

2014（平成26）年1月23,24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

【1月23日】

日本経済新聞

安全軽視の体質に切り込め

もはや自浄能力による再生は困難ではないか。そんな懸念さえ抱かせるほど、北海道旅客鉄道（JR北海道）には安全を軽んじて顧みない意識がはびこっていた。

昨年起きた函館本線の脱線事故をめぐり、補修が必要なレールが270カ所で放置され、レールの検査データが改ざんされていた事実まで発覚したことから調査を進めていた。その結果、データの改ざんは44ある保線担当部署のうち7割超の33部署に上ることがわかった。保線担当者の16%は改ざんに手を染めた経験があった。

データの改ざんには本社の社員もかかわっていた。改ざんを前任者から引き継いだとの証言もある。鉄道会社として、あってはならない異常な事態である。

国土交通省は鉄道事業法にもとづく2度目の事業改善命令と、JR会社法による監督命令を出す。当然の措置といえる。

国交省やJR北海道のこれまでの調査では、なぜこのようにならずんな保線管理がまん延したのか、なお明確にはなっていない。この点に切り込まなければ、効果的な対策が打ち出せない。

同省は安全対策を監視する第三者委員会の設置を求めている。こうした外部の目も活用し、本社と現場の意思疎通のあり方など、安全軽視を生んだ企業体質を根本から見直すべきだ。

設備の修繕や更新など安全対策に必要な資金を確保できるようにすることも求められる。

JR北海道は営業エリアが広く路線距離が長い、地域内の人口は少ない。積雪対策の費用もあって営業損益は赤字が続き、旧国鉄を分割・民営化する際に国が用意した経営安定基金の運用益で穴埋めしている。慢性的な資金難で設備投資が不十分になったとも指摘されている。

人口減少で鉄道経営を取り巻く環境は厳しさを増す。国は同社の安全への取り組みを監督するだけでなく、自立して事業を営めるようにするための経営改革を促して

く必要がある。

中日/東京新聞

JR北海道処分/だれが放置してきたか

レール検査データの改ざんなどの不正が噴出したJR北海道に国土交通省の行政処分が下った問題は、乗客を震えさせる異常事態である。多年の問題放置は株主である国の無責任を示していないか。

脱線や火災事故が相次いだうえ、線路の点検データを組織的に書き換えた悪質極まる慣習が二十年も続いてきたことが分かった。国は、安全対策が進まなければ経営者らを強制的に罰することができる監督命令を出す。一九八七年に国鉄を分割民営化してJR各社が発足して以来、初めてである。

同社も、社内調査を発表し、改ざんに関わった社員五人の解雇など計七十五人の処分を行った。しかし、野島誠社長は辞職せず、同じ経営陣の体制で引き続き経営立て直しにあたるという。これで企業体質の改革が進むだろうか。

野島社長は昨年六月に就任したが、体調を崩して二回入院している。二〇一一年には当時の社長が自殺し、今月には最近まで経営に影響力があつた相談役（元社長）が自殺とみられる遺体で見つかった。歴代経営陣の混迷ぶりは誰の目にも明らかだが、それでも経営刷新はなぜできなかったのか。

100%株主である国はこれまで、さまざまな問題を認識していながら、民営化した企業の自主性を口実に見て見ぬふりをしてきたのではないか。

JR北海道は、発足当初からJR七社の中で最も厳しい経営環境といわれてきた。広大な営業エリアに急速に進む過疎化の波。営業距離の七割近くは利用者が少ない廃線候補とさえいわれる。赤字は慢性化している。

北海道、四国、九州のいわゆるJR三島会社は「自力経営」が困難なため、国から経営安定基金を受け、その運用益で赤字を補填（ほてん）してきたのである。

コスト削減のために人員を削り、北海道の社員は民営化前の四分の一の約七千人まで減った。

国交省が今回示した対策は、経営や安全上の監視を行う第三者委員会の設置を求めたが、肝心の経営難で資金不足という問題の核心には踏み込んでいない。経営陣が人員減に協力した労組となれ合いの関係になっていたことも背景と指摘する声もある。

