

第七十二回国会 運輸委員會 議 録 第九号

昭和四十九年二月二十六日(火曜日)

午前十時三十三分開議

出席委員

委員長 三池 信君

理事 江藤 隆美君

理事 佐藤 孝行君

理事 太田 一夫君

理事 三浦 久君

阿部 喜元君

國場 幸昌君

宮崎 茂一君

金嶺 俊雄君

齊藤 正男君

紺野与次郎君

河村 勝君

出席國務大臣

運輸大臣 徳永 正利君

出席政府委員

運輸省航空局長 寺井 久美君

委員外の出席者

運輸省航空局飛

行場部長 隅 健三君

運輸省航空局飛

行場部長 棚橋 泰君

課長 自治省財政局財

政課長 石原 信雄君

運輸委員會調査

室長 鎌瀬 正己君

委員の異動

二月二十二日

辞任

久保 三郎君

同月二十三日

辞任

阿部 昭吾君

第一類第十号

運輸委員會議録第九号

昭和四十九年二月二十六日

同月二十五日

辞任

石田幸四郎君

同月二十六日

辞任

矢野 紘也君

補欠選任

石田幸四郎君

本日開議に付した案件

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、第七十一回国会法第七号)

派遣委員からの報告聴取

〇三池委員長 これより会議を開きます。

去る二十日、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

正する法律案審査のため、大阪府、兵庫県に委員

を派遣いたしました。

この際、派遣委員から報告を求めます。佐藤孝

行君。

〇佐藤孝委員 派遣委員を代表して御報告申し

上げます。

派遣委員は、団長をつとめました私のほかに、

佐藤文生君、兒玉君、坂本君、三浦君、石田君、

河村君の七名であります。

二月二十日、大阪国際空港事務所において、佐

藤大阪航空局長から、大阪国際空港の沿革、経緯、

現況、特に航空機騒音諸対策についての報告を聴

取した後、十時五十分より、二班に分れ、それぞ

れ予定の視察個所に出発いたしました。

第一班は、大阪市側方面で、私のほか、兒玉君、

三浦君の三名であり、第二班は、兵庫県側で、佐

藤文生君、坂本君、石田君、河村君の四名であり

ました。

第一班には、豊中市長竹内義治君が説明役とし

て同乗され、まず、豊中市利倉地区へ向ったので

ありますが、途中最近とみに騒音及び排気ガスに

よる著しい被害を受けているといわれる勝部地区

に立ち寄りしました。

勝部地区では、多数集まっておられましたが、

多くの方々から、騒音と排気ガス被害のなまなま

しい体験、子供さんたちの鼻出血の実情等をお聞

きしました。また、滑走路末端において、約二分間

隔に着陸する大型ジェット機の騒音、排気ガスの

実態を視察いたしました。

続いて、豊中市利倉地区に参り、滑走路末端か

ら四キロ地点で着陸コース真下にある郵便局屋上

において、これまで多数の地元の方々から被害の

個々の実例をあげての熱心な陳情を聴取いたしま

した。続いて同市豊南地区では、路上において、

空港の撤去、減便の要請等の陳情を聞き、最後に

大阪市の三田地区に参り、府立東淀川高校校庭に

おいて、再三にわたり大型ジェット機の騒音を耳

にし、予定個所の視察を終了し、午後一時過ぎ空

港事務所に着いたしました。

次に、離陸側の伊丹市及び川西市を視察いたし

ました。第二班については申し上げます。

第二班には、伊丹市長伏見正慶君及び川西市

長伊藤竜太郎君が同乗して説明に当たられました

が、まず、滑走路末端から離陸方向に直線距離約

千メートル地点にある伊丹市北村地区に参り、猪

名川堤防において騒音の強度及び持続時間等につ

いてその実態を視察するとともに、多数の地域住

民からききわめて熱心な空港撤去等の陳情を聴取

いたしました。続いて、大阪空港騒音訴訟を最初に

提訴した住民の居住する高梁地区を視察した後、

川西市攝代地区に向かいました。同地区におきま

しては、空港を望見する丘の上から、およそ二、

三分間隔で離陸する航空機について、その実情を

視察するとともに、同地区におきましても、多数

の住民の方々から、騒音の中での生活の実情につ

いての陳情を聴取いたしました。最後の視察地で

ある伊丹市鴻池地区におきましては、出発機の旋

回点下にある同地区の実情についての住民の陳情

を聴取するとともに、その実態を視察して予定の

個所の調査を終了し、午後零時五十分空港事務所

に帰着いたしました。

少憩の後、午後一時四十五分から地元関係諸君

の陳情を聴取したのでありますが、以下その概要

を申し上げます。

最初に、池田市長代理として、若生助役から、新

関西国際空港の早期建設、ジェット機の減便、民

家の防音工事、防音公共施設の整備及びその財源の

確保等についての要望があり、次いで、豊中市長

竹内義治君から、新関西国際空港の早期建設と

ジェット機の減便、空港周辺整備機構の早期設置

のほか、騒音区域の決定は、機械的でなく実情を

よく調査し、従来の指定区域を尊重して、困って

いる住民を救済していただきたい旨、また移転補

償については、租税特別措置をさらに考慮してほ

しい旨の熱心な要望がありました。

また、川西市長伊藤竜太郎君は、移転代替地の

確保、移転補償制度の充実と補償区域の拡大の早

期実施、空港周辺整備機構の早期実現等について

の陳情がなされ、伊丹市長伏見正慶君よりは、他

の三市長と全く同意見であると述べられることも

に、特に新空港の建設、現空港の撤去について熱

心に陳情されました。続いて、大阪商工会議所理事

地域振興部長山内直樹君、大阪空港騒音訴訟原告

団代表十七己之助君、豊中市騒音対策豊中連絡会

代表服部好永君、伊丹市自治会連合会副会長増田

忠治君の四名から、それぞれの立場から、航空機

騒音にかかわる根本原因の追及に関する御発言

や、周辺住民各位の実情を詳細に述べられたので

ありますが、その要望のおもなものは、十分な移

転補償費の支払い、健康破壊に対する医学的対策、

被害者救済、民家の全室防空工事の実施、移転跡地の工場化反対、現空港の撤去等々でありました。引き続き、派遣委員から、整備機構の設置に関する問題、子供さんの鼻出血の問題、騒音対策費の自治団体の負担分の問題、排出物及び騒音コンタミの問題等について熱心なる質疑がなされたのであります。

以上をもつて本案審査のための委員派遣を終了いたしました。

以上、御報告申し上げます。

○三池委員長 以上で報告は終わりました。

○三池委員長 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し、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。河村勝君。

○河村委員 たいがい派遣委員の報告がありましたように、去る二十日、私も大阪空港の現地に参りまして、つぶさに調査をいたしてまいりました。その際に、実際被害を受けている住民の方々が事情を伺いまして、現在の大阪空港周辺の状態というものが、単に生活上の機能をそこなうというだけではなくて、肉体的にも各種の障害を受けているという実情を、非常に苦悩に満ちた話を伺ってまいりましたし、また同時に、われわれも実際現地で住民の方々と話を聞いております。中に、二分あるいは三分おきに百ホン以上の航空機が離着陸するわけでありまして、とうてい住民の方々の話も存分に聞けないような状態でありまして、いまさらのごとく、少しおそいかもしれませんが、いまさらのようにその実情がひどいの

に驚いた次第であります。

結論的に申しまして、わかつていたことではありますけれども、ああいう規模の空港が、日本のような人口稠密な地帯においては、内陸に存在するということがしよせん無理である。ローカル空港のように一日十便以内というところなら

別でありますけれども、ああいう大きなスケールの空港が、ああいう都市圏の内陸部に存在すること自体が無理だという結論にならざるを得ない、そう強く感じたわけでありまして、大臣ももうすでに実情はよく御承知のことと思いますが、大臣はどういうふうにお考えになつておられるか、まずそれを伺いたいと思います。

○徳永国務大臣 私も全く同感でございます、そのように思っております。地域の住民の皆さん方が、日々の生活に騒音のために非常に苦しんでいらつしやるということに実は胸を痛めているわけでございます。それがためには、これからいろんなことを考えていかなければならぬし、御質問もあろうと思いますが、先生のいまのお気持ちに對しましては、私は全く同じような気持ちで今後の対策を進めていかなければならぬと思っております。

○河村委員 私が申ししたのは、いろんな対策を進めてみましても、しよせんそれは十分なことではできるとは思わないんです。ですから結局は、なくさない限りは問題は解決しないという意味で申し上げたので、それについて大臣の考え方を聞きたかつたわけでありまして。

しかし、もう少しあとでもう一ぺんその結論についてのお話を伺いたいと思いますが、四十八年の七月に、当時の新谷運輸大臣が、新空港の開港については、伊丹空港の撤去も含めて検討するという意味のことを大阪の空港騒音対策協議會對して発言をされて、その後、航空審議会の関西国際空港部会で、運輸省側から正式にそういう方針を明らかにされたというふう聞いておりますが、これは大臣がおいでになる前にありますから、事務当局でけつこうであります。どういふ発言をされたか、その点をまず説明してください。正確な表現を教えてください。

○寺井政府委員 四十八年七月の航空局長から一市協にあてました文書は、先生御存じと思いますが、これの中に申しておりますのは、「現大阪国

際空港の将来のあり方については、新関西国際空港との関連において十分検討を要するものであるが、その開港時点にこれを撤去することをも含めて可及的速やかに検討するものとし、その検討に際しては地元公共団体の意志を十分尊重するものとする。」ということを書き添えて一市協の会長あてに出しております。

