

第四十八回国会 運輸委員会 議 録 第二十五号

昭和四十年四月二十一日(水曜日)

午前十一時五分開議

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 久保 三郎君

小沢 惠三君

壽原 正一君

塚原 俊郎君

山村新治郎君

島上善五郎君

野間千代三君

内海 清君

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 橋内 一彦君

(航空局長) 運輸事務官 手塚 良成君

(航空局参事官) 運輸事務官 紅村 武君

(航空局監理部) 運輸事務官 泉 靖二君

(航空局技術部) 運輸事務官 池田 迪弘君

(航空局技術官) 運輸事務官 豊田 栄一君

(建設局技術官) 運輸事務官 小西 真一君

(建設局企画課) 運輸事務官 小西 真一君

(建設局企画課) 運輸事務官 小西 真一君

(建設局企画課) 運輸事務官 小西 真一君

(建設局企画課) 運輸事務官 小西 真一君

(建設局企画課) 運輸事務官 小西 真一君

(建設局企画課) 運輸事務官 小西 真一君

(建設局企画課) 運輸事務官 小西 真一君

(建設局企画課) 運輸事務官 小西 真一君

(建設局企画課) 運輸事務官 小西 真一君

(建設局企画課) 運輸事務官 小西 真一君

(建設局企画課) 運輸事務官 小西 真一君

(建設局企画課) 運輸事務官 小西 真一君

(建設局企画課) 運輸事務官 小西 真一君

(建設局企画課) 運輸事務官 小西 真一君

(建設局企画課) 運輸事務官 小西 真一君

村新治郎君が議長の名で委員に選任された。

本日の会議に付した案件

新東京国際空港公団法案(内閣提出第一〇三号)

○長谷川委員長 これより会議を開きます。

新東京国際空港公団法案を議題とし、審査を行ないます。

質疑の通告がありますので、これを許します。

肥田次郎君

○肥田委員 今度の新空港公団法で問題になる点について簡単に質問をしたいと思つていますが、その前に、今度の空港の候補地についていろいろと取り話をされたが、幾つかの候補地があげられて、その候補地があつたか議論の焦点になつておる。政府内でもこの候補地については容易に決定しがたいような実情にある。そういう関係の中で、この公団法を審議するということについて、きつめて私は無責任さを感ずるのです。公団法ができてから候補地をきめるというのでは、本末が転倒しているのではないか。候補地の目安が大体ついて、政府内でも意見の一致を見て、そして公団法について審議に入る、そして公団法が成立すればすみやかに着工ができる、こういう体制でなかつたらいけないと思つておる。今日までそれぞれの質問者から若干の問題点にも触れられ、政府のほうからもその問題点については答弁がありました。なお、いろいろな面が残つておるし、新聞その他で、いろいろな風説といふものが、そういうものが入り乱れてきておる。この点について、その関係を明らかにしていただきたい。

○大久保政府委員 ただいま御質疑のありましたように、本来ならば候補地をきめて公団をつくるということも考えられるわけでございますけれども

も、本件の場合におきましては、候補地を先にきめたあとで公団をつくるということに相なりますと、相当広大な面積を空港のために確保しなければならぬといふたような準備行為がその間にはさまつてまいりますので、土地の取得等についてはかなり困難な要素も入ってくるおそれもございますので、公団が設置されました後すみやかに場所を決定する、かような考え方で進んでおるような次第でございます。

また、場所の決定にあたりましては、航空審議会から御答申もいただいております次第でございますから、政府はこれを尊重いたしまして、すみやかに決定したいと考えております次第でございます。

○肥田委員 重ねて質問しますが、やはり答弁はわれわれが考えておるものと全く相反する答弁なんです。私が特にこの点について質問する問題点は、必要を迫られておる空港は一体建設に何年を要するのかわからないこと。第一次のいわゆる着陸可能な程度にするまでには昭和四十五年だといふのがこの公団法の中で一応の目安として出ておる。五年間かかるのです。その五年間という目安は、公団法ができて、土地の買収に着手をして、おもむろに工事を始めて五年間かかるのか、それとも、それではなしに、直ちに着工できる状態で五年間かかるという計算なのか、その点は一体どうなんですか。必要性和の関係等についてその点を明らかにしていただきたい。

○堀内政府委員 いま仰せられましたように、第一期、第二期ということで考えております。用地の点がまだはつきりしないのでございますが、かりに富里に決定した場合、あるいは湖面に決定した場合といふふうに考えますと、陸地の場合には、買収及び移転補償に要する期間を三年間と考えておりまして、第一期の建設工事は約三年半と考えております。しかし建設工事は、買収及び移転補償の交渉開始後約二年で着工可能と考えられますので、第一期工事は通算約五年半といふふうに考えております。これは全体の長さでございます。

それから湖面の場合には、工事自体の工期は若干延びると思つておるが、漁業補償といふものは一年程度で解決するといふふうに見えておりますので、最終的には大体陸地の場合と同じような段取りでできる、かように考えております。

○肥田委員 私もここでいろいろな実情着工する前段について問題が起つてくることは、これは承知しておるのです。いま航空局長の言われるように、農地補償あるいは漁業補償といふようなものまでお考えになつておる。これは一つの計算の上で当然そういうことも起るだろうといふ前提の上でそういうことをお考えになつておるだろうといふこともわかるのです。しかし、有力大臣あたりからいろいろな説がふんふんと流れておるでしよう。そして、そういうものが流れながら、その中でわれわれがここの公団法について審議をしなければならぬといふその関係について、第一不愉快じゃないですか。あなたのほうで腹の中に、実は空港予定地といふものはこまごまあるのだ、あるけれども、これはいま表向きにできないのだ、いろいろな問題が起つてくるから、これは明らかにできないのです。政府としては、運輸当局としては、こまごま明らかにし平定地といふものを持つておる、こまごまに理解をしていふんですか。

○大久保政府委員 運輸当局といたしましては、航空審議会の御答申もある次第でございますから、これをとくと尊重いたしまして決定いたします決心でございます。

○肥田委員 私がさらにお伺いしたいのは、そう

四月十六日

委員田中彰治君辞任につき、その補欠として山

いうことになってくると、われわれが予想する問題点というものはきわめて明確になってくるのです。たとえば、土地の取用という点について、今度のこの空港については、初めて強力な土地取用法というふうなもので発動する考え方が、私どもとしては、このように強制的な法律はできるだけ適用しない、またしたくないという考えで、できるだけ納得づくで売買の交渉を進めたいというのを考えております。ただ、わずかの部分が残って全体が完成しないというふうなやむを得ない場合、これは事情をいろいろ具体的によく勘案しなければなりません、そういう場合がかりに起こった場合には、やはり取用法というものの必要ではないか。しかし、そういうことの起こらないようにできるだけの努力をいたしたい、かように考えております。

○肥田委員 航空局長、そういう点については、これは問題点を一つ、二つ私は持つております。それはどういふことかとすると、賛成、反対という歴然たる姿があらわれていますね。これはいづれの地域でもそうだろうと思う。そうなるにつれて、七百万坪という膨大な土地を取用するに、賛成、反対というこの層がどういふふうにあらわれてくるかというのを考えると、これは容易なことじゃないと思う。三年やそこらで七百万坪という土地の取用ができますか。先ほどから次官の答弁にもあったように、航空審議会の答申もある、だからわしらにはわしらの腹がきまつているのだ、こういうことになれば、この問題は解決方法について成算があるのですか。七百万坪の土地を取用する、反対者もある、強力な反対もある、賛成者もむろん一部にはある、そういう中で、二年や三年でこの土地を取用するというのが可能だと思われませんか。この点について、この考え方のいふものをもうちょっと、なるほどそれならできらうというふうな考え方があればひとつ聞かしてもらいたいと思ひます。

