

福知山線脱線事故調査報告書に関わる検証メンバー会合（第1回）

議 事 録

日時：平成21年12月7日（月）15：00～17：12

場所：運輸安全委員会委員会室（合同庁舎2号館15階）

○菅井総務課長

ただいまから、福知山線事故調査報告書に関わる検証メンバー第1回会合を開催いたします。各検証メンバーの皆様方におかれましては、ご多用中にもかかわらず、ご出席いただき、誠にありがとうございます。申し遅れましたが、本日、進行を務めます、総務課長の菅井と申します。よろしく願いいたします。それでは、開会にあたりまして、運輸安全委員会 後藤委員長よりご挨拶を申し上げます。

○後藤委員長

委員長の後藤でございます。皆様、本日は、ご多用中にもかかわらず、福知山線脱線事故調査報告書に関わる検証メンバー会合にご出席頂き、誠にありがとうございます。厚く御礼申し上げます。はじめに、JR西日本福知山線列車脱線事故によりお亡くなりになられた方々のご冥福をお祈り申し上げますとともに、お怪我をされた方々の一日も早いご回復を祈念いたします。さて、今般の福知山線脱線事故調査に関わる元委員の情報漏えい等の問題につきましては、事故のご遺族やお怪我をされた方々、又はそのご家族などの心情を深く傷つけたことは、大変申し訳ないことと思っております。当委員会の委員は、自らを律して職務を遂行することが期待されているところであり、委員の守秘義務等の服務規律についても、折に触れ、委員同士で注意しあっておりましたが、結果として情報漏えい等が行われ、福知山線事故調査報告書に対する信頼、また、運輸安全委員会の事故調査に対する信頼が損なわれる事態となっていることにつきましては、真摯に調査に取り組んできた者の一人として、極めて遺憾に存じますとともに、誠に残念な気持ちでいっぱいであります。このような事態の再発を防止するために、運輸安全委員会においては、9月24日に委員の倫理や職務従事の制限に関する申し合わせを決定いたしまして、今後、委員の行為や委員会の事故調査に対し、国民の疑念や不信を抱かれることがないように、その徹底を図ったところでございます。また、JR西日本における、今回の問題に関する調査結果も踏まえ、運輸安全委員会では、元委員による福知山線脱線事故調査に関わる情報漏えい等の行為や、これによる事故調査報告書への影響の有無等について、あくまでも現段階のものではございますが、確認できたことをとりまとめ、12月1日に調査結果として公表したところでございます。元委員による情報漏えい等の行為は、問題のある不適切な行為であり、こうした事態を二度と起こさないためにも、必要な対応策を講じていかなければならないと考えております。本会合では、12月1日に当委員会が公表しました調査結果をたたき台として、検証メンバーの方々からのご意見やご指導を賜りながら今回のJR西日本からの働きかけなどによる報告書への影響を徹底的に検証することにより、運輸安全委員会の事故調査に対する信頼の回復に向け、努力して参りたいと考えております。そういうことでございますので、どうかメンバーの皆様よろしくご審議お願いいたします。

○菅井総務課長

議事に先立ちまして、検証メンバーの皆様方を紹介させていただきます。メンバー表に従いまして、関西大学の安部誠治先生でございます。続きまして、TASK事務局長の佐藤健宗先生でございます。続きまして、工学院大学の畑村洋太郎先生でございます。続きまして、東京農工大

学大学院教授の永井正夫先生でございます。続きまして、作家の柳田邦男先生でございます。続きまして、4・25ネットワークの浅野弥三様でございます。同じく小椋聡様でございます。同じく木下廣史様でございます。続きまして、負傷者と家族等の会の坂井信行様、中島正人様、三井ハルコ様でございます。続きまして、ご遺族の大森重美様でございます。また、本日はオブザーバーとしまして、負傷者と家族等の会の堀口節子様に出席いただいております。また、所用で少し遅れておりますが、被害者支援を担当いたします国土交通省総合政策局安心生活政策課の小滝課長も出席する予定でおります。続きまして、当委員会の委員を紹介させていただきます。中央から先ほどご挨拶申し上げました後藤委員長でございます。続きまして、鉄道部会長の松本委員でございます。なお、その他の出席者につきましては、配席図によりご確認くださいと存じます。

それでは、議事に入ります前に、本日の議事次第をご説明させていただきます。資料の「議事次第」をご覧くださいと思います。最初に議題（1）「検証体制等について」でございますが、これらについては、事務局よりご説明させていただきます。続きまして、議題（2）「検証内容と今後の進め方についての意見交換」と題しておりますが、まず検証メンバーの方から、それぞれ今後どのような検証を行う必要があるか等について、お一人5分程度でご意見を賜りたいと存じます。その後、今後の検証の進め方について意見交換をお願いしたいと存じます。なお、恐れ入りますが、ご発言の際には、お手元のマイクの電源をオンにして、ご発言いただけるよう、お願いいたします。

それでは議事に入りたいと思いますが、ここで、本日の司会を検証メンバーの方をお願いしたいと存じます。恐れ入りますが、立候補される方、あるいはご推薦がございましたら、よろしくお願いいたします。いかがでございましょうか。

○柳田氏

安部先生にお願いしたい。

○畑村氏

私も同意見です。

○菅井総務課長

ほかに、推薦ございませんでしょうか。ほかにございませんようですので、差し支えなければ、安部先生に司会進行をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

○安部氏

それでは、ご指名をいただきましたので、私、安部が司会をさせていただきます。今、運輸安全委員会の事務局の方からご説明がありましたように、議題が大きく二つ設定されておまして、今日は5時までの時間ということで予定されております。5時までの間にこの議題プラス、今日が第1回目の会合ですので、検証メンバーの方々、もしこれ以外にも何かご意見がありましたらお出しいただきたいと思います。まずは、用意されております議題ということで、第1議題の

検証体制につきましてご説明をいただきまして、一定の意見交換をさせていただきたいと思っております。それでは、総務課長、よろしくお願いいたします。

○菅井総務課長

それでは、できるだけ簡潔にご説明したいと思っております。まず、資料の1でございます。この検証に関わる検証体制案でございます。この検証につきまして、最終的に検証報告書という形で報告書を作るわけですが、運輸安全委員会としてこの報告書を作りたいと考えております。その検証にあたりましては、検証メンバーの方々からの「指導・助言」といったものをいただいて、検証して参りたいと考えております。それから、検証メンバーの会合でございますが、節目の時期に2、3回程度開催したいと思っております。できるだけメンバーの方のご都合も考えまして、ご都合のよろしい時間、場所にお伺いをして、ご意見を伺うなり、ご説明をすると、そして節目の時期に必要な会合を開催していきたいということで考えております。続きまして、資料の2でございます。この検証を進めるためには、いろんな基礎資料をご覧いただく必要がございます。一方で、そのための情報としましては、公務員として守秘義務がかかっているような資料もございます。そういった資料の取扱いについてでございますが、守秘義務がかかるといっても、秘密の程度が軽いようなもの、こういったものにつきましてはBタイプということでございますが、「検証メンバー限り」と表示させていただきまして、資料をご覧いただきたいと考えております。一方、個人情報に関わる情報ですとか、企業のセキュリティ情報など比較的秘密の度合いが高いような情報、こういったものにつきましては、例えば議事の模様をテープ、音声で聞いていただくとか、資料はご覧いただけますが、また回収させていただくとか、そういった形で、できるだけ検証のために必要なものはご覧いただきたいと思っておりますが、工夫して情報を取り扱っていきたくと考えております。それから、資料の3でございます。ただいま、委員長から話がありましたように、12月1日に公表した調査結果でございます。これを出した趣旨は、今回検証の作業を進めていただくわけですが、やはり紙にした現時点での委員会としての考え方、こういったものがあつたほうが作業が進むだろうということで、たたき台として作ったものでございます。そういう位置づけでございます。この調査結果3-1でございますが、この中で8ページ、9ページ目でございますが、委員会における対応策というものも今回新たに加えております。9月の段階で本件を公表した際に、委員の倫理の申し合わせ等の対策をとったわけですが、JR西日本から提出された資料なんかを見てましても、委員会における審議状況についての情報が不足して、それを何とかして取りたかったということも言われておりました。一方で、事故調査の途中経過でなかなか情報提供できないところがありますが、できるだけ情報の提供を図って透明性を増やしていきたいということが1点でございます。それから、報告書を公表する前の段階として、原因関係者、事故を起こした関係者に報告書案を送付して意見を聴くという手続があるわけですが、これは原則1週間となっておりますが、中身が大部なものではなかなか1週間では見切れないといった問題もございました。ということで、中身に応じまして、この期間を延長するよう見直すということにしております。こちらの改善策のほうも、これで終わりではございません。皆様方からいただいたご意見で、出来るものからやっていきたいということで考えております。以上が資料の3-1で、3-2は概要版でございます。それから、資料

の4でございますが、時系列表ということでまとめております。ご覧いただければと思います。それから、資料の5-1でございますが、5-2が皆様方からいただいた検証テーマ一覧でございまして、それをテーマ毎にまとめたのが資料の5-1でございます。資料の5-1につきましては、大きく3つに分類してテーマをまとめております。1つは、JR西の働きかけ等による報告書への影響の検証ということでございます。2つ目が、3ページ目の頭からですけれども、事故調査報告書の内容に関するご意見でございます。それから、3つ目が4ページの下のほうからですけれども、事故調査制度の改善点に関するご意見でございます。後ほど、ご議論いただければと思います。それから、資料の6につきましては、検証メンバーの皆様方から提出いただいた、または用意するようお申し付けいただいた資料でございます。その他参考資料としまして、JR西日本なり、そのコンプライアンス委員会が出した調査結果の報告書、それから運輸安全委員会設置法等の関係法令集、これを参考資料として付けております。簡単でございますが、以上で終わります。

○安部氏

はい、ありがとうございました。

今、いくつか事務局の方からご提案のありました、特に今後この検証チームの方でどういう進め方をしていくのか、どういうふうに運輸安全委員会の方の議論に関わっていくのかということで資料1のご提案がございました。つまり、運輸安全委員会の方で今回の一連の問題につきまして報告書を作っていくと、それに対してこちら側のメンバーが「指導・助言」という用語を使っておられますが、いわゆるチェックをさせていただく。事務局の方でまとめられる「検証報告書」のようなものに対して、問題点についてチェックさせていただく。そういうやり方でどうか、というご提案でした。

今日は初めての会合となりますので、この検証チームの作業の進め方を、はじめに確認しておく必要がありますが、まず今回の一連の問題に対する検証チームの関わり方として、チェックという方式でのご提案があったのですが、まずこの点いかがでしょうか。(・・・)

ご意見はございませんでしょうか。(・・・)

はい、どうぞ。

○浅野氏

こういう検証体制のフロー図を見せていただいて、我々としては初めてですし、そちらの委員の方も初めてでしょうから、こういうことでいいのかと言われて結構ですという答えを出すわけにはいかないのですよ。もう少し实际的にやっていく中でこれをどう見ていくかということをしなないと、これは了解されたものだという処理をされることは、少し私としては不本意であるということだけ申し上げます。

○安部氏

他にご意見はないでしょうか。

○小椋氏

「指導・助言」という形でここに提出されてますけど、2、3回の節目ということは、回数だけを見させていただくと、これだけ大きなテーマを再検証するには、先に回数ありきということであればかなり不十分かなという印象は受けております。

