

2014（平成26）年1月22日の各紙社説

根幹原因の解決に向けた問題提起

根幹原因の結果として起きた重要な事実の指摘

根幹原因を斟酌しない表面的な論評

根幹原因の解決後に適正に対処して解決できる問題

読売新聞

J R北海道 / 安全重視への体質改善を急げ

保線データ改ざんなどの不祥事が続く J R北海道は、命令を重く受け止め、安全軽視の体質を一掃せねばならない。

国土交通省が J R北海道に対し、J R会社法に基づく監督命令と、鉄道事業法の事業改善命令を通知した。鉄道事業本部長を安全統括管理者から解任することも命じている。

鉄道会社に対する監督命令と解任命令は初めてだ。J R北海道は2011年の特急列車脱線炎上事故でも事業改善命令を受けた。再度の改善命令も、前例はない。

鉄道会社で最も重視すべきは安全の確保である。厳しい気象条件の下で運行する J R北海道には、なおのこと徹底が求められる。安全対策がずさんな組織を立て直すには、異例の命令を発する必要があると言える。

改ざんについて、国交省は刑事告発を検討している。実態の徹底解明に避けて通れない。

J R北海道の野島誠社長は記者会見で、「危機的状況にある。安全な鉄道の再構築に向けて全力で取り組む」と述べた。一から出直す覚悟で改革に臨むべきだ。

一連の命令は、国交省による特別保安監査の結果に基づく。改ざんが確認された部署の多くの社員は、監査の過程で「前任者からの引き継ぎなどで改ざんが慣例化していた」と語った。上司の指示があったとの証言もある。

J R北海道の社内調査では、保線を担当する44部署のうち33部署で改ざんを行っていたことが分かった。計75人の役員、社員が、懲戒解雇を含む処分を受けた。不正の蔓延(まんえん)に驚くばかりだ。

昨年9月の貨物列車脱線事故では、虚偽のデータが、原因を調査する国の運輸安全委員会にも報告された。原因が正しく解明されなければ、再発防止策も講じられない。改ざんは利用者への許し難い背信行為である。

J R北海道の体質として、国交省は命令の理由の中で安全意識の欠如に加え、現場の実態に対する本社の関心の薄さを指摘した。

経営陣、管理部門から現場まで、全社的に安全管理体制を再構築することが肝要だ。社員教育の見直しも欠かせない。

監督権を持つ国交省も、J R北海道の改革に責任を持って取り組まねばならない。

J R北海道では労働組合が強い影響力を持ち、それが管理職と現場を隔てる一因になっているとの指摘もある。国交省は今回、労組の問題に触れていない。引き続き検証が必要だろう。

朝日新聞

J R北海道 / 国の命令で変わるか

いわば、安全確保への最後通告である。

事故が続いたうえ、線路の点検データを改ざんするなど、利用者の信頼を裏切ってきた J R北海道に、国が安全に向けた監督命令を出す。87年に国鉄を分割・民営化し、J R各社が発足して初めてのことだ。

安全対策が進まないと、経営者らを罰することができる、強制力を伴う命令だ。経営の自主性を重んじる民営化の本旨からいえば、究極の一手とっていい。そこまでの事態に至った責任は極めて重大だ。

J R北は、改ざんにかかわった社員5人の解雇など、計75人への処分を発表した。ただ野島誠社長は辞職せず、改革に取り組むと強調した。

国は安全統括管理者の解任も決めているが、社長の続投を支持した。安全第一の観点からすると、判断が甘すぎないか。

昨年6月に就任した野島社長は改ざん発覚後、2回入院した。11年に当時の社長が自殺し、今月には元社長も自殺とみられる遺体で見つかった。経営陣の混迷ぶりに、利用者の不信任は募る一方だ。

