

午前十一時五十八分開議

○角屋委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。

この際、三木環境庁長官から発言を求められておりますので、これを許します。三木環境庁長官。○三木国務大臣 昨日、大阪地方裁判所において、夜間飛行禁止等請求事件の訴訟に対する判決が行なわれました。

その内容については、目下詳細に検討しているところであり、今後の取り扱いについては、早急に関係省庁と検討したいと思っております。

大阪国際空港は他の飛行場に比較し、深刻な環境条件のもとにあります。今回の判決を、航空機騒音対策を拡充する一つの契機として受けとめ、当面次のような措置を推進する必要があると考えており、この点に関しては、関係省庁と今後検討を進めてまいりたいと思っております。

一、関西地方は、関東地方とともに、日本の交通の中心であり、国際空港の必要性を簡単に否定できませんが、他方、騒音問題の解決は重要な課題でありますから、将来新空港が供用された時点においても、なおかつ環境基準が達成できない場合は、廃止も含めて、空港問題を根本的に再検討する必要があると思えます。

二、現空港の発着便数を極力減少するとともに、特に東京―大阪間のジェット機の大増減を減らす必要があると思えます。

三、空港周辺における防音工事、移転補償等の措置につき十分な効果をあげ得るよう現行の制度及びその運用に改善を加える必要があると思えます。

四、現在の交通体系は環境保全の面からの検討が十分ではありません。

さらに、資源問題の情勢変化もありますから、その点も考慮し、総合交通体系を抜本的に再検討する必要があると思えます。

五、空港建設にあたっては、立地についても、立地後、騒音問題を十分に考慮し、空港周辺の土地利用及び建築制限等の規制措置をとるよう新

しい制度を、この際、検討することも必要であると考えらるものでございます。

○角屋委員長 公害対策並びに環境保全に関する件について調査を進めます。

質疑の申し出がありますので、順次これを許します。島本虎三君。

○島本委員 委員長の許可を得まして、若干基本的な問題について長官並びに関係当局にたずねてみたいと思います。

きのうの大阪地方裁判所の判決、まあ率直に言いますと、私は十年前の判決を聞いていたような気がしたわけであり、しかし、それにいたしましても、その後の長官のこの談話の発表並びに本日ここに手元に配られましたこのような記事等につきましては、私もこれを評価して、早くその実現を急いでもらいたい、このことを希望しておきます。

ただ長官に一つ申し上げたいことがあるのです。いま確かにこれは現在出ました。昭和四十九年二月二十八日にこれをちょうだいいたしました。あらためてこれを出したのでありますけれども、しかし騒音で苦しんでいる住民のこの状態を見る場合には、やはりこの対策が不十分であった、これは環境庁としても、あらためてこの文章を高く評価する前に考えなければならぬ姿勢の問題でもあります。と申しますのは、長官は今後やはりこの線に沿って重大な決意があると思えます。しかし、この住民が騒音で苦しんでいる現状を見る場合には、いかにあの判決が出ましても、行政サイドの不十分さを私は痛感したわけであり

ます。長官は、この点については十分それを考えながらのこの記事の発表だと思っておりますけれども、あらためてその姿勢について、もう一度私は確認しておきたいのであります。

○三木国務大臣 御指摘のとおり、やはり行政サイドにおいても騒音対策というものに対して十分でなかったというこの反省にも立って、この判

決が行なわれたことを契機にして、一そう騒音対策を拡充していきたいと考えておる次第でございます。

○島本委員 あらためて過去のことを言うのもなと思いますけれども、長官はもうすでに四代目を迎えているのです、正規には三代目でございます。しかしながら、そのたびごとにやはりいろいろ談話が発表されております。ここに私が申し上げたいのは、五十八国会、昭和四十三年五月十日に、もう騒音規制法、これに対する附帯決議がつけられたのです。本日このようなことになる前に、すでに「政府は、本法施行にあたり、次の事項について措置を講ずべきである。一、飛行場騒音については、早急に対策の強化を図ること。」四十三年にこれが指摘をされているのです。そしてこれに対しては、はつきりその趣旨に沿うようにいたしたにもかかわらず、きのうのあの判決、そのあの長官のいわば格調高いこの談話の発表、また繰り返されたばかりありませんか。

これは四十三年です。それを見る場合には、やはり行政のはうが先行している。幾ぶん裁判が先行した点があったかと思つたら、また逆戻りした。これはやはり行政サイド、この問題については責任を持たなければならぬわけであり、ましてこういうようなことを二度繰り返してはなりません。これは国会軽視になります。はつきりこれはつけてあるのです。こういうようなことを予測して、もうすでに決議して、これは申し入れてあるのです。にもかかわらず、こういうような状態を再び三たび繰り返している。遺憾であります。今度だけは、こういうようなことがないようにしてもらわなければならないのです。この点について私は遺憾だと思っております。なぜこうなったのか、そこに運輸省もおる、鉄道当局もおる。こういうような附帯決議をはつきりつけてあるのに、これをなぜこの趣旨に沿うようにやらぬのですか。それがいまの大阪の空港騒音、これに対する一つの住民の苦しみにつながるじゃありませんか。

