

第八十回国会 交通安全対策特別委員会議録 第九号

昭和五十二年四月二十一日(木曜日)

午前十時二分開議

出席委員

委員長 鈴切 康雄君
理事 加藤 六月君
理事 野中 英二君
理事 太田 一夫君
理事 阿部 文男君
理事 石橋 一弥君
理事 北川 石松君
理事 前田治一郎君
理事 久保 三郎君
理事 寺前 巖君

出席國務大臣

運輸 大臣 田村 元君

出席政府委員

内閣総理大臣官 室城 庸之君
房交通安全対策 室長 杉原 正君
警察庁交通局長 石井 一君
運輸政務次官 大丸 令門君
運輸省自動車局 整備部長 蘭村 泰彦君
海上保安庁長官 浅井新一郎君
建設省道路局長

委員外の出席者

大蔵省主税局税 制第一課長 矢澤富太郎君
大蔵省銀行局保 險部長 副島 有年君
運輸省航空局技 術部長 官川 晋君
航空事故調査委 員会首席航空事 故調査官 西村 淳君
日本国有鉄道運 転局長 藤田 義人君
日本国有鉄道電 気局通信課長 八木 正夫君

特別委員会議調査 室長 綿貫 敏行君

本日の会議に付した案件

海上衝突予防法案(内閣提出第六二号) 交通安全対策に関する件

○鈴切委員長 これより会議を開きます。海上衝突予防法案を議題といたします。本法案につきましては、昨日の委員会において質疑を終了しております。これより討論に入るのでありますが、別に討論の申し出もありませんので、直ちに採決いたします。

海上衝突予防法案に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕
○鈴切委員長 起立給員。よって、本法案は原案のとおり可決されました。なお、ただいま議決いたしました本案の委員会報告書の作成につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕
○鈴切委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

〔報告書は附録に掲載〕

○鈴切委員長 この際、運輸大臣より発言を求められておりますので、これを許します。田村運輸大臣。

○田村國務大臣 ただいま海上衝突予防法案につきまして、慎重御審議の結果、御可決をいただき

まして、まことにありがとうございます。海上における船舶交通の安全の確保につきましては、本委員会における審議の内容を十分尊重いたしまして、今後とも遺憾なきを期する所存でございます。

○鈴切委員長 これより交通安全対策に関する件について調査を進めます。質疑の申し出がありますので、順次これを許します。井上泉君。

○井上(泉)委員 一般的な点でありますけれども、保険のことで大蔵省の保険部長にお尋ねするわけですが、損害保険の代理店は、契約者に最も身近な立場にあって、その契約者の利益保護や保険知識の普及向上に非常な役割を果たしておられるわけですが、しかし、現状では十分にその役割りを果たしている代理店は非常に少なく、大部分はきわめて不満足な状態にとどまっております。また、聞くところによると、毎年、相当大量の新設や脱落があるとのことですが、こうした乱設乱廃が現在の代理店問題の原因となっていると思うが、これについて大蔵省ではどう考えておられるのか。まずその点を……

○副島説明員 お答えいたします。損害保険の代理店は、その契約者といわゆる保険会社との接点に位置しているわけでございまして、損害保険に関する情報あるいはイメージ等は、ほとんどすべてこの代理店を通じて契約者に伝えられているわけでございます。そこで現在、損害保険に関するいろいろな契約者の苦情、その他の大部分も、この代理店が適切にその役割りを

果たしていないというところに原因をしております。果たしていても先生御高承のとおりでございます。

こうした代理店の役割りの非常な重要性にかんがみまして、私どももいたしまして、かねてより募集制度の改善を行政の最重点にしているわけでございますが、特に、最近における大衆保険分野の急激な拡大あるいは損害保険に対する社会的関心の高まりという状況のもとにおきまして、この五十二年を私どもは損害保険代理店改善の年というふうに位置づけおる次第でございます。

現在、約二十四万の代理店がございますけれども、五十年に新設をいたしました代理店が四万二千軒でございます。一方、廃止の代理店数が約二万六千軒となっております。かなり多数の新設、廃止があることは事実でございます。これが直ちにいま先生の御指摘のような乱設乱廃と言えらるかどうか、これにつきましては、現在実態調査を行って、その報告の分析を行っておりますけれども、代理店数の拡大がすなわち業績の向上につながるというような契約者不在の営業方針に偏るということがないように、私どもとしても業界に常々注意を喚起しているところでございます。

○井上(泉)委員 代理店改善の年として位置づけられておられるわけですが、その代理店を設けるとかあるいはやめるとかいうことは、これは保険会社の自由意思でどうでもなるような存在で

○副島説明員 お答えいたします。御指摘のとおりでございます。

○井上(泉)委員 そういふふうな保険会社、まあ一件の契約も取らなくて、ただ代理店であるという看板を張るといふようなことは、私は、保険の社会的な役割りを果たす使命から考えて、これは

問題じゃないかと思うわけですが、そこら辺、代理店を設けること、あるいはやめること、こういうことについて何らかの規制をする必要——代理店としては、どういう任務を持って、どういうふうなことをせねばいかぬかと、何か規制されるようなものがないとするならば、代理店業法とか、そういうようなものをつくる必要がありはしないかと思うが、どうですか。

○副島説明員 代理店につきましては、一応現在の募集取締法で法的な規制をしているわけですが、御指摘のように、代理店をどうするかというのは、基本的には損害保険会社の営業政策の問題だと、私どもは受けとめております。ただ、代理店の質的な問題がいろいろの意味で現在の保険に関しまして誤解や苦情の原因となっていることも事実でございますので、目下、実態調査の結果を踏まえまして、業界に対しまして強力な行政指導を行っていきたいというふうに考えております。

○井上(泉)委員 強力な行政指導を行うということとは、私は肯定をするわけでありませうけれども、ややもすれば、代理店は保険会社の出先の機関のような印象を持っておられるわけでありませうし、それで代理店の改善というように、保険業務の中における代理店の位置づけというものは、これは保険会社の業務に關係をするのは当然でありませうが、保険会社との關係、そしてまた被保険者との關係、そういうふうな中で代理店のおける役割りというものを、契約者にとっては絶えず身近な相談相手になり、あるいは保険問題におけるいわばトラブルを解消する上においても役立たしむるようなあり方というものを考えるべきでないか。あるいは代理店の業法というものは、これは保険關係ですから、大蔵省の方も監督もし、行政指導もされておられる業務ですけれども、その中で代理店に対する指導というか、そういう行政指導というものはいままでも非常に不十分な、いわば野放しのような状態にあるのではないか、こういうように思うわけで、その点、いま部長の言われたよ

うな方向で、代理店の本来あるべき姿というものを十分確保できるように、実現できるように方向にひとつ指導していただきたいと思うわけですが。

そこで、自動車事故における被害者の救済というものは、これは非常に重要な問題であると思うので、交通事故をなくする運動というものは、そして交通事故によって被害を受けた者に対する救済、これは警察庁や運輸省、総理府というふうな関係だけではなしに、やはり関係各省庁が相協力して交通事故をなくし、そして不幸にして事故に遭った被害者の救済に対しては、トラブルのない万全の措置を講ずるべきだと思っておりますが、その点について、大蔵省の方では、これは保険の關係だから別だということじゃなしに、自動車損害保険というものが交通事故をなくし、被害者救済のために欠くことのできない重要な使命を持つておるものである、こういう位置づけをしておるのかどうか、その点について、まず見解を承りたいと思っております。

