

第六十三回国会 参議院運輸委員会會議録第十七号

(三四〇)

昭和四十五年五月十二日(火曜日)
午前十時四十六分開会

委員の異動

五月十二日
兼任 井川 伊平君
補欠選任 木村 陸男君

出席者は左のとおり。

委員長 温水 三郎君
理事 岡本 悟君
金丸 富夫君
谷口 慶吉君
藤田 進君

委員 木村 陸男君
河野 謙三君
佐田 一郎君
重政 庸徳君
平島 敏夫君
前田佳都男君
渡辺一太郎君
岡 三郎君
鈴木 強君
瀬谷 英行君
森中 守義君
田代富士男君
三木 忠雄君
中村 正雄君
山田 勇君

衆議院議員

発議者 大橋 武夫君
細田 吉蔵君

国務大臣

運輸大臣 橋本登美三郎君
公安調査庁長官 川口光太郎君
運輸省鉄道監督局長 町田 直君
運輸省航空局長 手塚 良成君

事務局側 常任委員会専門員 吉田善次郎君

説明員

警察庁警備局参事官 三井 脩君
首都圏整備委員会事務局計画第一部長 石川 允君
防衛庁防衛局運用課長 半田 博君
日本国有鉄道総裁 磯崎 勲君

参考人

日本鉄道建設公団総裁 篠原 武司君
日本鉄道建設公団理事 増川 遼三君
日本航空株式会社専務取締役 石川 豊君
日本航空株式会社専務取締役 斎藤 進君
全日本空輸株式会社専務取締役 江島 三郎君
日本航空機操縦士協会会員 富田多喜雄君
航空評論家 関川栄一郎君
交通評論家 角本 良平君

本日の会議に付した案件

○参考人の出席要求に関する件

○航空法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)
○全国新幹線鉄道整備法案(衆議院提出)

○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。
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。

航空法の一部を改正する法律案の審査のため、本日、日本航空株式会社専務取締役斎藤進君、全日本空輸株式会社専務取締役江島三郎君、日本航空機操縦士協会会員富田多喜雄君及び航空評論家関川栄一郎君を参考人として出席を求め、その意見を聴取することに御異議ございませんか。
〔異議なしと答ふ者あり〕

○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) 航空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) ただいま議題となりました航空法の一部を改正する法律案の提案理由につきましては御説明申し上げます。
さきに発生しました日本航空機乗っ取り事件にかんがみまして、政府といたしましては、今後このような事件が再発しないよう種々の防止対策を講じてまいっておりますが、今回その対策の一環といたしまして、航空機内で行なわれた犯罪その他ある種の行為に関する条約を締結することといたしております。

この条約の締結に際しまして、機長に対して新たに、航空機内における航空機の安全を害する等の行為を抑止するために必要な措置をとる権限を

付与する等所要の国内法上の措置を講ずる必要がありますので、ここに、この法律案を提案いたしました次第であります。

次に、この法律案の内容について、その要点を御説明申し上げます。

第一に、機長は、航空機内において航空機の安全を害する等の行為をし、またはしようとしている者に対し、必要限度で、拘束、降機その他の措置をとることができることといたしております。

第二に、機長以外の航空機内にある者も、機長の要請または承認に基づき、機長が拘束、降機その他の措置をとることに對し必要な援助を行なうことができることといたしております。

第三に、機長は、拘束している者または降機させようとする者があるときは、できる限り着陸前に、理由を示してその旨をもよりの航空交通管制機関に連絡しなければならないことといたしております。その他所要の規定を整備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。

○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) 速記を起して。
それではこれより質疑を行ないます。
質疑のある方は順次御発言願います。

○森中守義君 参考人の皆さんにはたいへん御多用中に呼び出して申しわけありません。
運輸大臣にお尋ねしますが、東京条約が制定をされ、採択をされ、現在に至る経過、同時に、日本政府が現在まで批准の手続をとらなかったのはどういうことなのか、まずその辺からひとつお尋ね

していきたいと思います。

○国務大臣(橋本登美三郎君) 国際条約が、これはまあ日本も提案者の一人であつたわけでありまして、要するに調印されて今日まで延び延びになつたことは、一つには、国内航空法が、この条約に、整備されておらなかつたということが一つであります。それにいたしましても、その間の期間がありましたので、当然国内法の整備を急ぐべきであつたわけでありまして、はなはだその点については、提案国である日本国としては各国に対しては相すまぬと思つておられますが、一つには、国内的なその他の諸条件の整備に迫られて、これらの航空法の整備まで手が及ばなかつた。この条約は昨年の十二月に発効を見たものでありまして、今回の日航機の事件を契機としてハイジャッキングの防止にもかなり役立つものである、かように考へて、一刻も早くやはりこの条約国になる必要がある。このハイジャッキングの問題が起る起らないにかかわらず、かようなことが予見されてあの条約ができたのでありますから、一日も早く署名して、そして批准を行なうべきであつたことは、御指摘を待つまでもなく、その点においてまことに恐縮をしておる次第であります。

○森中守義君 そこで、ことばじりをとるやうで恐縮ですが、今回の「よど号事件」というショッキングな事件が発生をしなければ、いま大臣の答へからいきますと、要するに批准の時期、こういうものはいつになつたかわからぬということにも私はなろうかと思つたわけですが、そこで、いまこの条約に関する世界の注目がかなり集まつておりますね。おそらく逐次締結国がそれぞれ批准をしておりますのは二十二カ国、それから日本のごとく署名をしてまだ批准をしていないという国が二十一カ国ございます。

○森中守義君 そうすると、当該国というものは全部で何カ国になるのですか。

○政府委員(手塚良成君) 批准そのものが終わつておりますのは二十二カ国、それから日本のごとく署名をしてまだ批准をしていないという国が二十一カ国ございます。

○政府委員(手塚良成君) これは国連の下部機構でICAOというのがございますが、ICAOに加盟をいたしております百十九カ国、この国にこの条約はいつでも加盟できるというふうな、いわゆる門戸は開放されておるわけですが、その中で、ただいま申し上げた数字のものが現に批准を、署名をしておる、かような状態でございます。

○森中守義君 確かにそのとおりでございますが、そうだとしますと、一口に言つて共産圏といわれている国も国連に入つておる、こういう関係の国でこの条約を批准した国がおりますか。

○政府委員(手塚良成君) 批准をいたしております二十二カ国の中では、先生のおっしゃいますやうな国はないと思ひます。

ちなみに二十二カ国の名前をあげますと、ブラジル、カナダ、中華民国、デンマーク、エクアドル、ドイツ、ガボン、イスラエル、イタリア、マダガスカル、メキシコ、オランダ、ニジニール、ノルウェー、フィリピン、ポルトガル、サウジアラビア、スペイン、スウェーデン、米国、英国、上ヴォルタ、こゝろいった国々でございます。署名名だけしておるといふ国でおもな国は、たとえばフランス、韓国というのとは日本と同様な立場にあります。

○森中守義君 そうしますと、これは西歐圏といふのか、かなり限定されたグループという感じが非常に濃厚なんですね。しかるに、今回のたとえ「よど号」のように、全く日本と国交が未回復であるとか、あるいは西歐圏とは概念的に對立の立場にある国には、こゝろいふものが締結国ないしは批准国として実現しないということになる、なかなか東京条約と一口に言ひながら非常に實際の効果があつていかな、こゝろいふやうな気もするのです。これもあとの質問に譲りますが、その辺のことに對して、条約の締結国として一体日本政府はどういうふうにお考えですか。

○国務大臣(橋本登美三郎君) いま森中さんのおっしゃるやうに、ただ、この東京条約というものが、いろいろの最近におけるハイジャックの問題、ハイジャックの中には政治的なものもあるわけですね。そういう面において、特殊な政治形態を持つてゐる国ではかえつて政治亡命を許す結果になりはしないかという心配も一部にはありました。これは条約上の問題ではありませんが、技術的な一つの考え方の問題として、さういふことも一つはおもひがつかつて、そこでこの東京条約なるものが、いわゆる国連加盟国であつても一部にはこれに参加しないというのがあるものであろうと思ひます。しかしこの問題は、条約の精神がだんだん関係各国によつて理解されるならば、そのような意味でのいわゆる誤解といひますか心配等は、お互いに了解を得る機会がだんだんとあるのじゃないか。したがつて、現在は二十二カ国が批准を完了し、二十一カ国が未批准の状態でありまして、それ以外に国際連合加盟の国で参加しない国もありましかつて、今後の情勢は、私はもつと明るい状態、お互いがこゝろいふ問題についてはもつと事務的に条約的に扱ひ、こゝろいふ傾向がだんだんと深まつていくのじゃないか。

ただ、もう一つの、第二の問題のいわゆる未承認国との関係は、この条約ではもちろん解決できないわけでありまして、当然何らかの方法を考えなければならぬ。その何らかの方法ということになれば、条約以外の方法でありますからして、こゝろいふ国との間に関係各国が親善といひますか、一つの赤十字精神といひますか、人道的なものの立場に返つて、問題の第一歩を人命尊重という点だけでも解決できる道を考える。いろいろその他政治的な問題ありましかつて、それらの問題はまず一応切り離して、人命尊重、人間の命をひとつ助ける、こゝろいふ立場の問題は、これから共通の問題としてお互いが理解を深めるのじゃないか。今回のハイジャックの事件に私自身は遭遇をいたしまして、こゝろいふやうな何らかのいわゆる解決策といふものは持つべきである、持たなければならぬ、かように感じておる次第であります。

○森中守義君 この東京条約というのが今度の「よど号」事件でにわか注目を浴びてきたのはこれはもう事実なんです、しかしそれにしても、関係者の中にあるいはその論議される皆さんの中に、東京条約それ自体は、条約の一部事項としてハイジャックが一応明示されているのであつて、東京条約それ自体はハイジャックそれ自体を中心にしたものではない、したがつて、これから先の問題としてハイジャック等もいさ少し嚴重に規制できるやうなさういふ補充条約でもつくりうか、こゝろいふ実は動きがあるやに聞いておりますが、日本政府ではどういふお考えですか。それもICAOはどう思つておるのですか、現在の動向はどういふことになつておるまいやうか。

○政府委員(手塚良成君) 仰せのごとく、一昨年来非常にハイジャックの実例が多くなつてまいりまして、こゝろいふものを踏まへまして、世界各國間でハイジャッキングに對したハイジャッキングそのものについての何らかの国際条約を締結しようという動きが高まつておるわけでございます。で、その動きの一つといたしまして、先ほど申し上げましたICAO、国際民間航空機構の中に法律委員会がございますが、そこで現在こゝろいふたハイジャッキングそのものの法律、ドラフトを起草をいたしまして、大体内容は終つたやうでございます。こゝろいふ秋これを外交會議といふ全体會議にかけようという動きのところまでたゞいま進んでおります。この条約の検討、審議にあたりましては、日本もこれに参加をいたしておる次第でございます。

○森中守義君 各参考人の皆さんに、現在の東京条約、いま航空局長からお答へになりました補充条約という、仮称的なものでございまして、こゝろいふことに対してどういふやうな考えをお持ちですか、それとこゝろいふ御意見を。

○参考人(斎藤進君) 東京条約については、実は私も早く締結していただきたいといふことを前々お願いしておりました、この機会にこの条約が批准されるということは非常にわれわれにとつ

て望ましいことで、非常に期待しているわけでございます。と同時に、やはり国内法の整備ということもあわせてお願いしたいということでもあります。

○参考人(江島三郎君) いま日本航空の斎藤参考人のおっしゃることに全然もう異議ありません。ただし、われわれのほうでこの東京条約の批准というところに審議を会社内でやりましたのがまだ日が浅いものでございまして、それから勉強したような次第でございまして、いまの斎藤参考人の意見に全く同感でございます。

○参考人(富田多喜雄君) 私ども乗員の立場からいたしまして、航空機内における犯罪、こういうものをいかにして防止するかというところが東京条約というように盛られておるといふことで非常な関心を持って見ておるわけなんですけれども、そういうものが一日も早く締結され、あるいは国内においても、そういう問題について諸先生方の力によって何らかの方法を見出していただければ非常に幸いだと思います。

○参考人(関川栄一郎君) 東京条約並びに先ほど手塚局長から御説明のありましたICAOで目下審議中の新しいハイジャック防止法案というものも、それはそれなりに威力、効力があるかと私は思います。しかしながら、これ、一つには、わが国の意向だけではどうにもならない、つまり世界各国の審議の結果を待たなければならぬという点も一つはございます。

それから、もう一つの問題といたしましては、この間の「よど」号事件と同じように今後起こると予想されます、わが国で起こると予想されますハイジャック事件の行き先でございますが、これは先ほど森中さんからおっしゃいましたように、わが国と国交のない国、未承認国への飛行が非常に多いという可能性が非常に強いわけでございます。したがって、東京条約並びにICAOで目下審議中のハイジャック防止法案という最終的なきめ手を持たない法案の審議よりも、わが国がそのようなこれから乗っ取りに關係するであろう

と予想されるような未承認国、外交のない国と直接交渉を開きまして、そういう国との間に乗っ取られた飛行機の乗客、乗員並びに機体、これをスムーズに返還してもらおうという条約を早急に結ぶべきではないかと私は思います。

○森中守義君 そこで、少し法案の内容に入ってみますが、条約の九条一項ですね、これが非常に私は条約としてのある種の生命線的なものだと思ふのです。しかるに、改正案の中ではいわば機長の権限というものが相当整備され明文化されておりますけれども、犯人の引き渡し権といふものは、こういうものが九条一項の関連において法案の中に出ていない。当然私は、短い期間の中で「よど」号事件を契機にして機長の権限を強めねばならぬということで、にわかにこういう法案が出されたいきさつもありましたけれども、やはり法改正の際にはこの九条一項あたりが注目されるべきじゃなかったか。しかし、この条項については留保されている、その辺の事情がどういふ背景をお考えになつて意圖的に抜かされたのか、あるいはそういう要はないということなのか。つまり、機長に犯人の引き渡し権というそういう権限の付与ということも非常に重大な問題のように思ふのですけれども、それが出されていないということはどういふことなのでしょう。

○政府委員(手塚良成君) 今度の改正につきましては、これはすでに御承知のとおり、東京条約批准の裏づけの問題といたしまして機長の権限の強化をはかる、こういうことでスタートを一応いたしておるわけですね。今度の改正の中身としましては、機長の権限の実質的な中身といたしましては第七十三条の三にございまして、いわゆる航空安全阻害行為あるいは機内財産の危害防止行為あるいは秩序維持のための行為、こういうことに対しては機長として必要な場合は必要限度で拘束しあるいは抑止し降機、こういうふうなことをきめておるわけですね。ことばの上でいいますと、これは、第十三条あるいは第九条あるいは第五条等にさらに引き渡しということばが出ております。

す。これはいろいろ關係当局とも御相談を申し上げましたが、その結果といたしましては、降機という場合に事実上の行為として引き渡しということが可能であるから明文でわざわざ書かなくてもいいんではないかと、こういうような解釈を端的な結論として出されております。つまり、飛行機から降機させるといふ場合に受け取り国の官憲の立ち会いを求めまして、その者が被疑者であるといふことを明示すれば引き渡しといふことは事実上できる、こういうことから、この条約の第九条にいうところの引き渡しを行なつたといふことになるのではないかと、こういうふうに解釈をしております。この解釈によりまして、機長が事実上の認定のもとに単なる降機をするあるいは降機の際にそういう手続をして引き渡しをするといふことでよろしいのではないかと、このことでござい

ただ、一方、その条約第十三条には、今度はこの締結国のほう、機長がそういう引渡しをする場合に、それをわが国としては引き取らなければならぬ、引き渡しを受けなければならぬといふ条約上の義務ができるわけでございます。この条約上の義務に對しましては、やはりそれなりの手当てをしないといけません。これは、この条約の点についてやはり法律が必要であるといふことで、ただいま警察のほうからお出しになっておりますところの、航空機内で行なわれた犯罪その他ある種の行為に關する条約第十三条の規定の実施に關する法律案というものが別途出されて、この条約の裏づけとしての國際的義務を果たす、こういうふうなたてまえになっております。機長のほうにつきましては、前段申し上げたようなことで事実上カバーされるので、こゝへ明文化しなくてもよろしい、かような考え方でござい

○森中守義君 一通りそういう見解も成り立つるかと思ふんですが、確かに国家公安委員会から十三条の実施に關する法律案が出されております。これで確かに併用できましようけれども、しかし、機長の権限ということが独立の権能として付与して

いる、またそのことが条約をより効率的に運用でき、事件の処理に明確さを持つといふことになれば、いま私はにわかに、その九条一項ですね、機長の権限として引き渡し権といふことを、単独の条項といふことを期待するんですけれども、これはいざいざ再整備という時期にやはりこの辺も一つのネックとして検討されていいのではないかと思ふんです。しかし、いま局長の答弁ですと、十三条の実施法律によつてすべてがまかなひ得るといふことであれば別なんです、はたして、機長の権限といふものは非常に明確になりますか、十三条の実施法律によつて。少し力が弱くなりやしないかといふことも考えるんですが、その辺どうなんでしょうか。

○政府委員(手塚良成君) 実施の法律のほうには私のほうの所管ではないわけでございますが、これは引き渡しを受けるという立場のことをきめてございまして、機長自体の権限として、いま御説明申し上げたような、明文上は降機といふ中で含まれるという意味においての権限の内容、実体は備わつておるといふ見方と、この十三条の実施の法律の趣旨はやはり違ふかと思ふんです。つまり、機長側自体におきまして、やはりこういう内容のことを明文で書くか書かないかといふことをだいた議論になつたようでございます。一つは、やはり航空法といふたてまえの法律体系といふものと、そういうことを明文化したほうがいいのか悪いのかといふことをきめて法律論的な議論があつたようでございますが、結論といたしまして、先ほど申し上げましたように、繰り返すようでございますけれども、降機といふ中に事実上そういう引き渡しといふ内容が含まれるといふことで、機長としてどちらを採択するか、実際にこれを引き渡したいといふときに、先ほどのような手続を踏めば引き渡しが可能であるから、降機の一態様といふことに考えればこれで済ませるのではないかと、かような趣旨で、今回、機長の権限といふ中で引き渡しといふことばを使わなかつたわけでございます。

ただ、この機長の権限等につきましては、いわゆる船の船長の最後退船義務というような問題との関連もございまして、これは前々から、船のほうの関連等において航空法も機会があったらそういうものは直すということになっております。今回の場合においては、とにかく、条約の義務あるいは条約の裏になる国内法の整備をするというたてまえからスタートいたしておりますので、将来における一つの問題ではあるかと思っておりますけれども、当面、これに必要な内容はカバーされる、かように考えておる次第でございます。

○森中守義君 大体この種の特異的な事件なんですけれども、おおむねこの十数年ぐらいの間に世界全体でどのくらいの高ジャックがあつてゐるんですか。資料として出していただければけっこうですが、なければ大体統計何件という、そういうお示しでもけっこうでございます。

○政府委員(手塚良成君) 始まってから全部という数字につきましては、非常に失礼でございますが、いま手元にある資料でございますが、一九六一年に十件、六二年で二件、六三年で二件、六四年で二件、六五年三件、六六年四件、六七年六件、六八年三十四件、六九年七十二件、ことし七〇年三月末現在で十一件ということになっておりますので、全体で百二十件内外ではなからうかと考えます。

○森中守義君 いまの、私の資料よりはちょっと少ないんですが、百四十六件ぐらいあるんじゃないですか。

そこで、件数はともかくとして、大体事案の傾向としてどういうケースをたどつてゐるか。つまり、私は事件のたびごとに知能指数といひましょるか、あるいは手口といひるか、こういうのがだんだんだんだん変形をする、あるいは次元が高くなつていく、こういう傾向をとつてゐるようかと思つてゐる。したがつて、事案それ自体の推移、あるいは百四十六件の過去十年間ぐらいの事件といふものをどういふように把握されてゐるか。

その辺の当局の考えをまず最初に聞いておきたい。

○政府委員(手塚良成君) 従来のこういうハイジャッキングを分類的に分けてみますと、全体の七六%に該当するものがいわゆる亡命、キューバ亡命型といふのが全体の七六%ございまして、それから行き先がアラブ地域であるというふうな、いわゆる敵対行為という関係のものが八%ございまして、それから精神異常といひますか、そういう異常者といふのが一%。そのほか、いろんな内容ばらばらであまりよくわからないというのがその他一五%、こういうふうな大まかな分類分けに考えてみます。

で、いまあげましたようなパーセンテージで亡命あるいは敵対行為、こういうたつたものが非常に多くなつておる。で、乗つ取られておるものは米国籍あるいは中南米機と、こういうものが非常に多うございまして、行き先としてはキューバに着陸しておる、こういうのが圧倒的に多いようでございます。

○森中守義君 警察庁に聞きますが、これはやや専門の立場ではないかわかりませんが、しかし、いま航空局長からお述べになつたような諸外国の事案といふものをかなり警察庁でも敏感に受け取つておられるべき筋合いのものだと思つた。したがつて、先ほど航空局長にお尋ねしましたように、事案の変形といふのか、あるいは推移といふものをどういふように理解をされるのか。私は、だんだんだん知能的になつてゐる、今回の「よど」号事件といふのは、次はもっと形を変えてくるんじゃないか。これはまあ条約全体とか国内法にも非常に密接な関係がありますから、警察側としてはどういふように見てゐられるのか、その辺の御意見をちょっと聞いておきたいと思つた。

○説明員(三井信君) 同じ犯人が何回も行なうといふことになつてくると急速に知恵がついてくると思ひますが、それぞれ対象が異なつておるといふ場合には、必ずしもそう急速に変つた手口に

発展するかという点については疑問があつたといふようにも考える次第でございます。ただ、最近のハイジャック事例を見ましても、たいへん幼稚な手口で失敗をしておるというものが最近あるようでありまして、また一方、キューバ等に行くものにつきましても慣例化するというか、無賃乗車のようになつておるものと立ち寄つて、寄り道をするとおるという程度のものであるようでありまして、わが国で起こりました事案、また将来起こるであろうと考えられる事案といふものは、たいへん様子が違つたのではないかと、点もあるように考える次第でございます。

○森中守義君 関川さんと富田さんにちよつと尋ねますが、いま御両者に承つたのですが、皆さんの立場から、現在まで発生をしたハイジャックの犯行の傾向、それと将来どういふ形に転化していくのか、そういう予測といふのか、あるいはその推理といふのはたいへん恐縮ですが、判断をお持ちになつておりましたか、富田さんと関川さん、それぞれひとつ、ちよつと御所見を……。

○参考人(富田多喜雄君) 私どもは、犯罪の形態といふのはあまり深くわかりませんけれども、いままで起きてゐる形を見ても、今度の「よど」号のような集団的であつたといふようなケースは、非常に少ないんじゃないかと思ひます。事情によつていろいろ変わるかとは思ひますけれども、急に変わった形態といふようなことはあまり望まれぬのではないかと、うらふらふに考えております。