か。私は、その態度はまことに遺憾に思います。環境庁の態度といつても俗なことばでいうと、遠山の金さんみたいなものでありまして、長官が一人いいからそのときに目についたものをばっさりやる。そのほかの問題はさっぱりあがらない。それじゃしょうがないじゃありませんか。今度の場合は副総理でありますから、この点はきちっとした姿勢でもって臨んでもらわないとだめなんであり、もうすでに四十三年にこのことをちゃんと警告してあるのです。にもかかわらず、依然としてこういうような態度である。長官、私はそれで遺憾なんです。ただし、いま長官の言ったその談話を評価するので、評価したからといって、また同じことを繰り返されては困るのであります。じゃ四十三年は評価しなかったのか、こういうようなことにもなりまじょうし、その後政府機関はこれをどうしたのか、こういうようなことにもなりまじょうし、私はこの点どうも遺憾なんであり、二度とこういうようなことを繰り返さない、それと同時に長官がいま言われた、これを率直に守るようにしてやってもらいたい、このこととであります。これをひとつ強く要請したいと思っておりますが、長官に、あえてもう一回決意を聞いておきます。

○三木国務大臣 いろいろ政府としても騒音対策は講じたわけではあります、不十分であったことは反省しなければならぬ。こういうことを繰り返すことなく、今度の判決を一つの契機にして、積極的に騒音対策を進めていこうという決心でございます。

○島本委員 それと同時に、やはり空港周辺というところが今後大きな問題になるじゃありませんか、いわば騒音地帯。この騒音地帯に対しても住民の意思を尊重し、これを先行させるのか、飛行場の設置を先行させるのか。いままでは残念ながら飛行場の設置のはうが先行してきたのです。これからはやはり住民サイドに立って、住民の合意を得、公聴会等においてははつきりこの結論が出るのでなければ、これをやってはならない。その公

聴会のあり方も御用公聴会でないようにしてこれを進めなければならぬ、こう思っておるのではありません。この点等についても、ひとつ長官の格調高い所信を発表してもらいたいです。

○三木國務大臣 私に公聴会という制度を活用すべきだと思ふのです。しかし、どうも公聴会というものがなかなかうまく運営されてない。これはやはりこの前も宇都宮で原子力発電のこの公聴会——私は非常にけつこうなことだと思つて賛意を表したのですが、やってみると賛成と反対とがちゃんと分かれてしまつて、別々の会場で、それでは公聴会にならぬのですけれども、集会を開いたという。何か公聴会という制度が、日本の中で健全に動いていくような仕組み、これを考えていかないと、地元の人たちの意向を聞くといつても、そういうような何か組織を通してやることではないと、ばく然としてしまいますから、公聴会制度というものが日本の土壌の中で健全に動いていくようなことは、われわれとしても考える必要があるわけだ。

そしてその中で、お互いに賛否があつていいのですけれども、ディスカッションをやつて、そして皆の考え方を整理していくというふうなことに公聴会を持っていけないと、何かそういうふうな一つの制度的なものができないと、地元の意向を聞くということが有効に働かない場合が多いわけですから、島本委員の御指摘のように、公聴会制度が日本という風土の中で、ひとつこれが健全に動くように持つていくために、われわれもくふうをいたしたいと思ふますが、この点は島本委員にもいろいろと御協力を願ひたいと思ふわけでございます。

○島本委員 この公聴会制度は、最も民主的な運営の一つ、こういうふうなことで取り上げられてるわけでありませう。しかし、実際行政サイドの運営は、単なる手続上の問題として公聴会をやつたという、手続上の問題にしてしまつて、これを処理しているのではありませんか。したがつて、この中には公聴会のほんとうの意味が盛られないままに

行政サイドで一方的にこれを実施される、こういうようなことがいままであつたのです。

したがつて、そういうふうなのは真に住民の合意を得たということ、これをやらねばならぬ、しかし、実際は意見が幾ら出ても、それをやつたという一つの証左にすぎない、こういうふうなことで運営されてるのではありませんか。今後やはりこの点等については十分長官も考えていかなければならぬはずのものであり、これは強く私は今回の判決を機会に要望したい点です。

それともう一つは、私は環境庁が環境庁として発足する経緯、これは長官も十分御存じだと思ふのであります。今回の判決でも、環境権について、環境権は具体的な請求権として認められていなかったようでありまして、いわば行政サイドを主にした逃げの一手に回つた、この感じさえあるのであります。少なくとも政治理念において環境権というものは、環境庁がある以上、はつきりこれを確立しなければならぬ。それがやはり現在は行政サイド的な運営しかここに行なわれない。したがつて、いかに環境権を言つても、理念としては若過ぎる。または根拠立法がない。憲法においてすではつきりしているにもかかわらず、根拠立法がないというところで軽んぜられる傾向がある。これは私は遺憾であります。

