

第百六十二回国
参議院国土交通委員会會議録第二十号

平成十七年六月七日(火曜日)
午後一時二十八分開会

委員の異動

六月二日
辞任 鈴木 政二君
補欠選任 水落 敏栄君
六月三日
辞任 水落 敏栄君
補欠選任 鈴木 政二君

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
太田 豊秋君
岡田 広君
北川イツセイ君
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
岩本 司君
北澤 俊美君
奥石 東君
前田 武志君

国務大臣 国土交通大臣 北側 一雄君
副大臣 国土交通副大臣 蓮実 進君
大臣政務官 国土交通大臣政務官 岩井 國臣君

事務局側 常任委員会専門員 伊原江太郎君

政府参考人 国土交通省航空局長 岩崎 貞二君
参考人 定期航空協会 新町 敏行君
定期航空協合理 山元 峯生君

本日の會議に付した案件
○公的資金による住宅及び宅地の供給体制の整備のための公営住宅法等の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)
○地域における多様な需要に応じた公的賃貸住宅等の整備等に関する特別措置法案(内閣提出、衆議院送付)
○政府参考人の出席要求に関する件
○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(航空機の運航における安全確保に関する件)

○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。

公的資金による住宅及び宅地の供給体制の整備のための公営住宅法等の一部を改正する法律案及び地域における多様な需要に応じた公的賃貸住宅等の整備等に関する特別措置法案の両案を一括して議題といたします。

政府から順次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公的資金による住宅及び宅地の供給体制の整備のための公営住宅法等の一部を改正する法律案及び地域における多様な需要に応じた公的賃貸住宅等の整備等に関する特別措置法案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

まず、公的資金による住宅及び宅地の供給体制の整備のための公営住宅法等の一部を改正する法律案につきまして申し上げます。

最近における住宅及び宅地の需給状況等の社会経済情勢の変化を踏まえ、住宅政策上の課題に柔軟かつ機動的に対応する住宅及び宅地の供給体制づくりが喫緊の課題であります。

この法律案は、このような課題を解決する観点から、地方公共団体、住宅金融公庫、独立行政法人都市再生機構又は地方住宅供給公社による住宅及び宅地の供給体制を整備するため、所要の措置を講じようとするものです。

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、地方公共団体又は地方住宅供給公社は、事業主体の同意を得て、公営住宅の管理を代わって行うことができることとしております。

第三に、住宅金融公庫について、平成十六年度までに受理した申込みに係る資金の貸付けの一部に係る業務について、特別勘定を設けるとともに、当該業務に係る政府貸付金のうち主務大臣が財務大臣と協議して定めるものの償還期限は、主務大臣が財務大臣と協議して定める日とすることとしております。

第四に、独立行政法人都市再生機構について、宅地造成等の経過措置業務に係る特別勘定を設けるとともに、当該業務に係る政府貸付金の償還期限は、国土交通大臣が財務大臣と協議して定める日とするほか、資金調達の多様化を図る観点から、その金銭債権の証券化等を行うことができることとしております。

第五に、地方住宅供給公社は、設立団体以外の地方公共団体が事業主体である公営住宅の管理を代わって行おうとするときは、あらかじめ設立団体の長の認可を受けなければならないこととしております。

第六に、地方住宅供給公社は、設立団体が議会の議決を経て国土交通大臣の認可を受けたときは解散することができることとしております。

第七に、公営住宅の家賃収入補助を平成十七年度までと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。

次に、地域における多様な需要に応じた公的賃貸住宅等の整備等に関する特別措置法案につきまして申し上げます。

少子高齢化の急速な進行等の社会経済情勢の変化に伴い、子育てしやすい居住環境の整備、高齢者や障害者の地域居住の要請、まちづくりと一体となった良好な居住環境の形成等の地域における多様な需要に応じた公的賃貸住宅等の整備及び管理を推進する必要があります。

また、三位一体の改革を着実に推進するため、地方の裁量度を高め自主性を大幅に拡大する国庫補助負担金の改革を推進する必要があります。

これらの必要性を踏まえ、地方公共団体が、自主性と創意工夫を生かして、既存ストックの有効活用を推進するとともに、福祉施策との連携、民間活力の活用を図りつつ、地域の実情に応じた公的賃貸住宅等の整備及び管理を推進することができるよう、所要の措置を講ずるものです。

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、地方公共団体は、国土交通大臣が策定する基本方針に基づき、地域における住宅に対する多様な需要に応じた公的賃貸住宅等の整備等を推進するための地域住宅計画を作成することができるとしております。

第二に、地域住宅計画に基づき実施される公的賃貸住宅等又は公共施設施設の整備に関する事業や、これらと一体となつてその効果を増大させるために必要な事業等を推進するため、地方の裁量度を高め自主性を大幅に拡大する交付金制度を創設することとしております。

第三に、公営住宅と高齢者向け優良賃貸住宅、グループホーム等の一体的な整備を推進するための公営住宅建て替え事業の施行要件の緩和、既存ストックの有効活用を推進するための特定優良賃貸住宅の入居者資格に係る認定基準の特例等の措置を講ず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。

以上が公的資金による住宅及び宅地の供給体制の整備のための公営住宅法等の一部を改正する法律案及び地域における多様な需要に応じた公的賃貸住宅等の整備等に関する特別措置法案を提案する理由でございます。

これら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。

両案に対する質疑は後日に譲ることといたします。

○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会理事山元峯生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。

本日は、理事会の合意により、まず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、午後三時三十分をめぐりに自由に質疑を行うことといたします。

どうぞ暑い人は上着取つて結構ですから。

それでは、質疑のある方は順次御発言願います。

○佐藤雄平君 佐藤雄平でございます。

航空機の運航について質疑をさせていただきます。

午前中の決算委員会、航空会社両社長お見えになつておりますけれども、見ていたかどうか分か

りません、最後の警告決議、そしてまた鴻池委員長の最初の質疑の中で、公共交通の安全、これはもう本当にその大事な話である、もうしかといふふうなことで警告決議をさせていただいたことも両社長に申し上げておきます。

四点ほど質問をさせていただきます。

私も、三月の十日にこのJALのインシデントから始まった質疑、これで実は五回目になります。参考人の招致も、これで新町社長は二回目であると思います。もう再びここに参考人であることがないよう、航空のその安全については、もう本当に遵守していただきたいということを冒頭まず申し上げておきます。

そういうふうな中で、四月の十四日に改善命令、警告に対する改善措置を出しましたですね。この改善命令、警告、そして立入検査というのは、大変な実は監督官庁がことをしているところ、大変重要な、重大な事案であるという中で私はしたと思うんです。しかしながら、この改善計画を出して、その後実は七回同じことをまた繰り返している。

私は、まず新町社長に、この監督官庁の国土交通省の事業改善命令、そして警告、さらにまた立入検査というのをどのように社長自身が受けているのか、どれぐらい重大であるというふうなことを考えているのか。それとともに、改善計画を出したになった。私はその改善計画の中で、社内的にはどのようなメンバーの方と改善計画を作ったのか。そしてまた、その改善計画の中で、私はやっぱり現場の方の意見というのが一番重みがあるし、一番大切なことであると思うんです。そのときに、現場の方から出たお話がこの改善計画の中、どのようように反映されて、また改善計画の履行の中でどのように効果を表しているのか。この点についてまず伺いたいと思います。

○参考人(新町敏行君) 先生御指摘のとおり、事業改善命令、警告書、また立入検査、私ども経営トップを始め、役員、全社員、極めて重大なことに受け止めて、重く重く受け止めております。

そして、回答させていただきました改善措置、改善対策、安全対策を今一つ一つ着実に実行に移しているさなかにこのようなトラブルがまた発生させてしまったことに關しまして、大変申し訳なく、私も残念に思っているところであります。

このトラブルに關しましては、ソフトな面と、すなわちヒューマンエラーな面と、そしてハードの面、両方ございます。それぞれに対して十分なる対策を講じているところでありますが、とりわけハードの面におきまして、御当局及び航空機メーカーと十分なる連携を取りながら、綿密なる原因の究明と対策を講じているというところでございます。

また、私を始め、この改善命令の中で回答として出しました現場と経営との距離感の問題、これはヒューマンエラーに直接間接関係しているわけでございますけれども、その解消のために、経営トップを始め、全役員が四月、五月、既に現業部門第一線に、一線の現場に二百回以上赴きまして、安全ミーティングを実施いたしております。

その中で、経営としての安全に対する意思の伝達、意識の、信念の伝達、そしてまた現場の人たちの安全に対する強い意識、信念、またお客様に対する熱い思いを直接感じ取ることができ、今後の安全上のトラブルの解消に非常に大きく役立っていくものというふうに関心した次第であります。

今後とも、全社挙げて安全運航の堅持、再発防止に最善を尽くしてまいりたいというふうに思っております。

○佐藤雄平君 社長が幾ら熱弁を振るっても、四月の十四日から七回この同じ事案が起きているというのはどうしてもやっぱり荒唐無稽に聞こえてしょうがないんです。

更にもうちょっと踏み込んでいきますと、現場からどういふふうな話が出たか御承知だと思っております。その中の一つに、整備について外注、さらにその外注が海外の会社に行っている、海外の会社の整備でまた事故が起きている経過もあると。

さらにまた、客室乗務員の中でのいわゆる契約社員、これはどうしてもやっぱり会社に対する一つの責任体制というのが正社員と契約社員では違ふんじゃないかと、このような話が出ていていると思います。

まずこの二件について、出ているか出ていないか、出ているはずですが、出たことについてどのような措置を講じているのか、この件についてお伺いしたいと思います。

○参考人(新町敏行君) 整備の外注化に関しましては、私も、事業会社において整備外注委託に關しては万全な委託管理ができ上がるように委託管理ができるような体制を確認した後に外注委託をいたしております。委託先は所要の認可もきちっと受けたところで対応をさせていた、たいておりま。また、なおかつ、整備に關してそれを領収をしたときに領収検査もきちっと実行に移しております。また、整備の外注委託が大きなこのトラブルの原因となるといふふうには考えておりません。

もちろん、現場に行きましたときに、整備関係に携わる人々からは、それじゃ全くそういう問題が出なかつたかという、それは違います。確かに整備に關して外注委託はどうなんだろうというふうな意見も社員の方からは出ました。ただ、私も、今申し上げたことをきちっと説明し、安全に關しては万全な体制でもってバックアップ体制、特に整備関係においてもバックアップ体制を実行に移していることとお互いに意見交換をし、社員たちも納得をしているというふうに思っているところであります。

また、契約の客室乗務員等……

○佐藤雄平君 端的にお願いします。

○参考人(新町敏行君) はい。

契約の客室乗務員等も、客室乗務員として乗務する限りにおきましては、安全保安、保安員としての訓練をきちっと教育を受けて、全く問題ない状況、状態にして乗務をしているところであります。したがって、安全保安要員としても十二分に

責任を果たせる状態になっております。

○佐藤雄平君 これはどうしてもやっぱり現場と大きな乖離があると、これではなかなか安全性を希求していくことができないんじゃないだろうか、私はこういうのもやっぱり社風かなと思ってしまうんですね。

この間、西日本J.R.の質問をさせていただきました。企業ですから当然利益の追求します。利益の追求と同時に合理性、それと裏腹に今度は安全性、非常に紙一重になっているところあると思うんです。

その中で、改善命令の中で改善報告が御社の方から出ております。そして、幾つかの項目があるんですけれども、「定時性向上に取り組む中」、「定時性」というのは、これはもう企業の競争ですから、これはある意味では利益の追求と言ってもいいかなと思います。「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れば弱まり、「これはもう弱まっているんです、安全性と「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た」と。これ、自ら御社のその報告書に書いてあるわけです。これに対してどのような安全対策を措置したのか、これについて答弁願いたいと思います。

○参考人(新町敏行君) 正に現場に行き、現場の第一線の社員とその問題について十二分に語り合つてまいりました。そして、安全は最大のサビスであるということを経営の意思としても、経営の考えとしても改めて社員との意見交換をいたしました。そして、社員のほとんどすべての者が私どもの経営としての意思を十二分に酌み取り、自分たちも実は安全が何よりも大事であるというのを再々確認して、これから安全運航に向かつて一人一人が安全意識を高めながら取り組んでいきたいという心強い、非常に私を勇気づけるような現場からの言葉、現場からの意見交換もいたしているところであります。必ずこの問題が完全に浸透して、更に浸透して安全運航に大きく資するものだと思います。

○佐藤雄平君 社長、今私が質問させていただいたことについて、やっぱり答弁してないんですよ。そういうのはやっぱり気持ちの中では分かれますけれども、どのように反映したかということですから、これはもう証人喚問でも何でもありません、参考人ですから、これ以上詰めることをしませんけれども。

それともう一つ、これは今日の決算委員会でも鴻池さんが言っていたのは、規制緩和というものが、これは安全に対する残念ながら規制緩和もしてしまつたんです。ですから今度の事案、これは全日空についても同じだと思ひます。今度の事案の背景、この原因というのはやっぱり大きな私は規制緩和ということがその理由になつていんじゃないかなと。

