



そこは有名な仁王尊あるいは古墳群を中心とする埴輪の記念館等もございますので、そういうふうな面で農業専業の方々を中心として一般的には芝山町の今後の開発のビジョンというものを実現していくということでありまして、これは主として千葉県がそういうふうな考え方を非常に強く打ち出しておるので、私どもとしてもできるだけお世話をしていきたいと考えております。

○横路委員　その代替地の問題なんかの場合、一般的に話し合いをしても、それはなかなかつかないだらうと思うのです。これは具体的な案といふものはすでに立てられておつて、そうして農民のほうと話をしていくことでなければならぬといふと思うのです。その辺のところはすでに具体案にはつまづきになつておらぬつでですか

○今井参考人 代替地につきましては、空港の建設が始まる以前に敷地内の農家約三百戸ございましたが、そのうちではとんど二百四、五十戸の方は外にお移りになつたのですけれども、その際に私どもは、民有地六百數十ヘクタールに対応するものとして、民有地三百ヘクタール、それから牧場残地が百ヘクタール、それから県有地で百ヘクタールというふうな、全体で五百ヘクタールの農地を用意いたしたわけでございまして、現在未配分で残つておるもののが百ヘクタール近くございます。そのうちで現に、すでに県が三十一ヘクタールの比較的造成のしやすいところは造成に着手いたしておるという状況でございます。私ども残つた未配分の代替地について、すでに当初取得した中で四十ヘクタール程度は十分農耕にもたえ得る、また配分も可能だというふうに考えております。ただ代替地については、公団は、先生御承知のように農地法によつて農地が持てないという関係でござりますので、県に委託をして県に買っていただきおるという状況でござります。それから私どもは、約六十ないし八十八ヘクタールとうものを別途新しく用意しようということで、これは千葉県知事が非常に強い気持ちを持っておれまして、特に千葉県の町村会を通じまして、

の中部及び南部において數十ヘクタールのものを買収を進めておる。これは現実にあるわけでござります。ただ、そういう方々が現在敷地内で農耕をやつて残つておられる。これは約八十ヘクタールでございますけれども、こういうふうな方々がはたして用意した代替地がお気に入るかどうかと、いうことが、これらの方々の具体的な話し合いになるのではないか、かように考えております。

○権路委員 事態は、きのうの時点をもつて新しい事態を迎えていると思いますので、ぜひそちらのほうの問題について、ひとつ積極的に農民の人と話し合いを重ねて解決をしてもらいたいと思うのです。

来年の三月までに飛行機を飛ばすというのが佐藤さんとの言ひで、その線に沿つて非常に法律的な手順をとりながらきようまで作業を進めてきたわけなんですが、これからは作業として、どういう手順をとつて、来年の三月までにその飛行機をあそに入れる予定になつてゐるのか。これからは作業について、ひとつこれからお尋ねしたいのですけれども、まず最初に、来年三月までのいつころでに府舎を完成して、機器をいつころまでに入れて、そしてフライトチェックはいつころまでにやつてから保安要員もいつころまでに配置してとすることについて、概略を御説明いただきたい。

○今井参考人　来年の三月ですから、四十六年中に国際線への新空港の供用開始をやるというところで現在やつておるわけでござりますが、御質問の各施設の建設のスケジュールでござりますけれども、滑走路、誘導路あるいはエプロンという、うな基幹の施設については、すでに全部発注をなつておるわけでございまして、中央部分の千百メートル部分につきましては、すでに舗装が始まつておるという状況でございます。それから、ターミナルビルディングにつきましてはすでにほとんど基礎工事から地上に鉄骨を建て、という段階までまいりまして、これも大

かというふうに考えております。それからそれ以外に、保安施設については、これは工場製作でございますので、もうすでに発注をいたしております。航空灯についても同様でございます。それ以外に電気設備であるとか、あるいはまた冷暖房設備であるというようなもののセンターについてもすでにプラントとして工場で製作中でございます。私たちもは現在ほとんど大部分の工事について発注を終わっておりますのでございますが、その発注の契約上の工期からいたしましても、大体基本施設につきましては、滑走路、誘導路、エプロン等については、あるいはまた保安施設については、九月下旬から十月初旬というふうに考えております。

先生のおっしゃるライトチェックでございますけれども、ライトチェックは、大体十月ごろから航空局によって開始していくだくという手順でおるわけでございまして、これにつきましては、滑走路はもちろんでございますが、保全施設、それからまた管制塔における対空通信の機器であるとか、あるいは空港レーダーであるとかいうふうなもののチェックが必要でございますが、そういうものにつきましては、私どもは十月までにつくらるという線で現在発注をしておりますので、間違いないでできるというふうに考えております。それからライトチェックの期間でございますが、大体航空局の御見解では約三ヶ月、当然その三ヶ月の中には、ライトチェックだけではなくて、供用開始について各國に対するノータム、供用開始の通告をする期間も含めるというふうになつておりますし、したがつて、ライトチェックの間に、ライトチェックと関係のない残工事について進めるということで、曆年としまして来年のできるだけ早い時期には、私どもとしては全部完成をいたしたい、かようになっております。○機路委員 そうすると、航空局のほうにお尋ねありますけれども、その要員ですね、管制官なり、あるいは無線の保守関係、これはいつごろまでに

○内村(信)政府委員 ただいま今井公団総裁からお話をございましたように、大体施設が九月末ごろから十月初めごろにつくられる、そういう手順になつております。それから直ちに人員を配置いたしまして、それから機械のすり合わせ、あるいはフライティングエック、そういうようなことをやって、供用開始に備えるというふうにいたしたいと考えております。

それから人數につきましては、ただいま手元に持つております資料によりますと、所長以下百六十名というふうな人員を考えております。

○横路委員 そこで、はたして来年の三月までに飛ばすことができるかどうかということに焦点を合わせながら議論をしていきたいと思うのですが、まず成田では、最初は飛行場完成だけですか、それともターミナル完成も含めてここでやりになるのですか。

○内村(信)政府委員 ターミナル完成まで含めてやるつもりでおります。

○横路委員 そこで、エリアの問題についてきのうも少し御質問があつたようでございますけれども、お尋ねをしていきたいと思うのです。

成田空港への飛行機の飛行経路ですね、たとえば香港から来た飛行機はどうする、アンカレッジから来た飛行機はどうする、そういう飛行経路はどういうことになつておりますか。

○内村(信)政府委員 大体成田空港へ参りますのは、南から参るものと、それから北から入るものというふうに、両方分かれております。と申しますのは、成田空港ができますと、まず羽田とのセパレーションを考えなければならない。それからもう一つ、百里とのセパレーションを考えなければならぬということになります。したがいまして成田空港の場合には、北から来るものは土浦を経由して新空港に入つてくる。南から行くものは御宿を経由して入つてくるというようなかつこうになつております。

セパレーションについて申し上げますと、羽田

の場合には、南から入るものは館山から木更津を経て羽田へ、北から来るものは柏を経由して入ってまいる。それから北へ抜けるものは春日部を経由して抜けでまいり。それに対しまして、成田空港の場合には、いまも申し上げたとおりの経路、もし、川越へ向うでモード百三東へ

以下と いうこと で考 え てお り ま す。

経て羽田へ、北から来るのは柏を經由して入つてまいる。それから北へ抜けるものは春日部を経由して抜けでまいる。それに対しまして、成田空港の場合は、いまも申し上げたとおりの経路、それから利根川を境にしまして百里原とのセパレーーションをやるというふうに考えております。  
○横路委員 その場合に、そうすると、来年の三月の段階から、成田に、いま羽田でやつておるような管制を、あそこに特別の区域を設けてやるということになるわけですか。

○横路委員 以下ということで考えております。  
○金井説明員 この案が出たのは二年ぐらい前です  
ね。そのときいろいろ議論されて、現場の管制官  
そのほかでは、これは大体無理だということで一  
度白紙に戻ったのじよないですか。  
○横路委員 そういうことはございません。無  
理であるということで白紙に戻ったということで一  
はございません。

立つて、いわゆる上の航路のほうに——あれはたしか千五百メートル、五千フィートくらいのことから上、下こう分けているはずなんです。つい走つていってしまうということになるわけですね。その辺のところの問題は、成田空港の経路といふものを考える場合に、航空局としては、これは頭に置いておられないのかどうか。この百里の基地の問題はどのようにお考えになつていますか。

○金井説明員 百里基地の問題につきましては、先生御指摘のとおり、いろいろ問題があるわけでございまして、これについては当局としても十分

のような管制をやるというわけでしよう。成田に特別の空域を設けて、飛行場管制だけじゃなくて、レーダー管制から何から来年の三月から全部やるというように先ほど御発言になつたわけですね。そうすると、やはりその空域の設定をしなければ、下総の基地もあるし百里の基地もあるということになれば、新しい空域設定というものをしなければ、現行でさえ問題があるので、さらにこれは混雑が深まるのですから、その辺のところをどうお考えになつておられるか。

○内村(信)政府委員 そういうことでござります。  
○横路委員 そうすると、前におたくのほうの管  
制業務のほうで、新東京国際空港の管制区域図、  
これは案でしようけれども、大体この線に沿つて、  
いろいろなポイント設定が、現実にことしの予算  
なんかでも三宅とか春日部とかできてますね。  
そういう点からいと、御宿から成田空港へ入つ  
ていく飛行経路というのは、土浦のポイントの前  
のところで非常に急旋回をしなければ飛行場に入  
れないということになるのですね。つまり南風が  
吹いている場合です。そうすると、これまでこの  
案をつくったときにもいろいろ議論をされたよう  
でありますけれども、ジャンボその他の大型ジェッ  
ト機の場合は無理だ、こういうことになつていた  
のじやないか。当初のあれというものは変わつてい

○機路委員 この案が出たのは二年ぐらい前です。そのほかでは、これは大体無理だということで一度白紙に戻ったのじゃないですか。

○金井説明員 そういうことはございません。無理であるということで白紙に戻ったということでございません。

○機路委員 ちよっと角度を変えてお尋ねしますけれども、この場合、北から来た飛行機の場合、百里の飛行場と経路が非常に接近をする、あるいはその上空を通るということになるのですね。そこで「ティング」という、これは防衛庁の関係で出している新聞があるのですけれども、その中で百里基地について区域の条件が非常に悪いということが指摘をされて、ニアミス防止に防衛庁として懸命になつてゐるのだ、こういうことが指摘をされているわけです。御承知のように、この基地上空の場合は、高度によって空域を分けているわけですね。この百里の上のところを大子から佐倉のほうに至るアンバーーという航空路が通つてゐるわけです。千歳から飛行機が羽田に向かつて飛んでくる場合の経路ですね。そのアンバーーが通つていて、ここの交通量というのは非常に多い。それからもう一つは、この基地の西側に民間小型機の飛行場があつて、こういう小型機のニアミスの

立つて、いわゆる上の航路のほうに——あれはたしか千五百メートル、五千フィートくらいのところから上、下こう分けているはずなんです。つい走つていつてしまつということになるわけですね。その辺のところの問題は、成田空港の経路というものを考える場合に、航空局としては、これは頭に置いておられないかどうか。この百里の基地の問題はどうのうにお考えになつていますか。

○金井説明員 百里基地の問題につきましては、先生御指摘のとおり、いろいろ問題があるわけでございまして、これについては当局としても十分考えております。それで、もちろんもつと海のほうへ出すとか、あるいは狭めるとか、あるいはないというようなことであればいいと思ひますけれども、そういうことにもいきませんので、この百里があるということを前提にして空域を設定しておるわけです。百里の場合は、御承知のように高度を四千フィート以下に押えるとか、あるいはその他の保安施設をつくるとかレーダー管制をするとか、いうふうにして、現状のままの百里基地があると仮定してあのような空域を設定していると、いうことでございます。

○横路委員 それは現行の場合ですね。そうじやなくて、今度はそこにさらに成田ができるわけですね。そうすると、いまのままの空域でいいわけですか。

のような管制をやるというわけでしょ。成田に特別の空域を設けて、飛行場管制だけじゃなくて、レーダー管制から何から来年の三月から全部やるというように先ほど御発言になつたわけですね。そうすると、やはりその空域の設定をしなければ、下総の基地もあるし百里の基地もあるということになれば、新しい空域設定というものをしてしなければ、現行でさえ問題があるので、さらにこれは混雑が深まるのですから、その辺のところをどうお考えになつておられるか。

○金井説明員 ちょっと答弁がまづくて失礼いたしました。百里はいままでよりは高度を下げるとか、あるいは下総の防衛庁の基地との関連、そういうものを考慮して、成田ができた場合には当然以前と違つた空域を考えます。

○横路委員 だから、その話し合いは現実にやつておられるのですか。その内容というのはあるのですか。そのことはどうですか。

○金井説明員 これについては関係各機関と相談しまして、大体の案はできております。

○横路委員 それは内容はどういうことになつておりますか。

○金井説明員 先ほど下総、百里の基地を考慮した空域について局長が説明申し上げましたように、たとえば下総の場合には、下総を利用する飛行機は千五百フィート以下にして洋上に出るとか、そ

○内村(信)政府委員 無理ではないと思いますが、  
詳細は技術部長のほうから御説明させます。  
○金井説明員 局長が申し上げましたように、結  
論的には修理ではなく、ヒヤリングをします。

○機路委員 この案が出たのは二年ぐらい前です。そのときいろいろ議論されて、現場の管制官そのほかでは、これは大体無理だということ一度白紙に戻ったのじゃないですか。

○金井説明員 そういうことはございません。無理であるということで白紙に戻ったということでございません。

○機路委員 ちょっと角度を変えてお尋ねしますけれども、この場合、北から来た飛行機の場合、百里の飛行場と経路が非常に接近をする、あるいはその上空を通るということになるのですね。そこで「ウェーブング」という、これは防衛庁の関係で出している新聞があるのですけれども、その中で百里基地について区域の条件が非常に悪いということが指摘をされて、ニアミス防止に防衛庁として懸命になつてゐるのだ、こういうことが指摘をされているわけです。御承知のように、この基地上空の場合は、高度によつて空域を分けているわけですね。この百里の上のところを大子から佐倉のほうに至るアンバーー7という航空路が通つてゐるわけです。千歳から飛行機が羽田に向かつて飛んでくる場合の経路ですね。そのアンバーー7が通つていて、ここでの交通量というのは非常に多い。それからもう一つは、この基地の西側に民間小型機の飛行場があつて、こういう小型機のニアミスの防止の問題もある。またさらに水戸の射爆場のレンジ一二一があつたり、原子力発電所があつたり、さらにはそこに大宮から佐倉を通過する航空路もあるわけですね。そしてまた太平洋のほうへ抜けて行く入り口にもなつてゐるのです。(本日の)

立つて、いわゆる上の航路のほうに——あれはたしか千五百メートル、五千フィートくらいのところから上、下こう分けているはずなんですね。つい走っていつてしまつうということになるわけですね。その辺のところの問題は、成田空港の経路というものを考える場合に、航空局としては、これは頭に置いておられないのかどうか。この百里の基地の問題はどうのうにお考えになつていますか。

○金井説明員 百里基地の問題につきましては、先生御指摘のとおり、いろいろ問題があるわけでございまして、これについては当局としても十分考えております。それで、もちろんもつと海のほうへ出すとか、あるいは狭めるとか、あるいはないというようなことであればいいと思ひますけれども、そういうことにもいきませんので、この百里があるということを前提にして空域を設定しておるわけです。百里の場合は、御承知のように高度を四千フィート以下に押えるとか、あるいはその他の保安施設をつくるとかレーダー管制をするとか、いうふうにして、現状のままの百里基地があると仮定してあのような空域を設定していくと、いうことでございます。

○横路委員 それは現行の場合ですね。そうじやなくて、今度はそこにさらに成田ができるわけですね。そうすると、いまのままの空域でいいわけですか。

○金井説明員 現状のままの百里の基地で、そこに成田ができたということを頭の中に置いて空域を設定しているということでございます。

○横路委員 いや、それは成田の建設がまつてから空域変更をやりましたか。やつていなつけて

レーダー管制から何から来年の三月から全部やる  
別の空域を設けて、飛行場管制だけではなくて、  
そういうように先ほど御発言になつたわけですね。  
そうすると、やはりその空域の設定をしなければ、  
下総の基地もあるし百里の基地もあるということ  
になれば、新しい空域設定といふものをしなけれ  
ば、現行でさえ問題があるので、さらにこれは混  
雑が深まるのですから、その辺のところをどう  
お考えになつておられるか。

○金井説明員 ちよつと答弁がまづくて失礼いた  
しました。百里はいままでよりは高度を下げると  
か、あるいは下総の防衛庁の基地との関連、そう  
いうものを考慮して、成田ができた場合には当然  
以前と違つた空域を考えます。

○横路委員 だから、その話し合いは現実にやつ  
ておられるのですか。その内容といふのはあるの  
ですか。そのことはどうですか。

○金井説明員 これについては関係各機関と相談  
しまして、大体の案はできております。

○横路委員 それは内容はどういうことになつて  
おりますか。

○金井説明員 先ほど下総、百里の基地を考慮し  
た空域について局長が説明申し上げましたように、  
たとえば下総の場合には、下総を利用する飛行機  
は千五百フィート以下にして洋上に出ると、そ  
れから百里の基地の場合には四千五百フィート以下に  
押えるとか、そういうふうな内容でございます。  
○機路委員 そこで、空域の問題になりますと、  
いろいろあちこちの飛行場でも同じような問題が  
出てきているのです。ちょっとこの問題を

論的には無理ではないとしても、このようにしておいておらずに、羽田に現在ジャンボがおりておらずに、羽田の場合と比較して、航法上ありますけれども、あるいは操作上特に無理ということはないという結論になつております。

○機路委員 この案が出たのは二年ぐらい前です。そのときいろいろ議論され、現場の管制官のほかでは、これは大体無理だということ一度白紙に戻ったのじゃないですか。

○金井説明員 そういうことはございません。無理であるということで白紙に戻ったということではございません。

○機路委員 ちょっと角度を変えてお尋ねしますけれども、この場合、北から来た飛行機の場合、百里の飛行場と経路が非常に接近をする、あるいはその上空を通るということになるのですね。そこで「ティング」という、これは防衛庁の関係で出している新聞があるのでそれども、その中で百里基地について区域の条件が非常に悪いということが指摘をされて、ニアミス防止に防衛庁として懸命になつてているのだ、こういうことが指摘をされているわけです。御承知のように、この基地上空の場合は、高度によつて空域を分けているんですね。この百里の上のところを大字から佐倉のほうに至るアンバー7という航空路が通つてゐるわけです。千歳から飛行機が羽田に向かつて飛んでくる場合の経路ですね。そのアンバー7が通つていて、ここでの交通量というのは非常に多い。それからもう一つは、この基地の西側に民間小型機の飛行場があつて、こういう小型機のニアミスの防止の問題もある。またさらに水戸の射爆場のレンジ一二一があつたり、原子力発電所があつたり、さらにはそこに大宮から佐倉を通る航空路もあるわけですね。そしてまた太平洋のほうへ抜けて行く出入り口にもなつていてるわけですね。八本のORTというのがあそこにあるわけです。

そうすると、この航空路の設定として、百里の基地の問題、この問題を、少し横のほう、海岸のほうにずらさない限り、なかなかかむずかしい問題

走つていってしまうということになるわけですね。その辺のところの問題は、成田空港の経路といふものを考える場合に、航空局としては、これは頭に置いておられないのかどうか。この百里の基地の問題はどのようにお考えになつていますか。

○金井説明員 百里基地の問題につきましては、先生御指摘のとおり、いろいろ問題があるわけでございまして、これについては当局としても十分考えております。それで、もちろんもとと海のはうへ出すとか、あるいは狭めるとか、あるいはないというようなことであればいいと思ひますけれども、そういうことにもいきませんので、この百里があるということを前提にして空域を設定しておるわけです。百里の場合は、御承知のように高度を四千フィート以下に押えるとか、あるいはその他の保安施設をつくるとかレーダー管制をするとか、いうふうにして、現状のままの百里基地があると仮定してあのような空域を設定していくと、いうことでございます。

○横路委員 それは現行の場合ですね。そうじやなくて、今度はそこにさらに成田ができるわけですね。そうすると、いまのままの空域でいいわけですか。

○金井説明員 現状のままの百里の基地で、そこに成田ができたということを頭の中に置いて空域を設定しているということでございます。

○横路委員 いや、それは成田の建設がましまつてから空域変更をやりましたか。やっていないわけでしょう。だから、最初その空域を設定をしたときには、成田のことなんか頭がない、そういう空域設定になつているはずですよ。だから、今度あそこに成田ができるわけですから、そうすると、

