

第七十二回 参議院交通安全対策特別委員会會議録第五号

昭和四十九年五月十七日(金曜日)

午後一時三十六分開会

委員の異動

五月十六日

辞任

栗林 卓司君

補欠選任

中沢伊登子君

五月十七日

辞任

岩本 政一君
鬼丸 勝之君
小笠原貞子君

補欠選任

高橋 邦雄君
稲嶺 一郎君
須藤 五郎君

出席者は左のとおり。

委員長

理事

委員

西村 関一君

中村 登美君
二木 謙吾君
神沢 浄君

稲嶺 一郎君
岡本 悟君
高橋 邦雄君
橋 直治君
中村 禎二君
橋本 繁蔵君
山崎 竜男君
野々山一三君
原田 立君
中沢伊登子君
須藤 五郎君

國務大臣

運輸大臣 徳永 正利君

政府委員

外務省条約局外務参事官 伊達 宗起君

運輸省航空局長 寺井 久美君

常任委員会専門員 池部 幸雄君

説明員 法務省刑事局参事官 吉永 祐介君

運輸省航空局総務課長 小野 維之君

運輸省航空局管理課長 服部 経治君

本日(の)會議に付した案件
○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、衆議院送付)

〔理事二木謙吾委員長席に着く〕
○理事(二木謙吾君) ただいまから交通安全対策特別委員会を開会いたします。
まず、委員の異動について御報告いたします。栗林卓司君が委員を辞任され、その補欠として中沢伊登子君が選任されました。

○理事(二木謙吾君) 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。質疑のある方は順次御発言を願います。
○神沢浄君 簡明に質問を進めさせていただきます。すから、時間の関係もたいへん重要なようでありますので、答弁もひとつ簡明に要望いたします。まず第一点ですが、私はこの法案を一つとしてみまして、結論的に言うと、単独立法をする必要というものがあろうか、ここの点について、ちよっと感じているわけであり、要するに、いまの航空法との関係というものをながめてみま

すと、要はモントリオール条約の批准に伴って「業務中」という概念の取り入れ、それから国外犯に對するところの問題、この大体二点ではなからうかと思つてあります。そうであるとしたしますならば、航空法の中でもって処理できなかったのかどうか。わざわざ単独立法をしなればならぬ必要があったのかどうか。ここの点について、これは大臣どうですか。
○國務大臣(徳永正利君) せっかくの御指名でございますので……
この条約は、申し上げるまでもなく、国際民間航空機関の主催のもとに一九七一年九月にカナダのモントリオールにおいて作成されたものでございまして、その内容は提案理由の中で御説明申し上げておるとおりでございます。
なお、この条約の締結にあたりましては、所要の国内の制度が整備されることが必要でございます。現行の国内法のもとでは、いま御指摘がございましたように、業務中の航空機、それから国外犯処罰、こういうものがございせんために、この二点が障害となるわけでございます。したが、いま申し上げた二点を航空法の中で処理できないかというお話でございますが、この点につきましては航空法においては、条約のこの「業務中」という概念はなじみがないものでございまして、第一の国外犯処罰、たとえば外国において外国人が外国飛行機について行なった犯罪を処罰対象とすることは航空法にはさらになじみがないものであるわけでございます。したが、このように単独の法律を御提出申し上げまして御審議をわすらすと、こういう次第でございます。
○神沢浄君 単独立法がなされておりますために、たとえ航空の危険を生じさせるための準備的な行為といえますか、航空法にいうところの第

質の異なるもんじやないかと感じます。この過失の規定を本案に入れる必要はないというふうなことは当然でございます。結局現航空法の百三十八条以下の規定、いわゆる過失犯まで含めまして、そういう自然犯的な行為というものを今取り出して一つの法律体系をつくるという意味においては非常にいいんではないかと、このように考えるわけでございます。

○神沢浄君 次に進みます。

○説明員(吉永祐介君) 先生御指摘のとおりモントリオール条約は故意犯だけを規定しているわけでございます。そこで航空法の百四十二条の過失犯の規定でございますが、これはただいま御説明いたしましたようにいわゆる刑法犯——自然犯でございます。そこで航空法の百四十三条以下に規定されましたいわゆる行政犯とはやはり性質を異にしているというふうに考えるわけでございす。故意犯、過失犯の差はございす。第百四十二条の罪も自然犯ということに変わりないわけでございます。今この本法案を提出しますに際しまして百四十二条を本法案に持つてくるという事は適切ではないかというふうに考えております。

○神沢浄君 いまの点がしろうとだけに、ちょっとどうもいまの御説明だけではまだわかりかねるんですが、私が伺っておるのは、条約では、不法かつ故意に行なう行為と、これはっきり示しているわけですね。したがって、条約批准のために必要な国内法を整備するという見地に立てば、不法かつ故意に行なう行為に対する法制化をはかればいいのであって、航空法の百四十二条の規定を、不法かつ故意にとは関係のないいわゆる過失に基づく行為、それを何もこの立法の中へ持ち込まなければならぬという理由はどうも私にはうまくわからない点なんですけれども、どうなんでしょうか。

○説明員(吉永祐介君) 先生がおっしゃられます

とおり、モントリオール条約上の義務といたしましては、この過失の規定を本案に入れる必要はないというふうなことは当然でございます。結局現航空法の百三十八条以下の規定、いわゆる過失犯まで含めまして、そういう自然犯的な行為というものを今取り出して一つの法律体系をつくるという意味においては非常にいいんではないかと、このように考えるわけでございます。

