

平成 17 年 4 月 25 日、弊社は、福知山線塚口・尼崎駅間において、106 名ものお客様の尊いお命を奪い、500 名を超えるお客様にお怪我を負わせてしまうという、極めて重大な事故を惹き起こしてしまいました。ここに改めまして、お亡くなりになられた方々のご冥福をお祈り申しあげますとともに、ご遺族の皆様、お怪我をされた方々とそのご家族の皆様に対し、心から深くお詫び申しあげます。

このたび、福知山線列車事故に関する航空・鉄道事故調査委員会における調査の過程で、弊社役員等が同委員会の委員の方々に対する情報漏えい等の働きかけや資料の提出不備、意見聴取会における公述人の依頼等を行っていたという事実が次々と判明いたしました。

今回の問題は社内にコンプライアンスを徹底すべき役員による違反行為であり、社会的責任を有する企業としてあるまじき、信頼を裏切る行為であります。また、ご遺族の皆様、お怪我をされた方々とそのご家族の皆様のご心情を深く傷つけてしまいました。

改めまして、ご遺族の皆様、お怪我をされた方々とそのご家族の皆様、国土交通省、運輸安全委員会、関係する全ての方々に対し、心からお詫び申しあげます。

弊社といたしましては、この問題に正面から向き合い、二度とこのような行為を起こさぬよう企業風土を抜本的に変革するため、社長直属の社内チームを編成し、事実関係の調査を行うとともに、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設置し、客観的な立場から事実関係の調査を進めてまいりました。今後は調査結果を踏まえ、役員が率先して再発防止に全力で取り組み、世の中と誠実に向き合い、安全最優先をさらに徹底し、技術重視、現場重視に基づく経営を目指してまいります。

こうした決意のもと、調査結果及び再発防止等の改善措置を取りまとめましたので、ご報告申しあげます。

I. 調査方法

1. 体制

- ・ 9月28日の国土交通大臣からの命令を受け、社長自ら先頭に立ち、徹底的に調査を行うべく、30日に社長直属の社内チーム（チーム長以下20名（当初16名から追加））を編成するとともに、10月2日に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（以下、特別委員会と略す）を発足し、事実関係の調査を進めてきました。

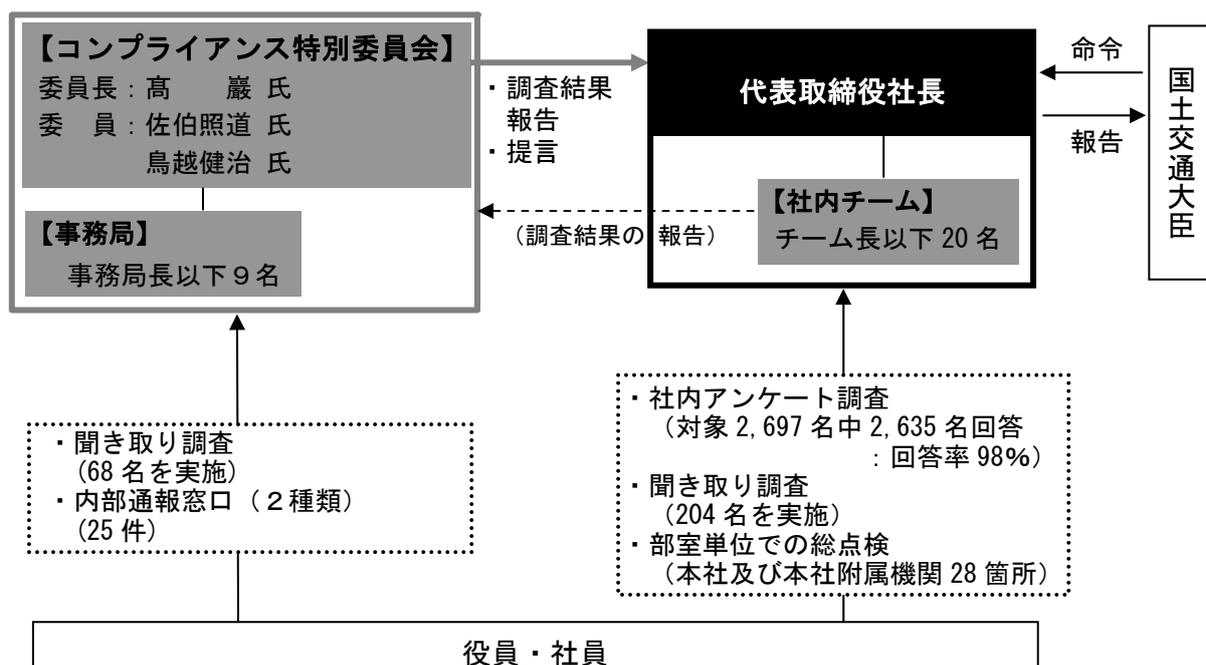
「コンプライアンス特別委員会」

（目的）客観的かつ独立した立場で今回の問題に関わる事実関係を調査し、再発防止などを含め、広くコンプライアンスについて提言を得る。

（委員）高 巖 氏（委員長：麗澤大学経済学部長・教授）
佐伯 照道 氏（北浜法律事務所・外国法共同事業弁護士）
鳥越 健治 氏（関西大学大学院法務研究科教授）

（事務局）監査部倫理相談室（事務局長以下9名）

【体制及び調査手段】



2. 調査の状況

- ・ 社内チームと特別委員会により、厳正な情報管理を行った上で、社内アンケート調査、聞き取り調査、部室単位での総点検、内部通報窓口の設置の4つの手段で調査を進めてきました。

(1) 社内チームによる調査の状況

① 社内アンケート調査

（対象）福知山線列車事故発生時点から「鉄道事故調査報告書」公表までの間、本社に在籍した社員等2,697名

(調査方法) 「(1)弊社役員が航空・鉄道事故調査委員会(以下、事故調と略す)委員から「事実調査に関する報告書の案(意見聴取会用)」(平成18年12月20日公表)「鉄道事故調査報告書」(平成19年6月28日公表)をそれぞれ公表日前に非公式に情報入手していたという事実」「(2)弊社役員が事故調委員に対し、記述の再考を依頼していたという事実」「(3)2つの事象以外に事故調の調査・報告に関して、平成19年6月末日までに、弊社の役員及び社員による、事故調委員、同事務局職員、その他外部関係者に対する不適切な働きかけの有無」の3項目について、「事実の認知」「知っていた場合はその行為に関する問題意識」「その行為への関与の有無」を記名式で確認。(アンケート項目は別紙①)

