

## 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に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たらし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。もう来るなとは言われたくなかったので、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げ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で、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 J R 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 J R 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 J R 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、J R 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、J R 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 J R 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。