

第百六十四回国会
衆議院

国土交通委員会議録第五号

平成十八年三月十日(金曜日)

午前九時三分開議

出席委員

委員長 林 幹雄君

理事 衛藤征士郎君
理事 望月 義夫君
理事 渡辺 具能君
理事 三日月大造君
理事 新井 悦二君
理事 浮島 敏男君
理事 小里 泰弘君
理事 大塚 拓君
理事 金子善次郎君
理事 北村 茂男君
理事 坂本 剛二君
理事 島村 宜伸君
理事 鈴木 淳司君
理事 田中 和徳君
理事 田村 憲久君
理事 土井 亨君
理事 長島 忠美君
理事 葉梨 康弘君
理事 馬渡 龍治君
理事 盛山 正仁君
理事 山本ともひろ君
理事 小宮山泰子君
理事 下条 みつ君
理事 高木 義明君
理事 長安 豊君
理事 細川 律夫君
理事 森本 哲生君
理事 齊藤 鉄夫君
理事 日森 文尋君

中野 正志君
吉田六左門君
長妻 昭君
高木 陽介君
石田 真敏君
遠藤 宜彦君
大塚 高司君
鍵田忠兵衛君
亀岡 偉民君
後藤 茂之君
清水清一朗君
杉田 元司君
蘭浦健太郎君
田中 良生君
高市 早苗君
永岡 桂子君
西銘恒三郎君
萩生田光一君
松本 文明君
山本 拓君
若宮 健嗣君
古賀 一成君
神風 英男君
土肥 隆一君
鉢呂 吉雄君
馬淵 澄夫君
伊藤 渉君
穀田 恵二君
糸川 正晃君

国土交通大臣

北側 一雄君

国土交通副大臣

法務大臣政務官

国土交通大臣政務官

国土交通大臣政務官

政府参考人

政府参考人

政府参考人

政府参考人

政府参考人

政府参考人

政府参考人

政府参考人

政府参考人

政府参考人

政府参考人

政府参考人

政府参考人

政府参考人

政府参考人

政府参考人

政府参考人

政府参考人

政府参考人

政府参考人

政府参考人

政府参考人

政府参考人

政府参考人

政府参考人

政府参考人

政府参考人

政府参考人

政府参考人

政府参考人

政府参考人

政府参考人

政府参考人

政府参考人

政府参考人

政府参考人

松村 龍二君

三ッ林隆志君

石田 真敏君

後藤 茂之君

三浦 守君

下村 和生君

松井 一實君

小野 晃君

春田 謙君

竹歳 誠君

梅田 春実君

宿利 正史君

星野 茂夫君

岩崎 貞二君

杉山 篤史君

福本 秀爾君

上野 延之君

亀井 為幸君

亀岡 偉民君

北村 茂男君

杉田 元司君

鈴木 淳司君

田村 憲久君

高市 早苗君

盛山 正仁君

吉田六左門君

若宮 健嗣君

小宮山泰子君

土肥 隆一君

亀井 静香君

大塚 拓君

浮島 敏男君

永岡 桂子君

萩生田光一君

馬淵 龍治君

山本 拓君

田中 良生君

田中 和徳君

山本ともひろ君

神風 英男君

細川 律夫君

糸川 正晃君

鍵田忠兵衛君

北村 茂男君

清水清一朗君

吉田六左門君

土井 亨君

杉田 元司君

鈴木 淳司君

田村 憲久君

高市 早苗君

若宮 健嗣君

小宮山泰子君

土肥 隆一君

亀井 静香君

清水清一朗君

土井 亨君

盛山 正仁君

亀岡 偉民君

糸川 正晃君

細川 律夫君

神風 英男君

山本ともひろ君

山本 拓君

馬淵 龍治君

萩生田光一君

永岡 桂子君

田中 和徳君

田中 良生君

山本ともひろ君

出第一〇号

は本委員会に付託された。

本日の会議に付した案件

政府参考人出頭要求に関する件

運輸の安全性の向上のための鉄道事業法等の一部を改正する法律案(内閣提出第一一〇号)

独立行政法人に係る改革を推進するための国土交通省関係法律の整備に関する法律案(内閣提出第一〇号)

〇林委員長 これより会議を開きます。

内閣提出、運輸の安全性の向上のための鉄道事業法等の一部を改正する法律案を議題といたします。

この際、お諮りいたします。

本案審査のため、本日、政府参考人として国土交通省大臣官房長春田謙君、総合政策局長竹歳誠君、鉄道局長梅田春実君、自動車交通局長宿利正史君、海事局長星野茂夫君、航空局長石崎貞二君、政策統括官杉山篤史君、航空・鉄道事故調査委員会事務局長福本秀爾君、高等海難審判庁長官上野延之君、法務省大臣官房審議官三浦守君、文部科学省科学技術・学術政策局長下村和生君、厚生労働省大臣官房審議官松井一實君及び厚生労働省労働基準局安全衛生部長小野晃君の出席を求め、説明を聴取いたしたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

〇林委員長 御異議なしと認めます。よって、そのように決しました。

〇林委員長 午前は、特に事故原因究明対策について質疑を行います。

質疑の申し出がありますので、順次これを許します。盛山正仁君。

○盛山委員 おはようございます。自由民主党の盛山正仁でございます。

国土交通行政、運輸行政の要諦は、何といつても安全でございます。安全を二の次にして何のサービスも行政もない、そのように考えております。

残念ながら、特に昨年、鉄道の関係の事故がございました。また、昨今、航空その他についても事故が頻発しております。物によっては大変大きな惨事にもなっておりますし、物によりましては大惨事に至る直前のところで何とかとまった、そういうような状況でございます。そういうタイミングで今回のこの法律の改正というのは、大変時宜にかなったものだと思っております。

この事故の調査、原因究明という関係では、事故に対する処分というのも大事な要素であると思っておりますが、それとあわせて、今後どのようにして未然に事故を回避していくのか、どのような運輸の関係者、交通の関係者に、なぜこういうような事故に至ったのか、そしてそれを今後防いでいくためにはどうすればいいのか、そういうことを明らかにしていくことが肝心ではないかと思えます。

今回の案では、航空・鉄道事故調査委員会の所掌事務に、いわゆるサバイバルファクターに関する調査、提言機能を追加するということになっております。航空や鉄道事故による乗客等の死傷率を今後減らしていくために、では具体的にどのように調査や提言を行っていくのか、お尋ねしたいと思えます。

○福本政府参考人 お答えいたします。

昨今、航空、鉄道分野におきまして、委員今御指摘いただきましたように、事故、トラブルが相次いで発生いたしております。公共交通システムそのものの国民の信頼が揺らぎかねない大変な状況となっております。特に、JR福知山線列車脱線事故におきましては、近年例を見

ない人的被害が生じてございまして、当委員会といたしましても、事故の背後要因、被害の発生、拡大原因も視野に入れました全容の早期解明に努めておるところでございます。

今後、公共交通機関のさらなる効率化、高速化、大量輸送化ということに伴いまして、今、一たび事故が発生いたしますれば甚大な被害が発生するという危険性がますます高まってくるものと予測がされるところでございます。さらに、依然として後を絶たないヒューマンエラーの問題、あるいは自然災害等に起因する事故というものにつきましましては、従来の予防型の対策のみでは限界があることも事実でございます。

このため、事故の原因究明及び再発防止に加えて、事故に伴う被害の発生、拡大原因を究明いたしまして、万が一事故が発生いたしました場合の被害を可能な限り軽減するための提言を行うというところも、当委員会に期待される極めて重要な役割と考えておるところでございます。具体的には、航空機、車両の耐衝撃性あるいは耐火性、火に強いということでございます。さらには、座席あるいはシートベルト等車内設備の安全性、事故直後の乗務員の救命救急活動等につきまして調査、提言を行っていくこととしておるところでございます。

○盛山委員 ありがとうございます。

今回の改正では、海難審判庁についての改正もございまして。

海難事故というのは、多分、晴れた、澄み切った海ではまず起こりようがないものと思われすが、海は、海象はさまざまでございます。夜のこともあれば、暴風雨で先が見えないこともあるでしょう。そういう中で、海難事故の原因究明をするというのは大変難しいことではないかと思えますが、今回の改正では、関係行政機関に對しまして、海難審判庁が海難防止施策に係る提言をすることができるといふふうになっております。具体的には、どのような形で安全の向上、海難事故を防いでいくための提言をされるのか、伺いたいと思

います。

○上野政府参考人 海難審判庁の行政機関に対する提言について御説明を申し上げます。

海難審判においては、個々の事件における発生原因を究明し、海技従事者に過失があると認められた場合には懲戒を行い、また、それ以外の当事者においては是正すべき点があると認めた場合には勧告を行っております。

他方、海難審判を行っている中で、幾つかの事例に共通して見られる危険要因が浮かび上がってくるがございます。これらの要因については、個々の事件の当事者に正を求めるといふ性質のものではなく、総合的な分析を行った上で必要があると認めたらば、行政機関に對し制度の改善や運用の改善を働きかけていくことが適当と考えられます。今回の提言規定の追加はこのような趣旨に基づくものであり、その積極的な活用により、海上交通の安全向上に寄与したいと考えております。

提言の内容については、十八年度から新設される首席海難防止調査官が中心となって、これまでの海難審判庁における調査、裁決の内容を十分に分析した上で導き出したと考えていますが、例えば、台風などの荒天時における衝突、座礁の予防措置は現状で問題はないのか、あるいは操船中の居眠り対策は十分にとられているのかなどといった分野が検討の対象と考えております。

○盛山委員 ありがとうございます。

今回の改正では、事故調査委員会が外部に對してアウトソーシングという形で調査研究を依頼できるというふうになっております。事故調査委員会をしっかりと体制を強化するというのも一つの手段でありまして、現在、小さな政府を目指している、その流れの中では、外部に頼むところは外部に頼むという形でアウトソーシングを行うというの、これも大変時宜にかなったやり方だと考えております。

では、どのような部分、どのような範囲で、あるいはどのようなところへアウトソーシングを行

うというふうに考えているのか、お聞かせいただきたいと思います。

○福本政府参考人 お答えいたします。

今日の航空機、鉄道車両等の機能、構造、航空機及び鉄道の運行システム等は大変高度化をいたしてございまして、利用者利便の向上に寄与する一方で、一たび事故が発生いたしました場合の事故原因を大変複雑化させる要因となっております。また、JR福知山線列車脱線事故の一つの契機といたしまして、事故の背後要因も視野に入れた多角的な見地からの原因究明という要請も強まっております。従来にも増して大変広範かつ高度なものとなっております。

こうした事態に對処していくためには、委員会内部の組織体制の強化に努めているところではございますが、今後の事故調査を円滑かつ的確に実施していくためには、外部機関の専門的な知見をさらに積極的に活用するというのも有効な手段ではないかと考えておるところでございます。

委託いたします調査研究といったしましては、航空・鉄道事故調査委員会内部の人員あるいは資機材のみでは十分な調査を行うことができないもの、あるいは外部機関に委託することによって調査の正確性の向上が期待できるもの、こういったものを想定いたしておるところでございます。具体的には、模擬装置いわゆるシミュレーター等を使用した試験研究でございます。また、関係物件の測定あるいは解析調査、こういったものを想定をいたしておるところでございます。

○盛山委員 ありがとうございます。

一昨日の参考人の質疑でも出ておりましたけれども、この事故調の調査、公正に、そして第三者的な立場でしっかりと判断するというのはなかなか難しいことだろうとは思いますが、みんなが期待しているところでもあります。

どのようにして公正中立にやっていくのか。そのあたりの独立性というんでしょうか、中立性、

そこについてどのように図っていくのか、お尋ねしたいと思います。

○福本政府参考人 お答えいたします。

事故調査は科学的かつ公正な見地から行うことが必要でございますので、委員会の独立性というものは十分に確保されなければならない、こういうぐあいに考えております。このため、航空・鉄道事故調査委員会設置法におきまして、「委員会の委員長及び委員は、独立してその職権を行なう。」と規定されてございまして、国土交通大臣に對しまして、独立して調査の際の権限行使に当たっておりますとでございます。

また、これらの委員の任命につきましても、科学的かつ公正な判断を行うことができると認められる者のうちから国会の同意を得て選任されるということで、当委員会の独立性、公正性については十分確保がなされておる、こういうぐあいに考えておるところでございます。

○盛山委員 ありがとうございます。独立性についてはわかりました。

一日目の参考人の議論で一つのポイントになりましたのは、この事故調査委員会をどこに設置するのか。国土交通省に設置をするのか、あるいは内閣府その他全く別のところに設置をするのか、そういったことが議論になったかと思ひます。事故調査委員会をしっかりとしましたものにして、どのような形で調査をするのかという思いは皆さん同じだと思ひますが、その具体的な手段、やり方のところではいろいろ御意見が分かれておるのかなと私には感じられました。

事故調査委員会、例えば地方まで出先をつくってしっかりとした組織をつくる、それはそれで大変いい調査もできようかと思ひますが、現在、多分六十人程度の定員であろうかと思ひます。今の小さな政府を目指すというあり方、そしてどこまで行政の肥大化を許すのか、こういうことを考えますと、国土交通省に置きまして、国土交通省とも連携をとりながら、そして先ほど御答弁がありましたように独立性をしっかりと保持しながら

やっていくという方が私はいいのではないかとと思ひます。

そこら辺につきまして、どのように考えているのか、お伺いしたいと思ひます。

○福本政府参考人 お答え申し上げます。

航空・鉄道事故調査委員会は、あくまでも航空・鉄道事故の原因を科学的に究明し、その成果を運輸安全行政に活用することによって再発防止を図るために設けられた機関、こういうことでござい

ます。また、委員会は事故調査につきまして国土交通大臣の指揮監督を受けるものではなく、また、委員の任命につきましても両院の同意を得た上で行うというぐあいにされておりました、その公正中立性は十分確保されておるといふぐあいに考えております。

一方で、事故調査を円滑かつ的確に実施してまいるためにはやはり国土交通省との緊密な協力を図ることが不可欠でございます。例えば、昨年十二月に羽越線の特急列車が脱線をしたとして、調査を促しまして、気象庁の職員を新たに事故調査官に発令するとともに、気象災害に係ります現地調査あるいは新たな観測機器の設置、詳細な気象データの入手等々を得まして、この事故調査を迅速かつ的確に実施をさせていただいておる、こういうことでござい

ます。委員会におきまして、事故調査の公正中立性については問題なく行われてございまして、その証左といたしましては、委員会は事故防止のため講ずべき施策について国土交通大臣に勧告等を行ってござい

ますが、これまでに既に勧告を三件、建議を十八件、トータル二十一件の勧告、建議を出してござい

ます。そういう意味でも、十分独立してその職責を全うしておるものと理解をいたしております。

したがいまして、当委員会は今後引き続き国土交通省に置くということが最もふさわしいものではないかと考えております。

○盛山委員 ありがとうございます。

今の御答弁にも出てまいりましたJRの羽越線の関係でもござい

ますけれども、冬のああいふ雪の時期というやうなことで、なかなか大変な事故調査であつたんじゃないかと思ひますが、他方、復旧に約一カ月を要する、こういうやうなこと

だったかと思ひます。

事故の調査も重要であるというふうにはもちろん考えておりますけれども、あわせて、やはり利用者の利便ということも考えていただきたいと思ひます。事故の調査とそして復旧ということにつきまして、どのように考えているのか、御答

弁いただきたいと思ひます。

○梅田政府参考人 昨年十二月二十五日にJR東日本の羽越線砂越駅と北余目駅間で発生しました列車脱線事故につきましては、五名の方が亡くなられ、三十二名の方が重軽傷を負われました。まず、亡くなった方々に対しまして哀悼の意を表するとともに、おけがをされた方々の一刻も早い御回復をお祈りする次第でございます。

今回の事故原因につきましては、現在、航空・鉄道事故調査委員会が科学的、客観的な観点から調査を進めておるところでございますが、今後明らかになるものと考えております。私ども国土交通省といたしましては、事故発生翌日、JR東日本に對し、原因究明に係る関係機関への全面的な協力と、みずから調査を行い必要な措置を講ずるよう指示したところでござい

ます。JR東日本におきましては、羽越線の運行再開に当たって、利用者が安心して列車に乗っていただけるやう、事故区間における風速計の増設や、風速計と連動した列車を停車させる特殊信号発光機の

新設、徐行、それから気象情報に基づく早期警戒、運転規制の実施など、安全対策の検討とその実施に時間を要しまして、本年一月十九日に運行再開に至つたものと聞いております。

国土交通省といたしましては、今後とも、公共交通機関としての利便性の確保に配慮しつつ、引き続き原因究明と再発防止の徹底を図り、利用者

が安心して鉄道を利用できるよう輸送の安全の確保に万全を期してまいる所存でございます。

○盛山委員 ありがとうございます。

最後に松村副大臣に、今回の改正による委員会の機能強化をぜひお願いしたいと思ひます。人の点でもそうでございますし、また、本場に適切な専門家がちゃんとそろつかうということもそうでございます。ぜひお願いしたいと思ひます。

そのあたりにつきま

しての御答弁を最後にちやうだいしたいと思ひます。

○松村副大臣 お答えいたします。

公共交通機関の安全性の向上につきましては、昨年来、JR福知山線列車脱線事故、また羽越線の事故等、また、航空分野におきま

いと思っております。

平成十八年三月十日

四

○盛山委員　ありがとうございました。これで質問を終わります。

○林委員長 鍵田忠兵衛君。

○鍵田委員 皆さん、おはようございます。自民党の鍵田忠兵衛でございます。

当選をさせていただいて、もう約半年になります。国土交通委員会に配属になった中で初めての質問でございます。自民党の理事の皆様方にいろいろ御配慮いただいたことにまずは御礼を申し上げます。質問に入らせていただきたいと思います。

さて、今の日本、この日本というのは、高度成長期そしてバブル期と、経済成長を続けてまいりました。しかし、バブル崩壊という危機的状況から、現在は、デフレスパイラルの脱却を目指し、また同時に、財政再建、行政改革を推進するという非常に難しいかじ取りをしておるわけでございます。

経済成長に大きく寄与したのは、考えてみると、高速道路であったり、そしてまた新幹線を含む鉄道網、そして航空産業の発展、こういったものや海上輸送の効率化等々が挙げられると思うわけがあります。その中で、例えば自動車の交通事故、これは日常的な中に危険があることは多くの国民も理解をしておられます。いつとき、交通戦争だと、一万人以上の方が交通事故で亡くなられた。そういった中で、ただ、話が鉄道や飛行機そしてまた船舶となった場合、むしろこれらの大事故については、これまでの国民の関心も薄れてきていたように思うわけがあります。そして、何より大切な安全面のチェックということが忘れ去られていたような気がしてなりません。

しかし、最近のＪＲ福知山線列車脱線事故を初めとして、大規模な事故が相次いで発生している状況を見ると、やはりその危機管理、または安全面のチェックなど、国がしっかりとした指針を示さなければならないのではないかと思っておるわけにございます。

そこで、航空・鉄道事故調査委員会、いわゆる事故調について何点か質問をさせていただきたいと思います。

まず最初に、事故調査を迅速かつ的確に実施するには、適正な人員配分や、また十分な予算措置が必要であると考えておりますが、現状のようなになっているのか、まずお聞かせいただきたいと思います。

○福本政府参考人 お答えいたします。

航空 鐵道事故調査委員会におきます人員につきましては、これまで平成十五年度に次席鐵道事故調査官一名が増員されまして、現在、事務局は四十一名体制になってございます。おかげさまで、平成十八年度におきましては、新たに次席鐵道事故調査官一名、鐵道事故調査官六名を増員するほか、新たに企画調整課を新設いただきまして増員六名ということで、トータル五十四名の体制をとっていただけるというぐあいになってございます。

また、予算措置につきましては、平成十三年年度以降、毎年おおむね一億円の予算が認められてございまして、平成十七年四月の福知山線列車脱線事故におきましては、十七年度の補正予算において、必要な予算額四千六百万円が追加措置をされておるところでございます。平成十八年度におきましては、当初予算として一億五千万円を計上させていただいております。今後につきましても、必要な額の確保、さらに人員の確保に努めてまいりたいと考えております。

○鍵田委員　ありがとうございます。

続いて、重大事故発生時においては、やはり現場は、被害に遭われた方など、パニック状態もしくは大変な混乱、そして情報が錯綜しておると予想されるわけであります。あの福知山線の事故もそうでした。非常に情報が錯綜しておったように感じられます。そういった中で事故調査を的確に実施するためには、事故現場における物件の収集、保全等々が、やはり迅速な初動調査が不可欠と想っております。

そこで、そのためにどのような取り組みを行っておられるか、お聞かせ願いたいと思います。

○福本政府参考人 お答えいたします。

重大事故が発生いたしました場合、

のとおり、事実の調査あるいは物件の収集等を含めまして、初動の調査というものが極めて重要でございます。私どもの職員、事故調査官を直ちに派遣いたしましたして調査に当たらせておるわけでございますが、やはり、いかにせん重大事故の場合には人員が不足する、こういうような状況にもございます。

そこで、米国のNTSBという組織では、外部の実務専門家を非常勤の調査官という形で機動的に任用いたしまして初動調査に参画させる、いわゆるパーティー方式と呼ばれてございますが、そういうものが導入されておりますので、我が国ににおいてもそういうパーティー方式の導入ということについて早急に検討を進めてまいりたい、こういうふうに考えております。

さらに、事故が発生いたしました場合、上越新幹線の事故、羽越線の事故もそうでございますが、どうしても公共交通機関がなかなか利用できない、こういうような場合もございます。そういう場合に備えまして、国土交通省で持つておられますヘリコプター、あるいは海上保安庁にございます航空機等を使わせていただきまして、迅速に初動調査の事故現場に到達できる体制を組みたい、こういうぐあいに考えておるところでございます。

○鑑田委員　ありがとうございます。今おっしゃったパーティー方式の導入等々、いろいろとこれからどうぞ御検討いただきたいと思います。

さて、事故原因を究明するには、しっかりとした専門知識や、また経験のある方であればならないと思っております。一昨日の委員会においてもいろいろと意見が出ておったわけでありますが、事故原因というのは、やはり利害関係が複雑に絡み合い、また社会的な関心がどうしても大きくなつてまいります。

そこで、第三者的な立場で、公正な判断のもと調査を行うことが重要になってくるわけですが、事故調の委員、この委員については、公正中立、そして特定の分野に偏ってはいけなと思うのでありますが、どのように適格な委員を選任されておられるのか、お聞かせいただきたいです。

○福本政府参考人 　お答えいたします

事故等調査につきましては、科学的かつ公正な見地から行うことが極めて重要でございます。委員会の独立性はさらに十分に確保していく、こういうことも必要であるわけでございます。

このため、航空・鉄道事故調査委員会設置法におきまして、「委員会の委員長及び委員は、独立してその職権を行なう。」と規定をされてございまして、国土交通大臣も含めまして、他の行政機関等から独立して調査の際の権限行使に当たっておられるところでございます。

さらに委員の任命につきましても、航空事故等及び鉄道事故等の原因を究明するための調査につきましても、航空及び鉄道に関するさまざまな分野につきまして、専門的な知識あるいは経験が必要でございますことから、科学的かつ公正な判断を行うことができると思われる者を、国会の同意をいただきまして任命させていただいておる、こういうことでございます。

具体的には、平成十三年十月、航空事故調査委員会から航空・鉄道事故調査委員会に変わりましたときに、新たに、鉄道分野につきましては、土木工学、電気工学、車両工学、鉄道の運転が専門である委員四名の方々を任命させていただきました。さらには、航空分野につきまして、航空の操縦が専門である委員一名を任命させていただいたということ、適材適所という形で委員を任命させていただいておるところでございます。

○鎌田委員　ありがとうございます。適材適所、本場にそれが大事なことであると思っております。

さて、事故調査において、いろいろな角度から

見た、つまり多角的な観点から原因を究明することが再発防止のためには必要なことになると思っておりますが、どうも見てみると、この事故調の行っている調査というのは、例えばレールが変形してしまったり、そしてまた、ボルトが外れていた、ブレーキ系統の異常があったとか、原因究明の方向性が技術的、ハード的な側面に偏っていると思えてならないのであります。

やはり、ヒューマンエラー、また事故に至る背景など、原因究明はもっと総合的なものであるべきであると考えておりますが、どうお考えになっておられるか、お聞かせください。

○福本政府参考人 お答えいたします。

当委員会の事故調査におきましては、不確かな情報に基づく憶測あるいは予断を排しまして、客観的な事実情報に基づく科学的な解析を行うことといたしてございます。そういうことで、調査の初期段階におきましては、客観性の高い情報が比較的速やかに得られるハード面の調査が先行するということがございます。委員御指摘のように、福知山線の事故につきましても、私も経過報告というものをさせていただきましたが、やはりそういうハード面の調査が先行をいたしましたところでございます。

しかしながら、もとより事故調査におきましてはハード、ソフトの両面から多角的に行ってまいることが重要でございまして、当委員会におきましては、例えば福知山線の脱線事故に関しまして、ヒューマンファクターに関する調査を担当する調査官を新たに採用するなどいたしまして、ソフト面についても鋭意調査を進めておるところでございます。

加えまして、今回の改正によりまして、事業者の有する書類あるいは帳簿、こういったものに対する調査権限が明確に規定されることとなりますので、ソフト的な調査がさらに円滑化されるのではないかと期待をいたしておるところでございます。

○鍵田委員 ありがとうございます。本日にその

ソフト面、非常に大事だと思っております。どうぞよろしく願ひいたします。

今回の改正で、事故調からの調査または研究の委託を受けた者に対して守秘義務を課すことになっておりますが、守秘義務を課すことによってどのような効果が期待されるのでしょうか。

また、一方で、事故調査の成果を広く一般公表することによって再発防止が図られていくものと考えられておりますが、この情報公開ということが十分に行われているのかどうか、お聞かせをいただきたいと思ひます。

○福本政府参考人 お答えいたします。

調査研究の受託者に課されます守秘義務は、事故の関係者の利益の確保と、私も航空・鉄道事故調査委員会の公正円滑な業務の遂行を図る上で、極めて重要な意味を有しておると思ひております。

委員会が事故調査におきまして調査いたします内容につきましては、事故自体についての情報だけではなく、会社の経営内容でございまして、あるいは企業秘密に係る情報、こういったものも含まれる、加えまして、死亡者の死因でございまして、負傷者の医学的所見等の個人情報に係るものも多くございしますので、委員会が調査研究の実施に関する事務を外部に委託いたします場合において、これらの情報の秘匿性を確保する必要性が高くなっておるところでございます。

このため、今般、調査研究の受託者に対して守秘義務を課すということによりまして、調査情報の秘匿性に関する関係者の信頼が高まる、こういうことによりまして、関係者の協力を基礎といたします事故調査業務の円滑化が図られるのではないかと期待をいたしておるところでございます。

情報公開につきましては、委員会は、事故調査の結果を踏まえまして調査報告書を作成いたします。それを国土交通大臣に提出いたしますとともに、広く一般に公表をいたしておるところでございます。このために、報告書につきましては、報

道機関へ発表いたしましたり、あるいは私どものホームページに報告書の内容そのものを掲載いたしましたり、あるいは関係行政機関等へ送付したりいたしておるところでございますが、今後とも情報公開に努めてまいります所存でございます。

○鍵田委員 福本事務局長、どうもありがとうございます。

続きまして、海難審判法、これについて質問をさせていただきたいと思ひます。先ほどの質問と同じような趣旨になってしましますが、大切なことでありますので、質問をさせていただきます。

海難事故、いわゆる海難の調査も、事故調と同様に幅広い知識を持った専門家が参加して行うべきであると思っておりますが、海難審判庁における調査や審判はどのような職員が行っておられるのでしょうか、お聞かせいただきたいと思ひます。

○上野政府参考人 海難に関する調査を実施しております職員についてお答えします。

海難審判庁において調査、審判に当たります審判官や理事官の大半は、民間の船会社で船長や機関長の経験を有した、あるいは海上保安庁や航海訓練所などでの実務を積んだ航海技術や機関の専門家であります。

さらに、海難審判庁におきましては、ヒューマンファクターや気象、海象など、事故の背景要因を含めた分析に必要な知識を得るため、それぞれの分野の専門家を参審員として登録しております。そして、個別の事件の性格に応じて、これらの参審員の先生方に審判官と全く同じ立場で審判に参加いただいております。これら幅広い専門的知識を柔軟に活用し、海難の原因の総合的な究明を行っております。

今後とも、必要に応じ、新たな分野の専門家を審判官や理事官及び参審員として追加するなど、体制の充実に努めたいと考えております。

○鍵田委員 上野長官、ありがとうございます。最後に、北側大臣にお尋ねをさせていただきます。

いと思ひます。

先般、三月一日でございますが、予算委員会の分科会において鉄道事業法の質問をさせていただいたわけでありますが、今回は、海難審判法についてお尋ねをさせていただきたいと思ひます。

海難審判法は、これまでの調査や海難審判によって明らかにされた海難の原因など、情報をどのように海難の発生防止に活用されているのでしょうか。今回のこの法律改正、これによって海難審判の知見の活用がされる方は変わるのでしょうか。その辺のところをお聞かせいただきたいと思ひます。

○北側国務大臣 海難審判法は、さまざまな海難事故について審判、裁決をしているわけでございますが、このことをやはり他の同種の海難の再発防止に寄与させていく必要があるというふうに考えております。それは大変重要なことと考えております。

これまでも、「海難分析集」という本があるんですが、海難の原因や実態について詳細な分析を行いまして、海難につながったさまざまな要因を明らかにするとともに、個々の海難事例から得られた教訓や海難防止対策について具体的な提言を行っております。こうした「海難分析集」の刊行だけではなく、海難防止活動、講習会等を開催したり、例えば平成十七年度、今年度では、これは十二月までの数字ですが、全国で六十二回実施しているとか、こうした情報の提供を関係者また関係機関にこれまでしてきたところでございます。

今後とも、しっかりと海難防止についての情報の広報に努めてまいりたいと考えております。

今回の法律改正で、さらにこうした再発防止に寄与していくという機能を強化していくことということで、海難審判法が有しております知見をもとに関係行政機関に対して提言を行うことができれば、こういう機能を追加いたしまして、海難の背景となつていく共通の要因について、必要な場合には制度や運用の改善等を働きかけていく、こう

した機能についても持たせるようにぜひさせていたいただきたいというふうに考えておるところでございます。

今後とも、海事関係者に対する広報啓発活動を引き続き実施いたしまして、海難事故の防止にしっかりと効果を上げていきたいというふうに考えております。

○鍵田委員 北側大臣、ありがとうございます。

いずれにいたしましても、国民の生命にかかわる重要な案件でありますから、しっかりと運用をしていただくようよろしくお願い申し上げます。私の質問を終わらせていただきます。

どうもありがとうございます。

○林委員長 細川律夫君。

○細川委員 民主党の細川でございます。よろしくお願いをいたします。

昨今、社会全体が非常に不安になってきているような、そんな気がいたします。水害とか震災、あるいはことしの冬は雪害被害が甚大でございました。また、犯罪では、幼児をねらった凶悪犯も多いし、またお年寄りをねらった詐欺罪とか、そういうものもふえております。自殺者も高まっております。ホームレスも多い。

そうした社会不安の高まりの中で、交通の安全に対する信頼までも大きく崩れているというふうにも思います。昨年、二つの鉄道事故がございました。また、事故にはなりませんが、あるいはトラブルもありました。自動車事故につきましても、死者数は減ってはおりますけれども、しかし、事故数そのものは高まっております。

安心、安全な社会を築くというのが政府の中でも最も本質的な大事なことでございます。しっかりとこの点は国の方でもやっていかなければいけないと思います。したがって、交通運輸の安全につきましても、こういうところで、この場でしっかりと議論することが重要でございますし、また、国民の期待や関心も多いことと思われま

そこで、私は、特に事故調査のあり方について、きょうは何点か伺いをしたいというふうに思っております。

既に事故調査委員会ができておりますけれども、この沿革を見ますと、当初は航空機だけでございましたけれども、その後、九一年の信楽高原鉄道の事故をきっかけに、鉄道事故についても独立の調査機関をつくるべきだというような声が出まして、私も当時、運輸省にそういう要請もしたことでもございました。そのときは実現しませんでしたけれども、二〇〇〇年の営団の日比谷線の事故をきっかけに、鉄道事故も対象になる、こういう法改正が行われたのでございます。

その二〇〇一年の法律の改正のときにも大きな問題となりましたのが、調査機関の独立性の問題でございます。

この委員会は、法律上、設置法の第四条では独立を担保されておりますけれども、この任命者は国土交通大臣であり、法律上も国土交通省のもとに置かれております。そもそも国土交通省は、交通事業者に対して許可を行い、あるいは事業の振興も図る、そしてまた、日ごろの安全性などについては指導監督をされております。こういう官庁が、原因究明とかあるいは再発防止という、客観性あるいは独立性を要求される事故調査の権能を持つていていいのだろうかというような疑問が持たれるわけでございます。仮に、真に独立して調査を行ったとしても、国民はどうも割り切れないものを感じるのではないかと、このように思っています。

さらに、昨年の尼崎の列車事故などは、運転士だけじゃなく会社全体の労務管理のあり方が問われるような問題でありますから、これは厚生労働省の所掌事務に関する調査も多い。さらには、電車の製造基準の認可は経済産業省、あるいは犠牲者の死因などは警察庁とか厚労省、あるいは救助、救命は消防庁、こういうふうないろいろなと分かれていますところから、私は、国土交通省に置かれている現状では、十分な調査ができ

るかどうか、大変疑問を持っております。

二〇〇一年の改正のときにも、この委員会を、八条委員会から三条委員会、非常に独立の強い委員会にしたかどうか、そういうような主張もしたところでございました。

しかし、三条委員会にしろとも、同様の権限を持つ食品安全委員会とか原子力委員会、あるいは原子力安全委員会というのは内閣府に置いているところでもございますから、いろいろな関係各省から独立を確保するために、事故調査委員会も同じように内閣府に移管をしたらどうか、こういうことをまず大臣にお聞きしたいと思います。

大臣の所管であるから聞きにくいところでございますけれども、国土交通省から内閣府の方に移管したらどうかという私の質問でございます。

○北側国務大臣 今の細川委員の御質問は、かねてからこういう御主張また議論があるわけでございます。今後もしっかりと研究をしていきたいというふうに思っておりますが、この航空・鉄道事故調査委員会がどこに位置づけられているのかにかかわらず、例えば航空当局、鉄道当局との連携協力というのは不可欠でございます。

一つの事故があった、また重大なトラブルがあった、そういう場合に事故調が出ていくわけでございますけれども、その際、事故調は当然、航空局なり鉄道局なり、そういう直接所管している役所との密接な連携協力なしに事故調査が円滑にできるかという、これは期待できないわけでございまして、どこに置かれようとも、鉄道局や航空局との密接な連携協力というのはなければならぬというふうに思っているところでございます。

例えば、昨年末のあの羽越線の事故、突風が原因ではないかと言われているわけでございますが、当然これは、気象庁の全面的な協力なしには事故原因の分析というのはいかなるわけでもございませう。また、かつて日航機同士のニアミスなんというのもあったんですけれども、そのときも当然、レーダー記録等の的確な証拠資料の提出というの

は不可欠です。等々、航空・鉄道事故調査委員会が調査に入る場面というのは、航空当局、鉄道当局との密接な連携協力が必要である。

もう一つは、確かに国土交通省の中にあるわけでございますが、例えば委員の任命についても、これは両議院の同意事項になっておるわけですね。国会の同意人事事項になっておるわけでございます。

先ほど委員の方からおっしゃっていただきましたように、委員会の設置法では、独立して職権を行うというふうな規定をされているところでもございまして、また、事故調査委員会は、独立機関としての立場から事故防止対策についての提言を行っております。国土交通大臣に対して、事故防止のため講ずべき施策について、国土交通大臣の対応が必要な勧告をやっているわけでございまして、これまでも、航空については三件勧告をちやうだいしております。建議についてもできるわけでございますが、これについては、航空で十六件、鉄道で二件、合わせて二十一件の勧告並びに建議をちやうだいしているところでございます。

委員の御主張は今後もしっかりと検討していきたいと思いますが、ただ、連携協力が必要であること、独立性というの担保されているということ、ぜひ御理解をお願いしたいと思っております。

○細川委員 確かに事故調査のときには連携あるいは協力というように必要かと思っておりますが、大臣の言われることもわかりますが、ぜひ検討の方はお願いしたいと思います。

次に、事故調査の範囲について伺います。

今、事故調査委員会の調査の対象となるのは航空機事故と鉄道事故、この二つでございます。しかし、自動車事故あるいは船舶の事故、これについては対象になっていないところでございます。私は、アメリカのNTSBのような、何もかもすべて一緒に一つの委員会が調査をするというのを申し上げるつもりは現在のところありません。

ども、しかし、自動車事故あるいは船舶の事故、こういうことについて問題点がないのかどうか、これは検討しなければいけないというふうに思っております。

まず、自動車事故でございます。

自動車事故については、警察が刑事事件として捜査を行い、財団法人の交通事故総合分析センターで交通事故防止と交通事故による被害の軽減を図る、こういうことになっております。しかし、私は、警察と分析センター、いずれも、原因究明、再発防止のための調査になっていないのではないかとこのように思います。

まず、刑事事件としての捜査というのは、あくまでも特定の個人の過失などの犯罪を立証するのが目的でございます。そして、道交法で規定をされております分析センター、これは民法の三十四条の法人でございますから、調査上の権限がない、いわば民間の研究機関といった位置づけであります。

したがって、警察、そしてこの分析センター、いずれも本格的な事故の調査機関とは言えないというふうに思います。特に分析センターなどは、受託収入の一部自動車メーカーから収入を得ているというような現状もありますので、決して中立的な、独立な機関ではないというふうに思います。

運転手そのものの過失だけが原因だ、こういうような事故ならば余り問題にはなりませんけれども、しかし、自動車交通の重大な事故で、事業者の運行管理あるいは労働環境といった問題が原因になっている事故、あるいは車両そのものの原因の可能性があると推察される事故、また道路環境が事故の発生を助長しているというように考えられる事故、こういう事故などについては、警察の捜査とは独立した機関で、ある程度強制力を持った調査が行われるべきであるというふうに思います。

例えば、一昨年問題になりました三菱自動車によるリコール隠し、あれなども、もししっかりし

た調査機関があれば、もっと早い時期に認知できたのではないかとこのようにも思います。

こういう点について、大臣はどのようにお考えでしょうか。

○北側国務大臣 自動車事故というのは、年間で九十万件以上ございます。御承知のとおり、航空、鉄道の事故件数とは全く比較にならない多くの事故が発生をしております、すべての事故について警察が二十四時間体制で現場検証を行ったり、また、全国組織が警察にはございますので、すべての事故の発生原因を当然調査しているところでございます。そうした調査結果につきましては、今委員のおっしゃった交通事故総合分析センターの方に情報が集約をされているところでございます。

問題は、自動車の事故のうち、先ほど委員の方から幾つか御指摘ございましたが、車両構造に起因する事故につきましては、警察なり交通事故総合分析センターから国土交通省の方へ情報提供がなされます。国土交通省では、さらに原因調査を進めまして、道路運送車両の保安基準の改正などからリコール改善対策に反映をさせているということでございます。

特に問題なのは、やはり事業用自動車の事故でございますが、これは社会的な影響も大きく、年間約六万件を超えているわけでございます。これにつきましては、国土交通省におきまして、自動車運送事業を所管する立場でございますので、利用者利便の確保を図るのももちろんのこと、輸送の安全を確保するために監査等を実施しております。

監査を実施する組織として、全国組織が運輸局また運輸支局という形で国交省の中にはあるわけでございます。事業用自動車の事故の情報について、警察から漏れなく情報を入手すること、事故を引き起こした事業者への処分を実施するなど、トラック、バス、タクシーといった各事業形態に応じて事故の再発防止を行っているところでございます。

これまで、こういうことで警察とよく連携をとりながらやってきておりまして、長年のノウハウも蓄積をされているというふうに考えております。さらにこれとは別に何か組織をつくつてというよりも、むしろ、今の警察との連携とか、また自動車交通局の方で持つ権限とか、そういうものをさらに充実していくとか、そうした方向で検討をされている方がいいのではないかとこのように考えているところでございます。

○細川委員 自動車交通の事故、数はたくさんありますけれども、その中でも、とりわけ重大事故と言われる事故については、大臣からいろいろございましてけれども、ぜひ検討をしていただきたい、重ねてお願いを申し上げます。

次は、海難について伺いをいたします。

海難の方についても事故調査委員会の調査の対象にはなっていないわけですが、今回、海難審判庁は、海難の再発防止に関して、国土交通大臣または関係行政機関の長に意見を述べることでできるという法改正によりまして、従来からあった海難に関する事故調査権限をさらに海難審判庁に付与したものと考えられます。

今までの海難審判庁は、審判において海難の原因究明、再発防止ということが規定をされておりますけれども、懲戒と言われる行政処分を決定するということ、この準司法的な機能がいわば本来の目的でございまして、したがって、純粋な事故調査機関にはなっていないところでございます。

私も、事故調査に関する意義を否定するわけではございませんけれども、将来的には、行政目的のいわゆる審判、それと再発防止に向けての事故の調査、これはやはり分離をされるのが望ましいというふうに思っております。将来的な視点も含めまして、船舶の事故調査のあり方について伺いをいたします。

○北側国務大臣 海難審判法というのは、昭和二十二年に制定をされました。戦前からの経緯、沿革ももちろんあるわけでございますが、この法律自体は昭和二十二年に制定をしまして、六十年近

くたつてきたわけでございます。

そういう意味では、海難審判庁におきましても、本当に実績を積んできて、またさまざまな改善もしてきて、海難事故、年間七百件から八百件ぐらいあるわけでございますが、こうした事故調査を効率的に処理をしていくノウハウといえますか、そういうものは持っているというふうに思っているところでございます。今委員のおっしゃったように、原因究明だけではなくて懲戒という機能もあわせ持っているわけでございます。

この海難審判というのは、やはりほかの陸や空の事故等と少し違うところがあると。大体事故の半分ぐらいが船同士の衝突であるとか、それから一番大きいのが、物証が得られにくい。現場を見ている人が少ないわけですね。物証が得られにくいという場合が多い。

それから、航空、鉄道の場合はシステム全体を検証していく必要があるんですけども、やはり船の場合は船長の判断に安全がゆだねられている度合いが高いとか、さまざまな特性があるわけでございます。現に、審判の際には事故の両当事者の意見を聞きながら原因を究明していく、こういう仕組みをとらせていただいております。これにはやはり、そうした特性に応じた審判制度をつくっているわけで、大きなメリットがあるのではないかとこのように考えているところでございます。

今回、法律の改正をさせていただきまして、理事官、いわゆる検察官ですね、理事官の調査だとか、審判を通じて得られた知見というものをさらに再発防止に向けて生かしていこうということ、関係行政機関に対して提言できる旨の規定を追加する等の改正をお願いさせていただいてい

今後、今委員の方から御指摘のあった点も含めまして、国際的な動向も留意しながら、引き続き海難調査のあり方について検討してまいりたいというふうに考えております。

○細川委員 今、外国の例なども参考に研究して

いきたいという大臣の答弁でございましたけれども、やはり、何か裁判所の中に、捜査当局と、それから判決をする、そういうのが一緒に一つの組織の中に入っているというふうな、そんな感じもします。そういう意味では、やはり調査と審判というのはしっかり分けるというのが一番大事なことでないかというふうに思いますので、ぜひ検討をよろしく願います。

