

# J R 北海道に於ける 刑事告発・強制捜査の意味するもの

2014・5・20

資料室報No.127

告発とは「隠された不正や悪事をあばいて、世の中に知らせる事で、その場合被害者やその法定代理人などの告訴権者以外の第三者が、捜査機関に対して犯罪事実を申告し、その犯人の処罰を求めること」である。(広辞苑)

## 強制捜査へ

告発によって J R 北海道に対する強制捜査(家宅搜索)が行われたのは、厳しい寒波が断続して押し寄せた今年の 2 月 12 日であった。

すなわち、国土交通省(以下国交省)が 2 月 10 日北海道警(以下道警)に、J R 北海道を鉄道事業法違反(虚偽報告)で刑事告発を行った事による。

これまで行われた国交省の J R 北海道に対する、業務改善命令や勧告・指示などの行政指導(註一 1)とは異なり、刑事告発により、一挙に強制捜査が行われたのは今までに例を見ない事態であった。

国交省は「データ改ざん問題」の悪質性を重視し「公共交通事業の安全と信頼を揺るがすもの」として、異例の刑事告発に踏み切り、告発を受けた道警は 2 月 12 日、捜査員 160 名を動員して、J R 北海道本社や大沼、函館保線管理室など五カ所の家宅捜査を行ったのであった。

昨年 9 月 19 日に発生した函館線大沼駅構内での貨物列車脱線事故。その事故原因調査の過程で明らかになったのが、レール異状(軌間の狂い)の放置や、そしてデータ改ざんと言う事態であった。

道警は強制捜査に着手し、押収した関係資料などを調べ、改ざんやそれに至る経緯の解明を刑事事件として捜査するという状況に立ち至ったのである。

### 註一 1 行政指導

行政が相手方の任意の協力を得て一連の行政目的を実現しようとする法的拘束力を有しない行為。指示、勧告、助言、要望など。1993 年の行政手続法によって方法が定められている。

## 1・21 処分！

いままで例を見ない国交省の告発。これを受けた道警の強制捜査という事態に至るのだが、その前段に J R 北海道が行った 1・21 の「処分」についても触れなくてはならない。

1月21日JR北海道はこの日、レール幅の検査データ改ざんに関する社内調査の結果を明らかにしている。

それによると「保線作業を担当している44部署のうち、その7割強の33部署でデータ改ざんが行われていた事。保線担当社員759人のうち、129人が『改ざんの経験がある』』という驚くべき社内調査の結果を会社が明らかにしたのであった。(2014・1・22日経)

私たちはこうした「データ改ざん」が多く発生していたことが問題化し、これが「社内調査」の結果で明らかにされるといふ、企業風土の実際について深く考えなくてはならないだろう。

鉄道会社の生命でもある安全の確保。そのためのハード面の基礎をなすのが、線路の検査データである。そのデータ改ざんが組織的に行われていた事を会社が認めたのであった。

さらに、二年間も補修されずに放置されていたにも関わらず、架空の補修実績が書き加えられたケースさえ明らかにされたのであった。

これが発表されたのである。

会社はこれと同時に「改ざん」について、解雇を含む処分を行ったのであった。

すなわち、現場でデータ改ざんを行ったとされる大沼保線管理室の社員2名の懲戒解雇、その監督者など3名の諭旨解雇など、計56名(役員13名の報酬カットを含む)が、同日付で処分されたのである。

一方、昨年9月の貨物列車脱線事故調査で判明した「レール幅の異常」についても、当初は97カ所であったとするレール幅の異常は以降次第に増え、その後267カ所に達していたことも判明している。

このため国交省は特別保安監査を当初より期間を延長し、監査対象も保線部門のみならず、なぜか車両や運転部門など運行にかかわる部門についても保安監査が実施されたのが、昨年秋の段階であった。安全管理に危機感を持ち、JR北海道の監査強化に乗り出しているのである。

しかしこの段階ではまだ「改ざん」については表面化していない段階で、まずは「レール異状」の放置が問題とされ、このために国交省は保安監査の要員を大幅に増強して、放置について改善命令や追加的な特別保安監査を実施したのであった。

