

三種区域に所在する土地についても、できる限り、緑地帯その他の緩衝地帯として整備されるよう適当な措置をとるものとする。

(空港周辺整備計画)

第九條の三 空港整備法(昭和三十一年法律第八十号)第二條第一項に規定する第一種空港又は第二種空港であり、その周辺地域について第一種区域が指定されている特定飛行場で、当該第一種区域が市街化されており、又は市街化するに予想されるため、その区域について、新たに航空機の騒音による障害が発生することを防止し、又は航空機の騒音により生ずる障害を軽減し、あわせて生活環境の改善に資するための計画的な整備を促進する必要があると認められるものは、政令で周辺整備空港として指定する。

2 前項の指定があつたときは、当該周辺整備空港に係る第一種区域を管轄する都道府県知事は、当該周辺整備空港の設置者と協議して、次の事項について空港周辺整備計画を策定し、運輸大臣の承認を受けなければならない。ただし、当該周辺整備空港の設置者が運輸大臣であるときは、運輸大臣の承認を受けることを要しない。

一 第三号イ及びロに掲げる整備を行なうための第一種区域に所在する土地の取得に関する事項

二 第一種区域内から住居を移転する者の住宅等の用に供する土地の取得及び造成その他前号に掲げる事項の実施を促進するための措置に関する事項

三 第一号に掲げる事項の実施により取得された土地その他周辺整備空港の設置者、地方公共団体又は次章の規定による空港周辺整備機構が所有する第一種区域に所在する土地についての次に掲げる整備に関する事項

イ 緑地帯その他の緩衝地帯とするための整備

ロ その他航空機の騒音によりその機能が害されるおそれの少ない施設の用に供するための整備

四 前号に掲げる事項の実施により整備された土地の管理又は処分に関する事項

五 前各号に掲げる事項の実施主体に関する事項

3 前項の場合において、当該周辺整備空港に係る第一種区域を管轄する都道府県知事が二以上あるときは、当該都道府県知事が共同して空港周辺整備計画を策定するものとする。

4 第二項の空港周辺整備計画は、公害防止計画、都市計画その他の環境の保全又は地域の振興若しくは整備に関する国又は地方公共団体の計画に適合したものでなければならない。

第十八條の見出しを削り、同条第一項中「第三條第三項を」第三條第二項に改め、同条を第六十八條とし、第十七條の次に次の二章及び章名を加える。

第三章 空港周辺整備機構

第一節 総則

(目的)

第十八條 空港周辺整備機構は、周辺整備空港の周辺地域において空港周辺整備計画を実施する等によりその地域における航空機の騒音により生ずる障害の防止及び軽減を図り、あわせて生活環境の改善に資することを目的とする。

(法人格)

第十九條 空港周辺整備機構(以下「機構」という。)は、法人とする。

(数)

第二十條 機構は、周辺整備空港ごとに一を限り、設立されるものとする。

(資本金)

第二十一條 機構の資本金は、その設立に際し、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。

2 機構は、必要があるときは、運輸大臣の認可を受けて、その資本金を増加することができる。

3 政府及び関係地方公共団体は、前項の規定により機構がその資本金を増加するときは、機構に出資することができる。

4 機構に出資しようとする地方公共団体は、自治大臣の承認を受けなければならない。

(名称)

第二十二條 機構は、その名称中に当該機構に係る周辺整備空港の名称を表す文字及び周辺整備機構という文字を用いなければならない。

2 機構でない者は、その名称中に空港周辺整備機構という文字を用いてはならない。

(登記)

第二十三條 機構は、政令で定めるところにより、登記しなければならない。

2 前項の規定により登記しなければならない事項は、登記の後でなければ、これをもつて第三者に対抗することができない。

(民法の準用)

第二十四條 民法(明治二十九年法律第八十九号)第四十四條及び第五十條の規定は、機構について準用する。

第二節 設立

(発起人)

第二十五條 機構を設立するには、関係地方公共団体の長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十人以上が発起人となることを必要とする。

2 発起人は、定款及び事業計画書を作成し、関係地方公共団体に対し機構に対する出資を募集しなければならない。

3 前項の事業計画書に記載すべき事項は、運輸省令で定める。

(設立の認可等)

第二十六條 発起人は、前条第二項の規定による募集が終わつたときは、定款及び事業計画書を運輸大臣に提出して、設立の認可を申請しなければならない。

第二十七條 運輸大臣は、設立の認可をしようとするときは、前条の規定による認可の申請が次の各号に適合するかどうかを審査して、これをしなければならぬ。

一 設立の手續並びに定款及び事業計画書の内

容が法令の規定に適合するものであること。

二 定款又は事業計画書に虚偽の記載がないこと。

三 空港周辺整備計画を適切に実施する計画を有し、かつ、その計画を確実に遂行するに足る経理的及び技術的な基礎を有すると認められること。

四 前号に定めるもののほか、事業の運営が健全に行なわれ、周辺整備空港の周辺地域における航空機の騒音により生ずる障害の防止及び軽減並びに生活環境の改善に資することが確実にであると認められること。

第二十八條 運輸大臣は、前条の規定により認可をしたときは、遅滞なく、発起人が推薦した者のうちから、機構の理事長となるべき者及び監事となるべき者を指名する。

2 前項の規定により指名された理事長となるべき者及び監事となるべき者は、機構の成立の時において、それぞれ第三十四條第一項の規定により理事長及び監事に任命されたものとする。

(事務の引継ぎ)

第二十九條 前条第一項の規定により理事長となるべき者が指名されたときは、発起人は、遅滞なく、その事務を理事長となるべき者に引き継がなければならない。

2 理事長となるべき者は、前項の規定による事務の引継ぎを受けたときは、遅滞なく、政府及び出資の募集に応じた地方公共団体に対し、第二十一條第一項の規定による出資金の払込みを求めなければならない。

(設立の登記)

第三十條 理事長となるべき者は、前条第二項の規定による出資金の払込みがあつたときは、遅滞なく、政令で定めるところにより、設立の登記をしなければならない。

2 機構は、設立の登記をすることによつて成立する。

第三節 管理

(定款記載事項)

第三十一条 機構の定款には、次の事項を記載しなければならない。

一 目的

二 名称

三 事務所の所在地

四 資本金、出資及び資産に関する事項

五 役員に関する事項

六 評議員会に関する事項

七 業務及びその執行に関する事項

八 財務及び会計に関する事項

九 定款の変更に関する事項

十 公告の方法

2 機構の定款の変更は、運輸大臣の認可を受けなければ、その効力を生じない。

(役員)

第三十二条 機構に、役員として、理事長一人、理事五人以内及び監事一人を置く。

(役員の職務及び権限)

第三十三条 理事長は、機構を代表し、その業務を総理する。

2 理事は、定款で定めるところにより、理事長を補佐して機構の業務を掌理し、理事長に事故があるときはその職務を代理し、理事長が欠員のときはその職務を行なう。

3 監事は、機構の業務を監査する。

(役員の任期)

第三十四条 理事長及び監事は、運輸大臣が任命する。

2 理事は、運輸大臣の認可を受けて、理事長が任命する。

(役員任期)

第三十五条 役員の任期は、三年とする。ただし、補欠の役員の任期は、前任者の残任期間とする。

2 役員は、再任されることが出来る。

(役員欠格事項)

第三十六条 次の各号の一に該当する者は、役員となることができない。

一 政府又は地方公共団体の職員(非常勤の者を除く。)

二 物品の製造若しくは販売若しくは工事の請負を業とする者であつて機構と取引上密接な利害関係を有するもの又はこれらの者が法人であるときはその役員(いかなる名称によるかを問はず、これと同等以上の職権又は支配力を有する者を含む。)

三 前号に掲げる事業者の団体の役員(いかなる名称によるかを問はず、これと同等以上の職権又は支配力を有する者を含む。)

(役員解任)

第三十七条 運輸大臣又は理事長は、それぞれその任命に係る役員が次の各号の一に該当するに至つたときは、その役員を解任しなければならない。

2 運輸大臣又は理事長は、それぞれその任命に係る役員が次の各号の一に該当するときは、その役員を解任することができる。

一 心身の故障のため職務の執行に堪えないと認められるとき。

二 職務上の義務違反があるとき。

3 理事長は、前項の規定により理事を解任しようとするときは、運輸大臣の認可を受けなければならない。

(役員兼職禁止)

第三十八条 役員は、営利を目的とする団体の役員となり、又は自ら営利事業に従事してはならない。ただし、運輸大臣の承認を受けたときは、この限りでない。

(代表権の制限)

第三十九条 機構と理事長との利益が相反する事項については、理事長は、代表権を有しない。

この場合には、監事が機構を代表する。

(評議員会)

第四十条 機構に、業務方法書の変更、毎事業年度の予算及び事業計画その他機構の運営に関する重要事項を審議する機関として、評議員会を置く。

2 評議員会は、評議員十人以内で組織する。

(評議員)

第四十一条 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、運輸大臣の認可を受けて、理事長が任命する。

2 第三十五条並びに第三十七条第二項及び第三項の規定は、評議員について準用する。

(職員任命)

第四十二条 機構の職員は、理事長が任命する。

(役員及び職員公務員たる性質)

第四十三条 役員及び職員は、刑法(明治四十年法律第四十五号)その他の罰則の適用については、法令により公務に従事する職員とみなす。

第四節 業務

(業務)

第四十四条 機構は、第十八条の目的を達成するため、次の業務を行なう。

一 空港周辺整備計画に基づき、緑地帯その他の緩衝地帯の造成、管理及び譲渡を行なうこと。

二 空港周辺整備計画に基づき、航空機の騒音によりその機能が害されるおそれの少ない施設の用に供する土地の造成、管理及び譲渡を行なうこと。

三 周辺整備空港の設置者又は地方公共団体の委託により前二号に掲げる業務を行なうこと。

四 空港周辺整備計画に基づき、周辺整備空港に係る第一種区域内から住居を移転する者のための住宅等の用に供する土地の造成、管理及び譲渡並びに住宅等の取得、管理及び譲渡を行なうこと。

五 前各号に掲げるもののほか、空港周辺整備計画の実施に関する業務を行なうこと。

六 周辺整備空港の設置者の委託により、第九条第一項の規定による建物等の移転又は除却により生ずる損失の補償及び同条第二項の規定による土地の買入れに関する事務を行なうこと。

七 前各号に掲げる業務に附帯する業務を行なうこと。

八 前各号に掲げるもののほか、第十八条の目的を達成するために必要な業務を行なうこと。

2 機構は、前項第八号に掲げる業務を行なおうとするときは、運輸大臣の認可を受けなければならない。

(業務方法書)

第四十五条 機構は、業務の開始前に、業務方法書を作成し、運輸大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

2 業務方法書に記載すべき事項は、運輸省令で定める。

第五節 財務及び会計

(事業年度)

第四十六条 機構の事業年度は、毎年四月一日に始まり、翌年三月三十一日に終わる。

(予算等の認可)

第四十七条 機構は、毎事業年度、予算、事業計画及び資金計画を作成し、当該事業年度の開始前に、運輸大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

(財務諸表)

第四十八条 機構は、毎事業年度、財産目録、貸借対照表及び損益計算書(以下「財務諸表」という。)を作成し、当該事業年度の終了後三月以内に運輸大臣に提出して、その承認を受けなければならない。

2 機構は、前項の規定により財務諸表を運輸大臣に提出するときは、これに、当該事業年度の事業報告書及び予算の区分に従い作成した決算報告書並びに財務諸表及び決算報告書に関する監事の意見書を添付しなければならない。

(出資者に対する書類の送付)

第四十九条 機構は、第四十七条の認可又は前条第一項の承認を受けたときは、当該認可に係る予算、事業計画及び資金計画又は当該承認に係る

る財務諸表を機構に出資した地方公共団体に送付しなければならない。

(利益及び損失の処理)

第五十条 機構は、毎事業年度、損益計算において利益を生じたときは、前事業年度から繰り越した損失をうめ、なお残余があるときは、その残余の額は、積立金として整理しなければならない。

2 機構は、毎事業年度、損益計算において損失を生じたときは、前項の規定による積立金を減額して整理し、なお不足があるときは、その不足額は、繰越欠損金として整理しなければならない。

(借入金)

第五十一条 機構は、資金の借入れ(借換えを含む。)をしようとするときは、運輸大臣の認可を受けなければならない。

(空港周辺整備債券)

第五十二条 機構は、運輸大臣の認可を受けて、当該機構に係る周辺整備空港の名称を冠した周辺整備債券(以下「債券」という。)を発行することができる。

2 債券の債権者は、当該債券に係る機構の財産について他の債権者に先だつて自己の債権の弁済を受ける権利を有する。

3 前項の先取特権の順位は、民法の規定による一般の先取特権に次ぐものとする。

4 機構は、運輸大臣の認可を受けて、債券の発行に関する事務の全部又は一部を銀行又は信託会社に委託することができる。

5 商法(明治三十二年法律第四十八号)第三百九条から第三百一十一条までの規定は、前項の規定により委託を受けた銀行又は信託会社について準用する。

6 前各項に定めるもののほか、債券に関し必要な事項は、政令で定める。

(債務保証)

第五十三条 政府は、法人に対する政府の財政援助の制限に関する法律(昭和二十一年法律第二

十四号)第三条の規定にかかわらず、国会の議決を経た金額の範囲内において、機構の長期借入金又は債券に係る債務について保証することができる。

(償還計画)

第五十四条 機構は、毎事業年度、長期借入金及び債券の償還計画をたてて、運輸大臣の認可を受けなければならない。

(資金の貸付け)

第五十五条 政府は、予算の範囲内において、機構に対し、第四十四条第一項第二号及び第四号に掲げる業務に要する経費に充てる資金を無利子で貸し付けることができる。

(余裕金の運用)

第五十六条 機構は、次の方法による場合を除くほか、業務上の余裕金を運用してはならない。

- 一 国債その他運輸大臣の指定する有価証券の取得
- 二 銀行への預金又は郵便貯金
- 三 信託業務を営む銀行又は信託会社への金銭信託
- (給与及び退職手当の支給の基準)

第五十七条 機構は、役員及び職員に対する給与及び退職手当の支給の基準を定めようとするときは、運輸大臣の承認を受けなければならない。

(運輸省令への委任)

第五十八条 この法律に規定するもののほか、機構の財務及び会計に関し必要な事項は、運輸省令で定める。

第六節 監督

(監督命令)

第五十九条 運輸大臣は、この法律を施行するため必要があると認めるときは、機構に対し、その業務に関し監督上必要な命令をすることができ

(報告及び検査)

第六十条 運輸大臣は、この法律を施行するため必要があると認めるときは、機構に対しその業

務に関し報告をさせ、又はその職員に、機構の事務所その他の事業場に立ち入り、業務の状況若しくは帳簿、書類その他の物件を検査させることができる。

2 前項の規定により立入検査をする場合においては、当該職員は、その身分を示す証票を携帯し、かつ、関係者の請求があるときは、これを提示しなければならない。

3 第二項の規定による立入検査の権限は、犯罪捜査のために認められたものと解釈してはならない。

第七節 補則

(解散)

第六十一条 機構の解散については、別に法律で定める。

(大蔵大臣との協議)

第六十二条 運輸大臣は、次に掲げる場合には、大蔵大臣に協議しなければならない。

- 一 第二十一条第二項、第四十四条第二項、第四十五条第一項、第四十七条、第五十一条、第五十二条第一項若しくは第四項又は第五十四条の認可をしようとするとき。
- 二 第四十八条第一項又は第五十七条の承認をしようとするとき。
- 三 第五十六条第一号の規による指定をしようとするとき。
- 四 第五十八条の運輸省令を定めようとするとき。

(他の法令の準用)

第六十三条 不動産登記法(明治三十二年法律第二十四号)及び政令で定めるその他の法令の適用については、政令で定めるところにより、機構を国の行政機関又は地方公共団体とみなして、これらの法令を準用する。

第四章 雑則

(騒音障害の防止に関する配慮)

第六十四条 地方公共団体は、特定飛行場以外の公共用飛行場についても、当該飛行場に係る航空輸送需要の動向、その周辺地域における市街

化の進展等の状況にかんがみ、当該周辺地域において航空機の騒音により生ずる障害が著しくなると予想される場合においては、当該周辺地域についての振興又は整備に関する施策の策定及び実施にあつては、できる限り、航空機の騒音により生ずる障害の防止について配慮するものとする。

2 国は、地方公共団体が前項に規定する施策に基づき航空機の騒音により生ずる障害の防止について配慮した措置を講ずるときは、その措置のため必要な資金の確保その他の援助に努めるものとする。

(関係地方公共団体の長からの意見聴取等)

第六十五条 運輸大臣は、第三条第一項の規定により航空機の航行の方法を指定し、又は第八条の二、第九条第一項若しくは第九条の二第一項の規定により区域を指定しようとするときは、あらかじめ、当該指定に係る飛行場の周辺地域を管轄する都道府県知事の意見をきかなければならない。

2 都道府県知事は、第九条の三第二項の規定により空港周辺整備計画を策定しようとするときは、あらかじめ、関係市町村長の意見をきくとともに、関係行政機関の長に協議しなければならない。

(運輸省令への委任)

第六十六条 この法律に規定するもののほか、この法律の実施のため必要な手続その他の事項は、運輸省令で定める。

(経過措置)

第六十七条 この法律の規定に基づき政令又は運輸省令を制定し、又は改廃する場合においては、それぞれ、政令又は運輸省令で、その制定又は改廃に伴い合理的に必要と判断される範囲内において、所要の経過措置(罰則に関する経過措置を含む。)を定めることができる。

第五章 罰則

本則に次の三条を加える。
第六十九条 第六十条第一項の規定による報告を

せず、又は虚偽の報告をした場合には、その違反行為をした機構の役員又は職員は、五万円以下の罰金に処する。

2 第六十条第一項の規定による検査を拒み、妨げ、又は忌避した者は、五万円以下の罰金に処する。

第七十条 次の各号の一に該当する場合には、その違反行為をした機構の役員は、三万円以下の過料に処する。

一 第三章の規定により運輸大臣の認可又は承認を受けなければならない場合において、その認可又は承認を受けなかつたとき。

二 第二十三条第一項の規定による政令に違反して登記することを怠つたとき。

三 第四十四条第一項に規定する業務以外の業務を行つたとき。

第七十一条 第二十二條第二項の規定に違反した者は、一万円以下の過料に処する。

附 則

(施行期日)

第一条 この法律は、公布の日から起算して三月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。

(経過措置)

第二条 改正前の第九條第一項の規定に基づき定められている政令は、改正後の同項の規定に基づき区域の指定に係る政令として定められたものとみなし、この法律の施行の際現に改正前の同項の規定により指定されている区域は、改正後の同項の規定により指定された区域とみなす。この場合において、改正後の同項の規定の適用については、当該区域の指定の時は、改正前の同項の規定により当該区域が指定された時とする。

2 この法律の施行の際現にその名称中に空港周辺整備機構という文字を用いている者については、改正後の第二十二條第二項の規定は、この法律の施行後六月間は、適用しない。

3 機構の最初の事業年度は、改正後の第四十六

条の規定にかかわらず、その成立の日に始まり、翌年三月三十一日に終わるものとする。

4 機構の最初の事業年度の子算、事業計画及び資金計画については、改正後の第四十七條中「当該事業年度の開始前に」とあるのは、「機構の成立後遅滞なく」とする。

(地方税法の一部改正)

第三条 地方税法(昭和二十五年法律第二百二十六号)の一部を次のように改正する。

第七十二条の四第一項第三号中「下水道事業センター」の下に「空港周辺整備機構」を加える。

第七十三条の四第一項第十九号の次に次の一号を加える。

十九の二 空港周辺整備機構が公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律(昭和四十二年法律第百十号)に規定する業務の用に供する不動産で政令で定めるもの

第五百八十六條第二項第二十三号中「第九條第三項」を「第九條第二項」に改める。

(租税特別措置法の一部改正)

第四条 租税特別措置法(昭和三十一年法律第二十六号)の一部を次のように改正する。

第三十四條第二項第二号及び第六十五條の三第一項第二号中「第九條第三項」を「第九條第二項」に改める。

(所得税法の一部改正)

第五条 所得税法(昭和四十年法律第三十三号)の一部を次のように改正する。

別表第一第一号の表中軽自動車検査協会の項の前に次のように加える。

空港周辺整備機構 公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律(昭和四十二年法律第百十号)

(法人税法の一部改正)

第六条 法人税法(昭和四十年法律第三十四号)の一部を次のように改正する。

別表第一第一号の表中軽自動車検査協会の項の前に次のように加える。

空港周辺整備機構 公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律(昭和四十二年法律第百十号)

(印紙税法の一部改正)

第七条 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。

別表第二中軽自動車検査協会の項の前に次のように加える。

空港周辺整備機構 公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律(昭和四十二年法律第百十号)

(登録免許税法の一部改正)

第八条 登録免許税法(昭和四十二年法律第三十五号)の一部を次のように改正する。

別表第二中環境衛生金融公庫の項の次に次のように加える。

空港周辺整備機構 公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律(昭和四十二年法律第百十号)

(新東京国際空港公団法の一部改正)

第九条 新東京国際空港公団法(昭和四十年法律第百十五号)の一部を次のように改正する。

第二十条第一項第四号中「前三号」を「前各号」に改め、同号を同項第五号とし、同項第三号の次に次の一号を加える。

四 新東京国際空港の周辺における航空機の騒音等により生ずる障害を防止し、損失を補償するため、騒音防止工事等を行なう者に対する助成、住居を移転する者に対する損失の補償、緩衝地帯の整備のための土地等の取得、造成、管理及び譲渡その他の必要な業務を行なうこと。

第二十五号)の一部を次のように改正する。

第一条第一項中「当該事業」を「空港の周辺における航空機の騒音により生ずる障害の防止等に関する事業並びにこれらの事業」に改め、「交付」の下に「及び資金の貸付け」を加える。

第三条第一項中「納付金」の下に「貸付金の償還金」を加える。

(運輸省設置法の一部改正)

第十一条 運輸省設置法(昭和二十四年法律第百五十七号)の一部を次のように改正する。

第四条第一項第四十四号の七の三の次に次の一号を加える。

四十四の七の四 空港周辺整備機構を監督すること。

第二十八條の二第一項第十号の四の次に次の二号を加える。

十の五 公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律(昭和四十二年法律第百十号)の施行に関すること。

十の六 空港周辺整備機構に関すること。

理由

最近における飛行場周辺の航空機の騒音により生ずる障害の実態にかんがみ、住宅の騒音防止工事に対する助成、航空機の騒音により生ずる障害を防止し、生活環境の改善に資するための周辺地域における緑地等の整備に関する計画及びこれを実施するための空港周辺整備機構の設立等について定める必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

○三池委員長 本案についての提案理由の説明は、お手元に配付してあります資料により御了承願うこととし、直ちに質疑に入ります。

この際、御質疑なさる各委員に申し上げます。関係委員長と協議の上、質疑時間等申し合わせしておりますので、何とぞ御協力をお願い申し上げます。

ます。

なお、政府当局も答弁は簡潔にお願いいたします。

質疑の通告がありますので、順次これを許します。石井一君。

○石井委員 大阪空港の公害訴訟の判決がもう二十七日に出ようといましておるわけでございまして、仄聞するところ、たいへん見通しはよくない、国が敗訴する可能性も非常にあるというふうには私に伺っております。時間が限られておりますので、こういう問題にあまり時間を費やしたくないわけでございますけれども、国はこの裁判の結果どのように対処しようとしておるのか。それに対する覚悟はできておるのか。まずこの点について伺いをしてみたいと思います。

