

第百六十二回国会 衆議院 国土交通委員会 議 録 第二十三号

平成十七年六月二十八日(火曜日)

午後一時一分開議

出席委員

委員長 橋 康太郎君

理事 衛藤征士郎君

理事 望月 義夫君

理事 阿久津幸彦君

理事 土肥 隆一君

理事 石田 真敏君

理事 江崎 鐵磨君

理事 奥野 信亮君

理事 木村 隆秀君

理事 櫻田 義孝君

理事 寺田 稔君

理事 葉梨 康弘君

理事 原田 令嗣君

理事 保坂 武君

理事 森田 一君

理事 下条 みつ君

理事 玉置 一弥君

理事 中川 治君

理事 長安 豊君

理事 松本 謙公君

理事 三日月大造君

理事 和田 隆志君

理事 佐藤 茂樹君

理事 北側 一雄君

理事 蓮実 進君

理事 中野 正志君

理事 岩崎 忠夫君

理事 関戸 秀明君

理事 柴田 高博君

理事 政府参考人

政府参考人

政府参考人

政府参考人

政府参考人

政府参考人

政府参考人

政府参考人

政府参考人
(厚生労働省職業安定局長)
長 高橋 満君

政府参考人
(国土交通省大臣官房長)
峰久 幸義君

政府参考人
(国土交通省総合政策局長)
丸山 博君

政府参考人
(国土交通省河川局長)
清治 真人君

政府参考人
(国土交通省道路局長)
谷口 博昭君

政府参考人
(国土交通省住宅局長)
山本繁太郎君

政府参考人
(国土交通省鉄道局長)
梅田 春実君

政府参考人
(国土交通省建設局長)
近藤 剛君

政府参考人
(国土交通省建設局長)
内田 道雄君

政府参考人
(国土交通省建設局長)
亀井 爲幸君

政府参考人
(国土交通省建設局長)
亀井 爲幸君

政府参考人
(国土交通省建設局長)
亀井 爲幸君

政府参考人
(国土交通省建設局長)
亀井 爲幸君

政府参考人
(国土交通省建設局長)
亀井 爲幸君

政府参考人
(国土交通省建設局長)
亀井 爲幸君

政府参考人
(国土交通省建設局長)
亀井 爲幸君

政府参考人
(国土交通省建設局長)
亀井 爲幸君

政府参考人
(国土交通省建設局長)
亀井 爲幸君

政府参考人
(国土交通省建設局長)
亀井 爲幸君

政府参考人
(国土交通省建設局長)
亀井 爲幸君

政府参考人
(国土交通省建設局長)
亀井 爲幸君

政府参考人
(国土交通省建設局長)
亀井 爲幸君

政府参考人
(国土交通省建設局長)
亀井 爲幸君

政府参考人
(国土交通省建設局長)
亀井 爲幸君

政府参考人
(国土交通省建設局長)
亀井 爲幸君

政府参考人
(国土交通省建設局長)
亀井 爲幸君

政府参考人
(国土交通省建設局長)
亀井 爲幸君

政府参考人
(国土交通省建設局長)
亀井 爲幸君

政府参考人
(国土交通省建設局長)
亀井 爲幸君

政府参考人
(国土交通省建設局長)
亀井 爲幸君

政府参考人
(国土交通省建設局長)
亀井 爲幸君

政府参考人
(国土交通省建設局長)
亀井 爲幸君

政府参考人
(国土交通省建設局長)
亀井 爲幸君

政府参考人
(国土交通省建設局長)
亀井 爲幸君

政府参考人
(国土交通省建設局長)
亀井 爲幸君

政府参考人
(国土交通省建設局長)
亀井 爲幸君

政府参考人
(国土交通省建設局長)
亀井 爲幸君

政府参考人
(国土交通省建設局長)
亀井 爲幸君

政府参考人
(国土交通省建設局長)
亀井 爲幸君

同日
補欠選任
菅原 一秀君

同日
補欠選任
菅原 一秀君

同日
補欠選任
菅原 一秀君

同日
補欠選任
菅原 一秀君

同日
補欠選任
菅原 一秀君

同日
補欠選任
菅原 一秀君

同日
補欠選任
菅原 一秀君

同日
補欠選任
菅原 一秀君

同日
補欠選任
菅原 一秀君

同日
補欠選任
菅原 一秀君

同日
補欠選任
菅原 一秀君

同日
補欠選任
菅原 一秀君

同日
補欠選任
菅原 一秀君

同日
補欠選任
菅原 一秀君

同日
補欠選任
菅原 一秀君

同日
補欠選任
菅原 一秀君

同日
補欠選任
菅原 一秀君

同日
補欠選任
菅原 一秀君

同日
補欠選任
菅原 一秀君

同日
補欠選任
菅原 一秀君

同日
補欠選任
菅原 一秀君

同日
補欠選任
菅原 一秀君

同日
補欠選任
菅原 一秀君

同日
補欠選任
菅原 一秀君

同日
補欠選任
菅原 一秀君

同日
補欠選任
菅原 一秀君

同日
補欠選任
菅原 一秀君

同日
補欠選任
菅原 一秀君

同日
補欠選任
菅原 一秀君

同日
補欠選任
菅原 一秀君

同日
補欠選任
菅原 一秀君

同日
補欠選任
菅原 一秀君

同日
補欠選任
菅原 一秀君

同日
補欠選任
菅原 一秀君

同日
補欠選任
菅原 一秀君

同日
補欠選任
菅原 一秀君

同日
補欠選任
菅原 一秀君

同日
補欠選任
菅原 一秀君

同日
補欠選任
菅原 一秀君

道路整備を求める意見書(北海道占冠村議会)
(第六九三二号)

道路整備に関する意見書(北海道風連町議会)
(第六九三三号)

道路整備に関する意見書(北海道様似町議会)
(第六九三四号)

道路整備予算の確保に関する意見書(山形県戸沢村議会)
(第六九三五号)

道路整備予算の確保に関する意見書(山形県余目町議会)
(第六九三六号)

道路整備予算の確保に関する意見書(山形県羽黒町議会)
(第六九三七号)

道路整備予算の確保に関する意見書(山形県三川町議会)
(第六九三八号)

道路整備予算の確保に関する意見書(山形県松山町議会)
(第六九三九号)

道路整備予算の確保に関する意見書(山形県平田町議会)
(第六九四〇号)

道路特定財源確保に関する意見書(山梨県増穂町議会)
(第六九四一号)

道路整備予算の確保に関する意見書(静岡県佐久間町議会)
(第六九四二号)

道路整備の促進と財源確保に関する意見書(和歌山県熊野川町議会)
(第六九四三号)

道路特定財源の一般財源化に反対する意見書(高知県梼原町議会)
(第六九四四号)

道路特定財源の一般財源化に反対する意見書(高知県十和村議会)
(第六九四五号)

道路特定財源の確保に関する意見書(佐賀県三瀬村議会)
(第六九四六号)

道路特定財源制度の堅持に関する意見書(宮崎県北川町議会)
(第六九四七号)

道路特定財源制度の堅持に関する意見書(宮崎県北川町議会)
(第六九四七号)

道路特定財源制度の堅持に関する意見書(宮崎県北川町議会)
(第六九四七号)

道路特定財源制度の堅持に関する意見書(宮崎県北川町議会)
(第六九四七号)

道路特定財源制度の堅持に関する意見書(宮崎県北川町議会)
(第六九四七号)

道路特定財源制度の堅持に関する意見書(宮崎県北川町議会)
(第六九四七号)

道路特定財源制度の堅持に関する意見書(宮崎県北川町議会)
(第六九四七号)

道路特定財源制度の堅持に関する意見書(宮崎県北川町議会)
(第六九四七号)

道路特定財源制度の堅持に関する意見書(宮崎県北川町議会)
(第六九四七号)

道路特定財源制度の堅持に関する意見書(宮崎県北川町議会)
(第六九四七号)

道路特定財源制度の堅持に関する意見書(宮崎県北川町議会)
(第六九四七号)

道路特定財源制度の堅持に関する意見書(宮崎県北川町議会)
(第六九四七号)

道路特定財源制度の堅持に関する意見書(宮崎県北川町議会)
(第六九四七号)

道路特定財源制度の堅持に関する意見書(宮崎県北川町議会)
(第六九四七号)

道路特定財源制度の堅持に関する意見書(宮崎県北川町議会)
(第六九四七号)

道路特定財源制度の堅持に関する意見書(宮崎県北川町議会)
(第六九四七号)

道路特定財源制度の堅持に関する意見書(宮崎県北川町議会)
(第六九四七号)

道路特定財源制度の堅持に関する意見書(宮崎県北川町議会)
(第六九四七号)

道路特定財源制度の堅持に関する意見書(宮崎県北川町議会)
(第六九四七号)

道路特定財源制度の堅持に関する意見書(宮崎県北川町議会)
(第六九四七号)

道路特定財源制度の堅持に関する意見書(宮崎県北川町議会)
(第六九四七号)

道路特定財源制度の堅持に関する意見書(宮崎県北川町議会)
(第六九四七号)

道路特定財源制度の堅持に関する意見書(宮崎県北川町議会)
(第六九四七号)

道路特定財源制度の堅持に関する意見書(宮崎県北川町議会)
(第六九四七号)

本日の会議に付した案件

政府参考人出頭要求に関する件

参考人出頭要求に関する件

航空法の一部を改正する法律案(内閣提出第五八号)(参議院送付)

国土交通行政の基本施策に関する件

○橋委員長 これより会議を開きます。

国土交通行政の基本施策に関する件について調査を進めます。

この際、お諮りいたします。

本件調査のため、本日、政府参考人として国土交通省大臣官房長峰久幸義君、総合政策局長丸山博君、河川局長清治真人君、道路局長谷口博昭君、住宅局長山本繁太郎君、鉄道局長梅田春実君、人事院事務総局職員福祉局長関戸秀明君、内閣府政策統括官柴田高博君及び厚生労働省職業安定局長高橋満君の出席を求め、説明を聴取したいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○橋委員長 御異議なしと認めます。よって、そのように決しました。

引き続き、お諮りいたします。

本件調査のため、本日、参考人として日本道路公団総裁近藤剛君及び日本道路公団副総裁内田道雄君の出席を求め、意見を聴取したいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○橋委員長 御異議なしと認めます。よって、そのように決しました。

○橋委員長 質疑の申し出がありますので、順次これを許します。衛藤征士郎君。

○衛藤(征)委員 ただいま指名をいただきました衆議院議員衛藤征士郎でございます。時間の制限がありますので、具体論についてお伺いをいたしたいと思います。

第一点は、尖閣諸島、これは八つから成っておりますが、この尖閣諸島の魚釣島に海象のレーダーを設置したかどうか、こういうことであります。

御案内のとおり、昨年、私どもの国土交通委員会は、国土の保全管理の状況を調査するために、日本最南端の島であります沖ノ鳥島に二度視察をいたしました。その視察を踏まえまして、私どもは、即、平成十七年度予算要求をいたしますようにそれぞれのつかさどりで汗をかいたところでありまして、おかげさまで、国交省といたしまして、平成十七年度の公共事業としてこの沖ノ鳥島に海象レーダーの設置をする事になったわけでありました。

あの沖ノ鳥島の海象レーダーと同程度の海象レーダーの設置を尖閣列島の魚釣島にすべきではないか、こういうことでございます。大臣におかれましては、この点についていかがお考えであるか、まずお伺いをいたしたいと思います。

○北側国務大臣 沖ノ鳥島につきましては、衛藤先生初め委員の先生方の御支援を賜りまして、十七年度予算で沖ノ鳥島に海象レーダーを設置するということとなったわけでございます。沖ノ鳥島の場合には直轄の海岸でございます。

尖閣諸島の魚釣島につきましては、これは国が、具体的には総務省でございますけれども、平成十四年度から所有者から賃借りをしておりますので、行政区画は石垣市に所属をしているところでございます。

海岸事業で設置をする場合、海岸保全の必要性の有無またその専門的な知見も必要でございますが、魚釣島につきましては、まだその点につきましては十分でございます。また、当然のことながら、海岸管理者は、魚釣島の方は沖縄県知事でございます。沖縄県知事でございますので、知事やまた沖縄担当の大臣もいらっしゃるわけでございまして、そうした方々の御意見も十分に踏まえる必要があるとも考えているところでございます。そういうことを含めまして、国土交通省として

の判断を今後検討していきたいというふうに思っております。

○衛藤(征)委員 国交省、大臣におかれましては、ぜひ沖ノ鳥島と同規模の海象レーダーを設置していただきますように、積極的なお取り組みをお願い申し上げます。私も、本件に向けまして鋭意努力をしてみたい、かように考えておる次第であります。

また、局長にお伺いしますが、沖ノ鳥島のいわゆる魚釣島灯台、これは今海上保安庁、国の管理になっておると思えます。また、我が国の海図にもこの魚釣島灯台は既に書き込まれていると思いますが、確認しておきます。

そのようにすると私の方に随分前に報告があったもので、多分そうなっているだろうと思っております。もう既に海図にも入っております。結構です。また後ほど結構ですから、連絡をしてくださいます。

次に、また具体的なことで恐縮ですが、フリーゲージトレインのことについてお伺いをいたしたいと思います。

フル新幹線を導入できる地域はそれで結構なんです。ただ、国の財政、地方の財政事情を考えると、フル新幹線の導入はなかなか難しい。そういうことから、それに代わるものとして、代替の新型新幹線というんでしょうか小型新幹線というんでしょうか、フリーゲージトレインの導入を我々は考えてまいりました。

例えば、私どもの九州であります。東側の九州新幹線であるとかあるいは九州横断新幹線であるとか、そういうものがしっかりと基本計画の中に書き込まれておりますが、これは財政のことと考えると到底無理だ、こういう判断のもとに、私も、フリーゲージトレインを早期に導入すべきだ、こういうことで取り組んでまいりました。

本件につきましては、研究開始それから具体的な研究の成果も出ておりますし、既に実用車両の製造にかかっているんじゃないか、このように思

います。当初は、二〇〇六年度中にも、こういう実用化の目標も出ておりましたが、一体どうなっているのか。具体的には、それぞれの地域の列車のダイヤにこれが書き込まれてくるのは、大体見通しとして何年ぐらいになるのかというような、そういうこともお示しをいただきたいと思いま

す。本件につきましては、国内外における場所用意周到な実験を積み重ねてきておりますし、また、もう研究段階から実用化段階にきたことも我々にはよくよく熟知しております。国交省の取り組みの意気込みなり、そういうものをお示ししながらお答えをいただきたいと思っております。

○梅田政府参考人 お答えいたします。

フリーゲージトレインの技術開発につきましては、平成十年に試験車両を製作いたしました。アメリカのプエブロの試験線、それから国内の在来線での走行試験、これは日豊本線を使ったものでございます。また、昨年には山陽新幹線での走行試験を実施しております。

この走行試験の結果から、現在の試験車両では、新幹線区間でおおむね時速二百キロ程度、在来線の区間では特急列車並みの時速百三十キロ程度の走行性能、こういう性能につきましては確認をしたところでございます。

しかしながら、新幹線におきましては、例えば山陽新幹線は時速が大体二百七十から三百キロでございます。ほかの新幹線の中に入っていくためには、やはりもっと高速で安定的な走行をさせる必要があります。こういう面での検討をさらに進めていく必要があります。

こういうことで、私どもといたしましては、現在の車両をベースにいたしまして新しい車両の製作にかかっておりまして、こういう新しい台車とあるいは車体の製作を進めた上で、平成十八年度の後半にはございますが、九州新幹線とそれから在来線を使いまして、八代のところのリレー線を使いまして、実用車両に近い車両でさらに走行をする予定でございます。

そういうものを踏まえました上で、具体的に、この新しい車両を使ってどういう営業あるいはそれに近いような運行ができるのか、その時点で、その成果を踏まえながら検討してまいりたいというふうに考えております。

○衛藤(征)委員 たいま、梅田局長の答弁であります、平成十八年度中の後半において、実用車両を新幹線区間と在来線区間の双方においてテストする、それを踏まえて実用に、こういうことですね。

そこで、私がお願いしたいことは、技術者の皆さんは極めて高い技術を常に求めます。例えば、私も、新幹線は二百キロ、在来線は百三十キロでいいから実用化を早く図ってくれ、そして、その段階で積み上げていって、新幹線のところは二百五十、あるいは在来線は百五十とか積み上げていけばいいんですが、技術者の皆さんは最初から、新幹線区間は二百七十で走りたい、在来線も相当な速さで走りたい、だから、まだまだ実用化は早いので、もっともつと研究を積み上げたい、こういうことを言っておるんですね。そういったしますと、いつまでたつてもフリーゲージトレインは実用化がかなわない、こうなるわけなんです。そこで、あえて申し上げますが、平成十八年度の後半にそういうような措置をとるとするならば、少なくとも平成十九年度中は実用化するというようなことを明言しませんと延び延びになってしまうんですが、この点はいかがでしょうか。もう一度御答弁ください。

○梅田政府参考人 技術開発の仕方にはいろいろ方法がございますが、このフリーゲージトレインにつきましましては、先ほど申しましたように、新幹線のところで大体二百七十から三百キロぐらいの速度で走るというのが目標でございます。

