

第四十八回国会 運輸委員會 議 録 第十九号

昭和四十年四月二日(金曜日)

午前十時二十三分開議

出席委員

委員長 長谷川 峻君

理事 大西 正男君

理事 關谷 勝利君

理事 山田 彌一君

理事 肥田 次郎君

理事 浦野 幸男君

理事 川野 芳清君

理事 塚原 俊郎君

理事 増田甲子七君

理事 勝澤 芳雄君

理事 泊谷 裕夫君

理事 山口丈太郎君

出席國務大臣

運輸 大臣 松浦周太郎君

出席政府委員

運輸政務次官 大久保武雄君

運輸事務官 堀 武夫君

(大臣官房長)

運輸事務官 榑内 一彦君

(航空局長)

運輸技官 大沢 信一君

運輸技官 大沢 信一君

専門員 小西 真一君

委員外の出席者

三月三十一日

踏切道の改良促進及び踏切保安員の配置等に関する法律案(野間千代三君外八名提出、衆法第二〇号)

本日の会議に付した案件

連合審査会開会申し入れに関する件

新東京国際空港公団法案(内閣提出第一〇三号)

○長谷川委員長 これより会議を開きます。

この際、連合審査会開会申し入れに関する件についておはかりいたします。

ただいま社会労働委員会において審査中の港湾労働法案について、同委員会に対し、連合審査会開会の申し入れを行ないたいと存じますが、御異議ございませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○長谷川委員長 御異議なしと認め、さよう決しました。

○長谷川委員長 次に、新東京国際空港公団法案を議題とし、審査を行ないます。

質疑の通告がありますので、順次これを許します。關谷勝利君。

○關谷委員 なるべく簡潔にお尋ねいたしますので、御答弁も簡潔にお願いをいたしたいと思ひます。

法案の法文上のことについては、他の公団法などと比較をしてみても、おおむね同じであるので、一、二の点を除きましては疑点を差しはさむ余地はないと思ひますので、主として法文以外のと申しますか、実質的な面についてお尋ねを申し上げたいと思ひます。

お尋ね申し上げたいと思ひますことは、まず第一番に位置の選定について、二番目に施工時期の決定について、第三番目に計画の内容について、第四は公団にしなければならない理由について、第五は公団そのものの内容について、第六は新空港実施上の障害と思われる点の除去方法について、この六つについてお尋ねを申し上げてみたいと思ひます。

第一番の位置の決定であります。これは買収価額等に影響をいたします。ことに土地ブローカー等の介入を許さないというふうな意味におきまして、前広く発表するということは、いろいろな点から申ししても慎重を期さなければならぬと思ひますので、これにつきましてどこだというふうなことをいまここで明らかにしていただきたいと思ひますが、いろいろ世間では、これは閣内不統一のために長引いて決定を見ないのだというふうなことが流布されておりますし、またいろいろなことが週刊誌等にも出されたりしておりますので、そのようなことを一掃する意味におきまして、いままでの経過を運輸大臣から簡単に御説明願ひ、さらに運輸大臣がこれについてどういふふうな覚悟で臨んでおられるか、その決意のほどをお知らせ願ひたい。これにつきましては、あまり深くお尋ねすることは控えたいと思ひますので、この点をよくわかるように、納得のいくように御説明願ひたいと思ひます。

○松浦國務大臣 關谷委員のお尋ねに対して簡単にお答えいたします。

まず位置の問題につきましては、私の就任いたしました当時以前に、航空審議会の答申によりまして、霞ヶ浦、富里等、東京周辺で一時間の範囲内で交通のできるようなところがいであらうという答申がきておりました。その後、まだ池田内閣時代でございますが、航空関係閣僚懇談会というものが開かれました。その懇談会の座長を河野國務相が担当されたのであります。そこで懇談会でもいろいろ議論がありまして、懇談会で出ました場所等もそのほかに数カ所ございまして、それに対してしまして、航空局ではそれぞれ調査研究いたしました結果、結局東京周辺ということになると、やは

り限られた場所になってしまふのです。というのは、東京を中心いたしました西のほうはブルー14といひまして、入間川から厚木までの間に四カ所の飛行機基地がありまして、一日に二千回も高速の飛行機が練習しておりますから、西のほうに出ることはできないのであります。でござい

ますから、現在西のほうに参ります旅客機にいたしまして、木更津を通り、大島を通って、富士山ろくを経て名古屋方面に行くというコースをとっております。北海道方面に参りますものも、浦安の沖を通って茨城県の方に出る行くといったようなことで、東京から西のほうには旅客機はほとんど行かれないというのでございまして、特に今度の位置指定は、ああいう巨大な飛行機で、しかも速力が早いのでございまして、このブルー14を越えて向こう側に位置を求めるといふことはできません。したがって、この審議会の答申の二カ所のほかから東京湾についていろいろの御意見がございまして、その東京湾の研究も加えるというところで、ごく最近に至りまして、富里のほかに東京湾並びに霞の埋め立てについて早急に研究をするというところが一件。もう一つは、ブルー14以西の四カ所の米軍基地に対して、外交ルートを通じて、そのうち一カ所なり二カ所なりを利用してもらいたい。利用等についてということは使いましたが、これは安保条約その他において、日本の東京を守るために向こうで基地権を得ておるものでございまして、直ちに返還ということばを使ひませんから、これを利用してもらいたいという要求を外務省を通じてアメリカに要請することになっております。これらの状況を勘案いたしまして、多数の農村をかかえておるところを選ぶか、あるいはブルー14外における米軍基地を利用する等のこととがどがつきませんならばまた他の埋め立ての方法を考へるかとい

