

平成 25 年 11 月 7 日

第 185 回国会 国土交通委員会 第 3 号

○田城郁君 おはようございます。民主党の田城郁です。

本日は鉄道運行の安全に関する集中審議ということで、J R 北海道の連続した事故及び重大インシデントの真の原因を早急に特定し、適切な対策を打ち、J R 北海道が利用者の皆さんからの一日も早い信頼を回復するために、安全で安心な鉄道の再構築を目指すという立場から質問をさせていただきます。

私は、これから、J R 北海道の置かれております特殊な現状の共通認識を図るためにお伺いをいたしますけれども、この条件があるからとって今回の事故が仕方がないのだと言うつもりは毛頭ございません。しかし、この特殊な背後要因を認識した上で原因究明と対策が打たれなければ、問題は解決せずに、ある時間を経て再び再発することは間違いないというふうに思いますので、あえて質問をさせていただきます。

まず、北海道の厳しい自然環境という観点からの質問です。

大臣もよく御存じでいらっしゃると思いますが、J R 北海道の保線というのは、現場作業は過酷な環境下で作業をしております。J R 北海道の問題を議論する際にはこの過酷な環境を念頭に置かなければならないと思っておりますので、まず私からその現状について簡単にお話をさせていただきます。

御案内のとおり、北海道は極寒地であります。冬は氷点下二十度以下の寒さと吹雪の中、昼夜を問わず除雪に追われ、凍傷になることもあります。雪がふぶくと視界が悪くなる、走行音が雪に吸収をされるため人身事故の危険性も高まるということでもあります。また、北海道特有の現象として、地中の水分が凍って土が盛り上がりレールに凹凸が生じる凍上が生じるため、寒い日こそ保線作業が必要になります。さらに、道内百七十八か所のトンネルの約八割が、地下水が漏れてつららが下がるということで、この棒を毎日落とさなければなりません。また、北海道は厳しい寒さだけではなく、夏は三十度以上にもなり、その寒暖の差もレールや車両にとって厳しい状況をもたらします。さらに、北海道では十二月中旬から根雪になり、三月まで雪に線路が埋もれ、レールの管理、補修ができない状態になり、保線作業に掛ける時間は実質七か月余りということでもあります。少ない人員で広いエリアをカバーする J R 北海道の保線職場にとって、七か月は必ずしも十分な時間であるというふうには言えません。

一方で、J R 北海道発足後、社員数は約一万三千人からスタートをし、定年退職や要員の削減を行った結果、現在では七千人まで減少し、現場は人員不足の中での作業を強いられております。総体的な人員不足のため、保線に従事する現場作業員は、例えば営業や雑草、草刈りなど、保線とは関係のない業務も担っており、保線業務に専念できない状況にあります。

まず、現場の作業員が直面しているこのような厳しい作業環境について、大臣の御認識、御所見をお伺いをいたします。

○国務大臣（太田昭宏君） 今、田城先生が御指摘をいただいたように、非常に厳しい自然環境の中で保線等々の作業をしているということを認識をしています。

凍上という話がありましたけれども、浮き上がってもう本当に凸凹になってしまうということで、バラストの部分も凍結をするために、そこに板を挟んで、挟み木というそうでもありますけれども、そうした作業もほかの地域ではない作業だというふうに思います。つららが落ちてとか、先般ありましたけれども、盛土のところがちょっと弱体化しているという地形がありまして、本当に毎日毎日点検しないとその電柱が斜めになったりというようなことがあったりします。

何としても、私はこの十一月は非常に大事だというふうに思っております、J R 東の技術陣にも入っていただいて、雪が本格的に降ったり吹雪になるという前に一定のめどというものを付けるということが何よりも大事であるという、そうした基本姿勢を持ってこれに臨んでいるところでございます。

マイナス三十度を下回るという地域はありませんし、風も強いし、その中で作業員が、私、この間現場を、国交省の監査をするメンバーに、とにかく歩いて全部点検してくれと、こういうふうと言って、歩いたんですね。八キロ歩いて全部点検してその状況を見てもらいましたが、まあ、点検する項目がこんなに多いかと。私は、普通にずっと見て、凸凹というだけでなく全部で百項目近いぐらいの点検項目というものを一つずつやって、これ八キロやるのに八日間掛かったというような状況でありまして、いかに過酷な中で作業をしているかということは十分実感をしているところでございます。

