

第七十二回国会 衆議院 運輸委員會 議 録 第 八 号

昭和四十九年二月十九日(火曜日)

午前十時四十分開議

出席委員

委員長 三池 信君

理事 江藤 隆美君

理事 佐藤 文生君

理事 太田 一夫君

理事 三浦 久君

小此木三郎君

關谷 勝利君

山村新治郎君

金瀬 俊雄君

齊藤 正男君

土井たか子君

石田幸四郎君

河村 勝君

理事 佐藤 孝行君

理事 佐藤 守良君

理事 兒玉 末男君

唐沢俊二郎君

宮崎 茂一君

綿貫 民輔君

神門至馬夫君

坂本 恭一君

梅田 勝君

松本 忠助君

委員外の出席者

参 考 人 黒田 了一君

参 考 人 坂井 時忠君

参 考 人 伏見 正慶君

参 考 人 秋山 龍君

参 考 人 伊東 正雄君

参 考 人 正雄君

参 考 人 小坂 宏君

参 考 人 正己君

参 考 人 正己君

参 考 人 正己君

参 考 人 正己君

参 考 人 正己君

参 考 人 正己君

参 考 人 正己君

参 考 人 正己君

参 考 人 正己君

参 考 人 正己君

参 考 人 正己君

参 考 人 正己君

参 考 人 正己君

委員の異動
二月十九日
辞任
久保 三郎君

補欠選任
土井たか子君

同日
辞任
土井たか子君

補欠選任
久保 三郎君

二月十八日

帆船から汽船に登録替えされた船舶職員の資格の取扱いに關する請願(河村勝君紹介)(第二一六二号)
同(石母田達君紹介)(第二二二四号)
は本委員会に付記された。

本日の會議に付した案件

連合審査會開會に關する件

公共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の一部を改正する法律案(内閣提出、第七十一回国會法第七一七号)

○三池委員長 これより會議を開きます。

公共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の一部を改正する法律案を議題といたします。

本日御出席願いました参考人は、大阪府知事黒田一君、兵庫県知事坂井時忠君、大阪国際空港騒音対策協議會會長伏見正慶君、日本空港コンサルタント會長秋山龍君、日本弁護士連合會公害対策委員長伊東正雄君、芝浦工業大學助手小坂宏君、以上六名の方でございます。

この際、参考人に一言ごあいさつを申し上げます。

本日は、御多用中のところ御出席いただきまし

て、まことにありがとうございます。本案について、それぞれ忌憚のない御意見を承りまして、審査の参考にいたしたいと存じます。

次に、議事の順序について申し上げますが、黒田参考人、坂井参考人、伏見参考人、秋山参考人、伊東参考人、小坂参考人の順序で御意見をお一人十五分程度に取りまとめてお述べいただき、次に委員の質疑に対してお答えをいただきたいと存じます。

それでは黒田参考人からお願いいたします。

○黒田参考人 初めに、空港周辺のうち大阪府側における地域の概況と、大阪府のとりまいておいた航空機公害対策の概要、並びに国においておこなわれた対策についての問題点といったことを述べました後、お尋ねの法改正についての意見を申し述べ、あわせて今後の問題点につきまして若干付言させていただきます。

まず初めに、空港周辺地域の状況でございますが、空港周辺における大阪府側の大部分は航空機の着陸側に当たり、着陸機の進入直下に当たる豊中市利倉、勝部地区等は、滑走路に近接し、最も近いところでは滑走路から百メートルをこそのところに人家が所在しております。同じく進入直下に当たる庄内地区は、人口密度の高い豊中市内でも特に人家の密集度の高い地域であり、さらに進入直下の地帯は大阪市東淀川区へと連なっております。たとえば庄内地区では人口密度が一ヘクタール当たり二百人をこすような状況にあります。

全国平均の二・八人、大阪府平均の四・一人に比べても、いかに人口の密度が高いかということが御理解願えらるかと存じます。

第二に、このような人家の密集地帯に毎日二百機をこえる航空機が着陸のため、ひどいところでは高度が五十ないし六十メートルで、まさに人家すれすれの感で通過するとともに、離陸機が多

くもその上空を通過しております。しかも、これらの航空機は年を追ってジェット機の比率を増し、昭和四十五年四四・九%が四十八年では六〇%に達しております。

第三に、この激しい航空機の離発着とジェット比率の上昇により、最近では、大阪府が常時測定を行なっております共同利用施設、B滑走路南端から約一・七キロメートルの穂積センターで最高百十六ホン、B滑走路から約二・七キロメートルの野田センターで百二ホンといった騒音を記録しております。私も何回かこの騒音激しん地に立つて、これはまさに激痛音というべきものであると痛感しております。

この航空機騒音による大阪府下被害地域の人口は、豊中市、大阪市及び離陸騒音を主として受けける池田市の三市内において、WECPNL八五以上の地域が六万ないし十万人、WECPNL七〇以上の地域としては上の三市のほかに箕面市、吹田市、東大阪市の三市を加え、六市にわたりその被害人口は七十万人をこえるかと推定されております。

第四に、以上の騒音被害とあわせ、誘導路を通じて発進する航空機によるエンジンからの排出ガスは、豊中市勝部地区を中心に吐き気を催すような悪臭とともに、瞬間的に高濃度の有害物質として流れ込んでいるのであります。

この排出ガスの実態調査につきましては、大阪府といたしましても、長い間取り組んでまいりましたところ、測定機器の問題等種々の難関がありましたが、最近ようやく瞬間値の調査をまとめましたところ、たとえば一酸化炭素は、大型ジェット機の通過時に通常の約九・三倍もの濃度に達し、また炭化水素などの汚染物質も、エンジン排気口での濃度に比例して瞬間的に高濃度となることとが類推され、さらに炭化水素の一種で刺激性の強いアクロレイン、ホルムアルデヒドも検出され

ております。また大阪府の環境管理計画においても、たとえば航空機による窒素酸化物の排出を昭和四十五年時点の五〇％に削減する必要があると指摘しております。

第五に、空港周辺の住民は、こういった航空機の騒音による騒音により、難聴はもとより、耳鳴り、頭痛、目まいなどの被害を訴えてまいっております。それとともに滑走路近くにある勝部地区では、排出ガスによる悪臭、鼻出血、気管支炎などの人体に対する影響についての訴えが続いております。私も、鼻血を数回多くの人に血に染まったり紙の山を見せられ、その深刻さにびっくりしたという次第であります。これらの被害の訴えと航空機騒音及び排出ガスとの関係はいまだ科学的に十分には解明されていないといえ、きわめて憂慮すべき状態にあることは何人も否定し得ないところであります。

このような空港周辺住民の耐えがたい航空機公害は、ついに昭和四十四年十二月の川西市住民に始まり、四十六年六月の第二次、十一月の豊中市住民による第三次航空機公害訴訟の提起となって爆発するに至ったのであります。

このような状況のもとに、空港周辺住民は抜本的な対策を国に訴える一方、現実の耐えがたい公害のために、空港に近い住民の多くは、やむを得ず長年住みなれた住居を他に転移することを決心せざるを得ない状態にあり、昭和四十五年七月、八月の大阪府のアンケート調査では、現行の移転補償対象地域内の約五〇％が移転を希望しております。また広い範囲にわたる多くの住民は、国の費用による民家防音工事等を当面の対策として望んでおります。

第六に、こうした公害問題の中で、国が対策を打ち出してきたのは、昭和四十二年八月に公布されましたいわゆる航空機騒音障害防止法からであります。この法律による対策は、申し上げるまでもなく、第一に共同利用施設の建設と学校等の防音工事に対する国庫補助、第二に民家の移転補償、この二つを骨子とするものであります。一

につきましましては、補助額が低額であり、実施主体である地方公共団体の超過負担が大きいこと。第二につきましましては、国の移転補償費では適当な代替地を求めることが困難であること、及び独力で代替地をさがすことの困難さが指摘され、加えて移転補償対象地域を騒音等の被害の実態にに応じて拡大すべきことが要望されてまいりました次第であります。

第七に、これに対し大阪府としましては、関係市及び住民に対し国の対策の補完策として種々の助成を行なうてまいりました。

すなわち、関係市に対し、共同利用施設の建設の際、国と同額の補助、学校等の防音工事の不足資金についての貸し付けなどを行ないますとともに、移転補償を受けて移転をする人に対しては、移転を円滑に行なうため、つなぎ資金の貸し付け、この制度は昨年十一月から国の移転補償の前払い制度の実施によって廃止しておりますが、それと、この移転資金を市中銀行から借り入れた場合の借入れ金に対する利子補給の実施、さらには移転者が代替地を取得した場合の不動産取得税の減免措置など、きめこまかい対策をとつてまいりました。

また、騒音地域内におおしく建売住宅等が建ち、新たな被害が生じるのを少しでも防止するため、騒音地域内の土地について、国による買い上げの先行措置を地元豊中市の協力を得て講じてまいっております。

第八に、こうした情勢のもとで、大阪府としましては、被害住民をこのまま一刻も放置し得ないという認識のもとに、航空機公害の軽減、防止をはかるため、四十六年以来、国に対しエンジンの改良、飛行便数の削減、とりわけ夜間飛行の禁止と東京―大阪便の大幅削減等、発生源対策を強く要望してまいりましたところでありました。

一方、現在の移転補償対象地域が騒音被害の実情に合わないことを指摘し、被害の実情並びに地元の意向を勘案し拡大するとともに、従来の移転補償対策の改善はもとより、被害住民の移転先の

確保、つまり代替地の造成、また移転あと地の整備、周辺の土地利用の変更、つまり空港周辺整備及び民家防音工事の実施など、当面の被害者対策が重要であることを主張してまいり、また国の責任においてこれら事業の実施機関を設立し、地元府県もそれに協力することにより、総合的な空港周辺整備事業の促進がはかれるよう要望してまいりました次第であります。また、健康被害についての原因の究明と救済対策についても要望してまいっております。

次に第九に、騒音問題について最も基本的なものの一つは、生活環境基準の設定ということにあると考え、大阪府としましては、以前から航空機騒音にかかる環境基準の制定等を要望してきたところでありました。御承知のように環境庁においては、四十六年十二月、騒音被害の特に著しい東京及び大阪国際空港について、夜間飛行禁止時間の延長及びWECPL八五以上の地域における民家防音工事の助成等の実施について緊急措置勧告が出され、四十八年十二月には、公害対策基本法に基づき航空機騒音にかかる環境基準がWECPL七〇以下として制定されたわけでありましたが、大阪府としましては、具体策の実施によって一日も早くこの目標値を達成するよう強く要望するものであります。

次に、以上述べてまいりました諸点を考えました場合、現在審議されております法改正により、第一に移転補償推進のための代替地の確保、第二に緑地帯の整備、その他航空機公害のない施設への転換等の空港周辺再開発整備、第三に民家防音工事による住民の生活環境保全の前進がはかれるとともに、別途これらの施策の対象となる地域が騒音の実態に応じて指定されることなどが関係法令、省令の改正並びに告示の整備によってなされることと存じますが、現に人体に対する影響が深刻な問題となっていること、さらには航空機の進入直下については防災上の対策がとられていないことから、当面緊急な対策が必要となつております。しかし、このようないわば被害者対策だけでこの

の航空機公害問題がすべて解決するものではなく、発生源対策が強力に実施されなければならないことは申すまでもありません。最近におきまして郵政大臣が、本年三月をめどに深夜郵便機全廃の方針を示されたことは、音源対策としては当然の措置ながら、一歩前進したものとしてその勇断に敬意を表するものであります。また、それに加えて、さきに述べました排出ガスによる大気汚染防止のためにも、また騒音にかかる環境基準の早期達成のためにも、さらに大幅な便数削減、飛行時間の規制、エンジンの改良等が保障されるべきであり、このような措置が確実に実行されるよう強く要望する次第であります。

また一方、目下新空港の問題が論議されており、これと関連して現空港の将来のあり方も真剣に検討されなければならないかと存じますが、目下の現空港の公害問題の解決なしに新空港についての論議もできないといった観点から、何よりもまず現空港の公害対策が先決であると考える次第であります。

最後に、法改正の運用について希望を申し上げます。今回の改正法案につきましては、当面の航空機公害対策として提案されていることと存じますが、この法改正にあたっては、航空機公害についての発生源対策の強化を重ねてお願いいたしますとともに、改正法の運用にあたっては、整備機構の運営において赤字が生じた場合には国においてそれを補てんすること。第二に、整備機構に対し地元地方公共団体が無利子貸し付け、補助等を行なう場合には、国においてその資金手当等、財政面での援助をあわせて行なうことなどをお願いしたいと存じます。

以上のような御配慮によりまして、法改正に盛り込まれるべき内容が空港周辺の被害住民にとってより一そう役立つものとなることを心から期待するものであります(拍手)
○三池委員長 どうもありがとうございます。次に、坂井参考人をお願いいたします。

○坂井参考人 兵庫県知事の坂井でございます。
大阪国際空港周辺地域の航空機公害につきましては、航空路直下の被害住民から訴訟や公害紛争調停の申請が次々に提起され、公害反対住民運動が活発に行なわれておる事実で御推察いただけると思っております。これら地元被害住民の方々と、航空機騒音対策がどのように進められるかは生活に直結する問題として重大な関心事でございます。

この意味から、当委員会が地元の意見を聴取するため、御多忙にもかかわらず、今日二日間の機会を持たれたことは、きわめて意義深いものであり、今後とも幅広く地元の意向をくみ上げていただくようお願いするものであります。
さて、意見を申し述べるにあたりまして、まず大阪国際空港問題に対する根本的な考え方を申し上げたいと思っております。

航空機の航行によって生ずる地域環境への影響としては、一般的に航空機騒音による健康や生活への障害、航空機事故に対する不安、大気汚染、振動による建物の被害等があげられます。大阪国際空港の兵庫側では、離陸と旋回による激しい騒音が広範囲に及んでおります。昨年暮れ環境庁が定めました航空機騒音の環境基準W E C P N L七〇以上の地域には実に百万人に近い方が住んでおります。特に滑走路先端から三キロメートル以内の地域では一日二百回以上の飛行があり、うちジェット機はその六三%を占め、百三十機を数えております。したがってこの地域では、百ホン以上の騒音というよりごう音ともいふべき大きな音に悩まされておるのが現状であります。私も何回か騒音体験をいたしました。地元の方々にはまことにお気の毒で、一日も早くこのような苦しみから解放してあげるべきだと痛感しております。そこで、寝たきり老人や心身障害者で終日騒音の中に暮らさねばならない方々の家庭に対し、ささやかではあります。その病室の防音工事と冷暖房工事を県単独の事業として実施したのでありますが、これらの方々からは心からの喜びと感謝の手紙が寄せられました。これほどまで

