

第七十二回国会 衆議院 交通安全対策特別委員会議録 第十三号

昭和四十九年四月十一日(木曜日) 午前十時十六分開議

出席委員

委員長 勝澤 芳雄君

理事 小此木彦三郎君

理事 中村 弘海君

理事 井上 泉君

阿部 喜元君

加藤 六月君

唐沢俊二郎君

野田 毅君

板川 正吾君

久保 三郎君

沖本 泰幸君

渡辺 武三君

出席国務大臣

運輸大臣 徳永 正利君

出席政府委員

環境庁大気保全身長 春日 斉君

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

運輸省航空局次長 後藤 茂也君

運輸省航空局技術部長 中曾 敬君

運輸省航空局首席安全監察官 浜田 幸晴君

運輸省航空局飛行場部長 隅 健三君

運輸省航空局管制保安部長 松本 操君

労働省労政局労働法規課長 寺園 成章君

労働省労働基準局安全衛生部 野原 石松君 全課長

委員の異動

四月十一日

辞任

左藤 惠君

同日

辞任

羽田 孜君

同日

羽田 孜君

同日

羽田 孜君

同日

羽田 孜君

同日

羽田 孜君

同日

羽田 孜君

同日

羽田 孜君

同日

羽田 孜君

同日

羽田 孜君

同日

羽田 孜君

同日

羽田 孜君

同日

羽田 孜君

同日

羽田 孜君

同日

羽田 孜君

同日

羽田 孜君

同日

本日の会議に付した案件 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) 派遣委員からの報告聴取

○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。まず、本案審査のため、去る八日、福岡県に委員を派遣いたしました。この際、派遣委員から報告を聴取することといたします。井上泉君。

○井上泉委員 御報告申し上げます。航空の危険を生じさせる行為等の処罰に関する法律案の審査のため、議長の承認を得まして、去る八日福岡県に派遣されました委員を代表いたしました。その調査の結果を御報告申し上げます。

派遣委員は、勝澤委員長、小此木彦三郎君、中村弘海君、平田藤吉君、太田一夫君、沖本泰幸君、渡辺武三君、それに私、井上泉であります。また東京国際空港に紺野与次郎君、福岡空港に坂本恭一君のそれぞれ現地参加を得ました。

今回は本案の審査に資する目的をもって、航空会社及び空港管理者の保安体制の整備状況、航空機運航の安全対策等に重点を置いて調査いたしました。

まず、東京国際空港内日本航空オペレーションセンターにおいて、野尻日本航空運航訓練部長から救難訓練、特に、基礎並びに定期救難訓練、非常用機材の取り扱い及び緊急脱出訓練の概要について説明を聴取した後、ボーイング社が行なった、ボーイング747型機模擬脱出状況を撮影したフィルムを見、次いでボーイング747SR型機の機内に入り非常脱出口を視察し、引き続き、一階及び二階脱出口からの脱出訓練状況をつぶさに視察いたしました。

次に、東京国際空港国内線ハイジャック防止施設の作動状況、ガードマンのチェック態度等を視察した後、日航ボーイング747SR型機に搭乗し福岡に向かいました。機内においては、所要の手続をとって、特に操縦室に立ち入り、運航の実態について乗員より説明を受けるとともに、操縦室立ち入りに関する規制状況を視察いたしました。

次に福岡空港において、空港長より福岡空港の現況、空港保安体制について説明を聴取した後、監視用テレビによる国内旅客のチェック状況等を視察いたしました。

次いで大阪国際空港において、空港長より同空港の保安体制について説明を聴取した後、特に同空港における国際線のハイジャック防止体制の現場視察に重点を置き、全員手荷物点検、ボデーチェックを体験し、マニラ発東京行きの国際線に搭乗し機内の状況を視察いたしました。

以上であります。今回の調査にあたりまして、関係者の御協力に対し心から感謝いたします。○勝澤委員長 これにて派遣委員からの報告は終りました。

○勝澤委員長 次に、本案について質疑に入ります。質疑の申し出がありますので、順次これを許します。井上泉君。

○井上(泉)委員 そこで、航空局の次長にお尋ねするわけですけれども、あの脱出訓練を見てから私も直観的に感じたことは、若いスチュワーデスとかあるいは若い職員なんかではああいう動作が行なわれるわけですが、老人、子供はどういうふうな脱出をさすような配慮をなされておるのかどうか、その点について航空次長の御見解を承りたいと思います。

○後藤(茂)政府委員 お答えいたします。ただいま御指摘にございました航空機の緊急脱出装置でございますが、ごらんになりましたように、現在大型機に使用されております装置は、ドアを開いて自動的にスライドが展開してガスが入ってすべり台のようになりまして、そこから人が脱出するようになっております。老人、子供というふうな比較的動作の敏捷でない方々を特別にどのように配慮しているかということでございますけれども、ただいまのところ、ごらんになりましたようなあの脱出装置をもって、若い人も老人も同じくそこから出てもらうという方法しか考えられておりません。これらの装置につきましては、ただいま日本を含めましてどの国でもいろいろと開発、改善、そのようなことについて努力していると思っております。若干技術的な点にわたりますので、技術部長からさらに詳細に御説明させていただきますと思っております。

○中曾政府委員 ただいま次長のほうから申し上げましたごとく、子供ないしは女の人、そういう人に対しては、特に現在の脱出装置につきましては特別な配慮はしてないわけでございます。要するに脱出につきましても、そのほかの一般のおとなの男、そういう人たちと同様に脱出



比較的基礎的な技術を踏んまえますと、それほどむずかしい測定技術ではございません。それがために、最近では地方公共団体の公害担当の方々も航空機の騒音測定について十分熟練をされております。また、われわれがいたします騒音測定につきましても、地方公共団体のほうに申し入れを行ないまして、協同して航空機の騒音の測定をしようという話もございまして、現在問題になっております大阪国際空港のコンターとの作成につきましても、運輸省測定のコンターと、大阪空港の騒音対策協議会、いわゆる十一市協といっておりますところの騒音測定のコンターとの食い違いについても十分お話し合いをすることとございまして、高知県の高知空港につきましても非常に厚い資料が出ております。また、高知県の地方公共団体の皆さまも御一緒に測定をいたしてしておりますので、この記録を公表いたしまして、十分調査検討をいたしておいたわけでございます。さらに問題がございしますならば、そのデータの解析をさらに引き続き行なってもけっこうかと存じます。

○井上(泉)委員 そのデータの解析はなしに、そのやったことが住民に疑惑を与えておる。与えておるといふことは、やはりやったことが、そういう測定をした側と運輸省との間が齟齬をした、そういうふうな齟齬をしてやっておるといふ疑惑を結果として招いておるからその疑惑を解くためには、やはり騒音調査というものを最初からやり直さなければいけません。これはやはり直す必要がないと考えておるとするならば、それじゃその疑惑を招かぬようにするかというように三木長官の言ったこともでたらめなことになるわけですが、どうですか。

○隅説明員 測定の機械の取扱について、スローのところに置くとか、ファーストであるとか、あるいは封印をしたとかいう点において、若干お考え方を申しますか測定の方法についての問題があったやに聞いておられますけれども、国際的な規模で航空機騒音の調査というのは行なっておりますので、国際的基準に従って正確を期すという

第二類第七号 交通安全対策特別委員会議録第十三号 昭和四十九年四月十一日

のが航空機騒音調査でございます。高知空港について現在YSが飛んでおりますけれども、この調査については、このような騒音の調査をするならば音はこのようにあらわれるということならば、われわれがいたしたように、あるいは場所を変えまして、ジェットが飛んでおります羽のところで騒音調査の技術について、高知市、県あるいは南国市等の関係の皆さまとで疑問のないうようにすることは、十分これは考えられるところだと存じます。

○井上(泉)委員 疑問のないようにするというところで、この測定の方法に対して疑惑を与えておるといふことについては、これはあなたも認めたとし、環境庁の長官も認めておるわけだから、与えておるのを解くためにはどうするか、こうなると、やはり騒音の調査というものをこれら関係者と十分話し合った上で、こういう方法でやる、こういう方法でやるということが理解をされた中で測定をせねばならないと思うわけなので、いまあなたの言われるように、住民、いわゆる関係の市町村、県あるいは南国市、そういうようなものを合めて、測定の現在やったことを解明をすのではないに、やり直しをするということにないか、私にはこれは理屈が通らぬ感じがする。思うのですが、やり直しという意図はないですか。

○隅説明員 この高知空港の騒音調査につきましては、高知県からお話がございまして、技術的な指導その他については、われわれがいたしたという御協力申し上げたわけでございます。あくまでも高知県がこの高知空港の騒音調査の実施の主体でございます。今後高知県の関係の皆さまと、この点につきましては、先生のお話もございまして、早速協議をいたしたいと思っております。

○井上(泉)委員 それでは、そういうことで高知県と協議をして、騒音測定等についてのこういう疑惑を解消するよう手だてというものを講じていただきたいと思います。そこで騒音調査をするということは、現在の高

知空港の運用状況では、別に騒音で調査をするようなことには、住民はやかましいとは思っておりながらも至っていないわけですが、この騒音調査をするということは、飛行場を拡張しジェットを飛ばす、こういうことを前提において、ジェットを飛ばしてもこうだからというところで調査をなされたものだ、こう私は理解をするが、間違いないですか。

○隅説明員 高知空港につきましては、先生御存じのように、昭和三十五年の四月に供用を開始いたしましたので、滑走路五百メートル、幅四十五メートルでございます。これは二種の、運輸大臣管理の空港でございますけれども、この高知空港の成績と申しますか実績は、着陸回数において全国で第七番目、それから乗客におきましても四十七年度で六十四万人という乗客がございまして、これが全国で九番目でございます。それで一日東京から四便、宮崎から一便、大阪から十三便という飛行機が飛んでおりますけれども、常に満席状態でございます。大阪国際空港あるいは東京国際空港が現在これ以上の増便ができません状態におきまして、第二次空港整備五カ年計画に基づきまして、高知空港の千五百メートルの滑走路を二千メートルに延ばしまして、羽のあるいは羽の百型の飛行機を入れます。航空需要、輸送量をふやしたいという計画を立てたことは事実でございます。

○井上(泉)委員 そこで空港の拡張について、そういう住民から騒音公害も出るからこれは拡張には反対であるということが言われておることは御承知だと思っておりますが、いまあなたの言われたような高知空港の利用状況であるのに、逆にその高知空港の便をどんどん減らしておるのはどういうことですか。それなら私から説明するが、東京から高知へ直通が二回あった、それも一回に減らした。それから朝の便も夕方の方の東亜国内航空の便も減らした。それから全日空の直通便も減らして、それから全日空の大阪-高知も一便減らして、いわば一番飛ばしておったときから見れば四便か五便は減らしておるので、それだけ利用状況が

あるのに、なぜ減らすのか、こういうことで。○後藤(茂)政府委員 御承知のように、ただいま東京羽田の国際空港と伊丹にあります大阪の国際空港は、安全上の問題及び騒音の非常に激しい状態ということから発着回数を極端に制限せざるを得ない事情にございまして。具体的には大阪はまた最近非常に減らすような措置をとっておりますけれども、従前は一日に四百三十八着、羽田は国際線も含めまして一日に四百六十八着という制限のワケを設けまして、その中で各社が各路線の運営をするということを私どもは指導いたしてしております。

先生が御指摘になりました高知の路線につきま減便の詳細について、私ただいま申しわけございませんがここに資料を持ち合わせておりませんので、具体的にトレースして御説明することができないうことは遺憾でございますけれども、それぞれの会社が全体としての東京並びに大阪に持っておりますいわば慣習上でできております発着のワケの中で、東京から各地に飛ばす路線あるいは大阪から各地を結ぶ路線の便数を、総ワケの中で調整しながら路線のそれぞれ規模をきめておるのが実情でございます。

御指摘になりました過去における便数よりも高知の便数がそのように減っているという申しわけば、それはやむを得ざる、ほかの路線の増便に回すと申しますか、そのような結果からそのようになつたものかと存じます。航空局といたしましては、それらの路線の増加の場合は、音の問題は別といたしまして地元の利用者の方におそらく歓迎されることと存じますけれども、減便の場合には、おそれる利用者の方々にとっては非常に不利な事態でございますし、そのような減便を計画いたしますときには、その前に地元の方と航空会社との間でできるだけ事前のお話し合いをよく進めるように指導しておりますが、ただいまの私どもの方針でございます。

○井上(泉)委員 あなたの方針のとおりだったら満点です。これは明らかに減便になつても理解をせ

ざるを得ぬわけですが、ジェットを飛ばすというものが持ち上がって、飛行場を拡張するということが対する反対運動が盛り上がる中で、だんだん減らしていくという事は、逆に真綿で首を締めるといふことわざがあるように扱って、こういう印象が地元にはあるわけで、あたりまえだったから、足らないから何も高知県の地元が減便を承諾する道理がない、それに対して賛成するという事は、やはり不便を与えておいて、どうもジェットを飛ばさぬと乗客がさげすみぬからジェットの飛行場にしなければいかぬという、非常に巧みな、陰險な世論操作にこれを引用しておる、こういうふうな理解をされ、言われておるわけですが、ジェットというものは大阪空港では現在乗り入れを非常に制限されておるでしょう。そういう中で、プロペラ機の騒音については私寡聞にして知らないわけですが、現在飛んでいるプロペラ機の騒音というものはあまりやかましく言われておらないわけで、言われておらないのをどうぞ減らして利用者に不便をかけて、日章の空港はどうなるのだ、これはひとつ拡張しなければいかぬな、ジェットを飛ばさなければいかぬのだ、そういう陰險な世論操作に利用しておる、こう理解をするのは私一人じゃないです。

そこで、これはいまの運用時間等を考えて、少なくとも飛行場を整備してやらないと利用者の便にこたえられないというなら、現在可能な限りは空港を利用するということをまず考え、現在の空港を最大限に活用する中で次の手だてを考えていくのが当然な行為じゃないかと私は思うのですが大臣どうですか。

○徳永国務大臣 いまお話を聞いておりました、もしそういうことで、真綿で首を締めるために、世論操作のために減便するということならまことにけしからぬ話でございます、これは取り調べまして御納得のいくようなお話を申し上げたいと思っております。

○井上(泉)委員 取り調べてきつくなにするとい

うことも、検察庁が取り調べるようなわけにはいかぬと思うわけですから、ひとつ運用時間というものも考えて、現在以上——それはいろいろ理屈はつけられると思うわけですが、現在までも飛んでおったものを減便さすという理屈はどうしても成り立たぬ。だからそういう点で、運用時間を考えるとかあるいはまた減便したものをもとへ戻すとか、そういうふうなローカル線を重視をしてやる中で、なおかつ航空に対する需要が増大をして、どうしてもこれは飛行場を整備せねばならぬ、こういう逆な世論の形成というものが考えられてこそ初めて空港の拡張問題も円満にいくと思わうわけですが、いまのような情勢ではなかなか円満にいきそうな見込みもないので、そこら辺はひとつ運輸省のほうでも十分考えておいていただきたいと思うのです。

私どももその地域に住む住民としてこれ以上日章の空港が拡張されて、ジェットが飛んで、大事な農地がつぶされてやられるということについては反対で、阻止運動をしておるわけですから、阻止運動の前にそういう行為をするということはよけいに運輸省のやり方あるいは航空会社のやり方、そういうようなものに不信感を抱くわけなので、いま大臣の言われるようにひとつ十分配慮をしていただきたいと思っております。

そこでもう一つ伺いするわけですが、この行為に対する処罰の法律については、これは外国との関係があるわけで、モントリオール条約の中に批准国数とかおもな批准国、そういうようなものがあるわけですが、この法律ができた場合における中国との関係はどうなるのですか。

○安原政府委員 中国はこのモントリオール条約に入っておりませんが、わが国の立場から考えました場合の法律の適用につきましては、中国で中国人がこの法律に規定するような犯罪を犯しました場合におきましては、その中国人が日本に参りました場合には、この種の犯罪につきましては裁判権が行使できるということが少なくともこの法律の効用でございます。

