

平成21年12月1日
運輸安全委員会

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

1. はじめに

航空・鉄道事故調査委員会（当時。以下「事故調」という。）の委員による福知山線脱線事故調査に係る情報漏えい等の問題については、国土交通大臣及び運輸安全委員会より、平成21年9月25日、その概要や再発防止策を発表するとともに、同年10月9日には、運輸安全委員会において福知山線列車脱線事故調査報告書（以下「最終事故調査報告書」という。）の信頼性を検証し、その結果を踏まえ必要な措置を講じることを発表した。

また、同年9月28日には、国土交通大臣より西日本旅客鉄道株式会社（以下「JR西日本」という。）に対し、鉄道事業法（昭和61年法律第92号）第55条第1項の規定に基づき、実態調査の結果及びこれを踏まえた再発防止策等の改善措置について報告するよう命令がなされた。

この命令を受け、JR西日本においては、社長直属の社内チームを編成するとともに、3名の社外有識者から構成されるコンプライアンス特別委員会を発足させ、事実関係の調査が進められ、同年10月23日には実態調査の結果等についての経過の報告が、さらに、同年11月18日には実態調査の結果及び再発防止策等の改善措置についての報告（以下「JR西日本の最終報告」という。）が、それぞれJR西日本より国土交通大臣になされたところである。

こうしたこれまでの経過を受け、運輸安全委員会においては、今回の問題による最終事故調査報告書への影響の有無等についての調査を実施し、その結果を早急に公表するとともに、調査結果については福知山線脱線事故調査報告書の検証メンバーの方々に検証して頂くこととし、同月20日、国土交通大臣よりその旨を発表したところである。

福知山線脱線事故調査報告書の検証メンバー（平成21年11月10日発表）

○外部有識者（5名）

- ・安部 誠治 関西大学教授
- ・佐藤 健宗 弁護士、鉄道安全推進会議（TASK）事務局長
- ・永井 正夫 東京農工大学大学院教授
- ・畑村 洋太郎 工学院大学教授
- ・柳田 邦男 作家

○ご遺族・被害者及びその家族（7名）

- ・浅野 弥三 一 （4・25ネットワーク）
- ・小椋 聡 （4・25ネットワーク）
- ・木下 廣史 （4・25ネットワーク）
- ・坂井 信行 （負傷者と家族等の会）
- ・中島 正人 （負傷者と家族等の会）
- ・三井 ハルコ （負傷者と家族等の会）
- ・大森 重美 ご遺族 （計12名）＜敬称略＞

本調査結果は、JR西日本の最終報告も踏まえ、事故調の委員による福知山線脱線事故調査に係る情報漏えい等の行為や、これによる最終事故調査報告書への影響の有無等について、運輸安全委員会において現段階で確認できたことをとりまとめたものである。

なお、上述のとおり、本調査結果については、今後、福知山線脱線事故調査報告書の検証メンバーの方々に検証して頂くこととしており、その検証作業の結果を踏まえ、運輸安全委員会として必要な対応を図ることとする。

2. 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

(1) 山口浩一元委員

①JR西日本の最終報告における記述内容（概要）

- ・JR西日本の山崎社長（当時）が平成18年4月から5月の連休に山口元委員に電話を入れたことに始まり、両者の間のやりとりは最終事故調査報告書の公表時まで続いた。
- ・当初は、JR西日本の生駒福知山線列車事故対策審議室担当室長（事故調対応）（当時）が、自身の社団法人日本鉄道運転協会（以下「運転協会」という。）勤務時代の関係で、山口元委員とコンタクトを持つように動いたが、平成18年5月9日の前田安全推進部担当部長（平成18年6月23日から）（山口元委員の日本国有鉄道（当時。以下「国鉄」という。）勤務時代の部下）から山口元委員へのメール（生駒担当室長を通さず自分から山崎社長に情報を話すことも可能である旨）以降、山口元委員は前田担当部長を中心に、時として前田担当部長及び生駒担当室長双方にメールを送付するようになり、前田担当部長が山口元委員からのメールを印刷し、山崎社長に渡すようになった。
- ・山口元委員は、メールの中で、事故調の審議状況（会議の開催時期、概要、今後の見通し等）を具体的に伝えるとともに、JR西日本に対するアドバイスともとれるようなメールを出している。
- ・山口元委員は、山崎社長と6回、前田担当部長と2回、それぞれ運転協会等で直接会っており、意見交換が行われたり、意見聴取用の最終事故調査報告書案の写し等

