

北の大地、鉄道の行方

株式会社NTTファシリティーズ総合研究所

EHS&S研究センター 上級研究員

尾形 努

2011年5月に、JR北海道の石勝線のトンネルで、特急「スーパーおおぞら」が脱線炎上⁽¹⁾し、全車両6両が焼損、乗客78名及び車掌が負傷するという大惨事が起きた。JR北海道では、その後もいくつかの事故が続発し、2013年9月には函館線大沼駅構内で貨物列車が脱線する事故が発生した⁽²⁾。本事故を契機として、最近では、整備基準値を超える軌道変位があった箇所が放置（異常放置）されていた上、データの改ざんが行われ、しかも2013年9月に起きた脱線事故現場でもデータ改ざんが行われていたことが明らかになった^{(14)~(21)}。以下は、JR北海道で、貨物列車の脱線事故が発生してから、異常放置箇所や脱線事故現場でのデータ改ざんが明らかになるまでの経緯である。

2013年9月19日、18時05分ごろ発生した、函館線大沼駅構内の脱線事故に関し、運輸安全委員会の進捗状況報告⁽³⁾は、次のように説明している。

脱線した貨物列車は、帯広貨物駅発、熊谷貨物ターミナル駅行で、機関車1両、貨車17両で構成されていた。当該列車の運転士が、大沼駅を出発した後、異常を感じたため、列車を停止させ、確認したところ、前から6～9両目が脱線していた。

この事故を契機として、国土交通省は9月21日、JR北海道に対し、事故発生箇所、整備基準値を超える軌道変位があった事実が確認されたため、軌道の保守管理に係る緊急点検を実施するよう指示する⁽⁴⁾。その後、国土交通省は、10月4日、整備基準値を超える軌道変位があった箇所（異常放置）が270カ所であったことを公表した⁽⁵⁾。この公表に至るまで、JR北海道は、22日、異常放置箇所はこれまでの説明の9カ所から88カ所増え、計97カ所になったと発表し⁽⁶⁾、さらに、25日になると、他に170カ所の異常放置が見つかり、計267カ所になったと訂正している⁽⁷⁾。

その後、JR北海道で非常ブレーキの不具合が見つかったこともあって、国土交通省は、10月8日、JR北海道に対し、9日～12日まで追加の特別保安監査を実施する⁽⁸⁾⁽⁹⁾⁽¹⁰⁾。そして、国土交通省は、10月4日に行った改善指示⁽¹¹⁾から、さらに、25日には2度目の改善指示を行う⁽¹²⁾。

JR北海道のレール異常放置の問題はこれで収束せず、11月12日、JR北海道は、レールの幅のズレなどについて、現場である保線管理室で記録したデータと本社に報告されたデータとが食い違っている疑いがあるとして、緊急の照合調査を始めた⁽¹³⁾と発表した⁽¹⁴⁾。さらに、レールの異常放置の調査では、約2100カ所あるレールの分岐点は監査で報

告していなかったことも明らかになった。

その後、ＪＲ北海道は、複数地点のデータが書き換えられているとして、改ざんを認めた⁽¹⁴⁾ ⁽¹⁵⁾ ⁽¹⁶⁾。データ改ざんについて、ＪＲ北海道の野島社長は、衆議院国土交通委員会で、レールを点検・補修する４４の保線部署のうち、９つの部署で意図的な書き換えがあったと説明している⁽¹⁷⁾ ⁽¹⁸⁾。この結果を受け、国土交通省は３度目の業務改善指示を出すことにした⁽¹⁸⁾ ⁽¹⁹⁾。

データ改ざんの件は、さらに続き、ＪＲ北海道は、９月１９日に大沼駅構内で起きた脱線事故で、現場を管理する大沼保線管理室が事故当日の夜、現場付近のレールの広がり幅の計測データを改ざんしていたことを明らかにした⁽²⁰⁾ ⁽²¹⁾。国土交通省は無期限で、ＪＲ北海道に対する特別保安監査を行った。

以上のようなＪＲ北海道における保線の現状を知って、『北の保線 線路を守れ、氷点下４０度のしばれに挑む』⁽²²⁾の著者、太田幸夫氏は恐らく悲しい思いをされておられるに違いない。太田幸夫氏の著書、『北の保線』では、軌道変位の検測と補修に関する技術が紹介されており、昭和初期から昭和４０年代に、保線作業員が軌道の補修作業で、生き生きと働いている姿を写した写真も掲載されている。なお、北海道の保線は寒さと雪との戦いであり、保線作業員が除雪作業中、猛吹雪で視界が悪く、列車に触車して死亡するという痛ましい事故があったという。

さらに、太田幸夫氏は、著書『北の保線』の中で、国鉄時代には「保線の神様」、「トンネルの神様」、「駐車場の神様」といった「神様」、「名人」がいたことを紹介している。太田幸夫氏は、現場長をしていた時、実際に「脱線復旧の神様」と出会ったそうである。その時のエピソードを、以下のように抜粋・引用して紹介する。