○井上(泉)委員 そこで、中国との関係につきまして、これはもう時間がないからまた別な機会に……

この航空の危険を生じさせる行為等の処罰に関する法律の中で、これは適当かどうか。この法律の、航空中の航空機を墜落させた罪は「無期又は三年以上の懲役に処する」第三項では「死刑又は無期若しくは七年以上の懲役」こういうことになっているのですけれども、航空中の航空機を墜落、転覆または覆没をし、破壊したという場合に、これは生存者があるという想定のもとにこの第二項の第一項というものが考えられた法律なのか。

それからさらに「業務中の航空機の破壊等の罪」これは業務中の航空機の航行の機能を失わせ、破壊した者は「一年以上十年以下の懲役に処する」それから前項の罪を犯し、人を死亡させた者は「無期又は三年以上の懲役に処する」こういうことになっているわけですが、それからその次の第五項の「過失犯」の場合には「航空機を墜落させ、転覆させ、若しくは覆没させ、若しくは破壊した者は十万円以下の罰金に処する」この過失犯に対する罰則というものは、どういう関係でこれだけのことになっておるのか。過失であるから罪を罰するということは、これは気の毒なことであるわけですが、しかし航空機の場合、こういうような場合における過失ということのないようにするのがまず第一に考えられなくてはならない問題ですけれども、まずこの罰則関係で法務省の御見解を承っておきたいと思っております。

○安原政府委員 第二項の第一項は、井上先生御指摘のとおり人が死なない、人の死という結果を来たさない場合における罰則でございます、御指摘のとおり非常に死の危険の多い行為ではございますが、死の結果が出た場合におきましては、御指摘のとおり第二項の第三項におきましては、人を死なせた者は「死刑又は無期若しくは七年以上の懲役」ということで、重く処罰するということが相なっております。

また第三項のいわゆる業務中の場合におきま

ても、この第一項は人の生存しておる場合、生き残った場合のことでございます、その結果人の死亡ということになりましたら「無期又は三年以上の懲役に処する」ということでございます。

それから第五項におきまして、過失によりまして航空機が墜落したりして人の死という結果を生じた場合には、第五項の規定の過失犯に当たりますと同時に、刑法の業務上過失致死傷罪ということと五年以下の懲役または禁錮という重き罰則が、刑法の規定の適用によって重い処罰ができるという関係にあるわけでございます。

○井上(泉)委員 過失ということ、これは人間ですからどういふ過失、あやまちをおかすかわからないわけですが、やはり十分な手だてがなされるためにも、整備員とかあるいは搭乗員とか、そういうふうなものも十分確保されていなければならぬと思うわけですが、現在の航空会社におけるそういう整備員とかあるいは搭乗員とかいうようなものが十分な安全運航に支障のないような労働条件の中に置かれておる、こういうふうな運輸省のほうは把握しておるのかどうか、そしてまた、運輸省のこういう業務に対する体制というものが、これが十分であるかどうか、その点についての説明を承りたいと思っております。

○後藤(憲)政府委員 お答えいたします。過失によって航空機が破壊される。それが業務中のたとえ航空機の整備員の人だとかパイロットだとか、そういう人の過失によってそのような結果を招来する。まことにその当事者の方にとってはお気の毒なことでございますけれども、御指摘のように、これは現在の航空法の規定を写したものでございまして、これは新しい法律案の中に一条を設けておりました。それは条約の内容をそのまま引き写したことにまたなっております。

御質問の、現在日本におきますそのような業務によつて飛行機をいじる人たちの労働環境あるいはそのやり方、システムというものがはたして十分な状態であるかどうかということでございます。

けれども、これはいわば労使関係という微妙な問題もからみましますし、その当事者、いろいろな人によつていろいろな意見があり得ることかと思ひますし、それから、私がいまここでどのように御説明申し上げようとも、当然のことながら適時適切に、現在の時点よりは必ずしもより改善し、あつてはさらに改善する努力を政府としては怠つてはならないものと考えております。

ただ、現在の状態及び現状についての運輸省の認識というものを御説明申し上げますならば、航空機をいじりますとすれば操縦員あるいは航空機の地上における整備業務を行ないます整備員という人々については、一人一人について、全部ではございませんが、法律上の資格要件を備えた人を充てることといたしております。また、定期航空運送事業がその業務を営むにあたりましては、必要な人員が適当に配置されるようにわれわれがそれをチェックいたしております。さらに飛行機が具体的な時間表にのつて業務を遂行するわけでございますけれども、その時間表の合間、合間、と申しますか、時間表の上に当然にその飛行機が中間的に地上にステイして、そこでさらに一時的な点検を行なう時間というものは出てくるわけでございますが、そのような時刻につきましても運輸省は一々認可の対象にいたして、完全にその業務に従事する人たちの満足な労働環境であるかどうかについては、私ははっきりしたことを申し上げることを控えますけれども、運輸省としてそれらの案件をすべてチェックをして、航空の安全に十分であるという認識でもつてすべてのそのような認可を行なっている次第でございます。

○井上 委員 これは、航空の従事者の養成という点から考えても、航空局、運輸省自体の中における要員というものは非常に少ないということも言われておるわけですが、そういう点についての論議はまた後日に譲ることといたしまして、まずこの航空に従事している者の養成の中で、この前にも問題として指摘したことがあるわけですが、

航空大学の教育内容です。私は、航空大学が学校教育法に基づく大学にまだ移行されてないことは非常にふしぎに思つておる。これは特殊なものだからそういう扱いをしていいのかもいれぬけれども、少なくとも航空大学の充実というところは、今日大切なことではないか。これは搭乗員あるいは整備員を含めてそういう点について大臣の御見解を承つておきたいと思ひます。航空大学を充実させる、あるいは修業年限を現在の三年を四年にするとか、あるいはまたその内容をもっと充実させるとかいうようなことがいま必要を迫られておる時期ではないかと思つておる。航空大学といふものに権威を持たすようなそういう大学の位置づけといふものをやらせてはどうかと思つたので、大臣の見解を承つて私の質問を終わります。

○徳永 国務大臣 航空大学の設置された目的は、操縦士とかそういう者に技術的な面を修得させるということでございますけれども、お説のように、これは大学設置法における大学ではないわけでございます。まして、そういう面からも、今後そういう一般大学と比例するような教育内容を持たせるといふようなことも確かに必要なことと存じます。なお、この問題につきましては、将来まじめに十分検討してまいりたいと思ひます。

○井上 委員 それではそのまじめに期待して質問を終わります。

○勝澤 委員長 次に久保三郎君。

○久保 三 委員 提案されている法案に関連して二、三とお伺いするわけですが、その前に、きょうは航空局長お見えになっておられますが、聞けば中国に航空協定の交渉においでなつておるようですが、現在航空局長がおいでになつて最後の詰めというか、そういう階段になつておるのかどうか、いま外交交渉中でありませうから、しさいにわたつてお答えをいたしたくわけにはいかないかもしれませぬ。もっとも、最近内部からいろいろ詳細な発表もあるようでありませぬので、われわれはそういう別なルートからは聞いておりますが、

正式場を所定聞きするのはどうかと思つておりますが、ただし関心が深いし、また重大なことであるので、運輸大臣から当初の御方針どおりいまい順調に進められておるのかどうか伺いたい。

それからもう一つは、けさの新聞を見ますとたいへんいろいろにぎやかなにぎやかなといつたら語弊がありますが、情報が伝わつておりますが、そういう事態は今後の交渉に支障はないのかどうか。何といつても一番近い国でありますし、国交回復は田中内閣が成立して間もなくやつたわけでありませうが、その一番入り口である実務協定の第一歩としては、航空協定を早急に締結して、両国の往來をもっと緊密にさせようというのが国民的願望であるわけでありませうから、協約が円満に早急に締結されることを国民とともに望んでおるわけでありませうから、交渉途中で多少の雑音があつてもこれは影響がないのかどうか、多少心配の点もあるわけでありませうが、政府としてはそういう心配があつても今国会に批准の手続をするような当初の御方針どおり進めていく御決心であるのかどうか。そういう点について御所見を承りたい、こういうふうに思ひます。

○徳永 国務大臣 いま非常に微妙な段階にあることも事実でございます。またいろいろと議論のあることも先刻御指摘のとおりでございます。当初のこの国会に批准をお願いしたいというつもりは変わつておりませぬ。そのようなつもりでいま交渉を進めつつございます。

それから、いろいろなことがあるが、それにわづらわされるというはおかしいけれども、障害はないかというお話でございますが、私は障害はないというふうなことを考へております。

それから、航空協定の本文関係につきましては、外務省の問題でございますから、私も多少聞きかじつてはおりますけれども、正確なことを承知いたしておりませぬ。したがうして、それは一応割愛させていただきますと思ひます。

航空局長をやりましたのは、運輸省プロパーの問題で、これを一体どういふふうな最後の処

理するかということで急遽派遣したわけでございます。運輸省プロパーの問題はどういうところに乗り入れるか、あるいはこちらからどういふふうに乗入れていくか、それから以遠権はどういふふうになるのか、交換するのとかいうことだけでございます。これは詳細なままだいふ交渉中でございますから、御専門の先生でするので大体御見当がつくだろうと思ひますけれども、そういうことで、航空局長まだ着いておらないようでございますが、あるいは明日ごろから、あるいは今晩からでも正式な交渉に入っていくのではないかと。本文の交渉は航空局長は関与をしないというたてまえで派遣いたしました次第でございます。

○久保 三 委員 大体お話ししましたが、また詳しく聞く機会もあるし、またこの際詳しくお聞きして交渉に支障を与えるようでも国益に反することでありませうから差し控えますが、ただ大事な点は、東京あるいは大阪、むしろ東京といったほうがいいと思つておるのですが、東京の国際航空上におけるところの価値、値打ちというか位置、そういうものをやはり相当評価した立場で中国との交渉を堅持すべきだと思つておるわけでありませぬ。

それからもう一つ、日本の航空協定全体を見まして、互恵平等というが必ずしもそういうふうには言われぬ面も多少まだ、特にアメリカとの間には残つておるようになつておるわけは考へております。これはこれとして正の方向を今後努力することは当然でありませうが、いずれにしても原則的にはやはり互恵平等というか平等の立場でやつていくということ。

それからもう一つは、わが国が中国との間にあるいは特に以遠権について、東京あるいは北京のそれぞれ以遠権について評価あるいは交渉する場合に、やはり東京以遠、北京東京、あるいは北京東京北京について等価値としてやはり確定といふか、協定ができるようなコースをわれわれは考へていかなければならぬと思つておる。そうでないと、後々ややはり禍根を残して、

お互いの国の間にまごまごすると不信感も出てくるような事態もありますので、交渉は慎重に、しかもスピードを上げて、もたもたしないですやうにしたいと思つておられます。

特に繰り返し申し上げますが、北京以遠権についてわれわれは北京の地理的、いわゆる国際的環境というか、そういう値打ちも十分入れながらも、日本の国益というか、そういうものを勘案していくべきだと思つておられます。北京を經由していくこと自体に意味があるわけはありませんで、それから先にやはり意味がある場合もありますから、そういう点で御努力をいただきたい、こういうふうにして思つておられます。これは要望でありまして、また具体的にいろいろ申し上げにくい点もありませんので、どうかと思つておられます、いま申し上げたように、北京なり東京の位置づけというものをきちっとして、お互いに平等の立場で取引というか、協定を締結されるようをお願いしたいと思います。

それから、多少の雑音があるが、それはあまり影響がないというふうにおつしやっておりますが、ことさらに雑音を立てて影響を与えるような策動が今後続くかもわからぬという心配が国民の間にはあるわけでありまして、これは評価のしかたでいろいろありますから何とも言えませんが、そういう事態にならぬように、やはり万全の策を講ずべきだとわれわれは思つておられます。

ついでには最後に、運輸、外務両者でこれに臨む態度として六項目をおあげになっておられるようですが、現在でも六項目をワンパッケージとして事を処理しよう—ワンパッケージというのは、時間的ではなくて事柄をワンパッケージとして処理されたいと思つておられますが、それともこの前も聞いたと思つておられますが、時間的にワンパッケージとして考えておられるのかどうか、その辺はどうでしょうか。

○徳永国務大臣 まず第一の問題は、私どもも全く御指摘のとおりと考えておまして、互恵平等

と申しますか、日本は一对一の立場で国益を十分踏まえた上で交渉をなるべく早い時期に締結したい、こういうつもりで、かたい決意で臨んでおられます。

それから運輸、外務両者でつくった六項目をワンパッケージで事を処理するのということでございますが、これにはいろいろと内容もございまして、また了解を得なければならぬ問題等も内蔵しておるわけでございます、この点、一つ一つその交渉等があるようでございますけれども、ここでワンパッケージということばが適当であるかどうか、ちよつと判断に苦しむわけでございますが、一応そういう原案というものを踏まえて、いろいろと個々の問題もあわせて調整しつつ話を進めておる、こういうことでございます。

○久保(三)委員 なかなか微妙な段階でございますから、これ以上お話を聞いてもいかがかと思つておられます。いずれにしても、国民の期待に反しないように最大の努力を払うことがまず当面の課題だろうと私は思つておられます。ただ、田中内閣は早のみ込みが得意でございますが、あまり早のみ込みだけでも、あとで困つたなあということがございまして、その辺のことは重々御配慮をいただきたい、こういうふうには思つておられます。

そこで法案に入りますが、法案の前にも一つ、この法案に直接ではありませんが関連する、いわゆるハイジャックの場合に、ついでの間もシंगाポールでしたかハイジャックがありまして、これは特異なケースであります、飛行機をよこせ、アラブまで飛んでいきたいというような要求でございますが、その際に、日本航空から機材も乗員もそれぞれ選定して手配を遂げられ、結果として人的な損害というか、そういうものがなくて一応解決したのであります、その際にも乗員であるパイロットあるいはその他の方々から、要求というか、身分の保障についていかうに考えているのかというふうな要求と申し入れが、政府というか、関係方面にあったのであります、その後のこれに対する措置はどういうふうになってお

るか。

もちろん、たとえばこの間のシंगाポールに日航機を派遣したケースというのは特異なケースであります、今後こういうケースが起きないとも限らない。そういう場合に、日本航空はなるほどナショナルキャリアとして特殊な会社でありますから、考案方によつては、当然そういう場合には機材も乗員も提供するのだという考案があるかもしれない。しかし厳密にいえば、これは特殊会社であらうか何であらうか株式会社でありましてしかもその乗員は政府との間には何の—何のと言つては語弊がありますが、航空法で関係があるだけであつて、あとは身分関係その他は一切ございません。だから、政府がもちろん直接日本航空に、機材を出せ、乗員を乗せて飛べという命令は、この場合は私にはできないのだからと思つておられます。そういうことは、もちろん乗つておるその者の身分の保障についても何ら対策がない、こういうことなわけです。これはやはり確立しておいて、ルールもきちんとしておかないと、混乱を来たすのではないかとこのようにわれわれは考へておるわけでございます。この点はどういうふうな措置されようとしているのか、お考えをいただきたい。

〔委員長退席、井上(泉)委員長代理着席〕

○徳永国務大臣 先般の事件につきましては、御説のように、国がこれに命令する権利はございません。あのときも、日本航空の朝田社長を呼びまして、こういう事情をよく説明しまして、協力を要請したわけでございます。日本航空側では、これは要請ではなくて命令というふうな受け取つて、そうして全社をあげて協力したという悲壮なお話があつたわけですね。早々の間でございますから、これの保障問題とか、どういふふうになつたか、この保障問題とか、どういふふうになつたか、いろいろなことは話すこともなく出発していただいたわけでございます。その後一番私が苦しいところ、もしもあつた場合に、どういふふうな措置するかということでございますが、そ

