

## 特集 JR 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

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、106名の乗客の方々が亡くなられ、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明らかになり、最終報告書に対する国民の信頼を損なう事態となりました。

事故調の業務を継承した運輸安全委員会においては、明らかとなった事実関係や再発防止策として「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」の決定等を平成21年9月に公表する一方、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最終報告書が影響を受けていなかったか等も含めて最終報告書の信頼性を検証するため、ご遺族・被害者、有識者等の方々に「福知山線列車脱線事故調査報告書に関わる検証メンバー」（以下「検証メンバー」という。）としてご参画いただき、約1年半にわたって検証作業を行っていただきました。

平成23年4月15日に開催された第6回検証メンバー会合において、検証メンバーによる「JR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」と題する、運輸安全委員会の今後のあり方についての提言等が盛り込まれた報告書（以下「検証報告書」という。）が後藤委員長に提出されました。

その後、大島国土交通大臣（当時）にも、検証メンバーから10項目にわたる提言書が手交されました。特集として、検証の過程と検証結果の概要についてご紹介いたします。



大島国土交通大臣（当時）と意見交換する検証メンバー（平成23年4月15日）

## 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JR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、JR西日本においては、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「JR西日本の最終報告」という。）が、JR西日本より国土交通大臣になされました。

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メンバーとしてご参画いただくこととし、同月20日、国土交通大臣よりその旨を発表しました。

検証メンバーは次の方々です。

### 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

運輸安全委員会では、JR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、同年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。

## 2 福知山線脱線事故調査報告書に関わる検証経過

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、以降平成23年4月15日に検証報告書が提出されるまで、6回の検証メンバー会合が開催されました。各会合における議題等は以下のとおりです。

### 第1回検証メンバー会合

日時：平成21年12月7日（月）15：00～17：00

場所：運輸安全委員会委員会室

議題： 検証体制等について  
検証内容と今後の進め方についての意見交換



### 第2回検証メンバー会合

日時：平成22年4月19日（月）14：00～16：00

場所：大阪新阪急ホテル

議題： 関係者ヒアリング概要について  
意見交換



### 第3回検証メンバー会合

日時：平成22年9月3日（金）14：00～16：00

場所：大阪新阪急ホテル

議題： 委員会側ヒアリングメンバーの検証状況  
JR西日本側ヒアリングメンバーの検証状況  
意見交換



### 第4回検証メンバー会合

日時：平成22年12月13日（月）14：00～16：00

場所：大阪第一ホテル

議題： 検証報告書目次(案)について  
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の評価(案)について  
山崎前社長による調査報告書の修正要請が調査報告書に与えた影響の評価(案)について  
事故の再発防止に資する事故調査システムのあり方についての論点整理について



第5回検証メンバー会合

日時：平成23年2月24日（木）14：00～16：00

場所：KKRホテル大阪

議題： 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

意見交換



第6回検証メンバー会合

日時：平成23年4月15日（金）14：00～16：00

場所：運輸安全委員会委員会室

議題： 検証報告書の取りまとめについて

・検証報告書（案）について

・検証報告書の要約版（案）について

運輸安全委員会の今後のあり方についての提言



また、検証メンバー会合以外にも、JR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たほか、合同分科会などの会合が開催されました。検証メンバー会合以外の検証作業の経過は次のとおりです。

検証メンバー会合以外の検証作業経過（開催順）

分科会・会合等	開催日	開催場所
関西在住メンバー等打合せ	平成 22 年 1 月 16 日	大阪市内会議室
	平成 22 年 7 月 23 日	関西大学高槻ミュージックキャンパス
	平成 22 年 12 月 6 日	同上
事故調側の問題点ヒアリングメンバー打合せ（第1回～第8回）	平成 22 年 2 月 3 日	大阪市内会議室
	平成 22 年 4 月 12 日	同上
	平成 22 年 6 月 21 日	関西大学高槻ミュージックキャンパス
	平成 22 年 7 月 23 日	同上
	平成 22 年 9 月 1 日	運輸安全委員会委員会室
	平成 22 年 10 月 25 日	関西大学高槻ミュージックキャンパス
	平成 22 年 11 月 15 日	同上
	平成 22 年 12 月 6 日	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～第12回）	平成 22 年 2 月 3 日	大阪市内会議室
	平成 22 年 4 月 12 日	同上
	平成 22 年 5 月 10 日	関西大学高槻ミュージックキャンパス
	平成 22 年 6 月 7 日	同上
	平成 22 年 7 月 12 日	同上
	平成 22 年 8 月 18 日	大阪市内会議室