○参考人(関川栄一郎君) 日本国内で起こり得るハイジャックについては、二つに分けて考えられると思ひます。

一つは国際情勢、いわゆる先ほどおっしゃいました亡命でございまして、国際情勢が変わらない限り、この亡命のハイジャックといふものの内容は、今後ともさして変わらないんじゃないか。集団乗取りも起こりましょし、個人の乗取りも起こりましょし、その内容についてはあまり変わらないんじゃないかと思ひます。ただ、もう

一つ、私考えますのは、精神異常者並びに性格異常者、こういうた者が乗つ取るケース、これが今後起こる可能性があるんじゃないかといふことを思ふんです。

それからもう一つ、これはハイジャックそのものではございせんけれども、ハイジャックよりもつとつとそろしい問題がございまして。これは空中爆発といふ、つまり、何者かが爆発物を航空機にしかける、あるいは荷物にまぎらわして持ち込むといったようなケースで、航空機そのものを爆破してしまふといったようなケースが非常に多くなつてゐるんじゃないかと思ひます。

○森中守義君 きのうの新聞あたり、かなりヨーロッパのできごとが出ておつて、ちよつと異常な感じを受けたんですが、確かにそういうことも言えると思ふんです。

そこで、先ほど航空局長から言われたキューバ——パナ定期便といひますが、そういうふうな気軽に呼ばれておるようですが、このキューバでのハイジャックといふのがもとと起こつた當時、アメリカではどういふ措置をとつたのか。たとえばインターセプトをやつたとかあるいはエスコートをやつたとか、あるいは現在のようにただアプローチだけやつて、さあ行つてい、じゃ行つてくるよといふ調子で、そもそも最初からこういう状態になつたのか、あるいは一番最初はそのういふ傾向をたどつて現在に至つてゐるのか、その辺ひとつ、實際いろいろ研究されておいでの方でございますから、関川さんにちよつと聞きましておきたい。

○参考人(関川栄一郎君) これは最初に起こりました當時は、アメリカ当局、ことに治安当局並びに軍当局が非常に神経質になりまして、戦闘機の護衛をつけるとかレーダーで監視をするとか、その他あらゆる手を打つて、非常に神経質な追跡並びにエスコートをやつたようでございます。しかし、アメリカの関係者に聞いてみますと、御承知のような、昨年二月にアメリカとキューバとの間

で乗っ取り機の返還条約というものが結ばれております。それ以後、ケース・バイ・ケースで一がいには申せないようでございますけれども、そういった監視体制並びに迎撃というふうな、いわゆる治安当局並びに軍によります間接的コントロールと申しますか、やっぱりそういったものがだんだん影をひそめまして、ごく事務的な扱いになつてきたというふうに私は承知しております。

○森中守義君　そうしますと、日本航空の場合には、昨年の十二月の二日ですか、こういうことを予測されて機長に対する指示を出しておられますね。そのやさきにこの事件が起きた。しかし、打つべき手あるいは機長に対するハイジャックに遭遇した場合の対応策ということは一通りとおつておられたわけですね。しかし、そのことを予測し、予想し立てた、つまりオペレーション・マニュアルというのですか、こういうものが実際、今回の「よど」号事件で何ほどの効果があつたのか、あるいは実際と計画あるいは予測したものとは全く違つたものになつたというお考えをお持ちなのか、その辺、日本航空としてはどうお考えになりますか。

○参考人(斎藤進君)　御指摘のとおり、私もこのほうで、昨年の十二月一日にハイジャッキングのマニュアルをつくりまして、それで交付いたしました。これが非常に、機長から聞きまして参考になつた。それで、これは頭に入れて、それで犯人の連中と応対したためによかつたと言つております。それで、たまたま私のほうでもこの問題を重視いたしまして、最近アメリカに派遣いたしました、四人、こちらから四人とアメリカから二人社員が参加いたしました、それであらゆるところ、これはハイジャッキングをやられた航空会社を歴訪いたしました、いろいろな参考意見を聞いた、それから防止の機械を持ってきたりというよりなことでもやつておりましたけれども、その中で、このマニュアルを見せたところが、大体各航空会社ともこれでいいのではないかと、わがほうもこのマニュアルのような状態でやつてゐるか

ら、これでいいのではないかと御意見のようでした。ですから、まあ私のほうとしては、このマニュアルは若干は改正いたしますけれども、これでやつていきたいという考えを持っております。

○森中守義君　全日空の場合も、やはりそれなりに対応策をおとりになつてゐたと思うのですが、一体どういふ措置をおとりになつてゐるわけですか。

○参考人(江島三郎君)　私のほうの全日空といったしまして、このハイジャックについて、実はちょうど、「よど」号の事件の一月ぐらい前に、やはりわれわれのオペレーションのミーティングでこのことが問題になりまして、いかにすべきかというふうなことが論議された。これはまだ、「よど」号から一月ぐらい前かと思ひます、日時ははつきりいたしませんけれども、それで、一応私のほうのオペレーション・マニュアルには、実は残念ながら、このハイジャックについての処置とか何とかといつたようなことについては全然白紙でございました。その当時、それでわれわれとして、やはりこのハイジャックというふうな問題は真剣に考えなければいけないということで、日本航空さんのオペレーション・マニュアルを拝借いたしました。それで、われわれはわれわれにこれをくろくかといふふうな段階のときに、実は「よど」号が起つたしまして、さつそくわれわれのほうでも、操縦士に対する処置、それから地上職員に対する緊急態勢の要領というふうなものについて、暫定処置と申しますか、これを全操縦士に流すとともに、オペレーション・マニュアルに入れるべく現在航空局に申請中でございます。

以上でございます。

○森中守義君　運輸大臣、今回の「よど」号がい

ろいろな教訓を残したことは事実ですね。むろん当局に限らず、あるいは日本航空、治安当局に限らず、とにかく、いまあとでこれはいろいろ問題を提起しますが、少なくともとつた措置として完

ケースであつたわけですからね。そこで、端的な言い方をしますと、こういう条約、あるいは航空法の改正等によつてすべてが律せられるということになるのか、これはもうなるはずがないですね。しかし、やはりよりベターに、よりベストに進んでいかざるを得ないのですが、ここで私が問いた

いと思ひます。実際問題としてはないと思ひますけれども、問題は領土内で犯罪が行なわれてゐる。普通の国際ハイジャッキングというやつは、その飛行場を飛び立って、領空を離れた公海上空で初めて行なわれてゐる。こういうふうな例が大部分、ほとんど全部がそうであらう。日本のこの間の例の場合には領土内で犯罪が行なわれて、領土内に着陸をした、こういう場合には、なおかつ機長に一切がつかい込まれてしまつて、いわゆる国内刑法の立場からはたしていかどうかという問題があります。そういう問題から考えますと、原則はまあ森中さんがおっしゃつたように、航空会社の機長の判断にまかせるという原則は私はそれでいいと思ひますが、ただ、国内刑法上の観点から言へば、それが国内の、領土内において行なわれておるといふ事実、そういう事実に対して一切がつかい、警察権はこれに対して全く無関心でいかどうかということになれば、やはりいろいろ問題を残すのじやないかと思ひます。したがつて、ケース・バイ・ケースで必要な手段をとつて無理をしないという必要があると思ひます。必要があると思ひますけれども、やはり

○国務大臣(橋本登美三郎君)　その前に、この間の問題と従来国際的に行なわれておりましたハイジャッキングとの事情が違ふ、そういう場合皆さ

○森中守義君　そういうことになりますと、かなり問題はまた形が変わつてくると思ひます。すなわち、日本航空のマニュアル、これは運輸省の了解とつてゐるのですか、どうなんですか。

○参考人(斎藤進君) マニュアルは了解をとっており。

○森中守義君 そうなると、この中で、特に一五で、前々から申し上げておきますように、「機上不法行為に遭遇した時は、乗員は小細工を弄することなく、出来るだけ不法者の希望にさらわれない様にしなければならぬ。」これは運輸省一応了解を与えている。しかし、いまのように、これが国内法上の問題であつて、すべてに、つまり航空会社の指導型というのか、先導型といふのか、大臣がお使いになつた用語ですが、そういうことがいふのか。あるいはまた、政府型といふことか、あるいは、そういう形の処理がいかにかということになると、実際問題として、日本航空のこの指令といふものは非常に大きな変化を伴わざるを得ない、実際の問題の処理を考えた場合です。刑法その他は別にしても、問題はその法律ですべて片づくわけじゃありませんから。その辺は、いま大臣の御発言は非常に注目し、この種の御問題には政府は手を出さず、政治的にこの種問題の解決に介入してはならぬ、こういうことが百四十六件に及んでいる実例が示している一つの証拠だと思ふ。ついでに、関川さん、こういう要するに先導型、指導型といわれる解決の方法です、いま運輸大臣が非常に貴重な御所見を述べられた。しかし、少なくとも過去の実績によるハイジャックの処理のしかたとしては、必ずしも合致していない。あえて言うならば日本政府型と私は言いたい。こういう処理の方法をどういうふうにごらんになりますか。同時に、航空関係者の各参考人の御意見もちょっとお聞きしておきたいのです。

○参考人(関川栄一郎君) 御承知のように、航空法の第七十五条には、船と同じように航空機の機長にも最後退機の義務というものを負わせております。これは考えによりましては、人間としては一番過酷な条件を押しつけているわけですね。それだけ過酷な条件を押しつける裏づけとし

ましては、やはり機長に最大限の権能を持たせなければならぬと思ふわけですね。ですから、たとえば、先ほどから政府並びに治安当局のハイジャックに対する介入の度合い、こういうことが盛んに論議されておりますけれども、これは介入——つまり治安当局としてこれに関心を持たざるを得ない、また、持つべきであると思ふますが、その関心の持ち方が、統率とか指示を与えるとかといったような関心の持ち方ではなくて、あくまで、航空機の機長から要請があつた場合に、これに援助を与えるという介入のしかたでなければならぬと思ひます。以上です。

○参考人(斎藤進君) ハイジャッキング——先般もちよつとお話があつたように、非常に種々雑多なハイジャッキングの起き方が機内で行なわれてゐると思ふのです。ことに密室の中で起きておりまして、その状態を知つてゐる者は機長だけが状態を知つてゐるという事で、外部と内部との関係、これあたりが非常にわれわれ問題になるのではないかと思ふのです。ことに、今度の板付の場合にも、われわれ機内の状況を知ろうとしても、なかなかやはり知れなかつたということ、これは機長に全責任を負わせるということに重点を置かれるのか、そうでなくてアドバイス、いわゆる機外から、たとえば、飛行機の燃料の消費量がどのくらいであるから、だから、平壤まで行けないと、だから、板付で給油すべきだといふようなことは、お互いにやはり機長と地上と連絡をとりながらやらなく、なかなかむずかしいこともあると思ふのです。これは一例ですけれども、そういうことがありまして、これはケース・バイ・ケースで非常にむずかしい問題と思ひますので、これらの問題、会社が全責任を負つてということ、これは機長に負わせるということ、これは会社が負うということになるのですけれども、その辺の問題がわれわれまだ研究の段階ではないかといふような気がいたします。

○参考人(江島三郎君) 実はこの「よど」号の事件の直後に、われわれキャリア四社ですね、AT

ASCOといふふうなミーティングを持つて、この中にはオペレーション、それから整備と、この二つに分かれていましたけれども、新たにこのハイジャックの問題について、皆さんのいわゆるお知恵を拝借ということで、実はいままでに二回会合を持ちました。それで、大体われわれが考えたことは、先ほどの斎藤さんのおことばどおり、言いならば、密室で起こつたことで、外から機長に対して何だかんだのいわゆるアドバイスをする、これはやはりまずいんじゃないかと、いわゆる機長に最大の権限を与えてしかるべきじゃないかと、ただし、機長のほうから何らかの、いわゆる地上に対してのアドバイスの要請と申しますが、たとえば燃料の消費量とか、それから機体関係の良否といふふうなことで、機長のほうからこれに対して要請があつたならば、外部のほうから機長にアドバイスをするというならば、いわゆるキャリアとしたらお客様の安全第一を考えようじゃないかといふ考えに大体話し合ひがついたかと思ひますが、ただし、それを文面にするといふふうなところまでは、まだ現在のところいつておりません。以上でございます。

○参考人(富田多喜雄君) 私ども機長としまして、機長の与えられた権限内における動作といひますが、そういう場合には、原則的には機長の判断、そういう情勢の判断のもとに、機長がこれらに対して当たるということ、原則的にはそのとおりでと思ひます。また、そうでなければならぬと思ひます。しかし、お客様を預かつて、お客様の人命といふようなものを考えます場合に、でき得べくんば、外部の援助を得られるならば、そのほうがいいわけでありまして、その援助の与え方にまた問題はありますけれども、ただいま江島常務からお話がありましたように、機長が何らかの要請をしたといふような場合については大いに援助をしていただきたい、原則的には機長の判断といふものにゆだねられざるを得ないと思ひます。

○森中守義君 警察庁にちよつと聞きますが、いまお聞きのように、要するに大臣のほうでは必ずしも航空会社の主導権、そういうものはあまり望んでおいでにならぬようです。その余の業界あるいは関係の皆さん方は、そういうもんじゃだめだと、すべて機長に権限を持たせる、外部からのいゝろいろな入れ知恵あるいは干渉はよろしくない、こういう意見が一致しておる。そこで、今回の「よど」号の警察としての措置を考えたみて、これは私が一々例をあげるまでもなく、主として四項目を中央指令として福岡県警に出されたようですが、今回の事件が発生して解決に至るやうな経過を見て、しかもいまお話しになつたやうな御意見等中心にされてどういふようにお考えになりますか。自後あつてはならないけれども、発生をした場合に、治安当局という立場からこの種事件に介入する限界はどこまでか、あるいはすべきか、すべきでないか、このことをちよつと御意見を伺つておきたいと思ふ。

○説明員(三井物産) 警察といひましては治安と民間に奉仕するといふことが第一でございます。この点について鋭意努力いたしておるわけでございますが、ただいま御質問の、万一発生した場合の措置という点につきましては、今回の「よど」号事件のときにもありました、基本方針としては一つございします。あるいは二つと云つていかと思ひますけれども、それは乗客及び乗務員の人命の安全救出という点が第一であるということでございます。

なお、二つと申しますのは、福岡のケースでは、その場合にとりあえず発進を阻止をせし、航空機の離陸を阻止いたしました第一原則を実現するための条件なりチャンスなりを発見しようといふことにつとめたわけでございます。

したがひまして、これが将来万一発生した場合の事案といふものに対処するためにどういふやうな考え方なり方針なりを持つて臨むべきかといふ

点につきましては、今回の事件を参考としながら、皆さん方の御意見をお聞きして研究をしておるといふ段階でございますが、警察といたしましては、ハイジャック事件が発生をし、しかもそれが空中にある場合は別といたしまして、警察の手が届く地上に着陸をしておる、こういうような事態につきまして何ら手を加えないことがベストであるといふふうには考えておりません。万全のことができるだけの努力をする、その努力の方針は人命の安全救出というのを第一とし、そのための手段が具体的に警察において何が一番適當であるかといふものを平素から研究し、起こった場合に当該具体的条件のもとでそれを実現していくということが方針であらうかというふうに考えておる次第でございます。

○森中守義君　まあこのようにかなり意見がそれぞれ異なつた状態で「よど」号が処理された。まあ最近いろいろな週刊誌ですとか権威あるものによつてまあいろいろ論評されたり、あるいは事実が整理されておるようですが、その経過をまあ全部これはお尋ねするわけにいきませんけれども、「よど」号という具体的な事実をとらえて、福岡の現場あるいは中央段階における警察はいま三井さん言われるような見解、あるいは運輸省は大井さんが言われるような見解、あるいは日本航空は日本航空の見解、あるいは防衛庁は防衛庁であつたでしょう、あるいはあとで問題提起する第五空軍は第五空軍で何かの意見を持っていたかわからない。そういうふうに非常に、にわかになつた事件だけに、事前に協議も何もできなかったことは、これはよくわかります。かなりもの考え方の基調が異なつたところで、さあせつな的に発生した事件をどう処理するかということになると非常に困難だとは思ふのです。それで、日本航空としては、「よど」号事件発生と同時に——少なくともキューバ等々百件に余る先例がある、その処理された事実も十分御承知だつたと思うのです。したがって、そのことを踏まえて十二月一日の指令を出されたわけですから、で、そ

う所信をあくまでも貫こうとしたのか、あるいは警察は、いま運輸大臣の言われるように、いやそれはこの航空会社の先導型ではどうもだめだといふようなことで、意見がどこかで押えられたのか。まあそういうことをさかのぼって聞くのもどうかと思ひます。こういう法案の審議の際です、将来に資したいと思ひますから、まあいま聞けばいろいろ意見が違つておるもので、「よど」号事件の決着に至るまでの関係者の意見の調整がどこで行なわれたか、どういふ点に最大の相違点があつたのか、まあその点を、漏らし得る範囲でつてこうですから、おのおの責任者の立場からちよつと聞かしておいてもらいたいと思ひます。

○国務大臣(橋本登美三郎君)　まあ森中さんのほうから見て全部意見が違つたという話ですが、そう私は違つておると思ひません。私が申し上げましたのは、いわゆる板付飛行場にある「よど」号が着いた時点においては、やはりこれは運輸省なり警察庁なりあるいは飛行場側と話し合ひ、機長と話し合つてこれを処理すべきである。ただ、無理をする必要はない。要するに人命救助、乗客及び乗務員の人命救助が目的ですから、したがつて、無理をしちやいかぬけれども、少なくとも日本領土の地上においてこれが行なわれた場合には、それに対する関係機関の話し合ひでこれを進めていくべきである、かように申し上げたので、そう皆さんと意見が食い違つておると思ひます。というのには、一つは密室において行なわれておる犯罪ですから、機長の判断といひましても、なかなか、私はあの場合に機長が板付におられたかという問題もやはり考えなければなりません。したがつて、機長の判断が表に出される場合と、実はこういう考えであるが表には出さないといふ、犯人が隣におるわけでありまして、いろいろな事情があると思ひます。もちろん、この内部の事情は外部では十分知し得ないのでありますから、したがつて、押しつける必要はありませんけれども、その関係機関と機長との間でやり合ひできるだけの十分なる話し合ひを續けて、そうし

て最終的な結論は、もちろん、これは人命の救助といふのは前提ですから、それに阻害のあるような行動はやるべきではありませんが、そういう意味でのいわゆる機長の判断はもちろんわれわれは尊重しておる。そういう意味ではそう考えがみんな違つておるとは考えません。

当時の問題ですが、當時は御承知のように運輸省からも人が参り、警察当局も参り、現地の当局並びに航空会社の長野君が運輸部長として現地に参りまして、そして関係機関が話し合ひの上で話を進めていった。ただ、いまお話しするようであらう。つまな事件でありますし、日本としては未経験の事件でありますから、機長はどう考えておるか、どう判断しておるかといふことについてのこちらの取り方についてもいろいろのことであつたと思ひます。しかしながら、少なくとも関係機関、航空会社を入れて、いずれもが乗客並びに乗務員の生命を安全にしたいといふのが前提であつたといふ方針においては全く一致しておつたわけでありまして、犯人を捕えるためにはどんな犠牲をしろいでもかまわないという考え方は、関係者はだれも持つておらなかつたといふことは御了解願ひたいと思ひます。

○森中守義君　さっきの大臣の答弁、ちよつと私氣にもなるんですが、たいして違つていないとおしやるから、そのことが速記録にも出ましたし、前にまたさかのぼつて、こう違つておるということまでは言いませんけれども、確かに今回の処理のしかたからいっても、やっぱり違つておると思ひます。少なくとも、日本航空は指令に忠実であらうとしたらうし、だんだんだんだん変形してきておることは事実なんです。しかし、これはお互いに貴重な経験をしたわけですから、これから前向きにいかなくちゃなりませんので、あえてそのことに適及をして議論を深めたいと思ひます。そこで、さっき私が申し上げた、要するに事前抑制の方式あるいは実害軽減の方式、いずれも併用されなければならぬという事態の処理はよく私もわかるのですが、一体これから先のやり方とし

て実害軽減の方向にいくのか、あるいは事前抑制の方向にいくのか、どの道を選択されようとするのか。これで、たとえば羽田におけるチェックのしかたであるとか、ずいぶん変わつてくると思うんですが、どちらをおとりにならうとするのか、それをひとつ大臣と治安当局それから日本航空、御三者からちよつとそれぞれ御意見を聞いておきたいと思ひます。

○国務大臣(橋本登美三郎君)　第一の方針としては、やはり事前に、このようなことのないようには、警察当局においても十分なる注意を払つてもらう。同時に、航空会社でも事前のいわゆる十分な防止をはかつてもらいたい。といふことは、人間がいわゆる事件を起こすだけじゃなく、万が一に時限爆弾のごときものを乗つけられるということがあります。今度のような政治的な亡命をその主目的としたような犯罪であれば、まあ一応現地に連れ戻せばそれで済むという問題もありませんけれども、いわゆる飛行機爆破事件等の問題はありますから、したがつて、この種の問題はいわゆる政治亡命じゃありませんので、一つには刑事犯罪、一つにはまあまあ一種の気違ひ的な犯罪、こういうものもあります。そういう面からいいますと、事前に十分なる措置を講ずるといふことがまず第一である。しかし、それでもなおかつ起きた場合は、これは実害をできるだけ少なくする、こういうことにならうが、その場合には、一種のハイジャックでありますから、ハイジャッキングの場合についてはその実害をできるだけ少なくする。二者選択しずれかをとるといふわけにもまいりません。第一には、しかしいま申しましたように、人間がハイジャックする場合もあるし、そうじゃなく、一方的に意識的な事故として時限爆弾等の問題もありますから、したがつて、事前にやはり十分に警察でもやつたらわなければならぬし、航空会社自身もこれはやつたらわなければならぬ。單なる経済追求のために、ただお客を乗つけたいんだと、こういう考え方でやられたのでは人間の生命を安全保

障できないですから、たとえば、いま直前でも飛行機に乗せるというより方方がはたしていいかどうか、これらもある程度のやはり時間をおいて十分なる事前検査のできる体制を私はやってもいいと思います、具体的にはもちろん航空会社等経済上の問題もありますからして、むちゃなことを言つたつてしかたがありませんけれども、しかし、いまのようにただ飛行機はバス同様なんだと、来た人間は乗っければならぬのだと、こういうものの考え方だけでは相済みませんと思います。やはりバスであればこれは地上を走っている問題であります。飛行機は空を飛んでいるのでありますからして、なるほど使用用途はバスと同じ用途でありますけれども、人命の問題からいって、まさにこれは相当の開きがある。それにおいては、単に航空会社の経済的な立場だけを尊重するわけにわれわれはいかない。やはり人命の安全ということについては——あるいは利用者もある程度の不便を感じるかもしれない。しかしながら、人命の安全ということがこれからの私は政治の課題でもあり、航空行政の課題でもある、かように考えますので、さういふ方針でまいりたいと、かように考えております。

