

第四十八回国会 運輸委員會 議 録 第二十三号

昭和四十年四月十四日(水曜日)

午前十時三十三分開議

出席委員

委員長 長谷川 峻君

理事 大西 正男君

理事 田邊 國男君

理事 肥田 次郎君

理事 有田 喜一君

理事 小淵 惠三君

理事 佐々木義武君

理事 増田甲子七君

理事 勝澤 芳雄君

理事 泊谷 裕夫君

理事 内海 清君

出席政府委員

運輸事務官 深草 克巳君

運輸監督官 有田 喜一君

運輸事務官 橋内 一彦君

運輸局長 松浦 四郎君

委員外の出席者

日本国有鉄道常務理事 今村 義夫君

産業計画會議委員 伊藤 剛君

運輸委員會 江島 三郎君

運輸委員會 平山 孝君

運輸委員會 松浦 四郎君

運輸委員會 松尾 静磨君

運輸委員會 松尾 静磨君

運輸委員會 松尾 静磨君

運輸委員會 松尾 静磨君

運輸委員會 松尾 静磨君

運輸委員會 松尾 静磨君

運輸委員會 松尾 静磨君

運輸委員會 松尾 静磨君

運輸委員會 松尾 静磨君

運輸委員會 松尾 静磨君

運輸委員會 松尾 静磨君

運輸委員會 松尾 静磨君

運輸委員會 松尾 静磨君

運輸委員會 松尾 静磨君

四月十四日

委員内海清君辞任につき、その補欠として本島百合子君が議長の指名で委員に選任された。

本日の會議に付した案件

新東京国際空港公団法案(内閣提出第一〇三三号)

日本国有鉄道の經營に関する件(小口貨物の集約に関する問題)

○長谷川委員長 これより會議を開きます。

新東京国際空港公団法案を議題とし、審査を行います。

本日、参考人として呼びいたしてあります方々は、産業計画會議委員伊藤剛君、日本航空株式會社理事・航務整備本部部長長付機長江島三郎君、航空審議會委員長平山孝君、法政大学教授松浦四郎君、日本航空株式會社社長松尾静磨君、以上五名の方々にあります。

この際、一言委員會を代表いたしました私よりごあいさつを申し上げます。

参考人の方々は、御多忙中にもかかわらず、御出席くださりましてまことにありがとうございます。申すまでもなく、世界の航空機の進歩発展に伴って、わが國の航空も目ざましい発展を示しておりますが、将来旅客需要の伸びと航空機の発着回数の増加傾向及びSSTの使用等によって、その能力の限界に達するものと思われまします。この際、世界主要國の國際空港並みの新空港の建設が必要とされております。

つきましては、新空港の候補地の選定、立地条件、規模、施設、完成時期及び航空機の事故防止等の観点について、それぞれの立場から忌憚のない御意見を承り、もって本案審査の貴重な参考に

供したいと存じます。

なお、御意見の開陳はお一人十分程度にお願いいたします。

それでは伊藤参考人からお願いたします。

○伊藤参考人 産業計画會議の伊藤でございます。

本院が新しく設けられる國際空港の建設につきまして、私どもの考えを御聴取いただける機会を与えられましたことをまず感謝いたします。

私も、当初新空港がかなり早い時期に必要になるのではないかと考えておりました。昨年三月、私どもの構想を取りまとめたものを発表いたしました。それは皆さんのお手元にパンフレットとして差し上げてございます。その後、若干情勢が変更しまして、かえって好都合になったと思っております。といひますのは、超音速機の開発が米國一國に限られてくるような形勢となったことと、四十五年ごろに就航可能と見られていたものが、二、三年先に延びる見込みとなったこととでございます。

したがって、國際新空港建設に對して基礎になる技術的調査を十分慎重に行ない得る時間が与えられたと思っております。ただ、羽田空港のキャパシティが急激に飽和に近づきつつありますので、この点からいいますと、新空港の建設は先ほどのSSTの開発に關係なく、適當の時期までに開始すべきものだと考えております。

一昨年、航空審議會が新空港候補地として千葉縣の富里、茨城縣の霞ヶ浦地区などを御答申されました。最近では政府部内にも有力な候補地が固まりつつあると聞いておりますが、霞ヶ浦、富里とも、気象、地質その他についてまだ不明確な点が多分に多く残っていると思ひます。候補地点につきましては、實際に調査を行ないまして、その

あとで結論を出す時間的余裕が生じたことは、この意味におきまして検討を十分にできますものですから、政府御当局におきまして十分調査をしていただきたい、こう思ひ次第なものでございます。

私も産業計画會議が、技術的には、候補地について、交通、気象、地質等の實際調査を要望したのでありますが、経済的には特に利用者の便宜を第一義的に考えていただくよう要望してまいりました。その最大の条件は、都心と新空港間の距離のことでございます。現在既設の世界各國の國際空港を見ますと、まれには都心との距離が四十キロ、例をいたしまして、ロンドンのガドウィック空港、ミラノのアルペンサ空港、ストックホルムのアルランド空港のように四十キロ以上あるところもございまして、おまな空港は、たとへばニューヨークの國際空港、ロンドンのヒースロー空港、アムステルダムやコペンハーゲン、パリ、それから東南アジアのパンコック空港等を見ましても、いずれも都心から二十キロ合のところ

にございまして、超音速機用に新しく計画されている米國、フランス、これはおそらく超音速機時代の歐洲のエアポートといふべきところになると思ひますが、これらの空港でも大体この程度の距離のところ限定されているように思われまします。これは新空港の第一条件といつてもよいと思ひますが、都心から可能な限りの最短地点につくることを私も要望してきただけでございます。

私どもの計算によりますと、年間千四百ないし千五百万人の旅客数になりますと、空港と連絡のための交通費は一キロ当たり年間十億圓を要し、十キロにいたしますと百億圓にもなりますから、新しい空港の位置が近いところであれば、建設費が多少高くなりましてもたちまち償却できる勘定になると思ひるのでございます。

一例をあげますと、霞ヶ浦に設置された場合、箱敷台地になることと思いますが、直線ではかつても都心から六十キロ以上になります。都心と高速自動車専用道路をつくらせると、七十キロ以上になります。現在のタクシー料金で計算いたしますと、片道で三千七、八百円になります。ハイヤーで参りますと片道七千円にもなります。これは片道の料金で、往復、待ち時間を入れますと二倍以上になります。したがって、私がいまして、私もいましては、新空港の建設については、その連絡用の高速道路と一体と考えて、その建設費を検討されんことを希望しております。

その点に關して申し上げますが、現在東京都内におきまして、交通混雑が、一部の交差点ばかりでなく、かなりの広い地区にわたつてございまして、ことに都内の東北部、すなわち江戸川、足立荒川、各方面にかけて非常に交通混雑しております。これらの地帯はまた人口が稠密しておりますから、高速道路をつくらなければなりません。もしつくると思つても、その用地買収費がたいへんになると思つて、空港自体の建設費よりも道路の建設費が高くなると思つて、ほとんど同じくらいになるおそれがあると思つて、これは富里に選ばれた場合でも同じでございします。

さらにこの兩地点につきまして私どもが持つております懸念点を申し上げます。それはさきに申し上げましたように、この地点はまだ気象の實際を十分調べたものがございません。最も近いところのものは、富里の場合では三里塚の牧場、霞ヶ浦の場合は土浦市真鍋町の気象が観測されておりますが、気象庁が発行した気象旬報別冊について調べてみますと、過去十年間の平均で、一年の雨の日数が、土浦では百三十九日、三里塚は百四十二日、霧の日数が、土浦では一年間に十七、七日、三里塚では十六、四日、それから暴風日数が、土浦では六、一日、三里塚では十四、六日、それから結氷、氷が張ることですが、土浦では六十三日、

三里塚では六十一、八日となっております。霞ヶ浦はかなりの霧の多いところでございます。日本人では霧と霞の区別をあまりしておりませんが、霞ヶ浦の名前も霧の多いところから起つてゐるようには思われるのでございします。この土浦市真鍋地区の観測地点は湖岸から一、六キロの地点で、海拔二十三メートルのところでございますが、実際の霧は湖面でもっと多いものと思つて、これに引きかえまして、東京湾の木更津沖は、雨の日数は大体同じですが、霧のごときは年間わずか二日ぐらひでございします。暴風日数、結氷日数、積雪日数とも、富里、霞ヶ浦に比べますと、非常に好条件になつております。富里につきましては、また別の疑問もございします。それはこの地方では人家がそれぞれ防砂林あるいは防風林を持つておりますが、非常にこまかい砂が飛ぶ地帯でございします。それは関東ローム地帯でも最も粒のこまかい土質からなつてゐる地帯でございまして、その地盤の下には良好な成田層もございします。それから飛行場はもちろんな草地あるいは舗装をいたします。それでも航空機にとつてはつかひな問題を秘めてゐると思つて、その上に、この富里におきましては地層が非常に複雑でございまして、均質を欠いておられますので、滑走路をつくるなどという場合、意外に金がかかる工事になるおそれがあります。非常に安くあがるというところは、慎重に検討した上でない結論でない、こう考へておるのであります。

この意味におきまして、木更津沖は、東京湾の木更津沖でございしますが、地盤はあまりよくないんですが、それは均質な洪積層からなつておられます。地盤の悪い沖積層のところは、くわすか、わずかに割程度にすぎません。また埋め立てるための土も容易に得られます。その上に、木更津の場合、私どもの主張しております木更津一川崎間の横断堤の建設を前提といたしますが、この横断堤は、やはりパンフレットを皆さんのお机にお配りしておきましたが、これは東京湾に來襲します高潮の防止と、それから千葉との間の交通路と

して、効果の点からいつてもぜひ早急に実現されるべきものと考えております。これは運輸省ですでに一部海底の調査を始めておられます。それから次にまた新しい国際空港七百万坪といつても、さしあたっては四百万坪くらいで十分間に合ふと考へます。それから以後必要に応じて用地を造成していけばいいわけで、この点海面では非常に自由にできます。それから超音速機になりますと、騒音が現在のジェット機より少なくとも小さくなると思われませんが、その騒音が海面に抜ける被害も最小にするという便宜がございします。

さらに航空機の事故はおおむね離着陸の前後が多いのでありますが、周囲が東京湾のような海面ですと、万一の際の第三者の被害を避ける点では非常にまさつてゐるものだ、こういうふうに考へております。これら保安上の利点は、非常に大切なことだと考へます。

次に、霞ヶ浦に飛行場を御選定なさつた場合特に御注意願ひたいのは、治水、利水の問題でございします。治水とは洪水防止それから利水とはその水の利用の問題であります。霞ヶ浦は底が非常に浅くて、それから水面の標高が非常に低く海と大差がございしません。したがつて、ダムによつてつくる人工の貯水池とは、だいぶ趣を異にしておりまして、したがつて、霞ヶ浦の治水、利水の効果を考へます場合、面積の大小が決定的の要素になりません。もし水面を埋め立てる場合、一割埋め立てれば一割だけ効果が落ちまして、沿岸の洪水被害が増し、また利根本川にすら悪影響を生じてくるのでございします。利水についても同じであります。湖の面積が減ればそれだけ効果も減ります。それからまた霞ヶ浦は観光漁業としてワカサギその他の漁業がございしますが、埋め立てにより相当地のマイナス面があると思われまして、といひますのは、実はいま建設省が琵琶湖に横断堤をつくる計画のもとに治水、利水、漁業の影響調査をやつておりますが、その規模は何億というオーダーの金をかけまして、非常に大ぜいの専門家を

動員しまして、三年くらいかけております。したがひまして、もし霞ヶ浦に埋め立てによる空港を建設されるならば、このような十分な調査が必ず必要だと考へるのでございします。その点、現在の運輸省の御当局の調査に対する熱意がはなはだ少なく、三十九年度にわずかながらでも調査予算がついたと何つておりますが、ほとんどその調査費を使つたばかりでございします。これは由でございまして、確實なことではなく、またそれを希望してゐるわけでもございしますけれども、そのような調査に不熱意だつた点は、私も非常に心外としておるところであります。

私どもの意見は大体以上でございます。どうぞ御了承願ひます。

○長谷川委員長 次に平山参考人をお願いいたします。

○平山参考人 私、航空審議会の委員長をいたしております平山でございます。実は本日は何か御質問によつて、それにお答えをするのかと思つておつたのでございしますが、たゞいま委員長からお話がございしましたので、航空審議会で国際空港を決定いたしました経過につきまして、ごく簡単に申し上げてみたいと思つてございします。

もう先生方御承知のように、この国際空港の問題はいわゆる純技術的な問題でございします。また国際的な問題であると思つてございします。国際的に通用いたしません飛行場をつくりまして、これは何もしないでございします。世界各國の飛行機会社が安心して来れるような飛行場をございしません、これは何もしないでございします。ことに超音速旅客機、東京大阪十分といふような高速な飛行機が飛びます飛行場をございします。最も注意をしなければなりません。これは安全性であらうと思つてございします。したがひまして、航空審議会をいたしましては、国際空港の位置を決定する場合に、気象の条件でございしますとか、あるいは滑走路をつくるための地質とか地盤の問題、それから、最も重点を置きましたのはいわゆる航空管制上の問題、飛行機の安

二

常に制約を受けています。そうすると、やはり東京湾以外の土地というふうなところになりますと、飛行場のそばにすぐ山があったり何かしたら、これは皆さん御承知のように、いわゆるダウン・ドラフトとわれわれ申し上げるけれども、いわゆる風の擾乱と申しますか、これによって一番緊張いたします。着陸の際に非常に困難性が考えられます。と言いますと、結局現在私らのほうで東京飛行場を使用するにあたりまして、東京飛行場の着陸、おもに着陸を申し上げますけれども、着陸のためには木更津に、北、東、南、西全部一応木更津に集まりまして、木更津から一本で東京のほうに向かっているというふうな状況であります。そこでよく飛行機がたまりまして、われわれはホールディングと申していますけれども、いわゆるほかの早く木更津に着いた飛行機のために、われわれは木更津の上で待期せられるというふうな状況が非常に多いとしまして、この場合風が少し強いと、千葉の南のほうの、現在青く塗ってあるところ、この山もわりあい高くございまして、非常に気流が悪いというふうなところで、この飛行場の位置選定については、私らが安心して離陸、着陸ができるようなところというふうなことをお願いしたいわけでございます。と申しますのも、これは結局、飛行場のいわゆる設備といたしまして、ILSレーダーあたりで飛行機を誘導するというふうなことが今後活用されると思うのですけれども、周囲に山があったり何かした場合には、飛行機の形が山に隠れて全然見えなくなるといふような障害が出てくるわけで、現在候補地として富里、霞ヶ浦、二つ選ばれておりますけれども、先ほどの御説明にちよつとありましたように、少々遠うございすけれども、この点は、われわれパイロットとしたら、やはりああいうふうな平坦な地であり、いわゆる他に障害のない土地をぜひ一応選んでいただきたいと思ひます。

○長谷川委員長 次に、松尾参考人をお願いいたします。

○松尾参考人 日本航空の松尾でございます。

四参考人の方々からいろいろ御意見がございましたが、私も航空運送事業を営んでいる会社の責任者として、やはり安全が第一だといふぐあいに考えるわけでございます。したがって、われわれ第一に考えますことは空域が二〇〇%生かされるというのをぜひお願い申し上げたい、こういうぐあいに存するわけでございます。いまも江島君のほうからお話がありましたとおり、羽田が現在五〇%しか空域が使われていない。私は、羽田は将来国内線の専用の空港として、これはどうしても使っていくべきだ、こういう便利な空港は二度と得られない、こういう前提に立って、新しい国際空港をぜひお運び願いたい、こういうぐあいに考えます。

