

～JR北海道～
リンクする安全と経営問題
(追補 ポスト・コロナの
新しい鉄道像をも見据えて)

**「ノーモア尼崎事故！
生命と安全を守る7.4集会」報告**

安全問題研究会
2020年7月4日

第 1 部

2005年頃から噴出するようになったJR北海道安全問題

安全崩壊、JR各社で同時発生

- 「今年1月～4月13日に発生した事故は例年の倍以上の33件。3日に1回のペースで、北海道運輸局は異例の再発防止を指導。」(2005.4.17「毎日新聞」)
……尼崎事故のわずか8日前の記事。
JR北海道でもこの頃から安全崩壊が始まっていた。

千歳線

線路破断 37本運休

JRまたトラブル

二十一日午前七時五分ごろ、北広島市南の里、JR千歳線北広島駅―島松駅間で運行管理システムが異常を感知し、線路の一部が破断しているのが見つかった。JR北海道は継ぎ目板によるレール補強で復旧させ、同九時すぎに運転を再開したが、正午現在で列車三十七本が運休、約一万五千人に影響が出ている。札幌駅発着の運行が約五時間半停止した十四日に続くトラブルで、同社の運行管理の在り方が問われそうだ。

JR北海道によると、二十一日午前七時すぎ、線路などの異常で実際にはいない列車が線路上にあるかのように感知する現象(軌道短絡)が起き、信号が赤のままの状態となった。調べたところ、北広島駅と島松駅間の上り線と線路の一方所に約

本が運休(部分運休含む)。新千歳空港発手稲行き快速列車などに最大二時間余りの遅れが出た。JRは二部区間で、特に乗り換える乗客から特急料金を取らない対応を取った。JRは金属疲労の可能性があるとして、レール(二〇〇五年三月)など十数件が破断した原因を調べて



軌道短絡 線路上に列車がないのに、信号などの運行管理システムが「列車が接近していない」と感知する現象。機器類に電流が流れず、レールが赤を示すなどさまざな異常を起す。破断したレールは長さ五キの継ぎ目のないロングレールで、特急や普通列車のほか回送列車など一日約三百五十本が通過。このうち荷物が大きい貨物列車は約五十本走り、道内有数の過密路線。長さ二十五キの一般

金属疲労原因か 2年前から傷の疑い認識

レールが破断した原因として重さが加わり割れるについて、JR北海道は「レールシェリング」として、二十一日、レール内の傷という金属疲労が起きた可能性があるとの見方を示

した。同社は二年前から傷がある可能性は認識していたが、「たまたま事故になった」とし、同社によると、一五キ

千歳線での大規模レール破断、函館線で信号誤配線による列車ニアミス、江差線でのレール破断、根室線での快速列車と除雪車の衝突など事故・トラブル相次ぐ(2007〜2009年頃)。

なレールの継ぎ目は通常一〇一五キ開いており、同社は「一五キほどのすき間があっても運行には支障がない」とする。ただ今回の事故は破断であり、これ以上の拡大を防ぐため応急処置が必要だったとしている。

決定的破綻としての2つの事故①

- 石勝線トンネルで特急列車が火災 (2011年5月、79名負傷)。死者が出なかったのは奇跡

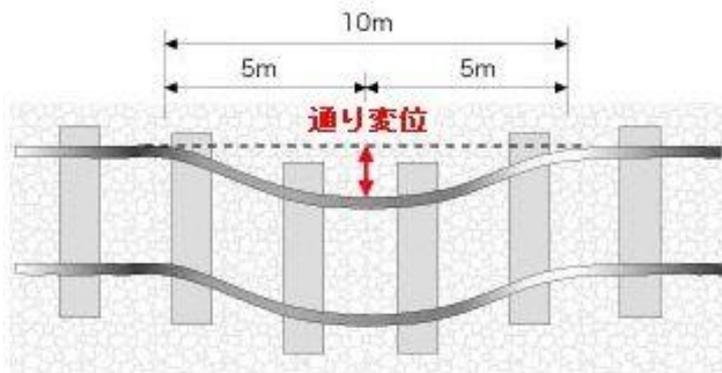


決定的破綻としての2つの事故①

- 性能上、120km/h運転にしか耐えられない気動車を130km/hで運転した結果。
- 鉄道の気動車は自動車と異なり、走行中、常時「力行」(エンジンを噴かした状態)にし続けられる設計にはなっていないが、当時、JR北海道の特急は走行中、無理な高速運転のためエンジンを常時力行状態だった。
- 高速化のため他のすべてを犠牲にするJR北海道の末路。