○堀内政府委員 土地取用の関係でございますが、私どもとしては、このように強制的な法律はできるだけ適用しない、またしたくないという考えで、できるだけ納得づくで売買の交渉を進めたいというのを考えております。ただ、わずかの部分が残って全体が完成しないというふうなやむを得ない場合、これは事情をいろいろ具体的によく勘案しなければなりません、そういう場合がかりに起こった場合には、やはり取用法というものの必要ではないか。しかし、そういうことの起こらないようにできるだけの努力をいたしたい、かように考えております。

○堀内政府委員 土地取用の関係でございますが、私どもとしては、このように強制的な法律はできるだけ適用しない、またしたくないという考えで、できるだけ納得づくで売買の交渉を進めたいというのを考えております。ただ、わずかの部分が残って全体が完成しないというふうなやむを得ない場合、これは事情をいろいろ具体的によく勘案しなければなりません、そういう場合がかりに起こった場合には、やはり取用法というものの必要ではないか。しかし、そういうことの起こらないようにできるだけの努力をいたしたい、かように考えております。

○堀内政府委員 いろいろ政務次官がおっしゃいますように、航空審議会の答申を尊重するというところでございまして、第一候補としては当然富里村というところになっております。ただ霞ヶ浦周辺あるいは湖面、現在のところ湖面というふうな問題も取り上げられておる次第でございまして、いずれがどうかというふうな問題、これはもちろんございまして、かりに第一候補の富里村にいたしましたもので、先般富里村の議会で調査いたしましたものによりまして、絶対反対は三四％ということになっております。この賛否の關係は、もちろんいろいろ調査の方法もございまして、私が、私どもとしては村議会の調査というものが一応信頼できるといふふうに考えております。今後かりに富里村にきましますれば、おそろしくいろいろな具体的な問題に入っていく、その場合には、当然条件というふうなものが具体化してまいると思ひますので、さらに条件等についていろいろ折衝するといふような過程を通じて、次第に賛成の方が増えていくというふうな期待しております。また、またそういう努力を具なりあるいはその他の公共団体を通じてやる必要がある。そのためにはまた、航空局だけの力ではできないわけでございまして、公団というものが実際のそういう仕事をやっていくというところで、この問題は解決し得るのではないかと。また代替地の問題等も付近に取得し得るといふ見通しも持つておる次第でございします。

○肥田委員 反対のグループの反対理由というものは相当明らかで、しかも全く対立的なものなんですね。土地を取られるという点に対する絶対反対の考え方、永年営々として耕してきた自分の農地を取られる、少々の補償をもらつても容易にそれだけの、今日までの努力を補うものには足りないだろうという、だからこの人たちがほんとうに自分らの農地を転換して、どこかに新しいまた仕事の場所を求めていく、それに対して十分な補償というものができた場合には、これは賛成といふことになるかもしれない、これについてはい

○堀内政府委員 いろいろ政務次官がおっしゃいますように、航空審議会の答申を尊重するというところでございまして、第一候補としては当然富里村というところになっております。ただ霞ヶ浦周辺あるいは湖面、現在のところ湖面というふうな問題も取り上げられておる次第でございまして、いずれがどうかというふうな問題、これはもちろんございまして、かりに第一候補の富里村にいたしましたもので、先般富里村の議会で調査いたしましたものによりまして、絶対反対は三四％ということになっております。この賛否の關係は、もちろんいろいろ調査の方法もございまして、私が、私どもとしては村議会の調査というものが一応信頼できるといふふうに考えております。今後かりに富里村にきましますれば、おそろしくいろいろな具体的な問題に入っていく、その場合には、当然条件というふうなものが具体化してまいると思ひますので、さらに条件等についていろいろ折衝するといふような過程を通じて、次第に賛成の方が増えていくというふうな期待しております。また、またそういう努力を具なりあるいはその他の公共団体を通じてやる必要がある。そのためにはまた、航空局だけの力ではできないわけでございまして、公団というものが実際のそういう仕事をやっていくというところで、この問題は解決し得るのではないかと。また代替地の問題等も付近に取得し得るといふ見通しも持つておる次第でございします。

○堀内政府委員 いろいろ政務次官がおっしゃいますように、航空審議会の答申を尊重するというところでございまして、第一候補としては当然富里村というところになっております。ただ霞ヶ浦周辺あるいは湖面、現在のところ湖面というふうな問題も取り上げられておる次第でございまして、いずれがどうかというふうな問題、これはもちろんございまして、かりに第一候補の富里村にいたしましたもので、先般富里村の議会で調査いたしましたものによりまして、絶対反対は三四％ということになっております。この賛否の關係は、もちろんいろいろ調査の方法もございまして、私が、私どもとしては村議会の調査というものが一応信頼できるといふふうに考えております。今後かりに富里村にきましますれば、おそろしくいろいろな具体的な問題に入っていく、その場合には、当然条件というふうなものが具体化してまいると思ひますので、さらに条件等についていろいろ折衝するといふような過程を通じて、次第に賛成の方が増えていくというふうな期待しております。また、またそういう努力を具なりあるいはその他の公共団体を通じてやる必要がある。そのためにはまた、航空局だけの力ではできないわけでございまして、公団というものが実際のそういう仕事をやっていくというところで、この問題は解決し得るのではないかと。また代替地の問題等も付近に取得し得るといふ見通しも持つておる次第でございします。

わゆる金に糸目をつけないような補償というものを考えればあるいはこれは可能かも知れません。ところが、もう一つの面では、この航空機というものの対する利害關係のあざかり知らない者があつたのです。国としての利害關係はなるほど大義名分が立つとして、ジェット機が一日に千回以上ぶんぶん飛び回る、こういうことについて、飛行機に一生乗らない人もあるのです。そういう人たちが航空機が来るということについて賛成をさすという場合には、これはなかなか容易なことではない。そういうものも含めて、言われるように現在三四％か三六％という計算になっておられるようにすけれども、私は、飛行機ができるというところについて、いままでのプロペラ飛行機で飛ぶ程度のものでしたことはこれはもちろん反対はなからうと思ひけれども、今日ジェットの音はすでに公害とも言われておるのです。そういうふうなときに、こういうものに対して理解を求めて、そうして賛成をしてもらうといふことは不可能なんですね。現に、大阪の場合に、大阪の国際空港を拡張するのに非常に困難を伴つてゐる、土地の買収さえもなかなか容易に、思うようにいかない。一面では国際空港の拡張というものを、ジェットの時代化に應ずるようなものに拡張しろといういふゆる自治体の代表あたりは住民の意思をこまかにしてやつておられるけれども、あの地域の住民と、そして逐次住宅化が密になってきておるところで賛成をしておるといふような面は、これは全然ないのです。そういうふうな状態ですから、あなたの方のほうで新空港というもののついて騒々しく考えられておると、容易なことじゃないと思ひます。この空港予定地というものが、そういうことからまきまきしないだろうし、政府内部でもいろいろなことを言う人がある、いや、あそこはどうか、ここはどうか、これはそういうふうな問題点をばややかしておいて、運輸省当局のいうように、審議会の答申があるから、おれらのほうはもう腹はきまつてゐるのだ、こういうことになるとすれば、よい問題は複雑になってくる、こういうふう

○堀内政府委員 いろいろ政務次官がおっしゃいますように、航空審議会の答申を尊重するというところでございまして、第一候補としては当然富里村というところになっております。ただ霞ヶ浦周辺あるいは湖面、現在のところ湖面というふうな問題も取り上げられておる次第でございまして、いずれがどうかというふうな問題、これはもちろんございまして、かりに第一候補の富里村にいたしましたもので、先般富里村の議会で調査いたしましたものによりまして、絶対反対は三四％ということになっております。この賛否の關係は、もちろんいろいろ調査の方法もございまして、私が、私どもとしては村議会の調査というものが一応信頼できるといふふうに考えております。今後かりに富里村にきましますれば、おそろしくいろいろな具体的な問題に入っていく、その場合には、当然条件というふうなものが具体化してまいると思ひますので、さらに条件等についていろいろ折衝するといふような過程を通じて、次第に賛成の方が増えていくというふうな期待しております。また、またそういう努力を具なりあるいはその他の公共団体を通じてやる必要がある。そのためにはまた、航空局だけの力ではできないわけでございまして、公団というものが実際のそういう仕事をやっていくというところで、この問題は解決し得るのではないかと。また代替地の問題等も付近に取得し得るといふ見通しも持つておる次第でございします。