この文書のまず趣旨でございますが、関西新空港は、現在の大阪国際空港の騒音問題の解決をはかるということと、あわせまして関西地区におきます航空需要に對応するために早急に建設する必要があるだろうと考えておまして、現空港の将来のあり方につきましても、現空港がわが国の総合交通体系の中できわめて大きな役割りを果たしておりますこと、関西地区におきます航空需要の推移、また新空港の規模、位置等の関連のほか、新幹線等の代替交通機関の整備状況、あるいはまたジェット機の低騒音化、それからまた、現空港で実施しようとしたしております周辺整備対策等の諸要件を総合的に勘案をして、関西新空港の開港の時点にこれを撤去することをも含めてその取り扱いをできるだけすみやかに検討しようという趣旨でございます。その検討に際しましては、地方公共団体の御意見も十分尊重する、こういうたてまえになっております。

そこで、先生御指摘の関西国際空港部会という点を明らかにしたかという点でございますが、この点につきましては、実は関西国際空港部会という新空港について御審議願っております。特に公害のない空港ということと鋭意御審議願っておりますが、その際、部会としてどういふふうに関西空港を考へるかという点につきましては、もちろん部会の検討の結果の答申に付記されてしかるべきことであつて、これは運輸大臣が諮問いたしておりますけれども、部会独自の御意見を差しさむ性質のものではない、部会独自の御判断で御意見をつけていたでけつこうでございます。こういう意味のことを申し上げた次第でございます。どういふふうに明らかにしたかとい

う点につきましては、それ以上を出ておりません。

○河村委員 何か空港部会に責任を転嫁したようなもの、の言ひ方でありまして、しかし、諮問のしかたというものは、現在の伊丹空港を何らかの形で存続して、それにプラスアルファとしてやる場合と、それから伊丹空港をなくして新空港をつくる場合とは全く構想が変わつてくるわけでしょう。そうであれば、諮問のしかたはどつちでもけつこうでございますというふうな諮問はないはずですよ。とかくああいういろいろな種類の諮問委員会を隠れみのに使つて責任転嫁をするきらいが、間々あるんですけれども、少なくとも伊丹空港は、可能ならばなくして新しい空港をつくりたいんだ、伊丹空港の機能も含めたものをつくりたいんだという意思表示がなくて、一体空港部会で扱ひようがありますか。何かあなたのほうで、どつちでもいいですよ、どつちでもけつこうでございます。すといふような話をしたというが、そんな無責任なこととは私はないと思う。その点はどうなんですか。

○寺井政府委員 この関西新空港の規模と位置につきまして諮問をいたしました当時は、要するに関西地区の輸送需要に見合つて相当大規模な空港が必要であらうということと、その規模と位置について諮問をした次第でございます。

その後、審議の過程におきまして、現在の伊丹空港の騒音問題の解決ということと非常に関連があるという先生方の御意見がございまして、それでこの位置と規模に関連いたしまして、現空港のあり方というものが当然関連がございまして、そういうことでございまして、どちらでもよろしいというふうなことはございまして、この関西の地域内にとどの程度の規模の空港ができるか。それも騒音その他の影響のない空港という前提に立つておられますから、そういうことで御審議願つた結果、関西空港はこの程度の規模ができれば必要ないではないかという御意見があれば、それは審議会の立場として、御意見としてつけていたでけつこうでございます。こういう趣旨でございます。

それで、まあその結果、新しい空港ができたところで、御迷惑のかからぬということが明確にこ

の地方の皆さんとも話がつけば、その時点で決定していいんじゃないだろうか、こういうふうにか考えるのです。何もその地方の方々が、絶対のけろ、その時点になつてもこのけろと言ふのを、強引にわれわれはこうだということを言っているわけではございません。その辺を御理解いただきたいと思ひます。

○河村委員 私はオール・オア・ナッシングというふうな議論をしているわけじゃないのです。ただ大臣が、新空港ができ上がった時点でそこで初めて伊丹空港の存廃をきめると言われるから、それはおかしいじゃないか、答申ができただけではまだ実行できるかどうかわかりませんから、それを決定して、それでまあ試験飛行みたいなものをやってみるんじゃないか。それで大体よからう、その時点でその存廃をきめるべきものではありませんかと言っているのです。ですから、私もまるっきりゼロになつたつて、さつき初めから言つたように、ジェットを使わないようなローカル空港、こういうものだったら、あつたつて私は支障ないかもしれないと思ひますよ。そういうことも含めて、その時点で決定すべきものではありませんかと言っているのです。全部でき上がつちやうつて、そのときにきめるんだなんというのでは、今後の対策上いろいろな支障がありはしませんかということ言っているわけですね。

○徳永国務大臣 私のことは足りなかつたか、聞き違いもあつたかわかりませんが、そのとおりでと思ひます。

○河村委員 それならそれでけつこうなんで、どうも用心深くおつしやり過ぎるような気がします。そこで、当面何しろ非常なヘッドでジェットが飛んでおりますから、住民の中ではいろんな騒音防止に対する対策の中でも、特に便数制限ですね、これを早くやつてほしいというのが非常に強いんです。これについて一体運輸省ではどうお考えになつておられるか。

○寺井政府委員 便数制限につきましては、音の面から申しますと、確かに相当程度の便数カットをすれば効果があるということにはつきりいたしております。そこで問題は、大阪空港というものの航空輸送に占める地位が非常に高く、航空輸送上の需要が非常に強い。現在におきましては相当高いロードファクターで、場合によっては乗れないお客も出ておるといふ状態でございます。これ以上輸送のキャパシティーを減らすのは非常にむずかしい問題がある。ただし、たとえは新幹線もある地域等につきましては、相当程度代替輸送機関もございまして、低騒音機の導入等と関連いたしまして、相当程度の減便は可能であるというふうにか考へて、目下検討いたしておる次第であります。

○河村委員 まだその程度ですか。具体的な計画はないのですか。聞いてみますと、エアバスを導入して、それによつて便数を半減するというようなことも聞いておられるけれども、その点はどうなんですか。

○寺井政府委員 ただいま御指摘のエアバスの件でございますが、たとえば東京—大阪間にエアバスを就航させることによりまして、東京—大阪間の現行便数を半数程度に下げることができるといふことは、ほぼ見通しがつております。

○河村委員 その場合に、エアバスの騒音の発生度を、従来の、いま飛んでおる727とかDC8とかに比べて騒音の低下する度合いというのはどのくらいですか。便数は別として一機一機について。

○棚橋説明員 ただいま俗にエアバスと呼んでおりますものといはしましては、日本航空が導入いたしておりますボーイング747SR、それから全日本航空が導入いたしておりますロッキードのL-1011、この二つがわが国に近く来るであろうというふうにか予想をされております。その騒音値は、どの程度の重量で飛ぶか等によつてかなり異なりますけれども、在来のたとえばDC8というような飛行機に比べましたら、ほぼ十ホン程度は低いというふうにか考へております。

○河村委員 もし導入すれば、それによつて一体便数は半分くらい減るのですか。

○寺井政府委員 われわれの試算で申し上げますと、東京—大阪間については現行の便数の約半分の程度になると思ひます。

○河村委員 そうすると、東京—大阪間は、先ほどのお話のように新幹線が走つておる、だから、この場合はもううちよつと減らしてもよろしいということをお勧めに入れば、三分の一くらいにすることも可能だ、そういうことになりませんか。

○寺井政府委員 新幹線への代替度が大きくなりますと、先生の御指摘のとおりでございますが、現在まだ乗り切れないという状態にございまして、目下のところは、少なくとも現行程度の輸送力というものは当分維持する必要があるのではないかとはいふような考へ方しております。

○河村委員 乗り切れないというのは事実のようですね。そこで、運賃問題との関連ができてくるわけですね。この前も伊丹市長の発言によると、航空運賃東京—大阪間で比べると、とにかくできた当時は、市の職員の毎月の給料の七〇％くらいが東京—大阪間の運賃であつた、現在は給料の六〇％くらいだ、だからわんさと乗るんだという説明がありました。確かにそうだと思う。だからこれを部分的に引き上げるとは困難かもしれせんけれども、運賃を上げることも考へてしるべきだと思ふのです。

そこで、一体十カ年計画でこの周辺整備の予算、幾らでしたかね。この前十カ年計画で説明があつたのを聞いておりますと、五千三百七十億という説明がありました。一体このうちで原因者負担、いろいろな形で、離着陸料もあるだろうし、ガソリン税もあるでしょう。そうしたものを含めて原因者負担でカバーできる部分というのはどのくらいですか。

○棚橋説明員 五千三百七十億という数字は事業総量でございまして、中には回転して最終的には土地を売却等をいたしまして戻ってくるわけにございまして、その中のネットの国費の支出としては大体二千億程度というふうにか考へております。そのどの程度を原因者負担でまかなうというにかつきましては、五十年度を初年度といはします空港整備五カ年計画の中で財源の手当てとの関連において明らかにしてまいりたいというふうにか考へておりますが、原則的には中央公害対策審議会の答申にもございまして、これらに要する費用というのは原則として原因者負担ということでもまかなうのが至当だと考へております。

○河村委員 そうであれば、従来の空港整備第一次五カ年計画の際に、離着陸料等によつてある程度原因者負担がふえましたね。それは通常の空港整備を対象にするものだけですね。こういう大規模な公害対策をやるのには全然初めから考へていながら、新たに何らかの形で資金を調達する必要がある、それについて構想はありますか。

○徳永国務大臣 この問題もさうでございまして、いまたくさんさんの空港で、あの基準に合わない空港をたくさんかかえておるわけにございまして、さういふようなものを含めまして、今度の五カ年計画の初頭において、これらの原因者負担の、騒音料というか騒音料金というか、何か適当かどうかは別にしまして、さういふようなものを考へていくべきだと思ひます。それでさういふようなことについて検討させておりますか、まだ決定したわけでもございせんし、十分さういふような点についてはひとつ検討してまいりたい、さういふふうにか思つております。