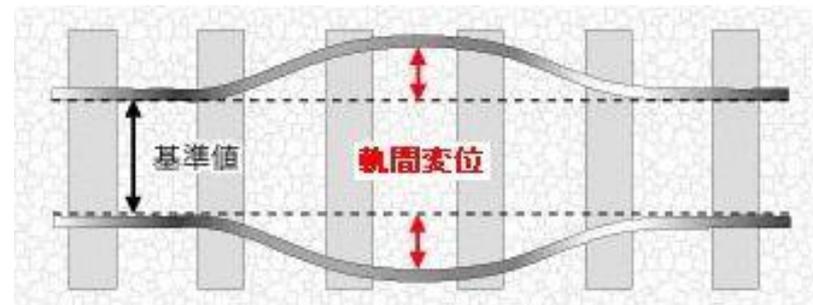
決定的破綻としての2つの事故②

- 2013年、函館線大沼駅で貨物列車が脱線。線路異常がありながら放置270カ所も
- 軌間変位許容値は19mmだが現場では37mmに拡大。
- 19mm以上の変位は15日以内に補修する社内規則があるが守られていなかった



<通り変位>

発生しても軌間は変わらない



<軌間変位>

線路幅の異常 軌間が変わる

決定的破綻としての2つの事故②

- 現場は「人員も資材も足りない」と悲鳴（2013.9.25「毎日」）。保線作業について「引き継ぎがなかった」「教えられたが、覚えていない」との証言も
- 2014年1月、JR会社法に基づき国交省が初の監督命令

第 2 部

レール検査データ「改ざん」 裁判から見えたもの



写真Ⅱ 札幌地裁簡裁V

事実経過

- 函館線大沼駅の貨物列車脱線事故後、レール検査データ「改ざん」が発覚。
- 2014年2月、国交省がJR北海道を道警に告発。道警が強制捜査～書類送検
- 札幌区検が保線管理労働者3人に加え、法人としてのJR北海道を札幌簡裁に起訴。
- JR北海道の起訴は「両罰規定」（いわゆる組織罰の一形態）に基づく。

2019年2月の判決～札幌簡裁

- 法人としてのJR北海道には、**有罪(罰金100万円)**。
- 保線管理労働者3名は**無罪**。
- 検察、JR北海道いずれも控訴せず、札幌簡裁判決が確定。

裁判の争点～**検察側**主張

- ①「本物」のレール検査数値を記載した紙の台帳をパソコン上のデータに「補正」して入力後、紙の台帳を破棄～運輸安全委員会による事故調査の際、「補正」後のパソコンデータを提出した行為が鉄道事業法違反（虚偽報告）、運輸安全委員会設置法違反（検査妨害）に当たる。

裁判の争点～**検察側主張**

- ②通り変位の数値が小さく書き換えられたこと、保線労働者が通り変位の数値に一貫して関心を示さず検査データの書き換えを黙認していたことは改ざんである。

裁判の争点～**弁護側（JR側）**主張

- ①可搬式軌道変位計測装置（トラックマスター、保線装置の一種）に入力されているデータがそもそもデータラメで実態を反映していなかった。
- トラックマスターの誤った通り変位の数値を真の数値に補正しただけであり、改ざんに当たらない。

