

---

## 福知山線脱線事故調査報告書の検証について

平成17年4月25日に西日本旅客鉄道株式会社（以下「JR西日本」という。）の福知山線塚口駅～尼崎駅間において列車脱線事故が発生し、107名の方々が亡くなり、500名を超える方々が負傷されました。本件については、当時の航空・鉄道事故調査委員会（以下「事故調」という。）において、事故調査が行われ、平成19年6月28日に福知山線列車脱線事故調査報告書（以下「最終報告書」という。）が公表されました。

福知山線脱線事故調査の過程において、事故調の当時の委員が、JR西日本からの働きかけにより、調査状況の情報とともに報告書案を提供し、さらに、委員会の審議において報告書案の一部修正を求める発言をしたことなどが、平成21年9月に明らかになり、最終報告書に対する国民の信頼が損なわれる事態となりました。

事故調の業務を継承した運輸安全委員会においては、JR西日本からの働きかけや資料の未提出に限らず、他に何らかの働きかけ等によって報告書が影響を受けていなかったか等も含めて報告書の信頼性を検証するため、ご遺族・被害者、有識者等の方に「検証メンバー会合」にご参画いただき、ご指導を得て、鋭意検証作業を行っているところです。（平成22年9月末現在）



検証メンバー会合（第2回）

### 1 情報漏えい等に関する対応

事故調の委員による福知山線脱線事故調査に係る情報漏えい等の問題については、国土交通大臣及び運輸安全委員会より、平成21年9月25日、その概要や再発防止策を発表するとともに、同年10月9日には、運輸安全委員会において最終報告書の信頼性を検証し、その結果を踏まえ必要な措置を講じることを発表しました。

一方、同年9月28日には、国土交通大臣より J R 西日本に対し、鉄道事業法（昭和61年法律第92号）第55条第1項の規定に基づき、実態調査の結果及びこれを踏まえた再発防止策等の改善措置について報告するよう命令がなされています。

この命令を受け、J R 西日本においては、社長直属の社内チームを編成するとともに、3名の社外有識者から構成されるコンプライアンス特別委員会を発足させ、事実関係の調査が進められ、同年10月23日には経過報告が、さらに、同年11月18日には実態調査の結果及び再発防止策等の改善措置についての報告（以下「J R 西日本の最終報告」という。）が、J R 西日本より国土交通大臣になされたところです。

このような経過を踏まえ、運輸安全委員会においては、今回の問題による最終報告書への影響の有無等についての調査を実施し、その結果を早急に公表するとともに、ご遺族・被害者、有識者等の方に検証に参画して頂くこととし、同月20日、国土交通大臣よりその旨を発表しました。なお、次の方々に検証をお願いしています。

#### 福知山線脱線事故調査報告書の検証メンバー

<敬称略>

##### ○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・被害者及びその家族（7名）

- ・浅野 弥三一 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

これを受けて、運輸安全委員会では、J R 西日本の最終報告も踏まえ、事故調の元委員による福知山線脱線事故調査に係る情報漏えい等の行為や、これによる最終報告書への影響の有無等について、当時の段階で確認できたことを調査結果としてとりまとめ、12月1日に「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」として公表しました。

なお、今後、現在進めている検証作業の結果を踏まえ、運輸安全委員会として必要な措置を講じることとしています。

---

## 2 運輸安全委員会による調査結果について

平成21年12月1日、事故調の元委員による情報漏えい等の行為や最終報告書への影響の有無等について、運輸安全委員会がとりまとめた「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」の概要は次のとおりです。

### (1) J R 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

#### ① 山口元委員

##### ○ J R 西日本の最終報告における記述内容（概要）

- ・メールや直接の面会等を通じ、J R 西日本に対する委員会の審議状況の情報提供や最終報告書案等の事前手交等があった。
- ・山崎社長（当時）からの最終報告書案の一部記載について再考してほしいとの意見を聞き、山口元委員は事故調において山崎社長の意図に沿う発言をした。

##### ◎ 運輸安全委員会が本人から聴取した内容

- ・事実関係については基本的にJ R 西日本の最終報告のとおり。
- ・山崎社長は安全対策を積極的に指揮しており、J R 西日本の安全対策の推進のために必要不可欠な存在で、助けたいと思いきょうした行動をとった。

##### ◎ その他確認している事実

- ・山崎社長からの依頼に基づき、委員会で最終報告書案の修正を求める意見を述べた（修正意見は採用されなかった）。
- ・委員会での意見聴取会の公述人選定の際に、J R 西日本側が接触を図っていたとされる永瀬氏について、J R 西日本を擁護しすぎているのではないかと述べていた。また、山崎社長からの依頼に基づく修正意見以外にJ R 西日本及び山崎社長を擁護するような発言は確認されていない。