うところが現在の状況でございまして、こまかしいことはいろいろありますが、大筋といたしましては、東京湾内の埋め立てをやれば、結局、これから巨大な船舶になりまして、十三万トン、十五万トンというような船が出入りするものであります。位置によつては湾の中の航路を変えなければならぬ。あるいは木更津の沖というようなことになりまして、同様な船の出入りに非常な支障を来し、また千葉県の川鉄をはじめとする出光興産その他の、いま沿岸における臨海工業の発展しつつある方面に障害を与えるというようなこと等もございまして、そういうことと自然とやるところはきまつてしまふようなことになるのであります。今後の推移を眺めまして、慎重に検討いたしていきたくと思つております。

○閣下委員 世間では閣内の意見がまとまらないというふうなことを非常に大きく取り上げておるのでございまして、こういうことがあるのかないのか、それとも一つは、河野大臣が閣僚懇談会の座長をつとめておられる。しかしながら座長というものは各閣僚の意見の取りまとめをするのが座長のつとめであつて、あくまでもこの空港の問題に對します主官大臣は運輸大臣であるので、運輸大臣が主官大臣であるという立場を堅持しながら、閣僚懇談会が進められておるのかどうか、その点をひとつ簡単に明快にお答えを願ひたいと思ひます。

○松浦閣下大臣 いまお説のような点に對しましては、私は自分の職責を全うすべく一歩も譲らないという考えでやっておりますが、しかし座長としての発言も相當のことがありまして、しかし、仰せのように運輸大臣の職責を全うするのが私の任務でございまして、どんな困難に逢着いたしましてもそれを貫きたい、かように思つております。

○閣下委員 大臣のいまの御決意のほどを承りまして、私はこれなら位置の決定も早急にできるであらうと安心をいたしております。あの航空審議会の答申あるいはこの計画書等に盛られておりますように、ことに条文にも書いてありますように、

東京都の周辺であるということ、航空管制上支障のないこと、気象条件が良好であること、工事施工に容易な地形、地質であること、都心との距離が一定時間以内であること、用地の取得の容易なこと、特にそのあとに書いてありますのは、地上に對しては絶対安全でなければならぬ、したがつて、密集地帯、山岳地帯や、他の飛行場のない場所でないければならぬ、至れり尽くせりのことが書いてありますので、これらのことを全部守るのだということになります。この条件から割り出しますと、おのずから候補地は決定することになります。そういう決定の一審根本になりますか、あくまでもこの原則を貫いていくのかどうか。その決意のほどを——先ほどの大臣の御答弁で、もうお尋ねするのは、これはちよつとくどいかわかりませんが、この条件を貫いて決定するんだ、こういうふうにお考えになっておるか、この点を伺つておきたいと思ひます。

○松浦閣下大臣 ただいまお問ひになりました点は、位置決定に對する基本観念でございまして、仰せになりました条項を順守して、自分の与えられた職責を全うしたいと思ひます。

○閣下委員 これは局長に、事務的な問題ですからお尋ねするのでありますが、場所の選定についての考え方で、航空審議会の答申は具体的に富里か霞ヶ浦のどちらかということと二者択一ということになっておりますが、答申の二方以外の場所を決定する場合には、航空審議会に再諮問する必要があるのであるか、これは手続上の問題でありますか、そういうふうなことが必要であるかどうか、この点伺つておきたいと思ひます。

○松浦閣下大臣 航空審議会は運輸大臣の諮問機関でございまして、したがつて、諮問して答申を得ましたことを尊重するということは当然でございまして、いろいろな事情で他の候補地にきめるといふ場合に航空審議会に再諮問しなければならぬか、この点につきましては、絶対に諮問しなければならぬというふうな法律上の拘束

はないと思ひます。ただ従来の経緯から見まして、航空審議会との間で再諮問するか、あるいは何らかの意思の疎通をはかるかというふうなことが必要ではないか、かように考えております。

○閣下委員 そうなりますと、この審議会というものの、大臣の諮問というものは非常に軽いものになつてしまふですね。そんなことならむしろいいほうがいいというふうなことで、結論を出さないで待つてくれといふたほうが気がきいていふような気がいたします。こういうふうな審議会にこれにあればのメンバーが寄つて、そしてあれだけのりっぱな結論を出しておる、しかもこの意見は尊重しなければならぬということにはなつておりますが、それを今度そのとおりにしなかつた場合に、ただ都合でこれはほかにつくるんだというふうになりますと、これを踏みつけたという結果になります。それに対しては一顧だにも顧みられなかつたということになつてしまひます。そんなことであつていいのですか。そういうことでやつた場合に、これから先審議会の委員あたりがほんとに力を入れて答申をするというふうなことができませんか。そういうことがなくなりやしませんか。

○松浦閣下大臣 先ほど申しましたのは、審議会の意思をじゅうりんするとういうような意味で申し上げたのではないのであります。審議会の意思は尊重すべきであるということと申し上げました。かりのお尋ねでございまして、かりに審議会の答申したところ以外にきめる、そういうことはあり得ないと思ひますが、その場合にどうするかという問題につきましては、再諮問をするということもありましようし、再諮問をしないです実上の意思の疎通をはかるというふうなこともあるいはあるのではないかと、それはその場合に決定すべきでございまして、いずれにしても従来の経緯から見て審議会の答申を尊重するということとはしなかつた。大臣が公の席でおっしゃつておられますように、私どもそれが正しいというのを考えております。かりに尊重できなかった場合というこ

