

第百六十二回国
参議院国土交通委員会會議録第八号

平成十七年四月五日(火曜日)

午前十時開会

委員の異動

四月五日

補欠選任

岩城 光英君
岩本 司君
蓮 舫君

出席者は左のとおり。

委員長 田名部匡省君
理事 田村 公平君
脇 雅史君
大江 康弘君
佐藤 雄平君
山本 香苗君

委員

岩井 國臣君
岩城 光英君
岡田 広君
北川イツセイ君
小池 正勝君
小泉 昭男君
末松 信介君
鈴木 政二君
伊達 忠一君
藤野 公孝君
池口 修次君
北澤 俊美君
奥石 東君
前田 武志君
山下八洲夫君
蓮 舫君
魚住裕一郎君

国務大臣

国土交通大臣

副大臣

国土交通副大臣

大臣政務官

国土交通大臣政務官

事務局側

常任委員会専門員

政府参考人

厚生労働省政策統括官

国土交通大臣官房総合観光政策審議官

国土交通省総合政策局長

国土交通省道路局長

国土交通省鉄道局長

国土交通省自動車交通局長

国土交通省航空局長

仁比 聡平君
淵上 貞雄君

北側 一雄君

岩井 國臣君

伊達 忠一君

伊原江太郎君

太田 俊明君

驚頭 誠君

丸山 博君

谷口 博昭君

梅田 春実君

金澤 悟君

岩崎 貞二君

本日の会議に付した案件

○政府参考人の出席要求に関する件

○国土の整備、交通政策の推進等に関する調査(最近の国土交通省の所管に属する諸問題に関する件)

○航空法の一部を改正する法律案(内閣提出)

○流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律案(内閣提出)

○委員長(田名部匡省君) ただいまから国土交通委員会を開会いたします。
政府参考人の出席要求に関する件についてお諮りいたします。
国土の整備、交通政策の推進等に関する調査のため、本日の委員会に国土交通省総合政策局長丸山博君、国土交通省道路局長谷口博昭君、国土交通省鉄道局長梅田春実君、国土交通省自動車交通局長金澤悟君及び国土交通省航空局長岩崎貞二君を政府参考人として出席を求め、その説明を聴取することに御異議ありませんか。
〔異議なしと称する者あり〕
○委員長(田名部匡省君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(田名部匡省君) 国土の整備、交通政策の推進等に関する調査のうち、最近の国土交通省の所管に属する諸問題に関する件を議題といたします。
本件につきまして政府から報告を聴取いたします。北側国土交通大臣。

○国務大臣(北側一雄君) まず、航空機の運航における安全確保について御報告を申し上げます。航空輸送の安全確保は航空行政の根幹であると認識しており、日本航空グループにおいて安全上重大な事態につながりかねないトラブルが短期間のうちに連続して起こったことは、多くの人命を預かる公共輸送機関として大変憂慮すべきことと考えております。

具体的には、日本航空インターナショナルのボーイング747貨物機の部品誤使用、日本航空ジャパンの新千歳空港の管制指示違反が発生し、それぞれ嚴重注意をしたところ、先月十一日に韓国仁川国際空港で管制指示の誤認、同十六日に客室乗務員のドア操作の不具合が発生いたしました。

た。このため、三月十七日、日本航空インターナショナルに対し航空法の規定に基づく事業改善命令を発出するとともに、日本航空ジャパン及び持ち株会社である日本航空に対してもそれぞれ警告書を出したところでございます。

しかしながら、事業改善命令発出後も日本航空グループにおいては、福島空港のボーイング767のテール・スキッドの接地、ボーイング747部品の脱落、徳島空港のエアバスA300主翼翼端部の損傷、帯広空港の誘導路誤進入等といったトラブルが続出しており、誠に遺憾に思っております。

これら一連のトラブルの経過及び推定される原因については日本航空から逐次報告を受けておりますが、今回発生した一連のトラブルにはヒューマンエラーに起因するものが多く含まれており、このようなヒューマンエラーが発生した要因の分析や、安全管理体制に緩みがなかったかどうか等も含め、根本的なところに問題がなかったかどうか掘り下げた分析を行い、抜本的な対策について厳しく求めているところでございます。

国土交通省といたしましては、事業改善命令等に従い、安全管理体制の立て直しが的確かつ速やかに行われるよう強く求めているところでございます。

なお、事業改善命令に対する改善措置については、日本航空インターナショナルにおいて検討中であり、近日中に会社より具体的な報告があるものと理解をしております。

次に、鉄道運行における事故防止について御報告いたします。

土佐くろしお鉄道における列車脱線事故につきましては、三月二日、土佐くろしお鉄道宿毛線宿毛駅において、特急列車が同駅に到着の際、減速せずに停止位置を過ぎ過ぎて車止めを乗り越え、

駅舎の壁に衝突したものであり、運転士一名が死亡し、乗員九名と車掌一名の計十名が負傷いたしました。

事故原因につきましては、航空・鉄道事故調査委員会が三月三日に調査官を現地に派遣し、調査を開始しており、現在調査中でございます。

国土交通省といたしましては、三月三日、事故の再発防止対策を図るため、駅の終端防護設備や終端駅における運転取扱い等についての緊急点検、三月二十九日には、高速度で走行する線区の終端駅での安全確保を図るため、終端防護のための自動列車停止装置の機能向上等について、整備計画の策定、実施を全国の鉄道事業者に対し指示したところでございます。

なお、この事故により宿毛線は現在バスで代行輸送を実施しておりますが、一日も早い運転再開に向け指導してまいりたいと考えております。

東武鉄道における踏切事故につきましては、三月十五日、東武鉄道伊勢崎線竹ノ塚駅構内の手動で操作する第一種踏切において、踏切遮断機が上昇し、踏切内に立ち入った通行者と列車が衝突したものであり、二名が死亡、二名が負傷いたしました。

国土交通省といたしましては、事故発生後直ちに関東運輸局の担当官二名を現地に派遣し、事故の原因究明に当たらせております。

また、事故の再発防止を図るため、三月十六日に、踏切保安係による踏切遮断機の確実な操作について徹底を図るよう、手動で操作する踏切を管理する全国の鉄道事業者に対し指示いたしました。

なお、開かずの踏切で第一種手動踏切につきましては、地元自治体等とも協議しながら今後適切な対応をするよう事業者に対し指示をしたところでございます。

東海道新幹線の高速度超過につきましては、三月十九日、ひかり三七七号において速度計が誤作動し、実際の速度との間に相違があることが判明いたしましたものです。他列車においても同様の事例が

確認されたことから、国土交通省は直ちに原因究明と再発防止について指示をいたしました。

原因は調査中ですが、車両側のATCに組み込んだ速度補正機能プログラムのミスが考えられ、現在、この速度補正機能を停止して運行しております。

なお、速度補正機能の使用を停止しても、安全上、運行上、支障はございません。

そもそも、公共交通機関に携わる者は、トップから現場まで輸送の安全確保を第一に、それぞれの職務の厳正な遂行に努める必要があることは言うまでもございません。また、事故というものは、その多くが小さなミス等が積み重なって大きな事故につながるということも経験的に言われているところでございます。そのため、国土交通省では、定期的な輸送事業者への立入り等による安全指導とともに、事故発生時における原因究明や再発防止指導の徹底等に努めてきたところでございます。

しかしながら、ただいま御報告いたしましたように、最近、鉄道・航空分野において人的要因と考えられる事故等が多発しておりますことから、公共交通機関の安全性を確保し、国民の信頼の回復を図るため、三月二十四日に、これらの分野に對し緊急の安全総点検を指示いたしました。点検は安全確保に関する現場から社内体制までを確認するものであり、現在、各輸送事業者等において四月じゅうを目途に点検が行われているところでありますが、私どもでは、その結果を受けて、一層の安全性の向上を目指し、適切な指導等を行ってまいりたいと考えております。

最後に、自動車製造にかかわるリコール制度とその運用について御報告いたします。

自動車リコール制度は、一定の範囲の自動車について、不具合の原因が設計又は製造の過程にあると認める場合に、自動車メーカーが事前に国に届け出た上で、市場の自動車を無償で回収する制度でございます。これにより車両欠陥による事故の未然防止が図られます。国では、リコールの内

容を記者発表により広く国民に周知するとともに、自動車検査制度を活用することにより、不具合車両の回収、修理を促進しています。

次に、三菱ふそうのリコールの不正事案についてでございますが、三菱自動車は長期間にわたる会社ぐるみでリコールにかかわる不正を行っていたことが平成十二年に発覚し、大きな社会問題となりました。この結果、三菱自動車は再発防止を約束をいたしました。

しかしながら、平成十五年に三菱自動車から分社した三菱ふそうにおいては、リコールに係る不正行為を継続していたことから二件の死亡事故が発生するに至りました。その後、昨年三月に三菱ふそうのリコールに係る不正行為が発覚したことから、国土交通省は昨年五月六日に、三菱ふそう元幹部及び当時の三菱自動車工業を刑事告発するとともに、国土交通大臣から警告書を発出したしました。

警告書に対する報告書は本年一月に提出されましたが、国土交通省としては、三菱ふそうに対し定期的な報告を求めるとともに、厳格な監査を実施し、引き続き注視するとともに、必要に応じて指導することとしております。

国土交通省では、平成十二年の三菱自動車によるリコールに係る不正行為を受け、平成十四年に道路運送車両法を改正し、平成十五年一月からリコール命令制度の創設やリコール隠し又は虚偽報告を行った者に対する懲役刑の導入、罰金の引上げ等、罰則の大幅な強化を行いました。

また、平成十六年に発覚いたしました三菱ふそうのリコールに係る不正行為、これは、さきに述べた法律改正の前に行われた行為でございますが、この事態を受け、次のような再発防止対策を実施をしております。

まず、情報収集体制の強化ですが、具体的には警察、JAF、道路公団といった関係機関からの情報収集、自動車メーカーから不具合情報の定期報告の義務付け等を行うものです。警察からの情報提供については昨年九月から実施されているも

のでございますが、今年の一月まで百五十二件の報告がございました。

次に、監視体制の強化ですが、これは疑義あるメーカーに対する集中監査の実施、ディーラー監査の強化を柱としております。

また、技術的検証体制の強化については、専門家による実証的、統一的な検討、判断を行うため、昨年十一月から独立行政法人交通安全環境研究所にリコール調査員室を発足しております。リコール調査員は既に二件の交通事故車両の立会いを行うほか、六百八十五件の不具合について技術的精査を行いました。

さらに、リコールに係る不正行為を行った者に対して新型車の型式認証要件を強化するため、自動車型式指定規則を改正したところでございます。

国土交通省では、これらの再発防止対策を確実に実施し、リコールの適正な実施を図り、自動車交通の安全確保に万全を期していく所存でございます。

以上でございます。

○委員長(田名部匡省君) 以上で報告の聴取は終わりました。

これより質疑を行います。

本日は、理事会の合意により、まず大会派順に各会派一人一巡の質疑を行います。その後、あらかじめ質疑者を定めず、正午をめぐりに自由に質疑を行うこととしております。

それでは、質疑のある方は順次御発言願います。

○末松信介君 自民党の末松信介でございます。(頭張れ)と呼ぶ者あり)頭張れ、いや、ありがとうございます。恐縮です。

航空法の一部改正の質疑の前に、北側大臣から日本航空等が起こしたトラブル、一連の事故についての報告があるということで、脇理事から質問をするようにという話をちようだいしました。

主に今日は、日本航空の滑走路無許可侵入とか、あるいは機体後部を滑走路に接触させるしりもち着陸など、一連のトラブルについて、こういった

問題を中心に質問をさせていただきたいと思ひます。

一連のこの日航のトラブルで一番気をもんでおられるのが国土交通省、とりわけ北側大臣、また岩崎航空局長を始め航空局の皆さん方であろうと思ひます。御精励に敬意を表したいと思ひます。

折しも、今年は群馬県のあの御巣鷹山で五百二十人の命が奪われて、失われてちょうど二十年目に当たります。あのときのことをよく覚えておるんですけれども、四人だけ助かったんですね、全員女性だったと記憶しておるんですけれども、少女が自衛隊員に抱き抱えられてヘリコプターにつり上げられる、あのときの様子というのを今も鮮明に実は記憶をいたしているわけなんですけれども。

あの事故というのは、実は一九七八年六月、大阪空港で、実はしりもちの着陸の事故を起こして、その実際の整備ミス、修理ミスに原因があったということが後年、事実として伝わっているわけでございます。したがって、発生すれば重大な事故につながるのがこの航空機の性格でありますんで、慎重にも慎重を期していかなきゃならないわけなんですけれども。

三月の十七日に国土交通大臣が日本航空Jです、ね、ジャパンの方に事業改善命令を出された。他の二社について、これは警告書を発せられたわけなんですけれども、その事業改善命令を出した後にも八つのトラブルを起こしておられるというわけなんです。

私、思いますんですけれども、これは残念なことなんですけれども、謝罪とかあるいは反省という言葉、非常に軽く使われ過ぎていんじゃないかと、もっと重く受け止めるべきではないかなというのを思うわけなんですけれども。ミスやトラブルというのは、社会に正しく正確に公表していくというのが一番大切なことだと思うんですけれども、ましてやこういった航空の輸送業務というのは非常に公共性の高いことでありますから、これは日航に限らずあらゆる航空会社には当てはま

ることだと思ひますけれども。

そこでお尋ねをしてみたいんですけれども、最初千歳空港で起きたトラブルですけれども、日本航空の運輸本部では、トラブルは軽微で国土交通省への報告は必要ないと判断した。その次に、このため新千歳空港の管制は、これ自衛隊がやってもらいます、ほかにも美保とかああったところも随分やってもらえるんですけれども、自衛隊の担当者のみに謝罪をして、国交省へは一切報告をしなかったということ。航空法第七十六条には、こうしたトラブルは事故につながるおそれのある運輸上のトラブル、重大なインシデントに該当する可能性があり、航空会社は国交省へ報告が義務付けられているんですけれども、国交省も、管制官の判断で事件、事故は避けられたので重大なインシデントとは言えない、航空法による単純な管制指示違反だとしているわけなんですけれども。

そこでお尋ねしたいんですけれども、まず日本航空の内部は、上層部に対して一体どういう報告体制になっているのかということ、どのような説明を受けておられるのかということをお尋ねしたいということが一つ。二つ目は、航空法に基づき国交省へ報告すべき対象のトラブルというのは一体どのようなものであるのか、明らかにしていただきたいと思ひます。

○政府参考人(岩崎貞二君) まず、新千歳空港の事故でございすけれども、日本航空の体制でございす。

一月二十二日に事故が発生いたしました。御案内のとおり、全日空機が、着陸機がいるにもかかわらず、管制も許可も受けず離陸を開始したという事案でございす。社内ではその全日空機、着陸機がいるにもかかわらずという部分の情報が運輸本部内に上がった段階で欠落をしております。管制許可を受けず離陸開始した事案だと、こういうことで運輸本部内で報告があったと聞いております。したがって、そのときに離陸機と着陸機に一定の距離があったことから、安全上大

きな問題ではないということで私どもに報告がなかったと、このように聞いております。

事故、それから重大インシデント、それからいろんな安全上のイレギュラーな事案、トラブル、こうしたことについては幅広く報告してくれ、このように私ども日ごろから指導をしております。事故と重大な、重大インシデントと申しておりますけれども、こういうものについては航空法に基づいて報告義務がございす。その他いろんな事案については、日ごろの行政指導で幅広く報告してくれ、このように申しておりますが、JALから報告がなかったのは極めて遺憾に思っております。

なぜ重大インシデントでなかったのかということとでございすが、重大な事故につながりかねない事態を重大インシデントとしておりまして、その内容というのを具体的には省令なり通達である程度の概念付けをしておるところでございす。この事故につながりかねない重大なところ、この解釈が少々グレーだったものですから、私どもにも報告がなかったと、このようなもので、私どもも少々グレーなところがあつたものですから、重大インシデントには当たらないと、このように判断をさせていただいたところでございす。

いずれにしろ、繰り返しになりますけれども、こうしたトラブルについては日ごろから幅広くちゃんと報告してくれ、こう言っているにもかかわらず報告がなかったことについて極めて遺憾に思っております。日本航空に対してきっちり鋭意指導をしていきたいと、このように思っております。

○末松信介君 航空法第七十六条、これは一、二に、一つは航空事故、これはアクシデントですね、その次に重大インシデントが第七十六条の二に入っています。施行規則も百六十五条、百六十六に含まれているんですけれども、さっき、今局長言われたように、上記以外のものということで、その報告すべきかどうかというのには、その他の運輸の安全に影響を及ぼす可能性のある事案という

ことになっていすんで、この定義というのは非常にあいまいというんでしよう。具体例もここには書いておられますけれども、これ、場合によつたら航空会社の解釈によつていかようにもできるしということになってきすんで、後ほどフリートリーキングがあるようですからお聞きたいと思ひますけれども、この辺り、きちっと国民にも分かるようなそういう体制という解釈というものを定めていっていただきたい。何もはしの上げ下ろしまで報告せよというようなことは向こうに言っておるわけじゃないんですけれども、きちつとやっていただきたいと思ひます。

それと、日本航空へ国交省のOBは今行かれておられますかどうか、お聞きしたいんです。

○政府参考人(岩崎貞二君) 行っております。

○末松信介君 どういうポジションでおりますか。何人ぐらいが行かれていすか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 役員クラスで申しますと、三月末まで日本航空ジャパンの副社長、これは事務系でございす。それから、技術系の間で、この日本航空の持ち株会社、それから日本航空インター、日本航空ジャパンの専務ということとで技術系の間で役員クラスで行っており、OBで行っております。

○末松信介君 ということは、かなり重要なポジションにおられると。

私は、天下りということについてはいろいろ言われますけれども、極めて大切なことだと思ひます。特に、やっぱり国土交通省の意向をきつと民間会社に行つて伝えてやるという、特に安全、こういったコードについては、私はやっぱり、それはやっぱり国交省の意向を酌むということですね。そういう面では、その思いを持って向こうへ、民間に行かれていすわけですから、私はどうかなという、それはやっぱり大事なことだと思ひます。これは私の考え方ですから、まあそれぞれ先生方とはまた違ひかもしれませんがね。

私も、だからいろんな、県からでもやっぱりそ

それぞれのいろんな組合へ行かれますけれども、それはやっぱり行政の意向をきちつと伝えていくという、そういう使命を帯びていると思うんですよ。ですから、私はしっかりと責任持って、自分はおつて国交省のOBやつていたんだということを誇りを持って業務に当たっていただきたいということ、それぐらい、やっぱり友人関係ですから、また部下のほうですから、やって、先輩が、やっていただきたいと思うんです。

時間も随分追ってきまして、次にちよつとお聞きをしたいのは、この一連の日航のミス、トラブルなんですけれども、これは一部の報道によりますというか、大体我々もいろんなところで耳にするんですけれども、このトラブルが発生する原因というのは、旧日本航空と旧日本エアシテムの出身者によって賃金、人事体系、マニュアル、機材、もう全部違つと、社内に未融和の存在がトラブルに、背景にあるということがいろいろ経済新聞に出てくるわけなんです。

乗員、クルーに関しまして、現在のところ、まだ旧社ごとの、混成が成されてないという、旧社ごとでやられていますので混乗されてないということがありますし、ハンドリング会社もそれぞれ別々にあるわけです。

こういったことを考えますと、三月十六日にドアモードの切替えミスなんかが発生しているんですけれども、一概にその原因、要因を特定することは難しいと思うんですけれども、どうしてこうした問題が起きてくるのかということ、その因子は一体どこにあるのかということ、これは偶然が積み重なったものかどうかということ、偶然積み重なったものだったらいんですけれども、これはどうか、その辺のところを航空局長あるいは大臣からちよつと御答弁をいただきたいと思ひます。

○政府参考人(岩崎貞二君) 先生御指摘のとおり、これだけトラブルが続くというのは何か例のないことだと思います。

我々は、個々のトラブルに対する対応策、再発

防止策を求めるとともに、体制上の問題がなかったか、安全意識について管理体制に緩みがなかったか、こうしたことも含めてきつちり事業改善命令に対して回答を出してくだされと、このように日本航空に求めているところでございます。

○末松信介君 ドアモードを、これ飛行機乗られた先生方はみんな分かつと思うんですけど、これ安全脱出装置ですけれども、これセッティングださいて言われますけれども、あれは普通、こつちセッティングしたら反対側の、相手側の向こうのステューデスの方も確認をせなきゃいかぬわけですよ。だからお互いが確認し合うことになつていふた。六人が六人も忘れるということはまずないんです。あれ結局、緊急に例え海上へ着水したりとか、どつか荒れ地に着陸した場合に、あれなかつたら結局スライドされませんから、もう地上に逆さまに落ちちゃうと、真つ逆さまに落ちてしまふという、そういうことになりまして、まず九九%考えられないと言つておるんですよ。考えられないことが起きたつていうことですから。

で、唯一、どうしてこういうことが起きたんだらうということを言われたら、まあ慣れというの怖いもので、やつたと思ひ込んでしまつていうことがあるつて言ふんですよ。それともう一つは、非常に今、これから昼から話をします航空法の改正ですけれども、非常に飛行機、上空も混雑してきますんで、定時性に気を取られてしまふということがあるにこうした問題を引き起してしまふ原因かもしれないことを言われていふです。

そういうことでありますけれども、時間がちよつと二十七分になります、十時二十七分になつたんで、この辺で私の質問を終わりたいと思ひます。とにかく、安全運航に指導力を発揮していただきたいと思ひます。

○佐藤雄平君 おはようございます。今日は、飛行機の運航、それから自動車のリコー

ル、さらにまた鉄道事故ということの質問でありますけれども、大臣、毎日何か憂うつな日にちを送つていふのかと、一難去つてまた一難と。

三つのその議論の前に、これ四月二日の新聞でETCのバーの接触事故と、これも大変なやつぱり問題になつております。

日経新聞の一項をちよつと読ましていただきます。公団は、割引差益の不正利用などが相次いだ別納割引制度から新割引制度に移行するため、三月三十日夜、約七十万枚の別納ETCカードを使用停止にした。しかし、末端のユーザーまで周知されていなかったため大変な接触事故が、二千件以上に及ぶことが起きてしまつたと。それで私は、一つの質問は、どういふ周知徹底した指導をしたのかということでございます。

さらにもう一つは、これも日経新聞の四月の二日、開閉バーに接するトラブルが一日午前前から続出し、同日午後、午前九時現在で三百件というふうなもう大変な数がトラブルを起こした。にもかかわらず、公団はその後ラジオや立て看板などで諸注意を呼び掛けるなどの対策を取らず、対応が遅れたということでございます。

今回の一連の国交省の中で、私は航空局と自動車局と鉄道局、三局の監督の問題で済むかなと思つたら、道路局まで及んでしまつて誠に残念でありますけれども、このETCについての御所見、状況をひとつ局長からお伺いしたいと思ひます。

○政府参考人(谷口博昭君) お答えいたします。委員御指摘の件につきましては、今回多数のトラブルが発生したということで、冒頭、誠に

び申し上げます。また、誠に遺憾でございます。

委員御指摘の件につきましては、三月三十一日をもって廃止されました別納割引用のETC別納カードについて四月一日より利用停止としたというところでございますが、当該カードを使用して料金を走行した車両がETCレーンでバーに接触するというトラブルが、今お話しございましたように、一日の夕刻で三百件ということでございますが、二十四時、一日集計で二千件を超えるという

ような件数を発生したということでございます。どういふ対応したということでございますが、当該カードが利用停止になることにつきまして、当該カードが利用停止になることにつきては、昨年の九月から廃止直前にかけて計十回にわたり道路公団の方から別納契約者あてに書面又は電話、さらには説明会を開催するなどしてその周知に努めてきたと聞いておりますが、今御指摘のとおり、個々のETC利用者の立場に立つた対応という面では不手際があつたというようなことではないかと考えております。

その後、このトラブルが発生したということで、組合員やドライバーまでの周知ということで、今お話のございましたハイウェイラジオとか広域情報板等の活用等、また道路交通情報センターの協力を得て道路交通情報にて放送させていただく、またSA、PA内の掲示板での緊急告知等、またゲートでの案内というようなことで対応させていただいた結果、現在ではトラブルの件数は減少してきておりますが、まだ残つておるという状況でございます。

我々としてしましても、今回の事態を受けて、安全の確保と更なる周知徹底ということで万全の対策を講じるよう日本道路公団を厳しく指導していきたいと考えております。

○佐藤雄平君 ETCの一生懸命、道路特定財源を使いながら普及しているわけですから、このETCそのものがやつぱり極めて安全であるというふうなことを、もう徹底してこれは指導するようにひとつお願いしたいと思ひます。

次に、本論に移らしていただきます。日本航空の問題についても、そしてまた三菱ふそうの事件についても、私、技術的な面は相当私はクリアしているんじゃないかな。先ほども末松議員からもありましたけれども、日本航空の新千歳空港での管制官との行き違いはしうがな。これはまあ百歩譲つても、一か月遅れるという社内の問題、そしてまた三菱ふそうについても、注意をされてもまた同じことを繰り返している。私は、やつぱり社内の一つの安全に対するモラル

の大きな欠如があるんじゃないかな。これはなかなかやっぱり大臣も、もう指導していくについて非常にこれ難しい、人間的な部分というのも出てきますから。

そういうふうなことで、私は、やっぱりこれから航空行政、自動車行政、道路行政も鉄道行政も含めて、そのようなモラルの向上というのをどういうふうに徹底していくか、まず大臣にお伺いすると同時に、もう一つ、これは国交省の報告の中に様々な事案の項目に不具合という言葉を使っているんですね。不具合というのは、辞書調べてみると都合が悪いという話、そんなの当たり前前の話。ですから、いろんな事故も何か総じて不具合というふうなことで提示されているみたいなんです。何か業界用語か行政の用語か分かりませんけれども、この辺に私はやっぱり一つの何か言葉自体に極めて甘さがあるのかなと、そんな感じもするんです。

そういうふうなことも含めて、ひとつ大臣の答弁をお願いしたいと思います。

○国務大臣(北側一雄君) まず、JALの方でございますが、今JALグループに對しまして、なぜこのような事案が次々と起こってしまったのかということについて、その原因、要因、背景というものをしっかりと分析して報告してもらいたいということを言っております。