	平成 22 年 9 月 15 日 平成 22 年 10 月 3 日 平成 22 年 10 月 23 日 平成 22 年 11 月 14 日 平成 22 年 11 月 29 日 平成 22 年 12 月 5 日	同上 関西大学高槻ミュージックキャンパス 同上 同上 大阪市内会議室 関西大学高槻ミュージックキャンパス
合同分科会（第 1 回～第 9 回）	平成 23 年 1 月 4 日 平成 23 年 1 月 17 日 平成 23 年 2 月 7 日 平成 23 年 2 月 17 日 平成 23 年 2 月 28 日 平成 23 年 3 月 7 日 平成 23 年 3 月 16 日 平成 23 年 3 月 25 日 平成 23 年 4 月 7 日	大阪市内会議室 関西大学高槻ミュージックキャンパス 同上 同上 同上 同上 同上 同上 同上

上記の他、第1回検証メンバー会合以降、検証メンバーそれぞれによる個別検証が実施されています。

### 3 検証報告書の主な記述内容

検証メンバーによって作成された検証報告書は、「はじめに」、「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」、「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」、「別紙資料」及び「付録」で構成されており、主な記述内容は以下のとおりです。

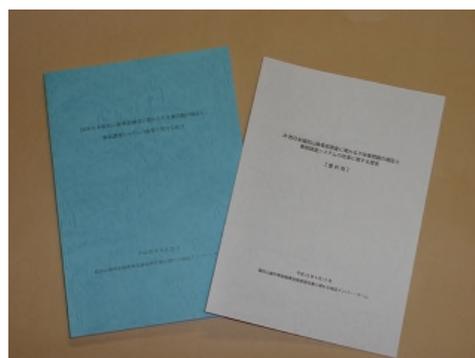


表 題	主な記述内容
はじめに	「検証メンバー・チーム設置の目的と課題」及び「検証作業の方法と内容」で構成され、検証を実施した範囲や作業経過等について記載している。
第1部 JR西日本福知山線事故調査に関わる不祥事問題の検証	<p>JR西日本による事故調委員等への接触・働きかけ</p> <p>JR西日本関係者による情報の入手などを目的とした事故調委員への接触・働きかけや公述人候補者への働きかけ等がどのようなものであったのか、また、なぜそのような行為が行われたのかなど、主にJR西日本側に焦点をあて、JR西日本の最終報告や検証メンバーによる関係者へのヒアリング結果等から事実関係を整理し、記載している。</p> <p>検証の過程で浮かび上がってきた事故調査過程における問題点についても指摘している。</p> <p>事故調委員による情報の漏えい</p>

	<p>事故調委員からどのように情報が漏えいしたのか、漏えいした情報はどのような内容だったのかなど、主に事故調委員側に焦点をあて、検証メンバーによる関係者へのヒアリング結果等から事実関係を整理し、情報漏えいの有無についての検証・評価を記載している。</p> <p>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 JR西日本が、事故調の資料提出要請に対して、提出していない資料があったことについて、JR西日本の最終報告や検証メンバーによる関係者へのヒアリング結果等からその事実関係を整理し、また、未提出資料の内容を検討した上で、最終報告書に影響がなかったとする評価を記載している。</p> <p>山崎社長による再考要請が調査報告書に与えた影響 JR西日本の山崎社長（当時）が、山口委員（当時）に対し、報告書案の記載内容の再考を要請し、委員会の審議において同委員が報告書案の一部修正を求める発言をしたことについて、実際の審議音声や検証メンバーによる関係者へのヒアリング結果等から事実関係を整理し、最終報告書に影響がなかったとする評価を記載している。</p> <p>なお、山口委員の行為は、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ないとして、再発防止策の徹底を運輸安全委員会に強く求めている。</p> <p>運輸安全委員会による「調査結果」の評価 平成21年12月1日、運輸安全委員会が取りまとめた「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」の妥当性等を評価している。</p>
<p>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</p>	<p>第2部の課題と不祥事問題が提起した諸問題 「第2部の課題と方法」として、事故調査のあり方に対する社会の信頼感が揺らいだことから、この機会に事故調査機関（運輸安全委員会）のあり方や事故調査そのもののあり方についても検証の対象とし、より信頼性の高い事故調査システムのあり方を提言することを課題とすることとし、その検討の視点と手順について説明している。</p> <p>また、「事故調および調査報告書に対する不信感の分析」として、検証作業の過程でクローズアップされた点を列記している。</p>