これはいろいろ、その現場の話の中で、九三年から主な整備だけの規制緩和でも六項目あるんですね。その中で、やっぱり一番の問題というのは、定例の整備の海外工場の委託、これもやっぱり問題。さっき言ったように、私はこれ責任論だと思ひます。自社の飛行機を整備しているのと、それから外注で来たものを整備するのと、全然違う、認識が。

さらにまた、九五年の国による整備等の検査を民間、これはやっぱりその航空二法をこの間もやつてしまつたんですけれども、しかし、これはやっぱり国がやるべきであらうと。そしてさらに、整備の安全、自由化の航空機の新検査制度を実施、これ検査制度を変えてしまつた。あと、整備士資格制度の見直しによる運航整備士というふうなことになるてしまつた。さらにまた、私は、ダブルチェックがシングルチェックになつてしまつた。

これは私は、規制緩和というのが大きなやつぱり今度の事故を、事案を起こしている背景にあるんじゃないかなと思ひます。

まず、社長が、両社長がこの規制緩和について事故との関連性をどういふふうに見るか、最後に、監督官庁である大臣がこの規制緩和と今日の

そのJALとANAの事故についての関連性を認めるかどうか、これについて答弁願いたいと思います。

○参考人(新町敏行君) 先生のおっしゃつたこと、これまでの技術規制の緩和との直接な関係は私どもはないと考えております。

例えば、海外への整備委託につきましても、先ほど申し上げましたけれども、適切な委託先への技術力、整備力を十分に審査した上で、当社における委託管理を適切に行いつつ委託を行つております。

また、ダブルチェックという問題に關しまして、それがシングルチェックになつたと言ひますけれども、重要な部位に關する重要な整備に關しては、依然として現在でもダブルチェックを実行に移しているところであります。

それとまた、発着整備の一名化につきましても、十分な整備のバックアップ体制を確保する中で、十分な研修を得た上でそれを導入してござりまして、今後とも適切な運営を徹底していききたいというふうな考えております。

○参考人(山元肇生君) ただいまの先生の御質問に關しましては新町参考人と同意見でござりまして、確かに技術の進歩に応じて技術的な規制緩和の方向で見直しは行われておりますけれども、これは、航空法に基づいて認定、事業の認定等きちつとした安全の担保の上に行われていると思ひております。

したがいまして、御質問の規制緩和が直接、我々このたび起こしておりますトラブル、これに直接結び付くとは思ひておりません。ヒューマンエラーあるいはメーカーの製造品質が原因であるというふうな思ひております。

○国務大臣(北側一雄君) 国土交通省といたしましても、安全に關する必要な社会的規制についてはこれまで堅持をしてきたというふうな考えているところでござりま。安全規制につきましては国際標準、航空の場合、特に国際標準がござります。この国際標準を踏まへつて一連の安全上の

トラブルも分析しながら適時適切なものとなるよう、当然これは不断の見直しは必要であるとは考えております。

ただ、今両社長から答弁もありましたけれども、規制の問題もさることながら、安全に対する意識とか、またヒューマンエラーに対する取組だとか、そうしたことが私にはより問題が大きいのではないかと考えております。

○仁比聡平君 日本共産党の仁比聡平でございます。

JALは、四月十四日の改善措置報告の中で、「安全を直接支える現場に対する経営トップの双方向コミュニケーションが不十分であった」、「現場と経営との一体感を強化すべく、経営自らが現場に積極的に出向き、双方向のコミュニケーションに努め、風通しの良い職場風土の醸成に努力」と、こういうふう述べてられています。この点についての先ほどの佐藤理事への答弁が真実なら、その後こんな重大なトラブルが後を絶たないはずがないのじゃありませんか。

私は、この報告に照らしても、今JALの職場で到底信じられない出来事が起こっておりますので、今日は新町社長の認識を直接伺いたいと思っております。それは、JALインターナショナルでかねてから行われてきた早出サービス残業の実態を労働基準監督署に申告をした先任客室乗務員三名に対して、この五月、指導的教育と称して先任乗務を外し、会社の指示に従わない限り先任乗務をさせないという不利益処分を行っているという問題です。

問題の早出残業は、先任客室乗務員の業務であるアロケーションチャートと呼ばれる機内における安全責任分担表の作成にかかわるものです。お手元に資料が回っているかと思えますけれども、これの二枚目がその参考例です。（資料提示）

ごらんのように、墨塗りをしている名前の項目の次にエマージェンシー、これは緊急脱出の際に必要な備品の取扱いの責任者を配置するという欄です。ドアというのは緊急脱出のドアの責任配

置、そして最後の欄はギャレーあるいはアナウンサーというような客室乗務員の機内のサービスにかかわる担当の配置をしているものなんです。正に客室の安全と円滑な業務の上で不可欠の任務分担表になっています。

そして、これを、乗務する機材ごとに状況が違いうわけですから、その機材に合わせ、また乗客の数あるいはその国籍、そういった配慮すべき状況に合わせて作成をしなければなりません。一方で、実際に飛行機に乗るクルーは、これはその乗務ごとに入れ替わっていくわけですから、その適性やあるいは経験に照らして、それも過去八フライト分にさかのぼって、乗務員さんの中で不公平がないように、仕事に偏りが起こらないように作成をしていかなければならないと、こういうものです。ですから、このチャートの作成に相当の時間を要するということは、これは委員の皆さんも御理解いただけるのではないかと思います。

このアロケーションチャートは、実際に打合せに入るブリーフィングの前に作成をされていなければなりませんから、長年にわたってJALでは出勤時間前にこれを作成するという実態が続いてきました。このチャート作成時間を適正に労働時間として把握をしてほしいということを求めて客室乗務員の組合が〇三年に労働基準監督署へ申告し、労働基準監督署は立入調査の結果、始業時刻からはすぐにブリーフィングが始まっており、チャートがその前に作成されているのは明らかだと、会社に対し早出残業についての先任客室乗務員の過去二年分の早出の実態調査をすることなどの指導を行いました。ところが、JALは、

まともな実態調査もしないまま、そして具体的な改善措置もとらないまま。昨年十二月の労基署の立入調査でも、調査対象になった九割の飛行機で始業時刻前にチャートができ上がっているということが明らかにしているわけです。

そこで、事態の打開を求めた労働者側は四十一名の申告者の労働基準監督署による事情聴取を求めましたけれども、そのうち三名の事情聴取が今年二月に行われました。労基署がその三名の事情

聴取を会社にもするべきだということを求めた結果、四月の十二日に会社側の事情聴取が行われたんですが、ところが、それを受けて、五月に入ってから、その事情聴取を行った労働者三人、この三人の先任業務を外すという不利益取扱いが行われているわけです。

新町社長がこの経過をどこまで御存じなのか私はよく存じ上げませんけれども、この事態は結局、使用者は労基署への申告を理由として労働者に対して解雇その他の不利益な取扱いをしてはならないと定めた労基法百四条に正面から反し、問題を改善しようとする労働者を恫喝し、見せしめにしてサービス残業を強要するものにほかならないのじゃありませんか。

JR西日本で明らかになった日勤教育と同じやり方にならなければならないという職場からの強い憤りの声が上がっていますが、私は、ミスをした労働者ではなく、事態の改善を求めている労働者に対してこういったことが行われるというのは更に悪質なものではないかと思えます。社長の認識を是非伺いをしたいと思います。

○参考人（新町敏行君） 今先生のおっしゃったことですが、アロケーションチャートの作成を含む乗務に必要な一連の作業というのは、現行の出頭時刻から開始して十分に完了できるものと会社は考えております。

また、先生おっしゃった教育その他に関しましては、私も認識いたしております。教育を行ったことは事実でございます。事実でございますが、当社では、日本航空グループでは日勤教育という名称ではございません。そして、そもそも今回の教育につきましましては、始業時刻以降にアロケーションチャートを作成することを文書等で徹底するだけではないで、会社の指示どおりできないと申告している社員に対し、個別対応の一つとして教育の必要性を認識し、より効率良く業務が遂行できるように実施したものでございます。

したがって、先生恐らく考えておられるかもしれないけれども、これは懲戒的な位置付けのもの

のとは全く違う、本当の意味での教育ということでございます。

○仁比聡平君 社長御自身がそういう御認識をお持ちだということを私初めて伺いをして、大変驚くべき認識だと思っております。

出勤時間後に作成をしたのでは打合せや乗務に必要な情報確認ができずに、安全上の点検や準備に余裕がなくなるから、これまで先任の皆さんは時間前にこれを作成をしてこられたわけですね。配付しました資料の一枚目を皆さんごらんいただきたいと思うんですが、これはJALインターナショナルに提出をいただいた離陸前までの標準的な乗員の出発業務ですが、その下の段にあるのが客室乗務員の業務です。つまり、出発八十分前に出勤をして、二十分間の準備をして、六十分前には飛行機へ移動するということになっております。その間に、その二十分間の間に何をしなければならぬのか。JALが記載をされていたのは、下の項目ですけれども、このうち一番下にあるエマージェンシーブローシヤの確認というのは、これはビデオを見るところによって行われますが、これは現実には七分間掛かります。その上の項目、これは安全に関するブリーフィング項目ですけれども、これに少なくとも五分から七、八分掛かるわけですね。これで十二分以上あるのは約十四分というような時間が必要になります。

あわせて、ここにJALさんが記載をされている以外に機内販売を含めた機内サービスの打合せが必要で、これに十分ないし十五分掛かっているのが実態だということですね。このブリーフィングの中身だけ見たって、二十分間ではまるで足りないじゃありませんか。ここにどうして出勤後にチャートを作成するという時間をつくれるんでしょうか。

組合の実態調査を見ればどうということになっているかといいますと、〇二年十二月から〇三年一月にかけての調査では、掲示や旅客情報の確認をするのに十三分、チャートの作成には二十五分。

ですから、ブリーフィングの前に三十八分の時間が必要だということが明らかにになりました。もし始業時間後に作成したとすれば、ランダムに調査した六十四便のうち六十三便で遅延が発生するということです。

昨年の調査でも、ランダムに調査をした七十三便中、七十三便すべての便で始業時刻前にチャートは作成されていたわけですね。これは組合の所属のいかんやあるいは管理職か否かなどを問わず、ランダムな調査の結果なんです。

今回、不利益処分を会社が行った後の六月四日に同じく五十六便の調査を組合がしていますが、この中で五十便が始業時刻前の作成で、うち二十七便は二時間前に既にできていたと、こういう実態を社長は御存じでしょうか。いろんな報告が社長に上がっているのかと思いますけれども、これは社長自ら実態を十分把握すべきなのではないかと思えます。

その点で社長に一点お尋ねしたいのは、先ほどお認めになった教育ですね、これを中止すべきだという抗議を、労働組合が五月十二日に社長との面会を求めました。社長は不在だったわけで、秘書課の係長さんが非公式に要請文を受け取ったというところで、伺いたいのはその後のことです。翌日になって、会社の労務課から組合に対して、アポなしのこのような要請は今後やめていただきたいという抗議があったというんですね。

新町社長は、この国会でこんなふうに言っています。私は二十四時間胸襟を開いております、社員の皆さんが本場に経営に訴えたい、経営はこういうところを改善してもらいたい、私はこれを提言したいということがあれば、正々堂々と正面から私に提言してください、私に申し出てくださいます。私はEメールもありますしもちろん電話もあります、いつでも結構ですからそれを申し出てくだされと、このようにおっしゃっているのに、組合の申入れに対してアポがないからといって抗議をするというのは、双方向のコミュニケーション

をとおっしゃる立場と、現実を起こっている事態と、これは全く両立し得ないのではないのでしょうか。

このように会社が組合に抗議をしたということをお聞きでしょうか。

○参考人(新町敏行君) 組合の方々が、社員が私のところに来られたのは知っております。知っておりますけれども、本当にそれは私、不在でございまして、お会いできることはできませんでした。私も、今先生がおっしゃったように、常に二十四時間胸襟を開いて、これは変わっておりません。もちろん、組合とも十分なる話し合いをしながら労使関係の、健全なる労使関係を築いていきたいというふうにも思っている気持ちは十分に私は今でも持っております。

○仁比聡平君 知っているのか、知っていないのか。
○参考人(新町敏行君) はい、知っております。知っております。

○仁比聡平君 組合からの、組合に対して抗議をしたということを知っておられるということでしょうか。
○参考人(新町敏行君) いや、抗議ではございません。そのように抗議ということではなくて、組合に対してそういうふうな言ったということは重々存じ上げております。

○仁比聡平君 大臣、今聞いていただいたような状況なんです。これまで、私は運航乗務員や整備の問題を中心に、現場で安全を担い、担保をしてきた労働者の皆さんの実態、これから安全を担っていく皆さんの実態、これをしっかり受け止めるべきだと申し上げてきました。客室乗務員の現場で起こっている今日の事態ですね、これは現場の実態では、始業開始後ではできないことは明らかなのに、できると言い張って、その是正を求める労働者を不利益処分や抑圧をするということだと思えます。これでどうして双方向のコミュニケーションが図れるのでしょうか。是正命令を受けても、なお組合敵視の体質が変わっていない

