

第六十三回国会 衆議院 地方行政委員会 議 録 第 六 号

昭和四十五年三月十二日(木曜日)

午前十時三十八分開議

出席委員

委員長 菅 太郎君

理事 小澤 太郎君

理事 塩川正十郎君

理事 古屋 亨君

理事 斎藤 実君

理事 岡崎 英城君

理事 高島 修君

理事 中山 正暉君

理事 山崎平八郎君

理事 綿貫 民輔君

理事 土井九か子君

理事 山本弥之助君

理事 門司 亮君

出席國務大臣

自治 大臣 秋田 大助君

出席政府委員

運輸政務次官 山村新治郎君

自治政務次官 大石 八治君

自治省財政局長 長野 士郎君

委員外の出席者

運輸省航空局長 丸居 幹一君

行場部長 今井 勇君

建設省計画局長 今井 勇君

建設省河川局長 岡崎 忠郎君

建設省道路局長 浅井新一郎君

建設省調査室長 森岡 敏君

自治省財政局財政課長 森岡 敏君

参考人 今井 栄文君

(新東京国際空港公園総裁)

地方行政委員会 調査室長 川合 武君

委員の異動

三月十一日

補欠選任

華山 親義君

北山 愛郎君

同月十二日

補欠選任

華山 親義君

北山 愛郎君

同日

補欠選任

華山 親義君

北山 愛郎君

三月十一日

万国博覧会等における暴徒等の取締臨時措置法

制定に関する請願(宇野宗佑君紹介)(第一〇〇六号)

ドライブインにおいて酒類の提供を禁ずる法律

制定に関する請願(福田篤泰君紹介)(第一〇二〇号)

同外一件(田中伊三次君紹介)(第一二二六号)

同(田中榮一君紹介)(第一二二七号)

同(濱野清吾君紹介)(第一二九六号)

同(山本政弘君紹介)(第一二九七号)

は本委員会に付託された。

本日の会議に付した案件

参考人出席要求に関する件

首都圏及び近畿圏の近郊整備地帯等の整備のため

の国の財政上の特別措置に関する法律の一部

を改正する法律案(内閣提出第五号)

新東京国際空港周辺整備のための国の財政上の特別措置に関する法律案(内閣提出第六号)

○菅委員長 これより会議を開きます。

首都圏及び近畿圏の近郊整備地帯等の整備のため

の国の財政上の特別措置に関する法律の一部を

改正する法律案を議題といたします。

他に質疑の申し出もありませんので、本案に対する質疑は終局いたしました。

○菅委員長 これより討論を行なうのであります

が、別に討論の申し出もありませんので、直ちに

採決いたします。

本案に賛成の諸君の起立を求めます。

(賛成者起立)

○菅委員長 起立多数。よって、本案は原案のと

おり可決すべきものと決しました。

○菅委員長 この際、古屋亨君、山口鶴男君、斎藤実君及び岡沢完治君から、四党共同をもって、

ただいま議決いたしました法律案に対し、附帯決議を付すべしとの動議が提出されております。

本動議を議題とし、この際、提出者から趣旨の説明を求めます。古屋亨君。

○古屋委員 私は、この際、自由民主党、日本社会党、公明党及び民社党の四党を代表し、首都圏及び近畿圏の近郊整備地帯等の整備のための国の財政上の特別措置に関する法律の一部を改正する法律案に對しまして、次の附帯決議を付したいと思ひます。

案文の朗読により、趣旨説明にかえさせていただきます。

○菅委員長 おはかりいたします。

ただいま議決いたしました法律案に関する委員会報告書の作成等につきましては、委員長に御一

任を願ひます。

○菅委員長 以上で本日の会議は閉会いたします。

昭和四十五年三月十二日

地方行政委員会 議 録 第 六 号

第一類第二号

地方行政委員会 議 録 第 六 号

昭和四十五年三月十二日

第一類第二号

地方行政委員会 議 録 第 六 号

昭和四十五年三月十二日

第一類第二号

地方行政委員会 議 録 第 六 号

昭和四十五年三月十二日

第一類第二号

地方行政委員会 議 録 第 六 号

昭和四十五年三月十二日

第一類第二号

任願したいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○青委員長 御異議なしと認めます。よって、そのように決しました。

〔報告書は附録に掲載〕

○青委員長 次に、新東京国際空港周辺整備のための国の財政上の特別措置に関する法律案を議題といたします。

この際、参考人出頭要求に関する件についておはかりいたします。

本案の審査に際し必要が生じた場合には、随時新東京国際空港公団の關係者を参考人として招致することとし、人選及び手続等につきましても、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○青委員長 御異議なしと認めます。よって、そのように決しました。

○青委員長 質疑を行ないます。

質疑の申し出がありますので、順次これを許します。綿貫民輔君。

○綿貫委員 昨日はまことに夢の大型旅客機といわれますジャンボジェット機が羽田に参りました。また、今日の二十八日には日ソ航空交渉による日航の自主運航が開始されるというこの時点におきまして、なおかつ、わが国が最も早急に要望し必要としておいた新東京国際空港の問題が論ぜられておることそのものが、まことにナンセンスだと思ふのであります。今日までこれがおくれまわりました理由はあるにせよ、可及的すみやかにこれをひとつ建設する前向きの方針に持つていかねばならないということ、昨日のジャンボジェット機の着陸を見て

ひとしお痛切に感ずるものでございます。

私は、前回の国会にこれが提案されました。流産をしておりますが、そのときの長々三十三時間に及ぶ議事録の内容につきましても目を通してみました。また、去る十日には、現地に参りまして、新東京国際空港の現状についての視察、調査もしてまいりました。したがって、私は前回の論ぜられたようなことをあらためて申し上げる必要もないと存じます。ただ、その後いろいろの変化があったと思ひますし、また事態も発生してあると思ひます。そういう意味におきまして、それらを取りまとめまして私の質問を展開してみたいと存ずる次第であります。

まず最初に、軍用地としてこれが使用されるのではないかとこのことを非常に心配をした質問が、前回の議事録の中にたくさん出ております。しかも、中曽根運輸大臣、原田運輸大臣、大臣がかわられるたびに、その発言のニュアンスが違ふということ、何かそこにかみがあるのではないかとというような疑念が持たれておるようでありました。今回また新しい橋本運輸大臣ができたわけですが、今またこれは大臣が幾らかかわりになりました。そういう前提はないのだということ、私にはつきりとしたこの際運輸当局から御説明を願いたいと思ふ次第でございます。なお、明後日は万国博覧会の開幕であり、百万人といわれる外国人が日本に押し寄せてくるわけでございます。今日ではこういう大型飛行場の必要性というもの、おそろしく前回御反対になっておいた皆さん方も、まあ必要じゃないかというふうにお考えになっておられるというふうには私に聞いておるわけでございます。どうかその点について、きょうはまた大臣も次官もお見えになっておらぬようでございますが、お聞きしたいと思つておつたのでございます。これはあとからまたお聞きしたいと思ひます。これが質問の第一点。

第二点は、前回の議事録の中で、羽田空港の限界というものが、離着陸の年間の回数十七万五千回ということになっておるわけでございますが、今

日ジャンボジェット機が現実に発着をするこの時点において、しかも先般新聞によりますと、ジャンボジェット機の乱気流のためにその後続の離着陸が、タイムリミットを置かないと、非常にむづかしいというようなことが出ておりました。これについて十七万五千回という回数に今後大きな変化があるのではないかとすることが想定されるのでございますが、これについての運輸省の見解を聞きたいと思ふのです。

なお、新しく日ソ間の航空交渉によりまして、自主運航が開始される時点におきましても、それらの問題、さらには昨年の佐藤総理の渡米により、沖繩の、今回復帰が内定いたしました。航空便の増発ということが考えられると思ふわけでございます。ちなみに、昨年のわが国から海外に旅行いたしました旅行者が七十一万人、外国人が日本に入つてまいりました人数が五十一万人というふうな報告されておるわけでございますが、今回の万国博覧会を契機にいたしまして、さらに日本というものの関心をもち観光客や、あるいはさらに世界的な広域の交流が広まることによつて、これらの想定いたしておりますいろいろの問題につきましても、明年の四月一日この新国際空港が開港しない、羽田が過密になるということが第一前提になつておるわけでございます。それらについて、羽田の過密の限界というものがそれまでにただいま申し上げました条件に適合するかどうか、ひとつ的確なる御回答を願いたいと存じます。

○丸屋説明員 ジャンボジェットがきのう初めて入りました。実はきょうも入つてくる。当座毎日一便入つてくることになっておりますことは、先生御指摘のとおりでございます。当初はジャンボジェットが乱気流のために、飛行機と飛行機の間隔を四分、距離にして十マイル離しておかなければならぬというNOTAMがアメリカのFAAから出ておつたのです。われわれの方では、そのFAAのNOTAMを信頼する以外方法がないものですから、羽田の管制もそういうことでや

る予定にしておりました。そうなりますと、通常D08あたりは二分と四マイルの間隔でございますので、先生御指摘のとおり、時間が倍ほどふえるわけでございます。しかし、今月の初めごろだったと思ひますが、FAAからその変更のNOTAMがまた出しまして、いろいろ検討した結果、また飛行機が飛んだ結果からいって、二分と五マイルでいいということに変更のNOTAMが出ました。二分、五マイルといふと、従来D08で扱つておりました間隔の時間帯と同じでございます。よつて、羽田の発着回数につきましても、従来と変わらない状態になるわけでございます。

それで、四十四年、最近統計が出てまいりましたが、東京国際空港の発着回数は約十四万六千回余りという状態でございます。十七万五千回までにはもう少し余裕があるように思ひます。ただ、たゞいまはB滑走路を延長してある途中でございます。たゞいまはB滑走路一本しか使つておりません。したがって、非常に混雑をしておること、は確かでございます。それに対する対策といたしましては、時間調整等を行ないまして、現在それを切り抜けておる次第でございます。

それから、万博について相当込むのではないだろうかという御心配でございますが、これはかなり外人客がふえることとわれわれも想定いたしておりますけれども、国際線につきましても、たゞいまのロードファクターは、少ないので三九%、多いので五三%程度でございます。まだ定期便につきましては、だいたいお客も積む余裕があると思ひます。お客は主としてこの定期便に乗つてくるのではないだろうか。しかし、チャーター便というものも当然考えなければなりませんけれども、これらもかなり羽田で吸収できる余裕があるように思ひます。たゞ一べんにまとまつてまいりますと、やはりかなり不安がございますので、たゞいま厚木等を臨時に使つていただけるように交渉をしておりまして、そういうことをあわせまして、万博輸送につきましては、遺憾のないように取り計らいたいというふうにお考えしております。

の土地収用法をかけたとして、いま裁決の申請をいたしております。これは四月末の裁決に間に合うのかどうか、これを一つお聞きしたいと思えます。

○今井参考人 空港公団の総裁の今井でございますが、お答えいたします。

御指摘のように、二月十九日に、第一期工事四千メートル滑走路に直接影響のある十一カ所の一坪運動等につきまして、立ち入り調査を行ないました。そのときに、何らの妨害なしにすべての調査を完了いたしましたものが六カ所でございます。それから、建物その他内部に反対同盟の方々あるいはまた支援団体の方々が立てこもりまして、調査を拒否、あるいはまた妨害されたところでは五カ所ございました。しかし、これにつきましては、従来私どもの職員が連日入って仕事をやっております関係上、平素の調査もございますし、それからまた、当日ヘリコプターによる航空測量等も十分行ないまして、残りの五カ所について

も、土地収用法上の資料は整えたわけでござい
ます。

御指摘のように、千葉の土地収用委員会に対し
て、六件につきましてまず第一の申請を行ないま
した。で、十一カ所の収用裁決の申請に対しまし
ては、私どもは、千葉県に対しまして側面的に、
五月ないし六月末までに何としても裁決を得た

いねわれれは十月の中と云つてもその土地を賈し得したい、こういうふうにお願ひをいたしておるわけでございます。

○總賈委員　四月末の裁決は間違いないということだと思ふのですが、これは間に合わない、何か手続はちよつとむずかしいように聞いておりますが、そのとおりですね。

○今井参考人　そのとおりでございます。実はその十一カ所の一坪運動のうちで、約六カ所は四千メートル滑走路の北の部分の谷津田の部分に散在

と、滑走路の誘導路灯の工事に非常に支障が生ずるわけでございます。

○綿貫委員 この裁決の問題は、お見通しがあるようにございますが、この間の新聞を見ますと、公団の中で、土地の買収が済めばほとんど九〇％はできたようなものだというふうな御発言がささやかれておるといふふうに出ておるわけでございしますが、これはやはり新聞によりまして、アプローチライト部分の買収あるいは代替は進んでいないように聞いております。そういう点から、こういう樂觀をしていいものかどうかという問題。それと、これがもし建設されまして、一日の建設量が日銭にして一億五千万円あるいは二億円の大工事をやらなければならぬということが報ぜられておりますけれども、これらの大工事というのが、実際それだけのものが可能なかどうか、これについてひとつ御所見を承りたいと思ひます。