(期間) 10月5日から11月17日まで

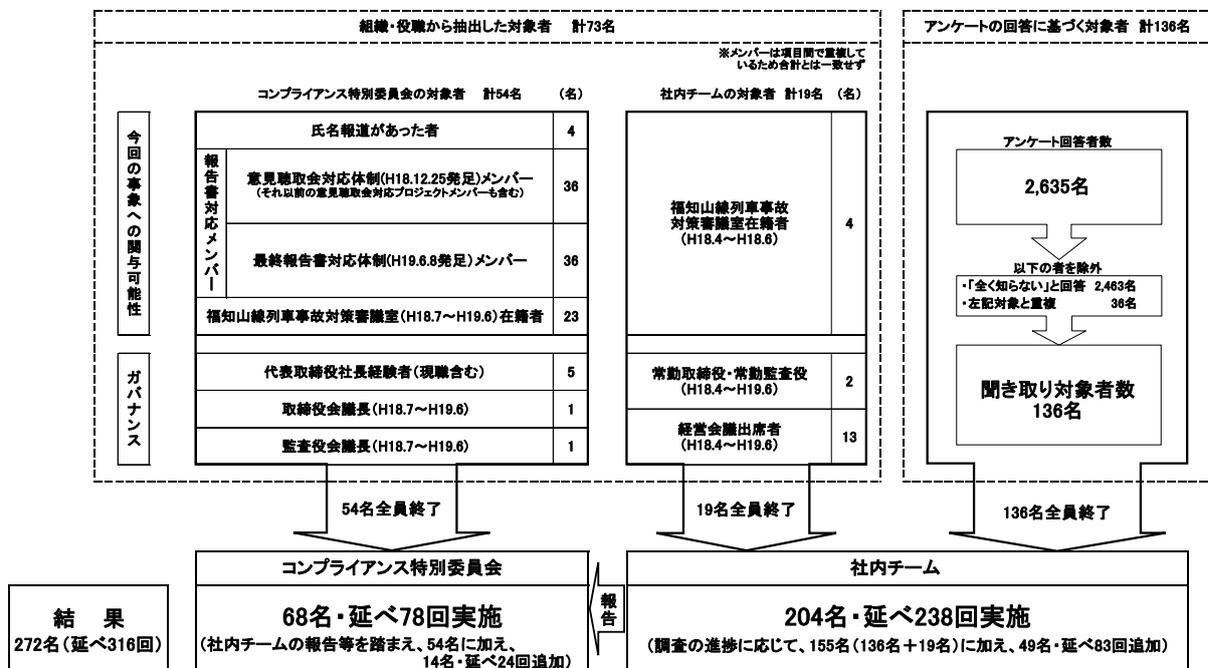
→2,635名が回答、回答率は98%。

②聞き取り調査

(対象) 「今回の事象への関与可能性」「ガバナンス」を考慮し、組織・役職から抽出した者、社内アンケート調査においていずれかの項目で「知っていた」「何となく、気づいていた」と回答した者について、下表の分類に基づき特別委員会と分担、155名を対象に開始。

→155名全員が終了し、さらに必要に応じて49名の聞き取り調査を実施し、計204名に延べ238回実施。調査結果は全て特別委員会に報告。

聞き取り調査の分担及び結果



③部室単位での総点検

(対象) 本社及び本社附属機関 28 箇所

(調査方法) 部室で保管する平成17年4月25日から平成19年6月末日までの間の会議資料や立案書類等を確認。

(期 間) 平成 21 年 10 月 5 日から 10 月 8 日まで

→調査結果は全て特別委員会に報告。

(2) コンプライアンス特別委員会による調査の状況

①聞き取り調査

(対 象) 上表の分類に基づき重要性が高い関係者 54 名を対象に開始。

(調査方法) 委員及び弁護士による面談を実施。(弊社社員は同席しない。)

→当初予定していた54名については10月14日で1回目の調査を終了、その後、追加で14名の聞き取り調査を実施し、計68名に延べ78回実施。

②内部通報窓口の設置

(対 象) 弊社及びグループ会社 73 社の社員等

(調査方法) 10 月 2 日から既設の内部通報窓口 (倫理相談室) への通報を呼びかけるとともに、弊社幹部が関与した問題であることを鑑み、10 月 6 日には特別委員会直通の窓口を追加。

→本件に関する通報件数は 25 件 (2 窓口の合計)。既設の内部通報窓口に入った情報も全て特別委員会に報告。

II. 実態調査の結果

1. 判明した事実

- ・ 11 月 15 日付で、特別委員会から最終報告書 (別冊) が提出されました。同報告書及び社内チームの調査から明らかになった事実関係の概要は以下のとおりです。

(1) 事故調委員への情報漏えい等の働きかけ

①山崎正夫ー前田昌裕ー山口浩一委員ルートによる接触等

- ・ 代表取締役社長 (当時) の山崎正夫が、平成 18 年 4 月から 5 月の連休に山口委員に自ら電話を入れたことから始まり、平成 19 年 6 月 28 日の「鉄道事故調査報告書」公表時まで両者のやり取りが続きました。この間は、山口委員と個人的に懇意な関係にあった安全推進部担当部長 (当時) の前田昌裕が、山崎と山口委員の間に入ってメールのやりとりを行い、その情報を山崎に伝えていました。
- ・ 当初は、福知山線列車事故対策審議室担当室長 (当時) の生駒隆生が山口委員とコンタクトを持っていましたが、情報が他に流れる事を心配した前田の申し出により平成 18 年 5 月 9 日以降、山口委員から前田に、また時として前田・生駒両名にメールが届くようになりました。山口委員からは、事故調の審議状況 (会議の開催時期、概要、今後の見通し等) が具体的に伝えられるとともに、弊社に対するアドバイスともとれるメールが届きました。
- ・ あわせて、山崎と山口委員は、平成 18 年 9 月 22 日より平成 19 年 6 月 17 日までに社団法人日本鉄道運転協会等で計 6 回 (平成 18 年 9 月 22 日、12 月 9 日、平成 19 年 2 月 2 日、4 月 23 日、6 月 8 日、6 月 17 日) 会い、そこで事故調の審議状況

等についての意見交換や原稿のコピーの受領を行いました。なお「鉄道事故調査報告書」公表後の平成 19 年 10 月 19 日にも山崎と山口元委員は会食し、山崎が佃煮と 500 系新幹線の鉄道模型を手渡しました。

- ・山崎は前田を介し、山口委員より平成 18 年 12 月 18 日に「事実調査に関する報告書の案（意見聴取会用）」（平成 18 年 12 月 20 日公表）を受け取りました。なお、正式公表前の 12 月 15 日にマスコミより入手した資料が社内に既に存在していました。
- ・平成 19 年 5 月 22 日には「鉄道事故調査報告書（案）」（平成 19 年 5 月 24 日正式受領）の 3 章の最後の 10 ページを前田が山口委員から郵送で受け取りました。
- ・弊社が意見書を提出した翌日の平成 19 年 6 月 1 日、山崎の指示に基づき、前田が山口委員に対して同意見書を送付しました。平成 19 年 6 月 8 日には、山崎が山口委員と直接会い、「鉄道事故調査報告書（案）」の「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」との記載中、「優先的に」という字句は再考してほしいとの意見を述べました。
- ・「鉄道事故調査報告書」（平成 19 年 6 月 28 日公表）については、山崎が山口委員より平成 19 年 6 月 17 日に、3 章の一部と 4 章以降の原稿のコピーを入手し、当時の秘書を通じ、代表取締役副社長（当時）の丸尾和明にコピーを届けるとともに、福知山線列車事故対策審議室長（当時）の土屋隆一郎、安全推進部長（当時）の西川直輝らにファックスしました。また、平成 19 年 6 月 25 日には山口委員より前田を介して「鉄道事故調査報告書」のコピーを受け取りました。
- ・なお山口委員からの情報は、必要に応じて福知山線列車事故対策審議室（以下、審議室と略す）のメンバーの一部にも伝えられ、丸尾も係るルートが存在を認識していました。

②土屋隆一郎－鈴木喜也－佐藤泰生委員ルートによる接触等

- ・土屋から、情報を取得できる可能性があれば事故調委員に接触を試みるように指示された結果、技術部マネジャー（当時）の鈴木喜也が、かねてから付き合いがあった佐藤委員と共通の知人を通じてコンタクトをとるようになりました。知人が同席し同じ台湾料理店で平成 18 年 9 月 14 日より平成 19 年 6 月 22 日までに 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）会いました。その中では、福知山線列車事故対策審議室担当室長（当時）の望月康孝らが作成したメモに基づき、意見聴取会のスケジュール、いわゆる日勤教育に関する議論の有無、ダイヤに関する議論の有無、ATS に関する議論の有無など 10 項目程度の内容を確認しようとしたほか、福知山線列車事故に関するいわゆる日勤教育や安全に対する考え方、ご被害者への対応などについて佐藤委員から質問を受けていました。なお、鈴木と

