

台湾の整備会社でございましたけれども、整備をしているときには、機体のゆがみが発見をされました。この機体のゆがみを直すということで、ボーイング社と相談をして、暫定的な修理をブルネイ航空が行つたわけでございます。このときに、これは暫定的な修理なものですから、一年以内にちゃんと本格修理をしなさいという条件で、ボーイング社と相談しながらそういう修理をしたという事実でございます。

その半年後、二〇〇四年の十一月、ブルネイ航空からスカイマークがこの機体を受領をいたしました。そのときに、中古機でございますが、リースを受取つたわけでございますが、そのときに、ブルネイ航空からスカイマークに、この飛行機は一年後にはちゃんと暫定修理を本格修理しなきゃいけない飛行機ですよという文書も付けた上でブルネイ航空からスカイマークに渡つたわけでございます。したがつて、スカイマークの方は、当然のことながら、二〇〇四年の六月に暫定修理をいたしましたから、その一年後の二〇〇五年の六月までに本格修理をしなきゃいけないということでございましたけれども、そこが十分に社内で伝わっていなかつたということで、先生御指摘のとおり、九か月間、暫定修理のままの飛ばしていたと、こういうことでございます。

その事実が今年の三月に分かつたということでスカイマークから報告があり、スカイマークは三月の十三日に暫定修理よしちやつて本格修理に直したということでございますが、私どもとしては、三月の十四日にこのスカイマーク社に対して、こうした修理の超過といふのはおかしいんじゃないかということで嚴重注意をしたところでございます。

○小池正勝君 まず、この件なんですが、この修理をしないまま運航したという点ですけれども、これは放置すると、この報道では、機体に亀裂が入るそれがあったと、こういう報道になつています。機体に亀裂が入るということになると、気

圧が当然大きく上がつたり下がつたりするわけですし、振動もあるわけですから、大変大きな事故につながる可能性があつたと、こういうことではないんですか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 亀裂が発生いたしました。すると、先生おっしゃるとおり、それが大きな事故につながる可能性はあるんだろうと思つております。

ただ、事実を申しますと、これ決してスカイマークの肩を持つというわけではないんですけれども、航空機というのは割合と機体に対する安全性、フェールセーフというのかなりきつちりしておりますと、少々穴が空いても直ちに何かおつこちるということではないんですけれども、たゞ、いろんな気象条件を飛びますし、航空の安全とこれはいけないものですから、そういう意味からいいますと、こういう修理期限を放置してやつたことは極めてやつぱり遺憾であつて、本当にいなかつたということで、先生御指摘のとおり、九か月間、暫定修理のままの飛ばしていたと、こういうことでございます。

○小池正勝君 そこで、この報道に対しても、今局長は重大な事故につながるおそれがあつたということをおつしやつたわけですが、スカイはこううふうに答弁しています。スカイは、今日、徳島新聞をお渡ししてありますからお読みになつていいと思いますが、スカイは、一連の判断と処置は適切、修理期限を超過して運航させていたという認識はない、こうおっしゃつているんですけど、これについていかがですか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 徳島新聞にもそういう記事があると私どもも承知をしております。ただ、私どもの方に、その三月十四日に、担当

課長のところでございますけれども、このスカイマークエアラインの井手副会長、この人、整備本部長を兼任しておるわけでけれども、この人が来まして、このことについてスカイマークはどういう認識をしているんだと、こういうことを私は聞いておりました。その際に、井手副会長の方は、この新聞記事ではなくて、これについてはスカイマークの社内の処置のミスであると、こういうことを彼も認めています。

それで、先ほど申しましたように、これはブルネイ航空からスカイマークに対して一年以内にちゃんとやりなさいよという指示の文書もきつちり付いておりますんで、私ども、そういうものも、九九・九九九九%の安全を保つてもらわないとこれはいけないものですから、そういう意味からいりますと、こういう修理期限を放置してやつたことは極めてやつぱり遺憾であつて、本当にいなかつたということで、先生のおっしゃるとおり、機体の振動であるとか、場合によつては本当にそれから大きな事故につながりかねないという可能性もあるものですから、そういう意味でやっぱりこういうことはきつちりやつていただかなければいけないかねと、こういうふうに認識しておるところがございます。

○小池正勝君 そこで、この報道は間違つていたと、こういうことです。スカイが認識していないんじゃないじやなくて、認識しておる、要するにこの報道は間違つていたと、こういうことです。○小池正勝君 今のお話は、この報道にあるようないに、スカイが認識していないといふんじやなく材のときにはスカイがどういう対応をしたかといふのは、私ども十分承知しておりますので、あるいはこういう記事になつたのかもしれませんのが、あるいは、スカイがそのときの対応が少々十分な対応をしなかつたからこういう記事になつたのか、この辺はよく分かりませんけれども、少なくとも私どもの方の、繰り返しになりますけれども、井出副会長が来たときには、これはスカイの方の責任ですと、こういうことは認めておられました。

○小池正勝君 そこで、この報道に対しても、今局長は重大な事故につながるおそれがあつたということをおつしやつたわけですが、スカイはこううふうに答弁しています。スカイは、今日、徳島新聞をお渡ししてありますからお読みになつていいと思いますが、スカイは、一連の判断と処置は適切、修理期限を超過して運航させていたという認識はない、こうおっしゃつているんですけど、これについていかがですか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 先生御指摘のとおり、昨年の六月のことでござりますけれども、飛行機が到着しますと出発する前に点検をいたしました。スカイマークは昨年も、空港で出発前に機体の点検をする確認整備士を計画どおり配置していませんけれども、いざれにしても、これが第一回目の報道でありまして、正にけしからぬ話であつたわけです。

そこで、十五日の新聞に今度はこういうのが出ました。スカイマークは昨年も、空港で出発前に機体の点検をする確認整備士を計画どおり配置していませんけれども、いざれにしても、これが第一回目の報道でありまして、正にけしからぬ話であつたわけです。

そこで、十五日の新聞に今度はこういうのが出ました。スカイマークは昨年も、空港で出発前に機体の点検をする確認整備士を計画どおり配置していませんけれども、いざれにしても、これが第一回目の報道でありまして、正にけしからぬ話であつたわけです。

そこで、まずこれに對してどんな処分を求めたのか、そして三月二十八日、今日ですね、今日までにこれについて報告しろということを言つておられるお話が報じられておりますが、その後どのようにお話を報じられておりますが、その後どんな対応がなされたのか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 三月十四日にスカイマークに対し厳重注意文書を出しました。この厳重注意の文書の中身でございますけれども、修理期限、修理の方法を検討する必要がある期限の管理が着実になされるよう管理の方法を改善すること、それから当該機及び貴社、スカイマークエアラインズが運航する他の機材、特に中古機について同様の不適切な事例の有無について早急に再確認すること、この二点に対し早急に対策を検討し、本日までに、本日中に文書で報告されたいと、こういう旨指示しているところでございました。

○小池正勝君 そこで、二十八日になつたわけですが、報告はどうなつてますか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 今日の夕方持つてくれると、こういうふうに聞いております。

○小池正勝君 もちろんまだ、今日、まだ午前中ですから、今日の夕方と言われたらそれ以上は言えませんけれども、いざれにしても、これが第一回目の報道でありまして、正にけしからぬ話であつたわけです。

そこで、十五日の新聞に今度はこういうのが出ました。スカイマークは昨年も、空港で出発前に機体の点検をする確認整備士を計画どおり配置していませんけれども、いざれにしても、これが第一回目の報道でありまして、正にけしからぬ話であつたわけです。

そこで、十五日の新聞に今度はこういうのが出ました。スカイマークは昨年も、空港で出発前に機体の点検をする確認整備士を計画どおり配置していませんけれども、いざれにしても、これが第一回目の報道でありまして、正にけしからぬ話であつたわけです。

まあ、

点検をするという社内の規定になつておるわけでございます。それに対し、昨年の六月前後でござりますけれども、飛行前点検が、この自ら定めた一便当たり一名というのをきつちり配置しなくて、停留時間の重複している飛行機がございましたので、それを一人の整備士が二便やつてしまつたというの、幾つかの事例が見付かりました。これに対して、私ども当時も、昨年の六月でござりますけれども、担当課長からスカイマークに對して厳重注意を出しまして、そうした配置の問題について配置の管理をちゃんと徹底しようと、こういうことで厳重注意をしたところでございました。

○小池正勝君 今のお話は、昨年、国土交通省航空局はこの事實を知つておつて厳重注意をしたと、こういうお話をなんだろうと思うんですね。

昨年というと、正にこの国土交通委員会では再三にわたつて、JALを始め航空機の安全ということが何回も何回も与野党ともに論じられておつたときです。にもかかわらず、このスカイマークエアラインズのお話というのは当委員会に報告がなされたんでしようか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 報告しておりますがん。

○小池正勝君 これは、なぜ報告なされなかつたんでしようか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 私どもの方も、この件につきまして、重要性、社会的評価等々を考えまして、特段積極的には公表、報告しなかつたと

いう事実でござります、ことでござります。

○小池正勝君 重要性とおつしやつたけど、重大だから報告すべきなんじやないんですか。重要なから報告すべきなんじやないんですか。

もう一度答弁をお願いします。

○政府参考人(岩崎貞二君) 私ども、こういう嚴重注意しているのは、年間十数件、去年でありますとございまして、積極的に公表するものの、あるいは問われてお出しするもの、いろんな形の取扱いをさせていただいておるわけでござりますけれ

ども、この件につきましては、スカイマークのことにつきましては、規定どおり一応確認はしていただということもございまして、積極的な公表はしなかつたということがあります。

○小池正勝君 今のお話は、重要であるというこ

とを国土交通省さんも認識をしておつたといふ

ことであつて、しかし問われなかつたから言わなかつたと、こういうお話をおつしやつているんだ

ろうと思うんですね。

これは、もちろん、スカイマークが一義的に悪

いというのはもちろんそういうなんだけれども、この

当委員会では、昨年はこの運輸の安全というの

再三議論した、しかも、特に航空機の安全は再三

議論した、JALについては各党みんなが議論し

た。にもかかわらず、国土交通省が知らなかつた

というのなら話は別ですが、知つておつて、処分

までしておつて報告がなかつたと。重大でなかつたと、いうことなんですか。そぢやないでしょ

う。これは余りにもおかしな対応。スカイマーク

がけしからぬのはもちろんだけれども、やはり國

土交通省、もつとしつかりしてもらいたい。これ

はもう、今日は激励の意味で御質問させていただ

いているんですけども、是非頑張つてもらいたい

いと、こう思うんです。そこで、頑張つてもらい

たいと言うからには、報告してもらわなければ困

るんですよね。

○小池正勝君 これは、なぜ報告なされなかつたんでしようか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 私どもの方も、この

件につきまして、重要性、社会的評価等々を考え

まして、特段積極的には公表、報告しなかつたと

いう事実でござります、ことでござります。

○小池正勝君 重要性とおつしやつたけど、重大

だから報告すべきなんじやないんですか。

重要なから報告すべきなんじやないんですか。

もう一度答弁をお願いします。

○政府参考人(岩崎貞二君) 私ども、こういう嚴重

注意しているのは、年間十数件、去年でありますとございまして、積極的に公表するものの、あるいは問われてお出しするもの、いろんな形の取扱いをさせていただいておるわけでござりますけれ

どものこういうことの情報公開というのは重要で

あると、こう思つております。今回提案させてい

ただいた法律の中でも、エアラインの方にもちや

んと情報公開しろと言つておりますけれども、私

どの方の情報の公開の在り方についても考えて

いかなきゃいけないと、こう思つております。

したがいまして、例えばこういう厳重注意をし

たようなもの、こういうものについてはこれから

きつちり公表、報告していくようなことで

改善を図つてまいりたいと、このように考えてい

るところでござります。

○小池正勝君 大臣、恐縮ですが、いかがでしょ

うか。

○小池正勝君 大臣からお言葉を賜つたんです

が、局長さん、今度こういうことが起つたら、

これは公表されるときでいいんですか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 厳重注意のあつたも

のについては公表いたします。

○小池正勝君 それはすべてといふことですか。

○小池正勝君 すべて公表いたしました。

○政府参考人(岩崎貞二君) すべて公表いたしま

す。

○小池正勝君 それでは、その次、今度は三月十

七日付けの新聞、夕刊です。飛行機の機体の左前

方ドア下にあるリベットが溶けたままで運航し

た。しかも、この機は九ヶ月間も修理期限を過ぎ

ても修理せず運航されていたその飛行機であると

の報道がありました。つまり、これは落雷がこれ

あつたんですね。落雷があつてリベットが溶けて

しまつた。そしたら、そこで運航を打ち切る。

これは羽田→徳島便です。羽田から徳島へ行つて落

雷に遭つた、途中で落雷に遭つた、徳島で修理し

なければいけないので、溶けたのをそのまままた

徳島から羽田へ帰つてきた。まず、そんな事実は

あるんですか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 先生御指摘のとお

り、三月の十六日でござりますけれども、スカイ

マークのボーイング767型機でござりますけれ

ども、徳島空港へ進入中落雷を受けました。着陸

後点検したそうでござりますけれども、そこで數

か所の損傷が発見されました。そのときの損傷の中

に、リベットがかなりの損傷を受けていたとい

う事実がございました。このリベットの損傷を対

して、スカイマークの担当整備士は安全上問題が

ないと、こう判断して、折り返し便として羽田ま

で飛ばしたといふことです。

○国務大臣(北側一雄君) 小池委員のおつしやつ

ているとおりであると私も思います。

これからは、国会の先生方にはもちろんでござ

いますけれども、やはり国民の方々、利用者の

方々にしつかり監視をしていただくということが

ますけれども、やはり國民の方々、利用者の

方がしきらぬのはもちろんだけれども、やはり國

土交通省、もつとしつかりしてもらいたい。これ

はもう、今日は激励の意味で御質問させていただ

いているんですけども、是非頑張つてもらいたい

いと、こう思うんです。そこで、頑張つてもらい

たいと言うからには、報告してもらわなければ困

るんですよね。

○国務大臣(北側一雄君) 小池委員のおつしやつ

ているとおりであると私も思います。

これからは、国会の先生方にはもちろんでござ

いますけれども、やはり國民の方々、利用者の

方々にしつかり監視をしていただくということが

ますけれども、やはり國民の方々、利用者の

方がしきらぬのはもちろんだけれども、やはり國

土交通省、もつとしつかりしてもらいたい。これ

はもう、今日は激励の意味で御質問させていただ

いているんですけども、是非頑張つてもらいたい

いと、こう思うんです。そこで、頑張つてもらい

たいと言うからには、報告してもらわなければ困

るんですよね。

○国務大臣(北側一雄君) 小池委員のおつしやつ

ているとおりであると私も思います。

これからは、国会の先生方にはもちろんでござ

いますけれども、やはり國民の方々、利用者の

方々にしつかり監視をしていただくということが

ますけれども、やはり國民の方々、利用者の

方がしきらぬのはもちろんだけれども、やはり國

土交通省、もつとしつかりしてもらいたい。これ

はもう、今日は激励の意味で御質問させていただ

いているんですけども、是非頑張つてもらいたい

いと、こう思うんです。そこで、頑張つてもらい

たいと言うからには、報告してもらわなければ困

るんですよね。

○国務大臣(北側一雄君) 小池委員のおつしやつ

ているとおりであると私も思います。

これからは、国会の先生方にはもちろんでござ

いますけれども、やはり國民の方々、利用者の

方々にしつかり監視をしていただくということが

ますけれども、やはり國民の方々、利用者の

方がしきらぬのはもちろんだけれども、やはり國

土交通省、もつとしつかりしてもらいたい。これ

はもう、今日は激励の意味で御質問させていただ

いているんですけども、是非頑張つてもらいたい

いと、こう思うんです。そこで、頑張つてもらい

たいと言うからには、報告してもらわなければ困

るんですよね。

○国務大臣(北側一雄君) 小池委員のおつしやつ

ているとおりであると私も思います。

これからは、国会の先生方にはもちろんでござ

いますけれども、やはり國民の方々、利用者の

方々にしつかり監視をしていただくということが

ますけれども、やはり國民の方々、利用者の

方がしきらぬのはもちろんだけれども、やはり國

土交通省、もつとしつかりしてもらいたい。これ

はもう、今日は激励の意味で御質問させていただ

いているんですけども、是非頑張つてもらいたい

いと、こう思うんです。そこで、頑張つてもらい

たいと言うからには、報告してもらわなければ困

るんですよね。

○国務大臣(北側一雄君) 小池委員のおつしやつ

ているとおりであると私も思います。

これからは、国会の先生方にはもちろんでござ

いますけれども、やはり國民の方々、利用者の

方々にしつかり監視をしていただくということが

ますけれども、やはり國民の方々、利用者の

方がしきらぬのはもちろんだけれども、やはり國

土交通省、もつとしつかりしてもらいたい。これ

はもう、今日は激励の意味で御質問させていただ

いているんですけども、是非頑張つてもらいたい

いと、こう思うんです。そこで、頑張つてもらい

たいと言うからには、報告してもらわなければ困

るんですよね。

○国務大臣(北側一雄君) 小池委員のおつしやつ

ているとおりであると私も思います。

これからは、国会の先生方にはもちろんでござ

いますけれども、やはり國民の方々、利用者の

方々にしつかり監視をしていただくということが

ますけれども、やはり國民の方々、利用者の

方がしきらぬのはもちろんだけれども、やはり國

土交通省、もつとしつかりしてもらいたい。これ

はもう、今日は激励の意味で御質問させていただ

いているんですけども、是非頑張つてもらいたい

いと、こう思うんです。そこで、頑張つてもらい

たいと言うからには、報告してもらわなければ困

るんですよね。

○国務大臣(北側一雄君) 小池委員のおつしやつ

ているとおりであると私も思います。

これからは、国会の先生方にはもちろんでござ

いますけれども、やはり國民の方々、利用者の

方々にしつかり監視をしていただくということが

ますけれども、やはり國民の方々、利用者の

方がしきらぬのはもちろんだけれども、やはり國

土交通省、もつとしつかりしてもらいたい。これ

はもう、今日は激励の意味で御質問させていただ

いているんですけども、是非頑張つてもらいたい

いと、こう思うんです。そこで、頑張つてもらい

たいと言うからには、報告してもらわなければ困

るんですよね。

○国務大臣(北側一雄君) 小池委員のおつしやつ

ているとおりであると私も思います。

これからは、国会の先生方にはもちろんでござ

いますけれども、やはり國民の方々、利用者の

方々にしつかり監視をしていただくということが

ますけれども、やはり國民の方々、利用者の

方がしきらぬのはもちろんだけれども、やはり國

土交通省、もつとしつかりしてもらいたい。これ

はもう、今日は激励の意味で御質問させていただ

いているんですけども、是非頑張つてもらいたい

いと、こう思うんです。そこで、頑張つてもらい

たいと言うからには、報告してもらわなければ困

るんですよね。

○国務大臣(北側一雄君) 小池委員のおつしやつ

ているとおりであると私も思います。

これからは、国会の先生方にはもちろんでござ

いますけれども、やはり國民の方々、利用者の

方々にしつかり監視をしていただくということが

ますけれども、やはり國民の方々、利用者の

方がしきらぬのはもちろんだけれども、やはり國

土交通省、もつとしつかりしてもらいたい。これ

はもう、今日は激励の意味で御質問させていただ

いているんですけども、是非頑張つてもらいたい

いと、こう思うんです。そこで、頑張つてもらい

たいと言うからには、報告してもらわなければ困

るんですよね。

○国務大臣(北側一雄君) 小池委員のおつしやつ

ているとおりであると私も思います。

これからは、国会の先生方にはもちろんでござ

いますけれども、やはり國民の方々、利用者の

方々にしつかり監視をしていただくということが

ますけれども、やはり國民の方々、利用者の

方がしきらぬ

査をしておりますので、それを見ながらきつちり対応を取つてまいりたいと、このように思つておるところでございます。

○小池正勝君

それであれば、その結果というこ

とで、それは結果を待ちたいと思ひます。

さらに、今日の報道、冒頭申し上げましたが、

今日のニュースで報じられておつた、結局三月十

四日から二週間で四回目の報道になりますが、こ

れもまた別件ですけども、部品の点検期限を過ぎても運航しておつたということが報じられており

ますが、これはどういう内容ですか。

○政府参考人(岩崎貞一君) 今日報道された事案でござりますけれども、同じスカイマークの767型機でござりますけれども、貨物室の床に飲料水の配管ヒーターが、飲料水凍結するといけないものですから配管のヒーターございます。この配管のヒーターをちゃんと時々点検をしてないと、それが損傷して近くの可燃物に引火する事例といふのは他の航空会社で、これはスカイマークじやございませんけど、発生したということがありました。それを受けまして、ボーイング社でござります、この航空機メーカーはボーイング社でござりますので、ボーイング社からヒーターの損傷なんかについてちゃんと点検した方がいいですよと、しなさいよという技術指示書、サービスブリテンと呼んでおりますけれども、これが二〇〇四年の十二月に発行されたところでございます。

この二〇〇四年の十二月にサービスブリテン、技術指示書が発行されて、その指示書の中では、九十日以内にその点検をやりなさいよと、こういざいますので、二〇〇五年の三月までにやつて、その技術指示書に従えばやつていくべき事案でございましたけれども、これをスカイマークの方は七月までやつていなかつたと、こういうことでござります。

このサービスブリテンと申しますのは、これも少し表現が難しいんですけども、いろんなトラブルがあつたときに、非常に、これはエアライン

に對してこういうトラブルに対してもどう対応すべきかということについて問い合わせがあります。エアラインはこういうことをやつた方がいいきちやないかということを指示をします。そのうちやないかということを指示をします。そのうものに比較して、比べてみると、こちらの方は少し軽度なものであるということは、軽度なものでございます。

メークーからエアラインに對しての指示ではなくて、こういうボーイングになりますとF.A.A.アメリカの航空当局でござりますけれども、アメリカの航空当局からこういうものについては法令上きつちり義務化するという耐空性改善命令あるいは耐空性改善通報というのを出します。これは、そういう意味でワンランクが落ちております。したがつて、サービスブリテンという、エアライン、メークーからの指示書で航空会社はこういうことをちゃんと直しながらかたわけでございます。したがつて、サービスブリテンといふことは、かなり義務に近いようなものから、本当にできれば注意した方がいいですよというランクがこれも幾つかあります。その中でいいますと、技術指示書の中でこの部分は相当高いランクで耐空性改善通報に近いような指示でございましたので、繰り返しになりますけれども、J.A.Lとか全日空といふこという程度のサービスブリテンであったと

いうことでございます。

ただ、この技術指示書の中でもいろんなサービスブリテン、技術指示書の中にもいろんなランクのやつがございまして、この技術指示書はかなりやつぱり、指示書ですから必ず一〇〇%航空会社は聞かなきやいけないというものでもないんです。が、やつぱりJ.A.LとかA.N.Aとかは、こういう技術指示書の中でも割合レベルの高い技術指示書でござりますので、通常はきつちりその期限内に修理をしているというものでございます。

○小池正勝君 今のお話は、大したことではないけれどもやつた方がよかつたと、こういう認識でおつしやつたんですか。

○政府参考人(岩崎貞一君) 大したことではないと、ちょっと言い方が難しいんですけども、いろいろ安全に対する指示というのは、必ず法律上やらなきやいけないというランクのものから、これは耐空性改善通報ということで、航空当局、私どもなり、アメリカでいえばF.A.A.が関与してきつちりこれは期限内に直せという法令上の命令を出すレベルのものがあります。それから、そういう感じは我々も持っております。

