

第四十八回国会 運輸委員会 議 録 第二十六号

昭和四十年四月二十三日(金曜日)

午前十時三十二分開議

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 久保 三郎君

理事 矢尾喜三郎君

有田 喜一君

小沢 恵三君

齋原 正一君

塚原 俊郎君

小川 三男君

野間千代三君

内海 清君

出席國務大臣

運輸 大臣 松浦周太郎君

出席政府委員

内閣法制局参事 田中 康民君

官(第四部長)

総理府事務官 井原 敏之君

行政管理局長 大久保武雄君

運輸政務次官 大久保武雄君

運輸事務官 堀内 一彦君

運輸局長(航空局長)

委員外の出席者

大蔵事務官 長岡 実君

(主計官)

運輸技術官 松本 登君

(航空局技術部)

専門員 小西 真一君

四月二十二日

自動車運送事業免許制度の維持強化等に関する
請願外一件(中村梅吉君紹介)(第二八四二号)

第一類第十号

運輸委員会議録第二十六号

昭和四十年四月二十三日

同(四宮久吉君紹介)(第二八五四号)
同外一件(岡崎英城君紹介)(第二八八三三三号)
同(藤岡兵輔君紹介)(第二八八四四号)
同(中村梅吉君紹介)(第二八八五五号)
同(天野公義君紹介)(第三〇一三三三号)
道路運送法の一部を改正する法律案反対に
る請願(加藤進君紹介)(第二九六一号)
同(島上善五郎君紹介)(第二九六二二二号)
同(谷口善太郎君紹介)(第二九六三三三号)
は本委員会に付託された。

本日の会議に付した案件

新東京国際空港公団法案(内閣提出第一〇三三三三号)

○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。

○勝澤委員 この新東京国際空港公団法につ
きましては、いろいろと各角度から各委員の方々が今
日まで質疑をされているようでありますので、も
し重複しているようでしたら、ひとつ簡単にし
ていただいて、あとで会議録を読ましていただきま
す。

そこでまず最初に、空港の必要性についてい
ろと書かれておるのです。必要なことはよくわ
かるのですが、具体的に、いつまでに必要かとい
う点について、昨年あたりからの航空局の考え方
からいいますと、あるいは閣議でもって相談して
いる内容を見ますと、その点については実はど
ういうことかといふように思ふのです。それはど
ういふことかといふことになるとなるならば、もう

今日の事態で建設が行なわれているというふう
に私は理解するので。航空局のいままでの説明で
すと、いまごろは建設を始めていなければ間に合
わないというふうな思ふのですけれども、いま
もっていつ工事に着手するのか、場所がどうなる
のか、それもまだわからないことになれば、そ
んなに急ぐ必要もないのじゃないか。だから、こ
んな場所もまだわからない公団法という法律をこ
の国会で審議する必要性も、実は私は疑問を持
つわけでありまして。そういう点から、具体的に、飛
行場はいつまでに必要なんだという点について御
答弁願いたい。

○大久保政府委員 新しい第二東京国際空港は、
現在使用しております羽田空港がほとんど行き
詰まりの状態になりつつございまして、これと
あわせまして、将来の超音速機SSTの開発と見
合わせまして、昭和四十五年これを完成させたい
い、かような考え方でありまして。

なお、具体的に必要であれば局長から御答弁さ
せます。

○橋内政府委員 いま政務次官のおっしゃられま
したように、量的な面では四十五年度ごろには飽
和状態に達する。もちろんこれは推定でございま
すから、実際にはそのときにならなければ正直な
ところわからないわけではございますが、われわれ
の推定としては、四十五年度には飽和状態に
達する。それから質的な面ではSSTでございま
すが、これはその後いろいろな情報がございます
て、若干実用化がはかばかしくなるといふこと
になります。これもどのくらいはかかるといふ点
につきましては、まだはっきりいたしてございま
せん。しかし、いずれにしても、遠からず実用化さ
れるというところでございまして、当面の問題と
いたしましては、量的な問題が一番緊急の度合い
を持っておる、かように考えております。

○勝澤委員 そこで質的な面は別として、量的な
面で昭和四十五年度にどういう状態になるのか、
現状はこうだ、四十一年になるところなる、四十
二年になるところなる、四十三年になるところな
る、こういう見通しはどうですか。

○橋内政府委員 現在におきましては、発着回数
で申しますと、昭和四十年の推定で、大体におき
まして六万五千回というふうに見ております。そ
れから四十五年には、大体二十万回をこすとい
うことになると思ひますが、この二十万回と申しま
すのは、現在の推定、いわゆる過去の実績から推
定した数字でございまして。こういうような推定か
ら四十五年にはもう一ぱいになってしまふ、こう
考えております。

○勝澤委員 そうしますと、いまの御説明です
と、現在四十年度が六万五千回、四十五年度は二
十万回ですか、その辺もうちよと……

○橋内政府委員 これは、定期便の発着の回数に
しまして、そういうふうな考えております。

○勝澤委員 そうすると、羽田の空港は二十万回
の発着まではできるということですか。いまださ
え何か狭いとか何とかいう話を聞くのですけれ
ども、そうすると、いまの三・五倍ですか、その
くらいまでまだいいということなんでしょうか。

○橋内政府委員 羽田の回数のつきましては、回
数としては十七万五千回が限度でございまして、回
数は申しました発着回数というものは、回数で見
ておりますけれども、飛行機が大型化するとい
うようなことも今後考えておりますので、四十五
年ごろまではものじゃないか、こういう推定で
ございまして。

○勝澤委員 私の言っておるのは、私は、ここ
一、二年前から羽田は一ぱいで困る、困るとい
う話を聞いておるわけです。困る、困ると言っ
ても、四十二、三年ころ困ると言ってお

た。またたつてみると、四十三、四年だ、これが今度閣議で問題になったら、四十五年だと言う。一体あなたたちの推定としては、延ばせば延びていくものですか。それで一体技術的にはほんとうにぎりぎり一ぱいいつまでかという話を聞いておるのですが、これはあれですか……。

そこで、いつまでに必要かということ、四十五年ごろまでだというお話はわかりました。そこで、昭和四十五年ごろまでだといいたしますと、いつごろからこれは始めなければいけないのですか。あるいは着工から大体のでき上がる目途、大体どういう経過をたどって、どれくらいの年月が要するのですか。その点はいかがですか。

○橋内政府委員 これにつきましましては、二つの場合が想定されますが、一つの場合は陸上の場合、一つの場合は水上の場合でございますが、陸上の場合を想定しますと、買取または移転補償というふうな期間を大体三年間というふうに考えております。それから第一期の建設工事は約三年半というふうに見ております。ただ、建設工事は、買取及び移転補償の交渉開始後約二年で着工可能であるということを考えておりますので、第一期工事は通算約五年半、したがって、今年度から用地の測量あるいは買取に取りかかるとによつて間に合わせたい、かように考えております。そして第二期工事としましては、四十六年度から引き続いてまた実施していきたい。

