

参議院国土交通委員会会議録第三号

平成二十五年十一月七日(木曜日)

午前十時開会

委員の異動

十一月六日

辞任

森屋 宏君

補欠選任

井原 巧君

出席者は左のとおり。

委員長 藤本 祐司君  
理事 赤池 誠章君  
渡辺 猛之君  
田城 郁君  
広田 一君  
魚住裕一郎君  
青木 一彦君  
井原 巧君  
江島 潔君  
大野 泰正君  
太田 房江君  
北村 経夫君  
酒井 庸行君  
豊田 俊郎君  
中原 八一君  
野上浩太郎君  
田中 直紀君  
野田 国義君  
前田 武志君  
山口那津男君  
藤巻 幸夫君  
和田 政宗君  
辰巳孝太郎君  
室井 邦彦君

委員

国務大臣

国土交通大臣 太田 昭宏君

副大臣 国土交通副大臣 高木 毅君

大臣政務官 国土交通大臣政務官 土井 亨君

事務官 国土交通大臣政務官 中原 八一君

事務局側 常任委員会専門員 田中 利幸君

政府参考人 警察庁警備局長 高橋 清孝君

局長 法務省人権擁護局長 萩原 秀紀君

局長 国土交通省鉄道局長 瀧口 敬二君

本日の会議に付した案件

○政府参考人の出席要求に関する件

○国土の整備、交通政策の推進等に関する調査(鉄道運行の安全に関する件)

○海賊多発海域における日本船舶の警備に関する特別措置法案(内閣提出、衆議院送付)

○委員長(藤本祐司君) ただいまから国土交通委員会を開会いたします。

委員の異動について御報告いたします。

昨日、森屋宏君が委員を辞任され、その補欠として井原巧君が選任されました。

○委員長(藤本祐司君) 政府参考人の出席要求に関する件についてお諮りいたします。

国土の整備、交通政策の推進等に関する調査のため、本日の委員会に、理事会協議のとおり、警察庁警備局長高橋清孝君外二名を政府参考人として出席を求め、その説明を聴取することに御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(藤本祐司君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(藤本祐司君) 国土の整備、交通政策の推進等に関する調査のうち、鉄道運行の安全に関する件を議題といたします。

質疑のある方は順次御発言願います。

○江島潔君 おはようございます。山口県選出の江島潔でございます。

先般、太田大臣の御答弁、拝聴させていただきましたが、大変に私も東京オリンピックのことを懐かしく思っております。太田大臣が当時大学一年生でいらつしたということ、大変印象に残るオリンピックだったということでございまして、ちょうどそのときは私は小学校の一年でございまして、まさに自分のイベントとしての記憶が、ちょうど始まる年でございました。父親に連れられて、下関の出身の花原勉選手がレスリングでオリンピックの金メダルを取ったんですけれども、代々木体育館に見に行つたことなんか、非常に自分の最初の記憶として残っているわけでありまして。

もう一つ、この一九六四年というのは、このオリンピックに勝るとも劣らない強烈な思い出としてありますのが、十月一日にありました東海道新幹線の開通でございます。これは当時、時速二百十キロで世界最速の鉄道ということで、まさに当時の子供たちの全ての夢を託したものでしたと、私自身、子供時代覚えていたわけでありまして。

自身、実は国鉄職員の息子でありまして、生まれも育ちも国鉄アパートなんですけれども、決して、だからということではなくて、これはもう全ての子供たちにとつての夢が新幹線だったというふうに今でも記憶しているわけでありまして。

その後、この国鉄も、一九八七年の分割・民営化を経まして今日の民間企業になつていましてありますけれども、今日においても、リニア新幹線の建設とか、あるいは再来年に迫つた北陸新幹線の開業とか、たくさん各社すばらしい夢を地域に与えているわけでありまして。九州でも今、ななつ星とか、あるいはJR九州新幹線の開通も大変にいいニュースとして地元には迎えられているわけでありまして、残念ながらこのJR北海道だけは相次ぐ事故やトラブル等でマイナスイメージ、これはひいては日本の鉄道事業の信頼が揺らぐような、そういうようなニュースであることは本当に私も残念でなりません。

そこです、私は政府にお伺いをしたいと思ひます。まずこの一九八七年の国鉄の分割・民営化というものは現時点でどういふふうの評価をしていらつしたるか。更に言いますと、北海道というエリアでの一社に分割をしてスタートしたということはどういふふうの評価をしていらつしたるかということをもまず政府にお伺いしたいと思います。

○副大臣(高木毅君) おはようございます。

八七年、分割・民営化、私は二十一歳だったかと思ひますけど、私はこのJRの民営化というものに一定の評価をいたしております。現在も毎週、今お話ございました東海道新幹線、北陸線に乗って行き来しておりますけれども、例えば駅員だとか、あるいはまた車掌さんの対応など、それまでに比べて非常に良くなったというふうに思ひますし、またいろんな企画などもしております。

し、あるいはまた車両の近代化なども図って、やはり相当快適になったというふうに思っております。

また、いわゆる本州三社につきましてはしっかり経営もやっていたというふうにも思っております。このいわゆる三社は経営厳しいような状況でございます。そこで、民営化したときに経営安定基金というのを設置して、さらに平成二十三年度にはJR北海道及びJR四国に対して自主的な経営安定基金の積み増しというような措置も行っております。何とか三島会社についてもしっかりと経営をして、そしてやっぱり民営化して良かったという形でサービス等も向上していただきたいと、そんな思いで国交省、これいるわけでございます。

一方、今北海道に関してという話もございましたが、御案内のとおりでございます。残念ながら、いろんな事故あるいはトラブルというのが発生しているのも事実であります。今、いわゆる特別保安監査を、先般もお話のとおり二回行いまして、今それをしっかりと整理、分析を行っているところでございますけれども、まさにJR北海道が、北海道の道民にとってもやはり民営化して良かったと言われるような経営、そして運行、あるいはまたサービスの向上、そういったものもしっかり図られるように、会社もまさに血を流すような思いで改革を進めて今申し上げたようなところに資するような形でやっていたかと思っておりますし、やらせなきゃならないかとも思っております。国交省としてもしっかりとそういうことが図られるようにこれからのいろんな形で指導もし、あるいはまた国交省自身も努力をしていきたいと、そのように考えておるところでございます。

○江島潔君 ありがとうございます。  
北海道という地域は、私なんかにとっては本当に羨ましい地域なんですね。といいますのは、民間調査機関等が実施しております地域ブランド

調査というのによりますと、都道府県別の魅力度ランキングというので現在北海道は五年連続で四十七都道府県のトップであるわけです。ですから、北海道というのは多くの日本人にとっては非常に魅力的な場所と映っているわけでございます。ちなみに、私の出身地の山口はまだまだ努力不足なんだと思います。この調査で四十七都道府県中三十九位という、真ん中よりちょっと下というところでありまして、また、別の会社がまた調査をしているおいしい食べ物都道府県ランキングというのによりますと、これは北海道が沖縄に次いで第二位と。ですから、いろんな面からこの北海道というのは非常に魅力があるという地域と見られているわけでございます。

また、非常に広い地域でありますので、これだけの魅力があるところを鉄道を使って移動するということは、これは本当に旅行というものを考えたときには魅力的に映るわけでありまして、また、もう申し上げるまでもなく、鉄道というのは最も二酸化炭素の排出量の少ない移動手段でありますので、本当にこういう事業というのは、この魅力と相まって鉄道というのはもっと活発になっていくべきだなと思うんですけれども、どうも今までの状況を見る限り、必ずしも政府がJR北海道にというか鉄道に対して温かい支援策を取ってきたというふうには、今のところ結果として見えないというのが私の感じるところなんです。

といいますのも、例えば分割・民営化当時の北海道のいわゆる高規格幹線道路、高速道でありますけれども、当時が供用延長が百六十七キロだったそうでありまして、昨年度末ですから今年の三月時点でこれが千五百キロと、六倍にこの間延長しております。ほとんどがこれは鉄道と並行して走っているという状況でありまして、かなり道路網に関しては充実整備をされている、その分、結局鉄道事業に非常に経営が負担になっているというところでありまして、

もちろん、移動手段としては多様な手段があるわけでありまして、北海道における鉄道と

いう交通手段を政府としてはどういうふうな位置付けで考えていらっしゃるのか、それをちょっとお伺いしたいと思います。いわゆる、もうこのまなま消えてなくなってもいいというふうな考えをおられるのか、あるいはもっとしっかりと支えをしながら鉄道網もしっかり維持していくという考えか、その辺をお聞かせください。

○政府参考人(瀧口敬二君) JR北海道は、約二千五百キロの営業キロを運営いたしております。御案内のように、北は稚内、東は網走、根室、そのも含めまして、全道にわたる非常に広大な鉄道ネットワークというものを運営をしております。

委員御指摘のように、道内には他の交通機関の整備、発展というものはあつたわけでございますが、そうした中で、JR北海道の輸送人口というものをみてみますと、さらにまた北海道の人口が減少するといったような状況もあるんですが、最近二十年間ぐらいいくつか減減はあるんですが、すけれども基本的には横ばいの状況にあると、こういうような傾向にございます。

この背景を考えてみますと、JR北海道が運営いたします鉄道というのは、例えば札幌を中心とする近郊の路線というものがございまして、こういった近郊の路線につきましては、札幌への通勤や通学、そしてまた新千歳空港へのアクセスといったような都市圏輸送の交通機関としての機能を持つていらっしゃると思っております。

また、北海道は当然のことながら豪雪地帯でもあります。こういった雪が降る季節におきましても安定した地域の輸送あるいは北海道の都市間輸送を担うといった機能も併せ持っているというふうに考えております。

さらに、先ほど委員御指摘のように、北海道というのは観光資源の非常に豊かなところでございます。このため、内外からの観光客がこの鉄道を利用しながら北海道を堪能するといったことがあ

るんだらうと思っております。

こういったように、JR北海道が営んでおります鉄道というのは、北海道の社会経済にとって非常に重要なものだというふうに認識をしております。

しかしながら、残念ながら現在様々なトラブルが明らかになっているところでございまして、引き続き、道民や観光客の皆様方に安心して利用できる鉄道というものをどのように実現していくのかということについて必要な対策を考えていきたいと思っております。

○江島潔君 今お答えいただいたように、非常に厳しいということがだんだんこの事故、トラブルを通じて明らかになってきているのではないかと思います。

JR北海道というのは、北海道のいわゆる会社全体で一日の売上げが一・九億円程度だということに聞いているんですけれども、東京駅一日の売上げが二・五億円あるんだそうで、つまり東京駅一駅の八掛けにしか満たないという現状です。しかも、スリムになったとはいってもまだJR北海道というのは七千百名の社員がいるのに対しまして、東京駅というのはたかだか数百名でやっているわけですから、いかに北海道がやはり長い路線を多い人数で維持しながら少ない売上げで頑張らなきゃいけないかということがこの数字で出ているんじゃないかというふうに思います。

また、こういう状況を考えれば考えるほど、やはりこの会社の支え方というのは、交通機関として大事と認識するのであれば、もっと手厚くしなければやはりこれは立ち行かないというものはもう当然ではないかという気がしております。

また、この経営の厳しさも加えまして、よく巷間うわさされているのが、労働問題もこの会社が抱えている大きな課題ではないかと言われているところでありまして、JR北海道のこの一連のトラブル等を今現時点で政府としてはどういうふうにとらえているか、あるいは、そしてこれに対してどんなような支援策を講じているか、これを、簡潔で結構なんですが、お答えいただければ

ばと思います。

○政府参考人(瀧口敬二君) 御案内のように様々なトラブルが発生いたしております、国土交通省では九月と十月、二回にわたる特別保安監査というものを実施いたしております。一連のトラブルに対処するためには、ＪＲ北海道の問題点を洗い出しまして抜本的な対策を講じる必要があるだろうというふうに考えております。

一方で、当面の安全対策を講じるために必要な事項については、このような抜本的な対策の前に直ちに対策を講じるようにという大臣から指示を受けておまして、十月の四日と十月の二十五日に当面の改善措置ということで指示をいたしておりますが、その背景は、本社が現場を把握していないとか、現場において業務の関係者間の連携が取れていないといったようなこと、いろいろなトラブルの背景が実はございます。

しかしながら、これらは全て一端のトラブルの背景だろうというふうに考えておまして、引き続き、現在この二回の特別保安監査の結果を鋭意整理、分析を行っているところでございますが、現時点においてトラブルの原因についてこれだということをお願いする段階には至っておりません。引き続き、そういったような問題意識を持ってこのＪＲ北海道の抜本的な対策のために検討を進めてまいりたいと思っております。

○江島潔君 対策分かりましたが、いろいろな財政的な支援策等を講じている点はありませんでしょうか。

○政府参考人(瀧口敬二君) 失礼いたしました。先ほど副大臣から冒頭お話し申し上げましたように、ＪＲ北海道の経営基盤が非常に脆弱であるということから、経営安定基金といった規模で設置されております。その後、いわゆる金利が下がってきたということがございましたので、二十三年度はこの経営安定基金の実質的な積み増しといったことが行われておまして、これらによりまして、経営基盤を支えるものとして、年間約三百億

円規模の運用益が現在確保されているという状況でございます。こういったことがございますので、単体で見ますと平成二十四年度では九億円の経常利益が出ています、こういったような状況でございます。

さらに、老朽化した設備の更新のために、これとは別枠といたしまして十年間で総額六百億円の助成あるいは無利子貸付けといったものを行っているとござります。

○江島潔君 幾つかの財政的な支援も取られているということでありまして、現実には、しかし、まだその財政難からくる皆さんのトラブルが解決をされていないわけでありまして。

さらに、今喫緊に迫ったトラブルというのを考えてみますと、まず一つにはレールの調整等がでなかった問題、それから気動車が火を噴いてしまふような問題があったわけでありまして、これはもう本当に原因は簡単なわけです。簡単に言う、いわゆる木の枕木というのにメンテナンスが非常に掛かるといふ点の一つ、それから古い気動車を使っているという、この二点に集約されるわけでありまして。

なお、ちなみに、枕木というのは昔はみんな木だったわけですが、今はＰＣ枕木というコンクリート製の枕木で、これはもう非常にがっちと安定していますのでメンテナンスが非常に簡単になるというもので、枕木に言いますと、他のＪＲ、他社は大体三割未満に収まっているんですけど、ＪＲの方の北海道というのはまだ六割がこの木の枕木のままである。これはもう簡単に言う、財政難から新しい枕木に替えられていないというところがまず一つあります。ですからもうメンテナンスも大変であるという点があります。

それから、気動車に関して言いますと、まず北海道は電化率が非常に低いわけでありまして、結果的に気動車というものが多く走らなさいいけないわけでありまして、これも財政難であるがゆえに、非常に古いやつをまだ引張つてい

るところがありまして、まず気動車の半分以上がもう二十年を既に経過していて、中には旧国鉄時代からの気動車をまだ引き継いでいる、これが三十年以上のもう古い車両なんです、これがまだ七十両も残っているということでありまして。

ですから、いろんな問題、たくさん多分問題はあると思うんですけど、を片付けるためには、これをまず他のＪＲレールにまで替えていけば相当トラブル等の発生は楽になると思うんですけども、まずこの枕木を早く他社レールにするということ、気動車を早くもうちょっと並のレール、他社レールに上げるといふことにしまして、これは政府当局としてはどういふふうに考えていらっしゃるでしょうか。

