

## 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、J R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

J R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、「J R西日本の主張や立場について宮本委員に理解してもらおう」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つたので、結果的には世間話の方が多かったと思う。口では言わなかつたが、「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つたと述べ、宮本委員のガードが固かつたとしている。

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ということはあつたが、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つた。ひたすら、はあはあと言って聞いていた感じ」であつたと述べている。

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つたと考えられる。

### (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つたと考えられる。

### 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この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。