

第七十二回国会 運輸委員會 議 録 第十一号

(三三)

昭和四十九年三月五日(火曜日)

午前十時三十五分開議

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 佐藤 守良君

理事 兒玉 末男君

理事 阿部 喜元君

理事 唐沢俊二君

理事 關谷 勝利君

理事 綿貫 民輔君

理事 神門至馬夫君

理事 坂本 恭一君

理事 梅田 勝君

理事 石田幸四郎君

理事 河村 勝君

出席國務大臣

運輸大臣 德永 正利君

國務大臣 三木 武夫君

(環境庁長官)

出席政府委員

環境庁大氣保全局長 春日 齊君

運輸省海運局長 蘭村 泰彦君

運輸省航空局長 寺井 久美君

運輸省航空局長 中曾 敬君

運輸省航空局長 青木 英世君

運輸省航空局長 鈴木 善晴君

運輸省航空局長 山本 長君

運輸省航空局長 隅 健三君

運輸省航空局長 隅 健三君

運輸省航空局長 隅 健三君

委員の異動

三月五日

久保 三郎君

齊藤 正男君

同日

齊藤 正男君

同日

齊藤 正男君

同日

齊藤 正男君

同日

齊藤 正男君

同日

齊藤 正男君

同日

齊藤 正男君

同日

齊藤 正男君

同日

齊藤 正男君

同日

齊藤 正男君

同日

齊藤 正男君

同日

齊藤 正男君

同日

齊藤 正男君

同日

齊藤 正男君

運輸省航空局長 棚橋 泰君

運輸省航空局長 棚橋 泰君

運輸省航空局長 棚橋 泰君

運輸省航空局長 棚橋 泰君

運輸省航空局長 棚橋 泰君

運輸省航空局長 棚橋 泰君

運輸省航空局長 棚橋 泰君

運輸省航空局長 棚橋 泰君

運輸省航空局長 棚橋 泰君

運輸省航空局長 棚橋 泰君

運輸省航空局長 棚橋 泰君

運輸省航空局長 棚橋 泰君

運輸省航空局長 棚橋 泰君

運輸省航空局長 棚橋 泰君

運輸省航空局長 棚橋 泰君

運輸省航空局長 棚橋 泰君

運輸省航空局長 棚橋 泰君

運輸省航空局長 棚橋 泰君

運輸省航空局長 棚橋 泰君

運輸省航空局長 棚橋 泰君

運輸省航空局長 棚橋 泰君

運輸省航空局長 棚橋 泰君

運輸省航空局長 棚橋 泰君

運輸省航空局長 棚橋 泰君

運輸省航空局長 棚橋 泰君

運輸省航空局長 棚橋 泰君

運輸省航空局長 棚橋 泰君

運輸省航空局長 棚橋 泰君

運輸省航空局長 棚橋 泰君

運輸省航空局長 棚橋 泰君

運輸省航空局長 棚橋 泰君

運輸省航空局長 棚橋 泰君

運輸省航空局長 棚橋 泰君

運輸省航空局長 棚橋 泰君

運輸省航空局長 棚橋 泰君

運輸省航空局長 棚橋 泰君

運輸省航空局長 棚橋 泰君

運輸省航空局長 棚橋 泰君

運輸省航空局長 棚橋 泰君

運輸省航空局長 棚橋 泰君

運輸省航空局長 棚橋 泰君

運輸省航空局長 棚橋 泰君

運輸省航空局長 棚橋 泰君

運輸省航空局長 棚橋 泰君

運輸省航空局長 棚橋 泰君

運輸省航空局長 棚橋 泰君

運輸省航空局長 棚橋 泰君

運輸省航空局長 棚橋 泰君

運輸省航空局長 棚橋 泰君

運輸省航空局長 棚橋 泰君

運輸省航空局長 棚橋 泰君

運輸省航空局長 棚橋 泰君

運輸省航空局長 棚橋 泰君

運輸省航空局長 棚橋 泰君

運輸省航空局長 棚橋 泰君

運輸省航空局長 棚橋 泰君

運輸省航空局長 棚橋 泰君

運輸省航空局長 棚橋 泰君

運輸省航空局長 棚橋 泰君

運輸省航空局長 棚橋 泰君

運輸省航空局長 棚橋 泰君

運輸省航空局長 棚橋 泰君

運輸省航空局長 棚橋 泰君

運輸省航空局長 棚橋 泰君

運輸省航空局長 棚橋 泰君

運輸省航空局長 棚橋 泰君

運輸省航空局長 棚橋 泰君

運輸省航空局長 棚橋 泰君

運輸省航空局長 棚橋 泰君

運輸省航空局長 棚橋 泰君

運輸省航空局長 棚橋 泰君

運輸省航空局長 棚橋 泰君

運輸省航空局長 棚橋 泰君

運輸省航空局長 棚橋 泰君

運輸省航空局長 棚橋 泰君

運輸省航空局長 棚橋 泰君

運輸省航空局長 棚橋 泰君

運輸省航空局長 棚橋 泰君

運輸省航空局長 棚橋 泰君

運輸省航空局長 棚橋 泰君

運輸省航空局長 棚橋 泰君

運輸省航空局長 棚橋 泰君

運輸省航空局長 棚橋 泰君

運輸省航空局長 棚橋 泰君

運輸省航空局長 棚橋 泰君

運輸省航空局長 棚橋 泰君

運輸省航空局長 棚橋 泰君

運輸省航空局長 棚橋 泰君

運輸省航空局長 棚橋 泰君

運輸省航空局長 棚橋 泰君

いわゆる生活環境を擁護するという方向と、それから日本的、世界的、いわゆる全社会的な要請で起こってくる航空機増加の問題、こういう問題をどこで整理をするかということが、今後の基本的な大きな問題になってくると思うのです。そういった意味で、大臣はそこら辺のところをどう整理して今後の運輸行政を進めようとしていかれるのか、この点について若干お伺いしたいと思います。

○徳永國務大臣 御指摘のように、まず航空機は安全でなければならぬ、これが欠除しておりません。これはもうたいへんなことでございます。その上で需要をどういうふうに、地域住民の皆さん方に御迷惑のかからぬような範囲でこの調和をはかつていくか、この辺がいろいろ議論され、わずかしいところでございますけれども、基本的には、やはりただいま航空審議会におはかりしてやがて結論をちようだいできると思いますが、新空港の建設がやはり根本的な解決の道だと思われ、でございます。しかし、これはそう一ぺんに、言うべくしていくわけじゃございませんから、多少の年月がかかります。したがいまして、その間に、おきましては、ただもう、めちゃくちやに便数を減らせばそれでいいじゃないかというのではなくて、便数もちろん減らしていかなければなりませんし、先ほど申しましたような、いわゆる音源対策を一つ一つきめこまかにつぶしていきまして、その騒音を取り除いていく、こういう方向でございしますが、その辺の調和を、実は代替機関の問題等もからめましてはかつていかなければならない。では具体的にいつから何便どうするんだというようなことになりまして、先ほど申し上げましたように検討されている最中でございますし、航空会社に対しまして、いろいろ調整を命じているところでございます。

○石田(幸)委員 なおその問題についてお伺いをしたいのでございますけれども、いわゆる大阪国際空港というのは都市型の空港でございますので、確かに大臣がおっしゃったように、新空港を

○石田(幸委員) なおその問題についてお伺いをしたいのでございますけれども、いわゆる大阪国際空港というのは都市型の空港でございますので、確かに大臣がおっしゃったように、新空港を

新たに起こることがあの周辺の騒音公害をなくす基本的な問題であろうことはわれわれも異論がななくすのでございますけれども、先ほど来申し上げておりますように、人間の欲望というのは際限がなくなるわけでございまして、そのもとから起こってくる需要というものをある程度基本的に押えるという線が、どうしてもこれからの航空行政の中には出てくるであらう、こういうふうにいるわけでございます。

現に大阪国際空港にいたしましたも、十年前
 あるいは十五年前でございまして、あの周辺には
 それほどの人口の過密は見られなかったわけでござ
 いますけれども、いわゆる交通機関の発達ととも
 にあの国際空港近辺が非常に便利になって、そ
 うしてそこへ、少々騒音があっても土地を購入
 して住宅を建てるというような経過を見てみま
 すと、たとえば、私は名古屋でございけれども、
 名古屋空港というのは御存じのとおり小牧にござ
 いますけれども、これもだんだん過密化の方向へ
 歩んでいるわけでございますが、そういうような
 ことが随所に出てくるであろう。東京におきま
 してもそういうような航空騒音についてはかなりの
 アピールもあるようでございます。したがって、
 そういう人間の欲望から生まれてくる需要をどこ
 でチェックをしていくかということが、確かにそ
 れは音源対策、いろいろな問題はからんでくると
 思いますけれども、しかしいままでの科学技術の
 進歩の状況からいって、急速にこの問題が解決さ
 れる、こゝに、三年で音源対策が完全にめどがつ
 くというふうにはなかなかまいらぬのでございま
 す。あるいはまた、将来そういうような方向が出
 てくるといたしまして、あるいはエアバスを導
 入するといったにしても、この欲望が際限なく拡
 大をされれば、やはりまたエアバスの回数がどん
 どんふえてくるということで、そういう危険性、
 あるいはまた騒音問題、先ほどエアバスの騒音が
 どのくらい出るかというデータも見ましたけれど
 も、そう大きな違いはないわけでございますので、
 そういうふうに考えてみますと、今後そういうふ

くれ上がつてくる需要をどういうふうにリードしていくか、この基本的な線を明確にしていかなないと、航空行政の将来はないかと思うのです。そこから辺、どういうふうにお考えになりますでしょうか。

○徳永国務大臣　いま大阪空港を中心のお話だと承っておりますが、大阪空港につきましては、過去二年間もう便数はふやしておらない、そのまま押えているのだそうでございます。また最近も、油の事情で航空会社が減便いたしましたして、三月多少油の余裕も出てきたからということでございまして、それけれども、私どもとしては、大阪の特殊事情も考えて中止しております飛行を、三月待たうと待たしておるわけでございます。そういうようなことで、特別な配慮をしつつ、そういう特殊な問題をかかえております大阪空港に対しては、非常にその点がむずかしい問題でございまして、しかしながら、おつしやいますように、大型機を導入した、また需要がふえた、また便数をふやすというようなことは、ただいまのところ考えておりません。また、御理解をいただいて、もしも大型機が就航できるようにしましたならば、もうたびたび申し上げておるように、減便することには努力を続けてまいるとも思っております。しかし航空全体といたしましては、まだいまから新しい空港、あるいは辺地、離島等に対するいろいろな航空対策というものがあろうと思っております。そういう面につきましては、今後はいままでの苦しい経験を十分反省し、基礎といたしまして対策を立ててまいらなければならないと思います。昨日熊本県知事に会いました、熊本県知事の申しますには、大体この辺は騒音の問題になるであろうというところは県有地として全部県で買上げた。したがってその中では建築も県の許可がない限り、県有地でございいますからできないわけでございますが、そういうようなこと等も一つの模範模範といったはおかしいですが、一つの例だと思えます。今後はそういうようなものをあわせて考えて、離島、辺地の航空対策等にも取り組ん

でまいらなければならぬと思います。

大阪の現状は特殊なもので、これには特別な対策を立てるということであらう。ま御審議をお願いしておりますが、これで全きとは私は思いません。いままで各委員からいろいろ御指摘ございましたように、これで全部が解決するとはとうてい思いません。今後こういうものをさらに資金の面におきましても、あるいはいろいろな施策の面におきましても、拡張し改善してまいりまして、新空港ができる間におきまして住民の皆さん方の御迷惑を少しでも除いていかなければならない。こういふふうに考えている次第でございます。

○石田(幸)委員 もう一点 基本的な問題として大臣に見解を求めたいのでございます。

いわゆる行政の立場として、日本の国民全般に對して、人間らしい生活を守りつつ進歩発展していくための責任を持っていらっしゃるわけでございますけれども、同時に、これは非常に人道的な問題であるわけですね。したがって、大臣といいたしましても、大阪国際空港周辺の住民の方々のことを考えた場合、あそこに住んでいらっしゃるお年寄りにしても、あるいは子供さん方にいたしましても、一番端的な例は、いわゆるわが子のごとく考えていけば、どうしてもこれは何か早急に対策を立てねばならぬということになろうかと思うのです。そういういろいろな住民の苦情についで、大臣はどのように認識をしていらっしゃるのか。また、それらの方々の苦情を何回もお聞きになっていらっしゃると思うのでございます。やはり人間の受け取る感覚というのは各人によって違うわけでございますけれども、まずわれわれは認識を深めるところから始まっていかなければならない、こういうふうに思うわけです。ひとつそういった意味におきまして、大臣が住民の方々のいろいろな訴えをお聞きになってどう感じていらっしゃるか、まずこの点をお伺いしたいと思ひます。

○徳永国務大臣 住民の皆さん方の非常な悲痛な訴えというものは、私も胸に迫るものがございます

で、これに對して非常な新たな不安が、大阪空港の周辺の住民の中に起こってきたことは否定できない事実であろうと思うわけでございます。一体、エアバス導入計画はどうなっているのか、それから、特にエアバスの導入計画についてはどういふふうな機器の購入計画を立てているのか。あるいは機種が、三つの機種を選定するようになっていますけれども、その選定基準はどういうふうにされるのか、この問題について伺いをいたしたいと思ひます。

○寺井政府委員 お答え申し上げます。

エアバスの購入計画につきましては、四十九年度用のエアバスを五機、日本航空ではボーイングの747SRを五機、全日空ではロッキードの101型機を六機発注いたしております。すでに受領いたしましたものを含めて、本年六月末までにすべて就航する体制になっております。なお、五十年年度用機材をいたしましては、日本航空が二機、全日空が四機を発注しております。

この機材の選定につきましては、これは私もいたしましては、航空会社が一義的に決定すべきであるということで、この選定基準その他につきましては航空会社が決定をいたしております。

○石田(幸)委員 そうしますと、日航、全日空等におきまして購入計画を立てたものの、いわゆる最終的な航空局としてのいろいろなテストパイロット等を使ってやるんだと思うのですけれども、そこら辺の、試験飛行の最終的な確認はいつごろまでに行なわれることになりそうですか。

○寺井政府委員 新機種を購入いたします場合には、航空性の問題とか安全性の問題につきましては、航空局として一つのきまつた手続で検査をしておりますので、この点につきましては技術部長のほうからお答えさせていただきますと思ひます。

○中曾政府委員 いまの局長の御説明を補足させていただきますが、就航にあたりましては、そう

いったパイロットの養成、それからこれは整備関係になります、整備員の養成、そういったものも、さしあたり御質問のパイロットの問題につきまして申し上げますならば、パイロットにつきましては、大体アメリカで所要の訓練をやりまして、そして私どもの審査を受けまして、そして路線に就航できる、そういう資格を取得するわけでございます。われわれといたしましては、質、量ともに十分安全な運航ができるように、そういったパイロットの訓練につきましては万全の配慮を払いましてやっております次第でございます。

○石田(幸)委員 万全な配慮をして一生懸命やっておりますということでございますけれども、その就航が本年六月というふうないま航空局長がおっしゃったわけでしよう。もういまの時点でそういうような体制は完備しているのか、あるいはいつごろまでに完備させるということとそういうスケジュールを立てているのか、そういった点を伺っております。

○中曾政府委員 機種がきましたのが四十七年の十月かと記憶いたします。したがしまして、かなりのリードタイムをとりまして、航空会社としてもこういった訓練の問題につきましてはやっております。われわれといたしましては、航空会社から逐一報告を受けてまして、訓練計画が十分余裕のあるものであるかというふうなこと、あるいはどういう質のパイロットをあてがうのかというふうなことにしまして、十分審査をしつつ行政指導をまいっております。今回の就航にあたりましては全然問題がないというふうに、私もしましては判断しております。

○石田(幸)委員 それでは、そちらのほうでは問題ない、そういうふうなことをおっしゃっているようにございますが、いままでの新機種採用にあつたてのいろいろなパイロット等の訓練もありましたし、そういうものがどのようなスケジュールで確認をされたのか、そういった問題について

の資料をひとつ出して報告をしていただきたいと思ひます。よろしくうございますか。

では、次の問題に移ります。航空局長さん並びに大臣に聞いていただきたいのでございますけれども、このエアバスと在来機との騒音等の比較が航空局から資料として出されております。確かに、この資料によりまして、特にDC8等と比較しますと、騒音が多い場合にはこれは二十ホンぐらい違うというふうな報告書になっておるわけでございまして、その面は多少進歩しておるように思ひます。また、結果的には減便されるわけでございまして、これが就航いたしますればかなり騒音関係が緩和されることは言うまでもないわけでございまして、しかし、その中で特に私のほうに気がしておりますのは、それだけ機種が大型になるわけでございまして、それから、排気ガス等の問題がどうなるか、こういう問題が非常に実は心配であつたわけでござい

ます。航空局からこういう資料をいただきました。それによりまして、エアバスの場合、ボーイング747SR型、これでございますと、離陸推力が八十二トン、在来機のDC8で三十二トン、こういうふうになっておりました。エアバスの燃焼ガス量は在来機の燃焼ガス量の約一・六倍である、また、そのときのエアバスの離陸推力は在来機の離陸推力の約二・六倍になる、こういうことが報告書の中にあらわれておるわけなんです。いわゆる離陸時に在来機のDC8なんかの約二・六倍というふうになりますと、今度はたいへんな排気ガス等の問題が出てくるわけでございまして、この問題についてはどう考えていらっしゃるか。これはこの前も御指摘申し上げましたように、いわゆるジェット燃料比というのは原油の一〇％に当たるわけでございまして、その便数が減つたからといって、二・六倍もの離陸推力が出て、そのときにおける燃焼ガス量というのは非常に大きい一・六倍、そういうふうなことになるならば、エアバスによつて便を軽減したといつても、かえつて今度は

そういう排気ガス量というものが在来とほぼ同じくらい、あるいはそれ以上ふえるかもしれない。そして、エアバスによつて一応便数は軽減されま

すけれども、その後の社会情勢によつてはまた幾らかずつふえてくるかもしれない。そうすると今度は、排気ガス等の問題で非常に話題がまた大きくなって、反対運動も当然激しくなるだろう、住民サイドの被害が大きくなるんじゃないか、こういう心配がありますけれども、いかがでしょうか。

○中曾政府委員 せんだつてのこの委員会でも御説明申し上げたのでございまして、先生がおっしゃいますように、ボーイング747SRと、それからダグラスDC8-61型の推力を比較いたしますと、最大出力でございまして、八十二トン三十二トン、この倍率は二・六倍、エアバスのほうが二・六倍大きいわけでございまして。ところが、これをいれぬ燃焼消費量からはかりまして、大体燃料消費量に燃焼排出ガス量というものは比例するものであるというふうに考えますと、一秒間にエアバスが約八キログラム、DC8が五キログラムの燃料消費をいたします。したがしまして、これに比例して燃焼ガスが排出されるというふう

に考えますならば一・六倍であるということとございまして。したがしまして、出力は二・六倍であるけれども、排出燃料ガス量は一・六倍にとどまるといふことでございまして。さらに今度は、汚染物質の量というふうなことからこれを見ますならば、一応汚染物質というものが一酸化炭素、そして窒素酸化物、それから炭化水素というふうなことを考へまして、これらの合計をとつて比較いたしますと、標準サイクルという一つのサイクルがございまして、このサイクルについて申し上げますならば、約三十分間の一サイクルにおきまして、ボーイング747SRは約百五十キログラム、それからダグラスDC8は約百八十キログラム、したがしまして、この数字から比較します限りは、大きいボーイング747SRのほうがダグラスDC8に比べて汚染物質の合計量はむしろ少なくなつておるといふことでござい

さらにこれを客席当たりの排出ガスの合計量というもので比較してみますと、747SRは〇・三二キログラム、それからダグラスDC8は〇・七五キログラムというふうになりまして、むしろ客席当たりになりますとさらに747SRのほうが半分以上になるというふうな結果が出ておりまして、先ほどの説明にございましたように、一応減便という効果、さらにこういつた客席当たりの汚染物質の量が少なくなるというふうなことを考えますならば、むしろ現状よりかよくなるのではなからうかというふうなことが、この数字から推測されるわけでございます。

○石田(幸)委員 この汚染物質の排出量の計算は、どういふようなやり方によって行なわれたのか。一サイクル当たりエアバスの場合には百五十キログラム、在来機の場合には百八十キログラム、こゝろ辺の数値がどのようにして出てきたか、これもあとで資料で御説明いただきます。

ただ大臣、私はいまの説明にたいへん不満なんでございますけれども、先ほど来申し上げましたように、需要というものが拡大されればやはりエアバスもふえるわけですよ。ところが、先ほど来PRの一つの大きな根拠になっておるのは、いわゆるお客の数、一座席当たりについてボーイング747のほうがうんと少ないのだ、DC8に比べると半分以下であるというふうな論理で、これを地元へ持って行って説明しようと思ってもそれは無理ですよ。そういうふうなPRのしかたというものは、私に言わせるならば、はなはだ不適当なPRの姿勢であつて、これはまずいのじゃないですか。現実はどうでしょう。だけれども、便数だつてふえてくる可能性だつてあるのですし、現実にはエアバスの場合、燃焼ガス量は一・六倍になるわけですからね。そういうふうな数値がありながら、いや、一客席当たりに換算すれば少なくなるのですよというふうな言い方は、私は住民をまるめようというふうな姿勢が感ぜられてならぬわけなんです。そこら辺どうでしょう、こういうふうなPRのしかたはまずいのじゃないですか。