そういうことを含めまして、今、スカイマークシステムがこの会社は少し、やつぱりこういうことが続きますと弱いのかな、あるいは脆弱なのか

指示書というランクで、いろいろこうメーカーが航空会社に指示します。その範疇のものであつたということですから、耐空性改善通報をやるといううものに比較して、比べてみると、こちらの方は少し軽度なものであるということは、軽度なものでございます。

ただし、この技術指示書の中でも、またさらに

かなり義務に近いようなものから、本当にできれば注意した方がいいですよというランクがこれも幾つかあります。その中でいいますと、技術指

示書の中でこの部分は相当高いランクで耐空性改

善通報に近いような指示でございましたので、繰り返しになりますけれども、J.A.Lとか全日空と

かでは、そういう高いレベルの技術指示が出れば、これは自主的にではござりますけれども、指示どおり点検したりあるいは修理をしたりと、そ

ういうことをしていると。ただ、このスカイマークはそれに対して四か月間それを放置してい

たと、こういう事案でございます。

○小池正勝君 今のお話は、であれば当然これも処分の対象になるということですね。

○政府参考人(岩崎貞一君) こちらの方は、先ほど申しましたように、技術指示書でござりますので、直ちに法令上の処分の対象になるものだとは考えておりません。ただ、こうした、これ先生の今まで御指摘いただいたとおり、九か月間ブルネイ航空からのやつの修理を十分していかつたとか、あるいはこちらについてもサービス、技術指示書違反ではありますけれども、やつぱり四か月間延ばしていたというのは、どうも整備の現場の体制だけではなくて、整備をどういうときに、いつどういう整備をするんだという整備を管理するシステムがこの会社は少し、やつぱりこういうこ

とを取り上げました。徳島は飛行機、東京、羽田便は八便しかありません。そのうちの四便はスカイマークなんです。四便、半分はこのスカイに依存している、命をスカイに預けています。そのスカイが四回もこんなミスをしている。しかも、全部命にかかることばかりです。しかも、先ほどおつしやつたように、本来止めなければいけない飛行機を運航したとか、びっくりするような話が現に行われたわけでありまして、ここについては是非厳重な監督、これをお願いしたい

と思います。

最後に、大臣、一言お願いします。

○国務大臣(北側一雄君) スカイマークエアライズに対しましては、今委員の方から御指摘いたしましたように、現場の整備員の問題、また整備管理体制の問題等々、多くの問題点があると

思っております。しっかりと今集中的に検査体制に入つておりますが、そこをしっかりとさせてい

ただきましたて、厳しく指導をさせていただきました。スカイマーク社につきましては、委員も御承知かと思いますけど、四月の終わりから羽田一千歳間が就航する予定なんです。そういう意味では、それまでしっかりと集中的に今検査体制を張らせていただいておりますので、その状況をよく見て、その千歳ー羽田の就航の問題についても、どうう我々当局が対応していくのか、よく検討していただきたいと思つております。

○小池正勝君 それでは、大臣にも御答弁いただきましたんで、飛行機のお話をこれはひとまずおきまして、次に鉄道のお話をさせていただこうと思います。踏切事故のお話をさせていただこうかと思います。

昨年、これも踏切事故が各地で起こりました。この場でも議論された東武伊勢崎線のお話もそうありますし、最近では、三月の十九日の日に東海道線の蒲郡のところでやはり踏切事故がありました。この踏切事故は、遮断機が下りておつて、ずっと遮断機が閉まっているんですね。遮断機が下りているから当然入ってはいけないわけですがれども、しかしそこには故障という表示がある。ですから、一般の人は故障しているから閉まつているんだと思って入った、そうしたら事故になつた、こういう内容がありました。これと同じことは昨年の十月十二日に京浜東北線の大森でも起つてます。ここでも踏切が故障つて書いてある。故障つて書いてあるから故障していると思つて、だから遮断機が下りつ放しなんだと思って入つてしまつたら事故になつた。

これ、故障なんですか。

○政府参考人(梅田春実君) 先生御指摘の事故についてございますが、まず一つ目は、御指摘されましたが、JR東日本京浜東北線で発生した踏切障害の事故でございます。

これは蒲田駅と大森駅、京浜東北線でございましたが、ここに学校踏切というものがございました。これは第一種踏切でございますから、遮断機が付いた踏切でございます。ここで発生した事故でございました。

この事故は、実はその前に根岸線のところで飛び込み自殺がございまして、京浜東北線のダイヤが非常に乱れていたわけでござります。したがいまして、このところの、踏切のところに、たまたま川崎行き方向の列車が通過後にこの踏切の付近で止まっていたわけですね。止まつておりますので、当然、この踏切は一般的に十五分以上連続して遮断機が下りますと故障という表示が出るようになりますので、踏切の遮断機が下りた状態が続いていたわけであります。ここは原因がまだつまびらかではありませんが、報道あるいはその他目撃した人の話等によりますと、この八十四歳と七十五歳の女性は、故障という表示を見て、故障だから列車は来ないだろうというふうに誤信した模様でござります、これもはつきりいたしませんが。そういうことでございましたが、実は、その故障の表示は出ていたんですが、その陰になつておりました列車のところの、逆の方向から來た列車にはねられてしまつたという事故でございました。

それから、もう一点の事故でございますが、これは三月の十九日に発生した事故でございます。この事故はまた事案がちょっと違います。これは東海道線の三河三谷駅の構内の惣作踏切というところで起こった事故でございまして、六十九歳の女性が一人お亡くなりになつたものでございました。

これは、実は非常に風の強い日でございましたが、ダイヤが非常に乱れておりました。で、豊橋発の大垣行きの列車にぶつかったわけでございましたが、ダイヤが乱れた関係で、踏切のベルは鳴つていませんでしたけれども、この遮断機をくぐりまし

で、これもまた故障と書いてあつたわけですね。で、自転車を押してその踏切の中に入つたということですございました。それではねてしまつたとありますけれども、誤解したのではなくいかというふうに言われております。

こういう事故でございますが、今申しましたように、十五分以上連続して踏切が遮断されると、踏切警報機には故障という表示が出ることになつております。したがいまして、ダイヤが乱れたときなど、遮断機が下りますと故障という表示が出てしまふものでござります。

私ども、昨年、JR東日本で事故が起きた際に、この点につきましてはやはりこの故障の表示という問題について非常に問題であるという問題意識を持ちまして、東日本に対しまして、まずは遮断機が下りていれば故障という表示が出ていてもいなくとも踏切の中には入らないでくださいと。それから、故障という表示が出来ましたら、気付いた方は、これちゃんと〇一二〇で通報できる番号を書いておりまして、そこに通報してくださいといふような表示を徹底して出させるようになされたところでございます。

なお、JR東日本におきましては、更にもう一步進んで、実は非常にこの踏切の数がJR東日本多うございます。数的にいいますと、こういう仕組みの数は東日本だけでも六千六百か所ございまして、現在、この故障の表示につきましては、東日本は、これは撤去をしようと、廃止しようと、いうことで今進めているところでございまして、二月末現在で百二十か所はもう故障表示はなくしているという現状でございます。

東海につきましては、私ども、こういう事故が起きましたので、実は、立て続けに起つた事故でござりますから、私どもの方といたしましては、先ほども申しましたように、踏切が遮断されているときには絶対入らないでくれというこ

○踏切事故防止キャンペーンということでキヤンペーンをやつてきていたわけでありますけれども、更にこれを徹底しようということで、各社に対しまして、こういう故障表示が出ていても踏切を渡らないようにするよう、各踏切のところに看板をずっと立てるというようなことを徹底させることを現在やつておりますので、こういう表示でいいのかどうかということを現在検討していると、各社ですね、検討しているというところでございます。

ちなみに、この故障表示の踏切は、全国的には一万八千三百か所ござります。

○小池正勝君　ずうつと遮断機が下りておつて故障と出たら、これは踏切が壊れていると思うのが常識なんじやないんですか。命にかかる問題ですよ。東日本は六千か所もあるから大変だとおっしゃつたけれども、六千か所しかないんですよ。命にかかることがありますか。もう一回答弁お願いします。

○政府参考人(梅田春実君)　御指摘のよう、誤解をされる、誤解を生むということをございます。したがいまして、私どもは、こういう長時間踏切が遮断されるということにつきまして、先ほど言いましたように、絶対に入らないでくれとう看板を現在立てさせてあります。

それと同時に、今申しましたように、例えばJR西日本だとJR九州、実はこの故障表示の踏切は圧倒的に昔の国鉄ですね、が多うございまして、私鉄でこういう表示が出るのは大体、民鉄で出るのは百からぐらいしかありません。こういうことにつきまして、西日本とかあるいは九州につきましては、廃止予定あるいは廃止を既にしている、済んでいるというようなところもございます。

先ほど言いましたように、今回事故を起こしましたJR東海につきましては、現在のところ、今検討しておりますところでございますが、御指摘のよくな点も踏まえまして、こういう表示の問題につ

て、そのときの決めで見直しをするということでおきましたが、平成十六年の六月末の見直しにございましたが、依然として厳しい経営環境の中ではあります。当面、当該料金水準を継続実施させていただいているということでございます。

またさらに、昨年の四月からは従来の別納割引と同程度の割引を確保した大口・多頻度割引を導入し、六月からはマイレージ割引を新たに導入するとともに、十月から民営化されておるわけでございますが、そうしたこと記念してJターン割引等の企画割引を期間限定で実施をさせていただいたということございます。

今後とも、民間会社として一層のコスト削減等の経営努力の中で、出資地方公共団体等の理解を得ながら割引の充実など民間の経営センスを生かした更なる対応で弾力的な料金設定が図られることを期待しているところでございます。

○小池正勝君 四国は是非とも更なる引下げをお願いしたいということを再三お願いしておりますが、是非お願いしたいと思います。

それをまた私どもが安全管理体制がきちんとなされているかどうかチェックをしていこうというふうな法案になつていてるわけでございます。その社として公共交通の事業者が安全管理体制をつくるためのまず第一歩といいますか、大前提をいたしまして、経営のトップがまずその意識を

しっかりと持つてもらわないといけないわけですね。経営のトップの方がこの安全管理ということに関してしっかりとコミットメントをしていただかないといけないわけで、そこがなければ幾ら安全管理体制をつくると言つたって現場でつくれるわけじゃありません。やはり経営の方々がしっかりとその意識を持ち、その行動を取つていただくことが大切なわけでございまして、そこをしつかり私どもは各公共交通の事業者の方々にお願いをしたいと、また厳しく指導していくきたいというふうに思っております。

講話をやめていくやうに伺ひ候命があると、そういうふうな思いでただいまの大臣の御答弁はそのまま率直に受け止めたいと、このように思っていますし、経営トップがどういう姿勢で安全に臨むかということはまた後段の質問の中でも意見交換をさせていただきたいというふうに思います。

私は 家田東大教授を参考人としてお話を聞きましたけれども、いろいろ大切な話をされた中で、やはり労働と組織、これ我が国が、私はもう江戸時代からすばらしい労働とまたそれをやつぱり統合する組織的な力があつたというふうに思つてゐるわけですけれども、その質的変化がやつぱりあるんではないかと、こういうふうな御指摘を受けておりましたし、なるほどというふうに思いました。

もう社会的背景というのは、言われるとおり、この運輸だけにかかわらず、私は、労働、そしてそれを組織をして社会的に貢献をしていく組織の在り方といふうなものがいろんな意味で今変化を受けているんだと、その流れの中で私はいろんな問題も発生しているという認識。これも今言わ

れたように、この分野に限らずいろんな問題が起
こっているんだと、そういうふうな認識に立つて
私はいろんな施策を総合的に、またきめ細かく
やつしていくことが必要ではないかと、こう思つて
おるわけであります。

そこで、市民が日常生活を営んでいく上で、安全は目に見えない。通常は安全と水はただとか、こんなふうに言われましたように、あえて意識しない領域になつておるということあります。しかし、鉄道、航空、自動車、それから家電製品から食品に至るまで、企業の安全対策が不適切であれば、事業者の対策が不適切であれば正に国民の命を脅かす重大な事故につながると、そういう大変な問題であると、領域であるということで、事業者・企業の社会的責任というふうなものは一段と重いものがあるというふうに思います。

そこで、企業経営の在り方にについて少し触れてみたいんですけれども、一般的に企業における安

全効率は利益拡大とトレードオフ関係にあると言えられております。しかし、結局はそうではないということを私は申し上げたいんですけれども、表面的にはトレードオフ関係にある。したがって、企業経営では利益を最大限にすることは大きな正に使命でありますから、そういう与件の下で、どうぞ頑張ってください。

か、従業員総数の削減を図り一人当たりの稼働率、効率を上げるとか、安全対策など直接利益拡大につながらない投資や活動はむしろ最小限に抑えていこうと、こういうふうな方法がややもすると選択をされると。これでは当然安全面がおろそかになるわけでありまして、JR西日本の一面の教訓というふうなことはそういうようなことも語っているのではないでしようか。

このような利益拡大を最優先する経営姿勢から安全を最優先する経営に転換させていくことが特にこの運輸にかかる事業においては大切でありますし、本件この委員会で今扱っているということでもありますし、法改正の主眼もそこに置かれているというふうに思います。各運輸事業者が本当に

この方向に向かって、経営理念を真の意味でのやつぱり社会的貢献、安全第一」というふうな方に切り替えていくことができるのかどうか。

とで、私はそのことは非常に評価されるべきだと、大変な社会的な犠牲を払つた上で、ようやく私どもこういうようなものにたどり着いてきたと、こういうふうなことでござります。ただ、今の時点です申し上げれば、立派な文章ができただけでは意味がない、法の目的に沿つて実質、実態を伴つた経営の方向に転換していくのかどうか、これこそが一番大事ではないのかということを含めまして、更に大臣の御見解、そして決意をお伺いしたいと思います。

が、それが民間企業であっても、公共交通を担う
という方々にとつて安全最優先というのはもう社会的な極めて使命を抱つてゐるわけでございま
す。それがまず大前提でありますから、経営者の
方々はそのことをまず意識を強く持つてもらう必
要があるし、しつかり行動を取つていただく必要
があるというふうに思つんですね。
それを前提にして申し上げたいと思うんです

が、私、安全性の確保と利益追求とが矛盾するとは思つておらないんです。民間企業ですから利益を図つていこうとするのはこれは当然のことですが、さいまして、もうこの運輸、特に運輸の部門において一たび事故が起つたり、またトラブルが連続して起つたら一体経営状況がどうなつていいくのかということは、もうこの一年見れば明らかのことです。さいまして、もう国民から、利用者から不信感を持たれて、そして結局は収益だつて上げれなくなつてしまふわけですね。やっぱり公共交通事業者にとっては、安全確保をしっかりとやっていく、それに努めていくことは、まさしくその社の利益を確実に上げていくためのこれもまたもう最大の対策でございまして、そのところを是非経営陣の方々には本当に身で知つていただ

きたい」というふうに思つんです。極めて、何とい
いますか、表面的な、短期的な収益云々を見
らつしやるのではなくて、やはり安全対策を着実
にしつかりとらえていくことが、それが結
局利用者に対する信頼を高め、利用者が利用する

○加藤敏幸君 私は大臣と異なった立場でもない
ことになつてその社の經營にプラスになつてくる
わけでございまして、そこのところを是非わきま
えていただきたいというふうに思つております。
し、今言われたとおり、もうお互に一〇〇%そ
のとおりですと。しかし、そのことができてない
現実があつたから事故が起つてゐるし、先ほど
も言われたスカイマークにしても、正にどう考え
ていいんだと、こう言いたくなるということです
から、私はそういうことを、利益追求の前に安全
第一なんだと、その安全をおろそかにしたら会社

つぶれるよと、何千人という社員が路頭に迷うよ
うなことを、正に現実、もう骨の髓までやつぱ
り理解してもらうことのため、そこに
座っている皆さん方、大臣は今お話を聞きましたか
ら、私も全く考え方一緒ですから、ほかの局長さ
んを含めて皆さん方が、本当にそのことを徹底す
るんだと、この決意を持つていただきたいと、ま
たどうでなければ表面的なことだけではこんなも

そこで、先ほど経営トップの責務、責任と、こういったお話をいただきましたんで、その大臣の先生のお話を踏まえた上で御質問を申し上げたいと思います。

ややしつこいようですがれども、今日、米国型の市場経済主義が経営者の評価軸を形成していると、評価軸を形成していると、経営者のいい悪いは米国的な市場経済のこの尺度、これで査定しますよ。こういうふうな風潮の中で、企業経営者あるいは経営管理部門の利益よりも安全を優先させるという動機をいかに引き出していくかがこの問題における国の政策ではありませんかと。

今回の法改正で、それぞれの法律の目的に「輪

送の安全を確保し」という文言が付け加えられました。これ質問取りのときも担当の方はそう言うわけですよ、いろいろ言うけれども、法律の目的に「輸送の安全を確保し」とちゃんと入れましたと。これまで、どちらかといえば安全対策は担当者任せ、現場でうまくやつてくれ、みんな頑張れよと、こういうふうな意識が強かつたために、なかなか本当にトップの仕事ですよ、責任ですよという、そういう魂が入らなかつたんではないですか。政府として、経営者の意識改革、特に経営者を本気にさせるということについて、私はどのようにアプローチをされるのかお伺いをしたいし、あわせまして、ヒントにもなるかも分かりませんけれども、個別の経営者への働き掛けだけではなくて、経営者団体自身がどういうビヘービア、経営者の評価軸を考えていくのか。私は、ここ十年間、やっぱり利益第一の経営者理念というふうなことを前面に展開してきたのではないかと。

加えて、経済ジャーナリズム、この影響力も私は加味しなければならない。やっぱり経済ジャーナリズムが本当に経営者にとって安全確保がまず第一なんだ、こういうふうなキャンペーン張つたことあるのかと、こういうふうなことも申し上げまして、更に何回も何回も聞くようだ大変、私が弱いんですから、つらいんですけれども、どうぞお願いしたいと思います。

○副大臣(松村龍一君) 先生の安全に対する御卓見を、正にそのとおりだというふうに思います。

私も、昨年十二月に羽越線の列車転覆事故があ

りまして、大臣とともに現場に参った次第でござります。最近、異常気象でございますので、従来考えられなかつた空風が吹いて、まあ不可抗力の事故であつたかのようにも見えますけれども、か

つては国鉄の職員もたくさんいて、その辺にどう

いう風が吹くといふうな、その地域出身の職員がいるとか、いろんなことを指摘する方もいたわ

けでございます。したがいまして、今御指摘のよ

うなことに基づく、安全がおろそかになるかもし

れないといった面と、またいろんな観点があろうかと思います。

このたびの法改正は、今お話をありました法の目的をはつきりうたつたということと、安全管理規程を届けさせると。これは、事業者が遵守すべき輸送の安全を確保するための事業の実施及びその管理の体制に関する事項、その他

実施

され

る

こと

と

、そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

そ

いまして、今回、この際、こういうような法律改正をいたしまして、義務付けをするということにしたわけでございます。

このような安全管理が実践されることによりまして、経営管理部門とそれから現場との距離感が縮まりまして、現場からの情報を十分に踏まえた適切な事業運営を行う体制が構築されるという具合に考へております。

○加藤敏幸君 この法律については私は激烈な応援団ということでお話をさせていただいているわけでありますけれども。

したがつて、安全に対しては陸海空、やっぱりびしつとした考え方方が変わったんだと、この法律施行によつて、ということを、国民の皆さん方もそうなんだと、安全について世の中のパラダイムはこれで変わったんだと、こういうふうなことを正に、君子豹変するという言葉がありますけれども、もう鮮やかに、世の中、安全に対する取組が変わつたと、これが認識されるような、是非私は、運動というたらおかしいですけれども、そういうふうにしてほしいと。そうしなければ、利用者も含めて、陸海空、運輸にかかる安全の基本的な仕組みは変わつたんだと。そして、利用者もそのことについて声を上げていくんだと、みんなでつくるう安全と。こういうことになるとすぐ、現場でやつていましたから、つい、つい燃えてしまうもので、済みませんね。まあまあ、そういうことでこの辺にしておきますけれども。

そこで、私、製造業で現場やつてましたから、ちょっと現場の、特に製造業がずっとやつてきたことから少し事例を紹介をさせていただきながら考えてみたいと思います。

近年、製造業においても重大な労災事故が発生をしました。よく官から民へ、民へと言われていることがあります。そういうふうな試行錯誤の上、しかしやっぱり安全を大事にしなきゃあかん

など。これはもうお客さんから信頼されませんよ。これはP.L法とかいうのありますけれども、P.L法以前に、私は家電製品関係のあれですかれども、もうお客さんところで火噴いたら終わりですから、後始末に何十億、何十億どころじやないですか。そういう具体的なこと言つてもあれですが。

そういうことで、民間ではそういう経験の中で企業の安全対策、災害防止対策、それから製品に対する安全対策、大きくやつてきたわけがあります。それも生産、サービスの現場において安全対策に対する長い歴史と実績、そして先ほど言つた言わば試行錯誤と、そういうふうなことの中で努力をしたわけあります。今回、乗客の大量輸送を担う運輸事業者に改めて安全確保のための施策がいろいろと講じられておりますけれども、一般の製造業に携わる私たちから申し上げれば、今更

そういう気もしないでもないと、その感が強いと。そこで、私はこれまでの民間の安全対策事例を大いに学んでいただきたい。恥ずかしいかもしれないけれども学んで、そして安全を確立してほし

いと。生産現場というのは安全が第一であります。そこで、労災が発生いたしますとラインを止めます。これ、自動車のライン止めると何億という損害なんですね。しかし、軽微だとかどうだとかということがあります。とにかく、まずラインは止める。止めることにかかわらず、まずラインは止める。止めるこによつてそのラインを管理する管理者にとってとんでもないマイナスだと、しかし、あえてそのことを労使が受け止めて、徹底してその対策、原因の究明と対策をすると、こういうふうなことであるわけですけれども。

こういった製造業の長い、苦しい、恥ずかしいことを考へますけれども。

そこで、冒頭の御質問にありますように、この安全に対する意識が希薄化をしていくのではないかと、こう思つてますけれども、何かお考えがあればお願ひします。

○国務大臣(北側一雄君) 冒頭の御質問にありますように、この安全に対する意識が希薄化をしているのではないかという問題は、これは単にそ

日本社会全体の中でもそういう意識が弱くなつてしまつてないのかどうか、そこを本当に私どもはよく見ていいかないと云つて、そこをどうすればその意識を強く持てるようになるのか、そこを

見ていかねばならないと思つております。自動車産業であれ、また家電メーカーであれ、その工場での、現場での安全確保、また、そもそも商品を利用していただけるようになることが最も大事なメーカーのやはり役割だと思います。

そもそも商品はすべて利用者、消費者のところに届くわけでございまして、利用する際の当然安全が第一。利用者の方々が安心して安全にその商品を利用していくだけが最も大事なことです。それで、私はこれまでの民間の安全対策事例をこれまで安全、現場での安全確保、さらにはそもそも商品の安全性確保、そうしたことに大変な努力をされてきた経験というのは当然あるわけですが、いろいろと講じられておりますけれども、一般的に学んでいただきたい。恥ずかしいかもしれないけれども学んで、そして安全を確立してほし

