

第六十八回国会 大蔵委員会 議 録 第十七号

昭和四十七年四月十二日(水曜日)

午前十時三十七分開議

出席委員

委員長 齊藤 邦吉君

理事 宇野 宗佑君

理事 藤井 勝志君

理事 広瀬 秀吉君

理事 上村 千一郎君

理事 木村 武千代君

理事 佐伯 宗義君

理事 地崎 宇三郎君

理事 中川 俊思君

理事 原田 憲君

理事 松本 十郎君

理事 毛利 松平君

理事 吉田 重延君

理事 阿部 助哉君

理事 藤田 高敏君

理事 貝沼 次郎君

理事 二見 伸明君

出席國務大臣

大蔵大臣 水田 三喜男君

運輸大臣 丹羽 喬四郎君

出席政府委員

環境庁大気保全身長 山形 操六君

大蔵政務次官 田中 六助君

大蔵省主計局次長 吉瀬 維哉君

大蔵省主計局次長 大倉 眞隆君

大蔵省主計局次長 長岡 實君

通商産業大臣官房審議官 飯塚 史郎君

通商産業省鉱山部長 青木 慎三君

石炭局石炭部長 青木 慎三君

委員外の出席者

運輸省航空局長 住田 正二君

運輸省航空局長 藤田 正勝君

運輸省航空局長 信沢 利世君

運輸省航空局長 丸居 幹一君

運輸省航空局長 末松 経正君

本日の会議に付した案件

労働保険特別会計法案(内閣提出第一号)

空港整備特別会計法の一部を改正する法律案(内閣提出第二号)

石炭対策特別会計法の一部を改正する法律案(内閣提出第三号)

○齋藤委員長 これより会議を開きます。

労働保険特別会計法案を議題といたします。

本案は昨十一日質疑を終了いたしました。

これより討論に入りますのでありますが、本案につきましても、討論の申し出がありませんので、直ちに採決に入ります。

労働保険特別会計法案に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○齋藤委員長 起立多数。よって、本案は原案のとおり可決いたしました。

○齋藤委員長 ただいま議決いたしました労働保険特別会計法案に対し、自由民主党、日本社会

党、公明党及び民社党を代表して、藤井勝志君外四名より附帯決議を付すべしとの動議が提出されております。

この際、提出者より趣旨の説明を求めます。木野晴夫君。

○木野委員 ただいま議題となりました労働保険特別会計法案に対する附帯決議案につきましても、提出者を代表して、その趣旨を簡単に御説明申し上げます。

案文は印刷してお手元に配付いたしてありますので、朗読は省略させていただきます。

すでに御承知のとおり、労災保険、失業保険の両保険につきましても、戦後に発足して以来二十五年になろうといったしておりますが、いよいよ本年四月より、その適用範囲の段階的拡大がはかられますとともに、両保険の保険料の徴収の一元化が実施されることとなりました。

本附帯決議案は、この時にあたり、以下申し述べる諸点について、政府の一その努力を求めめるものであります。

すなわち、まず第一は、労働保険の適用範囲の拡大についてであります。

本年度におきましては、いわゆる四業種を対象として適用範囲の拡大がはかられましたが、従業員五人未満の商業、サービス業などには、まだこれらの保険に加入していない事業も多く、そこに働く労働者は、両保険制度による保護を受けられない状況にあります。

業務上の災害をこうむった場合に必要の補償を受け、失業した場合に生活の保障を得られるということは、働く者の福祉の最低条件として、すべての労働者に確保されなければならないものであります。

政府においては、三年程度を目途に全面適用を実現したいとしておりますが、労働者の福祉の向上に資するため、両保険の適用範囲の拡大にはなお一その努力を傾けられ、一日も早く全面適用の実現をはかられたいというものであります。

第二は、通勤途上災害に対する労災保険法上の取り扱いについてであります。

自宅と事業所との間の通勤の際に受ける交通事故は、最近における交通事故の悪化を反映して増加の傾向にあります。

現在、通勤途上の事故は原則として業務外とされっておりますが、社会情勢の変化に伴い、災害の態様も変化しつつあることを考慮いたしますと、通勤途上において災害をこうむった労働者に対し、労災保険制度上、何らかの救済措置がとれないものかどうか検討を加えることは、急を要する大きな問題の一つではないかと思っております。

労働省においても、一昨年二月より通勤途上災害調査会を設け、鋭意検討中とのことであり、すみやかにその結論を得て、必要な措置を講ずるよう要望するものであります。

第三は、失業保険の給付内容の充実についてであります。

失業保険の給付内容につきましては、去る第六十二回国会において失業保険法及び労働者災害補償保険法の一部を改正する法律が成立し、一般失業保険、日雇失業保険とも給付率の引き上げが実施される等、社会保障の充実強化、保険制度の健全化に寄与する措置がとられました。今後とも給付内容について検討を加えられ、その充実につとめられるよう要望するものであります。

以上が、本附帯決議案の趣旨であります。

何とぞ、御賛成くださいますようお願い申し上げます。

労働保険特別会計法案に対する附帯決議(案)

一 現在なお労働保険の適用を受けない事業に使用される労働者の福祉の向上に資するため、これらの事業に対する適用の拡大に努めること。

二 最近における交通事故の発生状況にかんがみ、通勤途上災害の被災者に対する労災保険法上の取扱についてすみやかに結論を得て必要な措置を講ずること。

三 失業保険の給付内容の充実については今後とも努力すること。

○齋藤委員長 これにて趣旨の説明は終わりました。

おはかりいたします。

本動議のごとく附帯決議を付するに御異議ありませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○齋藤委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

本附帯決議に対し、政府より発言を求められておりますので、これを許します。水田大蔵大臣。

○水田國務大臣 ただいま御決議になりました附帯決議につきましては、政府といたしましては御趣旨を体して努力いたしたいと存じます。

○齋藤委員長 おはかりいたします。

ただいま議決いたしました法律案に関する委員会報告書の作成等につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、これに御異議ございませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○齋藤委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

〔報告書は附録に掲載〕

○齋藤委員長 次に、空港整備特別会計法の一部を改正する法律案及び石炭対策特別会計法の一部を改正する法律案の両案を一括して議題とし、質疑を続行いたします。小林政子君。

○小林政子委員 空港の騒音対策及び空港との関連で成田新幹線の建設について質問をいたしたいと思ひます。

〔委員長退席、山下(元)委員長代理着席〕

空港整備事業計画の遂行にあたって、最も重要な緊急の課題は、何といつても保安対策と、そしてまたそれと同時に騒音対策であろうというふうに考えます。第二次五カ年計画の総事業費五千六百億円のうち騒音対策費は四百十億円で、予算に占める割合はわずかに七・三%にすぎません。しかもこのうち八十億円は成田空港に予定をされておりますので、東京、大阪国際空港を含む一般空港分は三百三十億円、これだけの予算で国民生活の環境を保持するというようなことが責任を持ってほんとうにできるのかどうか、この点について明確にお答えを願ひたい。

と同時に、三百三十億円の積算の基礎というものは、今後予想されている空港のジェット化その他等に見合つてどのような根拠に基づいて積算をされたのか、あるいはまた今後の見通しとして一体どの程度増額をしなければならないというふうに考へているのか、これらの点も含めてお伺ひをいたしたいと思ひます。

○住田政府委員 第二次空港五カ年計画で計上いたしております騒音対策費は四百十億円でございす。このうち成田が八十億円で、それ以外の東京、大阪、板付―福岡でございすが、三つの空港を対象に三百三十億円を予定いたしました。この内訳は、教育あるいは病院関係の施設が百七十億円、民家の移転補償が百五十億円、テレビの障害除去対策に十億円、計三百三十億円ということに相なっております。

まず、教育関係の防音工事でございますが、これは今回の五カ年計画によりまして昭和五十年年度までに大体必要なものは整備できるというように

考へております。それから病院のはうでございすけれども、病院のはうは工事が非常にむずかしい場合がございす。といひますのは、古い病院でございす。この際建てかえたほうがいいというふうなケースもかなりございまして、そうなりますと新しい場所をさがさなければいかぬというところで、そういう点から病院関係の騒音対策は若干おくれるのではないかとこの点に見ております。

それから、民家の移転補償でございますが、これも二、三年来ずっと努力いたしてきておりますけれども、幾つかの障害がありましてなかなか進展いたしてない。その大きな原因といたしましては、一つは土地の評価についてなかなか意見がまとまらないということが一つの障害になっております。それからもう一つは代替地がない、なかなか手に入らないというのが障害になっております。この二つの障害があるわけでございすが、今後私もいたしましては、燃料税の譲与税が地元まいりますので、この譲与税を使いまして代替地の整備を行なつて、それとの関係で移転補償を促進するというような方向で努力いたしたいと思ひます。

それから、この三空港以外の空港でございすが、現在のとこ騒音コンタールの調査の結果では、特にいま取り上げて騒音対策事業を実施する必要がないと考へておりますので、この五カ年計画では現在のとこ三空港を重点にやりたいというように考へております。

○小林(政)委員 いわゆる特定飛行場ということ、成田を含む四空港だけが対象になっていふのだということですが、私は、いま地域などで非常にこの空港に対しては、騒音問題というのはいまあげられた三ないしは四カ所の飛行場周辺だけではなくて、広島をはじめ各地で騒音問題というのが大きいくローズアップされてきていふ問題だと考へます。特に航空局のこの資料によりまして、現在ジェット化が終わつていふ空港はすでに十三空港ある。しかも第二次五カ年

計画等で五十年までにはジェット化を行なう空港は二十七空港、こういうようなことが予想されておりますけれども、これに伴う騒音対策といううなもの、ほとんど特定の空港、四空港だけであつて、全然考慮の外に置かれておる。こういうふうなことで騒音対策といううなもの、が事なれりと思つていふのかどうか。これらの空港に対しては騒音対策については何ら考慮されてないのかどうか、明確にこの点お答えをいたしたいと思ひます。

○住田政府委員 当面東京、大阪、福岡、三空港に重点を置いて騒音対策事業を実施するわけでございすが、その他の空港につきましては、先ほど申し上げましたような航空機燃料税の譲与税がいくつでございす。これは地元市町村に譲与されるわけでございすが、空港整備事業というのとは大体国と県でやつていふわけでございす。したがって、市町村がやる事業というのとはさほど大きくないわけでございまして、市町村にはこれから譲与いたします譲与税を使って騒音対策をやつてもらいたいというふうに考へております。今後鹿児島とか宮崎とかあるいは熊本、そういうような空港にはジェット機の数もふえてまゐると思ひますので、そういうような場合には騒音を調査いたしまして、必要があれば航空機騒音防止法の適用対象にするというようなことを検討いたしたいと思ひます。

○小林(政)委員 第二種空港といへども空港整備法によれば、当然これは国が責任をもつて設置、管理を行なう、こういうことが一応原則としては定められていふわけですが、第三種空港の場合には、はつきりと市町村というふうなうたわれておる。こういううたてまえからいへば、一応航空機燃料税の一部を回すんだということによつて対処するということにございすけれども、国の責任として、やはり空港の騒音問題は大きくいふ世論の注目を浴びていふところでもあります。当然これは配慮してしかるべき性格のものではないだらうか、こういうふうに考へております。

特に私はこの中で、広島空港の問題についてお伺いしたいと思いますが、広島空港が現在置かれている位置というのは、人家の密集している地域に空港が現在あるわけです。しかもこの空港の滑走路を延長して、そして今後ジェット化をはかっている、こういう準備がされているわけですから、住宅の密集地帯にある空港のジェット化という問題についてどういふ基本的な認識を持っているのか、この点についてまずお伺いしたいと思います。

○住田政府委員 いまお話の出した広島空港は確かに都心から非常に近いところにごさいます。飛行機が人家の上を飛ぶ空港の代表的なものの一つではないかと思ひます。しかし、最近の私どもの考え方としては、やはり騒音対策等の問題がございまして、できるだけ都心から離れた場所に移行場をつくるという方向で整備をいたしております。現に鹿児島空港も、従来の空港を移しまして、この四月一日から新しい空港をオープンいたしましたけれども、これはまさに農耕地帯あるいは山の地帯でございまして、人家は非常に少ないという場所でございます。昨年開港いたしました熊本空港もやはり都心からかなり離れたところであります。あるいはまた現在計画中の大村空港、これも相当離れた場所に新たに埋め立てをして空港をつくるということになっております。

またこれも昨年オープンいたしておりますが、大分空港も従来の都心からかなり離れた場所に、しかも海面を埋め立てて設置いたしておりますので、今後の方向といたしましては、できるだけ都心から離れた場所での騒音等の問題の少ないところを選んで空港を整備していきたいというのが、私どもの基本的な考え方でございます。

○小林(政)委員 広島空港の場合には、御承知のとおり人家の密集をしております。空港でありまして、しかも運輸省が騒音推定というものの調査を行なった資料を私はもらいましたけれども、この調査によっても、市全域の約半分が八十ホン以上の騒音に悩まされている。風向きによって若

干の違いはあるにしても、八十ホン以上の騒音に悩まされている。しかも市内の約半数がこの調査の中に入っている、こういうようなことを考えただけでも、私はここにジェット化の工事を行なうということはしよせん最初から問題があったんじゃないか、このように考えております。

私、先般広島へ参りまして、そして実際にこの地域の人のいろいろな意見も聞いてまいりましたけれども、このような中で公聴会を開いてほしいという住民の要望に対しても、その公聴会もなかなか開かれない、こういったような中で、それが考えても、しろうとである私が現地へ参りまして見ても、ここにジェット化をはかるといふようなことになれば、今後どのような問題が起きるかということは十分想像することができたわけですから、しかも八十ホン以上の騒音に悩まされている、こういう市内の現状から考えて、一体この問題について今後どうしようと考えておられるのか、基本的な考え方をひとつお伺いをしておきたいと思ひます。

○住田政府委員 広島空港の建設にあたりましては、航空法の規定に基づきまして公聴会を開いたわけでございます。したがって、手続といたしましては、特に違法の手続を踏んで運輸省のほうでやってにいたしたということではないわけでございます。

騒音の問題でございますが、騒音というのは一回限りの騒音と、ある一定量の騒音と、いろいろはかり方があるわけでございますが、確かに一回限りの騒音の場合には七十ホンあるいはある場合によっては八十ホンというような音が出る場合があるかと思ひますけれども、現在の騒音は、町のまん中での交差点あたりでは八十ホンくらい、音を出しているわけでございます。したがってそれが一日に何回というところであれば、現在の町の騒音より特に高いということではないのではなからうかというように考えております。問題はやはり一日の騒音量が幾らであるか、あるいは夜間の騒音量がどうかであるかということが問題になるので

はなからうか。そういうような基準で、環境庁長官から昨年運輸大臣のほうに出されました勧告におきまして、騒音の単位といたしましてはWECPNLという単位を使っております。この中で八十五WECPNL以上の地域について民家の防音工事をやれという勧告でございますが、広島の場合にジェット機を一日三便飛ばすという前提で、まだ最終的な調査は終わっておりませんけれども、現在の段階での推定では八十五WECPNLの中に入る民家の数というものはそう多くないという推定でございます。

○小林(政)委員 八十ホン以上に入る人家というものはきわめて少ないのだということですから、私も、私がまだジェット化が行なわれる前のいままの飛行場の状態を見ても、相当の騒音に悩んでいる、このことは実態が明らかになっているわけですが、この上ジェット化が進められればどうなるのかという点に対して市民が強い不安を感じるの

は当然だと思ひます。しかもいろいろと環境庁等の勧告だとかあるいはまた公害対策審議会等のいろいろな調査や基準設定が行なわれておりますけれども、その中でもやはり基本姿勢として騒音対策なくして航空輸送はその機能を果たし得ない、こういうことが明確にうたわれているわけですから、私は、ただスピード化をはかればいいんだ、これから空港の整備等もスピード化に合わせ

て整備をしていくんだ、こういうことのみに重点を置いて騒音対策ということがとくなくおさきになつてきている、特にこの基本姿勢の上で、騒音対策なくして航空輸送の機能というものはあり得ないというこの考え方というものは、従来になつた新しい前進の方向だと思ひます。こういう問題を踏まえて具体的にいま起こっている騒音問題に対して、従来の考え方を踏襲するといふのではなくて、やはり技術的にこの際変えていくというところが、いわゆる発想の転換といひますかというようにことを抜きにして今後の騒音対策というとはあり得ないんじゃないか。