しかし、安全ということについてはいささかも、これはいかに作業が大変でもおろそかにできませんものですから、その辺の意気軒高で鉄道マンであるという誇りが今までもあったと思いますが、更にそうした意気込みを持っていただくということもまた大事なことで、そうしたことも含めて、誇りを持って仕事ができるというところをしっかりとバックアップしたり支えて、あるいは引き上げたりということに努力をしたいというふうに思っているところです。

○田城郁君 現場第一主義の大臣のまさに本領を発揮したと。現場のことが本当に、私も現場に行ってまいりましたけれども、それ以上に大臣の思い、実践が伝わってまいりました。ありがとうございます。

本線を優先する、本線でどんどん問題が起きる、本線を優先で工事をする、結果として副本線に手が回らない。外注化するにしても、函館新幹線の方に外注の社員が取られて、副本線が結果としておろそかになってしまった中で今回の脱線事故も起きてしまったということも含めて、もちろん、仕事の仕組みや監査で御指摘いただいているようなことをしっかりと克服をするということも含めて、それは大前提ではありますが、やはり現状では物理的に手が回らないということも含めて手当てをしていかなければいけないのではないかと、そのようにも思っております。

次に、JR北海道発足時のスキームの確認をしたいと思えます。

先ほども江島先生からお話ございましたが、私からはもう少し、私も国鉄改革の経験者ですから、細かい経緯について少し確認をさせていただきます。

JR北海道は極寒地であるがゆえに線路や車両の傷みが早く、ランニングコストが他の鉄道事業者よりもかさみます。また、営業距離が二千五百キロのうち一日二千人未満の線区が、乗降数ですね、六〇%、四千人まで増やすところが五%ですから、合わせれば六五%が一日四千人未満、要するに廃線対象、当時のですね、というところを頑張って今日まで維持をしているということでもあります。逆に、二万人以上の線区は五・七%、百四十二キロ、札幌周辺に集中しているということでもあります。このように、沿線の人口密度が極度に低いために鉄道事業の収益も上げにくいという状況でありまして、ちょっとおぼろげですけども、マックスで八百億ぐらいの収入であったかと、それが今は五百億台に下がっているのではないかとというふうにも聞いておりますけれども。

つまり、支出と収入の両面で厳しい経営環境にあると言えますし、国鉄改革のスキームの策定時はこうした点が考慮され、JR北海道を維持するためには年間五百億円がショートすると。ここがまず五百億円ショートということがあって、その結果として、これを利息でカバーするためには、当時七・三%の利回りでしたから、そこから六千八百二十二億が、経営安定基金が必要だということでJR北海道に引き渡されたと、ここがポイントだと思います。五百億が必要だと、だから六千八百二十二億なんだと。六千八百二十二億ありきじゃないということでもあります。五百億ありきなんです。

想定運用益は約五百億ですが、その後の低金利のために運用益は約二百五十億に半減をしました。平成二十三年度に実施された基金の二千二百億円という実質的な積み増しの分も含めて運用益は現在三百億であります。つまり、国鉄改革時の運用益で五百億がないと運営できないというJR北海道のスキームが既に崩れているのではないかと考えます。この点について鉄道局長の御認識をお伺いいたします。

○政府参考人（瀧口敬二君） 委員御指摘のように、JR北海道を始めいわゆるJRの三島会社の発足

に当たりましては、当初から非常に厳しい経営状況というものが想定されたわけでございます。このため、経営安定基金を設置いたしまして、その運用益が事業の運営に必要な費用に充てられるというように措置することにより健全な事業運営を確保しようというものが国鉄改革時の基本的なスキームでございました。

ただいま御指摘のありましたように、JR北海道につきましては、立ち上げの段階で六千八百二十二億円という基金でございましたが、当時の高金利も反映いたしておりまして、年間約五百億円規模の運用益が確保されるということでございました。一方、当時、六十二年の営業損益をしてみますと五百三十八億円の赤ということでございますので、今御指摘がございましたように、この運用益を使いまして経常の赤を相殺をすると、こういったようなことが基本的な考え方だろうと思います。

