

第六十三回国会 参議院運輸委員會會議録第十一号

昭和四十五年四月七日(火曜日)

午前十時四十三分開会

委員の異動

四月二日

辞任 加瀬 完君

補欠選任 鈴木 強君

四月六日

辞任 山下 春江君

補欠選任 渡辺一太郎君

鈴木 強君

加瀬 完君

出席者は左のとおり。

委員長

温水 三郎君

理事

金丸 富夫君

委員

谷口 慶吉君

藤田 進君

木村 陸男君

河野 謙三君

佐田 一郎君

重政 庸徳君

前田佳都男君

渡辺一太郎君

岡 三郎君

加瀬 完君

瀬谷 英行君

森中 守義君

三木 忠雄君

中村 正雄君

山田 勇君

国務大臣

運輸大臣 橋本登美三郎君

国務大臣 保利 茂君

政府委員

防衛庁防衛局長

穴戸 基男君

法務省入国管理局長

吉田 健三君

公安調査庁次長

内田 達夫君

外務省アジア局長

須之部量三君

厚生省環境衛生局長

城戸 謙次君

運輸省船務局長

鈴木 珣吉君

運輸省港湾局長

高林 康一君

運輸省航空局長

栗栖 義明君

常任委員会専門員

手塚 良成君

警察庁警備局参事官

吉田善次郎君

建設大臣官房技術調査室長

後藤 信義君

新東京国際空港公団総裁

若木 三夫君

新東京国際空港公団理事

今井 榮文君

日本航空株式会社社長

高橋 淳二君

日本航空株式会社社長

長野 英磨君

参考人

新東京国際空港公団総裁

新東京国際空港公団理事

日本航空株式会社社長

日本航空株式会社社長

日本航空株式会社社長

案(内閣提出、衆議院送付)

○委員長(温水三郎君) ただいまから運輸委員会を開会いたします。

港湾法及び港湾整備緊急措置法の一部を改正する法律案を議題とし、提案理由の説明を聴取いたします。橋本運輸大臣。

○国務大臣(橋本登美三郎君) 提案理由の説明の前に、皆さんに対して厚く御礼を申し上げます。今回の日航機乗っ取り事件に關しまして、参議院の委員各位に非常に御心配かつまた御協力にあずかりまして、私たち幾多の不手ぎわな点がありましたが、とにかく全員が無事帰還できましたことにつぎましては、皆さんの御支援の結果でありまして、心から厚く御礼を申し上げます。ただいま申しましたような不手ぎわにつきましては、おわび申し上げますと同時に、お許しのほどをお願い申し上げます。いづれ皆さんからの御質疑がありましようからして、その際に具体的な点につぎましては御報告かたがた御説明申し上げます。

それでは、港湾法及び港湾整備緊急措置法の一部を改正する法律案の提案理由につぎまして御説明を申し上げます。

近年におけるわが国経済の高度成長に伴い、港湾取り扱い貨物量は、年々約二〇%の増加を示しております。中でも、国際海上航路におけるコンテナ貨物等新し海上輸送方式により輸送される貨物の増加が特に目ざましく、この傾向は、今後も続くものと予想されます。

このような現状にかんがみ、重要港湾におけるコンテナ埠頭の整備を今後一段と促進する必要がありまます。また、これらの埠頭は、在来の公共埠頭と異なり、岸壁、荷さばき施設等を一体として特定の人に専用使用させることによってその効率的運営がはかられるものであり、また、その建設及び管理も国、港湾管理者がみずから行なうよりも、民間資金を導入して、民間事業者に行なわせるほうが、その整備を促進する上においてより効果があると考えられますので、このたび、民間事業者による埠頭の整備に關し、助成措置を定めることといたしました。

次に、港湾法及び港湾整備緊急措置法の一部を改正する法律案の要点について御説明申し上げます。

第一に、運輸大臣は、重要港湾について、その港湾計画が国の計画に適合し、かつ、当該港湾の利用上適當であると認めたときは、当該計画の概要を公示することとしております。

第二に、重要港湾の港湾管理者がこの公示された計画に定められたコンテナ埠頭等を民間事業者に整備させる場合において、その建設または改良に要する費用に充てる資金を当該港湾管理者が当該民間事業者が無利子で貸し付ける場合は、国は、その貸し付け金額の範囲内の金額を無利子で当該港湾管理者に貸し付けることができることとしております。

第三に、この方式による埠頭の建設または改良の事業を港湾整備五カ年計画に含めたるため、港湾整備緊急措置法の一部改正を行なうこととしております。

以上が、この法律案を提案する理由であります。何とぞ、慎重御審議の上、すみやかに御賛成いただきますようお願い申し上げます。

○委員長(温水三郎君) 次に、船員法の一部を改

正する法律案を議題といたします。
まず、政府から提案理由の説明を聴取いたします。
橋本運輸大臣。

○國務大臣(橋本登美三郎君) ただいま議題となりました船員法の一部を改正する法律案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

現在海上労働者に対しては、海上労働の特異性を配慮しつつ、その労働条件等を定めた船員法が適用されておりますが、同法の適用範囲は、一般商船につきましては五トン以上の船舶、漁船につきましては一部の例外を除き二十トン以上の船舶となっております。

一方、二十トン未満の漁船につきましては、現在、船員法の適用がなく、陸上労働者一般を対象とする労働基準法が適用されております。

今回の改正は、これら五トン以上二十トン未満の漁船にまで、船員法を適用することができるとするものであります。

これら小型漁船の航行及び乗組員の労働の実態等を見ますと、これらは現在すでに船員法の適用を受けているものとほぼ同様のものであると認められます。

このような実態、さらに商船との均衡をあわせ考慮いたしますと、地先漁業等限られた沿岸海域で漁業に従事する漁船を除き、五トン以上二十トン未満の漁船の乗組員員に対して、労働基準法より海上労働の特異性を踏まえた船員法を適用いたしまして、その労働の実態に合致した、より適切な保護をはかることが必要であると思われ

ます。
なお、この適用範囲の拡大は、船員法と船員保険法との一体的運用をはかる必要性や関係漁業の経営の実態等を勘案いたしまして、段階的に実施することといたしております。

以上がこの法律案を提案する理由であります。何とぞ慎重御審議の上、すみやかに御賛成いただきますようお願い申し上げます。

○政府委員(高林康一君) ただいま議題となりました船員法の一部を改正する法律案につきま

して、衆議院におきまして修正がございましたので、その修正点について御説明申し上げます。
修正の概要は、船員法第十二条の船舶に急迫した危険がある場合の船長の最後退船義務に関する同条の規定を改正しようとするものでございまして、この規定を改正し、「船長は、自己の指揮する船舶に急迫した危険があるときは、人命の救助並びに船舶及び積荷の救助に必要な手段を尽くさなければならぬ。」とするものであります。

次に第二点の修正点は、同法第二百八条第一号に、海員が、「船舶に急迫した危険のある場合において、船長の許可なく船舶を去つたとき。」は、刑罰に処することになつておりますが、この第二百八条第一号の義務につきましてこれを廃止いたしまして、この刑罰規定を廃止いたしまして、この廃止に伴う経過規定を設けようとするものでございます。

以上が衆議院におきますところの修正の概要でございます。

○委員長(温水三郎君) 両案に対する質疑は後日に譲ることといたします。

○委員長(温水三郎君) 参考人の出席要求に関する件についておはかりいたします。

日航機乗っ取り事件に関する件について、本日、日本航空株式会社運輸基準部長長野英磨君を参考人として出席を求め、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(温水三郎君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(温水三郎君) 運輸事情等に関する調査を議題といたします。

日航機乗っ取り事件に関する件について、まず、政府から事件の経過などについて報告を聴取いたしたる後、質疑を行ないます。

○國務大臣(橋本登美三郎君) 日航機乗っ取り事件の概要を御報告申し上げます。去る三月三十一

日発生いたしました日本航空機「よど」号乗っ取り事件は、御承知のとおり、同日、板付飛行場において老人、女子、子供共二十三人が救出され、次いで四月三日、韓国金浦空港において山村運輸政務次官が身がわりとなることを条件に残りの九十九人の乗客全員とスチュワーデス四人が救出され、さらに四月五日には、北朝鮮から山村運輸政務次官及び機長をはじめ三人の乗務員及び「よど」号が帰国いたしました。今後の犯人の取り扱いを別にいたしますと、一応の解決を見た次第でございます。

本事件の解決に至りますまでの間における各党各派ごとの御協力、御支援に対しまして深く感謝いたしたいと存じます。

私は、事件発生後、即日、山村運輸政務次官を韓国に派遣し、乗客及び乗務員の救出に当たらせることといたしました。四月一日、政府の方針により、韓国へ運輸省の特別機で十七時十分金浦空港に私が到着いたしました。韓国当局及び金山大使等と事態について善後処理に当たることとなり、また、韓国に出発するに際しまして、総理大臣、官房長官、外務大臣等と協議し、乗客の安全を何よりも優先させるといふ人道主義の立場を政府の絶対的基本方針とすることを確認いたしました。

このような基本方針に基づき、金浦空港においては、四月一日及び二日の両日にわたり、犯人たちに対しまして、乗客を安全におさるせば、希望の場所へ飛行させる、したがって、何とか乗客をおさるしてもらいたい旨の懸命の説得をいたさせました。

一方この間、犯人たちの興奮状態をさまたせ、当方の最後の提案を受け入れさせる素地をつくるため懸命の努力を続けまして、食糧等の差し入れを受け取るよう説得を続けた結果、犯人たちも、四月一日夜、食糧、水、毛布などの差し入れを受け取ることに同意し、これを乗客に配布するに至り、翌日には、たばこ、チューインガムなどの嗜好品を要求いたしますので、直ちにこれを差し入れました。その結果、興奮状態もかなりさめてま

いった徴候を見受けるに至りました。しかし一方、犯人たちは乗客をおさるという説得にどうしても応じないために、興奮状態がさめかかってきた、冷静になりつつある時期をとらえて、かねてから希望しており、最後の手段と考へておった山村次官を身がわりとして乗客を全員おさるという提案を、四月二日の午後五時、これを提案したのであります。これに対して犯人たちはしばらく検討の末、約三十分後にこれを受け取る、原則として了承するという意味の回答がありました。この間、私が到着いたしましたから二十三日間と五十分でありました。

この間において、韓国当局は、軍事的にきわめて緊迫した状況にあるにもかかわらず、このよるな日本の人道的立場を理解され、最大限の協力を示していただいたのでありまして、この点、深甚なる謝意を表するものであります。特に、韓国閣僚が続々と空港に詰めかけ、乗客全員をおさるため不眠不休の説得を行なわれたこと、人道主義的な立場から犯人たち及び山村次官を乗せ北朝鮮に向けて出発することに同意されたこと、旅客に水、食糧、ジュース、薬品等の支給を行なったこと、あるいはわれわれに対して事務所及び秘書等を提供されたことについては、まことに感謝にたえません。さらに、北朝鮮におきましても、今回の事件に際しまして、人道主義の立場から関係者——山村次官並びに乗務員及び機体を直ちに日本に返還せしめることの理解をいただきましたことに対して感謝の意を表するわけであります。この人道的立場から各国がそれぞれの立場において御尽力をいただき、ついに無事解決を見るに至りましたことは、人道主義というものが、その強さ及び正しさを示したものであると真に意義深いものがあると考へております。

なお、今回の事件がこのような形で解決を見るに至りましたのは、さきに述べました関係者の人道主義に対する理解とともに、機長をはじめ乗務員の冷静沈着な判断及び行動が大きな要因をなしております。

私は、この解決になりましたことに対して、深

く各党各派の関係者及び国内外の御理解と同時に同情に對して厚く感謝の意を表する次第であります。

しかし、この事件にかんがみ、かかる事件が再び起こることはまことに重大問題でありますので、事前にかんがひてこのようなものを防止するかという点についての措置、緊急の措置を具体的に講ずるとともに、今後これらの事故に對しては、従来の欠陥等について法的措置を含めて諸般の対策を早急に講じてまいりたいと考えてあります。

以上御報告申し上げます。

○委員長(温水三郎君) 質疑のある方は順次御発言願います。

○森中守義君 運輸大臣、それに山村政務次官、それに官房長やその他いろいろの皆さんがこの事件の解決に一切を打ち込まれたことは、私も当該の委員会としても、事態の成り行きに重大な関心を払いながらその措置並びに結果を見守っておりました。ただいま委員会に対する謝意を表明されたわけでありますが、むしろ私も委員会として、ましては、本来ならば委員長が謝辞を言われるべきでありまして、そのお心に対して感謝をいたしておきます。

そこで、しかしお尋ねしたいのですが、実はその間に、二回委員会が開かれて、実は刻々とかつたをのむような思いで事態の推移を見守っておったのです。きょうはすべて事件が一段落を遂げたという状況でございますから、したがって、予算委員会あるいはその他で多少議論が出ておりますから、あるいは重複を免れないような気がしますけれども、所管の委員会としてお尋ねすることを御了承願いたいと思います。

それから、参考人の件ですが、石田機長、江崎副操縦士、相原機関士、こういうつまり機内で御苦勞された皆さん方、お疲れでしょうけれども、真相をきわめていくにはどうしてもこういう皆さんに当該委員会としては出ていただくのが至当である、こういう認識のもとに要請をしたわけですが、何か聞くところによると、三日間は医師の診断の結果、静養を必要とする、こういうことのように聞いておりますが、もうあれから何日かたつておりますので、いままお出せませんか。したがって、出てこなければこの運輸部長が運輸の責任者であるというなら、事件の真相をきわめ、ひいては将来にわたるこの種事件の再発を防止しなければならぬ、こういう立場に立つわれわれ当該委員会としてはぜひ出席をしてもらいたい、こういうふうに思っておりますが、その経過を両方の当事者からそれぞれお答えを願っておきたい。

○政府委員(内田達夫君) お尋ねの政府委員は、公安調査庁の長官と次長と二名が政府委員でございます。長官は三月三十一日付で更迭いたしました。新しい長官についての政府委員の発令手続がまだなされてないということ、新長官は政府委員になっておりませんので私が参つた次第でございます。

○森中守義君 通例どのくらい日にちをとるのですか、政府委員の発令まで。

○政府委員(内田達夫君) 通例どのくらいか、私その点何日ぐらいか承知しておりません。間もなく出るかと思ひます。

○参考人(長野英彦君) ただいま御質問ございましたが、御発言のとおり、搭乗員はたいへん疲れておりまして、なお、その後でございますが、新聞社などに非常に追つかけてもらひまして、一昨日帰

りまして夜までにほとんど休んでおりません。で、昨日から休養に入つておるわけでございまして、本日もまだ休養状態であるというように伺つておりまして、私も昨日夕方まで実は衆議院の予算委員会のほうに参考人に呼ばれておりまして、そちらのほうの詳しい情報は個人的には得ておりませんが、私は事件が発生直後から「よど」号が羽田に帰着するまで、終始、飛行場に詰めておりまして、大体の経緯を承知しておりますし、また、帰つた直後に私の聞き及ぶ範囲内におきましては、機長より話を伺っております。

なお、御質問の中で私に答えられない機長の知つてゐる部分がございしますれば、至急後ほど調査いたしまして、あるいは本人、あるいは調査の結果を御報告したいと思ひます。

以上であります。

○森中守義君 これはまた後日もあることですが、そのときでもいいとは思ふものの、まさか新聞の誤報でもないでしようけれども、石田機長は直ちに帰宅をされた。これに對して、副操縦士と機関士はどうか知りませんが、どこかホテルに隔離をして、それで俗なことばで言うならばかん詰めにしておる、こういう話等も出ておるのです。で、これは私も真相をただそうというのには何かこうある種の作意が動いておる、こういうふうな受け取り、しかも、日にちの経過と同時にいろいろの疑惑がわいてくるのです。まあそのことはあとでまたお尋ねすることにいたしますが、いずれにしろ出席をしてもらわなければならないので、それは御承知願つておきたい。

それから大臣にまず最初にお尋ねしたいのは、きのうの朝刊に官房長官が談話を発表しておる。この事件を政治的に扱うということは上策ではない。まあいざ国会の議論ということもほどほどにしてほしい。言いかえるならばそういうふうな談話が発表されております。政治的に扱うか扱わないかというのは国会以外にないわけですから、端的な言い方をすれば、国会でいろいろ聞く

な、ものを言うな、つまり事件は全世界注目のうちに片づいたのだから、まあこれでいいじゃないか、こういったようなものの言い方だと私は受け取つておる。むしろ、きょう午後には保利さんもおいでいただくようにしておりますが、その際あらためて問いますけれども、おそらく官房長官のその談話というものは、正確に閣議の決定であるかどうかは別として、一応内閣の意思として私ども受け取る。したがって、運輸大臣といえどもそういう官房長官の談話に全然無関心であるとか、あるいは関与されていなかったということには思われぬ。そこで一体政治的にこの問題を扱うのは上策でないというその真意はどういうことですか。あなた自身もそういうふうにお考えですか、いかがでしょう。

○國務大臣(橋本登美三郎君) 官房長官の談話なるものも私拝見しております。また、直接にも聞いておりませんから……。しかし、まあおっしゃるような意味の発言があったのでありましようけれども、しかし、官房長官がどういう意味で言われたか、そう深いような意味で言つたものではないのじゃないだろうか、どちらかといへば、まあまあいろいろの不幸際があつたにしても円満解決ができて人命が、全員救助されたことは喜ばしいという意味が主であつたのだらうと思ひます。とにかく、閣議でそのような話し合いが出たのもありませんので、官房長官が記者会見で申されたのでありましようから、官房長官が出席することになっておりますならば、直接官房長官からその真意をお聞き願ひたいと思ひます。

○森中守義君 大臣、そこで、私もいま究明を必要とするということは、平穩に着いたほうが事件の解決を早めたのか、あるいは金浦に着けたことによつて事件の解決を非常におくられたのか。つまり、板付を立てて三十八度線を越えたとか越えないとか、あるいは機長は当初平穩に行つても出た、それなのに逆に金浦に着いた。言いかえるならば、南北のきびしい対立の中の谷間に引きおろされたことが事件の解決を非常

に長引かせた。したがって、板付を出てからどういう経路で、どういう措置のもとにあつたかという結果になつたか。つまり機長の独自の判断で平壌に向つたものが、金浦におつたとはどうも考えられない。つまりおろされたという、こういう認識を私も持つ。そこで、人道上とかいろいろ表現が用いられておりますけれども、逆説的にはかえって時間を長くかける結果になり、百数名の乗客並びに乗員に不必要な苦痛を与えた。一体板付から金浦までということがあつたのかというものが、これが私は真相究明を必要とする最大の問題だ、こういうふうに思っているわけでありまして、したがって、おむね新聞等を通じてほとんど、真相といへば真相でしようけれども、その経路を理解してあります。しかし、当事者からもう少し具体的に——板付を出るときには警察官の指示は四項目与えてあつたわけですが、そういうものを基礎に置きながら、つまり機長に指示が与えられた、とにかく出る、その辺のいきさつをもう少しこまかく御説明いただきたいと思う。

○国務大臣(橋本登美三郎君) こまかい点については、航空局長なり長野運輸基準部長なりその他の方から説明があると思いますが、御承知のようにこの問題は、言うなれば日本の国内に起きました刑事事件であります。したがって、われわれ政府当局としては、原則として、できれば板付飛行場でこれを解決する、できれば犯人を捕まえるということがこれは当然の政府の責任であり、方針でなければなりませんので、したがって、関係閣僚と相談した事件の当初においては、できるだけこれをひとつ板付で解決をしたい、このような方針でそれぞれの機関が最善の措置をそれぞれ行なつたわけでありまして、しかし、皆さん詳しく、日本は報道の自由の国でありますから、こまかい点で御承知のとおり、犯人は凶器を持って乗客をおどかし、ごらんのよう二十三名の乗客がおりてくるときには、日本刀を持って、いわゆる方が一無理をすれば乗客をここで切り殺す、また機長に対しては短刀を突きつけて自由を拘束する、こういう

ようなことをやつておつたことは、皆さん御承知のとおりであります。しかし、老人、婦人、子供たち二十三名を、いろいろ説得の結果それだけをおろして、なおかつ北朝鮮に行くことを命じたわけでありまして、われわれとしては、できるだけこれを国内において処理したいということ、最善のいろいろの措置を講じた、現地当局が講じた模様でありましたが、残念ながら、犯人たちの脅迫、危険な状態、このもとにおいて機長はみずから判断であつた飛行場を出発せざるを得なかつたことは御承知のとおりであります。これが一つのことについては、なぜ北朝鮮に行かなかつたかという点については、機長その他の関係者の方の意見を聞いてみなければなりません。ただ問題としては、飛行機という特殊な乗り物によつて行なわれたのでありますからして、したがって、機長の判断というものが最大の要件であります。私のほうからもう少し具体的に言うならば、どこに到着しようかという命令は出ておりません。たとへば、私は、推測で恐縮であります、この行き先が経験のあるちゃんとした飛行場であるとか、あるいは、いわゆる国際飛行場、まあ大型飛行機でありますから、ジェット旅客機でありますから、そういうものが安全にあり得る地帯であるかどうかは、機長が判断せざるを得ません。われわれにわかりませんが、もちろん北朝鮮に行くと言わなければ殺されるのでありますから、そういう意味で機長は飛び立つたのであります。したがって、その後における外務大臣が予算委員会等で言いましたように、どういふ地帯で——飛行機ですからレールの上を走っているものと違ふのですから、どこで降りるかわかりませんし、のみならず韓国の、いわゆる航空管制区域を飛んでいる、まず途中には韓国の領土がある、でありますから、韓国政府、あるいはあるそこは韓国と米軍の管轄で空中管制等をやつておる状態でありまして、韓国政府なり米軍を通じて、万が一——朝鮮に向けて出発したけれども、韓国の地域を通るからして、こ

の飛行機に対していわゆる発砲等の間違いが起きないように処置してもらいたい。またソ連に、世界赤十字を通じて——この飛行機が平壌に飛ぶといつて飛んでおるから、その地域に、いわゆる北朝鮮地域に入った場合においても、この飛行機が安全に航行するように、ひとつ朝鮮当局に十分に伝えてもらいたい。かような手配を外務大臣としてはいたしたと報告を受けております。

かような状態で、われわれはまあ脅迫感があつたにしても、機長としては北朝鮮に向かつて飛んでいくということでありまして、特別の事情の起こらない限り北朝鮮に行くものと考えておつたわけでありまして、どうした事情があつたのか、あるいは全く地理不案内でありますから、板付飛行場と与えられた地図は、小学校の教科書に載つておる朝鮮の小さな地図をコピーしたものだといつておられます。詳しくは運輸基準部長に聞いていただきたい。要するに、日航には北朝鮮はない、いわゆるわれわれの見ておるような飛行地図はない、そういうようなもの、かつまた北朝鮮飛行場の情勢等もわからない。こういうことでありますからして、おそらく機長としては心配をされながら飛んでいったのだと思ひますが、どうしてそれが三十八度線を越えてから、西に向かつて半島を横断していったわけですが、金浦飛行場におつたかどうか、それは石田機長の判断で行なわれたのか、その他の措置があつたのかは政府としては全くこれは知るよしもないのであります。石田機長からの報告によれば、その近辺においていわゆる誘導が、レーダーによつてこちらは平壌飛行場であるという誘導が行なわれた。そこで他からは誘導がなかつたので、それに向かつておりていったということでありまして、さような金浦飛行場からなぞ平壌と呼んだかどうかは、何せあの辺は臨戦地帯でありますから、軍地帯でありますから、いろいろの考え方もあるのではないかと思ひますが、それらについてはわれわれとしては知るよしもないのであります。

以上が大体の報告であります、こまかい点については航空局長なりあるいは長野運輸基準部長なり関係者から御説明を願ひたいと思ひます。

○森中守義君 一見自然な御説明として受け取つておきたいと思うのですけれども、それではやはり釈然としません。そこで、ちよつとその前段になる問題として、公安調査庁と警察官のほうにお聞きしたいのですが、きのう同僚の岡委員から「週刊現代」の記事の内容が取り上げられた。そこでは、いま、これは国会図書館から借りてきたもので、現物に間違いがない。一月二十二日の「週刊現代」であります。過激派学生が飛行機乗っ取りを計画し、かなり大きい記事が出ております。「選びに選んだ情報集団現代ニュースレター」。これはむしろ図書館が行なわれる時代ではないから、その辺の追及はともかくとして、これだけ一月二十二日に大々的に、いわば一種のビッグニュース的なものとして、こういう大見出しの記事が出た。これを公安調査庁あるいは警察官、あるいは運輸省や日本航空のほうで関係者のなかの目にとまらないうことは私はないと思ひます。この記事、御存じですか。むしろ私はいま見出しを見ただけで中身は見えておりませんけれども、この見出しによると、「過激派学生が飛行機乗っ取りを計画し」かなり大きい見出しです。全然こういうものを知りません。

○説明員(後藤信義君) その記事が出たことを私も承知いたしております。これに對しましては、警察庁としても当然関心を持ちまして調査をいたしました、確認に至らない状況でございます。

○政府委員(内田達夫君) そのような記事があるということは聞いておりましたが、私は現実には読んでおりませんでした。

○森中守義君 現実には読んでいないというんなら、これを読んでください。

○政府委員(内田達夫君) 事件後は読みました。

○森中守義君 通例の場合、いろいろ警察庁あるいは公安調査庁のおやりになつてゐることはわれわれは知つてゐる。しかしその記事によつて捜査

ついては航空局長なりあるいは長野運輸基準部長なり関係者から御説明を願ひたいと思ひます。

○森中守義君 一見自然な御説明として受け取つておきたいと思うのですけれども、それではやはり釈然としません。そこで、ちよつとその前段になる問題として、公安調査庁と警察官のほうにお聞きしたいのですが、きのう同僚の岡委員から「週刊現代」の記事の内容が取り上げられた。そこでは、いま、これは国会図書館から借りてきたもので、現物に間違いがない。一月二十二日の「週刊現代」であります。過激派学生が飛行機乗っ取りを計画し、かなり大きい記事が出ております。「選びに選んだ情報集団現代ニュースレター」。これはむしろ図書館が行なわれる時代ではないから、その辺の追及はともかくとして、これだけ一月二十二日に大々的に、いわば一種のビッグニュース的なものとして、こういう大見出しの記事が出た。これを公安調査庁あるいは警察官、あるいは運輸省や日本航空のほうで関係者のなかの目にとまらないうことは私はないと思ひます。この記事、御存じですか。むしろ私はいま見出しを見ただけで中身は見えておりませんけれども、この見出しによると、「過激派学生が飛行機乗っ取りを計画し」かなり大きい見出しです。全然こういうものを知りません。

はしたが確認はできなかった、こういうことのようですけれども、これを読んだ瞬間に、もしそういうものが発生したらどうなるか、むしろそういう計画を事前に防止する役目もあるでしょう。他面関係者に向かって——こういう事件が計画中心というのだから捜査の結果十分ではない、しかしながらこういう記事が出ている以上、いまだ慎重な配慮が必要であつたらうし、あるいはまた空港ターミナルにおける警備関係であるとか、そういう措置が事前に私はとられてもよかったのではない。こういうふうに思うのです。もしそういうことが慎重に警察庁なりあるいは公安調査庁等々で配慮が加えられておつたならば、事件は未然に防げたかもしれない。そのことに限る限り記事は見た、しかし計画の実体を追及したがどうしてもそれができなかったということでは、私は警察庁の責任は済まないのではないかと、こういうふうに思うわけです。何かそういうことで運輸省なりあるいはJALのほうに特段の配慮をするように、あるいは警察みずから未然に防止するために警備体制に入る、そういうことは協議されなかったのですか。

○説明員(後藤信義君) 私どもいかなる情報が入りまして、それにつきましては所要の体制が必要とするものは措置いたしますし、それから関係者がある場合には、それらに対して所要の連絡をするというのが原則でございます。ただし、今回の事件につきましては、これは現実起こったわけでございますが、一月二十二日の「週刊現代」に載りました段階においては、いまだそこまで確認するに至っておりませんので、いたずらに関係者に対して不安動揺を来たしてはいけないうことでもありますし、また、おそろくはこのような推測記事と申しますか、そういうものをまじえたものが巷間に出たわけでありまして、運輸省はじめ航空会社当局においても十分にその辺は配慮されておるものと考えておつたわけでございます。私どもといたしましては、先生いまおっしゃいましたように、この過激派の学生連中がこ

ういうことを計画したことはかつてございまして。それは現実にはそういう情報が入りましたのは昨年の十一月、佐藤首相が訪米される段階でございまして、この段階においては、かなり具体的に、早朝に羽田空港に着陸する飛行機を乗っ取るというような話がありましたので、それにつきましては関係方面と十分な連絡をとりまして、その所要の措置をとり、事なきを得たのでございまして。しかし今回は、はなはだばく然とした情報でございまして、担当の記者に当たつても聞いたわけでありまして、出所がはいまいでございまして、私どもとしては、これは確たる情報として関係当局のほうに伝達するのにはまだ内容が不足であつたという、こういうような判断であつたわけでございます。しかしながら、当然私どもといたしましては、最近の過激派の学生、特にいわゆる赤軍派と名の連中が非常に過激なことを考へておるらしいという情報はキャッチしておりました。さらにこの過激派の連中に属します主要な者につきましては、その動向について十分な監視体制をとりつゝあつたわけでございます。

○森中守義君 これはしろうとの私が警備局長にお話し申し上げるまでもなく、やはり事犯を未然に防止するということが、これは警察当局の主要な任務である。現実には事件が発生した、そこで対策を立てる、措置をとるといふことは、本来は二次的なものだと思つて、事件を未然に防止するべきものである。そこで、すでに一月二十二日に、権威があるとかないとかそういうようなことまで私は言わないけれども、少なくとも週刊誌によつてこういう事件が計画中であるようならば、これはやはりそれなりに対策を立てねば、これはやはり問題です。なるほどいま局長の御説明によれば、取材の担当の記者に聞いたが、出所がわからない、追跡してみただけでも、その極点がどうしても明確でなかつたというふうなことでは、こままで世間が大騒ぎをし、しかもかれこれ一週間というものは国民全部がテレビに吸いついた、

そういう事件が、すでに一カ月半も以前に一つの週刊誌によつて予見をされ予告をされておつたというならば、どう考へてみても今回の警察の措置といふものは、それではやはり責任のある措置をとつたとは言えない。むしろそういうことなどが累積をされて荒木国家公安委員長が辞任をするという、こういう段階に発展をしたものだと思つて、おそろく国家公安委員長もこの記事を読んでいたかどうか知りませんが、荒木さんにはこのことは報告したのですか。長官の指示を受けましたか。

○説明員(後藤信義君) 「週刊現代」にこういう記事があるということは上司に報告してございまして。

○森中守義君 答えになりませんよ。長官の指示を受けたかと聞いています。

○説明員(後藤信義君) 特段の指示はございせん。私が先ほど御説明申し上げましたように、警察といたしましてはこの情報の確度をまず確かめて、しかる後に適當な措置をとりたいと思つておつたわけでございますが、この点につきましてはこれを確認するに至つておりませんので、十分にこの出所を確認し、しかるべき措置をとるよう指示したのでございまして、しかし、出所を確認するに至りませんでしたので、それ以上の手段はとつておらぬのでございまして。