○副島説明員 お答えいたします。先生御指摘のように、交通事故対策というものは、損害保険会社と申しますか、損害保険業界にとってもきわめて重要な問題でございますことは、申すまでもないわけでございます。そういう意味におきまして、保険というものは、もともと事故の後始末でございますが、事故に対する最善の対策は事故を未然に防ぐということでございますので、損害保険協会といたしまして、従来、事故防止のためのキャンペーンには相当の力を注いできておるところでございます。

先生御案内のように、自賠責の運用益からもちなり巨額の資金を交通安全のために使っているわけでございます。保険会社にとりましても、交通事故の絶滅、減少——絶滅というのはなかなかむずかしいと思えますけれども、減少はすなわち保険料の引き下げにつながる、保険料の引き下げにつながるならば、当然のことながら保険の普及にもつながるといふ関係でございますので、交通事故防

止のためには現在非常な力を注いでいるところでございます。私どもとしても、そういうふうな認識をしております。

○井上(泉)委員 非常に結構であります。ところで現状におきましては、自動車交通事故に遭った方が被害者として保険の給付を受ける段階において、強制的な保険と任意の保険というものをみた場合に、いま任意保険を付けておるのが非常に少ないわけですが、それで、これは被害者救済の面から考えて、強制的な保険が高ければいいけれども、任意の賠償保険というものにもっとも加入するような運動というものを進めなくてはならない、こういうふうに思うわけですが。

その点で、大蔵省の方としては、所管が違う、こう言いますが、部長の言われたように、事故救済のために保険というものはなくてはならない社会的な使命を持つておるものだから、そういう場合における強制と任意という制度から見ると、強制では一定の枠をはめておるけれども、とても救済にならないから、任意というものを普及するようにはやっておるわけですが、そういう点について、大蔵省は強制と任意についてどうお考えになっておるのか承りたい。

○副島説明員 お答えいたします。先生御指摘のように、現在の自動車保険は、いわゆる強制保険と任意保険の二本立てになっておりまして、強制保険と申しますのは、いわば基礎的な補償を行う、それを超える部分は任意保険でカバーをするという組み合わせになっておるわけでございます。

ただ、御指摘のように、強制保険の方は、車検にリンクしておりまして、普及率がほぼ一〇〇％に近い数字になっておりますけれども、任意保険の普及率というものは、現在六〇％程度にしか及んでおりません。この普及率は、欧米先進諸国に比べてかなり低いことも事実でございます。そのために、私どもとしても、かねてより保険会社に対しまして、任意保険の普及率の向上を図るよう強く指導しているわけでございます。

これも先ほどの先生の御指摘の代理店の質の問題と若干関連をしたいと思います。現在わが国にありますが、それに対して、登録自動車数は約三千万台でございます。したがって、二十四万の代理店が一軒当たりほぼ百台をれば、かなり高い普及率になるわけでございます。そういう意味で、代理店が非常に大衆と申しますか、契約者との接点にあるだけに、もう少し自動車保険の重要性というものを認識して、契約者に対してアプローチをすれば、かなりの普及が図れるのではないかと感じました。

また反面、保険に関する知識も、必ずしも契約者と申しますか、国民に十分徹底をしております。現在アンケートをとってみますと、任意保険に入っていない自動車所有者のうち非常に多くは、自分だけは大丈夫だという理由、あるいは経済的な余裕がないという理由で入っていないという人が大部分のように聞いております。運転と申しますのは、だれでも自分は大丈夫だということに思いがちでございますけれども、そういう大丈夫だと思っている運転手と申しますか、自動車のオーナー自体に問題がある、そういう意味で、保険というものの知識の普及を図る必要があるのではないかと感じました。

○井上(泉)委員 大蔵省の方としても、任意保険の普及、拡大のためにはいろいろと努力をされておるし、またそのことが望ましい、こういう御見解であるわけですが、そうする場合に、任意保険に六〇％しか加入してない、この加入してない者はいわばたちの悪い者じゃないか。たちが悪いと言えは語弊がありますが、大体が、自分だけは大丈夫だ、保険料が高いので掛けられるかというふうな気持ちの者で、いわば人の命を軽んじておる考え方のあらわれじゃないか、こういうように思うわけですが。

そうなりますと、任意保険を普及させるためには、一体どうやったらいいのか。単に精神的なものでPRするだけのものか、あるいはいろいろ物

質的な恩典を与えるとかいうことも考えるべきではないかと思うわけですが、大蔵省の方としては、任意保険を普及させるためにはどうやったら一番いいとお考えになっておられますか。

○副島説明員 お答えいたします。

先生御高承のように、過去数年来、あらゆる機会を通じて直接テレビあるいは新聞等を通じてのPR、あるいは代理店を通じてのPRというものを通じて重ねてまいりましたけれども、任意保険の普及率は必ずしも思うように上がっていないということもまた事実でございます。先生御指摘のように、加入をしていない人には、それなりに自分はまだ大丈夫だと思っている人が多いものですから、なかなかPRには乗ってこないということもまた事実でございます。

そこで、私どもとして、いま、従来のじみちな努力をさらに積み重ねるほかに、幾つかの普及策というものを考えております。

まず第一は、やはり学校教育ではないかという感じがいたします。欧米諸国の高校あたりの教科書を見てみますと、かなり保険というものが課程に取り入れられている。ところが、わが国の教科書を見てみますと、商業課程以外のコースでは、ほとんど保険というものを教えないというのが事実でございます。そこで、現在、私どもとして、文部省当局に、今回の教科書改訂の機会に、ぜひ保険に関する知識の普及を図っていただきたいということを申し入れております。

第二点は、御承知のように、火災保険というものもかなり普及しておりますので、自動車保険を他の保険とパッケージにして売っていくということも目下検討しております。

先生も御案内のように、PRあるいは情報、何と申しますか、マスコミを通ずるPR、あるいは代理店を通ずるPRだけではどうも限界があるというふうな感じがいたしていることは事実でございます。

○井上(泉)委員 そこで、これは保険部長にお尋ねするわけですが、いま自動車はせいたく品とお

考えになっておられるのか、あるいは過疎地域その他いろいろな状態から見て、もうわれわれの生活の中へ入って来る、社会生活をしていく上においていけば必需品と認めておられるのか。その点ひとつ御見解を承っております。

○副島説明員 どうも大変むずかしい御質問でございます。先生御案内のように、たとえば大型車とか外車等はせいたく品であることは、もう申すまでもございませぬけれども、一般の乗用車というものは、かなり国民の間の生活にも組み込まれているというふうには私どもは認識をしております。

○井上(泉)委員 その認識は正しい、いわゆる常識的な認識だと私は思うのです。そういう認識、常識の上から立て、この任意保険を普及させるということが大蔵省としてはとるべきことではないか。