○説明員(三井物産) 私たちといたしましては、先ほどもちょっと触れたところでございますが、再びこの種事案が起らないように、未然防止のための万全を期するというところでございます。そのためには、ハイジャックを起さすようないろいろな危険性のある対象について、十分その企図を事前に察知をいたしまして対処したい。それからもう一つは、空港の現場におきまして、情報がない場合におきましてもさういふものを発見していく、こういう二つにならうかと思ひます。

それからなお、今回の事件にかんがみまして、万が一さういふような事態が起つたときに、もつとスムーズに対処する方法はないかという研究をし、たとえば、もう少し警察官も航空機に関する機械についての知識とか、あるいは航空の管制のやり方とかいったような点について、運輸省、航空

会社、関係のところともよく連絡を深めて知識を得ていきたい、こういうふうにするつもりでおるわけでございます。

○参考人(斎藤進君) 私のほうもハイジャッカーが起きない前の措置をいたしたいと考えております。

それで非常に私参考になりましたのは、アメリカの政府がこれに非常な方針を与えておりまして、それで、このハイジャックを行なう連中はどいう連中であるかというふうなことが分類されているわけなんです。たとえば男が主体である。女はまあ大体やらないんだ、男のグループの中に女の含まれていることはあるけれども、大体が主体は男であるというふうなこと。それから上限——四十五以上の人はしない。それからそのほかに、切符は片道切符持ち持っていない。これはハイジャックやるのに往復切符を持つてはつきりありません。それから、切符を購入する場合にエージェンツで購入する。航空会社で購入しない。エージェンツで購入する。これあたりなんか非常に参考になると思います。それから、チェックインまじわにやってくるんですから、まあチェックインするときに、もう飛行機にあわてて乗っていくというのが怪しいということなんです。それからもう一つは、人間というものは、ハイジャックやる場所、たとえば北朝鮮から北朝鮮に行くときには、この場合にいったかどうかも私も聞いておりませんけれども、この行き先の北朝鮮の事情を聞きながら、さういふようなことがあるようです。さういふことを、まあその話題を注意する。それからもう一つは、荷物をチェックインしない。ということとは、預けないということですね。さういふあたりをやはりあげまして、それで、これを発覚する前に、さういふものを十分に、乗せるときにこの状態をよく注意して乗せろという指示を与えているわけです。これなんか非常に参考になりますので、われわれのほうとしては、これを参考にしていきたい。

それで、さういふ問題と、もう一つ、先ほどちょっと触れました、いわゆる凶器を持つてくるかどうかというところを探知する、非常に巧妙なあれができておりますので、これをやってそこを通すというふうなことで、スクリーンを三つくらいにいたしまして、そこを通した人に乗せるということにしたらどうかという考えです。これはイースタン航空が、やはり気遣いが乗って非常に迷惑をこうむって副操縦士が死んでしまったということがありまますのですけれども、これにかんがみまして、この方法でいま現在やって、これ、総数十二万八千人を対象にしてやって、それで行動が怪しいと判明されたのが六百人、それから尋問されたのが三百二十九名、それから身体検査をさせられたのが六名というふうな状態で、非常に効果があがっているわけなんです。ですからわれわれのほうも、これで大体九五%以上は阻止ができるんではないかという意見がありますので、さういふ問題を取り上げてやっていきたいと思ひます。

○国務大臣(橋本登美三郎君) 先ほどの、あるいは答弁の中で不明確な点というのが——私、赤軍派の学生は政治亡命者であるようなものし言ひ方をしたとすれば、赤軍派の学生、今回の平壤に行つた者は、政府は政治亡命とは考えておりませんと、これははっきり重ねて申し上げておきます。

○森中守義君 そこで、そのハイジャックの先進国といわれるアメリカの場合ですね、いわゆるキューバ定期便、さういふものが頻発を起しているアメリカにおいて、いま提起している事前抑制の対策あるいは実害軽減の対策、この現状を、よく日本航空のほうでもおわかりだと思ひます。いま、どちらに力を入れておられますか。

○参考人(斎藤進君) これは事前抑制のほうに力を入れております。ですから、ハイジャッキングが起らないように、われわれのほうは力を入れていくわけです。よろしくごさいますか。

○森中守義君 その内容がさういふものか、ちょっとわかりませんがね。要するに、その事前抑制ということが極度に強められていけば、確かに自由制限という、さういふ一種の社会問題を起こし

ますよね。それで、一説によれば、一体さういふハイジャッキングというふうな事件が、極度に自由制限までもしなければならぬような犯罪と見るべきであるかどうか、むしろ事件が発生をして、油さされれば行つてよろしいぞと、さういふ簡単な言い方でキューバに飛んでいつてい例がある。さういふことで、しきりに週刊誌あたりは言つておる。さういふニュアンスから受け取れるものは、事前にチェックするよりも、むしろ実害を軽減したほうがいい。つまり日本航空の、犯人の意思に従い、小細工を弄してさからうなという、さういふことを、いわば一種の教典とすべきではないかというふうに思ひます。

で、むしろさう簡単に見のがせるような犯行だとは思ひません。非常に重大な罪悪だと思ひますけれども、ただ、事件をどう処理するかという角度からとらえていくならば、極度に自由制限を加えるような事前チェックをすることがいいのか、あるいは機上で発生したものは実害を極力最小限にとどめるような、しかも、いまイースタン航空の例を出されましたが、これは副操縦士と何かピストルの撃ち合いをやつて、しかも、副操縦士が柔道五段か六段であつたといふんですね。しかも、それは精神異常者である、特異なケースだと私は思ひます。さういふことから考えてまいりますと、アメリカでの事前抑制の態様というものの、その中身をどういふふうにお知りになつておられるのか、いま確かに事前抑制にアメリカも力を入れているんだと、さういふ斎藤さんのお答えではございますが、もうちょっと抑制の状況というものをわれわれの範囲でけっこうですから、お漏らしいだきたい。

○参考人(斎藤進君) ハイジャッキングが起きましてから、実は私のほうでも手荷物の検査その他相当厳重にやつております。それで、むしろお客さんのほうから進んで——ことに、昨日の新聞に出ましたように、爆弾事件その他がございましたし、お客さま自体が非常にこの問題に対する関心が深まつてきたということで、進んで、まあ進ん

でというか、そういうことがないようにはしていただきたい。ですからわれわれが、これは怪しいと思ふ人でなければなりませんし、それでもって、まことにそれよりも申し上げれば、もうすなわちこれに依りて、いま現在のところまであります。ですからわれわれとしては、この種の問題が、さつき先生も御指摘のあったように、いろいろな面に進んでくるとはいいかという気がしますが、できるだけやはりお客さんのきげんをそこなわないようにして、それでこの問題をやっていきたい。それで限度は、航空会社がやる限度と、警察がおやりになることの線がありまして、それでそれが済んでからは、もう警察にお渡しするということが、まあ怪しいというか、怪しい人に対しては、そういうふうなことをやって、われわれ直接にそういうものにタッチしない、できるだけ怪しい人については、警察官の立ち会いのもとにやって、われわれはお客さんに対しては、会社として迷惑をかけないように心がけるといふことを方針にしております。

○森中守義君 三井さんどうなんですか。羽田でやっておられるのは、恒久的に定着させるおつもりですか。つまり、いま日本航空が言われるように、事件の直後ですから、まだ「よど」号に対する非常ななまなましい記憶、あの凄惨さをみな頭に描き過ぎておられますから、かなりのことをして乗客は進んで協力は得られる。が、そういうことが一体いつまで続けれられていくのか、何年も何年もこういう状態が、まあ去る者は日にうとしいうたことではございせんけれども、事件からずつと時間が過ぎていけば、何のためにやるのかという意見等もそろそろ出てこないとも限らない。で、そこにとどろく状態では定着させていくのか、事前チェックの問題を。それと、片やまあ警察の一つはやり方だと思ふんですね。非常にもものものしい、ある程度威圧的にやれば、それによる反発というものは必ず生まれてくると思ふんです。その辺が実際の事前抑制のむずかしさだと思ふ。したがって、まあ将来定着してこれを

おやりになるつもりなのか、あるいはやり方等も常時、日本航空なりあるいは運輸省あたりも協議をされてしかるべきだと思ふんですが、まあ現在、私も何回か見ましたけれども、あの程度の規模のもので、将来も定着させていくつもりなのかどうなのか。それと、さつき一度申し上げたように、自由制限ということが一体どの程度まで許されるかという非常にむずかしい問題が出てくると思ふんですが、その辺の御見解はどうでござい

ますか。

○説明員(三井精君) 大体この種の事案は、犯罪一般がそうであります。忘れたころまた起こるという心配が災害と同じようにあるわけでございます。したがって、私たちがいたしましては、現在やっておりますような警戒といふことは将来とも継続してやっていきたい。ただし、やり方はそのときの事情等に依りていろいろ加えていく。たゞいま端的な外形にあらわれている事柄を申し上げます。たとえば羽田空港におきましては、九十名の警察官が今日配置についてやっております。その中には私服の者もおりますし、制服の者もおります。制服の中には空港警員もおります。応援をしておる機動隊員もおる、こういうことでございまして。したがって、できるだけのものものしい形を避け、しかしながら実質的に警戒の実をあげていきたい、このためには二つ方法がございまして。一つは、たゞいま日航側からもお話がありましたように、機械的な方法で、警察官が目につくような形をとらなくてもわかつていく、実をあげられるという方法でございまして。この点につきましましては、航空会社並びに運輸省当局の体制なりやり方、たゞいま研究をふりしておられるわけでございますが、その辺がだんだんと実際に機械も設備されるとか、あるいはチェックの荷物の預かり方等もだんだん軌道に乗ってくるかという点になります。警察官の姿はもつと減らしていき、それからまた、この場合に制服でやっておりますのを今度は私服に切りかえていくというのが二番目の方法であらうかと思ふ。何

よりも大事なものは、空港の現場においてやる警戒と、もう一つは、事前にそういう企図を発見する、企図をしそうな人間についてこれを事前に把握していく、この辺がもつと進んでまいりますと、警戒という点についてはもつと継続してやりますけれども、やり方は、皆さん方に御迷惑をかけないような、迷惑のかけ方方が少ないような方法がだんだんと定着していくように考えておりますし、そういう方向で努力したいと考えておる次第でございまして。

○森中守義君 わかりました。

富田さんちよとお尋ねしますがね、民間国際機長会があります。たしか一九六九年三月、アムスで総会が開かれた。この総会の席上で、ハイジャック問題が頻発する今日の国際航空界の状況からして、何かの答えを与えねばならぬというわけで、大体三項目にわたる結論を出して実行に移した。その一つは、ハイジャックを出した国に抗議をする。ハイジャックを出した国に対しては飛行を禁止する。それから同時に、その国に対して国際的懲罰の措置を呼びかける。これはもうおそれがね。それから、二十四時間のストライキをもつて、こういふ再発をさせないような処置をするというところを出ておるのですが、したがって、日本からも機長会の代表がおそらく参加されたのじゃないかと、こう思っておるのですが、この措置はお聞きになっておりますか。それと、いま私が申し上げた三項目の決定がそのとおりであるかどうか、これはもの本によつたわけですからよくわかりませんが、そのとおりであるかどうかと、それと同時に、日本の機長会としては、そういう決定に賛同されたかどうか、そのことをおわかりの範囲でけっこうですからお答え願っておきたいと思ひます。

空機不法奪取防止を世論に訴えるためのストライキを含め必要な手段を講ずることという決議に基づいて、加盟航空会社に対して、九月一日に次のような提案があつたわけですね。と申し上げますのは、「IFALPAは、旅客の解放及びHIJACKERを罰することを求めて、国連と接触している。しかしもし不成功に終わった場合は、アムステルダム決議A-120」というのは、いままでたことと思ひます。「により、十五日前の予告を以て、世界的規模で二十四時間ストライキ、又はそれ以上のストライキを提案する」という提案がなされたわけなんですけれども、これについて確かに、日本のALPA OF JAPANというのがあります。そこに提案がなされた。これは、うちのほうのあれは機長会がこれをやっております。管理職がここに含まれております。このIFALPAの中にそういうことがありまして、うちのほうからは九月十七日に、ストライキに参加できない旨回答しております。と申しますのは、各国の航空会社を見ますと、各国はばらばらで、参加しないという航空会社もありまして、また、他の航空会社も参加するならば参加していいという航空会社もありました。そういうことで足並みがそろわなかつたので、この採択はしておりますけれども、ストライキにまで発展はしていません。そういうことで、この問題については何といひますか、採択はしたけれども、あとはまあ立ち消えのような形に現在のところはなっております。

○森中守義君 それと、いま一つ、金浦に「よど」が着いた時点で、たしか富田さんのお名前だったのか、小谷野さんのお名前だったのかよくわかりませんが、機長会として運輸大臣に何か要望書が出されましたか。あの要望書はどういうふうに処理されましたか。

○政府委員(手塚良成君) 要望書の内容は御承知かとも思ひますが、機長の権限について、機長に可能な限り必要な情報を与えるように努力をして、機長の判断、意思に協力をしてもらいたいとい

ふと思ひます。

いうことが一つ。それから、早急に完全な飛行前点検を行なうと同時に、安全運航に必要なすべての処置をとってもらいたい。要するに、事前の荷物のチェックその他を十分にやってもらいたい。それから第三点は、安全運航の見地から乗員の疲労度を勘案し、出発に際しては、乗員交代を行なうべきである。この三項は、当時の金浦の状態であつたと思う。こういうことで、一項、二項については先ほど来、いろいろ御質疑、御検討がございいますようなチェック、飛行前の点検という問題として、私もども部内には委員会もつくって、関係省庁ともいろいろお打ち合わせをし、会社とも連絡をして、逐次新しいものを、やるべきことを事前にやっておくという現状でございます。

第一項の機長に対する問題は、今回御審議の法案をはじめといたしまして、機長の皆さんとの意見の交流もやっておりますが、基本的に、先ほどこれも御議論のあつたような趣旨で、できるだけ機長の判断、特に飛行中においては機長の判断にまかせる、これが地上にある場合等において、できるだけこれをアドバイスし、また、人命救助を第一とした措置をとっていくという方針、こういうふうなことがたまたまきめられ、実行に移されておりますので、この機長の当時の要望といえますか、これは内容的に実現に移されておるといふふうに考えております。

○国務大臣(橋本登美三郎君) それに関連して、いま森中さんのお話、金浦飛行場における処置をどうしたかということにつきまして、それに私が当たっておりますから、お答え申し上げます。第一の点につきましては、情報を与えろということにつきましては、可能な限りあそこで終始知り得た関係の情報あるいは気象関係とかその他を詳しく機長に伝えました。

それから点検等、これも十分に機長の言うとおり、これを犯人に了解を求めまして、そこで機体の点検からその他を三時間余にわたって十分にいたしました。三番目の乗員の疲労度、これは私たちが非常に

心配したんです。また、日航当局からやはりその方面の、機長経験の常務が来ておまして、ぜひ取りかえてほしいということで、出発する前日でありましたが、強く要請がありまして、私のほうから犯人に対して、ぜひこれは安全に諸君を北朝鮮に送るためにも操縦士をかえたほうがよろしいと、疲れておるであろうからぜひとも取りかえるようにというふうなことを言つたけれども、犯人はどうしても承知しない、断固として承知しないのであります。そこで、機長とも管制塔を通じて話をし、どうなんだと、まあ今夜ゆっくり休ましてもらえればあるいは明朝自分が操縦することとが可能であろうというふうな話でありますので、それじゃ、まああしたは十時以後に乗客を全部おろすという話ができたのだから、今夜は君たち操縦士はゆっくり休むように、犯人にもその旨を伝えよう、そういうことでその晩はゆっくり静養をとらせることができたわけでありまして。翌朝になつてからも一度話して、だいたいようぶか、どうしても行かれないなら、これはよく犯人にも話をしてくれ、操縦のできない者を持つていつたところでしたかたがたのだから。そういうことでいろいろ話をさせましたが、石田機長も、まあ何とかやれそうだが、気象等についても十分な知識を得たから、犯人も承知しないので乗員の交代はけつこうです。私たちがやりましょう。こういう点については、この三条の申し出については最善を尽くしました結果、無事に帰りましたから、機長会から私あてに、非常に慎重な処置をとつてもらつて無事機長以下帰ることができましたのは、感謝にたえませんという謝礼電報までちょうだいしております。

○森中守義君 日本航空と全日空の場合、何といても機長が事実上の運航の責任を持つてゐるわけですが、それで機長会というのをもちなんですね。社内において機長会という固まつた意見というものが事実上の運航にどの程度反映されてゐるのか。つまり機長会という地位、あるいは立場というものが社内での程度重視されてゐるかどうかということを――聞き方は非常に抽象的ですが、具体的にどうこうという立場に置いてゐるとか、あるいは運航の責任はこうこうこうなつてゐるというふうなことをお聞かせいただけたら幸いです。どういふような状況になつてゐますか。

○参考人(斎藤進君) 機長会――実は私のほうには機長会と機長懇談会と二つございまして、機長会のほうは、これは組合員で構成してあります。懇談会のほうは管理職と組合員とで構成して懇談会をやつております。それで、運航に關してというよりも、これは一つの集まりでして、それでわれわれ労働使會議あたりに出る、いわゆる会社のいゝんな方針、その他これあたりを機長会で――これは機長会といひましても飛んでゐる連中が非常に多いものですから、まあ月に一回ずつやることになつておりますけれども、ときには二月に一度きりやれないというふうなことがありまして、そのときにははわれわれ出席いたしまして、それで、いま申し上げたような会社の方針その他話をし、まあ機長の意見を聞いたり、われわれのほうからも機長に対する意見を言つたりして、それで会をやつてゐるわけなんですけれども、まあせいぜい集まつても二十三人ぐらい。あとはもうたゞびれて静養してゐる連中、それからほかを飛んでゐる連中というところで、意思の徹底はなかなかむづかしいんです。これが乗員の姿でございまして、しかし、やはり会社の実情をよく知つてもらふという意味、このハイジャッキングの問題について、われわれもさつそくやはり機長会とコンタクトしまして、いろいろな話し合いをした事実がございまして、というわけで、われわれと機長会というのとは密接な連絡をとりながらやつてゐる。懇談会のほうは、これは懇談会という名のとおりに、自由発言をしながら、社長あたりの、その月の経営方針とか何とかを話し合つて、それで開催してゐるようなことで、機長会のほうがむしろ具体的にいろいろな話をしております。そういうふうな関係にあります。

○参考人(江島三郎君) 全日空の場合には機長会という特別のものはありません。ただし、私のほうは現在ボーイング727それから737、それからYS、フレンドシップというふうなところで、これは大体機種別に分けてまして、いま第一から第七首席操縦士というふうなところで大体まとめておりますけれども、これはもちろん管理職でございまして、ふぐあいの点とか改良すべき点、こういうふうなのが論議されて、これがその首席を通じてわれわれのほうに上がつてくる。もちろんその上がつてきたことに對しては、われわれのほうで改善すべきところは全部改善する、こういうふうなことをとつておまして、機長会という特別なものは全日空ではありません。

○森中守義君 なぜそういうお尋ねをしたかといひますと、さつきちよつと斎藤さんの言われた、労働使の意味合いの私の問題の取り上げ方じゃないのです。少なくとも、「上」と「号」という一つのショッキングなできごとを基礎にして、ここまでいろいろ問題が発展をしてきた。また、将来の再発を予防しなければならぬ。そこで、機長の果たすべき役割、あるいは持つべき任務、責任というのは非常に重なる。そこで、いま少し私は機長会といふものは――さつきアムステルダムで国際的な会合が開かれた、そこまで機長が、飛行機あるいは航空界における地位と責任といふものが非常に重要になつてきてゐる。そういう意味で、少なくとも、今回の法改正にあつても、あるいはその条約の草案をつくる際等々においても、いま少し日本のこれらパイロットの皆さん、そこに機長会といふことで代表されておるとするならば、もつと慎重な態度で皆さんの對話といふか、あるいは意見の反映といったものが必要ではないか、こういうことを実は主張してゐるのです。しか

し、残念ながら、全日空におかれても日本航空におかれても、そこまで機長会で問題が進んでいないようですが、これはお考えをもう少し整理していただく必要があるのではないかというふうに思っています。同時に、これから政府でいろいろこの問題を扱われる際にも、機長会というものを重視しなければいけません。だれにもわかりませんよ。しかも、今回の法改正等で機長に権限を付与した。これはあくまでも法律上の問題です。からね。しかし、それがどこまで実行に移されていくのか。あるいは、法律じゃこういふふうにならね。あるいは、実際は定められた法律を逸脱するような程度でも裁量しなければならぬというふうなことが、実際問題としてあると思うのです。だから、私はそういう意味では、機長会が非常に重大な責務を担っているべきであらうし、そういう評価の上に立つて、機長会との接点を深めていくべきではないか。むしろこれから先、国際的な会合等があれば、これは進んで日本は私が出すべきだと思うのです。しかも、そこで採択をされたいろいろな決定については、これまた進んで賛同する、事によりましてよくけれどもね。こういうことを私は言いたかったわけです。そこで、国際線の会長お見えになっておりますが、こういう意見についてどうお考えになりますか。

○参考人(田中多喜雄君) 私ども機長というもののいままでにおきます飛行というものの対する権限、これは事実、法にも与えられておりました。ただ、それはあくまでも指揮権といいますが、クルーの指揮、あるいは会社によって定められておりますマニュアル等によりまして、飛行の安全、それから判断というふうなものに対して最終的な責任は機長にあるのだという、こういうことは確かにそのとおりであります。また、それを実施しておるわけでありまして、いま先生がおっしゃられる、国際的な面においていかに伸びていくかということは今後の私どもに課せられた大きな任務だと思っております。その点におきまして、先ほど御指摘のありましたIFALPAというものにつきましても、私ども操縦士はこれに加盟いたしましたし、大いにそれらの知識を吸収し、そして今後ともに進んでいくという道は先生の御指摘のとおりだと思っております。

○参考人(斎藤進君) いまちょっと足りないところがあったので補足いたしますけれども、実は御承知のとおり、飛行機が大型化してまいりまして、現在一番小さな飛行機で、私のほうで持っておりますのは、これが百二、三十人乗る飛行機、これがいま一番小さくて、国内線でDC8-61ですが、これですと二百三十四人乗るというふうな状態です。これが大型化してきて、その機長となりますと、相当責任が重大になってまいります。あたかも船長が全責任を負うと同じように、やはり機長の責任というものを確立する。これは会社内での問題でございまして、確立する必要があるとわれわれ考えておりました。現在この問題について真剣に取り組んでおります。ですから、今後早急に機長という立場を含めて、われわれのほうとしては今後、責任と権限はどうあるべきかというところを明確にしたいと考えております。