○安部氏

他の方どうでしょうか。柳田先生どうぞ。

○柳田氏

「指導・助言」という形が、一体どんな枠組みを意味するのかが明快でないのですけれど、検証という場合に非常に狭い意味でね、この情報漏えい問題のいきさつとその是非を論じるという限定的なものなのか、それとも運輸安全委員会以前の事故調査委員会が、本来あるべき調査報告のまとめ方あるいは分析の仕方そういうもののあるべき姿というものを議論して、そういう中からJR西の事故に関して行われた報告書の検証も兼ねるのか。なぜ、そういうことを言うのかというと、事故調査報告書に対して、いろいろとご遺族の方々には納得いかないという意見がかなり強いわけですが、そういう問題が絡むということが一つと、もう一つは、情報漏えいというものが一体何をもたらしたのか、その報告書に影響を与えたのか与えなかったのかということは当然検証するわけですが、その場合に報告書というものはこういう形でいいんだということで済みますか、あるいは本来報告書はここまで突っ込むべきなのに、その点で歯痒い思いをすることが多い、だから、なぜそういう歯痒い思いをしたのか。情報漏えい、あるいは裏舞台における会談などによって暗黙の影響を受けたのか。文書による証拠を揃えてこういう点に変更されたとかそういうことではなくて、そういう阿吽の呼吸の中で報告書のニュアンスというものが、こういう形になったのかということまで踏み込む場合でも、捜査的な意味での証拠を並べて立証するという作業ではないのでして、事故調査というものは、そういうものと違って本来安全のためには、何を提言するべきであったのかということが一番大事なわけで、そこから遡って考えると報告書の扱うべき枠組み、あるいはその論述の仕方というものが当然問題となるわけです。そういうものを今度の検証の中では、視野を広く持って議論するのかどうか、そのあたりのところを最初に明確にしないと、話があっち行ったりこっち行ったりで、まとまりがつかなくなる。一つの事故調査報告書を検証するという前例のないことをやるこの画期的な仕事は、安全問題に関する歴史的な転換点になると思うだけに、この検証作業というものの対象にすべき枠組みを明確にしないと、意味が出てこないのではないかと思うのですね、そういう点で、進行役をやってくださいる安部さんに、もう少し整理した形で質問を設定してほしいと思うのですけれども。

○安部氏

それでは、どういう枠組みで考えているかということで、今回この検証チームのメンバーに入ってもらいたいという依頼があってから、何度か事務局とやりとりしまして、私なりにどういうテーマがあるのか、どういう進め方をしたら良いのかについて少し考えてまいりましたので、それを先にご提案させていただいて、それをもとに議論していただく方が先に進むかもしれませんので、

資料の6-3をご覧くださいいただけますでしょうか。

資料の6-3ですが、まず「1」のところは、今回の問題が非常に重要だということを書いています。今回発覚した問題というのは、折角始まりかけた我が国の事故調査制度のあり方に疑念を抱かせる重大な問題ですので、この検証会合できちっと経過や今後の方向性について、明らかにしていく必要があると思っております。問題は重要ですし、緊急でもありますので、ダラダラと2年も3年もかけてやるようなものでないと考えます。あらかじめ存知期間を決めて、その間に詰めた議論していくということが必要ではないかということ「1」で書いております。

「2」のところでは、じゃあどの位の時間が適切かということで、1年程度が適切ではないかと考えています。したがって、この12月に始まりましたので来年の12月末までとし、この検証チームとして一定のものをまとめていく必要があるではないかと考えています。

そこで、何をすべきかということなのですが、大きく二つあるのではないかと考えております。一つは、今回の不祥事の全体の解明です。つまりJRがどういう働きかけをし、これが調査報告書にどう影響があったのか、なかったのかということ、今回の不祥事の全体の解明ということが必要だろうと思えます。

もう一つは、今回の不祥事を考えた時に、なぜそういう問題が起こったのか、そういうことを根本から改善するためには運輸安全委員会というのはどうあるべきであるのか、そういったことも議論をしていく必要があるのだろうと思えます。そこで、「2」のところに、検証チームの課題として「①」と「②」の二つのテーマを書いています。

さらに、作業の時間、期間として①の今回の不祥事の解明ということ前半の半年ぐらいで、そして後半の半年はそれを踏まえて、今後の事故調査活動のあり方や運輸安全委員会活動のあり方について提言をまとめていく、というふうになるのではないかと思います。

具体的な進め方としましては、これだけのメンバーが例えば毎月集まるということは、不可能だと思いますので、それぞれご関心の高いテーマごとにチームのようなものを作って、例えばJR関係者にヒアリングをするという場合に、参加いただける範囲で各位にご参加いただく、別のチームは例えば運輸安全委員会に残っている議事録をチェックいただく。こういった作業をチームごとに進めていただいて、その作業の進捗を待って適当な時期に全体会合を開くといったようなことでいかがかなと考えています。

「3」のところでは、検証チームが作成するペーパーのことを書いています。テーマ①については、これは今の事務局の提案と重なるのですけれども、運輸安全委員会が作成されるペーパーをこちら側の検証メンバーがチェックし検証していく。こういう進め方になるのではなかろうかと思えます。

もう一つ、後半の今後の方向性なのですが、今後の運輸安全委員会のあり方に関わって、警察・検察捜査と責任追及をしない再発防止のための事故調査との関係、あるいは独立性の問題などいくつか大きい課題が残っていると思えます。そういう問題を議論していきますと、これは運輸安全委員会がカバーする範囲を大きく超えることになってきますので、こうしたテーマについては、この検証チームがペーパーを作成すべきだと考えます。そして、提出先も国土交通大臣とする。国土交通大臣の方でこれをしっかりと受け止めていただいて、是非その方向で運輸安全委員会の改革をしていただくという、そういうことになろうかと思えます。

なお、ヒアリングにつきましては、この全体会合はこういう形で最初から全面公開ということになっていますが、実はこれも一度、メンバーの皆さんにこういうやり方で良いのかご確認いただく必要がありますが、関係者に対するヒアリングの場合は、全面公開というのはやや無理があると思いますので、公開という点で制限が必要だと考えています。

ざっと、こんなことを考えておりますが、柳田先生、こういう整理の仕方、ご質問のあったこと、よろしいでしょうか。

○柳田氏

提案として結構です。私が全面的に賛成するかどうかは別として、提案として結構です。

○安部氏

取りあえず、こういう提案をさせていただきます。

それと、実は一番冒頭に確認させていただいた方が良かったのですが、今日はマスメディア等に対して全面公開となっています。これで構わないですね。(・・・)

こういう全面公開という形、皆さんでよろしゅうございますね。はい、どうぞ。

○三井氏

瑣末なことかもしれませんが、このような（検証作業の）流れが非常に重要なことと承知しております。例えばペーパーについても二種類出てきて、検証メンバーは、それらを見ていくことになると思いますが、その出てくる前段階が非常に重要だと思っていて、どういうふう、どんなやり方で意見を出していくか、そして、それらの意見をどのように集約していくかというところで、いくつかの実際的な手法の工夫が必要ではないかと感じております。

単に集まる（会議形式）だけでいいのか、ワークショップみたいな形がいいのかなど、手法についても、できるだけフレキシブルに、柔軟な対応で、いろいろな形を取り入れていただけたら、（ペーパー内容も）中身のあるものになるのではないかと考えています。そのあたりも勘案いただければと思います。

○安部氏

はい、どうぞ。

○坂井氏

私も今日新幹線の中でいろいろ考えてきたんですが、安部先生が今おっしゃったこととほぼ近いことを思っていました。この検証の、今回のこの作業の目的としまして、まずは、安部先生もおっしゃいましたけれども、まずは客観的な事実関係を明らかにすることだろうと。ということで、JR西日本からどういう働きかけがあったのか、また委員の方がそれに対してどういう対応されたのかということ。その上で、調査や報告書に対してどういう影響があったのかを明らかにしないといけない。これは当然そうですね。その上で、それを受けて、再びこういうことが起こらないようにするためには、どういうふうにするべきか、ということですね。ですから、安部

先生がおっしゃったように、まずは客観的な事実関係を明らかにするということが一つと、それと今後こういうことが起こらないようにするためにはどうすれば良いかということを考えるということが大きくあると思うんですが、それに加えて、私、当初、事務局の方から説明を受けたときに、こういう話に加えて、必要に応じて、報告書の内容で修正すべき事項が出てきた場合には、そういったことも検討頂く予定です、みたいなお話をお聞きしているんですが、この検証の場で、報告書の内容を修正するという作業までやるのか、やらないのか。やり出すとこの1年で終わるのかという話もあって、ちょっとその辺を明確にしておいた方がいいかなと思うんです。

○安部氏

検証作業をさせていただいて、福知山線の事故報告書について重大な疑念が生じて、仮に、事実関係に誤認があったり、間違いであったり、新しい事実が出てきた場合は、当然それは修正していただくということになるのかなと思います。運輸安全委員会側、それでよろしいですね。

○大須賀事務局長

結構でございます。

○安部氏

そういうことですので、もしそういう事実が検証過程で出れば、その部分の検証でさらに時間を要するというのはそれは当然のことと思います。

○坂井氏

今おっしゃったように、明らかに事実誤認とか、これは間違いだというところを修正する、というのはまあいいと思うんですが、事故調査というのはこうあるべきだ、みたいなところに議論が広がったときに、事故調査の範囲がこれでいいのか、報告書にはもっとこういう要素も入れなきゃいけないんじゃないかみたいな話になったときに、そういうところをやりだすと、なかなか短時間では難しいかなという気がします。

○安部氏

それはそうですね。はい、どうぞ。

○柳田氏

二つに分けて日程をご提案なされたんですけど、その、第1のですね、いわゆる狭い意味での検証・検討については、ペーパーはいらないということを始めから言うのはどうかなと思います。

○安部氏

そうですか。

○柳田氏

今も議論に出ましたように、例えば修正する必要があるというのは、これ第一の根拠に入るわけですから、それ自体もうペーパーが必要になると思いますね。

○安部氏

なるほど。

○柳田氏

これは、もう少し検証作業を進めてからでないと、決められないと思います。

○安部氏

わかりました。

○浅野氏

今の意見ですが、そもそもこういう場が設定されたというのは、疑念があるわけです。疑念があるという前提でかからないと、正しいものだとかかったときに、何も疑いが出てこない。それでは、何のために来てるのかわかりません。私は、ですから、報告書を変えるべきだというスタンスでかかっていきたいと思っています。その意味で少し気になるのが、冒頭、総務課長がおっしゃった守秘義務の問題があります。私は、そこ非常に気になるんですよ。個人に関わる、とかですよ、医療の情報だとか、そういうのはあれですけども、個々の利害に関わることは別として、もっと狭く限定すべきであると思います。個人に関わる情報を、一般論として、これは守秘義務ですから、というのはこの場には馴染まない。やはりそのところが問われているわけですから、そのことをきちっとですね、ぎりぎりのところまでやらないと。個人の情報ですから、というのは、いかにもこれはこの場に馴染まない。私はそう思っております。ですから、別に、疑いを持つということを手前からやる気はないですけど、気持ちとしては、この漏えいという事実が起こったこと自体が不可思議なんです。その不可思議なことに迫ってこういう場なんですから、それはやっぱり、我々としてはどこまで正当化が証明できるかということに尽きるわけです。それは言った、言わないの世界もありますから、それは個人の情報に関わるどころ、ぎりぎりのところまでいくべきだと私は思っております、こういう個人に関わる情報開示について、あんまりですね、普通の公務員がお持ちのような、情報の制限ではだめだというふうに私は回答をしたいと思いますが、この点はいかがでしょうか。

○安部氏

資料2の事務局提案で、具体的には、これのどの部分についてご意見が。(・・・)