### 事故の再発防止に資する事故調査のあり方

「事故原因のとらえ方」として、ICAO（国際民間航空機関：本編75ページ参照）事故調査マニュアルやJ.リーズンのスイスチーズモデルの理論などをベースに、事故原因のとらえ方について、新しい動向を踏まえた検証メンバーの考え方を記載している。

また、組織事故の視点による分析やヒューマンファクター分析、事故を防ぎ得た条件とサバイバル・ファクターの分析、組織の安全文化の分析などの「事故調査の方法論」について、福知山線列車脱線事故調査に即してICAO事故調査マニュアルや各国の手法等を参考にしながら検討している。さらに、「被害者の視点の重要性」にも触れ、運輸安全委員会の関わり方について検討している。

さらに、それまで論じてきた問題点を再整理し、「事故調査報告書のあり方と構成」として、今後の事故調査報告書のあり方への提言が取りまとめられている。

最後に、「事故調査と刑事捜査の関係」について、検証メンバーの考える「鑑定嘱託のあり方」や「組織責任の問い方」のあるべき姿が述べられている。

### 事故調査システムの改革に関する提言

検証報告書の締めくくりとして、運輸安全委員会がこれまで取り組んできた改革等を踏まえ、「事故調査システム及び運輸安全委員会の改革に関する提案」と題して、以下の11項目にわたって改善・改革事項を提言している。

- (1) 事故調査の透明性の確保
- (2) 被害者への情報提供の充実等
- (3) 被害者対応の充実
- (4) 事故調査関係資料の公開の推進
- (5) 組織問題に踏み込む等事故調査の充実
- (6) 事故調査と刑事捜査との関係
- (7) 事故調査の範囲と組織のあり方
- (8) 委員人事のあり方について
- (9) 委員の守秘義務違反に対する罰則を設けることについて
- (10) 予算・人員の確保と研修等の充実
- (11) 委員会の業務改善体制について

別紙資料	2種類の未提出資料。山口委員の委員会での発言内容に関わる資料。運輸安全委員会事務局が最終報告書の分析と原因・建議・所見・参考事項との関係を視覚的に説明する資料として作成した、「鉄道事故調査報告書の事実を認定した理由（分析）で記述した事項と原因・建議・所見・参考事項との関係」という表などが添付されている。
付録	検証メンバーが実施したJR西日本運転士に対する独自のアンケート調査の質問表と集計結果のほか、検証メンバーからの要望に応じて運輸安全委員会事務局が作成した、最終報告書の概要と同報告書に関する解説が掲載されている。

#### 4 検証メンバーから国土交通大臣への提言書の提出

検証メンバーは、第6回検証メンバー会合終了後、「運輸事故の再発を防止し、より安全な社会を構築するために」との副題が付された運輸安全委員会の今後のあり方について、10項目にまとめた提言書を大畠国土交通大臣（当時）に提出しました。

提言書の内容は以下のとおりです。



大畠国土交通大臣（当時）へ提言書を手交する検証メンバー座長の安部誠治氏（左）

平成23年4月15日

国土交通大臣 大畠章宏 殿

運輸安全委員会の今後のあり方についての提言  
- 運輸事故の再発を防止し、より安全な社会を構築するために -

福知山線列車脱線事故調査報告書に関わる検証メンバー

##### 1. 事故調査の透明性の確保

今回の不祥事の発生と事故調査報告書に対する不信感の背景には、事故調査の過程の透明性の不足や公開・提供される情報の少なさの問題がある。

このため、今後は事故調査の過程において、可能な限り、国民や被害者（被害者及びその家

族又は遺族)さらには原因関係事業者に対して必要な情報の提供・開示を行い、透明性の確保に努めるべきである。これは、再発の防止を目的とする事故調査が、より社会の信頼を得るために必要な要件でもある。

## 2. 被害者への情報提供の充実等

事故調査の最も重要な目的は、事故の再発防止にある。そのため、これまで、作成される事故調査報告書が主たる読者層として想定していたのは、再発防止の主体となる事業者や行政関係者などであったことから、その内容は専門家が分かればよいとする考えさえあった。

