

第五百一十一回
国会

参議院国土交通委員会會議録第七号

平成十三年四月十日(火曜日)

午後一時開会

委員の異動

四月五日

辞任

田村 公平君

補欠選任

鴻池 祥肇君

四月六日

辞任

久野 恒一君
鴻池 祥肇君

補欠選任

岩井 國臣君
田村 公平君

四月九日

辞任

中島 啓雄君

補欠選任

鹿熊 安正君

四月十日

辞任

鹿熊 安正君
筆坂 秀世君

補欠選任

中島 啓雄君
林 紀子君

出席者は左のとおり。

委員長

今泉 昭君

理事

鈴木 政二君
山内 俊夫君
寺崎 昭久君
森本 晃司君
緒方 靖夫君

委員

泉 信也君
坂野 重信君
田村 公平君
中島 啓雄君
野沢 太三君
松谷蒼一郎君
脇 雅史君

事務局側

常任委員会専門員

参考人

東京大学名誉教授
鉄道安全推進会議会長
航空宇宙技術振興財団理事長
航空安全推進連絡会議議長
井口 雅一君
白井 和男君
武田 峻君
大野 則行君

本日の会議に付した案件

○理事補欠選任の件

○参考人の出席要求に関する件

○航空事故調査委員会設置法等の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○委員長(今泉昭君) ただいまから国土交通委員会を開会いたします。

まず、委員の異動について御報告いたします。去る六日、久野恒一君が委員を辞任され、その補欠として岩井國臣君が選任されました。また、本日、筆坂秀世君が委員を辞任され、その補欠として林紀子君が選任されました。

○委員長(今泉昭君) 次に、理事の補欠選任についてお諮りいたします。

委員の異動に伴い現在理事が一名欠員となっておりますので、その補欠選任を行いたいと存じます。

理事の選任につきましては、先例により、委員長の指名に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○委員長(今泉昭君) 御異議ないと認め、さよう

では、理事に山内俊夫君を指名いたします。

○委員長(今泉昭君) 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。

航空事故調査委員会設置法等の一部を改正する法律案の審査のため、本日の委員会に東京大学名誉教授井口雅一君、鉄道安全推進会議会長白井和男君、航空宇宙技術振興財団理事長武田峻君及び航空安全推進連絡会議議長大野則行君を参考人として出席を求め、その意見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(今泉昭君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(今泉昭君) 航空事故調査委員会設置法等の一部を改正する法律案を議題といたします。この際、参考人の方々に一言ごあいさつを申し上げます。

本日は、御多忙のところ本委員会に御出席をいただき、まことにありがとうございます。

参考人の方々から忌憚のない御意見を拝聴し、今後の本案審査の参考にいたしたいと存じますので、よろしく御願ひ申し上げます。

本日の議事の進め方について御説明申し上げます。

まず、井口参考人、白井参考人、武田参考人及び大野参考人の順序で約十分程度で御意見を述べさせていただきます。その後、委員の質疑にお答えをいただきます。

また、参考人の御発言は御着席のままで結構でございますが、御発言の際にはその都度委員長の許可を得ることとなっておりますので、御承知をお願いします。

なお、恐縮でございますが、時間が限られておりますので、なるべく簡潔に御発言くださいますようお願い申し上げます。

それでは、まず井口参考人からお願いいたします。井口参考人。

○参考人(井口雅一君) 日比谷線脱線事故の調査検討会の座長を務めます井口と申します。よろしく御願ひいたします。

それでは、レジュメをお配りしてあると思いますので、それに従いましてまず初めに原因調査の経過を述べさせていただきます。その次にそれを踏まえまして課題を述べさせていただきますと思います。

日比谷線中目黒駅事故は昨年の三月八日に起こりました。その一年くらい前に、これはきょうも御出席の鉄道安全推進会議、TASKの方々の御活躍の効果が大きかったと思っておりますけれども、運輸技術審議会鉄道部会の中に事故分析小委員会というものがつくられました。それが、事故が起きますと直ちに鉄道局長に属する事故調査検討会に移行するということが決められておりました。それで、三月八日に事故が起きました。直ちに、事故発生とともに事故調査検討会委員が八名、専門委員が三名、それに鉄道総合技術研究所のスタッフ、運輸省鉄道局の職員などをつくら

た調査検討会が発足いたしました。

初動調査ですけれども、これは三月八日の九時一分に起こりましたが、昼ごろまでにはほぼ全員が現地に集結いたしました。それで現地調査に当たりました。そのときにはもう警察が現場の保存をしておりましたけれども、我々も警察もそれぞれ自由といえましょうか、お互いに「ごたごたする」ようなことが全くなく現場調査ができました。その日のうちに今後の調査計画を作成し、また、通勤電車ですのたけ早く運転再開をしたいということ、運行再開のための緊急措置を決定し、即座にそれを適用いたしました。

一週間後の三月十六日に、現地で走行試験を行うということを決めました。当面の緊急措置を決定して、運輸省が事業者に指示をいたしました。二百メートル以下の急カーブに脱線防護ガードを導入するということがございます。こういう即座の対応ができました。これは行政に近いところにあるという利点ではないかと思ひます。

それから、事故調査の基本方針ですけれども、これは安全対策のための原因究明を目的とし、責任追及ではないということを確認いたしました。それから、原因を客観的データに語らしめる。

つまり、データは実験とコンピュータシミュレーションによって獲得します。それから、どのようなデータから結論を導いたかを報告書に明示します。すべて報告書に書いてあります。つまり、それは憶測を排するということであり、なぜそういうことをやったかという、今後にそのときに望んでおりました常設の事故調査検討会、今ここで検討されている、御審議に係っているわけですが、その前例になると思っております。したがって、世界から信頼を得られる成果を出すということに傾注をいたしました。

それから、短期にまとめるということで、正式に決めたわけではありませんが、約半年で最終報告を行う、その中間三カ月で中間報告を行うということを決め、結果としては最終報告に七カ月、中間報告に三カ月かかりました。

【参議院】

それから、情報公開をこれ原則とします。車輪の浮き上がり画像などは積極的に適宜公開をいたしました。また、その委員会のたびに運輸省側が記者会見を行って、まとまったものがあれば報告をいたしました。この辺は運輸省側が随分きめの細かい対応をしたと考えております。それでも我々が望まない憶測といえましょうか情報が流れ、世の中で憶測が流れたこともあり、やはり情報公開が原則ですけれども、慎重な配慮が必要だという印象を受けました。

それから、対策の具体案の提案と即座の実施を決め、実行いたしました。

それから、一四ですが、現地走行試験は、そこに書いてございます四日間、深夜、終電から始発までの時間を使って行いました。そこで車輪の浮き上がりという現象を再現することができました。これはテレビでも放映され、多くの方がごらんになったと思ひます。こういうことは今までにも余りやられたことはなかったのではないかと思ひます。

それから、事故調査に関する意見として、ぜひとも事故調査組織の常設が望ましいということも提言いたしました。

それから、中間報告と最終報告はそれぞれ六月二十七日と十月二十六日に公表いたしました。その日に記者会見を行い、私が一時間以上の時間をかけて記者の方々にできるだけわかりやすく説明したつもりでございます。ホームページへの掲載、全国の鉄軌道事業者を招集して説明するということも、運輸省の大臣、鉄道局の幹部、私も参加いたしました。丁寧に行ったと思っております。残された課題といえましては、浮き上がりから脱線に至るメカニズムの解明が残っております。今年度やる計画となっていると理解しております。

対策は、脱線の前駆現象であります浮き上がりを防止するというのを目的にちゃんと対策をとっておりますので、脱線に至るまでのことは再現時間でしたけれども、浮き上がりを防止す

るということによって、より安全側の対策が行われたと考へます。

それから、衝突時、車体の乗客防護性能の研究、これはサバイバルファクターと呼ばれることもありますが、これには少々時間がかかりますが、これからの課題として残っておりますが、壊れた車両がそのうちなくなる可能性が報告書に丹念に残してあります。

日比谷線脱線事故の特徴は、これは大変恵まれていたと思ひますが、原因が技術要因に集中してありまして、人間要因が少なかったということもありまして、警察ときめの細かい、何といいましょるか取り決めなどをしなくても済みました。それから、現地が東京でしたので関係者が集まりやすかったということもあります。これが地方だったら、大変苦労したと思ひます。それから、幸いなことに日本のこの方面の最高頭脳を集めたかと考へております。

それから、事故調査に関する課題でございますけれども、そのところに書いてございます、よく米国の例が引かれます。NTSBが事故調査を行い、FBIが犯罪捜査を行うということでございしますが、向こうの考え方は、原因究明を再発防止をするという調査と、責任追及をし処罰をするという捜査とを峻別すべきであるという考へがあります。

しかし、それが可能になっているのは、アメリカの社会的な認識といえましょうか、再発防止のための原因究明の方が処罰のための責任追及よりも利益が大きいという、そういう社会的な認識といえましょうか、感情がもしもありませんが、したがって、過失は犯罪ではないという社会常識があつて初めてNTSBとそれからFBIとのはっきり分けたことが可能になっていると考へます。

現在の日本ではこのような社会意識にまではまだ至っていないのではないかと私は考へます。それから、調査結果は情報公開しなければ効果が半減します。しかし、個人情報、プライバシー

の問題とかそれから秘匿条件、これは外に出さないからという条件で聞くことができたような情報は保護しなければいけない可能性があります。そのあたりの折り合いがこれからの課題だと思ひます。今回はそのような問題はありませんでした。

それから、最後に、被害者の、けがをされた方、それから亡くなられた方の御遺族の心に対する配慮、これはNTSBがそのような心のケアをするということが義務づけられているという話も聞いております。今回の検討会では、そのあたりが問題になったときには行政側が対応することが少なうとも最初にはやるべきこととして実行いたしました。

時間になりましたので、以上でございます。○委員長(今泉昭君) ありがとうございます。次に、白井参考人をお願いいたします。白井参考人。

○参考人(白井和男君) 白井でございます。私は、平成三年五月十四日に起きた信楽高原鉄道事故の遺族であります。そして、鉄道安全推進会議、TASKの会長をしております白井和男と申します。

信楽高原鉄道の事故が起つてからことしで満十年となりますが、そのとき突然に遺族の立場になったわけですが、事故で娘を失ったことを知った瞬間から、すべての疑問が連続で山積みされていきました。すべてが疑問であつたということでありました。なぜ事故が起きたのか、なぜ娘が死んだのか、だれに責任があるのか、私はどうすればいいのか。

加害者である鉄道会社に対しては、生身の娘を返してくれ、謝罪をしと繰り返してまいりました。が、その問いに対する答えは何も得られませんでした。信楽高原鉄道は事故の具体的原因に触れずに、済みません、申しわけありませんとただ頭を下げてそれを繰り返すばかりでした。一方の当事

者であるJR西日本は、この事故は信楽高原鉄道の事故だ、責任はすべて信楽高原鉄道にあり、当社には何の関係もないと、私たち遺族には理解のできない失礼な対応に終始しました。

さらに疑問に対する答えを求めて、滋賀県警、大津地検、運輸省保安車両課に何度も何度も訪れて捜査、調査に対する進捗状況について説明を求めましたが、どこでも全くノーコメントで、手がかり一つ得られないで過ぎました。運輸省では、私よりはお客に若い担当者がロッカーとロッカーに閉じ込められたような場所で面会しかしてくれませんか。家族を奪われた私たち遺族に対する余りにも冷たい態度に心のやり場のない悲しさを感ずりました。

ある人が、航空事故や船舶の事故には専門の調査機関があるが鉄道にはない、鉄道事故には素人同然の警察調査では大きな期待はできないと指摘したのであります。そんなことを聞きつけて、そうしたら、鉄道の分野で専門的調査を行っているアメリカはどうなっているのかという思いがしてきまして、アメリカ、ワシントンのNTSB、アメリカ国家運輸安全委員会に視察に出かけたのであります。NTSBでは、他国の遺族である我々に対して心を込めた丁寧な親切な対応をしてくれ、アメリカと日本の余りの落差に衝撃を受けました。

そこで感じたことを幾つか申し上げますと、まず、遺族が本当に大切にされているということです。NTSBの調査官が強調したことは、事故について情報を一番知りたいのは遺族であるが、遺族が自分で事故の原因を調査するのは不可能なので、我々NTSBが遺族にかわって事故を徹底的に調査し、遺族にその原因を説明するのだということです。私は事故の遺族として、事故調査とは遺族を納得させるだけの質を持っていないかならないと思います。NTSBの調査官たちもそのような思いを持って日々調査に当たっているものと感じました。

アメリカの事故調査における遺族の立場はとて

も重要なものであります。本日、お手元に配付したアメリカの法律、一九九六年航空災害家族援助法にまでなっております。我が国の航空・鉄道事故調査委員会の今後の事故調査のあり方においてもぜひ真摯に受けとめていただきたいと思います。

NTSBで強い印象を受けた二番目の点は、サバイバルファクターについても徹底的な調査を尽くすということです。サバイバルファクターの調査とは、その事故でなぜ犠牲者が発生したのか、もつと犠牲者を少なくすることはできなかったのかという点です。徹底的に事故を分析し、その事故から将来の犠牲者の発生を防止するための教訓をくみ出すという調査です。

具体的には、列車の強度、列車の室内の設備の安全性、救急救命の日常的な訓練、事故直後の救急救命の活動の問題点など、犠牲者を一人でも減らすための要因を徹底的に調べるのです。そして、その結果を勧告にまでして各機関に是正を求めるのです。