佐藤元委員は「鉄道事故調査報告書」公表後の平成19年12月9日にも大阪市内の飲食店で会っています。

- ・鈴木は佐藤委員から「事実調査に関する報告書の案（意見聴取会用）」を平成18年12月20日公表前の同月18日に受け取りました。

③宮本昌幸委員への接触

- ・土屋の発言を受け、望月は、宮本委員の国鉄時代の同期の仲介により、意見聴取会（平成19年2月1日）開催前の平成19年1月29日、車両部担当部長の松岡俊宏とともに宮本委員の明星大学の研究室を訪ね、「事実調査に関する報告書の案（意見聴取会用）」の1章、2章の内容については不本意だといった話をしましたが、宮本委員は会社側の立場に理解を示すような発言はしませんでした。その後、3月2日、4月20日、6月1日の3回、望月が一人で宮本委員を訪問しましたが、宮本委員からは情報を入手できませんでした。

④楠木行雄委員への接触

- ・取締役（当時）の垣内剛が、平成18年12月20日に「事実調査に関する報告書の案（意見聴取会用）」が公表された後の同月27日、年末挨拶回りの際、学生時代の友人であった楠木委員に声をかけ、2人で昼食をとりました。その中で垣内は、当時担当していたご被害者への対応等について会話するとともに、事故原因を会社として調べても構わないかという法制度上の疑問からの問いかけを行いました。これは事故調内の情報を入手しようとしたものではありませんでした。なお、昼食費用は弊社の負担でしたが、その後、楠木委員から弊社に返還されました。

⑤その他

- ・審議室において、事故調査に関して、各務正人事務局長、宮崎英治事務局総務課長、中桐宏樹首席鉄道事故調査官、押立貴志次席鉄道事故調査官、横井透次席鉄道事故調査官の5名の事故調スタッフとの間で直接の接触がありましたが、常に厳格な姿勢で臨まれており、これらの接触で事故調事務局から情報が漏えいされることはありませんでした。なお平成18年11月15日頃、望月が宮崎課長に面会しようとしたのですが、宮崎課長は、望月が審議室の担当者であることがわかると、直ちに席を立たれました。

(2)公述人への働きかけ

- ・平成19年2月1日の意見聴取会に先立ち、山崎と丸尾を中心に、井口雅一氏（東京大学名誉教授）、永瀬和彦氏（金沢工業大学機械工学科教授）、伊多波美智夫氏（国鉄OB）、小野純朗氏（日本鉄道運転協会会長）の4人に、公述人として意見を述べてもらうように働きかけを行いました。その中で平成18年12月16日には、山崎の指示により、望月が、12月15日にマスコミより入手した「事実調査に関する報告書の案（意見聴取会用）」を候補者に送付しました。

①永瀬氏への要請

- ・平成18年12月11日に弊社本社で会議の合間に丸尾から要請しましたが、永瀬氏からは事故調の判断の方向性について大きな問題があると認識していたことから意見

聴取会には出席するつもりでいる旨の発言がありました。このやり取りの際、丸尾は公述意見の内容に関する要請はしませんでした。その後、同月27日に、丸尾らが面談しました。

- ・永瀬氏は特別委員会に対し、平成19年1月頃、参考程度で、意見聴取会に提出する素案を弊社側に見せた時のことについて、「審議室担当者から『運転曲線に手書きで追記した資料の提出は控えてもらいたい』との要請を受けた」と話していますが、望月によると、そのような要請を行っていないとのこと。この件について、弊社としては特別委員会の以下の見解を受け止めています。

「審議室担当者としては、『当該資料が意見聴取会に提出されれば、ご被害者に対しては資料開示に応じていないにも拘わらず、公述人に対しては資料を提供したことが明らかとなり、批判を招くかもしれない』という程度の発想で上記要請を行った可能性も否定できないので、審議室より、永瀬氏に対して資料提出を止めるよう要請した事実自体はあったと考えるのが自然である」

- ・また永瀬氏は特別委員会に対し、『鉄道業界全体のためにも、本件事故においては列車運行計画に無理がなかったことを証明する必要がある、そのためには当該運転曲線資料は不可欠である』として、そのまま提出し、公述人としての意見を表明した」と話しています。なお、弊社から公述人として意見を述べたことに対する謝礼の支払いはしていません。

②伊多波氏への要請

- ・平成18年12月27日、山崎、望月、安全推進部担当部長の石浜順吉が弊社東京本部にて「鉄道事故に関する歴史的見地から意見を述べてもらいたい」旨の要請を行い、伊多波氏は申込みを概ね承諾しました。その後、望月が伊多波氏の意向を確認した上で、伊多波氏自ら作成した意見聴取会用の手書き原稿をそのままワープロで打ち直したり、申込手続を代行しました。平成19年1月10日には望月、石浜から弊社が予定していた公述の内容を説明し、意見を伺った後、弊社の負担で昼食をとりました。
- ・伊多波氏は公述人に選定されませんでした。意見聴取会終了後の平成19年3月26日、公述書の執筆等に対する弊社からの謝礼として、望月から直接10万円を手渡しました。

③小野氏への要請

- ・平成18年12月27日、丸尾と望月が弊社東京本部にて弊社の安全性向上への取り組み等を説明した上で「専門的見地から意見を述べて欲しい」旨の要請を行いました。その後、小野氏は公述書の原稿を作成し、望月も原稿を確認するなどしましたが、事故調からの参考人の推薦依頼に対し、日本鉄道運転協会が別の人物を推薦したため、公述人の申込みがなされませんでした。
- ・意見聴取会終了後の平成19年3月10日、公述書の執筆等に対する弊社からの謝礼として、山崎が直接10万円を手渡しました。

④井口氏への要請

- ・平成18年12月27日、山崎と望月が会食し意見の公述を要請しました。井口氏からは鉄道経営のあり方の視点から意見を述べたいとの話があり、直接の返答はありませんでした。井口氏は事故調が委任した参考人として意見を述べましたが、弊社との間で内容等に関する特段のやり取りはなく、弊社から意見を述べたことに対する謝礼の支払いもしていません。

(3)一連の資料提出の不備

- ・事故調等に対する一連の資料提出の不備については、調査を進めてきましたが、特別委員会からも「安全推進部などの担当者が作為的に資料を提出しなかったのではないか」という疑念は、完全には払拭されない」との指摘を受けています。今回、完全に原因究明ができなかった事実を深く反省し、今後資料の管理等を徹底し、再発防止に努めていきます。

①平成8年12月25日付鉄道本部内打合せ資料9枚のうち2枚の付属資料が抜けていた件（別紙③参照）

- ・平成17年11月18日、事故調からの「ATS設置基準」に関する資料の物件提出命令を受け、11月22日に審議室は、各主管部に対し、ATS設置基準に関わる資料を審議室に提出するよう指示しました。これを受け、同年11月25日、施設部の担当者は部内に保存されていたATS関連資料（25枚）を審議室に提出しました。
- ・審議室の担当者は、施設部から提出された資料（25枚）を整理する際、中にあった平成8年12月25日付鉄道本部内打合せ資料9枚を「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）に分類しました。但し、9枚の資料は「ATS設置基準」に該当しないため、平成17年11月28日、上記命令に基づき事故調に資料を提出する際にはそれらを提出しませんでした。
- ・その後、12月7日、事故調より、「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、12月12日、審議室の担当者は「JR京都・神戸線へのATS-P形早期整備について」（7枚）を含む資料を事故調に提出しました。
- ・一方、神戸地方検察庁（以下、検察と略す）が平成20年10月7日に家宅捜索に入った際、運輸部キャビネットより、同じ鉄道本部内打合せ資料9枚が押収されたことから、事故調へ提出した際には付属資料2枚が抜けていたことが判明しました。
- ・抜けていた付属資料2枚は、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資料であり、ATS-Pの機能があれば防げた事例として平成8年12月4日に発生した函館線脱線事故が注書きとして一行記載されていました。
- ・なお、「JR京都・神戸線へのATS-P形早期整備について」には7頁までの頁番号、「ATS-P形とATS-SW形の機能比較（付属資料）」には8頁、9頁（止）という頁番号が付されており、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したが、担当者は7枚だけを提出していました。

