

○川内委員長 次に、田中康夫君。

○田中(康)委員 元祖脱ダム宣言の田中康夫でございます。

民主党・無所属クラブの一員であります新党日本代表として、本日は、国土交通大臣である前原誠司さんに主として御質問を行いたいと思っております。私は与党の一員ではございますが、大変に憂うべきは、現在、国土交通行政、とりわけ治水のあり方、あるいは日本航空の行方ということに関して、全国津々浦々の国民が疑心暗鬼を抱いていらつしやる。のみならず、真つ当に働く国土交通省の職員の方々が意気消沈されている。そしてまた日本航空の心ある社員の方々も同様に疑心暗鬼と意気消沈に至っている。

イギリスにブリティッシュ・エアウエイズという会社がございます。ツーレーターコードがB Aと書きまして、かつて国营企業であったときに、非常に親方日の丸と同じような状況、すなわち、B

Aをイギリスではやゆして、ブラッディー・オーフル、血が流れるほどに恐ろしい航空会社の状態と言いました。

これに対して、サー・コリン・マーシャル、現在はロード・コリン・マーシャルであります。この方は、高等学校を出られた後、クルーズライン、例えば北極等へ出かける豪華客船のパーサーを務められた後、アメリカに渡つて、ハーツとエービスのレンタカー会社のCEOを務められました。そして、そのブラッディー・オーフルなブリティッシュ・エアウエイズに関して、恐らくは前原誠司さんも尊敬なさるであろうマーガレット・サッチャー女史が、三顧の礼を尽くして、このコリン・マーシャルにB Aの経営に携わると言いました。そして、彼は見事に、まさに家庭的でありながら、フレンドリーでありながら、コンシューマーにオリエンテッドなB Aという会社へと生まれ変わらせました。

この彼が通常述べていたことが、クリエイティブコンフリクト、つまり創造的な葛藤の議論をしようということであります。本日は、あるいは御列席の委員諸氏からすると、与党の一員としてかなりクリエイティブコンフリクトな質問であるというふうにとらえられるかもしれませんが、それは、まさに心ある国土交通省の職員や多くの国民、そして日本航空の社員のため、その思いで御質問いたします。

まず最初に、治水のあり方、ダムならずには治水のあり方でございます。

先ほども村井委員が御質問された八ツ場ダム、

また熊本県で計画されている川辺川ダム、この二つのダムに関して、前原さんは就任当初に中止ということを明言されました。この根拠をまずはお聞かせください。

○前原国務大臣 長野県知事として脱ダムに大変手腕を発揮された、その知事としての姿勢、また実績に心からまず敬意を表したいというふうに思っています。

田中委員も御承知のとおり、現在、日本に、堰堤の高さが十五メートル以上、いわゆるダムという定義になるものは二千八百九十余りございます。また、それに加えて、新たなダムとして建設をされているもの、あるいは予定をされているもの、これは導水路事業も含めてでございますけれども、百四十三あるわけです。そのうちの二つが川辺川ダムであり八ツ場ダムであるということは御承知のとおりだと思っております。

我々は、政権交代によって、このダムによる治水あるいは今までの治水方法を根本的に見直していかなくてはいけない、このように考えております。その大きなポイントは、これは道路もあるいは空港整備も港湾整備も同じなんです。これからは無尽蔵に公共投資にお金をかけられるような状況ではもはや日本はない、日本の財政状況を考えたときには、今までのようなやり方はもうできないという認識があります。

一つは、人口減少の社会に入っており、また少子高齢化が極めて速いスピードで進んでいるというところ。ということは、今の日本を考えたときには、公共投資よりは、いわゆる少子化対策とか、

あるいは社会保障、年金や医療、介護、こういったものによりお金をかけなくてはいけない状況に日本は置かれているんだということ、そして、あわせて、日本は今までにとてつもない莫大な長期債務を抱える国になってしまったということであります。GDPの約一・八倍もの長期債務を抱えるに至った。つまりは、無尽蔵に公共投資をこれからできるような状況ではもはや日本はないという中で、河川についても見直しを根本的にしていかななくては行けないということを我々は政権交代によつて訴えてきたわけでございます。