それから次に、今度の事故調査委員会法の改正でございますが、内容を見ますと、「被害の軽減に寄与する」ということを目的の中に追加しております。そして、「被害の軽減のため講ずべき施策について勧告・建議すること」も所掌事務に追加されました。

今までの条文ではこういうことになかなか対応できなかったんではないか。という不都合があつて、今回こういうような改正がされたのか。これまでの所掌事務でも何とか対応できたというふうにも思われますけれども、あえてこの改正をする理由、そして具体的にどういう施策が考えられるのか、これらについて伺いをいたします。

○福本政府参考人 お答えいたします。

昨今、航空、鉄道分野におきまして、事故、トラブルが相次いで発生をいたしてございまして、公共交通システムそのものの国民の信頼が揺らぎかねない状況となっております。

特に、委員も御指摘のとおり、JR福知山線の列車脱線事故におきましては、近年例を見ない多数の人的被害が生じたこととございます。そういう意味で、当委員会におきましても、事故の背後要因あるいは被害の発生、拡大原因というものの視野に入れた全容の早期解明に努めておるところでございます。

今後でございますが、公共交通機関のさらなる効率化、高速化、あるいは大量輸送化というものに伴いまして、不幸にも一たび事故が発生いたしますれば甚大な被害が発生するという危険性がますます高まっているというぐあいに考えてございます。また、依然として後を絶たないヒューマン

エラーの問題とか、あるいは自然災害等に起因いたします事故につきましても、従来の事故を予防するという対策だけでは、やはり限界があるのでないかというのも事実でございます。

こういうことで、事故の原因究明及び再発防止というものに加えまして、新たに、事故に伴う被害の発生、拡大原因を究明いたしまして、事故が発生した場合の被害を可能な限り軽減するための提言を行ってまいりたいということも、委員会に期待される極めて重要な役割だと認識をいたしてございます。先日の参考人の御意見の中でも、ぜひやれ、こういうような御意見もちょうだいしたところでございます。

こういうことを踏まえまして、航空交通及び鉄道交通の安全性の一層の向上を図るために、事故の防止に加えまして被害の軽減といったことも当委員会の新たな目的として位置づけまして、委員会の調査、提言機能を強化するための所要の改正を行おう、こういうものでございます。

具体的には、やはり当該列車あるいは航空機の耐衝撃性でございましたり、耐火性、燃えないというふうなもの、あるいはシートベルト、その他、車内のあるいは機内の各種装置の安全性といひますか、網棚でございましたり、つり革でございましたり、そういったものがかえって被害の拡大につながつておるといふようなことがないだろうか、こういったようなことも検討したい。さらには、事故が発生いたしました場合の、キャビンアテンダントでありましたり車掌さんでありましたり、そういう方々の避難誘導といったものが適切に行われたかどうか、こういったことも私どもとしてぜひ調査し、必要があれば関係機関への提言をしてまいりたい、こういうぐあいに考えておるところでございます。

○細川委員 ちょっとよくわからないところがありました。

それでは、尼崎の福知山線の事故の調査については、先ほどお答えになったようなことは調査できなかつたということですか。できないと

いうことですか。

○福本政府参考人 調査できないということではございませんが、やはり全体が事故防止、そういう観点でこの設置法が貫かれておるようなこととございますので、今般、福知山線もそうでございますが、被害の軽減ということが、これからこういう社会においてはますます必要になってまいりますので、改めて追加をさせていただいたということでございます。

そういうことで、現在、福知山線につきましましては、そういう被害原因、ヒューマンファクターあるいはパイバルファクターといったものについても調査を実施いたしておるところでございます。

○細川委員 それでは、これまでの法律の内容でもできないことはないけれども、目的とかあるいは所掌事務を追加して、さらに明確化して力を入れていきたい、こういうことでよろしいですね。——はい、わかりました。

次に、この事故調査に關しまして、列車事故あるいは航空機事故が起こりますと、機長や運転士などが刑事上の責任を追及される、そういう警察の捜査、それから事故原因などを調べる事故調査委員会の事故調査、この二つが一つの事故にかかわっていくわけですが、その関係について伺いをしたいと思います。

我が国の現状を見ますと、犯罪者に対する責任追及を目的とした警察の捜査と事故の再発防止を目的とした事故調査、この二つを比べますと、建前上は事故調査が優先的に位置づけられていて、いうようになっていると思ひます。しかしながら、警察の持つ人的資源や機動性にかんがみますれば、初動捜査については警察に多くの部分をゆだねるしかないのであります。また、前に運輸省と警察庁の覚書も交わされておりますけれども、この覚書の内容などを見ますと、実態としては犯罪捜査優先というような声も聞くところでございます。

私は、公益性という立場から見ますと、個人の

責任を求める刑事司法、それ以上にやはり再発防止の目的の調査が優先されるべきではないかと思つております。海外の例などを見ましても、おおむね事故調査が実質的に優先をされていると言つてもいいと思ひます。特に、昨今話題になっておりますヒューマンエラーの側面の大きな事故、とりわけ組織自体が事故を起こしやすい、事故を生じやすいような状況になっておるような場合は、より事故調査に比重が置かれなければいけないだろうと思ひます。

私は、今すぐには言いませんけれども、事故調査委員会の予算あるいは常勤のスタッフ、これをアメリカのNTSB並みにふやしたり、あるいは専門家を登録して事故現場に直ちに赴くということができるよう、先ほども議論で言つておりましたパーティー方式とか、そういう体制をとるべきだと思つております。同時に、現状では、警察と協力関係をさらに密にして、警察の捜査情報を事故調査委員会に流しやすい状況もつくるべきだというふうに思つておりますけれども、これらの点について、大臣の御所見を伺いたいというふうに思ひます。

○北側国務大臣 今の細川委員の御指摘も、これかねてから御議論のあるところでございます。今おっしゃつていただきましたように、事故調査委員会とそれから捜査機関とはそれぞれ目的を異にしているというものの、事故が発生した場合、現場では当然事故調査と司法における捜査が競合していくということとございまして、この事故調査並びに司法捜査が、それぞれの業務が円滑に実施されるよう、両方の機関の必要な協力、調整を図つていかなければならない、それは非常に重要なことであると思つております。そういうことで、覚書や細目をこれまで取り交わしてきたわけでございます。

私が大に就任させていただいて以来、鉄道の場面に大きな事故がございました。それぞれ現場に私行かせていただきましたが、率直に申し上げますと、事故直後は、まずは被害者の方々をいか

に救出するか、これで懸命に協力し合って活動しているわけでございます。これは福知山線の事故の際もそうですし、羽越線の事故のときもそうでした。警察と消防が中心になりながら、まずは被害者の救出、これに全力を挙げているのが初期の状況でございます。当然の話だと思います。

そこに事故調も当然入っているわけですが、事故調としては当然保全をしなきゃいけないわけですね。そこについては、警察とは非常に連携をとってやらせていただいているというふうに思っております。

私も、例えば福知山線の事故のときにそのことが少し心配でございましたので、国家公安委員長初め、連携よろしくお願いしたいということはその都度申し上げさせていただいているところでございますが、後々救出作業が一応終了し、その後の本格的な捜査と調査に入ったときに、私も、実を言いますと、事故調に、捜査機関とはうまくいっていますかということでもちょっと聞いているんです。その都度、うまくやっていますかと。そうしたら、かつてはいろいろあったようなんですが、今は非常にうまく連携をしているということでお聞きをしています。

今後とも、事故調査を行っていく際には、捜査機関とも十分な協力、調整を図りつつ、しっかりと原因究明の調査ができますように努力をしてまいりたいというふうに考えております。

捜査機関の方も、逆に、事故調の方は専門家の人たちの集団でございますので、事故原因の究明がやはりなされないと、例えば捜査機関の方の捜査の遂行も十分できないというふうなこともあって、非常に尊重していただいているのではないかと、こののが私の今の印象でございます。

○細川委員 非常にスムーズにいらっているということでございますから、それはそれでよろしいかと思えます。

最初に行くのは、現場でいろいろ証拠物とい

事故調が利用できるというのは、どういう手続でやっているんですか。

○福本政府参考人 お答えいたします。
委員御指摘のとおり、事故が発生いたしました場合、大臣も申し上げましたけれども、現実には被害者の救済等々がございまして、イの一番に警察あるいは消防が駆けつけておるといふこと

でございます。
その次の段階として事故調査あるいは犯罪捜査というようにことが行われるわけでございますが、その過程においては、やはり刑事訴訟法の手続によりまして、警察の方が証拠物件等々を押収するというのが多々ございます。現実にはそういうものが多いというのも事実でございます。

その中で、例えば航空機でございますと、航空機の事故の場合、いわば三種の神器ではございませんが、大変重要な機材といたしまして、飛行記録装置といったようなもの、あるいは音声記録装置、いわばコックピットの会話を記録したようなもの、こういうものにつきましては、これは極めて専門性が強いということもございまして、私どもの方に優先的にお貸しをいただくというよう

な取り決めになってございます。
その際、これも刑事訴訟法の手続によりまして、いわゆる鑑定嘱託といったような手続が後ほどとられて、私どもの方から、事故報告書というものをその鑑定嘱託に対する回答という形で警察の方に

お渡しをするというふうなことはやっております。
○細川委員 では、その点はあれしまして、次に伺いたいと思います。
私は、鉄道事故あるいは航空機の事故などに対する刑事上の責任を問うという点について、多

少疑問がございます。外国、特に欧米の方では、業務上過失という規定はほとんどございせん。犯罪にならない例も多いという話でございます。例えば、信楽鉄道事故の遺族の皆さんでつくつておられる団体でございますが、鉄道安全推進会

よりまずと、航空事故でパイロットが刑務所に入るのには日本とギリシヤだけだというようなことも報告されております。それから、アメリカなどでも刑事免責が与えられる場合が非常に多くて、ヨーロッパでも運用上では過失は訴追をしない、裁判でも無罪となる場合が多い、こういうふう

に聞いております。
そこで、我が国でも刑事免責制度、これを導入するということとはなかなか無理だとは思いますが、システム上問題のあるヒューマンエラーについて、これを何が何でも業過で罰するのは、そろそろ反省をすべき時期に来ているのではないかと、このように思います。被害者側の皆さんあるいは国民の、そういう事故を起こした責任を追及しなきゃというふうな応報的な感情もあろうかと思

いますけれども、そこは国民的な理解の上に立つて、こういう特別の事故については刑事免責をしていくような、そういう方向について法務省の考え方を伺いたしたいと思います。
○三ツ林大臣政務官 お答えいたします。

御指摘のような事案につきましては、事故当事者たる個人に対する刑事責任の追及を控えるべきであるという旨の御意見があることは承知しております。しかしながら、その一方で、このような事案につきまして、刑事手続を通じて事案の全容を解明し、その責任の所在を明らかにした上で、それぞれの責任に応じた刑罰を科すことが、被害者を初めとする多くの国民の感情に合致しているという意見もあると承知しております。

同種事案の再発防止の観点では重要ではあります。が、そのために行為者の刑事責任を一切不問にすることににつきましては、国民の理解を得ることは困難であると思えます。

以上です。
○細川委員 確かにこれについては難しい問題がありますけれども、やはりこの点につきましても、海外のいろいろな例というのを参考にさせていただいて、こういう多くの人命にかかわるような事故というの

はやはり再発防止が最も大事でございまして、刑事訴訟ということを中心と考えますと、黙秘権もございまして、自分が有利になろうと思つて真実を話さないようなことも考えられるのではないかと。やはり、この場合、事故の再発防止を目的とした徹底的な原因究明というのが必要だといふふうに思いますので、ぜひ法務省の方でも御検討をいただきたいというふうに御要請をさせていただきます。

もう時間ありませんから、最後に、事故報告書につきまして、この報告書が刑事責任の方の証拠になるかどうかというふうな点についてお聞きをしたかったわけでありまして、この点はまた機会がありましたらお聞きをするということで、私の質問はこれで終わります。

○林委員 三日月大造君。

○三日月委員 民主党の三日月大造です。細川委員に引き続きまして、事故調査委員会関連質疑をさせていただきます。

包括的な議論は今細川さんの方がしていただきましたので、若干各論に踏み込んで伺いをしたいと思つています。同時に、安全をどう守るんだ、どうつくるんだという哲学だとか文化、また、将来的なビジョン、見通しも含めて、大臣初め関係の皆様方の見解をお伺いしたいと思います。

資料をお手元にお配りしています。ページは九ページまでですが、十一枚物、途中ページが飛んだところがあることを御容赦いただきたいと思います。

一枚目に、国土交通省の皆様方、また事故調、海難審判庁等々、関係各局の皆様方の御協力もいただきながらデータをいただいた、鉄道、自動車、航空、海運、それぞれのモードの、今の事故、トラブル、インシデント、そして被害の状況、そういったモードに対してどのような監査、指導を行っているかという状況を計算してつけさせていただいています。

まず、今回の法案すべてにおいて言えることだと思ふんですけれども、今、この国の運輸の安全

というものがどのような状態にあるのか、どういう現状にあるのかということについての、国土交通省としての認識をまず問わなければいけないと思います。事故、兆候、トラブル、インシデント、こういったものの発生状況、増減、また、事故による被害の状況ですね。

今回、被害の軽減というものを事故調査委員会の所掌の中に入れるということがありましたけれども、その中身、傾向、また、事故原因の傾向分析について、どのような特徴があるという御認識でいらっしゃいますか、冒頭、お伺いしたいと思います。

○北側国務大臣 三日月委員におかれましては、このような詳細な取りまとめをいただきまして、ありがとうございます。

ここに出ておりますとおり、数そのものはこういうことなんです、御承知のとおり、昨年は、JRの福知山線の本当に悲惨な事故がございました。また、羽越線の事故も年末にはあった。さらには、航空の方でも、事故には至っておりませんけれども、トラブルが続出をしているということでご覧になって、やはり、特に公共交通交通にとって輸送の安全の確保、これが利用者、国民に対する最大の使命、役割でございまして、そのところを本当に、改めて、交通事業者の方々、そして私も行政の側が、従来の制度に問題がないのか総点検をして、しっかりと見直すべきは見直していくということで、今回の法案も提案をさせていただいているところでございます。

特に、一連の事故やトラブルの中で私どもがやはり意識をしておりますのは、ヒューマンエラーの問題でございまして。人為的なミスが事故やトラブルにつながっているというものが多くいることを認識しております。こうしたヒューマンエラーの事故防止対策等につきましては、特にしっかりと取り組んでいく必要があるというふうに考えているところでございます。

○三日月委員 大臣からは包括的に御答弁をいただきました。せっかくの機会ですから、事故調査

委員会として海難審判庁それぞれから、より踏み込んだ観点で、最近の事故や兆候、海難の傾向、中身、今、大臣はヒューマンエラーに起因する事故やトラブルが多く発生するようになってきたという御見解をお述べになりました。私も、感覚的には、また間接的には、そのようなことについての認識をともにしておりますけれども、そのあたり、過去をさかのぼって最近の変化をどうとらえていらっしゃるのか、事故調、海難審判庁、お願いいたします。

○福本政府参考人 お答えいたします。

現在、航空・鉄道事故調査委員会は、事故及び重大インシデントにつきまして、再発防止という観点から原因の究明を行っておりますが、私も昭和四十九年に発足いたしておりますが、これまでに千三百件を超える事故等につきまして調査を実施いたし、かつ報告書に取りまとめたということでございます。

当委員会が調査を実施いたしております件数につきましては、近年、大体安定化しております。航空分野では年間四十件程度、鉄道分野では年間三十件程度となっております。長期的に見ますと、やはり大幅な低下を見ておるということと考えております。

例えば、乗客の死亡事故を見ますと、我が国の定期航空運送事業者におきましては、例の御巣鷹山のJAL一二三便の墜落事故以降一件も発生をしてございません。また、外国の定期エアラインによります事故につきましても、平成八年に福岡でガルーダ・インドネシア航空機が炎上をいたしてございますが、その事故以来これも皆無であるという点を見ますと、かなり事故件数は減ってきておるのではないかと。

また、鉄道につきましても、鉄道運転事故、これは全体でございますが、これは委員の資料にも書いてございますとおり、発生件数も減少傾向であるという認識を持っております。

一方で、鉄道につきましては、一昨年の上越新幹線の列車脱線事故、あるいは昨年の福知山線の

列車脱線事故、あるいは年末の羽越線の列車脱線事故といったような大規模な事故が発生をいたし、かつ甚大な被害が生じておるという状況にございます。

さらには、航空分野におきましては、事故には至ってはいないわけですが、昨年四月の、日本航空ジャパン所属機が閉鎖中の羽田の滑走路に進入したという重大なインシデント、あるいは同じく六月に、これも日本航空インターナショナル所属の航空機のタイヤが着陸の際に脱落をしまして、そういう意味で、重大事故に至らないトラブルが頻発をしておるのではないかと、こういうぐあいに考えております。

したがって、航空、鉄道分野における運輸の安全性の向上は、現時点において極めて重要な課題になっておるのではないかと認識を持っております。

○上野政府参考人 海難審判庁では、海難審判によつて海難の原因を究明し、裁決によつて明らかにしております。

近年、裁決の件数は減少傾向を示してまいりましたが、平成十六年七百六十件の裁決が行われ、前年の七百五十五件に比べて四十五件増加しています。また、裁決書の対象となった船舶については一千二百二十七隻で、外国船が六十七隻となっており、海難に伴う死亡、行方不明は五十四人となっております。このうち、海難原因がなかったとされた船舶は九十九隻あり、これらを除いた一千二十八隻の海難原因総数は一千三百八十七原因となっております。

指摘された原因数によると、見張り不十分が四百十一、原因で最も多く、全体の三〇％を占めており、次いで航法不遵守が百五十原因、信号不履行が九十九、服務に関する指揮監督の不適切が八十七、居眠りが八十一となっております。

こういう状況であります、最近、これらについて、ヒューマンファクターも含めて、分析を行っているところでです。

○三日月委員 いや、済みません、今、冒頭、事故調査委員会の事務局長の方から、私が示した資料の三ページ目、鉄道事故調査委員会がこれまで扱ってきた件数千三百件、件数は大体安定しておりますということなんです。これは後ほど議論したいと思うんですけれども、鉄道事故調査委員会が、事故にしろ、兆候にしろ、調査を行う範囲をどのように定めているかということについては極めてブラックボックス化されていると思っております。本当はもっと調査しなければならぬ事案についても調査できていないんじゃないだろうか。この事故調査委員会が調査をしている案件が、件数が安定しているということをもって、この間の事故の分析をするというのは、私は余りにも稚拙なんじゃないかなと。

しかも、こういう場で、原因についてはこういう傾向があります、特にこの分野の、このモードの、この地域の、この年齢の、この時間帯の事故が多くなっています等々のアウトプットを、やはりその都度その都度、事故調査委員会というのは持っている必要があると思うんです。それを、各事業者がそれぞれの安全対策を講じるときに参考にしたりということができないと、事業者が一義的に担う安全対策というものが有効にとれないんじゃないかなと。

そして、もう一つ。海難審判庁の、今、お答えの中に、千三百件ぐらいの海難があつて、そのうち三〇％が見張り不十分です、居眠りもあります。信号の見落としがあります。違ふんですよ。その原因は何なんですか。なぜ見張り不十分になったんですか。なぜ信号見落としをしたんですか。今、ヒューマンエラーだとかヒューマンファクターというものがもともとと大事だ、そのエラーがなぜ起こるのかということについて分析しなければいけないから、この法案を出してきたんでしょ。だったら、なぜ見張り不十分になったのか、なぜ信号の見落としになったのか、なぜ居眠りしちゃったのかということの踏み込んだ分析というのが私は必要だと思うんです。

まず、事故調査委員会にお伺いしたいと思うんですけれども、二点。

冒頭お断りすべきだったんですけれども、私は、事故調査委員会のメンバーの方々、調査官の方々も、不眠不休で本当に一生懸命調査をしていただいていると思っています。海難審判庁もしかりです。ですから、その方々のことをとやかく言うよりも、この国が今置かれている状況の中で、事故調査委員会が果たすべき役割というのは非常に大きいんです。経済に対する規制を緩和して、その分、起こった事故を教訓化して、二度と起こさない、それを次の再発防止のための対策、政策、規則、そういったものにつなげていくという取り組みが、今、以前よりも増して非常に重要な取り組みになっているんです。

ですから、よりよい事故調査委員会にするためにはどうしたらいいかという観点で、ぜひ真摯な御議論と、自分たちの組織のことを、いや、これはできませんのや、ここに問題があるんですわとなかなか言いにくいかもしれないけれども、しかし、ぜひそのあたりの踏み込んだ検証をしていただく必要が、私はこの委員会では必要だと思えますので、よろしくお願いを申し上げます。

まず、事故調査委員会、私の示した資料の四ページ目ですね。先ほど大臣からも、まず事故が起こった被害に遭われた方の救済だ、私も同感です。しかし一方で、警察と同様、事故調査のための現場保存、証拠保全、これはやはり必要だと思うんです。にもかかわらず、まあいろいろな事情があったんでしょ、現地到着時間がこのような形になっているんですね。お伺いをすれば、何か、夜出てきて、国土交通省で準備して、荷物を持って電車で乗って出かけていく。何か、ヘリコプターが国土交通省にあるのに、それを今まで使っていない。国土交通省の持っているものを使うというんだつたら、もちろん地方の運輸局の方が行かれています。そう、それもあるにしても、やはりまず事故調査委員会が即応できる体制をとる

べきだと私は思うんです。国土交通省が持っているヘリコプターも使えないんじゃない、国土交通省の中に置いてある意味がないと思うんです。

この即応性についてどのようにお考えなのかという点と、そして、ヒューマンエラー、ヒューマンファクターについて、今の時点で分析できる事故調査委員会の体制になり得ているのか。一昨日の参考人質疑の中では、その部分、非常に重要な要素を占めるんだけど、今の事故調査委員会の体制では、機能では不十分だと参考人の方からの指摘もありました。そのあたりに対しての御見解をお伺いいたします。

○福本政府参考人 お答えいたします。

委員がお示しいただきました四ページの資料でございます。航空事故と鉄道事故につきまして、事故発生日時と、それから私どもの、通報を受けた日時と、さらには現地到着日時というのが書いてございます。

この通報を受けた日時といえますのは、委員がお示しいただいたその前のページの資料でございます。まず、「事故発生から調査までのフロー図」で、事故が発生いたしますと、まず国土交通大臣、現実には航空局の運輸課でございます。鉄道局の安全対策室でございますが、そこに第一報が入ります。そこでは、鉄道でございますと、ざっと年間八百件以上、二十四時間電話がかかってくるわけでございます。航空でも、やはり三百件を超えるという通報が入ります。それを二十四時間受け取るわけでございます。

その中で、先ほど委員もおっしゃったように、これは省令で決まっておりますけれども、私どもが調査をすべき事故、いわば重大事故といったようなものは省令で規定が明確になされております。それに該当するかどうかを、いわば航空局の方で、あるいは鉄道局の方で判断をされて私どもの方に通報が来るというのが、この通報の時間でございます。そういう意味で、事故が発生いたしましたして、私どもが通報を受けるのに若干の時間的な遅れがあるということでございます。

それから、私ども、現地に派遣をいたしますが、委員御指摘のとおり、基本的には公共交通機関を使いまして、航空機でございましたり新幹線でございましたり、そういうものを使いまして現地に赴くというものが通常でございます。

先ほどヘリコプターという例を出しましたのは、実は、ここにはちょっと書いてございせんが、例の上越新幹線が脱線をしたときに、通常であります、あの辺で鉄道の事故があれば我々は上越新幹線で行くわけでございますが、まさに本家本元の上越新幹線があいいう形で事故になっておった。あわせて、周辺の在来線も全く動けない。こういう中で、現実には私どもは、はつきり申し上げますと、タクシーをチャーターして東京から向かったという実態がございまして、こういうことでは、なかなかやはり、事故調査の円滑化には私どもとしても難しいのではないかと反省も踏まえまして、国土交通省と十分に今調整をとりまして、十八年度からそういう形で、国土交通省のお持ちのヘリコプター、あるいは保安庁をお持ちのヘリコプター、航空機、こういうものを使わせていただけたらという形になったということでございます。

それで、さらにもう一言申し上げますと、やはり事故現場は基本的には屋外でございますので、夜に入りましたも十分な調査ができないということもございまして、どうしても明るくなつてからその調査活動を始めるといようなこともございます。そういう意味で、若干の、現地到着が朝になっておるといのは、そういうことではないかと思っております。

○三日月委員 いや、限られた資源、能力の中で精いっぱいのことをやっていたらいいと思うんですけれども、しかし、上越新幹線がとまっているときにタクシーをチャーターして現場に向かうというのは、余りにも国土交通省所管の事故調査委員会からいって即応体制だと思えます。来年度からそのあたりについて見直しをするということですので、大臣もぜひそのあたりの目くばせ

をしつかりとさせていただきたいと思えますし、今事務局長がおっしゃった、この「事故発生から調査までのフロー図」ですね。まず一報、国土交通省に入りますよ、その上で、事業法、航空法、そのもとにある省令に照らし合わせて、事故調査委員会が調査をすべき事故がインシデントかという判断が行われた上で、事故調査委員会に国土交通省から通報があるということですね。

これはまず二つお伺いしたいんですけれども、私の示した資料の六ページと七ページの間に、資料一と右上に書かれております「航空・鉄道事故調査委員会の調査対象の事故等（鉄道）」という表をつけています。これは、今私が申し上げました、また答弁にありました、省令のものを表にしたものなんです。

例えば、事故で調査対象になる、この右側の上から三つ目のところを見ていただければ、④から⑦のうち、要は、踏切障害、道路障害、鉄道人身障害、鉄道物損、「乗客、乗務員等に死亡を生じたもの」、「五人以上の死傷を生じたもの」、「特に異例と認められるもの」。この「特に異例と認められるもの」というのがこの表だけでもたくさん出てきますし、しかも、インシデントとか航空失礼しました、航空はまた違った言い方をしているんですけれども、事この鉄道に至っては、「特に異例と認められるもの」というブラックボックスが非常にあります。

このあたりの基準の明確化、もしくは、昨今のヒューマンエラーに起因する事故がある、重大事故が起こった、もう少しこのあたりの基準を明確にするという取り組みが行われてしかるべきではないかと思うんですけれども、御見解をお伺いしたいと思います。

○福本政府参考人 お答えいたします。

委員がお示しの今の資料の左側に大きく、運転中における事故、列車または車両、こういう欄がございまして、①から⑦までがございまして、そのうちの①から③までは、いわば列車衝突、列車脱線、列車火災、だれが見ても、いわばこれは事故

だなどわかるわけですが、問題といいますが、④以下の、踏切障害、いろいろな例がございますが、かなりの部分、踏切がもう閉まっており、あるいは踏切警報機がカンカンカン鳴って遮断機がおりておるのに、自動車は、はつきり申し上げますと勝手に進入をしてくる、こういう事例が多々ございます。

そういうような事例、あるいは道路障害も同じようなことでございます。あるいは鉄道人身障害、鉄道物損、こういったものも、いわば、だれが見ても鉄道は悪くないねというようなものもあるわけでございます。ですから、すべてを私どもが調査をしなければならぬというものではなくて、やはりその中で、ここにもございますように、特に異例と認めるものについて国土交通省の方で判断がなされて、事故調が詳細な専門家の調査をやれ、こういう通報をいただいて私ども調査をするということでございます。

そういう意味で、いわば切りみいたな議論でございます。私ども、鉄道の調査官が現在七名でございます。ようやくプラス七名と、十四名に来年度からなりますが、十四名体制で日本全国の鉄道のこういう事故の調査をやるということにしましては、私どもとすると、そこから逆算する必要がありますのでございますが、何とか私どもは、十四名体制になれば、今の事故件数、あるいは、今重大事故が頻発してございますが、そういうものの調査は遺漏なきようやるんではないかというところで今考えておるということでございます。

○三日月委員 そういう考えでは述べるべきではないでしょうけれどもという注釈を加えて、今非常に重要なことを言われました。人数が少ないから調査対象にならないんですか。その持っている体制、能力から調査する事故を決めるんですか。それは大問題ですよ。

○北側国務大臣 この「特に異例と認められるもの」の前に要件が書いてございます。だから、基本的に、この要件に該当しているかどうかということだと思えますが、そうした要件に該当しなくとも、事故調査委員会がやはり調査をすべきというふうに判断するような事実関係が想定されているという場合だと思ふんです。

ただ、それがより類型化をしていくべきであるというの、それはそれとおりだと思います。そうした類型化をできるだけやって、要件をより明確にしていこうことは大事だと考えております。

○三日月委員 実は、この基準の明確化というのは、せんだってこの国土交通委員会でも私は指摘をさせていただいて、今の大臣の御答弁のように、より明確な基準をつくるために検討するという御答弁もいただいております。ぜひ、非常に難しい線引きだとは思いますが、このあたりが明確にならないと、また同時に、同時進行で、どのような要請があったときにでも調査できる体制を事故調査委員会に持ってもらっておくということをやったり早急にしていかないと、私は、事故を教訓化するというところにつながらないのではないかと。

一点これはちよつとお伺いするんですけれども、ホームページに、「航空・鉄道事故調査委員会が行う鉄道事故等の調査について（鉄道事業者用手引き）」というのがあるんです。これは、関係法令とか、またこういう形で事故調査を行うんですよと。事務局長お持ちかどうかわかりませんが、けれども、きょうの朝引つ張り出したホームページのこの資料によりますと、別に言葉じりをとらえるつもりはないんですけれども、二ページのところに「事故調査委員会が調査対象と判断した場合には、原則として、地方運輸局を通じて鉄道事業者との連絡をすることとなっております。」と。鉄道事故調査委員会が調査対象と判断されるんですか。こういう記述があるんです。

もそういう表現があったんです。要は、「特に異例と認められるもの」が定められていますが、実際に事故等が発生した際に、当該事故等が「特に異例と認められるもの」に該当するかは、その都度事故調査委員会が判断することとなります。

結局、言われていること、こうやって事業者に対して通知されているものと違う形になっているというの、私は、事故調査を行うに当たって問題があると思ふんです。ぜひ、法律では、国土交通省のしかるべき部局が判断をして事故調査委員会に通報するということですので、事業者に対してもその旨がきちんと遺漏なく徹底されるように早急に修正を求めておきたいと思ふます。

さて、先ほど細川委員の議論の中でもありましたが、事故調査委員会の独立性の問題です。

朝から各委員が指摘をされておりますように、事故調査委員会には、当然のことながら、公正さ、中立性というものが不可欠です。そのためには、組織の独立性というものを確保、担保することがこれまた不可欠だと思ふんです。組織の独立性なくして事故調査の公平性、中立性はあり得ない。私が示した資料の六ページをごらんいただきました。私が見ておられる限り、増強されて、今、航空・鉄道事故調査委員会事務局は四十一名いらっしゃいます。この方々と別に、国会の同意人事である委員の方々が十名、先生方がいらっしゃる。それで航空・鉄道事故調査委員会が成り立っています。

しかし、この四十一名の事務局のうち、調べてみると、国土交通省から三十六人。全然、組織的に独立性というものは担保されていないんじゃないでしょうか。いや、大臣、首をひねられていますけれども、もちろん、鉄道というのは特殊な状況がある、航空というものは専門的な知識が必要だ、そのことはよくわかります。

て三件、そして建議については十八件、合計二十一件、勧告と建議という形で行われているんですけれども、しかし、鉄道事故については国土交通省に一件の勧告もないんです。

かつ、こうやって事故調査委員会がタクシーで事故現場に向かっている間に、運輸局の皆様方が現場保全していただくんですね。運輸局と連携して、そういったことのメリットもあるかもしれない。しかし、何よりもまず確保しなければいけないのは、事故調査委員会の公平性と中立性です。そのために組織の独立性というものがやはり必要なんです。

四十一名の事務局のうち三十六人が国土交通省から来ていたら、情報もだだ漏れ、人間関係もずぶずぶ。若干ちよつと極端な言葉を使いましたけれども、このあたりの御見解をお聞かせください。

○北側国務大臣 私も先ほど申し上げましたように、大臣就任以来、事故調査委員会が出る場面が多いため、私もその辺のところはずつと見てきております。見てきておりますが、現実問題として、この事故調査には、先ほど申し上げましたが、航空当局なりそれから鉄道当局との密接な連携協力というものがなしに、スムーズな、円滑な調査なんというのはできません。

大事なことはそちらの方でございます。現に今ここに挙げていただいたように、調査官のうち大半が国土交通省であるということでは何か公正さが疑われるような話があったか。一切ございません。私が見ている限りは、一切ありません。現に、委員長初め委員は、これは国会人事でございます。委員を持っていらいしやいます。その方々の指示で調査官の方々は動いているわけでございます。何か国土交通省のメンバーが調査官にいるからといって、そうした問題はない、むしろ連携協力が非常にスムーズにしているというふうには私は考えております。

○三日月委員 いや、日々のオペレーションに対して連携を否定しているわけでは決していないんです。当然、これは国土交通省から切り離しても、

航空で事故が起これば、鉄道で事故が起これば、国土交通省のしかるべき部局が連携して対応して当然じゃないですか。

それで、密接な連携なくして調査できないとおっしゃいますけれども、例えば内閣府だったら密接な連携はとれないんですか。では、例えば原子力安全委員会も原子力委員会も食品安全委員会も、それぞれの日々の当事者として専門的に所管をされる部局の方々と連携がとれていないんですか。

私は何を申し上げたいかといえば、まず、より中立的になるために、例えば、これはだれが見たってちよっとおかしいよねと思うじゃないですか。違いますか。もちろん、個別具体的に、この人は中立性の面で問題のある行動をした、この人が独立性の面で問題がある、そんなことを私は一切確認できていませんのでということでもって、この三十六人もの出向者の方々がいらつしやる事故調査委員会の独立性について問題がないと言われる大臣の見識を疑うんですけれども、いかがでしょうか。

○北側国務大臣 例え、先ほど来申し上げてますように、事故調査委員会が、現実に事故とかトラブルがあったときに調査に出向きます。(発言する者あり)

○林委員長 御静粛に。

○北側国務大臣 そこに、例えばこういう国土交通省の人間が調査官で入っていることによつてどうという問題があったか、何か具体的に公正さに疑義を与えるような事例があったならば、それはぜひ御指摘いただきたいと思うんです。

仮に、これは将来の課題として、先ほど細川委員からも御指摘がございましたし、内閣府に移管ということは今後とも研究はさせていただきたいと思ひます。

ただし、じゃ内閣府に移管したからといって、国土交通省の鉄道局や航空局の人間が結果としてやはり行くような形に、多分現実問題にはなるわけなんです。というのは、日常的に、技術面、

専門面も含めて、また、そういうのに携わってきたという経験、そうしたものを持っている人間が調査官にきちんといないと、委員長も委員も具体的な指示をしても動けないわけです。

そして、おっしゃっているとおり、事故調査というのは最初の初動段階が非常に大事ですから、その段階で適切に調査ができるような、手足となるような調査官がいなければ、現実具体的な実効的な調査もできないわけでございます。これをござらんになられて、こういう、国土交通省の人間が調査官に入っているのが大半であるというのをござらんになられて非常に不公正であるとおっしゃるのは、余りにも短絡的過ぎるというふうに申し上げざるを得ないと思います。

○三月委員 不公正な事故調査をしているとか、そういうことを私は申し上げているんじゃないんです。より公正な委員会にするためにはどうしたらいいんですかということをお願いしているんです。

しかも、もちろん、専門的な知識とか、そして培ってきた経験、鉄道にしろ航空にしろ、それを生かしてもらうのは当然です。それを内閣府に移管されたって、きちんと当事者である専門省庁が役割を果たすべきです。

しかし、再三再四にわたつて、ヒューマンエラーについての分析が必要なんです。おっしゃっているじゃないですか。なぜ厚生労働省から入っていないんですか。例えば警察との関係だってあるんでしょ。なぜ防衛庁だけなんです。警察庁は入っていないんですか。そうやって各省庁の専門知識を生かしていく、英知を結集して、力を結集して事故調査をやるといふんだら、何も国土交通省だけじゃなくてもいいんですよ。しかも、折しもヒューマンエラーについて注目されているところ、トラブルの原因にもなっているんです。なぜ厚生労働省は入っていないんですか、ちなみにですよ。サバイバルファクターが重要なんでしょ。サバイバルファクターも……(発言する者あり) いや、私は、よりよくするために

申し上げているんです。見識を疑いますよ、大臣。例えば、サバイバルファクターのことを言うんだつたら、消防とか、なぜ入っていないんですか。もつと入れればいいじゃないですか。鉄道だって、地震とか風とか自然災害の影響を受けるようになりまして、気象庁一名入ったということなんですけれども、こういう部分ももつと膨らましていく必要があるんじゃないでしょうか。

御見解をお伺いします。

○北側国務大臣 例え、委員会の構成におきましても、常設の委員と、それから、専門委員といひまして、「学識経験のある者のうちから、委員会の意見を聴いて、国土交通大臣が任命する。」専門委員は、非常勤とする。こういう非専門委員もいらつしやるんです。現にそういう人をお願いしているわけなんです。

また、今回の法改正でも、これから囑託ということも、ある特定の調査について委嘱していくということもできるというふうにお願ひをしているわけでございます。こうした規定等々を活用していくならば、私は問題はないというふうにご考えております。常設に必ずいらないといけないということではないわけであつて、その都度、必要などきに、そういう専門家の方々を活用すればいいわけでございます。

○三月委員 外部委託も今回できるようにしようという法改正ですから、その時々、必要に応じて専門家の方々に要請をしたり委託をしたりすればいいんだ、専門委員もしくはそれ以外の委員の方々もいらつしやるので、各分野の方々を集めているんだとおっしゃるんだと思います。

現状がこうだと私は申し上げていて、これをより独立性を高めるためにどうしたいか、これをよりか。もちろん、今の時点で独立性がないとか公平じゃないとかということは指摘できないと思ひます。なかなかそれはお認めにもなられにくいと思ひます。しかし、よりよくするためにどうしたらいいかということなんです。

例えば、なぜ国土交通省だけなんです、省庁

のこの派遣だつて。もつといろいろな省庁の方に入つていただければいいじゃないですか。しかも、その省庁に対して内閣から直轄で指示をする、要請をする、そういうことができるように、内閣府にあつた方が、国土交通省の下がりであるよりもいいんじゃないでしょうか。

私は、今こうなつてますねということを言っているんです。今こういう体制になつています、これを、より独立性を持った組織にして、より、いや、恐らく大臣やなんかも、そうだな、そういえば、あいつの言うことも一理あるなと心のどこかで思われていると思うんです。(発言する者あり) 今どこから、思わないなんていう何かわけのわからない御指摘もありましたけれども、現状がこうなつていいます。

我々は、よりよくするために、例えば国土交通省から切り離して内閣に置いてみたらどうでしょうか、食品の安全を見る食品安全委員会があるように、運輸の安全を専門的に見る、省庁横断的に見るような事故調査委員会にしようじゃないですか。折しもヒューマンエラー、ヒューマンファクター、ソーシヤルファクターというものが非常に重要なんだという時期なんです。引き続き検討するという大臣の先ほどの御答弁もありましたので、ぜひ今後、よりよい、より要請にこたえられる、より時代の変化に応じていける事故調査委員会をつくっていくために、私も審議、議論に参加することをお誓ひ申し上げて、きょうの質疑を終わらせていただきます。

ありがとうございました。

○林委員長 齊藤鉄夫君。

○齊藤(鉄)委員 公明党の齊藤鉄夫でございます。これまでの委員の質疑と重なる部分がございますけれども、公明党として確認をさせていただくという意味を込めて質問をさせていただきたいと思ひます。

まず最初に、事故調査委員会、どのような事故、どのようなインシデントに対して調査を行うの

か、その基準、先ほども議論になっておりましたけれども、お示しいただきたいということ、昭和四十九年の発足以来、途中で性格も変わっているということもございしますが、何件調査し、何件調査報告書を公表し、また、何件について勧告、建議を行ってきたか、このことをまず最初にお伺いをいたします。

○福本政府参考人 お答えいたします。

航空・鉄道事故調査委員会は、航空機の衝突あるいは墜落、それから、列車の衝突、脱線等の事故でございまして、航空機のニアミス、列車の信号違反等、いわば事故が発生するおそれがある事態、いわゆる重大インシデントと呼んでおりますが、そういうものについて原因究明のための調査を行うとともに、再発防止のための提言というものをやっておりますでございます。

昭和四十九年に発足をさせていただきまして、現在までに、航空関係で千二百件、鉄道関係で百件、合わせまして千三百件を超える事故及び重大インシデントにつきまして調査を実施いたしまして、すべてこれは報告書にまとめ、広く国民に公表をいたしております。さらに、事故防止のために講ずべき施策につきまして、国土交通大臣に對しまして、これまでに勧告を三件、これはいずれも航空でございます。建議が十八件、航空で十六件、鉄道で二件を行っております。

先ほど、若干、鉄道に関して勧告がなぜないのか、こういうような御指摘もございましたが、実は、勧告は調査報告書がまとまってしか出せないというような性格のものでございます。法律にその規定がございまして、私ども、JRの福知山線につきまして建議を既に出してございます。それは、建議しか出せなかった。現時点では福知山線の報告書がまとまってございません。まだ鋭意調査中でございます。そういう観点で、建議しか出せなかったで建議しか出してない。

いわばそういうようなことでございますが、合わせてこれまで二十一件、国土交通大臣に對しま

して再発防止に向けた取り組みを提言させていただいておる、こういうことでございます。

○斉藤(鉄)委員 次の質問でございますが、先日の参考人質疑でも、警察の犯罪捜査と事故原因調査とは根本的に異なる、また相矛盾するところもあるという学者の話もございました。これまでの経験から、警察の捜査との関係で調査上支障となった、そういう事例はあったかどうか。特にJR福知山線事故と最近の事例で顕在化している問題点があるのか、この点についてお伺いします。

○福本政府参考人 お答えいたします。

事故調査は、事故原因の究明を目的としたしております。一方、警察は、司法捜査ということをやっておりますので、目的が明確に区別をされておるところでございます。

しかし、先ほども大臣から答弁がございましたが、事故が発生いたしました場合、事故調査と司法捜査は現場において競合するというところでございます。そういう意味で、その業務が円滑に実施されるように、必要な協力及び調整を図るために覚書なり細目というものを取り交わして、いわば交通整理といったようなことをやっております。ことごとでございます。航空・鉄道事故調査委員会として改組されました平成十三年十月以降も、その覚書及び細目に従いまして、円滑にそれぞれが役割を全うしておるということでございます。

先ほどお話にもございましたが、JR福知山線の脱線事故あるいは年末の羽越線の脱線事故につきまして、何ら問題なく現在調査が円滑に進んでおるというところでございます。

○斉藤(鉄)委員 次に、先ほど、千三百件の事故及びインシデントに対して調査をし、報告書を出したということがございます。

この事故調査委員会のメンバーはその都度変わるわけでございますので、この千三百件、これからは積み重なると思いますけれども、その情報をよく整理してデータベース化して次に役立たせるということも非常に重要で、今のよう、コンピュータ、IT化が進んだ中では、特にこの

作業も簡便にできるわけでございます、この点についてどのようにお考えでしょうか。

○福本政府参考人 お答えいたします。

委員御指摘の過去の事故データでございましたり、あるいは諸外国の事故事例等を収集、整理するということは、同種の事故の再発を防止するという観点から極めて重要ではないかと考えております。そのため、私も事故調査委員会では、データベースを構築いたしてございまして、あわせてホームページで公開いたしてございます。