分割民営化時から抱える矛盾だが、高齢化と人口減少の波は予測を超えたものだろう。レールの重みと企業努力の限界とを冷静に見つめ、JR北海道の将来像を描き直す必要がある。

## 秋田魁新報

### JR北海道 / 安全最優先に立ち返れ

JR北海道の安全軽視に今更ながら驚かざるを得ない。保線部署の7割超でレール検査数値の改ざんが判明し、解雇を含め計75人が処分された。乗客の命を預かっている公共交通機関である。JR北海道は安全最優先に立ち返り、実効ある再発防止策の推進に全力を挙げなければならない。

JR北海道の調査結果によると、改ざんは保線部署44のうち33部署で確認された。「改ざん経験がある」と認めたのは保線担当者約800人中約130人。20年前にも行われていたと話す担当者もいたという。

調査の端緒となった昨年の函館線大沼駅・脱線事故の後、本社担当者が運輸安全委員会に提出するレール検査数値を改ざんした事実も明らかになった。

安全運行の根幹を担う現場の保線部署だけでなく、本社の一部も関与していたということだ。安全軽視は会社全体を覆う体質なのかと疑いたくなる。

現場作業に従事する担当者への聞き取り調査では7割以上が人手不足、4割以上が予算不足を訴えた。レールの補修期限に「間に合わない」と答えたのは約2割に上った。

さらに保線技術の継承にも問題があるとみられる。経験不足の若手が増えて作業スピードが低下しているほか、ベテランと若手をつなぐ中間層の不在に不安を訴える声もあるという。

長年の厳しい経営で合理化を進めた結果、そのしわ寄せが安全軽視につながったのではないか。聞き取り調査の結果からは、そうした危機的な現場の状況が浮かび上がってくる。

JR各社の中でも、北海道は当初から経営が不安視されていた。実際、道内の過疎地域で多くの不採算路線を抱えて鉄道事業は赤字が続き、経営安定基金の運用益などで穴埋めしているのが実情だ。

今回の調査が内部調査であることから、その客観性を疑問視する声も出ている。現場での改ざんは明らかになったものの、役員の関与などは調査対象外だったからだ。

「うみを出し切れたとは思えない」との専門家の指摘もあり、役員の関与を外部機関などが調べる必要はないのか。問われているのは企業体質であり、安全意識なのである。

JR北海道は再発防止策としてコンプライアンス（法令順守）教育や検査・補修チェック体制強化、修繕予算確保などを挙げるが、公共交通機関として当然取り組むべき内容だろう。

国土交通省は今後5年間、約50人体制で監査に当たる方針。5年もの長期は異例であり、徹底した指導、監督により再発防止策を実効あるものとするのが求められる。

レール総延長が長い道内で保線作業を担うのは最終的に人間であり、技術の継承を含む安全教育は何よりも重要である。その重さをJR北海道はあらためて認識しなければならない。

## 新潟日報

### JR北海道処分 企業体質を改善できるか

組織のうみを出し切り、安全軽視の企業体質をどこまで改善できるかが問われよう。

国土交通省は、レール検査数値の改ざん問題などが相次いだJR北海道に行政処分を通知した。

JR会社法に基づく監督命令と、安全統括管理者が職務を怠った場合に出す解任命令を初めて適用、JR北海道では2度目となる事業改善命令も出された。刑事告発も検討しているという。