したがらば、環境庁があるのですから、環境権があるというところは、これは普通の常識じやございませうか。私はそういうふうなことからして、やはりどういふふうにして確立していくか、今後これに対してどういふふうにして環境庁は対処していくのか、今回の判決を契機にして重大な決意もおありにならうかと思ひますが、長官のひつと格調高い所信を聞かしていただきたいのであります。

○三木國務大臣 私は、しばしば申し上げておりますように、やはり政治の目標としては環境権というものがあるという考え方でない、これから政治がやつていけない。しかし、一つの法の概念として、環境権という広範な一つの権利というものを

設定するためには、まだまだいろいろと考え方を整理していかなければ、直ちに法の概念として環境権というものの設定にはいまのところ無理があると思ふ。

しかし、日当たり——まあ日照権の問題とか、今度の場合でも環境権は認めなかつたけれども、静穏権というふうな静けさを求めるということに對しては、やや判決の場合にも、それに関連をするような判決も行なわれたわけでありませうから、一つ一つの具体的な問題として、だんだんと積み上げられていってはおると思ひますが、全部ひくるめて環境権というものの對しては、その範囲、またその内容というものを對しては、もう少しやはり熟してこないと、法の概念としては、こゝで制定することは、いまの段階では困難がある、こゝで考へておる次第でございます。

○島本委員 熟してくるのを待つ、どうすると熟すのか。そうすると住民運動が踏みにじられながらも、そのために戦う以外にはこれを確立する方法は手近にはない、こういうふうなことになる、しまじやありませんか。したがつて、法的にもその理念としても、長官が先頭に立つてこの問題を取り上げて、そしてあらゆる方面からこれを追及していく。そうでなければ被害を受けた住民が、その環境権を振りかざして、あるいは法廷で戦ひ、あるいはもうすわり込んだりして、これが一つの権利として認められ、これが成熟してくるということになるのじやありませんか。

これをただ座して黙つて見てる環境権であるならば、環境庁長官としては、私はいまの答弁はまことに残念だと思ふのです。長官は成熟するまで座して見ていますか。

○三木國務大臣 私は、法の概念として、環境権という一つの権利を設定することには、いまの段階では無理があると言つたわけですが、いまも、しかし環境保全というサイドからは、行政面においては、環境権というものは一つの人間の権利として、そういうものは持つていけるという前提のもとに立つて行政は推進していかなければならぬ。法

の体系として環境権というものを設定するのは、この段階では無理があるけれども、政治の一つの目標としては、よい環境をみなやばり享受したいという考え方は万人共通のものであるから、その国民の願望にこたえるような環境保全行政を推進していかなければならぬと考へておるわけでございますから、何も座していろいろな環境破壊を見るというふうな、そういう消極的な態度ではないわけです。きつめて積極的な態度。法律の概念として、いまの段階では無理があるということ、行政の面においては、もう積極的に環境保全政策は推進していかなければならぬと考へております。

○島本委員 それではいまのような考へ方で進めるのは、住民運動がやはり必要になつてくるし、他のいろいろな環境を守るための運動というものが、これは成熟してこなければならぬ。私どもはそういうような住民運動をすこやかに育ててもらいたい、そしてよい環境をつくるための環境権、憲法によつて人間に与えられたというこの至高な権利として、これを確立させてもらいたい。そのことを強く要請しておきます。

それと同時に、いままでいろいろ概念だけは聞きました。具体的な大阪の地方裁判所に提起されました判決、こういうふうなことにつきましては、あとから土井、木下、岡本、それらの優秀なるメンバーから具体的に、皆さんに事情の開陳並びに質問があるうか、こう思ふのであります。私はいま長官が言われました、その環境権といふまでの談話を中心にして、私が危惧することを、大阪ではございませう、具体的にひとつこの問題に対して説明してもらいたいです。

それは長官の発言で——長官はきのうおられたのですか、環境庁の官房長は、いまいますか、いませうか、聞いておつたのです。彼は参議院の公特のほうに行つていましたから聞けなかつたでしょう。血のしたたるような実際の発言があつたのです。と申しますのは、やはり長官の発言を高く評価して、公害防止ができなければ、これに

上の開発はやるべきじゃない、これを住民は高く評価しているのです。長官、やはりそこが根本なんです。

ところが、環境庁の環境基準WECPL七十以上の地域は人が住むのに適さない、こういうふうにあるのであるけれども、成田空港の場合には、このいわゆるWECPL、うるさ指数といっているのではありません、この七十の地域内に千葉県東部、これは成田市やそれから下総町、大栄町や多古町等を含めますが、これらを中心にして房総半島から北は茨城県上空にも及ぶ。しかるに現在の空港公団の騒音対策は、飛行直下から五百メートル——一キロの地点、これはWECPL八十以上である。そこに移動をさせているというんです。しかし移動してしまつた場合には、当然防音工事その他自己負担でやらなければならぬ、こういう計画がありますか。こういうふうなことが現に空港公団がやっているんだ、こういうふうなことでいいんです。