しかしながら、現在のデータベースにつきましては、検索項目が一部に限られておたり、過去の事故の教訓を十分に再発防止に生かすということまではまだいけていないのではないかと率直に、私も反省いたしております。そういうことで、さらにその内容を充実させてまいりたいと考えております。

そのため、現在、我が国の航空機製造事業者やエアラインの方々等々のニーズを踏まえまして、データベースのあり方について基礎調査を実施いたしてございます。あわせまして、十八年度には私どもに企画調整課という課をつくっていただくことになっておりますので、その課を中心にこのデータベースの充実を図って、さらに再発防止に向けた活動を強化してまいりたい、こういうぐあいに考えております。

○斉藤(鉄)委員 いろいろな研究機関との連携も深めて、このデータベースの活用をぜひお願いしたいと思っております。

次に、事故調の予算、定員、組織の現状ですが、これも、これは既に質問がございました。この予算、定員、組織、諸外国との比較はどうなっておりますでしょうか。それぞれ外国は組織形態が違ったりするようございまして、簡単な比較はできないというふうに聞いておりますが、そこをあれお聞きすると、どういってお答えになるでしょうか。

○福本政府参考人 お答えいたします。

はNTSBという組織がございまして、その常勤職員数は約四百二十名でございます。それで、米国の主要都市に、いわばブランチといいますが、出先を持つておりまして、二十四時間体制でそういう事故情報等々の収集等もやっております。あいに聞いております。その際の予算額が約九十億円ということでございますので、私も、ようやく一億五千万という予算をいただいておりますが、比較いたしますと、そういうようなのが実態でございます。

直ちに比較をするということは難しゅうございまして、先ほどもお話ししましたとおり、NTSBの場合は、海運もやっております、あるいは一部、ハイウエーの事故も担当いたしておたり、所掌事務が若干違っておりますので、単純な比較は難しいかと思っております。

○斉藤(鉄)委員 随分、人員も予算も違うと思いますが、今アメリカの例でしたけれども、ヨーロッパの例がもしあれば、一國でも教えていただければと思っております。

○福本政府参考人 お答えいたします。

ヨーロッパの場合は、私どもの調査が不十分なせいもあるのかもしれませんが、私も承知いたしておりますのは、フランスの航空事故調査の専門機関がございまして、そこは百一名の人員をお持ちでございます。ただ、予算規模は、これは人件費を除くという関係もございまして、約四億五千万ぐらいの予算規模で運営がなされておる。フランスの場合は、御案内のとおり、エアバスという飛行機の製造メーカーを持つておられる関係もございまして、そういう事故調査については大変力が入っております。こういうぐあいに認識しております。

○斉藤(鉄)委員 諸外国との比較、よくわかりました。

次の質問に移ります。

航空、鉄道は非常に技術の進歩が速いわけでございます、事故調査委員会としても、その技術の進歩に追いついていくことも必要だと思

いますが、外部の専門家の意見、技術の進歩をリードしているような専門家の意見も当然その機能の中に加えなければ、本当の意味での事故原因調査や被害軽減調査ということはできないと思います。この活用について、どのようにお考えでしょうか。

○福本政府参考人 昨今、航空機やあるいは鉄道車両等の機能、構造でございましたり、あるいは航空機及び鉄道の運行システムというものは、大変高度化してございます。IT化に伴いましてかなりの高度化が進んでおるわけでございますが、そういうものが利用者利便の向上に寄与いたします一方で、一たん事故が発生いたしました場合の原因関係が大変複雑化しておるといふ一因にもなっておりますのではないかと思います。また、背後要因につきましても視野に入れた多角的な観点からの原因究明の要請も強まっておりますので、そういう意味でも、事故調査において求められる知識でございましたり経験というものが、従来にも増して広範かつ高度複雑化したものになっておるんではないかと思えます。

そういう意味で、こんな状況を踏まえまして、委員会の組織体制の強化あるいは事故調査官の研修を行う等の資質の向上ということも図ってまいりますが、やはり、先ほど大臣のお話にもございましたが、事故の規模や態様に応じまして、外部の専門家の方々の知見を機動的に事故調査に活用するということも重要ではないかと考えております。

今回の改正におきまして、調査等の外部委託に関する規定を整備いたしました。委員会外部の専門的かつ多角的な知見を積極的に活用させていただこうというのを企画いたしました。ございますが、そのほか、重大事故が発生いたしました場合には、やはり直ちに事実調査あるいは物件収集等を行うために、初動調査の段階で、先ほど来申し上げておるNTSBに倣った、いわゆるバーティー方式という方式をとりまして、外部の実務専門家の方々にも非常勤調査官として御参画いただくよう

なことを今検討してまいっておりますところでございます。

○斎藤（鉄）委員 この点、ポイントになると思いますので、よろしく願います。

今回、事故調査委員会の設置目的に「被害の軽減」という項目が入りました。そして、被害の原因の究明のための調査を追加するということがなされたわけですが、その理由及びこれまでの事故調査の基本理念でございました事故の防止、再発防止ということとの関係、もつと突き詰めて言うところ、逆に従来の基本理念、事故の防止という点が薄まらないのかという意味も込めまして、この点について質問いたします。

○福本政府参考人 お答えいたします。

昨今、航空、鉄道分野において、大変、事故あるいはトラブルが相次いで発生をいたしております。公共交通そのものの国民の信頼が揺らぎかねない、大変ゆゆしき状況ではないかと思っております。

特に、昨年のJR福知山線の列車脱線事故におきましては、近年例を見ない人的被害が生じてございまして、当委員会としても、事故の背後要因あるいは被害の発生、拡大原因も視野に入れた全容の早期解明に努めておるといふところでござい

ます。今後、公共交通機関のさらなる効率化、高速化あるいは大量輸送に伴いまして、一たび事故が発生いたしますと、甚大な被害の発生に至る危険性はますます高まっていくというふうに予想されるということで、事故は起こってはならないわけでございますが、はつきり申し上げますと、やはりこの人間社会がある以上、事故としてはどうしても起こってしまう。逆に言いますと、起こるものだとこの前提で考えますと、その際の被害をいかに最小限に食い止めるか、こういうこともあらかじめ対策として講じておくべき課題ではないか。

いわば、そういうことで、今般、福知山線の列車の脱線をごらんいただいて、アルミの車体がマ

ンシヨンの壁に激突して、ほぼおせんべい状態にまでなつて、大変たくさんの方々が亡くなつておられるというようなことをかんがえますと、もう少し、そういう観点、サバイバルファクターという観点からアプローチをして、被害の極小化へ向けた提言をやはり私どもとしてはやってまいらる必要があるのではないかとということで、今般、こういう改正をお願いいたしておりますところでございます。

○斎藤（鉄）委員 我々国民としても、このサバイバルファクターというのは非常に関心があるところでございます。ぜひ国民にわかりやすい形で研究成果、調査結果を発表していただきたい、このように思います。

次に、海難審判法の改正について質問をさせていただきます。

今話題になりましたというか、今質問をさせていただいた被害の軽減、それから被害の原因の調査という考え方、これは今回の海難審判法の改正には入っております。なぜ海難審判の方にはこの被害の軽減及び原因の調査というのが入っていないのか、このことについて伺います。

○上野政府参考人 被害の軽減あるいは被害の原因の調査につきましては御説明申し上げます。

海難審判がその調査対象とする海難という用語の中には、被害の軽重に関する概念も含まれております。例えば、船舶における火災発生後の消火活動が適切に行われたか、ライフジャケットの着用の有無が被害にどのように影響したかというような点について以前から調査を実施しております。

○斎藤（鉄）委員 そもそももう入っている、こういう理解でございすね。わかりました。

次の質問ですが、海難審判庁、なぜ海の運輸事故だけ別な組織になつてゐるのか。航空・鉄道事故調査委員会と一つの組織でもいいのではないかと素朴な疑問もあるわけですが、この点についてはいかがでしょう。

○上野政府参考人 海難の調査につきまして、独

立した組織で行つております背景について御説明いたします。

海難につきましては、原因調査と海技従事者に対する懲戒を一連の手続の中で効率的に行つております。毎年、七百から八百件という大変多くの事件を処理しております。

海難につきましては、システム全体での安全管理を行っている航空、鉄道の場合に比べて、船長の判断に安全がゆだねられて度合いが高いこと、航空や鉄道において衝突事件はまれであるのに対して海難の多くは衝突事件であること、あるいは物証が得られにくい場合が多いことなど、他の交通モードとは異なる特徴を持っており、事故当事者の口頭弁論を公開の場で慎重に聞きながら原因を究明していく海難制度に大きなメリットがあると考えております。

○斎藤（鉄）委員 事故のモードが大きく異なるということかと思ひます。よくわかりました。

最後の質問です。海難というのは、列車事故また航空事故に比べて、やや国民にとってなじみの薄い分野でありますけれども、物流の大動脈ということから考えますと、国民生活を安定させるという点から非常に重要な課題だと思ひます。

今回の法律改正も踏まえて、我が国における海難の原因究明の体制は航空や鉄道の事故の場合と比べて遜色がないんだというふうに考えていいのかどうか、また、そうであらなければならぬと思ひますけれども、決意も含めて最後にお伺いをいたします。

○北側国務大臣 今委員のおっしゃつており、日本というのは四囲を海に囲まれた国家でございます。まさしく海洋国家日本だといふふうに思つておりました。日本の貿易量の九・七％は海から入り海に出ていくという、海上交通によつて日本の貿易も成り立っているわけでございます。そういう意味で、海上交通の安全を図っていくということは極めて大事なことであり、いふうに認識をしております。

海難審判につきましては、戦前からの経緯、沿革もございますし、また、昭和二十二年に法律ができて以降六十年近くたつてきているわけがございます。これまでの経験、実績が積み重ねられてきているということ、そういう意味では、航空・鉄道事故調査委員会より古くからある、実績のある制度だというふうに認識をしているところでございます。

今回、法改正によりまして、海難審判で行っている調査、また審判を通じて得られた知見、こういうものをその事件だけに活用しているだけではなくて、しっかりと再発防止に向けて活用していくということ、関係行政機関に対して提言できると規定を追加させていただきたいということでお願いをさせていただいているところでございます。

これまでも、さまざまな情報の発信によって再発防止に向けては取り組んできておりますが、なお一層、再発防止に活用できるようにしっかりと取り組みをさせていただきたいと考えているところでございます。

○斎藤(鉄)委員 終わります。

○林委員長 日森文尋君。

○日森委員 最初に、事故調について御質問したいと思ひます。

冒頭、先ほど不規則発言もいろいろございましたが、私も、航空・鉄道事故調査委員会については、現在の八条から三条委員会にきつちりと位置づけて、そして、独立性、中立性、公平性、これをしっかりと担保するという立場であること、を明確にしておきたいと思うんです。

この前の参考人の質疑のときも、NTSBのお話もたくさん出ました。これ以外に、さまざまな先進国では独立性を持った機関があるわけですが、これらの機関が国際的にお互いに交流して事故防止を図っていくために、さまざまな研さんしているという意味も含めて、ITSAという協議機関もあって、国際的にもこれがいわば標準化している、グローバルスタンダード化しているの

はないかというふうに私は思っているわけです。そういう意味で、ぜひ、三条委員会ということについて積極的に御検討していただきたいということ、を最初に申し上げておきたいと思ひます。

今度の設置法の改正で、航空機の使用者、鉄道事業者または軌道経営者の事業所に立ち入って、帳簿、書類を検査することができるといふふうになりました。権限が強化をされるということになると思ひます。

先ほど来議論が出てはいるんですが、実際の問題として、こういう権限が付与されたけれども、ヘリコプターで行かなくてタクシーをチャーターして行くと、どうも警察が先に行っちゃっていて警察が書類を押収しちゃった、事故調はタクシーで信号待ちなんかしているから間に合わない。警察が先に押収しちゃった場合、その書類はどうなりますかということが一点。

それから、そういう意味では、事故調に押収権、事故調査に必要な書類はちゃんと押収しますという権限を持たすようなことはできないのか。それから、その優先順位、これはいろいろ、さまざまなんでしようが、帳簿や書類、これを調査するのに、警察が押収しようとする場合、いや、おれのところが先だといって事故調がしっかりと押さえるとか、その優先権というのは一体どうなっているんでしようか。

そういうことについて、ちょっと想定される範囲でお聞きをしたいと思ひます。

今までの議論だと、どうも、警察がみんな持っているやつで、後で貸してという話になっていくようなので、そうすると、せっかく法改正をしてこういう権限を与えても、何やら宝の持ち腐れになってしまふのではないかと心配があるんです。これは、私は事故調の立場で物を言っているの、ぜひその辺についてお聞かせをいただきたいと思ひます。

○福本政府参考人 刑事手続と私どもの事故調査手続との関係は、先ほど来申し上げておりますように、相互に、どちらがどちらに優先するとい

ものではございませんで、独立をある意味しております。

ただ、しかしながら、先ほど来お話がございますように、現場に到達したときにそれぞれ現場で証拠といふか物件の押収等々を行います場合には、やはり刑事訴訟法に基づく手続が優先しがちであるということ、は事実でございます。一つには、やはり圧倒的多数の警察官の人員がございまして、現場に一番近いところにおられるのも事実でございます。そういう意味で、警察の方が先に押さえるというものが多々あるのは事実でございます。

ただ、私も調査に行きまして、そういう物件については、私どもの方にいわば移管をいただいたり、あるいは先ほど委員がおっしゃったように貸していただくといふんですが、私どもの方で預かっていたら、内容を読み取りましてまたお返しをするとか、そういうような手続はお互いさでございます。私どもが先に押収したものをまた警察にそのままお貸しするというようなこと、もございします。

先ほど申し上げましたが、特に航空機の事故の場合における、DFDRという飛行記録装置、いわゆるブラックボックスに入っておるああいうもの、あるいはCVRと言っております操縦士の、操縦室の交信記録、会話記録といふんですが、そういうものについては、やはり何といひますか、そういうものが専門性が強うございします。基本的には私どもの方が先に解析を始めるというふうな関係にはなっております。ございします。

そういう意味で、この覚書が締結されました三十有余年たつてございしますが、今のところ特に支障なく、それぞれ円滑に実施をいたしておると認識いたしております。

○日森委員 これはちょっと通告にないんですが、感想だけ聞かせていただきたいと思ひます。さっきNTSBの話で、もちろん司令官部があるけれども、主要な都市にはちゃんと出先があつてアメリカは広いですからそれは必要なものかもしれ

ませんが。これは今四十一人ではどうしようもないんでしようが、私はもつと人員的にも予算的にも強化すべきだという立場にあるんです。そういう格好で全国をブロックに分けて、三ブロックか五ブロックに、直ちに事故現場に行つてできるようなそういうものができないものかというふうに思つたんですが、どうでしょうか、その辺の感想は。

○福本政府参考人 お答えいたします。

委員御指摘いただきましたように、米国の場合は、大変国土も広い、かつ事故件数も多い、航空機の小型機がいっぱい飛んでおります、そういうようなこともございまして、そういう地方組織の充実がなされておるのではないかと思います。

ただ、日本の場合は、航空機の数はいくら多いに違ひます。事故も、そこそこ起きてはございますが、やはり事故件数が少ないということ、日本の場合は、ある意味で東京からのそういう交通機関が大変便利になつておりまして、日本全国、東京からでございますとかなり短時間で到達ができるということでございます。

そういう意味で、東京に、今私も霞が関に事務所を構えてございしますが、やはりそこである程度の人数を抱える方がいざというときの出勤にも便利でございしますし、かつまた研修とかそういうことをやるについても、どうしても地方に行きますとその辺がおろそかになりがちでございますので、私もとしましては、やはり現時点では東京である程度の人数を抱えながら、研修をしつつ、事故があれば飛んでいくというような体制が望ましいのではないかと思ひます。

○日森委員 次に、国土交通省がヒューマンエラー事故防止対策検討委員会というのを立ち上げて、中間取りまとめがありました。

その中で、「安全風土の確立に向けた取組みの視点」というところがありまして、「不安全行動」の防止と安全風土の確立に向けた課題の背景として、近年において、幾つか省きますが、「経済的規制の緩和等市場主義による熾烈な自由競争の結

そうすると、国土交通省の機関ですから、今度の、安全対策をもっと強化しなさい、事故防止対策を強化しなさいという意味での法改正が出されてきた背景には、こういういわば規制緩和とか不安定雇用の増大とかアウトソーシング、こういうことがあるんだという観点で今度の法改正についてお考えになったのかということについて、まず最初に聞きをしたいと思います。

○竹蔵政府参考人 お答えいたします。

今御指摘の委員会の間取りりまとめてございますが、この委員会は外部の有識者の御意見もいたさながら、ヒューマンエラー発生の原因、背景とメカニズムを整理して、その対策について中間的な取りまとめが行われたところでです。

このヒューマンエラー発生の原因については、まず大きく二つございます。一つは人間の行動に關するもの、もう一つは人間と高度技術のミスマッチということでございますので、対策も大きく二つ必要でございます。

また今御指摘のところでございますが、こういう人間の意図的に行う不安全行動の防止についても三つ問題があるということが言われておりまして、一つは、不安全行動を容認する職場環境、企業風土、二つ目は、安全に対するリスク管理意識の不足、三番目が、情報の迅速かつ的確な共有の不足。今御指摘の点は、その最初の職場環境、企業風土の背景として指摘されております。

したがって、不安全行動の背景として、競争の激化等がありますが、それだけではございませんで、さまざまな原因がございますので、さまざまな原因に対して多面的な対策を講じていこうと考えているわけでございます。

○日森委員 幾つか要因があるんでしょう。しか

そういうことになってくると、例えば大量の公共輸送機関、これも含めて規制緩和を進めてきた、その結果、競争が激化されて、いわば安全をしつかりと現場で守るべき労働者のそういう環境がぶち壊されてしまった。いや、壊されてしまったと断定してはいけなくもありませんが、そういう傾向にあるということで、規制緩和を進めてきた国土交通省というのはちょっと責任があるんじゃないかと思うんですが、その辺、どうなんでしょうか。

○竹蔵政府参考人のとおり、大きく経済的な規制と社会的規制がございまして、グローバル化という中で、経済的な規制につきましては、経済の活性化を図るという観点などから見直しが行われてまいりました。

ただ、公共交通機関の安全というのは最も基本的なサービスでございまして、国民の公共交通に對する信頼の根本をなすものでございますから、國として、民間の行う事業や民間事業者に対し適切な規制を行うということは、必要な安全等の確保を図ってきているところでございます。

今後とも、社会的規制につきましては、科学技術の進歩や社会情勢の変化に的確に対応して不断に見直しを行うことによって、公共交通に対する国民の信頼を回復すべく、公共交通の安全確保に万全を期していきたいと考えております。

○日森委員　余り責任はないと。ないけれども、しかし、この間議論に出ましたけれども、事後チェック体制、これはきつちりやらなきゃいけないわけで、そういう意味も含めて今度の法改正もあると思うんです。しかも、若干そのチェック体制をする人間はふえるんでしょう、全体は減らすけれども。そういう意味では、きつちり実効性あるもののできるようなチェック体制を人間的にも

これは、ＪＲ西日本ですね。福知山線の事故があつて、さまざま問題点が露呈しました。そういうことも含めて、ＪＲ西日本は、去年の五月に安全性向上計画というのを決めました。国土交通省は、去年の七月に大阪支社、八月に神戸、京都さらに十月に本社、保安監査というのを実施しました。十一月十五日にＪＲ西に対して七項目の勧告を行ったわけです。

この十項目の勧告を行うに当たっては、実はその前に十月にやっている保安監査、この結果に基づいてその勧告を行ったと思うんですが、十月に行った保安監査で、J・R西日本の実態の一体どんなところが明らかに becoming、したがって七項目の勧告をしたのかということについてお聞かせいただきたいと思います。

○梅田政府参考人 国土交通省といたしまして、今回の事故後、先生御指摘のように、五月三十一日に、J R西日本に安全性向上計画の作成を求めまして、提出させたところでございます。その取り組み状況を確認するために、七月から八月にかけてまして大阪地区の三つの支社に対して保安監査を行いまして、さらに、十月の二十五日から二十八日、四日間、本社に対する保安監査を実施いたしましたところでございます。

その結果、安全性向上計画につきまして、一定の進捗は見られるということは確認できましたけれども、今後、本計画の実施に当たりまして、さらにしっかりと取り組むべき事項も見られました。

具体的には、安全ミーティングや事故の芽の報告などを通じて得られた意見が整理されつつあります。その時点で一万件ほど意見が出ているというようなことでございましたが、具体的な対応がまだ未定のままでございましたという指摘をいたしまして、その対応を早くするようにということでございます。それからもう一点、現場の技術者

こういう点を踏まえまして、先ほど七項目と
 おっしゃいましたけれども、代表的に申しますと、
 安全ミーティングを通じて得られたさまざまな意
 見に対しまして、本社みずからが率先して具体的
 な施策を打ち出すこと、それから、今後のベテラ
 ン層の大量退職を控えまして、早急に若年層への
 技術、技能の円滑な承継の対策を講ずること、日
 常業務の実施に当たりまして、各部署が連携を図
 り正確なデータ等を作成するとともに、最新デー
 タを常に共有できるシステム、体制の構築を図る
 ことなどの勧告を行ったところでございます。

その後、この勧告及び本計画を適正に実施させるために、金沢支社を初めとする各支社に監査を行ってきておりまして、今後とも、同社に對しまして必要な指導を徹底して行つてまいりたいと思つております。

○日森委員　その勧告、本当に実行していたかねばならないと思うんですが、新聞報道で、安全性向上計画のいわば大きな柱に安全ミーティングというのが位置づけられていると思うんですが、これについて、これらを含めたＪＲ西日本の職員の意識といいますか、これについてアンケートを組合が行いました。

これは複数の組合がやっているんで、結果は同じような結果が出ているんですが、ちよつとこの新聞から、去年の十二月二十六日にこれが公表されたんですが、職場が全く変わらなひと言っている人が、半年以上たつても変わらなひと言っている人が六〇・三%、二回目のアンケートでまだいらつしやる。それから、安全ミーンティングについて、内容が理解できない、形式的だという人が七〇%いる。事故の芽の減点評価は対象外とします、JＲ西日本がそう言っているわけですが、報告な

んかするときですね、これは四一%が信用できないと言っています。それから、事故の芽、まあインシデントというふうになるのかもしれない、ヒヤリ・ハットかもしれないが、これは報告していないという人がふえちゃった、三三%だった人が四七%になってしまった。報告している人も若干ふえているんですが、しないという人がふえたんですね。

どうも、いろいろ国土交通省も指導、勧告を行って、西もいい方向に向いているのかもしれないけれども、しかし、職場の中では実は、これは一部かもしれないが、こういう実態が依然としてあるということなんだと思うんですよ。こういう、まだまだ改善途上というか、出発点に立ったのかどうか分かりませんが、こういう西の実態について、改めて国土交通省の見解を伺いたいと思います。

○梅田政府参考人 JR西日本におきましては、安全性向上計画に基づきまして、昨年の六月から八月、三カ月間でございますが、全社的に二百四十カ所、延べ九百四十八回の緊急安全ミーティングを開催したと聞いております。その参加者は約一万七千名に及ぶと聞いております。これは社員のかんりの部分でございます。この緊急安全ミーティングのときには、本社や支社の役員が現場に赴きまして、職員との交換を行ったところでございます。

また、その後も、安全ミーティングといたしまして、現在も継続中でございますが、一月の末現在で、本社開催分で約二百回、支社開催分で約七百回、延べ参加者大体一万人の現場職員との意見交換を進めているところでございます。

安全性の向上を図るというためには、こういう安全ミーティング等を通じて得られたさまざまな意見を踏まえまして、具体的な施策を打ち出すことが重要であるというふうに考えております。私どもといたしましては、御指摘の点も踏まえながら、今後ともこういう取り組みの状況

をしつかり確認して、必要な指導を徹底して行つてまいりたいと考えているところでございます。

○日森委員 同じJR西で、伯備線で三名の社員が死亡するという接車事故がありました。これについて、ちよつと国土交通省のお考えをお聞きたいと思うんです。

実は、これは本日は事故調が出張つていく場面ではないのかと私は個人的に思っているんですが、鉄道自体に問題があるということよりも、こういう今の、結論が出ているわけじゃないんですが、監視責任者のヒューマンエラーだということが大分報道されているという意味から考えても、死者は三名で五名に達していないからという意味ではなくて、実は、こういうところにもしつかりと事故調が原因究明に出張つていくのではないかと、こういう思いがあるんですが、それはともかくとして、こういう事故が起きました。

タイタンパーを使って作業中に、列車がおくれている、反対側から来た列車にはねられてしまったという事故なんです。ちよつと時間がないので説明はしませんが、こういう事故が起きたわけですね。実は、この問題についても西日本の幹部は、これはマニュアルどおりにやっていたら起きない事故だったんだというふうにおっしゃっているんです。しかし、実際には、マニュアルどおりにやたら起きなかったのかといつても、そのマニュアルが、例えば列車のおくれによつて反対側から列車が来てしまうということまで想定したマニュアルになっていないのかどうかということが一つ問題だと思ふんです。

そういう意味では、見張りを一人ではなくて二人置いていけばこの事故は起きなかったという識者の意見もありますし、それから、どこでも当たり前にやられているように線路封鎖、単線だからなかなか難しいという意見もあるようなんですが、しかし、安全を確保していくということであれば、線路封鎖をして作業を行わせるというようなことが当然なければいけないというふうに思っているんです。

それで、例えば、もう一つは夜間工事。普通は、前は夜間に線路補修などというのは主にやっていたんですが、夜間はお金がかかる、手当をいっぱい出さなきゃいけないからというようなことも理由になつていて、昼間やるようになった。列車がばんばん走っているところでもやるようになったというところとか、さまざまな問題があつて、マニュアルどおりやれば事故が起きなかった、マニュアルを無視した人の個人の責任だというような風潮が、実は安全性向上計画を出した後もこんな話に西日本はなつていくわけですよ。西日本の社長が悪いとかと言っているわけじゃなくてね。

そういう意味から考えると、少し、この事故について国交省、これはもう事故調が出張つていくわけじゃないので、米子支社とそれから警察、県警が捜査をしているんですけど、これについて国交省の御見解について伺いたいと思います。

○梅田政府参考人 本年一月の二十四日十三時十八分ごろ、JR西日本伯備線の根雨駅・武庫駅間におきまして、保線作業中のJR西日本の保守要員四人が下り特急列車に触車し、三名が亡くなるという痛ましい事故が発生いたしました。

JR西日本によれば、当該箇所は単線区間で、当日は列車のおくれにより当該箇所を通過する上りと下りの列車の順番が変更されていたにもかかわらず、見張り員が列車の来る反対の方向を見張つていたと聞いております。

こういう事故を踏まえまして、JR西日本におきましては、線路内及び線路に近接して作業等を行う場合における触車事故の防止を図るため、必要な安全動作あるいは作業の方法などを定めまして、工務関係触車事故防止要領というのがございます。この運用を見直しまして、単線区間におきましては、保守作業を行う場合には、原則として関係する信号機を赤にして作業区間に列車を進入させない線路閉鎖工事手続によることとしたという報告を受けているところでございます。私どもといたしましては、事故後、中国運輸局

から職員二人を派遣いたしました現地調査を行うとともに、JR西日本に対しまして、文書で、緊急に事故原因を究明し再発防止対策のための措置を講ずるよう、厳重に警告をしたところでございます。

また、JR西日本の本社、支社に対しまして、安全性向上計画の取り組み状況を確認するため、現在保安監査を実施しているところでございますが、当該のJR西日本の米子支社に対しまして、二月二十一日から四日間立ち入りまして、伯備線の人身事故における安全対策の状況等を含め保安監査を行い、再発防止対策に万全を期するよう、さらに厳しく指導をしたところでございます。

私どもといたしましては、こういう事故が発生しないよう、引き続きJR西日本をしつかり指導してまいりたいと思つておりますが、マニュアルにつきましては、JR西日本の出しました安全性向上計画の中でもこの規程を見直すという趣旨で書かれておりますので、必要な措置につきましてはさらに指導してまいりたいというふうに考えているところでございます。

○日森委員 結局、やればできる安全対策をやつてこなかったために事故が起きた、そういう一面もあるということだと思ふんです。

それで、これは要望になるんですが、統括安全管理者と同時に安全管理規程を置きなさいということになります。その規程はどうするかというのは政省令でさまたげられてくるんですが、そのときに、本当に、安全がもたらんとするわけですから、今各社が持つていろいろのマニュアルがあると思うんですが、そういうものについても安全第一にきちんと見直しができるようなものをぜひ置いていただきたいと思つています。

ちよつともう時間がなくなつてしまったので、幾つか省きます。

業務の委託の問題について最後にお聞きをしたいと思ふんです。

今度の改正によつて、鉄道事業者あるいは航空

運送事業者の業務の受委託について規制が強化される。国土交通省がしっかりと認定しますということになると思うんですが、鉄道事業でいうと、元請を、国土交通省は、よしわかった、認可しました、元請を、国土交通省は、認可された後、一定の規制が働くかもしれませんが、現状を言うと、その元請が、建築業法違反に当たるんじゃないかと思うぐらいなんですが、全部下請、孫請に丸投げしているような事態が実際あるわけです。しかし、国土交通省の規制が行き届くのは元請だけであつて、その下になるとなかなかチェックできないということになると思うんですね。今のような、常態化しているような、孫請まで丸投げしてしまうような実態があると、これは本当の意味で安全が確保できるかどうか心配なわけです。

それで、ちよつと私のところに資料を持ってきた方がいらつしやるんですが、さつき、伯備線も接車事故でしたが、JR民営化以降、ことしの一月までに、作業中の事故により三百十二名が亡くなっています。これは数字は調べた人が三百十二名と言っているんですが、三百十二名の方が亡くなっているんですが、そのうち二百四十六名が下請会社の人ですよ。これはちよつとわかりにくいかもしれませんが、下請の方が死んでいる。

どんなことになっているかというと、例えば線路補修作業もそうなんですが、元請が下請に丸投げする、しかし、そこには現場管理者を置かなきゃいけない、元請が行かなきゃいけないんだけれども、人がいない。そうすると、下請の人が、その作業の期間中だけ元請に出向するんですよ。出向社員になって、それで現場管理をやっている。こんなことは現場ではもうかなりあるんですね。これを放置しておいちゃいけないわけだし、こんな実態があるから下請の人が二百何十人も亡くなっているようなことが起きているということもあるんです、まず、ぜひその辺を御理解した上で、元請だけでいいのかなという思いもあるんですが、この受委託の関係について、改めて国土交通省でどうお考えになっているのか。まあ、鉄道事

業だけになりましたけれども、お聞かせいただきたいと思ひます。

○梅田政府参考人 先生御指摘の鉄道事業法、今回の改正の眼目の一つでございます。

この事業法上の責任というのは、あくまでも委託者である鉄道事業者でございます。したがって、今回は、受託者を管理する立場にある鉄道事業者の行政の監督を十全ならしめるというのが目的でございます。鉄道事業者から直接業務を受託した者に対して報告徴収あるいは立入検査を行うことができるというのが今回の改正の趣旨でございます。

これは、鉄道事業者から直接委託を受けた事業者からさらに委託を受けた、いわゆる御指摘の孫請でございますけれども、これは今回の報告徴収の対象にはしておりません。おりませんが、鉄道事業者に対する監督と、直接業務を受託した者に対する安全管理体制というのをきちつと確立していきたいと考えておりまして、孫請業者の適切な作業管理もそうした中でより確保されるものというふうに理解しているところでございます。

○日森委員 ありがとうございます。

○林委員長 午後一時から委員会を再開することとし、この際、休憩いたします。

午後零時十分休憩

午後一時一分開議

○林委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。

午後は、特に事業者の安全管理体制について質疑を行います。

質疑の申し出がありますので、順次これを許します。望月義夫君。

○望月委員 自由民主党の望月義夫でございます。

今、多くの政治家が安心、安全を公約に掲げて選挙区であいさつをしていると思ひますけれども、私も、年末年始の会合で、住とか食とか医療

などの安心、安全について選挙区の方々からさまざまな御質問を受けます。国民の関心の高さを改めて痛感させられました。そして、特に輸送の安全、安心については、昨今のヒューマンエラーなどに起因する事故やトラブルが多発していることを考慮しても、緊急の課題だ、このように思っております。

これは一つの例でよく言われることなんですけれども、現代の若者が、あるいはまた高齢者の方でもいんですけれども、スポーツカーに乗りますと、そのエンジンというのは二百馬力だと。二百馬力というのは馬二百頭ということですから、ごいものなんですけれども、ドライバーがよそ見をしてぶつかつたら大変なことになるということをやはりもう一回認識しなきゃいけない。

まして、五百人の乗員乗客を乗せて高度一萬メートルの上空を時速八百キロで飛行するジェット機の旅客機は、二人のパイロットが、二人です。二人が操縦しているわけなんです。そして、千五百人の乗客とともに時速二百キロで疾走する新幹線、これはたつた一人の運転士が運転しているわけですね。現在まで大体四十億とか五十億人ぐらい運んだんじゃないかと言われておりますけれども、まだ一度も新幹線は事故を起こしてないという立派なこと、我々の技術は大変すばらしいんですけれども、一人で運転しておりますから、そういった意味で、今回の法案は、何とて

も、ぜひとも早く成立させなくてはいいけないと考えているわけでございます。

そういった意味で、鉄道局、航空局、自動車交通局、それから海事局に、事故防止、安全性の向上の観点から質問をさせていただきたい、このように思ひます。

まずは鉄道局にお伺いさせていただきたいと思ひますが、昨年の福知山線の事故の際にも、私、この場で質問をさせていただきました。大変痛ましい事故で、一体どうなっているんだと社長に強く質問させていただきました。ヒューマンエラーなどによる事故の再発防止という意味では、今般

の法改正における鉄道局の指導的役割というのは大変重要なものだと思ひ思っております。

なぜかといいますと、事業者の中には、JR、大手民鉄、中小の民鉄それから第三セクターなど、さまざまな規模があります。それから、事業エリア、地域性も、例えば都会へ行けば、この間から問題になっているあかずの踏切とか、踏切は幾らでもある。ところが、山間部の災害の多いところはまた全然違った意味で、事業者の安全に対する経営環境というのは千差万別である。

そういうことを思うと、したがって、法改正後の運用、我々がここで法律をつくつても、その後、政省令で何かわからないけれども一律につくつてそれで押しつけるというわけではないけれども、手続を画一的に定めたり細かい規定を押しつける、こういうことではなくて、真に実効性があるような、事業者の意見を、現場の意見をうまく吸収し、そして反映していくことがやはり大切なことではないかと思ひます。

事業者も、安全性というものが利益につながるというのはいささか骨身にしみていると思うんです。一つ間違えば会社がつぶれるということは十分にあり得ますので、そういう非難にもさらされます。そういうことで、事業者はそういうことが一番よくわかつていと思ひますけれども、その点、今後どういう対応をしていくのか、質問させていただきたいと思ひます。

○梅田政府参考人 御指摘のとおり、JR東日本のように、世界一と言つてもいいぐらい大きな規模の会社もございます。また、ちよつと出していかどうかかわかりませんが、津軽鉄道とか銚子電鉄とかいったような、規模においても極めて小さい、零細な鉄道事業者もございます。また、運営している鉄道路線でございますけれども、環境も、都市もあれば田舎もある、さまざま大きく異なるものがございます。そうした中で鉄道輸送の安全を確保するためには、個々のこういう鉄道事業者の規模あるいは輸送頻度などを踏まえまして、鉄道事業者にも最も適した形で安全管理体制

を確立させる必要があると考えているところでございます。

このため、今回の改正におきましては、法律で鉄道事業者ごとに安全管理の方針、体制、方法を定めた安全管理規程の作成あるいは届け出の義務をかけることにしておりますが、当該鉄道事業者に最も適した形で安全管理体制を確立させるためには、安全管理規程の具体的な内容、あるいは鉄道事業者を選任を義務づける安全統括管理者等の資格要件、あるいは毎年度の公表を義務づける安全報告書の具体的な内容、これは省令で決めることとなりますけれども、その際には、先生の御指摘を踏まえ、鉄道事業者と十分な意見交換を行うとともに、その運用に当たりまして、実情を踏まえながら適切に対応することによりまして、今回の法改正の実効が上がるように努めてまいりたいと考えているところでございます。

○望月委員 そのところをしっかりとやっていただきたいと思ひます。

それから、もう時間がございませんので、大変申しわけないんですけど、次に移ります。

航空局にお聞きしたいんですけど、昨年は、JALとANAのたび重なる運航上のトラブルを目的の当たりにして、私たち一般の利用者から見ても背筋が寒くなるような思いが大分いたしました。事故という、あつてはならない事態を思い起こさせられました。そういったことで、安全体制の構築、携わる人員のモラルの向上、これはもう何回かきようも出ておりますけれども、完全に必要なことなんですけれども、航空会社における一連のトラブルを踏まえて、今般の航空法の改正では具体的にどのような対策を講じようとしているのか、とりあえず当局にちよつとお聞きしたいと思ひます。

○岩崎政府参考人 御指摘のとおり、昨年、JALを中心に多くのトラブルが発生いたしました。先生また御指摘のとおり、中でもヒューマンエラーに伴うトラブル、これは重大な事故にもつながりかねないものですから、こうしたものが多発

したところでございます。

私ども、個々のトラブルに対応した再発防止を図る一方、こうしたいろいろなトラブルを教訓に、制度的な、総合的な対策を図ることが重要だ、このように考えて、今回この法案を提案させていただいたところでございます。

特に、ヒューマンエラーをなくすためにはどうしたらいいかということで、有識者から成る委員会の御意見も伺いながら、安全管理体制の構築を求めるといふようなことを柱にしております。また、トラブルが起った事後の対策だけではなくて、未然防止も大変重要だろうと思っております。このため、報告制度の充実等々を今回の法案に盛り込ませていただいたところでございます。

○望月委員 特にJALなんですけれども、最近の新聞を見ましても、週刊誌じゃないんですけど、おもしろおかしく、JASとの統合がうまくいっていないとか、九つの組合がある、これは異常でないのかとか、最近では経営陣のごたごたとか、こういったニュースがもう毎日のごとく言われております。

組合があるのは働く人の権利で当然かもしれませんが、例えば、パイロットと乗務員と整備士がみんな組合は違う、たまたま全然違うことになつちやうと。そういうことが、それは組合としてはそれぞれ頑張っているのかもしれない、我々はわかりませんけれども、お客さんの立場にすれば、パイロットと整備員が、もしかしたらああいふことでちよつとした違いがあつて、仲が悪くなつちやうとていて大丈夫かしら、そんなことで本当に命を預かっていて大丈夫なのかしら、そういうようなことを、私たち、大丈夫なんですかというのを国民の皆さんからよく聞かれるんですよ。

そういうことを考えると、言うまでもなく、日本を代表する航空会社はJALですよ。ナショナル・フラッグ・キャリアとしてこれまで頑張ってきたわけでありましても、天下のJALというブランド、こういうものにおぼれてしまつてい

るんじゃないの、しがみついていて利用者を顧みない、内向きばかりの大企業病に陥っているんじゃないのか、このままじゃつづればやうんじやないのというような、そういう国民の気持ちのぜびひとつ経営者はわかつてもらいたい。

このことについて、今後どのような指導監督を行っていくのか、これが安全に関係してきますからね。どうなっているのか、ちよつと教えていただきたいと思ひます。

○岩崎政府参考人 最近、経営陣の交代なども発表されておりますけれども、いかなる経営環境にあつても、やはり航空会社は安全を第一にちゃんとやっていたかきやいかぬ、このように思つておるところでございます。

JALにつきましては、昨年の三月以来、いろいろなトラブルが続いております。私どもも、JALに対しては、厳しく立入検査を定期的に実施する、あるいは抜き打ちの立入検査もやる、報告を求める等々、監視を強めてきているところでございます。今後とも、JALに対しては、より厳正な監視、監督を継続していくつもりでございます。

○望月委員 それでは次に、海事局に移りたいと思ひます。

先ほどから大臣も御答弁ございましたように、外航については九九%、内航については国内輸送の四〇%を船舶にゆだねているわけでございますけれども、大変残念なことに、国民の多くは、この船舶の貢献度というのは、当たり前というんですか、もうあるものと思つて余り知らないのが現状ではないかな、私たちがもつと国民の皆さんにそういった重要性を喧伝していかなくやいけないのかと思つております。私も、清水生まれでございます、清水の次郎長のところでございますけれども、そういった意味では非常にさみしい思いをしております。

海難事故は、一たび発生すれば、海上ゆえの救助の困難性、それから沿岸地域への甚大な環境被害など、社会的に重大な影響を与えることとなります。

私も、実は外務政務官として、えひめ丸と例のアメリカの原子力潜水艦の追突事故の責任者として、一カ月以上もハワイで交渉してまいりました。これも、特殊な事例とはいえ、ヒューマンエラーに起因する、アメリカの原子力潜水艦の艦長のヒューマンエラーだ、そういうことで、大変厳しい毎日ございましたけれども、貴重な体験をそのときにさせていただきました。

そこで、人材育成についてでありますけれども、最近では外航船に至ってはほとんどが外国人なんです。船長とだれかがらいますよ、本当に。内航海運においても、四十五歳以上の船員が約半数以上を占めているということでありまして、非常に高齢化が進んでいる。せっかく国費で、海員学校とかいろいろなところで教育した若者たちがこの業界に入れないというのは、これは一体どういうことなのか、理解に非常に苦しむわけであります。

海運業の過当競争の中で、船主の用船料というのがございまして、景気が非常に上向いてきて一体どうなっているんだと。多分そういうのも上がっているんだらうなと思つていただいても、あに図らんや、いわゆる九九九船という船がございまして、四九百九十九トンですかね、標準的には経費が大体千二百万かかると言われております。ところが、現在の平均の用船料というのは一千万に満たない。これは、船を出せば出すほど赤字というのが現状なんです。

もうかつていう会社があれば日陰のところは一体どこかという、まさにこういうところなんです。最近の原油高の状況下で、定員割れだとか時間外労働を強いることによってのぐしか仕方がない、そういうふうな皆さん言っているんですけど、若い船員の新規採用とか雇用とか、予備船員として教育をしていく暇などないというのがこういう人たちの話なんです。

これでは、当然のことながら、結局安全面にまで影響してくるわけでございまして、海洋船員の

確保、海員の安全教育、そしてそのための経営の安定についてどのようにお考えなのか、御質問させていただきます。

〔委員長退席、吉田（六）委員長代理着席〕

○星野政府参考人 ただいま、安全の問題にもかかわる事柄といたしまして、外航海運における日本人船員の減少、内航海運における船員の高齢化、この二点について御指摘をいただき、若い方が意欲を持って海上輸送に従事していただけるような取り組みが今後極めて重要だ、こういう御指摘をいただいたと認識をさせていただきます。

この問題について、三つの側面からちよつと取り組みについて御説明を申し上げたいと思います。

一つは、受け入れ側、事業者側の問題でございます。

外航海運につきましては、国際競争が極めて厳しい中で、先生がただいま御指摘いただいたような日本人船員の減少が続いている、これが現状でございます。

ただ、安全で、かつ、よい品質の輸送サービスを行うためには、海上輸送の中核を担うような日本人の海上技術者が必要だ、こういう認識について現在関係者の中でやはり浸透してまいっております、こうした共通の認識のもとに、では、具体的にどうやったらそういう対応ができるのかという話し合いが、日本船主協会と全日本海員組合、いわゆる労使の場で現在持たれております。おおむね六月ぐらいを目途に一定の方向性を出す、そういうことで協議が進んでおりますので、私どもとしては、その協議の結果を踏まえて、国として対応すべきことはきちつと対応するというところで取り組んでまいりたいというふうに思っております。

