

第七十二回国会 運輸委員會 議 録 第十号

昭和四十九年三月一日(金曜日)
午前十時五十二分開議

出席委員

委員長 三池 信君
理事 江藤 隆美君 理事 加藤 六月君
理事 佐藤 孝行君 理事 佐藤 文生君
理事 佐藤 守良君 理事 太田 一夫君
理事 兒玉 末男君 理事 三浦 久君
阿部 喜元君 唐沢俊二郎君
關谷 勝利君 細田 吉藏君
宮崎 茂一君 綿貫 民輔君
金瀬 俊雄君 久保 三郎君
神門至馬夫君 齊藤 正男君
梅田 勝君 木下 元二君
松本 忠助君 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

環境庁 大氣保全 局長 春日 齊君
運輸 政務次官 増岡 博之君
運輸 省航空局長 寺井 久美君
運輸 省航空局技 術部長 中曾 敬君
自治 大臣官房 審議官 近藤 隆之君

委員外の出席者

運輸 省航空局飛 行場部 騒音対策 課長 棚橋 泰君
建設 省都市局都 市計画課長 野呂田芳成君
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

二月二十八日

井原 岸高君 補欠選任
國場 幸昌君 小沢 辰男君
細田 吉藏君 長谷川四郎君
綿貫 民輔君 中馬 辰猪君
園田 直君 園田 直君

同日

小沢 辰男君 補欠選任
園田 直君 井原 岸高君
中馬 辰猪君 綿貫 民輔君
長谷川四郎君 細田 吉藏君
園場 幸昌君 國場 幸昌君

同日

紺野与次郎君 補欠選任
木下 元二君 木下 元二君

同日

紺野与次郎君 補欠選任
木下 元二君 木下 元二君

同日

紺野与次郎君 補欠選任
木下 元二君 木下 元二君

同日

紺野与次郎君 補欠選任
木下 元二君 木下 元二君

同日

紺野与次郎君 補欠選任
木下 元二君 木下 元二君

同日

紺野与次郎君 補欠選任
木下 元二君 木下 元二君

同日

紺野与次郎君 補欠選任
木下 元二君 木下 元二君

同日

紺野与次郎君 補欠選任
木下 元二君 木下 元二君

同日

紺野与次郎君 補欠選任
木下 元二君 木下 元二君

を議題とし、質疑を行ないます。

○太田委員 最初に運輸大臣にお尋ねをいたしました。

あなた、この間の大阪の判決が出まして以来、各方面でいろいろの所見を申し述べておられますが、その中で特に騒音源についてのいろいろ新しい施策と言つてはありますが、具体的な話をなさつていらつしやいます。それは即便数を減少させるという、こういうことについて相当積極的なかまをとりつらつしやる様に思ふわけですか。

けさの新聞を見ますと、日本航空が九時以降十時までの国内線のすべて並びに国際線の便を減便をし、さらに全日空はその間において一便のみ国内線を減便をする、こういうことを言ひだしておるようでありますが、あなたの減便政策というものは、そういうように判決のワケ外で、このワケの外へ出て、夜の十時以前に出てなお減便をするという意味を含んで各方面にお話しになつてゐるのか、この減便政策というもののについての内容を明らかにしていただきたい。

○徳永國務大臣 私がいままで申し上げておりますのは、これは前々からのことでございましてけれども、判決とは別に、現に大阪空港ではいろいろ悩んで苦しんでいらつしやる方があるんだから、これに対しては音源対策としていろいろのことを考えなければならぬ。しかし当面すぐ即効策として即効的に効果のあるのはやはり減便である。減便というものは、私は、何時から何時というところで限定して、いままで時間を限定しては申しておらなかったわけでございますが、日本航空のけさの新聞は私も拝見しました。拝見しましたが、日本航空がどういふ時点でどういふ考えのもとに言つ

てゐるのか、連絡をよく見ませんと、非常にけつこうなことではございすけれども、その辺のところがまだ詳細になつておりませんが、まず減便を、朝の七時から晩の十時までと、いままでの判決の前の話でございすが、その時間帯でなると減便のできるように騒音対策を一つはやる。もう一つは、地元ではいろいろ御批判があり、反対の声もございすが、何とか地元の御理解をいただいてエアバスを入れて、これによる大幅な減便もひとつぜひやりたい、そういうことで地元の皆さん方の御協力もいただきたい、こういう意味で減便問題を言つておるわけでございます。

○太田委員 大臣、あなたのお考えというのは、小型便を削減することによって大型便を代替するということになつて、事と次第によつては輸送力はふえるわけだ。それで便数は減るかもしれないが、輸送力は逆にふえるという内容を持つていらつしやるようであります。そういうことであるとするなら、日航の社長の方の御方針を打ち出された内容のほうがさらに進んでおるじゃありませんか。政策というものは、時代の流れを見ながら、その流れのあとからいくもんじゃなくて、先にいくものでしょう。エアバスを導入することによつて在来機のジェット機をかえていくというものは、いままでの日航並びに全日空の一番考え方の基本にあつたことです。それが住民から簡単に許容されないということを感じました経営者側は、ついにエアバス問題とは切り離して、すみやかに、四月ごろだと思ひましたが、これは何月のことかわかりませんが、差し止め判決の中に入らない十時前、夜の二十二時前二十一時の間に、日航が現在大阪空港に発着させておる国内線五便と、それから国際線の中に日航が三便あるんですが、その中の一便をやめると言われる。これはエアバスに代行するなんというところは全然条件

を議題とし、質疑を行ないます。

○三池委員長 これより会議を開きます。

にはないんですよ。あなたはエアバスということ
を盛んに固執されますけれども、エアバス論とい
うのはこの際あまりいい案ではない、ベターでは
ないという気がするんです。世論の動向から見
て。そうすると、いま日航なし、全日空、
ちよつと弱腰でございまして、日航のとつたこ
ういう態度があなたの方にもっと強く打ち出さ
れてもいいと思うのに、あなたの方には、大型
ジェット機をやめなさい、そのかわりエアバス、
さらに収容人員の搭載力の大きいのを代置しよ
うなというのでは、これは前進案にならぬじや
ありませんか。

○徳永国務大臣 私に申し上げたのは二本立ての
話でございまして、一本は、日航に対してしまし
ても、あるいは全日空に対してしましても、また国内航
空に對してしましても、こういう事態だから地元の皆
さん方の要望にこたえるような線であるという検
討してくれ、こういうことは前々から言つてある
わけでございます。私の考えとしてしましては、一つ
はエアバスを入れて減便と、それだけを言つてい
るわけではございません。それから一つは、減便
しますとまずその誠意を示して、しかもこういう
事態でございまして、エアバスを入れて、さら
に減便もひとつさせていただきたいという順序を
踏まなければ、おそらく地方の人は納得されな
いだろうと思ひます。ですから、そういうようなこ
とはともかくといたしまして、一つは、減便をい
たしたい、それからもう一つは、さらにそれに加
えて、減便を大幅にやるためには、地元の御理解
もいただいて、エアバスに振りかえていきたいま
す。ただエアバスというのは、もう私、説明するま
でもなく、騒音はうんと、うんとというよりも十
分くらい低いそうでございますし、それから確
かに大型でございまして輸送力が多いけれども、
それがために輸送力をふやす、そういうような考
えて言つていくわけではございません。その辺は
明確に、きちつとしていきたい、こういうふう
に思つております。

○太田委員 減便は減便として大幅にする、さら
に減便するためにエアバスを考えるとおっしゃ
たとするならば、一つの行政当局の姿勢としてわ
からぬわけじやございませぬから、それはそれで
考へてみる価値があると思う。ただ国内線で、二
十一時から二十二時までの間に発着するのは何便
あるかといつたらたつたの十一便です。たつた
十一便やそこらのものを、判決の中の文章はそれ
はそれなりに読むとして、もうちよつと飛行場周
辺の騒音化に悩む市民、国民の皆さんの立場を考
へてみたり、あるいは国内交通政策をからみ合
せて考へてみたりしたときには、この十一便を全
部やめてもいいじやないかという気は私はするの
です。けれども、その中で、日航が持つていた
のが五便であつて、全日空が六便でございませ
んか、こういうふうな日航が五便持つていた、その
五便を全部四月からやめようというのでは、私は
気持ちとして社長おっしゃつたのであつて、所要
の手続はこれからされるわけでございますが、私
はやっぱりな経営方針だと思ふ。りつぱだと思ふ。
だからあなたの方では、全日空が六便の中に一便
だなどというところを言わないで、六便とどうだ、
やめたらどうかというところまで御指導なさるの
は私はりつぱだと思ふ。そのかわりエアバスの
導入を認めるからなというふうなことでなしに、
そういう音源対策として抜本的に国内に代置する
交通機関がある、新幹線というりつぱなものがある
んだから、そういうものによつて代替して、ひ
とつ極力やめるように御指導いただくことが必要
じやないかと思ふのです。

そこで大臣、東京一大阪間に限つてみますと、
東京一大阪間、飛行機の運賃が七千三百円、それ
から新幹線はグリーン車に乗つて六千三百円、それ
でございます。その差というのは、千七百七十円
でございます。どうですか、それは無理に騒音だ
とあるいはさらに貴重な油資源を浪費して飛行機
に乗らねばならぬというほど東京一大阪間とい
うのは遠い所でございませうか。また飛行機は経
済性があるのでございませうか。

○徳永国務大臣 そういふお説は、確かに一つの
お説だと思ひます。でございませぬから、私どもも
騒音対策については後手後手に回つておつたこと
も率直に認めなければならぬと思ひます。

これから先、日航があつた態度に踏み切つ
た、それも私はさらに九時から十時という時間帯
が、いま非常に議論になっておりますけれども、
その以前の一家団らの食事の最中とか、そうい
うような時間帯も、やはり相当重要に考へなければ
ならぬじやないか、こう思ふわけでございます。
日航がどういふように、九時から十時まで
を八時から九時の間に繰り入れるような考へでそ
う言つたのかどうか、よくわかりませぬけれど
も、その辺も十分確かめて、総体的な減便につ
いてひとつ十分検討して、そうしてまいりませう
ように、代替輸送機関がございませぬから、そう
いうようなものも含めて、できる限りの配慮をして
まいりたい、こういうふうな思つております。

いま具体的に何便どうする、こうするといふ具
体案を実は検討させておりますけれども、非常に
歯切れの悪い話になって恐縮でございませぬが、そ
ういふつもりでやつておる最中でございませぬ。

○太田委員 判決があつたから十時前は公然
と認められたというふうなことで居直るのではな
しに、そういうことを九時前もひとつ考へてみま
せんと、それは国民感情に合はぬでせうね。子
供といふのは大体九時までに寝させないと、あ
る日小学校に差しつかえるでせう。小学校の子
供は、九時から寝て大体十時間というものは要
りますね、寝させなければならぬ。そうする
と九時から寝て、一番おそくても九時でありまし
て、そして朝の七時に起きて、ちよつと十時間
でせう。十時間睡眠とせよといふのは、子供の
発育のためには絶対の条件です。最低です。そ
の九時には飛行機がじゃんじゃん飛んでおるとい
うことではこれは困つたことですよ。それは御飯
食ふときのことがあつたが、そのときには防音装
置の食堂を用意なさればいいでせう。防音装
置の食堂までつくる予算がないからそれはだめだ

なんて、それはあなたの責任じやありませんか。
予算をもつとつくりなさい。一室なんて言わな
くたつていいじやないですか。二室と食堂といふよ
うなことですか。そういうところまでいく
のがほんとうであるし、それまでくらのことを
言わないと航空というものは発展しませんよ。各
地で、航空事業というものは公害のもとだなど
いふことになつたら、カドミウムと一緒にされ
たいへんでせう。