したがって、できるだけダムに頼らない治水というものを行っていかねければならない。ダムがすべて悪いというわけではありません。ダムでなければできない治水というものもあるかと思えますけれども、ダムをつくれば、底に砂がたまつて、それをしゅんせつするというにもなりませんし、また、砂がたまることによつて土砂が海に供給されなくて、海岸の侵食なんかが起きるケースもあるということ。そしてまた、先ほど申し上げたように、二千八百九十ものダムというのは、いずれ補修や更新をしていかなくては行けないという状況が生まれてくれば、つくればつくほど、またその維持、メンテナンス、そして更新にお金がかかるということでありまして、そういう意味で、できるだけダムに頼らない事業を行うということを我々は行っていきたいと思っております。

では、なぜ、その中で川辺川ダムと八ツ場ダムというものを二つをまず中止にしたのかということでございますが、すべてこれから検証してまいり

ますけれども、我々は、一つのアセスメントとしてやはり時間を入れていかななくては行けない、このように考えております。

つまりは、社会状況が変わるのに、例えば八ツ場だと五十七年間、そして川辺川ダムだと四十三年間、つまりは、社会状況と他の状況が全く変わっているのに、五十七年たつてもまだでき上がっていない、四十三年たつてもまだでき上がっていないというのは、これはどう考えても異常である。そういう意味では、まず、この二つの事業を入り口として中止させていただく中ですべてのダム事業の再検証を行っていくということで、この二つを中止ということにさせていただきました。

○田中（康）委員　しかし、計画ができてから何年もたっているものはたくさんございます。そして、象徴的だとおっしゃいましたが、なぜこれだけ、前原さんのおっしゃった方向性というものは私も賛同するところでありませぬ、しかしながら、なぜ、少なからぬ方々がこの問題が混迷しているとおっしゃるのか。

私は、これはあえて申し上げると、プレゼンテーションの手順というものが、すなわち戦略性というものに大きな反省すべき点があったのではないかと思っております。すなわち、この二つのダムをやめませぬというふうにおっしゃいました。現地をすぐに訪問するとおっしゃいました。しかし、現地の方は、来てもお話し合いには応じられないとおっしゃいました。すると、現地の方の御理解をいただくまで法的措置はとらないというふうにおっしゃいました。しかし、その後、やはりこの

ダムは二つともやめるのだという言い方をされております。

実は、ダム問題というのは河川のあり方で、ダムの建設予定地の方だけの問題ではございません。すなわち、本来、国内の最も大事な安全保障というの水でございます。今、月に水があるというお話が出てきましたが、水がなければ人類も生物も生存いたしておりませぬ。

これはきょうは譲りませぬが、水源地というものの森を現在多国籍企業というものが買い占める形が起きております。これこそ国内の大きな、ゆゆしき安全保障問題でありまして、私は、ましてや地下水法というものが今もないということに大きな危機感を持っておりまして、これは中川秀直さんを初めとする超党派の方々との問題にきちんと取り組むべきだというふうに考えております。

すなわち、今大きな問題は、ダムをつくればそこに公民館や道路をつくってくれませぬと言ったから、ダム予定地の方は皆、最初は反対でございませぬ、しかし、時間がかかると賛成になつていかれるというのは、すなわちこれは、河川局の予算で道路も公民館も直していきましようというこの予算体系を変えろということが、本来、鳩山由紀夫政権がレジームを根底から変えろということなのではないかと思ふんですね。すなわち、ダムの予定地だけではなくて、上流、下流、中流、すべての方々にとつての河川でございます。なぜ迷走したのかというと、私はこうした点があるかと思ひます。

同時に、もちろん前原さんは既に十分御承知で

あられようと思いますが、何年確率、百年確率というような言葉がございませぬ。新潟県には、刈谷田川というところに刈谷田ダム、それから五十嵐川というところに大谷ダムというのがつくられ、これは百年確率の雨に耐えられるダムであるというふうな、ある意味では胸を張っていたダムでございませぬが、残念ながら二〇〇四年の豪雨の際に、このダムの操作の手順の問題があり、護岸が決壊をし、多くの人命が損傷されました。