いと。生産現場というのは安全が第一であります。

○加藤敏幸君 ありがとうございます。

次に、安全対策の徹底を考える場合、安全対策のコストとそれから事故対策コスト、これを比較するということを一回やつてみると必要があると。これは大臣のお話の中にも少し出てきましたけれども、これは結論からいえば事故予防コストの方がはるかに安いと、結果からいえば、こういうふうなことだと思います。予防コストの方がはるかに安いんだというふうなことで、安全予防のために投資や対策を惜しんではならない、使つた金というのは意味があるんだと、こういうふうなことを広く世間の常識として広めていく必要があるわけですね。

そこで、福知山線脱線事故の、いわゆる事故の結果起つた損害、まあ事業者からいえばコスト、このことがどのぐらい見込まれているのかと

だ確定していいところもたくさんございますので分かる範囲で結構でございます。物損、住民への補償、それから線路の復旧、改修費など、見込める範囲でお答えをいただきたいと思います。

○政府参考人(梅田春実君) 昨年四月二十五日の福知山線の事故によりまして、事故当日から六月の十九日まで、営業を再開するまでの五十五日間でござりますが、福知山線が運休いたしました。JR西日本の見込みでは、第三・四半期決算による運輸収入の減収で約二十億円、それから運転再開後に旅客の転移等の影響が残つたために今年度で約三億円の減収が見込まれておりますので、このベースでいいますと計二十三億円の減収となります。また、線路の復旧費等で十四億円掛かっております。他方、お亡くなりになりました方々の葬儀費用、それからおけがをされた方々へお見舞につきましては、是非そうした方向で謙虚になつてやつていくべきであるというふうに思つております。

そこで、福知山線脱線事故の、いわゆる事故の結果起つた損害、まあ事業者からいえばコスト、このことがどのぐらい見込まれているのかと、このことをお伺いをしたいと思います。運休による収入減、死亡者、けが人への補償、まあこれま

経済的にも、そしてこの事業体にとつても極めて大きな損害を正に成しておるということをございまして、このことをいえば、もう少し安全について事前にコストを掛けておればこんなことにはならなかつた。事故が起これば常にそうなんです。だから、このことを私は経営者自身が、そして私は従業員もすべてやっぱり理解をしていくと。そんなことは分かつておるわ。分かつておつたらちゃんとやれど、もう必ず話はこうなるわけですから、少しこの、やっぱり安全対策の方は安いんだ、決して利益を阻害する要因ではないんだということを徹底して私は展開していく必要があるというふうに思います。

次に、今回の法改正によつて選任されることになりました安全統括管理者について質問をいたし

たいと思います。

この安全統括管理者の選任問題というのは、ま

あ人事問題が絡んだり、取締役会において本当に

権限を使用することができますのかといった問題が

指摘されておりますけれども、最も基本的なこと

は、この安全統括責任者という、こういうふうな

ことをおつくりになつたんですから、安全統括責

任者には一体どんな資質が求められるのですか。

私は、現時点では、何よりも現場を一番よく知つ

ている人であるべきだというふうに考えますし、

法改正案では、鉄道事業に関する一定の実務と経

験を備える者のうちから選任すると、まあ何とな

く無味乾燥な表現でござりますけれども。

これが本当に目的どおりにそういう人が選任さ

れるのか、そういう機能が取締役会の中で保証さ

れるのかどうか、ここについて御見解をお伺いし

たいと思います。

○政府参考人(杉山篤史君) 安全統括管理者につ

いてのお尋ねでございますが、先生お話しござい

ましたように、この安全統括管理者は、事業者の

経営管理部門におきまして、その事業に関する深

い理解等を基礎といたしまして、経営トップに意

見具申するということ等を通じまして、その輸送

の安全を確保するための事業運営を統括的に管理

するというものでござります。このため、選任に当たりましては、事業運営上の重要な決定に参画する管理的地位にある者であること、それから今先生御指摘もございましたように一定の実務経験等を満たす者、それを選任要件としているところでございます。

一定の実務経験とは何かということであろうか

と思ひますが、これは、やはり事業者におきまし

て輸送の安全を確保するための事業運営というも

のを統括的に管理する業務を的確に行えるよう

に、その事業の運営に関する必要な見識というも

のが非常に重要だと考えております。そういつた

必要な見識が得られる程度の実務経験であり、具

体的なこれは経験年数ということにこれからなつ

ていこうかと思ひますが、この辺りにつきまして

は、これから各輸送モードの実情等も踏まえながら

ら、今後検討を進めてまいりたいと思つております。

○加藤敏幸君 これから検討項目ということ

で、今日時点でもそつとう具体的イメージはなかなか

か出しにくいくらいに思ひます。

さて、少し追い打ちを掛けるようでありますけ

れども、経営トップは、きつと決意を持つて安

全を取ります、管理体制もできました。問題

は、日々の安全を支えている現場の社員、従業

員、関連会社の皆さん方、この人たちが、この安

全を支える、安全を支えていくことと自分

の仕事、このことが有機的にしつかり組み込まれ

ております。現場のことも分からず安全統括管理

者がなつてもこれはしようがないなどといふことか

ら、おのずからイメージが出てくるんじゃないいか

など、こういうふうに思ひますけれども。まあや

もすると、こういう安全統括責任者を置けば一

応は事足れりと、こういうふうなことだと思ひま

すけれども、本当に仮作つて魂入れるのかと。

やっぱりこの安全統括責任者が本当に機能する、

そういうふうなことを私はこれから国土交通省さ

んにおかれましても一番大きなポイントとして

フォローをしていくべきだないと、このよう

に思ひます。

○政府参考人(杉山篤史君) 大変難しい御質問で

ございます。

先生御指摘のとおり、ヒューマンエラーによる

事故あるいはトラブルの発生等を防止するためには、経営トップから現場に至るまで安全最優先の

意識が徹底されまして、安全に対する高い使命感

やあるいはモラルが醸成されるということが大変

重要であるという認識を私どもも持つております。

この法律案におきましては、御指摘のような考

え方の下、事業者に安全管理規程の作成の義務付

け等を行いまして、経営トップ主導の下、経営管

理部門から現場まで一丸となつた安全管理体制と

いうものを構築していただきまして、現場の一人

一人に至るまで安全意識の浸透、安全風土の構築

を図るということを目指してまいりたいと思つて

おります。

○加藤敏幸君 今日は、このテーマについてはこ

の辺で、次の質問に移りたいと思ひますけれど

も、今回、航空法の改正では、安全上の支障を及

ぼす事態の報告義務が新たに課せられておりま

す。今日段階でも我が国航空会社のトラブル、ミ

スが続発をしておりますけれども、これはもう先

ほど小池委員の御指摘のとおり、今日の新聞にも載つておつたと、こういうことがあります。この制度がスタートすればかなりの量の情報が国土交通省に上げられるものと思われます。

そこで、当然、この情報を分析をし、その背後にあるいろいろな問題、課題を指摘をして、各社の安全対策にこれは生きた形で生かしていくなければ、これはもう何にもならないと、こういうふうなことでござりますけれども、航空局として、こういうふうに情報が上がってくることに対して本当にこたえられる体制を、マンパワー、専門性、そういうふうなことを含めてどのようにされるのか、お答えをいただきたいと思います。

○政府参考人(岩崎貞二君) 先生御指摘のとおり、今まで事故と重大インシデントを報告しろと

こう言つておる、法律上報告しろと言つておりますけれども、今回は事故には直接つながらない

ものの輸送の安全に影響を及ぼすような事態、こ

ういうやつも広くちゃんと法律上の義務として報

告してくださいと、こういうふうに言つておるわ

けでござります。こうしたものにつきまして、先

生御指摘のとおり私どもでこう集めているだけで

はしようがないんで、それをちゃんと分析をして

各エアラインに返していくことが重要だろ

うと思っております。

体制といたしましては、十八年度に航空安全推

進室というのをつくりまして、六名の室でござい

ますけれども、うち五名は純増でやつていきたい

と、こう思つております。一つは、こうした、例

えばある会社にこういう事故があつたと、こうい

うトラブルがあつたというのをほかの会社にちや

んと返していくことが一つだと思っております

できるかと思つておりますと、統計的な分析も

いても勉強していくないと、このように思つてお

るところでございます。

○加藤敏幸君 次に、ヒヤリ・ハット情報に関連

してお伺いたしますけれども、これもよく言わ

れていますハイシリッヒの法則に基づき大事故を

○政府参考人(杉山篤史君) 先生御指摘ございま

ほど小池委員の御指摘のとおり、今日の新聞にも載つておつたと、こういうことがあります。この制度がスタートすればかなりの量の情報が国土交通省に上げられるものと思われます。

そこで、当然、この情報を分析をし、その背後にあるいろいろな問題、課題を指摘をして、各社の安全対策にこれは生きた形で生かしていくなければ、これはもう何にもならないと、こういうふうなことでござりますけれども、航空局として、こういうふうに情報が上がってくることに対して本当にこたえられる体制を、マンパワー、専門性、そういうふうなことを含めてどのようにされるのか、お答えをいただきたいと思います。

○政府参考人(岩崎貞二君) 先生御指摘のとおり、今まで事故と重大インシデントを報告しろと

こう言つておる、法律上報告しろと言つておりますけれども、今回は事故には直接つながらない

ものの輸送の安全に影響を及ぼすような事態、こ

ういうやつも広くちゃんと法律上の義務として報

告してくださいと、こういうふうに言つておるわ

けでござります。こうしたものにつきまして、先

生御指摘のとおり私どもでこう集めているだけで

はしようがないんで、それをちゃんと分析をして

各エアラインに返していくことが重要だろ

うと思っております。

体制といたしましては、十八年度に航空安全推

進室というのをつくりまして、六名の室でござい

ますけれども、うち五名は純増でやつていきたい

と、こう思つております。一つは、こうした、例

えばある会社にこういう事故があつたと、こうい

うトラブルがあつたというのをほかの会社にちや

んと返していくことが一つだと思っております

できるかと思つておりますと、統計的な分析も

いても勉強していくないと、このように思つてお

るところでございます。

○加藤敏幸君 次に、ヒヤリ・ハット情報に関連

してお伺いたしますけれども、これもよく言わ

れていますハイシリッヒの法則に基づき大事故を

○政府参考人(杉山篤史君) 先生御指摘ございま

ほどの背景、そのことをやっぱり洞察できるそういうの背景を分かつた人でないと仕事が、私一番言いにくい言葉ですけどお役人になるよと。だから、そのところが単に員数合わせとは言いませんけれども、いわゆる従来の霞が関の考え方で人を置きましたということだけでは私はやっぱり不足があるし、そして、やっぱりこの上がっててきた情報の背景を分かつた人を置くべきだというだけでは私はやっぱり不足があるから、お答えをいただきたいたいと思います。

○政府参考人(岩崎貞二君) 先生御指摘のとおり、今まで事故と重大インシデントを報告しろとこう言つておる、法律上報告しろと言つておりますけれども、今回は事故には直接つながらないものの輸送の安全に影響を及ぼすような事態、こういうやつも広くちゃんと法律上の義務として報告してくださいと、こういうふうに言つておるわけでござります。こうしたものにつきまして、先生御指摘のとおり私どもでこう集めているだけではしようがないんで、それをちゃんと分析をして各エアラインに返していくことが重要だろうと思っております。

体制といたしましては、十八年度に航空安全推進室というのをつくりまして、六名の室でございますけれども、うち五名は純増でやつていきたいと、こう思つております。一つは、こうした、例えばある会社にこういう事故があつたと、こういうトラブルがあつたというのをほかの会社にちやんと返していくことが一つだと思っておりますと、統計的な分析もいても勉強していくないと、このように思つておるところでございます。

○加藤敏幸君 次に、ヒヤリ・ハット情報に関連してお伺いたしますけれども、これもよく言わ
れていますハイシリッヒの法則に基づき大事故を

てき、その場合には国土交通省さんがその受け手になる、このケースも出てくると思いますけれども、対応、準備態勢等についてありましたら、お答え願いたいと思います。

○政府参考人(杉山篤史君) ただいま先生御指摘ございました公益通報者保護法でございますが、これは、公益通報をしたことの理由とする公益通報者の解雇の無効等並びに公益通報に関する事業者及び行政機関がとるべき措置を定めたものでございます。

本法案の改正対象としております鉄道事業法等の運輸事業に関する公益通報につきまして、もちろんこの対象となるという具合に認識しております。この場合、運輸事業者の職員が公益の目的で運輸事業者、行政機関等に対しまして違法行為に関する通報を行った場合には、当該職員に対する解雇の無効、不利益の取扱いの禁止等の効果が生じることとなりまして、公益通報を行つた職員の事業者における保護が図られるものという具合に認識しております。

先生御指摘のございましたヒヤリ・ハット情報等、これはまあ必ずしも違法行為に結び付くものではございません。やはり安全性の向上に関する解雇の無効、不利益の取扱いの禁止等の効果が生じることとなりまして、公益通報を行つた職員の事業者における保護が図られるものという具合に認識しております。したがいまして、公益通報者が保護法の対象とはならないとは思つておりますが、やはり事業者内で確実に共有的確な対応を行うということ、あるいは、先生御指摘ございましたように、行政等に通報があつたという場合には、やはり大変その安全性の向上に取りまして重要な情報だと私ども認識しておりますので、適切な対応を行えるようにしてまいりたいと思つております。

○加藤敏幸君 ただいまのお答えは、公益通報者保護法にかかる問題と、それには当たらないけれども、現場におけるヒヤリ・ハット情報についても情報者が、そういうふうなことを言う人が不利益に当たらないよう自然各企業とも努力すべきだと、二つのそういう内容が含まれていたとい

うふう思います。

そこで、少し事例で申しますと、二〇〇一年に食中毒事件を起こしました雪印さんが、その後、社内通報制度を確立をいたしまして、新聞等で紹介されておりますけれども、通報者の半年後の処遇を検証し、結果を社内倫理委員会に報告するなどして、通報者が知らぬ間に左遷されたとか、そういう不利益を被らないように二重三重のチェックを行つてあるということでございます。いろいろと問題を起こした各民間企業の皆さん方、いろいろ努力を重ねて、やっぱりそこは、表面づらだけの制度ではなくて、今申しましたように、二重三重のやつぱりチェックをやっていかないと魂が入らないと、これもまあ民間の各企業の教える、一つの経験の教えるところでございます。

そういうような意味で、これから先の話ではございませんけれども、同様、公益通報者保護法と、それには当たらないけれどもそれに準ずるその他従業員が積極的にそういう発言ができるような体制の、風土の醸成に励んでいただきたいと、これはもう要望ということにしておきたいと思いま

す。

次に、事故調査委員会の在り方についてという点でございますけれども、航空・鉄道事故調査委員会の在り方につきましては、衆議院におきましても、また前回の当委員会におきましても突っ込んだ議論が行われてきました。しかし、まとめたところが一度質問をさせていただきました。

この事故調査委員会により独立性を持たせるべきだという考え方とは、信楽高原鉄道事故の遺族による鉄道安全推進会議の提言が出発点になつておりました。この提言にはこのような鉄道事故は一度起きることはいけないという多くの被害者の遺族の方々の強い思いが込められて、事故の予防を前提とする原因究明にはやはり事故調査委員会が独立していなければならぬという主張でございました。

政府といたしましても、この事故調査委員会の独立性についていろいろ議論をされてきたわけですがございますが、組織的には依然として国土交通省の所管に置かれているという状況にございます。

事故調査委員会の独立性の問題は、例えば警察、検察の調査から独立をする、あるいは監督官庁から独立、さらにはハード面に重点を置いた調査からの脱却、そういう意味での独立性など幾つかの論点がございます。また、航空管制に関しては、国土交通省の出身者が多数を占める調査委員会の事務局が同じ仲間に對して厳正中立の立場で事故調査ができるのかという問題提起も指摘されております。

現時点で、また現制度において、航空・鉄道事故調査委員会の実質的な独立性が確保されているのかどうか、そのことについての見解をお伺いしたいと思います。

○政府参考人(福本秀爾君) お答えいたします。まず、警察との關係につきましてお答えを申し上げます。事故調査は事故原因の究明を目的としてございまして、警察の司法調査、司法捜査とは目的が明確に區別をされておるところでございまます。しかしながら、いつたん事故が発生をいたしましたと、現場におきまして私どもの事故調査と司法捜査が往々にして競合をするという場合がござります。それぞれの業務が円滑に実施されますよう、必要な協力及び調整を図るために覚書及びその細目というものを取り交わしておるところでございます。

その覚書及び細目によりまして、通算いたしますと、もう三十年以上にわたりまして、ほぼ千三百件に上る事故調査を今まで支障なく的確に実施をしてまいつておるという認識を持つておるところでございます。

さらに、平成十三年一月に発生いたしましたJA-L九〇七便のニアミス事故につきましての御質問でございますが、私どもの当委員会は、事故調査官が公正中立の立場から、当該管制業務を行つておりました管制官から事故発生時の状況につきまして直接に口述聴取を行いますとともに、管制官の資格あるいは教育訓練の実施状況、さらには管制交信記録等につきましても詳細かつ多岐にわたる調査を行いました上で、平成十四年七月、調査報告書を国土交通大臣に報告いたすとともに、公表したところでございます。

つきましての御質問でございます。

御指摘のとおり、航空・鉄道事故調査委員会は、その前身である航空事故調査委員会以来、旧

運輸省、さらには国土交通省に置かれておるところでございます。これは、事故調査を円滑かつ効果的に実施するに当たりましては、国土交通省との緊密な協力の下に行うことがあるあるという考え方に基づくものと承知をいたしてございます。

一方、委員会が行います調査の独立性につきましては、これも十分に確保がなされなければならぬという具合に考えてございます。そのためには、この委員会の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。」という規定がございます。また、その委員長及び委員の任命につきましては両議院の同意の下に行うということとされてございまして、委員会は国土交通行政に対しても独立機関としての立場からこれまでも積極的に事故防止対策等の提言を行つてまいつておるところでございます。

具体的に申し上げますと、国土交通大臣に対して、事故防止のために講ずべき施策ということで、勧告を航空につきましては三件出しております。さらには、建議につきましては、航空関係からこれまでも積極的に事故防止対策等の提言を行つてまいつておるところでございます。

まして、事故防止のために講ずべき施策という件を行つておるところでございまして、独立をしておるというこの辯護左ではないかと考えてございます。

さて、さるには、建議につきましては、航空関係からこれまでも積極的に事故防止対策等の提言を行つておるところでございまして、独立をしておるというこの辯護左ではないかと考えてございます。

さらに、平成十三年一月に発生いたしましたJA-L九〇七便のニアミス事故につきましての御質問でございますが、私どもの当委員会は、事故調査官が公正中立の立場から、当該管制業務を行つておりました管制官から事故発生時の状況につきまして直接に口述聴取を行いますとともに、管制官の資格あるいは教育訓練の実施状況、さらには管制交信記録等につきましても詳細かつ多岐にわたる調査を行いました上で、平成十四年七月、調査報告書を国土交通大臣に報告いたすとともに、公表したところでございます。

具体的に申し上げますと、このような報告書、二百三十八ページにわたる詳細な報告書を公表いたしてございますが、その中で、事故の主な原因の一つといたしまして、管制官が九〇七便と九五八便を取り違えて指示したという点も挙げてございまして、このような事態の発生を防止するため、国土交通大臣に対しまして、航空交通管制業務の的確な実施等を内容とする勧告及び建議も行っておるところでございます。

このように、当委員会は、独立して事故調査を行ふ機関といたしまして、航空管制に関しましてもその職責を十分に全うをいたしておるものと考えておるところでございます。

れ、大ごとになりますから。そういうような意味では、お答えはもうこれは予想したとおりだし、それ以外ではないと、こう思います。

ただ問題は、十年、二十年という、こういう長い期間をかけて本当に遺族の方、そして被害が遭った皆さん方、そして国民の多くの方が納得ができる報告書だ、なるほどな、やっぱり解明され、そして対策に寄与するいい報告書だということですが専門家の目からも、私はその評価をもつて初めてこの独立性というのはやっぱり検証されるということではないかと、こう思うわけであります。今日とやかく言うことはございませんけれども、そういうような日で、まあある意味でこれからも御健闘を、本当に頑張ってやってほしいということを申し上げておきたいと思います。

次に、事故調査委員会の調査内容は、当然事故原因の究明とともに、これに関連した事故予防と、いう視点も大きく打ち出さなければならないと思っています。また、事故原因についても、基本的に機械にかかるハード面の問題あるいは運転指令など技術面での調査に限定せず、当該企業の安全面に関するリーダーシップやコミュニケーションといった企業風土や企業体质、さらには労務管理の

問題を始め、そういうたるものとのソフト面でありますし、そういう声もまた強うございます。
今回の法改正によって、法の目的として、事故が発生した場合における被害の軽減に寄与するなどと講すべき施策について勧告、建議ができることが追加されました。本当に事故予防を中心とする十分な調査ができるかどうかは、今後の調査委員会の活動に掛かっていると言えます。

今回の福井山線の事故調査についても我々としてはこの点で大きな期待を寄せているわけですが、事故調査委員会としていかに調査能を高めていかれるのか、そのためにはどのような施策を講じられ、何が必要なのかということを含めて、御見解をお伺いしたいと思います。

事故調査におきましては、もとよりハード及びソフトの両面から多角的に行なうことが極めて重要でございまして、委員御指摘のJR福知山線列車脱線事故を始めといたしまして、これまでにも事務の背後要因を含めた総合的な観点から事故の再発防止に資する調査を進めてきたところでございなす。

いたしてございまして、その内容といたしまして、新たに事業者の事務所への立入権限でございましたり、あるいは事業者が有しております書類等あるいは帳簿といったようなものに対します調査権限が明確に規定をされることとなりますので、背後要因を含めましたこれらの調査が更に円滑化されるものと期待をしておるところでございります。

あわせまして、事故調査官の増員を十八年度から七名企画調整課で六名、トータル十三名でございますが、増員も実現を見るところでございまます。その調査官の研修等を踏まえまして、特にヒューマンファクター、サバイバルファクター、その他背後要因等も含めまして、その調査能力の向上に努力をしてまいりたいと考えております。

○加藤敏幸君 さて、航空の安全性確保を図ると
いう場合に、私どもは航空管制業務における安全
確保も重要視しなければならないと、このように
考えております。

先週の二十日に東京地裁で、航空管制のミスに
よる日航機ニアミス事故の刑事責任について無罪
とする判決が出されました。先週の当委員会でも
この判決の是非について、まあ是非というんで
しょうか、受け止め方についていろいろと議論が

ございましたか。基本的に空の安全にどこで航空管制業務の的確な運営が不可欠であるというところでござりますし、我が国のように空域がなかなかか、米軍含めまして非常に複雑になつてているという現実の中で、この航空管制業務というのは非常に重要であると、こういうふうに思います。

フアクターの強いものがあるということでござりますので、国土交通省内部において航空管制の安全管理の徹底化が望まれるというふうに思います
が、これまでの対策あるいは今後の対応方針についてお伺いをしたいと思います。

○政府参考人(岩崎貞一君) 私どもの管制も本當にしつかりしなきゃいかぬと、こう思つております。

まず、対策の一つとしましては、どうしても管制官、パイロットの交信でやつておるわけでござりますけれども、やっぱりヒューマンでやりますとやっぱりミスが起ころりがちなことは否めないといたいと、こう思つております。

もあるんですねけれども、管制官が管制間隔をこういうふうに取りなさいよという指示をしているわけでございますけれども、指示が十分に伝わらなかつたりして近寄る場合に警報が出ると、こういうことを、よりきつちりした警報が出るようなシステムをつくるとか、そうした機械的支援というのが重要だらうと、こう思つております。

