

第四十八回国会 運輸委員會 議 録 第二十七号

（五三三）

昭和四十年四月二十七日（火曜日）

午前十時二十一分開議

出席委員

委員長 長谷川 峻君

理事 大西 正男君

理事 關谷 勝利君

理事 山田 彌一君

理事 肥田 次郎君

理事 浦野 幸男君

理事 川野 芳滿君

理事 塚原 俊郎君

理事 西村 英一君

理事 山村新治郎君

理事 泊谷 裕夫君

理事 山口丈太郎君

理事 竹谷源太郎君

出席國務大臣

運輸大臣 松浦周太郎君

國務大臣 小泉 純也君

出席政府委員

內閣法制局參事 田中 康民君

運輸政務次官 大久保武雄君

運輸事務官 堀 武夫君

運輸事務官 若狹 得治君

運輸事務官 柳内 一彦君

運輸事務官 梶内 一彦君

運輸事務官 長岡 実君

運輸事務官 紅村 武君

運輸事務官 武君

運輸事務官 靖二君

運輸事務官 泉

運輸事務官 靖二君

運輸事務官 泉

運輸事務官 靖二君

運輸事務官 泉

運輸事務官 靖二君

專門員 小西 真一君

四月二十三日

港則法の一部を改正する法律案（内閣提出第一〇八号）（參議院送付）

は本委員会に付託された。

本日の會議に付した案件

港則法の一部を改正する法律案（内閣提出第一〇八号）（參議院送付）

新東京國際空港公団法案（内閣提出第一〇三三号）

〇長谷川委員長 これより會議を開きます。

港則法の一部を改正する法律案を議題とし、提案理由の説明を聴取することといたします。大久保政務次官。

港則法の一部を改正する法律案

港則法（昭和二十三年法律第七十四号）の一部を次のように改正する。

第二条を次のように改める。

（港及びその区域）

第二条 この法律を適用する港は、別表のとおりとし、その区域は、政令で定める。

第三条第二項中別表に掲げる「を」を「政令で定める」に改める。

別表を次のように改める。

別表

府 道 港 名

北海道 枝幸、雄武、紋別、網走、羅臼、根室、花咲、霧多布、厚岸、釧

府 道 港 名

青森 路、十勝、梶泉、様似、浦河、苫小牧、室蘭、伊達、森、日尻、函館、松前、福島、江差、瀬棚、寿都、岩内、余市、小樽、増毛、留萌、苦前、羽幌、天塩、稚内、青苗、天売、焼尻、杵形、鬼脇、鷺泊、香深、船泊

岩手 久慈、八木、宮古、山田、大槌、釜石、大船渡、広田

宮城 気仙沼、志津川、女川、鮎川、荻浜、渡波、石巻、塩釜

秋田 象潟、金浦、平沢、本荘、秋田船川、戸賀、北浦、能代

山形 酒田、加茂、由良、鼠ヶ関

福島 松川浦、四倉、江名、中之作、小名浜

茨城 平潟、大津、会瀬、日立、磯崎、那珂湊、大洗

茨城 鉾子

千葉 勝浦、白浜、館山、木更津、千葉、船橋市川

千葉 勝浦、白浜、館山、木更津、千葉、船橋市川

東京 岡田、波浮、元村、新島、大久保、神湊、八重根

東京 京浜

神奈川 京浜

神奈川 京浜

神奈川 京浜

神奈川 横須賀、三崎、真鶴

新潟 能生、直江津、柏崎、寺泊、新潟、岩船、両津、羽茂、小木

富山 魚津、伏木富山、水見

石川 七尾、穴水、宇出津、小木、飯田、輪島、福浦、滝、金沢

福井 和田、小浜、敦賀、三国

静岡 熱海、網代、伊東、稲取、下田、手石、松崎、宇久須、土肥、戸田、静浦、沼津、田子の浦、清水、焼津、大井川、榛原、相良、御前崎、浜名

愛知 伊良湖、福江、泉、田原、豊橋、蒲郡、東幡豆、吉田、一色、衣浦、師崎、篠島、豊浜、内海、常滑、名古屋

三重 桑名、四日市、千代崎、津、松阪、宇治山田、鳥羽、波切、浜島、五ヶ所、長島、引本、尾鷲、木本

京都 久美浜、浅茂川、間人、中浜、本庄、伊根、宮津、舞鶴、野原、田井

大阪 深日、阪南、大阪

兵庫 尼崎、西宮、神戸、明石、二見、別府、高砂、伊保、八木、姫路、相生、赤穂、津居山、柴山、香住、浜坂、岩屋、洲本、由良、福良、湊、都志、那家、富島

和歌山 新宮、三輪崎、宇久井、勝浦、浦神、古座西向、串本、日置、田辺、御坊、由良、湯浅、和歌山下津

鳥取 米子、赤崎、鳥取、網代、田後

鳥取 米子、赤崎、鳥取、網代、田後

鳥取 米子、赤崎、鳥取、網代、田後

鳥取 米子、赤崎、鳥取、網代、田後

鳥取 米子、赤崎、鳥取、網代、田後

鳥取 米子、赤崎、鳥取、網代、田後

鳥取 米子、赤崎、鳥取、網代、田後

鳥取 米子、赤崎、鳥取、網代、田後

鳥取 米子、赤崎、鳥取、網代、田後

鳥取 米子、赤崎、鳥取、網代、田後

鳥取 米子、赤崎、鳥取、網代、田後

鳥取 米子、赤崎、鳥取、網代、田後

鳥取 米子、赤崎、鳥取、網代、田後

鳥取 米子、赤崎、鳥取、網代、田後

鳥取 米子、赤崎、鳥取、網代、田後

鳥取 米子、赤崎、鳥取、網代、田後

鳥取 米子、赤崎、鳥取、網代、田後

鳥取 米子、赤崎、鳥取、網代、田後

鳥取 米子、赤崎、鳥取、網代、田後

鳥取 米子、赤崎、鳥取、網代、田後

鳥取 米子、赤崎、鳥取、網代、田後

鳥取 米子、赤崎、鳥取、網代、田後

鳥取 米子、赤崎、鳥取、網代、田後

鳥取 米子、赤崎、鳥取、網代、田後

鳥取	境
島根	
島根	益田、浜田、江津、仁万、久手、大杜、惠曇、加賀、七類、美保関、松江、安来、西郷、浦郷
岡山	日生、片上、鶴海、牛窓、西大寺、小串、岡山、宇野、日比、琴浦、味野、下津井、水島、玉島、笠岡
広島	福山、尾道、鞆、忠海、竹原、安藝津、呉、広島、廿日市、大竹、土生、重井、佐木、瀬戸田、鮎崎、木ノ江、御手洗、大西、蒲刈、厳島
山口	岩國、久賀、安下庄、小松柳井、室津、上関、平生、室積、徳山下、松、三田尻中関、秋穂、山口、丸尾、宇部、小野田、厚狭、小串、特牛、角島、栗野、仙崎、萩、須佐、江崎
山口	関門
福岡	撫養、今切、徳島、小松島、富岡、橋、由岐、日和佐、牟岐、浅川、穴喰
徳島	
香川	豊浜、観音寺、仁尾、詫間、多度津、丸龜、坂出、香西、高松、志度、津田、三本松、引田、坂手、内海、池田、土庄、直島
愛媛	深浦、宇和島、吉田、三瓶、八幡浜、川之石、三崎、三机、長浜、郡中、松山、北条、菊間、今治、吉海、壬生川、西条、新居浜、三島、寒川、川之江、岡村、宮浦、伯方
高知	甲浦、室戸岬、室津、奈半利、高知

福岡	知、宇佐、須崎、久礼、上ノ加江、佐賀、上川口、下田、清水、片島、加布里、博多、大島、芦屋、菊田、宇島、三池、大牟田、若津
佐賀	伊万里、呼子、唐津、住ノ江、諸富
長崎	島原、口之津、小浜、茂木、脇崎、長崎、式見、瀬戸、大村、崎戸、佐世保、相浦、白浦、江迎、田平、今福、福江、富江、玉之浦、岐宿、奈留島、奈良尾、有川、笛吹、平戸、津吉、生月、大島、芦辺、郷ノ浦、勝本、比田勝、佐須奈、厳原、豆蔵
熊本	水俣、佐敷、八代、三角、百貫、長洲、姫戸、本渡、牛深、富岡、鬼池
福岡	中津
大分	長洲、高田、竹田津、国東、守江、別府、大分、佐賀関、白杵、津久見、佐伯、蒲江
宮崎	北浦、延岡、土々呂、細島、宮崎、内海、油津、外浦、福島
鹿児島	志布志、内之浦、大泊、大根占、鹿屋、垂水、福山、加治木、鹿児島、山川、枕崎、野間池、串木野、川内、阿久根、米ノ津、西之表、島間、中飯、手打、一湊、宮之浦、名瀬、古仁屋

- 1 (施行期日)
この法律は、昭和四十年七月一日から施行する。
(港域法の廃止)
- 2 港域法(昭和二十三年法律第七十五号)は、廃止する。
(他の法律の一部改正)
- 3 船員法(昭和二十二年法律第百号)の一部を次のように改正する。
第一条に次の一項を加える。
3 前項第二号の港の区域は、港則法(昭和二十三年法律第七十四号)に基づく港の区域の定めのあるものについては、その区域によるものとする。ただし、運輸大臣は、政令で定めるところにより、特に港を指定し、これと異なる区域を定めることができる。
海上保安庁法(昭和二十三年法律第二十八号)の一部を次のように改正する。
第一条第二項中「別に法律でこれを定める」を「港則法(昭和二十三年法律第七十四号)第二条の規定に基づく政令で定めるところによる」に改める。
5 港灣法(昭和二十五年法律第二百十八号)の一部を次のように改正する。
第四条第六項中「港域法(昭和二十三年法律第七十五号)の港の区域」を「港則法(昭和二十三年法律第七十四号)に基づく港の区域」に改める。
6 港灣運送事業法(昭和二十六年法律第六十一号)の一部を次のように改正する。
第二条第三項中「港域法(昭和二十三年法律第七十五号)に定める区域」を「港則法(昭和二十三年法律第七十四号)に基づく港の区域」に改める。
7 関税法(昭和二十九年法律第六十一号)の一部を次のように改正する。
第九十六条第一項中「港域法(昭和二十三年法律第七十五号)で定めるところにより」を「港則法(昭和二十三年法律第七十四号)に基づく港の区域により」に改める。

理由

港灣整備の進展、船舶交通量の増大等により港灣事情が著しく変化する状況にかんがみ、その状況に応じて港内における船舶交通の安全を確保することができるよう港の区域及び特定港を政令で定めるところとともに、これに伴い港域法の廃止及び関係法律の規定の整理をする必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

○大久保政府委員 ただいま議題となりました港則法の一部を改正する法律案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

近時、経済発展に伴う港灣取り扱い貨物量の増大、大型船、新型船の出現等により港内における船舶は質量ともに大きく変動し、港内における船舶交通は著しくふくそうの度を加えております。一方、政府といたしまして、このような事態に対処するため、港灣整備の促進に鋭意をつとめておりますことは御承知のとおりであります。このため、主要港灣はもちんのこと、地方港灣におきましても、その事情は大きく変化してまいっているのがあります。

ひるがえって、港内における船舶交通の安全を確保し、港灣の機能を十分に發揮させるためには、港内における船舶交通の規制を要する港灣事情に応じて遅滞なく実施していかなければならないことは申すまでもありません。

現行法のたてまえでは、港の区域及び特定港は、法律によって直接定めることになっておりますが、最近の港灣事情の実態にかんがみ、前記のようにその著しい変化に対応して港の区域を定めあるいは特定港を指定して、臨機に、必要な交通規制を加えるためには、これを政令で定めることといたす必要があるものであります。

なお、これに伴い、港則法を適用する区域を定めております港域法を廃止いたしますとともに、従来同法の規定によっております港灣運送事業法、港灣法、関税法等における港の区域につきましても、本改正により港則法に基づく政令で定

めることとなる港の区域によらしめることによつて関係法律における港の区域の統一を維持することといたしております。

以上が、この法律案を提案する理由であります。何とぞ、慎重御審議の上、すみやかに御賛成いただきまますようお願い申し上げます。

○長谷川委員長 本案に対する質疑は後日に譲ることといたします。

○長谷川委員長 次に、新東京国際空港公団法案を議題とし、審査を行ないます。

質疑の通告がありますので、これを許します。竹谷源太郎君。

○竹谷委員 今度の国会に新東京国際空港公団法というものが提案されてまいりました。しかし、この公団というものは、従来法律として成立しているものが十ほどございます。日本鉄道建設公団、特定船舶整備公団、日本道路公団、日本住宅公団、このようなものが十ほどありますが、これらの法律ではすべて公団の役員となることについて、国会議員、地方議会議員の兼職が禁止されておる。また政党员も排除されておる。こういうふうな、これらの公団法には一貫してそういう規定があるのであります。今国会に提出された新東京国際空港公団法においては、国会議員、地方議会議員の公団兼職は差しつかえない、また政党员も欠格にはならない、こういう規定になつておるのであります。これは従来の方針と変わったのはどういふわけであるか、その理由をまずお尋ねしたいと思います。

○田中(康)政府委員 この点は、今度の国会から法制局と申しますか、内閣の方針として変えた点でございまして、私のほうから御答弁申し上げます。

ただいま先生が御指摘のように、公団と称せられる特殊法人は今日十個ございまして、十個とも国会議員及び地方議会の議員につきまして兼職禁止を規定しております。この公団を含めまして、

今日特殊法人、国が特別の目的をもちまして設立いたしました特殊法人は約百法人ございまして、この特殊法人の規定は、一見きめて統一があるようにそれぞれ規定されておるようでございまして、その中身に入りますと、実はいろいろの点で不統一が非常に目立っております。このため、このために昨年から法制局におきまして、この不統一をある程度排除して、もっと統一できるものは統一しようじゃないかということで鋭意検討いたしてきていたわけでございまして、その検討した結果、結論を得ましたものにつきましては、法律を従来と変えていこうというところでやってきました。でございまして、その一つがいま御指摘になりました役員の欠格事項の規定でございまして、役員の欠格事項の規定は、いま仰せられましたように、公団につきましては、国会議員及び地方議会の議員はすべて欠格となつておりますけれども、特殊法人すべてにつきましてはこれが区々にわたつておりまして、あるものがないものと実はあつたわけでございまして、そこで統一できるものであるならば統一したほうがいいじゃないかと、いうことで検討いたしましたわけでございまして、われわれといたしましては、これを今後欠格としないうというところで、こういうことになつたわけでございまして。

その理由といたしましては、国会議員あるいは地方議会の議員は、特に法律をもちまして本来的にそれを排除して役員としないというふうなものはなくて、むしろそういうことが適当でないならば任命権者が任命をする場合に、実際問題としてそういう任命を避けたらいいではないかというふうなことを私たち考えまして、本来的に法律をもって欠格とするというふうな性質ではございませぬものですから、一応今後は国会議員及び地方議会の議員は欠格事項からはずす、こういうことになつたわけでございまして。

なお、この点につきまして国会法の三十九条というものがございまして、国会法三十九条におきましては、国会議員は政府の職員とそれから公共企業体の役員及び職員との兼職を禁止しているわけでございまして。この趣旨も、公共企業体の職員まで国会議員は兼職を禁止するという趣旨だとわれわれ推測いたしました。それ以外の公団以下の特殊法人につきましては、それまでの兼職を法律で禁じて初めから禁止するということの必要性はないではないか、こういうふうに国会法三十九条との関連を考えまして、いまみたいの措置を講じたわけでございまして。