○河村委員 具体的な内容はきまらなくても、とにかくジェットについてジェット騒音料みたいなものを何かの形で取るということだけは、この法案を発足するときから、これは大阪に限りませんが、それども、もうなければならぬはずだと思ひますが、その点はもうきまつておるのでしょうか。いかがですか。

○徳永国務大臣 考へ方としては、さういふ方向でいま詰めておるわけにございまして、決定ということまでいつておるわけにはございせんけれども、

ども、そういうことをいま考え方としては考えておるわけでございます。

○河村委員 ぜひこの際、便数制限等に関する運賃問題との関連もありますし、だからジェット料金みたいなものを取って、それをプラスアルファしていくことによって、それで原因者負担による

こういう費用のカーブもできるし、同時に交通量の調整もできる、そういうものだと思うのです。

ですから、これはほんとうは私は、こういう法案が出た際に、もうすでにそういうプランがなければおかしいと思うのですよ。ですから、これは何

も第三次空港整備計画なんぞを待たずに、当然、本国会は無理としても、次期国会くらいには出す

のだというくらいは決意がなければいかぬと思うのですけれども、大臣、いかがでございますか。

○徳永国務大臣 そういふ決意をも含めて、いろいろなやつておるところでございます。

○河村委員 今度の法案によって、第一種区域、第二種区域、第三種区域、この三つに分けて、騒音度によって区分けしたものに對するそれぞれの対策をやっていくわけですね。第一種区域はWEC

PNLで幾らにするのだという案は、もうすでに腹案ができ上がっているわけですか、その政令の内容はどういうふうにするつもりですか。

○棚橋説明員 せんだつてもお答え申し上げますが、ただいま政令を準備中でございますけれども、この法律の提案の当初から、第一種区域はWEC

PNLのほは八五、第二種区域は九〇、第三種区域は九五というのを予定いたしております。

○河村委員 そこで、先般現地調査をやった際に、航空局でつくった騒音コンターというものをいただきました。それと川西市で実際指導して測定した騒音コンターをもらいました。ところが、多少

の食い違いがあるのはあたりまえだと思うのですけれども、はなはだしく違うのです。これは

ちよつとごらんになつてもわからないかもしれませんが、簡単に申せば、川西市で測定のは高いWEC

PNLの地域が運輸省のものよりはるかに広いわけですね。全く食い違いが大き過ぎるの

で実はびっくりしたのです。おそらく大臣は御存じないでしょうけれども、航空局当局ではおおよそつかんでおられるはずだが、この食い違いというのは一体どういうふうになってきてきているのですか。

○棚橋説明員 私どもの先生方に先日お示しいたしました騒音コンターは、昭和四十五年に東大の五十嵐教授が作成されましたものを、四十七年度の便数に置きかえまして修正をしたものでござい

ます。御承知のように、四十七年度以降は飛行機の便数は全然ふえておりませんので、ほぼ大体そういうものではないかと思っております。

一方、先生、川西市とおっしゃいましたのは、川西市のほかに関係各市も御協議になつて十一市協定いろいろ御調製になつておるようでございま

すけれども、そのコンターの測定方法その他につきましては、残念ながら私も十分その方法等につ

いて存じておりませんので、いかなる理由でそのような食い違いがあるか、ちよつと明らかでござい

ません。

そこで、そういう点を防ぎますために、昨年私どものほうで大がかりな騒音測定をいたしました。その際には必要があれば関係市にもどうぞお

立ち会ひくださいということをお願いしたわけでございますけれども、二百数十の点をとりま

し、かなり大がかりな騒音測定をいたしました。それをコンピュータで解析いたしましたして、なお不

足する点について補足の測定をいたしまして、その結果のコンターの素案がほぼでき上がりまして、先日、関係の市のほうに事務的に御説明を申し上げ

いたしました。

その結果はやはり食い違いがございますけれども、私どものほうのコンターでは、非常に騒音の

敏感地、九十とか九十五という点につきましては、現地市のおかきになりましたコンターよりもや

大きくなつてゐる。逆に、八十五とか七十五というあたりのコンターがかなり小さくなつておるとい

うような数字が出ております。これは私ども、この間、環境基準が示されまして、環境庁から新

しいWECPNLというものがはつきり示されたわけでございます。その基準に従つてかいたつもりでございますが、まだ食い違いがある点につきましては、関係の市にお立ち会ひを願つて、必要があれば再度確認をいたしたい。その際には、

私どもと地元市だけではなくて、中立的なお立場にございまして、それから環境庁にも、必要が

ございましたらお立ち会ひをいたしたい、再度そのコンター相互間の調整をいたしたい、さように考

へておるわけでございます。

○河村委員 その点は非常に重大だと思つての

です。そうすると、私たちが見せていただいたこのコンターというものは、最近実測をしたものと

違つたわけですね。どうですか。

○棚橋説明員 先ほど御説明申し上げましたよう

に、若干食い違つております。

○河村委員 若干食い違つた程度で――それでいまのお話だと、意見調整が可能ならい近つたとい

うお話とはずいぶん食い違つておると思うのだな。これがほんとうに納得いかなかったら、それは相互の不信任ばかりつ

つておつたわけですね。その測定というのは一体何日間ぐらいでやつたのですか。

○棚橋説明員 一つのポイントを二日間、そして全体を通じて約二カ月かけて測定をいたして

おります。

○河村委員 私が川西市で説明を聞いたところによると、春夏秋冬、年間を通じてつたものである。それから朝であるとか、あるいは晩であるとか、少なくとも春夏秋冬とおる。実際行つて

みても、曇りのときと、それから天気

さらにそれで解析いたしまして、不十分な点につきましては、先ほど御説明申し上げましたように、再度それらの点を選びまして補正測定を行なつて

おります。

○河村委員 そうすると、二カ月というのは延べ二カ月ですね。この点は大臣にも特に申し上げておきたいのですけれども、よほど慎重にやりませんと、い

いかげんのところでもつて見切り発車を

するようなことになりまして、必ず非常な紛争の種になります。ですから、この点は特にシビアに考

へてほしいと思つております。

それから、次に法案の内容でありますけれども、この第三条の一項ですが、今度の場合これは改正になつておらないのです。この場合に、「当該飛行場において航空機が離陸し、又は着陸することが

できる経路又は時間その他当該飛行場及びその周辺における航空機の航行の方法を告示で指定することが

できる。」といふふうになつてゐる。要するに航空機の航行の方法を指定するといふだけであつて、機種、便数等の指定ができるようになっておらないのです。その点について、この前、航空局長は、機種、便数等は、飛行場の管理者の管理権として

当然できるからこの法案には書かなかったのだ、

そういう説明であつたが、そのとおりですか、変わりませんか。

○寺井政府委員 便数につきましては確かにおつしやるとおりですが、機種と申しますのはやや問題があろうかと思つてゐます。騒音証明制度の導入を考

へておりました、ある一定の音以上の音を出す航空機の制限を法的にやろうといつたしてござい

ます。先生御指摘の空港管理者の立場から行政指導できるといふ点につきましては、まさにそのとおりでございます。ただ、これはあくまで行政指導でございまして、この種の機種はいかぬといふことは、法的な拘束力

はございませんが、たとえば大阪につきまして、いままでいわゆるジャンボ機の乗り入れをとめておりましたが、これもやはり行政指導としてやつておるわけでござい

ういう意味で機種、便数等は、管理者の立場から制限できるという意味で先般御回答申し上げたわけでございます。

○河村委員 それならば、この法律に載っておる経路とか時間、それからその周辺における航空機の航行の方法、これは管理者の権限でできませんか。

○寺井政府委員 それは飛行の方法その他につきまして現にやっております。ですが、ここで告示をしておきません理由は、これを拘束する手段がいまのところまだないということから、飛行経路の指定等につきましては告示という行為をいたしておらないわけでございます。

○河村委員 ですから、管理者の権限としてやれるという点については、この航行の方法についてだつて同じなんですよ。機種、便数についても性格が同じなんだ。だから機種、便数については管理者の当然の管理権としてやれるから法案に書かなかつたという理由はないでしょう。その点は同じでしょう。

○寺井政府委員 その点は御指摘のとおりでございます。

○河村委員 それならば、なぜこの三条に航行の方法だけを告示できるようにしたのですか。これは、同じものの中からこれだけを選んだということとは、限定する趣旨でしょう。ですから、もしその機種や便数の制限をわざわざ除いたということ、それはやる気がないということになるのですよ。あなたの答弁は言ひのがれですね。おかしいでしょう。

○棚橋説明員 条文の問題でございますので、私からお答え申し上げます。

この法律を制定いたしました当時は、騒音に関して飛行場周辺でできることといたしましては、経路と時間であらうということとこの法律が制定をされたというふうに覚えております。その後、先生おっしゃるよう、機種の問題として、機種の種類によって低騒音化がはかれるという点が出てまいりまして、それにつきましては、これを規

制するためには何か法律行為が要するであらうということが、先ほど局長御答弁申し上げました、航空法の一部改正により騒音証明制度というものを航空法の体系の中ので取り入れたというふうに考えております。

それから便数の問題につきましては、これは現在公共用飛行場というものでございますから、利用いたしますものはほぼ定期便というのが主体になるといふふうに考えられておりますので、法律の制定当時から、これにつきましては、航空法の規定による便数の認可規定、これをもって法律的には処理できる、かように考えておつたわけでございます。いまして、現在の状態でも、先生おっしゃるように、性格的には行政指導とか管理者の行為でできるということについては御指摘のとおりでございます。しかし法律的には、いま申し上げましたようなことで、一応法制上は担保できるのじやないか、かように考えております。