しかしながら、例えば、前原さんがまさに一国民として義憤を感じられる発言をなさったJRR西日本の経営効率至上主義のもとで事故が起きたときに、これは多くの方が業務上過失致死等に問われたこととございませぬ。しかしながら、河川が決壊しても、河川管理者が業務上過失致死に問われたことは寡聞ながら私は存じ上げませぬ。唯一の例外は、「岸辺のアルバム」のドラマで、皆様御存じの、多摩川の狛江市のところが決壊したときに、これはいわゆる刑事ではなく民事として河川管理者の責任が問われただけでございませぬ。

すると、こうしたことをどう変えていくのか。今、何年もたつていらつしやると言いました。しかし、きょう公明党の高木さんもお越しでいらつしやいませぬが、平成十二年、ちょうど私が知事になる二〇〇〇年の、私が知事になる二カ月前に、当時の自由民主党と公明党と保守党は、長きにわたつて進んでいない公共事業を見直そうというところで、二百七十九挙げられました。これは当時政調会長であった亀井静香さんのイニシアチブのもとであったと思ひます。このときですら、採

択後五年以上経過していまだに着工していない事業、あるいは完成予定を二十年以上経過して完成に至つていない事業、このように明確な、多くの国民にわかる基準を設けた上で見直しを行いました。

残念ながら、マニフェストに書いてあるから二つのダムが挙げられる。しかし、ではそのマニフェストに二つを載せた根拠は何なのかということ、論理的な意味においてさらなる検証が必要であらうかと私は思つております。

むしろ、この八ツ場ダムに関して申し上げれば、前原さんも御存じの今本博健さんという京都大学の名誉教授がおられます。私も新党日本の運営委員でもありますが、彼は本来ダムによる治水ということを目指されてきた教授で、歴代の河川局長や河川局の多くの課長は彼の教え子であります。しかし、彼は、いつの間にか、本来ダムをするということは大外科工事である、しかし、外科工事が何十年行われていないと。しかし、医療崩壊の医療機関ですら、医師が一時間遅ければ、その間に点滴やマッサージをするはずだと。しかしながら、河川予算は、皆さんも御存じのように、一平米機械を使えばしゅんせつができる掘削というような形が、維持修繕の費用の中に入つていませぬので、多くの現地機関の人員費と一緒にいませぬので、適度なしゅんせつも行われていないというような状況であります。

本来、このダム問題は、ダムをつくるつくらなだけでなく、そうした河川行政のあり方を問うものになつていかねば、単なるモグラたたきで

終わつてしまつと。そのモグラたたきを、八ツ場ダムと川辺川ダムという最も象徴的な、最初からアイガー北壁を登るようなことをしたので、そのほかのトレッキングコースのようなダムはぬくぬくと建設されていくということでございませぬ。

補助ダムに関して少しお聞きしたいと思ひます。

補助ダムというのは、皆様御存じのように、都道府県営のダムでございませぬ。

その前に、実は、今本博健さんと、「週刊SPA!」で私が特集をした中で、最もわかりやすい例は、八ツ場ダムは七割工事が完成したわけではございませぬ。総事業費の七割のお金を使つてな お取りつけ道路の一〇%に満たないものが完成しただけでございませぬ。すると、恐らくは、どんな微積分はまだ習つていない小学生でも、残りの三割のお金で取りつけ道路の九割と、そしてダムの本体と、あるいはそのほかの周辺整備ができるという方程式があるとすれば、私はこれこそ、長嶋監督ではなくても、メイクミラルであろうというふうな思つております。ということは、極めてレポリティイクスではなく、よい意味で論理的に、視覚的に国民の方々にお示しをしたときに初めてこの問題が問われる。

あるいは、伊勢崎市の基準点で、過去五十年で最も雨が降つたときに、それでも堤防の上から四メートルの余裕があり、そして八ツ場ダムができて、その場所では水位がおよそ十三センチ下がるだけにとどまるというこの二つの事例を示すだけでも冷静な議論にならうかと思ひます。

補助ダムに関して、すべてのダムを見直されるというふうにおっしゃっていますが、前原さんはこの都道府県営の補助ダムに関してはこのようにお考えでありましようか。

○前原国務大臣 都道府県が主体となって実施するダム事業を国が強制的に中止される法令上の権限はないと考えております。河川法の第七十九条の二、地方自治法第二百四十五条の七、あるいは補助金交付の執行停止という観点からも、都道府県が主体的に実施する事業について国が強制的に中止される法令上の権限はないと考えております。

