

第七十二回国会 交通安全対策特別委員会議録 第十一号

昭和四十九年四月三日(水曜日)

午前十時三十分開議

出席委員

委員長 勝澤 芳雄君

理事 小此木彦三郎君

理事 齊藤滋与史君

理事 野中 英二君

理事 野坂 浩賢君

片岡 清一君

左藤 恵君

久保 三郎君

沖本 泰幸君

渡辺 武三君

出席國務大臣

運輸 大臣 徳永 正利君

出席政府委員

法務省刑事局長 安原 美穂君

外務省条約局外務参事官 伊達 宗起君

運輸政務次官 増岡 博之君

運輸省航空局長 寺井 久美君

運輸省航空局技術部長 中曾 敬君

委員外の出席者

法務省民事局参事官 枇杷田泰助君

運輸省航空局飛行場部管理課長 服部 経治君

運輸省航空局技術検査課長 川井 力君

航空事故調査委員会事務局長 笠松好太郎君

本日の会議に付した案件
委員派遣承認申請に関する件
航空の危険を生じさせる行為等の処罰に関する法律案(内閣提出第八二号)

○勝澤委員長 これより会議を開きます。
内閣提出、航空の危険を生じさせる行為等の処罰に関する法律案を議題といたします。
質疑の申し出がありますので、順次これを許します。小此木彦三郎君。

○小此木委員 私たちが国会の審議を慎重にやらなければならぬことは言うまでもありませんけれども、このたびの航空の危険を生じさせる行為等の処罰に関する法律案の審議に際しては、この審議をすること自体もどかしいといつては蓋弊がありまされども、率直に国民の生命を尊重し、飛行中その他の安全を確保するために一刻も早くこの法案を通したい、通さなければならぬという事は与野党を超越した思いであると私は思うのであります。そこでまず、今国会において承認を求めておりますモントリオール条約とこの法律とはどんな関係があるのか、わかりやすく説明してもらいたいのであります。

○寺井政府委員 お答え申し上げます。

モントリオール条約と申しますのは、航空機の航行の安全を阻害するような犯罪に対して、これを国際的に各国が嚴重に処罰していこうということとございまして、この中で実は現在の国内法でカバーできない二つの点がございまして。一つは業務中と申します概念が入っております。これは現在の航空法その他の航行中というよりも広い概念になっておりまして、これがはみ出すために国内法の手当てをしなければならぬ。もう一つはいわゆる国外犯の処罰規定、これがやはりカバーできないということになりますので、この二つの点を国内法を整備いたしました。モントリオール条約の批准を行ないたい、こういう関係になっております。

○伊達政府委員 お答えいたします。
東京条約は六十六カ国が現在加入しております。加入国のおもなものと申しますと、大體中南米の大半の国、西欧諸国の大半の国、デンマーク、フィンランド、ノルウェー、スウェーデン、ベルギー、フランス、ギリシア、アイスランド、ポルトガル、スペイン、英国等でございます。それから東欧圏ではハンガリー、ポーランド、ユーゴスラビアそれだけでございます。大洋州ではオーストラリア、ニュージーランド。アジアでは日本のはか、パキスタン、フィリピン、シンガポール、タイ、韓国。中近東及びアフリカでは、キプロス、イスラエル、ヨルダン、サウジアラビア、リビア。サハラ及びサハラ以南のアフリカ諸国ではかなり多くの国が入っております。
モントリオール条約も加入国は四十九カ国というところになっております。米州諸国につきましてはカナダ、アメリカ、アルゼンチン、ブラジル等々が入っております。西欧もほとんどの国が入っております。現在まだ未加入の国といたしましては、ベルギー、フランス、スイス、西独がございまして、ソ連圏諸国では、先ほど申し上げましたほとんどの国が、ソビエト連邦も含めまして入っております。大洋州ではオーストラリア、ニュージーランドが入っております。アジアではパキスタン、フィリピン、韓国それからモンゴルが入っております。中近東アフリカではキプロス、イラン、イラク、イスラエル、ヨルダンが入っております。最近リビアも入ったように聞いております。サハラ以南のアフリカ諸国では、カメルーン、チャド、ガーナ、それから象牙海岸、ナイジェリア、ニジェール、南ア連邦、そういうところが入っております。

○小此木委員 そうすると、東京条約、ヘーグ条約に続いて、今度のモントリオール条約にわが国が加入できたとなると、要するに、今回のこの法案が成立したとすれば当然その条約が批准され発効するわけでありませうけれども、そういたしますと、その三つがワンセットになったと考へた場合に、これではいわゆるハイジャックの防止というところに完璧を期することができぬのか。もっと具体的にいえば、現行法並びに現存する条約あるいは今回の法律、条約、それでもなおかつ不備なものがあるとするればどのようなケースが想定されるのか。
具体的にいえば、たとえばテルアビブ空港乱射事件のようなケース、さらにはギリシアのアテネ空港、ローマ空港における事件のように、乗客が搭乗以前に起きたような、あのような乱射事件、これが全部適用されて、いわゆるあらゆる意味のハイジャックを防止できるのか、そこらあたりを伺いたいのであります。

○寺井政府委員 この三条約に加盟いたしました、それに基づく国内法の整備ができたならば、あらゆるハイジャック類似行為というものが防止できるかという御質問でございますが、ハイジャック防止の対策といたしましては、まず何と申しましても犯人が機内へ乗ること、あるいは武器弾薬等を機内へ持ち込むことを防止するのが最も必要なことであるかと存じます。したがって、機内持ち込み手荷物検査の強化あるいは、主要空港におきましてX線を使いまして手荷物検査等々の対策を講じてこれに万全を期するわけでございまして、これらの実施面の防止策と相ましまして、この三条約並びにそれに基づきます国内法の整備によりまして、東京条約の関係では機長の権限を強化いたしましたし、またヘーグ条約の関係ではハイジャックそのものを国際犯罪として処罰するということを手当てをいたしております。また、今回のモントリオール条約におきまして

は、航空の安全を阻害するような犯罪というものを処罰の対象といたしておりますので、これら三

○小此木委員 要するに、東京、ヘーグ、モン

○伊達政府委員 お答えいたします。

○小此木委員 モントリオール条約の第三条に

い刑罰を科することができるようにすることを約

○安原政府委員 お答えいたします。

先ほどの「重い刑罰」とは何かということでご

次に、未加入国があった場合に、ハイジャック

すが、先ほども申しましたように、各国はそれぞ

○小此木委員 「よど号」事件のような場合に

○伊達政府委員 「よど号」事件のような場合に

○小此木委員 未加入国に対して条約に入ること

をしているのかどうか、そこらもちょっと説明し

○伊達政府委員 「よど号」事件のような場合に

○小此木委員 未加入国に対して条約に入ること

○小此木委員 未加入国に対して条約に入ること

いう人たちに對して法的な規制あるいは措置はどうかあるか、それも含めて御答弁願いたいと思ひます。

○寺井政府委員 まず法制面でございますが、先ほど御説明申し上げましたように、東京条約、ヘーグ条約の關係で航空法の一部改正あるいは航空機の強取等の処罰に關する法律の制定をお願いしまして、こういう国内法の手配を行なっております。また今回、現在御審議をお願いしておりますこの關係の国内法の整備ができますと、三者一体となりまして法制的な整備が一応完了する。