そこで大蔵省としては、その対策はどうやるのか。いま言われた学校教育などは、文部省でやることであって、あなたの方から文部省の方へ、保険についての学校教育をもっとやってくれよと言え、そのお金は一銭も要らぬわけですから、電話一本でいくわけです。いまの世の中ですから、たとえ金額は多くなくとも、ある程度物というものは金というものを普及の中で考えなければいかぬんじゃないか。

そういう点から考えましても、これはいわば準必需品的な役割を果たしておるのだから、生命保険の控除があるのと同じように、家庭用自動車に対する任意保険の保険料も損害保険料の控除制度の対象に含める、そういうことをすることによって損害保険の控除制度が改善され、任意保険の加入が促進されて、そこで国民生活がそういう面からも守られていく。

これはわずかな金額でありましょう。国の何兆円の税収入から見れば、これの控除なんかは微々たるものだと思うわけですが、これは人の命を大切にしようとする思想のあらわれですから、金にかえられない貴重な生命を保障する性格のものであるの

で、そういう点でお考えになったらどうかと私は思うわけですが。そう考えることが大蔵省として任意保険を普及させる一つの大きな決め手になりはしないか。そしてまた、それは今日、生活の中へ入っておるのだから、前に自賠責の保険料の所得控除はだめだと言っておったときは大分情勢が変化してきておるので、もうここらあたりでそういう問題は検討する時期に来るのではないか、こういうふうには私は思うわけですが、部長の御見解を承りたいと思えます。

○副島説明員 主税局から来ておりますので、主税局からお答えいたします。

○矢澤説明員 お答え申し上げます。ただいま御意見がございましたように、税制上の優遇措置を使って促進するというのは、確かに一つのお考え方であろうかと思えます。ただ、私どものお考え方といたしましては、所得税というものは、できるだけすっきりさせておきたいという気持ちがございます。所得税の基本的な考え方というものは、いまここで申し上げるまでもなく、必要生活費を除いたところで累進的に税金をかけていくということでございますが、個別の事情を一々配慮してまいりますと、またそこに新しい不公平が生じるとか、税制が複雑になるとか、いろいろな弊害がございまして、基本的には税制上の優遇措置はできるだけ抑制していきたいという考え方でございます。

しからば全く使えないかという、これはまさに政策判断の問題でございます。そういう点から申しますと、最近の世論といたしましては、たとえば教育費控除をしろとか、住宅ローンの利子の控除をしろとか、いろいろ御要望があるわけでございます。そういう御要望の中の強弱ということもまた考えていかなければならない問題ではないかと考えております。

○井上(泉)委員 税制の関係等については、そういうふうなお考えであるかと思うわけですが、私も、いま私が保険部長といういろいろと質疑を繰り返す中でおわかりになったと思うのですが、いま

生命保険料の控除があるわけでしょう。いわゆる自分の命の保険料に対しては控除がある。他人の命を守るために、他人の被害を守るためにやる保険に対しては、保険料控除を認めない。これは住宅ローン問題とか、いろいろな問題とはまた違つて、やはり生命保険料の控除があるのと同じような性格のものではないか。私は同じ性格のものであるというふうには理解するわけですが、税制第一課長、あなたはこれをどう考えますか。

○矢澤説明員 御指摘のとおり、確かに、ただいまの税制には、生命保険料控除、損害保険料控除、二つの控除の制度がございます。

それで、ただいまの任意保険の保険料の控除の問題でございますけれども、生命保険料あるいは損害保険料と自動車の場合を比べますと、普及の度合いにおいて、一つかなり違いがあるのじゃなからうかという感じがいたします。

それからもう一つは、確かに自動車を持たれておられる方が損害を与えたとところで金が払えるようにしておかなければいけないことはわかるわけですが、いまいちここで申し上げるまでもなく、必要生活費を除いたところで累進的に税金をかけていくということでございますが、個別の事情を一々配慮してまいりますと、またそこに新しい不公平が生じるとか、税制が複雑になるとか、いろいろな弊害がございまして、基本的には税制上の優遇措置はできるだけ抑制していきたいという考え方でございます。

○井上(泉)委員 いまあなたの言われるように、自動車が必要があつて持つておるか、あるいはレジャーで持つておるかというところで、税金の問題を考えると、これは結構だと私は思うわけですが、しかし、任意の保険というものは、何も自動車に掛ける保険ではなく、人に与えた危害に対する保険ですから、そういうレジャーで持つておるものが持つておる方が、これは性格が違つておるわけですが、これは性格が違つておるわけですが、私の頭ではどうしてもならぬですが、あなた、そんな

○矢澤説明員 なかなかむずかしい問題でございますが、まさに結果は同じだろうと思えます。その持つている動機と申しますか、それが絶対必要不可欠な動機なのかどうかということが一つ問題ではないかと思えます。

したがって、もし、たとえばレジャーで持っているということでも保険金を掛けて、事故があった場合には、万遺漏なきを期する必要があるというところまで、税制上でめんどろを見なければいけないのかどうかという点は、かなり問題があるのではないかと思えます。

○井上(泉)委員 問題があるとしてこれを逃げるのと、問題があるけれども研究をしなければいかぬということと二通りあるわけですが、あなたはそのうちですか。

○矢澤説明員 全般的な感じとして申し上げますと、もろもろの御要求のある中で、その優先度というものは比較的後ろと申しますか、薄い方にあるのではないかなという感じでございます。

たとえば自動車の保険料一つとりまして、強制保険と任意保険との差を一体どう考えるかというような問題もあるように思えますので、その辺は、世の中全体のこういった問題に対しての認識、あるいはプライオリティーの置き方がどういうふうに変わっていくかということを見ながら勉強を進めていく必要があるかと思えます。

○井上(泉)委員 私の質問に対するあなたの答弁がどうものみ込めないのですが、あなたは税の関係をやっておる役人だとしても、税は国民のために使うための取のだから、やはり国民全体のことを考えるのは当然だと思わなければなりません。

そこで、日本政府の役人としての常識として、私はあなたにお尋ねするわけです。

あなたにしても、あなたの家族にしても、また子供にしても、交通事故に遭わないようにという心がけを絶えずしておると思うわけですが、こういう場合において、今日の保険制度の中で、自動車損害保険は任意保険の制度、強制保険の制度があるけれども、強制保険というのは、一定の限度

の中に置かれておって、みんな入るわけですが、しかし、それでは不十分だから、任意保険の制度がある。ところが、任意保険の普及率が六〇多しかない。そこで、大蔵省の保険部長の方でも、任意保険というものを普及させるようにしなければならぬというお考えにあるわけですが、あなたの場合には、そういうことは、あなたの役人としての常識の中に一切存在をしないのか、存在しておるのか。つまり、こういう任意保険をもっと普及しなければいかぬという考え方が存在しているのか、存在していないのか、その点……。

○矢澤説明員 お答えいたします。普及させることは、大変結構なことだと思えます。ただ、そのために税制を使うことが適当であるかどうかということについては、問題があるという考え方でございます。

