

事故調査報告書案漏洩問題に関する見解

J R 西日本福知山線脱線事故

2009 年 10 月 29 日

航空安全推進連絡会議

107名の死者及び多数の重軽傷者が発生した2005年4月25日のJR西日本福知山線脱線事故の事故調査報告書は、2007年6月28日に航空鉄道事故調査委員会（現在の運輸安全委員会）から出されている。しかし、この事故調査報告書を作成している段階の、2006年5月頃から2007年2月1日の意見聴取会前後にかけて、事故調査委員とJR西日本側が接触し、報告書の記載内容の漏洩があり、JR西日本側が報告書の一部修正を働きかけていたことも、2009年9月25日国土交通大臣より発表があり、同年10月2日運輸安全委員会より事件の概要と倫理規定の見直しについて発表された。

運輸安全委員会からの報告は、事件の概略のみで未だ全容が解明されていない。運輸安全委員会とJR西日本は、徹底的な真相の究明と再発の防止策を早急に策定することを強く望むものである。また、国土交通省は両者に対しすべてを明らかにするよう指示し、その報告を国民に開示しなければならない。

報道によれば、JR西日本側は、余裕のないダイヤ設定や安全投資の遅れ、さらには社員への対応など会社の責任が事故調査報告書に記載されるのかどうかに最大の関心があったとされている。また、事故現場に自動列車停止装置（ATS）が設置されていなかった事実との関係では、事故調査の認識を変え、報告内容の変更の必要性を感じていたとされている。

これらの報道は、JR西日本の責任を回避することが目的であったことを示唆しており、行政処分あるいは刑事処分との関係も浮かびあがってくる。

また、事故調査委員らは自らの職責よりも旧知の人間関係を優先したことになり、国民に対する責任感と倫理観の無さには驚くばかりである。

これは、日本の事故調査の信頼性を著しく失墜させる事件であり、国民の安全を軽視した許すことのできないものである。さらに、必要があれば再調査をすることを望むものである。

しかし翻って、現在の日本の事故調査機関がおかれている状況を今回の事例はよく物語っている。以下の2点を指摘したい。

第一に、事故調査と犯罪捜査が渾然一体となっている日本の現状の深刻さについてである。航空事故調査で明らかのように、国際民間航空条約では、事故調査と犯罪捜査は完全に分離されるべきであると定められている。にもかかわらず、1972年航空事故調査委員会設立に伴って警察庁と運輸省（当時）とでかわされた「覚書・細目」は、現在でも警察庁と運輸安全委員会とで有効となっている。この「覚書・細目」は犯罪捜査を事故調査に優先させることと事故調査で明らかになった内容を刑事責任追及のために使用することが記載されている。これは、明らかに条約に反しており、即刻改める必要がある。

今回の JR 西日本の行動も事故調査がそのまま犯罪捜査に直結していることが背景にあることが各方面から指摘されている。JR 西日本は、1996 年に起こった函館本線での脱線事故に関する資料を航空鉄道事故調査委員会に提出していなかった。これは、報道によれば福知山線事故発生当時 ATS 装置の必要性を認識していたことを裏付ける有力な証拠となり警察当局に追及される可能性から逃れるため、意図的に提出しなかったとされている。

第二には、事故調査機関が事故調査を行う際に、メーカーや運航・運行企業に頼らざるをえない技術レベルの問題である。

航空で言えば、1997 年 6 月に発生した志摩半島上空における日本航空 706 便事故調査の際、当該 MD11 型機の製造会社であるダグラス社が事故推定原因なる文書を作成し、航空鉄道事故調査委員会はこの文書に沿って調査し、報告書を作成した事実がほぼ明らかになっている。ダグラス社は事故機の製造会社であり、よって事故関係者である。したがって、706 便事故報告書には MD11 型機の問題には触れられていない。

2009 年 3 月の成田国際空港における MD11 型機の転覆炎上事故も MD11 型機の特性が影響しているとの意見も出ている。日本航空 706 便事故報告書で MD11 型機の問題が取り上げられていたら、成田国際空港での事故は防げたのかもしれない。

私たち航空安全推進連絡会議は、航空事故の撲滅を目指して 43 年間にわたって活動を続けているが、その中心的な活動の一つは日本における事故調査のあり方を正すことにある。その要請の内容は、

- ① 事故調査機関の完全な独立性（人的交流、組織人員の独立を含む）。
- ② 犯罪捜査と事故調査を完全に分離し、「覚書・細目」を見直すこと。
- ③ 事故調査報告書発表後の再調査を必要に応じて積極的に実施すること。

である。

今回の漏えい問題を踏まえ、国民の安全のため、上記 3 点の要請に対応することを強く望むものである。

以上

運輸安全委員会発表

福知山線列車脱線事故調査に係る情報漏えい等について

平成 21 年 10 月 2 日

この度、「福知山線列車脱線事故」（平成 19 年 6 月 28 日事故調査報告書の公表）の事故調査に関連して、本委員会の前身である航空・鉄道事故調査委員会の元委員が情報漏えい等を行っていたことが判明しました。

このような行為は、断じてあってはならないものであり、当委員会の信頼を著しく傷つけられたことに対し、遺憾の意を表明するものであります。

現在、当委員会で行っている審議については、厳正、中立に行っているものでありますが、一日も早く国民の皆様の信頼を回復できるよう、最大限の努力をしております。

1. 情報漏えい等の概要

航空・鉄道事故調査委員会の山口浩一元委員が、「福知山線列車脱線事故」の委員会（委員 10 人で構成）での調査審議中に、当時の JR 西日本山崎正夫社長と面会して調査状況の情報を提供するとともに、審議中の当該報告書案を同社長に渡していたことが明らかになりました。さらに、同社長からの依頼により、委員会において事故調査報告書案の一部修正を求める発言をしたことも本人の口述等から明らかになりました。なお、この発言は、他の委員等の反対で取り入れられず、報告書の当該部分が修正されることはありませんでした。

また、佐藤泰生元委員から JR 西日本の幹部と接触していたことが誤解を招き反省しているとの発言がありました。

2. 再発防止について

このような事態の再発を防止するため、運輸安全委員会において、「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 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 2）を決定したところです。

さらに、委員の秘密保持義務については、法律上の規定はありますが、罰則はないため、この点についても、あわせて検討していくこととしております。

今後、運輸安全委員会の信頼回復と再発防止に向けて、厳正な業務の遂行について、より一層の徹底を図って参ります。

運輸安全委員会委員長
後 藤 昇 弘

(別紙 1)

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 5,000 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 2)

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 4 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るときは、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。