それから二つ目は、先生もお触れいたときましたように、やっぱり狭い空域、狭い航空路でやつておるとどうしてもミスが起ころがちでござりますので、できるだけ空域、航空路を合理的なものにしていきたいと、こういうふうに思つております。そのために、なかなか実現しておりませんけれども、横田の空域の返還なんかも含めて積極的に取り組んでまいりたいと、このように考えております。

それから、やはり管製官の質の向上も必要でございまして、技量の向上も必要でございますので、訓練の体制の充実なんかも図つていきたいたと思ております。

すけれども、我々管制の分野も実は現場でござりますので、私ども航空局の幹部と現場の方が意思疎通したり、いろんな現場の意見を聞いて、いろんなことを考えていくということもやつていかなきやいけないと思つております。
私ども、試行的に今、航空局でも現場の管制官とダイレクトトークをやつたり、現場でのいろんなヒヤリ・ハットの情報なんかを上げさせるようなことを今試行的に取り組んでおるところでござりますけれども、エアラインにこういうことをやれと言つてはいるだけじゃなくて、私どもの方でも主張的に取り組んでまいりたいと、このように考へてお伺いをしたいと思います。時計を見ながら、あれですけれども。

この踏切における事故発生というのは、踏切がなければ起こらないわけですから、もう本質的に起こらないということでいけば、やはり踏切をなくしていくことが大切な施策ではないかと、いうふうに思います。

部分への貸付制度が始まりまして、来年度からはそこが無利子貸付制度になると、支援制度が充実しつつありますけれども、特別会計の予算などについて現状を説明をされたいと、このように思います。

ござります。それ以外につきましては、都市計画事業施行者、都道府県等が、市町村等が負担してございます。

午後零時十九分休憩

そこで、先ほどもお答えがありましたように、

あわせて、この連続立体交差事業のように道路

しまして、事業者の負担に対しまして新たに長期

委員会を再開いたします。

連続立体交差事業というのを、特に過密な首都圏になり大都市圏を中心に展開はされているということとありますけれども、その思いなり気持ちは多とするものでありますけれども、現実、どこまでこの連続立体交差事業が進んでいるのか。聞けば、遅々としてなかなか難しいというのがお答えになるのではないかというふうに思います。正にこの密集地における連続立体交差事業は、膨大な資金を必要とする、また高度な工事技術も必要と

特別会計による関連事業、例えば地下鉄整備や無電柱化事業、土地区画整理事業といったまちづくり事業に特定財源が多く使われているということをございますけれども、基本的に受益者負担の原則に成り立っている、これがベースである特定財源の使い方、在り方も問われてくるということになります。

無利子貸付金を貸し付ける無利子貸付制度を創設するということにいたしてございます。また予算の関係でございますが、同事業が踏切におきますす交通渋滞や事故の解消に大きく寄与する事業であるということから、事業自身は道路事業として、道路特定財源を活用いたしまして推進に努めているところでございます。ほかの例、区画整理事業等の例もございましたが、これらにつきましては、道路三十段の問題につきましては、ご存

休憩前に引き続き、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し、質疑を行います。

質疑のある方は順次御発言願います。

○山下八洲夫君 民主党・新緑風会の山下八洲夫でございます。

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ついてでございますが、今回のこの法律案見ておられますと、大

されるし、工事期間も長期にわたり、なかなか事業者自身にとつても賞悟の要ることでありますし、またさらに、様々な規制もあつてなかなか困難な事業の一つとなつてゐるというふうに思います。

確にされるのであれば、ある程度は納税者の理解は得られるのではないかと、このようにも考えます。

でも道路特定財源の活用というのはかなり幅広くやられているところでございます。

臣には質問通告しておりませんが、鉄道事業法の一部改正案、踏切道の改良促進法の一部改正案、航空・鉄道事故調査委員会の設置法等の一部を改正する。まあ簡単に言いますと、この三つの法律案が一括して提案されると。本来ならこれは三本

昨年十一月に小田急高架事業認定に関する最高裁判の原告適格の拡大に関する判決が出されましたけれども、元々この裁判は、連続立体交差事業における騒音、振動、電波障害などの公害問題、あるいは周辺の道路整備を伴う市街地の再開発の問題、そういうようななごとも複合して起こされていふとへうとう思ひます。

はつきりしていること、しかも自動車ユーチャーの意識にも優先度が高い事業であると、こういうふうなことだと思いますので、現在の財政のシステムそのものについて問題はない」と、このように考えますけれども、国土交通省としては、この連続立体交差事業の財源についてどのようにお考えなのか、お伺いしたいと思ひます。

○加藤敏幸君 一応予定いたしました質問は以上で終了をさせていただきたいと思います。

○加藤敏幸君 一応予定いたしました質問は以上で終了をさせていただきたいと思います。

を確保しているところでございまして、今後とも道路事業として財源を活用させていただきながら積極的に推進を図っていきたいという具合でございまして、今後とも道路事業として財源を活用させていただきながら積極的に推進を図っていきたいという具合でございまして、今後とも

の法律案じゃないかな? うふうに私はこれを見ながら思つてゐるんです。

そこで、これは大臣、あるいはせつかく、これ質問通告しておりませんのであれですが、官房長官見えのようですね。官房長官でも結構でございまが、なぜこの三本まとめて、しかも予算関連法案までくっ付けて提案されたのか、その趣旨をどう

このように、連続立体交差事業を推進していくために様々なハードルがありますけれども、反面、地域のニーズも高い、あるいは問題解決の方策として優れていると、そして住民、地域の合意形成を図るなど、国も、また特に各自治体も努力をしていくべきだと、このように考えております。国土交通省として、この事業を推進する上で、先ほど方針なり基本的な考え方をいただきましたので、改めてお答えを求めるわけではございませんけれども、しかし財政、財源の面でいろいろと御質問をしたいというふうに思います。

○政府参考人(柴田高博君) 連続立体交差事業についてのお尋ねでございますが、道路交通を円滑化するということ、市街地の分断要素の解消を図るといった観点から、平面に敷設されております既設の鉄道を高架化又は地下化する、極めて重要な事業でございまして、都道府県等を施行者としたしました都市計画事業として事業が進められてございます。

それで、この連続立体交差事業の費用負担でございますが、同事業によりまして、鉄道を保有する鉄道事業者にも高架下の貸付益などの受益が生じることから、その一部を負担をしていただいて

最後に一言、この国会は安心、安全と、特に乗り物の安全をしつかり確保して国民の皆様方の不安にこたえると、こういうふうなことでございましてこの法律案が提起されました。問題は、作つて魂を入れず、この法律に本当に魂を入れるというのは皆さん方の決意と行動に懸かっていることと、我々も大いに御支援を申し上げたいと思いますので、是非とも御健闘をお祈りいたします。

質問を終ります。

ありがとうございました。

○委員長(羽田雄一郎君) 午前の質疑はこの程度にとどめ、午後一時三十分まで休憩いたします。

○政府参考人(春田謙君) お答えを申し上げます。

今御指摘ありましたように、運輸の安全の関係につきまして、この法律案で幾つかの法律を束ねた形で改正をさせていただいているわけでござります。内容的には、いわゆる運輸の、正に今回安全管理とということで、安全マネジメント、これを充実をさせるということで、これの関係のいわゆる各事業法がございます。この事業法の中で安全マネジメントというものを事業者が制定をすると。そういうものに従いまして、経営のトップにある立場

第十部 國土交通委員會會議錄第六號

平成

十八年三月二十八日

【參議院】

場の事業者、経営者がいろいろ現場の安全問題等も全体をしっかりと見て対応をすると。あわせまして、実はその中でも特に鉄道関係では昨今踏切事故が起きておるわけですが、踏切事故の関係も実はそういういわゆるマネジメント、こういったようなものが、事業者側における体制も必要だということが非常に強く呼ばれているところでございまして、こういった問題も併せて実は全体の体系の中でしっかりと対応していくかぎやならないだろうということで、踏切の改良促進法、この関係もちようど期限を迎えるところがございまして、この関係も併せて実は改正の中に取り込んでいたりとございまして、また、それに関連いたしまして、特にやはり鉄道事故、航空機事故についての調査体制、これにつきまして、特に今までの調査体制を、こういう安全管理マネジメントというような面についても取り組まなければいけない、また体制も強化しなきやいかぬというところでございますので、体制の強化を含めまして業務の関係で充実を図ること。

事故調につきましては、いわゆる被害の軽減に向けた取組をするということ等含めまして関係の法律を改正をするということで、全体はやはり事故防止、安全対策の徹底というようなことで有機的につながりのあるというものを東ねをさせていただいて、運輸の安全に関する法律、安全性の向上に関する法律改正ということにさせていただいたものでございます。

○山下八洲夫君 これは質問通告をいたしておりませんからまあしつこく申し上げませんが、確かに、今朝ほどもありましたが、安全、安心、このことは大変重要なことでござりますし、この法律案が成立すりや、まあ国土交通関係の特に運輸関係は陸海空安全なんだと言えるように是非また努力をしていただきたい、そのように思います。その上に立ちまして、今お話をあつたわけでございますが、事故調の一部改正と、あるいは踏切改良というのは似ても似つかないような法律でございませんで、今後は気を付けて、できれば余りに

も法律の内容の違うものは別建てで提案をしていただきたいということだけ、今日は要望で終わらせていただきたいと思います。

そこでもう一つでございますが、この事故調の改正案が今回出されているわけでございます。これにいたしましても、今朝ほどもちょっと質問ございましたが、例えば所掌事務については、勧告、建議のことを追加するとか、あるいは事故調査につきまして、航空機の使用者あるいは鉄道事業者又は軌道経営者の事務所に立ち入って帳簿や書類を検査することができる、あるいはもう一点は、調査又は研究の実施に関する事務の一部を外部に委託することができると、ただし守秘義務を課せますよと、こういう改正でございます。

私は、せっかく改正するんであれば、どうもこの程度では内容から見ていまして小手先の改正だな、せつから改正するならもっと抜本的に改正すべきではないかというふうに印象として持っておりますが、その辺について特に提案者の、これ大臣にちょっと感想としてお聞きしたいなと思ったりしますが、もし大臣でなければ事故調の方で結構でございます。

○政府参考人(福本秀爾君) お答えいたします。

委員御案内のとおり、昨年、さらには一昨年、鉄道事故の大きいものが頻発をいたしました。上越新幹線が我が国で初めてああいう脱線事故を起こしたと。あるいは、百七名に上る我が国の鉄道史上でもまれに見る重大な鉄道事故がJR福知山線で発生いたしました。また、年末には羽越線でああいう形での特急電車の脱線転覆事故があつたと。こういうことで私ども、事故調査体制についてまして、すべてをゼロから見直したということでございます。

そういう中で、先ほど委員御指摘いただきまして、三点の項目について現在私どもとして不足をしておるのかなということでございまして、一つが、あの福知山線の事故の際にも盛んに議論がございましたが、いわゆるサバイバルファクター、事故は発生するものだという前提に逆に

立ちますと、やはりいつたん発生いたしました事
故をいかに小さい被害でどめるかという、そう
いう問題についてもとやはり我々積極的に取り
組むべきではないかということで、一点、その関
係の事項の改正を入れさせていただきました。
さらには、私ども少ない人数で取り組んでおる
わけでございますが、やはり私どもの内部の体制
の強化ももちろんではございますが、やはりそれ
だけではこういう御時世の中で十分ではないの
で、外部の方々の見なり能力といったようなも
のを積極的に活用させていただきたいということ
で、外部委託の条文を付け加えさせていただいた
ということです。

それと併せまして、福知山のときにも問題に
なつてございますが、ややもいたしますと私ども
の調査がハードに偏重をしておるではないかと
いうような御指摘もいただいておりまして、私ど
もとしますとソフトに関する種々の調査もやつて
はおりましたんですが、やはりそこ辺を明確化
をするということで、各事故を起こしました事業
者の事務所に立ち入る。あるいは、立ち入りま
してそこの帳簿でございましたり書類でございま
したり、そういうた関係のものを調査をするとい
うことを明確に規定をさせていただくということ
で、私どももソフトウエア、ソフトに関する調査
機能の充実強化が図れると、こういうことでこの
三点について提案をさせていただいたということを
でございます。

○山下八洲夫君 また後ほど触れたいと思います
が、せつかく改正するんであれば、もつともつと
たくさん問題点があるわけでございますし、そ
ういうところを網羅していただければよかつたなど
いうふうに思つたりしております。

今朝ほど我が党の加藤委員から質問ありました
ので、そこはちょっと簡潔に申し上げたいと思つ
んですが、私自身、今日は前段は、航空・鉄道事
故調査委員会の組織の在り方について中心的に
ちょっと質問させていただきたいと思っておりま
す。

先ほど加藤委員からございましたので簡単に申し上げますが、航空機や鉄道などのこの委員会が設置されましたのは、きっかけとしては一九七一年の零石の事故を教訓に運輸省に航空事故調査委員会が設置をされて、また二〇〇〇年の営団地下鉄の日比谷線の列車脱線事故において航空・鉄道事故調査委員会に改組をされたと、こういう歴史があるわけです。それはそれでいいですが、あとはもう省きたいと思いますが、先ほど話出ておりましたので。

この調査委員会というのは、一番大切なのは、技術的な問題だけではなくて、できれば運転者や乗客の心理あるいは運輸機関の組織上の問題にも対応できる専門家も必要になっているんじゃないのか、私は必要ではないかと、そのように思うんです。

こうした観点から、現在の事故調査委員会事務局の調査官の数や、その専門的な能力はどのようになつてあるのか。あるいは具体的には、これまでどのような組織でどのような業務を何年間程度経験してきた人がそれぞれ何人ぐらい対応しているのかと。現在四十一名全員でいらっしゃるということは伺っておりますが、本当にそういう中で、今、今日までの大きな事故がたくさんあるわけでございますが、対応し切れているのかとということを考えますと大変不安でありまして、率直に申し上げまして、安全、安心というのは本当保障できるのかなということを考えますと、ちょっと疑問に思つているので今お尋ねをしているところでございます。いかがでしょうか。

○政府参考人(福本秀爾君) お答えいたします。

現在、事故調査委員会におきましては、航空事故調査官を七名、さらには企画調整課という課をつくっていただきまして、そこに六名の増員が認められてございます。そういう意味で十三名の増て、新たに次席鉄道調査官一名を含みます鉄道事故調査官を七名、さらには企画調整課という課をつくっていただきまして、そこに六名の増員が認められてございます。

員をいただきまして、これからこれらの職務に携わつてまいらうということをございます。

ない、養成しないといけない、こういう時代だと
思うんです。

委員御指摘のとおり、事故調査官の業務そのものは、事故等の原因を究明いたしまして、その結果を再発防止に反映させるということでございます。そのため、その任用に当たりましては、航空及び鉄道に関します高度な専門知識でございまして、あるいは豊富な経験でありましたり、さらには適切な判断能力といつたようなものが求められると言えます。

特に、まあアメリカとはちょっと組織が違うんですけど、アメリカは國家運輸安全委員会ということで四百名以上の、今、今度十三名増えて五十四名になるわけでございますが、アメリカから比べればこれでもまだ十分の一ぐらいのわびしい感じですね。本当にアメリカはこれぐらいの規模でしっかりと安全について検証していくということから見れば、余りにも寂しいんじゃないかな。

あるいはこの日本だけを比べましても、二〇〇五年でいいますと、航空、鉄道の事故調が四十一名、海難審判庁が二百三十四名と、あるいは食品安全委員会は五十四名と。そして、二〇〇六年に若干増えたんではございますが、予算規模で見ましても、平成十三年から十五年、この三年間といふのは一億円にもなっていないと。あるいは、平成十六年も一億になつてないですね。十七年度が、事故が多発したものですから、補正を組まれ

て結局一億四千万ぐらいですか、になつていてる
と。平成十八年度が一億五千四百万円の予算案が
提起された。余りにも重要な職務から考えていく
とわびしいんじやないかなと私は思うんですよ。
その点、事故調の事務局長さん、遠慮せずに、

これによりまして調査官の専門性は十分確保がなされると考えてございますけれども、事故の調査官の資質の更なる向上に向けまして、研修の内容の充実、高度化といったよなことにこれから取り組んでまいりたいと考えております。

これじゃわびしいならわびしいよと、もっと協力してほしいよと、予算も欲しいよとここでおっしゃつていただければ我々ももっと応援のしがいがあるんですけども、いや、そういうやない、もうこれで十分なんだというんだつたらそれでまた結構でござりますから、その辺について御答弁い

変なスピードで発展していると思うんですね。例えば、航空機にしましても電車にしましても、あるいはまたそれにかかる事故も複雑化てくると思うんです。そのことを考えますと、技術の今お話をざいましたように高度化とか、あるいは心理的な、今大変ストレスのたまるような世の中でござりますし、心理的な要因なんかも本当にいろいろなものがかかるつてくる。そういうことを考えますと、ますます専門的な方と育成しないといけないと思いますが、これが初予算は今委員御指摘いただいたように約一億円を欠けるような予算でございます。ただ、これまででも、JALの一・二・三便、いわゆる御巣鷹山の事故が発生いたしましたり、あるいは名古屋で中華航空機が落ちたり、あるいは福岡でガルーダ・インドネシア航空が落ちたこと、こういった重大事故

が発生いたしました場合には、補正予算をお願いしたりあるいは予備費で出していただいたり、あるいは国交省の御努力で国交省の予算の中から回していくなどいたりといったような対策をやってまいっております。

そういう意味で、先般の福知山線の事故あるいは今回の羽越線の事故につきましてもほぼ同様な形で予算的な手当ではなされておりますので、私ども、必要な調査あるいは研究といいますか、そのための予算は確保がてきておると、こういう具合に認識をいたしております。

○山下八洲夫君 そこで大臣、今日、四十一名の中でたしか三十六名でございましたか、国土交通省から行かれて事務局を形成して実質的には仕事をなさつてているというような状況なんですね。私は、この事故調査委員会というのは監督官庁やそういうところから独立した方がいいだろうと、そのように思つておるんです。特に、何といいますか、鉄道事業者とかあるいは航空の事業、あるいはそれを監督している、あるいはそういうところにかかわっている省庁、そういうところから独立して、できる限り公平中立な立場を確保する、そういうことの方が事故調査についてもより良い結果が出てくるんではないかというふうに思つてます。

今、そういう意味で申し上げますと、どちら、国土交通省に設置をされているという状況になつてゐるんですが、その辺につきまして、独立させうというようなお考えはございませんでしょうか。

○國務大臣(北側一雄君) 山下委員のお話は、国土交通省の外へという意味での独立性をおつしゃつておられるんだと思うんです。今後の、これからの一つの課題であるとは私も思います。

ただ、じや今独立性がないのかと言われますと、まず、その委員 자체はこれは国会の両議院の同意を得て人事がなされるわけでございます。また、八条機関でございまして、国土交通省の航空局なり秩首司なりの方から何か指示とか何かでき

るかと、それはもう全くできるような組織になつていないと、そういうことは、私実際この一年半、事故調査委員会が発動する場面が大変多かつたということをございまして、そういう事実上本当に独立性というのは維持をなされているというふうに思つてゐるところでござります。

また逆に、一方で、事故調査をする際に様々な情報が必要なわけですね。例えば、先般のその羽越線の脱線事故でありますと、やはり気象情報というものが非常に重要な情報になつてしまひます。そうした情報につきましても、やはり気象庁であつたり、また現地の国土交通省の出先の機関であつたり、そういうところのやはり協力が非常に必要でございますし、その他航空であれ鉄道であれしっかりと、情報を持つておりますのはそちらの方にたくさん情報を持つておりますので、むしろ連携協力というものをしっかりとしないといかない事故調査が円滑に進まないということが私は現実問題あるというふうに思つております。

これは、仮に国土交通省の外につくつたにせよ、鉄道局であつたり航空局であつたり、そこで長年積み重ねられてきてる様な情報についてやはり連携を取らないと、とてもとも事故調査委員会だけでの的確な調査ができるというふうにはならないというふうに思つんですね。

そういう意味では、やはり連携をしっかりと取る、事故調の方から様々な要請があつたときにきちんとこたえていくというふうな連携が大変必要であるのではないかというふうに思つておりますし、委員の御提案につきましては、この国会におきましても多くの先生方からも提言をちょうだいしておりますし、今後の一つの課題として研究はさしていただきたいと思いますが、ただ、独立性というものは維持をされておりますし、また連携というものが必要であるということも是非御理解をお願いしたいと思つております。

○山下八洲夫君　ただいま大臣からやや前向きの答弁がございましたので余り追及もいたしませんが、確かに事故調査委員会の委員長及び委員は、

第十部 國土交通委員會會議錄第六號 平成十八年三月二十八日

委員会設置法で、今大臣がお話をございましたとおり、両議院の同意を得て国土交通大臣が任命をなさつてはいる、そのとおりでございます。

○政府参考人(齊藤登君) 委員のお尋ねでござりますが、食品安全委員会の設立の経緯その他につきまして若干御説明を申し上げまして、私の御説明とさせていただきたいと思います。

委員会は私も内閣府にあつた方がいいんじゃないかなというふうに思つたりしておりますので、先ほどの大臣の答弁ではございませんが、前向きに検討をいただきたいなというふうに思つています。

そういうことも是非検討いただきたいなどいろいろうに思ふんです。
ですから、冒頭申し上げましたように、今回の法律案というのはちょっと小手先ではないかというような印象を私は持ったわけでございます。

トロールできて、実際にやれるのかなということを心配すると、やはり外局に独立した方がいいんじゃないかというような気持ちになるから申し上げた次第でございます。是非、また後ほどもう少

御承知のように食品安全をめぐりましては、平成十三年に我が国初のBSEの発生その他、いろいろな食品の安全に関する問題、次々発生したわけでございます。その際に、いろいろな御議論がされて、とりわけ専門家の意見を適切に反映せずに行政対応を行つてきしたことなどが従来の食品安全行政の問題点ということで指摘をされたとい

そこで、今回衆議院の国土交通委員会におきましては、特に事故調の問題について、野党四党と申した方がいいですかね、野党が統一いたしまして修正案を提案をなされたようでござります。この柱としては五つあるんですが、ポイントといたしましては、航空・鉄道事故調査委員会について、国土交通省から内閣府に移管するものとす

が、そういうところで事故調の福本事務局長さん、いかがでござりますでしょうか。
○政府参考人（福本秀爾君）お答えいたします。
私どもは、はつきり申し上げますと、航空と鉄道でもうほぼ手一杯の状況でございますので、新たに輸送モードといいますか、そういうものについて何か対象として調査をするというような体制にはもう全くございませんので、私どもにて

に我が国は、二〇〇三年に、厚生労働省及び農林水産省の所管を超えて、食品の安全性の確保に関する政策を総合的に推進するため食品安全委員会が内閣府に設置をされているんですね。アメリカの国家運輸安全委員会も、一九六七年に創設時には連邦運輸省でございましたが、一九七五年には連邦議会の下にある独立機関に今日なっているんです。

そこで例えは農水省に設置するとか、あるいは厚生労働省に設置するとかいうのではなくて、内閣府に食品安全委員会が設置をされたということは、食品安全の確保の面でどのようなメリットがあつたのか、もし御示唆いただければ御示唆していただきたいなど。