○浅野氏

これでいいますと、Cのコピー等を配布できないという情報の中に、医療情報及び個人に関わる資料と書いてありますが、この個人情報という言葉の解釈、ここです。

○安部氏

事務局の方からお答え願えるでしょうか。

○菅井総務課長

例えば委員会での審議のところでございますが、これについていろんな委員がいろんなことをしゃべるわけでございます。例えば、考えていますのは、問題になっている委員の発言部分、この部分は紙に落として、例えばBタイプということでお出しできると思うんですが、他の委員、他のお話もございまして、そういった中で、ちょっと直接の話と関係ない部分も出てきようかと思えます。そういったところはちょっと、全面的に紙でずっと持っていていただくというのではなくて、流れをたぶん聞かないとわからないと思えますけど、ぱーっと聞いていただいて、肝心の部分については紙に落としてお見せする、お持ちいただく、というような形で考えております。

○安部氏

全部公開していただくのだけでも、コピーはしない、取扱い方に気をつけるということで、基本的には全情報を公開していただくと、こういう理解でよろしいですね。

○菅井総務課長

はい。

○安部氏

そういうことでよろしいですか。はい、どうぞ。

○小椋氏

一つ目の「今回の不祥事の全容の解明」というところなんですけど、これは非常に重要なことと申しますか、これを検証していく中で2番目のことというのもし出てくるかと思えます。JR西日本という会社が今回の漏えいを起こしたというのはもう事実ですし、それまでにATSの設置ミスのこととか、天下り人事のこととか、説明会で嘘をつくとか、ありとあらゆる疑念を持たせる行為を行ってきた会社ということをまず認識してかからないといけないと思っております。世間一般的にいわれる事故の再発防止というよりも、こういう検証チームができあがるほど、疑ってかからなければいけないという組織と対峙してできあがった最終報告書というものを見直していかなければ、全容の解明というのは、私はありえないと思えます。4年半経ってもですね、安全を構築できていないと思われている会社が、今でも電車を運転しているのは異常なことだと思います。もしかしたら他にもあるかもしれないと、私は当然思っています。今回は漏えいでしたので、漏えいに関して検証するというのももちろん大事なことですけど、「最終報告書に反映させる」、また、「元々最終報告書には反映されていない」というものを突き詰めていかなければ、こうして集まった意味というのは、私は非常に希薄だと思います。なので、そういった観点でまずJR西日本という会社に向き合って、まずそこを、もしかしたら時間はかかるかもしれないですけど、事実というのは一体どうだったのかということを追っていきという姿勢が一番大事

なんじゃないかと思っています。事実を追求できなければ、安全というのは構築されたと認識できないということで、報告書というものは、本当に紙だけのものになってしまうんじゃないかと思います。

○三井氏

(今の小椋さんのご意見に)一つ補足させていただきたく思います。私も今後の進め方と、どれくらいのスパンでやっていくのかということは、私なりの考え方を持っていて、安部先生がまとめてくださっている内容はとても納得がいきます。ただ、今、小椋さんもおっしゃったように、最初の「1」の部分での検証作業を十分にすれば、1年程度はかかるかなと思っていました。で、そこまで十分に、覚悟を決めて、検証した上で、「2」の提案事項というものが本当に生きてくるのではないかと考えています。私個人としては、「2」の部分が非常に重要だと思っており、ここに参画させていただきたく思っているので、納得がいった上での提言というものには重みがあるのではないかと考えております。

○安部氏

ありがとうございました。他に、まだご発言いただいていない方、畑村先生、永井先生、佐藤先生いかがですか。

○畑村氏

初めから僕は思っているのは、なぜ報告書が信用されないかっていうね、そこから始めないきちんとしたものになんないと思うんですね。今、進め方も審議するのに要るし、取扱いもみんな要るんだけど、なぜ信用されないかからちゃんといかないと、最後までやっても、僕ら最後にですね、いや考えは違うところがあるんだけど、これはこれだけで自分はもう納得するよっていう、そういうものが出てこないといけないんじゃないかと思うんですね。ですから、時間をうんとかけるかどうか、それはちょっと別のことだけど、なぜ信用されないかっていうところ、それを見ると、前にやった報告書自身で、欠落している事柄が、すごくきれいにいっぱい出てくると思うんです。まず、それがどんなことがどう抜けていたか、これは事実か、事実でなかったか、という話にすぐ行くけれど、もっと大事なものは、欠落しているのは何か、ということじゃないかという気がするんです。それが出て来たときに初めて納得というのになって、それでようやく先に進めるんじゃないかという気がします。ですから、1個目のところの検証というのも、事実があったか、なかったかとか、報告書のどれがどうだとか、そういうことをいうんじゃない部分に、検証だから、検証か検討か遂行か、何か知りませんが、何かもうちょっと違う、本当は言葉が要るんじゃないか、検証って言葉をやると、内容が事実かどうかっていうところにフォーカスしすぎる感じがします。

○安部氏

永井先生いかがですか。

○永井氏

畑村先生と同じような意見でして、いくら安全、安全といっても、安全であることが信用されなければ、我々は決して安心して乗れないと。いかに安心してこういった、何ていうんですかね、事故をなくし、また報告書に関しても信用できるものを出さない限りは、皆さん何度やっても同じような不信感が残るだけであって、その辺の安全技術の普及、安全教育がどうなされてきたか、ということと同時にですね、それがいかに隠し立てがないというようなことを、我々としては明らかにしていけない限りは、安心したものとはならないかなと。将来、安全・安心な社会を目指そうというのが、国の一つの柱でもありますし。そういった観点で、安心というのは、納得できると、安全であることが納得できるものじゃないといかんということで、同じような意見です。

○佐藤氏

私は、今回の作業というのは、一つの事故調査だと思うんですね。情報の漏えいという一つの大きな問題が現れて、そのほかにもいろいろなことがあるんじゃないかということが疑われる。そこで、どういう事実があったのかということをも可能な限り洗い出すとともに、なかなかその事実に近寄れない事実もあるかもしれませんから、いろいろな可能性を立てて、その事実を分析したり、テーマを立てたり、試案を作ったりして、可能な限り選択肢を多く立てて、それを消していくという作業が必要なんだろうと。そういう意味では、私たちは、私はですね、これまで被害者の視点から、どういう事故調査があるべきなのか、どういう事故調査だったら被害者が信用できるかというのを自分なりに考え、また問題提起をしてきたつもりですが、それを今回のこの検証という名前がついていますが、この不祥事に対する一つの対処として、事故調査という、そういう精神でやってみる必要があるんじゃないかと思っております。

○安部氏

いかがでしょうか、中島さん、どうぞ。

○中島氏

私もこの事故調査に関していろいろと提言することが非常に重要だと思います。今回の不祥事に関しては、誰がいつ働きかけ、どのように事故調査報告書に影響したか検証することも重要ですが、それよりもっとその事故の本質というものを探るために提言ができればと思います。例えばその当時の安全基準について適切であったかなど、もうちょっと幅の広いところまで触れ、そこから提言していくというような形にしていけば良いと思います。安部先生がご提案されている2ステップで取り組んでいくことに賛同いたします。

○安部氏

大森さん、どうぞ。

○大森氏

私は、やっぱり最初に、報告書の検証をすると。これを見ていけば、おかしいところがいっぱ

いありますんでね。それをまず直すと。で、それがなぜそうなったかということは、やっぱりあの、いろいろ影響がある。それはもう明らかになりますんで。で、そんなに時間はかからないと思います。まあ、時間をかけてはだめだと思うんですね。そこら辺から入って行って、責任追及できればなあ。そういうこともやろうと。とりあえずは報告書の検証をしますと。いっぱいありますんで、おかしいところが。

○安部氏

木下さん、ご発言まででしたがいかがでしょうか。

○木下氏

遺族としての立場でものを言わせていただきますと、やはりこれまでのJRの説明であるとか、小椋さんもおっしゃったように、私は本当にこの事故の真相は何なのかなというのは実は事故調の報告書を抛り所にしてきた部分があるんですね。それまでJR西日本なんかは一切説明しなかった部分です。ただその中で先ほどもあったように、畑村先生もおっしゃられたように、漏れている部分があるのではないかと、こういう情報漏えいみたいなことがありますと、報告書の組み立て方自身にも問題があるんじゃないかなと、いろいろ疑ってしまうのが事実です。それと、テーマって言うんではないんですけど、12月1日に発表された内容の中で、例えばJR西日本が起こした情報漏えいって言いますか、委員会に歩み寄ろうとした原因が、意見聴取会等とか、7日間の時間しかないからとか、そんな程度のものなのと、本質的な目的は何なのだと、きちんと一番そこを抑えないと、うわべの調査、これは文書が正しいとか、間違っていないとか、それだけじゃ駄目だろうなと思っています。私はまずそこを抑えるべきだと考えています。元々JR西日本が事故を起こした原因についても、本質をしゃべらずに、いろいろ逃げてると言いますかごまかしているような部分があり、一方で事故調に対しては、この場では誰も企業防衛のためにやってるということは出ませんでしたけれども、まず、本質にはそういう思いがJRの中にはあるのだろうなと。ですから、今回、情報漏えいとかいろいろ組織のあり方とか重要な課題だとは思いますが、まず私としてはこの事故を起こした真相から見極めて、この情報漏えいが何の目的でJR西日本が起こしたのか、なぜ、事故調査委員会の委員が、JRの誘いに乗ってしまったのか、それと内偵捜査ということで、委員が自らJR西日本の方に乗り込んだりしていますけれども、何で内偵、そういう手段をしないと調査ができなかったのかということから入っていかないと、ペーパー上の正しい、間違っている、これは抜けているとかいうだけでなく、なぜそのような行動をとったのか、どこに問題があったのかというのをまず明らかにするべきではないかなと考えております。

○安部氏

今出ましたご意見をまとめますと、一つが、福知山線の事故報告書について、欠落している部分があるのではないかと、影響を受けている部分があるのではないかと。その検証、検討というのが一つのテーマとなる。次に、二つ目の大きなテーマが、JRの働きかけの目的や意図にかかる問題、そして三つ目がそれらを受けて、今後の運輸安全委員会や我が国の事故調査活動のあり方、

以上の三つの大きなテーマがあるということになります。

事前に事務局がメンバー各位から意見を聴かれて、取りまとめられたものが資料の5-1です。この資料には検証すべきテーマについての皆さんのご意見が網羅的にまとめられています。すみませんが、浅野さんから順番に資料5-1に基づいて、特に強調なされたい点についてご発言いただきたいと思います。各自ご発言いただきますと、この検証チームでやるべきことが浮かび上がってくると思います。お一人5分ずつやっていただいても小一時間かかりますので、すみませんが5分を目処にご協力いただきまして、お願いいたします。それではどうぞ。

○浅野氏

ここに上がっているテーマは、当初、事務局の方がお出でになったときに、少しお考えありますかというような話でしたことが発端なんですけど、私はそういうのがテーマにあがることは少し不可思議で、ちょっと文句言ったりしましたが、要は先ほども出てますけれども、この報告書が改ざんの有無があったかなかったか、あるいはJRがどういう働きかけをしたか、ということが、どこまでその真偽がわかるのか。つい先日、ここの事務局が運輸委員会の調べたこととして、今日の資料として公開されておりますけれども、運輸安全委員会として、これ以上の情報はないんですという開き直りのように思えてならないわけです、あの資料は。それでは何を検証するのかと。あるいはどういう方法があるのか。これは、これから一工夫も、二工夫もしていただかないと、我々がいくらどうのこうの言ったってわかりっこないわけです。先ほどからヒアリングという話もありますが、私がさっき個人情報に関わるという話を意見として出しましたが、そういう場合でもそこがどうもネックになってくるということは見えてるわけですから、そこをどう乗り越えて情報を引き出せるか。これは正直言って私どもと言うよりも、事務局側の能力にかかっているということをお先に申し上げておきたいと思っております。方法を含めて工夫をいただきたい。テープがあります、あるいはこういう資料がありますというようなことを羅列的にやるだけでは事務局の能力が問われると私は思っております。それを少し先に言わせていただいて、後は、報告書そのものが改ざんされたかどうかというのは当然の結果として、流れとしては出てくるわけですから、私は先ほども言いましたように、あの報告書が納得できておりませんし、論理的にも科学的にも安全に結びつくようなシナリオ構成にはなっていないということを正直思っております。そこを、不満をどう納得できるように自分でも考えていけるか、ここの検証会合で発言していきたいと思っております。