れにしましても、万々一事故がないとは限りませんから、予期せざる問題が出てきた場合に、これを一体どういふふうにするべきか。私自身の問題は別といたしまして、国としてあらゆる法律的問題もを駆使してこれに報いなければならぬということとでいろいろ検討いたしましたけれども、これという名案が実はないわけでございます。したがってはいま御指摘の点につきましては、将来あつてはいけないことを折ります、二度と再びそういうことを考へていかなければならぬ。したがって、いまそういう問題に国としてどういふふうにするか—会社は会社としてのあれはございませうけれども、遠距離に飛ぶ飛行機というのは日本航空よりほかないわけでございます。そういう場合に国として、国策会社だからといって命令を出して、死地におもむかすわけにはまいりませんから、そういう場合のあらゆる裏づけというものをいま検討中でございます。いま明確にお答えする材料を持っておらないのは申しわけございませぬけれども、その点については国として十分なことをしなければならぬということで、いろいろいま検討している最中でございます。

○久保(三)委員 まだお考えがないというお話でございますが、たいへん残念だと思つし、またたいへんむずかしい問題であることは事実であります、しかしこのルールなり何なり、措置なりをきちつとしておかないと、問題が出たときに措置のしようもないというふうなわれわれは考へておるわけでありまして、もちろん日航のパイロット諸君は、そういう場合に同胞なり世界の人類を助けるためにという人道主義に立つて行動してくれらるであらうことは十分了解できるわけでありまして、だからといって何にも裏づけというか保障もない、あるいはルールもない、行き当たりばつたりというのでは、国家として申しわけない気持ちがあるわけでありまして、そういう問題についてひとつ早急に考へてもらいたい。これは航空当局、運輸大臣がお考へになることも当然かもしれませぬ

が、具体的に航空局自体が考えるのか、あるいはもともと内閣全体として考えるような問題のようにも私は思うのです。飛行機をたまたま日航は持っているから、パイロットがいるから飛んでいったようなもの、全然ありませんといったらどうするんだらうかという話もできるわけなんでしょう。この辺のところ、もう少し考えたらどうだろうか。これは航空局当局にお伺いしましょう。当時申し入れというか、そういう要請があったということ、を新聞で聞いているのですが、この問題についてはどういふふうに当時扱っていたのか、いかがでしょうか。

○後藤(茂)政府委員 お答えいたします。

ただいま御指摘の申し入れとおっしゃいますのは、シンガポール、クウェート事件の直後に、日本航空の機長が声明書という名前でたしか文書を出された、そのことをさしておられるかと思いますが、そのことに関連いたしましたは、当航空局としては、大臣の御指示を受けまして、そのような声明書を出された機長の方々と接触をいたし、またさらに、その機長の方々と話をしておられる日本航空の方とも同じ問題についてお話し合いを行ない、そして今回のシンガポール、クウェート事件において、いかなるようにならざるに事態が進展して刻々に変化していき、その事態において、私もまず航空機に限って申し上げても、どのような判断と措置がとれたか、そのような措置は乗員の方々の心配、保障といったようなことから再検討すべき点がなかったかどうか、といったようなことを、われわれ自身が考えますと同時に、機長の方々と、これは実はまだ完全に終わっておりませんが、今後とも話し合いをし、そして再びかようなことが起こることは全く私どもは望みませんけれども、機長の方々がその当分の間は痛いほどわかりますが、かといって、現状がどのようであったかということについての理解を機長の方々にしていただき、さらに将来の問題についてともどもに考えたいというのが、私どもの

この問題について持っております態度でございます。

○久保(三)委員 いずれにしても、本件は早急に措置を講じていくべきであるというふうに考えますので、善処方を要望しておきます。

(井上(泉)委員長代理退席、委員長着席)

次にもう一つ、この法案に直接ではございませんけれども、最近数多く虚偽の情報を関係当局といたすかというところに通報して、実はそれは全くの虚偽でありまして、爆弾をしかけてあるとかあるいは危険物が搭載してあるとかいうような、いたすかというものが最近かなり多くなってきたわけですが、これに対して刑法二百三十三条でありますか、その辺の刑法によって処罰をするというところかと思っておりますが、この虚偽の通報によって恐嚇行為というものについても、もっと取り締まりというか刑罰をもう少し考えて、そういう悪質の犯罪というものを根絶するようなくふうも必要ではないかというふうにも思っております。これは法務省に聞いたほうがよろしいかもしれません。法務省としてはいかがに考えておりますか。

○安原政府委員 飛行機に爆弾をしかけたというような、全く虚偽の情報を流して業務を妨害する、正常な航空機の運航を阻害するというところは、一面刑法の、威力あるいは偽計を用いての業務妨害という罪に当たるわけでございますが、その特別罪といたしまして、先般成立をいたしましたいわゆるハイジャック法の第四条に「偽計又は威力を用いて、航行中の航空機の針路を変更させ、その他その正常な運航を阻害した者は、一年以上十年以下の懲役に処する。」というところで、このいわゆるハイジャック法の中に、特別の業務妨害的行為を処罰する規定がございますので、正常な運航が阻害されたという結果が、たとえば緊急着陸とかあるいは航空機の高度や速度を変更するとか進路を変更するということが生じた場合には、この航空機の強取等の処罰に関する法律の第四条の違反ということ処罰が可能である

と思えますし、なお、今回御審議を願っております法案の第一条の、その他の方法をもって航空の危険を生じたというような場合、つまりそういう虚偽の情報によって航空機が墜落したり衝突したりするというような具体的な危険を生じた場合におきましては、いま御審議を願っておる法案の第一条の違反ということで処罰も可能であるというふうに考えております。

○久保(三)委員 いまのハイジャック防止法の偽計を用いて航空機の運航に支障を与えたという事実が出れば、この特別法で処罰するということが思われます。たとえば点検に時間を要したとか、そういうことくらいはあまり運航に支障がない。そういう場合には一般刑法によるのですか。

○安原政府委員 発着の離陸時間が延びたというようなことも、やはり正常な運航を阻害したということ、このハイジャック法の四条の違反になると思われます。

○久保(三)委員 わかりました。

次にこの法案に入りますが、今度新しい法律を提案されているわけですね。この中身を見ますと、たとえば「業務中の航空機」という新しい解釈と、いうか概念が導入されただけであって、あとは現行航空法の中にそれぞれ規定されている条文だと思っております。それを全部抜き出してきて、どうしてこの特別の法律にせねばならなかったのか。その辺のことはどうなんでしょう。わざわざ新しい法律をつくらぬでも、航空法の一部改正で「業務中の航空機」というか、そういうものの解釈はできるだろうし、あるいは国外犯についても、刑法の中の改正というか、多少手直しをすればできるものを、どうして新しい法律をわざわざつくったんだらう、航空法から何で抜き出したんだらう、こういうふうな思われるのですが、何かメリットがあるのかどうか、前進があるのかどうか、その辺のところですね。この条約の批准に伴う国内法の整備といえ、業務中の」という概念導入、それから「国外犯」という二つぐらいのように見ま

すけれども、二つぐらいだったらそれぞれでやるでやたらよきやうなものを、威力を発揮するために別な法律をおつくりになったのか、その辺はどうなんですか。

○後藤(茂)政府委員 お答え申し上げます。

このような、現行の航空法の一部を抜いて移植し、かつ新しい条文を入れて新しい単独の法律案を作成するにつきまして、そのメリットを考えます要素は、すでにたいてい先生がすべての問題点を御指摘になったように思われます。

御指摘のように、新しく日本の国内法として整備しなければならぬ問題は、一つは、条約に申しますところの「業務中の航空機」という概念をつくり上げて、そのような航空機を損壊する行為というものを取り締まる規定を設けること、二つは、一連の条約に掲げられている犯罪行為につきまして、「国外犯」の規定をつくること、この二点でございます。

そのような二点を立法化したします一つの手段といたしまして、かりにこれを現行航空法の一部改正という形でいたしました場合には、現在の航空法は、この法律で申します「航行中の飛行機」という概念がいわば「一貫確立してございまして、そこにもう一つ「業務中の航空機」という概念を入れますことは、一つの航空法という法体系の中で必ずしも適切な立法ではないのではないかと、これが一つでございます。

さらに、現在航空法に含まれておりました今回新しい法律案に移してまいりました規定は、その規定の性格上、現行の航空法のすべての条文と対比いたしますと、いわば刑法にございまして艦船覆没罪でございまして、刑法で交通の法益を保護するために設けられております若干の規定のいわば特別規定的な色彩を持った規定でございまして、現在の航空法の中でもやや特殊な規定でございまして、それで、これらすべての行為を、いま御提案申し上げておりますような一本の法律にまとめますことが、第二の問題点の「国外犯」の規定を全部にかぶせるにつきましては便宜である、メリッ

トがある、このように判断をいたしまして、御提案申し上げましたような単独の法律の形をとったものでございます。

○久保(三)委員 形式的な話でありますから、そんなに議論してもどうかと思うのであります。法律はあまりたくさんないほうがいい、もし航空法を整備するといふならば、これはあとからも申し上げますが、どういう体系で航空法を整備するのがいいのか。運輸省には数多くこういう現在の航空法みたいな法律があるので、刑罰が入っていたり、それから運送行為といふか、そういうものも入っているのです。それから船長とか機長とかいふものの権限なども入れておく。いうなら、たくさんいろいろ入るものが入っておるか、よくめしみたいになかろうの法律がある。そのためにいろいろの混乱が起きていることも御承知のとおりでありますから、せつかく整理されるならば、やはりそういうことまで整理されるのが体系上きちっとするのではなからうかというふうに思うのであります。御検討いただければ幸いです。

そこで第一条の「又はその他の方法」ということで、さつき法務省のほうから御説明があったのは、条約の、「虚偽と知っている情報を通報し、それにより飛行中の航空機の安全を損なう行為」というのはこの「その他の方法」というところに入っているというお話でありましたが、なぜここで「その他の方法」ということで簡略にしたのか。私は法律をつくることについてはしろうとでありまして、よく知りませんが、少なくともこういう場合は、重要なものは列挙することがたまたえだと思ふのです。だから、こどもも書くのならば、虚偽と知っている情報を通報し、それにより飛行の安全をそこなう行為といふか、「又はその他の方法」のところを、虚偽と知っている情報を通報しなごその他の方法によつてと、こういうふうにするほうが明確ではないのかというふうには私に思ふのであります。これも理屈でありますから、なぜ落としたのか。それでは「その他の方法」といふのはどういふものが現在考えられているか、いま条約でいふところの虚偽と知つての通報以外に何かあるかということをお伺いしたいと思ふのです。

時間ありませんから続いて、話は違ふのであります。東海道新幹線の運行の安全を妨げる行為の処罰の特例法といふのがあります。この第二条との新しく提案している第一条との関係です。新幹線のほうは、運行保安設備の損壊等の罪といふことになっていて、これは大体同じような中身だろうと思ふのです。同じといふか、飛行機と汽車との関係は違ひますが、同じような種類ではないのか。ところが、刑罰については、提案の飛行機のほうは二年以上の有期懲役、新幹線第二条は五年以下の懲役又は五万円以下の罰金」と、こうなっている。この辺のつり合いといふか、これはどういふふうに解釈したらよろしいのか。

第一条については以上であります。○後藤(茂)政府委員 御質問のうち「その他の方法」云々の問題についてお答え申し上げます。特別に例としてここに掲げることの適否ということにつきましては、先ほど刑事局長が御説明申し上げました航空機の強取云々に関する法律第四条でございまして、それらの方法によりましてこの法律に特別に掲げることがそれほどの意味があるといふふうに考えずに、「その他」と書けばここに観念上は含まれるといつた考え方のよう規定したものでございますが、「その他の方法」と申しますのは、先ほど刑事局長から御説明申し上げました虚偽と知つて情報を流して、その結果として航空機が墜落、転覆、その他の結果になつた場合のほか、たとえば、例の爆弾を航空機にしかける行為といつたようなものが、この「その他の行為」に含まれます。あるいは、あるいは滑走中、パイロットにうしろから抱きついて押えてしまふといふような行為も、考えれば一つの行為として考えられるかと存じます。

○安原政府委員 お尋ねは、新幹線鉄道における列車運行の安全を妨げる行為の処罰に関する特例法の第二条の規定に比べると、本法の第一条の規定の行為に対する刑罰は非常に重くないかという御指摘が一つございまして、法文を見ていただきますと、いま御審議願つております法案の第一条は、いわゆる「その他の方法で航空の危険を生じさせた者」ということとございまして、この「航空の危険」とは、先ほどちよつと申し上げましたように、飛行機が墜落したり、衝突したり、火災を起したりといふ具体的な危険を生じせしめたといふことが要件になっておりますが、いわゆる新幹線法においては、単に損壊し、機能をそこなうといふだけでございまして、そういう重大な結果の発生の可能性のない場合でも処罰できるといふ意味において刑が軽いともいえるかと思ふのでございます。同時に、航空法の第百五十條の第三号に、「滑走路、誘導路その他同項の運輸省令で定める飛行場の設備又は航空保安施設を損壊し、その他これらの機能をそこなうおそれのある行為をした者」ということが五万円以下の罰金といふことになっておりますので、むしろこの点は、この航空法の百五十條の三号と新幹線法の第二条を比較すれば、新幹線法のほうが重いといふことにも相なるわけで、それはそれといたしまして、先ほど冒頭申し上げましたように、この法案の第一条の刑が重いといふのは、具体的に航空の危険を生じせしめたといふことが要件であるところから刑の違ひの理由がある、かように御理解願いたいと思ひます。

もう一つ、新幹線のほうの法律です。刑事局長、これはあなたのおっしゃるとおり、危険を生じさせなくてもということなんだ。危険を生じさせた場合は往來妨害罪ですか、そういうことで処理するといふことですね。それではわかりました。ただ、いまはハイジャックには関係ないでしよう。「その他の方法」の中にハイジャックも入るのですか。あなたちよつとそういう話をされたようだが、ハイジャックも入るのですか。「その他の方法」といふのはハイジャックによつて危険を生じさせたといふふうに相なりますかどうですか。爆弾のほうはまあいいでしょう。○後藤(茂)政府委員 私がパイロットに抱きつく例を申し上げました。その抱きつく行為が、航空機の運航を支配する程度にまでいけば、それはハイジャック防止法の罪でございまして、それがそこまでいかなければ、観念上の議論でまことに申しわけございませんが、航空に危険を及ぼすようなことになれば、この一条の「その他の方法」といふふうにご考慮しております。

ハイジャックに関係して、ハイジャック予防のために各飛行場で搭乗前の検査を三段階に分けていろいろやるわけでありまして、この検査をしてから搭乗するまでの時間、搭乗締め切りの時間、そういうのはどういふふうになつてくるのか。たとえば十分前までに検査を終了して出発する、あるいは十五分前までに搭乗口といふか入り口に出てきてもらう、それで飛行機には十五分前に乗つてもらふといふような取りかきがあるのだからと思ふのであります。それはどんな飛行機でも同じなのか。最近問題になります大型の場合、四百人から乗るわけですね。YSのごときは非常に少ない。出発と検査の時間がそれと同じような時間で処理されていくとしたならば、これは非常に形式的だと思ふのです。こういうきめのかまかい指導といふか、あれをやつていらつしやるかどうか。どういふふうになつてくるか、これをお聞きしたい。



はハイジャックに関するハーグ協定、あるいは東京条約、そのような条約はすべて世界のあらゆる国がそれを批准して、世界的にそれを実施に移すというのを最終的な目標として掲げてつくられたものだと言います。できるだけ多くの国がこの条約が批准することによって、初めてこのような条約を結んだ実効があるのではないかとこのように考えております。できるだけ多くの国がこの関係条約を批准すべきであるという考え方は、これは日本もそういうことを熱望いたしております。昨年の九月にローマで開かれましたICAO臨時総会、この終末の時期におきまして、そのような内容の決議案を日本国及び他の二国とともに提案して決議をしておりますが、このハイジャックあるいはたまたまの爆破等を問題にいたします国際条約の批准につきましては、国際関係にいたしましてはいろいろ微妙な要素がからまるようございまして、ただ単に努力して呼びかければ批准国がふえていくというものではなく、これらの批准国が全世界に及ぶということも期待するのはなかなかむずかしいことではないかという印象を持っております。