ですから航空を愛するならば、航空の公害に對し
て怒りを発揮してもらわなければ困る。それは航
空が公害源であつたら、その公害に對して、航空
公害に怒りを注ぐことが、それが真の航空を愛す
る道だと私は思ふ。そういう意味で航空を愛して
ほしいと思ふのです。そうしなければ、だんだ
んとジャンボ化し、大型化するのには、音が少な
くても、今度は排気ガスの点においてどうい
うことになるかという問題があるわけですよ。それは
ひとつ考へていただかなければならぬ。元
来その辺に住んでおる人たちが、これは、相当騒
音というものはなれていらつしやる人です。な
れていらつしやる人が相当大きな怒りを持つて
いらつしやるわけでありませぬから、これは判決の
いかににかかわらず、十分にお考へになることが
必要だ。

そこで、ついでに、エアバス、エアバスとい
うことをおっしゃいましたから伺つておきますが、
エアバスの排気ガス、安全性というこについて
て、この際明らかにしていただきたいと思ひま
す。

○中曾政府委員 まずエアバスの安全性につ
いて申し上げたいと思ひます。
今回導入されることになっておりますエアバ
ス、ボーイングの四型、ロッキードのL-1011
型のエアバスでございませぬが、これはそれぞれ
のメーカー、ボーイング並びにロッキードにおき
まして、過去におきまして非常にたくさん航空機
を製造してきた非常に豊富な経験を持つておりま
す。そういう豊富な経験の蓄積を踏まえて、

改良すべきところは改良いたしましてつくりまし
た最新の飛行機でございます。それがまず第一点
としてあげられるかと思ひます。

さらに、機体構造におきましては、一部にかり
に欠陥が発生したといたしましても、これが拡散
いたしませんような構造が採用されておるとい
ふようなことか、あるいは脚ないしはブレーキ、
そして操縦系統、さらにはまた電気系統、燃料系
統、火災探知システム、いろいろなシステムにお
きまして、油圧系統等におきましてたとえば異常
が生じた場合にも、直ちに予備システムが働くよ
うな、いわゆる二重、三重の設計が各所に施さ
れておる。これを一般的に申しまして、いわゆる
フェール・セーフ・システムと呼んでおりますけ
れども、つまりフェールしてもなおかつセーフで
あるというふうな構造が各所に採用されておるわ
けでございます。

また、このほか、新しい安全装置といたしまし
て、飛行速度とかあるいは飛行距離、方位等を瞬
時に、立ちどころに正確に割り出しますところの
慣性航法装置——横文字で申しますと、イナー
シャル・ナビゲーション・システムと申しますけ
れども、そういった装置を備えておる。そうして
また指定された高度に到達いたしますと、自動的
にブザーが鳴るような、高度警報装置というふう
な新規の安全装置が取り付けられております。さ
らにまた申し上げますならば、いわゆるオートバ
イロットと称しまして、一定の地点に行こうと思
います場合に、オートパイロットをセットしてお
きますと、自動的に自動航法で飛行機がその地点
まで行くというふうな装置も取り付けられてお
ります。

かように、各般の新しい新鋭の装置が取りつけ
られておる、いわゆるフェール・セーフ・システ
ムが取り入れられておるといふこと、並びに先ほ
ど申しましたような、非常に豊富な過去の経験を
土台にいたしまして開発された新鋭機材である
というふうなところでもって、こういった今度の新
しい機材は安全であるというふうには私どもは判断

をしておるわけでございます。

次に、排気ガスの問題でございます。今度の導
入されますエアバスの推力は、確かに在来機種に
比べますと、非常に大きいわけでございます。た
とえばDC8型の飛行機と比べますと、推力はD
C8が約三十二トン、これは最大推力でございま
すが、これに對しましてエアバスは八十二トンと
いうふうな、約二・六倍の推力を持つておりま
す。したがって、この総燃焼排出ガスと申し
ますか、燃料が燃えまして、そうしてエンジン
のあとに排出されますガスの量というものは、常識
的に考えまして当然エアバスのほうが大きいとい
うことはいえるわけでございます。ところが燃焼
効率が非常によくなつております。そういったこ
とから申しまして、いわゆる総燃焼排出ガス量で
比べますと、エアバスのほうが約一・六倍でござ
います。出力のほうは二・六倍でございますけれ
ども、排出ガスのほうは一・六倍というふうな
なつておるわけでございます。

さらに、いわゆる最近問題になつております一
酸化炭素とかあるいは窒素酸化物、炭化水素とい
うふうなもので比べてまいりますと、DC8とエ
アバスとを比べてまいりますと、一酸化炭素、窒
素酸化物、炭化水素、そういったいわゆる汚染物
質の総量で比べますと——これは一定のサイクル
がございます。ワンサイクル約三十分間にわたり
ましてエンジンを回しました場合の比較のしかた
がございますけれども、ワンサイクル、標準サイ
クルにつきまして申しますと、こういった汚染物
質の総量で比べました場合に、総汚染物質量が、D
C8の場合は一客席当たり〇・七五キログラムで
ございます。これに對しましてエアバスは〇・
三三キログラムというふうになつておまして、
むしろ汚染物質の総量で比べますとエアバスのほ
うが小さいというふうなことが出ております。

以上でございます。

○太田委員 排気ガスは非常に大きいけれども、
汚染物質の総量は少ない、半分くらいだ。それが
事実かどうか、私も科学者じゃないし、検討して

おらないからわからないけれども、責任ある御答
弁とするならば、そのことが非常にふしぎな飛行
機だということになりますね。しかし、その前に
もう一つ、先ほどのフェール・セーフ・システ
ムですね、これは操縦を誤ることを自動的に防止す
る装置ということでしょう。それがあつたとして
も、なおかつ誤着陸あり、それからなお、この間
も、日航も、全日空も、あるいは国内航空も、と
もに東京—千歳便が、所定コースを約二十キロ
つ西にはずれて飛んでいったというふうな事故もあ
るわけで、私は機械に全部を信頼するということ
そのものは非常に危険だと思ひ、ジャンボ化し
た飛行機が公害が少ないということについては、
それは新しいエンジンのうちはいいかもしれませ
んが、そのうちにまた、トンボ返りに使つておる
うちにものもくもくあみになるかもしれない、そん
な気もするので、これはよほど慎重に考えて結論
を出していただく必要があると思ひます。

飛行機のこと、私はしろとでわからない
が、大体あんな重いものが飛び上がるのだから、
これはよほど無理しているに違ひない。無理があ
るに違ひない。上から下に落ちるのはニュートン
の原則で明らかによい、この世の中生まれてか
ら不変の原理でございますが、下のものが、重い
ものが上へ上がるなんというところは、よほど無理
がある。ところが、この飛行機というものはふし
ぎなもので、進入するときの音のほう、離陸す
るときよりもみな大きいのです。それでホンに
して調べてみますと、ボーイング720の10は、離
陸するとき八十七ホンで、進入するとき九十六ホ
ン、ダグラスDC8の62は、離陸するとき百二
ホンで、進入するとき九十一ホン、ここはこう
いうふうになつておりますけれども、ダグラスD
C10は、離陸八十六ホンであつて、進入九十三ホ
ンと、新しい型であります、進入するときのほ
うが高音を発する。これは常識でございますか。

○棚橋説明員 お答えいたします。
航空機の騒音は、御承知のとおり、進入、離陸
とも、飛行場に近づくほど高くなるわけござい

まして、ただいま先生のお話のございましたの

は、どこかの地点かということでは着陸、離陸の騒音
が違つておるわけでございます。そこで私も現在、
航空法の御審議を願つております国際的な騒音証
明制度というものを発行いたします場合には、国際
的に測定点がござつております。それは進入、い
わゆる着陸に關しましては、着陸する滑走路の末端
から二千メートル手前、それから離陸する場合に
は、滑走路の長さが違ひますので、滑走路の末端
からというはかり方がございせんので、離陸開始
地点から六・五キロ、この二地点をとつて騒音を
測定するというにいたしてあります。そうい
うふうな騒音の測定方法によりまして、離陸と着
陸それぞれを飛行機ごとに比べるわけございま
して、そういう意味では、離陸が高いか、着陸が
高いか、必ずしもいえないわけでございます。

航空機の特性は、御存じのように、着陸をいた
します際には、非常に低い角度で、大体二度半か
ら三度でございますけれども、その角度で低く進
入をいたします。ただし、エンジンは非常に
しほつて入つてまいります。したがって、先
生おっしゃる通りに、着陸の場合には、その飛行
機の真下にいる場合にはかなり高い騒音になるわ
けでございます。離陸のほうは、逆に急速に上昇
いたしますから、音自体は広い地域に拡散をいた
します。ただし、エンジンは全開で運転をいたし
ておりますから、音は非常にたくさん出ますが、
急速に上へ上がるために、大きな音が広い地域に
拡散するわけでございます。したがって、そ
の騒音が、どちらの騒音が多いかというところは、
一がいな比較はできないというのが実態でござい
ます。

○太田委員 一がいにも言えないとおっしゃ
るんだが、一般の住民の側から見た騒音というの
は、何か高い空の上のほうを飛ぶ飛行機の騒音と
いうものを問題にしておるわけじゃないんで、一
番高い騒音ですね、いま入つてきた騒音であつた
のか出る騒音であつたのかという、この二つの区
別をしてみると、飛び立つた飛行機よりは入つて

きた飛行機の騒音のほうが大きいのですね。これは相当地上に近いところで測定しておるでしょうね。そういうデータが発表されておるすけれども、私はふしぎに思うが、そういうことであるかもしれないと思うのです。

そこで、ちょっと聞きますが、確かに、出るときには急速度に角度をとりますから早く大地から離脱をいたしますね。ところが、入るときには非常になだらかに入ってきますから、ちょうど言うところ、高圧電線の下に家を建てておるようなもので、その進入路にあたるには、これが高圧電力線であつたら線下補償がもらえるわけです。ところが、入ってくる飛行機の騒音の下にあるものは、その線下補償、機下補償がもらえないのです。この線下補償というか、進入航空路という道の下、その航空路の下に住民はそういう補償を元来もらつてもいいものじゃないか。電気には線下補償があるが、航空機の線の下には補償がないというの、航空機にやささか寛大過ぎると思うのですが、その矛盾はどう考へるのですか。あなたでわかりますか。あなたは騒音のほうじゃないですか。大臣でなければ……。行政上の問題じゃない。

○棚橋説明員 お答え申し上げます。
先生おっしゃいましたように、進入の場合には非常に低く入つてまいりますから、騒音が低いというところは事実でございますが、その場合には騒音自体は真下にだけ及びますから、ちょっと離れたところでは離陸騒音のほうがついて、それから真下のところでは着陸騒音がきついているというのが大体一般論といわれております。

そこで、進入の真下の部分でございますけれども、先生御承知のように、ただいまこの航空機騒音防止法で移動補償というのをやっておりますが、従来の移動補償は、飛行場の滑走路の末端から一定の四角く切つた区域の中をいたしておりましたが、いま先生のおっしゃいましたように、それでは着陸側と離陸側と音に及んだ差ができませんので、実は今回の法律改正を待ちまして、音の大

きさに応じて移動補償の区域指定をするというところで、着陸側については、おっしゃいますように、滑走路の末端から長い距離を幅狭く移動補償の対象にするというふうに措置する予定にいたしております。

○太田委員 局長にお尋ねしますが、いまのお話たとえば入ってくる、進入路の下に所在する民家に対して補償のないいろいろな措置があるというふうに思いますが、これは、だから細長くしてあると言いますが、ほんとうに線下補償的な意味において補償の精神というものは盛られておるのですか。

○寺井政府委員 ただいま先生御指摘の線下補償ということの意味についてはよく存じませんけれども、私どもの考へております騒音関係の補償という点につきましては、ただいま騒音課長から御説明しましたように、従来やっております長方形に区切る補償の地域の定め方は適切でないというところから、今回音に及んだ細長い地域を補償の対象にする、音の面からの補償制度ということと考へております。そういうきめ方に変えようとしておるといふ点を御了解いただきたいと思ひます。

○太田委員 大臣、八条の二で「住宅の騒音防止工事の助成」というのが今度新しく入つたわけでございますね。これはいまの電気の場合でいう高圧線の線下補償と同じような意味を持つとするならば、あなたのほうの騒音でも若干でも取り入れられておるとするならば、その線の引き方が、一種区域というのには非常に狭いのか、不適当なのか、それとも予算上そういう制約があつて、やむを得ず小さくしてあるのかと思ひます。たしか該当する家の数というのは、千二百戸じゃございませんでしたか、少な過ぎるんじゃないですか。