○河村委員 だから、何とかほかでできるというのでなしに、いま法律の改正案を出しているんですよ。だから、行政指導でできるなら、ここに書いてあることだつてできるのですよ。そうでなしに、法律を改正するまでの間は運用でできるだけのことをやるのはけつこうだ。しかし、改正案を出しておいて、わざわざ区別をして、管理者の権限でできるから入れませんなんという必要がどこにあるのです。本気で法律に基づいてやろうというなら入れたらいいじやありませんか。なぜ入れないのですか。航空法だつてまだありはしないのですよ。ここにに入れてどこが悪いのですか。

○棚橋説明員 その点、先生御指摘のとおりでございますが、先ほど申し上げましたように、機種の制限につきましては、実はこの法律の改正案より前に航空法が提出されて、騒音証明制度の法案が国会に上程されておるわけでございます。そちらのほうがもっとこれより強力でございますので、そちらのほうで法制上の担保をお願いするのが好ましいか、かように考えております。

なお、便数の問題につきましては、先ほど申し上げましたように、これに先んずる法律として、航空法上すでに運輸大臣の認可権がございますので、それを活用するというところで処理できるのではないかとこのことで考えておるわけでございます。

上げましたように、これに先んずる法律として、航空法上すでに運輸大臣の認可権がございますので、それを活用するというところで処理できるのではないかとこのことで考えておるわけでございます。

○河村委員 機種のはは航空法が出てあるというなら、それはいいでしょう。だけれども、便数のほうは、航空法で定められてある便数をきめるというの、これは純粹に営業上の立場から便数をきめる、そういう性格のものでしょう。うるさいから便数を減らすという問題は別なんです。だから入つてないのをそういう別の法律があるから入つてないのは、この法律をほんとうに実行しようという立場からいって、あるいは航空法の事業通の管理権の発動として、あるいは航空法の事業計画として便数をこれだけにしろというのと、騒がしくていかぬからこれだけ切れというのと、騒の性質が違ふのですよ、それは。ですから入れたらいいじやありませんか。なぜこれだけ改正案を出しておいて、それを入れないはならないか、それはメンツだけでしょう。いかがですか。

○棚橋説明員 確かに、先生おっしゃいますように、便数の問題についての航空法上の認可権限とは若干相違する、これは御指摘のとおりでございます。

ただ、先ほど申し上げましたように、この法律でこの規制をいたしておりますのは、騒音というもののために、通常の行為としての制限以上の制限を課せられるというような考え方の条文ではないかというふうに思っております。その点、飛行場の管理者が、自分の能力に基づいてこの飛行場をどの程度の便数の空港として使用するかということは、本来の行為としてあり得るわけでございます。たとえば現在大阪、東京等で行なっておりますように、能力的な問題、騒音上の問題から便数をこの程度しか認めないという行為は、管理能力としてもでき得る、かつ航空法上も処置できるといふことで現在処理をしておるわけでございます。その点については実行上は支障がない

ものだ、かように考えております。

○河村委員 そんならもう一ぺん聞くけれども、経路、時間その他航空機の航行の方法は、行政権でできないのですか。管理者の権限としてできないのですか。それならばわかる。これだつてできるでしょう。どうなんですか。

○棚橋説明員 実は、特に経路につきましては、これは安全上の航空法の規定を除きましては、主としてパイロットの責任において飛行するというのが原則でございます。それから時間につきましては、飛行場の供用時間というのがございますが、その供用時間の範囲内であれば、これは着陸したい、離陸したいというのに対しては与えるというのが原則でございます。それを運用上で現在処置をしておりますけれども、おっしゃる通りに運用上で絶対できないということではないと思ひますけれども、やはり法律の規定があつたほうが効果的であらうということから、この立法の當時この条文を制定した、かように考えております。したがひまして、おっしゃる通りに、できないということではないと思ひます。

○河村委員 そうでしよう。だからメンツだけなんですよ、結局ね。わざわざ、入れなかつたものだから入れない理由をつべこべ言つていられるけれども。だからほんとうに、せつかく法律を改正するんなら機種、便数まで入れて何か都合の悪いことがあるんですか。機種は航空法があるというのならそれはいいや。便数を入れないというのはどういう理由だ。

○寺井政府委員 先生御指摘のように、入れて差しつかえないではないかという点につきましては、機種は、機種の点につきましては御理解いただけだと思ひますが、当然航空法の改正が出ておりませんでしたら騒音証明制度をこちらに入れるという可能性もあつたわけでございますが、航空法の改正のほうから先行しておつたということでございす。それから便数の点につきましては、便数と騒音と非常に関係がございますけれども、われわれが従来考えてきておりました考え方からします

と、やはり空港の運用時間というものの関連において安全性が担保できれば、一応その範囲内で飛行機が就航できるというのが公共飛行場のたてまえであつたわけです。こういう騒音問題の対策のために便数制限を實際上やっておりますと、こゝへ便数を制限することができるといふに書いても、それは差しつかえなからうかと存じます。ただ、先ほどからるる御説明申し上げておりますように、実行上こういう制限が担保されておりますので、現にやっておりますので、特にこの罰則を伴う条項の中に入れるまでのことはないといふふうに考へて入れなかつたということでございます。

○河村委員 あなたの答弁はおかしいね。だからいまはつきりそう言つたでしょう。ほかに法律はあるが、それは飛行場の容量によつて制限するためにある、そう言つたでしょう。だから、騒音がたいへんだから便数を減らせという法律的目的は、他の法律にはないんですかね。そうだったら、騒音のために減らす、それに罰則をつける、それはこの事態になつたらあたりまえでしょう。いま減らさなきゃ困る時期に来ているでしょう。だから、つべこべ言わないで、入れますと言つたらいいじゃないですか。なぜ悪いのか。

○棚橋説明員 ただいままで御説明申し上げましたのは、もう一つ実は理由が……これはまことに法律的なことでございますので、ちよつとはばかれるかと思ひますけれども、この条文はそもそも航空機そのものに対する規定でございます。したがいまして経路とか時間、これはパイロットにおいて知り得る能力があるわけでございしますけれども、回数、便数と申しますものは、きよう一体何回飛んでおるかというところは、その飛行場に離着陸する航空機、すなわちパイロットそのものには知り得ない可能性の強いものでございします。で、したがいましてこの法律に、ここにそれを入れる、この条文そのものに入れるということにはふさわしくない、かような理由もあらうと私は考へております。

○河村委員 わけのわからぬ答弁は聞かぬでもいい。大臣、メンツはかり考へて、意地でも、政府がつくつた法案は修正しないなんという精神でやるなら、そんなの審議する意味はありませんよ。もうちよつとすなほに考へたいかがですか。

○徳永国務大臣 私も条文はしろうとでございまして、よくうまい説明ができませんけれども、何か、項を改めてさういふうなことを入れるといううなことは、この条文からも関連上あり得ることだといふうなことでございまして、それは国会の御審議においてひとついろいろ御相談をいただきたいと思ひます。

○河村委員 まあよろしい。最後に、これは修正案として提出しますから、そのときに精神のほどを判断をいたします。

時間がなくなつてしまいましたが、一つだけちよつと聞きたいのですが、第九条の二の二というのがありますね。第三種区域の中で、緑地帯その他のために買い入れたものの以外の、つまり「前項の土地以外の第三種区域に所在する土地に ついても、できる限り、緑地帯その他の緩衝地帯として整備されるよう適当な措置をとるものとする。」前段の条項、同じ第三種区域の中でも実際に買入れて緑地帯にするものと、それ以外のものと分けて、それ以外のものは何か緩衝地帯として整備されるよう適当な措置をとるものといううな、ほんとうに適当な表現がしてあるのですけれども、これは一体どういう意味なんです。この第三種区域であつてもほんとうに政府が緑地帯として整備するのは一部であつて、そのほかはまあ適当にしておこう、こういうことなんですか。

○棚橋説明員 先生御承知のように、九条の二の一項の条文は、移転補償で買い入れた土地で行なうための条文中にございまして、この適当な措置はそれ以外の土地でございまして。たとえば、元来国有地であつておられます土地とか、それから地方公共団体等がお持ちになつておる土地とか、ないしは買い入れてなくて借り入れ等の処置ができておる土地とか、さういふうな土地についてもできる

る限り緑地帯等になるような措置をとるようといううな条文だ、さういふうに考へております。

○河村委員 そうですか。この中にそんなに国有地の公有地がたぐさんあるのですか。

○棚橋説明員 御承知のように、この法律自体は、大阪だけを想定しておるものではございませんで、全国の空港を想定いたしておりますので、とにかくできる限り緑地帯、緩衝地帯にしない、さういふうな条文だといふうに解しております。

○河村委員 すると、きわめて例外的なものだ、さう考へてよろしいのですか。

○棚橋説明員 原則は、買取して緑地帯にするのが望ましいのではないか、さういふうに思ひます。さういふ意味では、先生おっしゃるやうに例外的な規定だと思ひますけれども、この精神は、単に買った土地だけ緑地帯にするという態度ではなくて、いろいろな手段を講じて、そこらができる限り緑地帯になるような措置をとるやうに、さういふ立法の趣旨であるといふうに解しております。

○河村委員 時間が来ましたのでやめますが、最後に大臣、最近でもまだローカル線で新たにジェット化をしているところがありますね。一体、この狭い国土で、まあ国際航空は、これは競争もあるし、距離も長いし、だからジェットにしないければならぬといふことはわかりますが、ジェットの騒音といふものは、いかに技術開発をしてもさう減るものじゃありませんね。さうであれば、国内航空については対外的な競争はないのですから、それで汽車よりも速いにきまつておるのですから、もうジェットはやめて、国内航空はプロペラでいくんだというくらいに私は切りかえる時期だと思ひますけれども、その点、非常に大きな問題でありますか、大臣に所見を伺いたしたいと思います。