そして11月の段階に至って、“改ざん”が表面化するのである。

ここに至って国交省は「特別監査」を無期限に延長するという前代未聞の措置を講じるのであった。

昨年9月から、ごく短期間のうちに三回もの特別監査が実施されているが、この三回目については抜き打ち監査として実施されているほどであった。

## 日経キャンペーンについて

外でもない、あえて「日経キャンペーン」としたのは、この問題について相当熱心に、か

つ継続的に、大きく、ある時には特集記事連載（迫真シリーズ）などをもって日経はJ R北海道の問題を取り上げているからである。

経済紙で全国紙でもある日経が、交通機関の安全性について関心を持つのは当然であろう。しかし安全そのものの追求よりも、むしろ、安全性を削ぐ労使関係、いや労使というよりも労働組合に批判の矢印を向けたキャンペーンを行っているのであった。

私たちは、J R総連やそこに結集する各労働組合に対する、いわれなきキャンペーンの集中は国鉄時代からを含めていやになる程体験している。

例に示すまでもなく週刊誌（現代など）の長期にわたる松崎さん（元J R東労組委員長）に対する悪意を込めた連続キャンペーンや、あるいは御用ジャーナリストが書いた同様の出版も多くなされていること。

だがJ R北海道の問題について、日本経済新聞が抜きん出た報道を繰り返しているのが目につくのである。

たとえば日経は事態について、以下に示すような大見出しで報じている。

J R北海道 組織に病巣（2013・10・4）

現場に無関心、労使を覆う（2013・10・4）

対労組姿勢が焦点（2014・3・5）

これらを見れば、その意図を容易に想像できるであろう。

ごく最近には「なぜ二人のトップは自死を選んだのか、J R北海道腐食の系譜」という本が日経B P社より出版されている。（著者は日経ビジネス記者）

この本でも松崎さんが登場し、すなわち、改革時に動労委員長であった松崎さんが「コペルニクスの転換」（註一2）をしたなどとわざわざ書いているような本である。

しかも「J R北海道は労働組合に分断された職場である」などと訳のわからない事を主張し、事故が連鎖的に発生した事に対する見解や、改ざんという事象について、分析するのではなく、あらかじめ労働組合に問題があり、かつ責任があるとするような内容でしかない。

一方朝日も「アエラ」などで同様のキャンペーンを行っている。そこでも「根っ子にある組合の問題」などと大きく報じられている。

このようにJ R北海道の問題を、経済紙である日経がかなり大きく取り上げている。しかも労働組合に問題があるという観点で、この間相当の力を注いでいる事に注意しなければならないだろう。

#### 註一2 コペルニクスの転換

哲学者が、主観が客観に従うのではなく、逆に客観が主観に従い、主観が客観を構成すると考えたことを、天動説から地動説へのコペルニクスの展開に例えて、自ら称した語。物の考え方が、ガラリと正反対に変わることを言う。（広辞苑）

## 事態に対する政府の態度

さてJR北海道をめぐる諸問題については、政府の菅官房長官が事態についての見解を節々で示している。

とくに「レール幅の数値改ざん」にはかなり踏み込んだ発言をしている。

例えば「原因究明を阻害する改ざんは、これほど悪質性の高いものはない」と述べ、国交省に厳正なる処分を指示したのが昨年12月13日であった。

この日、太田国交相も「言語道断、悪質で許し難い。然るべく厳正に対処する」と厳しい態度を明らかにしている。

そして前述した1・21の処分となる。

こうした菅官房長官などの記者会見におけるコメントから、政府の事態に対する態度を見ることが出来る。そのために官房長官の一連の発言をトレースしておこう。

### 2013・9・24 「レール異状の放置」問題に際して

「悪質性を非常に感じる」とJR北海道の隠ぺい体質を厳しく批判し「組織全体として安全管理への姿勢や、職場規律の在り方に問題があるのではないか」（以上9・25日経）

「人命に関わる極めて大事な問題を放置しているのはあり得ない」また道内の気象条件や保線区間の距離の長さについて「気象条件や保線距離はある意味では当然で、その上に立って安全・安心を心掛けるのが会社の使命、これを放置していることが一番問題だ。悪意性を非常に感じる」（9・25北海道新聞）