○堀内政府委員 いろいろ政務次官がおっしゃいますように、航空審議会の答申を尊重するというところでございまして、第一候補としては当然富里村というところになっております。ただ霞ヶ浦周辺あるいは湖面、現在のところ湖面というふうな問題も取り上げられておる次第でございまして、いずれがどうかというふうな問題、これはもちろんございまして、かりに第一候補の富里村にいたしましたもので、先般富里村の議会で調査いたしましたものによりまして、絶対反対は三四％ということになっております。この賛否の關係は、もちろんいろいろ調査の方法もございまして、私が、私どもとしては村議会の調査というものが一応信頼できるといふふうに考えております。今後かりに富里村にきましますれば、おそろしくいろいろな具体的な問題に入っていく、その場合には、当然条件というふうなものが具体化してまいると思ひますので、さらに条件等についていろいろ折衝するといふような過程を通じて、次第に賛成の方が増えていくというふうな期待しております。また、またそういう努力を具なりあるいはその他の公共団体を通じてやる必要がある。そのためにはまた、航空局だけの力ではできないわけでございまして、公団というものが実際のそういう仕事をやっていくというところで、この問題は解決し得るのではないかと。また代替地の問題等も付近に取得し得るといふ見通しも持つておる次第でございします。

○堀内政府委員 いろいろ政務次官がおっしゃいますように、航空審議会の答申を尊重するというところでございまして、第一候補としては当然富里村というところになっております。ただ霞ヶ浦周辺あるいは湖面、現在のところ湖面というふうな問題も取り上げられておる次第でございまして、いずれがどうかというふうな問題、これはもちろんございまして、かりに第一候補の富里村にいたしましたもので、先般富里村の議会で調査いたしましたものによりまして、絶対反対は三四％ということになっております。この賛否の關係は、もちろんいろいろ調査の方法もございまして、私が、私どもとしては村議会の調査というものが一応信頼できるといふふうに考えております。今後かりに富里村にきましますれば、おそろしくいろいろな具体的な問題に入っていく、その場合には、当然条件というふうなものが具体化してまいると思ひますので、さらに条件等についていろいろ折衝するといふような過程を通じて、次第に賛成の方が増えていくというふうな期待しております。また、またそういう努力を具なりあるいはその他の公共団体を通じてやる必要がある。そのためにはまた、航空局だけの力ではできないわけでございまして、公団というものが実際のそういう仕事をやっていくというところで、この問題は解決し得るのではないかと。また代替地の問題等も付近に取得し得るといふ見通しも持つておる次第でございします。

うに思ふのですが、あなたの方の立てておられる目標期間内の昭和四十五年までにはつきりできるといふ体制はもう問題にする必要はないのでしようね。これは念のために確認をしておきたい。

○大久保政府委員 ただいま御指摘がございしましたように、これを具体化しますためには、相当困難もありますことは十分承知いたしております。しかしながら、これを進めるにあたりまして、具体的な交渉につきましても、また精神的な問題につきましても、物心両面とも誠意を尽くしまして、期間内に必ず実現させたいと考えておる次第でございします。

○肥田委員 これは公団法の審議の問題点とは関連があるようで、若干議論になりますから、この程度にしておきます。

その次に質問いたしたいのは、いろいろと空港を新設するについての制限というものがいわれております。周囲に米軍の航空基地あるいは航空自衛隊の基地がある、そういうことがいわれておりますが、これは私はわからないのでお伺ひしたいのですが、現在四千メートルの滑走路の基地をつくろうとしておる英米仏独、こういう關係について、予定地の周囲に日本が現在置かれておるようなその国の航空基地というふうなものが密集しているのかどうか、この点についてひとつ答弁をしてみたいと思ひます。

○堀内政府委員 外国におきますSS T用の空港、特に私どもが例示としてあげておりますのはフランスの北飛行場という飛行場でございますが、この飛行場はパリの北方にございします。すでにもう用地が確定しております、設計図等ももちろん最後のものではないかも知れませんが入手しておりますので、非常に具体化しております。これは現在の使つておりますオルリーとル・ブルジュというものがございしますが、ル・ブルジュのほうと比較的に近いところでございしますが、この場合に新空港をつくれればル・ブルジュのほうは一応やめるといふように聞いております。それか

○堀内政府委員 いろいろ政務次官がおっしゃいますように、航空審議会の答申を尊重するというところでございまして、第一候補としては当然富里村というところになっております。ただ霞ヶ浦周辺あるいは湖面、現在のところ湖面というふうな問題も取り上げられておる次第でございまして、いずれがどうかというふうな問題、これはもちろんございまして、かりに第一候補の富里村にいたしましたもので、先般富里村の議会で調査いたしましたものによりまして、絶対反対は三四％ということになっております。この賛否の關係は、もちろんいろいろ調査の方法もございまして、私が、私どもとしては村議会の調査というものが一応信頼できるといふふうに考えております。今後かりに富里村にきましますれば、おそろしくいろいろな具体的な問題に入っていく、その場合には、当然条件というふうなものが具体化してまいると思ひますので、さらに条件等についていろいろ折衝するといふような過程を通じて、次第に賛成の方が増えていくというふうな期待しております。また、またそういう努力を具なりあるいはその他の公共団体を通じてやる必要がある。そのためにはまた、航空局だけの力ではできないわけでございまして、公団というものが実際のそういう仕事をやっていくというところで、この問題は解決し得るのではないかと。また代替地の問題等も付近に取得し得るといふ見通しも持つておる次第でございします。

らニューヨーク周辺の新空港、これは御承知のよう
にケネディ、ニューワーク、ラガーディアとこ
ざいます。新しい空港につきましましては都心から
かなり離れたところにいま検討しておるようござ
います。これはなぜ離すかという点は、いまま
での空港との間の空域を分離するというような
ところから検討しておるというように聞いておりま
す。

そのほかハンブルグ、これも都心からかなり離
れたところにいま候補地をきめておるといこと
で、周囲の既存の飛行場との関連を考えておると
いうように聞いております。

○肥田委員 私はそんなことを聞いておるのじゃ
ないのです。新空港は、ここにあなたのほうから
出されておる資料にあるように、それぞれみな新
空港が予定されておる。すでに確定しておるとこ
ろもあるように書いてある。この周囲にいわゆる
軍用の航空基地があるかどうかということを知り
ておるわけですか。

○板内政府委員 御質問の意味を間違えまして恐
縮でございます。

私のほうで現在軍用基地が、諸外国においてど
の位置にあるかというところまでは調査はしてお
りませんが、当然飛行場の設計という場合には軍
用基地との分離ということを考えておるといふ
うに推定しております。

○肥田委員 大体、常識的に、日本のように軍備
を持たないという憲法のもとに新しい形態の中で
今日成長していつておる国と、それから今日まで
軍備を持ってそれぞれ世界最強を誇るものの空
軍を持つておるアメリカとか、あるいはイギリ
スとか、こういうふうな国の軍用基地がどこに
あるかということについては御存じでしょう。この
中におられる人でも、知っておられる人がありま
しょう。それを私は聞いておるのです。別に皮肉
で聞いておるのじゃないに、日本のように、先般
来賓の中で問題点になっておるのは、軍用基地
があつて、それがために航空基地をそこがたいと
思つて持つていけないところがある。たとえ

ば、横田基地のようにアメリカががんとしてここ
に腰を据えておるために、どうにもならない。百
里には新設の自衛隊基地がある。こういうふう
に、五つも東京周辺に航空基地があるのです。こ
ういうふうなところで、たとえここに書いてあ
るように、あなたのほうで出されておる新空港、
これはニューヨークの場合には、ボーリング・グ
リーン、ペアフォートというところ、ある
いはイギリスではスタンテッド、こういう地域、
一日一千回から航空機が離着をやうといこと
ろに、そういう妨害になるようなものがあるのか
どうかということをお伺いしておるのですから、
これは常識的に御存じだと思つて私は聞いたわけ
なんです。

