

平成 26 年 6 月 19 日

第 186 回国会 国土交通委員会 第 2 3 号

○田城郁君 民主党・新緑風会の田城郁です。どうぞよろしくお話をいたします。

一般質疑に入る前に、石原環境大臣発言に対して私の意見表明を、そして集団的自衛権の解釈による変更については、私の海外での支援活動で実感したことなどをお話をし、それに対して、通告はしておりませんが、是非、太田大臣、お考えなどを述べていただければというふうに思いますので、是非よろしくお話をいたします。

まず石原環境大臣の金目発言でありますけれども、福島県民の皆様はもちろんですけれども、周辺で、例えば最終処分場のどこにしようかという議論が周辺の県でも行われておりますけれども、その周辺の県民の皆さんに向けてもそういう価値観で、政府は金目で、最後は金目かと俺たちは見られているのかという価値観で対応するのではないか、ふざけるな、許されない、そういう国民の思い、県民の思いがあると思います。全く許されない発言であると思っております。

民主党政権時代に、鉢呂経産大臣が放射能を付けちゃうぞという類いの発言を行ったときにも、石原大臣、当時は衆議院議員は、万死に値すると批判をしております。それに照らせば、今回の金目発言、あるいは広田筆頭からも述べられましたサティアン発言などを合わせれば、当然自ら大臣を辞する内容の発言であると私は考えております。是非、石原大臣には自らの進退を自らの責任において決めてほしいと、そのように思います。

それでは、安倍政権の進めます集団的自衛権を解釈の変更によって実質的に改憲するという、しかも閣議決定によって行うということに對しまして、私は形式的にも内容的にも認められないと、立憲主義を逸脱する行為であり、絶対に反対であるという意思をまず明らかにいたします。

私は、二〇〇一年の末から約五年間にわたってアフガニスタンあるいはパキスタンで難民支援、復興支援に携わらせていただきました。そして、次のような経験をいたしました。例えば、現地タクシーに乗ると、ドライバーが、おまえは日本人かと、私は、そうだ、日本人だ、そうか、じゃ金は要らないと。道端で売っているコーラを買うときも、おまえ日本人か、そうだ、金は要らない。床屋さんに入ると、おまえは日本人か、そうだ、金は要らない。もちろんお金払いました、払いましたが、なぜこのようなことが起きるのか。事務所に戻って現地人スタッフに、なぜアフガン人は日本人にこんなに好意的なんだというふうに尋ねますと、それは、第二次大戦でアメリカにあれだけこてんぱんに打ちのめされながらも、どん底からはい上がって、経済的には世界第二位、今は三位ですが、技術的には世界第一位になった日本、アジアの代表、俺たちの代表日本という意識があるんですと。そして、何より日本は戦争をしない国なんだろう、俺は戦争はもう嫌だよ、日本へ行きたいよ、そういうことを現地のスタッフは言いました。パキスタンやイランへ旅行したときも、皆同じようなことを言いました。

更に言えば、現地ではほとんどが日本からの中古車が流通しておりますけれども、漢字の入った車両はプレミアム価格で取引をされております。例えば、伊藤幼稚園という文字が、漢字が入ったスクールバス、田城左官工業と入ったトラックなど、そういうものがプレミアム価格で流通をしております。なぜか。それは、日本で日本人に使われた、日本国内で整備され続けてきた車両であり、最高の価値を持つ車両だという、そういう意味でのプレミアム価格なのであります。

西アジアから中東、北アフリカのイスラム圏の人々はほぼ同じ思い、価値観を持って日本人を見ているなというのが私の実感しているところであります。このことは、私個人の考えだけではなく、国際ボランティアに携わる方々、あるいは商社員として又は政府機関の仕事として海外で活動されている方々の多くが共通して実感として述べられていることであります。