②平成9年1月14日付第118回安全対策委員会資料のうち函館線脱線事故に関する資料が抜けていた件（別紙④参照）

- ・平成18年3月22日、事故調から安全対策委員会等の会議資料の提出依頼があり、平成18年4月26日、審議室より事故調へ平成9年1月14日付第118回安全対策委員会資料（以下、「安対資料」と略す）を提出しました。
- ・安全推進部が、平成18年12月19日に兵庫県警察（以下、警察と略す）へ、平成20年10月1日に検察へ「安対資料」を提出しましたが、検察から、警察に提出した資料と複数の不一致があるとの指摘を受けました。その中の1枚（以下、「①」と略す）に直近に起こった他会社の主な事故例として平成8年12月4日に発生した函館線脱線事故の記載が3行ありました。
- ・再度資料を探した結果、欠落したと思われる資料を含む「安対資料」が見つかったため、平成20年11月14日に検察に再提出しました。その中には、函館線脱線事故の概要を説明する別の資料3枚（以下、「②」と略す）も含まれていました。

提出年月日	提出先	「①」	「②」
平成18年4月26日	審議室より事故調へ	あり	なし
平成18年12月19日	安全推進部より警察へ	なし	なし
平成20年10月1日	安全推進部より検察へ	あり	結果的にあり

- ・審議室の担当者が平成8年度分安全対策委員会の「文書保存箱」の中に入っていた平成9年1月分のフォルダから「安対資料」を取り出してコピーをとり、事故調へ提出しました。この時、もう一部コピーして審議室に「控え」を保存しておいたので、安全推進部が警察に「安対資料」を提出する時には、その「控え」を再度コピーして提出しました。事故調には「①」が提出されているのに、審議室に保存していた「控え」をコピーした警察への提出資料には「①」が含まれていませんでした。
- ・なお、平成20年10月1日に検察へ資料を提出した際には、「控え」のコピーではなく、平成8年度分の保存元である「文書保存箱」そのものを提出していたため、検察には、「①」が提出されることとなりました。
- ・平成20年10月1日に検察に提出した平成8年度分の「文書保存箱」の中の、平成8年9月のフォルダには9月の安全対策委員会資料の他に、「安対資料」も入っており、その中に「②」が含まれていたため、結果的に提出したこととなりました。
- ・事故調に提出した平成18年4月26日は1,600枚を超える資料を提出しており、このように大量な資料提出の中で平成8年9月のフォルダの中の「安対資料」に気づかなかった可能性もあると考えています。

③平成9年8月20日付鉄道本部会議資料を警察に提出しなかった件（別紙⑤参照）

- ・平成17年12月12日、事故調から「A T S整備計画」に関する資料の提出要請を受け、平成9年8月20日付鉄道本部会議資料を提出しました。
- ・その後、平成18年12月、警察から、平成7年度から平成13年度までの鉄道本部会議資料の提出要請を受けましたが、安全推進部は、平成9年度上期分を紛失してしまったと報告し、現在も未提出のままとなっています。

- ・また、平成 20 年 9 月頃、検察から、平成 9 年度上期分の提出要請を受け、ここでも安全推進部は、平成 9 年度上期分は現存しないと回答しましたが、同年 9 月 18 日に、地下倉庫の運輸部段ボール箱に、原本ではないものの、平成 9 年度上期の鉄道本部会議資料が見つかったため、これを検察に提出しています。
- ・平成 20 年 10 月 7 日に検察の家宅捜索において安全推進部のキャビネットから平成 9 年 8 月 20 日付鉄道本部会議資料が発見され、押収されました。
- ・特別委員会が平成 9 年度上期の鉄道本部会議資料を調査したところ、資料中の A T S に関する記載は 34 箇所ありましたが、平成 9 年 8 月 20 日付の第 20 回鉄道本部会議資料の審議事項「J R 京都線・神戸線等への A T S - P 形整備について」以上に重要と思われるものはなかったとのことです。
- ・なお、平成 20 年 10 月 7 日に検察に押収された平成 9 年 8 月 20 日付鉄道本部会議資料は平成 18 年 12 月に警察から資料提出要請があった際にも存在したと思われませんが、当時は平成 9 年度上期分一式（25 回分の会議資料）を探していたことから、結果的に 1 回分だけの会議資料を見過ごした可能性もあると考えています。

④平成 19 年 8 月の資料提出問題

- ・平成 19 年 8 月 10 日頃、警察より、運輸部の担当者に対し事情聴取を実施したいとの要請が入ったため、安全推進部の担当者は、運輸部の担当者とその旨を伝え、要請のあった A T S 関連資料（平成 13 年あるいは平成 14 年に、京都支社で曲線に対する A T S を設置した時の資料）を持って、警察に出頭するよう依頼しました。
- ・運輸部の担当者は京都支社と打ち合わせて 7 枚の資料を準備していましたが、安全推進部の担当者がそのうちの 1 枚を提出不要と指示したことから、残りの 6 枚を提出しました。
- ・その後、平成 20 年 10 月 7 日に、検察の家宅捜索の際に押収された資料が 7 枚であったことから、警察への提出資料との相違が判明しました。
- ・なお、提出しなかった 1 枚の内容は、A T S 設置のための費用等であり、多くの情報は警察に提出した残りの 6 枚で触れられていました。

(4)その他

①警察等の取調べにあたっての参考資料の配付

- ・平成 20 年 9 月下旬、検察から弊社に対し、弊社が警察等の取調べに出頭する社員に対し、関係する会議の資料や担当業務に係わる事実関係をまとめた資料、担当業務に係わる質疑内容等を参考資料として配付していたことについて、供述内容の指導にあたるのでやめるように注意がありました。弊社としては、取調べに際し、自らの認識・経験を話すように社員に対して説明してきたところではありますが、参考資料の配付は誤解を招く恐れがあると考え、それ以降は検察の注意に従っています。

②平成 20 年 10 月の家宅捜索前後の行為

- ・安全推進部次長（当時）は、平成 20 年 10 月 7 日に検察の家宅捜索が行われる前に、捜査の噂が耳に入ってきたため、押収されれば自身の仕事に支障が出ると感じ、

急遽、資料を紙袋に詰め、新幹線統括部のロッカー室に持っていき、家宅捜索終了後数週間位してから資料を受け取りに行きました。同次長によると、紙袋の中の資料は、部外者に説明するための資料であり、「鉄道整備に関する規程や考え方」、「安全投資に関する考え方」等とのことです。

- ・この行為はコンプライアンスの観点から不適切な行動であったと考えていますが、特別委員会では供述の信用性を疑うに足る証拠が見当たらないこと等から、資料未提出問題に係るものではなかったと判断しています。