これは実は、そういう週刊誌に載りました記事といふのはいままでにも何本かございまして、たとへて言いますと、武器をどこから密輸してくるのではないかとというようなことをかなり推測まじりに大々的に書いた週刊誌もございまして。しかし、その点の事実とは私どもの手では真偽を究明するに至っておりません。そういうようなこともございまして、週刊誌に載りましたことが直ちに事実と結びつくというふうに考へることは早計である、そういうことが私どもの考へ方でありまして。

○森中守義君 そういうことでその対策を立てる、あるいは手回しをするということが不必要に

世間を騒がせるということには私は通じないと思つて、むしろ、警察庁がこういう予見されるものがあるから、だから国民はこういうことに気を配つてくれという、そういう鳴りもの入りでまさか宣傳されたことはいままでに経験がないですね。私が言うのは、警察庁がいままでやつてこられたいろいろな方法からいくなれば、隠密に、しかも未然に防止をするという、こういう方法をとるべきではないか。

そこでどうなんです、いま方が一がこの「週刊現代」であるかどうかそれは知りませんが、現実には結びついた、その期間約一月半余りであつた、こういう現実に直面をしていま何か考へるところはありますか。やつておけばよかったとか、もつと関係の向きにでも協議を行なつておけばよかったとか、そういう現状について理解は持たれませんか。

○説明員(後藤信義君) いま現実には事件が発生しましたわけでございますから、いまの段階におきましては、あらゆる情報について十分なる措置をすべきであつたわけでございます。また、先生おっしゃいましたように、こういう「週刊現代」の記事が載つておりました、したがつて過激派の連中のことでありますから、万が一といふことも起こるかもしれないという程度の連絡はあるいはしたほうがよりベターであつたらうというふうに考へるのでもございまして、しかし繰り返して申し上げますように、当時の段階におきましては、しばしばいろいろな推測記事をまじえて出しておりましたような週刊誌につきまして、これを連絡をするというふうなことは、警察側の体制の問題もございまして、たいへん不安、動揺を与えるという問題もございまして、簡単にはやらないというのが私どもの大体の行き方でございます。つまり、警察は単にこういううわさがあるとか、あるいはこんなことがどこかに載つておるといふようなことだけで関係の方々にお話をすると、これはもう警察の責任から申し

まして、はなはだ當を得ないように思われるわけでございます。やはり警察としてそれを關係方面に伝えるからには、ある程度の確信を持った事実をつかんだ上でやるのが原則でございますし、それが至当であるという判断のもとに今回はそのような措置はとらなかつたのでございます。

○藤田進君 閣連。

どうも後藤警察庁参事官の話を聞くと、ますます不安が私ども並びに国民も増してくるようになります。国務大臣でもある橋本運輸大臣にお伺いしたいんですが、警察庁あるいは公安調査庁、公安調査庁次長のごときは、週刊誌に出たことは聞いたが、よく読んでいないのだ、これは代表している以上、公安調査庁の機関として、個人的に読んでいかねないが、メカニズムである公安調査庁としては、こういうものを全く一笑に付したという、ことばを言えば、その道にあるものはいろいろの報道というものは十分これに関心をもち、そしてこれに対して万全の予防措置ということがあるではないだろうかと思う。全くこのうとしておる。それからいまの後藤参事官のごときは、読んでいただいてもそんなものは一々相手にしないのだ、簡単に言えば、そういうことです。しかし、いま言われておる犯人はすでに指名手配をしていただかず。そうでないならば、と言つていただきたい。それを全く大手を振つて、どんな準備もせぬ。そういう動きがむしろその道ではない週刊誌等にキャッチされていることは事実なんです。ですから、そういういわば指名手配というところに対する重要性、それから一連の暴力学生に対して、ある政党がこれは欲がせているんだということをわれわれは早くから聞いております。確かに私も見ましても、何だか予算を取るために戦前からこういう手段を警察はとられてきたと、先輩たちから聞くと、言っております。全く戦前と同じような形をとっておりますね。予算を取るために、そういう事件を培養しながら、事件が起れば何かそれにかまえていく。人手がない、予算がないということにむしろ利用

するというのが今日も行なわれておると言う人が非常に多いのです。今度の事件を特に一つのモデルとして、ですから私自身が見ましても、学生暴力に対する泳がせ政策——という表現は私は使わないにしても、現実には火炎びんを投げる、あるいは逮捕されて保釈になっておる同じ人間が、写真もとられ、そしてちゃんと数人が目撃、確認をしておるにもかかわらず、警察は全然手もつけない、こういう状態じゃありませんか。それは何を意味するの。いまのように、予防するということではなくて、現実に事件を起させてこれに対処するという、むしろそういうかまえてあると言わなければなりません。今後を含めてどういう措置をとるか、あるいは指名手配ということをすてに打ち出していただいてもかかわらず、ああいったような事件が起きたというところに対する納得のいく説明をしろというところに対する納得のいく説明をしろ。治安関係についてもつと掘り下げたひとつ所見、所信をお伺いしたいと思つてます。

○説明員(後藤信義君) ただいま先生からいろいろな点を御指摘いただいたわけでありますが、第一番目の、未然防止に対する体制が十分でなかつたのではないかとおっしゃる点でございますが、結果的に事態が発生しておりますので、私の点は私どものほうでいろいろ弁解がましいことを申し上げることは差し控えたいと思つております。私が、私も少なくとも、先生おっしゃいますように、一部の者の中に泳がせておるといふような説があるが——こういうお話がございました。これは私も全く誤解であると存じます。すでに昭和四十二年の十月八日第一次羽田事件以来、私もが検挙しました過激派学生は数は一万余人をこしておるわけでございます。その他のものを入れまして約二万でございます。これだけの者を逮捕し、検挙し、処置しておりますが、さらにその間、負傷しておる警察官もほぼ同数の者が負傷しております。中に二人の殉職者を出しておる状況であります。また、今回の赤軍派に關して申しますと、昨年の佐藤総理の訪米阻止をするというこ

とで、赤軍派が大菩薩峠で訓練をしておりました。このとき現行犯として五十三人を逮捕しておりますが、これらにつきましては現在までに、赤軍派は昨年の九月に結成されておりますが、四十四件、二百八十八名を検挙しております。現在でも、四月五日現在でございますが、五十四名がいまのところなお未決勾留中である、こういう状況でございますが、三月に入りましてからも、三月十五日には赤軍派の最高指導者であります塩見を逮捕しておりますし、その他の幹部を含めまして、活動家を三名逮捕いたしておるわけでございます。そこでございまして、私どももいたしましては、こういう連中を泳がせておるとか、あるいはそれを何らかの手段に使うというような考えは毛頭ございません。警察本来の使命でございますが、警察法に定められました責務を達成するためには十分努力を払つていこうと思つております。だが情報収集は必要とする情報収集と申しまして、これは十分達せられない問題もございまして、特に昨年の十月、十一月段階において、赤軍派が各所に過激な行動をとり、このことによつて多数の者が検挙されるということになりました。かなり打撃を受けたことは事実でございます。その結果、いわゆる幹部が地下に潜行するというような状況に至りましたために、さらに情報の収集、彼らの動きをキャッチすることがむづかしくなつてくることは事実でございます。しかしながら、私どもはそういう困難を乗り越えまして、さらに彼らの動きを十分にとらえるべく努力をし、その結果が実りまして、三月十五日に最高幹部の逮捕にまでその手が伸びていったわけでございます。

今回の事件はまことに不幸な事件であり、残念な事件であります。私どもがこれを未然に防止できなかったことにつきましては、まことに検討すべき問題が多々あるのでございますけれども、少なくとも私どもが努力を怠つたとか、あるいはさうに進んで彼らを利用しようとするというふうな

ことは決してあり得ないことを申し上げたいと思つてます。

それから、先ほどちよつとお話ございましたが、この機会にちよつと申し上げさせていただきますのでございますが、ソウルに着陸するということにつきましては、警察の方針であつたというふうなお話でございますが、これは全く間違ひでございます。警察のほうでは、さういふ方針を出したり、あるいはさういふ方針を關係の方面に連絡するといふような権限もなければさういふ気持ちも毛頭ございません。これはあくまでも国内において処理するといふことを第一に考へて、乗客の安全な救出及び国内においてこれを処理するといふことを基本方針としてこの問題に取り組んだわけでございますけれども、結果的にはこのような事態になつたわけでございます。

○加瀬完君 あなたさうおっしゃいますけれども、日航ではハイジャックにあつたときは、小細工をせずできるだけ不法者の希望にさからわないようにせよといふ内容の方針をきめておるわけでしょう。といふことは、ハイジャックの問題が当然起るであらうといふことが予知されておるわけです、予想されておるわけです。それならば、かりそめに、それがいままでは調査の対象にならなかつた週刊誌の内容であらうとも、何であらうとも綿密な調査をするといふのが当然これは行なわれなければならない。なぜならば、日航が政府の傍系機関みたいなものですから、日航がさういふものをきめるのに運輸省なり警察なり、關係官庁が全然相談がないといふことはあり得ない。これは運輸省もさういふ事態が生ずるおそれといふものは確認されておつたのであらうし、さうであれば警察も知つておらなかならないわけですから、さういふ状態の中で、前の委員が御指摘のような問題を警察が十二分に調査をしないといふのは、私は少し手落ちではないかと思つておるわけでございます。

そこで、警察も含めて政府機関が人道的な人道的とおっしゃっておりますが、その人道的な考えの方

に少し疑問を持つ。なぜかと申しますと、ハイジャック問題が起るならば当然それは政治亡命ということであり、反対側の国へ逃避するということとは当然です。同盟国——もともと善隣友好関係のある国に逃避するはずはないのであります。そうであるならば、当然今度のよう問題が起るわけであり、原則がいまのような前提であれば、あるいは北朝鮮なんかに行くような場合はどうすべきかというのを検討されてしかるべきです。そういうことが偶然のような話で説明されておりましたが、おかしいと思う。それで先ほども申し上げましたが、日航の考え方としては、機長の談話も出ていけば社長の談話も出ておりますように、北朝鮮に行かせるよりほかしかたがない、また社長も、北朝鮮に行かせるよりほかしかたがないであろうということを相談なしに発表されておるといふことで、こういう場合には、やはり犯人の指定するところに行かざるを得ないだろうという事前の了解といえますか、高度の方針というものが日航ではきまつておったはずであります。こういうものを取り上げないで、そして北朝鮮に結局入ることを阻止するような事実方法がとられたわけですか。一体、北朝鮮に行かせることを阻止することがどうして人道的なのか、あるいは機長や日航の方針のとおりに行かせるなら人道的でないのか、日航の申し合わせにも、こういう場合どうすべきかといふことをきめたといふことは、人道的な立場に立つてきめられたことであり、航空法に、航空法にも機長の権限といふものがあるわけですから、機長の権限にまかせておいていいわけですから、それを政府の力で、北朝鮮への阻止といふものを結局やめたという考え方は成り立たない。警察もいろいろ説明したけれども、少なくとも五時間あそこ置いて、その中で何とかしようという考え方といふものに無関係であったとも言われなきかといふことは相談の中に入っているわけですから。そういう人道的といふながら、一つの

慣習なり、その日航という専門家が考えた一番人道的だといふ考え方があつたに、そういうことは尊重しないで、別の権力によつて別の人道的立場を主張をする、こういうことを繰り返しておる限りはこの解決にはならないと思う。そうではなくて、もし人道的立場といふことを警察も主張するならば、針のようにならざるを得ない、ハイジャック事件といふのが起るということが予想されるならば、事前に十分な調査をしないといふことは、どう考えてもこれは申しわけない、ということに私はならざるを得ないと思う。そうじゃないですか。

○国務大臣(橋本登美三郎君) 加瀬さんの御意見であります、原則として、私は最初のほう、人道問題云々といふこと、その点に異議があるわけではありませんが、ただし、亡命にもいろいろの手段があるわけですね、したがって、まあ何といひますか、飛行機がどこかに行く、必ずしもこれは同盟国とか特別な友好関係とかでなくとも、だれが見ても政治亡命の場合は、友好関係があつても、これは政治亡命は認められますから、必ずしもその政治亡命する者が、たとえば日本と友好国である、国交関係ある国の政治亡命も可能なのわけですね、政治亡命の場合は必ずしもできないわけではない。問題は、政治亡命にしてもいろいろの事情があります。今度の場合は、ごらんのうちに、現実に刑事事件的な条件が備わつておつた。富士山ろくからずと手を縛られて、そうして何を保持して……、そういう条件ですから、国内に起きた事件で、しかも向こうに行くためには油が足りないといふことで福岡に着陸したわけですから、そこで政府当局としては、できればそこで国内において処理ができればいい、しかし、できない場合は北朝鮮に行くことをもちろん初めから覚悟はしておつたわけですね。ですから、強制的にあらゆる実力を使つても阻止するといふ措置はできないかといふのは、人道的問題として処理をしたいといふのはいふわけですね。国交のない国に行

くといふのですから、そういう意味で犯人の動機なり、犯人といひますか、事件の性質なり動機なり、こういう問題でやはりいろいろの処理すべき状況がかわつてくると思ふのです。これは加瀬さんにもわかつてもらへると思ひます。

ただ、先ほど日航においてそういう事件が起きた場合にはどういふお話がありましたか、私は原則として、日航がそういう方針をとられたことについて異議を差しさすものではないと思ふ。ただ、いま申しましたように、これが安全な飛行ができなくなるかといふことは航空会社並びに機長に判断をしてもらわなければならぬといふことであります。そういう意味で、今後このような問題が、万が一にも起こしちやいかぬけれども、起きた場合には、そういう条件さえ整えば、政治亡命である場合あるいはそうでない場合も、刑事問題であつても、まず人命尊重で、どう解決するか、人命を何と助けるかといふ前提に立つて、その他の問題は——メンツとか何とかといふのとらわれずにこれは処理していくという基本方針は今後も変わりはない。しかし、今回の事件によつていろいろ非常に教えられるとして、今後いよいよ臨機応変、かつまた迅速な措置が将来はとり得るのではないかといふ意味では貴重な経験をえた。ただいろいろ外国の例だけではわかりませんものだから、その意味では貴重な経験をえたので、十分にそれらを配慮して、今後政府としてはやめていきたい、かように考えております。

○加瀬完君 もう一問。その日航の方針というのは、日航は特殊法人ですから、当然ハイジャックの問題なんかに対する方針がきめられるとすれば、これは運輸省全然知らないことではありませんよ。政府がすでに了解しているその内容で日航の方針がきめられた。今度の機長の判断といふものは、日航の方針に従つた判断をしたわけですね。飛行機の中の判断は機長にまかせる以外はないといふ、ああいう密室になつた場合、その機長の判断といふものは一番尊重されたかといふことにな

ると非常に疑問がある。機長の判断にまかすべきものを外の力でいろいろ機長の判断に圧力をかけたといふような方法がとられたことは、はなはだ私は當を得ないと思ふ。運輸行政からいってもその点が非常に私にはおかしいと思ふわけですね。

それで、政治亡命というにしては刑事事件の内容が多すぎるという、そのとおりであります、いづれにしても政治亡命をしたいといふ、手段が悪かつたが目的は政治亡命ですから、政治亡命者によつて乗取り事件が起るといふことであれば、それが同盟国ばかりとは限りませんから、反対側の国へ行くようなことも考えられる場合もある。どういふ措置をとるべきかといふことは、事前に配慮があつてしかるべきである。そういう配慮が不十分であつたといふことも私は認めざるを得ないのじゃないか。そういう点を今後考慮してもらわなければ困る、意見になります、そういう点を申し上げたわけですね。

○国務大臣(橋本登美三郎君) 先ほど申し上げましたが、いわゆる亡命者によつてはさういふ国交のない国に希望する場合もあります。これは当然、あるいはどちらかといへばそのほうが多いだろうと思ふ。ただ、問題は飛行機を安全に着陸させられるかどうかといふことは、これは機長の判断、航空会社の判断です。ですから、たとえば日航の国際線ですね、それがまあ経験のあるところを飛んでいくといふことであれば、しかも向こうが大型飛行機を着陸するに足るといふことであれば、おそらく機長はさつちへ行つたのだらうと思ひます。もちろん、これは機長は平議に行ける、行こうという気持ちで行つたのだらうと思ふ、政府としては平議に行つてはいかぬという指令は出しておりませんから。したがって、飛行機になりましていふと、その運航といひますか、判断は、どうしてもこれは機長にまかせる以外はない、こういう意味で……、ただ、加瀬さんのお話のうちに、何か政府でチェックせぬかといふことについては、政府ではこれに対していふゆる絶

対に行つてはいかぬぞというような命令は出しておりません。

○岡三郎君 ちよつと関連。

そこで私はその点について非常に疑問を持つてゐるんですよ。これは運輸部長もおりますから聞いておいてもらいたいのですが、この三十一日の事件が発生した当時、総理がこう言っているのです。総理ですよ。これは戸田君の質問に答えて「まず一つはつきりしておきたいことは、両国政府間の問題でないこと、政府が関係しておらないということ、これだけはつきりしておるようでありますから、そこで政府間に誤解があつてはならないと、かように思つております。」こういうことを言っているわけだ。「どうも北鮮の上空から南下を始めたと、飛行機が南下しつつあると、こういうような話でもございます。とにかくいまのところ、一部の暴徒というか、暴力行為者、それらの連中、無謀な連中に乗つ取られて、ただいま行く先がわからない。」総理が言っているのですよ。行く先がわからない。飛行機が飛んでいるわけですよ。「案外、われわれが心配はしているが、福岡までまた帰ってくるかも知れないと、あるいは途中でとまるかも知れない、そういうような状態でございます。」こう言っている。総理はこの答弁の中において、明らかに福岡に帰ってくるか——これは運輸部長、あなたがきのう言った答弁とかかわりがある。途中でとまるということになれば、これは金浦ですね、そのほかに私はないと思う、途中でというところになる。そうするといふと、この時点において総理が言っているといふことは、明確にこれはどこかできまつていたといふことで、総理のほうにこういうふうな情報が入つていたと思うのです。きのうの話だといふと、運輸部長は、あなたが直接的に板付の米軍に電話連絡をして、途中で板付へ引き返すか、あるいは北鮮の平壌に行くといふことで——その点違つていたらあとで直してください。途中についての飛行機の安全というものを確保してもらいたいといふことをおっしゃられたわけですが、これは橋本

さんのほうも関連があると思うのですがね。総理のほうとしては、もうすでに機長は北鮮に行くといふことで出かけているわけですね。明らかにもう板付を立つたときには北鮮に行くといふこと、北鮮に行かれないと、北鮮に行くといふことで板付へ帰るようになつたのほうで米軍に頼んだと、米軍のほうから韓国によるしく頼むといふことになつたわけですよ。そういうことについて、これは明らかにこの場合、段階においては、あなたが米軍に単独で依頼したと言つておられますが、具体的にいつてこの時点において韓国に平壌にはもう行かせないのだと、つまり朝鮮において阻止して、そうして板付に返す、それができない場合には京城におろす、金浦におろすか京城におろすか知りませんが、おろすんだという方向のこれは答弁だと思つて聞いているわけですよ。だから、これでいふと、明らかに日航を含めて政府の意図全体が、板付から離陸したときには北鮮に行つてはならないという意思が働いて、そういうふうな具体的な指示を百二十一・五メガサイクルでやれといふふうな、あなたのほうでも機長のほうにそういう微妙な間における連絡をとつたといふことの中で、私は真相といふものがわかつてきて、具体的に生きていふといふふうに思つておられます。これは総理が三十一日に明確に答弁しておりますからね。この点について、これは全然そういうことがないのだ、それは一方的に途中でどういふわけか知らぬがやつたのだ、だから政府はそういうことは関知してないのだ、日航がやつたのだ。ところが、日航がやつたといふ形ではあつても、その間において外務大臣と防衛庁長官も、米軍ないしは韓国の政府に対してすでに連絡をとつておいて、二国間の、政府間の問題になつておいて、具体的に、もうすでにこのときには、この間についての事情を明確にしたいと思つたのです。

要するに機長は、いま加瀬さんが言われたように、北鮮に行く方向での一つの指導というものがなされている。しかし、現実には板付から離陸したあとの、三時に到着する一時間の範囲内において、緊急にそういう措置をとつて、板付へ帰すかあるいは途中でおりろ、そういうことになつておつたんでしよう。これはどうなんですか。これはポイントですからね。

○国務大臣(橋本登美三郎君) 総理大臣の発言のことに關しますから私から……。まあ私総理大臣自身でありませぬから、どういふ意味で言われたかははつきりいたしませんけれども、ただ機長は自由な意思を持っていなかったといふことはお認めになります。あの短刀を突きつけられた状態の中で……。

○岡三郎君 平壌に行くといふことについて。

○国務大臣(橋本登美三郎君) いや、平壌に行くといふことについて、自分自身の判断だけで平壌は心配ないからおりられるのだという意味で、ほんとに完全な自由の意思のもとになつたといふことは、これは想像できるわけですね。そこで総理大臣は、私自身もどこに行くかわからないと言われたのですよ。北朝鮮に行くと言つて出発をしたといふことも、北朝鮮に行くといふことはつきり言つたのは、とにかく機長も自由な意思のもとで自分のコースをきめられない状態にあつた。ですから、どこへこの飛行機が安全飛行するか、目的は、人命を安全に運ぶためにはどういふような方向でどういふようなことをするかといふことは機長自身がきめることですから、われわれ外部の人も、私も航空局長から報告を受けていませんし、総理大臣ももちろん私が受けていないのですから——あるいはどこへおられるのだと、いまおっしゃつたように平壌に目的があるのじゃないかといふようなことは、もちろん私自身から総理大臣に報告がいくわけですから……。

○岡三郎君 総理大臣が……。

○国務大臣(橋本登美三郎君) ですから、機長の気持ちに反映したいから、そのようにどこにおりるかかわらないといふ意味の一般のわれわれの気持ちの上でおっしゃつたのだらうと思つた。いまおっしゃつたように、初めから平壌にのり

のだという……。

○岡三郎君 いやいや、板付。

○国務大臣(橋本登美三郎君) 板付に帰すのだといふようなことを考へて申されたのではないであらう。全く自由意思を奪われていた機長の立場を考へ、また運輸という——あとで長野君からパイロットの精神とかいろいろの事情もお話があるでしょうが、そういうことから飛行機の問題とか、機械のことについて全くわれわれは予知しにくいという点をただ申し上げたいのであります。

○参考人(長野英磨君) この間の経緯について少し説明をさせていただきます。

だいがそこら辺が——たまたま昨日、中曾根長官が米軍への連絡と私のことばがあまりにも符号し過ぎたもので多少誤解があつたのじゃないかと思ひますが……。

○岡三郎君 私は総理の答弁について聞いています。

○参考人(長野英磨君) それではお伺いをいたしますが、総理の答弁は何時ごろでございましたでしょうか。

○岡三郎君 一時ごろですよ。

○参考人(長野英磨君) 一時でございませうか。私は実は福岡でできるだけ給油を長引かして時間をかせぎたいと思ひましたのは、一つには、できるだけ犯人を説得いたしまして乗客をあそこできたらおろしたいという意図があつたことは事実でございます。と申しますのは、北鮮の情報が私どもにはさつぱりわかりません。御承知のように、飛行場とかあるいは地上施設とか、いわゆる飛行機が飛ぶために必要な情報が全然ございせん。そのために、少しでも時間をかせいでそのインフォメーションが入手できればこれを機長に渡し

たいと考へたことが一つでございませう。それともう一つは、昨日も申しましたように、韓国空軍及び北鮮の空軍に対して、できれば、日本航空の飛行機がハイジャッキングされて心ならずも不法越境していくという状態を知つていただきたい。御承知のように、私どもは、このハイジャッキング

て救援機をお願いすることはしよっちゅうやっております。こういうことは、米軍にお願いすることは、法的にはいまのところ問題ないというふうには私は……。

○三木忠雄君 根拠はありますか。

○参考人(長野英麿君) 根拠はございません。日常そういうことをやっているという事です。

○三木忠雄君 それは通常の例ですか。

○参考人(長野英麿君) そのとおりでございます。

それから、地図もできるだけ渡すように指令はいたしましたけれども——ここに持っておりますが、このような、これが機長が受け取った貧弱な地図でございます。それでこれが、ふだん国内を飛ぶときに、国内のルートとか、あるいは地上の施設、ラジオビーコンであるとか、波長であるとか、そういうものが全部書かれております。機長はこういうものに従ってふだん飛んでおります。ですから、このような地図で飛ぶことは非常に危険である。以上です。

○森中守義君 さっきの話にまた戻りますが、この記事をいまちょっと私他の人の関連の質問中読んできましたが、かなり重要なことがありますよ。つまり、こういうハイジャックの計画があるというのでインタビューをやっておる。日本航空に対して藤松忠夫さんという広報室の課長補佐の人にものを聞いているのです。そこで藤松忠夫さんは、「防止しようにもできない。航空会社として打つべき手はありません。たとえその情報が確実だとしても、当局に協力するぐらい」藤松という人がしゃべっている。インタビューですよ、この記事を中心にして。それから警察庁の場合には、刑事局の田中という参事官、この人にインタビューをして、そこで田中参事官が、「反博行動」——万博反対ですね、「反博行動の一つとしてハイジャックも十分考えられるので、万全を期すつもり。いまはその情報を集める段階ですが、突発的な行動だけに防止はむずかしいでしょうね。しかし、無防備というわけではなく、情報を徹底的に分析

し、危険がありそうならば、制服の警官を空港や会場——会場というのは万博の会場です。「会場に投入して、事前にチェックしてみます」という談話をやっている。そこで、これはもう何ともしもの種事件というのは、乗り込んでしまつたら終わりだから、チェックインのときにどうとめるかという問題だ。したがって、田中参事官は、これからいくならば、この情報は、さっきお話しもあつたように、きわめて不正確、あるいは追跡してみただけでも、極点がつめなかつた、だから配備しなかつたということにも通ずるわけです。そこでやはりこういう、つまり警察における事犯を未然に防止するというこの姿勢が一体どういうものであるか、結果的に私は偶発、偶然だとは思いませんよ、これだけの一つの材料を提供されているのです。それを放置して、こういう大事件に発展させたというその責任の一端は当然警察はなりべきだというふうに思うのです。どう思いますか。

○説明員(後藤信義君) 田中参事官は刑事局の参事官でございますが、当面、万国博覧会関係の事務を担当しているわけでございます。先ほど御質問の中にその点がございましたが、これは田中君のほうにも一応問い合わせましたが、彼の記憶はさだかでないように私は承知しております。しかしながら、いま現に御指摘のように、警察のほうにもそういう情報と申しますか、そういう記事になるようなうわさないしは情報的なものがあるということでございますから、私どものほうでは、それにつきましては十分にその裏づけの調査をいたしたわけでございますが、冒頭に申し上げましたように、これを確認するに至らなかつたわけでございます。結果的にはこのような重大な事件が起こりましたので、空港の警備その他について手抜きがあつたのではないかとおっしゃられますならば、私どものほうとしましてはできるだけの手を打つたつもりでございますけれども、結果的にこういう事態が発生しましたから、その点に關しましては十分に反省をし、今後二度

とこういうことが起こらないようにやっていくということにならざるを得ないと思うのでございませう。当日、私どものほうで承知しておりますことでは、早朝でございましてけれども、羽田の空港におきましては、通常よりは警察官を分厚く制服を配置しておつたのでございまして、しかし、これは全く、結果的に申しますと、無法者、この犯人たちを未然に発見し、凶器類を押収するに至つておりませんので、これは何とも申しわけのしようがないというふうに考えておるわけでございます。

○森中守義君 これは単にことばのやりとりで終わらないので、むしろ今日の警察としても、配備計画等にも限界があるのではよつと無理だと思ふのですね。こういう具体的に事実問題が提起されている以上、これはやはり特段の配慮がほしい。だからといって、不必要に警察力の強化ということを私は言っているのではないと思ふけれども、やはりそういうことに關する限りは非常に重大だ。だから、そういう意味からするならば、治安担当の国家公安委員長が辞表を出すのは私は当然だと思ふ。むしろ辞表を出したからといって事件は戻つちやきませんかね。しかし、そういう行き方というものはあまり正しい行き方じやありません。だから、これから先の議論はまたあとになります。やはり警察とこの事件という、そういう角度から問題をとらえる場合、明らかに警察は怠慢であつた、そういうそしりを私は免れない、こう思う。むしろ反省は前進だといふもの、それは世間をこれだけ騒がして反省といふようなこととは済まぬのじやないですか。これはひとつ慎重に、また近い機会もありますから、もう一回この問題は整理をして皆さんといふいろいろ意見をかわしてみたいと思ふ。

○岡三郎君 その点で一点関連して。最高責任者を四名つかまえたと言いましたね。犯人をいろいろ内偵していった間に最高責任者のなものを四名つかまえたと言われている。赤軍派の中

にはビッグシックスというんですか、いわゆる幹部の中の幹部が六名、その中に日航のこのハイジャックをやつた田宮がいるわけですね。しかも田宮は指名手配を受けている。四名つかまえた。で、田宮に對してどういふふうな調査をやつたのか、これを聞いてみると、田宮についてはもう全然情報を得られなかつたといふことですね。私は指名手配をしてゐる田宮がハイジャックをやるということも、週刊誌の信憑性は別にしてもとにかくある。これは田宮がやるかどうかは別ですよ、そういう一つのうわさがある。一方において

は四名の幹部がつかまつたが、その六人の中の一人の田宮という者は指名手配で追跡中であるといふことになる。田宮と、ほかの者は別にしても、田宮といふ者をどうマークするの。これは写真はもうはつきりわかつてゐるわけですから、そういう点について私はやはり問題点の究明がなされていらないと思ふのです。つまり何十人もいふのを一々あの繁雑の中でやるのはなかなかむづかしいとしても、指名手配中の者であり、六名の最高幹部の中の一人である、それがしかも赤軍派が乗っ取りを計画しているといううわさが一方においてある、田宮をどうマークするの。もう一人の者は逃げたか、一般の取り締まりとしてではなくて具体的な取り締まりとしてはこれは抜かつておつたのではないかとこの点についてどういふふうにかと考へられておるかといふこと、これは責任は私は十分あると思ふのです。

それからもう一つは、九名の中において七名が割れていふと言いますが、あとの二名についてはわからぬと言つておられますが、もうわかつてゐると思ふのですが、これは一般的にこういうふうな印刷物や何かで見ると、あれは韓国の私費留学生である、そして強制送還される段階になつていふんだと、韓国から日本に來てゐる学生である。だから、そういうものについて一体どう

いふふうに強制送還になるということになつていけば、これは当然警察庁の一つのマークにもなつてゐるのではない。非常にせつぱ詰まつた連中が乗つ取りでとにかく亡命を考えたといふことがいま言われるわけですが、そういう点について、強制送還を受けようとしてゐるその二人の私費留学生といふものはほんとうなのかどうか。もしそれが事実とするならば、それに対する手配といふものが非常に手落ちぢやなかつたのかといふ気がするわけです。この点。

