

第四十八回 参議院運輸委員會會議録第二十六号

昭和四十年五月十九日(水曜日)  
午後四時十分開会

出席者は左のとおり。

委員長 松平 勇雄君  
理事 江藤 智君  
委員 吉田忠三郎君

委員

國務大臣

運輸大臣

政府委員

事務局側

説明員

運輸大臣官房長 堀 武夫君  
運輸省航空局長 杉内 一彦君  
常任委員会専門員 吉田善次郎君  
運輸省航空局参事官 手塚 良成君  
運輸省航空局新国際空港調査課長 三浦 誠夫君

本日の會議に付した案件  
○新東京國際空港公団法案(内閣提出、衆議院送付)

○委員長(松平勇雄君) ただいまから運輸委員會を開会いたします。

新東京國際空港公団法案を議題といたします。前回は引き続き質疑を行ないました。御質疑のある方は、順次御発言願います。

○加瀬完君 運輸大臣に伺いますが、昨日法制局との間でいろいろと航空法関係の問題点が質疑応答をされたわけですが、これらの点について、運輸大臣は次の点を、私が申し上げるように御了解していただいたと解釈してよろしいでしょうか、これから一点ずつあげてまいります。

航空法の第五十六条の三の、運輸大臣は、空港を指定するような場合、「空港の附近の土地の所有者その他の利害關係を有する者の利益を著しく害することとならないように配慮しなければなら

ない」という規定がございまして、これは一応行政当局として空港指定などの場合の行政をするため

点ではないかという質問について、法律的にはそういうことになるという法制局の御答弁があったわけですが、これは大臣においてもそのように御理解がいただいたと考えるとよろしい

でございますね。

○國務大臣(松浦周太郎君) 法制局の部長が答弁いたしましたように、十分の配慮をいたさなければならぬと思っております。

○加瀬完君 それから、申請の審査の規定のござい

と。、こういう規定につきまして、「確実に取得することができると認められる」ということは、三分の一程度の反対が残っておりましては「確実な取得」というようには読み取れない、このように御解釈を法制局はなさったわけでございますが、この点も御了承いただいたと考えてよろしい

うございませうか。

○國務大臣(松浦周太郎君) 法制局並びに社会通念としての確実ということに合致するまでは、どこまでも了解の得られるようにわれわれは努力をしなければならぬと思っております。

○加瀬完君 なお、この航空法の三十九条あるいは三十八条三項の、公団法によれば準用規定になつておりますが、これらの趣旨も十二分に尊重をして行政を行なっていく、このように理解をしてよろしいでしょうか。

○國務大臣(松浦周太郎君) ただいまお伺いの点に對しまして、十二分に努力善処するつもりでございます。

○加瀬完君 次の問題に移ります。

この三十九条二号の、著しく他人の利益を害するといふものの中に、今日においては騒音といふものを一応対象として対策を立てなければならぬ

い客観的な情勢になつていふと思ひます。これは局長に伺いますが、ところが、その公団法の中には、騒音に対する責任といふものはどこにも記されておらないようでございますが、この点はいかがでございますか。

○政府委員(杉内一彦君) 騒音の問題につきましては、現在次第に問題になつておまして、民間空港におきまして、特に大阪におきまして非常に問題になつておりますので、現在大阪について調査中でございますが、現段階におきまして、この法律案を起草する段階におきましては、いかなる規定を設けるべきかということについて、政府内

部の見解の統一を見ておらなかった、こういうようなことでございます。今後、民間空港の騒音問題について、どういふふうな政府として、一体として対処するかという点は、今後関係各省の間で検討を進めていかねばならぬ、かような段階であるがゆゑに、この法律にはまだ……。

○加瀬完君 航空審議會の答申の末尾に、候補地に對しましての騒音対策については特に対策を立てるようという条件が附されておつたわけでございますが、それがいまして、騒音の問題の解決のためには、少なくとも新空港をつくる公団法の中には、十分な配慮といふものがされてしかるべきだと思つてございまして、この新東京國際空港公団法の案の中には、騒音を受ける側からすれば、その騒音をこのようにして除去する、あるいは防音をする、そういう公団あるいは政府の責任といふものはどこにもございませぬ。非常に形式的なことではございますが、法案の中には、そういう問題は盛り込んでおりませぬ。

○政府委員(杉内一彦君) 法律案そのものの中には、規定してございませぬ。

○加瀬完君 騒音に對する認識といふものが、一体、特にSSTといふような飛行機の場合の予想される騒音といふものに對する対策といふものが、具体的に、政府においても、運輸省においても、煮詰まつておらない。騒音に對する認識といふものが、率直に言へば、非常に欠けてゐるのじゃないでしょうか。この認識について、十二分に対策を立てられるように実情の分析ができていふとお考へてございませうか。

○政府委員(杉内一彦君) 先ほど申しますように、騒音の問題につきましては、航空局あるいは運輸省としましては、いろいろ配慮しなければならぬ

ということでは、検討は以前から進めております。

政府全体として、民間航空機に対する騒音防止という問題をどう対処するか、まだそこまで考え方が煮詰まっておらないというのが現状でございます。今後、この問題を進めると同時に、また、SSTというのに対して特別な配慮をする必要があるかどうか、この点についても検討を進めていかなければならない、かように考えている次第であります。

○加瀬完君 防衛施設庁等では、非常に騒音測定あるいは騒音被害の調査というものが進んでいるわけでございますが、運輸省はそういう騒音の影響というものをどう分析をしておらないようございまして、そうございまして、実際にございましては、位置が決定する、敷地がきまる、あるいは進入表面、転移表面というものを一応想定いたしまして、いざ飛行機が飛ぶということになりますと、そこで騒音の問題が起つて、どうにも処置がつかないというふうなことになるか、ないわけでございます。

そこで、想定でございますので、SSTになりますとどうということ、飛んでない飛行機で、具体的にはわからないわけですが、朝日新聞の四十年の一月一日に、「都会生活の明暗」という調査をいたしましたものが載っている。その中で、「よくない点」で第一位にあげられておりますのは騒音です。その次が交通地獄であります。それほど騒音というものが社会的な問題になっているわけでございますので、少なくとも現在の空港で、あるいは軍用飛行場で、進入表面、転移表面なりについて、どれくらいの距離でどのくらいの騒音があるというのを認識をして、したがって、それに準じて推定をする場合、一体どれだけの住民に影響があるか、どれくらいの住民の影響は遮断することができるかといったような問題の研究もできると思うのです。そういう研究というものが十分なくては、騒音対策というものは、飛行場ができてしまつてからでは対策不可能な問題というものでできないわけではないわけですが、具体的に伺いますが、一応SSTというものができる、

あるいはSSTというものが推定できなければ、現在の旅客用のジェット機というふうなもので、着陸帯から何キロ程度は何ホン、あるいは滑走路の表面何メートル離れて何ホン、こういう御調査がございまして。

○政府委員(板内一彦君) 現在羽田におきましては調査したものがございまして。それから大阪の伊丹でジェット機が最近離発着いたしましたので、これは最近に至りましてこの調査をいたしました。まだこれは集計ができておりませんが、いろいろな資料等から、いまおっしゃるような問題につきまして資料は持っておりますが、この点は非常に専門的な点がございまして、差しつかえなければ専門の課長あるいは参事官から答弁させたい方が私より適當かと思ひます。

○説明員(三浦誠夫君) ただいまの先生の御質問は、SSTあるいは現行ジェット機でおおむね滑走路あるいは着陸帯の縁端からどのくらいの距離でどのくらいの音になるかという御質問だと思ひますが、飛行機の騒音に限りませんで、騒音問題一般をいたしまして、確実にこれがこうだと言ひ切れるはつきりした表現というものはなかなか一般にもなされておられませんので、一つの例で申し上げたいと思ひます。

昭和三十七年三月に、東京国際空港の周辺でジェット機の騒音が問題になりました際、当航空局が測定いたしました、現在飛んでおりますところのDC8、この騒音を測定いたしました。そのときの結果で、これは雑誌などにも出ていますものでございまして、申し上げたいと思ひます。これは一つは滑走路の長さにもよることでございますが、かりに今度の新国際空港が四千メートルの滑走路になった場合ということで申し上げたいと思ひますが、滑走路の縁端から約二キロ余り——二キロから三キロくらいのところで九十ホン程度、それから六キロくらいのところで八十ホン程度、当時の測定ではこういう数字になっております。それから、SSTのお話がございましたが、S

SSTは、先ほどから先生お話しのように、まだわかつておりませんが、現在米國で開発しておりますのに、米國の政府から開発要求書というものが出ておりますが、これには数字を示してございまして、けれども、現行ジェット機より大きくならぬようにという開発の要求書が出ております。

○加瀬完君 この羽田空港の騒音調査のことでは、うね、いまおあげになったのは。

○説明員(三浦誠夫君) そうです。

○加瀬完君 それは、滑走路の先端から大体二キロで百ホン、二キロ半で九十五ホン、四キロで九十ホン、五キロをこえているところで八十五ホン、七キロ弱で八十ホン、延長上はそういう測定になっております。

○説明員(三浦誠夫君) ただいまの数字は、私のあげましたものよりも一キロない一キロ半ぐらい違つておると思ひますが、それはさき申しましたように四千メートルの滑走路にした場合ということでお話をいたしましたので、羽田でございましてそれから一キロぐらい引いて——つまり、先生のおっしゃいますように、距離を足していただければけっこうでございます。

○加瀬完君 四千メートルの滑走路は現在ないわけですね。現状では私の数字のほうが正しいと思ひます。そこで、四千メートルの滑走路を必要とするというところは、結局その滑走路でなければ飛び上がれない、あるいはより上昇するためにはそれだけの長さを必要とするということになるわけでございますから、延長が長くなつたからといひまして、これから開発される飛行機、あるいはジェット機の現在のものにしたとしても、必ずしもそういう形に低くなるということにはならないと思ひます。というのは、このSSTの問題で、衆議院で参考人に出られた方が、現在の二倍ないし三倍の音を出すであろう、現地の調査で私もそういうふうな認識をしてきたというお話もあるわけでございますから、これは大きな音にしないようにという一つの目標はございまして、これは大きな音を得ないという証言もある

わけでございますから、これは一応音は大きなという想定で騒音対策の上からは考えていかなければならない問題だと思ひわけでございます。

そこで、一応六キロで八十ホンといたしまして、八十ホンというのにならば、これは一応騒音対策を必要とする音の高さということになります。一般の住民が生活をしてまいります上に、八十ホンということであれば、一応これは何らかの対策を考えなければという音の高さにはなりません。