とでございまして、先ほどのような御答弁をしたのでございまして、

○閣下委員 それでは航空審議会の答申を尊重するんだ、その方向でいくと思ふので、かりの場合にはあまり考える必要はないというふうには私は言外に了承をいたします。私の了承が間違つておるかどうかわかりませんが、そのように了承をいたします。位置の問題につきましては、大臣の強い御決意、それと原則は必ず貫く、ことに局長あたりも審議会の意見を尊重するのだというお話もありますので、これ以上追及するのは差し控えます。今度はその位置の決定の時期の問題についてお尋ねをいたしたいと思ひますが、この附則の第一條施行期日のところで、政令で一応きめる、こういうふうなことにしております。そうして位置がきまつてからその後「政令で定める日から施行する。」というふうなことにしておるのではありませんか。

まずお尋ねしたいのは、期限をきめないで政令に譲つたという立法例がほかにあるのかないのか。これは悪く解釈をいたしますと法律はあつてもなくても同じことになる、いつやつてもいいんですから、こんな期限についてはこの法律はあつてもなくてもいい、こういうふうなことになると思います。この法律を骨抜きにするものとも解釈をされるのであります。位置がきまつたならばすぐに施行するんだということならば非常にすっきりとするのであります。位置がきまつてからその後「政令で定める日から施行する。」というふうな、こんなややこしい立法例は、いままで私が審議をいたしました立法例の中にはこういうものはなかつた、こう記憶をいたしておるのであります。これは善意に解釈いたしますと可及的にきめることができるんだというふうな解釈も成り立たないこともないのであります。その解釈をいたしますためには、あまりにもいままでのいきさつが複雑過ぎますので、そういう点から判断をいたしますと、この点は何やら私たちのふに落ちない書き方でありまして、こういうふうな立法例がほかにあるのかないのか、それを局長あ

とでございまして、先ほどのような御答弁をしたのでございまして、

たりはどういうふうな解釈をしておられるのか、善意に解釈をしておられるのか、これは困ったものだと思っておられるのか、その点をひとつ伺っておきたいと思ひます。

○橋内政府委員 ただいまのお尋ね、二つに分かれますが、まず第一に従来の立法例でございしますが、これにつきましては今度の立法、立案と多少性質が違つておられるかもしれませんが、先例といたしましては、奄美群島の復帰に伴う法令の適用の暫定措置等に関する法律、また海上衝突予防法等につきまして期限の規定を法律でしませんが、施行期日を政令にゆだねているという立法例はございます。もちろん立法例があるということと多くそれが通例であるということではもちろんございません。

それからこの法律の關係のお尋ねの点でございますが、この法律は「第二条の規定は公布の日から」ということで、これによって場所をきめる政令が出し得るということになっております。「その他の規定は」云々、「その他の規定」と申しますのは、公団設立の準備が始まるという規定が第一に必要なわけでございますが、これは「政令で定める日から施行する」ということで、悪く解釈すれば、あるいはいつまでもきめないというふうな解釈も不可能ではないと思ひますけれども、この法律を提案して御審議をいただいておりますというふうなことから見ますと、法律が通ればできるだけ早く場所をきめまして、場所がきまりましたら、さうすぐ公団設立のいろいろな諸規定が働くように、なるべく早く政令でもってその他の規定を動かす、こういうことになるであらう、かように考へております。

○關谷委員 何やらよそごの御答弁であります。先例があるかないかというので奄美群島と海上衝突予防法を出されたが、これは、この場合とは全然性格が違うのです。海上衝突予防法というやつは、これは国際条約の關係が何かがある、一方的にこちらがきめるわけにはいかないもので、それでそのほうがきまったときにき

めなければならぬというふうなことで他動的な關係できめかねる。その場合だから「政令で定める」ということに譲つたのであつて、この場合は何もきめられないことはないのです。位置がきまつた場合には、すぐにきめるのが本筋であつて、それを政令に譲つたことがおかしい。ほかの立法例の先例は「その先例を私はあとでまたよく調べてみますが、それは他動的な關係でできないのだ、そのために政令に譲つたのであつて、こういうふうな場合に政令に譲つた先例があるかないか。いま言われた奄美群島と海上衝突予防法の場合には、なぜこれを政令に譲つたかであつてもう一度私検討してみますが、それは他の關係性からいって、そうでなければならぬという状態にあつたから政令に譲つたのであつて、このように何にも譲る必要のないときに譲つたものではない。それがこういうふうな政令へ譲つてあるということは、まことに解釈のしにくい点がある。この点は重要な点でありますので、場合によりましては修正を考へなければならぬかと思ひます。私はこの点をお尋ねいたしておるのであります。善意に解釈せられないこともないというふうな、まことに気のいい局長でありますので、答弁をしておられるようでありますが、私はさうに甘くは考へてはおりませんので、これ以上あなたにお尋ねしてもしかたがないと思ひますが、この点につきましては、またいずれ次の機会に譲ることになります。

それから、この国際空港を早くやらなければならぬという理由につきまして、新国際空港というものは、SSTが出現しようと思ひが、いまいうのうちに発着の回数がふえた場合に、羽田ではもう空間がないというところで、この新国際空港をつくるというのが主たる理由であります。それにもかからず、このSSTというふうなものを引き合ひに出すのですから——SSTというものは、せつかく内容に關係するからというところで、SSTというふうなものを引っぱり出しておるのでありまして、これができようと、できまいと、