ないということが明らかになったと思います。安全第一と言うのなら、この日航の体質を正すことは、私、政治の責任だと思うのですが、厳しく指導をすべきではないでしょうか。この認識を最後にお伺いして、質問を終わります。

○国務大臣(北側一雄君) 私の方からは、新町社長を始めトップの方々に、是非現場の声をよく聞いて、そしてトップの方々に始め現場の方々も含めて会社一丸となって安全確保のための体制をつくってもらいたいということを申し上げているところでございます。

いずれにしても、健全な労使関係を是非つくっていただきたいというふうに思っております。
○参考人(新町敏行君) 出頭時間の問題、トータル時間の問題に、先生に私の方から一つだけ私の考えを申し述べたいというふうに思っております。

日本航空では他社に比べて十分に時間を確保しているというふうに思っております。例えば日本航空の場合は、日本航空インターナショナルの場合はおっしゃったように八十分でございます。日本航空ジャパンの場合は六十分、そして隣におります全日空さんの場合は同じく六十分でございます。

したがって、チャート作成には五分から十分程度掛かるというふうに私は認識しております。そういうことで、私がもう一度申し上げたいのは、他社に比べて十分に時間を確保しているというふうに思っております。

○洲上貞雄君 社民党の洲上であります。

まず最初に、新町参考人に伺いをいたします。四月の十四日に提出されました業務改善命令、警告に対する改善措置の中で、経営者として反省すべき点、改善すべき点は何かというふうに言っているのは、風通しの良い職場風土の醸成に努力すると言われております。今ちよっとお話を聞いておられますか。風通しの良い職場風土の醸成に努力すると言われておられるのか。風通しの良い職場風土はどのように社長として認識されておられるのか。どこが風通しが悪かったのか、御質問します。

○参考人(新町敏行君) 確かに私も反省しているところでありました。風通しの良い組織風土づくりの醸成がこの安全上のトラブルを発生させるような意味での背景、要因になっているというふうに申し上げます。

そして、私は今回、繰り返しになりますが、改善命令に対する改善措置としまして、現場と経営との距離感をなくし一体感を醸成していかなければいけない、それがすなわち風通しの良い風土をつくり上げるといふふうに思っており、今回役員を始め、私を始め全役員が二百回以上にわたって現場に赴いていろんな意見交換をいたしております。

それは、先ほど申し上げましたように、そして社員の方からは確かに現場との距離感があったということ、それから経営が、自らがこれだけ多く現場に、現業部門に赴いてお互いに意見交換をするということに関して改めて経営の意思を確認したし、我々としても一体となって安全体制の再構築を図っていききたいというふうに異口同音に言っていました。

すなわち、それがこのような行為を続けることによって、何も四月や五月の二か月間でなく、これからもこういう行動、こういう行為を続けることによって風通しのいい、お互いに意見交換ができ合える、お互いに経営の意思、現場がどう考えているかということを酌み取るような、そういう風通しのいい組織風土づくりが醸成されていくものというふうに私は確信いたしております。

○洲上貞雄君 経営と現場の間での風通しの悪さということは、現場の代表が労働組合だとすれば、先ほどのお話から考えてみると、労働組合と会社の間の風通しが最も悪いんじゃないかと私は思っております。

そこでお伺いをしますが、五月の十五日に起きたJALの七二六便のトラブルの問題でござい

告できなかった。冒頭、社長は安全は最大のサビスだと、こういうふうに言われた。もし、ここ、事故がなかったから良かったと思いますけれども、こういう報告ができないような職場雰囲気というのは非常に暗い職場だと思うんですよ。風通しが良くなれば、こういう暗さがなくならなきゃならないと私は思うんですが、この事故の後これに携わった従業員の方々の懲戒はどのようにしておりますか。

○参考人(新町敏行君) 懲戒という意味ではまだ行っておりません。むしろ、安全の保安というもののに対する教育を徹底しているところでありまして。

おっしゃるように、風通しのいい状態になっていなければ当然いけないということはこの件に関しても当然であります。そして、私は今回、その件に関しましては、教育という意味では客室サビスの手順、保安手順の再徹底、そして客室乗務員間、また客室乗務員と運航乗務員間の連携、こういうものを徹底しなければいけないという意味において教育を再度徹底しているというところでございます。懲戒その他の対象にするような、そういう状況ではありません。

○洲上貞雄君 えてして職場環境が悪く風通しが悪いというのは、事故原因をすべてそこに働いている現場の人に責任を取らせるからこういうことになるんですよ。ただ、今社長が言われたように、教育問題と保安の問題については、これは処罰の対象じゃなくて徹底的に教育をしていくようなことから、ただ教育も処罰的な教育はいけませんよと先ほど同僚議員が言っております。

どうかひとつ、風通しの良いということとは、カウスターである労働組合と対してきちっとやっぱり協議していくという姿勢を今後持っていたきたい。その中で問題の解決を図っていくことの方が良い風通しになっていくのではないかと思います。どうかしつかり現場の声を聞いていた、安全がい。そして安全な、社長言われたように、安全が

最大のサビスだということを再度確立できるような努力をしていただきたいと思えます。

そこで、お隣の山元参事人にお伺いをいたしますが、おたくの会社では風通しはいかがでございますか。もし、うちの方も詰まっておりますというなら率直に言っていただきたいし、事故がないわけではないから、いわゆる安全に対する問題についての姿勢をお伺いいたします。

○参考人(山元孝生君) 私どもの会社も平成十年の十一月に業務改善命令を受けました。それから六年半たつわけでございますけれども、今先生のおっしゃった風通しの良さを良くするためには、一つは、毎週火曜日でございますけれども、今日実は行ってまいりましたけれども、社長と副社長が羽田の現場に行きまして、パイロットの運航本部長、整備の本部長、それから客室の本部長、それを全部統合するオペレーション本部長、この四人と昨日までの一週間のオペレーションの報告を受けております。

我々のグループで国内線でも今一日八百十フライト飛んでおりますので、一週間たりますと天候によるキャンセル、あるいは整備都合によるキャンセル、その他の事象、こういうものが上がってまいります。その報告を上がる前の段階で現場でトラブルを隠すというような風土があったらもうそれは我々のところには入ってきませんけれども、少なくともそれが正直にオペレーションのリポートとなって入ってきまして、これは我々は毎週それぞれ事象について本部長と議論をしていろいろ対策を講じている。これがひよつとすると風通しの良さ、良さというか、詰まれば終わりですけども、一つのバロメーターではないかというふうに思っております。

それと、もう一つは、大橋社長のときからですが、けれども、何百名を前にする講話ではなくて、現場に行きまして、十数名単位の社員とダイレクトトークをする。大橋社長の時代に一万三千人のうち六千人と会話をしておりますんで、私もそれを続けていきたいなというふうに思っております。

○洲上貞雄君 やはりこれまでずっと参考人のお二方からも前回から聞いておまして、航空関係といえましょうか、この業界というのはやっぱりチームワークが最も大事なことではないかと、このようにいろいろ答弁を聞き、質問を聞きながら思っているところで。

したがって、そのチームワークが大事な職場であるだけに、やっぱりそのチームの中で乱れを起こさないようなことというのは最も私は大事なことでないかと。恐らくそのようなことを総称して風通しというふうに言われたけれども、やっぱりそこには個人追及だとか、個人の責任追及だとかということからなくすことをまず始めていくことが最も大事なことではないかと私は思っております。

先ほどからお話聞いてまして、どうも個人の処罰よりも、個人の原因追及よりも全体で事故原因について検討しながら再発防止に努力いただく、このことの方がより私は前向きな経営ではないかと、このように伺い、そのように反省されたのではないかと、このように答弁の中から理解をしておきたいと思っております。

したがって、最初言われましたように、何度とも言いますが、安全が最大のサビスだということを肝に銘じて頑張っていたきたいと思っております。

そこで、次に航空局長にお伺いをいたしますが、四月二十九日に発生をいたしました羽田における管制官の指示ミスについて、航空・鉄道事故調査委員会の調査は、ともすれば、しよせん身内の調査ではないかという疑念の声が聞こえてくるわけでございますけれども、航空局長としての見解はいかがでございますか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 四月二十九日に発生いたしました管制ミスにつきましては航空事故調査委員会が調査をいたしております。今調査をいたしているところでございますので、結果が出ましたら、それを厳粛に受け止めて再発防止を考えてまいりたいと思っておりますが、まだその結果が出ておりません段階ではありますけれども、私どもなりにこの管制ミスがどうして起こったのか、どうして閉鎖滑走路に飛行機を落とすというこの情報連絡がうまく伝わらなかったかということを分析をいたしまして、再発防止策を五月の中旬から順次できるものから今打っているところでございます。

○洲上貞雄君 局長、事故調査委員会に対する社会の評価というものはどのように、身内ではないかと思われているわけですよ。どうも、しよせん身内がお互いやっていることではないかと思っている社会の批判に対してどう考えられておりますか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 先生も御案内のとおり、事故調査委員会は国土交通省には所属をしておりますけれども、私どもの航空局等、いわゆる内部機関とは別の組織になっておりますので、そうしたことなく厳正に事故調査をやっていたいでいるものだと、このように思っているところでございます。

○洲上貞雄君 やはり事故が起きたときには、国土交通省だけでなく、こういうところまで批判があるということをどうかひとつ真摯に受け止めていただきたいと私は思います。

そこで、大臣にお伺いしますが、大臣は事故調査委員会の強化を言われております。私も強化すべきだと、これは考えております。具体的にはどのように強化をされようとしているのか。私は、やはり八条委員会ではなしに三条委員会にきちつと委員会の機構を組織替えしていくべきではないか。そのことによつて、今起きている様々な事故に対する一般利用者から、国民からの不安をどのようになくしていくかといったときに、厳正中立でやっぱりきちつと事故調査ができていく、それも第三者的な立場で批判的に事故原因を追求していく、そういう委員会にしていくには、やっぱり身内の八条委員会よりも三条委員会の方にきちつとやはり私は組織替えをしていくべきではないかというふうに思っているわけです。

したがって、このところは、やはり航空事故、鉄道事故、海の事故にいたしましても、国民からどのように信頼されるかと。それはなぜかという、事故が起きた場合、その原因について一番知りたがっているのは、そこで事故に遭われた方々、特に遺族の方々は、そういう事故がなぜ起きたかと、責任はだれかと、どこかということが最も知りたいことであるから、そのときにその調査委員会に対する信頼というものが私は最も大事なことでないか。だとすれば、やはり三条委員会の方には変えるべきだというふうに思いますが、大臣、いかがでございますか。

○国務大臣(北側一雄君) 洲上先生からは、以前からいただいた御所見をちょうだいをしておりますのでございます。

現在はこの国家行政組織法の八条機関でございます。しかしながら、この法律の中に、委員会の委員長及び委員は独立して職権を行うと。これは当然、私も国土交通省の航空行政また鉄道行政から独立して職権を行うということでございます。独立性を明記しておりますし、また人事案につきましても国会の同意人事という形にさせていただいております。

三条機関の例を見ますと、準立法的な権限だとか準司法的な権限を有するものが多いわけでございますが、航空・鉄道事故調査委員会につきましては、事故の再発防止を図ることが一番の大きな目的でございます。行政処分や審決のような他人の権利義務に影響を及ぼすような事柄は扱っていないため八条機関としてというふうな理解をしております。

洲上委員の、これはもうかねてからの御所見でございますので、是非今後ともよく検討させてもらいたいと思います。

○委員長(田名部匡省君) 時間過ぎておりますので、質疑をまとめてください。

○洲上員雄君 終わります。

○委員長(田名部匡省君) よろしいですか。

○末松信介君 自由民主党の末松信介でございます。

今日は、新町社長、そして山元社長に参考人としてお越しをいただきました。限られた時間でございますけれども、よろしくお願い申し上げます。

まず最初に、全日空の山元社長にお尋ねをしたと思うんですが、四月の十九日に日本航空三社が改善措置ができた、提出できたということとで、それを受けて、四月の十九日、新町社長お越しをいただきまして、参考人質疑がなされたわけなんです。そのとき、私もひっそりやっているのに日本航空はトラブル続きだと、その観念がずっと頭にあったと思うんです。したがって、非常に厳しい質問が新町社長に向けられた。今日も向けられているわけなんですけれども。

それだけに、この四月の二十二日、全日空の小松発仙台行き三六一便、無許可で離陸開始したというトラブル、管制指示違反であります。厳重注意を受けておられます。そのほかにも、全日空機長の社内規定違反の飲酒、さらにはまた、これ伊丹発羽田行き、これはまあ安全上問題ないと言われているんですけども、貨物を、コンテナをきっちり固定していなかったという問題等々トラブルが出てきたということなんです。