一つ一つの事案を見ますと、不注意、誤認、失念した等々、そうしたことが原因ですなというところで報告されてもそれは駄目だというふうな私から申し上げておまして、やっぱりこうした一連のことが起こるにはそれなりのやっぱり背景、要因というのがあはるはずだと。もつと言いますと、氷山の一角だと。やはり、こうしたことが次々と表に出てくるその背景、また見えないところにはやはりそれなりの理由というものが私はあるはずだと、それをきちんと分析をして持ってきてもらいたい。安全確保が最優先だというのは当たり前前の話でございます、それはJALグループの方々もこうした事案が起こってからもおっしゃっ

ているんですね。だから、それを言葉だけじゃなくて、なぜ安全確保が最優先という当然の航空事業者としての責務が果たせなかったのかということについて、しっかりと分析をしてもらいたい。その報告を今、私待っているところでございます。

その報告の中で、やはり私が心配しておりますのは、効率化とかそういうことを優先して、安全確保の方に足らないところがあったのではないかと、また先ほどから指摘されているように、JALとJASの統合によりましてマニュアル等が必ずしも徹底をされていらないとか、現場が混乱しているとか、そういうことがないのか、そうしたこともよく見させていたいただきたいというふうに思っております。

こうした事案が引き続き起こって、先ほどのお話ではございませんが、末松先生のお話じゃございませんが、そうしたことを放置しておきましますこれは本場に事故につながりかねないわけでございます。まして、本場にそういうことがないように、しっかりとJALグループに對しては指導をさせていただきます。是非委員の先生方におかれまして今後とも御指導をお願いしたいと思っております。

また、三菱ふそうに關しましては、これはもう本場にもう弁解の余地がないといえますか、前やつたことを全く反省しておらないわけですね。そして、同じようなことをまたやっていると。隠ぺい体質を改善されていないということでございます。もう徹底してうみを出していただくように今指導を強くしているところでございます。

三菱ふそうについてもまだ最終的な報告についてはこれからでございます、その報告についてしっかりと、二度とこうしたことが起こらないような社内体制になっているのか、その辺もしっかりと見させていたいただきたいところでございます。

○佐藤雄平君 大臣、本場、しっかりと指導をしていただきたいと思います。しかも、ビジット・ジャ

パンで一千万人、外国からお客さんを呼ぶと。日本の運輸体系の中でこのようなことが頻繁に起こっていると、それが原因でやっぱり日本に行くのをやめようなんという人も出てこないとも限りませんので、安全性第一主義、もうしっかりと再指導していただくことをお願い申し上げます。

さらに、今度は局長に、この間、決算委員会質疑をさせてもらったとき、ちょうどあの日、JALに抜き打ちの査察に行ってきたという報告を受けましたけれども、これ、もう一つ詳しい報告を受けておりません。特に私、今度の一連のアクシデント、トラブル、ミス、事故の中、十二件の中でこれ四件がパイロットのやっぱりミスなんです。

すね。だから、このパイロットに對する指導というのには非常にこれ難しいことなのかなと思いがちですが、この辺もやっぱり、そのパイロットが飛行時間などがどれぐらいの人がこのようなトラブルを起こしたのか、足りなかったのか、またおごりがあつたのかとか、この辺も改めて私はよく調査をする必要があるんじゃないかと思ひますけれども、局長の査察に行つたときのその感じと、どのようなまた指導をしてきたか、特にまた、そのパイロットに對してはどのような話をしたか、これについて御報告願ひたいと思ひます。

○政府参考人(岩崎貞二君) 先ほど言葉に對する、不具合という言葉に對する少し答弁をさせていただきますと、事故なり重大インシデントについては航空法に定義がございますんで、それ以外の事象をどう言うかということで、今まで従来から不具合とか、不具合事項とか不安全事故とか、こういうことは言っておつたわけでございます。決して他意があるわけではございません。

ただ、先生から、さきの決算委員会等々でもこのことについて御指摘をいただいておりますので、私も何かいい言葉がないかと今模索しております、取りあえずではございますが、安全上のトラブルあるいはトラブルというふうなことで言い方をこれから考えていこうかなと思つてるところでございます。更にはいい言葉があれば検討

していききたい、このように思つてるところでございます。

査察の件でございますけれども、私の方は日本航空の羽田のディスパッチルーム、それから客室乗員部、それからオペレーションセンター等を査察させていただきました。私が行ったときはマニュアルどおり今きっちりやっておられたわけでございますけれども、こうしたものを本場に日常からいつも我々が行かなくてもちゃんとやっているかどうか、こういうことをきっちり体制を組んでもらいたい、このように思つてるところでございます。

そのほかに、技術部長、それから担当の航空機安全課長等々も同じ日に日本航空に査察に入っております。専門の立場から彼らはいろいろ査察したところでございますけれども、彼らからは、例えばマニュアルはやっているとけれども、その意義、なぜこういうことをやらなきゃいけないか、これがどうして重要なのかと、こういうところまできっちり教育しているかどうかというのはいささか疑問だというふうなことの報告も受けております。今後、JALの指導に当たりまして、こういう査察の成果というのをも十分に生かしていきたい、このように思つております。

それから、パイロットでございますけれども、これはやはり安全の最終の責任者ですから、彼らがきっちりしてくれないと非常に困るわけでございますので、私も特にパイロットに對しての安全意識の徹底、その教育訓練をこれからどうJALは改善していくのか、特に重要な事項の一つとしてきっちり見ていききたい、このように思つておるところでございます。

○佐藤雄平君 しっかりとお願いいたします。時間ですから、これで質問を終わらせていただきます。

○魚住裕一郎君 公明党の魚住裕一郎でございます。

若干質問をさせていただきますが、安全問題、今不具合というのか、トラブルということでござ

いますから、何かこうざつと資料を一気に読みますと、何か同時多発トラブルみたいな、何かうんざりするような気持ちになります。

ただ、一つ一つの事案等を見ていきますと、何かその各企業の体質というものがにじみ出るような、そういう結果になっているのではないのかなというふうに思いますし、また、先ほどの佐藤理事のお話のように、ETCの辺まで含めちゃうと、この交通行政自体の全体の緩みもやはり看過できないんじゃないかなというふうに考えております。

それで、先ほど大臣の御報告の中で、ヒューマンエラーという言葉もございましたけれども、じゃ何でそのヒューマンエラーが出てきたのか、いろんなことを、例えばJALでいえば、言われておりますJASとの合併でまだその辺がすっきりしていない。ただ、給与体系もすっきりするよきな形できているのかどうかということも分かりますし、また、いろんな派閥争いみたいなこともうわさとして伝わってまいります。また、労働組合も多数ある、そこにJASの方も合併した、別に労働組合自体悪いわけではありせんけれども、そこに意思の疎通に欠けるところが生じなかつたのかというところが思い浮かぶわけでありましたが、国土交通省としては、その辺の風通しの良さを図っていくために、なかなか難しい指導かと思えますけれども、どういうふうな指導監督していくべきかというふうにお考えなのか、お示しをいただければと思います。

○政府参考人(岩崎貞二君) 先ほど答弁させていただきましたように、やはり一連のトラブルが続いているのは例のないことであると思っております。その他に、我々、単にその個々のトラブルの分析だけではなくて、体制上の問題も含めてきちり答えを出してくださいと申し上げているところでございます。

具体的には、一つはやはり経営トップが本当に安全のことをどれだけ把握し、どれだけ意識を持って自ら改革していくかということが一つの課

題であると思っております。それから二つ目は、経営のトップと現場との間で、先生おっしゃるとおり、風通し良くいろんな課題を対話をしていて、より安全、よりきつちりした安全体制を組んでいただくこと、これが二つ目の課題であると思っております。それから三番目に、やはり現場の方々が本当に安全の重要性を認識して、緊張感を持って仕事に当たってもらうということが重要だろうと思います。

こうしたものをJALから報告を受けたかと思っておりますけれども、その内容についてはきつちり見ていくとともに、それが本当に回答どおり今後実施されていくかどうか、我々も指導していきたいと、そのように思っておりますのでございます。

○魚住裕一郎君 相当しつかりやってもらわないと、命にかかわる、みんな、だからあの二十年前の御巣鷹山を覚えていたわけであつて、フラッグシップであろうと何であろうと、そんな危ないところから国民乗せませんよ、これは。だから、利用者から、国民から突き放されたら、こんな事業自体も大変厳しい情勢に追い込まれかねないだろうと。マイレージを増やしたから事業が良くなるなんていうのは全然、あんな全面広告やつたて駄目なんであつて、その辺をしつかり踏まえて、この事業の存続自体が危機になっているというように思ひでこのJAL自体も取り組まないと、これはもうマーケットから退場していただくしか、本当に国民の命を懸けた問題ですから、取り組んでいかなきゃいけないというふうには是非お願いをしたいと思ひます。

それから、踏切事故でございますけれども、かなり各社まだ残っているようでございますけれども、東武鉄道もこれあり、また京成あるいは名鉄もあるようでございます。平成二十二年に成田新高速鉄道事業というのがスタートするようでございますけれども、あの成田の飛行場からこの上野ですか、三十分でつなぐと。で、郊外の方は時速百六十キロで走行すると。それから、京成上野

から千葉に入る辺りまでは時速百三十キロで走行するというようなことが計画になっているわけでありまして、この第一種手動踏切一覽という中で、京成の高砂一号、二号というのが手動式になっているわけですね。で、開かずになっている。その目の前を、この手動の前を百三十キロで走っているという、こういうようなことが計画されているわけでありまして、これは、やはり開かずの踏切対策自体、本当に地域住民の利便を考えた場合、しつかり対応していかなきゃいけないけど、この、何というんですか、成田に対するアクセスの良さを確保するための新事業でこの足下が手動式でやっている、しかも開かずでやっているとこと自体、ちよつとどういうふうにお考えなのか。その辺ちよつとお聞かせいただきたいんですけれども。

○政府参考人(梅田春実君) 先生御指摘のいわゆる成田空港アクセスの件でございます。御指摘のとおり、現在北総鉄道は印旛日本医大まで通っておりますが、それから約十キロ延ばしまして成田空港まで新線を造ることになっております。この区間は百六十キロ運転ができるように設計をしておりますが、計画では、空港とこれは日暮里駅の間でございますけれども、三十四分から五分ぐらいで結ばうというものでございます。

御指摘の踏切でございますが、京成の高砂駅でございます二か所のいわゆる第一種手動の踏切でございます。この点につきましては、かねてより地元の方と連続立体交差事業はできないかということと協議をしているところでございます。ここには、高砂駅のところにもちよつと車両基地もある関係もございまして、なかなか事業費の件あるいは技術的な問題いろいろございまして、協議をずっと都それから地元の方とも続けているというのが現状でございます。

御指摘のその開かずの踏切の手動の部分でございますが、現在もこの部分につきましては、二か所のうち一か所歩道橋を設置しているところでございます。この二か所の踏切を統合してもう少し

渡りやすいような横断歩道橋を造つたらどうかというところで、地元で現在話し合いが進められているというふうに聞いております。

私どもといたしましては、抜本的には立体交差化をするという方向にすべきであるというふうに思っておりますので、事業者に対してはそういう方向で指導してまいります。そうはいましても、通例でいいますと、やはり十年ぐらい、あるいは事業費にいたしましても億単位の場合は三けたのオーダーの事業費が掛かってまいります。そういうことでございまして、やはり暫定的にはそういう歩道橋を、もう少し使いのいいような歩道橋を設置するということなことで対応していく必要があるのではないかと考えておまして、事業者に対しては区あるいは都に対して更に積極的に協議をしていくように指導しているところでございます。

○魚住裕一郎君 まあ今の答弁だけでも、要するにこの成田新高速鉄道がスタートするときには間に合わないということになりますよね、その立体、抜本的な改革というのは。例えば、京浜急行でも九七年の十一月ごろには全自動化なっているようです、小田急も九八年三月ですか、そのころには全自動化なっているようでありまして、それさえも考えないんですか。

○政府参考人(梅田春実君) 現在あります歩道橋、私も現実には渡つたことございますが、割と急で狭いものでございます。歩行者だけでなく、自転車も通れるような歩道橋にしなきゃいけないというふうに思ひます。

したがいまして、言わばそういう面での代替的な措置ができましたら、この手動というのはいかにもヒューマンエラーを招きやすい踏切でございますので、そこは自動化して、きつちりと人と車を分けて制御するようにしていきたいというふう

に思っております。○魚住裕一郎君 是非、使い勝手のいい歩道橋をお願いしたいと思ひます。交通安全のために歩道橋を一杯造っているんで

しょうけれども、まあそれ自体がバリアになって
いるわけですね。だから、車いすの人なんて絶
対、当然やらないわけですし、本当に使い勝手の
いい歩道橋をお願いしたいと思ひますし、また
地域の交通事情を考えて、長期になったとしても
立体交差等を御検討を、推進をしていただきたい
と思ひます。

それから、リコール問題であります。昔、だ
まされる検査という本がありましたけれども、何
かこのリコールの事案をずっと見てみると、何
だまされる国交省といひますか、そんなふうにも
見えてしまふですね。またか、またか、またか
というふうな、ちよつと表現は悪いですが、それ
も、国民はみんなそう思っているわけであり
ます。

また、トラブルの、不具合のあのときも、えっ
というふうな、プロペラシャフトが外れたみたい
な、うそだらうみたいな、もう完全に安全神話が
崩壊しているなといひ言ひようがないわけであり
ますが、この大臣の御報告の中で、情報収集体制
の強化というお話がございましたけれども、しか
しあれ、翻つてみたら、もうドイツでは大昔から、
例えば高速、アウトバーンの事故が起きたら、ヘ
リコプターでお医者さんと一緒に自動車工学に詳
しい人もすぐ連れていって、あるいはメーカーの
人まで連れていって、そしてどこに、どうい
う、例えば車の構造を変えていけば乗っている人が飛
び出さずに済むかとか、そういうことまで研究さ
れてきたわけですね。これはもう十年ぐらい前の
本で読んだことがありますけれども、やっぱり安
全というのが商品の価値を大きく高めるという、
そんな観点でしっかりと体制を取らないと、そ
れは警察やJAFなどから通報を入れたらもらい
ますよという体制ではなくして、しっかりと一
緒に現場に行くぐらいの勢いでやっぱりやってい
くべきではないだろうかと思ひますが、いかが
でございますようか。

○政府参考人(金澤悟君) お答え申し上げます。
ただいま魚住委員の御開陳になりましたとお

り、欧州ではかなり、事故発生現場にメーカー自
らの技術者が参りまして、事故原因の調査を行つ
て、それを新しい設計に反映させるということも
実施しておるといふふうに私どもも聞いておりま
す。

私どもの実は国におきましても、メーカー、あ
るいは交通事故総合分析センターというものがつ
くばにございまして、ここは、警察から情報が入
りましたらばスクランブルといつて直ちにできれ
ば現場に急行し、あるいは現場が駄目な場合でも、
警察に行つて現場を教へてもらつて、後に現場に
行つてその事故に車両起因の問題があつたかどう
かのチェックをさせていただいておるところでござ
います。

十分ではないではないかという御指摘もござい
ますが、私どもとしてはこのつくばの体制をでき
る限り拡大していきたいと考えておりますが、一
方、メーカーサイドにおきましても、そうした今
委員御指摘のような、できるだけ現場に行つて交
通事故の原因を究明するという体制をつくるよう
に、私ども、メーカーサイドにもより指導を強め
てまいりたいと、このように考えております。

○魚住裕一郎君 終わります。

○仁比聡平君 日本共産党の仁比聡平でございま
す。

私は、まず航空機の日常的な点検整備の問題に
ついて質問をいたします。

高度技術の結晶である航空機で日常的な点検整
備が安全運航に不可欠だといふことは、これは言
うまでもないはずで

ところが、今回の日本航空に対する事業改善命
令の理由に挙げられましたボーイング747貨物
機の問題、これを見ますと、昨年十二月の整備点
検で強度が不足している部品であることが分かつ
たと。それで、JALがボーイング社に問い合わせ
せをしたんだけれども、そのまゝの状態では使用
しないようにといふ文書による注意を受けたと。
にもかかわらず、日本航空は今年の一月末まで運
航を続けたといふ問題になってい

そして、新聞報道によりますと、この日本航空
の言い分といふのは、荷物の積み方に注意をすれ
ば問題はないといふふうに言つていたといふん
で、それから、私、現場では到底信じ難いことが起こつ
ているといふふうに思ひます。

政府はこの件についてどんな措置をとられたの
か、まずお尋ねをします。

○政府参考人(岩崎貞二君) 事案の発生経緯は、
先生の今御指摘のとおりでございます。日本航空
が荷物の積み方に注意すればいいといふような認
識でいたといふことは極めて問題だろうと、この
ように思つております。私ども、この報告を受け、
今年の二月の八日に厳重注意を行ったところでござ
います。

その後も、管制指示違反でありますとか、ある
いは客室乗務員による非常脱出ドアのドア操作手
順の問題等々発生をいたしましたので、三月十七
日付けで同社に対して改めて、この貨物機の部品
の誤使用等々も含めて、全体の原因分析あるいは
安全組織体制の見直し等々をきつちりやつてくれ
といふ事業改善命令を発出したところでございま
す。現在、その回答を待っている状況でございま
す。

○仁比聡平君 今、誤使用といふふうに言われま
したけれども、元はそうだったかもしれませんけ
れども、私は、日航が製造元の文書注意を受けな
がら、つまり強度が不足しているといふことを知
りながらあえてゴーサインを出しているといふと
ころに重大問題があると思ひますね。

なぜそうなるのかといふ点について、三月三十
日付けの東京新聞は、その対象の機体が海外で運
航中だったからだ、予備機がない貨物機で部品
交換をすれば何便も欠航になるから先送りをした
のではないかといふふうに指摘をされています。
つまり、単に危機意識の欠如だとか、あるいは過
失だとかいふのではなくて、安全運航よりも利益
追求を優先する、その利益第一主義がここに現れ
ているんじゃないでしょうか。

先ほど、大臣、背景として行き過ぎた効率化が

あるのではないかといふ見解を示されましたけ
れども、私、航空の現場で働いていらつしやる六十
一の労働組合、二万人で構成をしておられる航空
安全推進連絡会議といふ皆さんの今回の事業改善
命令等に関する見解といふものを拝見をいたしま
した。これを見ますと、地上作業を受け持つ日本
航空の子会社では、業務中の災害、事故が頻発を
して起こっている。何と二〇〇四年度だけでも実
に二百件に達している。二日に一度は整備現場
でトラブルが起きているといふお話なんですね。

それで、実情を伺いますと、人件費コストの削
減と規制緩和の中で、日本航空の整備の社員とい
うのはこの十年間一人も採用されていません。熟
練労働者をどんどん削減し、低賃金の不安定雇用、
つまり子会社や外部委託、派遣労働者、これらに
どんどん置き換えていっている。結局、技術が
継承されずに整備ミスを生みやすい構造になつて
いるわけですね。

そこに、機体をどれだけ稼働率を高めるかとい
うその稼働率の優先や、あるいは定時運航を最優
先するといふことで整備現場が時間に追われて、
確実な点検や修復が阻害をされているといふこと
になつてい

なつてい

なつてい

なつてい

いる要因の一つがあるのではないかと私思っています。

そこで、大臣に、整備現場の実態、これがどういふふうになっているのか、どういふふう認識しておられるのか、お伺いをしたいと思いますがいかがでしょうか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 最初に、災害、事故のことに先生数字を挙げておっしゃいましたので、私どもの方からもお話しさせていただきます。

日本航空によりますと、二〇〇四年度、日本航空の整備の子会社七社ございますけれども、ここです発生した労働災害、就業中に発生し、四日間以上の休業を伴うもので労働基準局に認定された災害は一件ございました。他に、労働災害に認定されないもので病院に行ったものは二十三件ございました。

今先生御指摘の二百件という数字については日本航空でも承知をしていないと、このようなことではないかと。

○国務大臣(北側一雄君) 安全を確保するということは利用者に対する最大のサービスなんです。飛行機に乗って様々なサービスを私どもは受けるわけですが、それがサービスではなくて、一番のサービスというのはともかく安全で走行していただく、安全で飛ばしていただくということが最大の利用者に対するサービスであるということ、それがまさしく、それを一生懸命やるのがその会社の企業価値を高めることになるわけでございます。そのところはしっかりとJALグループに對しまして私は指導してまいりたいというふうに思っているところでございます。

先ほど、ちょっと話が変わりますが、カメラのお話ちょっとされておられました。これはまた全然別の意味でございます。ガードマンとか監視カメラの配置を行っておられるのは、その現場の労働者の方を監視するという意味ではなくて、これはあくまでセキュリティ、不審者の侵入等を防止する等々のそういう意味合いでやっていることでありますので、その点は是非御理解をお願いしたいと思っておりますのでござい

ます。

いづれにしても、現場の方々と、先ほども航空局長が答弁しておりましたが、現場の方々とトップの方々が一っかりと風通しを良くする、一体となつて今回の様々な事案に対して、こうしたいことが起こらないようにどうすればいいのかがいことをトップと現場が一緒になって是非取り組をお願いしたいと思っておりますのでござい

ます。また、トップの方々現場のことを、現場の意見をよく聞くようなやっばり姿勢というものが私は大切であると思っております。

○仁比聡平君 その整備現場の労働事故だけが紹介されましたが、これは航空労組連絡会という皆さんが出しておられるパンフレットですけれども、JALジャパンあるいはJALインターナショナル、ANAも含めてですが、ずらりと報告がされています。これが二百件のすべてではないと思っております。それが日航によつてつかまれているというお話ですから、それ自身が重大問題だと私思ひますよ。

そして、大臣、カメラの件、お話がありましたけれども、日航はもしかしたらそういうふうに行っているのかもしれないが、そのカメラあるいはガードマンというのが整備現場の労働者の間の信頼関係に、会社と労働者との間の信頼関係をどれだけ傷付けているのかという点には是非思ひををせていただきたいと思います。

もう一点、ダブルチェックの問題、整備の確実性の担保としてのダブルチェックについてお尋ねしたいと思ひますけれども、航空局、アメリカ連邦航空局が定めている二重確認作業項目、これの中では、整備業者とは別人による検査、確認方法が取られていると思ひますが、どうでしょうか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 整備をすれば、その整備をした後、基準に適合するかどうかというものは検査するよう求めています。

アメリカでは、そうした重要な整備をした場合に別の人が検査するようというところで措置していることと承知しております。

○仁比聡平君 一方、我が国では、九七年の航空法改正と施行規則の変更で、作業実施組織から独立した検査組織という項目が削除されました。どうですか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 先生御指摘のとおり、削除をいたしましたけれども、アメリカでも、別の人格の方が、検査で別の人格の者が検査しろと、この規定をしております。別の組織でなければいけないと、このようなことで規定しているわけではございません。

○仁比聡平君 別の人格による点検というのが本当に大事だと思うんですよ。ところが、その流れとは逆の方向に政府が規制緩和を行っていく。そういうやり方が整備の後退に拍車を掛けているのではないかと私は思ひます。規制緩和によつて安全性の重要項目を削つてしまつた。日航も正されなければなりませんけれども、国土交通省もそれを後押しをするようなことをやつてきた、これが問題なんじゃないでしょうか。会社は、整備部門を始めとして、一見利用者から見えないと会社が悪い込んで現場にコスト削減の矛盾を集中させているわけです。だからこそ安全運航に直接影響を及ぼす分野にかかわるところでは国が規制を強めなければならぬのではないのでしょうか。

大臣もお読みかと思ひますけれども、平成十年五月に航空審議会の答申というものが出されております。少し前ですけれども、この中でこう言っています。需給規制は廃止するとされたが、これに對して、社会的規制である安全規制については、いったん航空事故が発生した場合の被害の甚大さから、事故を未然に防止することは社会的要請であるため、今後ともかなめである。つまり、安全規制は今後ともかなめなんだと。

安全が最優先だと先ほど大臣もおっしゃいました。であるなら、この整備の現場で現行の専門検査員による検査を拡大するとともに、同一人による確認をなくすために航空法の施行規則を改正すべきじゃないでしょうか。大臣、いかがでしょうか。

○国務大臣(北側一雄君) 確かに、平成八年の法律改正によりまして、独立した検査組織を置かなくてもよいということにはしてございます。しかし、ダブルチェックの必要性について要らないというふうに言っているわけではございません。

やはり今回の一連の事案についてもヒューマンエラーが大変多いわけですが、やはりダブルチェックというのは必要であるというふうに思ひます。そのダブルチェックを独立した検査組織でやらなきゃいけないというのではなくて、ダブルチェックそのものはしっかりとやらなきゃいけません。そういうことは今も私も指導をしているところでございます。このダブルチェック、重要な作業項目につきましてダブルチェックが適切に実施されるべきものという前提の下で引き続き検査等においては指導してまいりたいと思ひます。

○仁比聡平君 私は、そのダブルチェックが作業者とは別人格によつて行われるということが極めて大事だと思ひますので、よく整備の現場を見ていただいて、検討をお願いしたいと思ひます。

こうした中で、航空局長が今年の一月の十九日、航空クラブの新春卓話会というところで講演をされました。私、この中で局長がこんなふうに言つておられると伺ひました。めちゃくちゃな競争でみんな弱くなつていって、中古機を飛ばして、余り整備をしないよう、度々欠航をしていって。このとおりかどうか分かりませんが、こういう趣旨の御発言をこの航空業界の現状に對してされたというふうに書かれていっているわけです。

局長自らがそこまで言わざるを得ない、そういう実態が今航空業界にあるのじゃないのか。それなのにどうしてその整備の現場をしっかりと正していくという約束をいただけないのかということ、残念に思ひます。今回も査察に入つたからそ

れでお願いということでは会社は変わりませんから、根本的な問題にメスを入れる必要があると思います。

行き過ぎた規制緩和ではなくて、航空法第一条に言う公共輸送機関としての安全の確保、経済性や利益優先であつてはならないという立場に立ち返ることこそ求められるというのを指摘をいたしまして、午前中の質疑を終わりたいと思います。

○測上員雄君 社民党の測上です。

大臣、このような問題で委員会を開催をしなけりやならないということは、大変自身残念なことに思っております。これからも、今日多くの同僚議員から安全問題について議論がございました。どうか、安全は運輸の第一の原則でございますから、しっかりと守っていただくようお願い申し上げます。