昨年9月の貨物列車脱線事故がきっかけで明るみに出た改ざんの実態は、異常というほかない。

これまで44ある現場の保線部署のうち、9部署で検査数値の改ざんがあったとしていたが、調査の結果、7割超の33部署で確認された。

さらに、保線担当者795人の約16%に当たる129人が改ざんの経験があることを認めたのだ。約20年前以上も前から改ざんがあったという指摘もある。

組織ぐるみの不正が常態化していたにもかかわらず、長年にわたって見過ごされてきた可能性が高いと言わざるを得ない。

JR北海道は5人の解雇を含む75人の大量処分を発表した。ところが、社長ら常勤役員13人は報酬を減額したにすぎない。

有識者ら第三者に真相解明を委ねず、身内だけで調査

したためだ。そこからは組織改革への覚悟が全く感じられない。

国も「自助努力による改善は難しい」との認識を示しながら、引き受け手が見当たらないことを理由に、社長らの続投を容認した。

これでは再生への道筋は見えないと言っていい。経営陣を刷新して出直しを図るべきではないか。

再発防止策も、保線担当者へのコンプライアンス（法令順守）教育、検査や補修のチェック態勢強化、修繕予算の確保 - など、抽象的な内容にとどまっている。

いずれも普段から取り組まなければならない当たり前のことだ。

改ざんの背景に整備基準値への認識不足などがあったためとしているが、問題の根っこがどこにあると捉えているのか、甚だ疑問といえる。

国交省は常設の監査体制を整え、今後5年間程度、継続的に調べていくという。異例のことだ。

鉄道事業は、多くの乗客の命を預かる。脱線事故が起きれば重大な結果を招く。だが、昨年9月の貨物列車脱線事故に伴って実施した2度の特別保安監査でも、改ざんを見抜くことはできなかった。

膨大なデータや全ての線路をどうチェックするのか。問われているのは実効性をいかに高めていくかだ。船舶業界のような民間の専門機関による検査も検討に値しよう。

北海道は利用者の少ない赤字路線が大半を占め、経営環境は極めて厳しいといわれる。抜本改革を進めるには、予算の確保と人手不足の解消が欠かせない。

2016年春には北海道新幹線の開業が控える。信頼を回復するには一企業だけでは限界がある。国も支援強化を検討すべきではないか。

## 京都新聞

### JR北海道 / 出直しへ国関与深めよ

度重なる安全軽視の不祥事と、隠蔽（いんぺい）体質のうみを、これで出し切れたと言えるのか。自浄努力を期待するのがむなしくなるような、JR北海道の姿だ。

レール点検数値改ざんが相次ぐJR北海道に対し、国土交通省は2011年以来、2回目となる事業改善命令を通知した。さらに史上初の監督命令、安全統括管理者の解任も突き付けた。

最後通告と言っていい。7割を超す保線部署がレール

の点検数値改ざんに手を染めていた。

2年前の改善命令を受けて「安全最優先の企業に生まれ変わる」と再発防止を誓いながら、運転ミスを隠そうと運転士が機器をハンマーで壊し、脱線事故では保線担当者が直後にレール幅の検査数値を書き換えていた。言語道断だ。

鉄道は、命を乗せて走る。たゆまぬ保守点検の地道な努力と、そのことへの誇りがあってしかるべきだ。猛省を求めろ。

同社は、75人の大量処分を発表したが、規則を軽視する組織の劣化は、あまりに根深い。国の監査強化も実を挙げたとはいえない。「罰」とチェック強化だけでは、現場の士気が低下するばかりにならないかと、危ぶまれる。

精神論だけでなく、長期的な視点で組織の構造に外部から手を入れないと、もはや改革を図れない段階に陥っているのではないか。

JR北は、国鉄分割民営化時の約1万3千人から社員減らしを続け、約7千人で長い路線を運営する。冬は雪に閉ざされ、レールの補修もままならない。枕木の半数以上は劣化しやすい木製で、コンクリート製への交換も進まない。採用抑制や外注化で、現場の技能継承がおろそかになった。

現場の弱体化、管理部門と現場の隔絶、安全への投資不足は、過疎で乗客が少ない赤字路線を多く抱える収益構造がもたらした。

運行本数を減らせば、さらに利用者が離れる悪循環に陥ってしまう。バスや高速道路とも競合し、鉄道の将来展望が描けていない。

これは人口減で衰退する地方の公共交通サービスの在り方を問うている。JR四国やJR九州を含めて経営難に陥ることは分割民営化時点で指摘されており、国は責任を免れない。関与を深めるべきだ。大都市圏のJR各社との支え合いを含めて、地方の公共交通が赤字体質から脱却する方策を探ってもらいたい。