○説明員(三浦誠夫君) 先ほど先生から、防衛施設庁でやっておりますもののお話がございましたが、大体防衛施設庁でやっております場合にはその程度のことであります。距離数は五キロと言つておりますが——に該當いたしますし、大体先生のおっしゃるようなことにならうかと存じます。

○加瀬完君 防衛施設庁の調査では、基地の飛行場と民間飛行場では違ひますけれども、基地飛行場では三百五十メートル高度で百ホン以上といわれております。で、民間空港になりますとずうたいが大きいわけでございますから、直ちに三百五十メートルの高度の問題とはつながりがつきませんけれども、一応滑走路するときには、急上昇はしないかわりに、低空で軍用飛行機より長時間飛ぶということになります。そうすると、上昇をしていく滑走路の延長というものは、影響するところはむしろ軍用飛行機よりも時間的には長い、防衛施設庁ではこういう見方をしておるわけですね。そこで、高度はどのくらいになりますか。SSTが開発されて、飛び上がる高度はどのくらいになりますか、着陸帯に対して勾配は幾らです、想定されることは。

○説明員(三浦誠夫君) SSTの離陸の際の上昇の程度については、いまの開発要求書にも明瞭にしておきませんし、ちよつといふ段階では推定で申し上げることは困難かと思ひます。ただ、音のほうはそういうことで押えております。

○加瀬完君 新東京国際空港の着陸帯に対する勾配というものは、進入表面に対して五十分の一と

いう御説明がありました。それでございませうか。  
○説明員(三浦誠夫君) 進入表面の勾配は、現段階は、現行の航空法上五十分の一でございませう。  
○加瀬完君 いま四十分の一でございませう。

○説明員(三浦誠夫君) 計器進入用のやつは五十分の一でございませう。  
○加瀬完君 五十分の一で入ってくるという、いまのジェット機よりも相当高度をおろして入ってくるわけにはいかないことになりませうね。そうすると、いまよりも受ける騒音は高いということにはなりません。

○説明員(三浦誠夫君) いまお答えいたしました五十分の一というのは進入表面でございまして、これは御承知のように、万々が一の場合の、墜落するような事態は別といたしまして、通常の場合の最悪の場合を考えたもので、飛行機はそれより下を通らないのだということで、そこまでに逆に建築物の制限をするわけでございませう。実際の飛行機はそれよりかなり上のほうに入る。つまり急勾配で入るのだというふうに御了解願えればよろしいかと思ひます。少なくとも着陸時に現在のジェット機よりさらにSSTのほうがゆるい角度で入ってくるというようなことは、現段階では何ら言われておらないように思ひます。

○加瀬完君 しろうとの常識的な判断ですけれども、ずうたがが大きくなれば、やはり勾配はゆるやかにせざるを得ないでしょう。そういうことになるではないかと、防衛庁あたりの見解は、私がいま申し上げたような推測をしているわけで、それはできないものをそうだろうあだううと言つてもしかたありませんから一応やめますが、そこで、騒音の人体に及ぼす影響ということについて運輸省は御調査なされておりますか。騒音の人体に及ぼす影響ということ、どんな資料をお集めてございませうか。具体的に、運輸省としては対策を立てているんだということもございませうから、お示しをいただきたい。

○説明員(三浦誠夫君) いまお話しございました騒音の人体に与える影響といふのは、この空

港の問題に限りませう、他の産業公害の騒音の面でもいろいろ論議はされておりますもの、なかなか生理的な問題に心理的な問題が入つてまいりまして、したがって、好ききらいという問題が入つてまいりますので、的確な結論といふことが、データのとり方にも問題がございまして、得られないというのが通説のようでございませう。現在、ちよつと御質問とはずれるかと思ひますけれども、航空機騒音の人体に与える影響といふことが、一番詳しく申し上げますが、調査されておりますのが、防衛庁におきまして、三十七年以来板付飛行場の周辺でいろいろ調査をされておるうちに聞いておりますが、このほども、すでに調査を始めましてから、三、四年になるわけでございますけれども、まだなかなか的確な表現が得られないというところを伺つておるというように、大体非常にむずかしい問題だといふことですが、ただまあむずかしい問題だといふことは、多少いろいろなことが出てまいるようですが、なかなか航空機騒音のためだといふことを、確証と申しませうか、そういうふうな確証につかみがないといふことで、いろいろ調査をされておるうちに聞いております。

○加瀬完君 日本音響学会、あるいは基地騒音対策協議会、あるいは昭島医師会、こういうところから、それぞれ騒音に対する被害といふものが文書で報告をされておりますね。これらについては、医学的に確実に騒音病といふものが成立するかどうかといふことについて問題がございませうとして、少なくとも人権擁護局が、人権事件としてこの騒音問題を取り扱つて、防衛施設庁に対して報告を出してはいますね、これは御存じでしょう。法務省の人権擁護局が「騒音における人権問題について」といふことで報告を出してありますね。これは御存じでしょう。昭和三十九年九月。

○説明員(三浦誠夫君) まことに恐縮でございませうけれども、私ちよつとそれを存じておりませうが……。  
○加瀬完君 この政府の機関が、人権侵害のおそれがあるといふことで取り上げている騒音の問題

すらも、研究の対象に入れて対策を立てておらないといふことで、一体、さらに騒音の被害が大きくなるであらうと予想をされる新空港の候補地と目されております住民たちは、騒音に安心感を持って新空港を迎えることができませんか、怠慢じゃありませんか。騒音が一番の問題です。それが全然対策が立てられておらないといふのは、ひど過ぎませうか。上司からそういう騒音に対する命令は受けておらないわけですね。この点をはつきりさしていただきます。

○政府委員(板内一彦君) 騒音の問題につきましても、私も、非常な問題といふことで、あらゆる調査資料、特に各国における資料を収集して、よく調査するようにかねてからやっておりますけれども、現在のところ防衛庁関係の資料はかなり集めておりますが、いま仰せになりましたものは、調査課長の申しましたように、まだ調査の対象にしておらないといふことは、まことに遺憾でございませうので、さつそく調査をしたいと思ひます。  
○加瀬完君 基地騒音対策協議会といふのは、会長は神奈川の知事のはずすね。この協議会の報告によりますと、五十歳代の住民の聴力は非常に衰えておる。それから精神病の発生比率が、騒音の影響のないところは一九に對して、騒音の影響のあるところは三〇・四、こういうふうな影響度のあるところは三〇・四、こういうふうな影響に、非常に精神障害に影響が大きいという報告がございませう。この資料は皆さんのほうには集まつておらないですか。

○説明員(三浦誠夫君) その資料、私のほうにございませう。それから、ちよつといま手元に実は持つておられますが、他にもいろいろ言われておるものはあるように承知しております。ただし、やはり一つの意見というだけにございまして、それがまだ実態を的確に説明しておるものではないといふふうに私も承知しております。  
○加瀬完君 それでは、騒音による学習障害の実例といふものを同じ協議会が調査をいたしてあります。これによりまして、中学を例にとりまして、騒音によつて学習が困るか、あまり困らない

か、こういう調査に對しまして、理科に對しましては困るというのが八八、あまり困らないというのはい二、算数は困るというのが九六、困らないというのが四、社会は困るが八四、困らないが一六、国語は困るが八四、困らないが一六、英語になりまして困るが九五、困らないが五、こういう数字が出ておりますが、これは学校に對しまして、学校に調査させたのではなくて、しかるべき調査の機関を設けて、この神奈川の知事が主宰をする対策協議会が調査をしたことが結論なんです。これを十二分に調査をしたことが結論なんです。騒音の影響があるかないかわからないということになります。

○説明員(三浦誠夫君) いま先生からお話がございました学校授業に對する騒音被害、したがつて児童の聴取能力に對する阻害の実情かと思ひますが、これは騒音被害の中では一番はつきり出ておるようでございまして、また物理的にも測定は容易なものでございまして、いま先生の御説明の中には、私ちよつと聞き漏らしましたが、その音の数字が出ておらなかったらと思ひますが、ある一つの音の場合のお話だと思ひますが、かなりの聴取妨害があるように私も承知しております。したがつて、防衛庁でもこの問題を一番先に手がけて、相當の処置をしていられるように思ひますし、私たちが當然必要ではないかと存じております。

○加瀬完君 これは大臣にも、いずれに空港をつくるにしても、ひとつその対策の上で考へていただきたいと思ひますのは、神奈川県では、高校進学率が騒音地域の学校とそうでない学校でどう違うかという調査をいたしました。で、基地以外の学校では七六%の進学率に對して、基地のあるところでは五八%と低い。これは、この騒音に對して、少なくとも教室で五ホン以上の高い声を出さないという授業が徹底してできなかったのが原因ではないかという判断をいたしておるわけでありませう。こういう被害に對しては、十二分に、新空港がいずれにきまらうとも、これは対策を立てなければ

ならない問題だと、お考えいただけますか。

○国務大臣(松浦周太郎君) いまの学童の問題については、まあそういう学校が障害を起こすべき騒音の範囲にあれば、まず建物から直して鉄筋にして、二重窓にするくらいのことまで、やはり政府が援助しなければならぬと思っております。そうでなければ、屋根の上を通る場合に、講義したことが子供の全部に、頭の中に入らないのではなにかと私も思います。そういう場合には、建物から直していく必要があると考えます。

○加瀬完君 建物から直して防音施設をするということが、この公団法で、地方の負担にならないで可能かどうかという問題は、あとで伺います。

そこで、騒音による学習障害の時間というものを伊丹飛行場の豊ヶ池小学校で調査いたしました資料が、少し古いけれどもござります。これによりまして、飛行機が飛んできて大きな音になって全然先生の話が聞かなくなるといふ時間を、一日に何分くらいあるかということで、午前八時から午後三時まで一カ月にわたって調査をいたしましたところ、大ざっぱに言いますと、大体三十分から四十分騒音による学習障害の時間というものが出てまいりました。飛行機の数は一機であります。新東京国際空港になりますと、一体この障害時間というものは何分間と想定できますか。飛んでくる飛行機の数ばかりでいいのです。八十一機で三十分ないし四十分ですから、今度離着陸する一機あたり三十分程度の騒音とすると、八時から三時まで新東京国際空港には何機の飛行機が上りおりするか、そういうことを計算すれば、この障害時間がわかりますか。これは調査の御担当の方、御研究がござりますか。