多くの同僚議員から、今、日航の体質問題について議論がございました。やはり、私は今、さつき大臣も現場と指導部の一体感というのは非常に大事だと、やはり人間対人間の関係がうまくいっていないときにはやっぱり安全が損なわれるということ物を語っていることだと私は思います。したがって、今度のこの日航に対して査察を行い、いろんな指導を行われておるようでございますが、安全に対してやはり抜本的な指導をやらなきゃならないと、このように思っているところでございますが、まずは決意をお伺いをしたいと思います。

○国務大臣(北側一雄君) この航空輸送というのは、いったん事故が起これば大変な被害が生じてしまうわけでございます。もう何よりもこの安全の確保ということを最優先にさせていただかないといけないということでございます。

この一連のJALグループの事案につきまして、これを受けまして、二度とこうなことが起こらないように、また、なぜこのようになってくるのか、よく社としてトップ自らが現場に入っていたら、なぜこのようなことが引き続

いて起こったのか、その要因、背景をよく分析して、こうしたことがないようにしてもらいたいというのを今強く指導しているところでございまして、そうした報告についても近々JALグループからちようだいできるといふふうに思っているところでございます。

また、JALの方々にも、今日を始めといたしまして国会でも様々御議論をちようだいしております。今回の様な一連の事案に対しまして、これはもう国民の本心に声でございます。特にJAL、航空輸送にしましては、利用者の側はその選択肢が余りないわけなんです、ないわけなんです。そういう意味でも、私は今回の一連の事案を受けまして、しっかりとJALに対しまして指導し、また監督をしてまいりたいといふふうに思っております。

○測上員雄君 今までの議論で、利益第一主義、安全無視、効率優先、ここを改めない限り、私は良くなれないと、このように考えますから、今の大臣の決意でしっかりと御指導いただきたいと思ひます。

私は、さき大臣の所信表明のときに、客室乗務員の派遣制度の導入問題についてお尋ねをいたしました。局長の方から、受入先がそのようにやっているんで、しっかりと安全問題についてはやるんで心配ないよと、こういうようにお答えがあつたといふふうに思ひます。安全問題を受入先、教育、そういう局の姿勢というのが、やっぱり今の問題に私は表れてきているのではないかと、このように思ひます。

そのところをやはりきちつと、安全問題に対してといふよりも、この安全問題が起こればいく人間的なミスがどこにあるかといふ、お互い人と人とのつながり、関係、日常のふだんの仕事の中でやはりでき上がってくる問題であろうと、このように私は思ひます。したがって、こういう命、安全にかかわる問題について、例えば今、チーム医療というのが大変盛んになっておりますけれども、そういう問題が大変重要なことではないかと

いふふうに思ひます。

したがって、一つのクルーの中にいろんな働き方の違う、雇用の違うような方々が、安全問題一つで、こういうことになるわけでも、そう簡単に私はいく問題ではないと思うんですが、でき得れば、仕事の任務の重要性から考えて、航空法できちつと位置付けて、実は派遣労働者適用から除外をすべきではないかと思ひますが、見解はいかがでございますでしょうか。

○国務大臣(北側一雄君) 今、測上先生おっしゃっているように、例えば客室乗務員であれば客室乗務員の中の連携とか呼吸だとか、一体感だとか、そういうことが非常に安全を確保していくために重要であることはもうおっしゃっているとおりでいふふうに思っております。

したがって、仮に派遣社員であろうとも、その方が入ることによって何かチームワークが乱れてしまふだとか、呼吸が乱れてしまふだとか、そういうことはもう断じてあつてはならないわけでございます。まして、その辺のところをしっかりと、国土交通省といたしましては、派遣制度導入後においても、そうしたチームワーク等も含めまして、安全が十分に確保されているかどうか監視をさせていただきます。と、思ひます。

○測上員雄君 現場の実態からすると、いろんなマニュアルがございまして、それぞれの会社、会社でいろいろ違う、そして飛行機によつても違う。そういうことになってくると、なかなかそのところの意思疎通というのができにくい状況にあるといふのが今のどうも現場からお話を聞きますとあるようでございます。でき得れば再考願つて、派遣労働ではない方向で御努力いただきたいとお願いを申し上げておきたいと思ひます。

次に、鉄道踏切事故の問題について、大変痛ましい事故が起きましたけれども、この開かずの踏切の問題でございますが、やはり解消に向けて取組を積極的に進めなければならぬと考えております。

置かれました踏切の各条件につきましては、そ

れぞれの違いがあると思ひます。一つ一つ検証することによつてより良い方法で解消していくことが最も必要なことではないかと思ひます。そのためには何が必要かといへば、やっぱり予算でございます。その予算をひとつ一つ取りつていただいた上で、大変厳しい予算環境にあることは分かりますけれども、事安全問題にかかわる踏切の問題、という問題についてどうか積極的な御指導、措置をお願いを申し上げます。と、思ひますが、いかがでございますでしょうか。

○政府参考人(梅田春実君) 先生御指摘の開かずの踏切を始めとした踏切の安全対策の問題でございます。

現在、ピーク一時間に四十分以上閉まつております。いわゆる開かずの踏切、これは全国で約五百か所ございます。この踏切のおかげで言わば交通渋滞あるいは地域の分断というような支障を生じているといふことでございます。そういうことでございますので、先ほども御答弁いたしましたけれども、抜本的な対策としては立体交差化を推進していく必要があるかと思ひます。十九年度までの三年間にこの開かずの踏切のうち四十か所を立体交差化するというところで進めているところでございます。

一方、この立体交差化には長い時間と多額の予算が掛かります。したがって、当面の対策といたしましては、高度な踏切遮断機、賢い踏切と言っているんですが、賢い踏切遮断機を導入いたしまして、踏切時間をできるだけ短縮するとか、あるいは踏切内の歩道の整備をいたしまして、その円滑化を図る、あるいは横断歩道橋を造る、こういうようなことで、開かずの踏切につきまといわゆる速効対策といふことでスピードアップに努めたいと思っております。百六十か所におきまして速効対策を実施いたします。十九年度までに、先ほどと合わせまして、二百か所の改良をする予定でございます。

開かずの踏切以外の踏切につきましても、先ほど言いましたような遮断機のほか、視認性の高い

遮断機ですね、あるいはオーバーハング型の警報装置、様々な措置で踏切内の安全が保てるようにしたいと思っておりますし、いまだ踏切の設置されていないところが約、全体の三千六百の踏切のうち六百ぐらいございます。その未設置の踏切につきましては、今後できるだけ設置するように指導をしてまいりたいというふうに考えております。

○国務大臣(北側一雄君) 限られた予算の中で、やはりこうした安全の確保のための予算というのはやはり重点配分をしていかないとけないというふうなふうに思っております。地方自治体の皆様、地方自治体の方々、そして事業者の方々ともよく連携を取って、しっかりと重点配分ができるように努めてまいりたいと思っております。

○洲上貞雄君 ひとつ大変なことだと思いが、まちづくりとの関係もございまして、やはり踏切問題について、どうかこれから先も積極的な御努力をお願いを申し上げておきたいと思っております。

最後の質問になりますけれども、やはり事故は二度と再び起こしてはならない、しかし安全に終わりはないわけで、ということは事故は必ずあると。しかし、それをどのように未然に防いでいくかということは、日常の点検と確認、そして誤りがあれば直ちに直すということが最も大事なことでないかと思っております。

そこで、航空・鉄道事故調査委員会の独自性といましようか、それをより高めていく方策というものをやはり今後考えていかななくてはならないのではないかと。もう一つは、やはり警察庁との覚書の改定について行うべきではないかと、このように思っているところでございます。

それは、なぜそのように言うかという、やはり事故が起きた場合、その原因を一番知りたいのは一体だれかといえば、被害者であり遺族の方々であります。これは従来の事故から考えてみて、大体多くの方々が、一体どのようにして起きたのかという、その事故原因というものを一番先にや

はり知りたいというのが、やはり被害者と遺族の方でございまして。そのときに、今のような状況であれば、いかにして、この事故はだれの責任か、刑事事件になるようなことを先にやはり追及していく。したがって、証拠物件は先に押さえられたその後、事故調が問題を、安全問題、原因、どこにあったのかという調査が行われる。もちろん、初期の段階でいろんな調査が行われておることもありますけれども、それよりも、やはりいかにして事故原因がどこにあるかということをしつかりやはり考えなければならぬ。そのためには事故調の独立性というものが非常に重要なことであり、警視庁との覚書を改定することに

よって、そこら辺は改善ができるのではないかと、先にも思っていますし、警察はやはり人命救助を先に行うべきではないか、このように思っていますし、同時にあわせて、現場の保存というのは大事なことでございまして、そういうことを警察としてやり、事故調としては先に事故原因を明確にしていくべきだということに思っているんですが、事故調の改革についてお尋ねをいたします。

○国務大臣(北側一雄君) 洲上委員のこの点に関する御所見は、かねてからお伺いをしているところでございます。

おっしゃっているとおり、この事故調査委員会というものは、独立性を十分確保すること、これが大変大切なことであると考えております。この設置をする法律におきましても、独立して職権を行うと規定いたしまして、独立性を明記をさせていただいてあるところでございまして、なおかつ国会の同意人事というふうな形にもなっているところでございます。そういう意味では、いわゆる国家行政組織法上の八条機関として、委員会の独立性、公正性については十分確保されているのではないかとこのように思っているところでございます。

また、警察庁との覚書につきましては、これはそれぞれ目的を異にしているわけでございますけれども、また現場では競合することがあるわけ

でございますが、いずれもそれぞれの目的を達成するための重要な作業でございまして、一方が他方に優先するという関係にはないと思っております。

この覚書は、事故調査と犯罪調査が競合する場合であってもそれぞれその使命が達成できるように支障がないよう、事故調査委員会と捜査機関との間で十分な協力と調整を行うために締結をしたものでございます。これまでのところ、捜査機関の捜査によって事故原因の究明に支障を来しているというところは、この調査委員会の方から報告を受けていないということでございます。

○洲上貞雄君 終わります。

○委員長(田名部匡省君) これより自由質疑に入ります。

質疑を希望される方は、挙手の上、委員長の指名を待って御発言いただきたいと存じます。

それでは、質疑のある方は挙手を願います。藤野委員。

○藤野公孝君 委員長、ありがとうございます。自由民主党の藤野公孝です。本場にありがとうございます。

ただいまいろいろ御質疑を聞いておまして、今一つどうしても大臣にお伺いしたいということですが、JALのことでございます。日本航空の関係でございますが、私、二十年前のあの御巣鷹山の事故のときに役人として、大臣秘書官としてのやっていた、私の仕えた大臣が福岡から帰られて出迎えたわけですが、その帰りの便が、大阪へ行く便が墜落したものですから、もう人ごとではない思いでございます。それで、その後二十年事故が、大きな人身事故がないからJALもまあしつかりやっているなと思っていたやさきにこういうふうなことで、本場にそういう意味じゃ残念というか、本場に遺憾な、そこはもう全く同じ気持ちで御質問するわけです。

少し、今までの先生方の御質問、切り込み方というのが、要するに利益追求あるいは効率性追求

に偏り過ぎて安全がないがしろと、こういうトレードオフのような、そういう切り込み、御質問でございましたが、私はこれ、日本航空、世界の航空会社の中で見たときに甚だ情けないと思っているのは、国際競争力の面では本場にどんな抜かれてるんです。それで、アジアのシンガポール航空とか、あえて具体的な名前言わない方がいいと思いますが、どんないいエアラインも、伸びているエアラインもありますし、アメリカのメ

ガキャリアと言われるものも、いろんな組合問題等も乗り越えて、今本場に競争力を付けて、日本はかなり引き離されている。それなのに、なぜ日本航空は生き延びているかというと、日本のお客さんがあるから、それが運べるからといったような内輪の事情で生き延びておるんで、国際マーケットからいえば、本場にあの会社いろいろ問題がある、競争力からいえば非常に劣位にある僕は会社だと思つて、その意味では、これは何とかしなきゃいけない、もっと頑張ってもらわなくちゃいけないと、そんな気持ちもあるわけでございます。

アメリカでコンチネンタルエアというのがあります。これはもう、私もアメリカにいたときに乗る気がしないといったような会社で、会社が駄目になると、機材トラブルは起るわ、飛行機は遅くなるわ、荷物は出てこないわ、もういろんなことが全部起こってくるんです。決して安全だ、サービスタツテ分けるような状態じゃない。そのコンチネンタル航空が、今やアメリカで一番いい会社になっちゃった。経営が、トップが替わったんです。安全もサービスも皆良くなった、定時性も一番です。

そういうような観点から、私も日本航空がコンチネンタルみたいになつてほしいという思いがあるから言うんですが、大臣、安全か効率性かとかという、もちろん今の時点では安全をないがしろにしていいんということを言うつもりは毛頭ないんですけれども、そういう意味でお聞きするわけじゃないんですけれども、今のコンチネ

今のずっと討論を聞きながら、確かにJAL
昔はJALに乗れば安心だし、サービスはいいし、
晴れの感じがあつたんですが、随分本当に情けな
い状況になったと思います。

す。それから、技術部という組織がございましてこちらの方はエアラインの安全の行政の監督に当たっている部門でございます。百五十人ぐらいの組織でございますけれども、それが日々検査をし

現実には、現場で何千人という、これだけのすばらしい人たちが日夜努力をされている。ちよつとその本省部局のことは御紹介がありませんでし
です。

やはりよく分析をして、それはJALの中にやはり問題があるわけでございますので、そこはしっかりと指摘をしないといけないし、監督をしていかなきゃならないと思っております。

○委員長(田名部匡省君) 岡田委員。
○岡田広君 岡田広です。

時間が限られておりますので、幾つかまとめて質問をさせていただきますと思います。

まず、今の取り上げられました日本航空の一連の事故につきましては、事故改善命令を出してもトラブルが発生をしているという、そういう現状を考えますと、正に、国土交通省の指導が弱いのか、国土交通省の存在意義が問われるという、そういうことにもなっています。正に、やっぱり私は、もうすべて基本が大事だと思っています。今、全日空では事故を起こしていない、日本航空の方がというお話ありました。体質改善をすれば、体質に問題があるんだからよく原因を調査をされる、そしてしっかりと指導をしていただきたいという、このことを要望したいと思っています。やっぱり勉強の世界でも何でもそうだと思いますが、予習があつて復習があるわけですから、この基本をしつかりと大切にということで、このことにつきまして大臣から考え方を伺いをさせていただきますかと思っています。

私は、行政の仕事は住民の、国民の不幸を取り除くというのが仕事だと思っています。不安を安心に変えていく、不満を満足に変えていく、不便を便利に変えるという、これが正に行政の役割であると思っていますので、そういうことも含めまして、是非これは、もう答弁何回もされていますが、大臣の決意をお願いしたいと思います。

○国務大臣(北側一雄君) 国土交通省というのは、国民の皆様が日常生活において、また日常の経済活動において安全、安心を確保していくということが最大の役割、使命であるというふうな思っております。そういう意味で、こうした一連の事故、事故に対してしっかりと厳しく再発防止に向けて厳しく指導していくというのは大きな国土交通省の仕事であり責任であるというふうに痛感しております。

○岡田広君 正に、経済社会の中では利益は大事でありますけれども、安全、安心が最優先である

ことは言うまでもないことであります。安全という漢字見てみますと、家の中に女性がいる、全は屋根の下に王様がいて、そういうことを考えますと、安全は家庭だと。やっぱり現場は家庭だという愛着を持って仕事に当たると、これがやっぱり基本だろうと私は考えていますので、よろしく指導をお願いしたいと思います。

そして次に、一括して質問します。
百里の民間共用化事業についてであります。これは十二年度から一億円の整備予算が計上されまして、国の事業として着手をされました。昨年は五億円で、そして十七年度予算の中では約二十億円ということで予算化されまして、本格的な工事が始まったところであります。今年の国の全体の空港整備予算は約五千億ということで、大変厳しい中で大臣の御尽力に敬意と感謝を表したいと思っております。今、百里に国が計上をしまして予算は現在まで約五十二億円です。この全体の事業費は約二百五十億ということで試算をされているわけでありまして、このままいきますと、目標のアセスの工程表に基づいた約四年後、工事期間四年という、想定されているわけでありまして、茨城県では二十一年度開港というところで目標を設定して準備が進められているわけでありまして、今、数字計算だけしますと、二百五十億から五十二億引くと約まだ二百億、この予算が残っているわけでありまして、

そういう中で、茨城県では準備していますけれども、空港利用者の大半は自動車利用になると考えられますので、空港の広域利用の促進を図るためにも、道路の整備、東関東自動車道水戸線、あるいは、これ北関東横断道路にドッキングします。そして常磐高速とか北関東、東北、関越と結ばれるわけでありまして、そういう中で、周辺の県道整備ももちろん進めているわけでありまして、

空港利用化の促進委員会というのがありまして、先月二十九日にも、この空港の利用促進プログラムの検討の中で、駐車場は無料にしようという

ことで、約千三百台程度の無料駐車場を整備しようというところで、これが提案されました。こういうことで、準備がどんどん進んでいる。北関東、茨城、栃木、群馬、それらの……(ほかの委員のことも考えて端的な質問してください)と呼ぶ者あり)あつ、済みません。
北関東、栃木、群馬、正に初めての空のネットワークでありますから、是非この推進方、特に十八年度予算が大変重要だと思っておりますので、この予算方をこの八月の概算要求の中に大幅な増額の予算を盛り込んでいただきたいというのが一つ、それから、これは……(発言する者あり)ちょっと待ってくださいよ、これ大事なんです。これは、国では十五年の十二月に、環境アセスメントの手続やこの進捗状況、あるいは予算の状況に左右されることから現時点では開港時期については言及できないという、十五年十二月ですけれども、環境アセス終わりますと本格的に工事に着手、始まったところでありますけれども、これの国の開港年度の考え方が、方針がありましたら、これも併せて御答弁お願いしたいと思います。

○政府参考人(岩崎貞二君) 百里の基地の共用化でございますけれども、こうした一般空港の予算大変厳しいでございますが、整備に着手したもののについてはできるだけ速やかに完成するよう努力してまいりたいと思っております。

予算の確保を含めて今後頑張っていきたいと思っておりますが、まだ今後の毎年度毎年度の予算の額がどのぐらいになるかというのは毎年度の交渉でございますので、国として確たる供用時期の見通しを持っているわけではございません。

○岡田広君 大変厳しい予算であると思いますが、正に北関東の空港空白地帯を解消するという意味でも是非お願いをしたいと思っております。鉄道の質問は時間がほかありますので、また次回に譲りたいと思っております。ありがとうございました。

○委員長(田名部匡省君) 答弁いいですね。
○岡田広君 はい、いいです。

○委員長(田名部匡省君) それでは、北澤委員。
○北澤俊美君 この日航の事故は、私は極めて深刻だと思っております。続かなければいいとは思いますが、今のまんまだと続くだろうというふうに思います。どうも大臣などもそういう認識をどうもお持ちのような答弁をされておりますがね。基本的にはこの統合が失敗したんだろうというふうに思います。統合が。

それで、一連の事故の後、兼子会長が一応引責辞任と、こういうことで決まったというふうな新聞報道あります。これは、どうもいろいろ聞いてみると、内部の、内部の紛争の結果、責任を兼子さんに押し付けた。だから、兼子さんは、私は権力に恋々としているわけじゃないというふうな未練たつぷりの発言をして辞めていっているんですよ。要するに、国民の命を守る事業が内部紛争の中で事故処理が行われるというふうな体質そのものがこの事故につながっているという私は思う。

それで、持ち株会社も含めて三社が今あるわけでしょう。そうすると、あそここのビルへ行くと、これは私が直接体験した話じゃないが、聞くと、一人で二枚も三枚も名刺を持っていると、こう言うんだね、一人で。統合されたという形で一緒になっているけれども、私はこの責任者、この責任者、それで、しかも権力闘争があると、こう言うんですね。そうすると、上の方で権力闘争をしていると、現場の人たちは上があんなことをしているんじゃないか自分では自分で守らなきゃいかぬと、こういうわけで労働組合が八つも九つも十もあるわけでしょう。これはもう国民の命を守る組織になつていないんじゃないですか。私は、そのこのところへ国土交通省が切り込んでいかなければ、責任果たせないと思っております。その認識がどうもさつきから答弁聞いていると、ない。

大臣は、日本航空の体質について、ちよつと先ほど最後に前田さんの質問に答えてそういう答弁をされていた。そのことをはつきり聞かせていただきたというところ、それから局長ね、先輩が一杯いるんでしよう、さっきの話聞いたら。

これがまた体質的には、昔から国土交通省の役人が天下れば大体三年や五年は指名もらってきにくれるからとか、そういう体質がずっとあったんだ。航空業界にどういふものがあるか私は知りませんよ。知らぬけれども、やはりその責任者であった人が天下っていつてそこで役員やっていると、大きな事故はどうも知らぬが瑣末なことについて何とかなるものではないかという、あうんの空気というのがあると思う。今、一体、天下っていった、天下ったのか再就職したのか知らぬが、その人たちは一体何をしているんですか。あなたのところに事前にこんな状況だからこういう指示をしろというようなことを言ってきたんですか。あなたの方から聞いた。完全にそれは民間の話だからということをやっているんですか。

それでも一つ、今のこの一連の事故の中で、国土交通省の航空局として告発すべき事案はないんですか。そこまで踏み込んでやる、そのぐらいにしなかつたらこの事故の連鎖は止まんないですよ。私は止まらないうと思う。そういう意味で、日本航空に対する考え方を国土交通省としてきちんと整理すべきだと思うし、厳しくすべきだと思う。だから、その覚悟を大臣に聞いて、それから後段のことは局長、お答えください。

○国務大臣(北側一雄君) 兼子さんが代表権のない会長ですか、になられたということで、責任取ったと、なんていうのは全く思っておりません、そのようには。そんなことで済むとは全く思っておりません。航空局長自ら査察に行かしていただいているところでございます。

今委員の御指摘のあった様々なこと、しっかりと念頭に置いて、JALからこれから報告が上がってまいりますので、その報告もよく見させていただきたいと思ひますし、今後のJALの行動、発言についてもよく見させていただきたいと思ひているところでございます。

○政府参考人(岩崎員二君) 先ほど答弁させていただきまして、三月までJALジャパンの

副社長で事務系の人間が行っております。それから、これは現在も続いておりますけれども、技術系の人間がJALの持ち株会社、JALインター、JALジャパンの専務として行っております。千歳の事業あるいは貨物の部品の誤使用の事案、これら、この、先ほど申しましたように運輸本部あるいは整備本部内で事案の処理が行っておりまして、私どものOBも含めた経営陣まで情報が入がっていないかということでございます。先生御指摘のとおり、いろいろなトラブルの事案、これは、トラブルというのを経営陣まで速やかにちゃんと伝わって、それが情報公開されて、我々にもちゃんと報告があるということが非常に重要だと思っておりますので、そうしたことをきっちり指導していきたいと、このように思っております。

それから、いろいろなトラブルでございますけれども、まずは事業改善命令を出して、それに対する答えをもらって、それをきっちり我々が指導をしていく、このように思っております。告発までは現在考えておりません。

○委員長(田名部匡省君) 山下委員。

○山下八洲夫君 第一部上場で大変立派だというJALですら、こんな多くの危険をはらんでいるわけでございますし、そのことを考えますと、本当に就職したい人もなかなかできないような立派な会社なんですね。これがこういう状況だと。だけども、私はこの問題ではなくて、先ほど大臣から報告ございました、一番弱い鉄道であります第三セクターの土佐くろしお鉄道についてお尋ねしたいというふうに思っています。

それは何かといいますと、昨日の日経新聞に地元、麻痺の不安、くろしお鉄道事故一か月と、このような記事が大きく出ました。私、一般質問の冒頭で鉄道局長に、とにかく処分処分ではなくて一日も早い復旧へ向かって努力していただきたいと。それに対しまして鉄道局長も、そういう方向で努力をいたしますということだったんです。

正直申し上げまして、私は、この第三セクター

の鉄道といふものは、このくろしお鉄道だけでなく、最近ではまた、何ですか、ここに書いてあったんですけれども、北海道の銀河ですか、それが来年は廃線になるんじゃないか、あるいは石川県の能登線が三月末で廃止、廃線と。こんなようなことが出てきましたね、私も一番心配しますのは、こういう第三セクターの鉄道といふものは、どちらかといふと、一番交通弱者でございます。高校生を中心とした、あるいはまたお年寄り、そういう皆さんが利用されているんですね。今回都市鉄道等利用増進の法律案が提案されるんですけれども、これは都市鉄道をもっとも便利にしていこうということなんです。地方鉄道は、もうこういう鉄道は大変ある意味では命懸けで運営をしていると。それがまたどんどん廃線の方向へ流れていくんではないかと、こういう心配をするもんですから、是非、今日の大臣の報告がございましたが、報告とは別に、土佐くろしお鉄道をどうやったらよみがえらせることができるか、その辺の決意だけを今日は聞いておきたいというふうに思います。

○国務大臣(北側一雄君) 地域の地元の方々の非常に大切な足になっておる鉄道でございます。また、学校がしばらくしましたら始まります。今この宿毛駅、終点の宿毛駅自体は駅舎が大変損壊をしているところが大変いのですぐには使えない状況でございますけれども、先ほど鉄道局長からの報告によりますと、何とかその一つの駅からでもこの鉄道が運転が再開できるようにできるだけ早くさしていただきたいと今努力をしているところでございます。またこの宿毛駅からの運転再開についても当然早急にできるように一生懸命努力をさせていただきたいと思っております。

○北川イッセイ君 済みません、委員長、ちょっと一点だけ質問させていただきます。

○委員長(田名部匡省君) 北川委員。

○北川イッセイ君 ちよつと梅田局長にお伺いしたいんですけれども、開かずの踏切が今五百か所

あると、こういうことなんです。それで、第一種踏切がこのプリントによりまして三万五千幾つあると。で、その中で手動の踏切が五千九百か所ということなんです。で、今回この踏切事故起こしたのについてはこれ手動の踏切なんです。開かずの踏切五百か所があつて、手動の踏切五千九百か所なんです。この五千九百か所のうち開かずの踏切は何か所あるか分かりますか。