最初に申し上げたことに関するのですが、先ほどから出ております、具体的に申し上げますと、いわゆる運輸安全委員会の委員という立場の方と調査官という立場の方、これが非常に疑義に思えてなりません。調査官主導で動いているというふうにはしか見えないわけです。委員というのはどういう役割、権限をお持ちなのですかという話もありますので、まずそこを、当事者もおられますから、そこを実際の調査官が現場へ入って、委員そのものは現場に入れないと、入ろうと思ったら隠れて行かざるを得ないというようなことが今度の漏えいの、これは佐藤委員からお聞きした話ですから、彼も正直に言うておられますから、そこを、なぜそんな関係にあるのかということが、やはりこれはなんで起こってきたのかということを考える一つの切り口ではないかと思っております。それから、委員会での審議のあり方、これが調査官

あるいは事務局の方と委員との関係。委員というのはオブザーバー的に発言しているとしかどうも見えないんですよ。責任ある判断をされたかどうかは私は良くわかりませんが、その辺でやはり再度、そのあたりでヒアリングをするというのは意味あるかもしれません。

そういうことを含めまして、この運輸安全委員会、事故調査委員会なるもののメンバー構成及び事務局の役割、調査官の役割、権限、あるいは委員としての、そのあたりが今後考えるための問題が内在しているようにしか見えないのが、今回の漏えいという事件だと、私は思っております。ですから、そういう視点で、これから、どういう漏えいがあったか、なかったかではなくて、それも大事なんですけども、何でそういうことが起きてくるのかという条件の中における問題としてえぐり出すということが次に繋がっていくんだろう、というふうに思っております。

今回は漏えいに関わったという意味では、数名の方が、もちろんJRが一番、仕掛けた方が一番悪いのはよくわかっているんですが、それに対応せざるを得ないという委員側、あるいは事務局側の問題は何かということ、少しの中で明らかにしていけないと、主たる原因が見えてこないというふうに思っているわけです。私の申し上げたいのは、少しストレートに申し上げましたが、その辺がこれからの私の関心の中心であります。

○安部氏

ありがとうございます。次に小椋さん、こちら周りでいきますので、お願いいたします。4/6のところを書いてありますね。

○小椋氏

端的に申しますと、まず、事故調査委員会が最終報告書を出したときに、説明会をしていただきましたが、そもそも被害者の多くは納得がいかずに説明会の最後に「もう一度きちんと説明をして欲しい」という、決裂したような状態で終わっていたかと思うんです。最終報告書が出されたのはずいぶん前のことですが、その状態の中で、私たちは関西に住んでいて、JR西日本という会社と向き合い、JR西日本の電車に乗って生活をしてきてですね、やはり事故の報告に関しては不十分であるということを感じてきたわけです。今まで4年半以上、被害者の立場でJR西日本という会社といろんな形で対峙をしてきたつもりです。その中でJRは、当時は「事故調に全面的に調査の協力をしている」ということで、我々に対する事故原因の説明を拒んできました。当時はそれを信用するしかなく、事故調の最終報告書を待っていたわけですが、むしろ、今回の漏えいが一番最たるものですが、やはり「全面的に協力をしている」というよりも、むしろ「足を引っ張っている」、「隠している」、そういったものが見え隠れする中で、今回の漏えいのことは極めつけだったと思います。

最終報告書の時には山崎前社長が起訴されるという事実がない中で、報告が出されて、その最終報告書の中でも組織的な問題というものが少しは触れられていますけど、それから時間がたって、山崎前社長がATSを設置する予見に関して注意がなかったということで起訴という形になってきています。そういう意味で組織の当時の長として、安全を構築するという、組織的な問題が、当時、最終報告書が出たときから、大きく流れが変わっていると思うんです。当初から納得がいけていなかった状態で最終報告書を受けておりますので、それから更に、山崎前社

長の「起訴」、歴代前社長の「起訴相当(先日、不起訴という判断がでましたけども)」、時間がずいぶん流れている中で、しかも、その間ずっと報告書に対して不満といいますか、納得がいかない状態の中でJR西日本という会社の列車を利用しつつ向き合い続けてきた私たちが、最終報告書の中身を漏えいの問題だけを解決して納得できるというのは、あまりにも短絡的すぎるかと思います。なので、全部とは言わないですけど、基本的に当時の状況はかなり不十分だったところを、認識していただいて最終報告書というものを作り上げていかないと、納得のいく報告書というものには近づけないのではないかと考えています。実際、JR西日本が開催した『お詫びの会』が先日ありましたが、その中でも山崎前社長が、「組織防衛を優先するあまり、当時は安全を構築することができていなかった」「安全を迫るための報告を事故調査委員会にきちんと協力ができていなかった」ということを、ようやく最近になって認めるような組織ですので、その辺のところを踏まえてきちんと調査をし直すという姿勢に持っていないと、真相には踏み込めないんじゃないかなと思っています。

○木下氏

先ほどとダブるかもしれませんが、私の方としては、報告書に対してそこに本当にひずみが生じてないかとかですね、真実かどうかというのは、これはもう淡々と検証していただいて、私たちが納得するかどうかかなという部分だと思っています。ここについてはあまりどうこう言うつもりもありません。ただ、冒頭申し上げたように、やっぱりなぜそういう行為が行われるようなことになったのという、そのところがやっぱり重要なポイントかなと思っています。二点目なんですけど、私も最終報告書の組み立て方というのが非常に気になっている部分です。特に意見聴取会の時に、当時の委員長とかいろいろ公述人に対して意見、質問等が出たんですけども、そのときは、これはかなり踏み込んで調査報告書が出てくるのかなという期待感があったのは事実なんです。その期待感というのは、やはり真相というのが明らかになるのかなという思いがあったんですが、ただ蓋を開けてみますと、ちょっと言葉は悪いんですが、たぶん遺族、被害者の方、見る方によって解釈の仕方が非常にふらつくような受け取り方と言いますか、特にダイヤにこだわる部分もございまして、例えば安全体制だけが問題だとか、あとATS-Pが設置されていないから事故が防げなかったんだと、そういうような、人によって重みも違ってくるのかなというふうに思っていて、ただ、それは実際、加害者が明らかにしないといけない部分であって、私たち自身が報告書を見てこうだったんだなんて理解するのはおかしいんですね。そういう意味でやっぱり分かりやすく、まあ情報漏えいというのはあったんですが、分かりやすい報告書として作り上げることが一番重要なことではないかなというふうに考えています。

○坂井氏

私たちは、この表でいきますと、「負傷者と家族等の会」とひとくくりの表になっておりますけれども。

○安部氏

5/6のところですね。

○坂井氏

そうですね、5ページのところです。これは、今日はたまたま三人来ていますけれども、会として関わりたいということで、ただ実質的には誰か来ないといけないということですが、会を背負って来ているというわけでもありませんので、もちろん会のメンバーの中でどういう議論がなされているかということも前提としながらも、私個人としての思いということでお話をさせていただきたいと思います。私が一番関心がありますのは、事故調査のあり方といいますか、事故調査というのはそもそも何を明らかにするべきものなのかということかなと。調査ですから何らかのものを明らかにするということだと思んですが、それは別の言葉で言うと、調査結果というのは誰が何のために使うのかということかなと思えます。それで、浅野さんのところで指摘されていますけれども、事故原因というのは何なんだということ。私もそう思っています、事故原因というのは何なんだと、事故の原因というのはいろんな分野なり、様々なレベルといいますか、レベルというのはどこまでさかのぼるかという深さみたいな話もあって、直接的な物理的なメカニズムであったり、あるいはヒューマンファクター的なことであったり、あるいはもっと背景的な企業なりその組織の要因であったりとか、あるいは社会的な要因というものもあるのかなと思っています。要するに事故の原因というのは実際はすごく多様であると。ただ、報告書としてまとめていく上では何らかの記述をしないといけないので、それをどういうスタンスで取りまとめをするのか、調査の目的に応じた事故原因の捉え方というのがあるのかなと。ちょっと分かりにくいですがね。調査の目的というのは人それぞれ、その立場によってこの調査に求めるものが違うみたいなのところがあるのかなという気がしています、例えば、調査の目的として代表的に考えられるのが、法律にも書かれています再発を防止するということがありますよね。それから被害を軽減するというのも法律に書かれております。それから、本来はこの事故調査とは切り離すべきだという話もあるんですが、責任追及論みたいなのところもやはりあるんですね。それは、調査と捜査の関係というところで本当は整理をしないといけない部分ではあるんですけども、立場によって責任追及を頑張りたい人もいるし、再発防止を頑張りたい人もいるし、事故の被害の軽減を頑張りたい人もいるし、人によって目指すもの、目的というか求めるものが違うので、そこをいったん整理しないと一口に事故原因といっても難しい。それが先ほど柳田先生が歯痒い思いとおっしゃっていましたが、納得できないということではないか。何で納得できないのかということの原因としてそういうことがあるのではないかなと思っています、そのあたりについて私としては議論ができればいいかなと個人的には思っています。以上です。

○中島氏

私も「負傷者と家族等の会」の代表ということで参加させてもらっています。私たちは月一回の定期的な会合を行って、このようなJR西の不祥事のことに関する話とか、それぞれ個人が抱えている問題を話し合っています。今回の情報漏えいに関して、会のメンバーの意見をできるだけこの場で伝えていきたいということが前提にあります。今回の検証について、私が思うところでは、やはり透明性のある調査というのが一番必要だと思います。それはどういう意味で透明性が保たれた調査かということ、例えば、運輸安全委員会の方がどのような経歴の方々が参加されて

おられるのかといった事柄です。我々は全然知らなくて、まさか国鉄OBの方がJR西の事故調査をやっているなんて全然夢にも思いませんでした。完全に公正が保たれていると思っていました。そういう委員会の構成員も含め不透明でもあります。先ほど木下さんも言うておりましたが、内容的にもわかりにくいところがあります。これを読んでいてある所では、「ATSを優先的に付けるべきである」というように記述されていますが、別の記述部分では「設置するのが緊急性のあるものと認識することは容易ではなかった」というように、読んでいてもわかりにくいところがあります。この事故調査報告書の内容で刑事責任に問われるということが土台にあるかと思えます。そういう要因が絡まっていて、先ほど坂井さんも言われましたが、事故調査と刑事責任の捜査、やはり独立性をある程度保たなければいけないかと思えます。そうしないと本当の事故原因の本質が見えないと思えます。本当のことを言うのは勇気がいります、失敗を起こすとやはり人間というのは隠したくなる、そこに責任を問われるともっと言い難くなると思えます。もっと大きな枠組みですけれども、提言の中ではそういうようなことも含めていければと思えます。皆さんのテーマの中に挙げられていて、そこは共通だと思います。この後、たぶん三井さんの方から詳しく話されると思いますが、やっぱり被害者に対する支援的な窓口とか、そういった事柄もやっていきたいと思えます。負傷者の方たちが集まって、いろいろと意見交換などをしていても、やはりその辺に問題を抱えています。話を戻しますが、事故調査報告書に関しては、非常にわかりにくい点も含まれ、誰が見ても分かりやすいようなものを作っていただければと思えます。