○説明員(三浦誠夫君) お答えいたします。ただいまの件でござりますけれども、計算といたしましては、まず飛行機の発着回数が年度別に想定できます。これをもとにいたしまして、それから、音は場所によって違うわけでございますけれども、ある場所を仮定いたしましたしてできるわけでございますけれども、一番答弁の当初に申し上げ

げましたように、音の実態というものはかなり現場によって違うことになりまして、いまだに何キロのどの程度の騒音がどの程度の騒音が何分くらいあるであろうということを申し上げるのには、ちょっといかがかと思われますが。

○加瀬完君 しかし、対策としては、あらゆる条件を検討して事前の計画を立てまさんと、騒音の防止というのはいくらもなってくるわけですね。そこで、豊ヶ池小学校というの、御存じのよう、伊丹飛行場からどれくらい離れていられるかわかりになるわけですから、かりにそういう地域に新東京国際空港ができた想定して、学校が存在したとすれば、あるいは地域が若干離れたとしても、同じような条件のところに学校があるというところを想定した場合、飛行機の離着陸の大体推定はわかるわけでしょう。これは私も計算をしても百分をこえますね。一日に百分をこえるというところは、四十五分授業ですから、小中学校は何時間影響されるかということが、これは非常に結構なことで、これは全く非常に大きな影響ということになるように、これは防音設備という問題になってくるわけでございます。それはあとで伺います。

こういう点の検討というものを十二分にしなければ、適地か適地でないか、騒音が全然防げないような、あるいは影響度が非常に人口何万というところにかぶるようなところであれば、これは考慮をすべきであるか、あるいはこういう点で防音の施設あるいは騒音の排除ができるか、こういうことが計画できるかできないかという検討をして、適地か適地でないかというものをきめていただかなければ、出たところ勝負で飛行場をつくりまして、うるさかったら騒音の対策を立てようといういままでの態度では、これはちょっと不親切過ぎると思ふのです。ちょっと科学的ではない。新空港をつくるに当たっては、こういう作業を怠りていただかなければならぬと思ふますが、御協力いただけ

ますか。科学的な検討をもっとスピーディーに進めていただかなければならぬと思ふますが、そういう点いかがですか。

○政府委員(板内一彦君) 先ほど申し上げましたように、騒音の問題は非常に大きな問題でござります。現在——過去におきましても、若干の調査は東京でいたしておりますが、最近大阪が問題になりまして、大阪についてさらにジェット機の騒音を調査いたしました。また、先ほどおしかりを受けました、その他の関係機関の調査も十分さらに収集いたしまして、そしてその経過のうちに、またSSTというものがどの程度のものになるか、要求性能としては先ほど申し上げたような次第でござります。実際問題として、次第に正確なことがわかってまいります。したがって、そういうものを勘案しまして、いかなる方法でやるかというのを考えなければならぬ。しかもこれを科学的にやるということは、まことに同感でございます。

○加瀬完君 日本音響学会が昭島を主として調査をした報告によりまして、「疲勞度については子供以上に教師に影響が出てくる。高音の会話、授業中の是正、集中力の維持等で教師は人一倍疲勞する。なお授業中の騒音による被害防止のためには、室内許容騒音は五十五ホンを限度とすべきだとされている。」という報告をいたしておる。そこで、教師の騒音と騒音との比較という一つの資料を提供してありますが、これ御存じですか。

○説明員(三浦誠夫君) いま御説明のありましたものは、私ちょっと存じませんが、他に、学校の授業騒音はどの程度のものかという資料がございまして、あるいはいままお答えするのは適当でないかもしれせんけれども、大体七十ホンをこえてはいろいろな障害を受けるという報告を受けております。

○加瀬完君 この六キロ離れても八十ホンという、大体今度の飛行場もそういう推定の数字になるであらうというお話がございましたが、八十七ホンの場合、教師が八十五ホン出しましたときに、最前列の、いわゆる教卓と一メートル程度でかすかに聞える。それから、教師の音が七十四ホンで

八十七ホンの場合は、四メートル離れても聞き聞かれない。六十六ホンの教師の音であれば六メートル離れても聞き聞かれない、こういう数字を出しておりますが、これはお認めになりますか。

○説明員(三浦誠夫君) ちょっとこまかい数字でござりますので、私も全部的確にお答えできかねますが、最初のほうにござりました。教師の音よりもなお騒音の大きい場合には非常に言語障害があるというところは、おっしゃるとおりであると思ふますが、言語障害も、全部の音が聞えるあるいは聞かれないというのではなくて、声のうちの一部分は聞かれない、したがって言語の明瞭度を欠くという要素が非常に大きいというふうに承知しております。

○加瀬完君 そうではないんです。騒音の中で聞える限界というものをやっぱり資料としてあげておきます。騒音が七十五ホンで、教師の音が同じく七十五ホンであれば、これは差はゼロですね。そうすると、五列目は教師の音は全く聞かれない。二列目になると教師の音が七十八ホン——三ホンを上りますと、二列目あたりでかすかに聞かれます。こういうことになっている。教師の音が八十ホンで騒音が七十五ホンで、五ホン教師の音が超過いたしますと、五列目でもかなり聞かれます。騒音が七十五ホンで教師の音が八十五ホン、十ホンをこえる場合に八列目あたりで聞かれます、こういう状態ですね。騒音の七十五ホンという区域は、一体どのくらいの距離になりますか。先ほどお話しになりました延長上で、どのくらいの距離になりますか。

○説明員(三浦誠夫君) 先ほど御説明いたしました、八十ホンのところがあるということでございますが、それよりさらに二、三キロは伸びるものと存じます。

○加瀬完君 横はどのようになりますか。

○説明員(三浦誠夫君) 横のほうはあまりいたしたくないようございまして、結局飛行機が頭

上を通るとき音のことをごさいますので、横のはらはほとんど何メートルという一メートルあるいは二百メートルという程度のものをごさいます、あまり問題ないように承知しております。

○加瀬完君 エンジン調整がごさいますね。エンジン調整の音というものは、むしろ爆音を上回るような音で、しかも長時間ですね。これは横へ相当広がりますよ。それから、上がるときは一直線ですけれども、おりるときは一直線にすつとくさんじゃないんです。そのまわりを相当回避いたしましておりてくるんですよ。したがって、防衛施設庁の調査も、着陸をする付近は飛行機が非常に回避をするので、相当範囲に爆音の被害がある、こういう報告をしておるわけですね。今度の場合はどういふことになるか知りませんが、いずれにしても直線にすつと、滑空地帯のところから一直線にすつとはおりません。若干どつかで蛇行をするわけでしょう。そうすると、やはりただ滑走路の延長上というだけで騒音を考えるわけにいかないでしょう。七十五ホンといったら、相当範囲が広がりますよ。

○説明員(三浦誠夫君) ただいまエンジン調整のお話と、それから待機その他の際に上で旋回しておるお話がございました。エンジン調整は、民間航空の場合にはほとんど、まあ全然ゼロとは言えませんが、あまり問題になっていないように私は承知しております。主として軍飛行場の場合のように承知しております。しかしながら、新国際空港でも当然エンジン調整その他は行なわれるわけでごさいますけれども、これには十分の設備をいたせば相当軽減できるものというふうに承知しております。それから旋回のごさいますけれども、先日視察で御搭乗いただきました際にも、羽田の上でぐるぐる回っておりたわけでごさいますけれども、あれは御承知のように、非常に天候がよくて有視界の日に、しかも着陸を急いであやつたわけでごさいますけれども、新空港の場合

はほとんど、交通量が多いことからいたしまして、計器着陸が大部分になると思っておりますが、この場合に、現在でも木更津の上空から一直線におりてまいりましてそのまま着陸するという形態をとっております。まして滑走路四本平行のものをとるようなことになりまして、上で旋回するということは危険で実施できませんので、例外的な場合はあるかと思つて、ほとんどの場合は直線進入という方法をとると思つて、また、先生のおっしゃいました騒音被害が大きいという点からいいますと、そういうふうにするべきではないか、かように考えております。

○加瀬完君 軍用機と新しくできる飛行機というものの騒音がどういふ関係になるかということ、たゞたびの御答弁で、いまのところ明らかでないというところがわかりましたけれども、横田飛行場周辺騒音測定結果表というのが、昭和三十九年九月八日から十日、三日間にわたつて行なわれている。防衛施設庁の調査でございすが、この結果を御存じですか。

○説明員(三浦誠夫君) 私ども入手しております。○加瀬完君 この瑞穂町と、それから昭島の堀向地区というのですか、二カ所で行なわれておりますが、一体どれくらい高い音が出ているか、これは課長さんでなくともけっこうです、どなたかおわかりの方ございませんか。

○説明員(三浦誠夫君) いまちょっと土地の名前を申されたのでございすが、私どもの確にそれがどの辺にあるのかよく存じませんので、名前は聞いておりますけれども、ちよつと数字がございせんので、そのままで私どももちよつとわからなかつたのです。

○加瀬完君 それでは私のほうから申し上げます。調査をいたしましたのは防衛施設庁、期日は三十九年の九月九日、時間は六時から十八時まで、八十ホンから九十ホンの回数が三十三回、九十ホンから百ホンの回数が百十三回、百ホンから百十ホンの回数が六十一回、百十ホンから百二十ホンの

回数が三十四回、百二十ホンから百三十ホンが五回、百三十ホン以上というのが三回。百三十ホンというのはいくつという境界でありますか御存じでしょうか。

○説明員(三浦誠夫君) おおむね百三十ないし百四十程度が人間の生活に耐え得る限度のように承知しておりますが、おそらくいまのやつは滑走路に非常に近いところの地区のところではなからうかというふうに考えております。

○加瀬完君 百三十ホンをこえたと鼓膜が破れるという、そういう状態ですよ。鼓膜の破れる状態が瞬間においては少なくも八回も出ているわけですね。それで、八十ホンから百二十ホンという回数を見ますと、これは二百回をこえているわけですね。しかも、八十ホンから九十ホンというのが三十三回に対して、九十ホンから百十ホンというのは百七十四回という回数になりますね。これは軍用機でございすから、そのまますSTになるかどうかはわかりませんが、現在の飛行機でもこれだけの騒音というものがあつたわけですから、一応騒音に対する対策というものは相当真剣に考えていただきます。そういう点で、いま何つております、どうも騒音対策というものはつきりしないようです。

そこで、先ほど大臣のお答えになりました点に触れるわけでごさいます。騒音対策をしなければとても困る、そのとおりだと。それならば、新東京国際空港公団法の中には、そういう学校施設、病院とかの騒音対策、防音施設については財政的な措置が講じられておりますか。そういう規定がございすか。これは局長さんでけつてうです。

