

第六十三回国会 参議院運輸委員会 會議録第十三号

昭和四十五年四月二十七日(月曜日)
午前十時三十八分開会

委員の異動

四月二十五日

辞任

渡辺一太郎君

辞任

鈴木 強君

補欠選任

玉置 猛夫君

補欠選任

瀬谷 英行君

出席者は左のとおり。

委員長

温水 三郎君

理事

岡本 悟君

委員

金丸 富夫君

谷口 慶吉君

藤田 進君

木村 陸男君

河野 謙三君

佐田 一郎君

重政 庸徳君

玉置 猛夫君

平島 敏夫君

前田佳都男君

岡 三郎君

加瀬 完君

鈴木 強君

瀬谷 英行君

森中 守義君

田代富士男君

三木 忠雄君

山田 勇君

国務大臣

運輸大臣

橋本登美三郎君

政府委員

内閣法制局第四部長

角田礼次郎君

運輸政務次官

山村新治郎君

運輸省鉄道監督局長

町田 直君

運輸省自動車局業務部長

見坊 力男君

運輸省航空局長

手塚 良成君

常任委員会専門員

吉田善次郎君

大蔵省理財局鑑定参事官

三島 和夫君

運輸省鉄道監督局民営鉄道部長

佐原 亨君

建設省計画局総務課長

河野 正三君

日本国有鉄道副総裁

山田 明吉君

日本国有鉄道理事

長浜 正雄君

日本鉄道建設公団理事

杉 知也君

新東京国際空港公団総裁

今井 栄文君

新東京国際空港公団理事

石原 耕作君

参考人

本日国会に付した案件
運輸事情等に関する調査
(日本国有鉄道の運営に関する件)
参考人の出席要求に関する件
新東京国際空港公団法の一部を改正する法律案
(内閣提出、衆議院送付)

○タクシー業務適正化臨時措置法案(内閣提出、衆議院送付)

○委員長(温水三郎君) ただいまから運輸委員会を開会いたします。

委員の異動について報告いたします。去る二十五日、渡辺一太郎君が委員を辞任せられ、その補欠として玉置猛夫君が委員に選任されました。

○委員長(温水三郎君) 運輸事情等に関する調査を議題といたします。

日本国有鉄道の運営に関する件について質疑を行ないます。質疑のある方は順次御発言願います。

○岡三郎君 私はいきなり過密地域の輸送力の増強問題、特に出身県が神奈川県ですから、神奈川県に重点を置いて質疑をしたいと思いますが、一番最初に、鉄道局長に聞きたいのですが、現在の国鉄の財政状況ですね、特に運賃引き上げ後予定されている工事の進捗状況と見合せて一体国鉄の財政自体がどうなっているのか、これは監督をする運輸省の立場として一応説明を願いたいと思います。

○政府委員(町田直君) 現在の財政状況でございますが、昨年運賃値上げをいたしましたして、その後運賃と申しますか、収入を予定いたしましたけれども、現在の状態では、大体四十四年度の収入は予定予算よりも四百億くらい減収になっているのではないかと考えております。まだ最終的な四十四年度の全体が出ておりませんので、正確には申し上げられませんが、大体四百億前後というふうに考えられます。それから支出のほうは、昨年のベースアップ等がございますして、これによりまして増がございまして、したがって、合計いたしましたして、四十四年度の収支の状況

は予算よりもかなりと申しますか、若干悪くなっているというのが実情でございます。

○岡三郎君 結局、その穴埋めというのか、工事費に対する支出その他、計画を遂行するために四百億も、そのほか支出増ということによって、その点をもう少し正確に、大体どのくらい四十四年度において不足が生じているのか。で、その不足はそのままにしておいて工事を遂行しろと言ってもなかなか計画どおりいかないと思うが、それを四十五年度どういうふうに穴埋めをしようとしているのか、その点をちょっと。

○政府委員(町田直君) 工事の実施につきましては、ただいま申し上げましたような収支の状況でございます。結局、ベースアップその他のために四十四年度の工事費のうちから約二百億に相当する分は収支の収入のほうから減らすということでございますので、それが、工事費のほうに回っておりますものが減ってくるという結果になります。四十五年度の工事が二百億くらい減になつて、こういふのが実情でございます。それにつきましては、具体的にどこのことというわけではございませんけれども、それにつきましては四十五年度の予算で実施をいたすというふうに考えておる次第でございます。

○岡三郎君 そうするというと、工事の量並びにその進捗状況を照らし合わせて順々に先送りしていつて、先々においてこれを合わせる、こういうことに考えておられますか。

○政府委員(町田直君) 正確にびたりというふうになるかどうかはわかりませんが、大体そういうふうにいいたすよりしかたがないのではないかと考えておる次第でございます。

○岡三郎君 しかたがないといえはしかたがないのかからぬが、前の長期計画でやって途中で手直しをした、それですまたその長期計画の終わらぬ

うちに手直しをしたというよりなことで、国鉄に對するしわ寄せといえますか、そういうものが思われる収入減になつてきています。これに對して、やはり基本的にその工事の必要性を認めた場合において、これを遂行するために何とか補つていくという考え方が當然出てこなきゃならぬ。しかし、さしたたつて運賃の値上げを再び行なうというわけにはまいらぬ。そういう点について順次先送りしていつて、明年ないし明後年の段階ぐらゐにおいてこれに對する更正を行なう、こういうことなんでしょうか。これはもうちよつとはつきりしておいてもらわないといかぬと思つたのです。

○政府委員(町田直君) 補正を行なうとか補正予算を組むとかそういうことではございませんで、おっしゃる通りに、どうしても四十四年度中に、そういう意味で資金的に足りなかつた分については四十五年度で行なうということにならざるを得ないと思つた。そこで、だんだん、何と申しますか、先送りになるじゃないか、こういうことでございませうけれども、まあ具体的にどこまで計画等につきましては、国鉄のほうからお客え願つたほうが正確であると思つたけれども、いずれにいたしましても、昨年の方で二百億ぐらゐ、何というか、計画がおくれた分については四十五年度で行なう。したがつて、四十五年度の分というのは、その分だけよいにしなければならぬ、こういう形になると思つた。しかし、それがうんとたまりまして、たとえば、十年間の三兆七千億というような計画を、いま御承知のように、持つておられますけれども、それが大幅に先ずつととおくられてしまふという、こういうような事態にはならないように、当然のことでございますけれども、努力をしたいというふうに考へておる次第でございます。

○岡三郎君 収入が予定に達しないというだけじゃなくて、工事費の見積り等がやはり漸次ふえてくるのではないかと、いまの物価高の中でどの程度見ておられるのかからぬが、結局、その国鉄の財政の窮乏状況の影響が、いろいろと合理化とか何とかいふ面にも出てくるし、まあ国鉄自体がいろいろやつておつても、運輸省が実質的にこの国鉄財政の裏づけという面について具体的に大体どうなつてゐるのか、四十五年度を見通して運賃収入特に貨物、旅客合わせて大体想定どおりにいけると、こういうふうにし、それじゃこれは国鉄の副總裁のほうから聞きましよう、どういふふうに見通していらつしやるか。

○説明員(山田明吉君) 四十五年度もうすでに入つたわけでございますが、過般成立いたしました予算では、旅客、貨物の収入合わせまして約一兆一千億でございます。四十四年度は、いま鉄監局長が申されましたように、実行の目標を四百億程度どうも割る、まだ決算の正確な数字は出ておりませんが、そういう状況でございますが、四十五年度に入りまして、旅客については大体、万博の景気と申します比較的關係に進んでおります。それから貨物につきましては、実は四十四年度貨物収入の減収がわれわれの予想以上でございしましたが、これはいろいろな原因によるものでございしますが、四十五年度に入りましてまだ一月にはなりませんが、貨物収入も大体順調に伸びておりますので、この調子でまいりますとまあ予算の目標を何とかこなせるのではないかと、そのように収入の面では考へております。

○岡三郎君 まあその点がちよつとくずれてくると、繰越債措置とか何とか、そういういろいろな形で国鉄が無理をしていかなければならぬ、これに伴つて借金が増えていくのではないかと、この問題がここにあるから、一応念のために国鉄の財政の健全化という意味でお聞きしたわけですが、端的に言つて、そういうふうな収入減とかいろいろのものが予期せざる原因で出てくるということが想定されるわけですが、いまの報告で、万博を中心とした運賃の収入増というふうなことである程度明るい見通しができるといふことですから、そうするといふと、私の言わんとすることは、いわゆる緊急対策としての過密地域における輸送力の増強、こういうふうな点については予定の計画どおりに進捗できるというふうに、これは財政的に見て考へられておられると思つたのです、その点はどうですか。

○説明員(山田明吉君) 御指摘の点まことに私も非常に關心を持つて日々研究いたしておるものでございますが、通勤輸送に限らず輸送力増強あるいは安全対策、過去ずっと第一次計画、第二次計画、第三次計画と立ててやつてまいりました。それで、いままでの進みぐあいは、結論的に申しますと、比較的順調に何とかやつてまいつたと言へるかと思つた。若干、数字で恐縮でございますが、申し上げますと、第三次計画というものが現在取りかかつております再建計画の前の計画でございまして、四十四年度から四十六年度までの七年間にやうやう計画でございします。その中は、申し上げるまでもなく輸送力の増強とか、あるいは合理化、近代化対策、あるいは動力の近代化対策、あるいは安全対策という重要な施策を全部網羅いたしております。この工事費総額が二兆九千七百億という計画で四十四年度から発足したわけでございます。それで、いま御指摘の大都市中心の通勤輸送につきましては、その二兆九千七百億の中で通勤対策をいたしまして五千九百九十億の工事を計画しておつたのでございします。それで、四十四年度のまだ決算実績が出ておりませんが、四十四年度から四十三年度までの四年間の数字を決算額で拾つてみますと、通勤対策をいたしまして二千二百五十三億を投じております。五千九百九十億に對しましては約四四％でございます。まして、全体の計画の二兆九千七百億に對するやはり四十四年度から四十三年度までの決算額が約一兆一千百億でございまして、これは大体四七％に当たつております。したがつて、通勤輸送が特別におくれたということはこの数字の上ではないわけでございます。大体順調にまいつたと考へております。

それで、この第三次計画は、昨年成立させていただきました国鉄の再建計画に基づく再建十九年計画に発展的解消をいたして現在進んでおりますので、したがつて、四十四年度から五十三年度までの十九年には、すでに御承知のように、大体三兆七千億の全体の工事費で輸送力、通勤対策やいろいろな施策をやることになっております。その三兆七千億の中で通勤対策として約五千五百億を予定いたしております。それに基づきまして、毎年度予算の実施をはかつておるわけでございます。私どもとして、いま先生のおっしゃいましたように、収入の見込み、あるいは借り入れ金の実現の難易等、いろいろな資金を確保する上に問題はございしますが、何とかこの五千五百億の計画は完全に実施してまいりたいと、いまそのように考へておる次第でございます。

○岡三郎君 まあ大体五千五百億を確保するために努力をしておられるということがわかつたわけですが、これは運輸大臣おられぬけれども、第三次計画から再建計画にまあ発展解消している、かなり国鉄自体としてもたいへんな借金財政、赤字財政で苦しんでこられた。そういう面について逐次改善の方策がとられてきていることは認めるわけですが、しかし抜本的において、国として国鉄に對する出資、こういうものが非常にわれわれは要望してきておつたけれども、非常に立ちおくれしてきている。こういう面でも四十三、四十四年を通して政府出資というものをもうちよつと大幅にやるべきではないかということが言われてきたわけですが、これがまあなかなか思ふようにはいかなかつたというふうなことで、まあかなり再建計画十九年間のいうのが無理な内容を持つてきてゐるのではないかと、そういうところに、国鉄内部におけるいろいろな合理化とかそういうものがかなり強く打ち出されてきているという現象ですね。こういうものについて、まあここで触れていくといふと時間がありませんので、端的に政務次官にお伺いしますが、この再建計画そのものが軌道に乗るといふことと同時に、やはり運輸省として、国鉄に對して財政問題についてどうしな

ければならぬということについては、十分内容的におわりのことと思うのです。そういう面について、いまま進行中であるからしばらくこの情勢、様子を見ていかなければならぬと思つてゐるわけですが、財政再建についていろいろといま固まつてきて、いま進行中の中において、国鉄出資という問題については政務次官どう考えますか。

○政府委員(山村新治郎君) ただいま先生おっしゃいましたように、政府の出資というものがそれほど多くないじゃないかということをごさいます。政府といましては、いわゆる今度の四十四年から五十三年のこの十年の再建計画、これをいたします場合に、どうしてもこれはただ国鉄の再建というだけではございせん、やはり国鉄といふものが国民経済また国民生活におけるそれ自体に大きな影響を及ぼすものであるということをごさいますので、現在のこの計画を確実に実行できるように、今後ともいゆる政府出資そのほかできるだけ多くするようにしていきたいと思つます。国鉄側に対しまして、そのようないくどい指導していくといふぐあいにしております。

○岡三郎君 いま端的に申し上げてみれば、物価の騰貴とかね合せて公共料金の問題がかなりやかましくいわれてゐるわけです。しかし、ここ十年の発展経済の中で、この物価の指数を取り上げてみても、公共料金を持つ業務ですね、仕事、こういうものが軒並みに財政窮乏を告げている、まあ非常に苦しい。逆に言うと、公共性といふものの名によって非常にその物価との関連で一方的に押えられてきてゐる。私は公共料金といふものを上げてはならぬといふことは当然だと思つたのです。物価体系全体から見ても、こういうふうな敗行状態の経済の中において、やはり国がある程度そういう公共料金を押えるといふことを原則とするならば、これをめんどろを見ていかなければならぬといふことは私が言うまでもないと思つたのです。そういう面では、非常に国鉄の近代化といふも

のが強く要請されてきておる現在において、政府自体が、一方において国鉄が利益を追求し、一方において公共福祉といふ名前によって財政が非常に困窮を加えてきた、こういうふうな問題がいろいろの仕事をやる場合においてもかなりむずかしい問題を生じてきてゐるのではないかと、いふふうにも考えられるわけです。

そこで、具体的に伺いますが、東海道湘南新線の問題ですが、この問題については当初計画から見るといろいろの問題で工事が少しづつおくれきてゐるようですが、現在の見通しについてはどういふふうにお考えですか。

○説明員(長浜正雄君) 東海道複々線の線増の件でございしますが、いまのあれは昭和四十一年に運輸大臣に認可申請をいたしました、認可をいただきました。四十七年度完成という目標でやつております。御承知のように、横須賀線あるいは湘南線の乗車効率が二五〇%以上になつております。将来はほかの輸送機関が考えられませんが、まずまず住宅開発その他でふえそうでございますので、その晩は三〇〇%ぐらいにまでふえるのではないかと、いふことで、非常に心配してゐるわけでございます。この東海道の線増といふことで、約千五百億ぐらいの金を予定いたしました。鋭意工事を進めております。特に東京から品川のシールド工事、あるいは戸塚から大船に至ります工事、相当進んでおるわけでございますが、一番いま問題になつておるわけは、戸塚の少し北寄りの付近から鶴見に至ります、いわゆる別線部分のところがいま難航いたしております。一部地元の方のまだ反対がございまして、非常に工程的にむずかしい状態に立ち至りつとあるといふことで、いま私たちが全力をあげてこの区域の方々と接触をいたして用地買収を進めていきたい、いふふうふに考えてゐる次第でございます。

○岡三郎君 そうすると、現在の見通しにおいては、大体四十七年度までで一応予定に沿つてできるという見通しですか。

○説明員(長浜正雄君) ただいま申し上げました一番問題になりますのが、やはり別線部分に工程が左右されるのじゃないかといふふうにお考えしております。いま鋭意私たちが地元と折衝して、また県あるいは市にいろいろあつせんしていただきまして、先生御承知のように、いろいろわれわれも努力してゐるのでございますが、何ぶんにも反対同盟が結成されて、一部の方々がそれでもってなかなか納得していただけません。一昨年来、市長を中心にしての協議会、あるいはわれわれと地元との協議を続けてまいつておりますが、いまだまだ解決をみていない区間がございまして、これがこのままの状態が続きますと、工程的には非常にむずかしい状態になる、いふふうにお考えしております。

○岡三郎君 この問題について、私は線増計画をやる場合においても、比較的、客車線をやる場合においては地元の協力が得られる。ところが、貨物だといふと、地域住民にとっては、総体的な一つの関係でやられるとしても、貨物だけでは非常に地元にたいへんというふうな考え方がある。底流に強あるわけですが、現在の人口増といふものを見た場合に、これは埼玉、千葉も同じですが、特に神奈川の場合においては、年々二十万をこえる人口の増加、これは端的に言へば、世界一がもたらぬ、日本一です。そういうふうな東京を中心とした周辺地域の過密の状態といふものは、これは極端にいまだ来ているんじゃないか。そういう点で、われわれ自身が考えていた場合に、この住宅の進出——公団団地をはじめる各民間の宅地造成等に伴う住宅の増加、こういうものによつてどんどんと乗客がふえてくる。こゝろいふふうな面では、このまま放置すれば、指数三〇〇をこえていくような状態になるんじゃないか。現在二百八、九十になつておると思つたのです。殺人的な状況がある。一方において、別線として貨物線を敷いて、いまの貨物線を客車線にするといふことについて、これは果全体といふことではなくして、東京周辺の過密地域における輸送力増強という面から見れば、通勤、通学対策からい

えば、一刻も早く何とかこれをやってくれ——しかし、別線計画の、貨物の線が敷かれる地域住民は、なかなか納得できない。そういう面では、これは国として、これは山村さんもよく聞いておいていただきたい、鉄監局長、こゝろいふふうな貨物線をお客を通す線に直して、新しく別線として貨物線を敷くといふことになつていく場合に、地域住民にとつて非常に早くやつてくれといふ面と、貨物線だけ走らされてたがたされたんじや、とてもじゃないが、公害その他でかなわぬ。こゝろいつたときに、私は成田空港の場合においてもそうだと思うのですが、これは地域の住民に納得させるということとは一体何だといふことになれば、二つあると思つたのです。一つは、自分たちが好きなものがきた場合において、それを何とか自分たちの意向もその中に入れてもらえるような考え方をひとつとつてもらえないか。つまり、貨物線だけではなくて、客線も並行してこれを何とか利用させるようにといふふうな考え方。それからもう一つは、そういうふうな線を敷く場合において、ほとんどこれは地下を通るわけですから、国と県と市が、結局地域住民——これはもう神奈川県だけではなくて、過密地域全体の輸送力をどううまくさばかといふ問題の中で考えていた場合に、戸塚から鶴見間における別線計画をつくるといふたときに、その地域住民の人々に、公害問題のみならずその他の問題について、国鉄は国鉄としての一定の費用といふものが予算的に拘束されてゐるということになれば、たとえば、公害問題その他を何とかこれを緩和して、いゝものにしていただきたいといふことになれば、やはり運輸省自体も、国鉄を脅かすだけではない、県、市に対しても、これは国と力を合わせてやつていくといふふうな形の中で、地域の人々に、十分は納得してもらえないかも知れぬけれども、ある程度、そういう問題について積極的に納得を得るようになさなければならぬ、なかなかこの所定の目的が達せられないのじゃないか。いまのところは国鉄が非常に苦しんでゐる。横浜も苦しんでゐる

が、全体的にいうと、こういう問題は、苦しむ人には苦しみっぱなしにまかしておけない、でもないでしようけれども、当事者は非常に苦しんでいる。しかし、全体的にいうと、こういう国家的な目的に沿うような事業をやる場合においては、これをどういうふうなやつにやっていくのか、こういうことを考えてみたときに、第一の問題と、これは私は武蔵野南線の場合ともかわり合があると思う。つまり、ずっと千葉のほうから埼玉のほうへやってきたのが、いま武蔵野南線が所定の工事がほとんどむすかしくなってきた。これも貨物線オンリーということですね。一体、おれのところだけ貨物だけ通して、ほかのところをお客を通して、おれのところどうしてくれるのだという、何とか、気持ちがあるわけですね。しかし、大局的に見て、輸送力全体を増大させるということについては、地域全体がその恩恵を受けるということになるわけですね。それから、地域全体の恩恵と局部的な被害というか、そういうものの全体の調和というものをどうしていくか、ということについて、一つの方式というものが十分考えられていかなければならぬと思うのです。いまの情勢でいうと、お客を運ぶほうについては鋭意やっているが、まあその地域地域の貨物線が通る住民は反発する。ですから、この調和をどう考えていくかというところが、これが政治の問題なんですね。

端的に言つて、貨物線が通る場合において、これは人口が増大していくということ、貨物の近代的輸送の発展という問題とのかかわり合いになるわけですね。お客を通すというふうなことを考えてみたと思うのですが、その点はどうなんですかね。

○説明員(長浜正雄君) 初めにこの計画をいたしますときには、先生の言われましたように、確かに貨物だけでは地元の人たちが非常に反対されるであろうということも承知しております。これを貨物にしないで、旅客にしても、在来線の線そのままだ貨物にというふうなことも考えてみたのですが、実は、実は御承知のように、このパイパス

は、横浜駅をパイパスいたしますので、横浜駅の乗降客が四〇〇前後といったようなことを考えますと、やはり在来の貨物線を旅客に転用いたしますして、新しく貨物線をつくらなければならぬというふうなことでございまして。

ただいま先生御指摘のように、確かに貨物だけということになりますと、その地域の人たちに直接利益をもたらさないで、騒音とか振動というふうなことでも被害が出るというふうなことを私たちがも承知いたしておりますので、何とかと思つたのでございまして、そういう基本的な問題がございまして。ただ、神奈川県地方は非常に人口の増加の激しいところございまして、何とか一刻も早く完成させたいと思つてございまして、実は、実は中央線とか東北線はもう完成いたしました。常磐線も近く完成を見る予定であります。総武線の複々線も早く解決のめどがついたわけでございます。一刻も早くやりたいと思つてございまして、いま先生申されましたような、騒音とか振動というふうな点がございまして。それで、われわれとしては、地元の方々にも、なるべくそういう被害を少なくするくふうをいろいろいま考えておるわけでございます。それらにつきまして、実はまた市長のあつせんもございまして、市長が独自で大学その他に御依頼になりまして、そういう問題がどういふ状況になるであらうかと、そういうような検討もなさいまして、それをもとにいたしまして、そういう騒音、振動等に対する対策の協議会を持つというふうな市長のごあつせんもいたしまして、あす第一回の会議が開催されることになっております。あるいはまた、横浜市の鉄道のいろいろな輸送の問題が山積しておりますので、なるべく、事が起つてからでなく事前によく連絡を持つというところで、連絡協議会も近く持たれることになっております。そういういたしまして、国鉄単独ではそういう騒音、振動に對しては、できるだけのことをいたしたいと思いますが、やはりそこに、その地域の再開発といふことが環境整備といふことが、そういう地方公共団体にお世

話にならないければならない問題、あるいは国にお世話にならないければならない問題等がございまして、国鉄では鉄道だけではできませんので、そういうことに關して、県、市あるいは国に對していろいろ御協力をお願いしたい。これは、単にこの貨物別線の問題だけでなく全国的にあるわけでございますが、そういう予算支出といふことも、そういう面での道路とかあるいは上下水道等で地域の環境整備をやつていただく。そういうことで、その地域だけが被害をこうむる、ただし大きな広い地域の利益になる、いわゆる公共事業的性質のものに對しては、そういう措置をやつていただきたいというところで各地区ごとをお願いをして、そういうことで、横浜市あるいは県にいろいろお願いをしておるわけでございます。今後ともなお一そう皆さんのお力でそういうことができまうことをお願いしたいと思つて、いろいろ努力をしておる状況でございます。

○岡三郎君 この問題については、われわれ自体も、全県下の輸送力増強、これは限度に來つたものというところで、何とか、湘南新線というものは、われわれ自体も過去から現在までいねがってきておつた。しかし、貨物線との關係で、地域の住民の意思を無視するわけにはいかぬ。それに對する対応策として、国全体が、公共事業と私有財産とを十分しんしゃくして、そして、全体の利益になるけれどもそのしわがある部分に寄つてしまふという形にならぬように、これは私もずいぶん、市長にも、それから県会の諸君にも言つてきたわけですね。やはり全体的に、そういうふうな線を通す場合におけるいろいろな道路計画とか、いろいろな問題にかかわり合つてきますから、これは単に国鉄だけではなくて、運輸省の指導、あるいは運輸省と建設省の關係とか、さまざまな問題がここに出てくるわけでございますが、そういう点について具体的な話し合いが進捗するということ、あす第一回の公害問題を中心とするという

話し合いがなされるということを見て、この問題については、ひとつ十分そういう点を配慮して工事の進捗をわれわれは願つておるということを言つておきます。

山村さん、しわ寄せという問題があるわけですよ、世の中に。公共事業そのものが、いまの経済の繁榮の中でしわ寄せ食つていふところがある、そのものが。しかも、その公共事業の中で、国民の一部分にまたしわがいつちやつていふ。このしわを伸ばしてやるのはどうするかというのが政治じゃないかと思つたのですが、そういう点で、国自体がこういう面について一体どうするかというところについては、私は、これは自治体とか国鉄だけではなくて、国全体としてこういう問題をどう処理するかというところを考えた方がいいかぬというぐあいに考へるわけですね。そうしないといふと、国鉄と地域住民がけんかをしないで、争うといふことだけで、もうあとは力関係でやるのだというところでは、納得しないままに押さへつけるという形になつてしまふのじゃないか。この責任は国鉄に私はあるとは思わない。国鉄に對しては、国民の利益というか、そういうものを中心にして、国鉄に、何とか一つ輸送力、通動・通学対策をやれというところを、政治全体が、これはある意味の至上命令として出しているわけですね。ところが、事實は、当事者同士が争わなければならぬといふところに追ひ込んでいふわけですね。こういう点、成田空港の場合とよく似ていふのですが、こういう点については、總体的にこういうものを納得させるような方法というか、空港の場合とは、ちよつと条件が小さいわけですね。この点どういふふうにお考えですか。

○政府委員(山村新治郎君) ただいま先生お取り上げになっておりますのは湘南の新貨物線の問題でございますが、これにつきましては、一応この貨物線これ自体、これを完成させるというところが、東海道線の通動輸送力増強のためにもういふゆる焦眉の急を要するほどに緊急の問題である、これは運輸省として考えております。そこ

で、地元の県、市並びにこの地区の中の市民の方の一その御協力をお願いすると同時に、国鉄に対しては、地元の方々と誠意を持って折衝するよう指導していきたいと、こういうぐあいに運輸省としては考えております。

しかし、いま先生おっしゃいました地元の意見をいれる、たとえば、客車を走らせることが可能じゃないか。もちろんそういうような場合には、これはもうできるだけ国鉄に、そういうことができればそのようなくあいにするように、また先生がおっしゃいました県、市、これに、国鉄だけではないで、国自体がそこにやっぱり関係していかねばいけないのじゃないか、こういうこととでござります。それで、一応この路線の計画、建設、これにつきましては、運輸省といたしましては、国鉄また鉄建公団等にこれ命じてやらせておきまして、国鉄が一応県や市に、また地元の住民の皆さんと交渉はいたしておりますが、しかしまた運輸省のほうといたしましては、この地域の住民の皆さんにかかわるいわゆる騒音公害、またそのほか道路、下水道等いわゆるこれらの予算獲得という面、これは運輸省のほうでは全力をあげてこれを応援していく、そのようなくあいに今後やっていきたいと考えております。

○委員長(温水三郎君) この際、参考人の出席要求に関する件についておはかりいたします。本日、日本国有鉄道の運営に関する件の調査のため、日本鉄道建設公団の役員に参考人として出席を求め、その意見を聴取することに御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕
○委員長(温水三郎君) 御異議ないと認めます。なお、人選等につきましては、これを委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕
○委員長(温水三郎君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○岡三郎君 鉄道建設公団のほうに伺いますが、武蔵野南線の竣工予定計画と、現在どうなっているのか、見通しについてちょっと……。

○参考人(杉知也君) お答え申し上げます。武蔵野南線は、いま、延長が二十三キロございまして、北端の稲城町地区はほとんど用地買収が完了しております。それから南端のほうは、新鶴見の操車場の取りつけ部分が非常にたいへんなんでございまして、これも四キロメートルばかり現在施工中でございまして。

〔委員長退席、理事岡本悟君着席〕
それから、あと残り十五キロメートルぐらいがあるんでございまして、そのうちの約二・七キロぐらいいはただいま着工中でございまして、その他は、現在地元の方々と協議したり、あるいは測量、用地買収等を進めているというようなことでございまして、昭和四十五年度中には主体となるトンネル工事をすべて着工する予定でございまして、四十七年度一ぱいにはこれを完成したいと、このように考えております。

○岡三郎君 それ、できますか。私は鉄監局長に聞きたいんですが、武蔵野南線の当初計画は、これは客貨車両用ということに最初はなっておったんじゃないですか。これはどうなんですか、当初計画。

○政府委員(町田直君) 建設計画、基本計画を出しました際に、正式に具体的にこれは両用であるとか、これは貨物専用であるというような基本計画のつくり方をいたしておきませんでした、正式にどうであったかというところは基本計画の面でははつきりいたしておきません。ただ大体——大体と申しますと非常に正確でございまして、けれども、ただいまの貨物輸送に現在の山手線等の分を回すということで、貨物線を中心に建設していくという計画であったと承知しております。