○政府参考人(瀧口敬二君) まず枕木でござりますが、この二回の特別保安監査の中で、現場において一本ずつ管理をされていないといった問題が実は確認できております。このため、本社において枕木の管理に関して規程等で明確化すると同時に周知徹底を図るということで、しっかりと管理を行うようにという改善指示を十月の二十五日に出したところでござりますが、あわせて、ＰＣ枕木化を検討するようということも併せて改善指示の中身として指示をいたしたところでござります。

こういったような私どもも問題意識を持っておりまして、一方で、ＪＲ北海道に対して、先ほど御説明申し上げましたように、老朽化した施設の更新のための設備投資に対する支援として十年間で六百億円といった支援がなされているということをお説明申し上げました。これについては、この六百億円というものをにつくりましたときに、当初のＪＲ北海道の計画というものがございまして、それを見ますと、老朽化した枕木、これは木の枕木であるとか、あるいは老朽化したディーゼル機関車の一部につきまして、それぞれ更新をするといったような計画が盛り込まれているところでござります。

現在、二回の特別保安監査について整理、分析を行っているところでございますが、このような投資が安全対策として十分であるかどうかといったようなことについても問題意識を持って対応しているところでございます。

○江島潔君 たくさんさんの課題を今ＪＲ北海道は抱えているわけでありまして、その多くの要因が厳しい財政状況の中で出ているということも明らかではないかというふうに思うんですけども、せっかく分割・民営化して、他社がいろいろな形で地域の特徴を出しながら、民営化は良かったなとそれぞれの地域でも見られている中で、この北海道だけ今もう脱落しかかっていると言ってもこれは過言じゃないと思います。

安全対策に対しましてのＪＲ東日本の人員も受け入れなければいけないというのは、非常に私はこれはまさに北海道にとってはもう屈辱であろうなというふうに思うんですけども、それでもとにかくこれを、今この危機を乗り越えて鉄道という使命を果たすために必死に頑張っているところに、ちよつとずつちよつとずつ支援をするということではなかなか私はいきめがいかないんじゃないかなと思います。

本間に、端的に言つて、一社でも駄目なところがあるというのと全体の分割・民営化が失敗だったと言われかねないような状況でありますので、是非ここは、この北海道の特殊性というものを考慮した上で支援というものを是非手厚くしていただいて、しっかりとしたレベルにまでこのＪＲ北海道を引き上げていただきたいなと、今私は、もう是非政府にそれをお願いをしたいというふうに思っています。

先ほど申し上げました枕木に関して言いますと、六割の木枕木を他社水準の三割まで下げるためには、ざつと約九十万本の枕木の更新が必要という感じになります。また、古い二十年以上というのとはたくさんあるんですけども、取りあえず旧国鉄時代から使っている気動車、これを更新する、ということは、つまり七十両を早急に更新

をいたいたように、非常に厳しい自然環境の中で保線等々の作業をしているということを認識をしています。

板を挟んで、挟み木というそうでありますけれども、そうした作業もほかの地域ではない作業だということふうに思います。つららが落ちてとか、先般ありましたけれども、盛土のところがちよつと弱体化しているという地形がありまして、本当に毎日毎日点検しないとその電柱が斜めになったりというようなことがあつたりします。

何としても、私はこの十一月は非常に大事だということふうに思っております、JRR東の技術陣に

になるという前に一定のめどというものを付ける  
ということが何よりも大事であるという、そうし  
た基本姿勢を持つてこれに臨んでいるところでご  
ざいます。

にかく歩いて全部点検してくれと、こういうふう  
に言つて、歩いたんですね。八キロ歩いて全部点  
検してその状況を見てもらいましたが、まあ、点  
検する項目がこんなに多いかと。私は、普通に

うような状況でありまして、いかに過酷な中で作業をしているかということは十分実感をしているところでございます。

しかし、安全ということについてはいささかも、これはいかに作業が大変でもおろそかにできませんのですから、その辺の意気軒高で鉄道マンであるという誇りが今までもあったと思います。が、更にそうした意気込みを持っていたかということもまた大事なことで、そうしたことも含め

て、誇りを持って仕事ができるというところをしつかりバックアップしたり支えて、あるいは引き上げたりということに努力をしたいというふう

に思っているところです。

○田城郁君 現場第一主義の大臣のまさに本領を発揮した。現場のことが本場に、私も現場に行

ってまいりましたけれども、それ以上に大臣の思い、実践が伝わってまいりました。ありがたうございます。

本線を優先する、本線でどんな問題が起きる、本線を優先で工事をする、結果として副本線に手が回らない。外注化するにしても、函館新幹線の方に外注の社員が取られて、副本線が結果としておろそかになってしまった中で今回の脱線事故も起きてしまったということも含めて、もちろん、仕事の仕組みや監査で御指摘いただいたようなことをしっかりと克服をするということも含めて、それは大前提ではありますが、やはり現状では物理的に手が回らないということも含めて手

当てをしなければいけないのではないかと、そのようにも思っております。

次に、ＪＲ北海道発足時のスキームの確認をしたいと思

況でありまして、ちよつとおぼろげですけれども、マックスで八百億ぐらいの収入であったかと、それが今は五百億台下がっているのではないかとというふうにも聞いておりますけれども。

つまり、支出と収入の両面で厳しい経営環境にあると言えますし、国鉄改革のスキームの策定時はこうした点が考慮され、ＪＲ北海道を維持するために年間五百億円のショートすると。ここがまず五百億円のショートということがあって、その結果として、これを利息でカバーするためには、当時七・三％の利回りでしたから、そこから六千八百二十二億が、経営安定基金が必要だということとでＪＲ北海道に引き渡された、ここがポイントだと思

います。五百億が必要だと、だから六千八百二十二億なんだと。六千八百二十二億ありきじゃないということでありまして。五百億ありきなんです。

想定運用益は約五百億ですが、その後の低金利のために運用益は約二百五十億に半減をしました。平成二十三年度に実施された基金の二千二百億円という実質的な積み増しの分も含めて運用益は現在三百億であります。つまり、国鉄改革時の運用益で五百億がないと運営できないというＪＲ北海道のスキームが既に崩れているのではないかと考えます。この点について鉄道局長の御認識をお伺いいたします。

○政府参考人（瀧口敬二君） 委員御指摘のように、ＪＲ北海道を始めいわゆるＪＲの三島会社の発足に当たりましては、当初から非常に厳しい経営状況というものが想定されたわけでございまして。このため、経営安定基金を設置いたしました。その運用益が事業の運営に必要な費用に充てられるというように措置することにより健全な事業運営を確保しようというのが国鉄改革時の基本的なスキームでございました。

規模の運用益が確保されるということでございまして。一方、当時、六十二年の営業損益を見てみますと五百三十八億円の赤ということでござい

ますので、今御指摘がございましたように、この運用益を使いまして経常の赤を相殺すると、こういったようなことが基本的な考え方だろうと思

います。

一方で、国鉄改革では同時に、民営化したＪＲ各社の自助努力というものが期待いたしてござい

まして、これにより健全な経営を維持するということも求められておりました。基金の運用益というものは当然のことながら金利の変動により増減をす

るということになるわけでございしますが、これにつきましましてはＪＲ三島各社が経営努力を講じま

して、安定的な経営の維持確保に努めるということも期待されてきたところでありまして、数字で見

ますと、ＪＲ北海道の場合には、先ほど申し上げましたように、単体ベースで申し上げますが、民営化当時は営業の損益が五百三十八億円だったものが二十四年度は三百九億円まで減つてい

ると、こういったようなＪＲ北海道としての経営努力というものが認められるのではないかとというふう

に考えております。

先ほど申しましたように、これにつきましましては、低金利ということで実質的な経営安定基金の積み増しであるとか、あるいはその更に外枠とい

まして、老朽化した施設に対します設備投資というもののに対する支援なども行つてきてござい

ます。こういったことを続けまして、健全な経営が続けられるようにといったような支援を行つてきたところでござい

ます。

○田城郁君 この間、国の支援なども手厚くされてい

るという状況も含めて私は理解をしているつもりでござい

ます。しかし、スキームそのものが当初の目的を達成していないという現実もあるとい

うことだろうと思

います。

ところで、一般の方々、形が同じなので北海道でも電車が走っているというふうに思いがちで

ような比率になつてい

るのでしょうか、局長にお

伺いをいたします。

○政府参考人（瀧口敬二君）

ＪＲ北海道の線路延長

というものの、これ電化を考

えるとききの線路延長

というこ

社あるというふうに承知をいたしております。

○田城郁君 今五社、ディーゼルカーを造っている。北海道が、この後も質問をいたしますけれども、ディーゼルカーを修理するときに使う部品などは、その五社は納入する力があるんでしょうか。

○政府参考人(瀧口敬二君) 個々の部品についてまで詳細を把握しておるわけではございませんが、ただいま委員御指摘のディーゼルカーにとって心臓ともいべきエンジンについて御説明申し上げますと、このディーゼル用のエンジンを現在製造しておりますのは、国内に二社というものがあつたというふうに承知をいたしております。このディーゼルエンジンのメーカー、二社でございます。J R北海道はまずエンジンを発注いたしまして、その発注したエンジンを車両メーカーの方に納入してもらうと、そうした上で、他の部品などとともに車両メーカーの方で全体の車両として製造していると、こういったような状況であるというふうに聞いております。

○田城郁君 これも後で細かくお話ししますが、仮にその二社から同じ部品を取り寄せても、現物が合わないらしいですね。ですから、いろいろ工夫して取り付けるとか、そういうようなことが起きているようにあります。後でまたこれは質問しますけれども。

現在、北海道では新しい車両を何とかということで、平成二十三年度に川崎重工という会社にはハイブリッドカーを発注をしております。試作が完成するのが二十六年度。四年掛かるわけですね。それから、その特殊な条件下でハイブリッドカー、ディーゼルとモーターのハイブリッドカーですが、試験走行が約二年間しかりとされる。そして、それが平成二十八年と。その後に量産を発注して、一年、最短でも一年後です。一両目が造れるのが、平成二十九年に初めて、それが量産に行けば新しい車両の一号車が入ると。そのような長いスパンの話になるということ。是非共通認識として持ちたいというふうに思

ます。

先ほど江島先生も御質問されておりましたが、私からも線路のことについても少しお聞きしたいと思ひます。

それでは、J R北海道の線路の現状についてというところで、コンクリートでできた、枕コンクリートと言った方がいいと思うんですけれども、枕木、コンクリートの枕木とコンクリートでできた道床、石ころではなくコンクリートで固められた道床、スラブ軌道といいますが、このコンビが最強であつて、狂いが本当に少ないというような形式でありますけれども、このようなコンクリート枕木、P C枕木とスラブ軌道で整備をされている線路は北海道でどのぐらいの比率で存在するかということについていかがですか。

○政府参考人(瀧口敬二君) 先ほど、電化率のときには線路延長ということで二千五百という数字を申し上げましたが、レールの枕木の状況を見る場合には、複線だとかそういうのもございすので、実際の軌道の長さを示します軌道延長といつたもので御紹介を申し上げます。

J R北海道の軌道延長は三千六百キロということになっております。そのうち、木の枕木というのは長さでいいますと千六百九十と、これは二十二年度末の数字でございますが、千六百九十ということでございます。全体の五四%、先ほど江島委員の方から六割ぐらいと、こういうことがございまして、五四%というのが二十二年度の数字ということにはなっております。

この枕木のところは、木に替えて、今、田城委員コンクリートの枕木とおっしゃいましたが、いわゆるP C枕木と、いわゆるバラストの中にコンクリートの枕木を置くというやり方がございす。そして、バラストの代わりに、全面がいわゆるコンクリート板みたいなものがございまして、それに直接レールを締結をするというのが、これがスラブ軌道方式ということになっておりますが、そういったことで、残りのものも御紹介いたしますと、いわゆるコンクリートの枕木、P C枕

木区間というのが千七百七十九で三八%、そしてスラブ軌道の区間というのが二百二十七キロで七%ということになっております。

それからもう一点、先ほど、古くなったディーゼル車両を更新するためには、それを発注してから実際に供用されるまで時間が掛かるということについては私どもも十分認識をいたしております。

J R北海道において、先ほど、現在の六百億円の支援の使い方について一部入っているということとを御紹介いたしました。そうしたことを念頭に置いた計画になっているわけでございます。

しかしながら、一方で、新しい車両自体を導入するということになりますと、委員御指摘のように長い時間が掛かりますので、場合によってはエンジンを替えればディーゼル車両としては十分使えるといったこともございます。必ずしも老朽化した場合に全部替えるという必要があるのかないのかといったような問題も、問題意識を持ちながら現在検討を進めているところでございす。

○田城郁君 これ、ちょっと通告にないんですけども、エンジンを替えるという、まあ、それはそれで一つの方法であると思ひます。一方で、バリアフリーという視点、これを入れますと、エンジンが高い分、北海道の全体の車両というのは床面が高くなつていて、ホームとかなり段差がある。本州などでは大体もう当たり前のように平面になつておるわけですが、これを解消するといふようなことも併せると、新しく新造車で合わせいくのか、あるいはディーゼルカーをそのままエンジンだけ替えるということでもホームをかさ上げするのと、こういうことも含めて併せて考えたい。これはいいかというふうに思ひますが、ちよつとこれ通告はありませんでしたが、いかがお考えですか。

○政府参考人(瀧口敬二君) 私どものバリアフリー基準では、新しく造るものについてはバリアフリーの基準に適合したものでなきゃならぬとい

うことになっております。したがって、新造車両を造る場合には、当然のことながら段差のない車両であるということが求められるわけでございます。

しかしながら、既存のもののエンジンを替えるという場合には、これに該当するかどうか、ちよつとこれは検討を要しますけれども、これは新造ということになりますので、したがって、その場合には既存の車両を使えるということも考えられるのではないかと思ひます。

ただ、問題は、私どもとしては、安全を確保しながら、利用者利便を考えますとバリアフリーを進めなきゃならぬと、こういったことを考えなきゃならぬということもございすので、そういったようなことも問題意識を持ちながら、まず安全を確保するためにどのような対策が考えられるのか、いろいろな方策はあると思ひますので、そういったことについて問題意識を持って現在検討を進めているところでございす。

○田城郁君 ありがとうございます。よろしく願ひします。

次に、現場の声にしっかりと耳を傾けることの重要性ということについて伺ひをいたします。

太田大臣は、常日ごろ、現場第一主義を掲げて日々活動していらつしやるというふうに思ひます。私も、答えは現場にあると思ひで、できるだけ現場に赴いて、目で見て感じて事故の原因を見極めたいというふうにも思ひます。今回も、広田筆頭理事始め民主党で現地調査と、あるいは私も個人的に二泊三日でしっかりと脱線現場やいろいろなところを見て回りました。

そういうことを前提にしてお話をすると、それが以前に、やはり人に聞いたこと、あるいは物を読んだことなど間違つた情報を基に雰囲気や勢い、感情や思い込みで原因を特定したとすれば、現実から必ずずれて間違つた対策しか打ち出せないということであると思ひます。その結果、真の原因は特定されずに、問題発生は芽は温存されたまま同種の問題を繰り返すことになるという

ふうに思います。

したがって、それ以上でも以下でもない事実を的確に把握をして、科学的かつ建設的な真の原因究明が必要であるというふうには私は思っております。それによって、現実とずれない確実な対策が打てるということにつながると思っております。私が真の原因究明に最も有効であると考ええる手法の一つに、現場の声をしっかりと聞くということが言えるというふうに考えております。