また、この食品の安全の確保へ向けてということになると、パンフレットを見させていただきますと、要するに、食品安全委員会から例えば厚労省に評価結果の通知や勧告ができると、農水省に対しても同じです。あるいはまた、厚生労働省から食品安全委員会に対して評価の要請、農水省も同じですが、こういう形になつてゐるんですが、これ見ますと、やはり外局といいますか、内閣府にあるといふことは、事故調査委員会よりは独立性が強いなど私も感ずるんですが、もし一面が、こういふところは大変いよと、やっぱり農水省へ設置しなかつた方がよかつたよ、厚労省設置しない方がよかつたよということがあれば、是非御説明を

まして、リスク評価機関である食品安全委員会はリスク管理機関からは独立して、厚生労働省や農林水産省からは独立して内閣府に設置されたと、そのような経緯でございます。そういうわけでございますので、設置以降は、リスク評価というものは食品安全委員会においてその科学的知見に基づき中立公正に行われる、またリスク管理はそれぞれの関係省庁が責任を持つて行うと、このような体制となつたということでございます。

○山下八洲夫君 リスク評価とリスク管理の問題等々が今御報告があつたわけでございますが、今のことをお伺いしておりますと、やはり事故調査

んだろうというふうに思いますが、いずれにいたしましても、このように、やはり今日流れとしては、できれば内閣府へ設置した方がいいんではないかという流れでございますし、特に、後ほど触れようと思つたんですが、ここへ出ていましてが、先に触れますか、特に今日、自動車事故の、高速道路とか、あるいはまたバスとか、そういう人身に大きいかわる事故とか、そういうものも多発するわけでござりますから、もう自動車でも、特に高速公路ですと二十台、五十台つて大変なんですね、玉突き状態の事故等が起きたりしますので。もう自動車もこの際、やはり航空・鉄道事故調査委員会だけじゃなくて、自動車まで含める、

も比較にならないほど多くの事故が発生をしておりまして、また、これらすべての事故の処理とか発生原因の調査につきましては、中心となつてるのは、もう御承知のとおり警察が中心となつて実施をしているところでござります。

確かに、アメリカでは、アメリカのNTSBにつきましてはすべての輸送モードを所管する事故調査機関を設けているわけでございますが、一方、イギリスとかドイツにおきましては各輸送モードごとに異なる事故調査機関を設けておりまして、対応も諸外国において様々な形を取つておるというふうに認識をしているところでございま

自動車というのは、航空、鉄道と違いまして、全く一般交通、我々歩行者も含めまして一般交通と混在して運行をされております。鉄道や航空の場合には、航空管制だとか指令所からの指示でシステムとして運行をしておるところをございまして、やはり自動車と鉄道、航空においては、やはり大きな交通モードとしても違いがあるのではないかというふうに思つておるところでございます。

功したな、そのようにお思いなのか、どのような印象をお持ちなのか、まず今思いを吐露していただきたいと思います。

○國務大臣(北側一雄君) これはもう私は成功したというふうに思つております。もちろん、JRになつていろいろ、それぞれの会社が課題は抱えておりますが、金体としては私は見事に成功した

自動車事故につきましては、從来から警察とよく連携を取りながらやつてはいるところでございまして、今後ともそういう形でやらせていただければというふうに思つております。

○山下八洲夫君 今御答弁のとおり、全部で大変でございますから、せめて事業用の自動車とかあるいは高速道路の重大な事故とか、そういうものについて駿別して検討する余地はあるんじやないかというふうに思ひますので、是非その辺については検討いただきたいと思います。

時間がなくなつてしましましたから、話題を変えさせていただきたいと思います。

功したな、そのようにお思いなのが、どのような印象をお持ちなのか、まず今思いを吐露していただきたいと思います。

○國務大臣(北側一雄君) これはもう私は成功したというふうに思つております。もちろん、J.R.になつていろいろ、それぞれの会社が課題は抱えていますが、全体としては私は見事に成功したのではないかというふうに思つております。

これ、民営化されまして、分割・民営化されましたのは昭和六十二年四月でございまして、ちょうど来年の四月で二十年ということになるわけでございます。どうでしようか、利用者から見ましても、やはりJ.R.になつてから非常にサービスも良くなつたのではないかと思う。また、快適性という面でも非常に向上してきているのではないかというふうに思つております。

運賃についても、国鉄改革後十九年間たつておるわけでございますが、本州の三社につきましては一度も値上げをしておらないんですね。これはすごいことだなというふうに思いますし、またJR北海道や四国、九州につきましても一度だけ、

国鉄が分割・民営化されまして、来年の三月末で私の記憶に間違いがなければ満二十周年を迎えるわけでござります。私も当時、昭和六十一年だったと思いますが、国鉄改革の特別委員会でござったと思いますが、国鉄分割・民営の議論に委員会で参加をした経験もあるわけでござりますが、早いものでもう二十年が来てしまったのかというふうに一方では思つております。

そういう中で、人間でも二十歳になれば大人の世界でございますし、JRも二十年になりますから大人の世界になつたと思うんですが、大臣、そこで、国鉄が分割・民営されまして二十年たちましたけど、今日、分割・民営して良かつたな、成

功したな そのようにお思いのなのか、どのような印象をお持ちなのか、まず今思いを吐露していただきたいと思います。

○國務大臣(北側一雄君) これはもう私は成功したというふうに思つております。もちろん、JRになつていろいろ、それぞれの会社が課題は抱いておりますが、全体としては私は見事に成功したのではないかというふうに思つております。

これ、民営化されまして、分割・民営化されたのは昭和六十一年四月でございまして、ちょうど来年の四月で二十一年ということになるわけでございます。どうでしようか、利用者から見ましても、やはりJRになつてから非常にサービスも良くなつたのではないんでしょうか。また、快適性という面でも非常に向上してきているのではなかいかというふうに思つております。

運賃についても、国鉄改革後十九年間たつておるわけでございますが、本州の三社につきましては一度も値上げをしておらないんですね。これはすごいことだなというふうに思いますし、またJR北海道や四国、九州につきましても一度だけ、それも消費税を引き上げるときに上げただけでございます。国鉄のころには毎年約六千億円を超える補助金を投入して、なおかつ巨額の赤字があるという状況でございましたが、現在ではJR七社合計で約一千二百億円の税金を払つていただいていると、これは平成十六年度の話でございます。そういう意味で、私は非常に成功をしたというふうに認識をしているところでございます。

○山下八洲夫君 確かに、表面的に見ますと、今大臣から御答弁ありましたとおり、特に本州の三社につきましては営業成績も大変すばらしいですし、確かに税金も国や地方にも納めておりますし、大変成功したよう見えますかと思います。

ここには北海道の方もいらっしゃれば四国の方もいらっしゃるようでございますが、本当に四国の方なんか成功したんだろうかというふうに見れば、いつづれルがなくなるんだろうかという心配をしながら、きっと一生懸命何とか助けないといけな

い、そういう気持ちでいらっしゃるんじゃないかな。
ですから、確かに光の部分でいいますと、よく
サービスが良くなつた、サービスが良くなつたと
不思議におっしゃるんですね。これは多分、もうさ
本州三社のJRを見てそのようにおっしゃってい
ると思うんです。確かに全体でいきますと、ホームもきれいで
なりました。駅もきれいになりました。
だが、現実に、大臣は東京駅やら新大阪駅をや
使いになりまして余り不自由感じませんと思いま
すが、大臣でございますから、私たちみたいに消
費者は一番隅っここの改札口から入っていくもので
すから、あそこはいつもインフォメーションシ
ンなつていてなかなか入りづらいんですね。それ以
上に、一般のお客さんで申し上げますと、まずチ
ケットを買う、自動券売機で買う、そのチケットを
今度は自動改札機に入れる、そして電車なら電
車に乗つていくと。こういうことですから、サー
ビスが良くなつたという前に駅員さんに全然接する
機会もないということで、私は決してそういう意
味では、表面的にはサービスが良くなつたとい
うことをよく聞くんですが、現実にもう駅員さんと
に接する機会がないですからサービスはかえつ
て悪くなつたんじやないかと。何か尋ね事しよう
と思っても、新幹線のホームには確かに人がいま
すけど、駅の職員がいらっしゃいますけど、在来
線なんかはまず、まずおりません。
そういう状況でございますので、私は率直に申
し上げて、全体的には私はサービスは悪くなつた
んじやないかと、そのように印象を持つております。
これについては見解の違いでございますの
で、もう答弁は要りません。

れ、それから貨物であれ、もうそろそろ完全民党化成つてもいいんだと思うんですが、なぜここは今日まだすべて株を政府がお持ちになっているのか。その辺について御答弁いただきたいと思います。局長で結構です。

○政府参考人(梅田春実君) JR北海道、JR四国、JR九州、それからJR貨物でございますけれども、それぞれの会社が一生懸命增收努力あるいは経費の節減に努めていただいているところは承知しております。したがいまして、例えば十五年度におきましては、JR北海道が二十六億円、JR四国が十二億円、JR九州は九十三億円、JR貨物は十三億円の経常黒字を出しているところをございまして、これはたまたまではなくて、数年続いている会社も出てきているところでござります。

しかしながら、先生御指摘のとおり、この地域等におきましては輸送需要がだんだん減ってきております。地域の中の、例えば通学者が減つてくるとか、あるいはそもそも人口が減つてくるとかいうような問題もございまして、収入の減少が続いているというのは、一つござります。

それからもう一つ、昭和六十二年四月の分割、民営の際に設定いたしました、北海道、四国、九州三社、一兆三千億の経営安定基金がございまます。これは当初七%程度の利回りを予定したわけですが、ございますけれども、御承知のとおりの低金利時代に入りまして、運用益が極めて減少しているという状況にござります。また、貨物につきましては、自動車等、物流市場における厳しい競争關係の中で経営がなかなか厳しいという状況でござります。

そういう意味で、経営環境につきましては依然として厳しい状況にあるというふうに見ておりまして、私ども、この三島、貨物につきましても、完全民営化に向けて努力をしてきてはいるところがございますけれども、その見通しはまだ具体的には立っていないというような状況かと思います。こういうことでございますので、私どもとい

あるいは本州、四国、九州等の三島におきましては固定資産税等の軽減措置をとらせていただいておりますし、また経営安定基金につきましても、運輸、鉄道機構を通じましてその運用益の確保に努めさせていただいているところでございます。

こういうことで、先ほど言つたような経常の利益は生んできているわけでござりますが、なお厳しい状況であるという認識を持つておりますが、引き続き努力してまいりたいというふうに考へておるところでございます。

○山下八洲夫君 確かに、三島会社プラスJR貨物、大変な経営努力をなさつて、そういう中で辛うじて收支では黒字を出しているという状況であるとは思うんです。ただ、そのためには、例えば財政措置を行つたり、今お話をございました税制措置で応援したり、あるいは経営安定基金で応援したり、応援しているからそういう実態になっているということが一つなんです。

それでもJR三島会社を見ますと、一九八八年一度ぐらいからずつと二〇〇四年ぐらいまで見ていくと、鉄道運輸の収入はほとんど横ばいなんですね、三島会社。ほとんど同じです、もう伸びていないんですよ。あるいは、JR貨物でいいますと、運輸収入、これは逆に右肩下がりでじわっと下がっているんですね、こういう状態。

じゃ、どこが努力されているかといいますと、一九八八年で申し上げますと、ここを社員数を一〇〇とすれば、二〇〇四年は、北海道については六九%、あるいはJR四国については七二%、あるいはJR九州にしたら六五%。だから、北海道で仮に申し上げますと、八八年に一万二千九百六十六人だったのが二〇〇四年には八千九百三十人と。結局は、経営努力といつても人を減らした経営努力が一番収益を上げている結果になつていて、JR貨物も似たようなものなんですよ。

だから、北海道なんかですが、ほとんど人いないんじゃないとか、駅へ行つてもみんな無人駅

じがないかな?と思つたりするんです。私は、私はたまたま東海でございますから、余り心配しなくたつていいんです。

やはり北海道とか四国とか九州、そういう地方へ行けば行くほど交通弱者がいらっしゃるんですから、是非そういう意味では、税制も、何か固定資産税は来年で一応また一度、何といいますか期限が切れるようでござりますので、税制措置を含めて、国土交通省は、総務省に三顧の礼を尽くして、またちゃんと頼むわということを是非、答弁はもう要らないです、時間がないですから、今後動いていただきたいなと思いますし、せっかくですから総務省、そのことにつきまして、三島会社と貨物はそんな苦しい思いをしておりますので、是非私から也要請しておきたいと思いますが、この税制の軽減措置というのは是非前向きに検討していただきたいと思います。

それについて簡単に答弁いただきたいと思います。

○政府参考人(岡崎浩巳君) 固定資産税に関するお尋ねでございますけれども、固定に限らず、一般に税制上の特別措置というものは、税制の原則であります公平、中立、簡素というようなものの例外として設けられているというふうに考えておりますので、社会経済情勢の変化を見極めながら適時適切に見直す必要があると考えております。御指摘の三島特例及び承継特例につきましては、それぞれ創設した事情はあるわけでございますが、創設後二十年を経過するというようなことがありますので、今後、会社の経営状況あるいは鉄道事業を取り巻く環境の変化などを十分お聞きした上で、期限が来ます十九年度税制改正時点で適切に検討してまいりたいと考えております。

○山下八洲夫君 もう時間がなくなりましたので、最後に大臣と鉄道局長にまとめて答弁いただきたいたいと思います。まとめて申し上げたいと思うんですが。

大臣も、よく東京駅、利用なさっていらっしゃると思いますのでよくお分かりだと思うんです。

私も、東京駅を見てみると、もうほかの駅まで申し上げません、東京駅の構内に限って申し上げたいと思います、東京駅の構内に。
デパートの食品売場あるいはデパートの食堂街じゃないかというくらい、勘違いするような構内になっているんじゃないかと思うんですね。インフオーメーションが、二か所あるんですよ、インフォメーションがどこにあるのか分からず、とにかく、それ、売れ売れ売れで。鉄道の構内というのは、少なくとも私は、鉄道を利用する、鉄道、電車に乗る、そういうことを中心に考えるべきだと思うんですが。よそのことはもう言いません、時間がありませんから、今日は。
東京駅の構内一つ見ましても、私はなぜそういうことを申し上げるかといいますと、空の表玄関は、日本の表玄関は少なくとも新東京国際空港だと思います。鉄道の日本の表玄関は東京駅だと思ふんです。あるいは品川駅とか上野駅とかあるいは赤羽駅とか、もうみんな似たり寄つたりであります。そこまで申し上げませんけど。せめて東京駅については、もうちょっとと外国の人の顔も気にしながらJRは商売した方がいいんじゃないかなと私は印象を持つていてるんですが。
その辺につきましてどうお思いなのか、また、あの今までいいと思っていらっしゃるか。鉄道局長を含めて答弁いただきたいなというふうに思うんです。なぜかといいますと、ちょうど今、東京駅が大改装しようとしているんですね。大改装するときに、これをチャンスに少しは駅らしいそういう建物に、元へ戻して復元してもらいたいと私は思つております。そういう意味から申し上げて以上です。

○山本香苗君 公明党の山本香苗です。前回に引き続きまして質問させていただきます。今日はゆっくりいかしていただきたいと思ひます。

○政府参考人(梅田春実君) 先生御指摘のとおり、現在の東京駅、非常に狭いままして、二〇一一年を目途に、現在の二階建てを三階建てに変える、周辺を含めまして高層のビル等も整備されるような状況でござります。

東京駅は非常に歴史のある、大使が赴任したときには必ず行く、そこから皇居に向かうというところでもございますので、私どもいたしましても、大臣が申しましたように、日本の顔として立派な駅にしていきたいというふうに考えておるところでございます。

○山下八洲夫君 民間企業ですから余り申すことはできませんが、とにかく、普通の民鉄ですね、民鉄は今日まで、駅舎を造るのも最小限の用地を確保して、最小限のところで一生懸命鉄道事業を行つてゐるんですね。ですから、東京駅のようなまねしてもう店を出すスペースなんかないんですよ。東京駅なんかは鉄道省から来ておりまして、旧役所がもう、わあっと、ゆつたりと土地を確保して、駅舎なんかゆつたり造つてあるからあのような面積があり、あのようなまた商いができるというふうに思つています。

特に、中央コンコースなんか、構内のですよ、真ん中の辺に出店なんかもすらすら並びまして、時にはわいわい大きな声で呼び込みして商売をやつているというんですから、あれはどう見ても駅じゃありませんので、それこそやはり、そういう意味ではそこぐらいは国交省としても指導していただきたいなということを要望しまして、時間になりましたから質問を終わらせていただきます。

ありがとうございました。

れども、航空局関係からまず質問させていただきましたが、このたびの日航の整備ミスにつきまして、昨日、予算委員会におきましては江理事事が大臣に御質問されておられましたけれども、今回の日航によります一連のトラブル、点検期限を超過した後に検査を忘れて、そしてまた再点検で検査の手抜きがあつたと、こういう重なった事件に対しまして、大臣の御所見をまず最初にお伺いいたします。

いるんです。こちらの、前者の方は、そういう意味では、まあ見過ごしてしまった、それ自体よくないわけでござりますけれども、後者の点検が不十分だったというのは、本来整備士の方々が当然知っているべき手続が十分にされていなかつた、それで運航したことのございます。

て、非常に重大なことだと受け止めなくてはいけないんだと思つております。

そうした意味では、こういった事態を受けてALの方が二十三日に記者会見を行つてゐる中で、ふだんはきちんと整備をしており、今回は特殊なケースだと思うというふうにして、整備士が早く終わらせたかったからというふうなことを報道等では言つてゐるわけですが、

○山本香苗君 本当に現場の整備士のせいだけに、するのではなくて、きちつと今言われたような形で調査分析をしていただきたいと思うわけなんですが、会社日本がもう手足の無い状態で運営しているから次期社長になられるという西松さんが私のところに陳謝に来られましたけれども、その際にも、特に、こうしたことがなぜ起つたのか、背景あるいは現場での実態含めてきつちりよく分析して、ちゃんととしたものを考えてくださいと、こう強く申し上げたところでござります。

（国務省）（北側）（妙見） 日本航空機ノンのD
Cの9—87型機でござりますが、これは 航空局
が発行しました耐空性改善通報によりまして、着
陸回数が四百五十回ごとに繰り返し点検すると、
これ、かつて、徳之島でしたかね、で事故がござ

いまして、そのとき以来こういうことにさせていただいておるわけでございますが、この主脚の、脚の非破壊検査が期限までに実施をされずに、十日間にわたりまして着陸回数四十一回分の飛行が期限を超過して行われたということが三月の二十日に判明をいたしました。

背景を明確するとともに、再発防止策を早急に検討するよう、で、四月の五日までに報告するよう指示をしているところでございます。

その後、こちらの方はコンピューターの警報システムによりまして点検の実施がJALの方でも分かりまして、すぐ報告があつたわけですが、それども、この後、このときこの飛行機が新千歳空港にいたわけですね、そこで点検を実施をしたわけですが、その点検が不十分であつたわけでございますが、本来やるべき点検手続に欠けるところがありまして、そして、その不十分な点検のまま飛行を、運航を開始をしたということ

この点につきましては、厳重注意文書を発行をいたしまして、そして航空局の職員が立会いの下に再度点検を実施し、異常のないことを確認をしたわけでございます。

う安全管理が今大事と、安全最優先であるということをふうに言つてゐるにもかかわらず、現場の安全管理体制の中でルールに違反をしていることを分かつた上で、不十分なまま大丈夫だらうとうふうに思つて運航させたということであるとする
と、これはやはり私は重大な問題。

事業者 JA-Lグループ全体の整備・安全管理体制がどうであるのかということをやはりこれは見ていかないといけないというふうに思つておりまして、そうしたことも含めてJA-Lグループの方からは回答があるだろうというふうに思つております。

なかつたということは、今まで我々がいろいろと議論してきたヒューマンエラーとかうつかりした

いと、そして整備が不十分なことを、ルールどおりやつていないと、それを分かつた上で、それでもやはり運航というものを優先するために飛ばしたんだとすると、これはやはり分かつてやつているわけでございまして、このことは非常に、單なる見落とし、見過ごしではなくて、分かつてルールを違反して、運航に間に合わせるために、

JALの方から取りあえずその担当の整備士の聞き取りをしたという調査の結果が来ておりま
すけれども、それでは、手順の一つでございます
見象九里という手順どこれやうなかつたつけてござ

やりましたのですから、現像液が送られていないかったわけですが、それを取り寄せると時間が掛かっちゃうと。そうなりますと、その手配に時間が掛かり、大幅な遅延や欠航になると、こういうことも併せて言つておるわけでございます。

大臣申しましたように、これについては我々も大変、こちらの方のことについてより重視してきつちり対策を取つてもらいたいと、こう思つて

三月の二十三日にこの件が分かったわけでござります。

ましては、航空機の運航が安全上適切なものであること、それから競争の促進、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等を提供するものであること、こういう二つの基準が法令に決まっておりまして、その具体的な基準として評価基準というのを決めているわけで

○特に、こうしたことがなぜ起つたのか、背景あるいは現場での実態含めてきつちりよく分析して、ちゃんととしたものを考えてくださいと、こう強く申し上げたところでござります。

○山本香苗君 本当に現場の整備士のせいだけにするのではなくて、きつちと今言われたような形で調査分析をしていただきたいと思うわけなんですが、会社 자체が飛行予定よりも点検ルールが優先するんだと、安全が第一なんだということを肝に銘じていただく体制をつくつていかなくてはならないわけでござります。

そこで、先日の委員会におきましても末松議員の方からお話をございましたけれど、混雑空港の発着枠についてお伺いをさせていただきたいと思つております。

航空会社にとって利用者の多い混雑空港につきましては、そこにおきます発着枠は非常に重要なものです。その混雑空港の配分の見直しがつきまして、安全の確保を評価項目としたらどうかということを昨年のこの集中審議の中でも申し上げたところでございましたが、その際に、局長の方からは、安全の確保を評価項目としておりますと、反映しておりますというような御答弁がございました。

先日の末松議員の御質問に対しても同様の答弁されておりましたけれども、そこで改めてお伺いしたいと思いますが、局長が、その安全の確保の評価項目として、今その安全の確保と言われたときに何を指しているのか、まずそこからお伺いしたいと思います。

ございます。

現行の基準は、利用者の利便あるいは安全の確保、いろんな項目ございますけれども、安全の確保につきましては、死亡事故が、これ五年ごとに今配分をしておりますので、五年間、乗客の死亡を伴う事故が過去五年間で発生していないことというのを評価をしております。

それから、これまあ安全だけではありませんけ

れども、行政処分を過去五年間受けていないことと、いうのも評価項目にして配分をしてきたということをございます。

○山本香苗君 すなわち、今、安全の確保というものはその評価基準の中に入っているんだけれども、今安全の確保といった場合には、乗客の死亡を伴う事故が過去五年間で発生していないことということが安全の確保という意味として評価され、死亡者が出ない限り、安全の確保といふ点では評価に反映されないと、この点についているんだといふことです。

言い換へれば、死亡者が出ない限り、安全の確保といふ点では評価に反映されないと、この点についているんだといふことです。

○政府参考人(岩崎貞一君) 私ども、そういうふうに見直していくべきだと、こういうふうに思つております。

それで、まず手始めでござりますけれども、昨年の十月、これはこの前、末松先生の御質問に答えさせていただいたんですけれども、羽田の発着枠は一時間に二十九から三十になりまして、合計十四枠の発着枠が新しく出たわけでござります。これは五年間の配分とは別に出たわけでござりますけれども。