これはまさに、自主憲法制定を党是としながらも、平和憲法にのっとって専守防衛に徹し、外交防衛

政策や海外支援、ODA支援を曲がりなりにも日本国憲法を逸脱することなく実践してきた自民党が責任を持ってきた日本政府が長期にわたってつくり上げてきた日本への国際的な信頼感であったと言えます。これは一朝一夕につくり上げるのでできない貴重な日本の国際的財産であることは間違いありません。テロの標的にはなりにくい存在でもあったのです。しかし、集団的自衛権の行使の容認は、この国際的に良好な日本の立場を根底から覆してしまいます。

戦後、日本は他国の人を国家の意思で一人も殺したことがない誇らしい歴史を持っている国です。それが一転して、日本が、そして日本人がテロの標的にされる、そういう立場にさらされることは容易に想像が付きまします。自衛隊から犠牲者が出るだけでなく、海外展開するNGO団体や商社に働く日本人、日本政府機関で働く方々に犠牲者が出る可能性が非常に高くなるわけです。

日本は、今まで築き上げてきた、平和主義に徹して築き上げてきた国際的に信頼される立場を壊す必要はありません。安倍政権は、日本人の国際的に優れた立場を壊し、危機的状況に追いやろうとしていることを自覚すべきだと思います。したがって、解釈改憲による集団的自衛権行使には絶対に反対をする、これが私の立場であります。

太田大臣、お考えなり感想をいただければと思います。よろしくお願ひいたします。

○**国務大臣（太田昭宏君）** 現在、与党の間で安全保障に係る問題については論議をされていることでありますので、私としては論議を見守りたいというふうに思っているところでございます。

○**田城郁君** 平和の党、公明党から出ている国交大臣として是非、集団的自衛権行使を閣議決定によって解釈変更するなどということには是非、党是をもって平和ということが語られている、そういう党の代表として適切な対応をよろしくお願ひをいたします。

では、一般質疑に入ります。

さて、JR北海道が新経営陣を迎えて二か月半がたちます。まだまだ評価をする段階ではないと思いますが、改革の萌芽が出ているのか、課題は何か、注目をしていくことがJR北海道の良い意味での緊張感とモチベーションを高める、そういうことだと思ひ、そういう立場で質問をさせていただきます。

まず、JR北海道への対応と評価ということでお尋ねいたします。JR北海道に対するこれまでの国交省の対応状況及び評価について御報告をお願いいたします。

○**政府参考人（瀧口敬二君）** JR北海道におきましては、度重なる車両トラブルや脱線事故に加えまして、整備基準値を超える軌道変位の放置、検査データの改ざんという、あってはならない深刻な問題が発生いたしました。

これらの問題に対応するため、国土交通省では三回にわたる特別保安監査を実施し、その結果を取りまとめ、一月の二十四日に鉄道事業法に基づく事業改善命令及びJR会社法に基づく監督命令として、JR北海道に対しその実施を命じたところであります。この命令において、日々の輸送の安全確保、そして第一歩の改善として改ざんの根絶、安全管理体制の再構築などを、また、更なる安全確保として安全確保のためのPDCAサイクルの確立などを求めております。

JR北海道においては、委員御指摘のように四月一日より新体制が発足し、新しい経営陣の下、全社一丸となって鉄道事業者としての再生に取り組むこととしております。また、JR北海道におきましては、第三者機関としてJR北海道再生推進会議を設置いたしまして、今月の十二日に第一回の会合を開催するなど、命令に基づく安全対策のうち既にその実施に向けて動き出したものもでございます。

国土交通省としても、常設の監査体制などを通じまして、JR北海道が講ずべき措置を確実に実行するよう監督し、また指導することといたしてしております。このように、JR北海道の安全確保と信頼回復に向けて、JR北海道自身の取組と国土交通省による指導監督を通じまして、JR北海道における講ずべき措置を着実に実行させ、その再生を図ってまいります。

○田城郁君 是非、五年間という長い期間であります、しっかり J R 北海道とともに、国交省、再生に向けて御努力をお願いしたいと思います。

ダイヤ改編の成果についてお尋ねをいたします。

十一月そして三月など、ダイヤ改編に伴って、減速減便を始め車両の運用など、故障の低減などを目的に幾つかの変更が行われております。どのようなことを変更し、どのような成果や変化が見られているのか、お伺いをいたします。