ここで、現場の声を拾い上げることの重要性を示す一つの例として、石勝線の事故を御紹介をいたします。

皆様御存じだと思いますが、平成二十三年五月、ＪＲ北海道石勝線のトンネル内で、乗客七十八名及び乗務員一名が負傷する特急列車脱線車両火災事故が発生をいたし、大変道民の皆様、御利用者の皆様に御迷惑をお掛けしたということであります。

運輸安全委員会の報告書によれば、脱線の直接の原因は、動力伝達装置、プロペラシャフトが垂下をして、垂下した装置がリードレールに接触したためであるとされております。そして、動力伝達装置の垂下を誘発したのが車輪踏面の剥離による列車の振動であるというふうにされております。

ここで注目していただきたいのですが、苗穂工場の社員の皆さんが、戦場の議論の積み上げの中で、今年の二月に事故の原因が車輪の踏面の剥離であることを突き止め、その防止のための対策を打つべきだとの提言をＪＲ北海道の経営陣に対して申入れをしているという事実であります。五月に運輸安全委員会から同じ内容の報告書を提出をいただいておりますが、その三か月前に現場の社員は原因を特定をして、そして会社が発信をしていたということでもあります。

ちなみに、車輪の踏面がなぜ剥離するのかという点についても彼らは分析をしております。まず車輪損傷は冬季に激しくなること、札幌から上つて下る路線の石勝線や根室線は一日中、氷点

下の中ということもあります。そういう中でブレーキを掛けると急激に高温になります。緩めると氷点下まで冷やされます。この繰り返しで、百三十キロという高速運転によって踏面が焼き入れと焼き戻しですね、刀鍛冶のときの、たいてい酸素を入れたりあれして鉄を硬くしたり軟らかくしたりというのが焼き入れ、焼き戻しということであると思いますが、そのような状態の繰り返しとなつて熱劣化によって剥離をして車体に振動が起きます。無数の振動として伝わって、エンジンブロックを割ったり、あるいはプロペラシャフトを止めるピンを破壊をしたり、配電盤の接触器にアーキを引き起こすというメカニズムであります。そして、車輪管理の強化や速度ダウンで運転するというような具体的な提言も会社にしておるということでもあります。

鉄道局長、これらの事実を聞いて、少なくとも現場から会社には何も発信していないとか、風通しが悪いとか、そのような、少なくとも下から上に行く風が、この苗穂の例、あるいは大沼の場合は発信が小さかったのかも知れませんが、後で、社長、膝詰めで意見交換をしたら随分知らなかったことを勉強したというようなことをおっしゃっておりますが、やはり小さいにしろ大きいにして現場は問題を発信しているということでもあります。

こういうことから、やはり現場の意見をしっかりと耳を傾けるということの重要性というのが分かるというふうに私は思うんですけれども、局長の御認識、あるいは是非大臣にも一言何かあればお伺いしたいと思っております。よろしくお願ひします。

○政府参考人(瀧口敬二君) 委員御指摘の現場の重要性というのは、ただいま御紹介をいただきました石勝線の後にＪＲ北海道が作り出した安全基本計画というものがござります。この中でも現場力の強化というのが大きな柱として掲げられておりますが、その中の一項目を読ませていただきましたと、三現主義という言葉がございまして、安全

の問題は常に現場で起こり、答えも現場にあるという認識の下、現地、現物、現人の三現主義を実践する視点というのが必要だということがうたわれております。

しかしながら、残念ながら現在のＪＲ北海道の状況は、現場についての把握というのが十分になされていないというところに大きな問題があるのではないかとこのように認識をいたしております。今回の件では特別保安監査を二回行っておりますが、本社において各部門の現場の把握ができていないということが確認されております。これを受けまして、十月四日に行いました当面の改善指示では、安全統括管理者が現場状況の掌握等本社機能の実効性を担保すること、そしてまた、本社の軌道部門が現場の状況を把握し、迅速に適切な対応を取るということを示すを指示をいたしております。

さらにまた、ＪＲ北海道の予算編成に当たつても、本社が現場の状況を十分に把握しておらず、安全に関する現場からの要望等が十分考慮されていないということが確認されております。このため、十月二十五日に出しました当面の改善指示におきましては、来年度の予算編成に向けて、本社において現場からの提案を十分聴取した上で、安全を確保するために適正な予算編成を行うようにといったことを指示したところでございます。

度々申し上げておりますように、現在二回の特別保安監査の結果について整理、分析を行っておりますが、現場の声をよく把握するといった点も問題意識として十分持ちまして、こういった検討を進めてまいりたいと思っております。

○国務大臣(太田昭宏君) 今鉄道局長からお話があったとおりですが、現場で、こういうことをしてもらいたい、これが心配だという、そうしたことが何度でも言ったり報告というものはこの十数年あったようです。しかし、だんだんだんだん、言っても返事がないとか、これどこの組織でもそういうんですが、そういうようなことがいろいろあったとも聞いています。

これは、現場の声というのは一人の人の意見を聞いても現場の声にならないわけで、自ら現場に行つて、そして本音の話を聞いたり、あるいは枕木のところを歩いたり、一つ一つそうした体感というものが非常に大事だということに思っておりますので、結論的には現場とよく連携を取るということに言葉になるんですが、そのところはＪＲ北海道にとつては急所の問題だということに認識をしております。

○田城郁君 ありがとうございます。これまでの改善指示の中には、安全統括管理者が現場の状況を把握することや現場の意見を反映させた予算編成を行うなどが盛り込まれておりまして、国土交通省としても現場の声を拾い上げるものが極めて重要であるとの認識は共有できているものというふうに考えております。

先ほどの例以外にも、例えば石勝線の火災事故以降に重大インシデントが連続をして起きているというふうに一般的には認識をされておりますけれども、これについても分析をしますと、まず、火災事故を受けて対策をした車両に不具合が発生をしているということなんです。

例えば、先ほどもお話ししましたが、配電盤の発煙の事例では、接触器という部品が生産終了になったために、形状の似た少し違う端子を加工して無理して取り付けるなどをしてしのであります。そういう中で、剥離による、端子が少し開いてしまうという中からアーキが発生をして発煙に至るといふようなこと、あるいは振動ですね、先ほど言った車輪による振動がそのカップラーの間を離してしまつてアーキが出て発煙に至るといふことなど、現場の人間でなければ分からない多くの課題が私の耳には入っております。エンジンブローの破損についても同様で、火災事故以降交換したエンジンの部品が、似たものを加工して無理して部品を付けて、それが振動によって破損に至るといふようなことでトラブルに至っているというふうなことであります。

また、脱線事故のあった大沼の保線室でも、社

長自ら、現場で膝詰めの意見交換しているという中から多くの課題があるということを学んだと感想を述べられておりました。

こうした現場の声を拾い上げるための体制を構築するために、国交省自身の監査の仕方についても、現場主義に基づいて、現場でどのような状況にあるのか把握できるような監査の在り方を確立すべきだと思いますが、太田大臣、現場主義に基づいた監査手法の確立の重要性ということに関して御認識など、改善指示の着実な実行に向けた御決意などお伺いできればというふうに思います。よろしく願います。

○国務大臣(太田昭宏君) どうしても聞き取りになると、部屋の中で話を聞いてと、あるいは書類をずうっと見るといような監査になりがちだといふふうに私は思ったものですから、現場に行つて、そして、レールの軌道が何ミリか広がっているとかいふことを指摘があるところはあるけどといふことをさせていただいて、今回の監査については、現場に行つて、全部でできるわけでは、人員の問題で、ありませんけれども、できるだけ現場に行つて話をそこで見て聞くという、そしてまた本音で話をしてもらえようという、そうした監査といふものをさせていただいているつもりです。

こは、何を見てきて、どういう監査であるかといふことは、机に座つて話を聞き取つて、そして書類を見てといふことにならないようにということについては、今回の監査ではお互いにそこは銘記してやっているとでございます。

○田城郁君 是非よろしく願ひをいたします。次に、民営化に向けてのコスト削減圧力とOJTについてということで、厳しい経営状況であることについては先ほど触れたとおりであります。技術継承が重要であると様々な方面から指摘を受けておりますが、JR北海道の現場では、若手社員の教育訓練、特に工務職場では最も重要なOJTの機会が激減しております。

この原因は、JR北海道が常に完全民営化を前提に求められる環境の下、収入は落ちる中で極め

て強いコスト削減圧力が働いているというのが一つの原因になつていと思つております。確かにOJT等社内教育にはコストが掛かりますが、これらが不十分であれば鉄道の安全な運行は確保されないことも現状で証明をされていると思ひます。JR北海道内での国鉄時代の旧基準と新基準が混同されていたものも、社内教育の不足が原因ではないかと思ひます。

国土交通省として、JR北海道に対して、OJTを中心とした社内教育の機会を確保するよう指導すべきだといふふうに考えますが、局長、いかがでしょうか。

○政府参考人(瀧口敬二君) 御指摘のように、JR北海道におきましては、分割・民営化以降の新規採用者の抑制といったことがございまして、職員全体に占めます四十歳代の割合というのは一割弱といふような状況にあるといふふうに承知をいたしております。

なお、このような状況がJR北海道だけであるかといふふうに申しますと、実はそうではございませんで、他のJR各社も基本的には一割弱のところが多くなつておりました。国鉄分割・民営化以降、各社とも同じような状況に直面していただたのではないかとこのように考えております。

一方、このようないづれに年齢構成といたつたような問題がどのような影響があるのかと、安全確保のためにどのような影響があるかといふことにつきましては、これまでの二回の特別保安監査でも問題意識を持つて対応しているところでございます。

委員御指摘のように、こういったことがございまして、OJTといふことをやる、教育をする要員といふのが不十分であるといったことから十分な技術伝承ができていないのではないかといたつたようなことも指摘されておりますので、具体的にどのような影響を与えているのかといふことについて現在問題意識を持つて分析しているところでございますが、一方で、同じような、いびつなと申し

てもいいと思いますが、年齢構成のございます他のJRでは何らかの技術伝承を行えているんだらうと思つております。

ということになりますと、他のJRではどのようなことになりつた年齢構成の問題を乗り越えて技術伝承が行われているのかと、こういったことについて私も私ども問題意識を持つていく必要があるのかと実は考えておりました。現在直ちにここは問題でありこうすべきだといふ答えはございせんが、二回の特別保安監査の結果について整理、分析を行つておりますけれども、この中でこの問題についても更に掘り下げて考えてみたいと思つております。

○田城郁君 ちなみに私、JR東の出身なんです。JR東の場合は保線は完全に外注化で、内部には若手が検査をするという立場で今働いていますが、自分は何も経験がないので現場に行くのが怖いと、そういうような状況があるといふことを付け加えさせていただきます。

外注化が安全に及ぼす悪影響についてということとお伺いをいたします。

技術継承がうまく進んでいないもう一つの原因として、JR北海道における業務の外注化が挙げられるといふふうに言えます。確かに、業務の外注化はコストの削減につながり、安全投資のための原資を確保する上で一見有効なようにも思われます。しかし、一方で、業務の外注化は業務全般を総合的に熟知しているベテランの人間を分散させ、後進にOJTの機会を減らす一因であるといふ実態があります。

また、ある業務を外注したとして、実際にその業務に当たるのは三次、四次の下請作業員である場合も多く、そのような作業員は業務知識に乏しいために安全上のリスクが高くなります。結果として、本体にも関連会社にも総合的に鉄道技術を熟知している人間が失われていくという悪循環に陥るわけです。業務の外注化は技術の分散化イコール時間がたてば技術の消滅と、そういうサイクルができてきつたあるといふわけであり

ます。

これはJRに限つたことではなく、日本の産業構造そのものの問題でもあると思つておりますが、業務の外注化の安全に及ぼす悪影響について、局長、どのような御認識をお持ちでしょうか。

○政府参考人(瀧口敬二君) 現実の問題といたしまして、先ほどお話し申し上げたように、いびつな年齢構成といったようなことは実はあるわけでございます。したがって、一般論としてまず申し上げますと、外注を活用することにより業務を効率的に、あるいは適切に遂行することができるといふことは直ちに問題があるとは思ひておりません。

しかしながら、当然のことながら、ただいま委員御指摘のように、発注者サイドは業務を丸投げするといふわけにはまいりません。当然のことながら、外注をした場合には、発注段階から最終的な竣工段階に至るまで、それぞれの段階における外注業務を管理する能力といふものが必要となるわけでありまして。したがって、現在、このような能力が発注サイドにあるのかといったような問題、あるいは受注サイドの技術力がどうなのかといったような問題がございまして。一つは、発注サイドと受注サイドとの間の適切な連携なり情報交換なり、こういったことも必要なのかなと思つております。

そういったような問題意識を実は持つておりますが、第二回目の特別保安監査、十月に行つておりますけれども、JR北海道の要員が減少する中で、今回初めて業務の委託を受けた者、いわゆる外注先についても立入検査といふものを行わせていただきました。これは鉄道事業法に基づく権限として認められているものでございまして、こういったことを行ひまして、この委託先を含めまして社全体の安全管理体制についての調査を行っているといふことでございます。

外注については、いい面、悪い面が実はあろう

かと思えます。こういった面を踏まえながら、J  
R北海道の安全を確保するためにどのようなこと  
を考えていくべきなのかと、こういったような問  
題意識を持って、現在二回の特別保安監査の結果  
について整理、分析を行っているところでござい  
ます。

○田城郁君 私も外注化を全面否定するつもりは  
ありません。ベストミックスがどこなのかという  
ことの問題であると思っております。

最後の質問であります。JR北海道の信頼回復  
のための取組についてであります。

今、JR北海道の信頼は大きく失われておりま  
す。これから幾つかの対策が講じられ、たとえ客  
観的な安全が確保されたとしても、あつ、JR北  
海道は変わったなというふうに感じてもらうよう  
なインパクトがなければ、利用者からの信頼はな  
かなか回復しないのではないかと考えます。先ほ  
どのディーゼルカーの長いスパンの納車というこ  
とからしても、十年計画というのをじわじわ何げ  
なく手当てしたのでは変化は分からないわけデ  
す。JR北海道の信頼を回復するためには、人、  
物、金を集中して対策の前倒しを行って利用客に  
対してアピールすることが必要なのではないかと  
考えます。

また、六百億円は一時的なカンフル剤である  
と思えます。当初の想定どおり、経営安定基金の積  
み増しによる五百億の利回りの確保ということ  
をしなくては、構造的な問題は解決せずに早晚同  
じ状況が来るというふうにも考えられます。根治療  
法が必要だと思えます。太田国交大臣の御所見を  
お伺いをいたします。

○国務大臣(太田昭宏君) 今日御指摘をいただ  
いたこと、いずれも一つ一つ具体化をどうするか  
という大きな課題をいただき、これからこの委員  
会で昼過ぎまでそうした御提言をいただけるもの  
だというふうに思っております。

人、金、物、そして人心、組織の結束、そうし  
たことも含めて、誇りあるJR北海道が毅然とし  
て屹立した姿を見せていくことが大事だというふ

うに思います。

毎日毎日、今日も安全で点検終わってスタート  
いたしますということ、十月四日以来、国交省  
に報告をして、そして朝、首脳が集まって会議を  
行なってスタートするという、そうした流れがずつ  
とこの一か月やってありますが、更にそうした姿  
をしつかり見せて事故があるいはトラブルが發生  
しないように、大変な状況であるということ、十分  
認識した上でやっていただけるように、国交省  
としてもしつかり監視をし、指導もしてまいりた  
いと思っております。

