

## 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。