この分野の調査も遺族にとつては非常に重要です。事故を教訓にして将来の被害を本当に少なくすることができれば、事故の犠牲はむだではないと考えることができるからです。

今回の法律では、サバイバルファクターの調査については全く触れられていませんが、今後の事故調査活動ではその分野にも十分調査を期待いたします。

次に、事故調査を進めていくと、必ずヒューマンファクターの問題が出てきます。これは、アメリカでは八〇％はそうであると言われています。現在の事故においてはヒューマンファクターの分析調査が大変重要であるとしています。このようなアメリカNTSBの視察を踏まえて、温かい人間性の通った事故調査組織の設置をしなければならぬ、そしてそのような組織による、遺族としても信頼できる事故調査でなければならぬとTASKが結成されたのであります。

その後、さらに我々は、ヨーロッパ各国を訪問

し、ヨーロッパ各国に寄って、運輸分野の事故について、運輸省からも独立した事故調査機関による事故調査という考え方が一般的になりつつあること、事故調査機関が国際的な連絡組織であり活発に情報交換が行われていることを知りました。

そのような欧米の事故調査機関からの国際的な応援を得て、一昨年七月に東京で運輸事故調査制度に関する国際シンポジウムを開催することができました。その際は、運輸大臣やその他の国会議員、さらには旧運輸省から各部署の課長さんたちを初め多くの責任あるポストの方々に参加をいただき、我々の主張に耳を傾けていただいたことをこの場をかりて深くお礼を申し上げます。国土交通省として鉄道分野にも常設の事故調査機関の設置を決定されたことには深く感銘を受けております。遺族の一人として感謝を申し上げる次第でございます。

その上で、最後に一つだけ指摘させていただきます。このたびの法案では、事故調査委員会の委員は独立してその職権を行使するとされておりますが、組織的な位置づけとしては国土交通省に置かれております。私たちとしては、国土交通省からも独立させて、内閣府に設置するべきでないかと考えています。人間はだれでも誤りを犯します。組織も同様であらうと思います。とすれば、事故調査の過程において国土交通省の活動や法規も調査の対象とすることに意味があると思います。アメリカを初め欧米諸国の事故調査機関が運輸省から次々と独立しているのも同じ趣旨であらうと思います。

お手元の参議院が作成した資料の中にITSA、国際運輸安全連合についての資料も含まれていますが、この組織は運輸省からも独立した事故調査組織の国際的な連絡組織です。我が国でも、国会の議論によって事故調査機関を国土交通省からも独立した存在にしたいと、これらの組織にも加盟し、お互いに事故情報や事故調査の経験とを交流し合って、国際的にも調査の質を飛躍的に高めていただくよう期待します。

世界の事故調査機関と交流してきて感じることは、日本に対する期待の高さです。世界の最高の技術を持つ日本が、事故調査の分野でも経験を蓄積し、世界に発信することは、世界に貢献する道であります。

NTSBに紹介されたアメリカで知り合った事故遺族、アーサー・ジョンソン氏は、事故後、議会に働きかけて次々と安全のための法律を実現させています。彼は、安全に終わりはありませんと言いました。参議院でも、この言葉をかみしめて安全のために英知を結集していただきたいと思います。よろしく願います。

ありがとうございます。

○委員長(今泉昭君) ありがとうございます。次に、武田参考人をお願いいたします。武田参考人。

○参考人(武田峻君) 武田でございます。

座ってお話を進めたいと思います。お手元に簡単なレジュメが行っております。

私は、航空技術研究を長年やっております、事故調査に関しましては、皆様御存じの、昭和六十年から七年ほど委員長をいたしました。日航機一三便事故と、それからもう一つ大きな事故では米子空港でYS11のオーバーラン事故というのがありました。これは幸いにして人身事故はありませんでした。そういう二つの事故調査の委員長をやりました。それで、そのときの経験からきょうのお話をしたいと思います。

一、事故調査の目的。もちろんこれは皆様御存じのことでございますが、原因の究明と、その結果得られたデータから航空安全の向上に役立てるというところで、原因の究明はもちろん、科学的かつ公正な立場で事故原因を明らかにする、それから、よく問題になります責任追及にはかかわらないように注意して調査を進める、こういうやり方をしております。それで、調査結果から同種の事故の再発を防ぐための対策が導かれれば事故調査の結果が将来の航空安全に役立つということ、安全向上に役立てるということからこういう仕事を

をしております。

基本的には、航空は国際問題でございますが、国連にICAOという民間航空連合がございますが、そこで事故調査のやり方も国際的に取り決める。それは、ICAOのアネックス十三という冊子でございますが、日本語訳ではこういうのがあります。これはもちろん英文がもとですけれども、(資料を示す)これで非常に事故調査のやり方が国際的に認められております。

例えば、日航機事故の場合ですと、機体はボーイングが製作である、運航は日本がやりました、事故の起こったところも日本がやりました。ところが事故調査を中心にするかというときは、事故が発生国である。ただし、事故の発生に関係している国々は共同して参加できる、参加するというところで、日航機事故の場合はアメリカの今話が出ましたNTSB、国家運輸安全委員会が参加いたしました。日本が主導権は持ちますが、彼らは意見を述べて調査に参加することができ、そういう立場でございます。

二ですが、調査の難しさでございますが、巨大なシステムの事故であります。多くのサブシステム、例えば飛行機もそのサブシステムです、パイロットもそうですし、航空管制をやるシステムもそうです。整備をやる会社もその一つのサブシステムになりますし、それから航空行政をやる運輸省航空局も一つのサブシステムと考えられます。多くのサブシステムに関連する事故で、事故には多くの要因、要因というのは、ふぐあい、不適切、異常状況等といったありますけれども、それが引き続いて一つの連鎖をして大きな事故になったんだという考え方をとっています。私が関係した日航機事故の場合にも、修理、検査、整備点検、機体製作の規定、安全基準等にかかわる多くの要因が事故の発生にかかわったということがわかりました。

また、専門分野でいきますと、ある意味では制度の問題ですから法律の問題もあり、あるいは会社の経営の姿勢の問題があり、科学の問題はもち

ろんありますし、技術もありますし、もう一つは人間がその中でどう行動するかといううな、行動力学といううなでしようか人間工学といううなでしようか、そういう問題もあります。非常に広い専門分野を要求します。また、先ほど申しましたように、一国にとどまらない国際事故という性質を持っています。

さて、こういうことで、事故調査を行う場合に、航空事故調査委員会は昭和四十九年から独立してもう二十何年の歴史があるわけですが、独立性の確保ということが非常に問題になっておりまして、先生方皆さん御存じのように、委員は運輸省が推薦しますけれども、国会で承認を得た委員がやっております。航空事故の場合は委員が五名おります。

それで、事故調査に関して委員会の独立性を損なうような外部からの干渉というものは、簡単なこととはこれは干渉だと思えばあったかもしれませんが、けれども、実務上に差し支えるような干渉はありませんでした。委員会の方も干渉を受けないように行動しております。

具体的に申しますと、私は、就任したときには運輸大臣にあいさつに行きましたけれども、それから運輸大臣とは絶対に会わないようにする。それから、航空局の担当者のところにもこちらから何うことは絶対しない。ただ、事故調査に必要な場合は、航空局長以下、課長、部長、その他の人を呼び出して説明をしよう。そういうことで、運輸省の中にも独立性を失うようなことは何も、注意しながら、そういうことに入るようなことを避けなければなりません。歴代の委員長はそれと同じようなことをされたと思えます。

それから、委員については、委員は五人おります、最終的には多数決でございます。それで、例えば事故調査報告書あるいは事故調査の結果として運輸大臣に勧告を行うことか、あるいは運輸大臣あるいは運輸省、あるいは民間航空会社その他のに建議で、こういうことをやったら安全が向

上しますといううな建議も行う権利は持っていますが、こういうものを決めるのは最終的に委員五名の多数決でございます。

それから、調査官でございますが、調査官は先ほど申しましたように非常に専門分野が、関係する分野が広いので、構造とか操縦とか整備、管制とか電子技術とか、大勢の人がおります。こういううな技術屋の集団でございますが、調査官は事故調査ばかりではなくて常に新しい勉強をしなきゃいけないということで、事故調査委員会では調査官十数名おりますけれども、これだけずっと、例えば就職した人をずっと事故調査委員会の中でやっても教育ができないということ、ある意味のローテーションとか若返りとか、それから技術の研修ということがあります。

問題は、調査官をどういうところから調達するということですか、とてこようかということでございます。日本で非常に問題なのは、民間航空あるいは製造会社に非常にいい調査官としての素質を持っている人がいても、それをなかなか採用しにくい。終身雇用制ということもありますし、それからそういう人を採用したときに、周りの方はそういう人が色がついているとか、日本は会社人間という考え方がありますので、色がついていると思われるわね。そうすると、何かの事故のときに、あの人はもとの会社があだからこういうことをやるんだといううな指摘を受けるとか、あらぬ指摘と言ってしまういんですけれども、そういうのを受ける可能性があります。調査官の調達ということとはなかなか難しいです。現在は、調査官は大部分が運輸省の人で、一部外から来ている、防衛庁から来たり、そういう方がいらっしゃいます。

問題点ですが、航空事故調査はこの二十数年間、殊に最近の十数年間は非常に独立性を持って、かつインターナショナルな規則にのっとって諸外国とも協力しながらやってきました。その方針、従来のとおりの方針、方法で今後進めることができるかという問題があります。鉄道と一緒になつたときにそれが損なわれるようであれば、私

は問題があると思えます。

それから、先ほど申しました有能な人材の確保ということが今後必要でありますし、そのためには技術の進歩におくれないような再教育のシステムということも考えなければいけません。

それから、先ほど申しました国際問題については、諸外国が参加するということでちょっと鉄道とは違ううな立場があると思えます。

最後に、守秘義務と情報公開でございますが、これもICAOの事故調査の規定の中で非常に細かく規定しております、情報公開は必要だけれども、将来の航空事故調査に差し支わりのあるうなことはやめなさいということが書いてあります。そういうことで、これも今後守っていきたいと思えます。

時間になりましたので、私の話を終わりたいと思えます。

○委員長(今泉昭君) ありがとうございます。

次に、大野参考人をお願いいたします。大野参考人。

○参考人(大野則行君) 航空安全推進連絡会議の大野でございます。

本日は、当委員会の審議に当たり、私どもの意見を述べる機会を与えてくださいましたことを厚く御礼申し上げます。

私も航空安全推進連絡会議は、管制官、気象予報官、それからパイロット、航空機関士、客室乗務員、運航管理者、整備士など、航空の現場で働く労働者二万二千名を組織する六十二組合の団体でございます。昭和四十一年の例の羽田沖の全日空機事故、それからカナディアンパシフィックの羽田空港での事故、それから翌日起きました富士山頂付近でのBOAC機墜落事故、そのような連続した悲惨な事故が発生いたしましたので、その重大さを目の当たりにした航空労働者が集まってつくった組織でございます。ことしで三十五年目になります。活動の目的は事故の絶滅を図ることでございます。そのために各方面にいろいろな提言や要請その他を行っております。

今般、一月三十一日に発生いたしました日航機同士のニアミス事故については、一瞬の差で六百七十七名の命が海に散ったところを何とか生還したというものでございます。改めて日本の空の不安全さを国民が思い知ったということですが、私たちは、このような事故が二度と起こらないようにするために、ぜひとも科学的で公正な事故調査によって原因を究明し、再発の防止を一刻も早く確立する必要があると考えております。まさにこれは国民の安全の問題でございます。そのためにも、現在この事故の調査に当たっている事故調査委員会の活動に注目をし、期待しておるところでございます。ただ、過去の航空事故における調査報告書を拝見いたしますと、必ずしも満足のものとなっていないというのが現場で働く者からの率直な意見でございます。

数多い例の中から申し上げます、例えば武田先生が委員長時代に起こりました一九八五年八月十二日に発生した日航機一二三便の御巣鷹山での墜落事故でございます。五百二十名という命が失われた事故ですが、この報告書に書いてある推定原因の金属疲労による隔壁の破壊については、労働者としては大いに疑問を持っております。隔壁が破壊されれば一瞬のうちに機内は低酸素、低気圧状態となりますけれども、運航乗務員の音声記録や生存者の証言などからそのような状態になったとは考えにくい。事故調査委員会の実施した低酸素実験についても、被験者の話と報告書に記載された内容とは大きなずれがある。こういうことで、航空安全会議としては低酸素症実験を公開で行うよう今でも要請を行っております。

また、その報告書の中にもあります運航乗務員の音声記録装置の解説についても大きな誤りがあるのではないかと疑いを持っております。例えば、オールエンジンと言っているところ報告書には記載されておりますが、これはどうもボディーギアと言っているのではないかと。オールエンジンでは全体の事故推定原因とのかかわりがつじつまが合わなくなってしまうが、ボディーギアという

ふうに読み取れば、それは一定の推定原因と関連がつけられるというふうを考えております。この部分は事故の原因に直接かわるところであり重要なところでございますけれども、当時の調査に当たられた方々の中にこのボーイング747型機の運航の経験をお持ちの方がいなかったという致命的な欠陥が指摘されております。この一二三便、御巣鷹山の事故は、当時、事故調査委員会も全精力をつぎ込んで増員もされ予算も大幅につけられた中で、メンバーの方々も人並みならぬ御苦労があったと伺っておりますが、なぜかその最終報告書はその苦労に報いるものになっていないと言わざるを得ないものでございます。十五年前には解明できなかったことも現在の技術では解明できるかもしれない。そういう意味で、今すぐにでもこの再調査をするべきであるというふうに私も主張しております。