○田城郁君 ありがとうございます。

質問を終わります。

○魚住裕一郎君 公明党の魚住裕一郎でございま  
す。

実は、昨日ある独立行政法人の理事長とお話し  
する機会がございまして、その中で、余りたまた  
ま、どこかの電力会社やどこかのJRみたい  
に現場の士気が極端に落ちるんですというよう  
な、そんな言葉がありまして、ああ、そういうふ  
うに見えているんだなと思つたわけでございま  
す。今、JR北海道、本当に正念場にある状況に  
あるなと思っております。ここにおける質疑  
も、何もたたくとか、そういうことではなく  
して、しっかりと社会インフラとしての使命を果  
たしてもらえようというエンカレッジしていく、そ  
んな思いで質問をさせていただきたいと思いま  
す。

去る九月十九日、この函館線における貨物列車  
脱線事故を発端といたしまして、JR北海道にお  
いて二百七十か所以上の箇所、レール幅の異常が  
放置されているということが発覚したわけでござ  
います。現在、国交省において安全確保に向けた  
取組が進められていると思えますし、また特別保  
安監査、また改善指示、その保安監査の整理、分  
析中であるということ、ございしますが、監査で  
ございすけれども、鉄道の監査要員、応援職員を  
含めて全国で百八十人だというふうに伺っている  
わけでございしますが、全国に鉄道事業者が約二百

社存在するわけでございますね。何か人員不足で  
はないのかな。

一方で、この大幅な人員の増加というのは行革  
の流れからしてみると現実的ではない。そして、  
今大臣の方からもお話しございましたけれども、監  
査も現場に即した監査をしつかりやっていくこ  
と。そうやっていくと、本当に足りるんだらう  
か。現状のこの監査体制というものをどういうふ  
うに御認識をされているのか、また、監査体制の充  
実策を講じる予定があるならばどのような内容を  
考えているのか、局長にお伺いをいたします。

○政府参考人(瀧口敬二君) まず、私どもが行っ  
ております通常の保安監査でございしますが、私ど  
も保安監査に入るときは前提といたしまして、  
鉄道事業者自身が法令に従い、またそれぞれの路  
線が敷設されております状況、これは自然状況で  
あるとかそういったものを含めてでございます  
が、その状況に従って安全に列車を運行している  
ということを前提にしております。したがって、  
保安監査の場合には基本的に法令違反がないか  
と、こういったような視点で監査を行ってござい  
ます。このような監査においては、監査対象とし  
る事項について、全数調査でございせんがサ  
ンプル調査ということで調査を行い、その中で法  
令違反がないか、こういったことについての確認  
を行ってございます。

このようなやり方が直ちに問題があるというふ  
うに現時点で思っているわけではございません  
が、しかしながら、一方でJR北海道においてこ  
れだけ様々なトラブルが起こっているということ  
を考えてみますと、保安監査の具体的なやり方に  
ついては、どの事業者も同じような画一的なやり  
方というのではなく、トラブルの発生状況である  
とか、あるいはそれぞれの列車の運行状況だ  
とか、そういったことに応じてもう少し張り  
付けた監査をやっていく必要があるんじゃないか  
なというふうに考えております。

例えば、監査で現場に入った場合、事故があっ  
てその直後に入るといのは特別保安監査という

ことをやる人が多いわけでございますが、こう  
いったような特別保安監査や、JR北海道、今回  
の例がその一例だろうと思えますけれども、トラ  
ブルが多発している鉄道事業者については従来よ  
りもより多くサンプル数を、サンプル数を増やす  
といったようなそういった工夫、あるいは先ほど  
来御議論がございました現場の声を聞いてみる  
とか、そういった、これまでのようなやり方ではな  
くて様々な工夫をしていくといったような必要が  
あるのではないかとこのように考えております。  
いずれにしても、今回、JR北海道の問題、二  
回の特別保安監査でいろいろな問題が実は出て  
くるというふうに考えておまして、それについて  
どのように対応していくべきであるかという問題  
意識を持って、委員御指摘の問題についても検討  
を進めてまいりたいと思っております。

○魚住裕一郎君 次に、改善指示ということが  
ございました。十月四日に行われた一回目の改善指  
示、社内の情報共有あるいは意思疎通ということ  
が中心のようでございますが、安全統括管理者が  
毎日の安全確認を行うことというような指示も  
あつたわけでございしますが、これある意味では一  
般的というか当たり前というか、当然の大前提と  
いうようなことをあえて改めてこの改善指示とし  
てJR北海道に指示したその背景と意義というも  
のにつきまして改めてお聞きしたいと思います。

○政府参考人(瀧口敬二君) 安全統括管理者とい  
うのは、輸送の安全の状況を把握いたしまして、  
必要により社長等に対しまして輸送の安全の確保  
に関する意見を述べるといったようなことをやり  
まして全社の安全関係の業務を統括管理をする  
と、こういった責務を負っているわけでございま  
す。

ところが、今回、私どもが特別保安監査に入り  
ました際に、JR北海道において安全統括管理者  
がどのような業務を行っているのかということ  
を見ましたところ、本社において各部門の現場の把  
握ができていなかったと。また、安全統括管理  
者によって統括管理する体制が、これを安全統括管

一方ＪＲ北海道自身も、石勝線の後、私どもの方からの改善指示を踏まえまして全社的な安全管理体制の再構築ということに取り組んだわけでございますが、その際、二十三年の九月に安全性向上のための行動計画というものを作っておるわけでございますが、この策定に当たりましては、学識経験者、外部の諮問委員といった方の意見も伺いながらＪＲ北海道が策定したという経緯がございます。また、それ以外の、幾つかＪＲ北海道の中においても外部の方の意見を聞くというようなことがございますが、いずれにいたしましては、国土交通省といったしましては、二回の監査全体の整理、分析を通じたＪＲ北海道の抜本的な対

策の検討に当たりまして、ＪＲ北海道に対する第三者的な視点の反映をどのようにするのかといった点についても、他社やＪＲ北海道のこれまでの取組を踏まえた上で、その必要性も含め検討してまいりたいというふうに考えております。

○魚住裕一郎君 先行質問の中にもございましたけれども、非常に観光という面でも北海道は魅力の地であるわけでございますが、やはり全国あるいは世界からお客様をお招きして観光していただく。やはり大震災以降、安心、安全ということが重要性が認識されているわけでございますが、この一連の作業を通じて、いつかはといいますか必ずや、安心宣言みたいなことを、安全宣言みたいなことを発しなきゃいけないのではないのかと。国民の皆様が安心して乗車していただける、そういう取組が必要かと思いますが、この点はいかがでございますでしょうか。

○政府参考人瀧口敬二君 現在、私どもは二回の特別保安監査を実施いたしまして、全体を通じて整理、分析を行っているところでございますが、一方、大臣からは、利用者の安全を確保するために直ちに実施すべき事項がある場合には時機を逸することなく対策を講じるようにということとで、これまで二回の改善指示を出しているところでございます。

こういったものを受けまして、ＪＲ北海道に対して、今回の問題の発端ともいうべき基準値を超過したルールにつきまして全て直っているということを確認をいたしております。それから、確実な意思疎通、日々の安全確認など緊急に改善を要すると求められた事項につきましては改善指示を行ってきております。それから、老朽化した枕木の管理であるとか、あるいはＡＴＳブレイキのコックの問題であるとか、こういった問題についても、これは十月の二十五日の改善指示で対応いたしております。

こういったような取組というのは、ＪＲ北海道が信頼性を損なってきた一つ一つの事案だろうと思っておりますが、それぞれについて一つ一つを

確実に潰していくといったことを行いまして、また、先ほど委員からも御質問がございました日々の安全確認ということをしつかりやるということやうやってまいりたいと思っております。こうやって一步一步、利用者の方々、道民の方々の信頼性を回復するという取組を進めてまいりたいというふうに思っているところでございます。

○魚住裕一郎君 いよいよＪＲ北海道も初となる新幹線の開業も控えているわけでございまして、そんなところに新幹線任せられるのかということになってしまおうと大変なことになるわけでございまして、やはりこの安全面における問題の抜本的解決というのが大事かと思いますが、それに向けての大臣の御決意をお伺いをして、質問を終わります。

○国務大臣(太田昭宏君) 今、鉄道局長から経緯と今の状況についてはお話をさせていただいたとおりであります。最終的にはＪＲ北海道自身が血のにじむような努力をしてこの解決に取り組んでいくという、内発的な力が盛り上がったことない駄目だというふうに思います。一々一々いろいろなことを指摘するという、指摘はさせていただきまされども、一番大事なのは内発の力であろうというふうに思います。そうしたものが出るように、そして安全で安心な鉄道ということができていくように、こういうところに何としてでも持っていきたい、抜本的な解決に向けて取り組みたいと決意をしているところであります。

○魚住裕一郎君 ありがとうございます。

○和田政宗君 みんなの党の和田政宗でございます。私は、社会人になって北海道帯広に四年住んでいたこともありまして、ＪＲ北海道をよく利用しておりました。本当に地域の足であり、地元の方々のことを考えると事故やトラブルなく定時運行をしてほしいと思っておりますが、残念ながらそうなるってありません。

お手元の資料を御覧いただければというふうに思っておりますけれども、こんなにもたくさんの方

が乗っている、ほかのＪＲと比べても多いという状況になっております。実は、ＪＲ北海道の年間の施設・車両修繕費は鉄道事業収入に対する割合でＪＲ旅客六社平均の二倍近い水準に上っています。なのになぜ事故が減らないのでしょうか。

しかしながら、残念ながら今年に入ってもトラブルが多発をしているというような問題がございまして、その結果、九月十九日にはＪＲ貨物の列車脱線事故が発生をし、これを契機として、整備値を超える軌道変位が放置されていた、これは軌道を管理しておりましたのはＪＲ北海道の方でございますが、放置されていたということが判明したところでございます。

○政府参考人(瀧口敬二君) ＪＲ北海道は様々なトラブルが明らかになっております。今ＪＲ北海道に求められることは、安全を確保し、利用者の信頼性を確保する、回復するということであろうと思っております。

この結果、私どもは直ちに特別保安監査に入り、二回の特別保安監査をし、そしてまた二回の改善指示をしたところでございますが、この二回の特別保安監査、現在その結果を整理、分析をしておりますが、現時点において、なぜこのようなトラブルが多いのかということについての理由であるとか背景などについて、現時点においてまだ申し上げることができません。

なお、やや細かな点になりますが、ＪＲ北海道におけるいわゆるトラブルの発生状況というものを御覧いただけますと、ＪＲ北海道では、列車の運転を休止しあるいは三十分以上の遅延を生じた場合に、私どもこれを輸送障害というふうに言っておりますが、このような輸送障害に関しましては、列車走行キロ当たりの件数を見ると他のＪＲと比べて高くなっている、特に最近、特に高くなっているという傾向がございまして、一方、列車の衝突、脱線、火災といったような鉄道運転事故について見てみますと、他のＪＲと比べてむしろ相対的に低いといったような傾向がござい

引き続き、私どもは引き続きしては、この分析を進めまして、抜本的な対策は一体何なのかというところを改めてまいりたいというふうに思っております。

また、だからといって安全というわけではございませんで、むしろ輸送障害を起こしているような原因というのは安全を支援するリスクでございまして、こういったものについても当然少なからなければならぬというような問題意識を持っているところでございます。

○和田政宗君 ＪＲ北海道では、社員の不祥事も多くあります。そこで、企業の体質を労使関係を含めて取り上げたいと思います。

御案内のように、ＪＲ北海道の大きなトラブルというのは二十三年の五月の石勝線の列車事故でございまして、七十九人の方がおけがをされといたような事故でございました。この際、私どもは、異常時対応のマニュアルの改善命令ということと併せまして社内安全管理体制の徹底的な見直しということを指示をいたしました。その結果、先ほど御紹介いたしました行動計画であると

善に寄与すると思っておりますが、ＪＲ北海道の一部労組では問題が指摘されています。今年の九月になりますけれども、ミスを隠すために特急の運転席のＡＴＳを運転士がハンマーで破壊するという事件が起きていますけれども、この運転士が所属していた労組はどこですか。

○政府参考人(瀧口敬二君) 当該事象につきましてはＪＲ北海道から報告を受けておりますが、個々の運転士が所属している労働組合については把握するべき立場にないというふうに考えております。

○和田政宗君 では、刑事事件となった案件について聞きます。今年の七月、覚醒剤使用で逮捕された運転士の所属労組はどこですか。

か安全基本計画であるとか、そういったものが作られてＪＲ北海道において取組が進んでいるはずでございました。

○政府参考人(瀧口敬二君) 本件につきまして、当該事案についてはＪＲ北海道から報告を受けておりますが、個々の運転士が所属する労働組合については把握する立場にはありません。

○和田政宗君 これ、どういった要因で起きたかということと調べることは極めて重要だと思ふんですけども、調べてないというふうに認識しましたが、じゃ覚醒剤事件の後、運転士の薬物検査、いまだに拒否している労働組合があると聞いているんですが、その労働組合はどこですか。

○政府参考人(瀧口敬二君) 私どもは、労働組合が薬物検査を拒否しているかどうかについては把握いたしておりません。

○和田政宗君 これは組織体質を把握する上で重要な問題だと思ふに思っているんですけども、これらを起こしたのはＪＲ北海道の最大労働組合である北海道旅客鉄道労働組合、通称北鉄労働組合だと報道等では報じられています。この北鉄労働組合は、関係があるのかどうか、政府としてどう認識していますか。

○政府参考人(高橋清孝君) お答えいたします。委員御指摘の北鉄労働組合は現在の略称でＪＲ北海道労働組合ということと私も理解しておりますけれども、このＪＲ北海道労働組合と革マル派との関係につきましては鋭意解明に努めているところでございます。

○和田政宗君 鋭意解明に努めているということは、関係があると見て鋭意解明中でしょうか。

○政府参考人(高橋清孝君) そういうことも含めて鋭意解明中でございます。

○和田政宗君 平成二十二年と二十三年に出された質問主意書の回答で、政府の公式見解として、北鉄労働組合の組織であるＪＲ総連は極左暴力集団である革マル派の活動家が影響力を行使し得る立場に相当浸透していると回答しています。現在もそうですか。

○政府参考人(高橋清孝君) お答えいたします。警察におきましては、平成八年以降、革マル派

の非公然アジト二十六か所を摘発しまして、これらのアジトの一部から押収した資料を分析するなどの結果、ＪＲ総連内において革マル派活動家が影響力を行使し得る立場に相当浸透していると認識しております。御指摘の答弁書で述べた見解に変わりはございません。

○和田政宗君 そうしますと、北鉄労働組合はＪＲ総連の下部組織ですから、普通に考えれば全く革マル派の影響がないと考えることはできないと思います。この革マル派が関係する労働組合に所属する社員が鉄道の運行や保線にかかわっているのではないかと懸念があるわけですが、こうした場合には安全性は確保できるのでしょうか。

○政府参考人(瀧口敬二君) 冒頭御説明申し上げましたように、ＪＲ北海道につきましては、基準を超える軌道変位が放置されていたとか、幾つかのトラブルが実は続いております。この結果、私どもは、特別保安監査を行いまし、その結果、本社と現場との間の意思疎通や現場における連携体制の構築が不十分であったと、こういったような点を確認いたしました。これを受けて同社に対して二回改善指示を行っております。

現在、二回の特別保安監査の結果については整理、分析を行っているところでございまして、安全輸送の確保という観点から私どもとしては必要な安全対策を講じていくというふうに考えております。

