

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5回）

【議 事 次 第】

日時：平成23年2月24日（木）
14：00～16：00
場所：KKRホテル大阪 白鳥

1. 開 会

2. 議 題

（1）検証報告書（案）について

○「はじめに」（案）について

○「第1部 JR西日本福知山線事故調査に関わる不祥事
問題の検証」（案）について

○「第2部 事故の再発防止に資する事故調査システムの
あり方」の検討状況について

（2）意見交換

3. 閉 会

福知山線脱線事故調査報告書の検証メンバー

(敬称略)

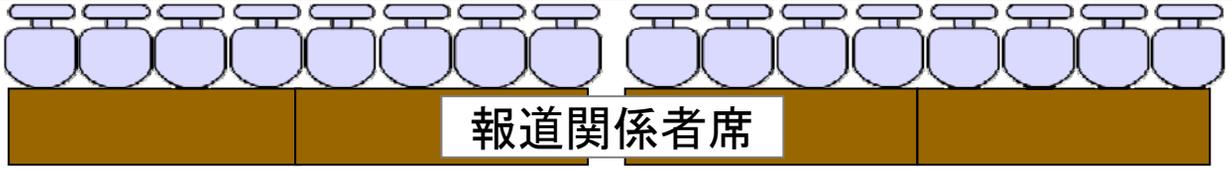
○ 外部有識者（5名）

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

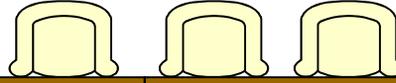
○ ご遺族・負傷者及びその家族（7名）

浅野 弥三	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

検証メンバー会合 配席図



三井ハルコ 氏 中島正人 氏 坂井信行 氏



大野首席鉄道
事故調査官

松本委員
(鉄道部会長)

後藤 委員長

大須賀
事務局長

菅井
総務課長

梅沢 事故
防止分析官

畑村洋太郎 氏

永井正夫 氏

柳田邦男 氏

安部誠治 氏

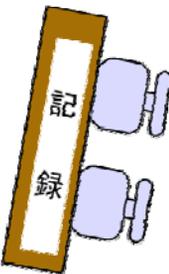
佐藤健宗 氏

浅野弥三一 氏

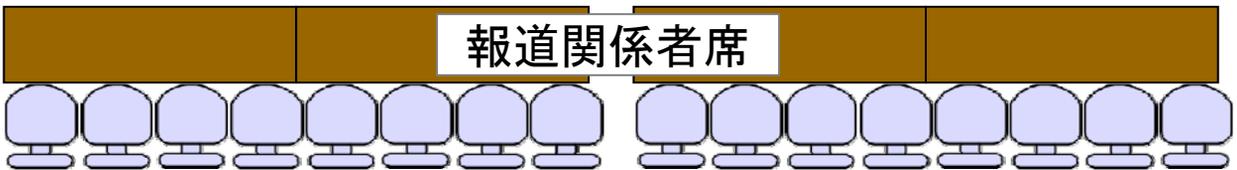
ビデオカメラ等

大森重美 氏

小椋 聡 氏



報道関係者席



2011.02.24 現在

J R 西日本福知山線事故調査に関わる不祥事問題の検証と
事故調査システムの改革に関する提言（案）

平成 23 年 3 月 日

検証メンバー・チーム

目 次

はじめに	1
1. 検証メンバー・チーム設置の目的と課題	1
(1) 検証メンバー・チーム設置の目的	1
(2) 検証メンバー・チームの課題	2
2. 検証作業の方法と内容	3
(1) 検証作業の方法と内容	3
1) 関係者ヒアリングによる検証	3
2) 委員会審議音声による検証	5
3) 事故調査関係資料による検証	6
4) 未提出資料による検証	6
5) 運輸安全委員会事務局が作成した資料等による検証	7
6) 運転士アンケートの実施	8
(2) 検証メンバー会合	9
第1部 JR西日本福知山線事故調査に関わる不祥事問題の検証	
I JR西日本による事故調委員等への接触・働きかけ	12
1. 問題の所在	12
2. いつ、どのような接触・働きかけが行われたのか	12
(1) 山崎社長－山口委員ルート	13
1) 接触のきっかけ	13
2) 接触時の状況	13
3) 山崎社長－山口委員ルートに関する他の役員の認識	15
(2) 審議室ルート	16
1) 土屋審議室長－審議室担当者－佐藤委員	16
2) 土屋審議室長－審議室担当者－宮本委員	20
(3) 垣内取締役と楠木委員との接触	20
3. なぜ働きかけが行われたのか	21
(1) なぜ働きかけが行われたのか	21
1) 山崎社長の動機	21
2) 働きかけに関与したJR西日本役員・社員の動機	23
(2) 事故調とJR西日本との事故調査過程における問題点	24
1) 事故調査官とJR西日本側とのやり取りについて	25
2) 意見聴取会に関する情報提供について	25

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	25
4)	事故調委員と原因関係者との直接対話について	25
5)	事故調査に対する信頼性について	26
6)	J R 西日本の企業文化の問題点	26
4.	公述人候補者への働きかけ	27
(1)	公述人候補者等への働きかけ	27
1)	働きかけ対象者の選定経緯	27
2)	公述人候補者への働きかけの内容	28
(2)	事故調による公述人の選定経緯	29
(3)	公述人候補者への働きかけ問題の評価	30
II	事故調委員による情報の漏えい	31
1.	接触の事実関係	31
2.	情報漏えいの有無とその内容	31
(1)	山口委員	31
1)	山口委員が提供した情報の内容	31
2)	山口委員が情報提供した動機	32
(2)	佐藤委員	32
1)	佐藤委員による情報提供の内容	32
2)	佐藤委員が技術部マネージャーと接触した理由	33
(3)	宮本委員	34
(4)	楠木委員	34
3.	情報漏えいの有無の検証・評価	35
(1)	情報漏えいの有無の検証・評価	35
(2)	J R 西日本の働きかけを受けた委員の特徴	36
(3)	小括	37
III	J R 西日本による資料の未提出問題と調査報告書への影響	39
1.	資料の未提出問題とは何か	39
(1)	問題の所在	39
(2)	3種類の未提出資料	39
(3)	検証の対象とした2種類の未提出資料	40
2.	未提出資料についての事実関係の整理と背景の考察	41
(1)	平成8年鉄道本部内打合せ資料	41
1)	「コンプラ報告書」の内容	41
2)	ヒアリング結果	42
3)	平成8年鉄道本部内打合せ資料に関わる未提出問題の考察	43

(2) 第118回安全対策委員会資料	44
1) 「コンプラ報告書」の内容	44
2) ヒアリング結果	46
3) 第118回安全対策委員会に関わる未提出問題の考察	46
3. 未提出資料が調査ないし調査報告書に与えた影響についての評価	47
(1) 「コンプラ報告書」の評価	47
(2) 運輸安全委員会の評価	47
(3) ヒアリング結果	48
(4) 未提出資料問題の調査報告書への影響の評価	48
1) 平成8年鉄道本部内打合せ資料	48
2) 第118回安全対策委員会資料	49
3) 小括	49
IV 山崎社長による再考要請が調査報告書に与えた影響	50
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	50
(1) 問題の所在	50
(2) 審議音声で確認した発言内容	50
(3) 山口委員のヒアリング結果	51
(4) 審議に参加していた委員のヒアリング結果	52
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	53
V 運輸安全委員会による「調査結果」の評価	54
1. 情報漏えい問題等に関する運輸安全委員会の「調査結果」	54
2. 「調査結果について」の概要	54
(1) JR西日本からの働きかけに対する事故調委員の行為	54
1) 山口委員	54
2) 佐藤委員	55
3) 宮本委員	56
4) 楠木委員	57
(2) JR西日本からの資料未提出について	57
(3) 運輸安全委員会における対応策について	58
3. 「調査結果について」の評価	59

第2部 事故の再発防止に資する事故調査システムのあり方

(取りまとめ中)

別紙資料

- 1－Ⅲ－① 平成8年鉄道本部内打合せ資料
- 1－Ⅲ－② 第118回安全対策委員会資料
- 1－Ⅲ－③ 鉄道局から発出された文書の事故概要別紙
- 1－Ⅳ－① 平成19年6月11日開催の委員懇談会における山口委員の発言内容
- 1－Ⅳ－② 山口委員の発言に関わる平成19年6月11日委員懇談会時の調査報告書案及び最終の調査報告書
- 1－Ⅴ－① 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
- 1－Ⅴ－② 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

付録

- 付録－1－1 運転士アンケート質問表
- 付録－1－2 運転士アンケート集計結果

はじめに

1. 検証メンバー・チーム設置の目的と課題

(1) 検証メンバー・チーム設置の目的

我が国では航空、船舶事故ならびに重大な鉄道事故等が発生した場合、運輸安全委員会が、事故の再発防止を目的とする調査を行い、その結果を事故調査報告書として社会に公表している。同委員会は、昭和49年に設置された航空事故調査委員会及び同委員会を改組して平成13年に発足した航空・鉄道事故調査委員会を母体に、海難審判庁の業務の一部を統合して平成20年10月に発足した、国家行政組織法の第3条を根拠とする機関である。こうした事故調査システムは、米国のNTSB（国家運輸安全委員会）を嚆矢としており、運輸事故の再発防止という点で極めて有用である。

西日本旅客鉄道株式会社（以下、JR西日本と呼ぶ）の福知山線（塚口～尼崎駅間）において、平成17年4月25日、列車脱線事故（以下、福知山線事故と呼ぶ）が発生した。乗客106名、運転士1名が亡くなったほか、500名を超える負傷者を出した、極めて重大な脱線事故であった。この事故の調査を担当したのが、運輸安全委員会の前身の航空・鉄道事故調査委員会（以下、事故調と呼ぶ）である。

平成21年9月25日、福知山線事故の調査に携わっていた事故調の委員（当時）が、事故原因関係者であるJR西日本の山崎正夫社長（当時）らの求めに応じ、個別に接触して事故調査情報を漏えいするとともに、作成途中の「鉄道事故調査報告書」の記述について同社長から再考を依頼され、事故調の委員会審議において、その書き換えを求める発言を行っていたことなどの不祥事が明るみに出た。これにより、平成19年6月28日に公表された福知山線事故に関する「鉄道事故調査報告書」（以下、調査報告書と呼ぶが、最終調査報告書又は最終事故調査報告書と呼ぶ場合もある）のみならず、運輸安全委員会が行う事故調査に対する国民の信頼が大きく損なわれる事態となった。

このため、前原誠司国土交通大臣（当時）の指示にもとづき、運輸安全委員会は、山崎社長の再考要請等が調査報告書へ与えた影響のみならず、当該報告書全般の信頼性を検証した上で、その結果を踏まえて必要な措置を講じることとした。そして、これを進めるにあたって、運輸安全委員会では、損なわれた社会の信頼を回復するためには、第三者による徹底的な検証作業が必要であるとの認識から、有識者ならびに福知山線事故の被害者からなる検証メンバー・チーム（以下、単に検証チームと呼ぶ場合もある）を設置し、同チームにその作業を委ねることとした。

こうして、平成21年11月10日、運輸安全委員会からの委嘱により、12名か

らなる別掲の検証メンバー・チームが設置された。国の機関の委嘱を受けて、検証対象となる事故に係る遺族や負傷者（家族を含む）がこうした検証作業に参画するのは、我が国の歴史の中でも極めて稀な事例である。

検証メンバー（12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
浅野 弥三一	福知山線事故遺族（4・25 ネットワーク）
小椋 聡	福知山線事故負傷者（4・25 ネットワーク）
木下 廣史	福知山線事故遺族（4・25 ネットワーク）
坂井 信行	福知山線事故負傷者（負傷者と家族等の会）
中島 正人	福知山線事故負傷者家族（負傷者と家族等の会）
三井 ハルコ	福知山線事故負傷者家族（負傷者と家族等の会）
大森 重美	福知山線事故遺族

(2) 検証メンバー・チームの課題

検証メンバー・チームが運輸安全委員会から依頼を受けた検証すべきテーマは、下記の i) ～ iii) であるが、今回の不祥事を招いてしまった原因・弱点は事故調側にもあったことから、検証メンバーは検証の過程で明らかになった課題等を今後の事故調査活動の中で改善していく必要があると考え、運輸安全委員会及び我が国の事故調査システムのあり方をも併せて検討することとし、以下の4つのテーマを検証チームが取り組むべき課題に設定した。

i) JR西日本の働きかけとその調査報告書への影響の検証

JR西日本関係者からの働きかけによって、①事故調委員から情報が漏えいした問題、②JR西日本関係者から意見聴取会の公述人候補者に働きかけが行われていた問題、③JR西日本社長の依頼を受けた事故調委員が委員会審議の中で調査報告書の書き換えを求めた問題、及び④JR西日本の働きかけが調査報告書へ与えた影響の有無の問題、の4点の検証を行う。また、これらのほかにも情報漏えい等の不正な事実がなかったかどうかの確認も行う。

ii) 資料の未提出問題とその調査報告書への影響の検証

JR西日本による事故調への資料未提出問題について、その内容と調査報告書への影響の有無を検証する。また、これまでに明らかになっている未提出資料以外に未提出資料がなかったかどうかの確認も行う。

iii) 調査報告書全般の信頼性の検証

福知山線事故に関する調査報告書全般の信頼性そのものが問われる事態となっていることから、すでに明らかになっている事実以外に、働きかけ等によって調査報告書が他に影響を受けていなかったかなど、調査報告書全体について調査し検証する。

iv) 今後の事故調査システムのあり方に関する提言

前記 i) ～ iii) によって明らかになった事故調ならびに運輸安全委員会の問題点・課題を抽出し、かつ、かねてから被害者・遺族を中心に調査報告書に対する疑問や「記述のスタイルがわかりにくい」などの不満が出されていたこと等を踏まえ、今後の我が国の事故調査システムのあり方に関しても提言する。

以上のテーマのうち、第1部（JR西日本福知山線事故調査に関わる不祥事問題の検証）は主として i) ～ iii) を、そして第2部（事故の再発防止に資する事故調査システムのあり方）は iv) を取り扱う。

2. 検証作業の方法と内容

(1) 検証作業の方法と内容

検証チームは、以下のとおり、①JR西日本や事故調関係者などを対象とするヒアリングの実施、②運輸安全委員会に保存されている福知山線事故調査に係る委員会の審議音声記録の検証、③事故調査関係資料の確認と点検、④未提出資料に関する検証、⑤運輸安全委員会が作成した不祥事問題に関する調査結果やその他の説明資料等の検討、⑥JR西日本の運転士に対する独自のアンケートの実施などの形態・方法で検証作業を行った。

1) 関係者ヒアリングによる検証

ア. 事故調等関係者からのヒアリング

今回の情報漏えい問題の事実関係、事故調査機関の現状と課題等を調査する目的で、当時の事故調委員、事故調査官及び運輸安全委員会の現職委員からのヒアリングを実施した。ヒアリング実施にあたっては、「事故調側の問題点ヒアリングメンバー」（柳田、安部、佐藤、浅野、三井）による打合せを実施し、質問事項の確認やヒアリング結果の分析等を行った。

ヒアリングは、平成22年3月～4月に、運輸安全委員会の会議室で実施した。実施者・対象者、実施日等については、別掲（役職名はヒアリング時点）のとおりである。なお、佐藤泰生委員については、平成22年9月に再ヒアリングを行った。

事故調・運輸安全委員会関係者ヒアリング一覧表

対象者（ ）内は役職名	実施者	実施日
垣本由紀子氏（元事故調委員）	安部、柳田	平成 22 年 3 月 16 日
楠木行雄氏（元運輸安全委員会委員）	安部、佐藤、柳田	平成 22 年 3 月 16 日
押立貴志氏（元次席鉄道事故調査官）	畑村、柳田	平成 22 年 3 月 19 日
山口浩一氏（元事故調委員）	佐藤、柳田	平成 22 年 3 月 24 日
後藤昇弘氏（運輸安全委員会委員長）	佐藤、柳田	平成 22 年 3 月 24 日
佐藤泰生氏（元事故調委員）	柳田	平成 22 年 3 月 24 日
中桐宏樹氏（元首席鉄道事故調査官）	安部、佐藤	平成 22 年 4 月 8 日
宮本昌幸氏（運輸安全委員会委員）	安部、佐藤	平成 22 年 4 月 8 日
遠藤信介氏（運輸安全委員会委員）	安部	平成 22 年 4 月 8 日
佐藤泰生氏（元事故調委員）（2回目）	安部、佐藤、柳田、浅野	平成 22 年 9 月 1 日

イ. JR西日本関係者からのヒアリング

情報漏えい問題、公述人候補者への働きかけ、資料未提出問題、調査報告書の記載内容の再考要請等の問題行為について、その事実関係や動機、背景を解明する目的で、JR西日本関係者からのヒアリングを実施した。ヒアリング実施にあたっては、「JR西日本側の問題点ヒアリングメンバー」（安部、柳田、大森、小椋、坂井、中島）による打合せを実施し、質問事項の確認やヒアリング結果の分析、運転士アンケート（後述）の準備等を行った。

ヒアリングは、平成 22 年 3 月から 7 月にかけて断続的に、大阪市内のホテル会議室で実施した。実施者・対象者、実施日等については別掲（役職名はヒアリング時点）のとおりである。

JR西日本関係者ヒアリング一覧表

対象者（ ）内は役職名	実施者	実施日
丸尾和明氏（元副社長）	安部、柳田	平成 22 年 3 月 8 日
山崎正夫氏（前社長）	安部、柳田	平成 22 年 3 月 8 日
土屋隆一郎氏（元審議室*長）	安部、柳田	平成 22 年 3 月 8 日
望月康孝氏（元審議室*担当室長）	安部、柳田	平成 22 年 3 月 8 日
前田昌裕氏（元安全推進部担当部長）	安部、柳田	平成 22 年 5 月 12 日
F氏（元安全対策室担当者）	安部、柳田	平成 22 年 5 月 12 日
E氏（元審議室*担当者）	安部、柳田	平成 22 年 5 月 12 日
N氏（安全推進部担当部長）	安部、柳田	平成 22 年 5 月 12 日
鈴木喜也氏（元技術部マネージャー）	安部、柳田	平成 22 年 7 月 12 日
垣内剛氏（元取締役）	安部、柳田	平成 22 年 7 月 12 日
南谷昌二郎氏（元相談役）	安部、柳田	平成 22 年 7 月 12 日

※審議室とは、福知山線列車事故対策審議室を指す。

2) 委員会審議音声による検証

事故調委員が、山崎社長の調査報告書の再考要請を受けて委員会審議中に発言した内容、意見聴取会における公述人選定過程、事故調関係者からのヒアリング結果の裏付調査、その他、調査報告書の中で信頼性を検証すべきと思われる部分について、それぞれに係る審議記録を確認・検証した。

なお、事故調の審議記録としては、事故調査官のメモ用に録音された音声記録が、運輸安全委員会に保存されている。この審議音声の確認にあたっては、音声の録音状態が良好ではない部分もあることから、必要に応じて運輸安全委員会事務局から説明を受け、該当部分の調査報告書案のチェックを行った。審議音声の確認状況については、別掲のとおりである。

審議音声の確認状況一覧表（確認順）

確認した委員会等審議（開催日）	確認者	主な確認内容
委員懇談会（平成19年6月11日）	検証メンバー全員	山口委員の発言内容
第41回委員会（平成19年6月7日）	大森	建議の修正経緯
委員懇談会（平成19年6月11日）	安部、大森	A T S - P等の整備
第21回委員会（平成18年9月13日）	安部、大森	運転士へのヒアリング調査
第35回委員会（平成19年4月5日）	安部、大森	運転士へのアンケート調査
第36回委員会（平成19年4月19日）	安部、大森	運転士へのアンケート調査
委員懇談会（平成19年5月21日）	安部、大森	A T S整備の評価
委員懇談会（平成19年6月11日）	安部、大森	A T S整備の評価
第42回委員会（平成19年6月15日）	安部、大森	A T S整備の評価
委員懇談会（平成19年6月11日）	安部、大森	建議、所見、参考事項
第39回委員会（平成19年5月17日）	安部、大森	A T S整備の評価
第35回委員会（平成19年4月5日）	安部、大森	A T S整備の評価
第36回委員会（平成19年4月19日）	安部、大森	A T S整備の評価
第29回委員会（平成18年12月6日）	安部、大森	意見聴取会公述人選定
第31回委員会（平成18年12月14日）	安部、大森	意見聴取会公述人選定
第32回委員会（平成19年1月18日）	安部、大森	意見聴取会公述人選定
第33回委員会（平成19年1月24日）	安部、大森	意見聴取会公述人選定
第19回委員会（平成18年4月20日）	柳田、浅野、小椋	ヒアリング結果の裏付け
第20回委員会（平成18年9月6日）	柳田、浅野、小椋	ヒアリング結果の裏付け
第21回委員会（平成18年9月13日）	柳田、浅野、小椋	ヒアリング結果の裏付け
第37回委員会（平成19年5月1日）	柳田、浅野、小椋	事故原因
第38回委員会（平成19年5月11日）	柳田、浅野、小椋	事故原因
第16回委員会（平成18年8月23日）	柳田、浅野、小椋	ヒアリング結果の裏付け
第41回委員会（平成19年6月7日）	柳田、浅野、小椋	ヒアリング結果の裏付け

第 24 回委員会（平成 18 年 10 月 26 日）	柳田、浅野、小椋	ヒアリング結果の裏付け
第 23 回委員会（平成 18 年 10 月 11 日）	柳田、浅野、小椋	ヒアリング結果の裏付け
第 26 回委員会（平成 18 年 11 月 16 日）	柳田、浅野、小椋	ヒアリング結果の裏付け
第 41 回委員会（平成 19 年 6 月 7 日）	安部、佐藤、柳田、浅野、大森、小椋、坂井、中島、三井	所見
委員懇談会（平成 19 年 6 月 11 日）	安部、佐藤、柳田、浅野、大森、小椋、坂井、中島、三井	所見

3) 事故調査関係資料による検証

未提出資料の内容の評価やヒアリングの裏付け調査のため、事故調が J R 西日本などから入手した事故調査関係資料の確認を行った。なお、事故調査関係資料のうち J R 西日本が提出した資料については、検証作業のためにのみ使用することを明確にした上で、J R 西日本の了解を得て、検証メンバー限りの資料として閲覧・点検した。事故調査関係資料に関する個別の検証作業状況については、別掲のとおりである。

事故調査関係資料の個別検証作業状況一覧表（確認順）

作業日	確認者	主な作業内容
平成 21 年 11 月 26 日	大森	信号・A T S 等の概要及び調査報告書の質疑応答
平成 22 年 2 月 3 日	木下	意見聴取時の J R 西日本からの意見に対する対処方針について
平成 22 年 2 月 3 日	大森	分岐速照機能・曲線速照機能等の違いほか
平成 22 年 2 月 18 日	大森	事故調が実施したアンケート等の確認
平成 22 年 3 月 19 日	畑村	列車防護に関する記述についての確認ほか
平成 22 年 6 月 10 日	小椋	調査報告書付図 3 9 に関する提出資料の確認
平成 22 年 6 月 13 日	大森	曲線の危険性についてのランク付けほか
平成 22 年 7 月 15 日	永井	調査報告書の技術的解析内容の確認ほか
平成 22 年 7 月 21 日	畑村	調査報告書の技術的解析内容の確認ほか
平成 22 年 9 月 15 日	大森	建議及び所見を受けた後に実施した国の取り組みほか
平成 22 年 9 月 15 日	小椋	函館線事故と曲線の危険性の認識ほか
平成 22 年 10 月 28 日 ～10 月 29 日	浅野、小椋、 柳田	事故等調査報告書作成要領、鉄道事故初動調査マニュアルの確認 ほか