したがって、基本的には補助ダム事業については各知事の御判断を尊重するというところを申し上げているわけでありませう。

しかしながら、先ほどの御説明しましたように、根本的に考え方、発想を変えなければ、国民からお預かりした税金の使い道という観点から考えますと、今までのような河川整備あるいはダム建設を行うわけにはいかないという認識をしっかりと地方にも持っていていただくことは大事なことでと思いますので、そういったことをしっかりと都道府県知事とのコミュニケーションの中で図っていききたいというふうに考えております。

したがって、場合によって個別の事業の進め方について知事と御相談をさせていただくこともあろうかと思っております。

○田中（康）委員 私が脱ダム宣言を出しましたのは、緑のダムというような環境原理主義なのでございませぬ。すなわち、都道府県のダムあるいは直轄事業の国のダムのいずれも、国が総事業

費の七割を負担いたします。ですので、今まで大きな公共事業は地域にとって得策であると言われてきました。しかしながら、ふたをあけてみますと地元の負担が三割である。先ほど言いましたように、国の負担七割もこれは国民全員の借金でございませぬ。総事業費の八割は、おおむね東京や大阪に本社があるゼネラルコントラクター、ゼネコンに支払われるわけでございます。すなわち、地域は三割を負担しながら、地域の経済のために直接還流される金額は二割である。であるからして、これは参議院の本会議の代表質問でも私述べましたが、すなわち、巨大な公共事業は地域を潤すどころか、地域から東京へのバキューム現象だということでございます。

そして、先ほど、大きな外科手術が三十年、四十年、ダムができれば安全だと言いつつながらダムができていない、マッサージや点滴はどうしたのだと。すなわち、ダムをやめればいいのではございませぬ。治水のあり方として、護岸の補修であったり、森林整備であったり、遊水地であったり、危険地域の家屋を移転することであったり。

そして、残念ながら各省庁というものは、あるいは各部局というものは、自分のところの予算の大きさで仕事をはかるところがございませぬ。しかし、河川局の予算で取りつけ道路等も行うのであれば、逆に例えば橋を無橋脚にする。一キロくらい橋は今無橋脚になります。このことで河川は安全になります。これを、道路局ではなく河川局の予算で橋をつくり、維持修繕は道路局が行う。あるいは、危険地域の家屋を移転することは大変

すそ野の広い経済効果がございませぬ。これも河川局で行うというふうな発想の転換を行う、これこそは政治主導でなくてはできないかと思ひます。

ただ、そうした中で、今前原さんは、都道府県がつくるものに関して国として口を挟むことに限界があるとおっしゃいました。しかし、これは国民全体の税金が投入されているわけでございます。ましてや河川は、一部のダム建設予定地だけでなく、あるいは流域の方だけでなく、その水やその河川、その景観というものは社会の共通資本でございませぬ。

前原さんは会見で、国が補助金を出す都道府県のダム計画に特段私から異論を申し上げることはない、ダム建設の入札手続をやめてくれというようなことを私もから申し上げるつもりはございませぬというふうな述べておられます。今の御答弁もそれに沿った形かと思ひます。

しかし、国のダムだけでなく、例えば香川県の小豆島には内海ダムという計画もございませぬ。これはもう摩訶不思議なダム計画でございませぬ。わざわざ全長三キロの川で、既にそこにはダムがございませぬ。そして、本来洪水が起きているのはその別当川という川ではなく、横に並行している川、あるいはその支流の問題でございませぬ。しかし、ここにダムをつくると言っております。

鳩山由紀夫さんも公共事業チェック議員の会のメンバーでありまして、私とともにこの場所に幾度か訪れ、この場所に新たなダムをつくる必要はないということをおっしゃっております。しかし、過日、香川県知事が大臣室にお越しになられたと

きに前原さんは、これは県の判断を尊重するといふふうにおっしゃっております。これもまた新たな、防衛問題に加えての内閣不一致と言われることを私は案ずるわけでございます。