○政府参考人(梅田春実君) 今御指摘の手動踏切五千九百か所でございますが、そのうち、現在実は一か所手動がなくなつております、現時点でございます。五千九百か所になっております、手動踏切は五千九百か所のうち、手動踏切五千九百か所のうち開かずの踏切は五千か所でございます。

○北川イッセイ君 五千か所。

○政府参考人(梅田春実君) はい。

具体的に言いますと、名鉄の一か所、それから先ほど出ました京成の二か所、それから東武の二か所でございます。

ちよつと先ほど測上先生の答弁で私三千六百と言ひまして、間違えました、三万六千で、一つ単位を間違えました。四種は四百じゃなくて四千でございます。訂正させていただきます。

○北川イッセイ君 鉄道会社の方でこの開かずの、いやこの手動踏切ですね、手で動かす踏切、これはどういふところに、これ、どうして自動にしないんですか。

○政府参考人(梅田春実君) ほとんどの踏切は、例えばJR貨物、それからあとはメーカの引込線、そういうようなものでございます。これは、一日に一本とか二本とかしか通らないような線路でございます。したがひまして、具体的にどうしているかと言ひますと、まず、電車が来まして、止まりまして、そこから係員が降りまして踏切を下げまして、閉めまして、それで、通つたらまた降りましてまた開けると、そういうふうなことをやっております。交通量が非常に少ない、そういう特殊な条件が手動になっている原因でございます。

あれから随分技術も進んだわけなんですけれども、昭和五十年に航空法の改正がありまして、自衛隊機などの非巡航航空機の空域規制やパイロットの見張り義務、トランスポンダー、これは航空機識別電波発信装置ですね、ILS、計器着陸装置、この受信装置などの機器搭載が義務付けられたということありますし、それと、一九九一年、平成三年には、日本全国をカバーするARSR、航空路監視レーダー、航路レーダーですね、そして二〇〇一年には、これは、非常にパイロットがこれは非常にいいものだということで信頼を寄せていますTCASですね、航空機衝突防止システムがJ A八〇〇番台のすべての航空機へ搭載が

義務付けられたわけなんですけれども、それでも二〇〇二年にはドイツでのDHL航空機とバシキール航空機との空中衝突事故があったということなんですけれども。

これ、千フィートにした場合、こういう事故の危険性が高まるということは全くないのかどうか。まあこれは法律改正ですから、直言、お聞きしたいと思います。

○政府参考人(岩崎貞二君) 私どもも、もう事故は絶対ないように措置したいと思っております。この千フィート間隔にするというものについても、十分に飛行機の計器等々の技術進歩がどのようであったかというのをきっちりチェックした上で今回提案をさせていただいているところでございます。

また、この方式、ヨーロッパ等では一部既に始まっておりますので、そうしたものの事例なんかも十分勉強させていただきながら、安全性について十分チェックした上で今回こういうことを提案させていただく次第でございます。

○末松信介君 現場でお話を聞いたら、五百フィートぐらいでも十分安全は維持できるであろうという話もありますし、諸外国ではもう千フィートにされていますので、むしろこの技術革新によりやうく法律が付いてきたという表現をされる方もおられるわけなんですけれども。このRVSMですとか、リデュースト・バーティカル・セパレーション・ミニマムというやうな言葉ですけれども、とにかく安全で運航していただきたいというのと容量の拡大を図っていただきたいと思うんですけれども。

と同時に、乗員の方にとりましては、今、大体機材の能力がありますから、エアバスだったらこれ三万九千フィートとかDC9だったら三万七千フィートということで、上へ上がらなくても上がれないから、千フィートだけ進んだ場合、これ、例えば雲をよけたり揺れをできるだけ緩和しようということ千フィート上げるだけでいいということ、快適性には非常にいいというお話もいた

だいておりますので、是非ともそういった点も配慮をいただきたいなということを、このように希望したいと思います。

その次、この雲石の衝突事故の後、昭和五十年にこの航空法の抜本的改正が行われたわけなんですけれども、自衛隊機などの非巡航航空機の空域規制など、特に自衛隊機に主眼を置いた法改正がなされたわけなんですけれども、要するに自衛隊機のスクランブルです、これ。昨年一年間で延べ百四十一回数えているわけなんですけれども、自衛隊機のスクランブルの場合は、これ至極当然に考えますと、目的地まで最短ルートを飛行するのが当然のことなんですけれども、航空管制上として非常に不確定で予測し難い要素が含まれてくるんじゃないかということが思われるんですけれども、実際そのような場合、自衛隊機との飛行ルートはどうなっているのか。現在、民間機と自衛隊機との安全確保の方策というのはどのような形で取られているのか、お伺いしたいと思います。

○政府参考人(岩崎貞二君) 自衛隊機と民間航空機で安全確保を図るために、私ども国土交通省と防衛庁で協定を結んでおります。

自衛隊機がスクランブル発進する場合は私どもの管制機関に連絡をいただく、それから許可を受けてもらうと、こういうシステムになっております。許可を受けた後、飛行中でございますけれども、これはスクランブルの場合、基本的に有視界飛行で飛行いたしますので、有視界ですとパイロットの、自衛隊のパイロットの方は民間航空をよくウオッチをしてよける義務があります。それに併せて、自衛隊の方でもリーダーを持っておられまして、それでその自衛隊機の動きを追跡、監視されております。こうしたもので安全の確保を図っているところでございます。

○末松信介君 これは本当に、我々十分そういうようなこと分かりますね。ただ、訓練空域に行くには、コリドーですか、回廊というのがあって、例えば三沢に行くんだしたらこの近くのトンネルがあるということはお伺いしたことあったんです

けど、スクランブルの場合はどのような形でやっているのかなということを、これは国民みんなちよつとそこら理解してありませんのね。しかし、安全であるということ、自衛隊機が責任を持つてきちつとした対応を取っておられるということ、その辺のことを十分今後も安全な処理をお願い申し上げたいと思います。

質問がたくさんございますので、進んでまいりたいと思うんですけれども、次はATMの、航空交通マネジメントについてお伺いをしたいと思っております。

今回の改正で、航空交通容量の拡大、飛行距離の短縮、運航効率の向上の効果があらわされているわけなんですけれども、現代のこのスピード社会の中で、国内における航空輸送における目的地への間の所要時間は従来より全く短縮されていないんです。例えば、大阪―東京は昔一時間だったんですけれども、今タイムテーブル見たら一時間五分なんです。これはどうしてかなということをもみんな思ってしまうんです。鉄道はほとんど、新幹線なんか速くなっていると、「のぞみ」なんかはやっぱりもう相当スピードアップされたわけなんですけれども。

で、今回のこの法改正によりまして航空機の飛行ルートの設定が柔軟になってくるはずなんですけれども、飛行時間の短縮等、国民の利便につながるのかどうかということ、つながって当たり前なんですけれども、これをお聞きしたいのと、それとCO₂の排出量低減などに、環境上大きなメリットについてまずお尋ねをしたいということです。

それと、できれば、今回の法改正によって早期にこの飛行ルートの見直しができるんじゃないかと思うんです。これによって、このことをお尋ねしたい。

最後に、航空会社は機材の更新とか改修を促すような制度というものを、これを考えてはどうかなっていうことを思うんですけれども、いろいろとレクチャーをお受けしたんですけれども、飛行

機の耐用年数はこれだけだということは決まっていらないようでございます。その都度その都度部品を取り替え、非常にメンテの費用が掛かってきてとうとう買い換える、今はリースバックする会社が多いようなんですけれども、なっておるんですけれども、その点についてちよつとお伺いします。

○政府参考人(岩崎貞二君) できるだけ早い時間で飛行機が発着するのは、目的地に到着したら非常に有意義なことだと思っております。我々も努力をしたいと思っておりますが、昔と違いました飛行機の数が多くなつてまいりましたので、どうしても混雑しております。したがって、例えば先生今御指摘の東京―大阪の間もなかなか時間が短縮ができないという現状でございます。

今回の航空交通管理というのは、空域をより有効に、かつ安全に利用しようということで、直接飛行時間の短縮を目的としているものではないんですけれども、この航空交通管理の中で、今先生がおっしゃいました空域を有効に使うといううな話もございまして、自衛隊との間で相互に空域を有効に活用するなどによって飛行時間の短縮を図ることも可能だと思っております。また、これ以外にも、最新のいろんな管制技術なんかを勉強いたしまして飛行時間の短縮には努めてまいりたいと、このように考えております。

それから、これは飛行時間が、経路が短くなりますと、先生が御指摘のとおりCO₂の削減にもなりますので、そういう意味でも有効な施策だと、このように我々は評価しておるところでございます。

それから、飛行機の更新でございますけれども、古いからといって一概に危ないものではないと思いますけれども、利便も含めまして、より飛行機が更新されることは望ましいと思っております。我々もそういうことを政策的に助ける手段がないかどうか、今勉強を始めていますところでございます。

○末松信介君 飛行機、新しいのを購入して三十一年以上使うというのはざらやという話で、日本の

場合は比較的まだ新しい飛行機を使っておられるということなんですけれども、その辺り、まあよく金属疲労という言葉が使われたりいろいろしますんで、これはある程度一つの基準に従って安全なものであれば使用を認めていくということなんですけれども、今局長がおっしゃったように、こういった航空会社と十分な機材の更新とかメンテナンスについてよく研究していただきたい。昔、YS11でも、結果的には、TDAと全日空使っていましたけど、部品がなくなっちゃって相互に部品の交換をしながら修理をしていったというようなのがありますんで、そういう点では、とにかく先ほど話があったように安全のまず確保という点において一番大事なことで、皆さん乗られて、これいつごろ買った飛行機かなってことを思っていると思うんです、車だったらすぐ分かるんですけれども、そういう点で、是非その点、研究を重ねていただきたいと思います。

次に、RNAV、広域航法のことです。エリアナビゲーションですね。この導入によりまして、従来の航空路のように航空保安無線施設相互を結んだいわゆる折れ線構造のようなことが少なくなりまして、無線施設内の覆域内に任意の地点をほぼ直線で進むことが一応できるようになったと思うんですけれども、ここで一番問題になったのは、これはもうよく行つたのを真つすぐ行けますからね。既にRNAVは、福岡ー東京なんか既にこのシステムは使つておられるわけなんですけれども、私は、やっぱり一番問題は、例えば羽田に見た場合、一番の大きな障害つていうのは横田の問題ですね。これ、もう日本列島に横たわつておると。対象空域は、これ東京、栃木、群馬、埼玉、神奈川、新潟、山梨、長野、静岡、一都八県にまたがる、地上から最大高度二万三千フィートに及ぶと。六千九百メートルに及ぶわけなんですけれども。

これは、米軍の今トランスフォーメーションの問題もあるんですけれども、この横田空域の取扱

いにつきまして協議がどう進んでおるのか。ちょうど三日前、夜遅くテレビを見ておりましたら、石原都知事が記者の質問に対していろいろ答えておられたんですけれども、突っ込んだお話はなかったというように記憶をしております。

政府として、今後、この横田空域の日本国籍民間機について、この利用につきましてどのようにお考えか、現時点での御判断、お伺いしたいと思います。

○政府参考人(岩崎貞二君) 先生御指摘のとおり、横田の空域が我々に返ってきますと、非常に我々管制もやりやすくなりますし、それから多くの飛行機を円滑に処理することが出来ます。それから、飛行時間の方も少々ではありますが短縮できるといふ効果も期待しているところでございます。このため、私も是非横田空域の返還を実現したいと思っております。

これまで何回か部分的には返ってきておりますけれども、更に返還を強く望んでいるところでございまして、今関係省庁とも協力しながら返還に向けて努力しているところでございます。

○末松信介君 返還について努力していただきましたんですけれども、都知事は、これ十二月のこのホームページですね、こう答弁されていきます。今後も我が国の航空政策を日本自身の手で推し進めるためにも、引き続き横田空域の返還について広域な働き掛けを行うとともに、その実現を強く国に要求したつてしやうがないので、場合によっては飛べずらいして実現したいと思っておりますという、非常に大胆というか、力強い御発言をされておられます。

何とかこの横田の空域については、是非国交省で管理できるような時代を迎えたいということをお望みしたいと思います。

これ、羽田から伊丹、関空へ行くときはちょうど横を削るような形で三千五百メートルで飛んでいくことでありますけれども、羽田から中国、九州地域へ行くには東京湾上空で随分高度を稼いでから行かなくちゃいかぬということで、非常にもう

無理を生じているようなことなんで、是非これは強く要望したいと思います。

それでは、時間がどうも迫つてまいりましたんで、次に羽田と成田の問題についてお尋ねをします。

ビジット・ジャパンで、FTA交渉の進展に伴いまして、我が国と諸外国を結ぶ人的、物的交流はますます盛んになっておりますけれども、首都圏において成田の二本目の滑走路の完全化がまだ達成されていません。この見通しについて伺いたいんですけれども、北側大臣が、成田空港会社に対して、平成十六年度内に今後の方針を示すようにという宿題を出されたと思うんですけれども、どのような回答を得られたか、お話をさせていただきます。

○国務大臣(北側一雄君) 今、成田空港会社の方では地権者の皆様と最後の詰めの交渉をされておると聞いております。三月末まで交渉して私のところへ報告をということで指示をしておいたわけでございますが、まだその最終的な交渉がいましばらく続いておまして、近々成田空港会社社長の方から私の方に御報告があると思っております、その報告を受けまして、この暫定滑走路の問題につきましてどうするか判断をしたいというふうに考えているところでございます。

○末松信介君 三月末の宿題はまだちょっと遅れたというようにお話ししてございますんですけれども、この首都圏、羽田、成田あるわけなんですけれども、羽田のこの四本目の滑走路、これは二〇〇九年までに供用したいということなんですけれども、成田が動かかなかつたらやっぱり羽田動かすしかないと思うんですね。で、私は、もう羽田の国際化というのはある面では成田の国際化を急がす、成田の国際化はある面では羽田の国際化をこ

れは拡大するということで、双方がいい面ですばり競争していくということが大事だと思うんです。この理念が大事だと思うんですね。もちろん、成田の歴史を考えたら、成田空港というものが機能が少しでも後退するということは私は好ましいことではないということ、そのように思っているんですけれども。

まず、その羽田空港なんですけれども、四本目、二〇〇九年ということをご予定されてますけれども、北京オリンピック二〇〇八年にありますんで、北京オリンピック二〇〇八年にありまして、工期を少しでも短縮する考えはないですか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 私も、できるだけ羽田を早く完成させたいと思っております。実は大臣からも、もう早く何とかならぬかと、このよう指示を受けているところではありますが、ただ、現実の問題、大変厳しいのも事実でございます。一つは、今の滑走路を運用しながらその周辺で工事をしなくちゃいかぬということで、工事時間が非常に制限されます。それから、水深が二十八メートルとやっぱり比較的深いものですから、やっぱり一定の時間が掛かるというのが事実、現実でございます。

ちなみに、中部空港でございますけれども、これは水深が六メートルぐらいでございます。それから、これは近くに別に空港があったわけじゃございませんので、なかつたわけですから二十四時間工事ができたわけでございますけれども、それでも着工から供用開始まで四年六か月が掛かっております。今回の羽田はこれを三年九か月で仕上げようという計画でございますので、何とか頑張つてやっていきたいと思っております、二〇〇九年に間に合うのが精一杯かなと、このようなことでございます。

○末松信介君 まあ、あつさりそう言われてしまえば返す言葉もないんですけれども、急いでいただければなという希望を持ちたいと思つております。

それでは、これは予算委員会でもずっと議論をされていたし、私の自民党の部会でも議論されておるんですけれども、羽田の国際化の問題なんです。羽田がこれできたら十二万回。局長を始め航空

局の皆さんもう絶対三万回と。しかも、千九百七十四キロですか、石垣を一つのこの距離に置いたところのアジア圏内でない駄目ということをおっしゃっておられると。この三万回というふう

にこだわる根拠、何ですかね。
○政府参考人(岩崎貞二君) 羽田と成田で、両方でその国際線と国内線の需要をきっちり受け止めていかなきゃいけないと、このように思っております。特に、やはり羽田は国内線の基幹空港でございますので、国内線の需要にもきっちり対応しなきゃいかぬと、このように思っております。

国内線の需要、今もトレンドとしてやっぱり伸びておりまして、私どもの方の需要予測でまいりますと、二〇一七年には約、発着回数三十七万回になると、このように予測をしております。そうすると、余り国際線にこの発着回数を割り当てますと国内線の需要が賄えないと、このような状況でございます。

そのようなことで、羽田の国際化については、現在、開港当初おむね三万回、それから先生の御指摘のペリメーターという距離制限でございますけれども、これも二千キロを目安にと、このように申しております、少し開港後の状況を見ながら考えていきたいと思っておりますが、繰り返しになりますけれども、国内線の需要にきっちり対応しつつ、成田、羽田で国際の需要にも対応していくと、このようなことを基本線として頑張つて整備をしていきたいと、このように思っております。

○末松信介君 需要というのはえてして間違いないものでございます。三万回からスタートするというのは航空局にとっては一番安全なところからのスタートというんでしょうか、需要読み間違いないのは出てくると思うんですよ。やっぱり整備新幹線の問題、いろいろありますので、僕は国内線がどこまでかということはまだ分かりませんけれども、ただ、本来、じゃ今理想的に言えばということ言われれば、私は五万回か六万回の国際線というのは認めてもいいんじゃないかということ、何も二国間交渉に手間取るとい

うこと問題なければ、私はやっぱり二千キロというのを超えてアジアのある程度の拠点の空港には行けるということ、そこまでやっぱり検討を視野に入れていくべきじゃないかと思うんですよ。特に、国際線については急いだ方がいいという

のは、これは成田、羽田、羽田の国際化については、これも、成田だってもうばんばん状態で、今でもこれは三十社以上ですか、三十数社の航空会社、外国キャリアが乗り入れ希望されていまして、もつと現実的な対応をお考えになったらどうかということなんですけれども、非常に慎重過ぎて、どの委員もみんなもう質問する気なくなつてきておるとい話なんですわ。

ですから、いささか柔軟な対応を是非お願いしたいと思うんですけれども、これ以上の御答弁はちよつと時間がないので結構でございますけれども、よろしくお願いを申し上げます。

それと、今度は関西の三空港の問題についてでありますけれども、伊丹のこの格下げ問題、二種のAへ格下げしてはどうかというお話がもたらされたわけなんですけれども、大体、機能的に基本施設整備というものが、お金が、従来国がやっていたのが、こういう二種のAになった場合には国が三分の二、地元が三分の一というところで、大阪府と兵庫県が折半するか何かしていくわけなんですけれども、実際、これ、格下げ問題については三年間ぐらい掛けてお考えになるだろうとは思いますが、このことについて、この三空港の中で大阪国際空港というのはどういう形で位置付けを今思っておられるのかということ

一つお聞きをしたいのと、もう一つは、危機管理都市構想議論というのがありまして、ある私と同じ党の参議院議員が部屋へ来られて、おまえも入れと言われたんですよ。一応入会はしておきました。で、民主党のある代議士が、新幹線で一緒になったんですよ。おまえ入れと言われたんですけれども、そのときにはあつさり入ると言わなかったんです。なぜかといつたら、民主党の先生は、大阪空港を廃止してそこに副首都をつくる

んだと。何かあつたときの、一大事があつたときのバックアップ機能として絶対必要だから、副首都をあそこへつくるんだと言われた。自民党の先生は、入つてほしいと。ただ、副首都は大阪空港に、これは跡地には限らないという話なわけなんですわね。

この点につきましてどういうお考えをお持ちかどうか、できましたら大臣のちよつと御答弁いただきたいと思ひます。

○国務大臣(北側一雄君) 末松委員もよく御承知のとおり、関西の国内航空需要、また国際航空需要を考えましても、関西空港だけでは賄うことはできません。やはり、伊丹空港というのは関西圏の国内空港の拠点としてやはりこれからは機能を果たさなければならないと思つております。関空だけでは賄えませんが、神戸だけでは賄えませんが、そういう意味で、伊丹空港はこれからは必要だと私は考えております。

ただし、伊丹空港の場合は、これまでの経緯から分かりますと、環境にやはり調和した空港にこれからしていく必要があるわけでございまして、そういう意味で昨年末あのような見直しをさせていただいたところでございます。

これからは関西空港、そして伊丹空港、関西空港は国際空港としての拠点、伊丹空港は国内空港としての拠点、神戸はこれは地方空港でございます。この三空港の役割を明確にしながら、関西圏における航空需要を満たしていきたいというふう

に考えております。

○末松信介君 どうもありがとうございます。伊丹空港の場合は本当に環境対策費に大きなお金を投じてまいりましたし、活性化協議会等があつて、片方では廃止宣言はまだ生きていっている、本当に矛盾した行動を取っておられるということ、我々も釈然としない向きがあります。ただ、あそこをなくして全部神戸と伊丹に振り分けるっていうのは、管制技術的な問題もひっくるめて僕は現実的ではないと思つていますんで、大臣のお答えを支持、是非したいと、一緒に関西圏の

ことを考えてまいりたいと思つています。

時間ありませんね、終わります。
○大江康弘君 民主党・新緑風会の大江でございます。今日はよろしくお願いを申し上げますと思ひます。

今朝ほど来からの質疑、またただいまの末松先生の質疑、いろいろ聞かせていただいておりますと、やはり問題認識というのが同じであるような気がいたします。それだけかなり重なる部分があると思ひますけれども、私は大変大事なことであるというふうに自分なりに認識をしておりますので、再検証するという、こういうことも兼ねましてお聞かせをいただきたいと思ひますが。

大臣、私は今回の日航、実は朝、日航のいろんなことが出たら、そうだとすると、批判的なところろに私が同意を言つていたら、隣の山本議員が、大江さん、日航に何か恨みでもあるのかと。ないこともない、ないこともないけれども、私はやはり、飛行機にそんなに乗りませんが、やっぱり全日空の対応というのはそつがないですね、スマートです。(発言する者あり) それだけに、いや、本当なんです、これ。

やはりそこがずっと民間で、ずっとたたき上げで来た、まあ純粋民間ではありませぬけれども、それとJASとJALが合併をして危機感を持った中で、ANAがやはり原点に立ち返つてやらなければいけないという、恐らく、これは私の想像であります、トップを含めて前線、現場で頑張る客室乗務員の皆さんとかグランドサービスの皆さんも含めて、オールANAがやっぱり一つ心になつてやってきた結果じゃないかな、そういうふうには私は全日空を評価しておる一人でありま

す。それだけに、今回のあの会長が代表権を失つただけで責任をもうこれで取つたんだということ、極めて私は、今日までトップに君臨をされてきた、あるいは世界のJALと言われてきた中で中心におられたこのトップリーダーの責任の取り方は、もう甚だ不満であります。何でもここまでこ

の時点において固執するんだらうか、なぜこんなにその職責に恋々とするんだらうかという、もう正にこの武士道を思ったときに、もう本当にJALの原因はここだなというふうに思います。

私は、いろんな時代の流れでこの規制緩和とか民営化が進んでおりますけれども、やっぱり規制緩和とか民営化を進めていって、それをしっかりと受け入れられるところはやっぱり成熟した社会でなければいけない、しっかりと成熟した企業でなければいけない、会社でなければいけない。そうでなければ、私は受入れ、それを進めていっても必ず失敗する。

そしてもう一つは、やはり公共性の高い、そういう企業や会社、これはやはり規制緩和とか民営化なんていうのはなじまないんですね。私はやはりそういうことをずっと思っている中で、ちょっと重なりますけれども、このいわゆる三月の十七日に事業改善命令を国交省は出されました。先ほどもありましたけど、それから八件起こった。なぜこんなことが次から次に起こるのかということ、局長でいいですからもう一度聞かせてください。

○政府参考人(岩崎貞二君) 先生御指摘のとおり、トラブルが続いております。こうしたトラブルが短い期間で続出するというのは我々も例のないことだと思っております。午前中も答弁させていただきました。また、やはり会社の安全に関する取組、経営のトップから現場の意識まで含めて問題があるのではないかと、このように思っております。そこを、局長でいいですからもう一度聞かせてください。

○大江康弘君 そこで、もう一つ確認をしたいんですが、この事業改善命令というのは、先ほどその上のペナルティーもあるということを聞きましただけども、いわゆるこの段階というのはどんな

もんがあるのか、そしてこの事業改善命令というのは、いわゆる下からいけば何番目なのか、上からいけば何番目なのか。そして、再度確認ですけども、これの一番重いのはどういうものなのか、もうちょっと教えてください。

○政府参考人(岩崎貞二君) 上から申しますと、二番目に該当いたします。一番厳しいのは事業の停止ないし許可の取消でございます。これは航空法あるいは航空法に基づく処分に違反したときにこういう事業の停止又は許可の取消しを行います。これが一番重い処分でございます。

事業改善命令はその次に重い処分でございます。さらに、今までは一般的には行政指導ベースで警告書を出すと改善勧告を出すと、このようなことをしておりますけれども、そういう意味でこの事業改善命令というのは航空法の中では二番目に重いペナルティーでございます。

○大江康弘君 そうしたら、一番重いペナルティーというのは、該当するのはどういうことが該当するのか、もう一度ちょっと詳しく教えてください。

○政府参考人(岩崎貞二君) 例えばこの事業改善命令の例で申しますと、事業改善命令を出したのにそれに従わなかった、事業改善命令に対してきっちり措置しなかったと、このような場合には事業の停止及び許可の取消しの要件に該当いたします。

○大江康弘君 それは、要するに事業改善命令というものを下されて、それに、局長の言葉をかりれば、それをしっかりと遵守しなかったということとがそれにつながっていくということもあるということですね。

そうしたら、この事業改善命令を外して、いきなりその停止命令に行くということはどういうこととあるのか、ちょっと教えてください。

○政府参考人(岩崎貞二君) 法律上は、この法律又はこの法律に基づく処分あるいは許可の条件等に違反したときは事業の停止及び許可の取消しということができることにはなっておりますが、

私もこうした安全に関する問題につきまして、繰り返しになりますけれども、行政指導をする、それから、なかなかそれでもうまくいかないというときには事業改善命令を出すというのを順次手順として踏んでいるところでございます。