現場で具体的などうしているかということでございますが、まず空港に出入いたします者、これを嚴重に規制していくことが必要でございます。航空機に乗りますお客につきましては、手荷物あるいは所持品の検査を実施してあります。特にことしの一月から、利用者の多い空港につきましてはは新型の検査機を導入いたしまして、これはエックス線による透視でございます。このエックス線による透視によりまして手荷物の内容が大體わかる。疑わしいものはさらに開披点検をするというふうなことをやっております。また身につけておられますものにつきましては高性能の金属探知器をつけまして、それで容量以上の反応を示す旅客につきましてはさらにボディチェック等も併用して行なっております。さらに、このチェックインをしますいわゆる受託手荷物と申しますものにつきましても、各航空会社がカウンターで携帯用の金属探知器等による検査を実施いたします。ほか、開披点検を行なっております。

これらに關連いたしまして先生も御指摘になりましたけれども、非常に特権のある方、あるいは外交官のような方がいい例だと思ひますがそういう方、あるいは人権を主張してボディチェックはいやだとおっしゃるような方につきましては、極力ボディチェックに應じていただくように指導をお願いいたしておりますが、同時にこの運送約款を改正いたしまして、どうしてもボディチェックに應じてないあるいは手荷物の開披チェックに

じないというふうな方でこれはあぶない判断されますれば、運送を拒否するということのような運送約款の改定を行なっております。これらを実際上円滑に運用いたしますことによりまして、危険な凶器あるいはそういうハイジャックを行なうような可能性のある方を排除することができるといふふうなことを考へております。

○小此木委員 そうするといまの説明の中のハイジャックを防止するための経費のことになりますけれども、いまの説明の中の防止のためのいろいろな経費、これは一体国が持つのであるか、航空会社が持つのであるかということの説明していただきたい。ということは、ハイジャックを防止しようと思へば思ふほどよい金がかかることであるし、また金がかかってもハイジャックを防止する措置はしなければならぬけれども、その場合の経費はどが持つのか。

時間がないからもう少しとめて聞きますけれども、もつとそれを突っ込んでいった場合に、さらにそのハイジャックにあつたときの責任というものは、一体国にあるのか、航空会社にあるのかという問題も出てくるわけです。被害者は当然乗客であることは言うまでもありませんけれども、考へ方によつては航空会社にもありさらには国にもあるのだということになってくる。これを具体的に言つと、かつて「よど号」事件のときに、犯人が乗客を釈放するかわりに、身がわりとして当時の運輸政務次官の山村新治郎先生をよせば乗客を出す。これは明らかに犯人が国側の人を求めてきたわけですね。もしも人ではなく、これは山村元政

犯人が金を要求してきた場合、身のしる金を要求してきた場合に、それは一体国の責任になるのか、航空会社の責任になるのか、どちらが出すのか、わが国の場合と外国の場合を含めて御答弁願いたいのであります。

○服部説明員 先生の前段の御質問につきまして、私御答弁申し上げます。

ハイジャック防止のための経費負担をだれがすべきかという問題につきましてはいろいろ意見がございます。実際問題といたしましては、欧州の各国それから東南アジアの一部におきましては、警察当局がその責任を負つて國費でもつてこれを實施いたしております。それから一方アメリカ、カナダ、中南米諸國、オーストラリア、それからまた一部の東南アジア諸國におきましては、各航空会社の責任であるということと、各航空会社の経費負担におきまして、この安全検査業務が實施されております。わが国の場合でございますが、私どもの現時点での考へ方というのは、こうした問題に對する第一義的な責任者は、あくまで航空会社であるという立場に立ちまして、航空会社の経費負担におきまして、この安全検査というものを實施してもらつておるわけでございますが、昨年の四十八年度予算におきまして、そういう航空会社の経費負担の軽減をはかるといふ趣旨から、国もこれに對して一部の補助をするといふような仕組みをとつてまいりました。昨年度は三億七千万円ほどの國費の支出をいたしました。四十九年度につきましては二億七千万円ほどの支出を予定いたしております。前段につきましてお答え申し上げます。

○批田田説明員 後段の点についてお答えいたしますが、身のしる金の請求があつた場合に、航空会社が国かどちらに払う責任があるかという御質問でございますが、この点については、法律上身のしる金を払うという義務はございません。事実上犯人のほうから航空会社のほうに払えとかあるいは、政府に對して払えとかいふふうな請求が事実上ございまして、それに対して人命尊重の立場から事実上どのように解決するかという問題でございます。法律上支払う義務がそこで発生するといふ筋合いのものではないように考へます。

○小此木委員 法律上身のしる金を払う義務はないといふことでありますけれども、現実に身のしる金を払わなければ人間の命が助からないということに結果としてはなるわけでありませうけれども、

も、そういう場合、それが航空会社の経済的な限界を越えたときにいろいろの保険制度があると思ふのです。民間の保険制度、國家の創設した保険制度、そういうことに關してわが国の例と外国の例を説明してもらいたいのであります。

○寺井政府委員 ただいま先生御指摘の保險の關係でございますが、日本の場合、これは保險は航空会社と保險会社、保險会社もその保險会社によりましていろいろ条件が違つておるわけでございます。日本航空の場合を御紹介申し上げますと、事故に關する保險、それに上積みいたしました。これは機体に對する保險、それから第三者、乗客等に對する保險等に分かれておる。それが、それは機体のほうに損害保險でございます。乗客、第三者に對しては責任保險であるといふふうなかつておるわけですので、ちょっと身のしる金はこの中に入らないわけでございます。

それから身のしる金が保險制度となかなか合致しないといふような点につきましては、これは非常に保險料率が高くなつてまいるといふようなことで、こうしたものまでも含んで、國家の保險制度といふようなものがアメリカあるいはドイツ、フランス等につきましてはあるように聞いております。アメリカの場合を申し上げますと、戰爭保險といふ名前のもとにこうした保險をかけたせておられます。總保險料が、ちよつと古いのでございますが、一九七〇年現在で保險料が六百四十万ドル、保險額が三十二億ドルといふふうになつておる。アメリカの航空会社、パンアメリカン、トランスワールド、ノースウエスト等がこれに加入いたしております。

○小此木委員 いまの戰爭保險といふ話が出ましたけれども、要するに、飛行機が爆破されたときあるいは見舞い金、そういうもので航空会社の負担の限界といふものがあつてもそういうふうな保

険でカバーできる、しかし法的には払う義務がないといつても、現実には犯人が釈放金にわゆる身のある保険金額をカバーする意味で、外国での例があるような保険制度というものをわが国もやはり考えなくてはならないと思うのでありますけれども、この問題をもう少し突っ込んで聞きたいのであります、私の質問時間は二十分まででありますので、大臣にちょうどお願いしましたので、この問題は途中でやめまして、大臣に二、三聞きたいことがあります。というのは、この間起きたシンガポール並びにクワート日本大使館占拠事件で、日本航空の機長並びに操縦士たちが救出におもむいたのであります、あの救出命令というものは、一体政府、運輸省が出したものであるか、日航が出したのであるか、そしてまた、もし機長や乗務員たちがその救出命令というものを拒否した場合に、一体政府や日航はどうするつもりであったのか、それを聞きたいのであります。

○徳永国務大臣 急遽あの事件に対して対策本部が設けられました。これは理由のいかんにかかわらず、運輸大臣が対策本部長ということになるのであります。そういうふうな閣議の了解事項か何かでござりまするようでございます。でございますから、私が対策本部長になったわけでございますが、日航よりほかに飛べる飛行機がないものでござりまするから、全日空も近距離の外国チャーター便、臨時便なんかでは飛んでおりますけれども、実際向こうに飛ぶということになりますと、日航よりほかに飛ぶわけでありませぬ。そこではあれは命令というものはございませぬ。私は日航に對して、こういう事件に對してしかりかかかくのことであるから、ひとつ御了承の上、御理解の上御協力をと要請したわけでありませぬ。したがって、日航側がこれに協力してくれただけでござりまする。ただ途中であの事件にはあつたわけでありませぬ、日航の社長を呼びま

