

衆議院国土交通委員会ニュース

平成 25.11.22 第 185 回国会第 8 号

11 月 22 日（金）、第 8 回の委員会が開かれました。

1 国土交通行政の基本施策に関する件（JR北海道問題等）

- ・太田国土交通大臣、高木国土交通副大臣、坂井国土交通大臣政務官及び政府参考人並びに参考人に対し質疑を行いました。

（参考人）北海道旅客鉄道株式会社代表取締役社長	野 島 誠 君
北海道旅客鉄道株式会社常務取締役総合企画本部長	小 山 俊 幸 君
北海道旅客鉄道株式会社取締役鉄道事業本部工務部長	笠 島 雅 之 君

（質疑者及び主な質疑内容）

平 沢 勝 栄 君（自民）

- ・JR北海道は、平成 23 年 5 月の石勝線における列車脱線事故以降、車両火災や発煙、ブレーキの不具合などの様々なトラブルが発生している。他にも経営状況や人員面で厳しい鉄道会社もあるにもかかわらず、JR北海道だけなぜ、こんなにトラブルが頻発するのか。
- ・JR北海道は、ATS（自動列車停止装置）をハンマーで損壊させた運転士に対し、15 日間の出勤停止処分としたが、解職処分に相当するという他社の見解と比較すると、同処分は社会常識と大きく乖離しているのではないのか。
- ・JR北海道は、旧経営陣に対しては、取締役会に出席させていたように、また、労働組合に対しては全ての乗務員へのアルコール検査を義務付けていなかったように、両者に対し配慮している状況であったのではないのか。
JR北海道の体質を改善させるためには、旧経営陣と一線を画し、労働組合に対し毅然とした態度をとることが必要と思われるが、野島参考人の決意を伺いたい。

佐 藤 英 道 君（公明）

- ・JR北海道の一連の事故、不祥事について、JR北海道の責任者である野島参考人はどのような心境か。
- ・特急列車の減便・減速を受けたダイヤの見直しにより、通勤・通学、観光、また、北海道経済に大きな影響を与えているが、野島参考人はどのような認識をもっているか。
- ・JR函館線大沼駅構内で発生した貨物列車の脱線現場で、レール幅が基準値を超えている状態が約 1 年間放置されていたことを受けて行われた会見に、野島参考人は出席していなかったが、この問題に対する野島参考人の認識を伺いたい。

穀 田 恵 二 君（共産）

- ・レール検査のデータ改ざんが行われた理由について社長はどのように考えているか。また、データの改ざんにJR北海道の上部組織が関与していたのではないのか。さらに、データの改ざんは常態化していたのではないのか。
- ・レール異常放置問題を受け、国土交通省から指示されたレール異常の点検において、分岐器を点検対象から外した理由は何か。点検が行われなかった側線も含めた全ての分岐器の調査は終了したのか。
- ・JR北海道のホームページでは、「線路の補修作業を社内ルールどおり行っていなかった」とあるが、その社内ルールでは、補修作業の結果について必要がなかったら報告しなくていいという規定になっていなかったか。もしそうであれば、社内ルールに違反していなかったということになるのではないのか。他社では異常がなくても必ず報告し二重に確認することになっている。JR北海道もそうすべきだったのではないのか。

寺 島 義 幸 君（民主）

- ・JR北海道は、他の鉄道事業者と比べて列車走行 100 万 kmあたりの事故発生件数が多い。野島参考人は、これらのトラブルの原因として、どこに一番の問題があると考えているか。
- ・JR北海道の函館保線管理室等で、国の特別保安監査の前に、レール検査のデータを改ざんしていたことは、検査の妨害や虚偽の報告を禁じた「鉄道事業法」に抵触するのではないのか。野島参考人の認識を伺いたい。
- ・JR北海道におけるレール異常放置など一連の問題は、経営陣に責任がある。野島参考人は、会社のトップとしてどのような責任をとるつもりなのか。経営陣の中に新しい風を入れて、一から新たに始めるべきではないのか。

若井康彦君（民主）

- ・平成 25 年 9 月函館線大沼駅構内で発生した貨物列車脱線事故は曲線区間で起こったが、一般的に、このような場所で発生する脱線事故の原因には、どのようなものがあるか。
- ・J R 北海道では、国鉄時代から 3 分の 1 に保線に従事する人員が減ったにもかかわらず、多くの副本線や本線があり、日常のメンテナンスが行き届かない状況である。実態に合わせて、使用する線路の数を減らすことで、危険箇所を減らしていく必要があるのではないか。
- ・北海道では、アイヌ文化復興等に関するナショナルセンターとして白老町に象徴空間を整備し、2020 年に一般公開することとなっている。2020 年のオリンピック・パラリンピック東京大会の開催決定で高まる世界の人々の関心を、北海道に向けるよう、これを活用すべきではないか。

高橋みほ君（維新）

- ・J R 北海道において「ヒヤリ・ハット」を報告する制度があるが、各報告に対し書面で回答するだけでなくきちんとした対応策をとっていたのか。また、平成 22 年度から 24 年度まで報告件数が高止まりしている原因をどのように考えているか。
- ・A T S の操作を誤ったことを隠すため乗務員が A T S を破壊した事案では、J R 福知山線脱線事故のように重大なペナルティを恐れたことが事故の一因となったのではないか。A T S の操作を誤って列車を非常停止させた場合に、通常の勤務を外して指導等行われることがあるのか。あるとすれば、それはどのようなものか。
- ・交換が必要な枕木はチョークで印をつけられることとなるが、その枕木はどのくらいの日数で交換すると定めているのか。予算的に厳しく枕木を交換できないとの現場の話に対して野島参考人はどのように考えているか。

松田学君（維新）

- ・営業努力により、営業損益が民営化当時から 227 億円改善しているがこれはどのような要因によるものか。また、収益条件が厳しい中で、本来やりたかった安全投資について、これまでできなかったものがあるのではないか。
- ・公共事業において北海道特例が講じられている理由は何か。道路も鉄道も準公共財となるが、道路は公共事業として官が主体となる一方、鉄道は民間が主体となることについて、論理的区分けはどうなっているのか。
- ・安全投資のための経営安定化基金の取り崩し、持続可能な仕組みとして他の地域に負担を求めて J R 北海道に補てんする仕組み（ユニバーサルサービスシステム）の構

築、あるいは J R 東日本との経営統合といった支援や改革の意見もあるが、どのようなことが考えられるか大臣の考えや理念を伺いたい。

杉本かずみ君（みんな）

- ・J R 北海道問題は国をあげて取り組むべきものと認識している。平成 24 年 10 月に会計検査院から、鉄道車両の定期検査及び検査修繕について、是正改善措置等が求められたが、J R 北海道は実施基準の遵守や検査記録の整備等適切に対応したか。
- ・現在 3 回目の特別保安監査を実施しているところであるが、冬期にさしかかり監査への影響があると考えられる。特別保安監査は無期限とのことだが、いつを目途に終了または終了しないつもりか。
- ・J R 北海道の株式は独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法に基づいて同機構が保有しているが、なぜ国が直接保有しないのか。また、一連の問題について、株式を保有する同機構にも株主としての責任があると考ええるが、如何か。