○板内政府委員 イギリスの軍用飛行場がどの地
点にあるか、あるいはアメリカの軍用飛行場が、
特にニューヨーク付近でどの地点にあるかとい
う点は、申しわけございませんが、いま明らかに
いたしかねます。

○肥田委員 次官に、これは質問というよりは、
次官の考え方を聞かしてもらいたい。まあ、質問
ということには間違いないのですが、質問とい
うよりもっと別な意味でお伺いしたいのは、これ
も先般来賓問題についておつたのは、いろいろと土
地を決定するについて一番拘束される条件とい
うのは、このように掲げられておる地図にもある
ように、日本の航空自衛隊の基地、アメリカの空
軍基地というふうなものがあるから、非常に拘束
を受けるということですか。これらがなかったら拘
束は受けないわけですか。拘束を受ける必要はない
わけですか。自由に民間機が滑空をしながら着陸を
待つということも可能なわけですか。こういう点に
ついて考える場合に、日本は戦争する必要はない
のですから、東京を守るというふうなことも通じ
るわけなんです。そうすると、おのずから世界の
五つの国がSST用の新しい時代に適応するよう
な空港をつくらう、こういう際に、これらの空港
がなぜどこかへ移転をするとか、これらの空港

と、真に日本として一番必要なこの新空港との
りかえができないのか、こういう疑問が起つて
くると思ふのです。これは先般来いろいろな意味
でたびたびやばり問題になっておつたと思は
るのですが、あなたはそういうふうにお考えにな
りませんか。新しい日本の百年の航空対策として
基地をつくらう、そういう際に、これがよそへど
いてくれればもつとも適切な土地が得られる
というふうな場合に、ただそういうものを、これ
はもうしかたがないといこと、新空港をつく
るよりしかたがない、こういうふうにお考えお
られるのか、もつとほんとうに、いわゆる日本人
らしい気持ちを持つておられるのか、この点につ
いてお伺いしておきたいと思ひます。

○大久保政府委員 先ほど板内航空局長から御答
弁申し上げました外国のSST用の飛行場の設定
に関する問題にも関連いたしてまいりますが、結
局新しいSST用の飛行場を建設いたしますに
は、外国でもやはり空のホールディング・エリア
の接合がない、すなわち空の管制において絶対安
全であること、これは飛行場を設置いたします際
の第一前提として検討しておるだろう、かように
考えております次第でございます。

わが国といたしましては、飛行場を設定いたし
ます上において、特に民間の超高速機の離着陸
いたします飛行場でございますから、空域の安全性
というものは何をしておいても最優先的に考えなけれ
ばならない問題であることを御了解を得たいと存
する次第でございます。つきましては、ただいま
私に對しまして御質問がございました米軍基地と
の関連についてでございます。いわゆるブルー14
と称せられます一連の米軍基地は、日米安保保
障条約に基づきまして米軍が設置いたしておりま
する基地でございます。もちろん憲法によりまし
て日本が求めて戦争をするといことはございま
せんが、日米安保条約に基づく防衛といことは
あり得るわけでございます。さういふ関係から
この基地が設定いたされております次第ござい
ます。そこで、この基地の持つておりますブ

ルー14といういわゆる空の管制領域というものと
重複しないように設定していきますことがやはり
要請されてまいりますわけでございますので、航
空審議会の答申もこれをおもんばかりまして、
百里もしくは霞ヶ浦、かような御答申をいただ
いておりますような次第でございますが、ただ霞ヶ
浦につきまして、一部百里基地との問題が起こつ
てまいります。そこで将来軍用飛行場を、アメリ
カの空軍基地を返してもらつたらどうだろうとい
う問題につきましては、日米安保条約の關係もご
ざいまして、私がここで御答弁を申し上げるま
でに至りませんが、それらの基地を日米共同防衛
という關係から日本においてこれを利用されても
らう、かような交渉は今後におきましてはアメリ
カに對しまして私どもは続けてみたい、かように考
えておりますような次第でございます。

○長谷川委員 肥田さんにちよつと申し上げま
すが、建設省は道路局長が決算委員会に行つてお
ります關係上、企画課長の豊田君が来ております
から、御了解願ひます。

○肥田委員 重ねてお伺いしますが、現在でも東
京の西の地域に、正確には西北になりますか、四
つの航空基地がある。横田、入間川、立川それか
ら厚木、この四つの基地があつて、これが非常な
民間航空の障害になっておるといことは御承知
だろうと思ふ。いまの日本という立場から見ると、
戦争放棄をしておる、戦争には一切手を出さ
ないという日本の立場から見ると、こういう基地
があるといことは、日本としても迷惑しにく
なものです。東京都民にしても、この一連の民間航空
機は東京を基点にして大阪、福岡と西へ飛ぶわけ
ですから、迷惑しにくくない存在なんです。です
から、次官の言われるのは、次官の立場では、容易
に、それについては自分の考え方を言われること
はむずかしいだろうと思ひます。これはわかりま
す。わかりませんが、現実これで非常な大きな迷
惑——迷惑というよりも大きな経済的な損失もこ
こに生じておるといことは、これは御承知だろ
うと思ふ。私は東京—大阪を往復する間にただ一

度、富士山の北側を通ったコースを乗せてもらつたことがあります。東京をたつてこれを通ると、大阪へ着くのにバイカウントで四十五分ぐらいで着く。ところが、これを大島回りをすると、結局一時間十分ぐらいかかる。これだけ違うのです。この経済的な損失はたいへんなものなんです。この地域をもっと幅広く民間航空用に開放するといふようなことはできませんか。

○大久保政府委員 たいはい御質問がございましたように、ブルー14も、有視界飛行と申しますが、非常に視界の明確であります場合にござりますては、ブルー14を通るといふことを許されております次第でござります。何と申しまして、一日に一千回以上もジェット戦闘機が飛んでおりますこれらの空域を、日本の民間航空が安全を最も重視する立場におきまして通過するといふことをあらゆる場合に広げていくといふことは、現在の段階におきましては無理ではなからうか、かように考えております次第でござります。

○肥田委員 そうすると航空局長にお伺いします。現在この富士山の北側を通るコースというものは、われわれしるうとでわかりませんが、これはどの範囲を通つてもいいといふことになっておるのですか。この幅と高さ、この関係についてお知らせ願ひたいと思ひます。

○堀内政府委員 具体的に技術的な問題でござりますので、専門の課長から説明いたさせていただきますと思ひます。

○泉説明員 お答えいたします。現在ブルー14を横切ります西のほうへ出ます一つのルートが設定されております。これは三十九年の六月に実現したルートでござります。羽田の上空で高度をとります、ある高さをもちまして軍用飛行場群の上を通過いたしまして、名古屋の方面に直行するルートが設定されております。これは羽田の上空を高度四千メートルまで上昇いたしまして、それから航空路、ブルー14の西側の空域を通過していく経路になっております。

○肥田委員 そうすると、この空路を通れるとい

うのは気象条件によるんですか。空路があいているときにのみ通れるという、そういう制限されたルートなんですか、どうなんでしょう。

○泉説明員 現在のこの空域を使用しております軍用航空機がビークにおきまして約千機ござります。羽田のほうはそれに比べて非常に少ない交通量でござります。それで実際の管制方式と申しますと、この軍用飛行場群を使用している飛行機の間を抜けて、羽田のレーダーと横田のレーダー、これが協力いたしまして一つ一つの飛行機を誘導する、こういうやり方でござります。したがいてまして、ここを通れます航空機は、高度も制限がござりますのでジェット機に限られております。それから軍用航空交通の間を抜けるという制限がござりますので、かなり少ない度合いになっております。

○肥田委員 そうすると、ほとんどこのルートを通るといふことは自由にならないという前提のもとに通れる範囲だ、こういうふうに考えていいのですか。

それから、今度の新空港の場合は、高度はおよそ八千、九千以上、一万メートル以上の高度といふことになるのでしようが、この場合でも同じことですか。変わりはありませんか。