○徳永国務大臣 お説のように、いま地元でどう説明をしているか私よく存じませんけれども、そういうふうなこまかい一座席当たりでというふうな排気ガスの計算までしているかどうか存じませんが、お説のように、住民にこういうことを訴えたてなかなか通じにくいと思ひます。まあ、ここの委員会の席でございまして、こまかいデータをあげて説明したんだらうと思ひますが、御指摘のような点は十分考えていかなければならないと思ひます。

○石田(幸)委員 最後に、今回のエアバスの事故についてまだ原因の究明が明確でないわけでございますけれども、原因がわかりましたならば十分な御検討をお願いしたいというふうに申し上げておきます。

そして、さらに今度は、いま問題になっております整備機構の問題に入りたいと思ひるのでございますが、この整備機構について私は非常な疑念を持っておりますのは、確かに大阪国際空港につきましては、地元の方々も、基本的に新空港をつくらば、整備機構を廃止するんだという立場に立つたうような意見もかなりの層にわたつてあるようでございます。しかし、これからそういう形で各空港ごとに整備機構をつくつて整備をしていくというふうなことを考えますれば、いろいろな空港が考えられるのでございまして、いろいろな日本の各空港についてこれを全部——全部といつても関係のないところもありましよう。騒音にはそう大きな被害はないというところもあると思ひのでございまして、一体、こういう整備機構スタイルというものを将来この大阪国際空港以外にどういふところに当てはめていくかと考えていらっしゃるのか、全部にそれを考えていらっしゃるのか、まずその点から伺ひます。

○寺井政府委員 整備機構につきましては、当面非常に騒音が問題になっております大阪の伊丹空港周辺を考へて法案の改正をお願いしているわけでございますが、将来このシステムをどういふ

うに拡張していくかという点につきましては、まず特定空港の中でも特に空港周辺が都市化すること、そのあるところであつて、府県知事がこゝろの整備機構をつくつてやろうという御意思のあるところについて適用して、こういう機構で騒音対策を実施していきたい、こういうことでございまして、いまだここの空港にこれをやっていくという具体的なものは手元にございせん。ただ将来の問題として、こういう可能性を考え、またたそうしていったほうがいだらうというところでございまして、まず現在の特定空港の中から始めていく、こういう結果にならうかと思ひます。

○石田(幸)委員 それではもう一つ、基本的な問題をお伺ひをするわけでございしますが、いわゆる第二次空港整備五カ年計画といふものがいま進んでおるわけでございします。新聞によりますれば、第三次空港整備五カ年計画といふものの骨子がまとまつた、こういうふうなことが報道されておるわけでございますが、この点については、明確に計画の骨子は固まつたのでございまして、うか。

○寺井政府委員 先生御指摘のように、一部新聞に第三次空港整備五カ年計画について報道された事実がございします。しかしながら現在、私もはこの準備の作業をいたしております段階でございまして、この骨子がきまつたという段階までまだ到達いたしておりません。

○石田(幸)委員 骨子がきまつてないところをそういうふうな言い方をするのはまずいかもしれませんが、いゆる利用者負担をふやそうというふうな考え方がこの第三次計画の中に盛り込まれるようなニュアンスの報道がなされておるわけでございます。同時にまた、いわゆる騒音料という問題がしばしばこれも所聞紙上話題になつておるわけでございますけれども、こういうふうな利用者負担という問題については、今後どういふ形にしようかと考えていらっしゃるのか、この点の構想があればお伺ひしたいと思ひます。

○寺井政府委員 この第三次空港整備五カ年計画につきましては、空港そのものが地域社会と調和

をとらなければならぬし、また騒音対策の面でも十分な手を打つていかなければならないということ、相当膨大な財源が必要というふうな考えられております。

そこで、ただいま先生御指摘のように、私もいたしましては、原因者負担という方向でこの財源を生み出すべきであらうということで、内々検討をいたしておりますが、具体的にどういふうなかつこうでこの負担をしていただくか。たとえば、おこたばにもありましたように、騒音料というふうなやつで取るにいたしまして、その騒音料というのはどういふふうにかけていくのかというふうな技術的な問題については、まだ検討中でございます。一つの方向といふところまでもまだいっておりません。ただ、原因者負担という考え方を貫いていこうという点だけは方向として方向づけられておるかと存じますが、その徴収の具体的な方法等につきましては、まだ今後検討をして十分詰めていかなければならない、こういうふうなことを考えております。

○石田(幸)委員 一月四日の新聞記事によりますれば、日航から配当金を徴収して騒音対策に活用したいというふうなことが、いわゆる騒音対策の一環としてやろうじゃないかというふうな大臣のお話が一時出たわけでございします。ところが、御存じのとおり年八％以下の配当ならば政府に配当しなくてもいいというふうなことで、かなり収益がよくても八％以上にならないように押えていくような感じもあるわけですね。しかし、そういうふうな態度は、私ははなはだしからぬと思ひのでございまして、確かに日航それ自体は収益性が非常にいいわけでございますし、やはりこゝろの政府投資をしている会社でございますので、それだけの配当はきちんと受け取れるように行政指導をして、そういうものを騒音対策費のほうに回したほうがいいんじゃないか、こういうふう

に思ひますけれども、どうでしょう。○徳永国務大臣 実は、それは私、正式な談話で発表したわけでもないわけでございますが、ボ

ナスなんかもないへん景気のいいボーナスを出したという話も聞いておりますし、好調な業績をあげているということで、株主とすれば一言あつてしかるべきじゃないかというところから、私、現金の勘定のことはよくわかりませんが、まあ将来とも好調を続けていきますならば、どういふふうな形で配当をもらつてどこにつき込むかというふうなこともひとつ検討してみたいと思つておりますが、推移を見て結論を出したいと思つております。

○石田(幸)委員 私はもう一つ基本的な問題で大臣にお願いをしたいのでございますが、大阪空港の周辺に起つていろいろな苦情ですね。その中にはいろいろな形のものがあると思つます。こういう問題について、運輸省として総合的にそういうような実態調査をなさつて確実な資料を持つていらつしやるかどうか。たとえば義務教育におきまふところのいわゆる学童教育の騒音対策として、いろいろな窓ワク等あるいは建築物そのものの防音対策をしたようでございますけれども、今度はそれによつて副次的ないろいろな被害もまた出てきているわけでございます。これは私

だち委員会が大阪へ視察に参りましたときに、いろいろな実態を訴えられたわけでございますけれども、そういう問題だけでは事は片づかないので非常に困つておるといふような状況でございます。そういうふうないろいろな被害の実態について、かなり幅広い実態把握が必要なんではないか。それに対するきめこまかい対策を立てないか。地元のそういう不満を受けとめることはできないと思ふのでございます。そういう幅広い実態調査というふうなものはいまどの程度行なわれているか、もしそれが不十分であるとすれば、将来ひとつしっかり掌握してもらいたい、こういう意味で御質問をいたします。

○寺井政府委員 航空局といたしましては、地元の十一市協の幹事会というものが定期的に開催されておまして、こゝへ常時参加させていただいて、この十一市協を通じて地元のいろいろな苦情なり希望なりを現在までのところ承つております。

ただ、先生御指摘のように、こういう場で十分とれるかという問題がございます。多少の落ちはある可能性もございませうけれども、現在までのところこういう組織を通じて地元との連絡を緊密にいたしておられます。ただ今後ともこれは十分強化をしていかなければならないというふうに考へておりますので、さらにはこの連絡会なり幹事会を強化するなり、あるいは別の組織と一緒にするなり、今後の連絡体制については十分検討を進めさせていただきますと思ひます。

○石田(幸)委員 運輸省としては、そういう被害の実態についての確たる資料はございませうか。

○棚橋説明員 お答えいたします。

被害の資料というのはいろいろあるわけでございませうけれども、実は先ほど局長が申し上げましたように、地元からのいろいろな資料の御提供もいただいております。それから、私どもの空港事務所に騒音調査室というそのための組織がございまして、そこで地元からの御意見、御苦情というのを整理いたしまして、月報等の形で中央に報告をする、こういう形になっております。

○石田(幸)委員 これは航空局のほうに申し上げますが、そういう月報等の形で報告していらつしやるのでございませうけれども、もし許すならば、そういう被害の実態調査、運輸省でどの程度つかんでいるか一ぺん見せてもらいたい、こう思ふのです。また、それに対するきめこまかい対策を私のほうでも要求をしたいと思ひますので、ぜひお願いいたします。

時間もと二、三分になつてきましたので、運輸大臣に特にお願いをするわけでありますが、やはり航空騒音、こういう裁判問題にまでなつておるわけでございませうけれども、その被害を受けるのは個々の人間であり、また一つ一つの家庭であるというふうな、そういう家庭単位の考へ方をしているかなければならないと思ふのです。この整

備機構の一環としては、ひどいところにおいては各戸の防音工事もあるんだ、こういうふうになつております。そのパーセント云々の問題については何回も議論がなされましたが私はいたしませうけれども、やはり人間の生きていく権利というものは基本的にあるわけでございまして、それを侵害しているというふうにいたしますれば、やはりそれを基本的に回復してあげなければ、一部を防音対策をやつて、たとえば家族四人の場合、子供の勉強部屋も必要でございませうし、あるいは夫婦の寝室も必要でございませうし、あるいは老夫婦というふうな場合もありますから、そういう各家庭の状況に対応したものを多少金がかかってもやるんだ、こういうふうな方向でいかなければいけないと思ふのです。

いまの原案でございますと、一戸一室の防音対策、そういうふうなことになるのでございませうけれども、これはかなり被害の意識を強く持つていらつしやる人だと思ふのでございませうけれども、まるで密室に閉じ込められるかというふうな反発も逆にいましておるわけでございませう。だから、一つの世帯単位の考へ方をすべきではないか、あの問題はもう少し基本的に拡大できないかということでございますけれども、いかがでしようか。

○徳永國務大臣 ただいまの御指摘はごもっともな御指摘だと思ひます。私もこれを一室で全きな御指摘だと思ひます。私どもはまさに発足しようとしておるところでございませうから、いろいろないままで組み立て方に困難な面もあるし、また不備な面もたくさんあるだろうと思ひます。しかし、今後におきましては、さらに予算の裏づけをとつて、お説のような方向に努力をしてみたいというところをこゝでお約束したいと思ひます。

○石田(幸)委員 ではこれで終わりにいたしますが、いわゆる十カ年計画で計画を進めていくわけでございませうけれども、予算総額を見ましても相当大きな額にはなつております。しかし短時日の解決というものを地元のほうでは強く要望いたし

ておるわけでございますので、どうかひとつ、来年度の予算編成においては、運輸省としてはこの大阪国際空港周辺の整備に重点を置くんだということを腹におさめて、一日も早く住民のそういう被害を救済する政治姿勢を示していただきたい。これだけお願いをいたしまして、私の質問を終わります。

○三池委員長 坂本恭一君。

○坂本(恭)委員 エアバス問題がいまいろいろお話がございましたけれども、いよいよ三月十日からですか、あるいは国内、札幌、福岡線では四月一日からということが、きょう地下鉄に乗つてきました。全日空の広告に出ておりました。そういうふうな状況の中で、一昨日悲惨な事故がございました。非常に前途暗々たるものを私は感ぜざるを得ないわけでございませう、この事故について、けさの新聞報道等によりまして、旅行代理店、業者を通じて乗客の場合には、いろいろな便宜がはかられて、一般乗客についてはちよつとその辺の粗漏があるのではないかとということも報道されておりました。その関係も含めて大臣の感想をちよつとお聞かせいただきたいと思ひます。

○徳永國務大臣 昨日のエアバスの事件につきましては、私、心から三百四十五名のおなくなりになった皆さま方に哀悼の誠をささげたいと思ひます。

なお、日本人が四十九名、一名はまだ確認されていないのでございませうけれども、乗客があつたということで、私、実はまだ原因が明確になつておりませんから、その点を触れるわけにはまいりませうけれども、日本でもエアバス、これは俗名だそうでございませうけれども、機種はちよつと違つたのでございませう。こういう事件があつたというところで、しかも大阪の皆さん方には、このエアバスの導入により大幅な削減、もちろん他の面における削減も考へておられますけれども、そういうふうなことを呼びかけている最中であり、御理解をいただくようお願いしている最中でもございませうので、実はたいへん大きな打撃と申しま

すかショックを受けたわけでございます。

この原因が明確になり、なおまた現在も、東京—沖縄間は四十七年から現に飛んでいるわけでございますから、そういうような点等も考え合わせ、また新しい導入につきましては、航空当局に命じまして納得のいく安全度についての検査、それから試験、そういうものを繰り返して確信のあるところでこの運輸をはからなければならぬというふうなことを考え合わせまして、この事故を一つの契機として、さらに飛行機の安全対策について進めていかなければならぬ、かように考えておる次第でございます。

○坂本(恭)委員 先ほど私が申し上げた、これはおそらく外務省の所管だろうと思えますけれども、運輸省として一般乗客等について、日本航空が何らかの便宜をはかるというふうなことも書かれておりますけれども、その関係について運輸省としては指示なり指導なりをやっているのかどうか、その辺をちょっと聞かせたい。

○徳永國務大臣 その詳細については、私のほうから指示をいたしております。

○坂本(恭)委員 九九・九九%とか、あるいはシックス・ナインですか九九・九九九九%の安全性の確率があるということがいわれていますけれども、やはり十万分の一の危険性の確率が出てくるわけです。その辺が特に、いま大臣もおっしゃったような、大阪のような空港であらう事故が起きたらとんでもないことが—これからエアバスがどんどんふえていって、その確率というのは、回数が多くなれば確率は上がってくるわけです。ですから、十万分の一だろうと一百万分の一だろうと、やはりそれだけの危険性というものを常に念頭に置かなければいけないんじゃないかというふうに思われます。ですからその辺についての、運輸省の安全性は全く間違いないという決意のほどはわかりますけれども、その辺までについての運輸省の安全性の確認、そういう点について、今後どうやっていくのかという、概括的でけっこうですけれどもお聞きをしておきたいと思えます。

○中曾政府委員 今回日本で日本航空と全日空で導入いたしますこのエアバスは、パリで落ちましたエアバスと違うわけでございますが、ただ同じ型のエアバスを日本航空が二、三年先に導入することを計画しておられるという話がございますけれども、一応今回の導入計画にのっておりますエアバスは、ボーイング747SRとロッキード一〇一でございまして、これらにつきましては、いずれもメーカーが非常に過去の製造経験の蓄積を踏まえて開発いたしました最新の機材でございますし、そしてまた、機体が大きくなっておりますので、各種の安全装置を搭載するのに十分なスペースがあるというふうなこともございまして、操縦系統とか機体構造とかそういった重要部分につきましては、異常が生じても他の部材が働くとか、あるいは予備システムが働きまして安全を保つことができまして、いわゆるフェール・セーフ・システムというシステムが各所に採用されているわけでございます。さらに慣性航法装置とかあるいは高度警報装置とか、自動航行装置とかいいますような新規の技術が取り入れられておりまして、在来機種に比べますと、一段と安全性が高まっておりますというふうにわれわれは考えておる次第でございます。

そして、ただいま先生のお話ございました、われわれとしてはどういふ方向でもってこの安全性を確認するのかというお話でございますが、われわれの手続といたしましてやります措置は次のような措置があるわけでございます。

まず第一に、いずれもこの導入されます飛行機は、米國でつくられる飛行機でございますが、米國のそういう製造工場へわれわれのほうの検査官を派遣いたしまして、そして実際に設計審査をやります。と同時に、設計審査が終わりましたら、実機一機ごとについて耐空性の検査というのをやります。

それから第二に、運輸方法、整備方法につきましての技術上の基準を各航空会社につくらせまして、これは運輸規程、整備規程といわれるもので

ございますが、そういうふうな規程をつくらせまして、これをわれわれのほうで逐一詳細にわたって審査をするという手続をやるわけでございまして、これは大臣の認可事項となっております。

第三に、運輸、整備従事者の訓練及び資格取得等、つまり養成につきまして、質量ともに十分であるかどうかというふうなことを審査いたします。

第四に、エアバスの就航にあたりましては、航空法上の事業計画変更認可という手続が必要でございますが、これにつきましても、安全にかかわりますところの路線ごとの設備あるいは人員配置等、そういったものがどういふふうになっているかといったことにつきましての計画の内容を逐一審査することになっております。

第五に、運輸を開始いたします前に、運輸管理及び整備関係の施設等につきまして、われわれのほうで実際に検査をいたしまして、不当な審査するといふふうな手続を進めることになっておりまして、現に、目前に導入を控えておられるのはこのようにした作業を進めている最中でございます。

○坂本(恭)委員 この問題にあまり時間をとるわけにもいきませんけれども、先ほどちょっとお話をいたしました大阪空港への乗り入れ計画ですね、その辺の具体的な話をちょっと聞かしていただきたいと思えます。

○寺井政府委員 お答え申し上げます。エアバスの大坂空港導入につきましては、先ほどもお答え申し上げましたけれども、できれば四月中に実現したいということで、地元の御理解を得るべくいま話し合いを進めておる段階でございます。ただ、四月と申しまして、一度にたくさん投入するわけにはまいりませんので、四月から順次ということにならうかと思えます。

○坂本(恭)委員 先ほどのお話にもありましたけれども、地元の承諾が得られたら就航する、運輸省としてはその承諾が得られるとお考えになっているのか、そしてそれがいつごろの予定なのか、

その辺のことをちょっとお聞かせください。

○寺井政府委員 私どもといたしましては、地元の御理解を得る必要があります、このためにいま努力を続けておるわけでございまして、それがいつごろまでというところにつきましては、確たる見通しがいまのところまだございせん。ただ、申し上げましたように、できれば四月中に実現したいということで努力をしている段階でございます。

○坂本(恭)委員 承諾がない限りは乗り入れをしないということでございますから、それはぜひ守っていただきたいというふうに思います。

次に、先ほど石田委員の質問の中にもありましたが、先月の二十七日に大阪空港騒音問題の判決が出されました。弁護士という立場から見ても非常に私は残念に思いますけれども、まあ判決は判決としてという大臣の御発言もありましたけれども、私感でいえば、形式的には原告が勝訴したけれども、実質的には負けてしまったというふうに思います。

判決の中でいろいろな問題点が指摘をされておりますから、これから御質問申し上げたいと思えますけれども、判決は判決として、行政の面でやるべきことはとんとんやっていくというお話がございましたけれども、もう一度その辺の御決意のほどをお聞かせいただきたいと思えます。

○徳永國務大臣 私の、判決は判決としてというのが非常にいい意味で理解されて受け取られておる方と、逆に非常に何か不遜なことを言うというふうな受け取られておる方と二つあるようでございます。いまして、私、非常に残念でございますが、私が申し上げたのは、判決は厳密に判決として受けとめなければならぬ。しかしそれはそれとして、航空行政の責任者としては、現に住民の皆さん方が、いろいろな面で御迷惑をかけ苦悩があるわけでございまして、これを取り除くために全力をあげてやらなければならぬ、それがためにはどういふような方法があるかということで、今日まで音源対策でございますとか、あるいは満足ではございませんけれども、この法律案が御可決いた

分けてものを考えなければなりませんし、そういう面でもいろいろ検討をされておる段階だ、まだ結論が出ておらない、こういうことでございます。

○坂本(恭)委員 そうすると、計算関係は出していただけなければこちらで計算する以外にないわけですから、おそろく計算はされるだろうと思ふので、された段階でせひ出していただきたい、要望をしておきます。

一億以上の金額がすでに仮執行で支払われたというふうに思いますけれども、この判決の中でも、不法行為責任という項の中で、航空機騒音の被害は航空会社に責任があることは言うまでもないが、国にもあるという認定のしかたをしている。そうすると、国としてはそれぞれ大阪空港を利用して航空会社に責任を求償するお考えがあるのかどうか、その辺はいかがでございますか。

○徳永国務大臣 非常に法律的になつてまいりましたので、お答えしにくくて恐縮でございますが、そういうものも含めていま検討中ということでございます。御了承いただきたいと思ひます。

○坂本(恭)委員 いわば国と航空会社のいわゆる共同不法行為ですね。四日市の公害判決にあつたのと同じような形になると思ふのです。ですから、当然国は、支払いをすれば航空会社等に対して求償権を持つことは当然のことです。それをやらないということは、航空会社に非常に不当な利益を与える結果になるんじゃないかと思ふわけですね。ですから、検討中だということばかり言ふけれども、せひとも航空会社に求償するような形で、そういう方向で運輸省としてはやっていただきたい。やるべきだと私は思ひますけれども、その辺はいかがですか。

○寺井政府委員 ただいま大臣がお答え申し上げましたように、その問題も検討中でございます。先生の御意見も確かに私は一つの考え方であらうかと存じますので、そういうことも含めまして検討させていただきたいと思ひます。

○坂本(恭)委員 公害に関しては、いわゆる原因者負担の原則というのがほぼ確立をしていると思

います。そして、これまでの四つの公害の判決でも、そういう形で処理をされてきているわけですね。原因者負担の原則を貫くためにも、せひともこの点はお願ひをしておきたいというふうに思ひます。

それから、判決の中で将来の請求については棄却をしております。その棄却した理由は、これは判決要旨ですけれども、被告は空港周辺住民の日常生活上の障害を軽減するため近郊移転補償区域の拡大等の対策を講ずる予定で、一部はすでに予算措置を講じ、深夜郵便機全廃、騒音制限等の措置も期待し得ないわけではない、こういう期待ができないうわけではないから、いわばその条件が確定していないから将来の請求は棄却するという論法でいっているわけですね。いわば国に対して、要するに行政に対して司法が期待をしておるわけですね。この点について、この判決にあつてはただけではなくて、ほかにも期待されている部分がたくさんあるかと思う。その辺を、概括的につくすから、これを読んでどういうことをやっていかなければいけないのか、やっていくべきなのかということ、運輸省でお考えになつていられる点をお聞かせいただきたいと思ひます。