○政府委員(堀内一彦君) ただいま御質問の法律そのものにつきましては、ごらんになっておわかりになりますように、法律としては規定してありません。それから、予算的には、これはまだ詳細な調査ができておりませんし、また具体的な場所もまづっておりませんので、的確な数字としては

計上しておらない。しかし、これらの問題も含めて、いろいろな補償関係というようにことで計上しておりますので、それらの補償関係の経費というふうなものによって実情に応じて対処し得るんではないか。また、そういうふうになくとも航空局としては最大限の努力を払うべきであるというふうに考えております。

○加瀬完君 軍用飛行場の場合にはね、アメリカ合衆国と日本国の何々の協定というもので法律の規定がございまして、結局補償の対象になっておりますわね。大体九〇%ぐらい。RA3ということであれば、建築費も防音設備の費用もふえますわね。しかし、この公団法をどう読み返してみたら、騒音に対して防音のために補償をするとか、補助金を出す、学校、病院等の施設については法律何々の第何条を適用する、あるいは準用するといふことはないでしょう。予算的に措置が講じられますか、これで。

○政府委員(堀内一彦君) 御指摘のように、米軍の基地周辺におきます騒音の被害につきましては、特別損失の補償に関する法律というもので、措置されておりますが、自衛隊の基地周辺につきましても、現在法律を用いずして、予算措置でまづは同様な手当てをしておるというものが現状でございす。民間につきましても、現在のところまだそういう手当てをしておらないわけでごさいます。今後さらにジェット機の騒音が増すと、あるいはSTSTというものの騒音の問題、いずれにしても、頻度が非常に増すというふうなことから、今後十分この点検討しなけりやならないというところは、先ほどからも申し上げておる通りでございす。これを法律的に解決するか、あるいは予算的に解決するか、この辺につきましては、今後関係各省と十分打ち合わせたいと思つておりますが、必ずしも法律の規定なくして、自衛隊におきましては予算措置でやっておるという点もございすので、今後の検討に待たたいと、かように考えております。

○加瀬完君 いまですね、ちょっと確認をしていただきたいのは、飛行機の騒音というものは、新東京国際空港が完成をいたしますと、日本の空港の中では一番騒音の高い空港ということになりますね。

○政府委員(橋内一彦君) さようになると思いますが、

○加瀬完君 そうすると、いままでの飛行機と同じような形態、傾向の飛行機である限りは、騒音の度合いも一番影響が大きくなると考えてよろしいでしょうか。

○政府委員(橋内一彦君) 私は新空港ができましたから次第に騒音の問題がたいへんな問題になるということを考えております。

○加瀬完君 そうであるならば、学校、病院その他の少なくとも公共施設なりあるいは社会施設なりというものに対してどういふふうな防音対策を立てるべきか、その財源はどうすべきかということとは、これは、騒音の度合いが高いのですから、財源的にやりくりをして運営するということとはではなくして、はつきりと法律で補償をするという示し方を公団法の中でやるべきではないですか、やるほうが適切じゃないですか。

○政府委員(橋内一彦君) 先ほどから申し上げておりますように、この民間飛行機の騒音問題、これは現在、米軍なり自衛隊の軍用機というものに比較しまして、もちろん比較的問題でございますが、少ないわけでございます。今後さらに、既存の空港におきましても、騒音の増すに従って大きな問題になってくる、現にすでになつておるといふことでございます。ただ、これに對しまして、立法的措置をするか、あるいは予算的措置でやっていくか、どのような方法でやっていくかという点につきましては、現在のところ関係各省間のまだ意見が固まつておらない段階でございますので、今後これらの問題を詰めて、そして法律といたことで措置するといふことが適当であるといふ段階になりますれば、この法律を改正するか、あるいはほかの立法的措置をとるかという問題、

これは残ると思ひますが、そういう方法もあり得るし、また、予算上の措置で、現在自衛隊の戦闘機等につきましてとおるような騒音対策の措置といふことをとるといふこともあり得る、今後関係各省と積極的に検討を進めるべき問題である、かように考えております。

○加瀬完君 これは相当航空法をいじっているわけですね。したがって、公団法でなければ、航空法の中で、全体の空港の關係に及ぼせるように、この騒音に対する防音の財政的措置といふものを今後講じていくという規定をなすつもりでいいわけですね。全然法律の根拠がないのに予算を盛るといふことは、これはできる場合もあるし、できない場合だつてあるわけですね。法律的根拠がないわけですから、予算を盛らなければならぬといふことにならないわけですね。しかし、法律的根拠があれば、予算を盛らざるを得ないでしょう。具体的には、予算をいじつて対策を立てるといふことになれば、七十五ホンは八十九ホンの八十九ホンの八十五ホンの、結局金を出さなくて済む水準を求めていくといふふうな、これは物理的にさういふ傾向になります。さうではなくて、これから騒音といふものが相当問題になるし、なつてきておるので、航空法なら航空法の中ではつきり、財政措置を騒音対策については講じなければならぬ、政府の責任で補償をする、こゝういふ規定を立てて予算折衝をするといふことでなければ、さうでなくたつてなかなか取りにくい予算が、新空港ができました、法律には規定がございませぬが、予算措置を講じなければならぬとせんといふことで、予算は盛られてこない。この点大臣どうですか、法律的措置をきちんと、私は裏づけをつくつておいたほうがいいと思ひます。

○国務大臣(松浦周太郎君) あとで御質問になつた点はほんとうで、これは公団法ですから、航空法といふものを、おっしゃる通りに直す必要が將來生じてくると思ひます。それで、羽田でも現在、調査課長も答えたように、あの程度の調査で、

まだ具体的に防音に対する施設をあまりしておらぬのです。ですから、おっしゃるようなことで、学校及び病院その他役場、すべての公共施設及び個人生活においても、人体に影響のあるようなことがほとんど起つてくる場合、これは、いまここで質疑応答されておるようなことが、法律の根拠になると思ひます。それで、その航空法といふものを直して、それから私は予算化されていくものであらうと思ひますが、まあ、航空法が直らずに、すぐ、この公団法でできて、来年の秋、予算化しなければならぬといふようなことはなりません。四十五年ころでなければ、飛行場はできませんから。けれども、羽田その他の伊丹あるいは福岡等の国際空港といふものが、騒音が大きくなつて、何とか防音装置に対して予算化しなければならぬといふことが国会の声になれば、これはどういふものを直して、それで、それだけの範囲において、それだけの音になれば勉強がでさなく、あるいは、人体に影響するといふのは、さつき百三十ホンだと言つておられましたが、さういふ場合にはどうするといふことになるだらうと思ひますが、こゝういふ質疑応答が、やはりそれに近づける一つの方法だと私は思つております。

○加瀬完君 さうすると、今回の公団法の提出に伴う航空法の修正の中には盛り込めなかつたけれども、将来は、この騒音対策についての財政的補償は、国あるいは地方団体に負担をさせずに行なうように、少なくとも新東京国際空港が完成する前に、十二分の法律的政策も、具体的な対策も立ていく、さういふ基本的な姿勢で運輸省はいらっしゃるのだと、こゝろ解してよろしいと思ひます。

○国務大臣(松浦周太郎君) というのは、現在、羽田程度のものでは、やつていないのです。現在は、しかし、いま局長並びに課長の答弁及び技術的關係を聞いていふといふと、今度の四キロの滑走路をつくるといふことは、二キロ半でも飛び上がれるんだけれども、二キロ半であれば、相当大

きな爆音を出さなければならぬ。しかし、四キロでいけば、自然に上がるから、いまのジェット機と同じ程度の音であるといふことが根拠になつてゐるわけなんですよ。それで、さういふことは起らぬといふことでありますから、もちろん、これは公団法だから、そこまでいかななくてもいいのですが、これと並行して、防音ばかりじゃなくて、その他の補償制度に対する航空法といふものの改正を出さなければならぬのであります。現在までの実績では、大蔵省がうんと言わなかつたのです。ほんとうは、そこで、私がさつき言つたように、今後は、さういふふうな、子供が勉強できないようなことを国がやつておきながら、いかに公共事業であつても、個人の人權を無視するようないふことはやつちやいかぬです。これはどう努力しても、きのうからもお話がありました、農家の人を立ちのかせることについて、次の営農ができるようにするといふことについて、十分愛情を持ち、涙を持たなければならぬ。あるいは、学校の子供が勉強できないような騒音を発しながら、おれのほうは知らぬといふふうな、さういふ人權を無視したような国家であつてはならぬと思ひます。これはどこまでも、私は運輸大臣を万年やつてゐることはできない、そのうち、やめるかもしれないけれども、一代議士として、あなたにお約束したことは、今後の法律改正に努力をいたすつもりです。

○加瀬完君 よくわかりました。予算を要求しても、大蔵省がいまや、さういふ予算をくれないうといふ状態でございますから、どうしても私は、法律でちゃんとワケをきめていただきたいと思ひわけでございます。

それから、これは言はずもがなのことでございますが、大臣誤解をなさるといけませんので、百三十ホンを人体に被害があるのじゃなくて、百三十ホンをこえようと騒音が破れるのです。したがって、勉強、生活、さういふた平常な状態が維持できないのは、八十ホンと一応押えなくちゃならぬ。で、八十ホンの影響といふのが、大体六キ



口に及んでくる。したがって、相当の広範囲という  
ことになりまますから、これはあくまでも、空港と  
いうものがいずれの地にかきましますまでは、  
地方負担でどうこうしなくて済むという対策を、  
十二分に法律の上できちんときめていただきたい  
と思うわけでございます。

そこで、そういうことが、いわゆる騒音対策  
というものが、振り出しに返りますが、この公団  
法の公団の任務の中には、どこにもないわけです  
ね。ですから、これを通してしまえば、かりに、  
公団へわんわん騒音で文句を言いにいったって、  
私も法律上そういう責任はございませんと  
言われれば、どうにもならない問題です。その  
措置については、航空法で定めるにしても、その  
公団によってつくられる飛行場によって起こる騒  
音については、交渉なり対策の相手なりというも  
のは公団であり、責任も公団であるという規定が、  
こんなにやかましく騒音の取り上げられていると  
きに、明瞭にされておらないというのは、私はど  
うもふに落ちない。この点は、局長、どうです。