○和田政宗君 先ほど述べた質問主意書では、ＪＲ東労働組合にも革マル派が相当浸透しているとの回答でしたが、現在もそうですでしょうか。

○政府参考人(高橋清孝君) ＪＲ東労働組合にも革マル派が相当浸透していると認識しております。御指摘の答弁書で述べた見解に変わりはございません。

○和田政宗君 では、ＪＲ東日本の安全性の確保、これは図れるのでしょうか。

○政府参考人(瀧口敬二君) ＪＲ東日本におきましては、安全性の確保に向けて日々努力が行われておりまして、安全性が確保されているものというふうに認識をいたしております。

○和田政宗君 そうしますと、ほかのＪＲ総連傘下の労働組合と革マル派の関係についてはどうでしょうか。

○政府参考人(高橋清孝君) ＪＲ東労働組合以外のＪＲ総連に加盟する労働組合と革マル派の関係につきましては、鋭意解明に努めているところでございます。

○和田政宗君 こう聞いたのは、北鉄労働組合について調べますと、北鉄労働組合の平和共存を否定しているということが明らかなんです。こうした中で、国交省の、国交大臣の改善指示であります。社内での確実な意思疎通の実施というのがありますけれども、これ達成することが不可能なわけではないかというふうに思います。これは大臣、いかが考えますか。

○国務大臣(太田昭宏君) 鉄道事業におきまして安全を確保するということは当然大事なことで、輸送の安全を支える業務の遂行に当たっては、職場における職員やチームの間の情報共有や意思疎通、これが円滑になされるということが重要で、こうした観点から、特別保安監査におきまして、円滑な情報共有や意思疎通等を実現する企業風土を含めた経営全般について問題意識を持つて対応しているという状況にございます。

私は、ＪＲ北海道の企業風土等に問題があることが確認されれば、それを是正し、円滑な情報共有や意思疎通が図られるよう適切にしていきたいというふうに思っています。

○和田政宗君 報道等では、今年八月のことですけれども、国交省が抜本的再発防止策としてＪＲ北海道に提案した全運転士の薬物検査、これをＪＲ北海道は人権侵害だということで拒否したということですが、こうした薬物検査は人権侵害に当たるとは思いませんか。

○政府参考人(萩原秀紀君) 法務省の人権擁護機関では、被害者からの申告等に基づきまして人権侵害事件として調査を開始し、その調査結果に基づきまして人権侵害に当たるとかを判断するな

どして適切な措置を講じているところでございます。

したがって、ただいま委員の御質問にありました人権侵害に当たるとは否かということですが、これは個別の事案ごとの具体的な状況を踏まえて法令等に基づいて判断しなければならぬものでございます。一般的にお答えすることは困難であることを御理解いただければと思います。

○和田政宗君 ということは、十分に人権に配慮をして法令に違反をしない形で言えば人権侵害に当たらないということでしょうか。

○政府参考人(萩原秀紀君) その点は、やはり先ほど申し上げましたとおり、まさに個々の事案ごとの具体的な情報を踏まえて判断することになりますので、委員御指摘のような状況があるとしても、やはり個別の事案を離れて人権侵害に当たるとはどうかをお答えすることは困難でございます。

ですから、また、委員御指摘のとおり、薬物検査がどのような形で行われるかなどについて具体的な事情を踏まえて判断することになると思っております。

○和田政宗君 では、ここからは企業体質ということとさらに経済的な面で聞いていきたいというふうに思ふんですけども、ＪＲ北海道、営業キロ数ですとか社員数というのはＪＲ九州と極めて似ています。民営化当時どちらも赤字体質だったものがここまで差が開いたというのはどういった理由が考えられるのでしょうか。

○政府参考人(瀧口敬二君) ＪＲ九州におきましては、ＪＲ北海道と同様に鉄道事業としては営業損失を計上いたしておりますが、不動産事業などの関連事業を拡大するということが、それからまた、非常にすばらしい車両デザインの新しい車両を導入いたしております。最近ではクルーズ列車のようなこと、あるいはそういったような車両を活用しながら地元と連携した観光列車といったよ

うなものを運行するといったようなことで、鉄道サービスに積極的に取り組んでいることが経営状況の差に表れてきているんじゃないかなと、このように実は認識しているところでございます。

一方、残念ながら、現在、ＪＲ北海道におきましては様々な輸送トラブルが明らかに増えておりまして、まず安全な鉄道輸送を確保し、そしてまた利用者の信頼を確保すると、回復するということが急務であるというふうに考えております。

一方、ＪＲ北海道は、北海道自体は非常に魅力のある観光資源があるわけでございますので、好調な外国人観光客の利用促進など、北海道の特色を生かした新たな鉄道サービスの可能性も十分実はあるというふうに考えております。そういったことが実は期待されるわけでございますが、このためにもまず安全と安心を確保していくということが必要だろうというふうに考えておりまして、現在、二回の特別保安監査あるいは改善指示、あるいは抜本的な対策の検討といったことを進めているところでございます。

○和田政宗君 これはＪＲ九州の石原会長がある雑誌に書いたことなんですけれども、国鉄時代を反面教師として、国鉄のころやらなかったことを全てやってきた。国鉄時代はいつも労使問題に追われて、政治家とお役所ばかり見て、お客様の存在がほとんど視界に入っていなかった。こういった反省の下、お客様のサービスを充実させたということなんですけれども、ＪＲ北海道に対してもそういったところを求められると思うんですが、その辺り、どうでしょうか。

○政府参考人 瀧口敬二君 おっしゃるように、国鉄改革の一つの目的としてお客様のことを考えるということがありました。しかしながら、残念ながら現在のＪＲ北海道の状況というのは、それよりも前にまず安全を確保し、利用者、道民から信頼される鉄道であるというふうに思われるということが必要だろうと思っております。まずその第一歩を固めた上で、委員御指摘のより良い鉄道サービスの提供といったことを考えていく必要

があるのではないかとというふうに考えております。

○和田政宗君 ＪＲ北海道が組織改善を図って安心して利用者が利用できること becoming ことを希求しまして、私の質問を終わります。

○辰巳孝太郎君 日本共産党の辰巳孝太郎です。

ＪＲ北海道は、公共交通機関、公共交通を担う鉄道事業者として利用者、国民の命と財産を安全に輸送する責任があります。ＪＲ北海道の安全を軽視した経営、そしてそれに続く一連の事故の一義的な責任はＪＲ北海道の経営陣にあると考えます。したがって、今回、ＪＲ北海道の社長を参考人として招致し、改めて私は集中審議を行うべきだということを求めて、質問に入ります。

太田国土交通大臣は、十一月の一日の衆議院の委員会でも、安全運行が持続されることが一番大事だと述べておられます。そして、今後の対応について、広範にわたって全体像をつかんだ上での対策が必要で、分析を鋭意行っていると、今後も安全確保のために必要なら改善を指示したい、その上で問題全体の整理や分析を早急に行うとともに抜本的な対策の検討を進めていきたいと述べておられます。今後も安全上の問題があればその都度改善を指示していくと、これ非常に私も大事なことだと思えます。

そこで、大臣に質問をいたします。特別保安監査や追加監査、それに基づく改善指示などを継続し、そして国交省としてＪＲ北海道の輸送の安全、安心が確保されるまでこの監督指導をより強化、徹底するということ、そしてその取組状況を利用者や国民に広く知らせることが私は不可欠だと思えますけれども、どうでしょうか。

○国務大臣(太田昭宏君) 方法論はいろんなことがあろうと思います。しかし、最終的にＪＲ北海道が国民の皆様は安全で安心だという走行が常に行けるようにということまで持っていくというのが目的でありますから、その間、保安監査あるいは改善指示、いろんな形があろうと思えますけ

れども、随時必要に応じて、判断をしたならば、そうしたことをやり続けたいというふうに思っています。

○辰巳孝太郎君 今後も強化していただければいいと思っております。

さて、私は国の監査の問題について質問をしたと思います。

国土交通省はＪＲ北海道に対して、二〇一一年、この石勝線の脱線火災事故に対する業務改善命令始め改善指示、勧告などで行政指導を行ってきております。しかし、一向にＪＲ北海道の安全軽視の経営は改善をされておられません。

先日NHKが報道しておりますけれども、ＪＲ北海道は、四年前から毎年、安全管理が現場任せだと国の監査で繰り返し指摘をされてきたということでもあります。四年前の平成二十一年の十月には、その前年に起きた信号システムのトラブルについても、概要を現場に送付するのみで、本社から特段の指示はなく、再発防止策を実施していかかったと、こういう指摘をされておりますけれども、毎年安全管理が現場任せだと指摘をしてこられたのはこれ事実でしょうか。

○政府参考人(瀧口敬二君) 私どもの保安監査というものは、先ほども御紹介を申し上げましたが、鉄道事業者が自らの法令に従いまして、それぞれの路線が敷設されている状況に従って安全に列車を運行しているということを前提にしており、そのために、基本的に法令違反がないかというところを見るというのが主眼でございます。このような定期的な保安監査というのは、年度ごとの計画を定めまして、中小鉄道事業者につきましては数年に一回、また、ＪＲにつきましましては規模が大きいことから路線や部門を選ぶということもございますけれども、原則毎年入ると、こういったような監査をやっております。

ＪＲ北海道に対する保安監査でございますが、過去五年間の平成二十年度から二十四年度までを見てみますと、毎年度この保安監査というものを何らかの形で実施をしていると。さらに、この

間、四回文書で改善指導をいたしております。当然この中には個別の問題点もあったわけでございますが、本社が現場の状況を把握できていないというような状況がございましたので、平成二十二年二月の改善指導では全社的な安全管理体制の強化ということ、そして、ただいま御指摘のございました石勝線の事故を受けました平成二十三年六月の改善指導では技術管理体制の確立、強化ということと併せまして社内での安全管理体制の確立ということ、そしてまた最近では、二十四年六月の改善指導では全社にわたる安全管理体制の構築といったものを指導してきたところでございます。

○辰巳孝太郎君 要するに現場任せになっているということなんです。

ところが、この国の指摘は、例えば四年前であれば電気施設と運行管理、三年前が車両整備、また去年は土木分野と、個別の部門に問題点というのは、指摘というのには限られていたと。そのため、会社全体として抜本的な対策というのが取れないままだったと思います。

この九月の貨物列車脱線事故後に発覚した補修が必要なレールがそのまま放置されていた問題でも、これ国交省は去年の十二月にＪＲ北海道に対して通常の監査を行っていたのに、レールの安全管理は対象としていなかったために見抜けなかったということでもあります。つまり、監査に入っても肝心なところは見抜けず、そして毎年同じような指摘をしても会社全体として改善をされない。これでは監査に入った私は意味がないと思うんです。

そこで、もう一度聞きたいんですが、なぜ見抜けなかったのか、そしてなぜ指摘されたことが改善されないのか。この点、国交省としてどう考えているのか、お聞かせください。

○政府参考人(瀧口敬二君) まず一点確認を申し上げたいと思いますが、ただいま申し上げました三つの安全管理体制の問題というのは特定の分野だけの安全管理体制ということではございませんで、今委員御指摘の電気関係、車両関係あるいは

土木関係といったところを主眼に入つたわけですが、そういったところを通じて全社の問題として本社が現場を十分把握していないという問題意識で、全社の問題として改善措置を求めたものでございます。一部この辺りを誤解をした報道があったというふうにも承知しておりますが、まず事実関係としては、私どもは全社の安全管理体制を個別の分野の問題を取り上げながら指摘をしてきたというのが第一点でございます。

しかしながら、委員御指摘のように、これだけ度々全社の安全管理体制を指摘しながら、なぜそれが改善されていなかったのかということが実は大きな問題だろうと思っております。

特に、この中で一つが平成二十三年の石勝線の事故以降に入りました保安監査でございます。このときには安全管理体制の徹底的な見直しという改善指示が出ておりまして、これを受けてJR北海道では行動計画をその年の九月に策定し、一年余り後、昨年の十一月に安全基本計画というものを策定いたしました。非常に網羅的な安全管理体制の構築に向けた計画というものを作っているというふうな状況でございました。そして、私どもとしては、昨年十一月に策定されましたその安全基本計画が着実に取り組まれ推進されるだろうということを実は期待をしておつたわけでございますが、残念ながら今年に入つて多様なトラブルが発生してきておると、こういったような問題でございます。

まさに、いろいろな私どもが指導をし、JR北海道も計画であるとかいろいろな対策を講じてきているのですが、それが本当に実行されていたのか、こういったような問題意識を持っていたところでございます。今回の特別保安監査におきましても、そういった点については十分問題意識を持っております。二回の特別保安監査でもその点についていろいろな調査をし、現在、全社的な問題として分析を進めているところでございます。

なお、個別の問題でございますが、今回の発端

となりました九月十九日のJR貨物の脱線事故にかかりまして、基準を超える軌道変位が放置されていたという問題がございました。これについては、御指摘のように、過去五年間でも毎年、実は毎年度入つておるわけでございますけれども、その中でこういった軌道変位のものをあつたかといひますと、残念ながら見つけ出すことはできておりません。ただ、軌道関係では、その軌道の下のはラストの状況が悪いといったような問題については指摘をしたことがございます。しかしながら、残念ながら軌道変位自体については指摘をしたということとはございませんでした。これは、この私どもの行つております保安監査、これは定期だろうが、基本的には、特別保安監査であろうが、サンプリング調査というものをを行うわけでございます。したがって、サンプリング調査でそういったものを見付け出すことができるかといったような問題であろうかと思っております。

先ほど申し上げましたように、この辺りにつきましては監査のやり方というのにつきまして今後十分検討していく必要があるのではないかとこのうふうに考えているところでございます。

○辰巳孝太郎君 監査のやり方という、これやっぱり問題だと思ふんです。今までは、監査に入つていくけれども、それがきちんと指摘された問題が改善されたかどうか、これチェックも何もしないわけですね。鉄道事業等監査規則第二条には、監査は、輸送の安全確保するための取組が適切であるかどうかについて監査することにより、輸送の安全を確保し、利用者の利益を保護すると、これしつかり書かれていて、責任は、やっぱりここでの国のその監査の問題、責任の、指摘はするけれども後追ひしてない、ここをやっぱり指摘しておかなければならないと思ひます。

最後に、国の責任についても少し質問をしたいと思ひます。  
自民党の石破茂幹事長が二日の札幌市内の講演で、株主としての責任をどこまで果たしたのかを

国が問われなければならないと述べています。JR北海道の経営などにも国が責任を持つべきだという認識を石破幹事長は示したわけですが、これも、この発言について大臣、どう思ふかお聞かせください。大臣、大臣。  
○委員長(藤本祐司君) 大臣に答弁を求めていらっしゃるんですが。

○政府参考人(瀧口敬二君) 一点、前に。  
○委員長(藤本祐司君) まずは、じゃ、局長から。

○政府参考人(瀧口敬二君) 今委員の方から、私も保安監査で行つた結果についてチェック、フォローアップがなされてないのではないかとこの御指摘がございました。

私ども、JR北海道については度々、過去五年間でも四回の改善措置を求めているわけでございますが、その後の監査の際に改善状況のフォローアップを行うということになっております。これら四回の文書による改善指導につきましては、それぞれその後の保安監査、あるいは今回も特別保安監査入つておりますけれども、そういった中で全てをフォローアップを行つております。

例えば、一点御紹介申し上げますと、平成二十四年の六月の改善指導では、実はその前の二十三年六月の石勝線の際の安全管理体制の徹底的な見直しということを指示したわけでございますが、なおこういった問題があるということで、二十四年六月の改善指示といたしまして、安全性向上のための行動計画、これは石勝線を受けて策定したものでございますが、策定している中、組織全体で事故防止に取り組む安全管理体制が不十分なので見直しなさいということをやっております。