○寺井政府委員 この騒音対策というものを進めていかなければならないということでございます。騒音対策の方法といたしまして、大きく分けて音源対策と周辺対策と二つあるかと思ひます。

音源対策のほうにつきましては、航空機のエンジンの騒音そのものを低騒音化していく、そういう技術が開発されたものから採用して、できるだけ個々の航空機の騒音の低いものを使用していく。それからまた、先ほど来御議論しておりましたように、総就航機数を制限して騒音量を減らし、いくという方向でそういう努力もしなければならぬ。また同時に、飛行方法の改善等によりまして音の影響を少なくするという技術的な方法も開発されつつございますので、こうしたものを将来採用していくというふうなことにによりまして音

源対策のほうを進めていく。また、これと並行いたしまして、空港周辺の立地対策と申しますか、再開発を行ないまして、非常に音の影響の多い空港に近い地域につきましては、できる限りこれを公園等の緑地化をしていき、その外周部につきましてはあまり音に影響のないような倉庫などのものに利用していく、こういうことで、現在多数居住されておりますが、こういう方の中で移転を御希望になる方につきましては積極的に移転を促進してまいりたい。また、そこへ引き続き住まわれる方につきましては、これは少なくとも防音工事等の手だてを講じまして、音の被害をできるだけ少なくしていきたい。概括的に申し上げますと、こういうような方向で将来騒音対策を進めたいというふうに考えております。

○坂本(恭)委員 たしか前回の委員会でも問題になつたと思ふのですけれども、いまお話のあつた中の一つですが、特に判決では棄却をされた九時から十時の分について、日本航空あるいは全日空、それぞれ便数を減らすという方向で検討されるような報道もなされております。その減便の内容がどういふものなのか、その辺を説明していただきたいと思ひます。

○徳永国務大臣 エアバスとは別に減便ということとは考えていかなければならぬと私は思つております。それは朝七時から全部の時間帯において十分検討していかなければならぬと思ひますが、いまここでそれは何時帯を何便というほど、まだ厳格な詰めができていないわけでもございせんし、どのくらい減らせるかということにつきましても、いままでの予約、需要等ともよく見きわめた上で、航空会社とも相談の上決定していかなければならぬことだと思ひます。

九時以後どうなつていくかということでございますが、九時以後につきましては、いま航空会社で四月から、まだ具体的にどの便をどうというふうなことではございせんけれども、検討は始めておるようでございます。いまだどの便をどうというふうな、まだお答えをする段階にはいつてない

ようでございますが、減便と申しますか、その離発着の削減と申しますか、そういうものについて具体的な話に入つておるようでございます。

○坂本(恭)委員 七時から夜の十時まではいわゆる離発着が許されるということになつてゐるわけですから、それを総合的にやられる、その便をどうするかという減便の方向でものを考える、これはたいへんけっこうなことだと思ひます。しかし、判決で棄却をされた九時から十時まで、これが非常に地域の住民の方々にとつて貴重な時間だといふふうに思ふわけですし、当然、その原告者の訴訟における請求もそうであつたわけですね。ただ、九時から十時までについて、委員会の中身は私知りませんが、三月一日付の新聞によると、日本航空あるいは全日空は、かなり具体的な削減の措置をとるような形で発表がされておるわけですね。この辺はどうなんですか。

○寺井政府委員 現在の段階を申し上げますと、四月のダイヤ調整というものをやっております。新聞に報道されておりますように、日本航空もできるだけ九時の時間帯を避けたいということとで検討をしておるようでございますが、要するに四月のダイヤをどうするかということはいま関係航空会社間で詰めております。その結果、何便離発着が減らせるかということはまだきまつておりませんけれども、日本航空としてはできるだけ減らしたいということと詰めていられるようでございます。

○坂本(恭)委員 日本航空のほうではそういう形でやられる、運輸省のほうとしては、その辺のことを日本航空なり全日空に対して指導というか要請というか、そういうような形での動きというものはないんでしょうか。

○寺井政府委員 私どももいたしましては、まず全体の減便を考えるべきであつて、九時十時の時間帯だけをねらい撃ちにして減らすということではなからう。つまり九時十時の間を減らしまして、これが七時一八時という時間帯に非常にずれ込んでくるというふうなことは、むしろ地

元の方々の騒音に対する御要望には必ずしも合わないではないかというふうに考えておりました。むしろ全体として減らすのが第一義的であらう。しかし、この裁判でも問題になりましたように、九時一十時に非常に御関心がある。また事実一家団らんの時であり、貴重な時間だということ御意見も十分尊重しなければなりません。できる限りにおいて九時一十時を減らすことはもちろん賛成でございますが、ただ積極的に九時一十時を減らすというふうな指示はいたしておりました。

○坂本(恭)委員 そのいう地域の住民の方々の要望がわかっておられて何もしないというのは、まさに怠慢じゃないか。いま改正案が出ていますこの法律の三条によっても、やろうと思えばできることではないかというふうに思うのですが、そういう御意思は運輸省のほうには全然ないということですか。

○寺井政府委員 私どもといたしましては、地元の方々の御迷惑と同時に、やはり利用者の便利ということ、両方のバランスを考えなければならぬと考えております。そして、先生御指摘のように、九時一十時の問題につきましては、特に命令は出しておりませんけれども、技術的に可能であれば減らすようにというふうな検討はさしておりますので、結果的には何らか減るという状態になるというふうに考えております。

○坂本(恭)委員 その点についても、やはり運輸省が率先してやるべきではなからうかと私は思いますし、できるだけそういう方向でやっていただきたいと思います。

先ほども石田委員が申ししておりましたけれども、新聞報道によると、第三次空港整備五カ年計画で、「骨子固まる」という表題で報道がなされておる。先ほどお答えを聞きましたからあれですが、現在の作業を進めておられることは間違いないことだろうと思えますし、それがいつごろで上がって、いつごろ運輸審議会にかけるというふうなスケジュールがもしわかっておれば知

らせていただきたいと思えます。

○寺井政府委員 まだスケジュールは具体的に決定いたしておりませんが、おおよその見当はたしまして、七月末くらいまでに審議会の御答申がいただけるように準備をしたいと考えております。

○坂本(恭)委員 先ほどの損害賠償の試算云々というのを聞きしたのですけれども、これもまさにこれにからまつてくるのじゃないかと思うのです。この新聞報道によりますと、総事業費一兆円というふうなことが書かれています。もしそういう損害賠償云々というふうなものを含めていくと、おそらくこういう金額ではどういかに合わなくなつてくるのじゃないかというふうに思うので、その辺のこともできれば念頭に置いてそういう案をつくっていただきたいというふうに思う。そういう意味でも試算はぜひとも必要になつてくるだろうというふうに思うので、できるだけそういう方向でやっていただきたいというふうに思いますけれども、その点についていかがですか。

○寺井政府委員 先ほども申し上げましたけれども、この第三次空港整備五カ年計画の柱になりましますのが、環境基準に適合する空港にするということでございます。その意味で相当膨大な経費がかかるというふうに考えております。新聞に出ております数字等につきましても、私つまびらかにございませぬけれども、いろいろの計算をやっておりますが、まだ具体的に積み上げるといふところまでまいりません。非常に大ざっぱなマクロ的な考え方の段階でございまして、ただいま先生御指摘のような具体的な問題につきましては、まだ検討の段階に入っておりません。

○坂本(恭)委員 法案の中身についてちょっとお尋ねをしたいと思うわけですが、連合審査会でもほかの委員の方から御質疑があったと思ひますが、いわゆる評議員会、これは十名によつて構成されるわけですが、その評議員会の構成メンバーは、いわゆる出資をした地方公共団体の職員、さらには学識経験者ですか、そういうふうな

者十名で構成するといふふうになっておりますね。その学識経験者といふのはどういう人々を考えておられるのか、その辺をちょっとお聞かせいただきたいと思います。

○棚橋説明員 御指摘の四十一條の評議員は、条文に書いてございまして、空港の設置者、それから出資をした公共団体の職員、それと学識経験者、この三つことになっております。学識経験者につきましては、せんだつてもお答え申し上げておりますように、出資をしない関係地方公共団体の方々、そのほか騒音防止について特段に知識等をお持ちの方を予定をいたしております。

○坂本(恭)委員 その出資をしない地方公共団体の職員、たとえば大阪でいうと、いま騒音問題で関係をする市といふのは十一市ありますね。その全部の市が、もちろん府県も入るでしょうけれども、出資をした場合に十名をこえるわけですね。それと、かりに出資をしないものがあつて、どうしてもこれは入れなければいけないという場合でも、その十名をこえるという形があり得るのじゃないかと思うわけですが、評議員会の規定でいふと、四十條の二項では「十人以内で組織する」といふふうになつておられます。その辺はどういうふうにお考えになつていらつしやいますか。

○棚橋説明員 大阪につきましても申し上げますと、先生御指摘のように、ただいま十一市協といふのがございまして、十一の市によつて組織されておりますが、この法律で予定をいたしましておりまします周辺整備その他につきましても、大体五市程度がその区域の中に入るかと存じております。どの方になつていただくか、ないしはその中で代表の方に入つていただくか、そこら辺についてはまだ十分決定をいたしておりませんけれども、必要があればそれらの方々をできる限り評議員に加えるといふことは考えなければいけないと思つております。

○坂本(恭)委員 その地方公共団体の職員といふのは市長を意味するのですか、それともそれ以外の地方公共団体の職員も含める意味ですか。

○棚橋説明員 市長もその中には入ると思ひますけれども、必ずしも市長さんのみということではないといふふうに解しております。

○坂本(恭)委員 このいわゆる役員ですね、機構の役員の規定をずっと見ていくと、要するに全部運輸大臣がきめるといふような形ですね。理事は理事長が選ぶといふことですが、いわば上からどんな人か。普通の法人ならば、いわゆる発起人がおそろく評議員会になつていくんだらうと思ひますけれども、その評議員会の中で理事を選ぶ、その理事の中から理事長を選んでいくといふのが、いわゆる法人の普通の形ではないかといふふうに思うのですけれども、こういうふうにはならなければいけない理由といふのはどこにあるのですか。

○棚橋説明員 先生御指摘のように、この法人はいわゆる認可法人と呼ばれてはいる性格のものでございまして、設立については、おっしゃいますように発起人の設立でございまして、設立して認可をされた後の形は、出資は国、地方公共団体といふ形でございまして、いわゆる公社、公団、事業団といふものの性格に非常に類似をしていくわけでございます。そういうふうな関係から、理事の任命その他につきましては、国ないしは地方公共団体の業務を代行する者といふ形でございまして、そういう意味の公社の性格を持つ他のものと同じように、運輸大臣の任命ないしは監督規定といふものが置かれておるわけでございます。これはこの法人以外の他の認可法人についても大体同様の規定になつております。

○坂本(恭)委員 その辺のこまかい議論をやつていくと幾ら時間があつても足りませんのでやめまされども、いわゆる認可法人で、いわば公法人だらうと思ふのです。職員の身分はどうなるのですか、特に分限関係、罰則関係ですね。

○棚橋説明員 機構に公務員が出向するような場合には一応辞表を出して行くことになつておりますから、そういう意味では一般公務員とは身分が切れるわけでございますけれども、先ほど申し上げ

げましたように、この機構が行ないます業務は非常な公的な性格を持っておりますので、たとえば刑法というようなものの適用については「法令により公務に従事する職員とみなす」という規定を置きまして担保するという形になっております。

○坂本(恭)委員 そうすると、いわゆる労働基本権については労働三法が適用になるのですか、ならないのですか。

○棚橋説明員 先ほど申し上げましたように、公務員が向します場合には一たん公務員の地位を失いますので、これについては労働関係の諸法規が適用になる、かように解しております。

○坂本(恭)委員 それから第三種区域に緑地帯あるいは緩衝地帯というものが設けられるというところが書かれてあるわけですが、緑地帯というものは大体わかるのです。緩衝地帯にはどういふものを考へておられるのですか。

○棚橋説明員 ここで申しております緑地帯というのは、緑をはやして都市の中に緑の地帯をつくるということであつておられる緑地帯でございますが、緩衝地帯というのは必ずしもそういう性格を持たなくてもいいので、まあ非常に極端な話をすれば単なる空地でもいいわけでございますが、できる限りは、都市全体の感覚からいって、空港の周辺には緑の地域が多いのがいいであらうということ、緑地帯というのを例示に使つております。

その他どんなものが考へられるかということにつきましては、たとえば公園とかそういうようなものも可能かと思つております。

○坂本(恭)委員 公園とかなんとかということと緑地帯類似のものになるのですか、それとも何かそこに建造物を持つてくるとか、そういうふうなお考へがあるのかどうか、いかがでございますか。

○棚橋説明員 どういうものを置いたらいいかというところにつきましては、その空港ごとによつていろいろ事情が違ふと思ひます。若干都市から離れておりますような空港では、単なる空地とかそういうものでいいと思ひますけれども、たとえば大阪のように都市周辺にあるところについては、

土地が非常に貴重でございますから、たとえば児童公園とかそういうような種類の施設を置くということも考へられるかと思ひますが、詳細については、周辺整備計画という中で、府県知事の御意向を十分生かして御相談をしてやつていくということになっております。

○坂本(恭)委員 大体時間になりそうですので、にですが、原告の皆さん方が裁判の中で、この改正について、現行法も含めて、特に最終準備書面の中で指摘をしております。概括的に言つと、一つは、公害発生源対策がないじゃないかというところ、二つ目には、損害賠償制度がないじゃないか、三番目には、原因者負担がない、四番目には、住民参加の保証がない、端的に言つとこの四つにまとめることができると思ふのです。私もまさにそのとおりだろうというふうになつておられるけれども、こういう批判に謙虚に耳を傾けていただいて、今後の騒音公害について、運輸省の皆さん方が真摯な態度でやつていっていただきたいということをお願いいたしまして、私は質問を終わらせていただきます。どうもありがとうございました。

○三池委員長 この際、午後一時三十分から再開することとし、暫時休憩いたします。

午後零時三十分休憩

午後一時三十分開議

○佐藤(守)委員長代理 休憩前に引き続き会議を開きます。

質疑を続行いたします。土井たか子君。

○土井委員 運輸大臣も十分に御承知のとおりで、二月二十七日に大阪地方裁判所で大阪国際空港のあの騒音の訴訟に対する判決が出されました、それからあと引き起こつた問題についてまずお尋ねをしたいわけでございます。

被害者、原告の方々が東京の日航、全日空の本社に來られまして、そしていろいろ社長と面談をされました結果、そこで具体的にきまつたことが実はございます。これはもう御承知だと思ひます

が、大阪空港を発着する便のうち、あの裁判の過程でも原告が請求をいたしてまいりました夜九時から十時までの時間帯について、これを考慮して九時以降の発着便を取りやめるといふ日本航空の社長の発言でございます。中身は飛行スケジュールの変更をいたしまして、国際線については四月一日から、国内線もできるだけ早く実施したい考へであるということが、その席上明らかにされて

いるわけですね。ここです、もう住民の方々はその答えを持つてお帰りになつてゐるわけで、これは紳士協定、紳士約束でございますから、約束は必ず守られるものといういまはお考へであるわけですが、ただ素朴な住民感情からいいますと、判決があつて、判決を受けて日航や全日空の社長と会見をした席上でこういうことが具体化された。社長は、あくまでも裁判とは無関係にという前置きがあつたけれども、一応こういう措置を講ずることができた。そういうことからいいますと、裁判とは無関係にという前提でひとつお聞きをいたしたいと思ふのですが、運輸省とされれば、日航や全日空に対して便数削減の上で、特に夜間飛行というものに重点を置いて、裁判はあくまでも九時から十時の間の差し止め請求というのが一つのポイントであつたわけですから、どういふふうに住民の方々が被害を受けていらつしやるかというのもそれから推しはかるとわかつかうと思ふのです。したがって、この夜間飛行の禁止を含めて、やはり便数削減という行政指導がなされてし

るべきでなかつたかという素朴な住民感情も片やあるわけなんです。これに對しまして運輸大臣はどのようにお考へでいらつしやるか。中には、運輸省というのはどうも航空会社のあと追ひ行政をやつてゐるんじゃないかということばすら聞かれるわけでありまして、ひとつこれに對してのお答えをまずうだいしたいと思ひます。

○徳永國務大臣 大阪空港の騒音問題につきましては、かねがね御指摘のとおりでございます。私どもも、この騒音をいかに減少させて住民の皆さん方の声にこたへるかということに苦慮いたし

ておるわけでございますが、日航の社長がもしそういうことを言つたとするならば、これは非常にけつこくなことで、そういうふうにあつたものだと思ひます。

なお、私どもとしましては、それ以前から、いかに便数の削減をやるかというふうなことも実はいろいろな点から検討をしておるわけでございます。午前も御答弁申し上げましたように、二年前から大阪空港の発着回数をおさへるわけでございます。この二年間における需要の伸びというものは相当ありますけれども、しかしそういう面から、需要の伸びは別にしまして押えてきたわけでございます。また昨年暮れからの石油危機、石油問題に端を発しましたいろいろな石油削減の点から、日航も全日空も便数を減らしております。それも石油の状況の緩和とともに前の便数に返したいという希望がありましたけれども、それも私のほうでは、これを一応待つてということと待たしております。

そのほか、できることならば總体的な便数の削減もやりたいということ、いままで繰り返し御説明申し上げてゐるような対策なり御相談を、地元の方々とやつてゐるわけでございます。必ずしもあと追ひと追ひというわけではございませんが、九時以後の便につきましては、実はその代替便という新幹線が八時何分たしかなくなるはずでございます。東京に來られる人の……(土井委員「新大阪で八時三十分」と呼ぶ)八時三十分でなくなるということ、そういうふうなものも含めまして利用者の方々がどのくらい必要か、それももちろん押えていかなければなりませんけれども、そういうふうなものもあわせて実はいま検討をしておるわけでございます。したがって、日航が皆さん方の前で公約いたしたとするならば、これは利用者の皆さん方の御不便はともかくとして、私は騒音対策上はたいへんけつこくなことだと思ひます。そういういろいろな問題が出てくる可能性はあると思ひますけれども、私どもとしては、いま申し上げたようなことを總合的

に進めていつているわけでございます。

○土井委員 運輸大臣の御努力のほどがよくわかるわけですが、わかるがゆえにさらにこの点についてひとつはつきり確かめておきたいことがございいます。それは、先日日本航空あるいは全日空の社長と会席の席で社長が公にされた中身をよく検討してみますと、九時以降の発着はやめるというところでありますけれども、いま国内線についてだけ申し上げますと、九時三十五分に東京から着く便、九時三十分分には福岡から着く便、九時三十分分には東京に向けて出発する便、さらに九時五十分分には福岡に向けて出発する便、この四便がございいます。この四便を九時から十時の間、発着陸させないというところになると、いずれかそれ以前の時間帯に食い込ませていかなければならない。減便ということをおっしゃっていませんから、四便を九時以前の時間に食い込ますというところに当面はなるであらうというふうに考えられるわけで、社長の御発言の中身からしますと、ところが運輸省はずっと、いま大臣の御発言の中にもございまして、とおりで、減便に對しての御努力を詰めてこられた。先日この委員会の席で斎藤委員が質問された中に、間引き減便でなければ困る、時間を圧縮した削減というのはやはり騒音対策にはならないというふうな御質問がありまして、それに大臣が、全くそのとおりだというお答えもございしました。この九時以後の発着陸をやめるといことが、九時以前に食い込むということになってまいりますと、これはやはり先日の大臣の御発言からするとどうも思わしくない結果にもなりかねません。そこで、こういうことに対して運輸省はどういうふうにおつもりでいらっしゃるかとということもひとつお聞かせいただきたいのです。

○寺井政府委員 減便につきましては、ただいま先生御指摘のとおり、私もいたしまして、全体の減便が必要である、これがまず基本的にあるべきだということでございまして、特に現在検討いたしておりますのは、東京、大阪間の便数を

どの程度減らせるかということでございまして、これは低騒音大型機の導入に伴いまして減便することが非常に効果的にできるということで大体東京、大阪間の便数を半分程度に圧縮することができらるだろうということで現在検討いたしております。

○土井委員 だいぶ問題に對しての答弁がすりかえ答弁になったんですが、いまのは、半分くらいに圧縮できるとおっしゃっているのは、いまの機種と違うような機種を入れることによつての半減でございまして、いま私はその問題は何らまだ言っていないのです。全然その問題は言っていない。現用機についての問題をいま問題にしているわけなんです。だから、やがて乗り入れが可能であるかどうかということが未知数のこの問題を取り上げて私はまだ質問させていただいておりません。したがって、そういう意味でのお答えをしようではないでしょうか。

○寺井政府委員 現在使用いたしております現用機でどの程度減便できるかということにつきましては、ただいま先生御引用の日本航空の社長の発言もございしますが、具体的にどの程度減便できるかということとはなかなかむずかしい問題でございまして、それほど大きな効果は期待できない。ただ、先ほど大臣からも御答弁ございしましたように、すでに数便減便いたしております。これを将来とも継続をするということで現在やっております。そのほか九時以降の、ただいま御指摘の便数の中から間引けるものがあるかどうかという点については、現在ダイヤ調整の段階で日本航空と全日空の両社が検討しておるというふうに了解しております。

○土井委員 これは、そうしますと、九時以後に発着陸をしていた四便について、九時以前に食い込ませることを極力押えるという意味を込めて減便を現に航空会社と連絡をとり合ひながら考慮中であるという御答弁と理解していいですね。

○寺井政府委員 九時以降の便を九時以前にという、そのところではございしますが、九時以前の八時台ということに直接なりますかどうですか、これは別の問題でございまして、一日のうちでやり繰りということになるかと思ひます。