現在、先ほど言いましたような二百キロの程度でございます、走れる区間というのはおのずから限られてくると思います。したがって、十八年度後半に実用車両に近いような車両を使って走行試験をやりますが、その結果を見て、どうい

う具体の適用の仕方があるのかを検討すべきだと思います。

したがって、先生御指摘のように、十九年度から直ちにやるというのは、その結果を見てみないことには、私どもとしても、今の段階ではなかなか踏み込んで言えるようなことにはならないと思います。

私どもとしては、あくまでもこの車両は実用化を目指していますから、できるだけ早く実用化したいという気持ちは持っておりますが、実際に、現在つくっております車両あるいは車両等を使ってみて、その結果を踏まえながら対応していきたいと思っておりますので、時期の点については、その結果を見ながら検討していきたいというふうに考えております。

○衛藤(征)委員 もう一つ具体的な問題についてお尋ねしますが、リニアモーターカーの件であります。

リニアモーターカー、御案内のとおり、今は実験線が走っているわけであります。大変夢の膨らむ、また期待の持てる高速鉄道であります、このリニアモーターカーの今後の実用化に向けての見通しについて。あるいは、大臣の頭の中にリニアモーターカーというものが高速交通体系の一環として入っているのか。あるいは、具体的には、もし大臣としてこのリニアモーターカーを実用化するときには、どの地点とどの地点、どの区間とどの区間がいいと思っているのか。そういうような思いは一体あるのか。それがなくて、とにかくずっと実験線、実験線、実験線で、それ五百キロだ、それ五百五十キロが出たということだけで、納税者としては納得できない。

この問題について、大臣のお答えを承っております。

○北側国務大臣 まず、先ほどのフリーゲージトレインにつきましては、これはできるだけ早く実用化ができるように、いつかは申せませんが、できるだけ早く実用化ができるように取り組みは急がせたいというふうに思っております。

それで、超電導リニアの話でございますが、これは我が国独自の技術開発でございますし、また、浮上して走行をいたしますから地震に強いというふうな特徴もあるわけでございます。平成九年四月から山梨実験線において走行試験が行われておりまして、専門家の先生方で構成されます実用技術評価委員会において評価、提言を受けてきているところでございますが、ことしの三月に、この委員会におきまして、技術開発については「実用化の基盤技術が確立した」という評価を受けておるところでございます。

ただ、一方で、ここがやはり恐らく最大の問題だと思っておりますが、現状のままですと非常にコストがかかってしまうという問題点がございまして、さらなるコストの低減のための技術開発等が必要というふうなこの委員会でも判断をされまして、走行試験を継続することについての提言を受けたところでございます。

このコスト削減につきましては、平成十六年度から既に着手しているところでございますが、一層のコストの低減が期待される高温超電導磁石の開発を進める等、引き続き技術開発の推進に取り組んでまいりたいというふうに思っております。

○衛藤(征)委員 最後に、道路特定財源のことについて、大臣にお尋ねをいたします。

御案内のとおり、全総から新全総、三全総、四全総、ポスト四全総の二十一世紀の国土のグランデザインまで、我が国の国土形成の骨格たるものもろの政策、プロジェクトが盛り込まれておりますが、その中でも、高速道路関係、高規格道路関係、そういったことについての計画については、国民は、二十一世紀のモータリゼーションのときに、ドア・ツー・ドアの今日、特にこういった高規格道路、高速道路、こういうことについて期待を持っております。

そのときに、道路特定財源を一般財源化して云々というような話が時々出てくるわけでありまして、これはこの問題については解決済みと思っておりますが、来年度以降また同じような問題も出かねません。

担当大臣として、道路特定財源に対する大臣の明確な強い意思をお示しいただければと思っております。

○北側国務大臣 まず、道路整備につきましては、私も、昨年の九月に大臣就任以来、全国の各地域で道路整備に対するニーズがいかに強いこということは改めて実感しておるところでございます。どの地域に行きましても、まず真っ先に上がってくる国土交通省に対する御要望は、やはり道路でございます。道路というのがまさしくその地域のライフラインでありますし、まさしく地域経済の発展の基盤をつくるものがやはり道路でございます。したがって、まだまだ全国において道路整備の需要というものは強いということを実感しております。

今先生の方から御質問ございましたのは道路特定財源の問題でございますが、御承知のとおり、この道路特定財源というのは道路の整備のために創設された財源でございます。したがって、これは広く国民一般が負担をしているわけではなくて、道路財源ということで、特定財源として、受益者負担の考え方に基づきまして自動車利用者が利用に際して道路の整備を負担する、こういう仕組みになっているわけでございます。

したがって、道路特定財源の今後のあり方につきましては、私は、全国的な道路整備に対するニーズにこたえていくためにも、受益者負担という原則を踏まえながら、しっかりと道路特定財源の問題については議論をしていく必要がある。

一方で、道路に対するニーズは大変強いものがありますし、また、道路特定財源そのものは、これは受益者負担の原則で、特に暫定税率というところで二倍以上の暫定税率になっているわけでございます。この問題の、暫定税率があつてそして特定財源になっている、受益と負担の関係があるんだということをしっかりとクリアしていただかないと、おっしゃっているような一般財源化という問題は急に出てくる話ではないんじゃないのかと私は考えているところでございます。

○衛藤(征)委員 御案内のとおり、九三・四二の高速度道路の整備計画、残りが約二千キロあります。これは、有料道路方式の現在の道路公団等民営化された会社、それと国が責任を持つ新直轄方式でつくるわけですが、私が懸念しておりますことは、平成十六年度、十七年度、道路公団においての新規の供用開始、オープンしたところが三十キロ足らずですね。二十七キロとかこういうことなんです。二百七十キロじゃないんですね。こういうことを思うと、これから先のことが大変懸念されます。いずれまたこの問題については取り上げますが。

そこで、大臣に私がお願いしたいことは、新直轄方式、この分野の予算を十分に確保しながら、こちらの方で十分な追い上げをしていく、補完をしていく、そして速やかに二千キロメートル余りのものを整備していく、こういうことで、ぜひ力強いお取り組みをお願い申し上げまして、私の質問を終わります。

ありがとうございます。

○橋委員長 中川治君。

○中川(治)委員 民主党の中川治でございます。いろいろな経過がございまして、最終的に私がきょうは二時間させていただくということになりました。同僚、先輩諸氏の皆さんの御了解をいただきたい、よろしくお願いを申し上げます。

例によって資料だけたくさん用意をさせていただきました。見やすいように今回は小さくして、一、二、三、それから五、六というふうになれどもとめさせていただきますので、これも含めて質問をさせていただきたいというふうに思っております。

きょうの新聞あたりになりますと、もういよいよあしたぐらいに道路公団に対して検察庁の捜査が入りそう、こういうことが言われております。各社全部、あしたでつて、こういうふうにはるわけでございます。

個々の事例の問題については、どっちみち聞いても、捜査中のことでございますので、こういう答弁だと思いますし、むしろ私たちは、この種の談合の問題につきましては、大体、何人かが逮捕されて、何人かが処分をされてそれで済みますというふうな感じが案外多いものですから、やはりこの委員会では、このような事態を生み出した温床あるいはシステムというものがあるのか、あるいはないのか、そういうことも含めて検証して、そして思い切った大改革に取り組んでいくということが非常に大事なことで、だということに思っております。

そういう点で、この間、何度となく事態を明らかにするために資料の提供をお願いいたしました。大臣の性格ということもあるんだと思いたすけれども、率直に言います、思ったよりも謙虚に資料を出していただいております。このことを本当は私も半分驚いております。もうちょっと隠さるかなという感じがあったんですが、非常に真摯に調べてやっていただいていることをまず評価しておきたい、そんなふうには思っております。

まず、資料の一というのを見ていただきたいんですが、これは、前回、六月八日に私が質問させていただいたときに提出していただいた資料とほぼ同じものでございます。何が違うかといいますが、赤色で線を、一と二というのをは色を塗ってございまして、この資料一というのは、道路公団から鉄鋼橋梁、いわゆるA会とK会、四十七社に、我々から言わせれば天下り、公団の方からいえば再就職された方々についての資料でございます。

四公団の資料が出てまいりました。それから、この資料につきましては、先生方もめくっていただいて見ていきましたらわかりますように、何年に公団をやめたかというのが公団退職年月というところで入っております。それから、その横が就職年月。これはいつ就職をされたのかというのを比較した表でございまして、私も、かなりあるだろうとは思っております。私ども、こんなにあるとは思っておりませんでした。

三十六社四十三名、道路公団の場合でございますけれども。

見ていただいたらわかりますように、例えば、「その他の職員」のところ、アルス製作所、これは現職名ではなくて、多分、就職されたときの役職でございます。ちょっと間違いだと思えます。公団を退職されたのが十六年の十月、そして就職されたのが十六年の十一月ということで、大体皆さん、翌月、それから月が一緒というのものと見ていただいたらありますから、これはほぼ翌日に就職された、こういう例が公団の場合にはあります。四十三名中二十七名が退職をして二月以内に取引先の企業に行かれておる。それから、二名の方は二年未満で行かれておる。少なくとも三人に二人ぐらいがこういう形で、天下りというよりも、これは私に言わせれば横滑り、人事異動のような形で異動されておることでございます。

これについて率直に、前回は数字だけを出しました。それで大臣も、こんなに多いとは思わなかったということがあります。国交省自体がどうなっておるかということについては後でまた触れたいと思いたすけれども、公団の問題について、大臣の率直な御感想をお伺いしたいと思います。

○北側国務大臣 道路公団の橋梁会社に対する再就職、天下りの問題ですね、これについての。

これはこれから論議がされていきますので、またその中でもお話しできることはしたいというふうに思うわけでございますが、やはりこれ自体も大変多いというのが率直な最初の感想でございます。

○中川(治)委員 近藤総裁はどうですか。

○近藤参考人 役職員の再就職についてのお尋ねでございますが、御承知のとおり、公団の役員員の再就職につきましては法的な規制はございませぬ。したがって、本人と対象企業との私的な関係ということでございまして、従来から我々は、国民の誤解あるいは不信を招くような再就職のあり方につきましては本人の自覚をお願いしております。

そういう意味で、このような結果、数字となっておりますことは、私自身としては大変残念に思っております。ただ、公団といたしましては、法的な規制がないということもございまして、また本人の基本的な人権にかかわることでもございまして、強制的な関与はできない立場であるということは御理解をいただきたいと存じます。

今後とも、再就職に当たりましては、国民の不信や誤解を招くことのないように、さらに強力に指導をしてまいりたいと存じております。

また、十月一日から民営化というスケジュールを控えているわけでございます。新会社における人事制度のあり方につきましても、このような再就職の必要性が最小となるような人事制度の構築を含めまして対策を検討してまいりたい、そのように考えております。

○中川(治)委員 今までも繰り返し、要するに、法的規制がない、本人と会社とのお見合いで決まった話で問題はない、しかし不信を招くような再就職は好ましくないということでございまして、この件につきましては、どうなんでしょう、この再就職の問題も含めて、今、各社みんなそうですよ、もう事態がだんだんだんだん明らかになってくると思いたすけれども、どうやら、主犯格というのか実行犯というのか、そういうものも含めてこれは道路公団の上がかかわっているということになってきております。そのときに、やはり今の答弁で本当にいいのかなというふうに私は思っております。これはどういうふうな、公団としてこのあり方をどう変えるかということについては、具体的に何か組織を立ち上げて検討をされておりますか。

○近藤参考人 民営化後の再就職のあり方につきましては、民営化のための準備委員会のもとでワーキンググループをつくりまして、組織、人事のあり方について検討をいたしております。その中におきましては、例えば、再就職の必要性を最小化するためにという結果をもたらす定年制の問題あるいは再雇用の制度化、そのようなことも含めまして検討をいたしております。

また、加えまして、どうしても再就職をする、新しい人生を歩んでいきたい、これは基本的な人権にかかわる問題でございます。そのような役職員につきましても、新会社といたしまして適正な再就職ができるように支援活動もしていくべきではないか、そのようなことも含めまして検討をこれからしたいと考えております。

○中川(治)委員 この例は、後で触れる国交省のOBの問題についてもある意味では同じなんですけれども、要するに、発注者が、一日が変な者と受注者になつていくことなんですよね。

しかも、その仕事は何かといえば、事実上全部公共事業、公的に必要な事業をやっているわけですよ。これで本間に公正な入札というものができるのかどうか。今の近藤総裁の、十月一日から今度の中日本の社長さんでしたっけ、一つの社長さんになられるわけですから、私は、やはりそれまでにきちっとこれは決めないと、もう我々は心配でしゃあないですね、公団でこれですから。特殊会社といえども民間企業ですから、もう何しはるやわからぬという思いを私は持っております。

そういう意味では、今の、あくまでも職員さんの生活あるいは再就職のあり方ということも私はよくわかりますけれども、実はそれとこの天下りの問題というんですか、これは関係ないんですよね。やはり仕事がついていっているから職員を採る、採っていただけたらという関係になっているのか、なっていないのかということなんです。我々は、なっておるんやないか、御当局の方も、どうもなっておるんやないか、こういうことで今捜査が行われているんです。なっておるんであればゆゆしき事態、間違いないなっておるに違いないというところでこういう資料をいろいろ出しておるんですけれども、そういう関係はないということでございますか、総裁は。

○近藤参考人 談合等不正行為はあつてはならないことでございます。また、我々としては、そのような不正行為を許すことがないようにいろいろとシステムの改善等も行つてまいりました。その決意にいささかも変化はございません。

また、これから民営化を控えまして、我々としてはさらに公正かつ透明な……(発言する者あり)

○橋委員 御静粛に願います。

○近藤参考人 入札制度の確立に向けていろいろと検討をしております。

○中川(治)委員 前回も言いましたけれども、やはり民間の企業のエキスパートとして、そして参議院議員にいられて、改革のエキスとして道路公団の総裁になられた方としては、私はもうちょっと思い切つていっていただきたいなという思いが率直にしております。

一年半前になられたんですから、それまでに一体何があつたのかということについては御存じないというふうにも私は思いますので、それで、あえてきょうは内田副総裁にお越しいただきたいということをお願い申し上げます。

前回のときにも申し上げました。この資料でいいますと、資料三の中に入っているかと思ひます。ちよつと見やすいようにこういうカラー刷りのものにさせていただきました。これは、鋼鉄製の橋梁工事の受注実績というのを年度ごとにパーセントで出したものでございまして、変化がわかりやすいように同じ会社の系列のところは幾つか色をつけてみました。

内田副総裁、こういうのはどうなんでしょう。私のところには、昭和三十九年、四十一年前から受注調整というのに行われていたんだ、こういう投書が来たりしておるんですけれども、どうですか。知っておられる限りお答えをいただけたらと思います。

○内田参考人 お答えします。

四十七社の受注実績につきましては、先般取りまとめたところでございますが、この受注実績と談合行為の有無の関連などについては承知しております。

いづれにしましても、現在、当局の捜査や公正取引委員会の審査が行われておりますので、今後の推移を見きわめてまいりたい、このように存じております。

○中川(治)委員 必要最小限のことだけお答えいただきまして。

もう少し、私は猪瀬さんとは違いますがきつたことを言いませんので、率直に教えていただきたいんです。やはり公団にプロパーですつと頑張つてこられた技術畑の事実上のトップだ、副総裁はプロパー職員のトップだというふうには私は思っておりますので、率直なところ、これはこれからどんなふう議論していくかというときの参考にぜひお教えいただきたいんですけれども。

例えば、どうなんでしょう。数百万トンというような巨大な鉄鋼橋梁、鉄鋼材が必要であるような橋梁をつくるとき、大体、準備というのはどのくらいかかるものなのでしょうか。

私は、前回のときにも申し上げたんですけれども、ひよつとしたら、入札というのは、すべての始まりではなくて、すべての終わりでないのか。要するに、何百万トンという鉄鋼材を輸入するためには、やはり世界的にも一番安い鋼材をあるところ市場調査をして集めてこねかつたらもうけがなくなるわけですから、そういうことも含めて、大体どのぐらいの期間が要するのか。数百万トン、例えば五百万トンとかという橋梁がどのぐらいの規模なのかというのには私よくわかりませんけれども、そういう意味での、本当の意味での工事に引き着くまでの準備というふうなことにいいては、率直なところ、どのぐらいかかるんやらかというのが、私、率直な疑問なんです。最高のプロとして、どうですか、何か御意見ありませんか。

○内田参考人 鋼製橋梁の工事の発注に至るまでの準備というのがどのぐらいの期間かという御質問かと思いますが、一体、その準備というものがどの段階からというのが大変難しいところでございます。

橋梁工事の発注に至るまでには、まず、私どもは当該道路をいつごろまでに完成させるかという大きな計画、工程を練ります。その中で、用地交渉をし、それから、いろいろな地元との協議を

し、並行的に設計も行われていきます。そういったことがありますので、一概に、この工事、例えば橋梁の工事に関して準備段階が一年だとか二年だとか単純に決め切れないと私は思っております。