○竹谷委員 いま答弁の中に出た国会法三十九条におきましては、国の各種の公務員の兼職はもろろのこと、公共企業体の役員もしくは職員と兼ねることができないと、こうある。そうしますと、公共企業体以外には全部こういう兼職禁止の規定を今後は削除する、こういう方針を政府はきめた、こういう趣旨の御答弁ですか。

○田中(康)政府委員 先生のおっしゃるやうに、国会法三十九条に公共企業体の役員及び職員までが欠格として禁止されておりますので、政府といたしましては、今後は公団以下の特殊法人につきましては、いま先生おっしゃいましたやうに、欠格とはしないというふうな考へておるわけでございまして。

○竹谷委員 さらば、この国会法三十九条の公共企業体は何をさすのか。

○田中(康)政府委員 この公共企業体は現在ございまして三公社——日本電信電話公社、日本国有鉄道及び日本専売公社の三つをさすものと考へております。

○竹谷委員 いま指摘された三つの公共企業体、これは公共企業体に間違いありませんが、国会法三十九条にいわれる公共企業体とはいまの三つだけじゃないのじゃないかと私は考へる。いまの三つは公共企業体等労働関係法に規定された公共企業体にすぎない、公共企業体というものはこの三つの、労働関係法に規定された以外の公共企業体の概念に該当するものは、やはり国会法三十九条の適用を受けるものと考えられるのですが、政府は、公共企業体等労働関係法の三つだけで、その他には

公共企業体はない、こういう前提に立つておるのかどうか。

○田中(康)政府委員 国会法三十九条におきまして公共企業体の概念は、全く形式的に申しますならば、ただいま私が申しましたやうに、三公社だけである、かやうに考へておりますが、ただその三十九条の趣旨をもつとそんたくして、それに近いやうな公共的な特殊法人についてある程度考へるべきであるという御議論は確かにあろうかと思ひますけれども、しかし明文上三十九条の規定を解釈いたしますとすれば、公共企業体は三公社だけというふうな解釈できるものと考へます。

○竹谷委員 それでは公共企業体という意味は一体どういふことなんでしょうか。公共企業体というのは、いわゆる法律その他ではつきり公共企業体と書いたものだけではなくて、この国会法三十九条の趣旨は公共の企業を行なう団体をいうのであつて、そのように狭く解釈することは国会法三十九条の誤った解釈ではないかと私は思ふので、これはもつと本質を書いたものである。単にことばだけではなくて、公共企業体というものの本質を三十九条には規定してある。そのゆゑにただし書きでもって、法律で差しつかえないものを特にこれを規定しているという意味は、このただし書きは要らないはずだ、ただし書きのあるゆゑのもの、公共企業体等労働関係法に規定した三つの公共企業体だけではない、その前提に立つて初めてただし書きが必要になつてくる、そのやうな狭い解釈は間違いじゃないかと私は思ふのですが、どうですか。

○田中(康)政府委員 この国会法三十九条のただし書きは、「行政各部における各種の委員、顧問、参与その他これらに準ずる職」ということを申し上げておりました、公共企業体に関する職務につきましては、実はこのただし書きでは規定しておらないわけでもございまして、ただし書きからさういふかのぼつて本文の公共企業体はもつと広いといふふうには、これは文理解釈としておしかりを受けるかも知れませんが、文理上はそこまで読

むのは非常に無理ではないかというふうには考
えるわけではございません。

○竹谷委員 公共企業体というのは一体どうい
うものなんですか、三十九条の公共企業体とい
う概念は……

○田中(康)政府委員 公共企業体と申しますの
は、それぞれ公共の目的に基づきまして設立す
るものを、非常に広く申しますれば、そういうもの
まで指称することはあるいは可能かと思ひます
けれども、今日公共企業体の法律で指称いたしま
す場合には、すでに公共企業体という概念が、
昭和二十年でございまして、いわゆる公営法が
できましてから確立いたしておりますので、確
立しております観念から考えますと、先生の
おっしゃいますようなもので、しかも明文に
公共企業体とありますものを、そのように広く
解することは非常に無理があるのではないかと
いうふうに考えるのでございます。

○竹谷委員 いままであります公団の中でも、た
とえば日本道路公団とか、水資源開発公団とか、
こういう種類のものは重要な国家の公共的な事
業団ですね。道路は建設省の所管で、国家事業と
してこれを新設し、管理し、運営をする、あるい
は水資源などはなお非常に重要な国家的な公
共的な開発の仕事をする。こういうものが公共企
業体、パブリックコーポレーションでないとい
うことになる、これは国家が当然行なうべきもの
を、特殊の理由で、あるいは財政上独立採算制の
必要その他から、またその仕事を能率的に、そう
して独立性を持たせて運営するためにつくった
国家事業なんです。こういうものが国家の公共的
な事業でない、企業でないということになるとお
かしな話なので、この点は私は三十九条の解釈
は、そのように狭く解釈せらるべきものではない
と思うのだが、これは議論になりますからあと
にいたします。

それから、今度の国会に新東京国際空港公団そ
れから公害防止事業団、農地管理事業団、八郎潟
新農村建設事業団、小規模企業共済事業団、オリ

ンピック記念青少年総合センターそれから先般当
委員会を通りました日本自動車ターミナル株式会
社、これは会社ではあるけれども、非常に公共的
なものであるが、このような七つの公共的な事業
を行なう事業団、公団のようなものをつくる法律
案が提案されておられ、小規模企業共済事業団の法
案はきょうにも商工委員会を通じて本会議につか
えられ、賛成多数で成立するというところにつ
つと、ところがこの七つの公共的な事業団体のう
ち、小規模企業共済事業団とオリンピック記念青
少年総合センター、この二つは相変わらず従来の
公団法と同じように国会議員の兼職禁止、政党内
の就任禁止を規定しており、他の五つ、すなわち
新東京国際空港公団を含めて兼職禁止を差しか
えないことになっておるが、これは一体どういう区別
があるのですか。今国会に政府がたくさんの法案
を出し、同じ佐藤内閣ならば、その内閣を通じて
意思は統一されてなければならぬから、会期が
違っても同じ意思でいかなければならぬと思ひま
す。少なくとも国会は一期一意思があるものと
するならば、この七つの同じ性質の法律案、公団
をつくるのに、五つは従来と違って兼職禁止を解
除して、二つだけは従来のとおり兼職禁止を解
除する。これは首尾一貫をしない。精神分裂症だ。こ
れは一事不再議の原則にも反する。きょう小規模
企業共済事業団の法案が本会議を通れば、衆議院
としてはこうしたものには兼職禁止をやるとい
う方針でこの法案を可決する。新東京国際空港公
団はこれは差しかえない。一体オリンピックだの
小規模企業だのよりも新東京国際空港公団は国
家的事業でないのか、これは私立会社によっても
いかにどうか。これは公共性において非常に重大な
ものだと思うんです。こうなつてきまして、われ
われ国会において、政府提案の同様な問題を別々
に決定をしなければならぬということになると、
これはどうも、きょう小規模企業共済事業団の法
案を可決すれば、新東京国際空港公団は兼職禁止
をしないという賛成ができない、こういうことにな
るのでございますが、いかがでございますか。

○田中(康)政府委員 ただいま御指摘のように、
本国会に政府から提出いたしました法案のうち
で、オリンピック関係の団体の法案と小規模企業
共済法案、この二つに基づきまして設立されます
法人に関する役員につきましては、国会議員その
他が兼職禁止というところで出しておられて、そ
れ以外の別の四つの事業団等の法律につきまして
は兼職禁止になっておらないという、確かにち
がひがございまして、この点につきましては、今国会
のまん中におきまして実はそういうような措置を
とることの決定がございましたので、それ以前の
二つと、それ以後の四つにつきましては実は変わ
つたことに相なつてしまいました。ただ私たちが
だしましては、これらの法律案及びすでに昨以
前の国会におきまして成立いたしました各種公団
等の特殊法人につきましても、今後その改正法案
等が出されます場合には、いま言ったように兼職
禁止に関するものは新しい措置に統一することを
考へておりますので、先ほど御指摘の今国会提出
の二つの法律に基づきます事業団等につきま
しても、この次にあらためて改正の機会にその改正
をしてもらうという立場をとっておるわけでござ
います。

なお、一事不再議ということをおっしゃ
いまして、実はこの点につきましては、この前
の国会におきまして鉄道建設公団法が通過いた
しましたそのあとに、同国会における新しい事業
団等の法律が通過いたしました。その場合に、鉄
道建設公団につきましては監事に関する規定を
入れておらなかったのを改めて、その次に出
しました事業団法からは監事が直接に主務大臣等
に意見を提出することができるといふ規定を入
れまして、二つが全然別個の形で通過したとい
う例がございまして、一事不再議といふことは、そ
ういふような例もございまして、まあこの場合
不適当ではないのではないかと、かように考へて
おるわけでございます。

○竹谷委員 それじゃ、国務大臣あるいは国務大臣
代理にお伺いしたいんだが、これは政府が、いま
法制局の答弁によれば、国会法第三十九条の公共
企業体は三公社だけだ、それ以外は、国会議員、
地方議員が公団その他公共的な国家的な団体の役
職員たることは差しつかえない、こういう方針を
きめたと、こう言うのでありますから、政府はそ
の方針に従うならば、新東京国際空港公団法案を
修正いたしまして、第十三条で兼職禁止を解いた
と同じように、小規模企業共済法案及びオリ
ンピック記念青少年総合センター法案を修正して、
あらためて出すか、あるいは今国会においては
すでに従来の兼職禁止の方向でいったとするなら
ば、新東京国際空港公団法案を修正して兼職禁止
の規定を置いて出すか、これはどちらか統一した
方針をとらなければいかぬと思う。同じ国会
に同じ趣旨のことで別々の議決を求めるとい
うのは、これは間違つていふと思うのだが、いかが
でございますか。

○大久保政府委員 先ほど法制局からお答えを申
上げましたように、今国会の半ばにおきま
して、さような方針をきめまして、さうな
りますので、国会に提案いたしております法律案
が二、三になつておりますことは、まことに残念
でございますが、今後におきましては法制局の答
弁どおり一定の方針をもって進むということに相
なつておりますので、この点御了承を願ひたいと
考へておる次第でございます。

○竹谷委員 しかば、きょう小規模共済事業
団の法案は通るので、そして国会の意思は兼職
を禁止するんだという方向で議決がきょう行な
われるのです。そうなることが必至なんだ。そう
ならば新東京国際空港公団法案をわれわれ衆議
院としては修正をして、兼職禁止の規定を置くよ
うにしなければならぬことになりまして、これは
方針がきまつたならばそのきまつた方針に基づ
き、全部出せばいいじゃないですか。途中から
はつたらしかしていいということはない。もし政府
がそういう怠慢ならば、われわれ衆議院において
どちらかに方針をきめて、そしてこれらの七つの
法案に対する態度を一貫させなければならぬ。政

それから、どうか政府の中で検討して、改めることは改める方針を至急立ててもらいたい。

そこで、この国会議員並びに地方議員の兼職は差しつかえない、それから政黨員が公団の役職員

になつても差しつかえない、こういう二つの問題を含んでおりますが、これは、いままでは私法を論じたのでありますが、政治的に見まして、国会議員及び地方議會議員が、その所属の団、公団、公営の下にある公共企業体、公団、公営の下にある団体の役職員になれば、一体結果はどうなるか。一官庁の局長や課長や事務官、あるいは公団の監理官というような公務員による自由な監督を受けて、きりきり舞いさせ

られるような、そういうようなものに国会議員がなるといふことは、三権分立の精神にも反するということで、国会議員については公務員の兼職が禁止されているわけだ。それ以下の役人の監督指導を受けなければならぬ。それは職務が違ふといへば違ひますが、同じ国会議員たるものが、そういう団体で公務員の監督指導下にあるというふうなことになる、これは三権分立の憲法の精神に全く反する結果になる。この点については理論上も

非常におかしいし、それからいろいろな弊害が起こってくる。政務官の獵官運動に失敗した者に、おまえは公団の総裁にしてやろう、副総裁にしてやろう、年俸何十万円やろう、二、三年つとめれば何千万円の退職金をやろうというようなことになったら、これはますます弊害がはなはだしくなる。また、政黨員につきましては、公認漏れになる。また、政落した者みな公団や公社にはうりなつた者や落した者みな公団や公社にはうりなつた者、そうして多額の報酬をやる、そして養老院

をつく、てやる、こういう非常な弊害がこれは起こつてくる。そういう事実上の非常な弊害を抜きにしましても、理論的に言つても、一公務員によつて、国会議員や地方議員という、国民あるいは地方団体の住民の代表者が監督指導を受けるようなことがあつては、立法院の權威というものは失墜する以外の何ものでもない。非常にこれは重大な問題ですよ。理論上から言つても、また実質

的な問題から言っても、これについては政府はどう考えているか。公共企業体、それも三公社だけなんだ、それ以外の公共的な国家的な事業を行なうところの各種公社、公団には兼職差しつかないというところになりまして、これは立法府と行政府の区別なんて必要なくなってしまう。三権分立の日本国憲法の精神というものは全く踏みにじられてしまふ。これは非常に大事な問題だ。この点については、法制局並びに政府はどう考えているのか。政府与党の議員のために、あるいは政界のためにこういうポストを設けるとするならば、これは非常に大問題だ。それによって憲法の精神はじゅうりんせられる結果になる。これに対する政府並びに法制局の理論的な面からの判断はどうですか。

○田中(廣)政府委員 ただいま仰せられましたように、実際問題として役員に国会議員の方々がなられるということは確かにいろいろな問題がございまして、不適当であることは、これは先生が仰せられるとおりでございます。そこで、われわれといたしましては、法律上本来的に兼職をするということができないというふうな、そういう全くの欠格にするというふうなことをいたします。これも一つの方法とは考えますけれども、しかし、あそこを書いてありますように、国会議員、政府職員あるいは請負者というように並べて書くこと自体たいへんおかしいので、形式的に申しますならばおかしいというふうなこともございします。本来的に国会議員を兼職にするというよりも、任命権者が、ただいま竹谷先生が仰せられますような理由がございしますから、その任命をしないというふうなことで済ましていったほうがよいのではないかというふうに考えたわけでありました。

○大久保政府委員 ただいま法制局からお答え申し上げましたとおりでございます。国会議員が本来不適格であるというふうに法律に書きましますとはいかがなものであろうか、かような観点から発意いたしておりますが、私どもといたしまして

御審議をいただいております新東京国際空港公団にさような措置をする具体的な考え方はございせん。

○竹谷委員 法制局の答弁は、政府の答弁を代弁したもので、法制局らしい答弁が一つもなかった。国会法第三十九条に対するいろいろな学説や何かありますが、おもな学説がその兼職禁止の理由として述べられているところは、国会議員をしてその職務に専念せしめるためだ。国会議員の上に公団なんぞはやりません、これはそのとおり。もう一つは、一番大事なことは、立法府の行政府からの独立を保持する、これは一体どうなる。三権分立の精神から言いますと、立法府というものを行政府から独立をさせて、そして厳然たる態度で政府を監視し、そして重要な国家意思の決定をする立場にある者が、国家公務員の下でござって使われるような公団の総裁や理事になって、その言うなりにならなければならぬ。ならなければ首になる。そんなことで一体立法府の權威なり、また行政府に対する独立を保持されるかどうか。そういう理論上の重大問題がある。それを法制局はどう考えるのですか。

