

平成 26 年 1 月 21 日

## 軌道変位検査データ書き換え等に係る調査結果及び再発防止対策について

軌道変位検査データの書き換え等に関する不適切な取り扱いについて、社内調査を行った結果、以下の事実が判明致しましたのでご報告致します。

今後再発防止対策の議論を重ね、実効性のある具体的な取り組みを実施してまいります。

なお、書き換え等が行われた箇所については、再検測と必要な補修を実施しており、列車運行の安全は確保されております。

このたびは、利用者の皆様をはじめ、多くの方々に多大なるご迷惑・ご心配をお掛けしましたことを改めてお詫び申し上げます。

### I 函館保線所大沼保線管理室におけるデータの書き換え等

平成 25 年 9 月 19 日（木）に大沼駅構内で発生した貨物列車脱線後、以下のとおりデータの書き換え等が行われていました。

#### ○軌道変位検査データの書き換え 【時期：平成 25 年 9 月 19 日～20 日】

- ・大沼駅構内 2 番線の「軌間変位」を 39mm（※）から 25mm に書き換えた他、「通り変位」を 49mm から 12mm に書き換えていました。
- ・同駅構内 5 番線の「軌間変位」を 30mm から 24mm に書き換えていました。

#### ○整備基準値超過箇所の未補修

- ・大沼駅構内 2 番線の「軌間変位」が 39mm であることが検査表に記載されていたにもかかわらず、補修を行っていませんでした。

#### ○副本線における補修実績の書き加え 【時期：平成 25 年 9 月 23 日～26 日】

- ・同管理室が管理する副本線の整備基準値超過箇所について、過去 2 年以上補修を行った事実がないにもかかわらず、保線所長の指示により補修実績を書き加えていました。

#### ○その他、軌道関係データ提出資料の書き換え等 【時期：平成 25 年 10 月 21 日～23 日】

本社から提出指示のあった各種検査表について書き換えを行った他、レールや道床等の検査を行った事実がない箇所に数値を入力するなどの書き加えを行っていました。

※ 6 月 7 日検査時の元データから再現した当該脱線事故現場の 5m ピッチの「軌間変位」の現場データ。なお、実際の「軌間変位」は、算出の前提条件を補正した結果、38mm でした。

■脱線箇所ではありませんが、脱線事故に伴う運輸安全委員会からの要請により、大沼駅構内の1番線のマヤ車（高速軌道検測車）の軌道変位検査データに基づく資料を新たに作成する際に、本社員が「軌間変位」に関して1箇所を修正していたことが判明しました。

なお、保線業務において使用するマヤ車による軌道変位検測データの書き換えは出来ません。

## II 函館保線所函館保線管理室における検査データの書き換え等

平成25年9月26日（木）に国土交通省による特別保安監査が実施される直前、以下のとおりデータの書き換え等が行われていました。

### ○特別保安監査前の検査データの書き換え等 【時期：平成25年9月25日】

平成25年9月25日（水）、簡易型軌道検測装置（以下「トラックマスター」という）や分岐器の軌道変位検査データの書き換えを行うとともに、未検測箇所についてデータを書き加えていました。更に、補修期限を超過して行った補修について、補修日を書き換えていた事実もありました。

## III 直近検査におけるデータの書き換え等

### 1 これまで判明していた9管理室

平成25年11月22日（金）にお知らせしました、検査データを書き換えていた9管理室について、11月12日時点での直近のトラックマスター及び分岐器の検査において、引き続き元データとの突合せ等の調査を行った結果、新たに室蘭保線所伊達紋別保線管理室でトラックマスターによる軌道変位検査データを書き換えていたことが判明しました。また、同室蘭保線管理室については、直近の野帳を意図的に廃棄していました。

○岩見沢保線所	滝川保線管理室	トラックマスター、分岐器
同	富良野保線管理室	トラックマスター
○室蘭保線所	室蘭保線管理室	分岐器
同	伊達紋別保線管理室	トラックマスター、分岐器
同	苫小牧保線管理室	トラックマスター
○北見工務所	北見管理室	トラックマスター、分岐器
○旭川保線所	上川保線管理室	分岐器
○函館保線所	函館保線管理室	トラックマスター、分岐器
同	大沼保線管理室	分岐器

#### 【書き換えの内容について】

・整備基準値超過箇所について、補修が間に合わないなどの理由により、整備基準値内に収まるよ

うデータを書き換えていました。(トラックマスター・分岐器共通)

- ・整備基準値内であっても、数字をきれいに見せたいなどの理由により、小さい値になるようデータを書き換えていました。(トラックマスター・分岐器共通)
- ・曲線諸元の入力誤りや測定作業位置の諸元とのずれにより整備基準値超過が発生したが、正規な修正等の取扱いを行わず、データを書き換えていました。(トラックマスター)
- ・測定していないにもかかわらず、前回の測定値を書き写していました。(分岐器)