非常にこう、全日空がこうしたトラブルを引き起こしたということにつきまして、結局業界全体の信頼が損なわれたという大きな責任があると我々認識をいたしているわけなんです。普通JALがこうしたトラブルを起こしておりますら、全日空こそ社員として気概を持てしつかりやっていくという、そういうような志の社員が増えてきて当たり前だと思っております。JALに業務改善命令が下されている間、全日空の社内というのはどういう雰囲気であったのか。そして、社内としてどういう対策を取っておられたのかということ率直にお伺いしたいと思っております。

○参考人(山元肇生君) 今、末松先生より御指摘がございましたように、四月二十二日のエア二ツポン便の管制指示を待たずに離陸したというケース、これはむしろ、一番最初のJALさんの千歳における管制違反、これがあつた中で、かつJALさんに対する、あるいは我々も含めての、四月三十日までのエアラインに対する緊急輸送安全総点検のその真つた中で事故であつたということとで、これはもうかえって筋が悪いといひますか、今御指摘いただいたようになげだということとで、本当に強く反省しております。

もう当然のことながら、この四月三十日までの業務改善命令、業務改善命令ではございません。エアラインに対する緊急輸送安全総点検でございますから、安全の一番の責任者である総合安全推進委員長から各本部長あて指示が出て、基本作業の確認、こういうの徹底を図つた中で起こつてしまいました。

それから、先ほど言いましたように、ダイレクトトークとか、毎週一回のオペレーションの報告会、こういうのをやりながら、こういうトラブルを、御指摘のようなトラブルを起こしてしまひまして、決して人ごとではない。やはり同じような航空法の下で同じような機材を使つて同じように人間、整備士、パイロットがやっておりますので、このヒューマンエラーというのはなくそうと思つて地道に努力をしているわけですが、これも完全になくすというのはなかなか難しい。これはもう地道に、起こつたやつは二度と再発が起らないように一個一個原因をつぶしてやっていくしかないというふうに思っております。

どういふことをやつたんだという御質問でございましたけれども、これはやはりヒューマンファクターによるうっかりとか、まあ言つてみればたまるみもあるでしょうし、こういうものを改めて総点検をしながら、もうこれは本当に人ごとではななくて、もう一個一個基本作業の確認行為、この周知と、それからやはり風土で何か問題があるんだつたらその問題の抽出と解決と、これに一步一步努力していくしかないというふうに思っております。反省しております。

○末松信介君 今、山元社長からまあヒューマンエラー、ヒューマンファクター、この言葉は北側大臣もよく使われておりますし、このたびのトラブルで頻りに委員の我々も使つたんですけれども、人間だからこそやつぱりどうしてもミスは犯さないとすることはあり得ないということなんですけれども、問題はそのミスを隠すということが一番良くないと、トラブルを隠すということが私は、やつぱりトラブルというものは、これは生きた教材である。生きた教材になつてくるといふことでありますから、そのある面でトラブルをきちつと報告した人間というのは、ペナルティーも受けるけれども評価も受けなきゃならないと思ふんです。むしろ現場でトラブルを隠すことによつてそういった不安の連鎖です。ずつとつながつていきますよ。事故の誘因をつくつていくという。それこそ重罪を科すべきであるということなんですけれども、こういう点で、ミスを隠さないという社風というのはどういふように社内規定のシステム上構築されておるか、この点について社長の考えを伺いたいと思ひます。

○参考人(山元肇生君) トラブルが生じてから隠すという問題と、それから自分がヒヤリ・ハットしたというふうな、特にパイロットの経験を完全に匿名で免責という下でレポートを上げさせております。これを一九九一年からやっております。現在二百十八件起こつておる。月に一、二回ですけれども、これは免責という原則の下で自分が冷やつとしたことを、体験をみんなに共有してもらつと、これが一つの制度かなというふうな思ひます。

それと、御質問の、何か起こつたのを隠すと、こういう風土というのはもう決してあつてはならないことであるとして、これについては社員教育、あるいはいふつとやっておりますけれども、安全が一番、新町参考人も言われましたけれども、我々エアラインにとつても安全が経営の基盤であると、これを社員一人一人が本心にこの身に染みて毎日の業務に精進するしかない、こういうふう

に思っております。抽象的で誠に申し訳ないんですが、日々、要は上からと下からの、ずっと測土先生も言っておられたコミュニケーションを良くして、決して、隠したことで不利益な状況が出てくると、こういうことがないように日々努力してまいろうと思います。

○末松信介君 とにかくトラブルというのは、ささいなトラブルでも明らかにすることによってこれが生じたやっぱ教材になると。やっぱ正直な社員が正しい会社をつくるということが、このことが一番基本だと思っておりますので、風通しのいいところという社風をつくりたいということは新町社長おっしゃっておられますので、これを特に大事にしたいと、そのように思います。

そこで、今、日本航空、事業改善命令が出て、そして改善措置が行われて、発表になって、更にトラブルが続いたと。社内の今の雰囲気、週刊誌や、週刊朝日でもいろんなこと書いていますけれども、今の状況、こういう雰囲気かちよつとお伝えたいと思います。

○参考人(新町敏行君) 改善命令が出て、改善策、対策を正に一つ一つ実行しているさなかにそのようなことが起きてしまったということに関しては、先ほども私申し上げたように大変残念に思うし、深く反省し、おわびしているところがあります。

そして、この改善策の一つであります現場と経営との一体感という意味で、先ほどから私も御説明しておりますけれども、二百回以上にわたって現場に赴いていろいろ意見交換した中で、私が本当に心強く思っていることは、経営のもちろん安全に対する意識の、それから安全の重要性、安全が最大のサービスであるという経営の意思の伝達ができたと、また現場からの安全に対する意識が、非常に強く持っているということを感じ取った、非常に大きな収穫だと思っております。そのさなかにまたこのようなことが起こったということに関し、経営も含めて現場も本当に残念

で、これをもう全く解消しなければいけない、改善していかなければいけないという強い強い意識に燃えているというふうに私は申し上げたいというふうに思っております。

○末松信介君 社長のお話伺いまして、反省の言葉の本当に反省をまたしなきゃならぬという、尾辻大臣の社会保険庁の言葉を思い出さずして、私も。

これは本当にある面で、事業改善命令というのは非常に痛い処分でありますけれども、処分にはやっぱ痛みを伴う処分と痛みを伴わない処分と二つあると思うんですよ。

私、実は今日、本当に自分で質問しようと思ったのは、一日運航停止をしたかどうかと、こういう処分をしたかどうかと、思ったんですよ。しかし、公共性が非常に高いということもありますね。(発言する者あり) はい、ありますね。ただ、一日仮に休まれた場合、社員は、どうして飛ばないんだろ、なぜこう一日を与えられたんだろとかいうことを真剣に考えようと思うんですよ。鳥はやっぱ必要ときには翼を止めて休むということを知っていますので、私はこれからの日本航空のことを考えた場合に、一日ぐらいの運航停止はあったっていいんじゃないかと、しっかり考える余裕があったっていいんじゃないかと、いうことを思うんですよ。そういう点について、この事業改善命令の処分を下した監督官庁の航空局長はどう考えておられるか、きちんと答弁をいただきたいと思っています。

○政府参考人(岩崎貞二君) 今先生御指摘のとおり、トラブルの発生というのはやっぱこれから抑えていかなきゃいけないと思っております。そのためには日本航空にきっちり事業改善命令に対する改善措置を実施していただくことが重要だと思っております。私どもの方もそうしたところのないように緊張感を持って日本航空をちゃんと監視をしていきたいと、このように思っております。抜き打ちの立入検査もやらせていただいております。引き続き引き続

ききつちりそうしたトラブルが続かないようにまづやっていくことが重要だろうと思っております。

先生御指摘の、仮に万一大きな事故、あるいは今後トラブルの続発ということになりましたら、その状況に依りまして、私ども国土交通省としては利用者の安全の確保を最優先とした適切な対応を考えていきたいと、このように思っております。でございます。

○末松信介君 この一か月半の間はどうして、今日こうして参考人質疑を行っているんですけれども、委員はみんな複雑な思いなんですよ。なぜかといったら、五月の十七日に山元社長の隣にJR西日本の垣内社長がお座りになったんですよ。それはもう深い反省と同時に、ある面で、どうしても不運が重なってその連鎖を一つでも改善して切り離すことができなかったんだという無念さを感じ出したんです。だから、みんなこの安全については真剣に討議しておる。

これJR西日本社長の訓示の中、これを社長からいただいたんですけども、御遺族やおけがをされた方からの強い怒り、苦痛の声を聞きまして、特に御遺族からは家族を生き返らせてほしい、JRは人殺しだといったお声を受け、お返しする言葉もありませんでした。さらに、私たちの遺族のぼかと穴の空いたような喪失感、悲しき、むなしさが本当に分かるのか、JRは物を運んでいるのではないのだ、命ある人を運んでいるんだぞと、こうした気持ちを社長から全社員に必ず伝えてもらいたいと強い言葉をいただきました。やっぱ運輸事業に携わる方のトップというのは本当にこの言葉の意味を深く知っておかなきゃならないと思います。

最後に質問を申し上げたいのは、定期航空協会、前、そちらの先生が定期航空協会の会長を辞めたらどうかというお話があったんですけども、この定期航空協会、一九九一年にできていますけれども、これはまず民間航空会社がつくつてくれといつてつくつたのか、国交省主導でつくつ

たのかどうかということをお聞きをしたいということ。

それともう一つ、この主な事業活動項目五つありますけれども、安全ということにつきましては取組は一切書いてないんですよ。航空運送事業に関する調査、研究。二、政府、国会、政党に対する陳情、要望。三、航空利用者への広報活動。四と、ずっと並んでいるんですよ。

理事長は天下りです。これね、天下りは私は絶対悪いと言った覚えはないんですよ。しかし、なれ合いの場所になっちゃいけない。業界と行政とはきちつとやっぱ緊張感を保たなきゃならないと思うんですよ。理事長は民間そして行政と交互に替わってくるぐらいの、それぐらいの考え方でないと、私はきちつとしたそういう航空の安全行政は確立できないと思っております。そういうことにつきましてお考えのほどをお聞きをしたいんですよ。できればこういう時期だからこそ、定期航空協会に安全に関する専門家、第三者、学者を入れるぐらいの決意を持ってお答えいただきたいと思っています。

○委員長(田名部匡省君) だれ、だれ、だれに質問。

○末松信介君 航空局長。

○政府参考人(岩崎貞二君) 定期航空協会でございますけれども、これは民間の団体でございます。任せて、いわゆるまだ公益法人でもございません、任意法人ということでございますので、民間の発議でつくられたものと、このように理解をしております。

定期航空協会、安全というのが先生おっしゃったとおり主な事業活動の中に入っております。全航連という、全国航空事業者連合会という組織が別途、これは定期航空だけではなくて、小型の飛行機なんかを扱っておられる方も入った組織でございますし、それから航空輸送技術センターという安全を専ら取り扱うような団体もございまして、こうした定期航空協会は、どちらかというと安全よりも事業経営、運営面のことについて議

論をされていることで今成り立っているのかと、
このように認識しております。

ただ、先生のおっしゃるとおり、この経営と安全というのは非常に密接不可分なものですから、私どもも、これから定期航空協会の御意見を伺いながら安全に関する取組をどうやっていただくのか考えてまいりたいと、このように思っているところでございます。

○末松信介君 この協会の設立はどちらが主導してつくられたのかということ、できましたら、これは有意義な団体であるのかどうかということ、を両社長から端的にお答えください。

○参考人(新町敏行君) 定期航空協会は極めて有意義だと私は思っております。もちろん、安全運航に関しては各会社、各企業の経営の絶対的な基盤でもあるし、経営の絶対的な責任として各社が今対応をしておるところであります。保安その他に関しては、業界としても、業界の団体であります定期航空協会としても、積極的に取り上げてやっております。

ただ、先生がおっしゃったように、それじゃ安全運航に関してこれから何もなくてもいいのかという問題に関しては、私は前向きに会員との意見も聞きながら前向きに対応していきたいというふうに思っておりますし、おっしゃっているとおりだというふうに思っております。

○参考人(山元肇生君) 定期航空協会での安全に関する活動を二つほど御紹介いたしますと、二〇〇三年七月に成立いたしました二〇〇四年一月十五日から施行されております機内迷惑行為防止についての法律をつくっていただいたわけですが、これも、これをお願いしてきたこと、それからあるいは、米国籍に限ってでございますけれども、スカイマーシャル制度を現在導入していること、こういうことについては業界の協会として活動してまいったと思えますけれども、今、末松先生おっしゃいましたように、もう一度航空会社の安全についてきちつと議論をしたり、あるいは制度を整えたりする活動を今から取り組んでまいろう、会長と相談しながらやっていこうと思えます。

○参考人(新町敏行君) 委員長。
○委員長(田名部匡省君) 簡単にお願ひします。

○参考人(新町敏行君) 今先生がおっしゃった定期航空協会の設立はどことだったのかということ、私の理解でありますけれども、いやこれは事実でございますが、業界で話し合つて設立したというふうな理解をしております。