裁判の争点～**弁護側（JR側）**主張

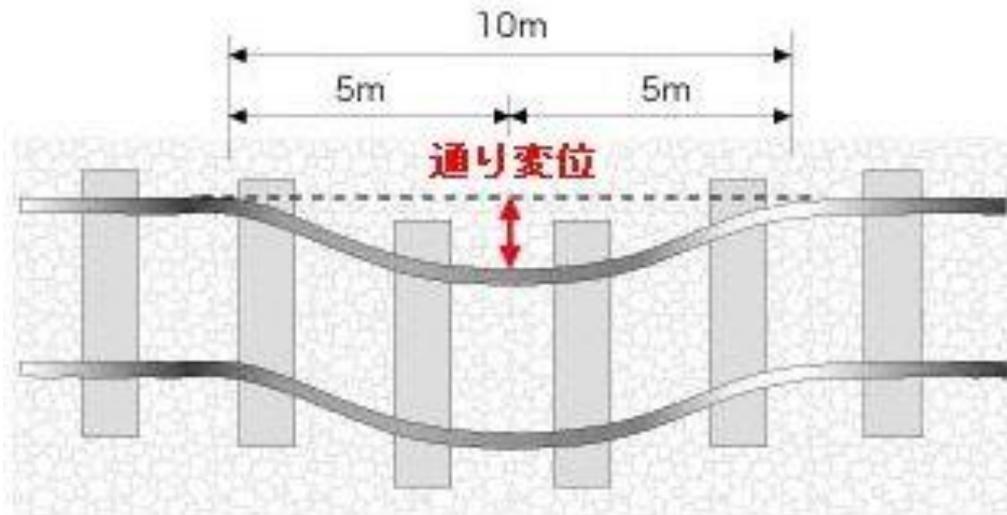
- ②車輪全体が2本のレールの上に落下していた現場の状況から、事故原因は軌間変位である。
- 通り変位は事故原因ではないのだから保線労働者がその数値の変化に関心でもなんら矛盾はない。

可搬式軌道変位計測装置 (トラックマスター)



裁判を傍聴して

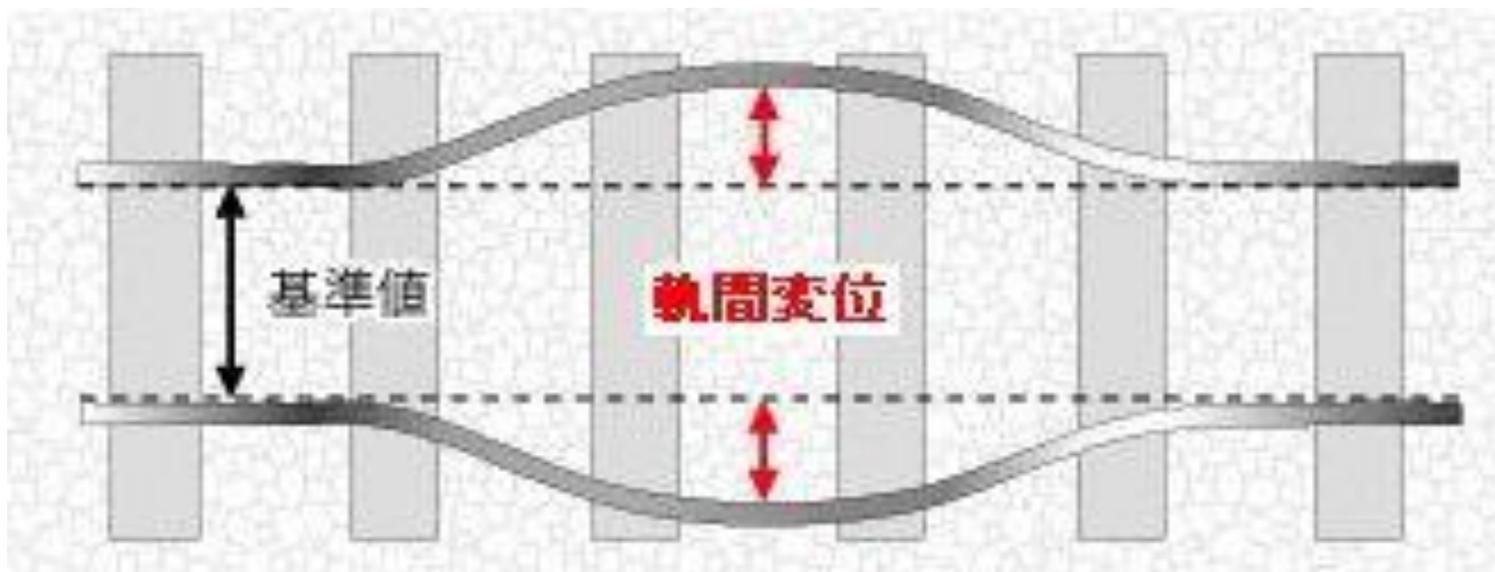
- 現場でのレール異常が仮に「通り変位」(検察側主張、下図参照)であった場合、レールに歪みが生じていてもレール幅 = 車輪の幅であることに変わりはなく、車輪全体が線路内に落下するような事態は起こりえない。