○神沢浄君 次に進みます。

もう一点は、この犯罪の準備行為、これはこの法律の表題が示しておりますように、「航空の危険を生じさせる行為等の処罰」と、こういうことになるわけなんです。それから、その業務中あるいは機内においての行為につながる犯罪のための謀議であるとか、あるいはその情報提供の問題であるとか、あるいはその器具の準備、運搬だとか、この犯罪を起すためのそういう準備的段階の行為というものがあろうと思っております。そういういたしますと、これも要すればその「航空の危険を生じさせる行為」につながるわけでありまして、そういうふうな点についてはこの法律の制定の上でもってどうなるかにお考えになっておられるでしょうか。

○説明員(吉永祐介君) 先生御指摘の犯罪の準備行為としておあげになりました謀議、計画、情報収集、連絡あるいは器具の準備、運搬というような行為は、いわゆる犯罪の予備行為——予備罪ということになるわけでございます。本法案は予備罪を規定してないわけでございます。結局、いま申し上げたような行為は、したがって本法案の処罰の対象とならないわけでございます。予備罪を設けませんでした考え方をいたしました。モントリオール条約自体予備罪を規定することを要求しないということ、本法案の第四条に、第一一条、第二一条第一項及び前条第一項の未遂罪、第二一条の未遂罪を処罰することにしておりまして、未遂処罰で十分ではないかというふうに考えたわけでございます。

なお、日本国内または日本航空機内における犯

罪につきましては、本法案に規定する犯罪の予備的な行為というものは、たとえば爆発物取締罰則等により処罰できる、あるいは殺人というふうなものを計画しておれば殺人予備でやれるというところで十分まかない得るんではないかというふうな考え方で予備罪を規定しなかつたというわけでございす。

○神沢浄君 次に関外犯について伺っておきたいと思つてますが、この条約が拘束し得ない、犯人がいわゆる非加盟国の場合はどうなることになるのか。

それからもう一点は、非加盟国に対してはこの条約でもって拘束はし得ないけれども、これはやっぱり外交上の対応というものは、当然必要になつてくることと思つてますが、これは外務省の方が見えなつておつたらばこういう点も伺いたいと思つております。

○政府委員(伊達宗起君) お答え申し上げます。

犯人が未加盟国の場合といたしましては、犯人が未加盟国の国籍を持つている場合といたしましては、その場合でございまして、やはりこのモントリオール条約は、犯人の国籍のいかんを問わず締約国間では処罰の対象とするという事になっておりますので、その点は未加盟国の国籍を持つている者でもこの条約の対象となる行為を行なつた者については締約国においては条約上の処罰ができるということになると思つております。

第二番目の、未加盟国に対してどのような外交上の対応措置がとれるかということでございますが、先生も御指摘になりましたように、条約上の権利といたしましてたとえば犯罪人の引き渡しを要求するといったようなことはできませんけれども、通常の外交の経路を通じて犯罪人の引き渡しの請求をすることも、諸般の事情を考慮した上で、必ずしもできないわけではございません。○神沢浄君 何か大臣の御都合が、一時五十分ごろからちょっと中座をなさるようでありますから、実は、まあ質問の順序からまいりますと前後

の関係が抜きにまつて、何か唐突の質問みたいな形になります。実はこれからあと私は損害補償の問題についてちょっとお尋ねしておきたいと思つております。

いま、何か私どもの聞き及んでおりますところは、国内にいわゆる基準となるべきまだ法制化が行なわれていない、こういうことでありまして、したがって、航空会社とのそれぞれの約款に基づいて処理がなされているようであります。各国の状況などにつきまして、やはり基準法というふうなものがあつたらば、こういう趨勢のようでありまして、そこで国連におけるところの国際民間航空機構の中でもつてきめてあります。いわゆるグアテマラ議定書、これはもういま世界の趨勢としてこの批准というものが非常に進められているようでありまして、やっぱりわが国におきましても、この批准は急ぐべきではないかというふうな意見が航空関係の方たちの間には相当大勢を占めておるようであります。私も門外漢ですが、からよくわかりませんが、そういう関係の方たちの御意見というふうなものが多いということからいたしましたらば、この批准はやっぱり急がれることが必要なのではないか。同時に、それに基づきましていわれる基準となるべきその法律の制定というものもこれまた必要ではないかというふうなことは考へてもみてるのでありまして、もしこれらの批准を急ぐことに対する障害というふうなものがあるならば、その中にあるのかどうなのか、あればそういうふうなことも含めてお答えがほしいと思つて、申し上げましたような見解についてひとつ御意見を承りたいと思つております。

○國務大臣(徳永正利君) 御指摘のように、この問題は、お説の点につきましては十分私も理解できるわけでございます。いま実務担当者間におきまして国内法の整備のための検討を続けておるところでございます。

【理事 二木謙吾君退席 委員長着席】
なお、この条約のいわゆる発効等につきまして、いろいろそれぞれの機関において、三十九カ

の批准を必要としておりますが、条約の成否に大きな影響力を持っておりますアメリカがまだ実は足踏みをしているような状態でございまして、このアメリカの動きなども見守りながらいま準備を進めている段階でございまして。

○神沢浄君 それでは次にお聞きしておきたいと思っておりますハイジャック防止対策についてであります。これは四十八年の八月二十九日のハイジャック等防止対策連絡会議というところでもって決定をされております「ハイジャック等防止対策要綱」、これは私なども一応読ましていただいております。そこで問題は、この要綱に基づいて現在実際にどのように対策が講じられているか、こういう点をひとつ説明を受けたいと思っております。

○政府委員(寺井久美君) 四十八年八月のハイジャック対策要綱と申しますものの要点は、安全検査を強化すること、それから空港諸施設におきまして警備体制を強化すること、また、出入国業務に関する対策を推進すること、その他、情報収集及び連絡体制を強化すること、こういうことが骨子となっておりますが、具体的に各空港につきましてハイジャック防止のための検査機器等を設置いたしております。この点につきましては管理課長から御答弁させます。