○井上(泉)委員 それはあなた、要らぬことですよ、普及しなければいかぬということ、それは今度私が聞くことだから。問題があることは事実です。しかし、問題があるとあなた自身も認識をしておれば、その問題を、後の方にあるとか前の方にあるとかいうことではなしに、やはり研究をすべきじゃないか、こういうふうに思うのですが、それにも値しないですか。

○矢澤説明員 研究はいたしております。現に五十二年度の税制改正におきまして、各方面からいま先生の御指摘のような御要望がございまして、いろいろ検討いたしました結果、先ほど私が申し上げました理由で、改正には取り上げなかつたという経緯でございますので、また五十三年度にもそういう検討の機会がございまして私は思っております。

○井上(泉)委員 そこで私は、これはあなたの方でやるのか、あるいは保険部でやるのかわかりませんが、損保料の控除制度と生命保険料の控除制度がどうなっておるかという過去十年ぐらいの推移と、それから諸外国における自動車保険に係る税制上の取り扱い、その次は、税制上控除されている項目とその限度額、こ

うした資料を大蔵省の方から提出していただきたいと思うわけですが、これについて提出していただけるものでしょうか、どうでしょうか。

○矢澤説明員 外国の事情の点につきましては、ちよつと調べてみないとわからない点があるかと思えますが、それ以外の点については、できるだけ早く資料を整えて、お届け申し上げます。

○井上(泉)委員 そこで私は、あなたの立場は、どうやって税制を改めて国民から税金を取るかという立場にあるのじゃないか、こう思うわけですが、それは取ることも結構でありますけれども、取りやすくするにはどうするのか、それを減税することによつて国民に対する生命、財産を守る効果が発揮されるのかというようなことから、税制というものは考えなければならぬ。ただ取ることだけが税制の能ではないと思うわけですが、それについては時間がありませんので、とにかく取ることだけが税制じゃない。これをやることによつて国民がどういふ恩恵を受けるかということから考えていただきたい。研究はしておるというわけでありまして、次の機会に、この自動車の損害保険の控除についてどういふ研究をなされたのか、そのあなたの豊富な研究状況をひとつ報告をしていただいて、この保険の問題については、また次に質問することにした。かように思うわけでありまして、大蔵省の方、もういいです。ひとつ十分研究してください。

その次に、私は航空の問題で若干お尋ねしたいわけですが、フィリピン航空機の事故ですが、これはあの模様をテレビで見たとときに、私も本場に冷や汗の出るような思いがして、ようあれで死亡事故がなかったというふうにはっとした気持ちが出たわけですが、これの大体の事故概要とその原因はどこにあるのか、これによつて国内線、国際線みんな非常に影響が出たわけですが、この事故の模様等について航空局の方から御説明を受けたと思えます。

○官川説明員 フィリピン航空のダグラスDC8型機が昭和五十二年四月十八日、同社の四二一

便、これは東京マニラでございますが、十五時二十三分ごろ、東京国際空港のC滑走路北側を離陸いたしました。約千メートル滑走したところで滑走路を左側、これは海側の方でございますけれども、に外れまして、そのまま芝生の地帯を約七百メートル走ったところで機首を西側、ターミナルビルの方でございますが、その方へ向けて墜座した。幸いにして火災は発生いたしませんでしたが、エンジン及び足はすべてその間に落ちて吹っ飛んでおります。幸いにして死者はございませんし、重傷者もございませんで、軽傷一名の方が出た。これは足首に打撲、約十日間の治療を要するというところでございます。当時同機には機長ほか十二名、乗組員が十三名乗っておりまして、旅客は百二十七名の旅客が乗っております。

それから、これの原因につきましては、後ほど事故調査委員会の方からお答え申し上げます。思いますが、事故が起きましたことなんでしょう。運航に差し支えがあったかということなんです。事故が起きました。同時に羽田空港に事故対策本部を設置いたしました。直ちに同空港を閉鎖いたしました。その後逐次B滑走路の使用を認め、鋭意撤去作業に努めまして、十九日の午前十時半にC滑走路の再開を含めて、羽田空港のすべての滑走路が正常になった。十八日から十九日にわたりまして、約百六十四便というものが欠航をせざるを得なくなりました。そういう状況でございます。

事故原因につきましては、事故調の方から御説明申し上げます。

○西村説明員 原因については答弁申し上げます。概要については、ただいま御答弁にございまして内容でございますが、事故発生後、機長のロサン機長と申しますが、の口述を受けております。その口述によりますと、フィリピン航空株式会社は、その口述によりますと、DC8の五三型機にかかる横風の制限、これは真横二十五ノット、約十二・五メートル毎秒であるということでございます。

た。それでまた、同機が離陸許可を管制塔から受けたその時点において機長の得ている風向、風速は、二百三十度、二十四ノット、約十二メートル毎秒ということになりました。これは真横の風に換算いたしますと二十三ノット、約十一・五メートル毎秒ということになりまして、ロサンノ機長の口述による規定の横風制限の中にあつたということになると思ひます。

それで、この事故の原因については、詳細にたゞいま究明中でございます。現在申し上げかねますが、以上のような事実だけからは、強風を無視して離陸を強行したというふうな疑いが強いとは、一概には言い切れないというふうな考へております。

それから、同機にはCVR、操縦席の中のボイスをレコードする機械を搭載してあります。このCVR等も無傷で収容されておりますので、これを現在解読中でありまして、それから会社の運航規程、これがどうなつておりますか、この運航規程の提出も求めております。また気象庁の自記風向風速計のデータによる解析等の調査も進めておりますが、その事故の原因については、今後鋭意調査を進めていきたいというふうな考へておる次第でございます。

○井上(泉)委員 なかなか事故の原因の調査を行うことは暇取つて、大変厄介だと思つておられます。厄介だと思つておられるけれども、やはりこれは徹底的に究明し、そうした事故が起らないような措置をとらなければならぬわけですが、本日に航空機の事故というものは、これは全員死亡というほど悲惨なものであるし、そういう点で、幸いにして国内航空の関係ではそうした事故もなしに済んでおるわけですが、やはり何か事故が起ると、航空の安全対策とかいうようなことがよく言われるわけですね。

この間、私、高知の空港から大阪へ飛んだのです。高知―大阪、大阪―東京と。ところが、それが同じ時間帯で、はっきり覚えてないですけれども、十一時前後だつたと思つておられます。もう次々

と、東京行きの八時五十分の飛行機が十時ごろに出、それから宮崎行きの飛行機も出たのですが、ところが大阪行きの飛行機が、なかなか全日空の飛行機が飛ばない。そうすると、東亜国内は後から入つてきて、東亜国内の飛行機は二便そのまま飛んだのです。それで、ぼく自身は、全日空に乗るのだけれども、どうしてもこつちに早く来なければいかぬので、たまたまそこにおつたお客さんの中で、東亜国内が飛ぶというから、私は一人でしようがないから、みんなと一緒に行かなければいかぬから、わきの人が持つてゐる―全日空へ乗りますから、先生、東亜国内に先に乗りなさいやというので、切符をかえてもらつて、それで手続等済ませて東亜国内に乗つて東京に來たのです。ところが、今度は帰つて聞いてみると、全然全日空は飛ばなかつた。同じ時間帯で、東亜国内は飛んで、全日空が飛ばないというところは、これは全日空の操縦者が未熟なのか、東亜国内が優秀なのか。それとも、操縦能力としては一緒だけれども、東亜国内は少々危険でもお客のサービスというか、営業第一主義というふうなことで飛んだのか。一体これはどつちが正しいんだらう。どつちがこの場合の天候判断に対して、飛ばした方がよかつたのか、飛ばさない方がよかつたのか、これはどうなんですか。