それから、湖面に決定いたしました場合は、工事自体の工期は陸上に比しまして若干延びると考えておりますが、漁業補償等は一年程度で解決するんじゃないかというふうに見ておりますので、大体陸上の場合も水面の場合も五年半ぐらいを一応予定しております。しかし、いづれにしても、四十五年度一ぱいに第一期工事の竣工ということではできないんじゃないかというふうに考えております。

○勝澤委員 それで、この法案によつてもよくわからないのですが、位置はいつきめるのですか。

○大久保政府委員 法案を御審議の上、成立いたしましたならば、すみやかに決定したいと考えております。

○勝澤委員 前にどなたか質問したときに御答弁になつてゐることなかつたらいいんですが、法案ができたすみやかにきめる、ですか、いつ、何月までにきめるのですか、あるいはいまの内閣改造は五月二十三日にやるとかいつていますから、それまでにきまるのですか。

○大久保政府委員 法案の成立の上、すみやかに決定したいと考えております。

○勝澤委員 法案が成立の上すみやかにということになれば、それでは政令で定めるといふことにならずに、もうちょっとはつきりこの法律の施行をきめたらどうなんでしょうか。その点いかがですか。いまの政務次官の御答弁ですと実際にはつきりしているわけですが、法律案が通つたらなるべく早くきめたいというのですから、ですから、政令で位置がきまつたときにこの法律が適用なんというふうにはなくて、もう少しはつきりしたらどうですか。

○大久保政府委員 ただいまの御質問が、場所を法律できめろという御質問だといいたしますならば、場所を早くきめておきますことは、いろいろ用地の取得等に困難な問題が起る場合も予想されますので、この法律を御決定いただきました後、すみやかに決定したいと考えておる次第でございます。

○勝澤委員 それじゃ政令はいつまでに出すのですか。

○橋内政府委員 政令は、位置が決定いたしましたら——決定と申しますのはいわば内定でございますが、政令によつて正式にはきまるわけでございますが、政務次官が御答弁になりましたように、法案成立後できるだけ早く政令でもって位置を決定していただきたい、かように考えておりますが、いつというところまで私としてはちょっと申し上げかねます。

○勝澤委員 この法律は、「第二条の規定は公布の日から、その他の規定は同条の政令の公布の日

後において政令で定める日から施行」ということになる。この法律全体はどういう扱いになるのですか。この附則の施行期日について解説をしてもいい。

○橋内政府委員 この点は、法律が成立いたしますと、まず二条でもって場所が政令で定められるということになりますのは、おっしゃいましたとおりでございます。それからさらに、附則に書いてございまして、その後その他の規定は政令でもって施行していくということになります。したがって、まず場所が政令でもってきまりまして、それから公団設立準備というふうなものが発動されていく、かように考えております。

○勝澤委員 実は私、法律のことがよくわからないのですが、この法律というのは、成立するとどこどこが使用されて——といひますか、どこが政令が出なければ動かなくなるのですか。その辺がよくわからないのです。

○橋内政府委員 附則の一条にございまして、ここに、「第二条の規定は公布の日から」ということになつております。したがって、二条の規定は位置を政令できめる規定でございまして、この附則一条によりまして、二条による政令によつて位置の決定が行なわれます。その他の規定、二条以外の規定は「同条の政令の公布の日」とございまして、位置決定の政令の公布の日後においてまた別途に政令が定められまして、その日から施行する、こういう関係になるわけでございます。

○勝澤委員 そうしますと、この法律が通ると、二条によつて位置をいろいろきめる、それから位置がきまつたら政令が出て、そのほかの規定が全部生きてくる、こういうことなんですか。

○橋内政府委員 そういうようなことでございまして。

○勝澤委員 そうすると、二条がこの位置をきめるファクターになる、こういうことですね。この二条というものが位置をきめる一番大きな国会としての意思決定だということになるわけでありま

すから、それはまたあとで聞くことにいたします。

そうしますと、位置をいつきめるかという点については、法律がきまつたら、この二条に基づいていろいろと選定をして位置をきめる、それも早い機会だ、そして位置がきまつたら政令がきめる権限を持つてゐる人はだれなんですか。

○橋内政府委員 第二条で位置は政令できめるといふことになつておりますので、法律的には、政令でございまして、閣議できまるといふふうに考えております。ただ現在、御承知と思ひますが、関係閣僚懇談会というものがございまして、そこでもつていろいろ御審議になつておるといふような状況でございまして。

○勝澤委員 位置をきめるものは閣議だということ、松浦運輸大臣と河野国務大臣とはどちらもきめる権限があるのだ、こう理解してよろしゅうございませうか。

○橋内政府委員 それは閣議できめるといふふうに私は了解しております。特定の大臣がきめるといふ問題ではない、かように考えております。

○勝澤委員 閣議できめるといふことは、松浦大臣も河野大臣も、どうも同じ立場だということに私は思ふのですが、運輸省が、この航空に関する権限というものは、一応行政の取り扱いとして持つてゐるわけでありませう。ですから、第一義的には運輸大臣、運輸省としての意見というものがやはりものをきめる一番中心になると私は思ふのですが、そういう考え方でよろしゅうございませうか。

○大久保政府委員 御承知のように、飛行場の決定にあたりましては非常に関係する領域が広がつてございまして、関係省もかなりありますわけでございます。そこでそれらの関係いたします省とも十分な協議をいたしまして閣議で決定をする、かようなことに相なりますわけでございます。もちろん航空という面だけを考へますならば、これは運輸大臣が所管をいたしますわけでございます。

すけれども、関係する面が各省にかかわっており、まず次第でございますから、閣議におきましてこれを決定する、かようなことに相なります次第でございます。

○勝澤委員 いまの答弁、明確になりました。

そこで、それでは運輸省で持っている航空審議会がこの空港の諮問を受けて答申をしたということとは、ただ単なる運輸省だけの航空審議会なのですか。いまの各省との調整、各省との関係において航空審議会というものは審議されたのですか。はつきりさせるために極端な言い方をするのでありますが、ただ単に運輸省の航空審議会というたてまえで飛行場の設置というものについての審議をしたのですか。

○板内政府委員 航空審議会は運輸大臣の諮問機関でございます。したがって、航空審議会は運輸大臣の諮問に対して答申をしておるわけでございます。先ほど政務次官がおっしゃいましたように、この新しい空港は大規模なものでございす。したがって、運輸省だけでなく、関係各省ともいろいろの関連がございすので、閣議できめらるれば政令できめるといことが特に二条で規定されております。

ただ政令をきめる場合のいわば起案と申しますか、そういうような事務はおそらく事務的には運輸省がこれに当たる、これは空港の建設を所管している運輸大臣として当然イニシアチブをとるといことになると思ひます。この点は普通の空港でございますが、運輸大臣が位置を決定することになっておりますが、今度の空港は特別に重要な大きなものでございすので、この公団法という法律によって特に政令で場所をきめるといふように念を入れて規定されておるといふふうに考えております。

そこで、航空審議会の答申というものと運輸大臣の関係でございますが、これは先ほど御説明したとおりでございます。ただ、航空審議会が審議をする場合には専門委員としまして、関係各省の係官を専門委員に委嘱しております。したがって、事実上はその場において関係各省との意思の疎通ははかたというふうな経緯になっております。