○徳永国務大臣 このぐらゐ騒音問題、公害問題がやかましくなり、また事実さういふ状況下に狭い日本はあるわけでございまして、お説のよう

ことは考へられることでございしますが、おっしゃるやうに非常に重大な問題でございします。またこの点については十分検討させていただきたいと思ひます。

○河村委員 終わります。

○三池委員長 神門至馬夫君。

○神門委員 私は、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等に関連して質問を行ないますが、まず最初に、きのうから続いて、予算委員会におきましては、大企業の人々が呼ばれまして、反社会的な行為が追及され、国民の耳目が集中いたしております。これと同じやうに、明日は大阪空港における公害判決が出るわけでありますが、この判決のもたらす影響はきわめて大きく、マスコミが一斉に取り上げておるのもそのゆゑであります。

このやうな状況の中にあつて、三木副総理であつたと思ひますが、二十日にこの判決等にかかわるいろいろな見解を出しておられる。それは、この判決の内容のいかんにかかわらず、決断をもつてさういふやうな交通公害、なかならず航空機騒音に対しては抜本的な対策をとつていく、このやうなことを新聞紙上で見ましたか、これが今日まで飛行機をはじめ、鉄道あるいは自動車、さういふものが公共性の名において非常に高速化していく、大型化していく。特に飛行機の場合は、急速な発展によつて、ジェット機化とともに騒音公害は環境権を侵害するといふうゆゆしい段階まで来たわけでありまして。

この前も、二月十九日の参考人の意見の中におきまして、環境権そのものの保全は、調整といううなものではない、公共性と調和といううなものではない、絶対不可侵の生存権にかかわるものだ、さういふやうな意見が出されて、非常に私たちの関心を引いたわけでありまして、その運輸行政の責任者として交通公害の焦点に立つ運輸大臣が、この明日の判決を前に、今日の騒音公害等に対してどのような責任感を持つておいでにな

るのか、あるいはやろうとしておられる決意を持っておいでになるのか、その点をひとつここで表明していただきたいと思ひます。

○徳永国務大臣 私、判決は判決といたしまして、これは誠意をもって検討してまいらなければならぬと思ひます。受けとめてまいらなければならぬと思ひます。と同時に、いま現に騒音に苦しんでいらつしやる住民がたくさんいらつしやるのですから、その対策は、あとう限りの努力をしまして、ひとつできるだけの対策を立てて進んでいかなければならぬと思ひます。

○神門委員 そういふ決意を前提にしてたくさんのお答えを願ひたいと思ひますから、ひとつ簡潔にお答え願ひたいと思ひます。

まず、本法改正案の附則第九条であります、この第九条の改正によりまして新東京国際空港公団法の第二十條の改正をここに提案されております。この改正によつて、新東京国際空港はこの公団が設置者であります。その設置者が、いまある意味の基本的な全国の空港騒音対策としての整備機構という一つのパターンをつくらうとしてゐる。これは設置者は政府であつても、騒音対策はこの第三セクターに準じておると申しますか、このような整備機構をもつてやろうとしておる。か、この附則第九条の改正は、直接公団に整備機構がいま法律改正をもつてやろうとしてゐる目的を果たさせようとしてゐるのかどうか。

○棚橋説明員 この法律の附則におきまして新空港公団法の一部を改正いたしましたのは、従来新東京国際空港公団自体が、たとえば移転の方のための代替地の造成とか、それからこの法律で今度新しくこれからの飛行場については緩衝地帯を設けるという規定を置きましたけれども、その緩衝地帯の造成等についての権限規定その他そういう関係の規定がございましてしたので、それを附則で改正をしたわけでございます。したがひまして、これは単なる国である公共用飛行場の設置者と公団たる設置者というものには若干の違いがあるうかと存じます。公団のほうにむしろ幾らか幅広

い能力を与えるべきであるという点から、これについては公団にも能力を与える、かようなことだと存じております。ただ、この周辺整備機構は新空港にはつくらないのだ、これをもつて公団ですべてをやるんだ、こういう意味の規定ではございません。

○神門委員 そうすると、やろうとする騒音対策の具体的な事業と、それに伴うところの事業資金の調達と申しますか、それらのものがどこでどういふふうに進みますか。公団が直ちに整備機構がやろうとする事業をやるものではないということになれば、どこがどういふふうに進むからできないということですか。

○棚橋説明員 この周辺整備機構と申しますものの仕事は、私も大きく分けて二つの性格があるというふうに進んでおります。一つは、飛行場の設置者が騒音の原因で周辺について種々の事業を行なわなければならぬ、たとえば代替地の造成事業とか緑地の造成とか、そういうものをやらなければいけない、こういう関係の事業が一つでございます。

それからもう一つは、騒音はかなり広い範囲に及びますので、そこにございます周辺についていわゆる町づくりと申しますか、そういう意味の周辺整備、再開発というふうな事業、これは元来は地方公共団体が権限的に持ちの事業でございましてけれども、それが騒音が原因のゆえにいろいろさらにやらなければいけないというふうな性格も持ちますので、この事業を地方公共団体が行なう場合に国がその資金等の一部を見る。そういうふうな観点で、国と地方公共団体の出資の事業で事業団のようなものをつくらうというのがこの周辺整備機構であるというふうに進んでおります。先生御質問の公団との関係につきましては、公団は、前者の部分の能力については、これはこの附則改正で与えられたというふうに進められますが、広い範囲の再開発とか周辺整備というものについては、これは地方公共団体との関連において行なうべき性格で、そこまで能力は与えてい

い、かように考えております。

○神門委員 この第九条の第四号として新設になった中は、言うならば整備機構が目的とする、あなたがいま前段で説明されたようなことが全部解釈としては出てまいります。ですが、いまあなたのほうから回答されたように、地方公共団体等の関係において、その事業のやり方等が共同でということでないに、助成という姿をもつてやるそのみが違う。しかし、緑地帯なり都市計画等の一部に影響を及ぼすというふうな相当範囲の大きなものが想定されるような内容にはこの中になつております。そういう地方公共団体等の出資なり事業主体としての関係というものが、公団と整備機構との主たる違いですか。

○棚橋説明員 先ほどお答え申し上げましたように、この法律が今度改正になつたことによつて、空港の設置者として新たに行なわなければならぬ、たとえば緩衝地帯の造成とか民家防音工事とか、そういうものについては、公団がやり得る能力を与えたものでございまして、御指摘のように、地方公共団体との関連におけるものについてはそこまで能力は与えていない、かように考えております。

○神門委員 昨年、中公審の特殊騒音専門委員会の報告がなされて、「航空機騒音に係る環境基準について」というのが十二月の年末に環境庁から出されました。それでいま運輸大臣から、判決いかにかわらず、騒音公害等に対しては最善の力を尽くす、こういうふうなお考えが述べられたわけですが、環境基準によつては三つの段階に分かれていて、新設する飛行場にはその環境基準に当てはまるような条件を整備して新設開港するといふような内容があるわけですが、そうすると、新東京国際空港の騒音に関する限り、あらかじめ東工大の小坂宏参考人などが言つておりましたように、今日の騒音公害というものはすべて予見され、それで、前もつて対策を立てればこのように騒音公害は防止することができたということを断言しておるわけですが、いままた、予見さ

に大きな兼ね合いの問題になると思ふのですが、それらのものが全部整つてから新東京国際空港は開港される。これはいま大臣が明日の判決を前にして重大な決意を表明された以上は、かつての古いものにはいろいろ問題があるうとも、新しいものにはそれらが予見されながらも出発されることはあるまいと考えるが、いかがですか。

○寺井政府委員 ただいまの御質問にお答え申し上げますと、昨年十二月の環境基準の告示に基づきますと、新東京国際空港の騒音基準の達成は十年以内になつております。具体的に申しますと、この十年以内に最終目的の基準にならなければいけないわけですが、その中間目標値といひまして五年目に目標がございます。私もいま考えておりますのは、開港の時点において、この中間目標値である五年目の目標値を達成するようになつて、完全にこの中間目標値に達するということがあるいは不可能かもしれませんが、少なくともおおむねこの目標値に達するようにいたしたいということ、いま鋭意進めておる次第でございます。

○神門委員 その国際空港のとり方、いわゆる三大空港といわれる羽田、この伊丹、板付、これらの飛行場においては、確かに十年かかってものがあるが、新設される新東京国際空港に関する限りそれが大幅に後退した。五年目の水準もまだ完全に出発することがむずかしいんじゃないかというふうなことは、いま大臣がおっしゃつた、騒音に対する環境対策を十分にしているという決意とはなはだ違つてくるんじゃないか。たとえば二月十九日における参考人の意見をよく聞いておられますと、あそこに来ました航空工学の専門家である芝浦工大の小坂宏参考人などが言つておりましたように、今日の騒音公害というものはすべて予見され、それで、前もつて対策を立てればこのように騒音公害は防止することができたということを断言しておるわけですが、いままた、予見さ

れることを待たずして踏み切ろうとすること、これは政府みずから被害者と名のつて住民に迷惑をかけることにはしないか。あるいは環境基準という、政府の一機関である環境庁から出ているにもかかわらず、その環境基準というものを、何というか、ほんとうに理想基準というふうなものにしてあなた方は神だに飾ろうとしているのか。それとも、ほんとうにそれを実行しようとするならば、新しく出発しようとする新東京空港からその範を示すべきではないかというふうな、これは国民常識として、明日の判決が重大であるがゆえに、運輸省としては当然そう考えるべきだと考えるわけです。公共性なり国際的な発展というふうなものの大乗的な見地が、常に住民を環境侵害の中で泣かせたという今日までの経過から見ても、そのようにするのがいま運輸大臣が表明された決意の裏づけになると思うが、どうですか。