に地元の方々には対策を待ちわびておられることを諸先生方にも御理解願いたいものと思うのであります。

ひるがえって、大阪国際空港が諸外国の国際空港に比べましてきわめて狭小で、しかも市街地のまん中にあることを考えますと、今後技術の革新や対策が進んだといたしても、なお完全な公害の除去は期したいものと存じます。また、大型化している航空機の密集市街地における事故の危険や被害の大きさを考えますと、住民が不安感、危機感を訴えられるのは当然でありましょう。

こうしたことから、私は、現大阪国際空港は、現在におきましても、また将来においても、欠陥空港であると断ぜざるを得ません。その根本的解決方法としては、公害のない関西国際空港を建設して、そこに現空港の一切の機能を移す以外にないと考えます。しかしながら、現在の情勢では新空港の建設には相当長期の歳月を要ししょう。

この間、現実には被害を受けている大阪国際空港周辺住民の、静かで安全な生活環境を回復させてほしいという願いをそのまま放置、傍観することは許されせん。国が中心となって騒音発生源対策を推進するとともに、被害住民の救済に万全を尽くすべきであると存じます。さらに、抜本的解決策である新空港の建設そのものにつきましても、現大阪国際空港周辺の公害対策が十分に実行をされて、その実証を見せなければならない限り地元の納得と協力は困難であろうと思うのであります。

以上、基本的な考え方を申し上げましたが、次に改正法案についての意見を申し上げます。

まず第一点は、法改正に対する県の姿勢についてであります。今回の改正案は、周辺整備機構を設立して騒音対策を促進することと住宅の防音工事を助成することにあります。先ほども申し上げましたとおり、被害住民の緊急救済対策としてこれらが法案に取り上げられておることは基本的に賛意を表します。しかし法案では、なお多くの基本的な問題点、たとえば特に周辺区域の指定などが政令に委任されておたり、地元住民、一方

的な住民の追い出しまは空港の永久存続、拡張の手段ではないかと危惧しております。この危惧を払拭して地元の同意を得ることが、この改正法を円滑に運営してまいる前提条件であると思えます。国におかれましては、まず大阪国際空港の将来のあり方について、その移転、廃止の方向を明確にされるべきであると存じます。県といたしましては、地元の方々の同意を得まして、機構の設立や運営に協力してまいりたいと思っております。

第二点は、住宅の防音工事にかかる助成と汚染者負担の原則についてであります。公害対策の費用は本来汚染者負担が原則であります。被害住民が公害救済において自己負担をいられることがあってはならないものと考えます。法案は住宅の防音工事に助成の措置をとっておりますが、騒音防止の費用は公害発生原因者が負担すべきものであります。住宅の防音工事は本来一戸の全室に施すべきものでありますが、現実の問題として、当面限りある資金でより多くの人々を救済するためには、一戸一室または二室に制限することとまたやむを得ないかと存じますが、その費用の七五%、第二室は五〇%ということでございますが、これを補助するというのは当を得た措置であると思いません。すべからず全額負担して、住民や公共団体に負担をかけるようにお願いいたします。

第三点は地方公共団体の財源措置についてであります。改正法案の趣旨にのっとり、住民福祉の立場からできるだけ早くその対策を進めるために、地元公共団体としては積極的に協力してまいりたいと存じますが、その財源につきましては十分措置できるようお願い申し上げます。

第四点として、機構設置により騒音発生者の責任があいまいにならないようをお願いをしたいと思います。とにかくこうした組織をつくりたいと、公害対策の責任がその組織にあるかのようになりがちであります。公害対策の責任はあくまで公害発生者にあることははっきりさせておいていただきたいと思います。

以上、改正法案に対する意見を申し上げます。が、初めに申し上げましたとおり、地元の住民は一日も早い救済の手を待ち望んでおります。本日申し上げました意見をおくみ取りいただき、法案がすみやかに審議決定されることを希望いたします。

終わりにあたりまして、現下の大阪国際空港周辺の航空機公害対策は、この改正法案による対策とあわせて、発生源対策の強化が最も重要であると思っております。このため、東京―大阪間などいわゆる新幹線がある幹線の航空路は、これを廃止するか、または騒音対策の面から、大型ジェット機を廃してYS11のような騒音の少ない航空機に交代するなど、思い切った対策がぜひとも必要であるかと思っております。さらに、料金政策や騒音料の徴収などにより不急の需要を極力抑制するなど、被害住民からも共感の得られる航空行政を進められることをお願いいたします。私の意見を終わります。まことにありがとうございます。

(拍手)

○三池委員長 ありがとうございます。

次に、伏見参考人をお願いいたします。

○伏見参考人 私は大阪国際空港騒音対策協議会の会長であつて、伊丹市長の伏見正慶でございます。この法改正の意見を申し上げる前に、少し大阪国際空港騒音対策協議会がどんなものであつて、どういうことをやっておるかということをお簡単に申し上げます。御理解を深めていただきたい、こういうふうに考えます。

この大阪国際空港騒音対策協議会、これは非常に長うございまして、周辺十一市で構成しておりますので、これから十一市協という名前を話をしていただきたいと思います。この十一市と申しますのは、大阪府側では大阪市、豊中市、池田市、箕面市、吹田市、兵庫県側は尼崎市、西宮市、芦屋市、伊丹市、川西市、宝塚市、この十一市でございます。

この十一市協の基本的な考え方と、それからいまやっております運動、これは二つの基本的な面

られている時間が延長したということは考えられないのでございまして、その一定の与えられた時間の中においていかに多くの人間生活の充実を見るかというところは、やはりこの交通運輸に要する時間を節約する、なくするということができれば、これは最も理想的なものであるわけでありまして、そういう意味において運輸交通技術の発達はその方向に指向されてきたものと思っております。そういう観点から見て私は航空は非常に価値がある。また、現在の経済生活は、国際的に見ましてはやはり国を単位とする国民経済の競争というシステムになっておるわけでございまして、そういう中におきまして資源のない国が、一億の人間をこの狭い国土で養い、かつ発展していくというためには、やはり国際競争における経済の力を十分に充実しなければならぬ。そのためには国内的に交通通信に関するいろいろな手段を整備しておくということが非常に必要であるというふう

に考えるのであります。また、航空会社というものがあつまして、この航空会社というものは、その航空輸送技術が持つております使命を最善に達成せしめるために置かれたる機構でございまして、航空は航空会社の利潤獲得のためだけにあるのだというようなことが往々にしていわれますけれども、私はこれは本末転倒であらうと考えるのでございまして。これが航空に関する私の根本的認識でございまして。

第二に、航空の発達とともに、空港を中心としたしましてその周辺社会に騒音その他の悪影響が生じておるといことも事実でございまして。また、これにつきましましては、私に先立つ三人の参考人の方から詳細にお述べになりましたので、私はこれを繰り返しません。そういう事実があることは十分認識いたしております。その原因はどういうところにあるだろうかということもございしますが、これはまず三つあるかと思ひます。

第一には、航空輸送というものの発達が予想以上であつた。つまりそれが技術的に経済的に必要かつつづれておるものであるという点から非常な

発達をしておる。その速さがわれわれの想像以上であつたということが一つでございまして。それから第二には、そういうような急速な発達をいたしますものに対して即座するような社会資本の投下による整備、対策、施策というものがおくれであるということが一つでございまして。立ちおくれでございまして。

それから第三には、この空港周辺と申しますものは、一つのターミナル、交通の中心がございまして、やはりそこをどうしても人家が集まつてくる。都市が発達するという自然傾向を持っておりますが、それがまた、その自然傾向に従ひまして予想以上に実現しておることだと思ひます。大体この三つの原因が考えられておるわけでございます。

そこで、ひるがえつて考えてみますと、この一、二申し述べました航空というものの持つ国民経済全体として考えられるメリットの問題と、それから部分的な空港周辺の住民その他に与えておりますデメリット、この二つのものはやはり相克する状態にあると考へます。これを調和するという努力がこの際非常に必要である、急速、緊急に必要であるというふうに考へます。この二の部分でありますに強調いたしますと、航空が国民経済全体に与えておるメリットというものが失われる結果になりますし、また場合によりまして、国際的な経済競争にも負けたり、また国際的な孤児になつたりするようなおそれがございます。これは現在の世界経済、政治組織がそういうふうになつておるからでございまして、やはりわれわれはこれに対する見通しを失つてはならないというふうに考へるのでございまして。

それから、この一と二の相矛盾する価値を調和するというのは、なかなかむずかしいことと考へておりますけれども、最近、行政の目標といたしまして、航空騒音に関する環境基準値というものが示されたのでございまして。環境基準というものは、その性質からいいたしまして、やはり非常に理想的といひますか、そういうふうな方向に向くであ

らうことは当然でございましてけれども、この与えられました基準値というものは、私の感じでは、これは十年間に国民経済全体のメリットを考へながら実現するということには非常に困難性があるということを確認しておるのでございまして。しかしながら、行政といたしましては、こういうものが与えられまして以上、あらゆる努力をしてその達成に努力すべきであらうというふうに考へます。

航空機の騒音に関する環境基準の達成への行政の努力というものは、いま申し上げましたように、きわめて困難な仕事でありまして。また一面、国民経済上航空を生かす必要というものが大きいという点から見まして、その行政には社会全体としてあらゆる部面の人々が協力していくということが絶対必要であらうかと思ひます。また、いたずらに行政当局のみを叱咤激励いたしましてなかなかその効果はあがらないようにも感じるものでございまして、将来航空の領国を避けたり、また早くなるべく環境基準に近いような状態を達成させるためにも、どうしてもこれは協力してその努力を実現していくように向けていかなければならないかと考へるのでございまして。

そういうような事態におきまして、航空機騒音対策というものは一体どう考へるべきであるかと申しますと、やはり一つには航空機そのものの音を減少すること、つまり音源対策というものがございまして。それから第二には空港周辺に対する対策、空港の改善でございまして。その中心をなしますものは土地利用対策だと思ひます。この二本の柱以外にはあり得ないと思ひます。この二つの音源対策につきましましては、国際航空主管庁の機構でありますICAOにおきましても種々検討いたして、いろいろな騒音低下の基準値を示し、それをメーカに強く求めたり、また世界が国というものを中心にできておりますので、各航空主管庁たる国は、これを飛行機が持つべき騒音の基準として、これに合はぬものは離着陸させないというようなことを強行いたしまして、その音源対策に従事しております。

問題の一つは、現在そういうことをあまり考へないで済ましたジェット機のエンジンが非常に音が高いということでありまして、それを新しい騒音の少ないエンジンに取りかえるという対策がもう一つあるかと思ひます。これがたゞめには航空輸送そのものが非常にコスト高になるといったような問題がございましてけれども、私はあえて強くこの対策は推進せしむべきものであるというふうに考へておるのでございまして。

それからその音源対策の一つといたしまして、いろいろ時間規制というようなお話がございます。もちろん、要するに全体的利益とその地方の利益との調和の問題でございますから、がまんできるものはやはりできるだけがまんするということも当然だと思ひますけれども、もしもこれだけを非常に強くいたしますと、航空そのものの持ちます価値がそれだけ減少するわけでございまして。したがって、それをあまり強くむちやくちやくやるということにつきましましては、やはり近視眼的に過ぎるのじゃないかという感じが持たざるを得ないのでございまして。この二つの柱による騒音対策に対するアプローチというものは、先ほど申し上げましたICAOにおきましても国際的に最良と認められております。また国内的にも、中央公害対策審議会におきましてもそのような答申をされておるわけでございまして。

こういうふうに見てまいりますと、ただいま問題になつております今回の法案というものは、一方で低騒音大型機の導入、現エンジンの低騒音化改修といったような音源対策を進めるとともに、他方でこの法案で抜本的な周辺整備を地方公共団体と協力して進めようとするものでありまして、きわめて妥協なことだと思ひます。ですから、もちろん予算規模その他の内容におきまして、いろいろと不満の点、私自身もどうかと思ふ点があるものではございましてけれども、だからといってこれが発足を押さえるべきものではなくして、早くとにかく発足させて、そして正しい方向に一步でも一日でも早く踏み出させて、そしていろいろな

必要な改善、改良がございますれば実績を見ながら逐次やっていく、どんな実施していくという立場が正しいと思うのでございまして、その意味におきまして私は本案に賛成するものでございします。

最後に、関西新国際空港部会長として一言申し上げたいのでございますが、新空港は、成田の先例もございまして、なるべく地元の住民の方々と十分な了解を得まして、そして公害のない空港として一日も早くでき上がらねえという考えでございまして、いろいろ調査審議に当たったのでございまして、いろいろ客観的な情勢の変化が非常に激しゅうございまして、そのために答申が申されておりますことは、まことに部会長として申しわけないと思っておりますのでございします。

新空港は最初、航空需要の増進に対処するためという考え方で出発いたしましたことは皆さん御承知のとおりでございしますが、後になりまして、伊丹空港の存廃が、新空港の完成時にその存廃を含めて検討する、廃止を含めて検討する、こういうことになったわけでございします。当部会はその点を非常に重大な事態として取り上げまして、この伊丹の廃止が新空港ができました場合には可能になるようにということにファクターを入れまして、さらに検討を加えておるような次第でございします。

伊丹空港の騒音問題というのは、この新空港ができて完全にそれへ機能を移してしまおうということをはかりましたといたしますと、一応根本的に解決するというにはなるわけでございします。ところが、新空港の部会としていろいろ考えてまいりました今日までにおきましては、音が絶対に聞こえないということにはなかなかならないわけでありまして、一体どの程度の音が受忍限度であるのか、それをどういう理由で納得してもらえないのかということが実は最大の私どもの悩みであったわけでございしますが、今回環境基準というものがともかくにも出たわけでございします。したがって、これに合致すれば新しい空港はつくっても

よい、合致しなければつくってはいけないということが大体コンセンサスとして出ているわけでございします。したがって、私も悩んでおりまして、一番むずかしい問題が明快に解決したわけではございまして、いま事務局におきまして、慎重に騒音コンターを作成して正確にこの基準に合致させることができればどうかというところを検討しておるわけでございします。かりにいままでいわれておりますような海上の候補地を考えます場合には、いまいろいろ問題になっておりますように、伊丹周辺のような八十八、九十五ホンとか、たとえば百六ホンとかいうようなところをいろいろ御発表されておられました、ああいう現象は絶対起らないと思ひます。しかもそこに市街地が發展してくるということもございしません。ですからやはり、これは海上に空港をつくるというふうな考え方が唯一の解決方法ではないかというふうな考えでおるわけでございします。それで、大体中間報告で承っておりますところは、だいたいようぶでございまして、またそれによって安全に飛べようというふうな中間的なお話も承っておりますので、私もはるる大馬力での残りの作業を完成いたしましたし、御答申申し上げたいということをお考へしておるわけでございします。