○勝澤委員 それは航空審議会ですわね。

○板内政府委員 専門委員は、航空審議会の正式の委員のほか、特別に専門の委員を委嘱いたしておりまして、その専門の委員には関係各省の担当官というものも委嘱をしております。そういう意味で関係各省との事務的、技術的な意思の疎通というものははかられたものというふうに考えております。ただその場合に、関係各省の係官が資料なりあるいは意見を述べられるような場合には、これは当該省の正式の省議を経て出す資料ではありまじいというふうな断わり書きをされたことはもちろんございすけれども、事実上の意思の疎通ははかたっております。こういうふうな次第でございます。

○勝澤委員 そこでいまあなたのお話を聞いていますと、飛行場の設置というものは運輸大臣の権限に属するものである、だから、運輸大臣としては諮問機関である航空審議会にはかた、そうして航空審議会の中では一応各省の事務的ないろいろな意見も聞いた、それで最終的な答申というものが出された、こう言われておるわけですが、でありますから、航空審議会が答申をした中身について、一応個人的な意見かもしれないけれども、各省の者の意見が出ておるといこと、一つのまとまりがあるわけですね。しかし、その航空審議会の意見できまらないう問題があるというところで、位置を政令できめるといことは、政令できめるときには航空審議会よりも、もっと高い角の技術的な人たちが集まって、そうして航空審議会よりもっと突っ込んだいろいろな議論を科学的に行なう、総合的なもので政令というものがきまらなければ、これは技術的な立場で航空審議会が専門的な立場できめたということと、政治的な立場でものをきめたということとを考えると、位置の決定についてやはり相当問題が出てくると思ひます。ですから、位置そのものにつ

いて政治的にきめるのかあるいは技術的にきめるのかといへば、技術的に政治的にきめると言うでしょう。そこで、この位置を決定する政令をつくる過程というものは、これは航空審議会が審議したその中身というものをどう取り扱うのか、あるいはまたその中身を別として新しい角度で政令で位置をきめるまでの間に、もっと航空審議会よりも別のかつた人たちによって、その人たちのも含めてきめるのか、その点を明確にしたい。

○大久保政府委員 航空審議会におきまして各方面のエキスパートを網羅いたしまして、長い年月にわたりました慎重に御審議をいただきました答申でございますから、政府といたしましては、この答申を尊重いたしまして、決定をいたしたいと考えておるような次第であります。

○勝澤委員 そういうことはわかつています。そういうことは前の人が聞いて御答弁があったから、私はそういうことを聞くとは思ってない。航空審議会というものが、一応そういう飛行場を設置する場合に、あなたたちがいまの政府機構の中で最大のものだといこと、技術陣を総動員して、いろいろ調査をしたのでしよう。そうしてそこで各省の、正式ではなくても、一応事務的に意見を聞いて技術的な立場でこのものがきまると、そういうものがあるわけですから、そこにきめて、飛行場をつくるのだといことできまるならいいのですけれども、いまの状態を見ておると、どこだかわからないといことになっておる。もし、航空審議会の答申以外のこととをきめるようなことがあるとするならば、やはり航空審議会の委員の人たちよりもっと技術的な水準が高い人たち——とにかくいままでは一級の技術者であるけれども、今度は特級の技術者ばかり集めたのだ、あるいはもっと上のクラスの科学者ばかり集めたのだといことと納得せぬ限りは、政令で位置をきめるときに国民としては何となく納得できないわけですね。ですから運輸省の意見はわかるわけです。運輸省としては運輸省が所管し

ている航空審議会できめた意見ですから、そのきめた意見に従ってきめたいといことはわかる。しかし場所がきまらないうで延びているという現況は、科学的な立場で意見を言っておるならば、やはり両方の人たちの科学論争というものをもう少し分けてもらって、そうして納得する形で場所をきめてもらわなければ困ると私は言うのです。だからただ単なる運輸省の案と、あるいは河野さんやあるいは産業計画会議の出している案をこっちゃんにして、それでどうだものきめることと自体、一体航空審議会とは何ぞや。そんなものに金をかけて、えらい人たちを集めてお茶飲み話をして、きまったものについて何も採用されないのだたら、そんなものやめちまえ、こういう意気持たないような航空審議会のメンバーでしよう。私が航空審議会のメンバーなら、われわれの言うたことを採用しないならやめちまえ、そんなもの協力する必要はない。しるうとが何を文句を言うかといくらいい見識を持っているかと思つたら、風のまにまにとかく役にくつていれたいといふような、へなちょこな御用学者や御用技術屋じゃ困るといこととす。やはり自分のきめたことについてはある程度責任を持つてもらわなければ困る。そういう立場で私は言っておるのです。ですから、位置を政令できめるといことは——あなたのはうは、運輸省としては、それは航空審議会できめたところきめようと考えておるでしよう。しかし、ほかから制約があつて政令でと、こう極端に言えば位置の決定を逃げておるわけですから、この位置の決定をきつちりしておかなければ、これは法律を通して、位置がまだきまらぬ法律を通したのだ、極端に言えば、あの法律はいつ実施されるかわからぬのだ、こういうことになると思ひます。私の言ひ方が間違つておるのでしょうか、どうでしょうか。その点どうもわからない。

○大久保政府委員 航空審議会の答申はもうすでに御高承のとおりでございます。そこでその後に

○大久保政府委員 航空審議会の答申はもうすでに御高承のとおりでございます。そこでその後に

で御意見は出た模様でございます。しかしこれは重大なる飛行場の決定でございますから、いろいろの御意見を出していただくことはきわめて大切なことでございまして、それらを審議いたしました上で、閣議におきまして決定をせられるわけでございますが、その際におきましては、エキスパートが長年にわたりまして検討せられました航空審議会の答申がございまして、これを尊重して決定されていく、かような次第に相ならうかと考えております。

○勝澤委員 そういふことしか言えぬでしょうから、これは運輸大臣と河野さんにここへ来てもらって話を聞かなければ、一体どっちがきめる権限があるのかという点をはっきり聞かなければならないのです。二人できまらなければ、それは佐藤さんに来てもらって、内閣総理大臣、私が閣議の座長ですからきめさすといふことで言ってもらわなければ困ると思う。そのときに私は航空審議会というものの答申がかりに無視されたとするならば、やはり航空審議会の答申より以上の科学的な資料を出して、そしてこれとこれとこれといろいろ比べてみなければ、このほうがいいのだといふことで納得をしてもらわなければいけません。もし航空審議会の意見が尊重されずにきまらうなことがあったら、私は航空審議会の皆さんに来てもらって、一人一人やめてもらわなければならぬ、そんな人を置く必要はないわけですから、またそんなものに協力して、自分の意見が通らなくてなお便々と航空審議会におるような人たちを政府が使つて、金を払うなんという価値はないわけですから。大臣がしろつと云えばおこられるかもしれないけれども、一応まあ航空審議会といふのは隠れみの、一応科学者、技術屋の集まりだ、こうされているわけでありまして。そのこともあとでまた聞きます。