のような管制をやるというわけでしょ。成田に特別の空域を設けて、飛行場管制だけじゃなくて、レーダー管制から何から来年の三月から全部やるというように先ほど御発言になつたわけですね。そうすると、やはりその空域の設定をしなければ、下総の基地もあるし百里の基地もあるということになれば、新しい空域設定というものをしてはいけば、現行でさえ問題があるのに、さらにこれは混雑が深まるわけですから、その辺のところをどうお考えになつておられるか。

○金井説明員 ちょっと答弁がまずくて失礼いたしました。百里は今までよりは高度を下げるとか、あるいは下総の防衛庁の基地との関連、そういうものを考慮して、成田ができた場合には当然以前と違つた空域を考えます。

○構路委員だから、その話し合いは現実にやつておられるのですか。その内容というのはあるのですか。そのことはどうですか。

○金井説明員 これについては関係各機関と相談しまして、大体の案はできております。

○構路委員 それは内容はどういうことになっておりますか。

○金井説明員 先ほど下総、百里の基地を考慮した空域について局長が説明申し上げましたように、たとえば下総の場合には、下総を利用する飛行機は千五百フィート以下にして洋上に出るとか、それから百里的基地の場合には四千フィート以下に抑えるとか、そういうふうな内容でございます。

○機路委員 そこで、空域の問題になりますと、いろいろあちこちの飛行場でも同じような問題が出てきているわけですね。ちょっとこの問題をはれますがけれども、ここだけでなく全体的に空城のそういう再編をやるお考えはあるのかないのか。つまり成田ばかりでなく、どこかの飛行場でもどんどん飛行機の機数というものは伸びていってお

○横路委員 そうすると、土浦のポイントの前の角度はどのくらいになりますか、旋回の場合。

○金井説明員 角度は、いま手元に資料はないまことに申すが、大体四回と同程度のそれはそれ

○機路委員 この案が出たのは二年ぐらい前です。そのほかでは、これは大体無理だということ一度白紙に戻ったのじやないですか。

○金井説明員 そういうことはございません。無理であるということで白紙に戻ったということではございません。

○機路委員 ちょっと角度を変えてお尋ねしますが、けれども、この場合、北から来た飛行機の場合、百里の飛行場と経路が非常に接近をする、あるいはその上空を通るということになるのですね。そこで「ティング」という、これは防衛庁の関係で出している新聞があるので、それども、その中で百里基地について区域の条件が非常に悪いということが指摘をされて、ニアミス防止に防衛庁として懸命になつてているのだ、こういうことが指摘をされているわけです。御承知のように、この基地上空の場合は、高度によつて空域を分けているわけですね。この百里の上のところを大子から佐倉のほうに至るアンバーー7という航空路が通つてゐるわけです。千歳から飛行機が羽田に向かつて飛んでくる場合の経路ですね。そのアンバーー7が通つていて、ここの交通量というの是非常に多い。それからもう一つは、この基地の西側に民間小型機の飛行場があつて、こういう小型機のニアミスの防止の問題もある。またさらに水戸の射爆場のレンジ一二一があつたり、原子力発電所があつたり、さらにはあそこに大宮から佐倉を通る航空路もあるわけですね。そしてまた太平洋のほうへ抜けて行く出入り口にもなつてゐるわけですね。八本のORTというのがあそこにあるわけです。

そうすると、この航空路の設定として、百里の基地の問題、この問題を、少し横のほう、海岸のほうにすらさない限り、なかなかむずかしい問題の飛行機のほうから見ても、同じ問題が実は言えるつさであります、あそこ(飛行場を離れて)

立って、いわゆる上の航路のほうに——あれはたしか千五百メートル、五千フィートくらいのところから上、下こう分けているはずなんです。つい置いておられないのかどうか。この百里的基地の問題はどのようにお考えになつていますか。

○金井説明員 百里の基地の問題につきましては、先生御指摘のとおり、いろいろ問題があるわけでございまして、これについては当局としても十分考えております。それで、もちろんもとて海のほうへ出すとか、あるいは狭めるとか、あるいはないというようなことであればいいと思ひますけれども、そういうことにまいきませんので、この百里があるということを前提にして空域を設定しておるわけです。百里の場合は、御承知のように高度を四千フィート以下に抑えるとか、あるいはその他の保安施設をつくるとかレーダー管制をするとか、いうふうにして、現状のままの百里の基地があると仮定してあのような空域を設定していくと、いうことでございます。

○機路委員 それは現行の場合ですね。そうじやなくて、今度はそこにさらに成田ができるわけですね。そうすると、いまのままの空域でいいわけですか。

○金井説明員 現状のままの百里の基地で、そこに成田ができたということを頭の中に置いて空域を設定しているということでございます。

○機路委員 いや、それは成田の建設がまつてから空域変更をやりましたか。やっていないわけでしょう。だから、最初その空域を設定をしたときには、成田のことなんか頭がない、そういう空域設定になっているはずですよ。だから、今度あそこに成田ができるわざですから、そうすると、あそこの空域の変更ということを考えなければ——おたくのほうはレーダー管制から何かしら全く成田の場合に特別の空域設定をしてやるというつけでしよう。支那部長さん、成田こどもと同様

のような管制をやるというわけでしょ。成田に特別の空域を設けて、飛行場管制だけじゃなくて、レーダー管制から何か来る年（三月から全部やる）いうように先ほど御発言になつたわけですね。そうすると、やはりその空域の設定をしなければ、下総の基地もあるし百里の基地もあるということになれば、新しい空域設定というものをしなければ、現行でさえ問題があるのに、さらにこれは混雑が深まるわけですから、その辺のところをどうお考えになつておられるか。

○金井説明員 ちょっと答弁がまずくて失礼いたしました。百里はいままでよりは高度を下げるとか、あるいは下総の防衛庁の基地との関連、そういうものを考慮して、成田ができた場合には当然以前と違った空域を考えます。

○機路委員だから、その話し合いは現実にやつておられるのですか。その内容というのはあるのですか。そのことはどうですか。

○金井説明員 これについては関係各機関と相談しまして、大体の案はできております。

○機路委員 それは内容はどういうことになつておりますか。

○金井説明員 先ほど下総、百里の基地を考慮した空域について局長が説明申し上げましたように、たとえば下総の場合には、下総を利用する飛行機は千五百フィート以下にして洋上に出ると、それから百里の基地の場合には四千フィート以下に押えるとか、そういうふうな内容でござります。

○機路委員 そこで、空域の問題になりますと、いろいろあちこちの飛行場でも同じような問題が出てきておるわけですね。ちょっとこの問題をはれますけれども、ここだけなく全体的に空域のそういう再編をやるお考えはあるのかないのか。つまり成田ばかりでなく、どこかの飛行場でもどん飛行機の機数というものは伸びていっておるわけですね。昔のDC3ないし4くらいの、あるいはフレンドシップ程度のことと予想した空域設定がなされておる飛行場がたくさんあるわけですね。それと二つ目、やはりこういう幾会に全本

的に洗い直す必要があるのではないかと思いませんが、いかがですか。

○金井説明員 御指摘のとおり洗い直す必要がござります。それで、これは空港整備五ヵ年計画とも関連いたしまして、全国の空港について空域を再編成しようということを計画しております。

○機路委員 そうすると、成田の場合は、飛行場管制だけでなく、レーダー管制も含めてやるということですと、その範囲というのほどの程度になるのですか。

○金井説明員 正確な緯度、経度ということはいまわかりませんけれども、成田を中心としまして半径六十マイルの大体円の中、こういうことになっております。

○機路委員 そこでもう一つ、また角度を変えてお尋ねしたいのですけれども、羽田でBランが完成しましたね。Bランの最初の計画内容といふのは、要するに横風が吹いた場合飛行機の離発着をスムーズにしようというのがこのBランをつくる最大の理由だった。運用されて一週間か十日になりますね。どういう状態になっていますか。

○金井説明員 Bランの設置の目的は、御指摘のよう横風用といふこともござりますけれども、大森地区の騒音対策ということが一番大きな理由であつたかと思います。運用当初は多少のごたごたがあつたかと思います。

○機路委員 そうすると、その騒音対策といふは現れておると聞いております。

○金井説明員 Bランの使用については、CランとBランをどういうふうに併用して使うかといふことは、現場の関係官の意見その他も聞きまして、川崎コンビナートの上は飛べませんのでCランとの関連で離陸、それから着陸、どちらかに限定するというふうにいたしております。Bランができるから多少処理機数も上がりました。処理機数が約5%くらい上がっておりますけれども、

その処理機数等の関係についても、現場の意見は十分聞いております。

○機路委員 いろいろお話を聞いてみると、Bランができたためにかえってデイレーがふえている。それは羽田の構造を見るとわかるわけであります。Cランを横切ってBランがあるわけですね。おまけに駐機場あるいは誘導路というものがどうしてもBランを横切らざるを得ないわけですね。だから、かえって、飛行機が一機Bランを使っておりてくるということになると、飛び立つ飛行機、たとえばランウェー15のほうを使う飛行機を考えてみると、どうしてもそこでたくさん待たざるを得ないから、ずっと並んでいる。私もつい四、五日前自分で経験してきているわけですね。そうすると、これは騒音防止ということもあるけれども、横風用につくったというのを、無理でいろいろと今まで皆さん方のほうで、これができると処理機数もたくさんふえるのだということを宣伝されてしまつたからもあると思うのですけれども、こういう交差している滑走路をばく大なお金をかけてつくつたわけですから、現実的な機能としては、そういうことで、あまりお使いになるとかえって混乱ができる。ですからBランを使ってから以降、またホールディングが、四十分とか一時間というように飛行機に出ているわけですね。その辺のところ、ひとつ配慮してもらいたいと思うのです。

私がお尋ねねたいのは、そこおりてくる飛行機の飛行経路なんですが、たとえば南のほうから来た飛行機の場合で、御宿のポイントから船橋のほうを目指しておりてきて、そこから江戸のポイントを通って着陸体制に入る、こういうふことになつてゐるわけですね。この飛行経路をとつては、現場の関係官の意見その他も聞きまして、川崎コンビナートの上は飛べませんのでCランとの関連で離陸、それから着陸、どちらかに限定するというふうにいたしております。Bランができるから多少処理機数も上がりました。処理機数が約5%くらい上がっておりますけれども、

成田があり、百里があり、羽田がある。そうすると、成田なら羽田で一括管制するのじやなくして、羽田と成田とそれぞれ別に空域を持つて、そこから出る飛行機というのは、全部東京管制センターを通して、羽田と成田と相互に打ち合わせをしながら、飛ばしたりおろしたりしなければならぬということになるわけですね。この管制の問題はあ

とでありますけれども、今度Bランを使用する場合も、その辺のところ一体お考えになつてゐるのかどうか。つまり飛行航路とか経路というものが複雑にからみ合つて、しかもその周辺には小型飛行機あるいはヘリコプター等の離発着の場所もたくさんあるわけですね。この辺のところ、一体どういうような基本的な方向で整理されようとしているのか。そしてその場合は、実は大きなボイントというものは、成田空港というものを国際だけにして、羽田は国際線に使わないようにするのかあるいは成田にも国際線を入れる、羽田にも国際線を入れるということなのか、あるいは成田の場合は国際線と北に向ける国内線、羽田の場合は国際線と南に向ける国際線と国内線、そういう分け方をするのかどうかといふことも実は飛行場の使い方とからみ合つてくる問題がここにあるわけです。

○内村(信)政府委員 いささか考え方の問題になりますので、私から御答弁いたします。成田につきましての使い方、これは国際線といひは空域の再編成をする場合に頭に入れないとなりますが、その辺のところを、空域設定をする場合あるいは空域の再編成をする場合に頭に入れないとなるのじやないかと私は思うのです。その辺のものも、下総の基地との関係で、しかもすぐそろは、航空局のほうでもつこうですし、公団のほうでもつけこうでございますけれども、どういうようにお考えになつてゐるのか。

○内村(信)政府委員 先般厚木の問題でいろいろと先生から御指摘もございましたし、また御答弁申し上げたわけですが、その際に下総との関連でもつてものを考えております。私どもは元来厚木は使わないでいいでしよう、下総を使つたらいでしよう、こういうようなことを申しておつたわけでございます。しかし防衛庁には防衛庁のいろいろな考え方がありまして、厚木を使わざるを得ない。そうなれば、先ほど先生の御指摘があつたように、下総をなくして見たらどう考へればそうでございます。ただ成田につきましては、国際線でございますけれども、国内線との連絡便というふうなものが若干入ることは想定

されます。しかし性格はあくまでも国際線というふうな考え方、これが基本的な考え方になると思います。

それから空域設定の問題でございますけれども、そうすると、これから成田ができたら、さらにこのBランも使うわけですね。下総の基地があり、のBランも使うわけですね。下総の基地があります。しかしこれが非常に先ほど申し上げたような空域の設定を考えておる方向としては、成田でもってこれを一元的にコントロールするという方法を考えるべきではないかということで検討したいと思っております。

○機路委員 そこで下総の基地というものは、やはりいろいろな経路とまじわり合つて一番危険なところにあるわけですね。これを移転する、厚木が返つてきて、皆さん方結局厚木の飛行場を防衛庁にとられてしまつたわけですね。その前提としてやはり下総云々という話があつたわけですね。これで横にどかさないならばニアミスがこれからどんどん出てくると思うのです。この下総の基地にまたどこかの飛行隊が入つてくるというようないい話も聞いておるので、その辺のところの経過を、厚木の返還の過程の中で皆さん方何かお話し合いなさつていて、私は下総は少なくとも、そのあとところが下総が厚木に移つたとしても、そのあとにまたどこかの飛行隊が入つてくるというようないい話も聞いておるので、その辺のところの経過を、

では、成田ができた場合にどうなるかという問題が出てくるわけでございます。ただいまでも羽田と下総の関係はあるわけでございまして、現在は、下総の飛行機というものは海上に出て練習するわけですから、海のほうへ出なければならぬ。そこで海に出るにはどういう経路をとるかということですが、それは五百フィートくらいの低高度でもって、いままででは成田を通って銚子に出るというような経路をとってきたわけでござります。しかし今後成田ができますとそれができなくなるということとで、いろいろな問題が出ておりますけれども、これもいろいろ防衛庁のほうと折衝いたしました結果、成田を通りやすにもつて御宿寄りのほうに経路をとって太平洋に出てまいりということです、高度はやはり千五百フィートということで、これは解決できるであろうということで、一応その間の調整はできておるというのが現状でござります。

○横路委員 もう一点、先ほどの点を確認しておきますが、百里の場合も高度を下げるということですね。確かにいまのままの高度で空域を分けていると、空域設定からいうと、かなり無理をして急降下しなければ成田におりられないということになるわけですね。先ほどのあれですと、いまのは五千フィート、これを四千フィートにするということですか。

○金井説明員 四千フィートにするということでござります。

○横路委員 そこで、ちょっと話が横にそれますが、いまBランの話が出てきましたので、ちょっとその点に関して一点だけ。これはお願ひになるわけなんですが、Bランが出てきて、こういう問題が明らかになつたわけですね。というのは、全日空そのほかのYS-11あるいはフレンドシップもそうなんですけれども、VORの受信機の関係が、飛行機に実は一つしか実際の機械といふものが入っていないのですね。飛行機の操縦席そのものを見てみると、これは全日空のほうの運航規程も、これは運輸省のほうでも認可されて

いるわけですが、機械装置だけは、ボタンとかそこほか表面だけはついているわけですね。ところが、中身の機械というものは入っていない。経費を節約する意味で全日空のほうではこれを取り除いているのだろうと思うのですけれども、それをまた運輸省のほうでもお認めになつていて。ところが、Bランから入つてくる場合には、二つのポイントを見ながら位置決定をしなければならないVORだから方位になりますね。これを決定しながら江戸のポイントから着陸をしていく。なかなか船橋あたりのポイントをつかむことがむずかしいらしいのです。どうしてもVORというのは、受信機の関係は二つとも積んでおかないと位置決定ができない、方位決定ができるないという問題があるらしいのですけれども、その辺のところ、もしわかりだつたらお答えいただきたいと思いまして、もしあれでしたらひとつ調査をしていただいて、これは飛行機の安全確保という面からぜひ——表面の計器盤だけあって、中身の機械を積んでいないなんということはとんでもない話なんで、必要だからこそ飛行機をつくる場合にきちんとできているわけですね。そういうのは実は全天空の場合、VORの受信機ばかりじゃなくて、たとえば飛行機のウエザーレーダー、そのほかフライトレコーダーの関係も、全日空の例の事故のあといろいろ問題になりましたけれども、まだまことにY S以下の飛行機にはフライトレコードーも全然ついてないということのようなんですが、その辺のところ、運輸省のほうで御存じかどうかお尋ねしたいと思います。

○金井説明員 まず最初のVORのことのございますけれども、御指摘のとおりこれが二つあったほうが望ましいと思います。現在規則上一つでもいいので、VORとADFと、二つを使用しておることでございますけれども、これは二つ積むように指導したいと思います。

それから第二点のフライトレコードーでござりますけれども、事故後ジェット機にはフライトレコードーを義務づけました。ところが、Y Sだと

かフレンドシップのターボプロップには義務づけ  
ていなかつたわけでござりますけれども、これは  
二年以内に、昭和四十七年の十二月までにはすべ  
ての旅客機にフライティレコーダーを装着するとい  
うことを義務づけました。それからさらに、四十  
一年の時点では義務づけていなかつた操縦室音声  
記録装置、ボイスレコーダーといいますけれども、  
ボイスレコーダーはパイロットがしゃべったこと  
は全部録音されるわけですけれども、このボイス  
レコーダーも義務づけております。したがつて、  
今後は事故調査その他に非常な威力を發揮するの  
ではないかというように考えております。  
○横路委員 そういうことで、まだまだこのYS  
11には問題があるので、これは時間を改めて  
またお尋ねすることにします。  
そこで空域の問題にまた戻るわけですけれども、  
ブルー14に沿つた横田の壁があるということは從  
来から言われているわけですね。厚木なり横田な  
り立川なり、いまいろいろ問題が動いているよう  
でありますけれども、やはりここに壁があるとい  
うことは、非常に管制上あるいは早く飛ばすとい  
う意味でも——名古屋に行くだけでも、横田の壁  
がないとの遠回りして大島回りで行くのでは、飛  
行時間も変わつてくるわけですね。その辺のこと  
については、運輸省としてはこの壁をどうする  
かという話し合いの動きがいま非常にあるわけで  
すから、厚木も返つてくるということになるこの  
際、これは考えるべきじゃないか、交渉すべき  
じやないか、あるいは政府として、できるだけ空  
は日本に返してもらうという方向での話し合いを  
すべきじゃないかと思うのですけれども、横田の  
壁についてはどうのようにお考えになつてますか  
○内村(信)政府委員 御存じのとおり、例のブ  
ルー14でござりますけれども、これにつきまして  
は従来は全然触ることはできなかつた。しかし、  
だいぶ前のことですね、四十三年ごろだつたと思  
いますが、このころ米軍のほうと交渉いたしまし  
て、二本の横断ルートをつくつた。すなわち羽田  
リバーサル、浜松直行ルート、これをつくりまし

て、西行便はこれに乗つけていくとということにいたしまして、ただいま西行便の大体八〇%くらいかと思いますが、それくらいはそのルートを使つていろいろなことでござりますので、その辺は前に比べますとだいぶよくなつたというふうに考えられるわけでございます。

○横路委員 しかしその場合でも、羽田で飛行機を飛ばす場合に、管制センターに連絡して、そこから横田に連絡をとつて、オーケーをとつてやるという手続になつております。オーケーが出なかつた場合には回さなければならぬ。オーケーが出たらそのまま飛ばすことができる。ですから、基本的な姿勢としてはやはり空域というものは日本で管理すべきぢやないか。そういう方向での話し合いは全然なさるお考えはないわけですか。

○金井説明員 御指摘のとおり、横田の米軍等といふ管轄官が連絡をとるということはわざらわしいわけで、ないにこしたことはありません。この交渉につきましては、外務省その他にわれわれのほうとしても今後そういう働きかけはするつもりでございます。

○横路委員 時間もございませんので、次に管制官の問題について、これは成田とも関連をしてくるわけですが、お尋ねをしていきたいと思うのです。

毎年確かに定員はふえているわけですね。定員はふえているけれども、それに伴う実員がいるのかいないのかということになりますと、はなはだ心細い次第なんで、そこで最初にお尋ねしたいのは、羽田の場合、定員とその資格の有無——無資格者も相当いるようなんですが、その辺のところからまずお答えを願いたい。

○内村(信)政府委員 管制官について申し上げますと、羽田の場合には配置人員が六十七名ござります。その中で技能証明を持っております者が五十七名、未取得の者が十名、大体八五%が技能証明を持っておりまして、残りが未取得、こういうふうにかつこうになつております。