4) 未提出資料による検証

未提出資料の内容を評価するため、J R 西日本が事故調へ提出していなかった資料の確認を行った。未提出資料及び関連する資料（別紙資料 1 - III - ①、1 - III - ②参照）については、当初、検証作業のためにのみ使用することを明確にした上で、J R 西日本の了解を得て検証メンバー限りの資料として閲覧していた。しかし、検証の結果、検証メンバーは、当該資料については広く国民に知らせる必要があると判断し、

それを公開することについて運輸安全委員会事務局を通じJR西日本の了解を求めた。そして、同社から公開について同意の回答があったので公開することとした。

5) 運輸安全委員会事務局が作成した資料等による検証

情報漏えい等の事実関係や調査報告書の内容の理解を深めること、現行の事故調査システムの問題点を把握することなどを目的として、必要に応じて、運輸安全委員会事務局から関連資料の提供を受け、その資料をもとに検討を行った。運輸安全委員会事務局が作成した資料には、検証メンバーの依頼にもとづいて作成したものと運輸安全委員会事務局が自発的に作成・提出した資料とがある。また、検証作業を進めるために、検証メンバー自身も資料を作成し、メンバーの参考に供した。

以上の資料のうち、すでに運輸安全委員会のホームページ等において公開されているものは別掲のとおりである。

検証で使用した資料のうち公開されているもの

資料名	作成者等	備考
福知山線脱線事故調査報告書	事故調	
福知山線脱線事故調査報告書（添付資料）	同上	
事実調査に関する報告書の案（意見聴取会用）	同上	
福知山線脱線事故調査（経過報告）	同上	
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	運輸安全委員会	第1回検証メンバー会合配付資料
同概要版	同上	同上
福知山線脱線事故関係の時系列表	運輸安全委員会事務局	同上
検証メンバーから寄せられた検証テーマ	同上	同上
警察庁との覚書関係資料	警察庁、事故調、運輸安全委員会	同上
日本航空史【昭和戦後編】（抜粋）	（財）日本航空協会	同上
事故調・運輸安全委員会問題に関する検証作業の方向性について	安部誠治	同上
JR西の働きかけによる報告書への検証	大森重美	同上
検証テーマの追加	負傷者と家族等の会	同上
JR西日本情報漏えい等についての働きかけに関する実態調査の結果及び再発防止策等の改善措置について（前原国土交通大臣への報告）	JR西日本	同上
JR西日本コンプライアンス特別委員会最終報告書	JR西日本コンプライアンス特別委員会	同上
運輸安全委員会関係法令	－	同上
事故調関係法令	－	同上
ヒアリング概要（JR西日本関係）	安部誠治	第2回検証メンバー会合配付資料
ヒアリング概要（委員会関係）	柳田邦男	同上
事故発生からの経過	運輸安全委員会事務局	同上
福知山線脱線事故発生から最終報告書議決までの委員会・部会審議状況	同上	同上
福知山線脱線事故に関する記者レク実施状況	同上	同上

委員名簿	同上	同上
委員会審議概要	事故調	同上
鉄道局資料（函館線列車脱線事故概要）	国土交通省鉄道局	同上
鉄道事故調査報告書の本文ページ数と原因部分記載量	運輸安全委員会事務局	同上
各国事故調査報告書の結論部分記載の比較	同上	同上
運輸安全マネジメント制度説明資料	国土交通省大臣官房 運輸安全監理官	同上
海外主要国の事故調査機関	運輸安全委員会事務局	同上
コンプライアンス特別委員会等の調査結果整理表	同上	同上
福知山線列車脱線事故以降の取り組みについて	運輸安全委員会事務局	第4回検証メンバー 会合配付資料
航空事故調査と犯罪捜査の関係の日米欧の制度について	同上	同上
米国における事故調査と刑事免責の関係について	同上	同上
合衆国法典第49巻—交通（Transportation）（抜粋）	—	同上
航空事故及びインシデント調査マニュアル（ICAO） パート4 Reporting（抜粋）	運輸安全委員会事務局 訳	同上
事故調査における企業の組織体質・文化風土等の扱いについて	運輸安全委員会事務局	同上

6) 運転士アンケートの実施

事故調は、福知山線事故の調査過程で、7回にわたってJR西日本の運転士からヒアリング（アンケート形式を含む）を行っているが、事故発生箇所の曲線部に焦点をしばったアンケートは行われていないことから、事故調が実施したヒアリング（アンケート形式を含む）が十分な内容であったのか否かを見極めること、また、現場の運転士の生の声をつかむことや、若い運転士とベテラン運転士で考え方がどう違うのかなどを把握することを目的に、運転士に対する独自のアンケートを実施した。実施方法等については、以下のとおりである。また、アンケート質問表及びアンケート集計結果については、それぞれ付録－1－1及び付録－1－2に示すとおりである。

アンケートの実施方法

- 対象者：福知山線事故当時、事故現場を含むJR宝塚線において列車を運転していた運転士515名（現在は同社を退職している者も含む）。
- 実施方法：JR西日本の協力を得て、現役運転士については所属職場ごとに調査票及び返送用封筒が入った密封封筒を所属箇所長等から一人ひとり到手渡す形で配付。退職者については、JR西日本を經由して郵送により配付。
- 回収方法：関西大学・安部研究室宛に回答者自身が直接郵送する形で回収。
- 実施日：平成22年7月1日～18日。ただし、18日以降7月末までに郵送されてきた約20通の回答書についても集計結果の中に算入した。な

お、8月6日に1通、9月1日にさらにもう1通送られてきたが、締切日を大きく過ぎていたことから、これら2通は集計に算入しなかった（これら2通を加えれば、合計で395通の回答があった）。

○記名方式：回答の信頼性を高めるために、記名での回答を求めた。郵送により回収した393通の回答書のうち391通に氏名・年齢・所属職場が明記されており、2通は無記名であった。また、記名があった391通のうち、1通は事故現場の運転経験がなかったものであることが確認されたため、無記名のもの2通と運転経験なし1通については集計から除外した。以上から、有効回答数は、390通となった。

(2) 検証メンバー会合

検証メンバーは、平成21年12月7日に初会合を開き、検証作業に着手した。

平成22年2月になって、検証作業を機動的に進めるために、検証チーム内に「JR西日本側の問題点ヒアリングメンバー打合せ分科会」ならびに「事故調側の問題点ヒアリングメンバー打合せ分科会」を設置した。両分科会の構成メンバーは次のとおりである（○印は取りまとめ役）。

JR西日本側分科会：○安部、柳田、大森、小椋、坂井、中島

事故調側分科会：○柳田、安部、佐藤、浅野、三井

両分科会は平成22年8月までは毎月1回、9月以降は固定メンバーだけでなく検証メンバーが自由に参加する形で、2週間に1回の割合で開催した。そして、平成23年1月からは、両分科会を「合同分科会」として合体させ、7回の分科会を開催した。また、各分科会による検証作業の進捗状況に合わせて、報道機関への公開のもと検証メンバー会合を6回（平成21年12月7日、平成22年4月19日、平成22年9月3日、平成22年12月13日、平成23年2月24日、平成23年3月下旬予定）開催した。このほか、作業の方向性の検討や検証メンバー会合に向けた準備などを目的として、関西在住のメンバーを中心とした打合せ（関西在住メンバー等打合せ）を3回開催した。

以上の分科会・会合の開催状況は別掲のとおりである。

分科会・会合の開催状況（開催順）

分科会・会合等	開催日時（所要時間）	開催場所
第1回検証メンバー会合	平成21年12月7日（約2時間）	運輸安全委員会委員会室
関西在住メンバー等打合せ（第1回）	平成22年1月16日（約3時間）	大阪市内会議室
事故調側の問題点ヒアリングメンバー打合せ（第1回）	平成22年2月3日（約2時間）	同上
JR西日本側の問題点ヒアリングメンバー打合せ（第1回）	平成22年2月3日（約2時間）	同上

事故調側の問題点ヒアリングメンバー打合せ（第2回）	平成22年4月12日（約2.5時間）	同上
JR西日本側の問題点ヒアリングメンバー打合せ（第2回）	平成22年4月12日（約2時間）	同上
第2回検証メンバー会合	平成22年4月19日（約2時間）	大阪新阪急ホテル
JR西日本側の問題点ヒアリングメンバー打合せ（第3回）	平成22年5月10日（約2時間）	関西大学高槻ミュージックキャンパス
JR西日本側の問題点ヒアリングメンバー打合せ（第4回）	平成22年6月7日（約3時間）	同上
事故調側の問題点ヒアリングメンバー打合せ（第3回）	平成22年6月21日（約3時間）	同上
JR西日本側の問題点ヒアリングメンバー打合せ（第5回）	平成22年7月12日（約3.5時間）	同上
事故調側の問題点ヒアリングメンバー打合せ（第4回）	平成22年7月23日（約1.5時間）	同上
関西在住メンバー等打合せ（第2回）	平成22年7月23日（約3時間）	同上
JR西日本側の問題点ヒアリングメンバー打合せ（第6回）	平成22年8月18日（約2.5時間）	大阪市内会議室
事故調側の問題点ヒアリングメンバー打合せ（第5回）	平成22年9月1日（約3時間）	運輸安全委員会会議室
第3回検証メンバー会合	平成22年9月3日（約2時間）	大阪新阪急ホテル
JR西日本側の問題点ヒアリングメンバー打合せ（第7回）	平成22年9月15日（約3.5時間）	大阪市内会議室
JR西日本側の問題点ヒアリングメンバー打合せ（第8回）	平成22年10月3日（約4.5時間）	関西大学高槻ミュージックキャンパス
JR西日本側の問題点ヒアリングメンバー打合せ（第9回）	平成22年10月23日（約4時間）	同上
事故調側の問題点ヒアリングメンバー打合せ（第6回）	平成22年10月25日（約4時間）	同上
JR西日本側の問題点ヒアリングメンバー打合せ（第10回）	平成22年11月14日（約4時間）	同上
事故調側の問題点ヒアリングメンバー打合せ（第7回）	平成22年11月15日（約4時間）	同上
JR西日本側の問題点ヒアリングメンバー打合せ（第11回）	平成22年11月29日（約3.5時間）	大阪市内会議室
JR西日本側の問題点ヒアリングメンバー打合せ（第12回）	平成22年12月5日（約2.5時間）	関西大学高槻ミュージックキャンパス
事故調側の問題点ヒアリングメンバー打合せ（第8回）	平成22年12月6日（約5時間）	同上
関西在住メンバー等打合せ（第3回）	平成22年12月6日（約1.5時間）	同上
第4回検証メンバー会合	平成22年12月13日（約2時間）	大阪第一ホテル
合同分科会（第1回）	平成23年1月4日（約3.5時間）	大阪市内会議室
合同分科会（第2回）	平成23年1月17日（約6時間）	関西大学高槻ミュージックキャンパス
合同分科会（第3回）	平成23年2月7日（約5.5時間）	同上
合同分科会（第4回）	平成23年2月17日（約5.5時間）	同上
第5回検証メンバー会合	平成23年2月24日	KKRホテル大阪
合同分科会（第5回）	平成23年2月下旬	関西大学高槻ミュージックキャンパス
合同分科会（第6回）	平成23年3月上旬	同上
合同分科会（第7回）	平成23年3月中旬	同上
第6回検証メンバー会合	平成23年3月下旬	未定

第 1 部

J R 西日本福知山線事故調査に関わる不祥事問題の検証

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

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っ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。とくに、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ージャー（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ージャーの関係

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。そういう話は事務局が言うのが当たり前で、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。とく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. 技術部マネー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と。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と。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と感じたのではないかと。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と。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。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。

○鈴木技術部マネージャー：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ことが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ため、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。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、とく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・と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ないし、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の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JR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JR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JR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、JR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、JR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JR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

福知山線列車脱線事故の調査では、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）、永瀬和彦氏（金沢工業大学教授）、伊多波美智夫氏（国鉄 O B）、小野純朗氏（日本鉄道運転協会会長）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 A T S 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、A T S 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出し、山崎社長に言った。小野氏にダイヤのこと、伊多波氏には A T S 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、この会社に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

思い、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。

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ー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、とくに平成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ージャーの鈴木氏は、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、佐藤委員がとく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」にもと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ー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、JR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

JR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、「JR西日本の主張や立場について宮本委員に理解してもらう」ことを主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、情報の入手を目的としたものであった。

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、宮本委員からとく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、とく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

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。

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	
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別掲のとおりである。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西日本の事故調対策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、次期社長の有力候補と目されていた丸尾副社長と、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の間で、事故

後の対応をめぐる十分な議論が行われないうまま、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てい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。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的事实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。

Ⅲ JR西日本による資料の未提出問題と調査報告書への影響

1. 資料の未提出問題とは何か

(1) 問題の所在

福知山線事故は、仮に事故現場の曲線区間に、過速度を抑制する速度照査機能をもったATSが設置されていたならば、起こらなかった可能性が極めて大きい。実際には、JR西日本は、同区間を含む福知山線の新三田～尼崎間への拠点型のATS-Pの導入計画を策定し、設置準備を進めていたが、その整備が完了するまえに福知山線事故が発生した。JR西日本の曲線の安全対策の遅れをめぐる問題は、曲線区間の危険性の認識を含め、山崎社長に関わる刑事裁判の重要な論点ともなっている。このように、ATS-Pの導入計画に係るJR西日本の部内資料は、同社のATS-Pの機能についての認識や導入計画の意思決定過程などを知る上で、そして福知山線事故の全容を解明する上で重要な意味をもっている。

「コンプラ報告書」によると、JR西日本が兵庫県警察本部（以下、兵庫県警と呼ぶ）へ提出しなかった「未提出資料」が3種類あったことが、神戸地方検察庁（以下、神戸地検と呼ぶ）から同社への問い合わせによって明らかになったとされている。このうちの2種類の資料が、事故調にも提出されていなかった。

これら2種類の未提出資料は、いずれも当時、事故調がJR西日本に対して行った資料提出命令の対象となった資料の本旨を説明するために添付されていた資料であり、そこには平成8年12月4日に発生した函館線のJR貨物列車脱線事故（以下、函館線事故と呼ぶ）に関する記述も含まれていた。

ここでは、これらの資料が提出されなかった問題を「資料未提出問題」と呼び、それにより福知山線事故に関する調査報告書の内容が影響を受けたのかどうかという点を中心に検証を行う。

(2) 3種類の未提出資料

JR西日本が神戸地検から問い合わせを受けた3種類の未提出資料の内容について、「コンプラ報告書」（38～39頁）の記述を整理すると次のとおりである。

①平成8年12月25日付資料

平成17年12月12日、JR西日本の福知山線事故対策審議室が事故調に提出した資料（平成8年12月25日付の「ATS幹事に伴う資料」の一部と思われるもの）は、本来9頁のものであったが、2枚が抜けて7枚しか提出されていなかった（平成20年10月7日、神戸地検がJR西日本に捜索に入った際、運輸部キ

ャビネットより同じ資料が押収され、2枚が抜けていたことが判明)。この2枚には、平成8年12月4日の函館線事故に関する記述があった。

②平成9年度上半期鉄道本部会議資料

平成18年12月、兵庫県警がJR西日本の安全推進部に対し、平成7年度から平成13年度までの鉄道本部会議資料を提出するよう要請した。これを受けて平成18年12月11日、安全推進部は兵庫県警に資料を提出したが、平成9年度上期分（平成9年8月20日付の鉄道本部会議資料）が紛失したという理由でその部分が未提出となった。平成20年9月頃、神戸地検が安全推進部に対し、平成9年度上期分を提出するよう要請したが、その際も紛失を理由に未提出となった。つまり、安全推進部は平成9年度上期分については現存しないという説明を続けていた。しかし、審議室が平成17年12月12日に事故調に資料を提出した際には、その資料は提出されていた。そして、平成20年10月7日に神戸地検がJR西日本の家宅捜索を行った際、安全推進部のキャビネットからこの資料が発見されたことで、紛失していなかったことが判明した。

③第118回安全対策委員会資料

平成18年4月20日、審議室は、事故調に対し平成9年度から平成16年度の安全対策委員会資料を提出した。その後、事故調から平成7年度から平成8年度分の資料も提出するようにとの依頼を受けたため、平成18年4月26日、審議室は事故調へ平成7年度から平成8年度までの安全対策委員会資料を提出した。また兵庫県警の要請により、平成18年12月19日に安全推進部は兵庫県警へ同じ安全対策委員会資料を提出した。これらの資料提出の際、いずれも平成9年1月14日開催の第118回安全対策委員会資料に落丁があった。落丁していた部分には、函館線事故に関する事項が記載されていた。

(3) 検証の対象とした2種類の未提出資料

検証メンバーは、前記(2)の3種類の未提出資料のうち、平成9年度上半期鉄道本部会議資料については事故調が受領している資料であることから検証の対象からは除外し、平成8年12月25日付資料（以下、平成8年鉄道本部内打合せ資料と呼ぶ）、ならびに平成9年1月14日付第118回安全対策委員会資料（以下、第118回安全対策委員会資料と呼ぶ）の2つの資料について検証を行った。

それぞれの資料は別紙資料1-Ⅲ-①及び別紙資料1-Ⅲ-②のとおりであるが、その概要は以下のとおりである。

①平成8年鉄道本部内打合せ資料

平成8年12月25日に開催されたJR西日本の鉄道本部内打合せにおいて配布された「JR京都・神戸線へのATS-P形早期整備について」という9枚つづり

の資料のうち、付属資料に当たる8頁ならびに9頁の2枚が事故調へ提出されていなかった。これら2枚の資料は、ATS-P形とATS-SW形の機能比較を説明した資料で、ATS-P形の優位性を補強するために、函館線事故を含む過去の事故がこれを導入した場合に防止可能な事故事例として例示されていた。なお、事故調が当該資料のうち未提出の2枚を除く7枚分をJR西日本から入手したのは、平成17年12月12日である。

②第118回安全対策委員会資料

第118回安全対策委員会（平成9年1月14日開催）において議題3の資料として使用された「12月分の運転事故・運転障害事故について…資料2」に添付されていた資料3枚が提出されていなかった。これら3枚の資料は、函館線事故後の平成8年12月6日に、当時の運輸省鉄道局が事故の再発防止を図るために鉄道事業者を指導するよう地方運輸局に発した文書の事故概要別紙（別紙資料1-Ⅲ-③）とほぼ同一（別紙資料1-Ⅲ-③の中の「11. 当局の対応」の記載を除いたものと同じ）のものであり、「日本貨物鉄道(株)函館線における列車脱線事故（概要）」という表題が付けられていた。なお、事故調が未提出資料3枚を除く当該資料を入手したのは、平成18年4月28日である。

2. 未提出資料についての事実関係の整理と背景の考察

JR西日本から事故調へ提出されるべき資料の一部がなぜ未提出となったのかについての事実関係を、「コンプラ報告書」の内容及び検証メンバーが実施したJR西日本関係者に対するヒアリング結果から整理し、その背景を考察する。

(1) 平成8年鉄道本部内打合せ資料

1) 「コンプラ報告書」の内容

「コンプラ報告書」（44頁）は、平成8年鉄道本部内打合せ資料の提出に係る事情を次のように述べている。

平成17年11月22日、審議室は、関連部署に対し、ATS設置基準に関わる資料を提出するよう指示を出した。これを受け、11月25日、施設部のD氏は、部内にあった「ATS幹事会資料と思われるもの」を審議室へ提出した。審議室のE氏は、施設部から届いた資料の作成元（安全推進部など）が複数であったため、各資料の作成元を一覧表にまとめ、この一覧表を施設部に返した。

この時点で、E氏は、施設部提出の全資料（25枚）の中に、「JR京都・神戸線へのATS-P形早期整備について」（7枚）と「ATS-P形とATS-SW形の

機能比較（付属資料）」（2枚）があったことを認識していたことになる。ただ、E氏によれば、施設部からの資料は、11月18日付の提出物件に該当しない（「ATS設置の基準」に関連する資料を求められたため）と思われたため、平成17年11月28日に、事故調へ資料提出する時には、施設部からの資料は提出しなかった。

ところが、平成17年12月7日、事故調より、再度「昭和62年4月以降に存在したATS整備計画を提出するように」との要請を受けた。今回の要請が「ATS整備計画」ということであったため、E氏は、施設部からの資料「JR京都線・神戸線へのATS-P形早期整備について」（7枚）を事故調へ提出することとした。

なお、「JR京都線・神戸線へのATS-P形早期整備について」という資料には、7頁までの頁番号が付いており、「ATS-P形とATS-SW形の機能比較」という付属資料には、8頁、9頁（止）、という頁番号が付されていた。それゆえ、整備計画に関する資料は「本来9枚であった」と考えるべきであったが、E氏は「ATS-P形とATS-SW形の機能比較」の2枚を除き、「JR京都線・神戸線へのATS-P形早期整備について」（7枚）だけを提出した。

2) ヒアリング結果

検証メンバーが「コンプラ報告書」記載のE氏（当時の審議室担当者）ほかJR西日本関係者に対して実施したヒアリング結果によると、平成8年鉄道本部内打合せ資料の提出に係る事情は次のとおりであった。

- ① E氏らによると、当時、JR西日本では、事故調の対応窓口は審議室（担当者3名）が、そして兵庫県警や神戸地検の対応窓口は安全推進部がそれぞれ担当していた。したがって、事故調から資料提出の指示があれば、審議室から各担当セクションに連絡し、資料をそろえて提出していた。その際、必要に応じて審議室の担当者で相談していたが、いつも上司に相談していたというわけではなかった。事故調査官から電話で問い合わせがあったときに、わかる場合には、その場で即答していたこともあった。平成8年鉄道本部内打合せ資料については、上司には相談せず、E氏の判断で提出したという。
- ② E氏は、平成8年鉄道本部内打合せ資料については、資料の出所は施設部であり、施設部が審議室に9枚提出したと言っているため、自分が施設部から受け取っていることは間違いない。平成17年11月前後の時期は、事故当日、本件運転士が運転する東西線の列車でATS-Pが作動していたことがわかったため、ATS-Pのデータ誤りの問い合わせが多かった。その原因が運転によるものか、システム上の問題なのかについて、事故調の関心が向いていたようで、それに関連する資料を提出するように言われていた。物件提出命令書が出されるひと月かふ