こういったことで、決して言い放しということではございませんで、それぞれの段階で必要な指示というものを行つてきたところでございます。  
○国務大臣(太田昭宏君) いろいろ指摘をしたことと、それについては今申し上げましたようにフォローをしている。そして、国としては事業計画等の認可もしている。そして、その事業認可の中

には、安全ということにもこうやります、ああやりますということが明確に書いてある。だけれども、物の本質は、そうした言つたこと、指摘したことがなぜできないのかということが大事なので、そのところを我々としては保安監査等を行つて指摘をさせていただいているということでございます。

○辰巳孝太郎君 先ほど局長からありましたけれども、監査をしても、これ結局サンプル調査でしよう、サンプルでやるわけですよ。それが結局、二百七十か所も後から分かるわけですから、監査そのものの人員体制も含めて不十分だということこそを私は言っているわけでありませう。

最後ですけれども、石破幹事長についての発言、これどう思ふかということをお大臣にお聞きしたいので、よろしく。  
○国務大臣(太田昭宏君) 幹事長がどういふ発言したのか、私は内容について十分承知をしております。

○辰巳孝太郎君 やはりこのJRの問題については、国の責任というのは免れないと私は思ひます。先ほど大臣からありましたけれども、いわゆるJR会社法第七条においては、JR各社がそれぞれ事業計画を毎年定めることになっている。それを、その事業計画を認可するのは国土交通大臣です。それで、会社の代表取締役の選任、解任、この決議の効力は誰の認可で生じるかということに關しても、これは国土交通大臣なんです。ですから、もちろん一義的にはJR北海道の問題ありますが、国の責任というのは私はもう決して免れるものではないと考えます。

最後に、今回の問題の大本には、国の責任を放棄して事業任せを推し進めた国鉄の分割・民営化と安全の規制緩和があります。JR北海道など三島、貨物会社は、発足当初から厳しい経営が想定をされていました。人員も半減し、輸送の安全確保に支障を来すことも懸念されていたわけですから、完全民営化したJR東海など本州三社との格差やひずみも顕著になっております。

鉄道事業を輸送の安全と国民の足を守る公共交通として再生させるためには、人口減少の現実化など社会情勢の急激な変化も踏まえて、国鉄分割・民営化と安全の規制緩和を改めて検証し、これ、国が直接経営を管理、運営することも含めて抜本的な見直しが必要であるということを通じて、私の質問を終わります。

○室井邦彦君 日本維新の会の室井でございます。早速質問に入りますが、いろいろと各委員の先生方のお話、また質問を聞いておりますと、私も、二年前ですか、二十三年の石勝線のあの事故の教訓が全く生かされていない。そしてまた、鉄道局長もしっかりと対応をしてくれているようでありませう。いろいろと力のある答弁をお聞きしまして、しかしこの原因が一体どこにあるのかと私もいろいろと考えておりますが、取りあえずこのJR北海道の事故防止のために安全推進委員会において、北斗一八三、そしてまたエンジンのトラブル、また白煙のトラブルを起こしたスーパーおぞら二八三、こういう事故のトラブルは配電盤からの出火火災とかいろいろと原因はお聞きをしておりますが、この後の再発防止策について全く議論がなされていないという非常に理解し難いことが起きていると。

また、このJR北海道においては、平成二十四年の輸送障害、また列車の運休、また旅客列車の場合は、局長がおっしゃっておられました三十分以上の遅延が発生したものが、これが一年間で百八十九件あるという、こういう数字をお聞きをしております。ということは、二日に一度こういうトラブルが生じていると。これはもう異常と言うしか表現がない、このように私は感じておりますが、しかし、今日も明日も北海道を列車が走っておりますから、非常に不安な思いをしているわけでありませうけれども。

そういう中で、この安全推進委員会において再発防止について全く議論されていなかったということについて、大臣、全く同じような質問をせざるを得ないんですが、どのようにこの状況を理解をしておられるのか。局長ですか、説明をしてください。

○政府参考人(瀧口敬二君) この安全推進委員会というのは、JR西の福知山線の事故以降の各鉄道事業者を始めとする運輸事業者に対する安全管理体制の一環として設けられたものでございませう。主たる業務といえますか責務というのは、各鉄道事業者が安全対策を講じる上で重要だと思われる事故、トラブルを選びまして、そして非常に高いレベルの経営陣が参画をし調査審議をするというところであったわけでございます。

ところが、残念ながら、今回、二回の特別保安監査に入ったところでは、委員御指摘のように、七月七日の、スライディングブロックという部品が実は壊れたんですが、この件について、過去二回同じ部品が壊れていながら、昨年の九月、今年の四月、壊れていながら、そのタイミングでは全く報告だけであって審議がされていない。そして、今年の七月の際には反省の弁だけが述べられていると、こういうことでございます。

こういったことが一体なぜ起こっているのかというところでございますが、直ちにこれは一体なぜ起こっているのかという原因について今の段階で明確に申し上げることができる段階ではございません。現在、二回にわたる特別保安監査を踏まえまして、その内容を整理、分析しているところでございませう。こういったことが一体なぜ起こるのかといったことも含めまして、整理、分析を急ぎまして抜本的な対策の検討ということに結び付けてまいりたいというふうに思っております。

○室井邦彦君 是非しっかりとその検討をしていただかないといけないんですが、またまた、JRの福知山の事故もございました。これも私の地元の事故でありましたからいろいろと感ずることがあるんですが、全くそういうことで尊い人命がそのように失われておりながらそういう教訓を生かそうという努力が何か見えないというような、そういう思いであります。

しっかりと、大変なことだと思えますし、しかし、人の命を預かる公共性のある大きな鉄道でありますから、ひとつ気を緩めずにお願いをしたいと、このように要望しておきます。

また、十月の四日に、同じことのまた質問で非常に恐縮でありますけれども、一回目の改善指示を出された。十月二十五日にまた二回目の改善指示を出された。国交省は一月に二回も改善指示を出されているにもかかわらず、JR北海道から改善指示に対する実施結果の報告がなされていないと。

こういう質問していても腹立たしい思いがするんですが、私で、お答えももう分かっておりますが、しかし、責務でありますから、しっかりと私も質問させていただきます。どのように理解をされておられるのか。

○政府参考人(瀧口敬二君) 委員御指摘のように、二回の特別保安監査を受け、十月四日と十月二十五日に当面の改善指示というものを出したところでございます。したがって、一回目の十月四日の指示からは一月以上はたとうというふうになっております。

過去のJR北海道に対する保安監査で過去五年間で四回文書による改善措置を求めたということをお紹介申し上げましたが、その際には、やや異なるものもございませうが、おおむね三か月程度の期限を設けて改善措置を検討し報告するようにというところを、その改善措置を求めた際にそういったことを期限を付けて指示をしたところでございませう。

今回の改善指示においては、実はこういった期限を設けておりません。と申しますのは、北海道のこれまでの対応というのは、計画を作る、こういった体制をつくりましたといった報告はありますが、それが実行されていないといった面が実はございます。

このために、今回はしっかりと、JR北海道として何ができるのか、何をしなければならぬのかということを検討し、確実に実行し得る、そう

いった改善報告を求めたいというふうに思っておりますので、今回は期限を求めずに、じっくり検討し、自分で考え、何が必要なのかということと求めたいということで期限を設けなかったということでございますので、第一回から一月たつておりますが、現時点において報告がないからといってJR北海道が怠けているとか、そういうことではないというふうに考えているところでございませう。

○室井邦彦君 よく分かりました。

しかし、局長の答弁を聞けば聞くほど情けないというのか、何とも言えぬ思いにならざるを得ませんよ。しっかりと対応をお願いをしたいと。

続いて、このJR北海道に対する問題の背景に深く、もちろんもう切り込んでいただいているんですが、経営刷新が図られるように毅然とした態度でもちろん挑む必要があります。国土交通省の改善指示などにいわゆる実効性の高い拘束力を持たせるようなことは工夫ができないのか、こういうふうな思いでありますけれども、お考えをお聞かせ願えませんか。

○政府参考人(瀧口敬二君) 委員御指摘のように、いろいろな問題が実はあるということは特別保安監査の過程で我々も認識を始めておりますが、今回の特別保安監査というのは、従来の通常の保安監査の場合はいわゆる技術部門と言われるところを主体として行っておりましたが、経営改革ということも念頭に置きながら、経営体制を含む幅広い観点から、現在、特別保安監査を実施し、その結果を分析しておるところでございます。

その結果が、二つの、当面の問題として対応しなければならぬものが十月四日と十月二十五日に改善指示ということになっておるわけでございませうが、これらはいわゆる鉄道事業法に基づきます事業改善命令というのではなく、行政指導としては是正措置を求めるというものでございませう。したがって、違反した場合の罰則による担保がないのではないかと、ということであれば、法的には

おっしゃるとおりでございます。

しかしながら、私自身がこの二回の改善指示をJR北海道の経営陣に手渡ししました。そのときにJR北海道の方からは、全社一丸となって取り組んでまいりたいという、そういった意思が示されております。そしてまた、JR東日本からの人材派遣を要請したいという話がございまして、こういった意向がJR北海道から私どもの方に示され、その結果、十一月の一日からこの人材派遣というのが開始されておりますが、これも、十月四日の指示にございました安全統括管理者の業務体制の改善といったことをやる上で一つの手段として非常に重要なことではないかというふうに考えております。

こういったことを見ましても、JR北海道において改善指示を踏まえた具体的な検討あるいは対策というのが進んでいるんだろと思っております。したがって、法的拘束力有無にかかわらず、JR北海道がしっかりと取り組んでいくということを見守っているところでございます。

○室井邦彦君 ありがとうございます。

続いて、時間もございませんで質問いたします。JR北海道では、経営の効率化を優先し現場の安全がおざなりになっていた、こういうことを申し上げても決して過言じゃない、このように言わざるを得ません。また、JR北海道の体質が変わらなければ今後も同様の事故が繰り返されると、このように危惧をしております。経営者の指導力、また社内コミュニケーション、そして現場の技術力、こういうことについて徹底した意識改革をしていただかないといけない、このように私は感じております。

公共交通としての役割を十分に果たしながら迅速にこの問題を改善していくために、その具体的な対応方策があるならば是非お聞かせください。

○政府参考人(瀧口敬二君) 委員御指摘の経営者の問題、あるいは社内のコミュニケーションの問題、あるいは技術力の問題、それぞれ非常に大き

な問題であると考えております。

今回は、抜本的に対策を講ずるようという大臣の指示を受けてまして、特別保安監査をやり、現在その結果を整理、分析しているところでございます。こういった問題について直ちにこういった対策があるということが出てくるものでは、なかなか難しいんじゃないかと思っておりますが、そういった問題意識を持ちながら、できるだけ速やかに整理、分析を進めてまいりたいというふうに考えております。

○室井邦彦君 五番は飛ばしまして、大臣がお答えいただけるのは六番でしたか。(発言する者あり) 五番ですか。じゃ、五番の、最後に時間もございませんで質問をさせていただきたいと思

います。これはむしろ注文なのかも分かりませんが、お聞きをしていただきたいと思ます。このJR三島会社、JR、もちろん北海道、四国、九州でありますけれども、これまで財政基盤の安定化に向け、税制上の特例措置とか経営安定基金の積み増しとか、また設備投資への助成金、様々な対応が手厚く講じられてきたと、私はこのように思っております。

JR北海道の経営の状況、これ先ほど来先生方がおっしゃっておられますが、この北海道は、気象現象、気象が非常に厳しく、極寒そして豪雪地帯という条件を考慮するならば、JR会社法からJR北海道だけを切り離し、抜本的な改革を断行しなければこの問題の解決は難しいんじゃないのかと、このように私は思っております。安心、安全な運行をしっかりと確保するため、国費や人材を投入して国が安全対策に積極的にかかわるべきだと考えておりますが、どうか国交大臣のお考えをお聞かせください。

○国務大臣(太田昭宏君) これまでも質問の中にありましたが、財政と、赤字ということがかなり制約になっているということも指摘をされているところ。技術力もそうです。現状は、いろいろ工夫して積み増し等ははかしてきている。また、

技術力においては、JR東からの応援もいただいで、十一月はもう既に動いているということがあります。

その国費の点も含めてよく分析させていただいて、安全のためにそれが必要かどうかということ

を十分検討させていただかなくてはならないとい

うふうに思っています。

○室井邦彦君 終わります。

○吉田忠智君 社会民主党・護憲連合の吉田忠智

でございます。

五日にもJR北海道の問題について質問をさせ

ていただきました。

今日、実は衆議院よりも先に参議院で集中審議

が行われるということでありまして、是非JR北

海道の社長など経営陣にもおいでいただいで、ま

た直接、状況、どのような今努力をされておられ

るのか、そういうことも伺いをしたかったと思

いますし、また決意もお聞きしたかったと思

います。

また、先ほどJR九州と北海道の比較の話もあり

ましたけれども、室井委員からも今お話があり

ましたが、北海道は豪雪、寒冷の地というハン

ディがある中で、一方で大変魅力に富んだ地域で

ありまして、経営の可能性もある。そういう意味

で激励もしたかったわけでありまして、今日、今

日、何か都合が付かなくておいでいただけなかつ

たわけでありまして。

国政調査権を持つ国会以上に重要などのような

任務があるのか社長に直接私はお聞きしたいと思

いますけれども、いずれにしても、委員長、先ほ

ど理事会でも申し上げましたが、しかるべき時期

に是非、社長始め経営陣、当委員会においでいた

だきたい、そのような取り計らいをしていただき

たいと思いますが、よろしく願います。

○委員長(藤本祐司君) この件につきましては、

理事会で協議をさせていただきます。

○吉田忠智君 国土交通大臣も是非、側面的に御

協力をいただきたいと思います。

したがって、おとこの質問を踏まえて、また

引き続き質問をさせていただきます。

事はJR北海道の問題のみならず、私は、先ほど来議論がありますように、鉄道の安全を確保す

べき国土交通省の監督責任もまた国民の厳しい目

にさらされているということを是非自覚をしてい

ただきたいと思ます。

まず特別保安監査についてであります。従来

は、監査について国交省にお尋ねをしても、結論

が出るまでは国交省としては監査の分析結果を

待つて所要の対応に努めたいという答弁ばかり

で、ある日突然、改善命令や指示が出されて、以

降はなかなか国会審議が深まらないということの

繰り返しではなかったかと思ます。

二度にわたる特別保安監査の結果の公表につい

て、従来のやり方を改善する必要があると思いま

すが、いかがですか。

○政府参考人(瀧口敬二君) 私どもが行っており

ます監査というのは、それぞれの鉄道事業者がそ

れぞれの責任におきましてそれぞれの状況の下で

安全に鉄道を運行しているということを前提にし

て、その上で法令違反がないかといったようなこ

とを中心に監査をしているものでございます。

したがって、私どもが行います監査の結果

を、法令違反といったような問題があった場合に

それを改善する措置を求める、こういったような

形で私どもの監査の結果というものを対外的に出

させていたいております。

このため、例えばJR北海道の石勝線の事故、

あるいはJR西日本の福知山線の事故の際にも特

別保安監査というものは行われておりますけれど

も、その出口と申しますか、それにつきましては

報告書といったような形を取っております。鉄

道事業者に対する改善指示、あるいは物によりま

しては改善命令といった是正措置を求める文書

を出すことによつて監査で得られた問題のある事

項を改善することを求めると、こういったようなや

り方をしていただいております。

一方、今回のJR北海道に対する特別監査とい

うのは、従来はいわゆる技術分野といったこと

ろを中心に監査が行われておりましたが、経営部門を含めた広範囲にわたる問題を洗い出すことを目的にいたしております。このため、監査の結果の取扱いにつきましては、従来の経緯にとらわれず、何らかの形で取りまとめを行うことも含めて検討する必要があるということが大臣からも指示が出ています。