同日、官房長官は官邸に国交省幹部を呼び「組織の問題が根深いのか？」などと問い、トラブルが続く同社の構造的背景を調べるように命じている。

また「安全管理に取り組む姿勢やサービス規律の在り方に問題があるのでは？」（いずれも9・25北海道新聞）などと述べていることに注意しなくてはならない。

さらに朝日の場合、官房長官のコメントを次のように書いている

「事故が頻発していて、異状がわかかっていても対処もせず、極めて悪質性がある。現場だけでなく組織の体質的な問題があるのではないか」（9・25朝日）

### 2013・9・25 午前の記者会見

レールの異状が新たに見つかったことについて「甚だ遺憾だ！安全管理に取り組む姿勢や職場規律の在り方に問題がある」と指摘し特別保安監査の強化を国交省に命じている。

（2013・9・25日経）

以上は「レール異常の放置」に関してのコメントである。その後、改ざんが明らかになる。

### 2013・11・12 閣議後の記者会見

レール幅の検査データ改ざんについて

「安全に関わるデータ改ざんが事実なら極めて遺憾、悪質だ。国民や利用者の信頼を回復で

きるよう国交省に徹底して対処するように指示した」

2013・11・13 記者会見

「従来の監査とは違うものを検討すべき、J R北海道が出したデータをもとに二回特別保安監査を実施したが、データさえ改ざんされた。許し難い事が現実起きた」(11・14日経)

2013・11・22 A T S 「破壊」問題について

「安全・安心をぶち壊すような行動をしたのに、たった15日間の処分はありえない」

2013・12・13 閣議後の記者会見で、改ざん問題に関して厳正処分を指示

「原因究明を阻害する改ざんはこれほど悪質性の高いものはない。国交省に厳正に処分すべきと指示した」(12・13日経)

このように再三再四にわたる官房長官の発言から、事態について政府が相当の決意を込めて臨んでいる事が判明するであろう。

こうした事態であった昨年の暮れの段階を経て1.21処分に連なるのである。

## トップ更迭

この間政府は、事故や不祥事が相次いだJ R北海道の経営陣更迭を、株主たる資格で決め、新たな経営陣の形成に乗り出した。

それによれば、会長には元J R東日本常務で現東鉄工業相談役の須田氏が、新社長は元J R北海道常務、前北海道ホテルズ社長島田氏が、更に副社長にはJ R東日本仙台支社長である西野氏がそれぞれ就任したのであった。

これまでの野島社長と小池会長については、「責任は重い。退任してもらおう」(太田国交相談)と更迭されたのであった。

このような経営首脳陣の人事で注目しなければならないのは「労働組合担当の経験がある新社長」とか、あるいは「…新社長の労務担当役員として労働組合と強い態度で交渉にあたった経歴を評価する声があった」とか「かつて時間外労働をめぐる労使協定違反が発覚、島田氏は労組に厳しい態度で臨み混乱した経緯がある」などと、労働組合に対するスタンスについて、日経や他のマスコミもしきりに報じていることだ。

しかし「労働組合に厳しいか否か」などと言う事は、安全を覆す「データ改ざん」とはまったく別の問題であろう。

あるいは朝日の場合は「白羽の矢が立った島田氏は労組への厳しい姿勢で知られている。常務時代会社の労使協定違反が発覚して、組合との交渉に臨んだ際も、会社の主張を押し通したまま担当替えになった逸話の持ち主で、自民党などに根強い“労組が問題の元凶”との批判を配慮した人事」などと露骨に書いている。

しかしながら会社のトップ人事が、組合に対して強い姿勢で在るか否か！で決めるなどは全くの筋違いであると言わなくてはならないだろう。

そもそも経営権は会社が有するのであり、発生した事故の連鎖や改ざんは労働組合が関与して発生するものではあるまい。

それより改ざんが組織的に行われてしまうような企業風土こそ問題なのである。だから労働組合として主体的に言うならば、このような企業風土を打開しえなかったことが問題として残るのである。