○森中守義君 ちょっとこれは飛躍し過ぎる気がしないでもないかもしれませんが、特に航空局長にひとつお聞き願っておきたいのは、いまのうちに後発産業だといえながら、航空産業が異常なテンポで進んでまいっている。そこで、いま絶えずこの委員会でも問題になりますのは、一体、乗員の養成をどうするのか、かなり深刻な問題としてこの委員会でも受け取ってきておる。そうなりますと、片やこういう試験がある、乗員はだんだん不足してくる、養成も困難をする、こういうことになりまして、簡単な言い方をすると、まさにパイロットは金の卵だ、こういう言い方をしてもいいのじゃないかと思うのです。ただ、社会通念的な意味合いからいけば、飛行機の乗務員だ、パイロットだといえ、職業という観点からとらえると、非常に高いものにランクづけされていることは事実なんです。これは私ども異論がない。ところが、そ

ういうふうに通念的な位置づけはされていても、はたして、その社内においてあるいは政策的にあるいは国家的に名実ともにそうであるかどうかという点については、かなり私は手落ちがあるように思っています。それで私は、この際のことですから、運輸省が中心になりまして、機長会の存在をどう認識するか、つまり団体としての位置づけ、そういうようなこともあわせて社会的な地位というもののについて再検討の時期にきているのじゃないか。そうしないと、条約は批准をした、法律は改正をして機長に権限を与えたといながら、いたずらに責任だけ重くなる、社会的な地位というものが保障されていないのでは、全くこれは私は片手落ちだというふうな気がしてならないのです。だから、いまにわかにそのことの答えをここで出していただくとは思いませんが、少なくとももうこういう機会に、機長会あるいは懇談会という名称が二つあるというお話のようですが、とにかく飛行機の運航に対して、あるいは社会に対する責任と義務という角度から、この問題もう一回ひとつじっくりと関係者と協議をされてもいいんじゃないか、こういうふうに思っているのですが、いかがですか。

○政府委員(手塚良成君) おっしゃいますように、操縦士の地位というものが非常に高まっておりますことを考えますと、特にジャンボを運航するパイロットというふうなことになるかと、ああいった多数の人間の人命を預かり、機内の秩序維持をはかりながら安全に運航をするということになりますと、これは非常に高い地位を要する。単に航空運航技術上の問題だけではございません。機内の、そういった全般の多数の人間の秩序を維持していくというところは、単なる技量だけではいえないのです。そういうことになってまいりますと、この機長の地位というものはますます非常にレベルの高いものを考えなければならぬ。

で、ちょっとお触れになりました養成の規模等につきましても、おっしゃる通りに、非常に足りないというふうなことで、来年の予算等におきましても、航大もさらに従来の五割増しの増員を考へるし、各自社養成についても同様の措置をお考え願うということも入れまして、養成の規模も拡大すると考えますけれども、一方、規模だけではいけませんので、それぞれの質がやはり問題だと思っております。いまのように、非常に社会的に重要な地位を占めるようになってきますと、質が問題になってくるわけで、そういう意味から、従来、航空大学校で高校卒から入れておりましたようなものを、むしろ大学の二年、あるいは大学のある課程を経た者を入れたほうがいいのではないかと、いろいろ御議論などもあり、そういったものを含めまして、私どもではパイロットの養成という問題を通じて、いろいろたたいま検討いたしておりますというところがございます。

それから、操縦士の皆さんとやはり直接いろいろ問題について話し合うというふうなことは、いまのような養成の問題もございまして以外にいろいろあるわけでございまして、実は私も操縦士協会の皆さん——ここに出席しておりますが、江島さんが会長でございまして、江島さんを会長にします操縦士協会というのがございまして、この協会の皆さんとは私たちが直接の懇談を持つ機会を得まして、いろいろ身近なお話を伺ったりいたしております。非常に行政上、航空従事者の立場における貴重な御意見がございまして、今後ともそういう意味で、こういった協会には接点を密にして、これを直接、行政の面に反映させていきたい、かように考えるわけでございます。

○森中守義君 これはいろいろ機会に特に強調したい一つの点ですから、関川さんにちょっとお尋ねしておきますけれども、いまのことを含めまして、何かエコノミストに小谷野等さんが対談をされておるわけですね。あの中ですごく重要なことをおっしゃっておる。どういふことかといふと、おそらく運輸大臣に出された要請書の意味合いとしては、一切の政治関係あるいは一切の国際関係を抜きにして、とにかく物理的に最も安全な場所におきたい、それが機長の悲願であり、念願

でも、航大もさらに従来の五割増しの増員を考へるし、各自社養成についても同様の措置をお考え願うということも入れまして、養成の規模も拡大すると考えますけれども、一方、規模だけではいけませんので、それぞれの質がやはり問題だと思っております。いまのように、非常に社会的に重要な地位を占めるようになってきますと、質が問題になってくるわけで、そういう意味から、従来、航空大学校で高校卒から入れておりましたようなものを、むしろ大学の二年、あるいは大学のある課程を経た者を入れたほうがいいのではないかと、いろいろ御議論などもあり、そういったものを含めまして、私どもではパイロットの養成という問題を通じて、いろいろたたいま検討いたしておりますというところがございます。

である、そのことがつまりオペレーションズ・マニュアルの精神なんだと、そうして運輸大臣に要望書を出したということに触れられているのですね。そこで、さつき問題になりました事前抑制があるいは実害軽減かという問題にまた逆戻りするわけですが、それで、機長の地位あるいは立場というものと、それと事前抑制があるいは実害軽減かという、これは機長の立場に微妙に反映してくるわけですが、その辺のことについてちょっとまとまった御意見がありましたら聞かしておいていただきたいと思います。

○参考人(関川栄一郎君) お答え申し上げます。

これは二つに分けて考える必要があるかと思えます。一つはハイジャック、いわゆる乗っ取り事件でございますね。これについてまず考えてみたいと思えます。ハイジャックにつきましては、たとえこの間の「よど」号の場合、あれは事前の防止措置というのとは全く違って、事後処置のみとられたわけでありまして、これはしかし「よど」号の場合、必ずしも適切な処置がとられたとは私は思いませんけれども、しかしながら、あやうく無事にとかくみんな帰ってきたわけですね。ですから、ハイジャックの場合には、事後処置を優先に考え、もちろん事前処置も必要でございますけれども、それよりも事後処置優先で考えたほうが私はいいんじゃないかと思ふのです。ただし、もう一つの航空機に対する犯罪——先ほど申し述べました空中爆破、これに對しましては、事後処置では手ぬるいのでございます。事件が起こってしまったからではしかたがないのでありまして、これについては事前の処置をむしろ現在よりももっと強化すべきではないかと私は思ふ。

この間、所用がございまして、たまたま西ドイツの主要空港十カ所に参つてみますと、例外なく巡査それから兵隊、それが小銃をぶら下げて、国防色の制服を着て、飛行機のそばをうろついております。一般の旅客にしてみますと、非常な不安感を持ちますし、不愉快でもございます。しかしながら、旅客に対する周知徹底、つまりPRというものは非常に進んでおりまして、御承知のように、最近ミュンヘンの空港でも爆破事件が現に起こりました。そういうったショックの影響もあるかと思ひますが、お客のほうも別に文句を言わないで、非常に嚴重なチェックを受けておりました。それから、もう一つの方法といたしましては、従来、飛行機に荷物を積み込む場合には、出発時間をおくらせまいとして、かなり余裕をとって積み込むのでありますが、西ドイツの場合には、出発ぎりぎりまで飛行機から二十メートルか三十メートルおいたところに荷物を地上にずらつて並べておくわけですね。というのは、時限爆弾を考慮しているという話なんです。それが非常に嚴重なチェック制度をとっております。わが国の場合におきましては、今後予想されます空中爆破という犯罪に對しましては、私は自由の制限その他問題もございすけれども、ある程度のチェックはやるを得ない、そして現在の簡単なチェック制度をなお一そう検討しまして、むしろこれを強化する方向に持つていくべきではないかと思ひます。以上です。

○森中守義君 そこで、ちょっともう少し条約關係に返つてみますが、先ほど申し上げたように、百四十数件ですか、事案の中で、ほとんどハイジャックの場合、不成功に終わった例はないのです。おおよそ成功している。そこでおそろくわが国を、將來あつてはならないけれども、一応規定をした場合、今度の「よど」と同じように、まずやはり成功するんじゃないかという、こういう見方をせざるを得ない。で、それは国内の板付なり千歳でおおされた場合、犯人が逮捕された場合、これは罪状に問われることは間違いないんで、あくまでも行きたいところに無理やり強行するであらう。そこで、問題は東京条約ないしはこれから予定される補充条約の中に、たとえそれが政治亡命的なものであつたにせよ、とにかく国外に出た場合に、必ずこの国においてもハイジャックに對してはこれを規制をする、その国において罰則

を加えるあるいはその犯人の有している国籍国に返すとか、そういうたようなことが条約上實際問題として考えられまじやうか。

この前、羽田に行つたときに、石田機長は、私だったかどなただったかよく記憶しませんが、今度の教訓から何を感じましたか、こういう問いに對して、それは逃亡した犯人はどの国に行つても送り返されるかあるいはその国の刑罰によつて処刑をされるか、いずれかの道が実は選ばれてもいいんじゃないか、これがハイジャックを防止する一つの方法だという、こういう私見の表明が非常に私は印象に残つております。ただし、現在の国際法からいけば、おおよそ政治亡命という場合には引き渡しを行なわない、こういうことがありますが、なかなかその辺の条約の扱いもむずかしいと思ふのですが、もう少し國際的に次元を高めて、ハイジャックの防止策を考えていくならば、そういうことも条約の中に採用されてもいいように思ふ。これは日本一国でできることじゃございせんけれども、ICAOに加盟しておるわが国としては、あるいは現在の東京条約の締結国の一つとして、將來、こういう措置を提案をするお考えはないのか、あるいはまたとるような見通しがあるのかどうか、非常に迂遠過ぎる質問のようですが、ちょっとその辺の見解を聞いておきたいと思ふ。

○政府委員(手塚良成君) ハイジャックに對します対策といたしまして、先ほど来お話がございましておりで、これはやはり國際的な問題としてわが国が相協力して同じ立場でもつて対処するといふようなことが行なわれることが非常に重要な対策の一つであることは間違いないと思ひます。そういう意味で、今回の東京条約あるいはハイジャックそのものを問題といたします補充する条約案というよりなものがいま検討されておる。現在やられておりますハイジャックそのものの条約案といふものは、これは非常にわれわれとしても歓迎すべきものだと思つておるわけでございます。日本におきましては、今回いち早く、この条約の裏づけといふますか、この条約案を国内法に持つてきた場合と同じような内容が、今回やはりこの条約批准の一環として別途にまた出されておることは御承知のとおりでございます。そういうふうなことを世界の關係各國がすべて寄つてやられるというところは、非常に望ましいのであります。私もぜひ関係當局を通じて、そういうたような方向で關係各國が協力推進がはかられるようになつて持っていきたいと、お願いをしたいと、こういうふうな立場と考えております。

○森中守義君 そうなりますと、なかなかこれはいままでの実例からいってもハイジャックの成功率は高いというふうな観測が生まれてくるわけですが、しかし、いまにわかに条約上それが期待のできるような現状ではない。じゃどうするか。これはあつてはならないが、もし再発したというふうなことを想定した場合に、何かの際打つ手を打たないと、第二の「よど」号、第三の「よど」号といふことがやはり予想されるんですね。このことは私も非常に危険に思ふ。むしろ、関川さんの言われるように、あるいはきのうのイペリア航空か何かの爆発等まことにつらつ然とするような事件の予測がどんどん出てきておる状況ですが、そういうことを考えますと、やはり日本でもかりに第二、第三の「よど」号事件が発生する——大臣は政治亡命じゃないと、こう言われるけれども、かなりそういう色彩を持つておる。これは否定できない。そうならば、先ほど来言われているように、外交を持つておる。たとえば韓国であるとかあるいは中華民国であるとかあるいはタイであるとか、こういうふうな行つていふことには、好ましい国とならばよろしいのだということにはならないと思ふのです。政府側にとれば好ましくない国、すなわち、今回のピョンヤンであるとか、あるいは北京であるとかあるいはハノイであるとか、こういうところに行けというふうな事例があるんじゃないかというように一応想像した場合、非常に大きな問題になる。もう私は一切の國際的なもの、一切の政治的なものを介入させてはなら

約の裏づけといふますか、この条約案を国内法に持つてきた場合と同じような内容が、今回やはりこの条約批准の一環として別途にまた出されておることは御承知のとおりでございます。そういうふうなことを世界の關係各國がすべて寄つてやられるというところは、非常に望ましいのであります。私もぜひ関係當局を通じて、そういうたような方向で關係各國が協力推進がはかられるようになつて持っていきたいと、お願いをしたいと、こういうふうな立場と考えております。

ぬというのを信条にしたいと思っておりますけれども、実際問題として今度、国際的なもの、政治的なものが介入してしまふ。そうなつてくると、与えられる答は何か。条約で満足にいかぬ。そうなる、アメリカとキューバでとられてゐるようなもの、少なくとも、ビジネス・オンリーといふわたり、あるいはビジネスライクといわれるような、そういうようなことがバックグラウンドに設定をされておらない、なかなか第二、第三の「よど」号があつた場合、問題の処理が簡単にできない。しかも、東京条約を批准するものでもない、国際機関それ自体に加盟してない国も多い、方法は何なのか。まあこれから承認国あるいは国交未回復の国と何らかの形で接触を深めながら、事、ハイジャック等に関する限り、一切のものを抜きにして、何かの政府間協定あるいは企業協定というようなものが生まれてこない、私は第二、第三の「よど」号がかりに起きた場合、同じことを繰り返すのじゃないか、こういうように思うのですが、大臣どうですか。

○国務大臣(橋本登美三郎君) 問題は、これは犯罪と政治亡命とを別に考える必要があると思ふのですが。せんだつての「よど」号事件は、まず前提として犯罪が行なわれたという事実ですね、飛行機を奪取する、あるいは国内には刑事犯的なことを起こして、こういうものと、それから、いわゆるそういうことなしに、よその国でもって政治亡命をしたというところは少し事情が違ふと思ふのです。ですから、ハイジャッキングといういわゆる刑事上の犯罪が行なわれた場合、これは運輸省の所管でありませんので、法務省の人が答えるのが当然だと思ふのですが、しかしながら常識として、犯罪が行なわれた場合にはやはりこれは犯罪としてその当事者の国は考える。しかし、実際は考えてもなかなか実行できない場合があります。未承認国に行つてしまつた場合は、その犯人を引き取るといったところでなかなか引き取れない場合もありましようし、ありますから、承認国と未承認国の間では種々の問題がありますが、問題はさうな法律上もしくは条約上の規定がない場合です。日本とアメリカの間は条約がありまうからして問題がありませんけれども、それがない場合に、それが彼ら自身は政治的な亡命を目的としておつても、その手段がやはり犯罪を構成しているという場合は、やはり形式上は、その当事国としては当然犯人引き渡しの要求権を保有しておる、これはまあ法律上の問題であります。そういうことを抜きにして、未承認国に行つた場合どうするかというお話でありまうが、そういう場合はやっぱり何らかの方法を通じて、あるいはある国と日本が承認国である、その承認国が未承認国であるAという国に対して交渉するルートはあるわけですね。あるいはせんだつて行なつたように、そのような方法としてソ連を通じて行なつた、あるいはまた人道上の問題として世界赤十字を通じてこれを行なう、こういういろいろな方法によつて乗客及び乗務員の生命安全をはかる。かような努力をすることによつて——あるいは将来は、今日でもそうですが、航空会社自身がやる場合もあると思ふ。こういうことでもって少なくとも人命尊重、犯罪のほうは別問題として、人命尊重の道は、これは全力を尽くしてやらなければならぬ。今回の場合はかような方針に従つて、北朝鮮は未承認国でありましたが最善の措置をとつて、また北朝鮮当局もこれを理解されて人道的措施をとつてくれた。今後ともそういうことに対してそのような方法しかない、またその方法を尽くせばわれわれの目的は達成することが可能であらう、かように考えております。

○森中守義君 答弁の不足じやございませんが、しかし、私はさういふことを言つてゐるのじやないのです。つまり「よど」号があれだけなげ時間がかつたか、これが問題なんです。だから、このように平生からすんなりと、こういう事件が起きたならば、つまり機長代表の小谷野さんが言われておるように、政治的なもの、国際的なもの、一切のものを抜きにして、最も安全に、

物理的に行けるところにおられるようにしてほしい。おそらく諸外国の多いハイジャックの例はさういふものを教えていると思ふのです。もうそれ以外に方法はないです、極端な言い方をしますとね。ところが、今回の場合には、初めてのケースであつたとはいひながら、福岡で警察庁はどいう指示をしたか、あるいは日本航空、運輸省が何をやつたか、防衛庁が何をしたかということになると、犯人が行こうという北のほうには何としましてもやつちやならぬ、飛行機のタイヤの空気を抜くとかあるいはオイルコックを締めてしまふといふようなことで立たせない。金浦に着いたところ、韓国の閣議で北には飛ばせない、こういうものすごいいきさつがあつたわけですね。じゃ、その間に一体、外務省、何をやつたか、もたもたもたもたやつてちつとも話は進もうとしない。それ、進もうとしないのではなくて、進まじたい、率直な言い方をすると、ここに私はさういふ気持ちがある。相対作用してゐると思ふのです。ね。できるものもやろうとしないといふところに問題がある。だから、百時間近い間もあつたやうに一億の人間がテレビにかじりついて、さあどうなるのだといふかたずをのむ思ひをした、こゝう言つてゐるわけですね。そこで、先例から考えてみても、日本航空の指令がいつておるやうに、さからわないで犯人の言うとおりにするを得ぬじやないかといふことが、私はこの種事件の現状におけるすべての集約された教訓だと、こゝういふように思つておるわけですね。だから、国交の未回復、未承認国に対してすみやかに手を打つべきじやないか。さつき申し上げるやうに、それは日本政府が好ましいと思ふ国ばかり行きません。政治亡命といふ、さういふ性格のものを含む場合には、おそろく日本が最も忌みきらつてゐる、いやだと思ふ国へ行こうと言ふかも知れない、今度はそのいい例なんです。だから、国際的なものや政治的なものを抜きにして、政府間協定な

改正にもまさる手段、方法の一つではないかと、こゝう言つてゐるわけですね。非常に困難ではあるでせう、政府間協定を結ぶといふことは、いまの佐藤内閣の姿勢からしますと、しかしそれで人命——大臣がよく好んで使われる人道的な問題といふことであれば、それを越えるべきじやないですか。さういふ意味で北朝鮮とも中国とも、未承認あるいは未回復の国ともすみやかに政府間協定を起すなり、それが困難とするならば民間協定をやつたらどうか、こゝういふことを私は申し上げておるわけなのですがね。

○国務大臣(橋本登美三郎君) 私は、反論を申し上げるわけじゃありませんけれども、赤軍の犯人たちが北朝鮮の平壤に行つたといふことを、機長の命令のごとくに御理解なさるのとはどうかと思ふのです。機長がそのとき言つたやうに、自分は平壤に行つたことではないのだ、朝鮮の地図もない、どんな飛行場かわからぬ、こゝういふ場合に、何でもかんでもいいからおまへは行けと、こゝう言つていゝやうな器用なやつがおどかして、それとや平壤に行きまじやうと言つたのですが、ほんとうにこれは機長が間違ひなく平壤に行つたという判断のもとにさう言つたとは私は考えられません。いま御承知のように、皆さんもその後の情勢でござんのように、やはり犯人に対して、私は機長がさういふ判断をし得る能力があつていいと思ふ。少なくとも、犯人も人間であり、機長ももちろん人間で、人命であります。まして百余名の乗客を持つておるんです。さういふ人たちが、安全なところに行くといふその機長の判断も、私は考えなげなう。単に犯人がさう言つたからこゝへ行け、これだけでもって私はいいと考へません。さういふ考え方があつたところに、私は間違ひがあるんじゃないのか。したがつて、あの機内において、たとへば機長が自分は自分では知らないんだ、まだ、はたして十分なるこれだけの近代的な飛行機をおろせる飛行場であるかどうかはわからない、地図一枚板付飛行場でもらつて——事実日本の飛行会社が持つてゐないんです。さういふやうな状態で

ありますから、したがって、機長の判断はわれわれ尊重しなけりやならぬ。であるけれども、その犯人が言うとおりになることが人命の安全であるかどうか、これはやはりまじめに考えなくちゃいけないと思ふんです。したがって、機長が自分としては困難な場合は、あるいは犯人に向かつて、そこはどうしても行けない、上海飛行場ならば、行ったことはないけれども、こういうふうな航空会社が飛んでいるから、これならば着く自信はあるんだ、こういう判断もあり得ると思ふんです。ですから、犯人が言うとおりにどこまでも行けというの、私は人命尊重じゃないと思ふんです。でありますからして、その点については私は、機長の正確なる自由なる判断にまかせなさい。脅迫された判断が決して機長の判断ではない。こういう言ひたいのであります。

こういう意味におきまして、しかしながら、それがりっぱな飛行場であり、そしてそこには安全に到着できる場合においては、未承認国といえどもこれはやむを得ないから、そこに機長は飛ぶであります。そういう場合において今後どうするかという問題があります。それには、いまお話をしましたが、政府間協定は實際上の問題として今日ではできません。しかし、人道上の問題として、赤十字社なり、何らかの形を通じて何らかの協定がないであらうか。あるいはまた、航空会社同士で、航空会社が、たとえそれが政治的な関係があろうがなかろうが、航空会社自身がある世界の航空の実情から見ても、航空会社自身があるいはそういうような話し合いをつけることがないであらうか、こういうことは考えられます。しかしながら、いま言ったように、犯人が言うところを持つていけば、こういうことが私は人命の尊重だとは考えられません。この場合には、自由な機長の判断によつて、犯人が言うのもそれはだめだ、實際上危険であると言つて機長がそういう説得をする場合もあるであらうし、あるいは、外部からして、こういうところはどうしても自分のところには資料がない——事実板付においては、全く

資料がなかった。わづか、小学校の、京城と平壤がくつたような地図しかないのですから、乗つておる諸君も、機長も、あるいは機長もまだ行ったことがない、こういう場合において、ただ犯人が言うとおりに言うところに動くことがいゆる生命を安全にし得るかどうかということ