2. アンケート調査等の集計・分析結果

(1) 社内アンケート調査及び聞き取り調査について（詳細は別紙②）

- ・特別委員会と社内チームが共同で3項目（「(1) 公表前の非公式入手」「(2) 記述の再考依頼」「(3) その他不適切な働きかけ」の有無）について調査した結果、特別委員会が定める行為類型のうち「①事故調における議論や報告書に関する情報を公表前に入手することを目的として、関係者に接触したこと」、「②事故調における議論や報告書に関する情報を公表前に入手したこと」、「③正規の手続きとは別に、事故調査報告書の内容に影響を与えかねないような働きかけをしたこと」の行為について1つでも、問題意識を持ちえるだけの具体的な目的や事実を認識していた者（「認識者」）は18名（項目間で重複あり）でした。
- ・アンケートの(1)～(3)の各項目について、質問に該当する事実を認識していたと判明した者は、それぞれ15名、3名、8名でした。
- ・また、認識者18名のうち、特別委員会の行為類型の「⑤行われていることを知りながら、これを問題と感じなかった」に該当する者は8名、「④問題であると感じながらも、問題提起しなかった」に該当する者は10名であり、問題提起を行った者はいませんでした。
- ・また、18名中、アンケートの(1)～(3)のいずれかの項目に直接関与した者あるいはその行為の具体的内容を知りながら手助けした者（補助的関与者）は9名でした。

(2) 幹部社員への意識調査

- ・一連の行為への関与・認識がなかったとはいえ、各種会議に出席している幹部社員については公表前・正式受領前（以下、公表前等と略す）に入手した事故調の情報・資料（以下、資料等と略す）を見ていた可能性もあり、当時の幹部社員の意識と行動を把握し、今後の改善措置を検討していく上での知見を得るため、以下の調査を実施しました。

①調査の概要

- ・報告書公表までに3種類の資料が公表されている又は弊社が正式に受領していることを踏まえ、以下の3つの期間に区分して調査を行いました。

第1期間：山崎による働きかけが始まった平成18年4月末頃から、「事実調査に関する報告書の案（意見聴取会用）」が公表された平成18年12月20日まで

第2期間：意見聴取会終了後の平成19年2月2日から、「鉄道事故調査報告書（案）」を正式に受領した平成19年5月24日まで

第3期間：弊社としての意見を事故調に陳述した翌日の平成19年6月1日から、事故調より最終稿の「鉄道事故調査報告書」が公表される平成19年6月28日まで

- ・当初特別委員会の聞き取り対象となっていた54名のうち、上記の認識者等を除いた29名（取締役・監査役・相談役（以下、取締役等と略す）7名、執行役員6名、管理職16名）を対象に、平成21年11月4日から5日までの間で調査を実施し、全員から回答を得ました。

②調査の結果

- ・「当時、公表前等に入手した資料等を見たことがあるか」「見たことがある場合、その資料等はどのような経路で入手したものと当時思っていたか」を第1～3期間でそれぞれ尋ねたところ、いずれかの期間で「見たことがある」と回答した者が23名でした。特に第1期間と第3期間で「見たことがある」と回答した者が多く、また入手経路は半数以上が推測も含めて「公表前にマスコミより入手した資料」と答えています。
- ・なお、調査期間全体を通じて「見たことがある」と回答した者のうち、約3割は「どのような経路で入手したのか考えたこともなかった」と答えています。

（単位：名、計29名）

公表前・正式受領前に入手した資料等を	第1期間	第2期間	第3期間	※全期間
①見たことがある	19	4	18	23
②見たことがあるかないか判断できない	6	13	7	3
③見たことがない	4	12	4	3

※何れかの期間で見たことがあれば①、全期間通じ判断できない又は見たことがなければ②又は③

- ・公表前等に資料等を見たことがある23名のうち、20名がそのことを疑問に思っていないませんでした。理由の多くが「マスコミより入手した資料ならば、『公表されたも同然』と思っていた」というものであり、次いで「いち早く情報を入手して次の対応に備えることが必要だと思っていた」「公表前等に事実関係を事故調と確認し合うものだと思っていた」という回答となっています。
- ・取締役等や執行役員で疑問に思った者は1名もおらず、コンプライアンスを先頭に立って徹底すべき立場の者の感度が低かったと考えています。
- ・一方、疑問に思った3名についても、全員が「深く考えずやり過ぎた」等の理由により問題を提起するなどの行動は起こしていませんでした。

Ⅲ. 背 景

1. 航空・鉄道事故調査委員会に対する一連の行為に係る認識及びそれに伴う問題点

(1) 当事者本人の認識

- ・山崎によると、福知山線列車事故後の混乱の中で突然社長に就任したことで「孤独な手探り状態」にあり、事故調の報告書の内容如何で安全性向上計画で定めた会社の方針が大きく変わるかもしれないとの認識をもつ中、個人的な絆に頼り、非公式の事前入手の働きかけや記述の再考依頼、公述人への依頼を行ったとのことです。
- ・土屋によると、平成 18 年 6 月、福知山線列車事故対策審議室長に就任する中、事故調が開催する意見聴取会の開催時期等を少しでも早く知り、会社として迅速に対応したいという気持ちから、色々なルートを使って非公式に情報を事前入手するよう複数の部下に対し指示したとのことです。

(2) 会社としての受け止め

- ・いかなる理由であったにせよ、守秘義務を有し、報告書の内容を議論する立場の委員に対し、個人的関係を使って非公式に情報入手の働きかけを行ったこと、さらに記述の再考依頼を行ったこと、また公述人の依頼を行ったことは、企業倫理を欠いた行為であり、被害に遭われた方々のご心情を深く傷つけ、鉄道を信認して弊社を日々ご利用いただいている方々の信頼を裏切ってしまいました。
- ・また、今回の行為は、機関として方針決定したものではないにせよ、代表権を持つトップ自らが行い、また幹部の指示により複数の部下が関与していた事実から、組織的な行為であったといわざるを得ないと考えています。
- ・さらに今回の調査結果を踏まえると、事故調の事故調査に対し全面的に協力する立場にありながら結果的に十分協力する体制になかったこと、さらに会社の姿勢としても、事故調に積極的に情報提供するべきであったことを反省しております。
- ・事故調の調査への積極協力を欠いたため、報告書の個別の事項に対し会社の論理で説明するだけとなり、結果、今回の過剰な組織防衛につながったのではないかと考えております。

(3) 被害に遭われた方々のご心情の理解の欠如

- ・事故直後からご批判いただいた様々な行為に加え、今回の一連の行為によって被害に遭われた方々のご心情を深く傷つけてしまいました。これらは企業として自らが重大事故を惹き起こした加害者であるとの自覚が不足し、ご被害者のご心情を受け止めるための十分な努力を欠いていたことによるものと反省しています。
- ・また、企業としてのご被害者への対応も真に正面から向き合ってきたとは言えず、対応が遅れるとともに、自らの論理を主張するという姿勢で対応してきたこともご被害者のご心情への配慮に欠けていたものと反省しています。

(4) 企業風土上の問題

- ・弊社は会社発足以来、国鉄改革の趣旨である鉄道の再生に向け、厳しい経営環境のもと、大量輸送機関である鉄道の特性の発揮に努めてきました。しかしながら平成17年4月25日、福知山線列車事故を惹き起こしてしまい、安全を最優先する企業風土を構築するため、全社員で議論を重ね、弊社の目指す姿、共有すべき価値観を示した「企業理念」を新たに制定し、このもとで取り組みを進めてきました。今回の行為により、世の中に対する宣言である「企業理念」を守れなかったことを重く受け止めています。
- ・今回の事態の根底には、企業としてお客様や地域、ひいては社会と真摯に向き合う姿勢が十分浸透しておらず、内部論理を優先しがちになるという、社会の常識と乖離した企業風土、さらには、鉄道技術や鉄道運営に対する過信等があったと考えています。
- ・また過度の上意下達や縦割りにあらわれる社内の風通しの悪さや一体感の欠如もあり、自由闊達なコミュニケーションが不足し、社内の自浄作用も機能しませんでした。