国は、JR各社からの人材派遣などを増やし、現場への技術的なサポートを強めてほしい。JR北自身も風通しをよくし、安全への投資を増やして出直さないと、存続させる意義さえ問われよう。

## 神戸新聞

### J R北海道 / 一から出直す覚悟が要る

レール検査数値の改ざんなどの問題が相次いで発覚したJ R北海道が、社内の調査結果を発表した。

線路の安全管理を担当する保線部署の7割以上で、データを書き換える不正が確認されたという。改ざんを前任者から引き継いだ、管理職が指示や黙認をしていたなど、耳を疑う実態が次々に明るみに出た。

20年以上も前からそのような不正が行われていた部署もあるようだ。これが地域の足を担う鉄道会社の姿なのか、と言葉を失う。

最優先であるべき安全がなぜ、ここまで軽視されたのか。社内にはびこる不祥事の温床の一掃へ、強い覚悟で臨む必要がある。

信頼は失墜した。それを深く肝に銘じ、労使一体となって改革と再生に力を振り絞るしかない。

改ざんが発覚したきっかけは、昨年9月に函館線大沼駅で起きた貨物列車の脱線事故だった。

現場付近では、レール幅の広がりが必要とする基準値の19ミリを上回っていたが、放置されていた。昨年6月の計測では39ミリもあり、事故発生時には限界値の43ミリを超えていた可能性がある。

事故の2時間後、保線管理室のパソコンに記録されたそのデータが39ミリから25ミリに書き換えられていた。改ざんしたのは現場の担当者2人で、上部組織の保線所長ら3人は補修実績の捏造(ねつぞう)を指示していた。

深刻なのは、同じような不正行為が他の部署でも横行していたことだ。保線担当者795人のうち129人が「経験がある」と話し、本社の担当者の数値改ざんも判明した。

「1、2ミリの超過なら問題ないのでは」。そうした安全意識の欠如を野島誠社長も認めている。うみを出し切るには、外部の目で徹底的に調べ直す必要がある。

同社は役員報酬減額を含め計75人の処分を発表した。社員教育や検査などのチェック体制の強化、予算確保にも取り組むという。国土交通省は業務改善命令などを出し、5年程度は継続して監査を行う。厳しく目を光らせるのは当然だ。

ただ、多くの赤字路線を抱え、厳しい自然条件の中で線路の状況に目配りするには、資金や人員面で限界があるのも事実だ。乗客の安全確保には、J R他社から支援

など新たな仕組みを考える必要がある。ここは国が乗り出すべきである。

## 山陽新聞

### J R北海道 / 解体的出直しができるか

レール検査数値の改ざんなど不祥事が相次いだJ R北海道に対し、国土交通省が行政処分を通知した。J R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、さらには安全部門のトップに立つ「安全統括管理者」の解任命令である。

処分は国交省による同社への特別保安監査結果を受けたもので、監督命令と解任命令は初めて。事業改善命令は、2011年の特急脱線火災事故以来2度目で、同じ鉄道会社に再度発令されたことも例がない。

厳しい内容になったのは、事態の深刻さに加え、最初の事業改善命令で安全運行を確立できず、次々に問題が起きたJ R北海道への不信感の表れであろう。最後通告ともいえる処分を重く受け止め、信頼の回復に全力を挙げなければならない。

J R北海道が公表した社内調査結果によると、現場の保線部署44のうち33部署で改ざんが確認された。保線担当者795人のうち129人が改ざんしたという。中には約20年前からとの話もあり、改ざんの常態化をうかがわせる。

鉄道輸送に携わる者として、安全性より会社や自らの保身を優先させる使命感の乏しさにはあきれるばかりだ。根深い安全軽視の企業体質を浮き彫りにしたといえよう。

J R北海道は、5人の解雇を含む計75人に上る大量処分を発表した。コンプライアンス(法令順守)教育や、検査・補修のチェック体制強化などの再発防止策も示した。野島誠社長は一連の不祥事を謝罪するとともに「安全な鉄道の再構築に全力で取り組んでいく」と決意を語った。