○横路委員 未取得の者が、つまり無資格の全然

その資格のない者が十名ほどいるわけですね。さらに、たとえば一つだけ指摘したいのですが、羽田の場合でも、ターミナル管制の入出城調整席あるいはFDRという捜索管制席、これについては各チーム大体十三名から十二名ということで五チーム編成になっていますけれども、やはり有資格者でない者がすわらざるを得ないような、そういう要員配置になっていますね。どうしても無資格者、つまりそここの席にすわる資格のない者がすわらざるを得ない、私はいま現在の各チームについての、それぞれどういう資格を持つていてどこにすわっているかという表を持っているわけですがれどもそれを見ると、必ずしま私のほうで話をしたFDRあるいは入出城調整席にはそんな資格がない者がすわらざるを得ないような、そういう状況になっているようです。ですから、十名の無資格者がいる。各チーム大体二人ないし三人ですね。これがも忙しくなると、ときにはいろいろ連絡せざるを得なくなる、さらにそういうような問題があるわけですね。こういう問題を要員の養成の問題としてどのようにお考えになつていいのか。大体無資格者が、ここにすわる資格のない者がやつているのですから、それだつて大きな問題だと思うのですが、養成のほうを含めてどのようにお考えになつているのか、お答え願いたいと思います。

やらざるを得ないわけであります。これはいずれの国においてもそういうことでございまして、アメリカなどにつきましても二〇%くらいはオン・ザ・ジョブ・トレーニングというものが入っておるということであります。そして、こういう新人を養成して、それを現場につけてまいりますためには、オン・ザ・ジョブ・トレーニングというものをどうしてもやらざるを得ないのでございまして、どうしても入れざるを得ない。ただ、これが一ヵ所に非常に多く入ってくるということになつてしまりますと、全体の関係から安全性にも支障を及ぼすということをございますので、なるべくこれを平均化してまいりたいということで、現在におきましてはどのシフトをとつてみても八五%以上は有資格者が占めるということにしたいといふことでやつております。平均的にまとまっておる。それからまた、オン・ザ・ジョブ・トレーニングは、各シフトにつきまして、なるべくみな時間帯を見てそこに入れていくということを配慮しておるつもりでございます。そういうことをやっておるわけですが、さらに訓練主幹といふものを新しく定員がとれたので、そういう者を配置して、指導責任者をつけまして、その指導のもとにめんどうを見ていくという方法をとつております。

○横路委員 そうすると、板付の飛行場について  
は、これは管制は飛行場管制だけですか。それと  
もレーダー管制も含めておやりになるのですか。  
○内村(信)政府委員 レーダー管制はあとになる  
と思います。さしあたりはやりません。

○横路委員 いまそのレーダーを米軍がどんどん  
これは持つていいでしまつてゐるわけですね。そ  
うすると、この板付の飛行場という、非常にこれ  
は重要な飛行場で、はたしてレーダー管制をやら  
ぬということになりますと、まあこれは二種空港  
並みになるわけですね。いわゆるウエザーミニマ  
ムというものが非常に悪くなつて、欠航率が多く  
なるということは当然予想されるわけですね。福  
岡の管制センターで、出発とか着陸とか指示を与  
えるということになるわけですね。そうすると、  
飛行場管制だけをやるということになるわけです  
ね。これは、ここは具体的にこれからどうお考え  
になつてゐるのですか。これは早急にレーダー管  
制をやらなければ、どうしようもなくなると思ひ  
ます。

○金井説明員 御指摘のとおり、レーダー管制は  
早急にやることがベター、望ましいのですが、當  
初飛行場管制と進入管制を二十八名でやります。  
ILSがあるということと、東京、大阪などの交  
通量ではないということで、当初はレーダー管制  
なしで二十八名でやりたい。要員を養成し次第、  
レーダー管制要員として十五名配置するといふこ  
とを考えております。

○横路委員 そうすると、四十三名のうち十五名  
というのはレーダー管制の要員なのですか。

○金井説明員 そうです。レーダー要員です。

○横路委員 それをことしの秋までに配置すると  
いうことなのですね。

○金井説明員 そうです。

○横路委員 それで板付の要員というのは四十三  
名ですね。一体どこから持つてくるお考えなので  
すか。

○金井説明員 先ほど局長からのお話がありま  
したように、全国の各空港あるいは管制部等からで

きるだけ均一に充てたいというふうに考えております。  
○横路委員 具体的にはどこから何名、どこから何名というものはできているわけでしょう。  
○内村(信)政府委員 実情を御説明申し上げたいと思います。  
これにつきましては、もう少し全体的にいいますと、四十六年度の定員増でございますが、板村が先ほど先生御指摘のとおり四十三名、それから成田が新たに三十七名、これには十月以降配置のことは先ほど申し上げたとおりでございます。それから、そのほかのものを加えまして大体百二十名程度というのが、四十六年度の増員分ということがあります。そのうち二名程度は研修要員が入つておるかと存じます。したがいまして、こういうものを充当していかなければいかぬわけであります。これに対しまして航空保安職員研修所、ここでもつてこの三月末にもう卒業いたしましたが、これは三十三名おります。それから、さらにつきの九月末までに専修科の学生を六十二名養成いたします。そういうふた者を合わせて九十五名程度というものが充当されることになりますが、先ほどの数字でもおわかりのように、これではまだ不足でございます。そこで、さらに不足分については、防衛庁からの割配というふうなことも考えてまいりたいというふうに考えております。  
それから、なおもう少し詳細に申し上げますと、四十六年度の管制要員というものは、成田の運用開始というものがありまして、相当大幅に膨張いたします。それにかけて加えまして、板付の移管といふ状況でございます。したがいまして、從来の養成われに言わせるならば、ある程度卒然としてきつたような感じでございまして、そのためには多數の要員が一挙に必要になつたというふうな状況でございます。したがいまして、從来の養成計画に入つていなかつたというふうなことがございまして、また先ほど申し上げたような養成計画では必ずしも十全なものとはいえないわけでござります。しかし、一方そういったものをやらなければ

ればいかぬという必然性もございますので、そのためには、東京国際空港とかあるいは大阪国際空港における業務を一部縮小できるものは縮小する、あるいはそのほかの空港においても、あるいは管制官を管制通信官に置きかえていくようなこともできる場所もある、そういうふうなところからこういったものを捻出して、肩がわりをしてやっていくということで、これをまかなつてまいりたい、というのが偽らざる実情でございます。

○横路委員 一般論としてはそのとおりだらうと思うのです。しかし研修所から出るといつても、これは使いものになるまでには、少なくとも飛行場管制官の資格をとるまでに一年かかるわけでしょう。そうすると、十月とか六月というのはおかしいのじやないですか。

○金井説明員 ただいま申し上げました東京と大阪のPARについて、残りの十五名分でござります。

○横路委員 そうすると、東京と大阪のPAR分これを廃止することだってほんとうは問題があるP A Rが故障するとかいった場合に一体どうするかということになる。これは大問題になるわけでしょう。ですからその問題もあるわけです。業務を縮小するといつたって、必要だからいままでずっと置いていたものを、要員が足らぬ、配置をしなければならぬというのを、業務を縮小してやる、これはやはり安全性の点から考えていいままでそういう席があつたのを、それを簡単にやめてしまふということになる。それは大きな問題だと思うのですよ。

○金井説明員 そうすると、東京と大阪のPAR分これを廃止することだってほんとうは問題があるP A Rが故障するとかいった場合に一体どうするかということになる。これは大問題になるわけでしょう。ですからその問題もあるわけです。業務を縮小するといつたって、必要だからいままでずっと置いていたものを、要員が足らぬ、配置をしなければならぬというのを、業務を縮小してやる、これはやはり安全性の点から考えていいままでそういう席があつたのを、それを簡単にやめてしまふということになる。それは大きな問題だと思うのですよ。

○横路委員 広島だって、これは予算がついているわけですから、四月一日からほんとうは供用開始ということになれば、これは訓令か何かで、二

カ月前からそこに要員を配置して訓練をしなければならぬことになつて、おなじくこのほうの試験規則でもって、たしかそういうことになつてゐるはずです。二カ月前から配置をしてやることになつて、まだこれはだれも配置されていないわけですね。まだこれはだれも配置されないわけでしょう。予算をつけた、レーダー施設をつくつた、しかし、これだけ一体、四月一日から予算はついているけれどもほんとうに供用開始されるものかどうか、これはそんな態勢であります。運輸省としてどうですか。

○金井説明員 これはあくまでも十名は、配置しよとしておる残り十五名の中のもので、二十八名の中には入つております。

○横路委員 そうすると、いまわかりませんか、二十八名をどこから持つくるかというの。

○金井説明員 これはたまたま資料をきよう持つてきておりませんので、早急にお知らせしたいと思つております。

○横路委員 それは資料がないのじやなくて、持つてくるところがないのじやないかと私は思うのですよ。五名、五名というのは、それは板付に持つていくために縮小するというようにいろいろな経過の中では話を私は聞いておるわけなんですが、ほんとうはそれはぜひお答えをいただいて次の質問

聞きました、東京については十月、大阪については六月過ぎに、要員がある程度熟練を積んでからその五名を引き揚げるというふうに考えておりま

す。

○内村(信)政府委員 たいへん恐縮でございます

けれども、こまかい資料はいま持つてきておりま

せんので、あとでお届け申し上げますけれども、

大体の考え方を申し上げますと、先ほど申し上げ

ましたように、各特定の場所につき込む要員につ

いては、やはり各ポジションから均等に持つてい

かないと、取られた部分が非常にショックを受け

るということで、全体的なものとして考えておりま

す。その場合には、少なくともいがなるポジ

ションにおいても、資格取得者が八〇%を割るこ

とがないようにといふうな基準でこのことを

やつております。なお、詳細につきましては、後

ほど資料として提出させていただきたいと存じま

す。

○横路委員 広島だって、これは予算がついてい

るわけですから、四月一日からほんとうは供用開

始ということになれば、これは訓令か何かで、二

カ月前からそこに要員を配置して訓練をしなけれ

ばならぬことになつて、おなじくこのほうの試験規則でもって、たしかそういうことになつて、二カ月前から配置をしてやることになつて、まだこれはだれも配置されていないわけですね。まだこれはだれも配置されないわけでしょう。予算をつけた、レーダー施設をつくつた、しかし、これだけ一体、四月一日から予算はついているけれどもほんとうに供用開始されるものかどうか、これはそんな態勢であります。運輸省としてどうですか。

○金井説明員 広島のレーダーにつきましては、

四十六年十月から運用するというふうに計画して

おりますので、これの要員はいづれきめたいとい

うふうに思つております。

○横路委員 さらに、これは沖縄の問題もあるわ

けですよ。沖縄の要員ということになれば、これ

は四十七年度からですね。これも管制官を相当出

す必要があるわけでしよう、那覇と管制センターと、二つ必要なわですか。そうして成田です。

○内村(信)政府委員 それは成田に必要な——本年度じゅうに、これは

予算を見ると、少なくとも三十七名は配置する

うことですよ。成田にこれだけ三十七名なん

か——順番からいってですよ、必要性からいって

それが成田に必要な——本年度じゅうに、これは

予算を見ると、少なくとも三十七名は配置する

うことですよ。成田にこれだけ三十七名

らざる時点において引き継ぐということでおざいますけれども、これはことしの問題ではなく、四十七年度の問題として考えております。それからさらにセンターの分でござりますけれども、これは事実問題として施設を引き継ぐということが相当おそくなりそうあります。と申しますのは、嘉手納で先方は施設を持つてゐるわけでございますけれども、嘉手納の施設はそのままこちらに引き継がしてくれない。そこでどうしますかというと、施設は新しく日本がつくりなさい、それによつて施設ができるからテークオーバーするといふことにせざるを得ないと思ひます。施設をつくりますためには、これが調査に約一年間、その他調査、それから電波の割り当てその他をもらひますので、それが竣工いたしますのに約二年間合計三年間ぐらいかかるということにならざるを得ないわけであります。したがいまして、その沖縄のセンター分、コントロールの引き継ぎといふものは、事実問題として相当おくれざるを得ない。したがいまして、要員もそれまでに充足したいというふうに考えておるわけでござります。

セヒこれはしてもらいたい。那覇にしたってセンターハはもちろんそなうなんでしようけれども、那覇空港の場合だつて、またこれは防衛庁といろやり合つてゐるわけです。防衛庁から人をもらうたつて、きようは防衛庁は呼ばなかつたのでされども、実際は防衛庁のほうではそんな人を出すなんて言つてないのですね。二人か三人くらいですよ、出すといつても。毎年毎年二十人くらいは管制官といふものはやめていっているわけですね。その分だつて見なければならないでしょう。そうすると、要員を確保するといつても、定員だけはついても、実員のほうはいらないということになる。これは管制官だけを例にとってお話ししている。あの無線の技術そのほか航空管制技術、この関係だつて全く同じ問題ですね。だから皆さんのほうは、成田をたとえ三月一日開始なんという前提を置いてやつてあるからこういう無理が出てくるのです。先に延ばしたらいいぢやないですか。そうしたらその要員計画に合わせて、ほかのところに無理をかけないでスムーズにいくのですよ。いま業務を合理化だとおつしやつたけれども、これは合理化ぢやなくて縮小でしよう。また、その人が養成できれば復活するというお考えが皆さんのはうにあるはずなんです。これは必要なんですから。さらに、管制官を置くところをやめると言つたけれども、いまやめるところは、皆さん方の基準からいつたつて、一ヵ所か二ヵ所くらいしかないぢやないです。一万機以上といふところを基準におけば、やめるところはどこになりますか。奄美大島ですとか、この近くの江東のヘリポートですか、そそくらいしかないのですね。しかし、これだつてなくすのは本来非常に大きな問題なんですよ。これはあとで、もうちょっと時間を見て、ローカル空港のところで少しお話をしますけれども、非常に無理があるのですね。そこで大臣にお尋ねしたいのですけれども、とまかく今までのやりとりの中でおわかりのようになりますが、管制官あるいは全部の保守、保安の要員とい

うものは非常に不足をしているというのが現状なんです。たとえば、管制官ばかりじゃなくて、航空管制技術あるいは無線技術の要員というのも五百五十二名中七十九名が資格なしなんです。そしてことしから必要なのは八十四名ですね。成田とか広島とか東京のBランもできたということになると八十四名も必要だ。そうすると無線の保守をする人員だって、一体成田に要る人間はいるのかどうか。これも詰めて議論すれば、どこから持つてくるかということになれば、やはり人はいるわけです。そのところを、大臣今まで御承知されているのかどうか。ともかく三月一日に佐藤さんが命令をしたから飛ばさなければならぬという前提でものを始めるに、空域の問題だつて十分じやない、保安の要員だって十分じやない、管制だって十分じやない、こういう状態の中で出発させるというのは非常に無理が出てくると思うのです。特に成田の場合は、大型のいろいろなジェット機が入つてくるということになると、そういう保安の要員というものは、とにかくきちんと確保しておいて飛ばすということとでなければ、事故でも起きたら、ほんとに世界に対しても非常に大きな影響を与えるわけですね。日本の恥をさらすことになるわけです。その辺のところを大臣として、そういう期日設定をしてものごとを進めるのじやなくて、いまの態勢に合わせて進めていくというようにお考えを変えられることが、私は必要ではないかと思うのですが、大臣のお考えをお伺いしたいと思います。

当局の計画というものは信頼してよろしい。私はこう考えておりますので、特に総理の三月までにやれ、こういう命令のもとにいわゆる工事を進めているのではなくして、すでに事前においては、四十一年度において、昭和四十六年のおそくも六月には出発する、こういう予定で工事の計画が進められたわけであります。いろいろ収用等の問題がありまして半年以上もおくれることになりました。

したがつてそれらは保安関係の要員についても万全を期しておりますので、私といたしましてはそれを変更する必要はもちろん考えておりません。ただ、今後ともに十分なる措置をしていくことは必要でありますから、したがつてこの国会におきましても設置法の中で航空保安大学校に昇格をし、かつまた收容人員も増加をして、そして将来ともに改善の五カ年計画のいわゆる充足に対しては、これにこたえるべく設置法の改正をお願いいたしておりますようなわけでありますから、成田空港に関してもは全く心配はない、私はかように考えております。

なお、御承知のように板付あるいは沖縄が返つてまいりますれば、それに対する要員は当然に必要であります。しかしながら、政府としては、また運輸省といたしましても、航空安全は最大の要件でありますから、それに沿うべく十分なる措置を講じてまいる所存であります。

○横臥委員 いろいろ数字をあげて積み重ねていくと、つまりどこから人を持つてくるかというふうとで話を進めて考えてみると、成田に持っていく人員なんというのは、それは人はいるわけですから、ほかをつぶせばできますよ。ほかに無資格者ばかりどんどんふやせばそれはできますよ。しかし、そうではなくて、今までさえ非常に無資格者が多くて困るという現状の中から、さらにそれを薄くまでして四十七年の三月末までに、つまり四十六年度末までにやらなければならぬという問題ではないと私は思うのです。どうしても無理があるから管制官を引き揚げてくる。今まで管制官を置いていた飛行場から引き揚げてくる。引き揚

別その他の二種空港の実態というものは、そういう結果になつたのです。北海道の例を見ても、これはあとでお話ししますけれども、ニアミスが非常に発生しておる。管制官を置いてないのですから、管制通信官だけでやつてある。女満別でいじょうぶじやないんだということを一時間かけてお話ししてきたわけなんです。少し話も聞いてもらわなければ困るわけなんですがけれども、そういうことで養成計画のほうですね。たとえば無線の問題について少し話をしてもいいのですが、それとも、無線の問題あるいは航空管制の技術の要員、保安要員の点について話をしても同じ問題が出てくる。管制よりもろきびしい状況になつているわけです。ですから、その保安大学校にしてやるといったて、その定員そのものは別にふやさないわけでしよう。これは大幅にふやさなければほんとうはどうしようもない時点に来ているわけです。先に定員の予算がついている。あとからそれに合わせて何とかいくといいういまの仕組みになつていますから、それはやむを得ないのかもしれませんけれども、しかし、現状はそんなことを言つていられるような状況ではないと思うのです。

ですから、話を元に戻しますけれども、この成田の問題についていまお考えになる必要はない、こういうことでしたら、一つづつ積み重ねの数字をやつしていくと、考え方ざるを得ない状況に来ると私は思いますけれども、これは航空局長どうですか。

○内村(信)政府委員 先ほども御説明申し上げたとおりでござりますけれども、確かに成田とか板付とかに人員がたくさん要ります。それに見合う人員は養成しているというふうに申し上げたわけでございますが、これは新人であるからいきなり回りすわけにはいかないではないか、どこかから持つてくれれば、どこかとられるところがショックを受

けるぞ、こういう御意見であらうと思います。しかし、これは先ほど御説明しましたけれども、もちろんこの新人を全部成田なり板付に回すといふわけではございませんで、当然経験を持った人が行かなければならぬわけでございまして、これはほかからいままでの経験者を確保する。その持っていく場合にも、一ヵ所からずっと持つていけば、そこがインパクトを受けますから、そういうことはできない。したがいまして、そこの新人は全国的に薄く広くばらまく。大体平均的にばらまして、その上で平均的に全国から有資格者を揃出して新しいところに回してまいるというような考え方でございます。そしてその結果が、どこの場所をとっても平均的にいいますと大体八〇%は有資格者がいるという形にしてまいるというふうなことでございます。

それで先ほども申しましたが、アメリカその他各国、ソ連もおそらくそうだと思いますけれども、そういうた例を見ましても、有資格者は大体八〇%ぐらい、残りの二〇%はオン・ザ・ジョブ・トレーニングでやるというような事情もございますので、そういうことで決して不完全ではないと考えておるわけであります。

○横路委員 管制の問題は時間がありませんのでこれで終わりにしますけれども、ソビエトなんかの場合は席に管制官がそれぞれ二人ずつついてやっているわけでしよう。日本のよう一人でももって無資格者も中に入つて、全くの無資格者も指導しながらやるなんという、そんな状態にはなつてないわけですね。ですから数字だけばんと出してきて比較されたって、中身が違うのですからそれは議論にならぬと思うのです。

そこで時間がございませんのでローカル空港の問題について簡単に御質問したいと思うのですけれども、その前に空港整備五カ年計画の第一次は、たしか四〇%程度の達成率で終わってしまったって、去年の十二月五日に第二次空港整備五カ年計画が決定されたわけですね。総額五千六百億円ということですけれども、この骨子については例の答申

