

第百六十二回国
参議院
国土交通委員会
會議録第十二号

平成十七年四月十九日(火曜日)

午前十時開会

委員の異動

四月十四日

辞任
大久保 勉君

補欠選任
岩本 司君

四月十八日

辞任
岩城 光英君
岩本 司君

補欠選任
秋元 司君
神本美恵子君

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

秋元 司君

岩井 國臣君

太田 豊秋君

北川イッセイ君

小池 正勝君

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

神本美恵子君

北澤 俊美君

奥石 東君

前田 武志君

山下八洲夫君
魚住裕一郎君
仁比 聡平君
洲上 貞雄君

北側 一雄君

蓮実 進君

伊原江太郎君

岩崎 貞二君

新町 敏行君

大辻 嘉郎君

局長

定期航空協会
理事

定期航空協理

事務局長

常任委員会専門
員

政府参考人

国土交通省航空
局長

参考人

定期航空協会
理事

定期航空協理

事務局長

常任委員会専門
員

政府参考人

国土交通省航空
局長

参考人

定期航空協会
理事

定期航空協理

事務局長

常任委員会専門
員

政府参考人

国土交通省航空
局長

参考人

定期航空協会
理事

定期航空協理

事務局長

常任委員会専門
員

子君が選任されました。

○委員長(田名部匡省君) 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) 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、本日の委員会に定期航空協会会長新町敏行
君及び定期航空協理理事長大辻嘉郎君を参考人と
して出席を求めたいと存じますが、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) 国土の整備、交通政策
の推進等に関する調査のうち、航空機の運航にお
ける安全確保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。

○国土大臣(北側一雄君) 航空機の運航における
安全確保について御報告をいたします。

既に御報告をいたしておりますとおり、三月十
七日、日本航空グループにおいて発生した一連の
安全上のトラブルにかんがみ、日本航空インター
ナショナルに対して事業改善命令を、また日本航
空ジャパン及び両社の持ち株会社である日本航空

に対して警告書を発出したところでございます。

これに対し、去る四月十四日、日本航空グルー
プからこれらの事業改善命令及び警告書に対する
改善措置の報告がなされたところであります。こ
の報告には、三月十七日以降の一連のトラブルの
原因及び再発防止策も含まれております。日本航
空グループからの報告書は、一連の安全上のトラ
ブルに共通する要因、背景についての分析が行わ
れ、それらを踏まえた上での改善措置が取りま
とめられております。

まず、発生に至った原因についてでございます
が、安全性に対する認識不足、情報の迅速かつ的
確な共有の不足、定時性の確保や時間制約からの
プレッシャーを挙げております。その背景とし
て、安全が最優先であることをグループ全体に浸
透させる経営の取組が不十分であり、安全と定時
性を安易に両立させようとする風潮が現場に生
じ、また持ち株会社と二つの事業会社という枠組
みの中で、部門間の意思疎通や現場と経営トップ
とのコミュニケーションが不十分であったとして
おります。

日本航空グループは、このような要因、背景を
踏まえ、経営として反省し改善すべき点として、
安全を前提としたサービス向上をグループ全体に
徹底させ、すべての社員に安全意識にのっとりた
自律的な行動を促し、経営トップによって自らが
現場に積極的に向かい風通しの良い職場風土の
醸成に努力することを挙げております。

具体的対策といたしまして、全社一丸となった
安全意識の改善を図るため、経営トップが現場に
出向き継続的な安全ミーティングを開催するこ
と、ヒューマンエラー防止のための手順、マニユ
アルの見直しや遵守の徹底を図ること、さらに
は、社長直属の安全補佐及び安全対策本部の新
設など、安全組織体制の見直しを図ることが取り

まとめられております。

私は、これらの改善措置が真に実効あるものとなるためには、今後着実に改善措置が実施され、経営トップ自らが率先して現場の声を聞きながら、全社一丸となって安全管理体制の立て直しに取り組みることが極めて重要であると考えております。

次に、国土交通省の対応についてでございますが、報告の内容に従った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、日本航空グループを厳しく監視、監督を行っていくこととしております。

具体的には、本年末まで毎月定期的に実施状況の報告を日本航空グループから受けることも、まずは、明日、四月二十日から二十二日の三日間、本社及び羽田、成田にある運航本部、客室本部、整備本部などに対し担当課長及び検査官による立入検査を行う予定でございます。また、五月中に羽田、成田のほか、千歳、伊丹等の国内主要基地についても立入検査を実施し、その後も改善状況を勘案しつつ二、三か月ごとに立入検査を実施する予定でございます。

以上が日本航空グループにおける航空機の運航の安全についてであります。ほかの航空会社についても、三月二十四日に鉄道・航空分野の輸送事業者等に対して緊急の安全総点検を指示しており、その中で、安全確保に関する現場から社内までの体制などについて点検を行うこととしております。今月中に点検を完了させ、結果について報告を求めているところでございます。

以上の取組により、航空機の運航における一層の安全性の向上を適切に図ってまいりたいと考えております。

○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

を行うことといたしております。

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 おはようございます。自由民主党の末松信介でございます。

四月の五日、航空法の改正のこの法案の審議に先立ちまして、北側大臣から一連の日本航空のトラブルにつきましての報告がございまして、数点お尋ねをいたしましたわけでございまして、

今日は、四月十四日にこの改善命令に沿いまして改善措置についての報告書が提出されましたというところで、今日わざわざ新町会長、社長に超越しをいただいております。

まず、新町社長にお尋ねを申し上げたいんですけれども、千歳空港での管制義務違反のパイロット、またドアモードの切替えのミスを行ったC A、こうしたトラブルを起こされた社員の方々とお会いになれましたか。

○参考人(新町敏行君) 今先生からの御紹介もございましたけれども、私は、四月一日からグループの最高経営責任者かつ事業会社であります日本航空のインターナショナル、日本航空ジャパンの両方の社長に就任いたしました。そして、就任いたしましたと同時に、私は、まず生産部門の現場であります羽田と成田の運航本部、そして客室本部、整備本部に直接自ら出掛けまして、現場を預かる社員の方々と安全運航に関して極めて緊密なる話し合いをいたしました。

そして、その中におきまして、先生も先ほど申されましたように、とにかくこの安全運航を支えている現場、現業部門と経営との距離が離れてはいけない、今回一連の安全上のトラブルを起こしました背景には、経営と現場との距離感というもの、それから部門間の意思の疎通が十分ではなかったということ、判明いたしました。経営である、トップである私も本当に心から反省いたしております。直接現場に既に何回か行きまして話し合いをいたしております。

その中で、現場の方々の、現場の人たちの、信

頼を回復するには安全運航の再構築が何よりであるという熱き思いに接した次第であります。そして、その熱き思いに接して、私、トップである社長として、社会に対する責任と、そして会社、社員に対する責任をひしひしと感じて、安全の再構築をまず何よりも図っていかねければならない、安全が最大のサービスであるということ、これを再認識した次第でございます。

○末松信介君 御決意のほどをお伺いをいたしました。

大事なことは、やっぱりトップが現場を知ること、ということが一番大事であります。恐らくその社員の方々、多くは深い反省とすごい落ち込みだと思ふんです。やっぱり人間、機械じゃありませんので、大臣もこれはヒューマンエラーということ、たくさん使われたんですけれども、やはりミスも犯す。そういう面では、社長が直接現場に向かい現場の状況を体感すること、事故の状況がどうであったかということを知ることが大切だと思ふんです。そういう点では御評価申し上げたいというのを思うわけなんですけれども、御果鷹山のあの事故から二十年、当時の事故を知らない社員の方々もかなり増えたと思ふので、これからそういった点を十二分に留意をいただきたいというのを思っております。

実は、これだけ多くのトラブルが発生したわけなんですけれども、三月十七日に事業改善命令が発せられました。その後八回トラブルが続いたと。最近また二つトラブルがあったということなんです。これは本場に偶然の積み重ねなのか、あるいはまた北側大臣がおっしゃるような日航の組織に問題がある、もつと風通しの良い組織にしないといけない。三月十一日に、新町社長の本意ではなかったかもしれないけれども、安全体制は万全であったと。この主張に対して岩村次官が、万全であればあのようなことは起こらない、万全というのはそういうことではないという反論をなさったということを新聞で拝見をしたわけでありまして。

偶然の積み重ね以外に別の理由が存在しているんじゃないかということなんですけれども、事故につながる原因因子が存在しているのかということ、を航空局長、大臣にお聞きをしたところ、とにかく今は回答待ちであるという、局長なりに誠意ある御答弁を実はちやうだいしまして、そしてこの改善書、分厚い冊子、要約版等をちやうだいしたわけなんです。

共通する要因、日航で分析された内容は、安全性に対するこれは認識不足、情報の迅速かつ的確な共有の不足、定時性の確保、時間的制約からのプレッシャーと。確かに、昔は大阪―東京一時間だったのが、今タイムテーブル一時間五分です。それだけRNAVとかRVSMといったシステムを使って航空の混雑を緩和しようということですから、まあ確かに定時性にとらわれるということとはよく分かります。しかし、想像も付かないようなことがやっぱり起きておると。

ボーイング747型貨物機主脚部品の誤使用についてですけれども、この原因分析。昨年十二月中旬にJA8171、ランディングの部品に誤使用の可能性があるとという事実を把握し、生産技術部のチーフに、担当者はチーフに報告を行った。担当及びチーフは、部品の適合性のみに関心を奪われ、運航中の航空機に対して迅速に対応する必要があったことに対する認識が不足したと書かれているんです。安全のためにやっていると書かれたと書かれていて、何のためにやっていると書かれているんです。何のためにやっていると書かれているんです。素人の我々でも疑念を感じてしまうんです。

元々この貨物機の主脚部品の誤使用には、これ五機あったそうなんですけれども、他機材の部品を装着したまま飛行して、一機は八千間に七千五百回飛んでいたということでもあります。長く担当課長さんがこの部品でもいいと思っていたということでありまして、問題は会社が把握してから一か月

使用を続けた。貨物機は予備機も少ないわけでありまして、若干これ運航をやめて、そしてこれ飛行機を寝かさなきゃならないということもありますから、ある面では営利を優先されたんじゃないかという、そういった指摘もあるわけなんですけれども、その点はなかったのかどうかということをお聞きしたいと思います。

○参考人(新町敏行君) 先生が今おっしゃったことに関しましては私も心から反省し、経営としても反省しているところでありまして、安全が何よりも最優先されるという背景には、安全が何よりも最優先であるという強い意識の浸透が必ずしも十分ではなかったということに関して、経営は深く深く反省しているところでありまして、決して先生がおっしゃったように、安全をないがしろにしてまず定時性、まず飛ばすんだということではなくて、何よりもまず安全が大事であるということを経営者みんなが思っていることではありますけれども、それがややもすれば薄れてしまった。弱くなってしまうたんだというふうに分けておるところであります。

このようなことが絶対にあつてはならないという強い信念の下に、安全の意識を再認識させて、これからの安全が第一であるということでもって安全運航の再構築を図っていかねばいけないということでもあります。

ほとんどの、一連の事象が起きたことに關しましては改めて深く深く反省し、申し訳なく思っておりますが、ほとんどが、その多くがヒューマンファクター、ヒューマンエラーによるものであります。そのヒューマンエラー、ヒューマンファクターを発生させる要因、背景というものは、私どもはまず安全が先ほど申し上げましたように大前提であるというこの強い意識の浸透が、経営としてしなければいけないことが努力不足であったというこの反省と、それと、社員の間でそのような安全が大前提であるという意識が薄らいでいたんだということをお聞きしたいと思います。

そのようなことが今後ないように、経営トップ自ら、先ほども申し上げましたように現場と経営とが双方の密接なコミュニケーションを図りながらこの問題を一日も早く改善し、安全運航の再構築を図ってまいりたいというふうに思っております。