○政府委員(橋内一彦君) 騒音の問題につきまし  
て、法律的に解決するか、あるいは予算で措置す  
るか、いろいろな方法が考えられるわけで、われ  
われとしては、非常に重要な社会問題でございま  
すので、今後大いに努力したいというふうに考え  
ております。そこで、今後、単独立法でかりにす  
るといふことになるか、あるいは航空法の改正と  
いうことも、技術的には一つの方法であろうと思  
います。いずれにしても、将来、そういう  
ことに政府として決定するということになります  
れば、当然、その騒音の被害の負担者というもの  
は何人であるかということが、はっきりきまると  
いうことになる、かように考えます。したがって、  
たとえば現在、空港につきましても、いろいろ  
な形態がございます。そういういろいろな形態と  
いうものを前提にしますと、立法的に解決します  
場合には、負担者はだれであるか、あるいは実際  
の経費の負担者、これをどこにきめるかというよ  
うな問題は、当然そのときにきめ得る問題でござ

います。公団法でいまきめるといふことも一案  
ではございませうが、むしろ、政府全体として、  
民間航空による騒音問題をどうするのだという根  
本的な問題をまずきめて、それによって法律改正  
をする、あるいは、その他の方法でやるというこ  
とに持っていくべきであらう、かように考えてお  
ります。

○加瀬完君 この民間航空を含めて、飛行場の  
騒音に対する政府の対策というものがゼロである  
というところが、この騒音問題を大きくしている一つ  
の原因です。それで、具体的に、たとえば新  
東京国際空港というような設置計画が発表されま  
す。ね、騒音を見聞して、これじゃたまらない  
というので反対をするのも、大きな反対の部分  
をなしているわけですね。したがって、さきにも  
あげましたけれども、「騒音対策には万全を期せ  
られたい。」という、航空審議会は答申をしてい  
るわけですね。で、航空審議会の第一候補地と  
して、第二候補地と、いずれにしても、新東京国  
際空港を至急に作るべきだという答申を尊重し  
て、それを実施に移しているのが運輸省だとい  
うことですね。それならば、もう二分の一、騒音  
対策で万全を期するというときに、運輸省はな  
ぜ一体、今度の公団法のとときに真剣にお考えになっ  
て、法律の上で、こういうふうに私どもは騒音に  
対して対策を立てますというものを規定しなかつ  
たか。騒音に関係する役所は、防衛施設庁が大体  
主体をなしているわけですね。それで、運輸省  
は、民間航空の飛行場でございます。それから、  
騒音というものを対峙しましては、直接た  
うも責任をとる体制ということにはなっておら  
ないような形ですね。そのためかどうか、ほかの研  
究が熱心なわりには、この騒音に対する対策研究  
というのはいささかおくれに思われる。飛行場  
ができて新しく別にいろいろ関係各省と相  
談をして騒音対策をつくるというところではな  
く、公団法なりあるいは航空法なり、そういうもの  
の基本的な中に、「騒音対策には万全を期せられ  
たい。」というのだから、こういうふうに万全を

期しましたという一項というものが私はほしかっ  
た。この趣旨は御賛成いただけるでしょうね、大  
臣。

○国務大臣(松浦周太郎君) 趣旨には賛成です。  
同時に、運輸省はそう怠慢じゃなかったのですよ、  
そうおっしゃるけれども。なぜなら、プロペラ  
の飛行機程度で、二メートル程度の滑走路で民  
間飛行機の航空をやっていたんです。羽田に、  
国際空港で、四発のプロペラで日航がようやく国  
際航空に頭を入れたのは五、六年前なんです。そ  
れで、だから、米軍が持ってきたジェット機の爆  
撃機から、防音問題が非常にやかましくなったの  
です。だから軍の関係のほうの調達庁のほうで  
やかましくいうのは当然のことであって、運輸省  
は、これは二メートル程度の四発の飛行機が民  
間飛行機の専門であって、日航機の四発のプロペ  
ラ機が入ってきた、われわれはそれで外国旅行し  
ておったのですから、その程度で、防音というこ  
とについてはあんまりなかったのです。しかし、  
今度こんな大きなことをやることになったので  
すから、実際、防音ということについて十分調査  
がなかつたものでありますから、こういう機会に、  
皆さんの御発言やわれわれの答弁——われわれが  
ここで答弁した以上は、かりに、かわらうが、政  
府を代表しているのです。それで、それ以上は、  
私は、私の言ったことはあとのかわった人がやっ  
てくれなさい、日本政府というのはいく何をやっ  
ていくかということをお自分言いたいんです。よ  
うありますから、これは学校の子供が勉強できな  
いなんというの、人権の基本を侵すのでありま  
す。こういうようなことを、音を出すということ  
が事実であるなら、やってみて、いよいよ飛び立  
つのは六年前なんです。やっていると、うちに法  
律を直すことができると思えますから、それは十  
分に、御心配の点は——私はかりに大臣をやめて  
も、この点に御与した者でありますから、一代議  
士としても実現に努力したいと思っております。

○加瀬完君 衆議院でわが党の山口委員が、伊丹  
の状態を報告、説明をされまして、伊丹では、大  
型ジェット機が通れば、眠っている子供も飛び起  
きてしまふ。家畜の被害も多ければ、病人、子供  
は騒音でどうにも収拾のつかない状態になった。  
そこで伊丹の市民は、市民税の不払いをやろう  
じゃないかという話まで持ち上がった。ところが  
あるいは航空税を設けて、この対策を立てよう  
じゃないかという話も取り上げられてきている。  
しかも、騒音の補償というものは、いまのところ  
は何も行なわれておらないのだ。こういう具体的  
な例をあげて、滑走路の先に住んでいらっしゃる  
子供のある家庭を見てもらなさい。はらわたが  
えぐられるような感じで、とても住めるものでは  
ありません。こういう具体例をあげて、現在の  
大型ジェット機でも、相当の騒音の被害で、対策  
が立てておらないということを申し上げているわ  
けですね。それで、これは、あらためてこれから  
大きな飛行機ができて、どうこうということにな  
くて、現状においても相当の被害があるわけ  
です。ですから、早急にこの問題はやはり引き継ぎ  
事項としてでも、大臣のいまのようなお考えを政  
府が具体的にこれから取り上げて、至急対策を立  
てるように、これはお取り計らいをいただきたい  
と思います。

○国務大臣(松浦周太郎君) 御意思のある点は十  
分にくんで、今後調査して、法文改正の方向に、  
各省ともまず下話をしたいと思っております。  
○加瀬完君 そこで山口さんは、日本のような人  
口過密なところに、内陸に飛行場をつくるという  
ことは、この騒音の問題からいっても、これはそ  
もそも、もう無理なんだという点を指摘をいたし  
ておりますが、この内陸の飛行場というように  
しかも、一定の人家を立ちのかせて飛行場をつ  
くるといったような点は、十二分にこれは配慮が  
行なわれてきめられると了解してよろしゅうござ  
いますね。

○国務大臣(松浦周太郎君) 先ほどから騒音の問  
題については、航空審議会の意見を尊重せよと  
おっしゃるわけですから、航空審議会がつくれ

いうところも、これは尊重しなければならぬと思ふんです。同時に、内陸のうちでも、湖も指定しております。でありますから、まあ湖につくか、富里につくかの答申を受けておるんですが、しかし、海の中につくれとおっしゃるけれども、そんな深いところへ持っていくたら、ばく大な金かかるんですよ。それでまた、東京湾の中につくれという説もあって、いままでいろいろやってみたが、海の中につくれというところは、全くこれはむずかしいことなんです。船の航路をS字型に曲げなきゃならぬんですから。これはまああれわれとすれば、答申を尊重するという点で進んでおりますから、ひとつ御了解願いたいと思ひます。

○加瀬完君 答申を尊重するのはけっこうですよ。しかし、答申の中には、騒音対策を特別念入りにということもあるわけですから、いろいろの生活、産業その他に影響を及ぼすという点で十分考慮なさる、これはそう受け取っていいでしょうね。

○国務大臣(松浦周太郎君) そのとおりであります。

○加瀬完君 それでは、あと私は一点伺いたいと思ひますが、初めに運輸省の御説明では、空港ができる、その地域の地方団体に非常な財政収入があるという御説明でございましたが、この新東京国際空港公団法を見ますと、ほとんど減免をすることになっておるわけですね。そこで、その課税問題について伺いますが、事業税については、地方税法七十二条の四を公団においても適用するということになりませんか。

○政府委員(橋内一彦君) 事業税につきましては全額免除、こういうことになりました。

○加瀬完君 固定資産税はどうなりますか。

○政府委員(橋内一彦君) 固定資産税につきましては、二種類に分けられまして、収益事業の用に供さないものに限り二分の一に減額、こういうことになっておられます、その他につきましては全部かかる、こういうことになりました。

○加瀬完君 不動産取得税も非課税ですね。

ろが、とつかえましたということにならないとは限らないわけですので、位置決定については、慎重に御配慮をいただきたいと思ひます。

○国務大臣(松浦周太郎君) きょうも関係閣僚懇談会で、新市街に対する新しい法案を出そうというのでいろいろ相談したのですが、国会が延長されないというところになれば、それは間に合わないと思うのであります。公団の場合は、全部当たってみなければ、売ってくれるか売ってくれぬかわからぬということですね。全部当たってみれば指定するということじゃ、相当おくれるんですね。実は、当たり出したら、これはやるんだなというところでだんだん上がり出すということもあるんですよ。だから、そこらの辺はやはり一つの見通しをつけて、まあ、ここをやるということになりまれば、ある程度腹をきめて、それで農村の立場も十分考慮に入れて、やっぱり見通しをつけてからならなければ、まあ全部三分の一以下に残りがなるといふところまで見当をつけて、当たってみたらなんというところは私はできないと思ひます。それはやっぱり一つの見通しをつけて、一ぺんにきめて、それから公団にまかせて、しらみつぶしに買っていくということになろうと思ひます。でありますから、いまの場合は、まあ富里にやるか、霞ヶ浦にやるか、きまつておりませんから、それはどっちになるかわかりませんが、全部当たってみたらなんというところではないと思ひます。

○加瀬完君 いや、こういう法律の新しいもの、あるいは航空法の改正というものがなければ、全部当たらない見当がつかないということになります。いまは時点が違ひまして、政令で位置をきめるということではございますので、全部当たって、一〇〇%の確率があるから、それから位置をきめようというところは困難だといふ、その点はわかれます。しかし、富里とか霞ヶ浦とか第三候補地とかいうようなことではなくて、結局、空港をこの公団法によって位置をきめるといふときには、たてまえとして位置をきめれば、その位置でまともなという、こういう公算の十二分に立つところをきめていただくことでなければ困る、そういう点、御配慮をいただきたいということですね。