して協力方を要請したところ、日航の社長は、私は協力を要請されましたけれども、これはもう日航としてはこういう事件に對しては、自分のほうでは、手続上はともあれ、命令だというふうなつもりで受け取ってこれに協力をいたしません、こういうこととござりました。

それではその要請を拒否したときにはしからばどうだということとござりますが、実際飛べるパイロットを持っておるのは日航だけでござりまするから、拒否された場合にはどうかということに對しては、私は全く処置なしということとござりまする。したがって、日航は常にそういうふうなことで御協力をしていたらいいし、また御協力をお願いしたいということと常々話し合ひをやっておりますけれども、当時機長会等の決議もござりましたように、いろいろこれは将来問題があるかと思ひますが、しかしこういう危難に際しまして、きっと私は要請を受けてくれるというふうなことを考えております。

○小此木委員 大臣が、あれは命令でなく協力要請なんだ、その協力要請にこたえた日航の機長たちの気持ちにしてみれば、それはおれたちがやらなければだれもやれないんだという崇高な使命感に基づくものであると私は解釈するわけでありませぬけれども、私はいかに日航という会社が半官半民の会社であるとはいいなから、この仕事は一部でいわれるような光栄ある大役というふうな感じが、そういうことだけでは済まされたいことだと思ひます。ある意味では戦争中の特攻隊や決死隊のような覚悟を持たなければあつた死地へおもむくことはできない。それゆえに、最悪の場合国が家族に對してどういふ補償をするのかということだけでも、私はこれは片づけられないことだと思ひます。それゆえに、また日航の機長会があつたような声明書を出したということも、これも当然だと思ひます。さりとて今後あつたような事件が統制された場合に、いまの御答弁の中で拒否された場合は処置なしだということになれ

ば、国は早急にこの対策を慎重に考えなければいけないと思ひます。そこでついでに関連して私は聞きたいのでありますけれども、これは仮定の問題であります、いま世界のある特定の地域でもって戦争が起きた、そこに在留邦人がたくさんいる、何らかの形で政府がこれを救出に向かわせなければいけない、当然航空機が何か考えられるわけですが、そういう際に航空機がそこにおもむく、とすれば日航に頼む以外にない。そういう場合は、政府は一体その操縦士、家族、航空会社などのような補償をするのか、これは関連する問題でありますけれども、一応この際大臣の考え方をただしおきたいのであります。

○徳永国務大臣 まことに仮定の問題を想像してのお答えでございますから、いろいろのことばに詰まるわけでございますが、かりにそういうようなことがどういふ時点で、どういふところで起きたと仮定いたしますと、まあ近距離なら別といたしまして、はるかかたで、中近東というふうな場所を指定してはまことにぐあいが悪いですが、とにかく日航しか飛べないというふうなところとござりますると、これはもう日航にお願いするよりほかにしようがない。まあその場合万間違ひのないような救出もやらなければなりませんし、また手当てもしなければならぬと思ひますけれども、それじゃ間違ひが起きたときどうするかということとござりますが、これはもう国の責任においてやることとござりまするから、いま私にどういふ法律を適用するとかどういふ手だてがあるということを思ひ当たりませぬけれども、これはもう万全の策をとつてまいらなければならぬと思ひます。

○小此木委員 では、最後に一言大臣の決意を伺いたたいのであります、とかく世間は過ぎ去つた災厄と申しますか、あつたやうな事件で、機長たちが果たした役割、済んでしまふとけり忘れてしまふがちなものでござりますが、われわれはあの功績というものをあらためて見直してあげなければいけないと同時に、この問題ももつと慎重にじっくりと取り組んでいかなければいけないと思ひます。そこで先ほどワソットの条約と申しましたけれども、まだまだこれが完べきでないにしても、この法案のような罰則規定の整備というものがハインツの犯罪防止の上に非常に大きな意義ある対策であるというところは言うまでもないこととあります。「よど号」事件から始まってシンガポール、沖繩事件、そこに至るまでに国民が飛行機に乗るといふことに対して、飛行機に乗るとハインツが起きるから、そういうハイジャッカーにあうからということで、非常に危機感を持つようになつてしまつた。そういう意味からいけば、そういう危機感を持たせないで安心して飛行機に乗れるような体制をつくつてあげるのが、国及びわれわれの責任だと思ひます。そのためにはこの法案を一日も早く審議して通さなければならぬということもありますが、この点について大臣の決意を聞いて私の質問を終わりたいと思ひます。

○徳永国務大臣 先ほどお話をいたしましたような救援におもむいてくれた日航の人々に對しては、これはもう使命感に燃えた一つの決死的行為といつても過言ではないと思ひます、この点につきましては私どももほんとうに心から感謝を申し上げておる次第でございます。

なお、しからばこの対策に對する決意ということとござりますが、もちろんこういふ間接的な手防と申しますか、こういう法律を各国内も批准し、これによつてそういう問題を未然に防ぐということも一つの手段とござりまする。それがためにいま御審議をお願いしている最中とござりまする。それと同時にやはりやるほうは、犯人たちも命をかけていることとござりまするから、なかなかこれは未然に防止するためにはいろいろの問題があると思ひます。

それがためにはまず持ちもの点検——私は沖繩で事件が起きたときにほんとうに考えました。

○徳永国務大臣 急遽あの事件に対して対策本部が設けられました。これは理由のいかんにかかわらず、運輸大臣が対策本部長ということになるのであります。そういうふうな閣議の了解事項か何かでござりまするようでございます。でございますから、私が対策本部長になったわけでございますが、日航よりほかに飛べる飛行機がないものでござりまするから、全日空も近距離の外国チャーター便、臨時便なんかでは飛んでおりますけれども、実際向こうに飛ぶということになりますと、日航よりほかに飛ぶわけでありませぬ。そこではあれは命令というものはございませぬ。私は日航に對して、こういう事件に對してしかりかかかくのことであるから、ひとつ御了承の上、御理解の上御協力をと要請したわけでありませぬ。したがって、日航側がこれに協力してくれただけでござりまする。ただ途中であの事件にはあつたわけでありませぬ、日航の社長を呼びま

して協力方を要請したところ、日航の社長は、私は協力を要請されましたけれども、これはもう日航としてはこういう事件に對しては、自分のほうでは、手続上はともあれ、命令だというふうなつもりで受け取ってこれに協力をいたしません、こういうこととござりました。

○徳永国務大臣 まことに仮定の問題を想像してのお答えでございますから、いろいろのことばに詰まるわけでございますが、かりにそういうようなことがどういふ時点で、どういふところで起きたと仮定いたしますと、まあ近距離なら別といたしまして、はるかかたで、中近東というふうな場所を指定してはまことにぐあいが悪いですが、とにかく日航しか飛べないというふうなところとござりますると、これはもう日航にお願いするよりほかにしようがない。まあその場合万間違ひのないような救出もやらなければなりませんし、また手当てもしなければならぬと思ひますけれども、それじゃ間違ひが起きたときどうするかということとござりますが、これはもう国の責任においてやることとござりまするから、いま私にどういふ法律を適用するとかどういふ手だてがあるということを思ひ当たりませぬけれども、これはもう万全の策をとつてまいらなければならぬと思ひます。