○今井参考人 まず第一点、アプローチエリアの問題でございますが、これは先般の新聞に、公団がアプローチエリアの買収を怠つておつたのではないかとというふうな趣旨の見出しの記事がございました。内容的には、解説的なもので特に問題はございませんが、見出しが若干センセーショナルではなかつたかと思ひます。私どもとしては、アプローチエリアにつきましては、先生も御存じのように、飛行場敷地の滑走路の先端から千百メートル、それから幅は三百メートルという範囲で買

うことにすでに当初から決定しておつたわけでございしますが、特に四千メートル部分の北の部分に当たります成田の地区につきましては、地区内の地主と同じ方がアプローチエリアを持つておられるということが多いわけでございまして、その方々との話し合いはすでに大体ついております。なお、南のほうでございますが、これは山武郡芝山町、現在反対同盟の非常に強い根拠地になつておるわけでございます。特にアプローチエリアに近い、あるいはその中にある部分の岩山あるいは菱田というところなどは反対運動の一番強いところで、こういうところに対して、私どもは非常に強い働きかけをしておりまして、最近、大

きな代替地を取得していただければ、集団で移転しようというふうな動きも実は出ておるわけでございします。したがって、アプローチエリアについて正確に申し上げますと、進入灯の設置のためのみならず、他の航行用施設も実はその中にくるわけでございまして、これは私どもは絶対にネグレクトしておつたわけではございません。ただ、敷地の買収に重点を置きました関係上、いわばわれわれの仕事のスケジュールの関係からいって、あとになったということでございますが、私どもは十分取得の見通しありというふうに見ております。

なお、二千五百メートル滑走路あるいはまた三千二百メートルの滑走路というふうな面につきましては、これは第二期工事に関する部分でございますので、地主さんのお申し出のあるものについては、逐次買つていくというふうな方式をとつておるわけでございします。

○綿貫委員 その建設量の問題をちよつとお答えを願ひたいのですが、一日に一億五千万……

○今井参考人 四十五年度予算は現在国会で御審議をいただいておりますが、一応政府原案としては、三百億の現金ベースと国庫債務負担が三百億というところで、合計六百億になるわけでございします。この三百億の現金ベースの内訳をいたしましては、そのうちの七十億程度のものは、大体公団が敷地内のいろいろな施設のために関係する企業から負担金をとるといふふうな形、あるいはまた公団の繰り越し金というふうなもの、を合算して七十億でございます。こゝろいつたものは、それぞれ公団自体の施設に使うというよりは、企業からの負担金というふうな形をとるわけでございします。それから二百三十億の現金でございますが、そのうちの五十億は河川改修あるいは道路、または上下水道等に対する公団の県その他に対する負担金に充たされるわけでございします。先生のおっしゃる通りに、一日二億の金が使え

るかというお話でございますが、実は私どものほうの工事は単位が非常に大ききうございまして、たとえば、現在の資材置場として成田市内につくつております専用鉄道並びにストックヤード、これだけでもすでに一つの発注で十三億からする契約をやつておるわけでございします。したがって、建築あるいはまた飛行場内のいろいろな施設、それからまた滑走路、誘導路、エプロンというふうなもの、の発注を逐次やつていきますと、現金ベースそれからプラスの債務負担三百億という金が使えないというところは全然ないわけでございしますから、その点はどうぞ御心配のないようにお願いしたいと思ひます。

○綿貫委員 それでは次に、こういう国家的な大事業を行なうと同時に、やはり今回の法案が出ておりますのも、地方自治をどうして守り、住民を守つていくかという、両方を折衷させていくところの問題があると思ひわけでございしますが、特にイデオロギー的にこれに反対をしておるという人は別であります。しかし、ほんとうにまじめな気持ちで、自分の住んでおつた土地あるいは職業を今度に変えなければいかぬとか、いろいろなことで不安を持つておる人がたくさんおられると思ひのであります。このまじめな不安を感じておる人に対して、やはり対話といひますが、そういうものが必要だと思ひますが、いままでは公団あるいは実施本部、県、市町村、こういうものが一体になつて住民と話し合ひをしたというケースが非常に少ないのであります。これは私は現地で調べてまいりました。しかも、これを訴えるための陳情する場所といひまして、大体八省にわたつて、どこへ行つていいのかわからず、住民にとってはまことに泣きつらなハチといふような現状であります。いままでは実施本部長というものは運輸大臣というこゝろになつておりますが、自治大臣はこういう問題について、今後この法案が通りましたら、いままと同じ立場であるのか、あるいはこの実施本部長にかわるくらいは権限を持つておやうになるのか、この辺をお聞きしたいと思ひます。

○大石政府委員 空港それ自体につきましては、これは運輸省の直接の関係でありますから、空港整備に關連しましては、運輸省の力にまたなければならぬと思ひます。

いまお話の点は、この法律が通つたら、この関連事業について、円滑な仕事をさせていくという責任は、これはもちろん自治省に私は責任があるという考え方で、地元とよく連絡をとつて、慎重にしかも円滑に仕事が進むように努力をいたすべきものと自治省は考えております。

○綿貫委員 この新東京国際空港公団の中の役員の皆さん方の前歴をちよつと調べてみたんですが、もちろん、これは運輸省の管轄というふうなことで、実施本部長が運輸大臣だということだと思ひますが、運輸省御出身の方、大蔵省、しかしそれはいつても、農林省の御出身の方もたくさんおられるわけでありますが、少なくとも、あとから申し上げます騒音の問題やその他地方の住民に非常に大きな影響を持っておりますこういう問題を解決するために、自治省関係の方が一人もおられないというのは、私は、これはおかしいんじゃないか。むしろ、このごろ天下りということが非常にやかましくいわれておりますけれども、こういう公団の中に自治省の御出身の方ぐらゐりに入りになつて、住民との対話のバイブになつていただくというこゝろは、私は非常にいいんじゃないか。これは、私の考えでございますから、いま御答弁をどうということではございしません。こゝろのことを、私は一年生でございしますが、非常に適切に感じます。ひとつそういう点で、公団の皆さん方も、おれは自分自治のことは知らないんだというふうな、そういう水くさいことを今後言わないように、自治省の分もおれたちがやつてやるんだというお気持ちなら、またけつこうだと思ひますが、どうかそういうお気持ちで、これからの対策も十分お考えいただきたいというふうに思ひうわけでございします。

次に、今回のこの法案によりましてかさ上げのメ

も、前回これを出しになりましたときと今回と、どの程度地元の負担を軽減しておるか、同じなのかどうか、これをひとつお聞きしたいと思ひます。

○大石政府委員 前回の法律と変わっているところは、事業対象の項目の中に河川を入れたという点が違ひます。前回は、河川法はそのままのままでいくというふうな考えられておつたのが、今度の予算折衝の過程といひますか、事実上照らして、河川の補助率がかかるということになりましたから、この法律ではそれをまた入れて、負担額が大きくなりないうような措置をとつておるわけであり

○綿貫委員 もう一つ、県道が国道に昇格したのもあると思ひますが……

○大石政府委員 あります。ありますが、それは、直接数字では——法律自体とは関係ない。

○綿貫委員 いろいろとそういう多少の変化があつたと思ひますが、私は、今回のこの法案そのものは、いわゆる地方自治体あるいは住民をいじめて、国だけがよいことをするんだというふうな受け取り方をされますと、この法案にいろいろけちをつける人も出てくると思ひますが、これによつて地域一帯が、デメリットではなしに、メリットもあると思ひますが、そういうメリットとして大きなものは何であるか。これはひとつどういふものが——私はあると思ひますが、概略、ちよつとお話しただきたいと思ひわけ

○大石政府委員 この法律の内容の中に、気持ちの中で、一つは、飛行場ができるということから、ダイレクトに問題が出てくる部分がありま

す。たとえば一番簡単な例でいへば、飛行場のいま予定されている土地の中に道路があつた。飛行場になれば道路はつけかえなければならぬという

ただ受けとめるというだけでなしに、ニュータウンというふうな構想をその際取り入れて、新しい地域社会というものをそこに新設をしていこうというふうなことを、今度の法律の中には織り込んで、その財政援助をしていこうというふうになつてゐる点が、メリットの大きな部分であらう、こう考へておられます。

○綿貫委員 要するに、これが住民をいじめて国だけが強引にものごとをやつていくんだといううな受け取り方、やはりこういう大事業をやる裏には、日本の新しいこれからの一つのあり方としてのニュータウンもつくつていくんだという、そういうものもPRをされる必要があるんじゃないか。何か悪いみたいなPRだけされるのは損だと思ひます。これは皆さん、お役所仕事だから、その辺PRがへただと思ひます。その辺ひとつ、民間の人なんかを入れて、PRをおやりに

なつたほうがいいんじゃないかというふうな考へるのではありません。そういう点で、新国際空港ができることによつて、この周辺が、ただまじめな地帯になるんだということよりも、むしろ、新しい日本の新都市ができ上がるんだという、そういう方向をお示しにすることがあるというふうには私は強く感ずる次第であります。

次に、これに関連する事業にいたしましても、これは国の責任とそれから受益者の負担というものの調和が私は大事だと思ひます。そういう点の中で、昭和四十三年の三月九日に、当時の運輸大臣、実施本部長が千葉県知事に対して、代替地の提供に伴う負担についてということでは、特別交付税でこれをおやりになつたというふうな聞いておるのですが、それは事実ですか。

○長野政府委員 代替地の関係につきましても、代替地の土地を取得する関係で、課税の対象になるというふうなことがございまして、そういう点で、円滑に仕事が進むようにというふうなことで、関係の機関の間で話し合つたように聞いております。その場合に、いまのお話のような問題が

出てまいりました。たしか八千万円でございしたか、そのような関係の負担について千葉県が特別配慮するということなことでございまして、県のいろいろな事業との関連におきまして、特別交付税等で措置をしたというふうな聞いております。

○綿貫委員 私も長らく県議員をいたしてまいりましたが、特別交付税の性格についても私はよく知つておるつもりでございしますが、こういう問題につきましても、これは決算委員会でもちよつと問題になつたというふうにも聞いておりますので、今後厳に慎んでいただかなければならぬのじゃないかというふうには私は考へます。

次に、資材道路についてお尋ねしたいと思ひますが、これはもうほんとうはでき上がつておるはずだと思ひます。これは三月十日時点で私が参りましたときに、まだ第三、第四区は未買収、その中に郵便局長さんの方もおられるというふうにも聞いておるわけですが、この問題についてどうなつておるのか。もしこの資材道路ができないうと、現在の五十一号線というものを、現在でも、ピクニックになるといへんなんですから、今度資材道路に使うということはいへんなだと思ひますが、この見通しについてちよつとお尋ねしたいと思ひます。

○今井参事 先生、現地を視察されて非常によく御存じでございしますので、私から現状を御説明申し上げたいと思ひますが、御承知のように、あの成田の土屋の地先の十万平米にわたる資材のストックヤードから国道五十一号線をクロスして直接に空港敷地内に入る専用道路を現在計画いたしております。御指摘のように、第一区間、第二区間、第三区間、第四区間、こういうふうに分けて

工事を発注いたしておるわけでございます。すでに大多数の地主の承諾を得まして、第一区、第二区、第四区については発注を終わつております。おっしゃいますように、先生のおっしゃる郵便局長さんを含めて二、三の方がまだ未承諾という関係にございします。しかし、それらの方々は、反対同盟に属してゐるがゆゑに反対だとい

は、要するにイデオロギー的に反対だという趣旨の反対ではないのであります。若干感情の行き違ひその他がございまして、今日までまだ未解決でございすけれども、必ず解決し得るという見通しに立つて、すでに工事を発注してあるという状況でございまして、工事が本格的に始まる時期には、土屋の地先から専用道路で資材を敷地内に運び入れる、こういうふうな考へております。

○綿貫委員 昨年の七月十日の地方行政委員会におきまして附帯決議がなされております。三項であるが、その中で湾岸道路を早急につけろというところが一番重点的に取り上げられております。また成田、千葉の商工会議所からもそういう要望が出ておるわけでございます。現在まだ東関東自動車道路もできておらない。