長官の言っていることの裏をかくように行政サイドがこれを行なっているとしたら、これはもうとんでもないことであります。はたして、いま言ったような、この血のしたたるような、こういうふうな発言、これも信濃官房長は聞いておたはずです。こういうふうなことをしなくちゃならないのであります。これが事実だとすれば、私はとてもないことだと思ひますが、一体これはどういうふうなことでしょう。

○信濃政府委員 昨日の私の発言に関連してのお尋ねでございますので、大臣から御答弁申し上げます前に申し上げたいと思ひますが、いま先生がお話しになりましたような切々たる訴えは、私も伺つたわけでございます。その際、私が感じましたのは、八十五ホンというの、ひょっとすると昭和四十六年の十二月に私も環境庁長官から運輸大臣に勧告をいたしましたあの数字をそのまま使っているんじゃないか。それで事足りるという形で諸般のことを考えるとすれば、それはおかしい。私もが示しております環境基準は、ただい

ま先生もお触れになりましたように、住宅地域についてはWECPL七十という数字を示したわけでございますから、やはりこういう環境基準が示された以上、七十という数値が守られるような前提で諸般の施策は進められるべきだ、こういうことを申し上げたわけでございます。

○島本委員 したがって、空港課長が来ておりますが、この点はどういうふうなわれわれ受け取つたらいのですか。具体的な町名まであがっているのではありませんか。

○松本説明員 お答え申し上げます。

先生ただいまの御指摘の件は、推察いたしますに成田空港の北側にございます野毛平という地区の件ではなからうかと存じますが、まず一般論的に申し上げますと、新東京国際空港におきましては、空港敷地内の方々の移動にあたりまして、約二十三の地区につきまして四百六十ヘクタール程度の用地を準備いたしまして、それぞれ移動を進めさせていたものでございまして、この先生ただいま御指摘の野毛平地区は、八十五以内というふうな地区ではないわけでございますが、先生ただいま御指摘の野毛平地区につきましては、御指摘のとおり、実はただいま移動をしようとしておられる地区が、地区のおよそで申しまして半分以上がWECPL八十以上上にひっかかってくる、こういうことでございまして。

この移動は、実は空港公団ではございまして、千葉県が騒音対策の一環として実はお進め下さつておられる件でございます。私もどなたかいたしましては、できるだけ騒音の低い地区に移転をしていただけたらという方向でのことを考えておるわけでございますが、本件につきましては、千葉県当局でもいろいろこの野毛平地区の方々と数多くの会合を重ねまして、八十五WECPLの外側に適当な代替地を見つけていただくように話し合ひを進めてまいってきたわけでございますが、地区の方々の御意見は、通勤農耕をいたしたいということと、それから地区の方々の御意向、歴史的な背

景とでも申しますか、地区の神社等との関係があるようでございしますが、あまり遠くへ離れたくないという非常に強い御意向がございまして、音にたいして県当局非常に御心配で、実際地区の方々と羽田空港に参つて、音についても体験をしていただき、またその上でさらに話し合ひを進めてまいつたようでございしますが、結局は、地区の方々の御希望は、ただいま先生御指摘のよう現在の居住地から約八百メートルほど西側でございまして、この地区にお移りになりたいという強い御希望でございまして、結局千葉県といたしましても、その地区の方々の御希望に沿つた形で現在移動対策を進めておる、こういうことが実情であらうかと存じます。

○島本委員 もう現に、当然公害の被害を受けると発表されたこの数値に具体的に該当する、こういうところに移動をさせておる。その場所についても、県でやるならば、やはり今後環境庁としても十分連絡する必要があるかと思ひます。公団としても十分話し合ひが必要があるかと思ひます。千葉県選出の木原代議士が前に一回質問をしております。その質問主意書によつても、国自身もこれに対しては居住性には問題がある、こういうふうにはつきり出しておる個所に、県自身が移動を進めておるこの矛盾相克は、やはり認めるべきじゃありません。

国は居住性に問題があると指摘されております。いま公団かと思ひましたら、県がやっております、こういうふうなことであります。しかし、やはりそれも公団の責任にすぎないやありませんか。そういうふうなことからして、長官が、こういう場合には特に騒音公害が解決されない以上、大阪ではこの空港というふうなものに対しては考えなければならぬというのを最後はつきり言っておる。ところが、もうすでにこれと反対のことをやるというところは、まことに重要でありますから、この点等について住民とのコンセンサスがないのじゃありませんか。やはりこれはつくる側並びに協力する側が一方的に、先ほど申しまし

たようないわゆる公聴会、民意、こういうようなものを別の方面へ、これを行政サイドでねじ曲げておる。この結果があとから全部騒音公害となつて返ってくるわけです。当然そうなる、環境庁何しているのだ、こういうふうなことになるのです。

大臣も、次官も——自民党のほうでは次官がたった一人しかいませんけれども、せっかくおるわけでありまして、こういうふうな点を十分考へて、いまから対処しておいてもらいたい、こういうふうに思ふのであります。大臣、いま言つておる談話の片すみに、こういう事態がもうあるのです。こういうふうなことをやっちゃいけません。嚴重にこれは注意すべきであります。これについて、ひとつ今後の対策をあらためて新東京国際空港課長から伺ひます。それと同時に、あとからこんなことをさせちゃいけませんから、大臣、県当局にも十分この点注意してやつてほしい、こう思ひます。