のみならず、例えば川辺川ダムはやめようと言っている蒲島郁夫さんの熊本県にも、天草に路木ダムという、これも私は今本名誉教授と視察をしておりますが、この河川流域に居住の住居はございません。しかしながら、治水のダムでございませぬ。なぜ治水のダムになるかという、小さな、丘を越えたような、小高い里山のような山を越えた向こう側の集落にこの川からあふれるという論理になっております。そして、川辺川ダムは国のダムだからやめようとおっしゃっている熊本県知事は、このダムの計画を続行されております。

長崎県にも石木ダムというのがございます。これは、川棚川というところの一部の支流、しかし、これは全流量の九分の一でございませぬ。ここにダムを設けると河川が管理できるといふ不思議な話でございます。

あるいは、私の長野県において、私はダムによらない治水ということで、さまざまな先ほど申し上げたような、堤防のかさ上げであったり橋脚のかさ上げであったり、あるいは遊水地であったり、そうした形で、諏訪湖に流れ込む二つのダム計画を棚上げした上での河川整備計画というものの承認を関東地方整備局から得ましたが、そのためには多様なプログラムを立てる必要があります。

しかし、浅川ダムという長野県のダム、これは長野市の上流にございますが、ダムができてても下

流域の洪水は防げないといふふうには国土交通省から出向していた当時の土木部長も言明をした不思議なダムなのでございますが、これらを皆いづれの自治体も進めようとしております。そして、大変残念なことには、地元の民主党の方々も、あるいは多くの場合、連合の方々も、これらのダムを推進しようとしております。

しかし、これは中央からの上から目線なのではなく、河川というものが皆の共通資本であるならば、そして、ようやく達成をしたこの政権交代によってコンクリートから人へということに多くの方が期待をされているときに、この補助ダムに關しても国の税金を、先ほどの公明党や自由民主党や保守党のころに亀井静香さんがつくったような基準同様な形で一たんとめる必要があるのではないかと。そして、ただダムをやめるだけでなく、それにかわる河川整備のプログラムというものの、河川のあり方をまずは民主党がきちんと示す、そしてその中で地域密着型の公共事業になるように行っていくことが私は肝要であろうかといふふうに思っています。

改めてこの点に関して御見解をお聞かせください。

○前原国務大臣 改めての御答弁で恐縮でございますけれども、我が国は法治国家でございまして、おっしゃっている趣旨については、内容的には賛同できる部分も多々あるわけでありますけれども、河川法、地方自治法、あるいは補助金交付、こういった観点から限界があるということは御理解をいただきたいと思います。

○田中(康)委員 前原さん、もちろん私たちは法治国家に生きています。しかし、法律はだれがつくったのでしょうか。日々、本来、脳の中で考え、進化をしていく、至らなさを改めるにしくはなしの人間によってつくられていく。過去における、無論、その段階では英知を集めたかもしれない、公務員の方々や政治家の方々によってできた法律が至らないならば、変えることこそが本来政権交代に国民の方々が望まれたことなのではないでしょうか。

法律に書いてあるからできませんという形になると、現在はシビリアンコントロールでございませぬが、前原さんが恐らく私よりもはるかに造詣が深いであります。まさに戦略性なき日本陸軍の悲劇であったりあるいは責任感なき日本海軍の悲劇というものを法律上の規定がないからとめられないということと一緒になるのかと思えます。

この点に關しては、ぜひとも馬淵さんも辻元さんも同じチームワークとして、至らない法律を一緒に変えていくということによって、そしてそれは、先ほど言ったように、三割払って二割しか地元に残らないのでなく、地元でまさにできることを地元がやることで地域に人々が戻り、地域の公共事業の従事者といえますか土木建設業の方々は今全国五十二万社、家族を入れれば二千万人でございます。これをなんちゃって小泉・竹中へなちよこ改革のときは四割近く減らした。四割減らしたから、この方々が福祉に行くのか、介護に行くのか、有機農法に行くのか、サービス業に行くのかの工程表も示さなかった。そのことを、公共事業

の中においても維持修繕ということできちんと安心、安全をつくれるということを示すべきではないかと思えます。

続いて、JAL再生タスクフォースチームに関してでございます。

前原さんは、今までの自民党政の枠組みでのあり方委員会というものは一たん白紙に戻すと就任会見でおっしゃり、また、破綻が絶対にあつてはならない、法的整理はしなないとおっしゃいました。今までの行政の継続性を断ち切るというその心意気は、心意気自体はある意味では賛同される方もあろうかと思いますが、ただしその場合には、それを上回るアウトカムというものが出されなければ、税金を投ずるわけでございます。