○泉説明員 たいはいの御質問の意味が、新空港がもし羽田にできたという想定でござりますならば、同じようなことが起こると思ひます。

○肥田委員 新空港は富里か霞ヶ浦か木更津かどこかわかりませんが、新空港は航空当局の考え方は、いわゆる国際線といふことになる、羽田は国内線として残しておく、こういう計画のようです。その前提の上でお尋ねしているわけなので、そういう場合になってくると、当然、新空港はジェット機ばかり、こういうことになるだろうと思ひます。そういう際にでもみんな木更津沖へ出て大島を回つて、そのコースが近い場合もあり得るが、そういうようなコースを通らなければいけないのか。国際線は全部このコースを通らなければいけないのか。そういう際には高度の関係でもつ

と幅広く開放されるようなことになるのかどうか、これが一つ。

それから、もう一つは、経済的な面で、高度三千メートルを通る、通らないは例外として、羽田を飛び立つて、先ほど言つた富士山の北側のコースを通つて西へ行くような場合と、大島を迂回する場合との経済的な比較、これは名古屋を起点にしても大阪を起点にしても回るコースは同じですから、その経済的な比較といふものは、どれだけの利点になるかといふことがわかつておつたらお答えを願ひたいと思ひます。

○堀内政府委員 第一問につきましてはお答えいたしますが、私の考えとしては、国際線は、東京から出まして、方角によつて違ひますが、できるだけ早く海上に出る。海上に設定されたルートに従ひまして、あるものは西に行く、あるものは東に行くといふようなことでやつておりますので、国際線につきましては、東京・大阪間といふものはほとんど問題にならないといふふうに考えます。それから、特にSSTの場合には、なるべく早く海上に出すといふことが基礎的な常識でござりますので、そのことはさらに言えると思ひます。

それから、現在の東京・大阪間の迂回の問題でござりますが、これは、たいはい私数字を記憶しておりますが、大体二割ないし三割の違いがあるんじゃないかといふふうに考えております。

○肥田委員 航空局長、これは簡単な資料でけっこうですから、二割ないし三割といふこの点の——これは直接日航あるいは全日空あたりでわかつておることだと思ひますから、その経済的な大島回りの損失、それから富士山回りの利点、こういうものについてあとで資料でひとつ知らしていただきたいと思ひます。

○堀内政府委員 仰せのとおり資料を調査いたしまして、

それから横風用を考えたのが一本、さらに国内線用が二本、こういうふうに一応の計画が示されておりますが、ここで私は一つお伺ひしておきたいのは、七百万坪といふ現在の計画といふものが、ざつとばらんに言つて、一体いつぐらいまでの航空機の発展に應じたところの計算といふことになつておるのか。これは私はしるうとでわかりませんが、およそここ十年來の航空機の進歩といふものを見ておると、航空機の利用は全く船にとつてかわつてしまつておる。それと同時に、国際線の往来といふものがきつめてひんぱんになつてまいりますから、今日の計算でもつては、おおよそ計算の方式が変わつてくるだろう、こういうふうに思ひます。ですから、いまあなたのほうで立てておられる七百万坪は、よその四カ国のもので比較してみても、たとえば、ワシントンでは、現在二千二百万坪のダレスの飛行場がある、さらにニューヨークのケネディには六百万坪の飛行場がある、それから新空港でさらに七百万坪から千二百万坪、こういう計画が立つておる。イギリスにおいても、おそろしくそれに近いものがある。それからフランスにおいても九百万ないし千五百万坪。ドイツにおいても七百万坪から千二百万坪。こういうふうな資料があなたのほうで出されておるわけですね。いまあらゆる困難をして七百万坪の土地を確保した。これからさらに十年または二十年たつた後にこの飛行場を拡張しなければならぬといふような状態が起つてきたとするならば、おそろしくこの土地の拡張は不可能になつてくる。それならば、いまけちなことを考えずに、同じやるのならアメリカやフランス並みの千二百万坪でも千五百万坪でもいいから、それだけの計画をなぞ立てないのかといふ疑問を持つわけですね。そういう点について、この七百万坪あれば国家百年の空港として十分任務を果たせるんだ、こういうことでお立てになつたのか、それともいまの状態ですぐに以上のものでつくることは不可能だろうといふふうな貧乏さいふを計算に入れてこういう計算になつたのか、その点をひとつ明確にしてもらいたいと思ひます。

○橋内政府委員 これは非常にむずかしい問題でございまして、今後の技術の進歩その他をいろいろ考えますと、将来どういふような航空機の形態になるかという問題もございします。ある考え方によりますと、非常に短距離で離陸できるようにするんではないか、あるいは今後飛行機が大型化するるとますます大きくなる、この両極端の考えがございまして、しかも、これが経済的ないろいろな問題がございしますので、理論的にどうというだけでは判定できない。したがって、私もとしまして考えましたのは、羽田が一ぱいになる、そこで新しい大きな飛行場をつくらうという考えが出ましたが、その場合に、一つの飛行場で最も能率のあがるものをつくらうではないかと考えて、方々でございまして。と申しますのは、もちろん飛行場を広げれば広げるほどいいわけですが、単に広くても、また滑走路をそこにどんとぶちやしていくというのをいたしまして、決して全体の能率はあがらない、いわば一つの適正規模というものが考えられるわけでございます。これは空域との関係、したがってまた滑走路相互間の距離ということにからんでまいります。そうしますと、一番面積を有効に使うにはどういふ姿がいいかというところで現在資料として配付してありますような形のものが一番能率的である、非常にやかましく言えば、単位面積当たり一番飛行機を消化し得るということであって、これより狭くても能率的ではない。また極端に大きくても——もちろん大きくれば大きいほどいいわけですが、能率は必ずしも大きさに伴ってあがらぬというふうな観点から設計したものを実際の地面に当ててみますと、大体七百万坪ぐらいになるといふようなこととございまして、今後それができまして一体どうなっていくかという問題はいろいろな想定がございしますが、私もとしましては、さいふに締められてというよりも、もっと技術的な意味で考えたい、こういうこととございします。

○肥田委員 私はしろりとすからあまり反論する頭は持っておりません。ただ現在この比較をしてみた場合に、千二百万坪というのがすでにそれだけの国にある。日本はいま百万坪の羽田を二年後にはもう使えなくなるとの間松尾さんが言っておったような状態だから、急いでつくらなければいかぬ。それには将来のことも考えて七百万坪だ、こういうことになる。日本は国が小さいから七百万坪でいいんだとお考えであつたらそれでいいわけですが、ただ、いま局長が言われたようなことは非常に學者らしい表現で、しかも日本の国柄に沿つたような表現をされておりますが、あなたの発言は何年か後にも記録に残つておるわけですから。当時はこれでよかつたんだ、いやこういう計算でこれはつくつたんだ、こういうことで残るわけですが。ただ私が心配するのは、残る、残らぬは別にしても、現在よその国ではみな七百万坪というふうな飛行場はもう小さいと言われているときに、なるほどいふゆる立地上昇ができるような航空機ができた、けれども今日の百四、五十人乗りの飛行機は小さくなるのでしよう。三百人、六百人というふうな大型の航空機、さらに超大型の航空機ができて、そういうものが日本をめぐってどこかどかとやってくるというふうな際に、七百万坪ぐらいで幾ら効率的に使えぬものをつくつたとしても、これはいかにも狭いです。それだけそこに向かつて人が集まるのですから。結局そういうことになるだらうと思ふのです。そういう点がありますから、お伺いしたわけで、あなたのほうでいや七百万坪あればこ百年はだいじょうぶだ、こういうことをおっしゃれば、私はしろりとすから、これ以上申し上げることはございませぬ。