○説明員(服部経治君) 御説明いたします。ただいまの局長の説明のとおりでございまして、このハイジャック対策防止要綱に基づきまして、昨四十八年度では三億七千万円、それから本年四十九年度におきましては二億六千万円の予算措置を講じまして、これを中核といたしまして、各航空会社の手によりまして、ジェット機が就航いたしました。この一月から三月一ぱいにかけては、国内線関係につきましては所要のエクステンション装置とあるいは新型の金属探知装置の導入設置を終えたところでございます。また、その他のプロペラ機等が就航いたしております。また、その他のプロペラ機等が就航いたしております。また、その他のプロペラ機等が就航いたしております。

にできておりました、これらの機器を使用したしましてハイジャック防止体制の万全を期しておるところでございまして。

○神沢浄君 時間がありませんから、私は率直なお尋ねを個別的にいたしますが、そうやって対策が講じられておると。現在までの経過の中でその対策を講じたがために、あるいは未然に事態が防ぎ止めたではないかというふうなケースがあったかどうか。なければならぬけれども、そのような対策を講じてもおかたややっぱり対策上の盲点と当局自体が考えられるような点があるかどうか。それから、それと同様の趣旨になりますけれども、なお対策の強化をはかっているには今後どのような点が特に取り上げられなければならないかというふうな、以上の三点についてひとつ意見を聞きたいと思っております。

○説明員(服部経治君) まず第一点、このようにして防止対策を強化したことによってハイジャック事件というものを未然に防止したかどうかという点でございまして、これは非常にお答えがむずかしい点でございまして、従前、たとえば昨四十八年におきましては、年間に全国の空港で一万四千件強のいわゆる凶器ないしは凶器たり得るような物件を発見いたしておりますが、新型の検査機器を導入いたしましてからの実績でございまして、ちよつと全国的には数字を私承知しておりますが、たとえ羽田の空港だけで見ましても、月に約一千件のそういった凶器等を見つけております。したがって、これから類推いたしておるといふふうに申し上げてよろしいんではないかと思っております。

それから、このハイジャック防止対策の盲点という点でございまして、これはあまり詳しく申し上げることもありませんが、かえってどうかというふうにも考えられるのでございまして、私どもも一番いま心配いたしておりますのは、先生もよく御承知のことと思っておりますが、本年の三月に日航の沖

縄線がハイジャックが起きました。あのケースに見られますように、あの場合、犯人は一切凶器を所持していませんでしたが、あたかも自分が凶器を持っていたかのように装いつたわけでございます。ああいうふうな形で起こってまいります。不法奪取につきましては、現在のところちよつと有効な防止策がないのではないかとこのように心配いたしております。

それから第三点でございまして。私どもこれからは一そうあらゆる方面でございまして防止対策の強化をはかっています。所存でございまして、御承知のようにお客さまそれぞれ個人の所有物である手荷物を開披する、あるいはそのからだに触れるようななかっこうでボディ・チェックを行なうて所持品の有無を確かめるというふうな方法であります。ために、お客さま方の中にはそれをかなり不愉快にお感じになる方が当然多いだろうと思っております。ございまして、そういう意味から申しまして、このようにしたハイジャック防止対策の実施の重要性という点につきましては、国民の皆さまの深い理解と協力を得ることが何よりも必要であるというふうなことを考えておるところであります。この面につきまして今後とも特段の努力を続けてまいりたいと思っております。

○神沢浄君 それでは次に損害補償の問題について少しお聞きしておきたいと、こう思うんです。これは死亡に限りましてお聞きしたいと存じます。それです。乗客の場合ですね、その乗客の場合を分けて、日本機の場合と外国機の場合、最も近い例等をひとつあげて御説明をいただきたいと、こう思うんですが、それをまずお伺いします。

○政府委員(寺井久美君) このハイジャック等によりまして被害者の賠償関係でございまして、これによりましてまあ死亡したり負傷したりというような事件が起こった場合に、大体航空機の事故の損

害の賠償の考え方が適用されておるといふふうに考えられるわけでございまして、この事故の關係の実例を申し上げますと、最近の例では四十六年の東亜航空の「ばんだいい」号事件につきましては死亡者一人につきまして平均一千八十万円、それからその翌年の四十七年の日本航空のニューデリー事故では七百三十九万九千円、これは実は解決済みの日本人旅客十名と外人旅客十八名の平均でございまして、日本人旅客については申し上げませんが、この七百三十九万九千円より高うございまして、最高一千三百二十万、最低が一千二百九十七万円となっております。それからモスコウ事故におきましては、同じように平均でございまして、千六百五十一万九千円という金額が支払われております。先ほど申し上げましたように、この損害賠償額に関する規定をいたしましては、国際輸送につきましてワルソー条約、それからヘーグで改正されましたこのワルソー条約がそれぞれ死亡、身体障害の場合の損害賠償額を十二万五千フラン及び二十五万金フランというふうなきめられておるわけであります。ただアメリカが支払われておるわけであります。ただアメリカが発着する航空機につきましてはセントリオール協定がございまして、これで約米ドルで七万五千ドルということになっておるわけであります。これが適用されておるわけでございまして、国内輸送につきましては特段の法的な規制はございませんけれども、各社とも運送約款に基づきましてヘーグ議定書の限度額にならぬようにして損害賠償限度額を六百万円というふうなきめておるわけであります。これが一つの基準になつておる状態でございます。これらの額が、セントリオール協定を除きましては、現時点において必ずしも十分な補償を与えるものとは言えない事情にございまして、実際問題としては先ほど御紹介申し上げましたように、限度額を越えるような補償がなされておる状態にござい