一方で、国鉄改革では同時に、民営化したJR各社の自助努力というものも期待いたしておりまして、これにより健全な経営を維持するということが求められておりました。基金の運用益というのは当然のことながら金利の変動により増減をするということになるわけでございますが、これにつきましてはJR三島各社が経営努力を講じまして、安定的な経営の維持確保に努めるということも期待されてきたところでありまして、数字で見ますと、JR北海道の場合には、先ほど申し上げましたように、単体ベースで申し上げますが、民営化当時は営業の損益が五百三十八億円だったものが二十四年度は三百九億円まで減っていると、こういったようなJR北海道としての経営努力というものが認められるのではないかとこのように考えております。

先ほど申しましたように、これにつきましては、低金利ということで実質的な経営安定基金の積み増しであるとか、あるいはその更に外枠といたしまして、老朽化した施設に対します設備投資というものに対する支援なども行ってきております。こういったことを続けまして、健全な経営が続けられるようにといったような支援を行ってきただころでございます。

○田城郁君 この間、国の支援なども手厚くされているという状況も含めて私は理解をしているつもりでございます。しかし、スキームそのものが当初の目的を達成していないという現実もあるということだろうと思います。

ところで、一般の方々、形が同じなので北海道でも電車が走っているというふうに思いがちですけれども、そこで、JR北海道の電化率はどのような比率になっているのでしょうか、局長にお伺いをいたします。

○政府参考人（瀧口敬二君） JR北海道の線路延長というもの、これ電化を考えるときの線路延長ということで考えさせていただきますが、二千五百キロでございます。現在電化されている区間というのは二十四年度末で四百六十七キロということで、電化率は一八・七%ということでございます。電化されている区間というのは札幌を中心としたいわゆる札幌近郊路線ということで、札幌—小樽間であるとか札幌—旭川間、あるいは札幌—室蘭間といったような路線、それから函館から青函トンネルに向かう路線と、こういったような路線が電化をされているところでございます。

○田城郁君 それでは、約一八・七ですから、そのほか約八〇%はディーゼルカーということで考えてよろしいということですね。分かりました。

では、そのディーゼルカーでありますけれども、当然、形は似ていますがディーゼルカーと、八〇%がディーゼルカーで北海道は走っていると。このディーゼルカーは当然エンジンで動いているというわけで、普通の電車の三倍もの重量があるということも含めて、これも線路を傷める北海道の特殊事情の一つであるというふうにも思いますし、また極寒の中で、高回転が苦手なディーゼルエンジンが百三十キロという高速高回転で、しかも広い北海道であるがゆえに六時間も連続運転をします。ちなみに、JR四国ですと大体二時間ぐらいですね、連続運転は。北海道は六時間と。そういう違いの差もある。ま

た、氷点下での運転ということも含めて、全く厳しい状況の中で運行がされているということでありませぬ。

北海道以外、こういう特殊な状況というのは日本列島どこにもないということが分かると思いますが、ところで、ディーゼルカーを造っている会社は何社ぐらいあるのでしょうか、御存じですか。

○政府参考人（瀧口敬二君） いわゆるディーゼルカーの車両メーカーというのは、現在我が国に五社あるというふうに承知をいたしております。

○田城郁君 今五社、ディーゼルカーを造っている。北海道が、この後も質問をいたしますけれども、ディーゼルカーを修理するときを使う部品などは、その五社は納入する力があるのでしょうか。

○政府参考人（瀧口敬二君） 個々の部品についてまで詳細を把握しておるわけではございませんが、ただいま委員御指摘のディーゼルカーにとって心臓ともいべきエンジンについて御説明申し上げますと、このディーゼル用のエンジンを現在製造しておりますのは、国内に二社というものがあるというふうに承知をいたしております。このディーゼルエンジンのメーカー、二社でございまして、JR北海道はまずエンジンを発注いたしまして、その発注したエンジンを車両メーカーの方に納入してもらおうと、そうした上で、他の部品などとともに車両メーカーの方で全体の車両として製造していると、こういったような状況であるというふうに聞いております。

○田城郁君 これも後で細かくお話ししますが、仮にその二社から同じ部品を取り寄せても、現物が合わないらしいですね。ですから、いろいろ工夫して取り付けるとか、そういうようなことが起きているようであります。後でまたこれは質問しますけれども。