航空事故調査は再発の防止を目的とする観点から行われるものであります。決して過去の出来事の記述に終わってはならない。この一二三便事故も、同型機が現在も飛んでおります。もし原因に機体構造上の問題があるのなら、今すぐ飛行をとめて点検しなければならぬ。航空事故調査は現在の問題であり、国民を事故から守る非常に重要な国家的責務であるというふうに考えております。この責務を果たすためにも、事故調査委員会の機能を見直すべきであると考えます。

お手元に配付させていただきました航空安全会議製作の資料に基づいて御説明いたしますが、一、事故調査委員会の機関としての機能を充実させる具体的方策の検討を求め、「ということ」で、(1)から(5)まで書いてございます。

専門委員または専門委員に準ずる者として、航空の実情または事故調査に精通した者を加えるよう取り計らっていただく。(2)、予算を一層充実していただきたい。(3)、意見聴取会を原則として開催することに改めていただく、及び公述人を広く採用するよう取り扱っていただきたい。(4)、再調査の手続を法令に明記していただきたい、及び再

調査実施の要件については事故調査委員会の裁量にゆだねられる部分を極力客観的な要件となるように変更していただきたい。(5)、事故調査技術マニュアルを作成して、事故調査設置法の低位規定として位置づけていただきたい。

こういうことを考えますと、事故調査機能の充実を図るためには各府機関から独立が保障される必要があるだろうと考える次第でございます。そして最後に、事故調査と警察による犯罪捜査とのかわりについて触れないわけにはまいりません。

航空事故が起ると、事故調査権と犯罪捜査権が競合いたします。この二つの権力の競合を事前に調整するために、事故調査委員会設立の前の昭和四十七年二月、当時の警察庁長官と運輸省事務次官とで覚書が交わされております。この内容は、調査権が競合するものについては警察の犯罪捜査を事故調査よりも明確に優先するというふうになされております。また、警察は押収した物件のうち、事故航空機のコックピットボイスレコーダーもしくはフライトレコーダー等早期の解析を必要とするものについては、押収後できる限り速やかに事故調査委員会に対して鑑定嘱託の手続をとるものとするというふうに明記されております。

しかしながら、先ほどもお話しに出ました国際民間航空条約の第十三附属書によれば、そうは書いてございません。事故調査委員会が入手したすべての口述やボイスレコーダー、フライトレコーダーの内容は、その後の懲戒、民事、行政及び刑事上の処分に不適切に利用される可能性がある。もしこのような情報が流布されると、調査官に包み隠さず明らかにされるということがなくなるかもしれない。このような情報を入手できないとなると、調査の過程に支障を来し、航空の安全に著しく影響を及ぼすことになると思っております。これは、加盟国の主権である司法政策に介入することができないものの、ICAOとしてはこの条約において事故調査を処罰に優先させることを

求めているものでございます。

航空法第一条は、この法律は国際民間航空条約に準拠して定めると書いてございます。現行の事故調査委員会設置法第十五条第一項には、「委員会は、国際民間航空条約の規定並びに同条約の附属書として採択された標準、方式及び手続に準拠して、航空事故調査を行なうものとする。」と書いてございます。

国会で審議されて成立して施行されている法律の内容を、行政官同士の覚書がその内容を逆転させるということとはあってはならないのだと私もは考えております。事故調査委員会の中の方々にしても、その点で大分御苦労なさっているとも漏れ伺っております。今回の事故調査委員会設置法改正に伴い、この警察庁との覚書も当然見直されるべきであると考えております。犯罪捜査が事故原因究明の技術調査の障害とならないことを明確にした新たな覚書の締結を私も望んでおります。

以上、御清聴ありがとうございました。
○委員長(今泉昭君) ありがとうございます。
以上で参考人からの意見の聴取は終わりました。それでは、これより参考人に対する質疑に入ります。

質疑のある方は順次御発言願います。
○野沢太三君 自民党の野沢太三でございます。参考人の皆様には、お忙しいところ御出席くださり、貴重な御意見をお述べいただきまして、まことにありがとうございます。

私どもに与えられております時間はおのおの十五分ずつでございますので、簡潔に要点をお答えいただければ幸いです。

まず最初に、井口参考人にお尋ねいたしますが、過日の地下鉄日比谷線脱線事故の原因究明とその対策につきまして、多大な御指導と御尽力をいただきましたことに、まことに感謝にたえない次第でございます。改めて御礼を申し上げます。

そして、先生には、この報告書を取りまとめられる中で、平成十二年の七月に事故調査検討会の意見として、専門技術的立場から事故調査を実施することのできる常設、専門の調査体制を整備し、再発防止策を構築することを御指摘になっておられますが、今回、この航空事故調査委員会を改組して鉄道事故調査を加える改正を行うわけでございますが、先生の意図されました目的は本法案並びにこれの附属資料等について達成されると考えてよろしいかどうか、この点についてお伺いしたいと思います。

○参考人(井口雅一君) 一〇〇%かどうかわかりませんが、意図しておりましたことがほとんど達成されると考えております。

○野沢太三君 先生は最終報告書の中で、今までの脱線事故にはなかった現象、私どもも現場の事故調査に赴きまして、軌道も車両もおよそ保守基準の中におさまっているにもかかわらず、あるいは走行速度についても同様な制限の中で、かつ脱線が起ったと。しかも、三十五年間以上になわたりて走行している中で、途中の八両目の前軸という極めて異例なところで脱線が起ったということについて大変疑問を持ったわけでございますが、今回の事故がさまざまな要因の競合であるということをお指摘いただきました。これについての保守基準、すなわち車でいえば軸重のアンバランスを正すこと、あるいはレールの削正方法、さらには車輪のフランジ角度をもう少し深くしたらどうか、あるいは軌道の狂い、平面性といった面の管理をしていない会社もありますので、この辺もしっかりとらどうかと、御提言を具体的にいただいております。

もう一つ、推定脱線係数比ということで新しい手法を御提案されていらっしゃいますが、私ども現場を今までやってきた立場としては、ややこれは難し過ぎるんじゃないかと。多少これ抽象的で、現場を管理する技術者にも少しわかりやすい物差し、考え方、基準をお示しいただければやりやすいかなと、こう思うんですが、御感想いかがでしょうか。

○参考人(井口雅一君) あの方法を提案する過程でもそういう議論はいたしました。しかし、鉄道の安全を守るプロであればあの程度のことはやってほしいという意見が大宗を占めました。同時に、最近ではコンピュータが使いやすくなっております、あの計算式はフロッピーに入っております、インプット、どういうデータを入れるかというインストラクションもございします。そのとおりやれば結論は一応出てくるという、その取り扱いのしやすさも考えてあれを提案いたしました。

あれが完全かというと、まだ一〇〇%完全とは思っておりません。つまり、車両によってもちよっとあれになじまないものもあるという意見もその後聞いております。特にJRの人からそういう意見がありまして、それはJRでもってデータを出してもらって、それでまたそれを修正するという方向で改良することになっていると思えます。

以上です。

○野沢太三君 今回の、この調査委員会の体制がそういう問題を引き続き研究していただくようなテーマを持って取り組んでいただけたらありがたいと私も思っております。続きまして、井井参考人にお伺いしたいと思います。

先ほどお伺いしましたが、井井参考人におかれましては、九一年五月の信楽線事故におかれまして娘さんを亡くされたということでございます。そのお苦しみ乗り越えられて今日まで活動が再発防止の運動を起されまして鉄道事故が続けられておると伺っておりますが、私も事故発生後、当運輸委員会から派遣をされて現場に赴いた一人といたしまして、心からお悔やみを申し上げ、あわせて鉄道の安全対策についての御活動に心から敬意を表する次第でございます。そこで、今、井井参考人が会長を務められます鉄道安全推進会議、TASAKの目的の一つに

公平な専門機関の設置を求めておられるわけでございますが、これは米国のNTSBのような組織を想定されているものと思えますけれども、そのお立場から今回の改正をどのように評価されておるか。先ほど独立性について、国土交通省の中でなくて内閣府に置いたらどうかと、こういった御指摘もいただいているわけでございますけれども、例えば議会直属であるとかそういったあり方も考えられる。いろいろ、イギリスの例ではこれは別途安全健康省に置くと、こんなケースもございしますけれども、この面での本法案の評価についてお伺いしたいと思います。

○参考人(井井和男君) 今おっしゃったことについて、私たちは事故当初、このTASAKを、アメリカへ行く前と言ったらいいますか、そのころには飛行機と船には調査機関があるということで、我々鉄道の遺族としては、それになじみません。おかしい、同じ納税者でありながら我々は調査されないのかというところから始まったんですが、アメリカを回りヨーロッパを回りました。すると、ヨーロッパの流れも大体はアメリカの流れをくんでおるわけですが、結局独立した中立公平な調査機関ということが今、世界的な流れであります。

そこで、我々はこの改正法案の提出ですが、これでも本心に喜んでおるわけですが、ただ世界を勉強してきてちょっと日本を眺めたら、ここまでするやうにとり着いたけれども、すると世界は前へ進んでいるということを感じます。

それは、本心にさっきも言いましたように、調査は遺族のためにするものだというのが根本に流れているわけです。そして、その結果、再発防止にそれをつなげるというあれです。そういうことで、今現在ではそういうことで、当初はこれで満足だったんですが、今となっては少し不満があるというところがございます。

○野沢太三君 イギリスでも分割・民営という改革をやる前に、やはり事故防止に関する中央組織としてHMRIですか、これをつくられたと、こ

ういったことを伺っておるわけですが、日本においても、その意味でいえば国鉄の分割・民営時点にこれができていてもしかるべきであったと私も思っておりますが、遅くなりましたけれども、いかにしてこれを活用するかが今後の課題であると思っております。引き続きの御活躍をお祈りする次第であります。

続きまして、武田参考人にお伺いしたいと思います。武田参考人におかれましては、長年航空事故調査のお仕事に携わって調査委員会の委員長もお務めいただいたわけでございしますけれども、今回の改正の中で、重大インシデントということで兆候の取り扱いを法的に定めたというのは、これは大きな前進だと私は思うわけでございします。これに関して、御経験の中からどのようにこれを考えられるか。

そしてまた、先ほど大野参考人からも御指摘がございましたけれども、航空事故調査委員会設置当時、四十七年の二月と承っておりますが、警察庁長官と運輸事務次官の取り交わされた覚書を拝見したわけでございしますが、どうもこの内容は、参考人も御指摘のように刑事責任追及の方に重点があつて、事故の原因究明と再発防止という点が二の次になっているんじゃないかというイメージを私も受けるんですが、御意見がございましたらお願いしたいと思います。

○参考人(武田峻君) 初めの重大インシデントの件ですが、先ほどちょっとお話ししましたように、一つの大きな事故が起こると大体それの三十倍ぐらいの重大インシデントが既にあるということとで、事故を起こす前に航空輸送システムのふぐあいをそのインシデントでよく検討して、事故が起こる前に安全対策をとるといふのは大変結構なことだと思えます。

ICAOの昔の規定は、重大インシデントということは指摘してはいたけれども、それを完全に調査するというにはなっていないかったのが、最近ICAOもそういうことになりました。日本もそれに応じてやるということで、これは大

要結構なことだと思います。

実は私は、こういう法改正の前に、運輸省の中の重大インシデントの検討会がありまして、そのメンバーをやっております。二、三年前から重大インシデントが起こるとすぐ招集されて、安全上どういう問題がある、将来の安全対策として何をやらなければならないかということの手伝いをしてまいりました。

それから二番目ですが、警察との関係でございますが、日本は警察は刑法というんですか、そういうことで動きますし、事故調査委員会は、運輸省の中の省令ですけれども事故調査委員会法で動いています。それで、これがお互いにそれぞれの目的がありますので、何らかの取り決めをしないと、どちらが優先ということではなくて、取り決めをしないとスムーズにいかないということっております。そういうような協定が結ばれたのも知っております。それが随分前からですが、一番初め、協定を結ばれた当時は、現場の調査官、我々からいくと調査官と警察官の間で優先順位でトラブルがありましたけれども、最近はお互いとも、警察の方もお互いの方もお互いの立場を侵さないで協力すること、そう大きなふぐあいは出ておりません。

それからもう一つは、事故調査で調べたデータが犯罪捜査という責任追及に使われるかという問題ですが、これにつきましては事故調査委員会としては絶対に外へ出さないということで、事故調査委員会が一般に国民に公表されたデータは、これは公表されておりますから警察の方がどう使おうと我々の関知することではございませんけれども、我々が事故調査に使うデータは外へ出さない。我々の決心としては、警察がそういうことを要求しても断る、どうしても出したいなら裁判所で決着をつけましょうと、そういう考え方で、裁判まで持ち込まれたことは一度もございません。

お答えになっているかどうか分かりませんが、そういうことでございます。

○野沢太三君 ありがとうございます。

最後に大野参考人にお伺いしたいんですが、今回やはり同様にこのインシデントが取り上げられるということとは、これは私非常に評価をしているわけですが、これは非常に評価をしているわけですが、十四項目にわたって一応事柄が指定されております。しかし、参考人が主宰しておられます航空安全推進連絡会議、この提言は毎年膨大な内容の御提言をなさっておられまして、今年に私は二〇〇〇年の分をいただいたてありますが、百七十二ページにわたる詳細な法律、施設あるいは職場環境にわたる御提案がここに載っているわけです。これがどの程度毎年改善され、更新され、解決されているか、この点についてちょっとお伺いしたいと思います。よろしくお願いたします。