第二に、御質問のハイジャックその他の場合の損害の賠償責任につきまして、現在日本では、国際条約あるいはそういったようなものと、それから航空会社とお客さんとの間の契約である運送約款という形と、二つの形式ですべてが律せられておりまして、いわばその中間的な段階にございませぬ商法の特別法のような国際航空運送法といったようなものが現在制定されないかというところをたまたま今日に際してございまして、先生御指摘のとおりでございまして、これは考え方といたしましては、ちゃんとした国内法というものが整備されるのが望ましいのであるかも存じませぬ。ただ、この問題につきましては、現在わが国の航空会社がお客さんとの間に結んでおります運送契約の損害補償額の金額は、いわゆるモントリオール協定、アメリカに着発する航空会社間の協定でございまして、その協定の適用を受けるお

客、つまりその切符が米国籍、あるいは米国籍、あるいは米国籍通過というお客の場合には、円に換算いたしましたして一千六百万円、そうでないお客の場合にはウォルソール条約あるいはその改正議定書に規定しております円に換算して六百万円、こういう二つに分かれた、お客さんを二種類に区別した損害賠償額というものが約款に規定されておるのが実情でございまして。ただいまの日本の社会的な趨勢から見まして、この六百万円という数字がはたして妥当であるかどうか。ここいらははわれわれとしては、さきに御指摘になりました約款と条約があつて国内法のない形の不便、不自然というものよりも、その六百万円という金額の現在の時勢に相応していない点というものがより喫緊な研究課題ではなからうかと思っております。いま触れましたモントリオール協定の一千六百万円という金額は、国際的に見ますとアメリカの航空会社が大体この金額でもってお客と運送契約を結んでおり、また一部ヨーロッパ、たとえば英国のような国ではやはりこの一千六百万円相当の、ポンドでございまして、そういう金額で運送契約を結んでおられるという実情にあるようでございますし、むしろ六百万円が現在事があった場合の損害補償額の上限がきめられて航空運送が行なわれているという実情を改善することのほうに、さらに私どもとしては急いで事の改善のための方策を検討すべきではないかというふうに存じております。

○伊達政府委員 答えたいです。自国民、日本人が外国でこのような犯罪を犯した場合に犯罪人引き渡しの問題が起こるわけでございますが、まず第一に従来このような要求をした例があるかという御質問につきましては、まだ航空機犯罪に関連いたしまして外交的に日本人の犯罪人を引き渡せという交渉をいたした例はございません。条約的に申しますと、ハイジャックのことをきめましたハーグ条約あるいは今回のモントリオール条約では、ともに第八条で犯罪人引き渡しとい

うことをきめておられるわけでございますが、これは遺憾ながらやはり締約国間の取りきめでございますので、もしかりに犯罪が行なわれた、現に犯人がいるところが未加盟国、未締約国であるような場合には、先生も御指摘になりましたように、この条約上の権利として犯罪人の引き渡しを要求することはできません。しかしながら、条約上の権利としては、外交交渉によって犯罪人引き渡しの請求をすることはもちろん一向に差しつかえないわけでございます。その場合には当該国を自国の国内法に照らし、かつ、もし自国で処罰をしないということであるならば、日本に引き渡しをしていただくこともあるいはまた可能でないか、そのように心得ます。

○久保(三)委員 時間でございますが、いまの外務省のお話一つ聞いても、条約はできた、法律はできた、しかしどうも網が全体にからぬというふうなことでありまして、実効を担保するのにはなかなかたいへんだという気持ちを持つわけでありませぬ。やりとりをする事項でありませぬけれども、少なくとも国内法は整備できました、条約は批准しましたというだけでなくて、やはりかかる犯罪を取り締まるというか防止する立場からも、世界の国々に対してもう少し積極的に何らかの提案があつてしかるべきではないのかというふうに思うのでありまして、ぜひ御検討をいただきたい、こういうふうに思います。それから、航空局次長、私が言うのも六百万円のことか、さしあたりの問題なんです。ただし、全体として航空運送について規定をすべきではないか。六百万円というのは実情に合う合わないでなくて、もう合わないという事です。この席でも議論しましたように、すでに自動車損害賠償、自賠責は一千万なんです。飛行機は六百万で、片方は、アメリカに關係すれば千六百万だ、こういうものでは、条約とか取りきめはそうですから、いうことで専門家はそれで納得するかもしれないと思ふので、そういう意味からいってこれはやるべきだ。六百万を具体的にどういうふうにするの

ですか。いまあなたは一番喫緊の問題だと言う。そのとおりなんです。約款でありますから、それじゃ約款の改定について取り組みますか。さしあたり方法はどういうふうにしますか、それだけお答えいただきたい。○後藤(茂)政府委員 答えたいです。ただいま御指摘のとおり、六百万円というのはいかにも安い、低い金額であるというのがもう今日の日本の社会の常識ではなからうかと思ひます。先ほどもちよつと御説明申し上げましたように、世界の主要の航空国の、あるいは航空会社の間の一つの考え方として、この次の目標としてはモントリオール協定のきめておる金額千六百万、ただいまはアメリカ関係の旅客、アメリカの会社、それから一部他の会社がそれを使つておるようございまして、ここいらを広げて、いわば多数国の航空企業が同じような金額を採用するというふうな動きを国際的に盛り上げるのがさしあたつての、第一段階の方向ではなからうかというのが私の感じでございます。先ほども申し上げましたように、私どもはそれをたまたま研究中でございませぬ。

○久保(三)委員 時間がたいへん過ぎましたが、まあ研究中はけっこうだし、世界の世論を盛り上げるのもけっこうだが、まず随より始めよというところはあつたから、これくらいはやはり随より始めて、世界を説き伏すべきというのが手順のように考えますので、再考を求めます。以上です。ありがとうございます。○勝澤委員長 次は、平田藤吉君。○平田委員 この法案の審議にあつてはまず確認したいことは、過失犯の規定の条項の解釈の問題であります。この規定は、従来航空法で規定していた犯罪構成要件やその業務に従事する者の範囲において、より拡大されているということはないのかどうか。この点が一点です。たとえば整備中に誤つて航空機を破壊した場合や、あるいは管制官のミスで発生したニアミスなどでは、関係の労働者の処分が

行なわれるようなことがあるのかどうなのか、この点についてまずお伺いしたいと思います。

○後藤憲政府委員 お答え申し上げます。

過失犯の規定は、現在の航空法にございます規定がそのまま移されたものでございますが、実質的にもたえば航空機中の航空機の定義が若干変わっております。そのようなきわめて微細な点を除きましては、法律の適用におきまして現行の航空法の規定と変化はないものでございます。

○平田委員 変化はないものなので再確認しておきたい。つまり単独法にまとめ上げられておきたい。それだけにそこはやはり再確認しておきたいと思うからお伺いしているのです。その解釈をしないで、いままでの法律から抜き出してきたものでございます。いままでどおりでございますという返事では困るわけです。そのところをもう一度答えてください。

○安原政府委員 いま運輸省航空局長がお答えになりましたように、従来の航空法に規定しておりました過失犯と、実質においては、今回の法案の過失犯とは内容に相違はございません。

ただ先ほど申されましたように、航空中という概念が、今回は、航空機の「すべての乗降口が乗機の後閉ざされた時からこれらの乗降口のいずれかが降機のため開かれる時までの間」というのがこの法案の航行中の考え方でございますが、現行の航空法におきましては、航行中というのは「離陸のため航空機が地上走行を開始した時から着陸後地上走行を終了するまでの間」ということにおきまして、航行中の概念がやや広がっておりますという点が違うというだけでございます。

それからもう一つ違うのは、業務上あるいは過失犯につきましての罰金の刑が、刑法の規定にならぬままに、その後の貨幣価値の変動に伴いまして重くなったという点が違う。

それだけでございまして、実質的には従来の航空法と変わりはないというふうに御理解願いたいと思っております。

○平田委員 どうも問題点がはつきりしてない。

以下幾つかの点をあげながら質問していきたいと思っております。

私がこの問題についてあらためてお聞きしたのは、航空機の事故の原因の圧倒的な部分が過失とされているわけなんです。その過失とされている事故についてよく調べてみると、航空機の構造、飛行場の安全施設、あるいは労働者の労働条件や労働の環境などの改善によって未然に防止できなかったのではないかとと思われるものが多いわけなんです。それだけに、安全環境を整備するための航空関係会社並びに当局の誠意と努力が非常に大事になっているのだと思っております。

さて、去年の四月十八日のこの委員会、各航空会社の社長や労働組合の皆さんに来ていただいて、安全問題について参考人質疑が行なわれたわけですが、その際に、日本航空では労使の間で安全問題を論じ合う場が保障されていない、会社が団交に応じないなどの問題が指摘されたわけです。その後このような問題は解決されているものと思っております。どうなっているかお聞かせいたしたいと思います。

○野原説明員 私ども、日本航空を含めまして運送業を労働災害防止上の重点業種として、従来から強力な監督指導を行なっております。いま先生御指摘の安全衛生委員会につきましては、日本航空の場合、本社それから各事業場ごとに労使協議会というものを設置いたしました。これに安全衛生委員会としての機能を持たしております。この労使協議会は原則として毎月一回開催されておりまして、従業員の方々の安全あるいは健康障害の防止の問題につきまして、その基本となるべき対策を中心に調査、審議しております。その結果は職制を通じて、あるいは安全衛生のスタッフ部門を通じておこなわれ実施に移されている。このように私も調査の結果、了承をいたしております。

○平田委員 私は一般的にどうなっているかというのを聞いています。昨年の委員会でも参考人に来ていたいろいろな質問をした際にこのことが問題になった。その後解決されているのかどうかというのを聞いています。前々からずっとあるのですよということ、昨年そういう指摘があったんだが、その後改善されたのかどうかということも聞いています。

た際にこのことが問題になった。その後解決されているのかどうかというのを聞いています。前々からずっとあるのですよということ、昨年そういう指摘があったんだが、その後改善されたのかどうかということも聞いています。

○野原説明員 実は日本航空につきましては、昨年昭和四十八年春と秋の二回、私も本社を含めまして数カ所の事業所、羽田関係ももちろん入っておりますが、監督指導をいたしました。これは労働災害防止の見地から主としてやりましたわけですが、その結果労働安全衛生法に照らして若干の違反、改善すべき点は認められました。これらにつきましては直ちに是正措置を講じさせまして、現在のところ特に問題になるような案件は残っていないように考えております。なお、今後ともこの災害の発生状況等を見ながらさらに強力な監督指導を続けていきたい、こういうふうに考えております。

○平田委員 私がわざわざ聞いていたのは、日本航空では労使の間で安全問題を論じ合う場が保障されていない、会社が団交に応じないなどの問題が出されたのです。これらの問題が出されたの、これを聞いています。ですから、聞いたことにはやはりちゃんと答えていただきたいと思います。どうなっていますか。

次へ進みます。時間も制約されておりますから、航空機の安全は、常に労働者の労働条件をめぐると不可分の関係にあることは明らかだと思っております。会社が、安全第一の立場に立つとすれば、当然直接仕事に携わっている技術者や操縦士など組合員の意見を積極的に聞き、取り上げる必要があると思っております。

そこで運輸省にお聞きしたいのですけれども、日本航空における、いまあなたがおっしゃった労働安全委員会の構成とその選出方法並びに運営、その実態がどうなっているのか、このことをひとつお聞かせいただきたい。さっきあなたは、うま

くやっておりますという話をしておりましたけれども、一体どういう人たちがどこで選ばれて構成されているのか。

○野原説明員 この安全衛生委員会につきましては、労働安全衛生法で、規模が従業員の数で百人以上の事業場につきましては必ず設けなければならないということが事業者者に義務づけられておるわけです。そこで、日本航空の場合、名前は労働協議会という名目になっておりますが、これが安全衛生委員会の機能を兼ね備えているということでございますので、当然この労働安全衛生法でいっておる安全衛生委員会の要件を満足しなければならぬということになるわけでございます。そこで、その労働安全衛生法の中で、安全衛生委員会についての構成、組織について条件がありますが、それは、全委員の過半数は労働組合の推薦を受けた者でなければいけないということが一つと、それからその事業場の安全衛生を統括管理する者、この方が入っていないと、それから、それから安全管理者、衛生管理者、こういう人たちが並びにその労働者の中で安全衛生について深い経験を有する者、こういう人によって構成しなさい、こういうことになっております。

そこで、いま羽田地区の場合を例にとりまして申し上げますと、総括安全衛生管理者である担当重役がまず入っております。この方が議長になっておられる。それから安全管理者である羽田管理部長、それから整備安全推進室長等の方が入っております。全部で合計三十二名によって構成されております。そのうちの十六名は、労働者の過半数を占めて組織されておる労働組合の推薦に基づいて事業者が指名しておりますので、労働安全衛生法上の構成について問題はないというふうに考えております。

○平田委員 あなたはそうおっしゃるんだけれども、よく話を聞きますと、乗員組合のほうはほとんどが入っているかわからぬというのです。あるいは乗員組合から出していないんじゃないか。だから、労働者の多数を占めている組合からという

ふうに言われまされけれども、地上と機上との違いがあるんですね。そういうものを総合してやはり安全委員会というものに相応する体制になつていくのかどうか、このところはたいへん問題だと思ふのです。

そこで労働省にお聞きしたいんですけども、いま言ったような点がやはり欠けているという状況にあるわけですけども、労働安全衛生法に照らしてみても問題はないのかどうか、また、航空労働者の労働条件と安全問題は不可分の関係ですけども、このような安全問題について、労使が団体交渉の場で問題を提起して話し合う、そして解決の道を見出すということは当然だと思ふけれども、どうなのか、この二点について、ひとつ労働省のほうからお聞きしたいわけですね。

○野原説明員 航空事業の性質からいまして、たとえば地上の整備関係の仕事、それから搭乗員の方々、搭乗員でもパイロットの方々とパーサーとかあるいはスチュワーデスの方々、それぞれ業務の内容が違つておられますが、したがって、労働組合のほうから委員の候補として推薦がある場合にも、それらの業種を勘案されて、なるべく全部の分野から推薦がされるということが非常に望ましいことではございませんか。

なお、羽田を例にとつて申し上げますと、いまのように少なくとも三つの大きな違つた作業分野がございますので、その大きな委員会の下に、整備関係の仕事、それから乗務員の関係、さらにこれは二つに分かれますが、パイロットの方々とそれから主として乗務室関係、それぞれまた別にその下部機構としてサブの委員会を設けておられます。これもやはり労使半々のメンバーによつて構成されておりますので、ほとんどこの問題は、労働者の方々のそれぞれ作業態様は違つても、この二つの機構を通じまして十分に反映できるのではなからうかというふうに考えております。

問にお答えを申し上げます。会社に組合がございますときに、その組合の組合員の労働条件というものを、会社と組合との間で十分に団体交渉を行つて、労働協約できめていくというのが最も好ましい姿であらうと思ひます。航空安全の問題につきましては、そのうち、いわゆる労働に関する安全問題といふのは労働条件に当たるものと思ひますので、それらの事項につきましては組合と十分に話し合いをされていくということが好ましい姿であらうと思ひます。

○平田委員 いまのお話で、航空機の場合、安全と云つた場合に、乗員は、これは航空機が墜落すれば直ちに生命に関係があるわけですから、相当やはり乗員の意見というものは反映されるべきだと思ふのです。だからそのところは私はとりわけ重視しておかなければならないと思ふのです。さっきのあなたのお話ですと、その下にサブで何とかがあつて、そのサブで意見がくみ上げられる。そんなのになつていないですよ。意見なんかくみ上げられないですよ。だから、繰り返し繰り返し乗員組合のほうからも危険な問題について何とかして欲しいかという話が出てくるのですよ。

あなたが言つたような観点からすれば、乗員組合のほうからやはり安全委員会のほうへ、構成にちやんと入つてもらつてなければならぬ。このところが抜けていたのではほんとうの安全は守ることができないと思ふのです。そういう意味で、サブになつていくからいいのでございますというふうなもの、言い方を労働省のほうでやつていたのじゃ、これはしょうがないじゃないですか。もう一べん答えてください。