が渡されている。

<意見聴取用の最終事故調査報告書案の写し等の受け渡し>

- 平成 18 年 12 月 18 日 前田担当部長に事実調査に関する報告書の案(以下「意見聴取会用報告書案」という。)(20 日公表)の写しを手交
- 平成 19 年 5 月 22 日着 意見聴取用の最終事故調査報告書案(24 日正式送付)第 3 章の最後の 10 頁分を郵送
- 平成 19 年 6 月 17 日 山崎社長に最終事故調査報告書の第 3 章の一部と第 4 章以降の原稿の写しを手交
- 平成 19 年 6 月 25 日 前田担当部長に最終事故調査報告書(28 日公表)の写しを手交

- ・平成 19 年 6 月 8 日の山口元委員と山崎社長との意見交換において、意見聴取用の最終事故調査報告書案の記述「・・・同曲線への曲線速照機能の整備は優先的に行うべきであったものと考えられる。」(最終事故調査報告書 230 頁に該当する箇所)について、山崎社長が、これでは「後だしじゃんけん」と表現し、「優先的に」という字句は再考して欲しいとの意見を述べ、山口元委員は、その後事故調において山崎社長の意図に沿う発言をしている。

②運輸安全委員会が本人から聴取した内容

- ・事実関係については記憶にない部分もあるが、大筋 J R 西日本の最終報告のとおりである。
- ・山口元委員は昭和 36 年に、山崎社長は昭和 41 年に、それぞれ国鉄へ入社し、昭和 62 年 3 月まで同社に勤務していた。近年は、会社は別だが整備関連の会社にそれぞれ勤務しており、また、同じ運転系であったので、面識があった。
- ・事故後、山崎氏が J R 西日本の社長に就任したが、当時の J R 西日本は元会長である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であった。山崎社長の安全対策を積極的に指揮している姿を見て、J R 西日本の安全対策の推進のために必要不可欠の存在であり、山崎社長を助けたいと思い、このような行動をとった。
- ・山崎社長からの意見聴取用の最終事故調査報告書案の記述に関する「再考してほしい」との意見を依頼されたと考え、委員会において、当該箇所について修正するよう発言をしたが、同意も反論もなく、修正されず原文のままとなった。
- ・山崎社長から「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」との依頼もあったが、他の委員からの発言(委員会内で一般的になされる内容の発言)で個人の責任追及にならないような文章になったため、特に発言しなかった。

③その他確認している事実

- ・山口元委員は、委員会で意見聴取会の公述人を選定する際、J R 西日本側が接触を図っていたとされる永瀬和彦氏に関し、J R 西日本を擁護しすぎているのではないかと

といった否定的な意見を述べていた。

- ・委員懇談会（平成19年6月11日）において、最終事故調査報告書案の記述（最終事故調査報告書230頁に該当する箇所）に関し、「この文章は後出しじゃんけンのであり科学的分析ではない。カットした方が良いのではないか」という発言を山口元委員が行ったものの、宮本委員や他の委員、事務局からの意見により、修正されず原文のままとなった。
- ・山崎社長からの「報告書の記述では同社の担当者が出るだけ特定できないようにしてほしい」との依頼に関しては、他の事故調査等報告書を含め、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、これに関する山口元委員の発言は特段なかった。
- ・上記発言以外に、山口元委員がJ R 西日本及び山崎社長を擁護するような発言は、他の委員等の記憶にもなく、また音声記録でも確認されていない。