○参考人(大野則行君) 最初に御指摘の重大インシデントの内容が今回、事故調査委員会設置法の中に盛り込まれるということについては、私どもも大変評価いたしております。

それと、二番目の御質問の、私どもが毎年行っております旧運輸省、それから旧厚生省に対する要請についての御質問でございますが、残念ながら大きな改善がないままに毎年問題が膨らんでいくということ、ページ数がふえていくという御認識をいただければ幸いです。

ただ、中には私どもの主張が取り入れられて改善された部分もございます。例えば、重大インシデントとして認定されました去年の羽田空港の誤進入については、その表示方法、滑走路、これは使ってはいけないという滑走路の表示方法が、一応法律にのっとった形で航空局の方はしておたわけでございますが、しかしパイロット側から見にくいという御指摘をいたしましたところ、それが改善されたということもございまして、徐々にではございますが改善されている内容もござい

ます。

以上でございます。

○野沢太三君 以上で終わります。
○山下八洲夫君 民主党・新緑風会の山下八洲夫です。

きょうは参考人の先生の皆さん方、本場にありがとうございます。

まず最初に、大野参考人にお尋ねさせていただきたいと思いますが、先ほどの御説明にもあったわけですが、事故調査能力を高めるために専門員または専門員に準ずる者として航空の実情または事故調査に精通した人をぜひ入れていただきたいということだと思っております。そこにパイロット以下、航空機関係とかいろいろと報告があったわけですが、航空事故の特性といえますと、あつてはならないわけでございますが、事故の発生率は比較的ほかの交通から比べれば低いんですけれども、一たん事故が起きますと大変な事故になってしまいます。またそういう意味から考えますと特に安全性は高めてほしいというふうなふうに思っております。

そういう中で、先ほど日航の一三便のことが触れられました。あるいは私も専門家じゃないからわからないんですが、航空機内の気圧の変化の問題とか、あるいはボイスレコーダーの聞き取りの問題とか、そういうものについて調査委員会とかかなり食い違ったように私は伺ったわけでございますが、確かに、私はそういうものでいいと思います。自動車が、例えば自動車を運転するの、本場に運転しかできない人、あるいは一定の整備までできて運転できる人、そういう方と同じ車の危険性ということもかなり認識が変わってくるんだらうな。この車はブレーキがちょっと甘いぞとか、早目にわかれば安全性は高まるわけでございますから。

そういう意味から申しまして、今日まで、これから未来は別にしまして、過去にはそういう専門的な方がやはりどうしてもいなかったと、簡単に申しますと、そのように判断なさっていらっしゃるんではないか。そして、もしそういう専門的な例えばパイロットさんのような方が、あるいは整備士さんのような方が入っていらっしゃればもっと深く解明が早くできたというふうに御理解な

さつていらっしゃるんでしょうか。

○参考人(大野則行君) お答えいたします。私どもの主張は、航空事故調査に当たって大型機並びにそういう航空運送事業の用に供するような航空機の専門性の知識を持っている人間をぜひとも参加させていただきたいという要請でございます。

事故調査委員会の中の調査官並びに委員の方々の御見識なり御意識というのは非常に高いというふうに私どもも認識しておりますが、残念ながら大型機の運航は非常に高い専門性を有しております。一たん事故が起きましたときに、例えば客室乗務員が乗客を避難誘導する際にどういう不手際があったのか、どういった必要が生じるのかということについては、やはり現場で働く客室乗務員の声を聞く必要があるというふうに考えております。

例えば、一九八八年に起きた米子空港の事故におきましては、これは離陸の際に雪氷滑走路の上を、離陸するときに機長が操縦桿が動かないということ、そのまま離陸を中断したために滑走路をはみ出してオーバーランしたという事故でございますが、この事故の調査に当たっては私どもは雪氷滑走路の性能それから航空機の氷結の問題を取り上げました。そして、日本乗員組合連絡会議、日乗連のメンバーがアラスカに飛びまして、アラスカでYS11同型機をチャーターしてそこで実験を行い、その実験のデータを持って帰りました。当時、隣におられます武田委員長の高い御見識の結果、そのようなデータが事故調査の中に非常に高く評価されて盛り込まれたことは私どもとしてもうれしき限りでございます。

そういうことを、今後も事故調査の中でぜひともやっていただきたいという主張でございます。○山下八洲夫君 恐れ入りますが、武田参考人にもちょっとお伺いさせていただきますか。今のお話にも少し出たわけですが、先ほどの意見陳述の中でも有能な人材の確保という御報告もございました。有能というのはい

ろんな有能があるわけですが、私もやっぱり事故調査というのにはある意味では現場の皆さん、そういう方も入っていた方がいいような気がするわけですが、デスクワークで大変有能であるのと現場で有能であるのとまた若干違いがございまして、そういう方はまた参考人としてお呼びしているとお聞きすることができているのではないかと、そういうこともできるわけですが、特にこれから航空機というのはますます発達する世界的にふえていくと思うんですが、事故というのはますますこれからふえても、一つ間違えと減らないんではないかという状況が生まれてくるのではないかと、私も思っています。

そういう狭い空の中で、しかも大型化する、一たん事故が起れば大変な大きな悲惨な事故になってくるということになるわけですから、それがあってはならないわけですが、早目早目にやはりこの問題というのは先手を打って取り組まなくてはならないというふうに思います。

そういう中で、今までの経験上から、そういう現場の専門知識を持たれた方をメンバーに入れるというふうなことはお考えになったことはございませんでしょうか。

○参考人(武田峻君) お答えいたします。

実際の事故調査をするときに、我々は調査官というのを抱えているわけです。調査官は運輸省の現場にいた人、あるいは防衛庁から来ております。そういう人は一応は抱えております。ただ、先ほど隣の方がおっしゃったように、パイロット、大型機のパイロットは抱えていないというところで、実際調査をするときにそういう方の協力は不可欠なわけですね。

例として日航機事故を取り上げますと、そのときに日航のパイロットを使うわけにはちょっといいかなというの判断で、そのときに専門委員として、これは私の所属した航空技術研究所の飛行力学、運動力学の専門家、これ

は小型機の免状を持っておる、そういう人を専門委員として使い、さて実際のあの飛行を説明しようというときにシミュレーターが要るよ。シミュレーターは各社持っておられますけれども、これはちゃんとした飛行機のためのシミュレーターで、事故機をシミュレーションできませんので、では事故調査委員会はお金を出して日本の中のある会社のシミュレーターを借り上げて、その中に事故機の尾翼がなくなった状態を模擬するようなソフトウェアを入れて、そこで実際のジャンボのパイロットの方に操縦していただくというところで、これは日航とは無関係であります。ほかの会社の人、それからアメリカのNTSBの人、そういう方で、パイロットの実際のジャンボをやった経験を織り込んで、ああこの飛行機はこういうことになったんだというふうな調査をいたしました。

それから、またちょっと違いますが、米子事故の場合ですけれども、これはオーバーランした事故でございまして、この場合も、私も現場のパイロットの意見を聞いたわけですが、あの報告書に書いてありますけれども、事故にはならなかったけれども、YS11が、雪が降っている状態で、あるいは着氷状態で、着氷しやすい状態で飛び上がった。かじが重くてなかなか上がらなかった。一生懸命引っ張ったけれども上がらなくて、やっと雲の上へ抜けたら、太陽が差したらかじが軽く動き出した。そういうような前例が十七ほどありました。

これは皆さん現場のパイロットから我々が情報を収集したということで、現場の技術者のいうか、現場の、そういう従事している方の御意見は非常に重要で、かつ事故調査をする上で必要不可欠だと思っております。そういうことでよろしいでしょうか。

○山下八洲夫君 日本も航空機はかなり歴史が古くなりましたので、多分、大型機に何万時間もお乗りになったパイロットのOBもいらっしゃると思いますので、ぜひ、例えば調査官ですか、ある

いは専門官ですか、そういうのをまた前向きに検討いただければいいのではないかなというふうに思いますので、要望だけさせていただきます。それから、白井参考人にお尋ねをさせていただきたいと思っております。

それこそ、信楽鉄道事故で大きな被害に遭われまして心が痛むわけですが、私も当時たしか、地方行政委員会が交通安全委員会か、忘れましたが、早速委員会視察に行きました。先ほど私も白井参考人のお話を伺いながら、そういえば当時JR西日本は大変横柄な対応をしたなと、私も現場へ行きましてちょっと立腹したようなことを思い出したものですから、遺族の皆さんあるいは被害者の皆さんはなお大変なお怒りだったと思います。私もそれは何となく推察をするわけでございます。

今回、鉄道についても調査委員会がこうやってできたことは、私は一歩前進だろうなと思っております。それから、鉄道だけでなく、もう一つは、船については海難審判があるんですが、そうではなくて自動車につきましても、最近見えております、高速道路で五十台、七十台とも大変な事故と、また大きな事故があるわけでございますね。そうしますと、やはりアメリカと同じようにNTSB、このようなシステムにするのが私は自動車を含めましていいんではないかと思ったりしているんですが、その辺についてどのようにお考えかお尋ねしたいということが一つです。

それからもう一つは、一九九六年ですか、航空災害家族援助法というのがアメリカではできて、そして特に遺族の皆さんの心のケアを中心として一生懸命やっていらっしゃる。これについては私は大変重要なことだと思うんです。昨今の地下鉄日比谷線の事故のあれでも、一回忌のときに遺族の方がまだ大変御立腹なされて、その現場ではなくて隣の駅からあのようにお参りをなさっているというふうを見れば、なおそういうことも重要だということに感ずるんですが、遺族の立場

からその辺のことをちょっとお聞かせいただければと思います。

○参考人(白井和男君) 私は、先ほど本文というのか、初めの意見で申しましたように、家族支援法が外国ではできていまして、アメリカにはハイウエイもパイプラインとか、そういうものも含んで事故調査委員会がNTSBの中にはあります。ちょっと質問と変わるかわかりませんが、インシデントの収集ですけれども、インシデントを収集して再発防止をするということとはなかなか、これというふうなことを報告したら自分は後ろ手にくくられるんじゃないかというふうなことで、なかなかインシデントは集まらないというふうなことも日本では起こり得るということを僕は考えています。

そして、先ほど文章の中でもちょっと話させてもらいましたけれども、オランダのITSA、国際運輸安全連合ですけれども、ここなんかが活動しているのは、自分の国内だけのインシデントを集めただけではとまずばらしい事故調査、防止をすることはできないというところで、世界じゅうのインシデントを一国に集めて、そして自分のところの国の安全を守っていくというふうな考え方で、オランダの女王陛下の弟さんですけれども、ITSAの会長をされているんですけれども、そういう考え方で世界はもう進んでいっている。もうそれが今、アメリカ、カナダ、オランダ、スウェーデン、デンマーク、そういうふうにとどんどん世界は独立調査機関ができて、そしてなおかつ自分らの国だけじゃなしに、よその情報を集めて安全を進めていくというふうなところまで進んでいます。

そういうふうなことで、僕はほかの方のことはあれですが、ハイウエイとか自動車の事故ですね、僕もこんなことをやっていますから少し市民活動のところへ首を突っ込んでいっていますけれども、皆さん一遍そういうところへ行ってみてください。すごいですよ。僕は一年一風化して

いきます。何ば頑張つてやっても風化します。しかし、彼女らの集会へ行ったら、きのう家族を失った人、一週間前、一月前、三カ月前の、遺族が集まった会議に行ったら、我々はどうして話していいのか、どういふ言葉を投げかけていいのか、もう本当に迷います。そういうすごい悲しみの中で運動されておる方がいっぱいおられますので、ぜひとも自動車のこと、それからハイウエーのこと、やはり人間の安全についてはぜひとも皆さんの関係が関係がないか知りませんが、一考を、政治でなかったらこれはなかなか解決できぬと思いますので、ぜひとも考えてもらいたいと思いますし、私たちは今度の法案を上程していただいて本当に感謝しています。ありがとうございます。

○山下八洲夫君 時間がなくなりましたので、大変恐縮です、井口参考人に一言だけお尋ねさせていただきます。

重大インシデント、こういうところは前進しているわけですが、特に鉄道事故なんかで小さなインシデント、その積み上げが一つは重大インシデントにつながっていくことに当然なるうかと思うんです。そういう中で、三菱のリコール隠しではございませんが、小さなインシデントだったから報告しなくてもいいんだということで、それがいつの間にか重大インシデントになったというふうなことになる大変危険なわけでございますし、その辺についてはどのようにお考えでしょうか。

○参考人(井口雅一君) 先生のおっしゃるとおりで、何を重大と評価するか、そこが問題だと思います。それで、私のレジュメの一番下の方にインシデントのリスク予測法、これをもうちょっと学問的にも研究してはつきりさせてほしいと思います。

以上です。

○山下八洲夫君 どうもありがとうございます。

○森本晃司君 最初に、井口参考人にお伺いをさせていただきます。

日比谷線の脱線事故でいろいろと調査に当たっていただきまして御苦労も多かったことかと思いますが、三カ月中間報告をされて、半年でおまとめになった、ある意味でスピードが、早い段階で結果をまとめていただいたと思うんですが、先生、いろいろとこういふ調査に当たられるときに、例えば鉄道会社の障壁とかあるいは役所の障壁とか、調査に当たられて、いろいろとどういふ障壁があったのか、あるいはそういうものではなくて調査委員会独自で進めることができたのか、それから一番御苦労された点はどんなことであつたのかということ、まずお伺いしたいと思います。