○中川(治)委員 なかなか慎重にお答えをいただきました。

これは道路公団でもそうだと思うんですが、大体、プロパーの方はトップになれないんですよね。理事にもたくさん国交省から入つてこられるんです。逆に、道路公団の子会社、子会社のところにも、プロパーの職員を押しつけて道路公団から退職者が大量に再就職という形で役につかれている方もおれば、出向役員とか、商法上の役員ではないですけれども、別の形で実質上の管理職になつておられる方もたくさんおられる。これは国全体がつくり上げてきた一つの構造だと私は思ふんですけれども、こういうものはやはり必要だということをお考えですか、副総裁。

○内田参考人 道路公団における子会社という、今先生がおっしゃられました道路公団の子会社というのがどういう会社を指しているか私ちよつとわかりかねるんですが、今、道路公団は出資の規制がありまして、最近取りざたされておりますいわゆる管理にかかわるファミリー企業というようなことをいろいろ言われております。

これは、行政コスト計算上の関連会社、子会社というふうには定義づけられておりますが、いわゆる出資関係を結んだ子会社というのは、トラックターミナル会社、ちよつと正確に数字は覚えていませんが、三社か四社だったか、それしかございません。

○中川(治)委員 とりあえず、ちよつと次に行きたいと思ひます。

資料の二の方を見ていただきたいと思います。これは、先ほどと同じ趣旨で、四十七社で百九十七名と六月八日現在では御報告いただきました。その後訂正がありまして、四十七社で百九十八名が国交省から再就職をしているというふうに報告

がございました。これは私は率直に見てびっくりいたしました。

お手元の資料でも見ていただいたらわかります。赤い線が引いてあるところは、先ほど同じでございまして、直ちに、即日、このアルス製作所に別に恨みはないんですが、アルス製作所の場合を見ていただきましたら、道路公団の四国の道路情報管理官が平成十五年七月に退職をされて、平成十五年七月にアルス製作所の技術部長として就職をされている。道路公団じゃなくて国交省です。これは四国地方整備局でしょうか、道路情報管理官がこういう形で就職をされている。こういうことで、数字でいいますと百九十八名中八十名が二カ月以内。ほとんど大半の場合は翌月になつていますが、これは、ひよつとしたら、三十一日退職で一日ということになりますと、ほとんどの方が翌日から、発注者が受注者になつていく。そして、後輩のいてるところに、今度かわりましたんや、よろしくということの名刺を配つて回る、こういうことができるようになっております。

ましては、人事院規則の定めるところによりまして、「人事院の承認を得た場合には、これを適用しない」ということで、二年間であれば人事院の承認が原則必要なわけですが、この承認の基準が詳細に規定をされているということでございます。

例えば、在職機関と当該営利企業との間の離職前五年間における契約額が当該営利企業の売上高等全体の一定水準以下であることとか、就職先のポストの職務に、在職の機関に対する許可認可、契約の折衝等の業務が含まれていないことといった、人事院規則に定められた相当詳細な承認基準に基づきまして、人事院が、もしくは所管大臣が確認を行った上で承認が行われているということとさせていただきます。

いづれにしても、こうした承認基準に基づいて、ルールにのっとって適正に審査を行っているところであり、引き続きこの承認制度の厳正かつ的確な運用に努めてまいりたいと思っております。

さらに言わせてもらいましたら、こうした数が非常に多いなど。もともと国土交通省というのは大変職員の数が多いわけですが、恐らくこのことは委員もよく御承知の上で議論されていらつしやると思うんですが、再就職とか天下りと言われている問題の一番の問題は、公務員制度全体をどう考えていくのかというところを抜きにして、そこだけを取り上げて問題だと言つても、これは仕方ない部分がございまして、公務員の今のあり方について、これは今ちやうど御議論されている真つ最中だと思ひますけれども、公務員制度改革全体の中でこの再就職問題をどうしていくのかという議論をしていくことがやはり大切なことだというふうに思っているところでございます。

御承知かと思いますが、国家公務員法の百三条で、「離職後二年間は、営利企業の地位で、その離職前五年間に在職していた人事院規則で定める国の機関」と密接な関係にあるものに就くことを承諾し又は就いてはならない」と、これはまず原則がありまして、そしてさらに、今の規定につき

れを公務員制度の問題だというふうに言うのは、それは確かにあるんですね。定年延長になつてどうするか、年金が入るようになるまでどうするか、あるいは定年までずっと給料が上がっていくというシステムでいいのかどうか、いろいろなことについて議論があることもよくわかつております。

ただ、我々は、国土交通省で問題にしなければならぬのは、今明らかに二つあるのは、この再就職と発注ということが完全にリンクしているのではないかとこのことなんですよ。そういうことは、これは公務員制度の問題とは無関係なんです。これで公務員制度の問題を幾らやつたつて、本当に優秀な人であれば、私は大いに採用されたらいいという気もしますけれども、やはり受注ができるということとセットだからこれは受け入れているというところがあるんじゃないのかなと。

今のところは当局は公団ですけども、公団よりも、率直なところ、国交省の仕事の発注量の方が多いわけですから、我々は、やはりこれも含めて、この問題についてそういうことがあるのかないのかということを明らかにする必要があります。この点、大臣、どうですか。

○北側国務大臣 国土交通省のOBが今回の橋梁に係る談合に關与したというふうな話は、私は聞いておりません。万一そんなことがあったとしたら、これは厳しく対処しないとイケないと思ひ思つておりますが、そのような事実についてはまだ聞いておりません。

○中川(治)委員 その次に言いました、公務員制度改革の問題と同時に、それだけではない、要するに、発注と天下りということがリンクしているのではないのかということについては、そういうふうには考えていないということですか。

○北側国務大臣 そういうこともあって、先ほどの人事院規則がつくられてきたというふうには思っております。

これまでの過去の歴史でいろいろな経験がある中で、先ほど少し説かせていただきましたが、就職先のポストの職務に、在職機関に対する許可認可、契約の折衝等の業務が含まれていないことというふうな、そうした基準も設けられているところであるというふうな思っております。

○中川(治)委員 お手元に配付しました国交省の退職者の再就職先、ぜひ資料を見ていただきたいと思ひますけれども、例えば、二枚目のところ、駒井鉄工所さん。これは、東北地方整備局浅瀬石川ダム管理所長が再就職後は橋梁営業本部東北営業所専門部長。ずうつとそうですね。大阪国道機械課長さんは大阪営業本部専門次長。広島国道事務所副所長、これは総務本部の方に行かれています。中部の地方整備局の道路部特定道路調整官、これは名古屋営業所専門部長として行かれた。九州の吉野ヶ里調査設計課長さん、これは九州営業所専門次長として行かれた。

人事院の方にも私も聞きました。要するに、契約ということが直接かわつていない場合、それから、この赤で塗つてある方々は、号俸でいいますと九級以下の方なんです。本省課長ではなくて、本省課長補佐以下の方。ですから、それぞれの地方整備局の課長さんでも、本省に戻るとたしか課長さんではなかったと思ひますから、これは九級以下ということで、国交省の場合には、国土交通省の大臣に承認事項が委託をされている、こういうふうになつていふんです。

逆に、この白の二年以上待つてはる方は、これは大半が課長級以上の方ということで、この方々は、二年間待つてはったんじゃないかと、多分ほかの特殊法人やとか社団法人なんか二、三年お勤めになつてから、幾つか回られてから、最終的に民間企業に、取引先の企業に、請われてか押しつけられてかよくわかりませんが、行つてはるわけですね。

そういう意味で、大臣、例えば今言いました駒井鉄工所、こういうのは、仕事の影響というのはないんですかね。

○北側國務大臣 この役職というのは、再就職時の最初の役職という名称ですか。(中川(治)委員「はい、そうですと呼ぶ」)

先ほど申し上げましたが、名称、その役職の名前はともかくとして、実質的に、先ほど申し上げた、許認可とか契約の折衝等の業務が含まれていないことということが基準なわけでごさいます、そこを事実的に当然判断がなされているというふうに考えております。

○中川(治)委員 これも私、国家公務員法、それから人事院規則「営利企業への就職」という項、第四、いろいろと勉強させてもらいました。それから人事院の皆さんとも相談をしました。要するに、天下りチェックとか、こういう大規模な受注調整とか、あるいはそういうことに対応したもののじゃないんですよ。個々の職員が在任中に特定の企業に便宜を図って、そして退職後そこへ行くというようなことはあってはならないよというのがこの規定なんですよ。

私は、今回の事態も含めて、そういうことで果たしていいんだろうかと。だから、今の規定でいくと人事院はオーケーです、こういうふうにおっしゃっておるんです。

ちなみに、北側大臣も就任後九カ月、平成十六年九月二十七日に御就任されて、平成十七年の六月二十三日までと同じように二百十九名の方、人事院が直接オーケーを出したのは九名ですから、大臣のサイドで了解された方は、二百十名がもう既に同じように多分この赤いグループに属する形で再就職を私はされているんだと思います。こういうことを本当に続けるのかどうかということなんです、問題は。

仕事にかかわったかどうか、要するに、人事院の皆さんの方に聞きますと、この方は契約に携わってなくて、例えばこの専門次長、仕事は何だ、技術指導だというふうに文章で出てくれば、行った先は技術指導でもとは契約にかかわってなかったらオーケーなんです。そういうふうにする、これは何でもオーケーですということに

なるんじゃないのか。私はこれでいいのかということ率直にお伺いしたいと思います。大臣、どうですか。

○北側國務大臣 私が大臣に就任してからのお話をされました。営利企業一般への就職の承認の話ですよ、それは、業務に密接に関連があるだとかそういうことではなくて、すべて営利企業一般への就職の承認についてのお話だということに思います。

先ほど申し上げましたが、それじゃ、営利企業への再就職について一切だめ、こういうわけには、これは当然職業選択の自由があるわけでごさいます、できません。また、公務員時代に培ったやはり技術とか能力というのは間違いなくある方、もいらつしやるわけですね、それを民間で有効に活用していくということも、そういう側面も、私は、それは全然理由がないとも思いません。確かに公務員の中にも優秀な方はたくさんいらつしやるわけで、再就職として民間の企業に行かれて有効にそうした経験や能力を活用されるということ、は十分あっていい話だと思います。

問題は、そこで国民の疑惑を招かないようにしないといけない。これは恐らく委員も同じ趣旨で、おっしゃっておられるんだというふうに思うわけでごさいます、疑惑を招くようなことにならないようなことにしないといけない。そこで、これまで人事院、また国家公務員法等でさまざまなルール化がなされているところだというふうに思うわけでごさいます。

○中川(治)委員 さまざまな議論をするということとは大事だと思えますけれども、天下りないしは、私は先ほど横滑りというふうに言いましたけれども、こういうことが許される今の現状のあり方というのは、どうですか、これはこれでもやむなしというふうに思われますか。

要するに、法的な改正ということが、あるいは国家公務員、これは国家公務員法の改正というよりも人事院規則なんですよ。人事院規則をさらに強化する等の必要性ということについては、大

臣はどうですか。

(委員長退席、望月委員長代理着席)

○北側國務大臣 これは一方で、先ほど申し上げましたが、公務員の今の制度そのものについて全く議論を前に進めないで個々の問題だけを取り上げていくのがどうかと私は申し上げているわけなんです。

ですから、例えば早期退職償行というのがあるわけですよ。これでいいのかと、これで。私も中川先生だから率直にお話しさせてもらいますけれども、また確かに、大臣になりました、もう五十前後で退職せざるを得ないような方々もいらつしやるわけですよ、子供さんがまだ小さくてですね。実際そういう償行というのがあるわけですよ。そこは公務員制度全体の中でこの公務員のあり方というものを考えていかないと、そこで再就職の問題だけを取り上げても問題解決にはつながらないというふうに思うわけでごさいます、だからこそ、今与野党を通じて公務員制度改革についての議論がなされているものであるというふうな理解をしております。

もちろん、これまで何もしていないわけじゃなくて、退職年齢をもっと高くしていこうという努力はしてきているんです。三年年齢を上げてきているんですよ。

早期退職償行につきましては、平成十五年から十九年度の五カ年間にかけて段階的に引き上げますね。これは難しいのは一遍に引き上げられないんです。一遍に引き上げてしまったら人事が完璧にストップしてしまうわけなんです。だから、これは段階的にやるしかないわけですが、十五年度から始めまして、段階的に五カ年間に引き上げをやります、平成二十年度には原則として現状と比べて平均の勤続退職年齢を三歳以上高くすることを目標ということで今進めているところでごさいます。

こうしたことも含めまして、公務員全体の制度のあり方について一方で議論をしながら、それで、今委員がおっしゃった人事規則についてこれ

でいいのかという議論も並行して、これは当然断の見直しが必要だと私は思います。そういう中で並行して議論をすべきことだろうというふうに思っております。

○中川(治)委員 先ほど言いましたが、私は、公務員制度の改革の問題、特にやはり、私も大阪府議会に十二年おりました、そのさなかに経費節約をどうするかということではいろいろなことをやってきました。基本的にはやはり定年まで、あるいは最近であれば年金が出るまで働いてもらうということの基本にしたい方、先ほどありましたような退職勧奨をしないとかいろいろなことも含めた仕組みに変えていかないか、特に国の場合には、いろいろな形でいびつになつておりますから、それはそうだとおもうに思います。

それと、それが解決しないからということ、問題はそこなんですよ。だから、公務員制度の改革の問題と、それといわゆる官製談合と言われていることについて、あつてはならないことがあるのではないかとこのことを徹底的にどのように調べるか。これは、当局が動かない限り、今まで全然動いていないんです。そういうことで本当に大丈夫なのかということ、私はこれは、今までずっとそういう形で償行で続けてきた役人の皆さんにはできないことだろうというふうに思いますので、これこそやはり政治の仕事ではないのか、こんなふうな思っております。

そういう点では、ぜひ思い切つてメスを入れる方法ということをやったり検討する必要があります。はないのかと私は思っています。そういう兆しが見えない。それで、見えないままに、逆に、公務員制度の改革とセットでなかつたらできないからということ、当の国交省の検討が非常におくれているというのか進んでいない、とりあえずおくれがちなのではないのかというふうに思っておりますので、その点についてはどうですか。

○北側國務大臣 先ほどは再就職一般についてお話しされたから、私、今そのようなお答えをさせてもらつたんです。

冒頭、委員も少しこれは褒めていた、だったのかなと思うんですが、資料がいっぱいどんどん出てくると。これは私の方が、情報開示しつかりやれ、言われる前に出さないということをやっているということ、そういう姿勢もぜひ御理解をお願いしたい。

今回の談合の問題につきましては、直轄の工事談合があつたわけでございますから、それも、業界ぐるみと呼ばれて仕方ない、また規模も大きい、そういうことで非常に重大なことだという認識は持つております。

だからこそ、非常に厳しい対応もさせていた、いておりますし、かつてない厳しい対応もしておりますし、また、省内に検討会もつくり、専門家の方にも入つていただいて、今ましく、この事案についての事実調査も含めまして、今後のありようにつきましても、またこれまで取り組んできた入札談合等の不正行為の防止のためのさまざまな取り組みをやつてきております。それがなぜ今回きかなかつたのか、そうしたこともきちんと検証してやつてくださるということ、今検討会をやつている最中でございます、その辺もよく見ていただければというふうに思つておるところでございます。

○中川(治)委員 資料の一番最後、五ということ、つけさせていたのだと思つて、入札談合再発防止対策検討委員会の概要ということで、委員の構成が委員長以下、岩村事務次官、委員長代理が佐藤技監、各委員は官房長から局長がずつと並んでおられます。アドバイザリーグループ委員というところで、それぞれ、元札幌高裁長官とか、それから公取の事務局長さんという方々もお名前を連ねておられます。

ちよつと道をそれて率直に聞きますけれども、この委員さんとアドバイザリーグループ委員さんとの権限はどう違うんですか。どなたか局長さん。

〔望月委員長代理退席、委員長着席〕
○峰久政府参考人 お答えします。

これは、省内においていろいろなこれまでの入札の経緯等、実績を調べながら入札の経緯等を調べると同時に、いろいろなものが、政策がうまく機能しなかつたことについての再発防止策を検討しようというもので、省としてきちんとした対応をとらうというものでございます。

その際に、いろいろな経験豊富で知識の豊かな方々に、外部の方々に、こういう点をチェックしてみてもどうかとか、こういう点を気をつけなけりやいけないということ、そういう意味で、いずれも契約関係などによく御存じの弁護士の方、あるいは学校の先生、あるいは元公正取引委員会の方、あるいは工業系の先生、あるいは法学部系の先生、こういう方に、それから、入札監視委員会なんかでも、我が省あるいは首都高速道路公団等においていろいろな経験のある方がございますので、そういうところについてこういう点をチェックしてみたらどうかということ、そういうことを今の段階ではいろいろ御示唆いただいておりますけれども、それと同時に、いろいろな再発防止策等に移りますと、そういう点についてもいろいろ御意見をいただけるものと思つております。

そういう意味で、調査に当たりましてのいろいろな過去の経験、御見識からいただけるような検討の筋道を立てていただく、あるいはいろいろな内容についての示唆をいただく、そういう意味でのアドバイザリーグループということでございます。