昭和四十五年になつたならば、羽田では間に合はなくなる。それで急ぐのだというところでやらなければ、どうもSSTの開発がおくれればおくれてもいいのではないかとこのうふうなことが、世間いろいろいわれておるし、ことによく事情のわかつた者でさえ、SSTは延びるそうだから、二年や三年延びてもいいではないかというふうな意見が国会内部でも起つております。私は、これはPRの不足であり、皆さんの説明が悪いからだと思ひますが、このPRに對しまして、PR不足をこれからどういうふうなしようと考へておられるか。私は、もう少しじょうずにPRしなければいかぬと思ひますが、どんな方法でみんなにわからせるようにしようとおられるか、私、伺つておきたいと思ひます。また、意味はそうでなければならぬと思ひますが、あなた方は、いま言うように空間がなくなるから急がなければならぬのだという説明を一回もしてない。その点が隠れるようにSST、SSTというふうなことをしきりに説明するものですから、みんな間違つた解釈をしておりますが、これらに對しましてはよくPRしなければいけません。これから具体的にどういうふうなことをしていこうと考へられますか。

○松浦國務大臣 いまのお話はまことに重大な問題でございます。現在羽田は百万坪ちよつと出るか出ないか、まあ百万坪のところでありまして、これに對する発着の飛行機数及び人間の往來の数は、まあ人間の数でいいますと三百五十万人、世界に百万坪で三百五十万人の乗りおるをする飛行場は一つもありません。三百五十万人クラスになりますと、三百萬坪から五百萬坪に至つております。それはイタリア及びフランスの例によるものであります。あるいはドイツの各都市における例によるものであります。ところが、いま仰せのよう、今度の新空港はSSTという問題が大きいものですから、その陰に隠れてしまつておるのです。ほんとうはいまおつしやつた副港が必要なんです。一千万人の大都市の付近に、このように

航空時代になりまして、もう貨物までが航空でなければ間に合はないというふうなスピード時代になりまして、百万坪の飛行場が一つしかないなんというところは、これは全く時代おくれの問題でございします。これは万一事が起きたらたいへんなことだと私は日夜このことを心配いたしております。したがって、われわれの予定は、まず着手いたしましたならば、三千メートルあるいは二千五百メートル程度の国内空港あるいは國際的にそれで利用できる程度のものではそこを利用する、まあ國內航空は主としてそこへ持つていつて、羽田を國際的にだけに使うということと、三年の間にこの副港というものをつくらなければならぬというところが一番大きな問題でございします。したがって、この工事は、七百万坪に對するSSTの路線を四千メートル二つと、横の三千六百メートル一つのH型のものを全部一ぺんにつくる考へはない、これは順次つくりたいといふのであつて、先につくらなければならぬというのはいま仰せになりました羽田の狹隘、いわゆる東京の大都市における副港というものが一番大事であると思ひまして、その方向に全力を注ぐために早く着手して、早く副港をつくらなければ、もう羽田ではほとんど空において陸においても余地がないというところに追い詰められておる現状のことがわれわれの一番心配しておることでありまして、技術的あるいはその他の問題に對しましては局長から答弁いたさせます。

○關谷委員 大臣のお話を伺つておると、何よりも早く着手することが一番のPRだ、こういうふうな御答弁であつたと解釈いたします。それが一番有効適切なものではあります。さらに局長のほうもよくこれを徹底させるためには何かの方法を考へなければならぬと思ひます。これを早く推進するために、大臣が早く着手するというお話でありますので、それが一番いいことには間違いないのですが、そこへ持つていくためにはやはり側面的なPRが必要であります。この点、よく方法論を考へておいていただきたいと思ひま

いろいろな手を打っております。先ほどお尋ねの一年十七万五千回というのは、一日四百八十回ということになります。

それから、新空港のほうでござりますが、これは何分にも将来の問題でござりますので的確なところは申し上げかねるわけですが、一応能力の限界としては、年間四十八万二千回というところまではいけるといふふうに考えております。この点はいろいろな仮定を含んでおりますので的確には申し上げかねますが、一応の計算上としましてはそういう数字を持っております。これにはいろいろな条件がござりますので、いわば極端に言えば計算上の数字というふうなことでござります。

○**関谷委員** 四十八万二千回で十分であるのかどうか私にはわかりませんが、いろいろ完備をしてこれだけということになるのであります。ところが、回数がもしこれをオーバーしても、これを改良すればそれ以上に回数が伸びるというふうな方法も考えておいていただきたいと思います。

それから、滑走路の長さであります。この計画書を見てみますと四千メートルということになっておるようであります。現在の羽田が三千五百メートルであるという聞いておりますが、これはSSTが使えるんだというふうなことであります。現在のジェット機で三千五百メートルのあの滑走路を使っております。着陸をいたしました際に逆ピッチをかけます。そうすると私たちも相当なショックを受けるのであります。四千メートルの滑走路になりましたとしても、三倍も四倍も速度を出してこのSSTが四千メートルの滑走路へ着陸をいたしました際には相当な逆ピッチをかけなければならぬのだと思ひますが、高血圧の旅客、疲労しておる旅客などが脳溢血を起こすような心配がないこともないのだということを専門家から伺っておるのであります。この四千メートルというのでいいようにあるのか、そういうふうな航空医学というふうな面からの検討も進んで、それで四千メートルということができるのかどうか、ただばく然と四千メートル程度のものでよろうというふうな軽い考え方をしておられるのではないのか。SSTのような速度の早いものができた場合には、いまの羽田よりわずかに八百五十メートルしか長くないところで、はたして私はやれるのであろうかどうであらうかという心配をいたしますので、また私ばかりでなくほんとうの専門家がその点を心配しておりますが、そういう点はよく検討をしておるのかどうか、これを伺っておきたいと思ひます。