た月前からそういった話になっていた。ATS-Pの曲線の制御はどこにつけるとか、会社は曲線半径450m未満の曲線に付けるとしているのに、付いていないところがあるのはなぜか、といったことを聞かれていた。ATS幹事会の中で、ATSの仕様とデータを決めていたので、これらの問い合わせの一環として、施設部から預かった資料を提出した。施設部から預かった資料のうち、ATSの仕様、どこに設置するか基準などを提出し、それ以外の資料は手持ちで預かっていた。事故調の要求は、ATS幹事会の資料となっていたので、提出しなかった資料は、ATS幹事会の資料とは違うと思い、手元に持っていた。その後物件提出命令が出されて、ATS-Pの整備計画に関する資料を提出しようとしたときに、意図的に7枚と2枚に分けたのではないかとされているが、元々9枚の資料が一つになっていたわけではなく、より分けは自分で行った。7枚目の資料は、ケーブル工事に関する資料で、つながりとして何か変だと思ったので、これで完結していると思っていた。2枚の資料には確かに「8」「9止」とページ番号が付されているので、あり得ない話と思われるかも知れないが、本当に7枚だと思っていた。付属資料の8、9ページのATS-PとSWの機能比較図については、他にも同様の資料が当時あったので、9枚で完結しているという認識はなかった、としている。

③また、E氏は、函館線事故は知っていたが、その詳しい内容は知らなかった。気にするようになったのは、意見聴取会（平成19年2月1日開催）の前後だったと思う。JR西日本では、函館線事故を受ける形でATS-PやSWに関する議論は行われていなかったのが実態である、と述べている。

④なお、山崎社長、丸尾副社長、土屋審議室長のいずれも、検証メンバーによるヒアリングの場において、事故調にはできる限りの資料を提出すべきものと考えていた旨の発言を行っている。

3) 平成8年鉄道本部内打合せ資料に関わる未提出問題の考察

「コンプラ報告書」及び検証メンバーによるヒアリング結果から、なぜ、平成8年鉄道本部内打合せ資料の付属資料2枚が提出されなかったのかについて、検証メンバーは次のような見解に達した。

①審議室の担当者であったE氏は、付属資料を除く7枚で一つの資料であると思った。「8」「9止」とページ番号が付されている付属資料が、別の資料であると考えた理由については、本文と別紙がセットになっていたため、残りの2枚が続くことに資料として違和感を持ったからだ、としている。しかし、これら2枚の資料は、ATS-Pの機能性を補足・補強するための資料として、添付されたものだと考えるのが自然であり、E氏の説明には納得できない。

②E氏は、平成8年鉄道本部内打合せ資料（7枚）を上司に相談することなく、窓

口担当者の自分が独自に資料の中身や意味を判断し、事故調へ提出したとしている。しかし、事故調への資料提出を上司と相談することなく窓口担当者の判断だけで行ったとする主張は、会社組織の通常の運営の常識に照らして納得できるものではない。

③平成8年鉄道本部内打合せ資料（7枚）は、平成17年12月12日に事故調へ提出されている。検証メンバーが、当時の事故調が曲線速照機能のあるATSの整備に関する調査をいつ頃から着手したかについて運輸安全委員会事務局に確認したところ、ATS-P整備についての投資決定や導入の優先順位、曲線速照の線区別の基準・整備内容等に関して、文書による質問が事故調からJR西日本になされた最初の時期は平成17年8月初旬であることが判明した。したがって、事故調がATS-Pの問題に関して重点的な調査対象としていたことについては、平成17年12月頃には審議室及び関係部門は十分認識していたものと考えられる。この点からも、独自の判断で提出資料の選別を行ったとするE氏の説明には疑問が残る。

④前述したように、山崎社長、丸尾副社長、土屋審議室長の3氏はともに、事故調に対し可能な限り資料を提出すべきものと考えていた、としている。しかし、こうした発言だけでは、資料の未提出に関するJR西日本の組織的関与を否定する根拠にはならないことは言うまでもない。

以上考察したとおり、検証メンバーは、平成8年鉄道本部内打合せ資料の付属資料2枚が提出されなかったことについて、組織的関与があった可能性は否定できないものの、それを裏付ける根拠を見いだすことはできなかった。また、資料が提出されなかったのは、担当者であるE氏の単なるミスによるものなのか、又は何らかの意図が働いたことによるものかについても特定できなかった。

(2) 第118回安全対策委員会資料

1) 「コンプラ報告書」の内容

第118回安全対策委員会資料が未提出となった事情を、「コンプラ報告書」では52～54頁で記述している。すなわち、同報告書はまず、次のようなJR西日本の説明を紹介している。

安全対策委員会は、ほぼ毎月1回会議が開催され1回の会議資料は約20枚程度となります。資料の保存方法については、毎月別別にホルダー（厚紙を二つ折りにしたもの）に挟み込んだものを1年分まとめて保存しております。したがって、穴を開けて閉じるなどきちんとファイリングされたものではなくページが相前後して保存され

るなど必ずしも保存状態は良好ではございませんでした。

安全対策委員会資料につきましては、事故調査委員会に提出したものの控えを原本として、警察にはその写しを提出いたしました。また、本年（平成20年）10月1日に貴庁の要請に基づき、当時事故調査委員会に提出したときの原本をそのまま提出いたしました。そのときの写しと警察に提出したものとを比較したところ、一部に不一致が認められました。このことは、当時提出資料が多岐にわたり、その作業量が多かったことから、作為的に資料の一部を提出しなかったものではございませんが、証拠書類の重要性を十分認識せず、事務的に対応したことなどにより不提出資料があったことを深く反省し、心よりお詫び申し上げます。－中略－

不一致となっている推定理由

（1）原紙の保管状態について

保存箱には、月別の紙製の挟み込みフォルダが作成されており、この中に当月分の資料印刷用の原紙が挟み込まれていましたが、当該フォルダは運転事故調査担当者（J氏）が整理していました。このとき、少なくとも安全対策委員会資料の中の労働安全に関する資料（「資料1」及び「資料1-2」）は労働安全担当者が別のフォルダに保存していましたので、当該フォルダには保存されていませんでした。その結果、いずれの提出資料にも含まれていませんでした。

また、現在の保存箱の各フォルダを確認すると、コピーの原紙となった資料の順番はバラバラの状態であり、その中から当時の会議資料と思われるページを抽出してコピーを行うという作業が行われていたことが推察されます。

したがって、コピー時に本来必要であったページが落丁した可能性があります。

（2）コピー時の不調について

事故調査委員会提出用の資料を作成した－中略－作業において、当時だけでも2年分（平成7年度～平成8年度分）の安全対策委員会資料をコピーしています。その直前にも事故調査委員会への安全対策委員会資料のコピーを8年分（平成9年度～平成16年度分）行っており、一時期に大量のコピーを実施していました。この作業には、審議室の担当者だけでなく、複数の社員が手伝いましたが、コピー時に自動送りが可能なページはその方法により行っていたと思われます。また、手差しコピーが必要なページも多数あったため、途中、機械が用紙詰まりを起こしたり、連続運転させたときに一定時間（約5分）経過すると自動的に停止する機能（この場合は再度コピー用カードを挿入する等の操作により原稿をセットしなおしてコピーを再開）などにより、することになりますが、その際のトラブル時に落丁が発生したり、確認しにくい状況が発生した可能性があります。

以上の説明に対して、「コンプラ報告書」は『原紙の保管状態の悪さ』『コピー時の不調』などがあげられているが、本委員会としては、この説明だけで、資料未提出に関する作為を否定できるとは考えていない」と指摘し、第118回安全対策委員会資料の落丁は不自然であるとしている。

2) ヒアリング結果

検証メンバーは、審議室担当者のE氏及び安全推進部担当部長のN氏に対するヒアリングを実施し、その中で両氏に対して第118回安全対策委員会資料の未提出問題を質した。両氏の返答の要点は次のとおりである。

○E氏：函館線事故の資料については、フォルダから抜き取ってコピーしたと思うが、第118回安全対策委員会の資料として綴じられていたものではなかったのではないと思う。そのことについては、別のフォルダに入っていてコピーをしなかった可能性はあると思う。鉄道局からの資料で、隠すような資料ではないので、意図的にコピーをしなかったことはないが、コピーミスということはあるかも知れない。

○N安全推進部担当部長：提出を求められても、量とか期限があって、当時の人はいないし、平成17年以降の資料はわりと整理されているが、それ以前のは、はっきりしない状態にあった。

3) 第118回安全対策委員会に関わる未提出問題の考察

第118回安全対策委員会資料のうち「函館線における列車脱線事故（概要）」の3枚の資料が提出されなかったことについて、「コンプラ報告書」及びヒアリング結果などにもとづく考察の結果、本検証メンバーは以下のような結論に達した。

安全推進部担当部長のヒアリング結果から、古い資料の管理が十分ではないことが推察でき、また資料自体は鉄道局が配布した資料が元になっていることから、意図的に資料を抜いた可能性は低いと考える。また、安全推進部が兵庫県警や神戸地検に提出した資料に落丁があったことについて、「コンプラ報告書」では疑念がある旨記載されているが、最初に審議室によって作成され、事故調へ提出された分については、当時の事故調からの資料要求が膨大な量に及んでいたと推察されることから、コピーミスが発生した可能性もある。ただし、一方で、審議室担当者個人が、函館線事故について具体的に説明されていることを付度して、あるいは上司の指示で、資料を提出しなかった可能性も否定できないと考える。

なお、前述したとおり、検証メンバーのヒアリングに対してE氏は、函館線事故について「函館線脱線事故は知っていたが、内容は知らなかった。気にするようになったのは、意見聴取会（平成19年2月1日開催）の前後だったと思う」と答えている。この発言を考慮すると、函館線事故の未提出資料3枚に関し、平成19年2月1日に開催された意見聴取会において、5つの類似事故例の一つとして、検証メンバーでも

ある安部が公述したことによって、担当者が当該資料の3枚を重要な書類であると考え、抜いた可能性が考えられるが、この点については、第118回安全対策委員会資料を事故調査、意見聴取会開催前の平成18年4月28日に入手していることから、その可能性はないと判断する。

3. 未提出資料が調査ないし調査報告書に与えた影響についての評価

(1) 「コンプラ報告書」の評価

「コンプラ報告書」（46～47頁及び55～56頁）は、2種類の未提出資料の重要性について次のとおり評価している。

まず、平成8年鉄道本部内打合せ資料については、未提出資料の内容は「ATS-P形とATS-SW形を比較し、ATS-P形の方が優れていることを示しているに過ぎない」もので、「未提出となった資料の1枚には、『函館線列車事故』に関する記載があるが、これも、ATS-SW形よりもATS-P形の方が優れていることを説明する1つの材料として紹介されているに過ぎない」とし、「会社側の責任との関連で、これら資料が特に重要であるとする理由を確認することはできなかった」。つまり、これらの資料は、さして重要な資料とは言えないとしている。

次に、第118回安全対策委員会資料は、『12月分運転事故・運転阻害事故について』（資料2）の扉頁に該当するもので、その扉に『他会社の主な事故』の1つとして、函館線の列車脱線事故が紹介されているが、「比較的大きな事故であったため、追加情報として、『㊦事故概要の3枚』が添付されている。」「これらの4枚の資料は、いずれも、月例事故報告の1つとして、函館線列車脱線事故を伝えるもので、これをもって、ただちに『平成8年の段階で、JR西日本が福知山線カーブにおける脱線の危険性を認識していた』『そのカーブにATS-Pを設置する必要性をはっきり認識していた』と主張することには、かなりの無理がある」としている。

(2) 運輸安全委員会の評価

未提出資料の調査報告書への影響の有無について、平成21年12月1日に公表した「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」（以下、「調査結果について」と呼ぶ）の中で、運輸安全委員会も検証と評価を行っている。この「調査結果について」は、検証メンバーにその内容の妥当性についての評価を求められている文書でもあることから、その詳細な検討は改めてVで行うこととし、ここでは、未提出資料問題の調査報告書への影響に関する結論部分のみを紹介しておく。

すなわち、「調査結果について」（8頁）は、「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」としている。

(3) ヒアリング結果

検証メンバーは、福知山線事故調査を担当した当時の事故調査官に対してヒアリングを実施したが、それによれば同調査官は、函館線事故事例についての J R 西日本の認識に関して次のように述べている。

「函館線の事故事例に関する資料は、安全推進部長に当時、渡っているということを押さえていた。J R 西日本で安全責任者が持っているわけだから、社内で展開されるなり、情報が伝わっているはずである。A T S の整備計画への投資が意思決定に至っていないというのはつかんでいたし、A T S の投資が阪神大震災の影響もあって、後ろ倒しになったという経緯もわかっていたので、会社内部でいろいろなことの検討が行われていたのではないかと思う。阪神大震災の影響もあってこうなったのかということとは、間接情報や直接情報でわかっていた。」

また、別の事故調査官に対するヒアリングの中で、同調査官に未提出資料を提示したところ、次のような返答を得た。

「この程度なら、まず調査報告書への影響はないと思う。この程度の認識は当然、J R 西日本は持っていると思っていたし、他の資料にもそういう件があったのではないかと思う。もし仮にこの資料が提出されていたとしても、J R 西日本はこの資料に書いてある程度の認識は当然持っているという前提で話を聞いていたから、多分、私が口述聴取をした相手でも、その程度は知っていたというようなことを答えていたと思うので、それは全く影響はないのではないかと思う。」

(4) 未提出資料問題の調査報告書への影響の評価

前記(1)～(3)の内容、及び未提出資料ほか関連資料を検討した結果、検証メンバーは資料の未提出問題について、次のとおり評価する。

1) 平成8年鉄道本部内打合せ資料

平成8年鉄道本部内打合せ資料の付属資料2枚は、A T S 機能の比較を行い、A T S - P のメリットを示した資料である。同資料中に記載されている「A T S - P 形なら防げた事故例」は、パターン別に、それぞれに対応する事故例を例示しているに過ぎず、それらの A T S - P と A T S - S W のパターン別の機能の違いについては、調査報告書120～122頁に記述されている。また、本資料全9枚は、J R 京都・神戸線への A T S - P 形早期整備のための予算要求等に使用する目的で作成され、鉄道本部内の打合せに使用された資料であるが、事故例として記載されている函館線事故については、すでに同社において新聞報道、運輸局等からの情報提供等により、周知

されていたと考えられる。また、このことは、当時の事故調においても同様に認識されていたと思われる。以上のことから、未提出資料である本付属資料2枚が仮に提出されていたとしても、調査報告書の記述への影響はなかったものと考えられる。

2) 第118回安全対策委員会資料

第118回安全対策委員会資料のうち、函館線事故の概要3枚については、鉄道局から発出された別紙資料1-III-③とほぼ同一のものであること、また、この鉄道局から発出された資料は、当時の事故調が直接、鉄道局から入手済みのものであったことから、当該資料3枚が提出されていなかったことによる調査報告書の記述への影響はなかったものと考えられる。

3) 小括

以上のことから、ATS-Pに関する資料の一部が事故調に提出されていなかったことによる調査報告書の内容への影響はなかったものと考えられる。

ただし、仮に事故原因の究明に影響を与えるような重要な資料が提出されていなかったとすれば、福知山線事故調査の根幹を揺るがす事態となっていた可能性があり、調査報告書への影響はなかったことをもって、何ら問題がなかったとする結論を下すことはできない。今回の資料未提出問題は、今後の我が国の事故調査システムのあり方を考える上でも様々な問題を提起していることから本報告書の第2部において検証メンバーとしての問題提起を行うこととする。

なお、今回の検証作業においては、平成8年鉄道本部内打合せ資料及び第118回安全対策委員会資料以外の未提出資料は確認できなかった。

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、ということを手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に係る部分についての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。

V 運輸安全委員会による「調査結果」の評価

1. 情報漏えい問題等に関する運輸安全委員会の「調査結果」

平成21年9月25日に事故調委員による情報漏えいなどの不祥事問題が明るみに出て以降、運輸安全委員会は、同委員会に保存されている事故調の関係資料やJR西日本が国土交通大臣へ11月18日に提出した「福知山線列車事故調査に係る情報漏えい等についての働きかけに関する実態調査の結果及び再発防止策等の改善措置について（報告）」（以下、「JR西日本の報告書」と呼ぶ）など関連文書等の精査、ならびに当該問題に関わった事故調委員からのヒアリングなど独自の調査を行った。そして、その結果を取りまとめた「調査結果について」（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）を同年12月1日に公表した。

「調査結果について」は、運輸安全委員会が平成21年12月1日の時点までに確認できた事実関係を取りまとめたもので、前書きに当たる「はじめに」に続いて、事故調委員によるJR西日本関係者との接触や情報漏えい問題を扱った「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」、事故調への資料の未提出問題を検討した「JR西日本からの資料未提出について」、そして不祥事の再発を防止するための「運輸安全委員会における対応策について」の3つの部分で構成されている。

以下、本文書の内容の妥当性について評価を行う。

2. 「調査結果について」の概要

前述したように、「調査結果について」は大きく、「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」、「JR西日本からの資料未提出について」、そして「運輸安全委員会における対応策について」の3つの部分から成り立っている。以下、それぞれの内容を概観しておく。

(1) JR西日本からの働きかけに対する事故調委員の行為

1) 山口委員

本人からのヒアリング等にもとづき、山口浩一委員に関して、「調査結果について」は以下のとおり事実関係を明らかにしている。

- ・山口委員によれば、JR関係者との接触の事実について、記憶にない部分もあるが、大筋で「JR西日本の報告書」のとおりである。
- ・山口委員は、直接の面会やメール等を通じ、JR西日本の山崎正夫社長に対して

委員会の審議状況の情報提供を行った（山崎社長とは6回、前田昌裕安全推進部担当部長とは2回接触）。

- ・山口委員は、「事実調査報告書の案」や最終の調査報告書案等のコピーを、正式公表以前にJR西日本側に提供した。
- ・最終の調査報告書案の一部について記載を再考してほしいとの山崎社長の要請を受け、委員会審議において同社長の意図に沿う発言を行った。しかし、宮本委員や他の委員、事務局などからの意見により、修正されず原案通りの記述となった。
- ・山崎社長からの「調査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」との依頼について、他の事故の調査報告書を含め、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、実際の調査報告書においても個人の責任を追及するような記述にはなっていなかったことから、山口委員は委員会の場において、この点に関して特に発言しなかった。
- ・山口委員によれば、当時のJR西日本は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に思った。同社長の安全対策を積極的に指揮している姿を見て、同社の安全対策の推進のために必要不可欠の存在である同社長を助けたいと思い、このような行為を行った。
- ・意見聴取会の公選人選定の審議の際に、山口委員は永瀬和彦氏について、JR西日本を擁護しすぎているのではないかと述べ、批判的スタンスをとっていた。
- ・山崎社長からの依頼に基づく修正発言のほかに、委員会審議の場において、JR西日本及び山崎社長を擁護するような山口委員の発言は確認できていない。

以上の事実確認にもとづいて、運輸安全委員会は、山口委員の行為について、次のような評価を下している。

- ・「JR西日本からの求めに応じた情報提供や最終事故調査報告書案への修正意見は、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。」
- ・「最終事故調査報告書案の手交等の行為があったが、これらによってJR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JR西日本に提供されるものであり、また、山崎社長の依頼に基づく発言については採用されなかったこと等から、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) 佐藤委員

佐藤泰生委員の行為に関して、「調査結果について」が明らかにしている事実関係は、以下のとおりである。

- ・佐藤委員によれば、JR関係者との接触の事実について、記憶にない部分もあるが、大筋で「JR西日本の報告書」のとおりである。
- ・当時、審議室兼務の任にあったJR西日本の鈴木喜也技術部マネージャーは、土

屋審議室長から佐藤委員に接触を試みるよう指示された。また、望月康孝審議室担当室長より佐藤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、そこに記載されていた内容を確認するため、佐藤委員とコンタクトをとるようになった。

- ・佐藤委員は、鈴木氏と東京の台湾料理店で9回にわたって面談し、「事実調査報告書の案」が正式公表される前に、そのコピーを提供した。
- ・9回の面談を通じて、佐藤委員から重要な情報提供は行われなかった。
- ・佐藤委員によれば、会った目的は、日勤教育が事故の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ことにあった。また、鈴木氏の質問に対しては、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た。正式公表以前に、JR西日本に「事実調査報告書の案」のコピーを手渡したことについては、マスコミに事前説明をした後なので問題ないと思った。
- ・佐藤委員は、委員会で意見聴取会の公述人が選定された際、JR西日本関係者や同社を擁護するような学識経験者の意見は聴取する必要はないのではないかとの意見を述べるなど、委員会の審議においてJR西日本に対し厳しい発言を行っていた。

以上の事実確認にもとづいて、「調査結果について」は、佐藤委員の行為について、次のように評価している。

- ・「飲食を伴う場で継続してJR西日本側と面会し、JR西日本に対して情報提供したことは、問題のある不適切な行為であった。」
- ・「意見聴取会の前に質問への返答や事実調査報告書（「事実調査報告書の案」）の事前手交はあったが、これらによってJR西日本に提供された情報は、最終的には事実調査報告書として公表される情報であること等から、最終事故調査報告書への影響は考えられない。」

3) 宮本委員

宮本昌幸委員の行為に関して、「調査結果について」は、以下のとおり事実関係を明らかにしている。

- ・宮本委員によれば、JR関係者との接触の事実について、記憶にない部分もあるが、大筋で「JR西日本の報告書」のとおりである。
- ・望月担当室長が、平成19年1月29日に、国鉄時代に宮本委員の同期であったB氏の仲介により、松岡車両部担当部長（当時）とともに明星大学の宮本研究室を訪問した。その後、望月氏は単独で3回、宮本委員を訪問した。
- ・望月氏は3000円程度の手土産（菓子）を持参し、宮本委員は受け取りを断ったが、望月氏から「学生さんに」と言われ、「それならば」ということで受け取っ

た。

- ・ 4回の訪問を通して、宮本委員はただ話を聞くだけであり、望月氏は同委員から情報を入手できなかった。
- ・ 宮本委員は、J R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、としている。
- ・ 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委員の発言に対し反対の意見を述べるなど、J R西日本に対して厳しい態度をとっていた。

以上の事実確認にもとづいて、宮本委員の行為について「調査結果について」は、「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」としている。

4) 楠木委員

楠木行雄委員の行為に関して、「調査結果について」が明らかにしている事実関係は以下のとおりである。

- ・ 楠木委員によれば、J R関係者との接触の事実について、記憶にない部分もあるが、大筋で「J R西日本の報告書」のとおりである。
- ・ 平成18年12月27日、垣内取締役が、年末の挨拶回りの際、学生時代からの友人である楠木委員に声をかけ、2人で昼食をとった（昼食の費用はJ R西日本から支出され、その後、楠木委員が返還）。よもやま話がほとんどであったが、垣内取締役が当時担当していた遺族・被害者への対応問題や、J R西日本として独自に事故原因の調査を行うことの法制度上の問題点なども話題になった。
- ・ 楠木委員によれば、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。
- ・ 楠木委員は、委員会の審議の中で、J R西日本に対して厳しい態度をとっていた。

以上の事実を確認した上で、「調査結果について」は楠木委員の行為について、「情報漏えい等の事実は認められないが、J R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」としている。

(2) J R西日本からの資料未提出について

すでにⅢで記述したように、福知山事故調査の過程で、J R西日本から事故調に2種類の資料が提出されていなかった。一つは、平成8年12月25日付鉄道本部内打合せ資料（9枚）のうちのATS-P形とATS-SW形の機能比較を行った2枚の付属資料で、もう一つは、第118回安全対策委員会資料のうちの函館線事故の概要を説明した3枚の資料である。