ます。○神沢浄君 いまお聞きしておりましたが、それそれケース、ケースでもって賠償額も違ふと。そ

ういたしますと、死亡いたしましたも乗った飛行機によって命の値段が違うというようにもこれにはなっていないように思えます。こういうようなことがなくなるために、さつきもちょっと大臣に、何か前後の關係なしにお聞きしましたからなかなか十分な答えもいただけたようにも思えないですけれど、やっぱり法律をもってそれらをきめていくというふうなことにはならないんですか。

○政府委員(寺井久美君) 特に国際と国内と多少事情が違うわけですが、国際輸送につきましては、先生御指摘のように、やはり航空輸送というものの発展と同時に、その被害者の補償という両面から、古くはワルソー条約からございしますが、この責任限度額をどうするかという議論がずっと続いております。先ほど先生御指摘のグアテマラの議定書におきましても、やはりこの限度額を引き上げるといふような一つの動きがございまして、ただ、各国いろいろ事情なり、社会制度が違いますものから、一律にこれがいいんだということもなかなか国際的にきめにくいという状態もございまして、金額としてはグアテマラ議定書の場合、はるかに高くなりますけれども、それ自体必ずしも満足できない。たとえアメリカの場合で申しますと、航空会社といえますか運輸側に責任があつてもそこで賠償額が打ち切られると、こういう考え方自体に問題があるというふうな意見もアメリカの国内にあるようにございまして、なかなか、各国の立場というものが国際的に統一されない事情にございまして、国際条約で一律にびしゃつときめてしまおうということが現実問題としては非常にむずかしい状態にあるということもまず御理解いただきたいと思ひます。

国内的に見ますと、やはりこれはその時点、時点の経済状態、社会状態に基づきましてこの賠償額というものが出てくるのが望ましいわけにございまして、反面、賠償額を非常に高くしますと、やはりこういう輸送機関の維持ということが非常に

むずかしい面が出てまいります。こういうことかかね合いで検討されるべきものであろうかと存じますが、これを法制的に一律にきめるということはないかなむずかしいのではないかと、むしろ運送約款の面で徐々に改善をしていくということが実際のではないかというふうな考えております。

○神沢浄君 次ですね、いままでお聞きしてわかったのは、要するに、航空会社と乗客の關係ということになるんですけれども、航空機の事故のために地上に被害が起きますね。そういう例も当然あり得るわけでありまして、そういう場合の損害の賠償などにつきましては、何か事例があらましたら事例をあげていただければなおわかりやすいと思うんですが、大体どんなことになるんでしょうか、ちょっとお聞きしたいと思ひます。

○政府委員(寺井久美君) 航空機によります地上の損害につきましては、その損害をどうするかという問題でございまして、最近あまりよい例がございませんで、ちょっと具体的なお話として御紹介したかわるわけにございまして、こういう關係の条約といましては、一九五二年ローマで作成されて一九六三年に発効いたしましたので、外国航空機が地上の第三者に与えた損害に関する条約、いわゆるローマ条約といものがございまして、ただ、わが国がまだこれに批准をいたしておりませんし、また、こうした損害が生じた場合には、一般の民法の原則によつて処理されるというところになるかと存じます。

で、ちなみにローマ条約でございしますが、現在まで二十七カ国が批准しておりますが、現在主要国でございましてアメリカ、英国、ソ連、フランス、ドイツなどは、内容が十分実態に即していないために加入していないというふうな聞いておりますし、このローマ条約を改正しようという動きがございまして、で、民間航空機でございましてICAOの法律小委員会においてもこの問題を目下検討を進めておる状態にございまして。

○神沢浄君 これは質問をいたすこと自体が適切かどうかわかりませんが、ついでに、御存じでございしたらひとつ聞かしておいていただきたいと思ひますが、航空機に事故が起つた場合の搭乗員の場合ですね、これは私も思うところがございます、不測の理由、原因に基づいて航空事故が生ずる。これは運送約款等がありますから、先ほど来いろいろ御説明を受けたように、乗客の場合はそれなりの賠償もできると思ひますが、搭乗員の場合は、これはそれとは全く違って、単に会社との雇用關係だけのものかと思ひます。したがって、特に航空機の場合は何かあるのかどうか、これはもう生命を失うという重大なことでありまして、何か御説明がありましたらよろしく、乗客の場合は、現状においてはそれぞれ一万をこえるような賠償額というふうなものが支払われるのに、搭乗員の場合は、ただ単に雇用關係の上における労災保険だとか社内規程だとかいうようなものだけでもって処理をされておるのかどうか、これは今後の検討の素材にいたしたいと思ひます、そういうふうな気持ちの上から、御存じならばひとつお聞きしておきたい、こう思ひます。

○政府委員(寺井久美君) 旅客につきましても、一応、運送約款なり、国際条約なりといふことで一つの基準がございまして、乗務員につきましても、日本でも、先ほど申し上げましたように、日本航空、東亜国内、いろいろ事故を起こしております。ただ、それがどういふ基準で支給されているかというところについては、先生御指摘のようございませんでございまして、先生御指摘のようには弔慰金というふうな一般的な給付を行ないます。他に、殉職者のための特別給付という形でございます。特別弔慰金、遺族補償、付加給付金というふうな名称で弔慰金が出されておりますが、このやうな方、名称、計算のしかた、いろいろ各社各様の差異がございまして、この点、またその当人の会社内における地位というふうなものにも関連いたしまして相当な差異があるのではないかと、具