こういう一つの不安な要素があるわけでありますが、これは公団でおやりになるのか建設省でおやりになるのか、この問題についての見通しはどうであるのか。この附帯決議についてのその後おとりになつた処置についてお尋ねを申し上げたい、こう思ひわけでありま

○丸居説明員 建設省がただいまお見えになつておられますので、実施本部の事務局ということと、私から知つておる範囲についてちよつとお答え申し上げます。

湾岸道路につきましては、埋め立てが済んだところから整備を始めるけれども、おむね昭和五十年ごろに大井から検見川までの加速車線の整備が行なわれる予定だというふうな聞いておるものが、ただいまの実情でござい

子供でもわかる理論なんです。この点についてひとつ附帯決議を——附帯決議というのはたゞやればそれでいいのだという安易なものでないの、附帯決議の趣旨を十分尊重するようにやつてもらわなければ困ると思うわけです。

きょうは責任ある答弁をなさる方が来ておられぬから、ひとりでではついておるみたいで、まことにたよりないのだけれども、この次、機会があったらまたやります。

○青委員 綿貫君に申し上げますが、いま建設当局お見えになるそうですから、ちよつとあとに……

○綿貫委員 それでは、あとから適切な御答弁をお願い申し上げます。

次に、反対しております農民に対する代替地は、これはお手当では済んでおるのだと思ひますが、これについてお尋ね申し上げたいのです。このときの十アール当たりの買収価格は百四十万円ということですか。

○今井参考人 代替地の問題でございますが、値段の問題と手当てがしてあるかどうか、この二点についてお答えしたいと思ひます。

代替地の値段につきましては、百四十万円というお話がございましたが、百四十万円というのは、敷地内の畑地を私どもが買ひましたときの協定価格でございます。それで代替地のほうは、県と私どもと協議いたしまして、これは主として県がおきめになったわけでございますけれども、大体反当たり九十万円ということでございます。したがって、敷地内は畑地四十万、代替地は九十万で売り渡す、こういうことが原則になっております。

それからなお、代替地の面積でございますが、これは私ども非常に今日も感謝いたしておりますが、国有地百ヘクタール、民有地三百ヘクタール、それに県有地を百ヘクタール、合わせて五百ヘクタールの代替地をあらかじめ用意して、敷地内の方々に御移転を願う計画をいたしたのでございまして、現在三百五十ヘクタール程度のもので

すでに全部配分が済んでおります。なお、まだ未配分のもので百五十ヘクタール前後残つておる、こういう状況でございます。

○綿貫委員 反対しておられる方々にも代替地については準備をされている、こういうことだと思ひます。やはり土地と生活という問題については、裏打ちをしてやるということをはつきりしておかれたいと思ひます。

私、さつきちよつと言ひ間違ひしました。買収の百四十万と、売り渡しの九十万から九十五万だと聞いておりますが、これを間違ひしましたが、アプロチエリアの用地の買収価格も百四十万円でできますか。

○今井参考人 現在は私ども主として四千メートル滑走路の北端と南端についてのアプロチエリアの買収を進めておりますが、すべて敷地内価格と全く同一、畑については反当たり百四十万、水田については反当たり百五十三万、それから山林原野については反当たり百五十五万、宅地については反当たり二百万、こういうことで買収を進めておりました、それによつて御承諾をいただいております。

○綿貫委員 現地では、もうちよつと無理なのではないかと話もしております。まあ、なるべく安くやつていただきたいと思ひます。

なお、今回の新空港建設にあたつて、いろいろと就業対策というものが問題になると思ひわけでありまして、土地提供者とか付近の商工業者には空港関連産業などに優先的にあつせんするということは、閣議決定をされておるわけでありまして、この閣議決定の線に沿つてどの程度進捗しておるのか。はつきり言つて、いままでお百姓をしていた人、そういうりっぱなビルの中に入つて、国際的な人を相手にして商売をしるというわけでも、実際そういうことがやつていけるのかどうか。そういう問題についての程度進んでおるか、これをお答え願ひたい。

○今井参考人 私どもその点は一番関心を持つておる問題でございます。従来敷地内におられ

た方々、それからアプロチエリアあるいはまたそういう区域に住んでおられてまた代替地を提供されるというふうな、直接間接に空港によつて犠牲をこうむられた方々に対しては、その方々がなし得るものについては、私どもとしては最大限の御協力を申し上げるという線で、現在も御相談を申し上げておるわけでございます。

具体的な点で申し上げますと、すでに敷地を離れまして、千葉県あるいはまた職業紹介所等のごあつせんによつて、従来の農業から新しい事業へ移られた方々も相当ございます。あるいはアパートをやつておられる方、あるいは飲食店あるいは食品店あるいはまた牧場というふうなことをやつておられる方々もございまして、それからまた、従来のように、他の地域に住んで農業を新たに始めておられる方々も相当おられるわけでございます。

直接空港公園自体が成田の分室に生活相談所を設けまして、農民の方々のいろいろな御相談に應じておるわけでございますが、私どもが現在積極的指導をしてございまして、活動を始めようとしておる仕事について申し上げますと、現在成田で空港警備株式会社というものが生まれて、これはある程度中層の方々でも十分に仕事ができるというところで、当時の大きな条件派の一つである成田空港地権者会の方々が中心になつて、ガイドマンの会社をおつくりになりました。これは私どもの分室の警備、あるいは敷地内におけるわれわれの財産の警備等に実は現在十分な活躍をしてございまして、将来空港ができました場合に、造園関係、特に花卉類の取り扱いであるとか、あるいはまた空港の庭木の手入れ、あるいはまた除虫というふうな点で成田園芸という会社ができて、すでに活躍をいたしております。それからまた、将来空港の中で一般的な食堂を経営しようというふうな意味で、県のお世話で稲毛の団地で食堂をやつておられる——これは当時のやはり大きな条件派の方々と部落対策協議会のメンバーであります、三様

商事というものが、空港で将来そういう仕事をすするため、現在団地においてそういう経営の勉強をしておる、こういうふうな面もございまして。それ以外に、空港のターミナルの清掃であるとか、あるいはまたレンタカー、あるいはガソリンというふうなもので、それぞれ当時敷地におられた方々で志を同じうする者が集まつて一つの組織をつくつて、空港開設に備えておられる。われわれはそれを全面的にバックアップしておる、こういう状況でございます。今後ともこういう姿勢はくずさないでいきたい、こういうふうに考えております。

○綿貫委員 この新国際空港というのは、非常に人の集まるところでございまして、そこでいろいろなことを営むということについては、利権というか、そういうような考え方も成り立つわけでありまして、こういう問題については、ひとつ疑惑の生まれないように、地元優先ということについて十分閣議決定の線を御尊重いただくように、強く要望申し上げます。

最後に、先ほど私が御質問申し上げました中でも、メリットとかデメリットとかいひましたが、デメリットの問題だと思ひます。音さえなければ、私はこの問題だと思ひます。音さえなければ、私はここにいいものだと思うのです。この音の問題についてやはり一番真剣にお取り組みいただくのが当然だと思ひます。そういう点で対策委員会の設置というところが公約されておるわけですが、地元民も含めてということになっておるわけですが、これはいまだに何かもやもやしておるようでありまして、これにつきまして、どういふふうな考案であるのか、これをひとつお聞きしたいと思ひます。

○今井参考人 騒音の問題は、全般的にいろいろ問題があると思ひますが、先生の御指摘もその一つの大きな問題であると思ひます。騒音対策委員会、これは現在羽田にも伊丹にも騒音対策についてのお役所側と地方住民との間の協議会があるわけでありまして、現在羽田におけるいろいろ

るな新しい機種が入ってくるというふうな問題について協議を開いて、航空局のほうへ陳情して、それによって局のほうでそれに対する対策を立てるといふうに実現やつておるわけです。本来なら、成田におきまして、騒音対策委員会が実際に活動をはじめるのは騒音発生後というのが本来の原則でございますけれども、私どもは前から事前にこれをつくりたいということで、構成メンバーであるとか、あるいはまたその協議会において討議すべきいろいろな事項とかいふものについて検討を加えておるわけでございます。いよいよ来年新しい空港において国際線の一番機が飛ぶというふうな時点までは、私どもとしては、十分活動し得る体制をつくらなければならぬ、それ以前において片づけるべき問題は片づけない、はいけないというので、われわれとしては昭和四十五年度の当初においては、地元の方々も含めて騒音対策協議会といふものをぜひつくってほしい、かように考えております。

○綿貫委員 ただいまの御答弁の中で、飛行機が飛んでからでいいじゃないかというふうなお考えがもしありとせば、これは非常に重要な問題だと思ひます。これはむしろ早くつくることによつて、地元民の不安感についてもっとスムーズに話のいく問題が出てくると思ひます。したがって、飛行機が飛んで騒音が発生してからあと始末をする、いわゆるうしろ向きの委員会だといふふうにおとりたたくと問題がたいへん大きいと思ひます。これはひとつ前向きに騒音解消——解消とまではいきませんが、これに対する対策を打ち出していくのだという前向きの委員会、そういう意味で、これはぜひ早急に設置をされまして、その機能を十分に発揮されることがきわめて必要だといふふうに思ひわけであります。

なお、先般の新聞によりますと、小学校とか中学校十校ばかりの騒音の施設については早急に手を打つというふうに書いてありますが、そのほか養護施設とか精神施設その他の今後の計画はどういうふうになつておるわけですか。

○今井参考人 まことにござつともな御質問でございますが、私どもはすでに昭和四十四年度において、滑走路の南方にある山武郡芝山町の小学校については、実は完全なる鉄筋コンクリートの防音施設校舎を一堂つくるということで、地元と話し合いをいたしたのでございまして、地元のほうで、その地区の小中学校を統合した上でつづばなものを一つつくりたいというふうな、小学校の統廃合の関係がございまして。それともう一つは、一番対象になりました小学校がまだ相当反対が強いところで、町長さんとしてもうしばらく時をかしてもらいたいというふうなことで、その小学校に対する防音校舎新築費を騒音校舎改築費のほうに回したというふうな実情もございまして。いよいよ来年から飛び立つということになりますと、私もとしては、四千メートル滑走路の南北において影響を受ける学校等については、当然考えていかなければならぬ。現在私どもがこの新空港によつて防音工事を施し、あるいはまた新たに校舎を鉄筋コンクリートで新築するといふふうな対象になる学校が、小学校で二十一、それから幼稚園が一つ、保育所が三つ、精神施設が一つということに一応なつております。四十五年度において成田市あるいはまた周辺の市町村で要求しておるものが、学校が成田市で六カ所、芝山町で四カ所ございまして。これに対しては、私どもとしては四十五年中にできる限り地元の要望に沿うような努力を続けていきたい、かように考えます。

○綿貫委員 先般、大阪空港におきまして、航空公害防止協会が防音林をつくるということでいろいろやつておるわけですが、そのときにジェット機一台の着陸について一回千円ずつ取つて、これで防音林をつくつたらどうかというふうなことをいったということが新聞に出ておるわけでございます。これに対して地元では、そんなのは気の長い話だ、防音林をつくるのになぜ国が補助しないのかといふことをいつておるわけですが、今度の場合は防音林対策があるように聞いておりますが、まだこれについてはどういふふうに御発表になつておるのか知りませんが、それと同時に、ジェット機一回の着陸についてこういうことをするといふことは、運輸省として考えておられたのか、協会自身が単独でやったのか、これについて御存じならば、ちよつとお答え願ひたいと思ひわけでありまして。

○丸居説明員 ジェットの着陸一回について千円徴収する方針をききましたのは、実は運輸省でございまして、公害防止協会が空港会社からそれを受け取りまして——実はそういうものでなしに、本来これの一番よく使われております対象は、テレビの障害を取り除くような施設をつくるようにというための補助金なんです。しかし、それを実際につくるに、自分でテレビの減免があつたというふうな御解釈になるかならぬかは御本人の自由なものであります。とにかくテレビの視聴料を半分減免しようというために徴収し始めたのが最初でございまして、防音林等も有効な場合にはそれをつくりたいということが、事業活動の中に入つてございまして、一番たくさん金を使つてございまして対象は、テレビの減免でございまして。これは防衛庁の基地に対して防衛庁が早くからやつておりました、地元でもそういう要望があつたんでございまして、地元でもそういう要望があつたんでございまして、騒音防止法の関係でちよつとそれを入れることができなかったもので、それから、それに対する一つの対策といたしまして、そういう処置をとつた次第でございまして。

