全対策を積極的に指揮している姿を見て、同社の安全対策の推進のために必要不可欠の存在である同社長を助けたいと思い、このような行為を行った。
- ・意見聴取会の公述人選定の審議の際に、山口委員は永瀬和彦氏について、JR西日本を擁護しすぎているのではないかと述べ、批判的スタンスをとっていた。
- ・山崎社長からの依頼に基づく修正発言のほかに、委員会審議の場において、JR西日本及び山崎社長を擁護するような山口委員の発言は確認できていない。

以上の事実確認に基づいて、運輸安全委員会は、山口委員の行為について、次のような評価を下している。

- ・「JR西日本からの求めに応じた情報提供や最終事故調査報告書案への修正意見は、事故調査に対する国民の信頼を失墜させるものであり、許容されるものではなく言語道断である。」
- ・「最終事故調査報告書案の手交等の行為があったが、これらによってJR西日本に提供された情報は、最終的には意見照会等の形で正式にJR西日本に提供されるものであり、また、山崎社長の依頼に基づく発言については採用されなかったこと等から、最終事故調査報告書への影響はなかったものと考えられる。」

## 2) 佐藤委員

佐藤泰生委員の行為に関して、「調査結果について」が明らかにしている事実関係は、以下のとおりである。

- ・佐藤委員によれば、JR関係者との接触の事実について、記憶にない部分もあるが、大筋で「JR西日本の報告書」のとおりである。
- ・当時、審議室兼務の任にあったJR西日本の鈴木喜也技術部マネージャーは、土屋

審議室長から佐藤委員に接触を試みるよう指示された。また、望月康孝審議室担当室長より佐藤委員に対して確認すべき事項が記載されたメモを2回渡され、そこに記載されていた内容を確認するため、佐藤委員とコンタクトをとるようになった。

- ・佐藤委員は、鈴木氏と東京の台湾料理店で9回にわたって面談し、「事実調査報告書の案」が正式公表される前に、そのコピーを提供した。
- ・9回の面談を通じて、佐藤委員から重要な情報提供は行われなかった。
- ・佐藤委員によれば、会った目的は、日勤教育が事故の最大の原因であると考え、JR西日本が日勤教育の正当性をどこまで主張するのか、また、それを正当と考える勢力が会社内でどのくらいあるのかを探ることにあった。また、鈴木氏の質問に対しては、教えられないことには回答しないよう留意しつつ返答をした。正式公表以前に、JR西日本に「事実調査報告書の案」のコピーを手渡したことについては、マスコミに事前説明をした後なので問題ないと思った。
- ・佐藤委員は、委員会で意見聴取会の公述人が選定された際、JR西日本関係者や同社を擁護するような学識経験者の意見は聴取する必要はないのではないかとの意見を述べるなど、委員会の審議においてJR西日本に対し厳しい発言を行っていた。

以上の事実確認に基づいて、「調査結果について」は、佐藤委員の行為について、次のように評価している。

- ・「飲食を伴う場で継続してJR西日本側と面会し、JR西日本に対して情報提供したことは、問題のある不適切な行為であった。」
- ・「意見聴取会の前に質問への返答や事実調査報告書（「事実調査報告書の案」）の事前手交はあったが、これらによってJR西日本に提供された情報は、最終的には事実調査報告書として公表される情報であること等から、最終事故調査報告書への影響は考えられない。」

### 3) 宮本委員

宮本昌幸委員の行為に関して、「調査結果について」は、以下のとおり事実関係を明らかにしている。

- ・宮本委員によれば、JR関係者との接触の事実について、記憶にない部分もあるが、大筋で「JR西日本の報告書」のとおりである。
- ・望月担当室長が、平成19年1月29日に、国鉄時代に宮本委員の同期であったB氏の仲介により、松岡車両部担当部長（当時）とともに明星大学の宮本研究室を訪問した。その後、望月氏は単独で3回、宮本委員を訪問した。
- ・望月氏は3000円程度の手土産（菓子）を持参し、宮本委員は受け取りを断ったが、望月氏から「学生さんに」と言われ、「それならば」ということで受け取っ