○大江康弘君 いやいや、僕の言い方が間違っていたら、もう一度言います。要するに、今回事業改善命令が出ましたよね。で、私が一番、ペナルティーの段階で幾つか言ったら、上から二つ目だと局長は言われた。それで、一番重いのが停止命令だと言われた。そうしたら、この事業改善命令がいわゆる遵守され、しっかりと遵守されなかった場合に停止命令につながると言われた。私が今聞いたのは、いきなり停止命令に行くというのはどういう場合をいうのかということ聞いたわけなんです。

しかし、今のお答えでしたら、これはいきなり停止命令というものはなくて、とにかくまずこの二番目の事業改善命令の手順を踏んでなかったら停止命令まで行かないということなんです。ちょっとそこを教えてください。

○政府参考人(岩崎貞二君) この航空法に直接違反し得る事実があった場合には事業停止命令になります。

例えば、こういうことは余り考えられませんが、免許を持ってないパイロットに乗務させていたとか、法律上ちゃんとパイロットは免許を持っていなければならないのに、そういう免許なしのパイロットを乗せていたとか、そういう極めて法律の直接違反というのはいきなり事業の停止、許可の取消しといったことにつながることは可能でございます。

今回の一連のトラブルは、それぞれの事案、重大な事案ではありますけれども、必ずしも法律違反とは言えないところがございますので、まず事業改善命令を出して、その後の対応を待ちながらきっちり指導していきたいと、このように思っております。

○大江康弘君 だからね、局長、そこが僕に言わ

したらおかしい。国交省がそういう重大な事案でないというように前提に立つから、だから私は何でこういう重い罰則があるのかというのをなぜ聞いたかという、私は、日航側が、ずっとその後の対応を見ておいたら、これは悪いことをしたなんてこれ思っていないと思うんですね。思っていないですよ、これ。改善命令なんか出て、これ八件もこんなばかんなことをずっと続けて、しかもトップはしっかりと責任が取れない。

それだけに、私は、日航側の対応やこの感じを見ておいたら、その起こしたことのより、むしろ国交省へ言わなかった、自分たちの監督官庁である国交省に言うのが遅れた、あるいはしっかりと報告しなかった、そのことに何かJAL自体が申し訳ないみたいな気持ちで先に立って、その原因のところが部分に対しては反省していないんじゃないかと。だから私は、責任の取り方にしたってしっかりと責任を取っていないんじゃないか。だからトップがいままであんな形で、代表権があるかないかは関係ないですよ、こんなもの。辞めなさいか話だ、これ。

それでも、やっぱり国交省というのは監督官庁として限界があるんであれば、私は一番重いのが何かということをお願いなんですけれども、今の答えでしたら、いきなり停止処分か、そういうものはできないということであつたんですけれども、日航、これ勘違いしていると思いませんか、責任の取り方。この今回の事案に対しての把握の仕方、国交省と同じように勘違いしていると思いませんか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 当初の千歳の事案、それから貨物機に旅客機の部品を付けていた事案、これは事案そのものが問題であつたとともに、報告が遅れたというのが問題でございました。当初、私どもも、事案に対する処置と併せて、報告に対しての遅れについてもちゃんと原因究明をしてくださいと申し上げたところでございます。

その後続いておられます事案につきましては、報告という意味では直ちに報告が上がってきており

ます。しかし、一連のトラブルが続いておるといふことは重大な我々も事項だと思っております。そういう意味で、私ども、報告の遅れだけではなくて、事実そのものの重大性についても、こうしたことが一連起こっていることを含めて、きつちり対応をしていくというふうには、これは大臣からも、あるいは私からも日本航空の幹部に厳しく伝えているところでございます。

○大江康弘君 これ、まあ局長ね、今まで先輩の先生方ともここでありましたが、これ例えばバス会社だとかタクシー会社だとか、こんなことをしたらこれすぐ営業停止ですよ、これ。これ本当に僕は、そういう意味では、何か法律論をかざして局長言われるのは結構ですけども、それはまあ先ほどの大臣のお言葉の中で私は大臣は高い見識を持たれているなと思つたし、私は、局長ね、怒るばかりじゃないんですよ、後で褒めようと思つていた。

それは何かというと、あなた、局長、物すごい見識のあることを言われているんです。日航のトラブルが発覚後も、これアラマチというんですか、これ、社長、ニイマチ……（シンマチです）と呼ぶ者あり）新町さんですか。私のところへあひさつ来てくれぬので名前も知らぬのですけれども。安全体制は万全だったと主張しているが、岩村次官が、万全であればあのようなことは起こらない、万全とはそういうことでない。これはもう正に本当にこの監督官庁としてのこれごくごく当たり前のことですけれども、この当たり前のあれが、コメントが非常に何か立派なことを言っているなというふうにも間違えるぐらい何かおかしいな状況になつてきておる。

私は、この日航の体質を見ておつたら、もうさきのあのNHKと一緒に、もう本当に何かもうNHKと同じような体質の会社だということをもう本当に感じるんです。NHKはいろいろあつて責任の取り方をしつかりしました。JALはまだ取られていない。だから、私は、大臣、これね、もう本当に構造

的な問題があるんではないかな、こんなふうには思っているんですけども、大臣、そのところは監督官庁の一番の責任者である大臣がやはり会社のことを云々と言ふことはどうかというふうな気持ちになりますけれども、しかし、やはり事ここに至つて、やはりこれだけの重い、経過の重いことを起こしてきた経過の中で、一応、大臣のJALというこの会社の行動の体質、行動体質というものをどう感じられておられるのか、ちよつとコメントがあれば聞かせていただきたいと思ひます。

○国務大臣（北側一雄君） 今日午前中から委員の先生方から非常に貴重な御意見ちょうだいいたしました。しつかりそれを念頭に置いて今後JALとの対応に当たっていききたいと思つておりますが、今日午前中にも申し上げましたが、私はこの一連のトラブル、事案を通じて、これは表に表れているものだけでございます。私は、やっぱりこれは氷山の一角だという認識をしていかなければいけないと思つておるんです。

そこに原因をたどりますと、それはそれぞれのミス、誤認、失念等々、それは理由を挙げましたらあるんですが、さらに、そこに今委員がおつしやつた、また今日午前中委員の先生方がおつしやつた背景、要因、今委員の表現がければ構造的なものであるのかと、JALグループの中に、そこを私はしつかり分析をしてもらいたいと、要因を分析してもらいたいということをJALのトップの方々に強く今言つておるところでございます。

確かに、航空会社、これはJALだけではございませぬ、ANAも含めまして、今航空会社というのは燃料価格が高騰しているとか、また一昨年のSARSとか等々等々、国際的な要因もあつて非常に厳しい経営環境下にあつたということとは間違いないと思ひます。そういう中で、厳しい経営環境下、また厳しい国際競争にさらされる中で効率性というものを優先をしてしまつて、一番大事な安全性の確保というものを、私は置き去りにしたとは思ひませぬけれども、それを最優先

事項であるということについて、私は今回の事案を通してもう一遍、組織挙げて、トップから現場の方々含めまして、安全性確保が第一であるというところをもう一度徹底を肝からしてもらわないうけないというふうには思つておるところでございます。

JALグループの方からは、近々、私の方に報告があると思つております。その報告、再発防止に向けて今後の対応について報告をいたします。今日、委員の方々からちょうだいした御意見につきまして、それをしつかり念頭に置いて、その報告への対応、本当にそういう方向でいのかどうか、これはしつかり監督、監視をしてまいりたいというふうには思つておるところでございます。

われしました、そんなサービスなんか、あればいいけれども、そうじゃなくて、もうそれ以上に安全面という正にそのことが犠牲になつてきた、そこにしわ寄せが来たというこの結果ではないかと思ふんですけれども、やっぱりその前提として、JAL自体が公共性というものに対する認知がもう大変、だんだんだんそれを忘れ去つてきたんじゃないかなと、そういうふうには思ふんですけれども。

○大江康弘君 ありがとうございます。そこで、私は、局長ね、やはり日本というのは、私はよく言うんですけども、やはり海洋国家で、まず海から始まつたわけですね。だから、やはり港湾、船というものが結局、最初に運輸が始まつた。そして二番目に、鉄道が始まつた。そして三番目に、やつとこれ車というものが入つてきて車社会。だから、道路も後れているというのはやっぱりこういうことに起因するんじゃないかというふうには私は個人的に思ふんです。欧米に後れているというのは、そして四番目に、やつとこの飛行機というものが公共の乗り物として入つてきた。だから、それだけに、やはり順番からいけば一番これやはり公共性がまだまだ求められる運輸の部門なんですね、これ、航空運輸というのは。

私は、そういうことを、規制緩和だ、民営化だというこの流れの中で、まあ若干ここ三、四年はテロということがありましたから、そちらの方に目が行つたということが百歩、二百歩譲つてそういう理由があつたとしても、いずれにしても、やっぱりそういう規制緩和というものが、財界からの要請もあつたり、そして急いでやつてきたことがいふところ、結局、安全面、サービスは大臣も言

今後、JALに対して、私はやっぱり、JALに限らずANAもそうですけれども、航空機関に携わるそういう会社に対しての、やはり横並び一線の私は公共性という時代ではもうなくなつたと思ふんです。やっぱりそれ以上に高いものが航空会社には持たされておる、求められておると思うんですけれども、ここら辺りの認知というものをどういうふうにかから教えていくつもりですか。

○政府参考人（岩崎貞二君） 航空の事故は、一たび発生いたしますと一挙に多くの人命が損なわれる事態にもなりかねないことが予想されます。そういう意味で、本当に安全というのは我々も、エアラインも含めて、肝に銘じてきつちりやつていかなければならない事項だと、このように思つております。

JALに対して今後とも本当に厳しくきつちり見てまいりたいと、このように思つておるところでございます。

○大江康弘君 もう一つ、ちよつと具体的なことで検証したいんですけども、一月二十二日の新千歳空港ですけれども。

日本に空港は百近くあると思うんですが、これが、管制官が自衛隊であつたり、民間であつたりという、これのちよつと簡単な、簡単なというか、振り分け、分類、ちよつと教えてもらえます。

○政府参考人（岩崎貞二君） 空港の管制でございませぬけれども、いわゆる一種空港、二種空港、三種空港を含み、我々国土交通省なり地方公共団体が設置、管理する空港、これについては国土交通

一つは、一か月以上国土交通省への報告が遅れ

たわけでございますけれども、これはJALグループの中で、JALのトップの人たち、経営陣の方にも報告が行ってなかったわけなんです。現場でこのように重大な事案についてトップの方々にもこうした報告がなされていなかったという自体、私はJALグループの中の風通しの悪さといえますか、安全確保に対する姿勢の甘さといえますか、そういうものがあるというふうに思いました。これが一つ。

もう一つは、先ほど来委員がおっしゃっております重大インシデントの場合には報告義務があるというふうな、これ法律上はなっておりますわけですね。先ほどから航空局長が答弁しておりますように、重大インシデントでなくてもこのような事案については報告しろとこれまで言ってきましたという対応だったわけですね。それについてはちょっともう少し明確にする必要があると。やっぱりこのような千歳の事案については、これは当然報告するのが当たり前です。だから、制度的にもこの在り方につきましては、これは見直しをしなければならぬ、もっと明確にする必要があると。こうした事案が起ったときには直ちに国土交通省当局の方に報告が行くような整備をする必要があると考えております。

○大江康弘君 大臣、ありがとうございます。

私は、大臣がこの三月の十一日の記者会見で言われた、もう本当にこれはすばらしい見識だと思えました。日航の組織に問題がある、もっと風通しの良い組織にしないといけない、こういうことをしっかりと指摘をされて、安全確保に向けての一層の取組を私からも厳しく指導をしたと。

私は、大臣の一連の答弁を聞いておると、本当にその言葉がもう正にしっかりと受け止められるというぐらいの、誠意ある、見識ある言葉であります。局長、どうかひとつ、やっぱりトップがこういう姿勢でやっぱりやっていたらいいんですからやりやすいですよ、皆さん方は。だから、やっぱりもう少し本当に、もう少しどころじゃない、本当にしっかりとこれから指導していただきたい

と思います。

もう、ちょっと時間がなくなってきましたので、ちょっとと本法の部分で二点ほど聞かせていただきたいと思っております。ちょっと私も気分を変えます。次は優しく聞きますので、頭を。

いわゆる今回、過密する空の上をやはり調整するといふ、それも、やっぱり航空需要に今現在一杯だからこういうことになってきたのか、将来予測を考えてこういう方法を取られたのかということは、私はそこまですべてと定かではありませんが、そこもしあれば聞かせていただきたいんですけれども。

いわゆる今回のこういう措置をとられた、これが例えばそれじゃ、国内はこれでいいと思うんですけれども、やっぱり我が国は韓国、台湾あるいは中国、そしてロシア、こう隣接していますよね。ある意味やっぱりこういう隣接しているこの空域という、隣接しそうな空域ということに関してはやはりそういう国々との整合性を取っていないといけない、単に日本の空の中だけだからということ、私はそういう話ではないと思うんですけれども。

いわゆる空域を再編成するに当たって、それらの国とのこの整合性というものはどういうふうになつておるのか、ちょっと聞かせてください。

○政府参考人(岩崎貞二君) 空域は現在でも既に込み始めてきているところでございます。今後、航空需要が伸びてまいりますと、また羽田の四本目の滑走路等々が整備されますとますます混雑がひどくなると思っております。そういう意味で、今回、混雑緩和のためのいろんな施策を提案させていただいたところでございます。

それから、先生のおっしゃった近隣諸国との連携でございますが、重要なことだろうと思っております。韓国との間では、我が国と同時にこのRVSMを実施しようというところで合意をしております。また、台湾でございますけれども、これは国内では既にこのRVSMとこのを実施しておりますけれども、国際線につ

きまして我が国の導入と合わせて両国間で一緒にやっていこうということに合意をしているところでございます。

残る中国とロシアでございますけれども、これは、働き掛けはしておりますけれども、まだそこまでの合意には至っておりません。中国とロシアは、管制のやり方も、私もフィートでやっておりますけれども、メートルでやっているというふうないろんな違いがございますので、まだまだ少し話し合っていないかなと思います。まだまだ少すけれども、これを近隣諸国と一緒にやっていくことは重要だろうと思っておりますので、引き続き努力をしたいと思います、このように思っております。

○大江康弘君 中国とロシアがまだ、いまだにそこに至っていないということですが、いよいよゆる支障はないということですね。

○政府参考人(岩崎貞二君) 日本から中国、ロシアに引き続きちゃんと調整をして安全を確保しながらやっていきたいと思っております。

○大江康弘君 そうしたら、次に航空英語力の証明制度の導入ですけれども、これは仁川ですか、韓国でもそういう間違いがあったということでありまして、古くはインドの飛行機が事故を起こしたということから、これはいかぬということではないかと進められてきたと思うんですけれども。パイロットは英語をしっかりと話さないかぬというのとは分るんです。だけれども、同時にこれ、管制官もこれはやっぱり同じぐらいのやはり英語の理解能力がなければこれいかぬのじゃないかなと思うんですけれども、こちら辺りは、パイロット、今回はパイロットということに限定をされておられますけれども、そういう管制官も含めてどういうふうになつておるのか、どういうふうなそれじゃ今後していこうとされておるのか、ちょっとお聞かせください。

○政府参考人(岩崎貞二君) パイロットだけではなくて、管制官の方にも英語能力が必要だろうと思っております。このため、パイロットにこの今

回の英語能力の証明制度を導入することと併せて、管制官の方にも語学能力の試験制度について設けて、能力をきっちり実施をしていくということをやりたいと思っております。ただ、これは、管制官、国家公務員でございますので、法律にする必要はございませんので、私も国土交通省の方で同様のシステムをきっちり整備して管制官の能力実施をやりたいと、このように思っております。

○大江康弘君 そうしたら、国家公務員だからということなんですけれども、それじゃいわゆる国土交通省のあれになるわけですか、管制官は。もうちょっとそこを、僕はやっぱり大事な部分だと思ふんです。もう一回、どういうことかという手順でなつていくのかということ。法律は要らないということは分かるんですけれども、それじゃどういふような今スケジュールでこれから進めていこうとされるのか、もしお考えがあれば教えてください。

○政府参考人(岩崎貞二君) パイロットの英語の能力実施は、二〇〇八年、平成二十年の三月からやっていく予定にしておりますが、それと同時に併せて管制官の方もやっていくよう準備を進めていきたいと思っております。同時期にやっていきたいと、同時に、パイロットにこの資格制度を導入するのと併せて管制官も同時にやっていきたいと、このように思っております。

○大江康弘君 羽田の拡張、先ほどちょっと話がありましたけれども、これが四本目ができる。そうならば、今、我々も羽田から帰るときに、何で急上昇で上空に上がっていくのかといえ、やっぱりあの横田の空域というものが横たわつておるといふことであるわけなんですけれども、先ほど末松先生ですかね、ちょっと御質問あつて、ああ、同じ認識をされておるなということ一度聞きますけれども、横田のこの空域の

見直しというものに関して、国交省の意見、ちよつともう一度お聞かせください。

○政府参考人(岩崎貞二君) 確かに、横田の空域があるために、先生御指摘のとおり、羽田から西日本、中国あるいは四国地方、九州に、中国・四国地方に行くのに大きく旋回をして、東京湾で旋回して横田の空域を飛び越えていっている、こういう現状でございます。また、ルートも非常に狭いために容量も制限されておるところでございます。

そういう意味で、横田の空域が返還されまると、私どもの管制の処理も非常に楽になりますし、非常に東京湾で長い大きな旋回をしなくても済みまますから、この横田の空域の返還は是非実現したいと、このように思っております。

このため、国土交通省としても、横田の空域の返還について働き掛けをしてきておりますけれども、少しずつ部分返還はなされていくところでございますけれども、まだ全面的な返還には至っていないという実情でございますが、関係省庁等と連携しながら、是非これを実現するよう頑張っていくたいと、このように思っております。

○大江康弘君 これはもう、航空局長の答弁はそこまでが限界だと思ふんです。あとは政治マターで、政治判断でどう決断していくか、どう結論を出していくかという大変この重い問題につながっていくかと思ふわけであります。それは日米関係も含めていろんな問題が絡み合つてのことであると思ふんですけれども、いずれにしても、この羽田の四本目が今着工して、そして無事に完成するという、やっぱりこの期間が決まっておるわけですから、やっぱり大臣、これはもう政治決断でどうしていくかというところかもうないと思ふんですけれども。

大臣お一人にこのことをすべておつかふせてというふうな気持ちはありません。しかし、今言うこの空港の、いわゆる航空の全体の問題として、どうしてもやっぱりあそこ壁というものは大き

な一つのネックになってきておるといふふうに思ふんですけれども、大臣はそのことをどういふふうに認識をされて、どういふふうな形で今後持っていくとされておるのか、少し意見があれば聞かせていただきたいと思ひます。

○国務大臣(北側一雄君) 私も大江委員と一緒に関西でございますので、いつも羽田から関西に向かつていくときに、本当に高い高度まで上がってから行く。横田空域を避けているわけでございます。

この空域の返還問題につきましては、外務省、また防衛庁ともしっかりと連携を取らせていただきまして、この横田空域の返還が早く実現できるようにしっかりと取組をさせていただきたいと思ひております。

○大江康弘君 ありがとうございます。期待をしておきたいと思ひます。

最後に、ちよつとこの航空法から少し外れますけれども、飛行機のことに関係がありますから、ちよつと関連で最後に聞かせていただきたいと思ひますが、驚頭統括審議官、これ二〇一〇年までに、今の状態でしたら一千万人のいわゆるインバウンド、この訪日客を実現すると思ひますか。

○政府参考人(驚頭誠君) 二〇一〇年、一千万人というのは大変高い目標であると私も考えておりますが、それに向けてあらゆる手だてを打って精一杯努力していきたいと思ひております。

○大江康弘君 そのあらゆる努力は分かるんですけれども、まだ、時間がなくてえらい気を遣つていただいて短い答弁にいただいたと思ふんですけれども、もう少し具体的に、やっぱりどうしていきたいというのをちよつと一分ぐらいで言ってください。

○政府参考人(驚頭誠君) 失礼いたしました。それでは、もうちよつと説明させていただきます。昨年、実はビジット・ジャパン・キャンペーン、おとしから始めて、五百万人ちよつとであつた訪日外客が昨年は六百十四万人ということ、それなりの効果が出ております。それで、今

年は世界的イベントであります愛知万博、あるいは中部国際空港の開港、それから期間中でございますが、韓国、台湾につきましてビザ免除、観光ビザを免除したというようなこともございます。で、今年は七百万人という、我々にとっては高い目標を実現したいということで努力をしていきたいと思ひております。

それから、二〇一〇年に向けてのいろいろな今後の予想というかやり方としては、二〇〇七年に関西国際空港の第二滑走路が供用をされます。それから、二〇〇九年には羽田空港の再拡張によりまして国際線の乗り入れがあるというようになこともございまして、こういうキャパシティが増えるということも精一杯活用して外客誘致をしていきたいと思ひます。さらに、訪日観光ビザの規制緩和といったようなことも視野に入れないで、一千万人に向けて努力していきたいと思ひております。

○大江康弘君 ありがとうございます。

ただ、私はやっぱりこの問題は、日本はこれだけ近代化したといつたつて、まだ半分鎖国状態なんです。二十四時間空港といつたつて、本当にフル二十四時間稼働しておるような空港がこれないわけなんです。(「中部」と呼ぶ者あり) 中部という声がありましたけれども、中部、私はうらやましいです。先ほど関西で、私はやっぱり関西、これ関西の御出身も、大臣ももちろんそうですけれども、やっぱり三つも造るといふ、ここに私は戦略がないという、やっぱりそういう私は関西の欠陥をいつも感じておる一人であります。まあ、今日は余計なこと言いませんが。

そこで、やはり私は入口の部分で非常に日本は垣根をつくつておると。しかし、それを今回、大臣の英断とか、あるいは立法府の高い見識で、いわゆる私も長年ずっと言い続けてきた台湾のノービザを、いわゆる一千万人の誘致を目標にしておる愛知万博の期間だけ認めよう。しかし、大臣がこの間関空のある会議で言われたことが新聞に載つておりました。万博後も免除。

北側大臣が、いわゆる台湾からの観光客に対して、万博終了後もビザなしで入国できるようにしたいとの考えを示したという。これはもう本当に、驚頭審議官、やっぱり今言われ、現場でいろいろ大変だと思ひますけれども、やっぱりこういう部分の一つの政治問題として我々が乗り越えなければ、これ一千万人なんて無理なんです。台湾がいかに日本に、この訪日に対して貢献をしているかということ、これは評価してもらえますね。

○政府参考人(驚頭誠君) 先ほど申し上げました六百万人来ておられますが、昨年です、そのうち百万人は台湾からのお客様でございます。韓国に次ぐ大変大きなマーケットであるというふうに認識しております。

○大江康弘君 そうなんです。もう正にその数字というのがやはりこれですべてでありまして、やっぱり台湾から、しかも台湾の皆さんというのはそんなに犯罪率もないんですね、少ない。これは私が言っているんじゃない、警視庁が言っているわけですから。

ですからやはり、そういうことも含めて大臣に、最後にこのビザの延長、大臣一人だけの話ではありません、これ外務省もどうしていくのかということもありますけれども、この場で、やはりこれは日本の国益のために、国土交通省が掲げておる大きなインバウンド一千万人達成という、この大きな目標のためにやっぱり更に続けていくだけ、ただそれをお願いしたいと思ふんですけれども、最後にそのことのひとつ御決意を聞かせていただいて終わりにさせていただきますと思ひます。

○国務大臣(北側一雄君) 二〇〇四年、六百十四万人の外国人の方が日本に来ていただきましたが、そのうちの六割は四つの国なんです、四つの国。一番が韓国です、二番台湾、そして中国、香港なんです。やっぱり、近隣の方々がやっぱり日本に来ていただけるわけで、最大の市場なわけでございます。

そういう意味で、韓国と台湾につきましては愛

知万博の期間中、今ノビザという扱いをさせて

いただいておりますが、これは是非とも、この六か月間、この事業を成功させていただいて、是非、恒久措置に是非させていただきたいというふう

に思っております。これはもう法務省や外務省とも当然連携を取らないといけないこととござい

ます。そういう方向で是非検討させていただきたいと思っております。また二〇一〇年一千万人を達成するためには、私はそれはやはり何てい

ったって中国でござい。もう中国の方々にや

はり日本に来ていただくようにしやすくするとい

うことは、私はこの一千万人達成できるかどうか、決定的な要因になっていると思

います。この中国についてはいろんな御意見がござい

ます。いろんな御意見がござい

ます。いろんな御意見がござい

ます。いろんな御意見がござい

ます。いろんな御意見がござい

ます。いろんな御意見がござい

ます。いろんな御意見がござい

ます。いろんな御意見がござい

ます。いろんな御意見がござい

と思っております。

先ほど来から国際競争という言い方が何回か出てきました。これは何も飛行機会社の国際競争だけではないと思っております。飛行場の国際競争というものは大事なんだろうというふう

に思っております。中部国際空港がオープンをいたしまして、日本には大きな飛行場、関空そして成田というふうになるわけであり

ますが、その間でも大きな競争になつていくであろうし、また仁川、あるいは台湾、あるいは中国沿岸部等を考えていくと、日本の飛行場は大変な競争にさらされている、そういうものを踏まえた上で、伊丹であるとかあるいは羽田

とかのどのような関係を保っていくのが一番正しいのか、そういう視点をしっかりと踏まえていかな

きやいけないというふうに考えております。よく空港行政はダッチロールみたいなことをよく言われますが、過去のいきさつを見ると確かに

そういう側面があるとは思いますが、やはり今、この観光立国等を含めて各飛行場が成り立つていくようなこの行政の在り方というのが大事になっていくんではないかと考えておるところでござい

まして、そういう観点からしますと、私、いつも千葉を中心にするぐる回っておりますけれども、上を飛行機が飛んでいくわけですね。先ほどぎゅうつと急で上がっていくとかいうような話もありましたけれども、まあ千葉は上をずつと飛んでいくんだなというのを思いながら千葉の県内を回っているという、そんな思いがありま