目標というのには一体どこに置いているのかという点が、今年度予算を見てもはなはだわからぬわけです。この具体的な五ヵ年間の政策目標というのを、時間もありませんので簡潔にお答え願いたい。  
○内村（信）政府委員 達成目標と申しますと、具体的にどの空港をどうするということをございます。（横路委員「そういうようなことをされね」と呼ぶ）それは実はまだできていないわけですね。」と申しますのは、この前いま先生御指摘のような骨子ができまして、五千六百億ということで大体それについての考え方の大まかなものをお示ししたわけでござりますけれども、その内容につきましては現在計画中でございまして、さらにこれを航空審議会等にかけて、そこでいろいろ御議論を願いまして、その上できめたたいと思っておりますので、現在まだありません。  
○横路委員 ところが、現在ないというのもおかしい話なんですね。なぜおかしいかというと、この答申の中で航空旅客のたとえば需要について、国内線の場合、昭和五十年には四千万人になるふえるだろうということになりますと、それはたとえば各空港からいうと北海道なら大体どのくらいの旅客は伸びるだろう、九州ならどうなるだろう、東北の仙台ならどうなるだろうということが基礎になって一億二千万という数字は出てきておるわけですね。そうすると、それを輸送するためには、たとえばこの飛行場にはエアバスを入れる、東北の仙台ならどうなるだろうということが、これはジェット化するということがあつて、そしてその上で、じや飛行場の滑走路は、たとえばそこは千二百メートル、そこは二千メートル、そういう政策目標があつて、その中の五ヵ年計画、ということにならぬと、第一次五ヵ年整備計画、これはとにかく失敗したわけですね、達成率が三七%ですからね。これは最後のときに達成でき

なんぶり勘定で総額五千六百億をきめて、適当にその中でやるというのでは、皆さん方がおっしゃる年計画といふのは、やはり政策目標があつて、そのうちの初年度どれだけやります、五六年でどれだけやりますということでなければ、計画といふことの名に値しないものだと思うのですね。何かじや、そこまでの作業はまだ進められないで今度の第二次整備計画は出発された、こういうふうに理解してよろしいわけですね。

○内村(信)政府委員もちろんその需要をはじくときに六十年一億二千万とか、そういう数字を出したわけでありまして、それにつきましてはいろいろ積み上げを実はやっております。しかし、それもいろいろな御議論が出来まして、こういうふうなことはいえるけれども、はたしてそうなるかどうか非常に疑問がある、いろいろなことで種々な角度から議論が出されたわけであります。しかし結論として、マクロ的に見て大体この辺ではぼ間違いはないだろう、少なくとも趨勢としてはこんなものではないだろうかということで、一億二千万とか一億三千万といふものが審議会でも承認されたというようないきさつでございまして、それにつきましては考え方いろいろ出してましたけれども、さらにその詳細についてはいろいろな御意見もある。さらに、これはどちらかといへば航空というもののプロパーといふか、航空の面からだけ強く見過ぎておるきらいなきにしもあらず、そういうことで、大臣もよく言つておられる総合交通というような面からもう一回積み直してから具体的なものをつくりたいというふうに考えておるわけあります。

○権路委員だから、そうするとほんとうに何をやつておるかさっぱりわからないので、たとえばYSだつたら、千五百メートル滑走路、ボーイング737なら二千メートル、大型のエアバス、DC861型だつたら二千五百メートルから三千メー

トルの滑走路が必要だということで、やはり長期的な見通しに立って空港の整備をやつていかなければならぬと思うのです。いまのお話を聞いていますと、何か第一次計画が失敗した、最後までやつてしまふとそれが明らかになりますから、途中から第二次に切りかえたというような、そんな印象があるわけです。この第一次が失敗した原因といふのは財源の問題が一つあるわけです。そういう意味では、今度はその点での考慮が払われているわけですから、そこで一つだけちょっとお尋ねしておきたいのは、この五千六百億の財源ですね。聞くところによると財政投融資で二千六百億、一般会計から千三百五十億、地方団体から二百五十億で、あと一千二百五十億程度については、航空会社の負担だというように聞いています。その線に沿って着地料を二〇%上げる、あるいは航行援助施設利用料を新設するというようなお話ですけれども、これもIATAとの関係その他で何か話が解決していないように聞いているのですけれども、どういう現状になっていますか。

○内村(信)政府委員 私も具体的な数字は持つておりませんが、大体の考え方をおっしゃるとおりであります。IATAの問題は先般来いろいろIATAのほうと交渉いたしまして大体まとまりました。したがいまして、IATAのほうは、これが少なくとも十一月にはそれを含んだものの運賃値上げを申請すると思っております。それとはまた別個に日本政府としては、航行援助料というものを、外国の航空会社から徴収しようということについてほぼ了承を得たわけであります。

○横路委員 IATAのほうで運賃値上げというのは、旅客運賃の値上げですね。

○内村(信)政府委員 そういうかつこうになると思います。

○横路委員 それはどのくらい値上げする予定になっていますか。

○内村(信)政府委員 IATAの決議でございますから、まだこちらが認めたとか認めぬとかいう段階ではございませんけれども、IATAという

国际航空輸送協会、その中に私も詳しく存じませんが、旅客については大体エコノミーファイの一定程度ではないかと思いますが、それを徵収して、そういうものを航行援助施設の設置、あるいは維持費用に充てよう、こういうような考え方と承知しております。

○横路委員 そこで国内航空運賃の値上げも何か一〇%程度考えておられるというような話を聞いておるわけですね。航空会社のほうが着地料の値上げや航行援助料を認めたのは、どうも運輸省のほうでそれと引きかえに約束を与えていたり私もうも思うわけですけれども、現在の航空会社の利益、日本航空の四十五年三月決算で見ますと、計上利益というものは二百三十一億円ですからもあるわけですね。そうすると、これは運賃値上げをしなくてやれると思うのです。大藏あたりもそういうふうなお考えのようですけれども、これは運輸大臣にお尋ねしますが、公共料金の抑制という國の方針もあるわけですから、これは運賃値上げをしないで、当分の間は、今まで利益をどんどんあげている航空会社に負担をさせるという方向でこの財源を考えるべきだと思いますけれども、運輸大臣どうですか。

○内村(信)政府委員 確かに先生御指摘のような点もあるかと思います。しかし航空会社は、日本航空のほかに全日空もあり、国内航空も東亜航空もありまして、必ずしも全体がそう大きな利益をあげていない。しかしあつしやるとおりのこともありますので、私はこういうふうに考えております。つまり今度の空港整備につきまして五千六百億の金が必要なのです。その中で、当然これは受益者負担というふうにならざるを得ないわけですが、ございまして、その中で、ある一定の額をどうしても負担しなければならぬということになります。つまり空港整備につきまして五千六百億の金が必要なのです。その中で、当然これは受益者負担といふふうに思いますが、その場合に、原価項目に入つてくるのでありますから、ほかの原価も一緒に考えまして、それを現行のものに加えて適正原価というものをしてみて、適正原価

にプラス適正利潤、これが航空運賃の、航空法上の基準でございますから、そういうものと比べて、それ以内に十分いまの運賃がおさまっているのでしたら運賃上げの必要はないけれども、適正原価プラス適正利潤というものに入らない。それはそれをどうするかということになれば、適正原価プラス適正利潤だけの運賃は上げなければいけないのだろうというふうに考へておるわけあります。

そこで先ほど運賃上げの了解があつたかどうかというようなことでござりますけれども、私ももといったしましては——私どもといつたらいいのか私といつたらいいのかわかりませんけれども、私といたしましては、本来空港を整備するということについては、それが必要であると觀念すれば財源が当然要るだらう、その財源を捻出する場合には、税金で持つか、あるいは受益者が持つかよりしようがないであらうというような考え方にして立っているわけでございます。したがいまして、もしもその空港整備が必要でないという議論ならこれはまた全然別でござりますけれども、空港整備が必要であるということになれば、むしろ一般の税金で負担するよりも、受益者によって負担するのが一応の筋ではなかろうかというふうに考へておるわけでございます。したがいまして、そういう場合には当然、本来は航空会社と申しますか、いわゆる旅客から負担していただいていいのではないかというような議論もあつたようでありますけれども、いろいろ議論をしました結果、受益者の主体は航空機であろう、したがって、旅客に直接いくのはおかしい、航空機から取るべきであるというようなことになりました。航空機から取るとすれば、先ほども申し上げたように当然適正原価プラス適正利潤をこえる部分についてはやはり考えておるわけでございます。したがいまして、そういうような旅客が負担する。受益者が負担することによって、空港整備をはかるというようなこ

○橋本国務大臣　大体航空局長からお答えいたしましたが、この航空料金の値上げにつきましては慎重な態度で処理したいと存じます。ただ、たゞいま説明がありましたように、たとえば国鉄のようなものになりますと、従来ほとんど国の出資がなくて受益者負担であれだけの事業をやっております。航空事業は当初開発の時期でありましたから、かなり国が飛行場の整備については金を出す、あるいは地方団体の金で対処してきたのであります。ですが、これだけ発達してまいりまして企業として相当成り立つようになつてまいりました今日では、ただいま説明したような、受益者がある程度持つという主張を取り入れる必要があろう、こういうふうに考えておりますけれども、いま物価問題がやかましいおりでありますからして、もし申請があつた場合は、十分に各社の事情を調べた上で、そうして慎重な態度をもつて臨みたい、かように考えております。

○機路委員　そういう、まだ航空会社のほうに約束を与えていないということであれば、やはり政府のそういう料金を抑制するという方針もあるし、さらに日本航空なんかの場合は、五〇%という政府の持ち株に対しても利益が八%以上あがると配当しなければならぬということになるから、内部留保のほうにあがった利益を全部回してしまつて八%にならないように抑えておるというわけです。だから大蔵省のほうからいろいろな問題が提起されてきておるのが現状だろうと思うのです。だから大蔵省のほうでは航空運賃を値上げしないで、内部留保しておる分を吐き出すことによって当面は十分やつておけるのではないか、こういう方針のようになりますので、ぜひ運賃値上げといふことで旅客にはね返らない方向でこの問題は解決をしたわけでございます。

していただきたいと思うのです。空港を整備しなくてもいいなんていうことをいってない。何もそれは選一の問題では決してない。空港整備を進めながら運賃上げしないでも済むですから、ぜひそういう方向で問題を解決していただきたいと思うのです。

いうのですね。非常に危険な状態になつてゐるわけですが、こういう空港の設定、それからローカル空港のこういう地形上のいろいろな危険な空港、旭川の空港だって山のところにあって、あそこはあれ以上延ばすわけにはいかない。せっかくつくったけれども、あれだったらほかに飛行場をつくらなければならぬという問題もあるわけです。その辺のところを、まず地形の関係あるいは滑走路の関係で、私がいま指摘したこれらの危険な飛行場について、運輸省としてどのようにされるお考えなのか。

○金井説明員 飛行場を設定する場合には、風向の問題だとかあるいは地形、土地の要因とか、いろいろな要因があると思いますけれども、全国のローカル空港につきましては、御指摘のとおり、掛けがあつたり、あるいはじやまのがあつたりというようなところがあることは事実でございまして。そしてそういうことは決して望ましいことではございませんけれども、それではどうやって安全性を確保するのかとということでございますけれども、これにつきましては、運航制限、あるいは重量の制限などか速度の制限などか、こういう運航制限をしながら安全性を確保しておるというところでございます。

○機路委員 これらの空港についてこれからどうしようということはないんですか。どういうように整備していくこう、つまり、こういう両端ががけになつているような空港、これからはそういうようなどころには認めないと、そういう何か基本的な方針というのはどうですか。青森飛行場なんというのは、飛行機がオーバーランしたら落ちてしまう。そういう飛行場は困るわけですね。たしかこれは千二百メートル滑走路だと想いますがれども、私はそういうことについての終点検をまずやる必要があるのじやないかと思うのです。

○内村(信)政府委員 滑走路の短いものはいろいろ理由があると思いますが、これは青森ではなく、基本的、全般的なことで申し上げますと、Y Sについては大体千二百くらいで足りるというような

ことをいわれておりませんが、しかし安全を考えまして、できるだけ千五百くらいには延ばしていきた  
いというのを基本的な考え方でございます。ただそ  
の中でも、どうしても地形の関係で延ばせないと  
いうものがある。それならばそこに飛行場をつくる  
らないかといえども、そのほかにどうしてもつくる  
場所がない、したがつて飛行場は悪くともこれ以  
外にどうしてもないというような場合には、やは  
りそこにつくりますけれども、その場合には、や  
はり運航上の制限をいたしまして、安全には最大  
の配慮をいたすということをしていかなければな  
らぬ。青森なんかについてもそういうふうなこと  
でございまして、両端がかけになつておりますと  
そこで天候状態によつて気流の悪い場合が生じま  
す。そういう場合には危険でございますので、天  
候によつて運航限界をきびしくするということを  
やつてまいりたいと思います。

○横路委員 これは鹿児島空港の場合ですが、今  
度新空港ができるようありますけれども、近く  
に体育館があつて、そういう関係で進入角度等の  
関係から、滑走路についてのおたくのほうの告示  
は、千八十メートルということになつてゐるわけ  
です。ところが現実には、あそこはボーリング場  
だったと思いますが、運航している。ところが737  
ということになりますと、千八十メートルでは足  
りないので、実際は使用している。ですから  
滑走路の強度そのものも、たしかバイカウントか  
何かの飛行機用につくられている飛行場が、実際  
は737がそこから離陸しているというわけですね。  
おたくのほうでつくった告示とかなんとかを無視  
して、これはまたおたくのほうで認めて入れてい  
る、こういう実態もあるわけですね。これは鹿児  
島空港はあと一年間使うわけでしょう。こういう  
ような問題についてはどういうふうにお考へですか。

○内村(信)政府委員 その点は私どもも聞いてお  
ります。そこで私どもいたしましては、あれは  
本来千八十メートルの滑走路で告示をしている飛  
行場であります。一般的にはそれなりにそれに合

う上らな飛行機が入ってくるということであると思います。ただ全日空が737を入れているということでおざいますけれども、これにつきましては具体的に調査をしてみたわけでござります。そいつしますと、737がフルロードでもって飛ぶのはちょっと無理だろう。しかしある程度ロード制限をするというようなことをいたしました場合には、体育馆の屋根ということがあっても安全に運航ができるだろう。つまり運航規程というものによつて飛び方をしつかりときめれば——定期航空会社の場合には運航規定というものがございまして、運航規定に服するたまえになつております。したがいまして、そういうふうな運航の方法について制限をつけておけば安全に飛べるだろうというようなことがありますので、そういうことをして飛ばしているということをございます。

○機路委員 進入角度や上昇率や何かがいいから結局安全なんだということのようですねけれども、しかしこれだって重量その他の関係、風の関係その他でもつ、いつもいつも同じような上昇率で上がるわけじゃないですから、やはりこの問題は残るわけですね。これは新空港ができますから、あと一年間事故が起きなければいいと思ひますけれども、これだってやはり大きな問題がありますけれども、時間がございませんので、次に照明施設、赤と白のやつですね、あの進入角指示灯さえ、たとえば北海道の丘珠飛行場、あそこには全然ないわけですね。そしてあの辺は飛行場の周辺に家が建つて、夕方になるとあかりがつく。そうなると一体どうがどうなかさつぱりわからぬというパイロットのことばもある。進入角指示灯さえついていない飛行場というのは、奄美大島、それからさらに滑走路が短いということで問題になつた福江、富山、大島、八丈、三宅、山形、丘珠、帯広の飛行場は、そういう进入角指示灯さえついていない。これは運輸省としてはどういうふうにお考えになつてい

ますか。これは保安施設としては最低の要件だらうと思います。

○内村(信)政府委員 進入角指示灯等の問題、いわゆる航空保安施設全般の問題になると思います。

けれども、私ども、ただいま御指摘のような事実はあるかもしれません、そこで今後の問題といたしましては、やはり飛行場がある限り保安施設と

いうものをそれに並行してつくるいくといふよ

うなことを考えなければならぬと思つております。従来は、ややもすると全体の飛行場の予算が少ないと

いもので、少ないにもかかわらずいろいろの方々でつくつてほしいという要請が強いので、勢い総花的につくらざるを得ないということが実情だった

かと思ひますけれども、今後はそういうことではなく、新しい特別会計制度ができ、その財源も

ある程度確保できるということになつたわけでありますから、やはり飛行場があればまず保安施設もきらつとつけてまいるという方向に進むべきであらうと思います。

○横路委員 これはあたりまえの話なんで、今までやられていないのがおかしいわけです。

かく進入角指示灯といふのは、まず第一に全国の飛行場につけなければならぬわけです。ところが航空法を見たつて、航空法の施行規則の百十七条

ですか、その関係では、丘珠、帯広というような飛行場には、やはりこれはつけるようになつてい

るわけですね。だからこれはまず第一に進入角指

示灯くらいはつけてもらいたいといふに思ひます。先ほどお伺いしますと、将来できれば、十

年とか十五年先の展望の中から今度の第二次計画が始まつたんじやないようにお話になりましたの

です。最初は、まず今度の第二次五カ年計画の中で

は、こういう航空保安施設といふものに全力投球するのだということでなければならないと思うの

です。どうですか。

○金井説明員 先生の御指摘は一々ごもつともでござりますので、空港整備五カ年計画と並行いたしました、それとともに航空保安施設五カ年計画といふものも立案がすでにできておりまして、

これも航空審議会にかけてつくりたい。従来は空港整備しかありませんので、今回は特に保安施設五カ年計画というものをつくるて逐次整備していく

きたいというふうに考えております。

○横路委員 その保安施設の五カ年計画というのはいつから始められる予定ですか。

○金井説明員 この保安施設五カ年計画は、昭和四十六年度を初年度とするものでございます。

○横路委員 その総額は大体どのくらいで計画さ

れているのですか。

○金井説明員 約六百億くらいでございます。

○横路委員 それで大体照明の施設や何かの問題は解決されるんですか、全体的につけるというこ

とで、六百八十億という金額の中です。

○内村(信)政府委員 ちょっとこの点誤解があるかも知れませんけれども、閣議の了解をとつてつ

くつた五カ年計画というものは五千六百億、この中には、空港整備の問題と航空路整備と両方入っ

ております。航空路整備のほうは二百五十億くら

いだつたかと思ひますけれども、そういうふうになつております。

そこで、いま技術部長の申し上げましたのは、空港の中の保安施設については、当然空港整備五

カ年計画の中に入るわけでござりますけれども、

その中では空港の中の保安施設についてはこ

のくらいのものをつくるていただきたいというも

のでござります。そのほかにさらに航空路についても五カ年計画を設定すべくいま準備中でござります。

○横路委員 そうすると、その保安のほうの五カ

年計画といふのは、空港整備五カ年計画とは別に

つくるということで了解していいわけでしょう。

○金井説明員 空港内における保安施設について

は、空港整備五カ年計画の一部に入るわけでござります。それから航空路関係については、これは

別でございます。(横路委員「航空路だけですか」と呼ぶ) 航空路だけは、先ほど局長も申し上げましたように二百五十億くらい、それから、空港内の保安施設を合わせまして約六百億といふことで、これが空港整備の一部になるわけでございます。

ようなことで、コンディションを確認した上で情報流すというようなことに運用上やつておるわけでござりますけれども、たとえば大阪空港なんかの場合、大空港でさえそういう実態なんですから、これからどんどん飛行機を新しくつくっていくことも、それは需要に対応するという面で必要だけれども、やはりそういう保安施設の面で、ローカル空港の小さいところもこれから洗つていてもらいたい

ないですね。あと二つか三つ足りなくて、つけるところかなくて、そのままになつておりますね。

○横路委員 進入灯自身だって、あれはたしか全部はついています。

五カ年計画といふものをつくるて逐次整備していく

べきだといふふうに考えております。

○横路委員 その保安施設の五カ年計画といふのは非常にいいアイデアなんで、そういうようなことをやらぬと、福江の空港なんかの場合、ほんとうに三百メートルも四百メートルも見えないので

す。その先ががけになつていてるわけです。飛行機が落ちたって管制官にわからないわけですよ。そんな状態がたくさんあるわけです。それから、たとえば管制塔があつて、そこは見えるようになつてやらなければならぬ。ところが、滑走路全体に離発着する飛行機を見ていて、いまそこには人

はだれもいませんよと、いうことを飛行機に通報し

てやらなければならぬ。仙台空港なんか、シヤクガほんほん立つていて、仙台空港なんか、柱が立つていて、飛行機がちよつと見えたら柱で

見えなくなつて、またちょつと見えるというよう

な、つまり飛行場の管制の役目を果たしていい。

こんなことはすぐ直すことができるわけでしょう。

仙台それから岡山は、サンシのワ

タなんて、大体つくのほうがおかしいんだ。これ

は仙台ばかりじゃなくて岡山もそうですね。そ

うすぐ直せるものについてはどうですか。

○金井説明員 仙台それから岡山は、サンシのワ

タの幅が通常のものより広い。これは強度を持た

せるとか、そういう必要があつたわけがございま

すが、飛行機の一部が見えない、尾翼が見えない、前のはうが見えない、そういうことは確かにござります。しかし、これは管制官が、こんなことを

言つておしゃりを受けるかもわかりませんが、管

制官がすわって全然動かずにおるとそういうこと

になるわけでござりますけれども、ちよつとしりを動かせば見えるということでござりますので、現時点では、特に疲労度を伴うほど動くことはございませんので、その点御容赦いただきたい、こ