体的な金額をちょっと申し上げられないで恐縮でございまして、そういう状態になっております。

○神沢浄君 もう私は終わりますけれども、私はこの搭乗員の問題などについては、政府の立場でもってどういふこととは違ふと思ひますが、しかし、ますます航空機がふえる。これはよほどの技術といふようなものも高度のものが必要で、その技術といふようなものを合わせ考慮をされます。こういうふうなことを合わせ考慮をしますと、やはりこれは一般のただ単なる雇用關係でもって律せられて済ましておくといふようなことでは、そのこと事態が、やっぱり人間である以上は、これは相当精神面も影響するものであるから、非常に間接的なことになるかもしませんが、いわゆる航空上の安全の問題にもあるいはつながらっていくような面だつてもないとはしないかもしません。これはやっぱり検討すべきことじゃないかと、こう思ひますが、まあ、こんな点で、これはほんとうに大臣の個人的意見でつけようと思ひますが、お聞かせをいただいて終わります。

○國務大臣(徳永正利君) お説のように、搭乗員の問題につきましても、これはもう私も御指摘のとおりであると思ひます。かつて、私が兵隊におりましたときには、そういうふうないろいろな諸規程がございまして、ちゃんときちんとしておつたものでございまして。当時といまはその状況も環境も違ひますからではございませんで、特にまたハイジャック等によりまして、政府が自分の飛行機、自分の搭乗員といふものを持たないために救援にお願いしなごきやならぬといふような、要請するようなこともございまして、そういう点につきましても私は早急にそういうものをやはりきちんとしたものを持たなごきやいかにないかと、かように考へておる次第でございまして、いま御指摘の点につきましては、十分私どもも検討を、政府の立場から、あるいはまた会社としての立場がございまして、いろいろな点におきましていろ

んな立場から検討を加えていきたいと、かように考ふる次第でございます。

○中村登美君 関連

ただいま神沢先生の質問に関連いたしましたして、搭乗員の甲斐金とか保険とか、いろいろ社内、たとえば日本航空あたりの場合ですね、大体の額はどのぐらいということ、もしお差しつかえなければ伺わせていただけたらと思ひますが、なくなった場合に大体どのぐらいなものが出るのか、ざっとでけっこうでございます。

○政府委員(寺井久美君)

まことに申しわけないんですが、具体的に私数字を持ち合わせておりませんのでお答えできませんが、パイロットの中でも機長とコパイでは非常に違います。また、客室乗務員、いわゆるスチュワーデス等、同じ乗務員でもかなり違っておりますし、またパイロットの中でも、扶養家族がどのぐらいかということと相異なる点があるように聞いております。

○原田立君

今回のこの法律についてはわが党は賛成でありますから、そういう立場で、なお一そう充実すると、こういうような立場で御質問したいと思ひます。全くこういう点について実はしろりとなくんでよくわからないのであります、皆さんのほうでおわかりの点は十分御説明をお願いいたします。

まず、東京条約あるいはヘグ条約に加盟していた、それが今度は今回のモントリオール条約に加盟するところになると、三つの条約に参加したということになるわけですが、そうなる、当然いわゆる飛行機に関する犯罪については、もうアリの子も出ないようになり、犯罪面については網羅したと、こういうことが言えるのかどうか。また、このほかにはもう穴があいてない、こういうふうな理解していいのか、その点はいかがですか。

○国務大臣(徳永正利君)

いろいろそれぞれの条約によりましてそれぞれの規定で罰則もあるわけでございますけれども、問題は、安全の問題に関する限り予防措置が大切だと思ひます。そう

いう事犯が起る前に起こさないといいことが、これでも間接的なそういう面は動いておると思ひますけれども、そういう面ではいろいろまたこれには問題がございます、文章の上でどういふ法律をつくらうと書こうと、なかなかその対策というものは実際に窓口でやらなきゃいかぬことばかりでございます、そういう面においては私はまだこれは完べきなものではないと思ひます。しかし、まあこのそれぞれの内容は御承知のとおりでございます、そういうような罰則があるために、そういう犯罪をやたらこうなるぞというふうな意味では確かにこういふもので間接的な効力はあると思ひますが、まだまだ、何ぶんにもこの法律上の問題でございます、これで万全であるかどうかということについてはいろいろ問題があると思ひます。

○原田立君

まあ、要するに、そのまず一番最初は東京条約でばつとやったと、で、まあこれできちんとしたものができたかと思つたらその次にヘグ条約だ、これで穴がこうきちんとふさがつたかと思つたら今度はモントリオール条約だ、あとからばつと新しくできてくるんです。まあ、われわれしろりと、国民の立場からいけば、ああ、今度のこの法律ができたんです、とハイジャック関係についてはもう心配ないんだと、こう思つておつたら、あにはからんや、あつちこつちまだ穴があいていたんです、新しい条約ですよと、こうなると、あんまりそれじゃまるで半のな話じゃないかと。もう具体的に、いまの三つの条約ではまだこの面は充足するけどこの面がまだ足りないんだと、まあ、これについてはこういう他にまだ条約が必要なんだというふうな見通しが運輸当局にあつてしかるべきだと思ひます。その点をお聞きしてらるんです。

○政府委員(寺井久美君)

ただいま大臣がお答え申しましたように、東京条約で機長の権限を強化いたしましたし、ヘグ条約ではハイジャックという行為そのものを対象に罰則を設ける、モントリオール条約ではその他の破壊行為に対する罰則

を設けまして、

国際的にこれを罰しようということとでございます、航空機に關連いたします犯罪の起り得る可能性を考へて、この三つの条約で一応は対策ができたというふうな考へておりますが、ただ、これはやはり国際間で共同して処罰をし防止をしようという趣旨でございます。したが

しまして、全世界の国々が全部加盟することが望ましいわけでございます。で、まあ、そういう点で加盟国が少くない状態ではやはりこういふ三つの条約の効力というものが多少抜け道が出てくる可能性がある。つまり、今度のこのいま御審議をお願いいたして法律では国外犯の処罰ということがございまして、国籍のいかんにかかわらず、加盟国にその犯人が参つたときにはこれを処罰できるわけでございますが、加盟国以外におる場合にはどうにもならない、こういうことがござい