④当該行為についての評価

事故調の委員は、事故調査に当たり科学的かつ公正な判断を行うことが求められていたにも関わらず、原因関係者であるJ R 西日本からの求めに応じて情報を提供するとともに、その意向を受けて最終事故調査報告書案への修正意見を述べたことについては、運輸安全委員会（事故調）の行う（行ってきた）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。

意見聴取用の最終事故調査報告書案の写し等をJ R 西日本に渡す等の行為については、これらの行為により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ったことから、正式な時期よりも早くJ R 西日本に渡ったことをもって、最終事故調査報告書への影響があったとは考えられない。

また、山崎社長の依頼に基づく発言については、宮本委員や他の委員、事務局からの意見により認められず、その他J R 西日本及び山崎社長を擁護するような発言は確認されていないことから、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）佐藤泰生元委員

①J R 西日本の最終報告における記述内容（概要）

- ・J R 西日本の鈴木技術部マネージャー（審議室兼務）（当時）にとって、佐藤元委員は、構造物設計事務所（国鉄内の一機関）勤務時代の上司であり、鈴木マネージャーは、共通の知人A氏を通じて佐藤元委員とコンタクトをとるようになり、以後、佐藤元委員と会うときは、いつも3人で、同じ場所（台湾料理店）で会うようにしていた。
- ・鈴木マネージャーは、土屋取締役兼専務執行役員・審議室長（当時）から佐藤元委員に接触を試みるよう指示され、また、望月審議室担当室長（当時）より佐藤元委員に対して確認すべき事項が記載されたメモを2回渡されおり、これらの内容を確認するため、佐藤元委員とコンタクトをとるようになった。

- ・鈴木マネージャーは佐藤元委員と9回会った（最終事故調査報告書公表まで）が、佐藤元委員からはあまり重要な情報は入手できておらず、平成18年12月18日に意見聴取会用報告書案を受け取っただけとなっている（JR西日本では、同月15日にマスコミより入手）。

②運輸安全委員会が本人から聴取した内容

- ・事実関係については記憶にない部分もあるが、大筋JR西日本の最終報告のとおりである。
- ・本事故については、日勤教育が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目的のもと、JR西日本の社員と非公式の形で接触し情報を得る必要があると感じ、このような行為を行った。
- ・鈴木マネージャーからの質問に対しては、当たり前のことには回答し、教えられないことには回答しないよう留意しつつ、返答をしていた。
- ・意見聴取会用報告書案を事前に渡したことについては、マスコミに説明をした後なので問題がないと思い、行ったものである。

③その他確認している事実

- ・佐藤元委員は、委員会で意見聴取会の公述人を選定する際、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という意見を述べていた。
- ・佐藤元委員は、委員会の審議の中で、JR西日本に対し厳しい発言を行っていた。

④当該行為についての評価

飲食を伴う場において継続してJR西日本側と面会し、JR西日本に対して情報提供を行ったことについては、問題のある不適切な行為であった。

意見聴取会の前におけるJR西日本からの質問への返答やJR西日本に意見聴取会用報告書案を渡す等の行為については、これらの行為によりJR西日本に提供された情報は、最終的には公表される情報であったこと等から、正式な公表よりも早くJR西日本に提供されたことをもって、最終事故調査報告書への影響があったとは考えられない。

(3) 宮本昌幸委員

①JR西日本の最終報告における記述内容（概要）

- ・望月担当室長が、国鉄勤務時代に宮本委員の同期であったB氏の仲介により、平成19年1月29日、松岡車両部担当部長（当時）とともに宮本委員の勤務する明星大学の研究室を訪問した。
- ・その際、望月担当室長は「意見聴取会用報告書案の1章2章の内容については不本