しかし、事故には、その当事者である被害者が存在するということを忘れてはならない。事故の被害者である遺族や負傷者等の切実な願いは、事故原因の究明と、二度と事故が起こらないようにしてほしい、というところにある。そうした願いに応えるには、被害者にとっても分かりやすく納得感の得られる事故調査報告書であるべきである。また、被害者にとって、事故調査の過程の情報公開も、併せて切実な願いである。

そこで、運輸安全委員会は、被害者に対して可能な限り調査の進捗状況の説明等を行うとともに、例えば、なぜ事故が起き、なぜ事故が防げなかったのか等その組織の問題まで含めた因果関係を示すフローチャートを入れるなど、事故調査報告書を分かりやすいものに改善する必要がある。また、事故調査にあたっては、被害者ならではの気づき等をより調査に反映させる仕組みを検討する必要がある。

## 3. 事故調査関係資料の公開の推進

再発防止を目的とする事故調査が、より社会から支持され、信頼されるために、また、関係者が事故調査結果を再発防止のために十全に活用していくために、調査過程における透明性の確保や情報提供に加えて、事故調査が完了した時点での情報公開も進めていく必要がある。すなわち、事故調査が完了し、事故調査報告書の公表が終わった段階で、口述記録や個人情報、原因関係事業者の企業ノウハウや秘匿が必要な技術・運航管理情報などを除いて、その調査に関して収集され、事故調査報告書の作成に使用された資料が、求めに応じて公開されるべきである。

## 4. 組織問題に踏み込む等事故調査の充実

事故調査の目的は、事故の再発防止にある。それを真に達成するには、直接的な、ないし工学的な原因を究明するだけでなく、事故の背景にある原因関係事業者の組織や安全文化のあり方等にもより一層踏み込んだ調査を行う必要があり、事故調査のさらなる充実が求められる。

また、事故原因の十全かつ迅速な究明のためには、事故に関わる経営上及び技術上の諸情報をもっとも持っているのは原因関係企業であることから、その有する専門的知見等をより調査に活かせる仕組みの構築を検討する必要がある。

さらに、当該事故の原因に直接かかわりのないものであっても、リスクアセスメントの観点から、改善すべきリスク要因と考えられる事項については調査対象に加え、事故防止への取り組みをより充実させることを望みたい。

## 5．事故調査と刑事捜査との関係

我が国では、被害を伴う運輸事故が発生した場合、運輸安全委員会が事故調査を行うとともに、警察・検察が刑事捜査を行う。両者の究極の目標は、それぞれの活動を通じて、より安全な社会を実現していくことにあるといえるが、前者は事故の再発防止を、また、後者は刑事責任の追及を目的としており、掲げられた目的は異なっている。

両者は協力し合って安全な社会の実現のために尽力していかねばならないが、それぞれの固有の目的を達成するために、相互の活動が独立して行われる必要がある。特に事故調査は、再発防止のために事故の構造的な問題点を洗い出さなければならないために、原因関係者から事実によくした口述を得る必要がある。そのためには、事故調査が責任追及から独立しており、捜査とは目的を異にしていることを明確にしておくことが重要な要件になる。このため、現行の鑑定嘱託のあり方の見直しを検討し、事故調査と捜査がそれぞれの目的を十分に発揮できるよう、適切な相互関係を再構築していく必要がある。

## 6．事故調査の範囲と組織のあり方

現在の運輸安全委員会は、航空・鉄道・船舶の事故を調査対象としているが、消費者生活関連事故全般を対象にした組織に拡大すべきとの議論や、独立性・中立性の確保の観点から運輸安全委員会は国土交通省ではなく、内閣府等に設置すべきとの議論がある。

また、被害者等からの調査・再調査の申し立てを受け、調査機関に再調査等を勧告する評価・チェック機関を設置すべきとの議論もある。

しかし、システムが複雑かつ巨大で、組織事故としての様相を帯びる場合が多い運輸事故と他の消費者関連事故では、事故原因の複雑性や被害の現れ方などの点で大きく事情が異なり、また、特に航空や船舶事故調査では、国際機関や外国政府の事故調査機関との連携が必要になってくる場合が少なくない。さらに、国家行政組織法第3条の機関として、高い中立性・独立性を有する運輸安全委員会と当面構想されている消費者事故等の調査機関との間では性格の違いも大きい。