それから、内航につきましては、長期にわたる景気の低迷の中で船主経済が極めて苦しくなっている、これは先生御指摘のとおりでございます。したがって、現在の景気回復の局面、これが船主経済まで円滑に波及してくるよう、私も同じように

て対応できることについてはきちつと対応しよう

と。例えば具体例でございますが、燃油の問題につきましては、せんだって大臣の御指導のもとに、荷主の方々に内航海運の現状をよく理解していただいて、運賃転嫁が円滑に進むようにということ、私どもとしても汗をかかせていただきましたが、とり得る体制についてはきちつと対応してまいりたいというふうに考えております。

他方、船主経済が厳しいからといって安全がないがしろにされてはやはり困るわけでございまして、法定定員を確保し安全運航を実現する、これについては、実は、用船料を払うオペレーター側の方がしっかりした事業者としての責任を持っているわけでございます。したがって、オペレーター側、用船料を払う側についても、運航管理責任をきちつと果たすようにということで、厳しく指導してまいりたいというふうに思っております。

第二の側面の供給側、船員教育の方でございますが、これは、現実のニーズに合った、即戦力となる若い人を社会に送り出すというのが極めて重要でございます。今回、清水にある海員学校を海技大学校に統合するという法案もお願いをいたしておりますが、必要な体制の見直し、あるいはカリキュラムの対応ということは今後ともきちつとやってまいりたいというふうに思っております。

よろしゅうございますか。

○望月委員 時間がございませんで、あと一問だけ、最後に聞かせていただきます。

バス、タクシー、トラック等の事業用自動車については、これは毎年、大きい事故も小さい事故もあるんですけれども、六万件以上の交通事故を起しているという数字を聞いておりますけれども、一向に減少しなくて、これは大変なことだと私は思っております。

今後、事業用自動車の事故を確実に減らしていくためには、運行形態が自動車の場合には他の交通機関と比べて大変大きく異なっておりますけれども、

ども、中小零細企業規模の事業者が最も多く、そして、これはもう過当競争がずっと続いております。こういったことを十分考慮して、適切な安全対策を検討する必要があると思っておりますけれども、安全マネジメントの導入に当たって、こうした自動車運送事業者の特色をふまえて、どのような安全対策を実施していくのか、お聞かせいただきたいと思っております。

○宿利政府参考人 お答えいたします。

今、望月先生から御指摘ありましたように、自動車運送事業につきましては、かなり特殊な事業形態であると思っております。すなわち、車両が営業所を出まして戻ってくるまで、運行の安全の責任が運転者一人にゆだねられておること、運転者が全責任を負って安全を確保しているということ、道路の上を自家用自動車と混在をして運行いたしますから、特に運転者に高い安全意识と能力が求められるといったことがあろうと思っております。したがって、現在の安全対策は、営業所ごとに、一定の車両台数ごとに国家資格であります運行管理者というのを配置させまして、そこで、点呼などいろいろな施策を通じて運行の安全確保を図るというのが基本になっております。

一方で、望月先生御指摘のように、九九％以上が中小企業者であるという特別な事情もありまして、どうしても、経営者の安全意識に安全が左右されるという側面や、企業全体での安全確保が運行管理者に任ざられてしまつた、現行の安全対策の限界があるということも確かでありまして、

そういうことで、今回の法律改正によりまして、すべての自動車運送事業者に安全の確保といった法的な義務を課すと同時に、安全マネジメントを導入して会社全体に安全意識の浸透を図る、こういうことをしようとするものでありますし、現場まで目が届きにくい一定規模以上の大規模事業者について、安全管理規程の作成や安全統括管理者の選任などを義務づけようとするものであります。

す。

この安全マネジメントの導入に加えて、今申し上げました運行管理制度を徹底するということが基本だと思っております。この運行管理制度の徹底と、もう一つ、事後チェックの最も重要な部分であります監査の強化ということを図ることが重要だと思っております。この二月から、予防的な監査に重点を置きまして、新規参入事業者に対する早期監査あるいは無通告監査、あるいは再違反の場合の処分を厳しくするといった張りをつけるといったことをやっております。

この三つの対策を三位一体で強力に推進することによりまして、自動車運送事業の安全の確保を図っていききたい、このように思っております。

○望月委員 終わります。どうもありがとうございます。

○吉田（六）委員長代理 西銘恒三郎君。

○西銘委員 自由民主党の西銘恒三郎でございます。

鉄道、航空、海運、自動車、それらの事業を取り巻く社会全般でグローバル化という言葉がはやっております。こういう外部環境のもとで、原油の高騰や、あるいは規制緩和による競争の激化など、それぞれの事業者が、グループ企業を含めて大変厳しい状況下に置かれているものと認識をいたします。

私は、経済産業委員会に関西電力の事故現場を視察する機会に恵まれましたけれども、この最終調査報告書の中で、調査委員長は安全文化のほろびという表現を使っておりました。電力の事故ではあったのでありますけれども、今の世の中、こういう事業をする方でも、一番何よりも優先すべきは安全の確保であると考えます。

今回の法改正によって、事業者の安全確保が少しでも前進するように、何よりも安全を優先していくという事業者の意識が高まっていくことを祈念しながら、今回は、特に航空と自動車の事業で質疑を行いたいと思っております。

昨年の一月に、沖縄にある嘉手納の飛行場を視

察する機会がありました。そのときに、米軍の管制官にまじって我が国の航空管制官が訓練をしているという場面を観察いたしました。沖縄は歴史的に米軍が管制をしている、嘉手納ラプコン、レーダー・アプローチ・コントロール、沖縄に進入する飛行機をレーダーコントロールするのは米軍の業務になっていたわけですが、主権国家としていよいよ我が国の航空管制に移管をしていく、ちょうどその場面を観察したわけでありました。

訓練から三年ぐらいかかると聞いておりますけれども、米軍機、軍用機や民航機を航空管制する、この訓練の状況が、去年から現実、現時点までどのようになっておりますか。航空局長の御説明をお願いしたいと思います。

○岩崎政府参考人 嘉手納ラプコンの業務移管でございますけれども、嘉手納の米軍、我々航空局の管制官は民間の航空機の管制はやっておりますけれども、米軍、自衛隊等の管制については必ずしも十分ではないものですから、今訓練を受けているところでございます。

平成十六年の十二月から開始をいたしまして、おおむね三年後の移管を目指して訓練を行っております。四十名の管制官に訓練をしてきつち資格を取らせていかなきゃいけない、こういう状況でございます。現在は十三名が訓練をしておるところでございます。うち二名は既に資格を取得したところでございます。当初予定しておりますスケジュールにおおむね沿った形で訓練が進んでいるものと承知しているところでございます。

○西銘委員 沖縄の米軍関係の事故を調べてみますと、昭和四十七年から私の手元で平成十六年の例の国際大学のヘリコプターの墜落事故まで、インシデントと呼ばれるような小さな事故等を含めますと四十一件、復帰三十三年間で起こっております。単純に計算をしますと一年に一・二八回ぐらい、あるときはF15のパイロットのフードのキャノピーという部分が落ちたり、あるいは部品が落ちたりするインシデントも含めてでありますけれども、軍用機の事故がデータを見る限り極端

に多いなど。

そういう中で、今、我が国の航空管制官、米軍側の説明によりますと非常に高い能力というお話がございました。軍用機と民航機の進入管制業務を遂行していく上で、ちょうど今移行期に当たっているわけですが、空の安全性という意味では十二分に担保をされているのかどうか、大変心配でございます。その辺はどうなっておりますでしょうか。局長の説明を求めます。

○岩崎政府参考人 現在でも、那覇空港に関する管制は私どもの航空局の職員がやっております。嘉手納のラプコンについては、先生御指摘のとおり、米軍が管制をやっております、今我々の管制官がその訓練を受けている、こういうことでございます。現に今もう飛んでおりますので、これは管制のミスでトラブルがあつちやいけないというところで、従来から米軍と我々日本側といういろいろな取り決めを結びながらやっております。

移行期間中は、当然、嘉手納のラプコンについては米軍が従来どおり責任を持ってやるということでございますので、我々、訓練は受けておりますけれども、米軍の責任の中で、那覇の空港の我々の日本の管制と十分連絡をとりながら、安全性を担保しながらやっております。

○西銘委員 私は毎週、東京、那覇間を往来しておりますけれども、那覇の空港から離陸をした方は経験されたことがあるかと思ひますけれども、那覇空港を北側へ向かって離陸をしておりますと、その先には普天間の飛行場や嘉手納の飛行場の空域に接近することになります。上昇をしてわずかに、二分ぐらいしますと、そのまままた平行飛行の状態が続いてまいります。素人考えでも、燃料の効率も悪いし、そのまま上昇を続けることの方が燃料効率も安全上もいいのではないかと、飛行機に乗るたびにそういう思いを抱きながら乗っておりますが、今回、この嘉手納ラプコンが我が国航空管制官に移管された場合、こういう現象がなくなるのか。なくなつて、安全性という意味で高められていくのか。その辺はどうなつて

おりますか。局長に御説明を求めます。

○岩崎政府参考人 那覇空港は、先生御案内のとおり、北側に飛んでいきますと、嘉手納飛行場の着陸機と、嘉手納飛行場は東西でございますので、ぶつかつてしまいます。このため、那覇から離陸する飛行機は、嘉手納に着陸する航空機がある場合、千フィートで飛行することになります。これは、安全という意味では十分に検証した上での飛行方式でございますけれども、燃費が悪いでありますとか、あるいは乗客の方に心理的にも不安を抱かせるということ、何らかの工夫ができないか、このように思っておりますのでございます。

嘉手納ラプコンが我々に移管されても、こうしたことは、那覇空港からの離陸と嘉手納への着陸が重なる場合はこの飛行方式をとらざるを得ないと思つておりました、なくなるわけはございませんけれども、私ども、移管後、できるだけ細かい管制を行うことによりまして、そうした事態が少しでも少なくなるようにいろいろ工夫はしていきたい、このように思っているところでございます。

○西銘委員 ちょっと視点は変わるんですけども、局長、米軍再編によつて普天間の飛行場が移設をされたことと仮定しますと、普天間の空域の分が変化が起つてくるかと考えられますが、その場合、普天間の空域がなくなった場合は、今言われたような平行移動がなくなるということはないでしょうか。その辺はどうでしょうか。

○岩崎政府参考人 先ほど申しましたように、千フィートの低空飛行をするのは、嘉手納基地への着陸機と那覇空港からの出発機の交差を、安全の確保を保つためにやっております方式でございますので、普天間が返還されてもそこについては大きな変化はないと思つております。

○西銘委員 二〇〇九年に予定されております羽田空港の拡張があります。横田飛行場の空域の管制がまだ米軍に握られておられるのであります。この米軍の管制、嘉手納が日本に移管、今訓練を受けている状況であります、横田の航空管

制はこれからどうなりますか。御説明ください。

○岩崎政府参考人 横田と岩国との嘉手納が三つ、米軍がやっておる管制の空域でございますけれども、特に横田の空域は羽田、成田に近うございますから、この空域が我々に返つてくるのは大変いいことだろうと思つております。

特に、今、羽田再拡張ということで四本目の工事を着手しておりますけれども、滑走路ができて上空の空域が窮屈ですとなかなかその機能を十分に発揮できないということで、横田の空域の見直し、削減が必要だろう、このように思っているところでございます。

昨年来の2プラス2、昨年の十月の二十九日に日米安全保障協議委員会が発表された文書におきましても、この横田空域についても取り上げられておりまして、横田の空域は羽田空港の拡張を念頭にいろいろ検討していこうというようなことの取り決めがなされているところでございます。今後その具体化に向けて調整を図っていきたい、このように思っているところでございます。

○西銘委員 国民の安全を確保していく上からも、ぜひとも十分な話し合いをして、安全の環境をつくっていただきたいと思ひます。

さて、羽田の拡張によつて航空事業者への発着の枠が出てくるものと思ひます。航空事業者にとつてはこの発着の枠は経営戦略に大きくかわつてくると思ひますが、経営の安定性がなければ、また事業としての安全性にもさまざまな面で影響が出てくるものと思ひます。

この発着枠を割り当てた場合、どういう基準で枠組みを航空事業者に割り当ていくのか。局長の説明をお願いします。

○岩崎政府参考人 羽田の発着枠でございますけれども、現在でも発着枠の配分をやっているところがございますが、航空法の規定に基づきまして、航空機の運航の安全上適切なものであること、競争の促進、多様な輸送網の形成等を通じて利用者の利便に適合する輸送サービスを提供するものであること等、羽田空港について適切かつ合理的に

使用するものであることを基準に配分しているところでございます。

羽田再拡張をいたしますと、現在、定期便は国内線だけでございますけれども、近距離の国際線も羽田から飛ばしていこう、このように思っているところでございます。再拡張後は、まず国際線と国内線とをどのように配分するかという新たな課題も加わってまいりますので、今やっております発着配分の基準等々も踏まえながら、羽田空港の再拡張事業の進捗状況をあわせて見ながら検討していきたい、このように思っているところでございます。

○西銘委員 事業者にとつての経営の安定性と安全性が大きく絡んでくると思いますので、十二分に検討されて発着枠を決めていただきたいと思います。

自動車業界、特に沖縄のタクシー業界が、今般、緊急調整地域の指定が解除されるということで、現場では緊急に大会を開いて、大変心配をしているところでございます。今後、実車率とかあるいは一日の営業収入等に変化があれば、この緊急調整地域の指定が再びなされることもあり得るのかどうか。局長の御説明を求めたいと思います。

○宿利政府参考人 沖縄本島につきましては、日車管収や日車実車キロといったような輸送実績が向上をいたしましたことから、緊急調整地域の指定基準に合致しないこととなりましたので、ことしの四月以降は指定を行わないということにしたところであります。

西銘先生が今お尋ねになりました再指定の件でございますけれども、これにつきましては、今後、輸送実績などが悪化するといった状況の変化がありまして、改めて指定基準に合致するようなことになれば、運輸審議会への諮問、答申を経た上で、緊急調整地域として指定をするといったこともあり得るかと考えております。

なお、緊急調整地域の指定を行わないこととした場合の取り扱いでございますけれども、これは指定期間満了後の急激な状況の変化などによりま

して混乱が生じて、輸送の安全などに問題が生じないように、今般、新たに特別重点監視地域という制度を設けることといたしました。

沖縄本島につきましては、ことしの四月一日から来年の八月三十一日まで、この特別重点監視地域として指定をすることにしております。この間は、最低車両台数を二十両に引き上げるといった新規参入の審査を厳格に実施いたしますと同時に、重点的な監査の実施あるいは行政処分の加重を行うといったことによりまして、輸送の安全の確保に支障が生じないように万全を尽くしたいと思っております。

〔吉田（六）委員長代理退席、委員長着席〕
○西銘委員 実車率の推移を見ましても、平成二年度が四四・三％、十三年度三一・三％、十四年度三〇・八％、十五年度二九・四％、十六年度で二九・七％と、非常に低い推移で動いております。また、運転手の日収も二万二千円程度で非常に厳しい状況が続いております。供給過剰になることによつて、タクシー事業者の安全性に影響が出ないものか大変心配をするものであります。どうぞ、局長においては、現場の状況等も十二分に御賢察をいただき対応していただきたいと思います。

以上をもちまして質問を終わります。
○林委員長 鉢呂吉雄君。
きょうは、陸海空の交通機関の安全にかかわる法案の審議ということでありますが、私は、特に航空、航空法の改正案について、大臣のみに御質問をさせていただきたい、こういうふうに思っておりますので、枝葉のことは抜きにして、こちらの方でお話をします。大臣のお考えをぜひ承りたいというふうに思っておりますので、よろしくお願い申し上げます。

まずは、前回の一般質疑でもお話をさせていただきましてJALの今回の社長交代劇、私は、昨年国土交通委員会に所属をしておりましたから、議事録を全部見させていただきまして、もちろん航空に関する議事録であります。衆参の委

員会に新町社長が参考人として数回出席をして、るる決意等を述べられておるわけでありますが、例えば、現場と経営との距離感をなくして一体感を醸成していく、役員が二百回以上現場職員と意見交換をしているというようなお話をされておるわけでありまして。

一日、参考人のお話でございます。芳賀繁教授は、やはり各事業者が安全輸送を一番最高位の経営目標として掲げて、その達成に向けた経営トップの関与というのが究極の安全、輸送機関の安全ということになるんだということで、ここでも、現場第一線とトップとのコミュニケーションということをお話されておるわけでありまして。

皆さんの、国土交通省の監査でも、ずっと継続監査しておる中で、こういったトップの現場とのコミュニケーションがなされておるというような報告もされておるわけでありまして、今回の社長の交代劇は、まさにこれに全く反するような、逆行するような形で、社長の信頼感が失われておるという中で、管理職が四百名以上も異議を唱える、社長交代をすべきだというような形で噴出をしてきたというふうに思うわけでありまして。

これは、大臣も去年の事業改善命令については直接社長にお話をしたというふうに思うわけですが、今回のJALの社長交代劇ということについて、昨年の一連の新町社長の御発言と照らし合わせて、大臣としてどういったお考え、感想を持つのか、率直なところをお聞かせいただきたいい、こういうふうに思います。

○北側国務大臣 日本航空グループも民間企業でございますので、その経営体制のあり方について私の方からコメントするのは控えさせていただきます。というふうに思っております。

先般、新たに社長に就任されます西松さんが私のところいらつしやいました。私の方からは、昨年の一連のトラブルを踏まえまして、また、再発防止策を取りまとめ、それを今実行に移しているわけでございますが、現場とのコミュニケーションをしっかりとやらせてもらいたい、経営陣と現

場とが丸となつて安全な航空を確保していただけるように、そして利用者の方々の信頼回復を得られるようにしっかりと取り組んでもらいたいということ、これは、新たにこのたび社長になられる西松さんの方には申し上げたところでございます。

○鉢呂委員 私は、今回の委員会を開くに当たりまして、参考人招致ということで、次期社長の西松さんですか、ぜひということで理事を通じてお話をさせていただきまして。残念ながら、私だけのということで、これは賛成を得られませんでした。が、ぜひ林委員長、早急に、やはりトップの重要性ということがありますから、この参考人招致をぜひ実現していただきたいと思います。よろしくお願い申し上げます。

○林委員長 理事会にて協議します。
○鉢呂委員 今、大臣からお話があったわけでありまして、昨年この委員会等でもお話をされている決意といえますか、あるいは実際のやっておる中身と相反するような形で今回こういう社長交代劇というのがドラスチックに行われたわけでありまして。

そこで、いろいろやはり我々としても考えなければならぬ。前回は、経営の改善命令というところまで踏み出すべきでないだろうかというお話もさせていただいたんですが、きょうは、一つは、やはり今回の法改正が本当に安全を貫き通してそれを実効性のあるものにしていくという法案になつておるのかどうか、それが一点。

同時に、行政の検査体制というのがこれまでも言われてきました。前回もお話ししましたが、大臣と私は同期であります。この十六年間の国政で私にとって一番印象的なのは、やはり大蔵政務次官をやつていたときの住専のあの不祥事といひますか、金融行政が護送船団方式になつておつた、いわゆる行政の執行という一ことに対して、指導監督という形なんです。きちんとした監督というのがなされておらなかったということで、金融庁を別途置きました。

それとまた、私もかわらせていただきました

BSEの、いわゆる食品の安全についても、これは厚生労働省と農水省のいわゆる行政の執行が適切でなかったと。やはりこれをきちんと第三者的に管理監督をし、そしてその評価をして次の政策に映させるということの大切さというものを身にしみて、そういう意味では今は過渡期であろうと。今回の航空行政についても、安全委員会が昨年の八月ごろに中間答申ということで出しました。しかし、その後、国土交通行政の、住宅に関して、まさに住宅の安全性をチェックする機関が、民間の検査機関というものをきちんとチェックできないうるということも明らかになったわけでありまして、私は、そういう面で、国土交通省のあらゆるこういうチェック、管理監督をするその機能というものをどういったふうに見直しして本当に実効の上がるものにしていくのか、ここがやはり問われておるといふ観点で、きょうは具体の例を私の方から示しますので、大臣の方で、やはり政治家が大きい意味で現状を変えていくということの必要性があるなど。

私もこれまで勉強する中で、事務当局、お役人の皆さんは、やはり既存のところがありますから、改善の努力はされておると思いますが、本当にそれが実効上がるものになっておるのかどうか、そここのところの大英断というのが、必ずしも、この間の日本の官僚制度の経験からいっても、なかなかそこが出し得ないところを、やはり思い切った今、政治の、我が委員会に変えていく段階にあるのではないかと、こういうふうにも思いますので、よろしくお願い申し上げたいと思います。

そこで、先ほども三日月委員からお話ありましたが、最近の大型機、これはもちろん航空機であります、大型機の航空事故等の発生件数、これはもう既にホームページにも出ておるんですが、この四年間、平成十五年の一月から今年の二月までのデータを見ましても、航空事故というのは、これは客室乗務員に、機内でいわゆる揺れが激しくて骨折の事故が起きたとかいうのをいふんだそうですが、これはこの四年間、平成十五年三

件、五件、一件、一件という形になっていきます。そして重大インシデント、重大な事故の兆候と言われるようなものが七件、五件、八件、ことしはまだゼロということでありまして、

ところが、イレギュラーの運航ということ、これがこの四年間で二百一件、二百十八件、そして昨年が二百五十五件。この一月、二月で五十九件。ことしに入っても、先ほど調べてみましたら、一月で二十七件、二月で三十二件。この二月三十二件というのは、この四年間でも一番多いものと同数の件数であります。

そういう面では、イレギュラーの運航ですから、この中身を見ましても、例えば徳之島空港で鹿児島行きのJALが燃料漏れで欠航したとか、あるいはエンジンをかけるための駆動ワイヤが摩耗してかからず欠航したとか、あるいはこれも、宮崎発羽田行きが、三月五日ですが、油漏れで欠航するとか、その他、部品のふぐあいというようなものが多々あるわけでありまして。

私も勉強させていただいたのですが、アメリカの損保会社のハインリッヒさんという方が、六十年前です、大事故が起きる前には必ず二十九件の小さな事故が起きる、そしてその前にさらに小さなトラブルが三百件起きると。ですから、小さなトラブルといつてもこれは大変重大なことなんだということ、これを六十年前に言っていて、これが一つの原則になって、一昨日の全日空の副社長さんと同じようなことをお話ししておりました。ですから、小さな毎日毎日の努力、トラブルを一つも出さないんだという努力が大切なんだというような話をされておったわけでありまして。

私は、このイレギュラー運航の約二百件以上、だんだん増加をしております、この中身を見ますと、先ほど言ったように非常に整備不良、もちろん機械ですから突発的に計器が不良になるとか、いわゆる脚が閉じないとかいうのはあるんだけれど、非常に整備不良に伴うようなものが出てきておるといふふうに思うわけでありまして。大臣、ヒューマンエラーということがよく言わ

れますが、整備不良に伴うようなこういった、小さな言っちゃおかしいんですが、整備不良によつて引き返すというのが非常に多いような感じが私は見ておるんですが、大臣の感想をお聞かせいただきたいと思ひます。

○北側国務大臣 大切なことは、事故にさせないということが大事だと思ふんですね。イレギュラーな運航というのは、この数を見ていただいてもわかりますとおり、これはこれからは、ゼロにしろと言つても、それはいい方がいかに決まっています、ゼロにしろと言つてもこれは多分無理なんだと思ふんですね。むしろ、そういった一つのイレギュラーなことについてきちんと調査をし、明らかなことについてきちんとしていくことが、そうした努力が大切だと思ひます。

そうしたことがないように努めていくことが大事で、最も大事なことは、そうしたことがあつても事故には絶対に結びつかせないということが、特に航空にあつては大事なことなんだといふふうに思つておられます。

○鉢呂委員 もちろん、それはそのとおりで、二重三重の体制といひますか、大きな事故に至らずということが大事だと思ひます。

ただ、中身を見ますと、先ほど言つたように、燃料漏れ、油漏れ、あるいは異臭を発生したとか、前脚ステアリングが不動作になつて滑走路上で停止してしまつて牽引車で移動したとか、先ほど言ひましたようなさまざまなものが起きています。

私も普通で考えれば、やはり整備が必ずしもきちつとなされておらないのではないかと、いふうな感じで、大臣も昨年の四月十九日の参議院の国交委員会、佐藤雄平氏の質問、規制緩和が安全を損なうことになつておるのではないかと、いふことに対する御答弁で、経済規制は緩和しても、特に安全確保という社会的規制は堅持していかなければならぬと思つています、今委員危惧されておる安全面での規制が、逆にそういう流れ、逆にそういう流れといふのは、緩和の流れをされて

おるのではないかと、いふようなことについては、私はよく見ていく必要があると思ひます、こういう答弁をされておるわけでありまして。

私は、そういった意味で、後で具体的に言ひますが、整備のあり方、このことについてやはり大きく全般的に見直ししていく必要があるのではないかと、いふうな感じがしておるところであります。

その中で、例えば、一つは、よく言われておるんだけれど、着陸をして次の離陸をする間、飛行間と言ふようなんですが、飛行間点検というものが、従来は整備士、ダブルチェックといふふうなことで、複数でやつておつたのが、今は一人で可能であるといふような法改正がなされたんだといふようなことで、本当にこういうふうな、小さなトラブルかも知れませんが、これは頻発をするのであれば、きちんとそこは行政として、こういう飛行間チェックといふものの方、改善のあり方といふものを、旧来のそういう、法とか政省令の改正に伴つたからこれはもう仕方ないんだといふような形でなくて、やはり柔軟に、何がその背景として原因があるのか、そういう見直しをする必要があるといふところではないか、いふうに思ひますが、いかがお考えでしょうか。

○石田大臣政務官 航空機の整備に関する規制につきましても、航空法制定以来、航空機の性能の向上等の環境変化、また諸外国の制度を踏まえながら、安全性を確保しつつ制度を見直してきたところでございます。

平成八年の航空機検査の制度改正は、国が十分な能力を有すると認めた整備事業者が検査した航空機のみを対象として国の検査手続の一部見直ししたものでございます。また、平成十一年の航空運航整備士導入は、整備作業には一等航空整備士等がすべて従事しなければならなかった制度を、軽微な作業に限りまして必要な能力を有する一等航空運航整備士が従事できる制度としたものでございまして、いずれも仕組みを見直しつつ、安全性を確保しているものでございます。

なお今後とも、安全規制につきましては、国際標準も踏まえまして、また事故や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常に見直しを行うことといたしておりますけれども、緩和を目的とした制度変更を行うことは考えておりません。

我々は乗客、私は毎週乗っていますが、外部のことはわからないのが多いんですが、しかし、やはりこれは大事なことで、この二カ月だけ見ても、脚のところがふぐあい、出し入れのランプのところがちつと警告がついて戻つたというのも相当あるようでありますが、こういうトラブルが出ておるわけありますから、そういう面で、大臣として、私は何も私の言っているのが絶対だと思

そしてもう一つは、おととも安部誠治参考人が、海外への発注、海外整備委託ですね、これは、

から六年前、これは海外委託は六％でありました。そして、二〇〇二年は三四％、昨年、五年のJAL系だけを見ますと四五％に、これは海外への整備発注であります、このようにふえてきておるわけであります。

そういつたことで、この外部発注について、やはり、安部先生の言われたような、一定限度のところで規制をするとか、一定割合のところで規制をする。このままいけば、一体どこまで海外委託というのがなされていくのか、あるいは、本社における技術の確保というのは本当に大丈夫なのかどうか、この点について大臣に御答弁をいただきたいと思います。

これは、平成十六年度における我が国の大手航空会社の整備作業の状況でございますが、統計を見ますと、例えば、外注しているからふぐあいが多いというふうにはなっておりません。その実態を見てみますと、海外を含む外注整備に起因する機材トラブルが自社整備に比べて多く発生してい

それから、整備作業の外注先を、今般の法改正におきまして、国が作業実施能力を認定した事業場に限定をすることとしております。国は、これらの外注先を認定事業場として、立入検査などを通じて直接指導監督することになぜひさせていただきたいというふうに思っているところでございます。

ただ委員の方からおっしゃった、みずからが技術水準をきちんと維持していくということは、やはり大事なことだというふうに思います。航空会社も大手、新規会社等々いろいろありますから一概には申すことはできませんけれども、やはり自社の技術水準の保持という観点から、自社で整備を適切に実施する能力を保持することは、これは当然望ましいことであるというふうに考えているところでございまして、そういう観点から、適切な指導は今後とも行っていくたいというふうに考えております。

これ自体は、左右取り違えてもエンジン自体には差異がないために、ボーイング社におきましては、これはメーカーでございしますが、安全上の問題は無いというふうに聞いておりますが、やはり整備というものは、きちんと確実に、適切にやつ

今後とも、国内に発注しようが海外に発注しようが、整備作業が適切に行われるように厳しく指導監督してまいりたいというふうに思っているところでございます。

それから、このエンジン入れかえ、これは専門家から聞きますと、着陸時の逆噴射を行うんだと思うんですが、その角度が違ふということ、しかも重大なのは、この七カ月間全然わからず、機体を受領するのは本社で行うというふうには聞いておりますが、これは長年、やっとこれが機体整備の段階でわかったということ、通常

次に私は一番申し上げたいのは、国の安全検査の關係でございます。前回も若干お話をいたしました、一つは、一昨日の安部誠治教授の発言も、性善説に立った検査の時代ではなくなったのではないかとあります。

大臣にも前回お話ししましたが、ずっとJAL

の抜き打ち検査ですとか、検査を続行して、十二月の二十二日にその検査結果、検査報告というのが国土交通省から出されておりますが、この十二月二十二日も改善の方向にあるというような形で、中身を見ても、こういった指摘をしたのか、そして、こういった改善がなされたのか。これ以上のもではないんですかと言ったら、ないんです。ミーティングを二百回以上やったとか、こういった現場の形で、きちんと整備の形でやっておるとかいう結果だけでございまして。

私は、やはり検査のあり方、姿勢というものが抜本的に変わらなければならぬ、旧来の護送船団的な指導、そして監督するということではなくて、やはりきちんと大臣の方にも、こういった指摘をした、そしてこういった改善が見られたというふうな検査体制に変える必要があるのではないかと、こういうふうにいるわけにございまして、検査体制の転換ということについて大臣の御所見をいただきたいと思います。

○北側国務大臣 昨年の一連のトラブルを受けまして、航空局の安全監督体制をやはり強化していかないとけないという観点から増員をさせていただきました。二十七名の増員をしまして、監視監督体制を強化し、今後さらなる増強についても検討してまいりたいというふうに思っております。

また、アメリカの連邦航空局における研修に航空局の職員を派遣するなど、監査の手法についても諸外国の事例を十分に研究させていただいて、その見直しを今後とも図ってまいりたいというふうにも考えているところでございます。

○鉢呂委員 その検査の手法といいますが、あり方について問うたんです。

例えば、これまでは、運航関係二十名、整備関係十四名の職員で安全基準を策定したり規程類の審査を実施する、それと同時に、兼任で九十七社の航空運送事業者の監督を行っていたということでございます。したがって、私どもも痛い経験をしました。いわゆる行政のさまざまな施策、これは指

導もあるでしょう、そういうものと、規程とかそういう基準をつくることと、そして監督をするというのが一体でやっておったわけでありまして、ここはやはりきちんと区分けをする必要がある、こういうふうにいるわけにございまして。

そういう中で、今大臣も言われましたように、二十七名増員をしたということでもあります。その中身をいろいろ聞いてみますと、そういう中でいわゆる管理監督官、検査官というのを独立的にして、ここに十八名単独で置いた、しかも航空会社ごとにとすることで、大手のJAL、ANAには五名ずつ配置をして、その他の航空会社に五名というふうな組織図であります。

ただ、私は非常に懸念するのは、前回、大臣もまずはそこでやってみるんだという言い方でございました。例えば、この中身を見ますと、先ほど言った五名というのは、ほとんど単独で、課長補佐が総括で一人、あと運航で第一係と第二係、整備で一係と二係、ほとんど単独、一人世帯という感じであります。これで果たして本当に日本のこの過密な航空会社の管理監督、検査というものができるかどうか、非常に私は危惧をするわけにあります。

事務方に聞いても、まずはこれで、こんな二十七名もふえたのはもう大変なことなんだということですが、私は、やはりどういった検査体制にしていくのかというきちんとした計画、それに基いて現状は二十七名しか到達していないというものがなければ、全体検査をきちんとこういう方向で転換するというのが何から見えないわけでありまして、前回も、大臣だけでなくて副大臣、政務官にも、そういった検査体制の将来の目標、組織図、組織体制、こういうものをつくるべきだというふうには私はお話をさせていただきまして、管理、監査の体制の規模、これについて大臣の方から御答弁をいただきたいと思っております。

○北側国務大臣 そういうこともあって、今回、これはかつてなかったことなんです。委員からすれば不十分だと思われるのかもしれませんが、

人員が国土交通省の中で大幅に抑制されている中で二十七名の増員をしたわけにございまして、これは今委員のおっしゃった観点から大幅に増員をし、そして安全監督部門を強化したということにございまして。

また、今委員の方からお話があったように、JALグループ、ANAグループ、その他の航空会社担当ということで専任チームを三チーム編成する、これも新たな取り組みでございまして。こうした取り組みを通じて、しっかりと安全管理をしてまいりたいというふうに考えているところでございまして。

今後のことについては、そうした状況も見つつ、さらなる増強についても検討させていただきたいと考えております。

○鉢呂委員 アメリカでは、一九九六年の事故を契機に、各航空会社ごとに安全基準に適合しているかどうかを監視する新しい監視プログラム、これを九八年に導入して、検査官が、立案と実施、評価、分析、このプロセスで体系的な監視を実施するというところで、十航空会社、大手の航空会社には四百六十名、一社平均四十六名配置をしてやっておるということですから、日本の五名体制からいいますと、かなりの強化した形でやっておるわけにございます。ぜひ、今大臣がお話をされた、これにとどまらず、どういった検査がいいのかどうか、人員の配置についてきちんとした方向づけをしていただきたい、こういうふうにいるわけにございます。

ちなみに、EUについても航空安全規制は欧州航空安全庁というところで行い、イギリスについても独立機関としての民間航空庁の中でやっておる。

先ほど言いましたように、航空行政と検査管理機関、この分離。事故調とはまた違った形で分離する方向づけ、これについてちょっと大臣の所感を述べていただきたいと思っております。

○北側国務大臣 航空輸送の安全確保につきましては、航空会社の安全監督を一元的に行う今の体

制というのが適切な体制であるというふうにいると思っておりますし、国際的にもこれが一般的なものであるというふうにも認識をしているところでございまして。

国交省といたしまして、先ほど申し上げたように安全管理体制について航空局としても強化をさせていただいていこうとございまして、さらに、今回の法改正でお願いをしておりますのは、公共交通の事業者として安全管理体制をしっかりとつくっていただく、それを国交省が評価をする仕組み、安全マネジメント評価と申しますが、こうした新たな組織も別途設置をさせていただいて、そちらの方からも安全管理体制がきちんとできているかどうか評価していこうというところで取り組みをさせていただいていこうとございまして。

○鉢呂委員 それと、いわゆる国交省のOBが主要航空会社に取り締役以上という役員に天下りしている件数ですが、JALで二名、ANAで一名、あと日本貨物航空で一名、エア・ドゥで一名というふうな形で、これは取締役以上であります。それ以下については私が伺いましたら、国交省ではとらえておらないということで、出してもらえませんでした。法に基づいて二名天下りしている分については把握しておらないと、通常からいけば絶対把握しているはずでありまして、やはりこういう天下りが、こういったチェック、検査に甘くなる、公正さ、厳密さを失うようなことがないように、これについても大臣から御答弁をいただきたいと思っております。

○北側国務大臣 これまでも、航空であれ鉄道であれ、公共交通にとつて安全確保というのは最優先のこととございまして。この安全確保のために、今後とも国土交通省としては厳しく監督、監視をしてまいりたいというふうにいると思っております。

○鉢呂委員 アメリカの方法がよいかどうかはいろいろ議論のあるところでありましようが、アメリカでは日本の処罰の規定とは逆でして、さまざま

まな形で、抑止力としての法令違反の摘発という
ような形で、先ほど言ったエンジンの間違いなん
というものは罰則の対象ということで、例えば、
酸素ガスを危険物輸送規則の違反ということで積
み込んだ場合に、これは二〇〇一年ですけれども、
三件ほどあるんですけれども、一件当たり約二十
三万五千ドルですから、日本円で二千万を超える
罰金を三件ぐらいかけております。あるいは、先
ほど言ったランディングギアの防護装置を損傷し
たまま四十七回も飛行したなんというものについ
ては、これまた二十一万一千ドルというように形
で罰金をかけておる。

日本の場合は、聞きますと、処罰規定はあるん
ですが、国土交通省が告発をして処罰したという
ことはかつて一回もない。アメリカ航空局の場合
は行政罰で、即刻行政が処罰をかけるという方法
の違いはありますが。

大臣、今回一億円以上という形の処罰
規定はつくったんですが、日本は百万とか百五十
万以下になっておるんですが、一体これが牽制に
なっておるのかどうか、あるいは処罰をかけるこ
ういふ決意があるのかどうか、その決意をお伺い
したいと思いますが。

○北側国務大臣 アメリカの制度はアメリカの制
度といたしまして、事業改善命令という行政処分
があるわけですね。これも大変な行政処分でごさ
いまして、昨年、日本航空グループに対して事業
改善命令を出したわけですが、このこと
自体が、これは社会的にも大きな、ある意味では
制裁と言えるかもしれません、を受けているわけ
でございまして、それに対して再発防止策をJAL
としては取りまとめた。その後も厳しく立入検
査、抜き打ち検査も含めてやらせていただいてい
るという状況が続いているわけでございます。

こういうアメリカのようなやり方もあるのかも
しれませんが、やはり我が国においては、昨年、
JALグループに対しては事業改善命令という、
これも非常に例外的な措置だと思っております。厳しい
措置をとらせていただいて、やらせていただいて

おるといふこともぜひ御理解をいただきたいとい
うふうに思っております。

○鉢呂委員 改善命令をかけて措置を講じておる
というのが、昨年の三月―五月の段階でした。前
回もお話ししましたが、その後もさまざまな事故
といふことがインシデントのたぐいですが、頻発
をしておる。皆さんが抜き打ち検査も含めてかな
り入っておるんですが、それは、今日まで続いて
おるといふふうな受けとめ方もできるわけであり
ます。

昨年は、例えば六月七日の参議院の国土交通委
員会の末松信介さんでしょうか、これは自民党さ
んの質問で、岩崎航空局長が答えておるんですが、
先生御指摘の今後トラブルの続発ということにな
りましたら、その状況に応じて、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。これは、末松さんはやは
り運航停止処分というものもきちんとやるべきで
はないかということに対して、岩崎航空局長は答
えておるわけでございます。

私は、やはりこのことについても、もう実行す
るような形が必要ではないかなというふうに思い
ますが、大臣のお考えを聞きたいと思っております。

○北側国務大臣 制度としてあるものでございま
すので、当然、事業改善命令を出してもきちん
とした対応がなされていないということであるなら
ば、最終的な手段として、今おっしゃった運航停
止というふうな権能も与えられているわけござい
ます。ただ、一方で、運航停止というのは単に
その事業者だけにとつての問題ではございませ
んで、その辺のところも、重大な措置でございま
すので、利用者の方々もいらっしゃるわけござい
ます。

そうしたこともよく考えて、これはあくまで最
終的な手段として、持っていることは間違いござ
いませんで、そういうことが本場に必要な場面
が私はあつてはならないと思っておりますけれども、そ
うした権能はきちんと持つておる。それは適切に
判断をしてやっていかなければならないと考えて

おります。

○鉢呂委員 先ほど言ったように、さまざまな検
査をやっておるんですが、必ずしも透明性がある
といふますか、指摘はこういう指摘をしておるん
だ、これに対してこういう改善がなされておるん
だと必ずしも世間に、国民にわかるような形に、
大臣も、ですから、あの改善はこういうふうにし
ていっているだけの話で、実際、こういう問題が
ありますと文書か口頭でか指摘をしたことについ
てはやはり大臣まで上がってくるという検査の責
任性、検査する方も責任を伴うわけでありまして、
こういう厳しさがやはり必要になってくるのでは
ないか、こういうふうにご考えておるところであり
ます。

残すところ十分しかなくなつたんですが、同じ
建物の安全性についても、この間大変大きな問題
になつております。私の地元の札幌市における建
物の耐震偽装、これが二月の二日に実は発覚をし
ておつたんですが、三月の五日ごろ、札幌市がこ
の関係について公表をしたということでありま
すが、大臣の方からこの中身についてお伝えをい
たしたいと思っております。

○北側国務大臣 この内容も話しますと、大変長
くなりまして。

三月二日の日に札幌市の方から、建築確認した
五件について偽装があつたものと判断いたしました
で、北海道並びに国土交通省の方に連絡があつた
わけでございます。

保有水平耐力が〇・五未満の、いわゆる危険な
建築物というものはないというふうに判断をして
いるところでございます。札幌市が今調査をして
いるところでございますが、札幌市の判断として、
これは構造耐力の数値の割り増しを行い、計算書
類の差しかえの疑いが認められたということござ
います。

この建築士、浅沼建築士という人でございます
けれども、全道で百十二の物件に関与をしており
ます。北海道以外では仕事はしていないというふ
うに本人は言っているようでございます。札幌市

内で七十九件、このうちの三十三件について偽装
を認めているというふうに聞いております。現在、
札幌市それから北海道、それから他の特定行政庁
におきまして、国土交通省と連携をしながら、
調査をしているところでございます。

○鉢呂委員 今、三十三件を偽装したというふう
に二級建築士の方が表明しておる。その中で、五
件は検査が終わつたということなんですが、確認
をするということ、まだ、物件名等については
公式の行政からのお知らせはない。しかし、いろ
いろな形で、ここだろうというふうなことで、道
民の皆さんは大変不安になっておるわけでありま
す。偽装について建築士本人から確認をし、そ
して検査を行つて、どういふものであるのか、そ
して所有主に公表してもいいかどうかの確認をし
て初めて公表をする。

今回は、今大臣が言われましたが、許容応力度
計算で今までやってきているんですが、これに対
して、高度な計算方式ということで限界耐力計算
という形が出てきてまして、これでやれば大丈夫だ
ぞというふうなことになるまで、どうもその確
認をしておるのかどうか、この五件についても公
式の公表をされておらないということなんであり
まして、私は、これはぜひ早急に市民の皆さんに
公表すべきものであると。

同時に、きょうのニュースでは、この百十二件
についても、市は、市の建築確認だったんですが、
一年の保存期間で、すべてこの申請書はないんだ
と。民間の検査機関には五年の保存期間を定めて
おきながら、行政の方には保存期間の指定がない
のだそうでありまして、札幌市は一年と定めて、
すべてもうこれはない。したがって、申請者の
方から申請書類を今出させておるんだけれども、
しかし、全部はどうも集まらないということ、こ
の三十三件についても――いや、それはそのと
おりなんです、確認してありますから。