<線路幅 = 軌間>
1067mmと
1435mmがある

理は弁護側にあり！

- 現場で実際に起きていたのは「軌間変位」(弁護側主張、下図参照)。この場合、車輪全体が線路内に落下することも。
- 裁判所もこの主張を採用→労働者に無罪。



JR保線労働者らの証人尋問では

- 「曲線半径が230mのところ、**400m**とデータ登録されている場所もあった」
- 「(トラックマスター入力の数値よりも)実際の曲線半径はもっと小さいのではないか」「もっとあのカーブはきついはず」などの声が保線労働者から上がっていた
- ……との重大証言。

元国鉄保線労働者も……

- 元国労稚内闘争団の田中博さん(国鉄で保線担当)も「ある程度の期間(10年程度)、保線現場をきちんと経験した熟練労働者が現場に立ってカーブを見れば、その半径がどの程度かは感覚でわかる」と労働者を信頼。
- 「JRが公表している曲線半径が自分たちの現場感覚と異なっている」で現役保線労働者、国鉄時代の元保線労働者の見解が一致。

なぜこのような事態が起きたのか？～安全問題研究会の**推定**

- 函館本線が建設された当時の基準、旧「普通鉄道構造規則」(国土交通省令)では、曲線半径**400m**での制限速度を時速90～110km/h、曲線半径250mでは70～90km/hと定めていた。
- 半径230mの曲線を400mと偽れば、1円も金をかけずに20km/hも高速化できる。

なぜこのような事態が起きたのか？～安全問題研究会の推定

- 現場で起きていたことは検察の起訴理由である「改ざん」とは真逆の事態。
- 労働者がレール検査データの数値を改ざんしていたのではなく、JR北海道が曲線半径を実際より大きくごまかしていた。

なぜこのような事態が起きたのか？～安全問題研究会の推定

旧「普通鉄道構造規則」における曲線半径（本線）と制限速度の関係に関する規定

速度	曲線半径の下限値
110km/時を超える	600m
90km/時を超え 110km/時以下	400m
70km/時を超え 90km/時以下	250m
70km/時以下	160m