それから私は橋本さんに言ひたいのは、今度は法務省で新しい立法をする。七年以上無期、けがさした者は死刑にする。こうなるといふと、これから立法した中でハイジャックをやつていふことといふ者はほんとうに命がけだと思ふのです。今度やつたような形ではなくて、一か八かといふことで、今度は立法されれば逆に私は峻厳なる法と取り締まりの中をどうくぐつていくかといふことになつて、今度はほんとうにせつぱ詰まつた連中がやる。とするならば、それこそもう一か八かの命がけでやる。つかまればそのまま無期ですからね。いまその最高の刑になると思ふのです。もしもその中で、たとえばけがをさした、どの程度のものかわからぬけれども、たまたまそういう事件が起つたら死刑だといふことが明確になつてくるならば、乗っ取り犯といふものは今度生命をかけてやる。今度の場合もそうだと思う。そういうふうになつてきたときに、私は今度の一連の計画を見るという、逆にいつてほんとうに運がよかつたと思ふ。これは一つは僥倖で、非常に橋本さんが苦勞してやられたことはわかるにしても、一つのこれは運がよかつた事件だ。運が悪かつたらもっと別の事態になつていたといふことをわれわれは真剣に考へなければいかぬ。そういうたときに、ハイジャックといふものの性格からいって、やはりいふうなあなたが言つたように、北鮮に行けばどういふふうに着くかわからぬと言つていたが、あの着陸した飛行場といふものは非常にお粗末な飛行場です。平壤には国際空港があるのです

ね。これはもう中国の、中共の周總理が飛行機で乗りつけているところのりっぱな空港があるわけです。しかもその間に、北朝鮮が人道的な立場から航行の安全を守る、全部帰すと言っているからには、これで丁重なる連絡を向こうととって、百二十名をこえるところの人がいまこういう状況で行く、平壤の国際飛行場はわからぬけれども、ひとつ無事安全を頼む、あらゆる方途をとってもらいたいと言え、ああいうふうな着陸状態にはならなかったと私は思う。でこぼこであつたから、ああいう状況の中だから、生命がわからぬから帰ってきたほうがよかったのだ、金浦に着いたほうがよかったのだ、そういう見方があるけれども、私はそういう見方だけでは安定性というものが無いと思うのです。したがって、あの状況の中において、韓国の了解を求めなければならぬといつても、問題の焦点というものが、韓国が北へ行かせないという気持ちが強くなるというこゝとはわかつて、とにかくもつと無謀な者が行った場合に、十分連絡をとって、向こうのほうに着陸させてすぐ送還を頼むというほうが、こんな混乱を起こさないでよほどうまくいったのではないかと気がする。北朝鮮を敵視しているからその行為はうまくとれなかったというかも知れないけれども、私はそういう点について橋本さんの言動というものについては非常に疑問を持つ。非常に北朝鮮に対して失礼ではないのか。要するに、あの飛行場に着陸したのは——黄海を通つてくればいいということになっているのです、その後……ところが韓国のほうは日本海に出ると言っている。これは韓国の権限があるからやむを得ないとしても、ああいうふうなせつ詰まった時間で、向こうへ着くときにはもう薄暮から暮れてしまふぎりぎりのときに出発して、しかも出発したときには、向こうのほうには行きまふよという了解も得ないで、めくら飛行で追つたつて、ああいうふうなことを自分でやりながら、ああいうあぶないところに飛行機をやるわけにはいかなかった、生命の安全は保証できなかった。

たなどということは、私はこれがわかれば非常な不信感になると思う。猛烈なる不信感になると思う。だからその事態の中できちつと整理されていければ、百何十名というものが北朝鮮に入るといふことになれば、もうちよつと言え、島根県の境からずつと入っていく、韓国に關係なくして。そうしてずつと一直線に入っていくと向こうの北朝鮮に入る。あるいは黄海に出て、とにかく韓国のいゝゆる領海の外に出て、そうしてとにかく向こうに着く、こういう方法は何ほどもある、韓国に關係なく。ただ韓国にこだわつておるといふ問題がどうしてもここにある。だから、今後は生命というものをかけてやるところのハイジャックというのは、いま刑法改正されようとしている段階において、今後の措置としては、いままでのような認識ではこれは取り返しのできないことが起こるといふ心配が非常に強いのです。したがって、私は先ほど言ったように、国交の問題といふことは非常に問題があるにしても、そういう点については十分にやはり措置をとっていくことに徹して考えていかないと、今後の問題の処理にならないのではないかと。ということは国際線に乗って、また韓国線に乗つていったとする。韓国にはビザがなければできない。だからどうしても国内でやらなければならぬ。今度将来は国際線で向こうに、南のほうのルートを飛んで行った場合において、アラブゲリラがやつていようなものを考えれば、途中で乗つてアラブ地域にのりというふうな情勢もなきにしもあらずと私は思う。そういう場合に、刑法の取り締まりが強化される場合において、命がけのハイジャックをやつたほうがいかにどうか。あるいはアメリカとキューバの間に協定ができたように、乗っ取り犯がキューバに着いたらすぐ返してくれというふうな問題は人道上の問題だから別だということ、それがスムーズに言えるような措置ができていなければ、これは今後非常にあぶない。これは逆にそういうふうなことを考えさせられるわけです。法律をきびしくすればきびしくするほどそれに挑戦する者が出てくる。英雄視されるわけですね。しかし、それが一たん機内に入つたら、保安官を置くといつてもこれはナンセンスだと思ふ。たとえば、三人なら三人が合意をして、ピストルならピストルを持って、そうして入つた場合に、保安官がいなくても保安官は何もできないんです、中で始まつてしまえば。これは人命尊重どころではなくなつてくる。そういうことで航空保安官というのは、陸上における電車に乗っている保安官とか、あるいは新幹線に乗っている保安官だと思つてこれをやつてもこれは意味がないではないか。かえつてそれはエキサイトして、航空機上において保安官と犯人との格闘、闘争ということがもしも行なわれた場合において、乗客は迷惑を受けこそすれ、何も効果は発揮できないのではないかと、こういうふうにかえる。そういうふうなことを総合的にいへば、この問題について、これは昨日以来の橋本さんの答弁を聞いて非常に疑問点と不安感を持つので、この点について両方からひとつ答弁願ひます。

○国務大臣(橋本登美三郎君) 岡さんの御意見にことに貴重な御意見でありがとうございます。運輸省のほうとしては、これは単位立法ということになります、法務省の所管になるかと思ひますが、ただ、運輸省の希望するのは乗客を安全に送るためにはどういう方法がいいだろうか、それから機内の秩序を保つためにはどうすべきか、ハイジャックの問題もありますけれども、そこで、やはり機長の権限をある程度強化していかなければならぬのではないだろうか。保安官を置くことがいいか悪い、いまおっしゃつたように岡さんの御意見も貴重な御意見と思ひます。しかし、これはよく検討してみたいと思ひます。そのほうがいいのか、いま岡さんのおっしゃつたように、かえつて危険を増大するのか、これは十分に慎重に考えなければなりませんから、その点については御意見十分承りましたので、それらを含めていろいろ考えたいと思ひますが、いまの法律

には機長の権限なり秩序維持の問題が欠けておりますので、その点だけは整備をしてもらいたい。ただ、刑法問題としては、これは私のほうの権限でもありませんけれども、しかし、国務大臣としてはそれらの意見を述べる機会もあるのでありますから、おっしゃる通りに、はたして強化して厳罰にしたらなくなるかといふこと、その御意見は非常に貴重な御意見だと思ひますから、そういう点等も考へて——しかしながら何でもかんでもそれでやれるのだといふことは好ましくありません。その限度をどう考へるかといふことは、岡さん等の御意見を十分に参酌しながら、いずれにせよ、皆さん方が、法律になれば国会の審議にかかるところでございますから、国会の御審議の上においても十分に——要するに、問題は人命を尊重していけばいいわけでありまして、そういうことができますような法律にしてみたい、かように考へます。

なお今回の事件について、先ほどのフライトプランの問題ですが、これは外務省のほうからアジア局長が来ておりますから、M.A.C等は外務省の所管になつておるわけでございますから、そのほうから事情を説明してもらひます。

北朝鮮側は、とにかく山村政務次官や関係者をできるだけ早い機会、即時に帰してもらつたことについて厚く感謝を申し上げると同時に、こういうハイジャック事件というものは政治上の問題でありませぬので、私自身も政治上の問題を離れて、いわゆるスムーズにこれらが処理されることを望ましいといふことを申し上げておきます。その方法のためにどうすべきかといふ問題は、外務省当局で検討してもらわなければなりませんけれども、これが未承認国であるからどうか、あるいは国交のある国であるからどうかという政治問題とは關係なく、この種の事件がスムーズに運ばれるようなことであつてほしいと、そういうためには、やはり近隣諸国、近隣諸国に限りませんけれども、日本は世界平和を念願しておるのであるからして、したがって、できるだけ政治問題とは

別個の問題の意味でも、いわゆる親善の立場を講ずる必要はないというのを私は申し上げておきます。これからそういういろいろな問題が出てまいると思いますが、ことにハイジャックに關しては、そういうふうな何らかの手を通じて、たとえ赤十字なり何らかの国際的な機関を通じて話し合いができておれば、非常にこれはけっこうだと思ひます。

こういう意味で、ただ私自身は飛行場等の知識も十分でございませんで、ただこの前の着いた飛行場では非常にむずかしかったというのを申し上げたわけでありまして、その点につきましては、韓国、北朝鮮側が今回の問題について善意をもって、これは韓国も同様でありますけれども、善意をもって扱ってくれたことに對しては、公式の席上においても感謝の意を表しておるわけでありますから、この点は御了承を願ひたいと思ひます。

○説明員(後藤信義君) 先ほど御説明申し上げましたように、赤軍派だけにつきましては申し上げましても、結成以来二百二十二名検挙しておりますし、さらに三月に入りましてから最高幹部も逮捕しておりまして、鋭意努力しておりますが、御理解いただけると思うのですが、具体的には今回の、おそらく田宮に關連しないと思ひますが、これが赤軍派の幹部の一人でございます。この指名手配になっておる者が今回の事件を惹起したといふことについては、ここで何とも私どもは言ひわけがましいことを言ひわけはいかぬと思ひます。十分にその点につきましては、どういふ点に手配があつたか、そういう点を突き詰めて考えまして、今後のわれわれの捜査、情報収集等に役立てていきたいと思ひます。

それからまた、九名の中の二名、近く韓国に送還される予定者があつたかとお尋ねでございますが、私どもはそれを確認いたしておりません。○瀬谷英行君 警察庁にちよつとお聞きしたいのですが、先ほどあなたの答弁の中で、ソウルに着

陸させるようなことは警察の権限でないし、そういう指示もしていない、こういう答弁がありましたが、しかし、三十一日の当日のテレビには私も見たから記憶があるのですけれども、福岡には私も、さもなくば韓国にとりまして、そういうふうなテレビに警察の方針として出てきました。このことは私だけでなくて、多くの国民もテレビでも見ておるし、それから新聞にも同じようなことが出ておつたのです。ところが、いままでの御答弁によつて、警察は全然そういうことを指示した覚えもないし、考えた覚えもない、こういうふうな言ひ方をしてゐるわけですね。そうしますと、テレビなり新聞なりマスコミがまるつきり警察の意図とは關係なくでたがめを報道したということになるのかどうか、警察の中にはそういう考えというのは一切なかつたということになるのか、新聞報道にしてもテレビにしても全部でたがめということになりますよ。そういうふうな確認をしてもよろしいのかどうか、そのことが一つ。

それから総理の三十一日の答弁には、戸田君の質問に對して、いま一体どうなつておるか、こういう質問に對して、「ただいま行く先がわからない。案外、われわれ心配はしているが、福岡までた歸ってくるかわからない、あるいは途中でとまるかわからない、そういうふうな状態でございまして、こゝろ言つてゐるわけですね。そういう状態でございまして、飛行機が途中でとまるかわからないといつても、飛行機が途中でとまるわけにはいかないでしょう。福岡まで戻つてこないで途中でとまるということになる、飛行場のないところにとまるわけですから、そうすると、韓国にとまるということは総理の頭の中には入つておつたといふことです。しかもその次に、いまメモが入つたところのその情報では、一たん北朝鮮に入りまして、三十八度線以南では韓国の飛行機がエスコートしたと、それから北朝鮮の上空になつてからは、北朝鮮の飛行機がこれを追つたといふようなことになるわけですが、こゝろ言つてゐるわけですね。「南のほうに、飛び立つ

た日航機を南下さして」、「金浦飛行場に着陸許可を求めている」と、こういうことであり、北朝鮮は北に戻つたと、こういう情報でございまして、総理大臣が国会で答弁をする、この答弁のメモ、情報といふのは、これはもう私が言うまでもなく、北朝鮮から要撃されたといふこと、そういう事実はなかつたといふことははっきりしておりますね。そうすると、三十一日の時点で総理が答弁をしたといふことは、これも全然でたがめだつたといふことになるわけですね。そういうでたがめの情報を総理の耳に入れるのは一体どこなのか、こういうことです。これはどうもたいへん問題だと思ひます。このところを警察のほうからはつきりお答え願ひたいと思ひます。先ほどの岡さんが質問したときの答弁、警察のほうは全然關知してないといふことですから。

それから日航のほうにもお伺ひしたいのですけれども、先ほど冒頭に森中さんのほうから、機長並びに副操縦士等三人の乗務員についてお伺ひをしたい、こゝろ来てほしいといふ意味の質問があつた。ところが、医師の診断によればということ、それから、あなたのほうから、新聞記者に追いかけてゐるという話がありました。私どもは飛行機が、「よど」号が着いたあとでもつて記者会見をやつたといふところまで知つております。記者会見の終わりに、どういふ人かわかりませんが、これからは三日間ほどは取材に依じられないといふふうなたし書きをつけておりました。いまのお話では、新聞記者に追いかけてゐるというお話ですが、到着した日の記者会見以外にも各新聞記者に會つて話をしているのかどうか、そういうことをやつてゐるのかどうか、やつてゐるとすれば、こゝろ出てきて証言をしてもらふことは一向に差しつかえない。もし出てきていないといふことであれば、どこの新聞記者に追いかけてゐるのか、どこに話をしているのか、その点はどうもふに落ちない。それから乗務員の人たちが記者会見をやる前にもかかりの時間がかかつた、なかなか出てこなかつた。これは

すぐに記者会見に応じたわけじゃないのですよ。そうすると、この乗り組み員の人たちは、飛行機に乗つてゐる間は気の毒に犯人にその発言を規制されるし、せつなく帰つてくると何者かにその発言を規制される、こういうことがあるんじゃないかといふふうに私どもは心配したくなる。こういう問題は人道的に扱ふんだつたらあつたままに正直に言つてもらふということが大事なんじゃないですか。向こうに乗つて取られてゐる間にずいぶん小細工があつたようにわれわれ感じました。ところが、今度帰つてきた人たちの話を、真相を聞こうと思つと、こゝろでも何となく小細工が大細工かわかりませんが、細工が行なわれてゐる印象を受ける。なぜそういうふうな疑問を残すようなことが行なわれてゐるのか、その点をあなたのほうからお伺ひしたい。

○説明員(後藤信義君) 警察のほうから先にお答え申し上げます。瀬谷先生、ただいまのお話で、警察庁が、飛び立つた場合に北朝鮮でないところに着陸するようになつたことを指示したことは一切ございませんで、そこで、私どものほうで、テレビに出たのは私も承知しておりますが、このいきさつを調べましたところが、次のような状況でございまして。それは、事犯の発生第一報を受けましたのは担当の警備課長でございます。で、警備局長が、午前八時二十分でございますが、この時点において福岡の県警本部長に對して方針をただし、局長の指示を伝えた段階の以前の段階にこゝろのやりとりがあつたわけでございますが、おそらくこれが警察庁の指示といふふうには伝わつたのではないかと推定されます。順序を立てて申し上げますと、警備局長が第一報を受けて福岡の県警本部長と連絡をとりましたのは八時二十分でございますが、この時点におきまして、本部長にどういふ方針で臨むのかといふことをただした段階において、まず安全に乗客を救出することを第一にする、それから、板付に着陸したならばあらゆる手段を尽くして離陸を阻

止する方途を講ずる、こういう方針を確認し合っているのをごいいます。そこで、おそらくこの前の段階に、担当の警備課長が警備局長の八時二十分における指示を受ける前の段階で、とりあえず県警の係員と連絡をとっており、その時点におきまして、安全に救出する方法は考えられる、あるいはそのために、発進の阻止をするためにはいろいろの手が考えられるのではないかと、それからもしやむを得ないで離陸した場合にも、客の早期にかつ安全に救出するために近くの飛行場に着陸するというようなことは検討できないかどうかというのを電話で連絡し合っているようでございます。このことは、警備課長がこういうことを連絡いたしましたというのを繰り返し局長に報告しておりますが、その際には、すでに局長が、いま申し上げました内容の県警本部長との確認もございまして、上司にも報告し、了承を得て、警察庁の方針がきまつておりましたので、福岡出発後において云々するということとは、もはやその段階における方針ではございませんでしたので、これはそのようなことを考える余地がないということ、その後警察がとりましたときには、何らかの影響は与えておりません。したがって、このことも方針として関係の各当局に伝えたということもございませぬ。

それから、総理が答弁なさったときに、警察からどのような情報が入ったのかということでございますが、板付を離陸いたしました後におきまして、事案につきましては、警察のほうといたしましては一切その情報は入手しておらぬのをごいいます。したがって、当日総理が答弁された内容の中に、警察のほうから上がりました——ただいま瀬谷先生からの御質問に関する限り、私どものほうからそういう情報は流れておりません。私のほうは、どこから上がったか存じません。

○参考人(長野英磨君) お答えいたします。

一つは、乗員の帰還後の行動でございますが、御承知のように、機長以下非常にくたびれている

ことは予想されましたので、前日の夜、彼らが大體帰ってきそうだといいるときに、日本航空といったしましては、当然予想される記者会見及びその他を考えた上で、まだ東京に帰ってくるか福岡に初め飛んでくるか、そういう状況がわからない段階におきまして、ともかく、おそらく疲れているだろう、ひとまず休ませて気分を落ち着かせてから記者会見したほうがいいんじゃないかという意見がありまして、そういう意味で準備がなされておりました。私自身は福岡に到着することを考えまして、前の晩の夜おそく福岡に飛びまして、機長に、もし何か地上から援助することができたら、機長に援助したいという考え方で福岡のほうに出向きまして、福岡の会社の波長でもって機長を援助いたしました。朝早くに入電がございまして、私はそのまま機長にできるだけの援助をするつもりで出かけた。機長が羽田に着きましてから記者会見までの時間につきまして正確に私はまだ把握しておりませんが、前の晩に計画されたことはそのようなこととございませぬ。

なお、記者のいろいろな質問に關しましては、記者会見という場のみで限定されると非常によろしいのをごいいます。実際問題として、その前の晩にも家族の者から私のところに電話がございまして、ほとんど十分間隔で電話が鳴る、これは私ほどの記者とどの会社というところはわかりませんが、そしてほとんど夜も寝られない、何とかしてくれないだろうかという話がありまして、それではとてみたいへんだらうから——着けばもつと、これは新聞記者の方ばかりでなく週刊誌その他のいろいろな方々がいろいろお見舞いあるいは問い合わせ、その他がございまして、電話はもう鳴りっぱなしといった調子でとても休むどころではないという話がございまして、会社のほうとしまして、医師にも相談いたしまして、本人の意思を尊重いたしましてできるだけ別のところに移したほうがいいと、たしか江崎副機長は家族のところ——何かお兄さんかと思ひますけれど

も、そのお宅にお願いし、相原機長は親類のお宅にお願いし、機長の場合は、これは本人の希望で自宅に帰ったというのが実情でございます。特に意識的に言論を統制するというようなことは、日本航空といったしましては考えておりません。

○森中守義君 ちよつと委員長、もう一時になっていきますので、さらに続けてもどうかと思ひますので、午後ひとつやりたいと思ひますが、法務省の入国管理局長、いま運輸部長のお話だと、無理にと言えは出れないことでもないという私は判断をした。したがって、機長以下三名の乗員です、可能な限り午後適当な時間で行こうですから御出席をいただくように、委員長・理事打ち合わせ会で御決定をいただきたい。

○参考人(長野英磨君) いま森中先生のお話でございますが、私も乗員の一人としてお願いしたいのでございしますが、どうか二月、三日休ませていただいて、決して出しませんと申しませんから、その後に出さしていただくように、ぜひお願いいたします。

○委員長(温水三郎君) ただいま森中君の発言については、理事会で検討いたします。

○岡三郎君 先ほどの私の問いに対して……

○政府委員(須之部三三君) 三十一日に金浦に着きまして、橋本大臣も……

○岡三郎君 私に対する答弁と言わなかったから、はつきりしないのですよ。

○政府委員(須之部三三君) では、岡先生の先ほどの質問に対してお答え申し上げます。

この「よど」号が金浦から平壤のほうに行くのに安全に行けるように配慮すべきだったという点でございますが、この点につきましては、三十一日に金浦に到着いたしました、当面の努力は乗客をそこで全面的に全員おろすということであったわけでございますが、同時に、万一のことを考えました場合には、無事に行けるようにということとは当然配慮したわけでございます。一日の午前中に板門店にございします軍事休戦委員会を通じて

して、先方のほうへ、こういう事情である、その際に飛行の安全を確保してほしいということは申し入れたわけでございます。それでそれに對して一日の昼過ぎでございますが、飛行の安全は確保する、それから人員の、乗客等の人道的な取り扱いも確保するという返事はそのときもらっておりまして、安全航行については一応無事であらうかというふうにとお思つておたつたわけでございます。

それからいよいよ立つ前でございますが、そのときでございますが、このときの事実関係は、三日でございますが、三日の朝いよいよ立つと申しますが、乗員はおりるというふうな話がだんだん具体的に進みつつあったわけでございます。そのときもそういう状況に應じて、いわゆるフライトプランを当然検討しておたつたわけでございますが、そのとき先方からも先方の希望するフライトプランというのが来ております。それでそれに對しまして、先ほど大臣もちよつと申されましたけれども、個々のどのルートをとるか、これはやはり韓国側の決定すべき事項でございますし、韓国のほうとしては東のほうを回って行つてほしいという希望もございました。それでその点は従来の普通の慣例でも、出発するほうの側でフライトプランをきめるというのが普通だという話もございました。もちろん当時、そこは私もには技術的にその辺わからないのをごいいます。当時日航のほうの社長、それから日航の関係者の方、皆さん御一緒におられました。それで東のほうのコースをとるということにきまつたわけでございます。それで、そのころまだまだ交渉が、実は乗り組み員の交代の問題とか、その他のことで、いつかは出発するまではつきりしなかったわけでございます。そのために、結局、乗員、乗客が全部おりましたのはたしか三時過ぎだったかと思ひます。しかし、その後いつ出発するといふ時間的な点はなかなかわかりませんが、結局、急に六時ちよつと前ぐらいでございしたか、いよいよ立つということになりました。それで重ねて

まあその前からあれだったのでございますが、乗員が交代するかどうか、いつ立つのか全然わからないうようなことで、そのころまた重ねてと申しますか、もう安全な飛行のほうは、前回の一日のやつで一応私どものほうとしては先方も確約してくれたということでございまして、そのときは、今度は山村政務次官その他の方が行かれるので、至急返していただきたい、山村政務次官や乗員組の方を至急機体とともに返していただきたいという要請を出したわけでございまして、それで、それに対する返事が来たのは、三日たしか七時過ぎだと思えますが、その返事が入ってまいりました。実はそのときの返事は、事情が変わったのでその点は——つまり至急返すというところは確約はできないということを言ってきたわけでございします。しかし、ただ、すでもうその返事が来たという点と、あるいはフライトプランを以前に持ってきた、こちらに示したと、行かぬ、あるいは最終的には行くというのを承知しておいたというふうなことは感じておりましたので、北から少なくとも撃墜するとか、そういうことは行なわれないであろうというふうに考えておいたわけでございます。

○岡三郎君 私はいくつかないけれども、ポイントだけ答えてないのですよ。あと乗客がおりて、それで山村さんが乗るというふうな時間が刻々たっていると、その間において、一日に、北朝鮮に対して板門店のそこから了解を取った。しかし、乗客が全部おりて——その前には乗客の安全を保証してもらいたい、航行の安全を頼むと言っておったところが、全部変わったわけですね、全部おりましたから、山村さんとかわったんだから。事実ははっきりしているでしょう。そういうことでもう向こうはいんだというので、ただ、立っていくものに対して、ほんとうに航行の安全を最終的に確認していかなければあぶないんじゃないですかね。向こうのほうはもうやってくるんだと言ったけれども、もう向こうに着けば暗くなっ

ちやう。わからない。めくら飛行と同じような形になって、これから暗いところへ着くということ、それが、その時間的にも想定されるときに、その安全を頼むというのをやらなくて離陸しているわけですね。私はここに非常に問題点があると思うんです。だから、向こうへ行つてみて、地上からずつとそこを確かめて、ようやくおぼろげの中から小さな飛行場があったからそこに無理に降りた。で、こぼこのところにおりました。こんな不始末というものは私はないと思うんですよ。だから、私はそういう点については、いよいよ最終的にこういう状態になって、行くようになったというふうな点について考えた場合に、その間においては何ら向こうに連絡をとってないというのは、そのときの新聞に、韓国政府のほうはどうしても北へはやりたくないんだと、だから乗員の問題についても粘れというふうなことが言われておいて、時間がどんどんたつて、もう時間的に見てはどうしようもないというときに、最終的に、乗員の取りかえについてならぬということの向こうのきついで出せざるを得なくなった、そのままだったとしてもかなり元気がいいわけですね、あとから考えてみれば、だから、私はその乗員の交代についての要求は無理もないと思うけれども、そういうふうな時間的な余裕のない時間の中で、向こうに連絡もとらないで飛ばしたということ、しかも地図も何にもないというので、向こうに着けば暗くなってしまうということについての責任というものは、これは非常に問題だと思ふんですよ、事故があったときに、もしもかりにあのときに事故があったとすれば、一体どうなるのか。とにかくわからないうところへ暗くなる時間に着かせるように持っていた。だから、飛べなくなつたとすれば、また一日延びるというふうな状況の中ににおける小細工というふうなものが考えられるわけですよ。私は、そういうことをもってあの飛行場がインチキで、でこぼこの、へんてこな飛行場で、あんなところへお客を乗せて着いたらたい

へんだというふうなことはよくよく言えないと思つておられるんですよ。時間的にしても無理だし、航行する場合における飛行機の飛ばし方も無理だし、黄海へ行けば近いやつを遠くへ回していけというふうなことで、そういうふうな無理の中に入つていて、外務省自体というものが、それは状況の変化はないんだというふうなことを言っていることについて、私は状況の変化がたいへんにあった、時間的に見ては内容的に見ても、それだから、向こうのほうは一々責任を持たぬということになってきて、あとで向こうが気持ちよくして返してくれたからほつとしておいていただけでも、もしもいままだとめられているとしても、これはどうしようもないということになってしまふんじゃないですか。これをたまたま、北朝鮮のほうでこちらのほうに帰してくれたからというところで感謝しているというところを言っておりますが、その間において、もう少し向こうとの連絡を日本政府としても密にやっていたというところがあるのか。そういふ点では、ぼくもハイジャックが起つたときに、外務省が一番ガンになるんじゃないかという心配が——北朝鮮を敵視しているから、南朝鮮の意向ばかり聞いて北朝鮮に対して敵視しているから手のとり方がいつでもおくれしてしまう。そうして何か起こるといふと、向こうの責任だといふふうな形のおつつけ方では、今後の問題に私は対処できないんじゃないかと思ふんです。この点どうなんですか。

○政府委員(須之部三三君) 私どもが乗組員の方、それから最後の段階では山村先生でございしますが、その生命の安全、無事であれかしということとはもちろん心から祈っておったわけでございます。しかし同時に、一応向こうのほうからは、すでに一日以来、行くかもしらぬということ実は連絡もしてございまして、それから当時、別に外務省として飛ばさなければならぬかきめておいたわけではございません。むしろ、私どもそういうことをきめられないわけではございまして、現地で、現に向こうのほうももちろん韓国側の責任者、そ

れから橋本大臣、それから現地の金山大使、それから日航の松尾社長並びに小田切さん等々で、たとえば、乗組員の疲労度がほんとうに激しいからかえなうがい、これは別に韓国に対する配慮とか何とかじゃなしに、ほんとうにかえなうがいというのを日航の人は当時主張しておりました。それから同時に、出発の時間といいますが、フライトプランについても、東からでもいいというところもございまして、同時に、だんだん時間が迫ってくるのは事実でございまして。しかし同時に、当時、私もわきで聞いておっただけなんですけれども、当時、ピョニヤンへ運ぶのが大体七時半ぐらいになる、それで出ましたのが六時半より過ぎでございまして、それから、大体一時間ぐらいで行くということで、時間も迫るし、いまならばということでも当時機長のほうからも言つておりました。それで出発したというふうな事情があるわけでございます。その間、決して無責任に飛ばしたという気持ちではないということだけは御了承いただきたいと思ひます。

○岡三郎君 御了承できないな。

○委員長(温水三郎君) これをもつて暫時休憩いたします。

午後一時七分休憩

午後一時四十分開会

○委員長(温水三郎君) ただいまから運輸委員会を再開いたします。

休憩前に引き続き、日航機乗取事件に関する件について質疑を行います。質疑のある方は、順次御発言願います。

○森中守義君 官房長官時間があまりありません。せんだつて来のハイジャックについてたいへん政府も御心配であつたと思ひますが、どうも疑問が多過ぎる。したがって、両院とも一斉にこのことの究明が始まつたわけですが、その中で、特に私はどういふおつもりであつたのかよくわかりま

せんからお尋ねをするのですが、たしかきのうの新聞で、官房長官が記者会見をされて、この事件が政治的に扱われることは得策ではない、こういったような談話を各紙で見えております。おそれくつられた報道とも思えません。したがって、むしろ進んで国会に報告をなさってきただけで、なぜひまごろになって政治的に扱われることは適当でないと言われるのか、どうしても私どもとしては理解がいかない。むしろ、それにはそれなりの政府側のお考えもございましょうが、進んでこういうことは政府みずから真相究明に当たらないのことは私は言ってもいいと思う。そこで、何か特別立法でもこしらえて自後の措置をはかりたいという、まあそういうことであり、片や真相究明等はあまり問題にしない、そういうことは得策でないということになると、まことにどうも妙な因果関係が成り立つのではないかと思うのです。したがって、何がゆえに政治的に扱うことが適当でないとお考えなのか、その点をまず第一にお尋ねをしたいと思います。