○末松信介君 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。また質問に立たせていただきますが、もう先行の質問者からも出てきていることでございますが、ヒューマンエラーというのが随分出てきました。午前中の参議院の決算委員会でも出てきたところでございますけれども、またテレビのインタビューに答えて新町さんもヒューマンエラーという言葉を使っているのを聞いたことがございますが、クローズアップされてきたことは間違いございません。

〔委員長退席、理事佐藤雄平君着席〕
ただ、いろんな会社内の風通しの良さ、悪さといいますが、あるいは行政の責任を含めて、ヒューマンエラーということだけに事寄せるようなことではあつてはいけないというふうに思いますが、ただやはり直接に携わるのは人間でございますので、やはりこのヒューマンエラーにどう対応していくのかというのが一番大事だということふうに私も思っております。

そこで、先ほど山元参考人の方からも社内の御紹介がございましたけれども、ヒヤリ・ハットについての社内の安全報告制度というんですか、そういうようなことの御紹介がございました。いわゆるインシデント制度というんですかね、非常に私も大事だということふうに思っております。五月二十七日の航空局の航空輸送安全対策の強化についてという中でも、ヒューマンエラー防止のための対応の検討例として、ヒヤリ・ハット情報の収集分析、周知の充実についてというようなことも今後検討されるというふうな伺っているところで

ございますけれども、やはりこのインシデントの制度というのは、やはり先ほど質問にありましたように、免責性、この報告者が処罰されないこと、あるいは秘密性、匿名性、公平性、第三者機関が運用すること、あるいは簡易性、手軽に報告できる、貢献性、安全推進に貢献をしている、またフィードバックというようなことが要請されているというふうな言われているところでございます。

ところで、JALの方で千歳の飛行場で管制を無視して離陸しようとした事例がございましたけれども、これは、この当委員会でも質問したとき、国土交通大臣は重大インシデントであるというふうな言われておりました。そうだろうなと思っております。それはもう先にいるのにもう離陸しようとしていたということがありますものだからね。ただ、それは機長から実はそのときは報告がなかったということですね。何でJALはそれは報告をしていなかったんですかね。後々それは重大インシデントとして届出はあると思いますかね、機長からは。新町さん。

○参考人(新町敏行君) 事実、機長からは報告があつたんですけれども、その反省をしている大きな一つでありましたけれども、その重大性ということに関して甘さがあつたのではないかと、いうふうな思っているところであります。

○魚住裕一郎君 重大まで至らないヒヤリ・ハットってたくさんあるわけですね。例のハイリッヒの法則で、重大事故まで至らなくてもそういうのが三百ぐらいあると、一つの大きな事故のもとには、そんなことを言われているわけですね。通常のインシデント、これは社内制度があると先ほどANAの山元さんがおっしゃいましたけれども、これは、しかし社内だけで共有化してもしようがないわけで、これはもう社会に還元すべきというか、業界にしっかりと還元すべきだ、というふうな思っておりますが、その関係では、財団法人航空輸送技術研究センター、ATECと、いうところが運営しているASINETという

のがあるようでございますけれども、これ、しっかり確立をしなければいけないと思ひますが、これは通常のインシデントにつきましても、どのものを報告をするのかというのは各社共通で決まっておるんでしようか。両参考人、簡潔に願ひします。

○参考人(新町敏行君) まだ決まっております。検討中でございます。

○参考人(山元肇生君) 数々のトラブルを起こしながらこういう発言をする盗人だけではないと怒られるかもしれませんが、やはりこのヒヤリ・ハット情報といいますが、これを免責をもつて全パイロットあるいは航空従事者の共有の情報とするということにつきましては欧米の方が進んでおりまして、例えば、我が国では事故が起きるとひよつとすると航空警察の方が最初にコックピットの中に入つて、業務上過失致傷の疑いで身柄を拘束しようとする。それに対して、欧米の方では、処罰よりも真実を知ることが事故再発防止にとって重要という原則の中で、関係者の証言については免責されて処罰を心配することなく真実を話すことができます。

やはり、この制度がアメリカで機能しているの、例えばアメリカのユナイテッドにしろアメリカンにしろデルタにしろ、我々の航空機の各社四倍ぐらいの航空機を所有して毎日運航しながら事故を起こさないというのは、やはりこの免責制度というんですか、事実を、原因を究明するの、がまず最初だと、大事だ、という、この点については是非、先生方におかれましては法的な制度の改定を含めて御検討いただきたいと思います。

盗人だけではない発言で、失礼だとは思ひますが、
○魚住裕一郎君 今、私聞いたのは、基準は統一されているかということだけを聞いたわけですが、全般的にわたる社の姿勢を答弁されたのかなというふうには思ひます。

そこで、今各社ごとに基準が違うということだと結論は思ひます。このATECでは、これは

統一できないんですか、財団法人でありますけれども。だけれども、専務理事、元航空局技術部長であるとか理事に国土交通省の方も入っているようにございますが。ただ、まあ寄附行為は航空関係各社でございますが、余り強いこと言えないのかなというふうな気もするんですが、その点いかがですか、局長。

○政府参考人(岩崎貞二君) 先生おっしゃるとおり、できるだけヒヤリ・ハット、いろんな小さなトラブル、これを報告していただくことは我々も非常に重要なことだろうと思っております。少し整理してお話しさせていただきますと……

○魚住裕一郎君 短く。

○政府参考人(岩崎貞二君) はい、簡単にお話しさせていただきます。

いろいろなイレギュラー運航あるいはトラブル、こうしたものについてはできるだけ幅広く、重大インシデントにかかわらず航空局に報告していただくと、このように申し上げているところでございます。それから、A T E Cの方ではパイロットの方からヒヤリ・ハットを教えてくださいと、こういうことを言っておりますので、ヒヤリ・ハットであれば何でも受け付けますと、こんなことで今やっているとございます。

〔理事佐藤雄平君退席、委員長着席〕

ただ、実際に報告例がそんなに、特にA T E Cの方でございませけれども、多数集まっているかどうかということについては少々問題でもございますので、先ほどの委員会なんかを通じてどういうやり方がいいのか勉強してまいりたいと、このように思っております。

○魚住裕一郎君 何か余り積極的な話ではございませんが、先ほど定期航空協会の話がありました。五月二十三日に定期総会ありましたね。私も議事録拝見いたしましたけれども、この安全についてほとんど出ていなくて、まあ原油価格があるとかいろんなことをおっしゃっておられたようにございますし、また過去の提言とか見ますと、地球温暖化云々とか、あるいは税制改正であ

るとか、まあいろいろありますね。飛行場整備と財源の在り方とかいろいろ提言をされているようでもあります。まあ安全については先ほど御紹介あったぐらいしかないのかな。

だから、このヒヤリ・ハットの、このインシデントのこの基準ぐらい、今ばらばらなんだから、センターではやらないんだから、新町さんが会長なんだからリーダーシップを持って、各社こういう基準でヒヤリ・ハット、かなりまあ主観的な部分もあるけれども、しっかりと報告しようというふうなことがあってもいいんじゃないですか。業界の何か団体だけみたいなイメージで、ずっと触りを言っているようにございますが、やはりそのための定期航空協会ではないのかなと思いが、いかがですか。

○参考人(新町敏行君) 先生おっしゃっているとおりだと思いますので、私も前向きに検討はしたいというふうな思っておりますが、定期航空協会は業界団体として、先ほど申し上げましたように安全関連課題については、従来から保安対策の充実といった観点から取り組んできておりますけれども、今般の一連の事象を受けた対応につきましましては、先生からの御示唆いただいた部分も含め、共通の啓蒙活動等、更に取り組めるものがないか、会員、各社の意見を聞きながら議論を深め、積極的に対応していきたいというふうな思っております。

○魚住裕一郎君 まあそうおっしゃるけど、年次総会のこの議事録、二〇〇五年度事業方針見ると、そんなの何もないよ、安全なんというのは「安全かつ安定的な」と表題にはあるけど、ね。もっとその辺はしっかり、五月二十三日だよ、先月だよ。大問題になっているときに、やはり協会としてもしっかりとやるべきではないのかなというふうに思います。

ところで、四月二十九日、管制ミスといいますがね、閉鎖のところで誘導してしまったというのがありますけれども、これは航空法七十六条の二のこの重大インシデントというのは、閉鎖中の滑

走路への着陸、これは重大インシデントの具体例として載っているわけでございますけれども、今回の管制官の問題というのは閉鎖中のところに着陸させたということになるわけですね。いろいろ聞いてみますと、その機長さんの方でも、たしか閉鎖のはずだということでは何回か確認しているようなんですね、管制官に。それでも大丈夫だということを入れた、着陸させた。かつ、二機目も入ろうとしたけれども、このときは交代して気が付いてやめさせたということがございます。

これは大変なインシデントだと思いますけれども、これはインシデントになるんですか、これは。そして、それはこの機長さんが報告するような重大インシデントとしてきちっと皆さんにお知らせするという形になっているんですか。法的な根拠も含めてお示しください、簡潔に。

○政府参考人(岩崎貞二君) 重大インシデントとして取り扱っております。先ほど淵上先生からもお話しありましたとおり、この件については重大インシデントということで航空機事故調査委員会が今調査を受けているところでございます。

○魚住裕一郎君 F A Aがアメリカでやっているようなものは、管制官のミスもきちっと、機長さんのミスであるとかいろんなミスも一緒に、このヒヤリ・ハットをどうしていくかという体制になっていると思うんですね。

先ほど山元参考人からもございましたけれども、やはり管制官の重大インシデントというのは、法的根拠とか、明確になっていないといえますかね、思うんですね。航空法上、私は根拠見ていないし、通常のインシデントも行政指導に基づくという形で報告されているような部分がありまして、やはり根拠法条をきちっと作つた上で免責性とか匿名性とかあるいは第三者機関性であるとか、そんなものも加味した新しい体制をつくっていくべきであるというふうに考えますが、副大臣、いかがですか。

○副大臣(岩井國臣君) 現在、法的にも重大インシデントになっておるわけでございますが、これ

からそういった問題についてもいろいろと検討しなければならぬと思っておりますけれども、別の法律作るといふふうなことは今のところ考えていないわけでございますけど、いろいろと検討してまいりたいと思っております。

○魚住裕一郎君 是非、世界に、世界統一的なこのインシデント制度というふうな動きもあるようにございますので、それに対応できるような制度をつくっていききたいというふうに思います。意見を述べて終わります。

○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、委員長の指名を待つて御発言いただきたいと思っております。それでは、質疑のある方は挙手をお願いいたします。田村理事。

○田村公平君 私は、ちょっと質問をするのどうかなと前も考えていたんですが、大体二点に分けてお伺いしたいことがあります。

J A LさんもA N Aさんも、いわゆる飛行機をおこしたことが何回かありますよね。モスクワでおこした、一九六八年には、サンフランシスコの飛行場だと思ったら海の中へ着陸したり、逆噴射は別問題といたしまして。

あるいはA N Aさんにおかれましては、727、東京湾におこした、私の仲間も死にましたけれども、Y S 11、松山沖でおこした、そういう過去の教訓を経ながら、J A Lも国際線の中では〇〇一便という世界一周路線を持ち、全日空さんも、そういう意味では世界に、いわゆる外航線、国際線出ていきました。

過去の経験を一体どのように受け止めて、日本に翼が帰ってきたのは昭和二十七年ぐらいだったと思っておりますけれども、そういう中で、日ペリ時代を含めて、先輩方の営々として築いてきた努力、あつてはならない航空機事故、死者を出したと。

私、大体、ちよつとこの間マイレージずつと見てみました。全日空に対してはJ A Lに対して

も、年間平均十マイルほど乗っていますけれども。客室乗務員の中で、例えばシンガポールベースのシンガポールアンがJALさんに乗っていると、あれはシンガポールアンだからということが平気でギャレーから聞こえてくる。非常に人をばかにしたような発言があります。サビスするときにミスがあった。あれはシンガポールアンだからと、そういう言い方、あるいは香港のクルーだとか。

それから、デッドヘッドで飛んでおられる客乗の方が、我々乗客には荷物の収納については物すごくうるさく言うのに、ごろごろ車引きながら、平気でちゃんとした収納をしないで、後ろの方の空いた席のところの通路のところに平気で置いてある。何か特殊な社会だという錯覚をしているんじゃないかという、そういう社風を感じます。

私は何も客乗に文句を言っているわけじゃありません。あるとき、私はえらい目に遭いました、週刊ポスト、週刊現代、いわゆる週刊誌から一斉に取材が来ました。よく聞いてみたら、たちの悪い国会議員百人リストとかいうのがJALにありまして、ブラックリストで、それで客乗のだから、つまり機内では分からないことをチェックしたりする。これ我々だけじゃなくて、かなり被害に遭った人あると思いますよ。たまたま知り合いが週刊新潮の副編集長をしりしているものですが、元が分かっていただけの話であって、そういう社風が、先ほど来のいろんなやり取りを聞いていて、もう一つ、私は一種の甘え、なれ合いみたいなものを感じます。