○増岡政府委員 まだあと数日の後に判決が下るわけでございすけれども、いま私も行政当局といましては、その判決の予測を立てまして、それについてお話を申し上げる立場にないと思っております。しかし、いろいろな対策、あるいはまた裁判のあるなしにかかわらず、音源対策並びに周辺対策につきましては、今後とも、これまでもそうございすけれども、十分に対処してまいりたいと思ひます。

○石井委員 結果が出ておらないから、いまこの時点で明確な答弁をされることは非常にむずかしいと思ひますが、結果が出てから対処するというのは、やはりこれだけ被害の大きい住民の心情を考えると、これはたいへんなことになる。したがって、相当長期的にいろいろの可能性というものを考えて御処置をなさなければいかぬと思つておるわけでございすけれども、もう少し、たとえばこういうことも考えておるといふようなことが、この時点で言えることがありましたら、また控訴をすることがあるという点についても何か国としてのお考えがありましたら、ひとつ伺ひしておきたいと思ひます。

○増岡政府委員 伊丹空港につきましては、従来から私どもといしましては、騒音の一日の総量

の減少といひますか、一機当たりの騒音を下げることで、並びにできれば便数の削減ということも考へております。そのために低騒音でございす大型ジェット機を投入することによって便数を減らすということも考へておるわけでございす。また地元との協議も始めておるところでございす。

それから、ただいま御審議をいただいております法律の改正その他によりまして、周辺整備あるいは音源対策というものが十分にやつていかなければならないと思ひます。

訴訟につきましては、先ほど申し上げたとおりでございすので、御容赦願ひたいと思ひます。

○石井委員 三木環境庁長官が御出席でございすが、昨年環境庁告示の百五十四号で航空機に対する基準を提示されております。たいへんきびしい基準だと、その点では非常に高く評価されておるわけでございすけれども、それと対応して、いま審議をいたしておりますいわゆる騒音防止法の改正にはまことにたいへんであるということを持ていくのにはまことにたいへんであるというのを痛感せざるを得ません。特に万博の時点で一本滑走路をふやすだけでも、当局はたいへん苦勞をされたわけでございすけれども、今度の五年までの期限内における処置、十年以内の処理するべきもの、その三段階のゾーニングというふうなものをこの基準に合わせてやろうと思へば、これは至難のわざではないか、こういうふうな感じもいたすわけでございすけれども、環境庁長官は、この法律をごらんになって、この基準に合うものがこの法律の内において当然実施可能である、こういうふうにお考えでございすか。また、この基準に違反した場合には、もちろんきびしくこれに對しての監視を続けられると言われるわけですか。この法律に關して、いまの基準と照らし合はしてどういふ御感想をお持ちでございすか。

○三木國務大臣 静けさというのに對して非常に關心が高まつておる。市民生活における環境保全の中の一つの大きな重要な項目になつてきておるわけだ。伊丹やチューリッヒとかベルリンな

どの市街地における空港もありますけれども、そんなに世界のどこにもがしこにもあつた人口稠密の地域に空港があるわけではない。地域住民の人たちの騒音の被害というものは、われわれとしても十分にわかるわけでありまして、これは非常にきびしい基準ではあるけれども、しかし何か目標というものを定めていく。一方においてはエンジン改良も行なわれておるわけだ。世界的に騒音というものが問題になつて、ヨーロッパにおいても、アメリカにおいても、相当な資金と研究の陣容を投入してやつておるわけだ。そういうエンジン技術の開発というものも行なわれておりますし、また航空機の運航についても、いろいろなくふうもできるわけでありまして、非常にきびしいけれど、しかし一般の人々の精神的、肉体的健康を保持するために、これくらいの基準を守る必要があるとするとするならば、やはり一つの目標を掲げて、みななが努力をするということが必要なんです。なかなか十年後に七十五という国際水準まで持つていくということは容易ではないと思ひますが、一つの目標を掲げて努力することとが、一般地域住民の願つておる空港における静けさを保持するために必要であるわけでありまして、容易ならぬことを承知しながら、目標を設定したものでございす。

○石井委員 いま世論では、いわゆる空港の公共性という問題と住民の環境権ということが一つの争点になつておるわけでございすけれども、環境庁長官は、空港の公共性ということと、いわゆる環境権というものをどういふふうにお考へになりますか。

○三木國務大臣 むろん国際空港というものが必要であるという事態は否定できぬわけでありまして。関西の伊丹空港の場合も、新しい関西国際空港をつくらうという声もあるわけでありまして、そういう場合には、公共性と地域住民の願望とが両立できるような空港をつくるべきであると私は思ふのです。これからの新しい空港の立地については、こういうことを繰り返しておることは、公

共性があるからといって、地域住民の生活を犠牲にしてもいいという論は成り立たないわけでありまして、国際空港も必要である、地域住民の生活環境を守ることも必要であるとするならば、それを両立できるような新しい空港をつくるべきである。そういう空港ができるまでの間は、伊丹は国際空港でもあるわけですから、これをすぐに廃止してしまふというわけにはいかないわけだ。しかし、新しい空港は、それを両立させなければいかぬ。その新しい空港ができるまでの過渡的な事態は、運航の点においても、いろいろな面で、地域住民の被害をできるだけ低減するというような方法が考えられなければならぬ。そういう形で、過渡的にはできるだけそれを両立させるための努力をすることが必要である、こう考へております。

○石井委員 結局、環境基準を守つてこれにいろいろの措置をいたしましても、過渡的な措置であつて非常にむずかしい。抜本的にはやはり新しい両立する空港をつくらざるを得ない、こういうことにならうと思つてございすけれども、関西国際空港に對する答申というものがおくれにおくれておる。四十六年に諮問されておるわけで、もうすでに何年も前に答申が出ておらなければいけない。この重要な問題が、今日までおくれておる。まあ本年の七月に答申が出るということでございすから、そのおくれておる理由についてはこゝでとやかく申し上げませんけれども、答申が出ました後に具体的に事業着手までどういふ方法論を考へておられるのか。これはもうすみやかに解決をしなければいかぬということでありまして、地元の情勢というのがますます混乱をきわめておるということでありまして。時間がありませんので、ひとつ簡単に、答申が出てから空港を着手するまで何か月くらいかかつて、どういふ措置をどういふ順序でやろうとしておられるか、御回答いただきたと思ひます。

○増岡政府委員 航空局長にお答えいたさせます。

○寺井政府委員 お答え申し上げます。

した千葉港頭から東関東自動車道路の側道を経まして新空港に至りますルートが、鉄道、河川、道路等の横断工事に相当長期間を要すること、また、千葉市内の一部ルートについて沿道住民、千葉市当局との関係から工事を中断せざるを得ない状態になりまして、この本格的な本ルートの完成にはなお相当長期の期間を要するという状態になっております。

そこで、このために、この本格的なパイプラインに暫定的に変わるものとして、鹿島地区及び京葉地区から鉄道によりまして航空燃料を輸送し、成田の土屋というところから空港内まで暫定的にパイプラインを布設いたしまして航空燃料を補給するという計画を、四十七年の夏、公団が立てました。それで、運輸省、公団において関係機関の協力を得て、昨年末ようやく着工の段取りになった次第でございます。現在この暫定パイプラインの工事を鋭意進めております。また鹿島地区におきまして燃料取り扱い施設を設置する必要がございますが、これにつきまして千葉県知事の承認等が必要でございますし、また鉄道輸送につきまして、沿線の地元関係市町村からいろいろ安全対策について要望が出ております。これらの問題の解決に現在鋭意努力を続けているところでございます。

また、このほかに、御存じのように滑走路の南側に、反対派によって建設されました妨害鉄塔が二基ございまして、これも各方面の協力を得まして撤去をするという措置をとらなければなりませんので、この努力も続けております。

開港の時期がいつごろであるかという御質問でございますが、現在のところ確実にいつごろということとは申し上げられませんが、本年じゅうに何とか、開港したいということで、関係者一同努力をいたしておる次第でございます。

○中山(利)委員 この空港開港にあたって、地元に対してかなりの騒音対策、防音工作その他いろいろな対策が立てられていると思ひます。そうして今度のこの法改正によって、なお一層の対策

の充実がはかられると思ひますが、現在具体的にとどのような騒音対策がとられているか、簡単に申し上げますからお話し願ひたい。

○寺井政府委員 成田空港におきましては、現在いわゆる騒音防止法の規定に基づきまして空港周辺の学校等の防音工事の助成、共同利用施設の設置に対する助成、あるいは空港周辺の一定区域内の移転補償等を実施いたしております。

また、騒音が著しいと認められる地域につきましては、千葉県におきまして民家の防音工事を先行的に実施いたしております。

○中山(利)委員 この新空港周辺には、従来の羽田空港、あるいは米軍の飛行コース、あるいは自衛隊の下総基地、百里基地、それからそのほかにも龍ヶ崎、河内といったような民間の小さな飛行場があるわけでありまして、こういうものとの関連で飛行コース等が定められると思ひますけれども、この飛行コース等についてはすでにきまつているわけでございますか。

○寺井政府委員 ただいま御質問の新空港に関連いたします飛行コースにつきましては、千葉県、茨城県等にかかります内陸部分につきましては、まだ最終的に決定いたしておりませんが、考え方としては、航空機の航行の安全を確保いたしますとともに、できる限り、その内陸部分に住んでいらっしゃる住民の方々に、騒音の影響が少なくなるようなコースということで、目下検討をいたしております。

それから、新空港と百里飛行場の関係でございますが、当面はそれぞれの飛行場におきまして管制管轄区域を設けまして、お互いに独立した進入管制、ターミナルレーダー管制、飛行場管制等を実施する計画になっております。このために、両方の空港の出発進入経路を分離いたしまして、運航上は支障のないようにいたしたいというふうに考えております。

また、龍ヶ崎等の小型航空機につきましては、高度を制限するなどの措置をとりまして、新空港出入の航空機と完全に飛行空域を分けるということ

を考えております。

また、将来新空港の離着機が増大いたしますことを考えまして、百里空港の進入ターミナルレーダーを新空港で一元的に運用いたしまして、空域の有効的な活用ができるように計画をいたしております。

○中山(利)委員 この飛行コースの問題は、騒音対策以上に、危険防止、事故防止という点で重要だと思ひますので、ひとつ緊密な連携のもとに、地元の住民に不安を与えないように御配慮をいたしたいと思ひます。

そこで、ことしの一月に茨城県の新利根村の騒音対策委員会の方々が空港公団に陳情に参りました際に、公団のほうから、利根川の北側、茨城県のはうの側は、高度が五百メートルないし六百メートルに達するのでもう飛行機が転回可能で、利根川より北側へは飛行機が飛んでいかないと、そういうことで、騒音対策については考えていないというような説明を聞いてきたそうでありまして、この問題はその後訂正をされました。私もそのことは承知しておりますけれども、その後のことしの二月七日に、地元の十の市町村長さんたちが行ないました陳情などを見まして、やはりそういう前提のもとに、利根川から北へは飛んでこないでほしいといったような陳情が行なわれているわけでありまして、これは実際上非常に無理があるのではないかと。

そこでもし、私はしろうと考えでありますけれども、茨城県の南側、いま陳情をされている地域におきましては、飛行機の転回点その他になりまして、騒音もかなりきびしいのではないかと、ふうな考えを持っております。また、先ほど石井委員からお話がありましたように、環境庁基準のいわゆる七十五ホンというやつ、あれを前後する、七十五ホンに達しないから補償は要らないのだといったようなことではなくて、その前後の非常に騒音の影響を受ける地域がここに何カ村かできるということとは明白だろうと思ひますけれども、これに対する補償あるいは対策というようなもの

についてお伺いをしたいと思ひます。

○寺井政府委員 ただいま御指摘の利根川の北側の町村につきましては、成田空港の出発進入航空機によりまして、相当の騒音の影響があるというふうな考えております。これも当然のことながら、いわゆる騒音防止法に基づきます助成、補助は行なわなければなりませんし、また実際に飛行機が飛びだした後に精密なる測定等を行ないまして、必要な措置を講じていきたいというふうに考えております。

○中山(利)委員 ぜひそういうことで、愛情のある配慮をお願いをしたいと思ひます。

与えられた時間がありませんので、まとめてお願いやら質問やらをしたいと思ひますが、大臣もおいでになっておりますのでちよつと聞いていたいただきたいと思ひますが、この改正案を見ますと、周辺整備機構といったような、おそらく第三セクターみたいな形でこの周辺整備が行なわれると思ひますけれども、この問題については運輸委員会等で十分に詰められたことと思ひます。しかし、この空港の周辺整備といったような仕事の内容からいいますと、あまり見返りというものは期待できない。したがって地方公共団体に対する財政の圧迫といったものもかなり強くなるのではなからうかというふうな考えを持つわけでございまして、こういうものに対しましては十分な御配慮をいたしたい、ただでさえ貧弱な地方財政を圧迫しないように御配慮をいたしたいということ、それからもう一つは、先ほど申し上げましたが、各種の対策とか補償とかにつきましても、先ほど言いましたような、環境庁基準が七十五ホンであるからとか、距離がどうかからというふうなことで、そういう基準をたてて地方のいろいろな実情に対して配慮の欠けるような発言あるいは施策というふうなものが行なわれないうちに、十分に御協力をいたしたい。また、飛行コースの決定その他いろいろな周辺整備事業関係の施策等につきましては、すみやかに関係各町村長さんたちに少なくとも密接な御連絡をいたしたい。この三点を、

できるかできないか、大臣からひとつ御答弁をいただきたい。

○徳永国務大臣 地方財政に圧迫にならないような配慮をせよということでございます。御承知のように、いろいろな面で地方にもごやつかいにならなければならぬことがあると思いますが、その点につきましては、私どもその実情もよくわかっておりますから、今後十分検討しさらに努力をしてみたいと思います。

それから、おっしゃるように、ただ単一的な線引きによってその対策を進めるということだけじゃいかぬじゃないかというお話でございますが、地域住民の皆さんの立場に立つて、そういう点についても十分配慮してみたいと思います。

なお、いろんな施策を進める上には地方公共団体の皆さんの御協力を得なければならぬことが、土地利用の問題にしましては、立地規制の問題にいたしまして、たくさんございまして、そういう面につきましては遺漏のないような連絡と処置をとってまいりたいと思います。

○中山(利)委員 ありがとうございます。

もう一点だけ伺います。この整備事業のいろいろな基準につきましては、現在防衛施設が行なっております基地周辺の整備事業、あの仕事との関連といいますか、同じような基準でやられるのか、多少ニュアンスを異にしているのか、お伺いしたい。

○寺井政府委員 防衛庁のやっております基地周辺対策というものと運輸省航空局のやっております空港周辺の騒音対策というものは、騒音対策という面ではある程度同じでございますが、防衛庁の基地周辺対策というものは、いわゆる民生安定的な対策というものも含まれておりまして、この点が多少食い違っております。音の対策のやり方にいたしまして、防衛庁の空港周辺の騒音の地域のとり方、これは従来同じでございましたが、今回の法改正を機会にいたしまして、われわれはWECPNLという一つの尺度でもって騒音の程

度をはかろうといたしておりますが、防衛庁の航空機の場合には、民間航空機と違っていて、一定の方向から出入りをするというような性質でございませぬので、この音のコンターの描き方というようなものもおのずから違つてまいらうかと思ひます。

また、先ほど申しましたように民生安定的なものを当面含んでおりませぬけれども、たとえば公民館というようなものにつきましても、騒音対策の一環としてわれわれは取り上げていきたい。ただ、防衛庁が取り上げております中には、たとえば看護婦の養成学校というようなものもございまして、ここまではなかなかわれわれのほうの騒音対策としてはとっていけない。したがって、騒音関係につきましては同じ考え方では違つてまいっております。そういう実情にございまして、

〔三池運輸委員長退席、角屋公害対策並びに環境保全特別委員長着席〕

○角屋委員長 土井たか子君。

○土井委員 ただいまから私質問させていただきますが、与えられております時間がたいへんに短うございまして、そこで質問のほうも思い切りはしよつて質問をいたしますが、ひとつ端の御答弁をあらかじめ要望いたしておいて質問に入ります。

まず、昨年の七月この航空機騒音防止法改正案を国会に提出されるにあたりまして、運輸省航空局長名で、伊丹、豊中など大阪空港周辺自治体の同意を取りつづけたために出した文書がございまして、その中身はもう周知の中身でありまして、四十八年の七月九日という日付が打つてございまして、その中に「現大阪国際空港の将来のあり方については、新関西国際空港との関連において十分検討を要するものであるが、その開港時点にこれを撤去することをも含めて可及的速やかに検討するものとし、その検討に際しては地元公共団体の意思を十分尊重するものとする。」とございまして、これからしますと、大阪国際空港の撤去というこ

ともやはり考える必要があるということが御認識の中になければこういう文書は出ないはずで、お尋ねいたしますが、大阪空港を欠陥空港と運輸大臣はお考えであるかどうか、ひとつ端的なお答えをいただきます。

○徳永国務大臣 いろいろな問題を地域住民の皆さま方に、騒音等によって御迷惑をかけていることは、私が申し上げるまでもなく、申しわけないことだと思つております。が、需要の問題に對しましてどうこれを解決していくかということ、今日まで努力をしましてまいっておりますが、御指摘の通達につきましては私も承知いたしております。いまの時点で、それではすぐ撤去をする、新しい空港ができた全部やめるかどうかということ等につきましては、その時点で地域の皆さま方とも十分御相談し、また考えてまいりたいと思ひます。

○土井委員 全く答えになっていないんです。だから最初に要望を私は申し上げた。端的に欠陥空港とお認めになつてゐるのかどうか對してお答えがいただければそれでいいんです。いかがです。

○徳永国務大臣 いろいろな問題を含んでゐることは確かでございますが、必ずしも欠陥空港だといふふうにも考えておりません。

○土井委員 欠陥空港でないという側面は、一体それじゃどういふふうな根拠において御認識になつておるわけですか。その点にいたすに私は時間を費やしたくないのですが、一言だけまず御答弁いただいて次に行きましよう。

○徳永国務大臣 欠陥という意味でございましてけれども、どういふところをつかまえて欠陥かどうかという問題があると思ひます。騒音等において地域の住民の皆さま方にたいへんな御迷惑をかけておる、こういう点においては確かに問題を含んでおりますが、しからば欠陥空港かどうか明確に答えろ、一言で答えろということのお説のようでございますけれども、そういうことになりまして、先ほど来お答え申し上げておるとおりでございます。

う意味においては欠陥空港だということをお認めになりますね。それは先ほどの御答弁でも、たいへんに御迷惑をかけて申しわけなく思つてゐるといふふうな御答弁だったわけですから、そうして、きょうここに審議をいたしておりますこの法案の中身でおもなる問題は、やはり住民に對しての生活保全、環境保全という点じゃないでしょうか。そういう点から考えていきますと、いまの大阪国際空港が住民に對して与へてゐる影響、その結果どういふふうな状態になつてゐるかということ、これは運輸大臣はこの担当の行政最高責任者としてはつきり御存じのはずなであります。御存じなかつたらおかしい。したがって、住民に与へてゐる影響、つまり住民側からいふと、これによつてもたらされてゐるところの、いろいろな環境における住民生活の中身をこらんだいたとき、この空港には、その側面から考えれば、欠陥空港ということがはつきり言ひ切れるといふふうな側面があるのではないか、このことについてはどうお考えになりますか。

○徳永国務大臣 先ほど来申し上げておりますように、騒音問題につきましては、確かにこれは大きな問題をかかえておまして、そういう点においては、そういう面に欠陥のあることは私も認めております。その対策については、今日まであるいは今後においても十分なる配慮を払つてまいらなければならぬ、かように考えております。

○土井委員 住民の立場に立つて考えれば欠陥空港といふことをただいまお認めになつたわけでありまして、今回、この問題について審議をするにについては、公害の側面から空港の、住民に對して与へてゐるこの影響から考えますと、抜本的にやはり騒音発生源対策ということが中心課題だと私は考えてゐるのです。

そういう点からいいますと、昨年の十二月に環境庁を通じて中公審の答申に従つて出されております中身、これは言うまでもなく公害対策基本法に基づくところの中身でありますけれども、この中身をまずは完全実施していくための努力というも

のがやはりなければならぬ。これが肝心なところだろうと思うのです。しかし今回の法案を見ますと、その発生源対策という点がまことにあいまいであり、不十分であります。むしろ周辺の住民に対していろいろ対策をどういうふうにするか、立ちのきである、緑地帯、緩衝地帯を設ける、いわゆる地域に対しての再開発ということと合致した一つの周辺整備ということに重点が置かれていて、したがって、あとで公害対策そのものについての、この発生源ということに対してどういうふうな御認識がいま現にあるのか、これからなされるのかということについて伺いを進めたいと思いますが、それに先立って、運輸大臣御承知のとおり、住民の移転補償、国が出す補償額というものは、実際のところ、地価より大幅に安いということがいままでもわづわいのことであります。

移転補償事業というのは、国家予算がついたのが四十五年でありまして、事業に実際に着手をいたしましたのは四十六年。ところが、そのときには補償対象が約二万五千戸あった。ことしの一月までに移転交渉が成立した数はわずか百八十九件にしかすぎないわけでありまして、一体どこにこういうふうな非常に移転交渉成立の少ないという理由があるかという、一にも二にも地価よりも大幅に安い補償額に不備の原因がある。それから考えていきますと、今回、これはもうはや言うまでもございませぬ、WECPL九〇以上の地域は、この大阪空港周辺では伊丹、豊中、大阪、川西、池田、宝塚、尼崎、この各市にまたがる十三三平方キロ、家屋も人口にして考えてまいりますと八万六千九百七十人に及ぶわけであります。また、防音工事しなければならぬ八五以上の地域についても約十万人の人たちがいるわけでありまして、いま運輸省の空港周辺整備計画は、そういう点から考えてまいりますと、財政的に非常にむずかしいのじゃないかということが考えられます。

いま私があげました数値というのは、この空港

周辺関係十一市が寄りまして四十七年の暮れから約一年間かけて調査した結果出てきてはじき出された数であります。そういうことからしますと、この当初の補償事業というものが発足して以来、物価は御承知のとおり非常に高騰する一方でありまして、地価というものは非常に高くなっている。こういう点から考えて、今回の、財政的に裏づけがあるとは言いがた、この中身ではたしていいのかどうか、非常に心細い。心もとない。むしろこういうことからすると、まやかしの住民に対する言いわけにしかすぎないのじゃないかという声すら出てきているわけでありまして、運輸大臣、この点についてどういうふうな措置を講じようとなさっているか、伺いたいと思います。

