

〈特別寄稿〉

法 と 社 会

— 特に J R 北海道問題について —

森 田 三 男

目 次

はじめに

1 鉄道工事助手として

2 J R 北海道問題

おわりに

はじめに

70年前の太平洋戦争中、国鉄保線工手の助手的作業員だった筆者にとって、「いま」である本年1月に報じられた一連のJ R北海道問題に関し、その危機的状况について感じるところがあるので、本稿では、戦争中「保線の仕事は鉄道の生命・維持」というスローガンを合い言葉に懸命に仕事をしていた少年時代を追憶しながら、86歳になる筆者の小史を回顧しつつ本問題について執筆を進めていきたい。

その前にまず、簡単に筆者の生い立ちに触れることを許されたい。筆者の郷里は愛知は知多半島三河湾に面した小さな農村「富貴村¹⁾」である。その尋常高等小学校を昭和17年3月に卒業するや、あたかも当然のように一部の金持ちや地主階級の子弟を除いて学校の推せんでみんな軍需工場の会社などに就職するのが慣例であった。ところが筆者はあいにくクラスの中でもビリの3羽カラスのひとりだったので、戦争中とはいえ一応入社試験を受けたが不合格(体格は合格するも、どうも頭脳の方が……。)となった。結局就職できずにいたが、

1) 昭和30年に武豊町と合併し、現在では武豊町となっている。

しかし幸い実家が百姓もやっていたのでそれを手伝いながらぶらぶらしていた時に、当時小学校の恩師田中先生から「満蒙開拓青少年義勇軍²⁾」に応募して「満州で活躍したらどうか」とすすめられた。

幸い私は次男坊でもあったので母も自分もその気になっていたところ、当時、今は亡き長男の兄から満蒙ゆきは猛烈に反対され「馬鹿でもいい、体をきたえて百姓でもやっておれ！」と強く叱られ、断念した。

兄は当時、「この戦争は好転しない、第一に敵米英の国力などはとても日本と比較できないほどの格差あり」と認識していたようだった。というのは、兄は、当時上級校に進学し成績は優秀だったせい、名古屋の「陸軍兵器補給廠」の計理事務官だった。同所は、したがって仕事上軍の各戦域へ兵器弾薬などの補給を任務とする機密関係の施設なので、敵米英とわが国の国力、つまり工業力とか産業力などの格差を兄は肌で感じていたのだと思う。

1 鉄道工事助手として

回顧すると私は、国鉄知多線は終着の武豊駅に所立する「保線班」に入職し、数ヶ年作業員として従事した。今でいえばまだ少年時代である。当時、末期の太平洋戦争でどこの保線班も人手不足で臨時作業員2名が雇用されたがそのひとりが筆者だった。

当時、戦局は拡域化したのみならず、ほとんどの戦域は窮地に追いこまれ敗北的状况であった。一方、「保線は鉄道の生命維持」とも叫ばれていたスローガンの下でもプロの「保線工事」はつぎつぎと出征してしまう。そのうちのひとりとは確か、「千葉の鉄道連隊³⁾」で訓練をうけたのち東南アジア方面の戦域に派遣

2) この点については、白取道博著『満蒙開拓青少年義勇軍史研究』（平成20年 北海道大学図書刊行会）を参照のこと。

3) 泰緬鉄道建設を担当した旧陸軍の連隊のことで、当時、全国的に知られていたようである。満州各地の鉄道修理のためにも派遣されている。「万歳の鯨波を後に 鉄道部隊出発す 奮闘を誓う乾杯 一路満州へ！／東京駅」および「車窓で交わす送別の詩吟 千葉駅頭に見送りの人1万人」『読売新聞』昭和6年12月7日朝刊。なお、千葉県の軍事史については、石橋正一著『幻の本土決戦房総半島の防衛』第1巻～第8巻（平成元年～平成6年千葉日報社）。

されていったようだった。

今思うと、派遣先のそれは多分通称「死の鉄道」とも呼ばれていた泰緬鉄道ではなかったかと思う。当時日本軍がバンコク近郊からアングマン海側の現在はミャンマー南東部にあるモン州のタンビュザヤまでの約400キロに突貫工事で鉄道を建設した。その際捕虜などが重労働や疫病で犠牲となり約7万人以上が死亡している。なお右出征した保線工手のなかでもわが保線班には名古屋管区ではひとり「犬釘の回転打ち」の名手がいたことは忘れ難い。