「調査結果について」は、以上の2種類の資料が事故調に提出されていなかったことを確認した上で、そのことが調査報告書の内容へ影響したかどうかについて、「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」とし、その理由を以下のとおり挙げている。

- ・当時すでに事故調では、J R 西日本から入手しなくても、国土交通省鉄道局や J R 貨物から函館線事故に係る資料を入手しており、調査報告書の 180 頁にもその内容を記述している。
- ・J R 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、事故調は J R 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。

以上のように、「調査結果について」は、未提出資料による調査報告書の内容への影響はなかったと評価している。ただし、函館線事故に関わって、前述のとおり、調査報告書の 180 頁において「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」と記述されていることから、「平成 9 年 3 月よりも早い段階で J R 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」と指摘している。

(3) 運輸安全委員会における対応策について

「調査結果について」は、最後に、不祥事問題が明るみに出て以降の運輸安全委員会の対応策について記述している。すなわち、情報漏えいや、委員が J R 西日本側の意向に沿った発言を委員会審議において行ったことなどの問題が発生したことを踏まえて、問題のある行為や誤解を招くおそれのある行為の再発を防止するために、平成 21 年 9 月 24 日に、「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」（別紙資料 1-V-①）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」（別紙資料 1-V-②）を決定し、その徹底を図ったとされる。

前者の「申し合わせ」は、その就任に国会の同意を必要とする運輸安全委員会の委員長及び委員が、「公務に対する国民の信頼を確保することを目的として、職務に係る倫理の保持に資するため」に定められたもので、利害関係者との関係における禁止行為などが申し合わされている。また、後者は、「原因に関係があるおそれのある者」と密接な関係を有する委員長及び委員（専門委員も含む）の事故調査への従事を制限したものである。

また、J R 西日本が不適切な方法で情報を入手しようとした背景には、事故調査の状況についての情報が不足していたことや、J R 西日本が原因関係者として最終の調査報告書案を受け取ってから意見を提出するまでの期間が短かったことがあったと考えられることから、今後、①事故調査の進捗状況等に関する情報提供の充実、②原因関係者からの意見聴取に係る期間の見直しなどの改善策を講じていくこととしている。

3. 「調査結果について」の評価

検証メンバーは、「調査結果について」の内容について、以下のとおり評価する。

まず、調査の対象と範囲として①JR西日本からの働きかけを受けた事故調委員の行為、ならびに②事故調への資料の未提出問題の2つが設定されていることは適切である。

次に、個別のそれぞれの内容については、以下のように評価する。

i) 山口委員の評価

山口委員の行為を「JR西日本からの求めに応じた情報提供や最終事故調査報告書案への修正意見は、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」とした上で、「最終事故調査報告書案の手交等の行為があったが、これらによってJR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JR西日本に提供されるものであり、また、山崎社長の依頼に基づく発言については採用されなかったこと等から、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」としているが、基本的に妥当である。

ii) 佐藤委員の評価

「飲食を伴う場で継続してJR西日本と面会し、JR西日本に対して情報提供したことは、問題のある不適切な行為であった」との評価は適切である。また、「意見聴取会の前に質問への返答や事実調査報告書の事前手交はあったが、これらによってJR西日本に提供された情報は、最終的には事実調査報告書として公表される情報であること等から、最終事故調査報告書への影響は考えられない」との評価も、基本的に妥当である。

iii) 宮本委員の評価

宮本委員の行為を「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」とした上で、「情報漏えい等の事実は認められない」という評価は、基本的に妥当である。なお、手土産を受け取った行為を「誤解を招くおそれのある行為」としているが、それよりも、福知山線事故の調査活動に従事していた事故調の委員が、JR西日本の社員と非公式に4回も面談したことはいかにも軽率であり、その問題点が指摘されるべきであろう。

iv) 楠木委員の評価

楠木委員の行為についての「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」という評価は妥当である。なお、検証メンバーは、楠木委員が友人である垣内取締役と会食したことについて、費用負担の点を除けば、何ら問題はなかったと考える。

v) 未提出資料の調査報告書への影響の評価

「調査結果について」は、「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への影響は考えられない」としているが、これについても基本的に妥当である。

なお、調査報告書の内容への影響はなかったこととは別に、2種類の未提出資料について明らかになった資料内容を、調査報告書の事実情報（第2章）に追加するかどうかは、運輸安全委員会において検討すべきものとする。

vi) 運輸安全委員会における対応策の評価

「調査結果について」によれば、今回のような不祥事の再発を防止するために、すでに委員の倫理や職務従事の制限に関する申し合わせが行われるとともに、「事故調査の進捗状況等に関する情報提供の充実」や「原因関係者からの意見聴取期間の見直し」などの改善策を講じることとされている。

しかし、今回の不祥事問題によって大きく揺らいだ我が国の事故調査システムに対する社会の信頼を回復し、運輸事故の再発防止に資する事故調査体制を確立していくためには、ここに挙げられている改善策の実施だけでは十分とはいえない。本報告書の第2部において提案される、事故調査システムの改革のための提言を運輸安全委員会が受け止め、必要な対応を図っていくことが必要と考える。

第 2 部

事故の再発防止に資する事故調査システムのあり方

(取りまとめ中)

別紙資料及び付録

別紙資料

- 1－Ⅲ－① 平成8年鉄道本部内打合せ資料
- 1－Ⅲ－② 第118回安全対策委員会資料
- 1－Ⅲ－③ 鉄道局から発出された文書の事故概要別紙
- 1－Ⅳ－① 平成19年6月11日開催の委員懇談会における山口委員の発言内容
- 1－Ⅳ－② 山口委員の発言に関わる平成19年6月11日委員懇談会時の調査報告書案及び最終調査報告書
- 1－Ⅴ－① 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
- 1－Ⅴ－② 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

付録

- 付録－1－1 運転士アンケート質問表
- 付録－1－2 運転士アンケート集計結果

別紙資料 1 - III - ①

平成 8 年鉄道本部内打合せ資料

1 ～ 7 枚目は、事故調に提出されていた資料

8 ～ 9 枚目は、事故調に提出されていなかった資料

JR京都・神戸線へのATS-P形早期整備について

平成8年12月25日
安全対策室

1. これまでのATS-P形の整備経過

● 整備計画（平成元年度策定）

- ① 阪和線（天王寺～鳳）
- ② 大阪環状線 ----- 平成元年度着工、平成2年度未完了
- ③ 大和路線（天王寺～湊町） —— 平成3年度着工、平成4年度未完了
- ④ 阪和線（鳳～日根野） ----- 平成4年度着工、平成6年6月完了
- ⑤ 学研都市線（松井山手～鳴野） - 平成5年度着工、平成7年7月完了
- ⑥ JR京都線（はるかルート） - 平成7年度着工、平成7年度未完了
- ⑦ 学研都市線（鳴野～片町） - 平成8年度着工、東西線工事に合わせて完了予定
- ⑧ JR京都・神戸線、琵琶湖線（米原～網干） -- 未整備

● 整備計画を省に説明

JR東日本（東中野駅）の列車衝突事故の事故防止対策として、昭和63年12月に角田社長が運輸省に対し上記の計画線区についてATS-P形を順次整備するとして説明した。（別紙-1）

2. ATS-P形の早期整備の必要性（JR京都・神戸線）

- アーバンネットワークの中でも輸送量の大きい重要な大動脈であるが、保安上は厳しい条件にあり、都市型鉄道に必要な機能として早期整備が必要。（別紙-2、3）
- ① 震災後の旅客需要に対応し列車本数が増加したほか、更なる増発が計画されている。
- ② 信号機的大幅な増設を行ったため、信号の確認回数が増加している。
- ③ 輸送体系が複雑で列車種別も多く停車パターンも多様である。
- ④ 他線区またがりの列車が多く、事故時の輸送影響が大きい。
- ⑤ 内側と外側の運転線路変更が異常時を含めて頻繁に実施されている。

3. 130 km/h時の都市型鉄道の要件

- アーバンネットワークの顧客誘発戦略としての130 km/h運転時には、更に高密度になるとともに、特別新快速・新快速・快速・普通など、運転パターン（輸送体系）も複雑化することから、都市型鉄道として保安度の確保はぜひとも必要である。

4. ATS-P形整備のメリット等

- ATS-P形は、付加機能として誤通過・速度違反などに対するバックアップ機能を追加可能であり、信号冒進以外の各種運転事故防止に適用できるなど、応用範囲の広いシステムである。
- 「開かずの踏切」として社会的な批判を浴びている駅近傍の長時間警報対策についても、停車列車と通過列車を選別するATS-P形の情報を利用すれば、比較的安価に整備可能である。
なお、運輸省は「開かずの踏切対策」として踏切警報時間制御装置の設置を推進しており、平成8年度から省令で整備基準が定め、個々の踏切を法指定することとなっている。
- ATS-P形整備計画線区のため、ATS-SW形の誤出発防止設備は未整備となっている。
- 震災後の信号機増設工事等において、駅構内のATS-P形ケーブル工事が一部先行実施されており、ATS-P形工事が比較的早期に実施可能である。（別紙-4）

5. ATS-P形の整備計画 (案)

ATS-P形の整備にあたっての考え方

○ 地上設備

- 平成 9年度初から工事が施工できる条件 (8年度内の投資決定) 整備が必要。
- 鉄本計画 9年度 860百万円を固定した場合の計画。
- 連動機の取替え予定駅はその時期に合わせて整備。
- 踏切警報時間制御装置の法指定を受ける踏切は、工事の手戻りを考慮し可能な限り同時施工とする。

○ 車上設備

- 130 Km/hの高速運転時の乗務員の負担増を考慮し、223系・681系等の130Km/h対応車を優先する。
- 221系、201系など比較的車歴の新しい車種から整備し、取替え対象の車種は当面整備を後回しとする。
- 当該線区を運用する新製車両は搭載完了で投入する。

	H9	H10	H11	H12	H13
130Km/h 運転計画			▽ (特別新快速運転)		
地上設備 (130Km/h化工事)	京都～神戸間				
ATS-P形の地上設備 ()内は、工事費	【ケース1】 山科～西明石 (860) (大阪)～神戸		米原～(山科) (970) 大阪 (243)		京都 (314) (西明石)～網干 (620)
<ul style="list-style-type: none"> ● 震災復興時および信号増設工事で先行実施したケーブル敷設に係る工事費が含まれる。 ● 大阪駅の連動機取替えが平成11年度にずれ込んだこととした。 ● 京都駅の連動機取替えが平成12年度にずれ込んだこととした。 	【ケース2】 草津～神戸 [860] (大阪)～神戸		(神戸)～網干 [1120] 大阪 [243]		京都 [314] (草津)～米原 [600]
米原～網干間 総工事費 4780 百万円					
ケース1 年度別計 (百万円)	(860)	(1773)	(1213)	(934)	
ケース2 年度別計 (百万円)	[860]	[1643]	[1363]	[914]	
車上設備 ()内は平成7年度準備による工事費		223系-16両 (88)	221系-36両 (341)	221系-46両 (436)	221系-46両 (436)
当面の車上整備数		681系-28両 (107)	201系-14両 (132)	201系-25両 (235)	201系-25両 (235)
223系-16両、681系-28両 221系-128両、201系-64両 205系-8両			205系-8両 (75)		その他の車両
総工事費 2085 百万円					
年度別計 (百万円)		195	548	671	約 1000
ケース1 合計 (百万円)	860	1968	1761	1605	約 1000
ケース2 合計 (百万円)	860	1838	1911	1585	約 1000

5. ATS-P形の整備計画 (案)

ATS-Pの整備にあたっての考え方

○ 地上設備

- 平成 9年度初から工事が施工できる条件 (8年度内の投資決定) 整備が必要。
- 平成 9年度から10年度の 2年間で草津～西明石の 4線区間を整備。
- 連動機の取替え予定駅はその時期に合わせて整備。
- 踏切警報時間制御装置の法指定を受ける踏切は、工事の手戻りを考慮し可能な限り同時施工とする。

○ 車上設備

- 130 km/hの高速運転時の乗務員の負担増を考慮し、223系・681系等の 130km/h対応車を優先する。
- 221系、201系など比較的車歴の新しい車種から整備し、取替え対象の車種は当面整備を後回しとする。
- 当該線区を運用する新製車両は搭載完了で投入する。

	H 9.	H10	H11	H12	H13
130km/h 運転計画			▽ (特別新快速運転)		
地上設備 (130km/h化工事)	京都～神戸間				
ATS-P形の地上設備 ()内は、工事費 ● 震災復興時および信号増設工事で先行実施したケーブル敷設に係る工事費が含まれる。 ● 大阪駅の連動機取替えが平成11年度にずれ込んだこととした。 ● 京都駅の連動機取替えが平成12年度にずれ込んだこととした。 ● 踏切警報時間制御に係る工事費は含んでいない。(別途工事費が必要) 米原～網干間 総工事費 4780 百万円	草津～西明石 (1430) (大阪)～神戸 草津～(京都)		(1573) (京都)～(大阪) (神戸)～(西明石)	大阪 (243) (西明石)～網干 (620)	京都 (314) 米原～(草津) (600)
年度別計 (百万円)	1430	1573	863	914	
車上設備 ()内は平成7年度単価による工事費 当面の車上整備数 223系-16両、681系-28両 221系-128両、201系-64両 205系-8両 総工事費 2085 百万円		223系-16両 (88)	221系-36両 (341)	221系-46両 (436)	221系-46両 (436)
		681系-28両 (107)	201系-14両 (132)	201系-25両 (235)	201系-25両 (235)
			205系-8両 (75)		
年度別計 (百万円)		195	548	671	約 1000
合 計 (百万円)	1430	1768	1411	1585	約 1000

○ 安全で正確な輸送の提供は鉄道事業者にとっては原点であり、安全の確保については最大限の努力を払わなければなりません。従いまして、弊社では従来より踏切設備や防災設備の改良等を推進するとともに、事故防止のための社員教育を実施するなど最大限の努力をしております。

○ A T S (自動列車停止装置)は運転士のミスによる信号冒進事故を防止するためのバックアップシステムとして昭和41年までに全国的に整備したものであり、現在まで十分な成果をあげてきました。但し、現行のA T Sは運転士の確認扱い後には防護標識がなくなるという点で必ずしも完全なものとは言えません。従いまして、弊社でもかねてより近畿圏の高密度運転緑区を対象に安全性をさらに高めるためにA T S - P形導入の具体的な計画を検討してきました。既に本年度の新製車両につきましてはA T S - P形の設置を考慮した設計としています。弊社は財政状況の苦しい中でも順次整備していく所存でありましたが、今回の事故に絡み繰り上げて実施したいと考えております。なお、このA T S - P形は、安全性をさらに高めることができるとともに、輸送力増強や踏切しや断続分の短縮にも効果のあるシステムです。

○ 近畿圏における高密度運転緑区としては、次表の緑区があげられます。

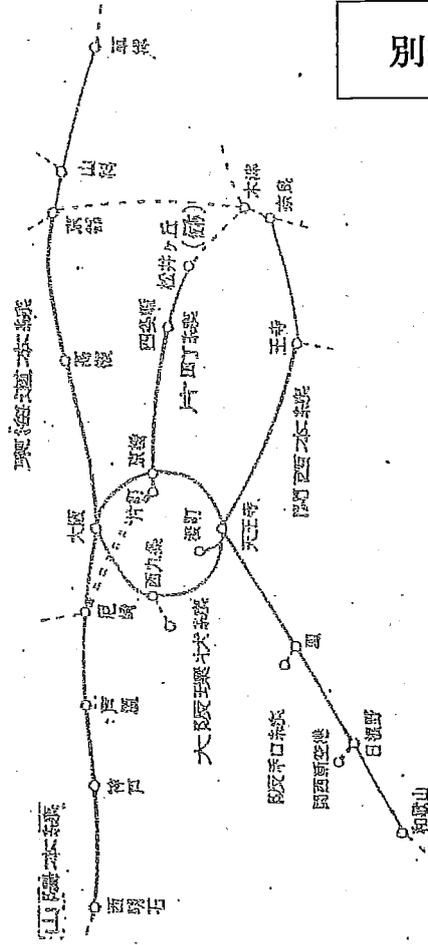
線 名	輸送密度 (私・月・10)	最大列車本数	
		1時間	終 日
J R 京都・神戸線 (京都・西明石)	310	株: 18 特: 15	株: 207 特: 210
大阪環状線	270	株: 19	273
阪和線 (天王寺・鳳)	206	23	250
学研都市線 (片町・四條畷)	122	15	141
大和路線 (橿町・王寺)	109	1	186

これらのうち、朝ラッシュ1時間あたりの列車本数が弊社の中では最も多く、特急・快速・普通など多種類の列車を運転している阪和線、次いで朝ラッシュ1時間あたりの列車本数が多い大阪環状線について一部繰り上げて昭和65年度を目途にA T S - P形

を整備したいと考えております。

また、J R 京都・神戸線や学研都市線等についても片幅緑間業等を勘案しながら順次整備して行きたいと考えております。

○ 以上のようなA T S - P形の整備も含めて、今後ともトータル的にお客様に信頼される安全で正確な輸送サービスの向上を図って行きたいと考えております。



ATS-P形導入計画時の検査 諸元 (平成元年3月ダイヤ改正ベース)

線名	区間 (km)	列車本数 (本/日) (通勤・通勤)	信号確認数 (基/分)	駅数 (1駅あたり)	(59~63.12) 信号冒進 事故件数	輸送量(千トン/日)		地上工事費	事
						終日 (最大)	通勤時(通勤)		
阪和	天王寺~鳳 (15.1)	23	2.5	9	2	130 (下)	32 (上)	10 億円	
	鳳~日根野 (19.8)	15	1.7	7	4	65 (下)	24 (上)	8 億円	
	日根野~和歌山 (26.4)	12	1.5	4	2	34 (上)	12 (上)	3 億円	
大阪環状線	天王寺~天王寺 (21.7)	19	1.7	10	2	160 (通勤)	29 (通勤)	11 億円	
	草津~京都 (22.2)	外 9 内 13	外1.5 内1.3	外 3 内 3	外 1 内 0	85 (下)	29 (下)	23 億円	
東海・山陽	京都~高槻 (21.6)	外 12 内 10	外1.8 内1.2	外 3 内 3	外 1 内 1	73 (上)	16 (下)	22 億円	
	高槻~大阪 (21.2)	外 17 内 15	外1.9 内1.5	外 4 内 4	外 4 内 5	148 (下)	34 (下)	21 億円	
関西	大阪~神戸 (33.1)	外 19 内 15	外1.8 内1.6	外 4 内 4	外 0 内 1	135 (上)	35 (上)	33 億円	
	神戸~西明石 (22.8)	外 12 内 15	外1.8 内1.5	外 3 内 5	外 1 内 0	146 (上)	46 (上)	23 億円	
片町	奈良~王寺 (15.4)	10	1.3	3	0	27 (下)	9 (下)	8 億円	
	王寺~湊町 (25.8)	19	1.8	5	0	89 (下)	29 (下)	13 億円	
片町	松井山手~四條畷 (15.1)	8	1.5	6	0	27 (下)	10 (下)	7 億円	
	四條畷~片町 (13.3)	15	1.6	7	1	79 (下)	22 (下)	7 億円	

A T S - P形導入計画の検討線区諸元 (平成8年3月ダイヤ改正ベース)

線区名	区間	区間長 (km)	列車本数 (本/片道) (最大1時間)	信号確認数 (差/分)	駅数 (10km当り)	[装] 乗降人員 (62~7年度)		輸送量(千人/片道)		記 事
						乗	降	終日(最大)	通勤時間帯(最大1時間)	
東海道・山陽	米原～(草津)	45.5	15	1.6	3	2	5	54 (F)	15	輸送量について は「7年度電車 交通量調査」を 参考とした。
	草津～(京都)	22.2	外	1.8	3	1		32 (F)	25	
			内	1.4	3					
	京都～(高槻)	21.6	外	3.0	3	2		85 (F)	16	
			内	1.9	3	5				
	高槻～大阪	21.2	外	2.6	4	1	2	189 (F)	36	
			内	1.7	4	4	2			
	(大阪)～神戸	33.1	外	2.8	4	1		204 (F)	60	
			内	1.8	4					
	(神戸)～西明石	22.8	外	2.8	3			187 (F)	60	
内			1.6	5						
(西明石)～網干	42.3	16	2.0	3	2	2	82 (F)	25		
(網干)～相生	20.7	8	1.2	1			22 (F)	10		
福知山	尼崎～新三田	36.9	15	2.8	4			49 (F)	18	福知山線の本数 等は19.3改正諸 元で表示
阪 和	(日根野)～和歌山	26.4	13	1.5	4		1	22 (F)	5	
関 西	加茂～(玉寺)	15.4	11	1.2	3			28 (F)	6	

東海道・山陽

東海道・山陽線 A T S - P 形の工事費とケーブル工事先行実施箇所

() 内は、先行工事箇所及び工事費再掲

駅・区間	米原	彦根	河瀬	能登川	安土	八幡	野洲	守山	小計
設備信号機数	18	7	7	6	6	6	8	6	64
工事費(百万)	203	60	60	51	51	51	73	51	600

駅・区間	草津	石山	鵬所	山科	小計
設備信号機数	20	10	12	14	56
工事費(百万)	181	86	103	120	490

合 計	
設備信号機数	(131) 530
工事費(百万)	(336) 4780

駅・区間	京都	梅小路	向町 1信	神尾	山崎	小計
設備信号機数	36	1	(11) 27	(5) 11	(7) 11	(23) 86
工事費(百万)	314	11	(31) 243	(11) 101	(20) 101	(62) 770

駅・区間	要注 閉そく	高槻	茨木	吹田	新大阪	大阪	小計
設備信号機数	3	14	(8) 21	8	(3) 23	26	(11) 95
工事費(百万)	30	138	(20) 182	69	(8) 198	243	(28) 860

駅・区間	要注 閉そく	塚本	尾崎	甲子園 口	西ノ宮	芦屋	東灘	神戸	小計
設備信号機数	8	(14) 23	(11) 16	(6) 9	(6) 10	(8) 11	(12) 17	(10) 13	(67) 107
工事費(百万)	80	(37) 200	(28) 142	(14) 77	(17) 85	(20) 96	(27) 146	(19) 114	(162) 940

駅・区間	要注 閉そく	兵庫	鷹取	須磨	西明石	小計
設備信号機数	3	(8) 8	(13) 19	(9) 11	15	(30) 56
工事費(百万)	30	(19) 68	(44) 163	(21) 94	145	(84) 500

駅・区間	大久保	土山	東加古 川	加古川	宝殿	姫路貨 物	御着	姫路	英賀保	網干	小計
設備信号機数	8	6	6	7	5	4	6	11	6	7	66
工事費(百万)	72	54	54	63	45	44	54	105	54	75	620