○寺井政府委員 先生御指摘のように、この移転補償が予定どおり進まなかったという原因にはいろいろございしますが、特に買い取り価格というものが売り手と一致しなかったというののも一つの原因でございします。土地の価格につきましては、一般の公共用地の取得の場合と同様に扱っていかねばならないというのが原則でございまして、空港周辺の移転補償だけを例外とするという措置が非常にとりにくくございしました。しかしながら、できるだけ時価による修正等を行ないましてやってまいっておる次第でございします。第二には、移転先の代替地がなかなか獲得できなかった。代替地の価格にも問題がございしました。第三には、事務能力が十分でなかった、こういう理由から非常におくれておるのは事実でございします。そういうことから、今回、周辺整備機構というものによつて事務能力をあげ、代替地を安く造成をして移転先の確保につとめるといふ考え方で法案の改正をお願いしておる次第でございします。

資金手当てが十分かという点につきましては、御指摘のように不十分な面もあるかと存じますが、これは物価その他を勘案しながら、今後その財源の確保につとめ、最大限にこの実現に努力をしていきたいというふうに考えております。

○土井委員 そういふ抽象的な御答弁をいただい

ている間に、時間が非常にむだなんでありまして、将来、そういうことに対しては努力をしようと思ふというふうな御答弁なら、これは要らない。財政的な裏づけはこれで十分と考えていらつしやいますか、と私は運輸大臣にお尋ねをしている。特に参考人をお呼びしての御意見の中にもございしましたとおり、発生源者の負担というものはゼロであります。その意味も含めて、この予算に計上されつつある額の中身は大幅に変動する可能性もあるかという点も含めてひとつ御答弁いただきます。

○寺井政府委員 まず、二点についてお答えしたいと思います。発生源者の負担がゼロであるということは、必ずしも私もそういうふうに考えておりません。この空港整備計画というものは、特別会計の財源によつて実施されておまして、この特別会計の財源といたしましては、空港の着陸料、航行援助料、燃料税あるいは通行税の一部というようないくつかから成り立っております。やはり利用者が負担をしておるといふ意味で発生源者が負担をしておるといふ面もかなり大きいというふうなことであります。

第二の財源手当てでございしますが、これは騒音対策というものが今後非常に重要な問題になってまいります。これは何れも大阪の伊丹空港のみの問題ではございせん。全国的にこれを配慮していかなければならぬもので、こういう騒音対策に必要な特別な財源というものの手当ても今後実現していくと考えております。

○土井委員 それに時間を長く費やすわけにいかないので、いまの御答弁からしますと、発生源者が負担をまるでしていかぬというわけにはない。現にこういういさかじかだという御答弁であります。それはいまさらあらためて承るまでもなく、いままでそうだったのです。特に今回の法案で問題にされている周辺整備について、大幅な予算を計上して思い切つてやるということでありまして、新たに出發するぐらいのつもりでこの問題に対しては考え直していいと私は思っているのです。

そういうことに対して一休しい切った措置がとられる可能性があるのかないのか。この点からすると、いまのままじゃ非常に心もとないのです。以前と同じように、立ちのきをすすめてもなかなかそうはいかない。また、移転補償についていろいろ交渉を重ねても、なかなかうまく事が進まない。これの繰り返しだろうと私は思っている。したがって、こういうことに対して十分なる措置が講じられているかという点を見れば、これが十分でないという意味で私はお伺いしているわけでありまして、将来にわたつてこの中身を充足させていくつもりで、予算についても大幅な変動があり得るといふことが大臣のお考えの中にあるのか、その点をひとつお聞かせください。

○徳永国務大臣 御指摘の点につきましては、十分私も考えております。

○土井委員 周辺について十分考えていらつしやるといふことでありますから、十分に考えていらつしやるといふことになると、五千三百億を大幅にこすという場合もある、将来これに対しての国家予算をどれだけ投入してもひとつ住民の意思に沿いたいと考えている、こういうふうな御趣旨と理解していいわけですね。

○徳永国務大臣 できるだけ努力を積み重ねて、住民の皆さん方に御迷惑のかからないような努力をいたしてまいりたい、かように考えております。

○土井委員 これは環境庁の中公審による答申に従つていろいろ策を進められる。しかし、それではたして住民からすると、空港がない場所に居住をなすつていられる方と同様の快適な生活が営めるかという、と、それだけ策を講じて、空港があるところ、騒音にやはり悩まされるという毎日が続くわけでありまして、そういうことを考えています。いま運輸大臣のおっしゃつた、非常な決意をもってこれに臨みたいと言われるような意味、よしといたしますが、何としても問題になるのはや

は発生源対策じゃないか。いま運輸省は、発生源対策に対して一つ考えていらつしやるのは、大型機の乗り入れという問題があるようでありま

す。それで、大臣、大型機に切りかえていきたい、そういうことがあるようでありま

ところで、この大型機の問題については、四十七年の八月三十一日に覚書がございまして、これは大阪国際空港騒音対策協議会長あてに運輸省航空局のほうから出ている覚書でござい

ますが、中身は、大型機、ワイドボデー機の乗り入れについては同空港周辺住民の理解がない場合は行なわないという従来の方針は変えない、という趣旨のこと

がはつきりここに書かれてあります。御存じです。それからいまして、最近、騒音対策の一環として、新聞紙上でも、どうも大阪空港にも大型機の乗り入れが運輸省によって強く考えられて

いるらしいということが、住民の間ではいろいろ話題になっているわけでありま

す。そのやききに、実は伊丹空港周辺の各戸に入っております新聞の中の折り込み、最近こういうたいへんりっぱな折り込みが入ってきた。これは日本航空が入れている折り込みであります。中身は、一言で言うと、エアバス乗り入れ、ジャンボ機の乗り入れの住民に対するすめでありま

す。私はいくつかの問題に対して、住民に対してこういう新聞の中の折り込み、これもたいへん豪華なものであります。運輸省が全く知らないということ

は私には言われないと思つて。運輸大臣御承知のとおり、これは、日本航空株式会社法の十二条の二によつて考へてもこのことが言える。特にこの中身に対して、私はこまかい点はきよう一切申し上げるわけにはいきませんが、事実

に反する問題の記述がございまして、二点あげま

す。一つは、環境庁の「航空機騒音に係る環境基準に合致させるよう具体的な対策を実施する

のは運輸省で航空機騒音防止法の改正による「空港周辺整備機構」の発足、航空法の改正による航空機騒音証明制度の導入等の対策を実施し

ます。」と書いてある。まだこの法律、改正できておりませんよ。

ただいま審議中なんです。審議中ということ

は、この改正案が成立するか成立しないかわからないという段階じゃないですか。ましてや、このあ

とのほうに書いてある「航空法の改正」というのはこれから先にかかる問題であります。審議の途

上に乗るか乗らないかも正確に言えなければならい。こういう問題が、あたかもでき上がったよう

に書いてあるんですよ。この問題についてまず運輸大臣、どういふふうにお考えになりますか。

○徳永国務大臣 実は私、その新聞をまだ読んでおりませんし、いま御指摘のよう内容であるとするならば御指摘のとおりでございまして、まことに遺憾なことだと思ひます。

○土井委員 さらにもう一つ指摘しましう。もう一つの指摘の文面は「日本航空は年々二百億円近いお金を、通常の税金のほかに、特に空港整備特別会計に繰り入れており、空港周辺の対策費もこの会計の中から支出されていま

す。」二百億円の調べてみました。どこをどうしても二百億円のいのであります。四十七年度、これは四十八年度について言つと、まだ十二月までのことしか出ておりませんからこれは正確には言えない、まだ四十八年度は終わつておりませんからね。四十七年度についてだけ言つと、大体概算七十億程度であります。ここに書いてある数字は二百億と書いてあるんですよ。これは根も葉もないことな

んです。しかも、もう一つ言ひますと、これは基本的な問題、こういうふうなことをいつてゐる住民に対して宣伝をなさる。しかも正確なものならまだしも、それは一つの資料として意味があるかもしれ

ないけれども、中身はまことに正確な宣伝文をためにあの住民に対して流される。その日本航空が実は現に使つてゐる航空機についても、エンジンなどについてこれを騒音を減らしていく方向で努力をなすつてゐるのかと

いうと、必ずしもそうは言えないわけでありま

す。これまた日本航空でありますから、運輸大臣、運輸省に対して私はものを言つと

きに、責任が運輸大臣や運輸省にない

とは絶対に言わせませんよ。

それは絶対に言わせませんよ。

そういうことからいいますと、いま大阪空港で使用されている機種について調べてみた。DC9は、おそらく運輸大臣御承知だと思ひますが、ブラット・アンド・ホイットニー社のいわゆる8Dというエンジンを装備いたしております。いまその8DというエンジンはFAAの騒音証明にも合格してゐるというのを聞いております。騒音証明に合格してゐるのかという問題は、やがて審議されるかもしれない航空法の一部改正にひつかる問題であります。日航の現に就航させてゐるボーイング720、これは大阪空港で、いろいろタイムテーブルを調べてみますと二十八回離着陸をしてゐるわけでありま

すが、DC9と同じ8Dのエンジンを装備してゐるわけですから、この8Dのエンジンの中身は、FAAの基準値以下ではない、つまり騒音証明に合格してゐないのを取りつてゐるのです。飛行機全体をかえる必要はない、エンジンの部分だけをかえるということとは、これは技術的に可能なんですか。やううとすればできるのです。しかも日本航空は、日本航空株式会社法によつて、これをやろうとしたときは予算措置を要求できるわけでありま

す。しかも運輸省としては騒音対策に対しての責任がやはりあるわけですね。発生源対策についてしつかりやつておりますということをおしやるわけでありま

す。しかも最近、もう二十七日に判決を迎えるわけでありま

すが、大阪で地域の住民が国を相手どつてこの大阪空港の騒音公害、公害裁判を當々と続けている中身でも、国のほうは、発生源対策に対してこのように努力してゐるといふことをいつとも言はれる。そういう観点からすると、このありさまというのは、現に使用されてゐる飛行機についての努力のあとがない。これはまさにいまの大阪空港に対して、この騒音対策を十分に講じてないで、新空港建設ということをして住民に訴えられても、住民は納得しないのと同様でありま

す。現に使われている飛行機に対しての騒音対策、

騒音を押えていくための対策というものに対して、どれくらい誠意をもつて努力を払つていらつしやるかということ、みんな見ているのですよ。そういうことからい

ますと、大型機の乗り入れや大型化ということに対しての宣伝を幾らお金を使つておやりになつても、これは住民としては断じて納得する問題にはならないだらうと私は思ふのです。こういうことに対して運輸大臣、どういふふうにお考えいらつしやいますか、また、どういふふう

に責任を果たそうと思つていらつしやいますか。

○徳永国務大臣 エンジンの技術的なことにつきましては、詳細は政府委員から答へさせていただきますが、音源対策というものは、確かにいままでもやつてまいりましたけれども、いろいろ問題を残しておるわけ

でございます。大型機の問題につきましても、公害対策審議会の御答申もちやうだいいたしまして、騒音の少ない大型機を乗り入れたらどうだといふ、大型機に変更すべきじゃないかといふやうな御答申も内容にあるわけ

でございます。そういうやうなものも含めて、今後ともさらに騒音対策、これが航空機では一番大きな問題でございまして、努力を重ねてまいりたいと思ひます。

エンジン

エンジン

の問題につきましても、政府委員から答へさせていただきます。

○棚橋説明員 お答え申し上げます。

先生御指摘のやうに、ボーイング720のエンジンはダグラスのDC9についておりますJT8Dと同様のエンジンでござい

ます。ただ、このエンジンが、先生おっしゃいますやうに、騒音証明基準に合格するやうな改修が量産化した

のは一昨年からでございます。当初新生産機にこれを装着をいたしておりまして、昨年あたりから順次古い型のエンジンの交換というやうなものに生産が回つてきたわけ

でございます。そのやうな観点から、私どもはこれを使つております日本航空、それから先生御指摘ござい

まして、全日本空輸、あの飛行機の720も同様のエンジンでござい

ますが、これを順次こ

ま

ま

ま

ま

ま

の騒音証明がついて改修の終わったエンジンに交換させるということにいたしました。昭和四十九年度から政府関係の融資をこれにあつせんといたしまして、交換をさせていくということにいたしました。したがって、いま御指摘のございました日本航空のボーイング720につきましても、四十九年からこれに改修をさせると、かようにいたしております。

○土井委員 いまの御答弁で、いままで全くやっていたらしやなかったということが非常にびっくりいたしました。だめなんです、こういうことじや。

ほかの問題も種々まだございますので、委員長にひとつ申し上げたいと思います。これは運輸委員会の席でさらに問題にすべき問題だと思ひます。したがって、運輸委員長並びに運輸委員会の理事会において、来たる日に日本航空の社長を参考人としてひとつ呼びいたさしますように、委員長のほうからお口添えのほどをいまして、要望申し上げます。

○角屋委員長 ただいまの点については、本連合審査で土井委員のほうから御要請が出たということと運輸委員会にお伝えしまして、運輸委員会で御相談を願うようにお願いしておきます。

○土井委員 時間の都合からもうあと二問ばかり質問をいたします。

運輸大臣、昨年十二月の中央公害対策審議会の例の「航空騒音に係る環境基準の設定」の中に「汚染者負担の原則」という個所がございまして、その部分をいまから読み上げますが、そこにはこう書いてあるのです。「公共用飛行場周辺における環境基準達成のための防音対策、用地買収等に要する費用については、各飛行場ごとに、負担することを原則とし、これらの費用を料金等に反映させる等の措置を検討すること」とあります。御存じでいらっしゃると思いますが、これに対して現に、大阪国際空港についてだけ申しさす。あそこには就航しているところの飛行料金について航空会社はどういうふうな、この中身を実施するための

措置を講じられつつあるか、また今後、もう先日の参考人の御意見の中にもございましたが、特に兵庫県知事などは強く要望されておりました、代替交通機関のある場合は、その部分における航路というものは廃止していいのじやないか。端的に言えば東京—大阪線でありま。そういう問題も含めて、このことに対しての大臣の措置はいかがでございませうか。

○徳永国務大臣 新五カ年計画におきまして、そういうような御指摘の点も十分配慮してまいりたいと思ひます。

○土井委員 いまの御答弁じやそれは答弁になつてないです。そんなことはお聞かせいたしたかたなくたってわかつてるわけでありま。具体的に「費用を料金等に反映させる等の措置を検討すること」とあるのです。検討することある中身は運輸大臣がどのように検討されるかによつてきまつていくわけでありま。現にどのように検討されているわけでありま。

○寺井政府委員 お答え申し上げます。環境庁の勧告に基づきまして、この騒音対策等に要する費用をどのように課税するかにつきましては、目下検討中でございます。考え方としては、目下検討中の空港整備五カ年計画を、五十年度を当初といたします新五カ年計画に組みかえま。その際、そのような手当てをする方向で現在検討中でございます。

○土井委員 それはまたさらに抽象的なんです。第一五カ年計画というの、あれは終局的には中身は完全実施され得なかつたんですね。そして終止して第二次に入つて作られていた中身も、これは新全線に基づいて作成されてるわけでありま。そういう点から言つて、だから一番最初に運輸大臣に申し上げたわけでありま。住民サイドに立つて考えたら、この空港整備の中身は拡張整備につながるという頭があら。現にそういうことで、私は運輸省から資料をちょうだいしました。資料の中身を見れば、これはやはり拡張整備だと言わざるを得ない

中身であります。だから、そういうことから考へていって、発生源対策ということになると、これからの大阪空港それ自身のあるべき姿というものは、拡張じやないのです。中身をだんだん縮小していかなければならぬ、むしろあの大阪空港の機能性というものを削減していかなければならぬ。それでこそ私は発生源対策だと思つております。そういうことからすると、先ほどおっしゃつたような抽象的な御答弁じやなくて、私の耳にただけでも、東京—大阪線というのは、大阪から東京に飛ぶ飛行機についても同様でありま。料金はいまの少なくとも二倍くらいにして当然じやないか。場合によつたら、二倍ではまだ足りないの、四倍も五倍も六倍もにしなければならぬという可能性も持つてますよ。だけれども、少なくとも二倍くらいにするというのは、いま常識じやないかということがいわれているのです。運輸大臣、このことについてどうお考えでありますか。具体的に言つてください。

○徳永国務大臣 二倍、三倍、四倍、いろいろな御発言がございますけれども、私も、決してこの料金の問題をなさるにしているわけではございませ。実は、いろいろと検討を加えておる最中でございまして、またいづれ御相談申し上げることがあるかも知れませんが、ただいま検討中でございます。

○土井委員 検討中検討中はけつこうでありま。それならば申し上げますが、大阪でもう判決を目前にしています裁判所の公判廷において、被告すなわち国側が立証されてまいりました航空需要予測というものがございまして、これは、ずっと主張されてきた、この航空需要の予測の中身を見ますと、いろいろな条件があるわけですが、その一つに、算定基準として「航空需要の予測は航空料金に鉄道料金に比して相対的に二〇%低下する」という前提でなされてい。というところは、ずっと続いてきたことですね。こういうことで、航空需要というものの先の伸びというものをいままで運輸省は読んでこられたわけでありま。この点

はくずれますね。先ほどから、料金については検討中であるという御答弁でありま。この鉄道料金に比して相対的に二〇%低下するという前提で計算されてきた料金に対する認識というものはくずれておりま。いかがです。うしろに一々お聞きにならないで、大臣言つてください。

○寺井政府委員 需要予測につきましては、先生御指摘のように、確かに国鉄運賃に対して低いというに基づきまして、現在の需要予測が出ております。しかしながら、今後考えます場合には、そういう形の需要予測というものは変わつてまい。変わつてまいらざるを得ないというように考へております。

○土井委員 需要予測というものが変わる、すなわち中身を、端的に言うと、需要内容というものは大阪空港では低下させていかなければならぬという意味での航空運輸料金の策定でなければならぬ、こうだと思つてます。

そうしますと、そういうこともあわせまして、総合的に今回のこういう周辺整備にあわせて、空港そのものの将来像というものを、運輸省としてはつきり出していただきたいのです。環境庁から出されておりますあの中公審の中身を十年間に実施する、これはたいへんなことでありま。実現させていくという義務があるわけですからね。それからしても大阪国際空港の将来あるべき姿というのはいさういふうにやっていたいんだ、十年の間にこういうことになるのだということが出なければ、住民は納得できないのです。住民側からすれば周辺整備に対する心がまえもありま。十年の間に、環境庁から出されている中身について、運輸省はこの空港に対して、先行き五年の間にはこうしたいと考えているのだ、三年の間にはこうなのだ、先行き二年間はこうだというふうな構想を発表するの、私はこの法案に先立つ問題だと思つてます。そうじやないですか、運輸大臣。このことは、最後になりましたけれども、御出席をいただいた環境庁長官にも一言お願いをいたしまして、もう時間ですから私は質問を終えま

にしないと、こういうことを繰り返しておったの

なっていると思うのです。この点について、だか

おった——やっておったのはわずかに、ここに

員の御質問の中にも出ておったようですから、一

番根本的な一つの対策は、新しい空港をつくって、そしてそれが国際空港になり、また向こうの大阪における拠点になることが好ましいわけですから、したがって、実際問題として、飛行場ができる周囲の人たちはやはりなかなか迷惑がかかるわけですからね、騒音ばかりでなしに、しかし、一方において必要だということですから、いまままでような生活環境の面と国際空港の必要性、これを両立できるような立地条件を考へるということ、大阪ばかりでなしに、大阪、兵庫県、両県にわたる一つの——そこがやはり知恵の出どころでないでしょうか。もうみな要らぬというなら別です。それは必要だということならば、それとどうして生活環境との間に両立をはかるような飛行場の立地を考へていくかということが、やはり大阪や兵庫における一つの英知だと私は思うのであります。だからそれは解決をされるように御努力を非常に期待しておるわけです。

○井岡委員 長官は期待論の話をされた。私は、大阪空港を拡張するときに、急ぐあまりに十分なるコンセンサスが得られておらなかった、こう思うのです。もしコンセンサスを得ておられたとするならば、四十二年に法が施行されておるわけですから、この法に基づいていろいろなことが措置されておったはずなんです。航空局長も、蒸し暑いのがわかったからこれからやります、こう言っているんですよ。こういうような状態ですから、コンセンサスは得られてなかった。だから、得ようとするのなら、飛び込んでいって一日か二日——あなた方おいでになつても、ただかか半日か一日くらいです。すわり込んで裁判をやっている人方と、こうするから、これをいつまでにやるから、こういうように話をし始めて国際空港としての機能を果たすのだからと私は思うのです。かりに受け入れたとしても、いまから十年かかるのですよ。

もう時間ありませんから私はこれでやめますけれども、どこにこしらえるのです。泉南にこしらえるといったって、泉南はみんな反対している

のです。尼崎の沖にアイランドをつくってやる、神戸の沖にアイランドをつくる、これにみんな反対している。そうすると、かりにこしらえようとすると、いまから十年もかかる。そうすると、十年間はいまの空港を使わざるを得ないのではありません。こんな法律一つ出して、これができたらこれでやれますなどと言っておったのなら、いまままでできておるはずですよ。これで法改正は何べん目です。三べん目でしょう。そのつどあなた方は、うまくやるんだ、うまくやるんだと言ったんだ。これで皆さんに納得してもらえなんだ、こう言ったんだ。一つも納得していないじゃないですか。もう時間が来ましたが私はこれでやめますけれども、もっと、法を通すというより——そのことも大事でしょう。そのことも大事だけれども、あなた方が裸になって住民の中に飛び込んでいく、この姿勢がない限り、やがてはあの伊丹空港は全く機能を失うだろう、このことを警告をして、私の質問を終わりたいと思います。

○伊能委員長 山本弥之助君。

○山本(弥)委員 今回の改正につきましては、関係知事の空港周辺の整備計画の策定と、この計画を実施をいたします団体として空港周辺整備機構を設置することにあると思うのであります。特に大阪空港を中心としたしまして、すでに具体的に昨年度予算等苦勞なされておられると思うのです。そこで私は、地方自治の立場から、この機構と関係地方公共団体の関係につきましてお尋ねいたしたいと思ひます。

まず、この機構は、設立当時の資本金は政府及び関係地方公共団体となつておりますが、資本金の増加をする場合には、政府並びに地方公共団体の設立当初のような出資によるのか、外部の資本金を導入するのか、そのことによりまして機構の性格がだいぶ変わってくると思ひますが、いかがでございますでしょうか。

○寺井政府委員 お答え申し上げます。

現在資本金十億円で発足を予定いたしておりますが、二億五千万につきまして大阪府、兵庫県か

ら御出資をお願いしているわけでございますが、将来のことはまだ現在はいきなり確定いたしておりません。当面この十億の資本金で運営したいというふうな考へております。

それから、外部の資本、つまり民間の資本を入れる考へはないかという御指摘の点でございますが、これはこの機構の性格上、やはり民間資本を入れないほうがよろしかろうというふうな考へております。

○山本(弥)委員 私も、機構の条文の構成からいいますと、いままでに例があるかどうかわかりませんが、私どもも、私どもの知っております範囲では、非常に変わった機構のように感じておるわけですが、私も外部の資本を入れるべきではない、当然第一義的には政府の責任、第二義的には地方公共団体の出資によりましてこの機構を運営すべきであるというふうな考へます。