いただいている内容は、広島空港にしても航空局自身が調査をした資料を私はいただいて調べてみたものによつても、住宅の密集している全市域の半分以上が、それは連続というところではないけれども、八十五ホン以上の騒音に悩まされている、こういう結果が出てくるにもかかわらず、これに対しても何らかの予算でも一つもその騒音対策というものは組まれていない。これでもってジェット化をはかっている、こういうようなやり方自体に私は問題があるというふうに思ひます。この問題等について一体今後どうされるか、あるいはまたこのような住宅の密集している地域の空港へのジェット機の乗り入れというものについて私は無理だと考えますけれども、それを中止していくというような考え方を、あるいは検討するといふ考え方を持っているのかどうか、明確にお答えをいただきたいと思ひます。

○住田政府委員 今後航空輸送を發展させるためにはやはり空港周辺の住民、地元の方の理解を十分得た上でないと円滑な運営ができません。これはいかにという点については私どもは同じような見解を持っております。したがって、今後は騒音対策を十分やって地元の方の理解を得た上で飛行場を運営していきたいと考えております。したがって今度の第二次五カ年計画におきましては四百十億円というところであるいは少ないという御批判もあるかと思ひますけれども、騒音対策の問題が取り上げられたのもこの最近のことであつて、これは昨日も申し上げたわけでございますけれども、騒音対策事業を実施するための受け入れ体制というものはまだ十分できていないのではないかと、したがって予算だけを幾ら計上してもなかなか金が使えないこともあるわけでございます。第二次五カ年計画ではそういう受け入れ体制を整備した上で、第三次五カ年計画で大幅な騒音対策費を計上したいというのが私どもの考え方でございます。

広島の問題でございますけれども、確かにボー

イング 727型機が飛んだ場合にはその半分は海から飛ぶわけでございますけれども、半分は陸地をどうしても通る。陸地を通った場合には七十ホン以上あるいは八十ホンぐらいの音が出るかと思えますけれども、それは非常に短い時間でございす。したがって一日三便とかあるいは五便という程度であればそれほど大きな騒音量にはならないのではないかと。先ほど申し上げましたように環境庁の基準八十五WECPNLという基準を採用するといったしますと、それに当てはまる、該当する人家というのは非常に少ないわけでございます。東京、大阪、板付、成田を合わせますと、このWECPNLの基準に該当する民家が約八万四千戸あるわけでございまして、そういう点から比較いたしますと、広島県の騒音公害というものはさほど大きくないというように見ているわけでございます。しかし、だからといって私どものほうでジェット機を入れることを強行するということは考えておりません。あくまで地元の方と十分話し合いをした上で、地元の納得をいただいた上でジェット機を入れるということで、いま地元という話し合いを進めているわけでございます。

ただ、私どもの話といえますか地元に対する説得力が弱いかもしれません、実態といたしましては三便、五便入れても一日何十秒間八十ホン程度の音が出るという程度でございまして、しかも昼間であれば、先ほど申し上げましたように東京の町の交差点あたりでは常時八十ホンぐらいの音が出ているわけでございまして、おそらく広島でもそういうケースがたくさんあるのではないかと思います。そういう騒音から比較して飛行機の騒音が特に大きいということはいえないのではないかと考えているわけでございます。

○小林(政)委員 基本的な考え方としては、こういった人家の密集をしている地域の中での空港というものは今後は考えないということでございませうけれども、こういう地域にある空港へのジェット機の乗り入れというような問題についてもこれはやはり地元の意向を尊重して、いま話し合いを

続いている最中だということでございますけれども、この話し合いがまとまらないような状況の中で一方的な強行というものは絶対避けていくべきだ、そしてもしどうしても地理的な条件その他でジェット機の乗り入れというものをやむを得ずやらなければならぬというのであれば、空港そのものを人口の密集しているどまん中にあるというようなことではなくてもっとほかへ移転をさせるべきだというふうな考え方を私は持っておりますけれども、この点については十分ひとつ地元の意向等を尊重し、そして話し合いを続ける中で一方的な強行というようなことは絶対避けていくことを強く要望をいたしたいと思います。

さて新しく建設されます東京新国際空港の騒音問題もすでにもう騒音が起る前から大きな問題として心配をされているところでございます。そうでなくとも江戸川区等は現在の国際空港の騒音問題等にも、実際には先般来運輸省等にも区をあげて陳情、請願なども行なうような事態が起っているわけでございますし、ここに新しい東京新国際空港が設置されるということになれば、当然ここでもどうなるんだらうということはいままです。八十年から見てもの大きな不安になっているわけですから、八十年で騒音対策ということを実施するということですけれども、はたしてこの八十年で十分住民の不安を解消するというようなことに足りるかどうか。特にいままでの実態等見比べてみしても、羽田や大阪の伊丹空港等について見ても、四十六年度の予算ではわずかに三十一億円、そしてまた四十七年度では五十六億円——これは福岡の板付を除いてですね。ここでもらった資料を見ても、大体五十七億一千三百萬、二年間で合せて八十七億。東京国際空港と伊丹の大阪国際空港だけで二年間で八十七億。しかしこの八十七億の騒音対策の中には御承知のとおり民家の移転費は含まれていないわけです。こういう点から想像して考えてみますと、新しく新国際空港を設置する場合に民家の移転等も含めるといふことで八十億という予算ではんと

うに騒音問題というものが心配ないような状態になるのかどうかということについて不安を持つことはこれまた当然だろうというふうに私は考えます。一体、これで十分だというふうにお考えになつてゐるのかどうか、この点についてお伺いをいたします。

○住田政府委員 四十六年、四十七年の予算を兩方合わせまして約八十億円でございますが、この中には学校、病院の騒音防止事業のはかに民家の移転補償も入っております。民家の移転補償が半はなかなか進捗いたしておりますけれども、でございますが、これは先ほど申し上げましたように、土地の値段がなかなか折り合いがつかないと代替地がないということで進捗していないわけでございます。私どもといたしましては、できるだけ空いてそのあとを再開発するということを考えているわけでございまして、できれば民家の移転補償に重点を置きたいという考え方を持っているわけでございます。しかし実際問題といたしましてなかなか進まないということ、これからは民家の防音工事のほうにも重点を置かなければいかぬということになつてゐるわけでございます。

成田のはうの八十億円でございますが、成田のはうはこの金で病院、学校の防音工事等必要なのは全部やる予定でございますし、それから飛行場の横、長さ等、周囲約二キロくらいの土地を全部買い上げたいというところであります。

○小林(政)委員　先ほど私が民家の移転というふうに言ったのはちょっと錯覚でして、民家の防音工事ですね、これがやられていないということを言ったので、これは私の言い違いでございます。

しかし私は、おそらくこの予算では、空港はで
きました、またまた騒音問題が大きくクローズ
アップされてくるのではないか、このように考
えられるわけです。私、騒音対策については基本的
には二つのことが考えられるのではないかと
いうふうに思います。一つは騒音を防止する防
止事業、これに対して予算の裏づけをきちっと行な

という問題と同時に、騒音を発生する発生源をどう規制していくのか。そのところでどう騒音を防いでいくのか、こういうことがあるだろうというふうに思いますけれども、新しい成田空港の建設については、環境庁の騒音規制基準といったようなものをこの空港に適用される意思があるかどうか、この点についてお伺いいたします。

○住田政府委員　環境庁の勧告に基づきまして現在、大阪空港の運輸の制限をいたしております。特に大阪につきましては非常にきびしいものをしていくわけでございますが、東京の羽田の場合には国際線が来ておりますので、国際線の場合にはなかなか規制がむずかしいのが実情でございます。成田の場合にはやはり国際線が入りますので、私どもといたしましては、現在の羽田程度の規制は行ないたいということを考えておりますが、大阪程度の規制まで強めることができるかどうか現在検討中でございますが、非常にむずかしい感じを持っております。

御承知のように、國際線の飛行機というのは世界各地を飛んで回っているわけでございまして、もし國際航空運送というものを成立させるためには二十四時間どこでも飛べるということが前提になるわけでございますので、世界各国の飛行場が、夜は使えないんだということになると、事実上國際航空運送は成り立たないわけでございまして、そういう点からいいますと、この極東、アジア地域の玄関である成田空港の運航制限をするということは、國際運送にとっては非常に大きな問題であるわけでございます。しかし、だからといって二十四時間の運用をするということは非常にむずかしいことだらうという感じでございまして、私どももいたしましては、現在の羽田程度の制限にとどめたいという方向で現在検討中でございます。

○小林(政)委員　羽田程度の条件にとどめたいということは、結局環境庁の十時ないし朝は七時からというのは、いま羽田ではどういうことになっているのですか。

○住田政府委員 羽田では朝六時から夜十一時までというところでございます。

○小林(政)委員 成田空港についてもこの基準でやっているとされているのですか。

○住田政府委員 きょうの段階で必ずそうするということは申し上げられないのですけれども、成田も羽田と同じような制限で運用をしたいという方向で現在検討いたしておるわけでございます。

○小林(政)委員 羽田周辺の住民からは、これで非常に不満や苦情が出ておるませんか。

○住田政府委員 現在のところ私どものほうには大きな苦情は出ていないと聞いております。

○小林(政)委員 先ほども申し上げましたけれども、騒音対策なくして航空の輸送はその効力をあげることができないという大前提、こういう立場から、やはり地域住民の安眠とかあるいはまたその生活環境に大きな支障を絶対起こさない、こういう原則をしっかり持った上での騒音対策でなければ私はほんとうに実のある成果をあげることではないというふうに考えております。特に新しくこれからできる国際空港、ここの騒音問題が、もうすでにいままでと全く問題を起しているあの羽田周辺の地域と同じような条件でもって、国際空港であるからできれば二十四時間やりたいんだというような姿勢ではならないというふうに私は考えております。やはり発想の転換というところに十分に重点を置いて、国際空港としての役割も重要でしょうけれども、地域住民の健康やあるいは生活環境というものにだけウェイトを置いて考えていくのか、こういう点を考えますときに、住民の生活環境は最優先をすべきではないか、こういう考え方をしっかり持ってもらわなければ私困ると思いますけれども、この点について明確にお答えを願いたいと思います。

○住田政府委員 私どももいたしましては、先ほど申し上げましたように、空港を円滑に維持管理していく上におきまして地元住民の十分な御理解、納得をいただく必要があるという基本的な考え方を持っているわけでございます。したがって

して、騒音対策につきましては最重点を置いて実施していきたい。騒音対策事業を推進することによって地元の了解を得て、その上で円滑な飛行場の運営をやりたいというのが私どもの基本的な考え方でございます。

○小林(政)委員 騒音対策を実施していく上で現在の特定飛行場の数を五カ年計画の中でも今後ふやしていくという考え方を持っているのかどうか、この点についてお伺いをして次の問題に入りたいと思います。

○住田政府委員 現在のところ、五カ年計画の中で先ほどもあげました三つの空港以外のものを指定する計画はございませんけれども、今後ジェット便の増加に伴いまして、必要があれば指定する方向を検討いたしたいと考えております。

○小林(政)委員 成田空港に関連して成田新幹線建設についてお伺いしたいと思っておりますけれども、この成田新幹線の建設の基本計画や整備計画を決定するにあたって、運輸省は、現在施行している認可事業である区画整理とかあるいは都市計画事業、こういったものの関連について一体どのような検討をされてこられたのか、お伺いをいたしたいと思っております。

○信沢説明員 新幹線の計画を決定いたしますのには、基本計画と整備計画、二つの計画段階がございます。基本計画につきましては鉄道建設審議会の御審議を経まして新幹線の起点、終点及び主要な経路地をきめることになっております。それから整備計画につきましては、これも同じく鉄道建設審議会の議を経まして、新幹線をどういう方式で走らせるか、たとえばリアモーターで浮上していくのか、あるいはモーターでいくのか、こういうふうな走行方式をきめる問題、それからもう一つは最高速度をどのくらいにするかという問題、それから建設費はどのくらいになるか、最後の点は、建設主体は国鉄がやるのか、鉄道建設公団がやるのか、このようなものをきめる計画でございます。

したがって、基本計画、整備計画の段階で

は、最終的な経路地あるいは停車駅等々につきま

しての具体的なプランが出てこない段階でございます。まして、経路地とかあるいは停車駅等が最終的に具体化してまいりますのは、整備計画をきめましたあと、国鉄もしくは鉄道建設公団が各種の調査を実施いたしまして、ルート、停車駅をきめてくる段階でこのルート上の諸問題がいろいろ出てくるわけでございます。したがって、その基本計画、整備計画の段階では区画整理あるいは都市計画という具体的な問題の詰めはまだなされていません。

○小林(政)委員 そうすると、都市計画とか地域の自治体が住宅あるいは環境整備、こういったようなものについて、同じ政府の認可事業であっても全然論議の対象にならないということになれば、これは私は大きな問題だということに思います。どのような計画を地域の自治体がつくっていくとしようといったようなものはもう全く論議の対象にならない、一方的にここに新幹線が必要だということ政府が決定をする、あるいはその方針を審議会にかけて、そしてそこで答申を得るということさえ済めば、あとは地域の計画などというものは論外である、こういう態度こそが、私は一つの重要な問題だということに思っています。これらの問題が対象にならないで、いわゆる鉄道敷設法に基づく鉄道建設審議会、この審議会が十分な論議を果たせるというふうにはお考えになっていないのかどうか。私は、この審議会でもこのような問題が論議の対象にならないで、ただここに必要かどうかということだけで決めて決定をした、こういうことになれば、一体この審議会の果たす役割りというものはどういふことなのかというところに大きな疑問を持つわけでありま

す。全会一致でもってこれは決定したものでないか、あるいはまた多数決というふうなことで、御意見にさまざまな違いがあったのかどうか、この点について伺いたいことが第二点です。

成田新幹線の敷設計画が発表された二月八日から、江戸川区ではいち早く反対を決定し、江東

区、千葉の浦安、船橋、市川、成田市など、沿線の市町村住民が自治体とともに反対を表明すると同時に、東京都知事あるいは千葉県知事等も非協力を表明するという、沿線各自治体が一斉にこのような強い態度を表明している。一体この事実について運輸省はどう受け取っているのか、この点について伺いたいことがその次の点。

それから、住民のこれらの要求に耳を傾けてみれば私は全く妥当だということに考えざるを得ません。計画について再検討をする意思があるのかどうか、この点について明確に御答弁を願いたいと思います。

この中で、地方公共団体に対して何一つ相談もなくて今後こういうものが決定されていくのかどうなのか。認定された事業についての新幹線鉄道整備法の十三条第二項で、関連地方自治体は新幹線建設のために必要な資金の援助なり建設に要する土地の取得のあっせんその他必要な措置を講ずるよう義務づけるといふことが明記されておりますけれども、これがつんばさじきに置かれて何の相談も受けない。地方自治体に対して、土地のあっせんとかあるいはまた資金の援助、こういったようなものを決定して押しつけていくというふうな関連というのについて私はどう理解しているのか、この点についてもお伺いしたいと思

います。

時間がありませんので続けて伺っているわけですが、特にならぬ中で、成田新幹線、東京―成田間六十五キロ、これは普通の想像できる新幹線から比べて距離も短距離でございますし、しかも二千億というような巨費を投じて、地域住民のこれだけ失われる住民福祉というもののこの問題とを対比して考えますときに、はたして必要なのかどうか。実際にはいろいろと研究会等で調べられた内容等見てもみまると、在来線等を使っても若干の延長などによって、約一時間あるいは一時間を少し上回る程度で都心まで結べるといふような調査の内容も発表されておりますけれども、三十分間の時間を短縮するというところで巨

額の費用を投じながら、失われる住民福祉というものを、どうこれとの対比で考えているのか、こういうことをいろいろと真剣に考えられたことがあるのかどうか。時間がないのでまとめて伺っておりますので、いまの質問項目に対して明確にお答えを願いたいと思います。

○信沢説明員 まず審議会の審議経過でございますけれども、成田新幹線の整備計画を決定いたしましたときには、一応法律に基づきます調査報告をいたしました。これにつきまして御審議をいただいたわけでございます。結論といたしましては、これは全会一致で御同意いただいたものでございます。ただ、その審議経過の中におきまして、工事費の問題あるいは技術的な電力供給等の問題についての御検討があったように記憶しております。