○政府委員(伊達宗起君)

お答え申し上げます。東京、ヘグ、モントリオール三條約への未加盟国ということでございまして、まず第一に、現在どれくらい加盟しているかという現在の加盟国の数から申し上げますと、東京条約は七十三カ国が加盟しております。それからヘグ条約は現在六十七カ国が加盟しております。モントリオール条約には五十一カ国というのが現状でございます。

○原田立君

ちよつと聞きそなたなりましたか、先ほど何か局長の説明の中に、この法律では例の神繩のハイジャックの少年、あの犯罪、あの犯罪はあんまり適用されないんだというふうな意味の話がちよつとあつたんですが、その点はどうなんでしょうか。私の聞き違ひならばまあ聞き違ひでけっこうなんでしょう。

○政府委員(寺井久美君)

神繩の例は、あれはハイジャックでございますから、この現在御審議をお願いいたしております法律の対象には直接は航空機に關する法律の対象には直接は航空機の強取等の処罰に關する法律をお願いしてこれが成立いたしております。これがいわゆるハイジャックを犯罪として処罰するという法律でございますから、これに該当するわけでございます、この現在の法律には直接該当しないということとでございます。

○原田立君

じゃヘグ条約には關係するわけですね。そういうことですね。このハイジャック行為はヘグ条約に關係いたします。○政府委員(寺井久美君) このハイジャック行為はヘグ条約に關係いたします。○原田立君 東京条約、ヘグ条約、モントリオール条約と、この各条約に未加盟の国がまだ多いような話でございますけれども、こういう条約参加ということは、関連等でも十分呼びかけられているのではないかどうか、その後の増加数の状況はどうか、現実一体どうなっているか、この点はいかがですか。これは外務省ですか。

三つの条約いづれにも参加していない国と申しますと、まあ民間航空の上で重要な地位を占めている国ではほとんどございせん。むしろそれらの国々は三條約に入っているというふうな考へてよろしいかと思ひます。なお、詳細のあれにつきましてはさらに御要望があればお答えできると思ひます。

○政府委員(伊達宗起君)

それから未加盟国について、この条約に入るようになり、勧奨と申しますか、そういうものは、関連の場においても、御指摘のようにございまして、それからICAOの場におきましても、同様になるべく多くの国が入ってくるような勧告

ないしは決議をいたしております。そのように努力しているわけでございます。

○原田立君 重要国はみな入っているというようなことでありますが、それで大体了解しておきますか。

それから、過去のハイジャックにあった場合の飛行機の機種及び足の長さ、これはどんなものですか。

○説明員(小野維之君) 全部はわかりませんが、わが国の例で申し上げますと、昭和四十五年からはことしにかけまして起こりました六件のうち――六件ございましたが、そのうちのボーイング727型というのが三件ござります。それから、ジャンボといっております747型が二件、それにフレンドシップF27型というのが一件と、こういうことになっております。

それから航続距離でございますが、航続距離は747型の国際線に使われておりますので八千キロメートル、747のSRと申しております国内線に使われておりますもので三千四百キロメートル、それから727型が二千七百キロメートルから三千四百キロメートル、F27は六百キロメートル、こういうような状態でございます。

○原田立君 モントリオール条約に關係する犯罪を行なったのは何件ぐらいか。要するに、民間航空機、法律に指定されているような航空機をこわされた、あるいは飛行場をこわされた、これは大体何件ぐらいあるのですか。

○説明員(服部経治君) お答え申し上げます。これは各国からICAOのほうに報告のありました数字をICAOで取りまとめた数字でございます。爆撃等の破壊行為が行なわれた件数でございますが、昭和四十四年に二件、四十五年に十四件、四十六年に二件、四十七年に八件、四十八年に九件でございます。

それから、いわゆるテルアビブ空港で起こりましたような地上攻撃……

○原田立君 国内だけでいい、外国のはいい。

○説明員(服部経治君) 日本の国内ではございせん。

○委員長(西村関一君) この際、委員の異動について御報告いたします。

岩本政一君、小笠原貞子君、鬼丸勝之君が委員を辞任され、その補欠として高橋邦雄君、須藤五郎君、稲嶺一郎君がそれぞれ選任されました。

○原田立君 わが国のハイジャック防止対策として、エックス線透視装置が設置されている空港が十六空港あると聞いておりますが、その他の空港にはつける計画はないのかどうか。現実問題はどうか。

○説明員(服部経治君) 先ほどの神沢先生の御指摘の中にもございまして、私も、昨年度末――ことしの始めごろから、国内の十六空港につきましてエックス線透視装置、それから新型の金属探知器、こういうものを導入してまいりましたわけでございますが、これは昨年の八月のハイジャック防止対策要綱の決定に基づきましてハイジャック防止対策の充実の第一段階としてそういう方向で取り組んでまいりましたものでございまして、現在の段階では、成田空港を除きましては、決定された計画として他の空港にこういうものを導入する計画は持っておりません。

○原田立君 エックス線透視装置をつけるのは、こういう飛行機の場合はつけるんだという基本がありますか。

○説明員(服部経治君) 飛行機に対応するということでは必ずしもございせん、その空港で乗降されます――と申しますよりは、その空港から航空機にお乗りになりますお客様の数の多い空港につきましてまず優先的にこういう機械を導入するのが至当かというふうな考えております。

○原田立君 じゃあ、少ないところにはつけないということですか。

○説明員(服部経治君) 少ないからつけないということではございせん、何ぶんこれは一セツ

トにつきまして二千万円をこえる高額の機械でもございまして、この機械を導入いたしますと、それに伴いましてそれを運用する人間の数も自然ふえざるを得ないというふうな事情もございまして、すべての空港につけることが望ましいことはもちろんでございまして、私も、私どももいたしましては、許されました予算の範囲内でできるだけたくさん空港に設置してまいりたいというふうな考えております。