〔理事岡本悟君退席、委員長着席〕
○岡三郎君 私も運輸委員を長くやっているから、これは私の感じとして、これは客貨車が両用、併用していくという考え方が当初あった。これは地元のほうからいえばそうありたいというふうに考えるわけですが、しかし、南武線との関連で、これはもう南武線を客車専用にしてこつちを貨物専用にするという、これは輸送関係を専門にやっている方々からいえばそうだけれども、しかし、いまのような都市の過密状況の中で仕事を早目に進めるということになれば、地元住民の意向というものもある程度聞いていくという姿勢がない限りなかなか本質的な協力を得られないんじゃないか。われわれ自体も南武線の近代化という問題で非常に悩んでいるわけですが、特に南武線自体が非常に近代化がなくて、しかもお客は難渋している。あの鉄道自体というものは非常に都市における鉄道ということになってくるという、時代おくれもいろいろあるというではないか。しかし、総合的に輸送計画を立てるという、この面の近代化がはかっているという、これは、やっぱり、武蔵野南線とかかわり合いが私にはあるのじゃないか。こういうことでいま鉄建公団のほうに聞きましたが、四十七年度を目ざしてできますか、私はできないと思っているんですよ。こういう状況は、あなたのほうがおくれるという、南武線の近代化はますますおくれるという、これはやはり同じ地域住民の中における利害相反するという面で非常に困るわけなんです。あなたのほうは、とにかく貨物線を敷きなさいと命令を出した。まあやっているが、なかなかたいへんなことである。これは地元の住民もたいへんだし、あなたのほうもたいへんだ。つまり、仕事を端的にやっている窓口がたいへんに苦勞している。命令をしたほうがわりあい高見の見物的な形になっているんじゃないか。鉄建のほうの苦勞というものはまた地元の苦勞とかかわり合って、町田さんのほうでも監督として、これはあなたでできると思いませんか。

これは地元のほうからいえばそうありたいというふうに考えるわけですが、しかし、南武線との関連で、これはもう南武線を客車専用にしてこつちを貨物専用にするという、これは輸送関係を専門にやっている方々からいえばそうだけれども、しかし、いまのような都市の過密状況の中で仕事を早目に進めるということになれば、地元住民の意向というものもある程度聞いていくという姿勢がない限りなかなか本質的な協力を得られないんじゃないか。われわれ自体も南武線の近代化という問題で非常に悩んでいるわけですが、特に南武線自体が非常に近代化がなくて、しかもお客は難渋している。あの鉄道自体というものは非常に都市における鉄道ということになってくるという、時代おくれもいろいろあるというではないか。しかし、総合的に輸送計画を立てるという、この面の近代化がはかっているという、これは、やっぱり、武蔵野南線とかかわり合いが私にはあるのじゃないか。こういうことでいま鉄建公団のほうに聞きましたが、四十七年度を目ざしてできますか、私はできないと思っているんですよ。こういう状況は、あなたのほうがおくれるという、南武線の近代化はますますおくれるという、これはやはり同じ地域住民の中における利害相反するという面で非常に困るわけなんです。あなたのほうは、とにかく貨物線を敷きなさいと命令を出した。まあやっているが、なかなかたいへんなことである。これは地元の住民もたいへんだし、あなたのほうもたいへんだ。つまり、仕事を端的にやっている窓口がたいへんに苦勞している。命令をしたほうがわりあい高見の見物的な形になっているんじゃないか。鉄建のほうの苦勞というものはまた地元の苦勞とかかわり合って、町田さんのほうでも監督として、これはあなたでできると思いませんか。

○政府委員(町田直君) できるかどうかということは事実問題でございまして、確実にできますというのを申し上げるのは非常にむずかしいのでございましてけれども、報告を受けた限りでは、

これは地元の御納得をいただき、場合によっては、これは先生御承知かと思えますけれども、本来トンネルにしては非常に都合が悪いというところでも、場合によるとトンネルにするとかなんとかがそういうようなことでございまして、地元の御意向を伺い、公害を排除する、こういう方向でやりたいということで鋭意折衝しているところとでございまして。できるというのを目標にして行なっているというふうに考えております。

それから、ただいまも御指摘がございましたように、苦勞しているのは建設する鉄建公団であって、それを命令した運輸省は涼しい顔をしているとおっしゃいましたが、直接に私が地元に出かけていって折衝するということは実はいたしておりませんけれども、しかし、報告を伺いまして、それに従って、たとえば、先ほど政務次官からお話もございましたように、予算措置等も十分努力する。それから、たとえば、いま申しましたような設計の変更というようなことも、実は何と申しませんが、技術的に必要でない場合でも、地元との折衝の場合には必要であろうという判断のもとに、そういうことを行なうということも絶えず上司と相談して努力するつもりでありますので、今後ともできるだけ早くこの建設ができますように努力いたしたいと思っております。

○岡三郎君 私が端的に言うのは、やはり地元の協力を得なければならぬかというわけにはいかぬのじゃないかと思うわけですが、しかし、それに伴って予算の支出増とかいろいろの問題が関連してくるし、将来やはり貨物線だけでなく客線をそこに一本入れるというふうな強い気持ちのあることもわれわれ十分承知しているわけでありまして。そういう問題についても、今後の一つの課題として配慮していただかなければならぬのじゃないか。これは横浜の貨物線の場合においてもそういう気持ちで地元にあります。いまの交通輸送全体を見ていく場合に、もっともとお客を乗せる線をふやしてもいいというふうな気持ちがある強いわけですが、その点については時間がありま

地元の御意向を伺い、公害を排除する、こういう方向でやりたいということで鋭意折衝しているところとでございまして。できるというのを目標にして行なっているというふうに考えております。

それから、ただいまも御指摘がございましたように、苦勞しているのは建設する鉄建公団であって、それを命令した運輸省は涼しい顔をしているとおっしゃいましたが、直接に私が地元に出かけていって折衝するということは実はいたしておりませんけれども、しかし、報告を伺いまして、それに従って、たとえば、先ほど政務次官からお話もございましたように、予算措置等も十分努力する。それから、たとえば、いま申しましたような設計の変更というようなことも、実は何と申しませんが、技術的に必要でない場合でも、地元との折衝の場合には必要であろうという判断のもとに、そういうことを行なうということも絶えず上司と相談して努力するつもりでありますので、今後ともできるだけ早くこの建設ができますように努力いたしたいと思っております。

○岡三郎君 私が端的に言うのは、やはり地元の協力を得なければならぬかというわけにはいかぬのじゃないかと思うわけですが、しかし、それに伴って予算の支出増とかいろいろの問題が関連してくるし、将来やはり貨物線だけでなく客線をそこに一本入れるというふうな強い気持ちのあることもわれわれ十分承知しているわけでありまして。そういう問題についても、今後の一つの課題として配慮していただかなければならぬのじゃないか。これは横浜の貨物線の場合においてもそういう気持ちで地元にあります。いまの交通輸送全体を見ていく場合に、もっともとお客を乗せる線をふやしてもいいというふうな気持ちがある強いわけですが、その点については時間がありま

せんで、状況を見て次にお伺いするというに
にして、われわれのほうからいうと、武蔵野南線
の場合等においても、もつともつと地元と話し合
いを進めて、そうして理解を得るようになけれ
ばならぬのじゃないか。まあそういう点について
の今後の遂行について、運輸省としても私は積極
的にひとつ関心を持ってやってもいいという
ことを申し上げておきたいと思ひます。

それから、同じく近代化が非常におくれている
横浜線の問題であります。これはもうよりやく
小机まで複線化してきたけれども、これは東神奈
川から八王子まで横浜線の近代化、複線化とい
うものについては非常に急がれているわけであり
ますが、最近横浜市長、町田市長を通じて、まず小
机から原町田の複線計画を至急にやってみよう、
しかも、そこまで行ったら、そこでとどまるの
じゃなくて、相模原の急膨張等から考えて橋本な
ら橋本まで第二段としてやってみよう、とい
う速にひとつ八王子までの意向があるのですが、こ
の点、副總裁のほうから聞きたい。

○説明員(山田明吉君) 御指摘のように、横浜線
はいま小机駅まで行っておりまして、私もいま
いたしまして、この沿線が最近非常に込んでま
いっておりますことは承知いたしております。そ
れで、なるべく早急に複線化したいと考えてお
ります。先ほどお金の問題を申し上げましたの
で、金で申しますと、小机から八王子まで延ばし
ますと、大体あと八十五億から百億近くかかる見
込みでございます。いま先生が第一段と申されま
した原町田まで三十五億程度で一応完成ができ
るかと思っております。十カ年計画の五千五百億
の中に入っておりますのでございまして、そうい
う見通しで極力予算化し、それを資金化いたしま
して早急に実現いたしたい。それでこれについて
の意向もあるように聞いておりますので、できたら
全額利用債でやらしていただければ資金の手当て
が非常に早急にまいります。もつとも先ほど来話
が出ておりましたように、資金手当てができません

ても、都市計画の關係、設計協議の關係あるいは
また用地買収の關係、いろいろむずかしい問題が
ございまして、国鉄といたしまして、この東京
付近の通勤増強の最も重要な線区の一つとして考
えておる次第でございます。

○岡三郎君 一つの計画の中に入っている財政上
なかなか資金手当てが困難である、そこで、いま
言われたように、利用債で何とか手当てをしてい
きたい、そうすれば着工が早まるというふうなお
話ですが、全額持てというのは、これはどうい
うことなのかね。そうすると、いわゆる再建計画の
中に載っている一つの計画路線としてある程度資
金手当てが非常に難渋していることはわかるに
しても、全額ということになる、一体これは抵抗
が出てくるんじゃないか。これはどうなんだ、話
し合いの中は。

○説明員(長浜正雄君) 横浜線の問題については
私やはり担当しておりますので、私からお答え
申し上げますが、さうせん私申し上げました横浜
市との国鉄連絡協議会というところでこの問題も
取り上げるつもりでございます。横浜市長もそう
いうところでお話しようとして、こういうことにな
っております。いま全額にするか、どれくら
いにするかというお話ございましたけれども、い
ままでのいきさつでは、小机まで実は全額をい
ただいております。実はほかに火の粉を払わな
きゃならぬところが非常にたくさんございまし
て、これも必ずしも火の粉がかからないわけじゃ
ございせんけれども、実は第二段階的な――い
ま二二〇%ぐらいというふうな複線率の数字でござ
いますので、若干そういう点を考慮いたし、あ
るいはまた地域開発というふうな点も考慮いたし
まして、そういう利用債という話をお互いに持ち
出して早くやろうと、こういうふうなことでござ
います。できるだけ早くやるためにそういうよう
な話になっておるわけでございます。この点に
つきましては、さうせん申しましたような国鉄連
絡協議会での程度にするかというのを最終的に
きめたい。一応いままでが全額でやっていた

いておりますので、そのままスライドアップし
た、こういうことでございまして。

○岡三郎君 話の内容としてはよくわかりまし
二二〇%ぐらいですから、もう二八〇、二九〇、
三〇〇%を将来にやるのではないかと、いうふうな
ところ、いろいろと線の状況があると思ひます。しか
し、飛躍的に膨張していくのではないか、この線
が。そういうことで内容的に見て、先般町田市長
の天下さんと話したのでありますが、いまの小田急
と、それから横浜線の立体交差というふうな問題
については非常に関心を持っていらっしゃるわけ
です。いまのところは小田急線と横浜線の駅がばらばらに
なっている。そういうことで地元の商店の意向は
意向としても、交通機関としては別々の駅を持っ
ているということになる、これはずいぶん不経済
でもあるし、交通上からいって非常に円滑を欠
く、そういう意味において立体交差するとい
うか、そこへ一つに集めるというふうなことは、
最近市長のほうとしてもぜひそういうふうにして
いきたいというふうな考え方が強いわけですね。こ
れには、何ったところ、いま言ったように都市計
画というものが先行して、一体どういふふうにあ
るかを都市計画するの、かというところが言われな
ければならぬというふうな考えですが、そういう面
についてはわれわれ自体も推進をして、ひとつそ
ういふことによつて国鉄、私鉄だけではなくして
国全体が、建設省としてもこの建設計画といいま
すか、都市計画を推進するということによつてみ
んなが協力してひとつ便利になるようにする、こ
ういふことでやつていかれて、私たちも賛成で
す。いま言われたとおり、利用債の問題について
は、国鉄が借金かふえるだけですからね。だか
ら、当座やり繰りが非常に苦しいというところで、
地元のほうとしては早くやつてくれという声との
調整点を利用債というところで切り抜きたいとい
う気持ちはよくわかる。われわれ自体も積極的にこ
ういふ点については関心を持って、横浜市長並び
に町田市長との話し合いの中で、そういう方向が
まとまれば早急に着工できるわけですね。これ内

容的に利用債をどうするかについては、当局と国
鉄の話し合いをするということは当然だと思ひ
ます。それがうまくいければ、せよとまればあ
る程度すみやかに着工ができる、というふう
にとつていいですか。大体どれくらいになります
か、またいつたというのを前提にすれば。

○説明員(長浜正雄君) いま利用債で話がまとま
りますならば、ある程度の調査の計画も進んでお
りますので、わりあい早くできると思ひます。け
れども、わりあい早くといつても、それじゃ一カ
月、二カ月というわけにはなかなかまいりませ
んけれども、できるだけ早く、年度内に着工でき
るようにしたい、こう思ひます。

○岡三郎君 その点は年度内に着工してくれなけ
れば、利用債もなかなか持てと言つたので無理な話で
す。やがてこのところでは二二〇から二五〇、二
七〇になることはわかっているわけですから、そ
れを早めていってほしいというわけですが、そ
れは特に近代化がおくられてあそこ何というか、
車両は非常に粗末です。それ、そういう点で、
われわれ自体もこの改善方というものは緊急を要
するといふふうに見えてはいるわけですから、これ
がある程度複線化してくれば、小田急と横浜関係、
東海道関係との連絡がかなりよくなるのじゃない
か、これは非常に助かると思ひます。これは部
分的ではなくて、総合的に小田急線を使つて、
東海道を使つて、総的に小田急線を使つて、
なるし、増強もかなりきくようになるのじゃない
か。この点についてわかりました。年度内着工を
目指してひとつ計画を進めてもらいたいというふ
うに考えます。

ここで、線路との関係ですが、先ほどの湘南新
線とかかり合ひ、それから横浜線の中におけ
る大田地の造成というふうな問題から出てきて、
どうして戸塚の駅と保土ヶ谷の駅の間に東戸塚
駅をつくってもらいたい。これはもう緊急な地帯
全体の要望であるし、それから十日市場団地を控
えて、人口急膨張しているところで、どうしても
やつてほしい、そういうふうなことが背景にあつ

て、市自体もかなり国鉄当局に協力しておるのだ
と思う。この点はどうか。

○説明員(長浜正雄君) 新戸塚のお話は、先生御
指摘のように、市長からも再三にわたってお話を
承っております。地元の非常に強い要望も承知
し、また付近が相当団地化しつつあるということ
も私たちがよく承知しております。できるだけこれ
が実現できるような方向で私たちが検討してお
るわけでございますが、何ぶんにもこの場所が、
ちょうどさいぜん先生御指摘ございました貨物別
線の部分に当たるわけでございまして、これが在
来線のほうに、この新駅をつくることすればでき
ることになります。そうなりますと、現時点では、
やはり湘南電車と横須賀線が同時にここを走って
おりますので、線路容量の問題等がございます。で
きるだけ早い機会にこの貨物別線の見直しをつけ
まして、そうしてこの新駅をつくることをきめる
方向でございまして、こういふふうに考えておる次第
でございます。それから総合的に検討していただ
きたい、できるだけ先生御指摘のような方向で
話をきめるようにしたい、こういふふうに考えて
おります。

○岡三郎君 十日市場というのはどうですか。
○説明員(長浜正雄君) 十日市場の件は、これは
横浜線の沿線の駅でございまして、これにつき
ましては、やはり市長さんからお話を承っており
まして、これも実は単線の場合にはどうしてもし
線路容量、そこで押えることになりますので、こ
れが複線を機会にこれを考えていきたい。この間
四キロ余りございまして、やはり地域が相当開
発されておるといふこともわれわれ承知してお
るわけであります。ただ、どういふ話かみみつ
ちい話になって恐縮でございますが、駅ができ
ますと要員関係の問題がございます。しかしまあ
要員の関係もありませんけれども、客の利便、利用
者になるべく多く利用していただくというよう
な面から、この駅につきましても前向きにそい
うものと総合しながら検討して、御指示のよう
な方

向できめていきたい、こういふふうに考えてお
ります。

○岡三郎君 時間がありませんので、一番おくれ
ている橋本から茅ヶ崎に、単線ですが、相模
線が一番おくれおるわけですが、いま計画でい
くとこれは除外されておるわけですか、それはど
うなんですか。

○説明員(長浜正雄君) 相模線につきましては、
おっしゃるのとおり確かに単線でございます。ま
だ列車回数も非常に少なく、十五分に一本か二十
分に一本程度でございます。ただ、現在の時点で
は乗車効率が非常に低く、そう高くございませ
んので、これにつきましては、いま具体的にこれ
を複線化するというような計画はまだつくって
おりません。しかし、さいぜんからお話しますよう
に、この湘南地帯の住宅が非常に開発されつづ
りまして、それらをにらみ合ひながら県と国
鉄、あるいは市と国鉄、このいろいろな協議会
の場でも、いろいろこういふ輸送力増強を検討し
ていきたい。現時点は計画はつくっておりませ
んけれども、今後そういうことも必要になってくる
のではないかとこのことを考えております。

○岡三郎君 この点については、やはり非常に人
口が多くなる傾向が非常に強いということ、こ
の問題については地元の市並に県と十分連絡を
進めてもらって、これは計画の中に入れてもら
うようにしてほしいというふうに考えます。これ
も非常におくれ過ぎていて、いまのところは、そ
ういふにはほかの線と比べては焦眉の急とは言
ないかもしれないけれども、将来そういう条件に
なるというところはわかり切っているわけござ
います。そういう点をお願いしておきたいと思
います。

そこで、民鉄部長が来ておりますのでちよ
と聞きますが、相模線が二俣川から平塚まで一応工
事を起こしたということになっておりますが、こ
の完成見通しはどうなっておりますか。

○説明員(佐原亨君) ちよと手元に資料持ち合
わせておりませんので、後は御報告させていただきます。

だきたいと思ひます。

○岡三郎君 これは着工したばかりですから、こ
れからの問題として御検討願いたいと思うので
すが、神奈川県全域について、特に私鉄関係が計画
路線として、まあ田園都市線とかあるいは京王帝
都とか、こういふものが津久井に至るいはゆる県
央ですか、県を海岸線に並行して通すという計画
ができていたことはわれわれ承知しておるわけ
ですが、これは単なる新聞情報かどうか別にして、
私鉄関係においてそういう問題がどういふふうな
現状になっておるか、これを聞きたくお願いし
たのですが、これわかりませんか。

○説明員(佐原亨君) 神奈川県下の、特に通勤対
策でございまして、都市交通路線といいたし
ましては一応われわれのほうで、都市交通審議会
でいろいろ検討が行なわれ、一応現時点における
計画があるわけでございますが、六十年目標の
ために近々東京都が開かれまして、東京と周辺
三県を含めた大都市交通網を検討する段階にな
っております。したがって、そういった路線の
計画性はこれからの問題でございます。現時点に
おきましては、先生おっしゃった程度の計画しか
ございません。

○岡三郎君 そうするといふと、東京を中心とし
た三県が全輸送網ですか、そういうものをこれか
らひとつ企画して実行に移していく、こういふこ
とですか。いつから始めるのですか。

○説明員(佐原亨君) いつからというまだ具体的
な日時の取りきめまではございせんけれども、
前回の都市交通審議会総会で東京都の継続審
議、と申しますのは、一、二年前に答申されまし
たのは中間答申でございます。六十年目標の全
体的な路線網は六十年を目標としてこれからつく
る、こういふことになっておりますので、これは
一例でございまして、たとえば、地下鉄の
七号線を神奈川県に延ばしていく、あるいは六
号線をどうするか、こういった問題をこれから審
議する取り運びになっておるわけでございます。

○岡三郎君 私はここで、運輸大臣が来ないの

で、地下鉄関係も含めて、現在の東京を中心とす
る近県の輸送力の増強全体を考えて、国鉄はかな
り努力している、私鉄も在来線というものはつい
てはかなり増強をはかっているといふことはわか
ります。今後の発展計画というものをから考えてみ
て、県央をどうするかという点について、それは
通勤新幹線というふうな構想が部分的に雑誌その
他をにぎわしてきておる。これは東京のどこへ
持つてくるかわからぬにしても、小田原なら小田原
に対する——しかしこれにしろも経済的に見て
効率がよいところだけしか考えていないような気
がするのですが、しかし、将来の発展計画全体
から見て、県央つまり相模原を中心にした、いわ
ゆる東京、川崎から相模原からずっと県の中央部
を横断する、こういふふうな線についてはかなり
計画がおくれているのではないかとこのように考
えておるわけですが、しかし、国鉄自体も資金源が
そうあるわけではなし、そうするといふと民間に
これはある程度頼むという以外にはないのじゃな
いかという気がするわけですが、地下鉄にして
も、東西線とかいろいろな線が順次開発されてき
ておるけれども、非常に東京を中心にした南方向
です、地下鉄の計画というものはおくれいている
のじゃないかと私は思ふのです。たとえば、いま
のところはまあ東西線その他の開発によって船橋
とかあつちのほうはかなりぼつぼつ進捗状況も著
しいものがある。ところが、東海道沿線のほうへ
くるといふと、もう地下鉄といふものはほとんど
川崎、横浜あるいはその他の地域に延びていない
わけですが、こういふ面とあわせて地下鉄という
ものを、先般、橋本運輸大臣が、これは自治体が
やるべきものではないのだというふうなことで、
将来これを一つのものに統一するといふふうな形
の発言があったやに聞いておるわけなんです。こ
の点について、地下鉄の今後の——地下鉄、私鉄
を含めた対策ですね、これを鉄監局長、民鉄部長
を含めてどう考えておられるのか。地下鉄関係に
ついてはまだこれから川崎なんかも計画してい
かなければならぬ、あるいは横浜がいまよりやく着

工してある程度進捗はしております。こういうものをやっていった場合において、自治体経営とかあるいは営団経営とかいろいろな問題があるわけですが、この点についての真意はどうなんですかね、これは。

○政府委員(山村新治郎君) ただいま先生おっしゃいました地下鉄につきまして、大臣がこの前、やはりいゆる公益的に考えなければならぬ、そこで、市の地下鉄などというのは今後許可しないという方針でいきたいけれども、しかし、これは各方面の御意見を十分伺った上でそのようにならなければいけません、もちろん、この考えが間違っていればこれは訂正いたします、というふうなところで申しましたが、これはいゆる公益行政というところから、いゆる鉄道自体にしまして、やはり公益的なものを考えていかなければならないのではないかと。そこで、もしできれば、県だけではなく、やはり県、そして市、これが一体となった長期展望に立ったやつぱり路線というものを決定していくべきではないか、そういう意味での大臣の発言でございまして。

○岡三郎君 時間がありません。最後に鉄建公団のほうに聞きたいんですが、いゆる根岸線の延長がようやく洋光台まで来た。大船に至る日時の問題ですが、大船に至る用地の買収について進捗状況はどうなっておりますか。

○参考人(杉知也君) ただいま、あと洋光台から大船まで約八キロでございます。それで、いま用地の買収しておりますのは、大船から新大船のほうに向かつてやっております。まだ全部終わっておりませんが、新大船までの大船―新大船間を、国鉄の大船の改良計画がございまして、それに合わせるためにいま急いでおりますので、一生懸命やっております。なお、洋光台と新大船の間は、これから用地買収ともにかかるといふような状況でございます。それで、全体の全通の目標といましては、四十七年度ということに考えております。

以上でございます。

○岡三郎君 四十七年度……。

○参考人(杉知也君) なるだけ早くやりたいと思いますが、一応四十七年というふうに考えております。

○岡三郎君 私が聞いているのは、大船寄りのところが用地買収がある程度苦しくなるんじゃないかというお話がある、そういう心配はございませぬか。

○参考人(杉知也君) いま大船の駅の付近です。その辺が少し困難をいたしております。これはそれでもこれから一生懸命に努力してまいって用地を買収する目標でございます。

○岡三郎君 この点は客線ですから、私はそれほど心配はしていませんけれども、予定の方角で地元にも協力してもらわなければいけません、という点についてわれわれが聞いていることの心配がなければ、予定の方角で完成するんじゃないか。これ完成しないという中途はんばいですから、せつなく桜木町からつくて洋光台まで行つたけれども、今度は時間がかかって大船に到達するということになれば、湘南地帯からずつと横浜に入ってくる乗客自体というものは依然としていまの在来線を利用しなければならぬ。そういうことで非常におくれることを実は心配しているわけだ。いまのところは洋光台、港南台の全体をながめてみても、予定の方角でいけばあそこには大団地が二つ建設されるわけだ。そうすると、この人口のはけをここがかなりコントロールできるんじゃないかというふうな気がするんだけれども、ただそれが少し時間的におくれるという、小部分的に混乱が起こるんじゃないか、こういうことを心配しておるわけです。いまの報告聞くといくと、部分的に困難があるけれども、大体的方向として四十七年度までにいけるんじゃないか、こういうことで、きょうはひとつ全体、総括的に一応話を聞いたわけですから、これはわれわれ自体のほうとしても、全体的なこの解決を見る

ためには、お互いがここでただおくれおくれだけ指摘しても意味がないわけで、ひとつ地元の協力を得るように全体としてやっていかなければならぬと思うのです。これはまあ全国至るところ過密地域においてこういう問題が発生しているわけですが、そういう点でひとつ、国鉄当局自体として貨物だけ走らせるといふことはもう国鉄もかなわぬというふうな気がしているのじゃないかと私は思うのです。そういう点で、まあ山村政務次官ひとつ橋本さんとよく話し合いをして、貨物線というだけじゃこれは今後はもう無理だ、だから、そういう点については国鉄自体もかなり輸送力全体の計画の中で苦勞しているわけです。ですから、まあこれを計画変更するとなれば予算上、資金上非常にたいへんだし、いろいろ今後いまの状態が、予算委員会で指摘されたように、あと十年近く人口の移動というものが全日本的に行なわれていくのじゃないか。これは統計的に見て過疎過密の問題というところになってきて、結局その増加のスピードがどの程度緩和されていくかということ。ここ一、二年見ているというところ、ある程度わかってくるのではないかと気がするわけですが、けれども、しかし、全体的に見て、いまの人口移動というものが大体十年間今後見通されるということが一応いわれてきているわけです。そういうことを考えた場合に、これからさらに新しい線をつくるという場合等についても、ひとつ運輸当局として財政上、資金上の問題と合わせてそういう計画をする場合において、国鉄なり、あるいは私鉄関係全体の意見を聞いて、そういうものが実際に効率的なものがた建設ができるように、しかも、地域住民の協力を得るような方式というものを積極的に考えてもらいたい。ただ鉄道審議会とかいろいろなところできめて、いろいろな都市計画審議会等できめてやれといつても、いまの状態というものはそう簡単なことではないわけですね。そういうふうな点を十分考えてもらって、きょう私は総括的に、先ほど言ったようにお尋ね

したわけですが、また次の機会を得てこういう問題についてもう一べんひとつ質疑をしたいと思っております。きょうは時間がありませんから、以上で終わります。

○委員長(温水三郎君) 本件に対する質疑は、本日はこの程度にいたします。

○委員長(温水三郎君) 次に、新東京国際空港公団法の一部を改正する法律案を議題とし、質疑を行ないます。質疑のある方は順次御発言を願います。

○加瀬完君 先日、法制局の第四部長に、まとめてもう一度この間の御見解を御発表いただきたいとお願いをいたしておきましたので、その点御発表願います。

○政府委員(角田礼次郎君) 先日質問の第一は、航空法第三十九条第一項第五号に規定されております「所有権その他の使用の権原」を確実に取得することができると認められるという要件を考へる場合に、土地収用法によって所有権を取得することができると認められる場合を含んで考へるのはおかしいのであって、契約によって確実に取得することができると認められる場合のみをさすものと解釈すべきではないか、こういう御質問であつたと思ひます。これについてお答えいたします。

確実に取得することができるといふことを考へる場合には、取得のための法的手段の有無、さらに法的手段による目的達成の能否が問題になると考へられます。まず、公的な手段としてどういう手段があるかといへば、普通の場合には、御指摘のように契約といふものがあり、特別の場合には土地収用法の規定による収用といふことがあり得るわけがあります。契約の場合には、契約の相手方が契約を締結しなければ話になりませんから、多数の人が契約の締結に応じようもないという場合には確実に取得することができるといふ見込みが乏しいといふことが言えるだろうと思ひ

御質問の第二は、運輸大臣は、新東京国際空港公団の作成した同空港の工事の実施計画を、飛行場の敷地について所有権を確実に取得することができると認めて認可したが、これは航空法第五十五条の三第一項及び第二項、同法第三十九条第一項第五号によって認可したわけでございます。認可したわけでございますが、認可を受けてから三年も経過しているのに、なお敷地の全部を取得することができていない、このような状態から言う、運輸大臣の認可は航空法違反の認可であつたと言ふべきではないかという御趣旨であつたと思ひます。これについてお答えいたします。