JR北が
改ざん？

これでスピード
アップできる！

なぜこのような事態が起きたのか？～安全問題研究会の推定

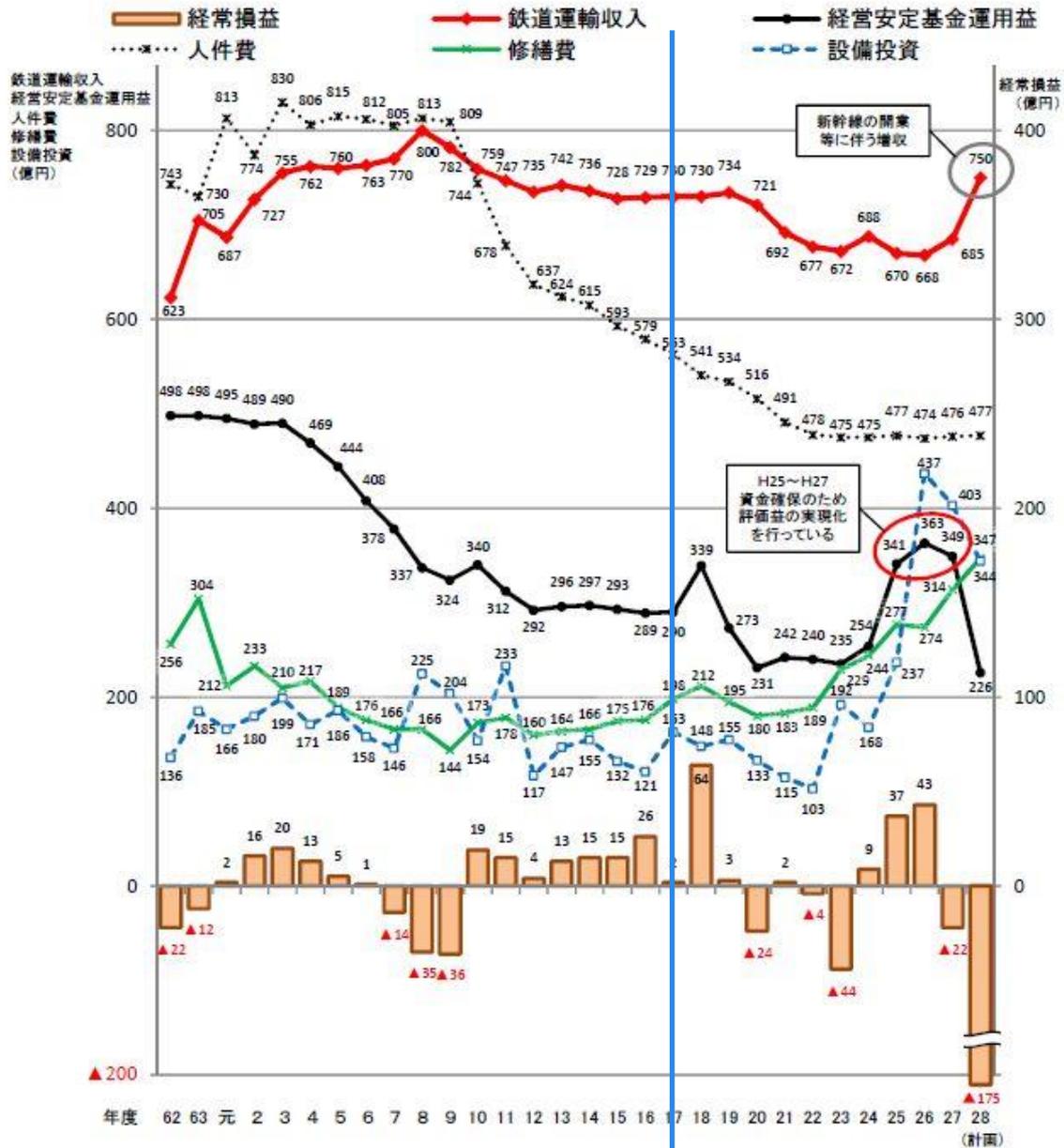
- 改ざん後の数値を基に保線作業をすれば事故が起きかねないので、現場で労働者が検査データ数値を本来の曲線半径に基づいたものに補正していた（結果的に補正後の数値は小さくなる）。
- 裁判で認定されたわけではなく、安全問題研究会の推定に過ぎないが、当時のJR北海道にはそうするだけの十分な動機があった。

なぜこのような事態が起きたのか？～安全問題研究会の推定

- 相次ぐ事故を受けて社内に設置されたJR北海道再生推進会議が2014年7月にまとめた報告書に「**高速道路網の道内整備計画に対抗するため、限られた財源を都市間高速事業に重点配分した**」との記述。
- 安全を犠牲にして高速化を優先したとJR北海道みずから認める。

第 3 部

経営悪化が招いた連続事故



'05 尼崎事故/JR北安全崩壊

- 航空機や高速バスとの競争に明け暮れ、本来なら安全投資、施設車両維持に向けべき費用を高速化に使い果たす。
- 分岐点は2005年。JR西で尼崎事故の年、JR北でも安全崩壊が始まる。
- 経営安定基金運用益の減少も原因、国にも責任

運輸審議会主催 運賃値上げ公聴会(2019.7.1)

- 2019年10月の消費増税に合わせて平均11%、最大3割もの大幅運賃値上げ。
- 安全問題研究会代表含め3人が公述人として出席。全員が値上げに反対。
- 島田修JR北海道社長が「経営安定基金運用の結果、含み益が863億円ある」と発言。

設備投資の少なさが決算にも

- だがこの863億円は「基金評価益」として資産の部に計上。
- 鉄道事業者なのに固定資産が過少（JR北海道「2019年度決算資料」より）。

連結貸借対照表

	(資産の部)		(負債・純資産の部)	
1年以内に現金化して支払に充てられる金額	流動資産 783 現金同等物 360	➡	流動負債 585 長期借入金 71	1年以内に支払うことが決まっている金額
事業活動に使用している施設や車両など	固定資産 3,631	←	固定負債 2,307 長期借入金 1,345	事業活動に使用する施設や車両等を取得するための借入金 + 2年目以降に支払う必要のある金額
基金評価益は+69億円 (793億円→863億円)	経営安定基金 7,685 基金評価益 863 機構特別債券 2,200		純資産 2,386 資本剰余金 1,564 利益剰余金 0	
			経営安定基金 6,822 機構債券借入 2,200	