○小此木委員 では、最後に一言大臣の決意を伺いたたいのであります、とかく世間は過ぎ去つた災厄と申しますか、あつたやうな事件で、機長たちが果たした役割、済んでしまふとけり忘れてしまふがちなものでござりますが、われわれはあの功績というものをあらためて見直してあげなければいけないと同時に、この問題ももつと慎重にじっくりと取り組んでいかなければいけないと思ひます。そこで先ほどワソットの条約と申しましたけれども、まだまだこれが完べきでないにしても、この法案のような罰則規定の整備というものがハインツの犯罪防止の上に非常に大きな意義ある対策であるというところは言うまでもないこととあります。「よど号」事件から始まってシンガポール、沖繩事件、そこに至るまでに国民が飛行機に乗るといふことに対して、飛行機に乗るとハインツが起きるから、そういうハイジャッカーにあうからということで、非常に危機感を持つようになつてしまつた。そういう意味からいけば、そういう危機感を持たせないで安心して飛行機に乗れるような体制をつくつてあげるのが、国及びわれわれの責任だと思ひます。そのためにはこの法案を一日も早く審議して通さなければならぬということもありますが、この点について大臣の決意を聞いて私の質問を終わりたいと思ひます。

これはもう手で持つものは全部一べん預かったらどうか、これがかりにまた事件が起きるということになりますと、これはもうそれよりほかの手がないじゃないか、座席はつぶしてもやむを得ぬじゃないかというくらいまで切実に考えたわけでございます。事件がああいうふうな解決をしましたから、ゆるつと忘れているわけじゃありません。

これは一体どういうふうな方法があるかということとを日航、国内線会社当局にも、また航空局当局にも真剣に具体策を検討せよということをお願いしております。事前に乗り込むときにそういうものをまずチェックしていかなければならぬ。三月五日に約款の一部改正いたしました、身体検査もひとつやらしていただく。いろいろの不愉快な方もあろうと思えますけれども、しかしそれによって間違いが起きたらたいへんでございますから、そういうようなことも含めて、そういうような問題が起らないように決意を新たに、初心に返ってこの問題の未然防止ということにもひとつ全力を尽くしてまいりたい。またあわせて御審議いただきまして、法律等によりまして、これはもう国境を越えてこの問題の防止のために努力をしてまいりたいと思つ次第でございます。

○小此木委員 わかりました。
質問を終わります。
○勝澤委員長 次に、野坂浩賢君。

○野坂委員 時間がありませんから、大臣に直接お伺いいたします。
この法律ですね、いま小此木先生からお話がありました、このモントリオール条約の批准によりまして国内法の整備をはかる。このモントリオール条約の批准国は私は四十九カ国というふうな承知しておりますが、その後ふえる傾向があるかどうか、そしてその見通し、動き、こういうものについてとりあえずお話をいただきたいと思つます。

○寺井政府委員 この条約の加盟国がふえる傾向にあるかということでございますが、例を申し上げますと、本年一月現在では四十三カ国でございます。

○野坂委員 この附則の一に「この法律は、民間航空の安全に対する不法な行為の防止に関する条

約が日本国について効力を生ずる日から施行する。この書いてあります。この法律は民間航空に限るわけでありませうか。自衛隊機とかあるいは保安庁の飛行機とか警察の飛行機、あるいは民間のそれだけの小さな飛行機、こういうものもすべて含まれるわけでありませうか。どういうふうな扱いになりますか。このモントリオールの場合には民間航空の安全に対するということがはっきりしてありますが、どうでしょう。

○寺井政府委員 御指摘のとおり、モントリオール条約そのものは民間航空を対象にいたしておりますので、これは軍用機は入らないわけでございますが、今回国内法の整備の関係でお願いしておりますが、この法案は、定期航空機のみならずその他の民間航空機あるいは自衛隊の飛行機、警察の飛行機というものも対象に相なります。そもそも航空法の中から関係の条文をこちらに移してございませうか。航空の安全という概念の中で特に民間航空は大切でございますが、その他の航空機を排除しなければならぬという特段の理由もございませぬので、国内法のほうは全部対象になるということにかつこうになっております。

○野坂委員 全部対象になっておることであると思いますが、それは国内法の問題についてお尋ねをしたいと思つます。
航空法の百四十二条、この五条にあるわけです。ありますが、このモントリオール条約の二条の(b)には「飛行前の準備を開始された時から、着陸の後二十四時間を経過する時まで、業務中のものとみなす。」と書いてございませう。いまわが国の飛行機がそれぞれ目的地向かかって出発をし、あるいは到着をするということを考えてまいりますと、二十四時間たたないですべて立てておられるのではないかと。二十四時間というのは国内法としては長過ぎるのじゃないか、こういうふうな思つわけです。現実には二十四時間滞留する。たとえば英国のようなどころでは基地というような性格もあつて、その程度ある場合もありますが、大体において二十四時間というのは現実よりも非常に長

過ぎる、こういうふうな思つます。それまでたとえは機関士とかあるいは乗員、整備士、こういう人たちに責任を持たせる、またそういうことがあれば処罰をされるということになれば、むしろ責任の範囲外にあるのではなからうか、こういうふうな思つたのですが、その見解についてはどうなにかにお考えですか。

○寺井政府委員 この「業務中」と申しますのは着陸後二十四時間、かなり長い時間を対象としておりましたが、これが長過ぎやしないかという御指摘でございます。そもそもこういう概念が出てまいりましたのは、航空機、特に民間航空機の運航の形態から考えて、それが継続して運航されるという点に一つの問題のとらえ方があつたように考えられます。

飛行機が飛びます前にいろいろの整備点検がございませうが、われわれAチェック、Bチェック、Cチェック、Dチェックというふうなことで言つておられます。まず状態の点検、これは飛行時間三十五時間ないし七十時間ごとにAチェックと申しますのをやっております。それからBチェックというのは一般的な点検でございますが、これは大体三百時間ごとにやっております。Cチェックと申しますのは予防整備で、千三百時間から千六百時間ごとに行なつております。それからDチェックと申しますのはオーバーホールでございますが、これは大体一万時間ないし二万二千時間。こういう飛行前点検のうち、Cチェック、Dチェックは大体基地で行なうものでございませうが、Aチェック、Bチェックと申しますのは大体飛行継続中に行なわれる性質のものでございませう。したがって、飛行に不可欠な点検、補給というものを対象に考えますと、大体二十四時間ぐらいの時間をとおつておつた方が、確かに先生御指摘のように、二十四時間もたたないで二、三時間程度で次の目的地へ向かつて飛んでいくという状態がございませうが、これは、一つの飛行の形態の中で継続しておるといふとらえ方をいたしております。したがって、この二十四時間が必ずしも長過ぎるといふ

うには考えられませんが、この程度の余裕を持っておけば飛行の一つの形態として安全性が確保できるということでは、このような概念が規定されたというふうな考えでおります。

それから、この間整備その他で整備士が責任を付加されるではないかという事でございまして、整備士がその職務の遂行上当然行なう任務につきまして、これが短い時間であるのと長い時間であるのとその職務上の責任というものは同じことではないかというふうに考えております。このために特に責任が付加されるという性質のものではないのではないかと、むしろ思うております。

○野坂委員 第三条は故意犯、第五条は過失犯という事になると思いますが、第五条の二項にありますが二十万円の罰金というは従来は十万円だったのですが、二十万円になりましたのはどういう理由なのか、まずそういうことを……

○安原政府委員 御指摘のとおり、従来航空法では十万円であったものを今度の法律で二十万円に上げたわけでありまして、端的に申しましてこれは刑法の百二十九条に過失往來危険罪、汽車、電車、艦船の關係で破綻とか破壊とかいうことが過失によって起こされた場合に、業務に従事する者につきましては現在法文の上では千円となっておりまして、罰金等臨時措置法の関係でこれは二十万円以下の罰金という事に読みかえるべき事柄でございますが、この百二十九条と今回の過失による航空機の転覆という犯罪とは罪質を同じくするのみならず、その犯罪の重さにおいても同じであるというふうに考えますと、今回の改正にあたりましては、刑法の百二十九条の第二項に合わせて罰金を二十万円にするのが相当であるということでございます。