○中川(治)委員 このメンバーで、私は、要するにこれは庁内の各局長さん、大臣を囲む御前会議のメンバーみたいな気がしてならないんですけれども、本当にこれでできるんかという思いがしています。

それから、もうこれはゼネコン談合の問題も含めて、あるいは今審判中でありますPC橋梁の談合の問題も含めて、いろいろな形で出てきているわけですから、そういうことについてどうやっていくのかということについて、本当に庁内で検討

するということでもいいのかという思いが私は率直にしております。

これは今のところまだそういう段階ではないというふうに大臣は思つておられるのかもしれないが、要するにこのアドバイザリーグループさんというのは意見を聞くだけなんです、別に決定権があるわけでもないし、そういうことです。

多分もともと採決をして決めるようなことではないんだらうと思つておられますけれども、そういうことで、検討委員会ということで本当にいいんだらうかというふうに私は思つておるんですけれども、まだ検討委員会が調査中、一定の結論が六月の末に出るらしいですから、それはそれでひとつ楽しみにして、余りにもふがいない、あるいはこれではあかんよということであれば、また別の手を打たはらんかともわかりませんが、私はこれではだめだらうなというふうに思つておるんです。

これはずつと庁内で検討されていくんですか、大臣。

○峰久政府参考人 これは、今いろいろな入札の実態のことについて六月末をめどにということ調査しております。

それで、それからあわせて、もう少し実態調査も必要などころについてはやるかもしれませんけれども、再発防止として今までのいろいろな入札制度の改革等を行つてきたものが、果たして、どうしてこの橋梁の件については、メタルの橋梁の件については働かなかつたのか、こういうことも含めて再発防止策を考えるということ、まずもつて、やはり省内でそれぞれのいろいろな制度をつくつてきて運用してきておられますので、そのところについての実態調査と検証をしていこうということでございます。そういう意味で省内でやうこととでございます。

○中川(治)委員 とりあえず省内で一定の方向を出すということには必要なんだと思いますが、もう少し率直に、今までのあり方をどう変えるかというところについては、本格的に検討委員会というよ

うなものを、あるいは大臣直属の諮問機関というようなものを、庁外の人を中心にして、省外の人を中心にして私にはつくる必要があるということだけ申し上げておきたいと思つておる。

ついでに、忘れてはいけませんので、費用の説明を兼ねて、PC橋梁の方の資料もあわせてちよつと説明をしておきたいと思つておる。

この間、橋梁業界、実際には年間で大体どのぐらいの仕事なのかというのが、新聞社によつても違いますし、それから、きのう橋梁の大ざっぱな年間のシェアを教えてくださいと言つたら、わかりませんというふうに言われました。

大体道路公団が年間一千億ぐらい、それから国直轄で一千億円前後、自治体で幾らあるかということも含めて、大体一般的に橋梁三千五百億、プレストレストコンクリート、PC橋梁の方が大体三千億円ぐらい、こういうふうには聞いておるんですけれども、このPC橋梁の方についても資料を出していただきたい、こういうことで資料請求をいたしました。

これについても、ひとつ目を通していただいで、議員の先生方、こういう実態があるということだけぜひまず頭に入れておいていただきたい。

とりあえず、PC橋梁の業界というのはなかなか複雑でございます、私は、二十三社という公取委の談合排除の勧告を受けた会社だけに絞つて資料を出してほしい、こういうふうには申し上げました。

ただ、PCコンクリート技術協会というのがございまして、これは社団法人でございます。ここには正会員で三十二社、ほぼお歴々の会社がずらつと並んでいるというのがあります。もう一つは、民営化推進委員会の猪瀬委員がおつしやつておられるのは、全体で六十五社ある、そして四十五社ぐらいが道路公団から九十一名の再就職を受け入れている、こういうふうには猪瀬委員はおつしやつておられます。

どこで線を引いてまとめてみるかということはいろいろ難しいんですけれども、とりあえず、私

の場合は、二十三社ということに絞って出していただきました。

資料の中身は今までと同じでございます、国交省をどの役職でいつやめて、そしてどの役職でいつ再就職をされたかということで、これもびつくりしましたね。やはり鉄鋼橋梁と同じなんでしょうかね、これは、二十三社で役員が十四名、それから職員で百十九名、百三十三名の方が天下つておる。しかも、そのうちの五十六名、ほぼ半分がやはり退職即入社ということで、発注側が受注側に回るといふケースが実際にあります。こういう事態になっておるといふことをひとつ御理解いただきたい。

もう一つは、道路関係四公団についてどれだけ天下つておるかという資料についても一応出しておきました。これでざっと四十三名ということになるかと思えます。

要するに、ここでも百三十三名ぐらいの方が、一番少ないデータで、二十三社というのは多分一番少ないですから、それで百三十三名行っている。三十三社ということではデータをとつたらさあどうなるか。猪瀬委員が言われている四十五社ということではデータをとつてみたらどのぐらい出てくるか。これはいずれまた一遍調べてみたいと思えますけれども。

せっかく出したんですから、同じ答えになろうかと思えますけれども、これは大臣、どうですか、またかという思いがあるかと思えますけれども。

○北側国務大臣 これにつきましても、多いとは思いますが、多いという感想は持ちます。

ただ、先ほども申し上げたとおりでございます、これまで、国家公務員法並びに人事院規則に基づいたルール、基準に基づきまして、手続に乗っかって行われたものというふうに認識をしております。

○中川(治)委員 鉄鋼橋梁で国発注が多いときは大体千二百億円ぐらいですか、最近でも一千億円ぐらい。PC橋梁の場合も大体そのぐらいの、

同額ではないのかなというふうに思っておりますけれども、約二千数百億円という事業で、この橋梁の分野で、鉄鋼で百九十八名、それからこちらで百三十三名、合わせて三百数十名の方が、もう少し範囲を広げて調べますと、多分四百人以上の国交省の職員が橋梁業界にだけでも行っているという現実なんですね。

私は、繰り返し申し上げますけれども、こういう現実をほっておいて、国民の皆さんが、なるほど、みんな何かあるというふうにして当たり前のところから今の世界であります。ですから、このところからこれから私たちが何を決断して国民の信頼を引き寄せていくか、回復をしていくかというところにつながるんだと思えますけれども、天下り受け入れはしないでございます、何らかの形で、大臣、やはりこれは説明を出さないとだめです。国家公務員法の改正の問題なんという、これはいつになるかわかりませんから。むしろ、やはり本当の意味で、どうしても必要な場合以外は遠慮してください。

きのうですか、三菱重工業が天下りを受け入れません、これも読売新聞が、本当に本人が言ったのかどうか、関係者の話によると、三菱重工業が天下り受け入れをやめる、橋梁部門についてはもうやめると。御丁寧に、いや、国防上の問題がありますので防衛庁のOBだけはいただきます、こういうことでございまして、これなんかは今までの話と比べたら失礼な話なんです。そつちがどうしても欲しいと言っているから職員が行っているはずの話が、受け入れてやっているみたいな雰囲気ですから、やはり実態の受け方は違ふのかなと私は思っております。

そういう動きも含めて、私はぜひ、民間企業でも、きちつと入札をしてくれるのであれば受け入れへんというところはきょうさんあると思えます。優秀な職員がたかさんいてるんだから当たり前なんだということだけで、やはり天下りあるいは横滑り、このあり方について、もう一歩踏み込んで、今何らかの形で政治がメッセージを出す時期ではないのかな、そんなふうに思えますけれども、しつこいあれでなければ、どうですか。

○北側国務大臣 いや、もう中川委員の質問ですから、しつこいことはわかった上で私もここに座っておりますので。

まず、営利企業への再就職を一律にだめだ、というふうに考えるのは、私はいかがなものかというふうに思っています。

ただ、その上で、現時点で私が申し上げるべきことは、例えば今回、国の直轄の事業につきまして談合があったということで、告発、起訴がなされました。こうした談合等の不正行為に關与した企業への再就職につきましては、これはやはり公務の公正な執行に対する国民の疑念を招かないためにも、その抑制を検討する必要があるのではないかとこのように考えております。

具体的にももう少し申し上げます、こうした問題企業への再就職につきましては、承認の対象となる退職後二年以内での承認申請の自粛を行う、これはもちろんいたしまして、退職後二年を超えた者につきましても、これは制度的な話ではございせんが、退職者御自身や関係会社の協力も得て、再就職を行わないことにつきまして、こういうことについて、先ほど申し上げた入札談合再発防止対策検討委員会というのを省内に設置しておりますので、そこでも検討を行っていただきたいというふうに思っているところでございます。

○中川(治)委員 一歩進んで答弁をいただいたので、ちょっと安心をしました。

私はこの問題をしつこく言っていましたのは、実は、この入札談合再発防止対策検討委員会、ここには人事の問題等については検討課題の中に入っていないですね。これではあかんやろうという思いがありまして、しかも、ずらつといずれ天下人だけで検討して何してんのや、それでええ結論が出るはずあるかいというふうに私は思っていましたので、そういう意味で政治の決断が大事だということでございます。

時期を見て、これは捜査の関係もありますし、それから国交省関係の事業の方の関係もありますから、ぜひこれは、問題企業への再就職については、まず承認をしない、そして申請も自粛をする、もちろん申請をしない、あるいは再就職については自粛をする等も含めて、やはりしつかりと言わないと、率直に言っています、私、これは調べていて、企業でも辞易しているところございせんおまつせ。僕はあと思えます。そういうことも含めて、もう整理をしていくんですという方向をやはり今出さないといかぬのではないのかなというふうに思っております。

これ以上は大臣に余り言ってももうおつしやらないかなという思いもしますので、聞きませんけれども、やはりかなりの数が、今度、これは会社ごとに、今までは縦筋別にやっていたもので、会社ごとには何人受け入れているかということを一遍整理してみようと思えます。かなりの数字でございまして、余力のあるところなんかは、元鉄建公団、道路公団、都市再生機構、全部フルメンバーで取締役にもとの方をそろえるとか、見事な配置をされているところがあります。大林さんなんかそうですね。みんな取締役役でお迎えになって、体制を整えている。やはりそういうことが日本の場合には風土になっているというふうな感じがするんです。

そうではなくて、別の方向をきつちりと目指すんだということをやったりメッセージとして出せない、この議論すら国民の皆さんは信用しないのではないのかなという、私はそんな感じがしています。裏でつながってやっておるに違いないやと。そうではないという証拠を出せないんですね、そんなことはないという信じておりますという議論ばかりがありまして。そういう意味では、あつ、新しく変わりつつあるんだなという思いがしつかり伝わるような形をどうつくっていくかということ、を、ぜひさらに思い切った検討いただきたいなと思えます。

何かおっしゃりたいことがあれば、一言どうぞ。もういいですか。

○北側国務大臣 先ほども申し上げましたが、公務員の再就職、営利企業への再就職問題というのは、まあ営利企業だけではないかもしれないけれども、やはり公務員の制度についてどう見直していくのかという議論と並行して議論をしていかないといけないというふうには思っております。

○中川(治)委員 もう一つ、ちよつとつかかりしております、道路公団の方。

六月八日のときにも、何らかの対策が必要ではないかというふうな趣旨のことを大臣は答えられました。答弁されたというふうに私は理解しては、これはどうなんだろう。具体的改正等についてどういうふうになるのかということ、道路公団の再就職の問題ですね。(北側国務大臣)道路公団からと呼ぶのは、道路公団の再就職の問題。少なくとも、身分は公務員ですけども、公務員としての再就職の基準にはまっていけない、こういうことになっておるんです。

これについては、道路公団、私は、先ほど総裁もおっしゃいましたけれども、はっきり言って全然信用していません。自助努力でできるというふうには私は思っておりませんし、会社が分割されて民営化された後で何らかの形で考えるということでは多分だめだろうというふうにも思います。法的なことについてはよくわかりませんけれども、この問題については少なくとも十月一日までに一定の改善をする必要があるというふうに私は思っておりますけれども、どうでしょうか。いや、大臣、お答えください。

○北側国務大臣 私は、道路公団の民営化に向けて、今おっしゃった再就職も含めた民間企業としての人事制度のあり方をどうしていくのか、倫理規程のあり方についてどうしていくのか。特に、今回このような事案が起こっている中で、その事案そのものの推移もよく見えないといけないと思いますが、当然これは道路公団の内部で御検討

されているものだというふうに思っておりますし、また、どういう方向でいくのかということについては、私の方にまたいずれ御報告があるのではないのかというふうに思っております。

○中川(治)委員 この資料一ですね。資料一の中にある三十六社四十三名、実はこの中に、この四十三名の方々の中に、今新聞で評判のかずら会のメンバー、これが入っているんですね。我が党も、かずら会の実態、毎年三月には総会を開いて、その年度その年度の受注調整あるいは意見を聞くというようなことをやっているというふうに聞きました。そういう実態について報告をしてほしい。ところが、わからない、そういう会の存在は確認はできない。しかし、間違いなくこの四十三人の中に入っているんです、各社代表が集まって調整をしているんですから、そういうことすら調べられないのに、私はやはり信用できないですよ。

道路公団か、あるいは新しい民間会社になる皆さん方が、自主的に私たちに公務員並みの縛りをつけてくださいというふうにおっしゃるとは思えないんですけれども、これはどうなんだろう。逆に、政治の判断として、やはり準公務員の規制をかけるべき仕事をやっている会社になるんだと私は思いますけれども、そのところの決断ぐらひは少なくとも今しておかないと、準備が間に合わないというふうには思いますけれども、どうでしょうか。

二つの面で現在考えておまして、まず一つが、先ほどお話しいたしましたように再就職のあり方そのもの、要するに、従来型の早期退職の慣行、これをこのままではいけないだろう、そのように考えております。定年は六十歳でございます。六十歳まではきつちりと働いていただく職場環境をつくっていく、これも一つでありますし、それから、将来的には再雇用制度の導入も積極的に考えていきたい、終局的には定年の延長、六十五歳までということも視野に入れた人事制度の改革も考えていかなければいけないと思っております。

副総裁、どうですか、かずら会というのは御存じないですか。あなたの部下はみんな知らぬと言わはるんですけども。

○北側国務大臣 先ほど私が申し上げましたのは、道路公団内部で、今後の人事のルール、営利企業への再就職のあり方、人事制度、また倫理規程について検討がなされているというふうには思っております。

それからもう一つが、再就職をした公団OBの皆さん方との接触のあり方でございます。これはむしろ倫理制度の世界でございますが、現在もかなり厳しい倫理規程は、倫理行動基準等も含めまして、公団内部ではお願いをしているわけでございますが、これをさらに徹底をしていく。

○中川(治)委員 きょうは時間がたつぷりありますから。まあ、やめておきましょうか。近々やはりこれは明らかになってくるんだと思います。当局の方が明らかにしてきたときに、どう弁解するか、また考えておいてください。

今おっしゃったのは、制度として国家公務員法百三条のような制度をつくつたらどうなんだという御趣旨でおっしゃっているんでしょうか。(中川(治)委員)「そうです」と呼ぶのは百三条というのは国家公務員法ですから、国家公務員を対象にして規制をしている、だから人事院の承認という形になっているわけですね。だから、制度的にこの法律そのものを適用するというのは、ちよつとこれは私も調べてみないといけないかもしれないけれども、恐らく法制的にはなかなか困難なのではないかというふうに思います。

より具体的に申し上げますと、OBの皆さん方を含めた、入札に参加をされる企業の皆さん方の営業活動に対して我々としてどのように対応をしていくのか。より厳しく対応制限等を行う必要もあるのではないかと、これは個人的に今考えているところでございますが、そういうことも含めまして、できるだけ早く、実行できるものはその時点から実行していくという姿勢で考えてまいりたいと考えております。

○中川(治)委員 それと、先ほど大臣は、いずれ私のところへ上がってくるでしょうということなんですけれども、人事院規則第四条ですね、あるいは第五条等、この人事院規則の中を改正して、例えば特殊会社をこれにつけ加えるとかいうことをするのは、これは政治の仕事だと私は思うんです。

まず今できることは、道路公団としてきちんとしたルールをつくっていくということがやるべきことだというふうに思います。

○内田参考人 現在、かずら会の存在そのもの、あるいはどういう組織構成であるのか、実在するかどうか、そういったことも含めて当局が調査していること承知しております。その調査の成り行きを見守りたいと思っております。

○中川(治)委員 それと、先ほど大臣は、いずれ私のところへ上がってくるでしょうということなんですけれども、人事院規則第四条ですね、あるいは第五条等、この人事院規則の中を改正して、例えば特殊会社をこれにつけ加えるとかいうことをするのは、これは政治の仕事だと私は思うんです。

○中川(治)委員 今とはにかく天下りじゃなくて横滑りになっておるんですね。少なくとも公務員並みに二年は待ちなさいというふうなことをきちつと、これはどこで決めるんですか、自主的に決めますか。都市再生機構もきちつとこれは同じですね。これも自分のところで決めなさい、こういうふうに言うんでしょうか。