○野原説明員 サブでやつていくからいいということではございませんで、もちろんその一番も肩がわりをしておられるわけですが、こちらのほうにもそれぞれの乗務員の関係の代表あるいは整備関係の代表の方々、それぞれの分野から選出

していただく、指名していただくということが大原則であります。それに加えてさらにその下に、各事業本部ごとにまた別個の形の委員会を設けられておりますので、両々相まって十分な意見の反映が期待できるのではなからうか、こういう意味で申し上げたのでございます。

○平田委員 だから、そうなつていないのですと言ふのです。職員の側に言わせれば、だれが選ばれて、だれが一体安全委員になつていのかかわからぬと言ふのです。したがつて、労働安全衛生法に照らしてみてもやはり欠けることがあるのではないかと云つておられるわけですね。もう一度あらためてあなたの方のほうで点検して、やはり行政指導があつてしかるべきだと思ふに思ひますが、どうですか。

○野原説明員 組合のほうから御推薦になつた方ははたして全部の職域代表と見られるかどうか、私どもも現在の段階では詳細に把握しておりませんので、先生御指摘の趣旨に従ひましてその構成をつぶさに調査をいたしまして、御趣旨のようにそれぞれの分野から十分な意見反映ができるようなそういう委員会の場として持つていきたい、指導してまいりたい、このように考える次第でございます。

○平田委員 私の手元に日本航空の安全に対する考え方を述べた資料があるわけですね。昭和四十八年十一月十二日付で会社文書ILC-〇三四というのがあるのです。そこでは次のように述べているのです。「安全運航に関する問題については、安全運航は労使に課せられた共通の課題であり、要求をめぐつて対立しあるいは妥協すべき性格の問題でなく自由な意見交換を促進するために団体交渉によることは適切であります。」こういっておられます。それから「安全運航に関する最終的責任は会社が負うものであり、このための施策決定の権限は会社にありますが、安全に関する労組の意見を尊重し、良いものは会社の安全対策に採り入れていきたいと考えます。」こういうふうにいっておられます。ここには会社の安全に対する考え方

が端的に言いあらわされていると思ふのです。安全運航は会社の責任で行なうし、施策決定の権限は会社にあり、したがつて、安全に対する労働者側の意見は会社が気に入つたものについてだけ取り上げる、こういうことなんでしょう。きわめて自分かつてな見解だと思ふのです。憲法や労働基準法のたてまえからいつても問題があると思ふのです。このような会社側の安全に対する考え方十分な安全対策がなされると思ふのかどうか、これをひとつ労働省並びに大臣のほうから見解を聞かせていただきたいと思ふのです。

私が繰り返して申し上げておられますように、航空機の場合はとりわけ乗員の安全という問題、乗客の安全という問題——乗客の安全を守るも乗員の安全を守るも同じことだと思ふのですけれども、乗員の安全を守るという問題、それ自身乗員の生命にかかり合ひを持つていられる問題ですから労働者のやはり基本的な権利に属するものだと思ふのです。この安全を確保するということとは、このことを団交上で提起して、そうして詰り合つていくのはごく当然のことだと思ふように私は考えています。会社はそう言つていないんですよ。会社側の気に入つたようにするのだと言つておられます。この点についてひとつ見解をお聞かせいただきたいと思ひます。

○徳永国務大臣 安全の問題は、ひとり航空機ばかりじゃなくて、お客さんを運ばせていただくすべての輸送機関と申しますか、そういうものに絶対必要不可欠なものであると思ひます。したがつて、私は労使といふことはあまり好きじゃございません。どうも労使といふことが私自身は気にかかつて気にかかつて、気に食わぬことばでございますが、何かいいことばはないかと思つておられますけれども、これは十八世紀的な何か発想したい気がしまして、これはもうそういう立場を超越した、一線で働いていらつしやる方々あるいは管理者の方々、こういう者が一体になつてこれは解決しなければいかぬ問題だと思ひます。

これは解決しなければいかぬ問題だと思ひます。

それが団交という方法がいいのか——団交というの私はどうかと思えますけれども、みんながとにかくそういうものを超越した、特に一線の方々、そういう者でいろいろな経験もお持ちですし、遭遇もしておられるんですから、そういう皆さん方の意見を吸い上げられるような適当な場所、適当な方法というものはおのずからいろいろな形態であらうと思えます。そういうことを通じて、いわゆる一体になった——お客さんのほうが大切なんでございますから、もちろん乗っている人も大切でございまして、人命を預かる輸送機関係については、そういうような形でその安全というものを組み立てて万全の対策をとっていかなければならぬ、かように考えております。

○野原説明員 安全衛生の問題は究極的には確かに事業者の責任であるわけでありますが、事業者がこの責任を遺憾なく果たすためには、やはり従業員の方々の意見を広く求め、そうしてその協力を得ることが何よりも大事ではなからうかと考えております。そうしてこの安全衛生委員会はまさにそういう場である。その場で事業者の方並びに従業員の代表の方々がそれぞれの立場で当面の安全衛生問題を討議されて、その結果を確実に実行に移すということが望まれるのではなからうか、そういうふうな運営こそ望ましいというふうに考えております。安全衛生の問題は、本来は、お互いの立場上多少意見が分かれても、究極的には一致した結論を見出すべきものではなからうか、その過程においてまだ意見が十分詰まらないという場合には、とことんまでお互いに話し合いつつ納得のいく一致点を見出されて、一致協力した姿で実行に移すということが望まれる姿ではなからうか、こういうふうな考えでおる次第でございまして。

○平田委員 大事なポイントを逃がしちゃだめだと思っております。大臣も、聞いている大事なことをあいまいにしておられるし……。私が言っているのは、つまり乗客の安全を守る、当然のことでしょう。それは安全協議会をやっていると思うんです。労使の間でいえば、航空機

の安全に関するものは労働者の生命にかかわる問題だ、したがって、団体交渉の場で持ち出して決して悪いものじゃないんだ。ここでやはり論議して煮詰めていったらよろしいと思うのですよ。そういうことについてどうなのか、労働省のほうでもう一度答えてください。

○寺園説明員 先ほどもお答え申し上げましたように、安全運航の問題のうち労働者の労働条件にかかわるような事項については、組合があります場合には組合との話し合いによって、究極的には労働協約によってそのことが処理されていくということが好ましい姿であらうというふうに思っております。

○平田委員 時間も来ていますから、午後時間の質問に回答していただきたいと思います。○勝澤委員長 この際、暫時休憩いたします。午後零時四十二分休憩

午後三時六分再開

○勝澤委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。質疑を続行いたします。平田藤吉君。

○平田委員 労働省の事務次官通達が出されていくわけですが、事務次官通達の趣旨では、先ほども話に出ました安全委員会とは、労使が協力して納得のいくまで話し合い、一致した行動をとるための調査、審議のための場であるというふうな言い方をしております。こういう見地からしますと、日航のやり方は重大な問題を含んでいるといわなければならぬと思うのです。たとえば一例をあげますと、現在労使の間で安全上の問題をめぐって具体的な点で幾つかの違いがあらわれているわけですが、それらかなり重大な違いといわざるを得ないわけです。その一つは、海外駐在地及び駐在員を増加させてもらいたいという組合側の要求に対して、会社側は、海外駐在員を置くのは路線固定強化による完熟度の向上をはかる上で有効な手段である、この経費の点については、会社

は安全上ぜひ必要であると判断されるものについては出費を惜しまない、こう言っているのです。なかなかいいことを言っているのですよ。こういうふうな言っているけれども、実際はどうなんだろうかとこのことですね。こういうふうな言っていますけれども、実際に見ますと全くこれに反しているわけなんです。

昭和四十四年、四十五年当時は、DC8の北極便のためにアンカレッジの駐在地には全便をまかなうだけの乗員が置かれていたわけです。しかし、現在は機長四人、副操縦士十四人機関士二名しか置かれておりません。ボーイング747はすべて東京の乗員が運航している。この東京の乗員が運航しているというわけは、東京から一緒に飛行機に乗っているというわけです。この北極便は、御承知のように、時差の影響が非常に大きいので、乗員はきついというふうな言っているわけなんです。非常に容易じゃないというふうな言っているわけなんです。

また滑走路がすべりやすい。霧などの天候上にも問題があるというふうな言っているわけです。ところが会社側は、この問題に対しては乗員の納得のいく態度をとっていないというふうな言われております。

もう一つ例をあげますと、ニューデリーの事故について、日航はインドの地上の航法援助施設に問題があったということを主張しております。いろいろな状況を調べてみますと、この主張はそれなりの理由があるように思われます。ところが、私はここで言いたいのは、日航の主義がどうかという問題ではなくて、航法の援助施設に問題があるんだと言っている日航が、乗員の願ひに対しては一体どういう態度をとっているかということなんです。労働組合の要求に対しては、実は自分たちが言っていることは全く逆の態度をとっているのです。たとえばこの南回りのコースは、御承知のように積乱雲などが発生しやすいので、パイロットがたいへん苦勞するところです。そこで、組合側はDC8機の天候用リーダーを性能のよいものに取っかえてもらいたいというふうな要求して

いるわけなんです。会社側はこう言っているのです。現行のRCA社製のリーダーに安全上問題があるとは考えていない、一般論として古い型式の装備より新しい型式のそれがほうが性能面ですぐれているものがあるのが実情であるというふうな答えているわけですね。労働者側は具体的にリーダーの性能のよいものにかえてもらいたいということをやっているわけですから、これに答えばいいのですよ。ところが、いま言ったように、わかつたようなわからないような返事をして逃げているというのが実情です。

二つの例をあげましたけれども、このいずれも事故が起こりやすい問題で、当然会社が受け入れなければならないと思うのです。こうした構造上の問題や労働条件等、労働環境が主たる要因となつて事故が起つた場合、だれが過失の罪に問われるのか、この点についてひとつお答えを願いたいと思ひます。

○後藤(憲)政府委員 お答えいたします。先生がたゞいま例をあげていろいろと御指摘になりました日本航空の乗務員の人たちと会社の管理者の人たちとのいろいろなやりとり、たゞいまわれわれあらかじめよく承知しておる問題もあり、またそうでない問題もあり、いま伺わせていただきました。基本的にはここで問題にされておりますのは、乗務員の労働条件の改善という観点からの労働組合と日本航空との話のようでございますが、当然にそのことは、日本航空という日本の定期航空運送事業の業務の安全確保という問題につながることであらうと存じます。

私どももいたしまして、一昨年日本航空におきまして、当時もたびたび事故を続発いたしました。後、このような事故が偶然であるかどうかは別の根本的な何がしかの体制に改善すべき点があるのではないかとこの観点から、当時総点検と申しますか、行ないまして、その結果、日本航空のいわば労使関係にも一つのポイントを置かしまして、それで管理者と労働者、従業員との関係が常に円

満ちお互いのもの言えるような雰囲気というものをより上げるのが、これがひいては、もちろん他のいろいろな要素もございませぬけれども、航空業務の安全に大きく寄与するのではないかと、この点を私どもとして痛感をいたしまして、そのような趣旨を日本航空に指摘したという事実がございませぬ。

ただ、ただいまいろいろと御指摘になりました一つの例として、乗務員を東京に駐在させないで、相当の人数を、たとえばアンカレッジとか、ローマとか、そういうところに常駐をさせまして、そこを中心に来往する日本航空の飛行機に乗務をさせる制度と、それから東京に乗務員を常駐させまして、そうしてそれがたとえばアンカレッジに行くフライトの乗務を行ない、アンカレッジで労働協約あるいは規定に定めた休憩時間というものを二日なり何日なりをとりまして、その次のフライトに乗務して、次々と、自分の家は東京に置いておいて移動していくような乗務のやり方、そのいずれに近づきましても、私どもは乗務員の休憩時間、乗務時間を含めまして、その時間を航空局といたしましてチェックをいたしまして、そうして安全上支障がないと認めて認可しておるものでございませぬ。

その駐在員の数をかかって多くしておってただいま少なくともとお読み上げになりましたように、一つの考え方、一つの観点からいたしまして、あるいはその駐在員をアンカレッジに置くというやり方については、それはそれなりのメリットがあると存じます。で、御指摘になりましたような変更がどのような理由で行なわれたかにつきまして、私どもはつきり明確に理解をして御説明する知恵がございませぬけれども、いずれにいたしまして、一つの想像に、DC8機が就航しておった時代と、ただいまのほとんど大部分の日航機がそのルートでボーイング47型が就航しておるといふ事柄と何らかの関係があるかもしれませぬけれども、いずれにせよその点について私は明確な御説明を申し上げる知識を持っておりませぬ。

が、ただいま行なわれております乗務員の乗務体制というものは、航空局が法律に基づいてチェックをいたしまして、そうして安全上支障がないと認めて認可したものであることは申すまでもございませぬ。

また、飛行機に装備するレーダーの性能の向上ということにつきまして、労働組合と会社の間でいろいろと話が行なわれているというお話もただいま承りました。で、いまもお読み上げになりましたように、一般論として新しいものがよりいいということが言えるのかもしれない。ただ、ここいらが、はたしてある一つの事例を取り上げまして、このほうがより安全だからこれはこうすべきだというふうに、行政官庁の私どもがほかのいろいろな事情というものに検討を行なわずに、いま直ちにいいとか悪いとかいうことを申し上げるのは差し控えていただきたいと思ひます。

最後の過失云々の問題につきましてはまた別の御説明があると存じます。

○安原政府委員 私に答えられますことは、この法案の第五条の過失の刑事責任あるはこれに通常随伴するであろう業務上過失致死傷の責任の問題としてお答えを申し上げるわけでありませぬが、この過失責任の対象になる者といひましては、直接に航空機を操縦するパイロットのみならず、直接間接に航空機の交通に関する業務に従事する者についてこの過失責任といふことは考えられると思うのでありまして、その場合におきまして、いま御指摘のように労働条件が過酷であった、そういう労働条件でなければこういう事故は起こらなかつたのであろうというふうな因果関係のある場合でありまして、そういう労働条件を設定する者に、注意すればそういう結果が予見できたというふうな因果関係、あるいは航空機の整備をはかる者につきまして、十分な整備をすればこういう事件が起らなかつたであろうという因果関係が立証できます場合において、その整備の責任に当たる者といふものにつきまして、やはりそういう結果の予見ができる状態であつたとすれば

そこに過失責任が生ずるといふことは理論的には考えられるわけでありませぬが、過失問題といふのは非常にむずかしい問題で、実際に具体的に当てる場合には、因果関係の立証自体が非常にむずかしいと存じますので、法律で抽象論として申し上げませぬけれども、なかなか立証のむずかしい問題であることも御理解いただきたい、かように思ひます。

○平田委員 いまのお話を承つていまして、やっぱり構造上の欠陥というやつは十分考えられるのです。あのモスクワ事故に於いて、事故が起る前に問題がカナダで指摘されているにもかかわらず、スポイラーがロックされるようになっていらない。事故が起つて見解が出力されてからあわててスポイラーがロックされるように手だてをする。もともとロックされていなければ、スポイラーのせいでということ自体問題があるわけですよ。私はそう思つていまして、いずれこれは裁判でも立証されていくだろうと思つていまして、しかし、スポイラーの問題があつた、それを引いたからだという結論によれば立つたに於いて、それがロックされるようになっていなければあつた事故は起らないのです。ですから事前に改善できるものはとんとん改善しておくべきだといふふうに私は考えるわけですよ。

時間の関係で次の質問へ移りたいと思ひます。四十八年十月三十日に新潟上空で起きた全日空と東亜国内航空の旅客機同士のニアミスが発生しているわけですが、このニアミスは原因が何だつたかをお聞かせいただきたいと思ひます。

○委員長退席、井上(泉)委員長代理着席  
○浜田説明員 四十八年の十月三十日新潟のND Bの上空付近で起りましたこの異常接近につきましては、富山空港を離陸いたしました新潟、大子を経由して東京に参ります全日空のYS11が、新潟の上空で右旋回中に、たまたま新潟を離陸してやはり同じく東京に向かいますところの東亜国内航空のボーイング707型機を近くに発見して、衝突の危険を感じて回避操作を行なつたという件で