もう一点、航空局長にお伺いをいたします。かつて事故調のときに、航空局の幹部職員が、三菱石油、これは羽田の燃料を一手に扱っている会社であります。その役員をやり、そして事故調の委員になる。国会の同意人事でありますよ。そして、そのときにも航空局と私はやり取りをしたはずで。第三者で本当に構成されていると当時の航空局はおっしゃいましたけれども、航空機事故調の中にJALの元パイロットが入っている

じゃないですか。そういうことが癒着と言わずして、何でも、要するに監督官庁として締まったことのできるのかなと。私は非常に残念です。

これだけの事故調につながるようなことをやってきておいて、監督官庁である航空局の管制官が、これじゃ、注意も査察も視察も、全く締まらない話。そこに航空業界に対する監督官庁としての、僕は天下り賛成論者でも反対論者でも、天下りあってもいいと思っておりますけれども、そういう機関にそういう形で行っていることについて、航空局長はどういう思いを持っているか。

冒頭の部分についてはJALとANAの両参考人にお伺いし、後段の部分については航空局長にお伺いをしたい。こんなことが続いているなら、今にやりますよ。これもまたまったものじゃない、毎週どつちかの航空会社に乗っているんだから、もう命懸けだよ、本当に。

○参考人(新町敏行君) 先生の、事故に関してでございますけれども、私どもは、先輩方が、また先輩が宮々として築いてきた安全と信頼の翼、日本航空と、これを、今一連のトラブルも発生し、なおかつこのような状況になつていて、その信頼を失墜してしまつたということにしましては深く深く反省するところであります。一日も早く改善策を一つずつ着実に実行に移し、お客様と広く社会の皆様からの信頼を回復していきたいというふうに思っております。

二十年前、二十年前の御巣鷹山の、御巣鷹の事故に関しましては、私どもは、会社、そして安全の原点であるということを強く強くそれぞれの社員が肝に銘じ、二度とこのようなことがないよう徹底して安全対策に努力し、取り組んでいきたいというふうに思っているところであります。

それとあと一つ、客乗の、客室乗務員の問題でございますが、私ども日本航空では、客室乗務員の約二〇％が海外基地、いわゆる外人の客室乗務員ということでありまして、人種、国籍を基にした偏見があつては許されないことであるというふうに思っております。

それと、それ以外、先生がおっしゃつた週刊誌の件に関しまして、そういうことがあれば決して許されることではなく、今後そういうことがないよう、再度再度私自身もよく目を光らせておきたいというふうに思っております。事実かどうかということは私は存じ上げておりませんけれども、いづれにしろ、そういうことがあつてはならないし、そういうことが耳に入つてはいけません。そういうことが話の話題に乗るということは、それは事実と違いないというふうに私も思っておりますので、反省しながら、二度とそういうことがないように徹底していきたいというふうに思っております。

○参考人(山元肇生君) 先生おっしゃいましたように、昭和四十一年東京湾事故、あるいは松山事故、連続事故を重ねまして、その後、いろいろな安全体制を築きながら、昭和四十六年の七月三十日、墜石を最後としてANAは人身事故を起こしております。

ただ、私が入りましたのが四十五年の四月でございます。四十六年の七月が最後ということ、は、事故の恐ろしさを本当に知っている社員がもうほとんどなくなつていく、これが現状でございます。まして、先ほどから御指摘を受けておりますように、一瞬の油断が我々の業界は重大な事故に結び付くと、この気持ちを忘れずに、全社員の心の中にいつも安全というものが刻み込まれるように、これはいろんな仕組みがあると思ひます。今までは七月三十日に墜石にお参りをしたり、いろんな、そういう社員が、風化しないように、事故に対する責任の気持ち風化しないようにいろいろ努力してまいりましたけれども、そういう努力を続けながら安全の絶対堅持に努めてまいりたいと思っております。

○政府参考人(岩崎貞二君) 四月二十九日に管制官がミスを起こしました。私どもも航空会社を監督するだけではなくて、私どもの問題としてこうした航空の安全に関するトラブルを二度と起こさないように一致した対応を取っていかないとはいけません。

ないと、このように思つておるところでございます。私どもの方でも管制官の、私どもの方でもいろいろ議論をしたり、再発防止策について今一生懸命取り組んでいるところでございます。

それから、先生御指摘ございました航空事故調査委員会の人事の件でございますけれども、航空事故調査委員会の委員の人選に当たりましては、専門性を持ち、かつ独立して公平な人の人選に心掛けるべきだと、このように考えているところでございます。

○委員長(田名部匡省君) 次に、北澤委員。○北澤俊美君 新町さんにお聞きをしますが、大変御無礼な言い方になるかもしれませんが、一生懸命で答えはされていきますけれども、何か心に響いてこないんです。それは、私の印象です。それには前提条件があるからかなとも思ひながら聞いておつたんですが、あなた、定期航空協会の会長としてここへ来ているんです。ところが、全部質問する人は、日航の社長としてさつきから聞いていると質問しているんです。

それで、前回私が申し上げたように、この事態を何とか乗り切るためには、トップの姿勢、トップの行動、そういうものが非常に大きく影響すると思うんですよ。だから、私はお辞めにならないんですよ。だから、私はお辞めにならないんですよ。変なメモが出た、みんなの意見も聞いていくと、こう言つた。そのときも言つたように、会長になるときはみんなの意見を聞いて推されて出ればいいけど、辞めるときは、辞めるときは自分の決断ですよ。

それで、私は若いとき、サラリーマンの時代に更生会社になった会社の事務を経験しているんですよ。そのときに、ある企業から来た方が、これはもう昔電報にいた、松永安左衛門さんに指導された方ですが、余りしゃべりはうまくなかつたけれども、その人がやつたことはどうしたことかという、全国の現場、全部回つて歩いた、全部回つて歩いた。それで、この会社の十五円になった株価は必ず何百円になるから、おまえら買え買

えと、こう言っている。金がないと言うと、酒飲む金も大事だから、そんなに金なかったらおれのお金を貸すよと言って、そうしたら、年末になったら各現場から、当時その人は副社長ですよ。社長は建設省から派遣されていた、河野一郎さんに言われて、その人には希望がなかったけれども、その副社長にどんどん電話が掛かってきて、無事に年越せる、現場は年越せました。ああ、そうかよかったな、だけどもえ、酒飲む前に重機にお神酒やったかと、こう言う。それみんな気付かないんだ。あつ、分かりましたと。心が通い合ったんですよ、心が。そこから一気に会社更生法をクリアしていった。私は、そういったところを見させてもらいましたけれど。

幾ら何を言ったって駄目だ、行動を起こさなきゃ。まず第一に、日本航空の社長が業界のトップを営々として平気でやっているということは、どんなことを言ったって国民の心には響きませんよ。もう一度心境を聞かせてください。

○参考人(新町敏行君) 私は、定期航空協会の会長として、このたびこのような事態になっているということに対して深く反省をいたしておりますし、安全体制の構築というのは業界全体にかかわる問題であります。定期航空協会の立場からも重要な課題であるというふうに私も認識しております。実は私は、定期航空協会の重要な会員であり、理事であります全日空の社長の山元社長にも、私の進退に関しまして御相談をさせていただきまして、私はやっぱり辞めるべきだと思うというところで、山元社長からは、理事からは強く留任を依頼された次第であります。私自身としては、これは定期航空協会は輪番というところになって、あと残り一年でございまして、山元社長からのアドバイスもあり、あと一年負託におかえしたいというふうに思っているところでありまして、最終的には会員、理事の皆様方の最終判断に従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。

○北澤俊美君 これはね、私は新幹線しか乗らな

いからいいけど、飛行機に乗っている人はもう駄目だよ。それはもう駄目。
あのね、自覚がないじゃない。あなたね、相談したら慰留をされた。相談されたらね、それは今、こんなときに定期航空協会の会長に、あなたが辞めたらだれかならなきゃならないんだ、嫌ですよ。それを慰留されたんて言って、任期一杯務めます、どこを向いてそんなことを言っているの。そんな辞めるのは、私辞めまうと言え、それは次の人、だれか選ぶんですよ。あなたがやっていたいんじゃないの。もう一回聞かせてくださいよ。何言っている。

○参考人(新町敏行君) 決して私が定期航空協会の会長に恋々として座つてどうしてもやりたいというところではございませぬ。正に会員と理事の方々に従うということでありまして。私はもう本当に責任を感じております。

○北澤俊美君 じゃ、辞めないの。

○参考人(新町敏行君) したがって、私、私自身は辞める意向を示しました。そういうことで、山元理事からも強く慰留されたので、今しばらく私は考えている次第であります。

○北澤俊美君 私が人事権もあるわけではないし、推薦権も何もないんだ。ただね、ここでやっていることはどういふことかという、国民の命の安全のために言っているんですよ。それを業界のトップの人たちが、いや、おまえもつとやっていると、そんな緊張感のない話で、こんな委員会では何ぼやっただけの役にも立たない。局長、大體甘いぞ。あなたね、事故を多発させてきたところの社長がこの協会の会長を続けていることはいいと思つていますか。

○参考人(岩崎貞二君) 定期航空協会は民間の団体でございまして……

○北澤俊美君 そんなことを言っているから駄目なんだ。

○参考人(岩崎貞二君) 私ども、その会長、どなたになるかということについてはコメントを差し控えていたのだと思いますが……

○北澤俊美君 話にならぬ。
じゃ、余計なこともう一切言うなよ、勝手に飛んでいこうという以外ないじゃないか。事故が起きているんだよ。
さつき、彼もハイインリッヒの法則を言つた。二十九の軽傷事故、それから三百の無傷事故が背景にあつて重大事故につながると、こういうんだよ。あのね、自動車の交通事故も、大きな人身事故を起すのは必ず過去に三回軽傷事故をやっているんですよ。これは警察の統計で出ている。またやりますよ。じゃ、定期航空協会の会長でその事故を迎えるのかね。そんなことを、さつきと辞めて、さつき私が言つたように現場回つてやったらどうですか。

私の同級生も日本航空に三人行つていましたよ。もう私の年代代からみんな辞めた。この間電話で聞いたたら、昔日の感なしだと言つていますよ。社内は混乱している、お互いが自分勝手なことをやっている。これは、かなり偉くなった人間がそう言っているんですよ。
それは、トップのあなたが今の航空協会の会長の地位というものをどういふふうにかえていまして。定期航空協会の会長ね、みんなほつて回しで交代にやっている、そんな存在感のないような会長なんだ。だけれども、国民から見れば、日本の航空協会の会長というのは相当責任持っていると思つていますよ。まず、そこから自ら引いて社業に専念する。大體ね、企業が低迷してくれば業界の役職を辞めて社業に専念するというのは企業人の第一歩ですよ。それでもやるんですか。

○参考人(新町敏行君) 今先生の貴重なお話、肝に銘じて、私自身決断を下したいというふうには思つております。

○参考人(山元肇生君) 私、初めて交通部会に出させていたしまして、今先生おっしゃいましたように、国民の命の安全のためにこうして議論している、よく承知いたしましたように、この定期航空協会、若干安全面での議論に欠けると

ころは確かにあると思ひましたので、この一年、先生方の御指摘されたようなことを改善事項に掲げて、新町参考人を助けて定期航空協会をもう一度やつていこうと思ひます。

○北澤俊美君 何を言つておるんだ。僕は、国民の命にかかわることだからトップがしっかりしなきゃ駄目だよ、こう言っているんだ。それを辞めさせん。その補強をしに来たのかよ。頼みもしないこと言つなよ。
大臣いなくなつたから副大臣、仕方がないやな。どうですか、今の話聞いていて。あなたも昔はそれは役所にいたから業界と役所のことというのはよく分かると思う。こんなことで、どんな議論をしたって駄目ですよ、これは。姿勢の問題だ。

○副大臣(岩井國臣君) 航空局長が先ほど言いましたけれども、これ民間の組織の問題ですから、私どもが監督官庁としてどのような指導ができるか、いろいろ問題はあつたと思ひますけれども、省内でも北澤先生がおっしゃいましたことを含めて検討させていただきたいと思ひます。大臣ともゆつくり議論させていただきながら、検討させていただきますか。

○委員長(田名部匡省君) いいですか。岩本君。

○岩本司君 民主党の岩本司と申します。両参考人の方々に伺ひたいんですが、まだ記憶に新しいかと思ひますけれども、九州の福岡空港でガルーダ機の事故が以前ありまして、福岡空港は離着が大変難しいと、日本で一番難しいんではないかと、危険ではないかと福岡県民の皆さんも心配もしておるんですけれども、どのように感じになつていらつしやいますでしょうか。いろいろなパイロットの方やいろいろな御意見もお伺ひしているというふうにおつしやつておりませんでした。

以上でございまして。
○委員長(田名部匡省君) 両方。
○岩本司君 両方。

○参考人(新町敏行君) あらゆる空港は、常に離発着するときには各乗員は細心の注意でもって払って離発着に従事しているところであり、福岡空港の問題ばかりでなくて、それはすべての空港に対して常に、それこそ一瞬でも安全問題、安全というのが横に置いたときは大変な事態になるということを各乗員は肝に銘じながら離発着しているというふうに着目しております。