そういうことであれば、かなり、これがまた確
認する作業がおくれるということでありまして、

そういう中で、ぜひ集中的に確認の調査を進めて道民の不安を一掃していただきたいというふう

としてやるべきものであつて、地方分権の理念な

任を持つて遂行していかないといけない場面が多

的、慎重だというふうにお聞きをしておりますの

○北側国務大臣 公表するにいたしましたも、逆

ただ、今回のやつは、やつとは言つたら言葉は

また、ことしの冬は大変積雪が多かつたわけ

○林委員長 下条みつ君。
本件改正案、大変すばらしい改正内容だと私は

現在、札幌市を中心に耐震性の程度につきまし

国土交通省についても、国道の整備と管理、そ

また、ことしの冬は大変積雪が多かつたわけ

○林委員長 下条みつ君。
本件改正案、大変すばらしい改正内容だと私は

○鉢呂委員 これはもう、できるだけ早急に行っ

○北側国務大臣 北海道の道州制の特区法案の問

また、ことしの冬は大変積雪が多かつたわけ

○林委員長 下条みつ君。
本件改正案、大変すばらしい改正内容だと私は

○林委員長 理事会にて協議いたします。

○鉢呂委員 それでは、最後に、あと五分はない

また、ことしの冬は大変積雪が多かつたわけ

○林委員長 下条みつ君。
本件改正案、大変すばらしい改正内容だと私は

○鉢呂委員 私ども、道州制そのものについては、地域主

ただ、今、委員のおっしゃったように、国土交

また、ことしの冬は大変積雪が多かつたわけ

○林委員長 下条みつ君。
本件改正案、大変すばらしい改正内容だと私は

○鉢呂委員 私ども、道州制そのものについては、地域主

ただ、今、委員のおっしゃったように、国土交

また、ことしの冬は大変積雪が多かつたわけ

○林委員長 下条みつ君。
本件改正案、大変すばらしい改正内容だと私は

この抜き打ちについてですが、ただ、何った話を詰めていくと、抜き打ちについては事故を起こした事業者や苦情の出ている事業者が優先されて、余り抜き打ち検査は現実的にはやっていないというお話をいただきました。これはどうしてかなと私も思っています、突き詰めていったときに、やはり監査に当たる職員の人手不足が影響しているんじゃないかというふうに思います。

例えば、航空部門に限って言えば、私もアメリカにおりましたけれども、アメリカでは、アメリカンとかデルタなど十大航空会社には、首席検査官、地方局の検査官、客室安全検査官、分析官、データ評価プログラムマネジャー等で構成された担当チームがそれぞれの企業の検査をきっちりしていくということがあります。そして、こういう担当チームが配備された上で、監視、報告、評価、分析というプロセスでやっている。すばらしい体系的になっているというふうに思います。

これは釈迦に説法ですけれども、米国防務航空局、FAAの職員は、職員数だけで四万七千三百人、うち、安全部門が六千六百人、航空会社監視監督専門職員が三千三百名いらっしゃいます。一方、日本の場合は、運輸関係職員が二十人、整備関係職員が十四人、計三十四人が当たっている。ただ、こういう話をすると、おひ下条よ、おまえ、相手の社数が違うじゃないか、こういう話になってきます。

そこで、調べさせていただきました。監視職員だけ絞っていった場合は、日本は三十四人で、アメリカが三千三百人。大手エアラインは、日本が今のところ十四社、アメリカは百五十社。小型機事業者は、日本が八十三社、そしてアメリカが三千社。やはり向こうが多いじゃないか、確かにそうだと思います。

しかし、職員一人当たりの航空事業者数で割り算をしてみました。日本の場合は一人頭で二・八五社を担当しなきゃいけない。まあ単純な割り算です。地域によって違う、また飛行回数が多いところによって違う、飛行機数の多いところによっ

て違う。単純にやらせてもらいました。アメリカも単純にやりました。アメリカは〇・九五社。つまり、三倍以上も人員が多いので、内部監査だけじゃなくて抜き打ちもきっちりできますよというのが一応数字で出ています。

そこで、私は、人間はどの人も間違えるのが習性だと思っています。これは、その間違いをどれだけ許容できていくかということだと思いますけれども、それがあから、法制度を整備して機械に頼っていくことであります。

ただ、監査については、いずれにしても機械に頼れない、抜き打ちも頼れない。ということであれば、これからの話として、今言いましたように、アメリカだけと比べても、アメリカは三倍の人員をもって監査、抜き打ちをずっとやってまいりました。そういう意味では、この日本については、果たして今までの、今度の法制度はいいと思っています。おまえ、内部監査して上がってきたものを全部報告書とチェックしてやるぞ、これは確かにいいと思う。

ただ、最初に申し上げたとおり、内部監査というのには、やはり私もそうです、自分に甘い。やはり、抜き打ち的にすばつと入って行って、その陣容を膨らませた意味で、せめてアメリカの半分ぐらいまでもって行って、内部監査そして抜き打ちの部分についてのチェック機能を、これからの話として充足していったらどうかというふうに思っています。そういう意味で、ぜひこの点を今後の御検討課題としていただきたいので、大臣からお答えいただければというふうに思います。

○北側国務大臣 先ほども鈴木委員からも同じ方向での御質問があったわけでございますが、そう

今回大幅に増強をさせていただきますが、そうはいうものの、これで十分かというと、まだまだ強化をしなければいけないところはあると思っております。しっかりと海外の事例等もよく勉強させていただきまして、監督監視体制をこれから増強できるようにさせていただきたいというふうに考えております。

○下条委員 ありがとうございます。

やはり抜き打ちを含めてやっていただくことの増員体制が、次の大きな過ちの前に小さな過ちで済ますことになるというふうに思いますので、今おっしゃったとおり、ぜひ御検討を前向きに進めていただきたいと思います。

次に、幾つかの委員からも出ておりますが、例えば私は、航空機の整備についてちょっとお聞きしたいというふうに思います。

もちろん、内外問わずいろいろな事業がアウトソーシング化しています。この部分についても、外注の割合がふえてコストダウンをさせていた

ているということでもあります。

例えば、去年の整備ミスの事例でいくと、日航のジャンボ機が去年の十二月、シンガポールで委託整備されたときに、右のエンジンと左のエンジンを逆に装着された。そして、八カ月という運航して、エンジンの一部の部品は、規定では六百五十回の飛行ごとにチェックをする、それを、左右取り違えてしまったために、一機のエンジンは約八百五十回もチェックなしでどんどん飛んでいたという、これは皆さんもおわりの事例が起きております。これについて、日航は安全上の問題はなかった、国交省も再発防止を指示したという事例がありました。

ここで疑問でございますけれども、疑問というかクエスチョンなんですけれども、このシンガポールの整備会社というのは、国土交通大臣が認定して事業場として指定したわけでございますね。ここで整備ミスが起きた。これは航空法施行規則三十七条の規定によって、認定の有効期間は二年。二年間でまた整備会社は申請をしてチェックしなきゃいけない。

そこで、このチェックがどういうふうになっ

て、いろいろな意味で。そうすると、そのチェック機能について、今の程度、日本の飛行機会社は飛んでいった部分のチェックをやっているのかということが一つあります。

そして、認定の責任問題ですね。例えば日本が、国が、やっていいよと、申請をした者に対して許可をする。国としての責任問題はどうかかなということも僕は出てくると思います。

そこで、この整備ミスをした会社が、実際、右と左、逆に付けていた飛行機がばんばん飛んで、そこにはたくさんのお客さんが乗っていたということでもありますから、これについて重大なミスだと私は思っています。それについて、お聞きするところによると、国交省からの御返答では、口頭で指導したと。二年に一度行う監査で再発防止になつていないかチェックするよ、こういう御回答を私の方でいただいております。

大臣の場合は、大阪ですから新幹線があるのでありましようし、余り飛行機に乗らないかもしれませんが、ただ、海外に行くときはお乗りになりますし、そうすると、自分の乗った飛行機が、例えば、日本の国内でもだんだんアウトソーシングになってくると、外人さんがやり出したりいろいろなことになると思いますけれども、海外で特にそうですよ。これは口頭ベースで、右と左を間違えた、いいよ、それで。チェックも、六百五十回に一回やらなきゃいけない、八百五十回でやった、いいよ、それはいいよ、また二年後にチェックするからいいよと。果たしてこれでいいんでしょうかというふうに私は思います。

そういう意味では、口頭ベースでの指導をしたということがお聞きしておりますが、現実ではいかがでございますか。お答えいただきたい

と思います。

○岩崎政府参考人 先生御指摘の事例でございますけれども、エンジンは、左右取り違えてもエンジン自体に差がないため、安全上の問題はない、これはメーカーであるボーイング社からそういうふう

うのは確実、適切にやるべきと我々も認識しております。日本航空、SASCO社に対して原因究明と再発防止を指導したところでございます。

今回は口頭で指導いたしましたけれども、これは繰り返す必要がありますけれども、このミス自体、いいことではありませんが、程度問題として、安全上大きな問題はないために、この程度の指導にとどめたところでございます。海外の認定事業場であるからといって、重大なミスを起こした場合はいろいろな処分をやっていたい、このように思っております。

○下条委員 局長、私が言っているのは、左右間違えたことは、今のおっしゃり方だと大したことないということだと思えますけれども、それは、じゃ、百歩譲りましょう。しかし、エンジン一基に六百五十回で実際はチェックをしなきゃいけないのが、今回は八百五十回飛行してチェックをした、この部分はいかがでございますか。

○岩崎政府参考人 これも決していることではないとは思いますが、六百五十サイクル間隔のところ二百サイクルを超過したことは事実でございます。この入れかわり判明後直ちに作業を実施しまして、異常がないことを、SASCO社、JALでも確認をしておりますので、繰り返すことになりませんけれども、この口頭指導ということとどめたわけでございます。

○下条委員 何でもそうです。例えば、赤信号を突っ切って、車が来ないから、事故らなかったからいいというレベルの話にまで行きそうな話になってきちゃうので、この辺でとめておきますが、要は、起きなきゃいいということじゃないと思うんです。六百五十回飛行でチェックしなきゃいけないのが、八百五十まで持っていっちゃったことについては、やはりしっかりと厳重に、特にシンガポールと日本は御存じのように近いけれども、それを外注している責任は、じゃ、局長、例えば何かあったらどうするんですか。何かあったら首飛びますよ。そうでしょう。だから、それについては、今後は厳重だぞということをアウト

ソーシングの指定会社にもしていく意味があると思います。

ですから、例えばそれが、極端な話、国交大臣が乗っているジャンボ機だったらどうするんですか。右肩傾いちゃって、実を言うと、右と左のエンジンが違っていて、知らぬ間に七百回飛行になっただけで、申しわけないけれども、大臣、非常に着陸で海の上へ行っちゃったよなというふうになつたら、局長、首飛んじやいますよ。私は、皆さんを守るために言っているんだから。

そのためには、アウトソーシングは企業として当然だとは思っています。しかし、そこに厳重に注意をしていく。今言ったように、口頭でやっただけでは、私はアジア人の習性は知っております、アジアで自分の企業でも首席でやっておりますので。日本人と比べて、そういう事故意識、事件意識に対して非常に甘いとは思っています。そういう意味では、今後については厳しく教育していくべきで、そして指導していただきたいというのをお願い申し上げたいと思います。皆さんを守る意味であります。

次に、これも先ほどちょっと出た話なんですけれども、私もちょっとお聞きしたいのは、飛行機が、ジャンボ機が飛んできました、そして到着した後に、持ち越された故障を修理する予定がないとき、また、そのジャンボ機に前に乗っていたパイロットから、法令では指定はないんだけれども、何も故障はないという報告がある程度口頭ベースで受けた場合、あのかいジャンボジェット機の整備を整備士一人でいいというふうになっていきます。

これは私は、自分がジャンボに乗るとしたら、これは法令で指定ないですよ、局長。特に、前便のパイロットが何の問題もないという意味の報告をすれば、整備士は一人でいい、あのかいジャンボ機を端から端まで一人で全部見ると。それは、私は、小さい車だとわかります。あれだけ機械性能が発達している中の、先ほど同僚の鉢呂議員からありました脚の問題から始まって、尾翼、左翼、

右翼、全然目で見えない部分のチェック、そして、ちよつとひびが入っていたりする部分を、果たして本当に、整備士が、前便のパイロットが何にもないと言え、一人で全部任せちゃって果たしていいんでしょうかねというところなんです、私の質問は。

これはコスト面があるかもしれないが、やはり故障があったり、そういうことがだんだんマスコミの表に出ると、だんだんみんなそういう会社は使わなくなっちゃいますよね。そういう意味では、私は、やはり法令で規定して、間違いない、例えば機械ごとでありますね、右の翼、左の翼、後ろの翼、脚の問題からタイヤから空気圧から、それから機内の気圧から始まって、それが全然問題ないことをチェックした上で、さらに整備士が、中にいる人間ではわからない部分をきっちりチェックするというのが整備が、私は、行政府として指導として必要なんじゃないかというふうに思うんですが、この辺はいかがでございますか。

○岩崎政府参考人 先生御指摘の飛行間点検でございますけれども、我が国のエアラインでは、現在、通常一名の整備士が実施しております。ただ、ふぐあいが発生している場合、あるいはその疑いがある場合、こういうものについては必要に応じて複数名による作業を実施する体制となっております。

国際的に見ましても、一名の整備士による飛行間点検の実施というのは、欧米のエアラインでも同じようなことが行われておりまして、これ自体が今必ずしも大きな問題になっていないと認識しております。

○下条委員 これは局長、法令で、前任パイロットというか前便パイロットですか、問題がなければ整備を一人で全部やればいいよ。私は、前から、先にちよつと質問した中にもありますけれども、監視体制とか人員が日本の場合はずごく少ないんですよ、全般的に見て。その上、アウトソーシングですよ。外に任せちゃっている。

これからシンガポールから北の方に飛んでいたり、西海岸へ遠くへ飛んでいくのには日本の乗客がたくさんいる、まあ日本人じゃなくてもたくさんいると思えますけれども、そのときに、本当に一人でいいんですかね。局長、そういうのに乗りたいですか。それとも、何人かで本当に余裕を持ってきちつとチェックをしてもらって、時間的にフライトで詰まってるんだつたら余計、整備士を多くして、その中身の濃度を高くして整備した上で安全航行をしてもらいたいと私は思うんですが、これは何か法規制があるんですか。

○岩崎政府参考人 私ども、エアラインの整備規程を認可するという行為をやっております。そのときに、飛行間の点検についてどういう形でやるかというのはエアラインの判断に任せております。各エアラインの方が、今、通常一人でやりますという形の規程でやっているわけでございます。それが、諸外国の例なんかと比較しながら、それでも大きな問題がない、こういうことで認可をしているということでございます。

それから、なお、飛行間点検は飛ぶ間の点検でございますけれども、飛行機が夜着きまして、朝飛び立つ前にはさらに綿密な点検をやっておりますので、これだけですべての点検をやっているというわけではないということで御理解いただきたいと思います。

○下条委員 おっしゃりたいことはわかりますが、やはりいつ故障が起きるかわかりません。その飛行機が最初に飛び立つときに故障がなくて、いろいろな、雲の間や高いところを飛んでいたり、鳥がぶつかるか知りませんが、隕石がぶつかることがあるかもしれませんし、いろいろなものをチェックすることで、ある意味では、最初の旅立ちのときにチェックしていればいいということではないというふうに僕は思いますので、この辺を含めまして、私の方からも今後の課題として御検討いただければというふうに要請したいと思います。

次に、今度の法改正の航空分野についてなんです

すが、安全管理規程の策定等の適用対象事業者、これが、簡単に言えば、定期的に路線を定めて大型機、中型機による旅客、貨物の輸送を行ういわゆるエアライン、これが大体二十社程度というふう聞いております。そして、対象外となる事業者は、上記以外の、セスナ等の小型機を使用して遊覧飛行、貸し切り輸送、または写真等の航空機使用事業が中心となる航空運送事業者、これが約六十社程度。簡単に言えば、適用対象者が二十社、対象外が六十社、社数でいけば、こういうことになります。

それで、対象内となる事業者の事故数をちょっと確認させていただきました。それによると、五年間で約十三件の事故がありました。これが対象者の二十社に対する事故数であります。一方で、対象外と思われる企業所有の小型機やヘリコプターの事故というのは約三十件。ということとは、簡単に言えば、対象となる事業者の事故数よりも対象外となる方々の事故数の方が多いという数字の結果になっています。小型機、ヘリコプターというのは登録制になっていますし。

それで、私は何を言いたいかというと、恐らく局長が今頭によぎっているのは、対象となるのはたくさんの人を乗せるじゃないか、こういうことだと思えます。私もそのとおりだと思います。

しかし、いいですか。飛行機というのは、私に言わせればミサイルと同じであります、言いにくいけれども、いつかは地上におりてくるんですよ。そうすると、例えば対象外の小型機であろうと写真用の遊覧飛行であろうとヘリコプターであろうと、これはある意味では武器になるわけでありまして、大きく地上の人たちに被害を与える武器になつてくる。武器という言い方はあれですね、被害を与える要素を持っている機械である。

ということとは、例えば皆さんが対象にしてきちつとやりなさいよという、ジャンボとかでかいところを扱っているのは、確かにそれは必要であると思えます。でも、事故数は二十であります。そうじゃない、セスナ機とかちつちやいヘリコプ

ターとか、ばんばん飛んでいるのがあちこちでおつこっています。今現在も落ちています。

ところが、落ちる場所が山の上とか海だったら私は問題ないと思えます。例えば、嫌な言い方をすると、そのヘリコプターが局長の御自宅に落ちたらどうしますか。そうでしょう。いつ落ちるか分からない、チェックしなかったら。それから、原発のところに落ちたらどうするんですか、セスナが。そうですね。学校に落ちたらどうするんですか、ヘリコプターが。前も学校に落ちていましたよね。

ですから、私は何を言いたいかというと、きちつとした企業は確かに多くの人を乗せるのが原点にあるから対象にする、これはもうわかります。でも、逆に言えば、この五年間で事故数が多いのは、きちつとした会社よりも、きちつとしていない会社です。

私は、最初に申し上げたように、この法案はすばらしいと思っています。大変すばらしい改正で、自己申告を含めて、いいチェック機能が働いていると思うし、事故調もいいと思っています。まあいろいろな意見があると思いますが、ただ、私はその部分はちつと譲れないなと思っているんですね。

もう一度言います。原発にセスナが落ちてても、責任はとりません。答えはとります。答えてください。

○岩崎政府参考人 私ども、今回、安全管理規程の策定を義務づけましても、その対象につきましても、現在、先生御指摘の範囲の事業者が適当かな、このように今思っているところでございます。

もちろん、セスナ等の小型機の事故件数も多いわけでご覧いただけますけれども、これらの小型機の事故はなぜ起こったかの分析をしますと、整備が十分でなかった、あるいは運航の、パイロットの操作がうまくいかなかった、これが主なものと。我々は認識しております。

今回、安全管理規程というのを義務づけました

のは、いわゆるエアラインで一定規模の会社になりますと、どうしても経営と現場で一体的に安全を最優先にしてやっていくというような企業文化が構築しにくい、あるいは部門間の意思疎通が不足している、こういうおそれがあるので、我々は今まで、運航規程とか整備規程とか、そういうパーツ、パーツについてきちつと見ておりましたけれども、さらにこうした一定規模以上の会社は上乗せをしてこの安全管理規程を義務づけることが適当、このように思っています。今のようないくつかの事業者がこの安全管理規程の策定を義務づけをしていくかなと思っております。

繰り返しになりますが、セスナ等の小型機を所有している会社は通常そう大きな、大規模な会社もございませんで、また、主な原因が運航規程や整備規程の問題が多々ございますので、今後、そういうことについて我々は、小型機なんかについてもよりきつちり見ていきたい、このようには思っております。

○下家委員 要するに、整備の問題、そして、小さい会社等という問題は確かにあると僕は思いますけれども、今私が申し上げたとおりで、あれは動く危険物なんですよ、飛行機というのは。上がったものは下に落ちるのであります。落ちるといいますか、おりのであります。落ちると言っちゃいけない。

ですから、そういう意味では、私は、今後の検討課題として、整備不良だったからセスナが地元小学校に落ちて、授業中の子供たちの窓におち当たったということがもし起きたら、そのことを私は今言っているわけです、今後の話として。そういうことが起き得るということなんです。これだけ過密にダイヤがなつていて、整備もある程度お任せしちゃうんです、簡単に言えば、チェックが働いていない、内部監査がない、抜き打ち検査もないんですよ、そこは。そういうところで何かもし今後に起きてもいいんじゃないか。大臣、お考えをお聞かせいただきたいと思えます。

○北側国務大臣 今回、公共交通の一定の事業者

に安全管理規程の作成並びに届け出を義務づけをさせていたことが、その趣旨は、今航空局長も少し述べておりましたが、昨年のJR西日本の福知山線での事故、またJALの一連のトラブル等々を踏まえまして、経営に当たる方々とそれから現場の方々の間で、特に大きな企業の場合そうなんですけれども、安全管理についての一体感、そういうのが欠けているのではないかと。また、いろいろさまざまなトラブル事象があったときに、そういうトラブルがあったということが現場の組織の横断でちゃんと共有をされているのか、その辺にやはり大きな問題があるというのを我々考えたわけでございます。そこに大きな問題点がある。

そういう意味で、公共交通に携わる事業者の方々においては、会社の中で、やはり安全管理体制、安全マネジメント体制というものをしっかりとつくつてもらう必要がある。その安全マネジメント体制をつくっていくための一つの手段として、この安全管理規程をつくっていただきたい、それを届けてください、責任者も決めてください、このようなことを今回決めさせていただいたわけでございます。そうした趣旨からいって、やはり比較的大きな事業者のところでそうした問題点が多いですから、そういうところについてこのような義務づけをさせていただこうというふうにさせていただきます。

とはいっても、小さなところが大丈夫だと言っているわけじゃありません。これも、でも、そういう小さな航空事業者についても、当然、これは運航規程や整備規程等、これは認可を国がしているわけでご覧になって、そうしたものを通じてしっかりと安全管理が徹底できるように努めさせていただきたいと思っております。

この安全管理規程の策定の義務づけの対象の問題についてはさまざま御議論があるかと思いますが、まずはそういう比較的大きな事業者ということでさせていただきたい。その運用をぜひ見せていただきたいというふうに考えております。

○下条委員 できれば小さいところもやっていくような、検討課題に挙げていただきたいというふうに思います。

今申し上げたとおりで、事故件数は恐らく今後もふえると思いますが、小さい、対象外のところの方が過去五年間においても多い。そして、それはたとえ小さくて、一人、二人しか乗っていないくても、落ちた場合の被害というのは、場所により、相手により非常に大きくなっていくということ、ぜひ大臣、念頭に置いていただいて、代表になられてもしっかり参考課題に入れていただきたいというふうに思っておりますので、局長もよろしくお願いいたします。

ちよつと時間の関係があるので次に移らせていただきます、ぜひ検討していただきたいと思っております。

次は、労働条件と労働環境について、ちよつと幾つかお聞きしたいと思います。

厚労省の関係の方にお聞きしたところによると、航空関係で働いている方々のうち、客室乗務員と整備士については、労働基準法に基づいて、一般と同様、定期的な健康診断を行うことになって、すべて企業ごとに独自のチェックのケアをさせている、こういうふうにお聞きしております。ただ、私が思うのは、またこれはもといになりますけれども、いろいろな事故やミスが起きるといふのは、やはり精神的に追い込まれたり、仕事量が多過ぎたり、また、体の調子が悪い中でやらざるを得ないという、ノルマの中でやっているのではないかなということも一部あるんじゃないかというふうに思います。

そういう意味では、単純に、お一人でも二人でも命は命。ただ、飛行機の場合は、大きければ何百人という命を乗っているわけでありまして、それが、言いにくいですが、落ちた場合は何千人という命につながってくるということを考えた場合は、果たして客室乗務員や整備士の健康管理について、労働基準法のまま、企業に全くそのまま任せて、一般の、普通の、命の重みはもち

ろん同じなんです、対象となるのが、客室乗務員と整備士というのは全然違ってくる、私は思いますけれども、それと全く同じにしちゃっていいんでしょかねという疑問を僕は持っています。

そういう意味では、もう少し厳しい指導をしていってもいいんじゃないかな、もうちよつと健康管理を厳しくして、精神的な管理も含めてやるべきじゃないかなというふうに思いますが、どのような体制でお考えになっているか、お聞きしたいと思います。

○小野政府参考人 お答えをさせていただきますと思います。

私も所管しております労働安全衛生法という法律がございます。この法律におきましては、業務の内容によらず、すべての労働者の健康管理を目的として、年に一度の健康診断の実施を法律で事業者には義務づけているということでございます。

今委員御指摘の、国際線の旅客機の客室乗務員あるいは整備士などの、いわゆる深夜業を含む業務に従事する労働者の方の場合につきましては、通常の労働者の方よりも深夜労働による身体の負担がやはりかかるということがございますので、労働安全衛生法におきましては、年二回健康診断が義務づけられております。

また、事業者につきましては、この健康診断の結果に基づいて、必要に応じて適切な事後措置を行う、こういうふうな法令上定められているところでございます。

そういう意味では、一般の労働者に比べて、より健康管理に対して、事業者に対して、より十分な措置を講じるように、こういう趣旨で義務づけをしているということでございます。

委員御指摘のように、今後ともこういった法令の周知をしっかりとしながら、働く方々の健康がしっかりと確保されていくように私どもとしても十分対応していきたい、こういうふうに考えております。

○下条委員 ありがとうございます。

恐らくそういうお答えが返ってくると思いますので、その範囲内以上はちよつとお答えできないというふうに私も思っております。

そこで、何でもかような質問をしたかという、実を言うと、こういうことがあります。

航空機というのは非常に高いところを飛ぶわけでありまして、同時に、高いところを飛行する航空機内というのは、簡単に言う、宇宙から降る放射線の線量が地上より多いんですよ。放射線の線量です。宇宙線というのは宇宙で太陽その他から宇宙空間を通過して送られてくる複数の放射線でありまして、これは文科省の方なら御存じだと思いますけれども、航空機の乗務員の宇宙線の被曝率が非常に高いのであります。いいですか、地上にいるときよりもずっと、ぶんと飛んでいる飛行機の中は高い、これはもう現実には数字で出ております。

それで、例えば国際放射線防護委員会、ICRPが、一九九〇年、今から十六年前に、航空機乗務員の宇宙線、宇宙線というのは今言ったような放射線です、宇宙線被曝を職業被曝と位置づけているんです。管理するよう勧告しており、EU加盟国では欧州放射線防護指令第四十二条としていろいろ規定している。これはもう釈迦に説法です、おわかりだと思っております。

例えば、関係する搭乗員の被曝線量の評価をするとか、被曝線量の高い搭乗員の線量を低減する観点から、勤務スケジュールを作成する際にいろいろな評価をしないということでもあります。

例えば、赤道線を飛ぶのと北の方を飛ぶのでは、北の方が高いわけですよ。太陽に近いということ、被曝率が高くなる。そうすると、どういうことになるかという、これは数字をちよつと述べた方がいいと思うんですが、一般人の年間線量、宇宙線の線量限度はミリシーベルトというのがよく言われている限度であります。成田からニューヨークを往復すると被曝率が〇・一九ミリシーベルト、つまり、一般人が一年間に受ける宇宙線の

五分の一を成田とニューヨークの間で受けてしまうということでもあります。そうすると、僕は、機長、副機長、それから事務員、添乗員、客室乗務員等々の方々というのは非常に健康管理が必要になってくるんじゃないかなということを前提に一番最初の質問をさせていただきました。

そこで、今現在、文科省の放射線規制室では、一千時間の乗務をすることは日本ではない、おおよそ年間最大乗務時間数は九百時間なので、直ちに健康への影響は心配する必要はない、こういうような結論を出しています。一方で、私に言わせてもらおうと、今言いましたように、非常に多くの被曝を現時点で受けているわけですね。私は、この被曝率というのはこれから非常に問題になってくると思います。

例えば、最近でいえば、北の方の飛行ルートが多いと、例えばがんの発生率が非常に多くなったり、それから乳がん、皮膚がんなどという発生率が多くなっている事例も出てきております。

ところが、私のところにある事例は、すべて海外の航空会社、それぞれのEU団体とか海外がさせた事例であって、なぜ私の手元に日本のないかという、日本では、今言いました法律の中で、全然被曝については、例えば日航とかANAとかいろいろ会社がありますよね、立派な会社ですが、そこに入社した人たちにに対して説明がないんです、説明の義務がない。したがって、そのぐらいたくは聞いていない。これが、今、日本の航空会社の実態であります。

でも、これでいいんですか。被曝率はもう数字で出ています。私は、今までの法律でそうなっていますという答えしか返ってこないのはわかっています、それは、だからどうしようという話です。

そこで、提案でございます。ぜひ、日本の航空会社にこの被曝率についての検査をしてもらいたいと思います。そして、従業員の方々に、今度四月から入るんですか、よく知りませんが、ぜひこ

の被曝について徹底的に数字を見せてあげてもらいたい、ディスクローズしてもらいたいと思っております。お答えいただきたい。

○下村政府参考人 お答え申し上げます。

先生御指摘のように、人間が自然界から受けている自然放射線の量は年間約二・四ミリシーベルト程度と低いわけでございますけれども、高高度を飛行する航空機におきましては、宇宙線の影響によりまして、地上と比較して時間当たりの被曝量が大きいことは事実でございます。

国際放射線防護委員会、ICRPの九〇年勧告の中でも、先生御指摘のように、航空機における被曝を職業被曝に含める必要があるとされておりまして、文部科学省の放射線審議会におきましては、同勧告を踏まえまして、「国際的動向も考慮しつつ対応することが適当である」との意見具申を関係省庁に行ったところでございます。

これを踏まえまして、文部科学省といたしましては、平成十六年六月に、航空機乗務員等の宇宙線被ばくに関する検討ワーキンググループ、これを設置いたしました。航空機乗務員等に対する宇宙線被曝の影響につきまして検討を進めました。そして、昨年十一月でございますけれども、報告書を取りまとめ放射線審議会に説明をしたところでございます。同報告書では、航空事業者におきます自主的な取り組みとして、放射線による被曝管理のために、年間五ミリシーベルトの管理目標を定めるというのを提案してございます。

放射線審議会におきましては、昨年十二月より、同報告書を踏まえた航空機乗務員の宇宙線被曝管理に關しますガイドラインの策定に向けての審議が開始されたところでございます。放射線審議会におきましては、現在、ガイドラインの案文を取りまとめまして、パブリックコメントを求めているところでございます。

今後、その結果を踏まえましてガイドラインが取りまとめられ、同審議会より、国土交通省も含めまして関係省庁等に対して提示されることとなるものと思料しております。

○下条委員 ありがとうございます。今お読みいただいた中身は私の手元にもありますので、ありがとうございます。

そこで、私は、今、質問のもう一つは、海外では実を言うと航空会社が検査をしていて、かつ、新入社員、機長、搭乗員、整備士等について説明をしております。これを、きょう、これがあるからこの法案に反対とか賛成という話ではありません。今までの法律の中で、網の目になっていく部分の、すき間の部分はきちっと直していくべきだということからの提案であります。これで、例えば先へ行って、乳がんの発生率がどうだこうだといつて、それがすぐ訴えられたりして出るよりは、今のうちから動き出すべきではないかというふうに思っています。

日本の各航空会社はこの開示を徹底すべきだと思いますが、局長の意見を教えてください。

○岩崎政府参考人 先ほど文科省から御説明があったとおり、今、放射線審議会の審議がなされていると承知しております。航空会社の自主管理のためのガイドラインとして取りまとめる見込みだ、このようにも聞いておりますので、それを見させていたいただきながら適切な対応をしていきたい、このように思っているところでございます。

○下条委員 私は今、答えを前向きにとりまします。

私も、この委員会に所属している以上、この件についてはしっかり、後押しですよ、足を引っ張るんじゃないですよ、あくまで後押しをさせていただきます。今までの法律で間違っているわけじゃないんだから。ただ、現状として、この部分は実を言うと知らない人が多いという部分でありますので、新入社員を含めてディスクローズすべきだというふうに思います。

そこで、もう時間が来ております、最後でございますが、現状の検査をしていたこと、またそれをディスクローズすることと同時に、ここに一例があるんですが、フィンランドでは、放射線を浴びて遺伝子に障害が起きて、一般人よりも搭

乗員については乳がん発症率が五倍、皮膚がん、悪性黒色腫の発生率が非常に倍加している。太陽光線、悪性黒色腫の発生率というのは、非常に重い調査結果が実を言うと出ております。ですから、私は、何事もそうではありませんが、インフルエンザメントしていけばいい、どんな改善されればいいと思っております。こういう事例の中で明確に出てきているところを見てよといつて、ぜひ推し進めていただきたいと思っております。

その中で、今のは、僕は端っこに含めたのは、整備士というのを含めたんですが、実を言うと、確かに乗っている飛行機は、整備士は乗れませんから、外側に乗った寒くて死んじゃいますので。飛行機の中に機長と副機長、操縦士、そして搭乗員が乗っていますが、その飛行機が戻ってきたものを整備するのは地上の整備士であります。ですから、そういう意味では、整備士も、例えばアスベストもそうですね、つくっている方もさることながら、そこに住んでいる人が一番被害をこうむるわけでありまして。

だから、そういう意味では、今、明確にちよつとご答えの中に入っていないだったので、もう一度御質問をしたい。もう時間が来ているのであれなんです。最後に、局長の方からも整備士についても含めていただくようにちよつと要請したい。お願いいたします。

○岩崎政府参考人 整備士の方に放射線がどれくらい影響するのかというのは、私、今知見を持ち合わせておりませんので、文科省、関係省庁などと相談しながら適切な対応を考えていきたい、このように思っております。

○下条委員 ありがとうございます。ぜひ御検討ください。

この件については最後に大臣にも御認識いただいて、非常に被曝が多いです。非常に多い。ですから、なるべく大阪に選挙区に戻られるときは新幹線というわけにいかないですが、そういう中でどうすりゃいいかということでありまして、ぜひ大臣、前向きに最後にお答えいただきたいと

いうふうに思います。

○北側国務大臣 問題提起をちよつだいいたします。きょうの論議をよく踏まえまして、よく検討させていただきますと思っております。

○下条委員 ありがとうございます。ぜひ御検討いただいて、早目いろいろな取り組みを取り去っていただきたいというふうに思っています。以上で私の質問を終わります。ありがとうございます。

○林委員長 三日月大造君。

○三日月委員 民主党の三日月大造です。

午前中に引き続きまして、法案の質疑に参加させていただきます。長時間にわたります質疑、御答弁、本当に御苦勞さまでございます。

午後は、事業者の安全対策ということで、まず基本認識からお伺いしていきたいと思っておりますけれども、まず大臣にお伺いをいたします。

この間、規制緩和がずつと行われてまいりました。鉄道分野、乗り合い・貸し切りバスの分野、そしてトラックの分野、タクシートの分野、海運の分野もそうですね。この間の規制緩和と事故、また、午前中議論いたしました兆候、トラブル、こういったものとの因果関係についてどのような御認識をお持ちですか。特に、安全を守るための監視、監査とのバランスの面からどのようにお考えなのかということも含めてお答えをいただきたいと思っております。

〔委員長退席、吉田六六委員長代理着席〕
○北側国務大臣 経済的な規制につきましては、やはり経済の活性化、また利用者の利便の向上等のために、この経済的規制については、私は当然のこととして見直しは必要であるというふうに考えております。

ただ、一方で、公共交通機関というのは大量の利用者の方々、国民の方々を輸送するわけでございます。安全に送り届ける、安全に輸送するということが最も基本的な、また重要なサービスでございます。国民の方々の公共交通に対する信頼の根本をなすのもこの安全の問題でございます。

す。国といたしましては、民間の行う事業や民間事業者に対し、これまでも、適切な規制を行うことによって必要な安全を確保していくということを取り組んできたところでございます。

このような安全に関する規制、社会的規制については、冒頭申し上げた経済的規制とは違うわけではございまして、しっかりとこの社会的規制については維持をしていく必要があるというふうに思っております。

ただ、一方で、科学技術が進歩する等のこともございます。そうした変化に的確に対応して、この社会的規制も、何か一つ決めたらずつとそのままたいことではないかと思ふですね。やはり、こちらの社会的規制についても不断に見直しをしながら、安全の確保をしつかりと努めてまいりたい。今回の法改正についても規制をむしろ強化しているようなところもたくさんあるわけございまして、まだ規制の見直しをしているところもございまして、こうした法改正をお願いしているのも、こうした安全確保のための見直しの一環というところで御理解いただければ大変ありがたいと思っております。

いずれにしても、公共交通に対する国民の信頼を回復するために、安全確保に万全を期してまいりたいと考えております。

○三日月委員 異論ございません。全く同感です。

では、その公共交通の安全をつくっていくこと、守っていくことに近道もないと思っておりますし、これで絶対安全が守られるというような万全策みたいなものはないと思ふ。要は、ルールを決めること、能力を高めること、そして適切なチェックを施していくこと、大臣がおっしゃいました社会的規制、安全に対する監視、こういったものをきちんと施していくというのが大事だと思ふんです。

その観点から、午前中に配りましたこの資料、もう持って帰られてお持ちじゃない方もいらっしやるかもしれませんが、大臣、お持ちですか。

せっかくですので一日フルに使いたいなと思ふんですが、一ページ目に、網かけの部分は、鉄道、自動車、航空、海運、それぞれのモードでどのような保安監査が行われてきたのか、これは国交省に提出いただいた数字に基づいてつくっております。

今大臣が、強化するところは強化してとおっしゃいました。これまでの質疑の中でも出ておりました。鉢呂委員の質問の中でも出ておりましたけれども、七ページ、「運輸に係る安全監視体制の強化」ということで、来年度、それぞれのモードで、監視される方、監督管理される方々を、この公務員削減の中にあつてこういった部分はふやしていくんだというお考えのもと、ふやしていくようにとされております。

この数字をにらみながら、また一ページ目に戻っていただいて、それぞれのモードの保安監査のあり方についてちょっとお伺いしたいと思ふんです。

体制面については、七ページのように、ふやしましたという事なんですから、それぞれのモード、運んでいくお客様の数、旅客の数と、起こつてしまう事故の数と、起こつたときに被害に遭われる方の数等を勘案して、それぞれのモードのこの監査のあり方について、今どのように評価をなさっているのか。

ただ人をふやしましたということだけではなくて、例えばこの鉄道の部分の監査というのは、数字の面からだけ見ますと非常に何か少ないように見えますし、そして航空の保安監査や何かは、事故だとかインシデントを上回る形で監査が行われている。これはもちろん数字だけでは何とも評価しようがないと思ふんですけれども、このあたりの各モードの保安監査の基準だとかあり方について、事故が起こつた場合は午前中議論しましたけれども、日常の業務の中で、オペレーションの中で問題があるところとか緊張感を与えるためのこの保安監査、非常に重要だと思ふんですけれども、このあたりについてどのようにお考え

でしょうか。

○杉山政府参考人 今、モードごとの保安監査のあり方ということについてお尋ねがございました。

それぞれのモードごとに事業の規模も違いますし、その輸送人数等々も実は大きく異なるわけがございます。したがって、一概に、この一ページにございまして、数字というものを比較して、何が大きい、あるいは何が小さいかということとは、実は比較は正直なところなかなか難しいのではないかと思っております。

したがって、それぞれのモードの中で、実は、これは各原局になるわけでございますが、それぞれの局が、それぞれのモードの実態に合わせまして監査計画というふうなものをつくりながら監査をしていくということに現実にはなっているわけでございます。実際にその監査をしていく過程で、あるいはその監査の頻度がどうかとかいうようなことは、いろいろな議論が確かにあり得るかと思っております。

そういう過程の中で、先ほどの七ページに、増員をしたという資料もございまして、やはりこれはもう少し強化をした方がいいなというふうな部分が多々あつたわけでございますので、平成十八年度は特にこの安全部門につきまして、これは七ページの資料をござらんいただきますとわかりますとおり、モードによつて多い少ないはございますが、やはり各モード全般にわたりますとこの監査の重要性というものを十分認識いたしました。こういう要求をし、また認めていただいたというところでございまして、それぞれのモードに、これで十分かという議論はあろうかと思ふんですが、一定の計画等々の中で、十八年度はまたきつとやつていきたいというぐあいに考えております。

○三日月委員 それぞれ、モードも違えば事業の規模も違う。当然、それに伴つて監査のやり方も違う。当然だと思ふんです。

ただ、私、ちょっと踏み込んでお聞きしたいの

は、定期に行う監査、例えば年限を決めて何年に一回やる監査と、何か問題があつたからやる監査、定期監査と特別監査、これがそれぞれのモードあると思ふんです。

しかし、それぞれのモードごとに、例えば内規で定められていたり省令で定められていたり、例えば航空や何かのように、一定の規模以上の会社、事業所、空港や何かは、必ず一定期間、定められた期間内に一回は監査を受けるというふうなモードもあれば、例えば鉄道のように、支社単位でやっているから、例えば運輸局でつくつた計画に基づいてやられているから、ずっと長い間監査を受けないまま事業を営んでしまうようなモードだとか会社もある。

この監査のばらつきといいますか、やはり一定期間、定期的な監査というものについては、しかも、済みません、言葉は足しますと、海運や何かは、最近重点化をしよう。ただ定期的にやるんじゃなくて、ただのんびんだらりとやるんじゃなくて、重点化をして、エリアにしても種別にしても、監査をやつていくというふうな試みも行われているやに聞いていますけれども、この定期監査と特別監査のバランスについて、これまたそれぞれのモードによつて違うと言われるかもしれないが、例えば鉄道や何かはどのようなお考えをお持ちでしょうか。

○梅田政府参考人 先生御指摘のように、監査の回数というのをいただいた表で見ますと、少ないように、そういう印象をお持ちになるかもしれません。私も、先生の資料の中にもございまして、基本的に、五年を基本として、比較的定期的に行つていくというふうなことを考えているところでございます。

しかしながら、これは、今までの我々の、監査を行う人間の数だとか、あるいはこなせる業務の量との関係もございまして、それから今まで、昨年は非常に大きな事故がございましたけれども、事故等につきましては経年的にかなり減少してきているというふうな状況もございまして、多いか

少ないかは別にして、定期的な監査の数としてはそういう数になってきているわけでございます。ただ、重点的にやるかどうかというのはいろいろございまして、とりわけ重点的にやる場合は、地方局に任せず、場合によっては本省と一緒にやってやるというようなやり方になっております。これはどういうケースかといいますと、非常に事故が頻発する、あるいは、我々インシデントだとか輸送障害とかっておりますけれども、非常にそういうのが頻発するというのが一つ。

それから、もう一つは、事故には至らないけれども、いろいろとほかのチャネルで、例えばマスコミの報道であるとか、あるいは、いろいろな情報で我々には寄せられてまいりますから、そういう情報でもって、どうもちよつとやはり会社の中の状況を把握せないかぬというようなことがございます。それから、一回監査に入りまして、是正をしているはずなんだけれども、どういふふうに本当にやっているのかと。また同じようなことが別のところで露見するというようなこともございます。

そういうようなときには重点的に監査をやっているわけでございます。例えばJR西日本に關して言いますと、平成十三年度から十六年度、十八回監査をやっております。同じ支社に二年続けて入ったこともあります。

これは、事業によって我々としては判断していきたいと思っております。ただ、今回、監査の要員の数も増員させていただきましたので、しかも専門部署も設けるといふことになりましたので、私も、もう少し周囲の頻度も上げ、重点的な監査もしつかりやっていきたいというふうに考えているところでございます。

○三月月委員 ただ監査をすればいい、干渉すればいいということではないと思うんですけれども、鉄道事業等監査規則というものがあって、その七条、八条のところに、監査の実施及び監査計画について書かれています。お手元の資料の、これは八ページ目ですか、いわゆる鉄道における保