残念ながら、十月三十日の「フジサンケイビジネスアイ」は、日航再建、タスクフォース案白紙、傷深めた一カ月の迷走というふうに記してございます。残された時間はそれほどないとおっしゃった前原さんであるにもかかわらず、司令塔不在の日航再建は迷走してしまつたというふうに記しているわけでございます。

そして、十一月二十一日の週刊ダイヤモンドもタスクフォースチームの置き土産、JALにのしかかる十億円、資金繰り、リストラ、年金問題、問題はいまだ一つも解消していない、一カ月の大騒動の末、残つたのは十億円の請求書と信用不安、前原誠司国土交通大臣の拙速さは否めない、これは記事なのでございます。

前原さんは、まさにこのチームも不眠不休で働かれたとおっしゃっております。辻元さんも御尽

力されたかもしれません。しかし、あらを探すがマスメディアということではなく、これは多くの方々が、日本経済新聞を初め、この一カ月、そしてさらに、今回そのチームが出した内容もお蔵入りしてしまつたことで、さらにつくると言っている。

国営企業ではございません。民間企業に対して前原さんはこのチームをつくるといつてチームを送り込み、そしてそこには百人ほどの人々も入れるのだということもおっしゃいました。なぜこんなに一生懸命やつて悪く言われてしまうのか。このチームをつくられた、設置、タスクフォースチームは私が任命した任意のグループですというふうに、十月二十九日、調査報告書を受け取つての会見でおっしゃっていますが、その認識でよろしいのでしょうか。

○前原国務大臣 答えをいたします。

随分偏つた情報で物をおっしゃっているという気がしてなりません。あらを探すがマスコミの仕事だということではないということでありますが、偏つたところだけの意見で物をおっしゃっているとしたら私は今拝聴していませんでした。まず、事実が幾つか間違っています。私は法的整理はしないということは一切言っておりません。私が申し上げている破綻というのは、つぶれてなくなるという意味の破綻ということはありませんということでありまして、法的整理はしないと言つたことは全くありません。

それと同時に、私が内閣で国土交通大臣を拝命したのは九月の十六日です。そして、JALが再

建案を持つてきたのが九月の二十四日です。つまりは、八日間で、JALが出してきた再建案が本当にそれが実現可能なのか、あるいは中身として正しいのか。これは、だれが大臣になつたつて、それを信じて、そしてそれに基づいてお金を出すということであれば、今までの政権と同じように、ちゃんとしたいわゆる検証もいまま税金を出し続けて、結果的に延命策を講じて、そして体質改善が図れなくて、より問題を深みにはまらせるといふことの繰り返しだと私は思っております。

したがって、今回のタスクフォースに私がお願いをしたことは、事業再生あるいは資産査定のプロの方にお願いをして、徹底的にJALの今の経営状況を調べてくださいと。つまりは、JALから出されたものを信じると言われても、信じられない。だから、JALが出してきたものを徹底的に検証するために、私は、今まで産業再生機構などで活動されてきたいわゆる事業再生あるいは資産査定のプロの方々にお願いをして、本当のJALの病状はどうなのかということ調べてもらうということをお願いしたわけであります。

したがって、悪くなつたとか、あるいは先延ばししたとか、そういう批判は全く当たらない。事実認定からまずしつかりしてもらつて質問してもらいたい、そのことを申し上げたいと思えます。

○田中(康)委員 今のはフジサンケイグループのメディアにきちんと載つた内容でございますから、その内容が間違つているということになると、国土交通省として、フジサンケイグループに対してしるべき措置をとらねばならないというお話

にもなつてまいります。これは、複数のメディアが皆懸念をしていることでございます。メディアのみならず、多くの経済評論家の方々も。

前原さんは、ずるずるとお金を出し続けられないようにしようとおっしゃった。そのために御自分のお友達であられる方々を、富山和彦さんを初めとしてメンバーに選ばれたといえます。富山さんを初めとする方々の行状に関してもいろいろ報道はされておりますが、今そのようなお話がありましたし、時間もありませんので、今回は少し差し控えますが、しかし、前原さん、タスクフォースチームが、一カ月、そして日本航空に十億円の請求を出していると複数のメディアが言っている、その報告書というものがなぜ公表されないのをごいませうか。