○末松信介君 ドアモードのこの切替えミスも、だれかが実施してくれると思込んだ、失念したということなんですけれども、通常やっぱクロスチェックしますよね。ここのドアを見て反対側を見るということ、あり得ないんですよ、こういうこと。マニュアルを変えられたということ、確かにもうドアをきちっとセットしましたと、ドアモード、これを機長に報告するというところ、声出しあるいはまた指さしということですから、もう二度と起こらないと思うんですけれども、今の御決意を絶対忘れないように、これお願い申し上げます。

次の質問なんですけれども、一番懸念している問題なんですけれども、旧JASとの統合についてなんです。いろいろと世間が今論議を繰り返して行っております。旧日本航空と旧エアシステムの出身によって、賃金、マニュアル、機材、福利厚生面、例えば年金もそうですね、人事体系、すべてが違つて。対等合併ということ言われながら、実際は吸収合併ではないかというふうなそういうことを言われる方もおられるわけなんです。現在のところ運航については混乗されていなくて、今は分かりませんが、私は現在では分かりませんが、今のところ、この社内がいまだ未融和な状況が続いているんじゃないかということ、心配をいたしております。ハンドリング会社だつて別々に今存在しているわけなんです。これについて社内の空気はどうかということ差し支えなければ、お答えをいただきたいと思ひます。

そして、もう一つ。サラリーマン、企業人というの、これは社員の顔と組合員の顔、二つの顔を保持していると私は思っています。組合は当然職場の改善であるとかあるいはまた福利厚生のことの前

進を目指していつて、社の発展を願つていくものであります。それにしても十の組合があるというのは大変多いと思うんですよ。組合活動は自由でありますし、これは認められたものでありますからとやかく申し上げることないんですけれども、今年二月にもオールJALジャパン労組二百三十名で新たな組合が結成されたということ伺いました。この十組合でできたという歴史的な背景とか、労使関係はうまいこといつていろいろのかどうか、いろいろとインターネットからいろいろな組合の情報ももらえるわけなんですけれども、これをどう思つておられるか。それと、経営者から見た労務関係、これについてどうかということ、もしお差し支えがなければお答えをいただきたいということをお聞きします。

組合が十あるというのはそれぞれの人生観、それぞれの会社に対する思いや評価、そしてまたそれぞれの職種の在り方ということにやっぱり十通りあるということですから、風通しが良くなかったらいかぬと思うんですよ。これは公共輸送機関ということ公共性が高いということゆえに、安全性が強く求められての質問であるということ、このことを理解いただきたいと思ひます。御答弁をお願いします。

○参考人(新町敏行君) まず、経営統合の後の社員の融和、その他はどうなんだろうかと、率直な雰囲気はどうなんだろうかと、現在そのようになつておりますけれども、持ち株会社の下に二つの事業会社という枠組みの中で、経営と現場との距離感、部門間の意思疎通が不足していたということに関しては、率直に経営の努力が足りなかつたというふうな思つてるところであります。一日も早く、本当の意味で、一体となつた経営統合、一社化になつた経営統合を目指すべく、経営及び社員との間、すべての全社員との間でコミュニケーションを密にしながつて進めてまいりたいというふうな思つてるところであります。とりわけ、安全に直接かわる部門、例えば

運航部門、それから整備部門、客室部門の統合に關しては、これは安全に直接かわるところでございますので、拙速を避け、慎重を期して、きちつとした形で統合をしていきたいというふうに思つております。

したがつて、現時点では、先生がおっしゃるやうに、完全な意味で、それでは社員間の融合が完全な意味でもう実現されているかといふと、まだまだ足りないところがあるといふことは素直に経営としても反省しております。一日も早くそれを実現していきたいというふうに、経営と社員とが一体となつて実現していきたいというふうに思つております。

それと、あと組合の問題でございますが、確かに今申し上げましたように、持ち株会社の下に事業会社が二つございまして、その旧JASの部分は、雇用契約における部分は日本航空ジャパンが継承しております。そして旧日本航空の雇用契約の部分は日本航空インターナショナルが継承していると、こういう形になっております。したがって、今二つの事業会社の下に全部で十の、最近、先生がおっしゃったように、二つができまして、組合間のコミュニケーション、そしてまた経営と組合のコミュニケーションも密にながら、健全な労使関係を更に築いていきたいというふうな思つております。十の組合があるから組合間または経営と組合との意思疎通が不足しているといふことはあつてはならないことであります。経営である、トップである私も、十分にその辺を認識しながら、より良い労使の関係を築いていきたいというふうに思つております。

○委員長(田名部匡省君) 時間です。

○末松信介君 はい。

とにかく、安全を一番大切にして業務に当たつていただきたいと思ひます。

○佐藤雄平君 民主党・新緑風会の佐藤雄平でございます。両参考人、本日は御苦労さま。

私は、三月以来、この件について四回目の質問になります。もういい加減に今日で終わらしていただきたいなど、そんな思いをしております。

三月の十日、新千歳空港での質疑をさせていただきました。あのとき、大臣も航空局長も、早急に改善命令について申し伝えなくては、とごいいます。私も、その件についてはJALさんが真摯に受けて、もう二度とこういうふうなことがないのかと思つて新聞を見たら、また福島の話が出ておりました。この一か月間に都合二十回、実はインシデント事案があります。

私も、日本航空というのは世界に冠たる安全、安心の飛行機会社であろうと、航空会社であろうと。海外に行つても、海外から日本航空に乗つて日本に向かったときの一つの安堵感、さらにまた、これはもう蛇足でありますけれども、私はもう二十年間、F M東京の「ジェットストリーム」というのをずっと聞いて、あれですと、そのいざないで寝ておりますが、最近あの「ジェットストリーム」を聞くと目が覚めちゃうんです。本当に大丈夫だろうか。

今日の実地参考人、委員会、新しいやつぱり日本航空になつたなということこそ是非実現させていたきたいなと、そういうふうな意味で、しばらく御辛抱ください、私は主に三点その質疑をさせていただきます。

今も同僚議員からありましたけれども、基本的にはこの定時性と安全というふうなことの問題であらうかな、そんな思いをします。航空の一つは運航、整備、客室乗務員、この三点について質問をさせていただきますが、その中でもこの運航について、私も知らなかつたんですけれども、運航ダイヤと乗務ダイヤがあると。これ聞いたら、これはパイロットはもう大変な時間的なプレッシャーが掛かるんじゃないかなと。

ちよつとこれ見させていただきますと、皆さんに申し上げますが、その乗務ダイヤというのが要するにパイロットに与えられた時間帯、運航ダイヤというのがいわゆる世間に表している。ですか

ら、競争関係の中でこれももうどうしてもこういうふうなことが必要なのかなと思うと、ちよつとした事例を挙げますと、まず羽田から福岡、これが乗務ダイヤでは一プラス五十五、一時間プラス五十五分になつてゐる。それで、運航ダイヤには一プラス四十五というふうなことになる。では十分間短縮しろよというふうなことになる。では、パイロットに運航ダイヤに合わせるためしめるのか。これはもう大変な私はプレッシャーになるという、そんな思いをします。これが相当の会社全体の大きな問題になつて、まず私はこの辺が原因になつてゐるんじゃないかと。もし、これはあるというふうなことから、できるんであれば、これはもう競争原理の中で安全性を優先するという前提からすれば、これはむしろ一元化できないだろうか、そんな思いをしますけれども、社長の考えをお聞かせ願ひたいと思ひます。

○参考人(新町敏行君) 今先生がお話しになつた件でございますが、これまで安全がすべてに優先されるものであると、安全を大前提としたサービス向上に取り組んでまいりましたけれども、定時性の向上に取り組む中で、安全が大前提となつた定時性向上という認識がややもすると弱くなり、安全と定時性が安易に両立するというような風潮を現場に生じさせたことは経営として深く反省いたしております。

しかしながら、この問題を解決するには、先ほども私の方からも冒頭に申し上げましたように、安全が何よりも第一であるということとを全社員に再徹底させ、強く認識させ、安全の運航の再構築を図つていかなければいけないというふうな思ひてゐるところであります。

確かに、定時性の確保、定時性の向上というのはサービスの面においても大変重要なサービスであります。ただし、これは安全があつてのサービスであります。安全があつての事業であり企業であります。そして、社会への責任であります。このことは十二分に更に経営トップを初め全社員が

再認識して安全の再構築に向かつていきたいというふうな思ひてゐるところであります。

○佐藤雄平君 社長、安全が第一だから、この二つのダイヤについてはやっぱり現場サイドからすりやもう相当プレッシャーだと思ひます。この存在そのものは御存じはないんですか。

○参考人(新町敏行君) それは存じ上げております。それは存じ上げておりますけれども、安全が何よりも、それを優先させてやるべきだということに確信しております。

○佐藤雄平君 ですから、だとすれば、安全優先だとすれば、これはもう一本化、ある意味では二重帳簿みたいな感じで、これはもう大変なやつぱり私は今度のそのインシデントの原因になつてゐると思ひます。もう極力一本にするように、これはもう社内の中でそれぞれ御相談いただきたい。時間ありませんから次に行きます。

次に、これはその整備についてです。この整備については、これはもうある意味ではどんな立派な優れたパイロットでも整備がきちつとしてなかつたら、場合によつては事故を起こしてしまふということが十分懸念されます。私は、この整備についてもいろいろ読んでみましたが、やつぱりこれは政府にも責任があるかな、規制緩和が一番やつぱり大きなこの問題を起こしてゐるんじゃないだろうか、そんな思いをしてなりました。

これも規制緩和の中で、もう何件かあるんですけれども、例えばその一番大事な整備における検査部門の独立を廃止して、ダブルチェックの形骸化と飛行間の点検の一名化、二名から一名にしてしまつたとか、それから航空法の改定で、一定の整備の海外への委託を認めると。今、中国といふような問題ありますけれども、中国にも相当やつぱり整備を委託している。

こんなこともやつぱり、自社の中での責任体制といふのはどうしてもやつぱり取れない大きな私原因になつてゐるのかなと、そんな思いをしますと、この整備体制について一つは、この幾つか

ある中でもまず、その経営体制の中で、財政の問題もあるでしょうけれども、自社で整備をするという体制をもう一回やつぱり考えてもらえないだろうか。海外委託よりも自社で。さらにまた、今のそのダブルチェックというか、これはやつぱり一人の者がチェックしても気が付かないところが一歩あります。ですから、別な人が二人やつぱりチェックできるような体制、これも経営の中でやつぱり人の人事、人の採用というふうなことになるで大変でしょうが、しかしながら他社も同じことでやつてゐるわけですから、そこはやつぱりもう社長の、安全、安心を第一主義とするのであれば決断していただきたい。

この件についての御所見をお伺ひしたいと思ひます。

○参考人(新町敏行君) 先生御指摘のように、ただいま日本航空グループは全体で委託をしている割合は三〇％近くございますけれども、それは自社系の一〇〇％の整備関連会社及び海外での委託を平均しまして三〇％ぐらいでございます。

もちろん、経営は激変する環境の中で生き延びていかなければいけないということで、全体的な経営の効率化、合理化ということは図つていかなければいけないし、柔軟性を持つて対応していかなければいけませんけれども、安全にかかわることに関してはこれはまた別次元のことでありまして、安全に関しましては、決して経営の合理化それから効率化の対象にするということとはなきように今までも取り組んでまいりましたし、これからそこは十二分に頭に入れたら取り組んでいきたいと、これが大前提であるということとをまずお誓ひ申し上げたいというふうな思ひております。

また、ただいま現状でございますが、委託開始に際しては、海外を含めまして委託を開始するに際しましては、当社と同様の品質の確保に努めるべく、委託先の整備能力、そしてまた技術力、技術能力を十分見極めて、自社としての委託管理に必要な体制及び自社の技術力を伝承する仕組みを築いた上で委託を開始していることとございます。