ういうふうに思つております。

○横路委員 それはやはりおしゃりを受けますよ。



むやみに地方空港をふやすのはどうかと私は考  
ておられます。ある意味においては、實際上整備で  
きないものは多少は整理してもいいと考えておる  
わけであります。というのは、何といつても、お  
話のように非常に危険な仕事であり、航空安全  
というものは非常に大事な問題ですから、いわゆ  
る薄く広くというようなものとは性質が違う。そ  
ういう意味においては、よほどこれからは考え方  
を、ただむやみに飛行場をつくればいいのだとい  
う考え方はある程度考え方がありはしない  
か、こう考えております。しかし現在使われてい  
る飛行場は、もちろん必要であつてできたもので  
ありますから、これは最善の道を通じて、五ヵ年  
計画の中で十分に、設備を改善すべきものは改善  
して、大型化ばかりがもちろん飛行機の目的じや  
りませんので、お話の点を十分に考慮しながら  
改善してまいりたい、かように考えております。  
○機路委員 改善してもらうというのは、それは  
やってもらわなければならぬわけですから、  
その前に現状の把握というのがどうも運輸省のほ  
うでなされていないのじやないかと私は思うで  
す。知つていたら、こんなところ、管制塔から滑  
走路が見えないような飛行場なんか放置しておく  
はずがないと思うのです。そういう現状把握をま  
ずおやりになつて、政策目標を設定されて、その  
上で整備計画の中に織り込んでやつていくという  
ことでなければ、大蔵省と折衝して予算がこれだ  
けになつた、だからこれはまず成田空港に幾らの  
予算、関西空港が必要だから幾らの予算、残つた  
部分が保安なんということにどうしてもなると思  
うのです。そうじやなくて、まず現状を調査され  
て、そして政策目標を設定されておやりになつた  
ほうがいいのじやないか、その点についてお答え  
をいただきたいと思います。

せても、当然各方面の整備を先にやるべきじやないのか……、どうも成田飛行場の工事をおくらせるための質問もある程度あるのじやないかという気がいたしますが、これは御承知のように、たとえは日本の全国の総合開発をやつしていく上において、根本といいますか拠点としての開発というものは地方の開発というものは当然並行しなければできないのです。したがって根幹飛行場といいますが、地方から地方に飛ぶ飛行機というものは、全体の一〇%もないのですから、九割はいわゆる基幹飛行場から地方に行くのです。したがって基幹飛行場である羽田もしくは成田飛行場というものが整備をされなければ、結局地方飛行場の有効な活用はできない。したがってやはり成田飛行場の完成は焦眉の急である、これを何としても完成しなければ、結局は地方の空港が役に立たない。たとえば御承知のように羽田でもつて、往復にしまして少なくとも十便前後の減便をしておる状態、これはいまのままでいけば、今後お客様がふえるのに対して対処できない状態でありますから、そうなれば地方空港というものが役に立たないということになる。こつちから飛んでいかなければ、飛行場というものは役に立たないのでありますから、成田飛行場の整備は急を要することは御了承願いたい。その方面を何とか引き延ばさうと、いうことで御質問があつたとすれば、私は必ずしもそうじやないと思ひますけれども、もちろんこれは地方飛行場のそうちした点検等は十分にやらなければなりませんし、当然年何回かの関係者の協議もやっておりますから、いまお話を題を取り上げているのじやないのですよ。いまのところ委員やめようと思ったのですがどうも上りきれないことを言われるから……。何も引き延ばすためにローカル飛行場の問題や管制官の要員の問題になつた点は十分に考慮に入れながら整備をしてまいりたい、かように考えます。

そのためには保安施設と保安要員が必要なわけです。その点に就いては、運輸省の航空行政の中でやはり安全が第一です。そういう態勢が整つた中で空港づくりといふものじやないかということを指摘しておきたいのですね。そういうことだけでもって、あとからあわてて保安施設と要員が追っかけていくようなことでは、これは無理が必ずどこかに来ますよということをいまでの質問の中で指摘をしたので、何も成田を引き延ばすために質問をしたのじやないのです。いまのお話ですけれども、これは総合交通体系の関連にもなるのでしようけれども、たとえば北海道と東京を考えてみても、あそこは幹線でありますからどんどん飛行機を飛ばす。さらに新幹線でしょ。さらに縦貫道路ですね。札幌まで五時間で行くようになる。五時間で行くようになれば、私だって飛行機なんか使わないで新幹線で行くということになるわけです。さらにフェリーだってこれからどんどん行くようになるわけですね。そうすると、貨物なり旅客なりを一体どういうふうにして配分をして運ぼうとしておるのか、さっぱりわけがわからぬことをやつておると私は思うわけです。それは総合交通体系との関係ですから、また時間を改めてお尋ねすることとして、きょうはこれで終ります。

○橋本國務大臣　総合交通体系という中で、やはり柱になりますものは、長距離、中距離というものを何とが受け持つべきか、一つはもちろん鉄道であり、もう一つは飛行機だらうと思います。それから通勤、通学あるいは大都市交通といつては、どうも運輸省の問題ではないかと思ふのですが、そういうものはやはり何とが受け持つべきか、これは当然鉄道とバスというものがこれの責任を負うことになると思います。同時にまた長距離輸送については、最近カーフェリー等の発達から見て、これはお客様だけではなく貨物等もこれに依存する度合いが相当高くなつてまいり思ひますので、これらの問題をやはり総合的に組み合わせた上で考えなければならぬ。同時にまた交通機関というものが、その経営のいかんを問はず、企業的な性格をどの程度まで考えるかというのが、これは政治の課題として十分にお互いに考えなければならない問題であると思います。いわゆる純粋などといいますか、そういう意味での独立採算制というような形でいくべきものなのであるうか、あるいは交通機関というものはかなり高度の公共機関であるから、その運営が国営であれ、あるいは国営に近いものであれ、あるいは私営であっても、その性格上から見てこれを公共的機関として国が平等の立場を与える、こういう考え方をはつきりしなければいかぬのではないだろうか。そういうことによつてその企業体に対する国の助成なりあるいは補助なり、何らか助成策と本の場合、これは外國でもそうですけれども、日本の場合も、最近におきましては、鉄道収入によっては私営というものが全く成り立つておりますが、非常に心配しております。運輸省の中ではありますが、昭和四十七年度の予算に間に合うように何としてもこの問題をまとめていただきたいと思うので、それについての大臣のお考え並びに決意をこの際お伺いしたい。

せん。からうじて從来からある程度付帯事業、ことに土地造成事業等によっての収入をブールして、それで初めて一応の配当を行なつておるというのが現状であります。もうこれも限界に来ておる、機関であるその企業体が、それが公共企業体であれ、私企業であれ、そういう観点からこれをどう助成し、かつまた交通状態において円滑化をはかるための措置をどう行なうべきかという根本問題をお互いが考えませんというと、この問題の解決はできない、こう考えておりますので、私は、総合交通体系の中で、国営とか私営とか公共企業体の持つべき性格、これに対する国の考え方、これを明らかにしていきたい、こう考えておる次第であります。

○伊能委員 総合交通体系における大臣の基本的な立場の一端をお伺いして、たいへんに参考になり

ます。けれどもが指摘したいところは、例を陸上交通にとつてみましても、かねて私の年來の主張である海空については、戦後格別な助成、保護措置がとられ、したがつて、今日の隆昌を見ておる。ところが、陸上交通については、國鉄をはじめとしてバス、トラック、大臣の見解によれば若干公共性の低いタクシー、ハイヤー等については、現在本來の機能を十二分に發揮できない情勢にあります。そこまで窮迫してしまつた。この点が私はたいへんに心配でござります。

例をバスにとってみると、過疎地域のバスが、

四国を中心にして九州の一部、山陰の一部、北海道等で非常に窮迫の状態で、一部は倒産をするというようなことがあります。これが運賃について、運賃についてかかっておるといふことと、運賃についてかかっておるといふことを提唱しながら、みずから定めた基準賃率——私が道路運送法の法律の

条文を引き合いに出すまでもなく、行政措置として基準賃率の問題を政府みずから無視する。こういう状態にあって、現状ではほんとうにそれぞれの陸上交通機関がその機能を発揮し得ない。タクシーについては現にたいへんな窮迫で、破産に瀕する会社が非常に多く出ておる。これをいまにして救済しないと、私はたいへん大きな事態が陸上交通について起るのではないか。國鉄またしかりでございます。

そこで窮迫しておる総合交通体系、なんんすく陸上交通のそれそれの分野における機能の発揮のためには、今までやつてはいたようなことではと

てもやれない。現に運輸省においてはさわめて少ない金額の助成金をバス等に支出しておる。しかし

それでは九牛の一毛で、このままほうつておいたら、私は昭和四十七年度に総合交通体系について

運輸省が予算を盛り込むまでに、陸上交通機関の各分野において相当国民の期待に沿う得ない事態

ができてくるから、これにどうして対応するかと

いうところがいま現に問題になつておると思うの

ですが、まだまだいいじょうぶだとお考えなのが、

これに對して急速に何らかの措置を講じなければ

なりませんとお考えになつておるのか、その辺のところを伺いたい。

○橋本國務大臣 過疎地域といふものの考え方で

すが、過疎地域振興法という法律ができております

けれども、あの場合における過疎地域といふのは、非常に狭い範囲の過疎地域といふように思ひます。事態はそうじやなくて、必ずしも狭い意味

での過疎地だけを考えておつたのは、交通問題からいうと、これは解決にならない。そうじやなくして、かなり広い意味で、あるいは大きいくらい

うなれば、四国全体がそうなるかもしません、

四国についていうならば、そこまで広げませんで

ない。これは國鉄も同様なんです。したがつて、

いわゆる過疎地域といふことを交通機関の上で

用いることは私は不適当だと思う。いままでのい

わゆる法律上皆さんがお使いになつておる過疎地域といふものはそうじやなくて、ある一町村なり二町村の範囲をさしてああいう振興策といふもの

ができる。そうではなくともっと大きな少ながれておる。そういうふうな事態が陸上交通について起るのではないか。國鉄またしかりでございます。

そこで、根本問題といいますと、これはこどしのうちに間に合わなくなりますけれども、いま

の交付税の中のあり方も、やはり交通機関といふものも積算の根拠に私は入れるべきだと思うので

す。道路その他の問題だけではなくて、何といつても地域住民に必要な交通機関なのでありますか

ら、それが経済上引き合う、引き合わないの問題

が今日出でまいつたのでありますから、それをも

し受益者負担だけにまかせるということになれば、おそらく倍くらいの運賃に上げなければ

できないと思つたのです。せんだつてニューヨークに

おいて八〇%のタクシーの値上げをした。その結果はちっとも収入にはならないで結果的にはマイナス、収入の二〇%減収になつた。これはいろいろの事情がありましよう。とにかくこの交通機関

というものは、自分の生活を脅威するほどの支出になれば、利用しなくなつてしまふのはあたりま

でありますから、単なる値上げによってだけで解決はできない。そこで、いわゆる国なり地方公共団体が地方交通機関に対してもう考えるかとい

うことが根本の問題であろうと思ひます。

また、タクシーの料金問題につきましても、こ

れはタクシーの状況も非常に悪いのであります。

したがつて、政府はできるだけこの現状を救うた

めに、とりあえず融資という方面でいろいろ骨を折りまして、一応東京、大阪等にはその手当てを

いたすこととに相なつたわけでありますけれども、もちろんこれは結局は借金でありますから、返す

道を考えなければならぬ。そこで、東京、大阪、その他神奈川県等からもタクシー料金の値上げが

いま申請されております。しかし、現在の物価問

題等から考えまして、いま直ちにこれをわれわれ

は審議をし、処理をするというわけにはまらない

のは御承知のとおりであります。しかし、されば

といつて、この状態でおれば、タクシー会社であ

れるいは個人タクシーであれ、非常な窮境にお

りませんで、したがつて、できるだけ暫定措置を講ずると同時に、抜本的な措置も考えていかなければならぬと存じます。ただ、いまのタクシー

料金の制度がいいのか、あるいはタクシー制度のあり方がいいのか、これは根本問題でありますけ

れども、これから考えてまいりませんと、ただあ

る程度の値上げを認めたからそれで解決できるか

というと、私は、いまのような状態では必ずしも

それはいかないのではなかろうか。タクシーな

どは合理化の面の非常に少ない仕事でございます。

運転をする場合において半分の人間が運転をする

それはいかないのではなかろうか。タクシーな

どは合理化の面の非常に少ない仕事でございます。

人の運転手が必要なんですから、いわゆる

人件費等の合理化というものは、営業面において

これがはたしていいのかどうか、これは考え直す

方がはたしていいのかどうか、これは考え直す

方がはたしていいのかどうか、

いと思うのですが、いまの陸上交通業界の現状がいかに窮屈しておるかということについての認識が国民の間で十分でない。石炭が窮屈したとき、また最近織維がアメリカとの輸出の関係で非常に窮屈したとき、政府がばく大な金を出して助成措置をとる。ところが、陸上交通機関については、御承知のように助成どころか課税、課税、重税に次ぐ重税、八つの税金を自動車業界が課せられている上に、また今回も重量税をかけよう。LPG一つとってもごらんなさい、一千万数千円の税金を毎月払つておる。自賠責を一例にとつてごらんなさい、数十万円の金を払わなければならぬ。そんなことをタクシーやバスに課して非常な過重負担を与えておる。これらの問題をまず合理的な税制に改正をする、合理的な助成をする、そしてあるべき姿に直すということでなければ、いまの状態ではたいへんに大きな負担です。自動車関係ほど税金を過重に負担しておるところは私は少ないと思う。しかも助成はほとんどない。融資ですら、最近暫定的にタクシーにああいう措置がとられておるが、その融資すら受けられないほど窮屈しておるもののが二〇%もある。ですから、これは大臣に何としても昭和四十七年度の予算までに、夏までに総合交通体系、なんかなく陸上交通における鉄道、トラック、バス、タクシーの分野が健全に經營し得る基盤をつくつていただく、その基盤の政策を考えていただかなければならぬと思います。昨日なんか全交運が大臣に陳情をされた。これについても基本の趣旨は、労働組合の人々の陳情であつても、それぞれが公平に經營し得る体系についても陳情があつたやに伺つておりますが、どうぞそういうつもりで昭和四十七年度の予算に間に合うような施策を急速に確立していただきたいと、いうことを重ねてお願ひをして、御意見を伺いたいと思います。

そこで、一つの方向といたしましては、たゞいま審議をしております運輸政策審議会の都市交通部会において早く結論を出していただいて、輸送分野のあり方、特にバスとタクシーについての輸送分野のあり方というものは、従来ともすれば結果論としてできておりました輸送分野のあり方をビジョンとして確立をしたい。そうしてそれとの関連におきまして、先生御指摘の運賃体系のあり方についても基本的な考え方が導き出せるような方向に答申をいたぐくべく、ただいま審議をいたしておりますところでございます。

それからもう一つは、私の担当しております自動車の分野について申し上げますと、これは自動車局内におきましてまだ十分論議を尽くしていませんが、少なくとも私どもいたしましては、従来のバス事業につきましても、単に経営の悪いものに対して国家の補助金を交付するということではなくて、やはり過疎バス対策協議会、過疎といふことばの意味は、先ほど大臣が言われたように、普通言われていることばより広い地域を考えておるわけでございますが、そういう現状を把握して、都會以外のそういう地域におけるバス路線網の再配分を含めたるべき姿というものを考え出しまして、それに対する融資とか、あるいは先生御指摘の税制とか、あるいはどうしてもやむを得なくて赤字が生ずるけれども、その住民の足のために必要な路線網に対しては補助金を出す、そういうようなことを含めました再建整備法ともいへべき法案に裏打ちされた国家の助成策というものをぜひまとめたいということで、いま鋭意努力をしておるところでございます。

○天野委員長 上原康助君。

○上原委員 まず、提案されました法律案の改正の点について二、三點お伺いしたいつもりでしたらが、時間がちょっと制約されましたので、一点だけお伺いをしておきたいのです。

今回の設置法の一部改正は、三点ほどあげられているわけですが、特に先ほど横路委員の質問でもいろいろありましたように、今回の改正される

三点で、急速に拡大されていく航空あるいは運輸行政面で、特に管制官あるいは保安要員その他の航空行政に携わる資格要件を満たしていく職員の養成なりそういうものが十分なさるというお考えなのか、そこらについてひとつ御説明をいただきたいと思います。

○内村（信）政府委員　先生御指摘のように、確かにいまの航空需要というものは非常にふえておりまして、したがって、航空保安業務というものはますます拡大せざるを得ないというのが実情でございます。そこで、私どもいたしましては、從来、航空保安職員研修所というのがございまして、そこでもつて航空管制科、それから電子科、これはつまり無線関係をやっておるものであります。それから通信科、この三つの職種というものを養成しておったわけでございます。そこで、この管制官のほうは、管制科の本科が二年制、それから専修科が六ヶ月、それから電子科は二年、それに対しまして、通信科が一ヵ年というふうなことがその内容でございます。そういうふたものに対しまして、先ほど申し上げましたように、だんだん需要も多くなつてしまりますので、質的にも、学生に一つのプライドを持たせるというふうなこともまた一つの重要なことでございまますので、この際保安職員研修所を保安大学校というようにな名称を変更いたしまして、大いに士気をあげてまいりたいということでございます。

それから、その内容といたしましては、従来、通信科だけは一年制であったわけでござりますけれども、これをほかの科と同じように二年制にしてしまっているということによつて、通信科の質を向上させてまいりたいというふうなことがねらいになっておりまして、こういうふうなことによりまして、今後、質量ともにいい学生を養成してまいりたいというふうに考えます。

○上原委員　いまの御説明で、大体将来を展望する中でのそういう機構の充実、改革というようなものは受け取れるわけですが、私もありそなついた面わかりませんので、それに関係する資料

○内村(信)政府委員 追って御提出申し上げます。  
○上原委員 次に、航空行政の面は、先ほどいろいろの議論をお聞きしても、最近の資料をいただきたいわけですが、その点についてお約束できますか。  
ええ、学生の養成されている人数あるいはその制度の内容等について、最近の資料をいただきたいわけですが、その点についてお約束できますか。  
特に沖縄の施政権の返還に伴つて、航空の管理の問題やその他運輸行政いろいろの問題が出てくるわけですが、政府がすでに発表いたしました第一次問題があるということを私も理解をいたしますが、あるいは第二次の、おもに第二次の復帰要綱の中では出している件ですが、今後沖縄が返還されるにあたって、あるいは返還後の保安設備——保安設備の面は県に委託あるいは市町村との面での関連があると思うのですが、基本的な航空の管理の問題と運輸関係について、どう運輸省として方針なり御計画なりを進めていらっしゃるのか、まずその概要を現段階で御説明できる点をお伺いして、さらに質問を続けていきたいと思います。  
○内村(信)政府委員 沖縄の返還におきまして、いわゆる航空関係の行政と申しますか、航空関係の問題がどういうふうになってくるかということをございますが、これにつきまして、あるいは那覇の返還の問題その他、これはまだはつきりしておりませんので、現在どうこうというこれまではつきりしたことは申し上げかねるわけでござります。ただ希望を申し上げますと、私どもといたしましては、那覇空港というものは、民間の空港といいたしまして私どもが管理してまいりたいというのが希望でございます。  
それからもう一つは、いわゆる航空交通管制センターの問題でございます。これは現在、沖縄FIRの範囲につきまして米軍が航空交通管制をやっているわけでござりますけれども、それにつきましても、沖縄が返還された暁には、やはり日本政府においてこれを引き継ぐということになりますが、あらうというふうに考えております。  
それから航空保安施設、これにつきましては、

保安通信につきまして、沖縄ではいまエアリンクという会社がたしかやっているように思つておりますけれども、そのエアリンクにつきましては、やはり航空通信関係は現在、日本といたしましては、政府でこれを行なうというふうなたてまえになつておりますので、それを政府に引き継いでまいりたいというふうに考えております。