○田中(廣)政府委員 ただいま仰せられました實際上の影響は確かにそのとおりかと心得ます。ただ国会法第三十九条は、私どもが考えますのは、いま先生がおっしゃいましたのは逆に、政府職員とそれから公共企業体というように特に列記したもののだけについては、やはり三権分立の精神がまともににかぶるから、そういうものについて兼職してはいけないというふうな実はわれわれ考えたわけでございます。そこでそれよりももう少し国から離れると申しますが、公共性が薄いようなものにつきます。これは何をどうするかというところは、あの国会法の趣旨から申しまして、国会法はただ公共企業体職員までを規定しておりますので、それ以外は一応法律問題として兼職禁止までする必要はないのではないか、実はこういうふうに考えたわけでございます。

○竹谷委員 その国会法第三十九条の法制局の解

釈が間違っている。ここに言う公共企業体というのは、三公社だけを言うのじゃないのです。国家的な業務を執行する公の団体をさすのです。それを三公社五現業の三公社だけだ、公共企業体労働関係法に規定する三公社だけなんだという考えは間違っている。その最初にあなたが述べた三十九条の解釈を改めますか。公共企業体とは三公社だけではない、そういうふうに私の説に同意しますかどうか。

○田中(廣)政府委員 これは議論になるのでございしますけれども、今日公共企業体という概念を生がおっしゃいますように広げることには、少なくともこの三十九条の明文に關します限りは非常に無理があるのではないかとこのようにやはり考えております。

○竹谷委員 文理解釈を公共企業体とのみ解釈することに非常に無理がある。だれが考えたって、三公社だけだと思えませんが、この条文を読んで、それは牽強附会の説といわなければならぬ。そうしたところに関連を起した原因がある。ともあれ、この問題は非常に重要でございまして、ここに国務大臣も一人おられるし、これはぜひ政府において御勘考願いたい。政府の新しくとった兼職差しつかえないという方針は、再検討を要する非常な大問題でございまして、十分に御検討を願いたい、こう思うのでございします。時間の関係で、後日にまたこの問題を譲りまして、他のこの法案の実体に関する御質問をいたしたいと思ひます。

次は、この法律はいつからほんとうに施行になるのかからぬ、こういう規定でございします。いつから施行するかというところは全く政府の恣意にかかっている。こういう無責任な白紙委任状的な法案を国会としては通すわけにはいかぬと思う。これについて運輸省はどう考えますか。

○堀内政府委員 ただいま御質問の施行期日の問題でございしますが、この附則第一条にございしますように、「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」云々と

規定してございまして、この法律が公布になりますと、第二条の規定、すなわち政令でもって場所を決定するという点につきまして、この法律は動き出すわけにございまして、この場所がきまりまして、その政令の出ました後において、各条につきまして「政令で定める日から施行する」ということになっております。したがって、まず場所の決定ということが行なわれ、そしてその場所の決定に伴いましてこの法律が動き出す、具体的に申しますと、公団の設立準備が開始される、こういうことになっております。

○竹谷委員 全く無期限の停止条件につきの法律なのです。とんでもない法律なのです。このままではとうていこれは認容できないものでございまして、まあ施行期日が条件にかかっている法律は多々あります。しかしそれは確定された条件もしくは何カ月以内というように、期限もしくは必ず起るはつきりした確定的な期限を条件とするものであって、こうした政府が場所を決定するといふことがおくれればいつになるかわからぬ、十年先か二十年先かわからぬというふうな法律は、通す必要のないものである。この点はわれわれも十分考えなければならぬと思ひます。

次に、第九条に総裁一人、副総裁一人、理事六人、こういうふうに変えられたい人たちがたくさんございまして、これは何をしようかという思ひです。こういう公団、公共企業体などというものは、二、三人おれば、ごく少数の人に全責任を負わせて、身を賭してやらせる、でなければ効果があがらぬ、責任が分散して、だれが負うのかわからぬ、そしてろくな仕事をやらないというのが、いままでの公社、公団、特殊会社の通弊であります。これは総裁もしくは理事長一人、そして理事二人の三人ぐらいでやればよい。ことに、この新東京国際空港公団は、空港をつくり、維持管理するという特定の事業量は多いかもしれませんが、ごく狭い範囲の仕事であるので、なおさら少ない人で責任をもつてやらせるほうが実効が上がる。だから役員は、監事は別といたしまして、

三人ぐらゐにする、そういうふうにしたほうがいいと考えますが、これは運輸政務次官、どう思いますか。

○大久保政府委員 私も、本来竹谷委員の御説のように、できるだけ簡素にいたしますことがよろしいと存じますが、この公団に關しましてはいろいろ重要な航空の安全輸送に關する措置並びにこれが建築、土木、用地の取得、經理というふうなものがございますので、これをまた非常に簡素にいたしますとその間支障も起こるおそれがございますので、總務、經理、計画、用地、土木建築、その他と、こういったようなことに分担をきめまして、措置いたしたい、かように考えておる次第でございます。

○竹谷委員 これはそういうふうに分けるのならば、全体を總裁する事務的な社会的な政治的な手腕を持った總裁と、いわゆる飛行機関係と建設関係、この三つが一番いいじゃないですか。そんなにたくさんあって、事務分担をして、意見が分かれて統一のない、また責任ののりのような、六人も七人も入りがおつてごしやごしややつてはかえって能率が下がる、三人くらいに整理する考えはありませんか、三人くらいでいいという考えはありませんか、賛成だと思ふのですが。

○大久保政府委員 優秀なる總裁、副總裁が任命されるはずでございますので、その總裁のもとと一糸乱れず、六人一丸となつて業務の運営をいたしてまいらうと思ひます。

○竹谷委員 政府は今後こういうものをたくさんつくると思ふのです。つくることにはわれわれは反対はしますが、つくる場合にも、こうした簡素でしかも能率の高い、六人の月給を出すより月給を倍にして三人にしたらどうですか。一そうりっぱな人が集められる。政府は、公団などには来手がおらぬということをおつて、それならば三十万円ずつ六人に出すよりも、六十万円ずつ三人に出したらどうですか。これはぜひそういうふうな考へてもらわなければならぬと思ひます。

それから附則の第三条で「設立委員」というよう

なものを任命することになつてゐるんだが、これは学識経験者とか何とかいろいろいるだろうが、もつと具体的に、どういう人を設立委員に何名くらい任命するつもりか。

○大久保政府委員 設立委員の選任は、本格的な公団設立準備の段階になりましてから行なわれるわけでございますが、既存の公団の先例等も参考をいたしますれば、関係行政機関の事務次官、金融界の代表などおおよそ十名程度をもつて構成することにならうかと考えております。

○竹谷委員 もっと突っ込んで聞きたいけれども、これはその程度にいたしましたして、先般参考人の意見等を聞きまして点を総合しますと、大体この空港を建設するために二千億もしくはそれ以上かかる。またそれに付帯する道路は一千億前後かかる。三千億くらいの資金がどうしても必要ではないかと思ふ。一体この資金計画はどうなつておるか、大蔵省から答弁を願ひたい。

○長岡説明員 新東京国際空港の建設に、公団を設立いたしました公団でこの事業を実施するということに方針をきめましたのは、先生御指摘のように、相当短期間に巨額の資金を要するというような点から財源調達面等に弾力性を持たせる必要がある。また施設ができたあかつきには、その施設の管理によつて相当の収入も上げ得る、このような点を総合的に勘案いたしまして、公団事業として実施することが適當であらうという判断を政府としていたしたわけでございます。

そこで、それではその巨額な資金をどういうふうな手当てするつもりかという御質問と存じます。が、実のところまだ私も、位置がどこにあつて、どの程度の規模にするか、これによつて事業費は幾らになるかというふうなことに對して具体的な結論を得ておりません。その結論を得たあかつきには、大体五年ないし六年で完成を余儀なくされておる実情でございますので、それに間に合わせるように総合的に資金の調達を考へてまいりたい、かように考へておる次第でございます。

○竹谷委員 資金計画もまだできていないようだが、この資金はほとんど政府、國民の税金でまかなうことにならうと思ふのだが、そうであるかどうか、他の方法によるかどうか、かりによそから借りても政府があと全部しりぬぐいをしなければならぬ非常に大きな国家事業、公共的な事業だと思ひますが、この点どうですか。

○長岡説明員 政府の出資と資金運用部の借入れ金によつてまかなわれることにならうと存じます。ただその割合等については、目下検討中でございます。

○竹谷委員 それから一体収支はどうなるのですか。いま東京国際空港と大阪国際空港、この収支に關する調査を見ますと、東京のほうは一年に三億六千八百萬くらい赤字になつております。大阪のほうは四千五百萬の赤字といふことになつておるのですが、これは維持管理の費用、人件費、そういう通常の経費だけであつて、金利や償却費などは全然見ておらない。そういうものを見ますと、この国際空港は三千億円もかけて一体どういふことになるか、これは将来大きな國民の負担になるだらうと思ひますが、その見通しはいかがですか。

○堀内政府委員 ただいま御指摘になりました点は、確かに償却等を見ておりません。しかし東京におきまして、御指摘のように収入が人件費、庁費、通信施設、土木、照明維持費等を補つて余りがございまして、大阪につきましては、償却を見ませんでも収入をもつて支出をまかなうということが現在ではできない状況でございますが、これは利用回数その他の問題ということに帰するわけでございます。このような整理でいたしますれば大阪もやがて収支がまかなう、東京はさらに収入がふえるということになるかと思ひます。問題は、今度の新空港は公団方式でやりますので、ただいま大蔵省のほうから御説明がございましたように、資金運用部資金等からの借入れといふこと、その他の借入れも考へざるを得ないということになりますと、この償還の問題が出てまいります。したがって、いまの東京や大阪とは別個の

經理になりますが、その場合でも今後の需要の増加あるいは収入につきましても着陸料だけでなくほかの収入も見えておりますので、長期的には収入はまかなえる。そして収入が支出を越える場合には、國庫に納付するといふようなことも法律にございまして、長年の間にはむしろ國庫に収入が入つてくる、こういうふうな考へております。

○竹谷委員 資金の計画あるいは収支の見通しはきわめて不確定であるのだが、鉄道建設公団や何かと同じように非常に国家的な事業であり、もし赤字が出れば國民の税金でまかなわなければならぬ、こういう非常に重要な公共的な企業でございまして、こういうものが三公社と違つた全然公共的な行政とは縁の遠いものであるといふようなことは、国会法第三十九条の公共企業体という解釈からいってもおかしいといふことを法制局は認識していただきたい。これは非常に大きな、國民の税金でまかなつていかなければならぬ大企業であるといふことをひとつ銘記してもらいたいと思ひます。

次に、空港の建設と維持管理と道路の關係はどうなるのであるか、時間を短縮するために結論を申し上げたいが、私の考へでは、空港の経営といふものは道路をはずしては成り立たない。今日ここに都心から相当離れた距離に空港を必然的に建設せざるを得ないような情勢下にありましては、道路と空港とは一体でなければならぬ。建設するのはだれであらうとも、今後の運営上、空港と都心のターミナルまでの道路は一体として公団において運営しないとうまいこといえない。空港の位置をどこにきめるかによつても影響がありますけれども、いずれにせよ今回の新東京国際空港は都心から相当離れたところにならざるを得ない、そうだとすれば都心と空港とを結ぶところの道路というものが自然に空港の一部になる、そうすることによつて空港といふものがほんとうに東京の空港として生きてくるわけです。そういう意味で、道路を空港の一部として今後これを建設し、運営、管理をしていくほうが一番妥當ではない

か、こう思うのでありますが、この点いかがですか。

○**堀内政府委員** だいたい仰せになりましたように、空港と道路あるいは考えようによりましては、今後鉄道という問題も重要になってくると思ひまして、これは一体としてやるというの確かに一つのお考えでございしますが、今度の空港だけでも相当大規模な事業でございしますので、むしろ道路あるいは鉄道というものはそれぞれ専門のところがございしますので、その専門の機関に道路、鉄道等につきましてはお願いいたしまして、航空局あるいは公団と一体となつて全体の計画と密接な連携のもとにやっていくというところがむしろ私は能率的じゃないかというふうに考えております。

○**竹谷委員** 所管は、道路は建設省、空港は運輸省ときまつてはおりますけれども、これは一体となつて初めてほんとうの効果と能率をあげるものであつて、運輸省の立場としては人の所管を侵すようなことはいけなことはよくわかります。しかし、そういう方向で今後政府が考えていくことによって、初めて新国際空港として生きてくる、私はそう確信をいたします。そういう方向で進んでらうことを希望いたします。

次に、空港をどこに設置するかという問題であります。いままで政府の答弁なり参考人の陳述なりを聞いた結論は、千葉県の富里・八街地区を第一候補、第二候補に霞ヶ浦、そして産業計画会議ですか、あつては木更津沖の埋め立て、こういうふうなことにしほられてきているのですが、政府としては千葉県の富里が第一順位、第二順位霞ヶ浦、このように考えておられるのかどうか、全く白紙であるかどうか、それを承りたい。

○**大久保政府委員** 航空審議会の御答申を尊重いたして決定したいと申しますことを先般来しばしばお答え申し上げておりますので、私どもも

いたしましては、ただいまその考え方をもちて進んでおりますような次第でございします。

○**竹谷委員** と申しますと、航空審議会の答申の趣旨にのつとつて富里地区を第一候補とする、こういう考えですか、遠回しじやなしに具体的に答弁してください。

○**大久保政府委員** 航空審議会の答申は富里地区を適当と認める、しかし、百里飛行場との調整が可能な場合におきましては霞ヶ浦地区も適当である、かような御答申でございしますから、この議を尊重いたしまして決定したいと考えておるような次第でございします。

○**竹谷委員** 防衛庁長官おられますか。

○**長谷川委員** 防衛庁長官はいま帰られました。

○**竹谷委員** 百里浜の自衛隊の飛行場との調整ができれば富里よりも霞ヶ浦がいいというのですか、それとも対等になるという意味ですか。

○**大久保政府委員** その場合におきましては、諸般の問題を検討いたしまして、将来有利な適当な方向に決定したいと考えておりますような次第でございします。

○**竹谷委員** 運輸省の調べによると富里の場合千五百戸ぐらいの立ちのきが必要であるといつておるようであります。千葉県庁の調べたところでは三千八百戸もしくはそれ以上になるであろう、こういう調査が出ておるのであります。これはいづれが真実であるか、また将来拡張をしなればならぬような事態が起きた場合に、富里の場合一体拡張が困難なしにできるのかどうか、それをお尋ねしたい。

○**堀内政府委員** ただいま御質問の富里村に候補地がきまつた場合に、何戸が立ちのきを要するかという点で、運輸省としましてはもろろ千五百戸以内ということと申上げておりますが、これは前に御説明したと思ひますけれども、富里村付近にしまして、どの部分と申しても、富里村はつきりきめておるわけではございませんが、あの辺の地形から申しまして、どの部分にきまりまし

ても、大体人家の戸数は同じであらうということ、空中写真によりまして建物の数を調べた。これはもろろ七百万坪を前提としておりますので、第一期計画では七百万坪は必要じやないの