さらにまた、委託開始後も、個々の作業及びその領収する際にも、基準どおり行われているかを自社にて確実にチェックし確認した後に領収するという形で、安全に対しては委託しても万全な体制を取っている次第でございます。

これからの、安全に対しては何よりもそれを最優先として取り組んでまいりたいというふうに思っております。

○佐藤雄平君 次に、客室乗務員の件について伺いたい。

これ、三月の十六日、羽田から新千歳でドアモードの変更を忘れてしまった。私、以前「規制緩和」という悪夢」という本を実は読ましていただきました。これ、内橋克人さんが書いたやつ。ここでもう見事に予知しているんですね。これに、そのスチュワーデスの状況というのは十分承知しますけれども、「契約スチュワーデスのその後」ということでこう一項目書いてありまして、これ日本エアシステムの話でございます。

契約スチュワーデスの導入によって雇用の質が変わってきたことをこんなふうに表示しておるといふことがあるんです。これは日本エアシステムのスチュワーデスの方がお話しになっていると。現在訓練中の百四十期の契約スチュワーデスの中で大学生の三年生がいて驚きましたと、契約スチュワーデスをしなから大学に通って卒業するつもりだということですが、スチュワーデスの仕事は本当にアルバイトになっちゃったんだとショックを受けましたと、云々と書いてあります。

確かに、この三月の十六日の事案についても、こう見てみますと、チームはたしか六人チームで、いわゆる正社員が二人、あと四人がいわゆる契約の方です。契約の方を云々するわけじゃないけれども、それがついついチームワークに、その損するところがあつて結果的にこのようなことがなつてしまったんじゃないかなと。

これも会社の経営にかかわること、なかなかこれはもう厳しいと思いますけれども、その契約

スチュワーデスを軽んずるわけじゃないけれども、どうしてもやっぱり会社に対する一つの信頼とかやつぱり、このまま私、本当に採用されるのかどうかというふうな一つの不安もあると思うんです。ですから、この辺の契約社員等についてと、またその正社員との兼ね合いというのを十分やつぱり思考していかなきゃいけないんじゃないだろうかと思つておりますけれども、御所見をお伺いしたいと思います。

○参考人(新町敏行君) 契約スチュワーデスの件でございますけれども、確かに、現在契約スチュワーデスが乗務は行つております。今回のドアモードの変更の件に関しても契約スチュワーデスが乗つていたことは事実であります。ただし、契約スチュワーデスを乗務させる場合は、十分なる訓練を得た後に乗務させているところでありまして、そして訓練を、十分なる訓練と同時に、かつOJTも充実させながら、保安要員としての十分なる認識と能力と資格を持つて乗務させておりますので、契約スチュワーデスが乗務したから、又はその正社員との間のコミュニケーションが欠けたからいろいろな問題、事象が発生したというふうには私どもは認識はしておりませんけれども、いずれにしろ、こういう事態が発生したということは事実でございますので、更にそこをもう少し、もう少し更に充実して掘り下げて、訓練の充実、それから乗務員たちのコミュニケーションを更に一層充実させて、このようなことが二度と起らないように手順の見直しも含めて対策を立て、今実行に移しているところであります。

○佐藤雄平君 もう時間ですからもう最後にしますが、大臣、これはずっと見てみますと、規制緩和が相当やつぱりいろいろなところでその不慮の状況を起こしているところがあるんです。これ見直すというふうなことになる、また逆行する話かなというふうなこともなりかねないんですけれども、やつぱり一連の自動車の問題にしても、様々なその問題の中で規制緩和というのは、ある意味では安全に関するものというのはいま一回

やつぱり内閣の中でも考える必要があるんじゃないだろうか、そんな思いをしております。

最後に、今のいろいろな質疑の中で、ひとつ大臣が更にまた航空業界に対してのきちんとしたその意思をここので表わしていただいて、私自身の質疑を終わらせていただきます。ありがとうございます。

○国務大臣(北側一雄君) 委員おっしゃつてますように、経済規制は緩和しても、特に安全確保という面では、そうした面での社会的規制はやはり堅持を私はしていかなければならないというふうに思つております。これまで規制改革、規制緩和がずっとされていくわけでございますが、そういう中で、今委員の危惧をされていらつしやいます安全面での社会的規制が、逆にそういう流れの中で、そういうところまで緩和されていることがないのかどうか、そこは私はよく見ていく必要があるというふうに思つております。

航空会社というのは、これはJALグループはもう我が国を代表する航空会社でございます。以前も申し上げましたが、利用者、国民にとりまして航空会社の選択の余地というのは余りないんですね。JALに乗りざるを得ないんですよ、利用者の方々。そういう意味で、本当に私は航空会社、これはANAの皆さんもそうでございますけれども、その公共性が極めて高いということを是非、今回の一連のトラブルを反省して、もう一度全社挙げてその公共性の大きさというものを是非認識をしていただきたい。

私も国土交通省もあしたから立入検査に入らせていただきますが、しっかりと監督、監視をしてまいりたいと思つております。

○参考人(新町敏行君) 今、北側大臣がおっしゃつたこと、公共性の大きさも含めまして、肝に銘じて、安全運航に万全を尽くしていきたいというふうに思つております。

それと、委員長、先ほど私、末松先生に対する回答の中で、コミュニケーションの部分で、組合間のコミュニケーションというふうに申し上げま

したけれども、これは社員間のコミュニケーションでありますので、訂正をさせていただきます。

○佐藤雄平君 世界に冠たる日本航空に再びなつてもらふように、頑張つてください。

○魚住裕一郎君 公明党の魚住裕一郎でございます。

まあ私も、報道あるいはこの委員会での審議を通じて、本当にこんなにたくさん不具合というトラブルが次から次へ出るものだろうかと思うような思いでございます。佐藤理事からもお話がありましたように、日本の安全、安心の神話の最たるものがあのツル丸だったなというふうに通つておりますが、今は大分そういう状況ではないといひますか、そんな思いがいたします。

また、あらゆる局面にわたつてトラブルが出てくるようでありまして、整備あるいは運航、客室という状況でございますが、まず最初に局長にお尋ねしたいんですが、この整備体制、今もお話ございましたけれども、一体どうなつていくのかなと。

あれ、九九年ですか、二月。このDC10のスライド・ラフト整備不良ということで業務改善命令を出されたようでございますけれども、その後、厳重注意が四回、それから毎年、報告があるミスとか不具合というのが毎年数十件に及んでいくというふうなことを聞き及んでいくところでございまして、その上での今回の、今まで主脚部分の部品が違つたものを使つていたという、そういうようなことが出てきたわけでありまして、こういう不具合、整備の関係、次から次へ出るというのは、一体原因は何なんですか。要するに行政当局が、今大臣言われましたように、きちつと、規制はきつちりやらなきゃいけないというふうなお話でございますけれども、要するになめらるるんじゃないのというふうに思わざるを得ないんです。

じゃ、その間、この五年前ですか、六年前、このDC10のときに業務改善命令やつていて、じゃ

一体何をやってきたのかと、行政責任はどう取るんだと、どう局として判断をしておられるのか、その辺ちよつとお教えいただけますか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 先生御指摘のとおり、私も一生懸命安全について指導監督をしているつもりではございますけれども、こうした一連のトラブルが起こったことについては本当に残念だと思っております。私どもの方の行政の指導体制についても問題がなかったのかというのもきつちり勉強してまいりたいと思っております。

大臣からも言われておるところでございますけれども、私どもの方も、エアラインから話を聞くだけではなくて、実際に現場に入つて、そうしたトラブルの本当の原因は何だったのか、本当に指導すべきはどういうことかということもこれから考えてまいりたいと思っております。

その意味で、今回のJALの一連のトラブルの対応といたしまして、先ほど大臣から説明させていただきましたように、私どもの担当課長等々が明日から、あるいはこの年内、JALの現場に入りながら、現場の声も聞きながら、きつちりした安全の指導監督ができるように頑張つてまいりたいと、このように思つておるところでございます。

○魚住裕一郎君 やつてきたつもりであるというようなあれじや困るわけで、今お話があったように、あしたから立入検査を行うと、主要基地もいきますよと、年末まで二、三か月ごとに立入検査しますよと。今までと違った形では非、違った形というか、つもりでやらないで、しつかりやつていただきたいなというふうに思うわけでありまして、この立入検査の結果というものは、これは私、素人ですけれども、素人でも分かるように、つまり一般国民というお客さんというか、ああ、こういうふうなトラブルがあったのかと、ああ、こういうふうな改善されてきているんだと、ああ、安心を持つても大丈夫だなというふうな形でこの立入検査の結果というものは公表されるのでしょうか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 立入検査の結果、そ

の概要がどういふものであったかということにつきましては公表することを考えていきたいと、このように思つておるところでございます。

○魚住裕一郎君 それでは、私もこの報告書というのを読ませていただきましたけれども、やはり一番大事な点、経営として反省し改善すべき点というところなんだろうなと思うわけでございまして、特にその二点目に、「すべての社員が、いかなる状況においても安全意識に則つて自律的に行動できるようにする」ということが本当に大事だなというふうな思つております。全社員がこの安全意識をしつかり持つていくということ、その上で意欲を持つて自律的に取り組んでいくと、各社員がですね。まあ社員だけじゃないと思ひます、それは経営陣も含めてだと思つてございしますが、そう思ひます。

ところで、JALには「安全に係わる行動規範」といふ、そういうことがカードになつていふようございまして、けれども、今社長もお持ちですか。――はい。

これにはもう本当に規則を、五点ほど載つておりますけれども、規則を遵守し、基本に忠実に業務を遂行します。推測に頼らず、必ず確認します。情報は漏れなく直ちに正確に伝え、透明性を確保します。問題、課題に迅速かつ的確に対応します。常に問題意識を持ち、必要な改革に果敢に挑戦します。要するに、これをしつかりやつていけば、必ず確認しますみたいな部分をやつていけば、全社員が持つていければこんなトラブル起きないだろうなというふうな思ふところでございますが、是非このカード、有効な、有効なといひますか、大事な要素だと思ひますので、徹底をしていただきたいなと。

そして、その安全意識とともに、やはり意欲というものが非常に大事になるのではなからうか。先ほど労務関係の話も出ましたけれども、経営統合なつた等を含めて、あるいは風通しが悪い、何を言つても現場からの声を聞いてくれないようなことも指摘ありますけれども、このモラル、意欲の

向上、社員の一人一人の意欲の向上をどのように図つていくのか、要するに社会人あるいは職業人としての。その点についてちよつと見解をいただけますか。

○参考人(新町敏行君) 先生がおっしゃつたように、正に各人が安全ということ強く意識し、自律的に行動するということが大変重要であると、そしてこの徹底を図つていかなければいけないというふうな思つております。

そういう意味におきまして、経営自ら、私を先頭にしまして、現場、現業部門に足を運び、この五月、六月の二か月間で、今考えておりますけれども、百回、少なくとも百回以上現業部門に私を先頭に各役員が足を運び、現場の安全を支え、現場の第一線で支えている人たちとひざを交えてお互いに安全問題について語り合ひながら、安全の意識の更に浸透と、先生のおっしゃつた一人一人が自律的に安全の意識を強く持つて行動するようにお互いに話し、努めていきたいというふうな思つていふところであります。そして、この「安全に係わる行動規範」、私、今持つておりまして、これは今現在あらゆる役員会、安全会議は、最初、冒頭に全員で、出席者全員でこれを読み上げ頭の中にたたき込みながら、安全というの一番大切なんだという意識を強めているところであり

ます。それから、先ほど百回というのは、四月、五月の二か月間にわたりまして少なくとも百回は現業部門に役員が足を運び、お互いにコミュニケーションをよくしながら、社員、役員一体となつて安全の再構築を図つていきたいというふうな思つております。