○野坂委員 刑法百二十九条に基づく罪質なり犯罪が同じ性格であるからそうしたということでは、過失といふと、過失が起きないようにはしていかなければならない、そのための航空の環境は一体どうなのかということ調査あるいは精査

をしてみる必要がある、こういうふうに思うわけであります。

大臣も御承知だと思っておりますが、これから私たちも現場も見せていただくわけですが、これも、いま、滑走路がこうある。ここに出発の飛行機が待っているという事でしたけれども、民間の皆さんが騒音公害その他でうるさいという非常にきびしい批判もございまして、これが最近はこのように置かれておる。これが最近はこのように入って滑走路から出ていく、こういうことになっておるようですね。ここに初めからお入ってまいりますと、大体三十秒ぐらいしかかからないようでありまして、ここにおつて一ぺん曲がってこう出ていくということになりますと二分ぐらいかかるのではなからうか、こう思うのです。これがこう次々飛行機がおりてまいりますから、大体二分間おき程度におりてくる。こういうことになると非常に事故が起きやすい環境にある、こういうことが一つであります。

もう一つは、今度飛行機の型式が大きくなったのです。大型機に変わってまいりましたが、操縦士の皆さんなり従業員の皆さんにお尋ねをいたしますと、乱気流ができて、微風なり無風のときには二分ないし四分間その乱気流がある。風が吹いておるときには二分間程度でそれが除去されるけれども、無風状態なり微風状態の場合にはそれに入った場合非常に危険であるということが言われておるわけでありまして、それについては十分検討をしてみなければならぬじやなからうか、こういうふうに思うわけでありまして、それについての見解と、それからこの二項にありまして「業務に従事する者」という者はだれとだれとだれなのか、はっきりしてもらいたい、こう思うわけですが、

○寺井政府委員 まず、先生御指摘の環境関連でただいま大阪で行なっておりますローリング・テークオフの關係の御指摘だということに拝察いたしますが、御存じのように東京、大阪ともに実は航空機の離発着回数を制限いたしております。この制限をいたしましたのは、東京と大阪と発生的

には多少理由が違いますけれども、管制官の側から見まして、ある時間にあまり多くなつてはとてまはげない、あるいはそういう時間が数時間続いてはやはり疲労度が激しいというふうな意見がございまして、これらを十分検討をした結果、現在のような体制で離発着回数を制限いたしております。このために、非常に空港が込んで発着が遅延をしたというふうな状態は実はあまり発生いたしておりません。ひっくり返して申しますと、東京、大阪につきましてはこうしたかなり嚴重な発着規制を行なっております関係上、安全上から申し上げますとかなり安定した運航ができておるといふ状態になっております。

そこで大阪の例でございますが、飛行機がスタートいたしますのに確かに先生御指摘のように、かなり手前までとまってそれから発着をして滑走路に入るといふこととございまして、滑走路の横にとまっておつて入つて発着をするよりは時間がかかるのは事実でございます。時間がかかるという事を前提にいたしまして管制の間隔をとつております。同時に、大阪の場合は、タワーの上におります管制官にも飛行機の中の航空機の移動態様がわかりますと同時に、飛んでまいります、着陸をしてくる飛行機がわかりますように、実は工業用テレビをつけてまして、下で詳細な着陸機の動向をつかんでおりますから、それが同時に上の管制官にもわかるというふうな体制をとりました。大体六マイル程度の間隔をとつて飛行機を出発させております。したがって、この与えられた間隔の中でやっておりますので、それ自体非常に安全上問題があるというふうに私も考えられないわけでございます。逆に申しますと、それだけ時間がかかりまして、多くの飛行機を詰め込めないという結果になるわけでありまして、大阪につきましては騒音の問題がございまして、そういう出発のしかたを現在のところせざるを得ないという状態でございます。

さらに、ローリング・テークオフでよく誤解がございまして、飛行機が出発いたします際に、最初一たん滑走路の末端で静止をいたしました、ちゃんと滑走路の中心線上に自分の飛行機が乗っているかどうかを確かめるといふのが一つの出発のしかたでございます。これをやらないうつかり横からすべり込みまして、そのまま走つていって、滑走路の路面の状態が悪くはみ出すというケースがございまして、大阪の場合は非常に微速で動きながら約三百メートル滑走路を動きまして、この間にアライメントをきちっととつて、それからエンジンをフル回転させて出発するといふふうになっておりますので、その点も、私どもの考えをいたしましては問題がないといふふうに考えております。

○野坂委員 航空局長からそういうお話がございましたが、運輸大臣も、東京なり大阪空港というのは、安全かつ、そういう時間的ななふくそうはなし、こういうふうにお考えでございますか。

○徳永国務大臣 私は航空機のみならず、すべて万般同じでございますけれども、特に航空機は、安全の面では、これは念には念を入れた上にさらに、何%の誤差もあつてはいかぬと思つて、そういうことで、航空局の職員にも、それから現場の航空会社の皆さん方にも、この点ももう嚴重にやってくれ、安全なくして航空機の輸送というものはないと私は思つております。したがって、そういう面においては十分専門的な知識を駆使して間違のないようにということ、念には念を入れておるつもりでございます。

○寺井政府委員 先ほどの御質問で、最後のところのお答えが実は落ちましたので、補足させていただきます。

「操業業務に従事する者」というのは具体的にどういふものが考えられるかという御質問でございますが、この中には操縦士、航空士、航空機関士、航空通信士、航空整備士、航空工場整備士、航空交通通信官、航空管制官、航空管制技術官、その他航空保安業務に従事する職員等が含まれるというふうに考えております。

それから後方乱気流の問題につきましては、私どもも鋭意検討しております。現在の段階では、現在の程度の大規模機の混入度と申しますかの割合の範囲内におきましては、現在の基準でありまして、現在大きな問題はないというふうに一応判断いたしております。

ただ、今後大規模機が増えてまいりますと、やはりそれなりに間隔を広げなければならぬという問題が出てまいります。それはどの程度に広げればいいかというふうな点につきましては、まだ目下検討中でございます。

○野坂委員 大臣が、念には念を入れて、そういう間隔も十分とって、こういう話がありました。昭和四十八年の八月七日あるいは四十一年の三月四日、そういうときにも相当事故が起きております。私がお願いいたしますか、申し上げておきます。いまも局長からお話がありましたように、だんだん大規模機になってまいります。今度小型機から大規模機にかわったのが三十一便か三十二便あるかと思うのです。そうすると、必然的に乱気流も起きます。間隔が二分おきということになります。そういう乱気流に巻き込まれるおそれもある、こういうことが当然考えられるわけですが、いま運輸大臣は、念には念を入れて、だいたいようぶだというふうに判断しておられるようですが、羽田は一日に何便あるか御存じですか。

○徳永国務大臣 私、大体四百四、五十便じゃないかと思っておりますが、正確な便数は存じておりません。

○野坂委員 確かに四百五十便から四百八十便ぐらいだと思っておりますが、そういう大規模機になる時代でありますから、そういう間隔については、処罰だけを高めていくということよりも、そういう過失犯が起きることのないような環境整備のほうに優先をし、それが交通安全の主体的な任務だろう、こういうふうな思いをいたしますので、そのような点については十分御検討いただきたい、これが一点。

