

J R北海道の安全確保のために講ずべき措置（概要）  
— J R北海道の再生へ—

平成26年1月21日  
国土交通省

第1章 J R北海道問題に対する基本認識

1. J R北海道の現状

- ・ 79名が負傷した石勝線の脱線火災事故以降、度重なる車両トラブル、運転士によるATSスイッチの破壊、貨物列車脱線事故、整備基準値を超える軌道変位の放置、検査データの改ざん等、鉄道事業者としてあってはならない異常な事態。
- ・ J R北海道は、鉄道事業者としての基本的な資質を、一から問われている状況。

2. J R北海道が果たすべき鉄道事業者としての責務

- ・ 一方で、J R北海道が運営する鉄道は、北海道の生活・経済を支える基幹的な輸送機関となっており、代替し得るものがない状況。
- ・ 日々の輸送の安全を確保しつつ、構造的な問題に対応するため、総合的かつ抜本的な措置を確実に実施し、徹底的な再生が必要。

3. 平成25年9月19日の貨物列車脱線事故に関する問題

- ・ 「軌間」の軌道変位を補修することなく放置し、検査データの数値39mmを事故直後に25mmに改ざん。
- ・ さらに、実施していない軌道の補修作業を行ったように見せるため、作業実績記録を改ざん。
- ・ 軌道変位の検査データの改ざん等は、次の2点を包含。
  - ① 3ヶ月以上もの間、大幅な「軌間」の軌道変位等を放置していたことは、輸送の安全上重大な問題。
  - ② 改ざん自体、鉄道の安全管理の基本に反する上、事故直後に改ざんし、行政当局等へ提出したことは、鉄道事業者としてあるまじき重大な問題。

4. J R北海道における改ざん問題に対する基本認識

- ・ 改ざんの概況（別紙1）
- ・ 脱線事故に関する改ざんの動機・背景は、大きな軌道変位の放置や長年の補修作業の未実施の隠蔽等。
- ・ 脱線事故関係以外にも、監査での発覚を逃れようとしたことや常態化していたこと等により、副本線・分岐器に関する軌道変位の検査データ

を改ざん。

- ・ 正確な検査データは、鉄道事業者・鉄道行政双方にとって、輸送の安全確保のための対策実施上の根幹となる事項。
- ・ 改ざんは、輸送の安全確保の仕組みを覆すものであり、その動機等のいかんにかかわらず、いかなるものであっても絶対容認できず、根絶を図ることが必要。
- ・ 報告徴収・立入検査の制度の趣旨を意図的に否定する行為に対しては、鉄道行政として厳正に対処。

## 5. JR北海道における安全確保問題に対する基本認識

### (1) 軌道変位の放置の実態

- ・ 貨物列車の脱線事故現場における大幅な「軌間」の軌道変位等の放置という重大な問題があったが、JR北海道の当初の報告では、270箇所  
の軌道変位が放置（この報告には分岐器関係が含まれていない等の問題あり）。
- ・ 安全運行を確保するため、全検査データの適正性を確認、必要な補修を指示。本線については、確認・補修を完了し、通常  
の運行。副本線及び分岐器については、所要の作業を完了するまでの間、徐行運転を実施中。

### (2) 現場における問題

- ・ 特別保安監査では、現場において、基準を超えていることを認識しながらの放置、関係者間の業務分担の不明確・連携不足やチェック・管理体制の不備、基本的な技術上の理解不足等の問題があり、輸送の安全確保のためになすべき作業が行われていないことを確認。関連して、業務実施体制の不備、軌道補修に関する技術の伝承が不十分等の問題も確認。

### (3) 本社における問題

- ・ 特別保安監査では、本社において、安全統括管理者・安全推進委員会等の安全管理体制が十分に機能していないことのほか、予算や設備投資計画への現場の意見の反映が不足、要員確保及び教育訓練が不十分、規程等の整備状況及び運用が不適切等の問題があり、本社が現場の状況を把握せず、対応を現場任せにしてきたことを確認。