○綿貫委員 これを見ますと、千円の寄付で造成することにしてはいたが、外国航空会社が騒音対策は国がやるべきで筋違いだと断つたために、これは協会がやつたといふふうに出てくる。そういうせつかくおやりになつて断られるような、そんな中途はんばなやり方というものは非常にあやふやなものだと思ひ、取るなら取る、取らないなら取らない。先ほど運輸省が考えたというお話でしたから、ひとつ今後十分お考えの上で御処置をお願いしたい、こういうふうに思ひわけでございます。

一応時間が限られておりますので、私は質問はこれで打ち切りたいと思ひますが、私、現地に参りまして非常に考えましたことは、測量するにも、夜やると、鐘をたいたりどらなをたいたりみんながじやまをする。それから学生が四、五十人たむろしておつて、そこへ行く、ぎよるぎよるこつちを監視する。こういうような現状があるわけでありまして。しかも、成田市で聞きますと、税金の滞納があつて、これを取りに行くのも、みんなが監視して取りに行かせない。警察がボデーガードとしてついて税金を取りに行くという現状があるわけでありまして。これは県についても同じだと思ひます。こういう現状が現在繰り返されておるといふことでございまして、いま見えておりますと、何か非常に情けないというか心細いというか、そういう感じが非常にしたのでございまして。そして特に地元の農民の方でも、決して反対じゃないんだと言ひながら、第一期工事の来年の四月一日開港は無理です、こういうことを言う人が非常に多いわけです。非常に不安感を持つておる、こういうことです。これは先ほどから総裁からお話がありました、アプローチの誘導灯の用地あるいは資材道路の問題、あるいはさつきの騒音対策協議会もまだ出発してないというふうなこと、いろいろあると思ひますが、こういう賛成派もたくさんおるのでありますから、どういふかそういう不安感をなるべくとぎほぐすように、妨害派もおりますけれども、ひとつぜひおやりになつていただきたい。私は、特に自由民主党の党員でもございまして、国際社会にこれからどんどん出ていくための大事な国際空港を、一日も早くつくりなればだめだと思ひます。そのためにも、やはり地方自治というたてまえから、住民のそういう不安感というものをなるべくほぐしながらやつていくというところに、非常にやり方が大切なものと私は思ひわけでございます。どうか期日までに十分仕上げたいただくということ、またただいま申し上げましたような住民の不安感をひとつとぎほぐすように、前向きの姿勢で

取り組んでいただきたいということを切に要望申し上げます。私の質問を終わりたいと思います。

○青委員長 綿貫君に申し上げます。

いまの空港と東京との間の連絡の高速道路の進捗状況に関する建設当局に対する御質問、及び最初に言われました、空港を軍用に供することありやいなや、これに関する運輸省当局に対する御質問、これは後刻関係当局が見えましたら御質問を許すことにいたします。

山口鶴男君。

○山口(鶴)委員 私どもは新東京国際空港、いうところの成田空港、これに対していろいろの疑点を持つてゐるわけでありますが、これについて明確にいたしますためには、どうしてもやはり本部長であります運輸大臣の御出席をいただかなければならぬと思います。今日は運輸大臣の予定で来られぬようであります。その点はいへん残念であります。少なくともこの法案の審議中に運輸大臣が当委員会に出席をして事態を明らかにしていただきますように、これはまずもって委員長

のほうに要望いたしておきます。それから軍事目的には使わない、こういうことを私と同郷であります中曽根元運輸大臣が胸を張って堂々と発言をされたのでありますが、その後成田運輸大臣になりますと、やや元気がなくなるといいますか、その点がいまいちになりましたが、今度の運輸大臣は自民党内におきましても相当実力のある方と聞いておりますから、これは中曽根元運輸大臣と同じように、非常に元気のいい態度を明らかにされるんじゃないかと心から期待をいたしておりますが、場合にによりましては、事はやはりアメリカとの関係、安保条約との関係、さらに地位協定との関係にかかわる問題でありますから、運輸大臣の御答弁いかんによりましては、外務大臣の御出席もいただかなければならぬ、こういう場合は、これまた委員長のほうで十分お取り計らいをいただきますように、これも前

もってお願いをいたしておきたいと思ひます。さて、私どもがこの法案のもとになつております成田空港に対して疑点を持つておりますところは、以下のとおりであります。

一つは、安保条約、地位協定の関係による軍事目的のために一切使わぬという、かつて元運輸大臣の発言があつたわけでありますが、これが必ずしもそのようなふうにはならない。軍事目的のために使用される危険性というものが十分想定されるということが、まず第一点であります。

それから第二番目としては、先ほど綿貫委員もお触れになりましたが、やはり土地を守ろうとする農民の方々が、この問題に対して非常に反対をされてゐる。私も現地に三度ほど参りました。あの地域の土地というものは非常に沃野、非常にいい土地だそうであります。そういう沃野を守ろうとする、あるいは祖先伝来の土地を守ろうとする農民の立場というものは、私どもは十分尊重しなければならぬと思ひます。また、地域の人たちは騒音に対して非常な心配をいたしております。これらの問題についても、今日までの議論の過程では必ずしも明瞭ではありません。騒音がどの程度あるのか、また騒音対策については万全を期することができると、こういう点についても疑点がございます。これが第二点であります。

第三点といたしましては、今回提出されましたこの法律によりまして、周辺整備のための事業につきましては、財政上の特例を講じようといはれております。はたしてこの特例で十分なのかという問題であります。奄美大島振興法その他によりましては、これ以上の補助金のかさ上げも現に制度としてあるわけであります。で、かりに新東京国際空港が成田に設置をされた場合、これに伴うところの関連事業、この関連事業のために自治体として相当な負担をしなければならぬ。補助金の特例等はありません。この負担がかさみますために、成田市及び芝山町周辺の町村が、本来の自治体が果たすべき固有事務、住民の福祉のために果たさなければならぬ事業、こういうものが大き

な制約を受けることになるのではないだろうか。いわば、成田市を中心とする地域の自治体の財政に対して悪い影響を与える懸念がありはしないか、こういった問題であります。

さらに、これも綿貫委員がお触れになりましたが、空港だけ畑の中にぽんとできても、これは使ひものになるはずはないわけでありまして、これと結びとる東関東自動車道、あるいは都心と結ぶところの湾岸道路あるいは高速道路、こういったものが一体どうなつてゐるのか。こういったものが昭和四十六年の四月までに完備をされなければ、これは畑の中に飛行場だけぽんとできたというのであります。しかも、前の国会におきましていろいろ議論をいたしましたが、これらの関連する最も重要な事業というものがさっぱり進展をしていない。こういうことでは、飛行場だけつくっても全くむだじやないか、新東京国際空港としての機能が、現在の仕事の進捗では果たし得ないのではないか、こういう問題であります。したが

がいまして、私どももいたしましては、これらの問題を、逐次質疑を通じて、明らかにしてまいりたいと思つております。初めに、私どもが考えております立場というものを明らかにいたしまして、以下お尋ねをしたいのであります。本日は、自治大臣も運輸大臣も、それからまだ運輸政務次官も見えてありませんで、責任ある立場としては大石自治政務次官以外にいないのであります。どうですか、いま私どもが提出をいたしましたこれらの疑問、これを完全に果たし得る——いや、いま山口が申したような心配はないんだ、こういうことで、自信を持つてお答えができますでしょうか。まず大石政務次官の御所見を承つて、それから質問に入りたいと思ひます。

○大石政務委員 山口議員のお話は、お伺いをしている間に感じたわけですが、私どもも、もつとちゃんとスピードを出してやれという激励のようにも、私承つたわけでございます。軍事用その他の問題につきましては、私の所管外でございますから、これは運輸省の政務次官等が来た場合にお答えさせていただきますと思ひわけてございます。

財政の關係につきましては、あの整備計画——ことは正確ではないかもしれませんが、整備計画が実施本部で取り扱われるまでの間にはいろいろの経過があつて、市町村なり県なりと熟議をされ、そして財政関係等の配慮もあつて、これだけはひとつやうなことになる、それに対していろいろあるかさ上げ援助の方法をとつてきたわけでありまして、私としては、そういう実情の上に計画ができたということから、それほど心配をすることはしないのではないかというふうに思つております。しかし、この法律以外に、成田市の場合には、例の首都圏及び近畿圏等の法律の適用される部分があるわけでございますので、それらにつきましても、さらにそこに適用される場所がある。なお、仕事をやつてゐる経過の中で、地方債その他の配慮もしていくということで、私は、財政的にはこの問題が市町村に大きな迷惑をかけるまいようにやつていけるだろうというふうに想定をいたしております。

○山口(鶴)委員 私が申しております真意は、この安保条約、地位協定のことはしばらくおきまして、それはしばらくおきまして、問題は、なぜこの周辺の農家の皆さんが非常に強固に反対をしてゐるのかということをやや十分考えなければならぬということなんでしょう。確かに飛行場に必要と土地につきましては、鋭意空港公団が努力をしてゐるようでありまして、こういうものは避けたほうがいいと思ひますが、土地収用法の事業認定についても、これを受けて申請もあるやうな話でありまして、問題は、飛行場の用地についてはそういう努力をやつてゐる。ところが、去る六十一国会で明らかになつたところでは、肝心の東関東自動車道のごときは、まだ用地

は一坪も買っていない、こういう状態。ましてや海岸道路のごときは、全くもう雲のような計画だ、こういう状態ではありませんか。そういうことであって、結局飛行場と都心を結ぶ道路の建設一つ見ても進んでいない。そちらのほうも逐次どんどん整備をし、それからさらに騒音対策についても、ほんとうに住民に心配させない科学的な数字というものを出し、またこれに対する対策というものも万全を期する、そうして地元の自治体に対しては、このようになかなかさ上げではなくて、ほんとうに自治体が安心して仕事に取り組めるような、一切地域住民に迷惑をすることを、こういうことが先行して、それから地元民の納得を得て、そうしてこの土地収用法というものをかけぬでも済むような事態をつくるようにするの、私は政治ではないかと思うのです。ところが、関連の事は進んでいない。自治体に対する財政援助も十分ではない。そういう中で、しゃむに空港用地の土地だけを、土地収用法をかけて、何としてでも召し上げる、公権力を使ってこれを強引に買収する。こういうことのみ先行しておると、今日のこのような紛争の原因もあり、現在のような状態になつておるのだらうと思ふのです。ですから、そういう意味では、本末転倒なんであつて、安保条約あるいは地位協定の問題はあらためて議論をいたしますが、それをかりにたな上げしたとしても、地元住民の納得を得るような、そういう努力というものが不足して、そうして都心と国際空港を結ぶという肝心な仕事もおろそかになつて、そうしてしゃむに土地だけ土地収用法で取り上げようという。こういうところにこそ無理があるというのを申しておるつもりであります。そういう意味で、大石さんが激励と受け取るなら、それは激励と受け取つてもいいと思いますが、本来私が申し上げておる趣旨は、そういうことでありますから、誤解のないように、その点だけは申し上げておきたいと思ひます。

今井総裁おられますが、いま私が申しした考え方についての御所見を伺つておきましよう。

○今井参事 道路の問題につきましては、建設省から担当の方が見えのようでございます。すので、お話しただくことにしまして、先生の御指摘の一つである、これは非常に重要な問題でございますが、騒音問題についての御指摘でございますが、これは御承知のように、航空機が飛ぶ場合においては不可欠な問題として起こつてくるわけでございますけれども、これについて政府といたしまして、新空港につきましては、騒音区域として政府が何らかの手当てを講ずる区域について特に幅を広げまして、従来私どもが千葉県と一緒にお願ひいたしておりました空港の滑走路の末端から二キロメートル、それから中心点から六百メートルという区域について法律の適用をお願いいたしておたのでございますが、それも昨年新空港については、他の空港以上にわれわれの要望をいれて政令の改正をしていただいておりますということでございます。

それからまた、先ほど綿貫先生の御質問にもお答えいたしたのでございますけれども、学校それから幼稚園、保育所あるいはまた精養軒施設というやうなものについての防音工事等も実は考えております。さらに、これは空港周辺に限られた問題でございますが、防音林等につきましても、すでに融資を決定いたしまして、苗木を千葉県の林務課を通じて発注いたしておるというふうな状況でございます。

それからまた、すでに騒音区域において買収を希望しておられる農家の方々に對しましては、果と公団とでそれぞれ折衝いたしまして、現在約四十ヘクタールの騒音区域の買収の契約をいたしております。すでにお移りにならうという方々で、千葉市その他に移つていかれた方々が今日では相当あるわけでございます。