それから、時間もございませんが、エアバスを就航させておられる。この間一月でしたか、トルコ航空のエアバスがフランスで落ちた。この事故についても、何かドアのかぎをかけておいたけれどもどうだったかというふうな話もありますが、そういう事故原因はどうだったかということが一つ、いまは東京―札幌あるいは東京―福岡―沖縄、こういうところが就航されておられるようですが、それは絶対に安全なのか、また大阪空港のほうでは、エアバスを就航させることによって便数がそれだけ少なくなるのではなしにプラスされるのだ、こういう認識のようですが、今後エアバス就航にあたって完全に安全なのだという確固たる運輸大臣の自信と、それを就航させる場合にはそれに見合う便数というものは減便になる、こういうふうにはつきり言えるかどうか伺いたいと思っております。

○徳永国務大臣 最初の、罰を食わずよりも環境について十分配慮せよということでございますが、全くそのとおりだと思っております。全く同意でございます。そういう予防措置がとられてこそ安全を期し得るのでございまして、この点についてはきょうの御指摘をさらにもう一ぺん私かみしめまして万全を期したいと思っております。

それからエアバスの問題でございますが、エアバスは、DC10というのはいまアメリカでもいろいろ問題を起こしておりますし、フランスでもやめたわけですが、私はいまの状態では日本にDC10が飛んでおたらやめさせようと思つたのです。幸いにDC10は飛んでおりませんから、その点は安心したわけじゃないかもしれませんが、別に

にしておきまして、エアバスはいままで飛行機よりもいろいろな点において、後ほどまた説明させていただきますけれども、まず安全である、これがいままでの飛行機より安全でない――いままでの飛行機に比べて安全に達しないわけでございますけれども、何か問題が、大きいがために、大きなやつが飛んでいくのですから、問題があるというふうなことがかりに一点でもあったら、私はこの飛行機は飛ばすべきでないと思つたのです。しかし、いままで以上に安全度については二重、三重のチェックをして安全度を増しているということがまず第一点でございますし、騒音の問題に対してもいままでより低い、それから人数もよけい運べるといふようなことで就航を、フランスの事件その他がございましていろいろ心配の向きもございまして、航を許可したわけでございます。

それから大阪空港についての減便の問題でございますが、これは大きな飛行機を入れればそれだけ人間がよけい運べるわけでございますから、これがために飛行機の発着回数をいままでと同じようなことでやるというところはございません。これは人間がいまの飛行機の倍運べるわけでございますから、便数は大規模機を入れたためにその半数になる、これは間違いなく約束いたしました。何か万博のときに約束して、約束が守れぬということと不信の念もあつたようでございますし、またあるようでございますが、地域住民に不安を与えるようなことがあつてはいかぬと思つた。この点は間違いなく減便をいたします。ここで明確にいたしておきます。

○野坂委員 私はあと三十分あるわけですが、時間がございますので、きょうはこれで一応終わらせていただきます。

○勝澤委員 次に、紺野与次郎君。

○紺野委員 最初に、新しい航空事故の問題についていろいろお聞きしたいわけですが、大臣に聞きたいわけですけれども、その前に航空局長に一点、きわめて具体的な点についてお聞きしたいと思

思います。それは、いま問題になりましたが、エアバスがいよいよ四月一日から札幌―福岡に就航して、国内にだんだんこれが採用されるような形勢になってきた。そこで、つまり事故との関係や何かでやはりこの法案も出ているわけですから聞かすけれども、パリでは非常に大きな犠牲者が出ました。けさの新聞でも一部これらのことについてまだ補償の問題なんかも片づかない、非常に複雑な問題があるというふうなことも報道しているところがあります。ところで、あれと同じエアバスがパリのときのようなことで事故が起きた場合に、日本の国内においてももしもあいつた規模のことが起きた場合には、はたしてどの程度の被害が起るのかという状況について、一体想定をいろいろな慎重に研究しているのか、この点についてちょっとお聞きしたいのです。

○寺井政府委員 先生の御質問、非常に御答弁がむずかしいことになりましたが、パリの事故自体の原因がまだはつきりわかっておりません。貨物室のドアが不備であつたのではないかと、いろいろなうわさはございますが、最終的にどういふことであつた事故が起つたかという原因はわかっておりません。これに対する具体的な対策というのは実はまだ考えられないわけでございます。

ただ、このような大規模機が墜落をするというケースを考えました場合には、当然のことながら乗客の生命は、乗客が助かるという可能性は非常に少ないわけでございます。これはまあ普通の航空機が落ちましたも同じことであります。ただ多少乗客の数が多くございまして、私も多少は大規模機、特にこのエアバスと称せられる大規模機の安全性につきましては、非常に慎重に検討をいたしておりますし、これが従来の航空機よりもさらに安全性が担保されるという技術的な進歩もございまして、より安全性が高められておる。たとえば一つの系統が死んでもこの代替の系統があるという仕組みになっておるそうでございます。こういうことで安全性が非常に高いということでは

七

ざいますので、私どもといたしましては、こういう飛行機が事故を起こさないように、あらゆる万全の措置を講じてこの運航を認めていくということをいたしております。技術的なごまかいことにつきましては、別途技術部長から御説明させていただきますが、そういうことで従来の航空機にまさるとも劣らぬ安全性を持つておるといふこと、それからやはり何と申しましてエンジン音が静かであるという、この二点が新機種の採用をいたします際に非常に考慮いたしました点でございます。これがやはり安全度をより高めていくことの助になるかと確信いたしております次第でございます。

○紺野委員 いまの説明はただ飛行機がより安全であると考えられているだけで、実際にこれは事故のほうをわれわれは問題にしているのです。ですからもしも日本のような過密地帯において、あのパリの郊外において一キロにわたって森林がなぎ倒されて機体及び乗客の死体が散乱するという事態が起きたわけですけれども、ああいうものが過密都市の上空等々において起きた場合にはどれほど大きな災害になるか。ただ乗客が四百九十名とか五百名とか、その人たちの大きな数字というだけで済まされたい。上と下とこれはくっついていてわけですから。日本のような特殊なそういう状況のもとでああいう事故が起きた場合には、それははかり知れない惨禍になるんだということをはんと真剣にあなた方が検討しているのかどうかですね。この点ちよっとわからない、いまのあれでは。そういうことは上だけ見て下は見ない、こういうことだと思ふ。だからこそ大阪空港周辺の人たちが非常に大きな心配をしているわけであって、そういう点があるわけで、やはりこの法案が出されているというところから見て、そういうふうにも上も全面的にこの問題の検討を考慮するといふ英断的な態度がなければやはりだめではないか。こういう点で大臣に、エアバスを飛ばすにあたってそういうふうな全面的な態度で

やるかどうかということについて、ここでひとつお聞きしておきたいと思ひます。

○徳永国務大臣 お話のように、これはエアバスばかりではございません。いまのジェット機だつて過密都市の上に着たらたいへんなことになると思ふのです。その点につきましては、先ほど来申し上げておきますように、飛行機のことでございますから、上を飛ばすのでございますから、これは安全対策といふものに確信を持ってやらなければいけないことだと思ひます。したがって、乗っている人はもちろんのこと、市街地をよけてできるだけそういうふうな方法をとるように、また今日でもやっているわけでございますが、その点につきましても、もう先ほど来申し上げましたように、念の上にも念を入れ、その上にもまた念を入れて、安全ということについては十分な対策を練り、さらに確信を持った上で飛行をさせなければならぬと思ひます。これは十万分の一とか二十万分の一といったら、二十万べんに一回は落ちるということでございますから、そういうふうなことを考えられぬぐらいのことは安全度において念を入れ、さらにそういう面において確信を裏づけて飛ばさなければならぬ、かように考えておる次第でございます。