○太田委員 ですからその場合に、局長、細長くするのはいいですよ、飛行機は遠くの方から飛んでくるんだから。しかし、この細長さというその距離が現実には合わないんじゃないやしませんか。もつともつと広くなるのがほんとうじゃないですか、ということをお尋ねすると同時に、ここで明らかにしてください。それじゃ騒音下に住む住宅の数、これは私も千二百——何戸でしたっけ、そんなわずかの数しかないということがおかしいし、そうしてそれにまた一室改造のみ認めるといふこともおかしいし、先ほどの食堂はがらんどうということを大臣も認めていらつしやいます、食堂の改造だけやれば居間のほうができないということになるわけですね。この辺どうなんですか。

○寺井政府委員 ただいま先生の御指摘は、予算上戸数が非常に少ないではないかという御指摘かと存じますが、民家の防音工事につきましては、現在御審議をお願いいたしております法案の改正が決定いたしました後に進行することになっております。工事能力その他から考へまして、物理的にまず一度にたくさんの方の工事ができないという点から、初年度は対象戸数を少なくしてございします。

それから、一室だけでは不十分ではないかという御意見につきましては、実は御存じのように、非常に広い範囲内の住宅を対象といたします関係上、多数の方々にこの防音工事というものが均てんする必要がありますというふうに考へまして、当面まず一室から実施をしていく、二室目も漸次行なうというふうな方向で考へておまして、一室で必ずしも十分であるというふうに考へておるわけではございません。

○太田委員 一室で十分と考へるんだつたらそれはおかしいのでありまして、それはもう一室なんというのとはとてもない話だ、お茶濁した、こういふふうにはか言ひようがない。しかし、ないよりはいいだらうというんですけれども、おなかのすいたときに米粒三つもらつて、ないよりいいだらうというふうな話でありまして、どうも腹の足し

にはならぬじゃありませんか、こう思うのです。本年度の事業費十二億、国費九億、そうすると三億圓というのは大体地方負担ですね、千二百戸。そこで、自治省にお尋ねいたしますが、自治省のほうに、この新機構に對しましては不即不離、あつてもよし、なくてもよし、なるべくなら国でやつてもらいたい、出資もあまり好ましくない、どうでもいいやというふうなニュアンスのことを、連合審査のときに私はどうも聞いたんです。が、この事業費と国の補助金との差というものに對しては、地方自治体としては、本人の負担か地方自治体で負担するのか、このことについてはいま結論はきまつておりますか。

○石原説明員 民家の騒音防止工事に対する助成につきましては、地方公共団体の関係者の意見を私ども聞いておりますが、関係者としては、直接原因者の負担としてこれは工事が施工されるべきである、したがひまして、公共団体が何らかの助成を行なうべきかどうかについては、必ずしもそれについて積極的な意見を持っていない団体もあつた。私どもとしては、今後とも関係団体の意見を十分聞きながら、関係省とも協議してまいりたいと思ひます。

○太田委員 大臣、自治省と折衝される段階においてどういう取り組みになつておるのか明らかにしてほしいと思ひます。何かこの前のときの御説明では、地方公共団体になるべく負担をしてもらいたい、県にも補助を期待しておるといふふうなお話であつたように思ひます。それから大臣も、私はこのことについてはたいへん苦慮しておるといふふうなお話がありましたが、それは補助金が少ないことや、対象にする部屋が一部屋であるということなども含めてのお話だと思ひますけれども、一体、四十九年度予算は九億、十二億の事業費に九億、かりに千二百戸一室といたしまして三億の個人負担は、地方自治体に負担してもらつたという内話か了解が得られておるのか。いまの課長の話ではさっぱりまだ話が煮詰まつておらない。どうなんですか、どういふ了

解なんですか。

○寺井政府委員 お答え申し上げます。

ただいま先生御指摘の四十九年度予算九億、千二百戸分につきましては、私どももいたしましては、大阪府、兵庫県においてこの残りの二五％分につきましては御協力いただけるものと考えております。

○太田委員 自治大臣がいっぱいしゃいせんし、財政局長がいっぱいしゃいせんし、石原さん、あなた、いまは財政課長さんですね、石原さん、あなた、いまは航空局長のお話から、期待されておるといふか、そういう話になっておると思いますが、あなたとしては、自治体のほうで出すように十分財政上の措置をいましておるとおっしゃいますか。

○石原説明員 七五％の残りの分につきまして、関係地方公共団体に負担が願えないかというような話は、運輸省からも私も聞いております。ただ、具体的に大阪府なりあるいは兵庫県の担当者、これについてどう考えるかということをお話を私どももたびたび意見を聞いておるのですけれども、関係自治体の意見としては、公共団体の負担あるいは助成ということ、どうも納得しかねるという意見をかなり強く持っております。したがって、私どもは、この問題についてはさらに関係自治体との意見調整を要するものと考えております。

○太田委員 大臣、あなた閣議の模様なんか、ちょっともう一べん話してもらえませんか。自治大臣は何と言っているのか。いまの話で、運輸省のほうとしては、二五％は地方公共団体、特に県に負担してもらえぬものなりとして七五％の補助率をきめた。ところが、いまのお話を聞きますと、石原さんは事務課長さんですから正直にいま現状をおっしゃったと思うのです。すなわち、政策的な配慮ということではない。ですから、そうしてみると、府県のほうはとも好ましくない、気に入らない、こう言っているらしいやうですね。そうすると、これはたいへんなこと

になってしまふのです。

○寺井政府委員 ただいまのお話で、府県のほうとの話し合いが十分ついていないという御指摘でございます。私どものほうといたしましては、府県と話を十分いたしておりまして、特にただいま自治省のほうからお答えになりました財源の補てんの問題でございますが、この補てんの問題につきましては、どういう形でこれを補てんするかという点につきましては、いま自治省とも話し合いを進めておりますし、自治体の御意見も十分伺いながら進めておる段階でございます。

○太田委員 それでは、大臣から答弁していただいたほうがいいと思ひます。たとえば、ことは交付税が、きのうの本会議の政府側、自治大臣の説明によりますと、千何百億カットされておりますから、地方財政はそれだけ困難になるといふ見通しが言われております。しかし、特別交付税なり何らかの財源措置をして、府県をしてその差、本年度予算で三億、四十八年度の予算、まだ事業がなされておられません。これで一億、合わせ四億円については、財政上の補てんの措置を講ずるよう努力をする、決して住民には迷惑はかけないつもりだと一応おっしゃっていただきたいと思ひます。どうなものでしょう。

○徳永国務大臣 いま私が答弁しようと思つたら、いろいろ言つておりましたのは、大阪府はもう現に予算を計上していただいているのでございまして、それからいろいろいま折衝が重ねられております。住民の皆さま方に御迷惑のかわらないように処置いたしてまいりたい、そのように考えております。

○太田委員 建設省の都市計画課長さんにおいてになっております。ちょっと建設省のほうから都市計画についてお答えをいただきたいのですが、伊丹の大阪国際空港の周辺の、本法による第一種区域というのは、都市計画法上の用途区域では何区域になっておるかというところはわかりますか。

○野呂田説明員 お答え申し上げます。

の趣旨と突き合わせはちょっといたしかねたわけ

でございますが、現況は、この用途区域にあたりまして、大体八十五ホン以上は準工業地域に入れるという方針で大阪の場合は一度やっているわけでありまして、しかし、その後飛行機の数が増えたりして、現実には八十五ホンの区域がだいぶ広がっております。そういう意味では、準工業地域ではなくて住居系の用途区域が第一種地域の中に入っているというふうになつております。

それから豊中の中心とか川西、伊丹、宝塚のようなかかなり良好な住宅がありますけれども、この中ではやはり住居系の用途区域がかなり介在しております。

○太田委員 これは一つ私の思ひことですが、本法を読んでいくうちに、一種、二種、三種と区域を定めて、第一種区域に住んでいる、いわゆる一番外側に住んでいるところの住民には、防音装置の費用を七五％国費で補助しよう、こういうわけなんでありまして、その第一種区域、外側の、この表で見ますと八五WECPLなんというむずかしいことをいっておりますが、ホンで話してもらったほうが都合がいいと思ひます。でも、だんだんむずかしくして、これは一体何の符号だかわからないようなことでもございしてあるように思ひますが、とにかく飛行機の騒音に悩まされて、防音装置をしなければ安眠もできない、会話ができませんというほどの騒音があるところを、かに第一種、第二種でなくとも、単なる住居地域として、ある程度の小さい工場の混在が認められる住居地域に指定してあるにしても、都市計画で住居地域であったら、そこに空からだるうが地の底のモグラだるうが、猛烈な騒音を持ち込むことは私は許されぬと思ひます。どうなんですか。地の底の音だるうが、空から来る音だるうが、八十五ホンとか九十ホンなんという音を持ち込むのはもつてのほか。これは都市計画からいって、住居区域は静けさに保たれるべきであつて、そこでは健康で文化的な都市生活ができる、こういう願い

を込めて都市計画法ができたでしょう。これは第二條に書いてあるのだ。空から来る音だけは、何ホンであろうとこれは都市計画と関係ないというのをおかしいと思ひます。建設大臣に聞きたいのだが、もう一回都市計画課長さん、それは都市計画法に触れませんか、その指定は。

○野呂田説明員 確かに御指摘のような面はあると思ひますけれども、現実にはいま私どもが指定しております用途区域というのは、市町村界から上がつてきまして大臣が認可するという形態をとっております。もともと用途区域というものは、空港開設以前からありまして、かなり環境のよい住宅地が形成されておつたわけでございます。そういうところ、工場とか空港ができる場合、私どもは、その用途区域を変更するということは、実はなかなか地元の話し合いもつかず、むずかしいということになります。したがって、その用途区域の中に入り込んでくるほうがやはり原因者でございますから、そちらが指定にあつて都市計画と合わせていただくとすることが基本原則になるだらうと思ひます。

○太田委員 航空局長さんにそれでは答えてもらいまししょう。

いまの話がほんとうだと思ひます。そこは住居区域でございしている上へ、大きな騒音を発する飛行機を飛ばすまてくるということの、あなたのほうにその責任がある。都市計画法をじゅうりんし、無視した騒音だと思ひますが、いかがですか。

○寺井政府委員 都市計画法の関係につきましては、ただいまお答えがございましたけれども、この都市計画法自体は、航空機がどのように飛来する以前からございまして、先生御指摘のように、飛行場と都市計画というものの調整が十分とれていなかったことは事実であらうかと存じます。私どもが今回改正をお願いいたしております趣旨、主眼の点におきましては、やはり空港を中心とした一つの都市再開発というものが必ずやある、これが最も騒音対策上も好ましいとい

うことでございまして、このように音の高いものが空から来るということに對しまして、できるだけ音の被害を少なくするというこのために、やはりこういう周辺整備を今後行なっていくかなければならない、こう考えまして法の改正をお願いしておる次第でございまして。

○太田委員 あなたは笑わずに話すからことがむずかしくなる。いかにも、余分なことは聞きたくないし、余分なことは言いたくないというふうな顔をして話されるから、腹に一物、胸に二物あるように見えますよ。もつとあたたい気持ちで、住民の気持ちになつて、いやそうなんだ、それは騒音を持ち込んだほうが悪いのだ、だから航空会社に対して、音源については徹底的にひとつ科学的な対策を講じさせて、音量の削減並びにその排気ガスを減らすことのために全力をあげて、近代科学の力のあつたけをつぎ込んでやるくらいな気魄を示さずに、あなたは何か腹話術で話すから、うしろでだれか変な人がいて、あなたが前でしゃべっていると、何か声がどこから聞こえてくるような気がして、どうもあなたの意思のよう

に聞きとれない。航空局長は、騒音源である飛行機に對して、住民と、都市計画法上の精神に照らして、都市計画法の精神というものは、健康にして文化的な生活ができるためにこういうような用途区域をつくるのだ、その用途区域を守られているところに対して騒音を持ち込んで、若干の補助金で事足りるというのでは、何かじくじたるものがあるのではないだろうか。その気持ちをちょっと言つてもいい