○参考人(井口雅一君) どういう障壁があつたかという御質問ですが、一つは鉄道局に所属していたという利点でしょうか、その辺のことは役所が適切に処理してくれたのではないかと思います、非常に壁があつて情報が得られないということではなかつたと思います。大変幸いでございました。

それから、苦労という点ですけれども、日比谷線脱線事故は複合脱線という言葉で呼ばせていただきました。いろんな要因が絡んでいるわけですから、ただ、絡んでいるだけじゃ結論になりませんので、その要因の影響度の大ききの順序、何が一番大きくて、その次は何か、それを決めました。そこが一番苦労した点ですけれども、これは技術者のプロとして当然やるべきことで、外に向かつて苦労しましたと言えることではないような気がします。

私は、座長として一番気を使いましたのは、先ほどもちょっと申したと思いますが、被害者の方々に失礼がないようにといひますか、被害者の方々の心を逆なでするような情報や世の中に出ていくことを大変恐れしました。それで、情報報告するときには非常に注意をいたしましたけれども、それでも多少そういう面がございました。その辺、これからどうしたらいいのか、まだはつきりと結論は出ておりません。

す。ということ、皆さん、これも一つの奉仕だということ、一生懸命やってくれましたけれども、その点、今度、常動でしかもちゃんと給与が払われるという形になりますので、大変喜んでおります。

以上でございます。

○森本晃司君 公明党の森本でございます。失礼いたしました。

これは、引き続き井口さんにお尋ね申し上げたいのと同時に武田先生にもお尋ね申し上げたいんですが、先ほど井口さんのお話の中で、外国では遺族に対する納得性を調査委員会が全力を挙げてやっているということ、ございました。我が国の方でもそういう形でやっていたらいいと思ひますが、一つは、井口さんのそういった御意見に対して両先生はどのようにお考えなのか。

それから、ともすれば情報の一部をマスコミが先行して流してしまふことがありまして、時には調査の妨げになったり、あるいは時には御遺族を逆なでするような、これは一部マスコミの中でもあるわけ、ございますけれども、そういったことについての御苦労、御判断はいかがされておられたか、お二人の調査委員会の先生方の御意見をお伺いしたいと思います。まず、井口先生からお願ひいたします。

○参考人(井口雅一君) 情報提供に關しましては、委員会のたびに、これはほとんどが運輸省の担当でしたけれども記者会見を行ひまして、またまいった情報は公開する、提供することにいたしましたけれども、その段階、つまりかなり我々として自信を持って出せるような情報までまともな段階で出すということ。それから、その表現法です、言い方です。これには相当注意を払ってそれを行つたということ、でございます。お答えになつておりますでしょうか。

○参考人(武田峻君) 遺族への対応ということですが、私の場合は日航機事故で五百二十名の方が亡くなったわけ、それで、私は事故のちよつと後から委員長、前の委員長が御病氣でかわると

いうことで、八月十二日じゃなくて十月から委員長をやりました。

から公表いたしますと、そういう接触をしましたので、事故調の対応として、先ほどちょっとほかの方が話されましたけれども、どこかの裏で、そういう何というか運輸省の片隅でそういう方と対応をするということではなくて、どうぞ委員会の席に入ってくださいということでお座りいただいて対応したつもりでございます。

遺族の方が、私という印象を持っていられるかはわかりませんが、私の方としてはそういう対応をしたつもりでおります。

○森本晃司君 臼井参考人にお尋ねしたいと思ひます。

お嬢さんの悲しみを乗り越えていろいろと今後のために今も御尽力をいただいておりますことをまず心から感謝申し上げます。

今回の法案について、今日までいろいろと御尽力をいただいた、その結果としての今度のこういう法案づくりになっているのではないかと考えておりますが、評価についてはどのようにお考えでございますでしょうか。

また、特にこの点についてさらに要望をさせていただきたいという点がございましたら、お聞かせいただきたいと思ひます。

○参考人(臼井和男君) お答えします。

この法案が提出されたということで、今まで鉄道には調査委員会がなかったと、済みません、これが提案されたということで、感無量というか、本当に四十二名の死がむだにならぬでよかったなと、今の本当の感想です。

○森本晃司君 ありがとうございます。

今のお気持ちを私たちも大事にさせていただいて、法案がただ単につくられたものだけではなくに、実りあるものにさらに我々もしていきたい、お気持ちを拝しまして、我々もまたしっかりやりやうと思ひたいと思ひます。これからいろいろな御意見、御尽力をよろしくお願いいたします。

大野参考人にお尋ねをさせていただきます。
今回の航空機事故ニアミス、もし間違っておれば大変なことになっておたわけでございますけれども、お伺いすると、調査委員会に入る前にまず警察が動いていて、そこで機長さんがいろいろと事情を聞かれたということをお伺いしました。その辺はNTSBとFBIの関係とちょっと日本の調査のあり方というものと異なってくるのではないだろうかというふうに私も思っております。事故の再発防止のために調査委員会があるわけでございますが、その調査委員会が動く前に、機長さんがその任務を十分にまた同時に果たせなかったんではないだろうかというお話も聞いておりますが、その辺についての御意見をお伺いしたいと思います。

○参考人(大野則行君) 森本先生の御指摘のとおりでございます。今度のニアミス事故の事故機が羽田空港に戻りました後の警察当局の対応は、私たちは非常に大きな問題があるというふうに考えております。

問題のポイントは二つございまして、一つは航空法に定められております航空法第七十四条及び第七十五条の機長の責務が果たせられない。例えば、けがをされている乗客の方々の搬出の責任は機長が持っておりますが、それらの機長の責務を果たす前に警察の方々の事情聴取に入つたということについては、これは大きな問題があるだろうというふうに考えております。

それからもう一点は、事故調査との関係でございます。そこで何が起つたのか、もし緊急に改善が必要な場合、例えば航空機の操縦系統に問題があったのか、あるいはその他の点で何か問題がある場合には、事故調査委員会がそこへ入って行って機長から事情を聴取し、即刻改善すべき内容がそこにあるかもしれない。そういうことでいえば、警察が入って行って長々と航空知識の確認から始まるということについてはやはり大きな問題があるだろうと。

その二点について、今回のニアミス事故の警察の初動態勢については私どもは意見を持っております。

以上でございます。

○森本晃司君 同様のことを、武田先生のお考え方はいかがでございますか。それから、独立性の問題について、先生は保つことができたという御感想でございますが、さらにその上で独立性についてはどのように考えておられるのか。お願いします。

○参考人(武田峻君) 今のニアミスのことについては、私は全然データも持っておりませんので、その席に警察がどう入つたのか、それから事故調査委員会にいつ報告があつて調査官がいつ行ったか、現場に到着したかと、そういうことがわかりませんので、ちょっと何の御意見も申し上げられない資料がございません。残念ながらありません。

それから、独立性のことですけれども、我々事故調査委員会はどこかの、国の、政府の機関のどこかに属さなきゃいけない。どこに行つてもいろいろな問題がある。運輸省は必ずしもいいとは思ひませんが、どこに行つてもいろいろ問題が出ると思ひますが、幸いにして航空事故調査委員会は、業務に関しては大臣の指示を受けないということがはっきりしております。それで通してこれたので、今後もそういう意味で、事故調査にに関してはだれの指示も受けてなくて独立に行動できるような組織の中の一つのシステムでありたいと思ひたいと思ひます。

お答えになっていくかどうかわかりませんが、失礼します。

○森本晃司君 終わります。

○緒方靖夫君 日本共産党の緒方靖夫です。きょうは参考人の皆さん、本当に貴重な御意見ありがとうございます。

まず、大野参考人にお伺いしたいと思ひます。ちょうど今お話がありました事故調と警察の関係についてなんですけれども、事故調は事故原因の究明を行つて再発防止の対策を立てるという役割を持っていると思ひます。ところが、警察の犯罪捜査が優先されて、事故調の調査目的を阻害することがある、また起こつてきたということにつ

いての御指摘があつたと思ひます。

それでは、これについてどのような解決の方法があるのか。その点、第一点、お伺いしたい。それからもう一つ、ちょうど今話になりましたニアミス事件に関係してのことなんですけれども、この件でも警察のそうした捜査、問題があつたというこの御指摘がありました。大野参考人は機長として仕事をされていると伺っておりますけれども、機長の責務と今度の警察の対応についての問題点、それから警察と事故調の覚書、細目を新たに結ぶことを提起されておられるわけですが、これらはかなり、今のものは古い時期に結ばれているようですが、現在の航空機の進歩あるいはハイテク機等の状況の変化があると思ひますけれども、その点についてのお考えをお伺いしたいと思います。

○参考人(大野則行君) 最初に、警察の犯罪捜査と事故調査委員会の事故調査とのかかり合いについてどのような提言があるかということでございますが、私どもは具体的にはアメリカのNTSBが行っている方法が最善かというふうに考えております。

その内容はどういう内容かといいますと、現場保存及び交通整理、例えばけがの人の搬出であるとか、現場保存の、関係者以外を立ち入らせないというふうなことについては警察が行うことが必要であるというふうに考えております。しかし、例えば事故現場に散らばっている一つの、かけら一つあるいは傷一つについても、事故調査においては非常に重要な参考となるものでございまして、それは専門的な知識を持った事故調査委員、事故調査官がそこに立ち入って調査するべきである、そういうふうに明確に役割を分担するものが今回新たににつくられるべきであるというふうに考えております。

二番目のニアミス事故の機長の責務でございますが、機長は航空機が到着して乗客が完全に降機するまで、飛行機から降りるまで、危険の場合の措置の責務を負っております。また、航空法第七

十六条の報告の義務を負っております。また、その航空機の整備状況について、整備士に引き渡す際にその航空日誌にサインをしてその状況を伝達する義務を負っております。そのような各種の義務をすべて行う前に警察官が操縦室に立ち入って事情聴取を始めた、これは任意であるというふうな聞いておりますが、しかし、機長の責務を果たす上で非常に障害になったということをまた新たに御指摘させていただきたいと思っております。

以上でございます。

○緒方靖夫君 武田参考人にお伺いいたします。

先ほどおっしゃられましたけれども、事故調査に当たっては、パイロットとか整備士とかスチュワーデスなども含むと思いますけれども、専門家の力をかりて行うということ、このことはやはり大事だろうと、そういうことを指摘されたと思っております。

確かにこれだけ大型機、ハイテク機が次々と出て、その飛行も飛躍的に進んでいる、そういうときだけに、もっと幅広く各専門分野の方々からいろんな意見を聞いて、時には調査の協力も得ていくということ、これが事故調査を進める上でも非常に大事になっているかなと、そんなことを思う次第です。あらゆる力をくみ尽くす、その点で今後の課題、そういう点から今後の事故調査の課題という点についての御意見をお聞かせいただきたいと思っております。

○参考人(武田峻君) 今おっしゃられたことは、そのとおりだと思います。ただ、日本ではなかなか幾つかの難しさがあるわけです。

一番初めに考えることは、よい専門家の話を聞くことと思っても、国民全体がやはりその人は組織のどこかに属している人だと、組織に属していない専門家なんというのはいないわけですから、組織に属した人であって、我々はその人、専門家としての個人の意見を聞くわけですが、なかなかそれは個人と考えるといただけないということがあります。それが一つ。

それからもう一つは、我々は、そういう方が事

故調査委員会の常勤のメンバーといいますが、調査官になっていただきたと思うんですけれども、やはり国家公務員とそうでないところの違ひがありまして、簡単に人の出入りができないという、これも、何ですか日本流の考え方なんだろうかと、そういうことで、なかなかとりにつくというところで、我々の場合は、専門家としては国立の研究機関とか大学の教授、助教の方をお願いすることが一番多くて、日航機事故の場合は、そういう意味の専門家を十五名ですか、十六名ですか、お願いしまして、するとこれは、みんなそこで給料をもらっていて、ただ働きなんですけれども、事故調の専門委員会としてアメリカに二回か三回行っていただきましたし、それで、NTSBと議論をするということ、そういう専門家に入っていただくということ、そういうことを自由に我々の要望に沿ってやっていただけたのは、国立の機関とか大学という、だれが見てもこれは公正で独立した仕事をする方だと、そう認めていただけた方だけに限られると。そこが一番つらいところだと思います。

アメリカの場合ですと、あるときにNTSBのメンバーだと思っていれば、その次に会ったときには会社のメンバーで、そうしたらまたNTSBへ戻っているとかF.A.Aに移っているとか、もう同じ方が私がいる間にも三カ所ぐらい航空の中で移り歩いているわけですが、どうもちょっとと社会が違っているのを一番感じました。

○緒方靖夫君 次に、白井、井口両参考人にお伺いしたいと思います。

今度の法改正で鉄道事故も調査委員会の対象となることになりました。まだ取り組むべき課題、いろいろあるわけですが、私はこの点非常に大事だなというのを痛感しております。その点で、白井さんを初め多くの方がこうした方向に持っていくことを痛感している次第です。それからまた、日比谷線地下鉄脱線事故の調査委員長として原因究明に当たられました井口参考人におい

ては、またその点大変御尽力があったということに改めて痛感する次第です。

白井さんは、先ほど事故の被害者、遺族に対するケアについて述べられました。本当に同感だと思っております。日本の事故調査委員会では被害者の遺族の意見聴取すら対象となっていないのが現状です。その点についてのあり方を含めて白井参考人の御意見をお伺いしたいと思っております。それからまた、あわせて井口参考人にもその点についてのお考えをお伺いしたいと思います。