で、第一計画では七百万坪は必要じやないの

で、第一計画では七百万坪は必要じやないの

で、第一計画では七百万坪は必要じやないの

で、第一計画では七百万坪は必要じやないの

で、第一計画では七百万坪は必要じやないの

で、第一計画では七百万坪は必要じやないの

で、第一計画では七百万坪は必要じやないの

で、第一計画では七百万坪は必要じやないの

で、第一計画では七百万坪は必要じやないの

で、第一計画では七百万坪は必要じやないの

で、第一計画では七百万坪は必要じやないの

で、第一計画では七百万坪は必要じやないの

で、第一計画では七百万坪は必要じやないの

で、第一計画では七百万坪は必要じやないの

で、第一計画では七百万坪は必要じやないの

で、第一計画では七百万坪は必要じやないの

で、第一計画では七百万坪は必要じやないの

で、第一計画では七百万坪は必要じやないの

で、第一計画では七百万坪は必要じやないの

土地や市街地や家を取っ払うことなしに、住民に犠牲を払わせないで、しかも新しい国土を広げて、よりよい空港をつくる方向をこの際考へるべきではないか、こう思うのでございまして、いたずらに富里地区などにこだわらず、もっと大きな大所高所からひとつ新空港の位置を決定すべきであると思ひますが、いかがでございましょうか。

○大久保政府委員 ただいま竹谷委員の雄渾壯大なる御構想を御開陳いただきまして、まことにありがたく拝聴いたしました。な次第でございまして、九十九里浜地区は検討いたしましたのでございまして、ここはかなり海が深い、また陸地にかかりました場合におきましては、人家がかなり稠密である、また東京からの距離は、富里、霞ヶ浦に比較いたしまして遠距離である、かような点からなかなか候補地として取り上げることにまた踏み切るまでに至っていないわけでございます。

霞ヶ浦地区に関する御構想につきましては、有力なる御意見としまして、私ももつとつしんで拝聴いたしました。今後の参考にいたしたいと存する次第でございまして、

○竹谷委員 次に、ついででありますから、ちょっとお伺いしておきたいのだが、日ソ航空協定はその後のどんな運びになっておるか、簡単に答弁していただきたい。去年の秋、長谷川委員長などが同行してシベリア経由でモスクワを訪問しようということがあったが、そうすると九時間で行ける。われわれカラチを通っていったところが、実は飛行時間が十六時間、倍もかかった。聞くところによると、ハバロフスクモスクワ間をソ連の飛行士を雇ってこれればよろしいとかいうところまで進んでいる、こういうのですが、いままでの交渉の過程はどうなっているか、ちょっと伺っておきたい。

○大久保政府委員 御承知のように、国際航空の交渉はレシプロカルの原則がございまして、私どももいたしましては、あくまで相互主義の原則に立ちまして交渉を続ける方針でございまして、ソ連との航空交渉につきましても、これは首都相

互間ということをお前提といたしまして、今後も交渉を続けていく決心でございまして、

○竹谷委員 もうちょっといまの問題で尋ねたいのです。そういう交渉がいつの頃まで進んでいるのですか。公開の席上では説明をばかれるのですか、そうでもないのでしょうか。

○堀内政府委員 昨年の五月ミコヤン氏が参りましたときに、随員と当方の代表の間で話し合いが行なわれましたが、これは不調に終わりました。その後、年末にコスイギン首相から総理大臣に手紙が参りまして、航空交渉を再開しないかという趣旨がございまして、年が明けてから、総理大臣から先方に、時期が来たならば再開をいたしたいという趣旨の返事を出した、

○竹谷委員 ソ連は、ハバロフスクモスクワ間はソ連の飛行士を使う、日本ではそれを二年間に区切ってこれというように、交渉が暗礁に乗り上げておる、こういうようなことを聞くのであるが、これはできるだけ短期間でできることが国家のために望ましいと思ひます。しかし二年もそれをやっているうちに、もういいじゃないかと

いうことになって、案外早く向こうも日本の飛行士に操縦させてよろしい、こういうことになるのじゃないか、こう私は思ふ。ソ連はその点たいへんおとなになっておる。われわれが従来想像したよりもはるかにおとなになっておる。だから従来外交上の交渉は少しもこちらの権利、利益を多く守って協定するのが当然でございまして、ああいう国柄でございまして、一応二年というような期限をできるだけ早い機会にということにして協定し、その後の折衝でソ連飛行士を使わなければならないというのをはずすように持つていくほかの国々も、中国を通じて日本に乗り込れるとかいろいろ進んでおるが、こつちがうっかりしているうちに他の国から先を越されるようなことにもなるかもしれないと思ふので、この点はソ連の従来の国家の行き方とだいぶ違ふ

点も考えながら、早くひとつシベリア航空路を日本の飛行機によって開設すべきものではないか、こう思うのでありますが、運輸省はどう考えますか。

○大久保政府委員 部分的な交渉を解決して本交渉を獲得したい、それがむしろ交渉のやりやすい方法じゃないかという御質問でございまして、これは外交の方針でございまして、とやかく申すこともあれでございまして、逆に申し上げますと、交渉している間に結婚までいくこともございまして、交際してしまつてしまつていくこともございまして、この辺はやはり東京という世界航空路における価値というものを私たちは深く自覚をいたしまして、東京というものは、それに相当する価値のあるところを獲得しなければ開放しないということが今後日本としては確信を持つていくべき筋ではなからうか、かように考えておるような次第でございまして、

○竹谷委員 私が最初に質問をした公団の役職員に議員が兼職をしていいかどうか、政黨員の間に、これにつきましては平行線、なかなか意見が一致しません。政府におかれては、われわれ議員に対して一種の分裂するような議決を強要することなく、適切な措置をとられんことを希望して、質問を終わります。

○長谷川委員長 山村新治郎君。

○山村委員 まず最初に、先日四月十四日、産業計画会議の伊藤剛参考人が、千葉県の代議士が全部木更津地区に賛成であるというように申しておりましたが、これは私も一年生ですが、千葉県の代議士でございまして、私以下大部分が反対でございまして、一部が賛成というのが実態でございまして、

御質問いたしますが、いままでの長い間の調査で、新国際空港の候補地として霞ヶ浦、木更津、羽田、板橋もそれぞれ難点があるようですが、なぜ航空審議会が第一候補地として答申した富里がむずかしいと考えるのか。この理由は何でしょうか。これは他の地点と難点が違ふようですが、これについてお伺いしたいと思います。

○堀内政府委員 富里につきましては、私ども、航空審議会の答申を尊重し、また事務当局としても第一候補地としてかねてから考えておるところでございまして、これについては、難点としてただいま批判を受けておりますのは、立ちのき戸数が千五百戸に及ぶのではないか。この戸数の点につきましては、先ほど竹谷先生からの御質問で答えたのとおりでございまして、いづれにしても相当の立ちのき戸数がある。この点が用地取得の点でむずかしいのではないかと、これが難点でございまして、その他の点につきましては、私はほとんど難点らしい難点はないというふうに考えております。

○山村委員 また、富里村でございまして、これは全村で五千三百町歩ほどございまして、全戸数が二千三百五十七戸です。これが二千三百町歩の用地が必要な場合に、千五百戸というのは半分以上上かかつてしまひます。どういふふうな計算になつておりますか。

○堀内政府委員 先ほど答弁いたしましたように、千五百戸という数字は、七百万坪をかりにどの部分にとりましても、大体千五百戸程度の戸と申しますか、千五百戸ぐらいの建物の数が空中写真で数えられるということとございまして、先ほど申しましたように、一戸でも三軒の建物があるというような点はもちろんあるわけでございます。これを、それではつづさに調べればいいではないかという御質問もあるかと思ひますが、何ぶんにも富里にまだ決定したわけではない。しかも、かりに富里にきまりまして、どの部分を空港用地に充てるかというところは今後の問題でございまして、いまのような段階に、個別訪問をして運輸省の役人が戸数を調べるといふことは、非常ないろいろな問題がございまして、したがって空中写真によりましておおよそのめどをつけたということとございまして、したがって、幾ら多くても千五百の建物程度ということが私どものほうの考え方でございます。

○山村委員 反対が多過ぎるというような御答弁でございしますが、これは三十九年の九月の二十八日に富里村、八街町の賛否住民投票の結果でございします。これは役場の職員が、一戸一戸を投票箱を背負って、背中を向けて投票をしてもらったものでございしますから、間違いないものと思ひますが、これによりまして、当局としては何ら資料を出さない場合にでも、約七割対三割、すなわち、賛成が七割で絶対反対は三〇%だというような状態でございまして、日本全国どこをさがしましても、資料を何も出さないで、空港をここに作るけれどもどうかというところで調査をしてこのような好条件が出るような地域がほかにあるとお考えでしょうか。

○栃内政府委員 この点は、他の地方との比較はあれでございしますが、確かに条件は私のほうでもまだ確定してはおりませんが、また、かりにこれを確定しましても、出す段階でございしませんので、その点が不明確なままであつても、いわゆる絶対反対という方が三〇%程度というところでございします。今後富里にきまりまして、具体的な案が提示できるという場合、あるいはさらに折衝を続けるという場合には、これらの現在御反対になっている方も、条件いかによつては御賛成いただけるのではないかと、また、さような努力をいたすべきであらう、かように考えております。

○山村委員 この富里の実態からすれば、いまおっしゃつたような用地の買収及び補償の条件が問題点でございまして、これに対する案がいまおっしゃつたように示せないとお申すのでは、あとお聞きしてもしようがありませんが、離農対策というようなことはどういうようなことを考えておりますか。

○栃内政府委員 立ちのきの方で、この際補償によつて転業したい、また新しい飛行場が建設されますと、それに伴つていろいろな企業が起る、そういうものもあるいは必ずやられたり、あるいはそこで働きたいという方のはかに、やはり農業を続けたいと言われる方がかなりあることは

予想されるところでございします。したがいまし、これらの方には代替地をお世話するというこゝとで私どもは考えております。現在、国有地あるいは県有地というものも付近にございします。それからまた付近の町村で、もし公団が代替地として買収を希望するならば、買収に応じていいというようなお話も、非公式でございしますが、ございします。そういうような方から買収した土地あるいは国有地、県有地というようなものであつて、引き続き農業を継続されたいという方には農地をお世話することができるとはなないか、また公団ができましたときには、公団を脅威して、ぜひそういうような方向で円満に離農ができるというように指導したい、かように考えております。

○山村委員 近隣の市町村長から、非公式に申しましたが、非公式でなく、公式に求めていますから、この点で申しますが、香取郡の一市九ヶ町の市町長及び議長、または印旛郡におきましては佐倉市長、印旛町長、また海上郡のほうでは旭市長、海上町長、これらはみな協力すると申しておりますから、その点御記憶にとどめていただきたいと思ひます。

それから、地元の騒音の影響でございします。一応反対をなさる方々は、鶏が卵を生まなくなる、乳牛の乳の出が悪くなると申しておりますが、具体的な資料があらましたらひとつお示しいただきたいと思ひます。

○栃内政府委員 この鶏が卵を生まなくなる、あるいは乳牛の乳が出なくなるというような問題につきましても、現在までいろいろな調査結果がございしますが、二、三の調査によりまして、非常に静かなところから空港の周辺に乳牛を移した場合は、一時的には乳産量が若干下がるということも調査があるようでございします。その調査によりまして、その後また回復する、あるいはその地域で成長した乳牛についてはほとんど影響はないというふうな調査がございします。また鶏の問題につきましてもほとんど影響はないといわれておりますが、乳牛問題につきましても、やかましいところ

に來たときには影響があるが、しかし次第に回復するというような点で、もちろん多少の影響はある場合もあるかと思ひますが、それほど問題じゃないのじやないか、かように考えます。

○山村委員 この空港が來て地元の利益になる点を、具体的にあげていただきたいと思ひます。

○栃内政府委員 これが利益となるといふ点でございしますが、空港ができましますと、土地の周囲は空港の従業員が非常に多くなるわけでございまして、現在羽田でも約一万人というものが、これはだいいふ前の調査でございしますが、就業しております。今度の空港におきましては、さらに規模が大きくなるわけでございまして、ここで営まれるいろいろな営業活動というものは非常に多くなりまして、相当な雇用力が生まれるというふうに考えます。それから、これらの雇用力が、ふえましますと、付近のいろいろな農業その他は、大きな市場が付近にできるといふやうなことで、農業にしましても、商業にしましても、かなり有利な影響が出ます。また、先ほど來問題になつております道路の問題あるいは鉄道の問題、これは空港と一体としての機能を發揮すべきものでございしますので、空港完成までは、りっぱな道路、あるいは鉄道にしましても、東京から短時間で來るところの鉄道ができてくるというふうに考えております。

それから空港をつくりました場合の営業の問題でございしますが、今度御審議中の公団によつて空港の運営をいたしますけれども、この公団がこれから十まで自分でもつてあらゆる事業を直営するということは、實際問題には不可能であり、また非効率になる面もございしますので、大きなもの、基幹となるものは公団がやります。いわば公団がやつては能率が上がらないというやうなものは民間にまかして、たとえば場所を貸すということとやるといふやうなことになるので、いろいろな段階に應じまして、現地の方々の営業の機会あるいはそこにおいて雇用される機会が多くなるのではないかと、それから、これも大きな問題と思ひますが、固定資産税その他の地方税が相当な額に上るので

はないかというふうに考えております。

以上が、空港ができました場合の地元における有利な条件であるというふうに考えております。

○山村委員 地方財政そのほかで、数字的に、この新東京国際空港ができました場合にどのくらいになるということを示すことはできませんか。

○栃内政府委員 現在のところ税額を数字的に申し上げるまだ段階でございしますので、数字の点はひとつ御容赦願ひたいと思つております。

○山村委員 いずれにしましても、地元の人々の気持ちは極度に不安定で、富里に新国際空港が來るか來ないか、これは早急に決定をすべきものであると私は思ひます。また、現に八街・富里地区両町村議会より意見書が関係各省へ提出してございしますが、この地の肥料屋さんとか、農機具屋さんとか、種屋さんなどは、肥料を買つた場合、また農機具を買つた場合、種を買つた場合には、空港ができましたときには必ず引き取るというやうな条件を出されておるやうに聞いておる。また大工さんの場合には、新築や改築がなくて出かせぎに行つてゐるやうな状態です。また子弟の教育のことです。農業高等学校へ入れたらいいのか、それとも普通高等学校へ入れたらいいのか、そういうやうなことでとても迷つておりますし、当局として県と協力して具体的に進めるやうな気持ちがあるかどうかをお伺ひしたいと思ひます。

○大久保政府委員 こういう大きな公共事業計画が未決定のままに非常に長年月を経過するということ、私はたいへん国民に御迷惑をかけることであると考へます。

そこで、この法律案を御決定いただきましたならば、政府といたしましてはすみやかに候補地を決定いたしまして、用地の取得に進みたいと思ひておりますやうな次第でございします。

○山村委員 いままでの御答弁で、この新国際空港候補地の決定が急がれるとするならば、公団だけは、候補地決定前といへども、候補地がきまればすぐ動き出せるやうな状態とすべきであると思ひますが、これはどうでございまいしょう。