たいと思ふのです。○徳永国務大臣 お説のとおりでございまして。今度の判決におきましても、住民の皆さま方に対する損害についての不法行為責任は免れないといふきびしい判決をちょうだいしたわけであつて、私どもも全くそのように考へて、今後いろいろの不備な点はございまいしうけれども、できるだけの力を出して、いろいろな法律を補完いたしまして、この障害の除去に挑戦してまいらうつもりで

ございまして。

○太田委員 大臣の誠心誠意は私は信ずるのであります。あなたは元來その言えない人だと人相学的に判断をして信ずるわけでありまして、私が信じてあつて、ああ、信じたのはやっぱりだめだったかなあということにならぬように、誠心誠意を現実化してください。

最後に、時間がなくなりましたから、四十一條についてお尋ねをいたします。

四十一條、整備機構の「評議員は、周辺整備空港の設置者の職員、機構に出資した地方公共団体の職員及び航空機の騒音により生ずる障害の防止に関する対策について学識経験を有する者のうちから」一任命をする、こうありますが、これに對して、この間自治省の松浦財政局長のおっしゃるの

は、出資は二五％くらい出資するつもりである、だから地方団体は二五％の発言権だといふようなことをおっしゃつていましたが、評議員会といふのは、これはあくまでも一つの決議機関といひましてこの機構に出資したとか、学識経験を有するとかいふことの――いふなら出資しないとか、したとかいふことのほかに、これは、すべて評議員は同様の発言権を持ち、力を持つていかなければならぬと思ふのです。そういう運営がされると

思ふ。したがって、私はこの前の大臣のお話でございしましたが、それは学識経験の中に入れて関係市町村の代表も入れるつもりだとおっしゃつたことを私はいま忘れておりませんが、そうならば「機構に出資した地方公共団体」としなれて、「関係地方公共団体」と、いっそのように修正したほうが合理的ではないのか、こう思いますが、これに對して大臣の御所見をいただきたいと思ひます。

いますように、予算とか業務方法書というふうな非常に重要な問題についての審議機関でござい

ます。したがういまして、機構に出資している職員、出資している地方公共団体、そのの中から選ぶといふのは、これはまず当然のことであつて、したがういまして、四十一條には、まずそれは当然のことである、あと、その他の公共団体について

は、いろいろの関係といつても廣うございまして、いろいろな関係があるかと思ひますけれども、特に御関係の強い公共団体には学識経験のある方といふこととして御参加を願う、こういうふうにお答え申し上げたわけであつて、

理由といひましては、先日申し上げましたように、出資をした地方公共団体といふのは自分が出資者でございまして、ある意味では株主のようになつて参画しなければならぬので、それはそれで書いてございまして、それから関係地方公共団体からなぜ評議員を選ぶ必要があるかといふふう

に申しますと、それはその航空機の騒音によつて被害を受けられたり、そういうことでござい

ますから、その意味で航空機の騒音により生ずる障害の防止対策についての学識経験と、こちらのほうで選

び選んでいただくといふのが至当ではないか、こういうことだと存じます。

○太田委員 終わります。

○三池委員長 斉藤正男君。

○斉藤(正)委員 私はまず最初に、いわゆる大阪空港公害訴訟の判決が出て、それぞれの評価がされておるわけであつて、その中でも、運輸大臣に、一口に言つて、この判決を聞き、読み、どう

いう感じを持たれてゐるか、率直にひとつお気持ちを吐露していただきたいと思ひます。

○徳永国務大臣 判決の全文はまだ読んでおりませんけれども、私はその判決の骨子並びに概要を

かということにもなりまして、歴代運輸大臣が、過去において十分な施策を施してこな

かつた、このことが、徳永さんが在任中に判決という形で出て、率直にこれを受けとめて、今後公害撲滅のために邁進をしたいという気持ちが吐露されたわけであつて、

環境庁長官がお見えでありませぬけれども、局長お見えでございまして。私は、環境庁の使命からいつて、運輸大臣とはまた違つた感想を持たれて当然であらうというふうに思ひわけであつて、

特に三木環境庁長官は、判決の一週間前、原告代表に對して、判決を待つて重大決意をしてゐる、そのときにぜひものを申したいといふか

うで、一週間前に原告団と約束をされた。昨日原告団が上京をされて会見をされましたけれども、原告団が期待をしてゐたような発言ではな

かつたんじゃないかといふように思ひます。局長からお答えいただくのは恐縮でござい

ますけれども、環境庁は、特にこの空港騒音を中心とした問題に對し、判決が出た時点でどのようにお考

へてございましょうか。○春日政府委員 この判決の不当といふことにつきま

しては、意見を述べることは差し控えたいわけであつて、判決が航空機騒音による住民の生活妨害等につ

す。

その一つは、関西新空港がスタートしても、環境基準を達成できないければ、廃止を含めて根本的に再検討をする。二番目は、発着便数を極力減らし、東京―大阪間のジェット機を大幅に減らす。三番目は、空港周辺の防音工事、移転補償などが効果を十分あげるよう、制度と運用を改善をする。四番目に、環境保全、資源問題を考慮して、総合交通体系を抜本的に再検討する。五番目に、空港建設にあたっては、周辺の土地利用や建築制限などの規制措置がとれるような新制度を検討する。六番目に、立地基準の設定も含め、新法をつくる。

三木大臣はいまないのでたいへん申しわけないのでありますけれども、これは運輸大臣の発言ならばわかるというような面もあるし、あるいは環境庁長官だからこの程度のことと言えるだろうというところもあるし、副総理だからこのようないふこともあるし、また言えるだろうというのもあるし、いろいろわかるわけでありまして、けれども、だいたい運輸行政について運輸大臣が言うようなことをすばり言っているわけでありまして、副総理というように意識してものを言うとするれば私もよく理解できるのでありますし、また環境庁長官として、特に問題になっている空港騒音等を中心にして考えれば当然なことだというようにも思うわけでありまして、これらの発言は、いままでもずっと運輸省と連絡をとりつつ騒音対策に取り組んできたと思うのですけれども、そういう意味でこの発言を私は非常に重大に考えているわけでありまして。

したがって、従来から運輸省と、あるいは関係各省と連絡協議の上の発言であって、この発言には大臣としては当然責任を持てる発言だというように思うのでありますけれども、専門的に大気保全という立場から考えたとき、局長、この大臣発言を、あなたの責任分野で今後消化しなければならぬ守備範囲もかなりあるわけでありまして、そういう大臣の発言を受けて局

長としてどういう考え方を持っているか、もう一度伺いたいと思います。

○春日政府委員 三木長官の談話でございまして、これはもちろん環境庁長官としての談話であり、その具体的な問題につきましては、関係各省庁とあらかじめ十分調整した上での話ではもちろんございせんけれども、私といたしましては、環境庁長官の守備範囲において発言されたものと信じております。

なお、提言されました幾つかの問題は、騒音一般の対策を責任を持っております大気保全局長も十分これは消化してまいりたい、各省庁とも連携をとりながら三木大臣の談話を推進してまいりたい、かように考えております。

○斎藤(正)委員 この二・二七判決で被害者も一番不満だと思っておられる私どもも全く不満だという点は、将来請求に対する判決が棄却という態度をとったことでもあります。特にこの判決の中で多くの住民の被害をほとんど認めていない。精神的、肉体的な苦痛、苦悩、こういうものが棄却をされたということは全く問題にならないし、ゆゆしいことだと思っております。現実にはこの騒音あるいは振動あるいは排気ガスあるいは墜落の危険というようなもの、あるいは頭上寸前を離着陸するということ、あるいは騒音、恐怖感といったようなものは、あの直下に住まなければならぬものではないものでありますけれども、たいへんなものだと思うわけでありまして、これらによって健康が破壊されていることは事実であって、たとえば難聴とか、あるいは頭痛とか、乳幼児への影響とか、あるいは学童の勉強とか、あるいは流産、あるいは鼻出血、あるいは病気の長期化、あるいはいらいら、恐怖心、睡眠、通話等々いふ耐えがたき被害を受けているわけでありまして。

ところが、この判決によりまして、こういうものに対して、ある程度わかるような気もするけれども、科学的な立証がないということによって一方的に棄却をしている。「原告らがこれによって受けている被害は、現在のところ健康障害にまでは至っていないにしても、前述のごとく精神上のものに止まらず、日常生活上のあらゆる面に及んでおり、」

「長年月の間には徐々に身体や精神に悪影響をきたすような場合もあり得るわけであるから、到底なおざりにすることはできない」というような表現で、現在はない、しかしこれが長期、長時間にわたって続くならばあり得るというふうなことで、あるとは断定もしていない。この辺はまことに現状から離れた解釈ではなからうか。私は弁護士でもなければ何でもないもので、この辺よくわかりませんけれども、全く不満です。大気保全局長としてこういうことに対しあれこれ論議は避けたい気持ちは私もわかりますけれども、しかし、環境庁の局長としての立場から言えば、この辺の裁判官の言い分に対しては不満であらうと思われ、環境庁の局長として、いかがでございましょうか。

○春日政府委員 先生の御指摘どおり非常にむづかしい問題でございまして。今回の判決について、先生がただいま引用されましたように、航空機騒音による健康被害の有無の判断は現段階では非常に困難である。そして、騒音の日常生活、精神、情緒という面に対する悪影響というものは深刻かつ多岐にわたる、こういうふうな認識をいたしながら、じゃ騒音と病気の因果関係、たとえば高血圧なり胃腸病なりそういったものとの因果関係はどうかというところ、これは現段階では認めがたい、こういうふうな判決になっておるわけであって、医学的な立場から見れば、この判断というのは、やはり現状においては肯定すべきものではないなからうかと私は考えております。しかし、環境庁といたしましては、騒音と疾病の問題はきわめて重大な問題と受けとめておるわけであって、したがって、当面医学的な基礎研究、これは臨床面、疫学面から推進する必要があるかと、これは十分考えておる次第でございまして。

○斎藤(正)委員 騒音が人体に与える影響、特に激甚な騒音が健康に及ぼす影響というふうなものは、何も今日新しく出たことではない、長年い

れてきたわけでありまして。これらに對しまして、やはり航空騒音があるいは交通騒音が人体に与える影響というふうなものを、当然環境庁なりあるいは運輸省は権威ある機関を設けて調査をしてなければならぬと思うのです。今日こういうような指摘があり、あるいは被害者の要求があったから取り組むたいというのではおそいと思うのでありますけれども、一体いままでこういう交通公害が人体に与える影響といったようなことであればどの取り組みをしてきたのか、環境庁並びに運輸省の答弁をいただきたい。

○春日政府委員 御指摘どおり、騒音と疾病の問題、これは医学的な立場から見ても非常におくれているわけであって、行政面で申し上げますと、労働環境と申しますか、職場環境での定常騒音の健康に及ぼす影響というものはかなり調べられておりました。御承知のごとく、百ホン以上の定常騒音の職場は有害職場として指定されて、いろいろ外置が行なわれ、それから検診をたしか一年に二回でございまして、そういうようなことも行なわれておるわけであって、航空機騒音あるいは鉄道騒音のごとき間欠的あるいは衝撃的騒音の場合につきましては、確かにいわれていることは私も同感でございまして。

環境庁といたしまして過去どういったことをやったかと申しますと、これはまだ厚生省当時でございまして、四十四年から三年にわたりまして、航空機騒音と健康の関連についての若干の調査を行なっておりますが、決して十分なものとは私どもももちろん考えておりません。四十九年度の事業といたしましてこの点はさらに追試し検討いたしていかうございまして。

○寺井政府委員 運輸省といたしまして、本件については重大な関心を持っておりまして、現在までこうした原因究明の調査等につきまして、先生御指摘のようになりまして十分な成果をあげておりません。私どもがいたしました調査の一つとしてしまして、難聴関係の調査、これは航空機騒音防止協会のほうで東大に委託いたしましたお願いを

してまいっております。それから鼻出血につきましても、これは調査という段階でございせん、で、診断をお願いいたしましたけれども、因果関係等につきましては結論が出ておりません。