それでは、東京では大きな飛行場をつくれれば一つの飛行場でもいいかという問題が起こるのであります。私は、一つでは、どんな大きな空港をつくりましても、やはり将来まかない切れないと思ひます。ニューヨークをお調べになつても、ニューヨークは第四の飛行場をSSTのために建設中、それからロンドン、パリをお調べになつても、第三のSSTのための空港を建設している。それからドイツにいたしましても、第二の空港の建設を計画している。こういう大都市では、一つの空港ではどうしてもまかない切れない、やはり二つないし三つの空港が必要だといふことは、外国の大都市で実証されていると私は思ふのであります。東京は御存じのとおり、人口からいいますと、世界的な大都市であり、少なくとも、私は、二つの空港は絶対に必要ではなからうか、こういうぐあいに考えるわけであります。特に羽田でございますが、現在でも、御存じのとおり、羽田は非常に過密状態にございまして、航空局長がここにおいでになりますと、航空局長は、四十五年くらいまで羽田は使える、こういう見解のようでございます。私はもつと早く使えないようになるんじゃないかという気がしているわけであります。そいう意味からいいますと、私は国際空港の建設はできるだけ急いでもらいたい、こういうことを熱望いたします。

と申しますのは、SSTは、先ほどもお話がありましたとおり、英仏で計画しておりますコンコード、これも若干おくれれております。私の得ました情報では、昭和四十四年にコンコードは初飛行する——実はこれは四十二年の計画であったのが四十四年に初飛行する。四十六、七、七のころに実用化の予定だ、こういうぐあいに聞いております。それから日本航空が注文しておりますアメリカのSST、これは音速の二・七倍と三倍——マッハ二・七、マッハ三・〇、この二つを試作してあるのでございすが、これが若干おくれる見込みでありまして、初飛行は昭和四十三年ころに、実用化は昭和四十七年以後昭和五十年の間、こういう目標で実施されているようでございます。

しかし、その前に私が申し上げたいことは、ジェット機の大規模化が実現されつつあるという実情でございす。御存じのとおり日本航空で使っております一番大型機はDC8でございすが、DC8の新型機が計画されておりました、すでに製造中でございます。これが明年の十一月から、昭和四十一年の十一月暮れから昭和四十二年の夏ころまでには実用化してくる。この飛行機は三十三万五千ポンドの重量でございまして、客席が二百五十くらい、こういう大型のジェット機でございまして、現在のDC8は三十一万五千ポンドでございすが、二万ポンドもふえておるといふこととでございす。この大型機は、夏の八月の摂氏三十三度程度の羽田の温度では、いまの羽田の滑走路では足りない。一万二千フィートは必要だ。一万二千フィートと申しますと三千六百メートル、羽田の現在の滑走路は一万五百フィートでございすが、約二千フィートばかり足りないといふことが、現実明年の暮れから明後年の夏までには起ってくる。したがって、パンアメリカンあるいはノースウエスタの航空会社はボーイング707の貨物機を使用しておりますが、これもやはり一万二千五百フィートくらいは滑走路が要る。そこで、この両社は近く日本政府に対して、羽田

の滑走路を二千フィート延ばしてくれということをお願いを国際機関を通じて申し入れをするというふうな情報も入っております。

こういうぐあいにジェット機は非常に合理化された輸送原価の安い輸送機でございすので、だんだんこれを大型化してくる、ますます輸送原価は安くなってくる、こういう傾向にありまして、なお、またSSTの前にもう一つ申し上げたいことは、米軍が軍用機といたしまして重兵たん輸送機、兵員なり軍用資材を送る輸送機、ジェットでございす。非常に大型のジェットC5Aと申しますが、これをアメリカ軍が試作命令を出しているという情報でございす。この飛行機は全備重量がいまのDC8の倍以上である七十二万五千ポンドというジェット機になるわけであります。これが昭和四十四年、いまから四年くらいで実現してくるというわけであります。そしてまたアメリカでこの軍の兵たん輸送機を民間用に作る計画を立てておりました、これがおそらく民間の大型ジェット輸送機としてスーパーソニックよりも前に実現してくるというところをお考え願ひたいと存じます。これを民間の航空機に改造いたしました場合、お客は五百名から大体七百名を予想しておるといふこととでございまして、こういう非常に大型のジェット機がスーパーソニックよりも前に実現してくるというところもお考えに入れていただいて、滑走路の長さあるいは空域の問題、羽田を将来国内専用の空港として使うという前提に立つて場所を選定してもらいたい、私はこういうぐあいに熱望いたします。御存じのとおり東京を中心とした空域は非常に狭いのでありまして、駐留軍の軍用基地、それから自衛隊の基地が東京周辺にはたくさんございまして、おのずから空域が一〇〇%使える場所というものは限定されるわけでございす。

それからもう一つ、ここで申し上げたいことは、スーパーソニックの騒音の問題でございす。これは私が昨年ロッキードとボーイングのスーパーソニックの研究所を視察いたしました、私は

ロッキードの研究所長の技師にスーパーソニックを使う場合の空港の位置はどういうふうにあい考えているかという質問をしたわけでごさいます。彼が言いましたことは、スーパーソニック用の空港は都市から大体一時間ハイウェイで離れたところが適切であろう。それはなぜかと申しますと、先ほどもちよつと話に出ておりましたが、スーパーソニックのエンジンは離陸時に非常に大きな爆音を出す、少なくともいまのジェット機のおそらく二倍から三倍の爆音を出す。こういう爆音に対する点から考えても都市からできるだけ離れたほうがよろしいということが一つ。それから空中に上がって音速を突破するわけですが、音速を突破する場合は御存じのとおり非常に大きな衝撃波が出るわけでありまして、これは人畜に被害を及ぼすというものでございまして、この音速を突破する場合はできるだけ海の上でできるような場所が望ましい、こういうことをしきりに言っております。

そういふ点から考えまして、しかも東京の周辺、そして他の軍用地なり羽田と空域が接触しないという点から考えますと、もちろん気象問題も考へねばいけません、そういう点から考えますと、東京の周辺で、大体一時間行程というところになりますとおのずから場所がきまつてくる、私はそういうふうにあい考えております。

○長谷川委員長 これにて各参考人の御意見の開陳は終わりました。

○長谷川委員長 これより質疑に入ります。
質疑の通告がありますので、これを許します。
岡谷勝利君。

○岡谷委員 伊藤参考人にお尋ねをしてみたいと思うのですが、きょうあなたが述べになりましたことは、これはこの新東京国際空港という産業計画会議の出しております中に詳しく書いてあるわけでありまして、この書物を拝見をいたしたところ、ところが、どうも私たちのふに落ちないところがあるのごさいます。最初に、これは失礼なことがたびたび中にあるかと思ひますが、これは位置を決定する重大な問題でお尋ねをいたしますので、その点お許しを願ひたいと思ひますが、この産業計画会議の委員のお名前を見ておきますと、この中には航空の専門家の方はおられないようでありまして、私が案内にして知らないのかもわかりませんが、おいでにならないような気がいたしました。それが、それはどうでございましょうか。それが一点。

それからこの計画を立てになります際に専門家の御意見を聞いておつくりになりましたかどうか。この二点をまずお尋ねをいたしたいと思ひます。

○伊藤参考人 産業計画会議の委員の中に航空の専門家がいない、しかもこのパンフレットをつくつたときにそのようになつてつてつたものではなかつたかという御心配の御質問だと思いますが、私も産業計画会議といたしまして、何か研究するときの課題はこの常任委員あるいは委員の皆さんに伺ひますが、研究をスタートいたしましたからにはそれぞれの専門家、それは必ずしも日本国内だけではなく、それから研究所その他のスタッフを利用いたしまして十分検討するわけでありまして、一例を申し上げますと、この航空のことではございせんが、たとえば東京湾の横断堤のときはオランダからヤンセンという世界の第一人者を招きまして、それからダムとかその他のときにつきましてはアメリカからそのほかの専門家を招いた、そういうことでやつておりますので、この常任委員及び委員の顔ぶれだけでこの研究を全部やり上げたのではないことを御了承願ひたいと思ひます。

○岡谷委員 それでは少しお尋ねをいたしますが、この書類を読んでみますと、SSTができるんだから新しい空港をつくらなければならぬのだというふうなことが強く主張をせられておられます。ところがまた一方には、あなたが書いておられますのは、昭和四十四年には羽田の空港はもう限界にきて使えなくなるんだ。こういうふうに書いておられるのです。羽田空港は四十四年で使えなくなるのに、SSTの開発がおくれればそれだけ慎重に考慮してのんでもよろしいのだ、こういうふうなことになるものと、四十四年から新しい空港ができるまでのその間のブランクはどのような処置をとられるのか、これで見ますとそこに妙なブランクがでてくるのですが、これはどんなにお考えですか。

○伊藤参考人 私の先ほどの説明が、多少その点不備であつたと考えるわけなのでありますが、新しい空港といひますが、空港のキャパシティをふやす時期は、SSTが開発されるであろう時期と、それから羽田空港のキャパシティが足りなくなつた時期、その両方をお合はせて考えるべきだ、一時的ではいけない、こう考えるわけなんです。

それで、羽田空港のいまの定期の数は、ここにほかの専門家の参考人も御出席になつておりますが、大体現在七、八万台だと考えますが、いまキャパシティの約半分ぐらゐまでできております。今後の航空機の発着の伸びから見ますと、いままでのデータ以上にスピードアップいたしました。その点先ほどの参考人の方のお話のように、四十四、五年までにあるいはもうキャパシティが満杯になるかもしれない。その際は二案があると思ひます。SSTの開発にかかわらず新しい空港を直ちに着手して、そつちのほうで吸収するという考え方と、SSTの開発というのに依つてそれにふさわしい最もいい空港をつくるためには、十分念入りにSSTの性能に依つた飛行場をつくる、こういう考えで多少新しい空港の建設を延ばしまして、その間過渡的に羽田空港の、あるいは滑走路の増設、あるいは滑走路の延長、そういうことによりましていまのキャパシティを多少ふやす努力をしたらどうか。そのいずれかによつてこの過渡期は過ぎべきだ、こう考えるわけでごさいます。

○岡谷委員 その過渡期が問題なのでありまして、私たちの考えておりますのは、羽田はもうほとんどくあなたの方の言われるように四十四年ないし四十五年には限界に達します。それで、その限界に達する、空域がなくなるから、新しい飛行場をつくるんだ、そのゆゑに急がなければならぬのだ、もう少しの余裕もないんだ、ただしその飛行場をつくりましてSSTがあらわれてくるということを手想して、設計内容が、その規模が、そのSSTに対応できるものになるべきだ、こう考えるとなおに理解できるのです。ところが、これを見ますと、その矛盾が解決されてないのですね。航空局あたりでも、この産業計画会議あたりでも、SSTといふことが頭にきてしまつて、そのためにこの表現のしかたがちよつと迷つた、変な表現のしかたをしておるといふから、私、ちよつとそういうふうになつておるのではないかと、いふことでお尋ねしたので、それはその程度でとどめます。

それから、これを読んでおられますと、管制問題に触れておらないようでありまして、また、触れておりますところが一カ所ありますが、そこは一番大事なところであるのに、管制を無視しても差しつかえないとこれに書いてある。これはたいへんなことなんです。安全性といふようなことを考えなくてよろしいといふことは通じないのであります。管制といふふうな面につきましては考えたいところがあるのかどうか。かりに——これでは羽田を廃止していいというふうなことも書いてあります。これも私たちはたいへんなことで、先ほど松尾さんの言われたのと私たちは同じ意見なんです。羽田は廃止しても差しつかえない、これは暴論でありますけれども、これも一応そういうふうなことがありと仮定いたしましたも、ブルー14との関係といふような抵牾問題といふようなことは避けられないのですが、こういうふうな点は一切お考えにならないのでございしたか、どうでしたか。

○伊藤参考人 非常に短い時間にこのパンフレットを全部読んでいたいて、しかも非常に的を得ました御質問で、私答弁にあるいはちよつとく

るかもしれませんが、もちろん航空というところは、ことに民間航空におきましては安全が第一だ、これは私もそう思います。それで管制が何々ということばがどつかにあったという御指摘ですが、私は実はまだその場所を発見できないのですが、管制というものは非常に必要です。ただし、私どもの意見は、羽田空港の廃止を前提としておるわけですが、羽田空港というのは第二空港としてなかなか価値がある、こういうお話でございますが、価値と同時に、いまの東京一環状間の過密都市に対して非常にマイナスイメージを及ぼしているものだと思います。そういうような点がございまして、しかもこの羽田空港の百万坪は新しいその他の利用面が非常にございまして、管制につきましては、もちろん現実の米空軍の航空路ですか、それには木更津へ移した場合、羽田よりもよほどあふなくなる、こう思います。先ほど羽田のホールディング・パターンが非常に米空軍の空路と接近しているというふうなお話がありました、木更津に移しますと、その点もつと離れるわけでございます。

以上、私の正式の答弁は終わりますけれども、ちょっとつけ加えさせていただきますのは、アメリカの空軍の飛行場の全部が現位置で絶対今後ともいなければならぬという問題に対して、多少私疑問を持っております。

○開谷委員 その点大事な問題であります、羽田を廃止するといいたしても、ブルー14との接触は避けられませんか。同じような結果になってまいりますので、この点重大な欠陥がここにある、私はこういうふうに考えております。

それからいま申しおくれましたが、管制上の影響を無視して差しつかえないと書いてあるかどうかというのでありますが、六ページに書いてあるのです。これははっきりと書いてありますので、その点申し上げておきます。

それからいまちょっとお話が出ましたが、これにも、羽田は東京及び川崎の臨海工業地帯を分断しておる、こう書いてある。木更津に空港をつくる場合は、これまた五井とか姉崎の臨海工業地帯

と木更津の臨海工業地帯、これを分断することになってくるのです。現在あるところの分断は、悪いが、これからそこへ大きくつくっていくと、おろすあの木更津の、八幡製鉄がすでにきまっておりますが、そういうふうなものを、ごく近い将来にこれがやはり臨海工業地帯になろうとしておるのには、羽田がそれを分断して、悪いが、悪いのならば、千葉においてまた同じ議論がここから出てこなければならぬ。一方はいいが一方は悪いということばは、産業会議のこれを見ますと、木更津というところをまず想定をして、その木更津へやらなければならぬためにつくった作文がこれなんだというふうな気がどうしても私は離れませんが、そう思つて読みますと、まことにこれはじゅうずにはきた本だ、かように考えるのでございしますが、いまの臨海工業地帯を分断することが悪いというならば、千葉においても同じ、木更津においても同じことが言ひ得られるのではないか、こう思いますが、どうでございましょうか。

○伊藤参考人 いまの二つの質問に答えます。一つの管制路を無視するというのは六ページに確かにございまして、しかしこれは羽田空港特有の管制システムを無視しても差しつかえない、何となれば、羽田空港の廃止を私どもは前提とし、かつそれが必要だと考えておる、こういうことなのでございまして。