それから、ちょっと時間がないのであわせてお伺いしますけれども、両参考人に、調査委員会の独立性についてどうお考えか、これからどうあるべきかについてお伺いしたいと思います。

○参考人(白井和男君) 私は、先ほどから申しましたように、独立性については絶対に、世界の流れとして、世界の流れと一口で言いますけれども、これは世界の人々が試行錯誤しているんな失敗を重ねながらここへたどり着いておると思うんです。だから、日本は日本流だといって勝手に勝手に水に流すようなことなく、世界のよいところはやっぱり取り入れて、ぜひともそういう自分自身が反省できるような、だから国土交通省なら国土交通省のやっていること自身を批判してくれ、訂正してくれという前向きな姿勢で取り組んでいってもらうような組織にしてみたいというのが私の考えであります。

○参考人(井口雅一君) 遺族の方々への対応ですが、例えれば被害者になったりすれば、多分私も半ぐらいは冷静でいられないんじゃないかと思うんです。その期間の対応とそれからその後の対応とは違わないかという気がします。

日比谷線の場合には、七カ月で終わりました、その後のことについては十分なことをやっていた可能性が有ります。本当はその後から心のケア、NTSBの役割の一つに心のケアという役割があるのだということを聞いていますので、それか

いたします。私自身も、一仕事終わってしまっちよって別の方向に、宇宙の方に移ってしまっただけです。少くも、少しその辺十分でなかったかもしれせん。

○緒方靖夫君 ありがとうございます。

もう一つ、井口参考人には独立性についてのお考えをお伺いしたいと思います。それから、最後になります、もう時間がありませんので、大野参考人にもお伺いしたいと思っておりますけれども、鉄道と航空機でそれぞれ独立性ということについてお伺いしたいわけですが、とりわけ私、日本での調査委員会の調査の独立性、この点でいうとやはりかなり制約があるように思えます。その点で、世界との比較でこれがどうなっているのかという点について井口、大野両参考人にお伺いして、質問を終わりたいと思っております。

○参考人(井口雅一君) 独立の方がいいという面もあると思っております。ただ、現実の問題として、鉄道事故では初動捜査、航空でも同じだと思っておりますけれども、最初に専門家が駆けつけていつて何がポイントかというものをちゃんと目をつける、そうでないとい、鉄道だと復旧せざるを得ませんから、数日のうちに全部取り払われてしまうわけですね。そういう意味では初動調査が非常に大事です。

そういう専門家がいますという状態は、今は例えは国土交通省だと思っております。そういう人たちがうまく使えながら、もし将来独立にするんだとしたら、その人、相当の時間と人、教育をしなければいけません。そういうことを努力していかなければいけないんじゃないかという気がします。

したがって、結論としては、現状からの漸進主義というんでしょうか、改良主義が一番よろしいんじゃないかという気がいたします。

○参考人(大野則行君) 独立性についてお答えいたします。

日本の事故調査委員会の独立、中で働いている方がどういふふうに感じていらっしゃるかはわかりませんが、私どもの考えとしては、そこから出

てきた一つの事故の事故調査報告書を読むと、なかなか完全に独立が確保されているというふうには考えられないというふうに出ておられます。

それからもう一点、世界との比較を考えますと、アメリカのNTSBは御存じのとおりでございます。ヨーロッパについては、一九九四年、E Cの民間航空事故とインシデントの調査を統括する基本原理設立に関する理事会指令というのが出ておりまして、これによって、調査当局または調査機関というのはあらゆる部門に対して独立してなければならぬというふうな明記されております。したがって、ドイツなども、その点を踏まえて法整備をして独立を確保しているというふうな内部調査では判明しております。

以上でございます。

○洲上貞雄君 社民党の洲上でございます。

参考人の方々、本日は大変御苦労まででございます。

まず、井口参考人にお伺いいたしますが、鉄道事故調査検討委員会の座長を務められて、今回の日比谷線脱線事故の事故原因の解明のために大変御努力願ったことに感謝を申し上げます。

そのときに、初動調査の問題を含めて、情報を含め、かなりの確にその都度報告され、結果として私は、非常に利用者に安全と安心というものを気持ちの上で与えたのではないかと、こういうふうに出ておられて、大変うれしく思っております。

同時に、NTSBの今回のアメリカ原潜の衝突事故の情報公開を見ますと、まだまだ我が国、少し努力しなきゃならないのかなと、こういう思いがするところがございますけれども、やはり私は、事故調の情報公開というのはそこを利用する多くの利用者の安全と安心に多大な影響を与えると思うんですが、その点、今回どういう印象をお持ちなのでございましょうか。

○参考人(井口雅一君) 今回の日比谷線脱線事故につきましては、人間の因子が余り大きくなかったという意味でそういう警察との関係がスムーズ

にいったといえましょうか、お互いに独立に調査できたという、多少調査しやすかった環境があったと思います。

それで、もう少しそうでない状況のもとではどうなっていたらどうかと想像いたしますと、いろいろな問題が出てくると思います。その点、NTSBとFBIとの関係というのは非常にすっきりしていると思います。そのもととは何かといいますと、過失は犯罪でないということが社会的に認められているわけです。したがって、過失であってこれは事故調査、NTSBが担当します。犯罪のときには犯罪調査、FBIが担当します。犯罪の場合には過失はたしか刑事訴訟法で、これは犯罪なんだろうと思えますけれども、そうしますとその辺の線引きがはっきりしていない状況があります。

したがって、そのあたりの国民意識とか法的な整備が進めば、アメリカのようなすっきりした関係になると思うんですけども、現状はそうではありませぬので、やはり今の状態からいえる実績を重ねながら、また国民の意識もそちらの方に、何といえましょうか誘導するというか、その点ではこのお隣のTAS Kの今までの活動は大変私は高く評価しています。そういうものが実ってからアメリカのような形になるのがよろしいのではないかと感じがいいたします。

○洲上貞雄君 我が国では、まだまだそういう国民意識の啓蒙というんでしょうか、そういうものは大変なことだと思いますが、したがって、事故現場だけでなく事故原因について、その背景というものをやはり調査をしないてはならないと思うんですが、その点のお考えはいかがでございましょうか。

○参考人(井口雅一君) おっしゃるとおりだと思います。その点だと、今回も背後のマネジメントがどうだったか。結論としまして、報告書に出しているのは直接的な原因だけなんです。その裏に何段階にも原因があるわけで、そうすると、だんだんマネジメントの問題まで変わってきます。

そうすると、事によると警察とのコンフリクトが出てくると思います。その辺は、今回はそこまでいきませんでした。そのあたりのことは同時に法的な行政的な課題でもありますので、技術的な、私がすべて考えられることではなく、先生方もお考えくださいますと大変ありがたいと思います。

では次に、井口参考人にお伺いいたしますけれども、井口参考人は、先ほどの報告の中でもございまして、遺族の立場から事故調査機関の設立を目指してさまざまな運動をされてきた。今回は、また鉄道事故調査委員会の設置をこの国会の場で審議しているその場に参加をして、どのような印象をお持ちでございましょうか。

○参考人(井口雅一君) 私は、事故から先ほど言いましたように十年目、TAS Kをつくってから八年目でございます。

TAS Kをつくったときには、何とか鉄道にだけ調査機関がないのでつくってほしいという思いから、どんなことがあっても四十二名の死をむだにしてはならぬ、賠償金をもらったり裁判に勝つことだけでは納得できないという思いからこの会をつくり、そしてアメリカにも赴き、それでその結果をいろいろ話したのか遺族の愚痴というのか、そんなものを各議員の方、各政党の方、運輸省の方、みんな本心に耳を傾けて八年間聞き続けてくださいました。そして、一昨年、国際シンポジウムをこの弁護士会館でやって、世界の最高レベルの調査官あるいはこういうことを提案しておられる方々のお話を、ともに勉強することができました。

そして、今日、こういう法案が提出されて、衆議院を通り、参議院で審議されるということ、本当に感謝無量で、先ほど、本心に私も年をとると泣けてしまうぐらいですけれども、そんなことであれですが、まことにうれしいことです。ただ世界を眺めてみると、まだまだ先ほどからおっしゃっているようにNTSBが最高なものではないと僕は思います。

今では日本はこの程度かと思えますが、またこれが日があつと進んでいき、またすばらしい組織になると思います。仏つくって魂入れずじゃないに、何とか魂を入れなければならぬ。これから私は、命終わるまではその仕事をするんだろなというふうな自分で思っています。頑張っています。

皆さん、本当にこの調査機関というのは、遺族のためであり、再発防止、次の方がいかに死から、十名亡くなることを五名に三名に一人にする。しかし、一番最後に、先ほど申しましたように、事故は絶対に終わらない、事故は必ず起きるという精神のもとに、終わりはないんだというところで、諸先生方の御協力を願って、調査も大事ですけれども、どんな調査をしてもどんな規則をつくっても必ず事故は起こります。我がが、娘が殺されたというところと言葉は悪いですけども、そういう鉄道会社には、絶対事故は起こりません、当社では起こりませんと言っている会社もあります。日本で名立たる会社であってもそういう見識におられますが、世界を回って、そんなことをおっしゃる人々には一人も出会いませんでした。

そういうことで、本当に最後の最後まで、我々は欠陥を持った人間であると、ヒューマンファクターです。だから、一生懸命我々は安全に向かって前進したいと思うし、その一ページがきょう開かれておるんだというふうにはうれしく思いました。

ありがとうございます。

○洲上貞雄君 被害者でなければわからないお気持ちだと思えますが、先ほどの報告の中で、調査は家族のためにするものだ、非常に感銘深い言葉をいただき、今はまた、事故はなくならない、なくならないけれどもどう少なくしていくかと。我が国土交通省のこの委員会も事故撲滅のために努力をしまいたし、今後ともどうかひとつ井口参考人、我々に対して貴重な御意見をいただきますようお願いを申し上げておきたいと思

ます。

次に、武田参考人にお伺いいたしますが、やはりこの種問題で一番大事なことは、国民が期待しているというのは機関の独立性の問題だと思います。

先ほど、外国とかの比較で、国民性の違いなどお話をいただきました。実はそのこともよくわかる気がするわけです。ですから、そのことはもう少し国民が努力をして考えなければならぬことだということもわかりましたけれども、やはり事故調に対する信頼性をどう高めていくのかということ、同時に、そのことと独立性との関係、ここあたりで何が阻害しているか。国民の意識、感情というのはわかりましたが、ほかに何かそういう信頼性、独立性を高めていくための障壁になるようなことは何か、お考えでございましょうか。何かあるか、またお教えいただければと思います。

○参考人(武田峻君) お答えにはなかなかないと思うんですが、いざれにしても、どこかの機関に属さなきゃ、事故調は政府の機関に属さなきゃいけないので、どこに属したときに国民が納得し、あるいは大勢の方が納得するかということ、それは一番納得される格好がいいと思います。

それで、先ほどヨーロッパとかアメリカのお話が出ましたけれども、NTSBも私の考えではある問題を抱えています。

たしかレーガン政権になったときに、委員は、あそこはもう二つの党の間で変わりますと委員は全部交代なんです。レーガン政権になったときに、あそこは委員は全部、カリフォルニア族というんでしょ、カリフォルニア航空産業ですか、その方がなりました。もともと、その方がなっても、やはりアメリカは個人というのがありますから、大統領の言うことを聞いて事故調査をやっているわけではありませぬけれども、そういう意味の委員の交代というのは政権の交代と一緒に変わっていくという問題があります。

それから、ヨーロッパの場合ですが、これは私の推測ですが申しわけありませんけれども、EUはフランスを中心として、民間航空におけるボーイングとか、アメリカ社会に挑戦しているわけですから、エアバスというところで、それで、私が、エアバスが日本で事故を起こしました、そういうデータを見ますと、国を挙げてエアバスを応援するわけです。それで、エアバスの方がボーイングよりいいんだという、これはこれの方がシステムが進んでいるからいいんだ。いいところもある、悪いところもあると思いますが、いろんな意味では、エアバスは世界の方々へ飛行機を提供していますけれども、殊に低運航会社ではエアバスをちゃんと運航できるようなつかの問題があるわけです。ですから、どこの政府のやり方がいいかというのはなかなかちょっと一言では言えないと思います。

今、運輸省に属しているのが私にはいいとは思っていませんけれども、その中でどういふふうなやり方がいいかというときに、やはり独立性というものについては非常に心がありますし、それで今後とも、私の心配というよりは杞憂かもしれないけれども、鉄道と航空はちょっと立場が違ふ。航空の場合は国際的な取り決めで決まっています。鉄道の場合は国の、日本の中の取り決めで決まっています。それで、二つの委員会が一緒になるときに、それをお互いの業務を交にかかわらせないでやっていかなきゃいけないということと、今後はそれは運輸省にできるとすれば運輸当局と、それからその事故調査に關係する人の、殊に委員の考え方と、それからそれを国民がどういふふうな支援するかということにかかわると思っております。どうも長くなりました。

○洲上貞雄君 最後になりますけれども、大野参考人の方にお伺いしたいと思うんですが、今、羽田空港に行って書店を眺めますと、墜落事故にかかわる書物がたくさん出ています。それに、いろんな御意見があることも本の中から読めば、それが事実とすればそのとおりであろうというふうに思います。