○松本説明員 お答え申し上げます。

先ほど必先生に御説明申し上げましたように、本件は実は野毛平地区の方々と非常に数多くのお話し合ひを進めた結果、どうしてもそういう御希望があつて、実は改善、三善であるかもしれませんが、そういう方向へいま話が進んできたという事情はございまして。ただ先生、今後の御方針ということでございしますが、私もどなたかいたしましては、もとより環境庁の新しい基準も出ておるわけでございますので、環境基準に沿つて、将来に禍根を残さないような方向で移動を進めるべく、今後地元の方々とその線に沿つて御相談を進めていくようにいたしたいと存じます。

○島本委員 同時に、この民間空港はまだまだたくさんございしますが、だんだんジェット機を飛ばすような方向へ、これは運輸省では住民の意思にこたえるという意味で——これも住民の意思かどうか分かりませんが、だんだんそういうふうにして飛行場を拡張しております。しかしながら、当然この公害対策をきつとするのでなければ再び

こういうような被害者が出てまいります。この点等に対する指導はどういうふうになっておりますでしょうか。

○隅説明員 お答えいたします。

先生がおっしゃいました地方の第二種あるいは第三種の空港にジェット機を飛ばすというのはございいます。いままでも、すでに広島空港におきましては住民の反対で、ジェット機が一応離着陸できる空港を整備いたしましたけれども、この実施をいたしておりません。また松山空港におきましては37という飛行機を留という、ちょっと大型の飛行機にかえるのに住民の皆さま方といういろいろ話し合いをいたしまして、とことんまで話し合いをいたしまして、やっと一便留の飛行機を入れるというふうな経験をわれわれは持っております。

今後ジェット化の空港といたしましては、あるいは徳島あるいは高知というのがあるかと存じますけれども、地区の住民の方との完全なる了解ができない限りは、われわれは着工を強行するつもりは全然ございません。そのような方向で県当局とも十分連絡をいたし、指導をいたしております。

○島本委員 その際には、くれぐれも要請いたします。住民とのコンセンサスを得るために、ただ単なる行政手続にしないように、ほんとうに住民の意を体して、そしてそれを反映させた公聴会なり話し合いをするように、これだけは、もう強く私は要請しておきます。

あわせてもう一つ、この同じローカル空港、第三種空港は直ちにやれとか、新設のものは直ちにいまの基準に合わせなさいとか、ローカルの基準は、第二種空港の場合にはプロペラ機は五年以内にとどめ、ジェット機は十年だとこと、こういう差をつけておるのです。やはりジェット機の場合は、もっと早くやるのであれば飛ばしてはならない、こういうふうなことになるのじゃないかと思うのですが、ジェット機の場合は依然として十年、第一種空港の場合、東京、大阪、福岡、福岡まで入れても、これも期限を「十年をこえる期間内」というふうなことであります。こう

なっていると、依然としてこれからまだ十年以上もがまんしなければならぬということになり、これはもう年数に問題があるのじゃないかと思うのです。それが一つ。

時間の関係で、かいつまんで申し上げます。

そのほかに、同じ空港でも防衛庁の施設、これを共用している飛行場があります、北海道の千歳のように。こういうような場合には騒音は出しっぱなしになっていくわけです。それを規制することはできないわけです。治外法権ではないといつても、やはり中にあるのは自衛隊の飛行機であります。航空自衛隊の飛行機でありますから、そのためには別な法律で損害の補償だけはする、がまんしないといふことになっていく。民間も同じような法律がいてきております。しかしながら、この防衛施設を共用している空港、これらに対する考え方もこの際はきちんとしておかないと、将来やはりトラブルを起こす大ものになるのじゃないかと思っております。これは、はっきり運輸省ではこの点、確立してあります。

○隅説明員 最初の、公聴会制度の実質的なと申しますか、これを完全に活用するということにつきましては、公聴会という航空法にもその規定がございまして、それ以前にわれわれといたしましては、地方公共団体等と御一緒に進めて、地元住民の方の意見を十分取り入れて計画を進めていっております。

なお、今度の環境庁の環境基準で既設空港の第二種空港につきましては、ジェット機についてはもう少し、十年といわず早いほうがいいというお話でございまして、われわれもいたしまして、四十九年度には函館、仙台、宮崎、松山というのを特定飛行場に指定する予定でございまして、ジェットの空港の騒音対策については、さらに地方公共団体とも十分御相談をいたしまして、騒音対策を積極的に進めていくつもりでございまして、最後に、防衛庁との共用飛行場についての騒音でございまして、われわれが利用いたしております、先生御指摘の千歳であるとか、あるいは小松、