ATS-P形とATS-SW形の機能比較

付属資料

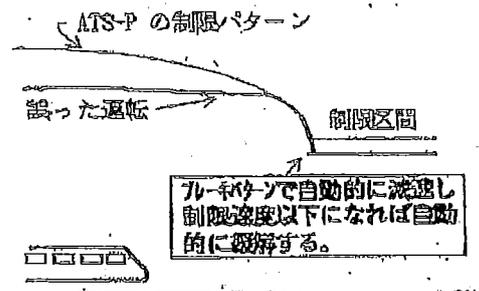
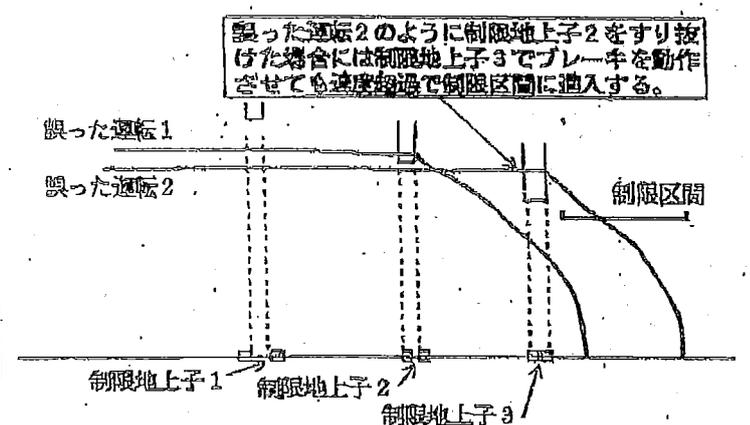
1. 場内信号機の信号冒進

ATS-P形	評価	ATS-SW形	評価
停止信号情報によりブレーキパターンが発生し、このパターンで自動的に信号機までに停車する。	◎	場内信号機の直下地上子により非常ブレーキを動作させることができるが、信号を見誤って進行すると直下の地上子で非常ブレーキを動作させても信号機までに停車させることができず、追突・脱線の危険性がある。	×
<p>※ATS-P形なる防げた事故例〔平成7年度以降の計画線区の場内信号機冒進事故：下記のほか4件発生〕 H 8. 4. 8 向日町駅 運転士が下り第2場内信号機の停止信号を確認せず、ブレーキを取り扱わなかったため、直下のATS-SWで非常ブレーキが動作したが約50m行き過ぎた。</p>			

2. 出発信号機の信号冒進

ATS-P形	評価	ATS-SW形	評価
停止信号情報によりブレーキパターンが発生し、このパターンで自動的に信号機までに停車する。	◎	誤出発防止設備の設置により、ある程度の信号冒進は防げるが、列車の長さにより停止位置が一定でないのと、車両のブレーキ性能に差があるため、全ての列車に対して対応できず、側面衝突や正面衝突の危険性がある。	△
<p>※ATS-P形なる防げた事故例〔平成7年度以降の他線区での出発信号機冒進事故：4件発生〕 H 7. 9. 2 土山駅 運転士が2番線到着の際、ノッチオフを確認せず所定の位置でブレーキを取り扱ったため、出発信号機の直下で非常ブレーキが動作し、約4.0m行き過ぎた。</p>			

3. 速度制限に対する防護 (付加的な機能)

ATS-P形	評価	ATS-SW形	評価
<p>速度制限パターンにより自動的にブレーキが動作し、制限箇所までに減速できる。 また、制限速度で自動緩解する。</p>	◎	<p>制限用の地上子を設置し、設定速度を越えれば非常ブレーキを動作させて列車を停車させる。 なお、地上子の設置方に制限があり、すり抜けで速度超過による脱線の危険性がある。</p>	△
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>ATS-P の制限パターン</p> <p>誤った運転</p> <p>制限区間</p> <p>ブレーキで自動的に減速し制限速度以下になれば自動的に緩解する。</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>誤った運転2のように制限地上子2をすり抜けた場合には制限地上子3でブレーキを動作させても速度超過で制限区間に進入する。</p> <p>誤った運転1</p> <p>誤った運転2</p> <p>制限区間</p> <p>制限地上子1</p> <p>制限地上子2</p> <p>制限地上子3</p> </div> </div>			
<p>※ATS-Pなら防げた事故例</p> <p>頁 8: 12. 4 (函館線) 貨物列車が連続下り勾配で速度超過のため、貨車全車脱線した。 北北海道</p>			

4. その他の汎用性

ATS-P形	評価	ATS-SW形	評価
<ul style="list-style-type: none"> ・誤通過防止機能 停車列車であれば停車パターンまたは警報を発することができる。 ・踏切警報時間制御 誤通過防止機能と併せて踏切の警報時間を制御することができる。 ・旅客案内放送へのデータ伝送 ATS-Pの列車情報を旅客案内装置に伝送すれば、きめ細かな列車の案内ができる。 	◎	<ul style="list-style-type: none"> ・信号情報のみで他に使用できる汎用性のある機能はない。 	×

別紙資料 1 - III - ②

第 1 1 8 回安全対策委員会資料

1 ～ 2 枚目は、事故調に提出されていた資料

3 ～ 5 枚目は、事故調に提出されていなかった資料

第 1 1 8 回安全対策委員会議題

1 日 時 平成⁹8年1月14日(火) 15時30分 ~

2 場 所 本社4F 大会議室

3 議 題

- 12月分の労働災害について 資料 1
- III-四半期の労働災害の発生状況について 資料 1-2
- 12月分の運転事故・運転阻害事故について 資料 2
- 12月分のヒューマンエラー事故の概況について 資料 2-2
- 12月分の安定輸送指数に係わる事故の検証について 資料 2-3
- III-四半期の運転事故・運転阻害事故の発生状況について ... 資料 2-4
- 駅係員による事故防止の取組みについて 資料 3
- 雪害等の発生状況について 資料 4
- ヒューマンエラー事故の発生予測(PH)について 資料 5
- ATS不具合発生状況について 資料 6

資料 2

1 2月分運転事故・運転阻害事故について

鉄道運転事故については、列車事故は気動車が落石に乗り上げた脱線事故が発生した。踏切障害事故は9件発生し前年同月に比べ3件減少し、特に自動車との事故が半減した。又、鉄道人身障害事故は前年同月に比べ5件増加し9件発生し、社員の触車事故も発生した。

運転阻害事故は、部内原因では車両阻害（故障）が減少し全体でも減少した。災害原因、鉄道外原因もともに減少した。

ヒューマンエラー事故は、責任事故は前年度より減少したが、反省事故は増加した。

重大な輸送障害事故は、阪和線の架線切断(12/10)の1件であった。

1. 主な事故

- ・ 保安装置災害、災害支障等

1～2日、今冬初の本格的な降積雪により、多数の線区で輸送障害が発生した。

- ・ 列車脱線事故

4日、福塩線下川辺～中畑駅間で県道工事現場からの岩石（調査中）が線路内に落下したため、普通気動車（キハ12.0形1両編成）がこれに乗り上げ、全軸が脱線し、お客様7名が負傷（いずれも軽傷）された。（岡山支社）

- ・ 送電障害

10日、阪和線泉橋本～東佐野駅間の踏切で大型ダンプカーが荷台を上げたまま進入したため、下り吊架線、架空通信ケーブルが断線し垂下したほか、高圧電流が通信ケーブルに流れて電話交換機、無線基地局等が焼損し、開通までに4時間20分を要した。（大阪支社）

- ・ 鉄道人身障害事故

13日、津山線岡山駅構内で輸送主任が線路内清掃でトラフ付近を清掃中、列車の進来に気付かなかったため、回送気動車に触車し負傷（軽傷）した。（岡山支社）

2. 他会社の主な事故

- ・ 列車脱線事故

4日、函館本線大沼～仁山駅間で貨物列車（DD51+コキ20両）の運転士が運転操作に適切を欠いたことにより連続下り勾配区間において曲線制限速度を超過したため、貨車20両すべてが脱線転覆し、内19両が線路沿いの斜面に転落した。（JR貨物）

- ・ 送電阻害（その他）

14日、東海道新幹線静岡～掛川駅間でつき固めを行っていた道床安定作業車がエンジン部周辺からの出火（推定）により炎上したため架線が溶断し、復旧までに約5時間を要した。（JR東海）

3. 事故防止に関わる主な取組み

- これまでに取組んだこと。

- ・ 雪害対策推進
- ・ 年末年始輸送安全総点検の実施
- ・ SA計画推進状況の実態把握
- ・ 事故統計システムの全支社等での試使用

- 今後取組むこと。

- ・ 10年間の振り返りと事故の検証
- ・ 来年度事故防止計画の作成
- ・ 事故統計システムの使用

日本貨物鉄道（株）函館線における列車脱線事故（概要）

- 1. 事業者名 日本貨物鉄道（株）
- 2. 事故種別 列車脱線事故
- 3. 発生日時 平成8年12月4日（水） 5時49分頃 天候 曇
- 4. 場 所 函館線 大沼～仁山駅間 函館起点22K162m付近
- 5. 列 車 高速貨第4098列車 札幌(夕)発梅田(夕)行 現率20両
 (DD51-1062+1#50000系20両)
- 6. 死 傷 者 なし

7. 概 要

大沼駅を通過後、峠下トンネル入口付近で速度約72km/hで惰行運転し、峠下トンネル内で常用ブレーキ（0.5kg/cm²減圧）を使用し、2度階段弛めを行った。

その後、強い衝撃を感じたため、直ちに非常ブレーキを操作し、仁山駅出発信号機を約180m行き過ぎ（21k020m）停止した。

停止後、後部を確認したところ、機関車の後部20両のコンテナ貨車が分離して見えないため、TETを使用し、輸送指令に連絡した。

調査したところ、22k100m付近で貨車全率（20両）が進行方向左側に脱線転覆し、コンテナが散乱していた。

8. 原 因

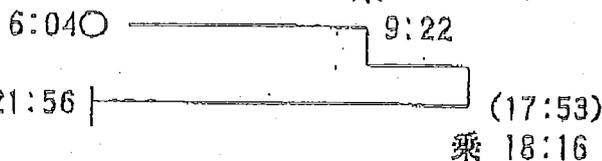
運転士が操縦操作に適切を欠いたため、連続下り勾配区間において曲線制限速度を超過し、脱線転覆したものであるが詳細調査中。

9. 関 係 者

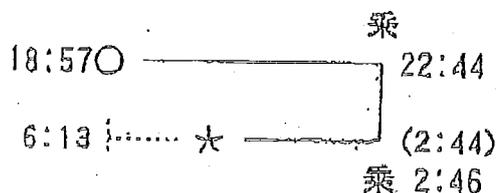
○主任運転士：乗務経験22.7年、年齢53歳

○運転士の行路

(12/2)	五	東	東
	梭	室	
	郭	函	操
		乘	



(12/3)



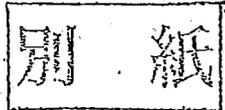
10. 付 記

- ① 発生場所の線路条件
 - ・線路勾配：下り20.6%
 - ・曲線半径：R300m } 速度制限60km/h
※現場手前の函館起点25km（峠下トンネル入口）付近から連続下り勾配で、R300m～400m連続曲線区間である。
- ② 当該線区は、単線自動閉そく式のCTC区間で、JR北海道函館支社で制御しており、函館本線の上り貨物列車及び旅客列車用として使用している。
- ③ 運転士は、峠下トンネル通過後、自弁は「重なり位置」のまま意識が薄れ、衝動により気付くと速度計が約100km/hを指していたため、直ちに非常ブレーキを使用したと供述しているが、詳細は調査中である。
- ④ 12月3日17時49分の五稜郭機関区での出勤点呼（対面）及び仮眠後の東室蘭駅乗務員宿泊所での出発点呼（電話）で異常は認められなかった。また、当該列車の運転をき東室蘭で交代した運転士においても引継事項を伝達したが異常は認めていない。
- ⑤ 地上設備の破損状況
BONレール6本、PC枕木126本、継目板12枚、路盤約600m²損壊等
- ⑥ 当該機関車には目録装置を取付けてある。また、運行記録計も取付けてあるが、警察により記録紙を押収されている。

別紙資料 1 - III - ③

鉄道局から発出された文書の事故概要別紙

日本貨物鉄道（株）函館線における列車脱線事故について

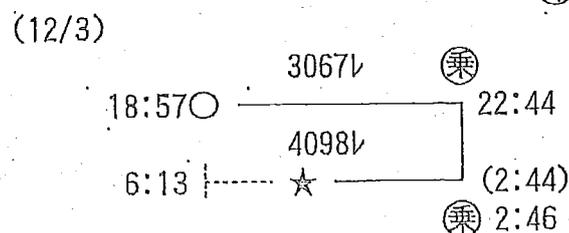
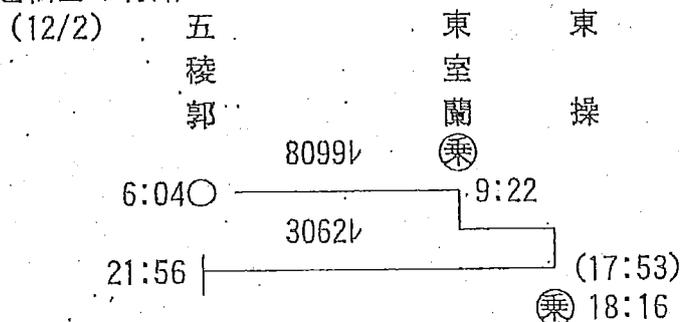


- 1. 事業者名 日本貨物鉄道（株）
- 2. 事故種別 列車脱線事故
- 3. 発生日時 平成8年12月4日（水） 5時49分頃 天候 曇
- 4. 場 所 函館線 大沼～仁山駅間 函館起点22K162m付近
- 5. 列 車 高速貨第4098列車 札幌(夕)発梅田(夕)行 現車20両
(DD51-1062+コキ50000系20両)
- 6. 死 傷 者 なし

7. 概 要
 大沼駅を通過後、峠下トンネル入口付近で速度約72km/hで惰行運転し、峠下トンネル内で常用ブレーキ（0.5kg/cm²減圧）を使用し、2度階段弛めを行った。
 その後、強い衝撃を感じたため、直ちに非常ブレーキを操作し、仁山駅出發信号機を約180m行き過ぎ（21k020m）停止した。
 停止後、後部を確認したところ、機関車の後部20両のコンテナ貨車が分離して見えないため、TEを使用し、輸送指令に連絡した。
 調査したところ、22k100m付近で貨車全車（20両）が進行方向左側に脱線転覆し、コンテナが散乱していた。

8. 原 因
 運転士が操縦操作に適切を欠いたため、連続下り勾配区間において曲線制限速度を超過し、脱線転覆したものであるが詳細調査中。

- 9. 関係者
- 主任運転士：乗務経験22.7年、年齢53歳
- 運転士の行路



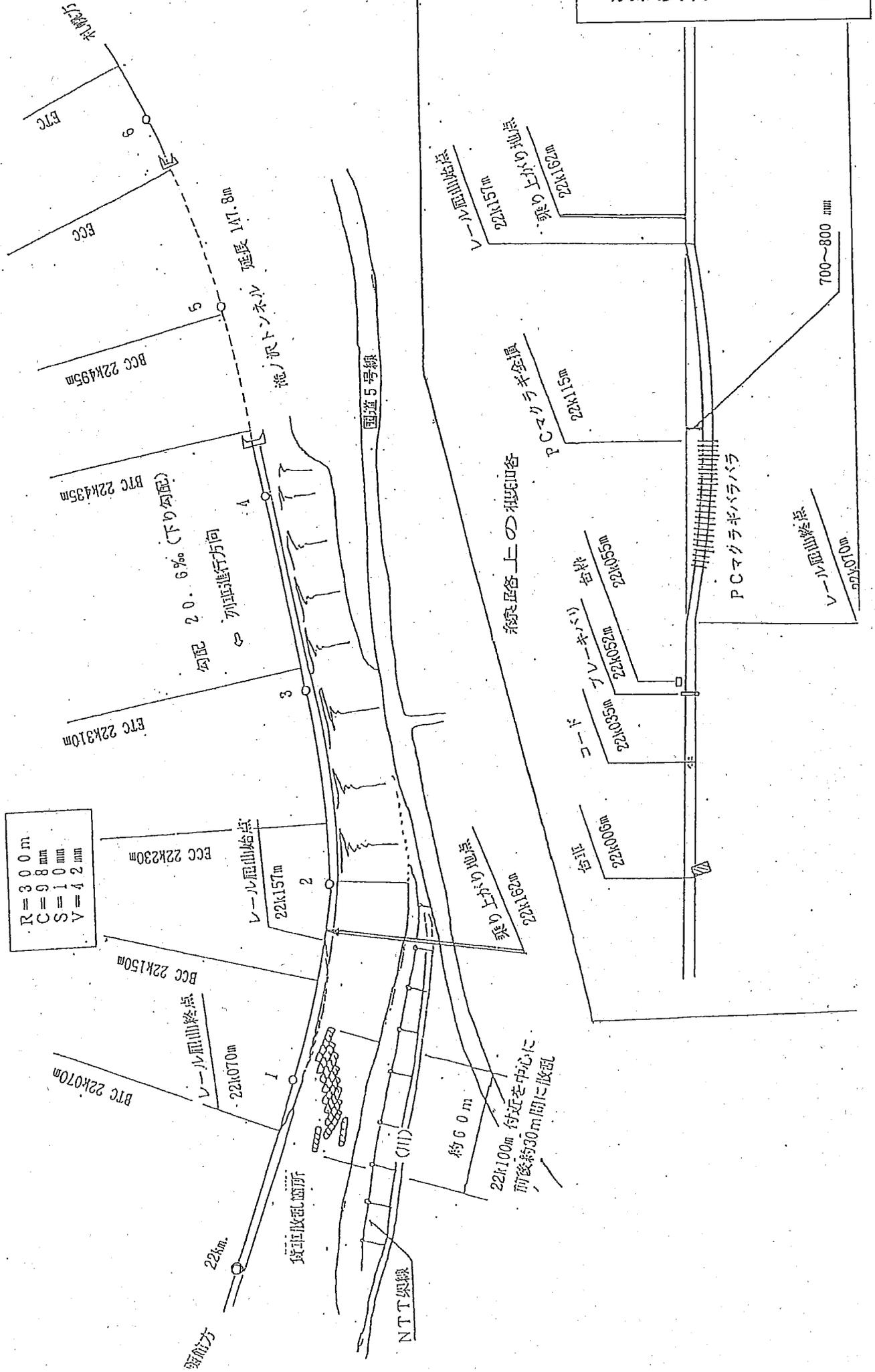
10. 付 記

- ① 発生場所の線路条件
- | | |
|---------------|--------------|
| ・線路勾配：下り20.6% | } 速度制限60km/h |
| ・曲線半径：R300m | |
- ※現場手前の函館起点25km（峠下トンネル入口）付近から連続下り勾配で、R300m～400mの連続曲線区間である。
- ② 当該線区は、単線自動閉そく式のC・T・C区間で、JR北海道函館支社で制御しており、函館本線の上り貨物列車及び旅客列車用として使用している。
- ③ 運転士は、峠下トンネル通過後、自弁は「重なり位置」のまま意識が薄れ、衝動により気付くと速度計が約100km/hを指していたため、直ちに非常ブレーキを使用したと供述しているが、詳細は調査中である。
- ④ 12月3日17時49分の五稜郭機関区での出勤点呼（対面）及び仮眠後の東室蘭駅乗務員宿泊所での出発点呼（電話）で異常は認められなかった。また、当該列車の運転を東室蘭で交代した運転士においても、引継事項を伝達されたが異常は認めていない。
- ⑤ 地上設備の破損状況
50Nレール6本、PC枕木126本、継目板12枚、路盤約600m³損壊等
- ⑥ 当該機関車にはEB装置を取付けてある。また、運行記録計も取付けてあるが、警察により記録紙を押収されている。

11. 当局の対応

12月5日、技術審議官よりJR貨物常務取締役鉄道事業本部長に対し、再発防止対策の確立とその具体的再発防止対策の報告について、文書警告を行った。

現況見取り図



別紙資料 1－IV－①

平成19年6月11日開催の

委員懇談会における山口委員の発言内容

平成19年6月11日開催の委員懇談会における山口委員の発言内容

*この発言内容は、議事の録音ファイルから事務局で文字起こししたものである。

発言者	発言内容
山口委員	後は、次は230ページのところで、 <u>230ページの上から3行目の「しかし」から、その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、「もし」「もし」は、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、何とか科学的分析でないなというふうに前日も言ったんですけど。もし、何とかあれば、事故が起きなかったら、だったら、まあ土佐くろしおも、倒れたけど手上げてボタン押しとけば、あの運転士さんも事故にならなかったらというようにもなるんで。まあ上は、上はね、最初のやつは、これは、まあ、その、当然そういう考えた人が、西日本にいなかったのは残念ですけど、そういう、カーブが急になったら、600が300になったらやばいってのは考え、<u>120から70ってのはちょっと怖いってのは、考える人が居てもよかったですかなというの</u>は思いますけど。<u>下の2つは、「もし」「もし」ではちょっと、何か、こう、あの、分析になってないなという感じがしたんですけどね。まあ、そこで、西は、まあ、当然、まあ、優先的にやるべきであったと。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</u>でしょうけどね、まあ、当然考えると、<u>鉄道屋として考えるべき内容だった</u>とは思いますが。だから、これも。</u>
A（事務局）	いや、この部分も、あの、まあ、事故の原因にしてないんで。まあ、そのころ、何か、と言ったらあれですけど。何か、付いてれば防げたんだよということを書いておかないと、何か、何も、全く何でもなかったんですよというふうに取りれるのも良くないかなと思って、この部分は書いておいた方がいいんじゃないかなというふうに。
宮本委員	私も、 <u>その評価は重要な気がするけれども。やんなかったけども、どっちみち大したことじゃなかったんだよね</u> と言うのか、有ればそれなりに影響したということなのか、という判断はやっぱり有ったほうがいいのかなど。
B委員	そうすると、この段落の前半部分というのが。
(発言者不明)	(発言が重なっており不明)
B委員	「もし」が二つあって、 <u>曲線速照機能の話と分岐速照機能の話</u> がありますよね。今回の事故が防げたのは、前半が付いていればということ。
A（事務局）	後半もです。
B委員	後半もですか。
A（事務局）	後半で言うと、 <u>宝塚の時にああいうふうにならなかったら、伊丹のオーバーランも無くて</u> というような主旨。
B委員	あ～、そういうことか。
C委員	まあ、ここは解析ですから、いいんじゃないでしょうか。これが付いていた方が、僕はいいんじゃないかと思えます。まあ、文章的に言ったら、下の後の「もし」は、要らないかもしれない、「また」の後の「もし」は。だから両方、「また」「もし」になっていますので、 <u>P分岐速照機能の前の「もし」は、要らない</u> 。
B委員	後ろの「また」は、「さらに」とか何か。
A（事務局）	真ん中の「また」は、何にしましょうか。
(発言者不明)	とりあえずこれで、後で考えましょう。
山口委員	次に239ページでございますが、(以下、別の議論が続く)

別紙資料 1 - IV - ②

山口委員の発言に関わる平成19年6月11日

委員懇談会時の調査報告書案及び最終調査報告書

(平成19年6月11日委員懇談会 調査報告書案 230ページ3行目～14行目)