しかしながら、新空港の完成というまでは、どう考へましても、幾ら急ぎましても、あれだけの大工事でございますので、どこに位置をきめましても十年ぐらいの日は当然かかると思ふのでございします。ところが伊丹の現状は、たたいもお話がございしましたように、放置することはとてい許されぬ現状でございしますし、また強力な騒音対策を実施するということは、新空港について地元の方の納得を得る必要条件になっているように感じられる。これはたたいに各参考人のお話になりました点と同一でございしますが、私も同様に認識いたしております。したがって、この法案が一日も早く成立、実施されまして、ほんとうに地元の要望されておりますような対策が着々と実績をあげますことを、私は希望いたす次第でございます。

どうも御清聴ありがとうございました。(拍手)
○三池委員長 ありがとうございます。
次に、伊東参考人にお願いたします。
○伊東参考人 日本弁護士連合会公害対策委員長、伊東正雄でございます。時間が十五分という制限もございしますので、簡単に問題点を申し上げて先生方の御審議の御参考に供したい、かように考える次第でございします。

まず私は、この航空機騒音の規制という問題をお考へする場合には、これが国によるところの空港の設置、利用によって国民が被害をこうむる。今日問題になっております公共事業によって住民が被害を受ける、こういう問題でございまして、これは航空機のほかに、新幹線あるいは高速道路、あるいは原子力発電所の設置その他、すでに各地におきまして御承知のように訴訟まで提起されておるわけでございまして、ことに航空機騒音につきましましては、大阪におきまして数年来訴訟が提起されて、近く第一審判決が行なわれよう、こういう時期にあたりまして、この法案が国会の御審議をいただき、また、私もここで直接先生方に御意見を申し上げる機会を得ましたこと、まことに光栄かつありがたく存する次第でございします。

まず、この改正案につきましましては、いろいろなお立場から賛否の御意見を先ほどから伺っておりますわけでございしますけれども、抜本的に改正いたしますには、現在におけるところの環境政策の理念というものをまず基本においてしっかり御認識いただかなければ、やはり抜本的な改正はなされないのではないか、かように考える次第でございします。

で、それにつきましては、すでに先生方御承知のように、一昨年の六月、スウェーデンのストックホルムにおきまして、世界人間環境会議が開催せられ、わが日本からも当時の環境庁長官の大石長官が出席されたわけでございします。で、このように、世界におきまして、国際連合としましてはすでに、人権の宣言、あるいは世界の健康の確保

に関するところの世界保健機構の確立を見たのでございしますけれども、環境保全によって、私どもの生存を確保するだけではなく、将来の世代にわたって現在の資源その他の保存を行なうということは、歴史的に見ました場合にまさに現代における人類の責務である、かような観点から第一回の会議が持たれましたことは御承知のとおりでございます。

しかも、この会議におきまして、政府の代表である大石長官はどのようなことを申されましたか。これもすでに御承知のとおりでございまして、この人間環境会議におきまして、大石長官はこういうことを申し述べております。それは、日本は従来いわゆるGNP追求をすることが国民の福祉であるというように考へて、それを努力目標としてきたけれども、それは誤りであった、そうして世界に類例を見ないような水俣病が発生し、しかもその対策を怠ったためにさらに被害が発生し、そののみではなく第二水俣病の発生を見た、そういうことに対しては、これはまさに政府がその責任を尽くさなかつたことが原因であるというふうな趣旨のことを率直に認めて述べられておられるわけでありまして、そういうことに対して、当時、会議に列席しました世界各国から非常に好感をもって迎えられたということが新聞に報道されておるわけでございします。その大石演説の末尾におきまして、そういうふうなGNP追求政策からまさに人間尊重政策へとわが国の政策を転換するという決意を表明し、あるいはそれがそのような世界の場合におきまして述べられたことは、これは単なる決意ではなくして、まさに公約といわなければならぬわけでございします。

そういうふうな国際的な会議におきまして、現在そのような宣言がなされましたことは、先ほど秋山参考人が述べられましたけれども、まさに人間の英知による科学の破壊力というものがあるが、私どもの環境を破壊し、そしてそのことのゆえに生存への危機を与え、そして切実な危機感をもって迫っておるわけでございします。したがって、現

在の公害問題というものは、まさにそのような人類の英知の所産であるところの科学力に対して、むしろそれを抑制し、それと同時に、その利用によつて生ずる公害というものを、そういう技術を用いる場合には、事前に防止する技術を同時に開発しなければ用いてはならないということが、人類の英知であり理性であるべきはずなのに、いたずらにそういう利用の面のみを利用してきたことが今日の公害の発生の一つの大きな原因になっているのではない、かように考えるわけでございます。

去る四十二年に公害対策基本法が制定されました、この基本法におきまして経済との調和条件なる事項がございまして、これがその後各方面のきびしい指弾のもとに削除されたのでございますが、御承知のように、昭和四十五年のいわゆる公害国会におきまして公害十四法が成立いたしましたのでございまして、そのとき、衆議院の公害対策特別委員会におきまして、環境保全宣言に関する件として附帯決議がなされておりますことはすでに御承知と思ひます。

この環境保全宣言におきまして、「健康で文化的な生活を享受することは国民の基本的権利であり、そのためには良好な環境の確保が不可欠である」、したがって「長期的な視野のもとに、現在及び将来の国民のために、国をあげての努力により良好な環境が確保されなければならない」、こういうことを決議しておられるわけでございます。

参議院の公害防止に関する決議におきましても、「快適良好な生活環境を維持発展させることが肝要である」、こういうことをやはり決議されておられます、そういう観点から、国民生活優先の見地から公害の排除に全力を尽くさなければならぬ、かように決議されておるわけでございます。

すでに御承知のように、四日市判決によりまして、従来のいわゆる産業公害、企業によるところの公害につきましては、企業は経済性を度外視して最高の技術をもって公害防止に当たらなければいけない、そういうようなことを怠った場合には

過失があるのだということが指摘されておるわけでございます。したがって、企業に対してこのように公害防止の義務が課せられておる今日におきまして、国民のための政府の施策におきましては、より一そう公害防止に対する責務というものが重要であることはもとよりでございます、この点につきましては、公害対策基本法において明確に国の責務が明記されておる次第でございます。

私は、このような良好な環境を保全することが私どもの最も基本的かつ重要な事項でありまして、この点に立脚して今日の公害に関するところの法規というものが実現されなければならない。もしそうでなければ、それは時代おくれの、時代の要請に逆行する法改正といわなければならぬ、かように考える次第でございます。

日本弁護士連合会におきましては、昨年、わが国の公害のはなしは現状に對して、環境保全に關するところのいわゆる環境保全三法というものを法律草案を編として発表いたしましたのでございまして、その基本的な理念といたしましては環境権を確立するということでございます。

これは、環境保全基本法の第二におきまして「国民は、良好な環境を享有する権利を有する。」という「国民は、この法律の定めるところにより国及びその機関または公共団体ならびに私人に対して、この権力を行使できる。」というふうに規定いたしましたのでございます。そして良好な環境というのは、質的にも、また自然の生態系その他も、いわゆる今日問題になっておりますような資源の保護も含みまして、単に私どもの人体、精神的な状態が健全であるというだけではなく、その前提をなすところの環境を汚染から保全するという、こういう質的な観点に立ちまして、良好な環境についてさらに詳しく内容を定めておるわけでございます。

このような環境を享受するということが、これは日弁連の草案要綱では権利として明確にうたつてございますけれども、先ほどの衆議院並びに参議院の御決議によりまして、実質的

にはやはり環境の保全が重要なことで、人間の良好な環境を確保することが必要であるということとを宣言されておるのでございまして、今後の国の施策におきましては、国民のいま申し上げましたような質的な良好な環境を保全する、そういう観点においてぜひとも法の改正がなされなければならない、かように考える次第でございます。いかん空港におきまして利用者が多く非常に便利であるというようなことがあつたとしても、しかし、それによつて国民の健康、良好な環境が破壊されるということでは、全くその正當理由はないのでありまして、そういう点において、私どものこの良好な環境を享受するということとはあくまで人間としての最も基本的な権利であるということから、立法に對して、こういう見地に立ちまして立法の改正をすべきである、かように考える次第でございます。

この空港問題につきましては、先ほど、大阪府と兵庫県の知事さん、それから伊丹の市長さん、関係の自治体の首長さんが述べられましたように、また、大阪の国際空港訴訟におきましてもいろいろ立証されておりますように、まことにこの良好な環境が破壊されて、しかもそれが一人や二人ではなくて、百五十万とか二百万とか、そういう多数の人が被害をこうむつておる状況でありまして、こういう点から、やはりこの今回の改正につきましては抜本的に改正するべきである、かように考える次第でございます。

なお、この航空機その他騒音対策につきましては非常に立おかれておるわけですが、この地域開発の關係におきましては、これはたとえば昭和四十七年十二月の中央公害対策審議会防止計画部会の答申がございまして、これは特定地域における「公害の未然防止の徹底方策についての中間報告」という報告がございまして、地域開発においては絶対に健康をそこなつてはいけません、もしもそういうようなおそれがあったならば、それは地域開発を行なうべきではないということを明白にうたつておるわけでございます。しかもそれは単な

る狭い意味の健康だけではなくて、質的な、たとえば精神的な安らぎというふうなものを含む、そういう良好な生活環境の保全ということをやつておるのでありまして、そういうふうなことの侵害は許されないのだ、こういうことをはっきりとうたつておるわけでございますので、そういうふうな、国際的な観点からしても、また公害に對するこれまでの立法の傾向、あるいは判例の傾向にいたしまして、今日そういう観点において、やはり航空機騒音防止法の今回の改正につきましても、そういう観点からさらに二考、三考されまして慎重に御検討いただきたい、かように考える次第でございます。

そこで、実は日本弁護士連合会から、昭和四十八年四月六日、「公共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の一部を改正する法律案に対する意見書」と題しまして意見書を發表し、お送り申し上げてあるわけでございます。まして、先生方もごらんいただいたかと思うのでございまして、この改正案に対する日本弁護士連合会の意見は問題点として記載してございますので、それを簡単に申し述べまして意見といたします。

従来の四十二年に制定されましたこの法案、これは四十二年が公害対策基本法が制定されたというふうな時期でございまして、まことに公害対策が緒についたような時期でありまして、非常に不十分な法でありまして、したがって、その立場に立脚しながら、今日のような、いろいろな立場からする、住民その他時代の要請からする改正の要望に對しての改正案ということでございますけれども、この内容の実体につきましては、むしろ従来の立場をさらに強化推進して、結局住民のコントロールの及ばないような空港周辺整備事業というふうなものによつて、それを隠れみのとして空港の設置者あるいは航空会社の責任をあいまいにして、そして住民をむしろ追い出すような形においてこの騒音対策をとうとうしているということがいえるのではない、かように考えるわけでございます。

ざいます。

問題点を簡単に申し上げますと、発生源対策が欠除して、これは先ほど来他の参考人の方も申されたとおりでございます。公害対策におきまして最も有効な対策は発生源対策でございます。発生源対策を徹底的にとるといことが公害対策の最も有効な手段でございまして、それは現行法の第三条におきまして、運輸大臣が航空機の騒音による障害を防止軽減するために、航空機の離着陸の経路、時間その他航行の方法を告示で指定することができ、こういうふうにいけば運輸大臣の裁量によってそういう航行方法を指定することができるとなっております。そういう形においても、これを、規制を義務づけるという形においてできるというのではなくて、そうして発生源対策として最も有効であります航空機そのものの騒音防止に徹するという意味におきまして、音量規制、時間別規制、機種及び機数の制限、そういうような規制を義務づけるようにすれば、発生源対策として最も簡単に容易にできるのではないかと、これがいえると思っております。そういうふうにするべきであろう、かように考えるわけでございます。

その規制を実施するにあたりましては、これは単に都道府県知事の意見を聞くだけではなくて、被害住民の意見が反映されるようにしなければなりません。日弁連も、環境三法におきまして、規制内容がいまいであったり規制措置がとられないような場合には、規制措置請求、あるいは場合によって訴訟もできるという立場をとっておりますけれども、要するに被害住民の意見が反映されないということで被害だけを受けるというふうなことは、これはまさに環境権に対するところの侵害であるといわざるを得ないわけでございまして、発生源対策としては第三条においてそういうふうな規制すれば、きわめて簡単、有効ではないか、かように考えるわけでございます。

それからさらに、改正案におきましては、航空機公害による被害者の救済につきまして施策がき

わめて不十分である。これは先生方御承知のように、公害の被害者救済につきまして、先般公害健康被害補償法が成立いたしましたけれども、これは大気汚染、水質汚濁、しかも健康被害に限定されたわけでございます。しかしながら、それにいたしまして、医療給付にのみ限定した従来の法に比較いたしますと、非常に大きな救済をされるのでございまして、何といひましても、やはり立法において明確かつ広範にそういう規制なり救済をされるということが一番いい方法でございまして、どうしても、行政当局にそれをまかせるといふようなことになりまして、それが裁量行為ということになると行なわれぬというところは、すでにこれまでの経験的な事実でございまして、国権の最高機関である国会の先生方におかれましては、明確に、そういう行政機関がちゅうちょしないので、行政官庁の方も、内心はやはり個人では賛成であるというふうなことを思ったりされておられるわけですね。しかし、法的な根拠がない場合にはやはり積極的になんか措置をとられないというところがございまして、法において明確にそういう措置ができるように、はっきり規定していただくということが必要でございまして、この公害を完全に補償するということが、とりもなおさず、公害の原因を与えている者に対して、公害の発生を防止することにつながるわけであります。また公害被害者というものは、何らの過失なくしてそういうふうなことに悲惨な被害を受けるわけでございまして、それは十分に完全に救済すべきである。先ほど他の参考人も御指摘になりましたように、そういうふうな自己の責めに帰すべからざるところの被害をこうむりながら、自分が二五％負担して防音工事をするというふうなことがあつてはならないわけでございまして、そういう点、その他航空機騒音の被害者につきましても、これはやはり公害の被害補償法におきまして、日弁連では、その原因たる公害についても、航空機、地盤沈下、その他他の公害によるところの被害についても救済すべきであるという意見を

申し上げておるわけでございますけれども、今度の改正におきまして、やはり財産被害、生業被害の間にさらにこういうふうな被害も加える必要がある、かように考えるわけでございますけれども、この法案におきまして、そういう公害被害者を完全に救済するといふ点からは非常に不徹底であるといふことが、いろいろの点で言えるわけでございます。

先ほど他の参考人の御指摘にありましたように、住宅の一室、二室、防音工事が施されても、それによって、先ほど申し上げておりますような生活の良好な環境というものはとうてい回復されないわけでありまして、またこの改正案におきまして、借地人、借家人は単独では移転補償が認められないし、また時価補償主義というふうな点でございまして、すでに空港の騒音によって値下りいたしておりますような状況において補償されましても、またその補償に対して税法上の特典がないと、またその補償に同じような質的な代替地、代替住宅を得られない、こういうような点におきまして、やはり実質的に航空被害者に大きな負担をかけている、こういうことはあつてはならないわけでございます。