○官川説明員 先生も御承知のとおり、航空機の運航につきましては、航空法によりまして、他の交通機関に類を見ないほど、航空機材それから乗員並びにその運航管理について非常に厳格な規定が設けられております。御承知のとおり、ことに機長に至りましては、六カ月ごとの身体検査と厳重なる六カ月ごとの技能審査を行つておられます。まず機長の技能及びその判断というものについては、私たちは十分なものであらうかと思つておられます。

御指摘になりました四月六日の大阪……(井上(泉)委員「五日だつたと思つておられるけれどもね。」と呼ぶ)はい、私の方で調べましたら、四月五日は全日空それから東亜国内航空とも高知においては全

便就航してありまして、四月六日の事実を東亜国内航空及び全日空について調査いたしました結果を申し上げますと、東亜国内航空の七三三便が高知空港へ着陸しようとしたときに、先生御承知のとおり、航空法の規定によりまして、各空港ごとに雲の底の高さ及び視程というものが決められております。たとえば高知空港の場合でいいますと、雲の下限の高さが五百フィート、約百五十メートル……

○井上(泉)委員 ぼくはそんなことを聞いてはせぬ。どつちが正しかつたかと言つてゐる、同じ時間帯に片方が飛んだから。

○官川説明員 片方の東亜国内航空が着陸しようと思つたときに、キャプテンは高知空港における視程が規定以下であつたために着陸を断念いたしました。徳島ヘダイバートしたわけでございます。それから、その少し前に行きました全日空のキャプテンの話によりますと、そのとき視程は十分であつたのであります。ただし、その全日空の飛行機は、出発がその後約一時間、これもやはり視程が悪かつたために遅延しております。したがつて、東亜国内航空は徳島にダイバートした後、大阪に戻りまして、東京の運航統制本部と連絡をとつて、依然として高知空港の視程が悪いというふうな判断をいたしましたために、当該便を含めて二往復便が欠航した。ただし、全日空は全便その後、遅延はありましたけれども、飛んだということが判明しております。これはあくまで機長の判断ということに属すると存じております。

○井上(泉)委員 それではなんですか、機長の判断でどうでもなる、こういうことですか、簡単に言えば。

○官川説明員 機長の判断一存ということより、各空港で決められております雲底の高さ及び視程、当時の気象情報及び管制からのそのときの情報を聞いた上で、最終的には機長と運航管理者が決めるわけでございますけれども、ウェイトはかなり機長に強いということでございます。

○井上(泉)委員 それでは私は、あなたらに対する報告がどうであつたかどうか、もう一遍自身自身でも調べなければ、あの時間帯には非常に東亜国内と全日空とが込んでおるのです。だから、全日空が先に出るだらうか東亜国内が出るだらうかということ、乗客が皆待つておつたのです。それから、徳島には飛ばずに、私自身が東亜国内に乗つた、それで同じ時間帯に乗る全日空は、その日は飛ばなかつた、後、幾度も飛ばなかつたという報告を私は聞いたのです。だから、どうしてその同じような天候状態の中で―お客さんの中では、東亜国内航空は戦闘機に乗つておつたパイロットが乗つておるから少々悪い天候でも飛んだりする、全日空は安全を第一だ、先生、日和が悪いときには東亜国内がよろしうございませぬ、こつちが正しかつたかと思つてゐる。しかし、それは非常に危険なことであつて、それがどつちが正しいか、こつちが正しかつたかと思つてゐる。パイロットの判断でやるから、フィリピン航空のあの事故でもそうでしょう。それから、この間日本航空のパイロットが酔つぱらひ操縦士であつたがためにあつた事故を起したでしょう。酔つぱらひ操縦士をやつたことは別としても、やはりそこを私はもつと規制をするような、機長の判断というものと空港管理者の方で離陸の指示を与えるのと、こつちを優先するかというのを考へないといかぬと思つておられますけれども、これはどうですか。全日空の方が悪かつたのでしょうか、どつちでしょうか。

○官川説明員 東亜国内航空がよかつたか全日空がよかつたかということは、しかとはっきり判断し兼ねる問題でございます。先ほど言いましたとおり、あくまで最終的に、もちろん機長だけの一存というわけではございませぬけれども、やはり機長のそのときの判断がかなり重点的に採用されます。そのために機長が余り判断についてはつきがないうちに、機長の路線資格審査あるいは機長の六カ月ごとの技能及び身体検査というものはかなり厳重に行つておられますけれども、どうしてもそのときの機長の判断によつて、慎重をとら

れる機長と、この程度だったら視程内だから大丈夫と思つて飛ぶ機長と、やはり多少の差が出てくるということは現状ではやむを得ないことだと思つておられます。

それから、管制塔の離陸許可は、これは管制間隔でありまして、出発するかどうかということとはやはり機長と運航管理者の判断によつて行われるということでございます。

○井上(泉)委員 それは、そういうことが航空の安全に十分だということなら何をか言わんやですけれども、私はあの日の状況、そうして待つておつたときのいろんなお客の意見、そういうものを総合して、それで結局東亜国内は飛んだけれども全日空は飛ばなかったということで、これは全日空が安全第一でやったのか、あるいはパイロットが弱いから飛ばなかったのか、これはどっちかあるんじゃないか、こういうふうに思つておられます。それで一方東亜国内の方はパイロットが優秀であつたのか、あるいは少々の悪天候でも大阪ぐらゐまでは突つ込めるということで飛んだのか、その辺もつと、航空局の方としては調べてみる必要があると思つておられますけれども、どうでしょう。

○官川説明員 さらに詳しく当時の事件、それからそういう機長の判断というものにつきまして、私どもの方としても調査してみたいと思つておられます。

○井上(泉)委員 そこで航空局の関係で、日航のストライキの中の一つに、外国人の乗客者の数などが労使間の問題の一つの理由になつておるよつに聞いたのですけれども、いま日本航空、全日空、これに外国人のパイロットがどれだけ採用されておるのかということをおわかりになればいいまして、わかつてなければ後日報告をしてもらいたいと思つておられます。

○官川説明員 現在日本の定期航空運送会社三社におきまして外人を雇つておられますのは、日本航空だけでございまして、日本航空は、三月一日現在で百十五名の外人機長を雇つておられます。(井上

(泉)委員「割合は」と呼ぶ)日本航空の機長総数は約五百五十名ぐらゐでございまして、約二〇〇名程度だと存じておられます。それから全日空、東亜国内航空には、外人は一人もおられません。

○井上(泉)委員 そういうことは好ましいことだと思つておられますか。日本航空の場合、五百名のところでは百十五名も外国人機長を採用しておるといふことは、この間の外国人機長の酔っぱらい操縦なんか見ても、これはあなた、好ましいことだと思つておられますか。これはもつと是正する必要があると思つておられますか。