16年春には北海道新幹線も一部開業する。道民の足である在来線はもちろんのこと、今の J R北では、とても高速列車の運行を任せられない。

安全確保と信頼回復にはまず、改革の道筋をはっきりさせることだ。

一連の不祥事で、社内の意思疎通の悪さが浮かんた。複数労組の激しい対立の影響も指摘される。

組織を立て直すには、思い切った改革を進められる外部の人材を中心に、経営陣を入れ替えるのが早道だろう。事故を繰り返してからでは遅すぎる。

J R北の転落は、鉄道事業者にとって他山の石でもあ

る。

今では信じがたいが、JR北はごく最近まで、技術力が高いと業界内で評価されていた。鉄道は、安定した設備があり、多くの専門部署が複層的に働くことで安全が保たれる。

だがJR北は、設備への適切な投資を怠り、専門職員も過度に削った。安全は損なわれ、現場の士気も低下した。

効率化を優先した国鉄改革の負の側面が如実に出たともいえる。公共交通の経営で、カネと人のバランスを保つ大切さをかみしめる必要がある。

国は11年度からの10カ年で、経営基盤の弱い北海道、九州、四国、貨物のJR4社の設備投資に2390億円の支援を進める。これを効果的に活用し、安全設備の強化を急ぐべきだ。

毎日新聞

JR北海道処分 / 問題の核心に迫らねば

補修が必要なレールの長期放置や検査データの改ざんなど、広範に及ぶ安全上の問題が発覚したJR北海道に対し、国土交通省が行政処分を通知した。同社も社内調査の結果を公表し、計75人の処分を行った。

調査によれば、44ある保線担当部署のうち実に33部署で検査データの改ざんが行われていたという。国交省は「鉄道事業者としてあってはならない異常な事態」と非難した。

重要なのは、「異常事態」がなぜJR北海道で常態化したかの背景が解明されたか、そして国やJR北海道の対応策が問題の核心に迫れるか、という点である。いずれも現段階では、はっきりしない。

国交省はJR北海道に安全統括管理者の解任を命じ、経営や安全上の監視を行う外部識者による第三者委員会の設置を求めた。一方、JR北海道は改ざんに関与した社員の懲戒解雇を含む社内処分を決めた。

だが、社長以下、経営陣は当面続投するという。国交省もそれを容認する。これでどうやって出直しの改善に取り組めるというのだろう。

「鉄道会社の原点に立ち返る」「社長を筆頭に経営幹部が全現場でひざ詰め対話を行い、安全風土のための七つの文化を醸成する」…。これは同社が石勝線の脱線火災事故を受けて2011年9月に作った「安全性向上のための行動計画」で約束したことだ。12年11月には「安全基本計画」を策定している。しかし、昨年9月の貨物

列車脱線事故後もレールの検査データが改ざんされるなど、問題は後を絶たなかった。

同じ経営陣の下で追加の対策を講じたとしても、抜本的な再生につながるとは考えにくい。少なくとも経営トップが交代し、外部の専門家による徹底調査を行うのが先だろう。

同時に、同社固有の構造的な足かせに手を打つ必要がある。

広大な営業エリア、そして急速に進む過疎。そこへ豪雪、寒冷地ならではの経費がのしかかる。鉄道の営業距離はJR九州より1割長いが区域内の人口は九州の4割しかない。鉄道事業の赤字は慢性化しており、旧国鉄の分割・民営化時に国から“持参金”として受けた経営安定基金の運用益で食いつないできた。安全対策に必要な資金を十分確保できない状況は100%株主である国も以前から認識していたはずだ。

北海道の人口減少や高齢化は今後も続き、JR北海道の経営環境はより厳しくなると思われる。現状の運行体制と高い安全性を企業努力だけで両立させるのは無理だろう。株主である国は、安全面で注文するだけでなく、JR北海道の将来像も含め、公共交通サービスのあり方を真剣に考えるべき時に来ている。

北海道新聞

真の再生につなげるには / JR北海道の処分

この行政処分で果たして鉄道の安全が確保され、信頼を失ったJR北海道の再生につながるだろうか。

国土交通省はレール検査データの改ざんなど不祥事が相次いだJR北海道に対し、企業風土も含む幅広い改革を促すため、鉄道事業法による事業改善命令に加え、JR会社法に基づく初の監督命令を通知した。

コンプライアンス（法令順守）の徹底、安全管理体制の再構築、技術伝承教育の充実。多岐にわたってはいるが、これほどの問題を起こした鉄道事業者であれば、とうに実施してしかるべき対策ばかりだ。