○国務大臣(松浦周太郎君) それはもちろん、政府のメンツとしても、おっしゃるとおりになければならぬと思ひます。

○中村正雄君 大臣にお尋ねしたいのですがね。私出ていない日は、できるだけ会議録を読んで、重複を避けたいと思つてゐるのですが、いままでのいろいろな質問で御答弁等聞いてまいりますと、ちょっと一般の法律と違ひます点は、施行期日の問題なんです。二条とその他と分けてあります。言いかえれば、この法律が実際に動き出すのは、場所を指定するのが先行して、それが指定によつて、その次にほかの条項が動き出す、こういう施行期日になっておりますね。実際問題として、どういふ経過を過つてこの法律が生かされるわけなんですか。

○国務大臣(松浦周太郎君) 具体的に言いますと——ここでも何べんも言ったのですが、具体的に言いますと、第二条の規定によつて、政令で場所を指定するわけです。しかし、政令を出すのは運輸省が出すのですが、それはやっぱり閣議の決定をしなければ政令は生きてこないのです。また、各省に関係があるのです。これだけ大きな空港をつくるということになれば、一番大きな協力を得なければならぬのは建設省です。あるいは、その他文部省もあれば、あるいは防衛庁もある。いろいろな、七省ばかりの関係閣僚懇談会がありまして、その関係閣僚懇談会で、大体位置はどこにしたらいいということを下話をしました。これは裏話ですけども、ここで意見の一致をいたしましたならば、運輸省の事務当局は、第二条による場所の決定を、政令をきかせて持つてまいります。それを閣議で通しまして、その場所の決定が政令でできまして、その日から、つまり設立準備ですね、その空港の位置をききましたならば、第二条以外の公団に対する規定、ただし航空局の関係定員の削減に対する分を除いて、その他



の施行政令及び公団の設置の準備が開始されま  
す。それから公団の成立をやつていくのでありま  
して、第二条が発動しなければ、個所が決定しな  
ければ動きが始まらないということでありま  
す。

○中村正雄君 そうしますと、法律の政令の形式  
は、第二条は何月から実施すると、第二条による  
と、政令で地域を定めるわけですね。そうすると、  
第二条によって、どこにすることをいう政令を出  
すことが、第二条の施行期日になるわけですか。

○国務大臣(松浦周太郎君) そうです。この間も  
相澤さんにお答えしたのですが、この公団法が  
通つて後、半月もかからぬうちに、できれば一週  
間以内にきめるべく、それぞれ下検分というか、  
いろいろな七省の間の調整をはかり、また、いろ  
いろ表面にあらわれておりませんが、内容の調査  
もいたしております。なるだけ早くやるという  
予定でございます。

○中村正雄君 そうしますと、ぼくは形式を聞い  
ているわけですが、どこどこにすると、こつこ  
つ政令によってこの第二条の発動と、こつこつ形  
になるわけでございますか。

○国務大臣(松浦周太郎君) そうでございます。  
○中村正雄君 その次に、第二条を除くそれ以外  
の条項の効力を発生するのは何月何日からと、ま  
たもう一つ政令が出るわけですか、形式はどうな  
るんですか。

○政府委員(橋内一彦君) その他の規定は、二条  
の規定が施行になりましたから、その後において  
別に政令でもって日にちを定めて施行する  
と、こつこつに相なります。

○中村正雄君 ですから、私のお聞きしているの  
は、二条以外の法律、たとえば公団の準備に入る  
わけですね、実際上は、それは何月何日からとい  
う別な政令が出るわけですか。

○政府委員(橋内一彦君) お説のように、場所が  
きまる政令が出ましてから、次に最も早く動かす  
必要がありまは、附則の二条、三条等ござ  
いまして、これらの一連の規定その他の規定も含  
めまして何日からということで、政令でもって定

めると、こつこつに相なります。

○中村正雄君 政治的な問題ですが、法律だけか  
ら見れば、いつになつたら効力を発生するかわか  
らないという形になつておられます。一般の法律  
ですと、たとえば三月以内とか、六十日以内とか  
あるわけですから、これは全然政令に全部委  
任しているわけですから、形式から見れば、この  
法律が通過して、翌日すぐやつてもいいし、十年  
後にやつても、これは法律上はいいいわけですね。  
したがつて、いま運輸大臣のおっしゃつたように、  
私は、政治的な問題なんですが、場所は二者択一  
に、管申を尊重するとなればなつておられるわけ  
から、したがつて、この法律が通過してから一週間  
後あるいは十日後か、少なくとも近々におやりに  
なるだらうと思つたのですが、法律の審議の過程で、  
どこにしようとするかというのを閣議決定することは、法  
案の通過上非常に好ましくないというお考えもあ  
ると思うのですが、あなたのお見通しで、この法  
律が通つたら、実際のどのくらいの期間で場所の指  
定をおやりになるわけですか。

○国務大臣(松浦周太郎君) まあ最大限二週間以  
内と思つております。この間、一週間と言つたの  
ですが、一週間以内にやりたいのだけれども、二  
週間以内にやります。

○中村正雄君 そうしますと、この法律は、成立  
から、いまの大臣の見通しでは、二週間以後は大  
体発効すると、こつこつ差しかねないわけでは  
ないか。

○中村正雄君 そうしますと、この法律は、成立  
から、いまの大臣の見通しでは、二週間以後は大  
体発効すると、こつこつ差しかねないわけでは  
ないか。

次に、衆議院でもこれはいろいろ問題になつて  
結論が出ておらないと思うのですが、公団の役員  
の欠格条項の問題ですが、何か政府は、衆議院の  
委員会の審議の答弁を見てまいりますと、公団  
その他いふゆる政府関係機関についての役員欠  
格条件を、国会議員その他の議員も自由に役員に  
なれるというふうに変えたいというふうな閣議で  
きめたとか何とかいふ答弁をなさつておられます  
が、非常に問題のあります。この公団の役員に、国  
會議員その他がなれるようになっておられます。  
これはいままでの行き方と相当変わつておるわけ

ですが、これはどういふ政治的な意味があるわけ  
ですか。

○政府委員(橋内一彦君) この点はしばしばお答  
えしてるところでございますが、お説のように、  
従来の法律と、今度の法律は変わつておられます。  
欠格条項の中に、国務大臣あるいは国会議員とい  
うものが書いてないといふことで、これは内閣全  
体としまして、この法律につきましても、こつこ  
つ欠格条項といふところを、国務大臣あるいは国  
會議員といふものを書かなくても、実際問題とし  
て、そういふ方が公団の役員になる、任命される  
といふことはあり得ないといふようなことで、こ  
こに積極的に規定することは必ずしも適当でない、  
こつこつ意図から削られたといふこと  
になつておるわけでございます。

○中村正雄君 国務大臣の場合これは別にしま  
して、国会議員の場合、こつこつ公団その他の役  
職員になることはあり得ないから、欠格条項から  
はずした、こつこつおっしゃるわけですが、こ  
れは政府の方針によつて、国会議員であつても、こ  
だれであつても、できるわけなんです。いまの  
内閣がこつこつ方針をきめておやりになれば、  
いまの内閣の間は、それは方針を受け継がれるか  
もしれませんけれども、連日内閣になつた場合、  
欠格条項がなければ、これは自由に任命できるわ  
けですね。したがつて、いままであつたものを取  
けつて、こつこつに、いまの内閣のその考え、  
ちよつと私、ふに落ちないのですが、ほかに何か  
理由ないですか。

○政府委員(橋内一彦君) この点は、役員を任命  
しますのは、運輸大臣といふことになつておりま  
して、また、したがつて、実際問題として、国会  
議員を任命するといふことはないといふ趣意  
から、こつこつにその他の欠格条項該当者とも  
に列記するのは適当でないといふような点から削  
除されたといふことでございます。

○中村正雄君 同じような関係で、国務大臣なり  
国會議員——地方議員は別にして、政令の役員も  
自由に任命できるわけですね。その点については

どういふふうに政府は考えておられるわけですか。

○政府委員(橋内一彦君) 政令の役員といふもの  
につきますのは、やはり国務大臣あるいは総裁が  
役員を任命する場合にいろいろ御検討になり、御  
判断になるというふうな考へております。

○中村正雄君 そうしますと、国務大臣なり国会  
議員、地方議員と同じように、政令役員も欠格条  
件から除かれておられるわけなんです。やはり政  
令役員も議員と同じように任命はしないといふ方針  
なんですか。政府はどうなんですか。

○国務大臣(松浦周太郎君) 国會議員や地方議員  
は任命しても受けないと思つておられます。それ  
ども、政令の役員といふことになると、幹事長と  
かこつこつ大ものはみんな議員ですが、こつこ  
つと政令役員であるかといふことは、ちよつ  
とわからぬ場合があるのです。

○吉田忠三郎君 政令役員は登録するんじゃないか。  
○国務大臣(松浦周太郎君) そんなことを言つ  
たつて、どこかの支部の役員であるかも知らな  
い。だけれども、その点は政令の役員はさういふ  
多いのですから、ちよつとはつきり言えないで  
ね。

○中村正雄君 政府の委員であるとか、いろいろ  
こつこつ政府関係機関で、政令の役員は欠格条件  
になつておる法律たくさんあります。したがつて、  
特に私たちが心配いたしますのは、こつこつ  
は非常に公益事業ではありますけれども、反面營  
利事業的な面も持つておられるわけですね。こつこ  
つところに国務大臣であるとかあるいは議員は、こ  
れはおそらく大臣のおっしゃる通りに、役員等に  
つかすことは遠慮なさることは、これは常識上想  
像できます。しかし、いふゆる政令役員で、やは  
りこつこつ議員とか何とかでない人の、一つのボ  
ストを与える救済策等に利用されるおそれは相当  
あり、こつこつものが実法律の趣旨とは違つた  
機関の運営になるおそれがいままであるわけなん  
です。したがつて、私はもし大臣が今度のこつこ  
つ問題について、欠格条件からは当然なるべき  
じゃないからはずしたのだと、こつこつ趣旨であ

れば、これは違った面においても、政務役員等は、この公団等の役員にならない方針で進めていくという私の方針をあわせてお考えになるべきものじゃないかと思うのですが、その点いかがですか。

○国務大臣(松浦周太郎君) はつきりと何々支部とか何々幹事長とかというようなことがわかっていけば、もちろんしませんが、政務役員である人は全部いかにいふことはできないと思ひますが、どうでしょうか。