○紺野委員 それで、法案の第五条の過失犯の規定について最初お聞きしたいと思ひます。

航空機の事故原因のうち、航空従事者の過失によるものは一体どの程度あるのか。また、この過失は、パイロットによるものと整備士によるものとの区分でやっておりますか。ちよっと聞きたいと思ひます。

○寺井政府委員 昭和四十三年から四十八年までの間にござりまするが国で発生いたしました事故の件数は三百件でございます。このうち十九件はまだ調査中でございます。このうち十九件は百九十九件でございます。過失のうち、操縦士によるものが百九十三件、整備士によるものが六件で

ございまして、この過失による事故のうち百七十九件は定期航空以外の分野で発生いたしましたものでございまして。

○紺野委員 事故原因の中でやはり過失によるものが非常に多いというところの原因は、どういうところにあると思ひますか。

○笠松説明員 お答えいたします。

操縦士の過失による事故のうち大半が人的過失、ヒューマンエラーによる過失でございます。そのほか、規定を順守しなかつたということ、それから操縦室内で乗り組み員の間の調整が悪かつたこと、それから飛行のマネージメントが適正を欠いたこと等が考えられます。

以上でございます。

○紺野委員 大体そういうふうな個人のいろいろの過失によるものというふうな判断することが多いようでありませぬけれども、私は、やはり機体の構造上の問題あるいは整備体制の問題、そういうものがこういう事故につながるというふうなことがむしる多いのではないかと今度考えています。したがって、今度の法案を見る場合も、いわゆる罰則だけを急いで、機体の構造上の問題あるいは整備体制の問題等々について、不問に付するということがあつてはいけないのではないかと今度思ふに思ふのです。これはあとで具体的に問題を提起してやってみたいと思ひます。いままでにも機体の構造上の欠陥ということを運輸省が事前につかんでおけば、事故が起きなかつたらうと思ふようなことはありませぬでしたか。

○笠松説明員 お答えいたします。

機体構造上の欠陥を事前に知つたならば防げたと思はれる事故ということでございますが、事前に知つておられますれば必ず修理、改修をいたしまして、そうしなせんと航空の用に供することはござりませぬので、欠陥を事前に知つたおつたならば防げたと思はれる事故の事例はござりませぬ。

○紺野委員 もう一つ、あるいは航空従事者の整備の労働者ですね、そういう面から今問題は

だというふうな指摘されておつたにもかかわらず、放置されておつて、それが原因になつたというふうなことはありませぬか。

○笠松説明員 先ほどの航空局長のお話のように、過失事故のうち、整備士の過失による事故が六件ございまして、これらはみな全部事故調査の結果、原因として出てきたものでございまして、事前に過失を知つたならばどうだつたかというところはちよっと言えないと思ひます。

○紺野委員 たとえばパリで起きた今度のトルコ航空のエアバスの墜落は、先ほどちよっと話がありましたけれども、つまり貨物室のドアの欠陥ということがすでに指摘されておつたのです。それを指摘されておるにもかかわらずやになつたということが、事故につながつたということが、いまでは最も多く認められておるところであります。それからモスクワ空港での事故についても、やはり同じような欠陥が災いしている、こういうふうなこともやなんかも漸次明らかになりつつあります。でありますから、こういう点で、今後とも機体の欠陥、構造上の問題があるということがすぐでわかつておる、そういうときに、直ちに改善命令を出して迅速に――ばやばやしていると事故が重大事故につながるわけでありませぬから、そういうことがいろいろある点からわかつておる場合には、責任を持って迅速に改善命令を出すかどうか、この点ひとつ大臣、答えていただきたい。

○徳永国務大臣 それはもう仰せまでもございませぬ。これは当然のことでございますし、今日までもそういうふうな方針でございますし、今後もお説のような方針で臨むつもりでございます。

○中曾政府委員 いま大臣の御説明、もうちよつとふえんさしていただきたいと思ひます。

私も、もちろん事故原因がはつきりいたしまして、そして構造上こういう欠陥があるというふうなことがわかりました場合には、これは問題なく、私どものほうではTCDと申しておりますけれども、耐空性の改善指示を出しておりますが、当然しるべき改修をやらせておりますが、そう

○紺野委員 それはあなたよく見ていない。いいですか、「万一、メインデッキへ移動が不可能な場合には」と、こういつている。「不可能な場合には、アップデッキの全員をクルー・サービスマン・ドアから」誘導する、こういつているのです。だから煙が——煙だけではなくて火災も、この場合に、火がそこから吹き出してくるという場合もあるということをおぼえておきます。そういう場合に、そこへ飛び込んでいけということはできないのです。そういうことを想定してこれはいつているのです。そこに二重構造というか、二階構造の一つの大きな落とし穴があるのだということもあなたの方考えなければいけません。

それから、あなた知らないようだから言いますが、左側のほうにはもう一つのエスケープハッチという小さな窓があつて、そこからわずか五個のエスケープリールというのがくっついていて、五人分だけある。これにぶら下がると、こうやって、ステンレスの何かありましてね、輪っかがくるくると回転しまして五人は下におりることが出来る。しかし五人分だけだ、こうされておられます。こういうふうな欠陥がやはりあるのです。これはどうです。ハッチの点わかりましたか。

○中曾政府委員 コックピットクルーですね、つまり、乗務員用の脱出口としましてそのハッチがあるという事は承知しています。

○紺野委員 まあ、片方がふさがれた場合に、乗務員五人用ぐらいのものしかない。あと十六人販売しているのですよ。国民の皆さん、ここは快速ですといつて売っているわけなんです。それはいいのですか。

○中曾政府委員 先ほど申しましたように、下におりられないような場合には上からも出ることが出来る。それは乗務員と一緒に十六人の二階席におられるお客を脱出させることができるわけでございます。緊急の場合には乗務員あるいはお客の別なく一番手近なところから逃げるのが一番安全なわけでございますので、そこら辺のところは、乗務員用のハッチ、コックピットにたまたまあるわけ

でございますけれども、乗務員だけがおりのハッチでございますよということでございます。もちろんお客も、乗務員の先ほど申しました誘導によりましておることが出来る、おりなければならぬというふうな考えておるわけでございます。

○紺野委員 あなたは堂々めぐりして、何も解決してない。下も火災が出てのめられない。右側も、いわゆるクルー・サービスマン・ドアですね、これも使えないような場合に、左側の小さなハッチから出るの、五人分の設備しかない。そうすると、五人は出ても十六人の設備というふうな欠陥があるということは、致命的欠陥がこれにはあるのだということがこれで明らかであります。

それで私は、今度は別の面から欠陥を指摘しますけれども、それは、先ほどの機長の行動が、やはりこういう事態に際しては上の通路から出ることになりますね。これを見てみますとそうやっております。下にいけない場合にはアップデッキの全員をクルー・サービスマン・ドアから脱出させ、退避するというふうになっておられます。ところで航空法のほうではどうなっているか、航空法の七十五条それから百五十二条、これはどういうふうな書いてあるか、ちょっと読んでください。

○中曾政府委員 航空法の七十五条でございますが、機長は、航空機の航行中、その航空機に急迫した危険が生じた場合には、旅客の救助及び地上又は水上の人又は物件に対する危険の防止に必要な手段を尽し、且つ、旅客その他の航空機内にある者を去らせた後でなければ、自己の指揮する航空機を去つてはならない。それから百五十二条「機長が第七十五条の規定に違反して、自己の指揮する航空機を去つたときは、五年以下の懲役に処する。」

○紺野委員 だから、こういうことで、この二階建てのキャビンのある航空機は、機長が、下から火が吹いてきたとか通路がふさがれた、そうすると今度は、そのわきつちよから一緒に出て出たしまう、こういうことなんです。ところが実際に