しかし、事故現場の右曲線については、現在の線形となったのが2.8.1 に記述したように平成8年12月であり、また2.21.6 に記述したように簡略な計算式により試算した転覆限界速度（本件列車1両目定員150名乗車時）104km/h をその手前の区間の最高速度120km/h が大きく超えていたことから、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。

また、もしP曲線速照機能が使用開始されていれば、本件列車のように本件曲線に制限速度を大幅に上回る速度で進入しそうな場合には、本件曲線の手前で最大Bが作動し、本事故の発生は回避できたものと推定される。また、もしP分岐速照機能が使用開始されていれば、宝塚駅進入時の分岐器の箇所における大幅な速度超過は発生せず、また、その際のブレーキ作動により、本件運転士が分岐器の開通方向に気付く、眠気による意識レベルの低下がなくなるなどしてSWロング地上子5・6RQ1による非常B作動もなかったものと考えられる。

(最終調査報告書 230ページ21行目～32行目)

しかし、事故現場の右曲線については、現在の線形となったのが2.8.1 に記述したように平成8年12月であり、また2.21.6 に記述したように簡略な計算式により試算した転覆限界速度（本件列車1両目定員150名乗車時）104km/h をその手前の区間の最高速度120km/h が大きく超えていたことから、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。

また、もしP曲線速照機能が使用開始されていれば、本件列車のように本件曲線に制限速度を大幅に上回る速度で進入しそうな場合には、本件曲線の手前で最大Bが作動し、本事故の発生は回避できたものと推定される。さらに、もしP分岐速照機能が使用開始されていれば、宝塚駅進入時の分岐器の箇所における大幅な速度超過は発生せず、P分岐速照機能によるブレーキ作動等により、本件運転士が分岐器の開通方向に気付く、眠気による意識レベルの低下がなくなるなどしてSWロング地上子5・6RQ1による非常B作動もなかったものと考えられる。

※ 下線は、委員懇談会報告書案からの修正箇所

※ 二重下線の「優先的に」を含む部分は変更されていない。

別紙資料 1 - V - ①

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

平成21年9月24日
運輸安全委員会決定

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

I 目的

国会の同意を必要とする職である委員長及び委員が、公務に対する国民の信頼を確保することを目的とし、職務に係る倫理の保持に資するためこの申し合わせを行う。

II 倫理原則

- 1 国民全体の奉仕者であることを自覚し、常に公正な職務の執行に当たること。
- 2 その職務や地位を私的利益のために用いないこと。
- 3 権限の行使に当たっては、その対象となる者から贈与等を受ける等の国民の疑惑や不信を招くような行為をしないこと。

III 贈与等の報告

運輸安全委員会設置法第8条第4項第3号、第4号、第5号及び第6号に規定する事業者、営業者及び事業者団体等（以下「事業者等」という。）から、金銭、物品その他の財産上の利益の供与若しくは供応接待（以下「贈与等」という。）を受けたとき又は事業者等と職務との関係に基づいて提供する人的役務に対する報酬の支払いを受けたときであって、当該贈与等により受けた利益又は支払いを受けた報酬の価額が1件につき5千円を超えるときは、次に掲げる事項を記載した贈与等報告書を委員長に提出すること。

- (1) 当該贈与等により受けた利益又は当該支払いを受けた報酬の価額
- (2) 当該贈与等により利益を受け又は当該報酬の支払いを受けた年月日及びその基
因となった事実
- (3) 当該贈与等をした事業者等又は当該報酬を支払った事業者等の名称及び住所

IV 禁止行為

次に掲げる行為を行わないこと。

- (1) 事故等調査中の事業者等（以下「利害関係者」という。）から金銭、物品又は不動産の贈与（餞別、祝儀、香典又は供花その他これらに類するものとされるものを含む。）を受けること。
- (2) 利害関係者から金銭の貸付けを受けること。
- (3) 利害関係者から又は利害関係者の負担により、無償で物品又は不動産の貸付けを受けること。
- (4) 利害関係者から又は利害関係者の負担により、無償の役務の提供を受けること。
- (5) 利害関係者から未公開株式を譲り受けること。
- (6) 利害関係者から供応接待を受けること。
- (7) 利害関係者と共に遊技又はゴルフをすること。
- (8) 利害関係者と共に旅行をすること。
- (9) 利害関係者と個別に会うこと。

別紙資料 1 - V - ②

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

平成21年9月24日
運輸安全委員会決定

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

- I 委員長、委員又は専門委員（以下「委員等」という。）が原因に関係があるおそれのある者と密接な関係を有する場合の委員等の事故等調査への従事の制限については、この申し合わせによる。
- II 原因に関係があるおそれのある者と密接な関係を有する場合とは、以下の場合及びこれに準じる場合が当たる。
- (1) 委員等が自家用機、自家用船舶等の所有者である場合に、当該機等が事故等を起こした場合
 - (2) 事故等に関連した操縦者等が委員等の四親等以内の近親者である場合
 - (3) 委員等が事故等を起こした会社と取引上密接な関係のある会社の役員である場合
 - (4) 委員等が事故等の原因に関係があるおそれのある者と頻繁にゴルフ、飲食をするなど緊密な交友関係がある場合
- III 委員等の職務従事の制限に関する手続きは以下のとおりとする。
- (1) 原因に関係があるおそれのある者と密接な関係を有する委員等は、その旨を委員長に申し出て、職務従事の制限を受けるものとする。
 - (2) 委員等が原因に関係があるおそれのある者と密接な関係を有する可能性があると考えられる場合（委員会の会議における発言内容等から密接な関係を有する可能性があると考えられる場合を含む。）は、委員等及び事務局職員はその旨を委員長（委員長が該当する場合は委員長代理）に申し出るものとする。
 - (3) この場合、委員長は総合部会を開催し、当該委員等が原因に関係があるおそれのある者と密接な関係を有するか否かについて検討することとする。また、委員長は必要があると認める場合は、総合部会における検討が終了するまでの間、当該委員等の委員会の会議への参加を停止することができるものとする。
 - (4) 総合部会において、原因に関係があるおそれのある者と密接な関係を有すると認めたときは、当該委員等の当該事故等の調査等の職務従事を制限することとする。

付録－ 1 － 1

運転士アンケート質問表

質問項目・回答用紙

※以下は、すべて福知山線事故（2005年4月25日）の当時、及びそれ以前のことについてお尋ねするものです。

※イ、ロ、ハ……のいずれか一つに○をお付け下さい（ただし、設問によっては複数回答可のものもあります）。また、具体的数値やご意見等を書いていただく設問もありますので、その場合はお手数ですが、各事項をご記入ください。

事故現場の曲線部の運転経験等について

1. 事故現場の曲線部を運転（乗務）したことがありますか。

イ ある〔→問2・3へ〕

ロ ない〔→問4へ〕

2. 事故現場の曲線部を速度制限70km/hを超えて運転した経験はありますか。

イ 70km/h超の運転経験が数回ある（そのうち最高速度は _____ km/h程度）

ロ 70km/h超の運転経験が1回ある（ _____ km/h程度）

ハ 70km/h超の運転経験はあるが詳細は記憶していない

ニ 70km/h超の運転経験はない

3. 問2で「速度制限70km/h超の運転経験がある」と回答された方：その理由を次から選んでください（複数回答可）。

イ ダイヤ維持のため

ロ 回復運転のため

ハ ブレーキ操作の遅れ

ニ うっかり・雑念

ホ 睡魔のため

ヘ その他（具体的に： _____

_____）

4. 事故現場手前の直線部（上り線の塚口駅～事故現場付近）で速度制限120km/hを超えて運転した経験はありますか。

イ 120km/h超の運転経験が数回ある（そのうち最高速度は _____ km/h程度）

ロ 120km/h超の運転経験が1回ある（ _____ km/h程度）

ハ 120km/h超の運転経験はあるが詳細は記憶していない

ニ 120km/h超の運転経験はない

5. 問4で「120km/h超の運転経験がある」と回答された方：その理由を次から選んでください(複数回答可)。

- イ ダイヤ維持のため
- ハ うっかり・雑念
- ホ その他
- ロ 回復運転のため
- ニ 睡魔

(具体的に：

_____)

6. 事故現場の曲線部において、スピードを出しすぎると脱線することがあり得る、と思っていましたか。

- イ 脱線の危険性を感じたことはなかった
- ロ 何らかの理由で減速できない場合、脱線の危険性があると感じていた
- ハ わからない
- ニ そんなことは考えたことがない

7. 事故現場の曲線部は、何km/h程度までなら脱線せずに走行できると思っていましたか。

- イ () km/h程度
- ロ わからない

8. 事故現場の曲線部は、手前の直線区間の最高速度120km/hから曲線部の70km/hへと大幅な減速が必要でしたが、そのことで福知山事故が発生するまで、何か不安や緊張感を感じたことはありましたか。

- イ ない
- ロ ある

9. 問8で「ある」と答えた方：その内容を記述ください。

(

_____)

事故現場におけるATSの整備について

10. 事故現場の曲線部手前に、事故発生以前から速度照査型ATSの設置が必要と思っていましたか。

- イ 必要と思っていなかった
- ハ 必要と思っていた
- ロ わからない
- ニ すでに設置されていると思っていた

宝塚線の特徴について

1 1. 福知山線事故当時、宝塚～尼崎間のダイヤについてどのように感じていましたか。

- イ 余裕がないと感じていた
- ロ 朝夕の通勤・通学時間帯は余裕がないと感じていた
- ハ 特に問題があるとは感じていなかった
- ニ 何とも言えない

1 2. 宝塚線（宝塚～尼崎間）では他線区と比べて運転上、特に負担を感じることはありませんでしたか。具体的に記述ください（何項目でも結構です）。

- ・
- ・
- ・
- ・
- ・

1 3. 宝塚線にはたくさんの曲線がありますが、事故現場の曲線について特別な意識を持っていましたか。

- イ 特別な曲線だという意識はなかった
- ロ 多くの曲線の中で運転する上で注意が必要な曲線だと思っていた
- ハ どちらとも言えない

会社の考え方について

1 4. 会社は、「運転士は曲線の制限速度を大幅に超えて運転することはないものと考えていた」と言っていますが、これに関して、どのように思いますか。

- イ 会社の見解と同じように考えている
- ロ わからない
- ハ 会社の見解はおかしいと思う

（付問 14）ハと回答した方：その理由を記述ください。

(_____)

15. 会社は、「曲線部は信号や分岐器のように条件によって運転方法が変化するものではなく、また運転士は線形等を熟知しているので、信号、分岐器と比べると事故発生の危険性は相対的に低い」と言っていますが、これに関してどのようにお考えですか。

- イ 会社の見解と同じように考えている
- ロ わからない
- ハ 会社の見解はおかしいと思う

(付問 15) ハと回答した方：その理由を記述ください。

(_____
_____)

16. 会社は「貨物列車、とりわけ貨車と電車とでは、脱線の条件が違う」と言っています。これに関して、どのようにお考えですか。

- イ 会社の見解と同じように考えている
- ロ わからない
- ハ 会社の見解はおかしいと思う

(付問 16) ハと回答した方：その理由を簡単に記述ください。

(_____
_____)

列車の脱線について

17. 福知山線の事故が発生するまでに、自分の運転のしかた如何で、電車が脱線するかもしれないと思ったことはありますか。

- イ ない
- ロ ある

18. 福知山線の事故が発生するまでに、曲線における過去の鉄道事故を事例にしながら速度超過の危険性の社内教育を受けたことはありましたか。

- イ あった
- ロ なかった
- ハ 記憶にない

「日勤教育」などについて

19. 福知山線の事故発生当時まで、いわゆる「日勤教育」をプレッシャーとして感じていましたか。

イ 感じていた ロ わからない ハ 感じたことはなかった

20. 福知山線の事故発生当時まで、乗務中に大きなミスをしたことがありますか。

イ ある ロ ない

21. 問²⁰で「ある」と回答した方：そのときどのように感じましたか(複数回答可)。

- イ 日勤教育のことがとても気になった
- ロ なるようにしかならないと思った
- ハ どう隠そうかと考えた
- ニ 何故、あんなミスをしてしまったのかと、そればかり悔んだ
- ホ パニック状態になった
- ヘ 職場へ帰るのが怖かった
- ト 言い訳、言い逃れの理由を考えた
- チ その他

(具体的に： _____)

22. 問²⁰で「ある」と回答した方：問²¹でお答えいただいたことが原因となって、同一乗務時間中に再度ミスをしてしまったことがあますか。

イ ある ロ ない ハ しそうになった

福知山線事故の原因について

23. あなたは、福知山線事故の原因をどのように考えていますが(考えうる項目を列挙してください)。

- ・
- ・
- ・
- ・

24. 福知山線事故、事故調の事故調査報告書、会社、国等に関して何かご意見があれば自由に記述ください。

あなたご自身について教えてください

①お名前 ()

②年 齢 () 歳

③現在の状況 (いずれかに○印を付け、該当事項を記入ください)

イ 現在の所属職場 () 電車区・列車区

ロ () 年にJRを退職

④2005年4月25日の福知山線事故当時の所属先について

事故当時 () 電車区・運転所・鉄道部所属

⑤ 2005年4月25日の福知山線事故当時、運転士歴何年目でしたか。

() 年目

ご協力ありがとうございました。

付録－ 1 － 2

運転士アンケート集計結果

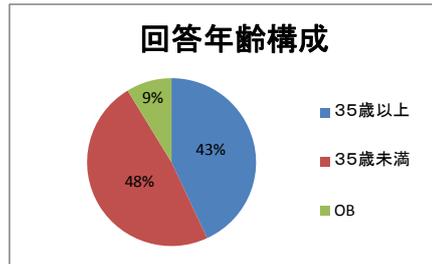
JR西日本運転士に対するアンケート集計結果

2011年2月24日
 (※2010年9月3日公表結果を一部修正)

1. 回答数・回答率

年齢構成	回答数	対象運転士数	配付数	回答率
35歳以上	168	465	464	76.7%
35歳未満	188			
OB	34	50	40	85.0%
合計	390人	515人	504人	77.4%

※対象運転士とは、現在(平成22年6月1日時点)、大阪支社の大阪、尼崎、京橋の各電車区、及び、福知山支社の福知山運転所、篠山口列車区に所属する運転士のうち、事故当時(平成17年4月25日時点)、JR塚塚線を運転していた運転士



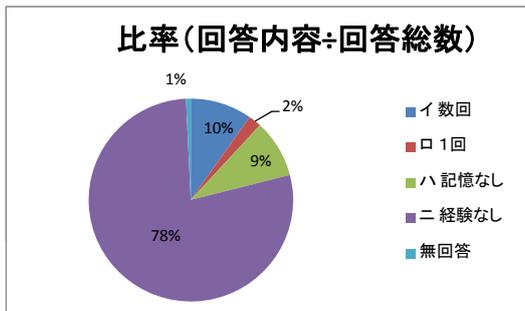
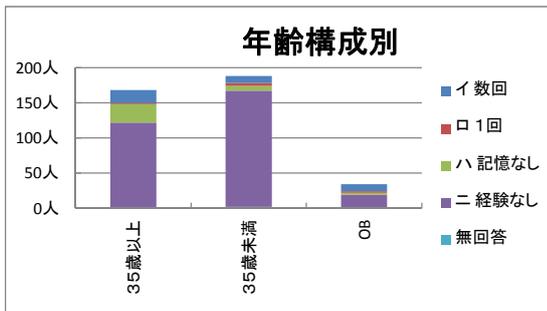
2. 事故現場の曲線部を制限速度70km/hを超えて運転した経験はありますか。

- イ 70km/h超の運転経験が数回ある(そのうち最高速度は km/h程度)---走行速度集計表参照
- ロ 70km/h超の運転経験が1回ある(km/h程度)---走行速度集計表参照
- ハ 70km/h超の運転経験はあるが詳細は記憶していない
- ニ 70km/h超の運転経験はない。

年齢構成	イ 数回	ロ 1回	ハ 記憶なし	ニ 経験なし	無回答	合計
35歳以上	18人	2人	26人	121人	1人	168人
35歳未満	10人	4人	7人	165人	2人	188人
OB	10人	2人	3人	19人	0人	34人
合計	38人	8人	36人	305人	3人	390人
%	9.7%	2.1%	9.2%	78.2%	0.8%	100.0%

経験あり(イ+ロ+ハ) = 82人 21.0%

※ OB(配布数40人中、34人回答、15人が経験あり) 15人/34人=44.1%



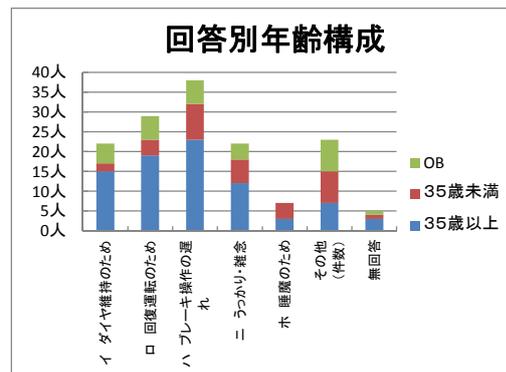
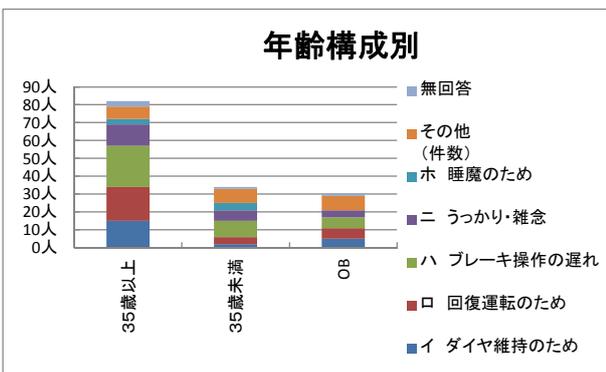
3. 問2で「制限速度70km/h超の運転経験がある」と回答された方。その理由を次から選んでください(複数回答可)。

- イ ダイヤ維持のため
- ロ 回復運転のため
- ハ ブレーキ操作の遅れ
- ニ うっかり・雑念
- ホ 睡魔のため
- ヘ その他(具体的に記述)

N(母数)=82---(問2で「経験あり」と回答した人)
 (イ+ロ+ハ)= 38+8+36=82人

年齢構成	イ ダイヤ維持のため	ロ 回復運転のため	ハ ブレーキ操作の遅れ	ニ うっかり・雑念	ホ 睡魔のため	その他(件数)	無回答	延べ人数
35歳以上	15人	19人	23人	12人	3人	7人	3人	82人
35歳未満	2人	4人	9人	6人	4人	8人	1人	34人
OB	5人	6人	6人	4人	0人	8人	1人	30人
合計	22人	29人	38人	22人	7人	23人	5人	146人
%	26.8%	35.4%	46.3%	26.8%	8.5%	28.0%	6.1%	—

%表示はN(母数)=82で算出

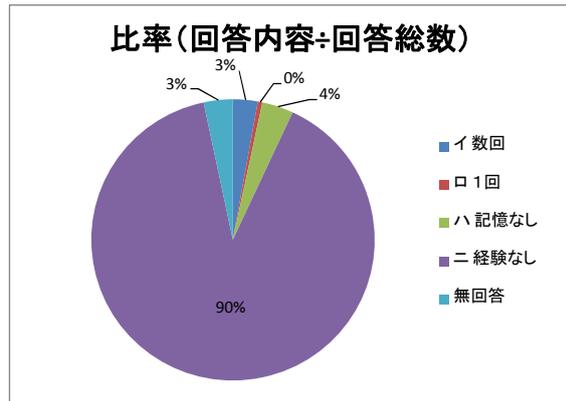
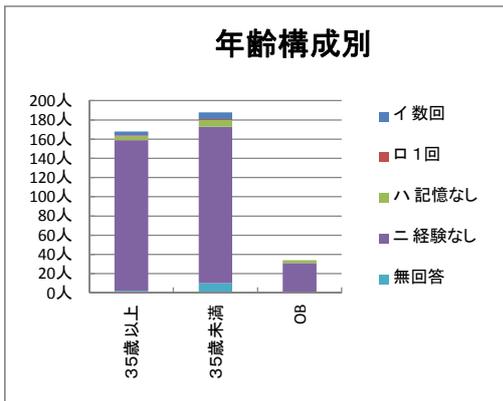


4. 事故現場手前の直線部（上り線の塚口駅～事故現場付近）で制限速度120km/hを超えて運転した経験はありますか。

- イ 120km/h超の運転経験が数回ある(そのうち最高速度は km/h程度)---走行速度集計表参照
- ロ 120km/h超の運転経験が1回ある(km/h程度)---走行速度集計表参照
- ハ 120km/h超の運転経験はあるが詳細は記憶していない
- ニ 120km/h超の運転経験はない

年齢構成	イ 数回	ロ 1回	ハ 記憶なし	ニ 経験なし	無回答	合計
35歳以上	4人	1人	4人	157人	2人	168人
35歳未満	7人	1人	7人	163人	10人	188人
OB	0人	0人	3人	30人	1人	34人
合計	11人	2人	14人	350人	13人	390人
%	2.8%	0.5%	3.6%	89.7%	3.3%	100.0%

経験あり (イ+ロ+ハ) = 27人 6.9%



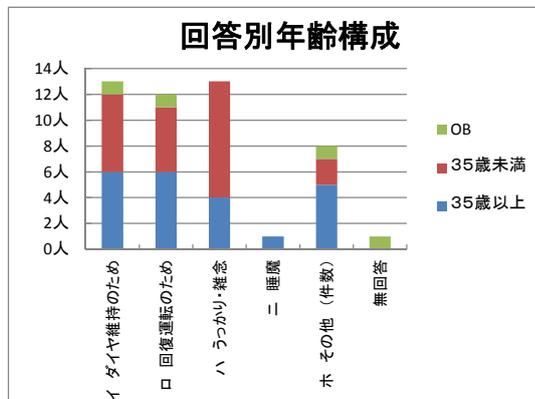
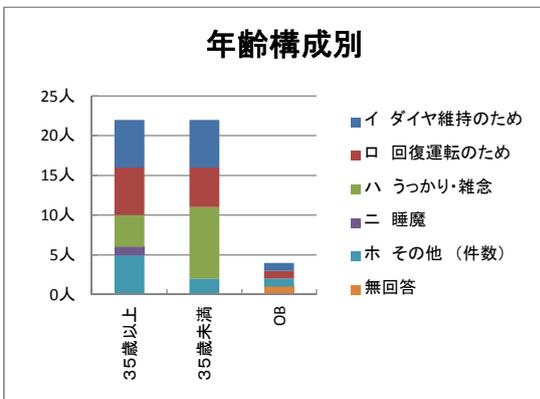
5. 問4で「120km/h超の運転経験がある」と回答された方.その理由を次から選んでください。(複数回答可)

- イ ダイヤ維持のため
- ロ 回復運転のため
- ハ うっかり・雑念
- ニ 睡魔
- ホ その他 (具体的に記述)