現在、北海道では新しい車両を何とかということで、平成二十三年度に川崎重工という会社にハイブリッドカーを発注をしております、試作が完成するのが二十六年度。四年掛かるわけですね。それから、その特殊な条件下でハイブリッドカー、ディーゼルとモーターのハイブリッドカーですが、試験走行が約二年間しっかりとされると。そして、それが平成二十八年と。その後に量産を発注して、一年、最短でも一年後ですよ、一両目が造れるのが。平成二十九年度に初めて、それが量産に行けば新しい車両の一号車が入ると。そのような長いスパンの話になるということのを是非共通認識として持ちたいというふうに思います。

先ほど江島先生も御質問されておりましたが、私からも線路のことについても少しお聞きしたいと思います。

それでは、JR北海道の線路の現状についてということで、コンクリートでできた、枕コンクリートと言った方がいいと思うんですけども、枕木、コンクリートの枕木とコンクリートでできた道床、石ころではなくコンクリートで固められた道床、スラブ軌道といいます、このコンビが最強であって、狂いが本当に少ないというような形式でありますけれども、このようなコンクリート枕木、PC枕木とスラブ軌道で整備をされている線路は北海道でどのぐらいの比率で存在するのかということについていかがですか。

○政府参考人（瀧口敬二君） 先ほど、電化率のときには線路延長ということで二千五百という数字を申し上げましたが、レールの枕木の状況を見る場合には、複線だとかそういったものもございまして、実際の軌道の長さを示します軌道延長といったもので御紹介を申し上げたいと思います。

JR北海道の軌道延長は三千百六キロということになっております。そのうち、木の枕木というのは長さでいいますと千六百九十と、これは二十二年度末の数字でございまして、千六百九十ということでございまして、全体の五四%、先ほど江島委員の方から六割ぐらいと、こういうことがございましたけれども、五四%というのが二十二年度の数字ということに実はなっております。

この枕木のところは、木に替えて、今、田城委員コンクリートの枕木とおっしゃいましたが、いわゆ

るPC枕木と、いわゆるバラストの中にコンクリートの枕木を置くというやり方がございます。そして、バラストの代わりに、全面がいわゆるコンクリート板みたいなものがございまして、それに直接レールを締結をするというのが、これがスラブ軌道方式ということになっておりますが、そういったことで、残りのものも御紹介いたしますと、いわゆるコンクリートの枕木、PC枕木区間というのが千七百七十九で三八%、そしてスラブ軌道の区間というのが二百二十七キロで七%ということになっております。

それからもう一点、先ほど、古くなったディーゼル車両を更新するためには、それを発注してから実際に供用されるまで時間が掛かるということについては私どもも十分認識をいたしております。

JR北海道において、先ほど、現在の六百億円の支援の使い方について一部入っているということをお紹介いたしましたが、そうしたことを念頭に置いた計画になっているわけがございます。

しかしながら、一方で、新しい車両自体を導入するということになりますと、委員御指摘のように長い時間が掛かりますので、場合によってはエンジンを替えればディーゼル車両としては十分使えるといったこともございますので、必ずしも老朽化した場合に全部替えるという必要があるのかないかといったような問題も、問題意識を持ちながら現在検討を進めているところでございます。

○田城郁君 これ、ちょっと通告にないんですけども、エンジンを替えるというと、まあ、それはそれで一つの方法であると思います。一方で、バリアフリーという視点、これを入れますと、エンジンが高い分、北海道の全体の車両というのは床面が高くなっていて、ホームとかなり段差があると。本州などでは大体もう当たり前のように平面になっておるわけですが、これを解消するというようなことも併せると、新しく新造車で合わせていくのか、あるいはディーゼルカーをそのままエンジンだけ替えるということでホームをかさ上げするのかと、こういうことも含めて併せて考えていくべきではないかというふうに思いますが、ちょっとこれ通告はありませんでしたが、いかがお考えですか。

○政府参考人（瀧口敬二君） 私どものバリアフリー基準では、新しく造るものについてはバリアフリーの基準に適合したものでなきゃならぬということになっております。したがって、新造車両を造る場合には、当然のことながら段差のない車両であるということが求められるわけがございます。

しかしながら、既存のもののエンジンを替えるという場合には、これに該当するかどうか、ちょっとこれは検討を要しますけれども、これは新造ということになりませんので、したがって、その場合には既存の車両を使えるということも考えられるのではないかと考えております。