それからさらに、改正案におきまして、原因者負担主義が欠如している。これも他の参考人の述べられたとおりでございまして、これは先ほど伊丹市長が言われましたように、大阪国際空港におきましては、空港の設置自体が公害の原因になっているといふことを言っておられたわけでございけれども、この公害の原因者と、利用しておる者、航空会社、これは明白にこの責任を負うべきでありまして、この点について、注案において原因者負担主義が貫徹されてない、しかも周辺整備機構というものが、こういう公害の原因者から離れまして、そういう機構が一つの事業をやっているからやめて、そういうことになりまして、公害の原因といふものを人にまかせているのだ、自分とは関係ないといふような観念になるわけでございまして、そういう点からも、かような機構によって運営してい

くといふことは不適當である、かようにいわざるを得ないわけでございます。

さらに、これは住民参加手続が欠如している。これは地域開発の場合その他すべての公害関係について言えるわけでございまして、これが今日の大きな公害問題になっておりまして、どうも公害の被害を受ける地域の人の意見というものを十分にみ取られて、それによって初めて公共事業であれば公共事業というものが担保されるわけでございまして、公共事業でありながら、地域住民に被害を与えたり、あるいは地域住民の福祉にかならないといふことは、それ自体矛盾するわけでありまして、そういう点におきまして、やはり日弁連の環境三法におきましては、住民の参加の確保に關する手続としまして、公聴会、意見書の提出、その他実質的に制度的に保障するような案が提示してございます。そういう点において、住民の参加手続が欠如している、こういうことは、今日における公害の現状と公害の問題からしまし、やはりそういう問題に正面から取り組んでこれを法の中に取り入れて、そして相ともにそういう被害をなくすといふことでなければ、とうてい今後、公共事業だからといってそれを押し通すといふようなことは許されないわけであります。それは環境権といふことによつて、すでに各地において訴訟が起きていることは御承知のとおりでありまして、これは制度的に住民参加手続を取り入れることによつてそういう問題の解決の糸口があり、そしてよりよい方向にそれがいくのではないかと、かように考えるわけでございます。

そのほか、地域指定によつて第二種地域において、工場、倉庫、流通センターが設置されるということになりまして、これによつて工場公害あるいは自動車公害、二次公害の発生するおそれがあるわけでございまして、そういうことによつて、先ほど大阪国際空港につきましては、御指摘がありましたように、空港の固定化、そのためにそういう周辺の地域を整備するのだと言われるのもその点にあるわけでございまして、そういうような制度的な

ことではなくて、やはり抜本的に航空機の騒音、しかも私どもの平穏な良好な環境を保全するという点に立ちまして抜本的な対策がとられるべきである、かように考える次第でございます。

いずれにしても、この法案を見ました場合に、今日における環境の理念から見ますと、非常にそういう点並びに環境権、国民のために良好な環境を保全するという衆議院の昭和四十五年の決議及び参議院における決議の趣旨からしても、また人間環境会議の宣言によりまして、またそれに参加したわが国の政府の責任におきまして、そういうような今日の環境政策を踏まえた止りっぱな改正案になられますことを切に希望をいたしまして、私の意見を終わりたいと思います。御清聴ありがとうございます。

(拍手)

○三池委員長 ありがとうございます。

次に、小坂参考人をお願いいたします。

○小坂参考人 御紹介のありました小坂でございます。ごらんのとおり皆さま方にとっては弟のような年ごろなので、親しく耳を傾けてお聞きくださるようお願いいたします。

私が本日この場において述べますことは、最近航空機騒音の単位として採用されるようになりましてWECPNLという単位の説明というようになこと、それと今回改正案がここで審議されているわけですが、それについての幾らかの意見、大きく分けてその二つについて述べさせていただきます。

私ども一般にはWECPNLというような単位は非常になじみが薄いわけですが、この単位が設定された経緯と申しますのは、航空機、特にジェット機が採用されるようになった昭和二十七年、八年——二十七年、八年ごろは、ジェット機と申しまして、ジェット戦闘機がまだようやく出始めたというような時期なので、おもにその騒音の問題というのは軍用飛行場の周辺において起こっていたようです。その後、昭和三十四年だったと思いますが、民間航空においても最初のジェッ

ト旅客機が就航するようになって、その時点から騒音の問題が大ききな社会問題ということになってきたようです。ジェット機が就航する以前から、年代的に申しますと昭和二十五、六年ごろから、ジェット機による騒音の被害というのは将来かなりひどくなるであろうという予測がICAOにおいてなされております。このような点は、私ども銘記しておく必要があるかと思ひます。

そのような騒音の問題というのが、各国においても大きな社会問題となってきた。そのような背景から、ICAOにおいては、そのような騒音の社会問題に対処するために、国際的な評価単位、測定単位を設定する動きが三十年前後から出てきております。結果として、昭和四十四年のICAOの騒音特別会議において、ICAOの関係各国からWECPNLという単位を用いて騒音証明、それから騒音の測定といったようなものをするべきであるという勧告が出されました。このようなことは、皆さんもうすでに御存じだと思いますが、そのようなことを背景にして、昨年から正式に航空機騒音の測定及び騒音証明の単位としてWECPNLあるいはECPNLというような単位が使われることになってきました。

先ほども申しましたように、WECPNLあるいはECPNLというような単位は、私どもにとつて非常になじみが薄いわけですが、単位が設定されてから日が浅いというようなこともありまして、私ども一般に計算上も複雑なものでございまして、私ども一般に街頭騒音やなんかで目にするホンというような単位とは根本的に性格が異なっております。騒音の測定の単位というのは、さまざま提案されておりましたが、私たちにとつては、残念なんです、騒音の持つ複雑な性格というのか、それと人体との反応、それらの関係の上で、どれをとつても十分であるというようなものはありません。したがって、今回WECPNLというような単位を採用するように勧告され、わが国でも採用することに決定したわけですが、これが騒音の測定単位の絶対的なものであるというように誤解

されては非常に危険なことではないかと思ひます。さて、WECPNLのことについてもう少し説明をいたしますと、いままでのホンという単位は、単位と基本的に異なる点は、ホンという単位は、ピアノの音とかバイオリンの音のように、純音をもとにして、それと人間の感覚との関係ということで設定されております。

私たちが騒音ということで問題にする場合は、ほとんど純音というようなことではなくて、いろいろな周波数の音、それからいろいろな大きさの音がさまざまにまざってわれわれの耳に入ってくるわけです。それを騒音というわけですが、その騒音を先ほど申しましたホンのような単位では正確にはかることは無理な話だと思います。それを幾らかでも人間の感覚に近づけようということで設定された単位でPNデシベルという単位があります。これはWECPNLの計算の一番基礎になる単位であります。これはうるささとかやかましさとかというものを、いろんな周波数の音について機械を使ったりなんかして分析し計算して数値を出すわけですが、そのPNデシベルをもとにして、飛行機は特にジェットエンジンのファンの音とかコンプレッサーの音とか、そのようなものによつて非常に特異な音の成分を含んでおりますので、それらを加える。それから音の継続時間と申しますか、それらの補正を加えたものがECPNLという単位です。これは航空機騒音測定などで非常に進んでいるアメリカのある空港で、長い間機種ごと、離陸パターンごとに測定した結果の数値が公表されておまして、ECPNLという単位で各飛行機の機種ごとにその単位が使えるようになっております。このECPNLをもとにして一日の騒音量、それから時間帯による騒音を受ける側の反応ということを加味して計算したものがWECPNLです。

先ほども申し上げましたように、人間の感覚に幾らか近づけたとはいへ、やはりまだまだ問題があるわけですが、たとえばそのWECPNLの問題点というか限界性というか、少なくとも三つの点が

指摘されるかと思ひます。

まず第一はたとえば、観測時間を一日とすれば、一日の騒音量の平均がWECPNLであるということです。これは平均でありますから、瞬間的にはその平均の値よりも大きな音をわれわれは聞くことになるわけです。

第二番目は、WECPNLのWというのはウェイトドという意味で、時間による重みづけをしたECPNL、騒音レベルという意味です。その時間による重みづけのしかたがもう一つ問題だと思ひます。いま採用されようとしているのは、一日を昼と夕方と夜の三つに分けて、七時から十九時までが昼、十九時から二十二時までが夕方、その残りが夜というふうに設定されてあるわけですが、その時間の区切り方が問題の一つ。それから、この時間を区切って、夕方と夜については、おのの夕方、たとえば十機飛ばせば、夕方についてはまあ昼間より比較的静かであるというようなことから三機飛ばし、夕方十機飛ばしならば三十機飛ばしというふうになり重みづけをします。そして夜は十倍で、十機飛ばしたら百機というふうになり重みづけをするわけですが、その重みづけのしかたの数値の問題、それから時間の区切り方の問題、たとえば夕方というのは、これはICAOの勧告ではイブニングというふうになっていますが、私どもの生活にとつて、たとえば、イブニングというような時間帯は概念としてあるのかどうかというような問題もあるかと思ひます。それからWECPNLというものは、先ほども申しましたように、平均でもあり、それから機種や機種によつて音量の違うものをトータル——トータルという合計して平均したようなものですが、機種とか機種をそれから運航時間帯によつて幾らでもこの数値は変えられるということです。非常に悪意に解釈するとすれば、計算する例によつて幾らでも操作ができる。たとえば先ほどの話ですが、夜十機飛ばせば百機と同じ、夜全く飛ばなければゼロだと、このような操作は幾らでも可能なので、この辺はかなり問題が残るところである

と思います。

それから最後に、このようなWECPNLの計算の方法は、世界各国共通に一応定められたわけですが、その数値と、たとえばWECPNL八五と、それから人間の反応とか、人間の感覚に対する反応、それから人体への影響というようなものについては、今後の研究にまつ、いまだ検討が必要であるという結論が出されております。ですから、単に数値だけでものを言うことは決してできないのではないかとこのように考えます。

以上がWECPNLの持つ幾つかの問題点でありますけれども、今回の法改正案について、一応このようなかんがりのいろいろな制約条件を持った上で採用しなければならぬWECPNLをもとにして、その騒音対策範囲をきめるわけですが、そのWECPNLが、先ほどのようにデータがあつて、機軸とか機軸とか、それから飛行パターンとかが設定されれば予測も可能である、計算もできるというふうなことになるかと。

今回の法の改正では、はたして民間のローカル空港というか、日本全国には幾つも空港があるかと思ひますが、すべての空港においてそのような予測を行なつた上でそれ相応の対策といったものをおとりになるのかどうか。現在問題になつてゐるように羽田、大阪等の空港で問題になつてゐるわけですが、もつと以前に予測という騒音対策範囲というか、そういうものを設定すれば、今日のような問題の発生は幾らかでも防止できたのではないかとこのように考えます。

それからもう一つ、騒音の防止工事ということについてですが、建築的にいろいろな騒音の防止の手だてをやつたとして、普通は一〇から二五デシベルが減少する程度である。非常にうまくいって、まあ資金もかけて三〇デシベル減少するのがせいぜいであるというデータが発表されておりますが、そのようなデータが一つと、それから家屋の構造別の防音効果といったようなものについてにもさらに研究にまたなければならぬとい

うような状況にございます。これは、たとえば日本建築学会の論文報告集などにもその報告が出ております。

そのような防音工事、たとえば、聞くところによれば、ある一家屋のうちのたつた一つあるいは二つといった部屋のみが防音工事の対象になる。かりに三〇デシベル減つたとすれば、それはかなりの居住性が回復されるわけですが、その部屋に限つて、しかしながら、われわれの生活行為としての、一室に閉じこもつてゐるわけではなくて、家の中をあちこち動き回つてゐることもたくさんあるわけですね。実際そのようにある部屋を防音工事を行なつて居住性のある程度回復したと思はれるような、そのような人の意見を聞いてみますと、実際はその部屋に一日じゅうゐる、その部屋に閉じこもつてゐるというふうな、そういう要求をされてゐるような気がする、むしろこれは非常に耐えられないことであるというふうな感想も聞いております。むしろこのような防音工事というのは居住性のアンバランスというか、そのようなものを起すのではないかと、そのような気がいたします。むしろこのような防音工事というのは、結果として移転を、直接的ではないにしても、側面から促進することになつてしまふ。言いかえると、住民を追い立てるようなことになつてしまふのではないかとこのように考えます。

最後に、今回の法律改正案には、「航空機騒音による障害の防止等」に、「障害」というふうに書いてありますが、騒音による被害といったようなこと、それは単なる障害、まあ克服でき得るようなものではないかと思ひます。

たとえば、耳ではなくて目の話なんです、暗いところから急に明るいところへ出たとすれば、目がくらんで瞬間的にはものが見えなくなるという現象を私たちが経験するわけですが、同じようなことが耳においてもいえます。大きな音を聞いたその直後では、聴力が非常に低下する。たとえば、そういう大きな音を断続的に聞く、そ

のような経験を繰り返していくうちに聴力の損失というか、そういうものも回復しにくくなるというふうなことになるかと。ひどい場合には回復するまでに何日もかかったり何カ月もかかったりするようになってしまふ。本人が気がついたときにはかなり聴力の損失というものが進行してしまつてゐるというふうなことになるかと。その聴力の損失というふうな観点からすれば、航空機騒音による障害というよりは、むしろこれは被害というふうな言ひべきではないかというふうに考えます。

大体以上で私は、WECPNLの測定単位と、それから今回の改正案の一部についての疑問点と、いうことで述べさせていただきました。どうもありがとうございます。(拍手)

〇三池委員長 ありがとうございます。

以上で参考人からの意見の開陳は終わりました。

この際、本会議終了後再開することとし、暫時休憩いたします。

午後零時三十分休憩

午後二時三十分開議

〇三池委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。

これより参考人に対する質疑を行ないます。

質疑の通告がありますので、順次これを許します。

唐沢俊二郎君。

〇唐沢委員 参考人各位には、きわめて御多忙のところ当委員会に出席され、御高説を開陳をいただいたまじして、ほんとうにありがとうございます。厚く御礼を申し上げます。

先ほど知事さん方から貸し金の面とかあるいは補助金の面、さらに移転する人の移転先の確保等々、国の施策に対する補完策について非常に御努力をいただいたことを伺ひまして、敬意を表するのでございますが、当委員会におきましても、航空機騒音につきましても非常に精力的に取り組ん