それではきょうまで位置がきまらない原因はどこにあるのですか。逆に言いますと、この公団の法律がきかないから位置がきまらないのですか。この法律がなければきまらないのですか。そのきまらない原因はどこにあるか。

○大久保政府委員 慎重に検討いたしておりますが、いま決定してここに明らかにいたしますことは、先ほど来申し上げておりますように、用地の取得その他におきましていろいろ困難な事情が起つてくるおそれもございまして、公団法を御審議いただきまして上ですみやかに決定いたそう、かような考え方でございまして。

○勝澤委員 公団法がきかないから位置がきまらないといふことではないのです、政務次官。予算をつけられ場所がきまるか、あるいは場所がきまれば予算がつくか、法律との関連は何もないわけですね。ですから、そこをもう少しわかりやすく説明していただきたいと思うのです。公団法がきかないから位置がきまらないのだといふ言い方は、ちよつと私は問題だと思ふのです。どうでしょう。

○大久保政府委員 航空審議会の御答申も富里、霞ヶ浦といふふうにしほつてございまして。公団法は今日御審議をいたしておる段階でございましてから、そこで公団法の成立前に位置を確定するといふことは、先ほど来繰返し申し上げておりますように、いろいろ用地取得に困難な事情も起つてくるおそれもございまして、公団法が成立いたしましたならば、すみやかなる機会におきましてこの決定をいたす、かような確信を持っておるような次第でございまして。

○勝澤委員 公団法ができてからなら用地の取得が楽だけれども、公団法がきなければ用地の取得が問題でというのは、どういう意味でしょう。そこがよくわからぬです。

○大久保政府委員 用地の買収等がきかないわけでございます。

○勝澤委員 公団法がきなければ用地の買収がきかないといふのは、どういふことでしょうか。私はそこがよくわからないのです。位置がきまらないから買収がきかない、位置をきめることになかなか閣議でまともにならないから、買収がきかないのでしょ。公団ができる、できないといふこと

は関係がないのですよ。閣議で位置がきまらないから買収できない、別に公団とは何の関係もないですよ。そうでしょう。

そこでそれじゃ、公団をつくらなければならぬ理由といふものを、行管のはうからひとつ御説明願いたいと思ひます。

○井原政府委員 新東京国際空港公団の新設の件は運輸省から出ました。私もどういふ特殊法人の新設にあたりましては、政策の内容自体はむしろ行管が一切審査できないという筋合いではございませぬけれども、一応主管の大臣がそういうことでぜひやりたいといふことを主張なさる場合には、一応はそれを認めるというふうに考えておるわけでございます。それから関連いたしますが、政府がこれに財政投融資の出資をするというやうな問題につきましては、責任の大臣は大蔵省です。したがって、行管がこれについて審査をいたします場合には、そういう政策決定の方法として、これ以外にないかどうかといふことを重点にいたしまして、審査をいたします。

本件につきましては、運輸当局の説明によりまして、非常に喫緊の必要がある、第二空港の必要がある、さらに非常に大規模な土地の買収等大きな問題をかかえ、さらに建設後の大空港の運営等につきましましては、やはり総合的な経営を一貫して行なう必要がある、それからきましてからあとの管理、経営の問題につきましてはやはり先ほど申し上げましたように、一貫した方針で一つの責任主体がやるべきことという強い主張があつたわけでございます。さらに、こういう問題を処理いたしますのに、やはり人事、経理面で、官庁の組織でそのまゝやることは非常に弾力性に欠ける面があるわけでありまして、いわゆる官庁の直轄事業としてやるにはややなじまない問題であり、また、それなら民間の株式会社によらせる方法はないかといふことであります。事柄の性質上非常に公共性が高いわけでありまして、一般の商法の法人によつて経営するといふことは適当ではない。さらに、既存の特殊法人にこういう仕

事を兼ねてやらしたらどうかといふような検討も、一応いたしたわけでありまして、そういうことにつきましても、第二空港の建設をやらせる既存の特殊法人でかつこのものがなないといふふうな、われわれ運輸省の強い説明を受けて、私どももそういう説明を了承いたして、この設置は妥当なものであるといふ見解に達したわけでありまして。

○勝澤委員 大蔵省にちよつとお尋ねしたいのですが、空港公団についての資金関係はどういふふうにお考えになっておりますか。

○長岡説明員 お答え申し上げます。公団が設立されまして、この空港の建設に着手することになれば、現在は、国の出資金及び財政投融資の資金等を総合して事業を実施していくことになるかと思ひます。ただ、その割合その他につきましてはまだ検討中でございます。

○勝澤委員 そこで、それでは具体的に位置が大団の辺にきまるのかという点について、お尋ねいたしたいと思ひます。位置のきまる条件というのは、この二条が位置をきめる一応の目標といふことになっておるわけでありまして、「新東京国際空港は、次の要件を備える公共用飛行場として、東京都周辺の地域で政令で定める位置に設置するものとする」と、こうなっております。そこで、新東京国際空港は東京都周辺の地域にきまるのだといふことも、法律で定められようとしているわけですね。そうすると、東京都周辺の地域とは何かといふことをここで明確にしておいたいただきたい。東京都周辺の地域とは一体どこからどこまでなのかという点を――極東の範囲じゃございませぬけれども、ひとつきつちりしたところで、法律ではここからここまでをこの東京都の周辺地域といふのだといふことを明確にしておいたいただきたいと思ひます。

○堀内政府委員 東京都の周辺の地域につきましましては、この法律の趣旨等から考えまして、関東地方の各県及び山梨県の区域といふふうに一応考えております。これはもちろん、ほかの法律関係等

にも、東京都の周辺というよりなすに具体的な例がございす。たとえば首都圏整備法といううなものにつきまして、やはり関東地方の各県、また山梨県を含めております。もちろん政令でもって、ある県につきましては市または郡でもって一定のしほりをつけております。しかし、それはしほりでございます。一応そういうような範囲、この現在御審議をいたしております法律におきましては、やはり政令で定めるところになつておりますが、具体的には、いま申し上げました地域の中でも、大体高速道路で一時間程度の範囲というふうに考えております。

○勝澤委員 一ころ閣議で、浜名湖にどうか富士山にどうかといういろいろ意見が出ておりますが、この法律で見ると、東京都の周辺の地域ということになっておりますから、東京都の周辺ではないかと私は解釈いたします。そこで、われわれは、法律をつくったけれども、どこにできる、東京都の周辺の地域、東京都の周辺の地域とはどこだ、いや、それがということでは困りますから、東京都の周辺というのとは何かというのをこの委員会ではつきりしていただきたい。そこで、ひとつ地図を書いてもらつて、東京都の周辺というのとはどこだというふうなマルをちゃんと書いてもらいたい。あるいはマルで書けなければ、ことばでいいですから書いてもらつて、東京都の周辺というのとはどこだというのをこの委員会が明確にしておいていただきたい。きょう無理なら、この次の委員会にでもつきり資料として出して、東京都の周辺というのとはどこだ、よろしくうございすか。

○堀内政府委員 東京都の周辺につきましては、いま御説明しましたように、ほかの法律の例等から見まして、関東地方の各県及び山梨県の区域というふうな、この周辺というものを解釈しております。もちろん、この中で、具体的にいろいろな条件でしほられてくることはございすすが、大きな範囲としてはそういう範囲を考えてお