N(母数)=27---(問4で「経験あり」と回答した人)
(イ+ロ+ハ)= 11+2+14=27人

年齢構成	イ ダイヤ維持のため	ロ 回復運転のため	ハ うっかり・雑念	ニ 睡魔	ホ その他 (件数)	無回答	延べ人数
35歳以上	6人	6人	4人	1人	5人	0人	22人
35歳未満	6人	5人	9人	0人	2人	0人	22人
OB	1人	1人	0人	0人	1人	1人	4人
合計	13人	12人	13人	1人	8人	1人	48人
%	48.1%	44.4%	48.1%	3.7%	29.6%	3.7%	—

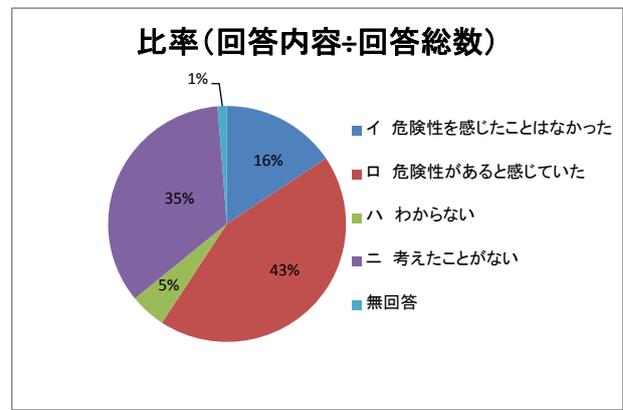
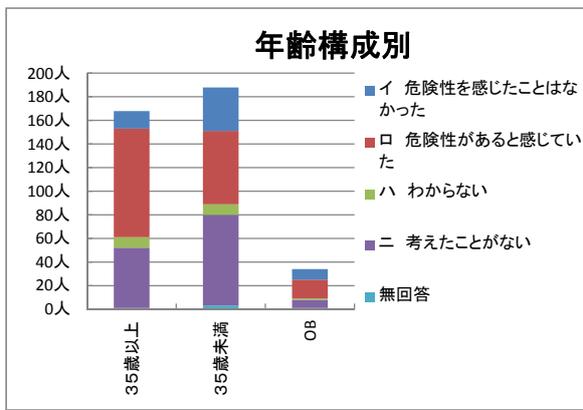
%表示はN(母数)=27で算出



6. 事故現場の曲線部において、スピードを出しすぎると脱線することがあり得る、と思っていましたか。

- イ 脱線の危険性を感じたことはなかった
- ロ 何らかの理由で減速できない場合、脱線の危険性があると感じていた
- ハ わからない
- ニ そんなことは考えたことがない

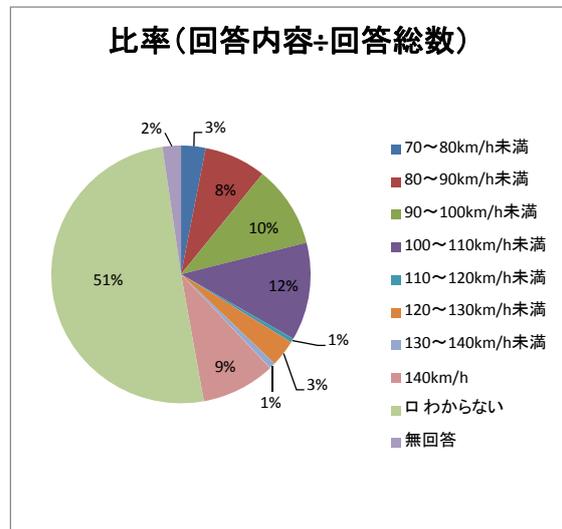
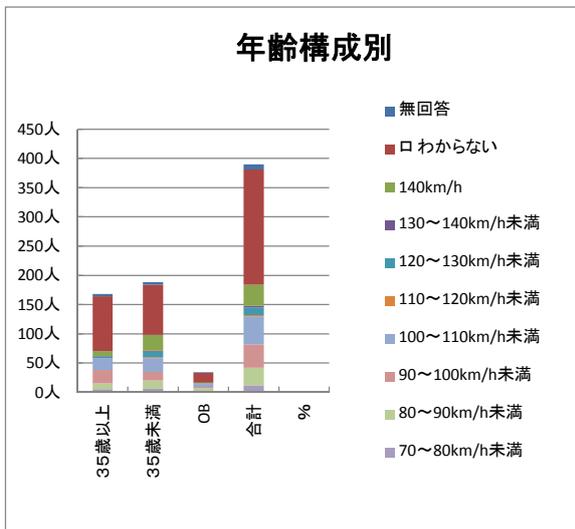
年齢構成	イ 危険性を感じたことはなかった	ロ 危険性があると感じていた	ハ わからない	ニ 考えたことがない	無回答	合計
35歳以上	15人	92人	9人	51人	1人	168人
35歳未満	37人	62人	9人	77人	3人	188人
OB	9人	16人	1人	7人	1人	34人
合計	61人	170人	19人	135人	5人	390人
%	15.6%	43.6%	4.9%	34.6%	1.3%	100.0%



7. 事故現場の曲線部は、何km/h程度までなら脱線せずに走行できると思っていましたか。

- イ ()km/h程度---走行速度集計表参照
- ロ わからない

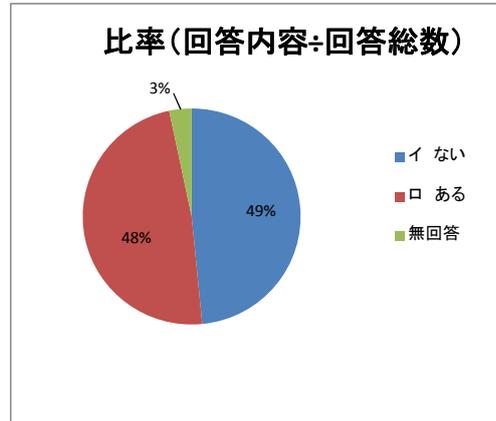
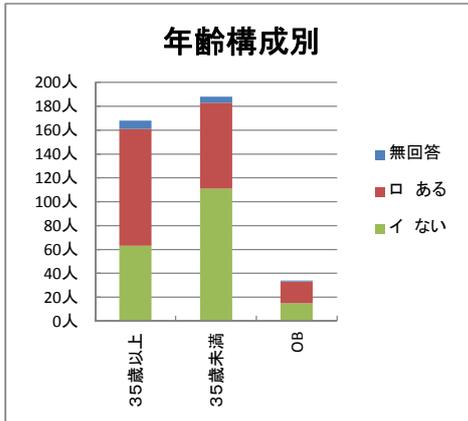
年齢構成	70~80km/h未満	80~90km/h未満	90~100km/h未満	100~110km/h未満	110~120km/h未満	120~130km/h未満	130~140km/h未満	140km/h	ロ わからない	無回答	合計
35歳以上	5人	10人	23人	20人	0人	3人	1人	8人	94人	4人	168人
35歳未満	6人	14人	15人	23人	2人	9人	2人	27人	86人	4人	188人
OB	1人	6人	2人	5人	0人	1人	0人	1人	17人	1人	34人
合計	12人	30人	40人	48人	2人	13人	3人	36人	197人	9人	390人
%	3.1%	7.7%	10.3%	12.3%	0.5%	3.3%	0.8%	9.2%	50.5%	2.3%	100.0%



8. 事故現場の曲線部は、手前の直線区間の最高速度120km/hから曲線部の70km/hへと大幅な減速が必要でしたが、そのことで福知山事故が発生するまで、何か不安や緊張感を感じたことはありませんでしたか。

- イ ない
- ロ ある

年齢構成	イ ない	ロ ある	無回答	合計
35歳以上	63人	98人	7人	168人
35歳未満	111人	72人	5人	188人
OB	15人	18人	1人	34人
合計	189人	188人	13人	390人
%	48.5%	48.2%	3.3%	100.0%



9. 問8で「ある」と答えた方：その内容を記述ください。

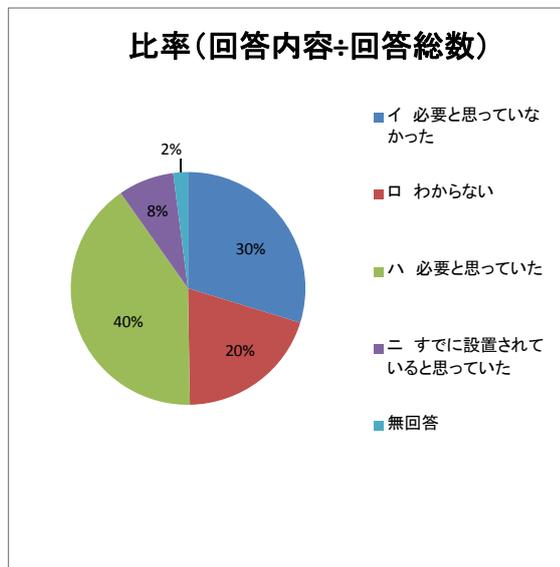
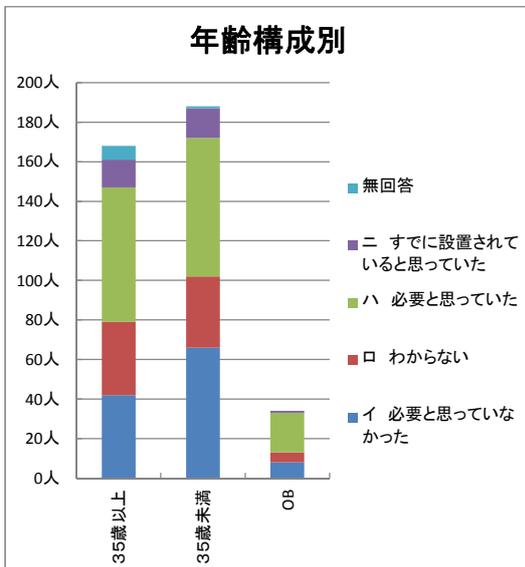
※以下は代表的な意見。

- ・「ブレーキをかけるタイミングに特に注意が必要」関連 — 56人
- ・「120km/h→70km/hの大幅な減速への不安や緊張感があり」関連 — 52人
- ・「ATSが未整備、あるいは、意識の低下等によるブレーキ遅れが心配」関連 — 26人
- ・「雨天時等は速度が落ちるか不安あり」関連 — 11人

10. 事故現場の曲線部手前に、事故発生以前から速度照査型ATSの設置が必要とっていましたか。

- イ 必要とっていなかった
- ロ わからない
- ハ 必要とっていた
- ニ すでに設置されていると思っていた

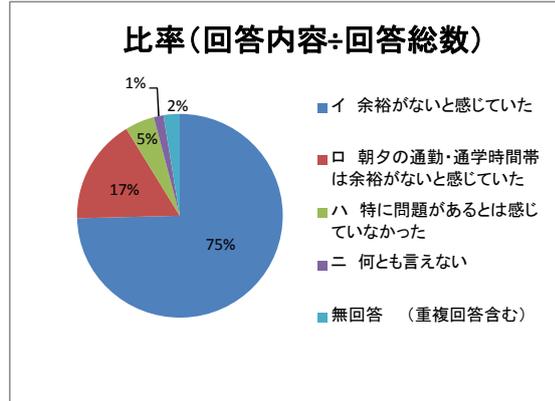
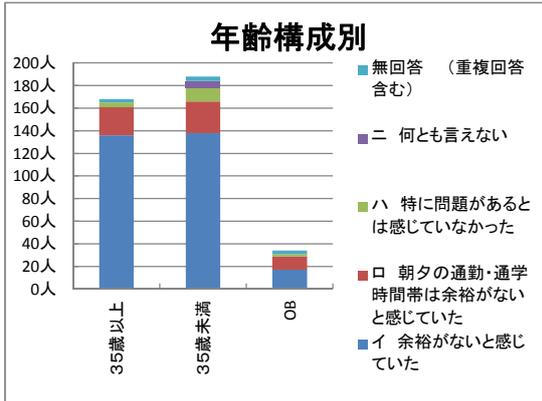
年齢構成	イ 必要とっていなかった	ロ わからない	ハ 必要とっていた	ニ すでに設置されていると思っていた	無回答	合計
35歳以上	42人	37人	68人	14人	7人	168人
35歳未満	66人	36人	70人	15人	1人	188人
OB	8人	5人	20人	1人	0人	34人
合計	116人	78人	158人	30人	8人	390人
%	29.7%	20.0%	40.5%	7.7%	2.1%	100.0%



11. 福知山線事故当時、宝塚～尼崎間のダイヤについて、どのように感じていましたか。

- イ 余裕がないと感じていた
- ロ 朝夕の通勤・通学時間帯は余裕がないと感じていた
- ハ 特に問題があるとは感じていなかった
- ニ 何とも言えない

年齢構成	イ 余裕がないと感じていた	ロ 朝夕の通勤・通学時間帯は余裕がないと感じていた	ハ 特に問題があるとは感じていなかった	ニ 何とも言えない	無回答 (重複回答含む)	合計
35歳以上	136人	25人	4人	0人	3人	168人
35歳未満	138人	28人	12人	6人	4人	188人
OB	17人	12人	2人	0人	3人	34人
合計	291人	65人	18人	6人	10人	390人
%	74.6%	16.7%	4.6%	1.5%	2.6%	100.0%



12. 宝塚線(宝塚～尼崎間)では他線区と比べて運転上、特に負担を感じることがありましたか。

具体的に記述ください(何項目でも結構です)。

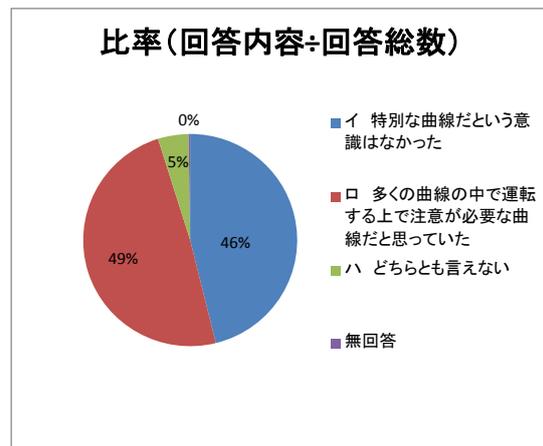
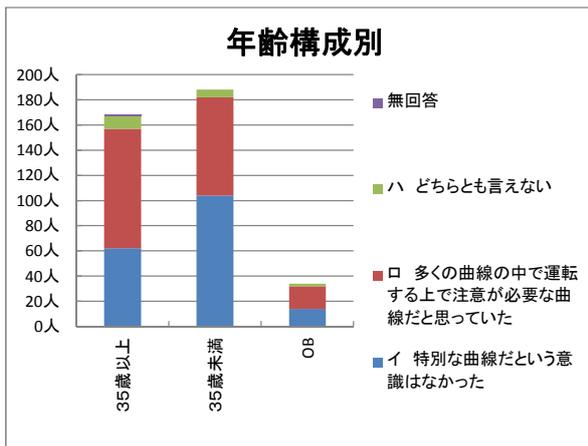
※以下は代表的な意見。(人数は複数回答を含む)

- ・「運転時分、ダイヤに余裕がない、尼崎駅での接続がプレッシャー」関連 - 167人
- ・「踏切が多く、特殊信号発光機の動作も多く、注意が必要」関連 - 39人
- ・「宝塚線のみに限らず、他線区もダイヤ等に余裕はなかった」関連 - 15人

13. 宝塚線にはたくさんの曲線がありますが、事故現場の曲線について特別な意識を持っていましたか。

- イ 特別な曲線だという意識はなかった
- ロ 多くの曲線の中で運転する上で注意が必要な曲線だと思っていた
- ハ どちらとも言えない

年齢構成	イ 特別な曲線だという意識はなかった	ロ 多くの曲線の中で運転する上で注意が必要な曲線だと思っていた	ハ どちらとも言えない	無回答	合計
35歳以上	62人	95人	10人	1人	168人
35歳未満	104人	78人	6人	0人	188人
OB	14人	18人	2人	0人	34人
合計	180人	191人	18人	1人	390人
%	46.2%	49.0%	4.6%	0.3%	100.0%

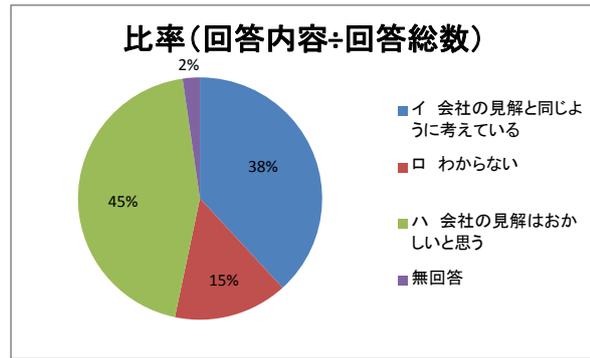
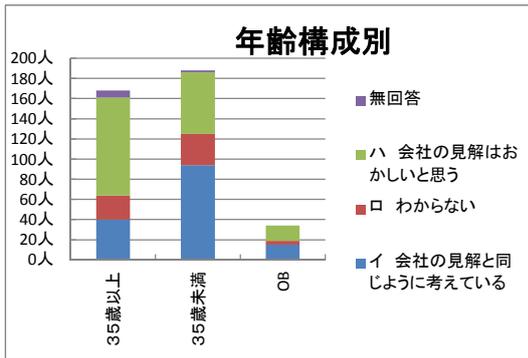


14. 会社は、「運転士は曲線の制限速度を大幅に超えて運転することはないものと考えていた」と言っていますが、これに関して、どのように思いますか。

- イ 会社の見解と同じように考えている
- ロ わからない
- ハ 会社の見解はおかしいと思う

(付問14) ハと回答した方:その理由を記述ください。

年齢構成	イ 会社の見解と同じように考えている	ロ わからない	ハ 会社の見解はおかしいと思う	無回答	合計
35歳以上	40人	24人	97人	7人	168人
35歳未満	94人	31人	61人	2人	188人
OB	15人	4人	15人	0人	34人
合計	149人	59人	173人	9人	390人
%	38.2%	15.1%	44.4%	2.3%	100.0%



(付問14) ハと回答した方:その理由を記述ください。

※以下は代表的な意見。(人数は複数回答を含む)

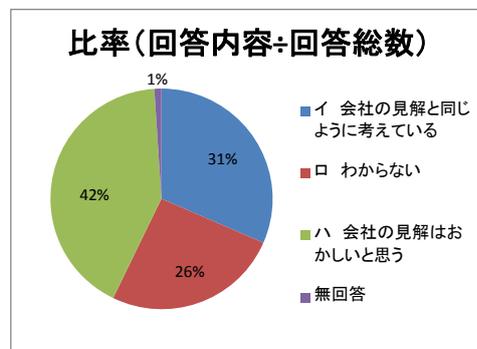
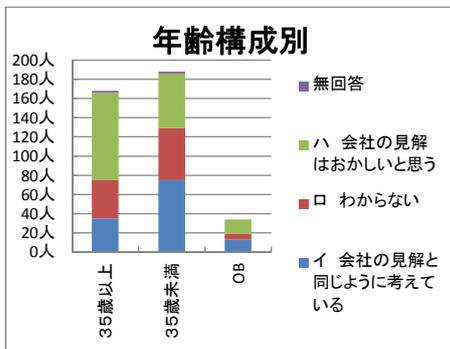
- ・「運転士も人間だから、ヒューマンエラーを起こす可能性はある」関連 - 80人
- ・「急病等で突然、意識を失うこともあり得る」関連 - 43人

15. 会社は、「曲線部は信号や分岐器のように条件によって運転方法が変化するものではなく、また運転士は線形等を熟知しているので、信号、分岐器と比べると事故発生の危険性は相対的に低い」と言っていますが、これに関してどのようにお考えですか。

- イ 会社の見解と同じように考えている
- ロ わからない
- ハ 会社の見解はおかしいと思う

(付問15) ハと回答した方:その理由を記述ください。

年齢構成	イ 会社の見解と同じように考えている	ロ わからない	ハ 会社の見解はおかしいと思う	無回答	合計
35歳以上	35人	40人	91人	2人	168人
35歳未満	75人	54人	57人	2人	188人
OB	13人	6人	15人	0人	34人
合計	123人	100人	163人	4人	390人
%	31.5%	25.6%	41.8%	1.0%	100.0%



(付問15) ハと回答した方:その理由を記述ください。

※以下は代表的な意見。

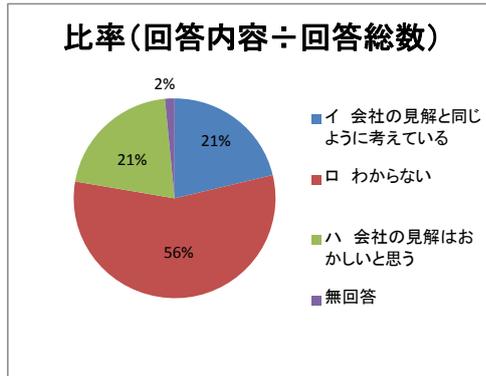
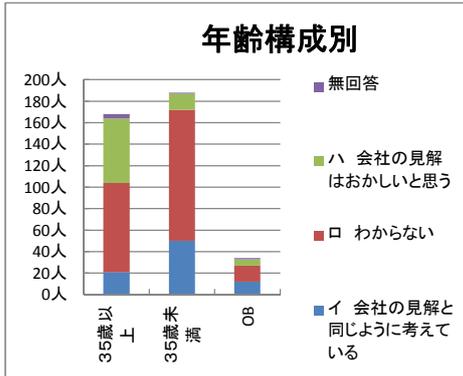
- ・「曲線部の事故発生の危険性も、信号、分岐器と同様だと思う」関連 - 37人
- ・「曲線部の事故発生の危険性が相対的に低い、という根拠が不明」 - 7人

16. 会社は、「貨物列車、とりわけ貨車と電車とでは、脱線の条件が違う」と言っています。これに関して、どのようにお考えですか。

- イ 会社の見解と同じように考えている
- ロ わからない
- ハ 会社の見解はおかしいと思う

(付問16) ハと回答した方:その理由を記述ください。

年齢構成	イ 会社の見解と同じように考えている	ロ わからない	ハ 会社の見解はおかしいと思う	無回答	合計
35歳以上	21人	83人	60人	4人	168人
35歳未満	50人	122人	15人	1人	188人
OB	12人	15人	6人	1人	34人
合計	83人	220人	81人	6人	390人
%	21.3%	56.4%	20.8%	1.5%	100.0%



(付問16) ハと回答した方:その理由を記述ください。

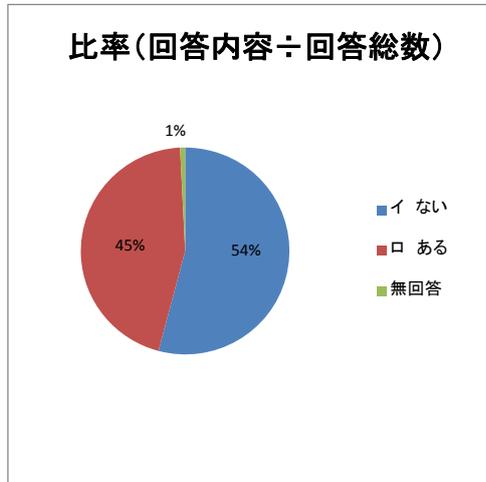
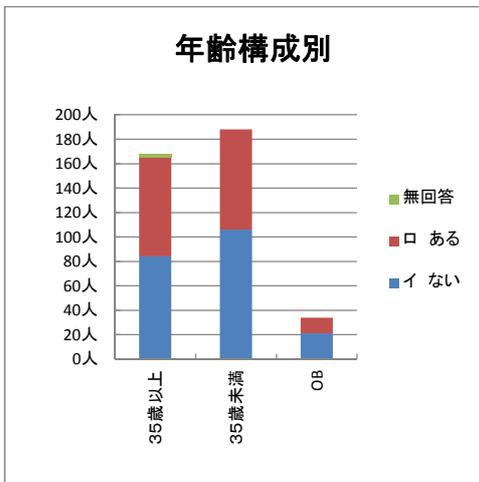
※以下は代表的な意見。