○斎藤(正)委員 新聞報道ですら間違つたら訂正してください。この被害について被告の主張というものは、被告は国であり、特に運輸省であり、航空局長は当面の責任者だと思ふのだけれども、「航空機騒音による身体的被害は学問的に明らかでない。主観的訴えはあるが、医師の診断書等で具体的にはつきりしていない。精神的影響は主観の問題だ。通話、テレビ等の障害には防止、補償対策がとられている。騒音の間欠性、慣れに空港の公共性、諸施策等をあわせ考えれば社会生活上、受忍できる程度の被害である。」これもこのとおり言つたかどうか知りません。それは新聞社が、活字の都合もあるだろうし紙面の都合もあるから、要約してこういう風に載せたと思ふのですけれども、これは開き直つた弁解であつて、裁判ということになつて、被告、原告に分かれ争うということですから、主張の気持ちはわからぬでもありませんけれども、少なくともこれは私企業じゃないのですよ、国ですよ。国の主張としては、ちよつと開き直つた言い方ではなからうかというふうに思ふのですよ。精神的影響は主観の問題だ。なるほどそれは主観ですよ。しかし、あの激烈な騒音を聞かなければどうも寝つかぬという人があるかどうか。あの下に住んだら食欲が進んだという人があるかどうか。あの下に住んだら子供の勉強が成績が非常に上がったというケースがあるかどうか。あるいは乳飲み子が非常に発育がよくなったというふうな例があるかどうか。いずれも私は常識的にいって逆だと思ふのですよ。あの激しい騒音や振動や衝撃が子守歌のようで気持ちがいいというふうなことはあり得ないと思ふのですよ。

そういうことから考えると、なるほど先ほど、若干の調査はやつたけれども、権威ある機関からの具体的な因果関係の報告がなかったのだ、とい

うことでありますけれども、私は、申しわけにやつたことであつて、本格的に取り組んだとはいえないと思ふ。しかし、環境庁ですら、これから勉強しなければならぬ、こう言つてゐるのですよ。運輸省は、当然こうした問題については積極的に、権威ある機関を設けてさそく取り組むべきだというふうな思ふのでありますけれども、その点はいかがでございませうか。

○寺井政府委員 先生御指摘のように、この騒音と身体障害の因果関係につきましては、私も環境庁とも御相談をいたしまして積極的調査を進めていきたいというふうに考えております。

○斎藤(正)委員 調査をしていきたいと思ひますとか何とかいふのですけれども、この道の権威ある専門家といふのも、少ないかもしれせんけれどもあると思ふのですよ。そしてまた、こういう人たちが願つてゐるのも、やはり具体的な根拠に立つた臨床データから、しかじかかやうな因果関係があるといふことを出してもらいたいと思つてゐるのも、被害者としてはわかると思ふのです。幾ら訴えたつて通じない、こうこうこうだと言つたつて、いやそれは科学的な証明がないじゃないか、それは主観だといふことで退けられてゐる以上、やはり被害者といふことも、そんなばかなことではない、これほど苦勞してゐるんだ、これほど悩んでゐるんだと言つても、救済の措置がないといふことになれば、加害者である国が、責任をもつて斯界の権威を集めて、公平な第三者機関を設けて、一刻も早くこの因果関係を追跡するといふ必要があると思ふのですよ。大臣、この辺、責任ある答弁をひとつお願いしたいと思ふのです。

○徳永国務大臣 環境庁におきましても、そういうものを、どういふ機関をつくるかは別といたしまして、その追跡をやるといふことでございまして、私も、御指摘のように、当然そういう因果関係と申しますか、因果関係を追及するのものはちろんのこと、それを乗り越えた行政の措置といふものはとつてまいらなければならぬと思ひま

す。具体的な問題等につきましては、いずれ御報告をさせていただきますと思ひます。

○斎藤(正)委員 春日さんにもう一点伺ひたいのですけれども、特に三木長官は、環境権といふことでその後発言をされておりました、「日照権とか静穏権といふた個々の概念としてはすでに定着化の方向にある。しかし、環境権は法概念としてはまだ熟していない、いわば若い権利だ。そこで、まず政治理念としての環境権を確立していきたい。」すなわち、二・二七判決ではこの環境権なるものが棄却されたやうな形になつてゐるわけでありませう。

そこで、多分に日照権とか静穏権とかいふものが環境権の中の一部だといふようにいわれておつて、やや日照権とか静穏権といふのが概念としては定着化の方向にある、こういうふうに言われておる。局長は、この環境権の中にその日照権、静穏権といふやうなものの以外にまだ何かあるといふやうにお考えでしょうか。私は、日照権、静穏権といふのは、環境権といふ一つの概念があつて、その一部に日照権もあるし静穏権もあるしといふやうに思つてゐるので、環境権といふのと日照権であるいは静穏権といふのが同じ並列の段階のものではないといふように思ふのですけれども、これはしろうとの考えですが、その点はいかがで

か。

○春日政府委員 実は、私も法律を専攻いたしましたわけではございせんので、法律的な意味での環境権の問題につきまして知識がございせんけれども、判決で申しております環境権の否定は、環境権といふやうな新しい拡張した概念を持ち出すまでもなく、従来から認められておる人格権といふやうなもので対処できるのではないかと、まあこういうやうな主張のように私は感じたのでござい

ます。

で、環境権も人格権もそれでは法的概念としてどのくらい違つてゐるかと思ひますと、これまたいろいろ論議があらうと思ひますが、法律の立場で申しましても、健康で、あるいはいい環境に住

みたいといふ権利は、これは当然あるはずでござい

ます。

「委員長退席、佐藤(守)委員長代理着席」これを、ある場合には人格権と言ひ、それを拡張した意味での環境権といふものもあるのかもしれないし、その一種の具体化されたものが日照権なのかもしれない。私は、先生がおつしやつておるやうに、日照権と環境権といふものが並列にあるものではなくて、むしろ環境権の中の一つの具体化されたものが日照権といふやうに感ずるわけをございまして、先生の御所見に対して賛意を申し上げるわけをございませう。あくまでも私は法律的なしろうとでございまして、回答になつて

いないのを申しわけないと思ひます。

○斎藤(正)委員 裁判官が頭が古いのか、あるいは時勢にうといのか知りませんけれども、今日段階において、いわゆる環境権あるいは人格権、その中に含まれるであろう日照権とか静穏権とかいふやうなものは、これは特に今日の環境行政の上で、あるいは環境保全の上で、もはややういふものがあるとかないとか論議をする時代ではないと思ふのです。当然、憲法に保障された健康にして文化的な生活といふ中には網羅されてゐることであつて、こういう点については、私は環境庁はやはりその名が示すごとく、環境権について個人の権利あるいはその尊厳さ、あるいはその確保のための努力といふやうなものは、声を大にして叫ばなければならぬ主管の省であらうといふように思ふわけでありませうけれども、まあ専門的なことばの解釈はとにかくとして、環境行政をつかさどる最高の責任者としての環境庁長官あるいは局長等が、この環境権、人格権等についてもと定着させ、さらにその権利を主張するやうな方向で国民に臨むべきだ、このように思ふわけでありませうけれども、いささかこころいふ点について環境庁の認識が足りないではないか、もっと強調すべきではないかといふように思ふわけでありませうけれども、いかがでございませうか。

構は、いわゆる認可法人というものでございまして、発起人がありまして、その発起人からの申によって、妥当である場合には認可をして国がこれに出資をするという性格を持っております。

たがいまして、法案の立案の段階におきまして、公社、公団、事業団類似の名称は使用できないということになりまして、しからばあといわゆる認可法人にはどういうような名前があるかというところをいろいろ調べましたところ、たとえばセンターとか、そういうような性格はございます。ただ、センターというのは、全国に一本のような場合に大体使っておるようでございまして、こういう空港ごとというものでございまして、もしも適当でないということで、実は御承知のとおり、この法律は予算の段階では第三セクターと仮称しておたわけでございますが、第三セクターと申しますのは民間からの出資があるものというのが通常であるという話もございまして、この名前も使えないということで、いろいろ考えました結果、機構という名前をこれに当てはめたわけでございます。小型船舶検査機構がどういう理由でこれと同じ名前をお使いになったかはつまびらかではございませんが、小型船舶検査機構のまねをしてつけたわけではございません。私どものほうは先ではないかというふうに思っております。

○斎藤(正)委員 先だからりつぱだとか、あとだからとろいと云っているのではないのです。全く新しい名前になっておりますので、その由来をお尋ねしたわけでありまして、説明によってわかりました。

そこで、この機構が出発するには、出資金を地方自治体にお願ひすることになっておると思うのですが、たとえば伊丹の場合は兵庫、大阪府府県にまたがっている。したがって地方自治体の出資も、大阪と兵庫が出資をしなければ、この機構としてのスタートはできないんじゃないか。これが福岡とかあるいは新東京国際空港だとかいうような場合は、地元というのは福岡県でありあるいは千葉県であるということ、一県が出資をすればそれで事足りると思うのですけれども、関係自治体が二つになっているという場合は、これは二つとも条件を満たさなければ、機構としての資格

を備えないという解釈なんではないか、その点はいかがですか。

○棚橋説明員 法律の条文上の法文の解釈としての御返答と、それから今回設立を企画しております場合のお答えとはいささか違ふかと存じますけれども、法律上の条文では、「政府及び関係地方公共団体が出資する額の合計額とする。」と書いてございまして、政府だけないしは地方公共団体だけというところはあり得ない。政府と、出資をするときめた地方公共団体の出資額の合計である、かように解釈できるかと存じます。

ただ、大阪につきましては、すでに予算におきましては国が七五％で、残りを大阪府、兵庫県に出資をしていただくというところは再三明らかにいたしております。

それからもう一つは、この機構が設立されます場合の前提条件として、周辺整備計画というのを策定するという事になっておまして、その周辺整備計画の策定をされる方は地元の府県であるというふうに分かたれておます。これは法文で明らかに分かれておます。その際、空港が二府県にまたがる場合には二府県の共同である、かように書いてございまして、それから類推解釈をいたしまして、大阪につきまして、片一方だけの地方公共団体の出資で機構が設立できるといふことはむづかしいだろう、かように考えております。

○斎藤(正)委員 この間の自治省財政局長の発言等々からいいますと、自治省としてこの法案に對してあまり乗り気でない、かなり冷淡だという印象を私は受けたのであります。これは自治省として、やはり事、金を地方自治体が負担をする問題になればあつた気持ちは私にはわからぬではない。

そこで、なぜ関係地方自治体が出資をしなければならぬのか、あるいは事業を推進するにあつて、関係自治体のうち市町村まで負担をしなければならぬのか。いや市町村は全く関係ない、事業費の中でも全く金は取りませんというならばま

た別でありますけれども、私は国が元凶であり加害者だというならば、発生源が全額持つてあたりまえじゃないか、なぜ出資金なり事業費について自治体が持たなければならぬのか、どうしてもわからぬのです。それをあなたはいや飛行場があることによつて関係市町村には便益が供与されていると言ふかもしれませんが、便益といふのはどんな便益が供与されているのか私はよくわからないのですけれども、どういう根拠ですか。

○棚橋説明員 先生おっしゃいましたように、飛行場に便益があるので、この機構に出資をしていただくとか事業費を分担していただくという考えでは毛頭ございせん。

実はこの機構の行ないます仕事は、大きく分けて二つございまして、一つは、たとえば周辺に緩衝地帯をつくるとか、移転補償を国にかわつて行なう、ないしはそのための代替地を造成するといふ、いわゆる飛行場の設置者として当然騒音対策上やらなければならぬ義務を肩がわりするといふ性格が一つでございまして、それからもう一つの性格は、さらにそれより広い地域についての再開発でございます。

この再開発は、もともと地方公共団体が責務と権限をお持ちになつておやりにする仕事でございまして。ただ今回の場合に、特にその再開発を促進しなければならぬということには騒音が一つの大きな原因になつておるわけでございます。したがひまして、騒音が原因になつておるという点については、国ははっきり責任をとつて、その分には金も出しますし、出資もいたします。こういう考えでスタートいたしております。したがひまして、その一部の部分、最初に申し上げました部分についてはこれは全額国が行なう、それから残りの部分については、元来地方公共団体の責務、権限をお持ちでございますから、しかし原因が騒音でございまして、それは国と地方公共団体とが金を出し合つてやろう、こういう趣旨でこの機構のアイデアが出たわけでございます。したがひま