それにはいたしまして、この機構の管理につきましては、設立当時は政府と地方公共団体、あるいは学識経験者——これもよくわからないのですけれども、発起人になつてつくわけでありませうけれども、できました以後におきまして、地方公共団体の関与することは非常に薄くなつておる。ほとんど運輸大臣の認可その他によりまして、事ここまかく、それこそ微に入り細にわたつて機構の監督をし指導をするという体制になつております。このことにつきまして私は、役員の構成においても同じわけでありませうけれども、たとえば評議員の任命にしても、かりに出資をしない地方公共団体、あるいは地元伊丹市が出資をしないというふうな場合があり得るとするならば、その出資をしない市長の意見を機構の中に反映させるといふ意味においての評議員の任命というふうなことは——出資をしない地方公共団体については評議員にも任命をしないというたてまえになつておるようでありませう。これらの関係は、私は当然、出資をしない関係地方公共団体も評議員にいたしまして、十分意見を聞くべきであるというふうな考へますが、いかがでございますでしょうか。

○棚橋説明員 法律の条文のことでございますが、私からお答え申し上げます。

先生御指摘のように、評議員の任命につきましては運輸大臣の認可の規定になつております。しかしその評議員の中身につきましては、先生の御趣旨のように地元の関係の方々の御意見が反映されるように任命するのは当然のことでございます。この条文で評議員を置きましたこと自体が、そういう事態を予想しておるわけでございます。さうして運営するという方針になつております。

○山本(弥)委員 そうすると、条文によりまして学識経験者の部類に入るわけでございますか。

○棚橋説明員 大体その分類に入るといふふうに考へております。

○山本(弥)委員 そうでありますならば、当然その出資をした地方公共団体ということではなくて、出資の有無にかかわらず、関係地方公共団体の関係者を評議員に入れるというふうな条文にすべきではないかと思ひますが、いかがですか。

○棚橋説明員 先生の御指摘は、この機構に非常に利害関係の強い地方公共団体というものはこれに加えるべきであるという御指摘かと思ひます。この法律が予想いたしておりますのは、非常に利害関係が強く、その事業をともどもやつていくという場合には、これに出資をいたしまして、そして出資をいたしました地方公共団体となつてやつていく。それから、そういうのではない、利害関係はございませうけれども、それに対していろいろ客観的立場から意見を反映していられるという立場の場合には、学識経験のある方として地方公共団体の方に評議員に入つていただく、かようになつていくのではないかとこのように考へております。

○山本(弥)委員 最初の答弁と食い違つておるわけですね。関係地方公共団体の意見を十分に参照しながら運営をするという御答弁があり、それでは出資をしなければ評議員にしないのかということになれば、出資をすることが関心の深い団体で

あるというふうな答弁になっておるわけでありま
す。時間がございませんで、出資の有無にかか
わらず、評議員の中には関係地方公共団体の意思
の反映できるような条文の修正をすべきである
というふうに考えておりますので、私はこの点を強
く要請をしておきます。

それから、ことに関係知事が周辺整備計画を樹
立いたしまして、それをこの機構が実施をする
ということになっておりますけれども、先ほど申し
上げましたように、設立ができて以後の状態は、
運輸大臣がもつぱらこまかく指導監督をするとい
うことになっておりまして、重要な、その年度に
おいてどういう事業を実施するかという、あるいは
基本的な業務報告書等につきましても、十分関
与する余裕がないようでありまして、また、毎年
度の予算、決算、事業計画書等も、単に出資をし
た地方公共団体に送付をするということになって
おるわけでありまして、これは私は重要なことだ
と思うのであります。予算につきましても、あるいは
決算につきましても、その他の財務諸表あるいは
事業計画書等につきましても、運輸大臣に認可申
請をする、あるいは承認を求めるといふ事前にお
きまして関係地方公共団体、ことに計画を策定
いたしました知事の意見を付するとか、あるいは認
可あるいは承認をする以前に、知事の意見が反映
するような方法をとる、そういうことでなければ
ならぬと思うのであります。そうしなければ、策
定いたしました計画と実施計画というものが、一
知事はできましたが、あとは計画がどう実行される
かというところは、年度当初にもわかりませんし、年
度経過後、その年度にどういふことがなされたか
というところも、一年たつて事後に知り得る、それ
に對して何ら意見を述べることができないという
組織になっておるわけでありまして、これは非常
に矛盾しておると思うのであります。私は、そう
いふものは事前に知事の意見を聴取するか、ある
いは少なくとも事前に提出をして、それに対して
知事が意見を述べる機会を与えるべきであると思
いますが、この点につきましてお聞かせ願います。

○橋樑説明員 先生御指摘のとおり、この法人の諸
認可規定というのはすべて運輸大臣の認可とい
うことになっております。ただ、私もこれにつき
ましても、この諸種の認可は、法人たるこの周辺
整備機構の監督のための認可規定であるといふ
うに考えております。それで、この法人が何を実
施するかというところは、先ほど先生のお話にござ
いましたように、すべて関係都道府県知事のお立
てになります。周辺整備計画に基づいて実施する
わけにございまして、その計画どおりに実施され
ておるかどうかというのの監督に關する規定とい
うものが運輸大臣の権限となつておるのだとい
ふに考えております。諸種の法人等につきまし
ても主務大臣の監督規定がございしますが、そう
いう意味の監督規定であらうというふうに思つてお
ります。

そこで、周辺整備計画のとおり業務が行なわ
れるかどうかということについての監視にござい
ますが、これは周辺整備計画が明らかであります
以上、それに従つて法人の業務が行なわれるかど
うかということの監督するのは運輸大臣の責務で
ございまして、当然地方公共団体の御意思のとお
りにこれが運営されるように監督すべきだとい
ふに思つております。

○山本(弥)委員 どうも答弁を聞いております
と、地方公共団体の意見については無視をし、運
輸大臣が万端であるような御答弁であります。が、
ちよつとはかの例でございまして、あるのかどうか
私はわかりませんが、全く運輸大臣に権限
を集中し、出資金の大小にかかわらず、関係知事
は、自己の策定いたしました計画の確に実施す
ることを監視する地域住民に対する重大な責任が
あるわけですね。しかも、政府と地方公共団体の
出資の比率がどういふふうにならうかは別問題と
いたしまして、出資をして代行願うといふからに
は、地方公共団体の長にもう少し、ことに県知事
に権限を与えるべきであるといふふうに私は考
えます。

ただ、自治法の関係におきましては、別途に監
査権だとかあるいは調査権だとか出資をいたして
おります団体の財務諸表等についての公表をいた
しまして地域住民に周知をさせるということが規
定されておりますが、自治省から財政局長がお見
えになっておるわけでありまして、当然この監査
権あるいは調査権、それらの点につきまして、自
治法に基づきまして地方自治体はこの措置がとれ
るかどうか、お伺いしたいと思ひます。

○松浦政府委員 ただいま御指摘いただきました
点につきましては、山本先生のおっしゃるとおり
でございまして、自治法が当然に働くという前提
で考えております。

○山本(弥)委員 ことに調査権につきましては、
自治法二百一十一條によりまして、出資金が二分
の一以上でなければ調査権の発動はできないとい
ふことになっておるわけで、調査権を発動する団
体は道路公社、住宅供給公社だとかあるいは土地
開発公社みたいな政令で例示しておるわけであ
る。これは今回の改正に行なわれていないような
感じがいたしますが、そういう改正が行なわれる
わけでしょうか、どうでしょうか。

○松浦政府委員 今度の法律では四分の一とい
う前提で話を進めておりますので、それらの点につ
いて改正はいたさない。一般的に地方自治法が働
く。したがって、財務諸表の提出、そういったと
ころは働きますけれども、いま御指摘をいただき
ました点は働かないようになるかと思ひます。

○山本(弥)委員 そうすると調査権の発動はでき
ないわけですか。

○松浦政府委員 自治法の規定を改正しないと動
かないと思ひます。

○山本(弥)委員 それはわかつてますよ、財政局
長自治法を改正する意思があるのかどうか。な
かあなたは必要を認めておられるようでありま
すが、当然この調査権を自治法でやるべきじゃな
いでしょうか。あるいはこの法律においてそういう
規定を加えて、当然知事は、出資をするから
にはそういう調査権も働くような——ことに政府
と地方自治体だけの出資なんですね。そういう団

体について運輸省に監督をまかせないで、当然密
接な関係のある計画まで策定して、計画どおり実
施するかどうかという団体、これは道路公社、
住宅供給公社、あるいは土地開発公社とも、その
規模の大小はともかくいたしまして、性格にお
いては変わっていないわけなんですね。当然地方
公共団体が調査権を持ち得るような体制をとるべ
きじゃないかと思ひます。

○松浦政府委員 先ほどから、運輸省のほうから
お答えをいたしておりますように、地方公共団体
の長、あるいは出資をしていないところでも関係
地方団体を入れるということでも十分意見が反映
するといふたてまえになつておるとわれわれは理
解をいたしておりますし、さらに自治法の一般的に
出資の割合に応じてそれぞれ権限が定められてお
ります。二五％ということも前提にわれわれも相
談を受けておりますので、その限度で自治法が働
く、こういうことでわれわれとしては了解をいた
しております。

○山本(弥)委員 どうも財政局長の答弁、満足い
たしませんが、こういう地域住民に關係の深い騒
音防止対策という事業、しかも政府と地方
公共団体が重点を置いてやらなければならぬ重
要な事項を担当する法人、それが運輸大臣にすべ
ての権限を委任している。この改正案によりまし
ても、地方公共団体は調査権も持つていない。運
輸大臣しか持つていない。その命令した職員が
調査立ち入りをするといふことで出資をしてい
る地方公共団体、しかも住民のためにその機構が完
全に動いておるかどうかということについて重要
な関心を持つていられる地方公共団体が、運輸大臣と
同じように立ち入り検査もできないといふこと
は、きわめて私は住民の負託にこたへ得ないと思
う。

法の不備であるといふことでありますので、こ
れは改正すべきである。これは自治大臣が強く要
望しなかつたのかもわかりませんが、運輸大臣、
どうお考えになりますか。当然自分の責任と同時
に、地方公共団体と協力をして、出資のことにつ

きまして、過去においていろいろ私は問題があったと思います。関係団体との話し合いにおいて問題があったと思うのであります。当然そういった権限を、いろいろな認可をする諸手続の關係におきまして、地方公共団体の意見を聞き、さらには調査立ち入り等につきましても、地元の事情のわかつている地方公共団体の長、ことに県知事あたりに運輸大臣と同じように与えるべきである。この法律の改正もしくは地方自治法の改正によりまして与えるべきだと思いますが、いかがでございますか。どうお考えになりますか。運輸大臣みずから何でもできるのだというお考えでしょうか。私はむしろ、そういう権限を地方自治体に与えてこそ、地方自治体と密接な連絡をとるならばより効果的である、機構も機能を發揮し得るといふふうに考えますが、いかがでございますか。

○徳永国務大臣 御指摘の点は私にもよくわかるわけでございますが、地方公共団体の皆さん方の計画におきましては十分御相談をし、そしてその計画を遂行する。そこでその調査等につきましても、この権限等につきましても、運輸大臣はその御相談いただいた計画が遂行されておるかどうかという点に對する権限を持っているわけでございまして、いろいろお考えはあろうかと思いますが、この点についてはそういうようなことでやれるのじゃないか。なおまた、運営等にあたってはいろいろな問題が出てこようと思ひますけれども、私はいかに考へるわけでございまして、

○山本(弥)委員 私は運輸大臣だけではできないと思うのです。そして権限は地方公共団体に与えるべきなんです。両方で出資をして、国の出資の比率が高いので国が全責任を負うということであれば、私は、出資をさせないで、出資をさせなくても、地元の公共団体の意見を聞きながら、運輸大臣が万全の体制を、騒音対策についてはとり得るような機構の運営をはかるべきであると思ひますけれども、いまのあり方からいいますと、そのほうが地域住民に對しても、また多額の出資をする、また今後出資しなければならぬ公共団

体にとりましても、当然の挿入すべき規定であるといふことでございまして、今後運輸委員会におきましても、運輸省におきましても、十分その点を配慮して、この法案の審議を進めていただきたいといふことを、強くこの点も要請を申し上げておきます。

次に、この機会に、私は時間がございませんで端的にお伺ひいたしますが、第二次空港整備計画、これは当時の計画ですと五十年で終わることになっておりますが、あるいは社会経済発展計画等の関連で多少年次は狂つてくると思うのでありますが、おそろく進捗状況は当初計画どおり進んでいないと思ひます。それで、ある程度までさらに第三次の計画を立てざるを得ないのではないかと思ひます。

この機会に私にお伺ひしたいのは、今日の空港というものは、航空運輸を中心とした空港の整備であるわけでありますが、高速化あるいは大型化といふことに関連いたしまして、各国際空港あるいは一種空港をはじめといたしまして、二種空港等の整備もはかるようになっておると思うのであります。現に私のほうの県の花巻空港も、現在の用地を三倍に拡張するといふ計画を持っておるわけでありまして、これはこの計画に従ひましてジェット機の発着可能なような航空路その他の整備をはかるということであろうと思ひます。用地問題は、よく大なる経費を要するわけでありまして、地問題についても紛糾をしておるという現状であります。このことは岩手県ばかりではないと思ひるのであります。

そこで、交通につきましましては、新幹線網も整備をしておる今日、いわゆる陸上輸送と航空輸送との総合交通体系といふものを確立いたしまして、それに従つてすべての整備をはかつていかなければならない。新幹線もいまの時代にさらに現在着工いたしておる。私どもの東北新幹線も進捗をしておるわけでありまして、そういうさなかに新しい新幹線を発表して、国内に新幹線の網が張られる。空港も大型ジェットが旅客の需要に応じて整備す

ることになるのかもわかりませんが、大型化、高速化を進めていく、これはどうも私も私どもは計画のむだがあり、矛盾があるような感じがするのです。現に東京・大阪間も、先ほどの議論を聞いておりますと、あるいは大型機といふものの就航を、便を減らしたかどうかといふような議論があるわけでありまして、この国内全体の航空網の整備に関連しての空港整備については、いたずらに運輸省の指導方針によりまして、県が県の実情を無視しても、大型空港を整備しなければならぬといふ、そうでなければ地域住民に申しわけないといふ空気がなつておるわけでありまして、そういうことのないように、私は的確な総合交通体系を確立すべきであると思ひますが、いかがでございますか。

時間がありませんので、さらにお聞きいたしますが、本年度私どものほうの花巻空港も二十三億の要求をしておるようでありまして、現実には、いただきました資料では三千五百万しか配分がない。そういったことも事業は遂行できない。財政局長からもお聞かせ願ひたいのですが、この補助事業に對して、一体起債は幾らつくのか。無理をして、起債を抑制する時代に大幅な起債でどんな用地買収を進めていくということになりますと、これは、さなきだに起債を抑制されておる地方公共団体としては、必要な適價事業の福祉施設の整備ができないという事態に追い込まれる心配があるのであります。地元のこの整備に多少、知事が強く要請していることに、反対をするような発言をして私は心苦しいのですけれども、どうもいまの航空行政、ことに空港の整備につきましましては、全国的な矛盾をそのまま、他の交通機関との総合調整もできないままに、ばらばらに計画を立て、空港の整備をはかつておる。これは十分再検討する必要があるのではないかと、こころを聞かせ願ひ、また自治省のほうから財政的に、そういうさらに大きな計画を補助金のないところを起債で補うような起債が認められるものか

どうか、せいぜいどのくらいの起債をお認めくださるか、このことをお聞かせ願ひたいと思ひます。私は、大局から立ちまして、あるべきほんとうの姿、これをお聞かせ願ひたいと思ひまして、この機会に御答弁をお願いしたいと思ひます。

○徳永国務大臣 お答えいたします。

御指摘のように、いままでは需要に見合った航空整備といふようなものを主体に進められてきたわけでございまして、今後はそういうことであつてはならないと思ひます。先ほど来公害の問題も出ておりますし、そういうような問題も含めた総合的な立場から新しい航空政策といふものを計画を立てていくべきだ、かように考えております。

○松浦政府委員 お答え申し上げます。

空港整備事業の地方負担につきましては、一般単独事業債の対象になるわけでございまして、明年度以降の問題につきましては、単独事業債の総額と各地方公共団体からの申請状況を勘案しながら決定をせざるを得ないといふふうに、一般論としては考えておりますが、ただいま先生から御指摘をいただきました、事業費が三千五百万だとか、起債は認められない。県には一件三千万といふ単位の制限がございまして、おそろく、三千五百万の事業費でございまして、残念ながら地方債を配分することはできないといふことになろうかと思ひます。

○山本(弥)委員 最後に運輸大臣に要望しておきますが、今後の騒音対策の問題もありまして、先ほど申し上げましたような総合交通体系の問題もあるわけであります。空港の整備につきましましては、いたずらに拡張といふことではなく、今後の騒音対策と同時に、技術開発の問題もあるわけでしょうし、あるいは能率的な問題もありましようし、空港の整備は、安全その他を考慮せながら、いたずらに滑走路の拡張ではなくて、技術の進歩等によりまして十分空港が活用される、そして地元民との紛争のないような体制で、空港の整備をはかるべきであると私は考えますので、その点

をもつ一度お気持ちを聞かしていただきたいと思
います。

○徳永国務大臣 私もそうであると思います。肝
に銘じて承っております。

○伊能委員長 小濱新次君。

○小濱委員 ます、運輸大臣にお尋ねをしてい
きたいと思いますが、大阪国際空港以外の、羽田あ
るいは成田その他特定飛行場に指定されている空
港周辺は、今後どのように処理をされていかれる
のか、すなわち、周辺整備空港として指定する考
えはあるのかどうかということをお尋ねしたいわ
けですが、お答え願いたいと思います。

○寺井政府委員 今回の周辺整備機構は、特定空
港の中で、その周辺の市街化状況から見まして特
に必要がある空港を周辺整備空港に指定するとい
う考え方でございまして、これにつきまして地方
公共団体から設立を希望した場合に実施してい
く、したがって、当面は大阪空港のみを考
えておりますが、その他の空港につきましても、そ
のような条件が整ってまいりました場合、地方公
共団体の知事とも十分協議をいたしまして、また
それに必要な財政上の措置をした上で設立の可否
を検討していきたいというふうに考えておりま
す。

○小濱委員 やはりこの特定飛行場については、
それぞれ大きな悩みをかかえて耐え忍んで現在は
生活しているというのが実情であろうと思うわけ
ですが、そこでおおいにやろうとするんでしょ
うけれども、そこには金の問題が出てまいります。
都道府県の出資の問題等々も出ましたけれども、
この問題も出てくるけれども、今回のこうした法
案が出てきたわけですから、したがってやはり将
来計画というものは明らかにしていただきたいと
私もは考えているわけですが、どうか、いまの
御答弁では何か誠意が見られないようにもつか
われますので、いま一度、ひとつ確たる御答弁を
お願いをいたしたいと思います。

○寺井政府委員 お答え申します。
ただいま申し上げましたように、特定飛行場に

ついて、この周辺整備空港というものが指定でき
るよう改正をお願いしているわけでございますし
て、特定空港の中で、特にそういう必要性がある
という御判断で地方公共団体のほうからそういう
御要望がありました段階につきましては、われわ
れといたしましては、財政上の措置も考慮いたし
まして、こういう新しい機構をつくって整備をす
るかどうかなんかというのを決定していきたい、こ
ういう考え方になっております。

○小濱委員 それぞれの要望が出てくればという
御答弁でございますけれども、今回は住民から航
空機騒音というものをでる限り遮断をするとい
うことがこの法案の目玉であろうと私もは考
えているわけでありまして、そういう立場からこの
対策を実施しようとするのですから、どうしても
もこの特定飛行場周辺の騒音対策というものは、
出てきたらやるといふんじやなくして、もう出て
きていることは明らかですから、そこに問題
点があるわけですが、国の方針なり施策が必要であ
ろうということをお考えのわけですが、これは大臣
いかがでございますか、将来という形でこの
整備事業というものを続けていくこととされるの
か、大臣からひとつお考えを聞かしていただき
たいと思います。

○徳永国務大臣 お説のように、確かにほかの空
港等においてもいろいろな問題が出ておるわけ
でございます。したがって、この法律案は、さ
しあたって当面大阪国際空港を中心にしたもの
の考え方に基づいておりますけれども、順次そう
いう問題解消のためにこの機構が動きま
せん——これを動かすためには、いろいろな手続
その他組み立て方があるわけでございますが、そ
ういふようなものも前向きに今後進めていって、住
民の皆さま方に御迷惑のかからないような法案の
運営をやっていくかなければならぬ、かように考
えております。

○小濱委員 大臣から、前向きに検討する、順次
その対策を進めていくという御回答がございま
したので、ぜひひとつそういう方向で御努力をお願

いしたい、こう思います。

さらに、大臣にお尋ねしていきたいことは、防
音工事に対する助成措置についてお伺いしたいの
ですが、民家の防音工事に対する助成措置、この
対象となる戸数ですね、それから一戸当たりの工
事費、国の負担率、これは出ております。四十八
年度四百戸分三億四、四十九年度分が千二百戸分
で九億四、国の負担率が予算単価から百万円とこ
う見て、百分の七十五ですから、四分の一が地元
負担、こうなっているわけですが、このテンポで
いきますと、今後の見通しはどうなのであろうか、
何年計画でいまの地域住民の悩みを解消しようと
されるのか。そうした全体計画がやはり出てこな
ければならぬ、こう思うわけですが、大臣の先ほど
の御答弁がございましたけれども、この工事費の
内容から見てたいへんほど遠いように感じられる
わけですが、この点での御答弁をひとつお願いし
たい、こう思います。

○棚橋説明員 お答え申し上げます。

確かに先生御指摘のとおり、当初の戸数、予算
はたいへん少のうございまして、実は、民家の防
音工事と申しますのは初めての試みでございま
して、その仕様、工事能力等につきまして、まだ正
確な算定ができていないわけでございます。そ
ういふ関係で、財政当局とも御相談を申し上げま
して、当初年度は戸数をできる限り押えて、工事
能力を確かめつつやしていきたい、かように
思っております。

長期的な面をいたしましては、たとえば大阪国
際空港の例をとりますと、ただいま御審議をお願
いしております、この法案によりまして成立いた
します周辺整備機構に業務を委託いたしまして、
ほぼ七カ年計画で三万戸程度の防音工事を実施し
たい、かように考えております。

○小濱委員 大臣が予算委員会のほうで呼び出
しだそうでありまして、ちよつと前後いたします
が、一、二点お伺いしたい、こう思います。
今回の防音工事に対する国の補助率は四分の
三、残りの四分の一に対しては法案では示されて

いないわけですね。地方自治体が負担をするのか、
あるいはまた個人であるのか、あるいはまた自治
体と個人が折半をするのか、こういう問題が出て
まいります。これも大きな関心事であらう、こ
う思うわけですが、この点についてのお考えをお伺
いしたいと思います。

○徳永国務大臣 実は、その点について私も頭を
痛めておるわけでございます。何とか国の補助
というものがもう少しやれぬものか、もしいまか
らそれをやった場合に、一体予算措置がどうなる
のかということまで、いま事務局に検討さして
おるわけでございますが、何とかその辺もくふう
ができればいいと思つて、いま研究をさせておる
最中でございまして、何はともあれ、御指摘のよ
うに、その他の補助につきましてもなるだけ個人
負担を少なくするように、あるいはでき得べくん
ば皆無にするような努力を重ねてまいらなければ
ならないだろう、こういうふうに考える次第で
ございます。