でおります。野党の先生方もそれぞれの立場から非常に御努力をいたしておられますが、わが自民党におきましても、昨年の予算編成時にこれがたいへんな問題になりまして、御承知のように空港周辺整備機構は、当初第三セクターだ、国の出資比率も四分の一だというふうな状態でありました。そのところで、地域住民の皆さんは、ラジオやテレビも十分に聞こえないことがある。さらに耳鳴りや話し声も聞こえないことがある。さらに耳鳴りや非常に苦痛を訴えておられる方が多いので、一日も早くその苦痛を除去し、不安を解消しなければいけない。特に大阪、兵庫の選出議員の皆さんが、その住民の切実な声を披瀝され、さらに新しい空港を建設するためにも、さらに航空行政を推進するために、一日も早くこの問題を解決しなければいけないということで、出資比率も国が四分の三、これは非常に珍しいことであるが、逆転をいたしましたわけでありまして。

そのような経緯がありますので、私もいたしましては、一日も早くこの改正案を可決成立していただきたい。さらにその際には空港周辺整備機構の設立について十分な御協力をいただきたい。出資金を含めて、御協力をいただけるものと思ひますが、たまたま黒田知事さん、坂井知事さんおられますので、その空港周辺整備機構に対する出資を含めた御協力についてのお考えを承りたいと思ひます。

〇黒田参考人 私の考えは、先ほど述べたところにはばききと思ひますが、一日も早く航空騒音の被害者を救済する措置を積極的にとつていただきたいという意味において、本法案の成立を期待するものであります。同時に、公害発生原因責任者負担の原則を明確にせられ、発生原因を強化するということ、そしてさらに地域住民の声を反映し得るような諸条件を整備される中において、被害者の救済措置が、一層強化されることを心から念願しております。そうした目的が達成されることにつきましても、地元の府県としましては、精一ぱいの努力をしたいと考えている次第であります。

す。

○坂井参考人 大体たまたま大阪の黒田知事からお述べになりましたことと同じでございますが、やはりこの機構が円滑にいくには、地元のほんとの理解がなければいかぬと思います。それを前提として前向きに考えてまいりたい、こう考えております。

○唐沢委員 ただいま両知事さんからたいへん政治的な御答弁をいただいたわけでございますが、おっしゃるとおり、空港周辺整備機構の設立に関しては、まず地元の御理解、御協力が必要でございますので、両知事におかれましてはよろしくお願いをいたす次第であります。

ところで、移転補償の問題あるいは民家の防音工事に対する補償等、いろいろの補償の問題が出てくるのでありますが、その補償のやり方でございます。たとえば民家の防音工事にいたしましては、先祖伝来そこに住んでおられる方、あるいは空港ができてからそこに移転された方、さらには、大阪の場合ですと四十四年の十二月に訴訟が提起されておりますが、もう相当騒音のあることを知っておられて移転された方、非常にさまざまあると思うわけでありますが、そのような方々を平等に扱うということはかえってこれは不平等ではないか、かように思うわけでございますが、そういう点について、ある程度役所のほうも検討しておるようでございますが、やはり差をつけるべきであるかどうか、どういうように考えておられるか。

それと関連をいたしまして、これは一般論であります。さらに第二種、第三種の空港におきましては航空機騒音の問題が出てくると思うわけでございます。ですから、いまはそれほど飛行機が飛んでおらなくても、便数がふえるかもしれない。さらに、先ほどお話がありましたジェット機のパーセントがふえる可能性が十分にあるわけでございます。したがって、将来を展望して、空港のほんとうの周辺は緑地化するか、そういう何らかの立地規制が必要だ。たとえば、問題かもしれないが、住宅建築の制限等も早く考えておかな

いといけないのではないかと。これは、とりあえずは都市計画等で条例等でこういうものをおきめいただくほうがいいと思うのでありますが、その立地規制の問題と先ほどの補償の差別について、黒田知事さんか伺いたいと思います。

○黒田参考人 ただいま御意見のように、先祖伝来の土地として早くから住んでおった方と、近年入ってきた人との間に若干の取扱いの差が起ることもやむを得ないと思っております。それはごく近年になって騒音の激しいことを承知の上で来た人に限定せざるべきであろうと思っております。申しますのは、ある程度の騒音が予想されても、現在の大都市圏におきましては、もはや適当な土地を得るあるいは住宅を得ることがきわめて困難にならざるを得ないので、あとから来たからといって冷たく扱うということとは、やはり適当ではないであらうと私は考えております。そして、その際に、そうした人々を移転させるにしましては、移転補償単価の引き上げの問題、あるいはその対象地域を実情に合うように見直しの必要、さらに代替地造成についての補助の強化、また移転者に対する税制上の優遇措置、さらには民家防音工事の実施にあたっては、あわせて換気の施設や冷暖房の施設も必要であるということ等を十分御配慮いただきたいと考える次第であります。要するに被害住民の立場に立ってきめこまかな配慮をお願いしたいと存じます。また、そのあたりの利用につきましては、緑地として残す地区や、あるいは、一定の防音施設のもとにおいて平常の業務の可能な地域もありましょうし、幾段階かに分けてきめこまかい立地をすることが必要であらうと考えております。

○唐沢委員 次は、将来の問題であります。新関西空港につきまして、坂井知事からお伺いしたいと思っております。

先ほど黒田さんは、航空機騒音公害の解決なしに新空港の論議はできないというようなお話がございましたけれども、逆に新しい空港を建設するということは約十年くらいかかるわけでございま

して、早くから手を打っておかないと、将来の航空行政を誤るものになるわけです。先ほど秋山会長からですかお話があったのですが、いろいろ交通機関がなくて、航空機というものは先人の非常な努力と英知のたまものである、最も高速度の交通機関であって、地球の距離を短縮するということはいへんなメリットを持った交通機関であるというお話がありました。したがって、公害がないからといって中心部から遠く離れた遠隔地につくるわけにもいかないわけです。そうかといって、一ヘクタールで二百人もおられるような人口密集地に新空港を建設するということもできないわけです。たまたま先ほど秋山先生は、新空港は海上空港が適当ではないかというお話がありました。

もちろん海上の空港も騒音の問題はあるでしょうし、さらに漁業補償の問題とか航路補償の問題等々も出てくると思うのでありますが、陸上と海上とどちらが妥当だとか考えになっておるのか、さらに都市の中心部から何キロくらい離れたところが適当であるのか、さらにはどの辺がよろしいのであるか。これはもうたいへん難解な質問だと私は思います。しかし、特にアイデア知事の御尊名を承っておりますので、坂井知事からそれについての御意見を承りたいと思います。

○坂井参考人 先ほど申し述べましたとおり、私は現在の大阪国際空港は欠陥空港である、一日も早く撤去をしてほしいということを考えておるわけでございますが、それだけでは問題は現実的に解決いたさないと思うのです。そこで、やはり公害のない新しい新国際空港をつくって、現在の大阪国際空港のあらゆる機能をそっちに持っていくということではなかならぬだろうと思っております。

ここに黒田大阪府知事もいらっしゃいます。そういうことで大阪の府知事、大阪の市長、神戸の市長、それに兵庫県知事と四者で新しい国際空港建設につきましての共同の意見の一致を見ておることは御承知かとも思いますけれども、国の責任におきましてそういう空港をつくっていただきたいというお願いをしておるわけでございます。

ただ、それをどこにつくるかということにつきましては、われわれ、何といましてもしようとでございます。したがって、権威者があらゆるデータをそろえて、ここが一番公害のない、しかも適正な空港の予定地であるところを探していただきたい、こういうふうに思っております。でございます。私もいたしましては、ここに誘致をするという考えもございせんし、ここがいけないというふうに言うべきでもなからう。

やはり科学的なあらゆる条件をそろえて、そこに新しい空港の予定地ができたならば、その予定地にあらゆる努力をみなぎらして、いかにすれば公害のない空港を建設できるかというように力を合わせるべきじゃないか。その力を合わせましても、どうしても公害のある空港しかできないということであれば、これはいたしかたないと思えますけれども、私はやはりいまの科学その他の英知をしばしば、生活に影響のないところの新しい国際空港の建設ができるのじゃないか、こう思っております。したがって、海上がいいとか、あるいは陸上がいいとか、どこにするかというようなことは、ひとつ国の責任におきまして最も適正なところを選んでいただきたい、かように考えておる次第でございます。

○唐沢委員 各先生にいろいろ承りたいのですが、時間もありません。同僚議員の質問もありませんので、以上で終らせていただきます。ありがとうございます。

○三池委員長 佐藤孝行君。

○佐藤孝行委員 私の特長時間は五分よりございせんから、まづらことばを抜きにして、率直にお尋ねいたします。

けさほどの朝日新聞の一八ページに、Y S IIの起用ということで、兵庫県知事の坂井さんの談話というのですか記事が出ておったのですが、この内容を読みますと、大阪―東京、さらに新幹線の開通後の大阪―福岡はジェット機をやめてY S IIを利用したらどうか、こういう記事なんです。本来運輸というのは、やはり需要があるから供給

するというのがわれわれ運輸行政の原則だと思つています。そう考えた場合、実はこのYSというものは、もう二、三年前からつくつていないのです。あるいは御存じであったのかどうかわかりませんが、いま飛んでいる便数とロードファクターから見ると、YSと同じようなロードファクターの飛行機を利用した場合、現在五十四便ないし五十六便、二十七か八往復ですね。これがいま全日空と日本航空が入れているいわゆるエアバスを利用すると二十七ないし二十八便になるわけですが、これをYSと同じようなフレンドシップあるいは同型の飛行機を利用した場合百六十便が必要なんです。そうして騒音はホンで見るとそう大差がない。ほんのちよつと確かにYSのほうが低いでしょうね。それで、これだけ多い便数でも住民が受け入れられるというような感覚でYSという飛行機を利用したらどうかということをお提案になったのかどうか、ちよつとお伺いしたいと思つています。

○坂井参考人 きわめてしろうと的な意見かもしれませんが、現在の大阪国際空港が非常な騒音で悩んでおる、少しでも騒音を減らして欲しいという意味で、私は少なくとも現在の東京・大阪間のジェット機あたりはやめていただけない、そして騒音の少ないYSにかえていただけない、そういうふうに考えておるわけでございます。そういう意味では需要供給の関係も御指摘のとおりでございます。しかし、それはある意味で需要を抑制してもいいのではなからうか。現在の大阪・東京間の航空運賃というものは、昭和二十六、七年ごろきまつたと思つていますが、その当時には兵庫県の職員平均給与の大体七〇%ぐらいを、一回飛行機に乗りますと使わなければならなかったが、いまはわずかに六%の値段なんです。ですから、この点も考え合わせて需要を抑制する方法もあるんじゃないか、こういうふうに思つております。

○佐藤(孝)委員 YSはこれはもう製造をやめておりますからね。もしそういう発想法でいくなら、

同型のどこかの飛行機を利用することになるでしょうが、まあその話はいいでしよう。

もう時間がないようですから、先ほど大阪の黒田さんの結論的なことは、現在の騒音問題の解決なくして新国際空港の問題を論ずべきでないような、こういうお話だったです。それから坂井さんのほうは、大阪空港は現在も将来とも欠陥空港と断定せざるを得ない。したがって移転、廃止の方針を明確にすべきである、こういうようなお話。伊丹の市長さんは、いろいろ協議会の立場あるいは市長さんの立場、ちよつと三者を総合してみますと、先ほど唐沢君からの質問にあったように、もちろん現在の飛行場が欠陥空港であるということとは三者とも御異論ないところだと思つていますが、それにかわるものとして国際空港新設という問題を考えた場合、これは鶏が先か卵が先かの議論になると思つていますが、もちろんいまのお話のように、需要の多少抑制しようという方法も一つの方法でしょう。あるいはいまのニュアンスからいって、運賃体系でこれと考えるというように感じにも受け取れました。しかし、運賃体系というのは、路線だけを特に扱うのは運賃体系の原則に反すると私は思ふのです。

そう考えたとき、関西国際空港というのは、いまの時点において将来を考えると、十分調査なりあるいは調査を前提としたような着工を考えると、これは皆さんの自治団体の傘下にある住民感情として受け入れられるものかどうか。これをひとつ御三人の方にお尋ねしたいと思つてます。非常にデリケートでめんどうですけども、どうぞよろしく。

要性が四者で合意に達したということは、先ほど兵庫県の知事さんからお話のあったとおりでございます。

それにもかかわらず、なお新空港の建設に私が消極的たらざるを得ないというのには、かつて現大阪空港の拡張の際に、公害の心配はほとんどないんだ、あれば十分補償するという住民との約束の中において拡張が行なわれたにもかかわらず、その後起つてきた公害に対して十分なる対策がとられてこなかったという状況の中で、新空港も公害の心配はありまじと幾らわれわれが説明しても、まだだます気かというふうに反論を受けるのが必至であるということを感じざるを得ませんので、そういう意味におきまして、少なくとも現空港に關しても、音源対策を十分とつていただきたい。エンジンの改良というのは、ほとんど外国製に依存している状況でむずかしいかもしれませんが、それにもかかわらず十分なる補助金を出して研究をさせ、一日も早くエンジンの改良もやつてもらう。しかし、現行法のもとにおいてなおなし得るのは便数の制限であり、しかも新幹線によつて代替し得る路線につきましては、大幅に便数を減らしてもそれほど著しい不便を与えないのではなからうかというふうに考えております。

○坂井参考人 大阪空港との関連において新しい国際空港を一日も早くつくつていただきたいと思います。そのためには、地元の方々の完全な理解を求めなければいけないと私は思つてます。あらゆる資料を全部公開していただきまして、地元の方々に疑念の

余地がないようにしていただくことが一点。それからもう一つは、学問上あるいは科学上だけではなく、實際候補地がきまつたならば、そこに何回も飛行機を飛ばしてみる。大型、小型、いろいろの飛行機を実際に飛ばしてみても、どのくらいのものであるかということを実際に教えていただく、こういうことが一番大事ではなからうか、こういうふうに思つております。

○伏見参考人 お答え申し上げます。実は私は、現大阪国際空港は欠陥空港だということですが、そういうなまやましいものではなくして、むしろ殺人空港である。憲法上のいわゆる生命権ですね、いま何百万の周辺の住民の生命がどどん失われつつある空港である。そういうふうに考えますと、これはもうどうしても一日も早く別な新空港をつくつて、この殺人空港を取り替へなければいかぬですね。それを急つておとるころにやはり国の怠慢があるのじゃないか。むしろ国は殺人の共犯である、こういうふうに言いたいです。

○佐藤(孝)委員 時間がありませんから、残念ですがやめます。

○三池委員長 土井たか子君。

○土井委員 たいへん長時間お疲れでいらつしやると存じますが、いましばらくお許しをいただいて、時間を節約するという上から一括してまず御質問を申し上げますから、したがって順を追つてひとつ御返答をお聞かせいただければ幸いに存じます。