○官川説明員 航空局といたしましては、かねてから外人機長を一日も早く、速やかに日本人機長に置きかえるように日本航空に対して指導してきてまして、先ほど申した百十五名というものはかなり減つた数字でございまして、現在日本航空では操縦士はざつと約三百名過剰でございまして、その過剰なほとんどのパイロットは副操縦士以下で、機長になかなかないという方の数が多いわけでございます。そのために、機長の絶対数が不足をしておるというために現在外人機長を雇つておる。

しかしこれは冒頭に申しましたとおり、私たちが航空局としては、かねてから一刻も早く外人機長を日本人機長に置きかえるために、従来機長を養成いたしました場を、航空法の認可によります運航規程によつて日本国内に限つておつたのですけれども、今回これを東南アジア地区まで広げまして、もちろん安全性については十分検討した上でございまして、速やかに養成の場を広げておられますので、かなり早い時点で日本人機長に置きかえていけるのではないかと、そう思つておられます。常日ごろからきつとこの旨を日本航空に対して指導しておられます。

○井上(泉)委員 日本航空の社長も運輸省の出身のあなたたちの先輩であるし、そして日本人が機長になれないという理屈はないと私は思つて、そういうことで労使間の紛争がなにするかというところ、やはり職場の中の空気というものは私は影響

するのだと思つておられます。やはりそういう点から考へても、外国人機長というものをこんなになくさんやるといふことは問題があるということだ、これを要求しておるといふことの運輸省の姿勢は私は正しいと思つておられます。正しいことはこれをひとつと強く、先輩が社長であらうが何であらうが、やはりもつと強く指導されたいと思つておられます。もう一遍その点についての決意を聞いておきたいと思つておられます。

○官川説明員 これは日本航空の社長が運輸省の先輩であるということ、私にはいささかも考慮しておられません。嚴重に日本航空に対しては、かなり強い指導を行つておられますし、それから組合の方々もお見えになつたときにも、その旨は私の方からはっきりと明言しておられます。

○井上(泉)委員 それで、私は今度、この間静岡県で定期路線バスに落石事故があつて、それで中学生が二名死んだという痛ましい事件があつたわけですが、これはわれわれが決議をした直後で非常に皮肉なものだ、こういうふうに思つて、もつとこつとこういう事故のないようなことでやらなければならぬという決意を深くしたわけですが、こうしたことについての原因究明とか被害者救済とかいふのが絶えずおくれるわけですが、これはこの間の委員会、高知県の太田村における通学用のマイクロバスの転落事故、これが事故の原因がまだはっきりしていません。それで小川公安委員長は早急に指示を出して結論を出さう、こういうふうに行つたのですが、その小川公安委員長は、警察庁に対してどういふ指示を出されて、それはいまだどういふふうになつておるのか、御説明を承りたいと思つておられます。

○杉原政府委員 先般、委員から御指摘をいただきました。早速高知県の方に連絡をとりまして、ごく先日いろいろな方からいろいろな角度から技術的、専門的な鑑定を依頼しておりましたが、これが出てまいりまして、まだ日にちをはつきり申し上げられませんが、今月の月末を目途に警察として結論を出し、最終的な処理をやりたいと思つておられます。

○井上(泉)委員 それは、月末を目途にこの結論を出されるということは、やはり事故の被害者救済の問題もありませんけれども、事故原因というものがはつきりすることによつて、新たな事故を防ぐ一つの予防措置というものが生まれるわけでありまして、ぜひひとつつこうした事故原因というものを究明するには速やかに処理されるように要望して、時間が参りましたので、私の質問を終わりたいと思つておられます。

○寺前委員 後引き続いて、理事会も行われる予定になつておられますので、この前御質問をさせていただきます。新幹線ひかり一六六号の、二月十八日午前八時ごろの走行中の列車、その運転士がけがをした事件についての続きを若干やらせてもらつて、きょうはできるだけ簡単に終わらせていただいで、また来週やらしていただきたいというふうになつておられます。

○寺前委員 次に、寺前巖君。それで、この藤原運転士が頭を強打した事件について、その後関係者の中へ入つてみますと、職場の中ではこういうことが言われているわけですが、一年前にそのことがわかつていたのではないだろうか。わかつていたということになると、これはまたなかなかの問題だということに思つておられます。私がそのことを知つたというのは、その写しにここにあるのですが、新幹線東京第二運転所の職場でみんなが日誌を書いているのです。その日誌の中に、川口さんという方が、三月九日付で、「証拠隠滅されていたら全てはおしまひ」という話」という話をつけて、ずっと自分の當時を思い起しての記録があるのです。私、これは非常に大事な問題を提起しておると思つておられます。若干の部分を読んでみたいと思つておられます。

話は、今をさかのぼる事一年前。或る日、上りこだまを担当して、三八〇キロ付近に差し掛つたところ、上り線山側の三八〇キロポストの設けられた電柱に三人の作業員が取りついていて、私の電車が接近すると、二人の作業員

六



は、キロボストからあわてて降りたが、もう一人は、降りることができず、電柱のキロボストにしがみついていた。

キロボストが明らかに限界を犯していると思われ、私と走行検査掛はブレーキを使用して、速度を落し、現地点を通過した。また作業員と当該キロボストが列車に接触しないかと思ひ、後部反としてこれを確認する。それとともに、私は直ちに指令電話により、列車指令に当該キロボストが明らかに限界を犯していると思われるので、直ちに相談するように、また、危険な作業は直ちにやめるようにという連絡をした。

しかし、この時、私たちは当該キロボストが三八一キロとばかりさっかくし指令にもその様に申告した。退出点呼の際、当直助役より、あなたの申告した三八一キロは車両より一メートル十九センチも離れており、問題ないというものでしたので、それは私の申告間違いと想うので、その前後のキロボストを調べてほしい、また、それはやってあるのかと言ったところ、助役は、その他のキロボストについては何も言っていないという返事だった。また限界測定はオイラン車によって調べるのが普通だったが、今回はどうやったのかと助役に聞いたところ、助役は電気所⑩には電柱一本一本の詳細な記録(データ)があり、それで調べたという話だった。私は、その記録は事実を忠実に反映したものではない筈だから、もう一度正確な現地調査をするよう要請しておいた。

翌日、出勤したところ、川口さんの指摘したことを電気所に要請したが、その前後のキロボストも支障ないし、また業者にも限界を犯さないよう厳重に言っているので、指摘のようなこととはない筈だと言った。そこで、電気所係員は私の話を納得しないようだから、私の担当の上り列車に係員を添乗させてくれ、そうすれば、私の言っていることが事実か、ウソか判明する筈だと言った。机上のプランニングやデータに誤りがないかどうかの確認は、現地で確

認するのが一番早いし、正確だ。運転士は毎日現地を見ている。その運転士全員がウソを言う筈がない。これを毎回出勤、退出の度に繰り返した。

しかし係員の添乗はなかなか果されず、いく日か過ぎてしまった。そしてこの話も忘れられ、私自身も根気のつきたころ、上りのこだまに米原から電気所の助役と称する人が「川口さんですか」と名前をたずねて添乗を依頼してきた。