ところで、当初筆者は「保線工手長」の従者のように重いバール（枕木の犬釘を抜く時使用する約2メートルほどの鉄製の棒）1本をかづき、手には白ペンキ入りかん（故障又は注視個所を枕木などにマーキングする為必要）をもって夏の炎天下でも長距離を点検に同行した。今思うと工手長はいつも計測用の水準器を片手に、駅構内のレールや枕木の点検をはじめ、本線のとくにレールの連ぎ目やカーブなどを計測点検したり、時には立ったまま小さな計算をしていた姿を思い出す。その時、気がついたことは保線作業で左右を呼称するとき、「上り線」の右側は「山」、左側は「海」、「下り線」の右側は「海」、左側は「山」と呼称していたこと、なぜか、それは左右という単純な言葉におけるミスを未然に防ぐチエだったらしい。

又、保線工手たちは、労働歌「道床^う搗き固め作業」をするとき（保線業務の70～80％はこの作業が中心）に歌われる文句に、

「よーいとしよ

よーいと こーら われらの鉄道……」

とあるように、自負をもって仕事をしていた。いづれにせよ、当時のスローガンは前述したように保線の仕事は鉄道の生命維持だという合い言葉でやっていたので、今回のJR北のような問題は、名古屋管区内では在職中一度も見聞したことはなかった。

一方さらに、保線作業の労働環境は昔から良好とは言えず、しばしば想定外のことに直面してきた。例えば40年前までは国鉄の列車、電車のトイレは垂れ

4) 保線工手の物語は、第15回（昭和59年）大宅壮一ノンフィクション賞受賞作である橋本克彦著『線路工手の唄が聞えた』（昭和58年 JICC出版局）の題材にもなっている。

流しだった。事実、国鉄でトイレの施設のある車両は新幹線、寝台車など、ごく一部で、大部分の列車、電車は「し尿」をそのまま流出させていたため、保線作業員はその「飛まつ」を浴びての作業を余儀なくされてきた。

例えば、ある時、列車が通過するときは「安全な位置で待機せよ」という工事長の手旗指令がでたので待機していると、通過する列車から「ぼさっ」と何か落下していった。それは汚染物と一緒に「ブラッド」だらけの線花などだった。

それは又偶然なことのようにだったが、びっくりして工事長に、今の列車には負傷者が乗っていると報告すると、工事長は、笑っていて「モリタ、それはな、女は男とちがって50歳くらいまでは月一度は出血があるんだよ」と仔細を教えてくれたものの、無垢な田舎者の少年労働者には全く理解できず半信半疑だったことを憶えている。

その後、保線作業の現場で昼の「お茶当番（8人分）」、つまり、大やかんでお茶をつくり昼食場に運ぶ途中、ミスして足場から転落し、熱湯でおしりを大やけどした。結局、作業不能となり、帰宅することとなったが、これが契機で「自然退職」となった。この時、「日給1円20銭」という軽い労働者の身分であった。自損事故とはいえ、やはり線路工手の人夫なんて！と格差を痛感、悲しかったことを記憶している。

一方、又いつかは前述の垂れ流しの対応策を実施する日がくるだろうと思っていたが、上記の如くやっと戦後になって実現したが、これらは筆者の当時では悲しい炯眼だったというほかはない。

ところで、太平洋戦争はわが国の敗戦で終り、いわゆる戦後となった今から40年前に「糞害（黄害）訴訟」（昭和49年4月）が登場し、これはその後、昭和51年11月、同54年12月を含めると合計3次にわたり提訴された⁵⁾。

訴えはこうである。原告は保線作業中に、列車がまきちらす「し尿」をかぶるなどが「人格権の侵害」に当たるかどうかをめぐって全国施設労働組合と保線作業に従事する国鉄職員27人が国鉄当局を相手どり、し尿流出の差し止めと原

5) 「糞害訴訟和解へ 国鉄職員と全施設 闘争の成果上がった」『読売新聞』昭和61年8月27日夕刊

告1人30万円の慰謝料を求めたのである。一方、全施労側は、現地調査にかかった費用など約300万円の補償見舞金を国鉄当局が出すことで、本件は正式に和解することとなった。その後、国鉄は300億円を投じて列車トイレを新增設したため、保線作業員の労働環境が大いに改善されたことは、わが鉄道史上注目すべき1ページといえよう。⁶⁾