それから都市計画等の問題について、審議会で検討はなされたわけでございますが、これは先ほど申し上げましたとおり、具体的なルートにつきましては整備計画決定後、この成田につきましましては鉄道公団が国鉄と協議しながらルートを決めてまいりましたその過程の段階におきまして、都市計画、区画整理等の問題も十分検討いたしまして定めたルートのように聞いております。

それから、この十三条で地方自治体の用地取得等に関する援助とあるのは、これは鉄道建設審議会におきましてこの法案要綱を検討されましたときに、新幹線といえども地方公共団体にとって利益はあるであろう、したがってそのような場合には当然地方の受益に対する御協力というものを期待していいのではなからうかということで、こういう事項が入ったように聞いております。

それから、この成田新幹線の必要性、六十五キロの短い区間の必要性等につきましては、これも審議会で御検討いただきましたときに御報告いたしましたのでございますが、将来成田空港の旅客の数に對しまして供給輸送力でございます国鉄輸送力あるいは京成、道路等々の輸送供給力を勘案いたしましたとしても、昭和五十五年までにはほとんど輸

送供給が満ち足りるであろうということが予想されましたので、それまでに成田の新幹線を建設しなければならぬ、輸送需要上建設の必要性が出てきたわけでございます。このような必要性に基づきまして建設を開始していくわけでございしますが、私も現在各地で御反対があることを十分承知しております。いずれも生活環境の保全に関する問題であるかと思いますが、私も生活環境の保全に当然十分注意しなければならぬわけでございまして、特に騒音等の防止につきましましては、今後できる限り技術開発、研究開発等を進めまして、十分この騒音の防止に關します措置をとる。また、地元の方々の御納得、御理解をいただく上では建設を進めていくということにした

と存じておる次第でございます。

○小林(政)委員 最後に要望しておきたいにします。

私は、地域住民が生活環境を維持するために、また全く抜き打ち的に一方的な計画の押しつけに對して強い不満を示しておりますし、また本来の公共交通輸送の基本的な考え方というものは、むしろいま過密ダイヤだとかあるいは通勤者の輸送問題、こういった点を解決していくというようにことが最優先事業ではないだろうか。こういう点等から考えて、新幹線の環境基準もまだ明確に定められていないような中で、団地のまんな中を、あるいは町のまんな中を横切つて新幹線が一方的に通っていくというふうなこういうやり方、しかも何にも地元には知らされてない、こういうふうな状況のもとで成田の新幹線が一方的に決定をされ押しつけられていくというふうなことに對して、地元の強い不満は当然のことだといふふうに考えますし、直ちにこの問題等については再検討を行なうことを強く要望いたしまして私の質問を終わりたいと思います。

昭和四十七年の空港整備特別会計の歳入の部であります。着陸料等収入というものが六十八億二千四百四十四万四千円に比べて、四十六年の八十三億三千五百五十五万四千円に比べて十五億三千三百三十一万四千円の減になっております。四十五年の予算要求は六十四億三千二百九十九万四千円、四十五年決算は七十一億一千五百七十七万四千円、こういうふうな三年間しかまだとってはいないわけですが、その説明には、最近までの収納実績等を勘案し、何々年の空港施設の使用見込み件数を基礎として算出した、こういうふうにあるのです。四十五年に六十四億を予算で計上してそれが決算では七十一億に八億増収になった。そこで四十六年は八十三億を計上したと思ふのですが、これはすでに年度を終わつておるからであります。四十六年の仮決算といいますが、もう四月です。三月までの着陸料収入といふのは一体幾らになりましたか。

○山下(元)委員長代理 堀昌雄君。

○堀委員 最初に、空港整備特別会計の予算上の問題でありますけれども、少し疑点があります。ちょっとお伺いしておきたいと思ひます。

○山下(元)委員長代理 堀委員、委員長着席。

○住田政府委員 四十六年度の最終的な着陸料の実収はまだ出ておりませんが、従来といひますか、四十六年の四月以降の推移から見まして、三億円くらい増収になる見通しでございます。

○堀委員 いまの話だと一元化されておられませんか。成田の新東京国際空港公団というものは別建てでございまして、空港特別会計から公団に出資はしておる。出資はしておるけれども別建てだ。これはどうも論理的に私は非常におかしいと思ひます。これが、これはおかしくないですか。

○堀委員 四十六年、三億増収になるといふことになりまして、八十六億くらいの収入になるといふことですね。そうすると四十七年の着陸料収入はどうして六十八億と低く見積もつたのですか。

○住田政府委員 四十六年の着陸料の見込みを立てますときに、実は当初成田空港が四月から開港するといふ前提で二月くらいから国際線の一部を向こうへ回していく。四月一日以来は完全に国際線を成田へ移すといふ前提で計算をいたしておったわけでございますが、それが延びましたので、羽田空港に着いておられます国際線の着陸料がまるまる四十六年度の収入になったといふことでございします。四十七年度に六十八億に下がりますのは、この四十七年度の予算を組みますときに、五

月中くらいには成田は完成するであろうという前提で、成田が完成した以降の着陸料は羽田に入らないといふことで、こういう減収の予算になったわけでございます。

○堀委員 そうすると、成田に着陸するものは新東京国際空港公団の収入になって、特会の収入にならないといふことですか。

○住田政府委員 そのとおりでございます。

○堀委員 これは私、また会計処理上非常に問題のある会計処理になると思ひます。空港整備特別会計といふのは、これは大蔵省の次長の方で御答えていただきたいのですが、それじゃ一体何のための空港整備特別会計ということになりますか。

○吉瀬政府委員 すでに過去において御説明申し上げましたとおり、空港整備に關する諸事業を一元化して処理するために特に特別会計を設けまして、空港整備、それに関連する事業の歳入歳出に對して一本化した、こういうものが空港整備特別会計でございます。

○堀委員 いまの話だと一元化されておられませんか。成田の新東京国際空港公団というものは別建てでございまして、空港特別会計から公団に出資はしておる。出資はしておるけれども別建てだ。これはどうも論理的に私は非常におかしいと思ひます。これが、これはおかしくないですか。

○吉瀬政府委員 実は特別会計も空港に關する事業を扱つておりますが、そのほか空港に關する事業主体といたしまして政府機関の新東京国際空港公団がある。こういう關係で新東京国際空港公団に關する事業につきましては、公団がそれに関する借り入れ金などの主体になったり、あるいは事業主体になったりいたしますので、公団の事業に關しては全面的に特会には包括してないこととあり得る。これはまたほかの例では道路整備特会などは道路公団等の事業を全面的に包括してないといふ面からもそういうこともあり得るのではなからうかと思ひます。

○堀委員 それではちよつと新東京国際空港公団

について少し説明を聞いておきたいと思うのです。
現在、新東京国際空港公団は出資金は幾ら、借入れ金は幾ら、国以外の出資は一体どうなっているのか、新東京国際空港公団についての現状を、ちょっと資金面だけでけっこうですか……。

○住田政府委員 新東京国際空港公団に對します出資は、四十一年から始まっております。四十七年度の八十億円を入れます。合計三百五十億円。それから借入れ金が四十七年度の二百十億円、これは政府引き受けの分でございまして、それを入れます。八百二十五億円でございます。

○堀委員 新東京国際空港公団は、そうすると出資は政府出資だけであつて、地方自治体の出資はないわけですね。

○住田政府委員 政府出資だけでございます。

○堀委員 借入れ金八百二十五億は新東京国際空港公団債という政府保証債が出されていて八百二十五億、こういうことでしょうか。

○住田政府委員 公団債の政府引き受けが八百二十五億円です。

○堀委員 公募は幾らですか。

○住田政府委員 公団債で政府引き受け以外のものが三百四億でございます。

○堀委員 これはあれですか、全部公募ですか。繰上債もあるのじゃないですか。どうなっていますか。

○住田政府委員 金融機関の引き受けでございます。

○堀委員 そうすると、ちょっとよくわからない問題が一つ出てきておるのですけれども、今度の第二次空港整備五カ年計画、その一番目に新国際空港の整備二千六百十億円というのがあるのです。そうすると、いま新国際空港という、もう東京国際空港公団の問題は、あと多少出資があるかもしれないけれども、大体工事のめどがついてきておることでもありましょうから、この二千六百十億円というのはいくつの新国際空港ですか。

○住田政府委員 第二次五カ年計画は四十六年度

から始まっておりますので、四十六年度、四十七年度予算とそれから新東京の場合には第二期工事の一部が含まれております。それから関西新国際空港の建設の一部がその中に含まれております。

○堀委員 そうすると、四十六年度で一体幾らこの新国際空港出て、四十七年度幾ら出て、第二期工事幾ら出、関西新国際空港に引き当てる分が幾ら、ちょっとそこまでお聞きしたい。

○住田政府委員 第二次空港五カ年計画の二千六百十億円の内訳でございますが、新東京国際空港が千四百十億円、関西が千二百五十億円でございます。で、成田の千四百十億のうち、四十六年に五百七十八億円、四十七年に三百三十二億円出ております。残りが今後の第二期計画の分でございまして、

○堀委員 そうすると、いまの第二次空港整備五カ年計画というので、いま四十六年に五百七十八億円出ています。しかし、これは五百七十八億円というの、さき伺った出資は三百五十億しかない。借入れ八百二十五億円というの、これは政府保証債でしょうか、これは借入れ金だから空港整備計画のあれには入らないのじゃないですか。二千六百十億円というの、借入れ金も、そういう出資もみんな突っ込んでということですか。

○住田政府委員 二千六百十億円の原資は、政府出資であるとか政府引き受けの公団債であるとか、あるいは金融機関引き受けの公団債、そういうのが全部入った金額でございます。

○堀委員 そうすると、いま伺っておつて少しわかりましたけれども、四十六年と四十七年度で東京国際空港公団の五百七十八億と三百三十二億、足すと九百十億になるのですか。この二年間の出資はことしが八十で、去年は幾らですか。

○住田政府委員 四十六年度は百億円でございます。

○堀委員 出資が百億円とすると、借入れ金がここ七億三百十億、こういうことになりますね。

○住田政府委員 本年度は八十億円でございますから、百八十億円が出資でまかなわれるということでございます。

○堀委員 四十六年と四十七年、両方足しますと九百十億、それから出資百八十億引くと借入れ七百三十億、こういうことになるのですか。そうすると今後の東京国際空港公団はあと五百億で大体終わらだ、こういうことになりますか。千四百十億からいまの九百十億引くと五百億になるのですか。

○住田政府委員 残っております五百億円は第二期工事の全部でございます。その一部でございます。現在の計画で何年度に第二期計画が完了するかわかりませんが、いづれにいたしまして五十年以降に第二期計画が完了する予定でございます。その一部としての五百億円を計上しておるといふことでございます。

○堀委員 そうすると、新東京国際空港というの、皆さんが考へておるプランで完成までには全体で幾ら費用がかかりますか。

○丸居説明員 最終までに大体二千五百億程度じゃないかというふうに考へております。

○堀委員 わかりました。

それではそれはそこまでいたしまして、次に、そうすると同じように今年度の予算の中で手数料は、国際航空通信の取り扱い件数を基礎として算出したという手数料が下がっておりますのも、これも東京国際空港公団に移転をするということでの減収ということですか。

○住田政府委員 そのとおりでございます。

○堀委員 これは四月一日からとなつていたのですけれども、実際には業務が開始できるのは一体いつになりますか。

○住田政府委員 一応新東京国際空港公団といったしましては六月中旬に工事を終えるということと努力をいたしておるわけでございます。大半の施設はおそらく六月中には完成することになると思いますが、残っているわけでございます。一つははいわゆる平和の塔というものでございますが、それが除去できない。それから民家が軒、そのほかに最近南側の進入表面の下に妨害鉄塔というものがつくられて、これは航空法違反の建設物でございますが、今後の除去をしないといふ供用は開始できないといふことで、そういう問題の解決にどれくらい時間がかかるかということによって、供用開始の見通しが立てられるという状況でございます。

○堀委員 いまの調子でいけば、大体半年分くらいはそうすると空港特会へ入ってくる、こういうことになりますか。きょうがもうすでに四月ですから、六月にどうもできそうに思われないということになると、まあまあ九月ごろということに、ちょうど上半期はほぼこちへ入るということになるのじゃないかと思うのですが、その点はどうですか。

○住田政府委員 本年度予算におきましても、四月一日から成田ができるということではなくて、五月までは羽田が使われるという前提で予算を組んでおります。したがって、六月以降ふえた方が特別会計に入ってくるということになると思ひます。

○堀委員 そこでちょっと伺ひをしておきたいのは、きょうは関西新国際空港問題を少し議論をしていきたい、こう思つておりますけれども、皆さんのほうの資料で拝見いたしますと、この前もちょっとここで議論をいたしましたけれども、たいへん航空需要の増加が高い計数になっておるわけですね。この伸び率は、ちょっと外国の空港の資料を見ますと、これはちょっと古いですが、昭和三十三年から昭和四十四年までの十年間の発着回数平均伸び率でありまして、ロンドン七・五％、パリ九・六％、羽田は一〇・三％、伊丹は一六・七％、伊丹はたいへん根拠が小さいけれども、高い数値になっておる。旅客の伸び率もロンドン一五・六％、パリ一五・八％、フランクフルト一五・六％、

リ一三・五に對して羽田は二五・二、伊丹は二八・六、いずれも非常に伸び率が高くなつておるわけですね。皆さんのほうでいま関西新国際空港計画で出されておる五十年、六十年の数値ですが、五十年の数値は、これを算定したのは航空運賃の料金その他は現状のままとする前提での計算ですか。

○住田政府委員 五十年四千万人という数字は、新経済社会発展計画に基づく数字でございます。

○堀委員 新経済社会発展計画でいくと、一〇・六の経済成長率であつたわけですが、最近御承知のように経済成長が鈍化しておるのです。新経済社会発展計画は企画庁が改定することになるだろうと思いますが、その伸び率ということはいまの運賃その他の問題は捨象して処理がしてある。要するにGNPにただひっかけてただけだ、こういうことですか。

○住田政府委員 運賃の問題は、おそらく現状を前提に計算したのではないかと思いますが、最近第二次五カ年計画を作成するにあたりまして、昭和五十年、昭和五十五年の需要の見通しを立てたわけでございますが、その際、昭和五十五年は大体七千万人くらいであろう、昭和五十年はやはり四千万人くらいになるのではないかと想定で、この第二次五カ年計画がつくられておるわけでございます。現在運賃の改定の事務も進めておりますけれども、各会社が出しております需要見込みから見まして、大体四千万人という数字は妥当なところではないかというように考えております。

○堀委員 そこで、実はこの間調査に参りましたときに、雑談の中でお話をしたのですけれども、要するに大阪—東京のようなところはすでに新幹線もあることだしするから、これらの輸送はできるだけ新幹線の方に振り向けて、遠距離のほうに主力が向くような運賃体系が望ましいのではないかと、これまでのこの発想は、要するにそういう政策意図なしに、たとえばあらゆる意

味で空港関係はたいへん大きな国の援助を受けておるわけですね。新東京国際空港公団を見ても、国の費用とそれから政府保証債でまかなつておるということですから、要するに完全に国が責任をもつて空港をつくる。この間までは航空燃料は無税にしてある。いろいろな点でたいへんフェア・プレーを与えて航空事業というものを推進してきていた。しかし、今日この時点になりますと、やはり環境保全、騒音公害あるいは排気の公害等のいろいろの問題から見るならば、必ずしもそれほどフェア・プレーを航空問題に与えなくてもいいのじゃないか、こういう感じがするのですが、その中で、皆さんの資料を拝見してみますと、国内線では、皆さんの資料を拝見してみますと、国内線では二百二十万人が動いておる。それが五十年には五百五十万人になり、六十年には一千六百万人になるのだ。このウェイトは東京—大阪間というものが非常に高い。その次には大阪—板付がウェイトとしては非常に高いわけでありまして、六十年には五百七十万と、この資料で拝見すれば、鹿児島は四百二十万と、たいへんふえることになっておるわけですね。私は、一体この昭和四十四年に四十一万である鹿児島への旅客が、五十年に二百二十万にもなるのかという点には、やや疑問があるものでありますし、六十年にそれが五百七十万人になつて、東京—大阪間の半分を上回るといふようなことになるかどうか、この点ちょっと疑問もあるものでありますけれども、見通しですからよろしいですが、要するに皆さんのほうでは、そういう価格政策をなしにして、いまの関西地区における国内線別航空旅客数の見通しを立てられておるのかどうか、その点をちょっと伺っておきたい。