○参考人(山元孝生君) 福岡空港の空域がやや限界に達しているということは私も聞いておりますけれども、ただ、滑走路に最新の装置が付きまして、その面では若干の余裕が出てきているというふうに聞いております。

○岩本司君 海沿いではなかったり、離発着するときに町の上をちよつと飛行機が飛んでいくものですから、すごく危険じゃないかというふうに心配もあるんですけれども、その点についてちよつとお伺いしたいと思います。

○委員長(田名部匡省君) だれに。

○岩本司君 両参考人。

○参考人(新町敏行君) 今先生おっしゃいましたけれども、私も、そのような状況下にある空港はほかにもございますけれども、とりわけそういうときには細心の注意でもって離発着を確認しながら各パイロット、二人おりますけれども、相互に確認し合いながら安全な離発着に努めているということでございます。

○参考人(山元孝生君) 福岡空港だけが安全上特に問題があるというふうには認識しておりません。

○委員長(田名部匡省君) 次に、岡田君。

○岡田君 自民党の岡田広です。

昨日も長崎空港で離陸しようとしたらトラブルに遭いまして、また引き戻して四十分ぐらい遅れたということで、離陸はしましたけれども、正に安全が、日本航空だそうなんです、安全が第一であることは言うまでもないことでありますけれども、安全のためには基本がやっぱりもう最大だと思っております。

先ほど山元参考人さんからも毎週火曜日、労使がミーティングをする、各部門、これは是非、勉強で言えば予習、復習だと思ふんで、これはもうとにかく情報を共有するというのはもう大切なのは言うまでもないことでありますから、是非続けていただきたいと思ひます。それとともに、今度は各セクション、部門の中でこの連携を図って情報を共有していただきたいと思ひます。それが正に風通しの良い企業風土をつくるということになるんだらうと思ひます。安全の環境をつくるというのが最大私大事だと思ひています。

是非この機会にカンという漢字も再認識していただければいいと思ひます。日本語の漢字の中で最も多い漢字です。七十以上あります。環境をつくる、監督官庁は国土交通省です。そして、監視をするのも国土交通省ですけれども、緊張感の感もそうです、時間の間もそうです、元気の元にかんむりを付けたと完全という字に変わります。元気がないと、これでトラブル、ミスがあつたから萎縮してしまつてはいけません。それから、是非安全を最重視をして、そのほかにもう最重大事なのは、安全のいい環境をつくり、そして感動し感激するというのが私は航空業を通じて地域社会の発展に奉仕をする、貢献をするということになるんだらうと、そう思ひています。

経営の経も、経営つてね、辞書、仏教辞典で引くと、目標を定めてそれに向かつて精進することと一つ意味が書かれてるんですよ。だから、安全という目標に向かつて、もう労使一体となつてこの目標に向かつて結ばれるということ、これが大事で、経営の経つて左側系ですよ、いとへんです。縁も糸です、結ぶも糸です、絆も糸です、線も糸です。これを、航空のネットワークは網の目のようにもつて糸なんです。漢字の原義は糸だということを是非こういうことも再認識していただいて、この基本に立ち返つて航空行政を通じて地域社会の発展に奉仕をする、貢献をするということ、この決意を再認識、是非それぞれ参考人にお尋ねをしたいと思います。

そして、国土交通省にお願いをしたいことは、運航停止ということもありましたけれども、改善命令、何回も出している。私も前にもこの航空事故で大臣に質問、要望しました。しかし、なかなかこれが、ミス、トラブルが続きます。ですから、やっぱり罰則強化というのは最大事なんだらうと思ふんです。国民に対するメッセージというのは何だという、監督官庁の国土交通省として国民に対してどうメッセージを発するの、安全に対する。この質問を、お尋ねをして、終わりたいと思ひます。

○参考人(新町敏行君) 先生おっしゃるとおりでございます。

私も、安全運航は企業の存立の絶対的な基盤でもあり、そして社会への大きな責務であるというふうにも認識いたしております。これからの経営始め全社員挙げて安全運航の再構築に向けて全身全霊でぶつかつて取り組んでいきたいというふうにも思っております。そして、お客様と広く社会の皆様方からの信頼を回復し、先ほど申し上げましたように、安全で安心の信頼の翼、日本航空を取り戻していきたいというふうにも思っております。経営トップを始め全社員一丸となつてそれを改めたいと思ひ申し上げます。

○参考人(山元孝生君) 我々ANAグループも、エア・ニッポン、エアージャパン、アークネット、エア・ネクスというふうなグループの中にそれぞれの会社があります。ただ、全部ANA便名で運航しておりますので、ANAのグループということで安全理念、ANAの本体が安全監査をきちつとやることで、グループの理念、安全理念を単なる念仏にすることなく、具体的に風通しのいい安全を全うできる企業風土をつくつてまいらうと思ひます。

○政府参考人(岩崎貞二君) 私どものこの一連のトラブルにつきまして、航空会社だけの問題ではなくて、航空全体の問題としてとらえて、私ども監督官庁としてのきつちりした責務を果たしていくということにこれからきつちりやっております。

いと、このように思つておるところでございます。

○委員長(田名部匡省君) 山本香苗君。

○山本香苗君 端的にお伺いします。

まず、航空局長の方にお伺いしたいわけなんです、空港への発着便の枠というものを決める場合に、どういう形で決めるのか、今までこうしたミス、トラブル、そうしたものをしたることによつて発着便の枠を決める際に反映されているのかどうか。先ほど運航停止という、そういう話もありましたけれども、これはユーザーに対して非常に多大な影響が出るのでございますけれども、そういうものを反映してないんだつたら、今後こういつたことを反映するというのも考えてもいいんじゃないかと思ひます。

定期航空協会の会長、理事と本にお忙しいお二人がこうやつてお並びになられることもなかなかないんじゃないかと思ひますが、先ほど山元参考人の方から、この安全対策についてはこの一年間協議してまいりたいという、先の長いお話がございましたけれども、是非とも、今お二人こうして座つていらつしやるわけでございますから、今日この場で、この協会の一つの柱にこの安全対策を入れるということを明言して帰つていただきたいと思ひますが、いかがでしょうか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 発着枠のことでございますけれども、羽田空港、混雑空港になつておりますので、五年ごとに発着の配分を見直すことになつております。昨年の九月に終わりましたんですが、その発着の枠を見直すときには、一つの考慮要素としたしまして、トラブルについても評価項目として反映しているところでございます。

○委員長(田名部匡省君) 答弁。

○参考人(新町敏行君) 定期航空協会というのは、事業の振興のために任意団体として結成されたものであります。したがって、安全は基本的には各社の対応で、それを補完するほかの組織のありようとして定期航空協会も十分に対応していかなければいけないということもあります。

で、今後につきましては改めて積極的に検討を、おつしやうたことを検討させて、実現に向かつていきたいと思ひます。

○参考人(山元肇生君) ただいま山本先生のおつしやうたこと、安全対策に力を入れるということをお誓ひして、終わりたいと思ひます。ありがとうございます。

○政府参考人(岩崎貞二君) 先ほどの配分のルールについてもう少し詳しく説明いたしますと、五年ごとの羽田の空港の発着の枠を見直すときに、各エアラインのどれだけ行政処分を受けたかどうかというのを評価項目の一つとして反映して配分を決めているところでございます。

○委員長(田名部匡省君) 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。本日はこれにて散会いたします。

午後三時三十三分散会

六月三日日本委員会に左の案件が付託された。

一、国土交通省の防災・環境・生活優先の公共事業推進に必要な職員の確保に関する請願(第一二二六号)(第一二二七号)(第一二二八号)

一、気象事業の整備拡充に関する請願(第一二二九号)(第一二四〇号)(第一二四一号)(第一二四二号)

一、防災・環境・生活優先の公共事業への転換に関する請願(第一二五二号)(第一二五三号)(第一二五四号)(第一二六〇号)(第一二六一号)(第一二七八号)(第一二七九号)(第一二八〇号)(第一二八一号)

一、国土交通省の防災・環境・生活優先の公共事業推進に必要な職員の確保に関する請願(第一二八二号)(第一二八三号)(第一二八四号)(第一二八五号)
一、気象事業の整備拡充に関する請願(第一二八六号)(第一二八七号)
一、防災・環境・生活優先の公共事業への転換に関する請願(第一二九四号)

一、国土交通省の防災・環境・生活優先の公共事業推進に必要な職員の確保に関する請願(第一二九五号)

一、防災・環境・生活優先の公共事業への転換に関する請願(第一三三八号)

一、気象事業の整備拡充に関する請願(第一三九号)

一、国土交通省の防災・環境・生活優先の公共事業推進に必要な職員の確保に関する請願(第一三二〇号)

一、防災・環境・生活優先の公共事業への転換に関する請願(第一三四四号)

一、気象事業の整備拡充に関する請願(第一三四六号)

一、防災・環境・生活優先の公共事業への転換に関する請願(第一三五四号)

一、気象事業の整備拡充に関する請願(第一三六号)

一、防災・環境・生活優先の公共事業への転換に関する請願(第一三八五号)

一、国土交通省の防災・環境・生活優先の公共事業推進に必要な職員の確保に関する請願(第一三八六号)(第一三八七号)

一、防災・環境・生活優先の公共事業への転換に関する請願(第一三八八号)(第一三八九号)

一、国土交通省の防災・環境・生活優先の公共事業推進に必要な職員の確保に関する請願(第一三九〇号)(第一三九一号)(第一三九二号)

一、気象事業の整備拡充に関する請願(第一三九三号)

第一二二六号 平成十七年五月二十日受理
国土交通省の防災・環境・生活優先の公共事業推進に必要な職員の確保に関する請願
請願者 東京都江戸川区中央一ノ二ノ二
ノ五〇七 井上伸 外九十九名
紹介議員 田 英夫君
この請願の趣旨は、第一二三〇号と同じである。

第一二二七号 平成十七年五月二十日受理
国土交通省の防災・環境・生活優先の公共事業推進に必要な職員の確保に関する請願
請願者 福島県郡山市開成三ノ九ノ九 小林達男 外二十三名

紹介議員 和田ひろ子君
この請願の趣旨は、第一二三〇号と同じである。

第一二二八号 平成十七年五月二十日受理
国土交通省の防災・環境・生活優先の公共事業推進に必要な職員の確保に関する請願
請願者 栃木県佐野市堀米町六一ノ一ノ三 戸部芳雄 外百四十一名

紹介議員 谷 博之君
この請願の趣旨は、第一二三〇号と同じである。

第一二二九号 平成十七年五月二十日受理
気象事業の整備拡充に関する請願
請願者 北海道釧路市城山一ノ六ノ一、一〇三 三上陽子 外千九百九十九名

紹介議員 中川 義雄君
気象庁の使命は、災害の予防、交通の安全の確保、産業の興隆等公共の福祉の増進に寄与することにある。そのため、自然の脅威から国民の生命と財産を守るため注意報・警報を含む防災情報の発表を始め、気象、地震・津波、火山などの災害に対する国民の知識や防災意識の向上を果たす啓発活動、天気予報や季節予報、暮らしや地域産業と密接に結び付いた気象情報の発表などを行っている。また、気象事業に関する国際的な協力も行っている。我が国では、台風や集中豪雨、地震や津波、火山噴火による災害が頻発しており、全国各地で尊い命が奪われ、甚大な被害がもたらされた。災害を伴う最近の気象現象は、過去に例を見ない激しい現象が多くなる傾向にあり、観測監視体制の強化、基盤観測網の整備・拡充、技術開発や予測精度の向上、調査・研究の充実など、気象事業全般を支える気象庁の体制強化が求められている。二〇〇三年に発表された防災情報の利用

状況を調査した結果、気象庁の発表する防災情報が一部の市町村で十分活用されていない状況が明らかになった。防災情報は、県を通じて市町村に伝達されるが、この方法では緊急時に迅速かつ確実に伝えることに限界がある。気象庁は情報提供のサブルートとして、消防庁の協力を得ながら市町村との防災情報の共有化に必要な予算を二〇〇五年度の概算要求に盛り込んでいる。災害を予防し、被害を軽減するためには、気象技術者が普段から知識の普及や啓発活動を行い、緊急時には気象庁と防災機関との双方の意思疎通を強めることが欠かせない。暮らしや地域経済に即した情報、観光・レジャーやイベントに適応した情報などは、民間気象会社の健全な育成によって充実させるとともに、民間気象会社では提供困難な地域における情報発表や精度の高い観測データについては気象庁が責任を果たすべきである。気象庁が国の機関として、引き続きその役割を發揮することが気象事業の発展には欠かせない。