○国務大臣(保利茂君) きょうでございますが、おとといでございますが、石田機長はじめ乗務員並びに山村政務次官が機体とともに帰られるという報道を受けて、情報に接しまして、ほっといたしましたわけでございます。昨日帰ってきてくれました。ありていに申し上げますと、ほっといたしましたわけですが、この間、国会、わが両院、各党各派政治を越えて、党派を越えて人道的見地から政府を鞭撻をさせていただきましたことに對して、私ども第一に考えなければならぬと思っております。同時に、一たん平壤放送、平壤の情報として、板付からあのまま北鮮に入っても乗客、乗務員、機体の安全は保証してあげるといふような情報も流れてきております。それがいきさつがどうあるにしても、金浦飛行場に着陸をした。その後、平壤等からいろいろなルートで、あるいは板門店の休戦委員会、あるいは日赤、あるいはソ連、そういったようなものは間接的なことでございまして、——どうも乗客の救出、せめて乗客の救出は金浦の飛

行場で何とかひとつやってもいい。しかしそれができなくても、どうも犯人たちの北鮮行きということはやむを得ない、そういう情勢にございまして、実は北鮮にかりに飛び立つという場合にどうであらうかと。ところが、その前後——最中のことでございまして、平壤の放送を通じて、情勢が変わっておるから、前の声明は保証されないというふうな非常に心配になる情報があったことは森中委員も御承知のとおりであらうと思っております。そこであの数時間、いよいよ石田機長、山村政務次官ら四人が犯人とともに北鮮に入ってしまった。しかも、そのことについては何らの保証も得られていない、非常に心配をいたしましたわけでござい

ますが、それにもかかわらず、北鮮当局は非常なすみやかな処置をとっていただいた、四人を飛行機ともども返していただいたというところは、今回の韓国政府の処置といい、北鮮当局の処置といい、いろいろ政治の上からいえばむしろ問題を引き起こす要因はたくさんあるにもかかわらず、そういうことを抜きにして、とにかくひとまず人道主義といえますが、人道的見地での事態を扱っていただいたというところは、われわれとして貴重な教訓として身につけていかなければならぬのじゃないか。そういうことで、その事実の究明を云々とか、そういうことは、これはあたりまえのことでございますから、ただこの問題を国内においても、各党各派を通じて、政治を越えて、人道的見地からお取り扱いいただき、また近隣各国も政治を越えてお扱いいただいたことについて、われわれは深く教訓として受け取っていかねばならぬのじゃないか。私の申し述べている真意はそういうところでございまして、何ゆえに金浦に着いたのか、どうして平壤に着いたのか、そういうことは事実問題でございますから、これはその当該の関係した向き向きでなければわかりませんし、私ではわかりません。これはそれそれ帰ってくる人が帰ってきた上でよくわかることである。国会がまた必要とされるならば、そういう方々を招致されて事実をたずね、あるいは真相をきかぬ。これはあたりまえのことです、そんなことを私はやらうだとか、こうだとか、申し上げようはございません。ただ、この問題を北鮮も韓国も、われわれもそうございまいすけれども、政治的な扱いとして扱わなかったというところは、日本をめぐって近隣諸国のその扱い方というものは、貴重な教訓としてわれわれも考えていかなければならぬのじゃないか、私の真意はそういうことでございまして。

○森中守義君 わかりました。そこで、そのことを議論していると時間がたってしまうから、一応官房長官の御意向はわかりました。ただ、そこで少し思い過ぎをされては困ると思うのです、何も当該の二国に対して、真相究明の中で非難をしようとかどうしようということはないと考えていい。むしろわれわれも感謝していただきます。そういう意味ではちっとも変わらぬ。ただ、実際問題として平壤に着けたほうが早道であつたのか、金浦に着けたことによつて問題をさらに長引かしたのか、つまり人道的と言われるけれども、逆に非人道的な結果になったんじゃないか。まあ、こういう議論がいろいろあるんですよ。したがって、その辺の事実を究明するというのが、まあ私は両院におけるひとつの意思だと思つてゐる。だから、もうとにかく人が帰ってきた、飛行機も帰ってきたんだから、まあここで何にも言うな、まさに一つの立論でありまして、発想であらうけれども、それだけではおさまらぬ。それだけでこの問題がすべて解決をしたというわけには私はまいらぬと思つておすね。

そこで、政府は政府なりのお考え方でやられることはけっこうですけれども、それでは承服したいというところが一つの答えになるわけですが、それといま一つ、どうも推理が走り過ぎるかわかりませんが、ここに参考人においでいただいている日本航空の運輸部長のお話、先ほどだいぶ詳しく説明もありました、あるいは新聞での談話等も聞いておりますし、きのうはまた、岡委員が本院の予算委員会と同趣旨のことを言われており

ますが、要するに板付を立つたあとのことはだれにも相談していない、すべて日本航空、すべて運輸部長の責任において処理しました、まあ、こういう実は答弁があつてゐるんですね。このことがはたしてそうであつたかどうかはこれからの実話詰めのことにしようけれども、どっちかというところ、人道上の問題ということで人質まで入れて救出した、見どころは政府だ、しかしもし万が一なことが飛行機、乗員等にあつたらその責任は日本航空だといふような、そういう二面の細工が行なわれていたんじゃないか。そういうことが、実は官房長官がこれ以上言うべきでない、聞くべきではないといふような談話にかかわりがあるんじゃないかという、そういうことも私どもは少しく頭の中にあるし、ひつかかるんですね。特に機長をはじめ乗員が帰つたあと、わずかの時間であつたにしても、一体どういうことが皆さんとの間で話されたのか。これはやっぱりなぞです。おそろしくこれとこれとこれについては言っちゃならぬといふことで箱口令をしたんじゃないかと思われ、非常に疑惑が疑惑を生むんですね。ですから、政府もこの問題は政治的な問題だとか宣伝の舞台にしているんじゃないかと、こういうことをしばしば言われているけれども、実際の経過の中ではそうではないといふように思われる節もないではない。したがって、そういうようにに、悪いときには日本航空が悪い、いいところは政府が取る、こういう使い分けなんかされたことありませんか。

○国務大臣(保利茂君) どうも森中さんのおっしゃることは私はよくわからぬのですがね。あの板付空港を大体どうして立つたかと、立つてから政府は何か飛行機の運航についてやつたのかというの、正直言つてもうこれはあれよあれよを出す。どうも飛行機がどつちかに飛んで行くか、板付た、北進だ、それじゃ北鮮へ行くんじゃないか。まあ防空識別圏ですか、その間は航空自衛隊の任務に属するらしい。防衛庁長官が言つておりますように、築城とどこからでございますか、四機の

飛行機を飛ばしてこれを保護している。それは防空圏を出てしまつて北へ入つたから、そこから反転して引き返した。防衛庁長官ともどもそのとき一緒におりましたが、この飛行機は一体どこへ行くつもりだろう、北へまっすぐ入るんだらうか、韓国へ入るんだらうかといふことがちよつと私どもにはわからなかつた。そうしますと、三十八度線を越えた。だんだん北朝鮮、韓国の休戦ライン、あの辺のところをどうも西進しておるといふやうなことが、間もなく、どうも航路が平壤に向かつておるやうだ、それじゃもう平壤着は間違ひなからう、北朝鮮、平壤着陸であらう、それじゃまあそれからのことだ。

それから、金浦を飛び立つという前には、はたしてどうかかわりませんけれども、まだ飛び立つ前に、結局山村君の身がわりとか何とかといふ犯人側との折衝も始まつておるし、万が一にもやはりこれは北朝鮮に行かざるを得ないやうになるかもしれない。そうなればといふので、外務省——外交機関に活動していただいて、その場合といへども安全飛行なりあるいは人命の保証なり安全なりといふものをやつてもらはなければならぬ、欠けないやうにしなければならぬといふので、ソ連のほうには中川大使が第二極東部長を訪問して手当をする、こちらのほうには板門店の委員会を通じて北朝鮮に呼びかける、日赤にも依頼して朝鮮赤十字に働きかける、そういう場合にはひとつぜひお願いをする、こういうことで實際できる限りの手配はいたしておつたわけです。

それから森中先生の一番御疑問とされることは、平壤に向かつておつたじやないか、それが何でこつちに入つてきたのだ。それは政府は全然知らないのです。知らなかつたはずはないと、普通思われるのがあたりまえじやないかとおっしゃる点はごもっともだと思います。ところが、残念ながら全然わからない。南進をして金浦飛行場に着陸をしたといふことで、ありていに申しますと、私はここで乗客を救い出さなければならぬ、何とかひとつ。いろいろあつたのでは、あなたもおつ

しやるやうに、平壤のほうに着いておつたほうが、もつと早く帰れておつたかしらぬじやないか、あるいは帰らないで終つたかしらぬじやないか、あるいは平壤に着いても、平壤に着いたら乗客と飛行機はすぐその足で帰すよといふ保証があればまた別ですよ。しかしおおよそ、そうはとれますけれども、そうとうとすればとれないこともございませんけれども、残念ながら今日の国交状態が、国交を持てない。したがって、金浦に着けば、金浦に着いたという知らせを受けてみれば、国交のある国である、親交を厚うしておる国でもあるから、いろいろ乗客の救い出しには便利である、ここでとにかく全力をあげて乗客の救い出しをしなればならぬ。ちよつと日航の松尾社長が朝の十時半からモスコから帰つてきて四時にはソウルに向かう。その直前、電話がございまして、日航から私が電話をいたしたのがこれが初めてでございます。社長以下どういう人たちが働いておるか知りませんけれども、日航当局から私が連絡をいたしたのはこれがたつた一回であります。そこで私は、この席で申し上げることはいかであるかと存じますが、日航社長は、これから四時の定期便でソウルに自分も立ちたいと思つております。政府の御意向はいかがでございましょうか、といふことでございまして、私は、金浦の飛行場で乗客を救い出すといふこと以外のことには考へておりません、とにかくそれに向かつて全力をあげていただきたい、それが万一同うときは、現に政府を代表して橋本大臣が行つておる、万策いかんとも施しようのない場合においては、運輸大臣が現場で決断されるかあるいは何らかの御相談をされるか、とにかくあなたとしては金浦の飛行場でお客さんを救い出すといふことを私をひとつ考へて行つていただきたい、これが私を含めての政府の希望であると、こういうことを申し上げた。

右のやうなことが事実でございますので、まあお答えになつておりますか、なつていませんかわかりませんけれども、さつぱらんとところ私の感じを含めまして、そのときの事情を申し上げる次第です。御了承いただきたいと思ひます。

○岡三郎君 いまの官房長官の御答弁を聞いて、国交の回復してない北へ行くといふことになれば、すぐ帰つてくるか、お客さんが無事に日本に帰つてくるかもわからぬし、向こうでソウルに着けてやるという方法のほうがいいと判断したといふことがいまあつたわけですよ。

と云ふんです。そこら辺のところをもう少し具体的に言つてもらわぬと、何もしてなかつたといふのもおかしい。何かしたと言われれば困ると——それは日航が独断でやつたのか、飛び立つたあとをすね。そうして飛行機はとにかくこちら平壤といつて金浦に小細工でおおされておるわけですね。じゃそれは一体だれがやつたのか、小細工をだれがしたのか。つまり平壤でないのを平壤といつて現実にあの飛行機は、三五便はおりにあるわけですよ。じゃそれは一体韓国の独断でやつたのか、政府のほうは全然ノータッチであつたのか、日航がそういうふうになつたのか。少なくとも佐藤総理は、飛び立つたあとの三十一日の答弁では、福岡に引返すか途中でおるかはつきりしないけれども、このところは何かとかなるだろうと、こういうふうな答弁がしてある。だから、これは総理がそこまで言うておるといふことになれば、日航がとつた処置を政府のほうに聞いて、そうなつておるといふふうにとつただけのことなのか。だから、要するに政府がこの段階においてどうなされたかといふことによつて、その御返答をもらいたいと思う。

○岡三郎君 ちよつと官房長官、私は、福岡から飛行機が立つてからのことを立つ前の状況の中からどうとられたか……。

○岡三郎君 ちよつと官房長官、私は、福岡から飛行機が立つてからのことを立つ前の状況の中からどうとられたか……。

○岡三郎君 ちよつと官房長官、私は、福岡から飛行機が立つてからのことを立つ前の状況の中からどうとられたか……。

○岡三郎君 ちよつと官房長官、私は、福岡から飛行機が立つてからのことを立つ前の状況の中からどうとられたか……。

○岡三郎君 ちよつと官房長官、私は、福岡から飛行機が立つてからのことを立つ前の状況の中からどうとられたか……。

○岡三郎君 ちよつと官房長官、私は、福岡から飛行機が立つてからのことを立つ前の状況の中からどうとられたか……。

○岡三郎君 ちよつと官房長官、私は、福岡から飛行機が立つてからのことを立つ前の状況の中からどうとられたか……。

て飛んでいったという事はわかる。で、無事に着陸してくれるかどうかということについては、その以前に、いまの板門店委員会やあるいは赤十字あるいはソ連を通じて安全保証方についてあらゆる努力をして、大体まああの飛行機の安全と人命の保証と、そして早期の送還ということ保証されたようにございますから、まあまあと思っておるところへ、だんだん飛行機は西のほうへ進んでいく、いよいよ平壤へ着くんだなと思うところで引返して金浦へ着いたわけですね。この間について政府は、いやおまえは南へ行っちゃいかぬ、なげ平壤に行かぬかというような処置はとっていないと思います、どの関係当局も。これはまたとるすべしなかならうと思います。いわんや私がその飛行機に向かつて指示すべき何らの力もございませぬし、また才覚もございませぬ。でございますから、私もとしましては、平壤へ着けば着いたとき、金浦へ着いたら着いたとき——金浦に着くということば板付を飛び立つてからは予想していません、ございませぬ。予想しておりましたのは、北朝鮮へ着陸するであろうということだけを予想しておりました。したがって、ほんの一時足らずの飛行過程で、ただ飛行機の進路を追っかけておるところから情報をもたせておると、刻々の推移を見ながら金浦の飛行場へ着いたと、それだけの事実しか実は知らないであります。私のほうから平壤へ着け、金浦へ着けるというような、どういう形においてもそういうことは、おそろくどの関係当局も、しておるか知りませんけれども、私は各当局から情報を集めてみましたけれども、そういう情報には何も接していない。私自身も、ただ総理から言明されておるのは、乗客、乗員の身になって万全を尽くしてもらいたいという指示を受けただけでございまして、総理がどういふふうに申し上げられておるか、私は正直知りませんけれども、事実はそのとおりでございます。

からぬが、それで案外、われわれが心配はしているが、福岡までまた帰ってくるかも知れない、あるいは途中でとまるかも知れない、いまそういうような状態でございませぬというのを三十一日の午後の予算委員会が答へられていたわけですが、これは。だから総理がそれを全然——あなたは知らなくても総理が知っていた、ある程度……

○国務大臣(保利茂君) 知らない。

○岡三郎君 いや、だから、知らない知らないというから、ますますこれは口裏を合わせて知らぬ顔の半兵衛をきめ込んでおるのだなあとというふうな取られ方になりがちなんです。そのときに、日航の運輸部長さんのほうは、板付の米軍の司令官を呼び出して、ひとつ日航機が行ったら板付へ返してくれということをお願いするのでございませぬ。米軍に。で、米軍のほうは、よしわかったということ、これは韓国に連絡をしてそういうふうにするやうにしたいということをお願いするのでございませぬ。これとこの答弁とはびたりと合うのですよ、符牒が合うのですよ。そこでそれが小細工をして北に向かつているものを途中でインターセプトして、そうして今度は京城を平壤と称してトリックを使って、そうして兵隊さんに服を着させて——韓国のほうが知らなければ、北朝鮮の服に着がえなんというところを、それから横断幕で歓迎のアーチをつくったなんという、そうして旗も取りかえたと、そんな舞台装置がにわかにはできるわけがないのです。そうするというと、これはだれがこの小細工をしたのか、とにかくその点もこととしておかないから、だから今度は石田機長並びにその人たちを呼んでやらなければいかぬということになったのです。だから私は、ただここの言いは、飛行機が百二十数名を乗せて北へ飛び立ったことについて、私たちは北へ行くと思つた。そうして北に対して特別な措置をとつてないのです。全然とっていないんです。百二十一名。北に対してどういふ措置をとつたというならば、あなた言つてもらいたい。とらないで、米軍と韓国に対しては——防衛庁のほうも米軍に、日

航も米軍、そうして外務省は韓国政府に対して頼むという電報を打って、電話をしてやっているわけなんです。北に向かつているものに対して、北へ行ったならば、これは無事に着陸しなければいかぬから何とか手を打たなければいかぬということについてのあれは、あれよあれよといっている間にいつの間にか京城に、金浦におりた、ということになっておるのですよ、いままでの話を聞いてみると。だけれども、私はまことにふしぎでしようがない。私は、政府としたならば、当然日航を招致するなり何なりして事情は聴取されていると思ふのが常識じゃないですか。その中で、一応とにかく手としてはわかつておる。板付でとにかくお客をおろすように最善の努力をせい。きのうも愛知さんが言っているように、いよいよ状況がだんだん、だんだんと煮詰まってくる、とてもそんな甘いものではないということ電話連絡をしていっていることです。そうすると官房長官はただ何にもしなかつたということになるのですか。

で、機内には赤ランプがついておりますから板付で処理するほかはないと、まあそれじゃ一人のけが人も出さないように、少々時間がかかっても、急ぐお客さんが出るだらうけれども、しかしとにかくけが人を出さないように万全のひとつ救出をやるようにしてくれ、こう言っておいた、その点を報告を総理にしたわけですね。まあ、総理大臣はいよいよございまして、飛行機が動かぬようになりまして、それで板付で何とか処理できるだらうと思ひますから御心配はそう要らぬじやなからうか、こういう報告を最初したわけなんです。ところが、この総理に報告して間もなくこの飛行機が出たわけですね。だから総理としても、官房長官はさつき、この飛行機はもう不能になっていると、こう言つたにからわらず出たというのはこれはどういふことなのだ、それでおそろく総理の御判断で、あるいは飛び立つようになつたことをしてまた引き返してくるのがあるいは韓国にでも寄るのかというふうな想定をされたのじやないかと、あるいは大阪あたりに来るのじやないかと、あるいは北進しておるといふ状態においては、総理に連絡の方途がなかつた。それからいま岡さんは……

○岡三郎君 官房長官、これ、違ふのだよ。

○国務大臣(保利茂君) 私は、日航から連絡を受けたのは、松尾社長が京城に出かけたというその直前の電話を一回いたただいただけであります。日航当局がどういふ措置をとり、どういふまた措置をとつてもらいたいということ政府側に、私にです。一回の連絡もなかつたということに非常に不満を実は持つておるわけです。私は、ありていに申し上げまして、したがって、運輸部長がどういふふうな措置をとつたのか、日航がどういふ措置をとつたのかということは一切知らない、その点非常に不満を私は持つております、ありていに申し上げまして。

○岡三郎君 総理がこう言っている。○国務大臣(保利茂君) そこで、私は、総理がその答弁をされたのは、総理がちよつと困つたと思ふのです。というのは、板付に着きまして間もなく、だれの話でございしたか、相当責任ある人の話でございします、私は院内大臣室におりましたし、そこへ、もうこの飛行機は外部からエンジン故障を起こして飛び立たないようになりまし

○岡三郎君 総理がこう言っている。

第十部 運輸委員会会議録第十一号 昭和四十五年四月七日 【参議院】

○岡三郎君 私これでやめますが、だから、質問に答えてくれないわけですよ。総理は、これはもうけさから言っているのですが、どこへ行くかわ

○岡三郎君 総理がこう言っている。○国務大臣(保利茂君) そこで、私は、総理がその答弁をされたのは、総理がちよつと困つたと思ふのです。というのは、板付に着きまして間もなく、だれの話でございしたか、相当責任ある人の話でございします、私は院内大臣室におりましたし、そこへ、もうこの飛行機は外部からエンジン故障を起こして飛び立たないようになりまし

○岡三郎君 総理がこう言っている。○国務大臣(保利茂君) そこで、私は、総理がその答弁をされたのは、総理がちよつと困つたと思ふのです。というのは、板付に着きまして間もなく、だれの話でございしたか、相当責任ある人の話でございします、私は院内大臣室におりましたし、そこへ、もうこの飛行機は外部からエンジン故障を起こして飛び立たないようになりまし

○岡三郎君 総理がこう言っている。

いということ、ほんとうにこれはあの晩は、三十一日の晩は外務省関係者皆徹夜をして全機能を働かしておったわけでございまして、この辺はひとつ、まだだんだん事情もわかってまいりましょうから……

しかし、どういふふうになったかは、これは正直言いまして私どもは、日航はそういう状態でございますから、まあ運輸省はあるいは直接主管当局としてどこまで日航の報告を受けておったか、私は少なくとも直接的にはそういうふうな情報をも何も聞かないものですから、ただ金浦へ着いたところで、正直言いまして成田委員長にも頼みあるいは石橋国際局長にも頼み、御本人の阿部代議士に頼んで、いまや阿部代議士がお客さん救出の幕あけのかぎを持っておるような形になって、ああいうふうな御無理な御相談をお願いして、喜んで、委員長積極的に、石橋君積極的に、阿部君の御奮発を願って飛んでいただいたようなことございまして、この点はひとつどうぞ、あのこと、を正直言いまして、私も何も隠しやしませんよ、そういうところでどうぞお許しをいただきたいと思ひます。よろしゅうございましょうか。

○委員長(温水三郎君) 速記をとめて。

〔速記中止〕

○委員長(温水三郎君) 速記を起こして。

○三木忠雄君 私、最後に整理する意味も兼ねますけれども、いろいろ新聞を読んだり、いろいろな話でさっぱりとにわかでないわけですから、話を進めるについて整理していきたいと思ひます。実際やられたのは局長さんだと思いますので……

いま保利官房長官から、日航から切めて入ったのが、松尾さんの電話が四時に一本だという話でありましたけれども、航空局と日航との連絡は、大体時間はいつ連絡があつて、どういう指示系統になつておつたか。それともう一つは、福岡に着いてから、飛び立って金浦に着くまでの時間帯をちよつと教えていただきたいと思ひます。正確に航空局としてキヤッチしておる時間、また運輸

省として金浦に着くまでの間の打った手ですね。その三点を航空局長にお伺ひしたいと思ひます。

○政府委員(手塚良成君) これは昨日の予算委員会にも、岡先生の御質問で触れましたが、まず私どもがこのハイジャックの件を了知いたしましたのは七時四十三分に、飛行機と東京航空交通管制部の間の超短波による連絡で聞いたわけでございます。その内容といたしまして、いま赤軍派とおぼしき者から脅迫を受けておる、それから同時に北朝鮮へ行くんだ、こういうことを言われた。しばらくといひますか、七時四十六分の通信の中で、連中とコンタクトして燃料補給のために福岡へ着こうといふことになったといふことを、また同一の系統によつて知り得ております。そのほか、いろいろ途中の交信がございまして、それから北朝鮮へ行くこと、こういうことをその間においてわれわれは知つたわけですが、

そこで、その内容を知りましたについて、これは一般に航空機の遭難等のときにもやります方針ですが、これを関係方面に連絡をいたしております。連絡先といたしましては、まず当然日本航空自体のほうから私のほうへも折り返しという内容があつたことの連絡を受けております。外部の関係といたしましては、まず防衛庁に御連絡を申し上げております。それから警察関係に御連絡を申し上げております。それから本省に連絡が参りましたので、本省を通じて、また外務省のほうに御連絡を申し上げております。大体そういうところからおもなる連絡が先であつたと思ひます。それから米軍に連絡が行つております。府中のこういった情報のセンターでございます。

そのうちに飛行機が福岡へ着いた。当時閣議もあり、閣議の前段にもこの話が議題になりました。福岡へ着くといふことであるならば、福岡で極力ひとつ犯人を説得しよう、こういう話になつておりましたので、関係方面ともいろいろ御相談をし、その中央の趣旨を現地に伝えまして、現地

の空港事務所長、県警本部、日航、こういった三者が主になりまして、いろいろ福岡に引きとめの相談をして、まあ新聞紙上いろいろ具体的なことがいわれておりますが、そういうことはすべて三者意見一致、中央との連絡のもとに行なわれた結果でございます。そういうしまして、なおまた私どもは、福岡に管制部というところがございまして、飛行機が飛行場から出発しますについて、必ずどこそこへ行くといふフライトプランの提出を求め、それに出発よろしいというクリアランスを与えることによつて出発ができるわけですが、この飛行機はいまのようにできるだけあそこへとめようといふことではございまして、

で、そういったところにはクリアランスを出してはならない。結果的に見ますと、フライトプランが出てまいりませんでしたので、当然クリアランスは出さないという結果に終わりましたけれども、事前にはそういう措置をとりました。何とか福岡で犯人の説得をし、しかも乗客の救出をしたいと、こういうような方策をとつたわけでございます。

それから、そういう状態を続けておりましたけれども、全くこれは機長独断の判断で、いまの一般的な空港出発の系統なしに飛行機は離陸をした、こういう状態でございます。で、離陸後におきましては、これは福岡の管制部と連絡をとつております。それでこの連絡によりまして、北朝鮮の方向へ行くこと、こういうことを連絡をしておりますので、韓国の大邱の管制本部にそういう趣旨の連絡を福岡管制部からいたしております。その前に、ハイジャッキングの連絡が入りましたときに、向こうの管制部からもいろいろ問い合わせが来ておりまして、どういふ飛行機であるとかどのくらいのスピードであるとかいふようなことを大邱の管制部から問い合わせがございましたが、離陸してから後につきましては、私どものほうからそういった内容のことを積極的に大邱のほうに連絡をいたしております。またその間に私どもは外務省にいろいろお願いを申し上げまして、そして

北朝鮮へ入るについての航空上の安全のためのいろいろな情報を知りたいといふようなことで、そういったものの情報をしかるべきルートを通じて取つていただくといふような措置をお願いをしております。そういうような関係と私ども措置をとりまして、大邱のいまの管制本部からのいろいろ情報がございますが、そういうのは省略いたしまして、最後に、十五時十六分に福岡管制部は、大邱管制部から、同機が金浦空港に十五時十五分に無事着陸した、こういう旨の連絡を受けました。これをまた先ほどの、出発当時の関係方面に連絡をしておるわけです。

で、この間はいま申し上げたような次第でございます。まず、先ほど来問題になつております、当該機が板付空港出発後どこへどうしろというふうな指示につきましては、私どもは全く指示もいたしておりませんし、閣下もしてない。日本航空の飛行部長の言われました、いろいろ米軍にお願いになったといふ件につきましても、実はだいぶ時間をかけてそういうことを知つた。これは長野部長の御説明にありますように、あのときの逼迫状態の、時間のないといふような事情から、こういった人命救助のためにあらゆる手を尽くすといふようなことで一応容認されるのではなからうかと考えます。

それから、金浦へ着きます直前のことについていろいろ御疑問があるようなこととございまして、私どもは、いま申し上げたような状態でございますので、実は金浦へ着いて、ああ着いたか、こういうようなことなんでしょう。で、実は機長が昨日参られましたので、機長にその間の実情を私に聞いてみました。そうしましたら、機長のこれは言でございますが、三十八度線を過ぎたと思はれるところに機首を北西に向けて飛行をしておつた、そうして緊急用の百二十一・五メガサイクルで平緩を呼び出した、そうしたら、平緩の進入管制の周波数は百三十一・四メガサイクルである旨の返答があつて、この周波数にセットをしてリーダーによる進入管制を受けながら着陸進入

をした、そうしたらそれは金浦に着陸しておった。一たん北鮮に入ってからUターンして金浦に着陸しようとしたというのではなくて、いま言った実情で、周波数を合わせたら、それに合わせてリーダーに誘導されたらそこにおりた、こういうようなことを機長からの言で聞かされておりました。

○三木忠雄君　そうしますと、運輸省としては——これは端的でけっこうですが、何の指示も結論としては出してないわけですね。そうとてよろしいですね。

○政府委員(手塚良成君)　そのとおりでございます。

○三木忠雄君　そうしますと、運輸部長に伺いますが、私、新聞の報道で見たんですが、福岡で日航機が給油中、長野日航運輸部長が板付の米軍基地を通じて、進路妨害をしてくれ、威嚇は空砲で頼むと、米軍両軍に仮想迎撃のトリックを頼みましたと、こういうふうな話がされておるんですけども、これは事実かどうか。

○参考人(長野英彦君)　それは事実ではございません。昨日私が申しました——お聞きになっていると思いますが、あれ以外のことは申し上げておりません。

○三木忠雄君　そうしますと、運輸部長は何も申されなかったと。そうしますと、日航の福岡支店で、石田機長に対して地図が与えられた、それから緊急用の百二十一・五メガサイクル、これに特に注意して空軍と接触を保つようにと、こういうような指示がなされたというのですが、これもないかどうか。

○参考人(長野英彦君)　私は、昨日申しましたように、米軍へ三項目の要求をいたしました。このあと米軍のコマンダー、カーネル・エドワード・オーニーという方ですが、この方が、戦闘機から、もし韓国の戦闘機が日本航空に指示を与えるとしたら、コンタクトをする場合には波長はどういう波長を使ったらいいのかということを開かれました。そのときに私は、百二十一・五ならば飛行機が持つておりますから、それならばよろしい

と言いましたら、その旨伝えますと、そういうふうに言われたので、私は福岡の中島航務課長を通じて機長に、わからないけれども、もし韓国領を通過するときに戦闘機が上がつてきたような場合には百二十一・五をウオッチしていなさい——ウオッチというのは聞いていこうという意味ですが、ウオッチしているということを伝えました。と申しますのは、犯人が聞いていますので、よけいなことを言うとかえって疑惑を受けるといけませんので、ただウオッチをしていなさいと、それだけを申しました。以上です。

○森中守義君　運輸部長、これはまあ機長が見えてからもっとその辺詳しく聞きたいですがね、最初から疑問だったのは、それ一つあるんですよ。つまり、板付を出てすぐ百二十一・五に切りかえたのかどうか、それをずっと出さなければならぬか、飛んだのか、あるいはある地点で、いま言われた韓国機がコンタクトを求めた場合に百二十一・五を出す、その辺はどうですか。それが一つと、「よど」号には短波がないかな、短波がないでしょう。

○参考人(長野英彦君)　どこにですか。

○森中守義君　「よど」号には。

○参考人(長野英彦君)　はい、ございません。

○森中守義君　VHFだけだ。そうすると、百二十一・五というのは大体高度八千ないし一万くらいで二百キロ程度がエリアでしょう、その辺でどうも疑問なんです。だから、その運輸省の各地上局と交信をしながら誘導されていたのか、あるいは米軍の百二十一・五に合わせながら誘導されていたのか。要するに、百二十一・五は、そういう非常に到達距離の短い波長だから、その辺にどうもやっぱり疑問がある。それはどういうことですか。

○参考人(長野英彦君)　お答えいたします。百二十一・五はおっしゃるとおりVHF——極超短波、UHFではございません。そのために到達範囲が約百キロないし百五十キロと申し上げましたのは、百五十キロと申し上げましたのは、地