○住田政府委員 需要予測の場合には、いろいろの要素を入れるわけでありまして、運賃の要素といたしましては、現在の航空運賃と国鉄運賃との格差が二〇％縮まるという前提で計算したのが昭和六十年の一億二千万人でございます。そのほかいろいろな要素がございますが、運賃の問題とい

たしましては、一応現在の格差が二〇％縮まるであらうという想定のもとに計算いたしました。

○堀委員 いまの格差と将来の格差の問題ですけれども、いま私がちょっと問題を提起したように、近距離のものはやはり私は政策上から見てもかなり料金を上げて、選択を求めていいのではないかと、こういう感じがするわけですが、それはあとの問題にして、この航空需要がこういうふう非常に伸びてくるということになりますと、それに見合う供給能力の問題が出てくるのじゃないか。私、ちょっとこの間パイロットだけをやってたのですけれども、この間管制塔なども拝見したときにお話もありましたが、まあ飛行機の関係者全部自動車を送り迎えしてくれりし、給料も高いけれども、管制官はもう一つの給料が安いという話もあったのです。この管制官とか整備員とか、そういうものがいまのような大量輸送に必要な人員を整備しなければならぬ問題が出てくると思うのですね。この間は外国人パイロットの代替問題だけを私ちょっと触れましたが、管制官や整備員というものが、各種の計器その他整備をしなければならぬのですから、全国的にいまだよりはかなりふえてこなければならぬと思うのですが、それに対する供給体制というのは見通しをちゃんと持っているのでしょうか。

○住田政府委員 現在、運輸省におきましては、航空保安大学校で、これは羽田にございますが、管制官であるとか、あるいは通信要員であるとか、あるいは無線機器関係の保守要員の教育をいたしておるわけでございます。管制官のほうには現在不足いたしておりますので、特に専修科というものを設けてまして、毎年百名程度養成をいたしております。これは昨年からやつておりますが、昨年度、本年度、あるいは来年の一部、そういう専修科で教育を進めていけば、大体管制官の需要はまかなえるのではないかと考えております。

それから無線関係のほうでございますが、これは現在の私どもの保安大学校の卒業生だけでは足りないもので、二級の無線技術士を採用いたしまして、

教育をして現場に張りつけております。航務、通信関係の人間のほうは大体保安大学校の卒業生でまかなえるという見通しでございます。

○堀委員 飛行機の整備関係の要員の問題は飛行機会社の問題でありますけれども、これらの整備関係の人間の充足はこれでだいじょうぶですか。

○住田政府委員 航空会社の整備要員のほうは、私のほうでは察知できないわけでございますが、航空会社は大体高校卒を採用して航空会社の中で教育をし、試験をし、そのうちの一部分が国の試験を受けて確認整備士とかあるいは工場整備士になるという仕組みになっております。

○堀委員 そこらではできるといふことのようにです。それから、ちょっとはつきりいたしませんけれども……

その次に、現在問題になっております大阪空港の問題であります。この間、公害訴訟を出しておる人たちに對して裁判所のほうで、これらの公害訴訟の原告が、訴訟費用について国の負担で処理をしてもらいたいという申し入れをしておられたところが、かなりの数について当該裁判所で国の負担にするという決定があつたように聞いておるわけでありまして、私も、ちょっとこの問題についてつまびらかにしておきたいと思つて、現状の姿をちょっと答弁してもらいたいと思つております。

○丸居説明員 先生いま御指摘の、訴訟費用を国で持つようになったという話は、われわれも聞いております。裁判所のほうの関係のものですか、私はあまり詳しくは知りませんが、やや勝訴の見込みがあるものについては裁判所のほうでそういうものを持つということにしておるといふ話を聞いておりますが、そういう人たちが何名かおるといふ話を聞いておる程度でございます。

○堀委員 いま飛行場部長のお答えのように、費用を被告側に持たせるといふことは、言うなれば原告が勝つ見込みが強いということであらうと私も思つておるわけでありまして。ですから、この伊丹における騒音公害の問題、これがやはりいま関

西新国際空港問題の一番大きな関連の問題になっておる、こういうふうに考えておるわけであり

ます。

そこで、今度伊丹市が航空騒音にかかわる新しい環境基準をきめるという問題が最近報道されておるわけでありすけれども、その報道の中で、これは三月二十六日の神戸新聞でありますけれども、いまお答えになった丸居さんの「飛べぬ基準では困る」というお話が出ておる。「航空機騒音を軽減させるため皆で努力すべきだ。ただ空港で飛行機が飛べなくなるような基準は感心しない。その意味で移動補償や民家の防音工事に力を入れて対策にあたりたい。航空会社も騒音証明機を入れ、騒音の軽減に努力すべきだ」というふうなことを新聞に出ているのですが、大体こういうふうなことをお話しになったのでしようか。

○丸居説明員 そのとおりでございます。

○堀委員 そこで、いまのあなたのお話では、移動補償や民家の防音工事に力を入れる、こう書いてありますね。一体四十七年度は、移動補償と民家の防音対策の費用は幾ら入ったのですか。

○丸居説明員 民家の防音工事のほうでございますけれども、これは実は四十七年度からぜひやりたいというふうに考えておったのでございすけれども、民家の防音工事というのは、実は非常にむずかしいございまして、どうすれば一番音が低くなるかという工事方法等についての研究も、それはど進んでおるわけではございません。これをぜひひとつ研究しなければならぬ。それからもう一つは、どの範囲を工事するかということも明確にきめなければならぬという点等もありまして、どうしても一年間それについての調査をもう

一步進めてやらなければならぬということになりましたので、四十七年度は間に合いませんでした。そこで、四十七年度では千六百万の調査費をただいまお願いしてございす。それによつて何戸かモデルケースをつくりまして、ただいま申し上げましたようなことについての調査の結果を得たいというふうに考えておる次第でございます。

それから、移動でございますが、これも先生御指摘のとおり、あまり進んでおりません。といひますのは、土地の補償費用と移動先の土地の値段がなかなかうまくつり合いませんので、あまり進んでいないのでございす。豊中、伊丹両市の御協力によりましてやや明い見通しが出てきておりますので、四十七年度ではこれらのものがかなり進むのではないかとこのように思ひます。金額は、移動費は三十二億ばかり予定をいたしております。

○堀委員 移動費三十二億という話ですけれども、ことしの空港整備事業費の中の航空機騒音防止対策事業費というのは、四十七年度二十四億です。それから教育施設等騒音防止対策事業費が三十二億七千万、結局、予算の説明で見ると、騒音対策として大阪空港に五十七億一千三百万円を計上した、こういうふうになっているのだけれども、いまのあなたの三十二億というのはどこに計上されているのですか。

○丸居説明員 欄を見間違えましてたいへん申しわけございせんが、移動費のほうは二十四億三千八百万円でございます。

○堀委員 移動費が二十四億三千八百万円というのと、これも航空機騒音防止対策事業費がまるまる移動費なんですか。ほかに何も騒音対策事業費はないのか。いま私が言ったように、四十七年度の予算は、二十四億三千八百七十万円が航空機騒音対策事業費で、あとは教育施設等の騒音対策事業費が三十二億七千万円、こうなっておりますので、それをまるまる移動費にとられたら、騒音対策の費用はゼロということになる。計上している項目はないことになるが、どうですか。

○丸居説明員 ちょっと説明がまずございまして、たが、四十七年度では移動費について重点を置きたいと思つておりますので二十四億三千八百万円、そのほかに教育施設その他は三十二億七千万円をお願いしております。総額では四十七

年度の騒音防止関係予算は五十八億二千二百五十万円をお願いしておるわけでございますので、移動補償費はかなり多うございすけれども、まるまるではございません。

○堀委員 おかしいな。これは経理の問題です。それから、ちょっと大蔵省、答弁してください。いま飛行場部長のお話だと、移動補償費が二十四億もあるというのなら騒音対策事業費はゼロです。一体、伊丹空港における騒音対策事業費というのは移動だけであつてゼロなんですか。教育関係のものはありますが、この防止対策事業費のほうはこれほどあつておるのですか。全部そうなんですか。

○吉瀬政府委員 いま御指摘ございましたが、移動補償の二十四億三千八百万円は、教育施設の関係として防音工事、いわゆる騒音防止対策事業関係として三十二億七千万円、こういうものが計上されておるわけでありす。

○堀委員 そうすると、要するにいまの二十四億というのは、これまでここに航空機騒音防止対策事業費として四十六年度七億五千五百万円計上されていすけれども、そうするとこれはみな移動補償費なんですか。ほかには充てていないわけですね。

○吉瀬政府委員 さうでございます。

○堀委員 ざいぶんたくさん計上してあるのです。四十六年度はこの七億五千五百万のうち一億幾ら移動補償に支払つたのですか。

○丸居説明員 ちょっと詳しい数字が出てまいりません。四十六年度は、さつき申し上げましたように移動先の話がもう一つきませんので、おくれましてしたが、二億弱程度の金を使つて、あとは繰り越したというふうに記憶しておる次第でございます。

○堀委員 大蔵省に伺いますけれども、移動補償を四十七年度二十四億も組んだということは、四十六年度に七億の予算を組んだと、ところが二億しか使用されていない。三分の一も使用されていないわけですね。そこで二十四億予算を組む以上は、移動補償に對する何らかの見通しがあつて予算を組んだのでしうね。これはどういふこ

とでこれだけの、昨年度七億五千五百万円組んであつたものが二億余りしか使われていないにもかかわらず、二十四億も組んだのか、その理由をひとつ明らかにしてもらいたい。

○丸居説明員 ちょっと私から先にお答え申し上げます。さつきも申し上げておりましたように、数年来この周辺地域の住民の皆さん方にはたいへん御迷惑をかけております。これに對する最大の対策は、要するに立ちのきをしていただく以外にないのではないかとこのこと、去年、おとしあたりから立ちのきの費用をお願いしておるわけでありす。去年七億を認めていただいたのでありすが、もちろんそれだけでは足りません。去年はできるだけ少しでもやろうという気持ちで始めたわけでございますが、やはりできれば部落が固まって移動したいというふうな御希望もありまして、これはやはり代替地というものをつくらないといけないというので、代替地の造成を伊丹市、豊中市一帯のところをお願いをして、われわれも一緒に御相談に乗せていただきながら折衝をしておつたわけでありすが、それがなかなか進みません。なんだために、四十六年度にはついにそれが実現できなかったのございすが、しかし、いろいろ問題点はございまして、あるいは県までおのものを一つ一つ片づけたら、あるいは県までお願いに行つたりいろいろいたしまして、やつと引越した先の代替地について見通しを持てるようになりまして、それで四十七年度はぜひさういった、集団というほどの大きなものでもございせんが、まあひとつ集団移動というものをこの際ぜひ実行したいというふうに考えまして、そこで四十七年度予算ではただいま申し上げましたようかなり高額な移動費をお願いした次第でございます。

○堀委員 大蔵省にはあとで答弁を言つていただきますが、この移動補償は一平米に對して一幾らの移動補償費になるのですか、どういふ条件の移動補償になつておるのか、家屋、土地について

ちょっとお答えをいただきたい。

○丸居説明員 土地につきましては、大体その土地をこちらにお売りいただくときには近傍地価を格というものをだして、それに基いて買取をするにいたしてあります。それから家屋につきましても、やはり家屋をもう一つ一つの基準に基いて評価をいたしまして、家屋の買取をするようになつて向こうにお払いをする、そういう基準で移転補償を出しております。

○堀委員 いまの近傍地価価格ですけれども、いま立ちのきをしよう、移転をしようという方はまあ離陸の下のはうとか非常に恵まれる地域の方だと思ふですね。そういうところは価格が当然安くありますね。おそれくこれがジェットでないときならまだしも、これだけの騒音のある下の土地が、適正なる価格の土地として評価されるはずがないと思ふのですが、一体、久代あたりのあの下の土地というのは、いま一平米当たりあなた方の評価は幾らしておりますか。

○丸居説明員 久代のはうで坪当たり八万から八万五千円ぐらいであります。高いところだとやはり十五万円ぐらいであります。

○堀委員 そうすると、さっきあなたのほうの話では、土地の価格が折り合わないから移転ができないという話を前段にしておられましたね。いま高いところ十五万というのなら、阪神間でも少し離れた地域ならば、たとえば川西の少し奥のほうに入れば、大体十五万円くらいなら当然あると思ふし、結局家屋についての評価も、移転をする人は新たに新築をしなければいけません。新築したのは、古い家から比べれば新しい部分のプラスアルファがあるんだから、それはまあ皆さんのほう持ちなさいというのでは、これはもう簡単に動けない問題じゃないかと思ふのです。私がいま移転補償の費用の問題に触れておるのは、要するに予算をつける以上、やはり実行できる何らかの見通しをいまの移転補償の取り扱いの上でしなければ、ここにギャップがあればあるほど幾ら予算をつけても実はこれは使われないことになる。だから私は、これをたくさんつけたのはけしからぬと

言っているわけじゃないのですよ。つけたらつけただけのことが消化できるような何らかの手だてをしておかなければ、移転補償の予算をつけたとしても、これが消化できない。これらの移転補償の実際の取り扱いについて、さっきの四十六年度七億で二億程度というところが、四十七年のこれから半期ぐらい、こう見て、二十四億の補償状況を見ておいて、依然としてこれが十分進まないときには、これらの補償の基準を少し変更することにしなければならない。この移転補償の問題というのは進まないのじゃないか、私はこんなふうにおもうのです。これについては、いま私申し上げておるよう、何にしてもこれは処理をしなければならぬ問題でありますから、これはやや政治的な問題であります。移転補償そのものは特別会計から支出をするのであるから、所管は運輸大臣です。本来は運輸大臣になるのかもわかりませんが、やはり会計予算上の問題に關係がござりますから、ひとつ移転補償のほうで、せつかく移転補償費をつけたものはできるだけ移転補償に役立てるように補償基準その他の配慮をこの際していただきたいと思ふのですが、いかがでしょうか。

○田中(公)政府委員 補償というものは非常にきめのこまかいものになるというところから、いよいよ実行面というときに、予算がうまく使われないのじゃないかと思ふのです。したがって受けざる、つまり制度というものを非常に整備して、それが消化できるような体制をとっておかなくてはならないのじゃないかと思ふのです。この点十分配慮して、予算を組んだらそれが消化できるという体制をぜひともとっていただきたいというふうに思っております。

○堀委員 ぜひひとつそういうことでお願いをいたしたいと思ふます。次に、今度の伊丹市の航空騒音にかかわる環境基準というので、WECNLという基準でありますか、これでいきますと、七時から十九時まで

は七十以下、十九時から二十一時までの二時間は七十五以下、一機当たりの騒音の最高レベルというとき、七時から十九時は八十五以下、二十時以降は八十五以下であるというふうな、二時一時から朝の七時までの十時間は特別な場合を除き航空機の発着を禁止したい、こういうようなことが基準の案として示されておるわけでありまして、丸居さんが答えておられる飛行機が飛べないのでは困るということもありませんが、問題は、やはりできるだけそういう形に処理できることが望ましいのは、私は間違いないと思ふます。この際、せつかく地方自治体がこういう基準を設けて今後の騒音公害について一つの基準を示してきたということは、私はそれなりに非常に意味があると思ふのであります。環境庁入つてからどういうふうな評価をしておられるか、ひとつお答えをいただきたい。

○山形(操)政府委員 先生御指摘のとおり、環境庁のほうにおきまして中央公害対策審議会の先生方にお願ひしております。環境基準というものを、何せ飛行機の問題は音源問題、国際的な問題でございまして、世界各國環境基準はまだできておりません。しかし、伊丹、東京の問題は、これはやはり住民の側に立って、非常に大きな問題であるということになりまして、その二つの飛行場に対してのみとらずに暫定でもいいから指針を示そうということ、先生方にいただきました答申に基づきまして勧告いたしましたのが昨年末とった処置でございますが、その場合に、単位の問題で正直いいますと非常に悩まされました。