○**板内政府委員** SST用の滑走路としてどの程度の滑走路をつくるかという問題は、日本だけでなく、外国でも非常に重要な問題を持っております。問題でござりますが、私も四千メートルというものを前提としたのは、決して感ぜてやっておりますわけではございません。と申しますのは、先ほど触れましたように、米國連邦航空庁がSSTの開発の中心になってこれを進めております。米國連邦航空庁のSSTをつくるための設計上の要求性能としまして、気温摂氏十五度のときに三千五百メートル以内という数字を出しております。この三千五百メートルというのは、ほぼ現在の羽田の一番長い滑走路に相当するわけでございます。ただここで、気温摂氏十五度という限定がついておりますが、これはこの種の技術的な問題を議論する場合の一種の標準的な温度でござります。しかし場所によっては非常に高温なところもござります。特に年間をとりますと夏は非常に暑い。たとえば羽田におきまして現在の計画基準温度というものは摂氏三十度ということと考へております。温度が上がりますと、飛行機の離陸の性能は悪くなる。いわば空気が軽くなるというふうな点から飛行機の浮揚力が減っていく。したがって、滑走路の長さはふえるというのとはどこも同じでございます。したがって摂氏十五度で三千五百メートルという場合に、日

本東京あたりでどの程度の滑走路が必要かということになりまして、若干のアローアンスを見ますと、やはり四千メートルというものが必要であるということになります。もちろん滑走路は長ければ長いほどいいし、また安全性も増すわけでございます。この点は事故が起るたびに指摘されるところでございますが、幾ら長ければいいほど安全と申ししても、おのずからそこに一つの標準なり限度というものがござりますので、若干のアローアンスを見るときで四千メートル程度にするという結論を得たわけでございます。

なお、これを裏づける根拠をいたしまして、諸外国におきまして、特にフランスあるいはドイツにおける最近のSST用の滑走路も四千メートルというものを前提にしてやっております。こういうふうな点から見まして、決して四千メートルというものは根拠なくやったものではございませぬ。またこれ以上長くすればもちろんそれだけ使いたい、あるいは安全性を増すというところは言えると思ひますが、飛行場というものはやはり長ければ長いほどいいというわけにはいかないのではないかと考へます。

○**関谷委員** 脳溢血を起こさず心配はないかということについての御答弁はなかったようでありまして、これは検討もしておられないので御答弁を、それらしたいと思います。そういうふうなことを一度御検討願つておきたいと思ひます。それから今度は、新空港の建設はきわめて大規模であるのと急を要するために、円滑かつ能率的に行なうために公団にするか書いてあるのではありませんが、埋め立てとか滑走路あるいは保安施設その他利用者の利便をはかるための諸施設の建設ということは、みな公団が直営でやるのではなくて、請負にしてやらすということになるのだと思ひますが、それでよろしいか。

○**板内政府委員** 公団が建設する場合には、やはり公団自体がつくるというのではなくて、いわば専門の建設業者なり何なりに請負せよというふうになると思ひます。運営の場合には、主として

公団がやるにふさわしいものは公団の直営でありまして、公団がやるにふさわしくないというふうなものは委託をするというふうなことになると思ひます。

○**関谷委員** そういたしますと、この公団にするという理由は、運営の面からきておるのであって、建設というふうな面からきておるのではないということになるわけですか。

○**板内政府委員** 公団をつくるという点につきましては、いろいろな理由がござりますが、まずこれを政府自体がやたらどうかという問題から、政府自体ではとてもできない、それでは会社はどうかということ、会社でやるのも弊害があるというふうな点から、公団が最もいいということになったわけでございます。

公団でやる場合に最もいい長所と申しますのは、まず場所がござりますと、用地買収なりあるいは補償という問題が起りますが、これは国みずからがやるよりも公団がやたらどうか非常に能率的である。それからまた設計というふうなことは、国自身でやたらやれないことはございませぬが、人事面、経理面、その他から申しまして、この公団が設計をやる、またこれが具体的に仕事をやる業者を使つてやるというふうな点のほうは能率的であろうというところであります。しかし何と申しましても、用地の取得なり買収あるいは補償、これは場所の決定によつていろいろと形態が違ふというふうな点で公団が一番能率的ではないかと考へております。

それから運営の場合につきましても、政府が直営するよりは公団でやたらほうがいい、さりとて純粋の民間にこういう公共的な大きなものをやるのは不適当である、かように考へております。○**関谷委員** 用地買収、補償等は公団のほうが能率的だ、設計も公団が業者等に請負せてやるほうがいいと言ふが、これは国がやたらして同じこととす。公団でやれば早くなる、国がやればおそくなる、そうすると役人が仕事をせぬという結論になるかもしれないが、そんなことは答弁に