しかし、再生への道は見通せない。再発防止策は抽象的な内容で、過去にもできたと思われるものばかりである。なぜ改ざんが常態化したのかもはっきりしない。組織内の風通しなど企業文化にメスを入れ、早期に乗客の信頼を取り戻そうという覚悟はうかがえない。

しかも、野島社長をはじめ経営陣は当面統投する構えだ。11年に業務改善命令を受けてからこれまでの改善の取り組みが甘かったことの反省なしに、実効性ある改革は望めまい。J R北海道は脆弱(ぜいじゃく)な経営基盤

など構造的な問題も抱えている。厳しい環境の中で道を切り開いていくためには、経営陣に新たな風を導入する必要もある。

不正を見抜けなかった国のチェック体制の在り方も問われよう。国交省は常設の監査体制を整え、今後5年程度の間、継続的に監査を行っていく方針を明らかにした。職員約50人体制で臨むというが、しっかり目を光らせてもらいたい。

JR北海道が、安心して利用できる公共交通機関としての本来の姿を取り戻せるか。監督権を有する国交省も再生への青写真を描き、解体的な出直しへ総力を挙げて取り組むべきである。

## 愛媛新聞

### JR北海道処分 / 安全運行実現の最後の機会だ

レール検査数値改ざんや補修が必要な箇所の放置など、問題が相次いだJR北海道に対し、国土交通省はJR会社法に基づく監督命令と安全部門責任者の解任命令を通知した。併せて、2度目となる事業改善命令も出される。

監督命令と解任命令の適用はJR各社が発足して初めてであり、再度の事業改善命令も前例はない。安全運行を実現する最後の機会との危機感を社内で共有し、利用者の信頼回復に努めてもらいたい。

社内調査では、44ある保線部署のうち33部署で改ざんが確認され、判明していた9部署から大幅に増えた。担当者795人のうち129人に改ざん経験があったというから安全軽視に言葉を失う。

5人の解雇をはじめ75人が処分されたが、野島誠社長ら経営陣は辞任を否定した。2011年5月の石勝線特急脱線火災事故で最初の事業改善命令を受けてなお、企業体質が変わらなかった点を重く受け止めるべきではないのか。

野島社長は再発防止策に、コンプライアンス教育や検査・補修のチェック体制の強化を挙げる。企業の再生をかける対策としては、抽象的でおざなりと言わざるを得ない。

国の対応も一貫性を欠く。強制力を伴う命令を総動員した異例の処分は、JR北海道への最後通告といえる。太田昭宏国交相は「自助努力による改善は困難」と断じつつ、一方で経営陣統投を認める。利用者の理解は得られまい。

16年には北海道新幹線開業を控える。改革への本気

度を示すため、経営陣の一新も必要だ。社内の人材だけに頼った改革には限界がある。しがらみのない人材を外部から招くことも視野に入れたい。

国交省も責任を免れない。石勝線事故直後に事業改善命令を出しながら、その後の定期監査や特別保安監査でJR北海道の報告をうのみにし、監督能力の限界を露呈した。反省の上に立ち、監査体制の強化を図らねばなるまい。

社内調査では、外部有識者らによる第三者委員会は設けられなかった。うみは出し切ったのか、疑問も残る。改革を継続的に監視する第三者委を早急に設置し、安全徹底と信頼回復につなげたい。

JR北海道は広大な営業区域の割に人口が少ない。経営安定基金の運用益で補てんしてはいるが、鉄道事業の赤字は深刻だ。車両整備や保線への投資を削り、安全軽視に傾いた背景の一つともいえよう。

経営基盤に不安を抱える鉄道事業者はJR北海道だけではない。他山の石とし、安全対策と経営改善の両立に努めてほしい。安全面の設備投資を促す国の支援策拡充も、あらためて求めておきたい。