○魚住裕一郎君 経営的には平成十七年度から中期経営計画というんですか、それがスタートをさせるということでございますが、そのスタートに当たつて一番大事な時期にこういう問題が大きいくローズアップされているわけでございますけれども、もちろんその中期経営計画も運航上の安全が最優先であることはもちろん言うまでもないとい

ふうに思ふわけでありまして、ただこの経営計画、人件費削減というの大きな柱の一つになつていふのではないのかなというふうな推測するんですが、先ほど申し上げた意欲低下とか、そういう観点からした場合に、あるいはモラルの低下とかということからすると、この中期計画と意欲あるいはモラル維持といひますか、その折り合いをどういふふうな図つていこうというふうにお考えなのか、ちよつとそこを教えてくださいませんか。

○参考人(新町敏行君) 先生がおっしゃつたように、この十七年、二〇〇五年―二〇〇七年の中期計画は、私どもJALグループが生き残る最後の構造改革というつもりでぶつかつております。厳しい経営環境の中で日本航空グループが生きていくには、サバイバルし、なおかつ国際競争力を付けていくには、今までにないビジネスモデル、それとパラダイムの大幅転換を図りながらサバイバルしていかなければいけないということで作り上げましたけれども、その中で、安全にかかわる問題に関しては合理化、コストの削減というのを対象にはしていません。

そして、今先生がおっしゃつた、それでは社員の人たちがこれだけ厳しい中期計画、効率化、コスト削減に対して、どういふふうなモラルを高めていくのかということでございますけれども、この中期計画を実現した暁には、世界に伍してける日本を代表するグループとして、そして我々の経営ビジョンであります質、量ともに世界のトップレベルのエアラインになるということが実現できると。そうすることによって日本航空グループを取り巻くステークホルダー、利益関係者、利害関係者でございまして、その人たちに安定的に利益を還元できる体制にできると。その先には大きな日本航空グループの再生になつた明るい世界が展望されるんだと。したがつて、この中期は何としても達成し、将来のためにみんな汗を流して経営と一体となつて改善していこうということを全社員に向け発信しております。全社員も

るんですね。ノースウエスト航空は十一時間三十分。ですから、JALよりも四十分ゆとりを持って初めからダイヤを設定しているわけです。その結果、実際に到着をする時刻を調査をしますと、ノースウエスト航空は八五%の便でその定時運航というのを力バーをしているわけです。ユナイテッド航空でも五二%力バーしている。ところが、JALはわずか二六%。この二六%の便しか定時に飛べない。

これ国内線で見ると、先ほど佐藤理事から少し紹介ありましたけれども、私伺ってびっくりしました。この運航ダイヤというのは、過去の実績の平均値、ここで設定をされているというのとは本当ですか。今うなずき掛けていらっしゃるんですが、そうすると、だから半分の便ではこの定時のとおりに飛べないというわけですね。私も飛行機よく利用します。何でもこんなにもいつも遅れるのかというふうに思っていましたけれども、疑問に思っていました。結局は初めの設定がそもそも守ることができないということが前提になっているんじゃないんですか。それは守れることがある場合もあるけれども、守れないことが多い。そんな中で、各部門に私は強いストレスがもたらされてきている、そこで矛盾が蓄積されてくる中で今日の事態が起こっているというふうに思います。

この点にかかわって、これまでも裁判の場で、特に乗務員の皆さんの運航時間の問題、これが裁判行われてきました。前回の委員会でも私、空の安全裁判ということで紹介をしましたけれども、日航が一方向的に破棄をして押し付けた就業規則の中で、十一時間の二人乗り、交代要員なしの長時間乗務を強いるということが行われてきたわけだけれども、これが裁判上無効とされた。つまり、この就業規則に従って乗務をするその義務はないんだということが確認された。会社の公告は取り下げられて、控訴も取り下げられた。ならば、新町参考人、この判決に従って、九時間という原告の皆さんが主張していらっしゃる就業規則、これに合わせるというのはこれは当たり前のことじゃありませんか。今会社は組合に対して十時間ならどうかという提案をされているように思いますが、いかがでしょうか。

○参考人(新町敏行君) 先生がおっしゃった、まず定時性の問題からお答えさせていただきます。定時性の確保、定時性の向上というのはサービスにおいても大変重要であるということ、私は先ほども申し上げておりますように、大変重要なファクターであります。ただし、それも安全が大前提であります。

そういうことからいたしますと、今回、事業改善命令、警告書をお受けし、その回答、改善策として盛り込んであるその背景の中に、定時性向上に取り組む中で、安全が大前提となった定時性向上という認識がややもすれば弱まり、安全と定時性を安易に両立させようとする風潮を現場に生じさせてしまったということに関しては深く経営として反省しているところであります。定時性も一方では大変大切なことでありますけれども、安全と定時性が当然両立していかなければいけないということも事実でございます。それによつて私どもの競争力も付いていく、お客様にとつて利便性、お客様にとつても非常にプラスになる、お客様にとつても利便性が向上しますということも事実でございますが、何よりもその前に安全が第一であるという、こういうことが前提になつての定時性だということに思っております。

これから定時性の向上には努めますけれども、もちろんその前には安全が大前提であるというところを改めて私はお誓いしたい。安全運航に、再構築に全力を尽くしていきたいというふうな思っているところであります。それから、裁判の件でございますが、前回の改定より確かに十年余りがもう経過しております。これまでの運航経験等に照らしつつ、事業計画と整合性なども踏まえて、現時点におきまして適正な労働条件としての勤務基準を取りまとめ、今

般、四月十五日に就業規程を改定いたしました。これに伴って、裁判において九三年の十一月に実施した就業規程の改定の合理性を争う実質的な意味がなくなったということ、今後の一社化も踏まえた労使関係の安定、融和の観点から裁判を終結するという判断に至つた次第でございます。以上でございます。

○仁比聡平君 そういうお話では、結局現場に起こっている矛盾を解決することができないということを私は指摘をしたいと思ひます。

社長もICA条約というのは御存じだと思ひます。危険防止マニュアルというのがその中にあります。その中でこういうふうな言つています。概して経営者の態度やその行動は社員に大きな影響を与えるものである。例えば、もし経営者が現状より低い安全基準に甘んじようとするならば、その低い基準が容易に標準となる。もう一点、注意しよう、ミスを犯さないようにしようなどと単に徹を飛ばすようなやり方は、個人が興味を示す実質的なものは何も提供しないので無駄に終わる。こういうふうなこの条約の危険防止マニュアルの中で厳しく指摘をされているわけですね。

社長、安全第一だと繰り返しておっしゃって、これ現場でミーティングの際に先ほどの安全憲章を唱和をしていらつしやるようにしてください。ですが、運航乗務員の皆さんも、あるいは客室乗務員の皆さんも、それからその皆さんを機体で渡して送り出す整備の皆さんも、命懸けの現場で仕事をされているわけじゃない。利用者の皆さんやあるいは乗務員自らの命が懸かっているんですよ、運航には。ですから、その社員の皆さんが安全をな

いがしろに自らしているなんてこと、これはあり得ないことなんです、自分の命が懸かっているのだから。それなのにこういう事態になっているのが一体なぜなのか。中期経営計画の中では、これから五千九百人も

ない、血を流して身を細らせるだけだと。これ直ちに見直すべきだということを求めたいと思ひますが、いかがですか。

○参考人(新町敏行君) 先生がおっしゃったように、経営の合理化、コストの削減、人員の削減ということ、全体としては経営は状況に応じて競争力を付けて強靱な体質に持つていかなければいけないときにはしなければいけないところではあります。安全に直結するところ、安全にかかわるところは対象外にしてあります。対象にしても、対象に入れたとしても、それは安全において全く問題ないという確認が取れた上でのことでありまして、それが取れない限りは決して安全に直接かかわるところを合理化の対象にはいたしておらないということをおし上げておきたいというふうな思っております。

それから、安全安全と掛け声だけで上げて、現場は当然安全のことを考えているんだと。ただ経営が言葉だけを掛けるだけでは何も役に立たないではないかということをおっしゃいました。私もそのとおりだと思つております。今回は私、改善の中にも素直に率直に認めているところでありまして、経営と現場との距離感、部門間の意思疎通が不足があつたということは経営は素直に反省し、その反省に立つて経営自ら、トップ自ら現場に赴き、現場とともに話しながら、一体何が本場の問題なのか、どこに課題があつて、どこに解決の糸口があるんだろかということをと

もに考えながら、現場と経営が一体となつて安全運航の再構築を図つていくというところでありま

私この事業改善命令、警告書に対する改善諸対策が、ただこういうふうになります。こういうふうな言つても、お客様、広く社会の皆様方からの信頼は回復し得ないというところは私自身も確信しております。そういう問題は当然であるというふうな思つております。一つ一つ着実に安全運航を実現し、実績として示すことによつて初めてお客

様、社会から認められ、信頼を回復できるものだと思います。

この道はそう簡単ではないと思いますけれども、これは何が何でも経営として全社挙げて安全の再構築を図り、一日も早く、ああ、日本航空グループは変わったんだあと、もう安心して乗れるぞというような、そういうものを持っていきたいというふうに、経営の強い意志をこで述べさせていただきますというふうに思っております。

○仁比聡平君 一言。

○委員長(田名部匡省君) はい。どうぞ。

○仁比聡平君 今日傍聴席に現場の労働者の皆さんたくさん傍聴においでになってます。社長がしっかりと皆さんの声を聞いていただくこと、そして私たちもしっかり今後厳しい目で皆さんの会社を見詰めているということを申し上げて、質問を終わります。

○参考人(新町敏行君) かしこまりました。十分肝に銘じて行動に移していきたいというふうに思っております。

○洲上貞雄君 社民党の洲上でございます。

この委員会でも何回も大臣の方からは、安全問題に対する認識について私はお伺いをいたしました。今日も大臣の方から、経済を優先させる余り、経済的な足を優先させる余り社会的な規制をおろそかにしてはならない、この点では安全問題について大臣も私も変わりはないと思います。そして、やはり航空機事故というものが非常に社会的に極めて反響の多い事故であるだけに、国民の関心というのは一層私は高いと思います。それだけに、今日まで起きた日航の事故というのは本当に怒りを持って抗議をしたい、こういうような気持ちでおるところでございます。

どうかこれから先も、大臣は二十四日の日に緊急指令を発したということで、交通運輸にかかわる安全問題についての点検を、総点検をやるようでございますので、その成功を祈っております。

そこで、まず大臣にお伺いをしたいんであります。

すけれども、四月五日の本委員会における同僚議員の質問に対して、この問題というのは構造的な課題、問題があるのではないかとこのように答弁をされておられるわけでございまして、どのような認識を持ってこのように答弁されたのか、御質問いたします。

○国務大臣(北側一雄君) 率直に申し上げていたしたいと思っております。まずこの一連のトラブルの、特に国民の皆様がどうなっているんだというふうに御関心を持たれることになった案件は、御承知のとおり、新千歳空港における管制指示違反の事案でございます。これ私も当局の方で知りましたのは、これ三月になってから知ったわけですね。この管制指示違反、大変な、一歩間違えば大変な悲惨な事故になりかねない管制指示違反でございます。

私が驚いたのは、そうした管制指示違反があったことにももちろん驚きましたけれども、そのことが経営の方々のところに情報が上がっていないということには啞然といたしました。このような大変な重大事犯について、経営の方に上がっていない、二か月も知られていない、我々の方から、我々の方に情報がほかから入ってきて、どうなっているんですかと確認して初めて知ることになってございましてね。これはこの会社は、このグループは一体どうなっているんだというふうに私は率直に思いました。それは単なるこの一事犯だけではなくて、会社の中にやはり何か問題があるのではないかとこのようにこれは当然思わざるを得ません。