ございませぬ。ただ、この件につきましては、調査の結果、東亜国内航空のボーイング707型機は新潟上空をほぼ一万四千フィートで通過したということが推定されまして、したがって、一万二千フィートで巡航中のYS11との間に約二千フィートの上下間隔がございましたので、本件は異常接近ではないと判断いたしました。

ただ、この調査の過程におきまして、管制上のふぐあいが発見されたわけですが、これは富山空港を離陸いたしました全日空のYS11機は有視界上昇、気象状態が当時よろしゅうございまして、離陸後直ちに航空路に入るといふような上昇方法をとつたわけがございませぬ。したがって、気象条件が悪いときの、通常富山リバーサルと申しております上昇経路をとる場合に比べて十分間新潟上空に到達する時間が短くなつたわけがございませぬ。この点に関する内部の連絡が不十分であつたために、高度差が二千フィートございましたので異常接近にはなりませぬでしたが、新潟ビーコン上空付近においてはほぼ同時刻に同地点を通過するといふふぐあいが生じたわけがございませぬ。

○平田委員 当時の新聞報道によりまして、ニアミス発生直前に東京管制部の中部北陸セクターの受け持ち範囲内に一度に二十二機もの航空機が飛び交つていて、この管制官が多忙なため、隣の新潟上空を受け持つ東北担当部の管制官に連絡できずにいたことがニアミスの原因だといふようにいわれているわけですよ。この原因の解釈は、管制官の能力をはるかに越えた忙しさをくり出して空の交通ラッシュに問題があると思つておられるのか。また、こうしたことにはどのような対策を運輸省はとっているか、お聞かせいただきたい。

○松本説明員 お答えいたします。十月三十日の十一時十分たただいま安全監察官から申し上げましたようなきさつて事件があつたわけがございませぬが、その三十分前の時間に中部北陸セクターの管内に存在しておりました航

空機が二十一機あったわけでございます。それからちやうどその問題が起りました前後の航空機の数は十八機でございました。したがって十八機または二十一機という数を扱っておったのが中部北陸セクターでございますが、それを受けたほうは東北セクター、新潟は東北セクターの管轄でございますので東北セクターがこれを受けたわけでございます。中部北陸セクターの担当管制官は東北セクターの担当管制官に対してこれをインタホンでまず通知をしようとしたわけでございしますが、たまたま今度逆に北陸セクターの、こちらのほうは別にトラフィックがそう多かつたわけではないのでございますが、たまたまそのインタホンをかけましたときに、北陸セクターの担当管制官が別の電話に出た。そのためにリンクが鳴つたのでございますけれども受話器をとることができなかったもので、もう一度かけようというところで一たん切つた。再びかけようと思つていただけけれどもついそれを失念した、こういうことが直接的な原因でございします。

(井上(泉)委員長代理退席、委員長着席)

したがしまして、中部北陸のほうで二十一ないし十八という航空機が存在したということが担当管制官を非常に強く支配をいたしました。そのためにあとでかけようと思つたのを忘れたのではないかと、こういう議論が一応成り立つかと思ひます。その点につきまして私どもも非常に重大な問題だと考えましたので、実はそのしばらく前から、特に中部北陸セクターでどのくらいの飛行機までなら扱えるのかということいろいろと実験をいたしておりました。その結論をもとにいたしました、十八ないし十九機というのがどうも限度のようであるということから、ややこれを低目に抑えようということ、一時間に発着する機数が十八機をこえるおそれがある場合にはフローコントロールをかけて何がしかの手段をとる、こういうことをさっそく実施をいたしました。現在すでに実施に入っております。昨年の十二月から、このフローコントロールのルールを実施に移しております。

すけれども、現在までのところは、フローコントロールを實際に発動しなければならぬような事態は起つておりません。

それからもう一つの問題をいたしまして、あとでかけようと思つたというふうなことはよくありがちでございますけれども、やはりそれは管制官の反射動作と申しますか、一つの訓練によつてそういうことを失念しないようにする必要があろうかということ、これについては十分な訓練をその後継続をいたしますとともに、通信のふくあひという点、つまりパイロットと管制官との間に直接通信がとれておればもう少しやりやすかつたのではないかと、こういうふうなことも考えられますので、四十九年度の予算で、新潟に東京管制部のほうから直接パイロットと交信のできるような遠隔対空通信装置をつけるということで、予算をお願いしているような状態でございします。

○平田委員 いろいろ対策をとられてるようですけれども、東京航空交通管制部の月間一日平均の交通量、どの程度になっているのか。民間機と軍用機の区別で見るとどの程度か。四十四年から四十八年までの間の、一月の平均量でいいと思ひます。ちよつとあけてみてくれますか。

○松本説明員 お答えいたしますが、手持ちしております資料が一日平均というふうにかまかく出しておいせんので、ちよつと暗算で申し上げておきます。約三十九万七千機のトラフィックが東京管制部内におりました。この三十九万七千機のうち三十一万七千機が民間機でございします。それから七万九千機がその他、これは自衛隊、米軍というふうにご理解いただいでよろしいかと思ひます。でございますから、三百六十で割りますと、大体一日千何百機という程度のことであるかと思ひます。

四十八年につきましては、最終的なデータの整理がまだ終わっておりませんので、概数でございますが、トータル数が四十二万五千機でございます。四十四年に比ばまして、大体二万七千機程

度ふえておりますので、三十九万七千に対する二万七千でございますから、七%か八%程度であらうかと思ひます。これを民間とその他に分けますと、民間機が三十八万機、その他が四万四千機でございます。年間四十二万五千でございますから、三百六十で割りに割りますと、一日千四百機程度であらうかと思ひます。四十四年に対する増加率は七、八%、こういうふうになっております。

○平田委員 いまの概略の数字でも、交通量が減るところか増加の傾向にあるというのをはつきりすると思つたのです。ニアミスの発生した中部北陸地区は自衛隊の航空基地が幾つもあるわけなんです。そして全国の管制担当区の中でも、最も自衛隊機の発着が多いところなわけですね。しかも日本は、直接航空機と交信できないで、リーダー機も届かないというふうな言われております。航空機の位置の計算を出すだけでも大仕事だというふうな言われているわけで、こういう状況の中でニアミスが起つていっているのです。ですから、交通量の増加や基地の多々あるところの管制区では、十分な安全体制が設けられなきやならないのだけれども、その点一体どうなんだろうかということ、それから先ほども四十九年度予算でということに言われましたが、四十八年度予算で定員増が行なわれて、リーダーのほうにも何かしなきやならぬということが早くから言われていて、おくれられているわけですね。こちらにも、何かやはり安全対策上欠けるところがあつておくれられているんじゃないかというふうな思ふんだがどうだろう。この二点について……

○松本説明員 まず第一点で御指摘のございました、トラフィックの伸びに対してたとえて申すならば管制官の数、そういうったような点でどのようになつておられるのか、こういうことでございしますが、先ほどトラフィックのほう概数で申し上げましたと同じような形で管制官の数を申し上げますと、管制官は四十四年に百八十一名の定員でございしましたが、四十八年に二百五十五名になっておりますので、約五〇%の増加ということになっており

ます。ただし、管制の仕事というのは、数だけそろえればよろしいということではございませぬので、当然管制官の能力の増加と、それから最新の施設の使わせてやるということが必要になつてまいります。そのために、現在東京管制部におきましては、関東の北及び南、これにつきましてレーダー管制を実施しておりますが、さらに中部北陸セクターの中で先ほど軍用飛行場が多いというお話もございましたけれども、実は緑の四号、グリーン4と呼んでおります航空路のトラフィックが一番多うございします。現在の箱根にございしますレーダーは、このグリーン4を大体名古屋の手前までカバーをしておりますので、このグリーン4についてレーダーの管制が部分的にできるよ

うに処置をしようということ、定員的には四十八年に措置を終わりました。しかしこのためには、管制のマニュアルをはつきりつくりまして、要員の訓練をし、慣熟した後に実行に移す必要がございします。そういう点で実施は四十九年度になつてからではなからうかというふうな考えがございしますが、構想をいたしましては、いま御指摘のございました中部北陸のセクターについて部分的レーダー管制ができるような措置をした、こういうふうな次第でございします。

○平田委員 航空管制の安全を考へる上で必要なことは、何といつてもいま言われておりますように、レーダーや通信などの施設の整備が非常に大事だと思ふんです。第二次航空整備五カ年計画では、長距離の航空路監視レーダーの増設、それからレーダー情報自動処理システムの採用、また幹線航空路の複線化のための航空保安無線施設の設置計画、そして管制遠隔対空通信施設の整備などが計画されているわけですが、この計画は、いままであまりにも不十分だったレーダーや通信などの施設を、ようやく整備することができるといふ性格のものだろうというふうな思ふんです。なぜなら、航空機は、御承知のようにますます大型化してきています。スピードや高度においても、

従来のペロペラ機の管制の範囲ではとても間に合  
わないう事情にあるんだというふうに思うんです。  
したがって、これらの施設の整備だけで航空管制  
が安全だとは考えられないわけです。当然交通量  
の適正な基準が設けられて、この範囲に交通量を  
制限することが必要だというふうに思うわけです。  
この点について、一つは答えたいと思います。そ  
れから一定の交通量をこえた場合、離陸予定機を  
地上で待機させる。先ほどもちょっとお話が出ま  
したけれども、こういう交通規制、これは先ほど  
のお話ですと、フローコントロールというふうに  
言われておりますけれども、これは現在東京管制  
部ではどの管制地区でも行なわれていないとい  
ふふうに聞いています。このフローコント  
ロールをするためには、まず第一に管制官が安全  
かつ適正な業務量で仕事ができるような基準が必  
要だと思えます。この基準を設けるのが第一の  
ことだと思ふのだけれども、適正な業務量とい  
うのは適正な業務量の基準を全体でどのように設  
けられているのか。また、検討されたことはあるの  
か。どうか。それから、その科学的な基準を設け  
ては業務量を定めなければならぬというふうには  
規定しているわけですが、アメリカなどでは  
設けられているような点ですね。この点について  
基準がどのように設けられているかをお聞かせい  
ただきたいのが一点。それから、問題の、業務量  
の集中する中部北陸セクターは、ニアミス事故以  
降フローコントロールを設けられて、その基準は  
三十分間に十八機までの交通量しか認めないとい  
うように言われているわけですが、これは、  
現在実施されているわけですか。先ほど、こう  
いうふうな言われておりますというふうな言われま  
したけれども、実施されていないようですね。フ  
ローコントロールをする管制官の増員が認められ  
ていないからそういう結果になるんだというふう  
に言われております。この問題は、航空安全に対  
する航空行政の立ちおくれ、手抜きの実態を示し  
ているんじゃないかというふうに思うわけです。

空の過密によって生じた航空の危険を、管制官へ  
の業務量の増大というしわ寄せでみずから行政  
の責任をのめられることはできないだろうという  
ふうに思えます。まず、管制官が安全かつ適正な  
業務を行なえるような具体的な基準を設けること  
が必要だと思えます。そして、この基準をこえる  
交通量は規制するのが当然だと思えます。そのた  
めの基準を設けることを検討すべきじゃないかと  
思うのです。

その科学的な基準というのは、管制官の疲労度、  
管制区の空域の広さ、管制官と航空機との通信回  
数と時間、そして航空機のスピードなどのおの  
の要因を十分に検討したものでなければならな  
いと思ふのです。また、管制業務の改善の手段と  
して、管制区の分割、それからレーダー管制など  
を行なうというふうな言っておりますけれども、  
管制区の分割を行なう上でもこれらの基準を設け  
ることが必要であるというふうに考えます。そし  
て、この交通規制を実現するための各セクターご  
との定員の増加をはかるべきだと思ふのです。こ  
れらの点について、お答えいただきたい。

○松本説明員 非常にたくさん先生おっしゃいま  
したので、あるいは私あわせてお答えするような  
ことになるかと思ひますが、現在、管制の取り  
扱い機数に対してどのような基準を設けて、それ  
によって行なっていくかという点につきましては、  
非常に複雑度高いと一般にいわれております東  
京国際空港と大阪国際空港につきましては、一時  
間当たりの取り扱い機数、三時間連続の取り扱  
い機数、一日の取り扱い機数、こういう三段階に分  
けて実は規制をしております。

なぜこのような三段階にしたかと申しますと、  
一時間の発着回数というものはほぼ理論的に出  
てまいります。それを連続してやっておりますと、  
管制官の疲労度が蓄積をいたします。当然そこに  
山と谷がないと、管制官がかなりくたびれるとい  
うことがございますので、三時間連続の機数をや  
や低目に押えるというふうな措置をとりました。  
さらに、一日の総数というものは、全体的に見ま

して待ち時間の、つまりコールドをかけられる時  
間の平均が十分をこえないことをめどにい  
たしまして、一日の取り扱い機数を、たとえてい  
えば東京国際空港は四百六十機、こういうふう  
に定めてあるわけでございます。

ただいま申し上げました管制官の疲労度とい  
うものを、しかもばどのように客観的に判断する  
かという点につきましては、四十二年から三年にか  
けてまして、東京管制部において労働科学研究所  
が一つの実験をいたしております。その実験は、管  
制官が対空通信をいたしますときに、その管制官  
の脈搏の数と、それから扱っております飛行機  
の数、それが一定時間に何機扱ったか、それから一  
定の時間の間に何分間パイロットと話しておた  
か、こういうふうな数字の相関関係を求めました。  
その結果、六五%の通信負荷率、つまり、かりに  
一分といたしますと一分間のうち約四十秒、この  
間をパイロットと話しておるといふ状態になっ  
た場合には、管制官の脈搏数の増加が通常の作業を  
するのには支障があるのではないかと判断される  
程度までふえる、こういう結論が得られたわけ  
でございます。

私もこれを一つめどといたしまして、先  
ほど申し上げました中部北陸セクターの三十分十  
八機というふうな数字も、これを六〇%に押えま  
した。六〇%になった場合に評価五ということ  
で相当回数にわたって実験を繰り返した結果、先生  
おっしゃったように三十分十八機、三カ所のフ  
ィックスに対して積み上げられたストリップの  
数が十六、こういうことめどをつけたわけでご  
ざいます。現在東京管制部におきましては、関東  
セクター、中部北陸セクター及び近畿セクター、  
この三カ所に、多少数字は違っておりますが、ほ  
ぼ似たり寄つたりのフローコントロール基準とい  
うものができております。それを実施いたし  
ておられますのは、これはあえてしていないわけ  
ではございませんで、現実のトラフィックの数  
が、そろそろかけようかな十八になってきたな、  
こういうときにちょっと模様を見ておるとまたす

うつと下がるというふうなことののために、現実の  
トラフィックの数が十八、十九というふうな単調  
にのぼっていくという傾向を示さないというふう  
なこともあって実施をいたしていない。この数字は実  
は御承知のように、東京管制部はコンピュータ  
ですべての飛行計画を処理しておりますので、コ  
ンピューターのほうも自動的にほじき出してまい  
ります。向こう三十分何機出てくるという予想  
数字を出してまいります。したがって、主管  
と呼ばれておりますスーパーバイザーでございます  
が、この管制官がその数字と現実の前に置いて  
ありますストリップの数を見ながら、これならあ  
ぶないぞというときには直ちにフローコントロー  
ルがかけられるように、その場合、どういふ手続  
でするかというふうな点については、すべて詰め  
を終わっておりますので、先生御指摘はござい  
ましたけれども、あえてしていないということ  
はございませんので、御了解をいただきたいと思  
います。

それから最後に、こういったような管制の近代  
化というものを進めていきます場合に、管制官の  
数をただふやしたのでは実はうまくいかない面が  
ございます。私もはまずレーダー化するとい  
うことに最大の眼目を置きました。次に、一つのセ  
クターに何人を配置するかというものは、たとえ  
ばマニアルセクターは三人、レーダーセクターは  
四人というのが互いに協調動作する場合には大体  
よろしい数字かと思ひますので、その三人なり四  
人なりで扱える数字というものを示して、それ以  
上にふえた場合にはセクターのほうを分けてしま  
う、こういう考えでございます。ただ、セクター  
をあまりに細分化いたしますと、今度はセクター  
同士のコーディネーションが要りますので、管制  
官はよけいな労働がかかります。そこで、いま私  
どもが考えておりますのは、この近代化計画に従  
いまして管制部を移転し、全国をおおいます八つ  
の長距離監視レーダーがございましてレーダー管制  
ができる時点をおおむねめどといたしまして、  
レーダーセクターというものををつくる。そのレー