ただ、問題は、私どもとしては、安全を確保しながら、利用者利便を考えますとバリアフリーを進めなきゃならぬと、こういったことを考えなきゃならぬということでございますので、そういったようなことも問題意識を持ちながら、まず安全を確保するためにどのような対策が考えられるのか、いろいろな方策はあろうと思っておりますので、そういったことについて問題意識を持って現在検討を進めているところでございます。

○田城郁君 ありがとうございます。よろしく申し上げます。

次に、現場の声にしっかり耳を傾けることの重要性ということについてお伺いをいたします。

太田大臣は、常日ごろ、現場第一主義を掲げて日々活動していらっしゃるというふうに思っています。私も、答えは現場にあるという思いで、できるだけ現場に赴いて、目で見て肌で感じて事故の原因を見極めたいというふうにも思っております。今回も、広田筆頭理事始め民主党で現地調査と、あるいは私も個人的に二泊三日でしっかりと脱線現場やいろいろなところを見て回りました。

そういうことを前提にしてお話をするんですが、それ以前に、やはり人に聞いたこと、あるいは物を読んだことなど間違った情報を基に雰囲気や勢い、感情や思い込みで原因を特定したとすれば、現実から必ずずれて間違った対策しか打ち出せないということであると思っております。その結果、真の原因は特定されずに、問題発生の芽は温存されたまま同種の問題を繰り返すことになるというふうに思っています。

したがって、それ以上でも以下でもない事実を的確に把握をして、科学的かつ建設的な真の原因究明が必要であるというふうに私は思っております。それによって、現実とずれない確実な対策が打てるということにつながると思っております。私が真の原因究明に最も有効であると考える手法の一つに、現場の声をしっかり聞くということが言えるというふうに考えております。

ここで、現場の声を拾い上げることの重要性を示す一つの例として、石勝線の事故を御紹介をいたします。

皆様御存じだと思いますが、平成二十三年五月、JR北海道石勝線のトンネル内で、乗客七十八名及び乗務員一名が負傷する特急列車脱線車両火災事故が発生をいたし、大変道民の皆様、御利用者の皆様に御迷惑をお掛けしたということでもあります。

運輸安全委員会の報告書によれば、脱線の直接の原因は、動力伝達装置、プロペラシャフトが垂下をして、垂下した装置がリードレールに接触したためであるとされております。そして、動力伝達装置の垂下を誘発したのが車輪踏面の剥離による列車の振動であるというふうにされております。

ここで注目していただきたいのですが、苗穂工場の社員の皆さんが、職場の議論の積み上げの中で、今年の二月に事故の原因が車輪の踏面の剥離であることを突き止め、その防止のための対策を打つべきだとの提言をJR北海道の経営陣に対して申入れをしているという事実であります。五月に運輸安全委員会から同じ内容の報告書を提出をいただいておりますが、その三か月前に現場の社員は原因を特定をして、そして会社に発信をしていたということでもあります。

ちなみに、車輪の踏面がなぜ剥離するのかということについても彼らは分析をしております。まず車輪損傷は冬季に激しくなること、札幌から上って下る路線の石勝線や根室線は一日中、氷点下の中ということもあります。そういう中でブレーキを掛けると急激に高温になります。緩めると氷点下まで冷やされます。この繰り返すと、百三十キロという高速運転によって踏面が焼き入れと焼き戻しですね、刀鍛冶のときの、たたいて酸素を入れたりあれして鉄を硬くしたり軟らかくしたりというのが焼き入れ、焼き戻しということであると思いますが、そのような状態の繰り返しとなって熱劣化によって剥離をして車体に振動が起きます。無数の振動として伝わって、エンジブロックを割ったり、あるいはプロペラシャフトを止めるピンを破壊をしたり、配電盤の接触器にアークを引き起こすというメカニズムであります。そして、車輪管理の強化や速度ダウンで運転するというような具体的な提言も会社にしておるということでもあります。

鉄道局長、これらの事実を聞いて、少なくとも現場から会社には何も発信していないとか、風通しが悪いとか、そのような、少なくとも下から上に行く風が、この苗穂の例、あるいは大沼の場合は発信が小さかったのかもしれませんが、後で、社長、膝詰めで意見交換をしたら随分知らなかったことを勉強したというようなことをおっしゃっていましたが、やはり小さいにしろ大きいにしろ現場は問題を発信しているということでもあります。