添乗の目的は、川口さん申告の三八〇キロポストの限界測定であると言った。私は、現地を通過してしまつたら、測定できないだろうからとめて見せると言つたが、遠慮して、けっこうですと言つたので、安全問題に遠慮は禁物、あなた方は遠慮しても実害はないだろうが、我々運転士も走行検査掛、車掌等は、運転の必要上、窓を開けて顔や手を出す。あなた方の遠慮やニュアンスとしてのサボタージュが我々の側の危険増大につながるということで、私は指令から三八〇ポスト限界測定のため、現地臨停の通告を出させた。

モニターをしていると、指令は後続ひかりに走行のだが三八〇キロポスト限界測定のため臨停するので、当の旨の通告を確認した。しかし現地はブレーキが間に合わず、減速したのみで通過したが、助役と共に当該キロボストと車両との間が三センチ以内で限界を犯していることを確認した。

以上ですが、私の方にはこの点に関する一切の記録がありません。昨年一月から使用の乗務日誌があるだけですが、これにも一切、この点に関する記載がありません。ですから、あとは、当局側の記録に頼るだけです。したがって当局がすでに証拠隠滅を図つていけば、言つた、言わないの水かけ論に終始するわけです。ということが、その職場に置いてある日誌に書かれていないわけなんですね。

私は、こういうものを見て、あれだけのスピードで走るところのあり方としては一体これでもいいんだろうかということをつくづく感ずるわけですが、こういう事実を知っていますか、国鉄の方。

○藤田説明員 たいま先生からいろいろと御指摘がございましたことについてお答えします。職場の日誌というのはどういう意味であるか、私わかりませんが、運転に係る乗務員からの申告につきまして、新幹線の場合、無線電話を使いまして指令の方に連絡をとり、また乗務員が点呼をいたします。東京の第二運転所なり、また大阪の第二運転所、そういう乗務員を扱うところの運転所では、点呼の際に、乗務中に起きたいろいろな問題について、特に安全に係る問題につきましては申告をいたします。それに基づきまして十分調査し、本人にそれに対する処置を説明するとともに、また問題によっては一般に掲示するということも、また問題によっては一般に掲示するということも、また問題によっては一般に掲示するとい

いは十分尊重し、それに対する対策を立てております。いまお話ししの川口運転士の問題につきまして、ただいま正確な資料を持っておりませんが、いま言われたような問題については、職場の日誌を含めまして聞いておりませんので、早急に調査しておきたいと思ひます。

○寺前委員 私には、こういうふうな列車に乗っている人がばあつと列車の中から連絡をする、そういうものがばあつとそのまますぐに記録として残るというふうなことまで含めて、しておかなければいけないなということを感じた問題はこういうことなんでしょう。

三月二十三日の夕刻、新幹線の西明石―新神戸間でひかり号がATCの異常信号を受けたということで新聞にも大問題になりました。新幹線ダイヤが大幅におくられて乗客も大騒ぎになりました。この電車運転士の申告によると、一六〇信号を受信すべき点で二一〇信号、上のスピードの信号を受信したということで、ATCに本来あってはならない上位信号が出たということで大騒ぎになつ

た事件だと思ふのですよ。私は、この調査をしに入つたときに、やはりこの川口運転士が乗つておいて感じた問題を通告したと同じように、この問題についても、その言つた問題がどうも正確に記録に載つて残っていないように思ふのですね。だから、私は、こういうものはちゃんと記録されなければいけないというふうにつくづく思ふわけです。

そこで、事はついでですから、お聞きをしたいわけですが、この三月二十三日のATC事故は一体どういうものであつたのか、問題はこのATCにはないのか、どういふことなのか、ちよつとお聞きしたいと思ひます。

○藤田説明員 たいま先生が御指摘の、まず記録につきましては、われわれとしまして、在来線と違って、新幹線には御指摘のようないろいろと高速に伴う問題がございます。そういうことで乗務員、電車運転士と列車指令の間を結ぶ無線につきましては、それを記録するようにできております。そういうことで、乗務員がどういふ申告をしたかということとを記録し、いまだ後日の参考にもするということも処置いたしております。(寺前委員「あの」と呼ぶ)でございます。(寺前委員「現にやっているの」と呼ぶ)やっております。

それから、この三月二十三日、西明石―新神戸駅間に起きた信号の異常現示申告につきましても、当日の乗務員からの申告につきまして十分記録されているとともに、翌二十四日、乗務員と現場の助役、また指導員との間で状況報告を聞き、その乗務員に対する信号の現示がどうであつたかということについては、つまびらかにいたしております。

なお、問題がATCでございますし、特に上位信号を現示したといういわゆる危険サイドの現示でございますので、新聞等で報道されましたように、われわれとしましては、本社関係局また鉄道技術研究所の専門の職員等を調査団としまして現地に派遣し、地上設備また車上設備につきましても十分調査をいたしました。異常がございま

せん。  
それで本人の申告の記録についても、いま申しましたような記録をもとにいろいろと調査を行いました。現在の調査の記録の問題につきましては、やはり人が人を罰すといいますが、問題があったという指摘をするという点につきましては、いわゆる確定的な証拠に十分なり得なかつた。相当濃い割合での乗務員のいわゆる記憶の幅といいますが、そういうもので、的確なそこに間違いということをきめつけることはできないまでも、相当な大きな可能性があるということは判断いたしております。

そういうことで、本件につきましては、いろいろと二日間にわたり、現在の輸送力について約七割でございましたが、三割の輸送力をダウンし、いろいろと御迷惑をおかけいたしました。運転を再開するにつきましても、安全を十分確認しなければ、われわれとして運転を再開しないという基本理念に立ちまして調査を行い、その異常のないことを確認し、運転再開に至ったわけでございます。

○寺前委員 ほくがこの調査に入つたときは、そうなつてませんというのだが、おかしいね。飛行機の場合だったらフライトレコードがあつて、しゃべっている話全部記録されているでしょう。ほくがこの間行って聞いたら、それはありませんと言つてましたよ。あなた知つています。間違いない。全部記録されるの。それだったら、私はもう一度調査し直しますよ。きょうはこれで質問やめますけれども、それは本当。間違ひありませんか。

○藤田説明員 間違ひありません。

○寺前委員 この間私がちよつと調査してみたら、この事故の場合の異常現示を見た場合、それがどの地点でどのような異常を発見したのか。印字記録というのがありますよ。その印字記録は二ないし三キロ、いわゆる閉塞区間にどのぐらいのスピードで走つていたのか、ATCが正常に作動しているのかということをお断りできるというものは

ではない。だから、今回の場合も、印字記録はあるけれども、その間全体としてどうなつていのかということの発見は必ずかしいということを開係者は言つてましたよ。だから、そこは少し研究する必要があるのじゃないかということ、私はその点で一つ感じました。