○土井委員 わかりました。いまの御答弁で大体私の言っている趣旨にかなうような御答弁をいただいたものというふうには理解いたします。ひとつその点で、これはやはり御努力の歩をゆるめないうで、いま住民が望んでいるのは何と云つてもあの空港についての音源対策、これがもう抜本対策でございしますから、そういうことで周辺整備の問題で非常に大事で、これはなおざりにすべき問題でなからうと思ひますけれども、何と云つても基本の音源対策についてしっかりとやっていただきますように、重ねて申し上げておきたいと思ひます。

さて、先ほどもう大型機の導入の問題が局長の御答弁の中からはしなくも出たのですが、私は大型機の問題について少しお尋ねをしておきたいのです。

豊中市の企画部長あて、運輸省航空局飛行場部騒音対策課長さんからの大型機の導入について「空港周辺住民の理解がない場合は行なわない」という、この方針をあらためて確認した書面を送りになった。その写しを私にここに持つてまいったわけですが、このことについては大臣は確認をいたしておられますか。

○徳永國務大臣 確認をいたしております。

○土井委員 この書面の中身はまだ現に有効であるというふうには理解いたしておいてよろしいですか。

○寺井政府委員 エアバスの導入に関連いたしました文書でございしますが、このエアバスの導入につきましましては、地元の御理解を得てやるといこの文書の精神は変わっておりませんし、現在でも有効でございします。

○土井委員 いまいろいろの宣伝機関、マスコミ、ニケーションを通じて、日本の幹線にエアバスが就航するということが日夜いろいろ聞かされるわけでありますが、昨年末、これは騒音対策ということは全く別に、燃料の見通しが立た

ないということ、それからもう一つは、輸銀の四十九年度の融資ワクを減らして総需要を押えるという意味から、すでに日航や全日空やそれから東亜国内航空の三社に對して、外国に発注をしている中身をもう一度再吟味をして購入についての半減を指示された運輸省の行政指導があったやに伺ひするわけですが、これは事実でございしますか。

○寺井政府委員 購入の半減というところ、必ずしも半減ということではございせんけれども、油の需給の見通し等も関連がございしますので、購入計画について検討するように命じたことは事実でございします。

○土井委員 いま日航、全日空が発注をし、すでに納金をして、そして現に受け取った機数がどれだけあるか、それから、注文はしているけれどもまだ納金済みでないという分がどの程度あるか、それからさらに、発注予定がどの程度あるか、それがわかりましたらひとつお聞かせをいただきたいと思ひます。

○寺井政府委員 現在すでに入手しております機数等につきまして、担当課長のほうからお答えさせていただきます。

○山本説明員 お答え申し上げます。大型機の導入に關しまして、航空会社が国内に輸入することを計画しておりますのは、日本航空がいわゆるジャンボのSRというものでございしますが、これを五機、これは本年の三月末までに入ってくる予定でございします。それから全日空がロッキードの101という飛行機を四十九年度中に六機入れる計画でございしますが、これが一部入ってきておりますが、六月末ごろまでに六機がそろつて計画でございします。それから、その後の計画につきましましては、これは五十年に就航をさせることを予定しているものでございしますけれども、日本航空が同じくジャンボのSRを二機、それから全日空はロッキードの101というのを六機予定しております。これはすでに発注しております。これは五十年の当初ごろに入つてまいります。そういう計画でございします。

○土井委員 けきニュースで報じられたところにより、メジャーから二五%原油の削減が日本に通告されたということになっております。これはまたたいへん大きなことだと思っております。先の見通しはつきりしないということも伝えられております。そういう点からしますと、いま日航や全日航が発注をし、すでに注文に従って購入済みの機数をお知らせいただいたわけでありまして、これから発注をするという予定あるいは計画にのっている中身について、昨年末は、先ほどの答えなどおり、運輸省からは燃料の見通しが立たないことや総需要の抑制という点で、この購入に對しての手控えを行政指導されたわけでありまして、今度もこういうふうな状況になってまいりますと、何だか大型機の購入について考え直さなければならぬ点があるように思われるのですが、この点は運輸省としてはどのようにお考えでいらっしゃるか、ひとつお聞かせをいただきたいと思っております。

○寺井政府委員 ただいまの御質問でございまして、油の關係で申しますと、大型機、現在計画いたしておりますジャンボのSRあるいはロッキードの一〇一という機材は、現用機よりも、輸送人員で比べますと、単位当たりの消費量が少なくて済む、つまり油の消費量の絶対数が、同じ数の旅客を輸送する場合には現用機よりも少なくて済むという利点がございまして、油の面で現在使っております機材よりも不利であるということではございません。

それから、昨年末検討を命じた一つの趣旨は、確かに油の見通しということに重大な問題もございまして、同時に、油のコストアップにはお返る外貨事情の關係等もございまして、余裕機材について特に検討を要請したわけでございます。

○土井委員 そうしますと、いまのお答えからすれば、現に石油事情がどう変わろうと、いま現に計画中の大型化については、そのまま進めるといふ御方針に変わりはないということでございます。

ね。

○寺井政府委員 石油事情がどう変わろうと、いふことでございしますが、当面昨年末に考えられたような重大なというか、石油が非常に不足するといった状態に比べますと、当面かなり見通しが量という点に比べてまいておりまして、油の節約という機材を現在の計画どおり一応購入をしていくという方針でございますか、そういうことが適当であらうというふうに思います。

○土井委員 たいへん強腰でありますから、後にその方針が変更するようなこともあれば、私はまた強くその原因を追及しますよ、たいへん強腰だから。

さて、いま運輸省は、その大型機を導入して大型化を進めるといふことに対して、再三再四この委員会で質問を繰り返して、申される御答弁としては、騒音対策ということが正面切って出されているわけですね。

運輸省としては、これは特に騒音問題でひどい被害を受けている大阪空港について、大型機の乗り入れということに対していまお考えになっていられる中身はやはり騒音対策だろう、まずはこういうふうな理解するわけですね。そう理解しますと、周辺の住民の方々に對して、実は大型機を乗り入れるとこれだけ騒音が減りますよ、現にこれだけ便数も少なくないですよという具体的中身をもっているというお問い合わせをなさることが必要だと思っております。いま私は、自分がその近辺に住んでいるからというので言うのじゃありませんけれども、その努力がなかなか足りないように思われてならない。現地の方々はこのエアバスに對してかなり不安がございまして、騒音だけの問題じゃございませぬ。振動の問題もございまして、風圧ということもございまして、また昨日は、フランスのオリール空港の近辺で大惨事が起こるということでもございまして、大量にお客さんを乗せまして大型機が墜落したときの惨事というものは、もう私たちの想像を絶するものだろうというふうな考えるわけ

です。そういうことからしますと、あの周辺の住民の方々が、いままでの騒音に今度はプラスアルファ、そのアルファ分の中身は非常に大きなアルファであります。これを覚悟してかからなければならぬという気持ちにかられて、とてもでもないままの大型機の導入に對して賛成なされないのは、私は率直な住民感情だと思っております。これをやわらげて、実はこうなんだということをはんとくに説得性をきかせる、いろいろ問ひかけをなさることのためには、いま一つ努力が必要だと思っております。これに對していまだどういふ御用意があるか、聞いてみたい気がいたします。いかがですか。

○棚橋説明員 大型機の長所についても十分地元住民に情報を流して説得をしろうという先生の御質問でございしますが、私もまさにそのとおりと考えております。大型機の長所というものを十分地元の方々にPRして知っていただかなければならない、かように思っております。その意味では、実は大型機の乗り入れ方針を示しましたのは先月でございまして、十一市協にたりあえず大型機の乗り入れについての方針というものを御説明をいたしました。その後、これは本日は単なる提案でございまして、これについて御賛同いただいたためには、十分繰り返し繰り返し地元で御説明をいたします。このことをお約束申し上げております。その第一歩といたしまして、十一市協の幹事会のほうに大型機の性能データをお示しいたしまして、第一回の説明を行なっております。その後、御承知のように裁判の判決等がございまして、私もそのほうから再度御説明を申し上げようということもございまして、判決の前後は待つてほしいというお話がございまして、今日に至っておりますが、できるだけ早い時期から十分に、先生のおっしゃるようには、振動、風圧その他のデータを全部お示しいたしまして、十分地元で御説明をして納得していただくというふうな計画をいたしております。

○土井委員 巷間伝えられるところによりまして、四月一日ということが当初の予定であった。それがどうも無理なようだ。次に出ておりますのが六月くらいというふうな声でございまして、いま運輸省としては、そういう説得を積み重ねられて、一体、できたらいつくらいに時期に大阪空港にこのエアバス乗り入れを実施したいとお考えでいらっしゃるか、その線を少し出してくださいませんか。

○寺井政府委員 私どもとしては、一応事務的にはできれば四月中に実現をしたいというふうな考えでおります。ただ、先生御指摘のように、地元の御理解を得るための努力がまだ不十分であるというところでございまして、これから鋭意その努力を続けていく所存でございまして。

○土井委員 できれば四月中にとおっしゃるわけでありまして、おそらくダイヤは一カ月前に組むはずでございまして、大型化を進め、いまのエアバス導入を大阪空港にやった場合には、便数は時間別にしてこういうふうになりまして、便数という資料が手持ちの中にあるだろうと思っております。あつたらそれを資料として提供していただきますように委員長にこの席で要求をいたします。

○棚橋説明員 局長が前にお答え申し上げておりますように、当面大型機につきましては東京大阪線に集中投入をいたしまして、そしてその便数を半減したい、かように思っております。その際には、御承知のように東京大阪は日本航空、全日空両方で運航いたしておりますが、乗り継ぎ便の關係その他時間帯の關係等もございまして、これを両方半分にしてしましますと利用者の利便を非常にそこなうということも考えられますので、できる限り両方の飛行機に共通に利用者がお乗りになれるような制度をやりたいということになっております。その結果によりまして、大型機を入れた場合には東京大阪便がどういふダイヤになるかという具体的な中身が詰まるというふうな思っております。

それから、導入を決定いたしましたから、先は

ど申し上げましたような東京—大阪線に集中投入をいたしまして、半減するまでの間には若干時間がかかると思いますが。当初は二便、そういうふうな導入のしかたで若干時間をかけて、いまま申し上げましたような形のダイヤに変わっていくというふうな思っております。その間につきましてダイヤその他が詰まり次第、資料としてお示しをいたしたい、かように思っております。

○土井委員 それは近々のことでしょね。話としては全日空、日航と、それぞれいまの切りかえがきくようなシステムを新たに今度お考えになるわけですから、その辺の作業もおありになると思いますが、それはでき次第ひとつ提示されるように再度要求をします。ようございませうか。

○佐藤(守)委員長代理 土井委員に申し上げますが、先ほどの資料提出については、後刻理事会にはかりまして御返事したいと思ひます。

○土井委員 それで大型機の問題について、これは素朴な意見として、こういうことがあるわけですね。いまそれぞれ現用機、DC8は二百三十人乗り、これが日航の例をとりますと、747SRに切りかえられた場合四百六十人乗り、これがやがて就航するはずになるDC10についていうと三百八十人、そういうものですね。全日空の場合には、いま747で百七十七人、これがロッキードL-1011になると三百三十人というぐあいになるわけですから、一時に大量の乗客を運ぶことになるわけですから、安上がりということになってまいります。それで、経費は安上がりでございませう。特に人件費や燃料費というふうなことを考えていくと、端的にそれは出てくると思うのです。このダイレクト・オペレーション・コース、DOCからすると安上がりであるということになってくると、いま日航などは現にたいへんにもうけているということがある。これは昨年度の年末のボーナス支給額などを見ましてもはつきりわかっているわけでありまして、四十七年度の下期が、ボーナス支給総額六十九億であったのが、一年たった四十八年度の下期には百二十六億という二

倍強にふくれ上がったというところ、中身を少しいろんな企業で働いていらつしやる方の横の相対的な比較において見てみた場合に、これはもうたいへんに日航の場合はボーナス額が高いというのが出てくるわけでありませう。たとえば鉄関係、平均年間を通じて大体五十二万くらいでありませう。化繊企業に働いていらつしやる方々は、年間じやなく半期に三十万程度であります。電力関係同じく半期で三十万、弱電機、家電の花形といつてよろしいかと思ひますが、三菱電機関係なんかについていうと、これは年間を通じて約四十五万。日航の場合は、年間じやございませぬ、半期で九十二万です。倍です。あるいは三倍に近いようなボーナス支給額が現に日航の社員についてあるわけでありませう。

そこで運輸大臣、大きいことはいいことだ、もうかることはいいことだ、これはコーマシーシャルの中ではけつこうでありますけれども、現にこの飛行機が飛び、飛行機を飛ばせることによって経営をはかつております日航の、あるいは全日空の航空機が飛ぶその下には、この騒音、振動等々に悩んでいる被害者が現にいます。もう大臣もよく御承知のとおりで、いままで企業の中で公害企業と名ざされた企業が、世の批判じやない非難を浴びた原因はどこにあるかということ、この公害防止に対して投資をしなかつたということでありませう。公害防止に対してお金をかけてこなかつたということでありませう。発生源者負担の原則というものが、もういまこれは世界の常識でありますけれども、そういう点から考えましても、今回のこの御審議中の法案の中身、発生源者負担の原則というものがどのようになされるかという問題は、やはりここで繰り返して御質問の中にも出てきた問題でございませう。いま運輸省がこの発生源に対して、音源に対して、どのようにこれから対策を講じていかなければならぬかという基本線は、もう言うまでもなく環境庁が出されたあの環境基準に従つてお考えになるということとであります。

この環境基準というものは、公害対策基本法という法律に即応してこれはつくられたということになっております。いまその公害対策基本法の中で、特に二十二条という箇所を見ますと、「事業者は、その事業活動による公害を防止するために、国又は地方公共団体が実施する事業について、当該事業に要する費用の全部又は一部を負担するものとす。」とございませう。こういう趣意からいたしまして、また、現にこの環境基準のもとにある、公害対策基本法が、昭和四十五年の暮れの公害国会と呼ばれたあの国会の中で問題になった一番のポイントはどこにあったかということとを、ひとつこの節考えてみる場合にも、それは申し上げるまでもございませぬ、一条の二項で、経済の発展との調和を保ちつつ公害を除去する、

というところが問題だったわけでありませう。経済の発展というものを至上命題として、それとの調和を保ちつつ公害を除去する、公害対策にならない。人命優先だ、健康保全優先だ、環境保全が優先するのだという基本姿勢を持たない、実は公害対策は十分に取組めないということがあつた、その大きな課題で、一条二項のあの条文が削除されるようになったわけですね。

そういう点から考えましても、今回のこの法案の中で、発生源者負担の原則、PPPの原則というものがどのようになされるのか、これは端的に申し上げますと、騒音を出している、空港を管理しているこの航空会社と国が寄つて、全額負担をして、発生源対策や騒音対策に対してはこれを十分にまかなつていくべきではないかという声か、もうあつちにもこつちにもあるわけでありませう。これは、いま私が申し上げましたような経過からいたしまして、当然のことだと思つたわけでありませう。ひとつ運輸大臣は、このPPPの原則からいたしまして、またあの空港に対して管理なされる運輸省とされまして、どのようにお考えになつていらつしやるかという点をお伺いしたいのです。

○寺井政府委員 先生御指摘のように、PPPの

原則といひますか、原因者負担の原則というものは、今後の騒音対策等にも十分生かされていかなければいけないというふうな考えております。したがしまして、われわれが今後計画いたします空港整備その他の問題につきましても、やはりこの原因者負担の原則で経費を負担させるような方向でいかざるを得ないというふうな考えております。

○土井委員 いかざるを得ないという御発言は、どうも不穏当なやうな感じがする。当然のこととございませう、これは。至つて当然しく、いかざるを得ないというふうな御発言からすると、どうもその点は十分に取組みが進むのかどうかという点に対して、一まつ不安を感じます。

運輸大臣、これに対しての裏づけというものがなければ困ると思ひます。現に、これはそういうふうな鋭意努力をいたしますとか、十分に検討を重ねまして何とか対策を講じたいと思ひます、というふうな国会での質問に対する御答弁の繰り返しては、そのことに対する裏づけにはまだまだならないわけでありまして、法制度上はつきりした、こういう裏づけでこの問題に対して臨みますというところが何かなければ、客観的にこれに対して押していく場合に押しがきかないと思ひます。運輸大臣は、この問題に対してどういうお考えを現にお持ちでいらつしやるか、率直な御意見をひとつ。

○徳永国務大臣 新五カ年計画に對しましては、原因者負担の原則に立つてその処置をとります。それから、それがどういふ形がいいかということについては、これは検討を要する問題であらうと思ひます。

それから、先ほど御指摘があつたように、いままでちいさな御指摘がございませう、だからボーナスでもいいじやないかという御指摘がございませう。それと、いま大阪空港で現に問題になつておりますいろいろなことがありますが、航空会社とも相談いたしまして、老人対策でございませうとか、ある

いはまたいろいろなそういう面の対策のために、地元の市長会等とも十分御相談いたしまして、金を出させてその対策を進めていきたい、かように考えております。

○土井委員 そこで、最後に、もう時間でありましてから一言だけ伺いしておきたいのは、いまの大臣の御発言をずっと具体的に推し進めてまいりますと、現に日本航空株式会社という法律がございますね。あの中では、もうけが八%以下である限りは、株主である国に対してこれは当然の配当を支払わなくてよいということになっております。その問題も含めて、この日本航空株式会社という法律に対する手直しでございまして、改正問題も含めてお考えであるというふうに理解してよろしいですか。

○寺井政府委員 ただいまの日本航空法の改正を含めてという御質問でございしますが、八分の配当までは国の配当を免除してあります。その基本的な考え方は、国際競争力をつけて企業基盤をしっかりとしなければならぬ、そのために国は株主としての配当を八分までは遠慮をする、こういうことでございまして、日本航空が今後ずっと現在のような経営基盤を維持できるということであれば、先生御指摘のような点も当然考えなければいけないと思いますが、現状では将来にわたって安定的な経営ができるということが必ずしも確定でございせんし、今後の推移をよく見守った上で検討すべき問題ではないかというふうに考えております。

○土井委員 いまの御答弁を聞いておきますと、もう一言言わざるを得なくなつてまいりました。それは、今後の経営の中身がどうであるかというその都合によって考えるという御答弁でございませう。騒音対策の問題はその都合を待っていただけないのです。

(佐藤守 委員長代理退席、委員長着席)
会社の経営がどうあると、現実その被害に苦しんでいるところの住民に対する対策をなおざりにするわけにいかないわけでありまして、したがって

まして、そういう意味で私は質問を申し上げていくわけですから、ひとつそれにかみ合うところの御答弁をいただかないと、これは御答弁にならないです。そのこともひとつ含めて……

それからさらに、これは日航法ももちろんのこととありますが、それ以外に、大臣の御発言の中身は別の新たな単独立法というものを用意する必要があるということをお考えであるか、それとも現行法のの中身を行政指導で、通達あるいは場合によつたら省令なども考える用意があるか、それとも合もあろうかと思ひますが、それでやっているとお考えになつていらっしゃるか、ひとつ大まかなところを教えてください。その辺もあわせてお答えいただけます。

○徳永国務大臣 私が申し上げた点にふえんたいしますと、その中身についてはまだ新しい法律をつくるかあるいは省令をどうしようかというところまで考えておりませんが、その原則については、先ほど申し上げたとおりに貫いてまいりたいと考えています。

○土井委員 あと局長御答弁をひとつ。
○寺井政府委員 先生御指摘のように、騒音対策といいますが、その方面の原因者負担ということと、具体的にどういう徴収のしかたをするかという点については、大臣も御答弁になりましたように、別途検討を進める、こういうことでございまして、私が御答弁申し上げましたのは、日航法の改正によつて八分までの配当の免除をどうするかという点につきましては、先ほどもお答え申し上げましたように、やはり経営基盤というものをよく見なければいけない、こういうことでありまして、騒音の問題とは一応切り離して御答弁申し上げたわけでありまして。

○土井委員 大臣、そうしますと、これで私は終わりますけれども、いまの審議中のこの法案の中に、できたらその問題は具体的な明文の規定として織り込むことが望ましいと考えている一人なのであります。しかし、いまのこの法案の中で、そのことが不幸にして実現し得なかつた場合、何

らかの新たな法上の措置を講ずる必要があるというふうな御認識になつていかうかです。つまり、新たな単独立法を用意するとか、現行法についてのの中身を、その方向に従つて具体的にしていくなことのために新たな省令を設けるとか、さらに環境庁との連絡もあるでありましようから、政令を用意するとか、さらには行政通達等々の措置を講じて具体的にしていくなとか、その辺の御答弁を――先ほどは御答弁いただきましたけれども、たいへんばく然とした抽象的な御決意のほどをお聞かせいただいたわけでありまして、具体的ににお答えを聞かしていただいて、私の質問は終わりにしたいと思ひます。

○徳永国務大臣 現行法の範囲内でできるものでございまして、その法律の条文等について政府委員から説明させます。
○棚橋説明員 先生の御質問は、航空会社に負担をさせるというところを新たに法律をつくるか、またはそんなような形で明らかにするべきではないか、かようなことと存じますが、現在の騒音防止法の四条に、航空機の離陸または着陸のために使用するものは、その費用を負担する等により、ともに周辺の騒音防止に努めなければならないというところで、原因者は負担を行なうんだという原則については、法文の中で原則論は明らかに存じます。大臣がお答え申し上げました、法律がいかにか政令がいかにかというものは、その負担をさせる場合の負担の方法については目下検討中というところとございまして、原則論は、先生のおっしゃるとおりのことと存じます。