た。

- ・ 4回の訪問を通して、宮本委員はただ話を聞くだけであり、望月氏は同委員から情報を入手できなかった。
- ・ 宮本委員は、J R西日本の安全への取り組みについて疑問があったので話を聞いた。情報漏えい等はなかったと確信している、としている。
- ・ 宮本委員は、委員会の審議の中で、山崎社長からの依頼に応じた山口委員の発言に対し反対の意見を述べるなど、J R西日本に対して厳しい態度をとっていた。

以上の事実確認に基づいて、宮本委員の行為について「調査結果について」は、「情報漏えい等の事実は認められないが、望月担当室長から手土産を受け取った行為は、誤解を招くおそれのある行為であった」としている。

#### 4) 楠木委員

楠木行雄委員の行為に関して、「調査結果について」が明らかにしている事実関係は以下のとおりである。

- ・ 楠木委員によれば、J R関係者との接触の事実について、記憶にない部分もあるが、大筋で「J R西日本の報告書」のとおりである。
- ・ 平成18年12月27日、垣内取締役が、年末の挨拶回りの際、学生時代からの友人である楠木委員に声をかけ、2人で昼食をとった（昼食の費用はJ R西日本から支出され、その後、楠木委員が返還）。よもやま話がほとんどであったが、垣内取締役が当時担当していた遺族・被害者への対応問題や、J R西日本として独自に事故原因の調査を行うことの法制度上の問題点なども話題になった。
- ・ 楠木委員によれば、垣内取締役とは大学のサークルが一緒の友人であり、年末の挨拶廻りの際なので個人的な会食だと信じていた。
- ・ 楠木委員は、委員会の審議の中で、J R西日本に対して厳しい態度をとっていた。

以上の事実を確認した上で、「調査結果について」は楠木委員の行為について、「情報漏えい等の事実は認められないが、J R西日本の費用負担により昼食をとった行為は、誤解を招くおそれのある行為であった」としている。

## (2) J R西日本からの資料未提出について

すでにⅢで記述したように、福知山事故調査の過程で、J R西日本から事故調に2種類の資料が提出されていなかった。一つは、平成8年12月25日付鉄道本部内打合せ資料（9枚）のうちのATS-P形とATS-SW形の機能比較を行った2枚の付属資料で、もう一つは、第118回安全対策委員会資料のうちの函館線事故の概要を説明した3枚の資料である。

「調査結果について」は、以上の2種類の資料が事故調に提出されていなかったことを確認した上で、そのことが調査報告書の内容へ影響したかどうかについて、「この

未提出資料が提出されていたとしても、最終事故調査報告書の内容に変更が必要となることはなかったものとする」とし、その理由を以下のとおり挙げている。

- ・当時すでに事故調では、J R 西日本から入手しなくても、国土交通省鉄道局や J R 貨物から函館線事故に係る資料を入手しており、調査報告書の 180 頁にもその内容を記述している。
- ・ J R 西日本が当該事故情報を認知していたという点についても、事故調は J R 西日本から別途提出されていた総合安全対策委員会（平成 9 年 3 月）の資料により把握していた。

以上のように、「調査結果について」は、未提出資料による調査報告書の内容への影響はなかったと評価している。ただし、函館線事故に関わって、前述のとおり、調査報告書の 180 頁において「平成 9 年 3 月に開催された同社の総合安全対策委員会（2.19.2.1 参照）の付属資料にも『他会社における事故』として記載されている」と記述されていることから、「平成 9 年 3 月よりも早い段階で J R 西日本が函館線事故を把握していたことが明らかであるため、上記記述にある会議に係る記述について訂正を検討することが適当である」と指摘している。

### (3) 運輸安全委員会における対応策について

「調査結果について」は、最後に、不祥事問題が明るみに出て以降の運輸安全委員会の対応策について記述している。すなわち、情報漏えいや、委員が J R 西日本側の意向に沿った発言を委員会審議において行ったことなどの問題が発生したことを踏まえて、問題のある行為や誤解を招くおそれのある行為の再発を防止するために、平成 21 年 9 月 24 日に、「運輸安全委員会の委員長及び委員の倫理に関する申し合わせ」（別紙資料 1-V-①）及び「運輸安全委員会の委員等の職務従事の制限に関する申し合わせ」（別紙資料 1-V-②）を決定し、その徹底を図ったとされる。