2019年度JR北海道決算資料を見て

- 施設や車両などの固定資産は減価償却によって使用年数が長くなるほど価値が低くなる。
- 固定資産が少ないのは設備投資（安全投資も含む）が十分行われていないことを意味する。
- 経営安定基金本体は負債・純資産の部に計上、評価益のみ資産の部に計上。
- 民間企業では通常の場合、預金からの受取利息は貸方（右側）に記載される。
- 過少な固定資産の穴埋めに経営安定基金運用益を利用？

JR北海道(&四国)の深刻な経営状況

JR北海道の施設・車両修繕費の変遷

年度	施設・車両修繕費	鉄道収入に対する修繕費率	列車走行キロ (百万 ^{キロ})	100万 ^{キロ} 当たり	
				修繕費	JR6社平均
2006	19,261	23.1%	38.64	498	822
07	17,922	21.3%	38.71	463	820
08	16,255	19.7%	38.20	426	768
09	16,549	21.0%	38.05	435	753
10	17,158	22.4%	37.77	454	766
11	21,122	27.9%	37.62	561	768

(単位百万円)

2011年度のJR各社の施設・車両修繕費の比較

社名	施設・車両修繕費	鉄道収入に対する修繕費率	列車走行キロ (百万 ^{キロ})	100万 ^{キロ} 当たり 修繕費	鉄道収入
JR北海道	21,122	27.9%	37.62	561	75,765
JR東日本	194,511	11.2%	256.50	758	1,733,344
JR東海	155,199	13.2%	103.48	1,500	1,175,670
JR西日本	124,345	14.8%	198.14	628	838,886
JR四国	5,923	22.3%	21.42	277	26,588
JR九州	27,996	17.5%	72.01	389	159,996
6社平均	88,183	13.2%	114.86	768	668,375

(単位百万円)

・ 鉄道収入に対する修繕費の比率が経営の厳しいJR北海道、四国で突出。
 ・ 収入が少ない両社が修繕に十分な予算を割けないことを表している。

2013.10.12「北海道新聞」掲載資料に当研究会が加工

まとめ～解決策はあるのか？

- 北海道の鉄道「見殺し」方針を貫く安倍政権からの転換が必要。
- JR北海道が公表した2020年3月期決算での赤字額は426億円、「アベノマスク」配布経費は466億円。**JR北海道を1年延命するための費用は「アベノマスク」より安い。**



←466億

>

426億→



まとめ～解決策はあるのか？

- リニアには財投3兆円。地元の反対押し切り建設強行。地元が存続を求める北海道の生活路線には30億円を出さず見殺し(いずれも2020.6.19付「道新」)
- 無駄遣いを見直し、真に必要な部門に予算を振り向けさせることで解決可能。

30億円返済猶予要請

2020.6.19

JR北海道国、慎重に財務検討

JR北海道が、株主の鉄道建設・運輸施設整備支援機構から借り入れている債務のうち、2020年度分の30億円の支払いを猶予するよう機構に求めていることがわかった。新型コロナウイルスの感染拡大による鉄道需要の急減で資金繰りが悪化しているため、機構を所管する国土交通省はJRの信用力の低下を招く恐れもあるとして、JRの支払い能力や財務状況を慎重に検討し、8月までに最終判断する。(2面)「経営」

課題は想像以上」(複数の関係者によると、JRは今春、機構に対し債務の支払いを当分の間、猶予できないか打診した。猶予が決まれば約定の変更が必要で異例の措置となる。30億円は、JRが1998～99年度に機構から設備投資や経営基盤強化の目的で無利子で借り入れた計292億円の一部。すでに19年度までに171億円を返済、残り121億円を20、24年度の5年間で分割で支払うことになっている。毎