##### ● 当該行為についての評価

- ・J R 西日本からの求めに応じた情報提供や最終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。
- ・最終報告書案の手交等の行為があったが、これらによってJ R 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J R 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、最終報告書への影響はなかったものと考えられる。

#### ② 佐藤元委員

##### ○ J R 西日本の最終報告における記述内容（概要）

- ・確認したい事項があったため、佐藤元委員にコンタクトをとるようになった。
- ・同じ場所（台湾料理店）で9回会ったが、あまり重要な情報提供はなく、意見聴取会のための事実調査に関する報告書の案（以下「事実調査報告書案」という。）の事前手交

---

があったのみ。（ＪＲ西日本では、これより前にマスコミより入手済み）

◎ 運輸安全委員会が本人から聴取した内容

- ・ 事実関係については基本的にＪＲ西日本の最終報告のとおり。
- ・ 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目的で面会した。
- ・ 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。
- ・ マスコミに説明した後なので問題ないと思い、ＪＲ西日本に事実調査報告書案を手交した。

◎ その他確認している事実

- ・ 委員会での意見聴取会の公述人選定の際に、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ており、また、委員会審議ではＪＲ西日本に対し厳しい発言を行っていた。

● 当該行為についての評価

- ・ 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。
- ・ 意見聴取会の前に質問への返答や事実調査報告書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案として公表される情報であること等から、最終報告書への影響は考えられない。

③ 宮本委員

○ ＪＲ西日本の最終報告における記述内容（概要）

- ・ 大学の研究室を４回訪問したが、ＪＲ西日本側の立場に理解を示すような発言はなく、情報提供はなかった。
- ・ 訪問を受けた際、学生にということで、３,０００円程度の手土産を受け取った。

◎ 運輸安全委員会が本人から聴取した内容

- ・ 事実関係については基本的にＪＲ西日本の最終報告のとおり。
- ・ ＪＲ西日本の安全への取組に疑問があったので話を聞いた。

◎ その他確認している事実

- ・ 委員会審議では山崎社長の依頼に基づく山口元委員の発言に反対するなど、ＪＲ西日本に対し厳しい態度をとっていた。

● 当該行為についての評価

- ・ 手土産を受け取ったのは、誤解を招くおそれのある行為であった。

④ 楠木元委員

○ ＪＲ西日本の最終報告における記述内容（概要）

- ・ ＪＲ西日本の費用負担により、学生時代の友人である垣内取締役と昼食をとったが、

垣内取締役の意図は個人的なものであり、情報の事前入手や報告書の内容変更を期待してのものではなかった（費用はその後、楠木委員から返還されている）。

- ・委員会審議ではJ R西日本に対し非常に厳しい立場を貫いていたようである。

◎ 運輸安全委員会が本人から聴取した内容

- ・事実関係については基本的にJ R西日本の最終報告のとおり。

● 当該行為についての評価

- ・J R西日本の費用負担で昼食をとったのは、誤解を招くおそれのある行為であった。

(2) J R西日本からの資料未提出について

○ 事実関係

- ・事故調からの資料提出命令等に基づくJ R西日本からの提出資料に、一部未提出資料があった（平成8年12月の函館線J R貨物列車脱線事故関係等）。

● 資料未提出による影響

- ・函館線J R貨物列車脱線事故の情報をJ R西日本が把握していることは、別の資料で確認していたこと等から、最終報告書における分析への影響は考えられない。

### 3 福知山線脱線事故調査報告書に関わる検証状況

平成21年12月7日に第1回の検証メンバー会合が開催され、以後平成22年4月19日に第2回、同年9月3日に第3回が開催されました。また、J R西日本及び事故調関係者のヒアリングチームがそれぞれ設置され、関係者ヒアリング等が実施され、鋭意、検証作業が進められています。

現在（平成22年9月末現在）までの検証作業の経過は次のとおりです。

#### 現在までの検証作業経過

No.	会 合 名	開 催 日 時 等
①	検証メンバー会合 (全体会合)	第1回 H21.12.7 (月) 第2回 H22.4.19 (月) 第3回 H22.9.3 (金)
②	関西地区検証メンバー会合 (関西在住者等)	第1回 H22.1.16 (土) 第2回 H22.7.23 (金)
③	委員会側の問題点 ヒアリングメンバー打合せ	第1回 H22.2.3 (水) 第2回 H22.4.12 (月) 第3回 H22.6.21 (月) 第4回 H22.7.23 (金) 第5回 H22.9.1 (水)