ならぬと思います。運営の面でも公団のほうが便利だ——どこが便利なのかと私が聞いておるのに、ただ便利だ、便利だというような答弁では答弁にならないと思いますが、それなら私のほうから質問いたしますが、第二十九条第一項の規定による公団債の発行というふうなことも考えて、用地の買収等につきましても、これは予算外の国庫債務負担行為であり、さらにやれない場合には第二十九条の借り入れ金でやるというふうな、こんな公団債を発行したりあるいは借り入れ金もやれる、そういうようなところが国でやるよりは自由なことでないのですか。何やらさつきは、そのほうがいいんだというふうなことで、理由なしにいいんだ、問答無用でいいんだというふうな局長の答弁、何ば私が簡潔に答えてくれといったって、その具体的なことも何にも言わないで答弁せられたのでは困るのですが、そういうような内容ではないのか、ちょっと答えてください。

○橋内政府委員 先ほどの答弁が不徹底であったということは率直に認めます。ただいま御質問になりましたように、公団でやるのにはいろいろな点がございますが、いま御指摘になりました点は非常に重要な点でございます。政府でやるというしますと全額政府の公共事業ということになります。公団でやりますれば、民間から公募債というふうなことで資金の導入が可能であるという点がございます。

それから先ほど説明を少しはしりまして、政府よりも公団のほうが能率的にできると言いましたのをさらに具体的に申し上げますと、この空港の建設、維持、運営のためには、大量の特殊の技能者を必要といたします。これらの要員を確保するという場合に、これはもちろん公務員であつても不可能というのではございませんが、採用資格あるいは給与等、いろいろな方面から人材を集めるという場合には、実際問題として公団のほうが弾力的な運用ができるというふうに考えております。

それから先ほど申しました用地の取得あるいは補償その他の点について、官庁会計よりも公団方式による経理面のほうが弾力性がある。弾力性があるという点はいいかげんなことをするという意味でなく、補償等の問題につきましては、地元との折衝という場合に、官庁よりも公団のほうがいろいろな点で処理が容易な場合があるという点があげられます。

そのほか、たとえば経理面で見ますと、予算の流用あるいは繰り越し使用等というふうな問題につきましても、公団の場合には非常に弾力的な運用ができる、これがまたいろいろな地元との折衝というふうな点につきましてもスムーズにいく面があるのではなからうか、かように考えております。

以上が、公団によってやったほうが政府直営でやるよりも全体の仕事がスムーズにいくという理由でございます。

○關谷委員 それではつきりしたのであります。公団の利益あるいは欠損が生じたときの規定が第二十八条に規定してあるのではありませんか、建設の途中あるいは建設後の数年間は、これは赤字となるのが当然だと私たちは思います。ところがこれは、余ったものは積み立て金にしろと書いてありますが、もちろん余ったものはないので、積み立て金もできるはずありません。そうすると、赤字の累積だけということになってくるのであります。これは赤字が次から次へ重なつても繰り越し欠損としてその累積が次から次へ繰り越される、こういうことになるのですか。それとも一般会計から何らかの繰り入れをする、そして赤字を消すというふうなことも考えておるのですかおらないのですか、どうなんでしょうか。

○橋内政府委員 現在の考え方としては、繰り越しのままにしておきまして、必要な金は出資なりあるいはただいま申しました民間の資金導入なりということでもって、資金的には不自由のない形で持っていく、こういうふうに現在のところ考えております。

○關谷委員 累積した赤字に対して出資をさせる、こういうふうなことでありますが、そんなことに資をするものはないと思います。それから民間の出資と民間の資金というのになります。公団自体の赤字というふうなものについて出資という民間の資金の導入ということではできないと思ひます。この公団の中の運営、管理の面等につきましては出ないということになるのか、そここのところが十分わかりませんが、私は当初はもうけがないから赤字が出るのだというふうに思ひますが、その赤字を埋めるために出資あるいは民間資金ということとは考えられないと思ひますが、これはどうなんでしょうか。

○橋内政府委員 先ほど申し上げましたのは、こゝとばかり足りなかつたと思ひますが、おっしゃる通りに、繰り越し欠損金を埋めるために出資なり公募債というところでございませんで、繰り越し金で足りないんじゃないかというふうな御疑問があるのではないかとこのことで、仕事には差しつかえないように、これとは別途の問題として、政府出資なり公募債というところで必要な資金を確保するという意味を申し上げたのでございまして、決して赤字補てんのために出資する、こういう意味で申し上げたものではございません。

○關谷委員 それでは赤字は赤字としてそこへ残しておくとということですね。まことに不健全な公団、こういうふうな気持ちがいいたしますが、これはやってみなければわかりませんが、それはそのときにまた具体的問題として一般会計から何とかするということになるのかもわかりませんので、その程度で控えましょう。

この新空港、この位置が決定するということになりますと、実現を急がなければなりません。この際に国鉄では三兆円を七年間に設備投資する計画を立てております。道路では五兆年計画がまた金額をふやしていく、日本鉄道建設公団も、これは二百五十四億でございますが、来年から

はおそらく五百億程度のものが年々要ることになってまいらると思ひます。治山治水関係においてもどんどんふやしていく。そういうことになった場合に、この空港公団がまたこれを急ぐのだということになってまいりますと、これらの技術陣、労働者というふうなものが、そこだけのものというところで持っておつたのでは、これらの大きなものを全般的にやるのに非常にむずかしいときが来るのではないかと。労働者が不足しておるといふようなときに——私はこれは大臣にお尋ねしなければなりません。こういうふうな皆さんの新しい計画ができて、そしてそれに技術陣が要る、労働者もたくさん要る、こういうような場合に、私は、閣議なんかで、これはその間の技術陣あるいは労働者等を機動的に動かし得るような何らかの機関を設けて、そして急ぐときには急ぐところへそれを重点的に配置するといふような、何か全体計画にとらみ合せて、そしてそこに一つの機動性を持たせるような機関が必要なのではないかというふうな気持ちがするのでございます。これは実際にそういう事態が起きてみなければわからないかも知れませんが、私は必ず来るという気持ちがいたしますし、予感がいたしますが、そういうふうなことをひとつお考えになつてみてはどうであらうかと思ひますが、どうでしょう。