### (4) 安全確保問題に関する背景等

- ・ JR北海道の輸送の安全上の問題は、複合的な要素により顕在化。
- ・ 現場では、基本的には、個々の職員の責任感や安全意識が欠如。
- ・ 本社では、現場の状況を適切に把握せず、資金面や人材面の対応が不十分。
- ・ 本社・現場ともに、旧国鉄時代からのやり方を漫然と続け、さらに、

それすら維持できず。

- ・ 本社では、前年度踏襲の予算編成を行い、現場は、本社へ要望を行う意欲を喪失。
- ・ まずは、経営陣をはじめ全職員が、安全を軽視してきた姿勢について深く反省することが必要。その上で、個々の輸送の安全上の問題に1つ1つ対応するとともに、JR北海道が安全で信頼される鉄道事業者として再生するため、企業体質・組織文化を含めて構造的な問題について改革が必要。

## 第2章 JR北海道が講ずべき措置(別紙2)

### 第3章 国土交通省が講ずべき措置

#### 1. 実行性の担保のための取組み

- ・ JR北海道において策定された計画の実行性が確保されてこなかったことから、以下の措置を実施。
  - ① JR北海道からの定期的な報告を求め、国としても必要な助言や対策を指示。
  - ② JR北海道に対する常設の監査体制を整備し、定期的、かつ、随時に監査を実施。
- ・ 鉄道・運輸機構からの600億円の設備投資支援の活用を前倒し。

#### 2. JR北海道問題に対する厳格な対応

- ・ 第2章のJR北海道が講ずべき措置を、鉄道事業法の事業改善命令及びJR会社法の監督上必要な命令とする等、法令上の厳正な措置。

#### 3. 新たな課題への対応

- ・ 新たな安全上の課題が生じた場合には、迅速・機動的に対応。
- ・ 今後とも、法令上の措置を含め、必要に応じ厳格な対応。

## 特別保安監査を通じて確認した改ざんの概況

平成25年9月19日の貨物列車脱線事故に関する改ざん				
事項	関与した者 〔◎:管理職級の職員が 指示〕			動機・背景(口述)
	大沼保線 管理室	函館保 線所	本社	
<b>A 軌道変位の検査データの改ざん</b>				
(1)「軌間」(39→25mm) (5m間隔:1数値、50cm間隔:10数値)	○	○		関係職員が、大きな軌道変位の放置を隠しておきたかった旨
(2)「通り」(最大の不一致49→12mm) (5m間隔:18数値)	○			関係職員は、函館保線所の管理職級の職員に指示された旨、一方、当該管理職級の職員は、指示していない旨
<b>B 作業実績記録の改ざん</b> (14副本線)	○	◎		函館保線所の管理職級の職員が、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旨
<b>C 提出資料(マヤ車の検査データ関係)の改ざん</b> (25cm間隔:17数値)			○	関係職員が、すぐに補修すれば問題ないと考え、見栄えを良くするために改ざんした旨
<b>D 提出資料(レールの一般検査等の検査データ関係)の改ざんの疑い</b>	○	◎		関係職員が、一部の検査が実施されていないことを隠すために行った旨

貨物列車脱線事故関係以外の改ざん								
保線管理室等	改ざんの内容		関与した者 〔◎:管理職級の職員が 指示・黙認〕			動機・背景(口述)		
	副本線	分岐器	保線 管理室 等	保線所 等	本社	軌道変位の 放置が特別 保安監査で 発覚するこ とから逃れ ようとした旨	実施基準等 に従った補 修等を行い 切れず改ざ んした旨	前任者から の引き継ぎ 等により慣 例化してい た旨
<b>A 9保線管理室等における改ざん</b>								
①滝川保線管理室	○	○	◎				○	
②富良野保線管理室	○		○				○	○
③室蘭保線管理室		○	◎				○	○
④伊達紋別保線管理室	○	○	○				○	○
⑤苫小牧保線管理室	○		○				○	
⑥北見管理室	○	○	◎				○	○
⑦上川保線管理室		○	○				○	○
⑧函館保線管理室	○	○	◎			○	○	○
⑨大沼保線管理室		○	○				○	○
<b>B 9保線管理室等以外における改ざん</b>								
⑩八雲保線管理室		○	○					○