○前原国務大臣 経緯をちゃんと勉強してから質問していただきたいというふうに思います。

このタスクフォースに私がお願いしたのは、今どういう経営状況なのかといったことを徹底的に分析をして私に報告書を出してくださいということをお願いいたしました。そして、それと同時に、タスクフォースが再建をやるという前提に立って、どういった再建案というものが考えられるかということを出すように私はお願いをいたしました。そして、その結果として出てきたのが、私的整理という枠組みでございました。

しかし、この私的整理については、今言われておりますように、年金の積み立て不足の問題とかあるいは果たして本当にリストログがちゃんと進んでいくのかどうなのかということとか、あるいは

金融機関が私的整理の場合のいわゆる債権放棄というものに合意するのかといったさまざまな不確定要因というものが出てきた。

私は、この航空産業というのは、私がこの間ずっと一番気にし続けてきたことは一体何かというと、人々の命を乗せて飛行機は飛んでいる、この今の経営状況の中で、いろいろ報道をされている中、誹謗中傷もいっぱい出ている、何が真実かわからないというような状況の中で、私が一番心配したのは、事故が起きること、事故が起きて、そして人の生命、そういったものにかかわるような問題が起きたら大変だということでありました。

したがって、この航空産業の特殊性というもの考えた場合には、私的整理でどうなるかわからない状況で不安定な状況が続くよりは、より公的な関与というものが望ましいのではないかということをお私にタスクフォースに申し上げ、そして、公的関与の中でどういった解決策があり得るかということ、十月の中ごろにできた企業再生支援機構というものの活用を報告としてタスクフォースは出してきた、こういうことであります。

では、企業再生支援機構というのは一体何なんだということをお調べていただければ、みずからされた質問の答えはおのずと出てまいります。つまりは、企業再生支援機構というのは、菅副総理のもとにある機構でございますけれども、これは独立性の高いものであります。政府がJALを引き受けてくれとかいうようなことは言えません。半官半民で出資をしてくれているのがこの企業再生支援機構。一兆六千億円というお金は国も出して

いるけれども、地方の金融機関なんかも出している。したがって、JALを国がやってくれなるといふことを押しつけることはできない。あくまでも企業再生支援機構が独自の判断をすることです。今、企業再生支援機構は、このJALからの申請を受けて、みずからのデューデリジェンスというのを行っている、資産査定というのを行っている。そして、その資産査定を行った上で、どういった再生計画を行うのかどうかという判断をしようということになっていきます。

この機構に任じた以上は、タスクフォースの案もありますよ、しかし、これが表に出ることによって機構の判断というものをゆがめてはいけません、こういう判断をいたしました、我々はタスクフォースの案というものを今表に出してはいないということでありまして、機構に任じた以上は当然の判断であると私は思っています。

○田中(康)委員 どうも、前原さんの御認識というものは、恐らく首をかしげている委員諸氏もいらつしやいます。前原さんは、国土交通大臣として、この五名の方に委嘱状をお渡しされているわけですよ。そして、しっかりと維持し発展していくための再建計画でなければならぬ、それをつくってほしいと言っているわけでございますよ。そして、これらの方々にはボランティアで働いたと豪語されておりますが、これらの方々の移動の交通費というものは国税から支払われているわけでございます。

にもかかわらず、この報告書というものが公開されず、前原さんは受け取られた後、複数のの方々

の証言によれば、これは大事なもので金庫におしまいになるといつて金庫にしまわれている。これは、私は、鳩山由紀夫さんが掲げるフェアであつてオープンであるという政権を著しく毀損するものなのではなからうかと思つております。

そして、仮にそのプランが、プロフェッショナルの方々、再生実務を行ったプロの方々日本航空の中に入れてやっていたらと言つたんです。なぜそのプランが公表されず、そして、そのプランが、逆に言えば企業再生支援機構が即座に行うのではなく、またさらに一月まで一カ月余をかけて二カ月近くをかけて行うのか。この間にもさらなるつなぎ融資は出てくるわけでございます。これは、藤井裕久大臣も、では今後こうしたつなぎ融資を国税で行つていく場合に、きちんと当初予算補正予算で計上するのかという内閣としての威信の問題にもこれはかかわつてくる大事な問題でございます。