に取得できるならば認可をしていいという読み取り方は、前後の關係からは私はできにくいと思うのです。なぜならば、住民の利益を著しく害するようなところに空港はつくってはならないという基本原則が一つあるわけです。しかも、その住民の意思というものを十分に尊重して、前の法律には、住民の意思を聞いて住民の賛成が多数というような場合にのみ位置の決定というものを持つていくという方法が講じられておりましたし、これはこの法律の改正になりましたが、行政的措置としては同様の方法をとっていくことをたゞびたび運輸省は言明をされているわけですから、

をかけられるものもあるわけでしょ。しかし、それは三分の一の反対があれば土地収用法をかける対象にはならないわけですね。空港敷地の場合は、三分の一よりもはるかに強い確実な取得という内容であるというのに、その場合は収用法をかけてよろしいということになると、確実に取得というその確実の概念というのは、ほかの法律の場合とこの場合と概念も内容も違ってくるのじゃないか、そういう解釈はおかしいじゃないかというように私は考えまして、前回から御質問をしておるわけでありますが、そのいままでの法制局の解釈というものは、あなたがおっしゃるようではな

と、地元の反対の人たちは、政府や公団は法や行政慣例を無視して強引に空港の土地取得や建設工事を進めているという、そういう不信感が非常に強いのであります。あなたの方のほうの解釈からいへばそうでないとおっしゃるでしょうけれども、受け取り方としては、現地の反対派といわれる人たちは、いまだにそういう法の解釈がないじゃないか、行政慣例がないじゃないか、それを強引にやるというのは何事だという不信感がある。しかし、反対の人たちは、自分たちの力で、いわゆる非合法でもあえて強行して反対を貫こう、こういう考えを持っております。合法的な異議の

申し立てをしているのに、政府側が法や慣例を無視して権力的に圧迫してくる、このやり方が非常に不満だと、こういう見方をしておるわけであります。

そこで、もう少し具体的な問題で伺ってまいりますが、一期、二期に分けて収用法を扱いを変えたわけですね。立ち入り調査その他は一期分にとどめて、二期分のほうはあと回しにしてあるわけですね。これは法律的にはどういうことになりましたか。全体に一応収用法を適用した。ところが、収用法の具体的な手続は部分的にして、他の大部分というものはたな上げしておる、こういう扱い方はどういうことになりましたか。

○政府委員(角田礼次郎君) 御指摘の問題は、土地収用法第三十九条第一項に基づく都道府県の収用委員会に対する収用の裁決の申請について、全体を一括して申請しないで部分的に申請をした、その点だろうと存じます。裁決申請の根拠規定は、ただいま申し上げました土地収用法第三十九条第一項であります。ところで、同項の規定の文言自体としては、申請を一括してしなければならぬといふ、あるいは分割してすることができるとも書いていないことは、ただいま読み上げたとおりでございます。そこで、同項の規定をどのように解釈するかという問題は、この規定の趣旨、あるいは収用法全体の仕組み、この規定と他の関係規定の関係等から判断していくほかはないと考えられます。そこで一般的に、常識的に申し上げますと、まず考えられることは、かりに一括であろうが、分割であろうが裁決申請をすることにあたって、当該事案の経過、用地買収の複雑の度合い、そのほかいろいろな事情を勘案しながら、ここでできめられている一年以内の期間という法定の期間内に、起業者としては、必要な手続を進めるといふことはごく通常の姿であろうと思ひます。そういう考えが方自体が収用法の基本的なところの条文にまっとうから違反をしている、収用法がそのような通常の姿を否定しているとはとうてい考えられないのであります。むしろ、収用法の考え方が

らえば、事業認定を受けた起業者と、多数の土地を収用されるほうの人々の間の個別の関係について、公正な第三者である土地収用委員会の判断を求めるという考え方をとっているわけでありますから、そこには初めから個別的事件の処理という考え方がむしろ含まれているということが言えるだろうと思ひます。ただ、そのような考え方が何らかの理由によって、たとえば、そのこと自体が、収用される側の者の利益の保護というよりな観点から、特別に否定されるというよりな場合があれば、いまだのような一般的議論は成り立たないわけであります。ところが、収用法は、そういうことについて明文の規定をもつて特例を設けていないのであります。起業者と被収用者との間の権利調整について、土地収用法は非常に細心の注意を払って、詳細な規定を設けているわけでございますから、もしそのような特例を法律上設けようというのであれば、収用法全体の仕組みとしては、当然そのようなことについて明文の規定を設けるであろうというのが想定されるわけであります。しかるに、先ほど申し上げましたように、三十九条第一項は、その点について何ら言及しておりません。ここでは法定の期間内に限り収用委員会の裁決を申請することができるといふことしか述べていないわけであります。さらにまた、三十九条の第二項におきましては、土地所有者の側から裁決申請の請求権を行使するといふことができるわけであります。この場合には、起業者のほうには裁決申請の義務をむしろ負わせる、つまり選択の自由はないわけであります。この点は被収用者の利益のために、まさに起業者の裁決申請権の行使に、ある意味では制約を与えたものだということが言えると思ひます。

○加瀬完君 もういいです。それらの点もあとで触れますけれどもね。明文がなければ慣例に従うのが常識でしょう。行政慣例が収用法についてもいろいろあるわけですね。明文がなければその運用は、これは慣例に従ってやるのが当然でしょう。この間も建設省から答えてありましたように、慣

例としては、三分の一以上の反対があるようなところ収用法をかけるという慣例はいままでなかった。今度はそれをやるわけだ。しかし、そのやかまじいほうはあと回しにして、わりあいに収用しやすい第一期分をまずやって、それから第二期分という形をとったわけですね。慣例のないようなやり方をすれば、被収用者は、これは政府が、政府の都合で強権を発動したと、こういう解釈をするのは当然でしょう。そこで、航空局長に伺いますが、この第二期工事分には、確実に取得かいは実質的反対の質だと言ふならば、この地域には実質的反対の質は存在しないとごらんになりますか。これは公団の總裁でもけっこうです。

もう一度申し上げますと、二期工事分には、あなたの方のほうでは、確実に取得かいは実質的反対の質の問題だとおっしゃるならば、この地域には実質的反対の質は存在しないか。

○参考人(今井栄文君) 第二期の工事区域に、未買収の方が人員にいたしまして百六十九名、面積にいたしまして八十八ヘクタールというところは、先般の当委員会において御答弁申し上げたとおりでございますが、この百六十九名の方々が全部反対同盟に所属いたしておるわけではございません。反対同盟の所属は、私どもの推計によりますと、約五十名というふうに見えております。したがって、全体で二期の地主の方々が五百名、それに買収のすでに済んだ者が三百三十一名……

○加瀬完君 そういふことを聞いていない。聞いたことだけに答えてください。質があるかどうか……

○参考人(今井栄文君) 百六十九名の中に約五十名の反対同盟に所属の方がおられます。

○加瀬完君 反対同盟が何名かということを知っておるわけではございません。あなた方は、確実に取得かいは実質的反対の質だと言ふ。それならば、五百人中百六十九名の反対があるといふことは、質の存在があるといふことではないかと、そういうことを伺っておる。この質が、あなたの方に、反対同盟が幾らという御説明で

ございまして、反対同盟が何名であらうが、反対同盟でない者が何名であらうが、現状百六十九名のとにかく確実な取得についてはイエスと言わぬ人たちが存在しているといふことは、それはそれのとおりでしょう。御報告なさったんだから、これは間違いない。いかがですか。

○参考人(今井栄文君) 私は反対しておる方が百六十九名おるといふふうな答弁を申し上げたのはなくして、未買収の方が百六十九名おるといふことではございます。で、その百六十九名全部が買収に反対いたしておるかという点、実態はそうではございません。先生御承知のように、この未買収の方々の中で、すでに買収契約を交渉しておられる方々もおるわけではございます。それからまた、売りたいのだけれども売らない、というものは相統その他の手続の関係でおくれている者もあるわけでございます。したがって、先生のおっしゃるよう

に、百六十九名全部が反対同盟に所属するといふことにはかわらず、買収反対だといふふうな見方は私どもはいたしておりません。

○加瀬完君 確実に取得されない状態の者が百六十九名いることはこれはいふまでもありません。けれども、あなたは一坪参加者を入れておられませんか。これも、これが千二名いることもこの間御説明のとおりです。全体を大きく見れば、未買収であらうが契約金の問題で話し合いがつかない方々が、現状においては八十何町歩、人数においては千二名を除いても百六十九名おるといふことは、これはいふまでもないでしょう。これからどうなるということを言っているのではない。現状において売り渡しを拒んでいる者が、あるいは売り渡しの契約が成立しない者がこれだけおる。これはそのとおりでしょう。こういう事実関係といふものを希望の観測や個々の解釈をつけて話し合つては、いつまでたってもほんとうの事実関係といふものは確認できません。私は反対の立場とか賛成の立場といふことを言っているわけではない。純法律的に考えて、確実に取得の条件が満たされてお

らない者が百六十九名、その他千二名、こういうことは現状においては認めざるを得ないであらう、こう申し上げておる。

○参考人(今井栄文君) 現状において未買収の方方が二期に百六十九名いるという事は間違いないと云いせん。ただ、確実に取得できるかできないかという問題に繋がってまいりますと、私は必ずしも先生のような考え方は持っておりません。

○加瀬完君 私、それは確実に取得できないものか、できるものかという事を言っているんじゃない、現状においては、確実に取得はされておらない事実関係を言っている。あなたがおっしゃるなら、確実に取得できないというの、実質的反対の質というものは、具体的にどういふことをさすのですか。いまそういうごたごたごたしているけれども、いつか売るだろうとか、話し合いがつくだろうとおっしゃるならば、それでは確実に取得できない質といいますが、内容というのはどういふものを公団としては考えていらつしやいますか。

○参考人(今井栄文君) 私どもは、確実に取得できないものの質がどういふものであるかというふうな点について、一つの理由というふうなことに集約できないのではないかと。これは先生もご承知のように、先祖伝来の土地、あるいは長年苦勞して開拓した土地を離れたくないという純粋の土地に対する愛情からの反対もあるでしょう。これは必ずしも反対同盟に所属する、しないにかかわらずないと思います。それからまた、行きがかり上どうしても自分としては売れないのだというふうな方もおられるでしょう。いろいろあると思います。が、私どもは、この確実に取得できるかできないかという点については、第二期工事は御承知のように、昭和四十八年三月までに工事を完成せよというふうに政府から指示を受けておるわけでございます。したがって、まだ相当期間私どもとしては説得をする余地もあるし、それから、かねがね先生おっしゃっておられるように、反対派の方々に対するりっぱな農地を代替地として提供すると

いうこともまたこれ一つの説得の大きなバックになったというだけではないか、こういうふうな考えておりますので、この百六十九名の現在未買収というものが、工事完成をしなければならぬ四十七年度末までにどういふふうな動くかということについては、私どもは今後全力あげて説得をし、また、それに対する対策も立てる、こういうことで、私どもとしては第二期工事についても確実に取得できるのではないかと、いうふうな気持ちを持っております。

○加瀬完君 法制局にまた伺いますが、そういうあいまいなことで認可がされていいというこれは法律ですか。確実に取得というなら、取得についての確実性というものはどうかで、ちゃんと定めなければならぬ問題でしょう。この成田においては取得確認が行なわれておらないでしょう。確実に空港敷地を取得できるかどうかというものを、前の航空法では確認をする手続が定められておった、それが行政的にも省かれていた。今度はそこでどういふものを一切御破算にして、空があいてからと、あそこを位置をきめて、位置をきめてたにしても、行政的には確かにここに空港ができまうと、滑走路はつくりまうと、取得の確認がどこかで行なわれなければ認可はできないはずだ、それはそうでしょう。どこかの時点で、認可する時点で、所有権なり、あるいは土地の使用権なりの確認というものは、見通しも含めてどうかで、行なわれなければならぬという事は法律上当然でしょう、この点はどうかですか。

○政府委員(角田礼次郎君) 「確実に取得すること」ができることを認められること」と条文に書いてありますから、「認められる」というのは、ある程度認定といえますか、見込みといふものは許されるわけでございます。その前に「確実に」ということばがついておるわけですから、その見込みなり認定といふのは相当高い程度であるということも、これは先生の御指摘のとおりだと思ひます。そこで、先ほど申し上げましたように、どのくらい期間がかかるかというふうなことも一つの認

定の要素だろうと申し上げましたし、同時に、そのほかいろいろの事情も勘案して公団の申請を運輸大臣が十分審査をしまして、そしておそろく——おそろくといひますか、事実としては認可をしたのだらうと思ひます。いまのような、先生が直接御指摘になりましたような判断といひますか、認定といひますか、それは当時の公団の申請に対して運輸大臣のところで行なわれた、こういうことだろう、具体的に事情を私どもは知りませんし、専門家でもございせんから、これ以上はお答えいたしかねると申し上げておきます。

○加瀬完君 ですから、取得確認がどこかで行なわれなければならぬのは、これは当然でしょう。取得確認が行なわれておらなかったとしたら、それで認可がされたとしたら、これは法律的におかしくありませんか。違法ではありませんか。ちよつとそこで事実関係、聞きます。認可の時点において取得確認を公団はしておりますか。この間の御説明ですと、知事なり市長なりを呼んで、おまえのほうに位置をきめるからだいたいぶか、承知いたしました、それだけでしょう。行政的措置として前の法律を守るとお約束しているのだから、市町村に通知をして、公示をして、住民の意見を聞いて、それで大多数賛成だからだいたいぶかだと、こういう手続は踏んでおりません。いかがですか。これは事実関係ですから、そういういま言った点を先に踏んでいるかいけないか。

○政府委員(手塚良成君) この場所に位置をと、いまの先生の御質問で、一月十日に公聴会をこれは地元で開いておりました、公聴会では必ずしも全員賛成ということではもちろんございせん。したが、この公聴会によつて、大半は賛成という御意見あるいは条件つき賛成というふうな御意見があったということ、並びに地元の知事あるいは公共団体の長といふものの協力は、この位置決定前後を通じて終始変わらない強い御意見として承っており、これらは地元の意向を一応代表し

ておるものということで、総合的に確認の方法といふのはとったわけでございます。一人一人からどうかというふうなところまで立ち入った確認の方法はしておりません。

○政府委員(角田礼次郎君) 御趣旨は全く同じだらうと思ひますが、取得の確認と私は申し上げたわけじゃなくて、取得の見込みの確認ですから、将来の見通しでございますから、その点は、御趣旨はそういう御趣旨だったと思ひます。

○加瀬完君 位置決定の前後にいろいろ市町村長その他公聴会などを行なつたと言ひますが、大半が賛成だと言ひますが、反対派は参加しておらないでしよう。しかも、柴山町議会は反対決議をしましたね、十八対三ぐらいで。それが数日にして、今度はいろいろ政治的工作があつて、十七対二か何かで今度は賛成にひっくり返つておるわけですね。それで騒然たるリコールが起つたりなつて、結局町長選挙をやり直すという結果になつた。そういう過程を見れば、個々の地権者について確実な取得の見込みをも含めて検討がされておるといふ状態ではなかつたわけですね。そこで法制局に伺ひますが、確実に取得の見込みが立たないという場合は、認可をすべきではないと考へてよろしうございせんか。

○政府委員(角田礼次郎君) 当然、そうでございます。○加瀬完君 そうすると、確実に取得できないところから取用法を発動するといふことは、あり得ませんね。

○政府委員(角田礼次郎君) ちよつと御質問の趣旨がよくわかりませんが、確実に取得することができるといふ取得の法的手段としては、何度も申し上げておきますように、私どもは、契約による方法と土地取用法による方法と二つ含めて考えておりますから……

○加瀬完君 それはわかりました。しかし、客観的に見て、取用法をかりにかけたとしても、確実に取得の見込みといふのは時間的に、無制限な期間といふものをさしておるのじゃないということ

は御説明があったわけでございますから、そうすると、だれが考えても、常識的に、工事に間に合うというような期間の中において、かりに収用法をかけたところで取得ができないというような状態であるならば、そういうところに収用法をかけるということ自体が問題にならないかということが一つ。

それから、収用法は慣例として、三分の一以上の反対があるようなところに収用法をかけたためしはいままでないのだから、反対派ごく少数というような場合に収用法をかけているけれども、収用法によって条件を満たすという収用法そのものが基本的に働かなければ、土地の取得ができないという、そういう条件で収用法をかけるということに慣例上、疑義を私は感じますが、問題がないか。

○政府委員(角田礼次郎君) 収用法をかけても、確実に取得する見込みが立たないという判断がなされる可能性があるかもしれない。あるというところは先ほど申し上げたとおりであります。この点は先生のおっしゃるとおりだと思います。ただ、そういう場合に、それでは収用法を実際にかけてみたら取れるかもしれない、取れないかもしれないという見込みの問題でございますが、だからといって、現実に事業認定をその後受けて、そして裁判申請をして取れるかもしれないから、起業者として土地収用法の事業認定の申請をし、さらに裁判の申請をするというのが法的に違法であるとか、あるいは著しく不当であるということまではちょっと言い切れないような気がいたします。

それから、第二の御質問にございました、非常に反対者が多いような場合に、いままでの土地収用法上の慣習として、そういうところに土地収用法をかけたような例はないじゃないかというようにお話でございますが、これはこの前、建設省の説明員からも、実際にはなかなかそういう収用法をかけたような例がないようなお話があったように聞いておりますが、ただ私どもとしては、

法的に反対があるからこそ、収用法をかけるという法的手段が与えられているのだということを申し上げているわけで、行政上の慣習については、実際にはなかなか収用法をかけていないという事実自体については、私もそういうふうに聞いておることはそのとおりでございます。

○加瀬完君 収用法は、いまあなたのおっしゃったような意味もありますけれども、より効果的に事業を進める、結局、事業を早く進めるために収用法をかけるという方法もあるわけですね。ところが、この場合は、収用法をかけることによってむしろ事業が遅延するという結果にもなるわけですね。そこで、かけられる場合が多いけれども、なるべく話し合いによって収用法をかけて、むしろ事業の進行が早く進められるという配慮が、行政的慣例として、建設省等ではあまり収用法をかけるという一極的に収用法をかけて事を解決するという方法をとっておらなかった。それを今度やったわけですね。それで早く進むかおくれるかは、これからの事実関係が示すでしょうけれども、いままで慣例として多くの反対があるところでは収用法をかけないというやり方が行なわれておつたのに、こういう方法をとったわけですね。そこで、この前のあなたの御答弁の中で、何か収用委員会が収用申請に対して、収用法を進めるべきか、あるいは認可そのものを違法とすべきか、あるいは審査をおこなうものであろうというふうな御趣旨の御説明がありました。そう受け取つてよろしゅうございますか。

○政府委員(角田礼次郎君) 直接にどういってお答えをしたか、ちょっといま記憶しておりませんが、収用法にはいろいろな手続が定められておるわけでございます。そして、ただいまの収用の裁判の申請がありました場合には、四十七条なりあるいは四十八条なりの関係規定によってあるいは却下の裁判をし、あるいは権利取得の裁判をするということでございます。四十七条には、それぞれ要件がございまして、この要件に合致しなければ

申請は当然却下されると思ひますし、それからそういう要件を満たして、まあ要件を満たしておるといいますか、却下要件に該当しなくて、かつその他の手続等についても収用法の要件を満たしておれば四十八条だと思ひますが、四十八条の一項に要件が書いてございまして、これこれの事項について裁判をしななければならないということが書いてございまして、それに従つて裁判をするという仕組みになると思ひます。

○加瀬完君 具体的な問題をも少し聞きますがね、土地に立ち入ろうとする者は、収用による立ち入り調査の場合ですね、土地に立ち入ろうとする者は、その身分を示す証票を携帯しなければならない。これは、土地所有者その他利害関係人の請求があったときはこれを示さなければならないとされております。したがって、立ち入り測量に際し、証票を携帯しないで、あるいは請求があつたにもかかわらず証票を呈示しなかったとすれば、法の要求する義務を履行しなかったということになりますね。

○政府委員(角田礼次郎君) ただいまの御指摘は、土地収用法の第十五条の規定だろうと思ひますが、請求があつたときはこれを示さなければならないというところが書いてございまして、この規定どおりに請求があつた場合に示さなかった場合は、当然それは違法の立ち入りということになると思ひます。

○加瀬完君 念を押しますが、この義務を履行しない場合、違法と認めてよろしゅうございますか。

○政府委員(角田礼次郎君) この義務を履行しない限り十五條の三項違反になる、そういう意味だと思ひますが、そのとおりでございます。

○加瀬完君 公団に伺ひますが、この間の立ち入り調査の場合に、確実にこの証票を呈示いたしましたか。私どもは見えておりません。

○参考人(今井栄文君) この日、立ち入り調査を行なつた日、先生も現地にいられたので事情はよく御存じだと思いますが、非常な反対同盟の方々

の、公団の調査を拒絶するというふうな態度から、まあ喧騒をきわめておつたわけでございますが、私どもとしてもできるだけ表示を求められた場合には証票を呈示するというところで、調査班全員が出発前に班長によってそれぞれ全部の身分を示す証票を一応改められております。全部持つて現地に入つております。

それで、いままで私どもが現地から受けた報告によりますと、表示を求められた箇所並びに表示を求めた方々、それからまた表示をした私どものほうの職員というものについての調査が報告されておるわけでございます。たとえば、社会党の一坪運動共有地、これでは、表示を求めた方は小川国彦さん、これは千葉県県の県議員でございますが、小川国彦さんから表示を求められております。表示を求められた場所は、対象の土地からかなりの距離のある場所であつた。こういうところでは表示を求め、表示をしななければならないということが必ずしも適法かどうかという問題は別といたしまして、私どものほうでは責任者を含めて三名が身分を示す証票を呈示いたしております。

それから駒井野田結小屋でございますが、ここでは喧騒のためにどうしても声が聞き取れないというふうなことで表示はいたしておりましたが、表示を求めた方が、新聞等によりまして、小長井さんという弁護士の方であつたというふうに新聞は報道いたしております。しかし、これは調査についてはほとんどあつた騒ぎの中で声が聞き取れない状況であつた。それからまた、いわゆる平和の塔でございますが、ここでは対象土地から、私どもの調査する土地からかなり距離のある場所です。やはり一人の方から表示を求められております。これにつきまして、私どものほうの責任者一名が身分の証票を呈示いたしております。それから、その他の場所におきまして、学生風の方から表示を求められた場合に、私どものほうから、やはり責任者一名が表示をいたしております。

前に申し上げました平和の塔では、われわれの調査では自由法曹団の方らしいというふうになっております。したがって、私も、今日の調査につきましては可能な限り合法的に道法に呈示を求められたら必ず証票を呈示する、こういうふうに指示をいたしておいたわけで、現地の調査班もその指示に従ってあらゆるできるだけ努力をいたしたと、かように考えております。

○加瀬完君 呈示したくないかは別にして、そのあなたのほうで呈示をされたという証票はどういう内容のものですか。

○参考人(今井栄文君) 公団の職員である、それからまた、調査員であるということを示す身分証明書でございます。

○加瀬完君 そういふ身分証明書を小川国彦君の場合も呈示してありませんね。あなたのほうで委託をしたその会社の身分証明書は呈示をしておりませんが、公団総裁なりあるいはそれにかわるものが立ち入り調査について委嘱をしたという身分を証明するようなのは何にも呈示をされておられませんね。それを皆さんに持たしてあります。公団職員は持っているでしょうけれども、公団職員は立ち入り調査をしておりません。公団職員に委嘱をされた者が立ち入り調査にみんな来ております。この者たちは、公団から委嘱されたという者は何にも持っていない。持たせましたか、その人たちに。

○参考人(今井栄文君) 私が報告を受けた限りにおきましては、委嘱を受けた者が主体になって調査を行なったものではございません。公団の職員が現に百二十名、当調査班にそれぞれ配置をいたされておるわけでございます。したがって、調査は公団の責任において行なったものでございます。それからなおその際に、補助者として、調査の専門業者といふものの職員も当然参加いたしておるわけでございますが、これらについても、その公団から仕事をまかされたという意味の証票は持っておったというふうに私は聞いております。

○加瀬完君 測量をする意思が全然なかったわけ

です。これはちょっと議論がはずれますけれども、ね。測量をするというよりなかつたわけだけつた。結局抵抗が大きいから、この測量はできないから三十七条に移すという、その便宜のために測量の形を整えた。したがって、来た者は測量をしようという意思がないんですから、証票は示しません。こっちから無理に言えば、私は何組だ、何々会社だという説明しかできない。たわけです。この事実関係は私のほうでもいろいろ材料がありますから、十二分にあとで調べをいただきます。

それから、測量対象の土地は非常になわ延びが多く、これは公知の事実でございます。したがって、慣例としては隣地の立ち会いがなければ登記関係の担当者も調査が十分に果たされていくという見解はとらない。いつでも隣地の立ち会い証人といふものによつて、その土地の広さ、狭さといふものが確認をされておるわけです。ところが、この場合の立ち入り調査は、隣地の立ち会い人といふものは全然つけておりません。

○参考人(今井栄文君) 立ち入り調査をする前に土地収用法に基づく手続によりまして、事前に各地主さん方には全部立ち会ひの協力を要請いたしておいたわけでございますが、一人もお見えにならないというところがございます。私もお見えにたは、それによつてわれわれの手で調査をいたした。ただ、調査をいたしたもののについては、署名捺印についてはやはり法律で定められた関係市町村の吏員なりあるいはまた県の職員といふものが立ち会ひの署名をいたして下さつておるわけでございます。

○加瀬完君 それはおかしいじゃないですか。この辺の土地境界線といふものは非常になわ延びがありまして、帳簿上百アルといつても事実は、多いところは倍もなわ延びのあるところもある。まあ三割くらいはなわ延びといふのは通例です。したがって、土地の売買、あるいは貸借関係の行なわれるときには、隣地の者と立ち会ひの上で境界線といふものを確定しなければ境界

が出てこない。境界が出てこないところに測量はできない。測量をしてしまつてから隣地に確認をさせるといつた確認のしようがないです。しかも、その被買収地域は一筆ごとの調査をしたわけではなくて、航空写真によつて一応測量にかえた。こういう方法をとっているんです。これを測量と認められますか。正しい測量が行なわれたと認められますか。ひとつこれは法制局に伺います。

○参考人(今井栄文君) ちょっと私からお答え申し上げます。

その反対同盟の一坪運動の面積の確認というふうな点につきましては、先生も御承知のように、一坪運動の地域の周辺は全部公団の所有地でございます。したがって、公団の所有地をはかることによつて、当然にその面積は出てくるわけでございます。したがって、なわ延びその他問題についても、その周辺の公団の土地を明確に調査いたしますれば、おのずからその中の一坪運動の面積は出てくるわけでございます。私どもは、いま先生のおっしゃるようななわ延びその他が公団として確認できないではないかという点については若干見解を異にいたしております。

○加瀬完君 それじゃ具体的なことを申し上げます。私どもが立ち会つておりましたところ、公団に委嘱された方が来まして、おまえのほうの土地と隣地の境界はここだといつてなわを張りまして、それは反対者の持つてゐる土地から二十メートルくらい、面積にして少なくとも百二十平方メートルではきかないくらい外側に線を引いて測量をしたということになっております。確実に測量してないんです。それはしかしなわを引いて測量をしようとした。あとは全然測量してないです。測量のかつこうを付けて、騒いだからやめたというやつで、航空写真にたよるといふ形をしたわけですね。

そこで、これは法制局に伺いますかね、いま言つたような関係の慣習を破つて境界を定めたわけ

であります。これを調査の記載としたわけでありまして、こういう起業者の調査の作成といふものを法的に正しいものと認められますか。不正確な調査をとつて収用委員会に持ち込むということになるわけですから、そうすると、異議の申し立てがあらましたときには、いたずらに権利関係を不明確かつ複雑にして収用委員会の信託手続に悪影響を及ぼすといふことになるでしょう。そういうことを防ぐように三十七条の一項は指示をして

いるわけじゃないのですか。

もう一度申し上げます、不正確な調査だけで調査をつくらせて収用委員会に提出されれば、当然異議の申し立てが出るでしょう。そうすると、そこで混乱が起るでしょう。こういうふうな調査といふものを作成してよろしいというように収用委員会の提出調査の手続はなつていますか。より正確を期するといふことになつてゐるんでしょう。正確を期する上は慣習すらも守らないといふことでは、その調査はどうか正確を期するものではないことになるのじゃないですか。当然異議の申し立てといふことが出てくると混乱を生ずることになりはいたしませんか。

○政府委員(角田礼次郎君) 基本的に土地収用法といふものは、要するに自由な意思の合致によつて土地の権利の移転ができない場合に、それは土地収用法の手続によつてやるというわけ。ただ、土地収用法は非常に平穩無事、と申しますと、言ひ過ぎでございますけれども、両当事者の間で、先生が御指摘になつたようないろいろなトラブルなくして手続が進められる場合から、それからいふような非常なトラブルが伴つてゐる場合と、そういうことをあまり区別なく規定がされてゐると思ひます。ただ、何といつても利害は相反するわけでございますから、いろいろその手続を進める上において相手方の協力をまず第一的に求める。しかし、相手方のほうには、これは利害が相反してありますから、その協力は求められないといふことを予想して、そしてその場合にはそれにかゝる手続を認め