して、その意味において地方公共団体に資を出資していただきますし、事業費も一部その範囲内において持たせていただく、これは地元大阪府、兵庫県との間の話し合いで明確にそういうふうに解釈をしております。

なお、市町村についてこの機構の事業費の他について分担をしていただくというふうな計画は、ただいまのところは全然ございせん。

○斎藤(正)委員 まあ運輸省なりの説明はわかりました。

最後に私は、この機構が設置をされて、周辺の騒音対策にいよいよ着手をするということが、関係するものもろの交通騒音、あるいは交通振動、あるいはテレビ、ラジオ等々の難視聴といったようなものの対策に影響するところを若干心配するわけでありまして。防衛庁あるいは防衛施設庁が基地周辺に行なつておる騒音・振動対策、あるいは建設省がどうも取り組まなければならぬであろう高速自動車道路周辺の騒音・振動、場合によつては日照権の補償、あるいは国鉄が手がけておられます新幹線を中心とした騒音・振動対策等々いろいろあるわけでありまして。しかし、法律を改正をし、新しい機構をつくり、不十分といえども本格的に対策に乗り出すという意味では、私は国の責任において行なう最初の公害対策だと思ふわけでありまして。これがもろもろの今後のこうした交通公害対策の一つの基準になると思ふのであります。

したがひまして、この運用にあたつては、ぜひこの本意を関係住民にも知悉、徹底をさせ、関係自治体にも十分な了解を得て、いやしくも押しつけがましい態度はとるべきではない。あくまでも被害者住民の立場に立つてものごとは進めなければならぬ。だいたひ誤解もあるようでございますから、この辺は十分納得をしていただいて取りかからないと、あとあといろいろな問題を残すのではなからうかというふうに思ふわけでありまして。いづれにいたしましても、交通公害の対策として本格的に法律をもって初めて対処する機関でござい

ますから、それは慎重でなければならぬし、これがまた他の関係へのブレーキになるというようなことがあってはならぬと思ひますので、内容はきわめて不十分であり、納得できませんけれども、もしこの法律案が可決、成立をし、実施というときには、慎重な配慮とともに、前向きでひとつ取り組まなければならぬだろうというように思うわけでありますけれども、大臣の所見を伺って、質問を終わります。

○徳永国務大臣 御指摘のとおりと思ひます。この法律は必ずしもこれで万全とは思ひません。なお今後いろいろな改正をして、前向きに検討してまいらなければならぬものだと思いますが、当面提案いたしておりますこの法律案に基づきまして、御可決いただきましては、十分住民の皆さんの立場に立つて謙虚にその対策を進めてまいるつもりでございます。

なお、この法律が他のいろいろな対策についてブレーキになることのないようにというお話でございますが、全くそのとおりでございます。今後、不足の面はまたいろいろ御指摘もいただき、私どもも努力いたしまして補完し、予算面においても拡充強化をしてみたい、そのように努力いたしたい、かように考えております。

○斎藤(正)委員 終わります。

○佐藤(守)委員長代理 木下元二君。

○木下委員 去る二月二十七日に大阪国際空港夜間飛行禁止等請求事件の判決が下されました。この判決は、住民の生命、健康よりも航空会社の利益を優先して認めたものであります。この点はきわめて不当なものであると思ひます。ところが、この不当な判決でも、国側の騒音公害についての不法行為責任を明確に認めております。判決の内容のこまかい点につきましてはこの段階で聞きませんけれども、この国に不法行為責任があるという点を認めた点につきましては、運輸大臣はこの点はお認めになるといふふうに伺つていいわけですか。

○徳永国務大臣 法律的な解釈によって一審の判決が下されたわけでございますが、私はそれを謙虚に受けとめております。と同時に、行政の責任者として、そういう行政的な立場からその責任を痛感しておる次第でございます。

○木下委員 航空機の騒音によって生じる障害が著しいと認めて指定されます第一種区域の住宅につきまして、防音工事に關して助成の措置をとるということになっております。第八條の二であります。この民家の防音工事助成対象地域というのはWECPNL八五以上と政令で定めるといふふうに聞いておりますが、なぜWECPNL八五以上ということになるのか。

〔佐藤(守)委員長代理退席、加藤(六)委員長代理着席〕

また、この防音工事の助成をいつまでかかってやろうという計画なのか、伺いたいと思ひます。

○棚橋説明員 お答えいたします。御承知のように、民家の防音工事を法制化したすことになりました発端の一つに、環境庁から勧告がございまして、WECPNL八五以上のものについてはさような措置を講ずるようという勧告をいただきました。それに従つて八五ということに一応定めておるわけでございます。

それから、何年計画かということでございますが、これは空港ごとによつて違つてまいるかと存じますが、先生御想定になつておられると思ひます。大阪国際空港につきましては、大阪空港周辺整備機構の成立をまつて、これに事務を取り扱わせるつもりでございますが、その計画の中では一応七七年ということに試算をしております。

○木下委員 七七年——八年と違ひますか。つくられた計画を見ますと八年になつておりますが……。

○棚橋説明員 御承知のように、法案を提出いたしましたのは昨年でございます。一年間かかっておりまして、その予算は、四十九年度において一括して消化をするということに計画をしておりますので、さうな意味で七年と申し上げたわけ

でございます。

○木下委員 昨年末に環境庁が中央公害対策審議会の答申に基づいて環境基準を定め、これを告示したのであります。住宅専用地域についてはWECPNL七〇以下、それ以外の地域の場合には同じく七五以下ということになっております。

この環境基準が定められて、達成期間というものが設けられる。まあこれは問題でありますけれども、達成期間が経過しても達成しないとき——達成期間で達成しないときというのは住宅専用地域で七〇以下にならないときであります。その場合には防音工事等を行なうというたてまえになっておるのです。しかるに、運輸省のほうのWECPNL八五以上について防音工事の助成を行なうということにいたしました。環境庁の示された方針と違つておるのですが、この点はいかがでしょうか。これは、同じ国の機関でありながら、それぞれ方針、基準が違つておることでは困つたことであります。この場合、ことに環境基準にかかわる問題でありますので、当然、環境庁が示す基準に運輸省は従うべきだと思ふのであります。いかがですか。

○棚橋説明員 お答えいたします。先ほど申し上げましたように、ただいまの計画を定めました時点ではまだ環境基準が明らかでございませんでしたので、一応事業の積算としてはさうに組みました。それから、環境基準の達成に努力をするのが当然でございます。

ただ、私も考えております基準達成の方策は、防音工事のみではございませんで、中央公害対策審議会の御答申にもございませんで、音源対策とそれから周辺の防音工事を含めた周辺対策をあわせて行なうようにというふうな御答申をいただいております。したがって私どもは、片一方で周辺対策、防音工事というのを行ないますとともに、あわせて音源対策というので、騒音のコンターというものが大幅に縮まるような努力をすべきだ、かように思つております。

その意味で八五WECPNLを当面対象として、そして五年間たつた時点においてそれが環境基準に達していないというおそれがある場合には、それなりの措置を講ずる必要があるかと思ひます。

なお、中央公害対策審議会の御答申でも、その点をおもんばかられて、とりあえずWECPNL八五の中の地域について着手をするという趣旨のことが書かれてございます。

○木下委員 そういたしますと、このWECPNL八五以上について防音工事の助成を行なうというのは、とりあえず当面の措置だというわけですか。とりあえず当面の措置であつて、環境庁の示す環境基準の達成に万全を期してその努力をする、達成期間にどうしても達成しないときは、防音工事をさらに行なつて、七〇以下になつたのと同様に、さういふふうに向つていいわけですか。

○棚橋説明員 環境基準の五年達成目標では室内で六五以下、かようになつておるかと思ひます。大体、防音工事の効果は二〇ないし二五デシベルというふうを考えておりますので、さうな線に沿つて実施をしたい、かように思つております。そこで私どもは、先ほど申し上げましたように、音源対策で大幅にコンターを縮め得るというふうに向つております。しかし、その対策その他についてはその見通しが得られないような場合には、環境基準の線に沿つてその計画をその時点において手直しするのは当然のことと、かように存じております。

○木下委員 その環境基準は七〇以下にならないときには防音工事をするんだ、これは達成期間が経過した後ですが、さうなつておるのに、運輸省の案では八五以上について防音工事の助成をする。その矛盾は一体どう解消するのかということを知りたいのです。それに対して、あなたは先ほど、防音工事の助成を八五以上についてするというのは、とりあえず当面のものだといふふうに向つたように思ふのです。さうではない

のですか。

○棚橋説明員 環境基準の達成目標値には、「五年以内に、八五WECPNL未満とすること又は八五WECPNL以上の地域において屋内で六五WECPNL以下とすること。」この線には近づけるように、もしそれが音源対策その他で不十分であるならば、当然その方向に向かって計画を直しするというのは当然なことだ、かように申し上げておるわけでありませう。

○木下委員 それは、いまは改善目標ですね。改善目標というのは、達成期間というのが「十年をこえる期間内に可及的速やかに」という設定があつて、そしてその中間目標的なものとして改善目標というものが設定されておる。そこでそういうふうなうたわれておるわけですね。そして、その改善目標と運輸省の出されておる案の八五以上については、工事の助成措置をやるということとがまさに一致をするわけなんですね。

そういたしますと、その運輸省の計画では、先ほど言われました八年が七年になったわけでありませうが、その七年というのは少し長きに失するのではないか。この環境庁の改善目標では、五年以内にやると書いてある、だから、これは当然これに合わせるべきだと思ふのですよ。もっとも、これはさきもあなた初めにちよつと言われましたけれども、この運輸省の案が出てきた時点では、これはまだ環境基準というものは設定されてなかつた。この運輸省案というものは昨年一月か二月か、あるいはその後に出てきたと思ふのであります。その後に環境基準というものはつづられた。正確につづられたのは昨年の十二月でありませう。したがつて、そういう時期的なズレがあつてそういう不一致が生じたと思ふのですが、これは少なくともいまの段階で環境基準がこういうふうに表示された、改善目標、中間目標もきめられたわけでありませう。そうだとすれば、運輸省案も当然これにマッチをさせるようにすべきだと思ふのです。そうでなければ、この運輸省の線と環境庁の線と食い違つた形が残る。いかがでしよう

か。これはぜひ改めていただきたいと思ふので

す。○棚橋説明員 当委員会でも前にもお答え申し上げたと思ひますけれども、私どもの周辺整備機構の計画というものは、運輸省が予算の要求等をいたしますときに試みに計算した試算であるというところを繰り返し申し上げておると思ひます。政府としてこの案が確定しておるというものはございせん。ただ、おおよそその程度の事業を予定しておるという計算基礎としてお示しをしたわけでございます。その中に七年間の計画を組んであつたということでございますので、その点につきましては、その後環境基準等も出ましたので、当然それなりの措置は講じなければならぬ、かように思つております。

それで、実は御承知のように、昭和五十年を初年度といたします第三次空港整備五カ年計画を騒音対策を中心に練るといふことになっておりますので、当然、先生の御指摘のような点を含めて、その計画の中で検討を行なうべきだ、かように思つております。

○木下委員 運輸大臣に伺ひますが、いまの経過でおわかりのように、このように運輸省案と環境庁の環境基準とは幾らか不一致の点があるわけでありませう。当初の運輸省案にこだわらないように、七年計画というふうなことはなく、この環境基準に示された改善目標、五年以内に八五WECPNL未満とすること、これ以上の地域においては屋内で六五WECPNL以下とすること、これに合わせるように防音工事をやつていただきたい。

○徳永国務大臣 そのようにいたします。

○木下委員 第二の問題であります。この防音工事をやるのは、あくまで建物の所有者等の権利者であります。特定飛行場の設置者、すなわち運輸大臣は、その工事に關して単に助成の措置をとるといふことにされております。助成の措置と申しますのは、一般的にはいろいろの態様があると思ひますが、本法案の八条の二の問題とし