こういうことから、やはり現場の意見をしっかりと耳を傾けるということの重要性というのが分かるというふうに私は思うんですけれども、局長の御認識、あるいは是非大臣にも一言何かあればお伺いしたいと思います。よろしく申し上げます。

○政府参考人（瀧口敬二君） 委員御指摘の現場の重要性というのは、ただいま御紹介をいただきました石勝線の後にJR北海道が作りました安全基本計画というものがございまして。この中でも現場力の強化というのが大きな柱として掲げられておりますが、その中の一項目を読ませていただきますと、三現主義という言葉がございまして、安全の問題は常に現場で起こり、答えも現場にあるという認識の下、現地、現物、現人の三現主義を实践する視点というのが必要だということがうたわれております。

しかしながら、残念ながら現在のJR北海道の状況は、現場についての把握というのが十分になされ

ていないというところに大きな問題があるのではないかというふうに認識をいたしております。今回の件では特別保安監査を二回行ってありますが、本社において各部門の現場の把握ができていないということが確認されております。これを受けまして、十月四日に行いました当面の改善指示では、安全統括管理者が現場状況の掌握等本社機能の実効性を担保すること、そしてまた、本社の軌道部門が現場の状況を把握し、迅速に適切な対応を取るようということを指示をいたしております。

さらにまた、JR北海道の予算編成に当たっても、本社が現場の状況を十分に把握しておらず、安全に関する現場からの要望等が十分考慮されていないということが確認されております。このため、十月二十五日に出しました当面の改善指示におきましては、来年度の予算編成に向けて、本社において現場からの提案を十分聴取した上で、安全を確保するために適正な予算編成を行うようといったことを指示したところでございます。

度々申し上げておりますように、現在二回の特別保安監査の結果について整理、分析を行っておりますが、現場の声をよく把握するといった点も問題意識として十分持ちまして、こういった検討を進めてまいりたいと思っております。

○**国務大臣（太田昭宏君）** 今鉄道局長からお話があったとおりですが、現場で、こういうことをしてもらいたい、これが心配だという、そうしたことが何度でも言ったり報告というものはこの十数年あったようです。しかし、だんだんだんだん、言っても返事がないとか、これどこの組織でもそうなんです、そういうようなことがいろいろあったとも聞いています。

これは、現場の声というのは一人の人の意見を聞いても現場の声にならないわけで、自ら現場に行つて、そして本音の話を聞いたり、あるいは枕木のところを歩いたり、一つ一つそうした体感というもの非常に大事だというふうに思っておりますので、結論的には現場とよく連携を取るようという言葉になるんですが、そのところはJR北海道にとっては急所の問題だというふうに認識をしております。

○**田城郁君** ありがとうございます。

これまでの改善指示の中には、安全統括管理者が現場の状況を把握することや現場の意見を反映させた予算編成を行うなどが盛り込まれておりまして、国土交通省としても現場の声を拾い上げることが極めて重要であるとの認識は共有できているものというふうに考えております。

先ほどの例以外にも、例えば石勝線の火災事故以降に重大インシデントが連続をして起きているというふうに一般的には認識をされておりますけれども、これについても分析をすると、まず、火災事故を受けて対策をした車両に不具合が発生をしているということです。

例えば、先ほどもお話ししましたが、配電盤の発煙の事例では、接触器という部品が生産終了になったために、形状の似た少し違う端子を加工して無理して取り付けなどをしてしのいでおります。そういう中で、剥離による、端子が少し開いてしまうという中からアークが発生をして発煙に至るというようなこと、あるいは振動ですね、先ほど言った車輪による振動がそのカップラーの間を離れてしまつてアークが出て発煙に至るということなど、現場の人間でなければ分からない多くの課題が私の耳には入っております。エンジンプロックの破損についても同様で、火災事故以降交換したエンジンの部品が、似たものを加工して無理して部品を付けて、それが振動によって破損に至るというようなことでトラブルに至っているというようなことであります。

また、脱線事故のあった大沼の保線室でも、社長自ら、現場で膝詰めの意見交換しているという中から多くの課題があるということを学んだと感想を述べられておりました。

こうした現場の声を拾い上げるための体制を構築するために、国交省自身の監査の仕方についても、現場主義に基づいて、現場でどのような状況にあるのか把握できるような監査の在り方を確立すべきだと思いますが、太田大臣、現場主義に基づいた監査手法の確立の重要性ということに関して御認識など、