第三者による安全対策監視委員会の設置にしても、経営陣の当事者能力が疑われる現状では、遅すぎると言わざるを得ない。

経営体制について、太田昭宏国交相は、野島誠社長らの続投が望ましいと述べた。唯一の株主である政府が、早々と現体制の維持を表明した判断にも疑問が残る。

年が明け、元社長の坂本真一相談役が亡くなった。自

殺とみられている。石勝線特急脱線炎上事故が起きた2011年には当時の中島尚俊社長が自ら命を絶った。

経営トップの相次ぐ死という痛ましい事態に直面し、社員ばかりでなく道民も、鉄道の将来に暗たんたる思いを抱いている。

危機的状況から脱するためには、強力で新しいリーダーシップが求められる。政府の責任は重い。社員一人一人の自覚も不可欠だ。

あまりに根深い病巣

JR北海道は、改ざん問題についての社内調査の結果を発表した。

保線関係の社員への聞き取り調査により、全44の保線部署のうち、33部署でレールの検査データが改ざんされていた。これまで判明していた9部署をはるかに上回る。

線路は鉄道事業の土台であり、生命線だ。その維持管理に携わる保線現場をむしばむ病根の深さと広がりと言葉を失う。

しかも、調査対象となった社員の16%は、過去にデータを書き換えたことがある、と答えたという。

改ざんは、保線現場で常態化していたとみられても仕方あるまい。

鉄道会社の資質が問われる状況なのに、「どのように対応するかはこれからの検討」と言う野島社長は、当事者意識があまりに希薄だ。

問題の発端となった函館線大沼駅での貨物列車脱線事故をめくり、同社は、脱線現場のデータ改ざんに関わるなどした多数の社員について懲戒解雇を含む処分を下した。

行為の悪質さを考えれば、厳しい措置は当然だが、それで終わらせてはならない。

出発点からの検証を

問題は、改ざんに手を染めるような企業風土がなぜ醸成され、これまで見過ごされてきたかだ。

国交省は監査を継続する方針だが、少なくとも旧国鉄の分割民営化によってJR各社が発足した時点までさかのぼって病巣をえぐり出さない限り、再発防止はおぼつかない。

石勝線の特急脱線事故の後、JR北海道は最初の事業改善命令を受け、安全基本計画を策定した。

この時点で既に、本社と現場の意思疎通のまずさ、事なかれ主義や前例踏襲主義といった体質に踏み込んだ分

析が行われている。

計画を受け、幹部は現場との「膝詰め対話」を行ったが、「資材や人手が不足している」との切実な声をくみ上げることができなかった。

JR北海道は多角化路線と同時に、慢性的な赤字が続く鉄道分野で合理化を強力に推進してきた。この過程で、安全より収支が優先され、費用のかかる要望は上司に疎まれたとの証言がある。