す。そして、そういう中、去年の暮れだったと思

いますが、先ほどお話ありました成田飛行場の本来計画の二千五百メートルのですね、しっかりとや

りなさいという大臣の指示があったと。北側に延ばしたどうかと、駄じゃれ言っているのかなと最初思

ったんでありますけれども、しかし、それはいい案だなんでですね。ただ、年度末にまでしっかりとやれというふうな、そんなような指示

だったと思うわけであり

先ほど進捗状況どうかというお話ございま

すけれども、やはり平行滑走路もしっかりでき上

がって、本来計画したこの機能を発揮させていくことがまず一番肝要かと思

いますが、その辺は状況はどうなつておりますでしょうか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 先生御指摘のとおり、成田空港、まだ平行滑走路は二百八十メ

ートルでござい。平成十四年に供用いたしまし

たが、ジャンボ機が離着陸できないという制約がござい

ます。大臣の指示も受けてまして、できるだけ早期に二千五百化を実現することが必要不可欠だと我々も考えております。

まだ用地問題が解決しておりません。地権者の方々から、誠意を持って精力的に交渉するよう成田会社の方に話をしてい

るところでござい。その進捗状況につきましては、この年度末までに、三月三十一日までに報告するよう指示をしており

ますので、近日中には空港会社から報告があると思

っております。今、年度末を越えておりますけれども、地権者の方々と成田会社の間でぎりぎりの交渉を行

っているという状況でござい。○魚住裕一郎君 交渉事ですから、別に日切れ法案みたいな扱いではないとは思

いますが、しかし、もうこういふうな競争が激しい中ですから、しっかりと進めていただきたいと思

います。ただ、そうやってうまく、うまくいいますか、二千五百メートルがで

き上がつても、しかし、他のアジアの飛行場というのは滑走路にしても三千メートル級がもう何本もあるような状況の中で、本

当に中部も関空も含めて日本の飛行場勝つていくのかとい

いますか、どうやってこの競争力を確保していくのかとい

うことが大事になると思

います。○政府参考人(岩崎貞二君) 先生御指摘のとおり、国際競争力が向上していくには国際拠点空港の整備は非常に必要だ

らうと、このように思

っております。○魚住裕一郎君 この法案のことに

ついてお聞きしたいと思

いますが、今度、垂直間隔を二千フ

ィートを千フィートにするという

ことと、それから精度が上がる

けれども、今年の一月からアメリカが導入したと

伺っておりますし、またヨーロッパなどでは既に

三年前から導入しているというふう

に伺っているわけであり

ますが、これは何で遅れるのかとい

いますかね、ということと、それから精度が上がる

わけですかね、この千フィートの中

で余計事故が起こるんではないかとい

うふう

に危惧されますが、その辺

ちょっと御説明をいただきたいと思

います。○政府参考人(岩崎貞二君) 日本

の空域も込んでおりますけれども、ヨーロッパの空域はも

っと込

んでおる状況でござい

ます。したがって、ヨーロッパの方では早くからこの取組をしておられ

まして、それからヨーロッパ各国が管制をしてい

るという実態もござい

ましたけれども、上空につ

いてはヨーロッパというこ

とでまとめて管制するとい

うふうな枠組みをつくり

まして取り組んでおられ

たと、このように聞いて

おります。日本も、ヨー

ロッパと比べてまだ込

んで

はおりませんけれども、先

ほど申しましたように、もうそろそろ込み始めて

おりますし、これからますます航空需要とい

うのは増えていくもの

だろうと、このように思

っております。そういう意味で、このRVS M等新しい方式の導入を急ぎたいと

、このように思

っております。

○魚住裕一郎君 公明党の魚住裕一郎

でございます。今日は航空法の法律案でござ

いますが、先行の質疑者に続いて、ち

よっと質問の順番を変えたい

と思

っております。

先ほど来から国際競争という言い方が何回か出てきました。これは何も飛行機会社の国際競争だけではないと思

っております。飛行場の国際競争というものは大事なんだろうというふう

に思っております。中部国際空港がオープンをいたしまして、日本には大きな飛行場、関空そして成田というふうになるわけであり

ますが、その間でも大きな競争になつていくであろうし、また仁川、あるいは台湾、あるいは中国沿岸部等を考えていくと、日本の飛行場は大変な競争にさらされている、そういうものを踏まえた上で、伊丹であるとかあるいは羽田

とかのどのような関係を保っていくのが一番正しいのか、そういう視点をしっかりと踏まえていかな

きやいけないというふうに考えております。よく空港行政はダッチロールみたいなことをよく言われますが、過去のいきさつを見ると確かに

そういう側面があるとは思

いますが、やはり今、この観光立国等を含めて各飛行場が成り立つていくようなこの行政の在り方というのが大事になっていくんではないかと考えておるところでござい

まして、そういう観点からしますと、私、いつも千葉を中心にするぐる回っておりますけれども、上を飛行機が飛んでいくわけですね。先ほどぎゅうつと急で上がっていくとかいうような話もありましたけれども、まあ千葉は上をずつと飛んでいくんだなというのを思いながら千葉の県内を回っているという、そんな思いがありま

す。そして、そういう中、去年の暮れだったと思

いますが、先ほどお話ありました成田飛行場の本来計画の二千五百メートルのですね、しっかりとや

りな

さいという大臣の指示があったと。北側に延ばしたどうかと、駄じゃれ言っているのかなと最初思

ったんでありますけれども、しかし、それはいい案だなんでですね。ただ、年度末にまでしっかりとやれというふうな、そんなような指示

だったと思うわけであり

ます。○大江康弘君 終わります。

ありがとうございます。

○魚住裕一郎君 公明党の魚住裕一郎

でございます。今日は航空法の法律案でござ

いますが、先行の質疑者に続いて、ち

よっと質問の順番を変えたい

と思

っております。

先ほど来から国際競争という言い方が何回か出てきました。これは何も飛行機会社の国際競争だけではないと思

っております。飛行場の国際競争というものは大事なんだろうというふう

に思っております。中部国際空港がオープンをいたしまして、日本には大きな飛行場、関空そして成田というふうになるわけであり

ますが、その間でも大きな競争になつていくであろうし、また仁川、あるいは台湾、あるいは中国沿岸部等を考えていくと、日本の飛行場は大変な競争にさらされている、そういうものを踏まえた上で、伊丹であるとかあるいは羽田

とかのどのような関係を保っていくのが一番正しいのか、そういう視点をしっかりと踏まえていかな

きやいけないというふうに考えております。よく空港行政はダッチロールみたいなことをよく言われますが、過去のいきさつを見ると確かに

そういう側面があるとは思

いますが、やはり今、この観光立国等を含めて各飛行場が成り立つていくようなこの行政の在り方というのが大事になっていくんではないかと考えておるところでござい

まして、そういう観点からしますと、私、いつも千葉を中心にするぐる回っておりますけれども、上を飛行機が飛んでいくわけですね。先ほどぎゅうつと急で上がっていくとかいうような話もありましたけれども、まあ千葉は上をずつと飛んでいくんだなというのを思いながら千葉の県内を回っているという、そんな思いがありま

す。そして、そういう中、去年の暮れだったと思

いますが、先ほどお話ありました成田飛行場の本来計画の二千五百メートルのですね、しっかりとや

りな

さいという大臣の指示があったと。北側に延ばしたどうかと、駄じゃれ言っているのかなと最初思

ったんでありますけれども、しかし、それはいい案だなんでですね。ただ、年度末にまでしっかりとやれというふうな、そんなような指示

だったと思うわけであり

ます。○大江康弘君 終わります。

ありがとうございます。

○魚住裕一郎君 公明党の魚住裕一郎

でございます。今日は航空法の法律案でござ

いますが、先行の質疑者に続いて、ち

よっと質問の順番を変えたい

と思

っております。

先ほど来から国際競争という言い方が何回か出てきました。これは何も飛行機会社の国際競争だけではないと思

っております。飛行場の国際競争というものは大事なんだろうというふう

に思っております。中部国際空港がオープンをいたしまして、日本には大きな飛行場、関空そして成田というふうになるわけであり

ますが、その間でも大きな競争になつていくであろうし、また仁川、あるいは台湾、あるいは中国沿岸部等を考えていくと、日本の飛行場は大変な競争にさらされている、そういうものを踏まえた上で、伊丹であるとかあるいは羽田

とかのどのような関係を保っていくのが一番正しいのか、そういう視点をしっかりと踏まえていかな

きやいけないというふうに考えております。よく空港行政はダッチロールみたいなことをよく言われますが、過去のいきさつを見ると確かに

そういう側面があるとは思

いますが、やはり今、この観光立国等を含めて各飛行場が成り立つていくようなこの行政の在り方というのが大事になっていくんではないかと考えておるところでござい

まして、そういう観点からしますと、私、いつも千葉を中心にするぐる回っておりますけれども、上を飛行機が飛んでいくわけですね。先ほどぎゅうつと急で上がっていくとかいうような話もありましたけれども、まあ千葉は上をずつと飛んでいくんだなというのを思いながら千葉の県内を回っているという、そんな思いがありま

す。そして、そういう中、去年の暮れだったと思

いますが、先ほどお話ありました成田飛行場の本来計画の二千五百メートルのですね、しっかりとや

りな

さいという大臣の指示があったと。北側に延ばしたどうかと、駄じゃれ言っているのかなと最初思

ったんでありますけれども、しかし、それはいい案だなんでですね。ただ、年度末にまでしっかりとやれというふうな、そんなような指示

だったと思うわけであり

ます。○大江康弘君 終わります。

ありがとうございます。

○魚住裕一郎君 公明党の魚住裕一郎

でございます。今日は航空法の法律案でござ

いますが、先行の質疑者に続いて、ち

よっと質問の順番を変えたい

と思

っております。

先ほど来から国際競争という言い方が何回か出てきました。これは何も飛行機会社の国際競争だけではないと思

っております。飛行場の国際競争というものは大事なんだろうというふう

に思っております。中部国際空港がオープンをいたしまして、日本には大きな飛行場、関空そして成田というふうになるわけであり

ますが、その間でも大きな競争になつていくであろうし、また仁川、あるいは台湾、あるいは中国沿岸部等を考えていくと、日本の飛行場は大変な競争にさらされている、そういうものを踏まえた上で、伊丹であるとかあるいは羽田

とかのどのような関係を保っていくのが一番正しいのか、そういう視点をしっかりと踏まえていかな

きやいけないというふうに考えております。よく空港行政はダッチロールみたいなことをよく言われますが、過去のいきさつを見ると確かに

そういう側面があるとは思

いますが、やはり今、この観光立国等を含めて各飛行場が成り立つていくようなこの行政の在り方というのが大事になっていくんではないかと考えておるところでござい

まして、そういう観点からしますと、私、いつも千葉を中心にするぐる回っておりますけれども、上を飛行機が飛んでいくわけですね。先ほどぎゅうつと急で上がっていくとかいうような話もありましたけれども、まあ千葉は上をずつと飛んでいくんだなというのを思いながら千葉の県内を回っているという、そんな思いがありま

す。そして、そういう中、去年の暮れだったと思

いますが、先ほどお話ありました成田飛行場の本来計画の二千五百メートルのですね、しっかりとや

りな

さいという大臣の指示があったと。北側に延ばしたどうかと、駄じゃれ言っているのかなと最初思

ったんでありますけれども、しかし、それはいい案だなんでですね。ただ、年度末にまでしっかりとやれというふうな、そんなような指示

だったと思うわけであり

ます。○大江康弘君 終わります。

ありがとうございます。

○魚住裕一郎君 公明党の魚住裕一郎

でございます。今日は航空法の法律案でござ

いますが、先行の質疑者に続いて、ち

よっと質問の順番を変えたい

と思

っております。

先ほど来から国際競争という言い方が何回か出てきました。これは何も飛行機会社の国際競争だけではないと思

っております。飛行場の国際競争というものは大事なんだろうというふう

に思っております。中部国際空港がオープンをいたしまして、日本には大きな飛行場、関空そして成田というふうになるわけであり

ますが、その間でも大きな競争になつていくであろうし、また仁川、あるいは台湾、あるいは中国沿岸部等を考えていくと、日本の飛行場は大変な競争にさらされている、そういうものを踏まえた上で、伊丹であるとかあるいは羽田

とかのどのような関係を保っていくのが一番正しいのか、そういう視点をしっかりと踏まえていかな

きやいけないというふうに考えております。よく空港行政はダッチロールみたいなことをよく言われますが、過去のいきさつを見ると確かに

そういう側面があるとは思

いますが、やはり今、この観光立国等を含めて各飛行場が成り立つていくようなこの行政の在り方というのが大事になっていくんではないかと考えておるところでござい

まして、そういう観点からしますと、私、いつも千葉を中心にするぐる回っておりますけれども、上を飛行機が飛んでいくわけですね。先ほどぎゅうつと急で上がっていくとかいうような話もありましたけれども、まあ千葉は上をずつと飛んでいくんだなというのを思いながら千葉の県内を回っているという、そんな思いがありま

す。そして、そういう中、去年の暮れだったと思

いますが、先ほどお話ありました成田飛行場の本来計画の二千五百メートルのですね、しっかりとや

りな

さいという大臣の指示があったと。北側に延ばしたどうかと、駄じゃれ言っているのかなと最初思

ったんでありますけれども、しかし、それはいい案だなんでですね。ただ、年度末にまでしっかりとやれというふうな、そんなような指示

だったと思うわけであり

ます。○大江康弘君 終わります。

ありがとうございます。

○魚住裕一郎君 公明党の魚住裕一郎

でございます。今日は航空法の法律案でござ

いますが、先行の質疑者に続いて、ち

よっと質問の順番を変えたい

と思

っております。

先ほど来から国際競争という言い方が何回か出てきました。これは何も飛行機会社の国際競争だけではないと思

っております。飛行場の国際競争というものは大事なんだろうというふう

に思っております。中部国際空港がオープンをいたしまして、日本には大きな飛行場、関空そして成田というふうになるわけであり

ますが、その間でも大きな競争になつていくであろうし、また仁川、あるいは台湾、あるいは中国沿岸部等を考えていくと、日本の飛行場は大変な競争にさらされている、そういうものを踏まえた上で、伊丹であるとかあるいは羽田

とかのどのような関係を保っていくのが一番正しいのか、そういう視点をしっかりと踏まえていかな

きやいけないというふうに考えております。よく空港行政はダッチロールみたいなことをよく言われますが、過去のいきさつを見ると確かに

そういう側面があるとは思

いますが、やはり今、この観光立国等を含めて各飛行場が成り立つていくようなこの行政の在り方というのが大事になっていくんではないかと考えておるところでござい

まして、そういう観点からしますと、私、いつも千葉を中心にするぐる回っておりますけれども、上を飛行機が飛んでいくわけですね。先ほどぎゅうつと急で上がっていくとかいうような話もありましたけれども、まあ千葉は上をずつと飛んでいくんだなというのを思いながら千葉の県内を回っているという、そんな思いがありま

す。そして、そういう中、去年の暮れだったと思

いますが、先ほどお話ありました成田飛行場の本来計画の二千五百メートルのですね、しっかりとや

りな

さいという大臣の指示があったと。北側に延ばしたどうかと、駄じゃれ言っているのかなと最初思

ったんでありますけれども、しかし、それはいい案だなんでですね。ただ、年度末にまでしっかりとやれというふうな、そんなような指示

だったと思うわけであり

ます。○大江康弘君 終わります。

ありがとうございます。

○魚住裕一郎君 公明党の魚住裕一郎

でございます。今日は航空法の法律案でござ

いますが、先行の質疑者に続いて、ち

よっと質問の順番を変えたい

と思

っております。

先ほど来から国際競争という言い方が何回か出てきました。これは何も飛行機会社の国際競争だけではないと思

っております。飛行場の国際競争というものは大事なんだろうというふう

に思っております。中部国際空港がオープンをいたしまして、日本には大きな飛行場、関空そして成田というふうになるわけであり

ますが、その間でも大きな競争になつていくであろうし、また仁川、あるいは台湾、あるいは中国沿岸部等を考えていくと、日本の飛行場は大変な競争にさらされている、そういうものを踏まえた上で、伊丹であるとかあるいは羽田

とかのどのような関係を保っていくのが一番正しいのか、そういう視点をしっかりと踏まえていかな

きやいけないというふうに考えております。よく空港行政はダッチロールみたいなことをよく言われますが、過去のいきさつを見ると確かに

そういう側面があるとは思

いますが、やはり今、この観光立国等を含めて各飛行場が成り立つていくようなこの行政の在り方というのが大事になっていくんではないかと考えておるところでござい

まして、そういう観点からしますと、私

それから、機上装置が故障した場合どうするかと、こういうことでございますけれども、その場合には直ちに連絡を管制官が受けまして、管制官の方から今千フィートのやつを二千フィートに上げる、間隔を広げると、こういう措置をとって安全を図りたいと、このように思っております。

○魚住裕一郎君 マネジメントでございますけれども、今回は福岡管制部に一元的に管理をしていくというようなことでございますが、この福岡管制部にその機能をなぜそうまとめるのかということと、それから自衛隊の訓練空域も含めてマネジメントすることになるわけでありまして、飛行機会社のほか気象庁にしても、あるいは自衛隊との連携協力というのが重要になってくると思います。具体的にどういう体制でお考えなのか。先ほど新千歳の話が、全然自衛隊からも入っていないでしよう、ああいう重要なことも連絡をいただけないような状況の中でどうやってその体制をつくっていくのか、お聞かせください。

○政府参考人(岩崎貞二君) 上空の管制は航空路管制としまして、具体的に上空を飛んでいる飛行機に対して、高度はどれぐらいで行くとか間隔をどれぐらいで空けるといふのを、航空路管制ということで、先生御指摘の北からは札幌、それから東京、福岡、那覇、四つの管制部で所掌をしております。

今度の航空交通のマネジメントも、やはりこの航空路管制と十分連絡を取りながらやっていく必要がございますので、航空路管制を行っている航空管制部のどこかに所掌させたいということで考えております。

そのうち一番大きいのは東京の管制部でございます。これは南東北から中国・四国地方まで管轄をしております。こちらの大きい管制部にこうしたマネジメントも所掌させますと、やはり危機管理上問題ではないかということで、東京以外のところで適地はないかということで考えたわけでございます。福岡の管制部は二番目の管制部でございますし、それからまたまた適地もあったと、そ

んなことを勘案いたしましたして、福岡にこの機能を担わせるのがよろうと判断したところでござい

それから、防衛庁、気象庁との連携でございすけれども、具体的には防衛庁あるいは気象庁から担当官をこの福岡の管制部の交通マネジメントをやっているセクションに派遣をいただくことと思っております。その人を通じて、きっちり連携をしながら防衛庁の空域の使用状況でありますとか、あるいは気象の現在の情報でありますとか、機動的、即時的にきっちり連携が取れるよう体制を整えて、いい交通管理というのをやっていきたいと、このように思っております。

○魚住裕一郎君 まあ、要するに一元的に管理するということになりまして、要するに全部の情報が集まってくるということでございますけれども、情報共有するということもございすけれども、情報共有が外部に漏れるといふことも、そういうことも十分注意をしていかなきゃいけないといふふうに思うわけであります。

飛行機の問題ですから、危機管理というのが非常に大事になってくるわけでございますが、テロ行為も含めてこの情報管理体制の整備といふものにどのようにお考えなのか。それから今、東京の管制部は広い範囲だといふふうにお話がありまして、けれども、万が一の場合どこでバックアップをするのかということを含めてお聞かせ願いたいと思ひます。

○政府参考人(岩崎貞二君) 今度の航空交通管理については、航空会社とも情報を共有しながらマネジメントというのをやっていきたいと思っております。その意味で、航空会社という民間会社から情報が漏れるというのには防がなきゃいけませんので、今回の法案においても、航空会社に対して守秘義務を課す、それから実際の運用においても、この航空交通の状況を提供する端末というのは航空会社の一部の運航を管理する部署だけしか設置できないと、こういうものにしてセキュリティ

というのを万全を期したいと、このように思っております。

それから、東京管制部でございすけれども、このバックアップ体制につきましては、伊丹の空港近くに危機管理センターというのを設置しております。そこでバックアップ体制を措置しているところでございす。

○魚住裕一郎君 今回、飛行機的设计あるいは設計後の検査の一部を民間に任せるといふような体制を取るわけでございますが、午前中の質疑とつとやらせてもらいますと、何か例えば三菱のリコール隠しとか、直前に質疑はあったわけでありまして、また最近の事例だと三井物産の排ガス検査のデータ偽造とかいろいろ出てきています。そんな午前中にもたまにされる国交省なんてちょっとひどい言い方いたしましたけれども、そういう観点からして本当大丈夫なんやらかという、その辺、ちよつと納得できる御説明をお願いをできますか。

○国務大臣(北側一雄君) 今回の改正で民間活用、検査において民間活用をさせていただく案でございますが、あくまでこれは安全上の影響が少くない部位の設計の検査とか、既に確立されております定型的な試験結果の確認といった、限定された範囲について民間の能力を活用していこうというものでございす。安全上重要な部分につきましましては、これまでどおり直接国が検査を実施していく体制は変えておりません。

また、民間活用に当たりまして、その民間の事業場が十分に能力のあるところであることはしっかりと認定をさせていただきたいと思っております。そこでございすし、またこの事業場が万が一不正を行うだとか法令に違反するだとか、そういう場合には厳しく処分ができるような制度にしておるところでございす。

○魚住裕一郎君 終わります。

○仁比聡平君 日本共産党の仁比聡平でございます。

午前中の質疑にもありましたように、航空事業の安全性に対する国民的な不安が大きく広がって、今信頼性が揺らいでいます。その中で、今度の法案では設計段階からメーカーに検査の一部を任せるといふ中身が提案をされているわけですが、国内での大型の航空機の生産というのは、YS11以来四十年ぶりで、事実上初めてに等しい状態です。ですから、現在の段階でも試作機でないという状況にあるにもかかわらず、どうして検査の一部を任せるといふ無責任なことができるのか、私は理解できないでいます。

四十年ぶりということになれば、データの蓄積や安全性のための実験など積み重ねて初めてそのメーカーに技術力があるのかどうか分かるのであつて、今の段階でどうして国が認定した事業場だから大丈夫だといふことが言えるんでしょうか。その点、お尋ねしたいと思ひます。

○政府参考人(岩崎貞二君) 日本のメーカーでございすけれども、ヘリコプターでありますとか小型飛行機でありますとか、これは生産をしております。また、ボーイング、エアバス、あるいはそうしたものにきましては、その一部の部品を日本で生産をしていると、こういう状況にございす。

私ども、今回設計検査の一部を製造業者に任せようと、製造者に任せるといふシステムを導入したいと思っておりますけれども、そうした日本のメーカーの実績も踏まえつつ、それから今大臣が申しましたように、それを認定するに当たってはきっちり制度的に監視していくシステムをつくって、その上で任せていく、一部を任せるといふシステムにしたいと、このように思っております。

○仁比聡平君 一部かどうかということが問題じゃないと思うんですね。それに、機体開発がずっと続けられてきたアメリカなどは状況が違うといふふうに私は思ひます。今の段階で何も分らないのに、これから開発に挑戦するといふメーカーに検査をゆだねるといふのはこれは余りにも

無責任な姿勢だということを指摘をしておきます。

私は規制緩和が何をもたらしてきたのか、現場で何が起きているのか、これしつかり検証する必要があると思う立場から、午前中とはまた別の角度で少し紹介をしたいと思うんですけれども、例えば日航のパイロットの皆さんの長時間乗務問題をめぐる空の安全裁判というのがあります。これは政府も御存じかと思いますが、会社は三たび敗訴をしましたが、この三月に最高裁への上告を取り下げたというふうに報じられました。これは会社が労働協約を一方的に破棄して、就業規則の改悪を強行して交代要員なしでアメリカ西海岸まで飛行させると、そういう世界に例のない長時間乗務への延長、これが無効とされた事案なんです。これは元々航空局の通達によって乗務時間の制限が延長されたということによって起こった事件です。こうやって安全運航より利益を優先するというのが現場に起こってきた。

客室乗務員の皆さんをめぐっても、衆議院で我が党穀田議員が明らかにしましたけれども、ハイレクインエリアのように航空会社から派遣会社に業態を変えて労働者の条件を一方的に切り下げると、これは保安要員としての客室乗務員の任務を阻害することになります。今回の業務改善命令の理由となっています。今回の業務改善命令の理由となつています。今回の業務改善命令の問題で、午前中に紹介もしました航空安全推進連絡会議の皆さんは、その原因の一つとして、経験の少ない新人が多数を占める編成が導入をされたこと、それが専任客室乗務員の失念をカバーできなかったという理由としてこの点を挙げられているわけです。従来は多数の経験者の中に少数の新人が混じるという編成が取られてきて、それが技術、経験の蓄積、承継にもつながっていたわけですが、会社がこれをあえて変えた理由というのは、これは主に労務対策にあるというふうに指摘されているんです。

日航ではこれまで利益優先のために安全性を訴える労働者を敵視をし、そこに攻撃を掛けるや

り方が行われてきました。最も露骨なのは、日本航空ジャパン、旧JASの客室乗務員の皆さんで

あるんですが、この組合員に対して管理職が業務上の利益を図ることを示して、組合からの脱退を強要するという事態が今起こっています。労働者の皆さんからは、あの山崎豊子さんの書いた「沈まぬ太陽」のその再来だと言っているわけです。今日も何人かの委員の皆さんから日航に労組が幾つもあるという指摘がありましたけれども、これはこれまで日航が行ってきたそういう分裂労務政策の結果であって、今それが旧JASにも持ち込まれようとしている。こういうやり方をやるから現場労働者が自由に物が言えなくなり、そして労働者の間の信頼関係、互いの信頼関係が傷付けられている。会社がですよ、チームワークを自分で壊しておいて、何が安全運航と言えるのか、これが問われていると思うんですよ。

そこで、厚生労働省に今日来ていただいているけれども、会社側が特定の労働組合からの脱退を強要するというのは、これは明らかに労働組合法違反だと思えますが、どうでしょうか。

○政府参考人(太田俊明君) お答え申し上げます。

私も厚生労働省といたしまして、個別具体的な事件についてコメントすべき立場にはございませんけれども、あくまでも一般論としまして、一般的に使用者が労働組合の組合員に対して労働組合からの脱退を促すことは労働組合法の第七条で禁止している不当労働行為に該当するものと考えられます。

○仁比聡平君 私は労働組合の皆さんの声明の中にこういつたくだりがあるのを読んで胸が詰まる思いがしました。

安全運航を支える航空労働者は、どのような状況に置かれても規程を守り、安全を第一に行動しなければなりません。どのような状況に置かれても、そうおっしゃなければならない航空の労働現場の皆さんの思いを、これは政府が受け止め