消費者生活関連事故についての事故調査機関等が新設され、消費者事故調査の体制が整えられることは、安全な社会の実現という点で喫緊の課題であることは言うまでもない。しかし、運輸安全委員会は目下改革のさなかにある一方で、他の消費者事故の調査機関はこれから形を整えていく段階にあり、両者がいきなり合体して調査体制を一体化するには課題が多すぎる観がある。

したがって、当面は、運輸安全委員会は運輸事故調査活動をさらに充実させ、一方で、他の消費者関連事故分野では然るべき政府機関が別の調査体制を整備して、まずはそれを軌道に乗せることが適当であると考え。その上で、将来、これら両組織それぞれの調査活動が成熟をみた段階で、両組織・両制度の統合の是非を含め、我が国における事故調査機関のあり方が再検討されるべきである。

## 7．委員人事のあり方について

今回の不祥事は国鉄出身の委員により引き起こされたものである。しかし、事故調査のため

には委員は的確な専門性を有することが求められること、また、今回、国鉄出身ではあっても公正な立場を貫いた委員も存在したことなどを考慮すると、今後委員の人選にあたっては、関係業界出身者ということのみで委員候補から除外すべきではない。

一方、委員は専門的な技術調査のみならず、運輸安全委員会の運営にも責任を持つ立場にある。このため、特定分野の専門性のみではなく、事故の組織要因への理解など新しい事故調査のあり方についての見識や被害者・遺族の心情の理解の有無も考慮の上、委員を選任する必要がある。

#### 8. 委員の守秘義務違反に対する罰則を設けることについて

今回の不祥事問題の発生に関わって、守秘義務違反を行った委員に対して罰則を設けるべきとの議論がある。しかし、罰則を設けることは、開かれた事故調査を目指す上でも、また、1.～3.において述べたような情報公開の推進にも悪影響を与えるおそれがあり、適切ではない。

#### 9. 予算・人員の確保と研修等の充実

社会に信頼され、国民の支持を得た事故調査機関となるためには、何よりも調査能力を向上させ、公表される事故調査報告書を質の高いものにして、再発防止に役立つものにしていく必要がある。そのためには、必要な予算の確保や、適切に業務を行うための優れた人員の確保が求められる。また、専門委員制度を充実し、多様な英知を活かすとともに、調査官等の調査能力の向上のために、研修等の充実が図られる必要がある。

#### 10. 委員会の業務改善体制について

運輸安全委員会では、今回の不祥事問題の発生を教訓に、現在、必要な業務の見直しを進めているが、運輸安全委員会が優れた能力を発揮し、社会的な信頼性を高め、真に必要とされる事故調査を実現していくためには、今後とも必要な見直しを積極的に進めるべきである。このため、外部の有識者を入れて組織と業務の改善を具体化する会合を設けて、本提言その他必要な事項の改革に取り組むべきである。

## 5 運輸安全委員会における対応状況

運輸安全委員会（事故調を含む）では、福知山線脱線事故の発生後より、運輸安全委員会の発足時を経て、本検証作業の過程を含め、以下のような対応をしてきました。

### (1) 事故調の調査対象の拡充【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

「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)

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行うこととした。

<これまでの開催例>

・遊漁船第七浩洋丸沈没事故(平成21年12月18日開催/同日報告書公表)

・漁船第十一大栄丸転覆事故(平成22年5月28日開催/同日報告書公表)

上記の他、漁船日光丸沈没事故(平成21年6月26日報告書公表)、東海旅客鉄道(株)東海道線人身傷害事故(平成22年7月30日報告書公表)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。また、コンテナ船KUO CHANG 作業員死亡事故(平成23年4月22日公表)についてもご遺族に説明会開催を申し入れたが、調査の途中段階において事故調査の状況について説明を行っていたことから、ご遺族からの要望がなく、実施しなかった。

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することとした。

<これまでの実施例>

・コンテナ船KUO CHANG 作業員死亡事故(平成21年3月20日発生)のご遺族に説明(平成22年10月15日実施)

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。

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とした。

### (3) 情報提供の充実

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した「運輸安全委員会ニュースレター」を年4回発刊し、ホームページで公表することとした。(平成22年8月には英語版ニュースレターを発刊)

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、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することとした。

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は、従来、原則として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、当該レクへの委員の参加を決定した。