私たちは決して看過することの出来ない、線路の異常の放置や、検査データの改ざんが、しかも相当以前から行われていた事を直視しなければならないのだ。

それにも関わらず労働組合が問題とされ、総べての問題を解く鍵がそこにあるかのよう  
に描き出し、そうした世論形成をマスコミが盛んに行っていることは問題である。

また同時に、新たな経営トップが J R 東日本より送り込まれていることにも注目しなければならぬだろう。

## 整備新幹線の進捗と労務政策

ところで建設中の整備新幹線の開業を前倒しすることについて、自民党などの強い要請で国交省は検討を始めている。(日経 2014・4・30)

すなわち、現在進捗している工事区間については、北陸新幹線の長野～金沢間は今年度末に、北海道新幹線の青森～函館間は翌 2015 年度に開業する事になっている。さらに金沢～敦賀間や、函館～札幌間の工事を速め、その開業を相当前倒しすることが検討されはじめているのだ。

国鉄改革から約四分の一世紀以上を経た現在、いつのまにか整備新幹線は四国を除いて日本全土を結んで形成されようとしている。

すなわち鹿児島から函館、そして札幌までが開通しようとしているのだ。

結ばれた整備新幹線網を基礎とした J R 各社の有機的な結びつきが更に進むに違いない。

これにリニアの着工が加わるのである。

このように J R 各社は、在来線のネットワークから整備新幹線によるネットワークが形成されるのであり、当然それに見合う J R 各社の今後の経営政策とそれに見合う労務政策（労組対策）が新たに目指されていることは言うまでもないだろう。

強権的な安倍内閣の政策は、経済政策面（アベノミクス）で次第に失速しつつあり、今や「第三の矢」は言葉だけになりつつある。

かかるなかで安倍首相は、これまでの武器輸出を固く禁じた「武器輸出三原則」を投げ捨て、武器や原発の輸出に乗り出すばかりか、歴代自党内閣でもタブーであった、「集団的自衛権の行使」を一挙に実現しようとしている。

5・15「安保法制懇」（註一 3）の報告書は、そのシナリオなのだ。安倍内閣は戦争の出来る国に一挙に持ち込もうとしている。戦争の出来る国こそが安倍首相の目指す国家像なのである。

そのために対中国について緊張感を意識的に煽りつつ、集団的自衛権の行使実現に全力を傾注しているのだ。

このような状況を基礎として政府は、交通運輸政策の重要なポイントとして、整備新幹線の実質的な完成による新幹線ネットワークの形成と、リニア着工、これに見合うJR各社の経営政策に関心を抱いている。併せてこれをスムーズに推し進めるためJR各社は「労務政策」・「労組対策」の強化を図ろうとしている事は言うまでもない。

とりわけJR北海道に於いて顕在化した、負の安全問題を巧みに利用していることを私たちは見逃してはならない。

職場の仲間たちは、この間の洪水のように繰り返された意図的な「世論形成」の下で、苦吟しているのだ。

私たちは、生起した事故の連鎖や改ざんという、まぎれもない現実の中に居るのである。これを突破するには、安全を我がものとする職場からの血のにじむような実践しかない。

この現実を突破していくことは決して容易なことではない。しかし私たちは、それを越えなくてはならないのだ！

重ねて言えばその超える力は、現実を直視して安全を具体的に確立するための実践的な立場によってはじめて養われるのである。

だから頑張ろう！

### 註一 3 安保法制懇

「安全保障の法的基盤再構築に関する懇談会」首相の私的諮問機関の略称。

メンバーは14人。いずれも集団的自衛権行使を主張するメンバーで、集団的自衛権行使を認めるための意見をまとめている。

座長は元駐米大使の柳井俊二、座長代理は国際大学長、北岡伸一で、いずれも相当の改憲論者で有名。また委員にはJR東海の名誉会長である葛西啓之が加わっている。

5月15日に集団的自衛権の行使を容認する報告書を安倍首相に提出している。

(終)