あるいは徳島のように、民間航空といたしましては、大体飛ぶ方向、飛ぶ機種が一定いたしております。しかし防衛庁のほうにおきましては、やはり特殊の性格から、飛ぶ方向とかあるいは高度、そういうものがやや違っておるかと思いますが、この点は防衛庁とも十分相談をいたしまして、なお中公署で出された勧告にも、防衛施設庁の空港についても言及をされておりますので、防衛施設庁とも十分相談をいたしまして、この共用空港の騒音対策はさらに万全な方向で検討を続けていきたいというふうに考えております。

○島本委員 同じような行き方に新幹線があるのです。新幹線の場合でも、いろいろ名古屋周辺で、約十キロの地点でトラブルがある。もう裁判に移っている、このことも承っております。なぜ、この新幹線をつくる前に環境アセスメントと申しますか、環境調査をしてから、この計画を進めないうのか。また、計画を進めながら、なぜ環境アセスメントをそこに導入するような方法を講じつつ仕事を進めなかつたのか、私は、これはまことに遺憾なことであります。なぜ環境アセスメントを確立してから実施しなかつたのでしょうか。また今後、これに対してどういうふうにお考えでしょうか。

○柳田説明員 新幹線の建設にあたって、なぜ環境アセスメントをやらなかつたかという御指摘でございしますが、ただいま一番問題になっております東海道新幹線は、実はこの建設に着手いたしましたのが昭和三十四年でございまして、昭和三十四年当時、スピードと安全ということに最大の主眼を置いて建設をいたしました。したがって、正直に申しまして、環境的な配慮は非常に薄かったというところは事実でございまして。しかしながら、その後、山陽新幹線の建設にあたりましては、東海道の騒音その他の反省を加えまして、構造あるいは運営のしかたその他にかなり配慮をしたつもりでございまして。

新幹線の騒音につきましては、一昨年の十二月、環境庁長官から運輸大臣あて勧告がなされました。これは現在運営しております東京・岡山間に対する新幹線の暫定基準であるということとございまして、その勧告をいただいたとしまして、鋭意この線に沿うべく努力をいたしておるところでございます。今後つくる新幹線につきましては、もちろん航空と同じように、現在、環境庁のほうでも新幹線の環境基準を検討されておられますが、こういったものに適合しなくちゃいかぬ、それに合った新幹線を建設していかなければいかぬ、かように考えておる次第でございまして。

○角屋委員長 島本君にちょっと申し上げます。午前の理事会の御要請を御理解いたしておると思っておりますが、そういうことも含めて御質問を願いたいと思っております。

○島本委員 今後の問題の重点は、やはり住民に被害を及ぼさないということとあります。しかしいろいろな基準そのものを見ましても、はたしてこれで被害がなくなるのかどうか。ことに現在行なっているのは、中公署のいわば緊急を要するとしての臨時の措置である、こういうようなことであります。今後恒久的な点は、すでに中公署に答申を求めて、いずれ答申が出される段階になつておるといふことのようにあります。そうすると、いま臨時措置をしている、そのうちに今度は中公署からまた出てくる、この間にまた何年かのズレがある、こういうふうになると、その間行政は進んで、困るのは住民でございませんか。こういうようなことであつては困ると思つております。

したがって、私はこの問題については、はしょって聞きますが、住民から訴訟が出てくる現在、現在の環境基準としては弱過ぎるんじゃないか、こういうふうにいわれておりますが、この点等については、環境庁はどのように受けとめておりますか。

○春日政府委員 新幹線騒音については先生の御指摘どおり、その騒音問題が非常に重要性を加えてきておりまして、ただいまの御指摘のように四十七年の十二月に、運輸大臣に対して緊急対策

を勧告いたしました。現在それに基づいて国鉄は防音壁の設置その他、所要の対策をとっておられるところでございます。また新幹線網は全国的な整備を進めておられるわけでございますが、この騒音問題は広範囲に及ぶおそれがありますので、私どもとしては新幹線騒音対策の長期的目標となる環境基準を先ほど御指摘どおり、いま中公審に諮問し、着々作業を進めておるわけでございます。

また新幹線については、騒音と並んで新幹線の振動が問題でございまして、この問題につきましても、昨年十一月に中公審におはかりしたところでございます。そしてこれらの結論をまわって新幹線の騒音あるいは振動による被害について音源対策、いろいろな各種の障害防止対策等の措置を行ないたい、かように考えて努力いたしておるわけでございますが、現在の緊急対策に示しておる八十八ホンと申しますのは、これはあくまでマキシマム、最高限度を申し上げておまして、それ以下にということをおも申しております。

おそろく新しい環境基準は、この八十八ホン以下にすべく私どもは検討を加えておるわけでございますが、先生がおっしゃったように現在の緊急対策における八十八ホンというのと、それから新しい環境基準との間に差が出てきて矛盾があるのではないかと仰せてございまして、私もあくまでこの緊急対策においても八十八ホン以下になるべく押えるように、こういう要請をいたしておるわけでございます。