その際に、十四枠を出したときの配分でございますが、四枠は日本と韓国のシャトル便に充てさせていただいて、残り十四引く四の十枠を新規と大手に五つ分けたと、こういうことでござりますが、その分けた五つ、大手に割り当てた五つにつ

きましては、JALとANAに対し、JALの方を増やしたと、こういうことでやつたところです。それから、今後でござりますけれども、今先生御指摘のとおり、今、死亡を伴う事故の有無しか判定しないわけですが、それでも、具体的には、昨年の九月に各エアラインの方には乗客の死亡事故の有無に加えて、これ以外の安全の方の項目も追加して採用する方針である。こういうことについては、各エアラインの方に担当課長から通知をしております。

そこで、じゃ具体的にこれ以外の項目どうするかと、こういうことでございますが、今勉強中でございますが、乗客の死亡事故以外の、いわゆる我々言つてゐる重大事故、それから重大インシデント、こうしたものの件数でありますとか、いろいろな安全に関する行政処分なり、あるいは今朝もございましたけれども厳重注意とか、そういうこととの件数なんかを加味するようなものにできないかというのが一つ考えているところでございます。

それから、あわせまして、安全と利便性といふ点数を与えているわけではございませんのでは官民を問わず今発生しているような状況で、五年前の日航機のニアミス事故における管制ミスも、またその後の去年の四月の羽田空港でのミス、こうしたものも、事件に、大きな事故には直結いたしませんでしたけれども、大臣も安全の元締である管制官にとつてあつてはならない重大なミスだとそのときおっしゃっていらっしゃいましたが、本当に大きなミスだと思います。

○山本香苗君 いろいろと指摘を受けて検討して

いただいています。実際、この間の配分の割り振りのときはある程度ちょっと反映したような形だ

ことではござますが、まだきちんと制度化はされていないわけでございまして、勉強中と

いうことではございますが、航空局としては、具体的にどの段階でその結論を出して、いつからどちらでございましたので、一連のトラブルを起こしている、それから業務改善命令を発出した、こういします。

○政府参考人(岩崎貞一君) できれば夏ごろまでにはまとめたいと、このように思つてお伺いします。

○政府参考人(岩崎貞二君) できれば夏ごろまでにはまとめたいと、このように思つてお伺いします。

○山本香苗君 ミスが直ちに事故にはならないと。だからといってたかをくくつてると大きな事故につながっていくわけでございまして、航空事故はいったん起きたらもう本当に取り返しの付かないほどの大事故になるわけでございまして、一日も早く航空業界に安全第一の風土が根付くような対策を取つていただきたいということをよろしくお願い申し上げたいと思います。

もう一つ、先ほどの加藤先生の御質問の中にもございましたが、今回の法案というものは、ある意味、民間の航空事業者の方々に対し安全の取組を求めるものでござりますが、トラブルというものは官民を問わず今発生しているような状況で、五年前の日航機のニアミス事故における管制ミスも、またその後の去年の四月の羽田空港でのミス、こうしたものも、事件に、大きな事故には直結いたしませんでしたけれども、大臣も安全の元締である管制官にとつてあつてはならない重大なミスだとそのときおっしゃっていらっしゃいましたが、本当に大きなミスだと思います。

○山本香苗君 民間に安全対策を求めるのと同様というか、そ

れ以上に厳しく再発防止策を取つていただきたいと思つておりますが、他方、管制につきましては、今後も増大していく航空需要に対応するため

に、また空の過密化というものにも対応していく

ために、更なる高度化が今求められているとお伺

いしております。

○山本香苗君 それから、そうしたこととあわせて具体的な対策でござりますけれども、やはり管制の話は、機械ができるだけバックアップしてやるようなシステムをしないとなかなか難しかろうと思つております。そのためには、例えば管制官の、この飛行機

との次の飛行機とどっちを先に優先するんだと

思つております。

○山本香苗君 それから、そういう対策でござりますけれども、やはり管制の話は、機械ができるだけバックアップしてやるようなシステムをしないとなかなか難しかろうと思つております。そのためには、例えば管制官の、この飛行機

が、本当に安全を確保しつつ航空管制の高度化が

図られているのか、十分な技量並びに人員が確保されているのかどうか、お伺いいたします。

○政府参考人(岩崎貞二君) 先生御指摘のとおり、今後、羽田、今四本目の工事、取り掛かっておりますけれども、羽田の四本目ができたり、成田の二千五百ができたり、あるいは昨年は中部が開港したり、いろいろな形で滑走路の容量がこれから増えていくことになつております。そういう中で、それをさばく管制官がきつかりその交通量の増大に対応してやつていかないと、せつかくの滑走路の拡張工事も意味がありませんし、また何よりも安全もきつちりやつていかなきゃいかぬと、このように思つてお伺つておるところでござります。

○政府参考人(岩崎貞一君) できれば夏ごろまでにはまとめたいと、このように思つてお伺いします。

○政府参考人(岩崎貞二君) できれば夏ごろまでにはまとめたいと、このように思つてお伺いします。

○山本香苗君 が、本当に安全を確保しつつ航空管制の高度化が図られているのか、十分な技量並びに人員が確保されているのかどうか、お伺いいたします。

○政府参考人(岩崎貞二君) 先生御指摘のとお

り、新聞報道等によりますと、ある管制官が今でも便をさばくのに能力はぎりぎりでやつていると、定員増がそれほど見込めない

ふうに思つたりしているところでござります。

それから、あわせまして、管制、まあ機数が多いんですけども、多い機数がよつちゅう高度変更したりそれからコースを変更すると、管制官はより負荷が掛かってまいりますので、そういうことは、できるだけ高度変更とかコースを変更しないでいい単純な交通の流れにしていくのが一つの解決策であると思っておりまして、そういう意味での、航空路の見直しと言つておりますけれども、そういうことにも取り組んでいきたいと思つております。幸いにして、飛行機の方の運航性能が良くなつてまいりまして、昔ですと飛行機の位置自体の把握が極めて大ざっぱでしたが、最近はGPSとかそういうのが付いておりますのでそういうことも分かるようになつてまいりまして、そういうのも使ってやつていただきたい、このように思つているところでございます。

あと、管制官のやっぱり要員、これも増やしていかないかやいけないと思つております。私ども

は、苦しい定員の中でございますけれども、管制

官の定員、ここ五年ぐらいで見ましても百名以上

の定員増はやつておりますけれども、やはりこれ

からはますますなかなか足らなくなつてくるん

で、できる限り、特に忙しい部署がございますの

で、そういうところを中心に定員を厚くするよう

なことをこれから考えていただきたいと、こう思つて

いるところでございます。

○山本香苗君 空の安全を担う管制官の業務が拡

大しているけれども、定員、それにきちっと見

合つた形で、実態を直視した形で対策をしつかり

取つていただきたいと思っております。

前回、安全マネジメント評価のことにつきまし

て、ちょっと最後、通告していないんですけども、この評価をどうするんだと、取扱いをどうす

るんだと聞いたら、統括官の方から、何らかの形

で公表できるような方法を考えていきたいとい

ふうな御答弁を最後いただきました。私は、当然

のことながら公表するんだと思っていたわけなん

ですけれども、ここから確認をさせていただきた

いんですけど、きちんと公表されるんですよ。

○政府参考人(杉山篤史君) 今回の改正に当たりましては、安全情報を開示していくということは改正の柱の一つと私ども考えております。

この法律におきましては、利用者による公共交

通の事業者の監視を強めるという見地から、国

もそれから事業者もできるだけ安全情報について

開示をしていくということで、必要な義務付け規

定を設けているわけでございますが、御質問ござ

いました安全マネジメント評価の結果についての

開示ということをございますが、これにつきまし

て、國の安全情報の公表の一環といたしまし

て、十分にデータを蓄積した上で、共通の課題等

を整理しまして次に移らしていただきたいと思うんで

すが、この間の参考人質疑のときに、この安全マ

ネジメント評価の在り方、また公表の仕方につい

てちょっとお伺いをしてみました。そのときに、

東京大学大学院の家田教授の方から、今統括官の

方からお話をございましたけれども、今回公表す

るということは、利用者による公共交通機関に対

する関心を強めるということで公表するということ

とでござりますけれども、事業者が計画を立てて

それを国がチェックするというふうだけで今回の

法律改正を読むのは不十分だと。重要なことは、

利用者や国民がチェックしていく、そうしたら国

がきちんととしたチェックができる後押しになると

いうことをおっしゃつておられました。

また、公表にしても、單に公開していればそれ

でいいというものではなくて、いろいろな社会基

盤について、例え道路とか河川とか、そ

ういうものにおいてNPO等々の活動が、また普通

の主婦の方々の活躍等が、そういう情報を使いな

がらより良い先駆としていくような活動を随分

の状況を踏まえまして、今後、具体的にできるだ

け分かりやすいような形で公表する方法を検討し

思つております。

安全統括管理者並びに運転責任者というものが

今回の法案の中に出でておりますが、この安全統括

管理者、前回の議論の中ではこの解任命令のとこ

ろが非常にクローズアップされていたわけでござ

りますけれども、そちらの方ではなくて、ある意

思つております。

○山本香苗君 是非そういった仕組みを取り入れ

ていただきまして、分かりやすいだけではなく、

しっかりと利用者の方々の意見も反映できるよう

仕組みを初めの段階でつくつていただきたいと

思つております。

安全統括管理者並びに運転責任者というものが

今回の法案の中に出でておりますが、この安全統括

管理者、前回の議論の中ではこの解任命令のとこ

ろが非常にクローズアップされていたわけでござ

りますけれども、そちらの方ではなくて、ある意

思つております。

○山本香苗君 いや、申し上げているのは、單に

思つておりますというよなことを参考人質疑の

中でおっしゃつておられました。そして、一例と

しまして、自動車交通局なんかでやつていらつ

しゃいます自動車アセスメント事業等も挙げてお

られました。

確かに、国がチェックをして評価して公表され

ばいい、ただ単に公表すればいいというものでは

なくして、公共交通機関の各社の安全性や快適性、

それを利用者が確認できるような仕組みができれば、いろいろと規制を厳しくしてやつていくより

も事業者にとつて改善を迫る大きな力になるんで

はないかと思います。

安全マネジメント評価公表というものに利用者

もしつかり、単に受け手というだけではなくて、

一緒に仕込んでいくというような仕組みをもう一

がでしようか。

○政府参考人(杉山篤史君) 先生御指摘のとお

り、正に安全情報を開示していくということは、

利用者による公共交通機関の安全性の担保ととい

うものを監視していくという非常に大きな役割があ

るわけござります。したがいまして、その情報

公表の在り方につきましても、利用者が事業者の

輸送の安全に係る取組というものを的確に把握で

き、また監視が高められるような工夫をしていか

なければいけないとということだと思っておりま

す。したがいまして、当然に、利用者にとって分

かりやすく、また利用しやすい形でまとめてそれ

を公表していくことが必要だと思っておりま

す。

ただ、今回、その安全マネジメント評価という

ものは初めて導入する制度でもございますので、

その情報の公表の前提といたしましては、相当量

のデータの蓄積と分析 整理というものが必要に

なつていくかと思つております。したがいまし

て、そういった情報のデータの蓄積あるいは分析

の状況を踏まえまして、今後、具体的にできるだ

け分かりやすいような形で公表する方法を検討し

思つております。

○山本香苗君 いや、申し上げているのは、單に

思つておりますというよなことを参考人質疑の

中でおっしゃつておられました。そして、一例と

しまして、自動車交通局なんかでやつていらつ

しゃいます自動車アセスメント事業等も挙げてお

られました。

この法律におきましては、利用者による公共交

通の事業者の監視を強めるという見地から、国

もそれから事業者もできるだけ安全情報について

開示をしていくということで、必要な義務付け規

定を設けているわけでございますが、御質問ござ

いました安全マネジメント評価の結果についての

開示ということをございますが、これにつきまし

て、國の安全情報の公表の一環といたしまし

て、十分にデータを蓄積した上で、共通の課題等

を整理しまして次に移らしていただきたいと思うんで

すが、この間の参考人質疑のときに、この安全マ

ネジメント評価の在り方、また公表の仕方につい

てちょっとお伺いをしてみました。そのときに、

東京大学大学院の家田教授の方から、今統括官の

方からお話をございましたけれども、今回公表す

るということは、利用者による公共交通機関に対

する関心を強めるということで公表するということ

とでござりますけれども、事業者が計画を立てて

それを国がチェックするというふうだけで今回の

法律改正を読むのは不十分だと。重要なことは、

利用者や国民がチェックしていく、そうしたら国

がきちんととしたチェックができる後押しになると

いうことをおっしゃつておられました。

また、公表にしても、單に公開していればそれ

でいいというのではなくて、いろいろな社会基

盤について、例え道路とか河川とか、そ

ういうものにおいてNPO等々の活動が、また普通

の主婦の方々の活躍等が、そういう情報を使いな

がらより良い先駆としていくような活動を随分

の状況を踏まえまして、今後、具体的にできるだ

け分かりやすいような形で公表する方法を検討し

思つております。

○山本香苗君 いや、申し上げているのは、單に

思つておりますというよなことを参考人質疑の

中でおっしゃつておられました。そして、一例と

しまして、自動車交通局なんかでやつていらつ

しゃいます自動車アセスメント事業等も挙げてお

られました。

この法律におきましては、利用者による公共交

通の事業者の監視を強めるという見地から、国

もそれから事業者もできるだけ安全情報について

開示をしていくということで、必要な義務付け規

定を設けているわけでございますが、御質問ござ

いました安全マネジメント評価の結果についての

開示ということをございますが、これにつきまし

て、國の安全情報の公表の一環といたしまし

て、十分にデータを蓄積した上で、共通の課題等

を整理しまして次に移らしていただきたいと思うんで

すが、この間の参考人質疑のときに、この安全マ

ネジメント評価の在り方、また公表の仕方につい

てちょっとお伺いをしてみました。そのときに、

東京大学大学院の家田教授の方から、今統括官の

方からお話をございましたけれども、今回公表す

るということは、利用者による公共交通機関に対

する関心を強めるということで公表するということ

とでござりますけれども、事業者が計画を立てて

それを国がチェックするというふうだけで今回の

法律改正を読むのは不十分だと。重要なことは、

利用者や国民がチェックしていく、そうしたら国

がきちんととしたチェックができる後押しになると

いうことをおっしゃつておられました。

また、公表にしても、單に公開していればそれ

でいいというのではなくて、いろいろな社会基

盤について、例え道路とか河川とか、そ

ういうものにおいてNPO等々の活動が、また普通

の主婦の方々の活躍等が、そういう情報を使いな

がらより良い先駆としていくような活動を随分

の状況を踏まえまして、今後、具体的にできるだ

け分かりやすいような形で公表する方法を検討し

思つております。

○山本香苗君 いや、申し上げているのは、單に

思つておりますというよなことを参考人質疑の

中でおっしゃつておられました。そして、一例と

しまして、自動車交通局なんかでやつていらつ

しゃいます自動車アセスメント事業等も挙げてお

られました。

この法律におきましては、利用者による公共交

通の事業者の監視を強めるという見地から、国

もそれから事業者もできるだけ安全情報について

開示をしていくということで、必要な義務付け規

定を設けているわけでございますが、御質問ござ

いました安全マネジメント評価の結果についての

開示ということをございますが、これにつきまし

て、國の安全情報の公表の一環といたしまし

て、十分にデータを蓄積した上で、共通の課題等

を整理しまして次に移らしていただきたいと思うんで

すが、この間の参考人質疑のときに、この安全マ

ネジメント評価の在り方、また公表の仕方につい

てちょっとお伺いをしてみました。そのときに、

東京大学大学院の家田教授の方から、今統括官の

方からお話をございましたけれども、今回公表す

るということは、利用者による公共交通機関に対

する関心を強めるということで公表するということ

とでござりますけれども、事業者が計画を立てて

それを国がチェックするというふうだけで今回の

法律改正を読むのは不十分だと。重要なことは、

利用者や国民がチェックしていく、そうしたら国

がきちんととしたチェックができる後押しになると

いうことをおっしゃつておられました。

また、公表にしても、單に公開していればそれ

でいいというのではなくて、いろいろな社会基

盤について、例え道路とか河川とか、そ

ういうものにおいてNPO等々の活動が、また普通

の主婦の方々の活躍等が、そういう情報を使いな

がらより良い先駆としていくような活動を随分

の状況を踏まえまして、今後、具体的にできるだ

け分かりやすいような形で公表する方法を検討し

思つております。

○山本香苗君 いや、申し上げているのは、單に

思つておりますというよなことを参考人質疑の

中でおっしゃつておられました。そして、一例と

しまして、自動車交通局なんかでやつていらつ

しゃいます自動車アセスメント事業等も挙げてお

られました。

この法律におきましては、利用者による公共交

通の事業者の監視を強めるという見地から、国

もそれから事業者もできるだけ安全情報について

開示をしていくということで、必要な義務付け規

定を設けているわけでございますが、御質問ござ

いました安全マネジメント評価の結果についての

開示ということをございますが、これにつきまし

</div

味、そういう方かが選任されて、その会社の中できちっと仕事ができる、情報もきちっとそちらの方に集まってきて、そしてそれをきちんと意見具申して、その意見がちゃんと安全対策に生かせるような仕組みというものをどのように担保をされているのか。また、選んで配置しましたと、その後、そのままほうつておくというわけではなくて、国交省としても何らかのバックアップをしていくような仕組みとしてどういうものをお考えになつていらっしゃるのか、お伺いさせていただきます。

具合にしているわけでございまして、このような措置を講ずることによりまして、安全統括管理者が適切にその職務を果たせるような環境整備を図っているという具合に考えております。

いというふうに思っております。仮にこの運輸管監督者が職務を怠った場合には、解任命令等の指導監督を通じまして輸送の安全を確保しようといふものでござります。

も大きな影響を与えているわけですが、いまして、一番いいのは、開かずの踏切、踏切をなくしてしまってということです。踏切を除却をしてしまって連続立体交差等をやっていくということです。

いというふうに思っております。仮にこの運転管監理者が職務を怠つた場合には、解任命令等の指道監督を通じまして輸送の安全を確保しようというものでござります。

実は、この下に鉄道の場合は更に現場に運転区所、運転区とか運転所とかいうのがあるんですけども、そこに乗務員指導管理者というのを置くけれども、そこに乗務員の育成、あるいは資質の保持、あるいは乗務員がちゃんとやつておるかどうかと、そういうのを実際に監督する責任者でございます。

そういう形で、運転を中心にながら輸送の安全を確保してまいりたいというふうに考えていくところでございます。

も大きな影響を与えていたりわけでございまして、一番いいのは、開かずの踏切、踏切をなくしてしまってということでございます。踏切を除却をしてして連続立体交差等をやっていくということでござります。

ただ、この連続立体交差事業というのは時間と費用が物すごい掛かるんですね。実を言うと私の地元でも、地元というか、堺、泉州地域でもやっているんですけれども、本当に時間が掛かります。これを全国でやらないといけないわけでございまして、特に都市部でございますが、しっかりとこの抜本対策につきまして、連続立体交差事業等の抜本対策について、ベースを二倍にしようとするなど今取り組んでおりますが、ございました。

○政府参考人(杉山篤史君) 安全統括管理者につきましては、正にそういう役割といたしまして、その事業者の経営管理部門において、その事業に深い理解を基礎としまして経営トップに意見呈申をするということを通じまして、輸送の安全を確保するための事業運営を統括的に管理するものだということでござります。

(政事参考人(林田昌義君) 全回の改正で選任を義務付ける運転管理者についての質問でござります。

そういう形で、運転を中心にながら輸送の安全を確保してまいりたいというふうに考えているところをございます。

し、それから折本が策定までに時間と要する箇所につきましては、速効対策、例えば歩行者等の立体横断施設の設置だとか、それから踏切内の歩道の広幅などか、賢い策など、こうした速効対策を

このような事業者における安全管理体制の核となるべき安全統括管理者でございますので、適正な職務の遂行の確保のために、事業者に対しまして、まず安全統括管理者の意見尊重を義務付けるということでござりますね。これを法律でちゃんと義務付けをしていくことによりまして、まず安全統括管理者のその位置付けというものが法律上も非常にはつきりするわけでございま

れは、鉄道事業者の事業実施部門がございまして、この事業実施部門におきまして、日々の安全な運転を実現するため、施設あるいは車両、人員の状況を見まして、まずは運行の可否を決定するとともに安全な運行を管理する、これが一つの仕事です。それからもう一つは、乗務員の資質の充足状況を管理する、これが二つ目の仕事になります。これはともに輸送の安全に直結する業務を遂行する役割を担います。

残りの時間を開かずの踏切対策のことについてお伺いしたいと思うわけなんですねけれども、昨年の東武鉄道竹ノ塚駅の痛ましい事件はまだ記憶に新しいところでございます。現場の方にも行かせていただきましたが、こうした踏切における事故というのは以前より減っているといえども、いまだに年間約三百人ぐらいの方が死傷者が出ていて、こうした事態を知つていいながら放置する、手をつけないというものはいかがなものかと。事が

今後五年間で全箇所で対策を進めてまいりたいと考えておるところでござります。
今後とも、国土交通省では、踏切対策を重点施策の一つとして位置付けて積極的に推進してまいります。

○山本香苗君 このたびの法改正では、正当な理由なく立体交差化計画に従つて踏切の改良を実施していく場合に、実施すべきことを勧告することができるという勧告制度と、また、道路管理者

ろ意見具申をするわけでございますが、その安全を阻害しているという事実があると認められる場合には、これは、今度は国のお咎になるわけでございますが、国土交通大臣は事業改善命令等によりまして事業者に対し是正を命ずることができるという場合にしているわけでございます。

の内部にも、そういう運転に関する業務を担当する管理者というものはおります。例えば、本社でいいますと運輸部長だとかあるいは運転車両部長だとか呼ばれるような人たちがそういう人たちでございます。しかしながら、今回のJR西日本の福知山線事故等を踏まえまして、ダイヤの作成、あるいは運転士の教育訓練、こういうものを適切に

更に申し上げれば、安全統括管理者にその職務を適正に遂行させるために、いわゆる解任命令でございますが、一定の要件に合致する場合には安全統括管理者の解任を命ずることができるという

の内部にも、そういう運転に関する業務を担当する管理者というのはあります。例えば、本社でいいますと運輸部長だとかあるいは運転車両部長だとか呼ばれるような人たちがそういう人たちでございます。しかしながら、今回のＪＲ西日本の福知山線事故等を踏まえまして、ダイヤの作成、あるいは運転士の教育訓練、こういうものを適切に管理する法律上の管理者といたしまして、その職務内容を法律上明確にいたしまして、その選任に当たりましても一定の実務経験を要求するということによりまして適格者が選任されるようにした

ことは許されないといえども、運々として進まないと。しかし、大臣は一生懸命やるというふうなことを委員会でもおっしゃっていましたが、改めて、こうした開かずの踏切を含め、危険な踏切は放置しないんだと、力強い、勇ましい御答弁をいただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

○國務大臣(北側一雄君) この開かずの踏切というのは、安全面はもちろんでございます、とともにに、道路渋滞、さらにはその地域のまちづくりに、

○政府参考人(梅田春実君) 踏切道改良促進法といいますのは、期間を定めて集中的に踏切道の改良事業を促進するというのがねらいでございました。したがいまして、大臣が改良が必要と認めて指定した踏切道につきまして、鉄道事業者それから道路管理者に立体交差化計画等の計画を提出させることになつておりますとして、その実施を