それから問題は第二の工業地帯の分断で、いろいろ私どもの考えている以上の意のあるところを御推察願つたような御質問でございしますが、そういうふうな気持ちはございませぬ。全く純真に考えまして、東京湾、都心から一等地というところ、しかも木更津付近がよろしからう、こういう考えなんでもございまして、お申しますのは、羽田の工場地帯を分断しているその分断のしかたでございませぬ。あれは、南のほうは川崎のほんとうの重工業地帯がございまして、それから北のほうはそれに応じてそれに匹敵するような工業地帯があるし、それを分断しているんだ、交通と申しましては陸上交通、海

上交通その他全部を含めてのものでございまして。それから今度木更津の問題になりますと、木更津はもしあそこが工場地帯になるといたしまして、その南は相当の区間工場地帯にならない地帯が続きまして、それから相当離れたところへ八幡製鉄その他の工場地帯ができる計画になっておりまして、滑走路の運び方によって十分分断しないようになつて、つまりお互いに妨害し合わないような方法がとれると思ひます。したがって、御質問の、分断しているのは同じことだということに對しましては、いささか考えが違ふ点と、もう一つ初めから木更津を選んでそれに合うような説明でこのパンフレットをまとめたということについては、全く違ふというところを御返事申し上げざるを得ないのでございまして。

○開谷委員 まずその御答弁はすなおに伺つておきます。ただ管制の問題につきましてはまだ納得がいきませんし、またこれは技術的にもできるものでなからうと思ひます。

それから次にお尋ねをいたしますのは気象条件であります。私は、きょう江島参考人からのお話もございまして、参議院の源田実君、これはパイロットとしての最高權威者であります、その源田元空将等からお話を聞きますと、とにかくこの気象条件は、富里、霞ヶ浦あたりがいいのだ、いままで飛んでみて富士山麓のほうは気象が非常に悪いのだ、西側のほうもそれに寄つたほうは悪い、北のほうは雷雨が多いのだ、房総の南に行くとまた非常に濃霧といふますか、何かが多いのだ、どうしてもこの富里、霞ヶ浦あたりがいいんだということを、これは実際のいままでの体験から割り出して、そなたが、気象庁がどんな発表しておるのかわりませんが、私の表を見てみますと、この中にあなたのほうが出されておりますこの五十四ページに書いてあります気象の調査というものは、私はおかしいので、そして妙に思ひましたので、気象庁あたりで聞いてみたのでありますが、どうもこれは気象庁というの

このどなたが調べた発表か知りませんが、食い違ひがあるやうなものであります。この調査はどんな方法でどういふやうな人がお調べになったのか。ほんとうの気象官といふのですか、そういうやうな気象庁の職員とかんとか専門家が調べてつくられた表でありますか、その調査の結果といふものに私はちょっと疑ひを持っておるのであります。これはどのような人がどのような方法で調べになったのでしょうか。

○伊藤参考人 それは私の第一回のお話のときに申し上げましたが、気象庁は自分の観測した結果を気象旬報というのに詳しく発表しておるのでございまして。その気象旬報によつて、先ほど土浦はお天気は何日間とか霧の日数が何日間とか、そういうことを申し上げたのでございまして。もしそれが御必要ならば、詳細その基礎になるデータを持つておりますから、後日差し上げてつけようなんでもございまして。

それからそのやうなデータを調べる人が一体気象の専門家であるのかどうか、こういうやうな御質問でございしましたが、私の考える限り、非常な専門家に調べてもらつて間違ひない、気象庁の数字も間違ひない、調べられた専門家も信用できる人だ、こう思ひのであります。菅谷重二という理学博士が主になって、助手を使つて何日間かで調べられたものでございまして。地球物理学の人でございまして。

○開谷委員 私が気象条件について気象庁のある人から聞きますと、こういうことを言つております。あの霧は千葉南部から西への一帯が多く、富里より木更津のほうがよくというデータはないはずである、千葉県南端から大島までが一番悪いのだ、むしろ木更津のほうが悪いと思はれる、富里あたりは霧の多発とは言えない、それから低雲層は雲が多いのが常識である、こういうふうなことを言われておりますので、それは参考に申し上げておきます。

それから、現在の国際空港は廃止すべしという

七

のは、実際にその辺に設定した場合に、空域としては十分おありになるというふうに見ておられるのかどうか、いかがでしょうか。

○松浦参考人 空域のなるべく広いところが安全であるということをお願いしたわけでありまして、その点に關連して、東京湾ではどうしても空域が狭くなる、それ以外のところがいいんじゃないかと思っております。

○久保委員 もう一つ続けてお答えいただきたいのですが、たとえば横須賀浦という話も出ております。この審議会の答申では百里の航空基地がございまして、これにも言及しているのではありませんが、たとえば稲敷台地につくる場合には、百里の航空基地と両立するであろう、湖沼の場合は大なる支障を与えるであろう、こういうふうな答申になっているわけですが、ついでには、たとえば稲敷台地にいたしましても、管制上の運営を多少あはれなければならぬ、そういうものもあるわけではございませんか。

そこで、専門家として、そういうところに安全第一で、しかもひんぱんに離着陸をするような大きな空港を置くことが妥当であるかどうか、いかがでしょうか。

○松浦参考人 完全に空域が自由ということとは、東京近辺にはあり得ないんじゃないかと思っておりますが、幾らかでも調節のききやすいところとなりますと、東京湾以外のところが幾らか調節がききやすい。おそろしく完全な自由はないと思っております。東京湾の場合でございますと、離陸直後、特にSSTのような百トン以上も燃料を積んだのが市街地のほうに向かって離陸するようなときに、もしものことがあったときには非常に大きな事故になるのではないか。先ほど申し上げましたように、航空機自体の事故にとどまらず、その下部の住民に対する被害を考えなくちゃいかぬのじゃないか、そんな気がいたします。

○長谷川委員長 ほかにありませんか。——それは松浦さんけっこうです。御苦労さまでした。それでは田邊國男君。

○田邊委員 伊藤参考人に二、三お伺いしたいと思っております。

質問の重要な要点は關谷委員から御質問がございましたので、私、二、三の点で伺います。先ほど氣象の問題で五十四ページの資料でございますが、この点については何年の資料によつてこれができているんですか、その点をひとつはつきりお出しただきたいと思っております。

それから關谷先生からも話がありました。新東京国際空港の産業計画会議が提案いたしましたこの専門家について、これだけりっぱなものをあつくりになったんだから、その名前をお知らせいただければ非常にありがたい、かように考えます。

○伊藤参考人 氣象旬報の何年度の分を使つたかという御質問に對しましてお答えいたしますが、一九五四年ないし一九六三年の十年間にわたる氣象旬報によつて調べたわけでございます。

それから次に、専門家の名前をみなあげろというところなんです、あげないとお前は専門家でないという格づけになります、国会ではいいかげんなことは言えませんが、いろいろな方面の専門家ということでは御了承願ひたいと思ひます。

○長谷川委員長 参考人ですらけつこうです。

○田邊委員 それから羽田空港との關係でございますが、羽田空港を廃して国際空港をつくる、その場合に国内空港については厚木を予定している、こういうことでございますが、現実論をいたしましては、非常に困難な問題があると私は思ひます。木更津に国際空港を持つていた場合、非常に安全性の問題が大きな焦点になると私は思ひます。たとえば木更津に空港ができた場合、飛行機はどろいという進路で入ってくるか、そういう場合に、東京都心に非常に近い空港でございますから、一たび事故があらましたら、想像に絶する大きな惨事が生ずるのではないかと。その点につきまして非常に安全性は高いのだという点について私どもには納得したいところがあるのですが、教えていただきたいと思います。

○伊藤参考人 私どもの意見は、羽田空港は廃止を前提としておるのであります。ただ、新しい空港ができつつあるとき、羽田空港を直ちにこわしてしまふ、使わなくしろということではなく、過渡期には羽田空港も使うべきだと考えておるのであります。

それから新しい木更津空港に国際空港をつくつた場合の進入路のことなんですけれども、実は大きな図面を持つてこなかったので大体のことしか申し上げられませんが、今日とあまり大差はないと思うのです。と申しますのは、大島經由木更津—千葉ポイント—羽田に入つてきて、出るところはその逆で、千葉ポイントから木更津—館山—大島に向かう、この大綱については交わらないと思ひます。空路の幅その他についても、現在の航空路の何キロ、何マイル、それはそのまま使つて差しつかえないと考えております。

○田邊委員 江島参考人に伺いたいのですが、ちよつと専門的な話でございますけれども、ただいま木更津に国際空港をつくつた場合と、現在の羽田空港との進路というものは大体同じだということをお伊藤参考人はおっしゃつておられると思ひます。私どもの推測では、木更津に国際空港ができた場合は、当然左旋回と申しますか、東京都心に飛行機は旋回をしていくのではないかと。そうしますと非常に危険が生ずるような感じがいたします。私は専門家ではないからこれはわかりませんが、木更津空港ができた場合、航空の安全性、それからまた東京都心の關係というものはどういふことになるのか、その点江島参考人に伺いたひと思ひます。

○江島参考人 ただいまの御質問は、木更津に国際空港を持つていくということなんですけれども、結局木更津に国際空港を持つてきた場合に、現在の羽田はおそろしくゼロになるのではないかと、これは端的に言えることだと思ひます。と申しますのは、先ほど私の説明いたしましたように、現在も東京国際空港に入る飛行機は全部一応木更津に集めまして、木更津の上からILS、GCA、AD

F、これを全部やつておるわけでありまして。そうすると、言うなれば、そこがたまり場所、いわゆるその下が国際空港となれば、現在の羽田空港はおそろしく全然使ひものにならなくなる、私はそう思ひます。

○田邊委員 私の質問の焦点は違ひますが、羽田空港を伊藤さんは廃止して、そしてこれはよそのところへ持つていく、そして国際空港を木更津に持つてくるのだ、ですから羽田空港を一応たな上げした形で、その場合にSSTそれから大きな飛行機がその木更津空港へ入る場合、どういふ進路で入るか。また都心の中にその大きな飛行機が旋回する危険があるのじゃないか。その点について私どもも非常な不安があるわけですが、その点を伺つておきたい。

○江島参考人 木更津に国際空港を持つてきた場合に考えられますことは、結局現在のいわゆる羽田と一緒で、たとえばおそろしくこれは木更津から北のほう、いわゆる江戸川河口、これは三十マイルぐらい離れるのじゃないかと思ひます。結局、国際空港として、羽田を引き合ひに出しますけれども、現在の羽田の飛行場がいわゆるIFR状態でやり得るのは、ただ木更津からのILS、VORだけでございます、ちよつとそれと同じようなかっこうになるのじゃないかと思ひます。と申しますのは、江戸川河口あたりにはいわゆる私らが専門で言いますオートマーカーあたりをつくりまして、距離が遠過ぎて結局これは計器着陸なるものは全然できかねる。だから先ほどの御質問のように木更津にいわゆる大型機が入る、これはいわゆるミス・プロセデアをやつた場合には、どうしても北のほうに逃げる。北のほうに逃げるというのには、結局江戸川河口、浦安、あの近所へ抜けるかと思ひますけれども、これでいわゆる騒音問題というものがあつて出てくるのじゃないか、と申します。進行方向は、だから南東のほうから一本になるのじゃないかと思ひます。

○長谷川委員長 久保三郎君。

○久保委員 平山参考人にお尋ねしますが、ただ

いま伊藤参考人からお話がありまして、たとえは富里は非常にこまかい土で軽い、そういうものが非常に多い条件、こういうようなものもある。そうなりまますと確かに離着陸するときにはエンジンに支障を与えることがあるだろうということが一ツ言われておる。それから霞ヶ浦については名前のとおり霧が多い。気象庁のデータなんかでも非常に多いという言われておる。それが言われておるのですが、こういうものについては答申を出される前に十分御検討をいただいたのではありませんか、どうでしょう。

○平山参考人 御承知のように専門委員に気象庁の方をお願いいたしまして、そして気象条件につきましては十分な意見を聞いたのでございまして、その際には富里並びに霞ヶ浦等につきましましては、浦安その他に比べて非常にいいというお話を承りました。

○久保委員 そこで平山参考人に続いてお伺いするのですが、この産業計画会議から出されておる、先ほど閣下委員から御指摘があったものであります。六ページに新しい空港を選定する場合の前提条件があります。前提条件は「現存する他のいかなる種類の飛行場も、新空港の運営上支障があるれば、それを廃止もしくは移転せしめ得ることを、新空港の前提条件として再確認すべきである。」これは安保条約の問題もございまして、この安保に対する考え方はまずおいて、先ほどお述べになったように、新国際空港は国家百年の大計であるとおっしゃいました、そのとおりだとわれわれも考える。そこで、国家百年の大計でありますから、日本の土地と日本の空はやはり日本のものであるという前提に立つて、そこから出発しないという国家百年の大計にそを来たすのではな

いか、こういうふうな考えをわれわれはまず持つておきます。そこで次の段階としては、国家百年の大計で、ここが一番いいとしても、今日あるところの諸条件、これは必ずしも完全に、この六ページに書いてあるような形に直ちにいくとは考えられません。しかし、これに対する努力というものをせないで、現存するすべての条件をそのままにして、新しい空港をつくるということ、これはまた大きなあやまちをおかすと思はれます。そういうことについて、この答申をされる際に、御議論の中頭の中に置かれて答申がなされたものであろうかどうか、その点いかがですか。

○平山参考人 小委員会ではいろいろと審議をいたしましたときに、この東京の西部にありまして米軍のいろいろの基地等につきましても、いろいろ議論が出まして、また羽田を一体廃止すべきであるかどうかというような点につきましても、ずいぶん議論がございました。結局、羽田はやはり国内航空の本拠として残すべきであります。それからまた、米軍基地等につきましましては、御承知のように、スーパースニックがいつごろ飛んでくるかという、いわゆるタイム・リミットもございまして、大体国際空港をいつごろまでに完成すべきであるかという点もございまして議論がなされました。そういう点から申しまして、米軍の基地につきましまして、それをどうするか、こうするということ、議論は、その点については出なかつたわけではあります。

○久保委員 私どもは、とにかくどこにきめるといふもの問題だと思ひますけれども、きめる手順というものが一番大事だと思ひます。なるほど審議会は御答申なさつたわけでありまして、一応審議会としての考えは表明されました。しかし、先ほどお述べになったように、利用者を第一に考えるというところは、どなたからもございまして、それはけっこうです。しかし、利用者を考える前に、国民全体の立場というものを考えてもらわぬという、話は進めぬのではなからうかという気がいたします。その次には技術的な問題です。だから、そういう意味で私は申し上げていたわけですが、これは議論の場所ではございせんからさうおいて、伊藤参考人にお尋ねするのであります。六ページに書いてある前提条件、これを十分考えられて木更津というふうにお考えになったと思ふのであります。われわれがこの前提条件をそ

のとおり受け取れば、どうも木更津に落ちつくまでの経緯というものが必ずしも明瞭ではない、こういふふうにお話があったわけですが、先ほど参考人からお話があったように、ブルー14の羽田の利用率は五〇%であるという現実、これらも解決し得られないでいるというのが日本のいまの立場であります。そうなりますと、この前提条件というものは非常に重要だと思ふのです。だから、この前提条件をいって、木更津という、そこに落ちつくまでの中間といふのですか、その成り行きというか、そういうものの考え方はどういふふうにされたのでしょうか。