○小濱委員 さらに、単価について大臣のお考え
をお伺いしておきたいと思つて、防音工事一
戸当たりの見積りも額が百万円といたします。千
葉県の新東京国際空港周辺を少し調べてみたので
すが、二室既存家屋の改造費、これが百三十万円、
それから一室の増築、これが百六十五万円、二室
の増築が二百九十万円、こういう数字が出てま
いました。これは根拠のある資料でございます。
したがって、現在の物価の高騰などを考えれば、
一世帯一室百万円はこれはあまりにも低いのでは
ないか。いわゆる百万をこえた超過負担分につ
いてはどういうふうにお考えおられるのか。地域に
よっては改造でいい地域もあるかもしれない
が、どうせこれだけの持ち出し分があるならば、
増築をしたい、どうせ増築をするならば、土地も
あることだから二部屋つくりたい、こういう声も
あるわけですね。したがっていまのような数字が
出てくるわけですが、超過負担分についてはどう
いうふうにお考えになっておられるのか。ある
いは二室増築とか、あるいは二室改造とか、こ

う声もあるわけですが、この点についての大臣の考えをお聞かせ願いたいと思います。

○徳永国務大臣 増築については、ただいまのところまだそこまで検討が進んでおりませんけれども、単価の点につきましては、物価の上昇等もございまして、財政当局との点についてはその是正方について話を進めておる次第でございます。

○伊能委員長 小濱君、運輸大臣もよろしくございませうか。

○小濱委員 もう一点お尋ねしたいのですが、これは大臣の見解をお尋ねしたいのです。

議と税についてであります。この民間の防音工事に対する国の負担割合四分の三であります。残り四分の一は地方ないし個人、まあ検討中、こういうことでございまして、空港周辺整備関係の財源に航空機燃料税があるわけですね。国と地方との配分の割合が、国は十三分の十一、それから地方は十三分の二、こういうふうになっているわけでございます。このほか、地方自治体といったしましては、この周辺の公的施設の整備を行なわなければなりません。この点から考えても、この配分割合というものは、他に比べて比率も絶対額もあまりにも少ないのではないかと、こういうふうに思いますが、これはひとつ運輸大臣から御答弁をお願いをして大臣への質問を終わりたい、こう思います。

○徳永国務大臣 申しわけございませんが、その詳細については政府委員から答弁をさせていただきますかと思っております。

○寺井政府委員 ただいまの御指摘の燃料税と税の関係でございますが、十三分の二が空港周辺の市町村に参っております。それで私どもといたしましては、この燃料税が府県に参っております。今考えております民家の防音工事等の残りの二五%につきましては、県のほうの御負担もお願いしたいというふうに考えておりますので、この燃料税が県のほうにいくように目下検討中でございます。

○小濱委員 目下検討中ということでありませうか。

が、財政局長おいでになっておられますので、いまの問題について、地方財政計画の概要から見て、この一覧が出てくるわけですが、この配分が適正であるかどうかという問題について、どのようにお考えになっておられるのか。いまの問題、いかがでございますか。御答弁をいただきますまいしょうか。

○松浦政府委員 関係市町村九十二に明年度も二十四億程度の譲与税が配分される計画で財政計画の中に組み込んでおります。十三分の二という割合については、当省としてはいろいろ地方公共団体にも飛行場関係での支出がございしますので、できるだけ引き上げていく方向で努力をいたしたいというふうに考えております。

○小濱委員 他と比べて、比率からも絶対額からも少ないですね。これはどうしても一考する必要がある、こういうふうに思うわけですね。きょうは大臣が忙しいものですからやむを得ませんが、それじゃ大蔵省来ておられますか。大蔵省からこの問題についてひとつ御答弁をちょうだいしたい、こう思います。

○藤仲説明員 お答えいたします。航空機燃料税と税の配分比率は、御指摘のとおり地方が十三分の二ということでございます。この配分比率をききましたときにいかなる考えをとったかということ、先生御案内かと思えますが、揮発油税と地方道路税の合計税率がキロリットル当たり一万三千円でございまして、その両者の配分比率にならったものでございまして、それで、この揮発油税と地方道路税との配分比率は、現在でも航空機燃料税と税の配分比率とほぼ同様になっておりまして、私ども、御指摘のようにこれからだんだん市町村関係の騒音対策事業というのがふえてまいりました場合には、この譲与税の自然増収と申しますか、そういうものが期待できないとすれば、これは航空機燃料税そのものを、まず総体として原因者負担強化というふうな見地から大きくしていく必要があるのではなからうか。しかしながら現段階では、この配分比率によって

予算も計上しているわけでございます。私どもとしましては、現段階におきましては、これはまあある比率ではなからうか、かように考えております。

ただ、いま申し上げましたとおり、第三次空港整備五カ年計画の問題と申しますか、今後空港をめぐりまして公害問題がいよいよ大きくクローズアップされてくる、かようなことに相なりまして

場合には、国、地方を通じてこの関係の経費が増大するということは十分予想されるわけでございます。その場合には、いま申し上げましたように、原因者負担強化というふうな見地からあらためてこういう問題を取り上げて検討しなければいけない、かように考えておる次第でございます。

○小濱委員 それじゃ、さらにもう一点お尋ねいたしますが、燃料関係税ですね。これは国内線だけしか適用されていないんですね。まあ羽田にも国際線がございまして、今回の成田のように国際線のみ発着するという空港には適用されないとす

はなれないか。これは相当の財源措置を考へるべきではないのか。どう交付すべきかという問題についてお考えがあらうかと思いますが、この点についていま一度お答えいただきたいと思っております。

○藤仲説明員 お答えいたします。御指摘の問題、非常にむずかしい問題でございます。御案内のとおり、国際線の航空機に積載されます燃料につきましては、国際民間航空条約並びにこれに基づく二国間の協定によりまして租税等を免除することとされておりますので、航空機燃料税も非課税となっておるわけでございます。

しかしながら、一方におきましては、ただいま御指摘のように、騒音の点から申しますれば、周辺の住民の方のこうむる影響というのは変わらな

いわけでございます。したがって国際専用空港の周辺住民の受ける影響という面のみに着目いたしますならば、国際線のほうがむしろ深刻である、かような考えもあり得るわけでございます。

そこで、国際線について譲与税の配分ができないという現状をどうするかということが問題にな

っておるわけでございます。しかしながら、先ほど申し上げましたように、航空機の騒音対策をさらに充実強化していくという場合に、われわれが一つ考えなければならぬ点は、航空機利用者の負担と申しますか、そういう原因者負担的な観点から財源措置もやはり考えていかなければならぬ。そういう点としまして、たとえば租税の免除というふうなことが条約によってきまつております以上は、たとえば、それでは国際線専用空港の場合には、着陸料等の利用収入に何らかの特定財源的なものを上乗せできないか、こういう一つの考えがあるわけでございますが、この問題一つとりまして、これは国際線を就航させております航空会社との間で相当の交渉を重ねなければならぬ。これもまた簡単でないわけでございます。

したがって、これは今後の問題として私ども十分検討をしてみたいと思っております。私どもは、国際線専用空港でございまして成田に開通いたしました、周辺市町村が騒音等の影響を受けるという事態が十分想定されますので、とりあえず四十九年度予算におきまして、他空港の周辺市町村につきましても現行制度上措置されております程度の事業が実施されますように、新東京国際空港公園の建設事業のうちおおむね二億円を周辺市町村の騒音防止施設設置事業等の騒音対策事業に充て得るよう措置しておるところでございます。

○小濱委員 時間もありませんが、あと一、二問お尋ねしたいと思っております。これは自治省の松浦財政局長にお尋ねしたいのですが、先ほどどうも結論が出ないまま大臣が退席されてしまったわけですが、この四分の一の負担という問題について、これはどかが負担をするのかということになると、当然これは自治省とも呼びかけがあったかと思いますが、自治省としてはこの問題について、いわゆる四分の一の負担ということについての快諾を与えたのかどうか、あるいはまた、どういふふうにとこの四分の一の負担というものを考え、措置されようとしているのか、局長としては

たいへん言いにくい答弁かと思えますけれども、大臣がいないのでやむを得ません、局長から見解をひとつ聞かしていただきたい、こう思います。

○松浦政府委員 四分の一の負担をどこがするかという問題につきましては、法案作成の段階においては結論を得ておりません。運輸省のほうから御答弁がございましたように、ただいま検討中でございます。

○小濱委員 これは運輸省は大臣にかわって御答弁をいただきたいと思いますが、航空機による騒音は、空港の設置者ないしは航空会社によってもたらされるものでなければならぬと考えます。したがって、当然これらのものに対して応分に負担するような考え方が出てこなければならぬわけですね。ところが、四分の一の負担という問題が出てきて、自治体また個人に負担をいれようというところはどうか適切ではない、こういうふうに考えているわけですね。ひとつ御答弁をいただきたい、またこの由は大臣にもお伝えを願いたい、こういうふうに思います。

○寺井政府委員 お答え申し上げます。

航空会社が負担すべきではないかという御意見、承りまして大臣にも申し伝えますが、航空会社といいますが、要するに利用者の側からいたしまして、これは着陸料なり何なりの形で現在までのごさいませんが、間接的にこの種の経費を負担しておられるというふうに考えております。

ただ、先ほども申し上げましたが、この騒音関係の対策費が今後非常に増大していくことが予想されますので、これに必要な財源等につきましても、やはり原因者負担という考えから、何らかの形でそれをまかなっていかねばならない、こういうふうな考えでおります。

○小濱委員 よろしくお伝えを願いたい、こう思います。

最後に、建設省にお尋ねをしていきたいと思いますが、現実には、一方で騒音地域の移転という問題について努力をして補償を続けておりま

す。一方、他方ではこの地域に新しくまた移転をしていく人がいるわけですね。いわゆる市街化区域とか調整区域とか、その規制されてない地域があるわけですね。白地地域というようにいわれておりますが、この問題については、私も千葉県の芝山町のほうを少し調べてみました。そのために出ていく人よりも、乱開発によって入ってくる人のほうが多い形になる。このことについては、航空機騒音の環境基準を定めた中央公害対策審議会の答申にも明らかなように、「飛行場周辺の土地利用規制については、新たな法制度を設ける必要があること」と。新たに法制度を設ける必要があるということを示してございます。この問題については、一方では一生懸命移転をさせて、片方ではほとんどまた移転のために入ってきているという問題についての今後の取り扱い、また、対処するその方策について、これは建設省からお答えいただきたいと思っております。

○吉田(泰)政府委員 御指摘のように、中央公害対策審議会の答申にもありますから、空港周辺の土地利用について所要の規制が行なえるような、そういう制度的な整備ということが今後は重要なことになってくると思っております。私も建設省では、都市地域につきましても、都市計画区域に編入し、あるいはその都市計画区域のうち重要な地域につきましても、市街化区域、市街化調整区域の区域区分をするというように、あるいは都市計画の中身としていろいろな用途地域、住居専用地域であるとか準工業地域であるとかいった用途の制限をするというふうないろいろな土地利用の規制の制度を持っております。

御指摘の芝山町につきましては、現在の時点で見ますと、その人口あるいは二次、三次産業従事者の人口、あるいは中心市街地的な部分における人口、いろいろな面から見まして、芝山町独自で都市計画区域に指定するという要件には欠けているわけでありまして、そういうふうなこともありまして、現にまだ都市計画区域に入っていないわけでありまして、今後のこの空港の設置及び運

営の将来に向かひまして、空港周辺なるがゆえに、現在まではむしろ人口が減りつつあるような傾向があるわけでございますけれども、逆に人口がどんどんふえる、何としても都市的な地域として都市計画区域に入れ、土地利用規制を的確に行なわなければならないというふうな事態になるのかどうか、その辺も見きわめたいと思っております。

いずれにしても、都市計画法による土地利用規制というのは、いわば総合的な町全体としての土地利用規制でございますので、この場合のような航空機騒音というものに特に焦点を置いた意味での土地利用規制ということには限界があると思っております。したがって、一方では補償あるいは買取り等を行ないつつ、一方では、その利用規制すらしておらないという事態は、どのような法制によつて解決していくかという点につきまして、私どもも関係当局と十分相談しながら今後煮詰めていきたいと思っております。

○小濱委員 こういう問題が発生し、地域ではたいへん大きな悩みの種になっておりますので、いま御答弁のように、しっかりとひとつ御努力をお願いしたいと思います。

最後に、せっかく政務次官がおいでになりましたので、一点だけ伺いたいと思っておりますが、この法案では、空港周辺整備計画を策定することになっていくわけですが、いまのような問題が出てきているという事実からは、何か抜け穴だらけという、さらには机上の空論といわれるような点がこれはなきにしもあらずというふうな考えでわけですが、この点についての御答弁をいただいて、私の質問を終わりたいと思っております。

○増岡政府委員 先生御指摘のとおり、この問題につきましても非常に複雑な要素をはらんでおると思っております。したがって、計画を立てますにつきましても、非常に困難な作業を積み重ねていかなくてはならないことが多いと思っておりますけれども、しかし、私どもに課せられた使命と存じますので、何とか極力努力をいたしまして、御期待に沿うような計画を立ててまいりたいと思っております。

○小濱委員 以上で終わります。

○伊能委員長 この際、本会議終了後再開することとし、暫時休憩いたします。

午後三時五十二分休憩

午後三時三十一分開議

○伊能委員長 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。米原視君。

○米原委員 環境庁長官が予算委員会で見えないので、政務次官のほうに質問します。

公害問題の解決の根本は、あくまで、まず何よりも発生源をなくする、公害の原因をなくする、そのために最大限の努力を払って現状回復するということだと思っております。そうして、それがもちろん完全に一気にはできないことはあり得る。だから、依然として被害が続く限りは、それでカバーできないものは損害の賠償を行なう、こういうことが原則だと思っております。もちろん損害の賠償という場合に、原因者が負担しなきゃいけない、PPPの原則を厳重に守ってやるべきだ、こう思うわけですが、まずその点について環境庁の見解を聞いておきたい。

○藤本政府委員 基本的な考え方としてはそのとおりだと思います。

○米原委員 その点で、いままでにこの公共飛行場周辺における航空機の騒音、騒音だけじゃなくて排気ガスによる被害も起こっているようですが、そういうことで大阪空港が、たいへんな訴訟を起こしまして、その判決も間近に迫っております。訴訟団の方々に先日会いました。その人たちの言っているところを聞きましたが、とにかく問題は、もう金の問題じゃほんとうはないんだ、とにかく静かな生活に戻してもらいたい、これが根本だ。当然だと思っております。ですから、やはり公害を起こす根本のところを直すという姿勢がないと間違っていくんじゃないかと思うのです。その点で私は、今度のこの改正案がそういうところ

に力点はむしろ置かれていないことを非常に遺憾に思っています。

具体的に聞いていきますが、昨年成立した公害健康被害補償法、あれと今度の法律では、被害者に対する政策が違っていると思うのです。その違っている点はどこにあるのか、ここをひとつ環境庁から説明を願いたいと思います。

○城戸政府委員 ただいまの御質問、昨年成立しました公害健康被害補償法におきまして、騒音の問題をどう扱っているかという関連でございしますが、私も、この公害健康被害補償法を提案いたすにつきましては、審議会の段階でもいろいろ騒音問題についても議論があったわけにございします。ただ、騒音によります公害は、主として生活妨害あるいは財産被害という考え方で対策が講ぜられていたということにございまして、医学的に診断し得る疾病というところまで特定し得るものはないということにございまして、疾病を対象として取り上げました健康被害補償法では、騒音による被害というものを取り上げなかったわけにございします。

またさらに、そのときの判断でございしますが、将来そういうものにつきまして補償が必要であるということになりました場合におきまして、騒音問題はその発生源が通常明らかである、こういうような特殊性がございしますので、むしろ防止の措置とあわせて、できるだけ一元的に処理していくということが適当であると考えまして、その段階では法律からはずしたのが経緯でございします。

○米原委員 おっしゃるように、この法案の場合は、健康被害については一切認めない。実際に訴訟団の人たちにも会って聞きますと、やはり健康被害があらわれているんですね。ところが、その点は今度の法案では一切認められていない。そうして昨年のあの公害健康被害補償法の場合にわが党が要求した、健康被害だけでなく、移転補償も認めるべきだということを言いました。ところがそのほうは、逆に今度の法案では移転補償のほう

は認めている、こういう形であるわけですね。発生源対策を行わずに、こういう行き方していくと、発生源対策のほうじゃなくて、騒音地域から住民を追い出すということが基本になっているのではないかと、こういうふうな考えざるを得ないと思うのですが、この点についてどう思われるか、環境庁と運輸省からそれぞれ御答弁をいただきたいと思うのです。

○寺井政府委員 お答え申し上げます。

(伊能委員長退席、江藤委員長代理着席)

今回のいわゆる航空機騒音防止法の改正でお願い申し上げておりますのは、騒音源対策という面ではなくて、周辺対策のほうに重点を置いております。したがって、ただいま先生御指摘の音源対策のほうは、この法案で直接触れておりません。しかしながら、ただいま御指摘の追いつきではないかという点につきましては、全くそのようなことを考えているわけではございませんで、基本的には空港周辺の騒音地帯、これを緩衝地帯といたしまして、それからさらに、その外周につきましては、比較的音の影響の少ない倉庫とか、そういうものに再開発していこう、こういう考え方でもございまして、現在中に住んでいらっしゃる方々につきましては、適当なる代替地をございせん申し上げてお移り願う、こういうことでございまして、追いつきというふうな考え方はとっておりません。

○春日政府委員 航空機騒音にかかわりますいろいろな対策がございしますが、その中で、御指摘のようになんかエンジンの低騒音化というような音源対策について、現状においては必ずしも十分に実施されていないという点につきましては、御指摘のとおりだろうと思っております。

しかし、現段階におきましてエンジンの製造というものは、御承知のとおり外国に依存しておるということにございします。ただ、エンジンの低騒音化の開発は、午前中三木長官もお話し申し上げておりましたように、NASA、あるいはアメリカの連邦航空局等を中心とした一大プロジェクト

によって、着々その低騒音化エンジンの開発も進められておるわけにございまして、その点は今後ますます音源対策は進んでいくと考えております。

しかしながら、飛行機の技術的な限界というものがございまして、エンジンの低騒音化によってのみではやはり限界があるということも、われわれは知らなければならぬと思っております。したがって、環境基準を達成するためには、こういった低騒音機の開発あるいは研究ということに十分に進めていくことはもちろん大切なことでございしますが、それと同時に、離着陸のあり方、飛び方でございします。こういったこととか、あるいは離着陸回数の抑制というような音源対策を含めての総合的な対策が必要である。また、障害防止対策とか土地利用対策、こういったものの総合化が必要でございまして、やはり航空機騒音の対策は、単に音源対策だけでは到達できるものではないということをお願い申し上げておきたいと思うのです。

○米原委員 お話聞きますと、いますぐやれることは何もありません。私が聞いているのは、とうとうより訴訟団の方に会いました。もう先はどうなるかというところじゃ話にならない、ですからもう飛行場を撤去してもらいたい、これも言っているわけですね。私たち何もいいますぐ飛行場を撤去しろということをお産党は要求しているわけではございませんが、しかしそういう気持ちになつておられることはわかるわけです。これは実は大阪空港だけではないのです。東京の羽田空港につきましても、十二月に大田の区議会、自民党を含めて与野党満場一致で羽田空港の即時撤去という決議をやっております。それは皆さんのところに来ておるかどうかわからないが、決議しておる状態です。それはもう十数年間、何回も政府にもい

ろんな申し入れをやっていますけれども、何一つまだ通っていないのだ。こういう気持ちのあらわれなのではないか。もちろん私は、科学的な研究が進められるということ、これは積極的に推進していただきたい。しかし現実的にできることすらい

ままでやらないのじゃないかという気がしてしょうがないのです。

現実的な騒音対策について、たとえば四十六年に当時の大石環境庁長官の報告がありました。それから昨年は環境基準の告示があったわけでありますが、これに対して大体運輸省はどういう対策を現実にとつてこられたかということをお聞きたい。

○寺井政府委員 ただいま御指摘のありました四十六年十二月の環境庁の報告に基づきまして、運輸省はどういう措置をとったかという点につきましては、まず東京国際空港につきましては、午後十一時から翌朝の午前六時までの間、ジェット機の原則的な発着禁止を行ないました。また、午後十時から十一時及び午前六時から七時までの間に発着する航空機が海上を利用して離発着をする。それから、三番目といたしまして、エンジンテストは、ジェットエンジン機は、羽田空港の中にございしますU地区と申します試験エリアだけで行なう。プロペラ機につきましては、T-1三三格納庫前面の地域、並びにU地区試験エリアを除いては、午後十時から翌朝の六時三十分までは禁止するという措置をとりました。

この実施状況について申し上げますと、ジェット機の原則的な発着禁止につきましては、やむを得ず時間帯をオーバーして発着するものがございますが、これらのほとんどは国際線に従事する航空機でございまして、管制上必要な洋上の間隔設定等のため、あるいはハイジャック防止のための貨物取り扱いのために手間とつたため、機体の点検等のために出発がおくれたというふうな特殊なケースでございまして、やむを得ずこういう禁止時間帯に入り込んでおる飛行機がまだございします。それから、海から入って海から出るという方法につきましては、できるだけこれを守ろうという指導をいたしておりますが、まだ約二〇%程度の航空機が陸側を利用しております。これは気象条件等でやむを得ずそうなっておりますのでございまして、やむを得ないというふうな考えております。

また、三番目のエンジンテストの関係については、これは完全に履行されております。

大阪空港につきましては、午後十時から翌朝の七時までの間の航空機の発着を禁止いたしております。現在、このところは郵便機と若干のやむを得ないものを除きまして、この制限は守られております。

さらに、騒音対策一般といたしましては、民家の防音工事を進めること、移転補償を促進するため、地方公共団体と協力体制をとること等によりまして、空港周辺の土地利用計画を推進いたしますと同時に、代替地の造成及びあつせんを行なうように検討することにつきましては、これも同時に措置することといたしまして、この両件につきましては、今回の改正法案に盛り込まれております。

さらに、燃料費と税の譲与につきましても措置をすることといたしました。これもおかげさまで四十七年度から実施している、こういう状態になっております。

○米原委員 いまおっしゃった程度のことだったから、問題にならないし、付近の住民も、前からその程度のものでだめだ。大田の区議会で決議された条項を検討してみても、それよりもっときびしいものを要求しているわけですね。

〔伊能委員長退席、江藤委員長代理着席〕

しかし問題は、それよりも、その不完全なままおっしゃったことですから実は実行していないのです。いま運輸省が回答なさった中で、エンジンのテストだけは完全に実施されているとおっしゃった。そんなことはないです。いまおっしゃった、ジェット機はJ地区試験運転エリアに限る、それからプロペラ機のエンジンテストはT—三〇三格納庫の前面地に限る、こういうことになっております。文書にもそう書いてある。ところが、このT—三〇三格納庫前面地というところは、大森南五丁目のちょうど向かい側です。この住民はたいへんです。ここで、プロペラじゃないですよ、ジェット機のエンジンテストをやっているの