ダーセクターをつくります場合に、先生御指摘のございました空域のありよう、それからトラフィックの実態、こういうものを勘案して、現在の九セクターがおそらく十とか十一とかそういうふうな数にふえていくのではないかと。その実態はもう少しトラフィックのありさまをよく調べた上で具体的な数字は出していただきたいというふうには考えておりますけれども、セクターの分割という点についてそういうやり方で対処していきたい、こういうふうに考えております。

○平田委員 いまお話を聞きまして、やはり十分検討される必要があるだろうというふうに思いますが。管制官の労働の量、密度を十八機か九機ぎりぎりまでのところに限界を置いて、これまででいいないから、この以内ならばというふうな形でやられてはいますけれども、やはりゆとりを持って見ていかれる必要があるだろう。今後こういう事態の起こらないように、最善を尽くされることを要求して私の質問を終わります。

○勝澤委員長 次に、沖本泰幸君。

○沖本委員 できるだけ簡潔に御質問したいと思っておりますが、要は法律に関する問題でございますので、質問が考え違いました質問を起すかも知れませんが、御担当のほうで適当に内容をしんじやくしていただいで御答弁願いたいと思っております。

航空法第三十八條の罪の成立要件、こういうことで愛知外務大臣の訪米阻止羽田空港事件一番の判決があったわけですが、この中に「本判決は、本件の特異性を示す航空法の解釈問題について裁判所の見解を示した最初のものといえよう」という点から、「本件における航空法の解釈問題」というのは、羽田空港の滑走路上に火災ピンを投げつけて燃えあがらせ、ピンのガラス破片を滑走路上に散乱させたことが、航空法一三八條の「飛行場の設備若しくは航空保安施設を損壊し、又はその他の方法で航空の危険を生じさせた」場合に該当するかどうかである。こういうことになって、「本判決は、右航空法一三八條の罪の構成要件中「その他の方法」というのは行為の形態

において「損壊」に準ずるものばかりでなく、行為の危険性において「損壊」に準ずるものを含み、被告人らの右に掲げたような行為はその危険性において「損壊」に準ずるものであるから右にいう「その他の方法」にあたるものとし、また、「航空の危険を生じさせた」の「航空の危険」とは「事故発生の可能性ある状態」をいい、同条の罪が成立するためには「事故発生の可能性ある状態」を作り出すことをもって足り、現実には事故が発生することを要しないのはもとより、事故発生必然性ないし蓋然性も要しないとし、その「事故発生可能性」の存否は、それが規範的な概念であることにかんがみ、自然科学的な検討にとどまらず、健全な通常人や航空関係の業務に従事する職業人の認識・経験に基づく検討の結果をも総合して決すべきであるところ、本件の場合は健全な通常人の認識・経験によると、専門家の鑑定の意見をまたず、事故発生可能性ある状態が作り出された

と見るべきことが明らかであるとした後、専門家の鑑定の意見に検討を加え、一名を除く他の三名の意見を採用しているのである。そして、弁護人が本件は航空法一三八條ではなく同法五三條違反の罪に該当するに過ぎないと主張したのに対し、同法五三條違反の罪は抽象的危険犯、同一三八條は具体的危険犯で、本件は右のような規定の解釈上後者に該当するとして弁護人の主張を排斥したのである。こういうふうに出ておるわけでありすが、この法案第一条の「その他の方法で航空の危険を生じさせた」ということは、これと関連してどういふふうな解釈を生じてくるのか、御説明願いたいと思っております。

○安原政府委員 いま沖本先生お読み上げの東京地裁の四十八年十二月二十六日の判決は、まさにこの法案を提出する政府当局の見解と全く同じでございます。そして、「その他の方法」ということは、きわめて抽象的でございますが、ここにこの判決が指摘しておりますように、行為の態様のみならず、その危険性において「損壊」に準ずるもの、というものが抽象的な「その他の方法」のワケであ

るといふふうな考えを申し上げておりました、具体的には、けさほど御説明を申し上げたのでございますが、「その他の方法」といたしましては、航空保安施設への送電を停止するとか、航空保安線の施設の効用を阻害するような電波の発射をするとか、あるいはけさほど御質問のありましたような虚偽の情報、時限爆弾を航空機にセットしているなどという、虚偽の情報を通報するなどのいろいろなこととがございまして、要は「その他の方法」は「損壊」に準ずるような事故発生可能性のあるような危険のある方法ということになると思っております。

○沖本委員 「航空の危険を生じさせた」というのは、航空機の衝突、墜落、転覆あるいは覆没、破壊等の実害を生ずべきおそれのある状態を生じさせることをいう、というふうな考えをいいたか、その実害が現実には発生したことが必要なのか。一般的な可能性について、どう考えればよろしいのですか。

○安原政府委員 いま御指摘のように具体的に事故が発生する必要はないわけでありまして、そういう事故の発生具体的な危険というところでいってわけでありまして、抽象的危険ではなくて具体的な危険といふのはそういう意味でございます。

○沖本委員 「その他の方法」の中に虚偽の情報通報が入っているということになりますけれども、ハイジャック法第四条の、偽計を用いて「航行中の航空機の針路を変更させ、その他その正常な運航を阻害した」行為と、本法律の第一条とは、どういふふうな関係性にあるわけでしょうか。

○安原政府委員 お答えいたします。いわゆるハイジャック法第四条の運航を阻害するといふ規定は、この阻害の直接の対象はいわゆる航空機の機長の運航支配権、管理権に対する侵害であるといふふうな考えをしておりますが、いま御審議を願っております法案の第一条の「航空の危険」というのは、いわば飛行機の交通の安全に対する阻害という意味におきまして、法益の侵害の対象が違ふという意味におきまして、いわゆるその他の方法をもって航空の危険を生じさせるとい

う犯罪の成立と同時に、場合によりまして、先ほどの虚偽の通報をするといふようなことで、機長のいわゆる運航支配権を侵害するといふようなことで進路を変更させるといふことになれば、同時にまたこのハイジャック法の第四条の違反にもなる。そういう意味において、一個の行為にして数個の罪名に触れることとなるという解釈をとっております。

○沖本委員 この法案の第二条の「航行中の航空機」は、「すべての乗降口が乗機の後閉ざされた時からこれらの乗降口のうちのいずれかが降機のため開かれる時までの間の航空機をいう」と定義が置かれておられますけれども、一方ハイジャック法の第一条の「航行中の航空機」については定義が置かれていないことになっておりますけれども、これは両方とも同じと考えていいのでしょうか。その点いかがですか。

○安原政府委員 結論から申しますと、本法案の第二条の「航行中の航空機」は、先ほど沖本先生御指摘のように、「すべての乗降口が乗機の後閉ざされた時からこれらの乗降口のうちのいずれかが降機のため開かれる時までの間の航空機をいう」ということで、原則として、航行中ということとはハイジャック法におきましても同じでございますが、ハイジャック法の場合におきましては、さらに不時着の場合の規定の解釈が——本法案におきましては、不時着の場合であろうと何であろうと、先ほど申し上げましたように、航空機の乗降口のドアが閉ざされたときから、乗降口のうちのいずれかが降機のため開かれるときまで、つまり不時着の場合におきましても、乗降口のいずれかのドアが開かれましたら航行中ではなくとも、という解釈でございますが、ハイジャック法につきましては、その点不時着の場合におきましては、モントリオール条約の第二条のa項に規定されておりますように、「不時着の場合には、権限のある当局が当該航空機並びにその機内の人及び財産に関する責任を引き継ぐ時まで、飛行中のものとみなす」というモントリオール条約第二条a項の

規定の解釈をとりまして、いわゆるハイジャック法におきましては、不時着の場合には、いわゆる権限ある当局、具体的にいえば警察当局が、その機内の人及び財産に関する責任を機長から引き継ぐまでの間は、航行中であるという解釈をとるといふ点が、不時着の規定の解釈の場合におきまして違うわけでありまして、と申しますのは、先ほどのようなわけでありますが、本法案の第二条の場合におきましてハイジャック法より狭く解釈するといふのは、ハイジャック法の場合におきましては、いわば機長の運航管理権を排除するということに問題があるわけでありまして、つまり、密室のような、警察力の庇護から離れた段階においてその航空機を支配するということに、ハイジャック法の防がなければならぬ事態があるわけでございますので、そういう場合は、不時着の場合におきまして、権限ある警察当局が人及び財産に関する責任を引き継ぐまでは、やはりこれを守る必要があるという意味におきまして、本法案のように単なる人命の死傷あるいは航空の危険という法益とは違ふ意味合いがございますので、ハイジャック法ではやや広いという違いがあるということでございます。

○沖本委員 ハイジャック法を審議しましたときには、「離陸のためのエンジンの作動開始のときから、着陸のための滑走が終了する時点まで」、当時はそういう解釈をしておられたわけですが、これも、その後、この法律に出てくるような解釈に変わったような感じがするのです。これは結局ヘーグ条約の中身が入ってきたというふうな御説明を聞いたんですけれども、これはただ、いままでもハイジャック法のときに審議した解釈を、ヘーグ条約で定義が出てきたので、それをそのまま入れるという方向に変えたのか。それを入れる根拠は、どういう解釈から入れる根拠に変わったかという点をお伺いしたいと思います。

○安原政府委員 これはいま御指摘のとおり、ハイジャック防止法、つまり飛行機の強取に関する法律ができましたときには、まだヘーグ条約がで

きておらない段階でございまして、いわば東京条約の段階で、わが国にすでにハイジャックが起ったというような事態をにらみまして、あの法律をつくったのでございまして、国際的にヘーグ条約というのでハイジャックを防止するという条約ができましたときに、この「飛行中」の定義が、最初にわが国の国内法としてのハイジャック法をつくったときよりも広い解釈を条約がとったということにならぬように、その批准国であるわが国としても、その解釈を変えるべきであるということに相なったわけでございます。そのことは、第六十五回国会の衆議院の外務委員会へヘーグ条約審議のときに、政府当局としての見解を修正しておるわけでございます。

○沖本委員 第一条の中の「損壊」あるいは第二条第一項、第三条第一項の「破壊」及び第三条第一項で「航行の機能を失わせる」といふものの関係性はどのような関係になっているか、御説明願いたいと思います。

○安原政府委員 第一条、第二条、第三条に、「損壊」とか「破壊」とかあるいは「航行の機能を失わせる」といふような文言が使われておるわけでありまして、立案当局といたしましては、「損壊」といふのは、航空機自体を物理的、有形的に変更することによりまして、航空機の機能の全部または一部を失わせることだというふうに理解しております。

それから「破壊」といふのは、同じようなことばでございまして、その損壊のうちで特に有形的な変更の大きいものをいう。相当大きい損壊を破壊ということばで理解するということでございます。それから「航行の機能を失わせる」といふのは、損壊その他の方法によりまして航行の機能の全部を失わせることをいうという解釈をしております。これは必ずしも物理的、有形的な変更以外の、たとえば妨害電波を発するというようなことによりまして航行の機能を失わせるというようなことも入るのだという理解をしておるわけでありまして。

○沖本委員 さっきに戻りますけれども、ハイジャック法の各処罰規定は、間接的に犯罪の発生を防止するという目的があるわけですが、そのためには直接的な効果がない場合もあるわけですが、航空機における犯罪は国内だけの問題じゃなく国際的であるという考え方に立てば、発生後の処置だけでなく、事前の防止策も考えなければならぬことが国際的に考える考え方ではないかと考えられるわけでありまして、そういうことにつきまして、情報の交換については、それぞれの国の間でどのように取りかわしていらっしゃるか。

乗客、荷物の検査、設備の統一化、これはこの間現実に行って、見て、いろいろ現場でお話を伺ってきたわけですが、特別の公安官を乗せるといふのはかえって害があるといっておやめになったという点もあるわけですが、飛行中の機内でのこういうような問題に対して措置を講ずるには、限界が出てくるわけですね。旅客の安全を害する危険があるので、アメリカでもこういう問題はやめたという話も伺ったわけですが、条約締結国でない国家と外交関係のない国家では、刑事制裁の履行を確保することは困難であるというふうないろいろな条件が出てきます。

これはすでに日本のハイジャックとかいろいろの問題で、個々の例はいろいろと出てきています。そういう方法がとられてきたか。あるいはまた、これからどういう方法をとってそういう問題の解決に当たっていくか。あるいは現在のこの法律と合わせながら、そういう問題は並行されていかなければならないと考えられるわけですが、その関係性というものはどうなっていくわけでしょうか。

○後藤(茂)政府委員 お答えいたします。御質問のポイントは、わが国がたいまモントリオール条約の批准、それに伴う国内法の制定ということに努力しているわけですが、ハイジャック関係三条約の全部について批准国の数はまだまだございまして、国によっていろいろ

と態様が違ふわけでございます。それらの国も含めた国際的な今後の協力なり情報の交換ということについてかと存じます。御説明をいたします。

先ほど御説明申し上げましたように、一つは、はなはだむずかしい問題かと存じます。けれども、ただいま国際社会に提示されております東京条約、ハーグ条約、そしてこのモントリオール条約の加盟国をできるだけ多くするための努力が一つあると存じます。先ほど御説明申し上げましたけれども、日本は昨年九月のローマのICAO総会におきましてそのような趣旨の決議案を他の二国と提案をいたしました。全会一致で決議をしておりますというふうなこともございます。事実上の問題としてドバイ、ベンガジで起こりましたハイジャックのケースのごとく、これはそのようなケースが起こりました場合に、あらかじめき上がっている協定というものをいわば利用して問題を解決するということが不可能でございまして、これはその国とわが国とあるいは関係国との間の条約に基づかざる交渉ということではしか問題を処理する手段はないと存じます。

また、別の面でございますが、このようなハイジャック防止の考え方から申しますと、ここに御提案申し上げておりますような処罰の規定の整備のほか、機内あるいは飛行機外における予防措置あるいは防遏措置といったようなことが問題にならうかと思っております。特にこのハイジャックの予防措置につきましては、国際間の協力といたしましては、シカゴ条約に基づきます国際民間航空機構、俗にICAOと申します、このICAOにおきまして、関係国の専門家を集めて、このハイジャック防止のための飛行場における事前の予防措置についての俗にいうマニュアルというものを作成する努力をずっと重ねてきておまして、その一応のものができ上がっております。ただし、これはあくまでもマニュアルでございまして、各関係国のそのような予防措置についてのいわば共通の努力目標というものを定めたものにすぎません。



訓練も、一応乗務員を対象にいたしましたし、やりまして、もちろん初めての人でもあったわけですが、初めの人が大抵だと思っておりますけれども、そういうことで乗員の実態を見ていただこう、こういうことでごらんいただいたわけでございます。

○沖本委員 運輸省のほうも実際にごらんになったのは初めてじゃないかと思うのです。私たちと同じような考えにお立ちになったり、お気づきになった面も多々あるんじゃないかという点があるわけですね。ですから、おそろく私を持ったような疑問と同じような疑問をお持ちだと思います。ただ今後、それは形式的に行なわれているということではなくて、おそらくハイジャック等いろいろな場面遭遇したということをご想定しているいろいろな訓練を行なっていることを仮定しているわけですね。やはりドアがあいてシートが出て八十秒ない九十秒以内にドアから出る人たちはほとんど外へ脱出させてしまうという、制限された時間の中でやらなければならないわけですから、やはり短い時間で端的にそれを行なうには、常時訓練してお客の扱いなり何なりに手なれないわけにはいかないわけですね、一回やってみてそれだけ身につけて、あとは一切やらないで乗務員になつていくという事柄ではないと思っております。内容から考えますと、ですから、その辺は非常に重要な問題ではないかとわれわれは考えておるわけですね。その点について、十分内容を具体的に検討していただくと向上させていたいただきたい、なにしていただかなければならないと思っております。あの場所には実際の訓練台とかいうものはなくて、ほかのところにあるのだと思っておりますけれども、そういうものは十分チェックしていただいで、いつでも公表できて十分検討できるような状況に置いていただきたいと思うわけですね。