おっしゃるとおり、今回伊丹のほうでつくりましたと申しておるその数字も、私まだ全部詳しく見て検討しておりますが、おそろく夜の団らんるときにもう少し音を小さくしてほしいとか、テレビその他のいろいろの問題を兼ねてのことかと思ひます。ただ、先生方にお願ひした当時は、夜

間、深夜の睡眠問題を中心に、これだけでもひとつ何とかできないかということをやっていたので、今回運輸省のほうでそれに従ってジェット機の発着を勧告しております。大阪国際空港に關する夜間の取り扱いについてはよくやっていたいたと私のほうは感謝しております。

ただ、それ以上の御希望は十分わかりませんが、これはやはり航空需要の問題その他の關係がございまして、漸次そういうふうなことができないような対策をとっていただきたいと運輸省にはお願いいたしますけれども、これが実際問題としてなかなか困難であるということは私も認めております。したがって、環境庁としてそれ以上のことをすぐまたお願いするという段階ではございせんので、特に夜間、深夜の睡眠の問題を中心にして勧告をした、その実現がはかられたということで、一応現在のところは了承しておる段階でございします。

○堀委員 この問題はどうしてもやはり新しい国際空港か何かができなければ、いま伊丹市が考えておる考え方に伊丹空港を処理することは私も困難だ、こういう感じがしております。そこで、いま皆さんのほうで問題提起をしておられる新関西国際空港の問題でありますけれども、この新関西国際空港のいろいろな資料を拝見しておりますと、これらの中では国の費用は大体二〇〇程度にとどめて、あとは地方自治体の出資なり借り入れ金によってやりたいというふうな聞いておるわけでありまして、新関西国際空港の資金計画というのは、一体どういう資金計画になつておるのか、ちょっとお答え願ひしたいと思います。

○丸居説明員 関西空港の全体計画、約五千億円でございします。その中で、ただいま先生おっしゃいましたように、国が二割くらい出資いたしまして、できれば地方で一割くらい出してもらい、残りを債券発行等によってまかなつていきたいというのを一応考えたわけでございします。そ

の地方一割というのが非常に地元でも問題にされておるようでありませうけれども、実はなぜ一割とすることを考えたかということをごさいますけれども、それは新東京国際空港は国際線だけが入る飛行場なものでございまして、純粋な国際空港として国が、これもやはり国の出資は約二割でございませうけれども、二割程度、ちょっと欠けておるかもしれないけれども二割くらいお願いをするつもりで現在まいておるわけでありませう。そこで関西をこれと比較してみますと、関西は伊丹では国内線そのものをまかない切れないう。そこで新しい関西空港ができたというしまして、そこへ国際線を持っていきますと、いま、ちょっと需要についていろいろ御批判ございましてけれども、われわれの計算で申し上げますと六十年現在時点では国内線が幾何回にいたしまして約七万回くらいになる、国内線が十萬回くらいになるというふうな考えられる。そういたしますと、かなり多くの国内線がここへいっておることになっておりますので、国内線をとにも考える国際空港でなければならぬ。それなら地元にも非常に御関心の強いはずでありまして、これらのものをほかの二種空港と比較しても全額国庫という考え方でなしに、一割程度地元から出資していただいてもいいのじゃないだろうかというふうな軽い気持ちで実はあの一割地元負担ということで要求したわけでございますけれども、ただいまいろいろ御批判をいただいておりますし、そういって国内線が入っても、そういふものも入ることを前提とした上でも国際線が入れば国際空港じゃないかということをおいまいま地元でも盛んにいわれておりますので、いま非常に場所等についてもいろいろ航空審議会でも審議をしていただいております。どういふ段階でございませう、どういふところからどういふ姿の関西空港ができるかという結論になるかわかりませう。一応あの四候補地というものを中心にして考えた場合は、やはり国内線を中心に運ぶ飛行場にしなければならぬんじゃないかと考え方から、そういう地元出資一割というものを一応入れていく

ということだと思ひます。

○堀委員 一応入れていくという程度なら、今後の問題ではこれは引込めることはあり得るということですか、大体。

○丸居説明員 一応といったことがあまり適当でなかったかも知れないのでございませう、予算要求を国としていたしておりますので、ぜひ地方でそれを持っていたらいい、その上でやろうという決心はしておるわけでありませうけれども、非常に地方でいま地方公共団体のほうとしても一割といふものについての批判を聞いておるようで、いまその一割については非常に困っておるようなことで、一応と、こう申し上げたのでございませうけれども、われわれが予算要求させていたしまして、しかもその予算を政府として決定して私ども国会にお願ひしておる以上、あるいは一応ということばは不適当だったかも知れませうですが……

○堀委員 どうもこういふことは少しはつきりさしておきませうと、大蔵委員会というのはいまのお話を聞いておるものと、これは強制力はありませんね。地元に出さないといふ強制力をするわけにはいかぬから、これは話し合ひできればいいことだ。そうすると、地元が出さないといふばそれまで、こう私は認識をするわけですから、運輸省どうですか、その点は。

○丸居説明員 いずれこれはやはり新東京国際空港公団と同じように公団を設立してつくりたいというふうな考えでおるのをごさいますか、その公団設立の時期に地方公共団体のほうにさつき言ひましたような趣旨等を十分御説明いたしましてお願いしてみたいというふうな考えでおるのをごさいますか……

○堀委員 いや、お願いをするのはわかつておるのですよ、私のほうではお願いするのとはわかつておるけれども、地方自治体のほうで出しませんといふたらどうしますかと、こう聞いておるのです。強制力はないのでしよう。強制力がない以上は、空港公団というものができたときに、それは

政府の出資と借り入れでやるということに結果としてはなるのじゃないですか。強制力がありますか、何か法的に。

○住田政府委員 阪神外資埠頭公団の場合にも国の出資のほかに地元の出資がございませう、それから本四架橋公団の場合にも同じような地方公共団体の出資がきめられておるわけがございませう。したがって、原則論から申し上げれば、関西新国際空港公団の場合には国内線が半分以上使いうという点から申し上げて、地元出資を受けてしかるべきではないかというふうに考えておるわけがございませう。しかし、これが法律上強行できるかどうかという点になるとまた別の問題ではないかと思ひます。いずれにいたしましてもこれは非常に重要な問題でございませうので、場所がきまれば、公団を設立することがきまれば段階で大臣等の御判断を仰いで、地元が反対の場合にどうするかということについて対策をきめるということにならうかと思ひます。

○堀委員 わかりました。運輸大臣があとで入りますから、大臣に聞きませう。

○丸居説明員 土量の問題でございませうけれども、これは場所によって非常に違うように思ひます。場所によつてはあるいは四十ばいぐらいの船をつくらなければならぬのじゃないかという場所

もあると思ひます。それから場所によりましてはあるいは沈埋トンネル等を先につくつて、その中をベルトコンベア等で走らすということも可能なところもあるかも知れませう。非常に場所によつて違ひますが、一番多いところで四十ばいぐらいの船が必要かと思ひます。

○堀委員 四十ばいの船というのは、一ばい当たり何トンで四十ばいですか。

○丸居説明員 九千トンと六千トンぐらいの船の混成だったように思ひます。

○堀委員 そうすると九千トンが二十ばい、六千トン二十ばい、こういうことですね。大体それは組み合わせはわかるけれども、四十ばいの船をつくる、いまから九千トンと六千トンの船を、四十ばいの船をこれからつくるのに何年かかるんだか。いまの日本の造船の能力の中にそれをはめ込もうということではどうがね。ちょっとそれを伺いたいんです。

○住田政府委員 私どもは、聞いております現在造船能力から申し上げれば、それほどむづかしい問題ではないと思ひます。特に最近造船の量は減つておりますので、いまの九千トンあるいは六千トンの船を四十ばいつくるといふことは、それほど大きな問題ではないと思ひます。

○堀委員 大きい小さいは知りませうけれども、どのくらいかと思ひますか、現実には注して船が就航して土が運べるようになるまでに、二年間ぐらひはかかるのではないかとと思ひます。

○丸居説明員 二年間ぐらひはかかるのではないかとと思ひます。

○堀委員 実は、これは兵庫縣が出した資料がちょっとあるんですけれども、そこではこういうようなプログラムを大体書いておられます。これはおそれる場所は、三地域の埋め立て造成工事をお定して考える場合、こういうふうになっておるわけですから、仮定があるわけですから、第一期工事として昭和五十二年からの供用開始ということで面積は五百ヘクタールということですが、それをやるために運搬する土の量は六千万立方メートルで、これの土の運搬期間は四年間か

かと思ひます。

○丸居説明員 二年間ぐらひはかかるのではないかとと思ひます。

○堀委員 一応入れていくという程度なら、今後の問題ではこれは引込めることはあり得るということですか、大体。

○丸居説明員 一応といったことがあまり適当でなかったかも知れないのでございませう、予算要求を国としていたしておりますので、ぜひ地方でそれを持っていたらいい、その上でやろうという決心はしておるわけでありませうけれども、非常に地方でいま地方公共団体のほうとしても一割といふものについての批判を聞いておるようで、いまその一割については非常に困っておるようなことで、一応と、こう申し上げたのでございませうけれども、われわれが予算要求させていたしまして、しかもその予算を政府として決定して私ども国会にお願ひしておる以上、あるいは一応ということばは不適当だったかも知れませうですが……

○堀委員 どうもこういふことは少しはつきりさしておきませうと、大蔵委員会というのはいまのお話を聞いておるものと、これは強制力はありませんね。地元に出さないといふ強制力をするわけにはいかぬから、これは話し合ひできればいいことだ。そうすると、地元が出さないといふばそれまで、こう私は認識をするわけですから、運輸省どうですか、その点は。

○丸居説明員 いずれこれはやはり新東京国際空港公団と同じように公団を設立してつくりたいというふうな考えでおるのをごさいますか、その公団設立の時期に地方公共団体のほうにさつき言ひましたような趣旨等を十分御説明いたしましてお願いしてみたいというふうな考えでおるのをごさいますか……

○堀委員 いや、お願いをするのはわかつておるのですよ、私のほうではお願いするのとはわかつておるけれども、地方自治体のほうで出しませんといふたらどうしますかと、こう聞いておるのです。強制力はないのでしよう。強制力がない以上は、空港公団というものができたときに、それは

政府の出資と借り入れでやるということに結果としてはなるのじゃないですか。強制力がありますか、何か法的に。

○住田政府委員 阪神外資埠頭公団の場合にも国の出資のほかに地元の出資がございませう、それから本四架橋公団の場合にも同じような地方公共団体の出資がきめられておるわけがございませう。したがって、原則論から申し上げれば、関西新国際空港公団の場合には国内線が半分以上使いうという点から申し上げて、地元出資を受けてしかるべきではないかというふうに考えておるわけがございませう。しかし、これが法律上強行できるかどうかという点になるとまた別の問題ではないかと思ひます。いずれにいたしましてもこれは非常に重要な問題でございませうので、場所がきまれば、公団を設立することがきまれば段階で大臣等の御判断を仰いで、地元が反対の場合にどうするかということについて対策をきめるということにならうかと思ひます。

○堀委員 わかりました。運輸大臣があとで入りますから、大臣に聞きませう。

○丸居説明員 土量の問題でございませうけれども、これは場所によって非常に違うように思ひます。場所によつてはあるいは四十ばいぐらいの船をつくらなければならぬのじゃないかという場所

るといふことであります。——いまのは年間です。この間の総運搬量は二億四千万立方メートルの運搬土量といふことになる、こういうふうにして書いておきますが、第一期工事の分だけでそれだけであります。第二期工事が一億八千万、第三期になるとちよつと減つて九千万、合せて第一期、第二期、第三期工事で要するに滑走路が二本であります。その程度であります。それで五億一千万立方メートルの土を運ばなければならぬといふことになっておるわけですね。実際に神戸市がこれまでその海岸の埋め立てをやつておられますが、昭和三十九年から四十五年までの六年間に、この六年間で動かした土が五千万立方メートルなんです。そうするとこれの十倍のものを動かさなければならぬといふことになるわけですね。これはまあたいへんな実は土の運搬量だ、こういうふうな思ふんですね。

いまずで反対があつて、なかなか問題は片づかないと思ふんですけれども、私は土を運ぶ問題、非常にたいへんなことはもちろんわかるんですが、もう一ついま言われておる大阪湾の中は大体水深二十メートル程度のところへ皆さんのほうはつくりたいといふことらしいが、この水深二十メートルの下に約五十メートル近くの粘土層があつて、実際にそこへ土を盛つてつくつても、大抵地盤沈下がずつと起きて、何年かしたらまたかさ上げをしなければならぬといふことのようにあります。ほんとうから言えば粘土を取り去つて、下までずばんと入れればいいけれども、それをしようとするば七十七メートルからのところに入れることになるといふことなので、きつめて不安定なものになるというふうな感じがするのであります。これらの積算の基礎が資料を拜見しておると比較的金額としては——ポर्टアイランド沖で皆さんのほうの計算は幾らとなつていましたかね。

○丸居説明員 まず第一期工事で大工事量二億二千万立米くらいを予定しておるようでありまして、それに要する工事費は二千億といふ計算を

一応予定いたしております。

○堀委員 大体一期工事といふのは四千メートルかなんかが一本ということじゃないですか。

○丸居説明員 そのとおりでございます。

○堀委員 そうすると、横から風が吹いたときには使用できないから、第一期工事ではまだ完全な空港として機能できないんじゃないですか。

○丸居説明員 先生御指摘のように、横風を受けない滑走路ができれば飛行場としては理想的でございます。ただ計算をいたしてみますと、ポर्टアイランド沖でといふふうに仮定してみますと、年間九十九%まで使えるといふこともございまして、ウインドカバレージといふこともございまして、それからさらにそれが泉南沖だといふこともございまして、九十六%程度までウインドカバレージがございまして、たいへん埋め立てに高い経費もかかるしいたします。その程度のもので第一期工事として相当期間これを使うといふふうに考えておりますので、ほかに一本の滑走路というのは、たまたま大阪でいましてクロスの滑走路はございせんですが、かなりあれでウインドカバレージがございまして、飛行機の機種もだんだん大きくなつてきますと、横風にもだんだん飛行機も強くなつていくように考えられますので、その辺でかなり使えるのではないかとこのように考へております。

○堀委員 これは一体いつの時点に工事をするといふことで二千億でございますか。

○丸居説明員 五十三年度一ぱいで完成するぐらゐの目標で計算をいたしております。

○堀委員 始まりはいつからの計画ですか。これは五十三年度で使役ができるというのはスタートはいつから工事にかかるわけですか。

○丸居説明員 本年度予算で公団を認めていただきまして、それでできるだけ早く着工するといふ予定でつくつておるわけです。

○堀委員 運輸大臣お入りになりましたから——いま実は問題の新聞西国際空港の論議をいたしておるところであります。いま飛行場部長のほう

の答弁で、もしかりにポर्टアイランド沖にできるとするならば、四十七年から着工したら五十三年度までかかつて二億立米の土を運んで二千億億円

の費用がかかるという話があつたわけですね。その前にその土を運ぶためには船が要るだろう。六千トンと九千トンの船がまあ四五十艘はいくらい場合によつたら要するといふ話があつたわけですが、その船をつくるには二年くらいかかるだろうといふ話があつた。いろいろ問題があるわけですが、まず最初に、いま大臣がおいでになるまでにひとつ論議をしましたのは、この関西の国際空港を運輸省のほうでは公団として取り扱いたい、それについては地方自治体の出資を一〇%くらい期待をしたい、国は二〇%だ、こういうことだったわけですが、すでに大臣も御承知のように、各地方自治体、兵庫県、大阪府を含め、各地方自治体は出資をする気持ちはございせん、これははっきりしておるわけですね。そこで私、ちよつとさつきいろいろと質問の経過の中で、飛行場部長のほうではしかし一応お願いをしたいといふことのようなので、一応ならもういいじゃないかという話になつておつたのですが、これは強制力が、私はどうも法律的に地方自治体に持たせるといふ法律をつくるわけにもいきまいと思ふので、結局この問題は根本的には地方自治体が納得をして、よろしい、この地域に飛行場をつくるということになれば及ばずながら地方自治体も協力をしましょうという態勢ができれば、話はまた違ふかもしれないと私は思ふのです。ところが、御承知のように、いま関西国際空港問題といふのは、一番最初に芦屋の市議会が全会一致で反対決議をしまして、その次に西宮市議会がやはり全会一致で反対決議をした。この間は神戸市会が多数で反対決議が決議として通りましたね。一体なぜこの新国際空港問題にこのように地方自治体が反対をしておるのか。運輸大臣は一体問題はどこにあるとお考えですか、お答えいただきたいと思ひます。