また、私は今日、新町社長と隣同士で座っておりますけれども、私の大臣室にこうした一連の事犯で来られたのは三回来られて一連の事犯、最初は三月の一日に来られて、そのときはこの新千歳の話、管制指示違反の件が判明しまして、それで来られたわけでございます。先ほど私三月と申し上げたのは二月ですね、知ったのは。それで、そのときにこうした指示違反があったことに対して大変遺憾だということであらう

しゃいました。それから、今度は三月十七日に、業務改善命令の発出のときに来られたわけですが、この三月一日に来られた後に韓国で同じような管制指示違反が起こっているわけなんです。そして、この事業改善命令を出してからその後もトラブルが続いていると。一体どうなっているんだというふうに私は思わざるを得ません。これは国民の方々の率直な私はJALグループに対する思いだと思います。

私は、その一つ一つのトラブルには当然直接の原因があるでしょう。そうじゃなくて、その背景にあるものを本場に、経営の方々が現場の方々と本場に一緒にやって、一体となって、私は、こうしたことがないように、安全確保を本場に文字どおり最優先にして取り組んでもらえるように、そのためにはどうしたらいいのか、どこに一体問題があったのか、言葉だけではなくて、是非社を挙げてこれは取り組んでもらいたい、そうしないと私はJALに対する国民の信頼は回復しないと思います。私は、そういう意味でこれからも厳しく、厳しくですね、このJALグループに関しましては厳しく監視、監督をさせていただきたいと思っております。

○洲上貞雄君 大臣の怒りもそこまで来ている状況を生み出した日航、会社に責任がある。そこで、国土交通省も会社に対して何回も何回も何回も事故あるたびに勧告を出し、注意をし、いろんなことをやってきた。結果として、ここに来て今日議論しなきゃならないようなことになりましたが、そのもとになつていて、JALの報告書、今までの議論を聞いていて、そして会社の方針も聞いて、横に座っていて、大臣今言われましたように、安全という問題について本場に改善をして、報告をしただけでなく実績を上げよう、こういうことが見られるかどうか、大臣の認識と、日航の報告について大臣はどのように認識されているか、お伺いを申し上げます。

○国務大臣(北側一雄君) 私はこの報告書を出してもらったときに注文をあえて出させていただきました。それは、一個一個のそういうトラブルについては、忘れていた、失念していた、誤認をした、そういう一個一個の直接の原因を書いてもらってそれで報告書、それじゃ駄目だと。その一連のこうしたトラブルが続くことにはやはり共通するそこには要因、また背景というのがあるはずでございまして、そこをしっかりと分析をして報告してもらいたいというふうにお伺いをいたしました。そういう意味では、私はこの報告書自体は、社として経営の方々がそういう分析を、私が今申し上げたような要請に応じて分析をなされたものだというふうに一応の評価はさせていただいております。

しかしながら、大事なことはこれからの、ここに書いてある改善措置についてきちんと実施をされるかどうかでございまして、そのところは明日からも立入検査をさせていただきますが、今年一杯、適宜立入検査等もさせていただきますので、監視、監督をさせていただきたいと思っております。

○洲上貞雄君 私は、安全対策というのは終わりが無いというふうに思います。引き続き安全対策に対してしっかりとやっていただきたいし、今大臣がお話しになりましたように、日航に対する一応の評価をしている、非常に微妙な言葉を使われております。私は、やはりそれほど事故というものが今回ほど問われていることではないというふうに思いますから、今日は心して、どうかこれから先の安全問題について頑張ってくださいたいと、このように御要望を日航側に申し上げておきたいと思っております。

非常に簡単なお尋ねですが、航空局長、結局、現在の客室乗務員の編成の問題について、五十名に一名というのがありますね。もし、五十名に対して一名という考え方について考え直す気がありますか、ありませんか。どうですか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 安全がどういう形で担保されていくかというのは常に検証はしてい

たいと思っておりますけれども、今先生のおっしゃった人数割りにつきましては現在のところ適切なものだと、こういうふうに通じておるところでございます。

○洲上貞雄君 どうかひとつ、いま一度、根拠の見直しなども含めて考えていただきたいと思っております。

もう一つ簡単な質問でございますけれども、脱出に当たって、やはり今は、以前であれば飛行機、ビジネスマンの方とか一定の乗客数でございます。大衆化してきただけに、障害者の方もおられればお年寄りの方々もおられる、同時に子供の大変多く乗っているような状況でございます。したがって、やはり脱出テストというのがあります。恐らく九十秒脱出という問題について物を考えていく場合に、そこに出てきた根拠とか、やはり乗務員の定数という問題を考えてみると、そういう危険なときの、安全にどう守っていくかという場合の乗務員の数についてどうお考えになつておられるでしょうか。

○政府参考人(岩崎員二君) 先生おっしゃられるように、そうした乗客の方が増えておられるという中で今の基準が適切かどうかというのは勉強をしてみたいと、このように思っております。

○洲上貞雄君 なぜそんなことを言うかというところ、今のドア数に対して、必ずしも一つのドアに客室乗務員がいるかという、いない場合があるんですね。いない場合がある。そういう場合には対応ができないはずですよ。だから、私は、何とか見直してほしいと、こういうふうに通じているんでございまして、やはり安全に対する姿勢をどう考えるかという一つの指標に私はここをしておいたわけです。ですから質問しているわけですが、どうかひとつよろしくお願いを申し上げたいと思っております。

それから、参考人の方にお伺いをいたしますが、先ほども同僚議員の方からダイヤ上の問題についてお話がございました。やっぱり心理的な圧力の問題として、安全が前提でなければならぬ

と。定時運航よりも安全だというふうに通じている。酸っぱくして言われても、そこに組まれている乗務員のダイヤというものの対して規制がないわけがないですよ。恐らくこれは労使間で決めたことであらうし、一定の運航時間というのは決まっている、その範囲でなぜやらないかというのは会社の指導としてあるはずですよ。ですから問題が起きてくるわけですから、このところを、先ほど問題になっておりましたけれども、何というんでしようか、運航時間と乗務時間との関係について、恐らくこれは二通りの問題、協約があるとするれば、規定が何かあるんじゃないかというふうに通じている。先ほどの質問で思ったんですが、やはりこれは基礎となるところの運航時間をやっぱり変える、変えなければこの問題は私は解決をしないと思うのでありますが、どうでございましょうか。

○参考人(新町敏行君) 先生がおっしゃったこと、もしそういう場合は当然であるというふうに通じています。安全が何よりも大前提であるというところをベースにしながら定時性の確保、向上を目指していかなければいけないというふうに通じているところでありまして。

ただ、私どもが素直に反省している、経営としても反省しているところは、安全が大前提での定時性の向上という意識が、そうはいないながらも、ややもすると弱くなつて安全と定時性が安易に両立するという、そういう風潮を現場に生じさせたというところに関しましては、経営として深く反省し、このようなことが起こらないように経営と現場が一体となって改善していきたいというふうに通じています。安全の、安全運航の再構築をどうしていきたいというふうに通じているところでありまして。

それと、私も四月一日に就任して、成田と羽田の客室本部、そして実際に飛ぶ前の客室乗務員たちとのブリーフィングの中に飛び込んで入って、お互いにどういうブリーフィングをしているのかというところを確認したんですが、例えばドア

モードの件に関しても、もう口が酸っぱくなるくらい、口酸っぱく安全が第一であると、ドアモードの再確認、お互いに相互確認ということをチームの方からブリーフィングをして、安全が何よりも大事であるというところを飛ぶ前もブリーフィングの中で再確認して乗務に就いているという現実を私は実際に飛び込んで確認いたしました。今までは当然それはなされていたんでありますけれども、私自身、実感いたしました次第であります。

これからの現場と一体となって安全運航、定時性よりも、定時性の向上も大切ですが、それよりもまず安全が大前提になっているというところを徹底させていきたいというふうに通じております。

○洲上貞雄君 やはり運航ダイヤというものが基準になっていると思うんですが、経営はすべて、ですから、ここを見直すかどうかのお答えです。ライエスカノールで答えていたんですが、安全基準を含めた所定の教育訓練を終了した、必要に応じて実乗務によるOJTを行い、見極めを行った上で客室乗務員として任用しているということでありまして。安全にかかわる教育訓練は当然チームワークを前提としているものであります。

で、チームワーク上の問題があるとは私は今考えておりませんが、その辺をいま一度肝に銘じて、チームワークも含めまして、更にチームワークを高めるように経営としても指導及び実態としてそのようになるように努力、取り組んでいきたいというふうに通じております。

○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。秋元委員。

○秋元司君 ありがとうございます。自由民主党の秋元司でございます。

今日、私、国土交通委員会初めてでございますから、過去いろいろな質問があつてダブる点があつたらお許しくださいと思ひます。

ところが私あると思ひます。やっぱりそこは医療チームのような、チームとして、一つのチームというものを作り上げていく場合にやはり考え直さなきゃならないというふうに通じている。あります。やはり安全問題を語る上で最も大事なことはそういうことではないかと、このように思っているところ、私の意見としては、派遣労働の導入というのはいやめてもらいたいというのが意見でございます。

以上でございます。

○参考人(新町敏行君) 先生がおっしゃったダイヤの件に関しましては、私は詳しくございませんで、持ち帰り勉強させていただきたいというふうに通じているところでありまして。

それと、ハイレクインの問題でございますが、ハイレクイン社の社員も日本航空ジャパンによる安全基準を含めた所定の教育訓練を終了した、必要に応じて実乗務によるOJTを行い、見極めを行った上で客室乗務員として任用しているということでありまして。安全にかかわる教育訓練は当然チームワークを前提としているものであります。

で、チームワーク上の問題があるとは私は今考えておりませんが、その辺をいま一度肝に銘じて、チームワークも含めまして、更にチームワークを高めるように経営としても指導及び実態としてそのようになるように努力、取り組んでいきたいというふうに通じております。

○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。秋元委員。

○秋元司君 ありがとうございます。自由民主党の秋元司でございます。

今日、私、国土交通委員会初めてでございますから、過去いろいろな質問があつてダブる点があつたらお許しくださいと思ひます。

この二点についてお伺いしたいと思います。

○参考人(新町敏行君) 経営統合ということは、確かに同じ業界である旧JAS、旧JAL、同じ業界ではありますけれども、それぞれの会社が、歴史も風土も文化も違うのが一つになった。し

ただし、今四月一日から私がCEO、最高経営責任者、そして各事業会社の社長に兼務して就任したということは、責任体制、運航の最終責任体制が一本化されておるといふこともあり、実質的には二社化になっておりますけれども、本当の意では一社化は慎重を期しながら、できる限り早

○北澤俊美君　今、日航の社長の答弁ずつと聞いていて、私は、安全に関する改善というか、そういうものが道が遠いなというふうにしみじみ感じていますよ。

一つ。あなたは今日は航空協会の会長として呼ばれてきているんですね。これは、私もちよつとこの委員会の運営の仕方にはちよつと不満が残る。なぜ日本航空の最高責任者として呼ばなかったか。航空協会の会長、その甘さがこういうことをか。航空協会の会長、その甘さがこういうことをか。航空協会の会長、その甘さがこういうことをか。助長しているんだというふうに思います。これは

まあ呼ばれたあなたに言うわけじゃなくて、この中でどういう協議が行われたか知らぬが、こういう甘いこと、だって今問題が起きているのは日本航空だけでしょう。それを社長がたまたま航空協会の会長だから航空協会の会長を呼びましょう、来た会長が日本航空の社長だったと。現にその現れとして、もう一人参考人いるのにだれも質問しないんだ、かわいそうに、ねえ。だから、日本航空の社長に聞きたいという委員会の設定なんですよ、これはね。だから、そこところは委員会が甘かったとかいうふうに考えないでいただきたい。