除雪用のモータータンクローリーが、大豪雪時に出勤し、雪の山に突っ込み脱線した。脱線から２時間経っても復線しない。事務所で現場からの電話を受けた太田幸夫氏は、Ｎ職員に相談したところ、「厚く大きな鉄板さえあれば、簡単に復線できる。」と言われ、倉庫から鉄板を持ち出して車に積み、Ｎ職員と一緒に現場に向かった。現場で、Ｎ職員は、鉄板を脱線車輪の下に置き、レールに誘導するように、モータータンクローリーを後部から引くと、あっさり復線したのだ。それまで、何時間も苦勞してきた職員の啞然とした顔が忘れられないとのこと。

現在のＪＲ北海道では、太田幸夫氏が、著書『北の保線』で紹介している保線ではなくなってしまったように思える。では、なぜこのような事態になってしまったのであろうか。

ＮＨＫの松本浩司解説委員は、ＪＲ北海道の安全意識が低下してしまった背景に次の３つが指摘されていると説明している⁽²³⁾。

① 中核になる技術者の不足

26年前に国鉄から民営化された前後の採用を抑えたために、社員の年齢構成をみると、40代が極端に少なくなっている。JR北海道では、中堅層が薄いため現場のリーダーとなる技術者が少なく、若手への技術の継承も進んでいないと指摘されている。

② 本社と現場の断絶

現場から本社に報告する仕組みがなく、本社は異常の放置を把握していなかった。労働組合幹部は「本社は現場まかせにして、現場は人手と予算が足りずに補修が追いつかず、本社に増員や予算を求めてもとりあってもらえないので、報告もあげずに放置するようになったのではないかと話している。

③ ぜい弱な経営基盤と安全投資不足

JR北海道は経営を効率化し、人件費の負担を減らすために社員を減らしてきた。会社側は「現場の要員は足りている」としているが、現場からは「人手が足りない」という声があがっている。また、古い列車を高速で長距離走らせているうえ、予備の車両も少ないことは会社側も認めている。要員や安全対策にあてる予算が少なく、対策が後手に回ってきた可能性がある。

①については、JR北海道の「安全報告書2012」⁽²⁴⁾の社員の年齢構成図をみると、20代、30代、50代に比べ、40代は激減していることが分かる。JR北海道は、「安全報告書2013」⁽²⁵⁾で、2012年度は、次年度以降3年間の新規採用社員数の拡大を決定し、定年退職者の雇用延長制度の改正、契約社員の社員採用などの施策を実施したことを説明している。

②については、10月4日、国土交通省は、「保安監査の結果による当面の改善指示について」⁽¹¹⁾で、「JR北海道における安全に関する業務の統括管理体制の強化」を提示し、これまでは現場と本社の連携が希薄であったことを指摘し、強化のための業務体制を具体的に指示している。

③については、JR北海道は、「安全報告書2013」⁽²⁵⁾にて、2008年度～2012年度までの安全基盤の設備投資の推移を図示し、2011年度、2012年度は、2010年度に比べ、2倍以上の110億円以上を投資したことを説明している。また、「中期経営計画2016」⁽²⁶⁾にて、2012年度～2016年度までの5年間で、740億円を安全基盤として投資することを表明している。

さらに、日本経済新聞は、JR北海道では、旧国鉄の分割民営化から根深く残る労使の溝の存在があり、さらに分割民営後に人員削減や現場作業の外注化が進み、採用抑制で40歳代が極めて少ないという人員構成も拡大し、中間層の欠如も管理職と現場の隙間を広げ、経営側のグリップが効かなくなっていくと説明している^{(27) (28) (29) (30)}。

このような問題は、JR北海道特有のものなのであろうか。安田浩一氏は、著書『JRのレールが危ない』の中で、全国のJR事故の具体的事例、保線担当者のコメントなどから、分割民営化後の人員削減や現場作業の外注化による技術継承などの問題を提起している⁽³¹⁾。JR各社の保線の実態の具体的事例として、安田浩一氏は、次のように述べている。

JR各社の保線担当者の主な仕事は、パソコンのデータ入力となっており、力仕事の機会はほとんどない。保線現場を支えているのは、元請けのJR関連会社、下請け、孫請けの人々であり、少数のJR社員が工事責任者として監督しているに過ぎない。すなわち、下にいけば行くほど仕事はきつくなって取り分（収入）は薄くなっている。孫請けの労働者からは、「1ヵ月毎日、休みなし。」との声も聞こえてくるという。

次に、1994年に、国鉄を民営化したイギリスの例を見てみよう。以下は、クリスチャン・ウルマー著、坂本健一訳、『折れたレール イギリスの国鉄民営化の失敗』⁽³²⁾からの引用である。