○政府参考人（瀧口敬二君） J R 北海道におきましては、車両トラブルが続いたということがございます。こういったことを受けまして、昨年十一月から、目的といたしましては、メンテナンス体制の強化というものを目的といたしまして、一部の特急列車の減速減便を実施をいたしております。

この減速減便につきましては、減便によって予備車が捻出されることとなります。この予備車を活用することによる効果といたしまして、適正なメンテナンスや劣化した部品の取替えによる故障の減少、さらに、車両に不具合が生じたときに徹底した原因究明を行い、適切なメンテナンスを行っていくといったことも可能となったことがございます。また、減車の効果としては、車両の受けるダメージの軽減が図られるといったなどの効果が期待されておりました。

これらの効果でございますけれども、J R 北海道からは、昨年十一月から今年三月までの故障の数、故障件数というものについて報告がございまして、前年同期と比較いたしました場合、特に昨年度故障が多かった特急のディーゼル車につきまして、一昨年が三十二件であったものが、昨年度は、こういった減便や減速をした結果、十四件ということで、半分以上に減ったという報告を受けているところでございます。

J R 北海道では、こういった減速減便に加えまして、車輪がレールに接する面、踏面の管理の強化など、車両に関しましても様々な安全対策を強化いたしております。トラブルがこういった減少をしているということは、減速減便を始めとした J R 北海道のこうした各種の取組の成果が現れているというふうに評価をしているところでございます。

○田城郁君 このことは、現場で同様のことを早期に実現するよう上部機関に求めていたという経緯もございます。そういう中で行われているということからして、やはり現場の声というのは、現場に答えがあるということは、私は実感をしているわけです。

今後とも、J R の北海道の経営陣はもとより国交省の皆さんも、答えは現場にあるということで、是非現場重視で、現場第一でいろいろと御指導願えればと、そのように思いますので、よろしく願いいたします。

軌道関係の現状についてお伺いをいたします。

残念ながら、根室線においてグループ会社社員による軌道整備不良の事象が起きてしまいましたが、二度と同種の事象の起きないように、何か今回の事象から教訓化されていることはあるのか、そして組織にどうそれを反映させていくのか、お聞かせください。

○政府参考人（瀧口敬二君） 今回の軌道の問題というのは、先ほど申し上げましたように、二つございました。軌道変位が放置されていたということと、改ざんがあったという二点でございます。

こういった問題につきましては、今回の講ずべき措置の中に私どもの考え方をまとめさせていただいておりますが、改ざんについては、これはどういったことがあっても決して認められないということ、そしてまた、安全については、安全を第一にして作業を進めるということが必要だろうと思っております。残念ながら、そういった点において、軌道変位について、そういったような安全上の障害があるということについても十分認識をしていなかったといったような社員もおりました。こういったことにつきましては、徹底的に安全第一ということを根底のルールといたしまして、徹底していくことが必要だ

ろうと思っております。

そのためにも、ただいま委員御指摘のように、本社が、現場で一体何が行われているのか、また現場ではこういった問題があるということについて本社に伝える、そして対策を講じていくということが必要なんだろうというふうに考えております。

○田城郁君 今回、グループ会社の社員の起こした事例ではありますが、やはり、これはJR東日本でいえばこの前の川崎での脱線、横転事故にも共通しますが、本体とグループ会社、それも孫、ひ孫、ここに断絶が起きている、その中で意思統一やルールが統一がされていない、そういう中で、安全性の価値観も統一されていないという中で起きていることでもあると思います。

そういう意味で、何か評価全般ということを行える状況ではないというのは前提にしながらも、軌道関係全般の取組について、良い方向性というか前向きに何か取り組まれているようなことがあれば御紹介願います。