○寺井政府委員 この環境基準は非常にきびしい基準でございますが、この達成に全力を傾ける、これは大臣も申されたとおりでございます。そのために、現在の空港整備五カ年計画を主として環境基準達成という目的のために新しい計画に組みかえるということを現在進めております。

成田につきまして、先生御指摘のように、確かに開港時に十年先の基準に合っておればそれにこしたことはないのですが、御存じのように成田に着工いたしましたので数年を経ております。われわれといたしまして、五年目標というものを開港時に達成をしたいということでございます。やっておりますが、この辺の努力は御理解いただきたく思うのです。その目標を五年先までほっておくということではなくて、もう本年中に開港予定されております間に合わせるべく、五年の目標をいま達成しようとして努力をしておる次第でございます。漫然とこの目標達成を神だに上げておるといふ次第ではございませんので、御了承いただきたいと思ひます。

○神門委員 これまでの飛行場騒音防止法なり、いま改正されようとする法律、それは騒音に對す

る地上対策がほとんどすべてですね。いわゆる騒音源、音源対策というものはほとんど法律の中にはないわけですね。これは先日、同僚の金瀬さんのほうからお話があったように、音源対策ということなら直ちにその航空会社の負担になつてくる。利益を受けている航空会社にもう少し音源対策として強要すべきではないかという意見が出ていた。私はその辺がこの改正法全体に貫通する問題として非常に不備な点があると思うが、しかしま直ちにやり得ることは何かというと、エンジンを改良するのが最も早い。それから夜間飛行を禁止する、あるいは就航便数の制限をする、あるいはジェット機の小型化をする、プロペラにかえる、これは成田空港がどのような構造になろうとも、直ちに行政措置においてなされることなく、すね。これは先ほどの騒音防止法第三条に基づいて、行政措置においてはなされることですが、その飛行機においてはなされることですが、そのようなことをすればWECNLのある程度の七〇なり七五という、この環境基準に近づけることはいまからでもできるのです。それはどうですか。

○寺井政府委員 成田空港は、御存じのように国際空港として発足しようとしております。したがって、国際線に就航する航空機を一挙に小型化するということも実際問題として非常にむずかしいかと存じます。ただ、われわれができませんことは、就航時間というものである程度の制限を加える、あるいはこれも国際線を運航いたします航空機については、時差等の関係もございましてかなりむずかしい面もございまして、時間間の制限、あるいは航行の方法の指定、特に今後航法上いろいろな新技術が開発されていくものと期待いたしておりますが、そういう新技術が取り入れられる段階にまいりましたら早急に取入れたいと思ひますし、またエンジンそのものも静かなエンジンということで、騒音証明制度というものが一応国際的に認められておりますので、これを早急に取入れて、騒音証明のない航空機の就航を禁止していくというようなことで、音源対策と申しますか、そういう面からの音の量を軽減していきたい、こういうふうな措置をとりたいと考えております。

○神門委員 その辺の問題は、まだいろいろと成田空港の問題についてはお聞きしたいことがありますが、時間の関係で次に進みます。

二月十九日の運輸委員会参考人の意見聴取のときに、この大阪空港の地元公共団体の代表というふうな資格で出ておいでになる大阪府の黒田知事、兵庫県の坂井知事、伊丹市の伏見市長、この三者の意見がこの法改正に対して出されたわけですが、整備機構に對するいろいろな考え方は若干違います。しかし、こぞおっしゃることは、この空港設置者は国である、整備機構というクックションを設けて責任を転嫁するのじゃないか、さつき言うように、公団が直ちに設置者であり、そして騒音対策をやろうという成田空港とは違つたこの整備機構に、騒音対策は占有にさせよう、こういうふうに責任を転嫁するのじゃないか。あるいは騒音防止施策のためのこの資金というものは、当然設置者である国が全額負担すべきではないか。なぜ地方自治体を持たすのか。整備機構に對するいろいろなニュアンスの違いはありましたけれども、これが共通して一致する点です。

まず、ここで運輸大臣に確認しておきたいことは、このような整備機構が発足しようとも、騒音防止の全責任は設置者である国にある、政府にあるというこの基本は、ごうも変わりませんか。

○徳永國務大臣 それはもう原則的に全くそのとおりだと思います。

○神門委員 そうしますと、この整備機構の中にあるところの政府の責任、意図というものは、これまでの航空諸法に比べて大きく後退しているのじゃないかと思うのです。私はこの騒音防止法の中におけるところの考え方、あるいは航空法、空港整備法、それらの基本となるものは、いま運輸大臣が話されたように、すべての騒音公害に對する全的責任は運輸省にある、政府にあるのだとい

う、こういう基本に立つて貫通しております。ところが、この整備機構になってまいりますとその点がどうも一貫してない。先ほど騒音対策課長が言っておりましたように、これは基本法的な概念を持つので、こうおっしゃった。いま直ちに適用しようとするのは、大阪空港にこれを設置されるわけですね。しかし、この整備機構というものは、大阪空港を対象にするものでなしに、次々と特定飛行場を指定して、そこに騒音防止のための任務を与えようとする、こういうような意味においてある程度の基本法的な性格を持つものだ、こういうふうな、基本法ということばは使われなかつたが言われておるわけです。とりあえず大阪という第一種空港に對してこれが適用されるわけですね。そのときに、全的責任を持つ国が、全部の資金を持たずに地方公共団体にその四分の一を持たせようとしている。これは説明にあつたとおりです。

それからもう一つは、出資金だけではなくて、長期にわたつて公共団体に負担をさせようとしている。これはあなたのところから出されております。「トランスポート」、四十八年三月号、運輸省の広報誌に明確に、この五十年程度の事業費の内容について、二〇%が国、一〇%は地方公共団体が無利子の融資を続けていく、十年にわたつてまだ錢を出す錢を出すというやり方をしている、あるいはこの法律の内容を見ますと、まあいろいろ他にありますが、とりあえずその辺で質問いたしますと、その点はいま運輸大臣がおっしゃつた、基本的な設置者である国が全的責任を持つということと、第一種空港である大阪空港のみをいま対象にしたときに、基本法的概念でなしに対象にしたときに、その四分の一を地方公共団体に出资させ、今後あわせてそのような事業費を分担させるということは間違いではないか、法の精神と違つてはいないか、この点をまずお尋ねします。

○棚橋説明員 先ほど先生の御質問の「新空港公団」ときに「お答え申し上げましたように、今回、周

辺整備機構をつくって行なおうとする事業には二種類の事業がございます。空港設置者として当然責任をもってやるもの、これについては一〇〇%空港設置者がやる、こういう考えでございます。

それから、非常に広い範囲についての——騒音が原因のためにはございますけれども、再開発とか整備を行ないます。これは、かりに騒音があらうがなからうか、そもそも地方公共団体が責任と権限をもっておやりになる性格の事業でございます。これに対して騒音がその原因になるということから、その経費の相当部分は国が負担すべきではないか、しかしその他については、これは元来、地方公共団体の事務ではないか、こういうようなことでこの周辺整備機構というものを設立するわけでございまして、さような意味におきましては、大阪でございましてでもございましては、大阪でございまして、それに対する地方公共団体の責任分担はしていただく、こういうことで、地方公共団体にも、出資しないしは必要ない事業のうち無利子融資等の一部分というものは、地方公共団体において御負担いただく、こういうふうにご考慮願うわけでございまして、したがって、大臣の御答え申し上げた、騒音について全責任を持つということはいささかも矛盾ない、かように考えております。

○神門委員 その辺のものは議論すればかみ合わなくなるでしょうが、それならば、この間のように、たとえばその地元負担というものはけしからぬと言っている、特に強く言っている兵庫県知事、伊丹市長、こういう公の席上での発言があるわけですか。

そこで、その出資金及び事業費の、いわゆる整備機構が意図するような出資金を、この法律の成立とともにその地方公共団体は拒否することはできませんか。あるいは拒否したらこの法律の効果、国はどういうような措置をとりますか。

○棚橋説明員 この周辺整備機構は、いわゆる公社、公団、事業団と異なりまして、法律が制定さ

れて、周辺整備空港に指定されて計画ができる自動的設立されるものではございません。地方公共団体の長を中心とする発起人という方から、こういう周辺整備機構をつくって周辺整備をするという申し出があった場合には、運輸大臣がそれと出資をして行なう、かようなふうな条文建てになつておりまして、法律的にはそういう意味でこれをつくつたら当然出資しなければならぬ、そういう義務規定を法律上は負わせておるものではございません。

大阪につきましては、その辺のお話をこの法律を提出いたします前に、何回にもわたって大阪府、兵庫県等とお話し合いをいたしまして、この法律が成立したならばさような意味の出資をしてもいい、こういうお話がございましたので、当面大阪についてこれを設置する予定だということで予算を計上して行なうわけでございます。

○神門委員 大阪府知事は強い出資拒否の発言はなかったが、兵庫県なり伊丹市、あの川西、豊中というふうな被害十一市町村の首長の場合は、これはまだまだたいへん問題があると思ひます。それは設置者の全責任という基本的理念とは違ひがないと言ひけれども、具体的にあらわれるのは、このように負担行為をどうするかということとで実際問題としてあらわれてくるのですから、私は、拒否する可能性というものは、まだあとからいろいろ申しますか、あると思うのです。

そこで、自治省からおいでいただいております、いますけれども、このように地方自治体として強力に反対している、しかしその目的としては騒音を防止するという、環境権を守ろう、保全しようということですから、これはいいことなすね。しかし、それは全的に国がやるべきだということのこの辺に違ひがある。自治省は、このような出資をさせ、将来ともこの事業費の負担等を無利子のもので出資をさせる。あるいは損害があつたときにはどうするかということはあとから聞きますけれども、このようなときの危険負担の分担をしなければならぬ、このようなことについてどの