○伊藤参考人 いまの御質問の要旨が、私の頭で必ずしもまだ割り切つてわかつてないのでございしますが、結局、一応アメリカ空軍の航空路それから管制システムはそのままいたしまして、羽田よりもむしろ東にそれた木更津のほうが有利であることは間違いないと思ふのです。それから羽田の拡張と申しまして、小さい幅の拡張はありはできませんが、あと滑走路をもう一本新設しようなんといふことは、これは利用者の立場ばかりでなく、国民全体の立場として非常にマイナス面が多い、そういう意味合いにおきまして羽田は捨てたほうがよろしく、それにつきましてもなるべく距離の近いところで、しかもいい場所を得られるところという意味で木更津を選定したわけなのでございまして。多少私の御返事が間違つておるかも知れません。

○久保委員 たしかこの前のプリントされた印刷物のことには、もっと明確に前提条件は書かれていたと思ふのです。その点の疑問がありましたのでお尋ねしたのですが、まあよろしくございします。

そこで、いままでの各参考人のお話は、いわゆる東京から近いところ、こういうお話であります。御承知のように第二国際空港の建設ということについては必ずしも東京でなくてはよろしい、こういう御意見も出ておられるわけでありまして、そこで、これは松尾参考人にお尋ねしたほうがいいと思ふ

のであります。東京からかなり離れたところ、というのは、日本は御案内のとおり非常に狭い、空もあまり自由でございせん。だからそのゆりのあるところをとりうといふのは、どうしても東京周辺だけに目を注いでいると適格地がない。適格地があつてもなかなか問題である、こういうことからきておるのだらうと思ふのです。東京からかなり遠い、というては語弊がありますが、東京周辺五十キロとか百キロとかいうように限定しないでいつたらどうか、こういう意見もかなりあるわけではいかうかに考えております。

○松尾参考人 諸外国をお回りになつてみると、あるいは外国の首都あるいは主要都市、これは、御存じのように都市の中心から大体一時間行程ぐらいのところ、飛行場はすべてあるわけではあります。私は、これからの空港というものは、都市に対する表玄関だ、こういうことになると思ひます。その表玄関が、あるいは地上の交通機関を使つても二時間も三時間もかかるのか、あるいはまたその表玄関から東京に入るのに、小さな飛行機に乗りかえて入らなければいかぬといふようなことでは、やはりその都市の表玄関ではあり得ないといふうまいに考えるわけではございまして、東京というものは日本の首都であり、経済の中心でもあります。ここに来るお客さんは、重要な外国の元首なりその他が来られるという、いわば港でございまして、これはやはり都市の中心から高速道路で最大一時間程度、こういうところに選ぶのが順当ではなからうか、私はこういうふうに考えます。

○久保委員 次に江島参考人にお尋ねしたいと思います。先ほどちよつと松浦参考人にお尋ねしたのであります。霞ヶ浦の問題であります。百里の航空基地はほぼ完成しまして、御承知のようにF104をここに配置しますが、そなたの場合に、いま霞ヶ浦というものは埋め立て案が大体候補地らしきものになつてきているわけでありまして、ついでに

そういう場合に、先般松浦運輸大臣は、私のこりいう質問に対して、自衛隊との間に運送の調節をはかっていけば、こりいうようなことを答弁されております。こりいうことではたして換算する者が安心してできるのかどうか、いかがでしようか。

○江島参考人 百里原の飛行場が完成いたしましたので、あそこでF104の、私聞きますところ、関東の自衛隊がそこに行くところをちょっと聞きまして、それと、霞ヶ浦に埋め立てをして、国際空港をつくった場合の管制上の問題だと思ひますけれども、大体霞ヶ浦のところで——この前、実は私も航空審議会の一員でありまして、小委員会が平山さんの下で御相談申し上げましたけれども、そのとき予報部長の目下部さんあたりが御出席になりましたが、飛行場の位置を選ぶ場合に、その滑走路の方向はどつちがいいかということが重要な問題だと思ひます。と申しますのは、大体恒風に立って、常に吹く風に立って滑走路をつくるのが順当だろと思ひます。今度でいけるかと思ひますけれども、風向きによりまうと——現在の百里原は実は東西に滑走路がなっております。そして北風が吹いたといったような場合には、今度の新空港は北向きの滑走路である、一方は大体西か東かわかりませんが、風にやや沿った方向に上がるかと思ひますけれども、これは管制上十分なる注意をしていただかなければいけないかと思ひます。

○久保委員 管制上の注意は、両方あるとすれば、もちろんこりいうことになると思ひます。ところがこり入りになっている審議会の答申は両立しない、こりいう答申をされていると思ひます。こりいう意味で、いまお話しになったのは第一のほうならば何とか調節すればいいことだろと思ひますが、答申の趣旨は、あなたのいまの御答弁とちよつと違ひますが、どうなんでしょうか。

○江島参考人 実は航空審議会が出した第一候補は富里だと思ひます。第二が霞ヶ浦だったと思ひ

ます。霞ヶ浦の場合にはこりいう点を考慮して、われわれとしたら富里を推したかと記憶していただきます。

○久保委員 伊藤参考人にもう一点お尋ねしたいのでありますが、産業計画会議としては具体的に木更津というところがありますが、先ほど申し上げたように、いまの東京周辺の空域はいろんな制約にはばまれているというところは御案内のとおりなんです。この問題については先ほど多少御答弁がありましたが、こりいう問題を解決することについては、計画会議としてはお考えがあまりなかったのでしょうか、いかがでしようか。

○伊藤参考人 今度の新しい国際空港は、金で言うのはどうかと思ひますが、やはり二千億とか、こりいう大きな工事になる事業だと考えます。したがって、それをきめるときに、すでにあるものはこりこり動かすべからざるものだ、こりこりふりかへて考えて新天地だけをねらうというのは東京周辺の発展のためによろしくないで、こりこり大空港をつくる機会に、スクラップ・アンド・ビルドの思想で、悪いものはできるだけ改善し近代的な空港をつくるべきだ、こりこり考えております。したがって、管制その他についても、もし直し得るものがあればそちらのほうで譲つていただくとか、こりこり手は尽くすべきだ、こりこり考えております。

○久保委員 もう一つだけ伊藤さんにお伺ひしたいのですが、御承知のように、いま当委員会には新東京国際空港公団法案、それに関連してきようはおいでいただいたのですが、この法案の本身は、公団をつくつて新しい空港の建設、管理をしよう、これだけの話なんです。常識的に考えれば、ほほ、言うならば候補地もきめられ、そしていざ工事というこりこりなつてから公団だと思ひます。手順が非常に逆になつておられると思ひますが、どのように考えられておられますか。——それじゃ航空審議会の会長さん平山さんにお伺ひしますが、あなたのほうの答申は出たわけですね。一応これは法制に基づいた答申なんです。こりこりいまだにこの問題は、

筋からいけば、法制上は答申を受けた運輸大臣がきめればいいのです。ところが御承知のような経緯をたどつて、いまだにきまらぬのでございます。審議会の会長として一言あるべきだと思ひますけれども、どうでしよう。

○平山参考人 全くそのとおりなのでございまして、私も運輸大臣から候補地をどうするかということにつきまして諮問を受けたのは、三十八年の八月ごろだったと思ひます。各専門委員の方にはたいへん御迷惑だったのでございしますが、とにかく急いで研究して結果をまとめなければならぬということで、三十八年の暮れに答申を出したわけでございます。したがって、それがいまになつてもきまらないというものは、どうも私には非常に不思議な感じがいたすものでございします。一日も早く候補地を決定していただきたいと思ひております。

○長谷川委員長 小川三男君。
○小川(三)委員 航空審議会の平山委員長にお伺ひしたいのですが、航空審議会の審議会自体は、まもなく解散することなく開催されておられるわけですか。

○平山参考人 審議会は運輸大臣から何か諮問があれば開催いたしますので、諮問がございませぬければ、委員会は開催いたしておられません。○小川(三)委員 審議会から答申されました中、浦安、富里、霞ヶ浦(稲敷台地、湖面)こりこりいふに分類されてございしますが、かりに例をあげますと、補償、買収、土地造成など、かりに富里などの場合は埋め立ては必要ありませんが、こりこりいふ中では八百二十億という数字が、こりこり出ておられますが、土地買収などは大体どの程度に見積もられておられるのか、たいへんこりこり点で恐縮ですが……

○平山参考人 土地買収等がどの程度で見積もつておられますか、その詳しいことを私は存じません。ただ大体の見当としてこの程度の金がかかるというこりこりつきましては、いろいろと聞いてござい

ます、しさいの問題につきましては存じません。
○小川(三)委員 もう一つお伺ひいたしますが、先ほど産業計画会議の伊藤さんからの説明、久保委員からもその点出ておりましたが、富里は関東ローム層の模範といつてもいいほどの土地であるというこりこりに産業計画会議では言つておられるわけですね。あなたのほうでは、洪積台地で、土質、地質は非常に良好である、工事は非常に簡単であるというこりこりですが、土地という問題は、主観の問題でなくて、客観的に調査されれば出てくるのですが、あなたのほうで土質やその他ボーリングされたりなどして詳細に調査されたのか、その点を伺ひたい。

○平山参考人 この土質等につきましては、御承知のように審議会自体で調べたわけじゃございせんので、事務当局の意見を徴して記載したわけでございます。

○小川(三)委員 前の運輸委員会で運輸省当局も、地元について、土質やその他については調査されておらない、千葉県からの資料によつた、航空審議会自体もこりこりいふような形なんでしょうか。

○平山参考人 航空審議会でもそのとおりでございます。航空審議会自体で別にこりこりいふ調査はいたしておられません。

○小川(三)委員 この浦安、富里、霞ヶ浦(稲敷台地、湖面)全部にわたつて現地にこりこりいふ調査はなされておられないわけですか。

○平山参考人 航空審議会としては事務当局の意見を聞きましてやりましたので、航空審議会としては調査をいたしておられません。

○小川(三)委員 事務当局とおつしやいますのは、航空審議会の中の事務当局か、運輸省の中の事務当局か、その点……
○平山参考人 運輸省航空局でございします。
○小川(三)委員 先ほど、かりに稲敷台地、富里は土地造成その他買収、補償等八百二十億、これは稲敷台地も富里も八百二十億という数字を出しておられるのですが、この場合に買収費と土地造成費と補償費、これを各三分の一くらい、三等分

するくらの数字で考えてよろしいかどうか。

○平山参事人 これはおそろくその数字は推定であらうと思ひますので、今度は候補地が実際にきまりまして、そうして實際問題になりますと、この数字は必ずしも正確なものではないのではないかと考えます。

○小川(三)委員 時間がありませんので、簡単に一つだけ伺つておきますが、産業計画会議は恒常的な団体だと考えてよろしいでしょうか。――

その場合、航空審議会の委員と産業計画会議の委員とを兼ねておられるわけでありまして、いままでの皆さんの意見を伺つても、産業計画会議と航空審議会の意見とは全く対立しているといつても差しつかえないと思ひます。その場合、委員は両方を兼ねておられる方がおりますが、そういう場合は全委員のいろいろな意見を聴取されてやつておるのかどうか。

○平山参事人 航空審議会の委員の方は知つておりますが、産業計画会議の方はどういふ方々がやつておられますか、實際は私は知らないのではありません。

○伊藤参事人 産業計画会議の委員は存じておりますが、航空審議会の委員はどなたかわからないので、どなたか名前を言つていただきますればわかりますが、……。

○小川(三)委員 石坂泰三さん、平田敬一郎さん、山際正道さん、この三人は両方の委員を兼ねておる。ですから産業計画会議も、あるいは航空審議会も、単に形式的にこの人たちの名前を並べてあるにすぎないのか、それともすべて資料を回して討議の結果答申され、あるいは産業計画会議としての勧告書が出ておるのか、その点……。

○平山参事人 なるほどさうおっしゃられますとあれでございますが、石坂泰三さんその他の方々は航空審議会の委員をやつておられますが、しかしこの国際空港の問題につきましては、航空審議会の委員の方のうちから約七名の方を小委員に選びまして、そのほかにいわゆる専門委員の方を八名ほどお願いをいたしまして、そこで討議をいた

したのでござりますので、石坂さん、山際さん等は總會には出られましたが、小委員会では詳細な議論等につきましてはタッチされておらなかったのをごさいます、おそろく産業会議のほうもさういふことじゃなかろうかと思ひます。

○小川(三)委員 最後に伺つておきますが、航空審議会としてはいまもおこの答申については責任を持つて主張されておられるというぐあいに理解してよろしいでしょうか。

○平山参事人 もちろん私は十分なる専門家の意見を聴取いたしましてつくつたものでございまして、もちろんこれが一番いいと確信をいたしております。

○長谷川委員 泊谷裕夫君。

○泊谷委員 松尾参事人と江島参事人にお尋ねしたいのですが、国際空港の中で羽田が一番危険だということをパイロット諸君から聞くのですが、事実ですか。そしてその原因はおおよそ何ですか。簡単に伺いたい。

○松尾参事人 私は、日本の空港で、完全に民間の空港として運輸省の所管になっている空港は、幹線にいたしまして東京と大阪だけだと思ひます。札幌は御存じのとおり自衛隊と共用、福岡はこれは駐留軍にお願いして使わしてもらつてゐる。こゝろ、実にいわば不完全な、四大空港がさういふ実情でございまして、羽田は御存じのとおり大はDCCからあるいは遊覧飛行までやつておる。実に私はさういふ点では危険だと思つております。いまでも、それから、これはあまり公表もできませんけれども、危険な状態もあるのです。さういふ意味では、羽田自体が第一飛行機の置き場がもうないのでございまして、スポットも非常に接近したスポットで、なおこれからスポットをつくつていかなければならぬ。飛行機はますます大型化していき、こゝろいふ実情でございまして、私はもう二年くらいしかたぬじゃなかろうか、こゝろいふうちに非常に悲観的に見ておるわけでございます。

なままた大阪にいたしまして、予算を通して

いたしまして滑走路が一本長いのでござることになっていまして、これに上るまで二年かかる。二年の間現在の狭い滑走路で使つていかなければいかぬ。おそろく大阪あたりは羽田よりもっと、世界で一番むずかしい飛行場じゃございまして、私にはさういふぐあいに感じております。

○江島参事人 実は私のところで集めました資料によりますと、いわゆるキャブテン・レコードでございまして、北は千歳から東京、大阪、福岡、この国内線だけで一昨年に十九件、それに昨年の十件ぐらゐあつたかと思ひます。その程度でございまして、これは全部、たとへばある地点を飛んでいて自衛隊機が前を横切つたとか何とかいふ、さういふふうな小さいものでございまして、大体一昨年が十九件、昨年は十件足らずだと思ひます。

○泊谷委員 これは平山さんとそれから伊藤さんと松尾さんと関係の方に尋ねをしますけれども、いまのこととこととだといふことでは、国際空港をニューヨークとローマと東京にしようといふこととこの話が始まつてきていふわけですが、根本的な違いを見ているのは、産業計画会議のほうではこの重要な拠点だから既存の飛行場あるいは使用目的を異にするものなどにこだわらずに、根本的に検討を加えて飛行場を求めるべきだといふ主張で、航空審議会のほうには現状はさうなつておるという立場に立つて、改善の策として何々がいかいいうふうな検討されたように思われるのです。お