ましてどのように考えておられるか、簡単にけつこうですか。

○棚橋説明員 八条の二では、防音「工事に關し助成の措置をとるものとする。」かように書いてございませう。したがひまして、これにつきましては、いろいろな形の方法があり得るかと思つております。たとえば、ただいま御説明しました、周辺整備機構がこの工事をしない、それに対して助成をするというふうな意味の助成というふうなものも可能かと思つております。その点につきましては、法案が成立いたしました後において、補助要綱その他において政府部内で明確にするというところでたゞいま検討中でございます。

○木下委員 この大阪空港公害訴訟の判決が示しましたように、国は空港周辺の住民に対して騒音公害の被害を与えておるのであります。不法行為の加害者なのであります。だとすれば、これによつて生じた被害の賠償とともに、将来にわたつて被害が生じないように国が万全の措置を講ずべきことは当然であります。その措置の一環として防音工事をするというならば、これは助成の措置というよりも、国の責務としてこの防音工事を全額国の負担において行なうというのがたゞえでなければならぬ、こう思ふのであります。が、運輸大臣、いかがでしようか。

○寺井政府委員 ただいまの防音工事に關連いたします御質問でございますが、まず、判決が現在確定いたしておりますので、国の義務としてやるかどうかというふうな点につきましては、御返事を差し控えていただきますが、私どもの考へておりますのは、騒音対策全般の一環として民家の防音工事を進めていくという考え方である。法案ができております。

○木下委員 だから、私は一番最初に運輸大臣に伺つたのであります。この空港訴訟の判決をどう受けとめるか、こまかい内容等についてはともかくとして、国が騒音公害をまき散らして住民に加害行為を行つた、その不法行為責任は認めるかどうかと伺つたのであります。大臣はこれをお認

めになるという答弁をされておるのであります。いまのお話では、判決が確定しないから云々というふうなことを言われる。それは困ります。少なくとも加害行為の責任はお認めになるのでし

う。これは私は、不法行為とか加害行為とかいふこと以前に、それはそれとして、それ以前の問題として考えましても、とにかく空港設置によつて生じた騒音であることは間違いないのですから、住民側には何ら責めがない、これは明らかとなつてゐるんですね。そうだとすれば、これは全額国の負担というところは当然の措置でなければならぬと思ふのです。いかがですか、大臣。

○徳永国務大臣 私、先ほど申し上げましたことは、行政の責任者としてその責任を痛感しているといふことを申し上げております。いま、国がそういうふうな立場において、おまえがそういうふうな責任を感じておるならば当然これは十割国がやるべきじゃないかという御議論でございます。私もでき得べくんばそうしたいと思つておりますが、何ぶんにも今日までのいろいろな経過がございまして、この法律にも不十分な点がある、そこばかりではなくていろいろございませう。こういう面につきましては、今後さらに努力をしてまいりたいと思ひます。

○木下委員 それでは、いまの点については、当面は予算も組んでおるといつた問題があるかと思ひますけれども、これから将来の問題として抜本的に考える、こういうふうな何ていふと思ふのです。実は私、環境庁長官にもその問題を昨日伺つたのであります。長官も、その問題については、一部助成をするといつたことでなく、全額国が負担をし、そして全面的に防音工事をしてく、そういう方向で検討するといふ答弁をしていただいたのであります。大臣も同じような方向でお考えいただく、こう伺つていいわけですね。

○徳永国務大臣 そのとおりでございます。

○木下委員 いまの答弁でそれ以上こまかく聞く必要がないかわかりませんが、もう一つだけ念のために伺つておきますが、この防音工事

の助成対象というのは、対象家屋全体ではなくて一室または二室ということになっております。これは家屋全体の防音工事をなせないのであるかという問題があるのです。これは家屋が小さい場合はけつこうであります。しかし、通常の家屋というのはもう三室、四室ある、これが普通であります。そういう家屋で、一部だけ密閉して防音工事をやるといふふうなことでなくて、全体に施すのは当然のことだと思ふのです。この点はいかがでしょうか。

○棚橋説明員 民家の防音工事は、実はわが国でこれをやりますのは初めてでございます。まだ、実験工事その他もいたしておりますけれども、日本の場合には家屋が非常に複雑でございますので、実験工事その他でもなかなかむずかしい点がございます。非常に多くの戸数をこなしますためには、やはり標準仕様とかそういうものにして実施していかねばなりませんけれども、工務店等の能力その他についても、なかなかなるまでに手間がかかるであろう、かようなことから予算額をかなり押えて、当初年度三億円、それから九億円とだんだんふやしていく、こういうことを予定しておるわけでございます。

したがいまして、これを実施いたします場合には、その予算の中でできる限り多くの方々に防音工事をするためには、まず一室からスタートすべきではないかということで、当初一室を希望される方からやろう、こういうことになりまして、次年度以降は二室というふうに拡大をしていくというところまで大体考えておるわけでございます。それから先のことについてはまだ検討中でございます。

○木下委員 その考え方は、一定の予算のワケなにあるいはその工事能力といったものを限定して出発するからそういう考えになるのであって、そうでなくて、やはり騒音被害を一番して住民の環境を守り抜くという観点に立つならば、これはもう家屋全体の防音工事は当然のことだと思ふのです。この点についても予算をしっかりと今後の問題

として組んで、ひとつ工事施工がスムーズに運べるように、家屋全体を対象にする、これは私は可能だと思ふのであります。大臣、この点は先ほども答弁をいただいたわけでありましたが、この点も含めてこれから問題としてひとつ十分に検討して、そういう方向で進むということをお約束いただきたいと思ふのです。

○徳永國務大臣 家屋全体の防音をやる方向でいなく、その防音をそういうふうにするのではなく、その防音が適当であるか、いろいろ御相談をしてやらなければならぬことがあると思ふます。しかし、先生の言われる精神はよくわかります。一つの御提案として承っております。努力いたしたいと思ふます。

○木下委員 精神だけを理解してもらうんでは困るのです。それはもちろん移転を希望する人に対しては、移転ができるように補償をしていくということが必要であります。ここにずっと居住を希望する人たちに對しては、全体について防音工事を進めていくという方向が私は必要だと思ふのです。いかがですか。

○徳永國務大臣 そういう点も将来の問題としてひとつ検討してまいりたいと思ふます。

○木下委員 少しこまかくなりますが、この防音工事についての仕様というものはあるんでしょうか。

○棚橋説明員 お答えいたします。

少しこまかいことを御説明申し上げますと……(木下委員「いや、あるかないかでいい」と呼ぶ)民家の防音工事につきましては、先ほど申し上げましたように、実験工事が大体終わっております。その効果測定がほぼ終わっております。という段階までできております。

○木下委員 たとえば、冷暖房はしてもらえんでしょうか。

○棚橋説明員 暖房はあれでございますけれども、冷房につきましては、ただいま室内の冷房を

つけなかった場合の効果、実は実験工事では、冷房にかわるものとして熱交換器という換気装置だけをつけてやってみただけでございますが、必ずしも結果は十分でないようでございます。そこで学者の先生方にお集まりをいただきまして、冷房装置を含めてどのような装置を取りつけたらいいかということをお集まり願っております。大体結論が出つたと思ふます。前向きな方向で検討しております。

○木下委員 その冷房も、ぜひいたしたいというふうな声があるかも知れませんが、決してそうではなく、これはもう密閉されるわけですからね。ま夏の暑いときに密閉されるという状態になるわけでありまして、そういう点も考慮して、ひとつこれはぜひともい言われたような形で進めていただきたいと思います。

それからもう一つだけ防音工事の問題で伺いますが、病院、学校などはこれまでも対象にされてきたのでありますが、この医療機関でも、これまで五ベッド以下は対象にされていなかったものであります。教育関係も、学校教育法一条の学校は対象とされておりましたけれども、各種学校は対象にされていなかったものであります。民家が対象にされるのでありますから、これはまた当然であります。これが、これとともに、少なくとも医療行為やあるいは教育活動が行なわれる各種学校について、すべてを騒音被害のない条件が保たれるように防音工事がされるべきだと思ふます。この点についてはいかがでしょうか。

○棚橋説明員 御指摘のとおり、診療所につきましては、六ベッド以上ということになっております。それから学校につきましては、おっしゃる通りに、各種学校というのはいまだのところ対象に入っておりません。そのほかにも対象にしてほしいという御希望のある施設もいろいろございます。で、ことしからそういう趣旨の一つを拡大するという措置を講ずることを予算の中身といたしておりますが、五ベッド以下の病院ない

しは各種学校については、ただいまのところまだ対象とはいたしておりません。もちろんいろいろあるわけでございますけれども、やはりまず民家の防音工事という、いわゆる個々の方からの面と、それから逆に公共性の強い学校とか病院の大きなものというほうからの防音工事と、両方から進めていかねばならないというふうな考えでございまして、それらの進捗状況を見まして、いま先生のおっしゃったようなものについても逐次検討していきたいというふうなことで検討はいたしております。

○木下委員 その五ベッド以下の医療機関、それから各種学校、これらについても、ますますというわけにはいかないかも知れぬけれども、可及的すみやかに対象にしていく、こういうふうな何って——これは当然のことだと思ふのです。もう社会通念から見ても当然だと思ふますが、そういう方向で前向きに検討される、大臣、どう伺っているわけですね。

○徳永國務大臣 いま政府委員が答弁いたしましたように、公共性の強いものから順次、あと制限の速度と力で行ってまいりたい、こういうことでございまして、先生の御指摘の点につきまして、そういう方向でやっております。どう思ふでしょうか。

○木下委員 次は、騒音被害が特に著しいと認めて指定される第二種区域の問題であります。これは第九條によりまして移転補償が行なわれます。移転補償が行なわれる範囲は、これまできわめて少なく、狭く、騒音被害の実態に即応していません。これを今度は政令によりまして、W E C P N L 九〇以上の地域にするというところであります。この移転補償の対象となる範囲の拡大は当然のことだと思ふます。ところが、これまでこの制度はあまり活用されておりました。これはどうして活用されていなかったのか、どう考えられますか、簡単にけつこうです。

○棚橋説明員 理由は、大きく言って三つあると思っております。

一つは地価の問題、買収価格の問題で、移転をされようという方との間の折り合いがなかなかむずかしかったということでございます。

それから二番目は、移転しようにも移転先がないという方のための代替地というようなものが確保できなかったという点でございます。

それから第三は、これを担当いたしましたところでは、大阪でございましたら大阪航空局というところでございますが、この数人の職員が担当しておるといふことで、事務能力が非常に不十分であったということだといふふうに思っております。

○木下委員 まあそういうことであろうと思いますが、特に一番、二番に言われた問題というものは、一言で言えば補償価格が低いということじゃないんですか。十分な補償が与えられれば、行く先だつてあるわけなんですから。行く先がなかなかないというところは補償価格が低いということと結びついておると思ふのです。この補償額というのは、これは騒音公害にさらされておるところでありまして、騒音激甚地のところでありまして。そのために地価が低下しておる。他地域の土地と比べてまして相当安く評価されておる。だから、補償金をもらっても移転先の土地が高くて入手できない、こういう理由のためにこの制度があまり活用されていなかったのだ、こういう要因というものが私は非常に大きいと思うのです。この点はお認めになりますか。

○棚橋説明員 地価を構成いたしますものには、その周辺の環境、交通の利便さ、その他諸条件が重なっておりますので、必ずしも個々の地価の問題について、先生御指摘のようなことであるかどうかというところは、一がいには言うことはできないといふふうに思っております。

○木下委員 少なくとも私が指摘をした要因が大きかったことはお認めにならうと思うのです。

そこで伺いたいのは、補償額の算出は、昭和三十七年閣議了解である「公共用地の取得に伴う損失補償基準要綱」というものがありまして、これ

に基づいてやられておるといふふうに聞いておるのですが、これは間違いないでしょうか。

○棚橋説明員 政府全体といたしましてきょうな閣議了解がございまして、これに基づいてやっております。

○木下委員 さらに運輸省としては、公共用地の取得に伴う損失補償基準というものがあつて、運輸省の訓令があつてこれに基づいて処理されておる、そうですね。

○棚橋説明員 特定飛行場の用地にしましては、航空局長の訓令で、その細目についてはいまおっしゃいましたようなものによれといふことをいっておりますので、結果的に先生のおっしゃる通りであろう、かように存じております。