そこで、我が国の航空協会の全体の責任者にあなただがいまだにとどまっているというのはおかしいと思うんです。あなたは即刻辞任すべきだったと思う。そして、責任を明らかにして自分の会社の不始末を専一にやるべきだと思う。今からでもこの場ででもいいから、あなたはそのことを表明してくれませんか。私は、そうすることによって、国民はあなた方が一生懸命になったんだということを実感すると思う。

それから、これはもう一つは、先ほど来お話が出ていますが、私もあのとき言ったが、労働組合が十もあるというのは、それは会社の特殊性もあるかもしれないが、みんなが部門部門でまともうというのにはこれは保身なんです。会社のためじゃないですよ。会社が何となくまだ先行きがよく分からぬから、おれたちだけは自分の身を守ろうとするから十にもなるんですよ。本当に会社全体として国民の安全、便利のために働こうと思えばそんな後ろ向きなことはいらない。そういうことに対する社内空気というのは経営者の責任ですよ、私は。

以上の三つのことについてちよつと答えください。

○参考人(新町敏行君) まず、定期航空協会の会長にとどまることはいかにかということからお答えさせていただきたいと思ひます。会員の推挙で会長職を拝命しております。そ

の負託におこたえしたいというふうに思っておりますけれども、会員の声も聞きながら私自身判断したいというふうに思っております。

○北澤俊美君 すると、あなたは自分の意見がないの。

○参考人(新町敏行君) それと、統合のことでございますけれども、先生おっしゃる通りに統合は慎重を期さなければいけないということはそのとおりでありまして、したがって、私どもの統合も段階を追ってきているところであります。

最初の統合をしたときは、持ち株会社の下に旧日本航空と旧日本エアシステムがそのまま下に付いておりました。そして、それも昨年の四月にそれをまた二つを一つにしまして、日本航空という名前に一社化しまして日本航空インターナショナルと日本航空のジャパンという形にしていまいりました。いろんな問題で条件の問題、それからすべての面において慎重を期してこの統合を成功させていかなければいけないということで、拙速を避けて段階を追ってこまど来た次第でございます。

先生がおっしゃったように、名刺が幾つもあったのだが一体頭であるか分からないというふうには私自身も直接聞かされておりました。この問題も早く解決していかなければいけないという次の段階として、まず、今回は私がグループ全体の社長であり、最高経営責任者になり、事業会社の各社長を兼務して、次の段階としてできる限り早い段階でこの事業会社の二つも一つにして、本當の意味で一社の体制に持っていきたいというふうに思っているところであります。

それと、組合が十あるというのはいかにかなものかというように先生おっしゃいましたけれども、これは日本航空、先ほども申し上げましたけれども、現在は旧JAS、日本エアシステムは日本航空ジャパンが雇用契約を継承しております。旧日本航空においては日本航空インターナショナルが雇用契約を継承しているということで、それをそのまま今そういう形になっておりますので、組

合が十あるということでもあります。経営と組合は健全なる労使関係を築くべく、最大の努力を傾注していきたいというふうに思っているところであります。

○北澤俊美君 もう一つだけ。一回だけ質問で皆さんもまだたくさんするからやめようと思ったが、会長辞任のことは、私が今そう言った途端に隣の方がメモを書いてばつと渡したんだ。あなた、運輸省のOBでしょう、いかにも役人的なメモを渡した。

選ばれたときは人に選んでもらうんですよ。辞めるときは自分が決断するんですよ。どうですか。そのぐらいのこの胆力がなくてあなた、こんな重大なことを最高責任者としてやっていけま

○参考人(新町敏行君) 先生のおっしゃったことを肝に銘じながら、私自身、これからどういう形にしたら一番いいのか、辞めるか辞めるべきでないか、総合的に判断し、私自身判断していきたいと、結論を出していきたいというふうに思っております。

○北澤俊美君 少なくとも、日本の何社かある航空協会の会長を、今一番事故を起こして問題になっている会社の社長が続けるということに何か意味があるんですか。恥ずかしいか。もう一度言ってくださいよ。今日のこれ、議論、何にもなくなっちゃうよ。

○参考人(新町敏行君) 今先生のおっしゃったことは重大なことであるというふうに思っておりますので、私が最終的に判断したいしていきたいというふうに思っております。

○委員長(田名部匡省君) 次に、藤野君。

○藤野公孝君 委員長、ありがとうございます。先ほど来、非常に真剣な質疑の中で、私は更に別の観点から、日本航空に対して御忠告というのか、あるいは決意のほどをお聞きしたいんですが、実は世界の空というのは、先ほど規制緩和の問題がございましたけれども、私自身の知る

限りにおきまして、今、世界の空はどんどん規制緩和、統合が進んでおまして、いわゆるナショナル・フラッグキャリアと言われるものがぼんぼん消滅して、吸収合併されているような中で、国際航空の意味で、国内のことではございませんが、国際航空を飛ばすエアラインがそのままでは日本の空から消えてしまうことだって、あるいは成田から消えてしまうことだって我々は想定しなきゃいけないぐらいの今厳しい状況に置かれているというふうには私は思うわけであります。

つい数日前の新聞でございすが、アメリカのミネタ運輸長官というんですか、お見えになったときも、日米航空協定はもう見直してほしい、あれはどういう意味かと。私なりに解釈すると、アメリカのオーブンスカイを押し付けようということだと私は思います。オーブンスカイというのは何かというと、もう今のシカゴ条約に基づく、ああいいう二か国間協定でフィフティ・フィフティで分けるようなことは一切すつ飛ばして、力のある者がどんな飛んでいくというシステムであります。これをもうアジア等でどんな米國は広げておまして、これをやられたら、今私は知りません、後でもし分かれば、日米間でかつては六対四ぐらいでございました。これ、七対三ぐらいになっているかどうか知りませんが、かつてドイツとアメリカが交渉したときに、コール首相は七対三になった航空問題ではない、もう外交問題、国益問題だと言つてアメリカの大統領をどなたたことがありますが、そのくらい航空というのは、ただお客さんを何人運んでとか安全に飛んで幾らもうけてりやいという部分だけじゃなくて、国益問題というものが絡むわけでござい

す。そういう意味で、日本航空に代表的な、日本の空のリーディングカンパニーである、あると期待していると言つた方がいんですかね、日本航空内部の問題、J Jの問題といろいろあつて、安全問題も一杯ある中で、これをただ収めていくだけの、そんなだけじゃ足りないということを言いた

いんです。国際の社会の中で、今のようなアメリカのプレッシャーもあります。羽田にも入れるって来ている。そういう中で生き残っていくというのは並大抵のことじゃないということをもう一回言いたいわけであります。

そのときに、今の新町体制になられて先ほど来いろいろ御批判もありますけれども、私は本当に人心を一新してもらいたい。そのためにやっぱりプライドを要する、やはり世界の空で生き残っていく会社として頑張ろうという。もちろん大前提は安全でございますけれども、その辺がなくて、何か社内とか国内とか全日空との関係とか、そのぐらゐの意識でやってもうたんじゃとつても生き残れないと私は思っておりますので、是非その辺、現場でもいろいろ出て、その辺の意識も抱負も語られたとは思いますが、社長に御質問申し上げますのは、今私が申しましたようなことも踏まえまして、もう世界の空に日本のエアラインがほとんど飛んでないという状況というのは日本国民だれも望んでいません。そういう別の、安全をベースにした別の期待もあるということとを踏まえまして、是非、人身一新、誇りを持った人身一新というものを図っていただきたいという、サブイバルのための決意を改めてお伺いしたいというのが新町社長に対する御質問であります。

あわせて、もう時間がないから続けて質問させていただきますが、今、日本航空、日本航空、ほかは全部安全で日本航空だけが問題だみたいにも思われているとしたら、私は、これは、航空というものはシステムでありまして、エアラインがあり管制があり空港があり、いろいろこういう装置産業といいますが、そういうものでありまして、きつと小さいことというのはあちらこちらで起こっている可能性もあります。先ほど大臣も総点検という話もございましたが、改めて日本の空の安全というものをトータルでやはり考え、一社のJALだけの問題に矮小化しないで、ひとつもう一回性根を入れて、日本の空の安全というもの

に対して、関係者一同に対して注意を喚起し、新たな体制整備ということはどういう今お考えがあるかということをお伺いいたします。

二点でございます。

○参考人(新町敏行君) 先生のおっしゃったことを肝に銘じ、まず、繰り返しになりますが、この一連の安全上のトラブルを起こし、国土交通大臣の方から事業改善命令、警告書を受け、極めて重大に思っております。お客様、そして社会、広く皆様方に御迷惑をお掛けしたことに関しまして、経営を代表しまして改めて申し訳ない、本当に申し訳なく思っておりますのであります。そして、深く反省し、安全の再構築を一日も早く実現していきたいというふうに思っております。

このようなまず安全の体制を再構築、再建を図った後に、おっしゃる通りに、本当の意味での国際競争力を付けて、国民の負託に、国民の期待に、又は国民の足として世界に伍していけるような企業グループに育て上げたいというふうに思っているところであります。新たな経営体制の下で、安全の再構築を図りながら、改めまして日本航空グループが立派に飛び立ち、そして国民の皆様方の期待に沿う企業グループに持っていきたいというふうに思っているところであります。

○国務大臣(北側一雄君) 委員おっしゃっていますとおり、これはJAL一社だけの問題ではなくて、航空業界全体に与えられた警告であるというふうには是非認識をいたしまして、航空業界、またそれだけではなくて鉄道業界も含めまして、そういう交通事業に携わっている事業者の方々に對する大きな警告であるというふうにとらえて、今総点検運動をさせていただいているところでございます。しっかりと、安全確保というのが最大の利用者に対するサービスでございます。そこをしっかりと認識をさせていただきたい、そういう体制が取られているのかどうか、総点検を今させていただきます。

○委員長(田名部匡省君) 大江君。

○大江康弘君 私、北澤先生と全く同じ意識でありました。北澤先生から先ほど言っていたいただきました。再度、しかし、ここで確認をさせていただきます。

今日のこの場を日航の皆さんは何かみそぎの場みたいなふうにも思われても大変困るわけであります。それだけに、紋切り刀のように見えるような答弁を聞かせていただいたわけでありますけれども、まあNHKや関西電力と同じような体質だなど、日航というのは本当に変わらない。変われないのか、変わらないのか。変わらないんでしょうね、恐らく。

先ほどからそれぞれの委員の皆さんの中で、世界に冠たるだとか日本を代表するなんていう言葉がありました。笑止千万ですよ。そういう空気がトップも含めて、まあ山本七平的に言えば、そういう空気を、結局トップから申し訳ないが現場までそういう空気に甘んじてきた結果が、やっぱりオール日本航空が今日の私は状態をつくったというふうに変更して感じさせていただきました。

前回は、それに替わる、いわゆる対峙をする形として全日空を出さしていただきました。私、乗るたびにこの日航と全日空とのこの違いというものを感じておる一人です。全日空というのはスマートです。改めて言います。私は両方とも何も関係ないですよ。日航にも恨みもつらみもない。だけれども、やっぱり日本航空というのは官僚的だなどということを今日改めて感じさせていただきました。

それで、もう時間もありませんから、私はこの定期航空協会のことについて、北澤先生と同じ意識の者として最後、再度確認させていただきます。

これ、大辻理事長、定期航空協会というのは、これ日本航空が会長でないかめのですか。

○参考人(大辻嘉郎君) 定期航空協会の会長は会員の中から選任をするということでございます。任期二年でございます。それは各任期ごとに選挙を行うという状況でございます。