おむねそこは政治的な問題であります。企業を担当する松尾さんは、これについて稲葉さんとの対談で、横田の基地が返つてくれればいいけれども、それは困難だらう、もしできるならばさうしたい、こゝろいふことは対談の中で書物にもなつておりますから、考えておることは明らかなんです。平山さんのほうで心配をされた、現状においていふ考え方でありますが、これは先ほどから日米安保条約が出ておりますが、これには触れません。しかし河野大臣も先月の二十六日の閣議で発言された内容、しかも松浦運輸大臣が同意したといふ

ことで新聞の報ずるところによれば、厚木の返還を含めて検討すべきだ、こゝろいふ態度を政府の態度として出されておる。さういふと、先ほど久保先輩もお尋ねをいたしました、ブルー14を解体したといふことにはして、地上の基地もあります。その場合、航空審議会としては新しい時点に立つて抜本的に検討してみることが生じてくるのじゃないかと思ひます。平山さんに対する私のお尋ねです。

それから、江島さんのほうについては、實際操縦を担当する方として、このブルー14がなくなつた場合の位置づけは、いま航空審議会が答申されたものにこだわらずに考へてみる価値があるのではないかとお尋ねをいたしませんか。

それから、松尾さんには、端的にいつて競争相手があります。やはりブルー14といふよりやうなものがあれば、北京との競合においてはいかに空港を設け、世界的にいって単なるローカル空港の位置づけになつてしまふ心配がないか。北京との競合においては、抜本的に返してもらへるものならば、ブルー14、それから厚木、横田、これらの問題を含めて政府がその措置をするならば、その設定位置について再検討する必要があるとお尋ねにならないか。もちろん松尾さんは前には海岸沿いのお話も出しておつたやうでありますから、これもあわせてひとつお尋ねをいたしたいと思います。

○平山参事人 航空審議会のほうとしては、いわゆる答申したものがペーパープランで、時期までに実現できなかったといふやうなことで、職責を全うしたのもと思ひます。あくまでも実現可能といふことを前提にいたしまして答申をいたしたやうな次第でございまして、

○泊谷委員 平山さんにお尋ねしておるの、航空審議会の責任者としてさういふのはわかるのですが、先ほど久保委員の御質問にも答えて議論があつたが、それは最終的には結論を出すに、現状において最も好ましいところを三十八年において答申した。しかるにまだきめてくれないのでお

もしろくない、こういう話です。その辺はわかるのですが、この産業計画会議のほうのこの本も、これは一年前から私どもの手元に送ってもらってずいぶん議論をかもし出しているものなんです。政府はその問題、軍用地の返還について実力者と称せられておる河野さんがものを言って、松浦さんが同意した、こういうふうな新聞に出ておる。それが出てきたとすれば、別に考えてみる必要があるのではないか、この点はいかがなものでしょうか。

○平山参考人 私その方面の専門家でございませうが、そういう場合を前提にして国際空港をどこに置くかというようなことは、これはまた専門家を集めて十分な意見を聞かないと、ここですぐにも悪いと言えぬかと思ひます。

○江島参考人 私への御質問は、いわゆるブルー14、この米軍基地が全部ストップした、全然なくなったという過程におきましては、御承知のように東京から名古屋、大阪に行きますのに、現在は館山経由大島から西へ向かつておるような次第でございまして、ただしジェット機になりますと、現在いわゆるトンネル・デバリーチャというのがときどき許されているわけです。と申しますのは、羽田を離陸いたしました東へ逃げまして、東京湾で高度をとりまして、また東京まで戻ります。ここで一万五千フィートになりますと、もしも横田基地のほうでそのルートがあいていたら、許していただけるわけです。だからそういう心配が全然なくなりまして、離陸したらすぐ左へ回るといふことは騒音の問題ではあり得かぬと思ひますが、一応小さい旋回をやりまして真西へ行つて、名古屋、大阪へ行けると思ひます。以上であります。

○泊谷委員 お尋ねしたのは、いままです迂回して油を百億も損したことも知っておるし、トンネルもわかつておるのです。ブルー14というのは、陸上の四基地が河野さんの言われたように、向こうと折衝して返つたという場合も、関東の東側に固執をされますか。技術者として、操縦するあなた

としては、その位置について再検討するという気持ちになりませんか。こういう聞き方をしたのはなぜかという、伊藤さんを除いては三人とも航空審議会の委員なんです。だからいままですきまつたことにとりかかるとなれば、それは突っぱねなければならぬ立場でしょう。だから新しい情勢に応じてみた場合にどうか、こうお尋ねしたわけ

○江島参考人 実は私も航空審議会の専門委員でございまして。ところで全部返されて、たとえば厚木なり横田あたりが国際航空に乗りかえられるといたしまして、ごらんのように西のほうは全部山でありまして、おそろく西に行く場合には、一応東へ行つて高度をとつて、また行かなければならないというふうなことになるかと思ひます。またもう一つ、大体四基地とも滑走路が一本でありまして、南北に伸びております。現在のいわゆるジェットファイターあたりだったら、それは離陸したらずぐ西へ向かつて十分上がれるかと思ひますけれども、われわれのような旅客機だったら、それはやはり無理かと思ひます。

○松尾参考人 非常にむずかしい前提の御質問でございまして、私は現実の仕事をやつておる者としていたしまして、先ほども申し上げましたとおり、羽田自体あるいは大阪自体、安全性から見まして私は非常に懸念をしておるわけなんです。そこでできるだけ早く私は空港問題を解決していただきたい、いまの空軍基地が大体いつごろになるのか、そういうことがわからない限り、私は現実の問題が非常に大事じゃなからうか、こういうぐあいに思ひわけでございます。でき得れば、私はほんとうは二、三年うちにもう一つ飛行場がほしい、こういうぐあいに実は考えておるわけでございます。現実問題としてぜひひとつ早くひとつ飛行場をつくつていただきたい。しかも現在の飛行場も完全でない。これもできるだけ早く解決していただきたい、こういう気持ちでおります。

○長谷川委員 竹谷源太郎君。○竹谷委員 平山さんに私は、富里と霞ヶ浦の場

合、地上の建物や格納庫、そういう施設は別といたしまして、敷地の買収、補償、埋め立て、そして滑走路の建設費、これはほんとうに大まかの概算でいいのですが、そういうものの金額をお伺いしたい。

それから伊藤さんには、木更津の沖合の埋め立てをやる場合の概算の費用、地上の建物や格納庫は別ですが、滑走路をつくるまでの建設費は大体どのくらいか、精密なことはなかなかむずかしいので、概算でいいです。

○平山参考人 建設費の概算につきましては、新東京国際空港建設についてという昨年十月の運輸省からの参考書類がございまして、その五ペー

ジに、大体富里ではどのくらい、霞ヶ浦ではどのくらいというふうな費用が載つております。富里では空港建設費が千八百八十億円、それから霞ヶ浦では千二百二十億円、そのほかに道路の建設費が、富里では七百七十億円、霞ヶ浦では八百二十億円というふうな数字でございまして。

○伊藤参考人 木更津につくります場合、やはり二千億程度の金がかかります。それから建設費のほかに当然道路も考えなければいけません。これは航空のためでなく、むしろ東京湾の高潮防止、断堤につきましては千六百億かかるのです。これは航空のためでなく、むしろ東京湾の高潮防止、それから千葉県と東京、横浜との交通路として実質的にバイパスですから、この場合はその千六百億の費用は加味しなくてもいいのじゃないか、こう考へております。

○竹谷委員 そこで富里の場合、建設費はなくて、道路の七百七十億、霞ヶ浦八百二十億、これはどの程度のスピードで走れるのか。五十キロ、六十キロ離れまして、百キロから百五十キロの間のスピードで走れるならば、三十分以内で都心へ来れる、こういうことになるのだから、二十キロや三十キロ遅くても、区域が広くて、付近の民家が稠密でなくて、安全なところならばいいのではないか。多くの参考人の御意見は、安全性が大

事だとおっしゃっていますが、こういう点からいって、あまり都心に近くなつても、その道路が

よければ、この問題は解決できるのじゃないか、こう思ひますが、そこで都心から何時間くらいかかるのか、これを承りたい。そういう場合にこの道路は全部地上あるいはハイウェイでいくのか。地下道をつくつて、その地下道をつくる場合の土砂を、霞ヶ浦などの場合は埋め立て用の土砂に使えるのかどうか、それらの点もちょっと……

○平山参考人 将来新空港ができまして、その交通量というのは相当多いものと思ひますので、したがって、道路はむしろ高速道路でなければならぬと存じます。富里にいたしましてもあるいは霞ヶ浦にいたしましては、霞ヶ浦のほうに少し遠うございまして、大体一時間以内で到達できるようにする道路でないといかぬと考へております。その費用につきましては、先ほど申し上げました表に大体の費用が掲上してございまして。

○竹谷委員 平山さん、直線距離ならば霞ヶ浦でも六十キロ、富里の場合五十キロ、こういうふうになるのです。一時間なんという時間を見る必要は私はないと思ひますが、これはどうなんですか。そういうふうに一時間も時間がかかるということになると飛行機の時間よりも自動車に非常に持つてこなきゃならぬという問題も起こつてくるんだが、道路に、もちろん金をかけて四車線、八車線道路をつくつて、百キロくらいでいけば三十分以内で行ける。そうすれば、むしろ九十九里浜の沖合でも埋め立てて、そこに一千万坪でも一億坪でも土地をつくつてやつてもいいことになるわけ

です。安全な広大な飛行場がつくれるわけです。これは非常に道路問題を無視しているように思ひます。一時間というところは、陸上交通の非常に早い時代に、この点を考慮すれば、また新空港の敷地を新しい場所に求め得るのではないか、その場合必要ならば地下道をつくつて、その土砂で埋め立てることも考えられるんじゃないか、こういうわけですが、その点の検討は審議会はいかがなされたものでありましようか。

○平山参考人 富里の場合でございまして、想定

いたした道路、その経路等もあれしただんでございすが、大抵都心までが五十五キロで所要時間が四十三分でございます。それから霞ヶ浦の場合ですと、想定道路距離が七十五キロで、所要時間が六十三分ということになっております。富里の場合ですと四十三分という計算でございます。

○竹谷委員 伊藤さんに伺いますが、いま東京湾の横断堤をつくる、これは飛行場の道路のみならず多目的道路だということでございますが、スピードはどれくらいかかりますか。そしてどんな規模の道路か。

○伊藤参考人 距離は都心から飛行場まで約三十キロになります。したがって、特別の高速道路——四車線・四車線、つまり八車線の道路になります。環状七号線くらいのあれになります。スピードは百キロは優に出せます。ただ、時間ばかりでなく、一般の乗客はタクシー代なんか払わなければなりませんし、七十キロだと、先ほどお話ししましたように、現行料金で片道三千八百円がかかります。そういう点も非常に重大な問題だと考えております。

○竹谷委員 霞ヶ浦の埋め立ての場合、土砂は、これはもうそういう点も検討の上、埋め立てという問題を検討しておられますか。

○板内政府委員 ただいまのお尋ねでございますが、霞ヶ浦の埋め立てにつきましては、土砂の問題につきましても、事務局としては、いろいろある程度の検討はいたしておりますが、審議会自体におきまして土砂をどうする、いわば埋め立て技術的な問題を詳細に掘り下げられたわけではございません。

○田邊委員 一つだけ伊藤参考人に伺いますが、先ほどの羽田空港の問題でございますが、羽田空港が移転が不可能な場合は一体どうなさるのか。また、あの空港がそのまま残った場合、その利用の点についてはどうするのか。こういうことを伺いたいと思ひます。

○伊藤参考人 もし羽田空港を残して、しかも新しい時代の航空機の性能に合うようにいたしますと、どうしても航空路を新設しなければならぬと思うのです。しかし、それはたいへんなこととございまして、いま羽田沖をさらに沖のほうへ埋め立てをやりまして、水深があの付近は約二十メートルございまして、金といたしましても相当の金がかかる。

もう一つ、いま東京の各工業地帯を結ぶ海岸道路の計画がほとんど実施直前までいってございまして、すでに敷地はその大半確保されております。それが羽田空港の南北で中断されておまして、もし羽田で新しい滑走路をさらに沖につくりますと、そこをどうやって通り抜けるか、これがほとんど技術的な解決が不可能なぐらいのむずかしい問題になっております。

○田邊委員 空港移転の不可能な場合はどういうような考え方をですか。

○伊藤参考人 移転不可能な場合は、せつかく工業地帯を結ぶ海岸道路の計画が実施不可能になる、こういうことになります。羽田空港を無理して今の新しいSSTのような飛行機に対応する性能にすると、新しい滑走路を別にさらにつくらなければならないのであります。

○田邊委員 大事な問題ですから私はつきり伺っておきたいのですが、新国際空港は、いまの羽田空港は一つの限界にきている、さきの日航社長の話でも二年後には非常に危険度が増すから早くつくって、こういうときに、国際空港は非常に早い時期につくらなきゃならぬ。伊藤さんのお話を聞いておられますと、どうも移転先として厚木を一つの例にあげておられますが、非常にむずかしい問題で、このむずかしい問題を実現性があるがごとくおっしゃっておられるのですが、もしこれがだめ、こういうときに一体国際空港をどういう形でおつくりになるのか。それは大事なところだと思ひます。そこを伺いたい。

○伊藤参考人 私の仮定といまの御質問の仮定とが食い違つてゐるので答弁がやりにくいのですが、私のほうの意見は、羽田空港は廃止すべし、新空港はよその場所につくるべきだ、羽田空港は国内

線にも使わない、こういうことなのです。

○田邊委員 最後に、そうしますと、伊藤さんのおっしゃっている産業計画会議の新国際空港といふもの、これは一つの理想図であつて、現実とはほど遠いものである、こう判断してよろしうございしますか。

○伊藤参考人 そう判断していただいては困ると思ひます。その理由は、新しい空港をつくつて、私どもはいまの段階で木更津を第一候補として、あそこがいいと思つておるのでありますが、新しい空港をつくりました場合には、羽田空港は廃止して、それを他の方面に利用すべきものだ、こう考へておるのであります。それが別に実現不可能だとか仮想のものだとは考へておりません。

○長谷川委員 長 今、参考人の方々に委員会を代表いたしまして一言ごあいさつを申し上げます。本日は貴重な御意見を承り、まことにありがとうございます。本法律案審査のため非常に参考になりましたことと存じます。ここに厚くお礼申し上げます。

午後二時より再開することとしたし、暫時休憩いたします。

午後零時五十九分休憩

午後二時十二分開議

○長谷川委員 休憩前に引き続き会議を開きます。日本国有鉄道の経営に関する件について調査を進めます。

質疑の通告がありますので、これを許します。久保三郎君。

○久保委員 国鉄当局にお尋ねするのですが、最近国鉄当局は通運業者等と協議をして、近く小口貨物の集約輸送をするというのだが、その概要についてまず御説明いたしたいと思います。

○今村説明員 小口貨物の輸送につきましては、現在一般の小口と通運業者がまとめてやつており

ます混載扱いの二本立てでございますが、一般の小口扱いが非常に不経済な、非効率なやり方で輸送をやっておりますので、この点を合理的な輸送体系にすることによりまして改善したいというところで、もうこれは数年前からの議論でございますが、案を練りまして、目下通運業界その他と、運輸省の御指導も仰ぎながら、進めておる段階でございます。