○島本委員 そこが大事なところなんです。確かにこれは八十八ホン以下に住宅地帯にあつては音源対策をせよ、こういうようなことになってるんです。国鉄当局では防音壁の設置や改良をし、線路構造や車両を改良して、困難な場合には技術の開発をして八十八ホン以下に押えたいと言ひます。やはり八十八ホンなんです。八十八ホンが原点になってるんです。一番上だとしても、やはり八十八ホンと出ている以上、八十八ホンに合せているんじやありませんか。そうだとすると、今度は八

十五ホン以上の場合には、防音対策としては障害防止対策をせよということに指示してございましょう。それはもう民家の防音工事であり、建築の移転補償である、こういうようなことになってるわけですね。

そうすると、八十一ホンから八十四ホンまではどうなんですか、これは八十五ホン以上のものの対策は障害防止の対策としてはつきり載つてゐる。八十八ホン以下にせよという。八十五ホン以上の場合の民家の防音工事、建物の移転補償、これらはちゃんと盛られて指導してゐる。しかし八十一ホンから八十四ホンまではどうなんですか、この辺は盲点じやありませんか。私はこの八十八ホン、八十五ホン以上の防音対策、こういうふうになりますと、この四ホンだけに盲点があることと、八十八ホンでも現在ではこれじやだめだといつて訴訟さへ起きてゐるでしょう。その騒音基準は、昼は六十五ホンにしてもらいたい、夜は五十五ホンにしてもらいたい。振動は昼は〇・五ミリ・パー・セコンドにしてもらいたい、夜は〇・三ミリ・パー・セコンドにしてもらいたい、こういうようなことなんです。もうすでに住民が自分の健康を守るための要請と、官庁が、いかに環境庁といえども、これを官庁に指示させてゐる数値の中には、これほどまだ隔たりがあるんです。

いま国鉄が一生懸命にやつてゐるのは、この緊急施策に対して努力してゐるんです。しかし、このあとには当然恒久的な勧告が出るわけであります。この夏ごろに出るでしょう。そうした場合には、いままで合はしてゐた国鉄が、またしても恒久的なそれに合はなければならぬことになってくる。おそろくその間泣き寝入りするのは住民じやありませんか。環境庁は、そういうような指導をしてはならないかと思ひます。私はそういうふうな観点からして、もっと国鉄はスピード化だけを専らにはかるのじやなくて、住民のためにやる事業ですから、住民に迷惑をかけないというところ、これを先行させるようにしてもらいたいわけでありまして。

いろいろ申しましたが、いま言った四ホンの差、これはどうなるのか。それとあわせて、いま住民の最も安全だといふ数値がはつきり出されて、訴訟にまで訴えられておられますが、これと現在の数値は相当隔たりがあります。官庁としてやつても、これは住民が受け入れられないということになります。これが、こういうようなことに対してはどうなのか。

三つ目については、この中公審から出るころには、もうすでに国鉄としてはある程度緊急措置について工事を進めてゐますから、またその間にズレがくる、こういうようなことに対してはどう考へてゐるのか、この三つについて、ひとつまとめ、それぞれから御答弁願ひたい。

○春日政府委員 ただいま御指摘になりました第一の問題でございまして、これは緊急対策として、とりあえずという趣旨でございまして、八十八ホンと申しますのは、したがって八十八ホン以下にしろ、ただし防音対策等の該当者も多いであらうから、まず優先順位をつけて八十五ホンからと、こういうことと申して、恒久的な環境基準としては、これから出てまいります。これは早急につくるつもりでございまして。

○柳田説明員 先ほど私ちょっと申し落としました。暫定基準が八十八ホンというところで、八十八ホンまでにはすべからぬというところは決して考へておりません。これはできるだけ低くしたいというところで現在対策を進めております。

それから、これから民家の防音工事とか、あるいは民家の移転補償に際するといふいわゆる障害防止対策を計画しておりますが、この際にあつたつても、一回防音工事をしたら、またその環境基準が下がつたために二度やり直さなくちゃいかぬというふうなことも予想されますので、やはり環境基準は、いずれとも低くなるということも予見しながら、できるだけ対策を講じてまいりたいと、かように考えております。

○島本委員 じゃ、これで終わります。それにしても、長官、いま聞いたように、いろいろと長官

としては注意をなすつており、所信の発表を格調高くなされておる。しかし、具体的には行政サイドでこのように行なわれている、このことは、おわかりのことだと思ひます。したがって長官としても、今後は道路や港湾、鉄道、飛行場はもちろんのこと、この事業着工前には環境破壊しないことを確めたい以上、これを許可しない、こういうような強い態度で臨んでもらいたい、こう思ひますが、最後に決意を聞いて私は終わります。

○三木国務大臣 計画のつどに環境アセスメントをして、そういう開発が、どのような影響を環境に与えるかというのを十分におかれわれのはうとしては評価をいたしまして、どうしても環境保全ができないということになれば、その開発はやめなければならぬと考へております。