○橋内政府委員 これは現在御審議をいただいておられますが、まず場所がきまりまして、それから公園の準備ということになることになっておりますが、これはいろいろ考え方があると思いますが、現在御審議願っております提出法律案におきまして、それほど問題はないのじゃないかというふうに考えております。あるいはいまのお説のような方向であっても、これはもちろん円滑に仕事が進んでいく、かように考えております。

○山村委員 最後に、この前に反対派の陳情として七百余名の方が血判そのほかで参つておるそうでございますが、また賛成派といたしまして、ここに参つてきておるわけでありまして、二千四百十八名の人が来ております。少し自信を持ちまして空港を促進していただきたいと思ひます。

○大久保政府委員 ただいま地元の非常に有力なる御賛成があつて、空港建設に協力をいただくという事実をお示しくださいましたことは、私どもといたしまして非常に心強い次第でございます。私どもといたしましては、先ほど来答弁いたしておりますように、すみやかに用地の候補を決定いたしまして、所期の目的に達進めたいと存じておりますような次第でございます。

○長谷川委員 久保三郎君。

○久保委員 いままで各方面から質問がありまして、私は簡潔にお尋ねをするわけですが、私から要求した大臣がまだお見えになつておらぬ。総理大臣と河野国務大臣を要求しておるのですが、これは委員長どうなつておりますか。

○長谷川委員 それぞれ連絡をとりましたが、向こうの委員会の関係とかいろいろなものがありまして、きょうは小泉防衛庁長官が来ております。予算委員会をやつていまして、予算委員会に出ておるのです。

○久保委員 総理は予算委員会、河野大臣は連絡したのですか、どうなつてですか。

○長谷川委員 しました。

○久保委員 いかなる理由で出席しないのですか。

○長谷川委員 忙しいのでしよう。政務多端で、連絡はしたのでございます。

○久保委員 連絡したと言ふが、連絡の返事はどういうふうになつておるのですか。河野国務大臣は新東京国際空港の問題では、関係閣僚懇談会の座長をつとめられておる、これは大久保政務次官に聞きましよう、そうでない。

○大久保政府委員 これは運輸大臣が御答弁を申し上げましたとおり、さようでございます。

○久保委員 だから当然閣僚大臣でありますから、御出席を願わなければ審議は進まぬのであらう。これは従来から私から要求をしておりました、まぎわに要求したものでないのです。だから河野国務大臣の出席をひとつ後刻でいいですか、要求しておきます。

そこで防衛庁長官は御都合もあるようでありまして、関係の問題を先にお尋ねをいたしたいと思ふのであります。

一つは、われわれは、第二国際空港の選定をする場合は、日本の空と日本の土地は日本のものであるという前提に立つて、国家百年の大計から選定すべきである、こういうふうな考へておるわけでありまして、これについて防衛庁長官はどのように考へられますか。

○小泉国務大臣 第二国際空港建設の場合に、土地も日本のものであり、空も日本のものであるというふうな考へ方に立つて決定すべきではないかという御趣旨には、もちろん私もさう考へております。ただし、現在、日本の土地、日本の空ではございまして、安条条約による日米防衛共同体制というふうな立場から、米軍が基地として飛行場を使つておる場所もございまして、また当然その飛行場に関連をしての空というものも使うのございまして、そういう点もやはり考慮の中に入れて考へなければならぬのでございまして。

○久保委員 安条条約は一九六〇年に批准をしたわけですね。そうしますと、この条約は十年間で

ありますから、残すところ五年、そして猶予期間というか一年間置いてこれはいよいよにするかきまらうかと思ふのです。そういうことを考へあわせますと、しかし、第二国際空港というのは将来に向かつての問題であります。防衛の問題についてはいろいろ考へはあると思ふのでありますが、たとえば防衛をする場合に、その防衛の形態はやはり日進月歩、言うなら国際情勢の変化、あるいは兵器の発達、こういうものによつても変わつてくると思ふのです。そういうことを前提に考へますれば、片や、第二国際空港はそういう変化を前提に置いて考へなければいかぬと思ふのです。そうじゃないと、窮屈なままの安条の網の中で問題を処理するということになりますと、非常にへんばなものがでる、将来にわたつて禍根を残すということも考へられるわけですね。あのときもう少しこういふふうにしたらよかつたものではないかという悔いが残りはしないかというふうな考へは考へておる。そういう点はどうに考へますか。

○小泉国務大臣 久保委員の申されますとおり、情勢の変化というものは当然考慮に入れなければならぬのでございまして、日米安条条約というものが、十年間でこれがおしまひになるとか、あるいは継続するとかいふことは、これはその当時の情勢において政府が決定する最も重要な国策の基本に關することでございますので、私は、今日、安条条約の将来の問題について責任があるお答えを申し上げるわけにはいかないのでございまして。と申しましても、またさういふ情勢の変化、兵器の進歩発達というふうなこともございまして、十年、二十年というふうな長い間は相當の変化もございまして、二、三年、五年、三年、五年で、多少の変化はあつても基本的に防衛の基本的な構想というものが変わるともわれわれは考へておらないのでございまして。一例を申し上げますれば、ジェット飛行機が非常に発達をした、また、もう滑走路をば要しない、すぐまづきわめて狭い短距離な滑走路で飛び立つこと

とのできる飛行機ができてつたつたつたではないか、だから将来の飛行場というものは滑走路は長きを要しないんだというふうな議論も世上ございまして、もちろんさういふような飛行機も開発されつたことは事実でございますが、それが開発されたからといって、滑走路は長いものでございまして、大勢というものは、また一方にはむしろ大型航空機というものであつて、三百人、五百人、六百人というふうな大輸送機の建造も行なわれておつて、さういふ飛行機には現在よりもかえつて長距離の滑走路が必要だといふようなこともありますので、一がいに申し上げることはできないのでございまして。そこでこの日米安条体制における米軍の飛行場というものは、安条条約の期限がきたらばあるいはこれが解消されるから、さういふ飛行場が返還になるのではないかとさういふ、いわゆる単なる予想や想定をもつて第二国際飛行場の建設というものを考へることは妥当ではない。やはり少なくとも現実に即して建設の場所と

いうふうなものは考へていかなければならぬのではないかとさういふ次第でございます。

○久保委員 見解の相違といふことでありまして、それが、それではもう一つ関連してお伺ひしたいのであります。いまの特に航空機の話でありますから、防衛といふか自衛隊と米軍の配置、さういふものは、未来永劫といつてはたいへん失礼であります。が、国際空港がどこにできるかわかりませんけれども、つくるといふことでありますから、つくるといふ時期まで少しも変わりない、さういふふうにお考へてございまして。

○小泉国務大臣 いま計画されております第二国際空港が何年何月までにでき上がるかといふことは別にいたしまして、だれが考へても一年や二年ではでき上がる。四年かかるとか五年かかるとかといふわけではございません。そのでき上がるまでに何らの変更がないかといふお尋ねに對しましては、これも全然変更がないとは申されま

せん。現に日本の航空自衛隊の整備、充実、力の発展ということによって、だんだん日本の自衛隊で空の守りをする部分はふえてきておることは事実でございます。といっても、現状においては日本の航空自衛隊だけで日本の空の守りを期しておるということにはいかなないのでございまして、やはり在日米軍との関係において空の防衛をやっておるという現状でございます。それが何年先になつたら日本だけでできるとか、あるいは米軍の力を借りなくてもよろしいとかいうようなことは、今日これも断定するわけにいかないものでございまして、遠い将来は別といたしまして、ここ数年の間に日本の航空自衛隊だけで空の守りが完

べきである、米軍の力は借りなくていいということとは今日申し上げられません。といって現状のまゝ、これがあと三年も五年もやはり在日米軍の力を借りるということに何らの変化がないかというところになりますと、多少の変化は予想することができまふけれども、根本的な大きな変化はないというふうには私どもは考えておるわけでござい

ます。

○久保委員　そこで航空局にお尋ねしますが、日本の空で自由にならない、いわゆる自衛隊を入れて自由にならない空域というのはどの程度になっていますか。

○橋内政府委員　現在が三沢、横田、岩国及び板付、この点につきまして米軍が管制を行なっております。

○久保委員　その基地のいわゆる飛行場管制というか進入管制というか、そういうものだけが自由にならないというか、米軍が専有しているということにとつてよろしいのですか。たとえばブルー14のごときものはやはり自由にならぬ空域ですね。これはどんな程度にあるのか聞いています。

○橋内政府委員　ただいまお尋ねのブルー14、航空路そのものは運輸大臣の告示でやっておりますが、ブルー14付近に米軍を主とした軍用飛行場がございまして、これらの管制を横田でもって現在

一元的にやっておるというふうな意味におきまして、米軍がこの空域において管制をやっておる、こういうことでございまして。

○久保委員　どういふことかわからない。そこでこちらからひとつ資料を出してお尋ねしますが、私がお尋ねしたいのは、いわゆる日米合同委員会が航空交通管制の取りきめがございまして、そこで昭和三十四年六月の合意を基に第二号、これにはこう書いてある。「防空任務に従事する軍用機に對しては交通管制上、最優先権を与えることに同意している。これらの軍用機の離着陸に際しては、その迅速な行動を可能ならしめるため予め定められた一定の空域をあげるように他の航空機の管制が行なわれる。」すなわちこの最後のくだり、一定の空域をあげるようにという、そのあけている部分はどの程度あるのか、こういうことを聞いています。

○橋内政府委員　この部分につきましては、横田、入間川、立川、厚木の付近におきまして、大体の範囲として、これから北のほうは新潟付近まで、新潟近くまでございまして、それから入間川あるいは大宮あたりの部分につきましては東西につきまして約百六キロというふうな空域、それからいまの新潟の關係で申しましたが、南北にわたりまして約三百キロというふうな空域につきましては横田でもって管制を行なっております、こういう現状でございます。

○久保委員　東京周辺だけを聞いているのじゃないのでありまして、日本の空を聞いているのであります。その他にはございせんか。

○橋内政府委員　その点は、先ほど申しましたように、三沢につきましては、三沢を中心として、これは半径で大体七十数キロ、場所によつて違いますが、大体七十数キロの半径、それから岩国と板付これにつきましては不整形でございまして、岩国から九十二キロぐらいの半径の部分がございますが、これは一部でございまして、不整形になつております。それから板付につきましても、板付から一番遠いところで百十キロ程度、これも

不整形になつておる、こういうふうなかつこうになつておるわけでございまして。

○久保委員　いまお話のような空域は今後も——というよりは、いまさしあつたいろいろな問題がありますね。たとえばブルー14一つとっても問題がある。こういう点については、日米合同委員会では最近もう話としては持ち出さぬ、日本の民間航空の立場からはあまり話を持ち出さぬということになつておるのですか。

○橋内政府委員　この点につきましてはいろいろ技術的な問題もございまして、そこで私もとしましては、できるだけ民間航空の便利になるようにということでも米側と折衝いたしまして、これはこの委員会であるいはすでに御説明していると思ひますが、一定の高度によりまして東京から西のほうにいくジェットのリートをつくるといふような点は米軍のほうと合意ができました。この点は単に米軍が譲歩したというよりも、むしろ羽田の航空局關係のレールが整備したということによつてセパレーションが可能になつたというふうな技術的な理由というものと、米軍のほうは日本の民間航空に對して協力しようというふうな点と、両方からこの問題が解決したわけでございまして。今後民間航空關係のレールというふうな施設をさらに強化していくというふうなことになりますれば、技術的な面ですらに、運輸省側のやつておる管制する空域をふやすということとは可能であらうと思つております。

ただ、この点、どこまでふやせるかという問題につきましては、そういう施設の整備というものをとにしまして、先方と技術的な意見の交換をやつて、しこうして可能でございまして、米軍の管制空域をただいちに減らそうというだけじゃなくて、十分技術的な裏づけが必要であらう、かように考えております。

○久保委員　防衛庁長官がお待ちでありますから、そこで候補地らしきものが、たとえば、先ほどお話しがあったように富里とか霞ヶ浦とか——

九十九里というのの一応出しましたが、木更津とか、当委員会中心に、らしきものが、大体その辺が出ておるわけです。そして、その中で防衛庁に直接關係があるようなのは、霞ヶ浦の湖面に埋め立て案というものがございまして。これは航空審議会の答申には一つあるわけですが、この場合にも、答申は百里の航空基地と両立はしないと、こういう答申がついておまして、あなたの御見解はそういうのと同じでありますか。

○小泉國務大臣　いま久保委員が申されましたとおり、航空審議会の答申においては第二國際空港が湖面埋め立ての場合は、これは霞ヶ浦をさすものと私どもは了承いたしております。百里飛行場とあまりにも接近するので両立し得ないという答申があるものでございまして、私どものほうでも次官會議その他を通じて、會議のたびごとにこの航空審議会の答申どおりというのを防衛庁航空自衛隊の見解でございまして、關係閣僚會議におきまして、私はこの旨を説明いたし、航空管制上、自衛隊の百里飛行場と霞ヶ浦に飛行場建設というところは両立し得ないということをはっきり申し上げて今日に至つておるわけでございまして。

なお念のため地図によつて御説明申し上げますと、航空管制上両立し得ないという防衛庁の見解は、いま申しましたように、霞ヶ浦の埋め立てというものは、この場所につくられるというふうな私どものほうでは予想をいたしておるのであります。もし、霞ヶ浦埋め立てという場合は、こういうことはあり得ない。いままでの事務次官會議等の結果においてでございます。百里飛行場がこれ

でございます。いま百里飛行場の自衛隊機はこういうふうな経路を通過してこちらのほうから、この矢じるしの着陸態勢をとつて着陸をいたしておるのであります。そういういたしますと、霞ヶ浦の埋め立てということで、ここで飛行場ができるというふうな場合には、風の方向からいたしまして、これはわが航空自衛隊の専門的な見解でございまして、当然こういうふうな第二國際飛行場には民間の飛行機というものは入つてこなければなら

ない。

い。そうすると、一番曲がり角で両方がぶつかるから、エリアにおいて両立しないという見解でございます。

○久保委員 そこで、両立しないという御見解はわかりました。ところが両立しないのでありますから、第二國際空港を霞ヶ浦埋め立てということに決定しなければ、問題は出ないのです。しかし、いままでの当委員会の質疑応答を聞いておきますと、埋め立てについても、運輸大臣はあとかたまたま聞きますけれども、大臣は必ずしも捨ててはおられない、こういうことなんでしょう。そうなりますと、ここであなたにお伺いしたのは、事と次第では、百里基地を放棄するというお考えを持っておりますか。

○小泉國務大臣 この霞ヶ浦の湖埋め立てをした場合と自衛隊の百里基地の兩飛行場の運用に関して調整の可能性があるかどうかということについて、運輸省との間で検討を続けておることは事実でございます。いま、にわかには全然検討の余地もないということではないのでございます。しかしながら、検討を続けてはおりますけれども、私のほうで見ると、検討してみまして、両用という可能性は出てこないのではないかと、いうことでございまして、いま検討の途中でございます。全然余地はないと断言はできませんけれども、見通しといたしましては、航空自衛隊としての見解では、可能性はきわめて少ない、こういうことで検討は続けておるのでござい