○中村正雄君 私は政務役員、役員という意味ではなくて、政務の役にある人はやっぱりなるべきではないと、こういう意味なんです。

○国務大臣(松浦周太郎君) 十分考慮してやりま

す。

○中村正雄君 それから次に、おそろいままの質問で出てくるかも知れないと思うのですが、公団の資金の面なんです、当面、この法律が通過して二週以内には発効すると思うのであれば、資金計画等も大体できておると思うのですが、出資金以外の資金計画について、一応現在考えられておる点は、どういふ資金でまかなうとお考えになつてゐるのか。

○政府委員(橋内一彦君) いま仰せられましたように、資金は法律で五億と定めておいて、今後年度によって増加してまいる予定でございます。とりあへず今年度いかにするかという問題は、五億円で足りないというふうに私は考へておるわけで、出資金のほかに十億円の借り入れ金をしまして、本年度は一億十五億円というところで仕事をしたい。そして明年度以降さらに政府出資金、あるいは公団債等によって資金を調達していきたい、かように考へております。

○中村正雄君 大体この飛行場が完成する段階において、どのくらいの所要資金を見込んでゐるわけですか。

○政府委員(橋内一彦君) 現在考へておりますのは、これは場所によつてだいぶ違ふわけでございますが、陸上案につきましては、二期計画合計で

千八百七十六億円余、それから湖案によりまして二千二百億円ということでございます。この中には公団の直轄事業のほか、政府のやる直轄事業というものも含まれております。

○中村正雄君 二千億前後の全体の資金が要るわけなんです、そのうち政府の出資は当初五億円と予定してゐるわけなんです、出資金と借り入れ金の比率はどの程度お考えになつてゐるわけですか。

○政府委員(橋内一彦君) 出資金と借り入れ金につきましては、大体同程度というふうに考へております。

○中村正雄君 そうしますと、二千億要るとして、当初は五億でありましたけれども、一千億程度までは政府出資を今後考へてゐるわけですか。

○政府委員(橋内一彦君) さうでございます。

○中村正雄君 次にですね、総裁の権限の問題と、それに関連いたします政府の監督の問題ですが、一応運輸大臣が第一の監督権者になつてゐるわけなんです、いままでの公共企業体等の関係等におきましては、役員と政府との関係と、この公団と政府との関係、まあ大体同じように考へたらいいわけですか。

○政府委員(橋内一彦君) 大体同じような各種公団共通の考え方になつております。

○中村正雄君 公共企業体とはどう違いますか。

○政府委員(橋内一彦君) 役員に対する監督は同じでございます。

○中村正雄君 その他に對します監督で、大きな違いはどのくらいあるわけですか。公団と公共企業体との関係。

○政府委員(橋内一彦君) 参事官から答弁させていただきます。

○説明員(手塚良成君) ほかの公共企業体におきましては、予算決算に對して国会の議決を得るという意味の監督規定がございしますが、本公団については、そういうものはございせん点が違ひます。

○中村正雄君 予算決算に關します監督以外

は、大体公共企業体と変わらない、こう理解していいわけですか。

○説明員(手塚良成君) さうでございます。

○中村正雄君 けつこうです、私は。

○相澤重明君 運輸大臣は、きょうは何時ごろまでおいでですか。

○国務大臣(松浦周太郎君) 七時から八時の間ちょっと用があるんです。

○相澤重明君 そうするとその前は——その前より、これから休憩したいと思ふんだが、そうするとやっぱり十時から十二時ごろでなければ運輸大臣は出られないわけですね。

○国務大臣(松浦周太郎君) いまからまだ七時ごろまでいじようぶです。切り詰めて七時半まで戻つてきます。

○相澤重明君 あとまだ質問者もだいたいおるわけですよ。大臣がいなければやっぱり質問する人も困るわけですよ。ですから大臣の所在をお尋ねしたんですが、私はあと、あまり質問する関係者が多いから簡単にお尋ねしておこうと思ふんですが、ね。先ほど加瀬委員の質問に對して政府側の答弁を聞いてみると、やはり少し勉強不足というふうに私思ふわけですよ、率直に言つて。それはなぜかという、先ほどの騒音の問題にしても、あるいは付近住民の生活問題の取り組み方にしても、予算上の問題と法律上の問題というものは、これはやっぱり切り離すことはできないと思ふんです。

○中村正雄君 たとえば例をあげられて法務省の人権擁護局のそういう調査というものはどうなつておるかという点についても不明確です。予算がどのくらいいついてゐるかということも不明確です。これは私はさつき加瀬さんのときに関連質問で言つてやろうと思つたくらいなんです。全部出てゐるんです、予算は。これはあなたがさつき答弁された基地周辺の問題だったら、たとえば騒音によるところの被害というものは、どの程度範囲をきめておるか。たとえばNHKの場合ならラジオ、テレビの減免というものは幾らになつてゐるか、予算がみんな上がつてゐるんです。政府が出

す金は幾らか、防音装置に對しては政府は金を幾ら出すかみんなきまつてゐる。そういうようなことまで新しい、この前からもうさんざこの委員会

で議論したように、国際空港にふさわしい最もよいものを近代設備をしてつくるんだから、そういうことをやはり法律上でもできるだけ整備しなければいけないし、予算上もそういう点を考へてやるということにならないと、私はやっぱりこの委員会として審議のしかたとしては、非常に問題になつてくると思ふ。これは私は、ひとつ端的に申し上げますと、さっきの加瀬委員の言つたことを法務省の人権擁護局長の鈴木信次郎君が言つておるの、三十九年の十月二十八日付をもつて法務省人権擁護局長名で防衛施設庁次長あてにその通知を出してゐる、こういうふうなことはつきりしてゐるわけですね。それから、NHKはさういふ点についてはどういふふうな措置をとつてゐるかというふうなことをいふと、たとえばNHKの島崎直正君は、基地周辺の受信者の受信料の免除実施状況について、三十九年九月末で、全国十五基地において実施いたしておられます。受信料免除者は、契約甲におきまして九万一千九百二十七、契約乙につきまして八千二百七十八、合計十万二千二百五、その減免額は、契約甲については一億八千二百一十五万五千円、契約乙については四百九十六万七千円、合計で一億八千六百九十八万二千円となつております。騒音の問題については政府自身がやつておることが、NHKとしても——これは法人ですがね、NHKは。法人でもさういふふうな予算上の問題まではつきりしてゐるわけですよ。さういふことはさつき、加瀬さんの質問にあるようなことは答弁できるよりに準備しておかなければいけないですよ。それぐらいにしないと、さつきから言ひやうに、被害者がどの程度出るのか、さうした被害者に対してはどの程度の予算が伴うのか。七百万坪と具体的に言われたときに——幸いにして飛行機の上から見たから、もう千葉県の富里はだめだということはお互いの実地検査ではわかつたからいいようなものだけれども、そ

うでない、そういういろいろな問題を言われた場合に、運輸省当局が満足に答弁ができないというのじゃ困る。資料はお手元にあると思うのですよ。みんな政府の保管箱にあるかもしれない。しかし保管箱じゃこれはやっぱり一つの記録になってしましますからね。だからやっぱりそういうものを具体的に答弁できるように私は準備してもらわなければいけないと思う。富里がだめだということが大体わかったことで私もたいへんいいと思うのですがね。それで、被害の少ないところにつく。こういうことで私も大臣の答弁を聞いておったから了承したいと思うのですが、そういうことについては変わりがないでしょう。大臣、いま私の言ったように、いままでの大臣の答弁を聞いてみると、できるだけやりよいものをつくるんだからよいところへつくりたい、できるならばレールのところ、こういうお話まであった。しかしレールのところが長方形になるか、若干の段差があるか、それはこれから政令できめてつくることなんだから、そういう意味からいって多分多くの人の賛成を得られるところ。反対の多いところ、こんなことのできるわけの話じゃない。しかし賛成を得てつくるにしても、その周辺の問題も含んで政府としては最善の努力をしなければならぬ、配慮をしなければならぬ、そういう御答弁を大臣はされたわけですね、いろいろな意味での質問の中で。その点については変わりがないでしょう。お答えを願います。

○国務大臣(松浦周太郎君) おっしゃる通りに一番いいところを選ぶのがほんとうだし、また一番いいところを選んだら、反対が多ければできない。でありますから、よくて、国民の賛成の多いところ、早くできるところを選ぶよりはかに方法はないと思っております。

○相澤重明君 大体大臣が率直に、千葉県富里にあるいはその付近にやめたという話をして、大臣も了解されたと思うのですが、別に大臣からこの際御答弁をいただきたいと思っております。政令に委任をするということだから……。そういうことで御考慮いただけることだと思いますので、そ

れはそれとして、あと一点だけやはりこれは重要な問題だから何っておきたいのは、前からずっと質問の中で、この七百万坪の飛行場において発着をする機数というものは、約年間四十万台、こう言われましたね。これはこのわが国の航空会社の台数と外国の台数というものがどんなふうになっているのでしょうか。

○政府委員(橋内一彦君) たびたび四十万台になるであろう、四十万台とすであらうという点を申し上げておきますが、現在の空港をつくり出す場合には、国際線の伸びというものを考えておきますので、国別に幾らというよりも、むしろ全体としてどうかということを考えておきます。そこで傾向としては、今後日本の飛行機の割合というものがふえていくというふうに考え、また、そういうような努力をすべきだと思いますが、いま四十万台のうち何台というところまで、この計画としては国別にやっております。

○相澤重明君 大体外国からどのくらい発着するとか、外国機が来るのだとか、あるいは日本航空を中心とする日本の飛行機というものはどのくらい飛び立つものとかいう、そのくらの資料まで、大体大綱でいいんですから、それはわからぬですか。

○政府委員(橋内一彦君) 大体のところは、日本の飛行機が大体三割、あるいはそれ以上になるであらうというふうに考えております。希望といいたしましては五割まで持っていきたいというふうに考えておりますが、三割以上には絶対になると、また五割近くまでならば非常にけっこうであるというふうに考えております。

飛行機を性能のいいものを買わなければならぬ。これは非常に金がかかりますね、お金が。会社自身からよい飛行機を買えば金がかかるのです。それからよい飛行機と同時にパイロットが大ぜい必要なければいけませんね。パイロットが必要だ。その航空会社、たとえ日本航空で、国際線は日本航空でしよう。この日本航空に対する助成というふうなものは、どういうふうに考えておりますか。これが一つです。