は問題があると思ふ。もちろん今回において、相当の期間、一機の人を神経衰弱の状態に陥つたといふことは、それはまことに相すまない次第でありますけれども、しかし、金浦飛行場に到着してからこの解決の時間は二十三時間と五十分であります。私にとつてみれば、決して長時間とは考えません。ただその間において、いわゆる報道等が十分に材料が提供されなかつた。そのために、御承知のような、機内には神経衰弱、狂人が出たであらうとか、あるいは病人がさぞ出たであらう。こういうことのために必要以上の心配をかけたことは、われわれ現地に居る者としては申しわけないと思ひますけれども、私どもは現地にあつて最善の措置を講じて、そしてできるだけの機内の状況等も知りつつ、そこで最善の措置を講じたのであります。でありますからして、今後の問題につきましては、私はマスコミの諸君にも言つてゐるんですが、できるだけ冷静に報道してもらいたい、そして、できるだけ事実に従つて報道してほしい。もちろん虚偽の報道をしたとは思ひません。あの飛行場周辺における空気というものを伝える、こういうことのために起きたことではありますけれども、非常にこの問題があらうようなショッキングな問題の場合に、かなりお互いが冷静でないといふと、かえつて間違ひの問題が起きる。もしそのような状況を犯人が知つておつたならば、私はあつた結果にはならなかつたのじゃないか。この点においては、幸いにも機内が冷静を取り戻すことができて、そして、各自が冷静な判断のもとにやられましたから、ああいうまあまあいふ途中においてはジグザグのことがありまして、結果としてあそこまですつたといふことは、私はいゆるこの関係

者の御協力に心から感謝しておる次第であります。

○森中守義君 何かこうお話にとげがあり過ぎて、誤解がありやしませんか。私は何も機長の気持ちを尊重するとか、今回の「よど」号事件はそうであつたとは言つちやいせんよ。ある意味で私のほうが、あなたよりも機長のことを考へておつたかも知れぬ。そんな無礼な話はありませんよ。ただ私はいままであなたや政府が言つたことを信用してゐないのだ。第一、「よど」号事件の真相というものをただそうとしても、ただそうとさせないじゃないですか。これは、私一人に限つたことじゃない。大ぜいの人が、一体「よど」号はなぜ金浦におりたのか、どういふことで福岡を立つたかという疑問がおよそ何びとの頭からも消えちやいせんよ。そういうふうに言われると困るのだ。だから、私は過去のことはもう触れないのだ。ただし、たとえば朝日ジャーナルにしても、権威あるそれだけのものの一通りの答へは出されてゐる。だから、衆議院で大出君が言つたように、あとは世論がこの問題については断を下すであらう。私は、そういう気持ちです。現在、そりや運輸大臣ね、どうしてどうなつたのかと聞いても、ここで確認をするかしないかという問題だけなんだ。答へは出ていますよ。その答へは、政府の言う答へじゃない。ですから、いかに私が機長のことを無理解、何でもいふから犯人の言うとおりに聞けといふような言ひ方をされると、はなはだ私は迷惑する。迷惑ですよ。そこで、何も犯人といへども無知文盲な犯人とは思へません。たとえそれが二十の年代の若い青年であつたにしても、まあ航空に対する完全なる知識はなかつたにしても、飛行場のない山中におりるとか、海のどまん中におりると、こう言つちやいないじゃないですか。よろしいですか。そこで石田機長が、米軍の管理下からちよつと出たところ、いふところで、事件が発生しても、平壌に行け、こう言われて、福岡におりた。これまでは、これはいいんです。そこで私は洗ひざらいに

言ひませんよ。けれども、おそらく石田機長が福岡を立つたときさつともよくわからない。しかし、表向きに言つてゐることは、平壌に行けと言つたから行つたのだ、こう言つてゐるわけでしょう。それならば、確かに形の上では教材用の地図一枚しかくれなかつた、渡さなかつた、こう言つてゐるのですが、私どもの常識からいへば、それはあり得ないことだと思ふ。板付の飛行場は米軍の管理下にありますよ。日本の防空識別圏、韓国の識別圏、およそ板付の管制塔よりもっと詳しいものを持つてゐるはずだ。それが、よしんば一歩譲つたとしても、防衛施設庁の支局が福岡にありますよ。ここにどういふものがあるか。山はいろいろな材料を持つてゐる。大体、航空法等々によつて飛行機を発進させる場合に、どういふものを資料として飛行計画をつくるに必要なものを渡さねばならぬのかをきめてありますよ。しかし、離陸の許可をしてゐないから渡さなかつた、

こういう理屈は成り立つてしまふ。離陸の許可を得ぬで飛んだわけだから、だから、渡さなかつた。しかしこれは、この場では通用しない。まさに非常の場合ですからね。だから機長は行きたいのだ。へたすると爆発すると、こう言つてゐるから。だから、コックを締めようとするのを振り切つて、けが人まで出して飛んでいったのですよ、あれは。それはリスクの限度というものがもうはるかに目の前にきていた。あふなくてしようがないといつたわけですからね。そういう際に、あの五時間という時間に、地図一枚しか、教材用の地図一枚しか渡さなかつたといふことは、私はあり得ない。これは、まさに意図的であり、作偽的と言ひ以外にはないじゃないですか。あえて大臣がそう言われるならば、私はそこまで言ひますが、ないといふことではないですよ。それで、行けるものを行かせなかつた。その辺になぞがあるわけだから、何もここは査問をするとか、真相をきかめるとかの会合をいまやつてゐるわけじゃないから、これ以上言ひませんが、あなたの答へからいいますと、やつぱりそこまでいかにざるを得ない。これ以上言ひ

ませんよ、言いませんが、いかにも私の質問が無理解で、犯人が行けと言うたところでも行けというふうな言い方をされると、逆な立場だと、私はこう言わざるを得ない。むしろ、機長、副操縦士、機関士、スチュワーデス、乗組員を苦しめたのは一体だれであつたかという様なことも、今日の新聞として、真相はなぞに包まれていゝとはいながら、大体大方の人はわかつているんです。もうそれはあえて言わないだけでいい。だから私は、何でもかんでも犯人の言うとおりにせよならぬぞと、こう言うんじゃない。犯人といえども、そういう山のまん中におりれとか、海中に突っ込めとは言わぬだろうと、こう言つてゐるわけですよ。だから、そういう意味でこそ、条約上も、にわかに国交未回復の国や未承認の国と話がつかないならば、政府間ベースなり民間ベースでやつたらどうですか、まあ、こういうことを言つてゐるわけですがね。だから、いま大臣のお答えで、いや、それは政府間ベースだとおっしゃるならば、日本航空にでもやらしてみたらどうですか。この辺のサイドで何かしないと、やはり機長が、こういう問題が起きてあつたら行けるといつても、他の力によって作用される場合にはなかなかむずかしい。そこで、ほんとうに機長が自由に飛べるように、こういう事件を皆無にするためには、そういう点バックグラウンドを機長につくつてやらなくちゃいかぬというのが私の論旨なんです。もし誤解があつたらこれはまあ解消するようにおしかりいたしてもけっこうなんです。

○国務大臣(橋本登美三郎君) 森中さんの気持ちがわからぬわけじゃありませんから、私のことはが強かつたら、その点を御了解願いたいと思ひます。

いま最後の、いわゆる政府間ベースで困難な場合に航空会社なりその他の方法で、ひとつそういう場合に備えて考えておいてはどうかと。ごもつともであります。で、私も先ほど、最後には、あるいは赤十字社を通じてなり、あるいは航空会社がそのようなことはできぬだろうかということ、で、せんだつて松尾社長を呼びまして、あの事件のあとで。そこで、航空会社としても考えるべきである、これは直接北朝鮮とでなければ、あるいはソ連の会社との間で、ソ連の会社とあそへ行つてゐるんですから、ソ連の航空会社との間、あそこは国営でしようけれども、そういう関係で、ひとつ未承認、北朝鮮に限らない、ほかの未承認国においても、万が一有事の場合に、やはり直ちに連絡がとれるような措置を考えておいてもらいたい。また、赤十字関係におきましても、もつと、いまのようにジュネーブを通じてというのじゃなく、何か直接に連絡をとる方法はないだろうか、この点も関係省との間で非公式ながら話を進めておきます。さういふ意味において、今後この種の事件が、全くないとはいへない、いかに事前防止をやろうとしても、ないとは言えないのでありますから、今後とも最善の措置を講じて皆さんの御期待に沿ひたいと、かように考えております。

○森中守義君 まあそれでしたら、ひとつこれは、まあ要請ということになります。が、極力民間ベースでそういうことを進めていただくようにお願いしたいと思ひます。

それから、防衛庁見えましたか。——まあ少し、過ぎたことをほじくるようで悪いですがね、二、三お尋ねしておきたいと思ひます。今度の「よど号事件」について、防衛庁としてどういうところに事件解決に参加をされてきたのか。それと最初から最後まで、わかつておる範囲でけっこうですから、教えていただきたい。

○説明員(半田博君) 防衛庁といつたしましては、事が警察的な問題でございまして、事件の解決といふことよりも、むしろ救難措置といふことで、この問題に関与をいたしましたわけでございます。まず第一に、航空自衛隊がつた措置でございまして、航空自衛隊は三月三十一日午前七時四十二分に、新潟県に所在いたします佐渡レーダーサイト及び福島県に所在いたします大滝根レーダーサイトが、日航機のエマーゲンシーコールを受

信いたしました。そのために、午前七時五十二分に石川県小松基地のF86F二機が緊急発進いたしましたのをはじめ、日航機が板付方面に進むに伴ひまして、福岡県の築城基地及び宮崎県に所在いたします新田原基地からもそれぞれF86F及びF104J二機が逐次緊急発進を行ないました。これは、もし航空機が、被災機が遭難するといふような場合に、場所を確認するとか、救難機を誘導するとか、こういうふうな目的で緊急発進を行なつたものでございます。

それから第二に、日航機が板付飛行場に着陸をいたしましたから、福岡空港長からの要請に基づきまして、午前十時十二分に、滑走路上にT33一機及びT34二機を駐機せしめました。なお、その後、福岡空港長からの撤去要請に基づきまして、午前十一時三十分にはT34二機を、また、午後零時五十三分T33一機を滑走路から撤去いたしました。

それから第三番目に、午後一時五十九分に被災機が板付飛行場を離陸するに至りまして、築城基地から発進しましたF86F四機がこれのエスコートをいたしました。これは午後二時二十一分、北緯三十五度三十分、東経百三十三度十分の地点つまり、わが国の防空識別圏の内側でございますが、ここで反転をいたしました。午後二時四十二分に全機築城基地に帰投したというのが、航空自衛隊のとつた措置でございます。

次に、陸上自衛隊のとつた措置について申し上げますと、陸上自衛隊は、三月三十一日の午前九時二十分に、救急車四両及び救急車を先導する警務官四名搭乗のジープ一両を、板付の飛行場内の航空自衛隊基地内に待機せしめました。

なお、犯人が爆発物を所持しているといふような情報がございますので、念のため、福岡駐とん地内に不発弾処理隊員四人を待機せしめたといふことでございます。いづれも万が一の救難要請があつた場合に出動するという態勢を整えたといふ次第でございます。

○森中守義君 これは未確認情報、というよりも私が目撃したわけではないから、人から聞いたことですから、間違つておるかわかりませんが、板付の三号線寄りのほうに、米軍の格納庫がありすね。あの近くに「よど」が停止した。その横つちよの鉄さくのところにおそらく陸上自衛隊でしよ、射撃手が約四、五十人ずつと包囲した、実弾を込めて。そういう事実を目撃したといふ人が何人かあるのですが、その事実と相違ありませんか。

○説明員(半田博君) さういふ事実はございません。

○森中守義君 私もさうだと思ひんだけれども、まあこれは機会があつたら関係者によく聞いてみましよう。しかし、五人か六人通行禁止になつたのだから、その横つちよに人家があつて、それから見ていゝと、鉄さくで、包囲して、機内から見えないように、昔流にいう張つたような状態で、それで照準をきめていた。まあ、大隊隊員の数で四十から五十だつたら、こゝろいつてゐるんですが、警察はどうですか、そういう配備をされたことはありませんか。

○説明員(三井博君) ございません。

○森中守義君 そこで、これは防衛庁とそれから運輸大臣にお尋ねしたいんですが、朝日ジャーナルの四月十九日号ごらんになりましたか。防衛庁どうです。

○説明員(半田博君) まだ見ておりません。

○森中守義君 大臣どうですか。

○国務大臣(橋本登美三郎君) 読んでおります。

○森中守義君 これはごらんになつてゐるのかどうかといふむづかしい質問ですがね、これはひとつお読みになつてくださ。おそろくすべての答えをこれで出しているかも知れない。お読みになつていなければ、ちなみにちよつと私から御紹介しましよ。「かくれた演出者米第五空軍」——これはごらんになつていないことないでしよ、おそろく。あまりにも重要な記事です。これは、そ

こで、この中でいろいろな角度から問題が詰められているんですが、要約をしますとね、日本の領空、周辺の領空、しかもそれは台湾からベトナムに至るおよそ広域にわたる制空権をアメリカの第五空軍が握っておるんだと。つまり、第五空軍の制空権下にある空の上でいかなる事件が発生しても、第五空軍の差配、支配というものを抜きにして一切は論じられない、語れないと、こういうようなことが実はいわれておるんですね。端的な言い方をすれば、「よど」号事件も一口に言つてその辺と無関係に処理されたとは言えない。むしろ現認者がいるわけじゃない。しかし、いろいろな情報を総合し、いろんな角度から詰めた答えがそういうことなんですよ。そこで私は、まあこのことに深く入っていくのはちよつと委員会が違ひからぬから、また別の機会に内閣がどうかでやりますけれども、要するにハイジャック、その防止策としてとられる今回の東京条約の批准、あるいは航空法の改正、これら一連の対応策がとられても、制空権を握っている第五空軍、このことを頭に置かないでハイジャックの対策も何もできないじゃないか、こういうことを実は特に主張したいわけですがね。いやそれはあり得ない、日本は独立国家なんだと、佐藤政権はニクソン政権と対等なものと言つて、だから、日本が日本のサイドでいろいろものを処理するんだから、米空軍にやっかいにならないよと、そんなよいなお世つかいはさせないよということが大臣言ひ切れるかどうか。あるいは防衛庁の場合で、これはレーダーがどこまで追跡していったのか、三十八度線と休戦ラインの中間でにわかに入ターンをさせたというのは、言うなれば、単なるインターセプトでなくて強制着陸をさせたんじゃないかという見方も出てくる。それも防衛庁と米空軍の差配ではなかったかなど、いろいろ疑問を持っていますわけですが、防衛庁はどうなんですか。ハイジャックの防止策等が、国内法をいじつてみたりあるいは東京条約を批准するというようなことなどで一応の歯どめになるかどうか。事件が発生し

た場合に、少なくとも、米第五空軍と無関係な状態で、日本の独自の解決ができるかどうか、その辺をひとつ御両者からお答えいただいております。と思います。

○国務大臣(橋本登美三郎君) おっしゃる雑誌まで私も詳しく読んでおりませんが、軽々の答弁もこの際は遠慮したいと思ひますが、ただ、地上にあつてすらも日本の警察権をもつても解決ができない問題ですから、それとこれとの問題は別のように感じます。あるいは、アメリカ上空において行なわれなかったハイジャックも米軍、空軍がこれを処置できないんですから、どうも実際問題としては別個の問題に考えられますが、ただ、言うところのものは、この雑誌のどういふことを言っているかわかりませんが、いづれにせよ、それに関する答弁は、この際は遠慮したいと思ひます。

○説明員(半田博君) 私もその朝日ジャーナルをまだ読んでおりませんが、お答えがちよつとむずかしいのでございますが、防衛庁がとにかく第五空軍と今度連絡をいたしました点は、もし被災機が北朝鮮のほうに向かつて飛ぶとすれば韓国の領空に接近するおそれがある、そういう場合に発砲やなんかされることになり、事人命に關するところでございまして、そういう意味で長官が御指示なさいまして、航空総隊のほうから米第五空軍に被災機の安全確保について依頼をしたというところは承つております。

○鈴木強君 関連して。一度、私一だけ伺ひたいことがあつたものですから、いい機会ですから防衛庁に伺ひたいのですけれども、それは防衛庁と米軍との連絡の方法なんです。緊急事態等の場合もあると思ひますが、予算委員会に長野運輸基準部長さんに来ていただきまして伺ひましたときに、ちよつと板付を離陸して北朝鮮に向かうときで、その場合に、長野さんは、自衛隊に連絡をとったところが、自衛隊のほうから、米空軍の板付の基地との関係が、ホットラインがない、つまり、電話のあき線

がなかったということだろうと思ひますけれども、そういう意味なのかあるいはそういう連絡がとれないという意味かわかりませんが、とにかくそういうことをおっしゃつたので、その中でちよつと長野さんは、直接板付の米第五空軍の司令官と電話したわけですね。ですから、確かに防衛庁が中に入つておられない、そのときの長野さんのお話ですとね。ただ、私は、そういう場合、米軍との連絡が一体どういふふうになつておるのか、自衛隊と米軍との連絡というものは通信回線はどういふふうな状態に置かれておるのか、秘密にかかわる部分があればそれは別ですが、おいていただきたいと思ひます。どのくらい

の回線があつて、そんな非常事態のときに、緊急の通信が防衛庁から第五空軍に対してできないような状態なものでしょうか、貧弱なものなんでしょうか。少なくとも、そういう事態があつても緊急通信を確保するための回線というものを確保しておくのが私は筋だと思ひますけれども、そういう点でちよつと疑義に思つておつたんです。が、なかなか聞く機会がなかったものですから、わかつておりましたら教えていただきたいのです。

○説明員(半田博君) ただいまのお話でございすが、長野基準部長から直接お電話があつたというところはございまして、管理本部企画課の川田という方から御照会があつたのでございまして、その照会の内容は、空幕から韓国に通ずる直通電話があるか、ホットラインがあるか、こういう御質問だったとございまして、その空幕から……。

○鈴木強君 空幕からか。○説明員(半田博君) はい。韓国に直接通ずるものはございまして、こういう返事をいたしましたというふうな私の調査の結果ではなつておりまして、わが自衛隊と韓国との間のホットラインはございまして、わが自衛隊と韓国空軍との間のホットラインはございまして。

○鈴木強君 課長さんの御説明と、私が直接予算委員会に長野部長に伺つたのとでは違ひですね。要するに、長野部長は板付に連絡をしてほしいと、こういうことを——それは部長が直接防衛庁に言つたか、それはもつと部下の課長がやつたか、そこまではわかりませんが、課長がやつたのなら課長がやつたんでしょ。それはそれとしても、部長の命を受けてやつたわけですね。ですから日航としては、長野さんとしては自衛隊のほうを通じて米軍のほうにそういう連絡をしてほしかったのだと思ひます。つまり、意図は、そこがそれができなかったのだが、韓国と直接やりたいたいという、やつてくれということではないように思ひます。私は、ですから、やむを得ず板付の第五空軍の司令官とやつた、これは長野さんが直接やつたと言つておりましたから、間違ひないと思ひます。ですから、板付と自衛隊の東京の本庁がどうか知りませんが、そういう緊急事態における通信線というものはどういふふうな敷設されておるのかというのを私は本庁に聞きたいのです。それは直接韓国に回線持つていないで、しよね、米軍は持つていないかもしれせん。これはそこで要するにあの当時、どういふ信号を出すとかいふことまで言つておるわけですね。そういうことも指示したわけですね、石田機長に対しては。百二十一・五メガサイクルですか、ちよつと正確な数字忘れましたが、そういうふうな指示が入つておるからたいへん大事な連絡であつたと思ひますね。だから、あなたが言うように、韓国と直接ということではないと思ひます。それはまあ一応おいて、常時、要するに米軍とのおたぐひの連絡というものはどういふ回線の状態になつておりますか。

○説明員(半田博君) 米軍と自衛隊との領空侵犯に關する措置につきましては、松前・パース協定というのがございまして、これで各航空警戒管制司令所というところには米国の連絡員も参つております。そういうようなことで、平素連絡関係ができております。それと、板付と府中と

の間には直通線がございますので、これはいつでも連絡がつくということになっております。

○鈴木強君 それが話中ということはありませんか。

○説明員(半田博君) それははいはらずでございます。ただ、この際、日航のほうからお尋ねがございましたのは、府中に対して言ってくれというのじゃなくて、韓国に通ずる直通電話があるかどうか、もし韓国の領空付近を被災機が通るとしたら韓国はどんな対応行動をするだろうかというふうな、こういう御質問だったそうでございます。

それに対して、空幕のほうにはそういうような韓国と直通のホットラインはないということ、韓国空軍から、おそらく領空侵犯になりましようから要撃を受けるおそれはございまいましよう、いずれにしても、当方に韓国のAIP、と申しまして韓国の航空関係の出版物でございまして、そういうものがないのでよくわかりませんと、こういう答えをいたしておるだけでございます。

○鈴木強君 ここでは長野さんがおられますから、私もあなたの言っておることがはっきり間違いないかどうか、判断に苦しむのです。私が聞いている範囲では、ちよつと違ふのです。それで、要するにあなたのほうから、防衛庁のほうから、ホットラインがないから直接あなたからやってくださいよと、こう言われたのです。だから、長野さんは直接やったと言ふのです。だからあの板付の司令官を直接呼び出してやったと言ふのです。だから、韓国にそういう意思を伝えてくれということじゃこれはないでしょうね。だからして、そこである一つの指示を、日航として考え方を伝えたわけでしょう。それがまた米軍から韓国のほうに伝わったのかどうか、この辺私わかりませんけれども、そういうふうな問題のとりえ方がちよつと違ふのです。長野さんの言っておるのと、これはここでは二人おらなければわからないので、またの機会にいたしますけれども、要するに、府中で防衛庁と米軍との通信連絡というものが万全になっているということがはつきりすれば、私の質問はそれに尽きるわけです。あとはどうなったか、ちよつと見解が違いますからね。あとにしまして、そのことはいいんです。よろしく。

○説明員(半田博君) ただいまの点につきまして、長野運輸部長が予算委員会でおっしゃったようなニュアンスに聞こえましたので、私も念のために確かめてございまして、私が申し上げたということ、それが事実であるということ、長野運輸部長もお認めになっていらつしやいますので、その点だけ申し添えておきます。

○鈴木強君 回線状態が万全であるということ、どういふ場合に対処しても連絡はとれるでしょう。その点はもう一回確認しておきたい。

○説明員(半田博君) 万全であると申しますか、まあ通常の場合ならだいじようぶであるというふうにしておられます。

○森中守義君 あと一、二問で終わりますが、三井さん、福岡に派遣をされたという有吉さんという人、この人は、何か以前は防衛庁の研究所長か何かやっておられたと聞いておりますが、いまだういふ地位にある人ですか。