ります。

○勝澤委員 私は、他の法律との関係でなくて、この法律で東京都の周辺とはどこだというのをつきりしておいてもらいたい。そうしますと、かりに——そういうことはいいと思いますが、かりに浜名湖につくるということになれば、これは法律上違反なんですから、法律を改正しなければできないということになるでしょう。法律はしほりをつけているわけですから、そのしほりを——われわれは立法機関として皆さんに、東京都の周辺につくつてよろしくうございすすと預けるわけですから、そのしほりをきつちりしておいてもらいたいと思う。ですから、きつちりしてもらつて意味で、他の法律の関係でなくて、この法律では東京都の周辺というのとはこれこれ、これこれだといふのを、次の委員会のときでも、あるいは資料としてでも明確にしておいてもらいたいと思うがどうですか。

○堀内政府委員 東京都の周辺は、ただいま申し上げましたような行政区画ということでも私どもは解釈しております。したがつて、浜名湖が入るといふようなことは、この法律では読めないといふふうに、はつきり申し上げられます。

ただ、東京都の周辺の地域というのとは、法律的にはいま申し上げましたような範囲ということと考へておりますが、具体的には、いろいろ航空管制の問題なり東京からの交通機関の問題なりといふようなことで、さらにそれが具体的にしほられるといふことはあると思ひますが、法律だけの解釈としては、関東地方の各県及び山梨県といふふうな解釈しております。

○勝澤委員 それではいまの点を、この法律では東京都の周辺の地域とはどこだといふことを、極端にいへば注を加えてもらいたいのです。法律上のたてまえがどうかかわりません。わかりませんから、その点はひとつ文書で、東京都の周辺の地域とはどこだといふことを、ここでしつかり出しておいてもらいたい。それはよろしくうございすか。

○堀内政府委員 その点は了承いたします。

○肥田委員 ちょっと関連して。——先般私が質問したときに、やはりこの東京都の周辺の地域というのに対する概念として、一体具体的に新飛行場というものはどこに考えておるのか、こういう質問に対する次官の答えは、先ほど勝澤委員に答弁せられておつたと同じように、權威のある航空審議会が長年かかつて検討したその結論を尊重して、それに従つて決定をしていく、こういうことです。ですから、そのものの考え方から進めていくと、いま勝澤委員が言われておるところの具体的な地域を指さすといふことに對するその考へ方は、これは少なくとも富里であろうといふことを前提にして私はこの間の質問を續けていったわけですから、富里というものの賛成、反対は別ですけれども、富里というものを少なくとも前提として質疑をしたといふ考へ方、もしそれが早まった考へ方であるとするなら、今日までの私の質問の焦点を変えていかなければならぬのですが、それと食い違ふようなことがあります。これは私は思ひますが、いかがでしょう。これは政務次官からあやういお答えをいただきましたから、お答えをここではつきりしておいていただきます。

○大久保政府委員 御質問になつた委員の御前提がいかがであつたかといふことを私はそんたくするわけにはまいりませんけれども、私が答弁いたしましたのは、航空審議会の御答申を尊重するといふことを申し上げた次第でございす。

○肥田委員 私は、これは非常に重大な意味を持つておると思ひます。これも勝澤委員が繰り返して言つておつたように、法案を審議するに際して、一体新しくできる飛行場というものは、場所はどこなのかといふことを前提にしないで法律だけをつくつて、あとはまかせた、こういう形ではほんとうに審議ができると思ひになります。飛行場というものについては、いろいろな条件が必要になつてくる。ですから、私が富里を前提にして審議する場合には、富里に対するいろいろな

ものを前提条件として胸の中に描きながら質問をしておるわけですから、豊ヶ浦といふことになれば、豊ヶ浦に對する諸条件といふものを胸の中に描きながら質問をしておる。ですから、たまたま航空審議会の答申といふことになつてみれば、あの答申の内容を見ればはつきりわかるように、豊ヶ浦と富里の優劣といふものが明確に示されておる。こうなつてくると、富里以外に適當な地はない。賛成、反対は、繰り返して言ひますが、別です。しかし、あの答申書を見ても、富里に落ちつかざるを得ないようないゆる論理の組み立てになつておる、条件の列記がされておる。ですから答申を尊重してといふことになつてくれば、おのずからそういうところに落ちつくといふことを私は前提にして質問をしておる。富里ですけれども押しはしていません。しかし、そういう前提に立つて質問しておる。そういう前提で質問することと對してあなたのほうはお答えになつていないじゃないですか。その点食い違ふことがあると問題ですからはつきりしておいてもらいたい。

○大久保政府委員 先般も私並びに局長から申し上げたと存じますが、答申は富里、それから百里基地との調整が可能ならば豊ヶ浦、かような答申に相なつております。また、委員の皆さまからも御質問があつたと思ひますが、ブル14に關連いたしました、基地を返還することができるとどうか、かような御質問に對しまして、返還を求めることは困難であらうが、利用といふことは政府として考へてみたい、かような御答申も当時申し上げておりましたような次第でございすので、さような意味におきまして、航空審議会の答申を尊重する、かような意味に御聴取をいただきたいと考えておる次第でございす。

○肥田委員 関連です。それからやめますが、航空局長は、勝澤委員の質問に對して、東京都の周辺とはどこだといふことを圖解で示されるというふうな返事をされました。ですから、それを見たと、また問題点があれは質問をしたいと思ひますが、関連質問ですからこれでおきま

す。

○長谷川委員長 大臣、行政上の東京周辺と、ここで論議する場合の技術的な東京周辺に飛行場をつくる場合は、はっきり違うと思うのですが、いいですか。

○堀内政府委員 私は、勝澤委員の御質問、第二條におきます「東京都の周辺の地域で政令で定める位置」という法律案の条文の解釈として、「東京都の周辺の地域」とは何であるかという御質問であるという前提で、先ほど関東地方の各県云々という御答弁をしたわけでありまして、この点は法律案の条文の文理解釈として御答弁をしたわけでありまして、御質問もそうであったと解釈いたしております。しかし、具体的に場所をどうするかという問題につきましては、先般来、大臣、政務次官から御答弁になっておるとおり、航空審議会の答申を尊重した二カ所の候補地ということになるわけでございます。その辺は御了承願えるのじゃないか、かように考えます。

○勝澤委員 先ほども要望いたしておきました。この東京都の周辺の地域というのは、この法律の解釈として明確にしておいていただきたいと思ひます。それで資料ができてきたときにきっちりしたいと思ひます。

それで次に、現在の候補地としてあがっているところはどこかあるのですか。

○堀内政府委員 現在候補地としてあがっておりますところは、航空審議会の答申によりまして、富里村付近、また霞ヶ浦につきましては条件つきでございますが、候補地として私どもは考えております。ただ、そのほかの場所もさらに調査をしてみたらどうかというように、そのほかの地域についても調査をするということになっております。