現場にあきらめが支配し、声を上げる気力さえなくなっていたとすれば、対話は成立しない。

国の支援拡充が急務

JR北海道の全路線網の66%は、旧国鉄時代には廃止対象となった輸送密度（1キロ当たりの1日平均利用者数）4千人未満の赤字路線だ。

そもそも鉄道事業の黒字化が困難な上、赤字を穴埋めする経営安定基金の運用益が減少している。

だからといって安全を軽視するのは言語道断だが、十分な対策には資金と人材の裏付けが欠かせない。

JR北海道は昨年11月から特急などの減速減便を実施し、安全投資の前倒しも計画している。必要な措置だとしても、減収やコスト増となって早晚、収益を圧迫するだろう。

現在の危機は、出発点から無理に覆い隠してきた矛盾が一気に噴き出した結果と言える。

抜本的な対策を打ち出さなかった国の責任は免れない。

多くの道民は安全への不安を感じながらも、代替手段がないため、鉄道に頼るほかないのだ。

こうした異常な状態を解消し、道民の信頼を取り戻すには、経営陣への外部人材の起用といった手法もためらってはならない。

政府も単に命令を発するだけでなく、現路線の維持を前提に具体的な支援策を示すべきだ。

信濃毎日

JR北海道 / 根深い組織の安全軽視

JR北海道に巣くう安全軽視の病は根が深い。これで再生できるのか、疑問が残る。

レール検査数値の改ざんなどの問題で、国土交通省が異例の行政処分を通知した。

JR会社法に基づく監督命令と、鉄道事業法に基づく事業改善命令、さらに安全統括管理者を解任する命令である。

実施すべき措置として、外部有識者の第三者委員会で経営や安全面を監視することや、安全管理体制の再構築などを挙げた。鉄道会社には初の厳しい処分だ。

改革に疑問符が付くのは、JR北海道では当事者能力を失ったとみられても仕方がない不祥事が続いたからだ。

2011年、避難誘導の不手際から乗客ら79人が負傷した特急脱線火災事故で、1度目の事業改善命令を受けた。

このため、安全を最優先する企業に生まれ変わるとして「現場力の強化」を掲げ、再出発したはずだった。コスト削減を優先した効率化や外注化によって、現場の力が弱体化したことを反省点に挙げ、見直すと表明していた。

あきれるのは、その後もレール幅の異常の放置や、検査データのごまかしが組織ぐるみで行われていたことだ。社内調査によると保線部署の4分の3で改ざんがあり、一部では慣例化していた。

昨年9月の貨物列車脱線でも、社員が事故直後、レール幅の数値を問題がないように書き換えていた。その少し前には運転士が操作ミスを隠すため自動列車停止装置（ATS）をハンマーで壊すという不祥事も起きている。

原因として、民営化後も社内で信頼を築けなかった労使間や組合間の関係が指摘される。経営陣は指導力を欠き、本社と現場はぎくしゃくしていたとされる。特急脱線火災事故後の社長に続き、今度は実力者の相談役が自殺したことも、組織立て直しの難しさをうかがわせる。

保守管理が弱体化した根底には厳しい経営状態がある。営業路線は長く、冬の管理も大変なのに、収入が少なく、投入できる資金は限られる。

民営化当初から赤字が見込まれたため、独立行政法人鉄道・運輸機構の所有会社となり、JR東日本などのように独り立ちできる見通しはない。赤字は経営安定基金の運用益で埋めている。

「親方日の丸」意識を引きずってはいないか。これで再生が難しいとなれば、根本の経営形態にメスを入れることも必要になる。

高知新聞

JR北海道 / 安全再建へーから出直せ

レール検査の改ざんなど問題が相次ぐJR北海道に対し、国土交通省は21日、JR会社法による初めての監督命令と、鉄道事業法に基づく2度目の事業改善命令などを通知した。

外部有識者でつくる第三者委員会で経営や安全対策を監視するほか、安全部門トップの解任などが柱だ。JR北海道には極めて厳しい内容だが、安全上のトラブルが絶えない異常事態を踏まえれば、処分も当然といわざるを得ない。

JR北海道は2011年にも特急列車が脱線火災事故を起こし、事業改善命令を受けている。3年足らずで再処分を受けては、「自助努力による改善は難しい」（太田国交相）と断じられても仕方なからう。今回の処分を再生への最後の機会と捉え、労使が一丸となって体質改善に努めなければならない。

JR北海道の社内調査で浮き彫りになった安全管理のずさんさには、あらためて驚かされる。

函館線で起きた貨物列車の脱線事故現場付近でも明らかになったレール検査の改ざんは、全部で44ある保線部署のうち、33部署まで広がった。約800人いる保線担当者のうち実に16%が改ざんに手を染めていた。

国交省の特別保安監査では改ざんを管理職級の社員が指示、黙認したケースや、前任者からの引き継ぎで常態化していた状況も判明している。

鉄道事業者にとって生命線であるはずの安全対策が、ここまで劣化した背景を考える必要がある。

JR北海道は広大な営業エリアを抱え、厳しい事業環境から設備投資が思うに任せないという面は否めない。だが、調査から浮かび上がるのは組織にまん延する安全意識の低さであり、問題の根はより深いといえる。

気掛かりは労使関係だ。国交省は今回、自動列車停止装置（ATS）を故意に壊した運転士について運転免許の取り消しを通知したが、JR北海道の処分は出勤停止15日という甘い内容だった。労使間の緊張から組合へ過度な配慮があったとの指摘がある。事実なら、そうした土壌が組織の緊張感をむしばんだ可能性がある。

いずれにしても鉄道事業者の根幹が揺らいでいる原因は、労使の別なく会社全体の体質にある。一から出直す意識を共有しなければ、乗客の信頼を取り戻すことなどできるはずがない。