○松浦國務大臣 これは重大な問題でございませう。まだ大蔵大臣ともこまかい折衝はいたしておりますが、座談的に大体的な話しております。

またいま航空局長がいろいろと答弁しておる中に、でさうがった後における管理、経営は公団が行なうのだ、この点から見て、国庫収支の均衡を保つ上に、重要な意義をなす、つまり貿易外収入を確保する任務を果たすのでございませうから、港の管理、経営に似たような国費の負担といふことは必要ではないか。滑走路であるとかあるいは土地買収であるとかいふようなものは、国の財産になるのですから、私はやはり公共事業費の中から

それは「万」の場合も考えて考えておかなければならないと思います。本年中にきまらなかつた場合に、この二十四人が宙に迷うというようなことを、私が繰り返して言うておるように、これはみな公団の中核体になる人々でしょうが、それを万一の場合は予備費でも出すのだとか、なんとかするという答弁がなければ安心してやれませんが、その点どんなことになっておりますか。何も今年中には必ずできるのだということなら、最初にもうそのときには公団としての活動を始めるのでということなら、最初の決定時期の關係もまた位置の決定というようなことも私は心配しません。位置がきまつて、その後の政令でこし中にはつきりときまるのだということなら、何もこんなむずかしい質疑応答は要りませんので、説明を聞いてそれで済むのですが、なかなかそうはいか

ない場合がありはしないかと私たちが内心心配するところもありますので、その際には予備費とかなんとかで出してこれをまかなうというようなことがなければならぬじゃないか、その点は何も考えておらぬのですか、のんきな局長ですすね。

○堀内政府委員　いまのんきであるというおしかりを受けましたのですが、万一の場合に絶対に方法がないというわけではございません。いろいろな

な方法。予算を流用するとか、あるいはその他予備費の問題とかいろいろ考えられますが、私は現在におきましては、そういう一種の万一の場合を考えて、そういうことでどうやらやれるというような考え方よりも、むしろそういうようなやりくりを考えないで早期に御決定を願いたいという気持ちで非常に強いものでございますので、便法というような御質問に対してはいわば答弁を的確にしなかつたというようにございまして、万一の場合をかりに想定すれば、いろいろな方法は私は絶無ではないと思います。ただ現在そこを考えるよりも、むしろ早くきめていただきたいというような、樂觀的かもしれないですが、そういう気持ちで一ぱいというところでございます。

○關谷委員 局長のほうが政治家らしくて、私のほうで事務屋の考へるような考へ方で逆になつておりますが、万一の場合も考へて、安心をして職員が仕事をすることができましように、たとえ万一のことがあつてもこうなるのだといつて安心感を与えて伸び伸びと仕事をさせるのが局長の仕事ではないか。そこへ私が答弁をさせようと思へば、そんなことは考へぬほうがいいんだ、おまへは政治家としてはまことに小さいぞよ、そんなことを聞くな、そんなことをいま言うべきではないと言つて、まるで事務屋に政治家がさとされていふやうなんですが、まあそれはそれでいいですよ。まことに頭のいい橋内局長のことです。うやうやしく聞いておきましよう。

それから具体的にいろいろ取り越し苦労をするなどこれまた局長にしかれるかも知れませんが、航空審議会の答申では富里もしくは霞ヶ浦といふことでありますので、この比較検討といふことはなされておるのであると思ひます。聞くところによりますと、これは私があるところで聞いたので、その点が確かであるかどうかわかりませんが、よくこれは検討しておかなければならぬ問題だといふ意味で老練心までに申し上げておきます。霞ヶ浦は埋め立てを七百万坪やりますと、治水計画を十分にやらなかつたならば、技術的に計算をすると水位が五十センチ高まるという結果になるのだとあります。こういうことまで考慮に入れておかないと、せっかくこの計画を始めますので、こういうことは考慮に入れたらどうか。それから百里飛行場の廃止について防衛庁の長官が強硬に反対し入れをしたといふやうなことを言つておると聞いておるが、それが真実であるかどうか。またアメリカの基地のうちのどれか一つを返還をしなければ、霞ヶ浦にいく場合には、百里飛行場を廃止しなければならぬので、先ほど大臣は、返還といふことは悪いので、使用といふことを使つて

言つておりましたが、使用といふやうなことにいつて、交渉しておるのかどうか、可能性があるかどうかといふやうな見通し、あるいはそんなことは考へておらないのか。できるのだから心配するなといわれればそれまででありませんが、そこまで責任をもつて言われるなら答弁は要りませんが、そのやうなことを考へておるかどうか。そんな申し入れがあつたかどうか。富里は、立ちのきに対して賛成が六百戸、反対が六百戸、そして条件闘争をやるとかなんとかいふのが六百戸といふやうなことに分かれておるといふやうなことが新聞にうわさされておるが、買収については県その他と打ち合わせといふやうなことはして見たことがあるのかないのか、見通しが立つておるのか、買収がむずかしいやうなことがあるいはやれるのか、そういう見通しを立てるといふことは、位置決定以前になされなければならぬ仕事でありますので、そのやうなことをやつておるのかどうか、この点を伺つてみたいと思ひます。