まず、伊東参考人にお尋ねをしたいと思います。受忍限度という問題があります。騒音について受忍限度というこの問題は、一般的に言い得ることであるかどうかをひとつお答えいただきたいと思います。

環境基準ということが先ほどからもたいへん問題になりました。昨年の十二月に中公審から出された中身を、十年かかってやれと言われてもなかなかむずかしいというふうな御趣旨の御発言も秋山参考人からお聞かせいただいたわけであり

ますが、この環境基準の内容というのはどういうふうに見えるべきか。努力目標ですね、いわゆるプログラム内容というふうに中身を認識すべきか、それとも義務指示規定というふうにはつきり認識すべきか、この点をひとつお聞かせいただきたいと思うのです。

それから、その次に小坂参考人、W E C P N L というのは線引きに使用するというところに問題ははたしてないであろうかということについて、端的にひとつお答えをいただきたいと思ひます。

それは、一つは人間の生活環境を保持する単位としてはたして適当なかどうかということが一つございまして、二つ目には、機数や便数が今後変わることに伴って線引きの内容もおのずと変わるはずでありますから、そういうこともひとつ念頭に置いてお聞かせいただきたいわけでありまして。

さて、今回この法案の中身で問題になっております民家の防音装置の問題ですが、防音装置を施して除音効果というようにたけを、いま考え得る限りの技術面を駆使して、そしていま国のほうから考えておられる予算を駆使して、日常生活に支障を来さないような除音効果というのがはたして期待し得るかどうか。実はこのことは、快適でない、相変わらずの生活だということになりますと、せっかく環境整備、周辺整備ということをやりましたが、いたたまれずに住民の方々はそこから立ちのくことを余儀なくされる、いわゆる追い出しということにつながっていくという側面を持ちます。したがって、この点についてひとつ端的なお答えをいただきたいのです。

最後に小坂参考人にもう一問。これもまた端的にお答えいただきたいのですが、航空法の一部改正で、今回騒音証明が問題になっておりますが、これはF A R、アメリカの連邦航空法の三十六条でいうところの騒音証明からこちらに写されて航空法の一部改正というふうなことに相なったといういきさつを聞かされております。この騒音証明ということによって、騒音ももちろんのこと、いま問題は騒音に重点が置かれておりますけれど

も、航空機公害は騒音だけじゃありません。きょうの参考人の御発言の中にも出てまいりましたところに、排ガスの問題もございまして、危険度の問題もございまして。したがって、そういうことも含めて、この騒音証明は、いまの公害対策ということに十分役立ち得るのかどうかということをお聞かせいただきたいのです。

それから、さて伏見市長さんですが、伏見市長さんは、先ほど必ずしもこの案に対して反対はしない、しかし全面的な賛成でもない、これはたいへんに微妙な御発言でございまして、聞いていてあまりよくわからないのです。ただし、はつきりおっしゃったことは、この大阪国際空港撤去を前提として今回のこの周辺整備ということも考

えていかなければならぬ、こういうことだと思ひます。そういうことになりまして、これはその問題に終始すべきじゃないかと思ひます。大阪国際空港の撤去の方向に向けて、いまある大阪空港の中身をひとつその方向に改善していくということですね。つまり、まず端的に申し上げれば、需要度というものを低くしていかなければいけません。大阪空港の需要というものをこれから先押えていかなければならぬということでしょう。そういうことからいまして、便数の削減、夜間便の全面禁止、それも時間帯をずつと広げていく、これはおっしゃるとおりであります。最近新聞紙上ではつきり出されましたとおり、一月の中旬にこそそりとジャンボの誘導路がつくられていくといういきさつがあるわけですね。これは市長は御承知だと思ひますがね。運輸省の大阪空港事務所のほうでも、これはやはり住民の方々の同意を得てから工事をすべきであつたかもしれないという御趣旨の御発言があつたと思いますが、このことを事前に市長さんは御存じだったのかどうか。先ほどの御発言の中には、空港の拡張は困る、反対だ、便数をふやすことも反対だ、夜間便は全面的に禁止してもらいたい、こういうことを前提としながら、やはり大阪空港撤去という方向に向けて取り組んでもらわなければならないとい

う御発言だったわけですから、これはまさしく空港の拡張整備ということになると私は思ひます。ジャンボの誘導路をこそそりと整備していくということですね。もし御存じであつたならば、これをお認めになつていただこうことは、きょうの御発言と矛盾いたしますし、もし御存じなかったということならば、このたびのこういう法案を出して運輸省はたいへん意気込みでがんばりますとおっしゃっているけれども、運輸省のおっしゃることはあてにならないし、信用できないということであらうと思ひます。したがって、この点についてひとつはつきりお答えをいただきたい。

それから、きょうの伏見市長の御発言をさらに承つておきますと、新空港建設までには少なくとも十年はかかる、しかしその予定もいまだはつきりしていないわけですね。どこにつくられてどういう規模であるかということもはつきりしていない。にもかからず、きょうは、もともと第三セクターに私は反対であつたのが条件つき賛成に変わったというの、昨年の七月に運輸省のほうから、新空港建設については伊丹空港撤去も含めて考えるという覚書で書面が、十一市協に対してあつたということが動機だと言われております。だけれども、あれは大阪空港撤去を前提としてということにはなっていないのです。まだいまだに新空港についてどこに建設することが好ましいかということを考えていらつしやる部会の方でも、伊丹空港撤去を前提とするかしないかというところについては決定が見られておりません。したがって、運輸省のほうでもそういうお考えであるはずであります。だから、いま条件つき賛成に変わられたという根拠は、そういう点からするとまことに甘い、ある場合には根拠がないと申し上げてもこれは過言ではないと思ひます。その点をいままでいろいろ運輸省が取り組みについて約束しながら約束を十分に守つてこれなかつたというのは、先ほどの黒田一大阪府知事の御発言の中ではつきりわかりますように、

このことについて一番御存じなのは私は伏見市長であらうと思ひます。ですから、そういう点から申しまして、今回のこの法案に対して、先ほど条件つき賛成と言われる前提に置いていらつしやるところが新空港建設ということでありまして、私はやはり空港撤去ということに持つていくほうに終始すべきではなからうかということをおつし上げて、その点の御意見をもう一度確かめたいわけでありまして。

それからさらに、秋山参考人にお尋ねをいたします。きょうは、これは海上のほうが好ましいという御趣旨の御発言でございました。それを承つたわけですが、いま関西新国際空港について四つの候補地が諮問されて御検討のさ中でございまして。この四つの候補地の中には、淡路を除いてあと三つは海上でございまして。ところが、きょうの御発言の中にも、地元の住民が賛成をするということが、やはり決定の段階には大事な問題だということのような御意見でございました。私は、それはそのとおりだと思ひますが、いま三つの海上において考えられておる候補地いずれをとりまして、大阪湾、瀬戸内海に位置しております。御承知のとおり公有水面埋立法ですね。それから、議員立法として成立しました。ここにお運びの兵庫県知事もこれに対してはたいへんな御努力、大阪府知事もこれに対してはたいへんな御努力、瀬戸内海環境保全法、これができ上がっているわけでありまして。こういう法律からいまして、いまの三つの候補地も、つくろふことはむずかしいからと私は思ひます。特に、規模は小さなものではない。大プロジェクトになればなるほど私はむずかしいと思ひます。大阪空港を撤去して考える新空港というところになりますと、その規模は非常に大きなものになるはずでありますから、いま申し上げたような事情を勘案しながら、秋山参考人はどういふお考えをお持ちかということをおつし御披露いただきたいと思ひます。

さて、最後に両知事に対してお尋ねをいたしたいわけですが、はたして今回のこの周辺整備の内容からしまして、住民の生活環境保全、それを守り得る計画たり得るかどうかということとをひとつお考えいただきたいわけですが、いま線引きの問題も少し初めにお伺いをいたしておきますが、いまの線引きのままで十全十善なものでないか、あるいはそのほかやはり伊丹空港そのものが、はつきり言われたとおり、欠陥空港だといわれる。伊丹市長のごときは、殺人空港とまで言われる。国の名において殺人を認めるわけにだれしもいかなないわけでありまして、したがって、そういうことからすれば、一にも二にもこれは撤去以外にないわけでありまして、そういうことからして、今回のこの法案が住民追い出し、空港永続化という側面がはたしてないかどうかということですね。この点についてひとつお考えをお尋ねしまして、一応御質問にいたします。

○伊東参考人 伊東でございます。

ただいまの御質問、二点ございまして、第一点は、受忍限度についてどう考えるか、こういう御質問であったかと思えます。

受忍限度ということになりますと、これは公害の加害者側のいろいろな事情と、それによって被害を受ける側の事情と、相互に比較衡量しまして、それで受忍限度を考えると、こう考えに立つわけでございます。そういうことになりまして、今日、先ほど申し上げましたように、良好な環境を享受するということこれは比較するべきものではなくて、最優先的に人間の基本的権利としての絶対的な価値を持つていて、権利でございますので、そういうような比較衡量によって、たとえば公共事業であるから受忍の限度は一般より強いのだというようになるとなりましたらば、これは環境保全という目的からしましてそこなわれるわけでございます。したがって、公害問題につきましては、やはり良好な環境を享受するという環境権というものも明確に認識した上で、それをあくまでも絶対的な価値として考えていくというように立

場立ちませんと、たとえば家屋の明け渡しの問題につきまして、家主さん側の明け渡しを必要とする理由、それから借家人側の移転しないことでとどまる理由というように、そういうような同一平面において相互の必要性を考えて、その上で比較衡量するというようなことは、この基本的人権でありますところの環境権を守るといふことはできないと思っております。やはり公害問題につきましては、そういうような見解をとるべきではないか、かように考える次第でございます。

それから、環境基準の問題でございますけれども、これは行政上の努力目標というように考えてまいりますと、現在この航空機騒音にいたしましても、人体に騒音が影響を及ぼしますのは、大体五十ホン前後であるように学者の研究に出ております。ところが、現在、先ほど来問題になっておりますように、非常に大きな被害を及ぼしておるわけでございます。私どものその環境基準というのは、やはり精神的な不安さ、そういうものを含めまして、単に肉体的な健康被害とかそういうことではなくて、全くわれわれが快適に生活することを確保するために必要な基準でありまして、そういう観点から、やはり国は地域開発にしろ、あるいは空港の設置、利用にしろ、快適な環境を保全、維持すべき義務があるわけですから、やはりそういう行政上の努力目標というようになんてはなくて、法律上の義務にならなければならぬ。それを怠るということになりますと、現実の公害の問題から、あるいは五年先、十年先というようなことになりまして、その間に毎日、先ほど伊丹市長さんの話にございましたように、生命を奪われるというように、そういうようなことにつきましても、一刻の猶予もできない被害が日々発生しているわけでございますから、やはりこれはきびしく法律上の義務として対処していかなければならない、かように考える次第でございます。

○小坂参考人 時間がないので簡単に答えいたします。三つ御質問いただきましたので、最初か

らお答えいたします。

WECFNLが線引きに相当であるかどうかという点について、これは休憩前にも申し上げたとおり、数々の問題点というか限界性があるということでございます。

それから、防音工事の問題についてですが、人の生活の場であるという家屋の性格という点、構造という点、そういった面からいって、十分なる防音効果を期待することは非常にむずかしいことだと思っております。

それから、最後の騒音証明の問題点ですが、生活環境という観点からして、公害の本質的な解決にはならないであろうと思っております。

以上です。

○伏見参考人 先ほど申し上げましたように、あくまでも私たちの運動の基本的な考え方は、空港の撤去であり、それは新空港をつくってここを撤去しろ、しかしこれには現実の問題として時間がかかるから、その間の騒音対策を十分にやってほしい、この二点です。

それに関連しまして、新空港建設、現空港撤去の間の騒音対策として、今回整備機構の問題が出てまいりました。それは、こちらが要望しておるような面も十分考えられておりますし、いままでも国が言わなかった撤去ということばを使って、将来これが撤去を考えると、しかも地方公共団体の意思が撤去というふうに固まれば撤去いたします。こういう確答、これは通達と同じような問題でございますので、私は国を信用して、そしてあえて反対をせず、一部で変身したとしかられておりますが、しかし先ほど申し上げました住民組織との対立的な印象を与えておる。住民のほうは、撤去ということばがもらえなければ、この法案改正には賛成しない。これは非常な国の不信をあらわしておるわけですね。この点、運輸省としてもこの信用を回復するための努力がばくは必要だと思っております。昭和三十九年に八市協議会から出発いたしましたもう十年になりますが、最初はやはりそういう面もありましたが、最近国が非常に誠意

を持ってこの空港問題に取り組まれているので、私はその点を信用して、態度を変えて、あえて反対せず、条件つき賛成を申し上げたわけでございます。撤去の問題はまた別な問題としてこれから国に対して詰めていきたい、こういうふう考えております。

それから誘導路の問題は、実は私は知らなかったのございまして、あとで聞きまして厳重に抗議を申し上げます。これからは現空港の存続にかかわるような工事は一切事前に十一市協会長のほうに通知を願いたい、そういうことを厳重に申し上げておきます。誘導路の工事が完成したということとをあとで知ったことにしましては、不明の点はおわび申し上げます。

○秋山参考人 まず海上空港ということをお願いしたのにつきまして、淡路はどうするんだというような御質問だと思いますが、淡路候補地につきましては、空中並びに地上をくまなく私自身も歩いてみました結果、陸上につくる場合、特に淡路島というのはいわゆる経済的には後進的だといわれておりましたけれども、やはり数千年にわたって人間が住んだところでございます。開発も進んでおり、人家もかなりたくさんございます。そういう点からいいますと、やはり環境基準から申しますと、抵触するきらいもありませんし、また、もしも空港をつくることとなりますと、周辺都市化ということも進む可能性が十分ございまして、伊丹のような現象を繰り返すことになると考えますので、やはりそういうおそれのない海上のほうがベターだ、こういうふうにお考えおられます。この点は委員会でも、まだ非公式でございますが、各委員の意向を打診いたしまして、大体そういうふうな意見は一致しておるようでございます。それから、海上の環境保全と空港の問題につきましても、御疑問点でございます。私の感じておりますことは、私が申し上げました中にも基本的にはあることでございますが、人間の所有してある環境資産というものは一定量ございまして、これを全世界三十八億の人間が共同の財産として

使っていくという面もございすけれども、日本のように特に狭いところにたくさん人間が住んでおります場合、われわれがまた処分し得る環境資産も他の国に比べるとよけいに少ないのじやないかということを感じておるわけでございす。さながら、われわれは与えられた国土に与えられた人口で生きていかなくてはならぬという点を考えました場合には、やはりいろいろと考えられまする施策につきまして絶対的にいいというものはございせん。必ずメリットとデメリットがございすので、それを比較勘案してわれわれの進むべき道をきめていかなければならぬのだと思ひまして、しかもそれをきめる機構は、政治という機構が憲法並びに地方行政法等によりましてきまつておるわけでございすから、それによつて比較選択をいたしましてきめていかなければならぬものだらう。それに対してわれわれは、お考えをきめていただく基礎資料を提供するというのが航空審議会の関西部会の使命である、かように考えて進めておるわけでございす。