○土井委員 どうもいまの御答弁を承つていて、もう一言言わざるを得ないんですが、いま現にその中身は、着陸料とか燃料税とか等々の問題で私は具体的にされている中身だろうと思つたのです。それ以外に、何らかの形において企業者負担ということとを具体化する新設の制度を設けられるかどうかという問題が一つです。それたとえば、一つの具体例を示しましょう。それ

についてイエスノーも込めて、ひとつ御答弁いただきたいと思うのですが、大阪空港というのは他の空港と事情が違います。どこの空港でも騒音のない空港はないわけですが、特にあそこは民家が隣接いたしてございまして、この騒音被害というものは、日本全国津々浦々というよりも、全世界に對して有名な空港と申し上げても過言でないと思つたのです。したがって、あの空港から離陸をするお客あるいは着陸をするお客については、特に騒音に對して負担をしなければならぬという意味で、騒音料というものをあの空港を利用する人たちに對して問題にしていくなということも、一つの案としてあるように聞いておりますが、そういうことも含めてひとつ御答弁をいただきたい。

○棚橋説明員 私が答え申し上げましたのは、航空会社に負担をさせるという原則については、現在の法文でも明らかでございまして。たとえば騒音料というやり方が、先生の御例示のような方法がいろいろあるかという中身の具体化については、大臣が申し上げましたように、ただいま検討中でございまして、手段についてはいろいろ検討中でございまして、こういうふうにお答え申し上げたわけでありまして。

○土井委員 検討中検討中では困りますね。それでは大臣に一言いただいて、もう私終わりにいたします。
○徳永国務大臣 たとえば、いま非常に具体的な例をお出しになりましたけれども、これがただ大阪だけを対象にしたものかどうか。いま全国で六十から飛行場といふのは三、四カ所しかないわけとございまして、そういうような他の飛行場等については、一体乗降客に對する騒音料というものは、これは仮の名前でございまして、そういうようなものも含めていま検討しております。こういうことでございまして、この問題は前向きに検討を進めて実現したい、かように考えております。

○土井委員 これで終わります。どうもありがとうございました。

うございました。

○佐藤(守)委員長代理 三浦久君

○三浦委員　まず最初に、前回木下議員が質問をいたしました民間家屋の防音工事についての助成の問題についてお尋ねしますが、七五％については国が補助をする、あとの二五％についてはどういふふうにするつもりなのか、御答弁いただきましたか、と思います。

○寺井政府委員　お答え申し上げます。

残りの二五%の大部分につきましては、地方公共団体から御援助いただきたいというふうにお願いをして、現在いろいろ話し合いを進めております。

○三浦委員　そうすると、地方公共団体に御援助願うというのですが、たとえば二五％について地方公共団体が全額見た場合、そのあとで国が地方公共団体に、その見た分については全額何らかの方法で見えるかどうかですね。その点をお尋ねいたします。

○寺井府委員　さらにその先の負担の方法でございいますが、これにつきましては、現在の空港整備五カ年計画の改定を考えておりまして、この三次の空港整備計画の中で、何らかの形で国が地方公共団体にその補てんをするということをいま検討いたしておりまして、財政当局ともいろいろお話し合いを詰めております。その結果は多少先になると思いますが、一応そういう線で行いま検討中でございます。

○三浦委員　そうすると、自治体が負担した分については一〇〇％補てんをするというふうに乗ってよろしいわけですか。

○寺井政府委員　そういうラインで財政当局と目下折衝中でございます。

○三浦委員 自治体に迷惑をかけるということはありません。いいことじゃないと思うのです。いま附帯決議が折衝されておりますけれども、その案の中にもそういう問題が出てきておりますので、なるべく自治体には負担をかけないという方向でやっていただきたいと思うのです。

次に大臣に聞きますが、この便数削減の問題なんです。いままですつと御議論があつたわけでありまして、いまでも、この音源対策についての有効な手段というのはなかなかないわけです。そうすると、最も有効なのは時間規制の問題と、あとは便数削減ということになるだろうと思ふんですね。御承知のとおりにあいいう判決が出まして、

現在の状態のままで飛行機を飛ばすということとそれ自体が損害賠償の対象になるということですから、これは違法行為だということですね。そうすると、やはり国としても何らかこの時間制限の問題、また便数削減の問題について考慮せざるを得ないということにきていると思うのです。

判決直後に運輸大臣は、参議院の公害対策特別委員会で答弁されております。ところがどうもあまりはつきりしないんです。運輸大臣の答弁は、エアバスの就航によって便数を半減したい、こう言っておられるわけなんです。ところが環境庁長官の三木さんは、そうじゃなくて、新幹線の、代

替輸送機関ですね、これを利用して航空需要を減らす、そうして便数を削減したい、こういうふう
に言っているわけですね。これは基本的には両大
臣の言っていることは違うと思うんですよ。運輸
大臣のほうは、輸送需要はそのままだしておいて、
エアバスを入れてそして削減する、三木長官のほう

うは、新幹線にそれを振り分けて航空需要を減らして便数を減らす、こういう考え方だと思うんですね。で、大臣のお考えですが、三木さんのお考えに同調するという気持ちはありませんか。

○徳永国務大臣 私は裁判の前から、何とか削減をする、それとエアバスを入れて削減する、こ

で、エアバスを入れれば音も下がるし便数も削減できるということで、これは両方ともいいと思いますけれども、いま地元の御理解を、一生懸命に努力中ですが、そういうようなものを含めてやるということでございます。三木さんの考えと大きく変わっているとところはございません。

○三浦委員 環境庁にお尋ねしますが、三木長官の考え方というのは、エアバスを入れないで新幹線によって航空需要を抑制し、そして減便をする、こういう考えに承ってよろしいのですか。

○鈴木説明員 三木長官のお考えは、エアバスを必ずしも否定しているということではないと思います。三木長官としましては、大阪空港周辺の騒音問題がたいへん深刻な条件であるので、できる限り便数の削減をやりたい、特に東京―大阪間に

つては大幅な便数の削減をやりたいということ
でございまして、その際にどういう機種を入れる
かということについては、特にこれではなければい
けないというふうなお考えではないと思っております。

うに、エアバスという飛行機につきましては、一機ごとの飛行機の音が現用のジェット機よりも相当低いということがございますので、エアバスを入れて便数を減らせば、一機ごとの音も減るし便数も減るということで、現用機種との減便よりは、音の面だけ考えればより有効であるということとは

否定できないと思います。ただ地元の住民の方々が、エアバスについてはたいへん危険感といえますか、不安感というか、そういうものを深刻に感じになっているということもこれまで事実でございまして、万一といいますが、かりにエアバスを導入するというような場合には、運輸省から

十分地元の方とお話し合いをなさって、住民の方が納得された上で導入されるということがやはり望ましいのではないかとこのうふうに考えております。

○三浦委員 私はこの法案の審議を通じて、黒田

大阪府知事、参考人として来られました。それから各地方自治体の首長さんたちがお見えになりました。結局エアバスを導入するのじゃなくて、無条件に東京―大阪については便数を減らしてくれ、こういう強い要望をされているわけですね。これもまた多くの住民の気持ちじゃないかと思うのです。であるとなれば、私はエアバスを入れなないで、まず思い切つて減便をしてみるということとが局面を打開していく唯一の道ではないかというふうに思っていますが、この点について、大臣どう思われますか。

○徳永國務大臣　私も原則論を言いますと、そういうような誠意を示した上でやるべきだ、地元のほうも納得される方向に御理解いただけるのではないかとと思うわけでございます。ただ、いま非常に歯切れの悪いことをちやううちやう言っておりますのは、何ぶんにも需要が一カ月前からほとんど

満ぱいというような状況下にあるわけでございまして、これを思い切って、それじや一発でばっさりいけというわけには、実はそこに問題があるわけでございます、そういうものをにらみ合わせつつ、なるたけ地元の方の御迷惑のからぬような減便・減便というすぐエアバスが出てきます

实际的にもそういうことがあっているんです。たとえば「日本航空(株)東京―沖縄線の便数推移」という資料をいただいておりますけれども、これは昭和四十七年の四月、五月と、これはボーイング727を運航しておったんですね、これは九〇三便ですけれども、四十七年の八月に三百八十四席のボーイング747を入れているわけですね。入れて、確かに四十七年の八月と四十七年の十二月については九〇五便を削減しています。ところが四十八年の四月になると、削減した九〇五便を、今度は前よりもっと大きな飛行機であるDC8、これは二百三十三席あるわけですが、これを入れていくわけです。これは航空需要がふえたという理由だろうと思うんですが、その辺ちょっと御説明いただきたいと思っています。

○寺井政府委員 ただいま先生御指摘の747投入後、また復活したということは、747投入当時はそれで間に合った需要でございましたが、その翌年、さらに沖縄―本土間の輸送需要がふえた、それに見合わせるためにDC8を投入したというのは事実でございます。

○三浦委員 そうでしょう。ですから今度は、この九百三便に四十八年の十月にはエアバスを入れていっているんですね。ところが、全然便数は減らしてないのです。ですから、一たん減らしても、航空需要がふえたということでまたふやされてしまうというおそれというものが、不安というものを、非常に大きく住民の方々は持っています。その中で、特に航空会社がいろいろな宣伝をしているわけですね。航空会社のほうは、いわゆる大量輸送ができるから、便数を減らさないで大量輸送ができるからこのエアバスを就航させるんだ、こういうことを繰り返して宣伝しているわけですね。決して大臣の答弁のように、住民の被害を軽減するためにエアバスを入れるんだというように言っているわけではないわけですよ。たとえば、二、三日前に買ったサンデー毎日の三月十日号なんですから、ここに日本航空のエアバスの宣伝があります。これは「年ごとに需要のふえて

いる国内線。そうしたお客さまのご要望にこたえて登場するのが日航ジャンボ・エアバスです。」「まさに大量輸送時代の要請に応える理想の旅客機」だ、こういうようなことになっているのですね。そうすると、輸送需要をまかなうためにこれを入れるんだということが、片一方ではどんどん宣伝されていますね。たとえば、こういう雑誌類の宣伝だけじゃなくて、テレビでもやる、またFM放送なんかでもやっているのですね。毎日夜の十二時からやっているんですよ。たとえば747SRは便数をふやさず輸送力を増強するのに最適な機種です、というようなコマーシャルをどんどん流しているわけですね。そうすると、住民というのはどうしても、一たん減らすとは言えけれども、また減らしたあとふえるんじゃないか、こういう不安を強く強く持つだろうと思うのですね。ですから私は、まず思い切って無条件に削減してしまおう、そして政府が誠意を見せた後に、今度は住民の代表と一生懸命話し合うということが大事だと思うのですね。いろいろな科学的なデータをもつて航空局の方々が幾ら説得しても、大体信頼関係がもうないのですから、信頼関係がもう切れちゃっているのですから、なかなか言うことを聞かない、お互いの理解が浸透しないということになるだろうと思うのですね。ですから私は、まず思い切って便数を削減する、それから話し合いを始めるということをお願いしたいと思うのですが、いかがでしょう。

○徳永国務大臣 先ほど来お答え申し上げているように、やはり誠意を示さなければならぬ。その誠意とは何かといいますと、やはり目に見えたものでなければ、はだに触れたものでなければならぬ、ないだろうと思います。そういう意味におきまして、この削減問題につきましては、いま検討を命じておりますけれども、需要の混乱を来たさない範囲内においてどのくらいの程度のものでやれるかということについて決断をしてみたい、かように考えておる次第であります。

○三浦委員 しかし、大臣のような考え方にいつまでも固執していると、私はこれは行く行くは見切り発車というような事態にならざるを得ないようになるとは思わないかと思うのですね。大臣も政治家でありますから、その点はひとつ決断をもって住民との話し合いの場をつくるようにしてほしいと私は思うのですね。

次に、米国の飛行機の問題なんですけれども、日本国とアメリカ合衆国との間の民間航空輸送協定というものをいただいております。そしてまた、アメリカと日本との相互乗り入れの便数の資料もいただいております。ところが、日本航空はアメリカに対して五十三便しか行っていないんです。ところがアメリカの飛行機は百六便来ているんです。ちょうど倍ですね。これはことしの二月二十七日の調べというふうになっておりますけれども、これはきわめて不平等だというふうに思っておりますが、この点、どうしてこうなっているのか、大臣、御説明いただきたいのです。少なくとも日本航空が五十三便しか行っていないのだから、アメリカも五十三便にカットすれば、それだけ騒音が少なくて済むようになるんじゃないかと思うのです。この点、御意見を聞かせていただきたい。

○寺井政府委員 お答え申し上げます。日米の航空協定におきましては、輸送力条項というのがあります。この十二条によりますと、需要に見合った適当な輸送力を供給するべきだ、こういう趣旨になっております。それで現在、日本とアメリカの取りきめといいますか、実際にやっておりますやり方、これは、通常われわれ事後審査と言っておりますが、企業が適当と思う便数をまず運航いたしまして、それが不当に供給過多になったという場合には、両政府が協議をして減らせる、こういう仕組みになっておるわけですね。

そこで、先生御指摘のように、アメリカのほうは非常にたくさん日本に飛んできておりますが、これはその面から取り上げますと、非常に不平等といえますか、不均衡である。しかしながら、日本側にもその力があればそれだけの便数が飛ん

でいけるということになっておりまして、協定上は一応バランスがとれております。

ただ、実行上便数が非常にアンバランスになっております。これが騒音対策に役に立たないではないかという御指摘、まことにこもつともだと思

います。この日米間の取りきめにおきましては、その便数を一方的に切るというわけにはまいらないわけでございます。ただ、大阪等につきましては、現在騒音問題で非常に便数を制限いたしておりますので、事情を説明いたしまして、現状よりふやさないようにという申し入れをし、かつ東京におきましては、これは主として安全の面でございまして、これも増便できない状態にあるということで、現在向こうの増便希望を断わっております。ただ、これは協定上の権利として断わっておりますわけではなくて、あくまで話し合いでそういう処置をしておる次第であります。

○三浦委員 協定があるからやむを得ないのだ、こういうお話を聞きます。それからまた、アメリカが百六便入れているので日本も百六便まで入れる権利があるから不平等じゃないのだ。しかしそれは形式的な議論ですね。形式的な平等ということであって、実質的には不平等なんです。というのは、日本航空はそれだけの力がないわけじゃない。それなのに、なぜそういうことが最初からわかっていながら、この協定の第四条によりまして、権利を許与された締約国が特定路線について一又は二以上の航空企業を指定すること。となつています。アメリカの場合には、そういう力を持った企業が幾つもあるからたくさん航空会社を指定することができるといふわけですね。ところが、日本の場合には一社だけですね。日本航空だけでいい。そうすると、そもそもこの第四条の規定自体が実質的には不平等なものだといふことがいえると思うのですね。それから第十二条の問題もそうです。需要が適正であればそれは拒否できないということになっておりますけれども、これはまあ運ばない人は運べないということですよ。これじゃやはり、いま騒音公害ということか

ら航空輸送を何とか抑制していこう、そういう方針とはまったく反対する規定だと思ふのです。ですから、そういう意味では第四条と第十二条をやはり改定をする、そのぐらいの民族の誇り、意気込みと感慨というものが私はあつてもいいと思ふのですけれども、その点いかがですか。

○寺井政府委員 先生御指摘の第四条、これは指定航空企業を二以上指定することができるといふことで、これは当然日本側もそういうことができるわけでございます。また、この二国間の航空協定の一つのパターンをいたしまして、日本が結んでおります各国との航空協定におきましても、一、二の例外を除きまして全部この複数指定が可能になるようになっております。これは騒音問題といふことは切り離しまして、協定の一つあり方の問題であらうかと思ひますが、やはり民間航空の発達、発展という観点からいたしまして、各国とも大体こういう取りきめ方をする慣例になつておるわけでございます。

輸送力条項につきましても、これはいろいろ問題があることは事実でございます。私どもも両国の権益ができるだけバランスするようにということと努力を続けております。日米間におきましては、先生御指摘のように、便数に非常に格差があるのも事実でございます。それからまた、こういう公害問題等の観点から、将来ある程度この便数を制限していかざるを得ないというふうな事態に相なるかと思ひますが、それはやはり空港サイドの面から調整をせざるを得ないのではないかと。もちろんこの航空協定の本協定そのものではないかなか改定がむずかしいでございますが、航空当局間の話し合いというのは、大体年に一度程度行なわれておまして、両国の事情をお互いに理解して、お互いに迷惑をかけないように、その範囲内で民間航空の発展をはかっているというふうなことが、アメリカのみならず各国の航空当局の考え方でございます。その辺、意思の疎通をはかるように今後ともつとめていきたいというふうな思つております。

○三浦委員 アメリカとの間にだけこういうアンバランスがあるのですよ。たとえばイギリス、フランス、イタリア、こういうところはほぼ同数です。ですから、私はこういう事実を見て、日本の対米従属というものがほんとうにこんなこまかいところにまで及んでいんだなとびつくりしたわけなんです。私はそういう意味で、いま航空行政当局がいろいろ努力されていると言われておりますけれども、それがどう見たつてこれは不平等な条約ですから、これを改善する方向でひとつ努力をしていただくようお願いをしておきたいと思ふのです。それがまた一つのある意味での騒音対策にもなつていくわけですから。

次に、私は公害防止事業の原因者負担の問題についてお尋ねしたいと思ふのです。環境庁にお尋ねをいたしますけれども、飛行場騒音による公害防止対策事業、これは公害対策基本法の第二十二條の汚染者負担の原則の適用があるのかどうか、お答えいただきたいと思ひます。

○青木説明員 お答え申し上げます。公害対策基本法第二十二條は、国なりあるいは地方公共団体が公害防止の工事をいたします際に、その公害の原因をなくして費用を徴収する、こういうことが書かれておるわけでございます。そこで、いまお尋ねの件でございますが、理論的には適用があると思ひますが、現在実際に行なわれておりますのは、国の飛行場あるいは地方公共団体の飛行場にいたしまして、その事業者自身が行なうというところでやっておりますので、理論的には第二十二條の適用があると思ひますが、現実の事業はそういう考え方ではなしに行なわれておる、このように理解しております。

○三浦委員 そうすると、いまの環境庁のお話では、いわゆる公害を発生させている飛行場の設置管理者としての国が公害防止事業をやっているんだから、公害対策基本法第二十二條の適用はないのだ、こういうことですか。

○青木説明員 ちよつとお答えが違ったかもしれ

ませんが、第二十二條によりまして、実はその適用する場合の法律といたしまして公害防止事業費事業者負担法という法律がございます。その法律の適用は現在いたしておらない、こういうことでございまして、(三浦委員)聞いたことに答えなさい」と呼ぶ) 実質的に汚染者負担の原則といふものは貫かれるべきである、このように考えております。

○三浦委員 だから端的に聞いているのですよ。公害対策基本法第二十二條の適用は受けるのですか、受けないのですか。

○青木説明員 はつきり申し上げますと、現在行なわれているものは受けておりません。

○三浦委員 現在行なっているものは受けていないというのはどういう意味ですか、ちよつとお尋ねいたします。

○青木説明員 先ほどから申し上げておりますように、飛行場の設置者としてのいわば事業者としての国がやっておる、こういう意味で第二十二條そのものの適用はないのだ、現在適用してやっておりますものではない、このように申し上げておるわけでございます。

○三浦委員 そうすると、事業者としての国ではなくて、一般行政主体としての国または地方公共団体が公害防止事業をやる場合には適用があるわけですね。

○青木説明員 御指摘のとおりでございます。

○三浦委員 運輸省に伺いますが、運輸省としては、やはり第二十二條の適用は、現在やっている公害防止対策事業には適用にならなとお考えですか。

○棚橋説明員 現在国が行なっております事業は、飛行場の設置者として行なっているというふうなことでございまして、環境庁の御答弁のとおりでございます。

○三浦委員 そうすると、あなたのほうで汚染者に対してその原因の度合いに応じて公害対策費用を負担させるといふ、そういう原則は貫かなければならないと思つておりますか。

○棚橋説明員 先ほど大臣が御答弁申し上げましたように、PPPの原則というのは当然貫いていくべきだと考へております。

○三浦委員 それでは、いままでずっと行なつてきた騒音防止対策事業費のうちで、大体国と航空会社がどの程度の割合で負担をすることが正しいというふうな思つていらつしやいますか。

○棚橋説明員 ただいままで行なつてまいりました対策は、すべて空港整備特別会計から支弁をいたしておりますが、御承知のように空港整備特別会計にはいろいろな費目がございます。その中で公害対策、いわゆる騒音対策に使つてゐる部分は、どの財源からどういふふうになかなわれてきているかは必ずしも明確ではございません。ただ空港整備特別会計といふものの経費は、通行税による負担部分も入れますとほぼ八〇%程度が原因者負担といふことになつておりますので、その意味では、特に騒音防止対策については、ほとんど原因者負担で行なつてきたといふふうな考へております。

○三浦委員 そうすると、八〇%の割合で負担をさせるのが正しいんだ、適当なんだといふふうな考へておられるわけですか。

○棚橋説明員 私が申し上げましたのは、空港整備特別会計の八〇%が原因者負担になつておるといふことでございまして、そのうち騒音対策費用がどの費目からどうなつてゐるかといふのは必ずしも明確に結びついておりません。しかし、空港整備特別会計には、たとえば新空港公園に対する出資とか、離島、辺地に対する輸送に関する経費の負担とか、そういう本来一般会計で負担すべき負担がかなり入つておりますので、そういうものを差し引きしますと、従来までの騒音防止対策として行なつてきたものは、実質的にはほとんど全額原因者負担で行なつてきた、かように考へております。