○中川(治)委員 それと、先ほど大臣は、いずれ私のところへ上がってくるでしょうということなんですけれども、人事院規則第四条ですね、あるいは第五条等、この人事院規則の中を改正して、例えば特殊会社をこれにつけ加えるとかいうことをするのは、これは政治の仕事だと私は思うんです。

○中川(治)委員 それと、先ほど大臣は、いずれ私のところへ上がってくるでしょうということなんですけれども、人事院規則第四条ですね、あるいは第五条等、この人事院規則の中を改正して、例えば特殊会社をこれにつけ加えるとかいうことをするのは、これは政治の仕事だと私は思うんです。

○中川(治)委員 今とはにかく天下りじゃなくて横滑りになっておるんですね。少なくとも公務員並みに二年は待ちなさいというふうなことをきちつと、これはどこで決めるんですか、自主的に決めますか。都市再生機構もきちつとこれは同じですね。これも自分のところで決めなさい、こういうふうに言うんでしょうか。

○中川(治)委員 それと、先ほど大臣は、いずれ私のところへ上がってくるでしょうということなんですけれども、人事院規則第四条ですね、あるいは第五条等、この人事院規則の中を改正して、例えば特殊会社をこれにつけ加えるとかいうことをするのは、これは政治の仕事だと私は思うんです。

○中川(治)委員 それと、先ほど大臣は、いずれ私のところへ上がってくるでしょうということなんですけれども、人事院規則第四条ですね、あるいは第五条等、この人事院規則の中を改正して、例えば特殊会社をこれにつけ加えるとかいうことをするのは、これは政治の仕事だと私は思うんです。

○中川(治)委員 今とはにかく天下りじゃなくて横滑りになっておるんですね。少なくとも公務員並みに二年は待ちなさいというふうなことをきちつと、これはどこで決めるんですか、自主的に決めますか。都市再生機構もきちつとこれは同じですね。これも自分のところで決めなさい、こういうふうに言うんでしょうか。

一定の方向でそれこそ何らかのものを決めるといふのは、私はこれは内閣がやらないとだめなんじゃないのかなというふうに、国家公務員法を引用するのとか、これは無理ですかね。そうすると、新しい規定を設けて、こうこうこういう組織については国家公務員法を準用するみたいなものをきちんとやはり今から準備しないと私はだめなんではないのかなと。

要するに、今のところは独立行政法人であつても、名実ともに公務員の場合にだけ適用されるんですよ、それ以外はオーケーと。しかし、国交省の二年たつて天下つた人が全然問題がない活動をしているのであれば、少なくともそれに準じるようにどう持つていくかということについてだけはやはり今手を打たないと、巨大な怪物が十月一日には今度民営化されるんですから、これはそんなことをしたらだめですよ。

だから、幸か不幸か国会が延長になったんですから、できた八月十二日までこの法律を通したいということであれば、我々は多分賛成すると思います。少なくともそのぐらいのペースで考えないかぬのと違うかなと。あるいは、臨時国会冒頭でもきちつと通そうぜということをやらないとだめなんじゃないのかなというふうに私は思いますけれども、大臣、それはどうでしょう。

○北側国務大臣　ですから、国家公務員法というのはこれは人事院の承認なわけですよ。国家公務員であるから人事院の承認になっているわけですよ、そうでない場合に、道路公団は今特殊法人ですが、特殊法人の場合に、じゃ、どこが一体その辺の承認をするのか、これは人事院ができるかといつたら、できるわけありません。そういう意味では、制度的にこれをそのまま適用するというのはできないわけですね。実際問題も、先ほどおっしゃった九級以下の公務員につきましては、これは人事院がやっているわけじゃないわけですよ。所管の大臣がそれぞれ権限を持つてやっているわけですね。

そういう意味では、道路公団みずからがそうした民間企業への再就職も含めたルールづくりをきちんとして、まず一義的には大事なことだと思ひます。

○中川(治)委員　道路公団、それから十月一日以降は特殊会社ということで民間企業になるわけですよ。要するに、結果として十月一日以降、私は、少なくとも公務員並みの規制がかかるべきだといふふうに思ひます。そういうふうにするためには、公務員並みの規制をかければすべてオーケーで何も問題がないかといへば、私はそうじゃないと思ひますけれども、今のところ、余りにも何でもありということになっておりますから、そうではないでしようということ、少なくともきちつとすべきではないのかなというふうに思つておるんです。これは、郵政民営化法案が通つた場合もそうです。あの会社がどないなるのかよくわかりませんが、それはまあいいでしよう、どうなるかまださつぱりわからぬところもありますから。

いずれにせよ、これだけは何らかの形で規制をする必要がある。それをどんな方向でやるかというところについて、一番世帯の大きいのは国土交通省なんです。人事院で無理であれば、国土交通省所管の形について一定の法的措置ができるのかどうかも含めて、スピードアップで検討するという方向にはなるんでしょうか。大臣、どうですか。

○北側国務大臣　先ほど来何度も答弁をしておるつもりではおるんですが、まずは日本道路公団として、一義的には日本道路公団として、営利企業への再就職問題も含めた人事制度のあり方についてきちんとルール化、また考え方を取りまとめたていただきたい。また、今議論をされている、検討されているというふうな聞いてるところでございいます。その状況を見守りたいというふうに思つております。

○中川(治)委員　近藤総裁にお伺いしますけれども、今の検討の中には、どうなんですか、例えば

身分を公務員並みに、少なくとも国家公務員と同じような形で再就職規制をかける必要があるというふうな議論はあるんですか。

○近藤参考人　先ほどお話ししましたように、倫理規程上の規定になるかと思ひます。あくまでも今、法的な規制がないわけではございません。公団としては強制的な関与はできない立場にあることは御承知のとおりでございます。したがつて、再就職をされる役職員の皆さん方に、ある一定のルールはつくつたとしても、それを守つていただくように自覚を促していく、これが限界でございます。しかしながら、これはできるところまできちつとやっていこうじゃないかということ、その倫理規程のあり方も含めて再検討をしているということでございます。

○中川(治)委員　この検討の結論のめどはいつですか。

○近藤参考人　できるものからできるだけ早く、そのように考えております。

○中川(治)委員　十月一日になったら民間企業になるんですよ。そうしたら、民間企業になったらまた新しく検討せいかぬのですよね。大臣、こんなですよ。こんなことをしていては、と、倫理規程だと言われて、これで本当にいいのかという問題ですよ。国会も延長になりましたから、しばらく、八月十三日まで、大臣は忙しいので、そういう意味では、しつかりとこの問題については、できれば今国会で結論を出したいというぐらいいつてもいいかというふうな思つておりますので、ぜひこれからもひとつよろしくお願いを申し上げます。

できるだけ早い間に、夏を越してこんな結論を見るというふうなことをやっていると、もう国民の皆さんは信用しなくなると思ひます。もう少しめどをきちつとやってください。これだけのことが起こつていて、できるだけ早くなんという答弁で済むと思ひますか、総裁、だれがストップをかけているんですか。私は、多分、総裁はもつと

すつぱり言いたいと思つてはるんですけれども、まだ行かばつて一年半やから、周りの者がやいやいやいや、言うな言うなというふうに言うてはるん違ふかなと思つてはるんですけれども、やはりそのぐらいいいことは、そういうことをするためにやっているんですから、頼みますよ。どうですか、総裁。

○近藤参考人　先ほどから申し上げておりますように、できるものはできるだけ早く、そのように思つております。民営化までに検討するということではございません。できるだけ早くできるものから実行をしていきたい、そのように考えております。また、そのことを申し上げたつもりでございます。

○中川(治)委員　国と全く同じにやれなんて私は言うつもりはありません。しかし、少なくとも、国民の皆さんが少しはよくなるのかなと思ふような改革をきちつとこの時期にやらないとだめですよ。何人かトカゲのしっぽを切られて、これでまた逃げ切りやというふうな雰囲気になったら、これはだめですよ。国家公務員と同じことにすると、例えば取引先、二五以上のところは、二五以上が同じ会社から取引する場合はそこへ天下るのはだめだ、こうなつていきますから、七十七社には全部天下れないですよ、ファミリー企業には。私はそんなことは言うてません。だから別の規定を設けて、別の形でやつたらいいと思ひますけれども、やはりそのところをきちつとこの時期にやらないとだめと思ひます。

これ以上言つてもどうも繰り返しになりそうですから、まだ時間はたつぷりございいますし、我々、チームを組んできちつと検討して、場合によつたらこの件については具体的な提案も含めてやるといふことでやつていこうというふうな思つておりますので、ぜひよろしくお願いを申し上げます。

最後にちよつと、全然別の件だけ幾つかお聞きをしたいと思つております。

じゆうから一番安いでき合いの技術者を集めてくる、私は、ある意味ではこれは緊急避難的措施としてやむを得ないのかなという思いはありますけれども、かつては、それぞれの企業の系列ごとと、職人を育てる、技術者を育てる、そういうことを大手の企業は一つの流れの中でやってきたんですね。そういうことをもうやめてしまおうということにならないように、本当に現場で働いている皆さん方のところのその技術レベル、そういうものを確保するためにも、きちっとした入札のあり方だとか、上だけがかすめ取るのではなくて、下の方にしっかりとお金が回るような仕組みというものが必要なんだと思います。

そういうこととの関係で、これが野放しになると、本当の意味で日本の現場での技術力といえますかそういうものが完全に低下していくな、これは逆に言えば、これこそ日本の建設文化の崩壊につながるな、極端に言えばそういう思いがしてお

りまして、この法案は厳格に適用すべきだということをお大臣からもぜひ厚生労働省の方に、成立す

うふうに思っております。

気になって調べてみましたら、例えば事業協同組合ならオーケーだ、事業協同組合でも十年たつたら、こういうことも後で決めるということになつておるんですね、省令か政令で決めるということになつておるんですね。それで、社団法人だとか財団法人はオーケーだ、しかし事業協同組合については、一定の制約をやつて、十年以上の事業協同組合。御存じのように、事業協同組合とい

それで、大阪なんかを調べてみますと、大臣、建設関係の事業協同組合というのは二百二十二、そのうち、十年以上たっているのは何と百六十七団体あるんです。閑空のときにいろいろもめました。あそこは人夫出だけでピンはね企業やとかた

ピンはねグループとか、いろいろな系列の人もおったり、一生懸命まじめにやつてはる組合も含めて、百六十七の中にいろいろな人が入っておるんです。

やはり、そんなことも含めて、通り一遍で規格を決めたらオーケーですということではなくて、厳格に適用するというのをやらないと、私はこれは大変なことになる。日本の建設現場の、これ以上低くなつてはならない、一番底で働いている人らの給料がさらに引き下げられるということにもなりかねないというふうにも思っております。

それから、ホームレスの問題に取り組んでいましたら、釜ヶ崎の仕事のあり方、表に出てこないようなところでいっぱいそういう問題も出てきます。そういうことが法的にオーケーなんだという風潮にならないように、ぜひ厳格な適用を求めるということをやらないと国土交通省としてはだめなんじゃないのかなという心配がございまして、きょうは取り上げさせていただいております。

大臣の感想、考え方を伺いたいと思っております。

○北側国務大臣 建設業が依然として厳しい経営環境にある中で、建設技能労働者の就業の場を確保し、その雇用の安定を図るということは大切なことであると思っております。ただし、今回のこの改正案というのは、そういう意味では緊急避難的かつ限定的な仕組みとして検討がなされているものというふうな理解をしておるところでございます。

委員のおっしゃったとおり、この新たな制度の導入に当たりましては、建設労働者の適切な雇用環境が維持されるとともに、悪質ブローカー等の介入を許すことがないよう制度が厳格に運用されることが重要であると考えておるところでございます。今、厚生労働省において限定する方向で検討されているというふう聞いておりますが、私ももいたしまして、悪質ブローカー等の介入による中間搾取等の弊害の排除に万全を期す観点から、特に慎重に検討する必要があると考えております。

いずれにしても、厚生労働省とはよく連携を密にとりまして十分に調整をしたい、今の委員の質問の御趣旨に沿うような形でよく調整をさせてもらいたいと思っております。

○中川(治)委員 ひとつよろしくお願いを申し上げます。

労働者の雇用あるいは権利を守るという方向と、それから日本のそういう、広い意味では建設文化といえますが、現場での仕事のあり方、円滑に進んでいく、そのことによって、いい、すばらしい建物が建っていく、二つの省ぜひ御協力をいただいて今の件もやっていただきたいなというふうに思います。

もう余りしゃべる気はございませんけれども、ついでもでございますので、厚生労働省が来られていますから申し上げておきますけれども、やはり大臣、これはできれば大臣の時期に一遍考えていただきたいなと。

例えば、技能士というのがございますね。これはかつての労働省、今は厚生労働省所管の、これが営々として築いてきた、ある意味では日本の技術力の一つの蓄積してきた財産なんです。ただ、国土交通省の受注であるとかあるいは入札資格であるとか会社の格付とかということに、この技能士というのはほとんど無視されているんですね。施工管理技士は何人いるか、これは国土交通省が認定するものですから非常に重要視されるんですけれども、技能士というのは、はつきり言って点数にならない。施工管理技士でなかったら、技能士であっても多分点数には入っていないと思います。

こんなことも含めて、もう少し省を超えて、本当の意味で、現場のところで日本の技術力をどう守るかというふうなことに、一遍、胸襟を開いてまず検討をしないと大変なんじゃないのかな。そうでないと、技能士を育てるとか優秀な職人を育てるとか、日本の企業は、本当にそういう人たちを抱えている企業が育てることをやめてしまします。それを私は一番心配しております。

まして、そうすると、日本のやはり建築文化の土台を支えている技術力が本当に低下するなというふうな思っております。一級の施工管理技士が百人おったって建物は建たないんですから。

そういう意味で、本当に建てている人たちの技術力をどう高めるかという改善をぜひ御検討いただきたいということをおっしゃって申し上げて、少し早目ですが、疲れてきましたので終わらせていただきます。ありがとうございます。

○橋委員 佐藤茂樹君。

○佐藤(茂)委員 公明党の佐藤茂樹でございます。

中川委員、大変長時間お疲れさまでございます。あと二人でございますが、短時間で質問をさせていただきます。

昨年は、我々もこれから対策を打たなければいけないんですけれども、一言で言うところの年と言われるように、地震も含めまして、台風、風水害と、日本列島を大変な災害が襲ってきたわけでございますが、私は、その中で、きょうは地震対策に絞って何点か政府の考え方を伺いたいと思っております。

特に、地震対策の中でも喫緊の課題は、非常に切迫性の高いと言われております大規模地震への備えを、やはり我々国会、また地方公共団体、力を合わせてやっていかねばいけないだろう。

今、大規模地震の中でも大体大きく二種類言われておりまして、一つは、東海地震、さらに東南海・南海地震、そして、先週だったと思うんですが、揺れや津波の大きさを公表されました日本海溝・千島海溝周辺地震、こういうマグニチュード八クラスの海溝型巨大地震というのが一つ。もう一つは、そこまでマグニチュードはいかないんですけれども、一たび起これば非常に甚大かつ広域の災害になるであろうと言われているのが、マグニチュード七クラスの首都直下地震でございます。

こういう、大きく分けると二つあるわけですが、私は、いずれにしても、今本日に国民

の関心の高い、地震に負けない安心と安全の国づくりをするためには、大規模地震対策については、もう残された時間が限られている、その限られた残された時間との勝負である、そういう意識に立つて、特に減災対策を一層加速させて被害の軽減というものを図っていくことが大事であろう、そのように考えているわけでございます。

それで、最初に内閣府の方にお聞きしたいんですが、本年の三月三十日だったと思うんですが、国の中央防災会議におきまして、既に被害想定を公表し、また対策に関する大綱を定めておられます東海地震とさらに東南海・南海地震の二つの地震を対象とした地震防災戦略が決定されました。ざっと見ましても、国として初めて減災目標という数値目標を出され、さらに、それを達成するための具体目標というものも、達成時期を期限を区切って数値目標を明確にされているという意味では、私は非常に画期的なそういう戦略を国として初めて出されたなと思っておりますが、まず内閣府防災担当に、地震防災戦略のねらいと重要性につきまして伺いたいと思っております。

○柴田政府参考人 東海地震、東南海・南海地震などの大規模地震につきましては、その発生が大変憂慮されておりますし、また想定されます被害というものも甚大かつ深刻でございます。したがって、この想定される被害に対しましてただ単に対策を講じていくだけでは、十分な、万全な対策をとり得ることができないと考えておりまして、政府としては、いつまでにどのような対策を行い、どれぐらい被害を減少させるかということについて明確な目標を定めまして、国、地方公共団体、関係機関それから社会全体でこの目標というものを共有し、効果的かつ効率的なものでまた戦略的にこの地震対策に取り組んでいく必要性を強く求められておるところでございます。

このため、昨年七月の中央防災会議で、これらの被害想定をもとに人的被害だとか経済被害の軽減について達成時期を含めた具体的目標を定めることなどを内容とする地震防災戦略を策定しよう

ということを決めました。それで、本年三月三十日に、東海地震及び東南海・南海地震を対象に、今後十年でその被害を半減させるということを目標とする地震防災戦略というのを、御指摘のように初めて策定したところでございます。