レールトラック社は国鉄の民営化にともない、1994年にBR（ブリティッシュ・レール、すなわち英国国有鉄道）から分離独立した組織で、最終的に1996/97年に民間に売却された。これは鉄道のインフラ整備会社であり、同じく民間に移行した旅客輸送会社と貨物輸送会社とその軌道と諸設備を賃借りして列車の運行にあたる仕組みになっていた。

2001年10月、第2次ブレア労働党政府の運輸大臣が突如、レールトラック社を国の財産管理下に置く旨、発表した。これは事実上、国鉄民営化が失敗に帰したことを認めたものである。イギリスの鉄道・分割民営化はそもそも最初から異常であった。それまで統一組織であった国鉄を、インフラ会社（レールトラック）、軌道の保守・更新請負会社（レールトラックから業務を請け負う）、旅客輸送会社（25社）と貨物輸送会社——列車の運行にあたる運行会社はフランチャイズ制によって地域と路線を分担——、車両リースなど、100社近い会社に分割し、入札の上で民間に売却したのだ。

一旦、民営化したレールトラック社を、2001年10月、国の管理下に戻さなければならなかった理由は何だったのか。『折れたレール イギリスの国鉄民営化の失敗』⁽³²⁾から、要約すると次のようになる。

2000年12月10日、ウェルハムグリーンと、ハットフィールド間のカーブで、列車が時速115マイルで脱線した。機関車とそれに続くふたつの客車は線路に留まったが、他の7両と貨車は脱線した。食堂車が架線設備の支柱に激突したため、食堂車にいた4人が重傷を負い、他に70人が負傷した。脱線の原因は、損傷したレールにあり、それ

が後に300の小片に砕け散ったことが明らかにされた。

上記、ハットフィールド事故後、調査した結果、レールの損傷、すなわちゲージ・コーナー・クラッキング（注1）の兆候を示しているとみられる箇所は、6821ヵ所あることが分かった。

（注1）ゲージ・コーナーは、車輪の輪縁と接触するレール頂部の内側角で、強いストレスがかかる。その部分のひび割れを、ゲージ・コーナー・クラッキングといい、車輪接触部疲労（rolling contact fatigue）の一種である。

必ずしも、すべてのひび割れが速度制限を要するほどひどくなかったが、時速20マイルの速度制限が全路線でにわかに実施された。これは、鉄道史上最悪の列車遅延の事例となった。多くの者が、この「過剰反応」に、レールトラック社に専門技術の知識が欠けていたからだと感じた。鉄道はたちまち、多数の乗客にとって絶望のタネになった。移動に要する時間が倍か、それ以上かかるようになった。このため、旅客の4分の1が鉄道をやめて、他の交通手段を利用するか、あるいは旅行するのをやめてしまった。当然ながら、航空券の売上げが飛躍的に伸びたのに比べ、鉄道会社の収益は反比例して落ち込んだ。特に、長距離列車を運行している会社は、2ヵ月で収入の半分を失った。レールトラック社は、2001年1月半ば、損害が6億ポンド（約1000億円）にのぼる見込みであることを認め、その額はさらに増えつつあった。それだけではなく、レールトラック社は、鉄道網の大規模改善をになう責任能力に欠け、同社の事業発展の可能性はほとんどなさそうだと事実がしだいに明らかになった。信用失墜から株価は急激に落ち込み、レールトラック社自身では、市場から資金を調達できなくなった。そして、政府は、公的資金の投入に待ったをかけることを決定し、レールトラック社は破綻する。

以上のように、ハットフィールド事故が、イギリスの国鉄民営化の失敗の契機となったが、同事故は事前に防げなかったのであろうか。『折れたレール イギリスの国鉄民営化の失敗』⁽³²⁾では、レールのひび割れが1999年9月の時点で見つかりながら、その交換が先延ばしされた結果、事故が発生したと説明している。では、先延ばしした理由は何か。本著書の作者は、詳細に説明しているが、端的に言えば、民営化によって、「安全」より、コスト削減、収益を優先したことにあると述べている。

イギリスの民営化末期の様相は、民営化の形態は異なるものの、JR北海道の現在の状況と似ているようにも見える。

では、JR北海道は今後どのようにすればいいのだろうか。梅原淳氏は、著書『JR崩壊 なぜ連続事故は起こったのか？』⁽³³⁾の中で、JR北海道の生き残り策として、次の