その次にお伺いしたいことは、この新空港と道路関係の問題なんです。この道路関係については、それぞれを見てみると、これは私の目算ですが、今度これが覆々浦になれば大体九十キロ近くになると思ふ。あなたの計算では、これを数字的に算術的に合算すると七十四・四キロ、富里の場合には五十四・九キロというふうになりますけれども、大体道路というものはそうきつちりはいきませんから、私がざつと計算すると、覆々浦の場合には九十キロ近くになり、富里の場合でも六十キロ近くになる、こういうふうになつてみたのですが、こんなに遠いところは、ニューヨークの今度の新空港が七十キロ前後になるだらうということ、あとはほとんど三十キロ以下ですね。現在の東京の羽田空港も、都心との関係はわずかに十五キロですが、一時は時間近くもなかったが、今度ハイウェイができて、それでもなおかつ都心からという二十五分から三十分くらいかかる。こうなつてまいりますと、道路の関係も問題になつてきますが、道路の距離の関係はともかくとして、この新しい空港ができることと、それから道路の関係というものをどういふふうにかへておられるのか、これは航空局のほうからまずお答えをお願いしたいと思います。

○橋内政府委員 この道路の問題は、航空審議会的小委員会でもいろいろ問題になりましたところ、空港はできたけれども、道路ができないうことでは何もしようがないというふうな話がございまして、専門委員として建設省の方に入つていただきました、当時建設省としては公の数字はまだ固まつておらぬということの保留つきでいろいろ資料について何つたわけでありましたが、その資料をもとにしまして、私のほうで道路の長さとかいふようなものを整理したわけでございます。今後この場所が決定いたしました、また公団が設立されました、具体的な飛行場の建設というところに相なりますれば、それとおくれないうちに道路のほうもやつていかなければならぬ。この道路につきましては、建設省が主管官庁でございまして、建設省のほうにお願いし、両省間で緊密な連絡をとりませんが、その場合に、建設省のほうにおかれてみずからやられるか、あるいはいろいろな道路関係の公団を利用されるか、その辺は建設省の御判断の問題でございしますが、いずれにいたしましても、空港と道路とは非常に緊密な関係がございしますので、両省間で十分連絡をとつてやつていきたい、かように考えております。

○肥田委員 空港と東京とを結ぶ道路については、あなたのほうでは、建設省との協議の上で道路の設定をしていくというお考えですが、この公団と道路とを結びつけてというふうな考え方はなかつたわけですね。

○橋内政府委員 新空港公団が空港に至る都心からの道路もともにやるという考え方は、あるいは一つの考え方かもしれませんが、運輸省といたしましてはそういう考え方はとらなかつたということとございまして、道路の問題は、やはり道路の専門の建設省にお願いしたい、そうして両者の関係は緊密な連絡によつて調整をして、機能的にびつたり合つたものにしていきたい、かように考えております。

○肥田委員 それでは建設省の豊田課長にお伺いしたいのですが、御承知のようにまだ新空港は海のものとも山のものとも、というわけにはいかぬでしょうが、幾つかの候補地があつてその決定はなかなかむずかしい。しかし運輸省のほうには成算ありというところだそうですが、その際に空港を結ぶ道路については、あなたのほうでこの公団法ができればもう文句なしに協力体制がとられて、道路の建設は空港の建設におくれないうふうに間に合う、こういうふうにお考えになりますか。あなたのほうの計画というものは、事前に今日まで新空港と道路との関係について御協議をされたことがあるのですか。

○豊田説明員 お答えいたします。ただいまの御質問の直接のお答えになるかどうか存じませんが、私も、私も道路のほうの立場といたしましては、将来の展望に備へまして、いろいろな意味の勉強はいたしております。そういう点で、いつから云々ということについては個別な問題がわからぬ限り申し上げられないと思ふべきけれども、いすれにしても、日本の長期展望に備へた形での勉強はいたしておるつもりでございします。したがって、いま話題の国際空港につきましても、われわれといたしましては、調査の段階においていろいろな勉強はいたしておりますが、鶏と卵のお

話になつて恐縮かと思ひますけれども、そういう点の固めの時期等に相応して具体的にやつていくものと私どもは考えております。以上でございます。

○肥田委員 現在道路の緊急整備という計画の中で、富里あるいは横ヶ浦、こういう方面に対しての最も近接する道路計画というふうなものがありませんか、そのルートの何があれば、それもお知らせ願ひたいと思ひます。

○豊田説明員 お答えいたします。御質問の点につきましては、すでに東京から地方に出ていく道路、それからまた地方から入ってきます道路については、諸種の計画がございます。いまの空港に關する位置がはつきりいたします場合には、むしろ取りつけ道路という形でもって新しいルートというものが部分的には出てまいるかと思ひますが、既存の道路をできるだけ利用するという点、そういうのが私どもの基本方針でございます。そういうふうな臨み方で大体臨んでおります。

○肥田委員 さらに伺ひますが、富里付近は船橋競馬場に行つて道路というのがあるのですが、これからプランチをして、そして富里の場合には富里に道路をつなぐ、こういうふうなことも可能なんですか。

それからそうなつてくると、それらの交通量というものとそれから既存の道路との関係というものは、これはどういふことになりますか。

○豊田説明員 お答えいたします。いまの御質問の固有名稱につきましては、私どもも、交通量の把握につきましても、空港がござりますることによつてのそういう点について、やはり個別的なルートに沿つてのいろいろな勉強をした上で結論をつけなければ、技術的な問題がからんでおりますので、そういうものを詰めた上で初めて言えることかと思ひます。したがって、いまお話しのごさいますしたのを直接どうするということではなくて、きまりましたものについて、交通量なりあるいは技術調査の上でもって正確な答え——またそういうふうな設計をするということになるかと思つて

おります。

○肥田委員 これはまだ企画課長が新空港の規模について御承知ないようでしたら何だと思ふのですが、大体今度できる新空港は一日一千回くらい離発着があるというのです。飛行機も大型になつてきますから、そこに來られる人数というものがどの程度になるか、これはちよつとわれわれもつかめませんけれども、とにかく大人数がその間を通るに違ひない、こう思ふのです。いわゆる車が通るに違ひないと思ふのです。そうなつてくると、運輸省当局では、既存の道路にプランチをするというふうな考え方があるようですが、これは専用のハイウェイをもつてしても、私はこの程度のものが必要な状態になるのじゃないかと思ふのですけれども、あなたのほうでそういう際に、既存の道路にプランチをして、そして空港とをつなぐというふうなことを想定した場合に、既存の道路がそういう条件のもとでそのまま使えるというふうにお考えになりますか。

○豊田説明員 それはやはり設計の問題でございます。その内容といつたしましては、いま先生の御質問のような点は、設計の内容によつてきます。ことだと私どもは感じております。したがって、あるいは量の把握によりましては別に専用を考へなければいかぬということもあるかと思ひますが、その辺は何と申しますか、完全に技術検討を終わった上で詰めていく問題だと私どもは思つております。

○肥田委員 私がこういふことを伺ひしているのは、空港と道路との関係が明らかにされないで、空港は空港だけでつくる、あとは道路は建設省と相談してつくるのだ、こういう答弁だからお伺ひしているわけなのです。空港と道路というものは、これはもう同時に計画されなければならぬものである。そういう性格のものであらうと私は思ふ。ですから、空港に対する交通量というものを計算に入れて、そして既存の道路にプランチをする、あるいは建設省で計画中の道路がどこにあるから、この道路をどこに持つていく、そうす

るとこれだけの交通量をはけるだらう、こういう計画というものが当然協議の上で、運輸省で一つの筋というものを持つておられるだらう、こう思つたのですが、何か簡単に、道路というものは空港さえできればあとはひとりで進んでいくだらう、こういうふうな答えられて、ばく然としておるので、まことにたよりないのです。私はあなたの方に、専門家にお伺ひしたわけなのです。ところが、交通量が多くなつたら道路を拡張するといふ、むしろその場合には新設したほうが事がしやすいくほど拡張というものはむしろかしいのです。私どもの聞くところによると、東京あたりでは建設費はたつた二割程度で、あとの八割は補償だと言われておる。それほど困難なのです。道路を拡張するといふことになると容易ならぬことである。ですから、新空港をつくらうというふうな場合には、当然これに対する道路というものは同時に計画をされていふものだ。そういうものを運輸省と建設省とで当然連携をとられた上で、一つの何か青写真でもあるのじゃないか、こう思つたのですが、運輸省のほうでないようなので、あなたのほうにお伺ひをしたのです。あなたのほうで、そういう点について、これをあなたのほうもごらんになつたことがあるか。ちよつと見てくださいます。運輸省でこういふ資料を出してきておるので、こういう可能性を、これを前提にして、われわれは考へていふものかどうか。