それからもう一つ感じたのは、いま言つたように、フライトレコードのようなものが存在してないというふうな聞いたのですよ。だから、それでは、それはほくはその当時のしゃべつた記録を全部後で調査させてもらいますよ、聞かせてくださいよ、どういふことになつておるのか。これはいつからそういう飛行機のようなフライトレコードが設置されたのか、それもお聞かせいただきたいし、そうすると川口運転士のような問題でも、列車の中からどう言つた、こう言つたと全部そのテープがあつたら、非常に役に立つ。ほくは飛行機のようなやり方が新幹線のような場合には、あつて当然だと思つし、やられていたのだつたらそれにしたことではないけれども、この間聞いた話ではそうではないので、それでは私は、どういふふうな思つて、いま聞いたので、それじゃ私は改めてそれについて、この間の三月二十三日のやつ、このテープについてもお聞かせをいただきたい。

それから前段のあれについては、いまの印字記録については、これは私は検討し直すべきではないだらうかということをお断りしたのですが、その点についても一度お答え願ひたい。

○藤田説明員 いま先生の御質問の前段の印字記録につきましては、御指摘のようになつて、ある地点と次の地点の間で信号が変化して、またそのときの速度、ATCのブレーキが作動しているかどうかということが印字されて、その記録はタイムベース、時間ベースになつていない。またキロメートルになつていない。つまりその動作がどの時点、どの時期に行われたかということがはつきり確認できない。つまりその地点間の中で起きたということが記録されるという点で、御指摘のよ

うに、今後改善するいろいろな問題を持つておるということでございます。

なお、運転士と指令との間につきましては、いま言ひました報告としては、別の問題として、いわゆる信号現示の数字が言われていたわけですよ。百キロ信号が言われていたけれども、出ないという問題が出た。ですから、そういう点で乗務員の記録、言つたこと、それから翌日の助役ないし指導員に対しての報告、両方の乗務員からの申告を十分参考にして、どういふ点に問題があつたかということをお断りいたします。ですから、そういう記録はございます。

○寺前委員 ちよつと重ねて聞かれました、何時何分にこういうことが入つていふというふうな、ちやんと時刻としゃべつていふことがばつと結びついたやうになつて、後々ちゃんと記録に残つて、それが非常に役に立つていくというふうになつていふのだらうね。ほくは、だからそれは、後で事実をもつて、資料をもつて御説明をいただいたら結構だと思ひます。ほくは、それは非常に大事な問題だらうとこの間感じましたので、そのことを重ねて聞かれました。

それからもう一つは、このATC問題で一体異常事態というのは、当初、寿命では、信頼性において二十年ぐらひはいくだらうと言われておつたのに、新幹線、十年たつた今日、たくさんATC問題でいろいろ新聞をにぎわすやうな問題が出てきていふわけですね。そういう意味では、たとえばこの一年間に異常現示というものは、先ほどのような上位を示すのは少ないかしらぬけれども、下位を示すという形で異常はやはりあつたのだらうと思つておる。この一年間にこういう異常現示がどの程度出されておるか、それからATCの、当時言われておつたことから考へて、寿命と信頼性を再検討する時期に來ているのじゃないかという問題があると思つておるのか、この点についてどういふふうな考へておられるのか、どういふふうに対策をしようと思つておられるのか、それについてお聞きしたいと思ひます。

○八木説明員 まず前段の御質問でございますが、ATCの現示が上位でなくて下位に瞬間的に変わる、私も瞬時変化現象、こういうふうな呼んでおりますが、これは五十年程度には月平均六十程度報告が来ております。これに對していろいろな対策を実施してございまして、最近では二十件程度となつております。これは必ずATCの設計のフェールセーフの原則にのっとりまして、安全側に作動したものでございまして、それから次の、ATCが老朽化しておるのではないかと御質問についてでございますが、いままでのところ、ATC機器の老朽化に起因する事故は発生しておりません。しかし、ATC機器もいずれは老朽化することが考へられるわけでございます。今年度から、開ヶ原の信号機器室におきまして、今年度から、いままで使つておりましたATC機器を取り外して新しいものに取りかへまして、いままで使つておりましたものについては中を詳しく調べるなど、老朽化対策に万全を期しておるものでございまして。

○寺前委員 もう終わりますが、この間お話をした二つの点、藤原運転士の御家族のお話を聞いておりました、お父さんが七十八歳ですか、非常にお年なので、息子がどうなるだらうかということ、周りの諸君たちも、せめて慰謝料の一部でも渡すべきだというやうな声が出ておつたと思つたのですが、こういう点について、藤原さんの健康がその後どういふ状況にあるのか、御家族に対する問題を含めて、どういふふうな措置をとられたのか、とられようと思つておるのかということ、もう一つは、限界測定車を走らすべきではないかという点を指摘しておいたと思つたのですが、事故後もう三カ月たつていふわけですが、限界測定車を走らせて安全を図るやうにしては、どうか、この点について、最後にお聞きしたいと思ひます。

○藤田説明員 初めに、藤原運転士につきまして、現状、脳神経外科手術後非常に快方に進んでおりました、担当医の話によりますと、職場復帰



は可能と判断されているということでございます。なお、最近の容態は、食欲は旺盛で、自分にとっておりますし、また室内で歩行練習を行っているなど、漸次快方に向かつております。

なお、家族の問題につきましても、十分めんどろを見ておりまして、十分な処置をいたしておりますが、家族からもいろいろ感謝されているというふうに向っております。

限界測定の問題につきましては、この事故後、すぐに支障物件があるかどうかということで測定いたしました。その後これをどういうふうに測定していくか。先ほど先生のお話にもありました川口運転士の日記の中に「おいらん」というような言葉がございましたが、そういう限界測定車を新幹線の方でいまままで持っておりますが、ふだん使っておりますいわゆる保守用車に仮設の限界を示す枠組みをしまして、それに各個所に矢羽根と申しますが、矢のようなかっこうをいたしましたものが、間隔は十センチないし二十センチ程度でたくさん刺さっているわけでございます。それで、これが限界に接触するとその矢が動くということで、くしがたくさん出ていますので、俗称おいらんなどと言っておりますが、一応暫定的にそういうものを早くつくって、今度全線にわたって測定するように、六月を目途にいま計画を進めております。それを今後恒久化するといえますか、定期化する問題については、そういう測定の後でこれを進めていきたいというふうに考えております。

○寺前委員 新幹線が次々と問題を起しているだけに、十分によく見直しをやって、その現場で働いている労働者も安心して仕事をすることができるよう、また国民も安心して乗ることができるよう、あくまでも万全の措置をとっていただくことを強く要望して、きょうの質問を終わりたいと思います。

○鈴木委員長 次回は、公報でお知らせすることとし、本日は、これにて散会いたします。

午前十一時三十五分散会

交通安全対策特別委員会議録第六号中正誤

| ページ | 誤   | 正     |
|-----|-----|-------|
| 二   | 一末六 | とという  |
| 四   | 三二五 | しかし   |
| 五   | 四二五 | いたきただ |
| 八   | 一五  | 条約    |
| 一〇  | 三二八 | 来島海峡  |
| 二   | 二二  | 搭載    |
| 三   | 四九  | と称する  |
| 五   | 一七  | 衝突    |
| 七   | 三六  | うち    |
| 八   | 四一  | 使われて  |
| 一〇  | 一三六 | いたした  |

第二類第七号

交通安全対策特別委員會議録第九号

昭和五十二年四月二十一日