ついで、自然の脅威から国民の生命と財産を守り、国民の期待とニーズにこたえるため、次の事項について実現を図られたい。

一、国の直接の責任で、より精度の高いきめ細かな防災情報、暮らしや地域産業に密接にかかわる気象情報が提供できるよう、気象事業全般の基盤の強化を行うこと。

第一二四〇号 平成十七年五月二十日受理
気象事業の整備拡充に関する請願
請願者 北九州市門司区柳原町一一ノ三 太田翔 外八百九十二名

紹介議員 足立 信也君
この請願の趣旨は、第一二三九号と同じである。

第一二四一号 平成十七年五月二十日受理
気象事業の整備拡充に関する請願
請願者 茨城県水戸市文京一ノ二 辻本嘉大 外八百四十六名
紹介議員 小林 元君
この請願の趣旨は、第一二三九号と同じである。

第一二四二号 平成十七年五月二十日受理
気象事業の整備拡充に関する請願

請願者 札幌市西区西野三条五丁目 生田

フミ 外千九百九十九名

紹介議員 小川 勝也君

この請願の趣旨は、第一二三九号と同じである。

第一二五二号 平成十七年五月二十日受理
防災・環境・生活優先の公共事業への転換に関する請願

請願者 埼玉県幸手市中川崎七五ノ三 遠

藤義正 外五百九名

紹介議員 谷 博之君

二〇〇四年は梅雨前線や相次ぐ台風の上陸による風水害、新潟県中越地方を震源とする地震被害など、多くの人命と財産が犠牲となっている。我が国は地形や気象条件から地震や火山噴火、風水害が発生しやすい国土となっており、自然災害に対する防災対策が急がれる。一方、建設産業界は長期に及ぶ不況により市場の縮小と競争の激化で、重層下請構造の中、採算無視の指値発注や下請代金・賃金の切下げ・不払などが横行し、建設現場で働く労働者・業者が倒産、廃業、夜逃げ、自殺に追い込まれる深刻な事態に陥っている。政府は、公共事業においてコスト構造改革を進めており、設計労務単価の引下げは、賃金・労働条件の切下げに拍車を掛けている。また、発注官公庁や独立行政法人では、職員的大幅削減で発注や施工管理を担う職員が不足し、積算作業から工事検査まで合理化・民間委託が進められ、公共工事の安全で公正な執行における行政の責任やサービスが果たせなくなっている。国民の安全を確保する防災対策、暮らしの基礎となる環境保全事業、住民生活向上につながる公共事業を求める。

一、公共事業を国民の生活関連と国土・環境保全優先に転換し、国民本位の公共事業執行体制の整備を図るために

1 公共施設の維持修繕の予算拡充を図ること。

2 乱開発を規制する法体系を整備すること。

3 公共事業長期計画を議会承認事項とし、情報公開及び住民参加による事業決定のシステムを確立すること。

4 良質な社会資本を整備・維持するために、工事の検査・監督、施設の維持・管理について国と自治体が責任を持って行い、安易な民間委託・民営化は行わないこと。

5 国土交通省を始めとする公共事業発注官公庁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。

二、公共事業において、労働者と中小業者の仕事と適正な収入を確保するために

1 積算及び設計労務単価、材料単価は、下請業者・資材業者・労働者に対し、賃金と労働条件を適正に確保する仕組みとすること。

2 官公需法の運用を徹底し、中小建設関連業者の受注機会を確保すること。

第一二五三三号 平成十七年五月二十日受理

防災・環境・生活優先の公共事業への転換に関する請願

請願者 東京都江戸川区一之江六ノ三ノ三

関崎賢一郎 外三十九名

紹介議員 田 英夫君

この請願の趣旨は、第一二五二号と同じである。

第一二五四号 平成十七年五月二十日受理

防災・環境・生活優先の公共事業への転換に関する請願

請願者 千葉県松戸市千駄堀一、七七八

松坂要 外三百五十九名

紹介議員 大門実紀史君

この請願の趣旨は、第一二五二号と同じである。

第一二六〇号 平成十七年五月二十日受理
防災・環境・生活優先の公共事業への転換に関する請願

請願者 新潟県上越市下源入三六七ノ二

杉田直樹 外二千九十八名

紹介議員 黒岩 宇洋君

この請願の趣旨は、第一二五二号と同じである。

第一二六一号 平成十七年五月二十日受理

防災・環境・生活優先の公共事業への転換に関する請願

請願者 福島県郡山市富田町若木下三二ノ

二 渡辺利衛 外百八十三名

紹介議員 和田ひろ子君

この請願の趣旨は、第一二五二号と同じである。

第一二七八号 平成十七年五月二十三日受理

防災・環境・生活優先の公共事業への転換に関する請願

請願者 宮城県遠田郡涌谷町上郡字寺林三

六 芦田廣志 外二百四十九名

紹介議員 岡崎トミ子君

この請願の趣旨は、第一二五二号と同じである。

第一二七九号 平成十七年五月二十三日受理

防災・環境・生活優先の公共事業への転換に関する請願

請願者 茨城県つくば市観音台一ノ二九ノ

二七 石川洋子 外四百九十九名

紹介議員 郡司 彰君

この請願の趣旨は、第一二五二号と同じである。

第一二八〇号 平成十七年五月二十三日受理

防災・環境・生活優先の公共事業への転換に関する請願

請願者 鹿児島市田上六ノ二二ノ二四 上

田平国孝 外二百五十名

紹介議員 糸数 慶子君

この請願の趣旨は、第一二五二号と同じである。

第一二八一号 平成十七年五月二十三日受理
防災・環境・生活優先の公共事業への転換に関する請願

請願者 岡山市藤原西町二ノ二ノ四四ノ四

清網保志 外七百四十九名

紹介議員 江田 五月君

この請願の趣旨は、第一二五二号と同じである。

第一二八二号 平成十七年五月二十三日受理

国土交通省の防災・環境・生活優先の公共事業推進に必要な職員の確保に関する請願

請願者 仙台市泉区東黒松五ノ一五ノ一〇

四 三浦憲仁 外二百四十九名

紹介議員 岡崎トミ子君

この請願の趣旨は、第一二三〇号と同じである。

第一二八三三号 平成十七年五月二十三日受理

国土交通省の防災・環境・生活優先の公共事業推進に必要な職員の確保に関する請願

請願者 茨城県つくば市大角豆一、七一〇

ノ一 児玉尚子 外二百四十九名

紹介議員 郡司 彰君

この請願の趣旨は、第一二三〇号と同じである。

第一二八四号 平成十七年五月二十三日受理

国土交通省の防災・環境・生活優先の公共事業推進に必要な職員の確保に関する請願

請願者 鹿児島市坂元町二九ノ一二 宮田

慎也 外二百四十九名

紹介議員 糸数 慶子君

この請願の趣旨は、第一二三〇号と同じである。

第一二八五号 平成十七年五月二十三日受理

国土交通省の防災・環境・生活優先の公共事業推進に必要な職員の確保に関する請願

請願者 岡山市中井五 小川裕子 外二百

四十九名

紹介議員 江田 五月君

この請願の趣旨は、第一二三〇号と同じである。

第一二八六号 平成十七年五月二十三日受理
気象事業の整備拡充に関する請願
請願者 福岡市東区千早六ノ二ノ一、五四
一 上野秀則 外四千九百九十九名

紹介議員 仁比 聡平君
この請願の趣旨は、第一二三九号と同じである。

第一二八七号 平成十七年五月二十三日受理
気象事業の整備拡充に関する請願
請願者 沖縄県豊見城市字根差部四一〇ノ
一 浜里親久 外七百四十九名

紹介議員 糸数 慶子君
この請願の趣旨は、第一二三九号と同じである。

第一二九四号 平成十七年五月二十三日受理
防災・環境・生活優先の公共事業への転換に関する請願
請願者 兵庫県姫路市勝原区熊見四五九ノ
三六 久保福夫 外七百四十四名

紹介議員 辻 泰弘君
この請願の趣旨は、第一二五二号と同じである。

第一二九五号 平成十七年五月二十三日受理
国土交通省の防災・環境・生活優先の公共事業推進に必要な職員の確保に関する請願
請願者 兵庫県姫路市西庄甲九六ノ七 掛
川原修 外六百七十一名

紹介議員 辻 泰弘君
この請願の趣旨は、第一二三〇号と同じである。

第一三三八号 平成十七年五月二十三日受理
防災・環境・生活優先の公共事業への転換に関する請願
請願者 東京都新宿区上落合二ノ一ノ一
〇 大蔵和友 外九十九名

紹介議員 吉川 春子君
この請願の趣旨は、第一二五二号と同じである。

第一三一九号 平成十七年五月二十三日受理
気象事業の整備拡充に関する請願
請願者 栃木県宇都宮市明保野町一ノ四
岸泰浩 外八百五十名

紹介議員 岡田 広君
この請願の趣旨は、第一二三九号と同じである。

第一三二〇号 平成十七年五月二十三日受理
国土交通省の防災・環境・生活優先の公共事業推進に必要な職員の確保に関する請願
請願者 東京都東久留米市東本町二ノ五
原嶋伸三 外四百四十九名

紹介議員 吉川 春子君
この請願の趣旨は、第一二三〇号と同じである。

第一三四四号 平成十七年五月二十四日受理
防災・環境・生活優先の公共事業への転換に関する請願
請願者 東京都江戸川区北小岩五ノ一九ノ
五 高橋清敏 外九十九名

紹介議員 市田 忠義君
この請願の趣旨は、第一二五二号と同じである。

第一三四六号 平成十七年五月二十四日受理
気象事業の整備拡充に関する請願
請願者 佐賀県小城市小町町自在二六六ノ
二八 西村富夫 外二千二百二十名

紹介議員 岩永 浩美君
この請願の趣旨は、第一二三九号と同じである。

第一三五四号 平成十七年五月二十四日受理
防災・環境・生活優先の公共事業への転換に関する請願
請願者 東京都江戸川区船堀七ノ一ノ三
名 渡辺好一郎 外五十九名

紹介議員 鈴木 寛君
この請願の趣旨は、第一二五二号と同じである。

第一三六一号 平成十七年五月二十四日受理
気象事業の整備拡充に関する請願
請願者 和歌山県東牟婁郡古座川町高池一
八七ノ一 浜地喜美子 外七百六十三名

紹介議員 大江 康弘君
この請願の趣旨は、第一二三九号と同じである。

第一三八五号 平成十七年五月二十六日受理
防災・環境・生活優先の公共事業への転換に関する請願
請願者 兵庫県西宮市上甲東園三ノ一七ノ
二〇 西本一郎 外二百九十九名

紹介議員 山本 孝史君
この請願の趣旨は、第一二五二号と同じである。

第一三八六号 平成十七年五月二十六日受理
国土交通省の防災・環境・生活優先の公共事業推進に必要な職員の確保に関する請願
請願者 大阪府東淀川区下新庄四ノ一八ノ
三三ノ三〇一 木下澄子 外三十九名

紹介議員 山本 孝史君
この請願の趣旨は、第一二三〇号と同じである。

第一三八七号 平成十七年五月二十六日受理
国土交通省の防災・環境・生活優先の公共事業推進に必要な職員の確保に関する請願
請願者 茨城県つくば市松代一ノ二八ノ四
関口学 外千二百六十九名

紹介議員 大門実紀史君
この請願の趣旨は、第一二三〇号と同じである。

第一三八八号 平成十七年五月二十六日受理
防災・環境・生活優先の公共事業への転換に関する請願
請願者 東京都江戸川区江戸川一ノ二ノ二
宇田川孝 外四百八十六名

紹介議員 緒方 靖夫君
この請願の趣旨は、第一二五二号と同じである。

第一三八九号 平成十七年五月二十六日受理
防災・環境・生活優先の公共事業への転換に関する請願
請願者 東京都新宿区中井一ノ一三ノ六
山田三佐雄 外千四十九名

紹介議員 ツルネンマルティ君
この請願の趣旨は、第一二五二号と同じである。

第一三九〇号 平成十七年五月二十六日受理
国土交通省の防災・環境・生活優先の公共事業推進に必要な職員の確保に関する請願
請願者 埼玉県北葛飾郡杉戸町下高野八六
一 小林治 外二千三百九名

紹介議員 緒方 靖夫君
この請願の趣旨は、第一二三〇号と同じである。

第一三九一号 平成十七年五月二十六日受理
国土交通省の防災・環境・生活優先の公共事業推進に必要な職員の確保に関する請願
請願者 静岡県賀茂郡西伊豆町大沢里一六
九 後藤徳江 外三十九名

紹介議員 ツルネンマルティ君
この請願の趣旨は、第一二三〇号と同じである。

第一三九二号 平成十七年五月二十六日受理
国土交通省の防災・環境・生活優先の公共事業推進に必要な職員の確保に関する請願
請願者 長野市高田三八一 赤石沢則男
外千四百九十九名

紹介議員 北澤 俊美君
この請願の趣旨は、第一二三〇号と同じである。

第一三九三号 平成十七年五月二十六日受理
気象事業の整備拡充に関する請願
請願者 神奈川県津久井郡相模湖町千木良
一、二二五 石井かつ 外三百九十九名

紹介議員 北澤 俊美君
この請願の趣旨は、第一二三九号と同じである。