そして、先ほどの十億円というものを仮に日本航空が払った場合に、株主代表訴訟が起きれば、これは一体だれが責任をとるのか。前原さんの声がけで始まつたことでございます。五名を選んだだけだとおっしゃるかもしませんが、二十名近い方々も日本航空の中に入られるとおっしゃいました。この日本航空の中に入られた方々は、経営共創基盤という、とかくのお話がある富山和彦さんの会社の方々であつたり、プライスウォーターハウズの方々であつたり、その委員になられている方々の所属の場所の方が入られている。これこそ、今まで我々が糾弾をしてきた不透明な談

合の随意契約というものと同じ状況ではなからうか。そして、代表訴訟が起きた場合に、一体だれが責任をとるのか。これは、私は、独占禁止法の優越的地位の濫用というものを行つたというふうな風聞が立てられてもいたし方ないようなお話かと思つております。

そして、一体、今後いつまで私たちの血税を払つていくのか。私は、個人的には、よい意味での法的整理というものを行つて、日本の航空がよりよい意味での切磋琢磨の競争になる必要があるとすし、その一例としては、例えば、アメリカにおいても、ユナイテッド・エアラインズは、民主党は多くの連合の方々の支持を得られておりますけれども、一九九四年にESOP、エンプロイー・ストック・オーナーシップ・プランという形で、今まで働いていた方々が皆自分たちも身を切つて、労働者によつてユナイテッド・エアラインズは再建をしたというような形もございます。

幾らつぎ込めばよろしいのかということ、一体いつまでにこれで再生されるのかという点についてお答えをいただきたい。そして、なぜいまだ血税を投じた報告書が公表されないのか、この点に関してもお知らせいただきたいと思ひます。

そして、トップは経営責任が問われる、しかるべきときにみずから出処進退を判断されるというふうな西松遙社長との会談後述べられております。残念ながら、ロイターは、JALの問題はあくまでも国土交通省の問題と主張されるような部署もあると言つています。

○川内委員長 田中さん、申し合わせの時間が過

ぎておりますので、手短にまとめてください。

○田中(康)委員 しかし、これは国土交通省の問題ではなく、私は、この判断をトップダウンでなされた前原さんみずからが胸に手を当て、今後さらに日本の消費者のために、勤労者のために御尽力いただくことを願つて、質問を終わります。

いずれ、この問題等に関しては、改めてお聞きをいたしたいと思ひます。

○前原国務大臣 答弁の機会をいただきたいと思ひます。短くやります。

まずは血税。血税は投入されています。タスクフォースに出された金額は、これはまだ予定でありますけれども、交通費というのは、一カ月間で全員に対して払われる交通費は五万三千二百六十円でございます。それ以上の税金は彼らに払うことは全くありません。したがつて、基本的にボランティアでやつていただいたということであります。

繰り返しになりますが、一カ月の間で、つまりは年末には資金ショートが起きるということで、政権交代でこのJALの問題を引き継いだ。しかし、JALの経営実態がわからない中で、では、その対応策をどう考えるかということになつた場合、だれが担当者になつたつて、JALの今の経営状況をつぶさに、みずから納得できる範囲で調べ上げるといふことをやるのが王道じゃないですか。それをだれが選ぶのかというところに問題があると言われれば、それは私はいろいろ判断があると思ひますけれども、産業再生機構で実績を積まれて、そして、いわゆる資産査定、そして計画



設定のプロである方々がしつかりやられた中で、それで計画を出してもらった。しかし、その計画をやるかどうかという判断は国土交通大臣である私が下して、私的整理ではなくて企業再生支援機構というものにゆだねるのがいいのではないかと、この報告書を、言ってみれば私が促した、公的関与の方がいいということを申し上げたわけであり、ます。

したがって、今おっしゃって来たことについては、また時間があれば何度でもやらせていただきたいというふうに思いますけれども、JALを再建させるというためには、まずはJALの経営実態をしつかり調べるというのは、だれが大臣になつたってやらなければいけないことだったということ、はしっかりと申し上げておきたいと思えます。

○川内委員長　これにて田中康夫君の質疑は終了いたしました。