10月14日は「鉄道の日」（平成6年制定）。世に「鉄道ファン」は世代を超えて大勢いるが、そのうち保線問題に興味をもっている人は殆んどいない。又、鉄道文化のイベントなどで主催側も保線問題を取扱った例はないと思う。

筆者は、今から30年前、オーストラリアのグイフィス大学（ブリスベン）での在外研究も終りのころ、パースの友人を訪ねる為、女房と一緒にシドニーからインデアン・パンフィク号で、世界一の鉄道絶景をみながらゆく旅をした。

そこで、まず驚いたのは、シドニーから478キロが一直線の線路であること、そしてパースまで4000キロ（3泊4日）の保線管理の問題などであった。オーストラリアには「距離の暴虐」⁷⁾という言葉があるが、まさに至言である。

2 JR北海道問題

以上述べた著者往年の鉄道との関係を基に、前述したごとく、本年に連続報道された新聞記事（読売新聞）について、これらを再吟味してみたいと思う。

(1) 「JR北の安全管理者解任、国交省 初の監督命令通知」⁸⁾

国土交通省（以下“国交省”と略称）が監督命令と解任命令を出すのは初めてのことで、JR北海道（以下“JR北”と略称）でレール計測データが改ざんされるなどした問題を巡り、同社に対し行政処分など行うと公表し、同社に

6) 「黄害訴訟和解へ 国鉄 全施労に300万円補償」『読売新聞』昭和61年12月22日夕刊

7) 豪州史の大家メルボルン大学教授ジェフリー・ブレイニー (Geoffrey Blainey) が1966年に *The Tyranny of Distance* を著し豪州と英国との距離を象徴的に表した。なお、ジェフリー・ブレイニー (著)、長坂寿久 (訳)、小林宏 (訳) 『距離の暴虐 — オーストラリアはいかに歴史をつくったか』 (昭和55年 サイマル出版会) 参照。

8) 『読売新聞』平成26年1月21日朝刊

処分内容を通知したという。

一方JR北は約800人の保線担当社員を対象に行ったレール計測データの改ざん問題に関する社内調査の結果、改ざんに関わった社員の処分対象者は数十人とみられている。

なお、国交省は昨年9月に起きた貨物列車脱線事故以降、3回実施した特別保安監査の結果をまとめ“改ざんが常態化していた”という実態が認定されている。このことは、想像を絶することで本問の深刻さを物語っている。

(2) 「JR北に抜本的改革を迫る 監督命令など行政処分通知 国交省今後5年常設監査」⁹⁾

レール計測データの改ざんが横行していたJR北に対し行政処分を通知したものの、社内体制の抜本改革を迫ったが長年に亘って染みついた企業風土を刷新するのは容易なことではないらしい。又、保線担当の若い社員がレールの補修の基礎知識を習得していないなどの問題も次々と浮び上がった。結局、安全、経営、人事のすべてに切り込まなければJR北は近い将来立ち行かなくなると指摘されている。

そこで、本問の背景を吟味すると、JR北の不正を見落とし続けてきた国交省の責任も大きいとの批判もあろう。というのは、右同社は国鉄の分割民営化で誕生したとはいえ、独立行政法人「鉄道建設、運輸施設整備支援機構」が株式の10%を保有し、国交省が事業計画を認可するなど国の監督下にあり、例えば11年5月の石勝線事故以降、今回のトラブルまで3回監査が実施されているが、改ざんでレールの異常の放置を見抜けなかったことが指摘されていることは、一体何を物語るだろうか。

(3) 「JR北 危機的状況 社長 保線の基本姿勢再教育」¹⁰⁾

会社発足以来の危機的状況からJR会社法に基づく国交省から監督命令などの通知をうけ、JR北の社長（57歳）は1月22日の記者会見で苦渋の表情を浮

9) 『読売新聞』平成26年1月22日朝刊

10) 前掲

べ「保線という業務の基本的な姿勢を再教育してゆく」と繰り返していたという。

所詮、法令順守の徹底を国交省から求められたことで、昨年の9月に回送列車の自動列車停止装置（ATS）をハンマーで破壊した運転士への対応も一変し、これまで15日間の出勤停止で懲戒処分にとどめていたが、器物損壊容疑で刑事告訴する方向を示唆した。国交省は今後、社内体制の見直しや、経営陣に刷新なども求める見通しを明らかにした。