○三浦委員 私が聞いてゐるのは、いままでどうだったとか、空港整備特別会計の財源の内訳がどうなつておるかといふことではないのですよ。少

なくともPPPの原則は貫かなければならないとあなたたちは考えておられるわけでしょう、昭和四十二年以降ずっと、この法律ができてから、そうであれば、国が設置者として何は負担しなければならぬ、それから、それを利用する航空会社がどの程度負担しなければならぬのかという一応の目安があつて、それに近づくようにいろいろと対策を講じていくのがあたりまえのことでしょう。入ってきたものが八〇%航空会社の負担でありまうとか、そんなことは結果なのであつて、行政の目安をどこに置いておるかということをお聞い

ておるのです。

○棚橋説明員 いささか私のお答え申し上げましたことが先生の御質問にびたりしなかつたようございませうけれども、先生の御質問が、いままでどういう原則でございまして、考えておるかという御質問でございまして、それについては特に原則というものは明確でございませうけれども、かくかくであつたというふうにお答えするといふふうにお答えを申し上げたわけでお

お。○三浦委員 そんなこと言わなかつたよ。あとのほうだけしか言わなかつたやないか。いままでは特に原則がなかつたということは一言も言っていない。

○棚橋説明員 いや、先ほど申し上げましたように、空港整備特別会計という費目というのが、どの費目がどこに支弁されたということが明確ではありませんので、どういう原則でございまして、これは必ずしも明らかでございませうが、そういう意味では、先ほど申し上げましたように、一〇〇%は原因者負担でございまして、二〇%は三浦委員、そうすると、幾ら汚染者である航空会社に負担させるのが適当かというようなことは全く考えていないということですか。それとも、いまあなたが一〇〇%負担をさせてきたと言っている、さつきは八〇%と言つた。だいたい違つてきておられますけれども、どこに行政の目安を置

いてPPPの原則を貫こうとしてきたのかということなんです。いままでそのことをまだきめていないのですか。全然考えてもいなかったのですか。どうですか。

○棚橋説明員 いささか誤解があるようございませう、八〇%と申し上げましたのは、空港整備全体の八〇%が原因者負担で行なわれてきたというのを申し上げたのでございませう。それから、そのうち騒音対策費がどれだけ原因者負担で行なわれてきたかということについては、結果的には一〇〇%原因者負担で行なわれてきた、かように考えているというふうに申し上げたのでありま

す。○三浦委員 そんな都合のいい解釈はない、そんなことをやつたら、そのほかの空港整備の金は全然出してないということになるのだ。金に色はつけていないのですから、そんな理屈は成り立たないですよ。あなたたちがどの程度汚染者に負担をさせなければならぬのかということをお聞い

てきていないというのはおかしいと思つた。それから、空港整備特別会計、その財源が航空会社のもので八〇%だと言ひました。それだから、公害対策費用については、ほとんど全部まかなつてゐることになるだろう、こういうお話ですが、ではその財源というのはいくつ何と何ですか。

○棚橋説明員 どうも、私のお答えがまずいせいにか、先生に十分御理解いただけませんが、先ほどの八〇%、二〇%の話のときには、申し上げましたのは、空港整備特別会計の財源は、八〇%が何らかの形で原因者負担になつてゐる。しかし、空港整備特別会計の中には、新空港公団に対する出資とか離島の用に元来一般会計からの繰り入れてまかなうべき性格のものがかなり入つておりますから、そういうものを除きますと、騒音対策費に回する金は結果的にほとんど一〇〇%原因者負担であつた、かような意味に御説明を申し上げたわけでございます。それから財源でございませうけれども、先ほど申し上げましたように、通行税からの繰り入れ分も

含めると八〇%というふうに申し上げました。が、残りは何かと申しますと、航空機が支払います着陸料、航行援助施設利用料、それから航空機燃料税、その他空港の諸施設の経費、それらで構成されております。

○三浦委員 あなた、通行税というのはだれが払うのですか、ちよつと聞きます。

○棚橋説明員 通行税はもちろん乗客が払うものでございませう。そういう誤解を招くおそれがあると思ひましたので、通行税見合い分を含めまうと、特に念を押して申し上げましたのはそういうわけでございます。

○三浦委員 だからそんなのはごまかしやないか。航空会社が通行税を払つてゐるんじゃないのですよ。乗客が払つてゐるんですよ。そんなものを含めて八〇%だの一〇〇%だということ自体がおかしいと思つたのです。通行税は航空会社が払つてゐるものではないでしよう。だから、当然原因者負担の中からは控除しなければならぬものじゃないのですか。

○棚橋説明員 通行税以外の部分でも、結果的には運賃にかつておるわけで、利用者が負担してゐるわけでございます。そういう意味で、広い意味で原因者負担と申し上げまして、そのために通行税見合い分も含めまうと、こういうふうになつてゐるわけでございまして、誤解がございまして、通行税部分を引きますと約六〇%程度だということに申し上げます。

○三浦委員 通行税が広い意味で利用者負担だなんてとんでもない話ですよ。利用者が騒音をふりまいてゐるのじゃないですよ。航空会社がふりまいてゐるのですよ。そんなでたらめな答弁じやいかぬですよ。それから、空港使用料も利用者負担の一部を構成してゐるんだと言つてゐるけれども、空港使用料というのは、もともと膨大な設備投資をかけてきた空港を使用する対価です。こんなものを払つてゐるからといって、原因者負担の原則が貫かれてゐるんだなどということは全く言

えないですよ。航空機燃料税だつて目的税じゃないです。一般財源ですよ。ですから、税金を払つてゐるから、また空港使用の対価を払つてゐるから、だからおれは公害については原因者負担をやつてゐるのだというふうな考え方は、現在の原因者負担という考え方とは全く違つたということをお聞い

て下さい。○寺井政府委員 判決が確定いたしておりますので、どういふかどういふにするかということについて、御答弁は差し控へさせていただきますと思ひますが、判決が確定次第、どういふ形でそれを支払うか、あるいは支払わなかつたという点は決定できると思つております。

○三浦委員 これはもし国会が全額払つたということになると、これもまたPPPの原則に反するのです。あなたたちの考え方は、いやそれは通行税を払つてゐるから、航空機燃料税を払つてゐるからというふうなことを言うけれども、騒音対策ではまさか含まれてはいないでしよう。国が全額払つてしまへば、こういう航空機燃料税とか空港使用料とかの中にも騒音対策まで含めて取つておつたということにならざるを得ないですね。そんなばかなことは考えられませう。そうすれば、当然航空会社にも負担をさせるというのが筋です。そんなことは検討しなかつてもわかることだと思つた。

○棚橋説明員 いままで国のとつてきた公害防止対策の施策についてお尋ねいたしますけれども、公害対策基本法第四條に「国は、国民の健康を保護し、及び生活環境を保全する使命を有することにかんがみ、公害の防止に関する基本的かつ総合的な施策を策定し、及びこれを実施する責務を有する。」と書いてあります。これに基づいていろいろ騒音対策を講じられてきたと思つたのですが、どんなものがありますか、ちよつと述べてください。

○寺井政府委員 現在まで国としてとってまいりました騒音対策を簡単に御紹介申し上げますと、まず発生源対策をいたしましては、東京、大阪空港について深夜便の発着を禁止いたしました。東京については、三十八年の四月に、午後十一時から翌朝の七時まで原則としてジェット機の発着を禁止し、大阪につきましては、四十一年の十一月、午後十一時から翌朝七時まで同様に原則としてジェット機の発着を禁止しております。さらに大阪空港につきましては、B滑走路の供用に際しまして、時間帯に分けて、ある測定点におけるホン数を規定いたしました。たとえば午前六時半から七時半までは百ホンをこえてはいけません、あるいは午後七時半から翌朝の六時三十分までは七十五ホンをこえてはいけません、こういうことで騒音規制を行なっております。また四十六年の勧告に基づきまして、東京、大阪両空港につきましてはこの時間帯を強化いたしました。午後十時から十一時までと午前六時から七時までの間の発着は、東京につきましては海上を利用する、エンジンテスト等につきましては所定の場所で行なうように指導いたしました。大阪につきましては、従来の発着禁止時間帯をさらに強化いたしました。郵便機と緊急やむを得ない場合を除きまして午後十時から翌朝の七時まで離発着を禁止いたしました。さらに、四十七年の四月以降、東京及び大阪におきまして全体の発着規制を行なっております。

○三浦委員 局長にお尋ねしますけれども、いままでいろいろやってきた航空騒音を防止するための事業ですね。いわゆる整備特別会計でやってきたやつです。これは空港の設置管理者としてやっているのですか、それとも、そうじゃなくて運輸行政をつかさどる国としてやっているのですか、運輸大臣としてやっているのですか、どちらですか。

○寺井政府委員 主として設置管理者の立場から現在までの騒音対策を実施いたしております。

○三浦委員 空港整備特別会計を見ますと、ここには何も公害防止対策事業なんというのはいないのですか。おそろく空港の「設置、改良、災害復旧及び維持その他の管理に関する事業」というものの中に入っているのではないかと思っていますか。

○寺井政府委員 先生御指摘のとおりでございます。計法第一条によりまして、「空港整備事業（空港整備法第二条第一項に規定する空港その他の飛行場を公共の用に供されるもの）」こうなっておりますね。そうすると、これは第一種、第二種、第三種空港全部含まれるわけですね。いわゆる国が設置管理者である一種空港、二種空港だけじゃなくて、三種空港まで含めた空港整備事業なんです。そうすると、設置管理者としてやっているのではありません。運輸大臣としてやっているのだから、いわゆる行政主体としての国が空港整備事業の一端として公害対策事業をやっているのだというふうに理解しなければおかしいと思ふのです。あなたはさっき設置管理義務者として公害対策事業をやっているのだ、こうおっしゃいましたけれども、そうじゃなくて空港整備事業の一端なんです。空港整備事業というものは、一種、二種、三種全部やっている。三種というのは地方公共団体が設置管理者でしよう。そうすると、空港整備事業の一端としてやっている公害対策事業というの、設置管

理者としてやっているのではない、行政主体である国としてやっているのだということがいえると思ふのです。この点いかがですか。

○棚橋説明員 先生の御指摘のように、一条の条文には、いま先生がお読み上げになったようなふう書いてございしますが、よく読みますと、この「規定する空港その他の飛行場を公共の用に供されるもの」ということは、二条一項と読んでおりますのはその飛行場にかかるわけでございます。設置、改良、災害復旧及び維持その他の管理に関する事業並びに当該事業についての国の出資金、負担金その他の経費の交付で運輸大臣が行なうもの。こういうものがございまして、三種空港まで含めて引いておりますのは、この負担金というふうなものが出てまいりますからこれを引いておりますわけだというふうに考えております。

○三浦委員 そうすると、あなたの意見では、空港整備事業というのは第三種空港は対象にしないということなんですか。

○棚橋説明員 いま申し上げましたように、「負担金その他の」ということで、空港整備関係の地方公共団体の設置する部分について負担をいたしております。その分はそこで読むのだというふうに考えております。

○三浦委員 ちょっと環境庁にお尋ねいたします。先ほど寺井局長がいろいろ国のやった騒音防止対策として防音工事の補助の問題とか共同利用施設の補助の問題をあげられましたけれども、これは地方公共団体が行なう事業なんです。そうすると、これらについては公害対策基本法第二十二條、それから公害防止事業費事業者負担法の適用があると思ふのですけれども、その点いかがでしよう。

○青木説明員 お答え申し上げます。地方公共団体が事業主としてのいわば第三種空港の設置管理者の立場で行なっている限りは、先ほど国の場合に申し上げたと全く同じことでござい

ます。

○三浦委員、そんな前提をつける必要はないのだな。いま寺井局長が言われた騒音防止工事とか共同利用施設の補助というのは、これは国が飛行場の設置管理義務者としてやっているわけですか。自治体はただ単に被害者なんですよ。地方自治体が事業者じゃないのです。第一種空港、第二種空港です。この場合は公害対策基本法第二十二條、それからさっきの費用負担法の適用がありますかと聞いているのです。

○棚橋説明員 私のほうからお答えしたほうがいかと存じますが、現在国が設置者として助成をいたしております……

○三浦委員 質問が、たとえば運輸省の内部でなら、それは大臣と言って政府委員がやってもいいけれども、環境庁に聞いているのに運輸省が出てくることはないんじゃないですか。これは全然違う。あなたに聞きたいときは、もう一回聞くからちょっと下がっててください。それはあまり出しゃばり過ぎというものです。

○青木説明員 私、実は空港整備の具体的な補助の状況等について詳しく存じておりませんので、その面についてお答えいただいたあとで、私から見解を申し上げさせていただきます。

○三浦委員 環境庁の方にお尋ねしますが、空港騒音防止法の第五条に「特定飛行場の設置者は、地方公共団体その他の者が当該飛行場の周辺における航空機の騒音により生ずる障害を防止し、又は軽減するため、次の施設について必要な工事を行なうときは、その者に対し、政令で定めるところにより、予算の範囲内において、その費用の全部又は一部を補助するものとする。」こうなっているわけですか。そうすると、ここで書かれている地方公共団体というのは特定飛行場の設置者じゃないのです。お答えいただきたいと思ひます。

○青木説明員 ただいま第五条についての御指摘があったわけですが、ここでは学校教育法とかあるいは医療法に規定しております病院とか、こういう施設を対象としておるわけですが、これらの学校、たとえば学校教育法によ

ります義務教育の諸学校、あるいは病院にいたしましても、これが地方公共団体が管理しておるような施設でございますので、それに対する補助というかつこうでこの規定は出てきている、このように私も解釈いたしております。

○三浦委員 何かわけのわからない答弁なんです、これは地方公共団体がかりに小学校、中学校に防音工事をやりますね、これは公害防止対策事業じゃないのですか。

○青木説明員 広い意味の公害対策事業に含まれると考えております。

○三浦委員 そうすると、この地方公共団体が行なう防音工事については、公害防止事業費事業者負担法の適用があるんじゃないやありませんか。いかがですか。

○青木説明員 先ほどから申し上げておりますように、事業者としての立場でやっておりますので……(三浦委員「事業としてじゃないやないか。公害事業ですよ。公害事業の主体が地方自治体なんです。あなた、この事業者というのは汚染源のことをいっているのですよ」と呼ぶ)いま申し上げましたのは学校とかあるいは病院とか、そういうような施設につきましてはそれぞれ地方公共団体が管理いたしておりますので、そういう意味で申し上げたわけでございます。

○三浦委員 だからどうしたの。——答えてくださいよ。費用負担法の適用があるのですかないのですかと聞いているのです。

○青木説明員 ないと解釈いたしております。

○三浦委員 そんな乱暴な解釈がありますか。あなた、ちよつとでためだね。繰り返し言うけれども、第二十二条の「事業者は、その事業活動による公害を防止するために国又は地方公共団体が実施する事業について、当該事業に要する費用の全部又は一部を負担するものとする。」というこの「事業者」というのは、事業をやつて公害を発生している事業者をいうのですよ。それでしよう。学校を経営しているからその事業者はこの事業者なのだから、その事業者がやっている事業だから

この費用負担法の適用がないのだなんというのはい乱暴じゃないですか、あなた。さっきあなたは、国の場合にはかろうじて汚染をたれ流している空港の設置管理者としてやっているのだから、犯人が自分でやるのだから費用負担の原則は適用がないのだ、こういう話だと思つたのですけれども、地方公共団体が防音工事をやるのが何故にここにいう事業者ですか。むしろ公害防止事業の主体でこそあれ、公害を発生させている事業者の主体じゃないでしよう。そんなでたらめな逃げの答弁、ごまかしの答弁じゃだめですよ。何とかして現状を糊塗しようと思つて……。

○青木説明員 実は公害防止事業費事業者負担法の適用があるかないかということで、私、先ほど多少間違つた答弁をいたしましたので……適用されることはできるといふように考えております。

ただ、公害防止事業費事業者負担法第二十二項で「この法律において「公害防止事業」とは、次に掲げる事業であつて、事業者の事業活動による公害を防止するために公害対策基本法第二十二條第一項の規定により事業者がその費用の全部又は一部を負担せざるものとして国又は地方公共団体が実施するものをいう。」といふことでございまして、理論的には適用ございしますが、現実には、ここで「負担せざるものとして」といふことで現実の運用としてはこの法律に基づく負担は適用されないでやつておる、こういうことでございします。

○三浦委員 それにあなたたちがかつてにそうしているだけじゃない。現実によつていふことがみんな正しいわけじゃないのですよ。公害対策基本法第二十二條に「事業者は、負担するものとする。」と書いてあるでしよう。そうすると、これはPPPの原則でもって費用を負担しなければならぬといふことですよ。そしてその費用を負担する場合は適用事業であるとか、どういふ公害防止対策事業に費用を負担せざるかといふ問題とか、どういふ方法で事業者から徴収するとか、そういう問題については別に法律で定めるといふことになつ

ておるわけでしょう。そうすると、その規定を受けてこの費用負担法というものができているわけだから、とらなければならぬ。そして、とらなければならぬ公害防止事業はこういうものですよ、ここに二条でもつて五つの公害防止事業が列挙されている。そしてこの二条二項五号を受けて政令ができておるでしよう。そしてその政令によれば、いわゆる住宅地域からの移転補償の問題、それから小学校、中学校、病院、そういうものに對する移転補償の問題、それから小学校、中学校、高等学校等に対する防音工事、こういうものもみんな費用負担法の対象になつておるんじゃないですか。それを負担せざることにやつてにしまつていいんですか。おかしい話じゃないですか。

○青木説明員 それは先ほど先生も御指摘ありましたように、学校とかあるいは病院につきましては別に国でそういう補助の規定を設けておりますので、この規定を活用することによつて実態的には解決ははかられておる、このように私もは考へておる次第でございます。

それから先ほどの、それ以外前段出ておりましたいろいろな騒音防止工事等につきましても、現在御審議をいたしております法律におきまして、そういう補助の規定がございしますので、そういうような規定を活用することによりまして、実態上は解決されておるんじゃないか、このように私もは考へておる次第でございます。

○三浦委員 そんなことを聞いているのじゃないですよ。あなたの答弁だと、何か公害対策基本法と第二十二條を受けた費用負担法というものが一般法であつて、そしてこの騒音防止法は特別法だ、そんなふうに言いたいんだらうと思ふんだけど、もう、そういう考え方なんです。だから特別法のほうが優先して一般法は排除しているんだ、こういう意味なんですか。それをちよつとはつきりさしてください。

○青木説明員 厳密な意味で一般法と特別法といふことではないと思ふんです。と申しますのは、公害防止事業費事業者負担法は、くだいようにな

りますけれども、国なりあるいは地方公共団体がそういう一般行政という立場でやつておるものだから、それから先ほどの法律は、設置者としての側面をとらえて言つておられますので、それが必ずしも同じ次元でございせんので、先生の御指摘にあつたように、一般法が特別法かと言われますと、多少そこはニュアンスが違ふのじゃないか、このように私は解しております。

○三浦委員 そうしたらあなた、第二十二條に基づいて費用負担法ができ、その費用負担法の適用を受けることになつておるわけでしょう。たとえば防音工事なら防音工事について、それならなぜそれを適用しないことが正しいんですか。

○青木説明員 私は最初から申し上げましたように、適用しないことが正しいといふことは全然申し上げておりませんので、一番先に申し上げましたように、公害対策基本法の第二十二條というのは、理論的には適用の範囲になるんだらうといふように解しているわけなんです。(三浦委員「ごまかしちゃいかぬよ。あなたはつきりさつき、国が設置管理義務者としてやる公害防止対策事業については第二十二條の適用はありませんとはつきり言つておるんだよ」と呼ぶ)適用はしてございせんと言つておるわけですよ。一番最初に申し上げましたように、第二十二條の適用は理論的にございします。ただ、現実にはやられております防音工事等は、こういう基本法ではなくて別のことでやられております、こういうように申し上げたわけであります。

○三浦委員 もう一回お尋ねしますけれども、そうすると、理論的には公害対策基本法第二十二條の適用はあるといふことですか。そして費用負担法の規定の適用もそれなのにあるといふわけですか。ちよつとそれを……それは国が飛行場の設置管理者として行なう防止事業についてもです。

○青木説明員 くだいように申し上げておりますが、国あるいは地方公共団体が一般行政の立場としてやる場合には適用はあり得る。そこで本件につきましても、いわばそういう一般行政の国ある

いは地方公共団体という立場に立ちまして、別個の事業主体の国から金をとって事業をする、こういう考え方は成り立ち得る、このように申しておる次第でございます。

○三浦委員 そうしたら、たとえば地方公共団体が防音工事業をやる場合に、それは適用があるんじゃないですか。事業費用負担法の適用があるんでしょ。どうなんですか。何かわけのわからぬ答弁ばかりしておるな。

○青木説明員 理論的に適用させることができます。

○三浦委員 適用しなければならぬのじゃないかと思うのですが、どうですか。

○青木説明員 そこは先ほど読みましたように、公害防止事業費事業者負担法の第二条の第二項によりまして、「負担させるものとして」ということでございまして、別にそういう法律の補助等の規定によつて実効が期待される場合には、必ずしもそれを適用しないからといって違法な状況である、このように私も考えておりません。

○三浦委員 これはもう全くなりかえの議論で、だれが見たって第二十二条では、「費用を負担させなければならぬ」となつておるし、それを受けた費用負担法も、そういう事業については取らなければならぬというのを前提にした上で行なわれておるのですよ。それをあなたは、かつてに「一部を負担させるものとして」として国又は地方公共団体が実施するものをいう。ここに新たな法的効果を持たせておられるけれども、これはただ第二十二条を受けて書かれてあるものであつて、これ自身に新たな法的な効果を付与しているものではないのですよ。それをあなたは、何とかしてこれを適用しなければならぬという理屈を排除しようというところで、そういう詭弁を使つておる。全くけしからぬと思うのですよ。大体それだったら、あなたPPPの原則はどこにいったらうのですか。それでPPPの原則に基づいて事業者から金を取る場合に、適正に取らなければいかぬでしょう。その公害発生に寄与したその寄与率とい