○橋内政府委員 問題は三つに分かれると思ひますが、第一の問題は霞ヶ浦の治水の問題でございます。この点はすでに事務的にある程度の調整といふものをやりつづけております。もちろんこれは最終的にまだ詰めておるわけではございませんが、洪水調整の問題として、現在霞ヶ浦の湖面の減少面積は九百万坪以内にとどめるといふことになっております。一方、現在高浜入り干拓事業といふものがござります。そのほかすでに行なわれましたものに、四百万坪の干拓工事といふものが行なわれておりますので、現在五百万坪の干拓の余裕があるといふやうに聞いております。いま申しました高浜入り干拓をやれば、この五百万坪のうちの相当部分を取られてしまふ。したがって、飛行場を湖面につくる場合には、高浜入り干拓をやめて、そして七百万坪をつくる。そうしますと、単純なる計算によりまして二百萬坪といふものがはみ出すといふことになりまふ。この二百萬坪といふものはみ出しを調整するた

めには、放水路の計画あるいは湖岸の堤防あるいは洪水調整池の建設といふやうないろいろな方法、これを組み合わせるということもあるいは必要かと思ひます。この辺は、私どもの考へ方では、金の問題ももちろん伴ひますが、技術的には調整可能であらう、ただ主管省はこの辺になりますと建設省でございますので、建設省とどういふ点は今後十分調整を必要とするといふやうに考へております。

それから次のいわゆる東京西部の軍用飛行場の返還問題、この点は先ほど大臣がおっしゃいましたやうに、いわば返還の要求といふことでなくて、利用されてもらふといふことで、これは外務省が中心になつて、その利用について米國と交渉をするといふことになつております。この交渉の成否といふ点につきましては、今後外務省筋の交渉の経緯等をよく聞きまして判断をいたしたい、かやうに考へております。

それから富里地区の問題でございますが、富里地区につきましては、御承知のやうにあの付近には非常に強い反対運動のあることも事実でございますが、一方また誘致運動といふものもござります。この賛成、反対につきましては、時期によつて反対が非常に強いという印象を受ける場合と、また賛成がかなり強いという印象を受ける場合と、いろいろござりますが、一つのデータとしまして、三十九年の九月に富里村の議會で調査をいたしました。この調査によりますと、絶対反対が三四％、それから賛成と条件つき、条件はいろいろござりますが、そういうやうなものを含めまして六五％、別に不明といふものが一％といふやうな数字が出ております。これはいろいろアンケートのしかたその他にも議論の余地はあるかもしれませんが、一応村議會でもつてやられました、いわば一種の公の調査といふやうな性格を帯びておると思ひますが、こういうデータを私どもは持つております。航空局が自分自身で賛成、反対といふものを地元に行つて調査するといふやうなことは、現在まだしておりませんし、また、現在において航空局がそこまでやるのはいろいろな意味で

問題があるのじゃないか、かやうに考へております。

○關谷委員 これで質問は終わつたのであります。が、最後に、これは答弁は要りませんが、位置の選定についていろいろ議論をしております。人中にも、航空といふものの技術的な面の無知からくる議論をなしておるものが非常に多い。幸い參議院にはその道の最高權威者である源田元航空幕僚長ですが、參議院議員がおるのであります。この源田元航空將の意見、技術的な面の説明を聞くやうな会も持つ必要があらうと思ひます。そういうふうなことは、航空局として積極的にやるべきである。最初にPRがへた、SSTにとらわれて、その必要性がとんでもない議論になつておつたり、この技術的な面がわからないために位置の選定についても議論をやつておつたりいたしますのは、航空局のPRが足りないといふところに起因するところが多いと思ひますので、そういうことがないように、この技術的な説明を聞くことができるやうな方法を航空局としては考へるべきだと思ひますので、この点を申し上げて、質問を打ち切ります。

○大久保政府委員 本日は關谷委員からたいへん有益な御質問、御意見を拝聴いたしました。特に最後の点につきましては私もまことに同感でございます。この問題が進む過程におきましてしつぱしつぱ源田議員の意見を聴取するやうにという手配をいたした次第でございます。

また、たとえば東京灣等の埋め立て等につきましては、これは船乗り、パイロット等の意見も聞く必要がある、かやうにいたしまして、できるだけその道の權威者の意見を聞きながら、片寄らない位置の選定をいたしたい、かやうな配慮をしておりますけれども、この上とも關谷委員の御意見を尊重いたしまして善処いたしたいと考へております。

○長谷川委員 小川君。
○小川(三)委員 大臣も不在でありますし、關谷

先生と重複する点がありますので、これを整理してまいります。資料だけ用意してもらいたいです。それは、羽田、大阪両空港のバランスシート、最近のものです。それと、公団設立後、公団が事業目論見書を作成するのか、それとも航空局が当たるのであるなら、いまの新国際空港についての事業の目論見書、それだけの資料をお願いしたいと思います。

○長谷川委員長　ちよつと御報告申し上げます。外務委員会できょう十二時過ぎに、日米航空協定に関する決議案が審議されております。それを運輸委員会として御了承願っております。

本日はこの程度にとどめ、次会は来たる八日午前十時より開会することとし、本日はこれにて散会いたします。

午前十一時五十五分散会

昭和四十年四月七日印刷

昭和四十年四月八日發行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局