ようにお考えになり、いま関係自治体とういう相談をなさっているか。

○石原説明員 周辺整備機構の設置について検討かなされた過程で、私どもも関係自治体の意見は十分聞きまして、その考え方は、その論議の過程で関係省庁にもお伝えいたしております。

基本的には、先ほど来御答弁もあつたように、この周辺整備機構が行ないます仕事の内容によりまして、設置者としての国が全面的に責任を負うべき部分と、それから相当広い範囲で関連する事業を行なう限りにおいて関係自治体も利害関係を有するという部分があるわけであります。いずれにいたしましても、この機構がスタートする前提となります出資につきましては、法律が制定されても、それは義務として自治体の出資を求めるのではなく、あくまで自治体が納得の上で出資かなされるものと考えております。また、自治体が出資するかどうかの決定をいたした場合におきましては、私どもはその財政的な面での御協力を申し上げなければならぬと考えております。

○神門委員 たいへん大切なことですが、いまの点の運輸省としての確認ですね、主管省は運輸省になりますから。今後とも建設省なり自治省なり関係公共団体との関係というものは、周辺整備の段階でたくさん出てくると想定されますね。その辺でいまの見解をもう一ぺん再確認をしておきたいと思ひます。

それとあわせて、利益金の処理については、これは第五十条に明記してありますが、このような機構でありますから、非常に経営が悪化する、こういう場合にはその危険負担は一体どうなるのか。やはり出資なり事業費負担なりと同じように、危険負担の義務が、発足に賛成すれば自治体に負わされるのかどうか。さっきの基本的なものといふの二つあわせて答弁願ひます。

○寺井政府委員 まず基本的な問題でございまして、基本的な問題は、ただいま自治省のほうから御答弁がありましたし、またわれわれのほうからも申し上げましたように、これは本来出資を強

制する性質のものではございません。あくまで地方公共団体と一体になって一つの広範な業務をしようという性質のものでございますから、御賛同がない場合には当然御参加いただけない、こういう法の仕組みになっております。その点は確認申し上げておきます。

それから、損害が生じた場合にどうするかという問題につきましては、その損害の程度にもよりますが、国としてもいろいろ対策を考えなければならぬと考えておりますが、基本的にはやはり出資の割合に応じて損失負担というものも考えていかなければならないというように考えております。

○神門委員 そうすると自治体は、金の面でもすつとつき合ひをしなけりゃならぬという義務を負うわけですね、参加したら。この辺はきわめて大切なことなんです、出資しない場合には、仲間に入らずに出発する、こういうふうなニュアンスのものがあつたと思ひますか、そのときに、参加しないものにしつて返しをするというふうな意味の、いやならばそれを置いて出発する、こういうことになしに、騒音対策として整備機構が想定するような任務は、設置者の責任においてやつていこうということについては、間違ひございせんね。

○寺井政府委員 この大阪空港周辺につきましては、この整備機構のアイデアを出しました時点から大阪府、兵庫県とも十分考え方の調整をやつておりまして、大かたの御賛同をいただいております。うふうふになっております。具体的に、いざ出発の時点になりました、いろいろの御都合ですぐには間に合わないというふうな状態がかりに生じたといひましたとしても、その点については、国といひましたも、県あるいは府に對しまして、十分御賛同を得るよう努力をしたいと考えております。さらに、どちらかの地方公共団体がすぐには御参加がいただけてなくても、やはりそういう全体のワクの中で考えていかなければならないと考えております。

ただ、事業計画そのものが、府県知事からお出し願うという考えになっておりますので、その辺も實際上御参加いただけない場合には、事前に十分御討議をさせていただかなければいかぬと考えます。

○神門委員 それと、まだあるのですが、そのときの参考意見に、兵庫県知事及び伊丹市長は、大阪空港を撤去するという前提で整備機構そのものを、今日前進した側面から価値を見直して、協力してもいい、撤去が前提になればという、お二方ともこういう強い意見でした。大阪府知事のほうは、これまでの騒音対策よりか一歩進んだという側面を了として協力しよう、こういうように整備機構に対するニュアンスが違っておったわけですね。

そこでまた、ここで問題になってくるわけです。さっきの議論をたくさん関西新空港との関連でやっておいでになりましたが、撤去を前提にするならば賛成しよう、参加しようというわけですね。あなたのところから四十八年七月九日に、前航空局長の内村さんの名前で十一市協の会長である伏見さんに出されておりますね。この二項の問題がさっきも河村さんと議論されておったわけですね。この書類が出されて、航空審議会関西空港部会は大問題になったという話を私は聞いてました。それから空転して当分開かれなかったということ、いろいろもんちゃくはあったけれども、この間の秋山さん、関西空港部会の会長は、撤去を前提とする規模のものを考えざるを得ないだろう、そのような規模を考えて騒音基準等の環境の問題を考えるならば、これは海の上しかないであろうということ、これを明確に参考人としての意見でお願いしておりました。そうなると、この文書では——確かに大臣がんととして、設置された時点で検討しますということ、この存廃問題、言っておられました。この文書のなにとしては、「現大阪国際空港の将来のあり方については、新関西国際空港との関連において十分検討を要するものである」ということを、これは事後というこ

とで、終わっていない。このような基本的な立場に立つて、あらためて関西新空港ができたときに決定的なものとは判断しないうという、こういう文書構造になっていきます。撤廃することをきめたかどうか、それはいいが、兵庫県知事も伊丹市長も言っているように、このような密集地帯にあるような超金属音をもつて環境を侵害するようなことは、これはもう完全な欠陥空港である。この欠陥空港であるという概念はいろいろあるとしても、常識的にいわれる欠陥空港だということは、運輸省が認められて、どこまで手を尽くしてもどうもしょうがない。さっきもほう大な被害対象戸数をおっしゃっておるような状況の中では、欠陥空港だというようにお考えになっているんだというふうに解釈をしてよろしいか。そうして兵庫県知事及び伊丹市長が、撤去を前提に整備機構に賛成しよう、こういうことについてその答えは一体どういうふうになるのか。あるいはこのような文書で、新関西空港が設置されたときに大阪空港の撤去問題は決断を下しようという文書ですが、とりあえず整備機構は始まるわけですね。十何年先に新関西空港ができたときに、ほう大な予算をつぎ込んだそのものを捨ててしまふ決意もあわせて、いまおっしゃったように、新関西空港ができたときに決断することを表明されたのか、この三つについてお尋ねします。

○寺井政府委員 伊丹市長あるいは兵庫県知事の御意見として、撤去を前提に賛成するという御意見をもちになつていらつしやることは重々承知いたしております。大阪府のほうでは多少違ったニュアンスでこの問題に対処されておられるということも承知いたしております。去年の航空局長の文書というものは、確かに先生がたいま御紹介いただきましたように、この新空港が建設できたと申しますか、少なくともめどがついた時点において、現在の空港のあり方について検討します、私どもが考えておりますのは、先ほど大臣も御答弁されましたけれども、それまでにこの周辺整備機構の設定によって、現伊丹空港周辺の再開

発、それから片方、並行いたしましたいわゆる音源対策というものを進めてまいります。大阪空港が非常に騒音基準の目的達成にむずかしい空港であることは重々承知いたしておりますが、この新空港ができてしまふまでの間にそういう努力を続けてまいりまして、その時点においてあらゆる要素を総合的に判断して、現伊丹空港のあり方というものを決定いたしたいというのがこの文書の趣旨でございます。

そこで、先生御指摘の、一番最初の、一体伊丹空港が欠陥空港であるという認識があるかという点につきましては、欠陥ということばの意味がいろいろございまして、私も、私どもは騒音上非常に問題が多い空港であつて、周辺の住民の方々に生活の上においてもいろいろ御迷惑をかけている生活、そういう意味で非常に問題のある空港であるというところは、十分認識いたしております。ただ、空港の施設面とか、そういう面になりますと、はたして欠陥といえるかどうかという疑問があると存じますけれども、いづれにいたしましても、非常に問題の多い空港であるということを認識いたしておりますので、これにかかわるべき空港ができればもちろんそれにこしたことはないわけで、新空港ができた時点、かなり先のことになりましたけれども、その時点においてどういう判断をするかということ、これは、あらゆる要素を総合的に考えなければならぬ。しかし、その場合においても地方公共団体の御意思を十分尊重したい、こういう考え方でありま。

○神門委員 あしたの判決で、将来代替の飛行場をつくつて、そこを撤去すべきであるという判決が、これは直接請求は原告のほうからしておりませんから、出ないかも知れませんが、その内容としては、それに類するものがあるいは予想されるわけですね。そういうようなあと追ひでなしに、運輸省がむしろ、欠陥的な条件を騒音対策上持つというこの密集地の飛行場であるとするならば、積極的に航空審議会のほうに、撤去をも前提とするこの新関西国際空港を諮問していく、こういうこ

とがなくては、一番最初におつしやつた運輸大臣の決意表明は何ら裏づけがないわけですね。ただことはごとになつてしまふ。その辺が実は、このことに對して積極性がないのをさつきから非常に残念に思つて、何か責任をのがれよう、のがれようというところで、新関西国際空港ができたときにいうことで固執しておいてなる。これはやはり勇氣をもつて決断をして、撤去を前提にもの考えている、こういうようなことを示すべきいま一番大事なときではないか。判決の中から世論が盛り上がつて、また運輸省は引っぱられて、首にひもをかけられて、しょうがなしにそういう方向に持つていったというふうな不細工なまをいますべきではない、このことを強くここで警告をしておきます。またあとでそのような決意をいふ運輸大臣のほうから表明していただきたいと思ひます。