私どもとしては、今後とも騒音区域の希望者に対する土地並びに住宅の買取りの問題、あるいはまた学校その他の施設に対する防音工事の問題

等については、全力をあげてやつていきたい。それからなお、騒音対策委員会についても、先ほど御指摘がございましたように、私どもとしては、年度が変わりましたら早急につくつて、来年に備えていきたい、かように考えておるわけでございます。そして、この航空機の騒音による公害防止、それについて何らかの負担、犠牲を軽減するという意味においては全力をあげて私どもとしてはやつていきたい、かように考えておる次第でございます。

○菅委員長 綿貫君、それから山口君に申し上げますが、ただいま綿貫君から留保されました問題、山口君がいま質問されております問題につきましても、建設省から浅井道路経済調査室長それから今井技術調査官が見えられました。それからもう一つの問題につきましては、山村運輸省政務次官が見えておられます。

この際、さきに留保されました問題について綿貫君の御質問を許します。

○綿貫委員 先ほど運輸省の御見解を承りたいと思つたのは、前回の国会のときの審議の中で、いろいろ議事録を拝見いたしました。が、軍用基地として使用するというように前提をこれをしてやるのかどうかということが非常に大きな争点だつたと思ひます。しかも、これは運輸大臣がかわるとで、今度また大臣がおかわりになつたわけですから、大臣がおかわりになつてもかわらなくても、運輸省の見解なり政府の見解はこうなんだというのを、ひとつお示しをいただいたほうがいいのじゃないかということ、お尋ねをします。

○山村政府委員 綿貫先生にお答えいたします。先生いまおっしゃいましたように、いつでも、今度の特例法の問題で一番の大きな問題となりまはすのは、この新空港を軍用基地として使うか使わないかという問題でございますが、これはたゞいまの橋本大臣とともども、これは十分な連絡をとりましてのことでございますが、新空港を米軍施設区域として提供するか、または米軍に共

同使用させる、こういうことは全く考えておりません。

本来、米軍機というものは、横田等のいわゆる提供施設区域を使用していたら、これが原則でございます。民間空港の使用につきましては、その機能に支障を生ぜしめないように従来から措置してまいつたものでございます。そして今後ともこれを継続していく予定でございます。

しかし、ただ、たとえば例外と申しますような、いわゆる突発的な技術的な理由によつてわが国の空港へ着陸することを求められた場合、これは地位協定等のためたてまえ上、認めないわけにはいかないのではないかとすることは考えております。

しかし、この新空港というものは、世界の民間航空界の発展に対処するための純民間空港でございます。そしてこれを整備するためのものではないと思ひます。それから、本来の機能に支障を生ぜしめないように措置することは当然のことであると思ひます。そしてまた必要な場合には、日米合同委員会を通じて米軍と十分協議し、理解していただくつもりでございます。

特に私といたしましては、この新空港の所在地が私の選挙区でございますので、現地の情勢というのの一番よくわかつておるつもりでございます。反対派の方々に、軍事空港に使われるのではないかと、反対を叫んでおられる方が数多くございます。いわゆる軍事空港というところで神経がびりびりと張り詰めておるというふうな現地の空気がございますので、これはもちろん大臣も十分理解いたしておりますし、これを十分申し上げまして、日米間の理解を深め、そして純民間空港として使つていくつもりでございます。

○綿貫委員 ただいまの政務次官の御答弁を聞きまして、いろいろと私と見解の違ふ方もあるかも知れませんが、私は先ほど申し上げたのと同じく、いよいよ明後日から万国博覧会が日本で開催される。百万人近い外国人が押し寄せてくる。しかも、この二十八日には日ソ間の自主運航が開始される。しかも、昨日はジャンボが着い

た。こういうふうに、われわれの想像しておつた以上に国際空港の利用度というものがこれからどんどんふえてくると思ひます。そういう点で、ただいま純民間空港としてやるのだということとございまして、軍事基地などを最初から想定したものでないということ、これはひとつはつきりお答えいただいたものと受け取りまして、その線に沿つて十分これからもお考えいただくようお願い申し上げたいと思ひます。

なお、先ほどちよつとお尋ねいたしましたのが、先般橋本運輸大臣が、国際空港構想というものを御発表になつたように新聞で受け取つたのですが、これについても御存じのことであれば承りたい、こう思つてございします。

○山村政府委員 現在、いわゆる航空輸送の需要というものは著しく増大いたしております。昭和四十三年度から昭和四十五年度にかけまして、大体二百万人のお客さんが八百二十万人までふえてくる。そういうようなことから考えますと、とてもいわゆる新空港——新東京国際空港を含めまして大阪にも新空港をつくらなければならぬじゃないやないかということも考えるわけでございします。そこで、特に、新東京国際空港における場合ですと、とりあえず昭和六十年をこえましてはまだ少し余裕があるのではないかとわけておりますが、しかし、大阪の場合ですと、もう昭和五十年というのには限度でございします。そこで、数カ所におきまして、大阪の場合には、これはいろいろ地形もございします、また都心からその地へ参りますまでの交通事情、また交通安全、これらを含めまして、いま検討させている状況でございします。そういうようなことをもちまして、将来はこの東京周辺でもう一つ空港をつくらなければならぬだろうけれども、とにかく早急にはそれは必要でないけれども、もうそろそろ研究対策に手をつけてもいいのではないかと。また、大阪の場合は、早急に空港予定地というものをきめるべきではないかというように大臣の発言であらうと思ひます。われわれもその線に沿つて、とりあえず大阪のほうへ

ひとつつりつばな空港を、そしてそのあとでまた今度は東京周辺にもう一つ空港を、そのように考えております。

○綿貫委員 これは運輸大臣の個人的な構想とされるのかあるいはアドバランとしてとれるのか、任んどうにそういうことを運輸省自体として真剣に考えておられるのか。その辺にやはり一貫したものをひとつおつくりになる必要があるんじゃないか。その使命をおつかさどりになるのが政務次官の役目だと思ひますので、どうかひとつ、トップと下の事務ベースで誤解を受けないような仕組みをぜひお考えいただきたいと思ひつてございします。政務次官に対してはそれだけでございします。

建設省の関係であります。先ほどちよつと尋ねておつたのですが、昨年の七月十日の地方行政委員会の附帯決議の中で、特に湾岸道路の早期完成をせよというのを決議してあるわけでありまして、同様な要望が各所の関係商工会議所から出ております。しかし、現状は、東関東道路にいたしまして、まだ何も手がついていないというふうな状態で、空港だけが先行して完成するといふようなことがないのかどうか。少なくとも一体となつて、取りつけ道路と申しますか、こういうものができなければ空港のほんとうの目的が達せられないわけでありまして、これについての見通しをお聞きしたいと思ひつてございします。

○今井委員 空港と都心との連絡につきましては、まず首都高速七号線及び京葉道路の一期の拡幅、ただいまお話のございました高速自動車道の東関東自動車道がございします。

四十五年の一月末現在で、用地の契約済み面積の割合及び工事の発注済みの割合を申し上げますと、首都高速七号線につきましては、用地は全部契約済みでございします。工事の発注済みが八七%でございします。京葉道路の一期の拡幅につきましては、同じく用地が八四%、工事の発注済みが八六%でございします。それから東関東自動車道につきましては、用地の契約済み面積が七七%、工事の発注済み割合が現在二一%でございします。

○綿貫委員 事務ベースでお進めになることはけつこうですが、ひとつ私が申し上げました趣旨を——やはりタイミングというものが特に大事だと思ひます。

いま、湾岸道路の問題はどうなんでしょうか。

○浅井説明員 ただいま今井調査官から御説明しました道路については、すでに着々と進んでおるわけでございします。空港の供用開始までに間に合わせる道路といたしまして、さしあたり首都高速七号線と京葉道路第一期区間を予定どおり竣工させれば、大体開設当初は、一応都心まで一時間の交通がピーク時においても確保できるという見通しでございします。その後航空旅客の増加に対応いたしまして、相当空港関連交通が伸びると思ひますので、それに対応するべく考える路線といひましては、昭和四十七年度までに供用を要する路線といたしまして、京葉道路の二期区間に相当します。東関東自動車道の間にちよつとバンクするような計算になりますので、その間を至急湾岸で補うように考えております。それで湾岸道路の第一期——原木間の両側二車線ずつ、合わせて四車線をそれまでに完成するように考えております。そのうして、その前後の取りつけの街路もあわせて整備することになりますので、昭和四十七年時点では、京葉二期区間と並行して湾岸道路を使うという姿ででき上ると思ひます。

それから、さらに四十九年度、いまの道路整備五カ年計画、第六次の計画の最終年度に当たるわけでございますが、それまでには、いまの湾岸道路につきましましては、原木から環三、東京のちよつと首都高速九号線が湾岸にぶつかるところでございします。そこまでの間を完成いたしまして、あわせて首都高速道路九号線を完成いたしまして、この間は原木から湾岸を通つて、首都高速の九号線で都心に入るといふ形で、昭和四十九年度までに対応しようといふふうに考えております。

○綿貫委員 ただいまの御答弁を聞きますと、湾岸といふのも、部分的に何かこう案を張りかえていくようなやり方に受け取れるのですが、この前

の附帯決議はそんな決議じゃなかったと思うのです。やはり一気にばつとやれという決議だと私は思ひます。そういう事務ベースでお進めになるのもけつこうですが、これはもつと大きな見地からおやりにならないと、地方の住民なり地方自治体を顧みせて、これだけの大きな公共事業を行なつて、そのあと始末、アフターケアがうまくいかないうことは、重大問題だと思ひます。どうかそういう点で、もつと大きな政治的見地からお進めいただくように、特に強く要望申し上げたいと思ひます。

では終わります。

○菅委員長 山口鶴男君。

○山口(鶴)委員 政務次官はお忙しいそうでありまして、政務次官にまづお尋ねしたいと思ひますが、ただいまの綿貫委員の質問は、私の聞いておりますのと趣旨が違つてゐます。綿貫委員は、軍事基地として使うおそれがあるのか、こう言つておられますが、私も考えておるのには、そうではございません。少なくとも安保条約第六条にいうところの、米軍に対して使用を認める施設、区域、こういうものとして新東京国際空港を使うなどという、それほどナンセンスなことは、これは政府としては万が一にもあり得ないといふことは、私も十分理解をいたしております。問題は、地位協定によるところの使用ですね。

具体的にいいますならば、M.A.C.のチャーター機等が現在民間空港である羽田空港にも絶えず離着陸をしてゐるわけです。また米軍機自体も、数は少ないけれども、離着陸をしてゐるという実績が昭和四十二年、四十三年にあるわけです。その後経過につきましては、あとで事務当局に聞きたいと思ひますから、こまかい数字のことはしばらくおくといたしまして、そういう軍事目的のために羽田空港自体が使われてきたではないか。したがって、そういう意味で成田空港、新東京国際空港も軍事目的に使われる懸念があるのでないかといふことを、私も言つてきたわけですが、これに対して中曽根元運輸大臣は、軍事目的に使

うことはないと言いつたのでありますが、その後、原田運輸大臣の時代になってまいりますと、やや明確を欠いてまいりまして、ただいま山村政務次官が言われたと同じように、安保条約第六条にいう区域として使うことはないが、技術的な離着陸、テクニカルランディングとか、あるいは燃料補給とか、こういう事態で成田空港を使うこともあり得るんだ、こういうふうな答弁が変化しているわけですね。そういうことでは、われわれが言うところの軍事目的に使わないということにはならぬじゃないか。この点がきわめて遺憾だ、こう言っているわけでありまして、中曾根元運輸大臣は、現在防衛庁長官に就任をしているわけですが、いまして、私と同じ選挙区でもあるわけですが、別に選挙区のことを言うわけではありませんが、けれども、少なくとも中曾根元運輸大臣が答弁したくらの明確な保障がなければ、やはり地元住民の心配というものは解消できないと思うのです。したがって、綿貫さんのように、軍事基地として使うかどうかということではなくて、軍事基地として使うことは全くあり得ないかどうか、この点を明確にしたい。これが私の質問であります。

○山村政府委員 綿貫さんの質問にお答えいたしましたときに申し上げましたように、突発的な技術的理由等ということで、万やむを得なかったというような場合を除いてはお断わりをするという方針でございます。

○山口(鶴)委員 事務当局に聞きますが、現在羽田空港にどの程度M.A.O.のチャーター機、米軍機が離着陸しておりますか。昭和四十二年、昭和四十三年における数字というのはお伺いをいたしております。昭和四十二年にはM.A.O.のチャーター機が四千四百五十二回離着陸している、アメリカの軍用機が六十二回、合計いたしまして四千五百十四回M.A.O.のチャーター機並びに米軍機が離着陸している。昭和四十三年になりますと、M.A.O.のチャーター機が三千八百四十二回、アメリカの軍用機が六十六回、合計三千九百八回離着陸して