安監査の実施についてはこのような取り決めがなされているわけでありまして、定期的な監査が緊張感を持って入られるように、そしてまた大きな事故が未然に防げるように、ぜひ取り組みをよろしくお願いしたいというふうに思います。

それで、一点、お伺いしますけれども、航空管制ですね。航空管制に対する監査については、これは国交省所管ということでありまして、もう内部監査のような形になってしまおうと思うんですけれども、その辺の緊張感の保ち方も含めて、どのようにお取り組みでしょうか。

○杉山政府参考人 先生御指摘ございましたように、航空管制は、国土交通省が直接業務としてやっているものでございます。したがって、その航空交通管制につきましてはどういふ監査制度をとるかということでございます。

一つは、やはり、これは当然内部監査ということになるわけでございますので、本省の管制保安部が中心となりまして、現場に赴きまして、最近トラブル等もございましたので、現場に赴きまして実際に監査を実施したというぐあいに聞いている次第でございます。したがって、これは内部監査が中心になるということでございます。

○三月月委員 そんなですね。今回、一連の航空のトラブルのときには、この管制のミス、トラブルもありました。それを受けて、今回、航空局としても文書を出されて、この二月ですか、管制業務監査報告書というところで出されておりますけれども、これはあくまで内部監査なんですね。

この内部監査に対する報告がどうなっているのか。そもそもどんな体制で監査をしたんですか、定期的に監査を行って指摘を行ってというから、ではどんな監査をしてどんな指摘をやっているんですか、そして管制トラブル、もともと踏み込んで、どういふ原因があったんですか、どんな対策をとられようとしているんですか、ということについて昨夜いろいろとお尋ねしましたけれども、夜遅かったということもあって朝までに資料が間に合わずに、この委員会での質疑に供する

ことができないので、ぜひ、この航空管制に対する監査、この部分の、内部監査であるがゆえの甘さというか、わかりにくさというか、ここをぜひ改めていくことも必要だと思えます。

もう一点。一ページ目を見ていただいて、この自動車のモータのところに「指導」というのがあります。「巡回指導件数」であら、こんなことをやっているんですか、きのう実はびっくりしました。「うち行政への通報件数」、あるんですね。これについては詳しく、九ページ、一番最後のページですね。

要は、トラック事業者なんというのはたくさんあるから、公的な、例えば省庁、陸運局だけの監査だけだと間に合わないということもあるんだと思うか。これは、貨物自動車運送事業法に基づく運送適正化事業ですか、適正化事業実施機関を指定して、こういう巡回指導をされている。では、適正化事業実施機関というのはどこですかと聞けば、四十七都道府県で四十七あるそうですね。どこですかと聞けば、全国の各地にあるトラック協会。全日本組織では全日本トラック協会、そして北海道から沖縄まで、各トラック協会さんがこの適正化事業実施機関に指定をされているんだそうです。その方々が見て回られた結果、行政へ通報された結果がこの九ページなんです。

これ、見られて、何となくおかしいなという違和感あるなど。もちろん、民間にお願いしているというか、各事業者、社団法人さんをお願いしているというところもあるんだと思うけれども、九州の行政への通報件数と、例えば関東、近畿の通報件数、近畿に至ってはこれはもうゼロ件というふうなこともあって、やはり、行政を補助通報制度、巡回指導制度でありますので、かなりこの方々に、甘いんですね、たるんでますねというところは言えないと思うんですけれども、しかし、ちよつと余りにも制度としていかなものかと思うんですけれども、そのあたりについての御見解、いかがでしょうか。

○杉山政府参考人 先生御指摘がございましたように、トラック運送事業者は非常に数が多いということもございまして、以前から、このトラック事業適正化機関ということで巡回指導をするということをやっているわけでございます。そこではいろいろ問題があったというものにつきましては行政に通報し、行政が今度乗り出して具体的な処分をしていく、こういうシステムになっているわけでございます。

御指摘の点は、恐らく数字といたしまして、巡回指導件数と行政への通報件数が、数といたしますと非常に小さいのではないかと、あるいはそういう御印象を持っておられるのかなという感じがするわけでございますが、自動車交通局の方に聞きまして、この二月から、特にこの通報、連携を非常に強めて、もつともつこの通報件数というものをふやすような施策を講じていきたいというぐあいに聞いておる次第でございます。

したがって、これから十七年度、十八年度になりますと、この数字が、これからのことではございますが、上がっていくのではないかと、いうぐあいに思っております。

○三月月委員 ぜひ、官の部分、公の部分で頭ごなしに監査をするということだけではなくて、それぞれの事業組合とかこういう協会さんが自助努力をしながら、お互いチェックし合いながら安全を守っていくという体制は、私は期待したいと思えますし、それが今後実効性あるものに変わっていくんだとするならば、その体制を見守っていききたいというふうに思います。

タクシーや何かに、これは二月一日からですか、監査方針及び行政処分の基準の一部改正ということで、事後チェックの強化というものが打ち出されています。この中には、労働の部分にもちゃんと関係部署と協力してやるんだということですから、その中で、社会保険の未加入状況の通報制度も設けるんだということが入れられています。この問題も、私、改善基準告示の問題や、労働基準法が守られていない、雇用保険、年金に加入さ

れていない事業者がこういう旅客運送事業をされていることの問題点を指摘してまいりましたので、この取り組みについては歓迎をしたいと思いますし、ぜひ、それが本当に実効ある監査体制になっているのかという検証を引き続きしてまいりたいと思います。

法案の前身に若干入るんですけども、この資料の二ページ目を見ていただければ、あつち行ったりこち行ったりで恐縮なんですけれども、今回、この運輸の安全確保をするための法案の対象になる事業者数が右側に記されています、鉄道二百十二から六百七十二からずつと。

一つ、事業者の範囲についての考え方でですね。この一番下に、バス、総車両数二百両以上、タクシー、総車両数三百両以上、トラック、総車両数三百両以上。これらの事業者というのは、例えばバスの何%なんです。タクシーの何%になるんですか。今回せつかくこうやってトップマネジメント、安全マネジメントを課す、報告制度もつくる、その公開もする、必要であれば指導もする、罰則も与える、こういうことの網がかかる自動車の事業者数は約三百とありますけれども、それぞれのバス、タクシー、トラックの何%ずつなんですか。

○杉山政府参考人 今、バス、タクシー、トラックにつきまして、それぞれの事業者数に占める比率というお尋ねがございました。

バスにつきましては、現在、総車両数二百両以上の事業者を予定しております、事業者数で申し上げますと約百事業者、率で申し上げますと二七%でございます。それから、タクシーにつきましては、総車両数三百両以上の事業者ということで、事業者数は六十事業者、率で〇・七%であります。それから、トラックにつきましては、総車両数三百両以上、事業者数で申し上げますと百七十事業者、率で〇・三%ということでございます。○三月委員 そうすると、バスが二七%、タクシーが〇・七%、トラックが〇・三%。何か余りにも少な過ぎるんじゃないでしょうか。

先ほど下条委員の質問の中にもありましたけれども、規模の大小を問わず、安全に対する意識だとか、恐らく目の行き届きにくい大規模事業者と、中小の小さい事業者さんほど、非常に苦しい経営の中でこの安全に対する投資だと手当てというものが難しい状況になり得ているのではないかと、このことを推測するんですけども、いかがでしょうか。

○杉山政府参考人 先生御指摘がございましたように、自動車運送事業の場合に率として大変小さいのではないかと御質問かと思いますが、自動車運送事業、先ほど来からも出ておりますが、ほとんどは、実は九九%以上が非常に零細な事業者でございます。今回この安全管理規程を導入し、安全統括管理者を設置するということを考えますと、これは趣旨をいたしましては、組織的に経営管理部門が中心となつて安全管理業務をやつていく、こういうことでございますので、やはりある程度の事業規模がその対象になっていくというところがまず基本にあるわけでございます。

それと、もう一つは、これは考える上で非常にいろいろ議論があつたわけですが、自動車につきましては、やはりその運行形態が、どんなに大きなトラック事業者でも零細な事業者でも、最後は、実は、トラックで出ていきますと、一人一人のトラックの運転手が運転していくということ、責任を持つのはそのトラックの運転手になるということになるわけでございます。そういったことと、そこで安全を保つのはどうしたらいいかということ、実は現在、いわゆる運行管理者制度が非常に発達しているわけでございます。現在、安全管理体制というものが自動車の場合には既に構築されているわけでございます。

したがって、今回、自動車の場合には運行管理者制度があるということを前提といたしまして、それに加えてこの安全管理規程、安全統括管理者を置くという、その上にいわば階段という二階を載せるような格好になるわけでございますが、そういうようなさらに上乗せをするような規制をする事業者はどうあつたらいいのかわかるところで、先ほど申し上げましたように、自動車の場合には、現場まで目が届きにくくなるような大規模な事業者、こういう事業者を対象にして安全管理規程を義務づけるという形が、やはり事業者にとりまして、この円滑な制度の導入につながっていくし過大な負担にもならないのではないかなおかつ、安全は安全できちつと確保できるのではないかと、こういう考えで整理したところでございます。

○三月委員 どこかで線引きをするときにはいろいろな物の考え方があるでしょうから、そのことについては理解をします。

一ページ目のグラフの中で、規模の大小に依じた事故比率や何かもとるべく奮闘したんですけれども、ちよつと時間が間に合わず、そのあたりの検証ができませんでした。ぜひ引き続き自分なりに研究しながら、むしろ我々の考えだと、こういう大きな事業者さんは、比較的こういう安全に対する投資とか、逆に、目が行き届かない分、組織としてそれを浸透させることができやすいんじゃないだろうか、中小の事業者さんほど、非常に苦しい経営の中で、こういったところの投資だとかメンテナンスがしにくいんじゃないだろうかという考えを持っていますので、そのあたり、また引き続き見ていきたいと思ひます。

ただ、中小事業者に対しては、ただ規制をかける、ただ何かを課すということだけではなくて、やはり安全を守ることに対する支援というものが、これはたとえ鉄道であっても、そして自動車であっても必要だと思ひます。

その中で、大臣所信の中に、非常に、何点かいろいろなキーワードがあつたんですけれども、思ひのほか踏み込んで発言をされているなと思ひつたのが、今お手元になつて思ひますけれども、四ページのところに、大臣覚えていらつしやるかどうかかわかりませんが、原油価格の高騰問題への対応に当たつて、トラック、内航海運を初めとした運輸事業の現下の窮状に対し、最大限の努力を行つてまいりますと。

まだまだ、この原油価格というものの高騰で非常に苦しい経営をされている事業者さんは多いと思ひます。この最大限の努力というものは、直接的に安全とはリンクしないかもしれませんが、安全に対する投資をするお金を確保できるという面では、私はちよつと中身についてお伺ひしたいんですけれども、済みません、通告していませんでしたので、もし中身についておわかりになれば。

〔吉田 六〕委員長代理退席、委員長着席

○北側国務大臣 昨年、原油価格が高騰いたしましたので、今も高どまりしている状況でございますけれども、先ほど答弁がありましたように、運送事業者の方々というのは零細中小企業の方が圧倒的に多いんですね。そういう方々というのは、荷主さんとの関係で運賃転嫁がなかなかできない。普通でも弱い立場。荷主さんの側の方が圧倒的に強い。それで、原油価格が高騰してきている。一方で、トラック運送事業者の方々には、環境との関係で、またいろいろ規制もさせていただいている。コストもかかっているという中で、トラック事業者の方々、また内航海運の方々、原油価格の高騰という事態の中で非常に厳しい経営状況にあるわけでございます。

こういう原油価格高騰の中で、これはやはり経済的にはちゃんと荷主さん側の方で運賃転嫁がしていただけるようにすることが大事なわけで、これは最終的には消費者負担ということにつながってくるかもしれないが、それはこの原油価格高騰という中ではやむを得ないわけですね。

それで、私が昨年、経済界、経済団体の側に、これは荷主さんの代表でございますので、経団連また日本商工会議所を初めとしまして、各地方の経済団体に對して、これは各地方の運輸局の方々にお伺ひをいたしました、東京の方では私が奥田会長とか山口会長等に直接お会いさせていただいて、今トラック事業者また内航海運の

方々はこういう状況でございますと、そういう実態をお示しいたしまして、原油価格の高騰についてきちんと転嫁できるようにぜひ御理解をお願いしたい、このことをぜひ傘下の企業の方々、荷主の方々にもしっかり御理解いただきたいということとを直接お願いさせていただきました。

各地方運輸局でも同じような対応をさせていただいて、先般調査をさせていただいたところによりまして、これは景気が少しよくなってきたというところもあるのかもしれませんが、この原油価格の高騰について転嫁が少し改善をしてくているという報告も受けさせていただいているところでございます。

原油価格の状況につきましては、これからの注視をして、それぞれの内航海運、トラック事業者においては中小零細が多いわけでございますので、その辺の状況をよく見させていただいて、またしかるべき対応をさせていただきたいと考えております。

○三日月委員 非常に丁寧な御答弁をありがとうございます。それぞれの事情があるでしょうから、一足飛びにコスト負担のシェアだとか転嫁というものとはなかなか難しいかもしれませんが、ぜひ、国土交通省として応援できる体制、また、税制も含めて支援できるアイデアをともに勉強してみたいというふうに思います。

さらに、ヒューマンファクターの面で何点かお伺いしたんですけれども、四月の福知山線の脱線の折に、福知山線脱線事故の後、運転士の資質維持向上策についていろいろと検討をされたと聞いています。私は、八月二十六日の中間取りまとめの文書も持っているんですけれども、運転士の資質向上検討委員会というものが設置しながら、鉄道の運転士の資格をどうすればいいんだろうか、またメンテナンスをどうすればいいんだろうかという検討をされていると聞いています。

以前、六月でしたか、私がこの委員会での問題について大臣に見解を求めたところ、第三者機関の関与のあり方ですとか、また資格の更新制度

ですとか、そういったことも検討していきたいという旨のお話がありましたけれども、他のヒューマンエラーの検討委員会だとか各モード別の検討委員会に比べると、いささか、この運転士の資質の維持向上策の検討だけは、何か報告も薄っぺらくて、中身が見えないものになっているんですけれども、現時点での進捗状況についてお聞かせいただきたいと思います。

○梅田政府参考人 八月二十六日の「運転士の資質の維持向上策について」ということで、先生御指摘の、運転士の資質向上検討委員会というものの中で現在検討を進めている中の報告を出しているわけでございますが、この検討委員会は、昨年の九月に設置いたしましたので、現在のところ三回ほど開催をさせていただいております。

この検討委員会は、心理学の専門家とかお医者さんとかそういうような方々、それから鉄道の専門家の方々とか、いろいろな分野の方に集まっております。また、議論を始めていただいておりますが、その中でやはり、一つは、運転士に対するより効果的な教育の手法のあり方、要するにトレーニングの仕方、これを、昔からずっと同じようなやり方でやってきているという部分もありますので、もう少し少しやばり今の時代に即して、運転士になろうという方の気質も大分変わってきていますから、こういうものを少し検討しようというところからもう一つ、運転士になる際に適性の試験を行うわけでありまして、この適性の試験も、クレペリンの試験とかいろいろあるんですけれども、こういう試験もやはり抜本的に見直して、適性をどうやってはかっていくか。これは非常に実は難しいんです。これは私にも専門家がありませんのでわかりませんけれども、非常に難しい分野の仕事なので、こういう点についても、少し試験のあり方も変えていくことと。

それからあと、これまた難しいんですけれども、職場環境ですね。こういうような点についても少し検討しようというところでございまして、とりわけ、ちよっと御指摘のあった第三者機関につきま

しては、この資質向上検討委員会の中で少し御議論をさせていただいて、その意見を踏まえながら、どういう格好で関与できるか、どういう格好で活用しているのかというようなことも含めて議論をさせていただこうかということで、今やっていく最中でございます。

○三日月委員 今の運転士の資質の維持向上策にも関係するんですけれども、自分自身の経験も踏まえて二点の御提案をさせていただきたいと思っております。

一つ目は、やはり安全を守ることとは、一日の参考人質疑の中でもありましたけれども、やはり減点主義なんですね。なかなか加減主義で評価してもらいにくい分野なんです。とかく罰則だとか規制の強化ということだけが先行してしまっていて、評価だとか表彰だとか支援という分野が手薄になってしまっている。また、事故事例、あんなことがあった、こんなことがあったということだけで広がりまして、例えばこんな形で頑張っている、こうやって安全を守っているというのはいくらも知られないですね。

ですから、今の運転士の資質向上にも関係すると思うんですが、こうやって運転士を養成している、こうやって運転士の資質を維持させている、向上させているというふうな、何かいろいろな事業者があると思うんです。工夫しながら頑張っている事業者が、職場が。そういったところのものを何か集めるような、またそれを水平展開できるような、そんな仕組みを国土交通省が音頭をとってやってみてはどうかということが一つ目。

二つ目は、午前中の事故調の議論の中でもありました。いろいろ事故だとトラブル、ミス、こういうことを教訓化すること、蓄積すること。産官学一緒になって、失敗学じゃないんですけれども、安全を守るための何か研究所みたいなものを、例えば防災、減災、午前中にも言いましたけれども、地震が起きて新幹線脱線、風が起きて列車が脱線、自然環境にも自然災害にも公共交通機関は向き合っていないかなという感じがします。また、いろいろ

るな先端技術を中小企業だとなかなか導入できない。ATS一つだってなかなか難しい。人材育成、どうやってやればいいんだろう。

こういうことについて、もう少し、各事業者任せだけにするのはなくて、いい取り組みは水平展開していく、その導人について国土交通省が支援をしていく、時には金銭的な支援も含めて。こういうことをぜひ考えてみられてはどうかと思うんですけれども、最後に御感想、御所見をお伺いしたいと思っております。できれば大臣。

○北側国務大臣 委員の方がよく御承知のとおりなんですけれども、鉄道総研、私もあれは昨年行かせていただきました。あれはJRですか、JRが出資をしているんですかね、すばらしい研究機関だと実際見させていただいて思いました。ただ、ああいう鉄道総研なんか、実を言うと、あれはやはりJRがやっていますので、ほかの鉄道の会社が十分に利用できるかというと、多分そうじゃないんだらうというふうに思っております。

ああいう既存の研究所もございますし、そういうのをしっかりと活用して、今の委員の御提案については、例えばそういう事故とかトラブルとかあったときに、経験、知見というものを集約して、さまざまな鉄道機関が、事業者が活用できるようにすること、これは非常に大事な御提案だというふうに思います。

また、前段の、運転士の方々について、規制をするだけじゃなくて、きちんと褒めるところは褒めるといいますか、運転士の方々の地位を、条件、環境も含めてきちんと整備をしていくべきだというのも、私はそのとおりだと思います。

話が少し余談になるかもしれませんが、先般、私、秋葉原にある交通博物館に行かせてもらったんですね。あれもJR東日本がやっているんです。あれ、今度閉鎖になるんですよ、閉館になるんです。皆さん、時間があつたらぜひ行っていただきたいと思いますが、大宮に行くんですね、あれはすばらしい博物館ですよ。一階にいろいろ

な鉄道が動く大きな模型があるんですね。子供たち、あれを見たら本当に喜びますね。あれを見た子供たちは何と言うか、運転士になりたいと言うわけですね。

そういうふうな啓発というか、そういうのも非常に大事だと思いますし、そういう意味では、今度大宮にできる博物館なんかには、運転士の方々についての理解を深めていくような、そうした企画も大事だなというふうに思います。委員の今の御意見については、しっかり検討させていただきます。

○三月日委員 終わります。ありがとうございます。

○林委員長 伊藤渉君。

○伊藤渉委員 公明党の伊藤渉です。

きょうも一日の審議でございますので、重なるところもあるかと思いますが、よろしくお願いしたいと思っております。

まず初めに、安全軽視の風潮が重大な事故やトラブルとなつて頻発しているきょうこのごろでございます。安全、安心がすべてに優先される社会の構築こそ急務でございます。この安全の確保といふのは、技術の積み上げという側面も大きいと思ひます。私が、技術畑出身ということもございませう。最大の技術者集団でもある国土交通省の役割はこの点について極めて重要と考えますが、まず初めに、大臣の御所見をお伺いしたいと思います。

○北側国務大臣 昨年、福知山線での悲惨な大きな事故、百七名の方がお亡くなりになるという大きな事故がございました。また、年末には羽越線での事故もあつたわけでございます。また、航空の方ではトラブルが続いたわけございまして、公共交通にとつて安全、安心を確保するというところは、最も大切な、基本中の基本のサービスだというふうに認識をしているところでございまして、この公共交通機関における安全確保をさらに図っていくために今回の法案の提出をさせていただいたところでございます。

公共交通の安全、安心を確保していくために、強力にさらに推進をさせていただきたいと考えておるところでございます。

○伊藤渉委員 おとこの参考人の質疑なども聞かせていただいております。人間は必ずミスをするものだ、決して故意ではなくてミスを犯すものだ、そういった考えに基づいての制度設計、あるいは、安全をつかさどる立場にある人間の組織や企業における地位、あるいは社会における地位、耐震偽装の問題でいけば構造をつかさどる設計士、この方々の社会における立場、こういったものを改善をどうしていくのかというのも重要な視点ではないかと考えます。

今回の法改正で、各事業者に対し、安全に対する意識や取り組みの向上というのを法律の改正によつて位置づける、冒頭、それを考えたときに非常に難しい話だなとは思ひました。今回の法改正に至るまでの経緯について、簡単に御説明いただきたいと思ひます。

○杉山政府参考人 お答えいたします。昨年の四月に発生いたしましたJR西日本の福知山線における脱線事故、あるいは航空分野における各種トラブル等、ヒューマンエラーが関係すると見られる事故、トラブルが多発した状況にかんがみまして、従来の監督行政の延長ではなく、運輸事業者に対する新たな監視、監督の手法につきまして、省内に外部の有識者も含めた公共交通に係るヒューマンエラー事故防止対策検討委員会を設置いたしまして、検討を進めてきたところでございます。

この委員会が、昨年の八月でございますけれども、中間取りまとめをしていただいたわけでございますが、その中では、公共交通の安全を確保するためには、事業者における安全意識の浸透、安全風土の構築のための具体的取り組みを強化する必要があります。と、そして、そのための国の果たすべき役割といたしまして、事業者においてトップから現場まで一丸となった安全管理のための体制の構築を図ること、また、その安全管理の体制に

ついて国が監視する仕組み、我々、安全マネジメント評価と言つておりますが、そうした仕組みを導入することが提言されたところでございます。本法案におきましては、この趣旨に沿ひまして、事業者が安全管理規程の作成の義務づけ等を行ひ、まして、経営トップ主導のもと、現場まで一丸となつた安全管理体制を構築させることとしております。これによりまして、事業者内部において、安全意識の浸透あるいは安全風土の構築が図られるものと考えております。

以上でございます。

○伊藤(渉)委員 ありがとうございます。また、事故防止対策、今までさまざまもろんな手を打つてきているわけでございますが、なかなか表層的なものにとどまつて、その本質に迫り切れないというような印象も受けるところでございます。

おとこの、新幹線の運転をしていましたという話をしましたけれども、本職は鉄道のメンテナンスのようなこともやっております。安全管理のプロ集団、いわゆる見本を世の中に見せていかなければならない。事故調の話もさまざま出ておりますが、これはあくまで、私がいいますに、事故が起つた後の調査、分析。そうではなくて、本来安全は、皆様が気づかないところで蕭々と手を打ち、何も起こらない、安全であることが空気のようになり、当たり前の、こういう状況をつくり上げるのが最終的な目指すべきところだと思ひます。

そこで、今般の改正にあわせてといひますか、官房の中に数十名の体制で安全をつかさどる新組織を立ち上げるといふようなお話を聞きました。私は、非常にここに大きな期待をしている一人でございます。その組織の人選や考え方、現在までの検討状況についてお伺ひいたします。

○杉山政府参考人 御指摘のとおり、来年度、大臣官房に、運輸安全政策審議官、仮称でございますが、これをヘッドといたします専任の安全監視組織といたしまして、二十七名体制の新組織を設置する予定にしているところでございます。

本法案に基づきまして運輸事業者が構築する安全管理体制の適切さの評価、運輸安全マネジメント評価ということでございますが、これは非常に専門的な知見を要するものでございまして、これを一カ所に効果的に蓄積することによりまして、モード横断的に、効果的、効率的な評価の実施を図る観点から、この新組織において実施することとしております。具体的には、事業者の経営トップへの聞き取りや記録の確認等によりまして、安全管理規程に記載されました安全管理体制の適切さの評価を実施してまいるところでございます。

なお、人選等につきましては、平成十八年度予算が認められましたら早速人選を進めたいと思つておりますが、その際には、可能であるならば、役所の人間だけではなくて、できれば外部の方も入つていただければというようなことも考えているところでございます。

○伊藤(渉)委員 ありがとうございます。ぜひとも民間企業の見本になるような、安全管理とはこうやってやるんだ、そのような組織に育て上げていただきたいと思ひます。

話はかわりまして、今回の改正で規程を定めた、企業のトップマネジメントに安全管理を埋め込む、このような表現であつたと思ひますけれども、この規程を実効たらしめるために、つまり、いかにして現場の第一線といわゆる経営トップをつなぐか。ありていに言えば、企業でいえば風通しをよくするの。こういう話にどこまで行政が介入できるのかという難しさもあると思ひますが、今後、行政としてこういった観点からいかなる取り組みを継続されるのか、お考えを伺ひたいと思ひます。

○杉山政府参考人 安全マネジメント体制というものを実効あらしめるためには、二つポイントがあろうかと思ひます。一つは、やはり事業者みずからがこの安全管理体制をきちつと構築し、それを継続的に見直ししながら、スパイラルアップといひますかレベルアップをしていく、そういう不断の努力が続けて

いただくということがまず第一点でございます。と同時に、なかなか事業者だけではどうしてもそこが、マンネリと言ったら失礼かもしれませんが、情性に陥るという可能性もあるわけでございますので、そういう意味におきまして、私どももいたしましては、国といたしまして、事業者の構築いたしました安全管理体制というものをいけば国が評価し、監視するという仕組みの必要性があるのか、こう思っている次第でございます。

本法案におきましては、事業者に対して安全管理規程の作成の義務づけを行うとともに、国が、経営トップへの聞き取り、記録の確認等を通じて、安全管理規程に記載された事業者の安全管理体制の適切さの評価を行う安全マネジメント評価を、本法案の施行にあわせて実施することとしております。この評価の実施によりまして、国として、運輸事業者の安全管理体制が構築され、また継続的に見直しが行われているかどうか等を適切に監視してまいりたいと思っております。

○伊藤(渉)委員 もう一つ、安全を高めていくためには、責任の所在を明確にしていくということも重要かと思えます。その中で、今回の法改正の中では、安全統括管理者、こういうものを定めていく、これも盛り込まれております。今回の改正の十八条の三の七項に、安全統括管理者等が職務を怠り、かつ安全確保に著しく支障を来す場合は、鉄道事業者に対し解任すべきことを命じることができると。企業の経営トップを解任することができると、なかなか強烈な法案だなと思うわけでございますけれども。

この中にある職務怠慢、どんなことを想定されているのか。また、例えば事故が発生したときに、その過失責任、これをこの規定によって刑事罰を経営トップが負う、こういうところまでこれは踏み込んでの法改正かどうか。この辺についてお伺いしたいと思います。

○梅田政府参考人 安全統括管理者の職務は、経営中枢において決定された安全に係る事項を確実

に実施させるために、事業実施部門に関する業務を統括管理するというのが一つございます。それから、安全を確保するために必要な設備投資、あるいは適正な人員配置等の措置を経営トップに意見具申するというようなことなどでございます。いわば鉄道事業者の安全管理体制において、ボードの中で極めて重要な役割を担うということになります。

先生御指摘のように、この安全統括管理者がその職務を怠った場合であって、引き続きその職務を行うことが輸送の安全の確保に著しく支障を及ぼすおそれがあると認めるときには、解任をするということができると規定を置いております。具体的にはいろいろなケースが想定できるとは思いますが、抽象的に申しますと、安全統括管理者が、業務の統括管理あるいは意見具申などの職務を怠った上、何らかの改善措置を講じようとならないために、安全性が阻害され、重大な事故が発生した、あるいは発生しようとしている、あるいは発生のおそれが著しく高いと認められるような場合が想定されるわけでございます。

この解任命令といえますのは、鉄道事業者の安全管理体制を適正なものとして、輸送の安全の確保をするために行われるものでございまして、したがって直接経営トップの過失責任等につながるものではないと、つまり、この安全管理者が怠ったために、その結果として直ちに経営トップに刑事罰がかかるというふうなものではありません。

○伊藤(渉)委員 引き続き法案の中身で、十九条の三及び四では、安全にかかわる情報の公表というようなことを規定されております。こういった規定も、ともすると、官民ともに書類の整備に追われて、本質的な安全管理業務の向上そのものに繋がらないのではないかと懸念を持つことがございます。

そこで、この公表について、どのような内容などの程度の頻度で行うと考えているのか、また公

表によってどういった効果を想定しているのか、御答弁いただきたいと思います。

○梅田政府参考人 鉄道の場合は高速、大量の輸送機関でございますので、一たん事故が起こると被害は極めて甚大なものになります。鉄道事業者にとってみて安全は最も基本的で基礎的な、前提としてのサービスでございますけれども、残念なことには、利用者にとってみたら、利便性や快適性のよう直接自分の肌で感じるといようなものではないでございますので、利用者にとって、鉄道事業者がどういふふうに取り組んでいるのか、この把握がなかなか難しいものでございます。

そこで、私どももいたしましては、鉄道事業者が自主的に公表することが想定したい事業改善命令あるいは監査後の勧告、こういうのは大臣なりあるいは地方の局長等がやるわけでございまして、そういうふうな事業者に対してとった措置、あるいは鉄道運輸事故の件数等の輸送の安全にかかわるような情報につきまして、利用者に対して、わかりやすいように整理して毎年度公表するというふうにしております。事業者サイドにおきまして、安全に関する基本方針、あるいは取り組む体制、取り組みの実績、計画、こういうものを報告書の中に書いていただまして、毎年度公表するということを義務づけたいというふうな思っております。こういうふうな、具体的な取り組みを定期的に利用者の方に提供するというようなことでございます。

こうした措置によりまして、いわば鉄道事業者への監視力が各所から総合的に高まることとなります。鉄道事業者におきましては、平時から安全の確保に対する意識を高めて、具体的な取り組みをするというふうなインセンティブになるというふうな考えているところでございます。

私ども、こういう措置でございますけれども、先生御指摘のように、こういう報告書につきましては、具体的にどういふ事項を個々に表示すべきか、事業者の過度な負担にならないように、事業

者の意見もよく聞きながら適切に配慮をしたいと思いますというふうな考えております。

○伊藤(渉)委員 ありがとうございます。利用者の方から見ても、一般の方が見てもわかりやすい形で、ぜひ公表の形を整えていただきたいと思います。

最後になりますけれども、この法改正に至る間に、ヒューマンエラー事故防止対策検討委員会という中でいろいろ議論がされていまして、その中間取りまとめの中に、これは昨年の八月に出されているんですが、非常に、おっしゃるとおりだなということが書いてありました。すなわち、「下請会社等も含めた現場の情報(特にマイナスイメージ)が経営トップに伝わる仕組みが十分に構築されているか。」「集められた情報は整理され、問題点・課題に対しては適切に対応策を検討し、現場へフィードバックするというシステムが構築されているか。」「集められたマイナスイメージが、専ら個人責任追及、懲罰のために使われているという実態はないか。」等々、企業においても行政組織においても非常に重要な視点であると思えます。

国土交通省も、工事監督など現場組織を有する行政組織でございます。その社長とも言えるべき大臣に最後お伺いしたいんですが、国土交通省自体として、この中間報告をどのように生かそうとお考えか、また具体的な取り組み等がございましたら、御説明いただきたいと思います。

○北側国務大臣 ヒューマンエラーというのはあるんですよね。あるということを前提にして組織をつくっていく、また組織運営をしていく、また、さまざまな安全投資をしていくということがやはり非常に重要だと思います。

ヒューマンエラーがあつたときに、それを、今委員がおっしゃったように、またこの中間報告にあるとおり、単にそのヒューマンエラーを起こした現場の方々に対する懲戒等に使っていくのではなくて、むしろ、そういうのはあるということとを前提にして、こういうヒューマンエラーがあつたことについてむしろ積極的に報告をすることにつ

いて、それはいいことを言ってくれたというふう
に言えるような会社の中の、事業者の中の空気を
つくっていくということが非常に大事で、では、
なぜそういうエラーが起こったのか、ないよう
にするためにはどうすればいいのか、そういうふう
なことを本当に議論できるような、そういう空気
ということが非常に大事だというふうに思ってお
ります。

この中間取りまとめの中間につきましては、
しっかりそれを施策に反映していきたいというふ
うに考えているところでございます。

委員からおっしゃっていただいたとおり、国土
交通省というのは、旧建設の側も、直轄工事等々
をみずからやっているわけですね。旧運輸の側も、
特に航空管制にあつてはみずからやっているわけ
でございます。

今回の法律改正で、公共交通の事業者の方々に
さまざまな規制の強化をさせていただくわけでござ
います。ましてや公共交通の事業者の方々に、民
間にそういうお願いをしていく以上、直轄を抱え
ておる国土交通省としては、みずからそうした安
全確保の体制をしつかりつくっていくのは当然の
ことでございます。しつかりとそうした取り組みを
を、この中間取りまとめに書かれているような
ことについてはまさに国土交通省の中の組織に
当てはまる話でもありますので、しつかり取り組
みをさせていただきたいと考えているところでご
ざいます。

○伊藤(渉)委員 ありがとうございます。

以上で質問を終わります。

○林委員 穀田恵二君。

○穀田委員 航空法の改正について聞きます。

今大臣からヒューマンエラーの話がありまし
て、積極的に報告できるようにすることがわがざ
わざあります。その点と関連して、昨年八月、
航空輸送安全対策委員会取りまとめで、国におけ
る安全情報の収集、分析の強化が求められました。
今回の改正で、新たに事業者に対して安全上のト
ラブルの報告を義務づけます。ヒヤリ・ハットの

報告、情報収集、分析も強化する。

一点確認したいんです。報告の目的は事故の防
止にあると思うが、どうか。報告が懲罰につな
るとかえって報告されなくなり、結局、事故防止
の目的に反する結果になる、こういう指摘が現場
からありますが、どのような対策をとるのか、述
べてください。

○岩崎政府参考人 今回、法案の中で、事故や重
大インシデントに至らないものの、例えば飛行中
のエンジン停止など機材のふくあいに起因するト
ラブル等々、ヒューマンファクターに起因したト
ラブルなど航空機の運航に安全上の支障を生ずる
ものについて、事業者から報告を求めることを予
定しております。

こうした、今回創設する義務報告制度、それか
らヒヤリ・ハット等の報告徴収、報告を求めるこ
とによって、同種トラブルの再発防止、それから
その予防対策を講じていくために活用していきたい
、このように思っているところでございます。

○穀田委員 私は、報告は事故の再発防止を目的
とし、懲罰の対象としないということを明確にし
ても、「国の確に安全情報を収集していくため
には、報告しやすい環境を整備し、自発的な報告
が促進される仕組みにすることが重要である」と
指摘されているわけです。改めて私は要求してお
きたいと思えます。

二つ目に、株式会社や大株主の投資ファンドが
実質的な経営主体となるケースが生まれていま
す、この間。持ち株会社について安全確保にどう
いう対応をしているのか、お聞きします。

○岩崎政府参考人 例えば日本航空の例でござい
ますけれども、御案内のとおり、事業会社が、現
在、日本航空インテリナショナル、それから日本
航空ジャパンという会社がございます。そのほか
に日本航空という持ち株会社がございます。

我々が基本的に監督していますのは、日本航空
インテリナショナル、日本航空ジャパンである事
業会社でございまして、航空法によるいろいろな

許認可等々、あるいは報告を求めるのもこうした
会社が対象でございます。また、事業改善命令を
出しましたのも事業会社の方でございます。ただ、
持ち株会社に対しまして、例えば日本航空グ
ループ全体でより適切な安全対策を講じてもらい
たいというときには、持ち株会社であります日本
航空の方に指導の文書を出したこともございま
す。

今後もしこうした形で適切な対応をとってまいり
たい、このように考えているところでございま
す。

○穀田委員 前回、法案の改正の際に、わざわざ
附帯決議を付されました、そういう持ち株会社
に対しても指導ができるようにきちんとやれとい
うのがあったわけですね。だから、今ありました
ように、事実上、行政指導をしているということ
なんです。やはり、航空に限らず鉄道も含め、
持ち株会社や投資ファンドが短期的な利益を求め
る結果、安全輸送に必要な投資がおろそかにな
るおそれがある、そういう意味で、安全監査、報告
の徴収、立入検査の対象とすべきだと私は思いま
す。

次に、J R西の問題について少し聞きます。

一月二十四日、三名の方が亡くなったJ R伯備
線の触車事故の概要については、先般八日に説明
していただきました。なぜこの問題を取り上げる
かということなんです。昨年四月二十五日のJ
R福知山線脱線事故を受けて、J R西日本は、二
度と事故を起こさないために安全性向上計画の実
施中であり、国交省は、昨年の十一月十五日に「着
実な実施について」ということで勧告したものと
引き起こされた事故だからです。国交省の勧告で
は、「監査の結果、安全性向上計画」について一
定の進捗が確認できた」と評価しています。

まず、大臣に聞きます。この伯備線触車事故を
引き起こしたJ R西日本の姿勢、安全性向上計画
の実施状況についての評価はどうなのか。

○北側国務大臣 この伯備線の人身事故につきま
しては、これは、こうした勧告がなされ、そもそ
も厳しく再発防止に向けて保安監査等をやってい

る中でこうした伯備線の事故が起こったことにつ
いては、まことに遺憾であるというふうには言わ
ざるを得ないというふうに考えております。

この伯備線につきましては、中国運輸局の方か
ら職員二名を派遣いたしまして現地調査を行うと
ともに、J R西日本に対しまして、文書により、
原因究明と再発防止をするように警告をいたした
ところでございまして、また、二月の二十一日か
ら二十四日まで四日間、今回の事故が発生したJ
R西日本の米子の支社に立ち入りを行いました
して、安全性向上計画の取り組み状況、伯備線の人
身事故後の安全対策の状況等を確認するために保
安監査を行い、再発防止対策に万全を期するよう
指導をしたところでございます。

国交省といたしましては、こうした事故を発生
させないよう、今後とも引き続き、J R西日本に
対しましてしつかり指導をしてまいりたいと思
っております。

○穀田委員 それは、評価じゃなくて、この間の
経過とやっていることを言っているだけで、もう
ちよっと議論をしたいなと思うんです。

私、この間も、安全性向上計画が実行されてい
る段階で、金沢でこんなことを話しているとい
う例を出しました。そうしたら、国交大臣は、事
業者が現場の声を聞いて風通しのよいようにして
もらいたい、安全性向上計画も、現場も一体とな
って実施してほしいと答えられたわけですね。ところが、
また事故を起こしてしまったわけです。

今お話あったように、監査もしている。監査
内容は、安全性向上計画の進捗状況、二番目に、
伯備線での人身障害事故の再発防止対策の取り組
み状況についてということ。そもそも、安全
性向上計画を着実に実施しておれば、この事故も
起こらなかったはずなんです。だから、その当
たり前の立場に立てば、事故をなぜ起こしたかと
いう原因と安全性向上計画の徹底状況というのは
一緒に見ていく必要があるわけです。
そこで、国交省が把握した内容について聞きた
いと思う。具体的に少し聞きます。

安全性向上計画には、ヒューマンエラーについては起こり得るものであることを前提という認識に立って、先ほども前の質問者に対する答弁でもる大臣はお話ありました、そして、事故の芽などの報告をつかみ、事故防止を図る体制を構築するとされています。この認識を米子支社のトップが持っていたかどうか。それを検証する上では、事故が発生した直後、JR西日本の米子支社長が記者会見でどんな発言をしたかということに象徴されると思うんですね。この内容を掌握していますか。そして、何らかの指摘を行いましたか。

○梅田政府参考人 先生御指摘の、伯備線の事故発生後、JRの米子支社長がマニュアルについて発言したことは承知しております。

私ども、昨年の四月二十五日に発生しました福知山線の脱線事故を受けて、御指摘のように、安全性向上計画を策定し、その具体化をする実施の中で、こういう作業のマニュアルについても見直しを行っているということで、私どもの監査の中で確かめつつ、たくさんマニュアルがありま

のような発想が無かったのか。こういう質問をされているんですよ。その質問に答えてどう言っているか。「発想が全くゼロであったということはないと思いますが、人間はミスをするもの、危険性がある、ということの基本にいろいろなルールを積み上げてきたという歴史は、残念ながらございませんでした。」と言っているんですよ。

肝心な話に答えてくれなくちゃ困るじゃないですか。しかも、肝心な話をしないということはないところに着目していなかったということじゃないですか。二重の過失と私は思うね。そう思いませんか。どうですか。

○梅田政府参考人 具体の発言につきましては、先生の御指摘のようなことだろうというふうに私どもも報告を受けております。

私どももいたしましては、安全につきまして、原点に立ち戻って、ミスをするものだという発想でマニュアルの見直しをやるというようなことは最初から指導してきているところでございます。最初から指導してきているところでございます。最初から指導してきているところでございます。最初から指導してきているところでございます。

そうした中で、安全性向上計画の取り組み状況の確認のために、米子の支社等にも入りました。そういう際に、幹部に對しまして、いま一度原点に立ち戻って輸送の安全の確保にしっかりと取り組むよう指導しているところでございます。これは、私どもとしては、ほかのJRと違っていて、JR西日本に對しましては強く指導してきているところでございます。まだ足りないところは多々あるかと思いますが、私どもとして、最大限徹底した指導をしながら体質を変えていきたいというふうに考えているところでございます。

○穀田委員 今局長からお話あったマニュアルの話は、確かに前半ではそう述べているんですよ。これは、おたくのところからもらった資料ですよ。そこの中で彼はこう言っているんですよ。「人間はミスをするものだ」という前提にたつた事故防止策が必要だとおっしゃってましたが、これまでそ

ただ、そうはあっても、この事故を起こした以上、やはり考え方を改めて、原点に立ち戻ってもう一度根本からマニュアルを見直すということが大事だろうと思っておりますし、私も、現実に、本社に入りましたときに、いろいろなマニュアルがありまして、このマニュアルについて、こういう事故が起こったということを、厳粛な事実を受けとめて、原点に返って徹底した見直しをやしてほしいということを申し上げております。で、まだまだ徹底が足りなかったという点では、再度我々としても努力してまいりたいというふうに思っております。

○穀田委員 当たり前だと思うんですね。何で私そんなことを言っているかという、十一月十五日にわざわざ、安全ミーティングなんかを通じて得られた意見に對してきちんと対応せよということまで言っているから、言っているんですよ。今

お話があったヒューマンエラーという考え方のいうのは、その価値観、安全最優先の風土を徹底する、という、真つ先に書かれた内容だったわけですね。だから、私言っているんですよ。

そこで、緊急安全ミーティングというのをずっと開きましたよね。その中でとりわけ、支社長が全現場に赴き、趣旨の徹底を図るというのが計画だったわけですね。この緊急安全ミーティングの場で、触車事故を起こす危険が現場の労働者から指摘されていたのではありませんか。この内容は把握していますか。

