

**～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**

1

**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**

2

**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。

3

**2007.12.21「北海道新聞」**

千歳線  
**線路破断37本連休**  
 JRまたトラブル

**金属疲労原因か 傷の疑い認識**

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。

4

## 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



5

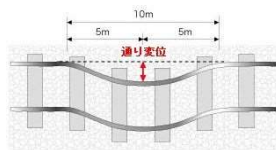
## 決定的破綻としての2つの事故①

- 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。

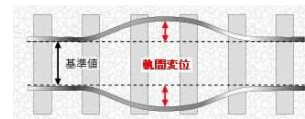
6

## 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

7

## 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

8

## 第 2 部 レール検査データ「改ざん」 裁判から見たもの



△写真⇨札幌地裁・簡裁▽

9

## 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。

10

## 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。

11

## 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。

12

### 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。

13

### 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。

14

### 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無関心でもなんら矛盾はない。

15

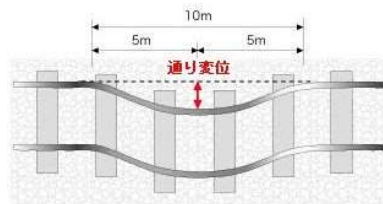
### 可搬式軌道変位計測装置 (トラックマスター)



16

## 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。

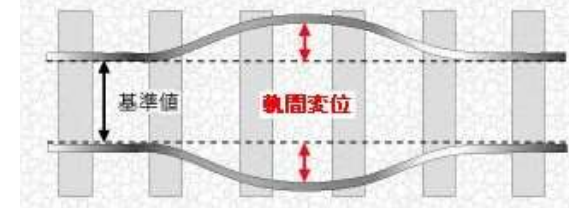


<線路幅=軌間>  
1067mmと  
1435mmがある

17

## 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。



18

## 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。

19

## 元国鉄保線労働者も……

- 元国鉄保線労働者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。

20

## 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。

21

## 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。

22

## 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	<b>400m</b>
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!

23

## 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。

24

## 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

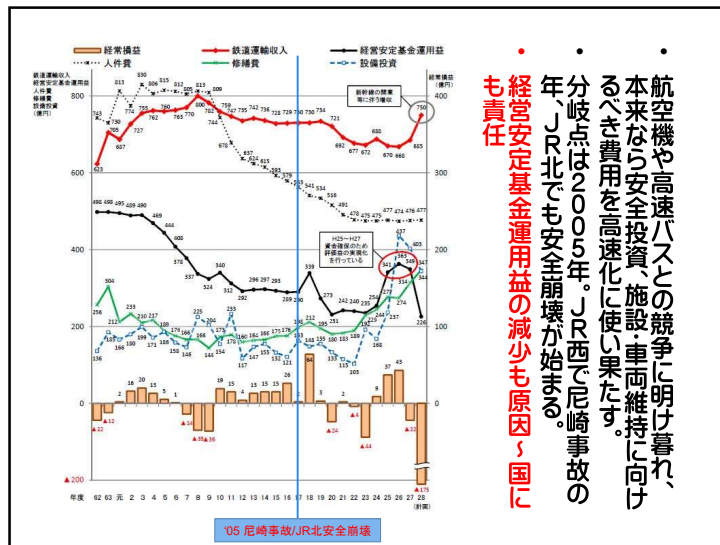
- 相次ぐ事故を受けて社内に設置されたJR北海道再生推進会議が2014年7月にまとめた報告書に「**高速道路網の道内整備計画に対抗するため、限られた財源を都市間高速事業に重点配分した**」との記述。
- 安全を犠牲にして高速化を優先したとJR北海道みずから認める。

25

## 第 3 部

### 経営悪化が招いた連続事故

26



27

### 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。

28

### 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	流動負債 585	1年以内に支払うことが決まっている金額
	現金同等物 360	長期借入金 71	
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	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
		長期借入金 1,345	
		純資産 2,386	+
		資本剰余金 1,564	2年目以降に支払う必要のある金額
		利益剰余金 0	
基金評価益は+69億円(793億円-863億円)	経営安定基金 7,685	経営安定基金 6,822	・利益剰余金が期首より179億円減少
	基金評価益 863	機構債券借入 2,200	
	機構特別債券 2,200		

29

### 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？

30

### JR北海道(&四国)の深刻な経営状況

年度	施設・車両修繕費		列車走行キロ(百万km)	100万kmあたり修繕費	
	金額	鉄道収入に対する修繕費率		金額	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

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km)	100万kmあたり修繕費	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

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

31

### まとめ～解決策はあるのか？

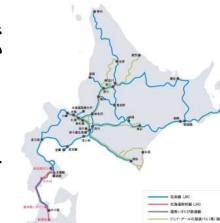
- 北海道の鉄道「見殺し」方針を貫く安倍政権からの転換が必要。
- JR北海道が公表した2020年3月期決算での赤字額は426億円、「アベノマスク」配布経費は466億円。JR北海道を1年延命するための費用は「アベノマスク」より安い。



←466億



426億→



32



### 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 慎重に財務検討」

「リニア」の中核路線の建設費は、約3兆円に達する。JR北海道は、このうち30億円を返済猶予として要請している。この要請は、JR北海道の財務状況が厳しくなっていることを受けて、国や関係機関に働きかけることになった。JR北海道は、この30億円の返済猶予を要請している。これは、JR北海道の財務状況が厳しくなっていることを受けて、国や関係機関に働きかけることになった。JR北海道は、この30億円の返済猶予を要請している。これは、JR北海道の財務状況が厳しくなっていることを受けて、国や関係機関に働きかけることになった。

### まとめ～解決策はあるのか？

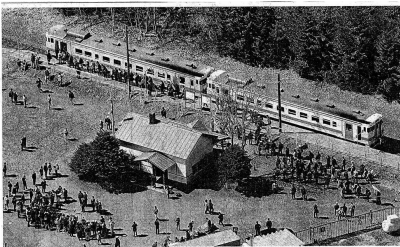
- ・ 勝算なき強行の果てに……  
 (2020.6.7 北海道新聞)

**リニア27年開業延期へ**  
 JR東海 静岡知事と会談 物別れ



JR東海の金子社長は、26日、静岡県庁を訪れ、表上顧問として、リニア中央新幹線建設を巡る水戸の問題を対立する静岡県の山梨平太知事との初会談に臨んだ。金子氏は、月内に静岡工区の準備工事に着手できれば、予定の2027年開業が困難になることと同意を表明した。川勝氏は物別れを認めた。

JR東海は、27年開業を目指して、表上顧問として、リニア中央新幹線建設を巡る水戸の問題を対立する静岡県の山梨平太知事との初会談に臨んだ。金子氏は、月内に静岡工区の準備工事に着手できれば、予定の2027年開業が困難になることと同意を表明した。川勝氏は物別れを認めた。



(追補)ローカル線の現状(札沼線)

**札沼線 前倒しの別れ**  
 JR北海道は、札沼線(札幌～沼田)の廃止を決定した。この決定は、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。

- 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。

### (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。

37

### 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 新型コロナウィルス  
聞き手・高橋由香 2020年3月18日 13時59分



（写真）トイレトペーパー買い占めに並ぶ市民2020年2月29日 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）

38

### 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。

39

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

40