今後は、関係機関一体となって、その達成に向けて、対策の強化充実を図っていききたいというぐあいに考えております。

○佐藤(茂)委員 今、柴田統括官の方からもありましたけれども、本当に私は、国として初めて被災目標を明らかにされた。具体的には、今回のこの地震防災戦略では、東海地震また東南海・南海地震ともに被災目標として、死者数も、また経済被害も半減させるんだ、そういう目標をまず明確にさせて、具体的な数値を出されている。そういうことは、私は、さらにこれから地方には地域目標というものも要請されるということで、そういう手法というのは本当にこれから意義に、具体的に実施をしていただきたいな、そのように思うわけです。

その上で、ただ、地震は、先ほど冒頭挙げただけでもまだまだあるわけですね。特に、最近、東京都の住民の方々と話しておりまして、東京都の住民の方々の意識というのが非常に、大規模地震に対する、特に首都直下型地震に対する不安というものが高まっておりまして、また防災意識というものも非常に高まっているんですね。安心、安全な東京を構築するために、逆に国や都がどういう対策を打ってくれるのかということに非常に注目しております。

それはなぜかと聞きますと、これは去年の十二月とことしの二月の二回に分けて、中央防災会議の専門調査会の方で被害想定というものが、首都直下型地震に対してどうなるかということが発表されました。マスコミも、連日、大々的にその数字を発表いたしました。

具体的には、首都直下で十八ケースの地震を想定して、その震度分布等をもとに被害想定が行われ、中でも蓋然性が高いと考えられるのが、冬の

夕方六時、東京湾北部にマグニチュード七・三の地震が起きたときである。そのときに、大体、死者数として約一万一千人、そして倒壊または火災する家屋の棟数というのが八十五万棟数、さらに経済被害というのは何とGNPの一・四倍に当たる百二十兆円、そういう数字も出ております。さらに、避難者の数というのは全体で約七百万人、そして避難所生活者はそのうち四百五十万人になるであろう。さらに、帰宅困難者が六百五十万人になる。これは、想像を絶するような甚大な被害が出るということが首都直下地震に対して発表されたわけでございます。

ですから、今本当に、東京都だけではございせん、その周辺の首都圏の住民もそうなんですけれども、そういう対策を国として早期に打ってやるのか、そういうことで非常に関心が高いわけでございます。私は、この東海地震、東南海・南海地震に対して、被災目標、また具体目標を出された、地震防災戦略を出された、これは高い評価をしているんですけれども、やはりその次には、早急に首都直下地震に対しても同じように被災目標、また具体目標を明確にする地震防災戦略というものを取り急いで立てていただきたい。できれば年度内ぐらいに、来年の三月ぐらいまでにやっていただくような努力をしていただきたいと思うんです。

そのためには手順というのが私もお聞きしたところありまして、対策のマスタープランとなる大綱というものも取りまとめないといけない、その上に立つて、具体的に被災目標を立てるとかそういう地震防災戦略になるんだということなんです。その辺の作業状況と、そして首都直下地震を対象とした地震防災戦略の早急な必要性につきまして、内閣府の見解を伺っておきたいと思っております。できたら策定の時期も、いつごろを目指しているのかということも御答弁いただければありがたいと思います。

○柴田政府参考人 首都直下地震の甚大かつ深刻な被害想定を出したところでございまして、現

在、これにつきましては、特に首都でございまして、政治、行政、経済といった首都機能といえますが中核機能をどういうぐあいに生かして被害から守るかということ、それから量が大きい、たくさん被害が出るという莫大な被害規模、これに対する対応についてどうしようかということ、で、専門調査会の中で積極的な議論、対策を練ってございます。

また、六月十四日には、中央防災会議の本部会議におきまして、この専門調査会座長の伊藤滋先生から現在の取り組み状況等について御説明をいただきまして、それに対して、会長である小泉総理大臣を初め各閣僚、民間委員、学識経験者の各委員から対策についての御意見をいただいております。引き続き、この専門調査会におきまして報告の取りまとめに向けて御議論をいただきまして、この報告を踏まえまして、本年の秋ごろを目途に対策のマスタープランでございまして大綱の策定を取りまとめたいと考えてございます。

また、地震防災戦略の策定でございますが、これも非常に重要なものであるというぐあいに考えてございますので、その後、年度内を目途に地震防災戦略を策定する予定でございまして、ぜひ、年度内を目途にということでございまして、そういう形で進めていただきたいな、そのように思うわけでございます。

そこで、その地震防災戦略の中でも具体目標としてやはり大きな割合を占めて特に強調されているのが、地震からまず命を守るには、住宅・建築物の耐震化、いかに住宅・建築物を地震から強くしておくのか、そういうことが大事であるということが明らかになってございまして、

例えば数字的に言いますと、東海地震では、死者数四千七百七人減少という被災目標のうち、住宅等の耐震化にあわせて約三千五百人減るんだ、さらに住宅の耐震化に伴う火災の減少によつて三百人減少するんだというようなことが言われているように、ほとんどがやはり住宅の耐震化によつて

被災できますよ、そういうことがこの戦略の中でも言われております。

また、阪神・淡路大震災の教訓からも、あの十秒から二十秒の大きな揺れの中で、地震直後の死者の死亡原因の八八％が住宅等の倒壊による圧迫死であるということが言われておりまして、いかにこの住宅の耐震化ということが大事であるかというのがそういう過去の教訓からも明らかになってございます。

私は、そういう意味で、住宅・建築物の耐震化の促進というのは、一つの手が打てる最も有効な対策であろう。地震に負けない、安心、安全の国づくりの柱にしていかなければいけない、そういう政策ではないかというふうに思うわけでございまして、国土交通省の方では、聞くところによると、この二月に北側大臣みずから省内に住宅・建築物の地震防災推進会議を設置されて、そして六月十日にその報告をまとめられ、六月の十四日にはその報告に基づいて中央防災会議で大臣みずから報告をされた、そういう報道も聞いております。

まず、北側大臣にお伺いしたいのは、ことしに入つて省内にそういう住宅・建築物の地震防災推進会議を設置された大臣のねらいといえますか、大臣の思いというか決意の部分と、そして、提言いただいた中で、これは本当に大事であると大臣が重要視される、そういうポイントにつきまして御答弁をいただきたいと思っております。

○北側国務大臣 今委員がおっしゃいましたように、地震対策の最大の柱は、やはり住宅・建築物の耐震化を進めていくということが最も大切であり、また、被災対策として一番大切なことというふうに私は考えているところでございます。

今、もう委員も御承知のとおり、我が国住宅につきましましては、総数四千七百万戸ございまして、そのうち四分の一がいまだ耐震性が不十分でございまして、また、学校とか病院とかデパート等々の方々が利用される建築物につきましても、こちらもちょうど四分の一が耐震性が不十分、こういう

状況にあるわけでございまして、この耐震性を十分なものにしていく、これを強力に推進させていただきたいというふうに思っております。

今委員のお話しになったとおり、専門家の先生方にも入っていただきまして、国交省の中に地震防災推進会議というものを設置させていただきまして、先般、取りまとめをいただいたところでございます。

まず、目標をしっかりと設定しようということで、この十年間で、これはオール・ジャパンの話です、オール・ジャパン、日本全国のトータルとして、現在七五%でございますが、これを九〇%まで耐震化を進めていくということをまず目標にしたいと思っております。これは全国での話です、逆に各地方公共団体にも、地方公共団体ごとにこうした耐震目標と、それから今後の耐震化に向けての計画もつくっていただきたいというふうに思っております。

耐震化を推進していく手段なんですけれども、一番大切なのは、根本的に一番大切なのは、やはり私は、住民の方々、国民の方々の意識をいかに啓発していくのかということが一番大事だと思っております。

とともに、その意識啓発をしていくために、予算面、また税制面、制度面にわたってさまざまな改善策を御提言いただいております、予算面につきましては、ことしの十七年度予算におきましても、耐震補助については統合化をさせていただいております。使い勝手がいい仕組みにさせていただいておりますし、また、地域住宅交付金という新たな制度もつくっていただきまして、この地域住宅交付金の制度の活用の中で、地方公共団体が独自の耐震補助制度を導入している、例えば横浜市のように導入しているという場合にその地域住宅交付金制度を活用ができるような、そういう仕組みにもさせていただいておりますが、こうした予算面でのさらなる充実もさせていただきたい。

税制につきましては、昨年末に先生方に大変お世話になったわけでございますが、耐震化にかけた費用につきまして、所得税や住民税からその費用の一部を税額控除できるように仕組みを来年度はぜひ実現させていただきたい。今検討事項になっておりますので、この点、ぜひ先生方の御支援をまたお願いしたいと思っております。

また、制度といたしまして、十年前につくられた耐震改修促進法という法律がございまして、これも抜本的に強化をさせていただきまして、もう詳細は申し述べませんが、市町村等の地方公共団体に強い権限を与えて、自分の地域の中の多くの方々が利用される建築物について耐震化を強力に進めていくような権限を、立入検査をしたり勧告をしたり、場合によっては耐震性が不十分な建物について公表していくような、そんな権限も地方公共団体に与えてはどうか、こんな御提言もちょうだいをしておるところでございます。

耐震改修促進法につきましても見直しをさせていただきたいというふうに思っております。耐震化をしっかりと、それもできるだけ早い時期に進めていくということが最大のポイントでありまして、全力を挙げて取り組みをさせていただきたいと思っております。

○佐藤 茂 委員 北側大臣の熱の入れようがわかりまして、とうとうと答弁されまして、私は中身について具体的に何点が聞こえたかと思っておりますけれども、全部もう答弁されましたので飛ばします。

今北側大臣の冒頭言われました住宅や建築物の目標というのは、今七五%が耐震化なのを九〇%に持っていく。これも非常に明確な数字として出された目標なんですけれども、私が今問題意識としてあるのは、具体目標で住宅等の耐震化というのが数値目標で示されているにもかかわらず、例えば先ほどの内閣府の地震防災戦略というのを見ましたときに、学校または医療機関の代表である病院、さらに社会福祉施設として公共施設、公共

施設も防災拠点となる公共施設も含めてですけれども、こういうものに対して、地震防災戦略では数値目標が出ていないんです。その他、定性的目標の中に文章でいろいろなのがごちゃごちゃと書いてあるんですけれども、具体的に何%とするんですかということまで明確に言われていない。

何でそれを私は問題意識として言うのかというと、一般の住宅等は今七五%まで耐震化されておるんです。ところが、ほかの今言ったような、例えば学校一つとりましても、文部科学省とかいろいろな資料等によりまして、耐震性が確認されている建物というのは今四九・一%なんです。非常に低い。厚生労働省に聞いたら、医療機関はどうなっているのか、耐震性ありは五六・一%なんです。さらに社会福祉施設、御老人とか障害者、これは六七・二。高いといつても、それでも一般の住宅よりは低い。さらに、地方公共団体が所有する公共施設の中でも特に、いざとなったら防災拠点として使用する、そういう公共施設の耐震化率というのは五四・四%なんです。これは、私は非常にやはり今問題があると思うんですね。

もう時間も限られておりますので端的に聞きたいんですけれども、これはやはり早急に耐震化率を高める必要がありますし、明確に数値目標を出す必要があると思うんです。促進のために、ぜひ地震防災戦略等の中で、国を挙げて、各省に任せていたらかなかなか進みません、国を挙げて耐震化の数値目標を明確にすべきである、そのように考えますが、政府の見解を伺いたいと思います。

○柴田 政 参考人 御指摘の施設、非常に重要な施設でございますが、残念ながら、現時点では定性的な目標にとどまっております、具体的な目標、数字が出ておりません。

ただ、地震防災戦略、三月三十日に決定いたしました、それで終わりではございませんで、この中にも書いてございまして、不断に見直すということも書いてございまして、さらに今後、これら重要な施設の数値目標の設定に努めていくということも書いてございます。

当日の中央防災会議、三月三十日の席上におきまして、村田防災担当大臣から関係大臣に対して、速やかに具体的な数値目標を掲げるなど、最大限の努力をお願いしたい旨の発言がございましたし、会長でございます小泉総理大臣からも、学校、病院等の耐震改修の促進などに積極的に取り組むよう御指示をいただいております。

また、先般閣議決定された骨太の方針二〇〇五におきましても、公共施設の耐震化等の大規模地震対策の推進をうたっているところでございます。

内閣府といたしましては、これら施設は非常に重要な施設でございます、その耐震化は極めて重要であると認識しております。数値目標の設定に向けて、関係省庁と連携して地震防災戦略をさらに充実させ、地震対策に万全を期してまいりたいと考えております。

○佐藤 茂 委員 例えば小学校なんかは、生徒だけではなくて、いざ災害が起きたときには一般の住民の方々の避難場所になるわけですし、さらに病院なんか、けがの方々が緊急に応急処置を受けたいといけない、そういう施設なので、ぜひそういうところの耐震化が推進されるような取り組みを今後ともお願いいたしまして、質問を終わらせていただきます。

ありがとうございます。

○橋本 委員 穀田恵二君。

JRの事故の際、事故地尼崎消防だけでなく、二十近くの消防の医療救急チームが駆けつけました。改めて私は敬意を表したいと思うんです。

関西の自治体消防と鉄道機関は、鉄道事故時の安全対策に関する覚書を交わしています。相互連絡協力体制を定めることにより、安全で迅速な災害防除活動のためとしています。具体的には、事故内容、避難状況及び死傷者数を通報することになっております。

JR西日本はこの間の事故で事故地の尼崎へ約束を履行したか、それで他の消防も援助に来たのか、この点についてまずお聞きします。

○梅田政府参考人 鉄道事故時の安全対策に係る消防機関との覚書の件でございます。

平成十四年十一月に、東海道線の塚本駅の構内におきまして、救出作業中の消防隊員が列車にはねられ、死傷した事故がございました。この事故にかんがみまして、ＪＲ西日本を含む近畿地区の九つの鉄軌道事業者と全国消防長会の近畿支部、これは大阪府、兵庫県でございますが、の消防機関との間で、基本方針について鉄道事故時の安全対策に関する覚書を交換しているということは承知しております。

この覚書に基づきまして、鉄軌道事業者は異常時対応のマニュアルの整備を行っております。また、現場レベルで消防あるいは警察との合同訓練などを実施しているというふう聞いております。

ＪＲ西日本では、事故発生時の取り扱いにつきまして、先ほど言ったようなマニュアルをつくりまして、連絡体制、非常招集等について規定しておりますが、また支社におきまして、これに基づきまして、鉄道事故あるいは災害応急処理の準則というのをつくりまして対処してきたところでございます。

先生御指摘の今回の事故でございますが、ＪＲ西日本の運転指令が状況の確認に時間を要したとともに、実は、指令から尼崎及び塚口両駅の係員に對しまして、警察あるいは消防に對して通報するように指示をしたところでございますが、業務がふくそうしていたせいかと思えますが、業務、消防あるいは警察への通報を失念いたしました、現実には通報はされなかったというのが事実でございます。

○穀田委員 最後のことだけ言っただけです。つまり、尼崎で事故があったときに、今までの例でいいますとちゃんと連絡しているんだけれども、今回は連絡がなかった、怠っていた。私は、一緒に来られた皆さんの消防チームというのは、もともとボランティアで来ていますから、これについてＪＲが、自分のところの、自己

の敷地内ということもありますから、通報する義務がないことは知っています。問題は、事故直後に尼崎市長が依頼した伊丹市以外、だから、すべて自主的判断で駆けつけているわけですね。これらの自治体の多くが実は一様に、きちんと情報を知らせてほしいということで、それぞれの所属する議会とともに要望していることを私は深く受けとめる必要があると思うんです。

そこで、考えなくちゃならない一つの点は、広域な人的被害があったときの連絡のあり方について一考を要するというのが一つあります。もう一方で、私は重大だと思っているのは、尼崎市が、安全性向上計画の説明に訪れたＪＲ側との話し合いの中で、今回の列車脱線事故に伴うＪＲ西日本の対応は鉄道事故時の安全対策に関する覚書が何ら履行されなかったと、ここまで厳しく主張している点なんですね。そのことを実は議会の各会派に説明したほどなんです。

自治体は今、今度の事故を契機に防災計画の見直しを始め、自然災害ではない事故への対応についてもやらなければならないという努力を始めています。問題は、このような努力にこたえて、安全性向上計画には欠落している自治体との連携問題について、ＪＲとの話し合いをきちんと指導すべきではないでしょうか。その点、お答えいただきたい。

○梅田政府参考人 ＪＲ西日本では、事故発生時の取り扱いにつきまして、今回の事故の際に情報連絡体制あるいは初動体制について反省すべき点があったと認識しております。

私どもも、こういう点につきましては大変残念なことだというふうに思っておりますが、今後、こういう情報提供あるいは救助の点につきまして、関係の自治体を含めまして、関係者間で十分話し合い、あるいは、場合によりましては訓練等も行う、こういうことが必要かと思えます。そういう点で今後指導してまいりたいと考えております。