当たりましても一定の実務経験を要求するという
ことによりまして適格者が選任されるようにした

ことは許されないといえども、運々として進まないと。しかし、大臣は一生懸命やるというふうなことを委員会でもおっしゃっていましたが、改めて、こうした開かずの踏切を含め、危険な踏切は放置しないんだと、力強い、勇ましい御答弁をいただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

○國務大臣(北側一雄君) この開かずの踏切というのは、安全面はもちろんでございます、とともにに、道路渋滞、さらにはその地域のまちづくりに、

○政府参考人(梅田春実君) 踏切道改良促進法といいますのは、期間を定めて集中的に踏切道の改良事業を促進するというのがねらいでございました。したがいまして、大臣が改良が必要と認めて指定した踏切道につきまして、鉄道事業者それから道路管理者に立体交差化計画等の計画を提出させることになつておりますし、その実施を

強制しているわけでございます。

しかしながら、これまで、立体交差化計画が作成されましてもまだ踏切道の改良実施に着手していないという事例もございます。これはいろいろ理由はございますけれども、そういう事例がございます。

今回の改正におきましては、こういうような改めやかに行われていない、もう少しペースアップをしてほしいというようなケースも出てくると思ひます。

今回の改正においては、こういうような改良の実施状況につきまして、大臣が報告徴収ができるという規定を設けまして、先生御指摘のように、正当な理由がなくきちんとやつていなければなりません。また、改良をやつしていくとその実施が速やかに行われてない、もう少しペースアップをしてほしいというようなケースも出てくると思ひます。

道路管理者に対する行うことができるという規定を設けたものでございます。こういう措置をとりまして、踏切道の改良の実施状況を的確に把握し、速やかに実施する、確実に実施するというこの担保が取れることがあります。

今回、私ども、この両制度を活用いたしまして、確実な改良の実施を図つてまいりたいというふうに考えております。

○山本香苗君 そこで、勧告制度に言われます正當な理由といふものは一体何を指すんでしょうか。

○政府参考人(梅田春実君) 勧告制度における正当な理由の内容でございますが、これはいろんなケースが想定されると思いますので、個別具体的に判断すべき問題であるというふうに考えておりますが、例えば、大地震とかいろんな天災がございまして、こういう不可抗力によりまして鉄道施設が非常に大きな被害を受けてしまったと、鉄道事業者の経営も傾いてしまつたと、こういうような場合には、まずはやっぱり鉄道施設を造り、それから踏切をやるというような手順にならうかと思います。そういうような場合は、ある程度、ある意味では若干その進捗が遅れるというようなことにならうかと思います。ただ、こういふのは極めてそういう意味ではレアなケースだというふう

に考えておりまして、私ども、この正当な理由といふのは一概には申し上げられませんが、個別具体的に判断しながらやつてまいりたいというふうに思つております。

○山本香苗君 報告徴収制度の方なんですかけれども、どういう場合にこの報告徴収を求めるということを想定されていらっしゃるのか。

例えば、開かずの踏切がありますと、周りの市民の方々から何とかしてほしいという希望があります。でも道路管理者である地方公共団体も鉄道事業者も、実態は把握しているけれども何ら手を打たないと。そういうところにも、何で対策を取りへんのやという形で徴収するということもあり得るんですか。

○政府参考人(梅田春実君) 法律第十一条でございますが、「国土交通大臣は、この法律の施行に必要な限度において、いろいろございますが、「報告を求めることができる。」というふうに規定しております。

基本的には法律に、多くの場合は法律に従つて指定をされた踏切道について、この報告徴収の制度を使いまして事情を的確に把握するということになろうかと思いますが、この法律の規定ぶりで分かりますように、まだ法の指定には至っていないような状況のものにつきましても実態の把握のためこうした権限を使ってやる対象になり得るものというふうに考えておりますので、私ども、この報告徴収権限につきましては個別具体的に検討しながらやつてまいりたいというふうに思つております。

ただ、現在のところ、御指摘のように、鉄道事業者、道路管理者の協力を得ましてすべての踏切を対象にして総点検をやつています。そういう結果を踏まえまして、開かずの踏切等の緊急に対策が必要な踏切につきまして五か年の整備計画の作成をお願いしてまいりたいというふうに考えております。

実態は取りあえずこういう調査の中で把握してま

ります。そうした中で、先ほど言いましたように、法律に従つて報告徴収をしなければならないような踏切がございましたら、その時点で考えてまいりたいというふうに思つておるところでございます。

○山本香苗君 今回の法案の審議のために、関西省の方に申し上げましたら、「ざつとたくさん書いておっしゃられたように大臣の御地元の方も見させていただきまして、先ほど大臣がおつしやられたように、泉佐野の方で着々とできておりまして、私の地元の近くのところも、阪急の宝塚線のところで、昔、私が中学生ぐらいのときは、もう本当にずっと開かない踏切があつたんですね。けれども、そこはきちんと高架化されまして非常に便利になつてあるんですが、阪急の服装部駅というところがありまして、そこはちょうど平面駅になつておりますので、ちょうどピーパー時間当たりの遮断時間が四十分、出勤、通学のた

めに多くの方が必ずその逆側の方に、駅のホームに行かなくちゃいけないので、渡らなくちゃいけないと。朝の時間帯はしごれを切らして多くの方が駅員の警告を無視して遮断機をかいくぐついると。高齢者の方や障害をお持ちの方にとつては絶えず車に轍かされて通行を余儀なくされていると。そういう状況がありまして、私も、今回開かずの踏切全箇所見ていくんだという話がありましたが、非常に期待をして見に行つて、そしていろいろ話を聞くと、ここは道路管理者が大阪府と。もう既に賢い踏切というのも導入されていて、残す手はもう抜本対策しかない。何とか大阪府の方でできまんかというふうに言いましたら、その事業費が先ほども大臣おつしやられたようにかなり大きくなるので、市民の要望があつても、その実態を知りつつも大阪府も御存じのとおり財政的に非常に厳しいのでなかなか手が回らないと、このままだとずっとこのまま手付かずのままいく

ります。

○政府参考人(柴田高博君) お答えいたします。今、服部踏切のお話出ましたけれども、この北の方まで連立が実は完了しております。それから、服部踏切からちょうど南の方は名神自動車道等がございまして、連立の後は名神自動車道が道路をオーバーしてましてその下を行つているとか、あるいは国道等が幾つかございまして上に

行つたり下に行つたりして、いるような地域でござります。で、ピーパー時の遮断時間が四十分を超える開かずの踏切になつてござります。

豊中市、地元も平成四年から五年度にこの庄内駅から服部駅約三キロに係る鉄道高架化に関する調査、これは市が単独で調査されてございます。

実施いたしましたが、今申しましたように、既に立体交差化されております名神自動車道やほかの府道との交差方式をどうしようかとか、あるいは家屋が連携した沿線地域においてまちづくりをどのように進めていくかなど、解決すべき課題が多いと。そういう具合に聞いてございます。まあ財政上の問題も多分あるんだろうと思います。

現在のところ、大阪府、豊中市より具体的な要望は受けておりませんが、我々といたしましても、地元より希望が上がつてきた段階で適切に対応していきたいという具合にまず考えております。そしてまた、ぎりぎりの助成をすべきじゃないかということでござりますけれども、先ほども申し上げましたように、来年度予算を通していただ

起きたまでの間、結局道路管理者である足立区も鉄道事業者も手を付けなかつたっていうことがありました。

今回、先ほどの御答弁の中で、採択要件を緩和して地方や事業者の財政的な負担の軽減をするということの御説明いただきましたが、もつと使いませんかなかか進まないではないかと思いますが、いろいろと知恵を絞つてやつてきていただきまして、柴田局長でありますのでいろいろとぎりぎりやつていただいたんだと思うんですが、これがぎりぎりなんでしょうか。

示していいのかというふうに言いたいと思うんですね。

そもそも監督官庁の国交省が航空会社に対

してこういうことでプレッシャーを掛けていくと

いうことは、大変重大な問題だと言わざるを得ないと思うんです。こういうことというのは、やっぱり安全を優先すべき指導監督の国交省としては私は逆行しているのではないかと思いますけど、大臣、いかがですか。

○國務大臣(北側一雄君) これは、今でもそういうのですが、航空事業者の国際競争、競争激化といふのはもう本当に激しいものがござります。御承知のとおり、アメリカの航空事業者が軒並み経営を破綻をしていくような事態も生じているわけなんですが、そういう中で我が国の航空事業者も例外ではありません。これからも大変厳しい経営環境の中でのいとけないわけでございまして、特に、この平成十五年、今委員のおっしゃったこのプログラムといふのは、平成十五年策定されたわけですが、この十五年当時といふのは、それに輪を掛けたひどかったわけですね。何があったかといいますと、一つは、十三年九月のアメリカで起きました同時多発テロ、さらには、その後、十五年三月にイラク戦争、そしてSARS等々で、さうでなくとも国際競争が激しい中で、このような事態が起つて、我が国の航空会社も極めて厳しい経営環境にさらされたわけでございます。その経営基盤の強化を図る総合的な対策を講じなければならぬ、こういうふうな情勢になつてしまひました。

その際に、もちろんこれ、基本は事業者、民間ですから航空会社が自助努力で経営基盤の強化をしていく必要があるわけでございますけれども、このときはもうこういう状況の中で支援策も打ち出していく必要があります。政府としても、政府としても、例えば日本政策投資銀行による緊急融資とか、こうした様々な支援策を出す必要がある、その支援の前提として、航空会社によるコスト構造改革のための自助努力を求めたというのがこの総合対策プログラムでございま

す。

しかし、これ、コスト構造改革を促進すべしということを言っているわけでござりますけれども、これはあくまで公共交通機関でございますから、最も重要な安全の確保について犠牲にしてもよいということを言つてゐるわけでは当然あります。したがつて、このプログラムと安全体制の強化ということが矛盾するということでは決してなくて、安全の確保を大前提にして、自らの経営を判断に基づきまして必要なコスト構造改革を進めています。

○小林美恵子君 大臣は矛盾はしていないと言いますが、それどころか私は、航空会社に対してこういうプログラムで、文面でもって示すという国の姿勢そのものが私は重大だというふうに言わざるを得ないと思います。

さつきの議論の中でも、大臣は安全確保といわれる収益の関係で、例えば、おっしゃつておられる保をきつとやること自体が利益を上げていくことにつながつていくんだということをおっしゃつていました。ですから、そういう点でいくと、やはり私は、安全をないがしろにするようないわゆる人件費の削減、人員の削減というのはあつてはならないということを指摘をしておきたいというふうに思います。

さらに、現場では乗務の部門でも大変な過重負担があります。

特に日航では、皆さんも御存じのように、九三年に、予定着陸回数一回の場合、乗務時間を九時間から十一時間に、二回着陸の場合は八時間半から九時間半に延長されて過酷な運航乗務が強いられました。乗務中に乗務員の皆さんは睡魔に襲われ、居眠りをしてしまうなど運航の安全が確保できない状態だつた。航空連の二〇〇五年十一月の調査でいきますと、運航乗務員二千三百五十六人中、健康上の理由での乗務中断者が百三十名。一九九二年の七十名からすると二倍に増え

ています。

こうした中で、八百九十八名の乗務員が裁判を闘つて、昨年四月、最高裁は、交代なしの一回着陸は飛行時間は九時間、二回着陸の場合は八時間半を超える乗務は無効とするというふうに変更されています。私は、判決に従わない日航の姿勢そのものは社会的に批判もされるべきだというふうに思います。

同時に、大臣にお伺いしたいんですけども、国交省はこの間、日航に対しても随分業務改善命令を出されています。そこで、改善報告の中で、経営と現場の距離感、安全を直接支える現場に対する経営トップの双方向コミュニケーションが不十分だと日航側は反省しています。こうして現場と経営トップのコミュニケーションが不十分だという反省をしているのであれば、私は、日航の経営トップが運航乗務員の長時間運航についても現場の声を真摯に受け止めるべきだというふうに思いますけれども、この点、大臣はどうお考えでしょうか。

○國務大臣(北側一雄君) この裁判なんですけれども、これは裁判所の方も、国の方で乗務時間を定めておりまして、この乗務時間に定めた国基準の範囲内でどのような勤務条件に変更するかという問題、そしてこの勤務条件に関する問題、当然労使間において話し合われるべきものでござります。

この裁判でも、国の乗務時間の基準、これは十二時間です、この基準は安全上の問題はないとの判断が示されているものと承知をしているところでございまして、むしろこれはもう労使間で勤務条件をどのように定めていくのかという、まさしく労使間で決めていただく問題でございまして、これは国の方で特にコメントをするというふうなものではないというふうに考えているところでございます。

ちなみに、ちょっとANAはどうなつていての

かなというふうに調べましたら、ANAは現在十

一時間というふうに認識をしております。

○小林美恵子君 大臣、先ほどはいみじくも裁判所のその文書を用いて、いわゆる国の乗務時間が十二時間だというふうなお話をされました。

そのことで私は確認したいと思うんですね。要するに、この乗務時間について、かつて国は二名の場合は八時間の乗務時間でした。それを政府は

九二年に十二時間に延長しました。結局、大臣がおっしゃるように、このことが航空会社に対して長時間の乗務にさせる要因になったということは明らかではないでしょうか。

○政府参考人(岩崎貞一君) 国が九二年に乗務時間の基準を改定をいたしました。それは、747-400と申しますけれども、二人乗務で太平洋も渡ることができるという触れ込みの機種がござつて、どういふ導入を始めましたので、じゃこれに対する乗務時間制限、編成基準がいいのかということについて私どもも當時勉強いたしました。検討会を設けまして、航空医学あるいは人間工学、航空機運航専門家、いろんな方に入ってきたとき、それから諸外国でのいろんなデータ等々も勉強させていただいて、当時三人乗務機は十二時間でございましたけれども、二人乗務機についてどうしようかということで、この新しいダッシュ400という飛行機でござりますけれども、いろいろ機体の性能も上がっておりましたので、三人乗務機の乗務時間制限と、十二時間と同一とするということで決めさせていただいた経緯がござります。

○小林美恵子君 要するに、国が十二時間に延長したから、航空会社もそれまでは乗務時間を延ばせることができるんだということで申請をしてくるわけですね。十二時間にした経緯も、私は本当に乗務員の皆さんのがどうなつかうことを本当に分かつてやつておられるのかなというふうに思はざるを得ないんですね。

幾人かの方にお聞きをしてきました、十二時間が人にとっていかに過重なものか。それで、十二

時間に行かなくても大変な状態だということで、この例えれば十一時間にした際の裁判のときの意見陳述の中にも、時差のきつさで乗務後頭がしびれた後、六時間後に疲労感と眠気が襲ってくる、さらに八時間後に強い日差しの中で強烈な疲労感が襲ってくる。さらに、逆に成田へ帰る際には十時四十分、出発二時間後に睡魔、五時間には腰痛、七時間後疲労と腰痛が激化すると。

私は、こうした状態の下でいわゆるパイロットの皆さん、こうした状態の下でもパイロットの皆さんは乗客の皆さんの安全をということで必死に頑張つておられると思います。だけれども、これ以上、パイロットの乗務の皆さんにこれ以上の過重をさせるということはやっぱり許されるものではない、過重にならない乗務を保障すべきだと思いませんけれども、大臣、いかがですか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 繰り返しになりますが、この基準を決める際に、単に私どもだけ決めたわけじやございませんで、いろんな医学あるいは人間工学の担当者等々にも、専門家にも来ていただき勉強した結果でござります。特段、現行基準でこれがために大きな安全上の問題があるということについて認識はしておりません。

○小林美恵子君 大変、現場の実情を踏まえた答弁ではないと私は言わざるを得ないと思います。ここに私も一つ持ってきてました。いわゆる日航の乗務体制というのが国際的にも批判をされているんだということを紹介したいと思います。

これはワンワールドアライアンスグループといふいわゆる航空会社の国際的なあれですね、これに属する航空会社のパイロット一万八千人の方で構成されている組織の代表が、三月十七日にワンワールドへの参画を予定している日航の経営陣に對してあた文書です。

国際的にも過酷な運航業務が強いられ、安全運航が確保されないと現場の声を無視をして、裁判の判決も受け入れない経営陣の体質を指摘をして、ワンワールドへの参画を容認できないというふうな文書になっています。

国際的にもこうして批判を受ける日航の姿勢を私は国交省として厳しくただすとともに、そうした航空会社の長時間の乗務時間というのを結局後押しをしている政府の十二時間乗務というのをやっぱり見直すべきだ、そう思います。

大臣、この点についてお答えいただけますか。

○國務大臣(北側一雄君) 各国の例でございますけれども、欧米の主要国十三か国中、二名乗務機の飛行時間制限値で十二時間以上を許容している国及び飛行時間制限が十二時間以上にはまだ十三か国中十か国が十二時間以上を許容しているというふうに認識をしております。

また、この基準自体も、先ほどから航空局長が述べておりますとおり、専門家の方々による技術的な検討に基づくものでございまして、安全上の問題はないというふうに認識をしております。

○小林美恵子君 例えは、これ自身は確かに事実

そのように、何ですかね、世界の国ではそうだというふうにおっしゃいながら、あたかも日本の国は突出していないというふうに安心すること自分が、私はその構え自身が問題だというふうに言わざるを得ないと思うんです。むしろそういうことよりも、そういう世界の国よりもまだ日本はやっているんだということで、そういうふうに言ふんではなくて、今航空の安全が本当に信頼が構成されている組織の代表が、三月十七日にワンワールドへの参画を予定している日航の経営陣に對してあた文書です。

り改めるということが本当の安全を担保する運輸行政、航空行政だということを私は申し上げたいと思います。

あと残りの時間を少し利用させていただきまして、運輸事業者への安全管理規程を示した今回の改正案でありますけれども、私も、この間幾人かの方がおっしゃいました、国家公務員である管制官も航空の安全の重要な役割を担うと思います。

先日、無罪判決となりました管制官のニアミス、司法は大変貴重な判決を下されたんだないふうに私は思いますけれども、あの場合、訓練生がいてチェックする管制官がいたとのことでし

た。私、関空の管制官にお話を聞きましたけれども、羽田に異動した場合、羽田の空域の勉強をするための訓練期間を要すると。羽田管制官にそ

して正式になると。そこでその訓練期間のうち後ろにいる方が、いわゆる訓練生を監督する方は日常の業務に入つておられる方だというふうに聞きをしました。日常の業務に入つていながら訓練生を監督するというのは大変負担なんだと、過重な負担なんだということで、やっぱりその点を見直してほしいという現場の声でした。私は当たり前だなというふうに思つんすけれども。

それで、改めてお聞きしたいと思います。こういう管制官に対しても過重負担なく業務に就けるよう、やっぱり要員をしっかりと確保した上で訓練生の実地も監督する、そういう体制にしていくべきだと思いますけど、これはいかがでしょうか。

○國務大臣(北側一雄君) 渡上先生からは、この御質問は、もうこの一年半の間、ずっと一貫してお聞きをしている御質問でございます。

経済的規制の緩和があつたとしても、それが安全確保をすべき社会的規制、安全確保を目的とする社会的規制が描るぐようなことがあつてはならないと思うんです。経済的規制、やはり利用者便利なり経済の活性化なり経済的規制の緩和というの私は今後とも必要だと思うんですが、そうした規制緩和をする際に例えば運輸面でありますたら安全面での社会的規制がおろそかになつていいかどうか、そこによく注意を払つていかねばならないというふうに思つてているところでござい

ます。その訓練につきましては、大きく言いますと、現場での実務の訓練と現場訓練実施前の訓練がございます。先生御指摘のように、現場の訓練については、やはり現場の管制官が指導に当たるといふのが一番効率でございますので現場の管制官にやらしておりますけれども、そのシフトの中で、今日は自分で自らマイクを握つてやりなさい、ある日はでプラスアルファの時間で勤務をやれと言つていいわけではなくて、管制官の労働時間、シフトがございますけれども、そのシフトの中で、今日は羽田に異動した場合、訓練生を監督してやつてくださいと、こういう形でやらしているところでございます。

○小林美恵子君 時間が来ましたので。ありがとうございます。

○渡上貞雄君 社民党的潤上でございます。

先日も指摘いたしましたが、運輸事業における規制緩和が職場の合理化、効率化を招いて、ヒューマンエラーの主な要因になつて事故やトラブルの発生につながつているのではないかと思っています。また、経済的規制と社会的規制は運輸事業にあつては表裏一体のものであるにもかかわらず、あたかも経済的規制が優先する余り、結果として安全が軽視されたのではないかと思うんであります。ですが、その点の見解はいかがでございましょうか。

○政府参考人(岩崎貞二君) 先生御指摘のとおり、管制官というのは、航空保安大학교というところを卒業して管制官としての資格は取りますけれども、それぞれの空港、それぞれの空港に行つたときは、その空港の特性がござりますので、それぞれ訓練してもらつて、レーティング、資格と申しますけれども、それを取つてもらうと。そのための訓練をする。その訓練には先輩の管制官が付いて監督をする、訓練をすると、こういう体制になつてゐるわけでござります。

今後とも、公共交通においてはもう安全確保が何といつても基本的なサービスでございますので、適切な社会的規制を行うことによりまして安全の確保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。

様々な経済規制、これは運輸だけではないと思いますけれども、今後ともこの経済的規制については見直しが進んでくるんだろうと思うんですね。私はその際に、安全面、特に安全面における社会的規制が様々、システムとして、制度としての中に盛り込まれているわけでございますけれども、逆にそういう経済的規制を緩和するときは、その際には、本当に十分にその社会的規制が緩くなつていいのかどうか、そこは逆によく見ていかねばならないと思つております。

○渕上貞雄君 バス事業の参入規制緩和やタクシー事業への参入規制緩和等が職場の合理化、効率化を招いて、安全上の支障を生ずる要因になつてゐるのではないか。特にタクシー運転手の労働環境が大変厳しい状況の中で、長時間労働など安全上問題ではないでしょうか。その見解はいかがでございましょうか。

また、タクシー運転手の長時間労働や低賃金など、厳しい労働環境が安全運転に重大な影響を与えるかがないとして本年一月一日から立入検査を強化をしていますが、実施状況はいかがでございましょうか。

○政府参考人(宿利正史君) 今、渕上先生がおつしやいましたように、平成十四年の二月から乗り合いバス、タクシー事業について規制の緩和をいたしましたが、その後、サービスその他、一定の成果は現れていると私ども思つております。ただ、経営環境が非常に厳しい中で労働者、運転者の収入に影響を与えて厳しい状況にあるということもよく承知しているところであります。

事故の関係を少し私ども調べてみましたが、規制緩和前の三年間と規制緩和後の三年間でちょっと比較をしてみました。自家用自動車が規制緩和前の三年間 平成十一年から十三年、

五・六%の平均伸び率で事故が増えてしまつた。その間、バス、タクシーが八%と伸びております。規制緩和後の平成十四から十六の三年間で自家用自動車の事故率、事故の伸びが〇・二%、バス、タクシーが一・三%ということです。バス、タクシーの事故の発生の方が自家用自動車の伸びよりも、逆にそういう経済的規制を緩和するときは、その際には、本当に十分にその社会的規制が緩くなつていいのかどうか、そこは逆によく見ていかねばならないと思つております。

○渕上貞雄君 バス事業の参入規制緩和やタクシー事業につきましては、規制緩和後の事後車運送事業につきましては、規制緩和後の事後チエックをきちんとやらなければいけないということで、今先生がおつしやいました新しい監査方針、処分基準で対応しております。