○黒田参事人 今回の改正案によつて生活環境保全が可能かという御質問でございす。

国及び地方公共団体等の責務としては、住民に快適にして良好な生活環境を保障する重大な責務がございす。この責務をはたして今回の改正案で十分に果たせるかと言われると、必ずしも十分だとは言えないと思ひます。しかし、それにもかかわらず、一歩前進であり、これを端緒としてさらに被害者対策を強化し、あわせて音源対策をも兼ねて住民の苦痛を緩和するための最大の努力をしていかなければならぬと考えております。民家の防音工事してもほんとうに快適な生活が可能となるかと言われると、おそろくわずかの改良にすぎないであらうと予想されますが、それにもかかわらず、やらぬよりはましであり、やるというところを通じてさらに次の前進の道が開かれるのではないかと意味におきまして、本法案の改正に賛成をしてゐるわけでありますけれども、地区の住民の苦痛はもう一刻も猶予できないとい

う事態であります。そうした突き詰めた状況の中において撤去論が出、またそれを受けて兵庫県知事や伊丹市長が撤去論を出されるお気持は十分理解できるところでありますけれども、大阪のほうを表向きそう強く撤去論を出してないというのは、言うてみてもなお十年もかかるというのが現実であるとするならば、一刻も猶予のできない人々に対する対策を、いまこそ全力をあげて強化しなければならぬという必死の気持ちがあるからであります。

空港拡張につきましては、国だけでなく、大阪府、兵庫県等地方機関もまたそれに協力してきつたということに対して非常に胸の痛む思ひでおりますので、何とかすみやかに住民の被害を少しでも緩和するためには全力をあげていきたいと思ひてゐる次第であります。その点御理解の上、本法案をさらに強化する方向で御検討いただきたいと思ひます。

○坂井参事人 空港周辺機構が整備されたらうまくやつていけるだらうか、こういう御質問だつたと思ひます。私は多大の心配をしております。そのことは午前中申し述べたとおりでございす。にもかかわりませず、前向きに地元の了解を得て進めたいと思ひますのは、いま黒田知事がお話しのとおり、一刻も座視するに忍びない、こういうことでございす。

それからもう一つ、出資金四分の三は国が持つ、あとの四分の一は地元が持つということにも私は割り切れない気持ちを持っております。しかし、やはり周辺機構に県としましても発言権を確保してまいりたい。そして周辺機構が少しでもうまく運営されるようにやつていきたい、こういうつもりでございす。

それから、午前中も申し上げましたが、大阪国際空港の解決の問題は、周辺整備だけではなくて、やはり発生源を押さなければいかぬ、こういうことでございす。この点につきましても午前中申し述べましたので繰り返しません、あらゆる方法を講じてその問題を解決していただきたいと思

います。

○三池委員長 金瀬俊雄君。

○金瀬委員 委員長のお許しをいただきましたので、一問だけ一分間御質問申し上げます。

秋山参事人にお尋ねいたします。午前中の新しい関西空港に関するお話の中に、成田空港の例にもあるように、公害を防止できる新しい空港の建設は海上につくる以外にはない、こういう話でございしました。そうなつてきますと、成田空港というのは騒音もあり、あるいは大気汚染もあり、欠陥空港であり、公害空港であるということをはつきり言えるかどうか、その点についてお話を承りたいと思ひます。

○秋山参事人 お答えいたします。

どうもいまのお話は、私の与えられた時間内にものを言おうとするうちのことばの短絡が非常にあるように思ひます。私が申し上げましたのは、成田空港を計画し着手したときには、今日のごとく十分に地方の方とお話し合いをするという手続が欠けておつたということを申しあげたものでございまして、決して海上空港とそこへ直結はさせておりませんものですから、その点をはつきりと御認識を賜わりたいと思ひます。速記録をお調べくださればはつきりわかると思ひます。

○金瀬委員 成田空港のときにも、海上につくる

ことがいかに陸上につくる方がいいかということがたいへん論議されたわけでございす。そして、いまの成田空港の状況は、非常に都市の密集地帯でございす。そうした中に新しい空港をつくるということについては、私も長い間反対してきただけですが、あなたの午前中の話ですと、海につくるのが一番ベターであるということをはつきり言つております。これはあとで速記録を調べればわかりますが、ですからあなたが、速記録の結果でまた私どもの運輸委員会に出てきて、あなたの意見をはつきりとさしていただきたい、さうに考えて、要望だけ申し上げまして質問を打ち切ります。

○秋山参事人 お答えいたします。

成田につきましましては、ただいま弁明いたしましたとおりでございす。私が海上空港について発言いたしました部分は、関西航空審議会の関西国際空港部会長の立場として感想を申し上げたのでございまして大阪としては、あの近辺には陸上にはない、海上が非常によろしいということを私は申し上げたつもりでございまして、その成田の云々につきましてその位置を批判したり、その位置の問題について海上がいいとか悪いとかいうことは一言も申し上げておりませんので、はつきりと申し上げておきます。

○三池委員長 三浦久君。

○三浦委員 参事人の先生方には、きょうはお忙しいところをたいへんありがとうございます。最初に、坂井参事人にお尋ねをいたしたいと思ひます。

昭和四十二年に現行法が制定されてから今日まで、全く発生源対策、いわゆる音源対策というものがなされてこなかったわけでありす。これが今日の被害を大きくした最大の原因だと思ひます。それで、午前中のお話にもありましたけれども、現在この音源対策としてどういうことをやつたら一番ベターなのかということをお尋ねいたしたいというふうに思ひます。

○坂井参事人 私どもは何と言ひましてもその点はしろうとでございす。したがひまして、国におきまして責任をもつて解決していただきたいと思ひます。ただ、しろうとなりにやむにやまれぬ気持ちとして申し上げておるものが、たとえば国内のジェット航空はやめていただきたらどうだらう、少なくとも新幹線があります。東京—大阪、あるいは新幹線が福岡まで延びれば大阪と福岡の間のジェット機の使用はやめていただきたらどうだらう、それにかわるものとしてYS-11というふうなものを考えていただきたらどうか、こういうふうに思つておるわけでございす。

○三浦委員 次に、黒田参事人にお尋ねをいたしたいと思ひます。先日私も空港騒音訴訟団と一緒に運輸省との交

渉に参加をいたしたわけでありませうけれども、その交渉の中で、住民は口々に府や市はいろいろと住民のめんどうを見てくれるけれども、国は一つもめんどうを見てくれないということで、政府の態度を非常に強く非難をしていたわけでありませう。私たちの調査でも、たとえば移転補償につきま

しては、現在公共用地の取得に伴う損失補償基準要綱というものに基いて行なわれているわけで、これは実際にかかる費用を全部補償するという立場にはなっていないと思います。これはやはり国の施策というものが、結局原因者負担の原則という立場に立っていないからじゃないかというふうな考えのわけですが、この点について、いまの政府の損失補償基準要綱に基づく移転補償の問題等について、原因者負担という点から、知事さんはどういうふうにお考えになつていらっしゃるのか、お尋ねしたいと思ひます。

○黒田参考人 従来の国の政策は、騒音についても、他の公害一般についても、必ずしも十分に発生原因者負担の原則が貫かれてこなかったのではないかとこの感じがいたしております。近年ようやくその原則が次第に固まってきたように思ひますけれども、きわめて不十分であつたし、現になお不十分であると考えております。そして発生原因者負担の強化につきましても、現行法の枠内でやれることすら十分やれていないし、現行法を改正して積極的に強化しようという意欲もなお十分でないように思われるわけでありませう。

先ほどの音源対策に關しましても、機種の変更について、あるいは航行方法の改善について、便数の制限について、さらにエンジン改良について、より積極的に取り組んでいただくことを強く要望しているところであります。

○三浦委員 次に、秋山参考人にお尋ねいたします。

国の施策が、発生源規制がありませうし、損失補償についても原因者負担というものが貫かれていないわけでありませうけれども、これは住民の環境権というふうなものを認めていないということと

ろから必然的に出てきているのじゃないかというふうな考えののです。

それで、二月十六日の大阪の朝日新聞なんですから、参考人の談話といたしまして、公害訴訟で国が敗れば大阪空港の撤去を建議する、という記事が出ております。その理由として、裁判で国が負ければ慰謝料を支払う、慰謝料を支払うのは、原告だけではなくて同じ騒音地域に住む他の数万人の人々にも払わなければならなくなる、そうすると非常にまあ天文学的なお金がかかるのだ、だから空港は撤去したほうがいいんだ、こういうことを述べられておるようでありませうけれども、裁判に負けようという勝とうと、住民の受けている被害は同じだと思ふのです。住民の苦しみは同じだと思ふのです。負けただけには撤去するし、勝った場合には撤去しないのだという考え方は、どうも住民の基本的な人権を擁護しようとか、住民の環境権を保護しようとか、そういう立場には立っていないような御発言だというふうに感じ取られるわけでありませう。現在たとえば高速道路の建設の問題、またビルの建設等におきまして、住民の環境権という立場から建設中止の差し止め請求というふうなものが認められておる。裁判所においてもこれが順次定着しつつあるという状況にあるわけでありませうけれども、参考人の考え方としては、住民の環境権というものは認められないのか、なるのか、その点をお伺いしたいと思ふのです。

○秋山参考人 お答えいたします。実は、その朝日新聞の記事というのを読んでもありませんので、あるいは見当違いを申し上げるかもしれませんが、実は朝日新聞の記事の方と会談したということとは事実でございませう。その節に、騒音問題の関西空港部会としての立場は、裁判に勝つとか勝たぬということとは全然関係がないのだということとを、私繰り返し申し上げておいたのでございませう。それで撤去問題、伊丹の廃止問題につきましても、だんだん委員会の内部に、新空港ができた段階には伊丹の廃止を含めてその存

廃を、その処置を検討するといういわゆる公文書が十一市協の会長さんに出て出されたということを知りました段階から、当然新空港は移転の可能性を含めて検討すべきものである、こういう部会意見のコンセンサスを得まして、そういう方向で審議を進めておるわけでございます。特に、そのときに申しましたのは、裁判の問題は、もしも国が敗訴するという事態が起これば、おそらく運輸省航空局並びに運輸省の幹部は非常にその措置に時間をとられるであろう、そうすると、審議会の進行に影響があらうと言えない、その進行問題に対して影響があらうと言えないことは、繰り返し申しましたけれども、いまの、お読みくだされたような趣旨の因果関係にあることは私は申しております。

○三浦委員 伊東参考人にお尋ねいたします。

現在の国の騒音対策というものは、環境権を認めずに、いろいろな施策というものは恩恵的にやるんだ、そういう考え方の方で貫かれておると思うのですが、先生の立場は環境権をお認めになる立場だと思ふのですが、この点いかがでございませうか。

○伊東参考人 この法案自体を見ますと、これは障害の除去というような表現が使われておるわけで、何か自然発生的に障害が出てきておるのを除去するような、そんな印象を受けるのみならず、防音工事について助成する、何か恩恵的に国が費用を出して補助するんだというふうな、片言隻句をとらえるわけではありはせんけれども、そういう点にこの法案のニュアンスというものが出ておると思ひます。私はやはり午前中に申し上げましたように、今日の環境権というものは、これは現在の私どもの生命、身体、生活、良好な環境を守るということだけではなく、やはり私どもの周囲の自然の生態系、それから今日石油資源で問題になっておるような、有限な地球上の資源、そういうものを私どもが乱費してしまつておるということになりますと、やはり将来の世代に対して私ども責任を尽くせないわけではございませう、そういうふう

な現在の歴史的な時点におきまして、環境権というものは認めなければならぬという立場に立つておるわけでございます。

ただ、判例でも実質的には、先ほど御指摘になりましたように、逐次環境権が認められてきつてございまして、先ほど午前中に引用しました衆議院並びに参議院の附帯決議におかれましては、やはり良好な環境を保全することが必要であるということをお認めになっておられます、これは現代に生きる私どもの責任でもありませう、新しい権利意識であり、それは乱用してはいけませんけれども、やはり私どものよりどころの、とうとい基本的な権利であらうか、かように考えるわけでございます。

○三浦委員 終わります。どうもありがとうございました。

○三浦委員 石田幸四郎君。

○石田(幸)委員 参考人各位におかれましては、午前中からたいへん貴重な御意見を賜わりまして、ありがとうございます。

大体四時をめぐりに終わろうということになっておりますので、ごく端的にお伺いをさせていただきます。

一つは、両知事さんにお伺いをしたいのでありますが、今回大阪の国際空港周辺整備機構、これは仮称でございますが、その事業内容が規定をされております。さらにその事業地域が指定をされておるわけでございますけれども、先ほどのお話では WECFNL 七〇以上というような御意見があつたと思ふのです。そういうような御希望に反して、法律は八五以上の範囲の地域を事業地域とする、こういうことになっておるわけでございますが、こゝまで拡大をして考えなければならぬという御要求は当然だと思ふのでございませうけれども、同時に、騒音対策等をこれからいたしておかなければならぬわけでございます。したがって、先ほどの数値を七〇以上と考えて、両県におかれてはどの程度の対象家屋数になるのか、また、どの程度の、騒音対策の場合ですと、総経費が必

要というふうに予想されているのか、この点をまずお伺いしたいと思います。いますぐおわかりにならないければ、あとで数字でお答えをいただければけっこうだと思います。

それでは次の問題に移らしていただきますが、先ほどの坂井参考人のお話の中に、寝たきり老人に對しまして、防音装置、さらにそれに對し冷暖房装置をつけたところ、たいへん喜んでいただいた、このように言われております。前回の四十二年に法律が制定されたときに、附帯事項がついておりまして、「騒音防止工事の施行により必要となる空気調節装置等の設置についても十分配慮すること」と。こういうふうに附帯決議ではなっておるわけでございます。なかなかこれが実現がむずかしい状況のようにあるのではありませんけれども、ここで大阪と伊丹市の場合、このような寝たきり老人に冷暖房装置までつけていらっしゃるのかどうか。あるいは基本的にはやはり一般のそういう家庭にも冷暖房装置までやってあげるべきではないだろうかと思われるのは考えておるわけでございますが、こゝら辺についての御意見を黒田参考人、それから坂井参考人、伏見参考人に簡単に伺いたいのでございます。

