

国の監査も人手に限界

9/24

JR北海道の線路が危険な状態にあるのを、国土交通省はなぜ見抜けなかったのか。ある幹部は「マンパワーが足りず、すべての路線の不備を国がチェックするのは無理だ」と明かす。

今回、問題となったレール幅などの安全基準は、鉄道各社が独自に定めて国に

届け出ている。国交省は鉄道事業法に基づき、各社がその基準を守っているかを定期監査しており、実際の安全管理は鉄道事業者任せざるを得ないのが実情だ。

定期監査は数年に1回のペースで行われ、全路線をチェックする。全国の運輸

局に二十数人いる鉄道安全監査官を中心に、土木、運転、電気、車両の各部門の技術者らが数人のチームを組み、1回につき3〜5日程度かけて、線路や信号などの施設が適切に管理されているか調べている。

監査では運転台に同乗し、大きく揺れた場所を後

から調査したり、レール幅を測定したりする。全路線の現地調査はできないため、鉄道会社がつけた点検記録の台帳を確認しているが、一部の区間や台帳だけを調べる抜き取り調査で、記録をすべてチェックするわけではないという。

実際、JR北海道が明らかにした異常267件のうち少なくとも97件は、点検記録に異常が記されていた。監査は十分だったのか。国交省は25日、太田昭宏国交相をトップとする省内会議を設置したが、国交省側の対応を問題視する声は今のところ出ていない。