○政府参考人（瀧口敬二君） 五月のグループ会社の問題について御説明を申し上げます。

五月の二十七日に、JR北海道から鉄道局に対しまして、五月十日の根室線音別駅構内の曲線区間のPC枕木交換作業におきまして、作業を請け負っておりましたのが、グループ会社でございますが、北海道軌道施設工業でございますけれども、この社員が、PC枕木交換後の仕上がり検査の際に一部の軌道変位の検測を失念をいたしました。その結果、JR北海道に対しては検測していない数値を報告をしていたという旨の報告が私どもの方に対して五月の二十七日にあったということがございました。JR北海道のグループ会社においてこのような事案が発生したことは誠に遺憾でございます。

JR北海道においては、今回の事案につきましては、軌道変位が自社の、JR北海道の検測で確認された後、直ちに運転を中止をし、この軌道変位を補修するということを実施いたしております。さらに、グループ会社に対して事実関係の調査を求めるといったなどの対応がなされているというふうに報告がございました。

国土交通省といたしましても、JR北海道に対して、JR北海道本体のみならずグループ会社を通じて、私どもが講ずべき措置の中に指摘をいたしておりますコンプライアンスの徹底ということを行うよう指導したところでございます。

一方、こういったグループ会社に係る極めて遺憾な事案はございましたが、JR北海道では、軌道に関する前向きな取組というものも多々行われているところでございます。幾つか御紹介を申し上げます。

まず、JR北海道においては、社外の学識経験者などを交えた保線業務改善検討委員会というのが三月の二十六日にJR北海道保線再生プランというものを取りまとめております。このプランの中では、現場第一主義の実現に向けました業務執行体制の強化といったようなこと、それから自らが考え行動できる保線技術者の人材の育成といったようなこと、それから検査作業の適正化、システム化といったような内容でございまして、私どもが一月の二十四日に命じました講ずべき措置を踏まえ、保線業務の適正化に向けた具体的な内容が盛り込まれているというふうに評価をいたしております。

また、この検討委員会の検討と並行いたしまして、JR北海道では、今年の一月から三月にかけて保線関係の講習会を延べ三十一回開催をいたしております。この三十一回開催することによって、約八百人の軌道部門の社員に対しまして、鉄道運営に対します基本姿勢あるいは保線技術者の心構えなどとともに、検査から修繕までを適正に作業することの重要性などについても併せて確認をするといったようなことも行われているということでございます。

さらに、この委員会でも御指摘をいただいております、特に老朽化が指摘されておりました函館線の渡島砂原経由、いわゆる砂原線でございますが、今年十一月、すなわち冬期、根雪の前にPC枕木化を前倒しで行うといったような軌道関係の整備も重点的に行われているといったようなことござい

ます。

J R北海道に対する信頼回復というのは非常に重要なことでございます。私どもも、J R北海道を指導監督しながら、信頼回復に向けて努力をしてまいりたいというふうに考えております。

○田城郁君 私は当初から、一気に変わるということはありません、お金の問題、あるいは人の問題、物理的に材料がないとかそういう問題も含めて、一気に変わることはないが、しかし、その中でスピードアップをして改善をし、道民の皆さんに信頼感を醸成していかなければいけないというようなことを指摘をしておりました。そういう中で、問題はまだまだ一気に解決しませんが、方向性としては非常に好循環がつかれつつあるのではないかと、そのようにも感じております。

次に、現場の声の重要性ということで大臣にお伺いしたいと思います。

保線畑、土木畑出身の須田会長のインタビュー記事が六月十六日付けの交通新聞に載っておりました。須田会長は、本社と支社、現場が乖離し、車両が古くて限界、枕木交換が必要といった現場の悲痛な声が届かず、的確な手を打てずにいました、現場とのキャッチボールをしていればトラブル前に直すこともできたはずで、現場の声を聞くことが大事です、鉄道は現場社員の力で動いているのですからと述べておられます。

私と太田大臣のこの間のやり取りの中でも現場の声を聞く重要性を再三確認をしておりますが、須田会長の現場に対するお考えについて太田大臣はどのような御感想をお持ちでしょうか。

○国務大臣（太田昭宏君） 会長就任前も現場が大事だということを、須田会長はずっと保線を始めとする現場でやってこられた方ですから強調しておりますが、そのようによく今現場を回っているというふうに思います。そして、現場でこうしてほしい、ああしてほしいということについてはすぐ手を打つという動きが始まっているというふうに思います。