年度の支払時期は9月と翌年3月の2回。国交省は今年9月の支払時期までに本年度分猶予を認めるか財務省とも協議する見通し。

JRは19年度の収支で本業のもうけを示す営業損益が過去最大の551億8300万円の赤字となった。本年度の減収額は200億(300億円)を見込む。同社は政府に本年度の支援金200億円の入金前倒しも要請したほか、金融機関からの融資も検討している。(長谷川紳一)

県、月内の工事着手認めず

リニア中央新幹線の静岡工区を巡り、静岡県はトンネル本体の工事に先立つ準備工事の再開を認めていない。早期開業を目指すJR東海は、本体工事に伴う環境対策を巡る県との対立を国の有識者会議の議論に預け、準備作業を切り離して進めようとしたが、県はなし崩し的に本体の容認につながることを警戒。両者の溝は埋まらないままだ。

静岡県では、県がトンネル掘削に伴う大井川の流量減少を懸念し、対策を巡ってJR東海と激しく対立。JR側は、仲介役の国土交通省が設置した有識者会議での議論を踏まえ、環境保全計画などを作成するとしていた。

JR東海は会議の議論と並行して進めたいとして5月20日、準備工事の再開を県に要請した。内容は、湧水を川に戻す導水路の入り口付近の樹木伐採や整地などで、本体のトンネル掘削とは別物であると強調。開業に向けた工程も「大変切迫した状況にある」として着手に理解を求めた。

しかし、静岡県は、導水路の位置や湧水の川への戻し方は本体工事と密接に関わり、有識者会議の議論の対象になっていると指摘。位置や規模の見直しがあり得るとして、会議の結論が

まとめ～解決策はあるのか？

・勝算なき強行の果てに……
(2020・6・7 北海道新聞)

リニア27年開業延期へ

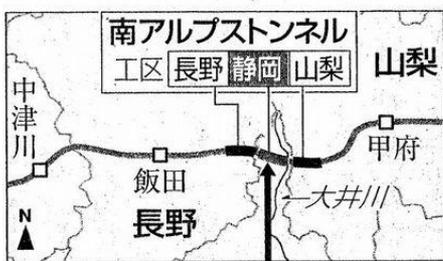
JR東海 静岡知事と会談物別れ

JR東海の金子慎社長は26日、静岡県庁を訪れ、リニア中央新幹線建設を巡る水資源の問題で対立する静岡県の川勝平太知事との初会談に臨んだ。金子氏は6月中に静岡工区の準備工事に着手できなければ、予定の2027年開業が困難になるとして同意を要請したが、川勝氏は認めず物別れ