いずれにしても、現時点におきましては、二回の特別保安監査の結果を、現在、鋭意整理、分析中でございます。こういったものを踏まえながらその取扱いについて検討してまいりたいというふうに考えております。

○吉田忠智君 是非、国民的な議論の材料になるような、また当然のことですが、国会の議論が深まるような報告にしていきたいと思います。

技術断層について、さきの委員会でも質問をさせていただきました。分割・民営化の際の大量解雇とそれに続く採用抑制によって、ＪＲ北海道では四十代の職員が全体の半以上を占めているという状況が、結果的には技術力の低下につながっていることが指摘されました。

全般的に要員が不足しているために、六十歳以上のエルダースタッフ社員が実際の作業に携わることも多く、技術力の継承、教育に専念できる体制にはなっておりません。このエルダースタッフ社員を担務から外して技術教育に専念できる体制をつくる必要があると考えます。ＪＲ西日本などは既に実施をされていると聞いておりますが、その点についてはいかがですか。

○政府参考人（瀧口敬二君） 御案内のように、ＪＲ北海道におきましては、特に教育を担当する職員となるべき四十代の人間が非常に少ないといった問題がございます。こういったような問題が安全の確保、特に技術の伝承に対してどのような影響を与えているのかということについては、私どもも問題意識を取っているところでございます。一方、外部から人を調達する場合、やはり実際

の経験があり、つい先ごろまでこの仕事をしてきたというような人間というのは極めて有用だろうと思っております。ＪＲ北海道においても、現時点では、六十歳で退職し雇用延長となっておりますいわゆるエルダースタッフという方が多く活躍をしておられます。もちろん、こういった方はこれまでの経験を踏まえて教育要員としても活躍することが期待されておりますが、一方で、現場における体制ということの強化が求められておるところでございます。こういった個々の方の能力、経験などを生かしながら、ＪＲ北海道においても教育要員あるいは現場の監督要員といったようなことで活用しているというふうに承知をいたしております。

○吉田忠智君 いずれにしても、慢性的な要員不足がこういうエルダースタッフに現場の実務まで頼らざるを得ないという状況になっているわけでありまして、問題意識を持って対応していただきたいと思っております。

車両の検査修繕について特にありますが、業務委託、外注化が進んでいます。雇用の側面から安全管理の責任の所在が曖昧になるなど様々な問題がありますが、安全輸送の観点からは外注先の技術水準の確保が大前提であります。

国交省として外注の実態をどのように把握されておられますか、特に外注先の技術水準の確保にどのように今後取り組んでいかれるのか、今どのように取り組んでいるのかも含めて伺います。

○政府参考人（瀧口敬二君） 一般論として申し上げますと、外注を活用することにより業務を的確に遂行することができるとは外注を念頭に置いた業務体制を取るということになるだろうというふうに考えております。したがって、このような場合には、外注先においてしかるべきレベルの技術水準が確保されているということを前提に外注が行われるということになります。

一方で、外注をせざるを得ないというような場合には、外注先の技術水準を逆に確保するという努力も併せてしなければならないという問題がある

るだろうというふうに考えております。ＪＲ北海道から必要な技術を移転すること、あるいは人事交流をするといったようなこと、こういったような努力をすることにより外注先の技術水準を確保していくということを検討する必要があります。ＪＲも同じような状況にあるというふうに考えておりまして、他のＪＲの状況などを踏まえながら、こういったやり方が適切なのか検討をしていく必要があるだろうと思っております。

今回の特別保安監査では、第二回目の特別保安監査で初めて鉄道事業法に基づきます立入検査として、委託を受けた者、いわゆる受注先について入検査の結果、委託先におけるこういった技術水準の問題なども含めまして、現在、特別保安監査の結果を整理、分析中でございます。そういった問題意識を持ちながら今後とも検討を進めてまいりたいというふうに考えております。

○吉田忠智君 よろしくお願いたします。

二〇一二年に会計検査院がＪＲ北海道に対して行った検査では、多くの請負契約による車両の検査修繕において、示方書に基づく関連会社による検査調書、試験成績表等の報告書の作成、提出等が行われていないことが指摘をされております。この会計検査院の検査結果について国交省としてどのように考え、対応しておられるのか伺います。

○政府参考人（瀧口敬二君） 御指摘のように、ＪＲ北海道が二十三年度に外注した車両部品の検査修繕の請負契約におきまして、会計検査院から、契約書ではＪＲ北海道が定める示方書というふうなＪＲ北海道では呼んでいるようでございますが、これに従って、請負人がこの契約に定められておりました検査調書などの報告書を提出すべきとされてきたところ、これらの書類が提出されていない契約があったというふうな指摘を受けたというこの背景には、典型的な契約様式というのがど

うもあるようでございまして、その中で、具体的な部品だとか請負修繕の内容を問わずにその条項が適用されるといったようなことがあったようでございます。そこで、ＪＲ北海道においては、請負修繕の対象となる部品等に応じて、それぞれに応じまして適切な示方書になるように見直しを行ったというふうに承知をいたしております。

○吉田忠智君 どうぞよろしくお願いたします。

技術力低下の原因が全般的な要員不足にあることは間違いのないわけですが、技術教育にＯＢを活用したり、いわゆるＪＲ不採用問題千四百七名のうち希望者、適格者の短期雇用なども検討すべきではないかと考えますが、いかがですか。

○政府参考人（瀧口敬二君） 先ほどエルダースタッフについて御説明を申し上げました。

ＪＲ北海道においては、年齢構成がいびつであるということ、それからまた現場において業務執行体制があるのかといったような問題意識がございします。こういったことに対応するためにどのような方々を採用するのか、例えば教育要員として、あるいは現場における現場の監督者としてどのような方々を採用するのかということにつきましては、これはＪＲ北海道が判断すべき問題だというふうに考えております。

○吉田忠智君 北海道任せにするだけじゃなくて、しっかりと指導していただきたいと思えます。

二〇一一年九月にＪＲ北海道が提出した安全性向上のための行動計画には、「九 安全に対する労使の取り組み」として、「安全風土の確立に向けて、労使間において、双方の信頼関係のもとに、建設的な対話等により十分なコミュニケーションを図ります。」と書いてあります。

ところが、各組合との間で個別の団体交渉や経営協議会が開かれてはいるものの、実際には安全運行に関しては特定の組合との間で安全推進会議がありません。社内コミュニケーションのためにも、ＪＲ北海道が社内存在する四つの組合と同一テーブルで定期的に開催する労使

安全会議を設置すべきではないかと考えますが、大臣の御見解を伺います。

○国務大臣(太田昭宏君) 鉄道事業においては、特に輸送の安全を確保するというところからいいますと、職場の職員の連携ということが極めて重要だということに思っています。

具体的なお話をいただきましたが、経営者や個々の労働組合の関係、また労働組合間の関係というところについては、これは労使間の問題であつて、私としてここでコメントする立場にはないと、このように考えています。

○吉田忠智君 国交省として、委員会でそのような取りがあったということは報告できますか。

○委員長(藤本祐司君) 太田大臣、時間ですので簡潔にお願いいたします。

○国務大臣(太田昭宏君) できると 생각합니다。

○吉田忠智君 お願いします。

○委員長(藤本祐司君) 本日の調査はこの程度にとどめます。

○委員長(藤本祐司君) 次に、海賊多発海域における日本船舶の警備に関する特別措置法案を議題といたします。

政府から趣旨説明を聴取いたします。太田国土交通大臣。

○国務大臣(太田昭宏君) ただいま議題となりました海賊多発海域における日本船舶の警備に関する特別措置法案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

四方を海に囲まれ、かつ、主要な資源の大部分を輸入に依存するなど外国貿易の重要度が高い我が国の経済社会及び国民生活にとって、海上輸送の安全を確保することは極めて重要であります。

海上輸送の安全確保にとつて重大な脅威となっている海賊事案については、二〇二二年に全世界で二百九十七件が発生しております。とりわけ、ソマリア海賊による被害の発生件数は近年急激に

増加しており、また、その発生海域もインド洋やアラビア海にまで拡大する傾向を見せており、当該海域における船舶の航行に危険が生じているところと見られます。

こうした状況に対し、他の主要海運国においては、当該海域を航行する自国船舶に小銃を所持した民間警備員の乗船を認める措置を講じてきており、我が国においても、原油タンカー等の国民生活に不可欠な物資を輸送する日本船舶について同様の措置を講ずることがその航行の安全を確保する観点から強く求められております。

このような趣旨から、この度の法律案を提案することとした次第です。

次に、この法律案の概要につきまして御説明申し上げます。

第一に、国土交通大臣は、海賊行為による被害を防止するために、政令で定める海賊多発海域において小銃を用いて実施される特定警備が、その目的の達成に必要な範囲内で適正に実施されることを確保するために、特定警備実施要領を策定することとしております。

第二に、国民生活に不可欠な物資を輸送するなど一定の要件を満たす日本船舶の所有者は、特定警備に関する計画を作成し、国土交通大臣の認定を受けることができることとしております。

第三に、小銃の取扱いに関する知識及び技能を有し、かつ、欠格事由に該当しないことについて国土交通大臣の認定を受けた者は、認定を受けた計画に基づく特定警備に従事するために、特定警備実施要領に従い、小銃を所持し、使用することとされており、その他、これらに関連いたしまして、所要の規定の整備を行うこととしております。

以上が、この法律案を提案する理由です。この法律案が速やかに成立いたしますよう、御審議をよろしくお願い申し上げます。

○委員長(藤本祐司君) 以上で趣旨説明の聴取は終わりました。

はこれにて散会いたします。

午後零時四十四分散会

十一月六日本委員会に左の案件が付託された。

一、海賊多発海域における日本船舶の警備に関する特別措置法案

海賊多発海域における日本船舶の警備に関する特別措置法案

海賊多発海域における日本船舶の警備に関する特別措置法案

海賊多発海域における日本船舶の警備に関する特別措置法案

海賊多発海域における日本船舶の警備に関する特別措置法案

海賊多発海域における日本船舶の警備に関する特別措置法案

海賊多発海域における日本船舶の警備に関する特別措置法案

海賊多発海域における日本船舶の警備に関する特別措置法案

海賊多発海域における日本船舶の警備に関する特別措置法案

海賊多発海域における日本船舶の警備に関する特別措置法案

海賊多発海域における日本船舶の警備に関する特別措置法案

による。

一 海賊行為 船舶(軍艦及び各国政府が所有し又は運航する船舶を除く。)に乗り組み又は乗船した者が、私的目的で、公海(海洋法に關する国際連合条約に規定する排他的経済水域を含む。)において行う海賊行為の処罰及び海賊行為への対処に関する法律(平成二十一年法律第五十五号。第十五条第四項において「海賊処罰対処法」という。)第二条各号のいずれかの行為をいう。

二 海賊多発海域 海賊行為が多発している海域のうち、海賊行為による日本船舶の被害の防止を図ることが特に必要なものとして政令で定める海域をいう。

三 日本船舶 船舶法(明治三十二年法律第四十六号。第一条に規定する日本船舶をいう。

四 特定日本船舶 原油その他の国民生活に不可欠であり、かつ、輸入に依存する物資として政令で定めるものの輸送の用に供する日本船舶であつて、当該船舶の速力、船舷の高さその他の当該船舶に関する事項が海賊行為の対象となるおそれが大きいものとして国土交通省令で定める要件に適合し、かつ、当該船舶において乗組員及び乗船している者が避難するための設備の設置その他の国土交通省令で定める海賊行為による被害を低減するために必要な措置を講じているものをいう。

五 特定警備 海賊多発海域において、海賊行為による被害を防止するために特定日本船舶において小銃を用いて実施される警備をいう。

第二章 特定警備実施要領

第三条 国土交通大臣は、特定警備がその目的の達成に必要な範囲内において適正に実施されることを確保するために遵守すべき事項を定めた特定警備実施要領を策定するものとする。

2 特定警備実施要領に定める事項は、次のとおりとする。

一 特定警備の実施に関する基本原則

一 特定警備の実施に関する基本原則

二 小銃の使用その他の海賊行為の態様に応じてとるべき特定警備の具体的内容及びその手順に関する事項

三 特定警備の用に供する小銃及び実包(以下「小銃等」という。)の管理に関する事項

四 海賊行為により航行に危険が生じた場合その他の緊急の場合における関係機関との連絡に関する事項

五 前各号に掲げるもののほか、特定警備がその目的の達成に必要な範囲内において適正に実施されることを確保するために必要な事項

三 国土交通大臣は、特定警備実施要領を策定する場合に、あらかじめ、関係行政機関の長(関係行政機関が国家公安委員会である場合にあつては、国家公安委員会)に協議しなければならない。

四 国土交通大臣は、特定警備実施要領を策定したときは、遅滞なく、これを公表しなければならない。

五 前二項の規定は、特定警備実施要領の変更に於いて準用する。

### 第三章 特定警備計画の認定

第四条 特定日本船舶の所有者は、国土交通省令で定めるところにより、当該特定日本船舶における特定警備に関する計画(以下「特定警備計画」という。)を船舶ごとに作成し、これを国土交通大臣に提出して、当該特定警備計画が適当である旨の認定を受けることができる。

二 特定警備計画には、次に掲げる事項を記載しなければならない。

一 申請者の氏名又は名称及び住所並びに法人にあつては、その代表者の氏名

二 特定日本船舶の名称及び船種

三 特定警備の用に供する小銃等の保管のための設備及びその管理の方法(当該小銃等を管理することとなる船長の選任に関する事項を含む。)

四 申請者の依頼を受けて特定警備を実施する

### 事業者に関する事項

五 特定警備の実施の方法

六 その他国土交通省令で定める事項

三 国土交通大臣は、第一項の認定の申請があつた場合において、その特定警備計画が次に掲げる要件の全てに適合すると認めるときでなければ、その認定をしてはならない。

一 特定警備実施要領に照らし適切なものであること。

二 前項第三号に掲げる事項が、小銃等の管理が適切に行われるために必要なものとして国土交通省令で定める基準に適合するものであること。

三 前項第四号に規定する事業者が、特定警備を適確に実施するに足る能力を有する者として国土交通省令で定める基準に適合する者であること。

四 申請者が次のいずれにも該当しないこと。

イ この法律又はこれに基づく命令の規定に違反し、罰金以上の刑に処せられ、その執行を終り、又は執行を受けることがなくなつた日から起算して二年を経過しない者

ロ 第六条の規定により第一項の認定を取り消され、その取消しの日から起算して二年を経過しない者

ハ 法人であつて、その業務を行う役員のうちにイ又はロのいずれかに該当する者があつたもの

五 その他特定警備が適正に実施されるものとして国土交通省令で定める基準に適合するものであること。

### (特定警備計画の変更)

第五条 前条第一項の認定を受けた特定日本船舶の所有者(以下「認定船舶所有者」という。)は、当該認定に係る特定警備計画を変更しようとするときは、国土交通省令で定めるところにより、国土交通大臣の認定を受けなければならない。ただし、国土交通省令で定める軽微な変更については、この限りでない。