○原田立君 大臣ね、つけるのが望ましいんだから、早うつけたらどうですか。二千万円だから、高いから、きめられた予算の中でぼちぼちやっていくんだなんて、そんなぼちぼちやっていくうちにもし起きたらどうすんですか。だから、そういう説明のしかたは非常にふまじめだとぼくは思うんです。

また、もう一つ別な面でございますと、私は九州ですから板付から乗ってくるんだだけ金属探知器またはエックス線透視器、事実置いてありますよ。だけれども、その飛行機への入り口が入つぐらいいあるんですよ、入つぐらいい。じゃあ、入台全部置いてあるかというのと、入台全部置いてみんないかというふうな行くなつていまして、それは旧館、新館があるもんだからね、もちろん新館のほうはつけているけれども、旧館はついていない。みんなボディ・チェックといつてこうやってやるわけだ。だから、さっきの話じゃないけれども、やる計画があるんだらね、もうもつとさつきつちりと計画を立てて早くおやりになつたらどうなんですか、大臣。

○政府委員(寺井久美君) 先生の御指摘、まことにございまして、ただ答弁が少し不十分でしたので補足させていただきますと思っておりますけれども、旅客数の多いところ、つまり多数の旅客を短時間で検査するというためにこのエックス線透視器が非常に有効なわけでございます、そういう意味で旅客数の多い空港からまずつけていこうという、こういう方針を立てました次第でございます。

また、旅客数の少ない空港につきましては、手荷物の開点検――金属探知器はもちろんでございまして、開点検機によつてまじまじなえるという状態にございまして、したがって、旅客数がある限度を越しますと、やはり旅客の流れを阻害しないために、かつまた安全に検査を行なうためにはこういうエックス線探知器が必要であるということにございまして、実情に合った状態でどんな設置をしていこうということがわれわれの基本的な考え方でございます。

それから、福岡の例を先生御指摘になりましたが、福岡は現在六台ございまして、ただ、旧ターミナルのほうは非常に細長いといひますか、幅の狭いターミナルである関係上、設置をしたところを必ずしも通つてないという事実が、先生御指摘のように、あるようございまして、これはまことに遺憾にございまして、至急直すように指示を本日いたしております。

○原田立君 新型の金属探知器も十六空港についているということになっていきますけど、その他のつける計画の有無についてはどうですか。

○政府委員(寺井久美君) この新型検査器につきましては、現在のところ、まだ旧型と早急に入れかえるという計画はございせん。

○原田立君 性能がいいから新型にしたのだらうからね、それは入れかえる計画はないんだなんて言わないで、かえる計画を立てたらどうなんですか。それでこれはしろとだからあれだけ、いつも乗りますけど、これぐらいのパイプが一本つうつこうなつて、そこを通つたりなんかするので見つけるらしいんだ。今度、新型のはこのぐらいの幅になつて、こう二つくついているようですね。たいへん性能がいいように聞いている。一台どれくらいかかるんだか知らぬけれどもね、もう新型にしたほうがいいんじゃないですか。それが一つ。

それから、ジェット機就航十六空港における安全検査、整備状況というのをおたくのほうからもちつたんですけどね、要するに、十六空港にちゃ

す。また、旅客数の少ない空港につきましては、手荷物の開点検――金属探知器はもちろんでございまして、開点検機によつてまじまじなえるという状態にございまして、したがって、旅客数がある限度を越しますと、やはり旅客の流れを阻害しないために、かつまた安全に検査を行なうためにはこういうエックス線探知器が必要であるということにございまして、実情に合った状態でどんな設置をしていこうということがわれわれの基本的な考え方でございます。

それから、福岡の例を先生御指摘になりましたが、福岡は現在六台ございまして、ただ、旧ターミナルのほうは非常に細長いといひますか、幅の狭いターミナルである関係上、設置をしたところを必ずしも通つてないという事実が、先生御指摘のように、あるようございまして、これはまことに遺憾にございまして、至急直すように指示を本日いたしております。

○原田立君 新型の金属探知器も十六空港についているということになっていきますけど、その他のつける計画の有無についてはどうですか。

○政府委員(寺井久美君) この新型検査器につきましては、現在のところ、まだ旧型と早急に入れかえるという計画はございせん。

○原田立君 性能がいいから新型にしたのだらうからね、それは入れかえる計画はないんだなんて言わないで、かえる計画を立てたらどうなんですか。それでこれはしろとだからあれだけ、いつも乗りますけど、これぐらいのパイプが一本つうつこうなつて、そこを通つたりなんかするので見つけるらしいんだ。今度、新型のはこのぐらいの幅になつて、こう二つくついているようですね。たいへん性能がいいように聞いている。一台どれくらいかかるんだか知らぬけれどもね、もう新型にしたほうがいいんじゃないですか。それが一つ。

それから、ジェット機就航十六空港における安全検査、整備状況というのをおたくのほうからもちつたんですけどね、要するに、十六空港にちゃ

んとついでいますよといつても、その空港によつて入り口が五つも六つも七つも十もあるわけですよ。多いところもあれば少ないところもある。だから、各入り口につけなければ意味ないと思うんですね、各入り口全部につけなければ。その各入り口がこの十六空港について入り口が幾つあるのか、金属探知器とエックス線透視器は何個ついているのか、ついでないのは幾つなんだと、それはいつごろまでつけるんだと、そういう計画があったら御説明願いたい。