2. コーポレートガバナンス上の問題点

(1) 取締役会における問題点

- ・取締役会に対し、その機能を有効に発揮するために必要なコンプライアンス等に係る情報が日頃十分提供されていませんでした。
- ・社外取締役に対しては、平成18年6月以降、秘書役を設置し、情報提供に努めてきましたが、今回の事態を踏まえると、弊社が提供する情報の内容等が十分でなく、経験や見識を活かす場面を提供できていなかったと考えています。
- ・社内取締役については、使用人を兼務することで業務執行の負担があったほか、他の取締役の業務執行への問題意識も希薄であったと反省しています。

(2) コンプライアンス意識の欠如

- ・多くの役員が「事前入手した資料を目にしながら疑問に思わなかった」という社内調査の結果のとおり、社内に社会倫理、企業倫理を徹底すべき立場にある役員自らコンプライアンスの重要性についての認識が不足しており、また企業として役員に対する意識づけも不十分でした。
- ・コンプライアンス委員会を中心に推進体制は整備していたものの、課題や問題点の発掘が十分でなく、推進手法や実効性の確保も十分とはいえず、有効に機能しませんでした。

(3) 会社経営に対する不透明性

- ・様々なステークホルダーに対する経営姿勢や業務執行状況の開示が十分でなく、社内外からの牽制機能も働きませんでした。

IV. 改善措置

- ・経営トップが関わった今回の事態の重大性に鑑み、まずは役員自ら反省し、倫理意識の徹底を図るため、役員間で現行の行動規範、とりわけ公務員に関する法令や公務員に対する接し方、役員倫理綱領等について再確認、徹底しました。あわせて、役員が社長に対して今回の事態に係る認識及び再発防止に向けた決意を表明するとともに、経営会議での議論、グループに分かれての議論を行い、問題認識を共有し、行動に移していくことを誓いました。また取締役会においても、背景や再発防止策等について議論を行いました。
- ・その上で「福知山線列車事故の振り返り」「被害に遭われた方々への対応をはじめ事故後の様々な反省」「再発防止・コーポレートガバナンス」「企業再生」の4つのテーマについて、社内取締役を中心に問題点の発掘及び取り組み課題の検討を重ねました。その過程では、ご遺族様担当者や若手社員、女性社員等からも何が問題か、何をすべきかについて広く意見を求め、それらを反映し、以下の対策をまとめました。
- ・今後、新たに設置する社長直属の「企業再生推進本部」を中心に順次施策として具体化し、実行に移してまいります。

1. コーポレートガバナンスの強化

(1) 役員のあり方とマネジメント体制の改革

- ・経営の透明性、公正性を確保するためには役員の倫理意識向上が不可欠であり、「謙虚」「誠実」「自律」を旨とする役員の新たな行動規範を年内を目途に制定し、実践していきます。
- ・取締役及び執行役員の選考基準を明確にし、客観性、透明性を高めます。
- ・取締役会の監視・監督機能を強化するため、取締役会への報告内容を充実し、議論を活性化します。また社内取締役の担務等についても原則として監視・監督に重点を置くように見直し、来年度から実施します。
- ・今回の事態を受けての監査役会の指摘を踏まえ、内部統制システムの整備・充実の観点から、取締役及び執行役員が監査役への報告義務等について確認書を提出していきます。

(2) コンプライアンス推進機能の充実

- ・今回の行為を経営トップ自らが行ったという事実を重く受け止め、業務執行の客観性確保及び取締役会の牽制機能強化を図るため、外部委員を招聘し、取締役会の諮問機関として新たな「企業倫理委員会」を早急に設置するとともに、各支社にも「企業倫理委員会」を設置します。
- ・専任の企業倫理担当役員を置くとともに、現在、総務部リスク管理室と監査部に分散している機能を集約して新たに「企業倫理・リスク統括部」を設置し、権限を強化します。
- ・内部通報制度について、制度の趣旨を徹底し、情報提供を一層慫慂していきます。また弁護士直通の通報窓口の対象を弊社グループ全体及び取引先に拡大します。

- ・役員、社員に対する企業倫理教育を充実、継続的に実施し、意識の定着を図ります。まずは役員から、立場をわきまえた行動について、具体的状況に即して議論を深めていきます。

(3) ディスクロージャーの充実

- ・内部論理を優先し、過剰な組織防衛に走る企業体質が今回の事態につながったことを反省し、世の中に対し、企業ホームページ等で社長会見や施策の進捗状況を開示するなど経営姿勢や業務の執行状況を積極的に発信することで、経営の透明性、公正性を高めていきます。また、様々なステークホルダー、さらには広く社会からの注視による牽制機能のもとで自らを律し、健全な経営を目指していきます。

2. 「企業理念」の徹底と企業風土の変革

- ・今回の問題に正面から向き合い、二度とこのようなコンプライアンス違反行為を起こさないよう、福知山線列車事故を機に全社員の思いを結集して制定した「企業理念」を改めて徹底し、誠実かつ公正な企業行動の基盤となる、共通の価値観の醸成を図ります。そのため、まずは役員が今回「企業理念」に基づく行動がとれなかった事実を反省し、自らの言葉で決意を宣言し、行動で示していきます。
- ・あわせて、社内の風通しの悪さを解消するため役員が先頭に立ち、日々の業務の中での双方向コミュニケーションを充実することで鉄道の仕事の目的や意義に対する理解を深め、方向性を共有し、安全・サービスの品質向上につなげていきます。
- ・若手社員や女性社員が活躍する機会を積極的に創り出すとともに、外部の人材を登用し、多様な価値観を経営に反映させていきます。
- ・企業風土の変革に向け、労使間の協議を充実し、健全な牽制に基づき諸施策の推進を図ります。

3. 関係者の責任の明確化

- ・今回の調査結果を踏まえ、山崎、土屋の取締役辞任に加え、他の関係者についても厳正に処分等を行います。

V. 企業再生に向けた決意

1. 被害に遭われた方々に誠心誠意と受け止めていただけるような取り組みの推進

- ・重大な事故を惹き起こした当事者としての立場を肝に銘じ、ご意見、ご要望を丁寧にお伺いしながらきめ細かな対応を行っていくとともに、今回の事故及び事故後の弊社の様々な行動に対するご被害者のご心情をしっかりと受け止めて行動していきます。
- ・弊社自ら、なぜこの事故を防げなかったかについて改めて振り返ることにより、経営としての反省を行っていきます。また、その結果についてご被害者にご説明し、ご意見等を承ってまいります。

- ・弊社として、被害に遭われた方々に対し、将来にわたって責任をもって様々なご意見、ご要望をお聞きし、ご相談にも応じる体制を堅持していきます。あわせて、ご被害者の個々のご事情に応じ、心のケアなど将来にわたる不安を少しでも和らげていただけるような具体的取り組みについてご意見等を承ってまいります。

2. 鉄道事業の根幹である安全性の向上

- ・福知山線列車事故の後、安全投資の着実な実行やリスクアセスメントの取り組みなどソフト・ハード両面にわたって安全性向上に努めてきました。今後ともお客様の尊い命をお預かりしている鉄道事業者として、今般の反省及び事故を改めて振り返った結果を踏まえ、「お客様の死傷事故ゼロ・社員の重大労災ゼロに向けた体制の構築」を目指した安全マネジメントの継続的改善に活かしていきます。
- ・また、列車ダイヤの乱れなどお客様に多大なご迷惑をおかけしている現状を踏まえ、安全・安定輸送の確保に一層努めていきます。