○池田説明員 ただいま豊田課長が御説明申し上げておりますように、この空港の位置につきましては、先ほどのお話にあつたと思ふのですが、まだきまつておりません。それで、先生からお話のありました仮定の位置につきましては、われわれのほうといたしましては、今後空港の位置がきまつりました場合には十分に調査をし、そして空港の供用開始には間に合うように努力をするつもりでおります。

ただその前に、空港候補地をきめる場合に、一応の用地をさがしておきたい、こういうふうな考へておりますが、この路線そのものについては、

なるほどこちらのほうで既定の高速自動車道の利用可能なところもあるかと思ひます。また、交通量につきましても年間四十何万回になります。離発着、それあたりの精度によつて合うようなものをつくつていかなければならぬので、初めのうちはそういうものを利用しながらも、結局その容量が一ぱいになりましたならば、新しい専用道路を設けなければいかぬ、こういうふうな考へております。それで、このお示しの図面は、一応仮定として、こういうところを通るんじゃないかと、いろいろところをただ白紙に入れただけでございまして、通過地点等につきましては、先ほど申しましたように、技術的な調査の上で検討すべきものだ、こういうふうな考へております。

○肥田委員 そうすると、道路の関係については、用地の問題はむしろかしいとしても、新空港の場所がきまれば、五年もあればぱらぱら道路はできる、こういうふうに理解をしてよろしいですね。

○豊田説明員 いまの池田調査官の答弁にもございまして、そういう意味での精度が上がるにつれて私どもは努力いたしたい、かように考へております。

○肥田委員 先立つものは金なんです、財源、いわゆる道路建設費用についても、それは優先的に当然そのほうへ振り向けられる、こういうことになるのです。

○豊田説明員 現在の道路整備五カ年計画の中で全部という意味ではございせん。というものは、あの中で、まだそういうふうな意味でフレームのきまらない問題もございまして、そういう点では熱度に応じて育てていくという態度で臨みたい、かように考へております。

○肥田委員 運輸省にしても、航空当局にしても、それから建設省にしても、空港をつくつて道路がないというふうな、そんなことは常識上ないことなんです。空港と道路がテンポが合わない、こういうことにはならぬだらうと思ひますか

そこで、念のためにもう一つお伺いしたいと思うのですが、一日一千回から大型の飛行機が離発着をするという際の利用者数というものは、大体どのくらいに踏んでおられるのですか。そうすると、先ほどどぶく然とおつたが、大体この交通量がどういふふうになるかということが計算できると思ふんです。

○手塚説明員 いま一千回とおっしゃいましたのは、工事が二期工事に分かれて、最終的に完了して、一応フルに動くという時期を想定いたしておりますが、そういう時期になりました際は、これは国際線、国内線で分かれますけれども、大体三千万人前後、それを輸送いたします飛行機の離発着回数が四十八万回程度、一応いろいろな前提を置きましての推定でございます。

○肥田委員　したがって、道路はそういう規模で計画されなければいかぬということになりますね。

○栃内政府委員　ただいま仰せられましたように、道路は当然そうなければならぬ。ただ、建設省の答弁なされたのは、おそらく開始当初は既存の道路のプランチということである程度できるんじゃないか。次第にそれが増すに従つて専用道路をつくつていきたい、こういう趣旨であらうと私は推察しております。

○肥田委員　そこで私は先を急ぎますから簡単に言いますが、問題点は、私はやはりそういうところだらけと思うのです。羽田の空港がだんだん飛行機の離発着が多くなる。そうすると交通が困難

羽田の空港へ着かなかつた時期が長い間あるのですよ。こういうことが何年かあつて、そうしてやつと空港へのハイウエーができた、こういうことなんです。そういうことじゃ新空港をつくつても意味がないじゃないかということにはならぬでしようけれども、そういうことがいままで絶えず前例にあるのですから、少なくともこの新空港と

それから次の質問に入りますが、現在の航空安全問題について少し質問しておきたいのですが、よくわれわれが耳にすることは、札幌に行つて、札幌に着陸できないから東京に帰つてきたら、東京に着陸できないで、また時間待ちをしておつた。大阪に着陸できないので、大阪からまた東京

に舞い戻ってきて、そして時間待ちをする。こういう地上の条件などいろいろなものがあるのですが、こういう際に一元的な航空管制というものが

けが国際空港ですが、北海道、東京、大阪、福岡、少なくともこういう四地域については、航空局直轄の空港というものがあって、そこで計画的に、地上の条件あるいは飛行機の条件、こういうものに沿ったところの管制がとれるような状態であればいいかと思いますが、その点は現在非常

に不安定な状態だと私は思うのですが、どうなんですか。その点について将来の計画、それから現在安全なのかどうか、こういうことについてお答えをいただきたいと思います。

○板内政府委員　ただいまの御質問は、おそらく、千歳に行った、千歳において非常に気象条件が悪いという場合に東京に引き返すことがあるというお話に関連しての御質問と思いますが、これは現在のところ、千歳まで行きました飛行機が羽田に帰ることがございます。その辺の連絡は無線なりあるいは有線なりというもので、飛行機との間もまた地上相互間も通信系ができております。

○肥田委員　連絡は完全にとれるのですね。あとは飛行機の問題だけだ、こういうことになりますか。たとえば札幌からあと返りして東京に帰ってきた、ところが東京がふくそうしておつて着陸ができないので、また時間待ちをさせる、こういうようなことはないのでね。大阪の場合でも同じことです。

○栃内政府委員 ただいまのお話は、おそらく千歳に着くべきものが羽田に帰ってくる燃料が不足ではないかという問題との関連だと思ひますが、羽田におきまして管制いたしておりまして、着陸機をきめる場合には、通常は順序あるいはジュエツト機がプロペラ機に優先するといふようなことがございますけれども、いまのような緊急事態という場合には、何ものにもかへて優先的に着陸させ

でも、羽田に帰る燃料は当然持っておるわけでございまして、優先的に着陸させるといふような

○肥田委員　先般も航空局長は、現在東京と大阪だけがいわゆる国際空港で、あとはみんな共用だ、こういふふうにおっしゃってあった。国内航空の安全対策としては、これで十分だとお考えになつていますか。

○板内政府委員 私は、軍民共用ということは決して望ましくない、かように考えております。したがって、理想としては分離すべきである。ただ段階的に、現在たとえばエブロン地帯を分離する

在のところ、両者の間で協定いたしましたしてやっております。したがって、安全にこと欠くというようなことはないと思っておりますが、今後の問題として、理想的にはやはり分離していくというのが適当であろう、かように考えております。

○肥田委員 分離ということではなしに、私はいまの程度で安全度は十分かということを書いてい

ができるような、そういう設備、それから現在東京、大阪だけという貧弱な計器着陸可能な設備をさらに福岡あたりにのもふやして、そして非常の際に万全を期する、こういうことについて計画はどうかいろいろになっておるのでしょうか。

○板内政府委員　私は現在のローカル空港が、も

もちろん計器着陸はできないわけですが、
ピーコンというものは一応各ローカル空港につ
くっております。このピーコンがありますかゆえ

に、ロカル空港でもIFRの運用ができる、こういうことになっておるわけでございます。これはもちろん基礎的な問題でございますが、IFRの能率をさらにあげるというためには、別のレーダー等が必要になってまいります。これは御指摘のように、主要空港にのみ設置してございますが、今後やはり段階を追うて、利用度の多いところ