前者の「申し合わせ」は、その就任に国会の同意を必要とする運輸安全委員会の委員長及び委員が、「公務に対する国民の信頼を確保することを目的として、職務に係る倫理の保持に資するため」に定められたもので、利害関係者との関係における禁止行為などが申し合わされている。また、後者は、「原因に関係があるおそれのある者」と密接な関係を有する委員長及び委員（専門委員も含む）の事故調査への従事を制限したものである。

また、J R 西日本が不適切な方法で情報を入手しようとした背景には、事故調査の状況についての情報が不足していたことや、J R 西日本が原因関係者として最終の調査報告書案を受け取ってから意見を提出するまでの期間が短かったことがあったと考えられることから、今後、①事故調査の進捗状況等に関する情報提供の充実、②原因関係者からの意見聴取に係る期間の見直しなどの改善策を講じていくこととしている。



### 3. 「調査結果について」の評価

検証メンバーは、「調査結果について」の内容について、以下のとおり評価する。

まず、調査の対象と範囲として① J R 西日本からの働きかけを受けた事故調委員の行為、ならびに②事故調への資料の未提出問題の2つが設定されていることは適切である。

次に、個別のそれぞれの内容については、以下のように評価する。

#### i) 山口委員の評価

山口委員の行為を「J R 西日本からの求めに応じた情報提供や最終事故調査報告書案への修正意見は、事故調査に対する国民の信頼を失墜させるものであり、許容されるものではなく言語道断である」とした上で、「最終事故調査報告書案の手交等の行為があったが、これらによって J R 西日本に提供された情報は、最終的には意見照会等の形で正式に J R 西日本に提供されるものであり、また、山崎社長の依頼に基づく発言については採用されなかったこと等から、最終事故調査報告書への影響はなかったものと考えられる」としているが、基本的に妥当である。

#### ii) 佐藤委員の評価

「飲食を伴う場で継続して J R 西日本と面会し、J R 西日本に対して情報提供したことは、問題のある不適切な行為であった」との評価は適切である。また、「意見聴取会の前に質問への返答や事実調査報告書の事前手交はあったが、これらによって J R 西日本に提供された情報は、最終的には事実調査報告書として公表される情報であること等から、最終事故調査報告書への影響は考えられない」との評価も、基本的に妥当である。

#### iii) 宮本委員の評価

宮本委員の行為を「情報漏えい等の事実は認められないが、望月担当室長から手土産を受け取った行為は、誤解を招くおそれのある行為であった」とした上で、「情報漏えい等の事実は認められない」という評価は、基本的に妥当である。なお、手土産を受け取った行為を「誤解を招くおそれのある行為」としているが、それよりも、福知山線事故の調査活動に従事していた事故調の委員が、J R 西日本の社員と非公式に4回も面談したことはいかにも軽率であり、その問題点が指摘されるべきであろう。

#### iv) 楠木委員の評価

楠木委員の行為についての「情報漏えい等の事実は認められないが、J R 西日本の費用負担により昼食をとった行為は、誤解を招くおそれのある行為であった」という評価は妥当である。なお、検証メンバーは、楠木委員が友人である垣内取締役と会食したことについて、費用負担の点を除けば、何ら問題はなかったと考える。

v) 未提出資料の調査報告書への影響の評価

「調査結果について」は、「2つの資料が提出されなかったことをもって、最終事故調査報告書の分析への影響は考えられない」としているが、これについても基本的に妥当である。

なお、調査報告書の内容への影響はなかったこととは別に、2種類の未提出資料について明らかになった資料内容を、調査報告書の事実情報（第2章）に追加するかどうかは、運輸安全委員会において検討すべきものとする。

vi) 運輸安全委員会における対応策の評価

「調査結果について」によれば、今回のような不祥事の再発を防止するために、すでに委員の倫理や職務従事の制限に関する申し合わせが行われるとともに、「事故調査の進捗状況等に関する情報提供の充実」や「原因関係者からの意見聴取期間の見直し」などの改善策を講じることとされている。

しかし、今回の不祥事問題によって大きく揺らいだ我が国の事故調査システムに対する社会の信頼を回復し、運輸事故の再発防止に資する事故調査体制を確立していくためには、ここに挙げられている改善策の実施だけでは十分とはいえない。本報告書の第2部において提案される、事故調査システムの改革のための提言を運輸安全委員会が受け止め、必要な対応を図っていくことが必要と考える。