あるようであります。その後の数字は一体どうなっていますか。そしてまた羽田空港にM.A.O.のチャーター機並びに米軍機が離着陸する場合は、どういふ事態に離着陸しているのか、この点ひとつ答えてください。

○九居説明員 四十一年の実績は、先生の数字は発着回数でございますが、これは倍にしておいて申し上げてもいいんですが、着陸回数で私の統計には千二百二十三回となっておりますので、発着回数に直しますと二千二百四十六回ということになっております。それから米軍機は十五回ですから、発着回数に直しますと三十回。

それから内容でございますけれども、燃料補給、乗員の交代または天候状況による待避目的というのがあるわけですね。それから、この中にちよつと資料がないのでございましてけれども、実は横田のほうで滑走路の修理をしておいて、少しこちらへ入ってきたものが四十四年にあつたように記憶しております。ちよつといふ資料がないのでございましてけれども、そういういふ政務次官が言われたテクニカルランディングに属するものばかりだと思っております。

○山口(鶴)委員 政務次官、現在羽田に昭和四十二年においては四千回以上、昭和四十三年は約四千回、昭和四十四年におきましては二千二百七十六回という離着陸がいずれもテクニカルランディングだ、こう言うのですね。そうしますと、政務次官のお答えのようならば、同じような回数が、新東京国際空港ができた場合に、テクニカルランディングでやむを得ないというところで離着陸するということになれば、同じような状態がずっと続くということになるんじゃないか。しかも、民間機も次第に大型になっておりますし、また米軍が使用する輸送機も、きのうです、羽田に参りましたジャンボジェットと同じような大型のものでございまして、こういう状態ではとても羽田は間に合いません。そうならば、いずれも成田に離着陸しようということになれば、結局現在の東京国際空港である羽田、これと同じような事態が成田

でも続くというのなら、これは住民の不安は私は解消できぬと思うのです。羽田はいずれもテクニカルランディングだと言っているじゃありませんか。そうすれば、それと同じような状態が成田でも続くということになるではありませんか。

○山村政府委員 ただいま先生からの御質問でございますが、この空港ができませんと、羽田のほうも大幅にいわゆる余裕ができることも確かでございます。そしてまた、現在M.A.O.の回数は昨年半ばから急激に減つておるといふことも伺っております。そして特に先ほど先生おっしゃいましたように、先生と同じ選挙区の中曾根防衛庁長官、そして橋本運輸大臣によく事情をお話しいたしましたので、地元の事情等もよく申し上げまして、ほんとうの純民間空港として使用するようになり、これを米軍と十分調整していくつもりでございます。

○山口(鶴)委員 地位協定第五条「合衆国及び合衆国以外の国の船舶及び航空機で、合衆国によつて、合衆国のために又は合衆国の管理の下に公の目的で運航されるものは、入港料又は着陸料を課せられないで日本国の港又は飛行場に出入することができる」といふのは合衆国によつて、合衆国のために、合衆国の管理のもとに運航されているものについて、この着陸料も無料である日本の飛行場に入ることができるといふ権利が、アメリカには地位協定によつて与えられている、それが現状だと思つたわけです。そういう中で、現在羽田に対していつたような離着陸があるわけですが、山村政務次官の言わんとするところは、羽田よりは何かM.A.O.のチャーター機や軍用機がおりるのを数にしておいては、政府としても努力するのだ、こういうことを言わんとしておるのではないかと思つたのですが、そういう程度の問題では、われわれとしては安心することはできぬと思つたのです。また、現在羽田に対してM.A.O.のチャーター機や軍用機の離着陸が昭和四十二年よりは減つている、こう言いますけれども、これはベトナム戦争の推

移その他の関係もあるのだらうと思つた。したがって、また国際的な情勢によつては、これは急激にふえるということだつて考えられないことはない。そうなつてくれば、現在羽田が減つてゐるから、何とか成田も減るだらうというようにな、そういう観測だけでは、住民を納得させることはできないのではないかと。どうなんですか。本来M.A.O.のチャーター機は横田、立川を使うべきなんです。それを羽田を使つてゐる。そして今度成田に新東京国際空港をつくるということならば、成田の国際空港に関する限り、これは軍事基地として使わぬということはおありまいですか、軍事目的についても使わぬといふくらい、断固たる姿勢が政府にあってしかるべきだと私は思ふのです。中曾根元運輸大臣もそういう趣旨で申したと思うのですが、ひとつその点くらいまでここで、新進気鋭の――私も議論として一緒に苦労した仲でもあります、非常に尊敬している山村政務次官でありますから、断固たる答弁くらいひとつやつていただいたらどうか、こう思つたのであります。

これ以上繰り返しません。政務次官についてはこの問題は最後のお尋ねにしたいと思つたのですが、いかがですか。

○山村政府委員 ただいま山口先生のおっしゃいました、羽田が減つたから成田も減るんじゃないか、そういう意味で羽田の例を持ち出したのは、ないのではありません、成田空港ができません、羽田のほうのいわゆる航空緩和といふものはできない。そこで成田のほうへは、純民間空港で、そういうような軍事目的その他についてはおいでいただかないようにしていただきたいということ、いろいろ話し合つていきたい。また、先ほど申しました突発的なというふうなもの以外はありたい。ただ、それによつてちよつと防衛庁長官、そしてまた大物運輸大臣の橋本大臣でございまして、これが一緒になつて、山口先生のおっしゃいましたような趣旨に一步でも近づきうにしたい。

そしてまた、先生のほうと私どものほうとの考え方が何かちよつと違うようでございますが、私どもは純民間空港としてこれを使うのだ、突発的な場合のみしかたがないということで、あくまでも腹は純民間ということをやつてまいるつもりでございます。

○山口(鶴)委員 事務局に聞きますが、航空局長さんおいでになりますか。――羽田空港と成田空港とは一体どう違うのですか。

○丸居説明員 成田ができた場合に、羽田空港と成田空港はどういうふうに使ひ分けるかという御質問が存じますが、そのときは成田空港は国際線、羽田空港につきましては国内線をほとんど大部分とする空港にしたい、国際線は全部成田に、こういうふうにいまのところ考えております。

○山口(鶴)委員 M A C のチャーター機は、飛んでくるところの場所によって区分けをした場合、国内線あるいは国際線の比率は一体どうなりますか、どういふ現状ですか。

○丸居説明員 羽田へ入る場合が一番多いのですが、これはさつきも山村政務次官がお話しになつておりましたように、テクニカルランディングがほとんど大部分でございます。テクニカルランディングの中で、非常に急いで降りたいために、横田には三千三百と非常に長い滑走路があるのでございますけれども、たとえばハイドラントなしに給油するのは非常に時間がかかる。羽田ですとハイドラントがあるということで、非常に便利に使へるというので、急いで出発しなければならぬような場合に入ってくるというのが、給油の目的で入ってくるものでございまして、ただ、羽田が非常に都合が近く便利であるから、羽田が使われる場合が多いのであります。そういう便利のために羽田を使うのも、非常に最近では込んできまして困るからというので、米軍になるべく羽田を使わぬようにしてもらいたいとわれわれは再三申し入れてまして、さっきの数字でもわかりますように、かなり減つてまいっております。特に最近

は、同じ四十四年度でも十二月に近づくにしたがつてずつと減つてまいっております。そういうことで、いま山口先生おっしゃつたのは、羽田と成田はそういうことでよいに入るかもしれないけれども、成田は非常に遠いといふことになりますので、着陸回数はいふと減つてくるのじやないかというふうに思います。

○山口(鶴)委員 いまの御答弁では私はおかしいと思うのです。第一、私の質問には答えてない。M A C のチャーター機は国内線の範疇に入るのか、国際線の範疇に入るのかにもお答えになつてないでしよう。私の想像するところ、ほとんど国際線の範疇に属するものだと思うのです。国際線の範疇に属するものということになれば、今度羽田が国内線を主とし、成田が国際線ということになれば、それは今度は成田へということになるじやありませんか。そのことをまず一点明確にしたいでございます。

それから、いまの御答弁で非常に異様に思つたのは、山村政務次官は、万やむを得ない場合に離着陸をしているんだ、羽田の場合もテクニカルランディング、燃料補給、こういうわけですね。ところが、いまの飛行場部長の御答弁では、何か本来横田のほうにのりていいんだが、あそこは都心から遠い、だから、近く便利を羽田にのりておるといふことを言っているじやありませんか。これはテクニカルランディング、燃料補給とは違ふんじやありませんか。これでは、米軍の軍人が銀座に出て遊ぶのに都合がいいから、羽田へおるといふふうに関係するじやありませんか。成田は遠いからいいだろうといふことを言つておるのです、そういうことならば、初めの羽田に離着陸している理由というのは、全く御答弁になつたこととはうそだといふことにならざるを得ないじやありませんか。どうですか。そういういいかげんな答弁をしてもらつちや困りますよ。

○丸居説明員 たいへん舌足らずで申しわけなかつたと思ひます。以前羽田にチャーター機が非常にたくさん入つたところには、そういうのもあつたのでございすけれども、いま申しましたように、なるべく入らぬようにしてくれといふことをやましくいつておりますので、米軍のほうとしてもそういうものから順次減らしてまいまして、十一月が三十七機、十二月は四十八機、一日に一機程度に減らさうと思つてきたという現状でございます。

それから、国際線と国内線の問題でございますけれども、M A C のチャーター機はなるほど米軍でチャーターされた飛行機でございますけれども、これは民間航空機を米軍がチャーターしたわけでございますので、この中に乗つておる人あるいは荷物の関係によりましては、税関検査を受けるようなものもございす。そういう場合には、やはり検査を受けられるようなところにおられる必要もあるわけでございます。そうでないようなものにつきましては、別に国際空港でなければならぬといふことはないのじやないかと思ひます。

○山口(鶴)委員 どうも飛行場部長さん、私の質問にすばり答えないので困るのですが、昭和四十二年、四十三年、四十四年、M A C のチャーター機が多数飛来してはいますね、米軍機が。それは一体どこから飛んできているのですか。日本国内から羽田に飛んでくるのですか。そういうものが一体どのくらいあるのですか。

○丸居説明員 国内から飛んできた M A C というものはないと思ひます。

○山口(鶴)委員 ですから、言うのですよ。羽田は今後国内線専用にするんだ、それから成田が国際線専用といふんです、主たるものにするんだ。こういうことになれば、M A C のチャーター機といふものは、いづれアメリカあるいはその他東南アジア地域から飛んでくるわけなんでしょうから、国際線でしょう。そうすれば、M A C のチャーター機は、成田空港ができて、これは国際線専用だといふことになつてくれば、当然成田のほうへおる。さっきの区分けで、羽田と成田とどう違うのかと言つたら、国内線、国際線といふのですから、そういう区分けからいふたら、当然

M A C のチャーター機はいずれも成田へおる。山村政務次官の願望を込めた御答弁はわかりますよ。そういうなるたけしほりたいという願望はわかりますけれども、飛行場部長の区分けの御答弁からすれば、山村政務次官の御答弁とは全く反する結果になるじやありませんか。その点はいかがですか。

○丸居説明員 さつきもちよつと申し上げましたように、いま成田を国際空港として建設しているわけでございますから、定期便は成田に入ること、はもう間違いないのでございす。ただ成田、羽田の使い道をどうするかといふことは、実は羽田は大体国内線専用しようといふような方向に進んでおりますけれども、一機も国際線を入れないような国内線専用にするかどうかといふことは、まだ決定しておりませんので、実はさっきのようなこと、ちよつとあいまいなことを申し上げたやうな結果になつたのでございす。はつきりと国内線だけにしようのだといふことは、まだ決定しておらぬわけでありす。それでそういうことを申し上げたわけでありす。

○山口(鶴)委員 どうも、答弁がぐるぐるとネコの目のように変わるの困るのですが……

○今井参考人 空港公団の總裁として、国際線と国内線の羽田と成田の区分の関係について、私自身の考え方を申し上げたいと思ひます。いま飛行場部長が、将来は成田は国際線、羽田は国内線といふふうにはつきり区分けしておつしやられて、また最終的には政府としての結論は出ておらないといふことを実は申し上げておるわけでございますが、私自身としても、かつて航空行政には経験があるわけでございます。羽田を将来どう使うかといふことについて、将来相当いろいろの問題があるのではないかと思ひます。といふのは、純国内線といふことで、現在 I C A O に登録してある国際空港としての羽田の地位を羽田から抹殺するかといふ問題でございますが、私はおそろくそういうことではないのじやないかと思ひます。やはり羽田は国内線が主として使うけれど