は、航空法のこの規定によつて、機長は、船長と同じように飛行機のすつと下のメインデッキを通つて、そして最後のE2デューティー、A、B、C、D、Eの一番おしまいのEのしっぽのところから、全部見届けて、そして最後に出なければならぬというふうな航空法では規定しているんです。そして、そういうことをしない場合には五年以下の懲役に処する、こうなっているんです。だから、このこと、ここであなただ方が得々として、会社もわれわれの指導のもとにこういふりつばな運用規定を持っているんだ。だから安全だと言つても、このとおりやつて、いまみだいな事態が起きた場合には、機長が懲役五年——これは構造上だ。彼の人格的なあるいは個人的ないろいろの事態によつてきまるんじゃないんだ。こういう欠陥飛行機ですね、そこに乗客を乗せるあるいはそういうものをつくつたところから、必然的にこういうことが、罪人として罪を全部ひつかぶつて社会的に葬られていくようなこういうふうなものになつておるといふことなんです。あなた方、それで責任をとっているんですか、お聞きしたいですね。

○中曾政府委員 私どももいたしましたは、とにかく航空法上の規定に基づきまして諸般のチェックと申しますか、審査と申しますが、そういうことをやっておるわけでございますが、一応ただいまのような七十五条の規定、それに基づきます百五十二条の規定、これも同じ一連の航空法に規定されている規定でございます。そういう一連の航空法上の規定に基づいて、われわれ並びに運行业社といふこと、エアラインのほうもやっていると申すことでございます。要は航空機の安全といふこと、あるいは非常事態が突発した場合には、航空法上に規定されましたしかるべきという行動基準に従つてやつていく、もつて乗客の安全を期するといふことにあるかと思つたので、われわれとしまして、あるいは運行业社、あるいはその乗務員につきましても、あるいはそのほかのいわゆる運行従事者につきましても同

様のことがいえるのではなからうかと思つた。○紺野委員 いままですつと法文の上からも、事実の機体構造上からも、いろいろな点から見て、これが大きな欠陥があるということがもう明瞭であります。

それから、あなたの方の行政指導も支離滅裂、前とうしろが合つていない。また、日本の中の航空行政としても首尾一貫しておらない。ただ条文の上で、あるいは文字の上でやつておられるけれども、実際の事実にして研究されておられないということですね。これは明瞭だ。もう暴露してしまつて、破綻してしまつた。だから、そういう点からいって、私は最後にまとめますけれども、このエアバスが、このような二階建て構造というものは、すでに専門家が、危険である、脱出困難であるといふことを言つておるとおり、この点から見て、もう一度運輸省は耐空証明をやり直す必要がある。これを直ちに検討してもらいたい。

それから、さしあたって二階建ての座席は、韓国並み、イスラエル並み、そして日本、この三つだけやつておるわけですね、これはやめてもらいたい。少なくとも二階建ての販売を直ちに中止せよ。

それから三点は、航空機運用規程を、いまのようなかの規程を改める必要がある。そして機長が航空法七十五条に違反しないで済むような規程をつくる必要がある。もしなければ、機長が全乗員に安全を最終的に見届けて責任を果たすということではできません。そういうふうにしななければならぬ。そういうふうな運用規程をやはり現在のものを改めるようにしてもらいたい。

それから、いろいろな点から見て結論的に言えることは、やはり二階建てキャビンのエアバスは就航を中止するのが正当であるといふことなんです。あなた方は太鼓判を押して、絶対に落ちませんよ、音も小さいですよといふことを言つておられるけれども、やはり欠陥があるのだ、こういうことができないならば、いま私が言つたようなことがみごとになるならば、それはいいでしょうけれども

○紺野委員 先ほど申しましたように、下におりられないような場合には上からも出ることが出来る。それは乗務員と一緒に十六人の二階席におられるお客を脱出させることができるわけでございます。緊急の場合には乗務員あるいはお客の別なく一番手近なところから逃げるのが一番安全なわけでございますので、そこら辺のところは、乗務員用のハッチ、コックピットにたまたまあるわけ

でございますけれども、乗務員だけがおりのハッチでございますよということでございます。もちろんお客も、乗務員の先ほど申しました誘導によりましておることが出来る、おりなければならぬというふうな考えておるわけでございます。

も、なかなかこれがすんなりといくようにも思えない。そういう点でやはり一番安全なことは、あのような構造上に欠陥があるエアバスはやらぬようにしてもらいたい。

以上の四点について最後に御返答をもらって、一応私の質問を終わります。

○寺井政府委員 四点についてお答え申し上げます。

耐空証明をやり直せということでございますが、耐空証明そのものにつきましては、私どもはこれは十分耐空証明として互認協定に基づきます点もございしますが、現在のところはこれをやり直す必要はないというふうに考えております。

それから二階席の販売の中止につきましては、先ほど大臣もその脱出の実験というものを考えてもよろしいという御発言がございましたけれども、これは十分にそういう点も考慮いたしましたし、現在のところ私どもは客室乗務員の誘導によって脱出可能であるというふうに判断いたしておりますが、これは適当な時期にそういうことをテストいたしましたして最終的にきめたいというふうに考えます。

三番目の運用規程云々につきましては、技術部長のほうからお答えさせていただきましたが、それで、最終的にこの二階建てのエアバスは欠陥であるという御指摘でございますが、これは主としてその七十五条の、機長が一番最後に乗客の脱出を確認した上でなければ機体を離れてはいけないという規定の関連での御指摘であるかと存じます。もちろん、機長が乗客の安全を確認した上でなければ機体を離れてはならないという精神は、乗客の安全に目的がございします。物理的にたまたま操縦席から客室に行けないというような事態が発生いたしますれば、機長の指揮のもとに客室乗務員が措置をかわつてとることになると思っておりますが、機長が機体外に出しても最終的に外側からでも確認ができる、あるいはそこから出てまた別の入り口から入るといふようなことも場合によっては可能でございますので、要するにこの法の精

神は、機長が乗客の安全を確認をするというところにございしますので、その精神から見て、物理的に不可能なような場合にまで機長の罪を追究するというようなことには相ならないのではないかと、いうふうに考えております。

○紺野委員 物理的と言ったね。その物理的な欠陥を直すようにしたらどうか。

○寺井政府委員 これはもちろん考えなければいけないと思いますが、現在の構造で全く機長がおりられないということはあり得ないので、機長が最終的にコックピットを離れるにいたしましたも、そういう不時着、非常事態ができました場合には、コーパイを連絡におろすとか、いろいろな手だてがあるはずでございます。全く途絶をするというのはよほど異常な状態でなければ考えられないのではないかと存じます。

○紺野委員 以上のように大きな欠陥がエアバスにある。この点についてはもつと政治的な判断を下して、その前に十分な検査をやると大臣も言いましたけれども、控え目に言ったと思うけれども、これをやはり試験するということは認めただけでありまして、ぜひ近いうちにそのことを行なうて、そしてあらためて検討してもらおうように重ねて要求して私の発言を終わります。

○勝澤委員長 どうも御苦勞さんでした。

○勝澤委員長 この際、委員派遣承認申請に関する件についておはかりいたします。

航空の危険を生じさせる行為等の処罰に関する法律審査のため、委員を派遣いたしたいと存じます。

つきましては、議長に対し、委員派遣承認申請をいたしたいと存じますが、御異議ありませんか。

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

地、その他所要の手續につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

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

次回は、明日木曜日、午前十時より委員会を開会することとし、本日は、これにて散会いたします。

午後零時五十六分散会