過去の検査における事例	
保線管理室等	概要
・江別保線管理室	・直近の検査の1回前の検査データについて、改ざんを行った旨の口述が得られた。 ・保存されていた当該検査データの生データと管理データを突合し、不一致を現認した。
・札幌保線管理室、白糠管理室、旭川保線管理室	・時期は特定できないものの過去において改ざんを行ったことがある旨の口述があった。

改ざんの温床となる業務処理の事例	
保線管理室等	概要
A 標茶管理室	・分岐器の軌道変位の検査データについて、一部の数値に不一致があった。 ・管理データとしては補修後の数値を入力したために不一致が生じた旨の口述があった。
B 札幌保線管理室	・分岐器の摩耗量について、現場で測定せずに、前年の検査の数値を入力していた旨の口述があった。 ・数値の不一致を現認できるデータが無かったため、突合作業ができなかった。

## JR北海道が講ずべき措置（概要）

## 1. 日々の輸送の安全確保

- ① 会社全体を挙げての毎日の安全確認を、引き続き励行。
- ② 現場における毎日の業務の実施に当たっては、以下を徹底。
  - ・ 常に安全を第一にするという基本認識を持つこと。
  - ・ 法令や規程等のルールを遵守すること。
  - ・ 安全を脅かすおそれのある事象に対して敏感であること。
  - ・ トラブル等の際には安全確保を最優先とした判断や対応を行うこと。
- ③ 本社において、現場の状況を常に把握し、問題に対して迅速に対応。

## 2. 第一歩の改善

## (1) 改ざんの根絶

- ① 社内におけるコンプライアンスの徹底
  - ・ まず経営陣が、改ざんの悪質性及びあってはならない問題であることを認識し、コンプライアンス徹底の必要性を十分理解。
  - ・ コンプライアンスに関する社内研修を抜本的に見直し、全職員がコンプライアンスの必要性を理解するよう社内教育の徹底。
  - ・ 公益通報制度の積極的な活用について周知徹底。
- ② 安全意識の徹底及び安全知識の向上に関する職員教育体制の再構築
  - ・ 会社全体で、安全確保の必要性を徹底、安全性向上のための努力の重要性を認識。
  - ・ 軌道部門で、検査・補修の意義の徹底。安全関係法令等に関する知識の向上のため、教育体制の抜本的再構築。
  - ・ 軌道部門以外の全ての技術部門においても、同様の視点で検証。
- ③ 記録を重視するルールの策定及びその徹底
  - ・ 軌道部門で、検査・補修の実施・記録について規程化、徹底。
  - ・ 軌道部門以外の全ての技術部門においても、同様の視点で検証。
- ④ 改ざんを防止する作業環境の整備
  - ・ 機械により検査し、検査データを自動的に管理するシステムの導入。
  - ・ 検査・補修について、多重チェックや現場の管理者等による適切な指導監督のための体制を確立。

- ・ 軌道部門以外の全ての技術部門においても、同様の視点で検証。
- ⑤ 改ざんが行われた場合における厳しい処分環境の整備
- ・ 改ざんを行った者に厳しい処分をするための厳正な社内規程の整備・確実な適用。
  - ・ 悪質な改ざんは、行政・司法当局に通報・告発等、厳格な対応。
- (2) 安全管理体制の再構築
- ① 安全統括管理者の業務体制の刷新
- ・ 安全統括管理者の機能の実効性を担保し、各部門を統括管理する体制を確立。
  - ・ 安全統括管理者が安全対策の着実な推進、確認を行う体制を確立。
- ② 安全推進委員会の運用の見直し
- ・ 重要と考えられる事故等について、原因究明・対策を調査審議。
  - ・ 輸送の安全を確保するための総合的な事項について調査審議。
  - ・ その他設置目的に沿った適切な運用の確保。
  - ・ 経営陣は審議結果を尊重し、確実に実施。
- ③ 事故等の原因究明・再発防止対策の検討体制の確立
- ・ 安全推進部が事故の原因究明等の主導的な役割を果たす体制を確立。
  - ・ 車両部門において、技術的な調査等を的確に行う体制を確立。
  - ・ 車両部門以外の全ての技術部門においても、同様の視点で検証。
- ④ 内部監査等の体制の充実
- ・ 内部監査について、専門性と独立性に留意しつつ、安全管理の実施状況に関する監査を行う体制を確立。
  - ・ 監査役による監査について、安全に関する法令への適合性等に関する監査を行う体制の強化。
- ⑤ 安全推進部の強化
- ・ 安全推進部が会社全体の安全管理業務を優先的・円滑に行える体制への見直し・強化。
- ⑥ 安全管理規程等の見直し
- ・ ①から⑤までの事項の確実な実施のため、安全管理規程等を見直し。
- (3) 安全確保を最優先とする事業運営の実現
- ① 現場の業務実施体制の確立
- ・ 軌道部門における現場の効率的な業務実施体制の確立。