改善指示の着実な実行に向けた御決意などお伺いできればというふうに思います。よろしくお願ひします。

○国務大臣（太田昭宏君） どうしても聞き取りになると、部屋の中で話を聞いてと、あるいは書類をずうっと見るというような監査になりがちだというふうに私は思ったものですから、現場に行って、そして、レールの軌道が何ミリか広がっているとかいうことを指摘があるところはあるけどということを見せていただいて、今回の監査については、現場に行って、全部できるわけでは、人員の問題で、ありませんけれども、できるだけ現場に行って話をそこで見て聞くという、そしてまた本音で話をしてもらえよう、そうした監査というものをさせていただいているつもりです。

ここは、何を見てきて、どういう監査であるかということ、机に座って話を聞き取って、そして書類を見てということにならないようにということについては、今回の監査ではお互いにそこは銘記してやっているところでございます。

○田城郁君 是非よろしくお願ひをいたします。

次に、民営化に向けてのコスト削減圧力とOJTについてということで、厳しい経営状況であることについては先ほど触れたとおりであります。技術継承が重要であると様々な方面から指摘を受けておりますが、JR北海道の現場では、若手社員の教育訓練、特に工務職場では最も重要なOJTの機会が激減をしております。

この原因は、JR北海道が常に完全民営化を前提に求められる環境の下、収入は落ちる中で極めて強いコスト削減圧力が働いているというのが一つの原因になっていると思っております。確かにOJT等社内教育にはコストが掛かりますが、これらが不十分であれば鉄道の安全な運行は確保されないことも現状で証明をされていると思っております。JR北海道内での国鉄時代の旧基準と新基準が混同されていたものも、社内教育の不足が原因ではないかと思われま。

国土交通省として、JR北海道に対して、OJTを中心とした社内教育の機会を確保するよう指導すべきだというふうに考えますが、局長、いかがでしょうか。

○政府参考人（瀧口敬二君） 御指摘のように、JR北海道におきましては、分割・民営化以降の新規採用者の抑制といったことがございまして、職員全体に占めます四十歳代の割合というのは一割弱というような状況にあるというふうに承知をいたしております。

なお、このような状況がJR北海道だけであるかというふうに申しますと、実はそうではございませんで、他のJR各社も基本的には一割弱のところが多くなっておりまして、国鉄分割・民営化以降、各社とも同じような状況に直面をしていたのではないかと考えております。

一方、このようないわゆるいびつな年齢構成といったような問題がどのような影響があるのかと、安全確保のためにどのような影響があるかということにつきましては、これまでの二回の特別保安監査でも問題意識を持って対応しているところでございます。

委員御指摘のように、こういったことがございまして、OJTということをや、教育をする要員というのが不十分であるといったことから十分な技術伝承ができないのではないかとといったようなことも指摘されておりますので、具体的にどのような影響を与えているのかということについて現在問題意識を持って分析しているところでございますが、一方で、同じような、いびつなと申してもいいと思ひますが、年齢構成のございまして他のJRでは何らかの技術伝承を行えているんだろうとも思っております。

ということになりますと、他のJRではどのようなこういった年齢構成の問題を乗り越えて技術伝承が行われているのかと、こういったことについても私ども問題意識を持っていく必要があるのかなと実は考えておりまして、現在直ちにここは問題でありこうすべきだという答えはございませんが、二回の特別保安監査の結果について整理、分析を行っておりますけれども、この中でこの問題についても更に

掘り下げて考えてみたいと思っております。

○田城郁君　ちなみに私、JR東の出身なのですが、JR東の場合は保線は完全に外注化で、内部には若手が検査をするという立場で今働いていますが、自分は何も経験がないので現場に行くのが怖いと、そのような状況があるということをつけ加えさせていただきます。

外注化が安全に及ぼす悪影響についてということでお伺いをいたします。

技術継承がうまく進んでいないもう一つの原因として、JR北海道における業務の外注化が挙げられるというふうに言えます。確かに、業務の外注化はコストの削減につながり、安全投資のための原資を確保する上で一見有効なようにも思われます。しかし、一方で、業務の外注化は業務全般を総合的に熟知しているベテランの人間を分散させ、後進にOJTの機会を減らす一因であるという実態があります。

