

## ＪＲ西日本と事故調元委員による「報告書漏洩・改ざん依頼」を糾弾する

2005年4月のＪＲ福知山線脱線事故をめぐり、国土交通省・航空鉄道事故調査委員会（現運輸安全委員会）の委員らが守秘義務に違反し、最終報告書の公表前に、調査内容を当事者であるＪＲ西日本の山崎正夫社長（当時）ら複数の幹部に漏洩するとともに、ＪＲ西日本側から報告書の改ざん依頼を受けていたという驚くべき事実が公表された。これらは9月25日の運輸安全委員会及び前原国土交通大臣の記者会見でそれぞれ明らかにされた。

事故調元委員の山口浩一氏は山崎前社長からの働きかけを受け、06年5月から07年5月ごろ、飲食店などで5回程度の会合をもった。その際、調査状況を教えたり、報告書の原案を手渡し、大阪の菓子折や市販していない記念品の500系新幹線の模型、チョコＱなどをもらったという。また報告書の記述に関し、自動列車停止装置（ＡＴＳ）に関する記述のほか、日勤教育やダイヤ編成に関しても山崎氏は修正を要求し、山口元委員はその意に沿って事故調で発言したことが明らかにされている。

さらに翌26日、当時、事故調で鉄道部会長を務め、報告書作成の責任者であった佐藤泰生元委員も、鈴木喜也・執行役員東京本部副本部長（当時、ＪＲ西日本・事故対策審議室メンバー）らの飲食接待を11ヵ月で約10回受け、事故調で日勤教育などが俎上にのっていることなどの審議状況を伝えていたことを明らかにした。これらはＪＲ西日本の事故対策審議室の室長である土屋孝一郎副社長の直接指示で行われており、ＪＲ西日本の組織ぐるみの情報収集と改ざん工作であったことは明らかである。

そればかりではない。ＪＲ西日本は事故調の調査に対して、ＡＴＳに関する資料の一部を提出していなかったことが判明した。福知山線事故現場のカーブを半径600メートルから同304メートルに付け替える工事が決定される直前の本社鉄道本部の会議資料で、1996年12月の函館線貨物列車脱線事故が「ＡＴＳが設置されていれば防げた事故例」としてあげられていた2枚の資料である。今年5月の神戸地検のＪＲ西日本の家宅捜査で押収され、事故調の資料との突き合わせで発覚したという。

これらの事態は、「事故調の報告書を真摯に受けとめ、ご遺族への精一杯の対応や再発防止に努める」という言葉を繰り返してきたＪＲ西日本の姿勢が真っ赤なウソであり、事故原因の隠蔽と報告書の改ざん、責任逃れに終始してきたことを示すものである。安全を第一義とする鉄道経営には全く反するものであり、私たちはＪＲ西日本経営陣の明確な経営責任を求める。そしてこのような経営陣を評価し支えてきたＪＲ西労組をはじめ3単組は態度を明確にすべきである。

同時に、公正・中立の立場から科学的な事故原因の究明と再発防止を講ずべき事故調（現運輸安全委）が、国鉄ＯＢとしての先輩・後輩の關係に引きずられ、守秘義務に違反していることを自覚しながら、情報漏洩とＪＲ西日本に便宜を図る報告書改ざんに手を染めていたことを意味している。事故調の報告書を信頼し、評価してきた遺族・事故関係者ばかりでなく、国民の信頼を裏切ったその責任は非常に重い。

運輸安全委員会が問題を知ったのは8月中旬、山口元委員の勤務先であった日本鉄道運転協会に「検察が事情聴取に入った」との情報がきっかけだったとの記事が一部マスコミで報じられた。にもかかわらず、今回の漏洩問題が発表されたのは今月25日である。事故の遺族らは、在宅起訴された山崎前社長に関する捜査記録の閲覧を神戸地検に申請しており、当初9月24日に開示予定だったが、日程が28日に変更されたという。開示記録には山口元委員の供述調書も含まれていると見られている。遺族への公表を先延ばしにして今回の事態が発表されたことになり、二重三重に遺族を裏切るやり方である。

私たちは、運輸安全委員会や所管の国交省、そして捜査当局、ＪＲ西日本に今回の情報漏洩・改ざん問題のすべての記録を国民の前に速やかに公表するとともに、徹底究明を行うことを求める。今回の事態の徹底した検証の上に、今後の運輸安全委員会のあり方や委員の選出方法、罰則なども検討されるべきである。癒着の温床となっているウミを出しきり、それに対する抜本的な対策を講じることが問われている。それこそが失われた信頼を回復する道であると考えます。

2009年9月28日

全日本鉄道労働組合総連合会（ＪＲ総連）