に終わった。JR東海は事実上の期限としていた月内着工を断念し、来週にも開業の延期と計画の見直しを表明する見通しとなった。(10面)成長戦略の柱に暗雲

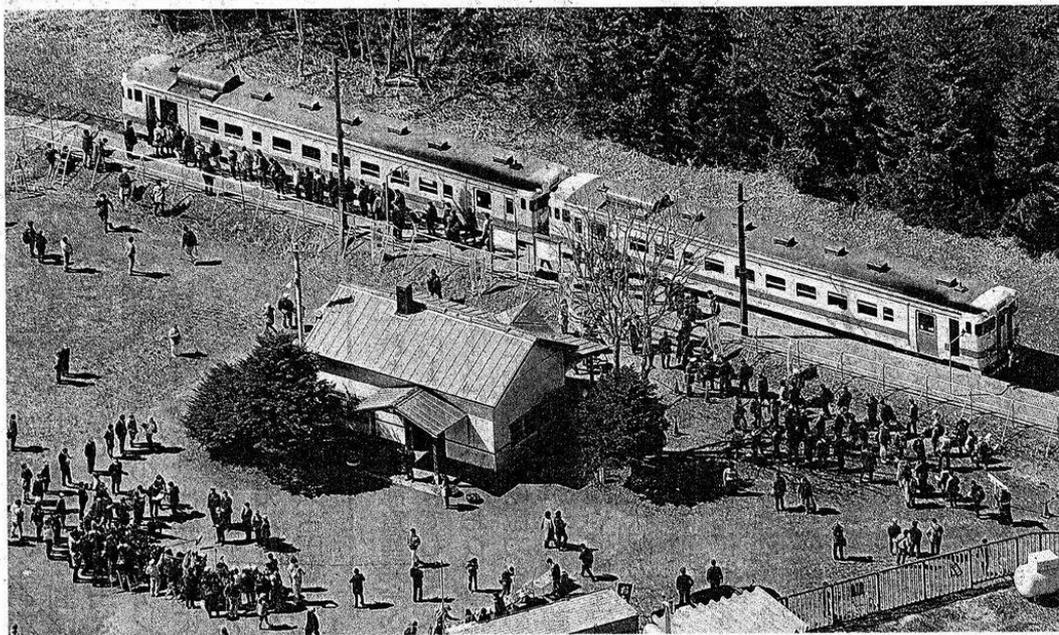
総額9兆円超の総工費を投じる国家的プロジェクト

は着工から6年で正念場を迎えた。神奈川県や山梨県



など沿線の自治体や企業は、開業に間に合うように駅予定地周辺の開発を進めているが、延期になれば影響は大きい。東京・品川―名古屋間の開業遅れで、37年にも予定する名古屋―大阪間の延伸時期も見直される可能性がある。

会談で金子氏は「(国や各自治体から)開業の期待を背負っている」と早期着手の必要性を訴えた上で「水の問題について、しっかり対応していく」と理解を求めた。川勝氏は「リニア自体に反対しているわけではない」としつつも「環境と両立するかを考えなければならぬ」と応じた。「環境保全のための条例にかか



(追補)ローカル線の現状(札沼線)

北海道新聞 2020.4.18

- 2020年4月17日限りで北海道医療大学～新十津川が部分廃止。
- 当初は5月連休明け、5/7の予定だったが、新型コロナで繰り上げ。

札沼線 前倒しの別れ

JR札沼線北海道医療大学～新十津川間が17日、85年の歴史に幕を閉じた。新型コロナウイルス感染防止のため、24日の予定だった一般客向け最終運行が前倒しされた。空知管内新十津川町の新十津川駅には出発前、大勢の町民らが集まった(午前9時55分、本社へりから、玉田順一撮影)

|| 記事30面

電子版に動画

(追補) ローカル線の現状 (日高本線)

- 2019年11月、沿線7町長会議がバス転換に向けたJR北海道と各町との**個別協議入り**(廃止ではない)に「多数決」で同意したものの浦河町は反対。
- 「転換して良かったと思えるような転換バスの具体策が出ない限り、同意はできない。むしろ今後のほうが長いと思っている」(大鷹千秋・日高町長)

(追補) ローカル線の現状 (日高本線)

- この6月、JR北海道は沿線7町にバス転換費用として25億円を提示。
- 5線区のうち先に廃止となった2線区 (石勝線夕張支線、札沼線・北海道医療大学～新十津川) と比べても (1km当たり) 半額に過ぎない。
- 安全問題研究会の試算では、鉄道時代と同じダイヤを維持する場合でも運行は転換後15年間が限度。「鉄道より便利」な転換バスにするなら転換後10年持つかどうかの水準。

コロナ禍で露呈 日本の「物流軽視」

朝日新聞
DIGITAL

トイレ紙の山積み映像は「逆効果」 買えないと意味ない

有料会員限定記事

新型コロナウイルス

聞き手・高重治香 2020年3月18日 13時59分



〈写真〉トイレットペーパー買い占めに並ぶ市民(2020・2・29 都内)
製紙工場には山積みなのに物流崩壊で店頭に出回らない。貨物輸送軽視の結末
都市部では物流に余裕がなく配送量を急には増やせない「ごく一部の人が通常より多めに買うだけで、物不足が発生」
(関谷直也・東大准教授)

コロナ禍を受けて～鉄道の新しい役割

- 外出自粛で東海道新幹線始まって以来の事態。「1両に乗客1人のことも」
- その一方で「トイレットペーパーをいくら運んでも追いつかない」(トラック運転手)
- 生活必需品輸送・ネット通販輸送が各地でパンク。大量高速輸送に強い鉄道をこんな時に廃線にしてどうするの？
- 北海道の鉄道に乗客などいなくてもよい。貨物(生活必需品)輸送には明日がある。

ご清聴ありがとうございました。

本資料は、安全問題研究会
公式サイトにも掲載しています。

<https://transportation.sakura.ne.jp/>

または

安全問題研究会

検 索