うのですか、寄与率に応じて結局取らなければいかぬでしょう。多く取られたら企業は困るのです。企業の味方じゃありませんけれどもね。少なく取ればまた国の責務に違反するでしょう。だからちゃんと費用負担法では、審議会を設けて、そこで費用負担計画をつくり、そしてそれを公表し、徴収することにしてはいるわけでしょう。そういう一連の手続を経た後にしか取れないようになっておるのですよ。それをこんなものはどうでもいいんだ、ほかに実質的なPPPの原則がある程度満たされていればそれでいいのだという解釈は、全く法の精神を逸脱したやり方だと思ひますよ。そうすると、いまあなたの立場からいっても、わかつたことは、適用させることができるという話でしたね。そうすると、なぜ運輸省はこれを適用しないのですか。

○棚橋説明員 先ほど環境庁のほうから御説明がございまして、実質的な意味で他の法律等と負担をしておる場合には、法律上の適用はあつたとしても、事実上その負担行為は行なわれておりますから、この法律を適用する必要はないという解釈で、この法律が制定されるに、航空機騒音防止法がございまして、このほうには航空機騒音防止法の体系でやるといふことでござつてきておるといふふうな考へております。

○三浦委員 そうすると、公害対策基本法第二十二條と事業費負担法というのは任意法規だということですか。守つても守らなくてもいい任意法規だということですか。強制力がないものだということとなくですか。

○棚橋説明員 公害対策基本法の解釈につきましては、むしろ環境庁のほうから御専門かと思ひますけれども、第二十二條は費用を負担させるんだという原則でございまして、その原則については、負担をしておるわけでございまして、その点では別に任意法規だといふふうには考へていないわけでございます。

○三浦委員 もう答弁をはぐらかして、第二十二條のほうだけ言つて、費用負担法のほうは全然あなた

言つてないね。それで実質的に航空会社に費用負担させておるといふことをさっき言ひましたね。しかし、実際にわれわれが調べてみると、年度によつて違ひますけれども、公害対策費の約二〇％から二七、八％ぐらいまでですね、その程度しか公害対策の費用を航空会社が負担していないといふことになるのですよ。かりにそうだとすれば、それはPPPの原則からいって妥当だと思われませんか、どうですか。

○棚橋説明員 何%になつておるかといふことの計算方法につきましては、先生と私のほうの考へが若干違ふかとも思ひますけれども、原則としてはPPPの原則といふものは一〇〇%負担させていくという方向だと思ひます。

○三浦委員 そうすると、三〇%程度の費用負担ではPPPの原則といふものは満たされてないんだといふふうにお考へになつていらつしやるといふことですね。

もう時間ありませんから私はこれで質問をやめますけれども、しかし現実にはこういう費用負担法という法律があつて、これを適用すれば、ちゃんとそういう審議会を開いて費用負担計画をつくり、だれが見ても妥当だと思われような原因者負担といふのが行なわれるようになっていゝのですよ。それをあえて法の趣旨に違反して、そして空港整備事業として特会でやつていゝといふことは、私はほんとうの意味での公害対策にはならぬいんじやないかと思ふ。むしろこれだけ大きな被害を受けていゝれば、空港整備事業の一環としてやるといふことではなくて、むしろ新たに公害防止対策事業といふものをちゃんと起こして、そしてこの費用負担法を適用して厳正に航空会社に負担をさせるべきが至当だ。特にこれからの公害対策費用といふのは膨大なものです。一兆円以上でしょう。ある新聞には二兆円もかかる、三兆円もかかるなど書いています。こういうものを空港整備特別会計から支出していくといふのは、私は本来のあるべき姿でないと思ふ。また、公害防止対策といふものを軽視した考へ方だと思ふので

す。そういう意味で、私は抜本的に公害防止事業といふものを独立させて、運輸省が航空機騒音対策に取り組むように強く要望をして、この点についての大臣の意見を聞いて質問をやめたいと思ひます。

○徳永國務大臣 航空機の騒音をはじめ公害対策につきましては、ひとりこの機構の問題ばかりではなくて、運輸省としましては、今後五カ年計画をきちんと策定いたしまして、その中に見るべき経費等を明確にいたしまして、また御審議をわすらわすこともあるかと思ひますけれども、今後そういう対策につきましては、先生御指摘の点を十分踏まえまして努力してまいりたいと思ひます。

○三浦委員 終わります。

○河村委員 先般この法案について質問をいたしましたときに問題の点が残りまして、審議の終わりにあたりまして、その点だけ確認をさせていただきますかと思ひます。

先般私が申し上げたことは、この航空機騒音障害を防止するために一番有効な手段として、機数の制限、それから機種の制限、こういうものがあることは御承知のとおりであります。ところが今度の改正案で見ますと、第三条によつて航空機が離着陸する際の経路、それから時間、その他その周辺における航空機の航行の方法については指定をして押えることができるけれども、機数、機種については明文がない。そこでせっかく法案を改正する際であるから、この機数、機種を制限できるように法文に明確に書いたらどうか、こういう質問をしたわけでありまして、ところが、それに對しまして、行政指導によつてできるからいいんだという返事があつたり、あるいは現在の法律の運用あるいは改正航空法の運用によつてできるといふようないろいろな返事がありまして、結局明確を欠いておりました。そこで、私もその後検討いたしました結果、その結果どうやらやり得る方法もありそうに思ふので、その点、この際明確に確認をしたいと思ひます。

二二

そこで、現在継続審議になっております航空法があるわけでありまして、これはまだここで審議が済んでおりませんので成立はしておりませんが、早晚成立するものだと思っております。この第一条に今度新しく挿入された条文といたしまして――従来の航空法の場合には「（この法律の目的）」というところに「航空機の航行の安全を図るための方法を定め、及び航空機を運航して営む事業の秩序を確立し、もつて航空の発達を図ること」というような規定になっておりまして、こういう騒音防止にそぐうようなものではありませんでした。しかし、たまたま騒音証明書制度を導入する関係だろうと思っておりますけれども、幸いにして目的の中に「航空機の航行の安全」だけでなく「航空機の航行の安全及び航空機の航行に起因する障害の防止を図るため」という項目が入って、航空法の目的が広がっております。

そうなりますと、従来の法律の百十二条で事業改善命令というものが出せることに相なっておりますが、そこには、一体どういふ場合にその事業改善命令ができるかというところに、「公共の福祉を阻害している事実があると認めるときは、当該定期航空運送事業者に対し、左の各号に掲げる事項を命ずることができ」ということで、その中に「事業計画を変更すること」というのがあるわけですね。航空法の第一条の目的で航空機の騒音防止ということがはつきり明文に書かれたものでありますから、百十二条の「公共の福祉を阻害している事実があると認めるとき」というのは、当然航空機の騒音によって障害が起った場合には、この改善命令を発動できるといふふうに解釈ができる、そう考えますが、大臣のお考えをお伺いしたいと思います。

○徳永国務大臣 この問題につきましては、この前の委員会におきまして先生からいろいろ御指摘をいただき、またいろいろ行ったり来たりしたの答弁をしましてことに申しわけございませんでした。騒音対策上、空港に発着する航空機の機数とか

機種を制限することは、ただいま御指摘がございましたように、航空法第百十二条の規定によりまして航空運送事業者に命令することができるといふふうに考えております。特に、現在国会に提案中の同法の改正案は、その目的を改正いたしまして、「航空機の航行に起因する障害の防止を図る」とことが加えられることになっておりますので、この改正案が御審議の結果成立していただきた場合には、その点がより一そう明確になってくると考えております。これら航空法の規定と航空機騒音防止法の規定とをあわせて運用することによりまして、御指摘の空港の便数、機数、それから航行方法などの制限を効果的にこなすことができる、かように考えております。

○河村委員 大臣は先のことまで御答弁いたしたい、大体それでよろしいわけであるけれども、その改善命令を出す対象である「事業計画」には、施行規則の二百十条の中で、そこには「使用航空機の総数並びに各航空機の型式及び登録記号」それから「運航回数及び発着日時」というものが事業計画の中に入っている。したがって、この改善命令によって機数、機種ともに「事業計画」の中に含まれていくわけでありまして、この改善命令の対象になり得る、そういうことですね。

○徳永国務大臣 御指摘のとおりでございます。

○河村委員 質問を終わります。

○三池委員長 兒玉末男君。

○兒玉委員 すでに、いま同僚議員がやりましてほとんど余すところがないわけでございますけれども、いままでの論議の中でどうしても聞いておきたい、こういう点にしばって若干御質問したいと存じます。

まず、大臣にお伺いしたいわけでございますけれども、すでに専門の弁護士である坂本さんなり皆さん等が話されたわけですが、第一点は、今回の大阪の地裁判決の中で、特に責任という分野におきまして、こういうふうな裁判所側のいわゆる結論が出ておられるかと思っております。それは、

責任の点において、国は空港の設置管理者として航空機の騒音が第三者に損害を与えないよう管理する義務があり、国家賠償法による責任が生じる、こういうことが明確にうたわれているわけであり

ます。このような前提に立ちます場合に、特に今度の裁判では、二百六十四人の原告であります。これに對する一応裁判所側の費用だけでも、国が負うべき金額は約一億五千万円。さらに聞くと、これによりまして、この周辺でいわゆる公害調停委員会に對しまして一万五千人の人がこのように同じ事由で調停申請している。おそらくこれに對するところの結論はこの裁判の判決と同様の拘束を持つ、こういうふうな聞いておられるわけですが、それは一体どうなっておるのか。

それから同じように、私も現地調査をしました。が、このような状況下において、いまだに騒音に對する多くの不満と、さらに今後、問題が提起され、あるいは調停委員会における申請が通った場合は、この十数万人の人たちも同様な問題を提起するであろうということが私は十分予想されるわけでございますが、その時点に至りますならば、これに要する費用というものはおそろしく大きな金額に達することが想像されます。先般坂本委員からも質問があったと思うのですが、このような問題について、先般の裁判の判決との関連においてあるいはこれに對しようにとされているのか、第一点としてお伺いしたいと思います。

○徳永国務大臣 判決の骨子にござりますように、きびしい私に對する責任を問われております。私は、判決は厳密にこれを受けとめておるつもりでございます。

なお、先ほど来、他の御質問にも申し上げておりますように、この裁判の確定につきましては、いま関係者といろいろ協議をされているところでござりますから、この点についてはしばらくその結論をこかんべんいたしたいと存じます。しかしながら、行政的な責任は私は免れるものではない

と思ひます。そういう点につきまして、現地の皆さま方の苦痛、苦悩というものは、私もよくわかつていふつもりでございます。これの軽減のために今後いろいろ努力をしまはることはたまたび決意を表明しているところでござりますが、それと同時に、調停の問題につきましては、これは調停委員会の結論を見た上でまた對処してまいらなければならぬと思つた次第でございます。

○兒玉委員 もし調停委員会が、この一万五千人の申請者に對してその申請を認めるとなつた場合に、大体どの程度を国が補償する義務が生じるのか、それからまた、先ほど触れましたように、地域のこれに類似する十数万人の人たちがいるということが新聞報道あるいは現地に對する事情調査からも把握できるわけですが、これは当然今後の周辺整備における一環として航空当局としては把握しておかなければいけない問題であります。これについてはどういふふうな對策と見解を持てているか、当局の見解を承りたいと思ひます。

○寺井政府委員 ただいま先生御指摘の調停関係につきましまして、まだ十分把握をいたしておらないので、まことに申しわけないと思ひますが、いすれにいたしましても、直接調停をなさっている方々以外に同様な方が非常にたくさんおられるはずなので、この辺も今後の對策の中で十分考慮して考えていかなければいけない、こういうふうな考慮しております。

○兒玉委員 いまの答弁は非常に消極的な答弁であり、今度の裁判にしましても、四年近い長い論争の経過というものを踏まえていきましますならば、いま少し運輸省当局としては、やはり内容等についても、将来の展望についても、もう少し具體的な構想というものがあつてしかるべきじゃないかと私は思ひます。そのことなくしては、この法律が通りましても、私は飛行場周辺の整備関係の問題もなかなか進行しないのじゃないか、こういうふうな判断をいたすわけですが、いかがでございますか。

○橋本説明員 先生いま御指摘のございました調

停は、現在私どもの手元に通知書が参っておりまして、第一次から第四次まででございます。新聞情報等によれば、第五次、第六次という調停が出ておるといふに聞いております。したがって、その数も万を数えておりますし、調停を出されていらっしゃる方々の地域、騒音の影響度その他、ないしは入居された日時等について必ずしも一律ではございませんで、いろいろ千差万別でございます。そういう意味で、いま局長が申し上げましたように、調停全部を通じまして、これについてどう対処するというのは、いまの段階ではなかなかお答えににくいと、かように申し上げたわけでございます。

○兒玉委員 これは今後の運輸行政の中においてもきわめて重大な問題でありますので、大臣としてはしっかり腹に据えて対処していただきたいということを要望して、次の議題に入りたいと思います。

これもすでに大かたの皆さん方から質問がありました。きのうの新聞報道によるトルコ航空のエアバスの事件に関連して、大臣はこの判決の直後の記者会見で、今後の航空騒音あるいは東京—大阪間あるいは福岡、こういうような主要地域においては、いわゆる便数を減らすという一つの対策としてエアバスの取り入れが必要だ、こういう旨の発言をされておられますが、これらの点については、今回の事故にかんがみましても、四百数十名の生命が一ぺんに失われる、まして日本等の場合は、非常に都市が集中している周辺に飛行場がある、このような事故が発生した場合には、単に乗客だけの損害でなくして、地域住民への被害ということも十分予想しなくてはならないわけですが、今後このようなエアバスの国内導入ということについてはどのような予定があり、またその構想は一体どういふふうになっているのか、お伺いしたいと思います。

○徳永国務大臣 御指摘のように、エアバスは多人数が乗る飛行機でございますし、一たび事故が起きますと大きな被害が出てくるわけでござい

す。なお、御指摘のように、飛行機に乗っておる者ばかりでなくて、密集地帯にでももしも方々が、一こういう事件があったとしたらばたいへんなことだということとは、全く同じ気持ちでございます。

そこで、何はともあれ、この対策は二つの面から、やはり片一方だけということではなくて、まず飛行機の安全ということについては万全を尽くしていかねばならぬと思っております。十万分の一というようなことがいわれておりますけれども、十万分の一だつたら、十万機飛んだら一つ落ちるという計算だろうと思っております。そういうようなことと比べて、これを無限にいくだけの努力を続けていかねばならぬと思っております。それがためには、監督しております私も私どもとしては、いやが上にも試験なりあるいは調整なりあるいは検査なりというものを、日常、いまでもやっておりますけれども、さらに怠らぬように続けてまいらなければなりません。それから現に日本の空をエアバスと称するものがたくさん飛んでおるわけでございまして、外国の飛行機もそうだし、日本の飛行機も四十七年の暮れから東京—沖縄間を現にいますと飛びつづけるわけでございまして、そういうようなこと等も考え合わせまして、この安全をはかると同時に、このエアバスというのは、ただ入れものが大きくなったというだけじゃなくて、安全度を増したということが一つの条件になっておるわけでございまして、そういう騒音も少ない、大量にも運べる、この三つが一つのセットになって導入に決意し、現に飛ばしておるわけでございましてけれども、そういう面につきましては御指摘の点は十分配慮の上に配慮し、また積み重ねの上に積み重ねて万全を期していくつもりでございます。

なお、エアバス導入につきましては、特に大阪空港等につきましては、先生が先ほど来いろいろお話がございましたように、地元の方々の御理解を得なければなりませんので、この点につきましては鋭意私どもも努力をいたしまして、特に一昨日のフランスにおける事故等をも考え合

わせますと、いろいろな面で御不満な点があるだろうと思っておりますが、機種が違ふことや、あるいはその他できるだけの安心をさせていただくような、また安心できるような体制をつくり上げて、導入に踏み切るつもりでございます。

○兒玉委員 では環境庁長官がお見えでございますから、時間の関係上、長官のほうにお伺いしたいと思っております。

第一点は、すでに長官も御承知のように、去る二月二十七日に、特に大阪地域の住民二百六十四名が飛行場騒音に悩む、いわゆる生活権確保の問題として、また人道上の問題としても、長年の戦いに一つのピリオドを打ったわけでございまして、これも、その結果は、一部には前進があるけれども、大半は公共性という名のもとに生活環境権というものが非常に後退した形の結論が出されております。今後さらに問題は残るわけでございまして、その中に、特に長官は、今後の騒音関係については、すでに昨年の十二月二十七日に環境庁長官名でこのような基準が告示されておりますが、この判決との関係におきまして、特に大阪空港のこの例は、今後、現在全国各地に予想される航空を含めた騒音公害、そういうことに對するきわめて重大な意義を持つものであります。まず騒音公害に對する特に環境庁長官としての立場からの見解を承りたいと思っております。

○三木國務大臣 最近騒音の公害に對する非常な国民的な苦情といえますが、そういうものが各地において非常に広範な地域で述べられておるわけであります。やはり環境の静けさを求めるということとは当然のことであるわけでありますから、われわれ環境行政を進めていく上においても、静穏な環境を確保するために努力しなければならぬことは当然でございます。ことに飛行機がジェットエンジンにかかわつてから、騒音の問題というのは各地において問題を引き起こしておりますが、ことに大阪国際空港においては、飛行場の立地条件が非常に世界的にも悪い条件のもとにあるわけでありまして、騒音の被害というものが一番甚

大であるわけでございます。そういう点で、環境庁としても環境基準というものを制定をしたわけで、それも不可能をいっているわけにはいかない。しかし、航空機のエンジンの改良ということとは、世界的にも騒音問題がやかましくなっておりますから、非常に力を入れておるわけであります。問題はパリ郊外で起こしましたけれども、エアバスなどもそういう見地から開発された一つの新しい機種であることは明らかであります。しかし今後は、いろいろなエンジンの改良で、たとえば飛行機でも垂直な離着陸というような飛行機も検討されておりますから、今後時間をかせば、環境庁が制定をいたしました環境基準は達成されるものである。こういう見通しのもとに、五年間で八十五ホンというか、WECPNLの国際的な基準によつて八五、十年までの間に七五、十年をこえてできるだけすみやかに七〇という、これは相当にきびしいもので、いまの状態のもとにおいてはどの飛行場もこれを満足するところはありません。しかし、技術の改良、あるいはまた一方においては、飛行場の立地的な条件の整備、こういうこともあわせて、これくらいの目標を達成しなければ、一般の国民が要望しておるところの静かな環境というものは確保できないということで、ああいう環境基準を打ち出したわけでございまして、これはぜひとも達成をしなければならぬということ、可能性も、全然不可能なことをいうのでなくて、努力をすれば達成されなければならぬというところで、こういう基準を制定し、われわれとしては実現をぜひともはかっていきたいという所存でございます。

○兒玉委員 長官の前向きな姿勢に敬意を表するわけでございますが、第二点は、特に一番問題となりました、いわゆる地域住民はどうしても夜間の静かな時間というものは九時から必要だ。ところが判決内容を見ても、この点であつてもない、いろいろごちゃごちゃ書いてありますけれども、この重大な九時から十時、一時間の時間帯がきわめて重大なポイントになりながらこれが認められ

なかつた。特に私は、環境庁長官としては、この点に最も力点を置いて、今後の行政指導面においても積極的な住民の意向に沿う対策をとるべきだと思ふ。そういう点から、特にこれに関連しまして、いわゆる騒音の基準がどうしても達成されない場合は、飛行場の廃止も含めて根本的に検討するということが第一点。第二点は、現在の空港の騒音便数を極力減らすとともに、特に東京—大阪間のジェット便の大幅減少を行なうよう関係省庁と具体的に検討したい。長官はこういうようなきわめて注目すべき発言をされておられるわけですが、これについてはいまだどういふふうな具体的な対策をとっておられるのか、お伺いをしたいと思います。

○三木国務大臣 私は、これからの空港の建設にあたっては、こういう一つの、再び大阪空港のような轍を踏むことなく、やはり飛行場としての敷地は十分とらなければいかぬ。いま世界の空港でも千ヘクタール以下の飛行場というのはほとんどないわけだ。三百ヘクタールぐらゐいしかなないわけだから。そして敷地が少ないということは人家が周辺にあるということでありますから、そういうことで大阪でも関西新空港というものがいま審議会でいろいろ検討されておられるのですが、私は必要だと思ふ。

その場合には、このような伊丹飛行場のような轍を踏むことなく、騒音ということを入れて、静かな環境を求めるといふ国民の要望は次第に強くなる一方ですから、そういうことを入れまして新空港というものを考えるべきであると思ふ。それができても、なおかつ伊丹の国際空港が環境基準を達成できないというときには、飛行場は廃止するぐらゐの覚悟でいかなければならぬというふうな考えるわけでございます。しかし、大阪に国際空港は要らぬという説には私はくみせないのです。これは、地元の人においても、東京に次ぐ大阪というところに全然国際空港は要らないということが地域住民の声だとは私は思わない。どうしても国際空港は要る、要るとしたならば、