○梅田政府参考人 JR西日本の米子支社では、昨年の四月二十五日の列車脱線事故を受けて、六月から八月の間でございますが、本社役員あるいは支社長が現場に赴きまして、担当者や緊急安全ミーティングを九十一回開いたという報告を受けております。私どもが把握しています情報では、緊急安全ミーティングはいろいろございまして、緊急安全ミーティングはいろいろございまして、緊急安全ミーティングはいろいろございまして、緊急安全ミーティングはいろいろございまして。

例えば、他区所で事故が発生しても自分には関係がないという意識があったという風土、価値観に関する意見。それから、事故原因が安全追求から責任追及へ変わっているのが事故の芽は報告したがないなどの、事故の芽等の報告に関するもの。それから、技術系の若手社員は経験不足により異常時に不安を持っているなど、教育指導のあり方に関するもの。落石防止対策として防護網の整備が必要であるなど、設備面の安全面に関するものなど、さまざまな意見があったというふうに聞いております。

そういうところに出ました意見につきまして、本社みずからが率先して具体的な対策を打ち出すということで、その風土、価値観の改革を推進するよう言っております。例えば、その際に、出ました落石防止対策として防護網の整備につきまして、私どもが把握しております限りでは、十八年三月末までに、山陰線十三カ所等、指摘されたものについては、二億以上の予算がかかるわけですが、整備をしている最中であるとい

うふうに聞いておりますが、先生の御指摘の触車事故の可能性があると云うようなものにつきましては、現在私どもが聞いております情報では、この安全ミーティングの中であつたというようなことは聞いておりません。

○穀田委員 私は、少なくとも一度ぐらい、どうやったら聞くぐらいのことが必要だと思ふんですよ。

私、持っているんですけども、「本社役員による緊急安全ミーティングで出された意見に對するフィードバック」、つまり、自分たちがどういう意見を言つて、どういうことをやったかというものなんです。これという、米子保線区、七月二十二日と書いていますね。そして、伯備線は曲線区間が多く見通しが悪い、ヒューマンエラーを一〇〇%なくするのは困難、ハード面でカバーすべきではないか、特に列車の見張りについてはハード対策を希望すると意見が出されている。そして、本社がちゃんと答えている。どう答えているか。お金の制約はあるものの、列車接近警報装置等は検討すべきであると、指示まで出しているんですよ。だから、少なくとも、緊急ミーティングに参加した人たちはそういうことを言つた、本社も答えてきたという話があったということなんです。

だから、現場に聞けば、こんなこと、どうやつたという話を聞けばわかることなんです。書類を渡してこうやってやっているから、そんな情報も入らない。私、いただきましたよ、そちらから。その資料は、分類したもの、確かに緊急ミーティングの実施状況についてという状況がありましたよ。だけれども、そういうときにそういうことはなかったのかという、いわば労働者、働く者は、実際に現場でいろいろなことが起きている問題について、いわゆるヒヤリ・ハット、そういうヒューマンエラーに関する問題を出しているときに、それをつかもうとしないというところに私はちょっといささか難儀やなと思ふんですよ。

だから、私はあえて聞きたいんですよ。監査に入っ

ているわけですか、事故があつてから、二月に。その際に、現場の職員や労働組合の話を直接聞きましたか。お答えください。

○梅田政府参考人 今回の事故が発生しましたJR西日本米子支社に対する保安監査では、まず、安全性向上計画に基づき、本社や支社の役員による緊急安全ミーティングなどを通じて、現場職員の意見の吸い上げ、あるいは事業者の風土、価値観の変革に向けた取り組みがどのように行われているかという、計画の取り組み状況について確認を行ったところでございます。また、伯備線の事故の発生後、中国運輸局が行いました警告に對し、支社がどのような対応をしているかを確認して、万全を期するように指導したところでございます。

私ども、今後とも、こういう事故が発生しないように、JR西日本の会社、事業者側に対しましてしっかりと指導をしてまいりたいというふうに考えているところでございます。

○穀田委員 私、一番最初に大臣に聞いたですが、そのときにお話したのは、現場の声を聞くことが大事だということをわざわざ言っているわけじゃないですか。今度の事故が起きたときにも監査に行っている、そういう話はなかったのか、現場の話を聞いたらええやないか、それがなかったらあかんで、こう言っているわけですか。

それで、支社長はどう言っているかというところ、要するに、マニュアルどおり対応していれば事故は起きなかったとまで言っているんですよ。では、そのマニュアルはどうだったかという話を、私は持ってきましたよ。これが米子支社工務関係車事故防止要領ですよ。大臣、これ、ポケットに入りますか。入らぬですわな。こんなにかいものなんですよ。JR西日本の大阪支社なんかは、こういうぐらゐいものでポケットに入るんですよ。これは、こんなものなんですよ。ポケットに入らぬですわな、これ、だれが考えたか。要するに、マニュアルどおりやっていたらと言っ

ども、おおよそそういう持たすようなマニュアルがあつたんじゃないかと思いませんか。

だから、保線の労働者に私は聞いてみましたよ。このマニュアルには、気象状況が急変するなどの異常時には列車の見張りを増員することなんかの規定もあるんですよ。さらに、雪の日の作業だったのが、見通しのきかない悪条件のもとでは本場に適切だったのかと、出勤する際の要件まで書いています。そして、行った人たちは七人だったんです。ああいう直すための作業というのは大体十二人がセットでいうと一番いいというので、線路がありますわな、四カ所やろうと思つたらそのぐらゐの人数要るんですよ。それをわざわざ七人しか行かなくていいということだったのは、それほど緊急な事態だったのかということまで出ているわけです。

そして、これなんです。これ、みんな持っていないから、どうしているかというところ、事務所に置いているだけなんですよ。だから、マニュアルどおりやっていたらよかったなという話は全く通用しないということが実態だと思つています。

そこで、この問題について最後に、安全性向上計画では、事前に事故を防ぐために、事故の芽などを報告する予兆管理活動の定着、拡大を図るとしています。この点で、JRの取り組みがどうだったのか。本来、過去の事例を教訓にすれば今回の事故も防げたはずなわけです。

そこで、伯備線における過去の触車事故の事例、退避不良等の発生状況はどうなっているか、また、安全性向上計画策定後のJR西日本管内における触車、退避不良等の発生状況はどうなっているか、それらについてその都度つかんでいるのか、そういう内容について短くお答えください。

○梅田政府参考人 昭和六十二年四月のJR西日本発足以来、伯備線において線路で作業していた係員が列車に触車した事故は、今回を含めて二件でございます。触車しなかったものの退避がおくれた事案、これが一件発生しております。今度は、昨年の五月三十一日の安全性向上計画

でございますが、この策定以降、JR西日本全体でございますけれども、線路で作業していた係員が列車に触車した事故は伯備線の一件でございます。触車をしなかったものの退避がおくれた事象、これが五件発生しております。

ちなみに、私も、この触車の問題は、事故がありましたれば、当然、事故の報告で把握することができましても、触車はしなかったものの待避がおくれたというようケースにつきましては、我々、JRに問い合わせまして、どういう件数があったのか、どういう事案だったのかというので情報を収集してきたところでございます。

今回の法律の改正が行われましたら、こういったものにつきましたも、我々は、随時あるいは定期的にのぞいてまいりたいというふうに考えているところでございます。

○穀田委員 それとの関係で、そういうものが起きたときに、必ず「軌道内等の作業における安全確保の徹底について」とかという文書を出しているんですよ。

今回も一月二十五日に出しています。それによりますと、「接触災害防止のためのガイドラインの策定について」等により機会あるごとに注意を喚起したところだ、再発防止を図るための措置を講ずるよう厳重に警告すると。これが指示、警告文書なんですよ。前の事故が起きたときもそうなんですよ。機会あるごとに注意を喚起したところである、再発防止対策を講じるよう警告すると。

これ、事態は変わっているんですよ。つまり、安全性向上計画を実施中だという問題が今あるわけですね。そういうもとで起きています。そういう指摘が何にもないという本場に情けない実態だと思つています。

しかも、先ほど言いましたように、それが安全性向上計画の実施過程の中で、その「着実な実施について」という勧告まで出している、その二つの、いわば風土の問題、事故の芽、そういう問題を対応方を警告しているときに起きている、そういういわば深さという問題の指摘は全くないわけ

ですね。それでは、本当の意味での監督指導責任を果たしているとは言えないということだけ言っておきたいと思つています。

次に、飛行機の問題について少し言います。先ほど来、航空機の整備の問題がありました。私も一言、少しやりたいと思つています。

外注化が進んでいますけれども、今回の法改正で海外整備に対する規制が強化されるわけだが、その理由は何か、その点について簡単に。

○岩崎政府参考人 先ほど来御説明させていただいてまいりますが、海外の整備事業者への外注が行われておりますけれども、比率を見ますと、自社整備の場合、あるいは国内のグループ会社以外注する場合、海外外注の場合、ふぐあいの発生件数は海外整備が特に多いというわけではありません。

しかし、航空の安全にとつて、整備というのは大変重要な安全を確保するための作業でございますので、今、エアラインの方は、海外を含めた外注整備が少しずつ進展をしております。こうした状況に対応するために、整備作業の外注先を、国が作業実施能力を認定した事業場、海外の場合も含めてでございますけれども、これに限定することによつて、今までは、外注した場合には委託者、エアラインから、それを通じて受託者を監督したわけでございますけれども、国が直接外注先を認定事業場として限定することによつて、立入検査などを通じて直接指導監督していきたい、このように考えておるものでございます。

○穀田委員 さつきから何か聞いていますと、ふぐあいの率は変わらぬ変わらぬという話ばかりしているけれども、先ほど、左右のエンジンの取り違えの話がありましたね。これの問題でいうと、先ほど来あつたように、安全に問題がない、こままで言っていました。

では、聞けれども、航空局で調べて問題ないという結論を出したんですか。

○岩崎政府参考人 シンガポールの整備会社でエンジンの左右の取り違えの件でございますけれども

も、これにつきましては、メーカーでありますボーイング社、これに問い合わせて回答を得たものでございます。

○穀田委員 要するに、つくったところに聞いたというだけの話でしょう。安全の根拠は、メーカーが安全だと言っているからにすぎないんです。うのみにしているだけでやんか。何のための安全チェックかと言わざるを得ないと思うんです。

そこで、これも私、何を言おうとしているかというと、先ほど大臣に一番最初に聞きました、現場の声を聞けということなんです。現場の人たち、機長なんかは、安全上問題ないと言っていることに對して、冗談じゃない、危ないと言っているんですよ。しかも、ふぐあいの率はそれは変わらぬかしらぬけれども、常識では考えられない事態が起こっているというのが、この間の海外における整備の問題が大きいという話をしているんですよ。だから私は言っているんです。

では、もう一件聞きましょう。二〇〇四年十二月に、スカイネットアジア航空で、整備ミスによりボルトが脱落し運航中に強い振動が発生するトラブルがあった、このケースも安全上問題ないんですか。

○岩崎政府参考人 平成十六年の十二月でございすけれども、スカイネットアジア航空で、降下中に機体に振動が発生するという事例がございました。

調査の結果でございすけれども、昇降舵のタブの取りつけのボルト四本のうち一本が脱落しておりました。これは、先生今御指摘の、中国のT A E C O という整備会社でございすけれども、この整備において部品の取りつけが十分ではなかったということが原因でございました。

これも別に、決まっていることだと言っているわけではございせんけれども、当該ふぐあいによって機体に振動が発生はいたしました、これによって運航に直ちに支障が生ずるものではありませんでした。

私どもも、これについて、トラブルが発生後、

スカイネットアジア航空、それから当該整備を担っていた中国のT A E C O という会社に原因究明、再発防止の指導を徹底したところでございます。

○穀田委員 だから、中国のこの現場に對しても、これはあかんでいうことを言いに行つたぐらい大変だったんでしょ。

いいことではないなんという、あなた、その同じ飛行機に乗って行って言つてごらんないよ、その現場でそういうことを。冗談じゃないですよ、それは。幾ら考えたか、機長がそういうことで怖かった、危なかったと言っているときに、いいことではないなんて、そういうたぐいの問題じゃないほど大問題なんです。それを、そういうことを言うから、航空局というのはほんまこれは大変やとみんな思っているんですよ。

この件について私も現場から聞きましたけれども、ボルトの脱落なんというのは信じられないミスなんだと。例えば、日本航空の話ですけれども、シンガポールの整備会社では、定期整備、C 整備というのだそうだけれども、行つた747型機について一年後に日本で定期整備をしたら、構造部材の腐食や亀裂のふぐあいがひどく、九日間整備の予定を延長したというんです。また、別の航空機では、通常十三日の整備予定を多目に見積もつて三十三日で計画したにもかかわらず、七十六日、倍以上もかかった。こういう状態だと、トラブルが一向になくならない原因かなと思うのは当たり前じゃないですか。

海外整備でなぜこんな信じられないミスやトラブルが続くのか、国交省はどのように分析、説明しているんですか。

○岩崎政府参考人 先ほど申しましたように、我々、トラブルの計数的な分析を行つております。海外の整備の場合、自社整備の場合、国内の下請会社以外注した場合、それぞれのトラブルの発生率を分析いたしました。繰り返しになりますけれども、大きな差はございせんでした。

我々、何もトラブルがあることをいいとは言つ

ておりませんけれども、航空機の場合、一定の確率でこうした整備上のふぐあいというのが生ずることは、残念ながら、やむを得ないことだと思つております。したがって、海外の整備に出しているからといって、一概に安全上大きな問題があるというふうには考えておりません。

○穀田委員 少々ふぐあいじゃないということ、をまず肝に銘じてくれなさいませんよ。

今ありましたけれども、何回も言うように、件数の問題じゃないんですよ、質を見るべき問題なんです。整備の基本認識、常識を疑う対応という点で深刻さがある、これが現場の声なんです。だから、私は現場の声をきつちり聞きなさいということは何度も言っているわけです。

では、聞きますけれども、国内の整備と海外整備の根本的な違いがどうなっているかということ、を言いますと、国内と海外では作業する一人一人の整備士の意識が全く違うというふうに現場は言っています。

日本では個々人が整備士としての意識を持つて整備するけれども、海外整備工場では、整備資料を渡しても見るのはスーパバイザーという監督者だけで、作業者は見ていないという実際の作業が現場で行われている。つまり、指示するだけで作業に責任持たないという現実があつて、同時に、ミスに対する懲罰は厳しくて、ミスすれば解雇や減給に直結する、だからミスを隠す風潮が強い、こういう点も指摘されています。

これは事実として確認できますか。

○岩崎政府参考人 海外の整備の場合でございすけれども、海外で整備を行っている場合においても、その受託を受けた整備会社で、それぞれの作業の各段階ごとにおいて、作業者とは別の検査員が作業の適切性についてチェックをしております。

私ども、こうしたことについては、先ほど来問題となつておりますS A S C O でありますとかT A E C O でありますとか、これは認定事業場になつておりますので、二年に一度、認定のときに

実際に我々の検査官が行きまして確認をしているところでございます。

○穀田委員 その問題なんですけれども、国内の整備士というのはやはり環境がちよつと違うんですね、現実。例えば、国内の整備士の場合には、国家試験を通るために、そういう作業なんかの一つ一つの大事さをわかつて、ステップアップするという形で取り組んでいる。海外ではどうなっているかという、やはり、スキルアップしてみずからの力の上があれば給料のいいところに移っていく、大体こういう傾向にあると言われてるんですよ。

だから、そういう現実をよく見て、何か言うとしてく検査があるといつて、その検査をやつて見逃してこうなっているわけなんです。だから、こんな大変な事態が起きているわけだから、その事実にも着目をしてしっかり私は見る必要があると思うんです。（発言する者あり）やじ飛ばすんだつたら、きちんと質問したらいいじゃないか。

そこで、最後に領収検査について言いたいと思うんです。

先ほど他の委員からありましたように、海外委託による国内整備の空洞化の問題というのが懸念されます。現場では、海外委託が進めば運航の第一線を支える整備士の訓練の場がなくなつてしまふんじゃないかと不安の声が上がっています。それは年代的にもごく特徴的でして、五十代の人たちの後に陥没をしているという現実もあります。

したがって、当然、領収検査する側の問題として、技術力が継承されず、不良品が持ち込まれても確認できない事態につながる不安があるわけですね。航空会社任せでなくて、政府としても委託の割合を規制するなど手を打つべきでないでしょうか。そこはいかがでしようか。

○岩崎政府参考人 先生御指摘のとおり、航空会社が、自社の技術水準の保持という観点からは、一定程度、自社での整備を適切に実施する能力があることが望ましいと考えております。

ただ、これは、やはりJAL、全日空、大手会社と新規会社では規模の相違あるいは体力の相違等々がございますので、一概には何が適切かどうかはなかなか難しいだろうと思っております。国としても、よく見守りながら適切に指導してまいりたい、このように考えているところでございます。

○穀田委員 私、きょうは、JR西の伯備線の事故と、そして今度のJALを初めとする整備に係る問題を言ってきました。

何を言いたいかというと、JRにしる航空にしろ、やはり今起きている現場の声をよく聞けということなんです。大体、先ほども、事故があったときにも、製造会社の声は聞くんだけど、実際にふぐあいがあるってそれを告発して、これは大変やなと言っている人たちの声はなかなか聞かないということではだめだと思えます。

特に、整備コストについては、安さやリストラによる効率化を求める余り、致命的なミスが起こる可能性がある。そういう意味では、整備委託というのを本当に重視して、国としても、最終的な責任を負える、そういう自社の整備についての継続、技術力強化、そういった点についても留意をして進めるべきであるということを述べて、終わります。

○林委員長 糸川正晃君。

○糸川委員 国民新党の糸川正晃でございます。今回の運輸の安全性の向上のための鉄道事業法等の一部を改正する法律案に関連して、事故原因究明対策と事業者の安全管理体制についてお尋ねをしたいと思います。

運輸の安全性を高めるためには、事業者の意識を高めていくことと並んで、不幸にして起こってしまった事故について徹底的な調査を行う、そこから得られた教訓を生かして事故の再発防止ということを図っていくということが重要であるというふうに思っております。その意味で、国の事故調査機能の強化が持つ意味ということは極めて重要なことではないのかなというふう

思っております。

そこで、事故原因究明対策についてお尋ねいたします。

被害原因に関する調査、それから提言機能を強化する趣旨、社会的背景というものがどのようなものか、それからまた、被害の原因とか被害の軽減のために講ずべき施策として具体的にどのようなものを想定されているのか、お聞かせいただけますでしょうか。

○福本政府参考人 お答えいたします。

昨今、航空、鉄道分野におきまして、事故、トラブルが相次いで発生をいたしてございまして、公共交通そのものの国民の信頼が揺らぎかねない大変ゆゆしき状況となっております。

特に、昨年発生いたしましたJR福知山線の脱線事故におきましては、近年例を見ない多数の人的被害が生じたことから、当委員会といたしましても、事故の背後要因あるいは被害の発生、拡大原因も視野に入れまして全容の早期究明に努めておるところでございます。

今後とも、公共交通機関のさらなる効率化あるいは高速化、さらには大量輸送に伴いまして、一たび事故が発生いたしますならば甚大な被害が発生する危険性がますます高まっております。はいかと予想されておるところでございます。また、依然として後を絶たないヒューマンエラーの問題、自然災害等に起因する事故というのにつきましましては、従来の予防型の対策のみでは限界があるのではないかとこのことも事実でございます。

このたび、事故の原因究明及び再発防止に加えて、事故に伴う被害の発生あるいは拡大原因を究明いたしまして、仮に、万が一事故が発生いたしました場合でも、被害を可能な限り軽減をするというための提言を行うことも当委員会に期待される極めて重要な役割だと考えておるところでございます。

具体的には、航空機、車両の耐衝撃性、いろいろなぶつかったときの衝撃を和らげるといいますかそれに対する力をつける、こういうこと。ある

いは耐火性、燃えないということでございます。それから、座席でございましたり、シートベルト等車内設備の安全性、かえってこういう車内設備で被害が拡大をしておるといようなこともございます。あるいは、事故直後の乗務員の救急救命活動が適切に行われたかどうか、こういった点につきましても、調査をし、かつ提言を行っていくこととしておるところでございます。

○糸川委員 これは通告していないんですが、福本局長にお尋ねしますが、事故調の中に心理の専門官というのは何名いらっしゃいますでしょうか。

○福本政府参考人 お答えいたします。

私どもの事故調査の委員、トータル十名の委員がいまして、その中のお一人に、垣本先生、心理学の専門の先生が非常勤委員という形で入っております。あと、調査官につきましましては、JR福知山線の脱線事故の調査を専門にお願いしようということで、民間から一名の方に調査官という形で今来ていただいております。トータル二名の委員及び職員がおりますということでございます。

○糸川委員 今回の福知山線の事故にしましては、物理的な原因ということよりも、例えば心理的に、運転士さんがかし会社からの連絡で回復運転しなくていいというようなことを言われていたならば、もしかしたら同じ事故が起きなかつたかもしれない。それから、静岡の上空でJALの日航機がニアミスを起こしたときにも、心理的に、恐らく、高度を片方が上げる、片方が下げるといふところを同時に下げたとか、そういうようなことでニアミスが起きているという現状から、その心理状態がどういふことだったのかということも調査して、今後の事故防止のために結びつけていくというのが重要なのではないかなというふうに思うわけでございます。

今回の改正で、事故調の立ち入り場所として、航空機の使用者とか鉄道事業者、また経営者の事務所として、これはまた、調査対象となる物件として帳簿ですとか書類を加えておるわけござい

ますが、これによって事故調査の業務というのはどのように改善されているのでしょうか。

○福本政府参考人 お答えいたします。

事故調査委員会の事故調査につきましては、事故の直接的あるいは技術的な原因を究明するだけでなく、委員から今御指摘がございましたとおり、乗務員の勤務状況、運行ダイヤ、人的要因、いわゆるヒューマンファクター等も含めました事故の背後要因につきましても明らかにしていくということで、ハード、ソフトの両面から事故の全容を解明することが必要だと考えてございます。

特に、安全管理体制、先ほど御指摘もございましたが、乗務員の教育の問題、労務管理の問題、安全設備投資がどのように行われておったか等々につきましましては、従業員の勤務、教育等に関する資料でございましたり、安全関連投資に関する資料等を収集、分析することによりまして、現在、慎重に検証を進めておるところでございます。

この点、航空・鉄道事故調査委員会設置法は、委員会の処分権限、具体的には、立入検査、物件の提出命令あるいは留置、保全命令及び移動の禁止というものの範囲につきましては、「関係物件」という形で規定がございまして、事故等の現場におきます航空機あるいは鉄道施設というものを例示として挙げておるところでございます。すなわち、これまで、主としてハード面に関する調査が想定されておって、ソフト面に関する調査につきましましては、「その他の必要と認める場所」とあるいは「その他の事故等に関係のある物件」として補足的に位置づけられるにとどまっております。

ということで、今回の改正では、立ち入り場所の例示をいたしまして、航空機の使用者、鉄道事業者または軌道事業者の事務所というものを加えていただくとともに、関係物件の例示をいたしましては帳簿、書類というものを加えることによりまして、これらの物件に関しますソフト的な調査が円滑に実施されることになりまして、さらに多角的な事故調査が可能になるのではないかと

期待をいたしておるところでございます。

○糸川委員 大臣にお尋ねしますけれども、事故調査委員会は、事故の背後にある組織的な問題点の調査等、それから事故の再発防止に資する調査を行う必要があるというふうに考えておられるわけでございます。この事故調査のあり方に対して、大臣の見解をお聞かせいただけますでしょうか。

○北側国務大臣 事故が起ったときに、物理的にまた技術的に、どういうことでその事故が起ったのかと解明すること、もちろんそれが大事なわけでございますが、それだけではなくて、このJR西の福知山線事故で象徴されますように、やはりその背景、背後にあるもの、そういったものをしっかりと調査していただくことが事故原因の全容の解明そして再発防止に向けて非常に重要である、そういう多角的な調査が必要であるというふうに考えているところでございます。

今後とも、こうした事故調査を総合的にきちんと実施できるように、事故調査体制の整備に努めてまいりたいと考えております。

○糸川委員 福知山線では、百七名の方が亡くなられて、五百名以上の方が負傷されたわけでございます。今大臣がおっしゃられたように、調査をしっかりとしていくと。

今回の安全管理体制についてお尋ねしたいんですが、今回の改正によって、再発防止についてどのような効果が期待されるのかということをお答えいただけますでしょうか。

○北側国務大臣 こうした事故を防止していくためにやはり一番大事なことは、事業者の方々がまず安全管理体制をしっかりと構築していただくことが最も大事なことでありまして。もちろん、行政側が、国の側が監視、監督を強化していく、それも大事なことでありますけれども、何よりも大事なのは、公共交通の事業を担う方々が安全管理体制をしっかりととっていただくことが私は最も大事なことであるというふうに思います。

今回は、そういう安全管理体制を事業者としてきっちりとおこなっていただくということで、例

えば、安全統括管理者、これは役員の方々がなっていたわけですが、安全統括管理者というものをきちんと定めていただく、また運転管理者も選任をしていただく、安全管理規程もきちんと作成を義務づけをして届け出をしていただく、鉄道事業者内部の経営中枢から現場までの安全管理体制を確立するというのが一番目の大きな今回の法改正の目的でございます。

国交省といたしましては、この安全管理体制が適切に機能しているかどうか、これを監査等を通じて確認して、必要な場合には、安全管理規程の変更命令、場合によっては管理者の解任命令、これなんかはかなり、本当に、人事に介入していくという趣旨でもあるわけでございます。こうしたことができる仕組みを確立させていただきたい、また、国や鉄道事業者による毎年度の安全にかかわる情報については公表する、公表して利用者の方々の監視機能というものを強化していきたいというふうに考えているところでございます。

こうしたさまざまな制度の改善、改正を通じて、鉄道輸送の安全を確保し、再発防止に向けて取り組んでまいりたいと考えております。

○糸川委員 ありがとうございます。

今回の改正で安全統括管理者と運転管理者の設置をするということですが、この人たちの例えばペナルティーが、今、場合によっては人事に入っていくって解任があるということから、場合によって運転士さんがさらにプレッシャーに感じるといことがないようになさなければいけないということをお前提にして、鉄道の運転士の資質の維持、具体的などのような対応を考えているのか、お聞かせいただけますでしょうか。

○梅田政府参考人 今回の改正では、運転士の資質の維持を図るために、まず、安全管理規程におきまして、運転士の日常の教育方針あるいは資質の管理の方法等について明記していただくのかと考えております。その次に、運転区所、これは現場でございますけれども、運転士の資質の充足状

況を確認し、必要な教育や訓練を行う者といったしまして乗務員指導管理者というものを選任していただきまして、これを鉄道事業者が義務づけるというふうにしたいと思っております。もちろん、これも安全管理規程にきちっと書いていただくのかと思っております。さらに、鉄道事業者が運転士の資質の充足状況につきまして定期的な確認を行いまして、その状況を国へ報告させるというような制度を省令上規定したいと思っております。こうしたことによりまして、鉄道事業者において運転士の資質の管理が適切に行われているかどうかを国が確認する仕組みをつくりたいというふうに思っているところでございます。

また、一層運転士の資質の向上を図るために、有識者より構成いたします運転士の資質向上検討委員会というものを既に設置しておりますけれども、この中で、先ほど申しましたけれども、効果的な教育システム、あるいは運転士としての適性を効果的に判断するための総合的な方策、あるいは職場環境の改善方策、こういうようなものにつきましても検討を行っているところでございまして、結論を得たものから速やかに実施をしていきたいというふうに考えているところでございます。

こうした措置によりまして、適切に運転士に資質の維持管理が図られるものだというふうに考えておりますので、我々としては、ぜひこの法案を早く実際にワークさせるべく努力してまいりたいというふうに思っているところでございます。

○糸川委員 先ほど来から私はどうしてもメンタルの部分に気がなるわけで、我々でも、運転をするときに、とっさの判断というのがどれだけ重要かということもいつも考えながら運転するというふうになるわけでございますので、ぜひ、プロの鉄道の運転士さんですとかそういう人たちのメンタルの部分のケアをしていただければ、その中で資質の維持をしていただければというふうに思います。

時間もなくなつてまいりまして、今回の安全管理体制の部分なんですが、航空会社の安全管理システムに関する国際的なルールというのがどのようになっているのかというのをちょっとお聞きしたいので、簡潔にお答えいただけますでしょうか。

○岩崎政府参考人 国際的にも、この安全管理システムの導入というのは始まった段階でございます。主要な国では、法令に基づきまして、カナダでは二〇〇五年の六月から義務づけられております。イギリスやオーストラリアでも導入が推奨され始めているところでございます。

我が国は、かなり国際に先駆けて、今回、安全管理システムの導入の重要性を認識いたしまして、義務づけることとしたものでございます。

○糸川委員 では、今、現行の海上運送法及び内航海運業法において海運事業者が要求している安全管理体制というのがどのようになっているのか、これも簡潔にお答えいただけますでしょうか。

○星野政府参考人 海運事業者に対する安全管理体制についてのお尋ねでございます。

現在、旅客船及び内航海物船運航事業者に対しては、海上運送法及び内航海運業法によりまして、いわゆる運航管理者制度、運航に関する安全上のさまざまなマニュアルとか作業手順等々を文書化し、それを運航管理規程として現場レベルで共有する、それを適切に実施するよう運航管理者を選任する、そういう制度によって安全管理を行っております。また、そうした安全管理が適切に行われているか、現場で、私どもの出先でございます運航労働監督官がしっかりと保安監査をするということで安全の確保を図っているというところでございます。

○糸川委員 最後に大臣に、今回の改正によって安全管理体制の確立についてどのように取り組んでいかれるのか、決意をお聞かせいただいて、これで私の質問を終わりたいと思います。

○北側国務大臣 昨年のJR西日本における福知山線の事故、またJAL等の航空での連続したトラブル、こうしたことを受けまして、公共交通に

とつて一番の基本でございます安全な輸送、安全の確保、ここをしつかりと、まずは公共交通を担っております事業者の方々の中でしつかりやっていたが必要があるというふうに思っております。事業者の方々が、経営トップの方々から現場の方々まで一丸となつてこの安全管理体制の構築に取り組んでいただく、そのためのさまざまな取り組みについて、今回、法改正をお願いをしているところでございます。

そして、国の側としても、こうした安全管理体制をしつかり監視をしていく、安全マネジメント評価というふうな我々は申しているわけでございますが、そういう導入をさせていただいて、運輸の安全性の向上を図つてまいりたいというふうに考えているところでございます。

また、先ほど来御質問がございます鉄道の運輸士の資質の向上の問題や速度制限装置に係る技術基準、航空管制に係るヒューマンエラー対策等々も検討を進めているところでございまして、今後とも、国民の皆様様の公共交通機関に対する信頼回復に向けまして、総合的な安全対策の推進にしっかりと取り組みをさせていただきたいと考えております。

○糸川委員 ありがとうございます。

終わります。

○林委員長 これにて本案に対する質疑は終局いたしました。

○林委員長 この際、本案に対し、長妻昭君外四名から、民主党・無所属クラブ、日本共産党、社会民主党・市民連合及び国民新党・日本・無所属の会の四党派共同提案による修正案が提出されております。

提出者より趣旨の説明を求めます。三日月大造君。

運輸の安全性の向上のための鉄道事業法等の一部を改正する法律案に対する修正案
〔本号末尾に掲載〕

○三日月委員 ただいま議題となりました運輸の安全性の向上のための鉄道事業法等の一部を改正する法律案に対する修正案について、提出者を代表して、その理由並びに趣旨を御説明申し上げます。

JR福知山線脱線事故や羽越線脱線事故など、最近の運輸分野における事故、トラブルの発生状況を考えると、事故に関して、独立した自由な立場から、ヒューマンエラー、組織の問題まで踏み込んだ原因の究明を行い、再発防止に向けた提案がなされることが強く望まれているところであります。

ところが、今回の航空・鉄道事故調査委員会の改革については、被害の軽減に向けた調査提言機能が増加されているにすぎません。事故を客観的に分析し、その対策を提言するためには、利害関係を持つ私主体や事業官庁からの独立性、中立性の確保が不可欠です。国民の側に立つてみれば、航空・鉄道事故調査委員会がある程度の独立性があるとはいへ、国土交通省に属していることは、調査報告書が本主に客観的になされ、事業官庁から自由な立場で書かれたものなのかについて疑義を持つことにもなりかねません。

また、国際民間航空条約の第十三附属書においても「航空事故調査当局は、調査の実施に関し、独立性を有し、かつ、制限されない権限を有しなければならぬ」と規定されているところであります。現在の航空・鉄道事故調査委員会では、調査の実施に関して十分な独立性を有しているとはいえない状況であると考えます。

そこで、修正案の趣旨ですが、航空・鉄道事故調査委員会を国土交通省から切り離し、内閣府に移管することにより、独立性をさらに高め、公正中立な事故調査並びに報告書の作成、建議、勧告を行うことができるようにするものであります。また、自動車に関する事故調査に関しても、中立的な機関による調査を行うべきであり、航空・鉄道事故調査委員会の権限に追加するものであります。

す。それに伴いまして、名称も運輸事故調査委員会としております。

事故調査を中立公正に行うことにより事故の再発防止により資すること、国民の事故調査に対する信頼が高まることが期待されます。この修正の趣旨につきましては、すべての会派の皆様御賛同いただけるものと確信しておりますので、よろしくお願いいたします。

以上です。（拍手）

○林委員長 これにて趣旨の説明は終わりました。

○林委員長 これより原案及び修正案を一括して討論に入ります。直ちに採決に入ります。

運輸の安全性の向上のための鉄道事業法等の一部を改正する法律案及びこれに対する修正案について採決いたします。

まず、長妻昭君外四名提出の修正案について採決いたします。

本修正案に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○林委員長 起立少数。よつて、本修正案は否決されました。

次に、原案について採決いたします。

原案に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○林委員長 起立総員。よつて、本案は原案のとおり可決すべきものと決しました。

○林委員長 ただいま議決いたしました本法律案に対し、衛藤征士郎君外六名から、自由民主党、民主党・無所属クラブ、公明党、日本共産党、社会民主党・市民連合及び国民新党・日本・無所属の会の六党派共同提案による附帯決議を付すべしとの動議が提出されております。

提出者より趣旨の説明を聴取いたします。渡辺具能君。

○渡辺（具）委員 ただいま議題となりました附帯

決議案につきまして、提出者を代表して、その趣旨を御説明申し上げます。

なお、お手元に配付してあります案文の朗読をもつて趣旨の説明にかえることといたします。

運輸の安全性の向上のための鉄道事業法等の一部を改正する法律案に対する附帯決議案

政府は、本法の施行に当たっては、次の諸点に留意し、その運用について遺憾なきを期すべきである。

一 最近の公共交通機関において頻発する事故・トラブルを踏まえ、公共交通の安全対策を総合的に推進し、更なる運輸の安全性の向上に努めること。

二 安全管理規程の作成及び安全統括管理者等の選任その他本法律案に規定される措置を通じて、安全管理態勢の構築及び安全風土の確立が的確に図られるよう、運輸事業者に対し適切な指導・監督・支援を行うこと。

三 国土交通大臣及び運輸事業者が公表する輸送の安全にかかわる情報が、利用者、住民その他公共交通に関わる者に提供されることを通じ、運輸の安全性の向上に向け有効に活用されるよう、環境の整備に努めること。

四 自発的に安全報告を行う制度については、諸外国の例を参考にしつつ、今後の課題として検討を行うこと。

五 運輸事業分野において、これまで実施された規制緩和が運輸の安全性に与えた影響を検証し、必要に応じ適切な措置を講ずること。

六 ヒューマンエラー防止に向けて労働条件・労働環境の整備に資するよう、運輸事業者に対し適切な指導・監督・支援を行うこと。

七 ヒューマンエラー防止に向けて、航空機・船舶の製造事業者及び整備事業者に対して、安全情報の周知に努めること。また、我が国の領域内を航行する航空機・船舶に関し、それらを管轄する諸外国及び国際機関と十分に連携しつつ安全性の向上に努めること。

八 ヒューマンエラー防止に資する技術開発については、輸送モード横断的に連携を図りつつ推進に努めること。

九 運輸事業者に対する監査・検査体制及び事故等調査体制に係る国土交通省の予算及び定員については、監査・検査・調査が円滑に実施できるよう十分確保するとともに、ヒューマンファクターの調査も行い得るよう機能の向上に努めること。

十 航空機の運航乗務員と管制機関がマニュアルの遵守・日頃からの情報交換に努めることを通じ、相互間の意思の疎通が円滑に図れるよう環境整備に努めること。

十一 安全に関する技術継承や人材育成のための環境整備が図られるよう、運輸事業者に対し適切な指導・監督・支援を行うこと。

十二 運輸事業者の業務の受委託については、委託者・受託者の連携を密にするとともに、安全上の支障を及ぼさないよう、運輸事業者に対し適切な指導・監督を行うこと。

十三 踏切事故の防止及び交通の円滑化のための緊急的かつ重点的な踏切道の改良の実施をするよう努めること。

十四 航空・鉄道事故調査委員会は、委員会設置法第四条の趣旨に則り独立性を確保し、公正中立な立場での確に事故調査を行うこと。

十五 今後の事故調査に当たっては、被害の状況も勘案するとともに、航空・鉄道事故調査委員会の在り方については、諸外国の例を参考にしつつ、その体制・機能の強化、自動車、海運を加えるなど陸・海・空にわたる業務範囲の拡大の必要性について、今後の課題として検討を行うこと。

十六 航空・鉄道事故調査委員会と捜査機関は、国際民間航空条約の趣旨を尊重し、事故調査と犯罪捜査のそれぞれが適確に遂行されるよう、十分協力すること。

十七 航空・鉄道事故調査委員会事故調査報告書を作成するに当たっては、ヒューマンエ

ラー再発防止の観点から幅広い調査を行い、報告書に盛り込めるよう努めること。また、報告書の内容については、国民が有効利用するために理解しやすいものとなるよう努めること。

以上であります。

委員各位の御賛同をよろしくお願いいたします。(拍手)

○林委員長 これにて趣旨の説明は終わりました。

採決いたします。

(賛成者起立)

○林委員長 起立総員。よって、本動議のとおり附帯決議を付することに決しました。

この際、国土交通大臣から発言を求められておりますので、これを許します。国土交通大臣北側一雄君。

○北側国務大臣 運輸の安全性の向上のための鉄道事業法等の一部を改正する法律案につきましては、本委員会におかれまして熱心な御討議をいただき、ただいま全会一致をもって可決されましたことに深く感謝を申し上げます。

今後、審議中における委員各位の御高見や、ただいまの附帯決議において提起されました事項の趣旨を十分に尊重してまいる所存でございます。

ここに、委員長を初め理事の皆様方、また委員の皆様方の御指導、御協力に対し深く感謝の意を表します。

大変にありがとうございました。(拍手)

○林委員長 お諮りいたします。

ただいま議決いたしました法律案に関する委員会報告書の作成につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○林委員長 御異議なしと認めます。よって、そのように決しました。

(報告書は附録に掲載)

○林委員長 次に、内閣提出、独立行政法人に係る改革を推進するための国土交通省関係法律の整備に関する法律案を議題といたします。

趣旨の説明を聴取いたします。国土交通大臣北側一雄君。

独立行政法人に係る改革を推進するための国土交通省関係法律の整備に関する法律案

(本号末尾に掲載)

○北側国務大臣 ただいま議題となりました独立行政法人に係る改革を推進するための国土交通省関係法律の整備に関する法律案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

政府においては、これまで小さく効率的な政府を実現する観点から行政改革を積極的に推進してきたところでございます。この法律案は、この行政改革の一環として、独立行政法人に係る改革を推進するため、平成十七年度末に中期目標期間が終了する国土交通省所管法人について、土木研究所及び北海道開発土木研究所の統合並びに海員学校及び海技大学の統合を行い、一体的かつ一層の効率的、効果的な事業の実施を図るとともに、特定独立行政法人を、民間との人事交流等の面でより自由度の高い特定独立行政法人以外の独立行政法人とし、その役職員を非公務員化するものでございます。

次に、この法律案の概要につきまして御説明申し上げます。

第一に、独立行政法人土木研究所及び独立行政法人北海道開発土木研究所の統合並びにその役職員の非公務員化を行うこととしております。

第二に、独立行政法人海員学校及び独立行政法人海技大学の統合並びにその役職員の非公務員化を行うこととしております。

第三に、独立行政法人建築研究所等七法人の役

職員の非公務員化を行うこととしております。

その他、これらに関連いたしました、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。

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

○林委員長 これにて趣旨の説明は終わりました。

次回は、来る十四日火曜日午前九時五十分理事会、午前十時委員会を開会することとし、本日は、これにて散会いたします。

午後五時五十分散会

運輸の安全性の向上のための鉄道事業法等の一部を改正する法律案に対する修正案

運輸の安全性の向上のための鉄道事業法等の一部を改正する法律案の一部を次のように修正する。

第十二条の次に次の七条を加える。

(航空・鉄道事故調査委員会設置法の一部改正)第十三条 航空・鉄道事故調査委員会設置法の一部を次のように改正する。

題名を次のように改める。

運輸事故調査委員会設置法

第一条中「及び鉄道事故の原因」を、「鉄道事故及び事業用自動車事故の原因」に、「航空・鉄道事故調査委員会」を「運輸事故調査委員会」に、「及び鉄道事故の防止」を「鉄道事故及び事業用自動車事故の防止」に改める。

第二条中「国土交通省」を「内閣府」に、「航空・鉄道事故調査委員会」を「運輸事故調査委員会」に改める。

第二条の二第四項及び第五項中「国土交通省令」を「内閣府令」に改め、第六項の次に次の三項を加える。

7 この法律において「事業用自動車事故」とは、道路運送法(昭和二十六年法律第百八十

三号) 第二条第三項に規定する旅客自動車運送事業並びに貨物自動車運送事業法(平成元年法律第八十三号) 第二条第二項に規定する一般貨物自動車運送事業及び同条第三項に規定する特定貨物自動車運送事業の用に供する自動車の転覆、火災その他の事故であつて、内閣府令で定める重大な事故をいう。

8 この法律において「事業用自動車事故の兆候」とは、事業用自動車事故が発生するおそれがあると認められる内閣府令で定める事態をいう。

9 この法律において「事業用自動車事故等」とは、事業用自動車事故及び事業用自動車事故の兆候をいう。

第三条第九号を同条第十二号とし、同条第八号中「及び鉄道事故」を「、鉄道事故及び事業用自動車事故」に改め、同条第十一号とし、同条第七号中「及び鉄道事故」を「、鉄道事故及び事業用自動車事故」に改め、「ついで」の下に「、内閣総理大臣を通じて関係各大臣に」を加え、同条第十号とし、同条第六号の次に次の三号を加える。

七 事業用自動車事故の原因を究明するための調査を行うこと。

八 事業用自動車事故に伴い発生した被害の原因を究明するための調査を行うこと。

九 事業用自動車事故の兆候について事業用自動車事故を防止する観点から必要な調査を行うこと。

第三条に次の二号を加える。

十三 前各号に掲げる事務に係る関係者相互間の情報及び意見の交換を企画し、及び実施すること。

十四 関係行政機関が行う航空事故、鉄道事故及び事業用自動車事故の防止並びにこれらの事故が発生した場合における被害の軽減に関する関係者相互間の情報及び意見の交換に関する事務の調整を行うこと。