○勝澤委員 いや、私はそのほかの地域も実は聞きたいわけなんです。それは運輸省の言っておる富里、霞ヶ浦な問題がないのですが、それ以外にまだ問題としてあがっておるわけですね。それできまらぬわけですから、どっちがいいかといえ

ば、二つきまわっているわけですね。そこでいま閣議できまらぬという点で、現在問題になっている候補地というのは、どういふところがあるのですか、こういう質問をしておるのです。ですから、局長で御無理でしたら大臣のほうから、現在こういう状態になっておるのですというところをざっくりばらんにひとつ話してもらいたいと思ひます。

○堀内政府委員 ただいま申し上げましたように、その他のものも調査するということになっておりますが、これについては、東京湾内について調査をしたらどうかというように、まだはっきりしていませんが、ともかく湾内にいい候補地はないかというように、調査をしてみようというところになっておるわけでございます。

○勝澤委員 東京湾内を調査したらということですが、調査してみようということなのですか、その辺をはっきりしていただきたい。

○堀内政府委員 その点につきましては、東京湾内についても調査をしてみようということでは決定がありまして、それに基づきまして現在関係各省間で調査をしておる段階でございます。もちろん既存の富里、霞ヶ浦についても、また別個の問題というように、さらに調査を進めるといふようなことになっております。

○勝澤委員 東京湾内を調査しているというのには、調査しているメンバーと航空審議会の委員のメンバーとの関連はどうなっておりますか。

○堀内政府委員 航空審議会の委員なりあるいは専門委員の方々は現地を調査するということはなかつたわけでございますが、今度は航空審議会の調査とは違ひまして、関係各省の事務当局でもってこれを調査する。この場合にどういふ調査をやるかは別問題で、まだまだいろいろ問題がございますけれども、一応関係各省の資料を持ち寄って調査しよう、こういうことになっております。

○勝澤委員 その関係各省の事務屋さんが資料を集めて調査をしていること、航空審議会の人が

ちが調査しておることのウエイトはどうお考えになりますか。

○堀内政府委員 航空審議会の調査というものは、もちろんいろいろ方面の専門家を集めておりましたので、これを尊重し、また權威あるものと思つております。いま別個に行政内部で事務的あるいは技術的調査をしておるその場合に、いろいろ新しいデータというものが得られると思ひます。と申しますのは、航空審議会の調査というものは、これは一昨年の夏から冬にかけて主として行なわれました。その事前にもいろいろ具体的な調査というものはやつておりましたが、主として専門員が調査をされた、あるいは検討されたというものは、その期間でございます。現在はそのほかから相当年数といひます。月日がたつております。そこで新しいいろいろなデータというものがまた出てくる、あるいは当時の専門調査員という方は、当時としてはこれが最高であるというように調査資料を出されたと思ひますが、その後一年以上もたつておりますので、新たな角度の資料といふものも出得る、かように考えております。

で、いずれを尊重するかという問題ではなく、具体的に提供された資料というものの価値といふものによつて前回の調査よりもさらにいいものが出る、いいデータが出るということもこれは当然あり得るであらうというふうに考えております。

○勝澤委員 一昨年調査したものがまた今日の段階である程度補完をしなければならぬという調査のしかたといふものがかりにまああなたの答弁であるとするならば、航空審議会が調査してきた調査の中身といふものについて、今度はわれわれが国会の立場からもう一回調査し直さなければならぬということになるのです、いまのあなたの答弁では、一昨年調査したやつがいまになってその資料がある程度変わってきた、資料のとり方が問題だということになったら、これは重大な問題で、そんなに変わるものだったら、一年たつたらまた変わるのじゃないかということになると思ふのです。ですから、それだったらもう一回、富

里、霞ヶ浦あるいは東京湾、それぞれの立場で総合的にやはり同じ人の目で三つ同じように見て調査をする形をとらない限り、これは政治問題に巻き込まれるのは当然じゃないか。その点をやはり調整をしなければならぬと思ひます。もっと科学的に、技術的に、あるいは総合的に見てなるほどというきめ方を。もしそれでない、私はこれから申し上げますけれども、いやあそこへもう飛行場ができるということでは何々代議士が地所を買っている、あそこを埋め立てはここにやらせるんだといって、まさにこれは汚職ふんぶんだるものがあるのです。いまそういうことを盛んにいわれているわけですね。ですから、そういうことを払拭するためには、やはり科学的に技術的に、だれが見ても妥当なんだということを立証するものでものごとをきめなければならぬことになる。ですから、私はいまあなたが、一昨年やつたものがもう今日補完をしなければならぬようないろいろな資料が出てきたというように、なにかいふならば、これは大問題です。ですから、その点、今日、どういふ角度でどういふものがいま調査をされ、これからどうなるのかという点を、これこそ今度あなたの立場ですから、科学的な、技術的な立場でどういふふうになっておるかという点をもう少しよく説明してもらいたい。

○堀内政府委員 私の申し上げましたのは、一年以上たつておりますから、新しい事実が出るかもしれないということも申し上げましたので、必ず出てくるということではございません。特に問題になります管制の問題等につきましては、私は新しい事実が出てこないと思ひます。

ただ、たとえば東京湾内のボーリングの問題であります。これはその後建設省のほうで、新空港とは別の目的だと思ひますが、ボーリングをされたというふうなことも聞いております。したがって、そういう新しいデータというものが出てくるのではないかと、過去の調査が不確実であつた、あ

ておる文章からいへば、御指摘になった航空審議会のほかに、東京湾の埋め立ても調査すべしということが発表されております。これは、次官會議において適当な調査をすべしということになっております。次官會議ではもう一、二回やりまして、それぞれ部署を分けて、技術的な面には、あなたの言うように、空中管制並びに地上の問題その他が入っております。行政的なもの、あるいは政治的なもの三つに分かれてやっております。大體法案をきめていただければ、相談して、すぐ場所の選定を、われわれのほうからわれわれの案を出して、まず政令をきめる前提である新空港関係閣僚懇談会の了解を得たいと思っております。その了解を得れば直ちに政令を出すことができますと思っております。その政令ができれば個所の決定が行なわれます。それから公団の発足ができるということになるのであります。でありますから、いままでいろいろ航空審議会の答申以外に東京湾というものが出てきたもので、いろいろな御議論がありますが、これについては、技術的とか、あるいは科学的とかいう批評もないわけはなかったけれども、それはあまりここで申し上げたくありません。東京湾でやるといふことになれば、技術という面よりもばく大な金がかかるのです。それから、いづれにしても羽田は副港として使えなくなる。われわれの主張は、一千万以上の大都市をかかえて、世界屈指の経済を振う日本になって、首都に副港がないというところはないのです。だから、私どもの決意は、羽田を副港にしたい。そうして、そのほかに七百万坪に及ぶ、国民の大多数の方の御賛成を得ることのできる新空港を得たいというふうなことになる。もうブル14もありますし、東京周辺とはなっておりますが、また東京に着く時間の制限もありますから、そういうことになると、おのずと決定しなければならぬところは、さきに航空審議会で答申をされました二カ所以外にはないのかと私は信じております。