ていくというふうな、大体そういうた仕組みだろうと思ひます。

そこで先ほど御指摘になりましたように、まず三十六条で、土地調査の作成については、起業者はその土地所有者なり関係人の立ち合いを求めた上で土地調査なり物件調査に署名押印してもらふ、これが一番平穩無事なことである。ところが、相手方がそれに協力しない、協力しないのはちよつと行き過ぎかもしれないが、とにかく応じないという場合には、市町村吏員の立ち合いを求めてやるわけです。しかも、異議申し立てと言われましてけれども、異議申し立ては三十六条の三項で、その手続に乗った人は三十八条によつて異議申し立てができるわけでありまして、この手続に乗つてからなかつた、初めから反対だからおれは立ち会わない、署名押印しないという人は三十八条の異議申し立てはできないわけでありまして。しかし、それではまた、何といふんですか、権利の調整が不十分だといふので、三十八条のただし書きでは、調査の記載事項が真実に反していることを立証することができなければなりません。その場合は、土地収用委員会の裁決の申請をした上での審査の段階でいろいろ意見を出す。また、あるいは土地収用委員会に職権による現地調査を要求するといふような形で、そこで真実でないといふことを主張し立証する、こういうことにならうと思ひます。具体的事件については、先ほど来申し上げておりますように、私、お答えしかねますけれども、そういうふうに、両者の利害関係をそれぞれ一定のルールに乗つて手続が進められる場合、あるいは相手方が一定のルールに乗らない場合と、いろいろなことを考えた上で収用法は手続が書かれております。

○加瀬完君 ですから、あとのほうで御説明になつたように、この調査は正確なものではない、大いに異論がある、こういうふうに権利者が考えた場合は収用委員会にその意思が持ち込まれて、収用委員会の再調査なり、あるいは所定の手続による反対者の意見の開陳なんというものが行なわ

れることになるでしょう。そうなりますと、収用委員会そのものの審理というものがなかなかスムーズには進まないおそれがありますので、少なくとも公団等の立ち入り調査あるいは土地調査の作成というものは念には念を入れるべきじゃないか。それで、隣地の立ち会いがなくても、まわりは公団の土地だから反対派の土地は確認できると言ひけれども、じゃ、公団の土地という確認の場合、反対派である隣地が立ち会つたか。立ち会つていないでしよう。公団の土地だといふそのものも十二分な確認が行なわれないまま登記が完了している。その登記の土地をもとにして、今度は反対派のほうを隣地はわれわれだから確認する必要はないといふことになれば、そこでまた異議が出るというにもなりかねない。

もう一度伺ひますが、前段に私が説明したような場合ならば、収用委員会に出て十二分に地権者の権利を擁護できる機会があれば、あるいはその手続も行なわれるわけですね。

○政府委員(角田礼次郎君) 先ほど申し上げましたように、三十八条本文による異議申し立て権はむしろ放棄しているわけでございますけれども、実際に裁決の申請が出て、収用委員会の審理の段階において、たとえば六十三条の三項でございまして、そういうことの規定をもとにして、意見書あるいはちよつとくしくしやしてありますが、要するに六十三条の三項についていろいろな手続をとることができなければなりません。それからまた、六十五条には職権で収用委員会が現地に土地を調査するといふようなこともありますから、そういう機会は——機会と申しますか、手続は十分収用委員会の審査の段階ではあり得ると思ひます。

○加瀬完君 もう一つ法律的なこと伺ひますがね。第三十六条第二項は、「起業者は、土地所有者及び関係人を立ち会わせ上、土地調査及び物件調査に署名押印せなければならぬ」とし、同条第四項は、「第二項の場合において、土地所有者及び関係人のうちに同項の規定による署名押

印を拒んだ者又は署名押印することができない者があるときは、市町村長または吏員の立ち会ひで署名押印でよい」と、こういうふうになつておりますね。この内容ですがね。第四項は——第五項も同様であります。土地所有者及び関係人のうち「署名押印を拒んだ者又は署名押印することができない者があるとき」の規定であります。立ち会ひを拒んだ者または立ち会ひをすることができない者があるときの規定とは言えないと思ひますが、どうですか。

○政府委員(角田礼次郎君) 三十六条の四項は、「第二項の場合において」ということが上にひつかかつてありますが、第二項では、「立ち会わせ上」、「署名押印せなければならぬ」ということが書いてありますから、結局これを二つ続けて読みますと、「立ち会わせ上、土地調査及び物件調査に署名押印せなければならぬ」場合において、土地所有者及び関係人のうち署名押印を拒んだ者があるときは云々と、そういうふうになりかねないと思ひます。

○加瀬完君 したがひまして、立ち会ひを拒んだ者または立ち会ひをすることができない者があれば市町村長その他がこれにかわつていいという規定ではないといふことではしょう。

○政府委員(角田礼次郎君) そうではございませんで、結局立ち会わせるといふことと署名押印といふことと、三十六条の二項に書いてございまして、四項では、そういう手続を踏まないで、結局初めから立ち会わなければ署名押印はしないはずでありますから、そういう意味においては署名押印ができない場合といふのは、この場合には、署名押印ができなければ市町村吏員にかわつて立ち会わせて署名押印する、それだけでありまして、その立ち会ひの前段階で拒んだ者について四項の規定が働かないといふことになりまして、これは法律の構造としては全くそういう場合の規定を欠いておるといふふうなことになるかとお考へておかし

の手続で力を合わせる場合もあるでしょうし、それに反対する場合もあると、しかし、それで手続がストップするといふことは、土地収用法の構造として考へるのはおかしいと……。

○加瀬完君 土地所有者及び関係人のうち、署名押印を拒んだ者または署名押印することができない者があるときの規定でしよう。これは、したがひまして、立ち会ひを拒んだ者または立ち会ひをすることができない者があるときの規定とは言えないといふように読めるのじゃないですか。

○政府委員(角田礼次郎君) 二項は、署名押印させる場合の要件として立ち会ひなんです。ですから、署名押印ができなければ四項が動くわけですから、その場合には、その前提である立ち会ひなどは初めから問題にならないのだ、要するにできないといふことだと……。

○加瀬完君 事実関係を言ひますと、立ち会ひを拒みまたは立ち会ひをしなかつたといふことを理由で署名押印を拒んだときあるいは署名押印することができないと解釈して何らの通知も何もしないで市町村長にかわらせてよろしいかと、こういうことなんですか。

○政府委員(角田礼次郎君) この規定は、立ち会わせ上署名押印させる義務があるというわけでございますから、両方の要件を満たさなければ、結局四項で最終的には署名押印できないといふことになるわけですね。いま、その立ち会ひを拒まれたらどうなるかといふ御質問だと思ひますが、立ち会ひを拒んだならば、それは立ち会わされた上で署名押印することを拒んだことに結局はなる、こういうことではございませう。

○加瀬完君 立ち会ひを拒むとか、あるいは立ち会ひをすることができないといふような意思表示を別にしていうわけではない。しかし、反対をして、これらの手続を適用するといふことは問題がないかといふことを聞いていたわけですが、全然初めから立ち会ひを抜きに

して、そして署名押印をさせる、こういうような規定にはなっていない。これは御指摘のとおりであります。

○加瀬完君 もう一つだけ。

土地調査は土地所有者ごとに作成するように三十七条の四項あるいは施行規則の二十四条でなっていますね。だから、共有者の場合でも、その数に応じて土地調査はつくるといふことになりましたね。

○政府委員(角田礼次郎君) ちょっと私、建設省令をいまここで持っておりますし、あとで……。

○委員長(温水三郎君) 暫時休憩いたします。

午後一時十分休憩

午後二時三十分開会

○委員長(温水三郎君) ただいまから運輸委員会を再開いたします。

休憩前に引き続き、新東京国際空港公団法の一部を改正する法律案を議題とし、質疑を行ないます。

質疑ある方は順次御発言願います。

○加瀬完君 午前中、収用法の問題で法制局に伺いましたが、同じ内容に若干異なりますが、建設省に伺います。

この測量対象の土地は非常にならびが多く、これが公知の事実であるにもかかわらず、これを無視して測量をされたわけでございますが、そうなりますと、境界を定めるにあたって隣地の土地所有者の立ち会いを求めて行なうという慣習が全然無視されることになるわけでございまして、そういう測量を土地収用の場合の適正な調査とみなされますか。

○説明員(河野正三君) 土地収用法では御承知のように、事業認定を受けますと、立ち入り調査権が発生いたします。これに基づいて土地物件の調査をいたしますけれども、その調査の際には、土地の占有者に通知をすることを義務づけております。

す。立ち会いは義務づけていないのでございまして。三十六条という条文がございまして、土地調査及び物件調査というところで、測量の、その他の調査の結果に基づきまして、土地調査、物件調査を一応作成いたします。その作成にあたりましては、先生おっしゃいますように、土地所有者、関係人にその作成について立ち会わせまして、署名押印をさせることになっております。

○加瀬完君 でありますから、土地の売買あるいは賃貸借のような場合、土地を測量するときには延び等が非常に多い土地でございまして、たとえば、現在問題になっております成田空港の周辺は、開墾地あるいは国有地の払い下げ等の場所が多くて、なわ延び等が相当あるわけでございまして。ですから、通例、測量をするときには、隣地の所有者の立ち会いというものをやらないと、登記手続でもこれを認めないという慣習があるわけでありまして。こういう地域に隣地の立ち会いはなく測量をいたしましたも、これは収用手続上必要とする正確な調査が作成されたというようには受け取れないじゃないかという問題でいま伺ったわけでございまして。それで、結局そういう調査であつては、収用委員会にかけられた場合もいろいろ問題を生ずるのではないかと。こういう点については収用委員会、特に提出する調査については相当の正確さというものを必要とするわけでありますから、その正確な条件というものを欠くことにならないか。こういう点が懸念がされますので、もう一度その点をお答えをいただきたいと思ひます。

○説明員(河野正三君) 多少説明省略いたしました。たいへん恐縮いたしました。通常の売買の際に隣地地主に立ち会い、あるいは確認を求めるといふのが慣例になっておりますことは、おっしゃるとおりでございます。収用の場合には、この立ち入り測量だけで十分な手続が終了したとは考えられておりませんので、立ち入り測量の結果に基づきまして土地調査を作成いたします段階での、その通常の民間の場合に行なっております事柄をさせる

という形で土地調査、物件調査の作成、立ち会ひ、署名押印という手続をとっております。しかも、この立ち会ひ、署名押印に際しまして、どうも記載事項に真実でない部分があるといふことでございまして、土地所有者、関係人はその調査にその異議の内容を付しまして署名押印をすることにしております。

それで、なお、本件の場合に、聞きますところによりまして、これは構図に基づきまして土地の立ち入り測量をやった。それで、その結果に基づいて、それが十分にできたかできないかいろいろ判断があらうかと思ひます。その結果に基づきまして、土地調査、物件調査を作成した。土地調査を作成した。その際に、二月二十八日に、この立ち会ひを求める通知を所有者、関係人の方々に一応出すという手続は踏んでいられるようにございまして。ところが、立ち会ひがございませんでしたので、市町村の吏員が立ち会ひ、署名押印をした。そこで、この土地調査に基づきまして収用裁決の申請が収用委員会に対して行なわれたのでございまして。

収用委員会は、そういうたまたま合法的ではございませうけれども、おっしゃるような隣地所有者の、現実には確認、立ち会ひというのがないという形で作成された土地調査に基づいて審理手続を進め裁決に至るのであるかどうか、あるいはそれが可能かどうかという点でございまして。法律的には合法的な形で出ておりますし、さらに午前中、内閣法制局のほうからも御答弁があったかと思ひますが、一応土地所有者、関係人から異議の附記もない。その場合には、三十八条で一応異議は土地所有者、関係人が述べられない関係になつておりますが、しかし、三十八条のただし書きで、真実に反していることを立証されるならば、土地所有者、関係人がそれは述べることができることになっております。

また、収用委員会の審理にあたりましては、収用委員会自体の判断に基づきまして職権調査もすることができまして。また、土地所有者、関係人の方々からの申し出がされて、さらにその申し出に

基づいて職権調査をすることができるとござい

ます。それで、収用委員会といたしまして、それだけの手続を尽くしまして、まあ土地の面積なりその他の要件というものが確定できまして裁決といふことになりました。しかし、混乱をいたしまして、これは間々ある例でございまして、隣地所有者の立ち会ひを求めまして、当該土地が係争中で、なかなか真実の所有者のわからない部分が、収用しようとする土地の一部に残るといふ場合が一般の収用裁決に際してはあつた場合がございまして。そのときには、収用しようとする土地ははっきりいたしておりますが、その土地が甲という地主に属するか、隣地の乙という地主に属するのかわからない部分という部分を特定いたしました。裁決は甲または乙という裁決をする場合がございまして。非常にまれな場合でございまして。しかし、この場合も、いままでの判決その他では、合法的な裁決であるといふふうになつております。

それで、そのときの補償金は供託をいたしました。甲乙両地主が民事裁判におきまして争ひまして、確定したところで供託金を取り戻すという形になるわけでございまして。

○加瀬完君 事実関係を申し上げます。測量は一切いたしてありません。そこで、三十七条の二によつて航空写真をもつてこれにかえるという方法がとられました。そうすると、前に述べましたように、慣習として行なわれております隣地の立ち会ひもありません。航空写真だけでは境界線もはたはだ不明確でありますし、したがつて、帳簿面積と実面積の違いというものが土地調査としては明確にはされません。そういうものが土地調査として収用委員会に提出された。第二段階としましては、したがつて、全然測量もされておらないものに対して署名押印をする必要はないといふので、署名押印をこの地権者は全部拒んだ。したがつて、法の示すように、代理人をもつて署名押印したという形がとられたわけでござい

が、土地調書は完全であるという認定のもとに、これは仮定の問題であります。審理手続を進めるとすれば、そういう進め方を好ましいものと建設省としてはお認めになりますか。

○説明員(河野正三君) お尋ねが好ましいものであると考えるかということでございます。私も私権と公権の接点である取用手続を円滑かつ確実に施行する任にある者にとりましては、まあ好ましいかと聞かれれば好ましいとはお答えしにくいのでございます。しかしながら、御承知のように、すでにございました事件でございますと、九州の下笠、松原の問題でございます。あの際にも立ち入り測量がなかなか地元の関係権利者の方々の反対でしにくいという場合がございます。あのときは飛行機は飛ばしませんでした。あゝございますが、望遠鏡による遠地からの測量というよりなことで土地調書を作成いたしました。そして取用裁決の申請に及んだ例がございます。先ほど来申し上げましたように、土地調書、物件調書の作成にあたって、立ち会って異議を述べることとできるし、あるいは立ち会って異議を申し述べなくても真実に反するという立証をして異議を述べることとできる。また、取用委員会の審理の席上におきまして職権の調査を申し立てることも地権者の方々に道が開かれているのでございます。そこで、いま申し上げましたような諸手続をかりに土地所有者、関係人の方々がとらないで事柄が進行いたしますと、一応法律的には土地調書は真実に適合しているという推定を受けることになろうかと思うのでございます。下笠、松原のときもそうでございますが、そういうふうにいいたしませんという、なかなか公共事業というものが進捗しにくいという、道路、ダムその他国民生活に非常に関係が深い公共事業はたくさんございますので、こういう手続を法律的には許容しているのでございます。

○加瀬完君 そすると、三十八条の別の規定で、真実に反する立証をして取用委員会に申し出れば取用委員会は再調査といいますが、をしな

ればならないということになりますね。

○説明員(河野正三君) 真実に反していることが立証されて異議が出された場合、これは職権調査をいたしまして真実はどうであるかということとをきかざる立場に取用委員会は立つものと思

います。

○加瀬完君 それは、真実に反する立証をして申し出た場合には、いまおっしゃったような再調査をする義務が取用委員会にはあるわけですね。

○説明員(河野正三君) 立証された形で異議が申し述べられております場合には、おっしゃるとおりだと思

います。

○加瀬完君 その立証が不十分だとかあるいは立証の価値なしというように、一方的に棄却をする、調査をしないという態度は、取用委員会としてはとれません。

○説明員(河野正三君) この三十八条ただし書きによりまして異議の申し立て、これは将来の問題でござい

ますが、申し立ての内容がこのただし書きに該当するというのが明らかである場合には、取用委員会は義務づけられているものと考えま

す。

○加瀬完君 だが、明らかか明らかでないかの判定を取用委員会の独自の権限にまかせられているとすると、一方的に取用委員会は明らかでないという判断を下して再調査はしないという態度にも出られるおそれがありますね。それではただし書きのほんとうの意味が生きていないことになる心配がありますので、その真実に反する立証というものを、それ自体も取用委員会で判断をするという

ことになると、非常に一方的な扱いを受けることになるのか、非常に不公平な扱いを受けることになるのか、御承知のように、土地取用委員会というの

しながら、その限りでは先生御心配——まあそんなことはないと思いますが、純理論的には、それは取用委員会の独自の判断で行なわれるのでござ

います。しかし、真実に反しているというのを立証したにかかわらず取用委員会が取り上げないという立場に立たれた土地所有者、関係人の方々は、裁判でこれを争うということになろうかと思

います。また、審理不尽その他に基づく取用裁決の無効取り消しという形で不服審査請求を建設大臣に出す、そういう一般の行政上の救済手続なりあるいは司法制度の救済手続なり以外にはこれはないことになろうかと思

います。

○加瀬完君 よくわかりました。

次の問題をもう一点伺います。

土地調書は土地所有者ごとに作成することに三十七条の四項、あるいは施行規則の二十四条ではな

ってありますね。

○説明員(河野正三君) この三十七条の第一項見てまいりますと、「取用し、又は使用しようとする土地について」と、まあ土地について土地調書を作成しな

きやならぬという規定になっております。したがって、取用法の期待してあります土地調書作成の単位は土地ごとであるというふう

に私どもは理解いたしております。で、土地というものは、原則はまあ一筆の土地でございます。しかしながら、この施行規則のほうへまいりまして、土地取用法施行規則の「別記」「様式第八」というところに土地調書の様式を規定いたしてお

るんですが、その「備考」に、「土地調書は、土地所有者ごとに作成すること」という備考がござい

ます。先生おっしゃいますのはこの点であらうかと思

います。そこで、土地取用法は土地ごとという考え方でござい

ますが、取用法の委任を受けました施行規則では、土地所有者ごとにつく

れ、一人であつて、二筆以上の土地が取用しようとする土地に含まれている場合には、本来は土地ごと

なんだけれども、便宜上、所有者一人について二筆以上の土地がある場合には、一括して土地調書

を作成していいんだという趣旨であらうというふう

に私どもは指導をいたしております。

○加瀬完君 いまのような解釈は三十七条の四項、それから施行規則の二十四条、あるいはいま御説明いただきました「様式第八」「備考一」、これによつて二通りに——二通りと申しましょ

○説明員(河野正三君) それではどうも、

「土地所有者」と書いておられますけれども、その所有者の一人一人は単独、独立しては

この「備考」と何ら関係はないと思ひます。

○加瀬完君 では、次に伺ひますが、この成田空

港の敷地の土地の買収価格の問題でございますが、公団の買収価格については政府も了解してい

ると見てよろしうございませう。

○政府委員(山村新治郎君) これは先生よく御存

じのうちに、最初の買収価格を出したものは昭和

四十一年の九月、臨時新東京国際空港関係協議

会、これで畑反当たり百十万円までというふうな

ものでございまして。しかし、その後の時日の経

過、また、農地価格の上昇、また、周辺地域の土

地取引の実例等を参考といたしまして、畑反当た

り百四十万円とする、これを昭和四十三年四月、

先ほどの閣僚協議会において了承されたものでご

定するものとする。」と定められております。お尋

ねの農地に關しまして、特段に他の山林、宅地等

と違つた原則は規定いたしてございませう。

○加瀬完君 「 $V \times A$ 」という方式がとられてお

るんじやありませんか。もう少し御説明申し上げ

ます。「近傍類地の取引の事例があるときは、取得

する農地の正常な取引価格は、次式により得た額

を標準とする。」という規定がございまして、「こ

の場合において、A及びBの評定の算定にあたつ

ては固定資産評価基準等の例による。」ということ

で、「 $V \times A$ 」、Vは「近傍類地の取引価格を取引

が行なわれた事情、時期等に應じて補正して得た

価格」、Aは「近傍類地の評点」、Bは「取得する

農地の評点」、そういうことでVにA分のBを掛

けて得た答えを評価とするというのが使われてお

るんじやありませんか。これは公団でもけっこう

です。

○説明員(河野正三君) いまのV掛ける云々は、

公共用地の取得に伴う損失補償基準要綱、つまり

閣議決定されたものの中には規定いたしてござい

ます。この閣議決定されたものに基きまして、各

起業者の方々が、大体損失補償要綱に沿ひながら

さらにこまかく運用細則的なものをおきめになつ

て、それぞれの起業者の中で施行しておられると

いうことは承知いたしております。その一つとし

てではないかと思ひますが、一応私は公団のほう

の方から説明を聞いてございませうので存じており

ません。

○参考人(今井栄文君) 敷地の評価につきまして

は、当時空港公団としては、準宅地というふうな

ことで値段を出してございませう。

○加瀬完君 そういうことを伺つてゐるんじやな

い。公共用地取得の基準は、公共用地の取得に伴

う損失補償基準要綱という閣議決定事項に従つて

行なうという。そうすると、いま建設省の御説明

のうちに、それに伴つて農地の場合は $V \times A$ とい

う方式が通行なされてきたわけであるけれども、

も、そうではありませうかということをお伺つてい

るわけですか。公団がどういふ形で買つたかとい

うことと、公共用地の取得というなら、その

基準はこういうものを使つてゐるんじやないかと

いうことを伺つてゐるわけですか。

○参考人(石原耕作君) ただいまの先生のとお

っしゃつた数式でございませうけれども、われわれ空

港公団が用地の価格をきめます場合には、いま

おっしゃつたような数式と申しますよりも、われ

われは近傍類地の価格を一応基準にいたしまし

て、そしてさらに一年間の、四十二年から四十三

年に上昇をいたしました上昇率、それからさらに

買い占めとか、あるいはさらに生活再建というふ

うな要素を考慮しまして、そして一応百四十万とい

う計算をいたしたということと、どういふこと

を伺つてゐるわけじやない。いいですか。どうい

うまいしょうか。これは運輸省に伺つてもいい。新

東京国際空港の用地は、公共用地の取得に伴う損

失補償基準要綱というものの適用外として扱つた

のか、それとも、これも政府における公共用地の

取得でありませうから、公共用地の取得に伴う損失

補償基準要綱というもののいつて行なつたのか、ど

ちらですか。

○政府委員(手塚良成君) ただいまのお話でござ

いませうが、この要綱は、要するに政府関係機関が

土地を買収したときの一応の基準でございませう

ので、この基準に従つて買収したものと考へてお

ります。

○加瀬完君 その基準に従つて買収したとすれ

ば、もう少し前提要件も伺ひますが、空港予定地

の民有地の地目別では次のとおりですか。田百九

ヘクタール、畑四百七十二ヘクタール、山林百七

十四ヘクタール、計七百五十五ヘクタールの九八

％というものが農地だと、こう見てよろしうござ

いませうか。

○参考人(今井栄文君) いまおっしゃつたとお

でよろしいと思ひますが、宅地が三十一ヘクタ

ール、田が四十七ヘクタールそれから畑が四百二

ヘクタール、それに山林約百一十一ヘクタール、原野三

十二ヘクタール、その他四十八——この四十八がそ

の他ということになるんじやないかと思ひます。

○加瀬完君 もう一度言つてもええませうか。

○参考人(今井栄文君) 田が約四十七ヘクタ

ール、畑が四百二ヘクタール、宅地が三十一ヘクタ

ール、山林が百一十一ヘクタール、その他に、先ほど

申し上げましたように原野が三十二ヘクタール、

その他という項目が四十八ヘクタール、全体で六

百七十ヘクタールです。

○加瀬完君 それは民有地だけですか。

○参考人(今井栄文君) そのとおりでございま

す。

○加瀬完君 この前、公団に出してもらつた資料

によると、いまおっしゃつておられるとは少し違

うわけでございますが、いずれにしても農地並びに

それに準ずるものが大部分だということは認めて

よろしうございませう。

○参考人(今井栄文君) そのとおりでございま

す。

○加瀬完君 そうすると、大部分が農地であるな

らば、農地を取得する場合には、いままでの基準

に従へば、農地の評価は、さきに申しましたとお

り、 $V \times A$ という方式でやらなければならな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

いときまつておられるのに、この方式を使わな

合に基準としておつたこの準則をはずして
おるのか。この閣議決定はおかしい。閣議決定で、
公共用地の取得に伴う損失補償基準を農地の
場合は $\frac{A}{B} \times \frac{A}{B}$ でやるということをおきめてお
いて、こぼれ百四十万の宅地並みという扱い
をするのはおかしい。閣議が自分たちできめたこ
とを自分たちでかつて破つておる。空港公園に
限つて。ほかのほうは、農地の場合はいまのよう
な方式で建設省おやりになつておるのでしよう。
これは提示価格ですな。

○参考人(今井栄文君) 先生のおっしゃった点、
たとえば、建設省関係で農地を買収して道路をつ
くる、あるいはまた、農地を買収して住宅をつ
くるという場合に、どういふふうなその地目につ
いての算定をされるか、それは私はつまびらかに
いたしませんけれども、空港公園が敷地内の畑地を
買う場合に、われわれは農地として買つておるわ
けではございません。空港の敷地にするために
買つておるわけではございまして、したがつて、空
港の敷地になるという、いわゆる準宅地というこ
とで買つておるわけではございまして。

それから、公共用地の取得に対する閣議決定に
ついては十分存じ上げております。それから、
それに基づいて大抵私どもとしては公団自体が補
償基準を要綱というものをつくりまして、この敷地
内の買収にいたしまして、またはその他のアプ
ローチ・エリアの買収にしても、われわれの持つ
ておる補償基準を要綱というものによつてそれぞれ
の項目について詳しい積算をしておるわけでは
ございまして。

○加瀬完君 それはおかしい。民間会社なら自由
でしよう。あなた方は政府機関ですからね。政府機
関なら、公共用地の取得に伴う損失補償基準を要綱
というもので公共用地は取得すべきだといふこと
がきめられておるのですよ。その公共用地を取得
する場合、その対象が農地である場合は $\frac{A}{B} \times \frac{A}{B}$
という方式をとれといふことがきめられておる
のですよ。それを空港公園で適当な図式をつくら
て、それを適用してよろしいということになれ

ば、この閣議決定の公共用地の取得基準というも
のは公団には全然適用されないということになる
んです。そんなばかんなことが許されるかというこ
とが一点。

で、農地として買つたんじゃない、空港敷地と
して買つたんだ。そうじゃないんです。農地を公
共用地として取得する場合は $\frac{A}{B} \times \frac{A}{B}$ という図
式によつて計算をしなさいということになつてい
る。それが百四十万になるか、二百万になるかわかり
ませんよ。わかりませんが、その方式を使つたの
か、使わないのか。使つたのか、使わないのかとい
うことを、いま伺つておるわけなんです。公共用地の取
得の対象が農地である場合は $\frac{A}{B} \times \frac{A}{B}$ でなければ
ならないときまつておるんです。それを一つも
考慮しないで価格をきめられるという考え方で価
格をきめることに私は問題があると言ひます。

これは会計検査院呼んで、決算委員会等で正しい
か正しくないかといふのをただすべき問題かもしれ
ませんけれども、いまここでそういうやばなこと
とは言つてない。公共用地の取得といふのは、成
田空港だけが、敷地が買収されれば済む問題じゃ
ない。道路にしたつて、ダムにしたつて、たくさ
ん公共用地の必要性というのが出てくる。しか
し、成田ではさういふふうにはやつたんだとはい
ふことになれば、一番低い計算のしかたが成
田といふことになつちゃう。さういふことがあつ
ては困るから、公共用地の取得の基準というもの
を閣議決定できめたわけなんです。それに従つてい
うこと、運輸省も言つておる。従つていないじゃ
ないですか。どうしたんです。これ。あなた方は
 $\frac{A}{B} \times \frac{A}{B}$ という基準のあることすらつまびら
かにしておらない。

○説明員(河野正三君) 具体的な問題はわかりま
せんが、公共用地補償基準を要綱という閣議決定の
事務局をいたしております建設省といひましたし
ては、一般論で、ちよつと先ほど私の説明が不十
分であつた点があるかと思ひますので、もう一
度御説明をさせていただきますと思ひます。

公共用地取得に伴う補償基準を要綱は、先生御質
問のような、農地の場合の $\frac{A}{B} \times \frac{A}{B}$ というよう
な数式は一切きめておりません。ただ、先ほど申
し上げましたように、その施行運用方針的なもの
を関係各省があるいは各起業者がおきめになるこ
とになつておりますが、運輸省ないしは空港公園
のほうでどんな運用方針をとつておられるかは、
私承知してないのではございまして。たまたま建設
省が、自分の直轄の事業、つまり一級国道等――ま
あ国道あるいは一級河川等の直轄事業をやります
際に使つております。内部だけできめております
運用方針がございまして。その中には $\frac{A}{B} \times \frac{A}{B}$ とい
う方式を農地についておるようには、建設省内部、
建設省だけの話でございまして、起業者としての
建設省だけの話、取用法あるいは公共用地取得補
償基準を要綱の主管省という立場ではございませ
ん。起業者という立場の建設省がきめておりま
す。しかし、その $\frac{A}{B} \times \frac{A}{B}$ といひますものは、一言
でいへば、近傍類地の取引価格をVといひます
と、その取引価格を見ました当該地点と、いま買
おうとしておる地点との事情、価格形成要件の相
違等を評価した点として、点数にあらわしまし
て、その差額を類地の取引価格に掛けるんだと
いうだけの話でございまして。これは公共用地取得
補償基準を要綱にマッチした運用方針であらうと私
は思ひます。さらにその運用方針の中を見てもい
りますと、宅地化が予想される農地につ
きましては、別項目を立てております。必ずしも
いまの方式をそのままとては書いてないのでは
ございまして。