3. お客様や地域、社会との共生

- ・内向き思考や行動様式を変革し、オープンな会社になるため、お客様や地域、社会が弊社に何を求めておられるかについて感度を高くし、企業として「考動（自ら考え行動すること）」を重ねます。
- ・お客様からいただいたご意見、ご提言について、これまでの経営会議での議論に加え、取締役会にも報告、議論を行い、経営に反映する仕組みを一層充実します。
- ・サービスの品質向上、様々な地域活動への参加など、お客様や地域の皆様と日々接する中での活動の充実を図ります。

上記の改善措置及び企業再生に向けた施策を早急かつ確実に推進するため、社長直属の「企業再生推進本部」を設置し、進捗状況をトレースしていきます。あわせて被害に遭われた方々はもとより、お客様や株主、社員、地域、社会など、弊社に関係する全ての方々と誠実に向き合い、安全最優先をさらに徹底し、技術重視、現場重視に基づく経営を実践していきます。

なお、IVの改善措置等については、今後、実施状況を逐次報告していきます。

世の中の信認により存在を許されているという鉄道事業者の社会的責任を強く自覚し、これらの施策の実行を通じて、真に「謙虚で正直で品格のある」会社に生まれ変わることをお約束いたします。

(別紙①)

「情報漏洩などに関するアンケート調査」の質問項目

(1) 事故調より「事実調査に関する報告書の案」(18年12月20日に公表)、「事故調査報告書」(19年6月28日に公表)が公表されました。その内容に関し、当社役員が事故調委員からそれぞれ公表日前に非公式に情報入手していたという事実が判明しましたが、あなたは、19年6月末までに、その事実を知っていましたか？

①はい、知っていました ②何となく、気づいていました ③全く知りませんでした

(1)-1 問い(1)で、①あるいは②と答えた方に質問します。あなたは「事故調委員から事前に情報を入手することに問題がある」と感じていましたか？

①はい、問題と感じていました ②何となく、問題と思っていました
③いいえ、問題とは思っていませんでした

(1)-2 問い(1)で、①あるいは②と答えた方に質問します。あなたは、事故調委員から事前に情報を入手する行為に関わっていましたか？

①関わっていました ②関わっていませんでした

(2) 当社役員が事故調委員に対し、記述の再考を依頼していたという事実が判明しましたが、あなたは、19年6月末までに、その事実を知っていましたか？

①はい、知っていました ②何となく、気づいていました ③全く知りませんでした

(2)-1 問い(2)で、①あるいは②と答えた方に質問します。あなたは「事故調委員に対し、記述の再考を依頼する行為に問題がある」と感じていましたか？

①はい、問題と感じていました ②何となく、問題と思っていました
③いいえ、問題とは思っていませんでした

(2)-2 問い(2)で、①あるいは②と答えた方に質問します。あなたは、事故調委員に対し、記述の再考を依頼する行為に関わっていましたか？

①関わっていました ②関わっていませんでした

(3) 問い(1)や(2)という事象以外に事故調の調査・報告に関して、19年6月末までに、当社の役員及び社員による、事故調委員、同事務局職員、その他外部関係者に対する不適切な働きかけはありましたか？

①はい、ありました ②断定はできませんが、あったかもしれません
③特に、そのようなことはないと思います

(3)-1 問い(3)で、①あるいは②と答えた方に質問します。その行為を、出来るだけ具体的にお答えください。

{ }

(3)-2 問い(3)で、①あるいは②と答えた方に質問します。あなたは当時、「その行為に問題がある」と感じていましたか？

①はい、問題と感じていました ②何となく、問題と思っていました
③いいえ、問題とは思っていませんでした

(3)-3 問い(3)で、①あるいは②と答えた方に質問します。あなたは、その行為に関わっていましたか？

①関わっていました ②関わっていませんでした

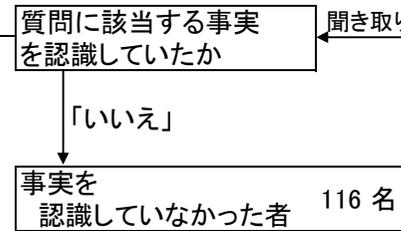
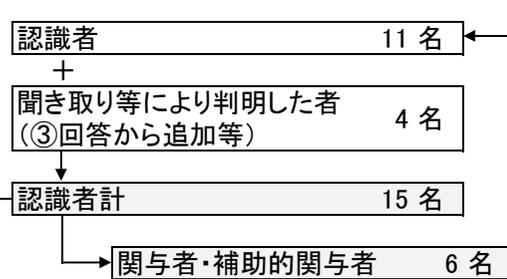
以上

(別紙②)

情報漏えいなどに関するアンケート及び聞き取り調査の集計・分析結果

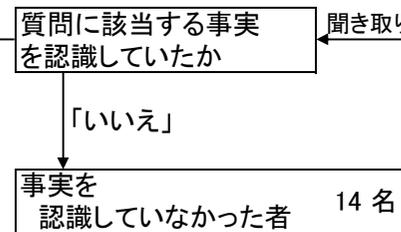
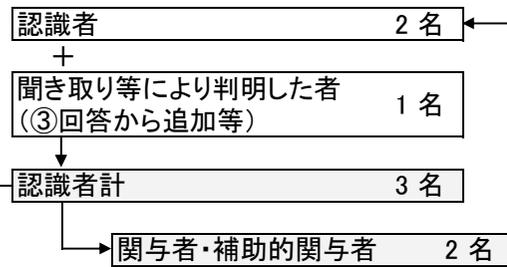
総回答数: 2,635名

(1) 公表前の非公式入手について



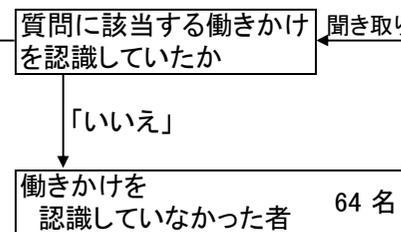
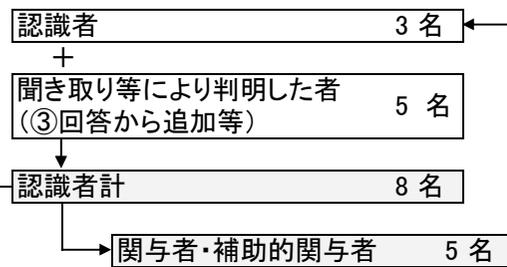
聞き取り調査
アンケートで「知っていた」「何となく気づいていた」と回答 127名
(①または②と回答)

(2) 記述の再考依頼について



聞き取り調査
アンケートで「知っていた」「何となく気づいていた」と回答 16名
(①または②と回答)