○丹羽國務大臣 ただいまお話でございましたが、反対の理由は、やはり騒音と申しますか、いまの関西国際空港になっております伊丹で騒音で付近の住民が非常に悩んでおるとおるといふことが、やはり一番の大きな原因ではないかといふふうに私は思つておる次第でございます。

○堀委員 そうすると、結局そういう反対が出ておるといふことは、いま出されておる案では騒音の被害を受けるのだという住民一般の声を議会が代表しておるのじゃないか、私はこう思ふので

私、実は伊丹空港の比較的近くに住んでおるものですから、飛行機の進入のために、実は風が北から吹いておるときは全部北のほうへ上がるのです。ところが今度は南風になる日があるのです。南風になると、飛行機が今度は南に上がつてくるわけですね。南に上がつたのが西向けに回つていくときに、今度は大体私の家の上を通るわけですね。これが風向きによつてはそれこそ私も非常に困るのは、長距離電話をかけている最中でもブーンと来られると、まさに聞こえない。私も仕事の上ではこれが一番困るわけですが、幸いふだんは北風ですから、電話が聞こえないほどのことはないので、南風が吹くととたんに聞こえなくなる、テレビが見えなくなる、ちらちらする、騒音で聞こえなくなる。たいへんな被害を受けている地域に住んでおるからよくわかるのですが、それでわかれわかれとしてどうすればいいかという問題に対して、いま伊丹空港周辺の住民は何にしても空港をどこかへどけてもらいたいというのが住民の一致した意見です。

実はさつき民家に対する防音の問題、移転補償の問題を、おいでになる前に少しやつたのです。が、なかなか遅々として進まない、こういう問題があるわけですね。そこで、根本的な解決は、新しい空港を、かなり大きなものをつくつて、このような住宅集中地帯における飛行場を除くといふのがやはり私は基本方針であるべきだ、こう考へるわけですが、大臣、その点はいかがですか。

丹羽運輸大臣の政治家としての明快な答弁をひとつこでいただきたいと思うのですが、どうでしょうが。

○丹羽国務大臣 御卓見は十分よく承りました。御承知のとおり何と申しましても新空港の位置、規模を決定することが先でございます。ことにいま御承知のとおり、四十五年では大阪空港からの国際線の利用客はすでに七十万人になっておる。また五十年には二百三十万人になるというような推定もある次第でございますので、そういう点でぜひ先にそちらの決定をお願いしたいと思う次第でございます。

○堀委員 私がいま申し上げているのはそこなんです。要するにこちらがなくなるんだということになると、どうしても新空港が必要だということになるでしょう。ここもあるんだというなら、まあまあ何とかいくではないかということになりますね。だからやはり問題は実はこれは二つじゃないかと一つなんです。きょうこれ以上伺っても時間のむだで、あなたもそれ以上は答弁しにくいようだからまたおりを改めて伺いますけれども、これはどうしても伊丹を将来撤去するんだ、いつという時期を言う必要はありませんけれども、将来撤去して新しい公害のない空港にチェンジします

とすることが、私はあの地域の住民のコンセンサスを得る最初のまず第一段階だと考えております。

第二段階は、この間からああいいう飛行場の四つの地域の問題が出されておるわけですが、いづれも大半反対がある。その最大の理由は、いま運輸省の皆さんがやっておられるやり方の中に問題があると思ふのです。実は一般の住民が、要するに運輸省に対して非常に不信感を持っておるということですね。この不信感が取り除かれないう限り、皆さんが幾らどうこうおっしゃってても問題は解決にならないと思ふ。なぜそういう不信感が起こるかといへば、要するに航空審議会の答申も出ていないにもかかわらず空港公団をつくってこれなどという予算要求が出てきたりすることに重大な誤りがある。私はこの前の予算委員会で、水田大蔵大臣の出席を求めて、今後日本経済は公共投資を優先する財政主導型経済になるというふうに出ておられるが間違いないのか。そうだとすると財政主導型の公共投資というのは一体だれの負担で行なうのか、国民の負担じゃないのか。すべて国民の負担です。その国民の負担によって行なうときに、その負担をする国民が反対することに多額の費用を使って公共投資をやるのが適当かどうか。適当でない。こういう答弁になっているわけです。ここで、空港公団の設立には私は反対だ、こういうことで実質的にはこれはできませんでしたが、そういう手続を含めて、なぜそんなに急ぐのかということがまず第一にあの周辺住民の大きな不信感を招いておるわけです。

だから順序がさか立ちしているのじゃないか。まず、住民のコンセンサスを得られるような十分な話し合いの上で、住民も安心して運輸省の言うことだから心配ないということになってこない限り、この新国際空港問題というのは私は目の目を見ることではないだろうとまず基本的に思っているのです。ところがいまは、運輸省の言うことは何かどうもインチキだというふうに住民がずっと

とっているわけですよ。これを払拭しなければだめだと思ふのですが、あなた運輸大臣として何か名案がありますか。

○丹羽国務大臣 実は先般私も関西に参りましたときに、両知事、両市長と——たまたま大阪の市長はおりましたんで、助役がおりましたが、いろいろお話をいたしました。まず何と申しましたが、住民の代表となつてゐるのは自治体の長でございます。自治体の長が積極的に関与する問題に乗り出してもらわなくちゃ困るという話を私は強ういたしてまいりました次第でございます。ただいま先生が御指摘いただきましたように、そういうふうな関西国際空港の設立のための委員会のメンバーに加わらぬというふうな状態では非常に道遠しじやないかと私は実際は率直に思つてゐる次第でございます。こういうことではだめでございます、どうしてもそれらの自治体の長に入ってもらふことが先でございます。いろいろ御意見はけっこうでございます。いろいろ御意見はけっこうでございますが、その場に出てやってもらうことが一番大切ではないか。その場合に出ることさえもしていただかぬというのでは困る。これは私も大いに反省する次第でございますが、ひとつ先生方からもその点は公共の地域の開発のために、また地域住民の利益のために、ともかくそういった委員会のメンバーに加わるといふだけのあれはしていただきたいということを私はこの間強く要請してきてきた次第でございます。まだお返事はいたしていませんが、そういう点につきましては一そうの御協力をいただきたい、こう思つてゐる次第でございます。

○堀委員 それはだめなんですよ大臣。なぜ地方自治体の長がそこに参加しないのか。議会が反対決議をしてゐるそんなところに一体地方自治体の長が参加できますか。だから、それはいま申し上げてゐる通りに、大体もとがあるわけですね。だからこの際もしほんとうにあなたがあの地域の住民なり自治体に協力を求めたいという気持ちがあるならば、いま出されております四つの案、これは一回白紙に返します、完全に白紙に返します、そうして、地方住民なり、地方自治体の議員なり、地方自治体の長なり、皆さん方と十分運輸省としては白紙の立場で話し合いをさせていたいただいで、その中から、いま前段であんなのおつしやつた公害のない空港をつくることに双方ひとつ同意をしようじゃないか。そこから始めれば私はまあああいいうものを前提に置いておいて、そして、地方自治体の長をここに入れと言つても、入れないですよ。入れと言つてはうが無理ですね。だから、そこらのところの基本問題、きょうはこまかいことを伺つてもいいのですが、基本問題だけを伺つておられますが、最も肝心なところを少し勇気をふるっておやりにならないと、いまの形のままでは、いつまでたつてもこの不信感というのは消えませんがね。不信感のあるところで問題がスミーズにいったり、コンセンサスが成立することはありませんね。まずその不信感を取り除くことが今日重大だとするならば、いま出しておられる四案をこの際ひとつ白紙にして、そして白紙の上にはその地域の住民なり、地方議会の議員、あるいは長を含めてひとつ十分話し合いをして、あなたの方針をあなたがこのことではっきりなさるならば、私は事態は変わるだらうと思ふのです。どうでしょう。

○丹羽国務大臣 いま四案が出ておるようでございますが、これはほとんど参考案にすぎないと私は思つてゐる次第でございます。でございますから、白紙と同じようなものじゃないかと私は思つておる次第でございます。それによりまして自治体の長が入つてきて、そしてすぐ協議に入つてその地域の選定その他につきまして討議に参画してもらふということでございます。私は、私は何ら差しつかえない、こう思つておる次第でございます。

○堀委員 そうすると、そのことは、現在の四案は参考資料だから、白紙みたいなものだとおっしゃつたのですけれども、各自自治体はそういうふうにとつておりませんか。

それから、いま反対決議をされてゐるのは、抽象的な関西国際空港反対ということじゃないのですよ。やはりたとえば神戸市、芦屋市、西宮市が言つておるのは、あるいはポートアイランド沖あるいは西宮沖等に予想せられるところの海上国際空港反対だ、こういうことですね。だからこの反対というのには神戸やあるいは西宮の場合はおそろく泉南沖の空港に反対しているということにはなつていないのですから、おそろく泉南のほうの皆さんが反対しているのは、同様に明石沖のものに泉南の方が反対しているわけじゃないと思ふのです。

だから、そういう意味では参考だから白紙と同じものだとおっしゃるのですが、受け取り方が実は違ふのです。だからこの際、これは明らかに白紙にするとはっきりとお答えがいただければ問題は変わらぬと思ふのです。変わるかどうか、私自身の問題ではありませんが、われわれも含めた住民なり地方議会なり、地方自治体の長の問題でありまして、しかし、白紙になつたということになり、それから、私が前段で申し上げたやうに、伊丹空港はどうしても取り除かなければならぬという一つの問題になるならば、私はこの問題について、あそこどこかに一つ空港をつくらなければいけぬということについては、おそろくすべては意見が一致するだらう、その空港はあの周辺の住民のだから見ても公害のない空港だということがはっきりするならば、そこなら私は話はスタートできるのじゃないかと思ふのです。だから、その点ひとつここで現在出されておる一応の試案でしようけれども、四案は白紙にして、公害のない空港に取り組みたい、こういうひとつ大臣の御答弁がいただければ私はこの問題は新しい段階に入り得る可能性が開けるのじゃないかと思ふのですが、いかがでしょう。

○丹羽国務大臣 何と申しましたが、目的は新し

い公害のない関西新国際空港をつくること、これが先決でございますから、それに障害になることは私はみなそれを除去していくのにやぶさかでございますが、しかし具体的にそれによりまして、私が先ほど申し上げておりますように、人民の代表であるところの自治体の長がこぞで参加をしないというような事態ではこれはできませんから、それがやはり前提だと思ふ次第でございます。私は、それらの点も含めて再検討してみたい、こう思っております次第でございます。

○堀委員 どうもせっかくのところでございまして、ちっとも話は前へ進まないのです。順序を逆にしちゃいかぬです。いいですか。私はさっきから何回も言っておるうちに、不信感があるというところが先でしよう。どうやって不信感を除くかといへば、要するに住民の意向も十分に聞かないで、一方的に皆さんのほうで運輸省案というものをばっばつてきたところに住民の不信があるわけですからね。だから、これをどけるといふことが不信感を取り除くことだ。不信感がある限り、あなたが幾ら言ったって地方自治体の長がそんなところに出てくるはずはないのです。順序を逆にしちゃいかぬですよ。事務当局がいろいろやってきたことですから、重要な発言でなければ、まずあなたが一回白紙にするということをして、ここではっきり御発言になれば、これがいまの不信感を取り除く最大の要素になる、私はこう思っているわけですね。それ以外にない私は思っているのです。

だから白紙にする、その上でひとつ私どもにも協力してくれ、こうおっしゃれば、私も公害のない空港をつくるのにまで反対するのではありませんか。だから、公害のない空港ならば、われわれとしても考えましよう、地方自治体の長とも話をしましよう、こうなりますがね。あんなものを前に四つ並べられておいて、そうしてどうかと言われても、これはだめですね。

○丹羽国務大臣 いま御提案で、白紙にすることによりまして自治体の長が参加していただくとい

うことに非常にやりやすいということになりますれば、私も考えてみたい、こういうふうに思っております次第でございます。

○堀委員 考えてみたいというのは、どういうことですか。ちよっと私ははっきりした答弁でなければ、そんなあいまいな答弁では、これは話が前へ進みませんからね。考えてみたいということをごで言われたらいいじゃないですか。これはもう白紙にしますと、一言そう言っていただければ、それからあとは前へ参りますよ。

○丹羽国務大臣 その点でぜひひとつ先生方の御協力を願うという意味で、いまの候補地と目されるところのものを白紙にすることは、私は差しつかえない、こう思っております次第でございます。

○堀委員 私は、それだけをきくのは特に伺いたかったのです。ずいぶん時間がかかりましたけれども、ただ、これは私もいま伊丹周辺住民のことを考えますと、空港がなくなってもいいということにはならないと思うのです。やはりこの人たちのためには新しい空港をつくって、いま私が基本方針で言ったように、将来は撤去するのだという基本方針があることが私は肝心な問題であるし、同時に、しかしいまの前提では困るということでありましたので、いまははっきりした御答弁をいただきましたから、ひとつこれらの四つの、これまで提案をされておった淡路、明石沖、それからポーターランド沖、泉南沖、この四つが白紙になったというところは、完全に白紙だということでありますから、その白紙の上にひとつわれわれもあなただけのいまおっしゃった公害のない空港、国民が喜んで参加のできる空港というものができるといふ前提に立ってわれわれも検討してみたい、こう考えます。

終ります。

○齋藤委員長 ただいま議題となっております両案中、空港整備特別会計法の一部を改正する法律案に関する質疑はこれにて終了いたしました。

午後二時三十分再開することとし、この際、暫時休憩いたします。

午後一時十九分休憩

午後二時四十六分開議

○齋藤委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。

石炭対策特別会計法の一部を改正する法律案を議題とし、質疑を続行いたします。佐藤親樹君。

○佐藤（親）委員 石炭対策特別会計法の一部を改正する法律案について、なぜ本年度から特別会計に変えたかという疑問なんですけれども、この提案理由の説明によりますと、「石油及び可燃性天然ガスの安定的かつ低廉な供給の確保をはかるため種々の石油対策を行なってきたところであり、したがって、この文面から見ると、実は私、昨年関税定率法のとときに石油、石炭の問題に触れてみたのですけれども、安定的にかつ低廉な供給をするという部分については、これは昨年も本年も変わっていないじゃないか。本年新しい特別会計を設けるという、本年からこうしようということに変わった理由をまず伺いたい。

○飯塚政府委員 石油につきましては、一昨年の暮れあたりから国際情勢が非常に大きな変革を来たしておるわけでありまして、御承知のように、石油につきましましてはOPECという産油国の連合体の機構がございまして、ここが漸次メジャーズに對して発言権を強化してまいりまして、一昨年の当初から、メジャーに供給しております原油の価格の値上げにつきまして非常に強い要求をしておったわけでありまして、その結果、一昨年の十一月以降メジャーズとの間で値上げに関する協定ができた上がったわけですね。テヘラン協定と呼んでおりますけれども、五カ年間にわたりまして毎年二・五割ずつ原油の値上げをするというところで手を打ったわけでございます。この交渉の間におきまして、メジャーズとOPECとの間に非常に激しいやりとりがございまして、場合によりまして、OPEC側がメジャーに對して原油供給停止というような非常手段に出るという事態も何回か

あったわけでございます。

いま申し上げましたように、原油供給の安定につきまして、OPECとメジャーズとの間の論争を通じて、われわれは非常に大きな危機を感じたのが一つ。同時に、価格につきましては、一昨年の初めまでは、原油価格につきましては低廉化の傾向をたどっていくだろうと一般に思われていたわけでございますが、昨年以來それが逆の方向に、しかもかなり大幅な値上げの方向に向かっているというような事態、つまり安定の面、低廉の面、両方におきまして、わが国としては安閑としておれないというのが、最近の原油をめぐる国際情勢でございますので、この際にわが国といたしまして、原油並びに天然ガスの開発あるいは備蓄等につきまして強力な手を打つ必要が出てきたわけでございます。その財源を確保するために、今回石炭特別会計法の一部改正をお願いいたしました。原油につきましてもそのような対策がとれるようなことにしたいと考えたわけでありまして、