○加瀬完君 私もそれはよくわかつております。
もとは、いわゆる公共用地の取得の補償基準を要
綱に従つて、建設省の場合は、その公共用地の取得
の対象が農地であれば $\frac{A}{B} \times \frac{A}{B}$ というものを使う
したがつて、現状が農地であれば、公団でありと
も、一応閣議の申し合せ事項に従つて、建設省で
使つておるその $\frac{A}{B} \times \frac{A}{B}$ というものを基礎に計算
をした場合は、個々の価格は幾らになるかという
試算ぐらひはしなければならぬはずですよ。農

地なんですからね。取得するところの大部分は農
地なんですから、都合で宅地並みに買つたとい
ふにして宅地になるというところじゃないです
からね。値段の関係では、宅地並みに買つたこと
のいいか悪いかという問題もある。したがつて、農
地の場合は、建設省並みの基準方式に従つてやる
と幾らになるという一つの試算というものがあつ
て――たくさん金を出して公共用地の取得をする
ということは国費のむだですからね。これは安く
買えば公共用地の取得は一番いいんですから、
そのための図式ですから、それが一つも考慮され
ておらないということが問題ではないかというこ
とを言つておる。このとおりやれということ
を言つておる。この図式がある、こ
の図式の試算すらも行なわれてないというの
は、当を得た方法とは言われぬのじゃないかとい
うことを言つておるわけでは、さういふことを建設
省が行なつておるわけですから。

そこで、その次にもう一つは、いままでは電
方式というものが補償基準として使われてお
りましたね。その政府の公共事業の損失補償基準を
要綱と、この電方式というものはそれぞれどうい
う特色があるかと御認定ですか。

○参考人(石原耕作君) 電方式の場合には資本
還元をいたしまして、そして評価をするわけでは
ございませぬけれども、この建設省の補償基準を要綱と
いふのは、たとえば、近傍類地の価格であるとか
いふような実例を基準にして、現在の価格を算定
したという点に違いがあるんだと思ひます。

○加瀬完君 電電公社などの補償基準には、不当
に高く買つてもいいけない、また不当に低く買つて
もいいけない、さうきめられておりますね。これは
正しい方法とお思ひになりませんか。不当に高
く買つてもいいけない、低く買つてもいいけない、
いわゆる適正価格というきめ方をしておるわけ
ですけれども、これは正しいと思ひませんか。

○参考人(石原耕作君) ただいま先生のお
っしゃつたように、適正であるといふことは土地の
価格の評価の場合に必要なと思ひます。

○加瀬完君 だから、不当に高く買ってもいけないというところは認めますね。不当に低く買ってもいけないというところは認めになりますね。公団總裁答えてください。

○参考人(今井栄文君) おっしゃるとおりでございます。私も私としては、そういう心がまえで、用地買収交渉をやったわけでございますが、先生も御存じのように、用地買収そのものは、単に政府が一方的にきめた値段でもって買取ができるというふうなものではなく、これはやはり相当しんぼり強い地主さんたちとの交渉の結果、やはり値段がきまってくる面もあるということも付言させていただきます。

○加瀬完君 そういうことをおっしゃっておるからあなたは全然認識がないと言います。相対で買う問題じゃないんです。何回も言いますけれども、公共用地の取得に伴う損失補償基準額というのがあるんです。それで買わなければいけないということになっているんです。ところが百四十万円で買いたい、相対は二百万円、間をとって百四十万、こういうことで公共用地の取得価格というものはきめてはいけないということになっておる。それをさういふふうにおやりにならなかつた、ならないわけですよ、さういふ考え方がないのである。基準額を認めながら、基準額の基準というものが一つも頭に入っていないのですから。

そこでさらに聞きますが、公共事業のための用地取得には通常、不動産鑑定士の鑑定評価がなされるべきものだと考えてよろしゅうございませうね。建設省。

○説明員(河野正三君) 義務づけではおりませんけれども、建設省関係の事業におきましては不動産鑑定士の鑑定評価を求めるケースが通常でございます。

○加瀬完君 不動産鑑定士の鑑定評価についていろいろの法律がきめられましたね。不動産の適正価格の形成を目的にしている、この法律はさういふ目的で定められておるんじゃないですか。

○説明員(河野正三君) そのとおりでございます。

○加瀬完君 土地収用法で、六十五条に、鑑定士を不動産鑑定について加えなければならぬと義務づけてある意味は何ですか。

○説明員(河野正三君) 土地収用法の補償の基準は、御承知のように、第七十一条にございまして、近傍地帯の取引価格等を考慮して算定した事業認定時の相当な価格に物価変動を考慮するというところで、基礎は近傍地帯の取引価格等を考慮して算定した額でございます。そこで、これを収用委員会が裁決で出すわけでございますけれども、その客観的な評価を特段に必要とするような場合には、なるべく専門家である不動産鑑定士の評価を求めることが必要であるという考えから、収用委員会はさういふ形をとっているわけでございます。

○加瀬完君 大蔵省に伺いますが、国有財産の払い下げの場合に、買手の個別的事情が多分に払い下げの内容として考慮されるということがございしますか。もう一回申し上げますと、一般の国有財産を払い下げる場合、払い下げ者の個別的事情が多分に考慮されて値段が安くなつたり高くなつたりするということがありますか。国有財産払い下げの場合。

○説明員(三島和夫君) お答えいたします。

大蔵省が国有財産を払い下げいたします場合には、まず、財政法の規定がございまして、適正な対価を必要といたしております。したがって、適正な対価によって評価するわけでございますけれども、その場合に、払い下げ者の相手によって価格を要するということは通常はございしません。ただし、法律上いろいろの規定がございまして、その場合だけは減額したことになるわけでございます。

○加瀬完君 じゃ法律に規定されない場合、いま私が指摘しましたように、買手の個人的事情によつて価格が上がつたり下がつたりということはありませんね。適正な価格で払い下げが行なわれる、こう了解してよろしゅうございませうね。

○説明員(三島和夫君) ただいま適正な価格で上とはございませんと申し上げましたけれども、例外として、予決令に、国が著しく有利な価格で払い下げる場合は随意契約ができるという規定がございしますので、この規定を適用した場合は一般よりも高く払い下げることにしております。そのほかはございせん。

○加瀬完君 建設省に伺いますが、不動産の鑑定評価に関する法律の提案趣旨の中に、「合理的な地価の形成をはかるための制度が欠除しているため、さういふことが理由でこの法律を提案する」ということがございしましたが、これはどういふことを大体内容としておつたんですか、あるいは想定しておつたんですか。

○説明員(河野正三君) 昭和三十九年、不動産の鑑定評価に関する法律ができましたが、その従前におきましては、一般の宅地建物取引業者の方々が、いわゆる呼び値的なものをもつてこれが土地の正常な価値をあらわしている価格であるというふうに言っておりました。また、銀行筋が担保物件の評価にあたりまして、非常に内輪に見積もつた鑑定という評価を行ないまして、それが土地の正常な価格であるというようにお申し立てしたのでございします。御承知のように、明治以来わが国におきましては土地収用法がございまして、やはり憲法に適合した相当な価格でもって土地は補償しなければならぬという原則を立てておりました。収用委員会、当時、昭和二十五年以前は収用審査会と申しましたが、審査会ももちろん正當な補償を裁決したものでございします。しかしながら、その際にもあるいは起業者の方々が公共用地を取得する場合には、どのくらいの価格が相当の価格であるか、あるいは適正価格であるかに関しまして鑑定を頼んだ方が、いま申しましたように、一般の土地、物件の売買を仲介して

ることを兼務している鑑定人あるいは銀行筋の鑑定人等で非常な幅が出ておりました。その間その最終決定は、もちろん収用委員会が苦心いたした作業の末、正しいものを明治以来やってきたと思いますが、非常にむずかしい問題があったのでございします。なおかつ加えて、最近地価が昭和三十年以来非常に上がつていまして、しかも、人口、産業の都市集中というふうな問題から地域的に土地の状況の差が激しい。さういふ状況を踏まえて、民間の鑑定評価を業としていた方々でもなかなか鑑定しにくいというふうなケースも出てまいりまして、この関係について何かもう少し正常な価格というものを把握する基準はないものであろうかというふうなことから、当時の宅地制度審議会において、アメリカの制度その他を調べまして勉強をいたしておつたのでございします。さういふいたしますと、どうもやはり相当むずかしい技術を要する領域でもありますので、諸外国では、もう少しこの関係領域につきましては資格ある者の養成に相当慎重な配慮と育成方法を講じているというところがわかつてまいりました。わが国においてもいろいろと土地問題特に地価問題がうるさくなつてまいりましたので、正常な価格というものを見出し得る技術を備えた者を国家試験をもつて養成することがしかるべしというふうな考えをいたしましたので、この法律をつくられたものと思つたのでございします。これによりまして、不動産鑑定士の方々の鑑定評価を大方の方々が求められるようになる、あるいは公共用地の取得にあつても非常にこの制度を活用していくという形になつてまいりますと、いわゆる呼び値等に左右される判断というものがなくなつてまいりまして、ある程度正常な、非常に許容範囲以内に狭まつた適正な範囲内において公共用地の取得も、また収用委員会の判断も、なおかつ一般の大きな不動産の取引にあたりまして、さういふ状態が実現していくものだというふうなことを考えて、地価形成の合理化に資するものであるという形で提案をいたしましたかと思つたのでございします。

○加瀬完君 よくわかりました。

次の二つの大きな目的というものが含まれていて、解釈してよろしくございませうか。一つは、いま御説明のような、地価が呼び値等によって安易に、しかも不合理にきめられることを防止すること、一つは目的とした。もう一つは、政府が公共用地等取得する場合、この制度を使って適正な価格の割り出しをするという考え方があったのではないかと思ひますが、そういう考え方はございませうでしたか。

○説明員(河野正三君) 実はその第二のほうの意図が政府に明確にあったかといひますと、私、当時からずっと計画局におりましたから承知いたしておりますが、なかなか断言しにくいのでございませう。なぜかと申しますと、従前、民間の達議な鑑定人が不動産の鑑定評価に関する法律が施行されるまでの間はこういう状態だったというのを先ほど申し上げましたけれども、それ以外にも、政府内部におきまして、税制上の評価であるとか、あるいは公共用地の用地買収に当たっている人たちに、民間に負けない一つの鑑定評価をやっているんだという自負と理論とがそれぞれの村々にございまして、これを一挙に新発意いたします鑑定士制度で全部統一していくんだというふうな自信は、実は当時としてはなかったものでございませう。しかし、希望的には、しかるべき段階に不動産鑑定士の方々が養成されて、その数も全国津々浦々に適当な数が確保されるに至るならば、しかありたいということは、心の中では思つていたのでございませう。

○加瀬完君 土地収用法の規定の中にも、いま御説明のおことばをおかりすれば、正常価格を判断できる資格ある者によって適正地価の割り出しを、あるいは物件の適正価格の割り出しをしてもらうということ、不動産鑑定士を入れるという規定もあるわけですから、現状においては少なくともこういうことは言えるんじゃないでしょうか。正常価格を判断できる資格ある者としては、不動産鑑定士というものが最適任者と認めていいじゃ

ないか。そうすると、その不動産鑑定士の鑑定というものをやはり有力な一つの内容として、公共用地の取得価格というふうなものに割り出しをするのが適当ではないかというふうに考えてはいけないうか、考えてよろしいのではないか、こう思ひますが、この点どうでしょう。

○説明員(河野正三君) 先生がお引きになっておられます土地収用法六十五条の第二項において、先ほど私が申し上げましたような、希望としてはある水準を目ざしているけれども、現状においてはとちうちよつとしたためらいが出ております条文がございませう。これは収用委員会が鑑定人に土地に関する権利の価格を、土地の価格を鑑定させるときは、当該鑑定人のうち少なくとも一人は不動産鑑定士でなければいけないという非常に遠慮がちな規定を置いているような次第でございませう。しかしながら、漸次、鑑定制度も整備されてきておりますので、できる限り、公共用地の取得にあつては不動産鑑定士を鑑定人としまして鑑定評価した実例をとらえて現実の用地買収に当たるといふような事態もだんだんと浸透しつつあるものというふうに、喜ばしい方向であるといふふうに私も考へております。

○加瀬完君 そこで不動産鑑定士も、その鑑定の基準に、公共用地の取得に伴う協議の申し合わせ要綱というものを多く使っているようでありませう。その要綱の第五条に個別払いの原則といふのがありますが、これはどういふ趣旨ですか。

○説明員(河野正三君) これは土地のほうには所有者のみならず、借地権者その他関係権利者が重層的に所在する場合が多いのでございませう。その際に関係権利者に対しては、個別的に支払ひをすべきである、それが原則であるといふことをきめたものだと思ひます。

○加瀬完君 第七条の正常な取引価格といふのは、思ひ買ひによる買取価格は正常価格とは認めない、高値のものを押えて正常価格とは認めない」と解釈してよろしくございませうか。

○説明員(河野正三君) 仰せのとおりだと思ひます。

○加瀬完君 それは呼び値に合わせることは正常価格と認めませうか。

○説明員(河野正三君) もう少しことばを賣やして御説明させていただきますと、正常価格といふのは、正常な取引市場において成立すると認められる価格といふこととございませう。ところが、一般には買手、売り手双方に事情がございまして、たとへば、買手がどうしてもこのかど地がほしいといふふうに思ひますと、非常に買い進み価格になるのでございませう。また、売り手がどうしても財産処分をこの際しなければ家庭の事情等もあつてますという場合には売り急ぎ価格になります。また銀行、デパート等が裏に増設をした、くつつけるという場合には、これは異常な買い進みという特殊な事情がございませう。公共用地の補償にあたりましては、そういった特段の事情といふものを捨象いたしまして、通常、正常な取引市場で成立すると認められる無色の価格がよいといふ考へでまいっているものであります。言い値、呼び値と申しますのは、言い値といふのは地主がこれではなければ処分しないという付け値なのでございませう。呼び値と申しますのは、先ほど申しましたような買い進み等の取引事例の中の一、二の高値あたりを定まるといふのが実情でございませう。

○加瀬完君 そこで、不動産鑑定士にかかわる法律の中でも一番警戒したのは、この呼び値できめることを防ぐといふことと考へてよろしいですね。運輸大臣がおられますので、これは公団に聞いてもよろしくおかしいのでありますが、成田空港の敷地の場合は、呼び値をもとにしてきめてはいいませんか。

○参考人(今井栄文君) 空港の用地買収につきまして、根本的には、先生がおっしゃるような一つの売り手市場と申しますか、空港公団ができましたときには、すでに空港の位置が決定するといふこととございまして、正確に図面の上に写された

この地域を賣うということが公団に課せられた使命でございませう。したがひまして、空港公団としては何としてもこの土地を賣ひしなければならぬといふ事情があつたことは間違いないわけとございませう。しかし私どもとしては、先ほど来先生がいろいろお述べになつておられますように、政府の公共用地の取得についての協議の決定もございませうし、また公団自体が政府機関である関係上、そりややみに金を出すわけにはまいらぬわけでありませうので、当時の、これは昭和四十一年から二年、あるいはまた三年にかけてでございませうけれども、建設省あるいは千葉県で行ないましたあの近傍の買収地目あるいはまた、その取得価格といふふうなものも十分調査をいたしましたし、それからまた、昭和四十一年の九月並びに昭和四十二年の十月、二回に分けてまして、日本不動産研究所あるいはまた中央不動産鑑定所、日本不動産銀行、こりいふうなところに鑑定を依頼いたしまして、できるだけ私どもとしては適正な値段で交渉を妥結したいといふ努力を試みたわけとございませう。

○加瀬完君 問題は、成田空港の買収価格は不動産鑑定士の評価額をはるかにこえて買ひ値がきめられていたわけですね。いま御指摘の、四十一年九月の日本不動産研究所の評価額は十アール当たり六十五万から百十万、中央不動産鑑定所は八十万から百万、四十二年十月、日本不動産銀行は百万から二百二十五万、日本不動産研究所は百万から三百三十万、それを畑百四十万ときめておるわけですね。この評価主体である日本不動産研究所なり、中央不動産鑑定所なり、日本不動産銀行なりの評価のしかたも私はあとで問題にいたします。しかし、評価のしかたがどうであらうとも、その最高価格は二百二十五万ないし三百三十万、低いほうは百万並びに百万、百四十万といふ価格は出ておらないわけですね。不動産鑑定士の評価額といふものを重要な参考にしてきめるといふなら、不動産鑑定士の最高価格をこえた価格評価と

いうものはどうして出るのか。その算出の根拠を出してもらいたい。

○参考人(石原耕作者) ただいま加瀬先生おっしゃいました最高値の百三十万よりも百四十万は高いじゃないかというお話でございますが、先ほど河野課長の御説明がございましたように、われわれといたしましては、一応公共事業でございますから、こういう不動産鑑定をいたしたわけですが、この最終的な価格をきめますにあたりましては、買い進みであるとか、あるいは生活再建であるというふうな、不動産鑑定よりは別途の問題も一応交渉過程で考えまして、そして最終的には百四十万というふうな価格を決定したわけでございます。

○加瀬完君 適正価格というのは、さっき建設省の御説明でも、正常な取引市場において通用する価格でしよう。いま石原理事の御説明のようなものであれば、それは生活保障金とか、あるいは離作料とか、あるいは協力費とか、名前は別であらうとも土地の評価額の内容にはならないものですよね、土地の評価額は。そのために不動産鑑定士を入れて鑑定したんだから、その鑑定の基準によつて最高百三十万ですか、それより低いところで適正価格というものはきめられなきゃおかしいでしよう。あなたの御説明のようなやり方で公共用地の取得をしていいということは、公共用地の取得に伴う損失補償基準要綱には含まれてはおらないでしよう。そうではないのですか。もつと伺いますなら、昭和四十一年以前の――四十一年に空港きまつたわけですから、四十一年以前の政府の行政財産台帳の価格はどうなっていましたか。あそこには国有財産たくさんあるわけですから、その国有財産の行政財産台帳の畑十アールの価格は幾らになっていますか。

○参考人(石原耕作者) ちょっと待ってください。国有財産でございますね。

○加瀬完君 あわせて固定資産税の評価額も出してください。近傍の。――先へ進みますよ。

○参考人(石原耕作者) あとで御返事申し上げます。

○加瀬完君 私のほうから申し上げてもいいですよ。七万幾らじゃないですか。固定資産税は大体反一万五千円前後ですね。公共用地を取得するときはその国有財産台帳の価格なり、固定資産税の評価額なりというものが一つの要素になりますけれども、そういうものは全然取り上げられておりませんね。しかも、宅地並みとあなたの方でございまして、おっしゃいますけれども、宅地並みなら路線価方式なり、これに準じて道路のそばは高いとか、あるいは宅地に不適なところは宅地価格としても安いとか、こういう個別調査によつて価格がきめられなければおかしいでしよう。うちが建とうが建つまいが、道路から何キロ離れておろうが、一律に百四十万と宅地並みということで評価をする、この一律評価といいますが、一括評価というものは、こういう方法がいままでとられておりましたか、建設省。

もう一回申し上げます。宅地並みに扱ったと、それで百四十万になったと言いますけれども、宅地並みに扱ったの最高の評価は百三十万。それを百四十万に扱ったわけですね。この問題は、おきましよう。宅地並みというなら、路線価方式なり、それに準じて道路に近いところは高いとか、道路から一キロも二キロも離れておつて道路すらもないところの常盤だと思えますけれども、空港敷地というところを一括して、畑を宅地並みとして百四十万と評価をしたわけですね。公共用地の取得の場合、いままでもそういう例がございまして、宅地並みに扱うということ、個別には評価をしない、一括評価、こういう方法をいままでもとつたことがございまして。

○説明員(河野正三君) 建設省の直轄のダム事業あるいは道路事業等の場合には、そういう例はないであらうと考えます。

○加瀬完君 公団だけこういう方法をとつたのはどういふわけですか。それが公共用地の取得に伴

う損失補償基準に合っているということをまああわせて説明してください。

○参考人(石原耕作者) ただいまの御質問にお答えする前に、申し上げておきたいんですが、一応空港の周辺におきます土地の固定資産税の評価について御説明申し上げます。十三年の場合約は宅地で八万三千四百円、同じ場所では一万九千二百四十円、山林九千二百三十三円と原野二千三百三十二円、こういうふうなことになるておりますが、ただいま御質問のございました、たとえば、木の根付近でございまして、宅地が七万六千八百円、それから畑が一万九百二十円、それから山林が七千九百八十二円と原野が同じ価格というふうなことに相なっております。

それからただいま御質問のございました、補償基準要綱にもとめてはいないかという評価の問題でございまして、当初不動産鑑定をした結果によりまして、われわれいかに評価をすべきかという点で検討いたしました。当時の状況といたしましては、中へ入りましたしに評価をするというふうなことも不可能でございましたし、かたがた、先ほどちょっとお答え申し上げましたけれども、農地を農地あるいは山林を山林という評価のしかたをしなかつたものから、宅地は宅地、水田はまた水田、それから畑は畑、山林は山林というふうなことでそれぞれ各地目ごとに一律の評価をいたしたわけでございますが、当時とすればやむを得なかつたというふうに理解をしております。

○加瀬完君 そういふ不確実な調査で公共用地が取得された例がいままでございまして、建設省に伺います。

○説明員(河野正三君) 空港の場合の用地買収価格の決定をどういふふうに行ってきたか、十分私承知いたしております。これは過去の公共事業の施行にあたってそういうことがあつたかというお尋ねでございますが、過去の公共事業全般につきまして、用地取得がどういふようなことをやってきましたかということも全部については知悉いたし

ておりません。したがって、ちょっとお答えを申し上げることができないのでございます。

○加瀬完君 もう一度伺いますけれども、概括評価といいますが、一律評価といふことは公共用地の取得の場合行つた例はございせんね。広い場合を一律あるいは単元をきめて調査をして評価額をきめるということではなくて、半径何キロといったようなところを一括して一律に価格をきめたというふうな取得の方法はとられておりませんね。

○説明員(河野正三君) 直轄のダム事業あるいは河川事業あるいは道路事業等においては、先ほどお答えいたしましたように、一括したそういう評価をやつたという例は聞いておりません。先般も、ある委員会で建設省をいたしましてやはりおしかりを受けたことがございまして、たとえば、多摩丘陵のニュータウン、あるいは研究学園都市等、まとまつた土地で、地域内にあります道路が細い道路であつて、それほど地域内の地区ごとに価格差を生むような要素がないというふうな認められる場合には、ほぼ一定の単価が正常な価格であるというふうな考えまして用地買収を進めていた例が、建設省の所管の事業の中にも、住宅団地事業等におきましてはないわけではないというふうに聞いております。

○加瀬完君 それは評価も何もしないで一律に幾ら幾らと、いわば政治的価格みたいな形できめたということですか。

○説明員(河野正三君) そうではございませんで、やはり何百万坪という土地でございまして、その中の数カ所を標準地として選びまして、不動産鑑定士の鑑定評価等も求めまして、その結果に基づきまして評価したものでございまして。

○加瀬完君 これはあとで御説明申し上げますが、あるいは内容を報告いたしますが、いま石原理事のおっしゃつたように、しさいに評価することとが不可能であつたということですが、不動産鑑定士が正常な鑑定手続というものを行なつておらないのですよ。そうして一括幾ら幾らときめてい

る。こういう例は私はないと思うのでござい
ます。

そこで、公団にさらに伺いますが、臨時新東京
国際空港開発協議会では、畑、反百十万、山村次
官の御説明のように了承された。これは日本不動
産研究所の高値分が百十万でありますから、その
高値分に見合っているとも言えるわけでありま
す。それが百四十万に上がったわけでありま
す。値上げの理由は、不動産鑑定というよりは他の理
由だという御説明があったのであります。総裁
さうですか。

○参考人(今井栄文君) 先ほど御説明申し上げて
おりますように、空港公団はすでに決定した一千
ヘクタールの用地を買えという政府の御指示で
ございまして、私も公団発足以来地元地主の
方々と折衝をいたしてまいりました。土地の
所有地を出せばそれで済むというふうな買収が比
較的多いわけでもございまして、空港につき
ましては、先生も御承知のように、三百数十戸の
方々は全部自分の住居から自分の持つておる耕地
から全部手放して外へ出ていかなければならぬ
という当時事情にあつたわけでもございまして、そ
ういふ環境の中で、これらの人たちが今後どうい
うふうに生活を設計していくか、従来の敷地内の生
活より以上の生活を築くためにはどうしたらいい
かというふうな問題についても、われわれは真剣
にその話し相手になつてまいりました。ございま
す。で、そういうふうな関係での用地を取得す
るにつぎましては、御承知のように、部落対策協
議会あるいはまた空港地権者会という大きな条件
派の団体がございまして、そういうところと団体
交渉の結果、ああいうふうな値段でようやく落ち
ついていただいたわけでもございまして、それがし
かも、全然無定見にそういう値段を出したわけ
ではございませんので、先ほどから申し上げてお
りますように、一応の近傍類地についての建設省あ
るいは県のあの付近で買いになった実例である
とか、あるいはまた、不動産鑑定等についても十

分参考にして最終的には折衝できたと、こうい
うことでございまして。

○加瀬完君 公団のほうの御説明はあとでまた私
はふに落ちませんから伺いますが、公共用地の取
得を団体交渉でできるなんて、こんなばかげたこ
とがどこにきめられておりますか。それからもう
一つ、生活が困るからとか、空港に協力してくれ
るからとか、指定された区域を急いで買わなけれ
ばならないからという条件が地価の値上げの内容
になりますか。これ大蔵省に伺いたい。個人的事
情というものを地価に含めてよろしいのかどう
か。百万なら売らないが百四十万なら売ろうだ
から団体交渉で百四十万にきめた。地価はそんな
に高くないんだけれども、畑を失つては困るだろ
うという、そういう救済費という生活保障の意
味も含めて百四十万にきめた。そういう地価のき
め方というのは許されますか、建設省と両方に伺
います。

○説明員(河野正三君) おっしゃるような条件、
これで土地の正常価格という判断を多少なりとも
ふくらみを持たせるといいますか、というよう
な形はいけないことだと私は考えます。ただ、こ
の場合に、一つ私の頭で理解いたしておりました、
いままでの事情を申し上げると、不動産研究所
その他の方々に一応鑑定評価を求めたといしま
しても、昭和四十一年でございまして、御承知
のように、国会で土地収用法の大改正が行なわれ
ましたのは四十二年、施行になりましたのは四十
三年の一月一日でございまして、現在の土地収用法
では事業認定時で価格を固定いたしました。あと
の事業利益の反動的な開発利益というものはな
るだけ排除しようという形をとっておりますこと
は、御承知のとおりでございまして。しかしなが
ら、昭和四十一年当時は、四十一年及び四十二
年のころは、公共用地の取得は契約時の価格によ
ることを原則としております。そこで、鑑定を
していただいたのが某月某日だといはしますと、
それから任意交渉をすりつとやりまして、向こう
何年かかりますか、当時どう御判断になりました

かわかりませんが、その間にやはり事業施行によ
る開発利益というものが地価に含まれて漸次地価
が上がつていくという予想も起業者としては当然
しなければならなかったかと思うのでござい
ます。そこで、某月某日の不動産鑑定士の鑑定評価の結
果、その数字をそのままとるわけにはまいらな
い。補償額は契約時価格でございまして、契約
に到達するであろうと思われる自己の持つてお
ります事業予定を参酌いたしまして、その額がど
くらいになるかを起業者としては予測されまし
て、それを一応地権者の方々の集まりに基準価格
として御発表になったものではなからうか。そう
であれば、一応当時としては行政的には妥当で
あつたという解釈もできることになるんだとい
ふに私は考えております。

○説明員(三島和夫君) お答えいたします。
国有財産の売り払い評価につきましては、売り
払い評価基準というのがございまして、それに準
拠してやっておりますわけでもございまして、一般に政
府等が民有地を取得する場合には、やはり公共用
地の取得に伴う損失補償基準要綱に基づいて、あ
るいは民間普通者の鑑定評価額をとりまして、そ
の価格によるいわゆる任意売買の方法によるか、
いずれかの方法が適当だと、かように考えており
ます。

○加瀬完君 某月某日鑑定士が鑑定したもののより
も契約のときには若干時日がずれるから、その値
上がり率を考へるといふことは若干公団の説明に
もあるわけですね。大体、財団法人日本不動産研
究所調査の千葉県の畑の上昇率は年一二・八%、こ
ういふふうに出してあります。ところがこれ、一
年で三六%上がっているわけですね。値上り率と
してもおかしい。そういうことではなくて、結局
さっきの御説明のように、百万か、百五十万か、
二百万か、二百五十万かとせられて、百四十
万で話がついたというところが、これは公共用地の
取得基準要綱ではないではないか。単なる民間の
取引価格ということになるのじゃないか。それで
一応近傍類地の価格というものも参照されたとい