また、ある業務を外注したとして、実際にその業務に当たるのは三次、四次の下請作業員である場合も多く、そのような作業員は業務知識に乏しいために安全上のリスクが高くなります。結果として、本体内にも関連会社にも総合的に鉄道技術を熟知している人間が失われていくという悪循環に陥るわけです。業務の外注化イコール技術の分散化イコール時間がたてば技術の消滅と、そういうサイクルができ上がりつつあるというわけであります。

これはJRに限ったことではなく、日本の産業構造そのものの問題でもあると思っておりますが、業務の外注化の安全に及ぼす悪影響について、局長、どのような御認識をお持ちでしょうか。

○政府参考人（瀧口敬二君）　現実の問題といたしまして、先ほどお話し申し上げたように、いびつな年齢構成といったようなことは実はあるわけがございます。したがって、一般論としてまず申し上げますと、外注を活用することにより業務を効率的に、あるいは適切に遂行することができる場合には、外注を念頭に置いた業務体制を取るとすることは直ちに問題があるとは考えておりません。

しかしながら、当然のことながら、ただいま委員御指摘のように、発注者サイドは業務を丸投げするというわけにはまいりません。当然のことながら、外注をした場合には、発注段階から最終的な竣工段階まで至るまで、それぞれの段階における外注業務を管理する能力というものが必要となるわけであります。したがって、現在、このような能力が発注サイドにあるのかといったような問題、あるいは受注サイドの技術力がどうなのかといったような問題がございます。一つは、発注サイドと受注サイドとの間の適切な連携なり情報交換なり、こういったことも必要なかなと思っております。

そういったような問題意識を実は持っておりますが、第二回目の特別保安監査、十月に行っておりますけれども、JR北海道の要員が減少する中で、今回初めて業務の委託を受けた者、いわゆる外注先についても立入検査というものを行わせていただきました。これは鉄道事業法に基づく権限として認められているものでございますが、こういったことを行いまして、この委託先を含めまして社全体の安全管理体制についての調査を行っているということでございます。

外注については、いい面、悪い面が実はあるかと思えます。こういった面を踏まえながら、JR北海道の安全を確保するためにどのようなことを考えていくべきなのかと、こういったような問題意識を持って、現在二回の特別保安監査の結果について整理、分析を行っているところでございます。

○田城郁君　私も外注化を全面否定するつもりはありません。ベストミックスがどこなのかということの問題であると思っております。

最後の質問であります。JR北海道の信頼回復のための取組についてであります。

今、JR北海道の信頼は大きく失われております。これから幾つかの対策が講じられ、たとえ客観的な安全が確保されたとしても、あっ、JR北海道は変わったなというふうに感じてもらうようなインパクトがなければ、利用者からの信頼はなかなか回復しないのではないかと考えます。先ほどのディーゼルの長いスパンの納車ということからしても、十年計画というのをじわじわ何げなく手当てしたの

では変化は分からないわけです。JR北海道の信頼を回復するためには、人、物、金を集中して対策の前倒しを行って利用者に対してアピールすることが必要なのではないかと考えます。

また、六百億円は一時的なカンフル剤であると思います。当初の想定どおり、経営安定基金の積み増しによる五百億の利回りの確保ということをしなくては、構造的な問題は解決せずに早晚同じ状況が来るというふうにも考えられます。根治療法が必要だと思います。太田国交大臣の御所見をお伺いをいたします。

○**国務大臣（太田昭宏君）** 今日御指摘をいただいたこと、いずれも一つ一つ具体化をどうするかという大きな課題をいただき、これからもこの委員会で昼過ぎまでそうした御提言をいただけるものだというふうに思っております。

人、金、物、そして人心、組織の結束、そうしたことも含めて、誇りあるJR北海道が毅然として屹立した姿を見せていくことが大事だというふうに思います。

毎日毎日、今日も安全で点検終わってスタートいたしますということを、十月四日以来、国交省に報告をして、そして朝、首脳が集まって会議を行ってスタートするという、そうした流れがずっとこの一か月やっておりますが、更にそうした姿をしっかりと見せて事故があるいはトラブルが発生しないように、大変な状況であるということを十分認識した上でやっていただけるように、国交省としてもしっかりと監視をし、指導もしてまいりたいと思っております。

○**田城郁君** ありがとうございます。

質問を終わります。