○久保委員 その集約という一元化の方向は、いまでも小口貨物の混載扱いというかそういう制度があつて、一部混載扱いをやつてゐる。一部でありますか大半でありますかは別にして、やつてゐる。そこであと残つてゐる小口扱いの貨物を、今回の改正は一元的に混載扱いというふうにかつこうにして近代化をはかつていきたい、こういうことですか。

○今村説明員 ただいまおつしやいましたように、現在小口扱いで送つておられますのは年間二百六十万トン、混載扱いで送つておられますのは三百五十万トンでございますが、混載扱いのほうは比較的輸送効率もよいわけでございますが、小口扱いのほうは、先ほど申し上げましたように、非常に非効率でございますので、これを現在の混載扱いと同じような方向によりまして改善をはかりたいということでございます。

○久保委員 改善をはかりたいと言ひますが、改善の効率、メリット、そういうものはどういふ点に求めておられますか。

○今村説明員 現在小口扱いは全国で約二千七百の駅で扱つておられますが、これを貨車への積み込み、取りおろしをする駅を百六十ぐらいにいたしまして、現在扱つておる駅とその親駅との間は自動車によつて輸送する、自動車の機能と鉄道の機能を結びつけることによりまして合理的な近代的な輸送の体系を確立したいというのがねらいでございます。私どもが考へておるような案で実施いたしますと、輸送時間が非常に早くなるというのが第一でございます。

それから現在の小口扱いは一車平均で三トンか

ら四トンぐらいの積載効率でございますが、これをたゞいま申し上げました混載扱い化することによって、一車平均八トンから九トン程度まで上げ得るのではないかといいことになりまして、貨車の数で約半減するといふことでございまして、輸送上からは非常に近代的な輸送体系になる。

それから荷主サイドから見ますと、荷物の輸送が非常にスピードアップになる。それから親駅以外にはとまりませんので、いわば貨車列車が、いままで各駅停車で行っておいりましたものが、旅客列車方式の輸送体系をしくことがございますので、到着時刻がはつきりつかめるという利点がございますし、また運賃にいたしましても、これは顧客運賃と申しまして、いままでの小口扱いよりも一割程度は安い運賃でいくのではないかといいこととございまして、荷主にとりまして非常に便利になりますし、国鉄にとつても非常に有益な結果が出てくるというところでございします。

○久保委員 いまのお話だと、小さい駅の貨物の列車に対する積みおろしはやめて、基地を設けてそこに集約して、混載扱いで基地間は全部輸送する、こういうことであります。言うなら鉄道と自動車のコンビネーション方式を完全にとる、こういうことにならうかと思ひます。それは一つの輸送の近代的なスタイルであります。御説明では、なるほどレール部分についてのスピードアップは一応考えられる、しかし荷主サイドからいって、託送から受け取りまで、その時間が全部でありますから、いわゆるドア・ツー・ドアといふか、そういう間の時間短縮といふか、これは必ずしもそれだけでははかれないのではなからうか、こういう心配が一つあるわけです。それはどういふ方法によつて解決する考えですか。

○今村説明員 御指摘のとおり、ドア・ツー・ドアの輸送時間が短縮されなければ意味がないわけでございます。その点につきましては通運業者との間に十分の協議をいたしまして、自動車集約、これを自動車から親駅まで持つてくる作業、

あるいは親駅に着いて戸口まで配達する作業、これをはつきりした時間的な便をこしらへまして、それによつてやらせることにいたしたいと思つております。

○久保委員 そこで、これは極端な例であります。たとえばいまある駅で受託される荷物がきょうは一個きりなかつたという場合でも、いまの代用車によるところの小口の輸送は完全にその日にその場所から輸送開始されますね、輸送開始は、最低限、おそい早い場合は別にして、ところが、一個だけの荷物がはたして通運業者との取りきめの中でうまく基地駅まで輸送されるかどうか、あるいは逆に到着のほうも同様であります。そういうことは可能であるかどうか、非常にむずかしい問題だと思ひますが、その辺のことは、たとえば全体の扱いの中で消化するわけだから、それは多少無理でもできるというのか、あるいはそうじゃなくて、個々別々に規制をしていくというシステムをとるのか、それはどうなんでしょうか。

○今村説明員 その辺のところはこれからいろいろ検討しなければなりませんけれども、考え方を申し上げますれば、全体の中での吸収といふことが大体考えられると思ひます。もし実際の輸送上、私どものほうの、たとえば一個というような場合には、またほかにも列車もあることとございします。そういう列車で便宜輸送する。たとえば荷物列車、旅客列車の一部を使つて輸送するとかいふことも考えられますので、原則としては通運業者にやらせませうけれども、そういうことが実行上非常にむずかしいという場合には、便宜の措置で考えていきたいといふふうに考えております。

○久保委員 そこで、この新しい方式は、当然国鉄だけじゃなくて、通運業者あるいは国鉄にあらざる運送人、こういうものが介在するといふか、連絡し合つてやれると思ひます。そういう構想ですね。そこで単純に、この制度をやろうといふのは輸送の近代化であるのかどうか。単純に輸送を近代化するといふ御説明があつたように、運賃も安く、そして早くといふだけなのか、どうなん

ですか。

○今村説明員 お話しのとおりでございまして、われわれは輸送面から、現在の非常に非効率な輸送をもつと能率的な輸送、近代的な輸送に変へたいといふことだけでございします。

○久保委員 そこで、この荷物の輸送についてはもう一つの問題があると思ひます。いわゆる各輸送機関の輸送分野、こういうものが考えられますね。

そこで、国鉄の荷物を扱うのは通運業者でございします。通運業者と国鉄がコンビネーション方式によつてすべての小口を混載扱いにするといふことになりまして、そこで考えなければならぬのが、現在の通運業者といふのは運送取り扱い人であると同時に、運送人でもあります。自分で荷物を運ぶという機能もあわせ持つています。最近の傾向としては、御承知のように、これら通運業者の取り扱い業と運送業とのバランスがだんだん逆になりつつある傾向が強い。いわゆる一般に通運業者といわれるのは、他人の荷物を自分の名前あるいは他人の名前で自分が鉄道に託送し、あるいは受け取る。それで荷主に届けますのであります。現実の通運業者の実態は、先ほど申し上げたように、自分で輸送能力を持つています。そこで、その分野も自分が運送人としての分野がたいへん比重が重くなり、運送取り扱い人としての比重は軽い。これをもう一べん逆に返せば、結局運送取り扱い人は輸送機関の選抜について自分の企業のベースと他人の輸送機関、そういうものの比較においてこの荷物をどつちで輸送するかをきめる、こういうことを考へるとやはり、ここで大きく考えねばならぬのは、いわゆる運送取り扱い人の現実また方向、そういうものを考へて一元化といふか、近代化をやらぬと混乱が起これると思ひます。たとえばこれがお考へどおり推進されたらしますれば、おそれるものではなからうか。激化すれば当然そのしわ寄せが最後には利用者であるところの荷主に来る心配もある、こういうふうに考へる。そういうこと

についてはどうお考へでししょう。

○今村説明員 私どもは、貨物の輸送にあたりましては、通運業界と国鉄が一体となつてやつていくことが絶対に必要だと思ひますのであります。そういう意味におきまして今回の改善は通運業界と国鉄が真に一体となつた姿でこの改善をはかつていくといふことでございします。その結果、自動車、一般の道路運送事業との間に競争が激化するといふお話はある程度事実だろつと思ひますが、しかしそのいづれをお選びになるか、むしろそれは両者のサービスの提供内容いかんでございまして、そのいづれを選択するかは利用者である荷主さんがお選びになるわけでございます。私どもとしては、むしろ荷主の便利にとつて、荷主さんがこれによつて犠牲を受けるというよりなことはあり得ないといふふうに考へております。

○久保委員 最後のほうのお話であります。選択はいわゆる利用者である荷主自体である、こういうことをおっしゃいましたが、小口の場合においては必ずしもそうではないと思ひます。というのは、そこに運送取り扱い人としての通運業者が介在している。だからそうなるにあつたがストリートにおつちやつた荷主が選択するといふ自由は遮断される傾向が強いと思ひます。この点はいかがですか。

○今村説明員 荷主さんが通運業者に頼まれた場合に、これをトラック輸送にするかあるいは鉄道輸送にするかといふことについては、確かに運送取り扱い人である通運業者が介在することによつて問題がありますけれども、それは結局サービスの内容と申しますか、運賃なりその他輸送時間といふようないろいろな問題に制約されて条件づけられますので、その点はやはり荷主さんに、われわれが提供するサービスが一体トラック業が提供するサービスとどうかという問題に帰着すると思ひます。それからまた通運業者がそれをどうするかといふことは、結局通運業界がどつちに持つていったほうが利益があるかといふ経済的な裏打ちによつてそれをやるのではないかと

ふりに考えられますので、そこらのところは私ども今後国鉄の営業といたしまして、どういふふうなサービス内容を提供するか、また運賃制度をどうするかという問題にからまってくる問題だと考えます。

○久保委員 いま申し上げたような点がやはり大きな一つの問題点だろうと私は思うのです。今村常務理事と私の見解では少し違ふところがありますが、まあ問題点のとりえ方としては同じだろうと思うのです。そこでそういう問題点がすつきりしないというよりは、展望が非常にむずかしいこの際に、たとえば基地を幾つかおつくりになる、新しい設備投資をする、企業でありますから、設備投資をした場合には、それなりのメリットを考えていかねばならぬ。それからもう一つは、設備投資ばかりじゃなくて、その基地の扱いというものは異常にふくれ上ると思うのです。しかもその場合は相当の荷さばきも含めて荷役の近代化を考えなければ、そこが大きなネックとなつて、こぶとなつて、いわゆる構想は近代化、合理化といふことで、早いスピードアップができるというても、これはかえつて渋滞する危険さを見えされるわけですから、こういう点についてはどういふ考えをお持ちですか。

○今村説明員 基地の設備につきましては、現在の基地の設備だけで十分であるかといふと、これは十分でないところもあるわけでございます。そして、そういう点につきましては、十分やはり現在のような昔ながらの設備でなくて、近代化された設備、特に機械化というようなことを考えまして、今後万全の体制をとっていきたいといふふうに考えております。特に労働力が非常に最近では得られなくなりつつある現状におきましては、私ども二千七百の駅を近代化するといつても不可能でございますので、百六十といふような少数の駅にしほりまして、これを徹底的に近代化した姿で運営をしてまいりたいといふふうに考えるわけでございます。

○久保委員 そういふ姿はこれからおつくりにな

るのだらうと思うのですが、これが第二番目には大きな問題点だろうと思ふのです。

それからもう一つは、いま百六十という基地だそうであるが、百六十になるかどうかはつきりしないでしょうけれども、いずれにしても百六十ぐらいのようになった場合に、いわゆるトラックに依存する距離というものは約百キロくらいでございますか。

○今村説明員 現在は大体四十キロから五十キロくらいでございますが、これはやはり百キロ程度には伸びると思ひます。

○久保委員 先ほどもちよつと申し上げましたが、百キロ間の輸送というのは、もう一ぺんお尋ねしたいのでありますが、それは大まかにいつて、どういふ自動車によつてやろうというのか、いまだ通運業者の輸送力に依存しておやりになるということでございますか。

○今村説明員 この点につきましては、まだ最終的には決定はいたしておりません。特にこれは法制的な問題もございまして、今後運輸省の御指導を仰ぎながらきめていくことになると思ひますが、通運業者の車を使う場合もございまいし、その他の場合もいろいろ考えられると思ひますが、これはまだ最終的に決定はいたしておりません。

○久保委員 次に、いまある混載扱いというのは、通運業者の一方の仕立てだけですね。だからこれは国鉄には直接関係ありませんね。関係ありませんというの、貨車をお貸しするだけで、あとはありません。今度のものは、残った全部の小口をこの方式に改めるといふことでありますが、そうしますと、全体の小口混載輸送ルートというか、輸送方式というか、そういうものは大幅に変革することになりますか。というのはいままで、やっていた。それから乙の到着駅からは、さらに今度はトラックで持つていくなり、普通の小口扱いでまた置きかえていくなり、いろいろやっていると申すのです。ところが、今度は全体の小口混載ということになりますれば、全量ですかな。

あと二百六十万トンからのものをやるのだから、そういうルートなり方式は変わってくる、こういうふうに了解してよろしいですか。

○今村説明員 お話しのとおりでございます。基地駅から基地駅に対するストレートの輸送が生まれてくるわけでございます。しかし実際の輸送問題といたしましては、そういうストレートだけの問題では解決つかない問題があるわけでございます。ある大きな駅まで到着して次々におろしていくような取りおろしの混載とか、あるいはそういうものを積み加えてやつていく積み加えの混載とか、いろいろな組み合わせができると思ひのであります。しかし、現在混載でいつておるのは大半は現在のままでございまして、残りの二百六十万トンの一般小口と、現在非常な無理な仕立てをしておるようなものをかみ合わせまして、合理的な輸送体系をつくりたいといふことでござい

ます。

○久保委員 次に仕組みの問題であります。これは何か法人組織をおつくりになつておやりになるんだというの、そういうことでござい

ますか。

○今村説明員 こういう輸送改善をするにあたりまして、実は現在混載を仕立てておる業者が七十八店くらいあるわけでございます。しかもその七十八業者の中には、日通なんというやうな非常に大きなものと、そうでない中小の通運業者がございまして、これらを一体として運用していきま

すためには、別の機関が必要ではないかといふことで、私も仕組みと申しておりますけれども、調整機関をつくるということでございます。その調整機関である仕組みに法人格を持たせるかどうかにつきましては、まだ結論を得ておりませんので、今後業界と話し合ひをしながら、この話を煮詰めていきたいといふことでござい

ます。

○久保委員 これは世界の国々でもやつておるところがあると思うのですが、この仕組みについてはいろいろな方式があると思うのですけれども、国鉄の直営というやうなことは考えたことがござい

すか。

○今村説明員 御承知のとおり、諸外国におきましては、大体鉄道が子会社的なかつて通運を営んでおるといふのが多いと思ひますが、わが国では御承知のように通運会社というのがありますし、私どもこれを直営でというやうなことで全

然考えておりません。

○久保委員 この仕組みのやる仕事は、いま言つたように調整といふことでありますが、たとえば調整といつた場合には、甲の通運業者がまだ満ばいにならぬといふときに乙が荷物を持つてくる、そういう場合に一緒にさせるというやうな調整で

すか。

○今村説明員 現在、混載は発着駅がまとまつたところ、一緒になるやうなものが多くござい

ますが、今回一般の小口をこつくりあげたいといふので、行き先も非常にばらばらでござい

ますので、ある駅に所属する通運業者が集めてまいりました小口の中で、同一方向のものには全部各通運業者が持つてきたものを集めて一緒に仕立てられれば、それは一番合理的な輸送体系になるわけ

でございますので、あるいはまた現在非常に無理な、たとえば汐留から梅田に行つた混載の中に、四国のものであるとか、広島向けとか山陰向けとかいうやうなものが入るわけでございます。それはほかのものと一緒に仕立てるほうが合理的な輸送体系になると認められれば、そういうやうな指導をする、調整をとつて合理的な体系にするといふ、仕立ての調整をはかるという機能でございます。