○穀田委員 なぜ私はこんなことを言っているかというと、大臣、安全性向上計画というのがありますよね。これの中に、危機管理ということで十五ページに書いているんですけれども、その中には、重大事故が発生した場合、お客様への対応を迅速に行うべきという一項はあるんですけども、やはりこういう点を、現実に行った自治体のきちんとした意見を聞くべきだということを、わざわざそれぞれのＪＲが説明に行かれた自治体のところでそういう要望が出ているから、やはり現実にはその声をしっかりと聞きながらやる必要があります。

しかも、先ほどお話しした覚書という中には、鉄道各社と消防機関は、中略しますが、平常時においても情報交換を行うと規定されているんですね。だから、ＪＲが今後こういった問題について、今鉄道局長お話ししましたけれども、きちんとした協議を行うということは安全に対する取り組みの試金石だということを言っておきたいと思えます。

次に、安全性向上計画の問題について聞きます。

前回私は、六月八日でしたけれども、ＪＲ西日本が提出した安全性向上計画をいかに実効あるものにさせるかということで、国交省の監視、監督権限、体制の強化について議論し、提案をいたしました。また、まだこれからですが、本当に大丈夫かという疑問が出ています。

実は、ＪＡＬを初め航空機の事故が、業務改善命令や、ＪＡＬの新社長がこの委員会でも繰り返し反省を口にした。それにもかかわらず、その後頻りに事故が発生している。だから、この点を見ても、ＪＲも同じ事態を生むのではないかと思わざるを得ないわけですね。というのは、ＪＲ西日本とＪＡＬに共通した問題があった、それが効率化というキーワードなんです。効率化という言葉の実態は、実はリストラであり、人員削減であり、人減らしです。

そこで、ＪＲ西日本のこれまでの人員削減の実態についてお聞きしたい。

ＪＲ西日本の民営化の時点の人数ですね、合計。そして部門ごと、民営化直後と統計資料のある直近の〇二年度の比較について、駅、工務、電気、車両、それについてお答えください。

○梅田政府参考人 ＪＲ西日本における駅、工務、電気、車両の要員を分割民営直後の昭和六十二年と平成十四年度を比較いたしますと、まず駅の職員についてでございますが、一万一千七百七十八人が五千五百四十九人に、それから工務でございますが、六千七百十三人が二千四百十九人に、電気でございますが、三千六百五十人が二千六百六十三人に、車両につきましては、三千八百三十六人が二千七百七十五人となっております。

○穀田委員 駅職員と車両が半分には減っている、そして工務と電気はおよそ三分の一に激減している。私、この委員会でも質問し、ただしましたけれども、ＡＴＳ－ＩＰ型の設置がおくれた要因の一つに、技術者が不足していたことを垣内社長は答弁で認めています。電気部門の技術者、人員が足りなかったということだったわけですね。

大臣に聞きたい。

大臣は、この間、安全規制など社会的規制は緩めるべきでない、むしろ強化すべきだ、監視、監督を強化すべきだと繰り返し発言されています。私は、安全を確保しようと思っております、安全に携わる人員の確保が当然必要だと思っております。

安全を損なうような安全要員、人員の削減は行うべきでない、安全を確保するための人がいなくて安全規制を幾ら強めても実効性が担保できない、私はそこがポイントじゃないかと思うんですが、その点の見解をお聞きしたい。

○北側国務大臣 今おっしゃったのは、ＪＲ西日本本職員の数のことですね。これは、ＪＲ西日本に限らず、多くの鉄道事業者において、現業部門の職員数が減少を来しているというふうに思っております。

大切なことは、安全性を確保することがやはり一番の大事なことでございます。各鉄道事業者におきましては、外部委託をしたりとか、それから機械化を促進したり、さまざまな手段を通じて、一方で合理化、省力化を図ってきているというふうな認識をしているところでございます。

なお、軌道の保守作業について外部委託を行う場合について言えば、作業自体は委託を行っても、作業後の安全の確認は鉄道事業者が行うなど、所要の安全性を確保しつつ、合理化、省力化を実施しているものというふうに承知をしております。

○穀田委員 それは私、認識が残念ながら少し不十分だと思っております。各社が確かに減らしていることは事実です。でも、JR西日本を私がわざわざ指摘したのは、ほかの社と違ってその比率が激しい。工務、電気、この関係でいくと三分の一に激減している。こんなところはないんです、ほかのところは。しかも、外部委託という問題が今出てきましたから、そういう問題がどうかということなんですけれども。

では、一つお聞きしますけれども、大臣、CD七百という言葉を聞いていますか。

○北側国務大臣 よく承知しておりますが。

○穀田委員 CD七百というのは、実はコストダウン七百億という略なんですね。今私が言ったのは、人員削減の問題について言いましたよね。大臣は、外部委託という問題について言いました。実は、外部委託で何を減らすとされているかという、修繕費をがばつと減らすというところにポイントがあるんですね。

それで実は、JR西日本は、今言いました、三年から五年間で七百億円に修繕費を減らすというコストダウン七百億というものを推進しようとしているんですね。それは、徹底したコストダウンにより利益を確保できる体質を確保し、筋肉質にしていくという、当時の南谷昌二郎社長が修繕費を一千億円台まで削減したと誇ったのが九九年なんですね。それをさらに三〇％減らすという計画なんですね。

だから、今、JR西日本が安全性向上計画と言っているけれども、一つは修繕費を減らすという、しかも、減らす際に外注でやるということ、公然と言っている。もう一つ言っているのは、今言いました人減らしの問題なんですね。

では、局長に聞きましょう。JR西日本は安全性向上計画を出していますが、事故発生前から掲げている効率化計画は、人員削減との関係ではどうなっていますか。

○梅田政府参考人 従来からJR西日本がつくっています業務計画と今回つくっていただきました安全性向上計画の関係でございますが、私ども、この安全性向上計画をつくる際に、投資の額につきましても、先生御承知のとおり見直しをしていただいております。それから、ダイヤその他につきましても、要員につきましても、ゆとりのあるという観点を入れています。

したがって、今後、今までの計画がどうなるかは会社から聞いておりませんのではつきりはいたしません。この計画、安全性向上計画というものを実行していく上において、必要な修正はなされるものと考えております。

○穀田委員 必要な修正はなされるものと思えますというところで言っていたんじや、今どういう計画があつて今後どうなるかと両方つかまなくちゃ、修正されるものもないじゃないですか。そんな希望というんです、そういうのを。希望的観測で物を言っちゃだめですよ。

○四年から九年までの計画では、全体で五千人を減らすという計画になっているんですね。今皆さんが言っているのは、安全投資の例を今局長はお話がありました。

安全関連投資の概要というのを確かに安全性向上計画で出しています。その中には、投資費用についてお金を言っているだけで、例えば、保安防災対策費を四百二十億円ふやす、設備を取りかえる、百億円ということ、設備投資総額の中で六百億円安全投資をふやすと言っているだけで、あとはさらに、保安防災対策のうち主な項目という

ことで、ハードのATSの整備やP型やSWや踏切保安度の向上等と言っているだけにすぎないんですよ。この中で、一番肝心な人員の問題についてどうするかという案は一つも出ていないんですよ。だから私は指摘しているんですね。しかも、その計画はどうなっているかということが問題なんです。

その計画によりますと、実は、私が入手した資料によりますと、○五年から○九年までに今お話しした四千四百人と、そして○四年に九百人していますから、合計では五千人の削減を計画しています。部別では、駅の要員千二百五十名、乗務員六百名、車両の整備要員九百名、施設関係八百名、先ほど挙げた電気要員については五百五十名、その他九百名となっております。

今でも足りなくて四苦八苦して、この間JRに聞きますと、ATSの設置のために、出している人間を呼び戻さなくちゃならないというぐらい四苦八苦しているんですね。そういう実態の中で、この電気要員をさらに五百五十人も減らすということを考えているんですね。

この問題について、そうされるだろうなどという安易なこと、どないして守れますのや。そう思いませんか、皆さん。だって、投資の話は、額の話は、関連投資として六百億円ふやす、それからその中心はハードだと。肝心のハードを運営するにも四苦八苦して、それをつくるにも人が足りないということ、今現場から呼び戻すというところになっているんですね。

だから、私が言っている中心ポイントは何か。この安全性向上計画の最大の欠陥は、人の問題に触れていないことだ、そして修繕費の問題について言っていないことだ、この二つが今後どうなるかということ注目しないとえらいことになるぞと言っているんですね。

先ほど局長は、この問題について、この点も見直されるところからということをやっています。たけれども、私は、そういう希望的観測ではなく

て、今二つ述べました、修繕費の問題と人員確保に対するこの問題についての計画を是正する問題、最後に大臣に聞いておきたいと思えます。

○北側国務大臣 この安全性向上計画がきちんと実施をされていくのかどうか、これは今後、国土交通省としても厳しく監視、監督をしてまいりたいと思っております。その中で、今委員のおっしゃった人員の問題、修繕の問題、これにつきましても、我々も問題意識を持って見てまいりたいと思えます。

○穀田委員 最後に一言言っておきますと、やはり先ほど言った外注化という問題も、大臣は、外注化とその後の点検とありましたが、次注化と外注化とその後の点検はどうなっているかというところでまたやりたいと思うんですけれども、これは大変なんですね。外注化によって起きている事態というのは、ミスが多発しているのが現状だと思っております。

しかも、その点で下請業者は、安い単価で人もふやせず、休みもなく働きづめ、いつミスが出て不思議でないと訴えています。私も聞いてまいりました。また、保線区で働いている労働者は、下請会社で工事ミスが続いており、ほつておいた危険だ、施工能力などお構いなしに外注化される傾向がある、安全の土台が揺らいでいるということも指摘しています。

ですから、私は、今お話しした人員削減と修繕費の問題については見守っていく、また、きちんと監視していくとあります。さらに続いて、次回でまた問題提起したいと思っています。終わります。

○橋委員長 次に、内閣提出、参議院送付、航空法の一部を改正する法律案を議題といたします。趣旨の説明を聴取いたします。国土交通大臣北側一雄君。

航空法の一部を改正する法律案

(本号末尾に掲載)

○北側國務大臣 ただいま議題となりました航空法の一部を改正する法律案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

我が国における航空輸送需要は、近年の東アジアの経済発展や地域間交流の二一ズの高まりを背景として、今後も増加傾向が続くことが予測されております。これに対応して、平成十四年の成田国際空港の暫定平行滑走路の供用開始、本年二月中の中部国際空港の開港、平成二十一年供用開始目標の羽田空港の再拡張事業といったさらなる空港容量の拡大を図る一方で、我が国の空域は既に飽和状態にあり、今後の交通量増大に対応できる状況にはありません。このため、空域に関する規制を抜本的に見直して、より適切な航空交通サービスを提供することにより、限りある空域についてその安全かつ効率的な利用を図る必要があります。

また、昨今の航空機においては、軽量で強度の高い新素材といった新技術の導入が進められてきており、また国産ジェット旅客機の開発計画も進んでおります。これらに対応して、国の検査も体制を強化するとともに新技術への対応に重点化する必要があります。このため、航空機の設計検査の一部に民間能力を活用するとともに、民間事業者の適正な業務遂行を国が監督して安全を確保する必要があります。

このような趣旨から、このたびこの法律案を提案することとした次第であります。

次に、この法律案の概要について御説明申し上げます。

第一に、新技術を活用した航行方式を導入するため、一定の高さ以上の空域において有視界飛行方式による飛行を禁止するとともに、他の航空機との垂直方向の間隔を縮小する方式による飛行その他の特別な方式による航行について国土交通大臣の許可に係らしめることとしております。

第二に、空域の適正な利用及び安全かつ円滑な航空交通の確保を図るため、国土交通大臣が航空交通の管理に係る措置を講ずるものとしております。

第三に、航空交通の安全を確保するため、管制化されていない空港周辺を航行する航空機に対し他の航空機の飛行情報を入力させるといった空域に係る規制の見直しを行うこととしております。

第四に、航空機の設計検査において民間能力の活用を図るため、国の認定を受けた事業者が設計した航空機について国の検査を一部省略できることとするといった航空機検査制度の合理化を行うこととしております。

第五に、安全規制に関し民間能力の活用を図る一方で国が事後チェックを適切に行うことができるよう、認定事業場といった安全にかかわる民間事業者に係る事後監督規定を整備することとしております。

第六に、国際民間航空条約に基づく国際標準に準拠して、国際航行を行う操縦士に対する英語能力の証明制度を導入することとしております。

以上が、この法律案の提案理由であります。

この法律案が速やかに成立いたしますよう、御審議をよろしくお願い申し上げます。

○橋委員長 これにて趣旨の説明は終わりました。

次回は、明二十九日水曜日午前八時二十分理事會、午前八時三十分委員会を開会することとし、本日は、これにて散会いたします。

午後四時二分散会

航空法の一部を改正する法律案

航空法の一部を改正する法律

航空法(昭和二十七年法律第二百三十一号)の一部を次のように改正する。

目次中「第三百七条の三」を「第三百七条の四」に改める。

第二条第十二項中「とは」の下に「航空機の離陸及び着陸が頻繁に実施される」を加え、「及びその附近」を「並びにその付近」に改め、同条第十九項を第二十項とし、第十六項から第十八項までを一項ずつ繰り下げ、同条第十五項中「左に」を「次に」に改め、同条第一号中「降下飛行を」の下に「航空交通管制圏又は航空交通管制区において」を加え、「行なう」を「行う」に改め、同条第二号中「前号」を「第一号」に、「行なう」を「行う」に改め、同条を同条第三号とし、同条第一号の次に次の一号を加える。

二 第十三項の国土交通大臣が指定する飛行場からの離陸及びこれに引き続く上昇飛行又は同項の国土交通大臣が指定する飛行場への着陸及びそのための降下飛行を、航空交通情報圏(航空交通管制区である部分を除く)において、国土交通大臣が定める経路により、かつ、第九十六条の二第一項の規定により国土交通大臣が提供する情報を常時聴取して行う飛行の方式

第二条第十五項を同条第十六項とし、同条第十四項中「行なう」を「行う」に改め、同条第十五項とし、同条第十三項を同条第十四項とし、同条第十二項の次に次の一号を加える。

13 この法律において「航空交通情報圏」とは、前項に規定する飛行場以外の国土交通大臣が告示で指定する飛行場及びその付近の上空の空域であつて、飛行場及びその上空における航空交通の安全のために国土交通大臣が告示で指定するものをいう。

第十条第五項に次の二号を加える。

四 第二十条第一項第一号の能力について同項の認定を受けた者が、国土交通省令で定めるところにより、当該認定に係る設計及び設計後の検査をした航空機

五 第二十条第一項第五号の能力について同項の認定を受けた者が、国土交通省令で定めるところにより、当該認定に係る設計及び設計

後の検査をした装備品を装備した航空機(当該装備品に係る部分に限る。)

第十条第六項第一号中「第二十條第一項第一号」を「第二十條第一項第二号」に改め、同項第三号中「第二十條第一項第二号」を「第二十條第一項第三号」に改める。

第十三条第二項中「前項の」の下に「承認の」を加え、同条に次の二項を加える。

4 型式証明を受けた者であつて第二十条第一項第一号の能力について同項の認定を受けたものが、当該型式の航空機の設計の国土交通省令で定める変更について、当該認定に係る設計及び設計後の検査をし、かつ、国土交通省令で定めるところにより、第十条第四項の基準に適合することを確認したときは、第一項の規定の適用については、同項の承認を受けたものとみなす。

5 前項の規定による確認をした者は、遅滞なく、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。

第十三条の二第四項中「国土交通大臣を」を「国土交通大臣に」、「前項」を「第三項」に改め、「ついで」の下に「同条第五項の規定は前項の規定による確認をした者について、それぞれ」を加え、同項を同条第五項とし、同条第三項の次に次の一項を加える。

4 第一項の承認を受けた者であつて第二十条第一項第一号の能力について同項の認定を受けたものが、当該承認を受けた設計の国土交通省令で定める変更について、当該認定に係る設計及び設計後の検査をし、かつ、国土交通省令で定めるところにより、第十条第四項の基準に適合することを確認したときは、前項の規定の適用については、同項の承認を受けたものとみなす。

第十三条の二の次に次の一条を加える。

第十三条の三 国土交通大臣は、型式証明を受けた型式の航空機又は第十三条第一項若しくは前条第一項若しくは第三項の承認を受けた設計に

係る航空機が第十条第四項の基準に適合せず、又は同項の基準に適合しなくなるおそれがあると認めるときは、当該型式証明又は承認（次項において「型式証明等」という。）を受けた者に対し、同条第四項の基準に適合させるため、又は同項の基準に適合しなくなるおそれをなくするために必要な設計の変更を命ずることができ

る。

2 国土交通大臣は、型式証明等を受けた者が前項の規定による命令に違反したときは、当該型式証明等を取り消すことができる。

第十四条の二の見出しを「整備改造命令、耐空証明（効力の停止等）」に改め、同条を同条第二項とし、同条に第一項として次の一項を加える。

国土交通大臣は、耐空証明のある航空機が第十条第四項の基準に適合せず、又は前条の期間を経過する前に同項の基準に適合しなくなるおそれがあると認めるときは、当該航空機の使用