概要以上のようにあります。

○上原委員 那覇空港の問題については、また少しあとでお聞きいたしますが、まずその前に、政府が第二次の復帰要綱の中で打ち出しておられる「空港の整備」の面で、「復帰後は、航空法の定めに、引き続き需要の動向を勘案して整備を促進する」とものとします。このことで、現在、定期便の就航している離島空港について、いろいろ整備改善をやるという方針が打ち出されているわけなんです。この件は、現段階では、対策庁のほうで総括しておやりになつていると思うのですが、しかし、実際の管理あるいは具体的にその改築工事等、施設設備の改善をやつしていく段階においては、運輸省のほうで管轄すべき面も出てくると思うのです。ここにたどり文言として出してある程度なのかな。こういう各関係省庁のほうとも十分煮詰めた段階で具体的なプランをお立てになつて作業を進めておられるのか。あるいは、それを執行していくためには、当然、予算措置というのもも考えなければいけないわけですが、そういうたつの總体的といいますか、あるいは具体的に、今後対策要綱の中で打ち出された問題を進めていくことについてはどうなつているのか、ひとつ運輸省のお考えなり方針というものを明らかにしていただきたいと思うのです。

○内村(信)政府委員 この問題は、本来やはり沖縄対策庁におきまして総合的に考えていくべき問題であるとは存じます。しかし、私どもといたしましたのも、これは当然、飛行場その他航空関係につきましては、少なくともそのテクニカルな面におきまして十分しつかりしたものをつくつていで

くということはしなくちやいかぬわけでございま

す。  
そこで、問題は、財政の問題でございますけれども、これは沖縄全体に対して一体どうするのかどうあるいは、沖縄振興法的なものができるのかどうか、これによって、援助費をどうするのかということも関連いたしますので、これについては、私どもの立場としてはいま申し上げられないであります。  
○上原委員 現段階では、まだ確たる、いわゆるはつきりした方針なり計画というものはお持ちでない、そこまではまだいっていいというふうに承つてよろしいですか。

○内村(信)政府委員 まだ具体的にはつきり詰めた段階ではございません。  
○上原委員 これは一応要望として申し上げるわけですが、確かに政府部内の横の計画の立て方、あるいは連絡を密にした方針まで固まつていないといふことはある程度理解をいたすわけですが、しかし、ここではつきりこういう方向でやっていくと、いう一つの大綱は出ているわけですから、その面、運輸省に關係のあるものについてはぜひ運輸省としても積極的にひとつ御努力を賜わりたいと思うのです。

そこで、先ほど出まして御答弁ありました那覇空港の件ですが、これまで参議院における大臣の御答弁、あるいはわれわれが知る限りにおいては運輸省としてもぜひ民間空港に持つていただきたい、その管理権というものを運輸省へ持つていただきたい、という姿勢があると聞いています。しかし、実際問題として返還後の基地の態様なりあるいは運輸省が明確に打ち出されているわけですね。もちろん第三条により、アメリカ合衆国は琉球列島の領空権を完全かつ排他的に保有する。」ということ

すと当然アメリカ側が排他的に握つておるということは許容されない問題だとわれわれは思うのですが、この点についてどうお考えなのか、お聞かせ願いたいと思います。  
○内村(信)政府委員 当然沖縄が返還されればわが国の本土と同じようになりますから、領空主権というものはわが国に帰属するというふうに考えます。  
○上原委員 その場合にいま施政権がわが国に戻つてくるので、わが国の航空法なりそういう管理制度が及ぶということですが、那覇空港が万一大臣がいま御答弁なさった方向で日米の合意が取りつけられなかつた、あるいは民間空港としての使

用といふものが不可能にならないとも限らないわけですね、管理権の問題。その点については確かに航空管理について政府の権能が及ぶという判断であります。

○上原委員 現在御案内のように、高等弁務官布令があつて、布令第六十二号ですか、当然施政権が返還された後は、布令、布告といふのはなくなるべきものであるし、またなくなると思うわけですが、あの布令の第二章の總則第二十一節で「領空権、航空機の運営」については、「対日講和条約第三条により、アメリカ合衆国は琉球列島の領空権を完全かつ排他的に保有する。」といふことが明確に打ち出されているわけですね。もちろんFIRというふうなものはわが国に帰属するであろう、したがいまして、センターのコントロール日本に帰属するという意味でございまして、ただいま本土でも米国の基地といふものがあります。したがいまして、先ほど申し上げましたように、FIRというふうなものはわが国に帰属するであろう、したがいまして、センターのコントロールもわが国に帰属するであろうと思ひますけれども、個々の基地ができるかどうかといふことにつきましては、これはまた別の問題であると思います。

○上原委員 「委員長退席、坂村委員長代理着席」  
いまの御答弁とも若干關係いたしましたが、先ほどの航空管制コントロールセンターについても、現在嘉手納基地にあるわけですね。これは米軍のほうです。しかし復帰後、そのセンターについての施設は日本政府が新たに設置すべきだといふことになつていて、それには大体二、三年かかるだろうという局長の御答弁が横路委員の質問に対してもございましたが、運輸省としてそいつたセンター建設、センターを設立をしていくという場所の選定とかあるいは具体的な御計画といふのは進んでいるわけですか。

です。われわれの立場としては、あくまで那覇空港というのは民間空港にすべきである。そして、その航空管理権を含めて日本政府、運輸省の管轄下において純然たる民間空港にすべきであつて、なんです。運輸省として、現段階でこの件について

すと当然アメリカ側が排他的に握つておるということは許容されない問題だとわれわれは思うのですが、この点についてどうお考えなのか、お聞かせ願いたいと思います。

○内村(信)政府委員 当然沖縄が返還されればわが国の本土と同じようになりますから、領空主権というものはわが国に帰属するというふうに考えます。  
○上原委員 その場合にいま施政権がわが国に戻つてくるので、わが国の航空法なりそういう管理制度が及ぶということですが、那覇空港が万一大臣がいま御答弁なさった方向で日米の合意が取りつけられなかつた、あるいは民間空港としての使

用といふものが不可能にならないとも限らないわけですね、管理権の問題。その点については確かに航空管理について政府の権能が及ぶという判断であります。

○上原委員 現在御案内のように、高等弁務官布令があつて、布令第六十二号ですか、当然施政権が返還された後は、布令、布告といふのはなくなるべきものであるし、またなくなると思うわけですが、あの布令の第二章の總則第二十一節で「領空権、航空機の運営」については、「対日講和条約第三条により、アメリカ合衆国は琉球列島の領空権を完全かつ排他的に保有する。」といふことが明確に打ち出されているわけですね。もちろんFIRというふうなものはわが国に帰属するであろう、したがいまして、センターのコントロール日本に帰属するという意味でございまして、ただいま本土でも米国の基地といふものがあります。したがいまして、先ほど申し上げましたように、FIRというふうなものはわが国に帰属するであろう、したがいまして、センターのコントロールもわが国に帰属するであろうと思ひますけれども、個々の基地ができるかどうかといふことにつきましては、これはまた別の問題であると思います。

○上原委員 「委員長退席、坂村委員長代理着席」  
いまの御答弁とも若干關係いたしましたが、先ほどの航空管制コントロールセンターについても、現在嘉手納基地にあるわけですね。これは米軍のほうです。しかし復帰後、そのセンターについての施設は日本政府が新たに設置すべきだといふことになつていて、それには大体二、三年かかるだろうという局長の御答弁が横路委員の質問に対してもございましたが、運輸省としてそ

○内村(信)政府委員 先ほど御答弁申し上げましたが、誤解を生じないためにちょっと申し上げておきますが、コントロールセンターをこちらに復帰してもらう、あるいは那覇を民間航空で使うことは、まだ固まって政府全体として結果的に米軍との合意ができたという問題でございませんから、私どもの希望としてお聞き取りいただきたいということを付け加えて先生に申し上げます。

それから、その上で今までの御質問にお答えいたしましたが、センターの位置についてでございますが、センターの位置に付けておるけれども、これはやはりに米軍から現在のコントロールセンターの仕事を引き継ぐということになるといたしましても、先生おっしゃいましたように、現在嘉手納で米軍がやつておるわけであろうは別個にどこかにつくらなければならぬといふことになります。したがいまして、その点につきましては、四十六年度におきまして調査をいたしました。その調査によりましてしかるべきところを選定いたしたいと考えております。

○上原委員 現在那覇空港で通信あるいは管理、保安要員として勤務しているエアリンクの職員がおります。たぶん四十名前後だと思うのですが、復帰後那覇空港がどうなるかは現在まだいまの御答弁では出てこないわけでございますが、しかし、エアリンクが使用している施設、職員の身分等に異動があるということは言えると思うのです。その取り扱いについてはどうなるのか、あるいはまたそういった職員の実情についての御調査なり何らかの接觸等というものは持つておられるのかどうか。

○内村(信)政府委員 この点、先ほど申し上げましたけれども、エアリンクについては日本政府で引き継ぐというふうなことを考えております。職員につきましても、一応そういうふうなことで引き継いで、日本政府に来ていただけるかどうかというふなこともエアリンク当局のほうでサウジ

ドしているという段階でございます。相当程度はおいでいただけるように聞いております。

○上原委員 いまの御答弁からいたしますと、エアリンクの職員については、復帰後職員の解雇等あるいは不利益にならない対策を運輸省としてはおどりになるという方向で御検討していると受け取つてよろしいですか。

○内村(信)政府委員 そのとおりでございまして、御希望のある方はなるべく来ていただきたい、そらく大臣にも一度お尋ねしたいわけですが、先ほど那覇空港の今後の取り扱いについての御見解を賜りました。嘉手納があるのは基礎として残ればそのままこちらに移つていただきたいというふうに思つてよろしいですか。

○上原委員 ちよつと時間がありませんので、さらく大臣にもう一度お尋ねしたいわけですが、先ほど那覇空港の今後の取り扱いについての御見解を賜わつたわけですが、昨日も沖特委のほうでも、ほかの省を引き合いに出してたいへん恐縮ですが、どうようになりますので、いずれその施設の運輸省とも十分話し合つて、話し合いが政府部内でも進んでいるんだという御答弁もございました。

○橋本国務大臣 那覇空港を純粹の民間飛行場として使うように努力せよというお話をあります。

○内村(信)政府委員 そのとおりでございまして、御承知のように、これは上原さんは現地の人でありますから、那覇飛行場を純粹の民間飛行場といふのは、もちろん沖縄基準による嘉手納飛行場等十分な飛行場があるわけではありません。御承知のように、もちろん沖縄基

地は本土並みということになっておりますから、いわゆる日米安保条約によつてどのようなな民間飛行場でも必要なるときには制約を受けることは、運輸省とも十分話し合つて、話し合いが政府部内でも進んでいるんだという御答弁もございました。

○上原委員 現はどの簡単な御答弁だけではどうも外務省やあらうは防衛施設庁に押しきられる可能性もないとも言えないわけです。今後の沖縄の観光事業の問題や地域開発、経済開発を含めて、少なくとも那覇空港だけは完全に民に移管をする、開放してもいいと思っております。

○内村(信)政府委員 古の下地島のパイロット訓練飛行場の問題も言えないわけです。官にもその旨を強く伝えておるのでありまして、皆さんの御協力を得てそのように持つてまいりたいと思つておられます。

○山田(太)委員 間諭論をされ、いろいろ問題もあるわけです。私はも基本的には同意しかねる面もたくさんございま

すが、これについて政府の御見解を承つておきましたことは、パイロット訓練飛行場の問題が長い間、建設後はあくまで県営に持つていてもらいたいという現地の要望があるわけですが、これについて政府として現地の要望を受け入れるお考え

など、あるいは今後下地パイロットがかりに建設された場合にどういう方向で管理運営をしていく

かれるお考案なのか、その二点についてひとつお聞かせをいただきたいと思います。

○内村(信)政府委員 それでは下地島の件については私が御答弁申し上げますが、現地の御要望に沿つて考えてまいりたいと思っております。

○橋本国務大臣 那覇空港を純粹の民間飛行場として使うように努力せよというお話をあります。

○内村(信)政府委員 私もその方針であります。

○内村(信)政府委員 御承知のように、これは上原さんは現地の人でありますから、那覇飛行場を純粹の民間飛行場といふのは、もちろん沖縄基準による嘉手納飛行場等十分な飛行場があるわけではありません。御承知のように、もちろん沖縄基

地は本土並みということになっておりますから、いわゆる日米安保条約によつてどのようなな民間飛行場でも必要なるときには制約を受けることは、運輸省とも十分話し合つて、話し合いが政府部内でも進んでいるんだという御答弁もございました。

○上原委員 現はどの簡単な御答弁だけではどうも外務省やあらうは防衛施設庁に押しきられる可能性もないとも言えないわけです。今後の沖縄の観光事業の問題や地域開発、経済開発を含めて、少なくとも那覇空港だけは完全に民に移管をする、開放してもいいと思っております。

○内村(信)政府委員 なお訓練飛行場、パイロット養成飛行場の問題ですが、現地でもこれに対してかなり協力的な体制になつてしまつましたので、これはなるべく早く

く、ことに大型化が進んでおりますときでいわゆるジェットパイロットを急速につくつていかなければなりませんので、ぜひこれは一日も早くここに訓練飛行場をつくりたいと思います。

○坂村委員長代理 次は山田太郎君。

○山田(太)委員 当該運輸省設置法の一部改正の法案については、同僚あるいは先輩議員から種々論じられてきましたので、時間の制約された関係もありまして、私は一、二点についてお伺いして、

その他は関連して、先ほど先輩議員の質問にもありました、過疎地帯のバスの問題あるいは三大都市、ことに大阪周辺の通勤、通学難の問題と、新幹線の公害といわれる騒音あるいは電波障害についてお伺いしたいと思います。

いわゆる沖縄の開発に役立つかということが重要な問題あります。このためには相当の資金を投下しなければならぬ。そういう資金を投下する上において、県営でやつたほうがいいのか、あるいは県の意向も十分いれながら別な企業体なり何かの形でやつたほうがいいのか、これらは十分に審議した上で沖縄のためになるような措置、県営が

よければもちろん県営でつこうだと思いますが、中途半ばなものをつけたのでは沖縄の開発に役立つ、こういう方向へ持ってまいりたいと考えております。

○上原委員 約束の時間が参りましたので終えます。ですが、下地のパイロット飛行場の問題については、途中半ばなものをつけたのでは沖縄の開発に役立つ、こういう方向へ持ってまいりたいと考えております。

ただ、いま大臣あるいは航空局長の御見解の中でも進んでいるんだという御答弁もございました。これは安保条約がありますからその範囲内においてはやむを得ませんけれども、平常時においては、必ずしも現地側の意思というものが無視されることのないように特に御配慮をいたさなければなりません。その意味でも私が先ほど申し上げた、また大臣からいまお答えいただいたような前向きの姿勢で県民の要望というものがいれられるようになります。これでお答えいただきたいと思います。

ただ、いま大臣あるいは航空局長の御見解の中でも進んでいるんだという御答弁もございました。これは安保条約がありますからその範囲内においてはやむを得ませんけれども、平常時においては、必ずしも現地側の意思というものが無視されることのないように特に御配慮をいたさなければなりません。その意味でも私が先ほど申し上げた、また大臣からいまお答えいただいたような前向きの姿勢で県民の要望というものがいれられるようになります。これでお答えいただきたいと思います。

ただ、企業体を県営にするかどうか、できるだけ元の御意見も聞いて処理いたしたいと思いますればなりませんので、ぜひこれは一日も早くここに訓練飛行場をつくりたいと思います。

ただ、企業体を県営にするかどうか、できるだけ元の御意見も聞いて処理いたしたいと思いますればなりませんので、ぜひこれは一日も早くここに訓練飛行場をつくりたいと思います。

ただ、企業体を県営にするかどうか、できるだけ元の御意見も聞いて処理いたしたいと思いますればなりませんので、ぜひこれは一日も早くここに訓練飛行場をつくりたいと思います。

ただ、企業体を県営にするかどうか、できるだけ元の御意見も聞いて処理いたしたいと思いますればなりませんので、ぜひこれは一日も早くここに訓練飛行場をつくりたいと思います。

ただ、企業体を県営にするかどうか、できるだけ元の御意見も聞いて処理いたしたいと思いますればなりませんので、ぜひこれは一日も早くここに訓練飛行場をつくりたいと思います。

ただ、企業体を県営にするかどうか、できるだけ元の御意見も聞いて処理いたしたいと思いますればなりませんので、ぜひこれは一日も早くここに訓練飛行場をつくりたいと思います。

ただ、企業体を県営にするかどうか、できるだけ元の御意見も聞いて処理いたしたいと思いますればなりませんので、ぜひこれは一日も早くここに訓練飛行場をつくりたいと思います。



を一応識別をしようというような検討を、いまもうすでに事実上開始している地域がかなりござります。それ以外の地域につきましても、四十六年度予算が成立いたしますと、若干の庁費もついておりますので、それでもってこれを発足させてやる。そしてそれを全国的に検討を広げていこうということをやっております。

それからもう一つは、そういうどうしてもその

地方の足として維持しなければならないものについてどうするかということでございますが、私どもは、現在ございます、これも四十六年度予算に一億五千万ほどのいわゆる国家助成金がありまして、またこれに応じまして、地方公共団体の交付金をもって、バス路線の運行維持あるいは車両購入ということをやっておりますが、これはきわめて微々たるものでございまして、とうてい抜本的な対策になり得ないということから、私どもとしては、各地方の実情をいま申し上げました過疎バス対策協議会をもって把握し、また各地方の今後の路線網のあり方をそこで一応整理いたしまして、そしてそれに対する対策、これは長期低利融資の確保、それから税制、それからどうしてのやむを得ないものについての国家の補助金、そういうものを含みますところの助成、これはあるべき姿というものを地域ごとにビジョンをして、そのビジョンに応じてそういう助成を考えようということで事務的に進めておりまして、先ほど大臣が申されましたように、運輸省全体としての総合的な交通体系の中の一つのバスを中心とした過疎対策、いわばその各論として私ども考えたいということでやっておるわけでございます。○橋本国務大臣　過疎地域における交通路線、これはバスに限りませんが、鉄道等も含めて問題となるわけであります。これはいかに考えておるか、先ほど來の議員の質問に対してもお答えしたのですが、交通機関というものは、公企業であつても私企業であつても、やはりこれは公共事業として取り扱うべきものである、私はこういう考え方を持っています。ただ、私企業の場合には、政府密

金じやありませんので、いわゆる配当すべき金、逆に言うならば利子を払うべき金、こういうものをもって仕事をしておるのでですから、ある程度の配当はやむを得ない。それを、もちろん限度を越える必要はありませんが、最小限度の配当はこれは私企業としてやむを得ない。しかし、現状はどうかというと、とても配当どころじやないのが相続にのぼつておるのが現状であります。これはどういう現象からきたかといえば、要するに通勤、通学の時間に合わせてある程度の運行もせざるをおきましても五〇%前後あると思います。これは得ない。ところが、それがある区間は乗る人が非常に少ない、こういうことから一つは考えております。したがつて、乗車効率は、おそらく地方におきましても五〇%前後あると思います。これは通勤、通学を入れれば五〇%前後はある。けれども、通勤、通学というものは、大体国鉄でも、私鉄でもそうですが、いわゆるコストに見合うような料金制度じやないわけなんです。ある程度これは切つておる。でありますから、いまのように一般の料金を上げましたから、それで収入が十分に確保できるかというと、これはなかなかむずかしい状態になります。こういう意味から言いますと、経営構成の上から考えていかなければ解決がつかない、こういう公共事業であろう。あるいは私企業であつても、これが公共的な事業としての性格が一いつつある。こういう意味から言いますと、〇〇%近いものであるならば、これに對してはやはり税制の面でも考えてやらなければならぬ。ところが、赤字で倒産寸前の会社に対しても固定資産税がかかるつておる。私はおかしいと思ひます。これはわれわれも考えなくちやならぬが、皆さんもお考えおきを願いたい。そして、これは国鉄も同様に百十数億の固定資産税を取られておる。名前は納付金であります、実際は同じであります。私企業におきましても、赤字であろうと倒産寸前であろうと、やはりそれを納めなければならぬ。こういうものの考え方を根本的に変えなければ、いわゆる地方交通——これは地方交通だけであります。東京でもそうです。たとえば都営地下鉄といふものは何百億の赤字をちゃんと積ん

で經營しておる。ところが、當團はそういうものは積むことができませんから、いわゆる借金で一応片をつけておる。結局これはあとに赤字が残つたのだ、社会構造が変わってきたのだ、通勤、通学というものが主たるところの輸送実態になつておる。こういうことを考えますと、そういう資本構成あるいは税制の面、こういうことを根本的に考えなければ、これは解決のつかない問題である。タクシーにつきましては、非常に窮屈になつております。そこで、一応国が資金のあつせんをして当座をしのいでおるのでありますけれども、これすらも借金なんです。ですから、結局は赤字が積み重なつていくことになるわけです。タクシー問題は別問題としまして、バス事業といえども同様でありまして、こういうことから考えいかなければ抜本的な改革はできない。

こういう点で、政府としても考え方なくちゃなりませんので、少なくともなるべく早い機会に交通体系というものによってその位置づけをするときには、こういう地方交通線区を國もどうすべきか、同時にまた、地方公共団体もどうすべきかということを真剣に考えなければ足がとまつてしまふ、こういうことを言わざるを得ないのです。