- ・ 外注の活用について検討。活用する場合には、適正な発注手続の確保、外注先のコンプライアンスの徹底の監督。
- ・ PCまくら木の導入、現場の状況に応じた作業方法の見直し等軌道部門の業務の効率化。

#### ② 技術伝承のための教育体制の検討

- ・ 熟練技能者を教育業務に特化させる等OJT教育要員の人材確保。
- ・ 現場職員の技術力向上を図るための教育訓練の充実。
- ・ 外注管理に必要な知識・経験を習得するための教育訓練体制を導入。

#### ③ 当面の必要な安全投資の推進等

- ・ 「安全基本計画」の設備投資関連部分を見直し、安全投資と修繕に関する5カ年計画を策定・実施。600億円の設備投資支援の活用の前倒しも検討。

#### ④ 安全意識の徹底、記録を重視するルールの策定・徹底(再掲)

### (4) 技術部門の業務実施体制の改善

#### ① 各種規程等の検証、改正・整備、周知徹底、確認及び見直し

- ・ 全技術部門で、全ての規程等を検証し、必要な改正・整備、周知徹底、遵守状況の確認、状況の変化等に応じた見直し。

#### ② 本社の現場に対する指導体制の確立

- ・ 本社が、現場の状況を把握する体制を整備するとともに、現場の課題を整理し、現場の提案を踏まえた対応策の検討、必要な指導等を行う体制を確立。

#### ③ 車両部門における多重のチェック体制の確立

- ・ 全ての現場で、検修作業の結果についての多重のチェック体制の確立。

### (5) 第三者による安全対策監視委員会(仮称)の設置

- ・ 安全対策等の実行に関して監視・助言、追加対策等の提案を行う第三者による諮問委員会等の形態の常設の組織の設置。

## 3. 更なる安全確保へ

#### ① 安全意識の啓発や安全風土の構築を実施するための組織の整備

- ・ 安全意識の啓発や安全のための企業風土の構築のため、自社にふさわしい特別な専門の組織や取組みの検討。

#### ② 安全確保のためのPDCAサイクルの確立

- ・ 各分野で安全目標を設定、必要な対策についての計画の策定。
- ・ 実施状況を定期的に検証、必要に応じ、安全目標及び計画の見直し。
- ・ 安全確保のためのP D C Aサイクルの重要性の徹底。

③ 会社全体を通じた安全性向上のための取組み

- ・ 「安全性向上のための行動計画」、「安全基本計画」等の見直しの検討、徹底的な再生に向けた実行性のある計画の策定。
- ・ 本社・支社・現場組織のあり方を含め、安全対策を効率的に推進し得る最もふさわしい会社組織の検討・整備。

④ 安全を確保する企業風土を構築するための全職員の参画

- ・ ③の計画の見直しへの全職員の参加を通じ、コンプライアンスや安全意識の醸成。
- ・ ヒヤリ・ハット情報を報告しやすい職場環境の整備等、職員一人一人が、安全性を向上させることについて、常に問題意識を持って業務に当たるよう体制の確立。

4. 措置の実施状況の報告等

- ・ 2. 及び3. について、措置を講じ、また、計画を策定し、国土交通省へ報告。