者に対し、同項の基準に適合させるため、又は同項の基準に適合しなくなるおそれをなくするために必要な整備、改造その他の措置をとるべきことを命ずることができる。

第十七条第三項第一号中「第二十条第一項第四号」を「第二十条第一項第六号」に改め、同項第二号中「第二十条第一項第一号」を「第二十条第一項第二号」に改め、同項第三号中「第二十条第一項第五号」を「第二十条第一項第七号」に改める。

第十九条の二中「次条第一項第三号」を「次条第一項第四号」に改める。

第二十条第一項中第五号を第七号とし、第四号を第六号とし、第三号を第四号とし、同号の次に次の一号を加える。

五 装備品の設計及び設計後の検査の能力

第二十条第一項中第二号を第三号とし、第一号を第二号とし、同項に第一号として次の一号を加える。

一 航空機の設計及び設計後の検査の能力

第二十条第二項を次のように改める。

2 前項の認定を受けた者は、その認定を受けた事業場（以下「認定事業場」という。）ごとに、国土交通省令で定める業務の実施に関する事項について業務規程を定め、国土交通大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも同様とする。

第二十條に次の三項を加える。

3 国土交通大臣は、前項の業務規程が国土交通省令で定める技術上の基準に適合していると認めるときは、同項の認可をしなければならない。

4 第一項の認定及び第二項の認可に関し必要な事項は、国土交通省令で定める。

5 国土交通大臣は、第一項の認定を受けた者が認定事業場において第二項の規定若しくは前項の国土交通省令の規定に違反したとき、又は認定事業場における能力が第一項の技術上の基準に適合しなくなつたと認めるときは、当該認定を受けた者に対し、当該認定事業場における第二項の業務規程の変更その他業務の運営の改善に必要な措置をとるべきことを命じ、六月以内

において期間を定めて当該認定事業場における業務の全部若しくは一部の停止を命じ、又は当該認定を取り消すことができる。

第二十九條に次の二項を加える。

5 前項の指定の申請の手續、指定の基準その他の指定に関する実施細目は、国土交通省令で定める。

6 国土交通大臣は、第四項の指定を受けた者が前項の国土交通省令の規定に違反したときは、当該指定を受けた者に対し、当該指定に係る業務の運営の改善に必要な措置をとるべきことを命じ、六月以内において期間を定めて当該指定に係る業務の全部若しくは一部の停止を命じ、又は当該指定を取り消すことができる。

第三十二條を削り、第三十三條を第三十二條とし、同条の次に次の一條を加える。

（航空英語能力証明）

第三十三條 定期運送用操縦士、事業用操縦士又は家用操縦士の資格についての技能証明（当該技能証明について限定をされた航空機の種類が国土交通省令で定める航空機の種類であるものに限り）を有する者は、その航空業務に従事するのに必要な航空に関する英語（以下「航空英語」という。）に関する知識及び能力を有することについて国土交通大臣が行う航空英語能力証明を受けていなければ、本邦内の地点と本邦外の地点との間における航行その他の国土交通省令で定める航行を行つてはならない。

2 航空英語能力証明の有効期間は、当該航空英語能力証明を受ける者の航空英語に関する知識及び能力に應じて、国土交通省令で定める期間とする。

3 第二十七條、第二十九條及び第三十條の規定は、航空英語能力証明について準用する。この場合において、第二十九條第四項中「又は国土交通大臣」とあるのは「若しくは国土交通大臣」と、「修了した者」とあるのは「修了した者又は国土交通大臣が申請により指定した第百二條第一項の本邦航空運送事業者により航空英語に関する知識及び能力を有すると判定された者」と読み替へるものとする。

第三十六條中「技能証明、航空身体検査証明」の下に、「航空英語能力証明」を加え、「第二十九條第一項」を「並びに第二十九條第一項（第二十九條の二第二項、第三十三條第三項及び第三十四條第三項において準用する場合を含む。）に改め、並びに航空従事者の養成施設の指定に関する実施細目」を削る。

第七十一條中「第三十三條」を「第三十二條」に改める。

第七十二條に次の一項を加える。

11 国土交通大臣は、指定本邦航空運送事業者が第六項若しくは第九項の規定又は前項の国土交通省令の規定に違反したときは、当該指定本邦航空運送事業者に対し、第五項の認定若しくは第六項の審査の業務の運営の改善に必要な措置

をとるべきことを命じ、六月以内において期間を定めて当該認定若しくは審査の業務の全部若しくは一部の停止を命じ、又はその第五項の規定による指定を取り消すことができる。

第八十三條の次に次の一條を加える。

（特別な方式による航行）

第八十三條の二 航空機は、国土交通大臣の許可を受けなければ、他の航空機との垂直方向の間隔を縮小する方式による飛行その他の国土交通省令で定める特別な方式による航行を行つてはならない。

第九十四條中「又は航空交通管制圏」を「航空交通管制圏又は航空交通情報圏」に改める。

第九十四條の二第二項中「又は」を「若しくは」に改め、「という。」の下に「又は国土交通省令で定める高さ以上の空域」を加え、同条第二項を次のように改める。

2 国土交通大臣は、特別管制空域ごとに、前項の規定による規制が適用される時間を告示で指定することができる。

第九十五條の次に次の見出し及び二條を加える。

（航空交通の管理）

第九十五條の二 国土交通大臣は、空域の適正な利用及び安全かつ円滑な航空交通の確保を図るため、第九十六條及び第九十七條に規定するもののほか、空域における航空交通及び気象の状況を考慮した飛行経路の設定並びに交通量の監視及び調整、これらに関する情報の国土交通省令で定める国内定期航空運送事業その他の航空運送事業を営業者（以下「国内定期航空運送事業者等」という。）への提供その他必要な措置を講ずるものとする。

2 国土交通大臣は、前項の措置を講ずるに際しては、関係行政機関の長及び国内定期航空運送事業者等と相互に緊密に連絡し、及び協力するものとする。

3 第一項の規定により国土交通大臣から情報の提供を受けた国内定期航空運送事業者等は、他

の航空機の飛行計画その他の航空機の航行の安全に影響を及ぼすおそれがある国土交通省令で定める情報の内容をみだりに他人に知らせ、又は不当な目的に利用してはならない。

4 国土交通大臣は、国内定期航空運送事業者等が前項の規定に違反し、又は違反するおそれがあると認めるときは、当該国内定期航空運送事業者等に対し、第一項の規定による情報の提供を停止することができる。

第九十五条の三 航空機は、国土交通省令で定める航空機が専ら曲技飛行等又は第九十二条第一項各号に掲げる飛行を行う空域として国土交通大臣が告示で指定する空域（以下「民間訓練試験空域」という。）において国土交通省令で定める飛行を行うおとするときは、国土交通省令で定めるところにより国土交通大臣に訓練試験等計画を通報し、その承認を受けなければならない。承認を受けた訓練試験等計画を変更しようとするときも同様とする。

第九十六条第一項中「航空交通の安全を」安全かつ円滑な航空交通の確保に改め、同条第三項中「左に」を「次に」、「行なう」を「行う」に、「連絡したうえを」連絡した上に、「行なわなければならない」を「行わなければならない」に改め、同項第六号中における第九十四条の二第一項ただし書を「又は第九十四条の二第一項の国土交通省令で定める高さ以上の空域における同項ただし書に改め、「によらない飛行」の下に「（国土交通省令で定める飛行を除く。）を加え、同条に次の三項を加える。

4 航空機は、前項各号に掲げる航行を行つてい

る間は、第一項の規定による指示を聴取しなければならぬ。

5 国土交通大臣は、航空交通管制圏ごとに、前二項の規定による規制が適用される時間を告示で指定することができる。

（第一号に係る部分に限る。）の規定を準用する。

第九十六条の次に次の一条を加える。

（航空交通情報の入手のための連絡）

第九十六条の二 航空機は、航空交通情報圏又は民間訓練試験空域において航行を行う場合は、当該空域における他の航空機の航行に関する情報を入手するため、国土交通省令で定めるところにより国土交通大臣に連絡した上、航行を行わなければならない。ただし、前条第一項の規定による指示に従っている場合又は連絡することが困難な場合として国土交通省令で定める場合は、この限りでない。

2 航空機は、次に掲げる航行を行つてい

る間は、前項の規定による情報を聴取しなければならない。ただし、前条第一項の規定による指示に従っている場合又は聴取することが困難な場合として国土交通省令で定める場合は、この限りでない。

一 航空交通情報圏における計器飛行方式による航行

二 民間訓練試験空域における第九十五条の三の国土交通省令で定める飛行

3 国土交通大臣は、航空交通情報圏又は民間訓練試験空域ごとに、前二項の規定による規制が適用される時間を告示で指定することができる。

第九十七条第一項中「第二条第十二項の国土交通大臣が指定する」を「航空交通管制圏若しくは航空交通情報圏に係る」に、「若しくは航空交通情報圏を」を「航空交通管制圏若しくは航空交通情報圏に」、「同様である」を「同様とする」に改め、同条第三項中「前条を」第九十六条第一項に、「従うの外を」従うほか」に改め、同項ただし書中「但し」を「ただし」に改め、同条第四項中「又は航空交通管制圏を」を「航空交通管制圏又は航空交通情報圏に改め、」国土交通省令で定める方法に従つて航空交通に関する国土交通大臣の指示を聴取し、及び」を削る。

第九十九条の二第一項中「航空交通管制圏」の下に、「航空交通情報圏」を加える。

第三百三十一条中「第二十八条第一項若しくは第二項の下に、」第三十三条第一項を、「航空身体検査証明書」の下に、「第三十三条第一項の規定による航空英語能力証明」を加える。

第三百三十四条第一項中整備、改造、製造若しくは「を」設計、製造、整備、改造若しくは「は」改め、同項第一号中及びこれを「並びに当該航空交通管制圏及び政令で定める飛行場の航空交通情報圏」に改める。

第九百三十五条第九号の次に次の一号を加える。

九の二 第三十三条第一項の航空英語能力証明を申請する者

第九百三十七条第三項中「左の各号に」を「次に」に改め、同項第一号中及びこれを「並びに当該航空交通管制圏及び政令で定める飛行場の航空交通情報圏」に改める。

第九章中第九百三十七条の三の次に次の一条を加える。

（国土交通省令への委任）

第九百三十七条の四 この法律に定めるもののほか、この法律の実施のため必要な手続その他の事項は、国土交通省令で定める。

第九百四十五条中「二」を「いづれかに」に改め、同条第一号を次のように改める。

一 第十四条の二第一項の規定による命令に違反したとき。

第九百四十五条第十二号の次に次の一号を加える。

十二の二 第八十三条の二の規定に違反して、同条の特別な方式による航行を行つたとき。

第九百四十五条の次に次の二条を加える。

（認定事業場の業務に関する罪）

第九百四十五条の二 第二十条第一項の認定を受けた者が次の各号のいずれかに該当するときは、百万円以下の罰金に処する。

一 第二十条第二項の規定による認可を受けな

い、又は認可を受けた業務規程によらないで、同条第一項の認定に係る業務を行つたとき。

二 第二十条第五項の規定による命令に違反したとき。

（設計の変更命令に違反する等の罪）

第九百四十五条の三 次の各号のいずれかに該当する者は、百万円以下の罰金に処する。

一 第十三条の三第一項の規定による命令に違反した者

二 第二十九条第六項（第二十九条の二第二項、第三十三条第三項、第三十四条第三項又は第七十八条第四項において準用する場合を含む。）又は第七十二条第十一項の規定による命令に違反した者

第九百五十条中第一号の四を第一号の五とし、第一号の三を第一号の四とし、第一号の二の次に次の一号を加える。

一の三 第三十三条第一項の規定に違反して、同項の国土交通省令で定める航行を行つた者

第九百五十条第二号中「又は第五十六条において」を「において」に、「第五十六条の四第一項を」を「第五十六条の三第一項」に改める。

第九百五十四条第一項中「二」を「いづれかに」に改め、同項第七号の次に次の一号を加える。

七の二 第九十五条の三又は第九十七条第一項の規定により承認を受けていなければならない事項を承認を受けなかったとき。

第九百五十四条第一項第八号の二中「第九十六条第三項」の下に「又は第九十六条の二第一項（第九十六条第六項において準用する場合を含む。）を加え、同項第九号を次のように改める。

九 第九十六条第四項又は第九十六条の二第二項（第九十六条第六項において準用する場合を含む。）の規定による聴取をしなかつたとき。

第九百五十四条第一項第十一号中「聴取若しくは」を削る。

第百六十条中「二」を「いずれかに」に改め、第二号を削り、第一号を第二号とし、同条に第一号として次の一号を加える。

一 第十三条第五項(第十三条の二第五項において準用する場合を含む。)の規定、第百九条第四項若しくは第百十八条(第百二十四条においてこれらの規定を準用する場合を含む。)の規定又は第百二十九条の第三項の規定による届出をせず、又は虚偽の届出をした者

附 則

(施行期日等)

第一条 この法律は、平成十七年十月一日から施行する。ただし、次の各号に掲げる規定は、それぞれ当該各号に定める日から施行する。

一 附則第三条の規定 公布の日から起算して五月を超えない範囲内において政令で定める日

二 第八十三条の次に一条を加える改正規定、第九十四条の二及び第九十六条第三項の改正規定並びに第百四十五条第十二号の次に一号を加える改正規定 公布の日から起算して六月を超えない範囲内において政令で定める日

三 第三十二条を削り、第三十三条を第三十二条とし、同条の次に一条を加える改正規定、第三十六条中「技能証明、航空身体検査証明」の下に「航空英語能力証明」を加える改正規定、第七十一条及び第三十一条の改正規定、第百三十四条第一項中「航空従事者の養成の下に」若しくは知識及び能力の判定」を加える改正規定、第百三十五条第九号の次に一号を加える改正規定並びに第百五十条中

第一号の四を第一号の五とし、第一号の三を第一号の四とし、第一号の二の次に一号を加える改正規定 公布の日から起算して一年を超えない範囲内において政令で定める日

2 この法律による改正後の航空法以下「新法」という。第三十三条第一項及び第百五十条第一号の三の規定は、平成二十年三月五日(国際民間航空条約第三十七条の規定により国際民間航

空機関において航空英語能力証明に係る同条約の附属書の規定を適用する日としてこれより遅い日が決定された場合にあつては、その日)から適用する。

3 この法律の施行の日から第一項第三号に掲げる規定の施行の日の前日までの間は、新法第三十六條及び第百四十五條の三第二号中「第二十九條の二第二項、第三十三條第三項」とあるのは、「第二十九條の二第二項」とする。

(経過措置)

第二条 この法律の施行の際現に効力を有するこの法律による改正前の航空法(以下「旧法」という。第三十條第一項の認定に係る国土交通省令で定める新法第二十條第二項の業務規程に相当する規程は、新法の適用については、当該認定が効力を有する間は、同項の認可を受けた業務規程とみなす。

第三条 新法第八十三條の二の許可、新法第九十五條の三の承認及び新法第九十九條の二第一項ただし書の許可(同項本文に規定する航空交通情報圏における行為に係るものに限る。)並びにこれらに関し必要な手続その他の行為は、これらの規定の例により、この法律の施行前においても行うことができる。

(処分、手続等の効力に関する経過措置)

第四条 前二條に規定するもののほか、この法律(附則第一條第一項各号に掲げる規定について

は、当該各規定。以下同じ。)の施行前に旧法(これに基づく命令を含む。)の規定によつてした処分、手続その他の行為であつて、新法(これに基づく命令を含む。)中相当する規定があるものは、これらの規定によつてした処分、手続その他の行為とみなす。

(罰則の適用に関する経過措置)

第五条 この法律の施行前にした行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。

(その他の経過措置の政令への委任)

第六条 附則第二條から前条までに定めるもののほか、この法律の施行に関し必要となる経過措

置(罰則に関する経過措置を含む。)は、政令で定める。

(国会議員の歳費、旅費及び手当等に関する法律の一部改正)

第七条 国会議員の歳費、旅費及び手当等に関する法律(昭和二十二年法律第八十号)の一部を次のように改正する。

第十條第一項中「第二條第十八項」を「第二條第十九項」に改める。

(貨物利用運送事業法の一部改正)

第八條 貨物利用運送事業法(平成元年法律第八十二号)の一部を次のように改正する。

第二條第三項中「第二條第十六項」を「第二條第十七項」に改める。

(国土交通省設置法の一部改正)

第九條 国土交通省設置法(平成十一年法律第百号)の一部を次のように改正する。

第四十條第一項中「掲げる事務」の下に「の全部又は一部を」を加え、同條第二項中「及び位置を」位置及び所掌事務」に改める。

理 由

増加が続く航空需要とこれに伴う航空交通量の増大に対応して、空域の安全かつ効率的な利用並びに航空機及びその航行の安全の一層の向上を図るため、航空交通の管理の実施、垂直間隔縮小のための一定の高さ以上の空域における計器飛行方式によらない飛行の禁止、航空機の設計検査制度の合理化等の措置を講ずる必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

平成十七年七月五日印刷

平成十七年七月六日発行

衆議院事務局

印刷者 国立印刷局

A