○木下委員 いま指摘しました訓令によりまして、私、条文を一つ引用いたしますけれども、手元に持っておりますのですが、これによりまして、八条、九条といふものがありまして、結局補償額といふのは、その対象である土地と近傍地あるいは現地の現状の姿、その位置や環境、そういうものを総合的に比較考量して算定されるということになっております。したがつて、騒音激甚地であるかどうかといふようなことも含めて算定される、こういうことになっておると思ふのです。私はこれはきわめて不合理な処理であると思ひますが、どうお考えでしょうか。

○棚橋説明員 先生おっしゃいましたように、そういう近傍地の価格を標準にきめるということになっております。これは先ほど申し上げましたように、地価を構成いたしますものにはいろいろ要素がございまして、騒音も一つの要素ではございますけれども、そのほか、空港ができたことによつて交通が便利になったとかいろいろな面がございまして、必ずしもその騒音によつてその近傍地の価格が低いといふことを不当であるといふふうなことで、高い価格に評価するということとはできないというのが私どもの考えでございます。

○木下委員 ちょっと、いまの発言は問題ですよ。空港ができたことによつて住民が便利になつたなんて、そんなことを住民に言つたらほんとうにおこりますよ。ほかの交通機関が近くにできなかったら、これは住民は喜ぶでしようし、便利になるでしようけれども、この伊丹空港周辺の住民がこの空港を利用するのでしょうか。とんでもないことですよ。いまの発言は取り消してください。

○棚橋説明員 私が申し上げましたのは、地元の方々が空港を利用するので便利になつたから地価が上がるという意味ではなくて、空港ができると、道路その他のいろいろな施設ができるというふうな場合もございまして、利便になる場合もあります。そういうことを申し上げたわけでございます。

なお、大阪につきましては、騒音問題その他もございまして、先生おっしゃる通りに、いろいろな場合もあると思ひますが、たとえばいかに空港をつくつた例をお考えいただきました場合には、もともと何もなかったところに空港ができ、騒音も起きますかわりに地価も上がったといふようなこともございしますので、そういう意味の要素を考へないで算定するといふことはできない、それらの地価を構成するいろいろな諸要素を全部勘案いたしますと近傍地の価格がきまるので、その近傍地の価格によらざるを得ない、こういうことを申し上げたわけでございます。

○木下委員 私は、こういう運輸省の訓令があるわけでありまして、これがあるのです、これによつて処理をされるということについていまここにいると批判をしておるわけではないのです。私が言いたいのは、住民がもう騒音がひどくていたたまれないといふことでほかへ移転したいと考えて移転をするわけですね。それに対して補償をするといふのであれば、その土地について、騒音激甚地として他地域に比べて地価が低下をしておる、そういう状態の物件として補償をするといふことは正しくないと思ふのです。それは当然、もし騒音のない静かな土地であつたならばど

うかという評価をしてやるべきだ。もしそういう評価ができない、これは訓令の関係でそういうふうな特別の評価ができないといふのなら、それはそれでけっこうであります。そのかわり、それは騒音激甚地として評価せざるを得ないというならば、そういう評価をした上で、さらに騒音激甚地として地価を低下せしめた補償というよりもこれは厳密には賠償金であります。それを上のせするようにするべきだと思ふのです。これは理論的には当然そういうことにならうと思ふ。この点大臣、いかがでしょうか。私は特にこの問題は大臣から伺いたいです。

○寺井政府委員 大臣がお答えする前に、私どもの考え方を御説明させていただきますと思ひます。

先生御指摘のように、騒音地帯におきます地価といふもの、この評価のしかたにはいろいろございしますが、ただいま御説明申し上げましたように、近傍地の価格で評価をする、これは一般の道路その他の公共用地を取得する場合と同じ手法でございます。そこで、私どもがいま当面いたしております問題といたしましては、つまり代替地のはうが高くなるという場合に移転ができないといふことでございまして、この代替地を安く提供する方法を考えざるを得ない。そこで、この周辺整備機構によりまして、代替地をできるだけ安く造成をしてお移りいただきやすいような仕組みにしていく必要があるといふふうに考えております。代替地造成につきましても、地方公共団体と一体となりまして推進をしていく、こういう考え方が今回の法改正の一つの柱になっております。

○木下委員 それはそれでけっこうであります。代替地ができるだけ安く手に入るように方途を講じてもらふといふことはけっこうであります。それはそれとして、この法案の第九条で、移転の場合にはこれによつて「通常生ずべき損失を補償する」といふたてまになつておるわけなんです、その補償といふのは、現在住んでおる物件、これを第三セクターのほうに取得してもらつて、

そして補償をもらう、こういうことになるわけなんです。その補償金の基準は、私がいま言いましたような基準になるのが当然だと思ひます。騒音がひどいから移転するといふのでしよう、その場合に、騒音によって価格がずっと低下してある、それはやはり埋めてもらわないと、これは通常生ずべき損失を補償するということにならないと思ひます。どうですか。

○棚橋説明員 この「通常生ずべき損失を補償する」という規定は、その土地から移転をしなければならぬというために、たとえば石とか木とかへいとかいろいろございまして、そういうものについてすべて評価をして移転の補償をする、こういう趣旨でございまして、通常の移転に要します費用というものをすべて算定する、こういう趣旨でございまして。

○木下委員 そうしますと、私がいま指摘した問題については考慮する余地がない、というのですか。

○棚橋説明員 先ほどから局長も申し上げておりますとおり、これは空港周辺の問題だけではございまして、いろいろな公共用地の取得全部を通じて原則でございまして、繰り返し申し上げておりますように、地価を構成する要素としてはプラスの面もあり、マイナスの面もあり、いろいろあるわけでございまして、やはり近傍地による以外による基準がないということから、この補償については、さような形でやらざるを得ない、かように考えております。

なお、局長が申し上げましたように、それではなかなか移転が促進されないということから、安い代替地を提供することによって、事実上高く買ったと同じような形を構成したいというのが、今度の周辺整備機構による代替地の造成でございまして。

○木下委員 そういふほかの方法で救済をするということですので、そう聞いておきますが、この問題は、やはり私はもっと基本的に洗い直す必要があると思ひます。近傍地という考え方も、

それに立つというならそれは一つの考え方でありますが、さらに、さっき申しましたような賠償金の上のせといった問題、あるいはその近傍地の中に、これはもう騒音がひどくないところの地域を近傍地として考えるといったようなこと、こういうことを私は考えて手直しをする必要があると思ひます。ひとつこの点は、これからの問題としてよく検討していただきたい。大臣いかがですか。

○徳永國務大臣 いま御指摘の議論は確かにあると思ひます。検討してみたいと思ひます。

○木下委員 それから、もう一つだけ特に問題であります。借地人、借家人の問題であります。これは事実上補償を受けられなくなっております。私が聞いておりますのは、建物所有者である借地人は、地主の建物等設置制限承諾書というものをもらわなくてはならないというふうに聞いております。借家人は、家主の建物撤去等申請書というものをとらなくてはならないと聞いております。これではもう借地・借家人というのは補償申請はきわめて困難だ。もう不可能に近い。そんなことを地主のほうが承諾するはずがないんですから、これは実績も、調べてみますとゼロだというふうに聞いております。この点は、私は法改正にあたつてぜひとも改めていただきたい点の一つであります。これでは借地・借家人には補償を拒否するのにひとしいと思ひます。もう騒音にいたたまれずに移転を希望する住民には、それが借地人であつても借家人であつても、あるいはそのほかのものであつても、同じようにしかるべき補償をするというのが当然でございまして。この点どうでしょうか。

○棚橋説明員 先生御指摘のように、この借地人、借家人の移転補償の対策というのは非常に重要な問題でございまして、私どもも非常に対策について苦慮しておる問題でございまして。ただ、この移転補償の趣旨と申しますのは、そこが騒音が著しい地域であるので、そこから建物をのけるといふことが趣旨でございまして。したがって、

一たんのけた建物がまた建つ、ないしは、借家人でございしたら、一たん移転の補償をして引越された方であつたにまた次の方が入つてこられるということでは、これは補償の趣旨を達することができませんので、したがって、これに對して補償するということが非常にむずかしいという困難な問題でございまして。特にアパートといううなものにつきましてはそういう例が顯著でございまして。

そこで、私どもといたしましては、従来も移転を希望される借家人の方の地主に対して同時に移転補償を受けるようにという御説得をしておるわけでございまして、なかなかそれが進んでいないのはそのとおりでございまして。ただ、これは先ほどの趣旨から申し上げまして、よつてそれに補償するということはなかなかむずかしいんじゃないか。特にアパートについてはそういうことがいえるんじゃないか。そこで、このたびは周辺整備機構によりまして、公営アパートといううなものを建設いたしました、アパートならアパート全体が移転をして、地主もあわせて補償が取れるといううな措置もあわせ講ぜられるようなことも計画をいたしております。

○木下委員 私は、いまあなたが言われた中に、いみじくもこの法案の本質がのぞかれておると思ひます。借地人、借家人の権利なんかはもう見ない、結局出てもらうのがこの法律の目的だということだと思ひます。

私は、その借地・借家人が補償を受けて移転したあと、新たに借地、借家人が生まれるという問題、これは確かにあると思ひます。しかし、だからそのゆえに借地人、借家人には補償をしないということでは、補償制度の意味がなくなつてくる。それは補償は補償としてやつて、その上で新たな借地、借家人を生じさせないよう、に、方途は私はあると思ひます。これは当局自身が、地主あるいは建物所有者と折衝をしてそういうことをやればいんです。それが成功するかどうかというのは、結局当局側の努力と提示をす

る条件によると思ひます。そうした努力をしないで、借地・借家人が移転したあと新たに借地、借家人を生ぜしめないということまで、移転をする借地・借家人に要求をするということは、これは弱い立場につけ込んで無理難題を吹つかけるのにはついでです。だからこれは、当局側あるいは整備機構でもって地主または建物所有者と折衝して、土地あるいは建物の利用関係を制限する方法を考えたいと思ひます。こういうことをひとつ大臣、お考えいただきたいと思ひます。これは私、当然のことだと思ひます。私も法律家として借地・借家人だけが特別差別をされて扱われる、これはもう見かねる問題であります。いかがでしょうか。

○徳永國務大臣 先生は法律家で、私は法律家でないもんですから……。法律的な権利義務、いろいろ問題があると思ひます。したがって、そういう問題につきましては、いままでは、先ほど申し上げて、政府委員が説明してありますように、わずかな人間でこういう重大なことを処理してまいつておつたわけでございましてけれども、幸いに整備機構を成立していただきましたならば、陣容も整え、また地元のいろいろなさういふ事情にも明るい職員等も参加をしていただくことになると思ひますから、十分そういう点は配慮して、追いついていかういうような非難のないよう努力を続けてまいります。

○木下委員 もう時間ありませんので、次の最後の問題に移りますが、空港周辺整備計画が策定されまして、周辺に緑地帯をつくらうたりあるいは工場、倉庫などをつくるべきと定められておるのであります。ところが、たとえばすでに都市計画によつて住居専用地域と定められておるようなとき、これは一体どういうことになるのか。結局、都市計画が変更を余儀なくされるということだと思ひますが、それでよろしいか。もうイエスかノーか、一言でけっこうです。

○棚橋説明員 先生お急ぎでございまして、この法律の条文を繰っている時間がちよつとござい

手直しをし検討してまいらなければならぬものが
たくさんあるうと思えますけれども、まずこうい
うところから出発して、そういう騒音に挑戦して
いきたい、かように考えておる次第でございます。
○木下委員 もう時間ありませんので終わります。
○加藤（六）委員長代理 次回は、来たる五日午前
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。
午後一時五十一分散会

昭和四十九年三月八日印刷

昭和四十九年三月九日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局