○勝澤委員 大臣、私は貧乏人のせがれですけれ

ども、あまり金のことは考えないのですよ。つぐつ以上、やはり相当長い期間使えるという見通しを持ったものをつくるべきだと思ふのです。ですから、ここをつくった金がかかる、こつちのほうがかいという問題の比較をすると、それはやはりまた考えねばならぬ時期が——われわれがいなくなった時期になるか、あるいはおる時期になるかわからないが考えねばならぬようなむだはないほうがいいと思ふのです。ですから、金がかかるとか東京湾ではたいへんだというところだけの論争は私は感情論になると思ふのです。ですから、空の交通整理の立場から運輸大臣としては、うなんだというところで、そしてそれを地上と合わせるように、どこがいいかというたてまえで、建設省なりあるいはそういう専門屋の意見を合わせればいいと思ふのです。ですから一番優先することとは何かといへば、地上の制約よりも空からの制約だということを私は第一に考えていただきたいと思ふのです。

そこで、河野さんとあなたの意見の違いで科学的でないというのは、一体河野さんがどのくらい科学的な見解を持っているかというところをこの次にお聞きいたしますから、一緒に並びになつて拝聴していただきたいと思ふのです。

そこで今度は、「長期にわたつての航空輸送需要に対応することができ」ということの、一体「長期」とはどの程度を「長期」とお考えになっているかということですが。

〔委員長退席、田邊委員長代理着席〕

○松浦國務大臣 少なくとも百年の大計を指さす。

○勝澤委員 まあそれはおきまして、次に二号に「将来における主要な国際航空路線」とある。これは質問していいかどうかかわりませんけれども、質問していきまうが、「将来における主要な国際航空路線」とは、どういう解釈をしたらいいのですか。

○橋内政府委員 主要な国際路線でございまして、これは具体的にどうということとは別でござい

ますが、私は、やはり日本が島國でございまして、他の大陸の重要な都市との間の交通というような意味を持っておるのではないかと。もちろん法律の文言でございまして具体的な書いてございせんが、そういうような意味に解されるというふうな考へております。

○勝澤委員 局長、そこが大事なところなんです。私は思ふのです。私は、「将来における主要な国際航空路線の用」これを突き詰めていくと、一体現在の羽田空港との関連性はどうなのかという疑問が実は私には出るわけです。いま大臣も言われました。いまの羽田空港を廃港にして大きな空港をという意見がありますね。ですから、そういう意味からいふならば、いまの羽田空港はそのまゝにして、そして新しいもう一つの新東京国際空港をつくるのだ。いまのものはそのままにしておくのだ。そして新しい国際空港をつくるのだ、こういうふうには私は法律として解釈するので、それでよろしうございませう。

○橋内政府委員 羽田は現在国際空港になっております。これはもちろん具体的な問題でございまして、新空港ができまうれば、まず国際線、特に長距離の国際線を新東京国際空港のほうに移していくということ、逐次国際線を新空港のほうに移していく。したがって、羽田は国内空港の専用飛行場として残る。しかもこれは東京の都心から非常に近いということで、有効な国内線の中心地点になる、かように考えております。

○松浦國務大臣 いま局長の答えたことについては、間違ひなくそういうわけでありまして、先ほどから空に重点を置くか、地上に重点を置くか、空に重点を置いて決定すべきであらうということをしれば述べられました。そのとおりであります。しかし、もう一つ忘れてならないことは海上の問題であります。日本の貿易国家としての地位は、現在でも世界有数の地位になっておる。現在の経済の伸びというものが八・五％なりあるいは七・七％とかといふいろいろありますが、今後国民経済のひずみを直しつつ日本経済が進んでいくとい

たしましても、五％以上の伸びは示していくであります。そういうことになれば、いまの造船計画というものは四十三年までには一千八百万トンになるのです。だから、その一千八百万トンになった倍数の船を持たなければならぬ時代は早晩来るのです。そうすると、世界一の船腹を持つのです。その主要港灣に支障を来たすような国際航空の大きな空港をつくることは、これは絶対避けるべきである。この点は私はあくまでも主張するつもりであります。

○勝澤委員 大臣、将来における主要な国際路線を発着させるためにこの新東京国際空港ができる。というのは、主要でない国際路線と国内路線は別のところにやるんだということとは、これははっきりするわけですね。そうすると、この第二条によつて羽田のいまの空港を廃港にしないということが明確になっている、私はそう解釈するし、いまそう答弁があつたわけですね。それはそれでよろしうございませう。よろしいかどうか、ここはあまり言わぬほうがいいですね、どうでしょう。

○橋内政府委員 羽田はもちろんそのまま残しておくということでございます。それは、これから見ましても、新東京国際空港の目的が、「将来における主要な国際航空路線の用に供する」ものであるというように書いてある点から見ると、そういうふうな解釈できると思ふます。

○勝澤委員 そうしますと、これはもう一度質問しますが、先般産業計画會議の方が見えて、東京は廃港にして木更津沖に大きなやつをつくれ、この意見というものは、この法律がつくられることによつて法律の趣旨と相反するものだ、こう理解してよろしうございませう。

○橋内政府委員 法律的には、あるいは羽田をたとへばつづして、そして別に国内航空のものをつくるといふことをすれば、法律の文言には必ずしも抵触しないといふことは、理論的には私は可能であらうと思ひますが、実際問題としてはそういうことは不適当であらう、かように考えております。

す。

○勝澤委員 私は法律の文言とか何とかいうことではない。法律をわれわれがつくるわけですから、そのつくった法律をきっちりしておきたいと思ふのです。いま私たちに与えられているものについて。とにかく位置をきめるのは政令なんだ、位置をきめるのは閣議にまかせましょ、残念ながら、とにかく自民党内閣の各位にまかせましょ。しかし、国民の意思として、国民の代表としての国会議員のわれわれの意思として、まかせざる範囲をきっちりしますよ。まかせざる範囲とは何かというれば、一つは東京の周辺だ、これはあなたのほうでまた地図をかくてから、これからこれまでの間につくります、これ以上延びたときには法律を改正しなければできませんよということ。二番目は、長期で百年だといいますが、まあ百年ばかりの短いような期間でなくて、もっと長いようなことを考えてもらうということ。それは別問題としてまた……

もう一つの問題は、羽田はそのままですよということ。とにかくこれは羽田以外につくるのですよ。こういう点をとにかくこの法律としてきっちりさせて、国民の意思として自民党内閣の各位にまかせたらどうだ、こういうことを私は申し上げておる。大臣、それでいいわけですね。ちょっと答弁しておいてください。あなた、またあとでふらふらすると困りますから……

○松浦国務大臣 ただいま申されました三点は間違ひございません。

○勝澤委員 そこで、この間参考人として参りました産業計画会議の意見というものは、この法律ができることによつてまあ解決するといふふうに私は理解いたしまして、あまり時間がありませんけれども、次にこの公団の役員の構想であります。それから職員の構想、これはどういふふうにお考えになっておりますか。

○堀内政府委員 役員につきましては、この法律に書いてありますように、「総裁一人、副総裁一人、理事六人以内及び監事二人以内」ということ

になっております。それから職員につきましては、一応の目標というものは、腹案というものはございしますが、まだ最終的に何人にするといふところまでこまかい数字は決定しておりません。大体の腹案はございします。