具体的には、原則無通告で監査をすること、新規事業者に対する早期監査を確実に実施することと、それから再違反などについては処分を加重するなど、めり張りを付けるということでやつておるところであります。

一月からの監査の実施状況でござりますけれども、新規許可事業者などを対象に集中的に現在やつております。昨年の一月の監査実績と比較いたしますと、タクシーに対しましては四二%ほど増加させて監査をやつております。それから、バスにつきましては、特に貸切りバス事業者を重視にして、昨年実績の四倍ぐらい監査をやつているということがなつております。

○渕上貞雄君 輸送の安全確保には、そこで働く労働者の労働条件、それから健康管理など維持確保することが何よりも必要と考えます。

しかし、例えば自動車運転手の労務改善基準の違反状況を見ますと、労働時間、休憩時間、休息時間等の違反が増えています。「自動車運送事業における安全対策の新たな展開」においても指摘をしているところ、事業採算の悪化によって、安全の確保より利益重視になりがちであります。このような状況の中で、労働条件、健康管理等はどう

うしてもおろそかになりますが、今後どのように労働条件、健康管理等を確保されているのか、お伺いいたします。

○政府参考人(宿利正史君) バス、タクシー事業などの適正な運営と輸送の安全を確保するという観点からは、運転者が適切な労働環境の下にあるということが極めて重要であるという認識を持っています。そういう意味で、厚生労働省との連携を強化するということで対応をすることにしております。

具体的に申し上げますと、四月一日からでありますけれども、タクシー、バスにつきましては、最低賃金法違反といった極めて悪質な法律違反の疑いがある場合などを含む相互通報制度の拡充、ここで、今先生がおつしやいました新しい監査方針、処分基準で対応しております。

規事業者に対して早期監査を確実に実施することと、それから再違反などについては処分を加重するなど、めり張りを付けるということでやつておるところであります。

一月からの監査の実施状況でござりますけれども、新規許可事業者などを対象に集中的に現在やつております。昨年の一月の監査実績と比較いたしますと、タクシーに対しましては四二%ほど増加させて監査をやつております。それから、バスにつきましては、特に貸切りバス事業者を重視にして、昨年実績の四倍ぐらい監査をやつているということがなつております。

○渕上貞雄君 提出法案では、鉄道事業法の目的に輸送の安全の確保を明記するとともに、事業者に対する輸送安全確保に努力義務を課すことになつていますが、違反者に対する罰則はなく、これでは輸送の安全確保のための実効性があるとは言えないと思いますが、その見解はいかがでございましょうか。また、違反したか否かの判断する基準はどのようにお考えでしょうか、お伺いいたします。

昨年の事故にかんがみまして、安全の確保が鉄道事業者の責務であるということを改めて明確に示したものでございます。

この規定の実効性を担保しまして、輸送の安全性、安全の確保を確実にするということのためには、具体的には、一つは、先ほどから説明がございますが、安全統括管理者の選任、それから運転管理者の選任、これを義務付けます。それから、事業の実施あるいは管理の体制、方法を定めました安全管理規程の作成、国への届出を義務付けるということで、経営の内部におきまして事業者の中枢から現場までの一貫した安全管理体制の確立を図るということを考えております。

また、これがきちんとできているかどうかといふことでござりますが、私ども、監査の体制を強化いたしまして、これまで以上に監査を強くやつていただきたいと思っておりますし、また必要な場合には解任命令あるいは変更命令等によりまして指導機関とが合同で監査、監督を行うこと、あるいは新規事業者に対する労働関係法令の遵守につきまして指導を強化するといった取組をすることにしております。

また、鉄道事業者に対しましても毎年度安全報告書の公表を義務付けることにしておりますが、この項目等につきまして、十分検討した上、利用者による事業者への監視機能の強化にも努めてまいりたいと考えております。

事業改善命令に仮に違反した場合につきましては罰金額も一億円と大幅な引き上げを行うというようなことでございまして、努力規定ではございません。それでも、十分こうした措置により輸送の安全の確保を図つてまいりたいと考へております。

○渕上貞雄君 提出法案では新たに安全統括管理者を置くことになつておりますけれども、これによつて輸送の安全が確保されると考へられておられますか、どうですか。

○政府参考人(杉山篤史君) 安全統括管理者につきましては、安全管理業務を適切に遂行していく上で大変重要な役割を担つていくものと考えております。

このようないくつかの役割を担う人というのは、既に実際

には設置されているという会社もあるうかと思いますが、今回法律におきましてこの安全統括管理者の選任を事業者にきちんと義務付けるということで、経営部門と現場間の情報連絡体制の整備など、輸送の安全を確保するための種々の取組に対する責任と権限が明確になりますとともに、安全管理規程の作成の義務付け等と相まって、事業者の安全管理体制の構築が適切に行われまして、その輸送の安全が確保されるものと考えているところでございます。

○済上貞雄君 事業者はその安全統括管理者の意見を尊重しなければならないと、こういうことになっておりますけれども、どのように担保するのでしょうか、お伺いいたします。

○政府参考人(杉山篤史君) 今先生が御指摘がございましたように、安全統括管理者は事業者において安全管理体制の核となるものでございますので、今回の改正では事業者にその意見の尊重を義務付けたところでございます。

それでもその意見に従わなかつたということも念頭に置いて、今回の改正では、この安全統括管理者の意見に事業者が従わずに輸送の安全を阻害している事実があると認められるような場合には、国土交通大臣が事業改善命令等によりまして事業者に対し是正命令ができるという形にしておりまして、安全統括管理者の意見が適切に事業運営に反映されるよう、事業者に対する適切な指導監督に努めてまいりたいと思つております。

○済上貞雄君 各運輸事業において受委託がかなり進んでいると思いますが、まず初めに、輸送モードごとに管理の受委託状況をお教えいただきたいと思います。

○政府参考人(梅田春実君) 鉄道におきましては、現行の鉄道事業法によりまして、列車の運行の管理、それから車両の保守の管理、それから施設の保守の管理、この三項目につきまして受委託を行ふと。この際には、これらの業務が輸送の完全に密接にかかわるものでございますから、国土

交通大臣の許可を受けることが必要だといふ規定になつております。

現在、これらの業務の管理の受委託につきましては、列車の運行の管理の受委託に関して二十三件、車両の保守の管理の受委託に関して一件、計二十四件でございます。

○政府参考人(岩崎貞一君) 航空の方の受委託の状況でございますけれども、運航ないし整備を一元的に管理する、これ管理の受委託といつておるわけでございますけれども、そうした実態が一つ進んでおります。

○政府参考人(岩崎貞一君) 航空の方も業務の管

理の受委託は大体鉄道と似たような体系になつております。委託者はきちりました委託管理

おりまして、委託者はきちました委託管理責任者を置いて、委託管理能力を有するかどうか、あるいは受託者がきちました受託できる能

力があるかどうか、こうしたものを見審査した上で許可をしているところでございます。

○済上貞雄君 管理の受委託はコスト削減のため行われていると私は認識をしています。特に、

業務委託はコスト削減そのものでありますし、私

はこのような業務委託が輸送の安全を脅かす原因

の一つになつてゐるのではないかと思っているん

ですが、見解はいかがでございましょう。

○政府参考人(梅田春実君) 輸送の安全の確保の

ため、鉄道事業における最もこれが重要なこと

ございますから、従来から、先ほど申しました受

委託の必要性、あるいはその受託者の適格性を十分審査した上で許可を行つてゐるところでござりますが、今回の鉄道事業法の改正では、更なるこの安全性の向上を図るために、受託者をも含めた鉄道事業者の安全管理体制を確立させるといふことをございます。

したがいまして、今回の改正におきましては、

業務の管理の受託者に対しましても、今までございませんでしたが、直接今は報告の微収ある

車の運行の管理、車両の保守の管理、それから施設の保守の管理、この三つにつきまして、私どもいたしましては、受委託の必要性、それから受託者の適格性、これを十分審査した上で許可を行つています。

具体的には、受委託の内容に関しまして、まず

当該受託者の知識、技能、設備等の水準が確保され、十分な能力を有しているかどうか。それから、受託者において、当該業務に係る責任体制、指揮命令体制が確立されて、的確に受託業務を遂行できるか。それから、委託者と受託者との間の責任関係が明確にされているかどうか。こういう点を審査いたしまして、輸送の安全確保に努めてまいります。

○政府参考人(岩崎貞一君) 航空の方も同様でございまして、更に受委託の適切性を確保するため、運送の安全の確保につきましては、こうした措置により万全を期してまいりたいと思っております。

○政府参考人(岩崎貞一君) 航空の方も同様でございまして、運送の安全を図ることが最優先でございます。

しかししながら、一般的に営業路線を運転する場合は輸送の安全を図ることが最優先でございます。

海外整備に対しましても、この海外整備をする事業場を認定事業場に限る。それから、それらに対しても直接我々が業務改善命令を出せるといった体系を取ることによって管理の受委託、業務の受

委託についてきちまり見ていきたいと、このように思つてゐるところでございます。

○済上貞雄君 この間の事故、事件を基に、国土

交通省は動力車操縦者の資格等の検討をされておられるようございますが、元々このような免許はなかつたはずですが、操縦者免許を導入した経緯を教えていただきたい。また、動力車操縦者免

許は全国一本の免許となつていて、一度取得されたならばほとんどの人は他社に移ることはありませんし、であるならば全国免許の必要性はない、当該社の免許でよいのではないかと考えますか、見解はいかがでございましょう。

○政府参考人(梅田春実君) 免許制度を導入した第一条に、国土交通大臣は鉄道係員たるに要する資格を定むことができるという根拠規定がございまして、それに基づきまして省令により作つた経緯ということをございますが、鉄道営業法二十

条は、当該社の免許でよいのではないかと考えますが、見解はいかがでございましょうか。

○政府参考人(梅田春実君) 免許制度を導入した経緯ということをございますが、鉄道営業法二十

条は、当該社の免許でよいのではないかと考えますが、見解はいかがでございましょうか。

○政府参考人(梅田春実君) 先ほど申しました列

車の運行の管理、車両の保守の管理、それから施

設の保守の管理、この三つにつきまして、私どもいたしましては、受委託の必要性、それから受

託者の適格性、これを十分審査した上で許可を行つています。

具体的には、受委託の内容に関しまして、まず

当該受託者の知識、技能、設備等の水準が確保さ

れ、十分な能力を有しているかどうか。それから、受託者において、当該業務に係る責任体制、指揮命令体制が確立されて、的確に受託業務を遂

から、こういう人替えだけをやる作業とは違います。したがいまして、例えば輸送需要が多いとか少ないとか、そういうような線区の特性にはかかるわらず、およそ運転士が列車を操縦するに必要な法令、業務、それから非常の場合の措置など、鉄道に共通した知識、技能を保有しているということが必要であるというふうに考えておりますので、事業者ごとに限定した免許というのはなじまないというふうに考えているところでござりますす。

最近の事例といたしまして、つくはエクスフレ
スが開業いたしましたけれども、この際、既に廃
線になりました日立電鉄の運転士を雇用して運転
士にしたケースもございますし、また西武鉄道の
運転士を受け入れているというようなケースもござ
いまして、運転士におきましても実際に営業運
転をする際にはこういう職場を替わるというよう
なこともありますので、私どもとしましては、
この全国一律の免許制度がふさわしいというふう
に考えていくところでございます。

○瀬上英雄君 「自動車運送事業における安全対
策の新たな展開」の中で、「どうも気になる文面が活
用」の②において、デジタルタコグラフを活用
し、運転者の労働時間管理の確実・効率化が明記
されておりますが、これは何を意味するのでしょうか

○政府参考人(宿利正史君) 一定の事業用自動車につきましては運行記録計、いわゆるタコグラフによる記録が義務付けられております。これは、今までのアナログ式のタコグラフの場合には、車両の瞬間速度や運行時間、運行距離などがチャート紙にアナログで記録されておりました。これがデジタル式になりますと、電子的に記録してありますから、特別な経験や技術がなくても正確にかつ容易にデータを読み取ることができるわけであります。したがいまして、解析のためのソフトを使いますと、運転者ごとの急加速や急発進などの運転の状態とか、あるいは運行ごと、月ごとの運

転時間、休憩時間などの労働時間管理についての情報が正確に詳細に分かることで、こうしたことであ

案文を朗読いたします。

運輸の安全性の白

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)

六、運輸事業者の業務の受委託については、委託者と受託者の密接な連携が図られるようになるなど、安全上の支障を及ぼさないよう事業者を指導・監督すること。

七、踏切道改良事業の緊急かつ重点的な推進を図るため、総点検と事業評価を行い、改良箇

所の早急な事業化に向けて地方公共団体と鉄道事業者が連携して適切な計画が策定されるよう指導・助言するとともに、その改良見通

しを公表すること。

立場での的確な事故調査を行うとともに、事故の再発防止の観点から、マーカー

の再発防止の観点から、ヒューリングニアター、組織上の問題等幅広く調査を行い、事

故調査報告書の作成に反映させること。また、その内容については、国民が有効に利活

用するために理解しやすいものとなるよう努
めます。

九、今後の事故調査体制の在り方について、そ めること。

の対象分野、体制、機能の強化等に関し、諸外国の例を参考こしつつ、今後の課題として

外國の俗語を参考して、各國の語彙を検討を加えること。

右決議する。
以上でございます。

何とぞ委員各位の御賛同をお願いいたします。

（委員長（羽田知一郎君）がかいじま大江君から提出されました附帯決議案を議題とし、採決を行ひ

本附帯決議案に賛成の方の挙手を願います。

〔贊成者拳手〕

委員長(羽田雄一郎君) 全会一致と認めます。

もつて本委員会の決議とすることに決定いたしました。

ただいまの決議に対し、北側国土交通大臣から

発言を求めるのでありますので、この際、これを

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校の職員である者は、別に辞令を発せられない限り、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、独立行政法人土木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對する国家公務員法（昭和二十二年法律第二百一十号）第八十二条第一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國家公務員等と、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國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するは、国家公務員退職手当法（昭和二十八年法律第二百八十一号）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一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。）としての引き続いた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、独立行政法人建築研究所、独立行政法人港湾空港技術研究所、独立行政法人北海道開発土木研究所等の職員となるものと/or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等の職員として在職した後引き続いて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つ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いた在職期間とみなす。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由り退職手当（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。

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いて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二百六十六号）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するは、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。

（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關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

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現に存する特定独立行政法人等の労働組合となつたものについては、附則第二条の規定により引き続いて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二百六十六号）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するは、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。

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。

第八条 北海道開発土木研究所等は、この法律の施行の時において解散するものとし、次項の規定により国が承継する資産を除き、その一切の権利及び義務は、その時において、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、それぞれ承継する。

2 この法律の施行の際現に北海道開発土木研究所等が有する権利のうち、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、それぞれその業務を確実に実施するために必要な資産以外の資産は、この法律の施行の時ににおいて国が承継する。

3 前項の規定により国が承継する資産の範囲その他当該資産の国への承継に關し必要な事項は、政令で定める。

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(平成十一年法律第二百三号。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っ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っ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っ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っ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。
6 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利益及び損失の処理については、独立行政法人北海道開発土木研究所に係るものにあっ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っ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。
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一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っ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っ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。
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っ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っ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。
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っ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っては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独立行政法人土木研究所法(平成十一年法律第二百五号)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大学校法(平成十一年法律第二百十二号。次条第一項及び附則第十二条において「旧海技大学校法」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(平成十一年法律第二百十四号)第十二条」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(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)
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)
一 独立行政法人北海道開発土木研究所法(独立行政法人北海海技教育機構への出資)
第九条 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、独立行政法人海技教育機構へ
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)
一 独立行政法人北海道開発土木研究所法(独立行政法人北海海技教育機構への出資)
第十三条 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条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する指示は、独立行政法人北海道開発土木研究所に對してした指示は、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条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對してした指示とみなす。
(罰則に関する経過措置)
第十四条 施行日前にした行為及び附則第八条第九項の規定による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。
(罰則に関する経過措置)
3 前項の評価委員その他評価に關し必要な事項は、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)
第十一条 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)
第十五条 附則第二条から第十二条まで及び前二条に定めるもののほか、この法律の施行に關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)
第十六条 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
第十七条 国家公務員共済組合法の一部改正
人海技大学校法附則第六条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。
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(平成十一年法律第二百一十一号)
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(平成十一年法律第二百一十二号)
独立行政法人航空大学校	独立行政法人航空大学校法(平成十一年法律第二百一十三号)
	独立行政法人航空大学校法(平成十一年法律第二百一十四号)
(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。
第十八条 国家公務員共済組合法第一百九十九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)第十七条の規定にかからず、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。	(国際航海船舶及び国際港湾施設の保安等に関する法律の一部改正)
(自動車検査登録特別会計法の一部改正)	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。
第十九条 自動車検査登録特別会計法(昭和二十九年法律第四十八号)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。
宅地造成等規制法等の一部を改正する法律案	
宅地造成等規制法等の一部を改正する法律案	
宅地造成等規制法等の一部を改正する法律案	
宅地造成等規制法等の一部を改正する法律案	

防止のための措置(第二十一条—第二十三条)	に改める。	第五章 造成宅地防災区域内における災害の 発生等の危険性の低減等のための措置 の規定
第五章 罰則(第二十三条—第二十六条)」を	第六章 罰則(第二十七条—第三十一条)	第五章 造成宅地防災区域内における災害の 発生等の危険性の低減等のための措置 の規定

<p>防止のための措置(第二十二条第一項)を に改める。</p>	<p>〔第四章 造成宅地防災区域 第二十条〕 〔第五章 造成宅地防災区域内における災害の 第六章 雜則(第二十四条第一項)を 第七章 罚則(第二十七条第一項)を 第八条第二項中「前項」を「前項本文」に、「同項」を「同項本文」に改め、同条第三項中「第一項」を「第一項本文」に、「附する」を「付する」に 改める。</p>
<p>第一条中「伴いがけくずれ」を「伴う崩れ」 に、「流出を生ずるおそれがある市街地又は 市街地となるとする土地の区域内において、 市地造成に関する工事等について」を「流出によ</p>	<p>〔第四章 造成宅地防災区域 第二十条〕 〔第五章 造成宅地防災区域内における災害の 第六章 雜則(第二十四条第一項)を 第七章 罚則(第二十七条第一項)を 第八条第二項中「前項」を「前項本文」に、「同項」を「同項本文」に改め、同条第三項中「第一項」を「第一項本文」に、「附する」を「付する」に 改める。</p>

第一条中「伴いがけくずれ」を「伴う崖崩れ」に、「流出を生ずるおそれが著しい市街地又は市街地となるうとする土地の区域内において、宅地造成に関する工事等について」を「流出による」に、「行なう」を「行う」に改める。
第一条第一号中「供せられて」を「供されて」に

第八条第二項中「前項」を「前項本文」に、「同項」を「同項本文」に改め、同条第三項中「第一項」を「第一項本文」に、「附する」を「付する」に改める。

第九条第一項中「行なわれる」を「行われる」に、「又は排水施設」を「排水施設その他の政

同条第三号中「がけくずれ」を「崖崩れ」に改め、
同条第五号及び第六号中「みずから」を「自ら」に
改め、同条に次の一号を加える。
第十一条第一項及び第十二条中「第八条第一項」
を「第八条第一項本文」に改める。

七 造成宅地 宅地造成に関する工事が施行された宅地をいう。

第三十三条第一項中「第二十一条」を「第二十四条」に、「おそれの著しい」を「おそれが大きい」に、第三十一条 第十二条第二項の規定に違反して、届出をせず、又は虚偽の届出をした者

第二十五条中「一に」を「いずれかに」に、「五百万円以下の過料は处する」

第三章の章名を次のように改める。
第三章「第三項後段」を「第四項後段」に改

る宅地造成に関する工事等の規制

**第八条第一項中「行なわれる」を「行われる」に
改め、同項に次のただし書を加える。**

ただし、都市計画法（昭和四十三年法律第百号）第二十九条第一項又は第一項の許可を

受けで行われる当該許可の内容 同法第三十五条の二第五項の規定によりその内容とみなされる場合を含む。)を加え、「行なつた」を準用する場合を含む。】

されるものを含む)に適合した字幕造成に関する工事については、この限りでない。

成十九年三月三十一日までの間に公庫が資金の貸付けの申込みを受理した貸付金(第八条第二項の表一)の項区分の欄に規定する貸付金のうち、公庫法第十七条第一項第一号に掲げる者で公庫法附則第七項第二号イに規定する者に該当するものに対する貸付金に限る。)

附 則

第一条 この法律は、公布の日から起算して六月を超えない範囲内において政令で定める日(以下「施行日」という。)から施行する。ただし、第四条の規定(住宅金融公庫法第十七条第八項の改正規定を除く。)並びに第五条並びに附則第五条及び第六条の規定は、公布の日から施行する。

(宅地造成等規制法の一部改正に伴う経過措置)

第二条 この法律の施行の際現に第一条の規定による改正前の宅地造成等規制法(以下この条において「旧法」という。)第三条第一項の規定により指定されている宅地造成工事規制区域は、第一条の規定による改正後の宅地造成等規制法(以下この条において「新法」という。)第三条第一項の規定により指定された宅地造成工事規制区域とみなす。

2 新法第八条第一項ただし書の規定は、第二条の規定による改正前の都市計画法(以下「旧都市計画法」という。)第二十九条第一項若しくは第二項の許可又は次条の規定によりその基準についてなお従前の例によることとされる第二条の規定による改正後の都市計画法(以下「新都市計画法」という。)第二十九条第一項若しくは第二項の許可を受け行われる宅地造成に関する工事については、適用しない。

3 施行日前に旧法第八条第一項の規定によりされた宅地造成に関する工事の計画の変更の許可(以下この項において「旧法による変更許可」という。)又は旧法による変更許可の申請は当該変更が新法第十二条第一項ただし書の国土交通省

令で定める軽微な変更に該当する場合以外の場合には同項の規定によりされた許可又は同項の許可の申請とみなし、旧法による変更許可の申請は当該変更が同項ただし書の国土交通省令で定める軽微な変更に該当する場合には同条

第二項の規定によりされた変更の届出とみなす。

(施行期日)

(施行期日)

(都市計画法の一部改正に伴う経過措置)

(建築基準法の一部改正に伴う経過措置)

第三条 施行日前に旧都市計画法第二十九条又は第三十五条の二の規定によりされた許可の申請であつて、この法律の施行の際、許可又は不許可の処分がされていないものに係る許可の基準については、新都市計画法第三十三条第一項第七号(新都市計画法第三十五条の二第四項において準用する場合を含む。)の規定にかかわらず、なお従前の例による。

(建築基準法の一部改正に伴う経過措置)

(第四条 第三条の規定による改正後の建築基準法)

(第八十八条第四項(都市計画法第二十九条第一項若しくは第二項又は第三十五条の二第一項本

文の規定による許可を受けなければならない場合に係る部分に限る。)の規定は、旧都市計画法第二十九条第一項若しくは第三十五条の二第一項本文の許可又は前条の規定によりその基準についてなお従前の例によることとされる新都市計画法第二十九条第一項若しくは第二項若しくは第三十五条の二第一項本文の許可を受けなければならない場合については、なお従前の例による。

(罰則に関する経過措置)

第五条 この法律(附則第一条ただし書に規定する規定については、当該規定)の施行前にした行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。

律の施行に伴い必要な経過措置は、政令で定める。

平成十八年四月七日印刷

平成十八年四月十日發行

參議院事務局

印刷者 国立印刷局

C