○黒田参考人 先ほど、周辺整備機構の事業の内容、地域等について御質問がございましたが、今回の改正案におきましては、その点は、必ずしも十分ではないけれども一歩前進であるという意味において、積極的にそれを推進していただくこと。さらに、地域につきましては、地域の事情に合うように見直しをしていただきたい。内容につきましては、先ほど申し上げましたように、移転補償単価の引き上げ、あるいは代替地造成についての補助の強化、あるいは移転者に対する税制優遇措置、さらに民家の防音工事の実施にあつては、同時に換気の問題と冷暖房の装置の問題について配慮をさせていただきたいということを願ひした次第であります。とりわけ寝たきり老人、身障者、その他終日騒音の中に置かれる人たちににつきましては特別の配慮をしなければならぬ、いし、

国の措置が十分でないという場合には、とりあえず府県において緊急の措置をとり、それらに要した費用は、いづれ国のほうにおいて見ていただきたいというふうに考えております。

それからWECPL七〇以上の世帯数は、大阪府側におきましては約二十二万四千世帯程度であらうと考えておりますので、一世帯当りどの程度の費用が適当かということ、今後検討しなければならぬと思いますが、相当膨大な金額が十分な対策をするには必要であらうと考えざるを得ないところであります。

○坂井参考人 公的な施設につきましては防音工事等は国でやっていたいておりますけれども、民家へのそういうあたたい手がまだ差し伸べられておりません。しかし、とにかく終日床の中で寝ておる老人の方等見ておると、もう黙っておらぬという気持ちで、冷暖房を含めました防音工事を行なつたわけでございます。これは、県の乏しい財政の中ではありますが、身体障害者等にも広げてまいりたいと思つております。こうした実情を先生方もごらんになれば、もう機構がどうであらうかというところが、とにかく早くやっていただきたい、そういう気持ちが切々とするわけでございます。よろしくお願いいたします。

○伏見参考人 伊丹市におきましては寝たきり老人と身障者二十戸、県のほうで県の費用でこれが冷暖房をつけました。その維持管理費に關しましては、これは本来ならば国がやるべきものを県が先取りしてやられた、だからその維持負担は原因者である国が負担すべきであるというたてまえから、国に對して維持管理費を要求をいたしておりますが、事はやはり福祉対策として老人あるいは身障者に対する施策でございますので、国のほうの支出が困難であればむしろ市においてこれを負担してもいい、こういうふうに考えております。

○石田(幸)委員 それでは基本的な問題についてひとつお伺いしたいのでございますけれども、この整備機構の事業内容が、いわゆる空港周辺緑地造成事業、空港周辺の再開発事業、代替地の造

成事業、共同住宅建設事業、移転補償及び民家の防音工事の助成その他を行なう、こういうことになつておるわけでございますけれども、先ほど来、三人の参考人の方々の御意見を伺ひたいとしますと、飛行便数の削減を強く希望していらっしゃる、それはすなわち空港機能の縮小にならうか、このように思つたわけでございます。そしてまた撤去のお話もあつたわけでございまして、もしそういった空港機能の縮小から撤去、そういうような立場に立つならば、私はこの事業内容についても、いわゆる個別の問題を検討してみますれば、たとえば空港周辺の緑地造成事業というものは、やはり大阪の国際空港の固定化につながるであらう、あるいは空港周辺の再開発事業にいたしましても、どうしてもそういう方向に将来引っぱられていくのではないかとこのように考えるわけでございまして、こういう立場から見ますれば、移転補償及び民家の防音工事の助成、こういうものをまづその機構の中で早急にやつてもらいたいというふうな御要望ではないだろうか、こういうように考えておるわけでございますが、どういうような優先順位をつけて何を重点にやるべきか、あるいはこの事業内容についても、こういう問題については反対だということがございましたらば御意見を承りたいわけでございます。

○黒田参考人 先ほど発生源対策の強化についてお願いをした次第であります、そういうことは現空港の機能が若干縮小されるを得ないであらうと思ひます。そうして、さらにそれが突き進んでいけば撤去といふところに進まざるを得ないと思ひますが、先ほど申しましたように、私が現段階において撤去といふことをあまり強く言わないのは、どうせ撤去されるならば周辺整備を急ぐ必要はなからうといふふにあと戻りして、そして緊急を要する被害者対策がおろそかになるということをたいへんおそれたからであります。撤去は理想であつても、現実的にはおそろく十年以上を要するであらうといふのが今日の常識であります。そうすると、その間、現在の耐えがたい苦痛

をもうしばらく、十年間待てということにつながるかねないので、とにかくにもいふ困つてゐる方々に全力をあげて手当てをすべきである。その際に、まず防音工事をやり、換気、冷暖房等についても配慮をする。しかしそれでも十分とは言えませんし、とりわけ離着陸の直下に当たる地域においては、多少の防音施設をしていてもなお耐えがたい状態が続くであらうと思はざるを得ない次第であります。一番そうした被害の激甚な地域、たとえば豊中市あるいは川西市の地域においては、むしろ撤去を言う前に、ともかくも何とかしてほしいという声が強いわけであります。そうした人たちの切実な叫びにこたえるということが当面何よりも大事であつて、雪中に炭を送るの段階においては錦上花を添えることに適當でないといふ中国のことばがございましてけれども、錦上花を添えることも大事であるけれども、とりあえず寒いときには炭を送り、飢えてゐる人には食物を送るといふ、それから手をつけないうと、より高い次元で問題を論議してゐることのできないほど差し迫つた問題であるといふことを御理解いただきたいと思ひます。

○石田(幸)委員 同じ質問を坂井参考人をお願いしたいのですが……

○坂井参考人 黒田知事からよく言われましたので大体尽きておると思ひますが、とにかく現状を座視するに忍びないような状況を一日も早く解決しなければいかぬ、こういうことでございまして。ほんとういへば、この機構ができるまでも政府はどんなにいろいろやつていただきたい。しかし、それがなかなかできないといふことであれば、一日も早くこういう機構をつくつてやらざるを得ないのじゃなからうか。県は県としまして、もうやらなければならぬことはやつていくつもりでございます。どうぞよろしく願ひいたします。

○石田(幸)委員 ちよつとまだ私の質問の内容が足らなかつたのかもしれないけれども、この事業内容の中でとりあえず行なわなければならないのはいわゆる移転補償及び民家の防音工事の助成

であつて、空港周辺の整備事業なんかあと回してもいい、極端に言えばこういうお考えはないんですか。坂井参考人にお伺いしますが、いかがですか。

○坂井参考人 やはりいろいろの対策を進めるには地元の方々の理解を求めなければなりません。理解を求めるには、撤去ということはもちろんのことでございますが、こういうふうにしてやるんだという一種の計画性も必要でございます。そういう意味におきまして、法案の中に盛つてあるようなことをひとつ計画的に早くやることを示してまいりたい、こう思っております。

○石田(幸)委員 伏見参考人にお伺いします。○伏見参考人 私たち地元の周辺住民としては、最終の目標はやはり撤去、しかし撤去に至るまでの時間がかかるからその間の対策を強化してほしい、こういう意味でございます。その撤去というのを考えてやはり周辺整備等も行なわなければならない。そういうことでなければ、現在の空港のむしろ存続を強化するというようなことにもなりますので、そういう撤去ということを前提とした撤去を目標としたこの整備機構の事業を行なつていただきたい。この事業の内容につきましても、これは全部優秀なしにこの事業はほとんどやっていただきたい、こういうふうにお考えます。

○石田(幸)委員 伊東参考人にお伺いしたいのでございますけれども、先ほど受忍限度のお話が出たのでございますが、私の地元に行きましてもやはり空港がございまして、おそらく名古屋の空港の場合は、大阪空港の三分の一から四分の一程度の飛行機の往来であらうと思うのです。しかし、その周辺においてもこの騒音の問題につきましても非常に苦情が出ておるわけでございます。そういう意味で許容限度というものは、特に大阪空港の場合、利用度を半分に減らした、三分の一に減らしたからといって片づく問題ではないというふうにわれわれは心得ておるわけでございますけれども、そういう意味で許容限度をどういうふうに考えていくかというのは非常に大きな問題

であらうと思うのです。そこら辺につきましても一度ひとつお願いしたいのでございます。

○伊東参考人 ちょっとこちらで御質問してよろしいですか。ちょっと御質問が……。許容——受忍限度……。

○石田(幸)委員 そうです。ことばの違いでございます。

○伊東参考人 これは、先ほどちょっと申し上げましたのですが、やはり私どもの健康、この健康というのは何も疾病にかかっているとか虚弱になつていふとかそういうことでございまして、やはり精神的、肉体的並びに社会的に良好な状態といふ、これは世界保健機構の定義でございますけれども、そういう状態が侵されないということが基本的な立場でございます。そういう点でとらえていきますと、慢害行為のほうとお互にそういう基本的な絶対権ともいえるようなそういう権利との比較においていきますと、現在も問題になつておりますけれども、交通の利用度とかいろいろ問題からして、どうしても基本的な環境権、人格権、そういうものが侵されるおそれがございますので、そういう点から言えば、やはり受忍限度ということはとると誤解されますし、そういうことで利用されるおそれもございますので、そういうふうにはとらない、こういう趣旨なんです。よろしいでしょうか。

○石田(幸)委員 時間がありませんから、以上で終わります。

○三池委員長 河村勝君。

○河村委員 参考人各位には午前中から長い間たいへん御苦労まででございます。もう予定された時間が過ぎてしまいましたので、私は両知事に一点だけお伺いをして質問を終わりたいと思ひます。それは、お二人ともおっしゃつておることでございますが、新しい空港ができて、それで古い空港を片づけなければ問題は片づかない、そのとおりだと思ひます。それと同時に、お二人ともおっしゃつておることでありましても、この新空港決定にあたっては、現在の空港に関する被害者

の対策、これが完全に行なわれなければ、新しい空港の決定についても賛成するわけにはまいらない、こういう趣旨の御発言がございました。気持ちとしてはたいへんよくわかります。いままでいろいろ国に裏切られたこともあるから、なかなか信用がでないというところもあるだろうと思ひます。ただ実際これから被害者対策を新しい法案がかりに通つてやるといふこともあるだろうと思ひます。ただ十分なものでもありませんし、新しい環境基準の中間の目標を達成するだけでもやはり五年ぐらひはかかるわけですね。ですから、ほんとうに十分実績をあげるところまでなかなかいかないと思ひます。そうなりますと、一方、新空港のほうがかかりに海上なり何なりで一つの案が出てきた。それが一応科学的にはどうやらいけそうだという状態であつても、一方なかなか信用できないから、十分実績があるまでは、ただ科学的な検討、あるいはさき坂井さんは、実際飛ばしてみてもその裏づけもやれというお話もありましたが、そういうことをやつて大体見当がついても、片方のほうの現在の空港のほうの被害者対策がなかなか進まぬといふことでは、賛成ができません。そうなりますと、なかなか決定ができません。そうなりますと、それだけ新空港の建設がおくれるわけです。新空港の建設が早くきまれば、いまの空港の被害者対策だって多少変わつてくると思ひます。よそに引越すよりは防音工事がまじつたほうがいいといふようなこともありましようし、いろいろ対策の条件も変わつてくると思ひます。ですから、どこかで踏み切る時期がなければ事はお二人には解決できないと思ひます。ですからお二人に、一体その辺のところ、なかなかおっしゃり方はむずかしいと思ひますが、どの辺をめどに新しい空港に踏み切ろうと思ひておられるか、その辺をお伺いしたいと思ひます。

○黒田参考人 新空港の問題につきましては、それが十分科学的に検討がなされて、単に騒音だけでなく、排ガスの問題も、あるいは理め立てによる水質の汚濁の問題、あるいはそこに必要な土砂を獲得するための環境破壊の問題、あるいはアセス、交通公害の問題、その他多面的な見地から十分に検討されて、そしてこれならば被害は起るまい、快適なかつ良好な生活環境が十分保全できるという、そういうめどがつくということが一つの条件であります。と同時に、現空港に対しても、そうした生活環境を保全するための誠意のある態度を国及び地方公共機関が示したという、その姿勢をはつきりと住民に理解していただくということが必要であらうと思ひます。幾ら科学的にだいたいよく分つて、こう言つても、すぐに信頼が得られるであらうかといふことは、私はなかなか得られにくいのではないかと考えております。そして今度の周辺整備機構を強化していく中で、現実的な成果がどの程度あげられるかといふことは、先ほどおっしゃいましたように、十分な成果を直ちにおさめるということとは困難であらうと思ひます。しかし、それにもかかわらず、現になし得る精一ぱいのことをしているんだという姿勢が、あるいはその誠意がにじみ出ておれば住民の信頼を回復する道は必ずあると、そういうふうにお考えしております。

○坂井参考人 先生がお述べになりましたと全く同じような悩みを私は持つていま当たつておるわけでございます。大阪国際空港は撤去しなければならぬ。しかし新しい国際空港をつくるにつれていくまでは相当時日がかかる。それはそれでひとつぜひとも公害防止の対策を進めなければならぬ。しかし、新しい国際空港をどうして公害がなくなつてくるか、こういうことがいまの大きな問題でございます。一日も早く権威者の手によりまして候補地を定めて、それについて関西全部の理解を求めて、そして関西全部の協力によつて公害のない空港をつくつてまいりたい。そういう意味では私はあせりに似た気持ちを持つておるわけでございます。一日も早くそうした積極姿勢を国のほうで示していただく、それが大事ではなからうかと思ひます。

○河村委員 そうしますと、坂井さん、黒田さん

のお話はわかりましたが、坂井さんは先ほど、現在の空港に対する対策が完全でなければ決定には賛成できないというお話がございましたが、いまのお話でありますと、要するに新しい空港のほうの企画ですか、プランが信頼に足るものであれば、現在のさしあたりの対策、これはもちろんやるにはやらなければいけないのですけれども、それがどこまでのめど、どこまでなされなければならぬいかということについては特に触れられなかった。それでよろしいわけですか。

○坂井参考人　ことが足りなかったかと思いますが、やはり大阪国際空港に対する真摯な解決の努力というものを示していただかなければ、私は新しい空港についての地元の理解も得られないのではないかと、これは当然なことだろうと思います。

○河村委員　終わります。

○三池委員長　これにて参考人に対する質疑は終了いたしました。

この際、参考人各位にお礼を申し上げます。

本日は、御多用のところ長時間にわたり当委員会に御出席いただきまして、貴重な御意見をお述べいただき、まことにありがとうございました。委員会を代表いたしまして、厚くお礼を申し上げます。

○三池委員長　この際、連合審査会開会の件についておはかりいたします。

ただいま本委員会において審査中の本案について、地方行政委員会及び公害対策並びに環境保全特別委員会から、それぞれ連合審査会開会の申し入れがありますので、これを受諾するに御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○三池委員長　御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

なお、連合審査会の開会日時は、関係委員長と協議の上、追って公報をもってお知らせいたします。

次回は、公報をもっ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。

午後四時十三分散会

昭和四十九年三月一日印刷

昭和四十九年三月二日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局