そこで、一つの事故についていろんな疑問や、同時に報告書に対する問題点というふうなものもございまして、先ほどはそれらに加えて技術の問題もある、技術の進歩の問題もあるというふうに言われました。そこから、事故調の報告書に対して再度、再調査すべきではないかという御意見があったようにお伺いしたわけですが、なぜ再調査を考えられるのか、なぜ再調査が必要なのか。もちろん、それは国民の安全のためだということではあると基本的には思いますが、その点、再調査の必要性についてどうお考えになっておられるのかをお聞きして、私の質問を終わります。

○参考人(大野則行君) 再調査の必要性についてお答えいたします。

現在、事故調査委員会設置法及びその下部規定であります運営規則の中に再調査に対する規則はございません。先ほどから紹介されております国際民間条約機構の第十三附属書に、新たな証拠が見つかったときには再調査を行うというふうに書いてございまして、政府答弁ではそれで満足しているんだというふうに考えております。しかしながら、この四半世紀の事故調査委員会の事故調査の中で再調査が行われたということは、私の記憶ではないというふうに覚えております。

新たな証拠が見つかった場合に、もしくは事故証言、事故関係者の証言と事故調査報告書の内容が食い違っている場合に、これはもう一度再調査をしなければ真の原因が追求できないのではないかと、真の原因が追求できない限りにおいては再発防止策というのは間違った再発防止策になるのではないかとということで、私も強く再調査の制度そのものを整備されるように要請いたしておるところでございます。

以上でございます。

○洲上貞雄君 ありがとうございます。

○田名部匡省君 無所属の会の田名部匡省と申します。きょうは大変御苦労さまでした。

私は、事故が起きたときにいろんなこういう問題が出てくるんですけども、所管する委員会としては航空、船舶、鉄道、自動車、全部あるわけですが、そのうち航空、船舶は外国との交流がある、鉄道と自動車は国内だけですね。法律をつくるときにこれは一体どういふふうにするのがいいのかなと実は疑問に思っているんです。自動車事故に至ってはもう大変な死者でしよう、一万人以上。事故の件数からいって、これが一番大きな問題なんです。これをどういふふうにするのが一番いいのか、みんなばらばらにつくるのがいいのか、まとめてやろうとすると難しい問題があるなど、こう実は思っております。

この辺についてお考えがあれば、それぞれ簡単に結構ですから、井口参考人からずつとお答えいただきたいと思います。

○参考人(井口雅一君) 私は、非常勤ですけども、日本自動車研究所というのがつくば市にございまして、その所長も兼ねております。

自動車につきましては、現在、交通事故総合分析センターというのが警察、昔の運輸省、建設省、今は国土交通省ですけども、共管でできております。そこがもう既にミクロ調査とマクロ調査、ミクロ調査といいますが、事故が起こりますと車両、それから心理とか医学とかそれぞれの専門家がチームになって、すぐに現場に駆けつけて調査します。それから、マクロ調査というのは統計分析です。

それからもう一つは、運輸省が、今度国土交通省の自動車交通局が監督します事業者が事故を起こしたときに調査に当たると。これは全国組織を持っていますから、そういうこと、今現状はそうだと思います。先ほど言いました現場調査のミクロというのはつくばの周辺でやっているだけです。年間三百件ぐらいです。それを全国にして、もうちょっとたくさんデータのをとってほしいと思います。

それからもう一つは、先生もおっしゃいました

ように、自動車事故というのは百万件あるわけですから、それを全部はそれとはとても無理です。どこで重大事故とそうでないものを選ぶかということも問題です。それから、現場調査が、現場保存が数時間しか許されないんです、すぐに開通させませんと渋滞が起きますので。そういう非常に難しさがあります。

それからもう一つは、ドライバーは職業運転手だけじゃなくて我々みたいなプライベートな運転手も多いものですから、そういう人たちからいろんな話を聞くと、これは外には出さないから教えてくれということでもよく教えてもらうことが少なくありません。プライバシーの問題もあります。そういうことで、情報公開の問題がありますので、基本的にはほかの事故調査と同じなんです、技術的にそういう細かいことの違いがあります。

その辺もありますので、現在の組織をもうちょっと充実することから始めて、将来一緒にする方向で考えていくのが現実的ではないかと考えます。

○田名部匡吉君 皆さん全員にお伺いしたいと思いましたが、これだともう時間がなくなるなと思って、次に移らせていただきます。

独立をした機関ということで、私もそう思います。きのうも会計検査院を国会の方に置いたらどうかと。向こうに、政府の方に置いておくとうしても甘い、手心が。しかも、天下って特殊法人に会計検査院の人も行っているわけですから、そこへ行って検査院が検査してきつとくわけがないと私は思っているんです。ですから、もうこれは独立をして、一切だれにもいろんなことを言われないで、その判断によってやっぱりきちっと出すべきだと。

それから、今そのためには、今回の航空ニアミスでも事故でもそうですけれども、警察と、先ほど来質問ありますように、警察も行くんですね。こっちは現場保存して、どれだけの過失責任問え

るか、事件にできるかということでもやろうとしているものですから、どうしても航空、皆さんの委員の方とは若干視点が違うんだと思うんですね。そのことを考えると、警察も事故調査委員会も事前に私はマニュアルというものをびしとつくっておかなきゃいかぬ、こういうことについてはもうこうですよということ。そして、この調査体制というものを強化するという事前の何かなと、何か手柄を先に立てなきゃいかぬみたいなことをやっているともみな迷惑する。

それから、臼井参考人の話を聞いて、私も本当に思いました。したがって、えひめ丸の事故のときも、どうしてもケアをする体制がとれぬのかなと。いつでも事故が起きると混乱ですよ、質問されて、遺族の人たちに。ですから、そういうことはもうきちと体制の中で決めて、そういうことができる人、私は必要だと、こう思っております。

私は、今ではその面影はありませんが、昔アイスホッケーのオリンピック選手と監督をやりました。大野参考人のお話を伺って、カナダのUBC、ブリティッシュコロンビア大学の監督さんはスポーツ医学と心理学をやって名監督になった。ところが、選手が監督になるのも多いですね。ですから、多様に参加して、どっちがいいというのわからぬと思う。やっぱり現場を踏んでいって、能力のある人はそこでうんと活躍すればいいし、例えば家を建てる場合に社長が行ったって、大工さんが行ってくれなきゃ何が何だかという具体的なことはわからぬですよ。ですから、そういう経験した人たちがやっぱりその中に私は入ってもいい、そういうものはあるんです。

だから、過去に臼井さんのようにそういう経験した方もその中において、こういうときにはこの遺族のケアはどうすればいいかというのを一番わかっておられると思うんですね。そういう考えで私はこうして皆さんのお話を伺って思っています。

臼井参考人と大野参考人、それぞれお話をいた

だきたい、私の考え方について。

○参考人(臼井和男君) 遺族のケアの問題、本当に私こんな仕事をしかけてから、言っては悪いですが、日比谷の事故も犠牲者遺族の方からどんな電話がかかってきます。また、けがをした人からもかかってきます。どうしていいか、もうみんなうろろになっておるんですね。自動車事故は皆御存じのように警察へ行けば相談に乗ってくれます。しかし、鉄道の事故に対して遺族になった人はどこにも相談する窓口がないんです。

私、亡くなられたところには全部私たちの運動の資料をもちろん無料で提供し、お花を届け、香典を届け、それでいろいろしていますが、遺族といふのはなかなか難しい代物でありまして、私は自分もそう思っています。皆さんは立派な方ですからそんなことはないと思うけれども、遺族というのは原因調査、原因調査と言っけれども、原因調査しても何の得にもならぬわけですね。だけれども、何でもか知らぬが知りたいんです。何で原因なんて知りたいんだとおっしゃるかもしれませんけれども、遺族になると原因、原因と本当に必死に、もう血眼になって探すわけです。それは、普通の人が見たら恐ろしく何を気遣いみたいになつておるのかなというふうな段階ですけれども、遺族はそういうことです。そういう人間に対してどういうケアをせにゃいかぬか。

例えば、先ほどからも出てるように、御巣鷹山の飛行機事故の方がおられました。だんなさんを亡くした人が一週間御主人を捜し求めた、遺体を捜し求められた。八月十二日です。もう腐ってしまった、ハエが卵を産みつけて、もうウジがぐじゃぐじゃしておる中を捜し求めて、そのにおいが一週間ふろへ入って洗っても消えなかった。そういう中からこれはお父ちゃんじゃないか、これがお父ちゃんじゃないかと思つて、骨をなぶり、肉をなぶり、皮を引き下げてやった。だけれども、自分は一週間後にはもう気違いの状態だ。それで、その方はどういふふうになったのか

知らぬけれども、アメリカへ渡られてケアの勉強をされて、今度の阪神の大震災のときに相当活躍をされたように聞いています。御巣鷹山へ一緒に上がつてそんな話を聞きましたけれども、本当にケアというのは、私もなかなかできるような器じゃないんですが、調査官がケアをするということもなかなか難しいとは思っていますけれども、本当にこれは国民挙げて、傷を受けた人間の心理というの、私なんかもう風化してしまつてもう忘れてしまつておるような状態ですけれども、本当に自動車の方なんか、先ほどもちつと云つたかもしれないんですが、一週間前、一月前、三年前という事故の深さと、亡くなった人の立場によって心理が全然違うんですね。

だから、ぜひともこれは、私たちの力ではとてもですが、政府のそういう機関でもって何とかこれはやっていかなきゃならぬ時代が来ているというふうに思います。

○参考人(大野則行君) 私は、御質問の中で警察との関与についてお答えしたいと思つています。議員の御指摘のとおり、マニュアルの必要性については私たちも非常に同感でございます。なぜ警察が入ると悪いのかということについては、事故調査の妨げになるのかということについては、犯罪捜査の進行中に被疑者になり得る者、例えば運航会社、もしくは監督官庁、そういう者は刑事責任を追及されそうなる発言をしないようにする、これは理解できるところだと思つています。

例えば、過去にも同じような事故の事例があったけれども、対策が不十分だったとか会社の運航管理を改善する必要があったといったような再発防止に役立つ情報は当然警察の情報として採用される可能性がありますので、そういうものを出さないようにする。もしくは、改善対策を実施すること事故当時の管理の手落ちがあったというふうにと認められることを怖がってなかなか改善をしようとしません。そういうことはやはり警察が犯罪捜査を優先するということの大きな弊害になるだろうというふうに考えております。

あと、遺族に対する情報の公開ということについては、私たちは深い議論をしておりますが、国際民間条約機構の第十三附属書の情報の開示、これは守っていただく、しかし遺族等関係者に対する情報の開示ではなく公開については、ある一定の基準をもって行うべきであるというふうな意見を持っております。

以上でございます。

○田名部匡省君 最後に、武田参考人にお伺いたいんですが、今も大野参考人の話があったんですが、警察が来てやるといふところまた難しい問題が起きると思うんですね。ですから、その経験のあるそういう人を警察から今の調査委員会に入れて、その経験を生かして、航空会社の事故調査委員会の妨げにならないように、あるいは警察の後からの保存のために支障のないようにという、そのわかった人がいてくれる方が私はベターじゃないかなと、こう思うんですね、縄張り争いをするんでなくて。その考えには、どう思いますか。

○参考人(武田峻君) 先生のおっしゃるとおりだと思います。

事故調査委員会の調査官は、ローテーションはしておりますけれども、十年、十五年いる人はいないわけですね。それで、そういうのが大体小さな事故でもチーフになって何人かと一緒に行くわけですね。けれども、彼らは、事故調査委員会は警察とこういう線を引いてやっておりますということ、例えは初めて事故を起こした県に行きますと、向こうは県警の本部長が何か知りませんけれども、出てきて、ともかく犯罪調査という責任調査をわつとやるわけです。

我々は、今までのいろんなところで事故をやってきて、それで警察とちゃんと境界を引きながらお互いに干渉せずということ、それから証拠物件については、証拠というか、事故の解析に必要な物件についてはすぐ事故調に渡していただきたい、CVRとかDFDRはそのまま渡していただきたい。警察で一応は保管されてもすぐ渡していただきたい。

解析はこっちの方でしますよということ、そういった人がチーフに行かないと警察とがたごとがたごいたします。

これは初めて航空事故を起こした県警では無理からぬことだと思いますが、そういう意味では、方々で事故は起こっておりますから、航空事故についてどう対応するということは、警察側も事故調とどこに線を引いてやるということ、最近では随分理解されていると思いますので、行って少しの話はしなきゃいけないけれども、実際のトラブルは起こらないと思います。

ただ、この間の、先ほども大野さんが申されたように、事故調が到達する前に警察が入ってパイロットを拘束するということ、これは、パイロットは飛行機の、飛んでまだお客さんがいる間はそれは機長としての責任者ですから、それを邪魔されるというか、責任が果たせなくなるような事態というのは好ましくないと思いますが、でも、それは警察の方でもうちょっと飛行機というものの、機長の責任ということをよく考えていただいて行動していただくよりはかしようがないと思います。事故調とは直接関係のないことでしたが。

○田名部匡省君 終わります。

○戸田邦司君 自由党の戸田でございます。

先生方、お忙しいところ大変ありがとうございます。

幾つかの質問がありますが、まず第一にお伺いしたいことですが、今回、航空事故に加えて鉄道事故についても原因究明をする、そういう組織になるわけですが、委員の皆さんもそうでしょうし、それから調査員の方々もそうかもしれません、鉄道系の方とそれから航空系の方と分かれるだろうと思うんですが、その連携といいますか、それが今まで以上にプラスになる面があるんですというのか、そうでないのか。双方の系統のところに事務局がついているという認識なのか、その辺について、まず井口参考人と武田参考人からお伺いしたいと思います。