うことでありますが、あとでこれは申し上げま
すが、同時点で千葉県では十萬のプレミアムをつけ
て七十万ないし八十万でその周辺が売買されてい
るわけですね。それをこだけ百四十万という評
価はどう考えたっておかしいと言わざるを得な
い、建設省さんの御説明のようですね。そうす
ると、百四十万というのは一年先を見越したのか二
年先を見越したのか、どこの時点の評価が百四十
万かということになる。しかし、公共用地の取得
のときに、先行きの見越し価格というものを入
れて評価をするということがあり得るか、こういう
問題が、一、二年先を見越して価格を決定する
ということがあり得るか、そうなるかどうか、その
当時の地価というものはもつと安いということに
なる。もつと建設省のように、地価は幾ら幾ら、
それで補償額はこれは幾ら、あるいはまた離作料
は幾ら、この畑つづれて別の畑へいくときに、
現状の畑の収穫状態に復活するには何年かかる、
それまでの補助金なり補償料なりが幾らというふ
うに計算するといふなら私はうなずくと言ひませ
す。何もかもひつくるめて百四十万という価格を
出すといふことでは、これはまことにどうも公共
用地の取得の基準という面から見れば新しい方式
ですよ、新しい方式です。それじゃ今度はニュータ
ウンを国が計画する、あるいは学國都市をいま
やっておりますけれども、同じような条件で片方
は安く片方は高い、こちらが成田と立地条件が
違わないのに価格が三分の一というのは何事だ、
一体この追加要求というものを示してきたらどう
いうことになるか、そういう問題も出てくるわけ
です。いずれにしても、はなはだ基準の不明確な
もので価格が決定されるというところは、私はどう
考えても合点がいかない。

そこで、問題は近傍類地ということになると、
土地に関する売買実例というものを幾つかあげま
した公団に伺いますが、成田市久米野の土地価格
は、民間においては昭和四十二年の四月において
四百五十万円反当畑と発表している。ところが同
一地域は報償金を入れて県は八十万で買つてい

る。八十万で買っている現実があるのに、事実があるのに、ことさらに四百五十万という高値だけを近傍地の価格として出したというのは、これはどういふわけですか。そのほか三里塚周辺でも同じ、結局四百四十万という値段を出すために一番高い呼び値だけを集めて、近傍地の価格はこうだ、四百四十万を合理的にするために都合のいい数字だけを集めたという事になりませんか。

○参考人(今井栄文君) おっしゃる様に県が敷地の中の方々のために代替地としてあの周辺で買いましたのは、先生御指摘のとおり六十万、七十万、それに十萬円のプレミアムをつけたというふうな値段で買いましたが、これは公団の価格決定以後におきまして県が独自の交渉を行なうて買ったものでございます。先ほどから申し上げておりますように、私ももととして別に高いのだけを拾っておるわけではございませんで、当時の地主さん方はそういう高い例を持ってまいりまして、反当たり畑地二百万あるいは二百二十万というふうなことで、どうしても私もそれにそれなれば感じられないというよりな態度を実は示しておったのでございます。現にそういう高い価格もあつたのでございます。必しも私も高いのだけを出しているわけではございませんで、十、三十あたりでも百五十万、百六十万程度で売られておる例もあるわけではございます。そういうのを私も拾って掲げておるわけではございますが、要するに、私もまたいたしましては、そういうふうなあらゆる角度から検討し折衝を重ね、しかも、最終的にきまつた値段につきましても、きまつたと申しますか、どうしてもこれではなければ田舎に妥結しないという面については、当時の所管の大臣の御意向もお伺いいたし、大臣から、十分御検討の上よろしいというお指図を受けて私も価格は決定したのでございまして、空港公園だけで独自にそういうふうなものでかつてに売買をやつたというわけのものでは全然ないのでございます。

○加瀬完君 あなたのほうでお出しになった土地

に關する売買実例というのを見ると、十、三十で百二十万というのが一つありますよ。あとは四百五十万、二百七十万、三百万、二百十萬、二百七萬というように全部百四十万から上のものだけを出している。

具体的に伺いますが、七重十倉は三百萬、二百五十萬というものをあげておりますが、同じ時期に県は七十萬で買っているじゃありませんか。売買実例というのには高いものはかりが売買実例というのとはおかしいでしょ。高値も出せば低値も出す、それで一体適正価格というものは幾らというのを検討してきめるべきでしよ。七十萬で買った所は出さないで、同じ所を二百五十萬で売買がされる、あるいは三百萬で売買がされる——あとで言いますが、では、三百萬で買ったのは、どういふ買手のほうの実情によつて買ったかというふうな調査をすれば、これは適正価格としてのほせられない個別事情によつてはねのけなければならぬという問題もたくさんある。大蔵省の鑑定官にいらしたら聞きますが、同一地域で同一時点で七十萬、八十萬で一方では買取できたものを、公団だけが百四十萬と決定することはおかしいじゃないですか。同じ地域で六十萬、七十萬、それに十萬円ずつ報償金を入れて結果は七十萬、八十萬で千葉県は売買しているわけですか。それを公団だけが百四十萬という価格をつけなければならぬのはどういふ理由ですか。

○説明員(三島和夫君) 評価にあたりまして採用する売買実例は、その評価する人の主観によつていろいろ変わると思ひますので、私はいま公団がおとりになったのが、あるいは百四十萬とおとりになったのか、あるいは八十萬とおとりになったのか詳細は承知しておりませんが、やはりその評価する人の主観によつてまたある程度価格が変動してまいりますから、私としてはそれについていい悪いという批判は差し控えたいと思ひます。

○加瀬完君 適正な価格で公共用地は取得をしなればならないというので不動産鑑定士の制度といふものを活用することが望ましいということになったのでしよ。買手の事情によつて、売手の事情によつてそれではある価格が適正価格といふことにはならない。特に公共用地の場合は、そういうことでは国の損失も大きいということでは適正価格の割り出し方というものを、いろいろ基準をきめてあるわけですが、建設省等。あなたのあつたように主観できめるという、そんなばかなことないでしよ。じゃ買手の事情といふものできめられていいですか。そういうことできめてはいけないうと不動産鑑定士の関係法の中には書いてあるでしよ。呼び値みたいなものできめてはいかぬといふことが、特に一つの目的にせよといふことが書いてある。二百萬円で売りたい、二百萬という値が出たからそれに近づけなければだめだろ、じゃ百五十萬にきめましょうといふきめ方は、公共用地の取得の場合には許されないといふことですよ。

もう一つ聞きますよ。じゃ、あなたのほうでは同一地域の評価額を百二十萬としていますが、この百二十萬も、これは大蔵省の鑑定官の主観ですか。

○説明員(三島和夫君) 私、先ほど申し上げました売買実例の採用のしかたについては、その評価をする人が現地を見まして、これが適当であるかどうかといった場合に、その方の主観によつて適当であるとして採用した場合にそれは適正なものであると、こういうふうに考へるわけではございます。

それで、後段の質問でございますが、大蔵省で三里塚牧場の評価をいたしました場合に、畑といひましては反当百二十萬という評価をいたしておりました。これは近隣における売買実例を参考といたしまして、それに民間精通者の意見価格を入れて評価したものでございまして、もちろん売買実例の中には、先ほど先生から御指摘ございまして、反当二百三十萬とか二百四十萬といったより高いものもございまして、それからまた、中には反当七十萬、七十六萬といったより低い

るな売買実例がございまして。しかし、その中でいふゆる適正と思はれるものを現地で見まして、そして財務局の評価担当者そのうちの適正なもの幾つかを売買実例として採用して国の評価額を出したものでございまして。

○加瀬完君 いや、私は百二十萬、これでも高いと思ひつけると、一応百四十萬という値段が出ちゃつてゐるのだから、一方的に押すわけにはいかないから少し上げて百二十萬、これより上はつけられない価格だとこれは了解している。これはこれでいい。大蔵省の鑑定官が百二十萬と同一地域を評価してある、ところが百四十萬で売買がされているといふことになるわけですよ。それが一体、適正かという問題をいま議論しているわけですよ。公団の出しましたものは、これは売買実例といふものは高値と低値と両方を出してはなはだ根拠が薄いと思ひます。大体、高値はたくさん出す。

そこで、公団に聞きますが、低値の調査はどうしているか、同一地域で。高値四百五十萬というものはわかつた、じゃ一番低値は幾らであつたか、こういう資料はお出しをいたしてございせんか。ひとつお話しただけでございせんか。

○参考人(石原耕作君) ただいま先生の御質問の、低値はどうであつたかといふことを意識して調査をしたわけではございませんけれども、建設省であるとか、あるいは千葉県で道路の用地買取について買取をされた実例といふのはあるわけではございますが、たとえば、建設省について申し上げますと、寺台等で、これは特別の場所だといひまして、宅地について四百五十萬といふのがございまして。それから同じ宅地でも、たとえば、東金山といふところでは百六十五萬といふふうな実例もございまして、十、三十では百二十萬といふふうな実例もございまして。それから一番安いところでは、これは十、三十で六十五萬といふふうな例もございまして。われわれとしましては、意識いたしまして特別に高いと

○加瀬完君 適正な価格で公共用地は取得をしなればならないというので不動産鑑定士の制度といふものを活用することが望ましいということになったのでしよ。買手の事情によつて、売手の事情によつてそれではある価格が適正価格といふことにはならない。特に公共用地の場合は、そういうことでは国の損失も大きいということでは適正価格の割り出し方というものを、いろいろ基準をきめてあるわけですが、建設省等。あなたのあつたように主観できめるという、そんなばかなことないでしよ。じゃ買手の事情といふものできめてはいけないうと不動産鑑定士の関係法の中には書いてあるでしよ。呼び値みたいなものできめてはいかぬといふことが、特に一つの目的にせよといふことが書いてある。二百萬円で売りたい、二百萬という値が出たからそれに近づけなければだめだろ、じゃ百五十萬にきめましょうといふきめ方は、公共用地の取得の場合には許されないといふことですよ。

もう一つ聞きますよ。じゃ、あなたのほうでは同一地域の評価額を百二十萬としていますが、この百二十萬も、これは大蔵省の鑑定官の主観ですか。

○説明員(三島和夫君) 私、先ほど申し上げました売買実例の採用のしかたについては、その評価をする人が現地を見まして、これが適当であるかどうかといった場合に、その方の主観によつて適当であるとして採用した場合にそれは適正なものであると、こういうふうに考へるわけではございます。

それで、後段の質問でございますが、大蔵省で三里塚牧場の評価をいたしました場合に、畑といひましては反当百二十萬という評価をいたしておりました。これは近隣における売買実例を参考といたしまして、それに民間精通者の意見価格を入れて評価したものでございまして、もちろん売買実例の中には、先ほど先生から御指摘ございまして、反当二百三十萬とか二百四十萬といったより高いものもございまして、それからまた、中には反当七十萬、七十六萬といったより低い

ころを調査したというわけではございませんで、一応公共事業としての用地買収につきましては実例をそれぞれの地目について調べたわけでございます。

○加瀬完君 建設省、大蔵省に伺いますが、成田空港の用地価格が将来公共用地の取得基準とみなされてよろしいでしょうか。成田方式でこれから公共用地は売り買いができるのだ、こういうことになってよろしいでしょうか。また、それをお認めになりますか。もっと極端に言うならば、売手の要求に従って公共用地の価格の決定をした。数字を申し上げるならば、大蔵省の鑑定官は百二十万と評価をしているところを百四十万という価格によって買取をした、こういうやり方をこれから公共用地の取得の場合、成田方式というところでいくというお考えか、大蔵省、建設省両省に伺います。

○説明員(三島和夫君) 公共用地の取得につきましては、直接私どもの所管ではございませんで、これは建設省からお答え願うのが適切かと思いますが、ただ、たまたま先生がおっしゃいました大蔵省が百二十万と評価して、公団が百四十万と評価しているのはおかしいではないかというお話がございました。しかし、これは評価する場合に、やはり集めます資料が非常に高いものだけに集まらなかった場合、それからその売買実例からその評価時を基準といたします場合に、人の主観によって多少点数のつけ方も違ってくるかと思ひます。大蔵省でいままでも民間鑑定者に評価を依頼した場合においても、やはり二割、あるいは三割という開差は出ているわけでございます。したがって、今日のように、土地の利用目的の転換が行なわれる計画がございました場合には、土地の価格については相当の変動がございしますので、したがって多少の相違はやむを得ない、かように考えております。

○説明員(河野正三君) 成田方式なるものの特徴が何であり、それをわれわれとしてどういうふうにかえたらいいのかということがまだ十分に私自

身わかつておりませんので、これが公共用地の今後の取得にあたつてのいい前例になるのか、悪い前例になるのかという点につきましては、ちょっと判断しかねるのでございます。ただ、先ほどおっしゃいましたような、まあ起業者の方の買い進みという買い進み価格の立場をとるのもやむを得ない。起業者という点に關しましては、起業者の方の非常な苦しみもわかりますけれども、いけな

いことだと私は考えております。

○加瀬完君 主観によつて点数が若干違ふというところはあり得ますけれども、百四十万と百二十万という開きは、相当大きなものですね。あなたのほうの国有地の評価も、民間不動産鑑定士は百四十万と評価しているわけでありませう。百四十万と百二十万の差なら、これは僅少の差と認められますけれども、百四十万という評価は、これは開きが大きいじゃないかというところが一つです。不動産鑑定士は百四十万と評価している、最高価格を、それを百四十万と決定するのはいいかどうか。先ほどそういう問題に触れたわけですが、ですから、あなた方がいろいろ同じ政府機関だといふので話を合わせようと思つても合いませんよ、この話は初めから公団のやり方は間違つてゐるのですから。基準に即してゐないのですから。これは建設省の課長さんもおっしゃる通りに、買い進み価格でしよう、どう考えたらいい。買い進み価格。実際に私はずさんだと思ふんです。どうも議論になつて悪いけれども、全然公団は土地を買い進み

の減少というふうなものもございまして、それによりまして線下補償という計算をすると思ひます。

○加瀬完君 そういふことじゃない、線下補償方式で適正価格といふものを押えている。その適正価格は仲値で押えている。契約上の基準価格は、売買価格をきめてそれを基準にするわけだけれども、その売買価格とは、近傍類地の売買実例価格を見て上中下のうち仲値を基準とするときめてい

るわけですね。あなたのほうの基準価格は仲値ではない、おそらく。だから東電補償方式はどうですかと聞いたわけですね。仲値を押えておられます。これ百四十万が仲値ですか。あなたのほうの鑑定士に依頼した鑑定評価でも百四十万としか出ていない。それを百四十万ときめてゐるのですから、仲値じゃないでしよう。適正価格といふのは仲値を押えるといふのがこれは常識ですよ。その最高価格より高く買つたのだから、これは買い進み価格と言わざるを得ないでしよう。買い進み価格は建設省のおっしゃる通りに、これはどう考えたつて

四十万になるはずはない。どう考えたつてそういう基準がとられなければおかしいのを、全然こういう一つの算式があるのにそれを考えなかつたというところに私は問題があると思ひます。これが非常に地元の不信感をあおつておられます、そうでしょう。同じ農地であつても、空港の敷地の内と外で農地価格が違ふ、片方は六十万、片方は百四十万、道一つおいてこつちが六十万、中側では百四十万、こういうことではおかしいと思ひます。こういう感情を持たざるを得ないでしよう。大体、県知事あたりが多額の百万なんという値段を先に出すから、それが一番底値になつてだんだんだんだん上がつてしまつたといふことじゃないか。それを公団は押えるのじゃなくて、急いで土地を取得したために二百万なんといふことを、何とか押えて百四十万に押えたのだから大成功だと思つてゐるかもしれないけれども、公共用地の取得といふものは、そういうような相対的關係できめるべきものじゃないと思ひます。空港敷地であつても、公共用地であるゆゑに不当な売買には応じられないといふ強い態度があれば、こんなべらぼうな値段なんか出ることがない。しかも、農地の代償を農地でやるということでもなく、農地でなくて宅地として扱つてゐる、しかも、農地の代償を求めてゐる者には何も手が打たれていない。これが一つのつり上げ現象になつてゐるのじゃないですか。どうでしょうね。だいたい議論にわたりましたが、これはプロカーの買ひあさりと同じです。政府機関としての態度といふものはみじんも見取ることができませんよ。皆さん存じ上げておつてなかつたと言つてたいへん悪いけれども、正直に言つて、こんな値段でこれを建設省がこれから許すといつたら公共用地なんか取得できませんよ。日本じゅうでも一番安いという成田が百四十万で一番高い。あなたがさつき言つたでしよう。畑で一万九百二十円、反です。山で九千二百二十円、原野で二千三百三十二円。それがおしなべて大体百四十万、それに近いものになつたわけですから、あと高いところ

はもつと高く買わなければ絶対売らないということになったら、公共事業は進みません。その悪例を成田の買収で公団はやめたわけですから、それでできればいいけれども、まだできていない。どう説明したって、公共用地の取得基準というものは守られていません。守っていたというなら、先ほどから言っているように、 $\frac{A}{B}$ のそれぞれの内容をお示しください。

○参考人(今井栄文君) 先ほどからもお答え申し上げておきますとおり、空港の敷地につきましては、すでに確定した用地を空港公団はぜひとも買収して国際空港をつくらなければならぬという使命を政府から与えられておりまして、先ほど先生からもお話がございました、富里または成田の代替地として提供された方々の用地を、県としては七十万ないし八十万、協力金も入れて、そういう値段で買っておる。そういう安いがあるではないかというお話でございましたけれども、これは任意買収でございまして、提供される方々から県が買うというたてまえをとり、富里等につきましては、特に富里空港当時から協会の方々もおられまして、率先して県に代替地として農地を提供された。これは全くなのお申し出によって県が買われたものでございます。これは私も例にあげるともなく、当時から十分公表もされておりましたし、先生も御存じだということであつたわけでございます。県が安い値段で買っておるものを表からはずしたということでは全然ございません。

それからなお、百四十万の値段を出したのがけしからぬというお話でございますが、先ほど先生の御指摘にもございましたように、不動産研究所で昭和四十二年の十月に最高百三十万というふうな値段も一応評価としては出ておったわけでございますが、私どもが交渉を結いたした時期は、四十三年の四月に妥結をいたしたのでございます。したがって、若干の時点修正というふうなことで値段も補正されてしかるべきものではないかと思ひます。

それから、先生が先ほど言及しておられました離作料というふうなものあるいはまた報償金というふうなものは、実は私どもとしては公団の補償規程のたてまえからどうしても出せないという事情もあつたわけでございます。離作料等については、空港問題が発生した当時、運輸省において地主の方々に約束をいたしておいた面もございました。したがって、そういうふうな含みであるとか、あるいは、先ほど買ひ進みという点を痛烈に御批判いただいたわけでございますけれども、私どもとしては、何としてもやはりあの中に住む三百数十戸の農家の方々が、外に出て安心して生活ができるようにということが、われわれとしても偽らない気持ちでございました。そういうことで不動産鑑定の結果に比しまして若干高い値段が出たようでございます。

で、私どもとしては、現在になりますと、富里付近におきましても、すでにもうとも百四十万、百五十万で反当りの土地が買えないことは先生御承知でございます。しかも、これはダムや高速道路と違ひまして、空港の建設につれての関連事業というもののについての計画が、政府の各部門からそれぞれ当時発表をされておったわけでありまして、たとえば、ニュータウンの問題であるとか、あるいはまた道路計画であるとか、あるいはまた河川改修だとか、あるいはまた上下水道であるとか、あるいは高速鉄道であるとか、こういうふうな空港設置に関連しての、要するにその土地の価値をどうにかいさげようとするようないろいろな施策というものが、当時政府として地元にお約束しておったわけでありまして、そういう面から申しまして、地元の地主さん方には、やはりある程度言い値で買つていただかなければ、将来損をするという気持ちがあつたのではないかと、こういう点も推測されるわけでございます。私としてもできるだけ、政府の金でございまして、安く買ひたいという気持ちで、全く二年半努力をいたしたのでございますが、ようやくあの線まで妥結をいたしました。現在でも、もうすで

に私どもが決定して以来、約二年近くになつているのでございますけれども、あの値段でアブローチラウンズ、あるいは臨時の貯水池にいたしましたし、すべてあの値段で買ひついていたいておるということでございます。

○加瀬完君 話が逆になりますね、百四十万——今日の時点においても百四十万で畑が反当たり売買されておるのを適正価格とするならば、二年前は一体それは適正価格でないというところで、あなたの方のほうで地価は一二・八%ずつ上がつていっているという認定をしていのですからね。だから、二年先を見越しての価格決定という、そんな価格の決定のしかたがあるかということとは先ほど申したとおり。それから、四十二年の不動産研究所の鑑定が出ていけれども、四十三年に決定しているんだ。あなたの方の手ざわがよくて、四十一年に買収が進んでいれば、何も百三十万という価格でなく、最高百四十万、政府の閣議の申し合わせも最高百四十万と決定したんだから、幾ら高くなつてそれで押えられたはずだ。押えられなかったのは、空港に反対が多くて、そうして、その中の欲の深い者だけを値段でつり上げて賛成派にしようというふうな、そういうやり方が繰り返されておつたので、価格のつり上げということが行なわれた。したがって、これから道路をやるでしよう。道路の買収価格というものは高くならないですよ。あるいは、油を送る送油管というのか、油送管というのか、それを布設するでしよう。膨大な費用と化された区域を通つていきますよ。膨大な費用といふものがかる。したがって、空港関連の公共施設の基準になる敷地の決定価格といふものは、慎重の上にも慎重に、押えなければならぬというところになるはずであります。そういう配慮といふものはさっぱり考えられないということとは、私は指摘ができると思ひます。

そこで、これは建設省にも伺いたいのでありまして、不動産の鑑定評価に関する法律の中の第三十七条であります、「不動産鑑定士」は「良心

に従ひ、誠実に不動産の鑑定評価を」云々というのがあるが、今度は依頼者の要望に合わせて評価額をきめていられるわけですよ。百四十万という価格が出てきた。それに合わせて——合はせたか合はせてないかというところはあとで説明しますが、評価額をきめていられるわけですよ。これを「良心に従ひ、誠実」な鑑定評価をしたと言いますか。「(不動産鑑定士等の責務)」として「良心に従ひ、誠実に」鑑定を行なうということが要件となつておるでしよう。それを注文主の予想する価格に合わせて評価を出したということになつたら、これは「良心に従ひ、誠実に」ということになりませんか。これ。建設省、いかがですか。

○説明員(河野正三君) 他の場合等におきましても、起業者の言い値で鑑定評価を行なうというふうなことは、これは、おっしゃる通りに、誠実に業務を遂行したということにはならないように考えております。

○加瀬完君 現地を見ないですよ、この不動産鑑定士は。一筆調査もしないですよ。見ないというのが誤りなら、飛行機の上から見ました。それから、大きな道だけを自動車で見ました。車中で見ました。飛行機の上から見たり、自動車の車中で見たりするものを「良心に従ひ、誠実」な鑑定を行なつたというふうには見られないと思ひます。これは大蔵省、どうですか。

○説明員(三島和夫君) 大蔵省が採用いたしました民間精通者は、現地は見えております。

○加瀬完君 いやそうではなくて、日本不動産研究所ですか、その他の報告を聞きますと、現地はあふないといふことなので、細部にわたつて一筆調査したいなことはできませんでしたが、自動車に乗つてべつ見をいたしました。自動車で見られないところは飛行機の上から見ましたという報告があるわけだ。これを「良心に従ひ、誠実」な鑑定をしたと判断できますかということですよ。あなたの方の鑑定士が見たか見ないかということとを言っているのじゃない。そういう鑑定士のしかたをこの不動産の鑑定評価に関する法律の中にあ

る「良心に従い、誠実」な鑑定をしたと認められるか、事実関係を聞いています。どうですか。

○説明員(三島和夫君) この不動産の鑑定評価に関する法律につきましては、その内容につきましては建設省がきちんとされておりますので、そういった場合にいかうかの判定は私のほうではいたしかねます。

○加瀬完君 ああそうですか。

では、建設省、お願いします。

○説明員(河野正三君) この件に關します不動産鑑定士の鑑定のしかたがどういふふうな状況であつたかといふようなことは聞いておりませんが、直ちにこの三十七条違反になっているかどうか、即断しかねるのでございます。

ただ、私は、この不動産鑑定士の方々は、まありっぱな機関鑑定家の方々でもございまして、不動産鑑定評価基準に従いまして鑑定評価をやつたものだと思います。不動産鑑定評価基準に従つて一筆ごとの調査もしないでも、取引事例比較法、あるいは収益還元法、あるいは複成式原価法等の三方式を駆使して評価し得る場合もあろうかと思ひますので、先生御説明のような場合、それがかりに事実だといつたとしても、それで直ちに三十七条のこの信義則の違反になるかどうかといふことは直ちに即答しかねることを御了承願ひたいと思ひます。

○加瀬完君 いや、この鑑定士が事実どうしたかといふのは、私の一方的な見解だけでは認定できないでしょう。参考人として呼んで、事実調査をしない限りはわからないでしょうけれども、報告文書の上で判断をいたしますと、一筆調査はいたしておりません。どういふように調査をしたかといふと、道路を自動車で走つたといふことが一つ。ただ周囲をべつ見した。ほかは、飛行機で上から見た。ただし、基準値は幾つか設けています。しかし基準値は、その中で基準値はとつていません。外側でとつています。そういうことでは、もし私が言うような内容であるとすれば、「良心に従

い、誠実」な鑑定をしたとは言えないのじゃないかといふことを申し上げておきます。

○説明員(河野正三君) だんだんわかつてまいりましたけれども、不動産鑑定の依頼にあたりましては、具体的などの土地をどういふ価格で鑑定評価してもらいたいという依頼がなされなければならぬと思ひます。どの土地をといふことに関しましては、通常起業者は、起業地内あるいは起業地外の類似の土地を選びまして、適当な代表的な土地を選びまして、この土地を鑑定評価してくださいという依頼をいたします。それから求むべき価格に關しましては正常価格を求めてもらいたいといふのが起業者の公共用地の取得にあつたといふのが起業者の公共用地の取得にあつたといふべきこととございまして、これをいろいろ特殊価格——特殊価格がいろいろございまして、特殊価格でございまして、公用地の取得にあつたといふのではないと思ひます。そこでこの場合には、おそろくは起業者の方の判断で、起業地内はなかなか立ち入つて調査をすることがむづかしいから、だから起業者の方としては起業地の外にあるこれこれこれの土地を鑑定評価してもらいたいといふ依頼をなさつたのではなからうかと私は思ひますのでございまして、それらの起業地外の土地を鑑定評価いたしました、その正常価格は幾らであるといふのを鑑定評価書という形で依頼主である起業者に出した場合には、その幾つかの土地の鑑定評価そのものは、これは信頼すべきものであらうと私は信じております。それをもととして起業地内の土地の価格を出す作業は、これは起業者の作業でございまして。

○参考人(石原耕作君) ただいまお話のございました不動産鑑定の問題でございまして、ちよつと少し違つていふようございまして、補正をさしていただきたいと思ひますが、当時は、四十一年にいたしましたも四十二年にいたしましたも、われわれ自由に中へ立ち入る状況でございまして、したので、私のほうにいたしましては、あらゆる方法で、たしか三十数件だと思ひますけれども、区域内に、各地域にわたつて一応の標準的な

土地を選びまして、そうして事前に公団の職員が中へ入りまして、こういうところというところの一応の確認をいたしまして、それから私のほうは準宅地といふことで評価をしてほしいといふふうなことで、このあらかじめ予定した地点につきまして評価をしてもらつたわけでございますが、その際、ただいまお話のございましたように、おりましたしに調査するといふことが不可能でございまして、場所によりましては、あまり危険のないようなところではありて見たように私は聞いております。なお、その鑑定の最後のほうにおきまして、どうも十分な評価ができなかつたといふことは一応断つてございまして、そういう意味でこれは鑑定の価格であるという報告は私のほうで受けた実例がございまして。

○加瀬完君 建設省にお尋ねしますが、各ブロック別調査をして、各ブロックの最高価格地を標準地として抽出をして各価格を算出したと公団は説明している。ところが、各ブロックの標準地はいずれも宅地条件として最高地を進んでいるわけですから、この標準地価格から各地域の価格をどういふ比率で出したかといふと、比率はないわけですか。

先ほど来ちよつと申し述べましたが、道路沿いの一番いい宅地になり得る条件のいい畑を標準として価格を出している。あとはみんな右へならえ、イコールという形をとつた。こういう一括評価といふのは正しくないといふことはさつき御説明があつた。しかも、日本不動産研究所が昭和四十一年九月十六日、鑑定部長の報告書として、鑑定はできないので見積もり価格として提出するといふ内容で出している。で、中央不動産鑑定所は価格意見書といふもので出していますけれども、内容は、これは見積もり価格と表現をした日本不動産研究所と同じような方法しかとつていない。道路もない、山林原野としてだけの利用価値のところも、空港敷地といふことで、道路沿いと同等に評価をしていくわけですね。こういう評価といふのは、誠実な評価と言えますか。

○説明員(河野正三君) 日本不動産研究所なり中央不動産鑑定所なりが正常価格として幾らと評価するといふことを言わないで、わざわざ条件をいたしまして、見積もり価格しか出せない、見積もり価格として一応御報告いたします、というふうなただし書きをつけているとすれば、それは鑑定士としては非常に良心的な態度であつたのではないかとふりに考えます。