上から発信して、地上と飛行機との交信の場合には百五十キロくらいしか通じません。飛行機の場合には空中にささざるものがございますからもう少し、たとえば距離が二百キロ以上でも聞かえる場合がございます。それで百二十一・五は、昨日も申しましたが、受信機が二つございます。一つのほうで、たとえばタワーとかあるいは会社のフリーケンシーであるとか、そういうものとコンタクトします。その場合、百二十一・五はいつもオンにして、いわゆるいつも聞ける状態にしておきます。しかし、パイロットが片方との、タワーとの交信とかあるいは別の交信に気をとられておきますと、こっちをうまく聞けない場合がございます。両方入ってくるようになっております。両方一ぺんに聞けるようになっております。それでたとえば、まあわかりませんが、どこかの飛行機でもそうですが、戦闘機がそばに寄ってきたら、そのときには百二十一・五に注意していれば、飛行機が見えるところに来れば距離は非常に近うございますから、百二十一・五で発信してくれば当然聞かえるというわけでございます。そのため飛行機がそばへ近接してきたらよく気をつけてなさい——これは実際はむだだったのでござい

ます。韓国の空軍は百二十一・五を持っていなかったやうでございます。と申しますのは、戦闘機の波長はUHF、VHFではないようにあとからの情報で伺いました。私は実際にどういことが行なわれたか知りませんが、戦闘機はVHFを持たずにUHFで——これはウルトラ・ハイ・フリートケンシーと申しまして、さらに高い波長の通信機を使っておるので、たぶんだめだったろうということをお私にはあとなつて伺いました。

以上です。

○三木忠雄君　防衛庁のほうに伺いますけれども、このリーダーのことについてちょっと伺いたいのですがね。新聞の報道によりますと、絶えず空幕に状況が入っておったわけですね。そして新聞によりますと、二時二十一分板付から北約二百七十キロの防空識別圏の直前でエスコートのF86

戦闘機が引き返すと、こうなっているわけですね。そのあとすぐまたリーダーがずっと追っているわけですね。そうして二分くらいおいたら、次に韓国の飛行機がずっと来ておる、その境まではリーダーは映らないものなんですか。それとも、この関係はどういうふうになっておるのか。

それからもう一つは、防衛庁からこの護衛機といいますが戦闘機に何らかの合図があったのかどうか、あるいは戦闘機のほうから防衛庁のほうにいろいろな連絡があったのかどうか。その周波数等の問題ですね。メガサイクル等の問題も含めてお答え願いたいと思うのです。

○政府委員(穴戸基男君)　防衛庁は在日米軍と平素からいろいろ連絡がございます。今度の事件に關しましても連絡なりいろいろな情報提供の依頼をいたしまして、情報の提供をしてもらったわけなんです。いまお尋ねのリーダーによる位置等もその情報提供の一つでございます。先ほどお話しした防空識別圏、ちようど板付から立ちまして防空識別圏まではわがほうのF86が追尾をいたしました、救難の意味で、そうしてその辺で引き返してあります。その辺はわがほうのリーダーでつかまえてあります。それからあとは、米軍に依頼した情報によつてわれわれは状況をキャッチをいたしましたわけでございます。で、向こうの韓国にあるサイトですべてつかまえたものをわれわれに情報として送つてくれたものと思われまふ。ただ、日本のF86はもちろんならこのサイクルとは交信しておりませんけれども、それ以外の、たぶん韓国から立ったと思われる戦闘機らしいものとの交信はわがほうはしておりません。ただ、問題の航空機の来ている位置を逐次わがほうに知らしてくれただ、こういう状況でございます。

○三木忠雄君　そうしますと、「よど」号と戦闘機との間は連絡はつかなかったのですか、そういう報告はしてきておりませんか。「よど」号とこの二機の戦闘機。

○政府委員(穴戸基男君)　「よど」号とそれから韓国の……

○三木忠雄君 自衛隊の戦闘機。

○政府委員(大戸基男君) 自衛隊の戦闘機と「よど」号との関係では、先ほど運輸部長言われたことと同じことでございまして、波長が違いますが、直接の交信はいたしておりません。

○三木忠雄君 そうしますと、結局防衛庁から特別な指示を出したわけでもないし、それから米軍のほうとのメガサイクルの関係なんです、が、百二十一・五にしておくと、そうしてそれが合致したところが、韓国の管制部のほうから百三十四・一メガサイクルに合致せよ、そうしてそれに誘導されて着陸した、こういうことになるわけです。そうしますと、もう実際に日本側としては百二十一・五にとかく合致せよと、それだけの指示しかしてないわけですが、こう受け取ってよろしいか、それ以外は一切——北朝鮮に行くのだと、その行くには緊急用の百二十一・五メガサイクルに合致せよ、そう言っただけにすぎないわけですね。

○参考人(長野英磨君) 百二十一・五はウオッチしなさいというのを言いましたが、百二十一・五の指示に従えというようなことは言っておりません。もし戦闘機が出てきた場合にそれをウオッチしてくれと、私は向こうは持っているものと思えたものですから、そういうふうには言わなかった。

○森中守義君 これは私も専門家でないからあまり詳しいことわからないのですけれども、ITUあるいはICAOの固定周波数として百十八から百三十六以下、これが緊急通信の固定波になっているので、そうじゃないんですか。電波監理局ではそういう説明をしている。それから、だから本来ならば、パイロットがこういう緊急の場合には百二十一・五を出すのは当然だ。別に指示を与えなくても、それで到達距離が同じ一万メートルくらいを飛んで二百キロ程度だ、こういうから非常に距離としては短い。しかもなおVHFしか持っていないというならば他に通信の方

法がないじゃないか。それで運輸省の地上局にずっと誘導してもらおうか、あるいは防衛庁にやってもらおうか、あるいは米軍にやってもらおうかという、そういう要するに金浦におりる手だてが当然その辺に出てくるわけですね。しかも、百三十四・一もやっぱり緊急通信だというならば、どうしたってそこに百二十一・五に合致させておけという、金浦におりるというに通ずるのじゃないですか、その辺どうも疑問です。最初から金浦におりるというのを指示したのと一緒じゃないですか。

○参考人(長野英磨君) ただいま森中先生がおっしゃいましたのは、国際的に飛ぶ飛行機の持たねばならないVHFのチャネルの幅でございまして、百十八メガサイクルから百三十四メガサイクルまでは、この間は、うちの飛行機はポイント一おきに全部持っております。たとえば百十八・五でも合致させることもできますし、百十九も合致させることもできます。それ以外のチャネルも合致させることができます。その中でどのチャネルを、そのときのタワーであるとかあるいはレーダーコントロールであるとか、それぞれチャネルが違いますが、自由に合致させるものを持っております。そうして国際線を飛ぶときには、先ほどから申し上げておりますように、国際線並びに国内のときに非常用として百二十一・五は常に合致させておくプロシージャになっております。きまりになっております。ところが、パイロットがほかのことに気が取られておるときには、合致させておきましておるときは、言うなれば、いわゆる領空侵犯でございまして、非常に戦闘機との交信その他がございまして、ではないかというのを当然考えたわけではございません。ですから、米軍にお願いして、もしも戦闘機が上った場合、当然予想されたものですから、もし上った場合にはそれでコンタクトしていただきたいとお願ひしたものですから、それでやるという返事は受け

取っておりません。そのひまはございませんでした。ですから、とりあえず石田機長のほうに、百二十一・五にはもし飛行機が上ってきた場合には特に注意をするようにというようになことを申しただけであって、別にそのときになってそれに合致せよと、そういう意味ではございしません。それから百三十四・一はレーダー基地には非常によく使う波長で、何も緊急用の波長ではございません。

○森中守義君 その百二十一・五というのはこれはもう国内法でも条約でも飛行機の緊急通信用という一つの固定波なんだから、だから別にあなたが指示しなくてもこれはパイロットとしては使いますよ。そういうことでしよう。そこで百二十一・五を出しながら飛んでいった。しかもそれはある意味では無計画飛行ということになるでしょうがね。それで金浦の空港に上から平壤平壤と呼んだ。ところが下では金浦金浦と答えた。それであわてて下の金浦のほうから平壤平壤というように言いかえた、こういう新聞の記事もちょっと見たのですがね。その辺に、無理やりパイロットそれ自身が平壤だという偽装を電波で言いながら下のほうにもそういう感じ取り方をさせていたというところは、すでに金浦におりるという目的であったわけですね。あるいはまた行くときもそういうことを指示したのじゃないかというように推理が成り立つわけですよ。これは機長がいずれ見えますから、そのときもうちょっと詳しく聞くのですが、電波の取り違ひというのには非常に私は重要だと思ふ。しかし、百二十一・五を使えと言ったこと、それはここらに言う必要はない、当然使えべきものだ。だってこれは電波法においてちゃんと百二十一・五を緊急遭難の場合には国際的な周波数として使わねばならぬと定めてある。何も指示する必要はないですよ。特に指示を与えたというの、金浦におりると、そうすると金浦の地上局からそれにきちんと合致させたダイヤルに切りかえろという指示があるぞと、こういうふうな話し合いができていたのじゃないかという

ことにもなるのじゃないですか。

○参考人(長野英磨君) いろいろやりました指示の中で私どもがいたしましたときは、緊急の場合にはやはり機長といえどもかなり気持ちが動揺している場合もございまして、特に私は米軍のベース・コマンドーからどのチャネルもやたらいいかと聞かれたときに、百二十一・五と答えたときがございまして、そういう意味で機長に、それを伝えただけで、これはたとえ人間が何かに気を取られておるとき、二つのチャネルをあけておりました、たいがい、必ずしもいつもクリアにきれいに聞こえるとは限りません。それで特に戦闘機が上ってきた場合にウオッチしなさいというところは、私どもは、ごくあたりまえのことではございますが、あたりまえのことでも私はよく注意をいたします。それは特に意味があつたわけではございませんことははっきり申し上げます。

○岡三郎君 韓国の飛行機が来るという事はわかっていたのでしょう。

○参考人(長野英磨君) いえ、それは予想されただけでございまして。

○三木忠雄君 そうしますと、いろいろ百二十一・五と百三十四・一のメガサイクルの切りかえ問題が私は問題になってくると思うのですけれども、その前に防衛庁に伺いますけれども、府中の総隊司令部というのですか、そこと韓国とは絶えず直結した電話が鳴りつづなしたと、こういうふうな情報も受けているわけですね、絶えず連絡はとられておったということ、だから上空を飛んでいて戦闘機と韓国の戦闘機との間にわずか二分間しかパトナッチの間がなくともちゃんと連絡はついておったというわけですね。こうしますと、防衛庁のほうから韓国へ直接、まあコントロールタワーのほうにも含めて、とにかく一三・四で呼び寄せと、こういうふうな形で指示がいったのじゃないかと私は感じておるのですが、この点はどうですか。

○政府委員(大戸基男君) 一一・五とか一三

四・一とかいうメカサイクルの周波数について防衛庁から指示したという事実は全くございませぬ。府中ではもちろん米軍とわがほうの連絡官とが常時連絡は密にしておりますけれども、先ほど申し上げましたように、位置等についても通報は受けておりましたけれども、周波数についての指示、その他の指示について、全然これはしたという事実はございませぬ。

○三木忠雄君 韓国ともないですか。韓国の空軍と直接ありませんか。

○政府委員(大戸基男君) わがほうと米軍と連絡してはいるだけで、航路の安全について米軍を通じて外務省のほかにはわがほうからも依頼をした、それ以外には米軍を通じて韓国の上空の情報を提供してはもらって、こういうことでございませぬ。

○三木忠雄君 そうしますと、韓国と直接はないのですか。

○政府委員(大戸基男君) そうでございませぬ。直接韓国とは連絡しておりません。

○岡三郎君 ちよっと関連して。

それは、私はまあ米軍にやれば韓国に行く、すぐに自動的に行くというのではわかってはいるから別に、この三十一日の午後の中曾根防衛庁長官と大戸防衛局長が記者会見をしております。このときに防空砲火、ミグ21八機というのを明確に言っておられる。この日の衆議院においても愛知外相は北朝鮮の防空砲火によって返された、進路の方向が変わったと、こういうことを言っているのです。あとでこれは未確認情報だと、こう言っているわけですが、未確認情報だけれども、ずいぶんこれが適切に北に向かっているのが入れられまいから南へ下ったという理由づけには非常なまことに都合のいい、これはニュースなんです。だから米軍がそういうニュースを防衛庁に入れた。すると防衛庁はそれを信じて記者会見で発表して、それが新聞に載った。愛知外相もこれを答弁している。そういう中において想定されることは、とにかく北に行っているのを北朝鮮のせいにして南に下るという想定をつくったと、向こうが防空砲

火をやった、ミグ戦闘機21が八機あらわれたと、はつきり言っておりますが、これは米軍情報で未確認かどうか。これは米軍が言ってきたのだから、あなたのほうに信じてみんな記者会見で発表したと思う。そのときのことばが未確認情報ということばだと、まことに実にうまい使い方ですね。いって逃げられるような形です。言っている。これは米軍のほうに、まあこういう打ち合わせをしたと思うのですが、これはそういう形の中で南のほうに漸次下ってきて、そうしてコンロールされて金浦に着いたということになるという、防衛庁と米軍の連絡の中において、これは非常にこの防空砲火というやつが重要な問題なんです。重要な問題なんです。これは最後まで、いや、そう言われたって飛行機の、別の高いところに戦闘機がいたかもしれないと言ったまじかそうとしたかもしれないが、そんなこと、真剣にやっている人が、そんなこと、八機もあるやつがわからないわけがないですよ、いま言ったように飛行機が飛んでいけばですよ。私は、この未確認情報という形で発表したの一体これはどういふことなんですか。未確認なら何も発表することはないじゃないですか。これを防空砲火、八機というように明確に言っているのですが、この間はどういうような情報を受けて、どういふようにこれは処理してきたのか、その間もう少し詳しく言ってください。これはこのテーマを考えると、まことに防衛庁、在日米空軍、韓国が有機体的な関係で、いろいろな作戦行動が練られているような状態があるわけですが、未確認情報を発表しているのだから……。大戸防衛局長というのは、あなたですか。

○政府委員(大戸基男君) 防衛局長でございませぬ。

○岡三郎君 あなたがやったのだらう。

○政府委員(大戸基男君) わがほうと在日米軍とは安保条約に基づいて常時緊密な連絡をしておるわけでございます。これが基礎になっておりまして、お尋ねの状況につきましては、先ほども

申し上げておるように、米軍に依頼していろいろな情報をわれわれはキャッチしておりました。で、一番われわれも心配し、各皆さん方も御関心の一番高かったときにおいて、ちょうど板付を飛び立ちましたところから北の上りまして、さらに三八度線を越えたところから西のほうに曲がっていったところ、これは、われわれの最も関心の深かったところでございます。われわれは何も金浦に行くことの予知はしておりませんでした。ついででございませぬけれども、先ほど非常に……。

○岡三郎君 それはいいから防空砲火の問題はどうですか。

○政府委員(大戸基男君) 関心の深かった時点でございませぬ。したがって情報も、向こうもその辺は非常にひんぱんに情報を送ってくれました。私もその情報を受けまして、逐次大臣に報告をいたしておりました。ちやうどずっと西方に行きまして、たぶん平壤の方向に行っておりました。ところが途中から情報をずっと見ておりました。南下を始めまして、意外だったわけですが、南のほうで情報も逐次大臣に報告をしておいたというのが実情でございます。ちやうどそのころ、その前後に防空砲火に関する情報もわれわれキャッチしたわけですが、米軍を通じてまいりました中に、そういうのがありました。それも大臣に報告をいたしました。私が申し上げるまでもありませんけれども、情報というものは事実と一致するものもあり、まじやうし、事実と一致しないものもございませぬ。本来情報というのはそういうものでございませぬ。

○岡三郎君 冗談じゃないよ、あなた。米軍が連絡してくるのに、インチキ情報があるのか。それじゃ米軍に一々確かめなければならぬ、そんなないか。げんなことでは。

○政府委員(大戸基男君) われわれは当時、情報というところで判断をいたしておりました。その情報の一部として報告をいたしておいた、こういう状況でございます。後ほど機長が帰られて、防空砲火を見たかということについて、防空砲火はなかったというふうなお話は後ほどわれわれも

承りました。きのうも大臣も、そのことのお尋ねがあつて、それは機長としては見られなかったのであらうという意味のことは確かにお答えになっております。そういう状況でございませぬ。

○岡三郎君 これは重要な点ですが、日米安保条約のもとに、とにかく日米共同声明においては、韓国に事態が発生したときには緊急出動する、米軍は、そういう形の中で共同防衛するというものになってはいるわけですが、そうするといふと、向こうで言う情報をもっと正確に、向こうの

どういふところから言ってきたかというのを詳しく言わなければ、というのは別のほうから怪電波を送ってやるかもわからぬし、そうしてその入ってくる情報が、それが正確でそれが不確かだといふことがチェックできなければ、これは日本は振り回されますからね、韓国にいる米軍と韓国の状態。それに対してですよ、これは正確だと思つたから、あなたが防衛庁長官に言つて、共同記者会見をやつて、こういうことがあつたのだというように言われたらどうですか。もしもそれがへんてこりんのものだったら、そんなこと堂々と言

えるわけはないと思う。これは確かな出所から来たからそれを取り上げて、防空砲火とミグ戦闘機が八機出てきたといふことを数まで明確に言つておられますからね。それをあとで機長が言つたなんて――機長だけではないですよ、百二十何人乗っているお客さんが、その他のものが全然そういうことはなかったと言っているわけですね。これは生命が危機にさらされて、北朝鮮に入るといふなら、みな全神経を集中して、どうなるかといふことを考えているわけですよ。そういうことをばかにして、そんなこと、いやどこかに高いところにいるんじやないかなんて、そういうことを一國の防

衛庁長官がきのう言っているから、そういうあほなことを言つて答弁をこまかそうと思ふのはいかぬと言つたけれども、その間、向こうのだからがそういうことを言つて、こつちが受けて、そうしてそれを信じたからこそあなたは発表したと思ふのですよ、大臣と一緒に。それはどうなん

す。あとになって、それはうそだったと言ったら、あなたが一番びっくりして、これはいへんだ、韓国の米軍とか韓国というのとは一体どこまで信用していいかわからぬ、と。そうではなくして、あなた方が連絡をとって、あそこへ入ったら対空砲火ということにして南に下らせるといふ方向にならなかつたら、あなた方防衛庁にいる資格はないよ。あなた方にとっても国防なんかまかしておけないね。一たん別の事情が起つて、始まつた、出動せよということになつたらかなぬと私は思う。それはどうです。そこをどうももうちよつと具体的に言つて下さいよ。私は率直に言つて、その点むずかしいと思うから……。

○政府委員(大戸基男君) 繰り返すようでございますけれども、情報源は米軍でございます。

○岡三郎君 米軍のどこ……。

○政府委員(大戸基男君) 米軍からわれわれは受けているわけでございます。

で、おことばを返すようでございますけれども、対空砲火にしろ、それから戦闘機の遭遇にしろ、すべて機長がわかるかどうか……、ということとは、すべてがわかるわけではない。といいますのは、たとえば86Fがエスコートいたしました、板付から。これは、われわれから指示いたしました、防衛識別図まで行つておるわけですが、これもたまたまして機長が認識されたかどうかかわからないわけです。そういうことで、目の前にぶつかつたようにミグが出てくれば、それは機長も視認されたかかわりませんけれども、すべて機長が視認されるかどうかは、それは確認はなかなかできないんじゃないかと思ひます。

で、情報というものはそういう……。

○岡三郎君 対空砲火は……。

○政府委員(大戸基男君) 対空砲火も、米軍からわれわれは……。

○岡三郎君 それを撃つたかどうか、機長はわからぬということですか。

○政府委員(大戸基男君) 機長はそういうふうに言つておられます。

○岡三郎君 あなた方は……。

○政府委員(大戸基男君) そういう機長の御認識も状況証拠の一つの有力なものであると思ひます。米軍の情報は情報として、当時、われわれはそれを一〇〇%確実と思つたわけではもちろんございませぬ。しかし、情報として、一つの価値のある情報であるということの上で上司に報告をした。いろいろもつとあつた。サイトに映つてゐるのはあるいは価値のある——というふうには判断すべきかも知れませぬ。いろいろな情報があつたわけでございますけれども、いろいろの情報のうち、報告をするに値する情報の一つとして報告をしたと、こういうわけでございます。

○岡三郎君 記者会見をしたのはどういうわけな

○政府委員(大戸基男君) 院内の大臣室に私も報告いたしました、記者諸公にそのまゝ廊下でつかまりまして、どういう状況であつたかというふうなことでございまして。非常に、皆さん、御関心の高かつたときでございまして。で、大体的状況を私からお話をした。間もなく大臣が出てこられてまして、大臣から記者会見をされた、こういう状況でございます。

○加瀬完君 ちよつと……。

その、情報というものは、不確かなものだとあなたは御説明になりましたが、そういう不確かな情報で不確かなものであれば、ああいうときにいかにも確かなように発表することの当否が当然問題になつてまいります。なぜかというならば、対空砲火やミグにおどかされたので、したがつて南下せざるを得なかつたというふうな、形の上では結末をつけておるわけですね。その間においてあなたのほうで、その不確かな情報にいかにも確かな情報のように、対空砲火があつた、ミグが来た、と、こういう発表をしたということになると、事実とはまことに不確かなものであるし、それから「よど」に乗つておつた者たちは確認できなかったような状況であつたわけですね。ミグにおどかされたりそれから対空砲火があつたから南下した

のではなくて、正しい誘導に従つて平壌だと思つておいたら金浦であつたということになるわけですね。そうすると、岡委員が指摘されたとおり、初めからもう金浦に着けることを予知しておる、その理由に、事前に対空砲火があつたというふうな条件をことさらに発表したのでないかと勘ぐられたつて、これは否定するわけにいかないのじゃないか、こういう見方も成り立つわけですね。少なくとも、情報というものは不確かなものであるというならば、その御認識してゐるあなた方が、いかにも確かなように、結論を導きやすいような形の発表をあの時点において、あのような内容のものをしたということ、今日の時点から考へてみるとどうも軽率であつたというか、適當ではなかつた、妥当を欠くということにはなりませんか。

○政府委員(大戸基男君) まず、大臣を含めてわれわれも金浦に行くことについて予知はしておりませんでした。南下をし始めて意外に思つたのは事実でございます。

それから、繰り返すようでございますけれども、情報というものは、わりあい確度の高いと思はれる情報もありまして、そうでないものもありますし、いろいろでございます。これは私から申し上げるまでもないことだと思ひます。ただ、当時の状況といたしましては、南下をし始めたということは非常に意外で、かつ、皆さん、われわれを含めて、非常に皆さん方の、当時のわれわれを取り巻いておる記者の皆さん方非常に関心の深いところでございまして。そういう雰囲気の中でそういう情報を得ておりましたので、そのことを大臣も発表になつた、不確かながらそういう情報もあるということを発表された、こういうのが当時の実情でございます。

○森中守義君 これはあつて機長が見えてからさらに詳細に聞かなくちゃなりませんが、大体機長が——さつき運輸部長は、あたりまえのことでも念を押す必要があると、こう言われました。なるほど、それは運輸責任者としてそうであるかも

しれないけれども、こういう予期しない、しかも困難なことやつてのけるほどのベテランが、まさか二一・五をうつかりするようにはなはずはない、私はそう信じておる。そこで最初から二一・五を入れておいて、ことにそれを命じた、そこで米軍、あるいは運輸省、あるいは防衛庁、少なくとも日本海沿岸の地上局にそれをつつと誘導されながら、しかも空中においては、いま防衛庁が言つておるように、日本の防衛庁機がつつと護衛していつて、そこでどこかで米軍にタッチをして、今度韓国の地上局に二一・五を合わせながら、今と飛んで、どうも三十八度線を越えたと思ひなさい、私は越えたような気がしてゐないのです、そういうふうに空中と地上の態勢をずつと想像していきまうと。そこに不確かな情報であらうと何であらうと、三十八度線を越えていなければ対空砲火もミグもあらわれする必要もない、大体そういうふうなことに実は判断が成り立つてくるんですね。したがつて、当初出るときに金浦におりる、そこが実は一番問題なんですよ。非常にむずかしい。むずかしいということ、技術的にもむずかしいのだらうけれども、つまり問題の進め方がきつめて穩當を欠いてゐる、なぜパイロットならパイロットにまかせないか。だから、金浦におつたがゆえに七十数時間もかかつた。平壌に持つていったならばもっとスムーズに片づいたかも知れぬ、すべては結果論ですが。しかし、さつき官房長官の話だと、モスコの中川大使を通じて、すでに北鮮とモスコとの間で根回しは済んでおるといふような実は話もあつたわけですよ。これはかなり北のほうに行つても、飛行機それ自体の安全はもちろぬ、乗客も乗員も返すというふうなことがどの新聞でも伝つておるし、テレビでもそれをしきりに言つておつた。そういうふうな状態から考へると、三十八度線は越えていないといふ、こういうことが正しいんじゃないかと私は思ふんですが。したがつて、いま防衛庁の話あたりもこれは全く不見識ですよ。国民が、これはどうなるかわからぬといふときに、情報には不確かな情

報と正確なもの二つある、その区別を、選択をすることなく、どんどん出されたんじや一体どうなりますか。まさにこれは北朝鮮とは国交はないにしても、ゆゆしい問題ですよ。そういうことを考えないで、とにかく、武力攻撃をしかけてきた、つまりミグが出た、地上砲火があつたということ、ことさらに北朝鮮との関係を一つの防衛の材料、防衛の道具に使うようなことはけしからぬ。あなた方に国の防衛まかせられぬのはそのことです。だから、これから先も防衛庁が発表するいろいろな情報というものは、よほど国民は吟味しなくてはならぬというふうな気もするんですがね。ただ、三十八度線を越えたか越えないのか、いま運輸部長に資料持っていって、言っても無理かも知れぬけれども、大体飛行機のコースなどはひとつ正確に、あさってぐらいにそれを出してくれませんか。

○参考人(長野英磨君) はい。

○森中守義君 それを基礎にして機長にいろいろ聞きましよう。二一・五の存在、しかも地上局との交信の状況、あるいは防衛庁、韓国機の護衛の状況、これは実に奇々怪々ですよ。まさに何を言っているのか、質問に答えれば、こう言えはいという適當なもんじや困るんですね。

○参考人(長野英磨君) まあ非常に、森中先生のお疑いがあるので、私がいま何を申し上げても信じていただけないかもしれません、その当時の状況と申しますのは、私ももちろん板付におきまして何とかして事態を解決したいと努力したことは事実でございます。それで、その間のいきさつに非常に心を砕いておりましたので、かなり時間が取られております。ここでゆっくり考えるような事態ではございません。次々と、たとえば犯人が脅迫しているとか、あるいはタイヤを取りかえるとか、あるいはブレーキをかえるというふうなことを申し入れて、それは拒否された。燃料の補給の時間を延ばせとかいろいろのことを言っておりまして。たとえば、その間の段階におきまして、婦人子供をおろすということをやつと犯人が

同意したと、じゃあそのためには、少なくとも婦人子供がおろるまでは飛行機というものの対してあまり手を加えないほうがいいんではないかと、いやそこでためたほうがいいんではないかと、いろいろな議論が百出してございまして、私はその間にあつて、たとえば平壤までの飛行距離をはかれば、燃料を計算しろとか、あるいは北朝鮮に對してNHKの放送を頼んだらどうかとか、あるいは赤十字を通したらどうかとか、あるいは航空局へお願いするとか、いろいろな手を打っておりまして。ですから、私はとてもそのようなソウルへおろすと、おろさざるというふうなことを考えるいとまもなく、私が米軍に連絡したときは、とにかくいま上がつたら撃ち落とされる、撃ち落とされたらたいへんだ、何とか救けなきやならぬということだけしか考えておりませんでした、そのときの状態は非常にせつ詰まつたもので、何かやれという、いや爆破されるかもしれないというふうなことがありまして、事態は非常に切迫しておつたもので、いまあとから考えればいろいろ御推察もあるうかとは思いますが、そのときの状態として、私はただ単にそのように申したつもりでございますし、また、これは機長を呼んで明後日お会い合せていただければわかると思ひますし、また米軍のカーネル・ウォーニーのほうに對しましては、飛行機が離陸したあと機長は、福岡のうちの支店にカンパニーフリークエンシーで、三十八度線のエスティメートと、それから平壤のE T A エスティメート・タイム・アライバル、つまり着予定と言っておりまして、この時間を知らせてございまして。機長は、十三時五十九分です、十四時ジャストですか、まあ多少時間は、一分ほど食い違ひがありますが、大体十四時に離陸いたしました、三百五十五度でただいま北上してると、高度は二万五千、三十八度線エスティメートは十四時四十五分、それから平壤のエスティメートは十五時十六分というように報告してきております。ですから、機長はその時点において平壤に向かつておると私も考えておりまし

た。ですから、その間のいきさつは、どういうふうにお取りになるか知りませんが、私は十五時半にもう一回カーネル・ウォーニーに電話をかけております。というのは、私は非常に不安だったわけですよ。というのは、機長が情報を持たずに、非常に貧弱な情報で飛び立っておりますので、はたしてうまく平壤の飛行場に着けたかどうかということが非常に気がかりだったわけですよ。それでカーネル・ウォーニーに、何かアライバルのインフォメーションが入つてないかというのを聞きまして、金浦に着いたと、そういうインフォメーションがたつたいま入つた、いやそれは平壤の間違ひじゃないかと、いや金浦だと、なぜだと私は聞いたことを覚えております。しかし、カーネル・ウォーニーは、とにかくそういう情報だけは入つておると、なぜだかわからぬと、それで電話切れました。そういう状況だったんで、その間は、政治的なことは私一切わかりませんが、技術的に、あるいはそのときの人命救助ということだけに重点を置いてものを考えておりました、先ほどからも局長も言われましたが、私が独断でいたしましたのは、ただ米軍への依頼、韓国空軍への依頼だけでございまして。ほかは、やはり本部長がおられましたので、本部長の指示を受けておりました。米軍へのコンタクトを私の独断でいたしました。そういうことでございまして。以上でございます。

○藤田進君 いろいろ論点は多岐にわたつていまだ明確ではございません、治安当局に對しても何に對しても、いま防衛庁の空防衛局長並びに長野部長の発言を要約すると、わがほう——日本の政府機関並びに日航としては平壤に行くものと信じ、その措置をとにかく心配をしていたが、突如として南下し始めて金浦飛行場に着いたと、こういうことは、この事件発生以来政府の上層部、特に大臣クラスはほとんど事態を知らないまま、担務者である事務当局が平壤に行くべきものを金浦飛行場に差し回すなりそういうふうにも思われてきたが、上層部もそういうことは知らなかった。つ