ます。

○久保委員 まあ運用については検討を続けられておるということですが、ただいまの図面をもつての御説明では、どちらも高速の航空機でございまして、しかも空域もお互いに広くとらなければならぬ航空機でありまして、しろうと目にも危険千万だし、そういうことは可能性が薄いだろう、こう思うのです。そこでお尋ねしているのは、どうしても霞ヶ浦湖埋め立てしかない、こういう判断をいたしました場合に、自衛隊の百里基地はもうやめる、撤去する、そういうことでなければ話は進まぬのであります。だから、まあ航空審議会から出した答申自体も私はおかしいと思えます。先ほど来大臣あるいは航空局長等の御答弁を聞いていますと、既成事実はそのままと認めておいて、どこかに穴はないかということですが、しているのではありませんが、霞ヶ浦湖埋め立てはもう穴じゃないのです、ふさがっているかっこうです。ところが、答申は、運輸大臣はじめ航空関係の皆さんからは、これも何か可能性のあるような話をしておりますが、そうしますと小泉防衛庁長官のいわゆる裁量によって百里航空基地は撤去するなり移転しますというところが、可能性があるのかどうかということなんです。どうなんですか。

○小泉國務大臣 それは重大な問題でございまして、霞ヶ浦に決定をされた場合とか、あるいは決定の前提において自衛隊の百里基地を撤去するか、そういうことは毛頭考えておりません。また考えられることではございません。百里基地は御承知のように十年間かかって四十億の金を費やして、東京を中心とする関東一帯の空の防衛上欠くべからざる飛行場だ、ことしじゅうにはMJジュエツト戦闘機部隊をば配属すること、着々準備をいたしておるのでございまして、これを撤去するとかやめるとかいうことは全然考えておらない、また考えられることではないのでございまして、東京を中心とする関東一帯の空の防衛が欠陥を生じてよろしいというような前提がない限り、百里基地の撤去とか移転ということは、私も防衛の責任者としていたしましては考えておらないのでございます。

○久保委員 そこで、これは大久保政務次官にお尋ねをいたしますが、ただいま防衛庁長官から明快な答弁がありました。そうしますと候補地らしきものの中で霞ヶ浦湖埋め立ては一つ落ちました。そう考えてよろしいですか。

○大久保政府委員 先ほど防衛庁長官からお話がございましたように、運輸省、防衛庁間におきましていろいろ方途を検討いたしております段階

でございまして、まあ長官も、全然ないとは保しがたい、こういう留保で御答弁になったようでございます。先ほど来大臣あるいは航空局長等の御答弁を聞いていますと、既成事実はそのままと認めておいて、どこかに穴はないかということですが、しているのではありませんが、霞ヶ浦湖埋め立てはもう穴じゃないのです、ふさがっているかっこうです。ところが、答申は、運輸大臣はじめ航空関係の皆さんからは、これも何か可能性のあるような話をしておりますが、そうしますと小泉防衛庁長官のいわゆる裁量によって百里航空基地は撤去するなり移転しますというところが、可能性があるのかどうかということなんです。どうなんですか。

○小泉國務大臣 それは重大な問題でございまして、霞ヶ浦に決定をされた場合とか、あるいは決定の前提において自衛隊の百里基地を撤去するか、そういうことは毛頭考えておりません。また考えられることではございません。百里基地は御承知のように十年間かかって四十億の金を費やして、東京を中心とする関東一帯の空の防衛上欠くべからざる飛行場だ、ことしじゅうにはMJジュエツト戦闘機部隊をば配属すること、着々準備をいたしておるのでございまして、これを撤去するとかやめるとかいうことは全然考えておらない、また考えられることではないのでございまして、東京を中心とする関東一帯の空の防衛が欠陥を生じてよろしいというような前提がない限り、百里基地の撤去とか移転ということは、私も防衛の責任者としていたしましては考えておらないのでございます。

○久保委員 どうもいまの答弁も無理だろうと思ふのですがね。それに関連して、どんなふうにあえてくるのかという、ふえる数の答弁はこの前ありましたか。一日に國際線はどのくらい離着陸するの、國內線はどの程度か、これは答弁がございましたか。答弁したのなら、その中身はあとで

資料として、そういう計算の基礎、要素を出してください。國際線については方面別ですね。それで、これに関連してお伺いしたいのであります。それが、それじゃ、日本の國際航空のいわゆるキャリアとしては日航があるわけですが、いわゆる日本の國際線の拡張、そういう方向はどういうふうに考えられておりますか。

○堀内政府委員 日本の航空のほうの路線の拡張問題でございまして、これは先般三カ年計画を策定いたしました。これは既存路線の拡充というものが、それから新規路線ということになっておりますが、新規路線につきましては、マニラ線また豪州線、それからニューヨーク・ビヨンドのいわゆる世界一周路線というふうなものを計画しております。ただ、この点につきまして、まことに残念でございますが、シドニー線というものが先般の交渉で獲得できませんでした。もちろん計画として四十二年度からシドニー線をやるというふうになっておりましたが、いま申しました世界一周線あるいはマニラ線よりも一年あとにやるというふうな計画になっておりますので、今後またさらに機会を見て、この交渉はやる、かように考えております。

○久保委員 日航の三カ年計画というのはいつからいつまでですか。

○堀内政府委員 三十九年度にこしらえましたもので、四十年から四十二年ということになっております。

○久保委員 その中身はあとで資料として出してほしい。

いま答弁で言及されましたシドニーの問題はイギリスとの協定で貫徹できなかったということでありまして、日英の航空協定改定についての交渉の大きな柱はシドニー線を開設するというところに承知をしておいたわけでありまして、これがだめになったおもな原因を簡単に答弁してください。

○堀内政府委員 確かにシドニー線と申しますのは香港・ビヨンド・シドニーという問題でございまして、豪州との関係では、日本はシドニーに

イントを持っておりませんが、香港・ビヨンド・シンドニーというものをイギリスとの関係で持つておらなかった。これをぜひ四十二年に開設するためには、できるだけ早く権利だけは確保しておきたいということで交渉が始まったわけでございますが、先方としましては、香港・シンドニー間というものはイギリス側の航空企業、主としてBOACの非常に有利な路線であるという点から、この点、日本側の要求をなかなか入れないということでございます。ただシンドニー線が今回獲得できないということだけで問題を決裂させるということもまたとるべきでないというように、一応の妥結はいたしましたけれども、最も熱望しておりますのは、イギリス側の立場からどうしてもぐあいが悪いということで、残念ながら今回は獲得できなかった、こういうことでございます。

○久保委員 次に、国際航空協定で、わがほうは相手側に対して乗り入れをしてない、だが相手側が日本に乗り入れをしているというのはどこまでですか。

○橋内政府委員 現在の協定では、いま申しました豪州はカンタスが東京に来ておりますが、わがほうは行っておりません。それからカナダはカナディアン・パシフィックが東京へ来て、ビヨンド・香港をやっておりますが、日本はカナダに行っておりません。それからヨーロッパにつきましては、オランダのKLMが北極回りと南回りで東京に参っておりますが、わがほうは行っておりません。それからもう一つ、スイスが南回りで参っておりますが、日本では現在のところ行っておらない、こういう状況でございます。おもなものはその程度でございます。

○久保委員 その原因は、日航の拡張計画というか、そういうものに関係があつて、わがほうの利益というか、そういうものは延ばす必要はないというふうな当方の考えだけで延ばしてない、こういうふうな了解してよろしいか。

○橋内政府委員 これは、現在において行ってないということでございます、将来は行くべきで

ある、かように考えております。ただ重要なものから逐次やっていくという点で、先ほど申しました豪州等はなるべく早く行きたいということ、あるいは今後、南回りヨーロッパ線の増便の場合に、スイス経由というふうなものも考えた、かように考えておりますので、わがほうの都合といえども都合でございますが、これは採算上の点、その他全般的な都合で逐次やっていくということでございます。

○久保委員 そういう航空協定の締結のしかたはわが国に利益があると思つていますが、いかがですか。

○橋内政府委員 この点につきましては利益はない、あるいはすぐ始めるのでありますれば、先方が乗り入れて数年にしてこちらが行くということであるならば、いわゆるレシプロカルでございますが、こちらは当分行けないというふうな状況であるならば、そんなに早く相手国と協定を結ばぬでよかつたのではないかと、こういう問題につきましては、私は一つの議論が残る、かように考えます。

○久保委員 その議論とは何ですか。

○橋内政府委員 これは非常に古い話になります、いわば戦争直後のいろいろな事情というふうな点までさかのぼらざるを得ないということでございますが、当時としては、やはり日本としてできるだけ早く国際航空社会に乗り出したいというふうな考え方があつたと思つて、それで、こちらとしても、たとえば、あるいはもっと早くやりたいというふうな気持ちもあつたんじゃないか。当時のことはだいたい古い話でございますので詳細は私も存じませんが、こちらとしてもやうという気持ちがあつた。その点あるいは国際社会に早く復帰したいという点もあつたと思つて、そのほかに、やはり平和条約によつて既得の権利を先方に認めざるを得なかつたというふうな点も、もちろん背景としてはあつたのではないか、かように想像しております。

○久保委員 わが国の政府の中で航空政策はな

い。あるものはいわゆる空——から政策だというやうなきびしい批判が今日まであるわけですが、これは、いま航空局長が言うやうに、占領時なりの激動というか、そういうさ中にやつたということでありまして、そこに無定見のそしりをまねがれないところがあると思つて、先方に利益を与えておいて、わがほうは必要性はあるけれども行けない。たとえば、これを代表する日航の経営の実態からいって、そこまで行けないというのがある。もう一つ、また当分の必要は日本としては考えられないものがある。そういうものを、わがほうの立場は別にして、先方の要求を形の上だけで相互乗り入れとなつてゐるのは、実際は不可能なものを求めるというふうなことで、まず第一にこれは航空政策として基本的に間違ひだと私は思ふのであります。

そうしますと、過去の問題は別として、それじゃこれから将来にわたつてあなたの考えはどうなんでしょうか。

○橋内政府委員 過去の問題は別として、将来におきましては、日本と先方との間で協定を結ぶ場合は、日本に現実には必要がある。現実には必要と申しますのは、何も来年、再来年ということに限りません。非常にいいチャンスには将来の相当長期にわたつて協定を結ぶという必要があると思つて、あくまで日本側の一つの短期あるいは長期の見通しに立つた確固たる方針のもとに協定を結ぶということである。そしてまた、そういう協定は相互平等なものでなければならぬ、かように考えております。

○久保委員 次に空港の建設であります、その前に一つ政務次官にお尋ねしましょう。日本の空域というか、日本の四つの島は小さいのであります、その中で、軍隊の飛行機が最近のやうにジェット機を主とした演習が可能なるやうな空域は私にはなかなかないと思ふのです。いままで防衛庁長官にもお尋ねしたのであります、空域の問題、いわゆる米軍や自衛隊の使用する空域、こういうものが、現代の防衛というか、戦力力として

の航空機の演習、こういうものを許しておくやうな広い範囲は実際に日本にはないと思ふのです。たとえばアメリカのごときものであれば、なるほど自由に演習ができる空域を設定することができ、ところが無理に日本の中で米軍あるいは自衛隊の飛行機が演習するといふので、これは十分にやうといふたてまえでしよう、だからさつき質問したやうに、必然的に民間航空の空域というのは狭められてきた。ところが片方は、御承知のやうに、第二国際空港をつくらねばならぬやうな増加を示している。こうなると、いまあるところの民間航空以外に使用している空域といふものを前提に考えて言うならば、第二国際空港を建設したところで十分な運営はできかねると思ふのです。そういう点についてどう考えていますか。たとえばわかれわかれのほうにも関係はございしますが、横田から出ていって水戸の射撃場で爆撃演習をする、これはアメリカの国の中なら何ら差しつかえないところがたくさんあります。三沢についても同様です。海岸というか、海域に向かつて爆撃演習をする、そのために民間航空は函館の上を通らなければならぬ。これがだんだん函館ルートというか、そういう管制路が一ぱいになつたときには、それだけでは足りないから当然千歳なら千歳に直通するところの管制路が必要になつてくる。しかしこれは米軍の演習に阻害される。空港はできたが飛行機は飛べないという現実が出やしないかと思ふのです。だから私は冒頭に申し上げたやうに、日本の空と日本の土地は日本のものであるという前提に立つてものを先に考える。ところが防衛庁長官のやうな考え方では、残念ながら第二国際空港をどこにつくるにしても十分な運用はできないだらうと思ふのです。たとえば現在の羽田は五〇％しか利用できない。そういうことを考えた場合に、まず第一に考えるのは、この空域を自分の手によつて白紙に還元して、いわゆる空域の再編成をする、そのためには日米安保条約もあるから、その中の条項にはいわゆる協議事項もある。日本の政府として、やはり米側に当

たつて最良の道を選ぶというのが正しいと思うのです。戦争が激しくなつて、たとえば今日ベトナムの問題がある、そうしなければいよいよブルー14のトンネルは使えないじゃないか。トンネルをわざにかにあげてもらったといつておられますが、使えないのじゃないか、そういうことも考えていらつしやるのかどうか。いかがでしょうか。

○大久保政府委員 アメリカ空軍の日米防衛体制に基づく管制空域を一律に取りはずすことはできないわけでごさいます。しかし、新東京国際空港との関連はどうだという御質問でござましたならば、新東京国際空港はアメリカの一番近いブルー14とは重なり合わないような形で新東京国際空港の空域設定ができませんし、また新東京国際空港に離着陸する航空機は、大部分が相当大型の超音速あるいはジェット機で、しかも国際空港にこれを使用されるということでごさいますから、できるだけのすみやかに海域に出て行くということに相なるかと存する次第でございますので、現在のブルー14とそれとが交錯して支障を生ずるということとは考えられない次第でございます。もちろん日本の空を日本の翼のもとに言いたいわけでごさいます。今日の状況下におきましては、日米安保条約と両立する最大限可能な範囲におきまして、日本の民間航空を伸ばしていきたい、かように考えておるような次第でございます。

○山口(文)委員 ちょっと関連して政務次官に質問をいたしますが、この国際空港は、もちろん將來の大型ジェット機の離着陸を想定して早くつくらなければならぬというわけで急いでおられるのですけれども、私は国際空港はつくるなど言うのではありません。けれども、つくるところの場所にあると思ふのです。現に私どもの経験からいいますと、内陸にこういう大型のジェット機が離着陸する航空基地を設けるということは、よほど慎重に考えなければならぬと思うのです。現に伊丹空港で、土曜日でありますけれども、飛行場周辺の有力者が百人余り集まつたところに行つて、現在の航空行政について説明しろというわけで、い

ろいろ騒音の防止その他について説明をいたしましたが、何としても地方民の了承を得たいと考へて私は話をしてきたわけでありまして、ところが實際問題として、あの離着陸をする空路に当たつては、伊丹の飛行場は、御承知のとおり、あの周辺は、約六十万を突破しておると思ひますけれども、それだけの住民が住んでおる都市のまん中でありまして、大型のジェット機が通れば、ほんとうに寝ておつても、子供などは飛び上がるような状態で目をさましてしまひますし、いわんや家畜類やその他についても、病人、子供は騒音であるいは鶏は卵を生まない、病人、子供は騒音で