それから、今後も国内線と国際線のそういう高度な性能を持つものを同じように考えていくのかどうか。いままあ盛んに国内線でもジェット機の採用をという見方がありますね。国際線はもちろんそれがなければもうやっていかれない。そういうことになる、この航空会社そのものが、かなり経営の問題が私は出てくると思うのです。そういうことで、運輸省自身が日本航空株式会社をより立てていきながら、いわゆる国際線を国際収支の改善しなければならぬ。赤字をあまり出しては困る。ところが他面国内線もやはりよくしていききたい。しかしそれが全くこの経営というものを度外視してはできないわけですよ、これは。そういう助成策というものをどうするか、これもまあその四十万台のうちの三割なり五割なりに上昇したいというならば、そういう問題がまず私は理論的にはあると思う。それからその次にはパイロットの問題ですね、これは。特にまあ大臣におつてもいいと思つたのは、それで言つたのですが、パイロットの養成については官制の航空パイロットですね、日本人のパイロットだけに頼らないで、外国のどこの人でもパイロットというものは必要に応じて幾らでも入れる、こういうことを考えておるのかどうか。これはまあ話によれば、外国のパイロットの人は日本のパイロットよりは給与の面においても非常な差があるというところを言っておりますね。そこで大臣に、そういうパイロットの養成について、これは運輸省の監督ですから、パイロットの養成についてはどうい

三割か五割まで上げようというのだが、計画性とというふうなものを掲げているのか。それがなくして、実はいや志願者があれば、会社に来てもらい手があれば外国人でも何でもいいんだ、みんな受けてしまふのだ、こういうことになるのかどうか、この点をひとつ説明を願いたいと思う。

それから、日本航空のパイロットのいわゆる組合員を首にしたとかなんとかいう話をしておるが、これは航空局長は大臣に話して、そういう点について、何も人の首を一片の辞令で切るなんていうことは、簡単かもしれないけれども、いま申し上げた国際収支改善に役立つ日本の重要な役割を果たす人たちは養成するのかなり期間も必要だし、そういう大事な人々たちを、あまりに労働慣行というものが樹立されないで、一方的に働人たちの首を切るというふうなことになるたら、今後私は数をふやしたって実際の運輸がつかんじやないか。したがって、現在の事情を説明していただくと同時に、私はできるならば航空局長はよくこまかい点を調べて、私の承知しておる範囲内ではあまりいまの日本航空等が、乗務員を首切っておるというものは、いまの法律をよく知らない人たちがやっていると、それは関係の委員会等でやってもいいにしても、ひとつ大臣はそういうことのないように、近代的な労働慣行をつくるように、ひとつやはり監督行政の一つとして進めてもらいたい。そういう意味であなたが中に入つて、すみやかにそういうふうな問題が現時点においてあるわけですから、そういうものもなくて、もしなければ幾らわが国の国際収支改善のためにいい空港をつくって、そして諸外国にもJALが行くというところについて非常に問題があると思う。そういうふうな点を、ひとつこの機会に私は御答弁願つておきたいと思う。まあたくさんありますけれども、もう大体大臣の腹がまえがわかったから、あまりあとこまかいこと言いませんが、その点は大事なことから、ひとつ聞かしておいてもらいたい。

○國務大臣(松浦周太郎君) おっしゃることはよくわかります。それで現在の大学校は、この間も宮崎にわざわざ見に行ったのですが、それは校舎といい、使っておる機械、飛行機といい、この間二機ですか、買ったのですが、それはジェット機の操縦士になれそうもない、あの設備からいって、それでいろいろ訓示もしてきたが、訓示をしたくらいでは、とてもあの設備では問題にならぬと思うのですよ、いまのままでは。いま直ちに私はこれをすぐ直すつたて、予算がいまないのであるが、いまのままで、予算編成を私の手でやれることであるならば、私は別な考え方があろうのです。それはやはり防衛庁と相談する必要があると思うのです。それで防衛庁と相談をして、やはりいまつくような大きな飛行場の付近に、新しい世界の空気を吸いながらパイロットを養成する必要があるというのを痛感します。それで、それからいって、いまの七百万坪の大きな飛行場にちよろちよろという連中が勉強しておるのではじやまになりますから。しかし、その付近において防衛大学というようなものを防衛庁とともにつくる必要がある。それで、ある場合においては美談は、防衛庁の実習生になる場合が、必要があると思えます。そうして、私は戦争のとき日本人は日本人のパイロットによって戦争するだけの能力を持っているのですから、現在も民間航空及び国際航空というものを、外人を雇ってやらなければならぬというようなことではいかぬと思うのです。それはやはり日本人を養成して、日本人の飛行機は日本人の手によって動かすということが、前提条件にならなければならぬと思えます。そういうふう将来日本の航空教育というものはしていかなければならぬと思つておられます。けれども、いま急にやらなければならぬんじゃないかとおっしゃるのですが、現在はどうにも予算がとつてないのですから——しかし、わずかなものをとつてやつたんですが、あんなもの幾らふやしてやつたつものにならないと思ふんです。

それからも一つの問題は、日航が首切つたというお話、これはどういふことで首切つたか——労使の慣行というものは、労使が対等の地位において話し合つてやるべき問題であるのに、一方的に首切つたのか、話し合ひで首切つたのか、まだわかりません。よく聞いておられませんか、近いうちに人事の更新をするようでございますから——きよう私それにサインしました。でありますから、呼んで、どういふことで首切つたのか、それからどういふ法律に基づいてやつたのか、ということをよく尋ねて、よき慣行をつくるように——何か感情で首切つたとか、あるいは中傷によつて首切つたといふことじやいかぬ。よき労使の慣行をつくつて、日本の航空事業がますます円滑にいけるようにやつていかなければいかぬといふことを私は忠告するつもりであります。その他漏れたところは、局長から……

○政府委員(堀内一彦君) 先ほど申しましたように、現在日本の飛行機の占める割合が三割台でございます。これをまず三割台に持つていく。理想としては、将来五割台ぐらひに持つていきたいと思つております。これは非常な努力と年月を要すると思ふんです。とりあへずまず三割台ぐらひまでに早く持つていきたいと、かように考へております。そのためには飛行機会社に対する助成——具体的に申しますと、日本航空については現在まで政府出資をやつており、また国際線の乗員養成補助というものをやつております。しかし最近におきましては、日航の運営もかなり好転いたしましたして、三十九年度は相当の黒字が出るというところになると思ひます。ただ今後SSTを受け入れるということになりますと、非常に巨額な金がかかりますので、ある程度の黒字が出るからといって安心をするわけにいかない、やはり長期的に見た助成政策をやつていきたいと考へております。それから国内線につきましては、現在まである程度におきましては適正の方途を講じておりますが、恒久的な制度まではまだいっておらない。むしろいままでは国際線の助成ということを手が一ぱいであつたといふような状況でございます。

○相澤重明君 ことしのあれ一月だったかね、ジョンソン大統領がSR71の開発が進んでおるといふことを発表したね。三マッハ以上ということだ。これは非常に、航空自身は、国際的に各国とも競争して開発しているんです。だからやはり時代が進むに従つて、五年、六年先いけば、いゝものを入れなければならぬ。確かに、そうすると、資金的にもさつき申し上げたような問題出ると思う。だからその点はいま直ちにと言ひわけじやないけれども、いま大臣が言うように、よほどやはりわが国自身も国際収支そのものからいって考へておかないと、そういう対策を持たないと、私はやはり落伍者になると思う。それから国際空港を幾らつくつたところで、日本の航空会社のものが使えないで、外国のものだけが多くの利用するなんといふことじや、これもやはり私はあまり国民感情としてよくない。そういう意味からいまの点は申し上げたわけです。

それから日本航空の首切りの問題というのは、労働法に基づいて話が進まつておつたのに、全く單なる通り一片の通告で首にしているといふような話を聞いておりますから、これはほんとうから言へば、もう労働法違反なんですから、それはひとつ政府が監督している立場だから、私は、先ほど申し上げたような大事なパイロットの問題ですからひとつよく調べて、運輸省としてはそんな経営能力のない者じや困る——さつき運輸大臣は、経営者のかわつたのをサインをしたと言ひから、いゝ者をきつと任命できたと思ひし、またそういうふうな会社もなつたと思ひ。思ひが、あまり労働問題というものを理解をしないような経営者だつたら、国際的に笑われ者になりますよ、ですからニューヨークに飛んで行つていゝパイロットにお前はもうそこで首だといふ通告をしたなら、全く笑われ者になるから、そういうことのないようにひとつ指導してもらふ。それですみやかに問題を調べて、わかつたらいま私の言ひ通りに、早くそういうものを直して、一生懸命にやつても

らう。これから国際空港ができてよくなるというのに、はじめなそういう考へを持たないやうにしろもらう。それから特に労働条件、給与条件は、ひとつ大臣、これは特に国際線ですからね、国際空港はそういう意味で国際的にもあまり日本人が、何だ日本人の給料なんて安いじやないか、こう言われないうち——いまも聞くところによると、日本のパイロットのいわゆる操縦士の給料よりは外人の操縦士の給料のほうがはるかに高い、こういうことを言われているのです。これじや実際の話が、どつちが主だかわからなくなる。そういう意味で、やはり国際人としても、この前から申し上げたように、りっぱな立場になれるやうにひとつ育成指導する、こういうことで、特に外国においてなるやうな人々には品位も持たせるし、またさういふ条件もよくするやうに、お互いに努力してやる必要があるのじやないか。こう思ひますので、日航関係のパイロットの組合員、従業員等の不当解雇といふような問題はすみやかに取り消して、それで運輸大臣が先ほど経営者のかわることにしてサインをしたやうですから、そういうふうな指導をしてもらふ。みっともないことをやめてもらふ、こういうことを希望いたしておきます。

それだたいへんいい附帯決議もできたやうですから、あとで説明をしてもらつて、私もこの附帯決議には賛成したいと思ひます。運輸大臣、そういうことであなたの善処を要望しておきますが、お答えをいただきます。

○國務大臣(松浦周太郎君) もうすでに十二万ドルずつ出して五機注文しておりますから、おっしゃるやうに飛行場をつくるだけじやなくて大いに活躍するつもりですから、せつかく四時間でニューヨークまで行ける飛行機を買いながら、ニューヨークから向こうへ行かれぬじや困るから、皆さんに決議をしていただいて、これからニューヨークを回つて、世界を回つて来るのじやなければ、日本にこんな大きな飛行場をつくつても何もありませんから、そういう点も考へて、そうしてしか









昭和四十年五月二十六日印刷

昭和四十年五月二十七日発行

參議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局