安全の徹底ということについても、須田会長と話をしますと、安全にしろ、安全にしろ、安全でなくちゃ駄目だということを体にしみ込ませると、こう言っても、技術が伴わないということもまた大事なことなので、技術的なもの、料理作っても、本を読んで作ってもおいしい料理ができるかどうかというのはまた別の問題ということがありますから、体で覚えるということが非常に大事なことで、そこを須田会長は本当に対応しようとしている努力が私は感じられるんです。なかなか安全については予断を許さないわけでありましてけれども、緊張感を持ってこれからもやっていただきたいというふうに思っているところでございます。

○田城郁君 ありがとうございます。

次に、教育の必要性、重要性についてお伺いをいたします。

須田会長は、この記事の中で、現場の社員は熱心に話も聞いてくれ、前向きに仕事に取り組む姿勢がうかがえます、ただ、気持ちがあってもトレーニングされていない、ルールを繰り返し植え付けていかなければなりませんとおっしゃっております。私はこの間、教育の重要性についても強調してまいりましたが、会長もまさに教育訓練の必要性を訴えておられます。

これはJ R北海道に限らず言えることなのですが、他のJ Rにも言えることなのですが、教育訓練を軽んじる傾向があるように思います。確かに、教育や訓練にはコストが掛かります。これを経費と捉えてコスト削減の対象に考えているという節も私には感じられるのです。私は、教育訓練は安全性確保への投資だと考えております。現場の社員が新しい仕事を前に不安を解消したいので訓練をしてほしいと求めても必要ないと訓練を拒むなど言語道断だと思います。

太田大臣は、教育訓練の必要性についてどのようにお考えでしょうか。もう一度お願いいたします。

○国務大臣（太田昭宏君） 今私が申し上げたトレーニングも必要であるという、安全ということ意識においても体においてもしみ込ませると、これは相当時間も掛かるしエネルギーも要するというふうに

思います。その辺をしっかりとやるということが非常に大事で、このJR各社等の取組も含めて、教育訓練の充実を図るといったことが極めて大事だというふうに思っておりまして、国交省としてもその辺をJR北海道始めとして各社に徹底をするようにしたいというふうに思っております。

○田城郁君 ありがとうございます。是非よろしく願いいたします。

最後に、国の支援の必要性についてお伺いします。

会長は、一つの反省として、現場がお金が足りないというのに必要な予算を付けていくことが欠けていました、負の遺産を一掃するため、安全に関わる修繕、設備投資は現在巨額に上っておりますが、平常時に戻った際にどれだけ必要なのか、ランク付けも含め明確にしていかなければなりません、国に支援をお願いせざるを得ない場合もあるかもしれませんということを訴えております。

来るべき外国人観光客二千万、三千万人時代に備え、JR北海道を観光立国の主役として頑張ってもらうためにも、国も是非支援について前向きにお考えいただければと思いますが、大臣にお考えをお伺いいたします。

○国務大臣（太田昭宏君） これまでJR北海道については、脆弱な経営基盤を強化するために、国鉄改革時に経営安定基金を六千八百二十二億、平成二十三年度にさらに経営安定基金の積み増しを実施しているところでございます。さらに、老朽化した施設の更新等のための設備に対する支援として、二十三年度から十年で六百億円の支援をやっているというところでありますし、社長、会長を始めとして、そうしたものについては、安全ということについては使いなさいということをお私、強く申し上げております。

そこで、使いなさいと言っておいて、使い切っておりませんでしたということで不安にならないよう、あくまでその中でやるということをお頑張ると、こういうふうに言っているわけでありましてけれども、その辺について、経営陣の考え方も聞きながら、JR北海道の努力と併せて、何よりも安全第一という観点で何が必要かよく話し合いをしながら、適切に対応していかなくてはならないと思っております。

○田城郁君 自助努力は大前提であります。その中で是非これからも国の御支援をよろしく願いをいたしまして、質問を終わります。

ありがとうございます。