です。去年の夏は、夜中にやるのでたいへんでした。それで、飛行場に何べんも直接電話をかけて申し込んでいたわけですから、知らないはずはない。それが完全に実施されているという、うそをいまして、私は、この点嚴重に調査をしてもらいたい。非常に嚴重な抗議が出ています。それで、私たちがこういうふうになっているはずだと幾ら言ったって聞かない。プロペラ機じゃない、ジェット機を持ってきている。公表されているものと全然違う、ここでエンジンテストをやっている、こういうことを言っております。この点どうでしょう。

○寺井政府委員 ただいま御指摘のT—三〇三格納庫の件につきましては、私どもの了解では、これは先生の御指摘でございまして、調べてみる必要があると存じますが、私どもの了解している点では、これはエンジンテストではなくて、飛行機が始動する前のエンジンの回転であるというふうには了解いたしております。ただ念のためもう一度よく調べて御返答申し上げたいと思います。

〔江藤委員長代理退席、伊能委員長着席〕

○米原委員 その点は調べていたかいたかいたか。ただ問題は、始動する前の——だからエンジンテストじゃないかということかも知、それは調べてみなければわかりませんが、問題はとにかくそこであつて、夏ですね、冬は少し離れていれば比較的いいのですが、たいへんだといつてたいへんな抗議が出ています。もっと直接に言いますと、夜中に私の家に電話がかかってくるのです。それで、政府と交渉してくれと、夜中に電話がかかってくるからこつちもたいへんなんです。そういう状況だということを言っておきます。それからもう一つ、夜間の飛行が十一時から六時まで禁止されている問題ですね。そういうことになっているけれども、例外はある、緊急やむを得ない場合がある。そういうこともあるでしょう。問題は、統計が出ていますからわかりますけれども、全体的に見ますと、午後十一時から午前六時までには発着する機数ですね、これはふえています。

よ。たとえば四十七年が、そういう飛行機が二百七十六機あつた。それが四十八年には三百八十機になっている。そういうふうには、原則としては禁止する、しかし、やむを得ない場合の例外があるというところが回答にも入っているわけですね。しかし、それにしても禁止の原則だった減るのが当然じゃないですか。減るために努力されるのが当然です。これはふえていますよ。この統計がはっきり——東京国際空港の離陸機、着陸機の統計があります。これも四十七年よりも四十八年のほうが逆にふえています。これはもう實際何もやっていないというのと同じじゃないですか。この点についてどう思われますか。

○寺井政府委員 先生の御指摘のとおり、やや時間外の離発着がふえておるのは事実でございします。これは一つはハイジャック防止のために出発がおくれるというケースが昨年は多かったというの事実でございまして、それほど大幅におそい時間には繰り込んだということではなかつたかと存じますけれども、いずれにしても国際線の場合、そういうハイジャック防止の作業のためにふえたというふうには考えております。ふえておりますことは事実でございします。まことに遺憾に存じております。

○米原委員 この問題は、たとえば大阪空港の今の裁判で、もちろん判決が出る前にどうこう言うわけじゃありませんが、しかしあの裁判では、おそろしく航空の時間の制限の問題は、裁判所は認めるだろうというふうには予測されています。すると、九時以降は禁止するというのが出るでしょう。これをやりますと、当然東京空港でも訴訟が起こりますよ。東京空港だって、それが当然通るんだからわれわれもやる、こうなりますよ。ですからこの問題は、いいかげんなことじやだめだと思つて、もっと嚴重にやつてもらわなければ、そういうことに論理がなりますよ。そして、もう一つお聞きしたいのですが、航空路の問題です。海のほうから入ってくるやつ、若干でないのがあるという話もありましたが、

航空路の問題で、私、飛行機の知識がありませんので、これではよくわからないのですが、モノレールが通つておりますね、あのモノレールよりも海岸寄り、モノレールより陸側に入つてこないというように指定されているわけですか、その点お聞きしたい。

○寺井政府委員 ただいま御指摘の点は、木更津と反対の方向から、つまり東京都の側から進入する場合には、及び逆に出発する場合も、ともに騒音被害を軽減するためにモノレールよりも外側、つまり湾内のほうに飛行するように指導いたしております。

まず出発から申し上げますと、出発いたしました、一定の高度に達しましたら、すぐ右旋回をして海面上に出るといふこと、それから入つてまいりますように回入込みといたしまして、モノレールの中に入らないように回入込みといたしまして、モノレールの中に全部の飛行機がそれを守つて入るといふ状態になつておりません。これはやはり運航の安全上等も関連がございまして、その時点の風速、風向とも関連がございまして、一定の線上を飛ばせることが非常にむずかしい状態でございますが、いずれにいたしましても、そういう指導を続けておる次第でございします。

○米原委員 空港周辺の土地の住民、いろいろ何回もおそろしく運輸省にも行つたんですが、方々と折衝しているものですか、知つていふのです。それでモノレールの内側には入らせないようにはしているんだからというのを聞いています。だから、ところがもうほとんど毎日モノレールを越えて入ってくる。非常に不満を持っています。それで、こういう方針としてはちゃんと出されるながら、運輸省がどうしてこれを法律にある第三條第一項の告示にせざれたのか、単なる行政的な指導であつて、告示として出しておられないのはどういふ意味ですか。

○寺井政府委員 お答え申し上げます。時間とか告示で指定することができませんのは、時間とか

あるいは飛び方、飛行経路でございしますが、飛行経路につきましては、ただいまモノレールの例で御説明申し上げましたが、なかなか一定のコースを守らせるということが技術的に困難な面が多うございします。

一つは、航空機が正確に飛ぶために、地上のそういう誘導施設、あるいは航空機側でそれを正確に飛ぶような施設がまだ十分完備し得ないという点も理由がございします。また離着陸寸前等の状態は非常に航空機が不安定な状態でございまして、やはりどうしても安全第一に考えざるを得ません。そういうことで、告示によりまして一定のコースを縛り上げますと、これは罰則が伴いまして、パイロットがもしそのコースをはずれた場合に罰則の適用を行なわなければならない、その場合、そういう事実を立証するということの技術的な困難もございしますが、同時に、反面、これを完全に守らせるという技術的な保証が現段階では得られませんので、告示をいたしまして罰則をかけるというの、現段階においては不適当であるということ、行政指導でたまたま申し上げたようなことをいろいろやってまいっておる、こういう状態でございします。

○米原委員 では、せっかく法律に告示としまっている、しかも罰則規定もあるのに、そして住民が要望している問題です。これが実行できない。これははつきりいって、法律には書いてあるけれども、何もそれは実行していないということですね。ことばの上だけでは、私は公害対策というのはすべてだめだと思ふのです。方針としては理解できます。それから航空機騒音公害のようなものを一気に直すなどという約束ができないこともわかるのです。しかし、少なくとも一歩一歩実効のあることをやっていくということが、住民の信頼を得ることになるのだ。住民のほうも、一気にこれがなくなるのは実際思っていないです。しかし全然その努力がない。法律に書いてあったって実行しない。いろいろ言われても実行しないということ、信頼がないわけです。ことばの上だけでな

くて、実際の行動で示してもらいたいのです。環境庁の勧告に対する回答で運輸省が約束されたことすら、いま言ったような状態です。それすらまだ実効できない段階です。少なくともそれはいままでにすでに実行していて、さらにそれ以上に一歩進められるというのが、住民の要求はそういうところですね。

たとえば東京の場合でいいますと、大阪では九時以降は飛行機を禁止してもらいたいと言っていますが、東京では大体十時までだったのがまんじてもいい。十時以降禁止してもらいたいというのが、調べてみると一般の要望です。すでにそのために、いまも言いました、いまの状態が続くならば、羽田空港撤去という決議を区議会が、自民党から含めて満場一致で決議しているというのは、そんななまやさしい事態でないということをおかしてもらわねと困るのです。少なくとも十一時から六時までの便数が一応禁止として運輸省が回答されているのに、逆に四十七年から四十八年にかけてふえている状態ですね。こういうことはもつてのほかにことであって、少なくとも四十七年の水準に返すくらいのがどうしてできないのかということをおっしゃっているのです。これを実行してもらいたい。すぐにこれは実行できるはずなんです。

それから、さっき申しました夜間のエンジンテストですね、これはもう非常に被害が大きいので、私が回つてみて一番大きな苦情が出たのはここでした。これはもう全部厳重に禁止してもらいたいのです。もうエンジンテストをそこではやってないとおっしゃっているわけだが、とにかくプロペラ機じゃなくてこでやっていてということ、現地の人が言っておりますから、これは調べてもらって、もしもそういうことがあったら厳重に禁止してもらいたい。これは、地元の人々の意見では、格納庫のそばでいまやっているのは全部禁止してもらいたいと言っています。しかし、プロペラでも困るのだというくらい言っています。しかし、少なくとも運輸省が言っておられる範囲のこ

とは厳重にやってもらいたい。

それから、モノレールの内側に入ってくる問題です。飛行路の問題ですが、これも何かこれを禁止するような措置をとってもらいたいのです。やり方を考えてもらいたいのです。とにかくあそこに行つてみますと、ちゃんと標識わかるようにしてあります。そういう設備だけある。設備の点ではやれるけれども、あそこモノレールのところには入れぬような措置もとっておられるようです。問題はできないことじゃないかと思うので、こういう点を少なくとも完全に、環境庁長官にあてて出された運輸大臣の回答の完全実施、これだけは少なくともやるべきじゃないか。これがやれないようにや、運輸省は責任果たせないということになります。この点について運輸大臣の見解を聞きたい。

○徳永国務大臣 お答えいたします。

御指摘のように、環境庁の勧告に対して運輸大臣が約束をしたこと、それが果たせないようでは運輸大臣の職務はどうだという御叱責はこもつともだと思ひます。

夜間ジェット機のエンジンのテストの件につきましては、これは先ほど来航空局長がお話し申し上げておりましたように、もしテストをやつておるといふ事実がございましたならば、厳重に注意し、中止させます。

それから、十一時以降の飛行機、それからモノレールの内側の飛行の問題でございしますが、何ぶんにも太平洋を飛んでくるわけにございしますから、いろいろな気象条件その他において、これを絶無に持ち込むということは、これはもうまことにそのとおりで、そうやらなければならぬと思ひます。と思ひますけれども、そういうふうないろいろな気象上の条件とかいうものがあつてやむを得ぬものはこれはしかたがないと思ひますが、しかし御指摘の点はよく私にもわかりますから、そういうような指導をして、厳重に指導してまいりたいと思ひます。

モノレールの内側の問題等につきましても、飛

行機の発着の風向きとかいろいろなことで、これはもう一切そのように厳重に守らせまうと言いたいでございしますが、そういうような面もあるかと思ひますが、それにいたしまして、そういう基準を守るように今後も指導を続けてまいりたいと思ひます。

○米原委員 次に、昨年告示された環境基準の点です。

あの環境基準の告示の中で、東京や大阪は十年をこえる期間内というわけのわからぬことが入つていました。十年と限るんじゃないやなくて、十年をこえる、十年プラスアルファというのでは、何のことかはつきりわからないで、一般の人は非常に失望しているわけです。しかし問題は、少なくともあのくらの環境基準を何とかして実現しなくちゃならぬということとは当然だと思ひます。そつだとして、運輸省のほうで期間の問題は別として、いますぐに十年プラスアルファということですから、期間そのものもばく然としておりますが、少なくとも運輸省があれを受けて、あの基準値を実現する計画を持っておられるかどうか、この点を聞きたいわけです。私は当然もう計画を持ってられるはずだと思ひますが、それはあ

るのかないのか聞きたい。

○寺井政府委員 お答えいたします。

環境庁の基準はかなりきびしいものでございしますが、運輸省といたしましては、これを実現しなければならぬ、こういうふうな考えでございまして、中央公害対策審議会の答申の中でも指摘されておりますが、音源対策と土地利用の適正化と立地規制、この二つの面からこの実現をはかりたいと考えております。

大阪空港の場合におきましては、まず周辺の土地利用対策というものを促進していきたい、こういうふうな考えまして、現在この法改正をお願いしている次第でございします。

東京につきましては、まだ具体的に検討する段階に至っておりませんが、成田空港がきまると、比較的重い、音の大きい国際線の航空機が成田に

移りますので、羽田といたしましてはかなり音の量が減つてまいらう。この間に低騒音の航空機を入れてまいりますと、かなり総量としての音の被害が減るのではないかとふうに考えておりますし、また羽田の立地条件が片方海に面しておりますし、また近いところでは住家が少ない面もございますので、かなりこの対策はやりやすいのではないかと思います。それにしてもこの環境基準が守れない場合もございまして、空港の改造その他を検討しなければならぬというふうを考えております。

○米原委員 聞いていますと、羽田の場合は大阪よりも立地条件がいいからというふうなことがありますが、どうも何か計画の概要すらまだ全然できてないという感じがする。せっかくあれだけの環境基準が環境庁で定められた以上、私は当然直ちに運輸省のほうで計画を考えられるというふうな体制でなくては困ると思うのです。私は環境庁のほうにもお願いしますが、直ちに運輸省がこの環境基準を実行する計画を立てる、こういうことを環境庁のほうからも申し込むべきだと思うのです。そうでないと、あれだけのものを発表しても、絵にかいたもちで何も実効がない。抽象的なああだこうだという話が依然として続いているだけで、具体的な方向も何もない。実際にこんなもの不可能だというなら不可能だと正直に言ったほうがまだいいですよ。ああいうものをせっかく出した以上は、十年は無理でも、じや十五年でやるといふなら十五年でやっても、政府として最大限にやつてこういうことはできるはずですよ。こういうふうにやります、というところを出すべきだ。環境庁のほう、そういうふうな運輸省に提出させるようになさるかどうか、ちよつと聞いておきます。せっかく環境庁がああいうものを出されたのです。

○藤本政府委員 航空機騒音にかかる環境基準を達成した維持するために、いろいろな対策を強力に推進していかなければならないことは御承知のとおりでございますが、その対策を強力に推進し

ていくことができませんように、関係の各省庁に對しましては十分に強力に働きかける所存でございます。

○寺井政府委員 ただいま先生御指摘の点は、まことに私もそのように考えております。ただ、環境基準が出ましたのは昨年の暮れでございまして、私も、この東京、大阪の二空港のみならず全国の空港を対象にこの実現をはかつていかなければなりません。こうした環境基準を達成するための空港整備の計画を目下検討いたしております、新しい計画ができますと、この環境基準達成というところが一つの柱になりまして今後の空港整備が行なわれる、またそのようにしていきたい、こういうふうな準備を進めているわけでござい

ます。

○米原委員 それからも一つ運輸省に聞きます。これは二月十五日の毎日新聞ですよ。羽田の空港を沖合に移転するといふ方針があるのだというふうなことが新聞に出ておりました。おそらくこれは新聞記事に出ただけで、そうきまつてい

るわけじゃないとは思いますが、一体こういう計画があるのかどうか聞きたい。

○寺井政府委員 ただいま御指摘の、毎日新聞に出ております計画と申しますか、こういう羽田の海側にもう一本滑走路をつくりまして空港を改造しようという考え方をそのものは、もうかなり古くからございまして。しかし、あの記事に書いてありますような計画が現段階であるというわけでござい

ませんで、私も、私も環境基準達成の手段の一つといたしまして、このようないふことも今後検討しなければならぬと考えておりますが、あのようになかつたところで現在運輸省の中に案がある、検討されてい

るという段階ではございせん。

○米原委員 この記事が住民の中に非常に複雑な反響を呼び起しているのです。というのは、いままでも千葉県のほうに国際空港をつくる、そして国際空港ができたから羽田は飛行場がなくなるんだといわんばかりのことも、初めはあの周辺では一般的には流布されていた。そうしていると、千

葉県のほうがなかなか解決がつかないだけでなく、千葉県にできてもちつとも飛行機は減らないらしいといふことが出てきているので、すつかり失望しているのです。

そういう事態を踏まえてですから、この沖合にそれができたらいかにも解決するやうな印象を与えるやうな記事でしたが、出ると、それは受け取っていません。逆に、これは便数をふやした

りするためにたぐらんだことだ、ごまかしだ、けしからぬ、だからもう、それよりも撤去してもらいたい、こういうやうな要求になりかかっているのです。ですから問題は、根本的に考えてもら

いたい。はたしてこれほどの便数が必要かどうか。大阪の裁判の結果によつては便数の制限という問題は必然に問題になりますし、一体、観光客なんかあんなにたくさん乗せる必要があるのかどうかというやうな問題。まあ裁判の過程でも、實際上に必要な乗客と観光客とのくらの比率を占めておるかどうかというやうなこともかなり議論になつたやうです。私たちが読んでみてもなかなか参考になる点がありますが、いまのままで、ただ航空会社がもうかるというだけでこの問題を考

えていたらたいへんなことになると思ふ。

飛行機の安全という点からいいますと、例の全日空の飛行機が自衛隊機とぶつかつて墜落したあの事件直後に、私は航空関係のすべての労働組合の人たちと会つていろいろ話を聞いたのです。そのときに操縦士の人は言っていました。とにかく、もういま以上便数がふやされたら航空機事故の起ることは必然だ、こういうふうな言つてお

りました。そのあたりを考慮してもらわないと、羽田や大阪の飛行場のあれを見ましても、とにかくいへんな込み方でしょう。あんなスケジュールを組んで飛ばして、事故が起きないのがふし

ぎですよ。総合的にみても考えないとならないのじやないか。ただ目先のことだけ見ていたんじや、たいへんな破綻を来すことが将来起つてきやしないか。航空会社は、金をもうけることだけに

流されてしまつたらたいへんなことになります。

それを考えておかないと、根本的な対策も、ただで上がつた事態をごまかし塗りつぶすやうなやり方になつてしまふのです。

もちろん飛行機が重要なことはわかりますよ。それから国際的な路線も一定のものが必要だといふことは何も否定はしてない。必要です。しかしその場合に、どういふ形でこれをコントロールしていくかといふことをきめておかないと、ただ経済の法則に流されてどんどんふえるだけだ、それからこの矛盾が起つてくるのだと思ふのです。この点を根本的に考えられなく、決して問題は解決しない、深刻な社会問題にましますなつてく

ると思ふのです。この点を私は特に言いたいのです。

あともうちよつと、現実的な問題で若干聞きたいことがあります。

いろいろ今度の法律では移転の補償の問題が出ておりますが、逆に大阪の場合は、いまの状態の中からはんどうの発生源対策のほうじやなくて、むしろ住民にできたら出ていってもらうというところに重点が置かれてい

る。私は法律に迫り出せと書いてあるわけじやないことは知つていますよ。現実の問題としてそうなつていくやうな法案になつておる点が不満なんです。逆に東京のほうは実際の対象にはなつてないやうです、この法律によつてはできなくもないけれども、東京は、一部の人は引越したいと言ふ人もいます。そういう人はかなりあります、自分のほうから希望して、ところが、実際にはこの法律でできなくはないけれども、実際にはそういう計画にはなつてないやうです。そういう問題もあります。

もう一つは、テレビがよく見えないとかいふこととで、いままでもテレビの視聴料に対する補助を出しておられます。根本的に言うならば、これは新幹線のテレビ障害の問題は、私も東京都内を走っている新幹線の問題で扱つたことがありますが、結局これもPPPの原則で原因者が全部負担するといふ形で基本的には一部分は解決がついて

おるわけでは、飛行機の場合は、全部見えないうのじやないようですから、一定の聴視料の補助を出されるということもわかりませんが、一体いままでテレビの聴視料の補助対象になっているのは、大田区から品川区にかけて大体どの地帯だったのでしょうか。この点、わかつているならお聞きしたい。私は大体第一京浜国道から海岸寄りの地帯だと思うのですが、そういうことでしょうか。

○棚橋説明員 お答え申し上げます。
ただいま東京国際空港のテレビの聴視料の減免の範囲になっておりますのは、羽田空港から多摩川、それから産業道路、それから第一国道を結びまして競馬場の手前あたりまで、そのあたりが大体範囲になっております。

○米原委員 その点、現地の住民の要望では、少なくとも国鉄の東海道線から海岸寄りには全部を含めてもらいたいということですから、できるだけ早くそういうふうな実施してもらいたい。要望だけ言っておきます。

もう一つ、今度の法律ですが、この法律の場合、補償するにあたって航空会社の負担は一文もないですね。なぜそういうふうになっておるのかということ。政府と自治体が出してやるだけで、航空会社は全然負担をしない。これは環境問題の原則からいっても、原因者が負担する、汚染者が負担しなければならぬというPPPの原則からいっておかしいじゃないか。この点をどう考えてこういう法案をつくられたのか聞きたいわけなんです。

○寺井政府委員 お答え申し上げます。

騒音対策費は、空港整備特別会計で支払われておりますけれども、その財源は着陸料、航行援助料、航空機燃料税等が大半を占めておりまして、これに通行税見合い分を含めると約八〇〇程度になるかと存じます。したがって、現在でも騒音対策はほぼ原因者負担で実施されていると考えております。今回の環境基準に伴う答申の中でも、原因者負担の原則で対策を実施すべきであるということが言われておりまして、私もその

方向で進むべきだと考えております。

ただ、ただいまの先生の御指摘は、あるいは今度の周辺整備機構に航空会社が出資をしていないとか、あるいは何かそういう資金的な関係を持っていないという御指摘かもしれませんが、これはやはり国と地方公共団体が中心となって行なうべき性質のもので、そういう民間の資金を入れるのは適当でないというふうな考えでございまして、この原因者負担の原則で対策をまかなっていくという方向は、そういう方向で今後進めていく考えでおります。

○米原委員 いまおっしゃったことはでんでわかないのです。なぜ飛行機会社にやらせたら悪いのかちっともわからない。なぜこういうものを国や自治体やらなければならないのか。それだったらもう航空会社は国営にしたいまいない。そうすればはつきりする。何か航空会社というものが別にあつて、だつて航空の通行税は乗客が払うもので、燃料税や空港使用料も払うのは当然のことです。それと騒音対策費というのは性格が別です。そして騒音対策費に限る限りは原因者負担、航空会社が払うのは当然だと私は思うのです。燃料税にしても、地方自治体にかなり出ているといわれるけれども、燃料税で地方自治体へ譲与されているものは大体九億円、それに比べて航空会社の売り上げはどうかというのか、航空会社の売り上げがばく大なものだということが、私も時間がありませんから説明はしませんが、たいへんな売り上げです。なぜそれを国と自治体が持つてこういうセクターをつくらせてやらなくちゃならぬのかということなんです。この点は非常に根本問題ですが、私はおっしゃっている説明が全然理解できないのです。まるでPPPの原則なんというのはないにひとしいような法律にこれはなつております。非常に遺憾であるということ点を申し上げて私の質問を終わりたい。最後にその点を聞いておきたい。

○寺井政府委員 簡単に答えしますが、この空港周辺整備機構を通して騒音対策を進めようという

たしておりますのは、設置者の責任においてやるということとございまして、その設置者が負担する資金をさらに施設を利用する航空会社から取る、こういう関係を考えておるわけでございまして。

○米原委員 終わります。

○伊能委員長 岡本君。

○岡本委員 午前中の当委員会の審議を聞いておりますと、運輸大臣は、この大阪伊丹空港の公害対策について率直に手抜きを認めて法案を出した、こういうことを仰せになったわけでありました、けれども、どういう点を率直にお認めになったのか。