○大江康弘君 新町社長さんね、先ほど北澤先生からの質問の中でもお答えをされましたけれども、これ昔、武家社会、武士の時代というのは武士を捕らえる仕組みというのはなかったんです。これ、町のこのおかつびきはありました。これは町民やあれの悪いことをするのを捕まえた。しかし、武士を捕まえるそういう部門がなかった。それはなぜなかったか。武士は悪いことをしたら自分で責任を取ったんです。腹をかつさばいて。だから、そういう武士を捕まえる、捕らえるそんな仕組みをつくらなくても、そういう一つと武士というものが生まれてきて、そういう一つの仕組みがあった。自分で責任を取る。

だから私は、そういう中で、今回日本航空をこれが大変なことですよ、これ、言われるということ。それは、今回、その後こうやりますということ。これを国交省に出された。しかし、これからやっぱり私はスタートだと思ふときに、本当にこれあれもこれも幾つもこれ、いろんな役職を持っています、僕、やれますかということですよ。

それと、現場も含めて、私は前回言いましたけれども、兼子さんという方が代表権がないけれども会長に残られた。私はこのことも、日本的に言えば非常に責任の取り方としては無責任であります。無責任の上ない。だから現場も、ああ、うちはこんなことを起こしたけれども会長は残ったし、ああ、うちの社長もまあ定期航空協会の会長もまたやっているという、こういう空気がやっぱり私は現場までずっとまた行くと思うんですよ。

どこかでしっかりと、だれかがどこかで分かります。形で責任を取ることが私は一番、心機一転、いろいろマニュアル変えたって、いろいろやり方を変えたって、やっぱり私は心機一転ということになれば、私は社長まであなたに責任を取って辞めよと言いません。それはこれからあなたの体制でしっかりとやればよい。だけれども、私は、この日航の会長が定期航空協会を持ってやつ

ぱり、このこともやっぱりやりながらというよう
な、もうどうですか、一度ちよつと案になつて、
こういうことを外されて、しつかりと日航の運営
に対して、経営に対してやっぱり安全面を第一に
やつていくということを考えたときに、もう答弁
は要りません、今日のこの議論を聞かれた中で、
一度早い時期にそういうことを、それぞれの議員
の皆さんが言われたことも含めて、最後に私も申
し上げさせていただいたことを含めて、一度
ちよつとこのことをしつかりと考えていただい
て、目に見えらるような、そういう心機一転がで
きるような、社員の皆さんが、全部の皆さんが、あ
あ、うちは変わつたんだなということ、こうい
う文書のただ一枚じゃなくて、やはり心構えとし
て、トップリーダーの、一つの経営者のトップリー
ダーの心構えとしてそういう一つの見えるひとつ
形をつくつていただきたいということを申し上げ
て、質問とさせていただきますと思います。

○委員長(田名部匡省君) 答弁要るの。いいの。
○大江康弘君 答弁はいいいです。
○委員長(田名部匡省君) はい。
それでは、予定の時刻が参りましたので、本日
の調査はこの程度にとどめます。
本日の質疑を踏まえてしつかり対応してくださ
い。人の命を預かる仕事というものは本心に慎重
でなきゃいかぬと感じました。今日の各議員の質
疑は、これ国民が思っていることをはつきり言っ
てくれたと思う。本心にこれからも、しつかり立
ち直つて、国民に責任を持つ、人命を第一にし
やるということに、私からも強くお願いをしてお
きたいと、こう思います。

○委員長(田名部匡省君) 水防法及び土砂災害警
戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関す
る法律の一部を改正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
した水防法及び土砂災害警戒区域等における土砂
災害防止対策の推進に関する法律の一部を改正す
る法律案の提案理由につきまして御説明申し上げ
ます。

近年、梅雨期の集中豪雨や度重なる台風の上陸
により、全国各地で激甚な水災及び土砂災害が数
多く発生しており、こうした一連の災害による深
刻な被害の状況を踏まえ、地域の水災及び土砂災
害の防止力の向上を図っていくことが緊急の課題
となっております。

この法律案は、このような近年の水災及び土砂
災害の状況を踏まえ、これらの災害による被害を
防止し、又は軽減するため、局所的な集中豪雨の
影響を受けやすい中小河川などの水災対策や土砂
災害対策を推進しようとするものでございます。

次に、この法律案の概要について御説明申し上
げます。

第一に、国土交通大臣又は都道府県知事が、そ
の指定する河川の水位情報を関係者に通知し、及
び一般に周知することとともに、当該河川
について新たに浸水想定区域を指定することとし
ております。

第二に、市町村防災会議は、浸水想定区域又は
土砂災害警戒区域内に主として高齢者等の特に防
災上の配慮を要する者が利用する施設がある場合
には、市町村地域防災計画において、洪水予報等
又は土砂災害に関する情報の伝達方法を定めるこ
ととしております。

第三に、地域の水災防止体制の確保を図るた
め、水防活動への協力等の業務を行う水防協力団
体の制度及び非常勤の水防団員に係る退職報償金
の支給規定を創設することとしております。

その他、これらに関連いたしまして、所要の規
定の整備を行うこととしております。

以上がこの法律案を提案する理由でございます。

○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したしま
す。

本日はこれにて散会いたします。

午後零時八分散会

四月十八日本委員会に左の案件が付託された。
一、水防法及び土砂災害警戒区域等における土
砂災害防止対策の推進に関する法律の一部を
改正する法律案

により指定された水防協力団体をいう。以下第
四章までにおいて同じ。に改め、同条第七項
中「起る」を「発生する」に改める。

第六条の二の次に次の一条を加える。
(退職報償金)

第六条の三 水防団長又は水防団員で非常勤の
ものが退職した場合においては、当該水防団
長又は水防団員の属する水防管理団体は、市
町村又は水防事務組合にあつては条例で、水
害予防組合にあつては組合会の議決で定める
ところにより、その者(死亡による退職の場合
には、その者の遺族)に退職報償金を支給
することができる。

第七条第一項中「都道府県水防協議会(都道
府県水防協議会を置かない都道府県にあつて
は、災害対策基本法(昭和三十六年法律第二十
二条)第十四条第一項に規定する都道府県
防災会議)にはかつて」を削り、「定めなければ
」を定め、及び毎年当該都道府県の水防計画に
検討を加え、必要があると認めるときは、これ
を変更しなければ」に改め、同条第二項に後段
として次のように加える。

報告した水防計画の変更についても、同様
とする。

第七条第二項を同条第三項とし、同条第一項
の次に次の一項を加える。

2 都道府県知事は、前項の規定により当該都
道府県の水防計画を定め、又は変更しよう
とするときは、あらかじめ、都道府県水防協
議会(次条第一項に規定する都道府県水防協
議会をいい、これを設置しない都道府県にあつ
ては、災害対策基本法(昭和三十六年法律第
二百二十三条)第十四条第一項に規定する都
道府県防災会議とする。)に諮らなければなら
ない。

第七条に次の一項を加える。
4 都道府県知事は、第一項又は前項の規定に
より当該都道府県の水防計画を定め、又は変
更したときは、その要旨を公表しなければならない。

らない。

第十條第二項中「ついで」の下に、「氣象庁長官と共同して」を加え、「氣象庁長官と共同して、その状況を水位又は流量を示して」を「水位又は流量を、はん濫した後においては水位若しくは流量又ははん濫により浸水する区域及びその水深を示して当該河川の状態を」に改め、同條第三項中「次条及び第十條の三において」を「以下」に改める。

第四十條第二号中「第十三條第二項」を「第二十條第二項」に改め、同條第三号中「第三十六條第一項」を「第四十九條第一項」に改め、同條を第五十四條とする。

第三十九條中「第十四條」を「第二十一條」に改め、同條を第五十三條とする。

第三十八條を第五十二條とする。

第七章を第八章とする。

第六章中第三十七條の二を第五十一條とする。

第三十七條中「置かなければ」を「おかなければ」に改め、同條を第五十條とする。

第三十六條の見出し中「立入」を「立入り」に改め、同條第二項中「呈示しなければ」を「提示しなければ」に改め、同條を第四十九條とする。

第三十五條の二を第四十八條とし、第三十五條を第四十七條とする。

第三十四條の二「見出しを含む。」中「報賞を」に改め、同條を第四十六條とする。

第三十四條「見出しを含む。」中「第十七條を」に改め、同條を第四十五條とする。

第六章を第七章とする。

第三十三條の二「第一項中「第三十二條」を「第四十一條」に改め、第五章中同條を第四十四條とする。

第三十三條を第四十三條とする。

第三十二條の二「第四項中「基いて」を「基いて」に改め、同條を第四十二條とする。

第三十二條を第四十一條とする。

第五章を第六章とし、第四章の次に次の一章を加える。

第五章 水防協力団体

（水防協力団体の指定）

第三十六條 水防管理者は、民法（明治二十九年法律第八十九号）第三十四條の法人又は特定非営利活動促進法（平成十年法律第七号）第二條第二項の特定非営利活動法人であつて、次条に規定する業務を適正かつ確実に行うことができると認められるものを、その申請により、水防協力団体として指定することができる。

2 水防管理者は、前項の規定による指定をしたときは、当該水防協力団体の名称、住所及び事務所の所在地を公示しなければならない。

3 水防協力団体は、その名称、住所又は事務所の所在地を変更しようとするときは、あらかじめ、その旨を水防管理者に届け出なければならない。

4 水防管理者は、前項の規定による届出があつたときは、当該届出に係る事項を公示しなければならない。

（水防協力団体の業務）

第三十七條 水防協力団体は、次に掲げる業務を行うものとする。

一 水防団又は消防機関が行う水防上必要な監視、警戒その他の水防活動に協力すること。

二 水防に関する情報又は資料を収集し、及び提供すること。

三 水防に関する調査研究を行うこと。

四 水防に関する知識の普及及び啓発を行うこと。

五 前各号に掲げる業務に附帯する業務を行うこと。

（水防団等との連携）

第三十八條 水防協力団体は、水防団及び水防を行う消防機関との密接な連携の下に前条第

一号に掲げる業務を行わなければならない。（監督等）

第三十九條 水防管理者は、第三十七條各号に掲げる業務の適正かつ確実な実施を確保するため必要があると認めるときは、水防協力団体に對し、その業務に関し報告をさせることができる。

2 水防管理者は、水防協力団体が第三十七條各号に掲げる業務を適正かつ確実に実施していないと認めるときは、水防協力団体に對し、その業務の運営の改善に関し必要な措置を講ずべきことを命ずることができる。

3 水防管理者は、水防協力団体が前項の規定による命令に違反したときは、その指定を取り消すことができる。

4 水防管理者は、前項の規定により指定を取り消したときは、その旨を公示しなければならない。

（情報の提供等）

第四十條 国、都道府県及び水防管理団体は、水防協力団体に對し、その業務の実施に関し必要な情報の提供又は指導若しくは助言をするものとする。

第二十九條から第三十一條までを削る。

第二十八條の見出しを「（水防訓練）」に改め、同條中「及び消防機関」を「消防機関及び水防協力団体」に改め、第四章中同條を第三十五條とする。

第二十七條を第三十四條とする。

第二十六條第五項中「ものの外」を「もののほか」に改め、同條を第三十三條とする。

第二十五條中、「水防協議会を置く指定管理団体にあつては当該水防協議会、水防協議会を置かず、かつ、災害対策基本法第十六條第一項に規定する市町村防災会議を置く市町村である指定管理団体にあつては当該市町村防災会議にかつて」を削り、「都道府県知事に協議しなければ」を及び毎年水防計画に検討を加え、必要があると認めるときは、これを変更しなければ

に改め、同條に次の二項を加える。

2 指定管理団体の水防管理者は、前項の規定により水防計画を定め、又は変更しようとするときは、あらかじめ、水防協議会（次条第一項に規定する水防協議会をいう。以下この項において同じ。）を設置する指定管理団体にあつては当該水防協議会、水防協議会を設置せず、かつ、災害対策基本法第十六條第一項に規定する市町村防災会議を設置する市町村である指定管理団体にあつては当該市町村防災会議に諮るとともに、都道府県知事に協議しなければならない。