○佐藤（親）委員 昨年のいわゆるOPECとメジャーとの石油戦争といわれたものが、今回の特別会計を設けなければならぬ大きな一つの原因になったと思ふんです。それで、御存じのように、きょうの日経新聞によりますと、いわゆるOPECと日本が、これはまだ提案段階でしようけれども、包括協定、包括的相互経済協力協定、これを結ぶという方針を固められたということですが、この内容はどういふものでしょうか。

○飯塚政府委員 本日の日経に出ております記事は、実は私も全然関知しないところでございまして、その記事によりますと、通産省が構想を固めたというように書いておりますけれども、実は通産省としてまだそのような構想を固めているわけではございません。ただ、OPECの要人が最近数人日本に参っておりまして、約半月ほど前でございますが、OPECの事務局長をやっておりますハチャチという人でございますが、これが参りまして、通産次官にも会ったわけでございますが、

ふうなことを考えていらつしやるわけですが、

○飯塚政府委員 原子力につきましては、従来から原燃公社あるいは原子力発電所等につきましては、国の予算も導入いたしましたしてその推進をはかつておるわけでございます。

それから、タールサンド、オイルシユール等が指摘されておりますけれども、実はこれらにつきましては、まだカナダ、アメリカ等におきましてこの経済性についてははっきりした見通しが

それからもう一つ、石油部会の答申で指摘され
立っていないわけでございますので、わが国がこ
れに直ちに乗り出すという段階ではないと思ひ
ます。

ておりますのは、天然ガスの開発の問題でございますが、これにつきましては、石油開発公団がその公団法の一部を改正いたしまして、海外におきます天然ガスの探鉱、開発についても投融資ができるようにするということを今国会にお願いをいたしておりますが、それらによりまして対策を講じていくことになると思います。

それから、二番目におっしゃられました省エネルギー化の問題でございますが、これは国の予算を使ってどうこうするという問題よりは、むしろ産業構造政策の問題だと思えますが、実は通産大臣の諮問機関であります産業構造審議会の答申におきましても、一九七〇年代の通産政策の最大の

柱として、知識集約化産業の育成ということを強くうたてておるわけでございますが、この知識集約産業の育成に移行するに従いまして、おのずから日本の産業構造というのはエネルギーをあまり使わないような産業がより中心になっていくということになっていくのではないかと考えております。

○佐藤（観）委員　そうすると、最後のいわゆる省エネルギー化の問題ですけれども、これは政府として具体的な指導と申しますか、非常にこれはむしろかしいことですけれども、簡単に省エネルギー化といつてもあるいは知識集約化といつても、なかなかこれはむしろかしいことですけれども、具体

的に政府のほうで指導をするということは考えられていないというふうに考えてよろしいですか。

○飯塚政府委員 たとえば情報産業の中核になります電子計算機産業等の育成というのは、この知識集約化への一つの手がかりになるかと思ひますけれども、これは産業構造審議会の各部会等におきまして、それぞれの産業部門の育成策等につきまして少し時間をかけて具体的な詰めを行なっておりますところでございます。その結論が出るまでには多少時間はかかるかと思ひますが、いずれにいたしましても、通産省といたしましては、審議会の審議を待ちながら具体的な産業構造改善の施策を講じていくことにしておる次第でございます。

○佐藤(親)委員 その問題はそれにして、今度の予算書の中にも、特別会計の予算の中にも、いわゆる備蓄の問題、これが一つの柱として取り上げられていくわけなんです。これは両方の答申に出ているわけなんです。まず、その備蓄の考え方ですけれども、いろいろなことばが使っているわけなんです。緊急時あるいは戦乱等の政治的な異常事態に対処するということばが使われているわけなんです。これは一体どういうことを想定されてこの備蓄というものを考えるか。これによって、私は、またずいぶんいろいろ形態が変わってくると思うのです。まずどういう状況を想定されてその備蓄というものを考えられていますか。

○飯塚政府委員 当面最も考えられますのは、OPECとメージャーズとの今後のパートナーシップの交渉、あるいは原油値上げの交渉の過程におきまして、OPEC側が原油供給停止の手段に出るといふことは考えられるわけでございます。そういふ事態になりましたときに、日本に對する原油供給といたうのが何日間かストップされるという場合もあるわけでございます。

それからもう一つは、産油国におきまして局地的な戦乱の発生ということもないわけではございません。そんなようなことが緊急事態というふうに私どもも考えております。

○佐藤(親)委員 そうしますと、OPECが原油の供給を停止する場合と、それから産油国の地域的な戦争ですね、内乱も含まれるかもしれないけれども、大体この二点を頭に置いてこの備蓄というものを考えればいいということではないですか。

○飯塚政府委員 それだけでいいと言ひ切れるかどうかは疑問でございますが、当面考えられますのはその二点でございます。

○佐藤(親)委員 それで、日本の備蓄がOECD諸国に比べてたいへん少ない。今度六十日備えるようにせよということなんですけれども、この財政制度審議会の答申の中にはいろいろなやり方が書いてあるのですけれども、「単に貯油施設を増強するだけでなく、タンカー船団の増強などによつても対処することが可能であろうし、さらに、非常事態に備えて石油の消費規制等についても検討しておく必要が考えられよう。石油の消費規制です。そこまで話を詰めているわけなんですけれども、この消費規制については何か考えたことがございますか。

○飯塚政府委員 現在までのところ考えたことはございません。

○佐藤(親)委員 それから、今度の特別会計の中には、備蓄にあたってだれが一体費用を持つべきか。つまり現在日本では平均四十五日です。四十五日を六十日まで延ばす。あと十五日間延ばすわけですけれども、将来にわたってまだ石油の使用量がふえてくるということになると、たいへんな量を備蓄しなければいけないわけですから、その資金なんですか。これは私は非常におもしろいと思つたのは、総合エネルギー調査会のほうの考え方としては、これは政府がめんどろを見るべきである。「このため、四十九年度末までに、石油備蓄の水準を六十日に高めることとし、このため必要な金融、税制上の政府助成を行なうべきである。」と書いてあるわけなんです。

もう一つ、財政制度審議会の答申では、ここをちょっとお伺いしたいのですけれども、「備蓄の増強を図る場合においては、その資金ならびに経費負担の態様について、十分な検討が加えられるべきであるが、石油製品の価格に対する影響はかならずしも大きくはないこと、また、西欧諸国では原則として価格に転嫁する体制がとられていることを勘案し、政府の助成に安易に依存すること

は避けるべきことと思はれる。」ということが書いてあるわけなんです。これは同じことに対して別の見解が述べられているわけですから、いまここに出された特別会計の内容としては、税制面、金融面においては前者の、つまり石油部会の政府がめんどろを見るべきであるという見解だと私は思うのです。

そこで、お伺いしたいと思うのですけれども、十五日分の備蓄をふやすことが現在の石油業界に對して一体どのくらいに圧迫を与えるものだろうか。この財政制度審議会の答申では、その圧迫部

分は西欧諸国のように価格に転嫁するのが至当であるというふうに考えられて安易に政府が助成すべきではないということなんですけれども、その十五日分の設備をつくらなければいけないこと、それから十五日分さらにいかに石油をたくわえておかなければいけないわけですから、その部分の金融上の問題も起こるわけなんですけれども、この影響というものはどのくらい、どういふことになるだろうかというふうにお考えですか。

○飯塚政府委員 私のほうで若干試算をいたしましたわけでございますが、それによりますと、原油一キロリットルを一年間備蓄するためには二千五百円かかるわけでございます。これは備蓄のためのタンクの建設のための建設資金の利子とタンクの償却費、それから中に入れます原油代の金利、それに原油をタンクの中に入れます人的な操作のための人件費等が要るわけでありまして、こういふ経費を全部入れて考えますと、かりに一年間一キロリットルのものを備蓄するとした場合二千五百円かかるわけでございます。今回予算で措置を講じようと考えておりますのは、三年間でいまの四十五日に十五日分上積みするということござ

います。その十五日上積みする分だけについて見ますと、年間約百円ということに相なるわけでございます。現在石油一キロリットルの原油からとり出す製品価格の総体としては約八千円と考えられますので、八千円の値段の油に對して百円のコスト増になるというふうに考えてしかるべきかと思ひます。

○佐藤(親)委員 先ほど言われた一キロリットル当たり一年間二千五百円という数字は、これはタンクをつくったときに使用した資金の利子も含まれていふんですね。そうしますと、八千円に對して百円ということになると、これは確かに必ずしも大きくはないんじゃないか。これは石油においてもとにかく国があまりにもいろいろな形で出資というか援助というか優遇というか、そういうことをしていることから考えると、この備蓄に對してキロリットル当たり八千円というもののに對して十五日分ふやすことによつて百円の費用が上積みになるということであるならば、それほどたいした影響ではないんじゃないか、負担ではないんじゃないかと思ひます。いかがですか。

○飯塚政府委員 実は、石油製品価格の六割というものは原油代でございます。あとの四割が精製費、輸送費等でございますが、石油製品の価格におきまして一割のコストダウンというのは非常に大きな努力を必要とするわけでございますが、現在のところ精製設備も最新鋭のものを取り入れまして、おそらく精製段階でこれ以上のコストダウンというものは非常にむずかしいという状態にあるわけでございます。そこにもつてきていまの八千円に對して百円のコストアップというのは、精製業界にとってはコスト低減の方法ははかばかでない現状におきましてははかばかしい負担になつてくるというのが一つ、それから石油精製業界というのは、従来から非常に利益率の低い業界でございます。まして、売り上げ高利益率で見ましても二〇程度かと考えております。これは全産業平均の約半分という非常に低収益の業界でございますので、こ

ういった経営状況から考えましても、百円のコ

トアップというのは実際問題としては相当な負担というふうに考えるべきだと思います。

○佐藤(観)委員 それから、今度の備蓄用の原油購入資金の融資のことなんですけれども、融資の対象企業はこれによりますと目標備蓄日数分の備蓄を達成した石油企業と、達成したということになっているんですが、この達成したというのはどういう意味ですか。

○飯塚政府委員 備蓄目標は三年間で六十日までということになっておりますが、現在平均しますと四十五日分持っておりますけれども、毎年五日分ずつふやすということでございますのでその五日分を——これは実際の融資にあたっては上期と下期と二回に分けて融資することになると思いますが、上期分ですとその二・五日分を増加させたものというところでございます。

○佐藤(観)委員 そうしますと、この融資は完成した後ということになるわけですか、計画ではないということですね。

○飯塚政府委員 実際に備蓄計画を達成したものであるというところ、半年ごとに行ないますので半年おくれで融資が受けられるというふうにお考えいただいてもいいと思います。

○佐藤(観)委員 備蓄の話はそれでいいんですが、この次もう一つの問題は、いわゆる国内の石油精製の精製販売の部門と開発の部門とが日本は別系統の会社でやっていると問題、これは両方の答申ともこれを一本化しなければいけないということになっているわけなんですけれども、これは具体的にどういうような指導が今後なされるんですか。

○飯塚政府委員 精製部門と開発部門とが分かれていて経営形態はわが国において非常に特異な現象だと思いますが、メージャー等につきましても開発と精製と一貫化されておるわけでございます。そこで、石油部会の答申におきましても一貫化体制の早期達成ということがうたわれておるわけでございます。具体的な方法といたしましては、精製企業が開発に乗り出していくということ

もありまして、開発をやっておる企業が精製部門もあわせてやるということもありまして、が、実際問題としては精製企業が開発会社の株を持ち、それから開発会社が精製会社の株を持つというところで、両部門の会社が株の持ち合いをするというところで一本化をはかっているというのが実際の進み方ではないかと思えます。いずれにいたしましても企業は生きものでございますから、開発をやっている企業と精製をやっている企業を単純に行政指導で結びつけるというわけにもまいりませんので、いかにしたら両者の結びつきがスムーズにいくか、現実的な方法を考えながら指導していかねばいかぬと考えております。

○佐藤(観)委員 もう一つの問題は、石油供給源を確保する問題なんですけれども、石油部会の答申によりますと、こういふふうに書いてあるわけなんです。「従来の単独開発、共同開発とならんで今後は既存油田への資本参加、融資開発等をも積極的に進め、供給手段の多様化を図るべきである。」「既存油田への資本参加、融資開発、これは通産省のほうとしては具体的にどういふふうに指導していかうというふうにお考えですか。」

○飯塚政府委員 従来の自主開発というのは、狭い意味で日本の企業が単独で海外に出て行って開発をするというものを重点に置いておったきらいがあるわけですが、しかし、現実の開発の成功をはかるためにはこういったやり方だけにこだわっておったのではいかぬということがいろいろ実績から反省をされてきたわけでございます。

たとえば外国の企業と一緒に新たな開発地域に出ていく、あるいはすでに外国の企業が操業を行なっているところに日本の企業が参加をしていくというふうなことで、あるいは外国等におきまして原油の探鉱開発のために資金が足りないのその資金を供給してやることによって見返りに原油で返済をしてもらうというふうなことで、多角的な供給手段の確保というものをはかっ

ていく必要があるというふうに考えております。

○佐藤(観)委員 それは確かにそういふことなんではしうけれども、これはやはり何と云っても一つ一つの業態が非常に大きなものだから、口で言うのは簡単だけれども、資金的になかなかそう簡単にいかないんじゃないか。いま現在、では具体的にそういうものに対するどういふような資金的な、たとえばそういうものに対する融資の枠を広げるなりなんなりということはお考えおるのですか。

○飯塚政府委員 すでに開発された油田に対する参加等につきましては、輸銀の資金を使うということも可能であろうと思えます。こういう資金の借り入れにつきましては、石油開発公団は債務保証ができることになっておりますので、その両措置を合わせて実現の方向に向かっているかと思えます。

○佐藤(観)委員 それは融資は既存油田の資本参加でもかまわないわけですね。

○飯塚政府委員 差しつかえございません。

○佐藤(観)委員 もう一つ大きな問題は、いわゆる自主開発の問題なんですけれども、できれば必要な石油の三〇％くらい自主開発をしたいということが一応述べられております。三〇％というのはなかなかたいへんなパーセンテージで、これから探り当てる石油資源となると非常に困難性を伴うし、なかなか三〇％というのは現実には達成できないだろうということなんです。

先ほど飯塚さんも言われたように、これからは開発にみずから乗り出していかねばいけないというところでございます。この開発の目標といいますが、一体どのあたりまで、つまりこれから実際に開発を進めていく場合には、たとえば一キロリッター当たりの単価がだんだん非常に高くなるわけですね。はたしてその単価を高くした分だけ見合うかどうかという問題がひとつ非常にコストの問題として出てくると思うのです。自主開発というものは一体通産省としてどのくらいまで考えられているものか。

一つの考え方は、とにかくないんだから、いま日本の大陸だをやっておりますけれども、徹底的にやるといふ考え方もあるんですね。そしてとにかくメジャーにたよらなくてもいいような、そういうことはあり得ないのであれば、量的にはあり得ないが、そういうような態勢にするべきなのか、それともやはり採算の合う部分までとどめておくべきなのか、そのあたりは一体自主開発ということ、自主供給源を探すということはどういうふうな今後のエネルギー源の開発の中で考えられているのか。いかがですか。

○飯塚政府委員 わが国の自主開発原油の中で一体何割を日本の企業がみずから利権を取り、みずから探鉱開発をすることによってまかなうか、それから何割を外資との提携によりまして、外資がすでに開発しておる油田の買い取り等によってまかなうか、そこをはっきり分けることは不可能でございますが、いろいろな方策を取り合わせまして、要するに日本の企業が、価格決定につきましても、それから原油の供給につきましても発言権を持つような形の原油の開発を行なっていくというのが広い意味の自主開発でございます。中間答申におきまして、そういうふうな自主開発の考え方を弾力的と申しますか、範囲を広げて考えるということをやっております。ソ連等から最近話がございます。チュメニ油田の引き取りの問題等も広い意味の自主開発の中に含めて考えていいのではないかと思います。それが安定供給と価格の総体的な低廉に資するものであるならば、そう考えてしかるべきだと考えております。

○佐藤(観)委員 何と云っても限られた資金でやるわけですから、この財政制度審議会の答申によれば、「一定の目標の達成を前提として探鉱・開発地域を増してゆくことは、資金の効率的活用の見地からも、これを避けるべきである。」ということ述べておられるわけですね。私もそのとおりだと思っておりますけれども、現在の制度で、いわゆる石油業に携わる者が採鉱する場合に、これは法