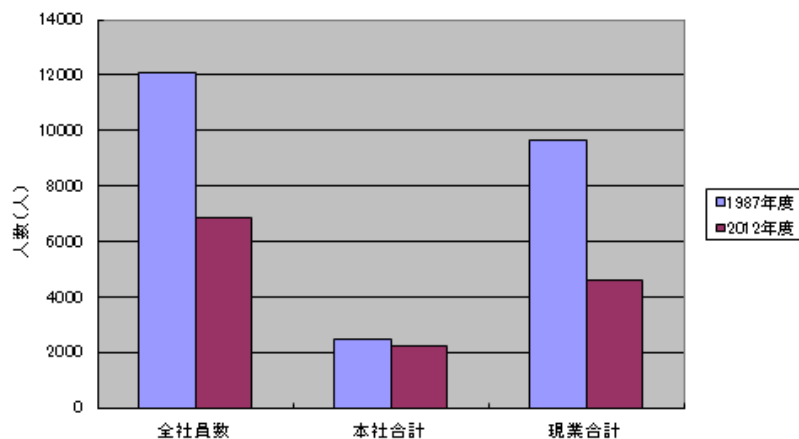
ような案を提示し、選択にあたっては利用者不在であってはならないとし、さらに何かを変えるのではなく、鉄道事業者としての原点に立ち戻ることのほうが重要であるかもしれないと述べている。

- (i) 現行の体制での生き残り策
- (ii) 再国有化での生き残り策
- (iii) 上下分離での生き残り策
- (iv) 北海道内再分割による生き残り策
- (v) 海外資本受け入れによる生き残り策

梅原淳氏のように、JR北海道の生き残り策など、建設的な意見を述べられる方がいる中で、異常放置や改ざんの問題に対し、菅官房長官は「極めて遺憾で悪質」⁽³⁴⁾、太田国交相は「鉄道事業の安全確保の仕組みを覆すことになり、大変な問題」⁽¹⁶⁾と発言し、高橋北海道知事は太田国交相に対し「安全指導を徹底して欲しい。」と要請⁽¹⁰⁾している。さらに、利用者は「とんでもない。利用者をばかにしている。」と憤っている⁽³⁵⁾。また、国交省は、JR北海道に対し、3度の業務改善指示を出し、無期限で、JR北海道に対する特別保安監査を継続している。

以上のように、JR北海道を強く非難している声が多いが、JR北海道の経営状況はどのようになっているのであろうか。JR北海道の2013年3月期の単体決算は売上高843億円に対し、営業赤字は309億円であるが、民営化時に国から受けた経営安定化基金の運用益で13億円の最終黒字を確保している⁽²⁾。

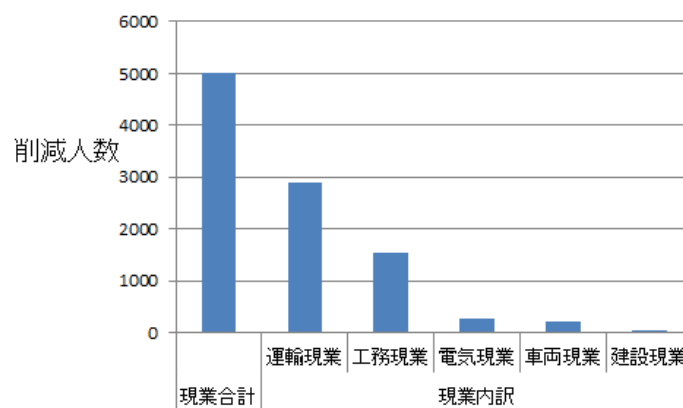
さらに、JR北海道が、これまでどのように運用されてきたのか、昭和62年度鉄道統計年報⁽³⁶⁾、平成22年度鉄道統計年報⁽³⁷⁾から、読み取ってみる。



(注2) 昭和62年度鉄道統計年報⁽³⁶⁾、平成22年度鉄道統計年報⁽³⁷⁾から作成

図1 JR北海道の1987年度と2012年度の社員数比較

図1は、JR北海道の1987年度と2012年度の社員数比較である。1987年度と2012年度の社員数を比較すると、約5200人減っており、削減比率は、本社が5%、現業が95%になっている。取締役の人数は逆に7人増えており、削減人員は、ほとんどが現業の社員である。

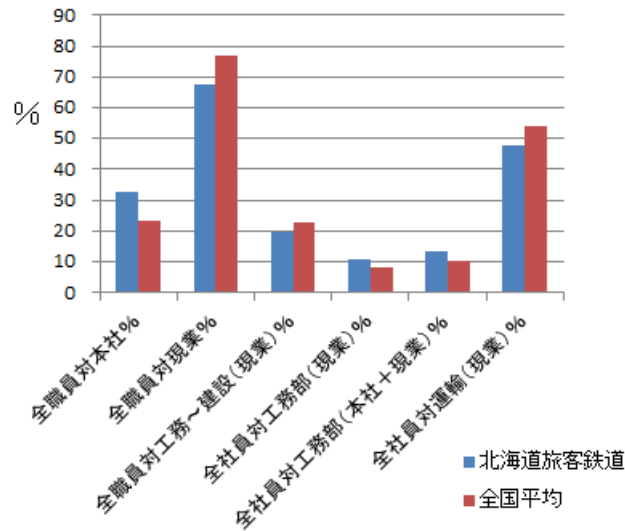


(注2) 昭和62年度鉄道統計年報⁽³⁶⁾、平成22年度鉄道統計年報⁽³⁷⁾から作成

図2 JR北海道の現業の削減人員の内訳

図2はJR北海道の現業の削減人数の内訳である。現業各部署の社員数の削減数の割合は、全削減人数に対して、運輸(注3)が55%、工務が30%、電気が5%、車両が4%、建設が1%になっている。保線担当者は、工務に含まれている⁽³⁸⁾。