○参考人(井口雅一君) 技術的に違いはかなりあると思います。それにつきましては、今回提案されております法律ではそれぞれ九人でしたでしょうが、委員が、それぞれの専門の人を選べるようになっていて認識しております。

そういう違いもありますけれども、ここで議論になっておりますように、被害者の心のケアとか、警察との対応とか、情報公開とか、非常に共通する部分があるわけですから、その辺はお互いに情報交換してよりよいものにできますので、一緒にやっていく効果が大いだと思います。

○参考人(武田峻君) いずれにしろ新しい委員会がうまく運営すればよろしいんですが、心配をしていることは、先ほど申しましたように、事故調査報告書、あるいはそれに伴っての勧告とか建議というものは、今までは航空にかかわる五人の委員の最終的には多数決で議決してやっていたわけでございます。

それで、鉄道の関係、委員の方との共通部分はあると思いますが、その辺はどうなるのかなというところが、これは運営上の問題かもしれませんが、けれども、どういう運営をされるかはよく知りませんが、そこでも専門でない他の分野の人がその議決にかかわる、変にかかわるというようなことがなければいいなと思っております。

○戸田邦司君 その辺は運営の非常に難しいところかなと私も思っておりますし、それから、双方、系統の委員の方々と共通の部分というのでもまたおありだろうと思いますが、最後に物を決める場合に、やはり原因究明で決めないとならないということがあるかと思っております。その委員の先生方に、皆さんに意見を言ってもらう、そういうようなことに最後は相なるかと思っております。その辺は今後の課題かなと思っております。

第二の問題ですが、先ほどからずっと独立性の話が議論されてきました。特に井口参考人の場合は、今度の法案については相当大きなステップ、前進があったと、こう御認識のようですが、独立性について問題ありという御認識かと思っております。

が、私は、国土交通省、国土交通大臣のもとにあっては、仕事の方と進め方と進め方と、検討の仕方、仕事の進め方、結論をどう導くか、そういったことについては委員の独立性というのは非常に高く保障されているわけですから、それを内閣総理大臣のもとで国家行政組織法の三條機関として置いた場合とどう違うのかなと、余り違わないんじゃないかという考え方もあるかと思うんです。

内閣というのは関係が全部連帯して責任を負うことになっておりますから、もしある関係が影響を及ぼそうとすれば、それは内閣総理大臣のもとにあったって影響を及ぼし得る。そうじゃなくて、委員の方々の独立性を確保したければ国土交通大臣のもとにあっても何ら問題ないんじゃないかと私は思っておりますが、その辺についてどういうふうにお考えか。

○参考人(白井和男君) 私は、今おっしゃったこと、なるほどそうかというふうにも思いますが、私は先ほどから言っておるように、世界の流れというところは、我々がここに集まったぐらいの人じゃなしに、大変な歴史の中で試行錯誤しながら考えついて、やっとたどり着いた姿が、世界の流れが独立した機関というふうな流れがあります。それにはわけがあってそっちに動いたものだと僕は思います。ただ単にそうやっておるんだ、よそはそうやっておるんだというふうには簡単なものじゃないと思うんです。だから、僕はそれを参考にした方がいいんじゃないかなと。

これから十年、二十年先にしようたと言ってももう遅いということになって、それまでの犠牲者はどうするかという問題もあります。とにかく独立して、運輸省から、先ほど言いましたように、自己批判が十分にできる組織、それはやっぱり大事なことで思うんですね。みずから自分を罰して制裁をして、その罪を自分のものとして進んでいくというのか、やめたらしまいだ、国会解散したらしまいだという、そんなわけではなく、あいが悪いわけですね、この事故調査というのは、すごく大事なことでありますし、人の命が

○参考人(武田峻君) 井口さんがおっしゃったとおりだと思います。

実は私、井口さんを大学院の時代から知っているわけでごいまして、何かというお互いに性能工学ということに興味を持っていたということ、それから井口先生の場合は東大、あるいは自動車それから鉄道、私の場合は航空なんですけれども、共通の技術基盤を持っておりまして、井口先生が航空の事故についてそういう立場に立てた技術的な判断をされたときは、それなりの非常に重みがあると思います。そういう意味で、共通な点はもう非常にあります。

ただ、航空の場合でも、それから鉄道、自動車の場合でもそうですけれども、公共輸送機関とそれから個人での普通の自家用車、それとはやっぱり規制も違ふし、それから事故を起こしたときに、個人の車だと自己責任ということがありますが、公共機関ではお客さんに乗っている公共の乗り物ですから、そういうところで事故の調査のやり方、調査の深さ等も違ってくると思います。

一緒に、技術的には同じ分野でやっていますから、そう違和感はないと思いますけれども、その辺をどういうふうにかえるかということが今後の問題だと思います。

○島袋宗康君 ありがとうございます。

臼井参考人のさっきのお話の中に、この制度は内閣に所属をさせた運営と、内閣官房だと思えますけれども、先生、内閣とおっしゃったもので、運輸省でなくして内閣官房だと思えますけれども、そこに要するに主管課を移した方がいいんじゃないかと、主管を移した方がいいんじゃないかという御意見のようでありましたけれども、それについてはどう御見解でございませうか。

○参考人(臼井和男君) 私は、参考意見として申し上げたところで、サバイバルファクターということが、アメリカ、ヨーロッパあたりでは非常に

強く叫ばれていることです。これはあくまでいかに遺族を少なくするかという観点です。事故をなくするのも大事ですけれども、事故が起こってしまったらいかに救助するかという観点とまで含めて、そういうことを重点に置いて事故調査がされていますので、サバイバルファクターを中心に考えますと、人間を救助するというようになると、日本でしたら消防署ですね。それから、病院へ運ばば厚生省が関係すると思います。それから、事故調査とそれから犯罪調査となれば警視庁という警察庁との関係がこれは出てくると思うんです。多面的な関係が出てきますので、これは国土交通省だけではなかなか解決しづらい問題も出てきますので特に言いたいです。

それからもう一つは、先ほどからほかの方に質問されている出ていますが、世界的には統合性、やはり日本と同じように経済が大分苦しいんじゃないでしょうか。何改革と言ったんですか、経済改革やら行政改革とか言っています、どこの省庁も、外国ですと、省庁も統合性が叫ばれているんです。それは、彼らに言わせると、それによって予算は一緒に人員は一緒に、それから提供するサービスは国民に同じ以上のものが提供できると言うところですね。アメリカの先ほどNTSBの話が出ましたけれども、遺族支援法なんかできても、人員もふえていまして予算もふえていないというふうなやり方をやっています。

だから僕は、統合してそしてやれば、悪いことを考えれば悪いことあると思います。しかし、いい方を考えればどんないいことが出てくるかと思えます。僕は本言言うたら、鉄道と飛行機が一緒にになりましたけれども、僕らが今しゃべっている、会議でしゃべっておることは海難審判をぜひとも入れてもうて、もう海難審判の予算と人員があつたら全部できるんじゃないかと思う、今までと同じような調査ができるんじゃないかというぐらいいまで考えております。まあ、政府のことを心配する必要はないかわかりませんが、税金を払っている立場からやっぱり考えましてね。

○島袋宗康君 先ほども話がありましたけれども、例の九〇七の焼津沖のニアミス、その事故があつて、そして先ほどから話があるように、警察が機長を拘束みたいな形で事情聴取したというふうなことについては、私たちは第三者として非常にこれはおかしいというふうな気持ちで、国民全般から見れば大変ひんしゅくを買ったんじゃないかというふうにさえ思っています。

そこで、旧運輸省とそれから警察ですか、警察とで協定があつて、その協定が、やはり警察を優先しているのか、あるいは運輸省が優先するのかというふうな点で、かなりその協定のいゆる覚書といひますか、覚書をそういうふうなことで改正すべきじゃないかと、あるいは何といひますか、もっとマニュアルをきちっとやるべきじゃないかというふうな趣旨だと思えますけれども、その辺、大野参考人の意見としてはどういう時点で警察、いわゆる犯罪捜査をやるべきなのか、その辺についてももう少し詳しく御説明願いたいと思います。

○参考人(大野則行君) 非常に高い専門性を有する航空機の事故に対する調査に対しては、再発の防止の観点から、警察の当初の介入というのは必要ないものであるというふうには私どもは考えております。

ただ、事故調査当局の調査の中でもし犯罪性が明らかになった場合、犯罪性が疑われるような事態が発見された場合、これはやはり警察が介入して警察の犯罪捜査が行われるべきであるというふうな考えでおります。例えばテロであるとか、あるいは乗務員の違法行為であるとか、そういうものでもし明らかになれば、それは当然警察の手にゆだねられるべきであるというふうには私どもは考えております。

以上です。

○島袋宗康君 それから、大野参考人にお伺いしますけれども、たくさん政府に対する民間航空の安全確保に関する要請書というふうなものを毎年出されているようではありますけれども、そういった問題について、もっとも積極的にこういふものを改善してほしいとかいったようなものがあるれば、御発言をお願いしたいと思ひます。

○参考人(大野則行君) それは各方面にわたります、私どももまた新しく二〇〇一年版をつくりましたが、各方面にわたって非常に多くあります。

ただ、現時点で私ども労働者の立場から申し上げれば、非常に大きな問題として取り上げられているのは整備の問題でございます。整備ミスが多発している、それはまさに原因がどこにあるのか、それを国の機関としてやはり厳重に調査するべきであらうというふうな考えでおります。それは、運輸乗務員の勤務の問題もそうですし、客室乗務員の勤務の問題もそうですし、いろいろな分野でありますので、これはまた国会の方でもひとつ詳しく参照していただければ幸いです。

以上でございます。

○島袋宗康君 それから、各参考人にお伺いしますけれども、先ほど来話がありますように、やはり独立委員会にした方がいいんじゃないかというふうな意見がありますけれども、その辺の問題についてどういうふうにか御認識なされておりますか、まず井口先生の方から。

○参考人(井口雅一君) 簡単に申しますと、制度の問題というのは確かに重要だと思いますけれども、あとは調査に当たる委員の倫理といひますか、私は、手前みそになるかどうかわかりませんが、私も、極端なことを言いますと、調査をやっている間は常に亡くなった方に見詰められている感じがしました。そんな、もう手抜きなんかとてもできないという感じ。そういうことでやっています、多少制度が、少し問題があつてもちゃんとした結論が出るような気がいたします。

それで、今私は研究者の立場ですから、国立研究所には評価がもう義務づけられていますね。行政評価も何かそうなるようなことを伺っています。

けれども、そういう委員会に対する評価制度があったって悪くないような気がいたします。

以上です。

○委員長(今泉昭君) 全員にですか、島袋君。参
考人全員にですか。

○島袋宗康君 はい。

○参考人(白井和男君) 先ほど、一番初めに申し
上げかけたところでちょっと途中でどう忘れして
言わなかったこともつけ加えて言います。

オランダを中心にして世界にできておる国際連
合のことですけれども、ITSAですね、これは
アメリカ、カナダ、オランダ、フィンランド、ス
ウェーデン、ニュージーランド、インド。航空機
分野だけはロシアも入っています。海難だけイギ
リスが入っています。そういうふうにして、これ
は皆独立機関だからここに加盟ができてい
るんです。独立機関がいかに大事かということ
を彼らの国が示しているように、そのほかもアメ
リカのNTSBには、私たちがもう行って八年、九
年ほどか、たつんですけれども、そのときにも中
国もインドもカナダも勉強しに来ておるよとい
ったところが、もうカナダやらインドやら加盟し
ておるんですね。みんな勉強しに行つて、いかに独
立した機関が大事かということを見て、それは本
当にいいのかどうかやってみぬとわからぬですけ
れども、そういうことでどんどん進められており
ます。

以上です。

○参考人(武田峻君) 私は、どういう格好にしろ
官庁の中の一つの組織でありますので、それは日
本の社会の中で受け入れられる一番いい格好を選
んでいただきたいと思ひますし、それから、事故
調査というのは技術的な問題でございますので、
そのときに一番大事なのは、もちろん調査官もそ
うですけれども、委員にどういう方を選ぶかと。

それで、独立に判断できて公正かつ科学的な判
断ができる人を委員に選ぶということ、今、委
員の人事は運輸大臣が推薦して国会承認になつて
おりますので、そういう観点からの委員をお選び

いただくのが一番いいんじゃないか、そう思つて
おります。

○参考人(大野則行君) 航空事故調査委員会の運
営に当たっては、私どもは、一つの官庁として国
民にこたえられるだけの責務を与えて、権限を与
えて、事故調査に当たるべきであるというふう
に考えております。

以上でございます。

○島袋宗康君 終わります。ありがとうございます
した。

○委員長(今泉昭君) 以上で参考人に対する質疑
は終了いたしました。

参考人の方々に一言御礼のごあいさつを申し上
げます。

参考人の方々には、長時間にわたり御出席をい
ただき、有益な御意見をいただきまして、まこと
にありがとうございます。委員会を代表いたし
まして厚く御礼を申し上げます。

本日はこれにて散会いたします。

午後三時五十二分散会

四月六日本委員会に左の案件が付託された。

一、建設労働者のための公共事業制度の改善等
に関する請願(第七五五号)

第七五五号 平成十三年三月二十七日受理

建設労働者のための公共事業制度の改善等に関す
る請願

請願者 埼玉県草加市北谷二ノ三ノ七 宗

像正義外千五百六名

紹介議員 吉川 春子君

この請願の趣旨は、第一一九号と同じである。