(4) 「JR北 社長ら75人処分、保線部署75%改ざん」¹¹⁾

JR北のレール計測データ改ざん問題で国交省は、右会社が「鉄道事業者としてあってはならない異常な事態にある」として、JR会社法に基づく監督命令などの行政処分の通知を出したが、一方、同社は監督責任のある右社長（57歳）ら75人を処分し、うち5人を解雇したという。

かように本問の深刻さを更に深めていることは、保線担当社員の約16%に当たる129人が改ざんに関与した経験があると認め“不正が常態化”していたことが判明したこと、又、右同社は2011年の特急列車脱線炎上事故でも右命令をうけており、同じ鉄道事業者が2度の命令を受けるのは初めてのことで全く異例である。

そもそも問題が起きた背景として、保線の現場では個々の社員の責任感や安全意識が欠如しており、右本社は現場の状況を適切に把握せず、資金、人材の両面に対応が不十分だったという。なお、同社の社内調査の結果によると、管内にある44ある保線担当部署のうち、75%に当たる33部署で改ざんが確認され、うち10部署では「最近まで改ざんが行われていた」という。

又、その後の社内調査でも、さらに前記脱線事故の現場付近のレールを2年以上補修していなかったにも拘らず、上部組織の函館保線所長は事故直後、補修したように記録を改ざんするように部下に指示していたことが新たに判明したことは恐るべき実態といえよう。

ところで、右改ざんに関与した社員らについては、今回鉄道事業法違反（虚

11) 前掲

偽報告など)の疑いで北海道署に刑事告発する方針であるとしている。

(5)「JR北 データ捏造も レール幅計測せず入力」¹²⁾

JR北のレール計測データ改ざん問題で、函館保線管理室など複数の保線担当部署が実際にはレール幅などを計測せずに架空のデータを保線システムに入力していたことがわかったという。そして計測したデータを基準値内に収めるように改ざんしただけでなく、測っていないデータを捏造していたもので、同社の保線のずさんな実態が浮き彫りになった。捏造されたのは、列車の進路を変更する「分岐器」のレール幅などの計測データである。

かようなデータの捏造は国交省の監査で発覚されないようにした偽装工作であったと判明している。

(6)「JR北元運転士逮捕、ハンマーでATS破壊容疑」¹³⁾

上記(3)で挙げたJR北の回送列車の自動列車停止装置(ATS)が破壊された事件で、右同社社員(33歳)が器物損害容疑で逮捕された。容疑は右容疑者が、昨年9月7日札幌運転所で、運転していた回送列車の機関車2両にそれぞれ付いているATSのスイッチを、ハンマーで叩くなどして壊した疑いだが、容疑を認めているという。なぜそうなったのか。容疑者は事件直前、列車を運転所から出庫させる際、スイッチの確認を怠り、非常ブレーキを誤作動させたので同乗していた後輩にこのミスを隠したかったという。

北海道警は、「乗客の安全を守るべき運転士が安全装置を破壊しており極めて悪質、動機や背景をしっかりと解明する必要がある」として、告訴から1週間で逮捕に踏み切ったとのことである。

前述の如く、この運転士は翌10月に出勤停止15日の懲戒処分を受けたが、これがそもそも甘いとの指摘がある。国交省は1月21日運転士の免許取り消しを通知し、「操作ミスは起こり得ることとしても、ミスを隠して車両故障のせいにするとは全く悪質であき果てる、多発したレールの計測データ改ざんに通じ

12) 前掲

13) 『読売新聞』平成26年1月31日朝刊

る」ことと批判されている。¹⁴⁾

(7) 「JR北 週内にも捜索、北海道警保安全管理室など」¹⁵⁾

JR北のレール計測データ改ざん問題で、北海道警は週内にも、鉄道事業法違反容疑などで強制捜査に乗り出す方針をかためた。

この問題では、国交省と運輸安全委員会が、同法違反と運輸安全委員会設置法違反の容疑で右同社を道警に刑事告発した。国交省などが鉄道会社を同法違反で告発したのは初めてという。

(8) 「JR北 きょう捜索、道警、改ざん指示解明へ」¹⁶⁾

JR北のレール計測データ改ざん問題で、右本社や改ざんが行われた同社の大沼、函館両保線区管理室など数ヶ所を鉄道事業法違反（検査妨害など）と運輸安全委員会設置法違反（虚偽報告）の疑いで一斉捜索し、関連資料を押収し、改ざんの指示系統や役割分担などの解明を目指すということが公表されている。