○加瀬完君 ですから、それは正しい鑑定とは認定できないでしょう。見積もり価格程度しか出せないといふことでしょう。

○説明員(河野正三君) それぞれの鑑定機関が言つておりますとおり、見積もり価格としての意味を持つものと思ひます。それ以上のものは持っていないと思ひます。

○委員長(温水三郎君) 速記をとめて。

〔速記中止〕

○委員長(温水三郎君) 速記を起こして。それでは、十分間休憩いたします。

午後四時五十七分休憩

午後五時二十一分開会

○委員長(温水三郎君) 運輸委員会を再開いたします。

委員の異動について報告いたします。

ただいま鈴木強君が委員を辞任せられ、その補欠として瀬谷英行君が委員に選任せられました。

○委員長(温水三郎君) 休憩前に引き続き、新東京国際空港公団法の一部を改正する法律案を議題とし、質疑を行ないます。質疑のおありの方は順次御発言願ひます。

○加瀬完君 大臣に伺ひますが、地元の方のいろいろの理由の中に政府に対する不信感というのが非常に強い。その一つは、空港敷地の買取価格といふもののきめ方について、法律を無視しておるのじゃないか、あるいはいままでの行政慣例といふものを全然考慮しておらないのじゃないか、

こういう反感が非常に強いということをいままで具体的に伺ってきたのです。そこで、公共用地取得の基準には、公共用地の取得に伴う損失補償基準要綱というもので政府はこれまで公共用地の取得をしてきたわけですが、この成田空港の敷地の獲得についてはこの基準要綱というものが全然守られておられない。たとえば、その内容としては、価格の決定については、正常な取引市場において通用するところの価格を適正価格として価格の割り出しをしなければならぬということであり、不動産関係のそういう基準というもののみではなくて、もつと他の理由を百四十万という畑の価格の中にも加えた、それは団体交渉等によって相手方の要求というものの必要度によって取り上げたし、それから土地価格そのものではなくて、生活保障のような内容も入れた、しかもそのきめられた時点においての価格ではなくて、将来二、三年にわたつての見込み価格というものを考慮した、こういうような説明があったわけですが、そうすると、一番その禁じられておる買い進み価格ではないか、適正価格ではなくて買い進み価格ではないか、こういう買い進み価格で公共用地の取得というものを進めるならば、今後公共用地の取得は成田方式という形で、政府に対して、あるいは政府機関に対して売り主のほうに要求額をだんだん上げていく、そうなつてくれば、ますます高い価格で公共用地を取得しなければならぬということになつて、政府みずからがきめた公共用地の取得基準というものが守られていかなければならぬか、こういう問題をいままで議論をしたわけですが、大臣、この点についてどうお考えになりますか。

○国務大臣(橋本登美三郎君) それは総裁が答弁になつたように、種々な事情がこの飛行場の場合にはあります。いま加瀬さんのおっしゃつたようないろいろな事情があるわけです。必ずしもこの公共用地取得条件だけでは済まない。特に著しいのは、ほとんど自分の生活のものになるところの耕地を失ふという場合もある。それからまた一つには、その人たちがそうなりますればだいぶなれなところ参りますからして、したがつて、生活再建に対して、長期の、ある程度の期間を要する。これが道路、橋梁等であれば、道路の場合にかへつて自分のところが買われた場合に、その道路沿いの値段が上がるといふ場合もありますけれども、飛行場の場合には、先ほど申しましたように、ほとんど大部分が自分の生活の根拠を失う。こういう条件がありますからして、ある一定期間の生活保障も考えるべきである。同時にまた、御承知のように、その付近に對しては、何らかの保障といふことも考えられるというぐあいには、特殊な事情があります。したがつて、道路、橋梁等をつくるような意味での公共用地を取得するという条件だけでは片づかない。さういふ意味で、政府におきまして、関係者の十分なる意見をいれて、そして畑地でもつて百四十万円ですか、な、さういふような、見ようによつては高いかもしれないが、また見ようによつては必ずしも高くはない、かようなところに落ちついたわけであつて、その点は事情が少し他の公共用地の取得の場合とは全く条件が違つていふところがある、さういふ点に根拠を置いてこのような価格を決定したわけでありま。

○加瀬完君 そすると、公共用地の取得に関する閣議の申し合わせ事項というものは、成田の場合には適用されない、ほごになる、さう解釈していいですか。

○国務大臣(橋本登美三郎君) それも考慮に入れますが、原則として必ずしもそれにとらわれなかつた。一応考慮の中に、基礎の中には一つ入つておられます。計算の中に、それ以外に、先ほど申したような生活のある程度の期間の保障とか、あるいはなれないところに行つた場合、いわゆる一人前になるまでのことも考へての広範な保障が含まれておる、さう理解しております。

○加瀬完君 この問題は、前々から問題になりまして、そのたびごと政府としては、公共用地の取得に関する閣議申し合わせ事項というものは、あくまでもそのワケで行なつていくんだ、その基準をはみ出すものではないんだという答弁が何回かあつた。ところが、いまの御説明ですと、その申し合わせ事項というものを、政府みずからが破棄するやうなお立場をおとりになるといふやうに伺えるわけですが、さうなつてまいりますと、成田の問題はそれであるかも知れませんけれども、公共用地の取得条件というものは、出たとこ勝負ということになつて、公共事業というものは、売り主あるいは権利者の要求に応じて買い値をつけない限りは解決がでないということになりかねないわけですが、さういふ影響がありますから、公共用地の取得に関する閣議申し合わせ事項というものが、三十九年以来厳守されてきたのです。それが今回に限つては破棄されたといふのです。適用のワケを越えていろいろの問題が考慮されて取り入れられてきた、さういふことになるわけですが、さういふことは少しおかしいやありませんか。

○国務大臣(橋本登美三郎君) おかしいとは思いませんが、要するに、さういふことです。公共用地取得の条件というものは、成田空港においてこれならこれがあつた、これはもちろん核になるものがある。だが、その他の条件があるわけですね。たとえば、高速道路の場合とか市街地の場合とか、さういふ場合にも公共用地取得の条件だけではない、あるいはそれ以外の要素が幾らかでも加わる場合もあります。成田飛行場の場合にはより以上の条件が現実の問題としてある。そこで、もつて働いておつた人が全く別のところに行かなければならぬ。同時にまた、それは生活上全く環境が変わつてくる。さういふ場合についてのものは、基本的なものは、それにいろいろなものをつけていくから百四十万になつたのであつて、これが全然なくなつてしまつたわけじゃないのです。まあ、基礎条件はある。ただ、それ以外の条件が成田空港の場合には非常に多い。かつまた考へなければならぬ点が多い。さういふ意味において必ずしも基礎条件なるものを、取得条件なるものを全然無視したのじやなくて、それだけでは解決がつかない。解決といふよりも、その人たちのいわゆる生活の保障といふよりも、めんどろを見るという面に対しては、いわゆるそれだけでは間に合はない。それはあるんですよ、核は。それ以外にプラスアルファといふものは、いろいろ生活の保障だとか、あるいはいふ言つたやうな環境の変化とか、さういふものを考へていきますといふと、百四十万円ぐらいは妥当であらう、さういふことになつたわけでありま。

○加瀬完君 それは大臣、常識論でお考へようですが、土地の取得にかかる補償はさうきめられるのかといふことについて、三十七年の六月に、公共用地の取得に伴う損失補償基準要綱というものを閣議で定めた、それでさういふ内容のものを閣議で定めた、それでさういふ内容のものが規定されておる。したがつて、空港であるとも公共用地である限りはこの閣議申し合わせ事項のこまかい内容に従つて取得の手續が踏まなければならない。ところが、その手續を越して、いま大臣のおっしゃるやうに、公共用地の取得に伴う損失補償基準要綱には準じないで価格がきめられておる、これはおかしいやないか。さうでなければ、閣議申し合わせ事項といふものはどこかで変わつてしまつて、変えられて、それで成田の場合あるいはこれ以後の公共用地取得について新しい方式でやるといふことにならなければ、運輸省の管轄だけ変えられて、ほかのほうは全部この基準要綱でやるといふことになれば、これは政府機関が運輸省は運輸省、建設省は建設省といふことではばらばらになるおそれがある。さうなると、運輸省で買ふのは高いけれども、建設省で買ふのは安いといふことになつて、これは基準要綱は守られない、国が支出をして公共用地を取得するといふことについてもおかしくなつてしまふ。これは大臣のお答へはちよつとどうもそのままには受け取れないのですよ。

○国務大臣(橋本登美三郎君) 加瀬さんのおっしゃる閣議決定といふのは、公共用地の取得に伴

う損失補償基準要綱ということですね。その要綱によれば、取得する土地に対しては、正常な取引価格をもって補償するものとしており、この正常な取引価格は、近傍類地の取引価格を基準とし、これらの土地及び取得する土地について、その位置、形状、環境、収益性その他一般の取引における土地価格形成上の要素を総合的に比較考量して算定するものとする。これから逸脱しているのじゃないかというお話なんです、この場合私が申し上げましたのは、もちろん、だからこの近傍類地の取引価格というものは、一応この要素の中にあるわけですね、金額百四十万円と定めたりちで。それ以外に今度は、この成田空港の飛行場のよりな大規模に取得する場合は全くその状況が変わってくる。すなわち、環境、収益性というものが、こういうように特殊な条件が変わってくるわけです。ことに、最近における土地価格の問題もありませんけれども、それは別にいたしまして、環境が全く変わるということ。道路に取られた場合とか、あるいはそこに橋がでるとかということとは必ずしも全部環境が変わったと言えない場合があります。この飛行場の場合はなりますという、その人がその付近の飛行場のそばに片づくというわけにはいかない。あるいは十キロも二十キロも、人によってはもっと遠くに行かなければならないという特殊な事情が含まれているので、その環境、収益性というものを広く考えれば、やはり飛行場の場合と道路買収の場合とはその性格がおのおの、いま申したような環境、収益性といえますか、そういう点でやはり総合的に考えざるを得ない。したがって、必ずしもこの閣議決定の方針を頭から無視したのじゃなく、プラスアルファが加えられた、また考えざるを得ない、こういう理解をいたしておるわけでありませう。

○加瀬完君 その若干のプラスアルファというものは、これは考慮の余地がありますよね。しかし、一番警戒しておりますのは、公共用地の取得について呼び値をもとにしてきめてはならないということですね。これは建設省も御承認な

さった。そのために不動産鑑定に関する法律でもできて、呼び値というものを押えよう、幾ら幾らと言いつつそれに合わせて買値をつけるという呼び値を押えよう。ところが、先ほどまでいろいろ公団の總裁からのお話を承っておりまして、近傍類地の価格として出したものは、みんな呼び値みたいな高い値段なんです。適正価格というのは少なくとも上中下で見たその中だ、こういうものだ。中を一応基準に押えて適正価格とやるべきなのを、公団の適正価格の出し方というのは、上の最高価格みたいなものをばかりをとってきているのではない。そうすると、それは呼び値だ、そういう地価の決定というのは少なくとも公共用地の取得には反する、こういう問題の議論をしたわけなんです。

具体的に伺いますが、これは大臣が御知りにならなくても、事情を確認して御判断だけいただきたい。住宅公団の首都圏宅地開発の買い上げ価格を先例価格と見たのです。それから近傍のわりあいに高値のところだけを何力所か集めて、それを一つの基準価格と見たわけでありまして、近傍類地の取引事例価格を事情修正をして時点修正した価格は、宅地に八十万から百三十八万、畑は六十万から百七十八万、この価格が農地価格と言えるかどうかは別として、そういう数字が出ませんか。

○参考人(今井栄文君) 先生がおっしゃいますように、純然たる近傍類地価格というふうな点で、不動産鑑定によつて時点修正をするというふうなことになるならば、まさにおっしゃるようになります。三十八万あるいは百七十八万、こういうふうなものが高値として出て来ているわけでございます。

○加瀬完君 これは公団のほうで調べたものから計算をして、近傍類地の先例標準価格を時点修正すると、宅地は六十四万から百二十七万、畑は七十九万から百十四万ということになりますね。この時点修正というのは、一番高いところと一番低いところを削つて残つたもので平均値を出す、こういう値段になりませんか。

○参考人(石原耕作君) おそれ入りますが、もう一ぺん、いまの六十四万から百二十七万、七十九万から百十四万というのはちょっともう一ぺんお教えいただきたい。

○加瀬完君 それではもう一ぺん申し上げますと、純然地と見た場合、畑が反当たり九万九千円、十九万九千円ですね、売買実例では、そうすると、特別な値段は一応排除いたしますと、最高のいままでも御説明があつた四百八十万と最低の九万八千円をはずしますと、最高は畑で百七十八万、最低は十五万ということになるわけなんです。だから、一応特殊な高値と特殊な低値というものを切ると、そういうことになります。そうすると、修正価格は、その最高と最低で押えても六十万、七十八万、七十九万、百十四万、七十四万、百六十四万、九万九千円、十九万八千円、と幾つかの数字が並びますので、それを時点修正すると、さつき言つたような数字ということにこれは落ちつくことになります。

もう一度申し上げますと、宅地は六十四万から百二十七万、畑は七十九万から百十四万、近傍類地の先例標準価格の時点修正した価格はこういうことになつては、さつき言つたように、それを畑百四十万という押え方は地価としてはどうしてもふに落ちない。いままでの公共用地の取得からいへばふに落ちない。結局これは地価プラスアルファ、こういうことになるのではない。橋本大臣もおっしゃるようにアルファを加えた。アルファは地価に含まれるべきものではなくて、地価は地価、特殊事情があるのだから、この際これは生活保障なりあるいはその他アルファの項目を見つけて地価にアルファを乗せるといふならば、これはほかの地価の取得の場合には問題はない。それをくくめて百四十万といたしますと、地価が百四十万という評価になる。そういう方法は少なくとも基準要綱に準じた方法ではない。橋本さんのおっしゃるような内容が必要だとするならば、それは地価とは別にこれは補償要綱をつくつて支給すべきであつて、その生活費をまかなうような面までも地

価の中に組み入れるということはおかしい。なぜならば建設省では補償料なり離作料なり、あるいは商店の場合ならば休業手当なり、そういう補償のしかたがあるわけですから、こゝもそういうような方法をとるべきで、とにかく二百万、三百万という呼び値がある、それに合わせて百四十万でがまんしろい、こういう形でその百四十万の計算の内容といふのは何にも確たる根拠がない。こういうやり方は、私は基準にはずれ、こういう点を申し上げておるわけです。

○国務大臣(橋本登美三郎君) まあ公共用地を買収する場合、いろいろなことがありますが、私のも、ただ、こういうことが言えませんか。私のところでもそういう例があるんですが、鹿島港開発について、いま、鹿島港からずつと離れたたんぼが一反歩三百円以下では買えません。農地としては三十万ぐらいでしよければとね、環境、収益とかいうようないろいろなことが……。したがつて、そのときの地価の相場は、空港ができるんだと、国際空港ができるんだという瞬間からやつぱり地価は上がつていったらうと思ふんですね。それをいわゆる普通の、そういうことのない当時のものの価格だけを標準にはできないということですね。ですから、やはりこの空港ができれば当然、空港以外の周辺の土地でもある程度の価格は出てくる。おそろくいま、私よく知りませんが、空港の周辺の土地はやつぱり二百万円、百五十万円以上だろうと思ふんです。何も買い進みとか、そういう将来を考へることはないが、とにかく買入時点においてすでにある程度、やつぱり過去のいわゆる田畑の素材とは全く違つたものの価値の形成をして、価値の変化をしておる。こういう意味においてやはり算定の内容、しかたを——しかたよりか土地の内容が変わつてきている。こういう意味において私は単純に、いわゆるこれは農地である、これは山であるからといって、むごい値段で買入ということは政治じやないんじやないかと。やつぱりそれが、そこにできなくて隣にできた場合でも同じですよ。

それがいまのところでない隣にできた場合、そこがやっぱりそういう相当の価格が出てくるんだらうと思うんですね。ですから、まあ行政でも同様ですが、政治の場合においてはやはりそういう点が考えられる。道路とか鉄道の場合は、これは駅から離れたところなどは、やっぱり農地に幾らか仕事事のためになったという程度の補償が入るようですけれども、そういうものも含めて価格にするようですが、やっぱりそういう事情は当然考えなくちゃいかぬと思いますからして、したがって、環境、収益性も土地の買取価格の中を含めた場合には重要な要素になる、こう考えていいんじゃないかと思うのですがね。

○加瀬完君 先ほど指摘したように、それは政治価格ということではないか、政治価格というのは禁じられている。たとえば、こういう公共用地を取得する場合に、一応不動産鑑定士の鑑定書というものを基準にするということになっておる。ところが、不動産鑑定士は、最高は百三十万という評価をしているわけですが、しかし、空港ができるというところでも値段が上るという御説明ですけれども、同じ時点で、千葉県はその周囲を七十万ないし八十万で買っている。正確に言うならば、地価は六十万、七十万、それに十数万の報償金というものを加えて、合計しても七十万、八十万で買っている、同じ地域で。同じ農地で七十万、八十万で買えるものを、空港の敷地だからという理由で一体百四十万で買っているのはこれはおかしいじゃないか。もしも空港の敷地というだけで、道一本隔てて向こう側とこちら側で七十万と百四十万という差をつけるなら、等価交換で空港の中のものとの取りかえしたほうがはるかに安くつくということにもなるのじゃないか。それを政治価格で百四十万と中は買、外は七十万か八十万。ですから、土地を売る者は、外側が、すぐ道を隔てた隣が七十万であるものが百四十万で売れるわけですから、喜んで売ってしよ。ところが、そこで農業経営をしたいとい

う、農地を保全したいという者については何も対策がない。そうすると、それは政治でありまして、ある程度政治価格も必要でしょうけれども、政治も一つの均衡を失っては問題でありますから、一方には、賛成ということだけで、七十万の土地を、かりに県の価格を抑えても七十万で御の字で売ったものを百四十万で買ってやる。片一方は、ここを離れては農業経営ができないんだという者があっても、その者に対しては具体的な対策は何にもないということになれば、これは賛成派だけにプレミアムがついて、反対派には、生活の権利もあるはずであるのに、何にも政府は対策を与えてくれないじゃないか。しかも、その百四十万という買方は、いままでの公共用地の取得の方法とは違って便宜な政治価格を出している、けしからぬ、こういう不信感というのが出てきたら、これはあながち無理ではないということになるろうと思うわけですが。空港敷地だけ百四十万に決定するという根拠は何だと、先ほどから申し上げておるのです。外は七十万、八十万で買えるものを、一体百四十万という評価は何だ。不動産鑑定士を入れて鑑定しなけりやならないのであるのに、鑑定は幾らだといったら、鑑定は最高百三十万、どう考えたってこれは公共用地取得の基準に合せて作業が進められているということにならないじゃないか。こういう問題を繰り返したわけですが、それは、いまもう大臣にはお答えいたしたかなくていい。ただ一つ、政治価格で、七十万で買えるものを百四十万で買っちゃった。しかし、おまえのほうは土地を失って農業経営もできなくなるんだから、それは知りませんよということとで、これで政治のバランスがとれるか、この点をひとつお答えをいただきたい。

○政府委員(山村新治郎君) 加瀬先生には、七十万と八十万と、この線だけ答弁させていただきます。

実は、七十万、八十万という問題は、これは過去、昭和三十九年ごろからにさかのぼりまして、富里、八街地区が候補地であったころの賛成派の

メンバーでございまして、そしてこの場合に代替地として県が買ったわけですが、その場合に、反対派の中に、要らないと、もう幾らでもいいから買ってくれば出したいというようなのがこの中で数多くございまして、同時にまた、賛成して空港誘致をやっていたのだが、とうとうわきへ行かれちゃったというところで、それならばしょうがないから移って他へ行きたいというようなのが数多くございまして、七十万、八十万、これはいわゆる一般の売買と違っていて、感情問題、またそのほかの問題がからまっています。七十万、八十万ということとでございまして、中には実は七十万、八十万では売りたいくないという人間も数多くあつたわけですが、空港建設協力会というのをつくりまして、ひとつ空港をつくるためだといふようなぐあいになってしまっています。まあ、七十万、八十万というのが出たわけではございまして、これがその周辺の一般の売買の値段とはちよつと違うものがあるのじゃないか、私はそこはそう考へております。これは代替地の七十万、八十万の問題についてだけであり

ます。

○加瀬完君 大臣に聞いています。

○参考人(今井榮文君) 反対派の方々に對する問題については、大臣からお答えをいただくことにいたしました。いま、先生の御質問の七十万、八十万、山村政務次官から、いろいろ現地の事情詳細いので、いろいろお話があつたのですが、これは一般の売買の關係からいいますと、先ほど申し上げましたように、空港敷地の中の方は全部外へ出ていってしまふ。しかも、空港公園は、それは何としても譲っていただかなければならぬ立場にあつたわけでございます。いま代地地帯が七十万、八十万で買われたというのは、むしろ売り手のほうに県の要望に對して売りたいということとで、その値段で落ちついたわけでございます。だから、先生も御承知のように、現在富里、八街等で、その七十万、八十万で県の買取要望に應じなかつた方々の土地は、一体どうなつておるか

ということになると、これはとても百四十万や百五十万では手に入らない。先ほど申し上げたとおりであります。

○加瀬完君 大臣が答える前に、はぐらかされちゃ困るよ。七十万、八十万で県が買った時点は、富里から三里塚へ空港が移った時点ですよ。だから、やはりよによつては七十万、八十万円で買えないとも限らない。しかも、山村政務次官がおっしゃる通りに、富里の賛成派だけが七十万円で売ったわけじゃない。富里には關係がない。成田地区に入るところも、やはり八十万で売っているわけですよ。だから、何も七十万、八十万円で買わなくてどうこうじゃない。同じ時点で県が七十万、八十万円で買ったものを、どうして道一本隔てて空港の敷地に該当するからといって、そこだけ百四十万という評価が出るか、それを問題にしているわけですよ。それから、百四十万という評価をするからには、不動産鑑定士の適正な鑑定があるだろう。若干先ほどの繰返しになりますが、その不動産鑑定士を頼んだ、適正な鑑定は出せなくて、見積もり価格。一筆調査をしなくて、公団のほうから注意があつてあふないと申しますから、自動車で大きな道だけを通りました、それでも目の届かないところは飛行機で見ました、それで鑑定しましたという鑑定価格が、はたして「良心に従い、誠実」な鑑定をしたという、不動産の鑑定の評価に關する法律で定められたような鑑定になるのか。そういうことで百四十万がきまつたとすれば、この百四十万は、公共用地の取得の基準に即した適正な価格といわれないんじゃないか。しかし、空港をつくるためには、アルファを加えなければならぬというなら、アルファを加えることは認めましょ。それならば、地価とアルファというの、なぜ区分けをしなかつたか。建設省なんか、ちゃんと区分けしているじゃないか。地価は地価、アルファはアルファということならばわかるけれども、その区分けをしなかつたというのが一点。

それからもう一つ、七十万円か八十万円で同時点で売買されているところを、空港であるということ、百四十万で買ってやる。しかし、同じ空港の中で、これは土地を手放してしまつては、農業経営、生活ができないという者に対しては、何も具体的な手当てをしておらないということでは、バランスがとれないではないか。特にあとのほうを、これは大臣にお答えいただきたい、こういう質問なんです。

○国務大臣(橋本登美三郎君) どうも加瀬さんのお話は、非常に明快だし、頭がいいので話はわかりやすいですけれども、ただ、聞いていますという、まあ失礼な言い分かもしれませんが、水でいえば、田〇〇という水で、味が悪いという感じがするのです。そういうところ、加瀬さんは容赦なくやるものだから……。

まあしかし、いろいろの議論はありまして、政治なり行政の上では、まあまあある程度基準を原則として、いろいろの措置が講ぜられる。これはわれわれが日常生活でもそうでありまして。そういう意味で、私は公団が買いました金額等については、無理はない、妥当なものだと思っております。

そこで、私に対する質問ですが、質問はちよつとよく意味がわかりませんけれども、いまなお反対で残っている人に対しては、賛成して外へ出た者と同じような待遇をするのかしないのかという御意味なのか、それとも、そのままそこにおつて何とかしてやれないのか、こういう意味なのか、ちよつと意味がよくわかりません。もし、そこに残つておつたままでは何かできないのかというならば、これは不可能であります、飛行場をつくらうというのでありますから。そうじゃなくて、これからでもまあ外に出たい、そこで、それに対しては賛成派に与えたような、金額は別にいたしましても、あるいは便宜な条件を考えてやるつもりがあるのかどうかということであるならば、当然、それは反対であろうと賛成であろうと、その農民の生活をできるだけ守つてやるというのが考

え方の根本でありますから、最善の措置は講じた、かように申し上げておきます。

○加瀬完君 ちよつと質問をもう一回繰り返して恐縮ですが、公共用地の取得に伴う損失補償基準要綱には、その八条に「通常の利用方法に従つて利用し得るものとして評価するもの」とする、とあるわけですね。もう一度申し上げます、「通常の利用方法に従つて利用し得るものとして評価するもの」とする、ということであれば、空港だから高く買ふという評価はできないわけだ、これは。山林なら山林、原野なら原野を通常の利用方法に従つて利用する場合、この原野が幾ら、山林が幾らかという評価をしなればならないわけですから、道路から道も何もないうところ、二キロも三キロも離れていなくても、空港だから一番道路沿寄りの百四十万と同じように百四十万だという評価は第八条によればできないということになる。

だから、なぜ地価は地価として評価をして、そしてそこで農業経営ができなくなる、生活が保てなくなるというならば、その国策によって犠牲をこうむるといふことで生活保障という方法をとらなかつたのか。どう考えたつて公団たりとも公共用地の取得に関する基準は守らなければならぬのだから、そうすれば、その第八条にある「通常の利用方法に従つて利用し得るものとして評価する」という、これをのがれることはできない。しかし、そういう方法はとつておられないじゃないか、こういうことが一点。

それから、これから飛行場をつくらうとくつらないとかいふことは、それぞれの立場で賛成反対もあるし、つくらせたいという者もあるし、つくらせたくないという立場の者もあるでしょう。それはこの際は触れないで、賛成者は安いところを百四十万で買つてやる、反対をしている限りは、おまえらがどんなに農業をやりたいと言つたつて、具体的には何らの対策も考えない、こういうやり方がいままでも行なわれておるけれども、これをこのままアンバランスを見のがすことができるか。そうすると、公団はかえ地がありますと

かなんとか言うでしょうけれども、大臣にここで少しお考えいただきたいと思ひますが、いま空港敷地の中で農業経営をしている一部分は、これは全く外側とあまり畑条件が、地質条件が変わらない開墾地帯、しかし、大部分は非常に長い間の丹精で、少なくとも埼玉県から移住してきた、どこから移住してきたというものの少なくとも五十年ぐらひかけた良田ですよ。この間も私は申し上げたんですけれども、この百姓たちは、おれたちの畑には草の種はないのだということを自慢しているわけですね。その草の種のないような畑と、これから十年もたなければ一人前の畑にならないよと言つたつて、感情として、百姓が悪い土地へ移つていきましょうということにならないわけですよ。ですから、いまの耕作条件あるいはいい立地条件のところをつくつて、どろだというならまだ話はわかりますけれども、そういう対策は具体的に何にも進められておらない。

もう一つ、農家というものは、大臣御存じのように、一つの集落が生活形態になつておるわけですね。公団の住民のように、こつちの二DKよりこつちの三DKのほうがいいから移れと言つたら喜んで移りますけれども、農家というものはそういうわけにいかない。神社があつて、お寺があつて、何年か先祖代々一つの集落で暮らしているわけですから、その集落ごとの移転というものは考えないと、感情としてはおらは賛成だけれども隣と別れて行くのがいやだから、こういう気持ちにもなり得るわけですね。そういう農民心理に対する配慮というものは、具体的に何にもない、こつちの点が——そして、聞くところによれば、確実に取得のできないときには、これは空港といふのは認可されないというのだから、空港はできないだらう。それならば頼んで一坪地主でも何でも一千人でもぶつちむかと思つたら、そんなものは何のことはない。確実に取得ができようができませんが、認可はされる。そんならば、土地価格は、いままでも公共用地の取得基準というのがある

あつて高くは買えないから、高く買わなければ反対がたつき残るだらうからと思つていたら、それはもう問題なく呼び直にすべて価格を上げて、金につられた賛成者といふものをふやしていく。こういうことになると、おれたちは一体何にもかまつてくれないのか、おれたちは、反対している限りは、食つても食えなくてもかかつてしろといふことか、ここで野たれ死にをしろといふことか、そんなら、どうせそういうことでやられるなら、とことんまで、うちがこわされ、われわれ引きずり出されるまで反対しようといふような気持ちにさせられているわけなんですよ。まあ大臣のほうから見れば、公団から見れば、社会党があつて押しているから、共産党がいるから、全学連がいるからといふけれども、そういうことではない。そんなことに関係なく、やはり賛成者だけぐまくやつて、反対者をひどい目にあわせているんじゃないかといふ不信感が非常に強い。こういう点に対して、何にも具体的対策がないということでは、問題の解決にはならない。これについてお答えをいただきたい。先ほど、こういう内容で申し上げたのです。

○国務大臣(橋本登美三郎君) 反対派といへどもこれは日本国民の一人ですから、決してさうなむごい、冷たい考えは持つておりません。話は違ふかもしれませんが、政府は、赤軍派の学生たちを、北朝鮮に行きたいと言ふので終局的には北朝鮮に送り込んだのですから、したがつて、ましてや善良なる農民諸君が自分の土地の問題について愛着を持つておることもよくわかります。何十年という血と汗とあふらをつぎ込んだ土地であるから、離れがたいこともよくわかります。しかし、ある一定地域はどうしてもこれは飛行場とするわけにいかないですね。その中で農場を経営するわけにもいけません。ですからして、適当なところに、農民各位が完全満足とはいへぬにしても、ある程度満足し得るようなさういふようなゆるゆるの移転を計画し、またそのためには国も県も全力を尽くしてやろう。こういう善意だけは、これは理解しても