ろ、あるいは気象条件の特に悪いところというふうないろいろな観点から、そういう設備をだんだんにやっていくべきだ。もちろんこれには一カ所当たり数億円の費用がかかりますので、これを一

育にやるといふことはできませんので、気象条件なり利用状況なりを勘案して、逐次ローカル空港にも及ぼしていくべきである。現にローカル空港の一つである宮崎につきましては、現在それらの設備を施工中でございまして、速からず完成する、こういうことになっておるわけでございます。

○肥田委員　くどいようですが、東京、大阪以外

に、たとえわれわれが常設的に北海道、東京、大阪、福岡、九州の地域ですね、こういうところに、国際空港ですから結局さしたって九州と北海道、こういうものに民間専用の国際空港というものの計画はありませんか。

○橋内政府委員 九州から申しますと、板付の米軍基地の利用関係がだいぶ変わってまいりました。地元におきましては板付を国際空港にしてくれという非常に強い要望がございます。この点は、私も板付というものが民間の利用に将来全面的になるというところはもちろん希望しておりますけれども、現在の段階で米軍がこれを手放すというようには見えておりません。ただ民間機の利用が量的に非常にふえているということは事実でございます。現在あそこから沖縄行きの日航機が飛んでおります。将来は九州の国際線の中心ということになっていくのではないかと、またそういう方向にいくことは、私も念願しております。

それから北海道の問題であります。千歳は現在自衛隊との共用でございますが、これは現在のところやむを得ず共用しておるということでございまして、これを国際空港にするということは、現在のところはちょっとできないのではないかと、かように考えております。

○肥田委員 航空機の発展ということだけじゃないに、国際上の情勢変化というものも予測を許さない状態にあると私は思っています。現在大阪空港は主として韓国との航空路があるからというので、拡張工事なんかをやっておると思いますが、これは早晚中共との航空路もできる、あるいはウラジオ、ハバロフスクあたりとの空路の関係も問題になってくる。ですから、西のほうにさらに国際空港が必要になってくることは論をまたないと思うのです。それからもう一つの大きな目的は、やはり民間機の大型機がいつでも着陸できるような、そういう航空安全の問題、こういう一連の関係を整備することが新空港をつくると同じように重要な問題だろうと思っております。ですから、そういう関係については、すみやかにや

り計画を立てて、着々その計画の実現という方式をとってもらわなければ、今日の変化の激しい航空事情に足るというところはなかなか困難じゃないか、こう思うのです。ですから、北海道は、これは確かに利用条件は——これは北海道からは申しわけないかもしれませんが、いろいろとこれは問題があるかもしれない。またそう急がなくてもいいというような条件はあるかもしれない。しかし西はそうはいかないと思う。これらは早急に計画ができるような状態にはなっていないのですか。

○橋内政府委員 板付につきましては、本年度、予算をもらいまして、これはすでに成立しておりますが、いわゆる民航地帯の拡張ということとを計画しております。これによりまして、現在まで板付がエプソン地帯が非常に手狭であるということが解決されれば、さらに国際空港化へ向かつて一歩前進するということに考えられます。これは実質的には非常に大きな意味があるのではないかと、かように考えております。

○肥田委員 航空安全の問題でこの際もう一つ質問しておきたいのですが、先般、あまり芳しい問題じゃありませんが、例の航空局で機材の購入に際して汚職問題が起ったので、そういう消防車などについての性能試験、こういうものをおやりになったほうがよろう、こういうことを私は申し上げておきました。これはおやりになりましたか。

それと、これはいつも問題になっておるよう、当然消防車に対する専用の要員というものが配置されておらなければ意味をなさない。たとえば、先般私が質問した問題は、緊急着陸をしなければならぬ、そういうときには、これは非常の場合に備えて、それぞれいわゆる救護用のあらゆる施設を動員する、こういうことにならなければならぬのですが、そういう準備体制は十分できておりますか。

○橋内政府委員 消防要員の不足の問題は、かねてから御指摘をいたしておるところでありまして、東京、大阪のようなどころでも十分な人数がいない、特にローカル空港におきましては、専属の人がおらないということ、これではいけないというところは、もうよく肝に銘じてわかっております。これはこの間も御指摘がございましたので、もちろん明年度の予算要求という問題とも関連がございまして、現在の人でできるだけのことをやるようにということで、いま計画をやっておりますけれども、現在まだ現地のほうに徹底しているという段階ではございません。早急にこれを具体化していきたいというふうに考えております。

○肥田委員 現地のほうに徹底しておるという段階ではないということ、一体どういうふうに理解をしたらいいですか。いわゆる航空安全対策がきわめて不安定な状態だ、こういうふうになるのですか。どうなんですか。

○橋内政府委員 ただいま申しましたのは、消防体制というものにございましていろいろ検討しておりますけれども、これがあらゆる空港についてまだ残念ながら徹底してはおらない。特定の空港につきましてはかなり対策ができておるということをおし上げたわけでございます。しかし、徹底しておらないところも早急に徹底させたい、こういうふうに考えております。

○肥田委員 さつき閣下落としたのですが、消防車の性能テストというのは随時おやりになっておりますか、これは機械車を置いたまま、いざというときに使わなければならない、いざというときに使わなければならない、完全だと思つて購入をしても使えぬ場合があるおそれがあるから、これは至急に性能テストをやつて、いつでも使えるという状態、しかもそれが中間においても常時性能テストというものをやりになる必要があるということを申し上げたのですが、これはおやりになっておりますか。

○橋内政府委員 地方には、この前御意見がございましてから通知をいたしまして、性能テストをやするように連絡してございます。

○肥田委員 連絡をしておられるというだけじゃなしに、おやりになっておるのかどうかということをお聞きしたわけですね。これは局長じゃなしに、現地を直接監督しておられる方からお答えを聞いたほうがいいと思うのです。

○紅村説明員 ただいま局長から申し上げましたとおり、先般、先生からそういった御意見がございましたので、ちょうどいい機会がございましたので、そく地方のほうには伝達をいたしました。随時そういった点検等をするように言つてございまして、それで実はまだ現実にどの程度テストをやったかということを確認をいたしております。さらに今月あるいは来月程度にならうかと思つて、東京あるいは大阪から専門家を現地に派遣いたしまして、そういった面を確認したい、現在そういう点を計画中でございます。

○肥田委員 ささいな問題ですがもう少し。そうすると、そういうことをやつたという報告はまだ受けておられないということですか。

○紅村説明員 地方から現実にどういった点検をやったという報告は、いまのところはまだ受けておりません。

○肥田委員 機械の性能というものは、当然随時点検をやっておかなければいけないものなんです。これは常識なんです。報告が来ておらないということは現実にそれだけの出先が忙しくて、そういうことができないということなのか、それはどういふふうに理解したらよろしいでしょうか。

○紅村説明員 現地をいたしまして、消防の問題は非常に重要な問題でございますし、決してルーズではたらかしてあるというわけではないと私もいたしましては確信いたしております。したがって、先ほど申し上げましたように、いつ何回やつたという報告はとっておりますが、現地でよくやつておるものというふうに確信をいたしております。また先ほどお答え申し上げましたように、来月中ぐらいには現地を全部

専門家に回らせまして、その際に確認をいたさ
たい、このように計画をいたしておる次第でござ
います。

○肥田委員 くだいようですが、こういう問題に
ついては、いわゆる指示、達示の出しっぱなし
じゃなしに、返事をとられるということが大切だ
ろうと思うのです。それが趣旨を徹底するきめ手
になるのですから、これは私は航空安全のために
お願いをしておきます。

○長谷川委員長 次会は、来たる二十三日金曜日
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。

午後零時三十五分散会

運輸委員会議録第十五号中正誤

ベシ段行 誤

正

二一八 線路がで

線路が

三三三 金山間。

金山間、

三三三 をし。

をし、

六四五 です。

です。

七二五 ならぬ

ならない

八二六 おいて

ついて

九三三 あります

あります

二二三 だらう

だらう

三三三 あります

あります

昭和四十年四月二十四日印刷

昭和四十年四月二十六日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局