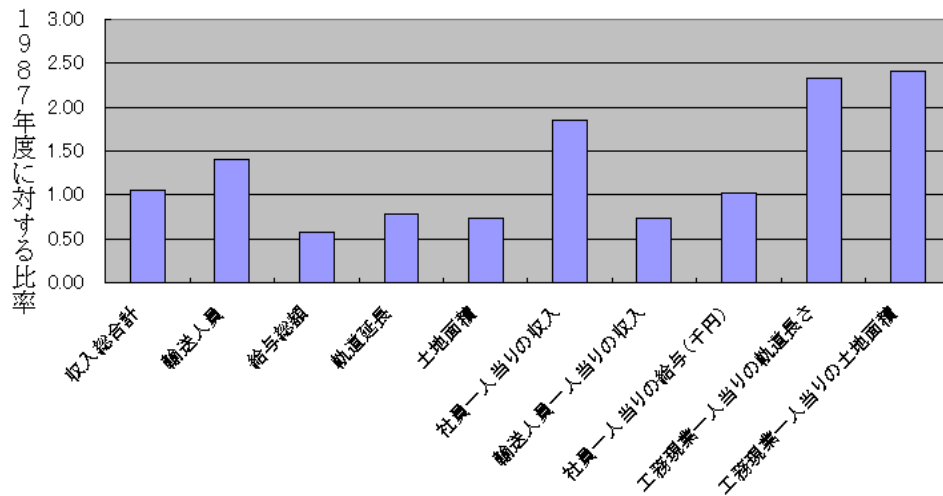
(注3) 運輸とは、駅職員、運転手、車掌、その他の合計



(注2) 昭和62年度鉄道統計年報⁽³⁶⁾、平成22年度鉄道統計年報⁽³⁷⁾から作成

図3 2012年度におけるJR北海道とJR全国の人員比率の比較

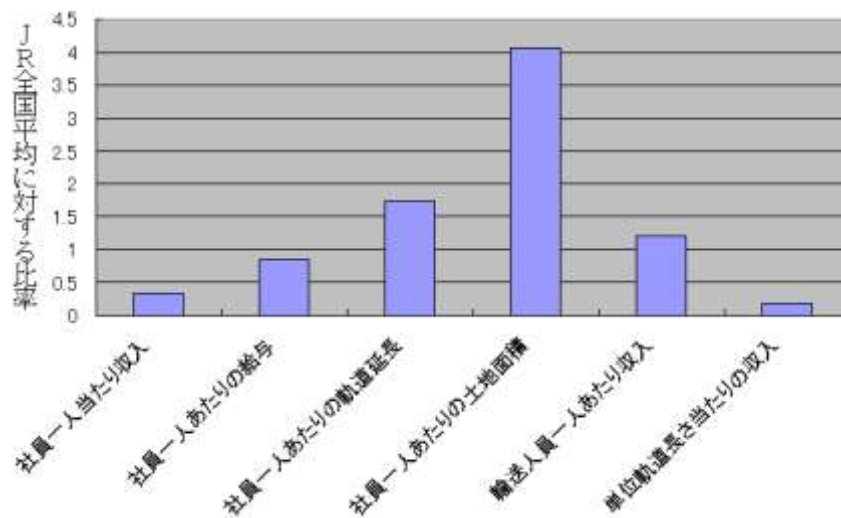
図3は、2012年度における、JR北海道とJR全国平均の人員比率の比較である。JR北海道の組織毎の社員人数をJR全国の平均と比較すると、JR北海道は、全社員人数に対する本社の人数の割合が多く、現業の人数の割合が少ない。一方、保線担当者を包含している、工務関連の社員数の割合は、JR全国平均より多い。ただし、現業の運輸の社員人数の割合は少なくなっている。つまり、現業において全国平均に比べ、運輸を少なめにして、工務を多めに行っていることが分かる。これは、太田幸夫氏の著書、『北の保線』から分かるように、北海道の保線は冬季の厳しさや、長距離の軌道があるために、全国平均より人員を多くする必要があったのであろう。しかし、これで十分であったのかという疑問は残る。