まり平壤行きと信じていたが、さらに事務当局としても、防衛庁並びに運輸部長としてもそのように信じていたことがはっきりしたと思う。これ間違ひなら御指摘いただきたい。とするならば、一体どこが金浦飛行場に誘導し、金浦飛行場では、乗客の証言によりますと、すでに午前中指摘されたように、北朝鮮の軍服を着て、そして平壤のごとくカモフラージュしていろいろな舞台装置があつたということも指摘された。ただ、乗客から私の聞いた限りでは、アメリカ製の自動車が行くへくつついていて、これは犯人も気づくんじやないかと心配したが、やはり案の定気づいた。それから犯人から、これは北朝鮮ではない、韓国だろつと言つたら、そうである韓国だよと、ついつり込まれて北朝鮮軍人の服を着ているのがそう言つてしまつた、そういううちに、これは韓国だと、おろるといふような相當きつい今度は態度に韓国側も変わつてきた。一瞬非常に心配したというところで、これはどうも曲げられない事実のようです。とすれば一体、今日までその後の追跡調査もされなければなりませんが、アメリカがそういうふうな、軍なり何なりがしたのか、あるいは韓国が金浦に誘導し、そういうことを日本政府とは関係なしにやつたのか、あるいはアメリカ並びに韓国が共同して金浦飛行場への措置をとつたのか、この点についての判断を、どう判断しているか。それから、その後、韓国なりアメリカなり、この措置についての、日本政府は知らなかったわけですから、釈明なり何なりがあつたのかどうか、この際、ひとつ整理しておのおのから御答弁をいただきたい。

○政府委員(須之部重三君) どういう経緯で金浦へおつてきたか、これは私も、正直なところよく存じません。ただ、現地に参りまして——私は橋本大臣のお供をして参つたわけでございますが、そのときに、韓国のほうの責任者が、例の機内の学生と交信しております。そのときに申しましたことは、韓国と北朝鮮というものは、ソウルの北方、非常に近いところでほんとうに對峙して

いる。要するに臨戦地帯である。そういう地帯によくわからない飛行機が入ってきたというようなどきには、なるべくすみやかに、必要ならばピョーヤンと称してでも着陸させるのが自分たちの通常との措置である、それは当然のことであるということは説明しておりました。それで、私は、おそらくそれ以上の——当時の状況で、その辺のことをもう討議するあれではなくて、むしろ、乗客をいかに救出するかという点で——ばいのごさいますけれども、おそらくそういう判断で韓国の関係者がやったことかというふうにも考えられるわけがございます。

○藤田進君 ポイントが違うんですがね、——防衛庁と日航、それぞれ。

○政府委員(中央基男君) 防衛庁といたしまして知り得た事実並びに情報は、先ほど来申し上げておる通りでございます。先生のお尋ねの、どういう意図で、あるいは、だれが、ということにしましては、全くの推測になりますので、お答えは差し控えていただきたいと思います。

○参考人(長野英磨君) その点については、私は全くわかりません。

○山田勇君 午前中から午後にかけて各委員が御熱心に質疑されましたので、私の聞きたいと思う点も一致しております。若干重複すると思いますが、ので、簡単に二、三聞いてまいりたいと思っております。

とりあえず、これだけ考え方が違う各委員が集まりになっても、やはり疑問を持っている一点というものはしぼられてまいりました。そういう点につきまして、やはり若干の疑惑はあろうかと私は思います。そういう点でお尋ねしたいんですが、金浦へおられたとき、金浦だと知っておられたかという記者の質問に対して、いや、私は平壤だと思つたと石田機長は答えておられます。運輸部長はパイロットの経験があると思うんですが、フロントガラスから見て、ほかの飛行機が飛んでくるのは見えませんか。

○参考人(長野英磨君) いわゆる飛行機の前方面に

びに側方六十度ぐらいまでの視野でしたら入りませんが、側方からうしろの飛行機はほとんど見えません。ことに、自分の飛行機より、自分の位置よりも下につかれた飛行機、斜め後方につかれたら、全くわかりません。

○山田勇君 副操縦士が機種を確認できる状態において、機長パイロットは確認できませんか。

○参考人(長野英磨君) その飛行機が非常に前へ出てきた場合に、機長の視野に——機長は左にすわっております。副パイロットは右にすわっております。機長の視野にその飛行機が入ってきた場合には識別できます。ですが、コパイロットが少しくういうふうにして見た場合には、機長の視界に入りませんので、コパイロットしか見えないわけでございます。これは逆の場合も言えます。

○山田勇君 なぜそういう質問をしたかということになりますと、石田機長は、おられたときには私は平壤だと思つたということを言っておられます。そういう点がぼくはたいへん疑問だと思つてゐるのに、依然として、まだおり立つてからでも、私は平壤だと思つたという点が、第一点、疑問がございします。当然これは視野として入ってくるものだと、まあこれは推測ですが、私は思つてゐるが、それから一部新聞に、福岡を突進させないためにオイルパイプをカットをしたということなんですが、この状態で飛行を続ければ、飛行機はどういう状態になってまいりますか。

○参考人(長野英磨君) しようとしただけであつて、実際はしていません。すればエンジンがとまりますから、飛行機は飛べません。

○山田勇君 整備上、一応そういうのは指示があつたと思うわけですが、オイルパイプを少しカットして、離着陸ができない状態にしようということ、まあしかし、それをもし整備の段階でなし遂げておれば、機長が脅迫された段階で、コントロールタワーからの指示もなくして発着した場合は、これは大きな事故になつてきたと思うんですが、その点、ぼくは無事生還されたので非常によかつたとは思つてゐますが、そういうような、何か、整備といわゆる指示する命令系統との不備な連絡というものは、ぼくは——すごく興奮状態でもあつた、緊急のことです、秘密にはとれなかつた点もあると思うんですが、そういうこともぼくは決して見がしてはいけな大きな問題であらうと思つてゐます。今後ないということは絶対にこれに保証できない問題だけに、何かそういうふうなパイプカットはした、機長は脅迫によつて突進したというふうなことになれば、大きな事態をぼくはそこに招くと思つてゐるんです。そういう点、気をつけていただきたいと思います。

それから、また金浦の問題に戻りますが、この飛行機との交通はできなかったという点について、そうしますと、地上からのコントロールで誘導されていったということですか。

○参考人(長野英磨君) 私はそうだと思います。

○山田勇君 そうしますと、警察は知らないし、政府は知らない、日航側は知らない。全部知らないづくめでここまでできたわけですか。そうして、それが一体地上からコントロールの指示をするんですか。管制塔というのは、イングリッシュです、全部イングリッシュをやつてゐるはずですね。

○参考人(長野英磨君) そのとおりでございます。英語でやつております。

○山田勇君 そうしますと、だれも知らない状態のまま、いわゆる平壤へ向かつて飛行を続けていた。急に南下した。その間に機長が云々というのをよくいわれてゐます。軍服を着かえたり、そういうことをその短時間で、もういわゆるその上空へ来てから看板をかえたとか、そういうようなことの機長作業をするという、それだけの余地がありますでしょうか。前もって、やはり金浦へつくとする若干の予測がなければ、そういうことはできないと思つてゐるんですが、それから、だれか、その地上コントロールから、何メガサイクルか私はよくわかりませんが、その指示をしており行つたんですかね。

その点、ぼくははつきりしてほしいわけですが、各委員が質問するのについては、何もそうしたこと、金浦へおられたことが悪いという意味じゃない。より早く解決できたのじゃないかと。しかし、福岡で完全に説得することができなかった。だから、ツーステップ目として金浦を選んだんだという、その答弁だけでぼくは各委員実際満足すると思つてゐます。これは大きなやはり人道上の問題をかかえてゐるんですから。もちろん防衛庁の問題であります。米軍対いままの日本の防衛線の問題、いろんな機密的なこともあらうと思つてゐる。これは、発表できないことはできないとはつきり申し上げて、しかし、やはり人間一人の命は地球より重い。その人間が百三十人乗つてゐるという、人命という大義名分を立てるんですから、政府側として、何かそういうふうな各委員が疑問を持つというところを——ぼくは絶対おかしいと思つてゐます。

ですから、そういう点を考慮して、いや、福岡で失敗したから金浦へ着けることを指示したのだ、何でもそれがいけないんだと、ぼくは逆に聞き直されても仕方がない問題だと思つてゐます。ただ、それを何か隠そう隠そうとするところに、われわれは何があるのじゃないかというのを追及せざるを得ないということになると思つてゐますが、その点いかがですか。ぼくはこれで最後で、終わりたいと思つてゐます。

○参考人(長野英磨君) 私どもはもう、いまおつしやられたのは、おそらく板付を当該機が出ましてから自衛隊機がうしろをつけておりました、韓国のほうではそれをたぶん、米軍から通報が行つておりましたので、リーダーで見ておつたと思うのです。ですから、韓国のほうが、「よど」号がずっと北の海上を北上しておる状態のときに、情報はずでに韓国はおつかみになつてゐたと思つてゐます。これは推察でございます。わかりません。

○山田勇君 金浦へおられるという……

○参考人(長野英磨君) いえいえ、そうじゃありません。いわゆる「よど」号がどこら辺を北上しているというところはつかんでおられたと思うので

す。その点、ぼくは無事生還されたので非常によかつたとは思つてゐますが、そういうような、何か、整備といわゆる指示する命令系統との不備な連絡というものは、ぼくは——すごく興奮状態でもあつた、緊急のことです、秘密にはとれなかつた点もあると思うんですが、そういうこともぼくは決して見がしてはいけな大きな問題であらうと思つてゐます。今後ないということは絶対にこれに保証できない問題だけに、何かそういうふうなパイプカットはした、機長は脅迫によつて突進したというふうなことになれば、大きな事態をぼくはそこに招くと思つてゐるんです。そういう点、気をつけていただきたいと思います。

す。一応機長の話では、三十八度線を越えてから三百三十度、これは北北西でございしますが、に機首を向けております。これは機長の言でございしますが、三十八度線の手前の東側のところに小さな島がございします。機長はその島をリーダーで確認しております。ですから、そこら辺の位置は機長としてはかなりつかんでいたのではないかと私は推察いたします。ともかく、機長の言では、飛行機を平壤のほうへ向けてしばらく行ったところで戦闘機が前へ来たのが見えた、私はそれまで飛行機が、そこで初めてついたのではなくて、少し遠くのほうを飛行機がずっと追っかけていたのではないかと、当然これは領海外でございします。FIR、フライト・インフォーメーション・レージョンの中ではございしますが、領海外でございします。ですから、飛行機が領海内に入る直前あるいは入った直後か知りませんが、ともかく、韓国領に近づいたときに戦闘機がそばへ来たのではないかと推察はいたしておりますが、そういうようなことで、私は、韓国側が上空へ来てから初めて知ったというのではなくて、ずっと飛行機の動きを知っていたんじゃないかと、こういうことを私は考えておりました、もちろん私もとしては平壤の十分な情報を得られなかったのですから、私は、いまおっしゃられましたように、第二の場所として金浦でなせ悪いのだと、私もそういうことに対しては別に反論する何ものもございしません。ただ、そのとき機長は背中にあいぐちをつけられて、平壤に行け、平壤に行けと、行かなきゃ爆破するぞと、こう言われている状態のときですから、私としてはデスチネーションは平壤であるというふうに理解したものであつて、でき得べくば板付に帰ってほしい、それからあととは平壤に行くのだと、平壤に行くためには当然、先ほど出ましたように韓国のFIRの外側を回っていかば問題ないのですけれども、まん中を突っ切るわけですから相当な問題だと頭をかかえて、撃ち落とさないでくれということを考えたわけです。その間、私のほうとしては、機長に対してそういう

うことを言うひまもなければ、犯人が聞いておりますので、ソウルにおりるか、ソウルに行けとかいう指示はもうほとんど考えられせん。全部交信を開かれておりますから、そんなこと言ったら必ずやられてしまうと思つておりました。

○山田勇君 その犯人がうしろで聞いていたということですが、犯人も相当高等教育を受けた人間ですから、イングリッシュを理解するかしらないかよくわからないのですが、部長は機長に聞いた時点ではどうですか。いわゆる傍受しているが、専門用語的に何か指示を与えられたことはなかったでしょうか。犯人がイングリッシュを知らない場合でしたら、かなり高度なイングリッシュの飛行用語を使いますと、犯人に悟られないでそういう運航とかの指示を与えられなかったかという点が第一点と、福岡の空港にしてもそうですが、金浦を立つときには、あまりにも資料等の提供とすることが非常にばかばかしく思つたように思つたのです。中学程度の地図しか実際に空港にはないのですか。ぼくはそういう点非常に疑問に思つたわけですね。金浦に至つてもそうなんです。やはり乗客の安全ということを考えれば、何か地図とかそういうことは絶対犯人は拒否しないはずで、自分の生命もかかっているわけですから、運輸上の地図を入手することは機長が要求すればもっと高度の地図とか、そういうことはできたと思つて、特に北朝鮮に入るときは運輸という点に対しては、初めてのルートを飛ぶのですから、それならばそれなりのいわゆる地図を渡すとか、食糧を渡すときに一緒に渡すとか、何か資料提供というものがなかったように思つたのですが、その二点だけ。

にソウルと言えればそれはすぐわかるし、それで英語は無理だろうというように、英語はわかるものと想定されましたので、それはそういう考えに立ちました。

それから資料につきましては、飛行場の資料は、こういうルートと地図のほかに、飛行場の幅であるとか、長さであるとか、使う波長であるとか、各飛行場に関する非常に細かい資料があるわけなんです。そういうものがないと、いわゆる悪天候とか夜間とかといふとき非常にいくわけがございします。そういう地図に關しましては、共産圏は非常に秘密と申しますか、極秘にしておりました、われわれとしては普通のルートでは手に入りません。それで、実はこういう問題が起きました、今後の対策として、私もいま日本航空で対策を練つておりますが、今後はそういう情報も、共産圏側のほうの、いわゆるわれわれのサイドでないほうの情報も何とか外務省とかどこかしかるべきところにお願ひして情報を得たいというふうに考えております。

それから運輸部長にもう一つちょっと大事な点ですが、いま韓国機なのかあるいは米軍機かわからぬけれども、とにかく領海外からついで来たうだ、こういうお話がありましたね。これは江崎副操縦士の記者会見での発表によれば、すぐ目の前に来た、それで何かものを言いたい、あるいは交信をしたいのだが、うしろにいるからどうにもならなかった、そこで目くばせしたところがオーケーだと言つたので、そのまゝついていったと、新聞にそう言っているわけです。それから私の友人も乗客の一人として乗っていた。きのうあたりずっと来ていまして、いろいろ聞いてみると、自分の乗っていたすぐ横にそれは見えたと言ふ。だから、その飛行機が無理に誘導して、しかも戦闘機だからこつちだこつちだというわけで連れていったということも考えられるし、あるいはさっきの電波じゃないけれども、「よど」号から平壤、平壤と言つたところが地上では金浦、金浦と言ひ、あつて平壤と言ひ直したと、こういう記事等もございしますが、その辺はこれこそ機長に聞かなければわからぬけれども、下は電波で誘導する、上は戦闘機で無理におりと申す。こういうことで、つまり、機長の意思と違つたことでおるされていったという観測が非常に強い、他面また機長も、出るときに百二十一・五を使つて、こういう特命を受けてるわけだから、それを使つていうことは、すなわちその指令に従つておるといふことになるでしょうから、まあその辺がどうしてもはつきりしないんですが、そのびつたりくついていた飛行機については、無理におりとしようという言い方を実は機長はしていただんすか、どうですか。

○参考人(長野英磨君) これは機長と江崎副操縦士から聞いた話でございしますから、明日もう一回繰り返すことになると思ひます。

江崎副操縦士が私に申しましたのは、その戦闘機が前に出てまいりまして、ほとんど顔が見えるところまで来た。最初、要するにものを言えという意味で耳をこらやつたところが、だめだと。

要するに、それは先ほど申しましたように、戦闘機がUHFで、私はVHFだと思つておりましたもので、そこら辺で、要するに交信はできないということを書いて、こういうふうによつたそうです。これは飛行機の上では普通、高度を下けると、こういうふうな意味でございします。

○森中守義君 どちらがこうせいと言つたんですか。

○参考人(長野英磨君) 戦闘機の場合は、そこで、飛行機は平壤のほうへ向かつておつたわけですから、平壤のほうに向かつて高度を下げて始めた。そして、飛行機が高度を下げ始めてから、戦闘機はそのままずっと前を横切つて行つてしまつた。

○森中守義君 戦闘機がこうやつたわけだ、お

りる。

○参考人(長野英磨君) ええ、おりる。飛行機の機首はすでに三百三十度で、平壤のほうを向いておりました。(平壤かね、三十八度線の以南だろ)とつぶやき、いや、本人は、三十八度線を越えてから三百三十度で——これは明後日お聞きくださいませ。三百三十度、変針して、その変針してしばらくしたら戦闘機が前へ出てきた、こういうふうによつたから高度を下げて、その高度を下げ始めるのを見て、戦闘機が前を横切つてつた。そしてその間、機長が江崎かちよつと忘れま

したが、百二十一・五で平壤を呼んだと、そして、平壤は百三十四・一であると言われたんで、スイッチを切りかえた、そのときの状況は。あと、その百三十四・一の波長で指示が来たと、その指示に従つた、こういうこととございします。

○政府委員(吉田健三君) ただいまお尋ねのありました、犯人の中の二名が在日留学生で、強制退去を受けていた人物ではなからうか、これが北鮮に亡命するのが目的で、今回の事件に何らかの意味で関係しておるんじゃないかという御質問でございしますが、犯人の確認につきましては、当人ももう少し確認するとか、ほかの情報は

ありませんとわかりませんので、一〇〇%自信はありませんが、現在までに得ました、あるいは判明しましたいろんな関係の情報、総合いたしまして、ただいま御指摘になりましたような在日留学生ということは事実無根でございします。いろんな方面にも連絡をとつて調べてみましたが、いままで調査したところではそういう事実がございしません。また、私たちのほうで持つております強制退去のリストの中には該当するかと推定されるような人物がいまいかということ、いろんな角度からこれも検討しましたが、該当者ではないようございします。御指摘の週刊誌にありました情報は、その意味におきまして私たちが意外であり、これは何らかの間違ひではなからうかと、こういうふうによつたと思つておりました。

○委員(温水三郎君) 本件に対する質疑は、本日はこの程度といたします。

○委員(温水三郎君) この際、参考人の出席要求に関する件についておはかりいたします。

日航機乗取り事件に関する件の調査のため、来たる九日午前十時に、日本航空株式会社航務本部運航課長石田真二君、副操縦士江崎第一君及び同社の役員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しませんか。

○委員(温水三郎君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員(温水三郎君) 新東京国際空港公団法の一部を改正する法律案を議題といたします。

○加瀬完君 本日は航空機の乗取り問題で白熱した質疑が取りかわされて、いま問題の新東京国際空港は若干かすんでまいりましたので、そのまますみづななればわれわれ本望でございしますが、そういうわけにもいきませんので、若干質問をしてみたいと思ひます。

その前に、航空局長いらつしやいますので、いまの問題であります。次にもう一度この乗取り事件が参考人を呼び質疑されますので、そのときに明確に御回答をいただきたい点がありますので、付言をいたします。

金浦着は機長の独断と官房長官が新聞で発表いたしました。金浦に到着したことはこれは明瞭な事だと思ひます。

第二には、百二十一・五メガサイクルの呼び出しに、こちらは平壤と、こういう応答があったことも事実だと思ひます。

第三には、百三十四・一メガサイクルというのは金浦の波長であります。それによりまして誘導をされて金浦に着いたということも事実でございします。

第四には、金浦飛行場が偽装されていたこともまた事実であります。

さうすると、結論といたしまして、金浦に着いたことは事実であります。少なくとも金浦に着かせたのは金浦飛行場の関係者の責任であることは認めざるを得ないわけでありまして、この点については本日の質疑の間には不明確でございします。これを明確にしたいと存じます。

さて、成田空港でございますが、この成田空港については、総理はたびたび他の地域に空港の拡張をしないと言つておられますが、これはそのとおりと了解してよろしゅうございしますね。

それから第二点は、成田空港の規模は、四千メートルの滑走路が一本、二千五百メートルが一本、それから三千五百メートルの横風用が一本、こういう構想でございしますね。

○政府委員(手塚良成君) 成田新空港は拡張しないという事は、いままでたびたび言明されてきております。それで計画されております滑走路、これは先生のおっしゃるとおりの計画でございします。

○加瀬完君 最近、どうさばく旅客機とか、あるいは、寸足らずで見劣りがする成田空港というふうに、外国空港の滑走路の数の多いのに比べて成田が貧弱なので、これは将来の使用にたえる国際空港ということには適合しないという意見が強いわけでございますが、この点、どうお考えになりますか。

○政府委員(手塚良成君) 空港につきましては、その面積による広さ、それから中の滑走路の数の多いは、その長さ、強度、さらには、これに旅客あるいは貨物を乗りおろし、搭載しますところの諸施設、こういうものが総合されて空港の一つの機能を果たし、また能力ということになると思ひます。で、一部、今回の成田空港が、非常に面積が狭隘であり、あるいは滑走路の数等も当初の予定よりは少ないというような意味において、中途はんばではないかという御意見が出ておるわけでございますが、私もそのとおりと思ひます。現在の主滑走路二本をさらに二つふやすという計画を持つておつたわけでございしますが、これを諸般の事情で現状の規模及び滑走路の数等にいたしました。これまでもいろいろ議論のあつたところでございします。で、その結果といたしまして、現在計画されております面積と滑走路数及び計画の中の諸施設というものでございまして、滑走路の姿というものは、公団法に規定されておりますように、これは、公団法における離着陸の処理能力というものは、当面、供用開始後約十年程度というものは維持可能であると。これらの計算の前提としての、いろいろ需要の測定あるいは今後の機材の大型化、その他いろいろ前提に問題があるかと思ひますけれども、一応の私どもの推定としてはそういう推定をしておるわけでございまして、そういう意味におきましては、このでございします空港は、決して狭隘に過ぎ、使用にたえないといひます。中途中途はんばだといひますか、そういうものはなからうというふうによつたと思ひます。

○加瀬完君 空港では、いわゆる航空機の安全度というのが一番の問題であります。当初計画は四千メートル滑走路一本、横風用は第一期工事

の計画の中にはございせん。そうすると、一体、横風用もない、滑走路一本の飛行場というのが、いま局長のおっしゃる通りに、安全度が心配のない、長期使用にたえ得る空港ということになりますか。

○政府委員(手塚良成君) 横風用として三千二百メートルを考へております。この横風の滑走路の地上がりは、第一期工事中には地上がりません。したがって、その間、供用開始をいたしますと、あるいはそういった横風の問題における安全の御疑問が出るかと思ひます。しかしながら、今日までいろいろの氣象について調査をされましたところでは、この横風用滑走路を必要とする場合、回数是非常に少ないというふうに考へられております。しかしながら、そうはいひましても、やはりその必要性が起る場合があり得るわけございまして、その場合には、現在の羽田空港というもののあたりを代替空港として利用することが可能であり、さらに、地理的に若干遠くはなるかと思ひますが、名古屋あるいは大阪、そういったところでの一時的な代替利用ということによつて、そういう横風の問題はある程度カバーをされる。なるほど、これは直ちに地上がることが最も望ましいわけでありまして、そういう意味で、横風用滑走路を第一期工事に引き続き早急に整備をして、そういった問題の解消につとめたいと、かように考へております。

○加瀬完君 大体、航空機の横風用の必要とするのは、風力七以上の場合はおそく横風用を現在までは必要としたらうと思ひます。これはたびたび申し上げましたので省きますけれども、こゝは突風の非常に多い地帯でありまして、少なくとも一年平均十五日前後、風力十程度の突風が吹くわけでありまして。こういう場合は、横風用がなければ、ほとんど四千メートル滑走路は使用にはたえられせん。そういう場合、名古屋に待避をするとかいふようなことでは、これは、少なくとも、東京に至近距離という意味の、新東京国際空港のこの法律の条文とはほど遠いものになり

ますね。

次に、成田を選んだのは、都市からの距離ということが第一。それから用地の取得が容易であるということ、これは容易でない状態にございましてね。それから平たんの地形、それから他の飛行場とか合わない空域があるということがござい

ますね。そこで、一体、その他の飛行場とか合わない空域というのは、五十キロから九十キロ、この程度の半径の範囲と考へてよろしうござい

ますか。○政府委員(手塚良成君) 空域の広さにつきましては、これは離発着する飛行機の形態、その運航要領、大きさ、こういった諸種の事情で、ある程度変わつてまいるかと思ひます。御承知の、戦闘機のようなものと、非常に小回りがよくきますので、半径が少なくて済む。これに比べて、大きなジェット機になりますと、たとえばホールディングしておるといふときには相当長方形の長い範囲を飛ばなければならぬといふようなことで、いろいろ変わつてまいります。概括的な数字で申し上げることもなかなかむずかしいわけございまして、羽田の空域などいいますとこれがどれくらいだと言われまして、東京湾の上一帯といふようなものは、私どもは現在羽田の空域といふふうにか考へております。で、成田ができました場合の空域につきましまして、実は北のほうに百里の飛行場があり、南にいまの羽田の飛行場があり、西のほうに軍用の四飛行場がある、こういうようなことございまして、それらの調整をやはりはかる必要があると考へております。

この調整といふのは、羽田の専用の空域、成田新東京の専用の空域、それから百里の自衛隊用の飛行場の空域、それから軍用の四飛行場の空域といふものを全部別個に空域に仕分けをするといふことを考へております。この仕分けをするための手段は、地上にVORという電波無線標識をそれぞれの下に立てまして、空域の区域を、壁をつくる、たとえば百里と新空港との間におきまして

は鉄子にボルトタックというものをつくり、土浦にVOR、DMEというふうなものをつくる。東京のほうにつきましては、新たに春日部あるいは下総、こういうようなところに新しくVOR、DMEをつくりまして、航空路、空域といふものを仕分けをしてつくつていく。こういった新しいものをつくります予算は、実は今度御審議願います四十五年度の予算に計上をいたしております。さういふうなぐあいでは、これが一がいというふうな申し上げるのがよろしいかわかりませんが、私どもは、この空域の再編成、関東平野における空域再編成といふことを考へまして、いま申し上げたこととははなかなかの確に申し上げ切れませんが、そういった専用の空域、航空路といふものを新たに編成するといふことをたてまゐにいたしまして、安全性の確保と、成田ができましたことによる関係飛行場との安全性の確保、空域面から見た確保といふことをはかるうと計画をいたしております。

○加瀬完君 大体常識的に、いままでのこういう民間国際線の空港であれば、縦五十キロ横九十キロといふますが、この長方形の地域は、空域として必要だといわれておつたわけですね。ところが、いま局長の御指摘のように、たとえば下総基地あるいは百里基地といふのは二十キロから三十キロの間に入りますね。半径が二十キロから三十キロの間に入る。百里はもつと近いかもしれない。そういう近いところにある空域の重なりというものを、これは区分けをしようつたつて、区分けのしようはなかなか困難ではないかと思ひわけです。そこで、公団法の第二条の一項には、「長期にわたつての航空輸送需要に対応することができ

るものであること」とありますね。そこで、空域のことは、これは軍用飛行場といふのを移せば片づくかもしれないけれども、次の問題は第二条第一項の内容に当てはまるかどうかといふ問題が出てくると思ひます。それは成田空港の処理能力の問題であります。処理能力の問題であります。そこで、ここでは大体羽田のピークの計算と同じような方法をとりますと、発着回数の限度は年間十

七万五千回程度と考へてゐるわけですか。

○政府委員(手塚良成君) 羽田におきましては、いま少し変わつておりますけれども、従来十七万五千回といふことで能力はきめられておりました。それはCランウエーとAランウエーといふものを二本を主滑走路と考へ、それにBランウエー、いま二千五百に延長中の横風の滑走路、こういう組み合わせで、そういう回数を想定いたしました。ただこの場合には、CとAとのランウエーの間隔が実は新空港よりも狭い。したがひまして、この回数もそういった制約のもとにおける回数になつてゐます。で、新空港におきまして四千と二千五百の滑走路の間は二キロ五百の間隔を保たせまして、それぞれの滑走路が他の滑走路の離発着に影響されることなく独立に離発着が可能であるといふ設計に考へられております。したがひて、これは同じ二本ではございまして、羽田の十七万五千回といふのに比べて、一応二十六万三千回といふ能力を計算いたしております。

○加瀬完君 一応二十六万三千回という計算を成田の場合にはしているようございしますが、実際それだけの処理能力といふのがあるか。たとえば、四千メートル滑走路といふものと二千五百メートル滑走路といふものは使用する機の形態が違つてくるわけですから、大型機なら大型機だけをさばくといふことになれば、四千メートルでなければさばけない大型機は二千五百メートルではどうにもならないといふことになりまして、四千と二千五百が同じような効率をあげるといふ計算は成り立たないのではないか。そこで地元では、間もなく、成田空港は十年を経ずして新しい空港にまた移らざるを得ないだらう、そんな不完全な空港に地元の犠牲が大き過ぎるといふ不平が、不満が非常にあるわけですね。

そこで、さらに質問を続けますが、新空港の使用開始を四十六年四月、それから十年以上の使用に耐えるといふ計算を一応しておるわけでしょう。○政府委員(手塚良成君) さうござい

○加瀬完君 十年後の発着回数は二十六万三千回というように考えるわけでしょうけれども、一本、二本の滑走路が二十六万三千回の処理に耐え得られますか。

○政府委員(手塚良成君) 二十六万三千回に耐え得ると思います。ただ、先生がいまの冒頭に御指摘になりましたように、四千メートルを必要とする飛行機、その飛行機は二千五百メートルを利用できないではないかという問題から単純に、二十六万三千回という計算は成り立たないというお説を御指摘になるかと思うわけです。一応ごもっともでございまして、四千メートルを必要と考えました、考えてこの計画いたしましたのは、御承知のアメリカのSSTを対象に考えました。このSSTの将来の機数増加、回数増加というふうなものにつきましては、いまだ現実のところ十分よくわかっておりません。また、この性能につきましては、われわれが四千を計画いたしましたのは、一応このアメリカの連邦航空局で発表いたしました性能を前提に考えており、かつヨーロッパ等で大体その対策ということで三千五、六百メートルを計画しておるものに合わせたことであるわけですから、そこでこの四千に離着陸しますが、そういうのを目的で考えておりますが、さらに現在のジャンボあるいはDC8というふうなものは、当然現状に引き続いて数もふえ、離着回数もふえると考えます。こういった機材につきましては、現状の羽田の三千が利用できる状態でございますと同様に、大体三千でございまして、さらには、いま羽田で横風の滑走路を二千五百に延長いたしますとありますが、若干の風の影響を加味いたしますと、二千五百程度でもさらに使える、風等がない場合には若干のロードファクターを減らす、かようなやり方によりまして、二千五百等が、現在のSSTを除いた機材について十分、活用が可能だ、かように考えておるわけです。したがって、この国際線用としてこの二つの滑走路におきまして、申し上げましたような回数が離着能力というふうな算定できるかと思ひます。ただ、四千だ

けを必要とする、四千メートルなければならぬというSSTの場合に、これをどういうふうな一本でカバーしていくかということについては、おっしゃるごとく将来の一つの課題であらうと思ひますが、当面出てまいります五十二、三年ごろの状態といたしましては、回数としてはさほど多くもないだろうと考えておりますし、また、その飛行機におきましても、おそらくやはり一応問題のときにはロードファクターを落とすというふうなことから、三千メートルによる離着も可能ではなからうかというふうな考えられており、そういう場合には、経済性その他においては非常にダウンすることはもちろんでありますけれども、離着そのものにつきましては、そういった面も可能ではなからうかというふうな考えますので、新空港における能力としては運用開始後十年はカバーできる、かように考えております。