安全・安心な公共交通機関へ、今度こそ生まれ変わらなければならない。

## 熊本日日

### JR北海道 安全最優先へ一から出直せ

安全軽視は一部社員の出来心ではなく、組織的で日常的な行為だったと指摘せざるを得ない。JR北海道が公表したレール検査数値改ざんの調査結果で、44ある保線部署のうち実に7割超の33部署で改ざんがあったことが判明した。国土交通省は法に基づく各種命令を通知し、同社に安全対策の徹底を迫った。会社も監督官庁も安全最優先で一から出直すしかあるまい。

データ改ざんは昨年9月の函館線の貨物列車脱線事故で発覚。レール幅の広がりや、補修が必要な基準値19ミリの2倍を超える39ミリだったのに、25ミリと過小に書き換え、国交省などに報告していた。

社内調査でこうした改ざんの「経験がある」と認めたのは、保線担当者795人の約16%に当たる129人に上った。約20年前にも改ざんがあったと話す社員もおり、長年の慣行になっていた可能性が高い。国交省の特別保安監査に対し、改ざんに関わった社員は「補修作業していないことを隠したかった」「前任者から引き継い

だ」などと答えている。

野島誠社長は「基準を守るという重要性の認識が現場に足りなかった。会社を守るためにやるとすれば、その考えが間違っていた」と述べたが、安全軽視の社内体質は根深い。会社は5人の解雇を含む計75人の処分を発表したものの、今回の社内調査で全容が把握できたかも疑わしい。

一方、国交省は鉄道事業法に基づく2度目の事業改善命令とJR会社法による監督命令を通知し、安全部門トップの解任を命令した。再度の改善命令は前例がなく、監督命令も初めて。解任命令に至っては国が企業人事に手をつき込むという異例の措置だ。「使えるツール(手段)は何でも使う」という同省の厳しい姿勢を示しており、改ざんについて刑事告発も検討している。

それでも、監督官庁がこれまでなぜチェックできなかったのかという疑問は消えない。国交省は2011年5月の石勝線特急列車の脱線火災事故以降、3回の定期監査で改ざんやレール異常を見抜けなかった。

そもそもJR北海道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100%を持ち、国交相が事業計画を認可するなど、国の監督下にある。**不正を看過してきた国交省の責任も免れまい**。同省は600億円の安全投資の前倒し実施を命じ、同社に改善策を出させ、確認するため50人規模の常設監査を5年間続けるといふ。監査の実効性が問われる。

JR北海道の体質改善には、監督官庁だけでなく外部の目も必要だ。企業が不祥事の実態や背景に潜む社内文化を調べる際、弁護士ら第三者に検証を委ねるのが一般的だが、今回の社内調査は身内だけで実施した。日本航空再建の際のように外部から経営トップを招く予定もないとされる。

そうであるなら、事業改善命令に基づく改善計画を立てる段階から第三者機関をつくりチェックするような仕組みが不可欠ではないか。自浄能力には限界があると謙虚に認めることから始めるべきだ。

## 南日本新聞

### JR北海道 / 再生の道筋が見えない

レール検査数値の改ざんなど問題が相次いだJR北海道に対し、国土交通省はJR会社法に基づく監督命令と豊田誠常務を安全部門のトップから外す解任命令をそれ

ぞれ初めて適用した。2011年の石勝線特急脱線火災事故以来2度目となる鉄道事業法に基づく事業改善命令とともに通知した。

国交省はJR北海道が講じるべき措置として、外部有識者による第三者委員会の設置や安全管理体制の再構築などを挙げ、国が常設の監視体制を整えて5年程度随時監査を実施することとしている。

JR北海道の野島誠社長は「大変重く受け止めている。真摯(しんし)に対応したい」と表明した。だが、同社が発表した再発防止策は抽象的な内容で、再生への道筋は不透明だ。同社は今回の処分を生き残りのための最後の機会ととらえ、乗客の安全を軽視してきた体質を一掃しなくてはならない。

国交省が重い処分に踏み切ったのは石勝線の事故後、最初の改善命令を出したが、安全運転を確立できなかった事情がある。その後も列車事故は相次ぎ、レールの異常放置や数値の改ざんまで発覚した。安全意識が欠落した鉄道会社に対する命令は、何の効果もなかったのである。