意だ」といった話をしたが、宮本委員からＪＲ西日本側の立場に理解を示すような発言はなかった模様である。

- ・望月担当室長は、宮本委員を訪問の折、３０００円程度の手土産（菓子）を持参しており、宮本委員は受け取りを断ったが、望月担当室長が「学生さんに」というと、「それならば」ということで受け取った。
- ・その後３回、望月担当室長が単独で宮本委員を訪問したが、宮本委員はただ話を聞くだけであり、宮本委員からは情報を入手できなかった。

②運輸安全委員会が本人から聴取した内容

- ・事実関係については記憶にない部分もあるが、大筋ＪＲ西日本の最終報告のとおりである。
- ・ＪＲ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。

③その他確認している事実

- ・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元委員の発言に対し反対の意見を述べるなど、ＪＲ西日本に対して厳しい態度をとっていた。

④当該行為についての評価

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。

(4) 楠木行雄委員

①ＪＲ西日本の最終報告における記述内容（概要）

- ・ＪＲ西日本の垣内取締役（当時）が、平成１８年１２月２７日、年末の挨拶回りの際、学生時代の友人であった楠木委員に声をかけ、２人で昼食をとった。
- ・ほとんど四方山話であったが、垣内取締役が当時担当していたご遺族・被害者への対応等についても話が出るとともに、垣内取締役から楠木委員に対し、ＪＲ西日本として事故原因の調査を行っても構わないかという法制度上の疑問からの問いかけがあった。
- ・昼食の費用はＪＲ西日本から支出された（その後、楠木委員から返還されている）。
- ・楠木委員は、委員会の審議において、ＪＲ西日本に対し、非常に厳しい立場を貫いていたようであり、その姿勢は現時点でも一貫して変わっていない。
- ・垣内取締役による楠木委員への接触は個人的なものであり、情報の事前入手や報告書の内容変更等を期待してのものではなかった。

②運輸安全委員会が本人から聴取した内容

- ・事実関係については記憶にない部分もあるが、大筋ＪＲ西日本の最終報告のとおりである。
- ・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。

③その他確認している事実

- ・楠木委員は、委員会の審議の中で、ＪＲ西日本に対して厳しい態度をとっていた。

④当該行為についての評価

情報漏えい等の事実は認められないが、ＪＲ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。

3. ＪＲ西日本からの資料未提出について

(1) 事実関係について

①平成8年1月25日付鉄道本部内打合せ資料について

- ・平成17年1月27日、事故調よりＪＲ西日本に対し、「昭和62年4月以降に存在したＡＴＳ整備計画」の提出要請を行い、同月12日、ＪＲ西日本より、平成8年1月25日付鉄道本部内打合せ資料（9枚）のうち「ＪＲ京都・神戸線へのＡＴＳ－Ｐ形早期整備について」が含まれる資料（7枚）が提出された。残り（2枚）の資料（ＡＴＳ－Ｐ形とＡＴＳ－ＳＷ形の機能比較（付属資料））は提出されなかった。

②平成9年1月14日付第118回安全対策委員会資料について

- ・平成18年3月22日、事故調よりＪＲ西日本に対し、安全対策委員会等の会議資料の提出要請を行い、同年4月20日、ＪＲ西日本より、平成9年度から平成16年度までの安全対策委員会資料が提出された。
- ・その後、事故調よりＪＲ西日本に対し、平成7年度から平成8年度までの安全対策委員会資料の提出を命令し、同月26日、ＪＲ西日本より、平成7年度から平成8年度までの安全対策委員会資料（平成9年1月14日付第118回安全対策委員会資料を含む）が提出された。
- ・上記第118回安全対策委員会資料のうち、3枚の資料（平成8年1月24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」という。）の概要を説明したもの）は提出されていない。