④	事故調側関係者ヒアリング	第1回 H22.3.16 (火) (元委員2名) 第2回 H22.3.19 (金) (元調査官) 第3回 H22.3.24 (水) (元委員3名) 第4回 H22.4.8 (木) (委員2名、元調査官) 第5回 H22.9.1 (水) (元委員)
⑤	J R 西日本側の問題点 ヒアリングメンバー打合せ	第1回 H22.2.3 (水) 第2回 H22.4.12 (月) 第3回 H22.5.10 (月) 第4回 H22.6.7 (月) 第5回 H22.7.12 (月) 第6回 H22.8.18 (水)
⑥	J R 西日本側関係者ヒアリング	第1回 H22.3.8 (月) (元社長ほか3名) 第2回 H22.5.12 (水) (元担当部長ほか3名) 第3回 H22.7.12 (月) (元相談役ほか2名)
⑦	上記の他、検証メンバーそれぞれによる 個別検証の実施	第1回検証メンバー会合以降、検証メンバー に關係資料を個別に説明し検証を実施。

#### 4 運輸安全委員会における対応状況

運輸安全委員会では、最終報告書の検証結果を踏まえ必要な措置を講じることとしていますが、事故調査のあり方等に関することについても、速やかに改善できるところは改善し、実施していくこととしており、現在(平成22年9月末現在)まで以下のような措置を講じています。

##### (1) 委員の倫理及び職務従事制限の申し合わせ

今回明らかになったような、委員による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、運輸安全委員会において、平成21年9月24日、「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」を決定し、その徹底を図っております。

具体的には、「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」には、運輸安全委員会の委員は特別職の国家公務員であるため、国家公務員倫理法の適用がないので、国家公務員倫理法に準じた内容を盛り込むとともに、特に利害関係者とは個別の面会を禁止するなどの規定を設けております。また、「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」には、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等は、自ら申し出て調査に携わらないことを基本としますが、これに加え当委員会の会議における発言内容等から判断して、原因関係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においても、会議への参加を停止させることができるよう手続きを明確化しました。

---

## (2) 事故調査の進捗状況に関する情報提供の充実及び原因関係者からの意見聴取期間の延長

J R西日本の最終報告書を踏まえると、J R西日本の役員等による事故調の委員への接触・働きかけ及び委員による情報漏えい行為の主な背景として、J R西日本に事故調の行う事故調査に関する情報が不足していたこと、また、原因関係者からの意見聴取において、原因関係者が意見聴取用の事故調査報告書案を受領してから意見を提出するまでの期間が短かったこと等が関与したものと考えられたため、以下の対応策を講じることとしました。

### ① 事故調査の進捗状況等に関する情報提供の充実

これまで事故調査においては、事故現場などにおいて事故調査官等が取材に応じることがあるほか、一般的には、報告書を公表（事故等が発生してから1年以内に調査を終えることが困難と見込まれる等必要がある場合には事故等調査の経過も公表）する以外に、特段の情報提供を行っていませんでした。

このため、今後、こうした情報提供だけでなく、社会的な関心が高いと思われる重大な事故等については、毎月実施している報告書の公表（記者ブリーフィング）の機会の活用や必要に応じ別途記者会見を行うとともに、運輸安全委員会のホームページを活用するなど、客観的かつ公正・中立な事故調査に支障を来たさない可能な範囲で、事故調査の進捗状況等に関する情報を広く提供していくこととしました。

### ② 原因関係者からの意見聴取に係る期間の見直し等

報告書の議決前に、原因関係者に対し十分に意見を述べる機会を与えるため、意見聴取を行っています。これまで、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）については、航空事故等及び鉄道事故等の場合、出頭を求める文書（報告書の案を添付）を発送してから原則7日後としていましたが、原因関係者がより十分な準備期間をもって意見聴取に臨めるよう、この期間を見直し、出頭期日を原則14日後に延長しました。

また、J R西日本が働きかけや委員等への接触の背景として、委員に対し、直接、J R西日本の意見を伝えたかったということが判明したため、今後は、重大な事故等の原因関係者からの意見聴取は委員が行うこととしました。

## (3) わかりやすい報告書の作成に向けて

報告書の作成にあたっては、被害にあわれた方々や国民の皆様の視点から見てもわかりやすいものとするため、その構成などの見直しを行っています。

今般、重大な事故等の報告書については、第4章を「結論」としたうえで、「分析の要約」及び「原因」の2つの節に分けて記載することを徹底し、航空・鉄道事故等は3章の分析のページが概ね5ページを超えるもの、船舶事故等報告書は東京案件すべてについて、4章に「分析の要約」と「原因」を記載することとしました。また、事故の全体像を把握しやすくするため、できる限り報告書にフローチャートを掲載するなどの工夫を施し、わかりやすい報告書作りに努めています。