なければ私はないと思います。

ここに御巣鷹山の二二三号墜落事故の後に刷新をされた経営陣から出された社内通達がございます。ここには安全運航の原点には従来の慣習にとられない労使関係の安定化が必要である、労働者が団結権と団体行動権を有することを確認し、尊重し、不介入の原則を守る、会社は組合の自主性を尊重し、その意見を可能な限り経営に反映すると、そういうことをうたっているわけですね。

事故をまたらした組合敵視の分裂労務政策、これに対する深い反省がここにかがわれると思うんですが、ところが日航の経営陣は今この反省を踏みにじって今日の事態をまたらしてきたんじゃないでしょうか。日本航空が本場に現在の危機的な状況を打開しようとする決意があるのなら、現場労働者の敵視ではなくて、風通し良く現場の意見を聞いて、正すべきは正す姿勢に立つということが一番大事だと思いますけれども、大臣、いかがお考えでしょうか。

○国務大臣(北側一雄君) いずれにいたしまして、先ほど来申し上げておりますとおり、トップの方々が現場の方々と一体となつて今回の一連の事態をしつかり受け止めていただいて、安全確保最優先に取組をしていただきたい、そのための在り方をしつかり検討してもらいたい、私は今JALグループの方からその報告を待っているところでございます。今日午前中からの委員の皆様の御指摘等もしつかり踏まえまして対処してまいりたいと思っております。

○仁比聡平君 大臣のその現場と一体となつてというお言葉が現実のものになるには、私は国土交通省の姿勢も根本から変えていただかなければならないと思っております。

二〇〇三年に国土交通省は航空事業経営基盤強化総合対策プログラムというものを出して、いま勝つために、会社が進める人件費削減の計画に対して可能なものには前倒しを行い、一層のコスト構造改革を進めよと、こういうふうに実質ハッパ

を掛けていらつしやるわけですね。

大臣、先ほどの他の委員の質問に対する答弁の中にもありましたが、国際競争力と云うけれども、安全こそ、そして企業の社会的責任こそ国際標準なんじゃないかと、私、そういうふうに受け止めました。そのようなお考えに立つて、このような利益追求第一のコスト削減を後押しをするのではなくて、安全、これを最優先にする航空法の趣旨にのっとった指導監督を行うべきだと思いますが、どうでしょうか。

○国務大臣(北側一雄君) 私は、今回の一連の事案を受けまして感じているところは、そのJALグループの社内に、先ほどから申し上げておりますように様々な構造的な課題、問題があるのではないかと感じているんです。それは、一番大切な安全確保という最優先すべき事項についても問題があったり、またそれだけではなくて、私はそれだけではなくて、今、航空会社というのは非常に国際競争、熾烈な国際競争の中に置かれております。また、大変厳しい環境にあります。これはANAもそうです。

そういう中であつて、本場に社内が一体となつて、これは安全確保はもちろんですよ、安全確保だけではなくて、この熾烈な国際競争の中に置かれて厳しい環境下にある中で生き残っていくためにも、社が一体とならないと、ばらばらの状態では勝ち抜けるわけがないわけございまして、私はそういう意味で、両方の意味、恐らく私は、JALグループというのは、今の状況というのは一番大切な安全確保の問題だけではなくて、今後の社在り方、またこういう環境下の中で社が一丸となつて取り組んでいかないといけないという状況でありながら、そうした状態にあることについて心配をしているわけなんです。

御理解いただけるでしょうか。決して安全確保と、そしてこの厳しい環境下の中で航空会社が、日本の航空会社はやっぱり頑張ってもらわないといけないわけですから、それとは決して矛盾する話じゃありません。これはやはり社が一丸となつ

てやっていただかないといけないことだというふうに私は思っております。

○仁比聡平君 私、現場の航空労働者の皆さんは今の環境の中で、本当に安全を守りながら利用者の皆さんの思いにこたえることのできる、そういう航空会社になっていきたいという思いで頑張っております。

ただ、利益第一のコスト、異常なコスト競争、削減競争というのが今日の深刻な事態をもたらしてきたのではないかと、今日指摘をさせていただきます。

国際競争力の強化だということで規制緩和を進め、安全をないがしろにできたというこの姿勢を見直さなければ、本当に重大な事故になるのではないかと私も懸念をしております。

公共輸送機関としての特別な役割を自覚をして、日本航空が命と安全を最優先に経営を転換をするよう強く要望したいと思います。また国土交通省もしっかり役割を果たしていただきたいということを強く要請をして、質問を終わります。

○洲上貞雄君 社民党の洲上でございます。改正航空法のメリットについて伺いをいたします。改正航空法は、利用者にとのよいメリットがあるのか、またお考えでございますか。航空の安全確保という一番重要な視点を越えたメリットがあるならば、それをお示しいただきたい。

○政府参考人(岩崎貞二君) 本法案、空域規制の関係で申し上げますと、こうした空域をより合理的に使うことによって、一層の安全確保が図られるとまず思っております。そのほかにも、空域を合理的に使いますので、より効率的な運航ができる、そのために多くの航空機の運航も可能になると、このように思っております。

また、環境面でも、燃料効率の良い高度で飛行する機会が増えますので、そういう意味でも、燃費の削減にも可能となると、このように思っております。

【委員長退席、理事佐藤雄平君着席】
こうした安全あるいは空域の利用拡大、環境

等々含めまして、総合的な効果を発揮でき、これは利用者の利便にもつながっていくものだと、このように考えているところでございます。

○洲上貞雄君 次に、垂直管制間隔による管制官の負担の問題について伺いをいたします。

垂直管制間隔を半分短縮しても危険はないということですが、今まで以上に航空機が航行することによる管制官に一層の負担が掛かることになるのではないかと、その点、いかがでございますか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 管制官が処理する機数はこれを導入いたしますと増えますが、そういう意味で、管制官の負担が増えることになる可能性はございますけれども、私ども、併せて対策を講じなきゃいけないと思っております。

具体的には、航空機が選択できる高度帯や経路が増えてまいりますので、その分の軽減が図られると思っております。それからまた、今管制官が見ておりますレーダー、これについても新しく更新をしていきたいと思っております。より見やすい、明るいレーダーにしていこう。

あるいは、管制官が一番負担に思っておりますのは、高度変更をしたり、あるいは方向の変更をしたときに安全上大丈夫かということを検証しなきゃいけないけれども、そういうものもコンピュータシステムなんかを導入して管制官を支援する機能というのを備えた新しい管制官というの導入も図っていききたいと思っております。

管制官の負担の軽減にも努力してまいりたいと、このように思っております。また、管制官の配置の問題について伺います。

○洲上貞雄君 管制官の配置の問題について伺います。

そもそも、管制官の配置はどのような基準でなされているのでしょうか。適正な配置で行われているのか、また、それは管制官に過度な負担を強いるようなことになるものではないかと思うんですが、いかがでございますか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 管制官の配置でございますけれども、どういう管制業務をしているのか

ということ、あるいは、その空港なりその空域での交通量がどの程度あるかといったこと、またその空域のふくそう度、こうしたものをいろいろ勘案しながら管制官を配置しているところでございます。

なかなか交通量が増えておりますので、管制官のワークロードも増えていますけれども、先ほど申しましたような管制支援機能の導入等々を図りながら、また管制官の配置も適時見直しながら、過度の負担の生じないようにやっていきたいと、このように思っているところでございます。

○洲上貞雄君 横田空域の返還問題について伺いをいたしますが、空域の容量拡大のためには米軍が管制を行っている横田空域などの返還を求めていくことがむしろ重要だと考えますが、今取組の進捗状況はいかがでございますか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 先ほど来答弁させていただきましたとおり、横田空域の返還は非常に重要な問題だと、このように思っております。

私どもも米軍とお話をいたしまして、全面返還をしてくれと何度も要請しておりますが、米軍はこれまで一貫して、米軍の運用上の立場から全面返還は極めて困難だと、こういう回答でございます。ただし、一部の返還につきましては、直近の平成四年のものも含めて七回行われております。今後とも、関係省庁と連携しながら、返還に向けて努力してまいりたいと、このように考えているところでございます。

○洲上貞雄君 嘉手納のラプコンの訓練について伺いをいたしますが、嘉手納ラプコンについては返還に向けて訓練が開始されたと聞いていますが、現在の進捗状況はどうなっておりますでしょうか。

【理事佐藤雄平君退席、委員長着席】
○政府参考人(岩崎貞二君) 御指摘のとおり、昨年の十二月に、米軍と訓練等の具体的な移管計画について合意をいたしました。

我々、嘉手納ラプコンの返還を受けるためには、

嘉手納の航空機の管制のやり方というのを訓練をしなければいけませんので、これは現に今やっております米軍から訓練を受けているところでございます。

ラプコン内で業務概要の座学、あるいはシミュレーター、さらに実務訓練、実機訓練ということをやっているところでございまして、順調に実施されております。

今後、順次五名ずつの管制官訓練を行いまして、総勢四十名、これを嘉手納のラプコンの対応の管制官として仕上げたいと思っております。そのために、少々時間が掛かります。おおむね三年後の移管を目指すことで今頑張っておりますところでございます。

○洲上貞雄君 管制について伺いをいたしますが、管制官がいらない空港には離着陸する航空機に情報入手を義務付けるとのことでございますが、今まで何もしてなかったということ自体安全対策上問題ではないかと思っております。少なくとも旅客定期便が運航しているところについては管制を行うようにすべきであり、たとえ国が管理をしていない空港であっても、安全対策の指導監督を徹底すべきではないかと思っております。いかがでございますか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 国が管理していない、県の管理している空港でも、交通量の多い空港については管制官を配置して、安全の確保に努めているところでございます。交通量の少ないところは管制官の配置まではしていませんけれども、運航情報官というのを配置をいたしまして、十分な情報提供に努めているところでございます。

ただし、小型機に対する対応は必ずしも今まで十分ではなかったところがございますので、今回、こうした空港についても、他の航空機の情報入手を航空機側に義務付けることによって安全確保を期していきたいと、このように考えているところでございます。

○洲上貞雄君 先ほども同僚議員の方からお話ご

ございました、御質問ございましたが、語学のチェックの問題についてお伺いをいたします。

法律はパイロットに対して語学チェックをするようにしていますが、必ずしもパイロットだけではいいとは思いませんが、相互の意思疎通にとつては、国内外を問わず管制官の語学をも一定程度の水準を維持する必要があると思います。これもやはり事故の経験からして考えなければならぬことだと思ふんですが、我が国としてICAOなどへの働き掛けを積極的に行っていた方がいいと思ふんですが、いかがでございますでしょうか。

○政府参考人(岩崎貞二君) ICAOの方でもやはり管制官にも英語能力を求めています。パイロットと同様に管制官について英語能力を実地試験をしていくというシステムを導入するよう世界の各国に勧告をしているという状況でございます。

私も、これを受けまして、パイロットと同様に管制官についても語学の能力実証を行うこととしております。先生のおっしゃるとおり、こうしたものを国際的な標準でやれることが重要だと思っておりますので、具体的な運用に当たっても更に世界各国の例なんかを参考にしていきたいと、このように思っているところでございます。

○洲上貞雄君 民間の委託について、これもお話がございましたけれども、例えば三菱重工が航空機設計検査を民間にゆだねてしまつて本当に大丈夫なのかどうかという心配をするわけでございますし、この問題について多く事故を発生していることなどを考えてみますと、結局民間にそのことを委託するということがやはり問題、先ほど大臣の方からも答弁はございましたが、やはりこれは、安全上の問題について民間に委託するというのを決めるという場合の大臣の責任と、点、大臣、いかがでございますでしょうか。

○国務大臣(北側一雄君) 今日朝から御議論いただいておりますように、安全性の確保というの

は航空行政の中でも最重要の課題であると思っております。

今御指摘のことにつきましては、あくまで安全上重要な部分については従来どおり国が直接検査を実施してまいりますが、民間活用に当たりまして、その民間の能力はきちんと審査をいたしまして、十分に能力ある事業場にのみ認定をすることにしたいと思いますし、また認定事業場が法令に違反する等のあることがありましたら、厳しく行政処分や罰則の対象としていくという対応を取ってまいりたいと思つておるところでございます。

○洲上貞雄君 終わります。

○委員長(田名部匡省君) 他に御発言もないようですから、本案に対する質疑は終局したものと認めます。

○委員長(田名部匡省君) この際、委員の異動について御報告いたします。

本日、岩城光英君が委員を辞任され、その補欠として小泉昭男君が選任されました。

○委員長(田名部匡省君) これより討論に入ります。

御意見のある方は賛否を明らかにしてお述べ願います。

○仁比聡平君 私は、日本共産党を代表して、航空法の一部を改正する法律案に反対の討論を行います。

第一に、本法案は、安全規制について、航空機メーカーなど国が認定した事業場が設計した航空機については設計検査の一部を省略できるとし、政府がこの数年進めてきた型式証明等を受けた航空機の製造後の検査、定期検査、改造検査の民間能力の活用を航空機の設計、開発時の検査にまで拡大するものです。

法案は、その検査の適正を確保するため、認定事業場に対して業務改善命令、罰則規定を新たに設け、安全確保のため不正等を未然に防止するとしますが、国の検査を開発企業にゆだねること、

それ自体に問題があります。なぜなら、今日、航空機の安全が重大な社会問題になっており、航空機の安全に直結する設計、開発について国の検査を省略する仕組みは、安全を確保する上で重大な問題があるからです。特に、今回の改正は、YS11以来四十年ぶりの国産民間航空機の開発、生産を前提としたものですが、それだけに国が責任を持つて設計検査を行い、安全に万全を期すことが求められています。

第二に、航空事業の安全性は、規制緩和によつて新規参入の航空会社が生まれ、大手のJALとANAも含めこれまで以上に労働者を犠牲にしたコスト削減などの激しい価格競争の下で脅かされており、国の責任を放棄することは許されなからずです。

九九年六月の運輸整備業務の管理の受委託の許可制度の創設の航空法改正のとき、我が党は、規制緩和により航空事業を市場原理に任せ、一層の過当競争を生み出し、労働者の労働条件や整備コストのしわ寄せなど安全性を低下させること、航空会社が自ら運輸整備の責任を負わず、他社への丸ごと委託することを認めるなどコスト削減競争に拍車を掛け、航空の安全に重大な影響をもたらすことから法改正に反対しました。その後の推移はその懸念が現実化したものにはなりません。

なお、本法案は、今日の混雑空港の緩和のため、福岡管制部に全国の空域を一元的に管理し、柔軟に飛行経路を設定する仕組みを導入し、また自衛隊訓練空域の空き時間を活用するとしています。

しかし、今日の混雑空域を解決し、安全運航を確保するためには、日本の民間航空路を狭め制限している米軍、自衛隊の軍用空域を削減し、民間航空路優先の空域に再編することが求められています。とりわけ、羽田拡張で交通量が一・四倍に増大すれば、羽田、成田の南関東セクターでは自衛隊の専用空域の一時的活用だけでは解消できず、横田空域の返還など抜本的な対策が急務であることを指摘をし、反対討論を終わります。

○委員長(田名部匡省君) 他に御意見もないよう

です。討論は終局したものと認めます。

これより採決に入ります。

航空法の一部を改正する法律案に賛成の方の挙手を願います。

(賛成者挙手)

○委員長(田名部匡省君) 多数と認めます。よつて、本案は多数をもって原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

なお、審査報告書の作成につきましては、これを委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○委員長(田名部匡省君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(田名部匡省君) 流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律案を議題といたします。

政府から趣旨説明を聴取いたします。北側国土交通大臣。

○国務大臣(北側一雄君) ただいま議題となりました流通業務の総合化及び効率化の促進に関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。

我が国の経済活動を支える物流につきましては、在庫管理の徹底等による物流コストの低減を通じて国際競争力の強化や、多様化する消費者の需要に即したサービスが求められるとともに、地球温暖化防止のための京都議定書の発効を受けて環境に配慮した物流体系を構築することの重要性が高まっているなど、社会的、経済的事業の変化に適切に対応することが求められております。

こうした状況を踏まえ、輸送、保管、荷さばき、流通加工等の物流業務を総合的、効率的に行う事業及びこの事業の中核となる物流施設の整備の促進を図るための所要の支援措置及び事業の計画の認定に係る手続を定めることを内容とする法律案をこのたび提案することとした次第であります。

この法律案による支援措置の内容は、倉庫業の

登録や貨物自動車運送事業の許可等の行政手続の一括化、中小企業信用保険や食品流通構造改善促進機構による債務保証等の支援、物流施設の建設に係る開発許可についての配慮等であります。

以上がこの法律案を提案する理由であります。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。

○委員長(田名部匡省君) 以上で趣旨説明の聴取は終わりました。

本案に対する質疑は後日に譲ることといたします。本日はこれにて散会いたします。

午後三時九分散会

四月一日日本委員会に左の案件が付託された。

一、改正道路運送法にかかわる国会決議の完全履行と安全・信頼のタクシーの回復に関する請願(第五四六号)(第五六八号)(第五八一号)一、建設労働者の労働環境等の改善に関する請願(第六〇二号)(第六〇三号)(第六〇四号)(第六〇五号)(第六〇六号)(第六〇七号)(第六〇八号)(第六〇九号)(第六一〇号)

第五四六号 平成十七年三月十八日受理
改正道路運送法にかかわる国会決議の完全履行と安全・信頼のタクシーの回復に関する請願

請願者 山梨県甲府市大里町三、三四〇ノ二ノ二ノ二〇二 宮崎忠史 外九百九十九名
紹介議員 奥石 東君

この請願の趣旨は、第四二九号と同じである。

第五六八号 平成十七年三月二十二日受理
改正道路運送法にかかわる国会決議の完全履行と安全・信頼のタクシーの回復に関する請願

請願者 大阪府東大阪市上四条町二二ノ一 四 筒井実 外千四百九十九名
紹介議員 齋藤 勁君

この請願の趣旨は、第四二九号と同じである。

第五八二号 平成十七年三月二十三日受理
改正道路運送法にかかわる国会決議の完全履行と安全・信頼のタクシーの回復に関する請願

請願者 神奈川県横浜須賀町一ノ三 三 笹本浩子 外六百九十二名
紹介議員 千葉 景子君

この請願の趣旨は、第四二九号と同じである。

第六〇二号 平成十七年三月二十三日受理
建設労働者の労働環境等の改善に関する請願

請願者 東京都江戸川区春江町三ノ三三ノ一五 吉野昭 外二百七十九名
紹介議員 井上 哲士君

建設産業界では一部で都市再開発など民間投資の伸びる一方、国と地方は財政事情に起因する公共事業費の急激な減少、加えて公共事業のコスト構造改革と称する総合コスト削減が政策として進められ、入札契約制度改革の運用によってダンピング受注問題も深刻な事態になっている。このままでは業界の存続すら危ぶまれ、建設労働者の生活水準の急激な低下も重大な事態を迎えている。今、政府に求められるのは、中小零細企業の資金繰りを脅かす強制的な不良債権の処理や大手建設企業のリストラ支援、下請単価の買い叩きではなく、公契約法を制定し六〇〇万人の建設労働者の賃金引下げに歯止めを掛け、官公需法を十分に活用して公共事業や公共調達で中小零細企業への手厚い支援を行い、教育に掛かる負担軽減と年金・医療・介護等社会保障制度の充実で将来の不安を払拭することである。消費不況打開、国と地方の財政再建のためには、公共事業を暮らしに役立つ福祉、教育、防災、環境重視へ転換し、中小零細企業の経営と建設労働者の労働条件改善につながる建設産業政策へ転換させ、そして、建設産業に働く者が健康で安全に人間らしく働けるルールの確立が必要である。

ついで、次の事項について速やかに実現を図

られたい。

一、官公需法に基づく中小業者向け発注率を増やすとともに、年度目標を達成すること。また、現場説明指導事項となっているダンプロックなどによる過積載防止について「ダンプロック規制法」第一二条指定団体等の使用促進を一層進めると。過積載防止のためにも適正な定積積載単価が支払われるよう建設業界を指導すること。

二、国土交通省及び独立行政法人等の体制を拡充し、現場を担う事務所・出張所などの出先機関に必要な職員を確保すること。

第六〇三号 平成十七年三月二十三日受理
建設労働者の労働環境等の改善に関する請願

請願者 千葉市花見川区三角町四六三ノ六 鈴木雄一 外二百五十九名
紹介議員 市田 忠義君

この請願の趣旨は、第六〇二号と同じである。

第六〇四号 平成十七年三月二十三日受理
建設労働者の労働環境等の改善に関する請願

請願者 東京都渋谷区恵比寿四ノ八ノ四 鮫島正勝 外二百五十九名
紹介議員 緒方 靖夫君

この請願の趣旨は、第六〇二号と同じである。

第六〇五号 平成十七年三月二十三日受理
建設労働者の労働環境等の改善に関する請願

請願者 東京都府中市西原町四ノ七ノ一三 吾妻裕 外二百五十九名
紹介議員 紙 智子君

この請願の趣旨は、第六〇二号と同じである。

第六〇六号 平成十七年三月二十三日受理
建設労働者の労働環境等の改善に関する請願

請願者 神奈川県茅ヶ崎市芹沢九八九 安 高富子 外二百五十九名
紹介議員 小池 晃君

この請願の趣旨は、第六〇二号と同じである。

第六〇七号 平成十七年三月二十三日受理
建設労働者の労働環境等の改善に関する請願

請願者 東京都練馬区石神井台二ノ七ノ一八 加藤京子 外二百五十九名
紹介議員 小林美恵子君

この請願の趣旨は、第六〇二号と同じである。

第六〇八号 平成十七年三月二十三日受理
建設労働者の労働環境等の改善に関する請願

請願者 千葉県市川市国分三ノ二ノ一二 田中勇 外二百五十九名
紹介議員 大門実紀史君

この請願の趣旨は、第六〇二号と同じである。

第六〇九号 平成十七年三月二十三日受理
建設労働者の労働環境等の改善に関する請願

請願者 埼玉県草加市清門町二〇〇 柴田 登代美 外二百五十九名
紹介議員 仁比 聡平君

この請願の趣旨は、第六〇二号と同じである。

第六一〇号 平成十七年三月二十三日受理
建設労働者の労働環境等の改善に関する請願

請願者 東京都江東区亀戸八ノ八ノ一一 小沼知子 外二百五十九名
紹介議員 吉川 春子君

この請願の趣旨は、第六〇二号と同じである。

四月四日本委員会に左の案件が付託された。

一、流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律案

流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律案

流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律案

目次

第一章 総則(第一条・第二条)

第二章 基本方針(第三条)

第三章 総合効率化計画の認定等(第四条・第七条)

第四章 流通業務総合効率化事業の促進(第八條・第二十条)

第五章 雑則(第二十一条・第二十四条)

第六章 罰則(第二十五条)

附則

第一章 総則

(目的)

第一条 この法律は、最近における物資の流通をめぐる経済的事務の情勢の変化に伴い、我が国産業の国際競争力の強化、消費者の需要の高度化及び多様化への対応並びに物資の流通に伴う環境への負荷の低減を図ることの重要性が増大していることにかんがみ、流通業務総合効率化事業について、その計画の認定、その実施に必要な関係法律の規定による許可等の特例、中小企業者が共同して行う場合における資金の調達の手続きに関する措置等について定めることにより、流通業務の総合化及び効率化の促進を図り、もって国民経済の健全な発展に寄与することを目的とする。

(定義)

第二条 この法律において次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

一 流通業務 輸送、保管、荷さばき、流通加工(物資の流通の過程における簡易な加工をいう。以下同じ。)その他の物資の流通に係る業務をいう。

二 流通業務総合効率化事業 特定流通業務施設を中核として、輸送、保管、荷さばき及び流通加工を一体的に行うことによる流通業務の総合化を図るとともに、輸送網の集約、配送の共同化その他の輸送の合理化を行うことによる流通業務の効率化を図る事業(当該事業の用に供する特定流通業務施設の整備を行

う事業を含む。)であつて、物資の流通に伴う環境への負荷の低減に資するものをいう。

三 特定流通業務施設 流通業務施設(トラックターミナル、卸売市場、倉庫又は上屋をいう。)であつて、高速自動車国道、鉄道の貨物駅、港湾、漁港、空港その他の物資の流通を結節する機能を有する社会資本等の近傍に立地し、物資の仕分及び搬送の自動化等荷さばきの合理化を図るための設備、物資の受注及び発注の円滑化を図るための情報処理システム並びに流通加工の用に供する設備を有するものをいう。

四 港湾流通拠点地区 第六条第一項の規定により指定された地区をいう。

五 港湾管理者 港湾法(昭和二十五年法律第二百十八号)第二条第一項の港湾管理者をいう。

六 倉庫業 倉庫業法(昭和三十一年法律第二百一十一号)第二条第二項の倉庫業をいう。

七 第一種貨物利用運送事業 貨物利用運送事業法(平成元年法律第八十二号)第二条第七項の第一種貨物利用運送事業をいう。

八 第二種貨物利用運送事業 貨物利用運送事業法第二条第八項の第二種貨物利用運送事業をいう。

九 外国人国際第二種貨物利用運送事業 貨物利用運送事業法第四十五条第一項の許可を受けて行う事業をいう。

十 一般貨物自動車運送事業 貨物自動車運送事業法(平成元年法律第八十三号)第二条第二項の一般貨物自動車運送事業をいう。

十一 中小企業者 次のいずれかに該当する者をいう。

イ 資本の額又は出資の総額が三億円以下の会社並びに常時使用する従業員の数が三百人以下の会社及び個人であつて、製造業、建設業、運輸業その他の業種(ロからニまでに掲げる業種及びホの政令で定める業種を除く。)に属する事業を主たる事業とし

て営むもの

ロ 資本の額又は出資の総額が一億円以下の会社並びに常時使用する従業員の数が百人以下の会社及び個人であつて、卸売業(ホの政令で定める業種を除く。)に属する事業を主たる事業として営むもの

ハ 資本の額又は出資の総額が五千万円以下の会社並びに常時使用する従業員の数が百人以下の会社及び個人であつて、サービス業(ホの政令で定める業種を除く。)に属する事業を主たる事業として営むもの