(3) その他不適切な働きかけについて



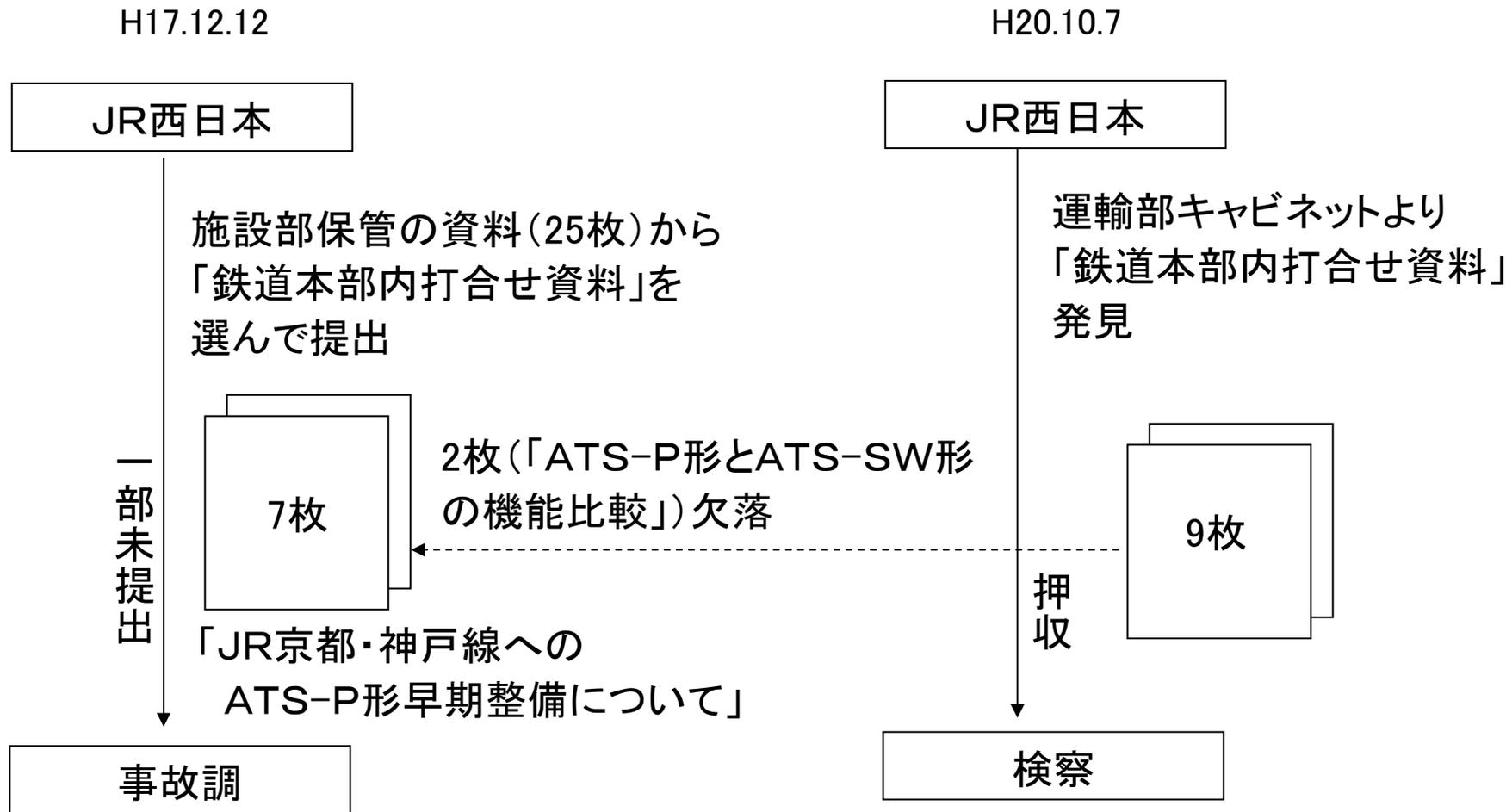
聞き取り調査
アンケートで「あった」「断定できないがあったかもしれない」と回答 67名
(①または②と回答)

(1)、(2)、(3)のいずれかの認識者は18名

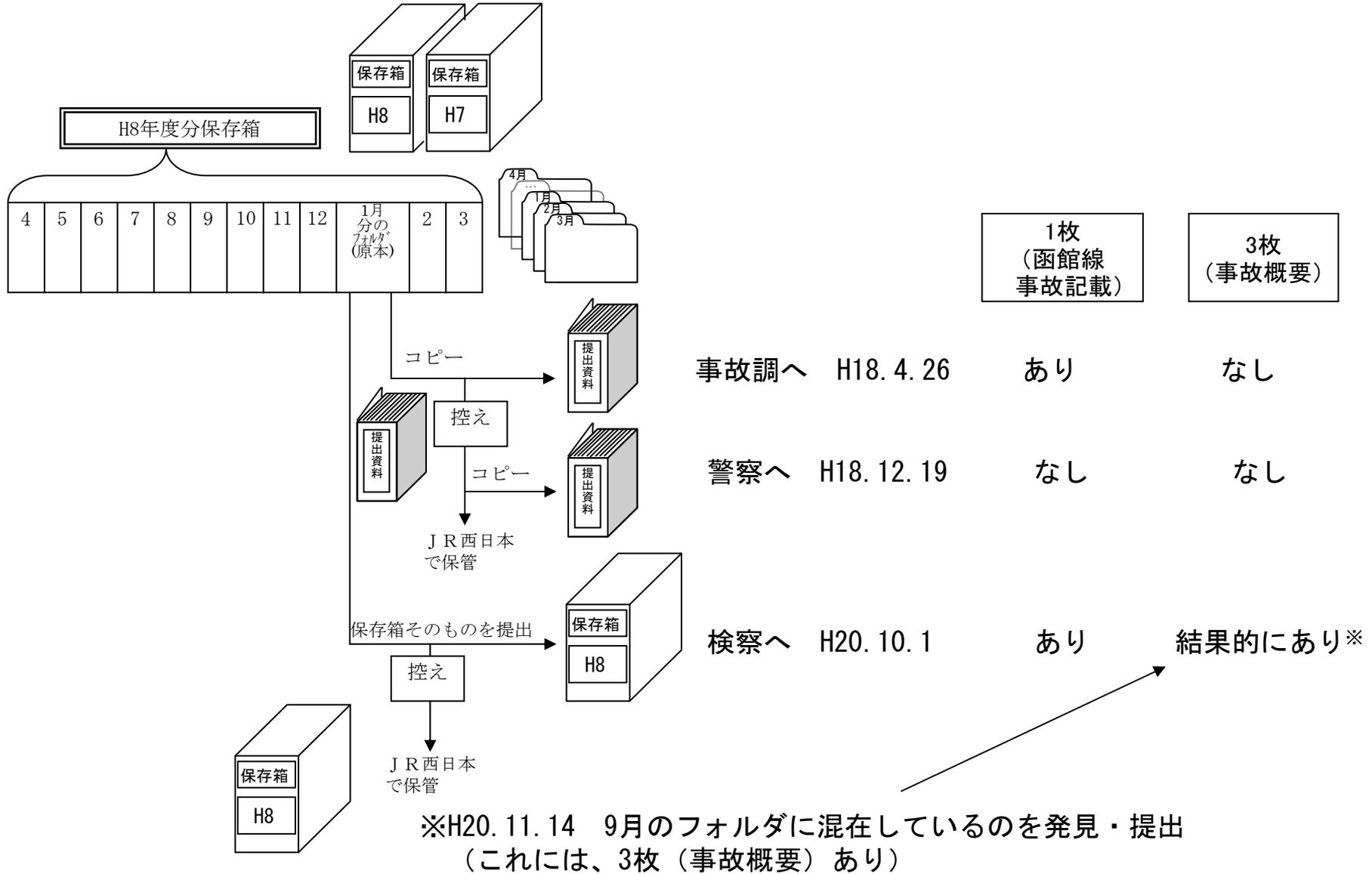
問題と感じたが問題提起しなかった 10名
(行為類型④)

認識していながら問題と感じなかった 8名
(行為類型⑤)

平成8年12月25日付鉄道本部内打合せ資料9枚のうち
2枚の付属資料が抜けていた件



平成9年1月14日付第118回安全対策委員会資料のうち 函館線脱線事故に関する資料が抜けていた件



平成9年8月20日付鉄道本部会議資料を警察に提出しなかった件