けですけれども、説明によりますと、設備費というのは国と民間とが半々に出しているということですね。行った委員の中からも、わずかの金だからというお話もあつたわけなんです。そういうふうな内容のものであり、非常に危険性を生ずるためにチェックをやつていくわけですから、そういう点についてはむしろ国のほうははつきりした設備を国の費用でやつていただく、そのかわりそれを運営し管理していくのは民間と警察とでやつていってもいい、こういうふうには私は考えるわけですね。折半にしなければならぬという、こだわりの理由は全然私はないと思うのです。むしろそれは国のほうで十分研究していただき、より改善していただきたまうということにしたいです。だいたいと思つて、各国の状況を見てアメリカと日本が一番すぐれているというふうな御説明もあつたわけですが、これは世界で一番すぐれても、このいい条件ではないと思つて、大抵はその点をお答えいただきたまうのと、それから国際線のほうでガードマンがボーディングチェックをやつて、私たちが実際にボーディングチェックをやつてもらつたわけですね。それから、自衛隊が制服を着てチェックしているように見えるわけですね。一言もものを言わないし、無表情で突っばつていて、そしてほんばんとやつていくんですね。その辺は私はどうかと思つて、まして国内線あたりのチェックに当たつては、ガードマンの方も、制服を着ますとどうしてもいゆる警察権を持つておるような感覚にとらわれやすいのです。私自身も実際に見て知つておりますけれども、威嚇をしてくるような姿勢なり、無言のうち威嚇的な動作になつてみたりというものが見受けられるわけですね。ですから、それは制服でさうして、むしろチェックをさしていただくというふうにお客さんに協力を求めていく、お客さんもハイジャック防止のためにそのボーディングチェックにこたへましょ

う、こういうふうな相対したものが生まれてこなければいけない、私はこう考えるわけですね。それがまるで警察の代役——警察といつても最近民主化されているわけですが、警察の代役みたいな威嚇をしていくというのは絶対いけません。そういうことのないためにむしろに警察官がついて前にガードマンがいるというシステムをとつて、私は考えるわけですね。そういう点については、もつと言語動作を丁寧にして、お客さんに協力を求めるということをご認識されるようなチェックのしかたをやつてもらわなければならないと私は考えるわけですね。ですからハンドバッグでも、恐縮ですがあけて見せていただけませんか、こうでなければならぬというふうな態度をとつてみたりというものがよく見受けられます。そういう点は運輸省のほうで十分、ただ航空会社のほうにそういう連絡をとるか単純に指導をするという意味合いでなくて、具体的に現場へ行って、民主的に行なわれてお客さまから十分納得して協力を得られていくというものは、はかっていたかのようにしていただきたまうのですが、以上の点について大臣からお答えいただきたまうと思つております。

○徳永国務大臣 訓練の問題は、これは飛行機と汽車、列車とを問わず十分指導して、乗務員の誘導が間違いないようにできるように努力を積み重ねてまいりたいと思つております。

それから飛行機の検査の設備費を国と折半でなく国で全部持つていただくことですが、この点につきましても、いまままでこれをやるまでにはいろいろな歴史があるようにございます。しかし、たいした金でもないようにございますし、許されることならば、できることならば国でひとつやつてみたいと思つて、これは予算編成の問題でございますから、一べん検討してもらいたいと思つております。

それからボーディングチェックがあまり威嚇的ではないかということでございますが、協力いただく人は持つていないだろうと思つて、持つてい

者をつかまえるんでございますから、いろいろやり方もあるだろうと思つて、これまた専門家の意見等も十分聞きまして、どういった形がいいのか、制服着たのいいのがあるいは普通の洋服を着たのいいのか等につきましてもひとつ検討させていただきます。

○沖本委員 やはり容疑者をとらえたときは、犯罪事実があるかないかということではボーディングチェックをやるのは、それは威嚇的にやつてもいいわけですが、それではなくて一般の善良な国民なんです。だからどうしても協力を求めていく、協力していただくという姿勢が——そのためにガードマンを置いては、さうなんです。さうでなければならぬ警察官でやつていけばいいわけなんです。ですからその辺のところも、さう私、考え違いをしていらつしやるのじゃないか、さう考えられるわけですね。その点をお考えになっていただきたまう、それと費用の点についてお答えがございましたけれども、やはりハイジャックについては危険防止のために国のほうはほとんど力を入れて、その国のほうで設備していくということも、さういふものは国のほうで設備していくことが当然の理屈じゃないか、さう考えます。

それから先ほど平田さんの御質問にもありましたが、けれども、昨年ここへ各社の社長なり関係者を呼んで参考人の意見聴取と質問をいたしましたけれども、そのときに指摘をされたことあるいは約束したこと、あるいは改善しなければならぬ点について、当委員会での後の状況なりまだ改善されてない何なりという状況を報告していただくか、さうでない場合には報告書を出していただく、この点について委員長のほうで取り計らいいただきたまうと思つております。

以上で質問を終わります。

○勝澤委員長 ただいまの沖本君の提案に対しましては、後刻理事会で御相談をいたしたいと存じます。

次に、渡辺武三君。

○渡辺(武)委員 本法案はモントリオール条約の

批准のための国内法整備ということをごさいますし、法案自身にはたいした問題はなからうかと私は思っています。したがって、関連する問題についてはいろいろありますが、また次の一般質問の機会に譲りたいと思っております。法文中の若干の疑問点についてのみ御質問をしておきたいと思っております。

この法案の第一条に書いてあるきわめて抽象的なことばで「飛行場の設備若しくは航空保安施設」ということばがあるわけですから、これは具体的に何をさしておるのだろうか。「飛行場の設備」といってしまえば、飛行場周辺にあるさまざまの設備は設備ですから、具体的には一体どこまでをその範囲というものはさしておるのであらうかということをごさいます。

○後藤(武)政府委員 第一条の「飛行場の設備」と申しますのは、これは特別の定義規定はもちろんここにしておりません。飛行場の機能を果たすために必要な一切の施設、設備はここで申します「飛行場の設備」ということばに当てはまると思いますが、その損壊が航空の危険を生じさせるような蓋然性のあるものについて、特にたとえて申し上げますならば滑走路とかあるいは着陸帯とかタクシウエー、誘導路であるとかエプロンであるとか無線施設あるいは給油施設、そのようなものであらうかと思っております。

○渡辺(武)委員 いまのお答えによりますと、いわばすべての施設を含むのだ、しかし、それによって航空の危険を生じさせるようなものはいけななのだ、こういうふうにおっしゃっておるわけですが、ところが第三条にいきますと、これは「業務中の航空機」と「業務中の航空機」というと、先ほど来論議されておりますように、着陸してとびらがあるから二十四時間、さらには出発前は準備行為に入ったとき、この間を「業務中の航空機」というようですけれども、つまり航空機自身の問題です。航空機自身の問題について機能を失わせたりいろいろな悪いことをして航行に支障を来すような行為があった、そういう場合にはこの量刑を見ますと「一年以上十年」ということ

になっておりますが、先ほど御説明がありました。そういう飛行場の設備すべてを含むという解釈の中で行なわれようとしておる量刑は「二年以上の有期懲役」ということになっておるわけです。航空機自体に被害を与えようとする行為そのもののほうにむしる私は航空そのものに對する危険を生じさせるといふことが大きいのではないかとこのふうに考えられるのですが、その辺に矛盾はございませんか。

○安原政府委員 先ほど御説明申し上げたと思いますが、航空の危険を生じさせるといふことは、飛行機が衝突したり墜落したりあるいは火災が発するといふ意味において、人の生命、身体の死傷というところを生ずる具体的な危険のあることを意味するわけでありまして、そういう危険を生じさせることと「二年以上の有期懲役」ということは、いわばこの二つを比して第三条の場合には、業務中の航空機の機能を失わせる、あるいは業務中の航空機を破壊するといつたしまして、それが人の死傷を来した場合は、たとえは機能を失わせる場合に比しては、先ほど申し上げましたように、それが墜落とか転覆にわたるわけでありまして、第二条になるか、あるいは航空の危険を生じさせれば、この第一条に当たるわけでありまして、そういうことに当たらない場合という、つまり人の生命、身体に死傷を生ずるといふような危険の具体的に生じない場合の機能失わせであり、破壊であるといふふうには理解いたしません、この「一年以上十年以下」と、かえって刑が軽いといふのは理解できるというふうには私も思っております。

○渡辺(武)委員 そうすると、いまの御説明は、第一条は人の死傷までを含むという意味ですか。○安原政府委員 先ほど申し上げましたように、航空の危険といふのは航空機の衝突とか墜落とか火災の発生の危険性ということと、そういう場合には通常の場合において航行中であれば、人の生命、身体に對しての死傷といふような結果を生ずるおそれが具体的にあらうこととありまして、

現実には死傷が生ずるといふことは必要でないといふのが航空の危険といふことの解釈でございます。○渡辺(武)委員 追及すると、だんだんと答弁が変わってきてしまふのですが、一条はそういうことで死傷の、直接及ばなくても、おそれがある。三条のほうだつて当然おそれがあるわけでしょう。航空機そのものの直接の機能といわば麻痺させるといひますか、失墜をさせるといひますか、直接航行にはあまり大きな障害を及ぼさないでも航空機のちよつとどこかをナットを、ボルトをゆるめておくとかいろいろのことがあると思う。そういうような航空機そのものに對してそういう手を加えた場合のほうにむしる若干軽いのではないかと、そういう感じがするので、これを見ると、だから私は、一条には特別な何かがあるのかと思つたら、たいした問題はなくて、これは一条は航空機直接ではなくて飛行場の設備全部を含んでおる。にもかかわらず、そういうたとえは滑走路にちよつと石ころを投げ入れておいた、これも一つの行為ですね、そういう行為のほうに実は非常にきつい量刑が定められていて、こういうふうには考えられるのですが、矛盾はございませんか。

○安原政府委員 先ほど少し申し上げましたのですが、第三条に当たるような機能を失わせるという行為が第一条の航空の危険を生じさせるということになりまして、第三条の適用があるわけでありまして、第三条の適用はない、あるいは第三条の航行の機能を失わせることが第二条の墜落させといふことになりまして、第二条の適用があつて第三条の適用がないといふ意味におきまして、ここに段階的に刑の重いものから軽いものがあつても別に論理的には矛盾ではないといふふうには考えておるわけでありまして。

○渡辺(武)委員 言つてることが全然違ふのです。第三条は航空機そのものなんですよ。第一条は飛行場の設備なんですよ。だから私が一番冒頭に、設備とはどこまで含みますかということをお聞きしているのです。

○安原政府委員 誤解をいたしましたして申しわけございませぬ。第一条の読み方でございませぬが、飛行場の設備もしくは航空保安施設を損壊し、航空の危険を生じさせた場合、あるいはそういう損壊をしないでも他の方法で航空の危険を生じさせた場合、これも入るわけでありまして。その他の方法で航空の危険を生じさせた場合の一つの例として、飛行機を損壊して機能を失わせる第三条のような場合もあるといふことを申し上げたのです。

○渡辺(武)委員 その他はいいです。その前の問題です。その他だけが二年以上の有期懲役に処せられるわけじゃないのでしょうか。片方は「飛行場の設備若しくは航空保安施設を損壊し」ということが書いてある。それには矛盾はないかということをお聞きしております。

○安原政府委員 矛盾はないということをお聞きして申しております。第一条の設備を損壊しても、航空の危険を生じさせなければ、この重い刑罰に当たらない。第三条の場合、飛行機の機能を失わせるが航空の危険を生じさせない場合だといふことで、要は航空の危険を生じさせること、ほうが重く処罰されるべきだといふ考え方でございませぬ。

○渡辺(武)委員 航行の機能を失わせることが航空に支障がないかどうか、これは論議の余地があると思ひますが、解釈では、航行の機能を失わしても飛行には差しつかえないのだ、こうおっしゃつておるのですが、私はその論理自身にも確かに矛盾はあると思ひます。しかし、こんな論議をしておつてもしょうがありませんから進めます。

それから第五条は、実は航空法の百四十二条の改正であつて、移行された法律の中でこのところだけ実は罰金刑が倍額に増額をされております。航空法では十万円であつた罰金刑が二十万円といふことに改正をされておるわけですが、その理由は、何でございませうか。

○安原政府委員 御案内のとおり、刑法法規をつくりまします場合には刑法という基本法との比較において、それに類似するものについては特別法でも

同じような刑を盛るといのが原則でございます。そういう立法の態度からいたしますと、刑法の百二十九条に「過失往來危険」という規定がございます。まして、過失により汽車、電車、艦船の往來の危険を生ぜしめ、または転覆、破壊という場合には、その業務に従事する者の場合には三年以下の禁錮または千円以下の罰金ということになっております。この千円以下の罰金が罰金等臨時措置法による読みかえ規定によりまして、これが二十万円というふうになりまして、これが二十万円というふうになり、今回の改正に当たりましては、これと同じように、今回の改正に当たりましては、これに合わせまして、三年以下の禁錮または二十万円以下の罰金にしたということでございまして、刑法のこの同種規定に準じて改正をしたということでございます。

○渡辺(武)委員 口は何とでも言えるわけですが、ほかのほうのいろいろ金額は、実際はきまっております。いろいろきまっております。これだけ変わったのはなぜかと、こういう質問をしたわけですから、従来変えるべきものが忘れられてあったのじゃないかというふうに私は理解するわけです。ほんとうはそういうあなたのおっしゃるような読みかえによつてこうなったのだとおっしゃれば、ほかの罰金刑も、すべてのものがそうなつてくれればわかるのですよ。これだけが一方だけふえておるから、倍額されておるから、おかしいではないかという感じを抱いておる。それがたまたま読みかえでこうなつたのですという答えだけでは、それではほかのやつはどうなんですかというふうな質問に変わらざるを得ない。

○安原政府委員 先ほどの刑法の規定の千円を二十万円と読みかえるのは、罰金等臨時措置法によりまして、貨幣価値の変動に伴いまして、最初は五十倍であったのが最近の改正でさらに二百倍にしたということでございます。

○渡辺(武)委員 それはわかっております。

○安原政府委員 そういうことで罰金等臨時措置法におきましてはそういう規定の改正をいたしました。それが、それで二十万円と読む。その規定と同じ

ような罪質の犯罪について、改正等で新たにこれを立法することになりますればそれに準じた刑を盛るべきだということでございます。その他の法律も機会があれば同じように直していく心がまえで政府はおるわけでございます。

○渡辺(武)委員 時間がありませんから、関連事項たくさん質問したいと思つて、残余の問題は一般質問の時間に譲りまして、私は質問を終わります。

○勝澤委員長 これにて本案に対する質疑は終了いたしました。

○勝澤委員長 これより討論に入るのであります。別討論の申し出もありませんので、直ちに採決いたします。

航空の危険を生じさせる行為等の処罰に関する法律案に賛成の諸君の起立を求めます。

(賛成者起立)  
○勝澤委員長 起立総員。よつて、本案は原案のとおり可決いたしました。(拍手)

なお、ただいま議決いたしました本案に関する委員会報告書の作成につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。  
〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕  
○勝澤委員長 御異議なしと認めます。よつて、さよう決しました。

○勝澤委員長 次回は公報をもってお知らせすることとし、本日は、これにて散会いたします。  
午後四時五十二分散会

〔報告書は附録に掲載〕

○勝澤委員長 この際、徳永運輸大臣から発言を求められておりますので、これを許します。徳永運輸大臣。  
○徳永国務大臣 ただいまは、航空の危険を生じさせる行為等の処罰に関する法律案につきまして、慎重御審議の結果御可決いただきまして、まことにありがとうございます。(拍手)