(注2) 昭和62年度鉄道統計年報⁽³⁶⁾、平成22年度鉄道統計年報⁽³⁷⁾から作成

図4 1987年度に対する2012年度における収入などの比率

図4は、1987年度に対する2012年度におけるJR北海道の収入などの比率である。1987年度と2012年度を比較すると、収入、輸送人員、社員1人あたりの収入は、増えている。この背景には、人員削減による給与総額の減少、廃線などによる軌道長さ、土地面積の減少がある。このように、JR北海道は、経営的に改善しているように見える一方で、例えば、工務現業一人あたりの軌道長さや土地面積が社員の減少により2倍以上になっており、現業社員の負担が増加していることが分かる。



(注2) 昭和62年度鉄道統計年報⁽³⁶⁾、平成22年度鉄道統計年報⁽³⁷⁾から作成

図5 2012年度におけるJR北海道とJR全国平均との収入などの比率

図5は、2012年度におけるJR北海道とJR全国平均との収入などの比率を示す。JR北海道とJR全国平均とそれぞれの指標を比較すると、社員1人当たりの収入は、全国平均の約33%、社員一人当たりの給与は約87%、社員1人あたりの軌道長さは約174%、社員1人あたりの土地面積は約405%、輸送1人あたりの収入は約120%、単位軌道長さあたりの収入は約18%となっている。JR北海道は、JR全国平均と比較しても、管理対象の軌道や土地面積が多く、社員に対する負担が大きい。冬季を考慮すると、さらに厳しい状況下にあることが想像できる。これに対し、単位軌道長さあたりの収入は全国平均の5分の1にも満たず、設備の使用効率が悪いことが分かる。このようにJR北海道は、経営的な苦しさを抱えているにも拘わらず、図4に示すように収入総合計、輸送人員、社員一人当たりの収入を増やすなど、企業努力はしてきたのである。ただし、JR北海道の最近の状況をみると、企業経営を優先するあまり、現業に対する軽視が垣間見える。

1月21日、国交省は、JR北海道に対して、JR会社法に基づく監督命令、鉄道事業法に基づく事業改善命令を通知し⁽³⁹⁾ ⁽⁴²⁾、安全面だけでなく経営面にも関わっていくことを宣言した。そして、JR北海道は、レール計測データ改ざんに関与した社員や監督責任のある野島社長ら75人を処分した⁽⁴²⁾。そのうち、5人は解雇であり、脱線事故直後に現場のデータを改ざんした大沼保線管理室の社員2人は懲戒解雇、監督者3人は諭旨解雇である⁽⁴⁰⁾。また、安全統括管理者の鉄道事業本部長は、鉄道事業法に基づく解任命令により、職務を怠ったとして解任されることになった⁽⁴²⁾ ⁽⁴⁷⁾。さらに、北海道警は、JR北海道の社員が脱線事故の発生を予見しながらレールの異常を放置、発覚を免れようと計測データの改ざんを行った疑いもあるとみて、業務上過失往来危険容疑での立件も検討しているという⁽⁴¹⁾ ⁽⁴⁴⁾ ⁽⁴⁵⁾。

国交省、JR北海道の報道発表資料などによれば、レール幅の検査データの改ざんは、保線作業を担当する44部署のうち7割超の33部署で行っていたほか、保線担当者795人の16%にあたる129人が改ざんの経験があることが判明したと報じている⁽⁴⁰⁾ ⁽⁴¹⁾ ⁽⁴⁶⁾ ⁽⁴⁸⁾。この動機や背景として、「必要な補修作業を長年してこなかったことを隠しておきたかった」、「すぐに補修すれば問題ないと考え、運輸安全委員会へ提出する資料の見栄えをよくしたかった」、「前任者からの引継ぎ等により慣例化していた」、「1~2mm程度の超過修正であり、安全上問題になることはないと思っていた」ことなどを挙げている。なぜ、このような改ざんを行わなければならなかったかということに関して、22日の読売新聞では、労働組合が要員不足を訴えたが、経営側がこの指摘を活かさなかったと報じている⁽⁴³⁾。また、JR北海道の報道発表資料において、現業機関社員からの聞き取り結果によれば、業務量が多く、要員、予算、技術レベルが「不足」との回答が多く⁽⁴⁸⁾、現業機関社員にとって、改ざんにつながるような背景や土壌があったことが読み取れる。

JR北海道は、事故の頻発や軌道の異常放置、データの改ざんだけでなく、脱線事故現場の軌道異常データの改ざんが行われ、信用失墜という最悪の事態に陥っている。イギリスとは民営化の形態が異なるため、安易な比較はできないが、同国のような民営化末期に似た様相を呈しており、政府は「事業改善命令」や「監督命令」だけでなく、梅原淳氏が提起している⁽³³⁾事業形態の見直しまで踏み込んだ、抜本的な対処策を考える時期にきているのではないかと。また、北海道庁も「政府に対する安全指導要請」ではなく、JR北海道が抱えている経営的な苦しさを共有し、「北の大地の鉄道を守る」という視点に立ち、例えば観光事業の促進などで、JR北海道の乗客を増やすなど、側面からの支援を講ずることが必要ではないだろうか。