○加瀬完君 この二千五百メートル滑走路というのは、最初の成田空港の計画は、国際、国内両用に使うというので、二千五百メートルは主として国内の大型用をその対象に考えられたのではないかと思います。最近になりますと、航空局でも大体これは国際線に使う、国際線に使うということになると、二千五百というのには非常にはんばです。アメリカのように三千メートルの滑走路を使用するものを、二千五百メートルが使用に耐えないということはないかということですが、各国とも飛行機の安全度というものを高めるために滑走路というのはだんだん延ばしているわけですよ。何も四千メートルなくても足りるわけでも、四千メートルにする、その場合に、技術によつては二千五百メートルでもだいいじょうぶであるという滑走路をつくつたて、じゃ技術によつては二千五百では危険性も伴うということに裏返せばなるわけですから、そんな滑走路に着陸させるわけにもいきませんし、着陸する飛行機もなくなるすよ。ですから、どう考えたって四千メートルの滑走路と二千五百メートルの滑走路が同じ効果をあげるといふわけにはいかない。そこで大体

二千五百メートルの滑走路というものと四千メートルの滑走路というものの段階をつけて考えると、十九万回前後というものが処理能力の限界ではないですか。こまかい計算を出せというなら出してもいいのですが、羽田の例から計算いたしますと、二十六万三千回なんというのはとんだところで、二本というものであつたと拡張しないなら、十九万から二十万どまりに押えることが妥当ではないかという計算が成り立つわけですが、これ、大きく違つておりますか。二十六万三千回確實に処理能力がありますか。二十六万三千回、二千五百メートルを現状のままにしておいて。

○政府委員(手塚良成君) 二千五百メートルの滑走路を使用することは、なるほどこの国際線の現状を飛んでおります飛行機にとつては、十分完全であるというところは言いかうかと思ひます。また、これを当初計画いたしましたときには、これは国内線用にむしる主として使うというふうな計画でありました。国内線の機材というものがだんだん大型化してくる、エアバスというふうなものも考慮していかなければならない、こういうようなことを想定いたしましたものでございまして、したがって、太平洋あるいは世界一周航路というふうなもので、現在の国際線用のものが、最も燃料を多数に必要とする満タンという状態で飛ぶ場合には、これは相当にロードファクターを落とさなければならぬというふうなことを考えるわけですが、しかし、やはり近距離の国際線等におきましては、こういった程度の長さで、ロードファクターは事前に調整された姿で十分というふうなことになるにしまして、そういった使用をする飛行機の行き先別による使用のしかた、こういったようなことも考慮の中に入れたら、私どもは二十六万という先ほど申し上げた処理回数を言つておるわけですが、ただ、いまのようなやり方等につきましては、これはなかなかやはり相当緻密な事前の計画あるいはダイヤ調整、そういったいろいろな運航上の調整を必要とするということは当然でございまして、こういう要素を加味いたしましたして、い

ま言つた処理能力をカバーしていきたい、かように考えております。

○加瀬完君 四千メートル滑走路は、一番短い間隔で何分おきに離着させるといふ計画ですか。

○政府委員(手塚良成君) 二分間隔を考えております。

○加瀬完君 二分間隔で離着は、四千メートル滑走路では不可能ですね。いまおっしゃる通りに、これはSSTあるいはそうでなくてもジャンボみたいな大型機ですね、それが一本の滑走路で二分間隔に離着するというわけにいかないでしょう。

○政府委員(手塚良成君) 御疑問の御趣旨はよく理解いたしておりますが、現在の羽田の滑走路、これは事実上C滑走路三千五百メートル一本でございまして、この滑走路で大体十二、三万回くらいを処理する。一日の処理で四百機くらいを処理しておる。二分、若干それよりもまだ短いというふうな処理のしかたをしております。こういうふうなやり方につきましては、もちろん、空港の保安施設といったしまして相応な施設を整備しなければならぬ。こういうことで、ILS等につきましても、いま羽田はランウエーの一方だけ、木更津寄りだけにしかつておりません。こういったものは、新空港の四千についてはランウエーの両端にももちろんつける、こういうようなこと。そのほかに、アウターマーカーあるいはその他の保安施設をむしろ十全に整備することによつて、先ほど申し上げておるような回数であり、二分間隔は可能であらうと思ひます。なおもう一つ、新空港で計画し考へておりますのは、滑走路の離着陸について、できるだけ滑走路の占有時間を短縮するということが必要になります。そのためには、着陸した飛行機はできるだけ早くその滑走路から外へ出るということが必要になる。また一方、それが出たらすぐに離陸の飛行機が離陸位置、離陸態勢に入ることが必要になる。そういう意味で、いわゆるタクシウエーにつきまして、この新空港ではダブルのタクシウエーを考えております。羽田におきましては現在これがシングル

○加瀬完君 発着回数¹の時間別度数分布が羽田空

それから、この間ジャンボが来たときでもわか

○政府委員(手塚良成君) 二分間隔の前提になり

第十部 軍輸委員會彙纂第二号 四四四

出て東京へ来るとときには、出発地の時刻、

ういふような状態を考えなければならぬのではな

そういうようなことと、それから、各国におき

【參義完】
 五手四月七日

なおまた、先ほどのような機械のことで申し上げ

んでおりませんけれども、こういう面における能

ダーが一回故障をいたしますと、ラッシュがばつ

時間帯はほとんどストップということになりかね

の計画では法律違反になりかねない。といって拡

には四百五十人乗りの巨人機といいますが、ある

二

間帯の調整、これはIATAというところで協力をしてくれますが、向こう流でいいますと、フローコントロールということで、外国のエアラインの出発地を含めての時間帯の調整、こういうことを私どもはいま調整基準委員会というものを設定して実施に移して、大体マキシマムの離発着能力をまんべんなく使用するということを実施に移しております。このダイヤ設定基準として、発着限界が一時間三十四回、三時間で九十回ということ、このマキシマムの調整を考えておりますが、こういう事態は今後ずっと引き続いていずれの空港においても行なわれるというふうに考えるわけです。

なおまた、四千メートルが一本だけでは不十分という点についても、私どもも正直申し上げまして、二本であるほうが望ましいと思ひます。思ひますけれども、この四千メートルそのものを当面必要といたします飛行機がSSTである、こういうことでございますので、このSSTについては、当初においては離発着の回数が多くはなからうということで、一本ということをお考へておるわけでございます。これも搭載量その他の関係で、ある程度短い離発着も可能であろうというようにも思ひますので、万々一の場合にはそういうようなことで、他の滑走路を利用できると、もちろんそういう場合には、一時的な混乱があつて、当初の予定のダイヤが乱れるということはある得ると考へるわけです。

で、御質問の成田のジャンボ及びSSTというものを計画をしたということで考へているかどうかということは、いままでの御説明でおわかりかと思ひますけれども、四千メートルの長さが必要とするというのは、アメリカのSSTで、ヨーロッパでやつております、また、日航も購入を予定しております英仏共同のコンコルドというSSTは、四千は要らない、現状の滑走路で離発着は可能である、こういうことになっております。また、ジャンボというものも、現在羽田で離発着しておりますとおり、これは四千メートルを必ずしも

も必要としないということでありますが、成田では、もちろん国際線の空港でございますので、こういう飛行機は当然ここで離発着をするということをお考へておられます。

○加瀬完君 とにかくマッハ二とか、マッハ二・七といったような超音速機、それからジャンボジェットみたいな多数人を輸送する大型機、こういうものにだんだん航空機がなっていくということと否定できませんわね。それは人間をたくさん運ぶだけではなくて、航空貨物量も当然増加してきますわね。ですから、これからの空港というのは、航空貨物量をどう処理できるかという能力も考へなければ、空港としては完全ではありませぬ。それで、あなたのおっしゃる通りに、二千五百メートルを使う飛行機も来るかもしれないけれども、安全には離発着できないという飛行機がふえてくる。そうすると、新国際空港というのは、四千メートル滑走路というものでこれを迎える態勢というものを整えなければならぬ。現状では、たとえば大量旅客、大量貨物ということになれば、旅客の乗降方式とか、ターミナルとか、貨物の積みおろし施設とか、あるいは駐車場とか、整備施設、給油施設、こういうものも羽田と違つた形で考へられてまいります。問題は、そうなつてくると、千六十ヘクタールというところでそれらが十分まかなえるかどうかという問題が出てくる。時間帯で、先ほどフローコントロールということをおっしゃつておりましたが、フローコントロールするにしても、たとえば、パリは坪数にしていうと四百八十坪、ローマのレオナルド空港は五百坪、アムステルダムは四百六十五坪、ケネディが六百坪、シカゴは八百二十坪坪というように、成田空港から見れば、少なくとも二倍近いあるいは二倍以上の広い地域の空港敷地というものを持つておるわけですね。そういうものを持たなければ、大型機の離発着といひますか、受け入れはできないということ、おそらく四千メートル二本くらいの滑走路というものはみんなな

これからは持つようになってきておる。ロンドンのヒースローですか、これは三百三十万坪だけでも、これは使ひものにならないというでしょう、この飛行場は。それよりも成田空港は小さいのですよ。これでは新東京国際空港、これから十年間には変更なく使用にたえるということにならないのじゃないか。よその空港が、少なくとも新しくつくられた空港はみんな成田の二倍以上の広さを持つておるのに、将来使用にたえないといわれるロンドンのヒースローよりもっと狭い空港で、滑走路も四千メートルが一本、あとは二千五百メートルですけれども、これはやり方によつては大型機も着きますよということでは、十年以上使用にたえ得る第二項の目的の空港ということに判断するのは無理じゃないですか。で、拡張工事はしないというのでしよう。そうすれば、計画してから工事に三カ年かかるとすれば、五十年ごろを必要年度とすると四十八年には新しい拡張工事に着手しなければ、おっしゃるような受け入れ状況はできなくなります。現状では、二千五百メートル横風用のものが四十八年に完成をするという予定ですが、現在計画が完成しないうちに新しい計画をしなければならぬ。やり切れないということになるでしょう。少なくとも、そういう航空機の発達から見れば、これは新計画を立てなければならぬところに追い込まれていく。まあお立場がありますから、成田の空港はだめだとか、この空港は要らないという、そういうお答えは私は求めようと思ひません。しかし、これじゃどうにもならない。ここを拡張するか、そうでなければ新東京国際空港をつくらない限りは、二十六万三千回というのを受け入れられるような状態には成田は完全とは言われないということが言えると思ひますが、この点どうでしょう。

○政府委員(手塚良成君) 空港の機能といひますか、能力といひますか、そういうたものについて、冒頭申し上げましたようなことで、私は面積のだけものは論じられない。たとえば、いま貨

物のお話が出ましたけれども、貨物の受け入れ施設等については、これは機能的に相当新しい技術を導入して能力をあげなければならぬ。従来、いま羽田でもそうでございますけれども、貨物上屋というものが一階のただ広いやつになっております。これは内部の荷役施設あるいは搬送施設というものが刻々技術革新されて新しいものが出来ておまして、これを二階あるいは三階等に持ち上げるというようなことも可能であり、これらの荷物の仕分けについてはコンベーター等をフルに使うというようなこともなりつつありますので、そういうものを極力新空港においては活用できる。英国のヒースローが使ひものにならない空港でございますと、そういうたものが昔の古い施設のままで残つておる、そこで、いま申し上げるような新しい内容のものを盛り込むということとは、なかなかこれは困難なわけでございます。羽田のごときも、そういうような意味において、従来の古いやつをぶちこわして新しい能力のいいものにつかえようという一部内部の構造変化をやつておられますけれども、こういうたものについても限度がありまして、なかなかむずかしい。英国のヒースローなどがまさにそういう面でも非常に苦勞をいたしております。ターミナルなどが、グイヤモンド型の滑走路、タクシードレーンなど真中に置かれたりいたしまして、これがチェックアウトターミナルなどを拡張いたしますのもどうしても拡張できない。そういうことでタクシードレーンをつぶし、ランウェイをつぶして拡張しようというふうな状態になっておりますので、成田におきましては初めからそういう機能的な施設というものを前提にしてやつていくわけでございますので、単に面積がヒースローの千百万平米と非常に似ておるといふふうな意味で、中途はんばで使ひものにならないといふふうにはしたくないといふふうに考へるわけでございます。

ただ、非常に長期の展望をいたしまして、実は私どもは、ただいま部内に学識経験者をまじえま

して、新しい航空の輸送需要について検討し、それをもとに将来の空港の考え方というようなものを逐次出して、来年度で終わります空港整備五年計画に新しい内容の五カ年計画を策定しようという計画でございまして、こういった内容におきまして、さらに成田の十年以降の長期のものについてどう考えるかという考え方を提出しようと考えております。ただ、先ほど来話しておりましたように、成田自体を拡張することはいたしませんで、そういった将来の大きな需要に対応しては、さらにやはり空港としては数でこなしていかなければならぬだろう。一つの空港をうんと大きくするということもある程度の能力の増になりますけれども、一定限度以上になりますと、どうしてもやはり複数空港という考え方になってくるわけでございまして、これは特に空域等の制約をむしろなくするという意味で、そういうふうになければならぬと思います。国はヒースローにおきましては、現在ヒースローはガトウィックというのがあるほかに、さらにもう一カ所計画したり、あるいはニューオークスのケネディ、ニューワーク、ラガーディアとあるものに、さらにその当該空港の拡張ではなくて、別にう一カ所つくる、こういうような計画をしたりいたしておられますもの、おそらくそういう思想からであらうと考えるわけですね。そういうようなことを将来考えていきたいと思っております。

○加瀬完君　ですから、ヒースローにしてもアメリカの飛行場にしても、新国際空港の完成の時点におきましてそれ以上大きな飛行場でありまうのにまた第二の飛行場をつくらなければならぬというときに、ヒースローより小さい飛行場を将来十年以上長期の使用にたえ得るという考え方で計画をしていくことに相当変更を要する時期にきていないのかと思うわけですね。で、滑走路を一階とか二階とか地下一階とかいうように現状においては二重三重の構造をとるわけにいかないのですから、少なくとも面積が狭ければ十分滑走路がとれないということは常識ですよ。問題

のヒースローは大体十九万三千回ですね、発着回数が。そうすると、成田だってその程度にしかやはいり離発着はできないということになりますよ。で、新しい五年計画か十カ年計画でさらに空港をつくるという計画があるということであれば、いづれにしても、成田は拡張しないですらに新々東京国際空港が何かもくろまれるということございしますから、その点はわかります。しかし、いづれにしても、いまの成田と同じように内陸に空港をつくるということであれば、住民との摩擦というものが当然生じてくる。まだ解決できないような、四年も五年もたつても解決できないような住民との摩擦をまた新しい空港で引き起こすというようなことは、これ以上愚劣なことではないと思う。そこで、さらにほんとうの意味の長期使用にたえる空港をつくるというならば、成田の空港そのものの中途はんばなものですから、どういう限度の空港ということにするのか、長期計画とあわせて検討していただかなければならぬ問題だろと思うわけですね。で法律に従って空港がつくられるのに、その法律をつけた政府が法律にはずれるような中途はんばな計画ということに、ことによつたら、なるわけですから、これは政府に反省をしていただかなければならぬと思うわけですね。しかし、時間が急ぎますので……

次の問題は、処理能力の問題が、いま申し上げたとおり、私にはほんとうの国際空港として、いわゆる十年、二十年という使用にたえられれるものではないという点を一点あげたわけですね。それから、もう一つ、全然政府において考慮されておらないのは騒音の問題であります。騒音防止法にも交通騒音は除くということになっておりまして、飛行機がどんなに大きな音を出しても、法律的に規制されている区域以外では八十ホン出ようが七十五ホン出ようが騒音公害としての規制はできないわけですね。騒音の問題について、私は公団も含めて当局の研究は非常に不十分だと思つて、そこで、厚生省の方いらっしやっているの伺います。が、一昨年でございしたか、北海道大学の公衆衛

生教室というのが、全国公衆衛生学会というのが千葉で開かれましたときに、騒音問題の発表をいたしておりましたが、内容御存じでございますか。○政府委員(城戸謙次君)　私は、その問題については直接存じておりませんが、実は、現在私どものほうでは生活環境審議会の中に専門委員会をつくりまして、騒音の環境基準の作成をいたしております。そういうような研究の成果をそこに持ち寄りまして、環境基準をつくるというかつこうになっております。現在のところ、簡単に御報告申し上げますと、第一次の報告書というのが昨年の七月に出まして、これは工場騒音を中心としたものでございまして、その際、いま御指摘のような交通騒音がはなれておりまして、道路に面する地域におきましては、自動車の騒音についての環境基準につきましては、もっと検討しなければならぬということでございます。それから、引き続き第二次の報告書は、この五月ないし六月ごろに出るよう専門委員会が検討が進められております。いまお話をありまして航空機に關しましては、さらにそのあとに、私どもとしましては、航空機、新幹線、高速道路等、こういう特殊騒音につきましての環境基準に手をつけました。専門委員会のほうでやっていたいただきますと同時に、先発しました工場騒音、あるいは自動車騒音、道路に面する地域における自動車騒音、そういうものを中心とした当委員会における議論を進めていただく、こういう両面の検討を続けていこうと、こういうぐあいに考えております。

○加瀬完君　北海道大学の発表は、衆議院において土井さんが取り上げたはずでありますから、ここでは省きまして、昭島の騒音対策委員会というものがアンケートをとりました。飛行機騒音によって生命の危険を感じるというものが八六%ございまして、それから神経質になるというものが七九%ございまして、これは飛行機騒音でございしますが、航空騒音でこういうような状態になるであらうということは御想像できますか。

○政府委員(城戸謙次君)　いまのお話は、主として人の不快感、あるいはまた健康の面にいろいろ関連があるんじゃないかという御指摘でございますが、実は騒音に關しましては、現在の工場騒音、建設騒音に対処すべき騒音規制法におきましては、一応生活環境にかかる公害ということで、生活環境を保全するという限りにおきまして、国民の健康の保護に資するという立て方をいたしております。ただ、いま御指摘になりました航空機騒音に關しましては、必ずしも単なる生活妨害というだけにとどまらないというふうなこともいろいろ問題になっておりますので、私も少しは、現在大阪空港の關係におきまして、四十四年度から三カ年計画で、航空機により騒音が周辺の住民の健康にどういうような影響を及ぼすかという調査研究しようというところで、いまやっております。航空機騒音がどのくらいであるかというふうな調査等はだいたいございしますが、これはなおかつどういふものにどういふ影響を及ぼすかというふうなことは、人の健康に密接な分野につきまわりの十分な研究がございせんので、これを現在進めている段階でございます。

○加瀬完君　伊丹の騒音調査がやはり伊丹市の騒音対策協議会が何かで出されております。七十ホン以上の騒音の持続時間が、一キロメートル離れているところと二十九秒、五キロメートル離れているところと四十一秒、七キロメートル離れているところと二十三秒、こういう数字が出ております。それで最大騒音度は一キロメートル離れているところと百五ホン、五キロメートル離れているところと九十八ホン、六キロメートル離れておつて八十五ホン、七キロメートル離れておつて八十五ホン、こういうふうな非常に高い被害といえますか、騒音度を与えておられます。で五キロメートル離れて九十八ホン、七キロ離れて八十五ホン、こういう騒音がありまして、現在の公害防止の条例でも法律でもこの航空騒音というものは対象の外に置かれておるわけでありまして、しかし、七キロ離れて八

十五ホンなどということであれば、学校を防音校舎にするというような問題で騒音対策が完全だというわけにはいかないと思うわけですから、この点はどうでしょうか。

○政府委員(城戸謙次君) その点私も全く同感でございます。実は昨年大阪空港に關します騒音の規制の閣議了解の際にも、厚生省としましては、個人の生活環境というものでございまして、もつと個人の生活に影響ある問題に対処するための騒音対策を強力に進めてもらいたい。なおまた、いま申し上げました大阪空港を中心とします騒音の影響調査という結果次第によりましては、さらに騒音の基準等につきましても再検討をしてもらいたいということを運輸省のほうにも申し入れてあるわけでございします。私どもとしましては、そういうことで調査の成果がまとまり次第、ともかく総合的にこの航空機騒音に対します対策が進められるということを強く期待しておるわけでございします。

○加瀬完君 で、大型機になれば一応原則として騒音は高くなると考えなければなりませんが、いま申し上げましたように、騒音補償というものは、縦二キロメートル、横六百メートルの幅、しかも百ホン以上でなければ、法律としては騒音補償はされておられません。これ以外の土地はどんなに騒音があつたところでどうにもならないし、閣議の申し合わせ事項で、地元成田空港の場合は騒音対策委員会というものをつくるということになっておりますが、いまだつくりられておりません。騒音対策委員会ができたところで縦二キロメートル、横六百メートル、百ホン以上の地域以外、たとえば成田がそうなるかどうかわかりませんが、伊丹に直しますと、五キロ離れて九十八ホン、七キロ離れて八十五ホンという地域がまた成田に生じた場合に、伊丹と同様に、これは全然補償される対象にはなつておられない。これは公団総裁お認めになりますね。

○参考人(今井栄文君) そのとおりでございします。

○加瀬完君 そうすると、問題は、いわゆる三里塚地域に成田空港——新東京国際空港というのができて、成田あるいはその周辺はそういった騒音被害の地域にならないかどうかという問題が当然出てくる。で、飛行機は風向きによって上りおりをするわけですから、そうすると、騒音も飛行機の離着陸するときが一番大きいわけでありまして、どちらの方向に向かつて着陸するか、どちらの方向に向かつて離陸するかということで音のまた高低も出てくるわけでありまして、一番多くこの地域に吹く風は北または北東風ですね。一月、二月、三月、十月、十一月、十二月、この六カ月間は北または北東風が吹きますね。そうすると、飛行機はこの期間成田の方向に向かつて上り下りするを得ないということになりますね。航空局長どうですか。

○政府委員(手塚良成君) いま言われましたような風の場合はおっしゃるような運航経路になると思ひます。

○参考人(今井栄文君) 局長の答弁にちよつと補足させていただきますが、ただいまのような風向きの場合に、現在予定されておる離陸の経路といつたしましては、四千メートル滑走路から直進する形になりますので、飛行機が成田の市街地に対しては約三・五キロ程度離れておるといふところで成田市に影響を与えるという形になるわけでございます。この騒音が大体私どもの想定では約六十ないし七十ホンというふうに計算されております。

○加瀬完君 九十九里の方向に向かつて上りおりするといふ最初の説明が公団からございしました。したがうして、成田の市街地は騒音の区域じゃないということございしましたが、九十九里に向かつて上りおりする時期というものは八月と九月の二カ月間ということに風向きからはなりますね。最も多い六カ月間は成田の方向——成田の方向三・五キロ離れた点という点は私にはまだ疑問でございしますが、少なくとも成田の方向に、市街地の真上は通らないにしても、上りおりする時期というのは非常に一年の間に多い。で、飛行

機の高さが一体離陸する場合どの程度になりますか、成田市の上空で。

○政府委員(手塚良成君) 成田市に対する騒音の被害の問題で、いま御質問の具体的な数字といつたしましては、成田市につきましては七十ホンをだいたい下回つたホン数になろうかと考えております。つまり、北から風が吹きます場合に直進ということはできるだけ避けて、早急に海に出るといふふうな、言へば羽田でやっておりますように、できるだけ早く東京市街地に出ないうちに海へ回り込むというふうな運航経路をとらせますことによつて、成田市に対する被害はできるだけ僅少になろうかと思ひます。高度との関連におきまして、これは先般も先生いろいろ御質問ございしますが、一応DC8のスタンダードタイプでもって考えられておりますものでは、滑走路上の航空機の離陸点から五キロ離れたところ、十キロ離れたところ、ずつとこうやりますと、五キロ離れたところ、高度が五百メートル、十キロで千メートル、十五キロで一・五キロ、二十キロで二・五キロ、かような数字が出てまいります。これらも飛行機の種類その他によつて若干の相違があります。ダグラスDC8のスタンダードタイプ、気温等も平常の気温、標準気温というものを前提にしてのいまの高度と距離でございます。

なお、これ少しふえんになりまして、御質問の線とは離れるかと思ひますが、ジャンボ等で騒音の問題等が、機体が大きくなつて大きいのではないかといいことはよくいわれます。将来の航空機はますます大きくなるので音は大きいのではないかといいようなことがいわれますけれども、先般着きましたジャンボ等は、ごらんになりまして、また実際の音を聞きますと、決して従前のDC8以上には上回つてないということがたまたままでの調査の結果出ております。これらは、航空機のエンジンに対する新しい装置が追加されまして、いわゆるパイパス装置がこれにつけられることによつてエンジンの馬力あるいは機体の大きさとい

うのが格段に大きくなりまして、音そのものはそう必ずしも大きくならない、かような状態になつてきております。また、こういったことについては国際的にもいろいろ会議が持たれて、これから製造していく飛行機はそういうような制限をつけよう、こういう動きがすでにICAOでもつてある程度の骨格がきまつております。いわゆる騒音証明制度という制度でございまして、これは国際的にメーカーに対して、簡単に言いますと、現状の飛行機よりは大きな騒音を出さない、なお今後新しく設計していくものについては現状よりさらに十五PNデシベルくらいは低くしたものでなければ各国とも空港乗り入れを認めない、こういうふうな申し合わせ等がきつてある現状でございします。したがつて、将来の飛行機の大型化に伴つてだんだん騒音は大きくなるという傾向は必ずしも当たらないものではないかと考えております。

○加瀬完君 そういう要望があるということはおかつておりますが、またそういう研究が進められていくということも了解できますが、だから、これからできる大型機がいままでの在来機よりも音が低いという保証はどこにもない。そこで、一体飛行機がおりてくるというときの下降度といふか俯角といふんですか、あるいは上がるときは仰角といふんですか、その角度は一体幾らですか、何分の一ですか。

○政府委員(手塚良成君) 一応そういう御質問の際にも前提がいろいろあるわけですが、着陸してまいりますときにILSというのを一応使う、今後の飛行機は安全度と、先ほど来御質問のお話による離着陸に定時制を持たせるといふことで大体ILSを使うことになりまして、この機械を使いますと、電波の発射角度に沿つて飛行機がおりてくることになりまして、この角度が飛行機の着陸角度ということになります。これは数字でいいますと、十九分の一と、こういうことになっておるようです。

○加瀬完君 それ、間違つていませんか、いまの

航空法で定められているのは幾らですか。

○政府委員(手塚良成君) 先生の御質問は、いまの航空法でいう、いわゆる進入角度という意味の御質問で、これは五十分の一ということですが、

○加瀬完君 ですから、最小限見ても大型機になれば五十分の一、ことによると七十五分の一という形でこれは離陸あるいは着陸ということになるかと思う、そういう場合に、五キロ離れて五百メートルという高度がとれますか。

○政府委員(手塚良成君) 先ほどの十九分の一と申し上げましたのはILSを使って着陸してくるときです、着陸勾配といいますが、着陸角度といいますが、そういう数字、それから離陸につきましてはいまの前提におきます当該機においては、十分の一という角度になると考えております。

○加瀬完君 ですから、五キロ離れて五百メートルの高度ということになりますか、その計算でいい。

○政府委員(手塚良成君) これは十分の一で、先ほど申し上げましたような計算になります。

○加瀬完君 この前の澤局長は、九十九里の海岸線で大体二百メートル、それから飛行場はゼロと一、大ざっぱに計算しますと、あの間幾らあります。直線にして二十キロありませんか。十四、五キロでしょう。そうすると、千二百メートルから十二、三キロで着陸するということになりますと、こんな急カーブで、急角度で一体大型機がおりられますか。着陸のときが一番危険でしょう、飛行機は着陸のときが、そのときに大型機がそんな下降度をもって着陸できますか。それとも澤局長の説明が誤りですか。

○政府委員(手塚良成君) 澤局長のときのお話につきましては、私に覚えておりませんので、後日また記録を読みましてよく検討いたしてみたいと思いますが、私の手元の資料によりますと、先ほど申し上げておりますような十分の一の角度で、たとえば十五キロのところでは高さが一キロ五百、千五百メートルと、こういうデータになっ

ておりますし、これのもとになりますものはILSという機械をもとにして、その機械のビームというものをから割り出して計算をしておるので、こういう数字になっております。

○加瀬完君 実際飛行機が飛んでいまして、私の言うのが正しいのか、あなたの御説明が正しいか証明をするわけにはまいりませんが、それでは騒音についてそんなに心配がないというなら、航空局はあのまわりを高度三百メートルなり、五百メートルなり、あるいは一千メートルなり、それぞれとて、いまのジャンボでなくってけっこうです、普通の機でも何でもい、それを飛ばしてこんな低い音だから心配ないという実験をなさる御自信がございしますか。飛行機はたいしたことないというなら、いまボーイングでも何でも飛ばしてください。五百メートルなら五百メートルの高度、千二百メートルなら千二百メートルの高度で、九十九里の町においては千二百メートルでは音はこれだけだ、芝山町にあれば五百メートルでこれだけだ、三里塚の集落街にあれば五百メートルで音はこれだけだといふものを、飛ばしてこんな低い音だから何も御心配はございしませんという実験をしてみせてください。そうでなければ、あなた方がどんな説明したって、羽田の場合にしても横一キロメートルで八十ホンか九十ホンというものを避けられない、縦五キロメートルで八十ホンというものが出ておるわけですから、七十ホン、八十ホンというところで正常な生活が営まれるというようには安心できない。しかも航空騒音というものは、法律の外ですから、現在、病院が防音装置されようが、子供たちの通う学校が防音装置されようが、実際そこで生活している住民は何にも防音の対象にはならないわけですから、そうなつてくれば、北海道大学が発表されたように、赤ちゃんがおびえるというのが四、八キロ離れても六七・五%も訴えがある。夜中に子供が目さますというものが五キロ離れても四四・八%もある。耳が痛いという訴えや頭痛がする、食欲がなくなる、それから学習が非常に障害され

るといふのが九三%も三キロ離れてもあつた、こういう調査が説明されますと、どうも心配だということをおぼろげにいかぬでしょう。

これは押し問答になりますので、大臣に伺いますが、飛行場をつくって飛行機飛ばしてみたら、これはだれが考えてもここに住民を置くのはひど過ぎるという状態になった場合、一体飛行場の移転なり縮小なり、あるいは完全な防音対策といふものを政府が責任を持ってやってくださるという御証言がいただけますか。そうでなければ、地元としては、いかに国際空港だといつたって、何もおれのところに国際空港を持つてこなければならぬという理由ないじゃないか、おれたちの子供は勉強しようたつたってさっぱり勉強できないと、畑に行つておちおち耕作もできないと、こういうことだつたら、文句の出るのは当然じゃないですか。

しかし、いままでです、いままで——繰り返になります、宮内庁の御料牧場なんかといふのはばく大な金をかけて公団が一生懸命つくつていける。しかし、騒音で困る人にはこういう施設をやりまして騒音の防止をいたしましたよといふのは一カ所もない。これからぼつぼつ学校でもやろうかといふところだ。保育所はどうするんだ、私立の精進の施設はどうするんだと言つて、それも予算に入れないやうな入れまいかなと、入つたかなとかなといふぐらゐの程度で、こういうふうに入りましたよといふところは何かない。空港をつくるというところが一つの国の政策にあるなら、その国の政策で犠牲をこうむる者に対しては、国の予算、責任で救済するものがあるにやない。これは、これは納得しろつたって無理ですよ。これは橋本さんはあまり御郷里も遠くなくて事情をよくおのみ込みでございしますから、一体どうしてくださるのか、その間のひとつ御所見を承りたい。