場合に、現在より荷主に対してはサービスの低下になる、こういうことも考えられる。これはこまかい例であります、そういう例が考えられると思うが、これに対してはどういうふうに扱いますか。

○今村説明員 現在の各業者別でございます、そういう事例があるわけでございますが、これを統合いたしまして、統合と申しますか一緒に見て、そして合理的な姿での体系に調整をしていきますならば、そういうものはなくなってくる。もちろん私も数量的に全部調整いたしておりますので、大体どこ向けにはどういふあれができるという案は持っておりますから、そういうことで、初めから一挙に理想的な姿にはいかないかもしれませんが、なかつたに持っていくように思っております。

○久保委員 そこで、輸送のダイヤであります、これはたとえば東京を中心に考えて、四国の果てなら果てまでの輸送ダイヤは設定しますか。できますか。

○今村説明員 基地間の輸送につきましては、現在各駅停車でいっているのが普通でございますが、今回は特急列車あるいは急行貨物列車というふうなものをつくりまして、まとまったのはそれで基地間輸送をする。それ以後につきましてはやはりダイヤを組んでおまして、先ほど申し上げたたとえば高松から高松から先は取りおろし混載で持っていくというふうなやつに持っていく、さらにその先は自動車との機能の結合ということでダイヤを引きたいと思っております。それは可能でございます。

○久保委員 そうしますと、基地のほかに準基地という、あなたがおっしゃったように取りおろしをする基地ですが、こういうものもある程度荷物の流れによつてはつくる、こういうことですか。

○今村説明員 幹線区におきましては基地から基地というやつに持っていくわけでございます。そこからさらにそこでおろすべきものをおろして、次の基地まで持っていくということもござい

すし、それから支線区になりますれば、その車を流しながら取りおろしていくという場合もあり得ると思ひます。そういういままでの代用車の輸送網も考えなければならぬと思っております。

○久保委員 そこで次には、急送品とか危険品の輸送ですが、これは特に急送品が多いと思うのであります、急送品の輸送形態はいまのままでありますか。

○今村説明員 急送品の問題につきましては、お話のとおり特別な扱いをしなければなりませんので、大体現状どおりにしたいと思っております。ただ、これは発着駅がきまつておりますので、列車を指定いたしまして、一番輸送に便利な方法で発着列車を指定しまして輸送する現状どおりの方法でまいりたいと思っております。

○久保委員 そこでいまのような構想でいった場合に、国鉄自体は列車の密度をもつとふやすということのメリットがある。さらに貨車の効率が高まるということがありますが、あとは何か利益がありますか。

○今村説明員 いまおっしゃったことでございまして、国鉄といたしましては、先ほど申し上げましたが、現在小口に二千両ぐらい使っておりますが、これが千両程度で済む、これは使用車で千両でございまして、四千両ぐらいの貨車をつくったと同じ効果になるということが第一点でございます。それからスピードアップすることによりまして、線路容量が浮いてくる、あるいは貨車の回転が早くなるというメリットがござい

ます。大体そういうことでございまして、リットはない。それじゃこれをやる場合に国鉄が損をする——といつては語弊があるが、新しく投資をするものもありますね。投資は大体さつき言ったように利益のほうと差し引き勘定で、利益があるからやる、こういうことでしようが、それ以外に何か国鉄の負担になるものはありませんか。

○今村説明員 現在の小口の輸送は、御承知でもございまして、コスト割れと申しますか、経

費のほうが入りよりも非常にオーバーになっているというところでございまして、これを今度のような方法にいたしますと、それだけの収入割れの問題がコスト的にカバーできるということでございます。それ以外にはいまお話がありましたような新しい設備をしなければならぬということとはござい

ます。すけれども、特別なあれはないと思っております。

○久保委員 そこで新しく設備する金額は、おおよそ算としてどの程度のお金になりますか。

○今村説明員 いまのところ一応見込んでおりますのは二十五億程度の金でございます。

○久保委員 それじゃ通運業者のほうは、これをすることによってプラス、マイナスはどうなりますか。

○今村説明員 通運業者のほうはいままで一般の小口は国鉄が扱っておりますのが、これが通運業者扱いになることによって業務量増になるということでございます。したがって、それによって収入増ということが考えられるわけでござい

ます。○久保委員 そうすると、あまりマイナスはないということになるわけですね。片一方の場合通運業者という、混載をやっているのが約八十社ほどあるそうですが、八十社の中には力のあるものもないのも多種多様だと思ふのです。そうなった場合に、その仕組みの中で調整をとるといふが、調整をとるのは荷物の輸送の調整であつて、これらの経営の調整は別に考えてはおりませんか。

○今村説明員 お話のとおりでございます。経営の調整などというものは国鉄がタッチすべき問題ではない。したがって、純然たる輸送上の機能の調整でございます。

○久保委員 その問題の一つに残ると思うのです、私もよくわかりませんが、そういう調整を国鉄はもちろん実施とせまね。なかなかとれないですよ。そうすると、そこで混載を中心にしてやはり優勝劣敗という、力のあるものは勝っていくという仕組みがでかしくないか。仕組みというよりそういう結果になりはしないか、こ

ういう心配が一つある、こういうふうに思ひます。○今村説明員 私どもは、むしろ逆でございます。いままでのような姿におきまして、そういう優勝劣敗的な色彩が出てくると思ひますが、こういう仕組みを通ずることによつて、いままです全然混載を扱えなかつた中小の通運業者も混載を仕立てられるということになりまして、むしろ中小企業的にはプラスになるんじゃないかという考え方を持っております。したがって、この仕組みには、単なる業者間の問題でなく、国鉄がこれに一枚かむということによつて、その機能は達成できる——いまでも自主的にはいろいろ各業界の集中性というものを意識してまいりましたが、それがうまくなりませんので、こういう国鉄が一枚かんだ姿においての調整機能ということでは機能達成できるんじゃないかというふうに考えております。

○久保委員 お尋ねがまた前へ戻るようでありましたが、いまのような方式になった場合に——なつた場合という、それを考えることはやはり何と

い、大きな基地間の輸送は当然これは一番利益があります。基地から送り出して基地へ到着する荷物、いふなら大都会中心の輸送という、そういう荷主には確実にいまの御説明ではメリットが出てくる。ところがそれ以外の小さいところから出る、あるいは到着するといふような荷物、すなわちそれに対する対策、こういうものは必ずしも完全にいくかどうかはまだわからぬといふふうにわれわれは考える。だから、先ほど前段申し上げたような輸送の近代化をはかるといふ構想には違ひないにしても、皮肉な質問になるやうであります、何か大都会中心の荷物が中心になつて、それ以外のところの荷物は国鉄としてはトラックに転嫁するのなら、してもよろしいといふふうにも考えるわけです。そういうことを考えているとは、もちろん御答弁がないと思ひますが、そういう結果も出やしないかという心配があるのです、これはどうですか。

○今村説明員 私どもは、むしろ基地間の輸送は、先生お話しのとおり、非常にスピード化せられまし、その後の運送関係も、これも運賃制度をどう考えるかによって解決できる問題であるし、あるいはまた配達の日にちの指定というような制度面におけることも考えることができるんじゃないかというふうに考えております。

○久保委員 基地が、たとえば極端な話で百キロ区間が基地トラック輸送にかかりますね。そうしますと、汽車に乗りたくない荷物というのがありますね。それも扱うのですか。

○今村説明員 その点は非常に問題があります。私どもは、もちろん国鉄で輸送してほしいという御要求のものは受託せざるを得ませんし、そうなりますと、それをどういうふうで輸送するかというところが問題でございますが、この問題は代行輸送という姿で実施をいたしたい。鉄道のかわりに自動車で輸送するというケースも出てくるかと思っております。

○久保委員 いずれにしても、それがその輸送を担当する場合は別に、そういう近距離の小口貨物は、もう鉄道を利用させないことに結果としては相なりますね。そうじゃないですか。企業体がだれであっても、とにかく汽車には乗らぬで、トラックになる。だからこの方式は、いかならば一応の戦線整理に焦点が、——やはり輸送分野のシェアの仕分け、区分けということで一つありはしないか、こういうふうに思うのだが、その点はどうですか。その場合、たとえば運賃制度の問題を言及されましたが、それじゃ国鉄の貨物運賃の制度からそういうものは一応うち外として、除く以外に方法がないというところは、そこは、どういう企業がトラック輸送を担当するにしてもトラックの範疇でありますから、トラック輸送の範疇に属する運賃ですから、国鉄の運賃制度の中でこれを縛るということは不可能じゃないか、こういうふうに思うのですが、その点はどうか考えますか。

○今村説明員 私どもは、国鉄へ申し込みのありました貨物は、代行輸送であらうとかなるうと、やはり国鉄運賃でやるべきだと思っております。けれども、この点につきましては、これは運輸省の御見解もございまして、今後運輸省の御指導を仰ぎながら考えていかなければならぬ問題であるというふうに考えております。

○久保委員 いま今村常務のおっしゃること、その制度上の問題は、これは運輸省の認可の問題もあるから、それはいいとして、私が言っているのは、鉄道の貨物運賃制度というものは、鉄道の貨車に乗るやつ、貨物運賃なんです。ところが、全然鉄道に乗らぬ、トラックに乗る荷物が出てくることになれば、これは運賃制度の大きな変革だし、これはトラックの範疇で運賃制度は考えていかなければならぬだろう。なるほど鉄道で受け付けますよ。あなたのおっしゃるのとおり受け付けるにしても、トラックの範疇ですから、そうするとこれは競争相手というか、同じトラックで運送する運送業者がいるわけですよ。そうすると、これは貨車の運賃で取つていいのかどうか、それは実際の問題が出てくる。もしも、たとえば対抗しあうのは、鉄道の貨物運賃という範疇でこれをやる。その場合に、安ければ荷物がどんどんいわれる。本来の国鉄へ殺到するわけでしょう。片寄ってくる。ところが、貨物運賃がトラックより高いという場合には、逆に離れるということになると思う。しかも考えられるのは、こういう近距離の輸送機関としての機能は、国鉄より一般のトラック運送事業者のほうが、店舗網も集配能力も全部持っているわけですね。そうなった場合必然的にこの制度をやると、そういう地域は鉄道の恩恵に浴さぬで、ゆるい鉄道の貨車輸送からはもちろんであります。鉄道の手からは離れていくということになると思う。そういうふうには考えられませんか。

○今村説明員 お話しのとおり鉄道に全然乗らないというところでは、そこに鉄道の運賃でいいのか、自動車運賃でなければいかぬのかという問題はあります。私どもは、鉄道側といたしましては、ぜひ鉄道運賃という気持ちを持っておりますが、これは法律問題その他いろいろ問題があると思っておりますので、今後運輸省の御指導を待ちながら考えていきたいというふうに考えています。

○久保委員 いずれにしても問題点の一つだろうと私は思っているわけですが、それは別に運賃の問題が直接的な問題じゃなくて、むしろトラック輸送と鉄道輸送との関係、だから見ようによっては、この新しい方式は、鉄道はもはや百キロ以内はトラックに譲るといふ気がまえてあるのかないのか、こういうふうなことも考えられるということでもあります。まあ御説明はちよつと違ふようでありまして、まあ御説明はちよつと違ふようでありまして、すけれども、そういうふうにもとれやしないかという事です。そうなる場合、いま国鉄の運賃は全国一本でありますから、そこで地域の格差なども多少解消する役目になっているわけですね。ところが、今度は地場トラックの分野にそういう荷物が全部入るとするならば、これは地域格差の解消の役割というものは、国鉄自身から一本失われていく、こういうことも考えられると思う。それであつては、これは先ほど前段御説明があつたような、荷主にはサービスを向上させるという大義名分のほうからははずれやしないか、こういうことを心配するわけです。いかがでしょう。

○今村説明員 私ども、最近の交通事情をながめてみますと、まあトラックがこれだけ発達いたしました現状におきましては、あくまで鉄道だけの輸送というだけでは小回りがききませんので、やはりそこに鉄道のよさと自動車のよさをコンビンした近代的な輸送体系というものが当然考えられるのではなからうか。お話しのとおり、トラックの分野と鉄道の分野というものがそこで微妙に融合すると申しますか、問題になるのはお話しのとおりだと思ひますけれども、しかし鉄道にしても、いつまでも鉄道だけを見ておつてはいけません。むしろ自動車の機能のよさを取り入れるというところでまいるべきではないかというふうに考えておるわけでございます。

○久保委員 決して私は私の言っていることを否定しながら言っているのじゃなくて、問題点を申し上げているのです。あなたのおっしゃることもそのとおりです。ただし、鉄道は何でもかんでも荷物をとることがいいのかどうか、あるいは百キロ以内のものをトラックに譲るのがいいのかどうか、これは大きな政策として考えなければならぬ。そういう政策が前段として先行して初めて輸送形態の変革がどうあるべきか、輸送の近代化はどういうふうにするべきか、こういうふうにならなければ筋道としては少しおかしいんじゃないかというふうな考えを実は持っているわけなんです。そこで、結局そういうものも日本全体の陸運の中の輸送体系として体系づけられないままにやることは、かえって混乱を来たす場合がある。制度上も、あるいは実際上も、これはいろいろあると思うのです。だから、そういう点も十分考えていくべきじゃないか。

○今村説明員 私どもは、この問題の構想は、いかならば輸送の狭い視野から見ても、トラックとコンビネーションした輸送を大幅に進進しようという事で、これは輸送方式の大きな変革です。しかしそれは、単に輸送方式の変革ばかりでなくて、輸送分野、輸送体系の変革につながる問題である、こういうふうにとらえて差しつかえないと思ひます。もしもそういうことをとらえぬままに狭い視野だけに問題をしぼつてやるといふと、これは将来收拾のつかない失敗だといふふうにも見られる。たとえばこの仕組みの問題一つとて、そういう方針、制度、ものの考え方、これをきちんとしていままにやるといふと、これはかえつて輸送の近代化にブレーキをかけたたり混乱をさせるものが出てくる。あるいは荷主大衆に非常な不便という不利を生ずる結果とならぬか。これは、いま申し上げたような点を含めて十分検討する必要があります。ついでに運輸省もそれぞれ国鉄から御連絡があつて御検討いただいておるのかというのだが、政府としてはどう考えているのかという

ことを聞きたいのです。あまり理屈っぽい話になるけれども……。

○深草政府委員 非常にありがたい御示唆を受けましたわけでございます。その輸送体系の変化をまずきめて、それからこういふことの方針をきめるべきじゃないかということでございます。またことにそのとおりだと思ふわけでございまして、ただ、私ども、いままでの経過を申し上げますと、遺憾ながら逆といえますが、御質問の逆になるわけでございまして、国鉄の経営の合理化ということ、並びに輸送の近代化、合理化ということからこの問題はスタートしたわけでございまして、輸送体系の方針が、あとさきの問題は別として、結果としては、やはり先生のおっしゃる通りに、最終的には輸送分野が自然とそういふふうになつていくということではなからうかと思ひます。ただ、先ほど来お話がありましたトラックのみによる輸送の運賃を、つまり代行輸送の場合の運賃を国鉄の運賃にするか、あるいはその場所その場所のトラック運賃によるかというこのきめ方によつて、それは大きく変わると思ひます。トラック運賃で代行輸送の運賃をきめるということになりますと、仰せのような輸送分野の確立ということをやはり先に立つてやらなければいかぬ。また結果的に見ましても、トラック運賃でやるということになりますと、自然とそういふふうにも輸送分野がはつきりきまつてしまふということにならうかと思ひますのであります。この問題につきましては、実は臨時鉄道法調査会でも代行輸送のときに議論がございまして、やはり各駅の受託義務というものはやはり残すわけでございまして、そうなりますと、やはり鉄道に持つてこられる人には、かりにトラックで行くにしても、鉄道運賃でやらなければいかぬじゃないかという議論が大体大勢を占めておられます、そういう方向になると思ひます。そうなりますと、必ずしもそのことだけで輸送分野がはつきりまた変わると思ひないんじゃないか。まあ現在鉄道運賃のほうが安うございすので、そう大きな変革はないんじゃないかとい