○山田(太)委員 いま大臣の御答弁の固定資産税等の問題、これは非常に大きな問題ですので、論議を呼ぶ問題也非常に多いことだと思います。それはさておいて、やはり運輸省として、このバス事業、地方公共団体等も含めて、これに対する助成措置というものを強く要望して、次の質問に移りたいと思います。

そこで、先ほどお断わり申し上げた、いわゆる新幹線公害と世間にいわれる問題でございますが、いたしまして、山陽新幹線開通については、これは各地で非常に待望されていることあります。

といつて、東海道新幹線のごときいろいろな騒音の問題だとかあるいは電波障害等の問題だとか、そういうものは未然に防がれなければならないと思ひます。これは国鉄の問題とはいひながら、やはり運輸省として、また大臣として、この大きな山陽新幹線あるいは次々と建設される新幹線のこのような問題についてどのようにお考えでいらっしゃるか、まず大臣にお伺いしておきたいと思ひます。

○山口（眞）政府委員 山陽新幹線の建設につきまして、私ども東海道新幹線の経験等に徴しまして、これによる騒音とかあるいは振動あるいは電波障害というような問題につきまして、十分に検討いたしまして、それによる被害というものが軽減、除去できるように努力してまいっております。

若干具体的になりますけれども、東海道新幹線の場合に、非常に大きな騒音問題として問題であったのは、無道床鉄げたという問題でございまして、これが東海道新幹線の一一番大きな騒音源であつたわけでございますが、山陽新幹線におきましてはこれを避けまして、コンクリート橋あるいは有道床橋というようなことで騒音の低減をはかつた、あるいは人家の密集区域などがあるいは学校、病院の隣接する区域におきます防音壁の高さあるいは材質の考慮というようなことによりまして、遮音効果を高めるというようなことで、これも東海道新幹線の実績に照らしましてそういう方面を配慮する。それから鉄道騒音の場合には、施設だけではなくて、車両自体の構造、それから車両と軌道との相關関係ということで騒音が発生いたしますので、その意味でも、車両につきましても、あるいはサイドスカートを伸ばすとかいろいろ対策を講じまして、あるいは軌道構造につきましても、あるいは軌道パットを入れるとかしてそういうような騒音低減をはかる、あるいは高速度の電車のパンタグラフが発生する異常鳴音の防止とか、そういう各種の方法を考えまして、現在の技術レベルで可能な限りできるような防音対策を進めることでやつております。



ほど御指摘のありましたように、これはやはり加

てやるようなどうことを指導いたしておる段階でござります。  
○山田(太)委員 いまの答弁では、現在いま見えない、これに対しても胸焼料を依然として取るというのは、これはちょっとおかしいと思うのです。  
簡単です。

放送協会の放送を受信できる受信設備——これは、テレビに限ります——を持つておる者は契約して、かつ受信料を負担しなければならないということになつておりますので、全く受信できないということであれば、これは受信料を払うということは、実際上必要ないわけでございますが、やはりこれについては直ちに対策をとるべきものと考えております。

○山田(太)委員 御承知のように、放送法の七条と、それから九条の四項、これは厳然として力がある、効力があるものですが、当然減免措置を考えるにあつてかかるべきじやないか。全く見えないからと、いうのではなくて、画面には映りますよ。だけれどもしつかり、判読なしに、明確には見えない。明確には見えないということは、それだけ被害を及ぼしていくことである。原因者負担といいながらも、この点については、これは国鉄とNHKとの問題であつて、被害者の問題じやないわけですから、その点についてもつと被害者の立場を考えた考慮をしてもらいたいと思う。

○浜田説明員 おつしやるように七条という規定がございまして、これはあまねく受信できるようになつた場合、これに対してむしろ受信改善といふことがNHKがまずやらなければならない義務だございます。したがつて、その点で受信改善を遂行すべきものであつて——受信障害といいましても、現在自動車その他によります障害、いろいろございまして、それではどこまで

○山田(太)委員 時間がないので――受信改善だけではこれは納得しませんよ。だがが考えてみて。現状何ヵ月も見えないんだし。その点を論じておったのでは時間がなくなるけれども、この点は、そういういまのあなたの考え方は妥当とは思ひません。したがつて時をあらためてこの点については論じる。

もう一つは、現在建築中の家とかあるいはこれから――普通の公害の場合でも、騒音公害あるいは木工場の騒音等の場合でも、工場を建てたときには回りには住宅はなかった、あとから来た住宅であつても、この騒音公害によつての被害に対しでは、工場はそれぞれ処置しているわけです、騒音のみならず。したがつて、ある年限をおいてアフターケアの問題が一つと、それからある年限をおいてそこへ来て、やはりそれだけの費用を負担しなければならない人に対しても、このようなことを講じなければならないという点も、これは郵政省のほうの問題でなしに国鉄のほうの問題ですが、その点も考えてしかるべきだということを強く要望しておきまして、時間がもうあと数分しかないので、次の質問に移りたいと思います。

そこで大臣にお伺いしたいことでございますが、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とか、あるいは飛行機の問題では、公用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律とか、これは羽田とか伊丹とかいま成田も入つてゐるそうでございましたが、そのほか防衛施設周辺の整備等に関する法律とか、このような規制、あるいは住民に対する法律を設けて、民生安定の行政措置を講ずべきものだというふうに考えておるわけでございます。

○橋本国務大臣　ただいま鐵政省關係及び國鐵關係者から答弁がありましたように、この問題は技術開発によつて、あるいは措置によつてある程度解決のできる問題だ、こう言われております。飛行場の周辺の問題になりますと、それじやとても追いつかない問題がありますので、少し質的に内容が違つておりますので、いま當面の措置としてそのような法律をつくる考えは持つております。

○山田(太)委員　そこで最後にお伺いしたいことは、一番最初にお断わりいたしました大阪周辺における国鉄城東貨物線の複線電化、客車運行であります、聞くところによりますと、現在用地買収がすでに済んでおる、またそれをいまだに単線化の貨物輸送のみに使用しているという状況でございます。現在の大坂の通勤通学難の状況を見るとき、國鉄のこの内環状線は全く飽和状態になつております。現在駅の拡張はしておりますけれども、激しい人口集中によつて——東西線はあります、東西線はありますが、大阪には南北線の鐵道網がないということを考えますと、この城東貨物線沿線に南北に通る鐵道網はどうしても必要ではないか。また地元民の要望も非常に多い状況でございます。私の聞いた範囲によりますと、大阪市にあるいは東大阪市あるいは吹田、八尾、堺、守口、大東市の各市の住民の声も非常に強烈なものがあります。またこれらの市においては過去においては利用債を引き受けて、高架に伴う負担金についても協力している、そう聞いておりますが、この点についていま現状と計画——聞く範囲においては第三期で完成するという計画であったということを聞いておりますが、この点についてあわせて答弁願いたいと思います。

行なうという趣旨の工事であろうと思いまして、これにつきましては現在用地の買収に一部着手をいたしております。ただ何んにもこの工事は総額二百五十億円の巨費を要する工事でございまして、今まで手をつけたところが用地關係で約十億程度でございます。したがつて、今後輸送需要の動向でとか、國鉄の財政事情を勘案しながら、もう少し工事の進め方を検討してまいるというふうに考えております。

○山田(太)委員 時間が来たので質問を終わりたいと思いますが、いまの答弁では私の聞いたことに答えてないですね。現在の環状線が全くいま飽和状態になっている。六両編成を八両編成にする、それで駅を直している。しかし、これだけではもうすでに飽和状態になっている。大事故を起こしかねない状況になっている。前の企画は、第三期企画でやるという企画であったのに、ただ国鉄の都合によって計画を変更したというだけでは、住民は納得しないと思います。この飽和状況をいかにして解決するかという点についての、その計画を聞いておられるわけですね。いまのでは答弁をいただけたいているわけですね。

○山口(真)政府委員 これは、先ほど申しましたように、非常に巨費を要するわけでございます。したがつて、財政再建の計画の中身としては、私ども当然この種の通勤輸送対策というものを考へているわけでございますが、ただ具体的なお金の問題、國鉄の財政状況というものを勘案して今後引きめていくということをございまして、いつまでにこれを完成するということをございまして、いつまでにこれを完成するということでお答えするところまで現在お答えする段階になつております。

○山田(太)委員 もう質問をやめるところですが、いまの御答弁では、簡単にいえば、ただ金の問題だけで、どのような計画とすることまで現在では考えられない、そういうふうに聞こえるわけです。ところが第三期でやるということが第三期でやるといふ点で、私の聞く範囲では削除されている。それでは一休どうやって飽和状況を解決するのか。こんなわ

○橋本國務大臣 大阪付近のいわゆる交通整理、これは国鉄を中心にして、まあ私鉄のほうはわりあい進んでいるのですが、国鉄のほうがかえつておくれておる。全体から見れば、大阪に対する投資が少ない、これは皆さんの御指摘のとおりであります。問題は、先ほど来局長から答えましたように、財政問題等が含まれておりますが、いま検討しておりますいわゆる自動車重量税、これはこの国会にかかるておりますが、これによって将来どの程度までの金が入るかということと、そのうちから国鉄の複線、電化等に対して相当大幅な金を入れることができれば、もう少し具体的な計画がはつきり出てまいります。いずれにしろ大阪付近の状況はこのままでは放置できませんので、私のほうからも国鉄に対して積極的な施策を進めるよういたしたいと思いますので、また皆さんの御協力を願いたいと思います。

○山田(太)委員 では以上で、まだ大臣の御答弁をいただいてもうちょっと具体的なものを詰めたいとは思いますが、これは別に機会をあらためて質問したいと思います。

以上で終わります。

○天野委員長 和田耕作君。

○和田(耕)委員 せんだっての代執行の途中で、私は党の代表として成田空港に参ったのでございますけれども、友納知事あるいは空港公団の人たち、あるいは地元の反対派の農民の有志の何人か、あるいは子供たちのおる学校長、あるいは警察署長等々、できるだけ関係の方々と面談をしまして、なぜこのような混乱した状態になつたかというところについていろいろ調べたわけです。そのときはそれなりのいろいろな案を出しておいたのでござりますけれども、ごく最近の段階で、成田市議会が超党派でもつてこの事態の收拾のために一つの案を示して運輸大臣と懇談をなさつた。その中に「從来反対派農民に対し、明確な条件が提示されていないので、今日の緊急事態をまねいた要因の一つであり」という一節があるのですけれども、大臣、この問題について、今までの経過を振り返

○橋本国嘉大臣 経過をずっと申しますと非常に長くなりますから省略いたしますが、代執行後の状況については、詳しくは佐々木書記長にも報告してございますので、ごらん願えど御理解頼めると思います。ただ問題は、御承知のように農民全部がいわゆる空港建設に反対しておるわけではないであります。御承知のようにほとんど、まあ現在残っておりますのは反対にして約一割程度の人が反対、その反対の諸君の、全部とは申しませんけれども、その一部は空港をここに建設するところが反対なんだ——われわれをどうしてくれるんだということではなくして、ここに飛行場をつくることがもう反対なんだ、だから話し合う必要はないんだ……。私も社会党の木原、加瀬西氏にもいろいろお願ひもし、かつまたよく検討してもらいましたし、また与党の方々もいろいろ努力してくれまして、そこで話し合う機会を求めていた、私のほうからも、関係者に對してはいつでも話し合う機会をつくってもらいたい、こういう要請をしたのでありまするが、残念ながら問答無用、空港食つた、こういう状況であります。もちろん、この建設を前提とする話し合いには応じられない、これには從来からの感情問題もありましようし、もう一つ大きなことは、その一部のいわゆるイデオロギーにとらわれた闘争ということが一つの大きな原因であり、同時にまた感情的にも、もちろんこれは公團のいわゆる繊細な考え方等が十分にわかってもらえなかつた、あるいはまた感情問題を引き起こすような状態があつたということも事実でありますけれども、とにかく私たちも話し合いの機会を得たい、こう考えておりましたが、ついに話し合いに感じられなかつたということで、空港をつくることは日下の急務でありますから、やむを得ず代執行を行ない、かつまた、穴に入っている方々に対てはこれを外に出す処置をとらざるを得なかつた、こういうことであります。

○和田(新)委員 農民側の、あるいはこれを扇動しておる一部の学生、イデオロギストの言動は、私もよくわかります。しかし、ここでいま御質問を申し上げておりますのは、この最後の段階に来て、成田市議会が超党派でもって申し入れをしておるわけですね。この申し入れ書の第二項に「従来反対派農民に対し、明確な条件が提示されていらないのが今日の緊急事態をまねいた要因の一つであり」、こう書いてあるわけですね。これは反対派農民の言うことじやないのです。成田市議会が超党派でもって、この紛争を顧みてこういうふうに要約をしておるわけですが、この点についての大臣の所見を伺つておるわけです。

○橋本国務大臣 私のほうは必ずしもさようには考えておりません。明確な意思表示がなかつたんじやなく、県知事を通じましてもあるいは公団を通じましても、これは明示をいたしましたが、それを受け付けないというだけの話です。したがつて、せんだつて市会の諸君が参りましたときに、これに対し私は一つ一つ責任をもつて答えて、そうして今後の新しい措置についても責任をもつてやりましよう。たとえば代替地の確保の問題及び代替地に移転後における最低三年間の生活保障、というのは、従来もやっておることであります。形はこういう形ではありませんけれども、実質的にはこういうことをやつておる。あるいは買収価格につきましても、もちろんその金利等を含めて、今度いたします場合におきましてはこれらを含めてこれはやりましよう。あるいは中高年齢層のいわゆる離農者ですね、こういう者に対しては責任をもつて、公団または公団の傍系会社が数十できるわけでありますから、臨時雇いではなく準社員もしくは社員としてこれは採用いたしましよう。騒音対策につきましても、従来よりは区域を広げて、芝山区域の方々に対しては何か迷惑がかからぬようには処置をしましよう、あるいは線を引いてそこからわざわざ離れたらだめだ、そういうことは言わない。あるいはそういうものも実際に必要があれば、ちゃんととした話があれば、移転等につい

ても指摘しましよう。これたゞに具体的なことを申し上げておるのですが、残念ながら問答無用なんですね、会わないのですから。しかもわれわれは山村政務次官を三回もやつて、とにかく話し合つたらどうだ、われわれも責任をもつて答えるからといふことまで言つても、とにかく空港建設を前提にする話し合いには応じるわけにいかぬ……。もちろんわれわれは全部とは思いません、ごく一部の十数名かもしれませんけれども、こういう人たちによつてリードされた状態がせんだけの状態である、こう私は理解いたしました。

○和田(耕)委員 代執行後の経過については詳細な資料をいただきました。私は、これで公団あるいは運輸省が相当誠意を尽くして、手を尽くしておるということは認めております。いま問題にしておりますのはそのことではありません。つまり問題は、このように紛糾をした、長い時間がかかるまでの全過程の問題をいま問題にしているわけです。したがつて、いまの成田市議会が超党派で全体を総括して、こういう点に反省するところがないのかという項目として、いまの「從来反対派農民に對し、明確な条件が提示されていないのが今日の緊急事態をまねいた要因の一つであり」、こういうことを成田市議会が、一番地元の市議会が、自民党を含めて超党派でもつて、このような申し入れをしていくわけなんです。いま大臣がおつしやられたことは、代執行後の事態を特に念頭に入れて申されております。これは私もいま申し上げたことでよくわかる。これをよく読みましたことと現地を見たことと勘案して、いろいろ誠意を尽くして話し合いをしているという事実は認めておりますけれども、現在ここで問題にし、大臣としても今後これらども、最初にこの問題が起つたときに、一応富里に土地を選定をされた。それが今度は三里塚に變ってきたという問題が一つあると思います。もう一つの問題は、時間がありませんからかいつ

まんで申し上げますけれども、私、現地で友納さんと話したときに、高速道路の用地買収あるいは新幹線の用地の買収、これは関係者が非常に努力をしてよく事前に農民とも話し合い、土地所有者とも話し合って、わりあいスムーズにいったんだ。しかしこの飛行場用地の買収については、今までの空港用地の買収等について政府として全体的に顧みて反省する幾つかの問題がありはしないか、そのことを問題にしているわけなんです。

**O橋本國務大臣** 運輸省当局あるいは公団當局、特に公団當局が責任者でありますから、できるだけのことをやつたとは思いますけれども、ある意味においては不十分な点もあつたということであつたろうと思いまして、公団當局も当然これは十分に反省をいたしておるようあります。運輸省といたしましても、これは公団の直接の仕事であるからということだけじゃなく、もっとやはり運輸省自身も積極的に話し合いの機会をつくるべきであったと思います。ただ、御承知のように富里から三里塚を中心とした地帯に変えました當時の計画は七百五十万坪であります。しかもこれは大部分が農地でありました。私は当時官房長官でありましたが、七百五十万坪、しかも大部分が農地、これを買収するということはどういふ不可能に近い。そこでとにかく規模を最小限度に縮小しろということで、半分の三百二十万坪に限定しましたが、その三分の一強が三里塚という比較的話し合いのつくところを選んだ。大体地形的には、飛行場の場所としてはそう遠いところではありますから、そういうことによつて、まあできるだけ農地を少なくしたい。そうしてまた買収上においてもできるだけ話をするように、こういう前提のもとでやつてしまひたのであります。和田さんのおっしゃるとおり、必ずしも万全の措置でなかつた点もあつたろうと思います。これは十分にわれわれも反省して今後に対処しなければならぬと存じます。

同時にまた、やはり飛行場の建設が急がれておりますので、したがつて、工事の仕事に迫られて、うな努力において公団側に欠けるところはなかつたのかといふ印象も漏らしておりました。つまり、このような点について、今までの空港用地の買収等について政府として全体的に顧みて反対する幾つかの問題がありはしないか、そのことを問題にしているわけなんです。

O橋本國務大臣 運輸省當局あるいは公団當局、特に公団當局が責任者でありますから、できるだけのことをやつたとは思いますけれども、ある意味においては不十分な点もあつたということであつたろうと思いまして、公団當局も当然これは十分に反省をいたしておるようあります。運輸省といたしましても、これは公団の直接の仕事であるからということだけじゃなく、もっとやはり運輸省自身も積極的に話し合いの機会をつくるべきであったと思います。ただ、御承知のように富里から三里塚を中心とした地帯に変えました當時の計画は七百五十万坪であります。しかもこれは大部分が農地でありました。私は当時官房長官でありましたが、七百五十万坪、しかも大部分が農地、これを買収するということはどういふ不可能に近い。そこでとにかく規模を最小限度に縮小しろということで、半分の三百二十万坪に限定しましたが、その三分の一強が三里塚という比較的話し合いのつくところを選んだ。大体地形的には、飛行場の場所としてはそう遠いところではありますから、そういうことによつて、まあできるだけ農地を少なくしたい。そうしてまた買収上においてもできるだけ話をするように、こういう前提のもとでやつてしまひたのであります。和田さんのおっしゃるとおり、必ずしも万全の措置でなかつた点もあつたろうと思います。これは十分にわれわれも反省して今後に対処しなければならないと存じます。

同時にまた、やはり飛行場の建設が急がれておりますので、したがつて、工事の仕事に迫られて、うな努力において公団側に欠けるところはなかつたのかといふ印象も漏らしておりました。つまり、このような点について、今までの空港用地の買収等について政府として全体的に顧みて反対する幾つかの問題がありはしないか、そのことを問題にしているわけなんです。

O橋本國務大臣 運輸省當局あるいは公団當局、特に公団當局が責任者でありますから、できるだけのことをやつたとは思いますけれども、ある意味においては不十分な点もあつたということであつたろうと思いまして、公団當局も当然これは十分に反省をいたしておるようあります。運輸省といたしまでも、これは公団の直接の仕事であるからということだけじゃなく、もっとやはり運輸省自身も積極的に話し合いの機会をつくるべきであったと思います。ただ、御承知のように富里から三里塚を中心とした地帯に変えました當時の計画は七百五十万坪であります。しかもこれは大部分が農地でありました。私は当時官房長官でありましたが、七百五十万坪、しかも大部分が農地、これを買収するということはどういふ不可能に近い。そこでとにかく規模を最小限度に縮小しろということで、半分の三百二十万坪に限定しましたが、その三分の一強が三里塚という比較的話し合いのつくところを選んだ。大体地形的には、飛行場の場所としてはそう遠いところではありますから、そういうことによつて、まあできるだけ農地を少なくしたい。そうしてまた買収上においてもできるだけ話をするように、こういう前提のもとでやつてしまひたのであります。和田さんのおっしゃるとおり、必ずしも万全の措置でなかつた点もあつたろうと思います。これは十分にわれわれも反省して今後に対処しなければならないと存じます。