- ・「脱線する条件は、ほぼ同じだと思う」関連 - 24人
- ・「どちらも速度が超過していれば、脱線する」関連 - 10人

17. 福知山線の事故が発生するまでに、自分の運転のしかた如何で、電車が脱線するかもしれないと思ったことはありますか。

- イ ない
- ロ ある

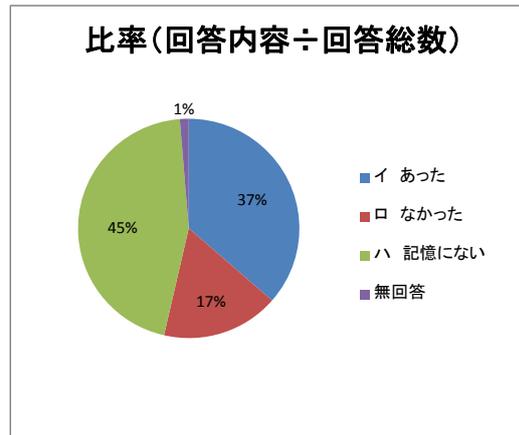
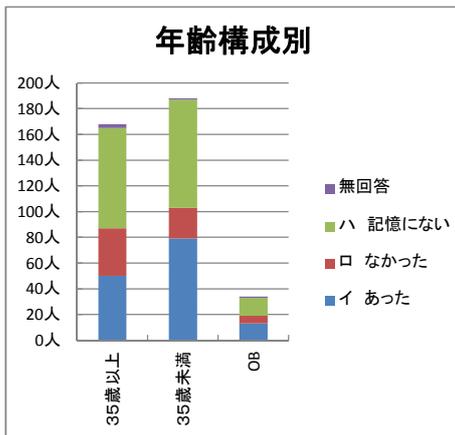
年齢構成	イ ない	ロ ある	無回答	合計
35歳以上	84人	81人	3人	168人
35歳未満	106人	82人	0人	188人
OB	21人	13人	0人	34人
合計	211人	176人	3人	390人
%	54.1%	45.1%	0.8%	100.0%



18. 福知山線の事故が発生するまでに、曲線における過去の鉄道事故を事例にしながら速度超過の危険性の社内教育を受けたことはありましたか。

- イ あった
- ロ なかった
- ハ 記憶にない

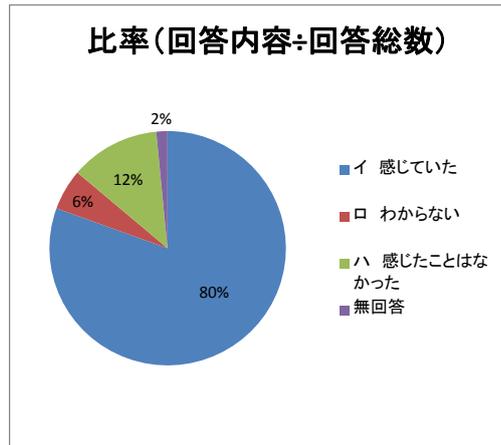
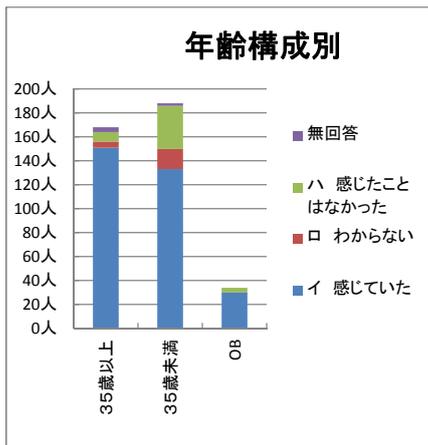
年齢構成	イ あった	ロ なかった	ハ 記憶にない	無回答	合計
35歳以上	50人	37人	78人	3人	168人
35歳未満	79人	24人	84人	1人	188人
OB	13人	6人	14人	1人	34人
合計	142人	67人	176人	5人	390人
%	36.4%	17.2%	45.1%	1.3%	100.0%



19. 福知山線の事故発生当時まで、いわゆる「日勤教育」をプレッシャーとして感じていましたか。

- イ 感じていた
- ロ わからない
- ハ 感じたことはなかった

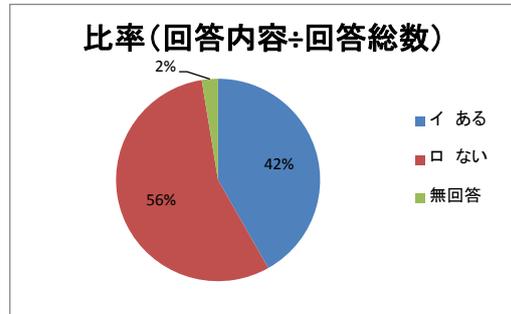
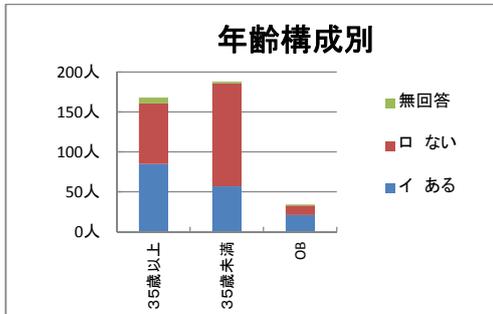
年齢構成	イ 感じていた	ロ わからない	ハ 感じたことはなかった	無回答	合計
35歳以上	151人	5人	8人	4人	168人
35歳未満	133人	17人	36人	2人	188人
OB	30人	0人	4人	0人	34人
合計	314人	22人	48人	6人	390人
%	80.5%	5.6%	12.3%	1.5%	100.0%



20. 福知山線の事故発生当時まで、乗務中に大きなミスをしたことがありますか。

- イ ある
- ロ ない

年齢構成	イ ある	ロ ない	無回答	合計
35歳以上	85人	76人	7人	168人
35歳未満	57人	129人	2人	188人
OB	21人	12人	1人	34人
合計	163人	217人	10人	390人
%	41.8%	55.6%	2.6%	100.0%



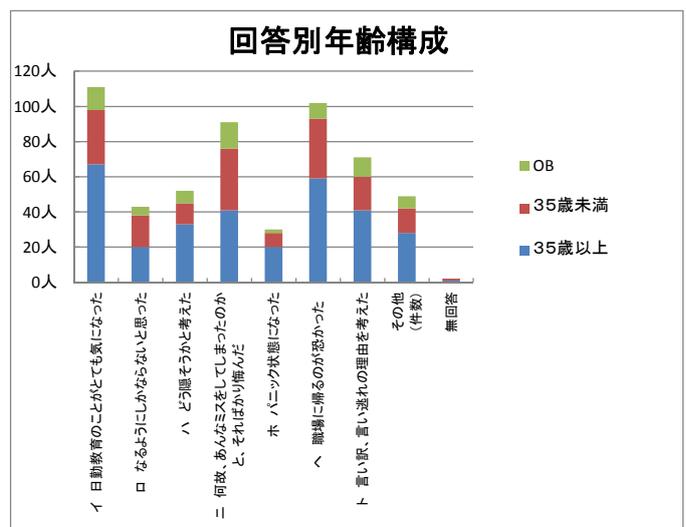
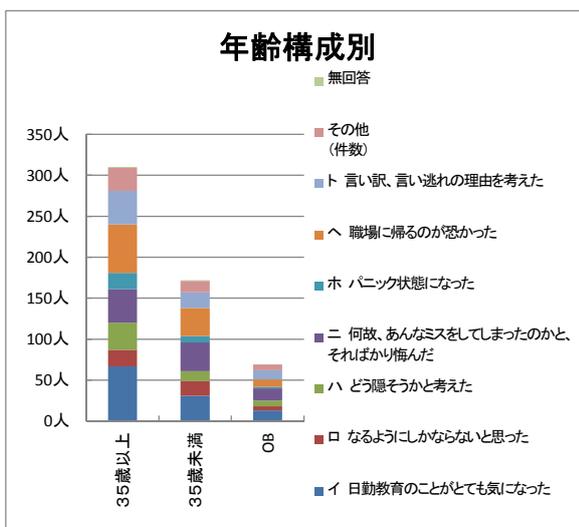
21. 問20で「ある」と回答した方：そのときどのように感じましたか。(複数回答可)

- イ 日勤教育のことがとても気になった
- ロ なるようにしかならないと思った
- ハ どう隠そうかと考えた
- ニ 何故、あんなミスしてしまったのかと、そればかり悔んだ
- ホ パニック状態になった
- ヘ 職場に帰るのが恐かった
- ト 言い訳、言い逃れの理由を考えた
- チ その他 (具体的に記述)

N(母数)=163---(問20で「ある」と回答した人)

年齢構成	イ 日勤教育のことがとても気になった	ロ なるようにしかならないと思った	ハ どう隠そうかと考えた	ニ 何故、あんなミスしてしまったのかと、そればかり悔んだ	ホ パニック状態になった	ヘ 職場に帰るのが恐かった	ト 言い訳、言い逃れの理由を考えた	その他(件数)	無回答	延べ人数
35歳以上	67人	20人	33人	41人	20人	59人	41人	28人	1人	310人
35歳未満	31人	18人	12人	35人	8人	34人	19人	14人	1人	172人
OB	13人	5人	7人	15人	2人	9人	11人	7人	0人	69人
合計	111人	43人	52人	91人	30人	102人	71人	49人	2人	551人
%	68.1%	26.4%	31.9%	55.8%	18.4%	62.6%	43.6%	30.1%	1.2%	—

%表示はN(母数)=163で算出



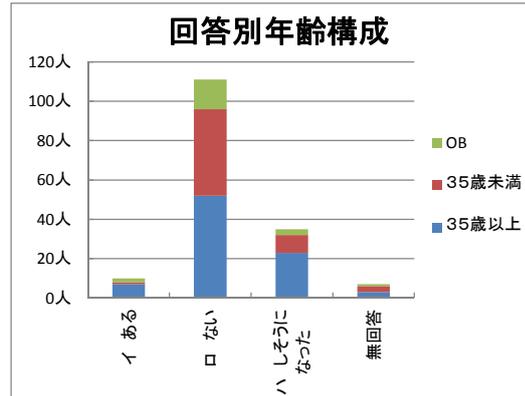
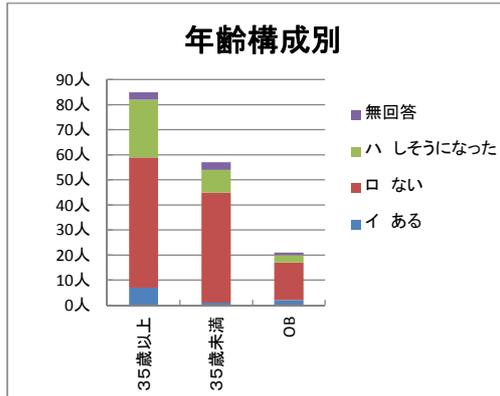
22. 問20で「ある」と回答した方：問21でお答えいただいたことが原因となって、同一乗務時間中に再度ミスをしてしまったことがありますか。

- イ ある
- ロ ない
- ハ しそうになった

N(母数)=163---(問20で「ある」と回答した人)

年齢構成	イ ある	ロ ない	ハ しそうになった	無回答	合計
35歳以上	7人	52人	23人	3人	85人
35歳未満	1人	44人	9人	3人	57人
OB	2人	15人	3人	1人	21人
合計	10人	111人	35人	7人	163人
%	6.1%	68.1%	21.5%	4.3%	100.0%

%表示はN(母数)=163で算出



23. あなたは、福知山線事故の原因をどのように考えていますか（考えうる項目を列举してください）。

- ※以下は代表的な意見。(人数は複数回答を含む)
- ・「運転士のヒューマンエラー」関連 - 200人
 - ・「日勤教育へのプレッシャー」関連 - 176人
 - ・「ATS等のハード整備の遅れ」関連 - 102人
 - ・「余裕のないダイヤ」関連 - 91人

24. 福知山線事故、事故調の事故調査報告書、会社、国等に関して何かご意見があれば自由に記述ください。

* 多数の意見が寄せられたが詳細は省略

走行速度集計表

	問2の設問(70km/h超の速度)				問4の設問(120km/h超の速度)				問7の設問(何km/h程度であれば、脱線せずに走行可と思っていたか。)							
	イ(数回経験)		ロ(1回経験)		イ(数回経験)		ロ(1回経験)		イ()km/h程度							
	70<★ ≤75km/h	75km/h<★	70<★ ≤75km/h	75km/h<★	120<★ ≤125km/h	125km/h<★	120<★ ≤125km/h	125km/h<★	70≤★ <80km/h	80≤★ <90km/h	90≤★ <100km/h	100≤★ <110km/h	110≤★ <120km/h	120≤★ <130km/h	130≤★ <140km/h	140km/h=★ (70km/h×2倍)
計	26	6	5	3	10	0	1	0	12	30	40	48	2	13	3	36

※最高85km/h

※最高85km/h

※最高125km/h

※最高122km/h

問2. 事故現場の曲線部を制限速度70km/hを超えて運転した経験はありますか。

- イ 70km/h超の運転経験が数回ある(そのうち最高速度は km/h程度)
- ロ 70km/h超の運転経験が1回ある(km/h程度)
- ハ 70km/h超の運転経験はあるが詳細は記憶していない。
- ニ 70km/h超の運転経験はない。

問7. 事故現場の曲線部は、何km/h程度までなら脱線せずに走行できるとしていましたか。

- イ ()km/h程度
- ロ わからない

わからない---197人

197/390=50.5%

140km/h-----36人

36/390=9.2%

問4. 事故現場手前の直線部(上り線の塚口駅~事故現場付近)で制限速度120km/hを超えて運転した経験はありますか。

- イ 120km/h超の運転経験が数回ある(そのうち最高速度は km/h程度)
- ロ 120km/h超の運転経験が1回ある(km/h程度)
- ハ 120km/h超の運転経験はあるが詳細は記憶していない。
- ニ 120km/h超の運転経験はない。

福知山線列車脱線事故以降の取り組みについて

運輸安全委員会事務局

1. 航空・鉄道事故調査委員会（当時）の調査対象の拡充【法律改正】

「事故の原因の究明」「事故の防止」に加えて、「被害の原因の究明」「被害の軽減」を設置法の目的として位置づけるとともに、委員会の所掌事務として「事故に伴い発生した被害の原因を究明するための調査」等を追加した（平成18年4月施行）。

2. 被害者等への情報提供の充実

(1) 「被害者等への情報提供」を運輸安全委員会設置法に規定【法律改正】

事故等調査の実施において、被害者及びそのご家族又はご遺族の心情に十分配慮し、当該調査に関する情報を適時適切な方法で提供することを運輸安全委員会設置法に規定した（平成20年10月施行）。

(2) 被害者等への説明会の開催（平成20年10月運輸安全委員会運営規則施行）

旅客の死亡を伴う事故等の調査に関しては、経過報告又は報告書の公表の際、説明会を開催し、被害者等に内容の説明を実施。

<これまでの開催例>

- ・遊漁船第七浩洋丸沈没（H21.12.18開催／同日報告書公表）
- ・漁船第十一栄丸転覆（H22.5.28開催／同日報告書公表）

※上記の他、漁船日光丸沈没（H21.6.26報告書公表）、JR東海 東海道線人身傷害事故（H22.7.30報告書公表）についてもご遺族に説明会開催を申し入れたが、ご遺族からの要望がなかったため実施しなかった。

(3) 被害者等への調査途中段階での説明の実施

被害者等からの要望に基づき、調査の途中段階において事故調査の状況についての説明を実施。

<これまでの実施例>

- ・コンテナ船 KUO CHANG 作業員死亡（H21.3.20発生）のご遺族にご説明（H22.10.15実施）

(4) 専門官（情報提供担当）の設置（平成22年10月から）

事故等調査に関する情報提供を被害者等にきめ細かに行うため、専門官を事務局に配置した。

(5) 被害者等への事故調査報告書の事前送付（平成23年1月決定）

旅客に死亡者が生じた事故の場合、事故調査報告書を公表前に、被害者等及び原因関係企業に送付することを決定。

3. 情報提供の充実

(1) 運輸安全委員会ニュースレターの発刊（平成20年10月決定）

事故防止に係る有用な情報を幅広く提供するため、報告書のダイジェスト版として事故調査事例について分かりやすく解説する「運輸安全委員会ニュースレター」を年4回発刊し、HPで公表。（平成22年8月には英語版ニュースレターを発刊）

(2) 運輸安全委員会年報の発刊（平成21年10月から）

運輸安全委員会の活動全般を紹介するため、航空、鉄道及び船舶の事故等の調査状況及び国際的な取り組みなどを掲載した年報を発刊。

(3) 記者レクへの委員の参加（平成21年10月決定）

報告書公表の際に行う記者レクについて、従前、原則調査官のみで対応していたが、国民の関心事項を把握し、調査情報をより充実して伝えるため、当該レクに委員も参加。

(4) 事故調査の進捗状況に関する情報提供の充実（平成21年12月決定）

社会的関心が高い重大事故等について、調査の進捗状況、調査の過程で判明した事実情報等についてプレス説明を行うとともに委員会HPで公表。

<これまでの実施例>

- ・コンテナ船 CARINA STAR 護衛艦くらま衝突（H22. 1. 27 進捗状況公表/H21. 10. 27 発生）
- ・フェリーありあけ船体傾斜（H21. 12. 15、H22. 3. 24 進捗状況公表/H21. 11. 13 発生）
- ・カッター転覆（H22. 11. 24 進捗状況公表/H22. 6. 18 発生）
- ・ANK機ボーイング式737-800型 重大インシデント（H22. 11. 24 進捗状況公表/H22. 10. 26 発生）

(5) 情報開示請求対応の見直し（平成21年12月から）

委員会（部会）議事録の情報開示請求に関し、従前に比較してより詳細の内容をまとめた議事概要を開示。（※なお、委員会等の審議は長時間にわたるため、審議内容をそのまま詳細に記録したいいわゆる「議事録」の作成は行っておらず、「議事概要」のみを作成）

(6) 調査の進捗段階についてのHP上での情報提供（平成22年11月から）

従来、委員会のホームページでは事故等調査情報を一覧で掲載し、その中で「調査中」又は「公表」※という項目を用いて調査の経過を示していたが、これに「報告書案審議中」、「意見照会作業中」という項目を加え、進捗段階をより明確にした。

※「進捗状況(報告)」又は「経過報告」がある場合はその旨も記載

4. 再発防止策の実施

(1) 委員等の倫理・職務従事の制限に関する申し合わせの実施（平成21年9月決定）

問題のある行為や誤解を招くおそれのある行為の再発を防止するため、「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」を行った。

(2) 意見聴取期間の延長（平成22年2月決定）

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）につき、現行事故等調査報告書の案の送付から原則7日後とあるのを原則14日後に延長等。

(3) 委員による意見聴取の実施（平成22年4月決定）

重大事故についての原因関係者からの意見聴取は委員が実施。

5. 分かりやすい報告書の作成

(1) 報告書構成の見直し（平成 21 年春決定）

内容が複雑で大部な報告書については、報告書にその要約を記載し、理解の容易化を図る。【第 4 章 原因 → 第 4 章 結論 第 1 節 分析の要約 第 2 節 原因】

<実施した報告書（以下 2 件のみ）>

- ・【航空】実績なし
- ・【鉄道】湘南モノレール株式会社 江の島線鉄道物損事故（H21. 6. 26 報告書公表）
- ・【船舶】遊漁船第七浩洋丸沈没事故（H21. 12. 18 報告書公表）

(2) (1) の対象明確化（平成 22 年春決定）

上述のとおり運用を変更したが取り組みが進まなかったため、(1) の対象を明確に定め、見直しを促進。

【対象：航空・鉄道→「第 3 章 分析」が 5 頁以上、船舶→東京案件全て】

<実施した報告書（以下 5 件）>

- ・【航空】全日空空輸株式会社所属 JA8969 株式会社ジャルエクスプレス所属 JA8294 重大インシデント（H22. 11. 26 報告書公表）
- ・【鉄道】一畑電車株式会社 北松江線列車脱線事故（H22. 8. 27 報告書公表）
九州旅客鉄道株式会社 大村線鉄道重大インシデント（H22. 10. 29 報告書公表）
- ・【船舶】漁船第十一大栄丸転覆事故（H22. 5. 28 報告書公表）
ばら積貨物船 HANJIN BRISBANE 乗揚事故（H22. 8. 27 報告書公表）

(3) フローチャート等の活用（平成 22 年 4 月決定）

被害者等が報告書を閲覧することにも配慮し、記述をできる限り平坦な表現で具体的にするとともに、事故等の全体像が把握できるようフローチャートを用いて分かりやすく作成。

<参考添付>

- ・漁船第二十二事代丸水産練習船わかしまね衝突（H22. 1. 29 報告書公表/H20. 10. 8 発生）
- ・一畑電車株式会社 北松江線列車脱線事故（H22. 8. 27 報告書公表/H21. 8. 27 発生）

6. 事故調査の進め方の見直し

(1) 審議手続きの見直し（平成 21 年 3 月決定）

航空・鉄道事故等に関しては、報告書案の審議に入る前の段階では、委員会（部会）に対し「現地調査報告」のみしか原則実施されていなかった。そこで、事案の内容に応じ、報告書案の審議前に「調査状況報告」や「スケルトン報告」を審議することとした。

(2) 各種分析手法の導入（平成 22 年 4 月決定）

(1) の審議（調査状況報告、スケルトン報告）において、各種分析手法（例：なぜなぜ分析、M-SHEL 分析、FTA など）を取り入れて実施することとした。

※(1)(2)ともに船舶事故(東京案件)については、運輸安全委員会発足当初より実施済み

<参考添付>

- ・ほたて漁船日光丸沈没事故（スケルトン報告 H21. 1. 8/H20. 4. 5 発生）
- ・遊漁船第七浩洋丸沈没事故（スケルトン報告 H21. 1. 22/H20. 9. 21 発生）
- ・漁船第二十二事代丸水産練習船わかしまね衝突事故（スケルトン報告 H21. 6. 11/H20. 10. 8 発生）
- ・伊賀鉄道株式会社 伊賀線重大インシデント（H22. 3. 1 審議/H21. 5. 1 発生）
- ・長崎電気軌道株式会社 大浦支線重大インシデント（H22. 6. 21 審議/H22. 1. 9 発生）