まず、私申し上げたいことは、昭和四十二年、私が初めて公害対策特別委員会に籍を置きましたときに、この大阪伊丹空港の騒音問題について、当時は運輸大臣は大橋さんだったと思いますが、相当きびしく現地の問題を取り上げて再三要望をしたわけでありまして。

しかし、その四十二年のころの航空機の一年の発着数が、九万四千五百二十回、そのうちジェット機が三六・七％だった。ところが四十三年になりましたと、十万七千三百八十四、ジェット機は三七・二％にふえた。さらに四十六年になりましたと、十五万七千二百二十回、そのうちジェット機が五二・五％要するに、この航空機騒音の問題についてやがましき指摘をすればするほど航空機がふえて、音の多いジェット機がふえている。こういうことでは、私もどまがやかましく言ったことが何にもならない。これは各党からも相当きびしく批判があつたはずなんです。したがって、何を率直に認めてこの法案をおつくりになったのか、簡単にひとつ大臣のほうからお答えをいただきたい。

○徳永国務大臣 私、そういう意味で発言をしたわけではございませんで、いまの大阪国際空港の騒音の問題は、率直にこれは住民の皆さん方がたいへん御迷惑をいただいていることは認めなければならぬし、認めるところでございまして、それがために、音源対策等について、先ほど来いろいろ御説明申し上げているような点について努力を

続けておるわけでございましてけれども、いろいろ問題を残していることは事実でございまして。この法律案は昨年来提出されておるわけでございまして、もちろんそういう問題等も考え合わせ、周辺整備の問題でございましてから提出されていると思ひますけれども、そういういまの現状を率直に認めましてこの法律案を私は提出した、こういうわけではないわけでございまして、そういうようなものもあわせ今後騒音問題に挑戦していかなければならぬ、こういう意味でございまして、御理解いただきたいと思います。

○岡本委員 音源対策につきまして、いまはからずも大臣からお話がありました、これは時間があまりありませんから、私はほんとうは通産省から聞かなくてはなりませんけれども、私のほうで通産省からいろいろと聞きまして、そうしますと、米国のロイズ社と提携をして、YXの音源対策、いろいろなことをこれから研究するというのです。これからなんです。ですから、あなたがおっしゃっている音源対策とは、私はこの四十二年のころやがましき、ジェット機が三六・七％、しかも現在の機数の約三分の二、そのころでさえジェット機がその中で三六・七％、いま大体、これは四十六年の資料でありますけれども、五二・五％で、しかも、四十二年から比べると約三分の一ふえておるといふことですね。この機数を減らすことが音源対策なんです。一番手つとり早い。運輸省は、いままでとにかくB滑走路ができてから航空機を飛ばすことばかり、どうしようにすればいいかに回数がよくふえるか——こう私が言いますと、あなたのほうは需要者が多い、こうおっしゃると思ひますけれども、この利用者は見えますと確かに多い。しかし、なぜそういう利用をつくらせているかといふと、いろいろな宣伝をして、たとえば銀行のローンを受ける、あるいは銀行とかいろいろなところの、まあ何といひますか、海外旅行だとかそういう宣伝が非常に多いわけですね。このころは非常にローンで行けますから、先に金を払わなくても行けるわけですね、あとで払

うというのですから。こういうようなことで利用者をあおっているのです。そうして利用者をたくさんつくって置いて、被害は依然としてもう前よりも——考えて見ますと、ジェット機だけだった前の倍以上になっておるのです。こういった考え方でね。大臣、あなたは大阪空港は御視察になったことがありますか。一ぺんお聞きしたいのですが、いかがですか。

○徳永国務大臣 私大阪空港を利用させていたこともございます。

○岡本委員 利用しておるといことは、飛行機に乗って行ってそこでおられるだけでしよう。これは加害者じゃないですか。加害者と言うとおかしいですけれども、被害者の立場に立つて現地を視察になったことがありますか。いままでも小環境庁長官あるいは佐々木運輸大臣、私は公害委員会でもやましく言って来てもらった。そうして、来てもらうと、これは岡本さん、あなた、いつも委員会でもやましく言うのは無理ない、こういうように言って帰られておるのです。ですから、あなたは少なくとも一國の運輸大臣として、今度の法律案を出そうとなさるのだったら、一ぺん調査して、この法律が確かに適正なものなのか、これは一ぺんはだで感じ、目で感じ、あるいは調査をして、それが私は責任ある一國の運輸大臣の姿だと思ふのですが、いかがですか。お行きになりますか。

○徳永国務大臣 私、就任いたしましたからはまだ調査等には参つたことはございませんけれども、その以前には、豊中市その他にたびたびおじやまいたしまして、たびたびということはいまありませんが、おじやまいたしまして、いろいろな点について承知しているつもりでございます。

○岡本委員 そうしますと、あなたが全部承知されておる、こういうように考えて、今度の法案についてひとつお聞きいたしますけれども、たとえば今度の法案の中で、民家の防音装置をお考えになつています。しかしこれ、運輸省は川西にモデルハウスをつくられた。私、その実態を調べます

とモデルハウスの中ではかった全日空のBの707ですが、これは八十九・六ホン。それから90、九十五・七。それから日本航空のDC8、これは百一ホンをこえております。これはみんな言つておりますと時間がありませんから。こういうように、たとえばタイ航空のDC8、これですとやっぱり百六。これはせつかく民家の防音装置をされた中ではかったホンなんです。環境基準はまあ大体七十ですが、七十五ですか、ちよつとあれが違いますけれども、一般の騒音の、交通騒音あるいはまた工場の騒音、この環境基準は深夜では四十五、昼間で六十ですからね。こういうふうに見ますと、これは倍ですよ。要するにモデルハウスをつくつた、中がまだこんなに高い。これで、民家に防音工事をしたところの部屋をつくつたから、それで対策が完全だとあなたは思いになりますか、これが一点。

時間ありませんから次言います。

次に、私もたびたび委員会でもやましく言ひまして、どうしてもうしんぼうできないから出て行きたいという、移転をしたい、この移転補償の予算をやましく言つて、四十五年に二億九千二百万ですが、それから四十六年、四十七年、四十八年とこつてつてもらったのですが、すべて残金が残つておる。四十六年には二億八千三百万、四十七年には四億三千八百万、四十八年には一億六千、あと数字はあれですが、こういうふうになぜ残つておるのか。出たい申し込みは相当あります。申請も相当あります。しかし出られない。その原因は、一つは評価額です。たとえば百坪なら百坪の土地に家を建てている人、五十坪に建てている人、その土地は、一つの例をとりますと、川西の田中さんという方は、土地の評価額を八万六千円、伊藤さんという方は、評価額は十三万円。なぜそんなに安いのかと申しますと、その土地は飛行機の騒音によつて値段が下がっているわけです。ところが、騒音のないところに行こうとすると、みな二十万円以上、いまだつたらもう二十四、五万円します。この買い取りの評価が安い。そのた

めに、行こうとすれば借金がでるというのです。ですから、金がなければ、もう借金できちやどうにもならないからそこにいるわけです。だから、こういった移転ができない。

もう一つ、これは私、先国会の予算委員会でも前の大蔵大臣の愛知さんにやましく言ひましたのですが、買いかえ資産ですね、要するにその土地を売つてそして向こうに行くときに、税金がかかるわけです。今度少しふやしたようでありまして、けれども、しかし税金がかかる。航空機の騒音でどうにもならないというので出て行くときに税金がとられるというのですから。こういうことで今度あなたのほうでは第三セクターをつくつて、そして早いことをいへば、追い出しということはおかしいですけれども、移転したい人をどんどん出していこうとなさるわけですから、ところがその土地もなかなかそうは見当たりません。こういうことを考えますと、大臣、今度の法律案で確かにだいたいようぶなかどうか、そういうところをあなたは御存じなのかどうか、これをひとつお聞きしたいのですが、いかがですか。

○徳永国務大臣 御指摘のように、補償費が余るということとは、やはり評価額等の問題があるからだろうと思ひます。また、モデルハウス、どういふものをつくつておるか実は私、詳細に存じませんが、あとで政府委員から答弁させますけれども、評価額等の点につきましても、あるいはまた補償の点等につきましても、やはり代替地に見合うようなものをあつせんしなければならぬだろうと思ひます。また、税金の問題も、いま御指摘がございましたが、こういう点については配慮しているようでございますから、そういう詳細につきましても、政府委員から答弁させたいと思ひます。

○棚橋説明員 事務的な問題についてお答え申し上げます。

まず最初に、先生御指摘の民家防音工事のモデルハウスの音の下がり方でございますが、先生、どういふ御資料に基づいておっしゃっているの

か、私ちよつとつまびらかでございませませんが、先生のお話しになりました音は、大体それらの地区におきます屋外騒音とは同じでございまして、私どもの行なつておりますモデルハウスの実験工事では、確実に二十デシベルないし二十五デシベル下がっております。したがひまして、後刻、先生の資料を見せていただきまして調査をいたしたいと思ひます。

それから、移転補償につきまして毎年繰り越し額がある、これは御指摘のとおりでございます。ただ、大体一年おくれでは前年度分を消化するという程度であることは事実でございます。これにつきましても原因をいたしまして、地価の評価が安いということにつきましても御指摘のとおりでございます。ただ、先生御指摘の七万、八万というのは二、三年前の話でございます。毎年時点修正をいたしておりますので、現在時点ではもう少し高いかというふうに思つております。

ただ、この点につきましても、騒音の原因その他でその土地が周辺に比べてそれほど高くないということは事実でございます。しかしこれは、私も用地を補償いたします際には、政府といたしましてきまつております公共用地の取得基準に準じております関係上、騒音地域についてのみ高く評価をするということではできないわけでございます。条件のよい代替地を低廉な価格で提供したいということが願ひでございまして、今回お願いをいたしております周辺整備機構によりまして、国の無利子融資、補助金等の措置をとりまして、良好な代替地を早急に造成いたしたい、そして移転補償の方に、優先的にそちらに譲渡をして移つていただくということを願つておるわけでございます。

それから、最後に税金問題につきましても、現在税法上は、移転補償に伴ひまして土地を譲渡いたします方に対しましては千万円の控除というのがございます。ただそのほかに、移転補償でお移りになります場合でございますと、居住用資産の

買いかえという法を適用いたしますと、千七百万まで控除があるということになっておりますので、いろいろ私どもも政府部内で討議をいたしまして、千四万ないし買いかえの場合千七百万というところまで認めているわけでございますが、その点、今後とも十分もう少し検討いたしていきたい、かように思っております。

○岡本委員 大臣、あなた一べんこの法律案を審議するとき現地調査してください。現地へ、予算委員会が終わったら一べん行ってください。そうでないと、これはもう話にならないですよ。いままでに簡単にこう説明してはいけません。たまたまいまのお話で、モデルハウスの中ではなかった、私のほうは、これは川西の市役所ではなかったわけですが、一緒に。

それからもう一つは、買取りの評価。もっと上がるでありましょう、上がるでありましょう、売るのは売ったものじゃないですよ。売ったくて売らねえじゃないんですよ、これは。この点については、やはり移るところに見合う価格にあなただけで大蔵省にひとつ話してもらわなければいけません。これを約束してもらいたい。

もう一つは、住宅千七百万まで控除しております。確かに前よりふえております。いま住宅、千七百万円であります。あつちこつで売っている住宅、ほとんど千七百万円以上ですよ。いままでも、何年ですか、約十年間、ひどい人は、私が取り上げてからでも約七年間しんぼうしたんだ。それを、その人に移ってもらうときに税金をかける、そんなばかことがあります。

それから、土地だけの場合は一千万円まで控除。これは私、やかましく言いました、事業用は課税しないということに、大蔵省で聞くときまつたらしいんですが、これは農地が含まれております。もう一べん、ちよつと大蔵省の課長、来ておりますか。

○伊藤田説明員 お答え申し上げます。事業用資産の買いかえという制度を、先生の予算委員会における大蔵大臣との御討論等も拝聴し

ておりまして、今回の税制改正におきまして、新たに事業用資産の買いかえというものを、公共用飛行場の周辺につきまして認めることといたしまして、租税特別措置法の改正案として現在国会に提案させていただいております。その事業用資産の買いかえの適用になりますと、もし新たな事業用の資産を買いかえるとなれば税金はかからない、その場合に農地はこれに含まれております。

○岡本委員 大臣、これは要求しておりますから、ぜひひとつ現地を見てもらいたい。次に、騒音コンターの線引きのことですが、遠くを見えないかわかりませんが、これはいま運輸省が考えておられるのは、五十嵐コンターという、東大の五十嵐教授がつくった、だいたい前のコンターなんです。いま十一市協、要するに現地で確かに八十五軒以上、第一種以上になるところ、これを調べますと、WECPNL八五以上の地域を申し上げます、WECPNL八五以上の地域において、運輸省のコンターでは十五万平方キロ、三万三千二百世帯、十一万一千人。ところが十一市協、現地の十一市でいろいろ調べたところによりまして、二十七万平方キロ、六万六千四百世帯、十八万八千九百三十七人、面積で一・八倍、人口で一・七倍、WECPNL九〇以上の地域でも、面積は二・八倍、人口は二・三倍、こういうふうに食い違っているわけです。この騒音コンターについて、これは現地の実情に合致して、十一市協と協議してこれに合致する考えが、これをひとつ聞きたい。

○棚橋説明員 お答え申し上げます。ただいま先生がお示しになりました運輸省のコンターは、先生御指摘のように、東大の五十嵐教授が測定されておりましたコンターをもとに、それを四十七年度の数値に合致して修正したものでございます。ちなみに、四十七年度以降は便数は増加しておりますので、現在のところまではそれを使っておりますが、コンターの正確性を期しますために、昨年からこしにかけまして、再度かなり大がかりな騒音測定をいたしまして、た

だいまそれに基づきまして出ましたコンターを開係の地方公共団体にお示しして、御相談を申し上げておるところでございます。

ただ、おっしゃいますように、十一市協作成というそのコンターとの間には依然として隔たりがあるというふうに思いますので、私のほうにいたしましては、さらに御納得を得るために、関係市に立ち会っていただきまして、それに兵庫、大阪府、大阪市という府県ないしは地方の御要望がございましたから、環境庁にもお願いして立ち会っていただいて、再度確認をしたらどうであろうかというところを、関係市に現在申し出てお話しをしております最中でございます。

○岡本委員 そこで、政府に要求するのですけれども、四十二年でもこんなに被害が出て、それから当時は一年に十万台足らずであった。それが十九万台になっておるわけです。その間ずっと住民の皆さんはしんぼうにしのばうし、しんぼうしきれずにとつとこの飛行場撤去という裁判に踏み切った。この間もお話があったと思いますが、いままでもこんなに迷惑かけたのですから、私、これからこういう迷惑をかけておるところに対しては、住民税、市民税を免除する、あるいは固定資産税を免除する、その分を加害者である航空会社から取るというぐらゐの抜本策をひとつ考えなければならぬ、こういうふうに思うのですが、自治省の政務次官、来ておりますね。あなたの考え方をひとつ伺いたい。

○古屋政務次官 騒音による被害地域の土地家屋に対しての固定資産税の問題がいま御指摘になったところでございます。御承知のように固定資産税は、三年ごとに実施しております評価額によって課税をしておりますものでありますから、航空機騒音が著しいことによりまして地域内の土地の価格が実際に減ってくる、こういうことになりましたら、評価額も低くなるのが通例でありまして、その結果、他の地域にある土地に比べまして固定資産税の税額も低くなると思ひますし、また家屋につきましても、その

価格が減額すると認められる家屋につきましては、現実には、これは伊丹ではございませんが、板付等につきましては、実際に減っておるから評価額も減っておるというようなことを私聞いておる次第であります。したがって、騒音の著しい地区につきまして、そういう飛行場が所在するということがなかなかわずかしい問題でございます。たまたまえといたしまして非課税にするにはいろいろの行政その他法律上の問題もございまして、先生の御意見もございまして、ひとつそういう評価の面での考慮を必要とするというふうな事態に思ひまして、町村の指導には遺憾なきを期してまいりたいというふうに考えております。

○岡本委員 では事務当局に、市民税の無税も含めて検討してもらいたいと思ひます。この大阪空港は欠陥空港だ。どの大臣が来て、こんなところにあるのはおかしいんだ。三木長官もこの間おっしゃっていた。一日も早く撤去してもらいたい、こういうふうに、もうしんぼううらないというのがある、あなたもお行きになったらよくわかると思ひます。それによつて、では固定資産税、市民税をなくしたから、これは地方自治体でまかなえ、こう言われると今度は各市は困るわけですから、その財源の確保は、ひとつあなたのほうで交付金を出すと、PPPの原則によつてこれは航空会社が出すのがあたりまえです。公共性についても私、非常に疑問があるのですけれども、時間がありませんから……

最後に運輸大臣に、関西新空港の問題についてその方向性をひとつお聞きしておきたい。同時に、これはまた、運輸審議会の答申を聞いていればそんな話にならないと思ひますから、あなたがいま頭に描いている、どうしようというふうな苦勞を——そうすると皆さん少し安心すると思ひます。同時に、今度もしも午後九時に打ち切りとか、あるいは便数を減らすとかいうような判決が

出た場合、あなたのほうでは応じるお考えはあるのかどうか。

それから、もう一つ要望しておきたいのは、二十八日の九時過ぎに現地の方が見えますので、大臣、会っていただくことになっておりますから、ひとつこの点も御了承を願いたいと思います。

いずれにしても、もうできる限りの誠意を尽くさなければならぬと思うのです。たくさん病人も出ております。騒音対策騒音対策と、先ほど来話がありましたが、私は排気ガスの問題をもっと詰めておきたいのですが、時間がありませんからあれしませんが、実は、運輸省航空局長の手塚さんは、飛行機の排気ガスは全然関係ありませんと、私どもの公害対策特別委員会でも明言したことがある。しかし事実は、きのうでしたか、公害委員会でも大気保全局長が、ジェット機なんかは、大型機は自動車の二千七百倍もの排気ガスがあるのだ、また、事実調査も出ております。また、同時に、鼻血を出しているお子さんたちがたくさんおる、五人に一人くらいおる、こういう実態もあなたは御存じでないと思うのですけれども、いずれにいたしましても、そういうことで、誠意のある対策をいま行なわなければなりません世の中が騒然として、不安定な世の中になってくる、政治不信がつつの、こういうことでありますので、この三点について、大臣から答弁を承って終わりたいと思います。はつきりしてください。

○徳永国務大臣 新空港は、御承知のように、いま審議会でも検討しておりますが、大体七月ごろには答申が出てくるのではなからうかと実は期待しているわけでございます。その上で、十分尊重いたしまして、新空港のことにつきましては努力をしてみたいと思います。

それから判決の問題でございますけれども、これは判決が出ましてからその時点で判断させていただきますかと思っております。

それから、鼻血が事実出て、五人に一人も非常にそういう苦しみがあるじゃないかというお話でございます。これはせんだって梅田先生から実物

をここで示されまして、私、十分その点は認識したわけでございます。そういうようなことで、今後この騒音対策並びにそれに関連するいろいろな問題につきましては、十分真剣に取り組んでまいりたいと思います。

○岡本委員 もう一問だけ。
大臣、あなたここで見ただけではなくして、この法案が通るまでに一べんぜひ現地調査してください。これをひとつお答え願いたい。

それからもう一つは、そういった航空機の排気ガスの問題についての通産省のあれを見ましても、全然それがないのですね。おかげさまで自動車のほうは何かマスク法をちゃんと尊重してやるといふような環境庁のあれがありますけれども、それに対していま一生懸命改造に各自動車会社は専念しております。その点についてもやはり私は問題になると思うのです。ですから、そのほうの排気ガス対策の処置、これについても研究をあなたのほうから通産省に要請してもらおう。この二点だけひとつお答え願いたい。

○徳永国務大臣 エンジン問題は、いろいろ技術的な問題でございます。通産省に申しまして、そういう公害の少ないエンジンの開発と申しますか、そういう面に努力してもらおうように私からもお願いを申し上げたいと思います。

それから、この法案が通過するまでに私に現地を視察しろというのをここで約束しろということでございますが、私もいまいろいろな諸般の事情も、仕事も持っております。いまここで明確にお約束するわけにはまいりませんが、私の信頼する者を、いずれにしましても間違いのないような対策をとるために努力させることをお誓いいたします。

○岡本委員 どうも委員長、ありがとうございます。
○伊能委員長 折小野良一君。
○折小野委員 まず最初に、先ほど来、ちよっと御質問の中にもございましたが、現在大阪空港の騒音問題について訴訟が行なわれておりますが、

近くその結論が出る、すなわち判決が行なわれる、こういうふうにいわれております。

これに関連をいたしまして、最近ですが、政府はこれに対して控訴しないようにという関係者のほう意見も出されておるやに承っておりますが、こういう問題も含めまして、判決が出た場合に、政府としての対応の姿勢、そういう面について、大臣のお考えをまず承っておきたいと思っております。

○徳永国務大臣 判決に対しては、私どもは、いろいろそういうような御意見もございまして、また御要請もあることも承知しております。しかし、判決に対しては、誠心誠意これを受けとめて検討をいたしたいと思っております。その上で態度をきめてまいりたい、かように考える次第でございます。

○折小野委員 その訴訟と並行いたしまして、伊丹市の辰巳弥次郎さん外二千二百五十五名ですが、四十八年の二月、国を相手として調停の申請がなされております。この問題もやはり大阪の航空機騒音の問題でございます。各方面からいろいろ関心が持たれておるわけでございますが、申請以来今日まで、もうほぼ一年たつたわけでございますが、その間の審理の経過、あるいは今日のまでの審理の過程でいろいろ出てまいっております問題点、こういう面についてひとつ御答弁を願いたいと思っております。

○橋本委員 御答申申し上げます。
先ほどお話のございましたように、四十八年の二月十五日に国の公害等調整委員会に公害紛争処理法に基づきまして調停の申請がございまして、以後二次、三次、四次、五次、六次というところまでだんだんございまして、総計で一万人をこえる調停になっております。

調停を求める事項といたしましては、一次から六次までの皆さま、若干の違いはございますが、内容的にはほぼ同じ事項でございまして、一つは、昭和五十六年から現在の空港を使用しないこと、それから二番目に、その使用をやめるまでの間、

航空機の騒音をWECPNLで七〇以下とすること。それから三番目に、総発着回数を一日二百回以下、それから夜間は八時から午前八時まで、これは第四次の調停からは七時ということになっておりますが、それらについての発着禁止というようなこと。それから現在までの受けた損害に対して賠償金を支払い、将来も、先ほど申し上げましたようなことが達成されるまでの間、やはり賠償金を支払う、こういう内容が調停の事項となっております。

調停は、総理府におきまして、ただいま申し上げましたようないろいろな論点を調停委員会のほうで整理されまして、双方からの意見交換というような形で一部は併合、一部は並行というような形で審理が進められております。