○説明員(三井博君) 有吉さんは現在、福岡県警察本部長でございます。前職は防衛庁の防衛研究所長でございます。

○森中守義君 この人は、事件発生の際には福岡にいたのです。何か宮崎に出張といったのはだれですか、九州管区の本部長……

○説明員(三井博君) ただいまの点は、こういうことだと思ひます。福岡の有吉本部長は当日うちにおりました。

【委員長退席、理事岡本悟君着席】

さつそく第一報を聞いて現地板付にかけつけたというところでございまして。週刊誌等で宮崎云々といつておりますのは、九州管区の局長のことでございます。九州管区の局長は、当時警察庁の次長が事務取り扱いで九州管区の局長を兼ねておりました。巡視のために鹿児島に行つておりました。宮崎に向かう途中、事件の発生を聞いて、直ちに福岡に引き返した、こういうことでございまして。

○森中守義君 そろそろと、警察側の責任者としては有吉福岡県警本部長が一切の指揮をとる、その間に、いろいろな連絡あるいは本庁からの指示を受けたと、こういうことですか。

○説明員(三井博君) 現地の警察本部長が最高の責任者でございます。警察庁といたしましては、これに対して警察庁の立場でアドバイスその他の連絡をしておたのであります。

○森中守義君 わかりました。

最後に、条約の十一條の一項後段、「締約国は、当該航空機の管理をその適法な機長に回復させ又は保持させるため、あらゆる適当な措置をとる。」、こうなつておるのですが、こゝでいう常態に直ちに回復させるためにあらゆる措置をとると、こういうのですが、これは具体的にどういふものをさすものでしょうか。

○政府委員(手塚良成君) これは条約の解釈で、私が申し上げるのが必ずしも適當ではないかと思ひますけれども、一応お答え申し上げますと、国内法の許します範囲内でできる限りの措置をとること、旅客の生命の安全を考慮する以上、強硬な措置をとるといふことがむづかしいというのが実情でありますので、いわばプログラムの規定であるというふうなことになるかと思ひます。この措置は、いわゆる乗取られた航空機が締約国内に着陸した場合にとり得るものとして、その際の措置としては、機長の管理を回復するために航空機の旅客の安全を書さない範囲でとり得る措置をとる、こういうふうな解釈のようでございます。

○森中守義君 お約束の時間がそろそろ参りますのでこれで終わりますが、要するに、今回の東京条約といふ、あるいは航空法の改正といふ、いわば段階的に整備強化されていくものだ、という前提に立つております。したがつて、今回の「よど号事件、こういうものが再発をしないように、しかもなお、航空産業が無限に発展をしていくように期待をするわけですが、できるだけ早急の機会にもつといろいろなことを当局において詰めてもらいたい。

【理事岡本悟君退席、委員長着席】

また、関係者におかれましては、特にさつき機長問題を私はいくつかの提案ということで出しましたが、これらのことも含め、御精進をお願いしたいと思います。まあこれで終わりますが、参考人の皆さんには、ろくな質問もできないのたいへんおひまをとらせて、ありがとうございました。

○委員長(温水三郎君) この際、参考人各位に一言申し上げます。

本日は、御多忙のところを御出席いただき、貴重な御意見をお聞かせいただきまして、まことにありがとうございます。厚くお礼を申し上げます。どうぞお引き取り願ひます。

他に御発言なければ、本案に対する質疑は尽きたものと認めて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) 御異議ないと認めます。それでは、これより討論に入ります。

御意見のある方は賛否を明らかにしてお述べを願ひます。――別に御意見もないようでございますが、討論はないものと認めて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) 御異議ないと認めます。それでは、これより採決に入ります。

航空法の一部を改正する法律案を問題に供します。本案に賛成の方の挙手を願ひます。

【賛成者挙手】

○委員長(温水三郎君) 全会一致と認めます。よつて、本案は全会一致をもって原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

なお、議長に提出すべき報告書の作成につきましては、これを委員長に御一任願ひたいと存じますが、御異議ございませんか。

【「異議なし」と呼ぶ者あり】

○委員長(温水三郎君) 御異議ないと認め、さう決定いたします。

○国務大臣(橋本登美三郎君) 本法案御採決願います。ましてありがとうございます。

なおこの法案に關して森中さんはじめ皆さんから貴重なる御意見をいただきましたので、今後のことにつきましてはこれらの意見を十分尊重しながら善処してまいりたいと思います。

○委員長(温水三郎君) 午後二時十分に再開することとし、それまで休憩いたします。

午後一時四十二分休憩

午後二時四十一分開会

○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。

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。

全國新幹線鐵道整備法案の審査のため、本日、日本鐵道建設公団総裁篠原武司君、同理事増川遼三君、同理事石川豊君及び交通評論家角本良平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) 全国新幹線鉄道整備法案を議題とし、質疑を行います。

質疑のある方は順次御発言を願います。

○瀬谷英行君 提案者に質問をしたいんですけれども、会期延長のない限り、あしたでお願いします。なるわけです。そうすると、定例日としてはきょうは最後の日になるわけですが、最後の日の夕方近くになってようやく提案をされたことは、内容はきわめて膨大なもので、一体この新幹線鉄道の建設は何年かかってどこまでやれるかということなので、その財源についてはどのようにされる自信がなおありになるのかといったようなことについて最初に質問をしたいと思うのでございます。それとこの審議のやり方なんですけれども、こ

れたけの法案の中でもスケールの大きな法案を
一日で審議しようというのは本来無理じゃないか
と思うのですね、会期の点からいうと。この前も私
言ったんですけれども、東京着の汽車だったら、
もう品川過ぎたあたりですよ。品川過ぎたあたり
で突如として食堂車へ誘われて、どうだ一ぱいや
らないか、こう言われたようなものです。消
化し切れないんです、とても内容的には。つまり
提案者としてはそんなにむずかしい話じゃないん
だから、ろくに審議しなくてもいいから通してく
れと、こういうことなのか、やはり相当審議の必
要はあるというふうにお認めになつておるのか、
まずその辺からお伺いしたいのです。

○衆議院議員（細田古藏君） お答へ申し上げま
す。

本法案が非常に重大な法案でございますことは御指摘のとおりでございますから、十分御審議をお願いしなければならぬと思っております。衆議院を通過いたしましたこちらへ回ったのは、たしか先月の二十八日だったかと存じておりますが、いろいろな御都合で、先日、提案理由の説明がございましたが、本日から御審議にお入りになると、こういうようなことになったようでございまして、私どもといたしましては、非常に時間が、もう会期がききよう、あるというふうなことになる

おりますが、重点的に、そして慎重に御審議をいただきたい、かように考えておる次第でございます。

○瀬谷英行君　まあ、慎重にということになると、ほんとうならやはり一週間ぐらいかけなきゃならぬわけです。そうすると、あすの間に合わないということになる。新幹線の鉄道建設の案、これは参議院の調査室でもって調べたところによると、自民党の案は九千キロで十一兆三千億、運輸省で昨年まとめた考え方は三千キロとなっております。国鉄で四十三年に考えたところは四千五百キロ、六兆四千九百億、鉄道建設公団では四十三年と四十四年に四千七百五十キロないしは五千二百六十五キロといったような構想を発表しておるようであります。また、経済企画庁の全新

総では七千二百キロと、それぞれ違うわけなんでありますけれども、提案者としては、この九千キロというのは一体何年がかりで、財源はどこに求めて、どれくらい費用でできるのか、この辺はあまり大ざっぱだと困るんで、裏づけのある数字をひとつお示しいただきたいと思うんです。

はございませんけれども、おおむね九千キロ、現在の価格で十一兆三千億というのを一つの目標にいたしております。これにつきましては、自由民主党と申しますよりは鉄道建設審議会、これは御案内のように衆参両院の国会議員がそれぞれの議席数に応じて数人ずつ参加をしておられるわけでございます。そういう特別な政府関係の委員会では

あることは御承知のとおりでございますが、この鉄道建設審議会で御決議がございまして、その決議の中身になっておるものがさような数字になっておる、こういうことでございまして、先年来、国鉄で一応立てましたものあるいは新全国総合開発計画の中に三段に分けて書いてありますが、それからその後、建設公団で調査したり、いろいろいたしました数字、経過的にはそのような数字がございまずけれども、ただいまのところでは九千キロ、十一兆三千億という新幹線鉄道網にいたしておるわけでございます。

これはもちろん財源の問題が関係がござい
ます。目標としては昭和六十年年度までに完成をする
という目標を一応立てております。しかし、これは
財源の問題がめどがつかなければそう言いまして
も實際はできないわけでございますから、六十年
度につくるといふ目標でこれから財源について考
えていこう、こういう考え方にいたしておるので
ございます。それで、財源の点でございますが、
第一項、第二項に「財政上の措置等」といふのが
ございます。で、これにつきまして、国が「建設
のため必要な資金についての助成その他必要な措
置を講ずるよう配慮しなければならぬ。」、こう
いう規定がございまして、第二項で地方公共団体

しを立てたい、かように思っておるわけでございます。まして、いまだうするということも確定したものを持っておらないことは、たいへん残念でございますが、率直に申し上げてさような状態でございます。

○瀬谷英行君　金の当てもないのに法案を提案するというのは、残念であるというよりも世間的に言うならばずうずうしいということになるんじゃないかと思うんです。十一兆とか、あるいは、物価の値上がりを見込めばこれは十五兆になるか二十兆になるかわからないんですから、ちよつといまの国鉄の財政ではとても話にならないような大金ですが、もしこの財源の調達について、政府のほうでやれということになれば大臣としては何らかのくめんをしなきゃならぬことになると思うんですが、運輸大臣

としては、具体的にはどういふふうな当てがおありになりますか。

○国務大臣(橋本登美三郎君) 自民党のほうでいろいろ試算されましたのが九千キロ、十一兆何がしという膨大な計画であります、この法案にわれわれ忠実に、これが通過を見ますればやらなければならぬわけですが、先ほど来、提案者からお話がありましたように、財政上の問題もある、一応昭和六十年度をめぐりにはしてあるが、財政上の問題からあるいは延びる場合もあり得るであろうというふうなお話でございます。いずれにせよこの法案が、従来の在来線の、別のことはで言えは現在の国鉄の再建に影響のないように措置してほしいということでもありますから、何らかの財源を別途に考えなければならぬわけがあります。さういふ意味で、しかも、全体的な計画を進めるといふことになれば、その財源措置も容易でありますので慎重に検討しなければならぬと思ひますが、しかし、この法案が通過しますれば、なるべく早い機会に、この新幹線に対してわれわれはどういふぐあいにこれを進めていくか、たとえば、全体計画を一ぺんに出すことではなくして、やはり部分的に出さざるを得ないと思ひます。そういうふうなことを並びに財政措置等をあわせてこれを検討した上で、できれば来年からでも工事に入らなければならぬかと思つておりますが、一つには、御承知のように青函トンネルが調査が大体済みさうでありますので、それらも勘案してやっぱり新幹線というものを考える必要がある、こういう意味から考えますという、第一期計画といひますか、そういうものはなるべく早く立てたい。それにしても財源問題がありまうので、まだ具体的にどういふものを財源にするという予定までは立つておりませんが、なるべく早い機会に、これらについて大蔵当局その他とも相談の上で決めたい、かように考えております。

○瀬谷英行君 法案が成立しても財政措置ができませんその間たなざらしになっておるということになると思ふので、やはり財政的な規

模——一体九千キロといひますけれども、九千キロの内容は、北海道は稚内から網走に至るまで新幹線を通すということなんでしょうか。また、本州から四国へ橋をかけて四国へ渡つて、また九州へ橋をかけて渡る、こういうさうぶる雄大な構想なんですか。ここまで決定した構想を実現するということになれば、これははたして採算が合うかどうかという問題も出てくるだらうと思ふのです。赤字新幹線なんという問題がこれは出てくるわけですね。ローカル赤字線が問題になっているおりにありますから、むやみと採算の合わない新幹線が計画をされるということはおとなのやることじゃなかろうと思ふのです。

それで専門的な見地から、鉄道建設公団からお見えになっていただいておりますから参考人にお伺いしたいと思ふのですけれども、鉄道建設公団では四千七百五十キロ——四兆五千億という内容の計画をしたこともあるし、五千二百六十五キロ——五兆四千億、こういう計画も——これは机の上での計画、計算であらうと思ふのでありますけれども、やられております。はたして今回の新幹線鉄道建設案といふものは九千キロという規模で妥当であるといふふうにお考えになるのかどうか、試算をした場合に、その財政規模がどのくらいが一番効率的でしかも可能性を秘めているといふふうにお考えになるのか、さつぱらばらんところを、専門的な立場からお考えを述べていただきたいと思ひます。

○参考人(橋本武司君) 公団案といふものをつくりましたときには、何もそこまで深く考えておつたわけではございませんが、一応、私が土木学会の会長をしておりまして、将来こういふ新幹線網が必要じゃないかということで私案を出したわけでございますが、その後、国鉄で国鉄案といふのが出されました、公団案といふものをつくる際には国鉄案も考えまして多少修正したといふことございまして、新幹線の問題につきましては、採算上どうかというところは国鉄總裁からお話しいただいたほうが適当じゃないかと思ひます

が、私の私見を申し上げますと、新幹線は非常に従事員が少ない、東海道新幹線は、磯崎總裁からのお話もこの前ありましたように、五千人とか七千人とか非常に少ない人数で千億といふような収益をあげているといふようなことございまして、採算上は非常にいい。したがって、輸送量が非常に少なくても、たとえば、現在の東海道線で申し上げますと、人間の輸送量がたとえば十分の一くらいになつてもそれほどに減るのじゃないかといふふうにお考えられますので、新幹線が日本に延びましたも十分に採算に乗るのじゃないかといふふうにお考えをしておりますが、九千キロの案につきましてはこれは私どものお話し申し上げる筋じゃないと思ひますけれども、しかし、段階的に、採算を考えながら逐次やっていくのじゃないかといふふうにお考えますし、私もそうするのがほんとうじゃないかと思ひますので、採算に乗るようにならば進めていかれるのじゃないかと私は考えております。

○瀬谷英行君 九千キロの案に対しては批判を避けたらうと思ひますけれども、率直に言つて、採算に乗る限界といふものがあるのですね。これは国鉄總裁にお伺いしたいのですけれども、国鉄では四千五百キロといふような案を考えたことがあるわけですか。それはどういふ観点でもつて一応、案をまとめたのか。もちろんそれは理想的に言えば、日本国じゅうの鉄道を全部新幹線にしてしまえば一番いい話だけれども、これは二十世紀の話としてはともかく、さしあたってはなかなか考えられないと思ふのです。やはり採算ベースといふことを考えていた場合に四千五百キロの数字が出てきたものなのかどうか、その辺はどうですか。

○説明員(磯崎毅君) ただいまの点は、昨年の当委員会におきまして促進法を御審議願いました際にも、当時話にのほつておりました全国新幹線線路をどうするかという御質問でございます。推進会議におきましては、全国新幹線は、山陽新幹線以外は全然国鉄の再建計画と別だといふことがはつき

りされております。その意味で私どもは、この問題はまず第一に、いま取り組んでいる再建問題とは別な問題だといふふうな角度でまず考えております。

その次に、いまの御質問でございますが、私のほうでは四千五百キロの案を出しましたのは、たしか都市問題が非常にやましくなりました三年ほど前のときだったと思ひます。その当時、東海道新幹線が開業いたしましたので、三年ほどたちまして黒字に転換いたしましたので、さういふ実績を見ながら、やはり問題は、どの程度の資本投下をすべきかということが一つと、それから、一体それがどのくらいの資本利子でもって金が調達できるかということが第二、それから、やはり何といつても輸送量がどのくらいあるかということが問題点だといふような角度から、いろいろ当時におきます全国の主要都市間の輸送量を調査いたしました。また、新幹線をつくることについて、どれくらい金がかかるかといふことについても相当机上の勉強をいたしました。いまここで御答へいたします前提といたしまして、先ほど大臣がおっしゃいました青函トンネルの問題それから本州・四国の橋の問題、あるいは四国・九州の——橋かトンネルかわかりませんが、問題。さういふ、いま工費費がどれくらいかかるかといふことのちよつと推定困難なものにつきましては、一応これは論外にさせていただきます。これで非常に違つてまいりますのでこれは一応別に考えまして、大体私のはうといたしましては、四千キロくらいならばキロ当たり十億くらいのコストをかけてつくつて、ある程度の輸送量があれば大体収支が償うだらうと申しますことは、いま鉄道建設公団總裁が申しましたように、新幹線だけから見れば、いまつくつております岡山・山陽新幹線、大阪・岡山間、これは三年目に黒になります。あるいは、いま博多まで延ばしておりますが、これも昭和五十年の春ころできるとしまして、やはり三年目に大体黒になる。さういふ推定ができます。それは非常に労働集約型の産業である。東海道新幹線の一

絡をする鉄道網なり道路網というものがちゃんとそれに合っているのかどうかということが問題になるわけですね。うちさへ建てればいいというわけじゃなくて、やはり住宅を建てる以上は上下水道、ガス、電気あるいは道路、鉄道、あらゆる環境施設、そういうものが必要になってくるわけですね。そういう問題は、建設大臣の思いつきでちよつと言われたんじゃないかと、運輸大臣とも連絡をして発表されたものなのか、閣議でもってそういう点はまだそこまで熟していないのか、首都圏整備委員会とかあるいは近畿圏整備本部というものがあつたのですけれども、何年も前からこういう機関は存在はしているけれども、あまり具体的には動いていないような気がするわけですね。でも、この建設大臣——建設大臣は建設委員会が開かれておりますので、出席を求めるところはできませんけれども、建設省関係の考え方をこの機会に述べていただければ幸いだと思います。

○説明員(石川允君) ただいま先生の御質問でございますが、現在、大規模ニュータウン開発工事というもののについては調査をいたしておる段階でございます。具体的にどうするということについてはまだきまつておりませんのでございます。したがって、現在はまだ土地を調べておるという段階でございます。

○瀬谷英行君 土地を調べてどうしようということなんです。現在、首都圏におきましては昭和六十年までに約六百五十万人の人口増が、この近郊整備地帯と申します、ちよつと東京の周辺部に大体六百五十万人の人口増加があるのであります。この六百五十万人の人口を受け入れるために宅地が約四万ヘクタールぐらい必要なのでございます。この四万ヘクタールのうち約二万ヘクタールを大規模な宅地を造成することによって大体吸収していきたいというふうに一応考えております。この二万ヘクタールの大規模宅地開発におきまして、その約半数、約一万ヘクタールにつきましては、現在、先生御存じの港北ニュータウン

あるいは多摩ニュータウンでございますとか、千葉の北千葉ニュータウンでございますとか、そういったところでもうすでに開発を始めておるわけでございますが、あと約一万ヘクタールでございますかの大規模開発を必要といたしますので、そういった候補地がどこにあるかということをおいま現在検討しておる段階でございます。

○瀬谷英行君 五月九日の新聞に載つておったわけですが、建設大臣の構想というのはそこまではまだ考えていないと、しかし、調査をする以上は何かやはり考えてのことだろうと思つたのですけれども、ニュータウンの構想とそれから都心とニュータウンを結ぶ交通網の問題は、今後どういうふうにして考えていくつもりなのか、その点をちよつとお聞きしたいと思つたのです。

○説明員(石川允君) このニュータウンの問題を考えると、問題点を六つあげておられます。これは先生御指摘のように、鉄道との関係、それから土地条件、それから上下水道とか関連道路とか用地取得の難易性、それから開発地帯をどうするかというような問題があると存じておりますので、そういった問題は、場所を選定する段階におきまして、当然考えなければならぬのでございますが、現在どういうところにあるかという土地があつて、かつ、その調査が終わりました段階で、先生の御指摘のように、当然いろいろな、いま申し上げました各種の問題について検討を進めていきたいと考えております。

○瀬谷英行君 それでは建設省関係はちよつと保留して、新幹線の考え方の前に、現状をどうするかという問題があるわけですね。新幹線は新幹線として、いまのところは給にいたしたくないなかつたところになっておりますが、現実の在来線の改良とか整備とか、こういう問題はゆるがせにできないと思つたのです。新幹線を建設するために在来線が犠牲になつたということになると、これはいか

になると思つた。そこで、現状の改善ということが新幹線計画と並行して行なう必要があるかどうかということも、非常に大きな問題だと思つたのですけれども、提案者としては、在来線の整備なりあるいは改善等について必要な措置は新幹線計画とは別個に推進をできる、こういう考え方では必要ないと思つた。調査も行なわれたのかどうか、その点をお伺いしたいと思つた。

○衆議院議員(細田吉蔵君) 新幹線をつくることによりまして、これまで計画されておるようなものは必要があつて今後計画をされるというふうな現在の鉄道をよくしていく、あるいは複線なり電化なりいろいろあるわけでございますが、そういう計画に障害を及ぼしてはいけなかつたと思つた。これは別個に考えていかなければならぬ、かように思つた。また、新幹線ができることによって、改良はそれとの関連でもう一ぺん考え直すというふうな場合は起こり得ると思つております。ですから、原則的には影響を与えないということをしてたてまえとして進めなければならぬ、かように思つております。

○瀬谷英行君 国鉄総裁にお伺いしたいのですけれども、今日、山陽新幹線等建設を進めておるわけですが、この山陽新幹線等のために在来線のほうがあるいは国鉄の財政再建計画のほうがかかり重圧をこうむるといったようなことはないのかどうか。そういう点は抜かりなくやれる、やつておるといふふうに自信を持って断言できるのかどうか、その点をお伺いしたいと思います。

○説明員(磯崎敬君) 先ほど申し上げましたとおり、現在の私のほうの再建計画の中には、山陽新幹線計画につきましては、そのうちのいわゆる損益関係、あるいはその新幹線建設の原資と申します、所要資金も一応計算済みです。それを入れますと、十年間で三兆七千億ということをお前国会で御説明申し上げたのでございますが、それにつきましては変わりがございません。すなわち、山陽新幹線の岡山までが再来年開業いたしますので、相当金も入ります。また、岡山以遠もいよいよことし

から本格的になります。しかしながら、それも全部含みまして三兆七千億を配分してございまして、その他の地域につきましては当初計画以上に影響するということは、いまのところ考えておりません。しかし、たとえば自己調達資金が減つてくるというようなことになりましますときには、非常に問題になりますかと存じますが、一応三兆七千億の中の配分の問題といたしまして、当初計画どおりやつてまいりたいと思つた、ちよつとふりかへておられます。したがって、山陽新幹線以外の、それ以上のものにつきましては、全然もう別なさいふでもつて、つくるほうもやつていただく。まだいつできるかよく存じませんが、できたあと

の運営につきましては、先ほど申しましたとおり、現在の再建計画に支障のないように、財政的なあるいは利子補給的な裏づけをしていただきたこと、ちよつとふりかへておるわけでありま

○瀬谷英行君 在来線の問題を忘れられては困ると思つたので、まず在来線の問題からこれまた総裁にお聞きしたいと思つたのですけれども、万博が始まつて団体客なりあるいは万博を見物する客がかなりふえたというふうな思ふのですけれども、それによる増収というものはどの程度見込まれるのか、あるいは万博が始まつてから今日までの実績はどの程度にあらわれておるのか、その点をお伺いしたいと思つた。