も、世界の国際空港としての羽田というところは、守っていくのではないかと感じが一いつたし、おるわけであり。それはあくまでも私個人の意見でございます。

第二の点でございますが、はたして純国内線だけの空港になり得るかという問題であります。特に近距離国際線、羽田を出発してソウルに行く、あるいはマニラへ行く、あるいは台北へ行く、あるいは沖縄へ行く。沖縄は今度は日本に返ってくるわけでございますが、そういうふうないわゆる近距離国際線というものが、成田と都心の距離の関係からいって、東京をオアシスとする近距離国際線というものは、今度羽田を全然使わないかどうかというところは、空港政策上非常に問題がある。したがって、先ほどのように、はつきり羽田は国内線、成田は国際線というふうに分けられるかどうかというところは、非常に問題だと思えます。

それから、従来航空局長なりあるいは大臣、あるいは政務次官等が御答弁申し上げ、あるいはまた丸居飛行場部長も申し上げておるのですけれども、国際線、国内線という私どもの考え方は、主としてその飛んでくる距離あるいはまた場所というふうな観点ではなくして、国際線をオペレートする会社のライン、それからまた、政府の許可を得て飛んでくる不定期の旅客運航というものを中心にしておるわけでございます。要するに、アメリカから来るのは全部国際線というふうな観念で、実は国際線というものを考えているのではない。国際線というものは、パンアメリカン、あるいはノースウエスト、あるいはルフトハンザ、エールフランスというふうな、いわゆる航空会社によって運営される国際ラインあるいは国際不定期便というものを国際線としておるわけでございます。M A C というふうなものについての方々は、実は入っておらないわけでございます。したがって、これは若干いけないことかも知れませんが、私は先ほどの山村政務次官と全く同じ気持ちで実は成田の空港をつ

くつておるわけでございます。ほんとうに緊急やむを得ない場合以外は、純国際民間空港として成田はぜひ使っていきたい、かように考えております。

○山口(鶴)委員 委員長もたゞいまのやりとりを聞いておられたと思うのですが、結局、成田と羽田の使い道の区分けにつきましては、空港公社の総裁と飛行場部長の見解はどちらも食い違つておる面があると思ひます。そしてM A C のチャーター機、米軍機のテクニカルランディングの問題等につきましては、国際線と国内線と分けるという飛行場部長の御答弁を主に置くと、これはM A C のチャーター機、まさに国際線なんですから、これは現在羽田に離着陸すると同じような状態が成田に起きる、こういうことが当然の帰結として出てくる。また、山村政務次官なり空港公社の総裁の御答弁を聞いていれば、願望を込めておりますけれども、できるだけほりたい、こう言つておられるわけ。そういうように、空港公社のお考えとそれから運輸省当局のお考えが違つておるということでは困ると思ひます。したがって、成田の飛行場が将来できた場合を想定いたしまして、羽田、成田、これは一体どういうふうな使い分けをするのか、そういうた政府としての考え方、統一した考え方。それからまた、安保条約第六條、これは心配ないわけでありまして、けれども、地位協定第五條によつてM A C のチャーター機並びに米軍機、こういうたものの扱い、いわば軍事目的に使用のか使わないのか。こういう問題につきましても、私は運輸大臣に来ていただきまして、その点はやはり明確にしなければ、どうも困ると思ひます。したがって、運輸大臣に来ていただくことは、先ほど申し上げておきましたからいいといたしまして、成田、羽田の両空港の使用のしかたにつきましては、文書で政府としては、こういうふうにするつもりだということ、資料として早急に提出をいただくようお願いしておきたいと思ひます。いいですね。

○菅委員長 本件については、政府側から文書で

もつてあなたに御回答を——これは全委員にという御要求ですか。——ちよつと私の意見も求められましたが、必ずしも私は食い違つておるようには思ひませんが、もうちよつと答弁しますか。それとも文書で——それではいまの点について、文書で差し上げることになります。

○山口(鶴)委員 それでは、またその文書が出ましてからあれすることとして、一応ここでの問題については保留をしておきましよう。時間もありますから、先へ進みたいと思ひます。

さてそこで、地位協定に伴う航空法の特例に関する法律というのがあります。この法律によつて検査あるいは軍需品の輸送禁止、こういうものは適用除外になつております。いかがですか。

○丸居説明員 おつしやるとおりだと思ひます。

○山口(鶴)委員 厚生省や何かないから、自治省に聞きましょう。

その地位協定に伴う航空法の特例に関する法律という法律で、武器のほうはいいでしやう。検査はせぬでもいいことになつておる、どんどん入れることになつておる。そうしますと、地域住民の健康を保持する、生命を守るというものは、自治体の固有事務です。重要な仕事です。ところが、王子病院で問題になつたように、問題は、M A C のチャーター機や米軍機が羽田に飛来をする、離着陸をする、検査もないままにどんどん乗つておつた人が出てくる。そうしますと、当然伝染病が地域に流行するといふ可能性があるわけですね。したがって、かりに成田にM A C のチャーター機がどんどんおるといふ事態が起きる。あるいはしほる場合もあるかもしれせん。しほつても、相当の数がおることは間違いないのであつて、検査に対しては、ノーチェックのままどんどんそういう米軍機あるいはM A C のチャーター機に乗つた人が出てくる。そういう場合に、地域住民の不安というものは、当然起きるだらうと思ひます。また、住民の健康を保持するといふ役目を持つ自治体、そういうた自治体を監督する立場にある自治省、こういうものとして一体どう

お考えですか。そういうことを私どもは心配しておるのです。自治体の重要な仕事の一つでしやう。自治省としても当然お考えあつてしかるべきだと思ひますが、いかがですか。

○大石政府委員 ちよつと突然のこと、関心事でありますけれども、地位協定によつて、いま羽田の場合はそういうふうに行なわれておるとすれば、成田よりもっと人口の多いそ自体に大問題があるのではないかと思つて、実は逆にどうなつておるんだらうか。成田のほうで心配なら、もつと人家がぐしやぐしやいるそこで、そういうふうな過ごされておるというところは問題だ。いままでそのこの大問題が起きていないとすれば、どういう扱いをしておるんだらうかというふうには思つて、それ以外にちよつと答弁がしにくいところでありま。

○山口(鶴)委員 やはり自治体に大いに関心のあつた問題だといふこと、財政上の特例ばかりじゃなく、そういう心配もあるといふことを、自治省としても念頭に置いていた方がいいと思ひます。

飛行場部長、先ほどの御答弁で、M A C のチャーター機の場合も税関を通るものがあるんだ、それにはこの羽田のほうで便利なんだ、こういうことを言われましたね。そうすると、M A C のチャーター機のうちでどのくらいというか、税関を通るとすれば、当然一緒に、検査官もおるのですから、そちらのほうもチェックをしてるんじゃないかと思ひますが、そういう割合はどうなつておるんですか。検査の関係で、ノーチェックでどんどん入つてくるのがどのくらいで、チェックするのは一体どのくらいの割合か、わかりますか。

○丸居説明員 ちよつと資料を持ち合わせておりませんので、わかりません。

○山口(鶴)委員 それでは、それはあとで資料を調べておいていただいて、またその機会にひとつ御答弁してください。

次に、それでは、建設省の方が見えださうでありますから、お尋ねをしたいと思ひます。

先ほどの綿貫委員に対する御答弁を聞きました

が、この東関東自動車道ですか、こちらのほうは、土地の契約が済みましたが七割、それから、事業の発注をいたしましたのが約二割と、こういうような御答弁でしたが、去る六十一国会の際には、一坪の土地もまだ買っていないということだったわけですね。現に土地買収が済んでおるのは、どのくらいの割合なんですか。

○今井説明員 手元に具体的な数字がございませんで、割合で申し上げたわけでございますが、先ほど申し上げた数字は、契約済みの面積の割合でございます。

○山口(鶴)委員 そうしますと、当時が六月ぐらいだったと思いますから、約九カ月の間に、当時は契約ゼロだったものが、七七%まで用地の契約は済んだということですが、この東関東自動車道が完成いたしますのは、一体いつまでの御予定ですか。

○今井説明員 飛行場がございまして、第一機が飛びますのは、来年の四月ということでございまして、それまでは何としてもやり遂げたいと考えて、督励中でございます。

○山口(鶴)委員 私も現地へ参りましたが、現在の道路では、この飛行場まで行くのに非常に時間のかかる道路の状況であるということを見てまいりました。四十六年四月、供用開始までに完成をする、こういうことでありますから、委員会でお約束したことは実行するように、これは強くお願いしておきます。

○今井説明員 御説明いたします。

○山口(鶴)委員 御承知かと思いますが、本年度初めて着工になりました、東京港口の沈埋道路にまず手をつけまして、その前後を多少やっておりますが、本格的に仕事が進められるのは、来年度四十五年度からになります。それで、湾岸道路に關しまして、飛行場関連で間に合わせなければならぬのは、先ほど申し上げました幕張―原木の間を、昭和四十七年度までにどうしても間に合

せようということ、そういうような事業ペースを考えております。予算もそういうようにつけるようになっております。

○山口(鶴)委員 そうしますと、具体的にお尋ねしますが、初め実施本部長が現地の人たちに説明したので、新東京国際空港から都心まで一時間で結ぶんだ、こういうのが当初の計画だったわけですね。湾岸道路につきましては、昭和四十五年度から実際の事業にかかるようでありまして、これはちよつといつてできるかわからぬ。そうなりますと、昭和四十六年の四月、かりに東関東自動車道が完成したとして、空港から都心まで一体どのくらいの時間を車では要するというのがつこうになりますか、現在の見通しでは。

○今井説明員 私どもの計算いたしました結果で申し上げますと、まず箱崎を起点にいたしまして、首都高速六号線、七号線の横を通りまして京葉道路に入りまして、二・九キロでございますが、それをピーク時の交通量といたしまして走行速度をおおむね五十五キロぐらいに考えて、この時間が約十五分でございます。それから、京葉の一期工事の区間、これは同じく五十五キロの走行速度を想定いたしております。これは現在の首都高速一

号線におきまして走行速度の実測の結果から、おおむねこのぐらいで行けるだろうというふうに見たわけでありまして、それから、京葉二期につきましては、七・四キロありますが、それは走行速度を六十キロと見ております。それから、京葉三期につきましては、五・一キロでございますが、同じく走行速度を六十キロに想定いたしました。それから、最後の高速国道に入りまして、三十二キロございまして、これは設計速度は相当高いのでござい

ますが、実際の走行速度は八がけぐらいで現在高速度道路は走っておりますので、約八十九キロの走行速度といたしまして計算いたしましたものを、合計いたしますと五十九分、おおむね六十分というところで、いままで計算をやっております。○山口(鶴)委員 おおむね六十分ですか。現在の道路ではどのくらいかかりますか。

○今井説明員 現在の道路で実ははかったことはございませんであれでございますが、東京都心から千葉まで行きますのに、非常にピーク時でございますと、約九十分ぐらいかかるんじゃないかと思ひます。

○山口(鶴)委員 これは今井総裁、御商売で、現状どのくらいかかっておりますか。私も三回ほど行ったから、おおむねわかっておりますけれども、どのくらいかかりますか。

○今井参考人 私も千葉、それから成田へは常時行っておりますけれども、成田まで京葉の終点から、これはまだ悪い道路でございますけれども、千葉市内を抜けないで参りまして、大体千葉から約三十分ぐらいかかりますが、それから千葉まで、非常に混むときは、一時間半から二時間かかる場合もあるようでございます。

○山口(鶴)委員 現状では三時間―二時間はどうしてもかかるということですね。二時間以上になる場合もあるという総裁の御答弁でしたが、確かに私も参りましたときも、車で参りましたが、三時間とはかかりませんでした。二時間半と三時間の間ぐらしかかりました。そういう現状ですね。

それで、いまおおむね六十分で行けるようになるということですが、その点は信用しておつていただいようばなんでしょうか。

○今井説明員 私どもが、現在までの実測の結果とか、あるいは交通混雑のときにはこのくらいで走れるであろうという見込みで計算いたしましたので、信用の度合いと申ししても、一分も違わないというものではないと思ひますが、おおむねこのくらいであるという見通しでございます。

○山口(鶴)委員 次に、河川局の治水課長さんがお見えでありますので、お尋ねしたいと思ひますが、根本名川の改修ですけれども、これも六十一国会でずいぶん議論になりましたが、まず私は常識から考えて、成田空港に降りました雨を、一体どこへ落としたら合理的かという考えに立つな

らば、私は利根川にこれを落とすというの、それが考えてもナンセンスじゃないかと思うのです。当然こちらにあります高谷川等を使ひまして太平洋に落とすのが、私は治水という観点から考へるならば当然じゃないか、かように思われてなりません。なぜこのような無理な計画をおつくりになったのか、この点をお尋ねしたいと思ひるので