○三井氏

だいぶ長くなってきていますので、できるだけコンパクトに申し上げます。まず、私も「負傷者と家族等の会」のメンバーで、私は家族の立場ですけれども、「負傷者と家族等の会」ができる前から今も、もともとNPO職員として、そのNPO法人は、この事故での被害者の支援をするのが目的ではなく、「NPOセンター」や「市民活動センター」と呼ばれる施設での業務をする、そのような設立趣旨を持つNPO法人を（2005年4月22日に）立ち上げました。事故は、その三日後に起こり、立ち上げたNPO法人の持つ機能で、被害者（主に負傷者やその家族）のサポートも可能だとして、この四年半以上取り組んできた経緯があることも、一つ申し添えさせていただきます。

このような経緯の中、本当に分からないながら手探りで、負傷者やその家族の方々のサポート活動に取り組んできて、たくさんの方々のお話を「窓口」的な役割で聞いてきました。ですから、私は「負傷者と家族等の会」のメンバーの一人として参画させていただいておりますが、ある意味で、その多くの方々の「メッセンジャー」でもいたいと思っています。もちろん、私なりの考えも持っていますけれども。

そういう立場からも鑑みて、「負傷者と家族等の会」からも出しているテーマも含め、全てのアイテムが重要なアイテムだと思っています。その中で、特に、今、申しあげるとしたら、この報告書が、再発防止ということで、本当にその抑止力となり得るものなのかということ。二度と同じような事故を起こさないための「礎（いしずえ）」となるものに、本当になっているのか？今もそれに疑念があるとしたら、やはり見直し、「礎」となるものを創っていかねばならないと思っています。

それと、私だけが出しているテーマのところ、これはちょっと聞きかじりなので、佐藤健宗先生が詳しくていらっしゃるかもしれないんですけど、報告書エディター制度についてです。やはり報告書というのは、誰にでも分かりやすいものでなければならないという思いがあります。この事故の調査や調査報告書というのは、この事故に関わったものだけじゃなく、社会の財産となるものでなくてはならないと思いますので、どんな方が見られても、なるほどと納得できるような分かりやすさというのは重要だと思っています。

もう一つは、先ほども申しあげました、被害者支援・サポートについてです。被害者といっても、主に負傷者の方々やそのご家族ですが、そのサポートをしてきた立場として、事故の原因究明と被害者サポートとは、密接につながっていると感じています。「次の一步が踏み出せる」、「事故を抱えながら一生を生きていくときに本当に安全だと確信できる」ことは、被害者の回復にとっても重要なことだと考えます。そういう意味で、私は検証のあとの提言になりそうな部分、例えば、「窓口の設置」とか「今後の運輸安全委員会のあり方」というものに対して、非常に大きな関心を持っています。それらが「提言」まで積み上げられたら、本当に残念で無念ないろいろなことが出てきましたけれども、意義のあるものができるのではないかと考えています。

もう一つだけ、後日、「負傷者と家族等の会」から出させていただいた資料、6-5になっていますが、JR西日本という会社の危機管理に関して、以前からどういうものだったのか、危機管理体制がきわめて欠如していたのではないかと、それは事故後もまだ、欠如していたのではないかと、というテーマもメンバーから出されましたので、それもお伝えしておきます。

最後に一つ質問ですが、この一番最初の資料1について、「進め方」については、この後、皆さんそれぞれのテーマを出した後で、もう一度検討していくということでもいいでしょうか？

○安部氏

そうですね。

○三井氏

じゃあ、これは今ちょっとペンディングということですね？分かりました。以上です。よろしくお願いします。

○大森氏

資料の6-4をご覧頂きたいと思います。これは私なりに具体的に内容をまとめて書いてみました。一つのたたき台として検討頂ければ、作業も早くいくのではないかと思います。ざっと説明させていただきますと、1ページ目ですけれども、①番ですね、これは予見に関してですが、ミスコピー2枚とか言われていますけれども、私は函館線の資料がなくても2件でも5件でも、この報告書には5件記述されていますが、予見はできた、予見ができなかったとしたことがおかしいと思います。それから②番ですね、緑で書いてありますように、具体的に報告書の疑わしい内容を検証していけば、JRとの癒着もですけれども、事故調査委員自らの意図といいますか作為、この辺のことがはっきりすると思います。赤で書いておりますけれども、ATSがなかったという事実ですね、これを目立たないようにこの報告書は画策しています。その目的は、JR、それ

と国交省にも遠慮していたというふうに考えています。詳しくはここに書いておりますので、一度読んで頂いて検討して頂きたい。③番ですけれども、原因がATSがなかったということですね、③この報告書は、事故発生曲線部にATSがなかったという第1位の事実に予見というファジーな要因をつけて原因から引っぱり下ろしている。予見というのは、100人が100人ともOKとかNOとか確定しにくいところがありますね。そういうものをひっつけて主原因から引き下ろしている。事故調は科学的分析できる確実なことしか書かないといいながら、一番肝心なところにそういうものをひっつけて原因としていない、これがおかしいですね。予見困難というのはその後ATSがなかったことに対しての要因として検討していくと。これが本当の報告書の展開だと思います。

次に2ページ目ですけれども、ATSがなかったことの要因として、一つは予見ですね。2行目に「JR西の認識(予見)」と書いていますが、安全管理でいう予見というのは、司法でいう堅苦しい予見ではありませんので、空が曇ってきたから雨が降りそうだとか、風が強くなってきたから台風が近づいてきたとか、そういう認識と違いますか、意識するといいますか、予知、そういうものです。そういう予見について、これがI番に書いてあります。それからII番目に、ATSの設置が義務化されていなかった、この義務化がされていなかったことでATSがなかったと。これが大きな要因の一つなので、これにもスポットライトをあてて検討していくと。それからIII番目には、画一的路線単位整備。これも危険度を優先して設置するべきではなかったのか、こういう報告書の展開がいいのではないかというふうに考えております。2ページのII番、ページの下から3分の1くらいですね、緑色ですね、この事故を教訓に義務化についてもちゃんと論じなければならない、国交省は事故がなかったから仕方がないのか、怠慢だったのか、スポット的にやるのか、責任どうのこうのは別にして、大きな要因の一つでありますから、検討していくと。そうでなければ、また大きな事故が起きて、百何人も死んで、その命を犠牲にして義務化をするということになります。起きる前にやるんだと、起きてからでは遅いんだと、そういう方向にしていかなければならない。

次の3ページ目、⑤番ですけれども、経過報告がありますね、そしてそのものが最終報告書に添付されていない、これは私の考えですけれども、義務化したことに対して、ぼやかしているといいますか、下の方、赤で書いていますけれども、文章を書いて(括弧)でどこどこを見なさいと、そこの文章を見たらまた(括弧)でどこどこを見なさいと、最後の文章がないと、そういうふうな階層を設けて不明確にするようなテクニックを感じます。これは皆さんに議論して頂きたい。

それから4ページ目⑨番ですね、この報告書は国交省への遠慮が見られると思います。これは最たるものです。典型だと。書きにくいという気持ちがわからないこともない。ですから独立の組織とすべきです。そのように思います。

経過事項一覧を書いていますけれども、2番目の2005年9月6日に経過報告、第1回建議が出ていますね。その後に癒着が始まったと。それで、2006年3月24日にATS設置が義務化されて、12月20日に中間報告が出されている。2007年6月28日に最終報告と。これから見ていきますと、第1回建議のときには、事故調もよかったです。国交省に対して建議で速度制限対応のATSの設置を指導しなさいというようなことを言っているのですね。その後

にだんだんトーンが落ちてきていると。だからこちら辺でやはり何かの影響していると。これが立証できるかできないかはよくわかりませんが、とにかくちゃんとした報告書を作らなければならない。神戸地検もATSの未設置が最大の原因だと理解しておりますので、報告書も後追いになります。ちゃんと書くんだということです。そういう観点でやっていきたいと考えております。一回、読んで頂けたらと思います。以上です。

○柳田氏

日本の行政制度は、何かトラブルが起こると、あるいは不祥事が起こると、何かそれなりの対応をとろうとするわけですが、それがその起きた不祥事の後始末的なものだけで終わってしまうことがまま多いんですね。そういう機会を捉えて、この際根本的に制度はどうあるべきか、ということ議論することによって社会は進展するのだと思います。今回のように事故調査報告書そのものに対する疑念や不信感が強くなったということ自体がとても大きな問題でありまして、しかもそれが具体的な情報漏えいというような行為、あるいは公述人に対する影響力の行使というようなことがあったわけですから、このことは全般的に事故調査報告書に対する疑念を生じるのに十分な事実だったと思うんですね。私がこのメンバーに入りまして、ぜひ議論したいと思うことのまず前提を申し上げたいと思います。中身に入りますとこれは各論になりますので。

まず、事故調査とは何かという一番基本になるところなんですけれど、単に原因究明といっても原因はどの範囲なのかという問題になるんでしょうけれども、その前に大きな枠組みとして事故調査が納得できるものになる条件は何かというと、これは最近の欧米における様々な専門的な研究を総合すると、三つ要件があります。一つは科学性・論理性・客観性において遺漏ない調査分析が行われたということ。これが第一点ですね。それから第二点において、調査の過程が透明性を持ち、しかも情報等が十分に公表されているということ。それから第三点が、被害者を中心として一般利用者も納得できるようなわかりやすい内容になっているということ。この三つの条件が事故調査報告書に求められる、あるいは事故調査自体に求められているというわけです。それでは事故調査そのものは何かというと、これは捜査と比較するとよくわかるわけです。捜査は何らかの犯罪に該当する行為をしたもの、あるいはそれを意図したもの、それを処罰するために特定の人物をあげて処罰することでありまして、事故調査というものはだれがやったではなくて、なぜ起きたかということ調べる。そしてなぜ起きたかをなぜ調べるかということ、それは事故の再発防止やあるいは関連して明らかになったリスクファクターに対応して何らかの対策をとるべき提言をしていくという、こういう作業が事故調査の一番大事なところなわけですね。しかしそれは古来固定的に考えられたのではなくて、事故原因の捉え方に関する理論がこの2、30年の間非常に進展してきて、事故を「組織事故」というキーワードで捉える見方が成熟してきたこと、さらに人間のエラーをヒューマンファクターという視点で客観的に捉える理論及び様々な実態分析がなされてきたということなど、いろいろと事故調査の方法や原因の捉え方が充実してきたわけです。その意味で報告書を見ますと、報告書で述べるべき原因というものは、欧米でいいますとプロバブルコーズ、つまり推定原因として直接的原因を書くのはある面やむを得ないにしても、その前段階として、明らかになった事実として羅列する様々な項目があるわけですが、そこにおいては危険要因がこういう点でわかったというようなこと、あるいは背景

要因でわかったというようなこと、それを列挙して叙述するということなんです。そういう点でいえば、ATS-P問題などについては、これは最終的に絞るべき推定原因に入れるかどうか議論になるでしょうけれど、少なくとも事実関係としてはっきり明記しなければいけないことだと私は解釈します。ではその推定原因に入れるかどうかというのは何かというと、推定原因に第一に入るのは当然実行行為又はその判断をした者の行為自体でありましようけれど、しかし事故が起らないようにする方法はなかったのか、これがあれば絶対防げたとか、あるいは死亡者を少なくできる可能性がきわめて高かったという場合に、それを最終的な原因の一要因とすべきかどうかということは大変重要な問題なので、おおいに議論していきたいということです。