どうにも收拾のつかない状態にあります。あれ以上大きな飛行機が内陸を基地とする内陸飛行場に離着陸するということになれば、おそろくその飛行場の周辺四キロ以上の住民は、伊丹の飛行場と同じような收拾すべからざる被害を受けると私は思ふのです。したがつてこれにはよほど慎重でなければならぬと思ふのです。なるほどいままでの討議を聞いておりまして、またその当該地区でも、賛成、反対の討論があるようでありまして、その中には、なるほど私も百姓ですが、あそこら百姓なんかは、もうからぬから手放してもいいという人は、自分の利害から考へて賛成する。しかしこういふ一、二の利害によつて悔いを千載に残すようなことがあつてはならぬと私は思ふのです。ですからそういう点、伊丹の飛行場をながめてきたのですけれども、固定資産税、市民税の不払い運動をやろうということ。これはたいへんなことです。もしそういうことになればこれは申しわけないので、ぜひともそういうことがないようにというところでいろいろ話をしてきましたけれども、国際空港の運用についても、あるいはそういう弊害が出たときに――出るにきまつておるんですから、そういう場合には、その周辺の住民に対して、どういふ補償をされるつもりで国際空港を選定されるか、ゆゆしい問題でありますから、これは一時の目先の賛成、反対で自分の利害がどうのこうのという問題じゃありません。したがつて、

それはいまの政治家の責任だと私は思ふのです。ですから、悔いを千載に残すようなことだけはぜひともしたくはない。また、協力をする点については、これは誠に協力をしなければならぬと私は思ふ。そういう意味で私は言つておるのですが、これはどういふお考えで対処されますか。これは責任者からつきり言明をとつておかないといかぬと私は思ふのですが、いかがですか。これは関連をして、事務当局並びに運輸大臣からしつかりした答弁を聞いておきたいと思ひます。

○堀内政府委員 ただいま山口先生から伊丹空港の実例をおあげになりました。御説明でございまして、羽田においても騒音の問題は確かに大きな問題でございまして、また最近ではジェット機が飛び出しました伊丹におきましては大きな社会問題になっていゝと思ひます。新しい空港をつくりま

す場合にはやはりこの問題が非常に重点でございまして、全く騒音をなくするということは現在の技術段階ではできません。できるだけ騒音の被害が少なくなるような場所を選ぶということ、それから選んだ場所につきまして、できるだけのくふうをするということ、この二つをやる。それからどうしてもその騒音で耐えられないというような場合には、それを取り除く方法をさらに考へるというふうなことで、いろいろな実害というものをよく考へて、これに対処していくべきである、かように考へておられます。何と申しまして、やはり場所の選定ということ、できるだけ密集地を避けるというふうなこと、これが一番必要なことではないか、かように考へております。

○大久保政府委員 ただいま航空局長が申しましたように、新東京国際空港を建設するにあたりまして、その進出方向並びに離陸方向、そういう方向につきまして、これはいま山口委員から御質問がございまして、できるだけ騒音にかかわりのないような考慮を払つていくということが必要であらうと考へます。また離陸いたしましたならば、できるだけ早く海上に出るということ考へていかなければならぬ、かように考へておる

ような次第でございます。また騒音につきまして、それにもかかわらず起こります支障につきましては、できるだけ万全の措置を講じまして、その防止対策を考へたいと思ひます。

○山口(文)委員 私は関連ですから、深くは聞きませんが、いまの答弁じゃ何の保障もないと私は思ふのです。これは日本のような人口過密なところでは、内陸に飛行場を設けるといふのは大體不適当ですよ。ですから羽田のように、上がればすぐ海上だ、少なくとも離陸する方向は海上に向けてやるとかいうことにしなければ、これはたいへんなことです。とにかくある滑走路の先へ住居を持つて、そして子供のある家庭を實際持つてみなさい。それははらわたがえぐれてしまひますよ、私もあそこに住んでおつて、逃げ出した口なんです。とにかくおれませんが、それでも国際空港を日本はつくらなければならぬのですから、それについては理解を持っています。けれども、その場所の選定については、よほどしつかりとした考へでもつて、どうだこうだというのじゃなく考へなくちゃならぬ。当面の利害などは考へるべきでない。この点についてはわしらは責任があると思ふのです。同時に、設けられた場合には、あらかじめそういう騒音などが出た場合にはどういふ補償をする、たとえば税金を安くするとか免除するとか、そしてまた公共施設に對してはどういふことをやるとか、しつかりした具体的な言明をこの際とおかないと承知ができません。われわれはどんな被害をこうむつていますか。われわれは政治生命までも奪われるような立場にある。わしらの政治生命はどうなるかと云うなら、そんなことは問題でないけれども、しかし、それによつて常人がそれだけの被害をこうむるようなことは政治的に防止しておく必要があるから言つておる、はつきりしてもらわなければ困る。

○大久保政府委員 山口委員の実情に即した御発言に對しましては、十分私もはきやうなことが

あろうかと存じております。そこで超音速ジェット機等から起こる公害の防止については、山口委員の御意見を十分考慮いたしまして今後善処したいと考えております。

○久保委員 要求大臣が来ないが、きょう来なければあと回しにしますから、そのつもりで審議してもらいましよう。

先ほどの話がちょっと中断した形でありすが、答弁が提案説明とだいぶ違っておるようであります。というのは、この空港設置については国家百年の大計の観点から考えていかなければならぬ、こういうことでありますが、いまのような空域を制限された形で持っていくことは、私はどうしても納得ができませんのでありまして、この点については水かけ論というか、そういうことになるから、その程度にいたします。

次には空港の問題であります。日本の国内の空港というものは、よその国に比べると、かなり空港の数は多いと思うのです。いわゆる面積のわりには空港の数は非常に多いと思いますが、そう理解してよろしいかどうか。

○栃内政府委員 数の問題は、諸外国と申しましていろいろございまして、また面積その他いろいろの事情も異なりますので、一がい比較できないと思いますが、私は、まず他国に比べて数の点では遜色はないのじゃないか、こう考えております。

○久保委員 ところが、数の点では遜色ないというものは、数が多い、比較すればそうでしょう。それでこの国際空港を含めてありますが、特に地方のローカル空港とか、二種、三種の空港についてはいまやっております建設計画というものは、政府のいわゆる総合交通計画というか、そういうものがあつて、その観点において空港を選定し、整備しているのかどうか、いかがですか。

○栃内政府委員 政府で決定いたしました具体的な内容というものは、たとえば道路計画あるいは港湾計画というような性質の決定というものは、空港につきましては残念ながら現在のところでき

ておりません。ただ、空港をつくり出す場合に、従来の無計画につくってきたということではございませんので、地方の実情に即してつくっていったわけでございますが、現在のところ、ただいま申し上げましたように、数の上では遜色がないというような点もございまして、この二年間ばかりにつきましては、新設空港というものはほとんど認めませんで、主として既設空港の整備という点に昨年度あたりから重点を置くというようなことでやっておりますわけでございます。今後とも数をふやすというよりは、むしろ既存空港を逐次整備をしていくという方向で対処していきたい、かように考えております。

○久保委員 私が尋ねているのは、総合交通政策というものがあつて、その中で空港をおつくりになっているのかということを知りたいのであります。地方の実情に即しておつちやいました。地方の実情も一つの要素にはなるが、いわゆる国内空港というか、特にこれを考えました場合に、陸においては御案内のとおり鉄道もあり、あるいは自動車、バスもある、そういうものを総合して、空は航空機、いわゆる交通政策というか、そういうものがあつて、それで空港は、いわゆる航空機の輸送分野はどうあるべきか、地域的にはどう配置すべきか、そういう基本的なものがあつて、ここに空港をつくらせてきた、こういうことな

んですかと聞いているのです。そうじゃなくて、あなたがおっしゃる通りに地方の実情に即してという、わかつたようなわからぬような形で、とにかくまあ腰だめ鉄砲でこの辺に空港が必要だろう、誘致運動があつた、政治的な圧力というか、そういう発言もあつたからこへつくりましようか、こういうことでつくっていらつしたのかどうか、こう聞いているのです。

○大久保政府委員 久保委員の御指摘はまことにまことにございまして、これは従来の配置計画等におきまして、若干久保委員の海陸空の交通の総合調整の計画の上に立っていないかつたらうものがありますことは、率直にこれを認めます。今後

におきまして、できるだけ航空局長も答弁いたしましたように、鉄道でやるもの、道路でやるものあるいは航空でやるもの、あるいは海運に付するもの、そういうものを総合調整いたしました計画に基づきまして、先ほど航空局長も答弁いたしました重点主義で整備していきたいと考えております。

○久保委員 総合交通政策の中の航空機の分野というものは、もう一つ裏づけがなくなっちゃいけないと思うのです。それは御承知のように、いわゆる航空を担当する企業の体質、能力の問題があるわけですね。この裏づけがあるかどうか、そういうものを考えてこれからやっていくのかどうか、これはどうなんですか。

○栃内政府委員 ただいまの空港の問題との関連において企業の問題の御質問がございましたが、企業の問題につきましては、現在日本航空、全日空、国内航空と、三社が主として幹線をやっております。これらにつきましては、今後は企業のおのの経営基盤を強化するという意味におきまして、幹線における増加需要の三分の一を原則として各企業に担当せしめて、これを育成していきたいというふうに考えております。

○久保委員 ちょっと、がやがやしてよく聞き取れないのですが、会議録であつて読んで質問を続けましよう。

そこで、たとえば、これはほんとうかどうか知りませんが、調査はしていませんが、松本の空港には企業が進出しないという話を聞いているのです。飛行機の飛ばぬ空港をなぜつくっているのかを聞きたいのです。

○栃内政府委員 松本の問題につきましては、他の委員会でも問題になりました、いろいろ御批判があつたところでございまして、この松本の空港は、現在ほとんど竣工近いということになっておりますが、現在までのところこの路線をやるという航空会社が出ておりません。この点は従来の例でございまして、新設空港ができるという場合にはかなり前からこの路線を開通したいというよ

うな希望が生まれて、多くの場合には競願というような形になる場合もかなりあつたのでございまして、今回の場合はまことに残念ながらいままでのところ路線開設の希望が出ておらないのは真実でございまして。

○久保委員 空港をつくらしたのでありますから、飛行機を飛ばす考えでつくつたのでしやうね。そうすると、飛行機を飛ばす会社がだれも申し出がないというのだが、その場合、そのまま空港は遊ばしておく、それとも命令か何かで——命令はできる立場にないと思いますが、この間、国内線の調整については、半分命令的なものをやつたようだが、ああいうことでやって、おまえのところは幹線乗り入れをさすから、あそこへ飛んでいけというところでやりますか、いかがですか。

○栃内政府委員 新規路線の開設をやるという場合に、命令の権限は法律的にはございせん。なお、現在この路線についてできるだけ航空会社のほうで全体の関連において路線を開設するということが望ましいというところで、話し合ひはしておりますけれども、まだ、それでは開設しようというふうな段階には至っておりません。

○久保委員 それはどういうふうにおやりになるか。無理に進めて——実際全部、どれも体質はあまりよくないのです。それに採算が合わないから企業としては乗り出さぬのでしやう。それ以外に理由には考えられないと思うのです。そんな計算もできないで、なぜ空港をつくらつたかと言いたくなる。これはあなたの責任じゃない。政府の責任だ。あなたは政府の一部局の担当者だから、あなたを責めるわけにはいかぬと思いますが、大久保政務次官、これはどうなんですか。こんなことをして政府は責任を感じていないのか。大体そういうところは乗り入れないという。乗り入れないというの、採算がとれないということなんですよ。そういうところに空港をつくらせておいて、あと必要な空港の整備は中途はんばになつて、さらに私が言いたいのは、空港で、たった一日一往復一便しか出ないところがたくさんあります

ね。こういうのはいわゆる需給関係の検討が非常に薄かった、こう思うのです。もともと離島航路のごときは、別な政策上から必要でしょう。一日一回にしても、海が荒れるときには船は出ないのではありませんから、そういう離島のごときは当然必要だ、こう思うのです。ところが、いまの一つの例などは、全く国民をばかにした空港の建設をやったものだと思ふのです。これは政務次官、どう考えられますか。

○大久保政府委員 ローカル空港につきましては、航空交通の開発という面も含まれておるわけでもございます。そこで、当初は一便飛んでおりましたも、それによりまして、地方の航空開発ができました、だんだん増便をしていくということにも相なる場合もあるわけでございます。いま御設例になりました特定の空港につきましては、先ほど私がまことに申しわけないと申しましたように交通総合政策の上から若干遺憾な点があったのが、あるいは今日その事業が開始されないということであるのかもしれないと存じております。

○久保委員 もう一つこの問題で航空局長にお尋ねしたいのですが、航空機の輸送分野というものは、距離にして大体どの程度と考へておりますか。そういうのが一つありますね。陸上交通の面との分野を分かち合うというたてまえからいって、どの程度までが大体航空機の分野であると考へておられますか。

○堀内政府委員 これは離島の関係その他もございまして、一がいには申せませんが、鉄道との関係におきましては、やはり現在の例でございまして、仙台あるいは新潟というような距離以上というものが適当ではないか。もちろん、特殊な事情によりまして、それより近距離というものも必要でございますし、現にそれより近い航空路線も存在するわけでございますが、やはり長距離にな

れば航空の利便というものがさらに大きくなるわけでございますので、具体的にはそのくらいのごとかが適当ではないか、かように考へております。

○久保委員 その問題ははっきりした御答弁が出ないようでありまして、これはまたあとで引き続き質問をさせていただきます。

○久保委員 それでは大臣がまだ見えないようでありまして、おいでになりますか。なければこの辺で打ち切っておいて、あとで、後刻またしたいと思ひます。

次に、ひとつ大臣が見えるまで関連して御答弁を聞きますが、管制の問題ですね。米軍との間では管制は円滑にいっているのかどうか。それからもう一つは、合同委員会の取りきめによつて緊急の場合は日本の管制は全部移譲するわけですね。そうですね。これはいままでにそういう実例があったかどうか聞きたい。

○堀内政府委員 米軍との間の管制の調整の問題でございますが、これは円滑にいっております。そこでこれにつきましては、両方の専門家間で随時協議をやっております。この点については、先ほど申し上げましたように、東京から西に行くジェットルートというふうなもの流通というものが羽田で整備されましたのに応じまして開設を見たというふうな点から見ましても、かなり先方もこちらの実態を把握しておるといふふうに考へられます。

それから、米軍に管制の権限を移譲したというふうなことはございせん。

○久保委員 それでは合同委員会の合意でありまして、三十四年六月の合意の四号「防空上緊急の必要があるときは、防空担当機関が保安管制を行なうことに同意している」というのをこの中で言っているのです。防空担当機関とは何をさしているのか。

○堀内政府委員 いまの防空担当機関の定義につきましては、管制課長から説明させていただきます。

○泉説明員 お答えいたします。ここで申します保安管制というのは、航空交通管制ではございせん、緊急な国家非常の事態が生じた場合に、

航空交通管制制に對しましてある種の優先権を要求する、そのような行為でございまして。航空交通管制制ではございせん。

○久保委員 保安管制とは何を言うのか。

○泉説明員 これは航空交通管制機関に對して国家非常の際にある種の制限を加える、たとえば、具体的に申しますれば、この空域には民間機は飛んでくれない、あるいは防空に従事するものに最大の優先権を与えてくれ、このような要求をするのだと了解いたしております。

○久保委員 優先権の問題は別なところに言及してまします。そうしますと、もう一つ聞きますが、先ほど聞いたのですが、わかりませんでした、防空担当機関というのは何をさすのですか。

○泉説明員 これは米空軍及び日本の防衛機関をさすと思ひます。

○久保委員 日本の自衛隊ですね、それも入る。そうしますと、混乱いたしますが、航空自衛隊のどこです、司令官ですか、あるいは米軍の場合はどこの司令官—そういう機関ですね。そうでしょうか。どうなんですか。