○説明員(磯崎敬君) 先般御審議願いました四十五年度の予算におきまして、万博関係の収入を二百七十億、いわゆる普通増収以外に二百七十億増収するということで御説明申し上げました。現時点におきまして、実はゴールデンウィークがもう少しの予定でございますが、天気その他の関係で、このところ思ひのほかには伸びておりません。これは入場者数も、万博当局の発表をいたしておりますように、当初計画の大体九割前後、一割くらい減つておるようでありま

後まだ六月、七月、八月とございますので、できるだけ全国から新幹線を利用していただいて万博に行っていたらいいというふうに思っておりますが、全体の入場者がもし減りますれば、多少の影響はあると思います。交通機関別の利用状況は、非常にマイカーその他が少なく、新幹線のシェアが当初予想以上に多いというところは、これは事実でございます。全体の数が少ないわけではございますので、いまのところ収入は、約一割くらい見込みよりは減っておりますという状況でございます。

○瀬谷英行君　そうすると、いまのところは、これから先どういふことになるかわからぬが、二百七十億見込だけれども、いままでのペースで進んでいけば二百五十億くらいの増収という程度に見込まれるということですか。

○説明員(磯崎毅君)　大体その程度と思っておりますが、夏にどのくらいかせげますか、いまの調子でいきますれば、二十億、三十億くらい減るかと思ひますけれども、何とかそれを取り返したいというふうに思っております。

○瀬谷英行君　国鉄の一般的な問題についても若干質問しておきたいと思ひますけれども、先般、鉄道弘済会の売店でもって、ジャガイモやタマネギといったようなものを市価より若干安く売ったところが、たいへん好評だったということなんですけれども、これからの国鉄のあり方というものを考えた場合に、鉄道弘済会は直接国鉄の営業ではないかもしれないけれども、少し従来の方式というものを変える必要があるのじゃないか。それで、駅の売店で売っているものは常にきまつたもので、チョコレートだとか新聞、雑誌、そういったようなものばかりであるということであつては進歩がないのです。だから、ジャガイモだとかタマネギを売ったということは、どういう動機だったかわかりませんけれども、新しい試みだと思ひますが、何も食ひものを売るのはパンを売ろうとジャガイモを売ろうとタマネギを売ろうとかまわらないと思ひます。だからこれは、

もし野菜が高いという場合に、国鉄でもって安く入荷ができるという自信がある場合には、こういう食料品を野菜に限らず何でも安く売るといふことは、これだけでは物価対策にどれだけ寄与できるかわかりませんけれども、方法としては考へていいことじゃないかと思ひますが、今後、販売品目を拡大するといったような考え方はないのかどうか。それからまた安く、高くちや何にもならぬで売られども、安く売ることができるといふのはどういふ点で安く売ることができると、その点をちょっとお伺ひしたいと思ひます。

○説明員(磯崎毅君)　実はこの話が始まりましたのは、先生御承知かと思ひますが、戦争の始まりましたときに東京のやみ米が非常に値上がりしたことがございまして。そのときに、私どもの先輩のある課長が、とにかく国鉄を利用すればいいまの駅に米が何トンあるか全部わかつて、農林省が出荷命令を出せば、あしたでも何千万トン入れてみせるというのを一言言っただけでやみ米が下がったということを私ども若いときに聞いたことがございまして。

過般の非常に野菜の安いときに、われわれ輸送関係の人間が手をこまねていることはいかにもいかにというところが部内ではつづつと出まして、結局問題は、輸送の方法はあるけれども、都市へ着いてからいよいよ末端の小売り業者とのつながりがつかないというところが非常に問題点です。したがって、たとえば、極端にいえばスーパーマーケットに直接くつづくことも考えられる、あるいはある地区の小売り業者の組合と手を結んだらどうか、実はいろいろな案をつくつてみたのでございまして、いずれも時間的に間に合いませんので、たまたま弘済会が自分の売店でやつてみたというところを申しましたので、理屈はあつたからつけるとしまして、よしあしの問題はとにかく、やつてみようじゃないか、何かの役に立つのじゃないかというところで始めてみたわけですが、私ども一番の問題は、特に北海道とか宮崎とか高

知、野菜の産地になりますと、大体、からで歸ってくる貨車、コンテナが相当ございまして。それを利用することによりまして輸送の節約もできるといふことで、運賃その他普通にもらいましても、国鉄としてはからで空気を運ぶかわりにちやんと実入りがあるというメリットがございまして。

それから問題は、東京へ着きましてから市場に入れないわけがございまして。したがって、市場その他中間マージンがない。しかしそれは、まあ私もよく知りませんが、いろいろなハレーションは別にあるようでございます。中間機構を通らないといふことによるハレーション、よく存じませんが、なかなかむずかしい問題もあるようでございます。しかし、やはり中間の流通機構がなるべく簡素化されると申しますか、ステップが少ないといふことが、結局、最終消費者に渡る値段が低くなつてくるということじゃないかと思ひます。ただ、しろりと商売の悲しさに、今度の問題でもやはり相当二割ぐらいのいたまがございまして。たとえば、ジャガイモにいたしましてもタマネギにいたしましても相当途中でいたまますが、そういうものの計算のしかたとか、あるいは包装に思ひぬ金がかかるかといふいろいろな点がございまして。しかし、赤字は出していいはずでございます。いずれにいたしましても、私どもから見ておりますと、あれはホクレンの出荷でございまして、ああいうきつとした出荷機構があつて、そして東京の荷受け機関がちゃんとしていれば、まあ非常に私どもの専門外からいふこと言つて、ちやならないと思ひますが、そういう末端の消費者に入る価格というものは、やはり途中の流通過程の問題が一番問題である、それを省略することのできないかとか、それがまた中小企業の圧迫にならないかとかいふことを考へて、何か私どももお役に立つことがあつたら今後やつてみたいといふふうに考へておるわけでございます。

は何にもならぬ。だから、やる以上は赤字を出したのでは意味がないわけ、まあ物価対策という点から考へて、流通機構の問題、非常にむずかしいから、国鉄だけで何とかなるといふ問題じゃありませんけれども、しかし、輸送機関を持たないものにはこんなことできないわけ、さか立ちしても。したがって、国鉄以外の公社ではこういうことはやろうと思つてもできない。国鉄の輸送の問題なんですけれども、たとえば、コンテナ輸送なんというのがだんだん大きな割合を占めてくるといふことは内航、外航問わず共通のことじゃないか。そうなりますと、コンテナ輸送なんかに関連をして有効な何か消費物資の輸送を行なつて、廉価に販売をするといふことは、国鉄の営業政策として取り入れることができるかどうか、そこまで踏み切ることがいかにどうか、なかなか問題ではありますけれども、今後やつてみていいことじゃないかという気がするので、つまり、そういう意味では、販売品目を拡大をして、つまり、年がら年じゅうきまりきつたものしか売らないといふことじゃなくて、一歩踏み出して、そうして大衆が相手でありますから、その大衆を相手にして、まあ喜ばれるようなものを売るといふことも考へてみていいことじゃないか、こう思ひます。それは国鉄総裁としてはある程度考へても、現在の法のたてまえからいって、そこまで手を伸ばしていかどうかという問題が出てくると思ひますが、それは運輸大臣にもちよつとお伺ひしたいと思ひますが、国鉄にやらしてよろしいかどうかですね、大臣、いまの問題は、総裁は試みにやつたといふことなんです、こういうことを国鉄に——手広くまでいっていい、ジャガイモとタマネギ程度だから。かなり手を広げて国鉄にやらせるということが、大臣としては考へられるかどうかですね。

○国務大臣(橋本登美三郎君)　なかなか、いまお話しのようにジャガイモで赤字を出したのでは困りますから、非常にむずかしい問題で、私はあまり積極的ではないのです。もしやるとすれば、も

ちろんこれは事業はやることになっております、国鉄の事業として。やはり旅客に關係することでありますからやれることになっておりますが、先ほど来のいろいろのネックがあります。したがって、もつと国鉄自体が多角経営を原則としてやるということになって、駅も主要な駅が民衆駅になる、その中で野菜部門とかくだもの部門とかいろいろを持つ。そのかわりベテランをそれに配置するというのでありませんと、どうもいまの状態です、今度のまあ物価対策に幾らかでも役に立つてやろうという意図でありますから、たいへんけつこうなことであります、多少の赤字が出てもやむを得ないと思ひますけれども、しかし、これを継続的にやるということになりますと、赤字が出るという商売、めくらめっぽうでやられたのではこれは困りますからして、いまのような日本の配給制度といふことは、制度の上に乗つかつて国鉄がやるということとは、なかなかむずかしいのじゃないか。しかし、こうしたような特殊な状態が、野菜の非常な高値が相当期間続いており、それに対して幾らかでも水をかけて消す役割りができるという場合には、私はある意味においては多少、どうせたくさん赤字が出るわけじゃありませんから、多少の赤字が出て、国民経済の安定のために協力する、こういうたてまえは、あつてもいいのだらうと思ひます。しかし、これを継続的にやるとなると、もう少し本格的に勉強しませんと、はたしてこれが国鉄の財政再建に幾らかでも役立つかどうかという問題は大きな問題があると思ひますので、全体の仕組みをもう少し検討する必要があるのじゃないか。先ほど申しましたように、たとえば、ちよつとした駅でも民衆駅のものにほとんど変えていく考え方を、そこでその中には必要な商品を取り、その中で物価対策に必要な部門を引き受ける。こういうことの大きなチェーンができますと、輸送手段を持つておりますからしてたいへん便利になると思ひますけれども、現状のままではたして可能かどうかというところについては少しく研究する必要があるがあつ

て、もし可能ならば、積極的に進めたいと、かように考えております。

○瀬谷英行君 法律的に国鉄はいろいろの制約がある。いま例をあげたのはジャガイモの問題なんですけれども、私鉄と同様に、たとえば不動産業をやるとかあるいはまあ運賃収入以外に収入の道を求めるという方法を広く考えるというより、ないき方が、はたして考えられるのかどうか、考えてよろしいことなのかどうか、これは今後の問題として相当検討してみる価値があるのじゃないかと思ふのですが、その点はどうですか。

○国務大臣(橋本登美三郎君) まあ国有鉄道法によると、相当限度があるわけなんです、御承知のように、鉄道事業それ自体に關連しませんという、仕事ができない。ただ、弘済会が仕事をする場合になりますと、これはまあ旅客に利便を供与する問題が入つておりますから、鉄道弘済会が事業の規模の中でやる場合になると、かなり広くやれるわけでありまして、ただ、国鉄が直接に多角経営といひましても、直接に多角経営はできない。しかし、鉄道弘済会式のもので、それらが仕事をする場合、たとえば民衆駅のようなものができた場合には、国鉄自身は、それ自体商売はできませんけれども、何らかの機関があつて、その機関が商売をする、部屋貸しということになりますし、うけけれども、あるいは敷地貸しといひますか、そういうことは、私は、これはまあ当然の家主の権利、地主の権利でありますから、そういう意味での収入ははかれると思ひますけれども、いまの国有鉄道法によりますと、先ほどちよつと私も言ひましたけれども、直接には多角経営はできない。また、今日ではなかなかその競争が激しいのでありますからして、はたして多角経営といひましても、不動産業をやらしてみたらどうかといひてみましても、なかなか実際世の中には相当にベテランが多いのですから、鉄道マンにはたして商売をやつてうまくいくかどうかという点もありまして、まあやるとなれば、将来慎重に検討した上でそうして考える必要があるであらうと思ひます。

が、それにしても、やるとなれば、鉄道法の改正が必要であらう、こういうことにならうと思ひます。

○瀬谷英行君 もちろん法の改正を前提として私も意見を言つたつもりです。これからの国鉄を考えた場合に、角本参考人お見えになりましたね。国鉄の財政再建計画といふものがありますけれども、角本さんのお書きになったもの、「文藝春秋」とか、何か通商新幹線のことをお書きになったのを読んだことがあるのですが、それからまた、七〇年代の鉄道に期待するというところで「交通技術」といふ本にいろいろお書きになっているわけなんです。いまここで提案をされている全国新幹線の構想といふものは、自民党のほうの提案は九千キロ、十一兆三千億、これはかなり山をかけたものであらう、こう思ふのですが、いづれにしても、この法案が通れば、財政再建計画とかなんとかといつても根本的にこれは考え直しをしなければならぬ。必要とあれば、国鉄関係のいろいろな法律は改正をしても、これからの輸送機関としての国鉄といふものを全く新たに打ち出していく必要があるのじゃないか、こういう気がするので、したがつて、その場合、独立採算制のワクの中で財政の再建はなかなかできないということ言つておられる。私もその点は同感なんです。どういう方法をもつてやつていかれたらよろしいか、新幹線との関連において、新幹線の役もやつておられたし、監査委員会の委員もやつておられたし、あるいはまた、いま交通評論家という自由な立場におられるので、忌憚のない御意見を承りたいと思ひます。

○参考人(角本良平君) お答えを申し上げます。私は国鉄とか私鉄とかいうワクを離れまして、鉄道といふ交通手段が日本列島のためにいかなる役割りをすべきかという立場でずっと考えてまいりました。そういう立場で、日本列島という特殊な高密度社会、これは世界に例が、文明国としてはございません。そうした中にありまして、交通技術をいかにして使い分けるかということが根本

本になると思ひます。

国鉄の再建といふことは非常に大切でありますけれども、それ以上に、われわれが日本列島の交通を麻痺させてはいけないといふことのほうが、より以上に大切であると思ひます。したがつて、いまの段階において鉄道にいかなる役割りを求めるかといふことになりまして、鉄道が他の交通手段よりもすぐれておるといふ場合、これは東海道新幹線でも明らかに証明されておりました、他の手段よりも非常にすぐれている場合には、いかなる交通手段でも独立採算が可能でございます。また、現在まで国鉄について立てられております財政再建計画がその前提としておる条件がすべて実現すれば、これは計算によりまして、当然再建は可能でございます。しかしながら、鉄道に求められる役割りとしては、単に他の手段よりも絶対的にすぐれているという場合だけではなくて、たとえば、羽田空港が超満員で、東京にこれ以上航空機を入られられない、あるいは東名高速道路が非常に混雑して、これ以上自動車を持ってくるのができないとか、そういう性質の物理的な限界といふものが、大都市をめぐりましてある方向には必ず起こるであらうということを考えまして、そうした場合には、土地利用効率の一番いい交通手段を使うよりかは、その意味で、世界じゅうどこでも大都市の通勤者の輸送につきましては、自動車ではなくして鉄道に依存している。しかしながら、その鉄道の運賃はガソリンの代金を前提にしまして、自動車を捨てて地下鉄に移る程度の運賃に当然押えられる。したがつて、ニューヨーク、パリ、ロンドン、いづれの大都市をとりましても、鉄道経営としては赤字でございます。赤字でありましても、より多くの人が通るのではなくして、鉄道を通じて通勤させるということを頭に置いての運賃政策がとられていて、そういうことを考えてみますと、他の交通手段との関連におきまして、鉄道でなければいけない。しかしながら、その鉄道は採算がとれないけれども、やらなければいけない、そういう性質の鉄道が

必ずあるであろう。で、もしもいま立てておられます再建のワクのさらに追加分として国鉄に新しい役割りをさせる、あるいはいま計画されておる以上に経済成長が伸びまして、

〔委員長退席、理事谷口慶吉君着席〕

需要が幹線筋で増大するということを考えて、新しい鉄道を一つついでいくということになりますれば、ある部分は赤字でやがては採算がとれましようし、ある部分は将来とも採算が困難であるというものが含まれてくると思います。したがって、私は、国鉄の再建計画というのは十年間の一つの方向を示したものと見て、非常に大切なものであると同時に、今後の経済の変化に応じて、また、交通の麻痺の状態に就いては鉄道をどのように使い分けるかということも、同時に動態的に考え合わせていただきたい。その中では、必ずしも現在の再建ワクで押さないで、むしろ再建のワクを越えて鉄道の能力をふやしていくというこのほうが日本列島の交通麻痺を救うために大切ではなからうか。

全国新幹線の九千キロがいま直ちに実現すべきものであるかどうかということになりますと、いろいろ問題があると思います。在来の線ですらも充足できないというわけではございません。したがって、九千キロを直ちに実現するかどうかは、私は問題があると思いますけれども、しかし、将来、日本列島の中でわれわれが繁栄していくということを考えますれば、国全体の交通網をあらかじめ予想しておく、将来、それが必要になったときには、こういうふうな方策をしていくというふうな青写真をかいておくことはやはり大切ではなからうか。これを将来、二十年後に、それにこだわってはいけなと思いますけれども、こういうふうな方策をすれば全国各地が有効につながれるという可能性だけはいまの時点から考えておきまして、その中で一番大切な部分から着手していく。それが四千キロであるか五千キロであるかは、これは当たってみなければわかりませんけれども、さしあたり、国鉄の従来の

線が輸送力不足で困っている。で、国鉄につきましては、よく鉄道が斜陽であるというふうな意味で十ばかりに議論されますけれども、その中で、非常にたくさんさんの輸送力を引き受けて輸送力不足の分、輸送量が減って、もはや使命を果たした分の区分けをいたしまして、その幹線の輸送力不足、東海道がそのいい例でございまして、東北線の南のほう、高崎線、こうしたものはもうほとんど限界にきておる。こうしたものについては、早急に増強しなければいけない。増強する以上は、最新の、一番新しい技術を使うということもまた当然であらうと思います。

ですから、まあ最初に返りますけれども、国鉄再建のための努力ということには非常に大切でございまして、それ以上に、日本列島の麻痺という立場からお考え願えればたいへん幸いかと思います。

○瀬谷英行君 通勤新幹線の考え方ですね、この前何かで私は読んだ記憶があるのです。通勤新幹線の考え方と、それからローカル赤字線の問題。ローカル赤字線を国鉄はかかえていて、なおかつ、独立採算制のもとに財政の再建が一体できるかどうかというところはだれが考えても疑問だと思ふのです。したがって、このローカル赤字線の問題をどうするかということが一つある。伝えられるところによると、地方自治体あるいは地元と共同出資をして国鉄が別会社を立てるといふ構想もあるということですが、何らかの方法を講ずる必要があるだろう。

で、その次に通勤新幹線ですけれども、たとえば、これから東北新幹線、あるいは上越新幹線といふものをつくったとしても、東海道新幹線とは多少違ってくるだろうと思ふのです。線路容量といふものも違ってくるのじゃないか。そういう場合に、通勤新幹線といったような考え方をここに当てはめてみたならば有効に生かされるのじゃないかという気がするわけでありまして、その辺のところの考え方を示していただきたいと思ふ。

○参考人(角本良平君) いまの二つのお尋ねについてお答え申し上げます。

まず第一のローカル赤字線につきましては、私は、最近非常にいい例が出たと思ふのは、大阪府の泉北のニュータウンにつきまして南海の枝線をつくるということで、南海電鉄としては、これは経営上不可能である、しかしながら、そのニュータウンを生かすためには、住宅政策として通勤用の鉄道を絶対必要であるというときに、大阪府で半分近くを出資されたと思ふすけれども、関係の公共事業関連の会社がやはり出資されて、特殊な会社で鉄道を建設して、実体的な鉄道輸送業務は南海にまかせるという姿で泉北ニュータウンの枝線ができるという話を聞いております。こうした形でのローカルの通勤輸送の解決をするというのが今後の方向ではなからうか。いままでの鉄道では、もはや自動車時代には対抗できない。しかしながら、自動車では通勤はできないという姿になっておりますから、国鉄がどのような形でなされるかは私はわかりませんけれども、いまの泉北のような姿が非常にいい参考になるのではなからうかと思ふます。実は現在の二万キロの国鉄の営業キロのうちで、半分の一万キロで九割の旅客、貨物を運んでおります。あと半分の一万キロでわずかに一割しか運んでいない。こうした一割しか運んでいない一万キロは、もはや使命を終わらなければならないだろう。近い将来に、これをかかえておりました場合の財政補助金が非常に膨大なものになるおそれがあると思ふます。逐次これを撤去して、最終の姿としては、現在までの線は一万キロにとどめるといふことが妥当ではないか。これは交通体系から見てもそれで十分であり、逆に九割を運んでおる一万キロについては徹底的に増強するという必要があると思ふております。

それから第二番目の点の通勤新幹線でございますが、私がこのことを申し上げた一番大きな理由は、われわれが過去三十年間、東京や大阪の付近におきまして新しく鉄道路線をつくるということをはほとんどしなかった。これはできなかったと言ったほうが正しいと思ふすけれども、都内の地下鉄とそれから末端の枝線のようなものだけは、これは何とか一部できました。地下鉄はかなりの意味でありまして、土地供給をふやすというに意味の新しい線をほとんどつくらなかった。いまわれわれが利用しております。国鉄、私鉄のほとんどが大正末期から昭和十年ごろまでに仕上がりついている線でございます。その時期には土地問題は起こらなかった、通勤難もそれほど深刻ではなかったわけでありまして、人口は非常にふえましたけれども、交通の能力が対応できたのです。現在の時点でもう一度土地に対して鉄道を延ばしていかなければならない。土地が得られるように延ばしていくということになりますと、従来の宅地よりもさらに一歩、外に出るだけの技術があるのだから、もっと速くまで、しかも短時間で運べるようになる。その段階において、もう一度、昭和の初めのように鉄道をつくって、住宅問題を解決するという方向で考えたらどうかということ、通勤新幹線とか通勤革命ということばで申し上げます。

そこでいま御指摘の、それでは全国新幹線のある部分をそのようにという御指摘でございますが、私も東海道新幹線と北のほうに延びる新幹線とは輸送量の比重が違ふと思ふます。湘南電車がちょうど朝晩のラッシュの時間だけ急行列車を排除しまして通勤客を運んでおりますような姿で、北のほうの新幹線は、たとえば朝の七時から九時とか、あるいは夕方五時から七時という時間帯にはもっぱら通勤用に使うというところは、ある程度は考えてもいいのではなからうか。また、それが経営上から見ても、線路の有効利用につながるのではなからうか。新幹線の速度を使いましても、大体東京から百キロ離れた距離でありまして、一時間も大阪から米原まで四十数分で行けると思ふすけれども、そういうような形で通勤用に使えるだろうと思ふます。

○瀬谷英行君 それから、国鉄の財政の問題を考えた場合に、これからの国鉄のあり方はいろいろ従来のワクの中に閉じこもっておったのでは財政の再建もむずかしいし、それからなお輸送需要に十分にこたえられるかどうか、そういう点ではかなり手を入れる必要があるのじゃないかと思うのでありますけれども、その「交通技術」にもだいいふこまかく述べておられますけれども、これからのあるべき国鉄の姿、あるいは国鉄とか私鉄とかを離れて、鉄道自体が日本列島の中で占める役割りということをおっしゃったんですけれども、鉄道網のあり方というものはどういふふうに考えられるかお伺いしたいと思います。