(2) 資料未提出による影響

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。その理由は、以下のとおりである。

- ・まず、函館線事故の情報自体の把握については、当時既に事故調では、ＪＲ西日本から入手しなくても、国土交通省鉄道局やＪＲ貨物から当該事故情報に係る資料を入手しており、最終事故調査報告書にもその内容を記述している（最終事故調査報告書 2.20.2.1（180 頁））。
- ・また、ＪＲ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、事故調では、ＪＲ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。

したがって、上記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（例えば「・・・同社には曲線区間における速度超過による事故の危険性の認識があった可能性が考えられる。」（最終事故調査報告書 3.10.1（229 頁））など）への影響は考えられない。

なお、「・・・同社がその危険性を曲線速照機能の整備を急ぐことが必要な緊急性のあるものと認識することは必ずしも容易ではなかったものと考えられる」（最終事故調査報告書 3.10.1（229 頁））との記述は、ＪＲ西日本発足以降、曲線区間における速度超過による列車脱線事故等が、当該事故を含めて2件の死傷者のない列車脱線事故のみであったことが根拠となっている。

ただし、この未提出であった資料を踏まえると、「また、(2)の列車脱線事故については、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。」（最終事故調査報告書 2.10.2.1（180 頁））との記述に関しては、平成9年3月よりも早い段階でＪＲ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する。

4. 運輸安全委員会における対応策について

これまでに述べたとおり、事故調の委員による福知山線脱線事故調査に係る情報漏えい等の行為については、最終事故調査報告書に影響を与えるようなものではなかったと考えられるものの、問題のある行為や誤解を招くおそれのある行為であった。

こうした事態の再発を防止するため、運輸安全委員会においては、平成21年9月24日、「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」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」を決定し、その徹底を図ったところである。

他方、ＪＲ西日本の最終報告も踏まえると、ＪＲ西日本の役員等による事故調の委員への接触・働きかけ及び委員による情報漏えい行為の主な背景要因として、ＪＲ西日本に事

故調の行う事故調査に関する情報が不足していたこと、また、原因関係者からの意見聴取において、原因関係者が意見聴取用の事故調査報告書案を受領してから意見を提出するまでの期間が短かったこと等が考えられる。

こうした点については、客観的かつ公正・中立な事故調査に支障のない範囲で運輸安全委員会の透明性の確保や情報開示を図っていくことが社会的にも求められていること、また、公正かつ的確な事故調査を行うためには十分に意見を聴取することが有用であること等を勘案すると、運輸安全委員会としても必要な改善策を講じていくことが重要である。

このため、今後、福知山線脱線事故調査報告書の検証メンバーによる検証作業の結果を受けて、運輸安全委員会として必要な対応を図ることとするが、まずは、JR西日本の最終報告を踏まえ、以下の対応策を講じることとする。

①事故調査の進捗状況等に関する情報提供の充実

現状における事故調査に関する情報提供については、事故現場等において事故調査官等が取材に応じることがあるほか、一般的には、事故等調査報告書を公表（事故等が発生してから1年以内に調査を終えることが困難と見込まれる等必要がある場合には事故等調査の経過も公表）する以外に、特段の情報提供を行っていない。

今後、こうした情報提供だけでなく、社会的な関心が高いと思われる重大な事故等については、毎月実施している事故等調査報告書の公表（記者ブリーフィング）の機会の活用や必要に応じ別途記者会見を行うとともに、運輸安全委員会のホームページを活用するなど、客観的かつ公正・中立な事故調査に支障を来さない可能な範囲で、事故調査の進捗状況等に関する情報を広く提供していくこととする。

②原因関係者からの意見聴取に係る期間の見直し

現状における原因関係者からの意見聴取に係る出頭期日（意見提出期限）については、航空事故等及び鉄道事故等の場合、出頭を求める文書（事故等調査報告書の案を添付）を発送してから原則7日後としている。

今後、事故等調査報告書の案の分量や内容の難易度等に応じて、この期間について延長するよう見直すこととする。