○泉説明員 明確にどの機関からということとは規定されておられません。一応常識的には防空を担当しておる機関、これの具体的なあらわれといたしましては、管制本部に對してそのような要求をする場合には、防衛庁のAMISという機関が隣にございまして、これがこの要求をいたす、あるいは別個の機関からこのような要求があるか、その辺は明確にはきまつておりません。

○久保委員 管制課長ですから御専門だと思ふのでありますが、明確にきまつていないが、米軍の防空を担当するものと言へば、広い意味ではたくさんいますね。あるいは自衛隊もいますね。自衛隊の航空司令官というのか何か知りませんが、幕僚もおりますね。それからそれぞれの師団や連隊もおりますね。そういうもののいわゆる責任者もおりますね。もつとも、一々そういうことになりまして、どこから来てもということになりますね。そういうことなんですか。それぞれのところ

からそのときに應じて来るのでございまして、そうすれば、はいと返事をすればいい、これはこういうことですか。

○泉説明員 現在までそのような例がございせんので、明確にどの機関を通じてどの手続でやるということとはきまつておりません。

○久保委員 いままで防衛上緊急の必要がなかったわけですね。全然ない。たとえば先年キューバでは米ソの緊急の問題があった。そのときには航空自衛隊を含めてスクランブルに入るといふか、緊急防衛体制というか、要撃体制に入つたわけですね。そういう場合は、これはないので、すか。

○泉説明員 そのような場合には別の項目でブロック・アルティチュードという項目がございまして、これは一定の空域を専有させてくれ、短時間あるいは空域を限りまして、ある空域を専有させてくれという申し出がございまして、このケースはございまして、そこにございまして保安管制というものが直接発動された例は存じておりません。

○久保委員 そうしますと、あなたがおっしゃるのはいわゆる三十四年六月の合意で第二号ですか。先ほど質問を航空局長にした、いわゆる「防空任務に従事する軍用機に對しては交通管制上、最優先権を与えることに同意している。これらの軍用機の離着陸に際しては、その迅速な行動を可能ならしめるため定められた一定の空域をあけるように他の航空機の管制が行なわれる」とこれですか。

○泉説明員 その項目ではございせん、一定の高度制限の項目でやっております。

○久保委員 それはいつの合意で何号ですか。

○泉説明員 お答えいたします。第三章の二、在日合衆国軍の要求に基づき、民間、軍を問わず、すべての航空機関に優先する航路制限を航空交通管制本部を通じて提供する。これでやっております。

○久保委員 それはちょっと持つておらないから、あとで見せてもらいます。

そこで、大臣がいらっしゃったから、河野大臣

とあわせて質問をしたいのだが、河野大臣がまだおくられているようだから、あとからまた別途にやります。

先般来、大臣にも各方面からお尋ねがありました。この第二国際空港、いわゆる新東京国際空港の位置の選定は、組織法によつて運輸大臣の専断事項である、しかし、問題が大きいので、政府の内部においては関係閣僚懇談会か知りませんが会議によつてきめていく、こういうことになつていくわけですね。そこでこの座長というのは運輸大臣でなくて、いわゆる河野國務大臣というふうになつておるのです。そこで運輸大臣にお尋ねしたいのは、この第二国際空港をいまの時期までにきめられなかった原因というのは大さっぱに見て何ですか。なぜ専断事項できめないのか、単にこの問題は大きいからということできめられなかったのか、それとも別な理由できめられないまま、本末転倒であるが、空港公団法を出してきた、こういうことなんでしょうか、どちらでしょう。

○松浦國務大臣 御承知のように七百万坪もの大きな、羽田の七倍もあるような国際新空港でございますから、したがって資金も国費も膨大に使わなければならぬというので、なるほど運輸大臣の専断事項ではあります。結局関係閣僚懇談会を開くほうがいいというのが佐藤総理大臣の考えでございます。佐藤総理大臣と相談いたしました。もちろん皆さんのいろいろな意見を取り入れてやることのほうがいいと私も考えましたから、そこで七大臣の協議の一致する点に持つていくというのを考えて、関係閣僚懇談会を開いたものであります。それでいろいろやつていく間にどうしてもこれは公団でなければ、役所の片手間でどうもできない、ということ、まず第一に場所を選定するとすぐ土地が上がるのです。役所には予算があつたりいろいろの制限があるのですから自由に値段をきめたり、土地をきめたりすることができない、でございますから役所が決定する前にいろいろなスタンバイをしておきまして、そ

れで決定しましたならばすぐ公団を組織して土地の買収をする、同時に工事も公団がやる。さらにできた後の管理、経営も公団がやるということ、いままで他の国の例を調べましたが、これだけの空港であれば相当国際收支の均衡の上の貿易外収入も相当にあるという見通しで、公団は黒字でいくことができるだろうという見通しもついておきます。そういう諸般の関係から、私はこの関係閣僚懇談会に案を提案することはいたします。しかし、これはやはり相談の上で、皆さんの御了解を得なければ、農地の場合は農林省の御協力を得なければならぬ、道路の場合は建設省の御協力を得なければならぬ、その他科学技術の問題については文部省の了解を得なければならぬというように、いろいろな関係がありますし、また防衛庁にも相談しなければならぬ事項も起つてくるというふうなことで、一省で専断事項であるから黙つてきめてもいいということではございませんが、やはり関係内は平和のうちに一致協力してやるべきであるという点から、関係閣僚懇談会を開くに至つたのであります。

○久保委員 一致してということでありまして、これは一致していったほうがいいのです。そこでいまだに閣僚懇談会も結論を出しにならぬが、問題点は何ですか。いろいろ候補地を運輸大臣のほうではお出しになるのですが、運輸大臣のほうではお出しになったのは、航空審議会の答申に基づくものをお出しになっておられるのですが、そのほかに候補地らしきものがいろいろ話題にのつて、それを逐次検討しておられるのですか、いずれですか。

○松浦國務大臣 この間もここで発表いたしました。第一候補地は何といつても富里及び霞ヶ浦であります。そのほかに、その関係閣僚懇談会の中で東京湾の埋め立ても候補として一応調査するほうがいいということになりまして、現在は三つありであると認めております。

○久保委員 どうも運輸大臣ベースのものの考え

方でお話ですが、私は関係閣僚懇談会の全体の空気をお尋ねしておるわけです。全体としてはどうなんですか。いわゆる閣僚懇談会というものの意向は、その中のメンバーの一人でありまして、運輸大臣はその中のメンバーの一人でありまして、運輸大臣は最終的の閣僚懇談会の意向でありまして、その後、この決議に基づきまして、次官会議においてそれぞれ部門を分けていま検討中でありまして、大体話はきまつておりますから、一日も早く法案を通していただければ、第二条に基づいて個所を決定し、同時に公団を発足させて、そうして予定のコースに進んでいきたいと思つております。

○久保委員 早く法案を通せばきめるというのだから、なるほどこの法案はそういう形でできています。法案が通つて政令で場所をきめればこの公団は動き出す、こういう法律もあるもんかなと思つて、政令で場所がきまればあとは自動的に公団ができる、ものの順序が違ひやしないか。まあ佐藤内閣になりましてもうしばらくになるが、池田内閣の引き継ぎでありますから、なかなかそううまくはいかぬだろうとは思ひますけれども、ものの順序ぐらゐは、大臣、閣僚でありますから、おわかりのとおりだと思ふ。候補地を決定してきかいますまでの方式でやるか、これは是非問うべきだと思ふのです。そういうところがどうもわれわれとしては納得しがたい一つの大きな点であります。

それじゃいつごろにめどをつけるのですか、運輸大臣としては、國務大臣じゃなくて運輸大臣としてはいつごろに政令できめるのですか。それは大体いつきまると書いてありませんから、いつごろまでにはきまりそうだが、きまる、こういうのはお見通しはどうなんですか。

○松浦國務大臣 さつき申し上げましたように、どこにやるといふことをいま言えませんが土地が暴れいたしますから、それはいいよのときでなければ発表することはできないと思ひますから、ひとつ御了承を願ひたいと思ひます。

○久保委員 土地が暴騰するとおっしゃるけれども、大臣、それは違ひじゃないですか。結局目あつてないということですよ。たとえば国会が終つてこの法案が幸ひにして通過した、そのとたんに発表されても、公団が動き出して、それは測量もしないとならぬ、買収の手続もしなければならぬ。そのうちにはどんどん上がりますよ。やはりたいした暴騰——時間の問題は、いま発表できるものならこれは当然あつても発表できるのです。あとで発表できるものならいま答弁できるのです。それは閣内でもなかなかまとまりがつかぬということにとらざるを得ないと思ふのであります。

いづれにしても、先ほど来からいろいろ話が出ておりますが、これは国家百年の計の上に立つてやるべき仕事でありますから、十分国民が納得するように、利用者が便利ということだけでやるべきではないのです。これは国民生活に非常な影響をもたすものでありますし、しかも国費を使つてやるのでありますから、何か、提案理由の説明が、この間じゅうの参考人の話を聞くと、利用者が一番便利便利と言ふ。利用者が便利なのはけつこうなことであります。その前に国民大衆が理解と納得を持つような形で決定しなければいけません。だからいまの手続は全く逆であるというふうに言ひたいのであります。

時間がありませんから、次に事務的なことを聞きます。航空局長にお尋ねしたいのは、要員の確保についてはどうなんですか。おおよそ要員は何人ぐらゐ、この公団ができた必要なのか。そして附則のほうを見ると、国有鉄道の方の共済組合員の身分の問題について言及しているが、国鉄のほうから要員を確保するつもりなのかどうか、どうなんですか。簡単に答弁してください。

○新内閣府委員 公団の職員数につきましてはまだ最終的に決定しておりません。腹案として三百数十名というのを考えておりますが、これはまだ大蔵省と最終的にきまつた数字ではござ

いません。

それから、要員でございますが、これは各種の専門技術者を要しますので、運輸省の技術者はもちろんのことでございますが、そのほか国鉄あるいは他官庁の専門家という人々あるいは民間の専門家というような人にもぜひ来てもらいたいというふうに考えております。

○久保委員 国鉄は、先般この委員会にも運輸大臣もいらつして、たとえば建設公団の法案のときに建設公団は多量に技術者が要するということが、国鉄当局はやはり長期計画の中で要員、特に工事要員が不足である、こういうことで話は合わなかったわけです。これまたどの程度の要員を、国鉄あるいは運輸省に——運輸省という航空局管内だと思ふのでありますが、特に国鉄から要員をどの程度希望されるかわかりませんが、これはなかなか容易ではないだろうと私は見ています。いずれにしても、これは参考のために聞いておきましょう。

それから資金調達の方法であります。これはこの中には公団債を発行するという事になっておりますが、おおよそどんな程度に発行し、予算支出はどの程度に考えているのか、どういった規模になるのか、いわゆる資金調達方法はどのようなふうに考えているか。

○橋内政府委員 この点につきましては、先ほど大蔵省のほうからの説明がございまして、具体的な数字の発表はもろなかつたのでございすけれども、この点まだ大蔵省と最終的な調整はついておりません。ただ、私どものほうとしましては政府出資というものを当初は五億でございすが、今後相当の額を要求したい。そして、それが認められなくても不足資金が出ますので、これらの財源というように民間資金を導入していきたい、かように考えておりますが、まだ大蔵省との間で調整中であります。

○久保委員 時間がきたようでありましてから一応この程度にしますが、この公団法は、いふならば佐藤内閣の政治力の弱さの表現だろうと私は思うの

です。たいへん失礼であります。国際空港というものを選定しないままに、いわゆる公団だけをやつてくれというものは順序がございす。空港の候補地はこの辺につくりたい、ついでに建設の方式としては公団方式、資金の調達はこう、要員はこのとおりというのが順序でございまして、いままでの御説明からいけば、候補地については残念ながら決定はしていない、いつきまるかもわからないということとでございまして、これはたいへんな間違ひだろうと私は思うのであります。いずれにしても河野大臣はまだ見えておりませんけれども、次会に来るでしようから、そのときにでも政府部内におけるこの座長にお考えのほどを聞きたい、こう思います。

○松浦國務大臣 佐藤内閣の微力だというお話については反対であります。微力が微力でないか、やらしてみなければわからぬじゃありませんか。私も真剣に国務に取り組んでおりまして、簡単に質問応答の場合のことばを使われるについてはどうも不満であります。早く決定するといつても、法案を出しておる以上、法案がきまらなければこれは決定できないのです。法案がきまればすぐもうやれるだけに七人の閣僚の相談も、総理の了解も得ておりますから、法案さえきめていただければすぐ発動することができるのであります。でありますから、どうも佐藤内閣が弱体だなどということをひとつ言わぬようにしてもらいたい。

○久保委員 それは、弱体でなければ、別に本末転倒のように思われるような法案はお出しにならぬほうがいいじゃないですか。

それじゃお尋ねしますが、第二国際空港の選定の位置は政令でなくちゃきめられないのですか、いかがですか。政令だけでしかきめられないのですか。これは、国際空港の位置決定は運輸大臣の専断事項で、政令は必要ないのです。必要な単独で政令でおやりになったらいいでしよう。何もこの法案は要らないのですよ、そういうことをおっしゃるなら。

○松浦國務大臣 それは、考え方によつてはそうなんです。しかし、閣議の了解事項として出して、ひとりの閣僚が反対したら、これはこわれてしまふのです。だから、やはり閣議に出す前に、これは政令でやることになっておりますが、政令でやることでなくても閣議の了解を得なければならぬ大きな問題なんです。その場合に、ひとりの閣僚なり三人の閣僚が反対すればできないのです。だから、専断であつても、やはり事前に相談するといふことが必要なんです。私は、それがほんとうの民主政治だと思ふのです。

○久保委員 それは大臣、あなたがおっしゃる気持ちはわかるんですよ。だけれども、結局そんな話が煮詰まつてからお出しになつて、これはおそくないんですよ。そうでしょう。

○松浦國務大臣 煮詰めるためにやつてゐるのです。

○久保委員 煮詰めるためにいつたつて、大体手順がおそいんです。だから閣僚の中で反対する者があるからいま閣僚懇談会を開いてゐるんですよ。

○松浦國務大臣 いや、あまり反対じゃありません。

○久保委員 筋からいけば、いわゆる第二国際空港はあなたが選定するといふんだね。きめるのでしよう。きめる場合には、航空審議会の答申に基づいてきめるというのが一つの筋なんです。その答申を尊重するかしんが筋として一つの問題があります。あがつてきた候補地については、必ずしも私は問題がないということじゃないのですよ。筋からいけばそうなんです。それが押し通せないところはいわゆる佐藤内閣の弱さがあるんじゃないかといふことは、これは当然言われていんじゃないかといふことは、強かつたら、とくにきまつていますよ。いや、運輸大臣が弱いとか、強いかいというのじゃないですよ。佐藤内閣自体が弱いからだ、こう言つてゐるのです。誤解のないようにしてください。

○松浦國務大臣 運輸大臣は佐藤内閣の下におりますから、佐藤内閣が弱いといふことは、同

じですよ。

○長谷川委員長 他に御質疑はございせんか。——他に質疑もございせんので、本案に対する質疑はこれにて終局いたしました。

明二十八日午後一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。
午後一時四十一分散会

昭和四十年五月四日印刷

昭和四十年五月六日發行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局