〔理事谷口慶吉君退席、委員長着席〕

○参考人(角本良平君) お答え申し上げます。

私は幾つかの条件を考えなければいけないと思ひますが、まず第一は、物理的に輸送需要に対応できるというだけの輸送力を何らかの手段で持つていなければいけない。ただ、国民の側の需要の動向というものがまず第一に出てまいります。所得水準が上がりまして、各人の家といふか、おそく大部分の方の家庭に乗用車が持たれる。農民はもうトラクタも持つという姿になりまして、まず自分のうちの道具を使えないかということに変わっていくと思ひます。それからその次は、自分のうちの道具を遠過ぎて使えないという場合には、もっと早くサービスのようなものというものがまず選ばれる。そういういたしますと、たとえば長距離を行く、しかも近くに空港があるというところになりますと、航空機の利用ということが当然考えられると思ひます。それから貨物輸送につきましても、私は先ほど申し上げたように、日本列島が非常に高密度社会でございますから、できるだけ海を利用するというところで考えたほうがいいと思ひます。ですから、一県一港がいいかどうかは別として、いま各地で港をつくるという機運がたいへん高まっておりますが、これは土地の有効利用とか、陸上の混雑を避けるためにも、港をつくりまして海と積極的に利用する。そ

うした意味で、鉄道の貨車も、何もレールの上だけ走らせる性質のものじゃございせんので、船を使って大量に運んだほうがよければ、そうすべきだと思ひます。現実に乗用車をたくさん運ぶ船がたぶんございまして、そのほうがトラックや貨車で持つてくるよりも安いわけですから、貨車を船で運んだほうが安い場合も必ずあり得ると思ひます。これは可能性でございますから、現実の条件に当たらないければ、もちろんいいけない。そうしたふりをして旅客のサービスにおきましてはより早いもの、貨物につきましては、一般論として、より安い方法が一般に選ばれていく。この国民の選択の動向といふは、選択の方向といふものは、これは絶対には尊重しなれないと思ひます。それはわれわれは尊重しなければいけない、型にはめることは、これは絶対にできないと思ひます。その国民の動向を尊重した上で採算のとれるものについては、合理化を徹底いたしまして採算をとれるように努力する。また、価格政策におきましては、価格がある程度採算とれる方向に直していくというところは当然必要であり、そういう意味で、定期運賃を極端に割り引くということは私はおかしいと思ひます。むしろモスクワでも、ニューヨークでも、地下鉄は割引をしております。そういういた姿も将来当然考えていいと思っております。ただ、そういたしまして、なおかつ充足できない需要が必ず残る、これは物理的不可能という意味で残るわけでございます。

で、東京都内の混雑というのはごらんのとおりでございます。これを自動車交通で解決する方法といふのは、世界じゅういろいろな人の意見を聞きまして、まず絶対的である。それはニューヨークにおきまして、ロンドンにおきまして、絶望的でございます。で、そういう場合、たとえば通勤用の鉄道といふものは、いま大勢といたしまして、建設費は国と地方公共団体が負担する、そして運賃だけを運賃から出すという方向に変わってきております。で、日本の場合でも、自動車普及してまいりますれば、もうそのように変わらざるを得ない。そうしてまた、国鉄の中で――

これは東京の特色でございますが、通勤輸送において国の鉄道がこれだけ大きな比重を占めているところは世界にございせん。その次がロンドンでございますけれども、ロンドンよりもはるかに大きな役割りを占めておる。そういうものを国鉄の中に含みまして経営を考へるということになりますと、ある部分におきましては、当然、建設費は国や地方団体が負担するということにならざるを得ないのじゃないか。で、あるいはまた、将来の航空機に対する需要がこのまま伸びてまいりますと、二十年間にたとえは二十倍になるというふうな予想がございまして、これはいろいろな予想がございまして、それが当たるかはわかりませんが、それに対しては東京付近で第三空港をつくりまして、十倍までしか能力はふやせないというふうな予想が一方にあって、そういう予想で比べてみた場合には、その満たせない部分の、残りの十倍分だけは、これはかりに航空機なれば独立採算がとれるといたしまして、独立採算がとれない鉄道にやらせざるを得ない。その赤字分は国が補助をする。そうして全国の交通を確保するといったこともやむを得ないのではなからうか。

で、まあまとめて申し上げますと、鉄道のあり方といたしましては三段階あったと思ひます。まず最初は、歩くか鉄道に乗るか方法がなかった。自動車以前におきましては、山の中のローカル線で、いかに赤字が出ましてもそれは鉄道として公共交通機関を維持するよりしかたがなかった。しかしながら、そういうものの使命は終わったと思ひます。それから、第二段階として、東海道のような明らかに採算がとれるという部分、これは将来とも採算がとれる。で、第三段階と申しますのは、自動車普及して、しかも自動車が行き詰まるがゆえにそのかわりとして存続させなければならぬ鉄道、そういうものについてはどうしても国なり地方団体の補助が必要である。もちろん、技術革新に基づきましての合理化は絶対に必要でございますけれども、なおかつそういうもの

のが残る、それがいままでの世界の経験ではなからうか。で、日本もそれを参考に今後交通政策を考えていただいたらどうだろうかと思ひます。けでございます。

○鈴木強君 関連。

角本さんのたいへん私たちに勉強になる意見を伺いましたけれども、先般もあなたの財政再建十年計画に対する基本的な考え方を拝見しまして、たいへん興味を持っております。瀬谷委員からいろいろ今後の輸送状況についてもお話があったんですけれども、私はむしろあなたのその裏づけになる財政の面です。――いまも新幹線の問題で論議をしておるわけですが、十一兆三千億ですね、膨大な予算をこれ必要とするわけですね。しかし、その予算がいまからきめるということですから、これは雲をつかむようなことですね。ちょっとぴんときないのですけれども、だから、そういうことが一面にはあるわけですね、これからやらなければならぬことが。それで、いままでしております国鉄財政再建十年計画というものは、十年間に二度運賃を上げて黒字経営に移行するといふような、こういう内容であるわけですね。若干の赤字補給もしておりますが、私どもは、これではとても、二回やってみても黒字になるというところは不可能だろうと思ひます。予算委員会でもいろいろ総裁にも伺ってきまして、けれども、最善の努力をされるものですけれども、なかなか総裁のおっしゃるようにはいかぬと、われわれはこう見ておるわけですね。そこをあなたも、勇気を持っていかうか、当時、監査委員だといふんですが、そういう立場にあらざるが、国鉄の今後のあり方について大胆な提言をされたと思ひます。ですから、いろいろ、国の援助を得ないうえ、抽象的にあなたのおっしゃっているわけで、よくわかりませんが、もう少しその点を、あなたの考え方をはっきりと述べていただけないか。財政再建に対する、いまの、現状のものについては非常に無理だと、この基本だけで

けつこうですがね、その理由をひとつ伺いたいんです。

○参考人(角本良平君) お答え申し上げます。

財政再建につきましては、私は、特に重大な条件は二つあったと思います。それは、この発表したものの、冒頭に書いたわけでございますが、交通体系の中の変化でございますが、専門家の中では、よくシニアという議論をいたしますが、鉄道が全国の交通量の中で何%を占めるか、そうしたものの変化が、われわれが予想していたよりも急速に進む場合には、鉄道が打撃を受ける。おそらく、鉄道がより多くを占めるよりも、自動車あるいは航空機がより多く伸びるというところは大体間違いない。うまくいきまして大体予想どおりではないかというのが、四十三年から四十五年ぐらいの姿を見ますと、そういう心配が出てくる。

それからもう一つは、給与ベースの問題、これも書いておいたこととございますが、給与ベースのほうは、予想よりも上がるといいますか、このことは、ひいては、日本経済が予想よりも、より大きく成長したという言い方になるかもしれない。そんな中で、二つの条件が狂えば、これは再建計画は非常にむずかしくなるかもしれないというところであります。

で、私は、その点、二つは心配していた点でございます。まあもちろん触れたわけでございしますが、ただ、十年でございしますから、後半のほうで、そういった可能性がないとは言えない——可能性がないといえますか、もう一度予想していた線に接近するという可能性が、これはないとはだれも言えないこととありますけれども、まあ常識的に見ますれば、いまの伸びがずっと続いていけば、おそらく再建の条件というのはよりむずかしくなる。ただ、私が申し上げたかったことは、国鉄あるいは鉄道という交通手段を、財政再建というワケだけで考える最近の考え方だけでは、日本列島の交通がうまくいかなければならない。ですから、国鉄の再建を考えると同時に、それにプラスするものが必要ならば、そのプラス分につ

いては、別途の考え方をしなければいけないだろう。そうしたプラス分を考慮して全体を考えますれば、十年の再建計画ということで独立採算ができるか、あるいはそれ以上に国の補助が必要になる。しかし、国の補助を入れても、われわれが必要とする交通手段が、それによって確保されるならば、それは一つの方向ではなからうかという意味で申し上げたわけであります。

まあ、現在の時点では、私は経営はかなり苦しくなっているといえますか、条件はより悪くなる方向にあると思いますけれども、しかし、同時に、交通麻痺のほうも、われわれが予想していたよりも早くきつつかつある。ですから、交通麻痺のための対策を早く打っていただかなければ困るのではなからうかという気がいたします。

○委員長(湯水三郎君) 速記をとめて。

【速記中止】

○委員長(湯水三郎君) 速記を起して。

本日はこれにて散会いたします。

午後四時十五分散会

五月七日日本委員会に左の案件を付託された。(予備審査のための付託は四月二十二日)

一、航空法の一部を改正する法律案

五月十一日本委員会に左の案件を付託された。

- 一、東京外郭環状線等の鉄道調査線への昇格及び敷設予定線への編入に関する請願(第三二六〇号)(第三三三二〇号)(第三四五八号)(第三五六九号)(第三七六九号)(第三八五〇号)(第三四〇一八号)(第四〇五四号)(第四三三二二号)
- 一、東急地下鉄新玉川線駒沢駅設置に関する請願(第三三三〇九号)(第三三三一〇号)(第四〇九三三号)(第四〇九四四号)(第四〇九五五号)(第四一四四号)(第四一三八号)(第四一三九号)(第四一四〇号)(第四一四一四号)(第四三三〇八号)(第四三三〇九号)(第四三三一〇号)(第四三三一一号)(第四三三一二号)(第四三三七〇号)
- 一、日本国有鉄道の経営合理化対策に関する請願

願(第三三三八号)

一、北回り新幹線の建設促進に関する請願(第三三三三九号)

一、過疎地域におけるバス運行の確保等に関する請願(第三三三三九号)

一、タクシー業務適正化臨時措置法案反対等に関する請願(第三三六四九号)(第四三六五五号)

一、信南交通のバス路線の一部休止等に関する請願(第三三六九号)

一、総野線国鉄新線建設予定線編入に関する請願(第四一五二二号)

一、留萌鉄道株式会社損失補償に関する請願(第四三六三三号)

一、東北、北海道新幹線鉄道の最優先着工に関する請願(第四三六四四号)

第三二六〇号 昭和四十五年四月二十四日受理

東京外郭環状線等の鉄道調査線への昇格及び敷設予定線への編入に関する請願(五通)

請願者 埼玉県比企郡吉見村大字下細谷四一 吉見村長 秋庭利外 二万五千五百五十六名

紹介議員 土屋 義彦君

この請願の趣旨は、第三〇二九号と同じである。

第三三二〇号 昭和四十五年四月二十四日受理

東京外郭環状線等の鉄道調査線への昇格及び敷設予定線への編入に関する請願

請願者 茨城県稲敷郡新利根村大字柴崎五三一 関川市外千八十一名

紹介議員 中村喜四郎君

この請願の趣旨は、第三〇二九号と同じである。

第三三二〇号 昭和四十五年四月二十五日受理

東京外郭環状線等の鉄道調査線への昇格及び敷設予定線への編入に関する請願(五通)

請願者 埼玉県入間郡日高町日高町長 岡村良太郎 外二万九千二百九十九名

紹介議員 上原 正吉君

この請願の趣旨は、第三〇二九号と同じである。

第三五六九号 昭和四十五年四月二十七日受理

東京外郭環状線等の鉄道調査線への昇格及び敷設予定線への編入に関する請願

請願者 茨城県北相馬郡藤代町藤代町長 長東義知 外二千四百三十四名

紹介議員 中村喜四郎君

この請願の趣旨は、第三〇二九号と同じである。

第三七六九号 昭和四十五年四月三十日受理

東京外郭環状線等の鉄道調査線への昇格及び敷設予定線への編入に関する請願

請願者 茨城県土浦市大字下高津字富士塚五三〇 土浦市長 細田武外七千二百七十八名

紹介議員 中村喜四郎君

この請願の趣旨は、第三〇二九号と同じである。

第三八五〇号 昭和四十五年五月一日受理

東京外郭環状線等の鉄道調査線への昇格及び敷設予定線への編入に関する請願(四通)

請願者 茨城県稲敷郡河内村金江津三、九〇一 大野信外一万六千二百九十九名

紹介議員 中村喜四郎君

この請願の趣旨は、第三〇二九号と同じである。

第四〇一八号 昭和四十五年五月二日受理

東京外郭環状線等の鉄道調査線への昇格及び敷設予定線への編入に関する請願

請願者 茨城県竜ヶ崎市二、九九七 小泉正平 外五千八百名

紹介議員 中村喜四郎君

この請願の趣旨は、第三〇二九号と同じである。

第四〇五四号 昭和四十五年五月四日受理
東京外郭環状線等の鉄道調査線への昇格及び敷設
予定線への編入に関する請願(二通)
請願者 茨城県船橋市東村東村長 根本久
夫外四千六百八十八名
紹介議員 中村喜四郎君
この請願の趣旨は、第三〇二九号と同じである。

第四三三三三号 昭和四十五年五月六日受理
東京外郭環状線等の鉄道調査線への昇格及び敷設
予定線への編入に関する請願(二通)
請願者 茨城県船橋市五霞村元栗橋五霞村
長 横井永観外三千九百六十名
紹介議員 中村喜四郎君
この請願の趣旨は、第三〇二九号と同じである。

第三三〇九号 昭和四十五年四月二十四日受理
東急地下鉄新玉川線駒沢駅設置に関する請願
請願者 愛媛県松山市柳井町三ノ八ノ一四
栗田伸美
紹介議員 増原 恵吉君
この請願の趣旨は、第三〇九三三号と同じである。

第三三三〇号 昭和四十五年四月二十四日受理
東急地下鉄新玉川線駒沢駅設置に関する請願
請願者 青森県むつ市新町四ノ一 熊谷
東全
紹介議員 津島 文治君
この請願の趣旨は、第三〇九三三号と同じである。

第四〇九三三号 昭和四十五年五月四日受理
東急地下鉄新玉川線駒沢駅設置に関する請願
請願者 東京都練馬区関町四ノ六一 小
笠原慈瑛
紹介議員 柴田 栄君
この請願の趣旨は、第三〇九三三号と同じである。

第四〇九四四号 昭和四十五年五月四日受理
東急地下鉄新玉川線駒沢駅設置に関する請願
請願者 山梨県北巨摩郡須玉町若神子正寛
寺内 山本祖峰
紹介議員 吉江 勝保君
この請願の趣旨は、第三〇九三三号と同じである。

第四〇九五五号 昭和四十五年五月四日受理
東急地下鉄新玉川線駒沢駅設置に関する請願
請願者 静岡県伊東市鎌田堀山 鳴原伊男
治
紹介議員 高橋雄之助君
この請願の趣旨は、第三〇九三三号と同じである。

第四一四四号 昭和四十五年五月四日受理
東急地下鉄新玉川線駒沢駅設置に関する請願
請願者 東京都北区西ヶ原四ノ三三ノ一二
柿本啓
紹介議員 杉原 荒太君
この請願の趣旨は、第三〇九三三号と同じである。

第四一三八八号 昭和四十五年五月六日受理
東急地下鉄新玉川線駒沢駅設置に関する請願
請願者 横浜市旭区東希望ヶ丘二〇〇 吉
沢文男
紹介議員 玉置 猛夫君
この請願の趣旨は、第三〇九三三号と同じである。

第四一三九九号 昭和四十五年五月六日受理
東急地下鉄新玉川線駒沢駅設置に関する請願
請願者 埼玉県浦和市岸町一ノ一四ノ二五
鈴木幸毅
紹介議員 二木 謙吾君
この請願の趣旨は、第三〇九三三号と同じである。

請願者 東京都世田谷区烏山町二八二 細
川幸夫
紹介議員 白井 勇君
この請願の趣旨は、第三〇九三三号と同じである。

第四一四四一四号 昭和四十五年五月六日受理
東急地下鉄新玉川線駒沢駅設置に関する請願
請願者 東京都調布市染地二ノ三五 小林
亨
紹介議員 柳田桃太郎君
この請願の趣旨は、第三〇九三三号と同じである。

第四三〇八八号 昭和四十五年五月六日受理
東急地下鉄新玉川線駒沢駅設置に関する請願
請願者 福井県小浜市新小松原 山崎秀明
紹介議員 熊谷太三郎君
この請願の趣旨は、第三〇九三三号と同じである。

第四三三〇九号 昭和四十五年五月六日受理
東急地下鉄新玉川線駒沢駅設置に関する請願
請願者 名古屋市中区和区広路町雲雀丘八
常磐井義典
紹介議員 田中 茂雄君
この請願の趣旨は、第三〇九三三号と同じである。

第四三三三〇号 昭和四十五年五月六日受理
東急地下鉄新玉川線駒沢駅設置に関する請願
請願者 東京都中野区上鷲宮五ノ二二ノ一
九野田孝明
紹介議員 鹿島 俊雄君
この請願の趣旨は、第三〇九三三号と同じである。

紹介議員 鋤木 亨弘君
この請願の趣旨は、第三〇九三三号と同じである。

第四三三二二二号 昭和四十五年五月六日受理
東急地下鉄新玉川線駒沢駅設置に関する請願
請願者 東京都杉並区阿佐谷北六ノ三ノ一
一 佐藤田
紹介議員 米田 正文君
この請願の趣旨は、第三〇九三三号と同じである。

第四三七〇七〇号 昭和四十五年五月六日受理
東急地下鉄新玉川線駒沢駅設置に関する請願
請願者 東京都世田谷区三軒茶屋一ノ二三
ノ五 桜井正信
紹介議員 木村 陸男君
この請願の趣旨は、第三〇九三三号と同じである。

第三三三八八号 昭和四十五年四月二十四日受理
日本国有鉄道の経営合理化対策に関する請願
請願者 長野市大字南長野長野県議会内
白田潔
紹介議員 羽生 三七君
この請願の趣旨は、第二九五五号と同じである。

第三三三三九号 昭和四十五年四月二十四日受理
北回り新幹線の建設促進に関する請願
請願者 長野市大字南長野長野県議会内
白田潔
紹介議員 羽生 三七君
この請願の趣旨は、第二九五五号と同じである。

第三三三四〇号 昭和四十五年四月二十四日受理
過疎地域におけるバス運行の確保等に関する請願
請願者 長野市大字南長野長野県議会内
白田潔
紹介議員 羽生 三七君
この請願の趣旨は、第二九五五号と同じである。

第三六四九号 昭和四十五年四月二十八日受理
タクシー業務適正化臨時措置法案反対等に関する請願

請願者 東京都墨田区吾妻橋二ノ二ノ五
西崎正昭外四名

紹介議員 野坂 参三君 春日 正一君
河田 賢治君 岩間 正男君
須藤 五郎君 渡辺 武君
小笠原貞子君

「タクシー業務適正化臨時措置法案」の本質は、一方的に経営者を利するようにできているから、これを廃案にする等左記事項の実現を図りたい。
一、「タクシー業務適正化臨時措置法案」を廃案にすること。
二、乗車拒否をなくし、安全輸送の出来るよう、抜本的な交通政策を確立すること。
三、安全輸送のできる労働条件を確立するため、経営者に対する指導、監督を強化すること。

第四三六五号 昭和四十五年五月六日受理
タクシー業務適正化臨時措置法案反対等に関する請願

請願者 東京都練馬区豊玉中二ノ六 高橋 留吉外九十四名

紹介議員 春日 正一君
この請願の趣旨は、第三六四九号と同じである。

第三九六九号 昭和四十五年五月二日受理
信南交通のバス路線の一部休止等に関する請願

請願者 長野県飯田市常盤町四一信南交通株式会社社長 中島巖

紹介議員 木村 睦男君
信南交通株式会社のバス事業は、営業区域が山岳地帯であること、該地域が顕著な過疎現象を呈していること、その他自家用乗用車の激増等のため、深刻な事態に直面しているのを、会社においては、路線の一部を休止又は廃止又は路線の周引きを要望し、すでに一部出願したが、これらはい

ずれも道路運送法第四十一条第二項に該当する路線であるから、すみやかに処置するよう切望する。

第四一五二号 昭和四十五年五月六日受理

総野線国鉄新線建設予定線編入に関する請願
請願者 茨城県猿島郡境町境町長 桜井保外十五名

紹介議員 中村喜四郎君
千葉県市川・松戸・流山・野田から茨城県境町を経て栃木県小山に至る鉄道（総野線）を、すみやかに予定線に編入されたい。

理由
本線は、都市と農村間の効率的な共存を図り、地域産業の開発基盤となる路線であり、経済活動の広域化を促進し、地方の産業活動を効率化するため、地域間の時間距離を短縮して、地域住民の生活及び産業の諸活動の機会を増大し、首都を中心とする鉄道輸送需用の増大に対処しうるものである。（資料添付）

第四三六三三号 昭和四十五年五月六日受理

留萌鉄道株式会社損失補償に関する請願
請願者 札幌市北三条東二丁目更生会社留萌鉄道株式会社内 辻野喜郎外一名

紹介議員 井川 伊平君

北海道留萌鉄道株式会社は、沿線炭鉱の閉山に伴い、事業休止のやむなきに至り、昭和四十四年四月三十日に休業となった。
現在更生計画案を作成中であるが、更生、再建だけによつて退職金の支払いを受けなければならぬといふ従業員に苦しい立場を賢察されるところに、本年三月決算の結果を検討されて、なんらかの補償の措置を講ぜられるよう切望する。

第四三六四号 昭和四十五年五月六日受理
東北、北海道新幹線鉄道の最優先着工に関する請願

請願者 東京都千代田区永田町二ノ一七ノ一七東北新幹線建設促進期成同盟
会内 村松哲治

紹介議員 河内 陽一君
東北、北海道の住民は、全国新幹線鉄道整備法案が一日も早く提出され、成立することを強く期待し、東北・北海道新幹線鉄道の第一順位着工を切望する。わが国全体の調和ある発展に寄与するため、新全国総合開発計画並びに新経済社会発展計画に明示されている新交通、通信網の主軸の一環である東北・北海道新幹線鉄道について、特段の配慮をされたい。