3 指定管理団体の水防管理者は、第一項の規定により水防計画を定め、又は変更したときは、その要旨を公表しなければならない。

第二十五條を第三十二條とする。

第三十條を第三十一條とし、第二十三條を第三十條とする。

第二十二條の見出し中「立退」を「立退き」に改め、同條中「はん濫」を「はん濫」に改め、同條を第二十九條とする。

第二十一條第一項中「車馬」を「車両」に、運搬具若しくは器具を「運搬用機器」に改め、同條を第二十八條とする。

第二十條を第二十七條とする。

第十九條中「及び消防機関の長を、消防機関の長及び水防協力団体の代表者」に、「はん濫」を「はん濫」に改め、同條を第二十六條とする。

第十八條中「又は消防機関の長を、消防機関の長又は水防協力団体の代表者」に改め、同條を第二十五條とする。

第十七條を第二十四條とする。

第十六條第一項中「求」を「求め」に改め、同條を第二十三條とする。

第十五條を第二十二條とする。

第十四條第一項中「立入」を「立入り」に改め、同條を第二十一條とする。

第十二条中「おもむく」を「赴く」に改め、同条を第十九条とする。

第十一条中「車馬」を「車両」に、「道」を「進路」に改め、同条を第十八条とする。

第十条の七中「都道府県知事の定める」を削り、同条を第十七条とする。

第十条の六を第十六条とする。

第十条の五第一項中「第三項において」を「以下」に、「洪水予報（第十条第一項若しくは第二項又は第十条の二第一項の規定により気象庁長官、国土交通大臣及び気象庁長官又は都道府県知事及び気象庁長官が行う予報をいう。次項及び第三項において同じ。）の伝達方法、避難場所その他洪水時の円滑かつ迅速な避難の確保を図るために必要な」を「次に掲げる」に改め、同項に次の各号を加える。

一 洪水予報等（第十条第一項若しくは第二項若しくは第十一条第一項の規定により気象庁長官、国土交通大臣及び気象庁長官若しくは都道府県知事及び気象庁長官が行う予報又は第十三条第一項若しくは第二項の規定により国土交通大臣若しくは都道府県知事が通知し若しくは周知する情報をいう。以下同じ。）の伝達方法

二 避難場所その他洪水時の円滑かつ迅速な避難の確保を図るために必要な事項

三 浸水想定区域内に地下街等（地下街その他地下に設けられた不特定かつ多数の者が利用する施設をいう。以下同じ。）又は主として高齢者、障害者、乳幼児その他の特に防災上の配慮を要する者が利用する施設で当該施設の利用者の洪水時の円滑かつ迅速な避難を確保する必要があると認められるものがある場合にあつては、これらの施設の名称及び所在地

第十条の五第二項中「浸水想定区域内に地下街その他不特定かつ多数の者が利用する地下に設けられた施設がある場合には、当該施設の」を「前項第三号に規定する施設については、そ

の」に、「前項の洪水予報」を「洪水予報等」に改め、同条第三項を次のように改める。

3 第一項の規定により市町村地域防災計画にその名称及び所在地を定められた地下街等の所有者又は管理者は、単独で又は共同して、国土交通省令で定めるところにより、当該地下街等の利用者の洪水時の円滑かつ迅速な避難の確保を図るために必要な措置に関する計画を作成し、これを市町村長に報告するとともに、公表しなければならない。

第十条の五第四項中「前三項」を「前各項」に、「前項」を「前二項」に改め、同項を同条第五項とし、同条第三項の次に次の一項を加える。

4 浸水想定区域をその区域に含む市町村の長は、国土交通省令で定めるところにより、市町村地域防災計画において定められた第一項各号に掲げる事項を住民に周知させるため、これらの事項（土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律（平成十二年法律第五十七号）第六条第一項に規定する土砂災害警戒区域をその区域に含む市町村にあつては、同法第七条第三項に規定する事項のうち洪水時において同法第二条に規定する土砂災害を防止するため必要と認められる事項を含む。）を記載した印刷物の配布その他の必要な措置を講じなければならない。

第十条の五を第十五条とする。

第十条の四第一項中「又は都道府県知事」を削り、「第十条の二第一項」を「前条第一項の規定により指定した河川について、都道府県知事は、第十一条第一項又は前条第二項」に改め、同条を第十四条とする。

第十条の三の見出しを「水位の通報及び公表」に改め、同条に次の一項を加える。

2 都道府県の水防計画で定める量水標管理者は、量水標等の示す水位が警戒水位（前項の通報水位を超える水位であつて洪水又は高潮による災害の発生を警戒すべきものとして都道府県知事が定める水位をいう。以下同じ。）

を超えるときは、その水位の状況を、都道府県の水防計画で定めるところにより、公表しなければならない。

第十条の三を第十二条とし、同条の次に次の一項を加える。

（国土交通大臣又は都道府県知事が行う水位情報の通知及び周知）

第十三条 国土交通大臣は、第十条第二項の規定により指定した河川以外の河川のうち、河川法（昭和三十九年法律第六十七号）第九条第二項に規定する指定区間外の一級河川（同法第四条第一項に規定する一級河川をいう。次項において同じ。）で洪水により国民経済上重大な損害を生ずるおそれがあるものとして指定した河川について、特別警戒水位（警戒水位を超える水位であつて洪水による災害の発生を特に警戒すべき水位をいう。次項において同じ。）を定め、当該河川の水位がこれに達したときは、その旨を当該河川の水位又は流量を示して関係都道府県知事に通知するとともに、必要に応じ報道機関の協力を求め、これを一般に周知させなければならない。

2 都道府県知事は、第十条第二項又は第十一条第一項の規定により国土交通大臣又は自ら指定した河川以外の河川のうち、河川法第九条第二項に規定する指定区間内の一級河川又は同法第五条第一項に規定する二級河川で洪水により相当な損害を生ずるおそれがあるものとして指定した河川について、特別警戒水位を定め、当該河川の水位がこれに達したときは、その旨を当該河川の水位又は流量を示して直ちに都道府県の水防計画で定める水防管理者及び量水標管理者に通知するとともに、必要に応じ報道機関の協力を求めて、これを一般に周知させなければならない。

3 都道府県知事は、第一項の規定による通知を受けた場合においては、直ちに都道府県の水防計画で定める水防管理者及び量水標管理

者に、その受けた通知に係る事項を通知しなければならない。

第十条の二を第十一条とする。

附則第二項から第四項までを次のように改める。

2 国土交通大臣又は都道府県知事は、水防法及び土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律の一部を改正する法律（平成十七年法律第 号）附則第二条の規定により、国土交通大臣又は都道府県知事が第十三条第一項又は第二項の規定により指定した河川とみなされた河川については、平成二十二年三月三十一日までに、第十四条第一項の規定による浸水想定区域の指定をしなければならない。

3 国は、平成十七年度から平成二十一年度までの各年度に限り、都道府県に対し、予算の範囲内において、前項の浸水想定区域の指定をするために必要な河川がはん濫した場合に浸水するおそれがある土地の地形及び利用の状況その他の事項に関する調査（次項において「浸水想定区域調査」という。）に要する費用の三分の一以内を補助することができる。

4 国土交通大臣は、平成二十二年三月三十一日までの間、附則第二項の浸水想定区域の指定の適正を確保するために必要があると認めるときは、都道府県に対し、浸水想定区域調査又は土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律第四条第一項の規定による調査の結果について、必要な報告を求めることができる。

（土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律の一部改正）
第二条 土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律（平成十二年法律第五十七号）の一部を次のように改正する。
第七条第一項中「市町村の長」の下に「。以下同じ。」を加え、同条第二項中「前項」を「第一項」に改め、「基づき」の下に「、国土交通省令で定

めるところにより」を加え、「警戒避難が行われるために必要な事項について住民に周知させるよう努めるものとする」を「警戒避難を確保する上で必要な事項を住民に周知させるため、これらの事項を記載した印刷物の配布その他の必要な措置を講じなければならない」に改め、同項を同条第三項とし、同条第一項の次に次の一項を加える。

2 市町村防災会議は、警戒区域内に主として高齢者、障害者、乳幼児その他の特に防災上の配慮を要する者が利用する施設がある場合には、当該施設の利用者の円滑な警戒避難が行われるよう前項の土砂災害に関する情報、予報及び警報の伝達方法を定めるものとする。

附 則

(施行期日)

第一条 この法律は、公布の日から起算して三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。ただし、第一条のうち水防法第六条の二の次に一条を加える改正規定は、公布の日から施行する。

(水防法の一部改正に伴う経過措置)

第二条 この法律の施行の際現に第一条の規定による改正前の水防法(以下「旧法」という。)第十条第二項の規定により国土交通大臣が指定している河川以外の河川のうち河川法(昭和三十九年法律第六十七号)第九条第二項に規定する指定区間外の一級河川(同法第四条第一項に規定する一級河川をいう。以下この条において同じ。)で旧法第十条の六第一項の規定により国土交通大臣が指定しているもの又は旧法第十条の二第一項の規定により都道府県知事が指定している河川以外の河川のうち河川法第九条第二項に規定する指定区間内の一級河川若しくは同法第五条第一項に規定する二級河川で旧法第十条の六第一項の規定により都道府県知事が指定しているもの(専ら高潮による災害について水防を行うべきものとして都道府県知事が指定する

ものを除く。)については、それぞれ、第一条の規定による改正後の水防法(以下「新法」という。)第十三条第一項の規定により国土交通大臣が指定した河川又は同条第二項の規定により都道府県知事が指定した河川とみなす。

第三条 旧法の規定によつてした処分、手続その他の行為であつて、新法の規定に相当の規定があるものは、これらの規定によつてした処分、手続その他の行為とみなす。

第四条 前二条に定めるもののほか、この法律の施行に關して必要な経過措置は、政令で定める。

(気象業務法の一部改正)

第五条 気象業務法(昭和二十七年法律第六十五号)の一部を次のように改正する。

第十四条の二第二項中「水位又は流量」を「当該河川の水位又は流量(はん濫した後においては、水位若しくは流量又ははん濫により浸水する区域及びその水深)」に改め、同条第三項中「第十条の二第一項」を「第十一条第一項」に改める。

(国民生活金融公庫が行う恩給担保金融に関する法律の一部改正)

第六条 国民生活金融公庫が行う恩給担保金融に関する法律(昭和二十九年法律第九十一号)の一部を次のように改正する。

第二条第一項第八号中「第三十四条」を「第四十五条」に、「第十七条」を「第二十四条」に改める。

(消防団員等公務災害補償等責任共済等に関する法律の一部改正)

第七条 消防団員等公務災害補償等責任共済等に関する法律(昭和三十一年法律第七七号)の一部を次のように改正する。

第一条中「第三十四条」を「第四十五条」に改める。

(災害対策基本法の一部改正)

第八条 災害対策基本法(昭和三十六年法律第二

百二十三号)の一部を次のように改正する。

第四十一条中「各号」を削り、同条第一号中「第二項」を「第三項」に、「第二十五条」を「第三十二条第一項」に改める。

(特定都市河川浸水被害対策法の一部改正)

第九条 特定都市河川浸水被害対策法(平成十五年法律第七十七号)の一部を次のように改正する。

第三十二条第一項ただし書中「又は第十条の二第一項」を、「第十一条第一項又は第十三条第一項若しくは第二項」に改める。

第三十三条第四項中「又は第十条の二第一項」を、「第十一条第一項又は第十三条第一項若しくは第二項」に、「第十条の四第一項」を「第十四条第一項」に改める。

平成十七年四月二十六日印刷

平成十七年四月二十七日発行

参議院事務局

印刷者 国立印刷局

K