らわなくちゃ困るのです。同じ土地をつくれといつても、これは神さまだつてできないのですから、これは無理でしうけれども、しかしながら、農業を営む上においては、部落生活をする上においては、何とか前と同じような状態になるようなところを考へていきたいということでありまして、決して何もかもまわらないということではないのでありまして、その点は十分に農民の立場も理解し、かつまた、よく理解するようにまた説得もし、そうしてまた、ひとつつぜひこの際は、最小限度これだけのものが要るのであるからして、これだけは理解してほしい。そのかわり、反対しておられた人たちに對しても十分なる措置を考えていくと、移転の場合においても、かように考えておるのでありますから、政府がむこい態度をとつておると考へることは、これは少し曲解であらうと思ひます。その点、加瀬さん等は反対者にも十分に、関係といひましようか、お知り合ひがあるものでありましようから、政府は決してうそをつきませんと、まじめにその間の将来のことも考へておるのだといふことをひとつ御協力願つたら、たいへんうまいくくじやないかと思ひます。

○加瀬完君 この周辺整備事業で、関連事業として畑地かんがいとかいろいろなことをやるように計画されておられますが、それならば、大臣のおっしゃる通りに、空港の中で政府としては移転を求めたい農民に對して、完全な農地なり住宅なり、そういうものを具体的に与えるという方策がいままでありましたか。

○参考人(今井榮文君) これはさかのぼつて恐縮でございますけれども、私も五百町歩代替地を国有地、公有地並びに民有地といふふりなことで千葉県知事の協力を得て用意いたしましたのも、実は敷地の中の反対派の方々も十分御希望によつて代替地の選別ができるという線で努力をいたしましたわけでございますが、不幸にして現在のところではまだ御納得にならない方があつて、しかもそれは、大部分のところはそれぞれ条件派の方々が大部分を得たと、したがつて、現在五百町歩

前後残つておりますけれども、先ほど加瀬先生のおっしゃる通りに、反対派の篤農の方々で特に古くからあの地に居住しておられる方が、さういふふりなところへいくわけにはまいらぬというふうなこともございまして、この点では加瀬先生のところへ私もたびたびおじゃまをいたしまして、何とか御満足いくような代替地はないであらうか——先生よく山武郡山武町というところの畑なりりつぱなものではないかといふようなお話もございまして、私も私としては先般も知事と御相談いたしましたし、加瀬先生のおっしゃるような反対派に對する代替地の取得、造成という点についてぜひ実現していきたい。その点についてはひとつ加瀬先生も何とか御協力をお願いしたい、さういふふうには実は考へておるわけでございますが、政府の意を受けてわれわれとしては決して反対派に對する対策といふものを無為無策に過ごしておるわけでないことを加瀬先生もぜひ御了解願ひたいと思ひます。

○加瀬完君 そうおっしゃつても、具体的にはどこでございませうというのはいないでしう。まあ、いかなれば死のうわいを数えるよりです、切に死を要するときはほしいけれども、畑としてはそんなに必要でない、さういふ条件賛成派の者も多かったわけでございますから、まずさういふものは金でも解決できるわけだし、地味の肥えていゝやせ地といふのはそれほど問題にしないといふ人たちがいたわけですから、地味の一番肥えておつて、いまの農業条件もいゝところを先に確保して、いまあなたの方反對しておりますけれども、とにかくあなたの方のためにこゝだけは確保して下さうと、いつでもいゝつしやい、畑地かんがいもできておりますよ、住宅もできておますよ、さういふ対策といふものがあつてもさういふ反對になつたかどうかといふと、私はかりに社会党がそんなに扇動したつて、いい土地があればそれは移つていきますよ。つくります、やります、さがしますといつたつてね、さがしもしないければつくつてもいい。それで収

用法だけぶつかけて、これでは私たちのために考へていゝという感觸は浮かびませぬね。

時間もだいぶたつておるようでございますから、それからもう一つ。これは政府が簡単な方法でさういふ問題はないといふことをはっきりさせていただけの問題が一つある。岡委員が指摘いたしましたように、私はそれは思ひませんが、軍事空港として利用されるということに對する不安感約の内容で否定はできないのですよ、これは軍事空港に利用されるということとは絶対にないといふ法的な否定はできません。そこで、まあ私にまかせてくださいと、大臣はさうおっしゃいましたかね。さうではなくて、おまかせますから、ここまではつきりと、かりに成田空港が出現をいたしても、これは軍事利用は一切させませんといふ協定をアメリカに對して取りつけて、どうだとお示しになれば空気がまた若干変わつてくると思ひます。さうでなくして私にまかせてくださいと言つたつて、永久に運輸大臣を橋本先生がおやりになつておるわけではない、あるいは外務大臣、引き続き外務大臣になられて、これは外務大臣の本番で解決しますといふことになるかならないかは将来のことであらう。そこで、現在の閣僚としてその取りきめをきちんとしておいてくれるなら、その点ではまたさういふ攻撃だけはする余地がなくなつてくるわけですから、この点はどうでしう。口約束だけではどうもね。

○国務大臣(橋本登美三郎君) まあわれわれ責任ある立場ですから、總理大臣もかくいひ、外務大臣もさういひ、その他運輸大臣、私運輸大臣だけじゃなく、さういふ公式の席上で明確に答えておるのですから、一片の協定よりそのほうがより私は強い、かように考へております。

○加瀬完君 前々大臣の中曾根さんがさういふお話をなさつた。そこで原田さんのときに、さう言つたつて行政協定といふものがある限りさういふわけにいかぬのじゃないか、あなたが幾らがんばつたつてどうにもならない場合もあるんじゃないかと言つたら、それはそのとおりだ、中曾根君はああいうことを言つたけれども、それは現に行政協定がある限り、私一人ががんばつてもどうにもなるものではない、さういふ意味のことをお答へになつておる。ですから、大臣個々によつていろいろ御見解が違ふといふことのないように、もしもさういふ總理大臣を含めてのお立場をおとりになるならば、ここまではつきりさせていただきますと思ひますが、大臣いかがでしう。

○国務大臣(橋本登美三郎君) これはもう前の委員会でも強く申し上げましたが、安保条約でも何でも、条約といふものは、お互ひの国民が信頼し合ふといふ意味においては、のみ力があるんです。だから、口の悪い外交官は、單なるペーパーにすぎないなんといふことを言つたかつての外交官がおりますが、あるいは日本とソ連との間の中立条約不可侵条約、これも一ぺんに吹飛ばしてしまつた。問題はさういふことじゃない。政治家として國民に責任を負ふか負わぬかということが最大の要件でありますから、これは政府——總理大臣以下われわれがかく申し上げることが一番信頼するに足る、かように考へております。

○加瀬完君 私は橋本さんを信頼しないわけじゃありませんが、将来にわたつて保証されているといふ条件はとれていないと思ひわけでございます。御趣旨はわかりますが、私どもの要望も少し御採用いただけるならば、さういふ線御努力いただきたいと思ひます。

それからもう一つ、この騒音対策といふものは全然と言つていくつら講じられておらない。一定の音の高さの範囲といふのは公共施設等は保障をされまされけれども、一般住宅なり一般民家なり全然それは保障の対策はされておられませんし、それから大型機になりましてさういふ騒音被害が出るかといふことも飛んできてみなければわからない。そこで、ここに空港を開設するといふ形になつて、非常に住民が生活をしていく上に被害が大きい、しかも対策の立てようがないといふときにはどういふ措置をおとりなさ

るんでしょか。それでもおまえのほうできちゃったんだから、しかたがないんだからがまんしろと、こういうことになるんでしょか。それともまず対策を考えるが対策が立たないというときには、その空港そのものについて再検討するということになるんでしょか。

○国務大臣(橋本登美三郎君) 御承知のように、公害問題はこれから政治において最大の課題であります。その公害のうちの一つは騒音対策だと思

います。したがって、これは先進国でもそうでありますが、そうした騒音等について制限を加えるいろいろな方法をとっているわけでありまして。したがって、われわれはこの騒音対策、もちろんこれから十分な施設を行なわなくてはなりませんし、また時代とともに思い切った騒音対策を必要とするであります。いわゆる民家の人々が住むにたえないような状況をつくることは絶対にない、こういう確信を持って騒音対策をやつてまいりたい、かように考えております。

○加瀬完君 あつたらどうするか。現実にはそういうことがあつた場合には検討していただけたと解釈していいですね。それは一応対策を立てていただきますが、対策がなかなか立ちかねるというのがいまの現状、今日から類推される状態ですね。だれが考えてもあそこに飛行場を置くことは、あの規模で、あの拡大した形で騒音区域が広がる、騒音被害が広がるというやうな状態になったときに、おまえらはしかたがないよ、できちゃつたのだから、百四十万で買つてやつたのだからということにはならないだろう、こういうことなんです。

○国務大臣(橋本登美三郎君) さうな心配のないように騒音対策は万全を期します。そんなことを言つたら飛行場はどこにもできない、羽田も同様です。大阪の伊丹も同様です。それは人知のあらん限りを尽くして環境をよくすることが政治の目標です。また、日本の万博の標語じゃありませんけれども、いわゆる進歩と調和がそこにあるのですから、全力を尽くしてやりますから、そのよ

うな御心配はあたらないという確信を持つております。

○委員長(温水三郎君) 他に御発言もなければ、質疑は尽きたものと認めて御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(温水三郎君) 御異議ないと認めます。それでは、これより討論に入ります。

御意見のある方は賛否を明らかにしてお述べ願います。

○加瀬完君 私は、日本社会党を代表いたしましたし、本法案に反対をいたします。

以下、反対の理由を申し上げます。

第一点は、成田空港は国際空港としては不完全であるという点であります。先般も質問で指摘を申し上げましたとおり、何回か計画変更をされて成田空港というものはでき上がったわけではございません。少なくとも、国際空港としての質が相当変わつております。最初は国内、国際兼用でありましたものが、国際線専用になつたわけでありまして、当然当初計画は変更されたことになりま

す。使用目的が変更になつたわけですから、当然計画も変更されなければそこに矛盾が未解決のまま残るわけでありまして。しかも、将来にわたる国際空港としての施設としては、はなはだしく不完全でございます。と申しますのは、公団法の長期にわたつて使用に耐えるものとはなつておられないということにもなりますので、公団法にはずれる空港ということにもなるわけでございます。これが反対の第一の理由であります。

第二の理由は、成田空港の建設は法律違反であるという点であります。航空法三十九条によれば、空港認可の条件として、敷地の確実な取得、住民の利益を著しく害してはならないことが規定されております。ところが、敷地は確実に取得できない状態にあります。住民の利益に對しましては具体的な保護の対策はございません。明らかに法律違反のまま工事が進められていることになるわけでございます。政府が違法行為にはおかぶ

りをしておるということをわれわれは許すわけにはまいりません。最小条件の上から見ても、住民にはかつてきめるというたてまえを完全に放てきしていることが問題であります。

第三の反対の理由は、成田空港では生活権が無視されておるということです。農業経営権あるいは安穩な生活状態の維持について、何ら具体的な対策はございません。たとえば、農業経営状態の調査、同一経営条件の維持の具体策は全然なく、かつ、空港公害の最たる問題でございます騒音については、騒音に関する調査も不十分であるし、もちろん対策も十分ではありません。

第四の反対の理由は、成田空港は米軍利用を排除する法的あるいは行政的措置が全然とられていないという点であります。軍事利用に伴う危険性の排除がない限り、住民の不安はぬぐうべくもありません。

反対の第五は、土地価格への不信であります。賛成者にはプレミヤ、反対者には迫害と、こういうことが地元ではいわれておりますけれども、少なくとも土地価格は、政府のそれぞれの閣議決定事項なり、行政慣例なりというものを無視してきめられております。それに反しまして、先ほども申し上げましたが、ここで生活のかてを得ておるあるいは先祖伝来の農業のみで生活を立てている、こういう生活権の保護というものは、何ら具体策がございません。これでは、賛成者だけに利益が与えられて、反対者には何らの救済が与えられないという行政のアンバランスでは、政府に對する住民の信頼というものをかちうるわけにはいかないと思つております。

以上の五点をあげまして、私は本法案に反対をいたします。

○委員長(温水三郎君) 他に御意見もないようでございますが、討論は終局したものと認めて御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(温水三郎君) 御異議ないと認めます。それでは、これより採決に入ります。

新東京国際空港公団法の一部を改正する法律案を問題に供します。本案に賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(温水三郎君) 多数と認めます。よつて、本案は多数をもって原案どおり可決すべきものと決定しました。

なお、議長に提出すべき報告書の作成につきましては、これを委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(温水三郎君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

橋本運輸大臣。

○国務大臣(橋本登美三郎君) 皆さんの慎重審議の結果、採決をいただきました。心から御礼申し上げます。ありがとうございました。

○委員長(温水三郎君) 次に、タクシー業務適正化臨時措置法案を議題といたします。

政府から提案理由の説明を聴取いたします。橋本運輸大臣。

○国務大臣(橋本登美三郎君) ただいま議題となりましたタクシー業務適正化臨時措置法案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

わが国の経済成長に伴う産業構造の高度化は、企業の管理中枢機構、情報部門等の都市集中をもたらし、都市人口の増加を招いております。

このような都市人口の増加は、企業活動の活発化と相まって都市交通需要の急激な増加となつてあらわれ、御承知のように都市交通に關して種々の問題を惹起いたしております。

中でもタクシーはその機動性、迅速性、臨時性等が近代的経済活動の要求に合致しており、さらに所得水準の向上に伴いタクシー利用者層が拡大し、その利用回数も急激に増加しており、今日では大衆交通機関として国民の日常生活に密着したものとなつておりますが、ここ数年來東京等の大都市におけるタクシー輸送につきましては、乗車

拒否をはじめとする違法行為が頻発し、そのサービスの低下が社会的問題となつております。

このような事態は、本来タクシ事業者の責任とタクシ輸送に従事する運転者の自覚によつて是正されるべきであると考えますが、タクシ輸送の都市における国民生活に占める役割りの重要性にかんがみ、政府といたしましては、早急に改善のための措置をとるべきであると判断いたしました次第でございます。

このため、昨年、タクシ輸送サービスの改善に関する総合的対策を樹立し、これに従つて諸種の施策を実施に移してゐるところであります。さらにタクシの輸送力の確保が困難であるためタクシの輸送力が需要量に対し著しく不足しており、かつ、乗車拒否等の違反行為がひんぱんに行なわれる等タクシ事業の業務が適正に行なわれていないと認められる地域においてタクシ業務の適正化をはかるためには、当分の間、法律上の措置により悪質運転者を排除する等の必要があると判断し、ここに本法案を提出することとした次第であります。

この法律案のおもな内容は次のとおりであります。

第一に、前述しましたようなタクシ業務が適正に行なわれていない地域を指定地域として政令で指定したとして、その地域内のタクシ運転者の登録を行ない、登録にあつては道路運送法に定める要件を備えていない場合等にはこれを拒否することとし、運輸大臣は、乗車拒否等違反行為をした運転者の登録を取り消し、二年以内の登録禁止期間を設ける等の措置をとることができるとしております。

この場合において指定地域内のタクシ事業者は、タクシに登録運転者以外の者を乗務させてはならないこととするともに、登録運転者を乗務させる場合には登録タクシ運転者証を表示しておかなければならないこととしております。

なお、登録等の事務は、登録の取り消し等にか

かわる処分を除き、一定の基準に適合する財団法人を指定して、これを行なわせることができることとしております。

第二に、指定地域においては、運輸大臣は、街頭指導、研修、苦情処理、タクシ乗り場及びタクシ運転者の共同休憩施設の設置運営等第一定の業務を行なう財団法人を指定して、これらの業務の遂行に必要な経費を当該地域内のタクシ事業者から負担金として徴収させることができることとしております。

その他、指定地域にあつては駅前、繁華街等において時間を限つてタクシ乗り場以外でのタクシへの乗車を禁止する制度、研修命令制度等を設けることとしております。

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すようお願い申し上げます。

○委員長(湯水三郎君) 本案に対する質疑は後日に譲ることとしていたします。

本日はこれにて散会いたします。

午後六時二十九分散会

四月二十三日予備審査のため、本委員会に左の案件を付託された。

一、全国新幹線鉄道整備法案(衆)

全国新幹線鉄道整備法案

(目的)

第一条 この法律は、高速輸送体系の形成が国土の総合的かつ普遍的開発に果たす役割の重要性にかんがみ、新幹線鉄道による全国的な鉄道路網の整備を図り、もつて国民経済の発展と国民生活領域の拡大に資することを目的とする。

(定義)

第二条 この法律において「新幹線鉄道」とは、その主たる区間を列車が二百キロメートル毎時以上の高速度で走行できる幹線鉄道をいう。

(新幹線鉄道の路線)

第三条 新幹線鉄道の路線は、全国的な幹線鉄道路網を形成するに足るものであるとともに、全国の中核都市を有機的かつ効率的に連結するものであつて、第一条の目的を達成しうるものとする。

(新幹線鉄道の建設及び営業)

第四条 新幹線鉄道の建設は、日本国有鉄道又は日本鉄道建設公団が行なうものとし、その営業は、日本国有鉄道が行なうものとする。

(基本計画)

第五条 運輸大臣は、鉄道輸送の需要の動向、国土開発の重点的な方向その他新幹線鉄道の効果的な整備を図るため必要な事項を考慮し、政令で定めるところにより、建設を開始すべき新幹線鉄道の路線(以下「建設線」という。)を定める基本計画(以下「基本計画」という。)を決定しなければならない。

2 運輸大臣は、前項の規定により基本計画を決定しようとするときは、あらかじめ、鉄道建設審議会に諮問しなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

3 運輸大臣は、第一項の規定により基本計画を決定したときは、遅滞なく、これを公示しなければならない。これを変更したときも、同様とする。

(建設線の調査の指示)

第六条 運輸大臣は、前条の規定により基本計画を決定したときは、日本国有鉄道又は日本鉄道建設公団に対し、建設線の建設に關し必要な調査を行なうべきことを指示しなければならない。基本計画を変更したときも、同様とする。

(整備計画)

第七条 運輸大臣は、政令で定めるところにより、基本計画で定められた建設線の建設に關する整備計画(以下「整備計画」という。)を決定しなければならない。

2 第五項第二項の規定は、整備計画を決定し、又は変更しようとする場合について準用する。

(建設線の建設の指示)

第八条 運輸大臣は、前条の規定により整備計画を決定したときは、日本国有鉄道又は日本鉄道建設公団に対し、整備計画に基づいて当該建設線の建設を行なうべきことを指示しなければならない。整備計画を変更したときも、同様とする。

(工事実施計画)

第九条 日本国有鉄道又は日本鉄道建設公団は、前条の規定による指示により建設線の建設を行なうときは、整備計画に基づいて、路線名、工事の区間、工事方法その他運輸省令で定める事項を記載した建設線の工事実施計画を作成し、運輸大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

2 前項の工事実施計画には、線路の位置を表示する図面その他運輸省令で定める書類を添附しなければならない。

3 日本鉄道建設公団は、第一項の規定により工事実施計画を作成し、又は変更しようとするときは、あらかじめ、日本国有鉄道に協議しなければならない。

4 日本鉄道建設公団は、第一項の規定による運輸大臣の認可を受けたときは、工事実施計画に關する書類を日本国有鉄道に提出しなければならない。

(行為制限区域の指定及びその解除)

第十条 運輸大臣は、前条第一項の規定による認可に係る新幹線鉄道の建設に要する土地で政令で定めるものについて、当該新幹線鉄道の建設を円滑に遂行させるため第十一条第一項に規定する行為の制限が必要であると認めるときは、区域を定め、当該区域を行為制限区域として指定することができる。

2 運輸大臣は、前項の規定により行為制限区域を指定しようとするときは、あらかじめ、当該新幹線鉄道の建設を行なう日本国有鉄道又は日

本鉄道建設公団（以下「建設主体」という。）の意見をきかなければならない。

3 運輸大臣は、第一項の行為制限区域の指定に關し、必要があるとき、建設主体に對し、必要な資料の提出を求めることができる。

4 運輸大臣は、第一項の規定により行為制限区域を指定するときは、運輸省令で定めるところにより、当該行為制限区域を公示し、かつ、これを表示する図面を一般の縦覧に供しなければならぬ。

5 運輸大臣は、第一項の規定により指定した行為制限区域に係る新幹線鉄道の建設の工事が完了したときは、すみやかに、当該行為制限区域の指定を解除し、運輸省令で定めるところにより、その旨を公示しなければならぬ。工事の完了前において当該行為制限区域を存続させる必要がなくなつたと認めるときも、同様とする。

（行為の制限）

6 第二項の規定は、前項の規定により行為制限区域の指定を解除しようとする場合について準用する。

（行為の制限）
第十一条 前条第一項の規定により指定された行為制限区域内においては、何人も、土地の形質を変更し、又は工作物を新設し、改築し、若しくは増築してはならない。ただし、非常災害のため必要な応急措置として行なう行為及び政令で定めるその他の行為については、この限りでない。

2 前項の規定による行為の制限により損失を受ける者がある場合においては、建設主体は、その者に対して通常受けるべき損失を補償しなければならない。

3 前項の規定による損失の補償については、建設主体と損失を受けた者とが協議しなければならない。

4 前項の規定による協議が成立しないときは、建設主体又は損失を受けた者は、政令で定めるところにより、収用委員会に土地収用法（昭和二十六年法律第二百十九号）第九十四条の規定による裁決を申請することができる。

（他人の土地の立入り又は一時使用）
第十二条 日本国有鉄道若しくは日本鉄道建設公団又はその委任を受けた者は、新幹線鉄道の建設に關する調査、測量又は工事のためやむを得ない必要があるときは、その必要の限度において、他人の占有する土地に立ち入り、又は特別の用途のない他人の土地を材料置場若しくは作業場として一時使用することができる。

2 前項の規定により他人の占有する土地に立ち入ろうとする者は、あらかじめ、当該土地の占有者にその旨を通知しなければならない。ただし、あらかじめ通知することが困難である場合においては、この限りでない。

3 第一項の規定により建築物が所在し、又はかき、さく等で開かれた他人の占有する土地に立ち入ろうとする場合には、その立ち入ろうとする者は、立入りの際、あらかじめ、その旨を当該土地の占有者に告げなければならない。

4 日出前及び日没後においては、土地の占有者の承諾があつた場合を除き、前項に規定する土地に立ち入つてはならない。

5 第一項の規定により他人の占有する土地に立ち入ろうとする者は、その身分を示す証明書を携帯し、関係人の請求があつたときは、これを提示しなければならない。

6 第一項の規定により特別の用途のない他人の土地を材料置場又は作業場として一時使用しようとする者は、あらかじめ、当該土地の占有者及び所有者に通知して、その意見をきかなければならない。

7 土地の占有者又は所有者は、正当な理由がない限り、第一項の規定による立入り又は一時使用を拒み、又は妨げてはならない。

8 前条第二項から第四項までの規定は、第一項の規定による立入り又は一時使用により損失を受けた者の損失補償について準用する。

9 第五項に規定する証明書の様式その他必要な事項は、運輸省令で定める。

（財政上の措置等）
第十三条 国は、新幹線鉄道が国土の総合的かつ普遍的開発、国民経済の発展及び国民生活の向上に果たす役割の重要性並びに新幹線鉄道の整備の緊要性等にかんがみ、新幹線鉄道に關し、その建設のため必要な資金についての助成その他必要な措置を講ずるよう配慮しなければならない。

2 地方公共団体は、新幹線鉄道が当該地方の開発発展及び住民の生活の向上に果たす役割の重要性にかんがみ、新幹線鉄道に關し、その建設のため必要な資金についての援助、その建設に要する土地の取得のあつせんその他必要な措置を講ずるよう努めるものとする。

（日本国有鉄道法の適用除外）
第十四条 日本国有鉄道が行なう新幹線鉄道の建設については、日本国有鉄道法（昭和二十三年法律第二百五十六号）第五十三条の規定は、適用しない。

（運輸省令への委任）
第十五条 この法律に定めるもののほか、この法律を実施するため必要な事項は、運輸省令で定める。

（罰則）
第十六条 次の各号の一に該当する者は、十万円以下の罰金に処する。

一 第十一条第一項の規定に違反した者

二 第十二条第七項の規定に違反した者

第十七条 法人の代表者又は法人若しくは人の代理人、使用人その他の従業者が、その法人又は人の業務に關し、前条の違反行為をしたときは、行為者を罰するほか、その法人又は人に対しても、同条の罰金刑を科する。

第十八条 日本国有鉄道又は日本鉄道建設公団が第九条第一項の規定に違反して認可を受けなかつた場合には、その違反行為をした日本国有鉄道又は日本鉄道建設公団の役員は、十万円以下の罰金に処する。

附 則
（施行期日）
1 この法律は、公布の日から起算して一箇月を経過した日から施行する。ただし、附則第八項の規定による改正後の新幹線鉄道に於ける列車運行の安全を妨げる行為の処罰に關する特例法の規定は、この法律の施行の際現に日本国有鉄道が営業を行なつてゐる東京都と大阪府とを連絡する新幹線鉄道以外の新幹線鉄道については、それぞれ、営業を開始する政令で定める区間ごとに、政令で定める日から適用する。

（経過規定）
2 この法律の施行の際現に日本国有鉄道が営業を行なつてゐる東京都と大阪府とを連絡する新幹線鉄道及びこの法律の施行の際現に日本国有鉄道が建設を行なつてゐる大阪府と福岡市とを連絡する新幹線鉄道は、この法律による新幹線鉄道とする。

3 この法律の施行の際現に日本国有鉄道が建設を行なつてゐる大阪府と福岡市とを連絡する新幹線鉄道の建設については、第五条から第九条まで及び第十四条の規定にかかわらず、なお従前の例による。

4 この法律の施行の際現に日本国有鉄道が建設を行なつてゐる大阪府と福岡市とを連絡する新幹線鉄道については、第十条第一項中「前条第一項の規定による認可」とあるのは「日本国有鉄道法第五十三条の規定による認可」と、同条第二項中「当該新幹線鉄道の建設を行なう日本国有鉄道又は日本鉄道建設公団」とあるのは「当該新幹線鉄道の建設を行なう日本国有鉄道」と読み替へて、同条の規定を適用する。

（鉄道敷設法の一部改正）
5 鉄道敷設法（大正十一年法律第三十七号）の一部を次のように改正する。

第一条中「予定鉄道線路ハ」の下に「全国新幹線鉄道整備法（昭和四十五年法律第 号）ノ規定ニ依り建設スヘキモノ外」を加える。

(運輸省設置法の一部改正)

6 運輸省設置法(昭和二十四年法律第百五十七号)の一部を次のように改正する。

第四条第一項第二十九号の次に次の一号を加える。

二十九の二 新幹線鉄道の基本計画及び整備計画を決定し、並びに新幹線鉄道の工事実施計画を認可すること。

第二十七条第一項第一号を同項第一号の二とし、同項に次の一号を加える。

一 新幹線鉄道の基本計画及び整備計画の作成その他新幹線鉄道の整備に関すること。

(日本鉄道建設公団法の一部改正)

7 日本鉄道建設公団法(昭和三十九年法律第三号)の一部を次のように改正する。

第十九条第一項第一号中「以外のもの」の下に「並びに全国新幹線鉄道整備法(昭和四十五年法律第 号)による新幹線鉄道であつて、同法の施行の際現に日本国有鉄道が営業を行なっているものの以外のもの」を加え、同号の次に次の一号を加える。

一の二 全国新幹線鉄道整備法の規定により新幹線鉄道の建設に関する調査を行なうこと。

第十九条第一項第二号中「前号」を「第一号」に改め、同条第二項ただし書中「前項第一号の業務」の下に「又は日本国有鉄道が行なう鉄道新線の建設」を加える。

第二十条第一項中「前条第一項第一号に掲げる業務」の下に「新幹線鉄道に係るものを除く。」を加える。

第二十一条第一項中「第十九条第一項第一号の業務」の下に「(新幹線鉄道に係るものを除く。)」を加える。

(東海道新幹線鉄道における列車運行の安全を妨げる行為の処罰に関する特例法の一部改正)

8 東海道新幹線鉄道における列車運行の安全を妨げる行為の処罰に関する特例法(昭和三十九

年法律第百十一号)の一部を次のように改正する。

題名中「東海道新幹線鉄道」を「新幹線鉄道」に改める。

第一条中「東海道新幹線鉄道(東京都と大阪府とを連絡する日本国有鉄道の幹線鉄道であつて、その軌間が一・四三五メートルであるものをいう。)」を「新幹線鉄道(全国新幹線鉄道整備法(昭和四十五年法律第 号)による新幹線鉄道をいう。)」に改める。

第二条から第四条までの規定中「東海道新幹線鉄道」を「新幹線鉄道」に改める。

(罰則に関する経過措置)

9 この法律の施行前にした行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。

本案施行に要する経費

本案施行に要する経費としては、昭和四十五年調査費として約五億一千万円の見込みである。

昭和四十五年五月二十一日印刷

昭和四十五年五月二十二日発行

參議院事務局

印刷者 大藏省印刷局