今問題になりましたけれども、予見可能性ということがこの事故調査報告書でしばしば使われるんですけど、大変問題があると思っています。予見可能性というのは、司法の場において、犯罪者があるいは過失責任者が結果を予見できたかどうかということで刑法に触れるかどうかあるいは刑法関連法規に触れるかどうかということでよく使われるわけですが、事故調査において同じようなレベルで予見可能性を持ち込むと、ほとんど無罪になってしまうに等しいくらい事故原因に直接関係はなかったというふうな方向に偏ってしまうんですね。事故はどうすれば防げたか、なぜ防げなかったか、そういう観点からみるときに予見可能性の問題ということは、また違った目で見なければいけないわけで、この点もしっかり議論しなければいけないかと思っています。

それから、問題が起きた大きな背景としては、一方で捜査というものが行われると、関係者は捜査中だから今は話せないとか、あるいは証拠資料を警察が持って行ってしまったとか、そういうことで事故調査が十分に行われない、そして行われない中で捜査で罪を問われるような事実については、できるだけ隠したい、あるいは証言を拒否したりする。そういう傾向があるわけです。ですから、捜査と調査というものが明確に制度的に分離され、お互いに証拠についての取扱いが別にならないと、本当の意味での事故調査は成り立たないというのが私の考えです。これはICAOのアネックス13その他いろいろなことにおいても述べられていることなわけですけども、そういった事故調査の本来の姿に照らし合わせながら今回起きた問題というもののより根源的なところまで議論する必要があるというのが私の考えです。当然そのことは、捜査優先、そして調査はその下につくような関係性、つまり事故調査委員会が調べた資料、それはヒアリング資料とか最終報告書いろいろありますけれど、それを司法側が使っていいということになっている現行制度の問題について視野に入れることになります。つまり、証拠資料として使われてしまうという問題ですね。そうするとヒアリングしても不利益な点は供述しなくていいということになっていますから、事故調査委員会に対して真実を語らないでも逃げられるという制度になっているわけです。それは大変大きな問題だと思うので、そういうところまで議論しないと、日本の事故調査のあり方というものが被害者あるいは一般国民の納得するような形で成り立つところまでいかないであろうというのが私の考えです。いろいろ具体的な項目は、あとで文章に書いて提出します。報告書の内容について一点だけ申し上げますと、サバイバルアスペクツという視点及びそのキーワードがJR西の事故調査報告書ではじめて登場したわけですが、これは欧米においてはもう何十年も前からある視点でありまして、極めて事故を見る上で重要な視点なんですね。その視点から見れば、このサバイバルアスペクツで取り上げた報告書の項目はこれだけだったんだ

ろうかという、非常に疑問を感じるころがあります。そこをしっかりと押さえないといけないのではないかと考えます。なお、内容にわたる具体的な件は今は控えておきますが以上です。

○安部氏

ありがとうございました。

資料6-2は柳田先生のご注文で出された資料ですが、これはどういう意義のある資料なのか、ひとこと解説いただけますか。

○柳田氏

航空事故調査委員会設置法の案が作られつつあった1972年ですけれど、国際的な条約に照らして、事故調査をするときにその調査で供述したことは捜査の証拠資料として使わないようにできないかと、当時の運輸省と警察庁の間で協議されて、すったもんだ大変な議論があったんですね。調査の透明性あるいは深く突っ込んで真実を明らかにするというためには、捜査が介入しない、あるいは捜査が利用しないような制度にしなきゃいけないと、運輸省は頑張ったんですけど通らなかった。やはり警察庁、法務省が強かった。日本はやはり明治以来刑法優先の国ですから刑法、刑事訴訟法を外すわけにいかないということだったんですね。ですが、これはですね最近の例で言えば、例えば臓器移植法のようにですね、刑法の殺人罪さえ免除する特例法ができるわけです、その必要性に応じてですね。だから特例法によって、刑法、刑事訴訟法から免除される方法があるわけですね。そのことを考えるにあたって当時の事情を、当時運輸省の事故調査課長だった笠松好太郎さんがですね、『日本航空史』に回顧録を書いています。非常になまなましく書いているので、これを皆さん理解していただくといいんではないか、ということと、それから今度運輸安全委員会に変身するにあたって、資料6-1にありますように、再びこれがより具体的に明確に細かい点まで、明示したかたちで、再び合意が行われたのです。航空関係者、かなり組織的に陳情などしたようですけど、通らなかった。こういういきさつがありまして、このこと意外に重要だということが社会的に認識されてないものですから、大いに議論していただきたいと思うわけです。

○畑村氏

いろんなものがもうほとんど重なった意見になっているので、それと少し外れているというか、違っている部分だけもう一回言っておくと、僕はやっぱり、この報告書自身がなぜ信用されないか、ていうところに焦点をあてて、ここで欠落している部分、たぶんもっと広く見なきゃいけない部分だろうと思うんですが、それをやはり取り上げないと、やってもまた同じになってしまうんじゃないかというんで、とにかくなぜ信用されないか、ていうところから考えていくのが大事だろうというふうに思います。それからこのATSをつけたつけないという議論が出てくるし、この遺族やけがをされた方その他から見るとこれがなければ、ついでに事故は防げたのに、それはそういうふうに考えるのは当然だと思うんです。しかし、それがついていなかったことが直接原因だていうのは、僕は論理がおかしいと思うんですね。もっとほかのこともいろいろあるうちの一つなのに、今が例えば、そのことしか立証できないからとか、そのことしか検察が証

拠として使えないからという格好でそこに引きずられていると、僕はたぶん、本当の原因にせまることがないので、次に違うかたちでまた、これと同じような大事故が起こる、その要因を放置することになって、それでこれだけのことをやったのにそれを放置したのかというんで、あと30年後、50年後に、その調査の報告書が今度残念なことをしたねということになるんじゃないかと、とても心配なんです。ですから、今、そこしかきっちりと証拠として取り上げられないからそれなんだ、というふうに持っていく論理のやり方はすごい危ないぞというふうに思います。それからいろんなものを全部飛ばしちゃって、全然出てこないんで最後に、事故の現場の保存というのを初めからよく意識しておかないといけないんじゃないかという気がするんです。これはあの事故を起こした車両もそうだし、事故現場もそうだけでも結局その保存をやらないでいると、また何十年後かに全部消えるんですね。どんな事故も全部その現場保存をしなかったものは、結局報告書か言い伝えか、映像か何かになって、そこに行くとき本当の実感をもって、やはりこれは何だったのかというのを感じるものがなくなっていって、それで僕はまた、何十年後かに起こるんじゃないかと思うんです。それで、もしもですね、これは全くの仮説ですが、その50年前の三河島の事故の現場が今保存されていたらどうだろうか、ていうのは仮定の問題だから考えないっていうけども、実はここでものすごくそれを大事にしないといけないことなんじゃないかという気がするんです。そういうもの、もしあったら、これは起こらない事故だったんじゃないかと、僕には見えるんです。それでそれは組織運営そのものが三河島を学んでいないから起こっているように僕には見えるんですね。まったく同じシナリオが起こっているのが、あの群衆雪崩で50年前に彌彦神社で百何人亡くなっているんです。これがまったくそれが後に伝わってなくて明石の歩道橋の事故が起こるんですね。だいたい50年後にこういうことが起こるんです。そういうほかの分野のほかのところで起こっていることの現場保存と、きちんとした伝達をやらないでいるというのは僕は、ちょっと言葉が過ぎるかもしれませんが、次にシナリオが同じで違うかたちで現れて出てくる事故の準備をしているように思えてしょうがないんですね。ですからここでも最後にどこかで事故車両と事故現場の保存ていうのは、きちんと何かで議論しておく必要があるんじゃないかというふうに思います。以上です。

○永井氏

前半と後半ということで、まず情報漏えいがなぜ起きてしまったのかという観点で、コメントさせていただきますと、そこにもちょっと書いてありますけど、調査官と調査委員ですか、専門委員との関係で、やはり、事故原因者と調査する方が情報が必ずしもうまく伝わっていない制度だったんじゃないかなというのがまず一点あります。先ほどの事務局の調査結果にも最後の方にちょっと載っていましたが、今何が審議されているか、伝わっていないので、どうしても現場の方は聞きたくするし、逆に調査したい人も現場と接触したのは、いい意味で再発防止の観点で、アプローチしたのかもしれませんが。その辺の例えば定期的にプレス発表する、審議の途中でもいいから今どういうことを審議しているかということを定期的に公開するべきだったんじゃないのかと、それがどこまでできていたのかを検証したいというのが一点です。それで、事故捜査と調査の関係ですけど、捜査は基本的には責任追及で、そうしますと一方では隠したくなるし、一方では明らかにしたいということがあるんですけど、この場合、調査ということですので、で

きるだけみんなで事実を明らかにして、再発防止に努めるべきであると、ちょっとあの鉄道とズレちゃうんですけども、スウェーデンの交通の関係の方が政府決定としてビジョンゼロというのを出しました。もうだいぶ前の話なんですけど。そこでは交通事故ゼロにしましょうと、そのためには科学的なアプローチが必要であると、だれが言った言わないではなくて科学的な根拠に基づいて、例えばフライトレコーダー、自動車ですとドライブレコーダーというものが最近普及し始めていますけども、そういった科学的なアプローチで原因を究明していくべきだということ。もう一つは、こういった鉄道に関わるすべてのステークホルダー(利害関係者)ですね、JR、事業者、唯我独尊的なところがあったのかもしれませんが、行政と事業者、それからメーカーですね、さらに利用する我々一般の人たちすべての人が原因を究明して、再発防止にあたる、そういう意味ではこの場は非常に画期的じゃないかなと、調査という観点で画期的だなということ、今後、私自身も期待しております。それから、報告書の書き方ですけど、ま、非常によくやっているかと思うんですけど、それがなかなか見えてこない、一般の人に見えてこない。何書いてあるのかよくわからないところが特に3章で、4章の結論はあまりにもあっさり書きすぎていていろいろと調べた中のほんの一部を書いて結論としている。書き方の問題というんですかね、みんなが納得できるような書き方になっていないんじゃないかなってというのが、最近ちょっと見た感想です。それが二つ目で、三つ目最後ですけど、根本的な話としては、先ほど柳田先生などがおっしゃっていたように、事故というのはその運転士のブレーキが遅くなってしまってスピードオーバーして脱線、物理的にはそういうことなんですけども、なぜそうなったというヒューマンエラーは実は、ヒューマンエラーが起きたのが事故の原因ではなくて、システム事故っていうんですかね、結果としてヒューマンエラーが起きてしまったその背景をやはり調べる必要があるかなと思います。そのときに企業トップとしては安全教育、教育って観点、精神論をかなりやっていたようなんですけど、安全はやはり技術、技術というのは年々進歩していくわけで、そういった技術をいかに再発防止に向けて使っていくかという、そういった観点での安全性の向上ということも報告書の本質論として必要ですね。将来こういった事故が二度と起きないようにするためには、安全技術、安全技術の中に一つとして、ATS-Pというのがあるんですけども、単に事実そういったものを設置したからすべて安全だっていうわけではなくて、やはりそういったものを設置したときにそのヒューマン、その運転士なりそれを使う側の人間がどう関わってくるかというようなところも変化してくるわけです。そういった安全技術の普及と同時に安全教育のやり方っていうんですかね、そういうのも報告書にどこまで書くかどうかちょっとわからないんですけども、人間と機械との関わりということを私専門としてやっておりますので、そういった科学的な根拠、リスクですね、すぐ事故が起きる起きないっていうことよりもリスクがどれだけ下がったかという、そういった観点で、議論していくのがいいのかなという三つ目、ちょっと本質論なんでどこまで報告書に書くかということは別にして、議論していきたい。