○勝澤委員 そこで大臣、これは総裁、副総裁、理事、監事といふふうになっておりますが、これはだれがなるのですか。

○松浦国務大臣 まだ選考してだれがなるなんということは申し上げることはできません。

○勝澤委員 これは割り当てはどういうことになっていくのですか。総裁、副総裁、理事六人、監事二人、全部で十人の中で、運輸省が何人で、大蔵省が何人で、建設省が何人、こういう割り当てはどうなっていますか。

○松浦国務大臣 いままでみたようなそういう各省割り当て人事なんというところは考えておりません。あるいは一省で全部やるかもしれませんし、また、省から一人もとらずに適任者があれば、国民のうちから全部選ぶかもしれません。それは大臣におまかせ願ひたいと思ひます。

○勝澤委員 そこで大臣、私はもうこのごろ公団やそれから事業団、特殊法人を調べてみて、ほんとうに驚くのですよ。いい悪いはいろいろ問題があると思ふのです。これはやはり一応あなたも国務大臣の一人として研究をしていただきたい。それは、公団や事業団の人事を調べてまいりますと、最初の発想法は民間の人物を持ってきて、やはり半官半民のよさを生かした仕事をやってもらおう、こういう形で民間の人物を持ってきて、月給はなるべく余分に支給しなければならぬといふことで、大臣よりも多い月給を出しているわけですね。いまの開発銀行の平田さん、月四十万円ですけれども、期末手当から年末手当を合算すると月八十万円です。これは大蔵大臣より多い。それから森永さんといふのはどこかの総裁ですね。これも大蔵省の出身の方です。舟山さんといふのも大蔵省の出身の方です。みんなそういう人は事務次官をやつておやめになって、理事か副総裁

裁になって、総裁になられるわけですね。ですからたいへん私はひどいことを言つて、もし支障があったらおこつていただきたい、あやましますけれども、大蔵省のおえらい方で政治家になるというのには少ないのですよ。それはやはり次官になったら、政治家になるよりも、公社、公団、公庫に入つたほうが生活的にはいいんです。ほかの省はあまりそういうことがないから、割り当てがないから、政治家になる人が多いようです。これは大臣、あなたも党人ですから、よくお考えになつていただきたいと思ひます。よく調べてみるとうそい

なんです。そこで大蔵省の事務次官をやつた人が総裁になつていふところがたくさんあります。そこで月四十万、期末手当から年末手当まで総括計算いたしますと月に八十万です。それは資本主義です。資本主義は月給の多寡によつてえらい、えらいくないがきまると思ふのです。そういう人が監督している。だからこれがきまると、鉄道建設公団もそうだし、あるいは空港公団もそうです。あなたより月給が多いわけですね。向こうのほうがいけいわけですけれども、こゝを監督するのは何かといふと、課長さんと同じくらしいの監視官がこれを監督しているわけですね。予算から一切こまかいところまでみんなこゝで監督しているのです。そういう人事はどうかといふと、結局この監視官の先輩がみんな入つていますから、ものが言えないわけですね。こういう人事のやり方です。それで、大臣はあす解散になれば、衆議院で四年から任期があつたとしても、退職金は幾らもらへるか、国会議員は幾ら退職金をもらへるか私は知りませんけれども、大体こゝの総裁をやりますと、四年の任期ですから、一期やりますと、千二百四十八万円退職金をもらへる。ですから、事務次官をやつておやめになって、こつちへ入つて副総裁をやつて、総裁をやりますと、八年間に二千五百万退職金をもらへる。こういうシステムに実はなつておるわけですから、結局資本主義の国で金の多寡が位置をきめるという場合は、なるべくそつちのほうへ行つたほうがいいといふことで、ほか

の省は別として、大蔵省の人たちはそつちへ行く。ずつと調べてみればおわかりになると思ふ。そこで私が言うのは、これはこの法律によつてできてからあなたが規制することは不可能かもしれないけれども、そうなるに違ひないといふことをやはり政治界としてお考えになつていただきたいと同時に、今度はその下に使われている職員ですね、鉄道建設公団の職員あるいはここに空港公団ができた場合、空港公団の職員といふものは、みんなこれは民間企業と一緒にすから、ストライキができます。ストライキをやつても、公団の総裁といふものは権限がございせんから、一々運輸大臣、大蔵大臣に相談しなければ、職員の給与は上げ下げすることができないのです。ですから公団ができて、この民間のシステム、いいところ、仕事をしようとするにやらずに、従業員をよく働かせるという当事者能力が何も与えられていない。だからこんな公団なんてつくつたて、つくらなかつたて同じだ、むしろやめる、高級官僚のほけ口をさがすためのものだといふことで、臨時行政調査会もこういうものについてはやめたほうがいいだろうという意見を出した。これは民間人として当然なことなんです。ですからそういうこともあるといふことをひとつよくお考えになつておいていただきたいと思ひます。これはあなたが大臣になつてから、あるいはこれから自民党の中でも力を持たせているあなたですから申し上げておきますけれども、私はこれが悪いとか何とか言つておるわけじゃないですよ。しかし、これはいつかの時代に国民に指導されて、何とか是正しなければならぬ時代が来る。ですから総裁とか副総裁とか、あるいは理事、監事なんといふものはそういう大物を持つていく必要はありません。別に権限がないわけでありまして、大物を持つてくる必要はありません。大物を持つてきたつて、局長なり課長なりが一つ指図しなければならぬわけでありまして、そういう人事はできれば平の職員を総裁に上げたつて、仕事ができるくらいの中身になつておるわけでありまして、そ

う実情だけを特に申し上げておきまして、あともう少し首都の周辺という問題を明確にさせていた
だくということと、一体なぜおくられているのかと
いうことで、次の機会に閣議の模様などをひとつ
関係各大臣からお聞きをして、この問題について
の私の最終的意見をもう一度申し上げたい、こう
思つて、あと質問者が残つておるようでありま
すから、この辺で私は終わつておきます。

○松浦国務大臣 公団、公社、事業団に対しまし
ては、この間、参議院において中村委員がその連
中を三十人ばかり呼びまして、一つ一つ質問いた
しました。その中に非常に参考になることがあり
まして、関係間で研究会を開きまして、ある程度
研究して、改善する点があるということを確認ま
して、御指摘になつたような点をこれから改善す
ることに申し合わせをいたしました。

○田邊委員長代理 この際、航空管制官の補充計
画について航空局長より発言を求められておりま
すので、これを許します。栃内航空局長。

○栃内政府委員 四月九月の当委員会の問題にな
りました管制官の欠員につきましては、四月一日
付で人事院の管制官中級職試験合格者十八名を採
用いたしました。さらに、七月一日付で同試験の
合格者三十三人を採用いたす計画でありまして、
これをもって管制官欠員は充員される予定でござ
います。

○田邊委員長代理 次会は、来たる二十七日火曜
日午前十時より理事会、理事会散会後委員会を開
会することとし、本日はこれにて散会いたしま
す。

午後零時十一分散会

昭和四十年四月二十七日印刷

昭和四十年四月二十八日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局