○国務大臣(橋本登美三郎君) 加瀬さんの非常に該博な知識、質疑を聞いておつてまことに感心いたしましたし、たいへん勉強せられておること、それだけ関心が深いということの意味しますので、心から敬意を表します。技術的な問題は航

空局長からいろいろ答えがあつたようでありまして、その問題に触れることをやめにいたしますが、基本的には、いま加瀬さんがおっしゃるやうに、国際飛行場をつくることは地元の人々が歓迎してつくれたわけでもない。にもかかわらず、そのような騒音が起きるであらうことは御意見のとおりであります。したがって、いわゆる豊かなる社会をつくるといひますか、住みよい社会をつくるということが政治の根本であり、また文明社会の基本的な方針であります。ただ現状の場合、御承知のように財政上の制約もあり、あるいはいろいろの点もありまして、十分でないことは、まあわれわれもこれを認めざるを得ません。しかしながら、財政上の最大限の要求、あるいは処置によつて、そうしてできるだけだけの措置を講じなければならぬ、こういうことで、われわれも公団あるいは政府の予算措置についてもできるだけの要求をいたし、これが実現を期そうと出しております。

ただ、実際やってみませんので、わからぬ点が多々あります。しかしながら、事前に予知できるもの、たとえば学校とか病院とか託児所とか、あるいはそうしたものににつきましては、できるだけこれは事前に措置をしていきたい。そうして、先ほど申し上げたような豊かなる社会をつくるというためには、しかも、国際飛行場なりあるいはそれに類するやうな国民あるいは国家的なものに對しそれを受ける被害の人々に対しては、これは何といつても国全体としてめんどう見なければならぬ。そうしてできるだけ環境を整備することによつて不愉快な生活の一部を転換せしめる。こういう騒音を全然なくするといふことはできないこととありますから、その騒音によつて受ける不愉快な気持ちを他のよき環境をつくることによつてこれを転換せしめる。これは政治の要諦であります。そういう意味において、われわれ少なくとも政治家といふものが、それがあしたに実現しろといつてもできませんが、それをなるべく早い機会に、騒音地域に対してはくまなく一般の住民にも受けられる施設、病院とか託児所だけでなく、

一般社会の人々が不愉快なところを別な意味でもっていわゆるよき環境を得られるような、そういう転換されるような措置を広く行なわなくてはならぬ。それがためには、将来日本の経済の許すような時代をできるだけ早く到来をせしめ、また優先せしめ、将来の措置を講ずる、こういうことにつきましては、皆さんの意見も十分に私は取り入れて、そして全部のことをそんないますぐやるかといひしても、一つのことをやりますに二年なり三年あるいは五年とかかるのでありますから、その点は直ちにできないにいたしまして、私は広い範囲においてどこからどこまでが五メートルから百メートル、何キロから何キロまでというように狭いもの考え方ではなく、広い全体の地域に対して不愉快な目にあつた一面においてまた愉快な環境にすることができ、そういう広い地域の設定を行なわなければならない、それが政治の要諦であると思ひます。かつまた、騒音等につきましても、現在の高度の科学技術の開発によつてできるだけ、いわゆるそれらの大型化が多少おくれるにいたしまして、これは日本だけでなく国際政治があるいは国内の運輸当局などが十分話し合いのもとにおいて、ただ単に大型化、大型化というだけでなく、いかにしてこれが人間生活に悪い影響を与えない程度にまでとどめ得るかどうかが、私はそれが先決でなければならぬと思ひます。さういふひとつ理想を持ってやつてまいりたい、かように存じます。この際、いわゆる成田空港の場合には、何といつてもこれはもう必要最小限の国際的な要求であります。したがつて、この点を十分に御理解願つて、われわれはいまの規定でいいんだ、いまの制限でいいんだ、いまの防音装置の対策だけでいいんだ、こう考えておられません。現在ではやれなければならぬ、なるべく早くこれを、先ほど申しましたような広い関係から取り上げて、その広い地域の人々が住みよい状態に上り上げる、不愉快な目があつても、時を得て愉快な目を得られるような、そういうような状態を

つくり上げる、これが私は政治の要諦であり、またさうしなければならぬと強く決意して、防音対策については私は確固たる決心のもとに要求をし、かつまた実現をしていきたい、かように考えておりますことを御了承願ひたいのであります。

○加瀬完君 防音対策のもとになる騒音条件というものをもう少し、これは公園というよりはむしろ航空局が検討をしてもならなければならぬと思ふ。航空局長のおっしゃる通りに、飛び立つて市街にいかないように、なるべくすぐ海岸へ出るといひますけれども、そういう計画になつていないでしよう。風向きによつて一応茨城県のほうを通つて鹿島灘へ抜けるわけでしょう、一つのコースは、もう一つのコースは、今度は印旛沼から左に回つて九十九里に出るわけでしょう。風向きによつていつでも最短距離というわけにいかぬでしよう。印旛沼の上からという、印旛沼は成田の向こうです。成田の市街地の周辺を通過しないで右折したり左折したりすることはできないわけですね。それから、上がつてくる場合もまた、芝山の向うから着陸する場合もどうか、成田のほうから着陸する場合はどうか、こういうことで騒音の現象がどういふことになるかといふことは十分御検討をいただきたいと思ひます。

それから第三に地元が非常に不満とされているのは、適地かどうかの事前調査もなしに位置が決定されたといふことです。若干説明を加えますと、飛行場の適地要件といふものが私はあると思う。それは空といへどもあります。空があいておるかどうか。しかし、ブルー14といふものがなくとも、もう霞ヶ浦か成田の周辺かといふことにすくなつたかどうか。さうするとブルー14といふもののためにおれたちのところに行き場がきたのじゃないか。そういう意味からすれば、政府は空域、空のあいておるところだけでおれたちのほうにきめた、その前に気象調査なり地質調査といふものが十分に行なわれたかどうか、こういう非常に疑問を持っております。

そこで、具体的に地域並びに地質調査なりに

限つて問題にいたします。ボーリング状況を空港認可の時点において明確にされておりますか。一つの例をあげれば、空港を認可する以前にボーリングが完全に行なわれておりましたか。

○政府委員(手塚良成君) この敷地の中自体につきましては、当時の周辺の情勢によりまして、なかなかさういふことが困難な事情でこの中をやつてございませぬ。しかしながら、関東平野一円には御承知の関東ローム層、その下の地層といふようなものがある程度一定をしておるといふ概括的なことが前提になり、かつ、このごく近くにわたる深井戸調査その他によりまして地層の調査、あるいはその周辺のごく一部ではございませぬけれども、周辺の実際のボーリング、さういふものが総合されて地質的にはこの建設可能であるという判断に立つて行なわれたわけでございます。現在、すでにこの土工事も実施をされておるわけでございます。この実施の過程におきまして、関東ローム層といふようなものは予定どおり相当な難物になつておりますけれども、さういふことはなほはなほ支障があるといふようなことはなほございませんし、その他いろいろ現在行なわれておる工事あるいは今後やられる工事について格段の問題はないようでございます。

○加瀬完君 結果から見ても、適地か適地でないかといふこと以前に、空港滑走路の路盤については各国とも路盤条件といふのは非常にきびしいわけですよ。日本においても滑走路の設計基準といふものが当然あると思う。論より証拠、霞ヶ浦は適地だといわれておつたけれども、ボーリングの結果、非常に地盤が軟弱であるといふことで、これはだめになつた。浦安もさうですね。この三里塚に限つて路盤調査もしないで、いまやつてみた支障がないといふことでは、もし支障があつた場合はどうなるという問題が出てくるのです。支障がないとは私は思ひませんが、現状においてそれは一応別の問題としても、滑走路路面に

のが当然あるはずだと思ひます。その基準といふものはないのですか。それを調査をしなかつた、ボーリングをしなかつた基準に合うか合わないかわかりませんか。わからぬところに位置をきめたといふことは一体どういふわけですか。

○政府委員(手塚良成君) この空港の位置をきめます当時も、土木的条件といふものにつきましては、やはり一つの条件であることには変わりなかつたわけでございます。しかしながら、これは現在の土木工学的な見地からいひますと、難易はございませぬけれども、全く不可能といふ、よほどの条件のところではなかつたように当時いわれました。先ほど例にあげられた霞ヶ浦の場合でも、これは確かに軟弱といふ面も一部にはございませぬけれども、ここが適当でないといふ結論はこの土質からの問題ではなかつたのでございませぬ。たとえば一つは、湖底から塩の、何といひますか、固まつた化石化した塩が出てきて、その工事のあとには湖がかん水化する。これが漁業あるいはかんが用水に与える影響等から非常に困難である。あるいはまた、この遊水池としての機能上の問題、これも解決不可能ではございませぬでしたけれども、これにはものすごく多額な別途な方策を講じなければならぬといふ問題等々からまあさういふことになつたのでございまして、これらのものに比較いたしましたして、この成田の場合は全く工事はむずかしい工事はない。ただ、いろいろ、たとえば、埋め立てといふような問題との比較におきまして、どちらがよいかといふようなことも議論をされました。いまあげました浦安のような軟弱地盤の場合でもこれは不可能かといふ点については、必ずしも不可能ではない。私どもの港湾局の検討によつて尾崎あたりでいろいろやりました港湾工事等から見て不可能ではない。ただ、それは時間的な制約が非常に問題である、あるいは資金的に問題があるといふようなことでございまして、これらの比較におきましてはこの下総台地一体といふのは、さういふ意味ではむしろ地盤的には問題は少ないほうである、さういふ結論であつ

たと思います。

○加瀬完君 地盤的にこの影響度が少ないか大きい、調査をしないでわかりますか。あなたのほうに調査してきめたなら、これは事前調査をしてだいたいようぶだということになりましたということになりますけれども、関東平野全体が関東ローム層だから、大体関東ローム層はこれぐらいの強度を持つてからと言いますけれども、いま建設省もいらつしやるから伺いますけれども、関東ローム層の地域はCBR値が非常に低い。そこで他の地域から比べると、道路舗装をするにも、道路の路盤整備をするにも、非常に金がかかる。だから関東ローム層の地域には補助金のかさ上げをしてくれという運動を、このローム層関係の各県では土木部が連合で行なつてゐるわけです。それほどCBRというのはいまあなた、浦安のことをいろいろ言われたが、浦安なんか調査しているのですか。シルド層が三十二メートルから三十四メートルあるのですよ。学校建てましたけれども、いま学校はこんなふうになつちやつてゐる。重量建築はできないということが初めからいわれている。だからあそこは空港はできなかった。同じ東京湾だって、ずっと千葉から南のほうにくると強度が違ふのですよ。シルド層なんかないのです。あるなしにかかわらずこれは調査してないでしょう、一つも。

そこで建設省に伺いますが、この地耐力も問題ですが、地下水も問題ですね。地下水の吸い上げというものはその地盤の強弱に無関係ではありませんね。地下水の弾性係数あるいは変形係数または剪断強度、地下水が当然そういう点で影響を持つてまいりますね。地下水の関係でその路面がいろいろ支持力なり地耐力について影響されるといふことは、これはそのとおりですね、お認めいただけるでしょうね。

○説明員(若木三夫君) ただいまの御質問の地下水と地耐力という点がちよつとわかりにくうございますけれども、一般的には地下水そのものの水が土にどのように作用してくるかということが要

素になつてくると思ひます。いまの御質問のくみ揚げるとかどうとかという問題とは、ちよつと地耐力との結びつきがよく理解できませんので。

○加瀬完君 この弾性係数とか変形係数とか剪断強度とかいふたものが路盤の計算の中にあるそうですね。これに地下水は関係があるのでしょうか。

○説明員(若木三夫君) 地下水が影響いたしますのは圧密とか、それから極度に水を含んだ場合の土の性質、こういった場合には強度が落ちるといふことがございますが、天然の地盤におきまして地下水をくみ揚げたりするといふことは、いまの表面の地耐力との関係はそれほど大きく影響してはいないのではないかと見ていいんじゃないかと思ひます。全体的な地盤沈下、たとえば、大阪のような沖積層において、ただし、その場合に地下水をくみ揚げたことによつて地耐力が影響するのは、主として粘土のような地盤において行なわれております。その点ひとつ土質と水との関係がからんでおります。

○加瀬完君 これは関東ローム層、下がシルドですが、そして谷があつて丘陵地みたいのところが入り組んでおりますため、地下水が平らじゃないわけですね。地下水というものを完全に抜かなければ滑走路にはゆがみが出てくるというの、これは専門的にそういう結論が出ておるそうですね。地下水というものを完全に抜いてしまわないと、路面に凹凸が当然出てくる。滑走路は千分の一の狂いが出てくると滑走路としては完全でない。ですから、千分の一の狂いを生じないためには、下の地下水の影響というものを全部ぬぐわなければならぬ。そうなつてくると、地下水の状態がどうなつてゐるか、それからいまおっしゃつた粘土層がどのくらいであるか、あるいは砂礫層がどのくらいであるか、あるいは関東ローム層がどうかだかといふことは、事前に当然調査されなければならぬはずなんです。しかし、こ

ういう調査はされておられません。そこで、いま建設省に伺つた点ですけれども、地表の下の地下水の深さ、量、土質、岩盤までの厚さ、影響、条件が非常に多いわけですが、そういう点の調査はされましたか、事前に。

○参考人(高橋淳二君) ただいまの先生の御質問、空港の特にまあ滑走路の建設につきましては、非常に大事な問題でございまして、公団の設立と同時に、まず周辺の類似の地質を求めましてボーリング、箱掘り、実際に土を掘りまして地下の状態、それからだいたい御指摘の粘度の厚さといふようなものをかなり詳細に調べました。それで、一般的にあそここの地質といたしましては、関東ロームが五ないし六メートル程度の厚さを持つてゐる。その下、一番下層に御指摘の粘土層がある。そのさらに下部はかなりの成田層である。しかも帯水層はない。ただ御指摘のよう

に、粘土層の上面にいわゆる雨水と申しますか、多少の水がたまつておる。これがどうであるかといふ点でございまして、この点につきまして、その後、敷地内におきましても十分なボーリングを行ないました。その結果、いわゆる粘土層の雨水と申しますのは、こまかい毛細管状の穴がございまして、それに水が一時滞留しておるという状態でございます。それで、これは一部学者その他地質専門家の意見のとおり、雨水がしみ込んだことによつてそれができ上がつておる。したがつて、上面を舗装いたしますれば雨水の補給が断たれるわけでございますので、あの程度の期間を経ればその雨水も消滅するであらう、したがつて急いでそれを手を加えて抜くといふことは必要なからうといふような返事でございまして、ただ念を入れまして、私もひとつたしましては滑走路、誘導路等の大事などところはみぞを深く掘りまして、それらの水を抽出するといふことを考えております。

○加瀬完君 おっしゃる通りに、水を抜かなければ滑走路ができない状態だといふことは、いま御説明のとおり。ところが、あなたがやりになつたというボーリングは二十六カ所、数量は八十八ですね。それを地域別にして敷地内と敷地外を見るとき、敷地内は一カ所もない。全部敷地外。敷地から二キロ以内、それから五キロ以上と分ける

と、外のほうが多い、遠いほうが。二キロ以内はゼロ、五キロ以内が四、五キロから遠いところが十、十キロより遠いところが五。飛行場の二キロ以内のところは一つもボーリングをしないで、はなはだしところは茨城県稲敷郡東村、十九キロ離れてゐるところをボーリングしてゐるんですね。これで飛行場の中のボーリングをしなくても大体敷地の条件がわかるということになりますかね。香取郡神崎町、十五キロですね。下総町小浮、十三キロ、下総町滑川、十三キロ、こういう遠いところをたくさんやつております。十九キロも離れてゐるところをボーリングして、どうしてそれが地質調査になるのか。中は一つもボーリングしなかつた、このあなたの御説明のボーリングの時点においては。航空法には、それが適地かどうかといふことを十分調査しなければならぬといふことが書いてある。そういう手続が踏まれていないじゃないですか。地元の者が井戸掘ると水がわいたり、井戸がくずれたり、全然地盤が悪いといふことは、これは実感としてわかつてゐる。そういうことは一つもボーリングしませんが、より適地かどうかという検討は一つもしないで、空港は、空だけここがあいてるからこへつくるほかにないんだと、ボーリングはいたしましたよ、茨城県へ行ってボーリングしました、そうしたらだいたいようぶです、こう言つて、なるほどおれのほうは空港として一番適地だからやむを得ないといふ納得がいきますか。こういうやり方をしているんです、運輸省も公団も。植民地に何か工作物つくるわけじゃないですよ、これは。あまりにひど過ぎません。一番の基本条件、路盤が飛行場に向くか向かないかという検査がなければどうにもならないでしょう。どうやらできそうだといふことになつてますがね。どうやらできそうだといふことは、ことによると、これからヤツを埋めていたり、ローム層を削つていたりした場合は、いろいろあとで申し上げますが、支障ができるかもしれないといふ不安だつて全然ぬぐい去られてはおりませんよ。これは運輸省がやることなの

か、公団がやることか知りませんが、ポリーングもしない位置をきめたということ、少なくとも政府としてはこれは手抜きで、よ。法律に、はずれてるんです。それから、ポリーングをしてから工事の認可手続でも踏めばいいのに、工事の認可手続はきめてしまつてから、それからでもないほうをポリーングをして問題を糊塗している、こういうやり方が納得できるはずないでしょう。松子は十回ポリーングしてますね。大谷津も十回ポリーングしてますね。松子や大谷津を十回もポリーングしなければならぬ理由というのは何です。そして中を一回もポリーングしないという理由は何ですか。ふに落ちませんね。

○参考人(高橋淳二君) 先生のただいまの御指摘の時期といたしましては、実はまだ敷地内に十分出入りができないという状態でございましたので、やむを得ず敷地外で予備的なポリーングをしてわけでございます。それで、ポリーングの目的にもいろいろございまして、いわゆる砂山を調査する、たとえば、埋め立てに用います山砂を採取します予定地のポリーング、そのようなものもかなり遠いところのポリーングをして調べる、そういうものを含んだ調査をしたわけでございまして、したがって、敷地内の資料はないわけでございますけれども、この最近の調査の結果によりまして、ほとんど敷地内と変わらない。むしろ谷津田の一部は、予定のほどの深さよりもむしろ浅い。多少申ししますれば、土質は良好であるという結果も出ておりますので、この点につきましては、従来の研究をさらに下回ることはないというように確信しておるわけでございます。

○加瀬完君 おたくのほうの「第一期工事計画に係る滑走路及び誘導路の客土量」というのがありませんか。第一期工事計画に係る滑走路及び誘導路の下部の盛土に使用し、その土量は約百三十万立方メートルである。このほかに滑走路、誘導路、エプロン等の舗装の下部に、約七十万立方メートルの山砂を敷きならすことと

している」と、こういうことになってますね。しかし、百三十万立方メートルなり七十万立方メートル要るのか、あるいは足りるのか、足りないのかというものが、ポリーングしなきゃ結果はわからないでしょう。これは当て推量です。そうでしょう。その現地の滑走路をつくるのは何にもポリーングをしないで、とんでもないほうをポリーングして、どうしてその実際の滑走路の下に幾らの粘土層があるとか、幾らのローム層があるとか、どれだけ取り去らなければならぬか、高低が幾らあつて幾らだけの土量が必要かという計算が成り立ちますか。これは全然推測の域を出ないでしょう。それはお認めになるでしょう。推測でしょう、これは。

○参考人(高橋淳二君) 先生おっしゃるとおりでございます。外部の測量によつて、ポリーングによつてこれは計画したものでございますから、その後、敷地内に入りまして結果によつて、現在補正をしつづける段階でございます。

○加瀬完君 補正をしなければなりませんね。それで補正をしていくわけでございますが、この一体、この砂というのはどこから持つてくるのです。これは百三十万と七十万立方メートルで足りることにあります。足りないことになりませんか。その砂はどこから持つてくるのか。あるいは地下水をくむというけれども、その地下水は一応いままでの計画では、根本名川に流すはずでなければ、根本名川だけにくみ揚げて流すわけにはいかんでしょう。あそこは分水嶺になっておりますから。話がよそいきになりますけれども、高谷川を使わなければ、あの分水嶺の三分の一になるか、四分の一になるかわかりませんが、その水、流せませんよね。しかし、高谷川の改修なり、高谷川に排水するという計画は一つもない。こちらは反対が多いからそつとしておくのかどうか知りませんが、ない。そうなつてくると、地下水をくみ揚げたその処理の方法というの全然まだ立ってないでしょう。こういう点はどうですか。

○参考人(高橋淳二君) 山砂の採取の予定でござ

います。当初の計画といたしましては、空港予定地の東のほう、約十キロばかりのところ、大栄という町がございまして、その付近の山砂を使うというところで調査したわけでございます。その後調査を拡大してまいりますと、かなり近いところでも出るということがわかりましたので、現在では敷地内に分けましてとる予定にしております。

それから使用量でございますけれども、先ほどちよつと申し上げましたように、谷津田の埋め立てに使うわけでございますが、ただ当初の予定といたしましては、かなり関東ロームの施工がござるであらう。したがって、滑走路、誘導路等につきましては、その直下の土盛りはもつぱら山砂で施工する。その沈下を極力防ぐために、山砂だけでやるという計画にしておりますけれども、最近現地に入りまして若干土工を始めてみました結果、関東ロームといえどもかなり上層の部分は良好であるということで、これも多少ふやして合わせ使うというふうにしております。したがって、当初の予定よりも減少できるんじゃないかと、それから第二点、河川の問題でございますけれども、河川計画といたしましては、たびたび御説明申し上げましたように、果の方針あるいは国の方針といたしまして根本名川一本に流すという方針のために、大々的に改修計画をするということに方針がきまつておりますので、公団といたしましてはその線に沿つて実際の排水計画を現在進めておる状態でございます。建設省に伺うんですけれども、具体的に伺います。表面からのローム層の厚さが二メートルのところと六メートルのところ、粘土層が地表から三メートルのところと十メートルのところと、地下水が六メートルのところと二十メートルのところと入り組んでいる地層の表面のCBRは晴雨にかかわらず同一条件を維持できる限りは、それが一点。

それから、地下水は別として、ローム層が地表に近いところでは、寒冷のために地表が持ち上げ

られることが関東ローム層の特徴でありますね。いわゆる霜柱現象に近いものが出ます。そうすると、地表に近い地下でもこういう現象が起こるのではないかと、こういう点は十二分にその滑走路をつくる現地をポリーングをしないで計画が立つのか。幾ら土を削るか、どこから水をくかという計画が立つのか。そこで、あなたの方のほうで国道工事なんかなる場合に、ポリーングをしないで、地質調査をしないでいきなり道路工事に入るといふことがあり得ますか。この二、三点についてひとつお答えをいただきたい。

○説明員(若木三夫君) 第一点の地表の地耐力の問題でございますが、地耐力といひましても、普通表面からある程度の深さは影響がございまして、それ以下につきましては地耐力——道路当りの地耐力といふのは深いところの粘土層、地下水にはそれほど影響がないと言つてもいいと思ひます。先ほど申し上げましたように、地下水は急激にこれをくみ揚げたときに圧密沈下現象が起こつてまいります。地表面の地耐力につきましては、それに含まれてはいる水の量でございますけれども、これはある程度の水の量は必要でございますが、全然水がないときよりも、ある程度の水を含む最適含水比というものがございまして、ある程度水がなければしまりがなくなるから必要だと思ひます。こういうふうに言えるわけです。

それから第二点のお尋ねでございます凍上現象につきましては、地表に近いところ、これはいわゆる具体的な現象が出ておりますが、ある深さまでの影響範囲があるわけです。それ以下になりますと、地面の熱がございまして、大体北海道あたり、それから東北地方で非常に問題になっておりますが、五十センチとか七十センチという深さが凍上の影響する範囲であります。ただ凍上現象につきましては、日本の国土では北海道あるいは東北の一部だけ、そのほかの地区ではそれほど神経質になっていないわけでございます。これは地下水というもののじゃなくて地面の中に含まれた水でございます。そういう関係で、凍上現象につき

○加瀬元君　しかし、幹線道路を——一級国道、旧一級国道みたいなものをつくるときに全然ボーリングやらしないで——ボーリングしなくてだいじょうぶだという資料があるときは別ですよ、ボーリングしなさい。おそらく工事するということとはこれはあり得ないですよ。運輸省だって、トンネルつくるときにはもう、何回も何回も試さくしてそれで基礎調査を固めてからやるわけでしょう。で、空港の滑走路の場合には、滑走路の凹凸の限度は千分の一だといわれていますね。これは澤局長が御説明なさった。そうすると、相当のこれは地質調査というものをしなければ、千分の一の凹凸があれば飛行機が危険だということになれば、よほどの地質調査ということは問題になります。関東ローマ層は、いま御説明のように、非常に水の含有量というのが、含む率が高いですね。いろいろ違います。ここでは大体三〇〇％くらい含まれます。地耐力が二くらいですね。CBR二くら

たいへん大臣も長い時間おつき合いをいただいて恐縮ですけれども、ただ社会党が扇動しているからとか、あるいは一部の学生が来ているいろいろそのかして反対が強いということではないということとを御認識いただかなければならないと思う。不信をつくったものとは、全部公団や政府にあるとは申しませんが、少なくとも、県も中に入れて、手の打ち方によっては当然協力をしてもらへることも、手の打ち方が適当でなかったために反対の感情をおおっている、こういう内容もないわけではありません。その一つが、やっぱり十二分に市町村に協力を得て、地盤調査をして、適地であるから、あるいはまた賛成、反対というものを、航空法で前にきめられておったように、市町村の世論を聞

いて、賛成が多いからここにとう、こういう形で進められてくるならば、反対もあったかもしらぬけれども、賛成者もあったかも――積極的な賛成者も当然出てきた。しかし、頭から空港というものを押つけて、賛成という手をあげた者にはほうびをやる、反対と言った者はなにもひっかけない、こういうことであつては、じゃ、どこもたよるところはないじやないか、われわれの生活は、子供のためにも孫子のためにも自分たちで守る以外にない、こういうことで公団に対する反感にな

縮でございますが、あと地価の問題等またもう少し聞かなければならない問題もありますので、いづれにいたしまして、もう少し県がと言わずに、政府が責任を持つてこの問題の解決に乗り出していただきたいという点を一言申し上げて、一応質問をあとに回します。ありがとうございます。

○**国務大臣(橋本登美三郎君)** 加瀬さんのんだんのいままでの経過、私はいわゆる当初の経過等存じませんので、ただいまいろいろ聞きましたが、おっしゃるとおりに、十分理解の道を講じ得なかったそれらの事情があったようであります。

れども、ただ、ここまで事が運び、そうして一日も早く第二空港の役目を果たさなければならぬ情勢にありますので、申されました感情上の問題はわれわれにおいても努力いたしますが、ひとつ加瀬さんその他千葉さん等の関係者もできるだけ、この大目的達成のためにはいろいろ問題があるかと思ひます、そういう問題も含めましてひとつ御協力また御尽力のほどを心からお願い申し上げます。

○委員長(温水三郎君) 本件に対する質疑は、本日はこの程度といたします。

本日はこれにて散会いたします。

船員法の一部を改正する法律案
(小字及び一は衆議院修正の部)
第一条第二項第三号を次のように改める。
三 政令の定める総トン数三十トン未満の漁船
第十二条を次のように改める。

(船舶に危険がある場合における処置)

第十二 条船長は、自己の指揮する船舶に急迫した危険があるときは、人命の救助並びに船舶及び積荷の救助に必要な手段を尽くさなければならない。

第百二十八条第一号を次のように改める。

一 削除

付 則

1 この法律は、公布の日昭和四十六年一月一日から施行する。ただし、第一条第二項第三号の改正規定は、昭和四十六年一月一日から施行する。

2 この法律の施行前にした行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。

四月三日日本委員会に左の案件を付託された。

一、海上交通法の制定及び船舶職員法改正に関する請願(第一二四三号)(第一三一四号)(第一三九八号)

一、気象業務の整備拡充等に関する請願(第一二四四号)(第一二五八号)(第一二七〇号)(第一三〇三号)(第一三三〇号)(第一三三三号)

第二四三号 昭和四十五年三月二十日受理
海上交通法の制定及び船舶職員法改正に関する請願

請願者 広島市宇品海岸一ノ九ノ九たをの

海運株式会社代表取締役 坪野広

武

紹介議員 中村 正雄君

この請願の趣旨は、第二六八号と同じである。

第一三二四号 昭和四十五年三月二十四日受理

海上交通法の制定及び船舶職員法改正に関する請願

(二通)

請願者 広島県豊田郡川尻町二、六五七ノ

三大洋海運株式会社代表取締役

河崎菊夫外一名

紹介議員 中村 正雄君

この請願の趣旨は、第二六八号と同じである。

第一三九八号 昭和四十五年三月二十六日受理

海上交通法の制定及び船舶職員法改正に関する請願(二通)

請願者 広島県豊田郡安芸津町五ノ二六マ

ツダ日協運輸株式会社代表取締役

花房松美外二名

紹介議員 中村 正雄君

この請願の趣旨は、第二六八号と同じである。

第一二四四号 昭和四十五年三月二十日受理

気象業務の整備拡充等に関する請願

請願者 札幌市宮の森一、〇一五 中森弘

子外三百十名

紹介議員 吉田忠三郎君

この請願の趣旨は、第五四八号と同じである。

第一二五八号 昭和四十五年三月二十日受理

気象業務の整備拡充等に関する請願

請願者 広島市牛田町東区二六三 石本尚

義外二百一名

紹介議員 藤田 進君

この請願の趣旨は、第五四八号と同じである。

第一二七〇号 昭和四十五年三月二十日受理

気象業務の整備拡充等に関する請願

請願者 福島市松木町一ノ一五 工藤義

行外百十七名

紹介議員 村田 秀三君

この請願の趣旨は、第五四八号と同じである。

第一三〇三号 昭和四十五年三月二十三日受理

気象業務の整備拡充等に関する請願

請願者 新潟県佐渡郡相川町大字長坂町二

八 矢代金蔵外百七十七名

紹介議員 武内 五郎君

この請願の趣旨は、第五四八号と同じである。

第一三二〇号 昭和四十五年三月二十四日受理

気象業務の整備拡充等に関する請願

請願者 北海道根室市明治町一ノ一 門馬

光利外七十九名

紹介議員 鈴木 力君

この請願の趣旨は、第五四八号と同じである。

第一三三一号 昭和四十五年三月二十四日受理

気象業務の整備拡充等に関する請願(三十八通)

請願者 大阪府東大阪市東花園町二五 藤

田忠一外百八十名

紹介議員 中村 正雄君

この請願の趣旨は、第五四八号と同じである。

昭和四十五年四月二十七日印刷

昭和四十五年四月二十八日発行

参議院事務局

印刷者 大藏省印刷局