できるだけ早く新空港をつくって、そしてああいう環境条件の悪い飛行場というものは廃止も含めて再検討すべきである。それまでの間は、いま言ったような、できるだけ騒音からくる被害を少なくするような処置を講じなければならぬ。それには運輸省、運輸大臣にもなるべくジェット機の便数を減らしてもらいたい。それは大阪—東京間には新幹線という代替の輸送機関もあるわけですから、そういうことで思い切って減らしてもらいたい。そして日本航空なども自発的に、いまお話のあった九時から十時までの間は便数を減らすということを発表もしておりますから、全体の計画の中で、なるべく夜間の回数は減らすというふうな配慮をされることが、地元の要望にこたえる道だと思ふ。そういう点で便数もできるだけ減らすというふうな処置をすること、一方においては、空港周辺の環境の整備といふことが、今度は特殊法人の第三セクターなどもできるわけですから、やはり滑走路の直下であるような家はできるだけ移転を勧誘すべきである。そして移転が一番好ましいわけでありませうけれども、それは必ずしも強制するわけにはいかぬわけですから、防音の装置、これもいままでは公共機関だけであつたのが、民間にも防音の装置ができるように事業として補助することになっておりますから、そういうことで新空港ができるまでの過渡期といふものは、できるだけ騒音の被害を低減するような方法でいくことが最も現実的だと考えておられる次第でございます。

○児玉委員 第三点としまして、現在大阪の一番侵入路のその高い真下に、実は豊中市でございませうけれども、長官の言つた中で住宅制限等のこともこの際積極的に進めるといふことを言われておられるわけですが、現にここに問題が発生している中にいわゆるアパートの建設が進められているわけだ。こういう点等についても私は非常に奇異の感を抱いたわけですが、このような現実的な地域内における建設等については当然制限すべきじゃないか、このような点についても長官として特に

そういう見解を述べておられるが、どういふふうにお考えなのか伺いたい。

○三木国務大臣 この判決がおりまして、さつそく翌々日に騒音対策というところについて関係の閣僚会議を開いたわけでありませう。われわれも、判決のいかんにかかわらず騒音対策は進めなければならぬと考へておつたやさきでもありますので、これを契機にして騒音対策というのは積極的に進めていこう、これは閣議でもそういう申し合せになりました関係の閣僚会議を開いたわけだ。そのときに、いま児玉委員の御指摘のように、もう八五のWECPNLの基準をこえるようなところ、三万八千人も住んでおられるわけですから、そこへまた次々に新しい建築が行なわれるということになれば徹底的な騒音対策というのはすぐにはなかなかとりにくいわけですから、そういうこととで何か建築の制限というものもあつていいのではないかとというようなことが話題になりました。これは建設省においても検討をしようということになっておられるわけでございませう。そういう周辺に對する土地利用、建築の制限ということも考へることがかえつて地域住民のために親切な道ではないかということ、関係閣僚会議におきまして、これは建設省において研究をしようということになつておりますから、建設省としても十分な検討を加えて結論が出るものであると期待をいたしておる次第でございます。

○児玉委員 あと二、三点まとめて質問したいと思ふ。

第一点は、特に長官が、この際重要都市間の航行制限のかわりとして、交通総合体系を検討するといふことに對する見解、それから現在すでに、単に大阪空港だけじゃなくして全国、たとえば旭川とか、あるいは九州の宮崎とか福岡とか、こういうふうな地域住民の飛行機騒音に對する問題提起だけでも約十四カ所、これは自衛隊のジェット機の問題も含めてございませうが、特にこの航空騒音に對する住民の運動が展開されておる。これらについても私は、やはり十二月二十七日のこの

基準というものを早急に徹底されて、住民の生活環境が守られるということが絶対優先すべきだ、このような十四カ所の問題を中心とする今後の騒音公害対策、並びに現在のこの基準の達成期限というものが五年ないし十年、長官、これでは住民はとてまたまったものではない。であるから、この達成期限の短縮について、もう少し積極的な取り組みが必要ではないか。それから、現在各飛行場地帯に設置されておりますところの騒音対策委員会というメンバーに残念ながら環境庁の関係機関が参加していない。これはきわめて重大な手落ちではないかと考へるわけでございませうが、このような騒音対策委員会には、当然環境庁関係が機関として参加をすべきじゃないか、この点について長官の見解を承ります。

○三木国務大臣 第一点の御質問は、総合交通体系というものを政府はつくつたわけでございませう。数年前であります。その中には、騒音ということがこんな今日のごとく大きな社会問題化してないときでありましたから、騒音というものを頭に入れて交通体系というものをいま見直しをやつておられるわけでありませう。経済社会発展計画の中で交通体系というもののいま見直しをしておる。もう一ぺん騒音問題というものを、考へなかつたわけじゃないけれども、今日のごとく大きな社会問題になつてなかつたですから、騒音対策というものが大きなウエイトが置かれていなかったの、見直しをしてもらいたい。経済企画庁もこの問題については、言われるとおり、騒音問題というものが大きなウエイトを置いてなかつたことは事実だから、見直しをするといふことで、これは検討をすることになっております。

第二点の点であります。これは環境基準というものは、私はこれを後退する考へはないので、予定どおりこの環境基準というものは守つてもらわなければ困るわけでありませう。しかし、これをさらに強化せよといふことについては自信がない。なぜかといふなら、飛行機のエンジンというものの相当な改良がなければ、いま最後には七

○の基準にしようというんですから、とてもいまの飛行場では、そんな飛行機のもとにおいてはそういう基準は達成できませんから、技術の改良等にもらみ合わせて、これは画期的ないろいろな開発ができましたならば、この基準というのをものと早めて達成するというのも、それはそういう場合も起こるかもしれないが、現状において、これをさらに環境基準というのをきびしくして、しかも期間を短くしてするということは、不可能なことを環境基準として設定しますことは、実行不可能になるわけですから、かえって環境基準制定の一つの信用を維持する道ではないと思ひますので、現在のところは、このきめられた環境基準というものを勵行するために全力をあげてもらうことが現実的だと考えておるのでござい

第三点については、環境庁は地方において出先機関を持っておりませんから、騒音対策の委員会に環境庁は参加をしておりませんが、地方の公共団体を通じてこれは緊密な連絡があるわけですから、地方公共団体を通じて環境庁の意図も伝え、また地元の住民の意向も反映をして、地方公共団体との間の緊密な連絡によって、兄玉委員の御指摘のような欠陥を補っていきたいと考えておる次第でござい

○兄玉委員 それでは、最後に要望だけ長官に申し上げておきます。

特に今回の大阪地裁の判決に見られますように、地域住民の血の叫びというものが、ああいう形で環境権というものが後退していった形のあり方では、とうていこれからの拡大される航空機の発達時代において耐えがたい苦痛であろう、そういう立場から、今後の対策については、十分ひとつ積極的な姿勢で、住民サイドに立った対策を検討されるように強く要望して、私の長官への質問を終わります。

続いて運輸大臣にお伺いをいたします。
運輸大臣にさらにお伺いしたいことは、先般のエアバスの事故に関連し、特に空のいわゆる安全

航行ということとは絶対的な至上命令であるわけですが、やはり航行の安全管理ということとは、航空管制に携わる保安要員の機構の充実ということがきわめて重大な要素だと私は思ふわけですが、四十九年度の子算編成の過程を見ておりますと、特にこの航空管制要員というものが当初予定の半分程度しか定員が予算化されていない、こういうふうな判断するわけですが、一体、航空管制に対するこのような点について、どういうようにしてこのように大幅に当初の要求が削減されているのか。現在のこの程度で十分な航空管制が可能なのかどうか。しかも今回は、沖縄の復帰に伴いまして、かなり守備範囲が広がったと思うわけでありまして、加えて日中航空協定という点等から考えましても、私は航空管制の重要性ということにはますます比重が高まること十分予想されている問題であるが、これについての見解を承りたい。

○徳永国務大臣 御指摘のように、航空管制が航空の安全に与える役割りというものはきわめて大きいものがございます。今日までもいろいろな点で御指摘を受けておるとおりでございます。この航空管制官の増員につきまして、昨年度も要求をしたわけでございますが、私どもが予定した人員よりも削減されたわけでございますけれども、その間におきまして、できる限りの人員の配置を再編成しまして、その意のりないようによつていきなと思ひますが、詳細につきましては、政府委員からお答えさせていただきます。

○寺井政府委員 ただいまの兄玉先生の御質問に對して、大臣の御答弁を少々補足させていただきます。

先生御指摘のように、管制官の定員要求は、四十九年度は二百二十六名いたしまして百八名の増員が認められることになっております。四十七年度以来大体の傾向といたしまして、要求に對しまして約半数程度の増員を認められてきております。この四十九年度の増員の内容としては、レーダー化等の施設増に伴う要員、管制情報処理システム要員などのほかに、ダブルウオッチ体制

を強化するための要員十名が含まれております。さらに、管制官の訓練を行なうためのポジション外の定員、これが五十名認められておまして、訓練のための教官も三名認められております。私どもとしては、管制官の定員、先生御指摘のように非常に重要な仕事でございますので、できるだけ余裕のある定員をとりたいたうことで数年来努力を続けてきておるわけでございますが、今回の四十九年度の増員につきまして、必ずしも十分とは申せませんけれども、現実の運営上安全確保のために特段の支障はないというふうな考えております。

○兄玉委員 次に伺いたいのは、これもいままでも若干触れておったかと思うのですが、まだこれからの第三機構によっていわゆる施設を充実する場合、先ごろの裁判に見られる損害賠償等を含めて相当に大きな財政を必要とするわけでございますが、少なくともいままでの四つの公害裁判によつても、いわゆる発生者負担、汚染源者負担ということの原則に立っているという検討されているわけですが、これまでの報道等を見ますと、いわゆる新しい財源措置としての料金対策ということ等も一部報道されたことがあります。たとえば大型による場合は東京、大阪間の料金を倍にするというふうなこと、あるいは新幹線等の場合は一人千円でござい

ますか、そういうふうなことが一つの例として提起されておるようでございますが、本法の制定に関連して、このようないわゆる料金等の制度の改革といえますか、そういうことはどういふふうな考えておられるか、お伺いしたいと思います。

○徳永国務大臣 第三次空港整備五カ年計画におきましては、御指摘のようにはば大きな経費がかかると思ひます。そういう点に對しましては、いま御指摘のようには、名前とはちがくいたしまして、そういうふうななりに騒音料というふうなもの、これを料金にするのか、あるいは別建てにするのか、いろいろまた検討してまいらなければならぬだろうと思ひますが、そういうふうなことの

検討を命じて、ただいま検討している最中でございます。

○兄玉委員 先ほど環境庁長官からもお伺いしたわけですが、何といたしまして、今後の航空行政の中で騒音ということに對する住民の反発が非常に強まっておりますが、それにはやはり航空機自体の改良あるいは絶対的な便数の削減、この二つがきわめて重要であります。しかしながら、相對的に、大阪空港の例をとりまして、回数減つても飛行機を利用する客は減らないという一つの非常にむずかしい問題が提起されているわけでございますが、特にこのような航空機の利用事情という面と騒音対策という点からは、これは相對立する関係になるわけでありまして、そういう場合には、騒音の対策を最も重視するならば、このような航空機利用の増大に伴う対応策を当然考えなくては行けない、いわゆる代替輸送ということを考えては行けない、長官にお伺いしました例の総合的な交通体制ということをこの際真剣に考えていかなければ、今後の根本的な解決はなかなかできないと思ひますが、このようないわゆる代替輸送対策、そして騒音と飛行機の需要に對するところの対策、この点についての見解をお伺いしたいと思います。

○徳永国務大臣 御指摘のようには、需要の充足と公害の問題は二律相反するものでござい

ます。この点につきましては、需要はもう一カ月前の予約で一ぱいだというような状況下にあるわけでありまして、私どもはやはり総合的な立場から、新幹線という代替輸送を持っておるわけでございますから、そういうふうなものも十分考慮に入れています。総合的な騒音対策に真剣に取り組んでいくつもりでござい

ます。

○兄玉委員 いま大臣の答弁で、特に新幹線等の対策ということが言われたわけでございますが、これにいたしまして、現在名古屋、大阪、神戸あるいは福岡、こういうところで特に新幹線公害の問題が提起されておるわけでありまして、この問題についても、この際根本的な対策を考えな

れども、今後、たとえば資本金等の増資あるいはこのような機構の運営、こういったこと等はどうか、いふふうになっているのか、お伺いいたします。

○棚橋説明員　お答えします。

周辺整備機構の出資金は、一応一般管理費をまかなうための基金的なものということで考えております。それから将来の問題でございますけれども、先生御指摘のように、事業規模が非常に増大をいたしまして、一般管理費の關係から増資が必要

港についてはすでに欠陥空港である、そのために伊丹市長さんを含め、とにかく撤去を前提として周辺整備事業を行なうことには賛成である、こういうきわめて注目すべき発言をしておられるわけでありまして、現地の各地区におきましても、少々の金をもらふとかあるいは防音装置をしてもらふとか、そういうことよりも、まず撤去が前提である、その上で過渡的な周辺整備に対してはわれわれも賛成をするという意見が圧倒的だったと思うのでして、本法制定にあたりまして、きわめて重大な

の点については十分な配慮が必要であらうと思うのですが、大臣の御所見を承りたい。

もう一つついでに御質問いたします。今度深刻に考えましたことは、飛行場周辺で、特に豊中市等に行つた場合に、この騒音によって多くの住民の子供さんたちが、因果關係はまだ明確に解明されないけれども、このために鼻血を出していた、あるいはそのために人間としての機能が非常に行なわれないというふうな公害病といえますか、こういうふうなかわいそうな人たちが相当数おる、同時にまた、毎日の騒音に悩んでいる。ですから、この際われわれは、やはりこのような点について

そういふような点から考えますならば、先にと
申し上げましたように、このような地域のあるよ
うなかわいそうな住民の少なくとも病氣治療、医
療対策の基金として、こういう航空ビル等が相当
の利益金をあげている以上は、この機関からも当
然幾分かの基金を供出して、そういう対策を檢

「合併」を加え、「因る」を「よる」に、「但し」を「ただし」に改める。

第四十八條第一項中「商法第十六條」を「商法第百條及び第百三條(合名会社の合併関係)の規定は、組合の合併に、同法第百十六條」に、「第四十五條第一項第四号」を「第四十五條第一項第五号」に改める。

第五十四條第一項中「木船相互保險組合」を「小型船舶相互保險組合」に、「但し」を「ただし」に、「但書」を「ただし書」に改め、同法第五項中「木船相互保險組合」を「小型船舶相互保險組合」に改める。

第五十九條中「左の」を「次の」に改め、「参事」の下に「設立委員」を加え、同法第六号中「但書」を「ただし書」に、「の規定」を「又は第四十五條の四第二項ただし書の規定」に改める。

第六十條中第十四号を第十五号とし、第十三号の次に次の一号を加える。

十四 第四十五條の二又は第四十八條第一項において準用する商法第百條第一項若しくは第三項の規定に違反して組合の合併をしたとき。

(木船再保險法の廃止)

第二條 木船再保險法(昭和二十八年法律第六十五号)は、廃止する。

(木船再保險特別會計法の廃止)

第三條 木船再保險特別會計法(昭和二十八年法律第七十七号)は、廃止する。

附則

(施行期日)

第一條 この法律は、昭和四十九年四月一日から施行する。ただし、第三條、附則第七條から附則第九條まで、附則第十一條及び附則第十三條の規定は、昭和五十年四月一日から施行する。

(船主相互保險組合法の一部改正に伴う経過措置)

第二條 第一條の規定による改正前の船主相互保險組合法以下「旧法」という。による木船相互保險組合であつて、この法律の施行の際現に存

するものは、この法律の施行の日において、同條の規定による改正後の船主相互保險組合法(以下「新法」という。)による小型船舶相互保險組合となるものとする。

2 旧法の規定によつて木船相互保險組合に對してした処分又は旧法の規定によつて木船相互保險組合がした手続その他の行為は、新法の規定によつて小型船舶相互保險組合に對してした処分又は新法の規定によつて小型船舶相互保險組合がした手続その他の行為とみなす。

第三條 この法律の施行の際現にその名称中に小型船舶相互保險組合という文字又はこれに類似する文字を用いてゐる者については、新法第九條第二項の規定は、この法律の施行後六月間は、適用しない。

第四條 この法律の施行前に木船相互保險組合とその組合員との間に成立した保險契約に係る保險金の削減の認可については、旧法第四十三條第二項の規定は、この法律の施行後も、なおその効力を有する。

(木船再保險法の廃止に伴う経過措置)

第五條 この法律の施行前に政府と木船相互保險組合との間に成立した再保險關係に係る利益の還付及び再保險事業に関する事務費の繰入れについては、第二條の規定による廃止前の木船再保險法第八條の二及び第十六條の規定は、この法律の施行後も、なおその効力を有する。

2 前項に規定する再保險關係及び当該再保險關係に係る不服の審査については、なお従前の例による。

3 昭和五十年三月三十一日までは、木船再保險特別會計法第一條中「木船再保險法」とあるのは、「船主相互保險組合法の一部を改正する等の法律(昭和四十九年法律第 号)第二條の規定による廃止前の木船再保險法」とする。

(罰則に関する経過措置)

第六條 この法律の施行前にした行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。

(木船再保險特別會計法の廃止に伴う経過措置)

第七條 木船再保險特別會計の昭和四十九年度の収入及び支出並びに同年度以前の年度の決算については、なお従前の例による。

(木船再保險特別會計に属する権利義務の帰属)

第八條 第三條規定の施行の際木船再保險特別會計に属する権利義務は、政令で定めるところにより、一般會計に帰属するものとする。

2 前項の規定により一般會計に帰属した現金は、同會計の歳入とする。

(木船再保險特別會計の積立金の交付等)

第九條 政府は、木船再保險特別會計の昭和四十九年度末における第三條の規定による廃止前の木船再保險特別會計法第七條の積立金の額に相当する金額を、政令で定めるところにより、小型船舶相互保險組合に交付するものとする。

2 小型船舶相互保險組合は、前項の規定による交付があつたときは、当該交付があつた金額を租税特別措置法(昭和三十一年法律第二十六号)第五十七條の四第一項の異常危険準備金として当該交付があつた日を含む事業年度において積み立てなければならない。

3 前項の規定による積立てをした小型船舶相互保險組合の当該積立てをした事業年度の所得の金額の計算については、租税特別措置法第五十七條の四第一項中「政令で定めるところにより計算した金額」とあるのは、「政令で定めるところにより計算した金額に船主相互保險組合法の一部を改正する等の法律(昭和四十九年法律第 号)附則第九條第二項の規定により積み立てた金額を加えた金額」として、同項の規定を適用する。

(運輸省設置法の一部改正)

第十條 運輸省設置法(昭和二十四年法律第五十七号)の一部を次のように改正する。

第四條第一項第十五号の四及び第二十三條第一項第七号中「木船相互保險組合」を「小型船舶相互保險組合」に改める。

第三十八條第二項の表木船再保險審査会の項を削る。

第十一條 運輸省設置法の一部を次のように改正する。

第四條第一項第十五号の四中「認可し、及び木船再保險事業を行う」を「認可する」に改める。

第二十三條第一項第七号中「及び木船再保險事業」を削る。

(印紙税法の一部改正)

第十二條 印紙税法(昭和四十二年法律第二十三号)の一部を次のように改正する。

別表第二の表木船相互保險組合の項を削る。

(退職職員に支給する退職手当支給の財源に充てるための特別會計等からする一般會計への繰入及び納付に関する法律(昭和二十五年法律第六十二号)の一部を次のように改正する。

第一條中「木船再保險特別會計」を削る。

第十三條 退職職員に支給する退職手当支給の財源に充てるための特別會計等からする一般會計への繰入及び納付に関する法律(昭和二十五年法律第六十二号)の一部を次のように改正する。

理由

最近における木船の鋼船化の傾向に對処して木船相互保險組合による損害保險事業の対象に小型鋼船を加え、及び同組合の經營状況にかんがみ政府による再保險制度を廃止し、あわせて木船再保險特別會計の積立金を同組合に交付することとするとともに、船主相互保險組合の合併に関する規定を整備する等の必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

○徳永國務大臣 ただいま議題となりました船主相互保險組合法の一部を改正する等の法律案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

木船に関する保險は、昭和二十五年の船主相互保險組合法に基づいて設立された二つの木船相互保險組合が主として行なつてきておりますが、近年、木船の減少とともに両組合に對する保險の加入隻数も減少しております。このような傾向がそ

のまま推移すれば、両組合の木船再保険事業が保険事業の規模として適当でなくなるおそれがあり、組合員に対する保険サービスの維持も困難となると思われまゝ。したがって、保険集団の規模の拡大をはかるため、組合の保険対象に小型の鋼船を加えるとともに、組合の合併の道を開くことによりその基盤強化をはかることが必要であると考へられます。

一方、国による木船再保険制度は、両組合の発足初期において、その保険能力の支援をはかることを目的として昭和二十八年に創設されたものでありますが、その後、木船の事故率は比較的低く、両組合合計の純保険収支は黒字を続けてまいりました。この結果両組合の異常危険準備金は約二億七千万円に達し、今後万一異常事態が発生してもこれにより対処し得るものと判断されます。したがって、国再保険制度は十分にその使命を果たし終えたと考へられますので、これを廃止するとともに、約一億四千万円の木船再保険特別会計の積立金を組合に交付することにより、組合の保険能力の一層の強化をはかうとするものであります。

次に、改正案のおもな内容につきまして御説明申し上げます。

第一に、船主相互保険組合法の一部を改正いたしまして、「木船相互保険組合」を「小型船相互保険組合」に改め、その保険事業の対象に総トン数三百トン未満の小型鋼船を加えるとともに、新たに組合の合併の規定を設けることとしております。

第二に、木船再保険法及び木船再保険特別会計法を廃止するとともに、木船再保険特別会計の積立金を同会計廃止の際、組合に交付する旨の規定を置くこととしております。

以上が、この法律案を提案する理由であります。何とぞ、慎重御審議の上、すみやかに御賛成いただきますようお願い申し上げます。

○三池委員長 以上で提案理由の説明は終わりました。

次回は、明六日午前十時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。
午後四時五十分散会