○政府委員(寺井久美君) 先生のおっしゃる入り口というのは、要するに最終的に旅客が航空機に乗るところの入り口ということであらうかと思ひます。私どもの考え方としては、まず一般のお客並びに見送り人がいる地区から、お客だけが入る、お客だけが飛行機に乗るために入る地区へ移るところに金属探知器なりエックス線透視器を置きまして、そこをお客が通つて中に入る、こういう仕組みを考えておりますので、空港について三方所とかあるいは二方所とかいうふうになつておりますのは、その入り口を通過して中にお客が入り、さらに各飛行機に乗るために直接の乗降口へ移つていく、こういうことでございますから、必ずしも飛行機に乗るための最終的な入り口と検査器の数は一致いたしておりません。むしろ見送り客と別れて旅客だけになる、その境界線で入り口を設けてそこを通過と、こういう仕組みにしてください。ただ福岡の場合、ちょっと、先ほど申し上げましたように、遺憾な運営のしかたをしておるので、これは至急に改善させるといふ指示をいたしております。

○原田立君 福岡の話は別にして、それはあなたの言つてゐることはわかっているんですよ。一般のつまり場があつてそこから中に入って飛行機に乗るためのまた控室があると、そんなことはわかっている。だから、そういうので、要するに入り口ですか、それは六個あれば六個、六つの入り口があれば六つの機械が設置されていなければならぬと、それがもう言ひます。それがもう言ひます。

ますかと言ひます。調べてありますか、それ。時間が無いから、もう調べてないんだつたら、あとで調べて教えてください。

それから、いろいろ凶器を機内に持ち込むこと、持ち込むその以前にチェックしてこういう犯罪を防止しなければいけない。これはもう大臣が冒頭に言ったとおり。ところで、いろいろライフル銃であるとか、散弾銃だとか、空気銃、拳銃、日本刀、わざわざしなつていろいろが発見されている。数というのが近年ずつと増加してきていますね。非常に憂慮すべきことであらうと思ひます。非常に憂慮すべきことであらうと思ひます。飛行機で、機内の持ち込みの際には、こういうのは御遠慮くださいよというふうなまづアナウンスもなければポスターも張つてない。何ら注意もされてない。ただし、そのいま金属探知器ですか、あるいはエックス線透視器、それを通す、それだけの話。むしろ実際に考えてみるのに、エックス線透視器でびいっとなつたと、さあ、中は何ですかだなんて言われるぐらいは、不愉快な話はない。こうなれば最初から、こういう物は機内へ持ち込みがいけないんですよ、御注意くださいというふうなアナウンスなりあるいはポスターなり、PRというんでしようかね、やつておいてしかるべきじゃないか。そういう御努力はなさつておられるんですか。私も板付や羽田はちよくちよく行くけども、寡聞にしてまだそういうのを見たこともないし聞いたこともない。やらない方針なのか、どうなのか、そこら辺まであわせていかがですか。

○政府委員(寺井久美君) 先生御指摘のように、こういう犯罪を防止いたしますためには、旅客の協力が最大限に必要なわけでございます。そういう意味のPRなりなんなりという点に欠けておつたというところは事実でございます。これは、ですから、今後やはりわれわれといたしまして、航空会社を指導して十分なPRを行なうというところは必要だと思ひますし、やらなければいけないというふうな考へております。たまたま

えといつたしましては、そういうものを持ち込んで困りますよということも運送約款等に書いてございませうけれども、これはなかなか人が通常読むものではございませうし、もう少し積極的にこういう物は持ち込みが禁止されているということを知徹底する必要があるかと思ひます。

○原田立君 これ最後に申し上げます、大臣、この法律を通すにあたり、ハイジャックなどが、わが国においても、もちろん世界においても当然ですが、あつてはならないことだし、その防止するために大臣としてどのような決意で臨むか、それをお聞きして質問を終わりにしたいと思います。

○国務大臣(徳永正利君) まあ、ハイジャック防止というのは、これはもう乗客の皆さん方、御利用いただく乗客の皆さん方のモラルの問題に、ぎりぎりのところにいきますと結着すると思ひます。ございませうが、それにいたしましたも、まあ、全然不用意にハイジャックやるなんというのはおらぬと思ひますけれども、そういうこと突発的なことのないようなやはり対策なり、先ほど御指摘のございましたような周知徹底というものは私にはからなければならぬと思ひます。これはさつそく航空会社等にも注意いたしましたして協力を求め、こういうものは持ち込んではいけませんよぐらいのことは私はさつそくやろうと思つております。

なおまた、ハイジャックの防止についてはいろいろ御指摘がございましたが、予算の面あるいは人員の面等において、だからできないんだということじゃなく、必要度に応じて早急にそういうような検査施設等も充実いたしまして、今後そういう事件を未然にこれを防ぐということが一番大切なことであらうと思ひます。今後一その努力をしまつていきたいと思います。

○委員長(西村関一君) 他に御発言もないようです。質疑は結局したものと認め、討論に入ります。

別に御発言もないようですから、これより直ちに採決に入ります。

航空の危険を生じさせる行為等の処罰に関する法律案を問題に供します。

本案に賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(西村関一君) 全会一致と認めます。よつて、本案は全会一致をもつて原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

なお、審査報告書の作成につきましては、これを委員長に御一任願いたいと思ひますが、御異議ございませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○委員長(西村関一君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

ただいま可決されました法案につきまして、徳永運輸大臣から発言を求められております。徳永運輸大臣。

○国務大臣(徳永正利君) 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いて、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。

○委員長(西村関一君) 本日はこれにて散会いたします。

午後二時五十三分散会

第四号中正誤

ハシ	段	行	誤	科	正
一	二	末	課	ハ	ハ
三	八	又	ハ	ハ	ハ
四	二	ハ	イ	ハ	ハ
五	二	紙	幣	紙	幣
六	二	刑	罪	刑	罰

昭和四十九年五月三十日印刷

昭和四十九年五月三十一日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局