うふうに考えます。

○久保委員 そこで、ちょっとまた前へ戻るようございしますが、この運送取り扱業者の近代化というか、取り扱い業者としてのいわゆる運送人を兼ねていない、兼ねていないというところか、それは別に置いて、純然たる取り扱い業者の近代化、こういうものもこの際は考えているのかどうか。というのは、輸送を近代化していく場合には、いま取り上げておりますところの鉄道と自動車のコンプネーション方式によるということも一つでございします。しかし先ほど私がちよつと言及しましたが、基地駅におけるところの荷役設備の問題、いまやっているところの荷役設備の向上になるわけですね。ところが、いま考えておられる基地駅の問題は、近代化は国鉄だけでやるわけじゃないでしよう。むしろ通運業者何店か、その駅にもございしますね。全国に七十八社とか七十九社ございしますが、そういうものの共同荷役作業というか、そういう共同システムというものをと前向きで考えなければ、やはり画竜点睛を欠くんじゃないかというふうにも考えるのです。その点はどうお考えですか。

○今村説明員 今回の問題は私も純然たる輸送問題として考えておるわけでございしますが、お話しのように、いろいろな駅の共同荷役体制とか、あるいは駅設備の近代化等につきましては、もちろん通運業者もその気になつて近代化をしてもらわなければならぬわけでございまして、たとえば欧米におきましてはパレット輸送というふうな非常に進歩した体系でやつておりますが、こういう姿も取り入れるということになりますれば、当然そういう問題がからみ合ってくるわけでございします。運送取り扱い人としての問題は終局的には出てきようかと思ひますが、現段階におきましては、私どもは輸送上の問題として考えておるわけでございします。

○久保委員 これはむしろ運輸省の所管かも知れませんが、そういう通運業者も、荷役の近代化とい

うか、あるいは企業間の共同化というものを進めないうまにやつていくというところ、それは混乱と過当競争というか、そういうことが出てくると思ひます。だから、ここで輸送の近代化なり輸送革命に乗り、流通革命の中での仕事を考えていくというなら、やはり表裏一体としてそういう問題を前進させなければいかぬと思ひます。いままで實際にして運輸省の政策の中では聞いていないのだが、これはどういふふうになつておりますか。

○深草政府委員 通運事業でございまして、直接の担当ではございせんが、問題はやはりたまたま基地にある通運業者は自然と近代化されるということになりまして、基地から漏れたいわゆる子駅と申しますか、子駅に所在します通運業者の問題がやはりあろうかと思ひます。現在子駅の通運業者が基地駅への通運事業は認められておらないわけでございしますので、そういう点で商売が成り立たなくなるというような懸念もございします。将来この基地までの子駅の通運業者が作業合同なりしまして、少なくとも作業面での合同をやつて、その上で基地への通運事業を認めるというふうな方向へいかないと、この問題も円満には片づかないんじゃないかというふうに考えております。

○久保委員 あなた所管じゃないから、あとにしましう。そこで、今村常務にこの問題でもう一べん聞きますが、たとえば基地になるようなところは、いうならばこれはターミナルですね。その場合いまの、たとえば汐留なら汐留、梅田なら梅田の駅の使い方は通運業者によつて違ふのでしう。そこに混乱とむだな横持ちというか、そういうものをもたさんあると思ひます。こういうものをそのままにしてこの問題を解決することは、私はむしろかしく思ひます。だからこれを機会にそういうことも考えておられるかどうか、いかがですか。○今村説明員 仰せのとおりでございまして、現行一駅で敷店あるようなところがおのおの自分の領土みたいなところで使つておる体系はもう廃

棄いたしました。総合的に効率のあがるような方向で使用するべきだといふふうに考えております。

○久保委員 だと考へているだけでは、これは政策でありまして、やはりそういうものをあわせ行なわれない限りは、何か恥部には触れたくないといふうなことでやつていたのでは、これは国民経済上まずいと思ひます。

○今村説明員 そのどこをどう使つかということも、この仕組みの一つの調整の機能に入るわけでございします。

○久保委員 あと質問なさる方もおりますから、別な問題にいきませんが、これは直接的には車扱いの問題には全然関係ありませんね。

○今村説明員 車扱いとは関係ございせん。○久保委員 これは運輸省にお尋ねしたほうがいいのだが、先般三月末の臨時鉄道法調査会の答申の中では、鉄道輸送と並行して当然やらなければならぬ手小荷物の輸送は、答申の中から削られたというが、これはいかなる理由で答申として削つたのだらうか、いかがでしう。

○深草政府委員 答申の中から削られたということではございせん。手荷物運送につきましては、現在同時輸送の規定がございします。これは運輸規程でございします。営業法ではございせんが、営業法にちよつと手荷物ということばが出てまいてございします。ただ現在非常に輸送が近代化されてきて、たとえば電車輸送というものが非常に多くなつて、同時輸送というものは、事実上不可能になつておるわけでございします。これはいまの運輸規程によりまして、「鉄道ハ託送手荷物ヲ旅客ト同一列車ヲ以テ運送スベシ但シ運送上ノ支障アル場合ハ此ノ限ニ在ラズ」というのは若干問題があるわけであります。そういうこととて、現在同時輸送が事実上できないことになつてくるのを、必ずしも法律に違反しておるのではないといふふうに私も考へておりますが、それは別といたしまして、そういう現在の輸送状態がございしますので、法律上特別の規定を設けることは

今回はやめようということをごさいますして、手荷物輸送のメリットと申しますか、安くて、現在でも旅客列車にそのおくれなかつたことについてありますが、この実質的な制度は続いていることについてごさいます。法律上、営業法に手荷物と書いてごさいますところを、今回は全部除こうじゃないかという意味でございます。

○久保委員 それじゃ制度としては除こう、その除こうというものは、いまあるものは同時輸送が義務づけられる。近いところは別ですが、遠いところへ行くような場合は、旅行用具というものを原則として荷物車に積んでもらうというようにすることだが、それはもう必要ないというか、義務づける必要はないということご答申には盛られなかつた、そういうふうにご答申してよろしいのですか。

○深草政府委員 同時輸送の問題が現在運輸規程にございますが、事実上不可能になつておりますので、現在の状態を是認いたしまして、仰せのやうに法律上義務づけるというところはやめようじゃないかというご結論でございます。

○久保委員 そういふものご思想からいへば、だんだん今度は、いま同時輸送でないから、同時輸送の規定は盛らぬでもいい、そうしますと次には、運ばぬことになつたから全然運ばぬでもいい、こういう考えになると思ふのですが、そういうことではないのですか。

○深草政府委員 いえ、そういうことではございませんで、これは若干御議論もございまして、法律上は除くけれども、特に付帯的な文言といたしまして「しかし、今後においても、この種の荷物のについては、旅客の利便を図り、低廉、迅速な運送をするよう措置することを要する」という要望が出ておりました、その調査会のときにも国鉄当局も言明をいたしておりました、いままでの、少なくとも現在程度のもものは続けますというごことはつきり申し上げておきますので、私どももそういう観点から、制度としての改悪にならないやうに気をつけてまいりたいと思つております。

○久保委員 その問題は、いづれ営業法か何かの改

正で出てくるでありましようから、そのときに申しましよう。その答申どおりやるかやめぬかはまだきまつてないのではありません。国鉄はもちろんだが、これはさつき言明どおりで存続しますということがあるが、そのとおりですか。

○今村説明員 ただいま国鉄部長から御答申申し上げましたやうに、同時輸送ということが現実には非常に困難になつてきておりますので、それをはずしただけでございまして、制度としては当然これは残しますし、小口の問題も全然これは無関係でございまして、私ども、当然荷物列車なりあるいは荷物車をつけた列車というものはまだ残りますので、その輸送力のある限り、少なくとも現状程度の輸送力は手荷物のほうにも確保してまいりたい。特に新聞雑誌が御承知のとおりでございまして、これと同じやうなかつたやうに、荷物の輸送には万全を期したい、こういうふうにご思つております。

○久保委員 チッキの問題はまたあらためて議論しなければいかぬと思ふのですが、これは営業法か何か出てくる時期にましよう。

○今村説明員 先生お話のとおり、これは先ほど申し上げましたやうに、基地から基地への直通体系をとりますので、中継作業というものがなくなりましよう。したがって、中継作業員なり、あるいは車掌、荷扱い手というやうな要員が問題になつてくるわけではございませんで、それから通運業の關係におきましては、むしろいままで以上に一般の小口の作業がふえるわけではございませんで、通運業のほうでは、むしろふえることはあつても減るというごことはない。ただ若干親戚が作業がふえるというやうなことで、そこらの配置転換というやうな問題は起こると思ひますけれども、減るというやうな事態は、私は通運業界においては考えら

れない、こう思つております。

○久保委員 そこで、いまのお話の新しい方式はどういう手順でやりになる予定ですか。これからいつのころまでに仕上げるのか、あるいはやり出すとかというごことはどうですか。

○今村説明員 大体十月一日を目途に、いま諸般の準備を進めておる段階でございませんで。

○久保委員 そうしますと、基地駅や何かの設備の問題等もございまして、先ほど、まだ通運業界とも話し中だと思ひましたが、そうなる、十月にやるのに、どういふ構想になるかと思ひながら、設備の問題もあるということになると思ひますね。十月一日では、多少いまままでに整つていないといふことでありますから、そういうことを考えると少し無理だと思ひますが、それはどうなんですか。

○今村説明員 通運業界との話は、何と申しますか大ワクの段階におきましては一応話がついておりますので、その細部を今後さらに検討するといふことでございませんで、設備の問題等につきましても、これはいろいろ組合との談合その他の問題もございませんで、その点にもらひ合わせながら進めたいといふ、ぜひこれは十月一日に間に合せてまいりたい、ということで進んでおります。

○久保委員 これで終わりますが、いづれにしても先ほどから申し上げたやうな、私は私なりにやはり問題点があると思ひますので、きよりは別に全部それが解決する話ではなかつたと思ひますが、これは、運輸省もおられますが、やはり全体的にものを考えていかぬとまずいんじゃないか、こういうふうにも思ひますので、次回までにはぜひそういう点もさらに御検討をいたしたい、こういうふうにご思ひます。

○泊谷委員 鉄道で最も親しまれてゐる問題の、いまの手小荷物の問題が出ましたね、菌切れが悪いので、これは審議するのは鉄道営業法に附する審議すると思ひますが、それをかりに廃止するといふ立場で考えてみれば、やはり小口集約とも関連があると思ひますが、それで從來

の手荷物いわゆるチッキと、いわゆる小荷物の客車便、これは当分残るといふやうに確かめてよろしいですか。

○今村説明員 チッキ制度は残ります。客車便も輸送力がある限り、客車便によつての小荷物輸送というものは続けます。

○泊谷委員 それで小口集約に入る前に、いま百六十ないし百六十三の、拠点が百で荷さばき箇所が六十三、わかりましたけれども、新聞輸送についてはどうですか。新聞の輸送はむしろ大都市は問題はなく、地方において貨物を利用したり、いまの言つてみれば各駅停車でしかも時間を制約される、採算としては問題があるかもしれぬ。これらの新聞輸送についての輸送方針を變えるとか、あるいは現状のままであるとか、それについてのお考えを明らかにしてほしい。

○今村説明員 新聞輸送の問題につきましては、この小口の問題とは直接関連ございませんで、現行方式によつての輸送体系を続けたい、こういうふうにご思つております。

○泊谷委員 それで本来の小口集約の問題ですが、先ほど久保委員のほうから触れましたけれども、特に支線の場合トラックでこなせないところでも鉄道はこなしてやるわけですね。たとえば積雪の問題あるいはその他気象現象で困難なところほど鉄道が足を延ばしてゐるわけですが、この集約がされますと区間停車の列車はほとんど一日に一往復程度の配車になつてくるんじゃないか。ところが路面交通を担当するトラックがそれを支障を見ているといつても、わずかの雪でもこれは支障を見ても、集約をしてこないといふことも予想されるわけですが、それに対する防衛策はどういうふうにお立てになつておりますか。

○今村説明員 支線区の場合も、原則としては自動車との共同輸送という体系をとりたいと思ひますけれども、それが不可能なと思ひますか、非常に困難な箇所もあろうかと思ひますが、そういう点につきましては、從來どおり代用車を動かしまして、それによつて輸送を実施するといふやうに

考えております。

○泊谷委員 もう一つ、運送業者の關係で、先ほどは新しい組織をつくつて構内の使用から貨車積みの調整、輸送の調整をおやりになるというお話でございますが、實際として考えてみますと、全国的に組織を持つておるものは日本通運ですね。勢いそれが調整會議においても主体性を持つて、主導権を持つて、俗にいう八百近い中小關係の運送業者の諸君というものが、實際としてはかえつて日通の系列下に入つてくる危険性が濃厚だと思ふのですが、それについては先ほどの答弁とおおり、そういう心配はさらにはありませんか。

○今村説明員 先ほどちよつと触れましたが、私どもは従来のような自主調整の段階ではそういう危険性があると思いますが、これに国鉄が一枚かむことによりまして、その危険性はいんじやないか、むしろ私どもとしては、現在の中小企業の問題も十分考慮しながら、国鉄が一枚かんだ姿においてやることがいいんではないかというふうに考えておるのでございます。

○泊谷委員 考えておられるというのは明らかになつてゐるのですが、實際を考えてみますと、このごろトラックの中古車は安く手に入るといふことから、それが次の車検まで日銭かせげるから、つんのめるまで走るわけですね。荷物の取り合いが相当激しい。鉄道輸送との結びつきといふことがたいへん重要な位置となつてきて、いまトラックで集められたものがはたして貨車にそのまま載せられていくかどうか、この点が問題だと思ふんですが、現状においては、甲乙あるいは丙丁という全国的な組織は日通の支配下にあるといふ事實だけは否定できないと思ふんであります。口でいうようにうまくいくかどうか、特殊の措置を何が制度化するとか、あるいはこれに基づいて議論をするのは必要だと思ふんですが、いかがですか。

○今村説明員 私どもとしては、数業者があります場合には、その中でやはり一つの取りきめをいたしまして、そういうことが起こらないようにと

いう方策で考えてまいりたい。また、それがうまくいくかいかぬかは、経済的な裏づけをするかどうかといふことできまると思ひますので、その辺のところは十分勘案しながら合理的な姿でうまくいくような体系を考えたいと思つております。

○泊谷委員 諸般の都合でやめておきます。

○長谷川委員長 次会は、来たる十五日、明日午前十時三十分より開會することとし、海運に関する件について参考人をお呼びしております。本日は、これにて散會いたします。

午後三時三十二分散會