同時にまた、やはり飛行場の建設が急がれておりますので、したがつて、工事の仕事に迫られて、うな努力において公団側に欠けるところはなかつたのかといふ印象も漏らしておりました。つまり、このような点について、今までの空港用地の買収等について政府として全体的に顧みて反対する幾つかの問題がありはしないか、そのことを問題にしているわけなんです。

O橋本國務大臣 運輸省當局あるいは公団當局、特に公団當局が責任者でありますから、できるだけのことをやつたとは思いますけれども、ある意味においては不十分な点もあつたということであつたろうと思いまして、公団當局も当然これは十分に反省をいたしておるようあります。運輸省といたしまでも、これは公団の直接の仕事であるからということだけじゃなく、もっとやはり運輸省自身も積極的に話し合いの機会をつくるべきであったと思います。ただ、御承知のように富里から三里塚を中心とした地帯に変えました當時の計画は七百五十万坪であります。しかもこれは大部分が農地でありました。私は当時官房長官でありましたが、七百五十万坪、しかも大部分が農地、これを買収するということはどういふ不可能に近い。そこでとにかく規模を最小限度に縮小しろということで、半分の三百二十万坪に限定しましたが、その三分の一強が三里塚という比較的話し合いのつくところを選んだ。大体地形的には、飛行場の場所としてはそう遠いところではありますから、そういうことによつて、まあできるだけ農地を少なくしたい。そうしてまた買収上においてもできるだけ話をするように、こういう前提のもとでやつてしまひたのであります。和田さんのおっしゃるとおり、必ずしも万全の措置でなかつた点もあつたろうと思います。これは十分にわれわれも反省して今後に対処しなければならないと存じます。

○和田(耕)委員 今度、子供の一つの闘争の部隊組織ができておる。今度出てきた特徴なんですが、れども、あの中核になつてゐる芝山中学ですね、あそこへ行つてまいりました。そして何人かの子供の家族とも会いました。あの地区なんかは、つまり騒音地区の典型的なところですね。こういうような問題は、今後やはり飛行場の場合は騒音の問題を中心と考えなければならぬ。これは東京の道路でもそうです。外郭環状線の問題について、立ちのく人が反対すると言つてゐるのじやないのです。主力は残つて道路に直面する人、つまり今まで喜んだはずの人が反対の中心になつてゐる。東京の道路の新しい外郭環状線の問題、現にそらなんです。こういう問題は、特に飛行場の問題については、当初からもっと縦密な計画を立て、十分話し合いの上で対策を立てるべきであった。そういうふうに私は思うのですから、特にこの問題について大臣の所見を伺つたわけでござりますけれども、今後もいろいろと対策を考えているようですから、まあその問題については触れません。それから今後の問題として、社会党が一坪運動をやつたという、現にあるわけです。社会党さんとの話し合いというのは、これはまあ妙な質問で、すけれども、できておりますが、あるいは今後うまく話し合ひができる見通しがつきますか。

お伝え願いたい。それはやはりもちろん社会党の参加した方々にも一つの目的意識があつたのでしょうかから、その問題は当然私のはうでもお聞きしますけれども、空港建設反対前提ではこれは話になりませんが、その他の諸問題について御意見があれば十分に聞き、それを十分尊重してまいりたい。そういうことを一つの契機としてこの運動から抜けてもらうことはできないものだろうかといふことを検討してほしい、という申し入れをいたしました。そして橋田国対委員長も、よく相談してみましよう、ことに加瀬、木原両議員は現地の者であるから、現地の人の意見も聞きながら、十分検討の申し入れがあつたということを受けて検討していきましょう、こういうお話をありました  
○和田(耕)委員 これは非常に異常な事態であつたと私は思うのですけれども、やはりこの背景としては、成田空港というものが単に経済的なないは社会的な一つの目標を持つておるという判断があつたということが、この異常な事態の前提みたいな感じがするわけなんですね。同時に政府の、先ほど申し上げたような、あまり計画のない、わりあいに強引な——公団と言つてもいいかもされませんが、強引なこの問題の運営に対しての抵抗というような気持ちもあつたと思います。私は、こういうような一坪運動の形で代表される抵抗の姿勢をあくまでも社会党が固執するとは考えておりません。ただ、いまの軍事基地的な雰囲気といふものを、政府としては、これはその後社会党が必要であるし、反対派の農民に対しても、強引な姿勢ではなくて、話し合いをする姿勢も今後あるということによって解決できるように思つし、ぜひそうしていただきたいと思います。  
もう一つの問題は、共産党が持つておる——党

として持つておるかよくわかりませんが、共産党がやつておるといわれる平和の塔の問題です。あの問題についてのいままでの経過あるいは今後の方針についてお伺いしたい。

「林(百)委員 共産党が持つておるんではないよ。そんなばかなことがあるか。反対の農民が建てたんだ」と呼ぶ

○橋本国務大臣 平和の塔はせんだけ、二十三日、二十四日の緊急裁決の中に入つております。これがその後もう一つ第三次、第四次と合わせまして十七件あります。これらは逐次予定に従つて緊急裁決を行ないます。したがつて、もし話し合ひがつきませんければ、残念ながらやはり六月ごろには代執行せざるを得ない。しかし、できるだけ代執行などという権力のにおいのするものはやめにして、話し合いで進みたいと思っておりますので、もし共産党の国会議員の方が持つておるとすれば、私がまたいろいろお話を申し上げて、ひとつ理解ある態度で処理していただきたい、どう考えておられます。

○和田(耕)委員 いまうしろのほうから共産党は持つてないという声がありましたけれども、あれはだれが所有しておるものですか。あるいはどういうふうな人たちがあれをつくったわけですか。

○内村(信)政府委員 佐藤行通という坊さんが持つておられると承知しております。

○和田(耕)委員 これは共産党との関係はどういうに政府は見ておられるのですか。

○内村(信)政府委員 その辺は明確にはわかつております。

「林(百)委員 そんなことを聞く必要はないじゃないか」と呼ぶ

○和田(耕)委員 この問題を私がお聞きしますのは、飛行場の開設という問題については、軍事的な飛行場ではない、世界の中の日本として必要であるということが次第に日本の国民の中にも政党の中にも明らかになってきつあるという状況の中でもとで、十分地元の反対の人たちに対し、先ほどから申し上げているように、政府が今まで足

たちに、関係の団体によく話をしなければならない、そのようにしてこれは解決していかなければならぬという意味で平和の塔の問題を問題にしているわけです。現地で私が聞きましたところは、あれは共産党さんが持つておるのだ、共産党さんがやつておるのだということを聞いたわけですから、現地でそういうことを聞いたのだがというくて質問しているわけです。政府は、これは單に個人のもので、個人の自發的な運動であると考えておりますか。

○内村(信)政府委員 私どもも、そういう先生のおっしゃいましたようなうわさと申しますが、そういうふうなことは聞いておりますけれども、明確にあとづけをし、裏づけをしておるものではございません。

○和田(耕)委員 私は現地でいろいろの人の話を聞きまして、共産党さんがもし関係があるとすれば、非常に合理的な、しかもよく筋の通った運動をしておると判断をしたのです。三派の人たちが、わけのわからぬ連中がやっているのと違つて、筋が通っているなという感じを持ったから質問をしているわけなんだ。しかし、この問題については十分、つまり先ほど言ったように、この背景が軍事的な一つの基礎のようなものをつくろうとしておるという意図と、住民の反対に対しても、政府が意を尽くした説得的な態度がなかつたということが、政党があるいは関係をしているとすれば、政党がそのような形の反対をせざるを得なかつた一つの理由であるということを先ほど申し上げているわけですね。そういう点を政府はよく反省をなさつて、この段階に来て、そして各党もし関係を持つておるとすれば、誠意をもって話し合う必要がありはしないかという意味で質問をしているわけですが。そういふ点を攻撃しているわけでもございまして、共産党を攻撃しているわけやございません。そういうことで申し上げていいわけなんです。

もう時間もありませんけれども、この空港の絶対最小限必要な建設の時期というのはいつですか

○橋本國務大臣 最初に、軍事基地に使われはないかという御質問であります。これは前国会におきましたので、私は、政府としてはこれを引き受けました。しかし、そのときの質問で、しかしながら安保条約と行政協定がある以上は拒めないではないか、こういう話がありましたが、しかしながら飛行場はあれ一つじやありませんし、かつまた、日本の防衛上から考えて、万が一の場合は、これはまた別になります。けれども、平時において、それはアメリカに事情を言うならば、これを使う必要は全くないから、少なくとも今後これをいわゆる軍事基地もしくはそれに準するものとして使用する考えはないということを明確に答弁をいたしておいたのであります。

供用の時期ですが、これは御存じのように実は四十六年の半ばごろには供用を開始したいということは、御承知のよう。羽田の飛行場はすでに減便を実行いたしております。飛行機を利用なさる方にはたいへん御迷惑をかけておる状況でございますので、おそらく四十六年度中に、すなわち来年の三月までには供用開始をしたい、かように考えて、その目標のもとに仕事を進めてまいりつておる、こういう状況でございます。

○和田(耕)委員 まだたくさん質問したいことがあります。こういうふうな大計画に対して、いたずらに当初から計画を変更するとか、あるいは最後に成田空港設置全体の問題について、政府としても大いに反省しなければならぬ点があると私は思います。こういうふうな大計画に対して、いたずらに当初から計画を変更するとか、あるいは用地の買収について高速道路とかそういうふうなことがわりあいスムーズにいった例を見ると、当局者が誠意を尽くして、必要があれば百姓さんとのところにお酒を一本持つていて、そして話しこなでよく理解をしてもらう、そういうふうな努力がほとんどなされていない。なされることができなかつた条件があつたと、いうこともわからぬじやありません。ありませんけれども、そういう努力が

なかったということが、成田市の市議会で自民党さんを含めての超党派の申し入れ書にもあるわけなんです。そういう点は誠意を尽くして今後の間題の解決にあたっていただきたい。私はそれを要望いたしまして、質問を終ります。

○天野委員長 本案に対する質疑は、これにて終了いたしました。

○天野委員長 これより討論に入るのであります

が、別に討論の申し出もありませんので、直ちに採決いたします。

運輸省設置法の一部を改正する法律案について採決いたします。

○天野委員長 起立総員。よって、本案は、原案のとおり可決すべきものと決しました。

○橋本國務大臣 ただいま御採決を願いましてありがとうございました。

○天野委員長 なお、ただいま可決いたしました法律案に関する委員会報告書の作成につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

○天野委員長 「異議なし」と呼ぶ者あり

りがとうございます。

○天野委員長 本件に対する特別交付金の支給に関する法律案の起立を求める

法律案の起立を求める

伊能繁次郎君、大出俊君、伊藤惣助丸君及び和田耕作君から、四派共同をもつて、お手元に配付いたしておりますとおり、引揚者等に対する特別交付金の支給に関する法律の一部を改正する法律案として、本委員会提出の法律案としての草案を成案とし、本委員会提出の法律案として決定すべしとの提案がなされております。

引揚者等に対する特別交付金の支給に関する法律の一部を改正する法律案

四十五年三月三十一日まで請求しなかつた者に対する支給しないこととなつていたのであります。伊能繁次郎君、大出俊君、伊藤惣助丸君及び和田耕作君から、四派共同をもつて、お手元に配付いたしておりますとおり、引揚者等に対する特別交付金の支給に関する法律の一部を改正する法律案として、本年三月三十一日までとするとともに、引き揚げ者の請求の期限をさらに一年延長し、昭和四十七年三月三十一日までとするとともに、引き揚げ者の請求の期限をさらに一年延長し、昭和四十三年四月二日以後である場合におけるその請求の期限についても一年延長して、それぞれそれらの日から起算して四年を経過する日に改めようとするものであります。これが本件の趣旨でございます。

そこで、この法律制定の趣旨からして、一人でも多くの方々がその利益に均てんできるようになります。これが、この法律案を提出する理由であります。これが、この法律案を提出する理由である。

引揚者等に対する特別交付金の支給に関する法律の一部を改正する法律案

以上のような経過で、パーセンテージでいいますと九二%くらいの処理ができる。こういうわけです。これは三十二年の見舞い金当時のいきさつからいたしますと、当時三百四十五万の対象者で三百十八万の処理ができる終わっている。これも一ヶ月を延ばしてあります。それもまた九二%という形で終わっておるわけでございます。そういう事情にありますので、一体これから一年延ばした際にどういう方々がいま手続をとられていないのか、あるいはこの月末にどの程度――昨年の三月末と同じ意味で、期限一ぱいで何らかの形の意思表示があつたものは処理するとかいろいろなことになっておるわけでありますから、どのくらいのものがこの三月末で見込まれているのかという点、その辺の予測をお聞かせをいただきたいのと、これは実は予算との関係がありまして、金がないのにやるということになりますというと、いろいろなものの考え方の方がおりますから、地方自治体で質問でも出た場合に、議員立法で延期したのはいいけれども、そちらの予算措置も何もしないなんていうふざけた無責任な話があるか、そういう問題もありますから、そちらが気になりますので、その辺のところをお聞きいただきたい、このように思います。

○吉岡政府委員 四十五年の三月末まで一応終つて、議員立法によつて一年延長したわけでござりますが、そのときはちょうど三ヵ年間の終了期までございまして、非常にたくさんの方が最後の段階で申し込まれまして、それが四十五年の四、五月にすれば入ったわけでございます。そういたしますと、大体十五、六万の方がそれ込んだわけでございますが、その後の経過から見まして、申し込んだ者が大体四、五万の間ぐらゐ、かようによると申しこみ者が出ておりません。しかしそう申しこみます。しかしそう申しこみます。これが四十六年の四、五にすれば入ります。しかしそう申しこみます。これが四十六年の四、五にすれば入ります。

以上のような経過で、パーセンテージでいいますと九二%くらいの処理ができる。こういうわけです。これは三十二年の見舞い金当時のいきさつからいたしますと、当時三百四十五万の対象者で三百十八万の処理ができる終わっている。これも一ヶ月を延ばしてあります。それもまた九二%という形で終わっておるわけでございます。そういう事情にありますので、一体これから一年延ばした際にどういう方々がいま手続をとられていないのか、あるいはこの月末にどの程度――昨年の三月末と同じ意味で、期限一ぱいで何らかの形の意思表示があつたものは処理するとかいろいろなことになっておるわけでありますから、どのくらいのものがこの三月末で見込まれているのかという点、その辺の予測をお聞かせをいただきたいのと、これは実は予算との関係がありまして、金がないのにやるということになりますというと、いろいろなものの考え方の方がおりますから、地方自治体で質問でも出た場合に、議員立法で延期したのはいいけれども、そちらの予算措置も何もしないなんていうふざけた無責任な話があるか、そういう問題もありますから、そちらが気になりますので、その辺のところをお聞きいただきたい、このように思います。

○吉岡政府委員 四十五年の三月末まで一応終つて、議員立法によつて一年延長したわけでござりますが、そのときはちょうど三ヵ年間の終了期までございまして、非常にたくさんの方が最後の段階で申し込まれまして、それが四十五年の四、五月にすれば入ったわけでございます。そういたしますと、大体十五、六万の方がそれ込んだわけでございますが、その後の経過から見まして、申し込んだ者が大体四、五万の間ぐらゐ、かようによると申しこみ者が出ておりません。しかしそう申しこみます。これが四十六年の四、五にすれば入ります。しかしそう申しこみます。これが四十六年の四、五にすれば入ります。

というケースは、昨年ほど多くはないんじやなからうか、かように考えるわけでございます。それからもう一点は、ずれ込みではなくて新たに一年延ばされた場合にどれくらい伸びるであろうかという問題でございますが、これは私どもしてはこの一年間に比べてそう多くはないのではなかろうか、かのように考えるわけでございます。ただ、どれくらいの数字かという問題になりますと、これはちょっとといまのところわかりかねるわけでございます。

○山中国務大臣 ただいまの後段のお尋ねに関する件ですが、四十六年度の予算に二千三百三十八万計上しております。これは残務整理として地方に委託費として支出する額であります。大体現在の、ただいま室長の申しましたような見通し等に立つて、これを残務整理でなくしてなお法律に基づく実際上の支給事務費ということで振りかえまして、おおむねこの程度で四十六年度予算は処理できる、ただし残務整理が残りますから、四十七年度予算においてこれは別途必要な予算が出てくることはやむを得ないことであります。現在参議院で審議中で成立していない来年度予算の案について、予算の増を伴うものということに確定的に言えませんので、したがつて政府が予算増を伴う議員立法であるという立場をとらないで、そのまま既定経費の委託費を、実務費委託として残務整理から実務費に振りかえるということで事務上の支障もありませんから、一応闇議にそのような私の報告をもつて、本日の議員立法に処する態度をとつておるわけでございます。

○大出委員 ちよつと違うのです。理事会で、予算措置が伴えば賛成をする、私はこう言っておりましたが、まだやつておりますから、これからは、お手元に配付の案を委員会の成案と決定して、おおむねこの程度で四十六年度予算は処理できる、ただし残務整理が残りますから、四十七年度予算においてこれは別途必要な予算が出てくることはやむを得ないことであります。

○山中国務大臣 私は、各党の共同提案というふうに受け取っておりますので、まだ共同提案でないというならば、あらためてまた政府としても態度を協議し直さなければなりません。そのことはまだ知らなかつたことであります。

そこで、半年ほどにしてもらえたという希望は、金額上の問題ではなくて、実質は、地方の職員の方々をこの実務に三年間の約束で出向、張りつけしておるわけです。それを議員立法で一年延ばされましたから、予定よりか一年よけに勤務をなめましたから、予定よりか一年よけに勤務をしてもらつております。しかし、やはり地方職員といえども、それぞれの一応の役人としての行なわなければならない。この点が少し、親元のコースがあるわけです。さらに、その場合に、議員立法とはいえ成立すれば法は法ですから、そうなります。

○天野委員長 御異議なしと認めます。よつて、そつと御異議ないと存じますが、御異議ありません。

なお、本法律案提出の手続等につきましては、法律の一部を改正する法律案起草の件につきましては、お手元に配付の案を委員会の成案と決定して、これを委員会提出法律案と決するに賛成の諸君の起立を求めます。

○天野委員長 御異議なしと呼ぶ者あり

のようによつて決しました。

次回は、公報をもつてお知らせすることとし、本日は、これにて散会いたします。

午後二時四十三分散会

た残務整理というものの来年度予算からという点について、これはやはりこの委員会で意思統一を他については、私の責任で処理いたしました原案について政府は異議はないということをもつて正式の政府の態度といたします。

○大出委員 言いにくい点があつて触れなかつたのですが、総務長官のほうからお話を出ましたが、されからもう一点は、ずれ込みではなくて新たに一年延ばされた場合にどれくらい伸びるであろうかという問題でございますが、これは私どもしてはこの一年間に比べてそう多くはないのではなかろうか、かのように考えるわけでございます。ただ、どれくらいの数字かという問題になりますと、これはちょっとといまのところわかりかねるわけでございます。

○山中国務大臣 そこらが明らかになれば賛成するおつしやつたのであります。もう賛成されたのじやないです。そうでしょう。だから、御疑問に答えるということで答弁をいたします。

○大出委員 ちよつと違うのです。理事会で、予算措置が伴えば賛成をする、私はこう言っておりましたが、まだやつておりますから、これからは、お手元に配付の案を委員会の成案と決定して、おおむねこの程度で四十六年度予算は処理できる、ただし残務整理が残りますから、四十七年度予算においてこれは別途必要な予算が出てくることはやむを得ないことであります。

○山中国務大臣 私は、各党の共同提案でないというならば、あらためてまた政府としても態度を協議し直さなければなりません。そのことはまだ知らなかつたことであります。

そこで、半年ほどにしてもらえたという希望は、金額上の問題ではなくて、実質は、地方の職員の方々をこの実務に三年間の約束で出向、張りつけしておるわけです。それを議員立法で一年延ばされましたから、予定よりか一年よけに勤務をなめましたから、予定よりか一年よけに勤務をしてもらつております。しかし、やはり地方職員といえども、それぞれの一応の役人としての行なわなければならない。この点が少し、親元のコースがあるわけです。さらに、その場合に、議員立法とはいえ成立すれば法は法ですから、そうなります。

○天野委員長 御異議なしと認めます。よつて、そつと御異議ないと存じますが、御異議ありません。

なお、本法律案提出の手續等につきましては、法律の一部を改正する法律案起草の件につきましては、お手元に配付の案を委員会の成案と決定して、これを委員会提出法律案と決するに賛成の諸君の起立を求めます。

○天野委員長 御異議なしと呼ぶ者あり

のようによつて決しました。

次回は、公報をもつてお知らせすることとし、本日は、これにて散会いたします。

午後二時四十三分散会

二七

昭和四十六年四月十四日印刷

昭和四十六年四月十五日發行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

J