ニ 資本の額又は出資の総額が五千万円以下の会社並びに常時使用する従業員の数が五十人以下の会社及び個人であつて、小売業(ホの政令で定める業種を除く。)に属する事業を主たる事業として営むもの

ホ 資本の額又は出資の総額がその業種ごとに政令で定める金額以下の会社並びに常時使用する従業員の数がその業種ごとに政令で定める数以下の会社及び個人であつて、その政令で定める業種に属する事業を主たる事業として営むもの

ヘ 企業組合

ト 協業組合

チ 事業協同組合、協同組合連合会その他の特別の法律により設立された組合及びその連合会であつて、政令で定めるもの

十二 食品生産業者等 次のいずれかに該当する者をいう。

イ 食品(食品流通構造改善促進法(平成三年法律第五十九号)第二条第一項の食品をいう。)の生産又は販売の事業を行う者

ロ 農業協同組合その他の農林水産省令で定める法人でイに掲げる者を直接又は間接の構成員とするもの

ハ 卸売市場を開設する者

第二章 基本方針

第三条 主務大臣は、流通業務総合効率化事業の実施に関し、基本的な方針(以下「基本方針」という。)を定めるものとする。

2 基本方針に定める事項は、次のとおりとする。

一 流通業務の総合化及び効率化の意義に関する事項

五 流通業務総合効率化事業の実施に必要な資金の額及びその調達方法 六 流通業務総合効率化事業に係る貨物利用運送事業法第十一条（同法第三十四条第一項において準用する場合を含む。）に規定する運輸に関する協定を締結するときは、その内容主務大臣は、第一項の認定の申請があった場合において、その総合効率化計画が次の各号のいずれにも適合するものであると認めるときは、その認定をするものとする。 一 前項第一号から第四号までに掲げる事項が基本方針に照らして適切なものであること。 二 前項第二号から第六号までに掲げる事項が流通業務総合効率化事業を確実に遂行するため適切なものであること。 三 流通業務総合効率化事業の用に供する特定流通業務施設の立地、規模、構造及び設備が政令で定める区分に従い主務省令で定める基準に適合すること。 四 総合効率化計画に記載された事業のうち、倉庫業に該当するものについては、当該事業を実施する者が倉庫業法第六条第一項各号（第四号を除く。）のいずれにも該当しないこと。 五 総合効率化計画に記載された事業のうち、第一種貨物利用運送事業に該当するものについては、当該事業を実施する者が貨物利用運送事業法第六条第一項第一号から第四号までのいずれにも該当しないこと。 六 総合効率化計画に記載された事業のうち、第二種貨物利用運送事業（外国人国際第二種貨物利用運送事業を除く。以下この号において同じ。）に該当するものについては、当該事業を実施する者が貨物利用運送事業法第二十二條各号のいずれにも該当せず、かつ、その総合効率化計画に記載された第二種貨物利用運送事業の内容が同法第二十三條各号に掲げる基準に適合すること。 七 総合効率化計画に記載された事業のうち、	一般貨物自動車運送事業に該当するものについては、当該事業を実施する者が貨物自動車運送事業法第五條各号のいずれにも該当せず、かつ、その総合効率化計画に記載された一般貨物自動車運送事業の内容が同法第六條第一号から第三号までに掲げる基準に適合すること。 4 国土交通大臣は、第一項の認定の申請があった場合において、総合効率化計画に記載された事業のうち外国人国際第二種貨物利用運送事業に該当するものについては、その総合効率化計画の認定において、国際約束を誠実に履行するとともに、国際貨物運送に係る第二種貨物利用運送事業の分野において公正な事業活動が行われ、その健全な発達が確保されるよう配慮するものとする。 5 主務大臣は、特定流通業務施設の整備を行う事業が記載された総合効率化計画について第一項の認定をしようとするときは、あらかじめ、都道府県知事の意見を聴くものとする。 6 国土交通大臣は、港湾流通拠点地区において特定流通業務施設の整備を行う事業が記載された総合効率化計画について第一項の認定をしようとするときは、あらかじめ、当該港湾流通拠点地区を指定した港湾管理者に協議し、その同意を得るものとする。 7 国土交通大臣は、港湾流通拠点地区において特定流通業務施設の整備を行う事業が記載された総合効率化計画について第一項の認定をしたときは、遅滞なく、その旨を当該港湾流通拠点地区を指定した港湾管理者に通知するものとする。 8 第一項の認定に関し必要な事項は、主務省令で定める。 （総合効率化計画の変更等） 第五條 前条第一項の規定による総合効率化計画の認定を受けた総合効率化事業者（以下「認定総合効率化事業者」という。）は、当該認定に係る総合効率化計画を変更しようとするときは、主務大臣の認定を受けなければならない。 2 主務大臣は、前条第一項の認定に係る総合効率化計画（前項の規定による変更の認定があったときは、その変更後のもの。以下「認定総合効率化計画」という。）が同条第三項各号のいずれかに適合しなくなったと認めるとき、又は認定総合効率化事業者が認定総合効率化計画に従って事業を実施していないと認めるときは、その認定を取り消すことができる。 3 前条第三項から第八項までの規定は、第一項の認定について準用する。 （港湾流通拠点地区） 第六條 重要港湾（港湾法第二条第二項の重要港湾をいう。）の港湾管理者は、基本方針に基づき、臨港地区（同条第四項の臨港地区をいう。）及び港湾区域（同条第三項の港湾区域をいう。）内の公有水面の埋立に係る埋立地（公有水面埋立法（大正十年法律第五十七号）第二十二条第二項の竣功認可の告示があった日から一定期間を経過したものその他の国土交通省令で定めるものを除く。）のうち、貨物取扱量、港湾施設（港湾法第二条第五項の港湾施設をいう。）の整備の状況、土地利用の動向等を勘案し、特定流通業務施設の立地を促進するために適当と認められる地区を港湾流通拠点地区として指定することができる。 2 港湾管理者は、港湾流通拠点地区を指定したときは、遅滞なく、当該港湾流通拠点地区の区域を公示するとともに、当該区域を国土交通大臣に通知するものとする。当該区域を変更したときも、同様とする。 （特定流通業務施設の確認） 第七條 総合効率化事業者が実施する流通業務総合効率化事業の用に供するため特定流通業務施設を整備しようとする者は、当該整備しようとする特定流通業務施設の計画が第四條第三項第三号の主務省令で定める基準に適合するものであることについて、主務省令で定めるところにより主務大臣の確認を申請することができる。	は、主務大臣の認定を受けなければならない。 2 主務大臣は、前条第一項の認定に係る総合効率化計画（前項の規定による変更の認定があったときは、その変更後のもの。以下「認定総合効率化計画」という。）が同条第三項各号のいずれかに適合しなくなったと認めるとき、又は認定総合効率化事業者が認定総合効率化計画に従って事業を実施していないと認めるときは、その認定を取り消すことができる。 3 前条第三項から第八項までの規定は、第一項の認定について準用する。 （港湾流通拠点地区） 第六條 重要港湾（港湾法第二条第二項の重要港湾をいう。）の港湾管理者は、基本方針に基づき、臨港地区（同条第四項の臨港地区をいう。）及び港湾区域（同条第三項の港湾区域をいう。）内の公有水面の埋立に係る埋立地（公有水面埋立法（大正十年法律第五十七号）第二十二条第二項の竣功認可の告示があった日から一定期間を経過したものその他の国土交通省令で定めるものを除く。）のうち、貨物取扱量、港湾施設（港湾法第二条第五項の港湾施設をいう。）の整備の状況、土地利用の動向等を勘案し、特定流通業務施設の立地を促進するために適当と認められる地区を港湾流通拠点地区として指定することができる。 2 港湾管理者は、港湾流通拠点地区を指定したときは、遅滞なく、当該港湾流通拠点地区の区域を公示するとともに、当該区域を国土交通大臣に通知するものとする。当該区域を変更したときも、同様とする。 （特定流通業務施設の確認） 第七條 総合効率化事業者が実施する流通業務総合効率化事業の用に供するため特定流通業務施設を整備しようとする者は、当該整備しようとする特定流通業務施設の計画が第四條第三項第三号の主務省令で定める基準に適合するものであることについて、主務省令で定めるところにより主務大臣の確認を申請することができる。	2 主務大臣は、前項の申請があった場合において、当該申請に係る計画が第四條第三項第三号の基準に適合すると認めるときは、確認をするものとする。 3 前項の確認に係る特定流通業務施設（同項の確認を受けてから主務省令で定める期間を経過していないものに限り。）を利用して実施する総合効率化計画に対する第四條（第五條第三項において準用する場合を含む。）の規定の適用については、第四條第三項中「次の各号」とあるのは、「次の各号（第三号を除く。）とする。 第四章 流通業務総合効率化事業の促進（倉庫業の特例） 第八條 総合効率化事業者がその総合効率化計画について第四條第一項の認定を受けたときは、当該総合効率化計画に記載された事業のうち、倉庫業についての倉庫業法第三条の登録若しくは同法第七条第一項の変更登録を受け、又は同条第三項の規定による届出をしなければならぬものについては、これらの規定により登録若しくは変更登録を受け、又は届出をしたものとみなす。 2 倉庫業を営む認定総合効率化事業者がその認定総合効率化計画の変更について第五條第一項の認定を受けたときは、当該認定総合効率化計画に記載された事業のうち、倉庫業についての倉庫業法第七条第一項の変更登録若しくは同法第十八條第一項の認可を受け、又は同法第七条第三項、第十七條第三項、第十九條第一項若しくは第二十條第一項の規定による届出をしなければならぬものについては、これらの規定により変更登録若しくは認可を受け、又は届出をしたものとみなす。 （貨物利用運送事業の特例） 第九條 総合効率化事業者がその総合効率化計画について第四條第一項の認定を受けたときは、当該総合効率化計画に記載された事業のうち、第一種貨物利用運送事業についての貨物利用運送事業法第三条第一項の登録若しくは同法第七
--	--	--	--

条第一項の変更登録を受け、又は同条第三項の規定による届出をしなければならぬものについては、これらの規定により登録若しくは変更登録を受け、又は届出をしたものとみなす。

2 第一種貨物利用運送事業を営む認定総合効率化事業者がその認定総合効率化計画の変更について第五条第一項の認定を受けたときは、当該認定総合効率化計画に記載された事業のうち、第一種貨物利用運送事業についての貨物利用運送事業法第七條第一項の変更登録を受け、又は同条第三項、同法第十四條第二項若しくは第十五條の規定による届出をしなければならぬものについては、これらの規定により変更登録を受け、又は届出をしたものとみなす。

3 認定総合効率化事業者が事業協同組合、協同組合連合会その他の特別の法律により設立された組合若しくはその連合会であつて政令で定めるもの又は民法(明治二十九年法律第八十九号)第三十四條の規定により設立された社団法人(以下「組合等」という。)である場合にあっては、当該認定総合効率化事業者が認定総合効率化計画に従つて行う第一種貨物利用運送事業であつて荷主を認定総合効率化事業者たる組合等の構成員に限定して行うものについては、貨物利用運送事業法第八條第一項及び第九條(同法第十八條第三項において準用する場合を含む。)の規定は、適用しない。

4 認定総合効率化事業者たる第一種貨物利用運送事業者(貨物利用運送事業法第三條第一項の登録を受けた者をいう。)が認定総合効率化事業者たる他の運送事業者と認定総合効率化計画に従つて同法第十一条に規定する運輸に関する協定を締結したときは、当該協定につき、あらかじめ、同条の規定による届出をしたものとみなす。認定総合効率化計画に従つてこれを変更したときも、同様とする。

第十条 総合効率化事業者がその総合効率化計画について第四条第一項の認定を受けたときは、当該総合効率化計画に記載された事業のうち、

第十部

国土交通委員会会議録第八号

平成十七年四月五日

【参議院】

第二種貨物利用運送事業についての貨物利用運送事業法第二十条若しくは第四十五條第一項の許可若しくは同法第二十五條第一項若しくは第四十六條第二項の認可を受け、又は同法第二十五條第三項若しくは第四十六條第四項の規定による届出をしなければならぬものについては、これらの規定により許可若しくは認可を受け、又は届出をしたものとみなす。

2 第二種貨物利用運送事業を営む認定総合効率化事業者がその認定総合効率化計画の変更について第五条第一項の認定を受けたときは、当該認定総合効率化計画に記載された事業のうち、第二種貨物利用運送事業についての貨物利用運送事業法第二十五條第一項、第二十九條第一項若しくは第二項、第三十條第一項若しくは第四十六條第二項の認可を受け、又は同法第二十五條第三項、第三十一條、第四十六條第四項若しくは第四十八條の規定による届出をしなければならぬものについては、これらの規定により認可を受け、又は届出をしたものとみなす。

3 認定総合効率化事業者が組合等である場合にあっては、当該認定総合効率化事業者が認定総合効率化計画に従つて行う第二種貨物利用運送事業であつて荷主を認定総合効率化事業者たる組合等の構成員に限定して行うものについては、貨物利用運送事業法第二十六條第一項及び第二十七條(同法第三十四條第二項において準用する場合を含む。)の規定は、適用しない。

4 認定総合効率化事業者たる第二種貨物利用運送事業者(貨物利用運送事業法第二十条の許可を受けた者をいう。)が認定総合効率化事業者たる他の運送事業者と認定総合効率化計画に従つて同法第三十四條第一項において準用する同法第十一条に規定する運輸に関する協定を締結したときは、当該協定につき、あらかじめ、同項において準用する同条の規定による届出をしたものとみなす。認定総合効率化計画に従つ

てこれを変更したときも、同様とする。

(貨物自動車運送事業法の特例)

第十一条 総合効率化事業者がその総合効率化計画について第四条第一項の認定を受けたときは、当該総合効率化計画に記載された事業のうち、一般貨物自動車運送事業についての貨物自動車運送事業法第三條の許可若しくは同法第九條第一項の認可を受け、又は同条第三項の規定による届出をしなければならぬものについては、これらの規定により許可若しくは認可を受け、又は届出をしたものとみなす。

2 一般貨物自動車運送事業を営む認定総合効率化事業者がその認定総合効率化計画の変更について第五条第一項の認定を受けたときは、当該認定総合効率化計画に記載された事業のうち、一般貨物自動車運送事業についての貨物自動車運送事業法第九條第一項、第三十條第一項若しくは第二項若しくは第三十一條第一項の認可を受け、又は同法第九條第三項若しくは第三十二條の規定による届出をしなければならぬものについては、これらの規定により認可を受け、又は届出をしたものとみなす。

3 認定総合効率化事業者が組合等である場合にあっては、当該認定総合効率化事業者が認定総合効率化計画に従つて行う一般貨物自動車運送事業であつて荷主を認定総合効率化事業者たる組合等の構成員に限定して行うものについては、貨物自動車運送事業法第十條第一項及び第十一條の規定は、適用しない。

(港湾法の特例)

第十二条 総合効率化事業者がその総合効率化計画について第四条第一項の認定を受けたときは、当該総合効率化計画に記載された事業のうち、港湾流通拠点地区において特定流通業務施設の整備を行うに当たり港湾法第三十八條の二第一項の規定による届出をしなければならぬものについては、同項の規定により届出をしたものとみなす。

2 前項の規定は、認定総合効率化事業者がその認定総合効率化計画について第五条第一項の認定を受けた場合について準用する。

(中小企業信用保険法の特例)

第十三条 中小企業信用保険法(昭和二十五年法律第二百六十四号)第三條第一項に規定する普通保険(以下「普通保険」という。)、同法第三條の二第一項に規定する無担保保険(以下「無担保保険」という。又は同法第三條の三第一項に規定する特別小口保険(以下「特別小口保険」という。))の保険関係であつて、流通業務総合効率化関連保証(同法第三條第一項、第三條の二第一項又は第三條の三第一項に規定する債務の保証であつて、認定総合効率化計画に記載された事業(以下「認定総合効率化事業」という。))に必要な資金に係るものをいう。以下同じ。を受けた中小企業者に係るものについては、次の表の上欄に掲げる同法の規定の適用については、これらの規定中同表の中欄に掲げる字句は、同表の下欄に掲げる字句とする。

第三条第一項		第三条の二第一項	
第三条第一項	合計額が	合計額が	流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律第十三條第一項に規定する流通業務総合効率化関連保証(以下「流通業務総合効率化関連保証」という。))に係る保険関係の保険価額の合計額とその他の保険関係の保険価額の合計額とがそれぞれ
	保険価額の合計額が		流通業務総合効率化関連保証に係る保険関係の保険価額の合計額とその他の保険関係の保険価額の合計額とがそれぞれ

第三条の二第三項		当該借入金 の額のうち	流通業務総合効率化関連保証及びその他の保証ごとに、それぞれ
第三条の二第二項		当該債務者 者	流通業務総合効率化関連保証及びその他の保証ごとに、当該債務者
第三条の二第二項		当該保証を した	流通業務総合効率化関連保証及びその他の保証ごとに、それぞれ 当該保証をした
第三条の二第二項		当該債務者 者	流通業務総合効率化関連保証及びその他の保証ごとに、当該債務者

2 普通保険の保険関係であつて、流通業務総合効率化関連保証に係るものについての中小企業信用保険法第三条第二項及び第五条の規定の適用については、同法第三条第二項中「百分の七十」とあり、及び同法第五条中「百分の七十（無担保保険、特別小口保険、売掛金債権担保保険、公害防止保険、エネルギー対策保険、海外投資関係保険、新事業開拓保険及び特定社債保険にあつては、百分の八十）」とあるのは、「百分の八十」とする。

3 普通保険、無担保保険又は特別小口保険の保険関係であつて、流通業務総合効率化関連保証に係るものについての保険料の額は、中小企業信用保険法第四条の規定にかかわらず、保険金額に年百分の二以内において政令で定める率を乗じて得た額とする。

(中小企業投資育成株式会社の特例)

第十四条 中小企業投資育成株式会社は、中小企業投資育成株式会社法（昭和三十八年法律第百一号）第五条第一項各号に掲げる事業のほか、次に掲げる事業を行うことができる。

一 中小企業者が認定総合効率化事業を実施するために資本の額が三億円を超える株式会社を設立する際に発行する株式の引受け及び当該引受けに係る株式の保有

二 中小企業者のうち資本の額が三億円を超える株式会社が認定総合効率化事業を実施するために必要とする資金の調達を図るために発行

認定総合効率化事業への参加
三 認定総合効率化事業を実施する食品生産業者等の委託を受けて認定総合効率化計画に従った特定流通業務施設の整備
四 食品生産業者等が実施する認定総合効率化事業に必要な資金のあつせん

五 前各号に掲げる業務に附帯する業務
2 前項の規定により食品流通構造改善促進機構の業務が行われる場合には、次の表の上欄に掲げる食品流通構造改善促進法の規定の適用については、これらの規定中同表の中欄に掲げる字句は、同表の下欄に掲げる字句とする。

第十三条第一項	前条第一号に掲げる業務	前条第一号に掲げる業務及び流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律（以下「流通業務総合効率化促進法」という。）第十五条第一項第一号に掲げる業務
第十四条第一項	第十二条第一号に掲げる業務	第十二条第一号に掲げる業務及び流通業務総合効率化促進法第十五条第一項第一号に掲げる業務
第十八条第一項、第十九条及び第二十条第一項第一号	第十二条各号に掲げる業務	第十二条各号に掲げる業務又は流通業務総合効率化促進法第十五条第一項各号に掲げる業務
第二十条第一項第三号	この章	この章若しくは流通業務総合効率化促進法

(都市計画法等による処分についての配慮)

第十六条 国の行政機関の長又は都道府県知事は、認定総合効率化事業の実施のため都市計画法（昭和四十三年法律第百号）その他の法律の規定による許可その他の処分を求められたときは、当該認定総合効率化事業の用に供する特定流通業務施設の整備が円滑に行われるよう適切な配慮をするものとする。

(工場立地法による事務の実施についての配慮)

第十七条 国の行政機関の長又は都道府県知事は、認定総合効率化事業についての工場立地法（昭和三十四年法律第二十四号）に規定する事務の実施に当たっては、当該認定総合効率化事業の実施が環境への負荷の低減に資することに

かんがみ、当該認定総合効率化事業の用に供する特定流通業務施設の整備が円滑に行われるよう適切な配慮をするものとする。

(資金の確保)

第十八条 国及び都道府県は、認定総合効率化事業に必要な資金の確保又はその融通のあつせんに努めるものとする。

2 前項の措置を講ずるに当たっては、他の事業者との連携又は事業の共同化を行う中小企業者に対する特別の配慮をするものとする。

(関係者の協力)

第十九条 認定総合効率化事業者の取引の相手方その他の関係者は、当該認定総合効率化事業の円滑な実施に協力するよう努めなければならない。

(国及び地方公共団体の措置)

第二十条 国及び地方公共団体は、流通業務の総合化及び効率化を促進するため、情報の提供、人材の養成その他必要な措置を講ずるよう努めるものとする。

2 国及び都道府県は、認定総合効率化事業者に対し、認定総合効率化事業の適確な実施に必要な助言及び協力を行うものとする。

第五章 雑則

(報告の徴収)

第二十一条 主務大臣は、認定総合効率化事業者に対し、認定総合効率化事業の実施状況について報告を求めることができる。

(主務大臣等)

第二十二条 この法律における主務大臣は、政令で定めるところにより、国土交通大臣、経済産業大臣又は農林水産大臣とする。

2 この法律における主務省令は、主務大臣の発する命令とする。

(都道府県が処理する事務)

第二十三条 この法律に規定する主務大臣の権限に属する事務の一部は、政令で定めるところにより、都道府県知事が行うこととすることができる。

(権限の委任)

第二十四条 この法律による主務大臣の権限は、政令で定めるところにより、地方支分部局の長に委任することができる。

第六章 罰則

第二十五条 第二十一条の規定による報告をせず、又は虚偽の報告をした者は、三十万円以下の罰金に処する。

2 法人の代表者又は法人若しくは人の代理人、使用人その他の従業者が、その法人又は人の業務に関し、前項の違反行為をしたときは、行為者を罰するほか、その法人又は人に対して同項の刑を科する。

附 則

(施行期日)

第一条 この法律は、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から施行する。

(中小企業流通業務効率化促進法の廃止)

第二条 中小企業流通業務効率化促進法(平成四

年法律第六十五号)は、廃止する。

(中小企業流通業務効率化促進法の廃止に伴う経過措置)

第三条 前条の規定による廃止前の中小企業流通業務効率化促進法第四条第一項の認定を受けた事業協同組合等に関する計画の変更の認定及び認定の取消し、流通業務効率化関連保証についての中小企業信用保険法の特例、中小企業投資育成株式会社法の特例、貨物利用運送事業法の特例、貨物自動車運送事業法の特例並びに報告の徴収については、なお従前の例による。

(罰則に関する経過措置)

第四条 この法律の施行前にした附則第二条の規定による廃止前の中小企業流通業務効率化促進法第十八条に該当する違反行為及び前条の規定によりなお従前の例によることとされる場合におけるこの法律の施行後にした同法第十八条に該当する違反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。

(検討)

第五条 政府は、この法律の施行後適当な時期において、この法律の施行の状況を勘案し、必要があると認めるときは、この法律の規定について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする。

(中小企業基本法の一部改正)

第六条 中小企業基本法(昭和三十八年法律第五十四号)の一部を次のように改正する。

第二十七条第三項中「中小企業流通業務効率化促進法(平成四年法律第六十五号)」を削り、「及び産業活力再生特別措置法(平成十一年法律第三十一号)」を、「産業活力再生特別措置法(平成十一年法律第三十一号)及び流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律(平成十七年法律第 号)」に改める。

(登録免許税法の一部改正)

第七条 登録免許税法(昭和四十二年法律第三十五号)の一部を次のように改正する。

別表第一第三十六号中 三十六 道路運送事業の許可

十六 道路運送事業の許可

(注) 流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律(平成十七年法律第 号。以下「流通業務総合効率化促進法」という。)第十一条第一項(貨物自動車運送事業法の特例)の規定により一般貨物自動車運送事業の許可を受けたものとみなされる場合における流通業務総合効率化促進法第四条第一項(総合効率化計画の認定)の規定による総合効率化計画の認定は、当該許可とみなす。

に改め、同表第三十八号中 三十八

倉庫業者の登録又は認定

三十八 倉庫業者の登録若しくは変更(注) 流通業務総合効率化促進法第の規定により倉庫業者の登録又とみなされる場合における流通業務第一項(総合効率化計画の認定又は流通業務第一項(総合効率化計画の変更)の認定は、みなす。

登録又は認定

八条(倉庫業法の特例)は変更登録を受けたものの業務総合効率化促進法第認定の規定による総合効率化促進法第五条の認定)の規定による総合登録又は変更登録と

に改め、同表第四十一号の二中「中小企業流通業務効率化促進法(平成

四年法律第六十五号）第十一条第一項（貨物利用運送事業法の特例）又は「を削り、「の規定により」を「又は流通業務総合効率化促進法第九条第一項（貨物利用運送事業法の特例）の規定により」に改め、「中小企業流通業務効率化促進法第四条第一項（効率化計画の認定）の規定による効率化計画の認定又は」を削り、「認定は、」を「認定又は流通業務総合効率化促進法第四条第一項（総合効率化計画の認定）の規定による総合効率化計画の認定は」に、「みなす」を「みなし、流通業務総合効率化促進法第十条第一項（貨物利用運送事業法の特例）の規定により第二種貨物利用運送事業の許可を受けたものとみなされる場合における流通業務総合効率化促進法第四条第一項の規定による総合効率化計画の認定は当該許可とみなす」に改める。

（登録免許税法の一部改正に伴う経過措置）

第八条 施行日前に受けた附則第二条の規定による廃止前の中小企業流通業務効率化促進法第十条第一項の規定により第一種貨物利用運送事業の登録を受けたものとみなされる場合における同法第四条第一項の規定による効率化計画の認定に係る当該第一種貨物利用運送事業の登録に係る登録免許税については、なお従前の例による。

（貨物自動車運送事業法の一部改正）

第九条 貨物自動車運送事業法の一部を次のように改正する。

第三十九条第五号中「この法律」の下に「及び流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律（平成十七年法律第 号）」を加える。

第七十八条中「第七十二条から第七十四条まで」を「第七十一条、第七十三条、第七十四条」に改める。

平成十七年四月十二日印刷

平成十七年四月十三日発行

参議院事務局

印刷者 国立印刷局

P