(9) 「線路異常、応急処置で放置、JR北速度制限せず脱線の危険も」¹⁷⁾

レール計測データの改ざんが刑事事件に発展した函館、大沼両保線管理室で、レールとレールの継ぎ目にある隙間の異常な広がりについて応急措置をしたまま放置し、速度制限もしていなかったことが2月26日判明した。応急措置のまま放置すると「最悪、脱線の危険もある」として国交省北海道運輸局は、2月21日付で同社に対して文書で再発防止を指導したという。

(10) 「JR北脱線事故 レール異常 放置が原因 運輸安全委員会 3年間補修せず」¹⁸⁾

JR函館線大沼駅で昨年9月に貨物列車が脱線した事故で、運輸安全委員会

14) 「よみうり寸評」『読売新聞』平成26年1月24日参照

15) 『読売新聞』平成26年2月11日朝刊

16) 『読売新聞』平成26年2月12日朝刊

17) 『読売新聞』平成26年2月27日朝刊

18) 『読売新聞』平成26年2月28日朝刊

は2月28日調査の経過報告書を公表した。

カーブ内側のレールが外側より10センチ高く外側に強い圧力がかかる異常な状態で、しかも「枕木も老朽化などで損傷していた」が、現場付近は過去3年間にわたって補修が行われていなかった。安全委員会は、こうした異常を続けた結果、脱線事故につながったと指摘している。

(11) 「JR北 経営陣刷新へ、データ改ざんで、社長、島田氏で調整」¹⁹⁾

政府は3月3日、2014年度からJR北の経営陣を刷新する方向で調整に入ったという。次期会長には技術畑出身の元JR東日本常務の須田日本鉄道施設協会会長（70歳）、次期社長には総務部長などを歴任し労使交渉の担当も務めた経験が買われた島田JR北海道ホテルズ社長（56歳）が有力となっていることが判明している。

なお、JR北は国交省所管の独立行政法人鉄道建設、運輸施設整備支援機構が全株式を保有しており、実質的には国有企業である。このため、代表権をもつ会長、社長人事は閣議了解事項となっている。

(12) 「JR北子会社 ミス放置 枕木工事 検査せず報告書捏造」²⁰⁾

右同社が釧路市のJR根室線音別駅構内で行った枕木交換工事で、誤った施工をしたのに現場責任者（59歳）が放置し、JR北に提出した報告書には捏造した正常な数値を記入して異常がないと報告していたことが判明した。

右同社副社長は記者会見し、「最悪、脱線の可能性もあった。大変申し訳ない」と謝罪したというが、全く想像を絶する対応（仕事）に驚くのみならず、事故発生の恐怖すら感じたことであった。

おわりに

太平洋戦争末期に進められた特攻機、幻の脱出装置の研究と今回のJR北の

19) 『読売新聞』平成26年3月4日朝刊

20) 『読売新聞』平成26年5月31日朝刊

危機的状況の問題の対比が示唆するものは言うまでもなく、それは、「人命尊重」という本質的共通点である。前者は、敵艦に体当たりする人間ロケット「桜花（神雷）」の研究開発のことである。桜花は母機から切り離され、固体燃料エンジンを噴射する。設計にあたった海軍技術少佐の三木忠直さんらがこの特攻機から搭乗員を如何に脱出させるかの方法を検討していたことが、技術史家であるニューヨーク州立大学西山崇準教授（43歳）²¹⁾の研究で判明したという。

それによると、軍の命令で特攻機開発という任務を遂行する一方、搭乗員生存の可能性を模索することが、技術者としての「倫理」であり「自負」だったのだろうと推測されている。三木さんは生涯、「桜花」に関わった悔恨に苦しんだという一面があり、2005年95歳で亡くなられたが、心から尊敬の念とともにご冥福をお祈りしたい。²²⁾

今般、JR北の危機的状況を惹起した諸問題の背景には、「人命尊重」という自覚の欠如が在り、これが厳しく指摘されていることを関係者は認識すべきである、と筆者は強く感じるのである。

平成26年7月25日稿

（創価大学名誉教授 元弁護士）

21) 「特攻機 幻の脱出装置」『読売新聞』平成25年8月6日朝刊

22) 三木氏と桜花（神雷）については、三木忠直・細川八郎『神雷特別攻撃隊』（昭和43年山王書房）参照。