それで、続きで質問しますが、六十三条の「他の法令の準用」の問題でございませう。「その他の法令の適用については、政令で定めるところにより、」とあるが、非常に抽象的でありませう。抽象的でかつ危険な内容を持つのではないかと。それらの計画遂行の段階で、あるいはいま話しますように、より環境基準をよくしようという騒音対策を進めるといふことが目的ではあります。法律はえてして独裁者の武器になりやすい。そうなつてくると、たとえば強制収用等の強権的な条項までが適用されるようなことになりはしないかと、この六十三条の「他の法令の準用」の問題から関連して考えるのですが、このような場合には、もう少し適用法令なりその条文というものを明記して、その心配をしないようにしていくのが民主的な立法のやり方じゃないのだから、法文の整理のしかたじゃないか、こういうふうな考えののです。最近の公団等の体系を見ますと非常にこういう傾向が強いのです。こういう傾向が強いが、そういうような危険な条文を適用されるおそれはないか、その点のみを明確にひとつ、何と何と何を適用するというふうなことはいいですから、

そういうことは絶対にしないならしめないということとを明確に言っていたかと思ひます。

○棚橋説明員 先生御指摘の条文につきまして、他のこの種のものの例文と大体同じでございまして、主として登記とか許認可等の手続上の規定を国とみなすということでございまして、先生おっしゃるような強制的なものをこの法令で引用するということではございません。

○神門委員 局長でも大臣でもいいですから、強権発動をしないということを、課長のほうからあったのですが、説明員ですから、政府委員のほうからひとつ……。

○寺井政府委員 この六十三条の準用の規定は、そういうふうには、先生がたまたまおっしゃいましたように、強権を発動させることを意図したものではありませんで、事務的な委任関係の問題を法令を準用しようということでございます。

○神門委員 整備機構の構成等は、運輸省のほうから説明に来てもらっている検討していただきましたが、その点は質問は省略して、第四十三条の「役員及び職員は公務員たる性質」というのがありませんね。あるいは第五十七条に「給与及び退職手当の支給の基準」というふうなことで、性格的なものがもう一つ出ている。それでこの場合、この機構職員には国家公務員やら地方公務員やらあるいは公団の横すべりがあるかも知れませんが、そういうような人がたくさんそこに行くような構想がどうも運輸省のほうにあるようですが、この機構職員は労働法が適用されるのか、公務員法が適用されるのか、その辺の説明を願ひたい。

○隅説明員 機構の職員につきましては、現在政府関係機関、すなわち公団におきましても労働三法が適用になっております。それと同じように、当機構の職員については労働三法が適用されます。○神門委員 そうすると、労働三法が適用されるということが明確になりましたが、それらの職員がその機構の職員になる場合には、どのような場合で、退職で行くのか、出向で行くのか、その辺はどういうことか想定されておりますか。

○棚橋説明員 これにつきましては、他の事業団と大体同様に、出向もございまして、退職もございまして、大体同じように行なわれるものと考えております。

○神門委員 同じようにというのが私にはわからないのです。

○棚橋説明員 復帰を希望して出向する場合もございまして、それから退職して行きつぎりの出向もあるというふうな考えております。

○神門委員 非常に複雑なようでありますが、多様な国及び地方公共団体からの職員が入ってくるということが、事務的に聞いてみますと予想されておるようでありまして、そのような場合には、やはり宿舎は完全に整えておくとか、本人の希望を前提にするとか、こういうようなことは、当然前提としていつの場合でも公団の場合と同じように考えられていくということですか。

○棚橋説明員 まだ法律が成立しておりません段階でございまして、宿舎の準備とかそういうことに着手するわけにはまいりませんので、その点につきましましては、他の事業団、公団等と同じように、設立が終わりましてから急遽準備にかかるということにならざるを得ないというふうな思っておりますが、いずれにいたしましても、それらの点については、著しい不利益がないように対処するということを考えております。

○神門委員 私たちがしろうとと考えてみて、も、それらの機構の職員に国及び地方自治体の、市の段階から入ってくる、あるいは機構独自で採用ということも考えられるのではないかと思います。その場合に、その賃金を云々ということがここにありますけれども、高いものに合致するか、低いものに合致するか、これはすいぶん違いますね。国及び地方公務員との格差、それらのものは一体高いほうに調整していくというふうな考えていくのか、あるいは先ほど復職を希望していく場合に云々ということがありましたか、それらの者が復職した場合の調整ということは一休どうなっているのか、これらはこういう整備機構ができる場合に

にきわめて大切な問題だと思ひますので、お尋ねします。

○隅説明員 この前例といたしまして阪神外貿埠頭公団、京浜外貿埠頭公団がございまして、これについては地方公共団体の職員が出向いたしまして、その職員になっていくわけでございます。一応地方公共団体から来られたいわゆる地方公務員としての給与を受けられておる方と国家公務員である一般職の俸給表の適用を受ける職員とがございまして、その間を調整いたしまして、本人に不利にならないように給与規程をきめるのが通常でございまして、

それから、大体いままでの原則といたしまして、国家公務員が一応こういう政府関係機関あるいは法人に出向いたしました場合には、やはり現俸給よりもやや上目の俸給の適用を受けるのも、これも慣例でございまして、この機構につきましましては、給与規程のきめ方、あるいは個人に対する俸給の適用については、決して本人の現職に比べて不利にならないように十分配慮することにいたしております。

○神門委員 それでは、時間がなくなりましたから、ひとつ大臣に、先ほど申しましたように、整備機構を前提としてこの整備機構をとらえていく、こういうような関係自治体の首長の意見というものが明確になっておるし、そうして五年の長期にわたって、今日の争われているこの飛行場騒音といわゆる公共性と環境権、この辺の問題がいま判決を出されようとしている。しかも運輸省のほうとしては、若干の問題はあったようだけれども、公文書を出して、撤去云々の考慮というものがなされておる。それは、だれが考えても、どのようなこの訴訟関連文書を読ましても、大阪空港は特異な存在だという一つの表現を強調しております。ですから、これを撤去すれば、また波及的というふうなことになしに、その辺の一つの決意をお聞かせ願ひたい。

それからもう一つ、それを前提として整備機構をもつて、たとえば特定飛行場等の騒音を防止する

ということですが、はたして羽田の飛行場のような背後地のないときに周辺整備ができるかどうか、あるいは四国の松山飛行場のような背後地のないところに、このような構想を盛った騒音対策ができるか、私はできないと思うのです。できないようなところには、これは代替飛行場をもつて充てるのか。あるいはこの整備機構の構想で対処できないとすれば、どのような方方で、他の騒音の激しい特定飛行場等の処置をしようとしているのか。これはいまの撤去問題をめぐる大阪飛行場と密接に関連することです。この点もひとつ大臣の御見解を伺っておきたいと思ひます。

○徳永国務大臣 大阪の飛行場につきましては、私は特殊な立場にある、特殊事情を持つていて、いうふうな考えております。そういう意味合いでもって今後対処してまいらなければならぬ、この整備機構を前提として、（神門委員）それは撤去ということも考えて特殊なという意味で「通達を出してまいります」という意味で、航空局長の通達を出してまいります。いわゆるそういうようなことを含めて、特殊事情というものを十分考えて対処してまいらなければならないと思ひます。

それから東京、松山の具体的な話が出ましたが、政府委員から答弁させます。

○寺井政府委員 東京羽田につきましては、この周辺整備機構で考えておりますような再開発ということがかなりの部分において行なわれておりますので、特にこういう形で行なう必要があるかどうか、将来はともかくといたしまして現在はいくつかには必要ないのではないかと考えております。ただ、滑走路その他の配置か等の改造は行なう必要があると存じますが、いすれにいたしましてもこの環境基準達成の方向でこの空港をどうするかという場合に、必ずしもこの周辺整備機構のやり方で行なうなければならない空港ではないのではなからうかというふうな考えております。

また、松山につきましましては、確かに背後地は狭うございまして、現在のところ人家もそれ

午後零時四十八分散会

ほど多くございませんので、これはもちろん県知事さんと御相談しなければわかりませんけれども、必ずしもこの周辺整備機構の構想が適用され得ない空港だというふうにも考えられないわけでございます。

○神門委員 具体的な現地主義的な方法を考えぬと、画一的なものではなかなかやっていけない諸条件があると思います。整備機構そのものは、一面前進した面はありますが、やはり先ほど来話があるように、音源対策の問題として、あるいは空港整備の第三次五カ年計画の中で、騒音料をとるといふような構想も考えている、まだ固まっていない。しかし新聞にはそういうことが早く出ておりましたね。それらのことはそう固まっていなとかいうようなことでなしに、たくさんプランを出してもらって、積極姿勢を示してもらうことが私はむしろ大切じゃないか。いわゆる国民の税金なり地方公共団体のみが、設置者もあたふたとしながらも、この発生者が落としていった音と音量を掃除している、始末しなければならぬというようなことについては、国民感情としてはやり切れない問題がある。やはり発生者でその激しい金属音を落としながら利益をあげているその会社、ましてや毎年毎年二〇％以上も収入なり経営状態がよくなっているという今日の航空会社ですから、それらからも十分音源防止対策の費用としてその資金を出させる方法を、ひとつこの際早急に決定してもらいたい。きめてそして万全の対策を整えてもらおう。国民のそのような気持ちに對して納得を与えてもらう、そのことを最後にもう一回大臣の決意をお聞きして、終わりたいと思います。

○徳永国務大臣 御指摘のような点は十分私どもも今日までもいろいろな面から考え、また検討してまいったところでございますが、御趣旨を体しまして今後努力してまいりたいと思います。

○神門委員 終わります。

○三池委員長 次回は、明二十七日午前十時から理事会、午前十時三十分から委員会を開くこととし、本日は、これにて散会いたします。





昭和四十九年三月六日印刷

昭和四十九年三月七日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局