JR北海道が発表したレール検査数値改ざんの調査結果では、現場の保線部署44のうち7割超の33部署で改ざんが明らかになった。判明済みの9部署から大幅に増え保線担当者の約16%の129人が「改ざんの経験がある」と認めており、安全軽視の体質の根深さがあらためて確認された。

不正についての役員の関与や認識は調査の対象外で言及はなかった。有識者ら外部に真相解明を委ねず、身内による調査という手法に、専門家から「うみを出し切れたとは思えない」との声が出たのは当然だ。

その上で同社が発表した再発防止策は(1)保線担当者へのコンプライアンス(法令順守)教育(2)検査や補修のチェック体制強化(3)修繕予算の確保 - など従来同様ありきたりの内容にとどまった。

国交省や同社の調査で明らかになったのは、数々の事故を起こしてきた原因が人命を軽視する企業体質にあることだった。だが、再発防止策には組織改革に切り込もうという覚悟が見えず、早期に乗客の信頼を取り戻そうという意欲もうかがえない。

思い切った改革を断行するには**外部人材の登用も含め役員を一新**したり、第三者機関を設置して再建計画づくりを進めたりすることしかないことを、経営陣は肝に銘じるべきだろう。

【1月23日】

## 産経新聞

### J R北海道 / 陣容一新して改革進めよ

染みついた安全軽視の企業体質を根本から正すには、なにより責任体制を明確にすべきだ。

レール検査データの改竄（かいざん）など杜撰（ずさん）な安全管理が問題になっているJ R北海道に対し、国土交通省はJ R会社法に基づく初の監督命令など3つの行政命令を通知した。

これに合わせ、同社も記者会見で社内調査の結果を明らかにしたが、その内容には改めて慄然とする。

現場の保線部署44のうち7割強の33部署で改竄が確認され、保線担当者の2割近くが「改竄の経験がある」と認めたという。社員の証言から、脱線を予見しながら放置した疑いも浮上している。会社ぐるみの無責任体質と安全意識の低さには驚くばかりだ。

J R北は、改竄に関与した社員5人の解雇を含む計75人の大量処分を発表した。経営陣も、野島誠社長の50%減給の3カ月延長をはじめ、19人全員が不正を防げなかった責任を取って、報酬減額の措置を決めている。

だが、これだけ深刻な事態を招きながら、**経営陣がそのまま残ることに、納得しかねる**人は少なくないだろう。これで再発防止につながるのか。

安全部門のトップ「安全統括管理者」を解任された常務も、経営陣には残った。調査結果の発表の場にも同席しており、責任の取り方について、世間との感覚の遊離を感じざるを得ない。

野島社長も、自らの辞任を否定し、社員教育の徹底など今後の取り組み課題を掲げたが、保線担当者へのコンプライアンス（法令順守）教育など、内容は抽象的で表面的なものにとどまった。

社員教育の徹底は、平成23年5月に石勝線で起きた特急脱線火災事故の際も打ち出されている。それが実行できないまま2年以上もたつ。改革を口先だけで終わらせてはならない。断行の決意と覚悟を内外に示す上でも、**経営の陣容一新は避けて通れない**。

国による経営介入は民営化の本旨から抑制的であるべきだが、J R北の立て直しには、**新鮮な発想を持つ他業種からの人材起用**も積極的に考えたい。国鉄の分割民営化では、J Rの発足時に大物財界人が経営トップに就き、民間手法の浸透に貢献した。

一連の行政処分が出たこの機に、再スタートにふさわ

しい体制の構築が求められている。

## 中國新聞

### J R北海道 / 抜本的改革への議論を

安心して利用できる鉄道へ、生まれ変わるか。レール検査の数値改ざんなど数々の問題が露呈し、国から監督命令などを受けたJ R北海道である。

鉄道事業者としての資格が問われる正念場である。解体的な出直し...（以下、会員限り）