○佐藤氏

私が事前にですね、今回検証してはどうかといった項目についてはこの一覧表の2/6のところをだいたい書かれておまして、ほとんどのところがみなさんと重複するところですので、少し違った観点からお話をしたいと思います。私は今回の検証のチームに入ってほしいと言われた

ときから、今回の事故調査委員会の委員によって漏えいが行われたことの社会的な、または法社会学的な意味を考えてみました。そもそもですね、17世紀までは刑法に過失犯の処罰規定はなかった。そのときに事故で人命を落とした方については宗教的なまたは共同体的な手当てがあって、運が悪かったですね、または神のおぼしめしです、ということで処罰することはなかったわけです。ところが、ようやく18世紀になって、馬車または船によって高速度または大量輸送が始まってきて、馬車や船の運送による事故を無視することができなくなって、まず過失犯の処罰規定を作って、裁判所の司法権によって過失や事故というものに対処するようになってきた。ところがその後さらにですね、高速度または大量輸送が発達していった、大規模な船または航空機というものが登場するに至って、司法では対処ができないという事態になってきました。なぜ対処できないかという専門性がないからです。六法全書と過去の判例さえわかれば何でも対処できた、警察官、検察官、裁判官でも航空事故には対処できない。そこで、専門性が必要だということで、事故調査制度を作って、そして、事故調査制度を考えていく中で人間工学とか安全工学とかいうものが発達していき、再発防止のためには責任追及よりも情報を出して、再発防止のための議論をしたほうがいいのではないかというふうに、歴史的に事故調査制度が発達してきました。したがって、航空事故または原発事故が起きたときには司法制度でやるんじゃなくて、事故調査制度でやろうというふうに分けたわけですが、もともと裁判官がやっていた仕事の一部を別の国家機関に分けたわけで、基本的には私たち裁判官を信用してますよね。裁判官がやっていることに、誰かから賄賂をもらってるんじゃないかとか、誰かから影響力を受けているんじゃないかとかいう目では見ません。ではなぜ、選挙で選ばれていない裁判官が民主制社会において正当性つまり、リジティマシィを持つのかというと、裁判官には圧倒的な専門性と、つまり法律と先例に対する圧倒的な専門性ともう一つはですね、独立性と廉潔性があること。独立性というのは、誰からも影響されない、不当な影響力を受けない、廉潔性は賄賂をもらわない、この二つの条件があるから、選挙で選ばれない裁判官が民主制社会において、非常に重要な国家機能を持つことについての社会的信任がある。

事故調査機関を司法機関から独立させたときに、裁判官、または司法権と同じだけの社会的正当性を持たせる必要性があった。そこでもやはり、二つの条件がいるだろうと。一つは、専門性です。航空事故、鉄道事故、原発事故について、専門的な知識を持っているということです。もう一つは、民主的正当性を持たせることです。これについては、国会による同意人事によって委員を選ぶこと、そして法律において独立性、または公正な事故処理をすることを保障するということによって、裁判官が持っていた独立性や廉潔性を事故調査機関の委員に持たせると。それくらい、事故調査機関の委員というのは、直接、国会によって選任された基盤を持つし、法律によって、独立して公正な事故調査をするということが任務付けられているのです。このような民主制社会において重要な役割を持たされた委員によって、情報の漏えいや不当な影響力の行使が行われたという社会学的な意味は決して小さくないと私は思いました。そこらあたりを少し念頭に置きながら、議論に参加したいと思います。

もう一つは、公正さという点では、事故を起こした原因当事者の中には、国、つまり行政官庁、監督当局の権限の行使も対象に含まれるべきだろうと。「昭和42年の鉄運第11号通達」の廃止の問題であるとか、本件事故現場について、鉄道事業法12条による認可を受けて、120キロ

運転について、鉄道事業法17条による届出が受理されている。そこら辺りの事実関係が、この報告書の中には、ほとんど触れられていない。畑村先生が言われるような、何が書かれていないのかという観点から、議論が必要なんじゃないかと。そして、もう一つ書かれていないことは、ごく最近になってJR西日本から出てきたコンプライアンスの特別報告書で、井手さんという方の個人的な影響力がこの事故の一つの背景要因をなしているということが触れられています。これも事故調査報告書には触れられていないところです。これも念頭においた議論が必要なんじゃないかというふうに思っております。だいたい以上です。

○安部氏

ありがとうございます。後藤委員長、松本委員、大須賀事務局長、これまでのところで何かご意見がありましたらどうぞ。

○後藤委員長

挨拶でも申し上げましたとおり、本件に関しては、委員会としましては、基本的に報告書の正当性を確かめていただくということが基本だと思っておりますので、そちらの方向から議論を進めていただければありがたいと願っております。それだけが希望です。後は、まな板の上の鯉でございます。

○安部氏

松本委員はいかがでしょうか。

○松本委員

今日はあまり時間がないので、後で改めて申し上げたいと思いますけど、私は実は、福知山の報告書には、審議にも最終的な議決にも関わっていないということで、他の委員とは微妙な立場の違いがあるのですけれど、そういった意味では、ある程度、第三者といいますか、公平な見方もできるのかと思って、その点でいろいろ努力していきたいと思っております。これまで事故調にきてから2年ですけど、ご存知と思いますが、信楽高原鉄道の事故とか、日比谷線の事故とかいろいろ関わってきまして、警察、司法との関係というのは、私なりに学んだところもあるので、私なりの意見もありますので、それはまた改めて機会があればお話ししたいと思います。

○安部氏

事務局長、いかがでしょうか。

○大須賀事務局長

いろいろなご意見を賜りまして、頭だけではなく心でお話を聞いたように思います。私ども事務局としては、検証の会合については、事務局がシナリオを書いて、それに乗っかっていただくという方法は、極力廃止するという姿勢で、臨んでおります。従いまして、いろいろ出てこられる意見に対して、柔軟性を持って対応したいと思っております。したがって、スケジュール観に

つきましては、いろいろなご議論があるかとはございますが、私どもは、大臣から、徹底的に検証するよう指示を受けておりますので、そういう意味で最後まで不満が残らないように徹底的な検証ができることを期待しております。また、情報の話についても、私どものほうでできる限りの努力をさせていただきたいと考えておりますので、よろしく願いいたします。

○安部氏

それでは予定しています5時までもう10分ちょっとですので、そろそろまとめに入りたいと思います。あっ、どうぞ。

○柳田氏

大事な点なので、ヒアリングの件ですけれど、希望者を募ってということですが、ヒアリングというのは、国際的にも重視されていることで、やっぱり慣れている人がやらないとヒアリングは成功しないのです。あたまた先に感情がきてしまって追求的になると、しゃべれなくなる。そういう意味では、ヒアリングするときは、何人かに絞って、聞く人はできれば1人がいいんですけど。1人または2人にして、ただ事前にどういうことを聞こうかグループで話し合っただけのものを、聞く人がその人のペースで、はじめは遠いところから聞いていくなどいろいろあるわけですけど、そういうことを配慮しないと、通常のお役所で聞いたヒアリングとは違うのが出てくいかと思います。そういう点に配慮して計画していただきたいと思います。

○安部氏

わかりました。どうぞ。

○小椋氏

言葉尻を捕まえるようで申し訳ないのですが、この場できちんとした報告書をつくること、ここに集まった皆さんの目的だと思いますので、真相を明らかにするという意味では、委員長がおっしゃる『まな板の上の鯉』というのとは違うと思います。今回の検証は、運輸安全委員会の方が何か吊るし上げられるとか、そういう目的ではなく、全ての方が一つの目標に向かって検証していくことだと私は思っていますので、事務局として不十分だという意見も出るかもしれないですけど、私自身は、そう思いません。これを検証したうえで、きちんとしたものをつくり上げていくということで、忌憚のない意見が出せる場になってほしいと思っています。

○後藤委員長

私が申し上げたかったのは、私等でできることは最大限努力するというところでございます。

○安部氏

それでは、いくつか確認させていただきたいのですが、資料2で事務局から提案のありました情報の取扱いということで、ABCというランク分けがされています。先ほど浅野さんの方からもご意見があったのですが、個人情報も含めてすべてお出しいただくということですので、一方

で情報の内容次第では、取扱いをきちんとしていくことが必要ですので、こういうABCという取扱いでよろしいでしょうか。これを原則として進めていくということでもよろしゅうございますか。

それでは、この方向で情報の取扱いをさせていただくということでお願いします。

次に、今後のスケジュールというか、作業のやり方ですが、すでに公表されている文書等の資料を検証して、どこに問題があるのか、なるべく早いうちに、1ヶ月後の1月末くらいにでも、全体で議論した方がいいような気がしますので、その点についてご意見を伺いたと思います。つまり、福知山線の事故調査報告書、これが基本の資料になりますが、それから、今日に備えて運輸安全委員会事務局がまとめられた、事務局としての現時点のたたき台としての文書、JRのコンプライアンス委員会の報告書、JRの会社としての報告書、これらを読み込んでいただいて、問題点や疑問点を取りまとめていただく。今日、大森さんの方からかなり詳細な文書が出されていますが、そういうふうな感じで皆さんのご意見を持ち寄っていただく必要があるかと感じております。それと同時に、文書資料や音声資料の検証だけでは不十分ですので、場合によっては、該当の元委員の方やJR関係者、あるいは現職の委員や事故調査官の方に対してヒアリングをしていく必要があると思います。柳田先生からもご指摘を受けましたので、ヒアリングのやり方とか、時期やペースなどについても全体で確認していただいた方が良いでしょうと思います。

それから、時間の問題ですが、1年くらいが目途かなと。もちろん、作業を始めてみて、それで収まらないという事態になれば、それは延ばしていくということになりますが、一応、目標として、半年を前半部分の不祥事の検証に充てて、残りの半年で、今後の運輸安全委員会のあり方について議論していくということで、およそ1年を目処にということではいかがでしょうか。

どうぞ。

○柳田氏

あんまり時間をかけない方が良くと思う。

○安部氏

もう少し短いほうが良いですか。

○柳田氏

やろうと思えば、かなり突っ込んでできる。例えば、アメリカでは、スペースシャトルのチャレンジャー号事故のとき、大統領が6ヶ月で報告書を出せと命令したら、ものすごいハードワークであったけれど、100人のスタッフが、6ヶ月で膨大な報告書を作ったわけですけど、この問題ですね、ズルズルとやるのではなくて、なるべく早くやる必要があります。そのためには具体的にどうすれば良いかという、例えば安部先生を座長として、事務局と話ししながら大体の、ここでテーマを決める。例えば向こう2週間ぐらいで、つまり今月中にテーマを、ここに書いてある5-1にあるようなものですね。これは皆、各メンバーごとに発言したままの言葉で書いてあるのですが、これを絞るとこうなるといったものを決めてそれをフィードバックして、後は、文書なりメールなりでいいですけど。そして、小委員会という大げさなものではなくて、いく

つかの分野について、数人くらいのワーキンググループみたいなものを作って、そこでかなり突っ込んだ議論をして、それをまた、フィードバックするといったようなこういう作業をやっていくとかなり深まっていくのではないかと思うのです。役所の検討会、審議会のように、全員が集まる日取りを調整しながらやっていくと、今月は駄目だといった話になるので、そうではなくて、全体会議は、欠席者がいても止むを得ない。ある程度、出席率が多いところで決めていかざるを得ないと思いますね。幸いにして、ご遺族の方、被害者の方、複数入っておられるので、誰も出ないということはないと思いますので、そういう形で密度濃く、短期でやっていくということではどうでしょうか。