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ホームページで公表することとした。

<これまでの実施例>

- ・コンテナ船CARINA STAR 護衛艦くらま衝突事故（平成22年1月27日進捗状況公表 / 平成21年10月27日発生）
- ・フェリーありあけ船体傾斜事故（平成21年12月15日、平成22年3月24日進捗状況公表 / 平成21年11月13日発生）
- ・カッター転覆事故（平成22年11月24日進捗状況公表 / 平成22年6月18日発生）
- ・エア・ニッポン(株)機ボーイング式737-800型 重大インシデント（平成22年11月24日進捗状況公表 / 平成22年10月26日発生）

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することとした。（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）

調査の進捗段階についてのホームページ上での情報提供（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

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。

意見聴取期間の延長（平成22年2月決定）

航空、鉄道事故等調査における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、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日後に延長した。

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することとした。

#### (5) 分かりやすい報告書の作成

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、「第4章 原因」を「第4章 結論」として第1節

に「分析の要約」、第2節に「原因」を記載し、より理解しやすいよう構成を見直した。

<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) 江の島線鉄道物損事故（平成21年6月26日報告書公表）
- ・【船舶】遊漁船第七浩洋丸沈没事故（平成21年12月18日報告書公表）

の対象明確化（平成22年春決定）

更に実施例を増やすため、上記 の対象を明確に定めることとした。

【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】全日本空輸(株)所属JA8969 (株)ジャルエクスプレス所属JA8294 重大インシデント（平成22年11月26日報告書公表）

- ・【鉄道】一畑電車(株) 北松江線列車脱線事故（平成22年8月27日報告書公表）
- 九州旅客鉄道(株) 大村線鉄道重大インシデント（平成22年10月29日報告書公表）

- ・【船舶】漁船第十一栄丸転覆事故（平成22年5月28日報告書公表）
- ばら積貨物船HANJIN BRISBANE乗揚事故（平成22年8月27日報告書公表）

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易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等を活用することとした。

<これまでの実施例>

- ・漁船第二十二事代丸<sup>ことしるまる</sup>水産練習船わかしまね衝突事故（平成22年1月29日報告書公表 / 平成20年10月8日発生）
- ・一畑電車(株) 北松江線列車脱線事故（平成22年8月27日報告書公表 / 平成21年8月27日発生）

## (6) 事故調査の進め方の見直し

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」のみしか原則として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。

各種分析手法の導入（平成22年4月決定）

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。

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

<これまでの実施例>

- ・漁船日光丸沈没事故（スケルトン報告平成21年1月8日 / 平成20年4月5日発生）
- ・遊漁船第七浩洋丸沈没事故（スケルトン報告平成21年1月22日 / 平成20年9月21日発生）
- ・漁船第二十二事代丸水産練習船わかしまね衝突事故（スケルトン報告平成21年6月11日 / 平成20年10月8日発生）

- ・伊賀鉄道(株) 伊賀線鉄道重大インシデント(平成22年3月1日審議/平成21年5月1日発生)
- ・長崎電気軌道(株) 大浦支線鉄道重大インシデント(平成22年6月21日審議/平成22年1月9日発生)

## 6 検証結果を踏まえた今後の運輸安全委員会の取り組みについて

運輸安全委員会では、本検証による提言などの結果を踏まえて改革に努めるとともに、その改革が適切なものとなっているかについて有識者からの指導を受けながら、必要な措置を講じてまいります。

福知山線脱線事故調査報告書に関わる検証の過程と結果、及び検証メンバー会合議事録は、運輸安全委員会ホームページで公表しております。

URL: <http://www.mlit.go.jp/jtsb/fukuchiyama/fukuchiyama.html>

The screenshot shows the official website of the Japan Transport Safety Board (JTSB). The header includes the JTSB logo and name in Japanese and English, along with icons for an airplane, a train, and a ship, and the Japanese Ministry of Land, Infrastructure, and Transport (MLIT) logo. The main content area is titled "福知山線脱線事故調査報告書の検証等について" (Regarding the Verification of the Investigation Report on the Fukuchiyama Line Derailment Accident). It lists two main items: "1. 福知山線脱線事故調査に係る情報漏えい等について" (Regarding information leaks related to the investigation) and "2. 本件についての大臣等会見要旨" (Summary of the meeting with Ministers regarding this case). Under item 1, it lists a meeting on October 2, 2019. Under item 2, it lists several meetings with Ministers and the Deputy Prime Minister between November 2 and December 4, 2019. A sidebar on the left contains navigation links for "事故情報" (Accident Information) and "運輸安全委員会について" (About the Japan Transport Safety Board).