御質問のございました問題の争点というものにつきましましてはいろいろございまして、ごく大ざっぱに申し上げまして、まず大阪国際空港というものがほんとうに地元の強い要望で現在のようになつたものかどうか、ないしは大阪国際空港の便数をもっと具体的に減らすということができないかどうか、そういうような点、それからほんとうにどういうような被害を、実際に肉体的な被害とか、そういうものを受けているかどうかというような諸点につきまして、双方から、国側と申請人側の間で調停委員の仲立ちでいろいろ話を進めております。

大体そういう内容でございますが、調停の性格上、自由に思ったことを言つて意見を交換して合意点を求めるということのために、具体的な中身については調停委員会のほうから、できる限り調停が一段落するまでは双方とも口外しないようにというふうなお話もございまして、大体この程度でとどめさせていただきますかと思っております。

○折小野委員 ただいま御報告の中にもちよっとございしましたが、そしてまあ、先ほどの質問にもあり、私どもかねていろいろ関心を持っております問題の一つに、騒音が健康被害との関係においてどういふ影響を及ぼすかということでございます。

第一類第十号(附属の一) 運輸委員会地方行政委員会公害対策並びに環境保全特別委員会連合審査会議録第一号 昭和四十九年二月二十二日

二七

ざいます。この調停の申請の中におきましても、聴力機能の低下とかその他のいろいろな健康上の被害が訴えられております。ところが、今日までの騒音対策の中におきましては、こういう面はほとんど触れられておりません。そしてまた、公害対策基本法からいいますと、何と云っても健康被害に対する対策をやっていくというのが公害対策の一番の基本だ、こういうふうな考えです。こういうふうな面から、なお現在でも騒音の健康被害の被害、こういうものはないというふうな断定をされるのか、あるいはそういうふうな関係が現時点において医学的にどういうふうな検討されておるのか、そういう点、わかりましたらひとつお知らせを願いたい。

○寺井政府委員 あるいは詳しくは環境庁のほうから御答弁があるかもしれませんが、現在のところ、航空機騒音によりまして空港周辺の住民の健康がそこなわれるかどうかについては、国内あるいは国外、かなり研究報告がございますが、国連の国際民間航空機関の特別会議の報告に、航空機騒音によって空港周辺の住民の健康が直接そこなわれるということ、現在までのところ必ずしも明確でないとしておりまして、現段階におきましては、その因果関係が明らかになるまでには至っていないというふうな了解いたしております。

○折小野委員 明確でないということは、ないということじゃありませんか。

○寺井政府委員 さようでございます。

○折小野委員 これらの点につきまして、まあ今後さらに医学的にもいろいろと検討がなされようかと思いますが、これは何と申しまして、公害対策の一番最初にやらなければならぬことは、まず健康被害をなくするということだろうと思います。こういう面から積極的にこういう問題についての取り組みをお願いしたいと思っております。

次いで法案に入りますが、法案の九条から先、ここで新たに第一種区域、第二種区域あるいは第三種区域ということで、それぞれ新しい法律の規

定ができるようでございます。このそれぞれの区域というものは、これはただそういうふうな名称がここに掲げられておるだけでございまして、どの程度のところを第一種にするか、どの区域を第二種あるいは第三種、そういうふうな具体的な基準というものは法律上は全然書かれておりません。もちろんこれは政令に委任するということだろうと思っております。しかし騒音対策という面では一番大切なことは、どの程度のところをどういうふうな指定をして、そしてそれに対してどういう対策をとるのか、これを検討するというのが一番大切なことじゃなかろうかというふうに考えます。もちろん政府としては、こういうものについてすでにある程度の予定を立ててこの法案を提案されておられるのだと思いますが、運輸省におきましては、この区域をどの範囲のもの、あるいはどういう程度のところを指定しようとしておられるのか、お聞きをいたしたいと思っております。

○棚橋説明員 法案の中心でございますので、私から答えさせていただきます。

先生御指摘のように、この法律では第一種、第二種、第三種ということで地域を指定することになっておりますが、いずれも「政令で定めるところにより」ということで政令に委任をいたしております。で、この対策は、その法律の中でおわかりいただきますように、騒音の障害の発生を防止する、ないしは周辺における生活環境の改善をはかるというふうなことを目的に、二種、三種という区域を指定するわけでございまして、当然それは騒音の激甚さというものに比例して指定をさるべきであるというふうに考えております。したがって、この法律がこれを政令にゆだねましたのも、その騒音の程度を法律の中で明確に表現することは、あまりにも技術的でないというところで政令に委任されておるというふうに考えております。

そこで、第一種、第二種、第三種、それぞれ対策が違つたわけでございますけれども、どの程度の区域を予定しているかということでございます

が、私どもといたしましては、ただいまのところ、第一種区域はWECPNLという単位で八五以内、それから第二種区域は同じくWECPNLで九〇以内、それから第三種はWECPNLで九五以内というのを基本にいたしまして、指定をする以内と政令に委任しはそれに基つて告示等で定めたい、かように予定をいたしております。

○折小野委員 私は、こういうような規定は実質的には最も重要な部分だと思つて、まあいろいろな問題があつて政令に委任をするということも多々ありますが、しかし、このような最も重要な問題につきましては、むしろこれを法律で明確にいたしまして、そうしてその実効を期していく、こういうことが非常に大切なことじゃなかろうかというふうに考えます。もちろん法案には、もうすでにその面については政令に委任するということがなつておるわけでございますので、今後の問題といたしましてこれは特に大臣にお伺いをいたしますが、こういうような最も重要な問題につきましては、それを安易に政令にゆだねるということのないように、できるだけこういう面は法律事項として規定をすることが大切であらうと思つてございしますが、御見解をお伺いしたいと思います。

○徳永国務大臣 御指摘の点は、私もさうに考えておりますが、これを政令にゆだねたのはそれなりのいま説明したような理由もあつたろうと思つて、それが、そういう場合でも、政令の点については、やはり明確なものを持つということが大切であらうと思つております。

○折小野委員 こういう点につきましては、関係住民と非常に関心を持っておるわけでございます。ところが、法律ができた、どういふ点に対してどういふ措置が講じられるのか一向わからないう面につきましては、ひとつ今後十分お考えをいたしたいと思つております。

そういう指定に関する規定の中で第九条でございしますが、第二種区域、ここにあります建物その他、これを第二種区域以外の地域に移転をする場

合に移転の補償をする、こういうことが規定されておるわけでございます。ところが、区域の境界というものは、これは当然に何らかの線を引くということになつてくるのでありましよう。といたしますと、第二種区域にあつたものが移転をする、そしてその線をちよつとはずれた、第二種区域以外のところに移転をする。それでもこの法律からいいますと当然補償をすることになつてまいりま。ところが、それが、それと実際の効果はほとんどあがらない、ただある程度距離が離れたというだけになつてしまふ、こういう事態も考えられます。せつかく補償を受けて移転をするのであるならば、また移転について補償をするのであるならば、もう少しそういう公害のないところに移転することをすすめる、こういうことはどうなんですか。せめて第一種区域外に移転をさせる、こういうような指導をやることのほうがより積極的な効果があるんじゃないかと私は考えます。この点についての立案当局のお考え、あるいは将来に対するこの問題についての考え方を伺いたいと思つております。

○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点は、全くそのとおりでございます。ただ、移転補償の規定は、第二種区域の中から移転する者に対して補償するという規定でございまして、第一種区域に移転する場合に補償の対象としないということは、法制上なかなかむずかしい問題がございます。しかし、この法律の精神、趣旨から申し上げますれば、第一種区域以外の、もっと外の静かな地域に移転していただくのが当然でございまして、代替地の提供などの方法によりまして、できるだけそのような地域に移転していただくように努力をしたい、こういうふうな考えでございまして、したがって、主として、運用面で第二種から第一種へ簡単に移るということではなくて、より静かな地域に移つていただくように実行していきたいというふうに考えております。

○折小野委員 ただいまの御答弁でお気持ちはわかりました。

かるんですけれども、しかしそれはおかしんじやありませんか。法律で、第二種以外のところから第一種の区域ももちろん入るわけですがね、第一種の中の第二種を除いたところはですね。ですから、ここに第二種の線があった場合、ここに

ある家をここに持つていけば当然損失の補償をする法律に書いてあるわけ。法律に書いてあるのにあなた方は、それは補償しない、あるいはできるだけ向こうに持つていきなさい、こういうことで押えるということ、これはできないんじやありませんか。ですから、そういう点につきましては、法律の基本的な考え方、やはり法律を直していくべきだと私は思うのです。それは被害の全然ないところに行つていただくことが一番いいでしょう。しかしせめて第一種の線より外には

出でいただく、こういうような規定のしかたというものは、その問題になろうとは思いません。私は、むしろそのほうが移動していただく方々に對しては親切なやり方だと思ひますし、対策としても正しい対策だというふうに考えるのですが、いかがですか。

○寺井政府委員 お答え申し上げます。第二種地域の中に住んでおられる方がその二種地域の外へ移転される場合に移動補償をするというたてまえでございますから、かりに二種地域の中に移動をされたとしても補償は行ないます。しかしながら、せっかく移動をしていただくのでございませうから、第一種地域のより外側に適当な代替地をございせん申し上げて移つていただくように運営したい、こういうふうな申し上げた次第でございます。

○折小野委員 そういう運用は一応けつこうなんです。しかし運用は拘束力ありませんでしよう。いまの二種におられる人が二種の境界をちよつとはずれて一種に行つた。それをいけなさい、それは補償しないということ、この法律上はできませんでしよう。それじやせつかつこの対策、そしてまたせつかつこの対策に金を使つてほとんど効果がなないということになるんじやありませんでしよう。

か。基本的に、やはりそういう場合には少なくとも一種以外に出ていただく、こういうふうな法律上はつきりきめることが大切だと思ひます。

○棚橋説明員 法案の中身でございますので、ちよつと補足をしてお答えをさせていただきます。

私どもも実は先生のおっしゃる御指摘のことに ついては非常によく理解をするわけでござい ます。ただこの立法にあたりましては、この移動 補償の規定と申しますものは、非常に音の激甚な 区域から移動をしたいという方に対して補償をす る。その方がどういふところへ行かれるか。たと えばどこかのもつと工場地帯のまん中へ移られる とか、ないしはいままで自宅を持っておられた方 が、補償だけをもらつてアパートへお移りになる とか、そこはいろいろな移り方があるとは思ひま すけれども、その移り方いかんにかかわらず補償 をいたします、こういう規定でございます。した がいまして、おっしゃるようには、二種区域の方が 一種区域へ移るということでは、目的の二〇〇%

達成にならないことは事実でございますけれども、法制上は、それを差別して扱ふということ は立法技術上非常にむずかしい、かようなこと でございふことになつておるわけでございませう。先生のお気持ちは非常によくわかります。関係 から、局長がたまたま申し上げましたように、移つ ていただく方には、できる限り一種区域以外に条 件のいい代替地を早急に造成して、どうせ移動を していただくならば、その条件のいいほうに移動 をしていただくような行政措置をいろいろ進めて まいりたい、かように申し上げたわけでございま す。

○折小野委員 立法技術とおっしゃるのが私も わかりません。法律をつくるということは、結局 国民のためにいい政策を実現しようと思つて法律 をつくるわけなんでありませう。そうするならば、 当然、そのほうが正しいと思ふならば、それに合 わせて法律のほうを直すべきです。立法技術なら 立法技術のほうを直すべきだと私は考えます。こ

ういう点につきましては、そういうふうにお考え であるならば、政府のほうで修正されるか何らか の方法を講じていただきたい。そうすることがよ りいい政策になる、私はそう思ひます。よりいい 政策になることがわかつておるならば、多少の立 法技術——私はその立法技術というものは、そのい う目的を曲げなければならぬほどの大切な立 法技術じやないかと考えます。改むべきだと思ひま す、いかがですか。

○棚橋説明員 私が立法技術ということばを使ひ ましたことにつきまして、若干不用意だったかと 存じますが、私がお答え申し上げました趣旨は、 非常に騒音の激甚なる区域から移動される方に対 して補償するという規定でございまして、先ほど のことを繰り返して申し上げますように、その方 がたとえ工場地帯のまん中とか、ほかのどうい うところにお移りになるかということによつて、 補償をするしなないという差別をつけることは、こ の法律上は好ましくない。とにかくこゝは音がす るんだから移動をしたんだという御希望がある 方には、すべて補償し、その方がその後どこに お住まいになるか、どこに移転されるかというこ とにかかわらず補償しなければならぬという義 務があるのではないかと、こういう意味の法律上の 規定からこういうふうにならざるを得なかつたといふ事情を申し上げまして、決して技術的な意味 での立法技術という意味を申し上げたわけでござ いませぬので、御了解いただきたいと思ひます。

○折小野委員 時間がありませぬのであまり時間 をとりたくはないのですけれども、第二種の区域 に入つてゐる方はできるだけ出てくだされ、こゝ いうことなんではない。補償します。そうしたら、 その次の区域もやはりいろいろぐあいが悪いわけ です。騒音対策という立場からは、やはりそこ にも新しく入つてきていただくたくはないわけ です。それは、こちらの立場から、あるいは政府の 立場から、あるいは空港の立場から入つてきてい ただきたくないだけでなしに、国民という立場か らいたしますと、もつと環境のいいところにおい

てくだされ、こういうふうに言いたいわけなん ですね。そういう立場から考へていくべきだと思ふ のです。でありますならば、二種の区域におる人は 出てくだされいというんならば、一種の区域内には できるだけ入らないでくだされ、こういう規定を 設けるといふことは、私は決して差しつかえない と考えます。そのことがその関係の方々に對して も親切であります。そしてまた、公害対策という 面からもよりいい結果が生まれるというふうにと 考えます。

あまり議論する時間もございませぬので、この 点につきましては、ひとつ大臣以下よろしくお考 えをいただきます。まだ採決までには時間もある こととございまして、よろしく御考慮をお願い をいたしますと思ひます。

それからもう一つ伺ひをいたしますが、家屋 等を移動いたします場合には補償されます。それ からその家屋等を売却するときにも補償されま す。その効果からいまして、そこに家屋があつ た、騒音がひどいので出ていく、しかし業態その 他の関係からして騒音に關係のない使い方をした い。もつと具体的に言ひますならば、そこから出 ていく、もうどうしてそこには住めない、しかし その家を倉庫にしてそのまま置いておく、こゝうい うような場合はどうなるんでしやう。すなわち、 その目的を変えてしまつたという場合ですね。

○棚橋説明員 お答え申し上げます。先ほどから申し上げておりますように、この規 定は、その場所から移動をしたいと希望をされ る方に対する補償の規定でございます。したが いまして、現在のところは、用途変更をされる方 に対して補償をするという態様は考へていないわけ でございます。しかし、騒音がうるさいから用途 変更するんだから補償をしてもいいじやないかと いう御意向も確かにあるうかと思ひます。ただこ れにつきましては、騒音が激甚のためにそこでは とても住居ではたとえ仕事ができなかつたか、そ ういうようなことで倉庫にして仕事を変えたいとい うようなお話に非常に近いんではないか。その

ような場合には、本来でございまして、それは移転補償とは別体系の営業の損失補償というように、形で処理するべき性格ではないか、かように思っております。損失補償の規定は実はこの法律にございまして、法制上は一応できることになっております。ただ現実には、いま先生のおっしゃったような事例がございませぬ関係で、現在の損失補償の規定は事実上適用になっていない、こういうことでございまして。

○折小野委員 それから、従来学校等の騒音防止工事の助成の係でございまして、今度また新たに住宅の騒音防止工事の助成というのが出てまいっております。たいへんけっこうなことだと思っております。その中で、具体的な問題といたしまして、騒音防止をやる、空調までは見てやる。しかし騒音防止の対策を講じますと、何といても締め切ってしまうわけですから、夏は暑くてとてもその中で生活できない。特に学校があるわけなんです。とうていその中で勉強できない。こういうようなことで、従来とも冷房の要求というのは非常に強くなってきておるのだというふうに考えます。これも具体的な問題は政令のほうでいろいろと定められることだと思っておりますが、今後の問題といたしまして、この冷房に対してはどういうふうにお考えになっておるのか、お聞かせいただきたいと思います。

○棚橋説明員 先生の御質問は学校の冷房でございませうか、それとも民家でございませうか。

○折小野委員 両方です。

○棚橋説明員 それでは両方についてお答え申し上げます。学校につきましては御指摘のようなことがございまして、締め切って非常に暑苦しくて勉強ができないということがございまして、昭和四十五年から除湿工事という形で事実上の冷房を実施をいたしております。したがって、現在の防音工事の学校は大部分除湿工事が施されております。それから、民家の防音工事につきましては、この法律の成立を待ちまして実施をするということ

になっておりますので、いまだ実施をいたしておりませんが、その具体的仕様につきましては、法律の成立を見ました段階で政府部内で確定をするということになっておりまして、まだ細目まで確定をいたしておりません。ただ、冷房につきましまして、実験工事におきまして、当初、先ほど岡本先生の御質問にお答え申し上げましたモデルハウスをつくりまして、数軒の実験工事をいたしておりますが、その際には当初熱交換器という装置をつけまして実施をしたわけでございまして、けれども、御指摘のように、それではとても夏暑いということ、実験工事途中から冷房装置を装着をいたして現在テスト中でございまして。ただ、民家の防音工事というのは、わが国で大規模にやっております例がまだあまりないものでございまして、ただいま調査費をもちまして、どの程度の換気装置等を施したらいいかということについて調査中でございまして、第一次的な段階では、やはり冷房に類似する装置というものが必要ではないだろうかという大体的結論に近くなっておりますので、実施の段階までに政府部内においてさらに詰めて、そのような方向でいきたいということと検討中でございまして。

○折小野委員 次に空港周辺整備機構について一言伺いをします。

この機構に関する制度をいろいろ見せていただきますと、この中で理事長とともに監事を運輸大臣が任命するということになっております。それから理事長が機構と利害が対立する、こういうような問題については監事が機構を代表する、こういう規定になっております。私も普通常識知いたしておりますが法人その他の組織におきましては、通常理事長が事故あるときには理事の中からだれか、一定の代表あるいはかねて順番をきめておいて、その順位によって代理をするとか、そういうような規定をするのが普通だと思っております。こういうふうな監事について直接運輸大臣が任命をする、あるいは監事が組織を代表する、こういうような制度は、どういうような理由によってつく

られようとおぼつかないのか、そしてまた、それが何のために必要なのか、その点伺いをいたします。

○棚橋説明員 お答え申し上げます。先生御指摘の点は、理事長とこの機構の利害が相反したときには監事がその事務を代行する、こういう規定でございまして。したがって、たとえば病気で休まれるとかそういう点についてはまた別の規定がございまして、順位に従って先生の御指摘のように事務をとることになっております。

そこで、なぜ理事長と機構が相反するときに監事が代行するかということでございますが、実は理事は理事長の任命でございまして。したがって、そういう意味では、理事と理事長とがいうのはある意味では一身同体と申しますか、そういう形になっております。任免権を理事長が持つております。ところが監事は、理事長とともに運輸大臣が直接任命するということになっております。したがって、利害が相反するときに限り、監事がその中立的な立場で事務を代行する、かような規定になっておるようでございます。これは他のこの種の法人の法律上の例文のとおりでございます。

○折小野委員 ただいまの説明はもう少し納得いきませんが、時間がありませんので、それは今後の問題に残しておきたいと思っております。

最後に、航空機騒音に關しましては、去年十二月、環境庁からその基準が公表されました。航空機騒音を減らす、これはもうすべての関係住民の最も期待するところでございます。それを減らすにつきましては、私どもが考えました場合に、飛行機そのものの、すなわち騒音の発生源に対していろいろな改良その他を加えていくという方法があまりまずいでしょう。それからまた、飛行の便数を少なくするとか、あるいは進入方向その他航空路を変えていくとか、そういうような方法がありまして、あるいはまた、関係の住民を移転をさして問題の解決をはかるということもありません。あるいは飛行場そのものを移転する、

こういうような方法もあるかと考えております。いずれにいたしましても、環境庁がこの基準の実現を期待する、こういう面からいたしますと、どういふ点をどうして環境基準というものを維持できるのか、こういう点についての環境庁としてのお考えをひとつお聞かせをいただきたいと思っております。

○春日政府委員 航空機騒音にかかります環境基準を設定いたしますにあたりまして、これは環境基準でございまして、いわば望ましい数値でございます。言いかえてみますと、住民の生活環境を保全し、健康の保護に資する上で望ましい環境上の条件として基準を定めたわけでございまして、そして可能な限りのいろいろな達成施策を考えまして、その基準を達成するために必要な期間として達成期間というものを定めたわけでございまして。そして、改善目標といたしまして、一気にできないものについては、五年の中間目標あるいは十年の中間目標、こういったものを定めまして、環境基準の達成まで努力してもらいたい、こういうことでございまして。したがって、環境基準はいわゆる排出基準とか規制基準ではないということでございます。

○折小野委員 一定の環境基準を達成するためにはあらゆる方法があるかと思っております。それその方法の法的に実施して初めて達成できるものだと思います。

望ましい基準というふうにおっしゃいました。しかし、その望ましい基準というのは、基準を立てざるばいいんだということではなしに、これはやはり実現をしていかなければならない。実現するための努力というものがなされなければならぬわけでございまして。したがって、今回出されたこの環境基準は、これは必ず実現することを目標にして今後具体的な施策が立てられなければならないと考えますが、航空機騒音のこの環境基準が、すなわちこの望ましい基準を実現するために、運輸省といたしましてはどういうふうな対策をとろうとしておいでになるのか、あるいは

その対策をとるについての御決意をお伺いいたしました。私の質問を終わりたいと思います。

○徳永国務大臣 御指摘のように、この環境基準は望ましい一つの目標というよりも、この基準は私は守っていかねばならぬ、またそのように全力をあげて努力しなければならぬと思います。いま日本に大体六十ぐらい飛行場があるそうでございますが、そのうちでこの環境基準に合格すると申しますか、合格する飛行場というのは、釧路の飛行場とその次に大分那覇、大分もあるいはというぐらいの程度でございます。ほかの飛行場は全部この環境基準をこれから達成するために努力をしてまいらねばならぬわけでございまして、これはもうたいへんなことだと私も覚悟をきめておるわけでございます。これにつきましては、先生、いままでも個別に一つずつ御指摘がございましたように、一つは立地条件とか地域の整備とかいうものをもあわせて、問題はやはり音源対策というものに対して積極的に取り組んでまいりませんと、ただ狭い日本の土地の、しかも周辺がこんなに混雑している中で、この目的を達するのは非常に困難なものがあると思います。しかしながら、先ほど来申し上げましたように、私どもはこの基準を一つの目標に、目標というよりも命題にいたしまして、今後総合的な努力を払って目的を達成してまいりたい、かように考えております。

○折小野委員 これは今後の御努力に期待するわけでございますが、今度の法案にいたしましたも、はつきり出ておりますのは、先ほど御答弁がございましたように、八五までの対策しか具体的には出てない。これを七〇なり七五なりにするということになりましたと、そのほかにもいろいろな対策が必要になってくようかと思えます。しかし、これはやはり望ましい環境を保持するために何とかやっていただかなければなりませんので、今後の一その御努力をお願いをいたしまして、私の質問を終わらせていただきます。

○伊能委員長 以上で本連合審査会は終了いたしました。

これにて散会いたします。
午後五時五十一分散会

昭和四十九年三月四日印刷

昭和四十九年三月五日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局