最後に、城山三郎氏の著書『粗にして野だが卑ではない 石田禮助の生涯』⁽⁴⁹⁾から、1963年、第5代国鉄総裁に就任した石田禮助氏の言葉「粗にして野だが卑ではない」とともに、次のようなエピソードを、JR北海道へ贈ることにしたい。

国鉄総裁として初登院した石田は、背筋をピンとのばし、代議士たちを見下すようにして、

「諸君」

と話しかけた。「先生方」ではない。…途中略…

「嘘は絶対つきませんが、知らぬことは知らぬというから、どうかご勘弁を」

とことわり、さらに、

「生来、粗にして野だが卑ではないつもり。ていねいな言葉を使おうと思っても、生まれつきでできない。…途中略……。無礼なことがあれば、よろしくお許しねがいたい。」

…途中略…

顔を見合わせる代議士たちに向かって、さらに石田は正確だが強烈な文句を口にした。

「国鉄が今日のような状態になったのは、諸君たちにも責任がある。」

以上

【引用参考資料】

- (1) 運輸安全委員会：2013年5月 「北海道旅客鉄道株式会社 石勝線 列車脱線事故（平成23年5月27日発生）事故調査報告書 説明資料」
<http://www.mlit.go.jp/jtsb/railway/p-pdf/RA2013-4-1-p.pdf>
- (2) 日本経済新聞：2013年9月24日 「事故止まらぬJR北海道 内向き経営 改革進まず 赤字の鉄道、投資に遅れ」
- (3) 運輸安全委員会：2013年9月 「日本貨物鉄道株式会社 函館線大沼駅構内 列車脱線事故（平成25年9月19日発生） 進捗状況報告」
http://www.mlit.go.jp/jtsb/flash/jrkamotsuhakodate_130919-130925.pdf
- (4) 国土交通省：2013年9月21日 「軌道の保守管理に係る緊急点検について」
http://www.mlit.go.jp/report/press/tetsudo09_hh_000041.html
- (5) 国土交通省：2013年10月4日 「軌道の保守管理に係る緊急点検結果について」
http://www.mlit.go.jp/report/press/tetsudo09_hh_000044.html
- (6) 日経産業新聞：2013年9月23日 「レール異常 放置は97カ所 JR北海道、社長が謝罪」
- (7) 日本経済新聞：2013年9月25日 「レール異常267カ所に JR北海道 28年前から放置か」
- (8) 国土交通省：2013年10月8日 「JR北海道に対する特別保安検査の実施について」
http://www.mlit.go.jp/report/press/tetsudo08_hh_000056.html
- (9) 日本経済新聞：2013年10月8日 「JR北海道に追加監査 非常ブレーキ問題 国相が指示」
- (10) 日本経済新聞：2013年10月9日 「JR北海道 非常ブレーキ利かず 勘違いで止めた可能性 整備担当者 国交省が追加監査開始 道知事「安全指導の徹底を」
- (11) 国土交通省：2013年10月4日 「保安監査の結果による当面の改善指示について」
http://www.mlit.go.jp/report/press/tetsudo07_hh_000049.html
- (12) 国土交通省：2013年10月25日 「太田大臣会見要旨」
<http://www.mlit.go.jp/report/interview/daijin131025.html>
- (13) 日本経済新聞：2013年11月12日 「検査データ 食い違いか JR北海道 レール幅報告調査 改ざんの可能性も」
- (14) 日本経済新聞：2013年11月13日 「JR北海道、改ざん認める レール検査データ 複数地点 書き換え」
- (15) 日本経済新聞：2013年11月14日 「JR北海道「信頼裏切った」 データ改ざん 社長陳謝、辞任は否定」
- (16) 国土交通省：2013年11月15日 「太田大臣会見要旨」
<http://www.mlit.go.jp/report/interview/daijin131115.html>
- (17) 日本経済新聞：2013年11月28日 「改ざん 4部署で常態化 JR北海道 社長、