千葉県がこれに對していろいろ要望を出してあるようですが、地元とすれば、あくまでも利根川に落とせというのを言っているんじゃないかと思うのです。これは政府のいろいろな御都合でもってそういうふうにしたんじゃないかと思うのですが、どうして合理的な方法をおとりにならなかったのか。無理に利根川に落とす。特に私の県は群馬県でございます。利根川の上流県ですから、この治水のためにダムが必要だといふので、非常に迷惑しているのです。一方でそういう迷惑を水源県に押しつけて、そしてわざわざ利根川に落とすといふことは、私は関東の住民も納得しないんじゃないかと思ひますが、いかがですか。

○岡崎説明員 お答え申し上げます。

ただいま利根川に落とすことは適当じゃないじゃないかというお話でございますが、これにつきましては、河川管理者でございます千葉県知事が建設省といろいろ協議いたしまして、その結果根本名川に排水することに決定いたしました。利根川への影響について御心配いたされておられるわけでございまして、いままでのいろいろな水位状況、いままでの実績でございますが、これを種々検討いたしました結果、利根川の洪水が最高水位に達する前に根本名川の水が出ておりますので、利根川の最大流量に根本名川の合流する流量というのの影響がないというふうな考えをしております。したがって、空港の設置に伴う流域変更の部分もございまして、この影響は利根川の治水に對してもない、こういうふうに考えております。

○山口(鶴)委員 それは、根本名川に落とすというところを計画された以上は、それに対する理屈も考えなければならぬわけでしょうから、そういうことだろうと思えますけれども、ほかに川がないのならともかく、ちゃんと高谷川等を通じて太平洋に落とせる道もあるわけなんですかね。常識から考えれば、治水に対していろいろ問題のある、利根川に影響を与えるような計画でなしに、直接太平洋岸に落とすというのが、私はやはり一番合理的な道ではないだろうか、こう思うのです。水位に影響はないと言いますが、利根川治水に全く影響がないとはいえないでしょう。どうなんですか。これは全然心配がないと断定していいわけですね。

○岡崎説明員 先ほど申し上げましたように、雨の降り方等いろいろ検討いたしました。それから過去の実績等も総合的に考えまして、そういう研究の結果、利根川の最高水位が出る前に根本名川のほうが出てしまうので、利根川の洪水に対する影響はない、こういうふうに考えておるのでございます。

○山口(鶴)委員 しかし、それは短時間に雨が降った場合はそうかもしれませんが、それは確かに群馬のほうで降ったのがだんだんこちへ流れってくる、その前に成田空港周辺に降った雨が利根川のほうに行くから、まあ時間的に差があるからいいだろうというのですが、長時間にわたる降雨というものを考えれば、そういう簡単な推理だけでは、違った結果が出てくるんじゃないですか。

○キャスリン台風、アイオン台風など、かつて日本を襲いました台風、あるいはその後関東以外に参りました台風、こういうものを考えた場合に、そういう簡単な結論でいいのかどうかというところは疑問だと思えますが、いかがですか。

○岡崎説明員 ただいま申し上げましたのは、河川改修の計画に対して影響の度合いを申し上げたので、たとえば雨の降り方によりまして、根本名川だけ水が出て、利根川の水がわりに少ないという場合もあるわけですね。ですから、そう

いうときには全く影響がないと申し上げているわけではございません。そういうときには影響は多少あると思えます。ただ、それに対しては河川改修のほうで十分の手当ては計画上もされております。中小規模の洪水が根本名川にあった場合、先生のおっしゃるようなことが全くないとはいえませんが、ただ、そういう問題に対しては、計画の上で対処している、こういうことでございまして。

○山口(鶴)委員 とにかく台風が太平洋岸から入って、先に千葉県のほうが降って、それから次第に北上して北のほうに降った、こういうのならば、それはいま言ったような話で済むかもしれませんが、それでも、必ずしも千葉県のほうが先に降って、それから群馬県のほうが雨が降るといふふうにきまってくるわけじゃないのです。その逆だってあり得るし、同時ということもあり得るわけですから、そういうことを考えれば、他に方法がないならともかく、太平洋岸に落とす道があるのに、無理に利根川に落とすというように計画は、これはいただけません。そういうことにつきましては、納得できるような資料が建設省のほうであるということならば、ひとつ資料をいただきたいと思います。そういう納得させるような資料がないというなら、私は依然として疑問を持ったままです。よりよしかたがないのですから、私も関東の水源地域である群馬、栃木、こういう県民を納得させるような資料があれば、私どものほうに提出をしてください。

○菅委員長 それでは、資料は出すそうでございます。

○山口(鶴)委員 飛行場部長もおられますが、先ほど補員委員からもお尋ねがありました、昨夜ボーイング747が羽田に着きました、また飛び去ったようでございます。騒音のことがいろいろ議論がございまして、現地調査をいたしまして、ボーイング747型機着陸の際、それから特に問題になる離陸の際に、どの程度の騒音が測定されましたか。ひとつお示しをいただきたいと思えます。

○丸居説明員 きのうさっそく測定した結果が出ておるのでございますけれども、離陸時につきましては、ランクウェイから千メートル離れたところではかりましたところが、九十七ホンというホン数が出ております。いろいろのところではかったのでございまして、着陸時で四キロのところではかったところによりまして八十六ホン、それから二キロのところでは百三ホンというのが出ております。二キロ離れたところの離陸は八十九ホンという数字が出ております。いずれもD08に比べますとだいぶ少ないような結果が出ております。

○菅委員長 はっきりしませんな。山口さん、わかりましたか。

○山口(鶴)委員 ダグラスD08、これに対する騒音の結果、状況というものは、これは絶えず離着陸してあるわけですから、おのずから結果は出てくると思えます。したがって、それと見合います距離における離着陸の際のボーイング747型、いわゆるジャンボジェット機の騒音の状況を、せつかく表などもあるようですから、これもひとつ資料として委員会に出してください。いまも委員長も言っておりますが、どうもいまのお話では聞き取りにくかったし、はっきりいたしませんので、これはお願いいたします。

そこで次にお尋ねいたしますが、確かにボーイング747型機は非常に巨大な飛行機であることは私も承知をいたしております。出力もD08に比べまして非常に大きいようでありまして、そこで将来ボーイング747型機以上に大きな出力を持ったいわゆるSST、超音速ジェット機ボーイング2707型機というようなものが就航する日も近いだろうといわれておりますが、こちらのほうはまだ現実になっておりませんから、どうだということとは明確にできなと思います。出力その他から見まして、これはいわずのジャンボジェット機747型機と、これは比較にならないほどの騒音が出るのじゃないかという感じが私はいたします。この点はどうでしょう。六十一国会でも問題になりましたが、その後

約九カ月たちますと、道路のほうもだいぶ進んでおるわけでありまして、同じような意味で、騒音に対する見通しというものもある程度より明確になっているのじゃないかと思えますが、その点はいかがでしょうか。

○丸居説明員 さっきのことで弁解していたたきますが、どうも発表がたいへん不明確だったというおしかりを受けたのですが、実はもう測定をいたしました結果があまりはっきり集計されていないことと、きのうは、新聞にも載っておりませんでしたように、ジャンボは満席で入ってきたわけにはありません。きのう一回のデータでもって、ジャンボはこの程度に騒音が低いというふうにきめてしまふことは早計だと思えます。資料を提出いたしますときには、きのうの測定の結果と、理論的にこの程度になっておるのだという結果と、二つお出ししていくようにいたします。大体D08と比べますと、八ホン程度低いというふうになつております。音は相当低いように思えます。それからSSTの騒音でございまして、ただ、これは実はジャンボと違っていて、まだでき上がっておりませんし、また設計も十分に最終的な設計ができておりませんので、どれくらいな騒音だということを、いまここで発表する材料がないのでございまして、ただICA0というところでもきめておまして、騒音がこの程度以上というものは騒音証明を出さないということになつてまいっておりますので、かりにSSTといえども、現在の航空機よりも大きな騒音を立てるといふようなことはない結果になるものであると信じております。

○山口(鶴)委員 それでは、その資料をあつて出してください。

もう時間ありませんから、最後に自治省にお尋ねしたいと思うのですが、自治体に与える影響の問題です。

まず国庫負担率ですけれども、奄美群島振興法におきましては、道路につきましてもあるいはその他の工事についても、本法の適用よりは

じております。御指摘の千葉県の場合には、県税の問題ではなくて所得税の問題であります。以前の、古いところの辺までの事情は存じませんけれども、最近におきましては、御指摘のように、所得税の減税相当分について措置をしたという事例はないと思います。

○山口(鶴)委員 それは、災害等がありまして、当該町村が地方税に対して減免措置を講ずる、あるいは公害等がありまして、農産物の収益等が激減をしたというのに対して、地方税を減免したことによつて、それを特交で見るといふことは、私どももかねがね主張しているところで、そういうことは大いにおやりになつていただいてけつこうなわけだし、問題は、所得税に対してこういう特別交付税で措置するといふのは全く異例だし、筋の通らぬ話だらうと思います。ことはそういうものではないのでありますが、そういう悪例をつくられたことに對しましては、昨年もしわめて遺憾であることを申し上げておきましたが、その考えは依然として変わらません。

最後に自治省にお尋ねしたいと思いますが、この法律がもしかりに三月三十一日に通らなかつた場合に、具体的に自治体に対するどのような不利益というものが生ずることになりますのか、その点をひとつ明確にお答えをいただきたいと思ひます。

○長野政府委員 この法律が年度内に成立をいたしましたものと、四十四年度において千葉県や関係市町村が実施しております事業の中で、この法律の成立といふことに伴ひまして、当然といひますか、法律の規定によりまして受ける特別な援助措置といふものが受けられなくなるということになるわけでありまして、その関係は県分におきましては七千七百万……

○山口(鶴)委員 この自治省の資料の中にあります。

○長野政府委員 この資料にはございせん。県分といはしまして七千七百九十九万五千円ばかり、市町村分といはしまして三千九百六十三万四千

円、多少数字は動くかもしれませんが、合計いたしましたで一億一千六百八十二万九千円というやうなものが、そういう利益を失つと申しますか、そういうことに相なるわけでございまして、そういうことに関連いたしまして、この周辺地域の整備事業の円滑な実施というものが妨げられるおそれがあるといふことになりまして、四十六年に供用開始といふ問題にも影響を及ぼす。と申しますのは、県、関係市町村は当然にこの法律が、そういう言い方がいかどうかといふことはあります。が、四十四年度に成立をするといふことを前提にしていろいろの準備を進め、事業を実施してきておる状況でございまして、そういう意味では、この法律の成立に伴ひまして周辺地域の整備計画といふものをきめる、それは四十四年度の事業についてきめるといふことが、今年度内に法律が成立いたしませんと、できなくなるという状況から起る影響でございまして。

○山口(鶴)委員 中部圏整備法のときには、そういう資料がなくてけしからぬじゃないかといひましたら、いや自治省の資料の中にあるといふので拝見いたしました。同じことじゃありませんか。中部圏整備法のほうでは、三月三十一日通らぬ場合はこういう不合理ができるというのを自治省の資料の中に入れておいて、同じ成田空港については入れないといふことは、成田についてはこの成立に対してあまり熱意がない、三月三十一日に通らぬでもいい、筋が通らぬけれども、また来年度の特交で県に対しては七千七百九十九万、市町村に対しては三千九百六十三万出せばいい、こういうおつもりではないかという気がするのですが、いかがですか。

○大石政府委員 全くそういうつもりはございせんので、よろしく願ひいたします。

○山口(鶴)委員 やはり片方の中部圏で資料を出したのでしたら、こちらだつて資料を出さないといふ。そうでなければ、私のような素人な人間が見れば、あお中部圏は熱意があるが成田は熱意がないなと思ふのは、あたりまえじゃありません

か。資料のほうはひとつ出してください。

それから、もし通らなかつた場合に特交で措置するなんというやうなことは、今度はしません。

○長野政府委員 この問題として特別交付税で、先ほど御指摘を受けましたやうな事例と同じやうな状態で措置するといふやうなことはないと思ひます。

○山口(鶴)委員 それじゃ、運輸大臣等に対して保留いたしましたことを除きまして、一応終わらせていただきます。

○青委員長 次回は、来たる十七日火曜日、午前十時から理事会、十時三十分から委員会を開会することとし、本日は、これにて散会いたします。

午後一時三十六分散会

昭和四十五年三月二十三日印刷

昭和四十五年三月二十四日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局