## 2 新たにデータの書き換えが判明した箇所

上記9管理室以外に、函館保線所八雲保線管理室で11月12日時点での直近の分岐器軌道変位検査データについて、データの書き換えが行われていました。

### ○分岐器軌道変位検査データの書き換え

八雲保線管理室で6月、9月の分岐器軌道変位測定に関し、変位量が±7mm以上のものについて、絶対値を一律7mmに書き換えてシステムに入力をしていました。(※)

例) 「+8mm」→「+7mm」、「-9mm」→「-7mm」と入力

※ 同管理室では、データ入力担当者間で、「分岐器軌道変位測定においては、7を超える数値は全て補修を行う箇所という意味で、7で入力すること」という引き継ぎが行われていました。

## IV 全保線系統社員への聞き取り結果

平成25年12月から平成26年1月にかけて、保線関係業務に従事している全社員から聞き取りを行った結果は以下のとおりです。

### 1 聞き取り対象者

795名(現業機関768名、本支社計画部門27名)

### 2 聞き取り日

平成25年12月2日(月)～平成26年1月11日(土)

### 3 過去からのデータの書き換え等について

全体の16%の社員が、「現職場又は過去の職場でデータの書き換え等を行ったことがある」と回答しました。「1～2mm程度の超過修正であり、安全上問題になることはないと思っていた」という意見が複数ありました。

箇所別には全管理室等44箇所(管理室33箇所及び駅11箇所)中、33箇所(75%)で、これまでにデータの書き換え等が行われていました。なお、過去における事象については、札幌保線所江別保線管理室を除き、データとの照合ができないため、詳細な時期・内容は特定できませんでした。

#### 4 現業機関社員からの意見

職場の状況についての聞き取りでは、最も多い回答としては、業務量は「多い」、要員は「不足」、検査・補修は「ぎりぎり間に合う」、線路の状態は「一部の箇所が悪い」、予算は「不足」、技術レベルは「不足」、職場の雰囲気は「良い」との結果が得られました。

#### V 原因・背景ならびに今後の再発防止対策

データの書き換え等に関する原因・背景ならびに今後の再発防止対策については、国土交通省による保安監査結果、さらには外部有識者を交えた「保線業務改善検討委員会」での検討結果を踏まえる必要があります。

当社として現時点では以下の原因・背景があると考えております。

##### ○軌道検査データに対する認識不足

- ・軌道整備基準値に対する重要性の認識不足などにより、過去から一部で検査データの書き換え等が日常的に実施されている実態がありました。

##### ○軌道管理業務の不備

- ・検査結果・補修計画・補修実績のチェック体制の不備など、保線現場における軌道管理業務の確認体制が不十分でありました。
- ・スラックの誤処理やマクラギ管理手法の不統一など、保線現場における軌道管理業務に適正を欠いておりました。
- ・検査業務のシステム化が遅れ、測定・管理にヒューマンエラーが起きやすいほか、セキュリティが弱いためデータ書き換えが可能でありました。

##### ○施工能力の低下

- ・ベテラン社員が退職し、若手社員が増えるなかで、一人前になるまで現場業務の効率が一時的に低下する実態がありました。
- ・これまでの予算事情により、グループ会社の軌道作業員が縮小され、適時適切に補修が出来る体制が不十分でありました。

##### ○本社による現場実態の把握不足

- ・上記の検査データに対する認識不足、軌道管理業務の不備及び施工能力の低下といった現場実態を、本社が把握しておりませんでした。

以上を踏まえ、具体的な再発防止策については現在検討中ではありますが、以下の5点を推進したいと考えております。

## **1 業務執行体制の強化**

- ・全保線系統社員に対するコンプライアンス教育、基本姿勢（検査データの重要性の認識等）についての指導・教育の徹底
- ・軌道の検査結果及び補修実施状況のチェック体制の強化
- ・現業機関における業務を確実に遂行するための体制と業務マニュアルの整備

## **2 検査業務の適正化・装置化・システム化**

- ・トラックマスターの増備とデータセキュリティの向上
- ・トラックマスターによる分岐器軌道変位検査の試行・拡大
- ・分岐器軌道変位検査の記録簿（野帳）の様式統一化
- ・木マクラギ管理手法の統一化
- ・老朽化したマヤ車の取替え、設備管理システム更新の検討

## **3 軌道関係設備の強化**

- ・長期展望に基づく設備投資・修繕予算の確保
- ・PCマクラギ化、ロングレール化等の軌道強化による保守労力の軽減の検討

## **4 グループ会社と一体となった業務運営の適正化**

- ・軌道工事の長期展望に基づく、グループ会社と一体となった施工体制の整備
- ・作業の機械化や保守間合いの確保等の保守作業環境の改善の検討

## **5 軌道関係検査内容の見直し**

- ・軌道関係の検査全般を見直すことによる現場業務の簡素化の検討

以上