改めて謝罪 参院参考人質疑」

- (18) 国土交通省：2013年11月29日 「太田大臣会見要旨」
<http://www.mlit.go.jp/report/interview/daijin131129.html>
- (19) 日本経済新聞：2013年11月28日 「JR北海道 改善指示へ データ改ざん問題 国交省、3度目」
- (20) 日本経済新聞：2013年12月13日 「脱線現場も数値改ざん JR北海道 事故2時間後」
- (21) 読売新聞：2013年12月13日 「脱線2時間後 データ改ざん JR函館線 異常放置の発覚恐れる」
- (22) 太田幸夫：『北の保線 線路を守れ、氷点下40度のしばれに挑む』 2011年8月15日 交通新聞社
- (23) 松本浩司 解説委員：時論公論 「JR北海道 “安全”を取り戻せるか」 2013年10月5日 NHK 解説委員室
<http://www.nhk.or.jp/kaisetsu-blog/100/169497.html>
- (24) 北海道旅客鉄道：2012年9月 「安全報告書2012」
<http://www.jrhokkaido.co.jp/corporate/safe/safety/pdf/safetyreport2012.pdf>
- (25) 北海道旅客鉄道：2013年9月 「安全報告書2013」
<http://www.jrhokkaido.co.jp/corporate/safe/safety/pdf/safetyreport2013.pdf>
- (26) JR北海道グループ「中期経営計画2016」
<http://www.jrhokkaido.co.jp/corporate/mmp2016/>
- (27) 日本経済新聞：2013年9月25日 「JR北海道 不信の連鎖 国交省が監査強化 企業統治機能せず 安全おざなり、労使にも溝 観光業に懸念広がる」
- (28) 日本経済新聞：2013年9月27日 「JR北海道へ人材派遣 レール異常で国交省 JR東に要請へ 基金で赤字補填 安全投資に遅れ」
- (29) 日本経済新聞：2013年10月4日 「JR北海道 組織に病巣 現場に無関心、労使覆う」
- (30) 日経産業新聞：2013年10月9日 「JR東「北の弟」救えるか JR北海道へ人材派遣検討 資金協力には後ろ向き 北海道新幹線 接続に活路」
- (31) 安田浩一：『JRのレールが危ない』 2006年4月25日 発行人 佐高信 株式会社金曜日
- (32) クリスチャン・ウルマー 著、坂本健一 訳：『折れたレール』 2003年2月17日 株式会社ウェッジ
- (33) 梅原淳：『JR崩壊 なぜ連続事故は起こったのか？』 2013年12月15日 株式会社KADOKAWA
- (34) 日本経済新聞：2013年11月12日 「JR北海道 立ち入り検査 国交省 検査データ改ざん疑い」

- (35) 日本経済新聞：2013年9月24日 「異常放置 特定部署に集中 JR北海道 保線レベルに差 国交省、保線監査を延長」
- (36) 運輸省大臣官房国有鉄道改革推進部 運輸省地域交通局監修：昭和62年度 鉄道統計年報 1989年3月27日発行 政府資料等普及調査会
- (37) 国土交通省鉄道局監修：平成22年度 鉄道統計年報 平成25年3月29日発行 電気車研究会
- (38) JR北海道旅客鉄道：組織図 2013年4月1日現在
http://www.jrhokkaido.co.jp/corporate/company/com_3.html
- (39) 日本経済新聞：2014年1月21日 経営監視へ第三者委 国交省 JR北海道に指示きょう処分
- (40) 日本経済新聞：2014年1月22日 7割の部署 改ざん JR北海道、56人処分
- (41) 日本経済新聞：2014年1月22日 改ざん 本社員も関与 JR北海道、広く常態化
- (42) 読売新聞：2014年1月22日 JR北 社長ら75人処分 保全部署75%改ざん
- (43) 読売新聞：2014年1月22日 JR北に抜本改革迫る 監督命令など行政処分通知「安全・経営すべて」 国交省 今後5年 常設監査
- (44) 読売新聞：2014年1月22日 北海道警 貨物脱線 本格捜査へ
- (45) 読売新聞：2014年1月22日 JR北「危機的状況」 社長「保線の基本姿勢 再教育」
- (46) 国土交通省：2014年1月21日 「JR北海道の安全確保のために講ずべき措置—JR北海道の再生へ—」
http://www.mlit.go.jp/report/press/tetsudo07_hh_000052.html
- (47) 国土交通省：2014年1月21日 JR北海道に対する不利益処分に係る通知等について
http://www.mlit.go.jp/report/press/tetsudo07_hh_000053.html
- (48) JR北海道：2014年1月21日 軌道変位検査データ書き換え等に係る調査結果及び再発防止策について 概要版
http://www.jrhokkaido.co.jp/press/2014/140121_2.pdf
- (49) 城山三郎：『粗にして野だが卑ではない 石田禮助の生涯』1992年6月 文藝春秋 pp. 32～34

(2014年1月22日 尾形 努)

※掲載された論文・コラムなどの著作権は株式会社 NTT ファシリティーズ総合研究所にあります。これらの情報を無断で複写・転載することを禁止いたします。また、論文・コラムなどの内容を根拠として、自社事業や研究・実験等へ適用・展開を行った場合の結果・影響に対しては、いかなる責任を負うものでもありません。

ご利用になりたい場合は、当社ホームページの「お問い合わせ」ページよりご連絡・ご相談ください。