○安部氏

1年もかけるのは、かけすぎということでしょうか。半年とか、7ヶ月とか。

○柳田氏

欲を言えばですね。

○安部氏

私は、実は、パロマの第三者委員会の委員長をやった経験がありますが、それは3ヶ月でやりました。やはり、早く出さなければと思ったので。ちょっと1年というのは長いかとも思ったのですが、一方で、十分に時間をかけろという趣旨のことを前原大臣が言われていますので、それが念頭にありましたので1年という提案をさせていただきました。

○三井氏

おっしゃっている趣旨は、非常に良く理解しております。やはり、きりっと引き締めたスケジュールでやっていくのが必要だと思います。が、現実的なことを申し上げて恐縮ですが、皆さん、仕事を持ちながらの参加です。ですが、それぞれ（当事者ならではの）貴重な意見を持って参画していきたいと思っているわけですから、スケジュールについては柔軟な対応を考えていただきたい。

それと、もう一つ、私たちにとって4月25日というのは、非常に大事な日で、来年はちょうど事故から5年にもなりますので、4月にはいろいろな取り組みもなされる予定です。ということは、3月4月は、それらの取り組みの準備も入ってきます。（検証スケジュールの第1の節目が）半年後ということになると5月です。進め方の際の現実的なスケジュールを考えたときに、ジレンマがあります。

○安部氏

時間的にしんどいということですか。

○三井氏

作業部会に分かれて、ワーキングチーム的にやっていくとしても、ちょっと、悩ましいところ

があります。十分に参画したいし、十分に読み込みたいし、例えば、私どもでしたら「負傷者と家族等の会」の皆さんにもフィードバックもし、また「会」としての意見集約をしていくという作業もしたい。これらにかかる時間と、コンパクトに短期間で検証し提案もしていく作業とが、共存できる、落としどころを協議いただけるとありがたく思います。

○安部氏

柳田先生、そういうご意見ですので。

○柳田氏

4年前、日本航空から委嘱されたトラブル続き克服の安全提言のときは、4ヶ月で23回のミーティング、そして費やした時間は、二百数十時間です。やりくりして、夜もやり、土曜もやりました。最近では、管制トラブルで、今、やっている最中ですが。1ヶ月で中間報告出し、あと4ヶ月で最終報告書っていう作業の真っ最中なんですけれど。

○畑村氏

4年前に、JALの安全のアドバイザーグループの提言書ってやったときは、まったく柳田流で、もう参っちゃったんですよ。それはそれで酷いもので、8月の最初に日にちを決めたら、12月の26日には報告書を出すとその場で決めましたよ。それから空いている時間は全部他の予定を入れないでおいてくれてと言われて、昼も夜も休みも何にも無しで、それでとにかく二百何時間やったんですよ。後から見ると、あのペースできっちりとやってるんじゃないと、一緒にやっている人も、それから外も、それともう一つ、遺族の方がきちんとそれに応じるのに、その速度と内容でやってくれるから、協力しますってのが出てきて、もう最初に決まったようなもので、とにかく、無茶苦茶大変で、とにかく二度とやりたくないペースです。けども、本当はそうじゃないといけないんじゃないかと思います。

○浅野氏

今出ているご意見、私も非常によく分かります。やはり、これは今日立ち上がった訳ですから、半年とか4ヶ月とか、そういう日程を先に決めるべきではないと思いますが、要は、中身がこれだけ多岐にわたるということが今日風呂敷として見えてきた、これをどうするかっていう話は、さっきご提案あったように、まあワーキングみたいなことをするのか、小さく分けてやるのか、という話もありますけど、私どもとしては、希望とすれば、わざわざ東京でっていう話でもないので、できれば関西でやって頂く会も重視していただいて。東京の先生方おいでいただければありがたいし、まあ時間合わなくてという場合もあるでしょう。それはもう、どんどん進めていくと。やはり一つ一つ積み上げて行かないと、これだけのテーマの広さ、深さというものを、正直まあぼちぼちやっていこうかというほど、我々遺族側にとって精神的余裕はない。早い方がいいんです、こんなのは。そういう意味で、当初安部先生おっしゃった、トータル1年くらいかなあという話は、私はよく分かりますし、それを考えると、正直いって関西での会議、会議というか打ち合わせというか、議論というか、形は問わなくて、やっぱりやっていくという話をしないと。

こんなのは、やっぱり集中してやっていかないと。誰か他人事で来ているんじゃないんですよ。私どもは当事者で来ているのですから。その心境は、できるだけ早く結論をまとめていくと。まとまらないというのはこれだということでは残ると思いますが、それはそれでまた考えたらいいいと。そういう柔軟性がほしいということですね。

ただ私ども、ちょっともうこれ以上発言しませんが、今の時点になって、仕掛けたJR西が、この間我々とのやりとりの中で、会社が事故を起こしたと言うことは言っていたんですが、やはり組織上、構造上問題がありますと、ありましたということは公言しましたし、それからもう一つは前幹部たち、つまり井手さん以来、一家の幹部たちにも責任を感じると、こういうことを言明していますので、それを十分に踏まえて、我々が仕掛けていくことが可能になってきていると。ですから、やっぱり運輸安全委員会の事務局の方も、JRに遠慮とか遠慮じゃないとかではなくて、真理を、本当は何だったのかということを知るためのアプローチ、方法、スキル、この辺を、まあ我々も悩みますけど、事務局の方でも考えて、いろいろ提案を頂ければと思います。さっき佐藤さんもおっしゃった、法的にどうのこうのということがありますが、今回のこの事態は非常に大きな意味を持っている。その意味を意味たらしめるための努力を我々も惜しまないということで今日来てるわけですから、そのためにぜひ努力をしますし、皆さんの、委員の方の知恵もお借りしたいということを思っています。私どもにとっては非常にありがたいと思いますし、個人的な問題だけではなくて、むしろ、さっきから出ている歴史的な報告書に変えないとダメだということだけは、私も肝に銘じてかかっていると思っています。以上です。

○安部氏

閉会の予定時間が参りましたので、少しまとめたいと思います。

今までのご議論で、最長でも1年、可能ならばなるべく短期間で詰めた作業を行っていく。そのためには、全体会合で全員があつまるのは大変しんどいので、部会のようなものを、形はまたご相談するとして、そういうものを、それも東京開催のみならず、関西開催ということも考え、やり方に工夫を凝らしながら、なるべく詰めた作業ができるようにしていく、というふうにご意見がまとまったのではないかと思います。

それから、ヒアリングをやりましょうと。ヒアリングもやっていこうということになったと思います。司会という役割をおおせつかりましたので、私の方で事務局とも相談させて頂いて、今日出された問題について少し整理させていただいて、改めてご提案をするということによろしいでしょうか。（・・・）

それでは、そういうことでさせていただきます。

それから、次の全体会合ですが、今日の議論を見ますと、やっぱり1ヶ月後の1月の終わりぐらいにもう一度集まって頂いて、ヒアリングのやり方などいろんなことについて、もう一度確認をさせて頂いた方がいいような気がします、いかがでしょうか。

○浅野氏

1ヶ月ではきついでしょう。

○安部氏

きついですか。

○浅野氏

もう少し地ならしをした上で。

○安部氏

しばらくはもうこれで、今日の整理をさせていただいて…。

○浅野氏

もう少し…。

○安部氏

もう少しおいて…。そうですか。

○浅野氏

でないと準備もなにもできないじゃないですか。

○安部氏

さきほど、一気にやれというご意見もありましたので、大変だとは思いますが。

○浅野氏

そうなんですけど、やはり物理的な時間も。

○三井氏

多分それは、（次に）何をやるかに因ると思います。扱うもの（事案）によっては、例えば早い時期のほうがいいかもしれないし。浅野さんがおっしゃっている意味は、もうちょっと読み込んでから（の事案）ならば、時間が必要だと言っておられるのだと思います。

○安部氏

各自でいろんな文書資料を読み込んで頂いて、それに対してご意見をまとめていただくことが必要だと思います。そして、それを持ち寄って全体の場で、こういう問題があるということを出し合うようなことが必要だと思います。そのときに、今日も柳田先生からあったのですが、A T Sの問題、これは事故を防げた要因なのですが、この事故を防げた要因というものを、運転士の過速度という直接的な原因とどのように切り分けて報告書の中にどのように記述したらよいかは、非常に悩ましい問題だと思います。そういうことを、全体で議論をしておかないと、そこがぶれますと検証作業が進みにくい。議論しても意見がまとまらないかもしれませんが、そうだとでも一度は大きな議論として、早いうちにやっておく必要があるという感じがしているのです。

が。やっぱり2月くらいの方がよろしいですか。

○浅野氏

と思いますけど。年末年始が入りますんで。民間人もおられますので。

○安部氏

分かりました。それでは、時期的な面も含めまして、1月は無理だというご意見なので、2月の適当な期時に開催するという事で、どれだけの作業をどれだけ行っていくかについて一度整理したいと思います。

各メンバーの方にぜひお願いしたいのは、今日、読み込むべきいろんな資料が出ております。一番ベースになるのは、「事故調査報告書」だと思います。これを中心に、配布された各資料を読み込んで頂いて、お気づきになった点をおまとめ頂きたい。この作業はなかなかしんどいと思いますが、これをやって頂きたいと思います。なるべく早いうちにヒアリングを設定したいのですが、肝心の資料を読み込んでおかないとヒアリングが意味をなさなくなります。ヒアリングを今から組んでいくと、多分2月とか3月になるとと思いますので、当座1ヶ月程度は各自か問題意識を醸成していただくことになるのではないかと思います。

それから、なるべく早いうちに、2週間以内に今日の議論を取りまとめたメモを作成したいと思います。司会ということで、成り行き上こういう流れになりましたので、整理についてはお任せ頂きますして進めていきたいと思います。

○三井氏

何度もお聞きしてすみません。ということは、この資料1についての「進め方」については、もう少し見直しが入っていくという捉え方で、よろしいでしょうか。

○安部氏

柳田先生からさきほど不祥事問題についても、この検証メンバーとしてもペーパー出す必要があるだろうとのご意見がありました。さきほどの文書の6-3ではそういう提案はしてありませんでしたが、的確なご指摘だと思いますので、検証チームとしてこの問題についてもペーパーを出した方が良くはないかと考えますので、資料1については、今日は運輸安全委員会からこういう提案があったということにとどめ、決定せずにペンディングにしておきたいと思います。

○柳田氏

今日は、皆さん共有しておいてほしい資料のほんの一部だけなんですけれど、あと皆さんに知っておいてほしい、或いは見ておいてほしい資料が出てきた場合に、どこへお送りすれば皆さんに渡るようになるのですか。

○安部氏

どうしましょう。メーリングリストを作りましょうか。取りあえず、事務局に送っていただい

て……。

○菅井総務課長

事務局から、またお送りしたいと思います。

○柳田氏

また今日、先ほど大森先生から非常に詳しい意見書が出ている訳ですが、それを他の方も、皆さんに、もう少し詳しく、具体的に知ってほしいというのがあれば、そういう形でサーキュラーしてくれれば、大変物事早く進められてよいと思います。

○安部氏

なるべくメール等で情報交換をしながら、審議が促進できるように考えていきたいと思います。

それでは、今日はそんなところでよろしゅうございますでしょうか。何か事務局の方からございますでしょうか。

○菅井総務課長

特にありません。

○安部氏

特によろしいですか。それでは、お時間少しオーバーしてしまいましたが、どうもご協力ありがとうございました。第1回目の発足の検討会をこれで閉会したいと思います。どうもありがとうございました。

以上