第六条第一項から第三項までの規定中「国土

交通大臣」を「内閣総理大臣」に改め、同条第四項第五号中「前二号」を「前三号」に改め、同条を同項第六号とし、同項第四号の次に次の一号を加える。

五 自動車運送事業者若しくは自動車運送事業の用に供する自動車若しくはその自動車の使用及び整備に必要な機械器具の製造、改造、整備若しくは販売の事業を営む者又はこれらの者が法人であるときはその役員(いかなる名称によるかを問わず、これと同等以上の職権又は支配力を有する者を含む)若しくはこれらの者の使用人その他の従業者

第八条、第十条第三項及び第十二条第二項中「国土交通大臣」を「内閣総理大臣」に改める。

第十三条第一項中「又は鉄道事故等」を「、鉄道事故等又は事業用自動車事故等」に、「又は鉄道事故に」を「、鉄道事故又は事業用自動車事故に」に改める。

第十四条第四項中「国土交通省令」を「内閣府令」に改める。

第十五条第二項第二号の次に次の一号を加える。

二の二 自動車運送事業者、自動車運送事業の用に供する自動車に乗務していた者、事業用自動車事故に際し人命の救助に当たつた者その他の事業用自動車事故等の関係者(以下「事業用自動車事故等関係者」という)から報告を徴すること。

第十五条第二項第三号中「又は軌道経営者」を「、軌道経営者又は自動車運送事業者」に改め、「鉄道施設」の下に「、自動車運送事業の用に供する自動車」を加え、「若しくは鉄道事故等関係者」を「、鉄道事故等関係者若しくは事業用自動車事故等関係者」に改める。

第十六条中「国土交通大臣」を「内閣総理大臣」に、「若しくは鉄道事業法第十九条」を「、鉄道事業法第十九条」に改め、「第十九条の二」の下に「、道路運送法第二十九条(同法第四十

三条第五項において準用する場合を含む)若しくは貨物自動車運送事業法第二十四条(同法第三十五条第六項及び第三十七条第三項において準用する場合を含む)」を加える。

第十七条(見出しを含む)中「国土交通大臣」を「国土交通大臣又は国家公安委員会」に改める。

第十九条第三項中「又は旅客」を「、旅客」に改め、「鉄道事故等」の下に「又は旅客自動車運送事業の用に供する自動車について発生した事業用自動車事故等」を加える。

第二十条第一項及び第三項中「国土交通大臣」を「内閣総理大臣」に改める。

第二十一条第一項中「若しくは鉄道事故」を「、鉄道事故若しくは事業用自動車事故」に、「国土交通大臣」を「内閣総理大臣を通じて関係各大臣」に改め、同条第二項中「国土交通大臣」を「関係各大臣」に改める。

第二十二条中「若しくは鉄道事故」を「、鉄道事故若しくは事業用自動車事故」に、「国土交通大臣」を「内閣総理大臣」に改める。

第二十六条第一号中「若しくは第二号」を「、第二号若しくは第二号の二」に改める。

附則第三項を次のように改める。

(検討)

3 政府は、運輸事故調査委員会における航空事故、鉄道事故及び事業用自動車事故に係る調査の実施状況並びにこれらの事故に係る犯罪捜査の実施状況について検討を加え、その結果に基づいてこれらの事故に係る調査を円滑に開始するために必要な措置を講ずるとともに、海難に関する調査の在り方について検討を加え、その結果に基づいて航空事故、鉄道事故及び事業用自動車事故並びに海難に係る総合的な調査を行うために必要な措置を講ずるものとする。

(鉄道事業法の一部改正)

第十四条 鉄道事業法の一部を次のように改正する。

第十九条及び第十九条の二中「国土交通大臣」を「内閣総理大臣及び国土交通大臣」に改める。

(道路運送法の一部改正)

第十五条 道路運送法の一部を次のように改正する。

第二十九条中「国土交通大臣」を「内閣総理大臣及び国土交通大臣」に改める。

(貨物自動車運送事業法の一部改正)

第十六条 貨物自動車運送事業法の一部を次のように改正する。

第二十四条中「国土交通大臣」を「内閣総理大臣及び国土交通大臣」に改める。

(航空法の一部改正)

第十七条 航空法の一部を次のように改正する。

第七十六条第一項及び第二項中「国土交通大臣」を「内閣総理大臣及び国土交通大臣」に改める。

(内閣府設置法の一部改正)

第十八条 内閣府設置法(平成十一年法律第八十九号)の一部を次のように改正する。

第四条第一項に次の一号を加える。

十八 航空事故、鉄道事故及び事業用自動車事故の原因の究明等に関する調査の円滑化を図るための環境の総合的な整備に関する事項

第四条第三項第二十七号の三の次に次の一号を加える。

二十七の四 運輸事故調査委員会設置法(昭和四十八年法律第百十三号) 第二条の二第一項に規定する航空事故、同条第四項に規定する鉄道事故及び同条第七項に規定する事業用自動車事故の原因の究明等のための調査並びにこれらの事故の防止等に関する関係者相互間の情報及び意見の交換に関する関係行政機関の事務の調整に関すること。

第三十七条第三項の表食品安全委員会の項の次に次のように加える。

運輸事故調査委員会

運輸事故調査委員会設置法

(国土交通省設置法の一部改正)
第十九条 国土交通省設置法の一部を次のように改正する。

第四条第七十五号及び第百一十一号中「関すること」の下に「(内閣府の所掌に属するものを除く。)」を加える。

第六条第二項の表航空・鉄道事故調査委員会の項を削る。

第三十五条第一項中「(航空・鉄道事故調査委員会の所掌に属するものを除く。)」を削る。

第三十八条第一項中「航空・鉄道事故調査委員会」を「運輸事故調査委員会」に、「航空・鉄道事故調査委員会設置法」を「運輸事故調査委員会設置法(昭和四十八年法律第百三十三号)」に改める。

附則第一条第一号中「第五条から第八条まで、第十条、第十一号及び第十三条」を「第五条、第八条、第九条、第十条、第十三条、第十五号及び第十七条」に改め、同条第二号中「改正規定」の下に「第十三条から第十九条まで」を加え、「附則第四条」の下に「第六条、第七条、第十二条及び第十四条」を加える。

附則第十三条を附則第十七条とし、附則第十二条を附則第十六条とし、附則第十一条を附則第十五条とし、附則第十条を附則第十三条とし、同条の次に次の一条を加える。

第十四条 自衛隊法の一部を次のように改正する。

第七百七条第七項中「航空・鉄道事故調査委員会設置法」を「運輸事故調査委員会設置法」に改め、同条第八項中「航空・鉄道事故調査委員会」を「運輸事故調査委員会」に改める。

附則第九条を附則第十一条とし、同条の次に次の一条を加える。

(特別職の職員の給与に関する法律の一部改正)
第十二条 特別職の職員の給与に関する法律(昭

和二十四年法律第百五十二号)の一部を次のように改正する。

第一条第二十四号中「航空・鉄道事故調査委員会委員長」を「運輸事故調査委員会委員長」に改め、同条第四十号及び第六十八号中「航空・鉄道事故調査委員会」を「運輸事故調査委員会」に改める。

別表第一官職名の欄中「航空・鉄道事故調査委員会委員長」を「運輸事故調査委員会委員長」に、「航空・鉄道事故調査委員会」を「運輸事故調査委員会」に改める。

附則第八条を附則第十条とし、附則第七条を附則第九条とし、附則第六条を附則第八条とし、附則第五条の次に次の二条を加える。

(航空・鉄道事故調査委員会)の委員長及び委員並びに専門委員の任命に関する経過措置

第六条 第十三条の規定の施行の際現に航空・鉄道事故調査委員会の委員長又は委員である者は、それぞれ同条の規定の施行の日に、運輸事故調査委員会設置法第六條第一項の規定により、運輸事故調査委員会の委員長又は委員として任命されたものとみなす。この場合において、その任命されたものとみなされる者の任期は、運輸事故調査委員会設置法第七條第一項の規定にかかわらず、同日における航空・鉄道事故調査委員会の委員長又は委員としてのそれぞれの任期の残任期間と同一の期間とする。

2 第十三条の規定の施行の際現に航空・鉄道事故調査委員会の専門委員である者は、同条の規定の施行の日に、運輸事故調査委員会設置法第十二條第二項の規定により、運輸事故調査委員会の専門委員として任命されたものとみなす。(処分、手続等に関する経過措置)

第七条 第十三条の規定の施行前に航空・鉄道事故調査委員会設置法の規定により航空・鉄道事故調査委員会がした処分、手続その他の行為で

あつて、運輸事故調査委員会設置法の規定に相当の規定があるものは、当該規定によつてしたものとみなす。

独立行政法人に係る改革を推進するための国土交通省関係法律の整備に関する法律案

独立行政法人に係る改革を推進するための国土交通省関係法律の整備に関する法律

(独立行政法人土木研究所法の一部改正)

第一条 独立行政法人土木研究所法(平成十一年法律第百五十五号)の一部を次のように改正する。

目次中「第六条」を「第五条」に、「役員(第七条第十号)」を「役員及び職員(第六条第十一号)」に、「第十一号」を「第十三号」に、「第十二号」を「第十四号」に、「第十四号」を「第十五号」に、「第十五号」を「第十六号」に、「第十六号」を「第十七号」に改める。

第三条中「土木に係る」を削り、「建設技術」の下に「及び北海道開発局の所掌事務に関連するその他の技術のうち、土木に係るもの」を、「整備」の下に「及び北海道の開発」を加える。

第四条を削り、第五条を第四条とする。

第六条第一項中「附則第五條第二項」の下に「及び独立行政法人に係る改革を推進するための国土交通省関係法律の整備に関する法律(平成十八年法律第百三十三号)附則第九條第一項」を、「金額」の下に「の合計額」を加え、同条を第五条とする。

第二章の章名を次のように改める。

第二章 役員及び職員

第七条第二項中「一人」を「二人以内」に改め、第二章中同条を第六条とする。

第八条を第七条とし、第九条を第八条とする。

第十六条第一号中「第十一号」を「第十二号」に改め、同条第二号中「第十三号第一項」を「第十四条第一項」に改め、同条を第二十号とし、第五章中同条の前に次の一条を加える。

第十九条 第十条の規定に違反して秘密を漏らし、又は盗用した者は、一年以下の懲役又は

五十万円以下の罰金に処する。

第十五条を削る。

第十四条中「第十一号第一号」を「第十二条第一号」に改め、「第十二号の業務」の下に「(次条第一項第二号に規定する業務を除く。)」を加え、同条を第十五号とし、第四章中同条の次に次の三条を加える。

(主務大臣等)

第十六条 研究所に係る通則法における主務大臣は、次のとおりとする。

一 役員及び職員並びに財務及び会計その他管理業務に関する事項については、国土交通大臣

二 第十二条第一号及び第二号の業務(これらに附帯する業務を含む)のうち国土交通省設置法(平成十一年法律第百号)第三十三條第二項に規定する事務に関連する土木技術に係るものに関する事項については、国土交通大臣及び農林水産大臣

三 第十二条に規定する業務のうち前号に規定する業務以外のものに関する事項については、国土交通大臣

2 研究所に係る通則法における主務省は、国土交通省とする。

3 研究所に係る通則法における主務省令は、主務大臣の発する命令とする。

(独立行政法人評価委員会の意見の聴取)

第十七条 前条第一項第二号に規定する業務に関する通則法第二十八條第三項、第二十九條第三項、第三十條第三項及び第三十五條第二項の規定の適用については、これらの規定中「評価委員会」とあるのは、「評価委員会及び農林水産省の独立行政法人評価委員会」とする。

2 国土交通省の独立行政法人評価委員会は、次の場合には、前条第一項第二号に規定する業務に関し、農林水産省の独立行政法人評価委員会の意見を聴かなければならない。

一 通則法第三十二條第一項又は第三十四條

第一項の規定による評価を行うとすると
き。

二 通則法第三十二条第三項後段（通則法第三十四条第三項において準用する場合を含む。）の規定による勧告をしようとするとき。

（港湾法の適用の特例）

第十八条 港湾法（昭和二十五年法律第二百十八号）第三十七条第三項の規定の適用については、研究所は、国とみなす。この場合においては、同条第四項ただし書中「前項に規定する者」とあるのは、「前項に規定する者（独立行政法人土木研究所を含む。）」と読み替えて、同項の規定を適用する。

第十三条第一項中「第十一条」を「第十二条」に改め、第三章中同条を第十四条とする。

第十二条第二号中「土木技術」を「土木に係る建設技術」に改め、同条を第十三条とする。

第十一条第三号中「土木技術」を「土木に係る建設技術」に改め、同条を第十二条とする。

第十条第二項中「第十条第一項」を「第九条第一項」に改め、同条を第九条とし、第二章中同条の次に次の二条を加える。

（役員及び職員の秘密保持義務）

第十条 研究所の役員及び職員は、職務上知ることのできた秘密を漏らし、又は盗用してはならない。その職を退いた後も、同様とする。

（役員及び職員の地位）

第十一条 研究所の役員及び職員は、刑法（明治四十年法律第四十五号）その他の罰則の適用については、法令により公務に従事する職員とみなす。

（独立行政法人建築研究所法の一部改正）

第二条 独立行政法人建築研究所法（平成十一年法律第二百六号）の一部を次のように改正する。
目次中「第六条」を「第五条」に、「役員（第七条―第十条）」を「役員及び職員（第六条―第十一条）」に、「第十一条・第十二条」を「第十二条・第十三条」に、「第十三条・第十四条」を

「第十四条・第十五条」に、「第十五条」を「第十六条・第十七条」に改める。

第四条を削り、第五条を第四条とし、第六条を第五条とする。

第二章の章名を次のように改める。

第二章 役員及び職員

第二章中第七条を第六条とし、第八条を第七条とし、第九条を第八条とする。

第十五条第一号中「第十一条」を「第十二条」に改め、同条第二号中「第十二条第一項」を「第十三条第一項」に改め、同条を第十七条とし、第五章中同条の前に次の一条を加える。

第十六条 第十条の規定に違反して秘密を漏らし、又は盗用した者は、一年以下の懲役又は五十万円以下の罰金に処する。

第四章中第十四条を第十五条とする。

第十三条中「第十一条第一号」を「第十二条第一号」に改め、同条を第十四条とする。

第三章中第十二条を第十三条とし、第十一条を第十二条とする。

第十条第二項中「第十条第一項」を「第九条第一項」に改め、同条を第九条とし、第二章中同条の次に次の二条を加える。

（役員及び職員の秘密保持義務）

第十条 研究所の役員及び職員は、職務上知ることのできた秘密を漏らし、又は盗用してはならない。その職を退いた後も、同様とする。

（役員及び職員の地位）

第十一条 研究所の役員及び職員は、刑法（明治四十年法律第四十五号）その他の罰則の適用については、法令により公務に従事する職員とみなす。

（独立行政法人交通安全環境研究所法の一部改正）

第三条 独立行政法人交通安全環境研究所法（平成十一年法律第二百七号）の一部を次のように改正する。
目次中「第六条」を「第五条」に、「役員（第七条―第十条）」を「役員及び職員（第六条―第

十一条）に、「第十一条―第十六条」を「第十二条―第十七条」に、「第十七条」を「第十八条」に、「第十八条・第十九条」を「第十九条―第二十一条」に改める。

第四条を削り、第五条を第四条とし、第六条を第五条とする。

第二章の章名を次のように改める。

第二章 役員及び職員

第二章中第七条を第六条とし、第八条を第七条とし、第九条を第八条とする。

第十九条第一号中「第十一条」を「第十二条」に改め、同条第二号中「第十二条第一項」を「第十三条第一項」に改め、同条第三号中「第十五条第一項」を「第十六条第一項」に改め、同条を第二十一条とする。

第十八条中「第十六条第一項」を「第十七条第一項」に改め、同条を第二十条とし、第五章中同条の前に次の一条を加える。

第十九条 第十条の規定に違反して秘密を漏らし、又は盗用した者は、一年以下の懲役又は五十万円以下の罰金に処する。

第四章中第十七条を第十八条とする。

第十六条第一項中「第十一条第四号」を「第十二条第四号」に改め、第三章中同条を第十七条とする。

第十五条第一項中「第十一条」を「第十二条」に改め、同条を第十六条とする。

第十四条中「第十一条第四号」を「第十二条第四号」に改め、同条を第十五条とする。

第十三条を第十四条とし、第十二条を第十三条とし、第十一条を第十二条とする。

第十条第二項中「第十条第一項」を「第九条第一項」に改め、同条を第九条とし、第二章中同条の次に次の二条を加える。

（役員及び職員の秘密保持義務）

第十条 研究所の役員及び職員は、職務上知ることのできた秘密を漏らし、又は盗用してはならない。その職を退いた後も、同様とする。

（役員及び職員の地位）

第十一条 研究所の役員及び職員は、刑法（明治四十年法律第四十五号）その他の罰則の適用については、法令により公務に従事する職員とみなす。

（独立行政法人海上技術安全研究所法の一部改正）

第四条 独立行政法人海上技術安全研究所法（平成十一年法律第二百八号）の一部を次のように改正する。

目次中「第六条」を「第五条」に、「役員（第七条―第九条）」を「役員及び職員（第六条―第十条）」に、「第十条・第十一条」を「第十一条・第十二条」に、「第十二条」を「第十三条」に、「第十三条」を「第十四条・第十五条」に改める。

第四条を削り、第五条を第四条とし、第六条を第五条とする。

第二章の章名を次のように改める。

第二章 役員及び職員

第二章中第七条を第六条とし、第八条を第七条とする。

第十三条第一号中「第十条」を「第十一条」に改め、同条第二号中「第十一条第一項」を「第十二条第一項」に改め、同条を第十五条とし、第五章中同条の前に次の一条を加える。

第十四条 第九条の規定に違反して秘密を漏らし、又は盗用した者は、一年以下の懲役又は五十万円以下の罰金に処する。

第四章中第十二条を第十三条とする。

第三章中第十一条を第十二条とし、第十条を第十一条とする。

第九条を第八条とし、第二章中同条の次に次の二条を加える。

（役員及び職員の秘密保持義務）

第九条 研究所の役員及び職員は、職務上知ることのできた秘密を漏らし、又は盗用してはならない。その職を退いた後も、同様とする。

（役員及び職員の地位）

第十条 研究所の役員及び職員は、刑法（明治

四十年法律第四十五号)その他の罰則の適用については、法令により公務に従事する職員とみなす。

(独立行政法人港湾空港技術研究所法の一部改正)

第五条 独立行政法人港湾空港技術研究所法(平成十一年法律第二百九号)の一部を次のように改正する。

目次中「第六条」を「第五条」に、「役員(第七条―第九条)」を「役員及び職員(第六条―第十条)」に、「第十条―第十二条」を「第十一条―第十三条―第十五条」に、「第十五条」を「第十六条・第十七条」に改める。

第四条を削り、第五条を第四条とし、第六条を第五条とする。

第二章の章名を次のように改める。

第二章 役員及び職員

第二章中第七条を第六条とし、第八条を第七条とする。

第十五条第一号中「第十条」を「第十一条」に改め、同条第二号中「第十一条第一項」を「第十二条第一項」に改め、同条を第十七条とし、第五章中同条の前に次の一条を加える。

第十六条 第九条の規定に違反して秘密を漏らし、又は盗用した者は、一年以下の懲役又は五十万円以下の罰金に処する。

第四章中第十四条を第十五条とし、第十三条を第十四条とする。

第十二条中「第十条第一号」を「第十一条第一号」に改め、同条を第十三条とする。

第三章中第十一条を第十二条とし、第十条を第十一条とする。

第九条を第八条とし、第二章中同条の次に次の二条を加える。

(役員及び職員の秘密保持義務)

第九条 研究所の役員及び職員は、職務上知ることのできた秘密を漏らし、又は盗用してはならない。その職を退いた後も、同様とする。

(役員及び職員の地位)

第十条 研究所の役員及び職員は、刑法(明治四十年法律第四十五号)その他の罰則の適用については、法令により公務に従事する職員とみなす。

(独立行政法人電子航法研究所法の一部改正)

第六条 独立行政法人電子航法研究所法(平成十一年法律第二百十号)の一部を次のように改正する。

目次中「第六条」を「第五条」に、「役員(第七条―第九条)」を「役員及び職員(第六条―第十条)」に、「第十条―第十二条」を「第十一条―第十三条」に、「第十三条」を「第十四条」に、「第十四条」を「第十五条・第十六条」に改める。

第四条を削り、第五条を第四条とし、第六条を第五条とする。

第二章の章名を次のように改める。

第二章 役員及び職員

第二章中第七条を第六条とし、第八条を第七条とする。

第十四条第一号中「第十条」を「第十一条」に改め、同条第二号中「第十二条第一項」を「第十三条第一項」に改め、同条を第十六条とし、第五章中同条の前に次の一条を加える。

第十五条 第九条の規定に違反して秘密を漏らし、又は盗用した者は、一年以下の懲役又は五十万円以下の罰金に処する。

第四章中第十三条を第十四条とする。

第十二条第一項中「第十条」を「第十一条」に改め、第三章中同条を第十三条とする。

第十一条を第十二条とし、第十条を第十一条とする。

第九条を第八条とし、第二章中同条の次に次の二条を加える。

(役員及び職員の秘密保持義務)

第九条 研究所の役員及び職員は、職務上知ることのできた秘密を漏らし、又は盗用してはならない。その職を退いた後も、同様とする。

(役員及び職員の地位)

第十条 研究所の役員及び職員は、刑法(明治四十年法律第四十五号)その他の罰則の適用については、法令により公務に従事する職員とみなす。

(独立行政法人航海訓練所法の一部改正)

第七条 独立行政法人航海訓練所法(平成十一年法律第二百十三号)の一部を次のように改正する。

目次中「第六条」を「第五条」に、「役員(第七条―第九条)」を「役員及び職員(第六条―第十条)」に、「第十条―第十二条」を「第十一条―第十三条・第十四条」に、「第十四条」を「第十五条・第十六条」に改める。

第三条中「第十条第一号」を「第十一条第一号」に、「独立行政法人海技大学校及び独立行政法人海員学校」を「及び独立行政法人海技教育機構」に改める。

第四条を削り、第五条を第四条とし、第六条を第五条とする。

第二章の章名を次のように改める。

第二章 役員及び職員

第二章中第七条を第六条とし、第八条を第七条とする。

第十四条第一号中「第十条」を「第十一条」に改め、同条第二号中「第十一条第一項」を「第十二条第一項」に改め、同条を第十六条とし、第五章中同条の前に次の一条を加える。

第十五条 第九条の規定に違反して秘密を漏らした者は、一年以下の懲役又は五十万円以下の罰金に処する。

第四章中第十三条を第十四条とし、第十二条を第十三条とする。

第三章中第十一条を第十二条とする。

第十条第一号中「独立行政法人海技大学校及び独立行政法人海員学校」を「及び独立行政法人海技教育機構」に改め、同条を第十一条とする。

第九条を第八条とし、第二章中同条の次に次の二条を加える。

(役員及び職員の秘密保持義務)

第九条 航海訓練所の役員及び職員は、職務上知ることのできた秘密を漏らしてはならない。その職を退いた後も、同様とする。

(役員及び職員の地位)

第十条 航海訓練所の役員及び職員は、刑法(明治四十年法律第四十五号)その他の罰則の適用については、法令により公務に従事する職員とみなす。

(独立行政法人海員学校法の一部改正)

第八条 独立行政法人海員学校法(平成十一年法律第二百十四号)の一部を次のように改正する。題名を次のように改める。

独立行政法人海技教育機構法

目次中「第六条」を「第五条」に、「役員(第七条―第九条)」を「役員及び職員(第六条―第十条)」に、「第十条―第十二条」を「第十一条・第十三条・第十四条」に、「第十四条」を「第十五条・第十六条」に改める。

第一条及び第二条中「独立行政法人海員学校」を「独立行政法人海技教育機構」に改める。

第三条を次のように改める。

(機構の目的)

第三条 独立行政法人海技教育機構(以下「機構」という)は、船員(船員であつた者及び船員となろうとする者を含む。以下同じ。)に対し船舶の運航に関する学術及び技能を教授すること等により、船員の養成及び資質の向上を図り、もつて安定的かつ安全な海上輸送の確保を図ることを目的とする。

第四条を削る。

第五条中「学校」を「機構」に改め、同条を第四条とする。

第六条第一項中「学校」を「機構」に改め、「附則第五項第二項」の下に「及び独立行政法人に係る改革を推進するための国土交通省関係

法律の整備に関する法律（平成十八年法律第九号）附則第九條第一項を、「金額」の下に「の合計額」を加え、同条第二項及び第三項中「学校」を「機構」に改め、同条を第五条とする。

第二章の章名を次のように改める。

第二章 役員及び職員

第七條第一項中「学校」を「機構」に改め、同条第二項中「学校」を「機構」に、「一人」を「二人以内」に改め、第二章中同条を第六條とする。

第八條第一項中「学校」を「機構」に改め、同条を第七條とする。

第十四條中「学校」を「機構」に改め、同条第一号中「第十條」を「第十一條」に改め、同条第二号中「第十一條第一項」を「第十二條第一項」に改め、同条を第十六條とし、第五章中同条の前に次の一條を加える。

第十五條 第九條の規定に違反して秘密を漏らした者は、一年以下の懲役又は五十万円以下の罰金に処する。

第十三條中「学校」を「機構」に、「同条第四項」を「同条第四項ただし書」に、「独立行政法人海員学校」を「独立行政法人海技教育機構」に改め、第四章中同条を第十四條とする。

第十二條中「学校」を「機構」に改め、同条を第十三條とする。

第十一條第一項及び第三項中「学校」を「機構」に改め、第三章中同条を第十二條とする。

第十條中「学校」を「機構」に改め、同条第一号を次のように改める。

一 船員に対し船舶の運航に関する学術及び技能を教授すること。

第十條第二号中「前号」を「前二号」に改め、同条を同条第三号とし、同条第一号の次に次の一號を加える。

二 船舶の運航に関する高度の学術及び技能に関する研究を行うこと。

第十條に次の一項を加える。

2 機構は、前項の業務のほか、国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律（平成十六年法律第三十一号）第八條第二項の規定による同条第一項の講習の実施に関する業務を行う。

第十條を第十一條とする。

第九條を第八條とし、第二章中同条の次に次の二條を加える。

（役員及び職員の秘密保持義務）

第九條 機構の役員及び職員は、職務上知ることのできた秘密を漏らしてはならない。その職を退いた後も、同様とする。

（役員及び職員の地位）

第十條 機構の役員及び職員は、刑法（明治四十年法律第四十五号）その他の罰則の適用については、法令により公務に従事する職員とみなす。

（独立行政法人航空大学校法の一部改正）

第九條 独立行政法人航空大学校法（平成十一年法律第二百十五号）の一部を次のように改正する。

目次中「第六條」を「第五條」に、「役員（第七條―第九條）を「役員及び職員（第六條―第十條）」に、「第十條―第十二條」を「第十一條―第十三條」に、「第十三條」を「第十四條」に、「第十四條」を「第十五條―第十六條」に改める。

第四條を削り、第五條を第四條とし、第六條を第五條とする。

第二章の章名を次のように改める。

第二章 役員及び職員

第二章中第七條を第六條とし、第八條を第七條とする。

第十四條第一号中「第十條」を「第十一條」に改め、同条第二号中「第十二條第一項」を「第十三條第一項」に改め、同条を第十六條とし、第五章中同条の前に次の一條を加える。

第十五條 第九條の規定に違反して秘密を漏らした者は、一年以下の懲役又は五十万円以下の罰金に処する。

した者は、一年以下の懲役又は五十万円以下の罰金に処する。

第四章中第十三條を第十四條とする。

第十二條第一項中「第十條」を「第十一條」に改め、第三章中同条を第十三條とする。

第十一條を第十二條とし、第十條を第十一條とする。

第九條を第八條とし、第二章中同条の次に次の二條を加える。

（役員及び職員の秘密保持義務）

第九條 大学の役員及び職員は、職務上知ることのできた秘密を漏らしてはならない。その職を退いた後も、同様とする。

（役員及び職員の地位）

第十條 大学の役員及び職員は、刑法（明治四十年法律第四十五号）その他の罰則の適用については、法令により公務に従事する職員とみなす。

附則

（施行期日）

第一条 この法律は、平成十八年四月一日から施行する。ただし、附則第九條第二項及び第三項並びに第十五條の規定は、公布の日から施行する。

（職員の引継ぎ等）

第二条 この法律の施行の際現に独立行政法人北海道開発土木研究所及び独立行政法人海技大学の職員である者は、別に辞令を發せられない限り、この法律の施行の日（以下「施行日」という。）において、それぞれ、独立行政法人北海道開発土木研究所の職員にあつては独立行政法人土木研究所の、独立行政法人海技大学の職員にあつては独立行政法人海技教育機構の職員となるものとする。

2 この法律の施行の際現に独立行政法人土木研究所、独立行政法人建築研究所、独立行政法人交通安全環境研究所、独立行政法人海上技術安全研究所、独立行政法人港湾空港技術研究所、

独立行政法人電子航法研究所、独立行政法人航海訓練所、独立行政法人海員学校及び独立行政法人航空大学の職員である者は、別に辞令を發せられない限り、施行日において、引き続きそれぞれの独立行政法人（独立行政法人海員学校にあつては、独立行政法人海技教育機構）の職員となるものとする。

第三条 前条の規定により独立行政法人土木研究所、独立行政法人建築研究所、独立行政法人交通安全環境研究所、独立行政法人海上技術安全研究所、独立行政法人港湾空港技術研究所、独立行政法人電子航法研究所、独立行政法人航海訓練所、独立行政法人海技教育機構及び独立行政法人航空大学校（以下「施行日後の土木研究所等」という。）の職員となつた者に対する国家公務員法（昭和二十二年法律第二十号）第八十二條第二項の規定の適用については、当該施行日後の土木研究所等の職員を同項に規定する特別職国家公務員等と、前条の規定により国家公務員としての身分を失つたことを任命権者の要請に応じ同項に規定する特別職国家公務員等となるため退職したこととみなす。

第四条 附則第二条の規定により施行日後の土木研究所等の職員となる者に対しては、国家公務員退職手当法（昭和二十八年法律第八十二号）に基づく退職手当は、支給しない。

2 施行日後の土木研究所等は、前項の規定の適用を受けた当該施行日後の土木研究所等の職員の退職に際し、退職手当を支給しようとするときは、その者の国家公務員退職手当法第二条第一項に規定する職員（同条第二項の規定により職員とみなされる者を含む。）としての引き続き在職期間を当該施行日後の土木研究所等の職員としての在職期間とみなして取り扱うべきものとする。

3 施行日の前日に独立行政法人土木研究所、独立行政法人建築研究所、独立行政法人交通安全環境研究所、独立行政法人海上技術安全研究所、独立行政法人港湾空港技術研究所、独立行政法

人電子航法研究所、独立行政法人北海道開発土木研究所、独立行政法人海技大学校、独立行政法人航海訓練所、独立行政法人海員学校及び独立行政法人航空大学校（以下「施行日前の土木研究所等」という。）の職員として在職する者が、附則第二条の規定により引き続き施行日後の土木研究所等の職員となり、かつ、引き続き当該施行日後の土木研究所等の職員として在職した後引き続き国家公務員退職手当法第二条第一項に規定する職員となった場合におけるその者の同法に基づいて支給する退職手当の算定の基礎となる勤続期間の計算については、その者の当該施行日後の土木研究所等の職員としての在職期間を同項に規定する職員としての引き続き在職期間とみなす。ただし、その者が当該施行日後の土木研究所等を退職したことにより退職手当（これに相当する給付を含む。）の支給を受けているときは、この限りでない。

独立行政法人土木研究所の、独立行政法人建築研究所を退職した者にあつては独立行政法人建築研究所の、独立行政法人交通安全環境研究所を退職した者にあつては独立行政法人交通安全環境研究所の、独立行政法人海上技術安全研究所を退職した者にあつては独立行政法人海上技術安全研究所の、独立行政法人港湾空港技術研究所を退職した者にあつては独立行政法人港湾空港技術研究所の、独立行政法人電子航法研究所を退職した者にあつては独立行政法人電子航法研究所の、独立行政法人海技大学校及び独立行政法人海員学校を退職した者にあつては独立行政法人航海訓練所の、独立行政法人航空大学校を退職した者にあつては独立行政法人航空大学校の理事長は、同法第十二条の二第一項に規定する各省各庁の長等とみなす。

る労働組合となつたものについては、施行日から起算して六十日を経過する日までは、同法第二条ただし書（第一号に係る部分に限る。）の規定は、適用しない。
（不当労働行為の申立て等についての経過措置）
第七条 施行日前に特労法第十八条の規定に基づき施行日前の土木研究所等がした解雇に係る中央労働委員会に対する申立て及び中央労働委員会による命令の期間については、なお従前の例による。
2 この法律の施行の際現に中央労働委員会に係属している施行日前の土木研究所等とその職員に係る特労法の適用を受ける労働組合とを当事者とするあつせん、調停又は仲裁に係る事件に関する特労法第三章（第十二条及び第十六条の規定を除く。）及び第六章に規定する事項については、なお従前の例による。

（平成十一年法律第百三十三号。以下この条において「通則法」という。）第三十八条の規定による財務諸表、事業報告書及び決算報告書の作成等については、独立行政法人北海道開発土木研究所に係るものにあつては独立行政法人土木研究所が、独立行政法人海技大学校に係るものにあつては独立行政法人海技教育機構が、それぞれ行うものとする。
5 北海道開発土木研究所等の平成十七年四月一日に始まる事業年度における業務の実績については、独立行政法人北海道開発土木研究所に係るものにあつては独立行政法人土木研究所が、独立行政法人海技大学校に係るものにあつては独立行政法人海技教育機構が、それぞれ評価を受けるものとする。この場合において、通則法第三十二条第三項の規定による通知及び勧告は、それぞれ独立行政法人土木研究所又は独立行政法人海技教育機構に対してなされるものとする。

4 施行日後の土木研究所等は、施行日の前日に施行日前の土木研究所等の職員として在職し、附則第二条の規定により引き続き施行日後の土木研究所等の職員となつた者のうち施行日から雇用保険法（昭和四十九年法律第百十六号）による失業等給付の受給資格を取得するまでの間に当該施行日後の土木研究所等を退職したものであつて、その退職した日まで当該施行日前の土木研究所等の職員として在職したものとしたならば国家公務員退職手当法第十条の規定による退職手当の支給を受けることができるものに対しては、同条の規定の例により算定した退職手当の額に相当する額を退職手当として支給するものとする。

（労働組合についての経過措置）
第六条 この法律の施行の際現に存する特定独立行政法人等の労働関係に関する法律（昭和二十三年法律第二百五十七号。次条において「特労法」という。）第四条第二項に規定する労働組合であつて、その構成員の過半数が附則第二条の規定により施行日後の土木研究所等の職員となる者であるもの（以下この項において「旧労働組合」という。）は、この法律の施行の際労働組合法（昭和二十四年法律第七十四号）の適用を受ける労働組合となるものとする。この場合において、旧労働組合が法人であるときは、法人である労働組合となるものとする。

2 前項の規定により法人である労働組合となつたものは、施行日から起算して六十日を経過する日までに、労働組合法第二条及び第五条第二項の規定に適合する旨の労働委員会の証明を受け、かつ、その主たる事務所の所在地において登記しなければ、その日の経過により解散するものとする。

8 北海道開発土木研究所等の平成十三年四月一日に始まる中期目標の期間における業務の実績については、独立行政法人北海道開発土木研究所に係るものにあつては独立行政法人土木研究所が、独立行政法人海技大学校に係るものにあつては独立行政法人海技教育機構が、それぞれ行うものとする。

（国家公務員退職手当法の適用に関する経過措置）
第五条 施行日前に施行日前の土木研究所等を退職した者に関する国家公務員退職手当法第十二条の二及び第十二条の三の規定の適用については、独立行政法人土木研究所及び独立行政法人北海道開発土木研究所を退職した者にあつては

3 第一項の規定により労働組合法の適用を受け

4 北海道開発土木研究所等の平成十七年四月一日に始まる事業年度に係る独立行政法人通則法

7 北海道開発土木研究所等の平成十三年四月一日に始まる通則法第二十九条第二項第一号に規定する中期目標の期間（以下この条において「中期目標の期間」という。）に係る通則法第三十三条の規定による事業報告書の提出及び公表については、独立行政法人北海道開発土木研究所に係るものにあつては独立行政法人土木研究所が、独立行政法人海技大学校に係るものにあつては独立行政法人海技教育機構が、それぞれ行うものとする。

所に係るものにあつては独立行政法人土木研究所が、独立行政法人海技教育機構が、それぞれ評価を受けるものとする。この場合において、通則法第三十四条第三項において準用する通則法第三十二条第三項の規定による通知及び勧告は、それぞれ独立行政法人土木研究所又は独立行政法人海技教育機構に対してなされるものとする。

9 北海道開発土木研究所等の平成十三年四月一日に始まる中期目標の期間における積立金の処分は、独立行政法人北海道開発土木研究所に係るものにあつては独立行政法人土木研究所が、独立行政法人海技教育機構が、それぞれ従前の例により行うものとする。この場合において、附則第十二条第一号の規定による廃止前の独立行政法人北海道開発土木研究所法（平成十一年法律第二百一十一号）次条第一項において「旧北海道開発土木研究所法」という。第十二条第一項中「当該中期目標の期間の次の」とあるのは「独立行政法人土木研究所の平成十八年四月一日に始まる」と、「次の中期目標の期間における前条」とあるのは「中期目標の期間における独立行政法人土木研究所法（平成十一年法律第二百一十一号）第十二条」と、附則第十二条第二号の規定による廃止前の独立行政法人海技教育機構法（平成十一年法律第二百一十二号）次条第一項及び附則第十一条において「旧海技大学校法」という。第十一条第一項中「当該中期目標の期間の次の」とあるのは「独立行政法人海技教育機構の平成十八年四月一日に始まる」と、「次の中期目標の期間における前条」とあるのは「中期目標の期間における独立行政法人海技教育機構法（平成十一年法律第二百一十四号）第十一条」とする。

10 第一項の規定により北海道開発土木研究所等が解散した場合における解散の登記については、政令で定める。

（独立行政法人土木研究所又は独立行政法人海技教育機構への出資）

第九條 前条第一項の規定により独立行政法人土木研究所又は独立行政法人海技教育機構が北海道開発土木研究所等の権利及び義務を承継したときは、それぞれその承継に際し、独立行政法人土木研究所又は独立行政法人海技教育機構が承継する資産の価額（同条第九項の規定により読み替えられた旧北海道開発土木研究所法第十二条第一項又は旧海技大学校法第十一条第一項の規定による承認を受けた金額があるときは、当該金額に相当する金額を除く。）から負債の金額を差し引いた額は、政府から独立行政法人土木研究所又は独立行政法人海技教育機構に出資されたものとする。

2 前項に規定する資産の価額は、施行日現在における時価を基準として評価委員が評価した価額とする。

3 前項の評価委員その他評価に関し必要な事項は、政令で定める。

（独立行政法人土木研究所に係る国有財産の無償使用）

第十條 国土交通大臣は、この法律の施行の際現に独立行政法人北海道開発土木研究所に使用されている国有財産であつて政令で定めるものを、政令で定めるところにより、独立行政法人土木研究所の用に供するため、独立行政法人土木研究所に無償で使用させることができる。

（独立行政法人海技教育機構に係る財産の無償使用）

第十一條 国は、この法律の施行の際現に旧海技大学校法附則第六條の規定に基づき独立行政法人海技大学校に無償で使用させている財産を、独立行政法人海技教育機構の用に供するため、独立行政法人海技教育機構に無償で使用させることができる。

（独立行政法人北海道開発土木研究所法及び独立行政法人海技大学校法の廃止）

第十二條 次に掲げる法律は、廃止する。

一 独立行政法人北海道開発土木研究所法
二 独立行政法人海技大学校法
（独立行政法人北海道開発土木研究所法の廃止に伴う経過措置）

第十三條 施行日前に前条第一号の規定による廃止前の独立行政法人北海道開発土木研究所法第十三條の規定により国土交通大臣が独立行政法人北海道開発土木研究所に対してした指示は、第一条の規定による改正後の独立行政法人土木研究所法第十五條の規定により国土交通大臣が独立行政法人土木研究所にした指示とみなす。

（罰則に関する経過措置）

第十四條 施行日前にした行為及び附則第八條第九項の規定によりなお従前の例によることとされる場合における施行日以後にした行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。

（政令への委任）

第十五條 附則第二条から第十一条まで及び前二条に定めるもののほか、この法律の施行に関し必要な経過措置は、政令で定める。

（道路整備特別会計法及び治水特別会計法の一部改正）

第十六條 次に掲げる法律の規定中「第十三条第三項」を「第十四条第三項」に改める。

一 道路整備特別会計法（昭和三十三年法律第三十五号）第三条第一項第九号

二 治水特別会計法（昭和三十五年法律第四十号）第四条第一項第七号

（国家公務員共済組合法の一部改正）

第十七條 国家公務員共済組合法（昭和三十三年法律第二百一十八号）の一部を次のように改正する。

別表第三に次のように加える。

独立行政法人土木研究所	独立行政法人土木研究所法（平成十一年法律第二百五号）
独立行政法人建築研究所	独立行政法人建築研究所法（平成十一年法律第二百六号）
独立行政法人交通安全環境研究所	独立行政法人交通安全環境研究所法（平成十一年法律第二百七号）
独立行政法人海上技術安全研究所	独立行政法人海上技術安全研究所法（平成十一年法律第二百八号）
独立行政法人港湾空港技術研究所	独立行政法人港湾空港技術研究所法（平成十一年法律第二百九号）
独立行政法人電子航法研究所	独立行政法人電子航法研究所法（平成十一年法律第二百十号）
独立行政法人航海訓練所	独立行政法人航海訓練所法（平成十一年法律第二百十三号）
独立行政法人海技教育機構	独立行政法人海技教育機構法（平成十一年法律第二百十四号）
独立行政法人航空大学校	独立行政法人航空大学校法（平成十一年法律第二百十五号）

（国家公務員共済組合法の一部改正に伴う船員組合員に係る特例に関する経過措置）

第十八條 国家公務員共済組合法第百九条に規定する船員組合員のうち独立行政法人航海訓練所又は独立行政法人海技教育機構の職員である者については、当分の間、船員保険法（昭和十四年法律第七十三号）第十七條の規定にかかわらず、同条の規定による船員保険の被保険者で

ないものとみなして、労働者災害補償保険法（昭和二十二年法律第五十号）、労働保険の保険料の徴収等に関する法律（昭和四十四年法律第八十四号）及び雇用保険法の規定を適用する。

（自動車検査登録特別会計法の一部改正）

第十九条 自動車検査登録特別会計法（昭和三十九年法律第四十八号）の一部を次のように改正する。

第三条第一項中「第十五条第三項及び」を「第十六条第三項及び」に改める。

（国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律の一部改正）

第二十条 国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律（平成十六年法律第三十一号）の一部を次のように改正する。

第八条第二項中「独立行政法人海技大学校」を「独立行政法人海技教育機構」に、「大学校」を「機構」に改める。

第四十八条中「大学校」を「機構」に改める。

理由

独立行政法人に係る改革を推進するため、平成十七年度末に中期目標期間が終了する国土交通省所管法人について、独立行政法人土木研究所及び独立行政法人北海道開発土木研究所の統合並びに独立行政法人海員学校及び独立行政法人海技大学校の統合を行うとともに、特定独立行政法人を特定独立行政法人以外の独立行政法人に移行する等の措置を講ずる必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

平成十八年三月二十三日印刷

平成十八年三月二十四日発行

衆議院事務局

印刷者 国立印刷局

P