律でどうなっていますか。許可制が何かになって
いますか、それとも通産省は何ら関与はしないの
ですか。

○飯塚政府委員 それは海外において行なう場合
でございますか。

○佐藤(観)委員 両方ともです。

○飯塚政府委員 国内において行ないます場合に
は、鉱業法に基づきます鉱業出願をいたしまし
て、鉱業権を設定した上で採掘ができるわけでござ
います。海外におきましては、それぞれの産
油国におきまして利権の設定ということが行なわ
れるわけでございますので、産油国との交渉の結果、
利権を取得した企業が開発に乗り出すことができ
るということになるわけでございます。

○佐藤(観)委員 その際に、たとえば国内の場合
に鉱業権を設定するときに、やはりこれはあまり
にも効率的ではないという判断をして、いわゆる
いんらん形でダブって、ダブっているという
のは何と申しますか一地域で数社、これは鉱業権
の設定の場合に問題になると思うのですけれど
も、あまり効率的な活用ではないと思われる場合
に、何らかの指導をするなりあるいは不許可にす
るということはあるのですか。

○飯塚政府委員 鉱業権につきましては、先願主
義をとっておりますので、先に出願した者に対し
て優先的に鉱業権を設定するというたてまえに
なっております。

○佐藤(観)委員 石油の問題は公害の問題に関連
してくるので、まだまだいろいろあるのですけれ
ども、時間もないので石炭のほうに移らしてい
たきたいと思うのです。

まず、石炭対策の基本の問題なんですけれど
も、合理化が行なわれあるいは石炭が石油に変
わったとき、一番最初石炭対策というのが考え
られたときは、いわゆる先ほどの備蓄の話ではな
いのですけれども、一たん事があったときに、すぐ
日本にあるエネルギー源として石炭が必要なんだ
ということ、石炭というのとは違っていかなけれ
ばならないという論議があったと思うのですけれ

ども、現在の石炭対策の中心というのは、私はそ
の論議からかなり変わってきているのじゃないか
と思うのです。基本的に、現在の石炭対策の中心
課題というか中心目的というか、それはどうい
うことでしょうか。

○青木政府委員 石炭政策の中心課題ということ
でございますけれども、石炭政策は、少なくとも
エネルギー革命が進行いたしました三十八年度以
降の問題といたしましては、石炭鉱業の合理化、
安定を援助するための施策のほかに、従来からご
ざいます鉱害の復旧、それから産炭地の振興、離
職者対策など各般の対策を総合的に実施するとい
う点に重点がございまして、一口でいいますと、
エネルギー対策であると同時に、炭鉱従業員その
他炭鉱に依存する産炭地域経済社会に対する社会
的、地域的配慮に基づく政策でもあるわけでござ
います。この点は、総合政策であるという点は、
三十七年度の第一次政策をつくりまして以降私ど
もとして基本的に変わってはいないと思ひます。

ただ、そのときどきのエネルギーの事情、それか
ら石炭産業はだんだん生産が落ちてまいりまし
て、日本のエネルギーにおきまして石炭の占める地
位というものはだんだん低くなってきております
ので、当初に比べますとどうしても、日本の国産
のエネルギー資源として日本の国の経済の安定の
ためにぜひとも確保しておかなければならないと
いう思想は、私も現在は非常にウエイトが小
さくなっていると思ひます。ただ、非常にコンバ
クトな形である程度残しておいたほうがいいんだ
という議論は現在でもございまして、今後もそう
いう議論はあるかとも思ひますけれども、それが
中心であるということではなくなっているという
ふうに理解しております。

○佐藤(観)委員 それで、ちょっと予算書の内容
に入りたいのですけれども、この炭鉱整理促進費
ですね。——そうではなくて、こちらの予算書じゃ
なくて、概要のほうでけっこうなんですけれど
も、いわゆる石炭企業が持っている負債ですね。
これに対する元利補給金及び再建交付金の交付と

して千五百五十九億円が計上されているわけで
す。石炭企業の経営改善のため元本総額千八百五
十億円の累積債務を国が肩がわりするということ
になっているのですが、この辺の事情をちょっと
説明していただきたい。

○青木政府委員 この二つの制度は、第三次策と
第四次策と申しますか、昭和四十一年の政策と四
十三年の政策に出てまいりました問題でございま
して、できました趣旨は、石炭産業をめぐります
経済的環境が非常にきびしくなりまして、この債
務の肩がわりをすることによって石炭産業を安定
させようという議論がありまして、そのための政
策でございます。

まず、四十二年から行ないましたものが、すな
わち四十一年度の答申で出まして、四十二年から
実施されました施策が第一次肩がわりと申しま
して、これが千億円でございまして、それから四十
三年度の答申から出まして四十四年度から実施し
ておりますのは第二次肩がわりと申しまして、そ
れは再建交付金の交付ということでございまして、
これが八百五十億円でございまして、この二つの肩
がわりは、政府が企業に対して年々その元利
分を補給いたしまして、企業がそれを金融機関に
返済していくという制度になっておるわけでござ
います。

○佐藤(観)委員 そうすると、その対象は閉山し
ていくものですか、そうじゃないわけですか。

○青木政府委員 これは閉山と直接関係ございま
せん、そのときにおきます企業の債務の一部を
肩がわりしたわけでございまして、閉山に対します
制度としましては、先ほど御指摘がございました
炭鉱整理促進費補助金というのがございまして、
これは閉山いたしました炭鉱に対して、その炭
鉱の評価をして、それを合理化事業団から炭鉱に
交付します閉山交付金に対しまして政府が補助す
るという制度でございまして、

○佐藤(観)委員 その際には、いわゆる合理化事
業団が補助金ですか、補助をするときに、閉山す
る場合においては、もちろん従来からの債務が

入っているわけですね。従来その鉱山が持ってい
た債務というのはそこに入っているわけですね。
○青木政府委員 閉山の評価は、そこにあります
炭量と、それから過去三年間にわたります出炭量
から、一定の算式をもちまして評価をいたしま
す。これは企業に交付されました一部は債務の支
払いに充てられますが、非常に大きな部分は従業
員の退職金債務と申しますか、退職金のほうに回
るような制度になっております。

○佐藤(観)委員 そうすると、閉山する場合に
は、その合理化事業団の交付金ということになり
ますね。いま、一番最初に私が申し上げた元利補
給金及び再建交付金の交付千五百五十九億円です
ね、これはそうしますと——いま炭鉱で債務を
持っている炭鉱というのはないわけですね。そ
れに全部回るといふことになりませんか。どうもそ
の辺がよくわからない。

○青木政府委員 ただいま申し上げましたよう
に、四十二年度から実施しました第一次肩がわり
と、四十四年度から行なわれまして第二次肩がわり
のこの二つの制度は、その当時における石炭企
業の赤字、赤字と申しますか債務の一部を肩がわ
りましたものです。ですから、その企業が石炭鉱業
を続けていく限り、年々政府から交付金を受けて
金融機関に返済していくという制度でございま
して、閉山交付金のほうは、閉山に伴いましてそこ
でかかる費用に充てるために合理化事業団から
閉山した鉱山に対して交付する交付金でございま
す。

○佐藤(観)委員 そうしますと、いまの出炭当た
りの費用を見ますと、これはトン当たりの数字を
見たって、もちろん補助金がなければ赤字になる
わけですね。ですから、そういう面からいくと、
累積債務というのは現状では各企業ともふえてい
くんではないですか。

○青木政府委員 この肩がわりは、四十二年度と
四十四年度のそのときにおける債務の一部を肩が
わりするものでありまして、その後生じており
ます債務につきましては、特に肩がわりしてお

りません。

○佐藤(観)委員 わかりました。

その次に、閉山の規模として四十六年度が三百五十万トン、四十七年度が三百七十五万トンという予定になっているわけですが、一方では、新鉱開発設備近代化等に対する無利子融資として百五億円というものが計上されているわけなんですけれども、新鉱開発、これはいまだのくらのスピードで行なわれているのですか。つまり年何百万トンになるかどうかかわかりませんけれども、どのくらいのスピードで行なわれているものですか。

○青木政府委員 現在やりまます新鉱開発につきましては、ケースとしましては、新鉱開発を終わらせたのがございます。三菱の大夕張炭鉱の南大夕張炭鉱というのがございまして、これは四十五年度から操業を開始しておりますが、年間九十万トンの山でございまして、それから現在進行中のものといたしましては、北炭の夕張新鉱というのがございまして、これは五十年度から出炭を開始することを目途といたしまして、現在開発工事中でございますが、規模は年産百五十万トンでございます。それからもう一つ、日鉄鉱業の有明新鉱というのがございまして、これは年間の規模は百五十万トン程度の山でございまして、現在工事を中断中でございます。将来再開するかどうかは今後の対策いかんということになっておりまして、現在問題になっております新鉱はその三つでございます。

○佐藤(観)委員 そうしますと、この閉山規模の四十七年度の三百五十万トンという数字は、これはもちろんこれからの新鉱開発する部分、たとえばいま進行中の北炭の百五十万トン分というのは勘案をしてあるわけですね。

○青木政府委員 ただいま御説明いたしましたとおり、北炭の夕張新鉱は五十年度から操業開始の見込みでございますので、来年度の予算の中には計算してございまして、したがって、三百五十万トンはそのまま閉山の数量となるわけでございます。

でございます。

○佐藤(観)委員 この新鉱開発の部分で、けれども、単価当たりは、コストというものはどういうようなものになりますか。つまり、いわゆる現在掘りつつある炭鉱に比べて単価というものは安くなっているのですか、高くなっていますか。

○青木政府委員 炭鉱というのは資源産業でございます。開採をいたしまして当座は非常にいい炭鉱になります。ただ、自然条件が悪化して炭量が枯渇してくるという運命をたどりまうので、現在問題になっておりますこの三つの新鉱は、完成したときには、普通の現在動いておる山よりもコストは安くなるわけでございます。

○佐藤(観)委員 もう一つ、いわゆる今後の石炭の需給見通しについてなんですけれども、このまあいっただけ年間千五百万トン程度ではないかというところなんですけれども、石炭鑑査審議会で、これを何とか二千万トンにするために最大限努力を払いたいということなんですけれども、今後二千万トンというものはたして確保できるかできないか、この見通しはどのようにお持ちですか。

○青木政府委員 現在の石炭の生産の状況から申しますと、昭和四十六年度の出炭が三百七十七万トンでございます。四十七年度の見通しが二百七十五万トンというふうに私どもは見えております。こういう趨勢のまま推移するわけでございますが、現在第四次策を政府としては実施しております。この第四次策を政府としては実施しております。この第四次策を政府としては実施しております。この第四次策を政府としては実施しております。

○佐藤(観)委員 そうすると、問題なのは、需要がはたして確保できるかできないかということが非常に焦点になってくるわけですね。予算書で盛り込まれている石炭増加引取交付金、これが五十億円計上されているわけなんですけれども、現在交付されているものは鉄鋼業と電力、電力でもたしか北海道電力だけしかこれは交付されていなかった。つまり、ほかのところはやっていなかったのだと思うのですが、そういうことではたしてこの二千万トンというのの五十億、私が見る限り、これしか需要を確保する予算措置はないと思うのですけれども、五十億ではたして二千万トンが確保されるのかどうか、そのあたりの対策というのはどうでしょうか。

○青木政府委員 そのための政策につきましては、四月以降石炭鑑査審議会で十分審議していただくことになると思いますが、現在の増加引取交付金制度をそのままにしておくのか、あるいはこれを増額するのか、あるいはまた違う制度を考えたいのか、いずれにしても、その辺の議論を根本的にする必要があらうと思っておりますが、何といたしまして、需要側にとりましては価格が急激に上がることは需要に響くことでございますので、国の対策その他によりまして価格の上昇を緩和して、需要業界に引き取ってもらうという政策を今後考えてまいりたいと思っております。

○佐藤(観)委員 その際に、今年度は五十億円という見通しになっているわけなんですけれども、二千万トン目標というのは五十年度の見通しですね。今年度の見通しというのは幾つですか。

○青木政府委員 二千七百五十万トンでございます。今年度と申しますか、四十七年度でございます。

○佐藤(観)委員 そうしますと、同じ質問になるかと思うのですが、先ほど私は数字をちょっと勘違いをしていたのですが、二千七百五十万トンで五十億円の計上をされているということは、助成金というものはトン当たり幾らですか、それをかけた数字ということですね。そのままたいことですね。いや、そうじゃないか……。

○青木政府委員 増加引取交付金という制度は、一定の限度以上とった人におけるという制度でございます。必ずしもその生産トン数と合っておりません。

○佐藤(観)委員 それで、つまり私が聞きたいのは、五十億円という数字が計上されているわけですが、それで少なくとも今年度には二千七百五十万トンという需要見通し、これは確保できるのですか、できないのですか。

○青木政府委員 現在需要業界と話しまして、先日の石炭鑑査審議会の需給部会というのがございまして、そこできめていただきました。需要業界のほうも極力この引き取りには協力するということになっております。

○佐藤(観)委員 最後に、ちょっとまた石油に話が戻るのですけれども、だいぶ時間もおそくなったのであれなんです。ソ連のチュメニ油田の問題なんですけれども、私もいろいろ文書を読んできたのですが、埋蔵量についても、これは地域が広いことですから簡単に数字が出ていないわけなんですけれども、公的に日本政府としてチュメニの油田に対してどのくらいの埋蔵量があるというふうにごらんになっているのですか。

○飯塚政府委員 チュメニ油田の埋蔵量につきましては、政府としてはまだ確認をしておりませんし、したがって、推定幾らということも申し上げられないような状態でございます。日ソ経済委員会を中心といたしましてこの問題は推進されておるわけですが、先般、二月に経済委

員会がございまして、その際にソ連側から説明がございまして、日本側のはうは埋蔵量その他の問題について、まだソ連側の提出した資料だけでは不十分であると判断いたしました。やはり現地を見る必要があるということになっております。ソ連側も、日本から調査団を受け入れる用意があると言っておりますので、おそらく五月か六月、民間の調査団が乗り込んでいつて向こうで現地を見、かついろいろな資料を見せていただいで、その上で埋蔵量等についての確認ができるんだと思います。

○佐藤(観)委員 これは十億ドルといわれるかなりの投資が必要になってくるんじゃないかといわれている問題なので、おそらく民間だけでは無理なことだと思ふのです。ちよつと途中に石炭の話を入れてしまったので話が飛んでしまいましたけれども、先ほども飯塚さんから話もありましたように、自主開発の一つとしてチュメニの開発も考えていかなければならないと思ふのですけれども、一つは埋蔵量がどのくらいあるかということ、これが将来の安定供給の問題とからんでくると思ふのです。その一つの問題があると思ふのです。

そのほかに、日本がチュメニ開発にどうしても障害になるような問題、それは一応どういふことが考えられておりますか。

○飯塚政府委員 私ども石油関係の行政事務に従事しております者の立場といたしましては、いま御指摘のように、埋蔵量の問題、それから価格が相対的に見て低廉であるかどうか、当初の約束ではある程度の価格で、合理的な価格が設定されましても、それが将来ソ連側の都合によって引き上げられるというふうなことになるのは、何にもならないわけでございます。埋蔵量の点と価格の問題、それからさらに量的に必ず日本に対して供給してもらえぬかどうか、そういった点について十分調査もし、かつソ連側の約束も取りつけていく必要があるだらうと思ひます。

○佐藤(観)委員 チュメニ付近の西シベリアは將

来おそらくソ連のエネルギー供給の本拠地になるのではないかとすることも見られておるわけなんです。そのあたりの件はどうですか。

○飯塚政府委員 専門家に伺いましたところでは、大体そういうふうに見ておるようでございます。

○佐藤(観)委員 これは先ほどの石油の需要というのは、一体今後日本はどういうふうにしていくべきかというたいへん大きな問題と非常に私は密接にからんでくる問題だと思ふのです。いろいろな問題もあるようでございますけれども、私は将来日ソの友好関係の問題とも非常にからんでくるので、もし機会があれば、担当の田中通産大臣ともできればもう少し詰めてみる必要があるのではないかと思います。この問題だけちよつと保留をさせていただいて、きょうの質問は終わりたいと思ひます。

○齋藤委員長 次回は来たる十四日金曜日、午前十時理事会、十時三十分委員会を開会することとし、本日は、これにて散会いたします。

午後四時四分散会