二 認定船舶所有者は、前項ただし書の国土交通省令で定める軽微な変更をしようとするときは、国土交通省令で定めるところにより、あらかじめ、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。

三 前条第三項の規定は、第一項の規定による変更の認定について準用する。

### (認定の取消)

第六条 国土交通大臣は、次の各号のいずれかに該当すると認めるときは、第四条第一項の認定を取り消すことができる。

一 認定船舶所有者又は第四条第二項第四号に規定する事業者が、同条第一項の認定に係る特定警備計画(前条第一項の規定による変更又は同条第二項の規定による届出に係る変更があつたときは、その変更後のもの。以下「認定計画」という。)に従つて特定警備を実施させ、又は実施していないとき。

二 第四条第二項第三号に掲げる事項が、同条第三項第二号の国土交通省令で定める基準に適合しなくなつたとき。

三 第四条第二項第四号に規定する事業者が、同条第三項第三号の国土交通省令で定める基準に適合しなくなつたとき。

四 認定船舶所有者が、第四条第三項第四号イ又はハに該当するに至つたとき。

五 第四条第三項第五号の国土交通省令で定める基準に適合しなくなつたとき。

六 前各号に掲げるもののほか、認定船舶所有者が、この法律若しくはこれに基づく命令の規定又はこれらの規定に基づく処分違反したとき。

### 第四章 特定警備に従事する者の確認等

(特定警備に従事する者の確認)  
第七条 認定船舶所有者は、認定計画に記載された第四条第二項第四号に規定する事業者(以下「特定警備事業者」という。)に当該認定計画に係る特定警備を実施させようとするときは、当該特定警備事業者が雇用されている者であつて当

該特定警備に従事するものが次に掲げる要件の全てに適合することについて、国土交通省令で定めるところにより、国土交通大臣の確認を受けなければならない。

一 特定警備を適正に行うために必要な小銃等の取扱いに関する知識及び技能を有する者として国土交通省令で定める基準に適合する者であること。

二 次のイからワまでのいずれにも該当しない者であること。

イ 二十歳に満たない者

ロ 精神障害若しくは発作による意識障害をもたらしその他小銃の適正な取扱いに支障を及ぼすおそれがある病氣として政令で定めるものにかかつている者又は介護保険法(平成九年法律第百二十三号)第五条の二に規定する認知症である者

ハ アルコール、麻薬、大麻、あへん又は覚醒剤の中毒者

ニ 自己の行為の是非を判別し、又はその判別に従つて行動する能力がなく、又は著しく低い者(イからハまでのいずれかに該当する者を除く。)

ホ 第九条第二号(第七条第二号ト、チ、ヲ又はワに係るものに限る。 )又は第三号に該当したことにより第九条の規定により確認を取り消され、その取消しの日から起算して五年を経過しない者

ヘ 第九条第二号(第七条第二号ヌ又はルに係るものに限る。 )に該当したことにより第九条の規定により確認を取り消され、その取消しの日から起算して十年を経過しない者

ト 禁錮以上の刑(これに相当する外国の法令による刑を含む。 )に処せられ、その執行を終り、又は執行を受けることがなくなつた日から起算して五年を経過しない者  
チ この法律若しくはこれに基づく命令若しくは銃砲刀剣類所持等取締法(昭和三十三年

年法律第六号)若しくはこれに基づく命令若しくはこれらに相当する外国の法令の規定若しくはこれらに基づく処分を違反し、又は火薬類取締法(昭和二十五年法律第四百九十九号)第五十条の二第一項の規定の適用を受ける火薬類について同法若しくはこれに基づく命令若しくはこれらに相当する外国の法令の規定若しくはこれらに基づく処分を違反して罰金の刑(これに相当する外国の法令による刑を含む。)に処せられ、その執行を終わり、又は執行を受けることがなくなった日から起算して五年を経過しない者

リ 又はルに規定する行為をして罰金の刑(これに相当する外国の法令による刑を含む。)に処せられ、その執行を終わり、又は執行を受けることがなくなった日から起算して五年を経過しない者(チに該当する者を除く。)

又 人の生命又は身体を害する罪(死刑又は無期若しくは長期三年以上の懲役若しくは禁錮に当たるものに限る。)で政令で定めるものの犯罪行為(日本国外でした行為であつて、当該行為が日本国内において行われたとしたならばこれらの罪に当たり、かつ、当該行為地の法令により罪に当たるものを含む。)をした日から起算して十年を経過しない者

ル 銃砲刀剣類所持等取締法第五条の二第二項第三号に規定する銃砲刀剣類等を使用し、又は規定する罪以外の凶悪な罪(死刑又は無期若しくは長期三年以上の懲役若しくは禁錮に当たるものに限る。)で政令で定めるものの犯罪行為(日本国外でした行為であつて、当該行為が日本国内において行われたとしたならばこれらの罪に当たり、かつ、当該行為地の法令により罪に当たるものを含む。)をした日から起算して十年を経過しない者

ヲ 集团的に、又は常習的に暴力的不法行為その他の罪に当たる違法な行為で国土交通省令で定めるものを行うおそれがあると認めるに足りる相当な理由がある者  
ワ 他人の生命、身体又は財産を害するおそれがあると認めるに足りる相当な理由がある者(ヲに該当する者を除く。)

(変更の届出)

第八条 認定船舶所有者は、前条の確認を受けた特定警備に従事する者(以下「確認特定警備従事者」という。)について、次の各号のいずれかに該当する事実が生じたときは、国土交通省令で定めるところにより、遅滞なく、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。  
一 前条第一号の国土交通省令で定める基準に適合しなくなったとき。

二 前条第二号ロからニまで、ト、チ又はヌからワまでのいずれかに該当するに至ったとき。  
三 特定警備事業者者に雇用されなくなったとき。  
四 その他国土交通省令で定めるとき。

(確認の取消し)  
第九条 国土交通大臣は、確認特定警備従事者が次の各号のいずれかに該当するときは、第七条の確認を取り消すことができる。  
一 第七条第一号の国土交通省令で定める基準に適合しなくなったとき。

二 第七条第二号ロからニまで、ト、チ又はヌからワまでのいずれかに該当するに至ったとき。  
三 前二号に掲げるもののほか、この法律若しくはこれに基づく命令の規定又はこれらの規定に基づく処分を違反したとき。

第十条 確認特定警備従事者について、次のいずれかに掲げる事由が生じたときは、第七条の確認は、その効力を失う。  
一 当該確認を受けた日から三年を経過したとき。

き。

二 確認特定警備従事者が当該確認に係る特定警備事業者者に雇用されなくなったとき。

三 第六条の規定により第四条第一項の認定が取り消されたとき。

四 第五条第一項の規定による認定計画の変更により、当該確認に係る特定警備事業者が当該認定計画に記載されなくなったとき。

第五章 特定警備の実施等

第一節 通則

(特定警備の適正な実施)

第十一条 認定船舶所有者は、特定警備実施要領及び認定計画に従つて、特定警備事業者者に特定警備を実施させなければならない。

第十二条 認定船舶所有者は、確認特定警備従事者以外の者を特定警備に従事させてはならない。

第十三条 認定船舶所有者は、確認特定警備従事者が、特定警備実施要領に従つて特定警備を行うことを確保するために必要な措置を講じなければならない。

第十四条 確認特定警備従事者は、特定警備実施要領に従つて特定警備を行わなければならない。

第二節 特定警備の実施

(特定警備実施計画)

第十五条 認定船舶所有者は、特定警備事業者者に認定計画に係る特定警備を実施せよとするときは、国土交通省令で定めるところにより、当該特定警備を実施せよとする航海ごとに、次に掲げる事項を記載した特定警備の実施に関する計画を定め、あらかじめ、国土交通大臣に届け出なければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

一 特定日本船舶の名称  
二 特定警備を実施する特定警備事業者の氏名又は名称  
三 確認特定警備従事者の氏名  
四 特定警備の実施期間  
五 積み込まれる予定の小銃等の数量

六 その他国土交通省令で定める事項  
(小銃等の所持)

第十四条 確認特定警備従事者は、認定計画に係る特定警備に従事するため特定日本船舶に乗船している場合には、当該特定日本船舶が海賊多発海域(通過海域(海賊多発海域が外国の領海により二以上の海域に隔てられている場合)において、当該領海のうち当該特定日本船舶が当該海域相互間を航行するために通過する必要があるものとして政令で定めるものをいう。)を含む。)にあるときに限り、小銃等を所持することができる。

第十五条 第十六条第一項の規定による小銃等の保管の委託を受けた者は、その委託に係る小銃等を同条第二項の規定による保管のため所持することができる。

(小銃等の所持の態様についての制限)  
第十五条 確認特定警備従事者は、小銃等の積卸しを行う場合並びに第三項、第四項及び第六項の規定による場合を除いては、小銃等を携帯してはならない。

第十六条 確認特定警備従事者は、次項、第四項及び第六項の規定による場合を除いては、小銃を発射してはならない。

第十七条 確認特定警備従事者は、海賊多発海域において、当該特定日本船舶において次項又は第六項の規定による小銃の発射を安全かつ適確に行うために必要な最小限度の範囲に限り、周囲に他の船舶がないことを確認した上で、海面に向けて小銃を試験的に発射することができる。

第十八条 確認特定警備従事者は、海賊多発海域において、海賊行為(海賊処罰法第二十一条第一号から第四号までのいずれかに係るものに限る。)をする目的で、船舶を航行させて、航行中の当該特定日本船舶に著しく接近し、若しくはつきまとい、又はその進行を妨げる行為であつて、現に行われているものの制止に当たり、当該行為を行つてゐる者が、他の制止の措置に従わず、なお船舶を航行させて当該行為を継続しようとするとき。

する場合において、当該船舶の進行を停止させるために他に手段がないと信ずるに足りる相当な理由のあるときには、その事態にに応じ警告を行うため合理的に必要と判断される限度において、当該者が乗り組み又は乗船している船舶に向けて小銃を所持していることを顯示し、小銃を構え、又は当該船舶の上空若しくは海面に向けて小銃を発射することができる。

5 確認特定警備従事者は、前二項の規定により小銃を発射する場合においては、あらかじめ周囲の確認その他の必要な措置を講ずることにより、人の生命、身体又は財産に危害を及ぼさないよう注意しなければならない。

6 第四項に規定するもののほか、確認特定警備従事者は、同項に規定する場合において、自己又は自己と共に乗船し、若しくは当該特定日本船舶に乗り組んでいる者の生命又は身体を防護するためやむを得ない必要があると認める相当な理由のあるときには、その事態に応じ合理的に必要と判断される限度において、小銃を使用することができる。

7 確認特定警備従事者は、前項の規定により小銃を発射する場合においては、刑法明治四十年法律第四十五号（第三十六条又は第三十七条に該当する場合のほか、人に危害を与えてはならない。）

8 確認特定警備従事者は、第三項、第四項及び第六項の規定により小銃を発射する場合を除き、当該小銃に実包を装填しておいてはならない。

（小銃等の保管の委託等）  
第十六条 確認特定警備従事者は、前条第一項の規定により携帯する場合を除き、特定日本船舶の船長（船長以外の者が船長に代わってその職務を行うべきときは、その者。以下単に「船長」という。）に小銃等の保管を委託しなければなら

ない。  
2 船長は、前項の規定により委託を受けて保管する小銃等を、国土交通省令で定める基準に適

合する設備及び方法により保管しなければならない。

3 船長は、認定計画に係る特定警備が実施されている特定日本船舶内において、小銃等が亡失し、又は盗み取られた場合においては、国土交通省令で定めるところにより、直ちにその旨を国土交通大臣に届け出なければならない。

4 国土交通大臣は、前項の規定による届出を受けたときは、国土交通省令・内閣府令で定めるところにより、速やかに、その旨を都道府県公安委員会に通知しなければならない。

（措置命令）  
第十七条 国土交通大臣は、特定警備の適正な実施に支障を生ずるおそれがあると認めるときは、認定船舶所有者に対し、特定警備の停止その他危害予防上必要な措置をとるべきことを命

ずることができる。  
第三節 雑則  
（記録簿）  
第十八条 認定船舶所有者は、特定警備事業者に認定計画に係る特定警備を実施させる場合においては、国土交通省令で定めるところにより、記録簿を備え、小銃等の積卸し、小銃の発射その他の国土交通省令で定める事由が生じたときは、当該記録簿に国土交通省令で定める事項を記載し、これを保存しなければならない。

（入港時の確認）  
第十九条 認定計画に係る特定警備の実施後初めて本邦の港に入港をしようとする特定日本船舶については、当該特定日本船舶内に小銃等が存在しないことについての国土交通大臣の確認を受けた後でなければ、何人も、当該特定日本船舶から本邦に上陸し、又は物を陸揚げしてはならない。ただし、小銃等が本邦に陸揚げされるおそれがないものとして国土交通省令で定める場合に該当するときは、この限りでない。

（他の法律の適用除外）  
第二十條 特定日本船舶において実施される認定計画に係る特定警備については、警備業法（昭和

和四十七年法律第百十七号）の規定は、適用しない。

2 認定計画に係る特定警備の用に供する小銃については、銃砲刀剣類所持等取締法第二十八条の規定は、適用しない。

第六章 雑則  
（報告の徴収）  
第二十一条 国土交通大臣は、この法律の施行に

必要な限度において、認定船舶所有者又は船長に対し、特定警備の実施の状況その他必要な事項に関し報告をさせることができる。  
（立入検査）  
第二十二条 国土交通大臣は、この法律の施行に

必要な限度において、その職員に、認定船舶所有者の事務所、事業場、船舶その他の場所に立ち入り、設備、帳簿、書類その他の物件を検査させ、又は乗組員その他の関係者に質問させることができる。

2 前項の規定により立入検査をする職員は、その身分を示す証明書を携帯し、関係者の請求があるときは、これを提示しなければならない。

3 第一項の規定による立入検査の権限は、犯罪捜査のために認められたものと解釈してはならない。

（国土交通省令への委任）  
第二十三条 この法律に定めるもののほか、この法律の実施のため必要な事項は、国土交通省令で定める。

第七章 罰則  
第二十四条 第十五条第二項の規定に違反した者は、五年以下の懲役又は百万円以下の罰金に処する。

第二十五条 第十五条第一項の規定に違反した者は、二年以下の懲役又は三十万円以下の罰金に処する。

第二十六条 次の各号のいずれかに該当する者は、二十万円以下の罰金に処する。  
一 第十五条第八項、第十六条第二項又は第十九条の規定に違反した者

二 第十六条第三項の規定による届出をせず、又は虚偽の届出をした者

三 第十八条の規定に違反して、記録簿を備えず、記録簿に記載せず、若しくは虚偽の記載をし、又は記録簿を保存しなかった者

四 第二十一条の規定による報告をせず、又は虚偽の報告をした者

五 第二十二条第一項の規定による検査を拒み、妨げ、若しくは忌避し、又は質問に対して答弁をせず、若しくは虚偽の答弁をした者

第二十七条 認定船舶所有者の代表者、代理人、使用人その他の従業者が、認定船舶所有者の業務に関して、前条第三号から第五号までの違反行為をしたときは、その行為者を罰するほか、その認定船舶所有者に対して、同条の刑を科する。

附則  
（施行期日）  
1 この法律は、公布の日から起算して三月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。

（検討）  
2 政府は、この法律の施行後五年を経過した場合において、この法律の施行の状況について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする。





平成二十五年十一月二十日印刷

平成二十五年十一月二十一日発行

参議院事務局

印刷者 国立印刷局

〇