○角屋委員長 この際、暫時休憩いたします。

午後零時五十一分休憩

午後三時四十八分開議

○角屋委員長 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。土井たか子君。

○土井委員 国を相手とて四年有半にわたります大阪国際空港夜間飛行禁止等請求事件についての第一審の判決が、昨日、大阪地方裁判所において下されました。この第一審の判決をめぐつて、きようは環境庁長官並びに運輸省、そして郵政省のここに御出席の政府委員の方々に尋ねをしたいと思います。

まず、お尋ねしたいのは、健康被害にかかる問題なんです。昨日判決が出たあたりで、現地にテレビ、報道の方々がたずねられて感嘆をいろいろ聞かれております。私も現地でそのありさまをまざまざと見たわけでありまして、それまでぐつとこらえておられた気持ちを質問を受けた瞬間に、これでよいのだと一言言われて、それからあととどろとあふれる涙を押えることができなかった現地の主婦が多かつたわけでありま

す。いまだでこらえにこらえてきたこの忍耐というものがせきを切って流れて、この判決の結果、自分たちのいまだでのがまんも報われ得なかったということに対する涙だと私は思うのであります。

環境庁長官も御承知のとおり、これは単に原告だけの問題じゃございませんで、いまあの大阪国際空港周辺に住んでおられる方々の中には、健康被害や生活被害を自分の暮らしの中に、連日連夜被害の中で、この大阪空港の一日も早い解決を待ちながら生活をされている方々の人数が年々ふえていったわけでありまして。大体概算いたしまして、いま基準値以上の地域におられる方々は何と百七十万人をこえるといわれております。したがって、この判決の中身がどうあろうと、やはり国としては早急にこの大阪国際空港に対しての騒音対策を一日も早く具体化をしていかなければならない。このことは昨日、環境庁長官も、判決後の談話の中でさつそくする述べられておるところであります。

ところで、健康被害について申しますと、提訴されてから裁判過程を通じて一貫して国側は、種々問題にされております貧血であるとか頭痛であるとか鼻血であるとかノイローゼであるとか等々のいろいろな症状に対して、これが航空機の騒音によるものであるという因果関係を否定し続けてまいりました。被告であるところの国の最終準備書面の中身を見ても、その事柄についてははっきりと因果関係を振り切っているわけでありまして。ところが、昨日の判決の中には、その点について、被害の中身は程度がさまざまであるけれども、このよって来たところ航空機の騒音によるということを一応認めた形になっております。この問題については、判決がいかようであらうとも、やはりあの空港の騒音直下で生活しておられる方々の中に、心理的被害のほか健康被害として難聴、胃腸障害、高血圧、流産、ノイローゼ、鼻血、貧血、頭痛その他等々の身体的精神的被害が現にあるという事実を否定するわけには

きません。

そこで、この問題について、環境庁長官が今後厚生省なり運輸省なりに対して、どういう態度で勧告やあるいはいろいろな連絡をとりながら指導をされるのであるか、この点をまずお伺いしたいわけでありまして。

実はやがてこの特別委員会でも、おそらく審議されるのであります。健康被害にかかる一部改正の法律案を私たちはいま手に持っているわけでありまして、あ健康被害について問題にしていく場合には、少しむずかしい点があるかと思っております。

たとえば地域指定の問題であるとか疾病指定の問題であるとか等々から考えてまいりますと、この大阪空港周辺のいろいろな健康被害について当てはめて考えてまいりますと、やはりむずかしい点があるであろうかと思っております。そういうことからしますと、やはり健康被害の問題として、これをどう取り扱っていくかという非常に大きな課題からの課題が一つここにあるかと思っておりますが、そういうことも含めて、ひとつ環境庁長官のお考えをお聞かせしたいと思います。

○三木国務大臣 私もテレビなんかで、子供たちが鼻血を出しているのを見たわけですが、今度の裁判では、健康被害との因果関係というものは一応否定された形でありまして、これは厚生省とも話し合っており、そういう人々を疫学的、臨床医学的に少しやばい調査をしたいと思っております。そして、これがどういふことの結果をいう障害が起ったのか、今後これを疫学的、臨床医学的な調査を、われわれのほうでもやりたいと考えております。

○土井委員 疫学的、臨床医学的な調査ということになりますと、具体的には、かの地に診療班などを派遣して、その疫学的、臨床医学的な調査を進められるということでございますか。

○三木国務大臣 大学病院などもありますから、お医者さんに行ってもよろしい、あるいは患者の人に来てもらいなりして、そういう点から、まず診断から始まって、その原因の解明をしてもらい

たいと思っております。

○土井委員 さらに具体的に伺いますと、いところからそういうことをお始めになるか、また具体的な構想がございましたら、あわせてお聞かせいただきたいと思います。

○三木国務大臣 これは各省に関係がありますから、まだ関係各省庁との連絡はとっておりませんが、私はそういうことで、厚生省とも関係があるわけですから、あるいはまた運輸省とも関係があるかもあるかもでなしに、あるでしようから、そういう関係省庁と連絡をとって、できるだけ早くそういうことが実現をするようにしたいと思っております。

○橋本道政府委員 いま先生の御質問で、少し具体的にという問題でございましたが、時期につきましては、大臣のおっしゃったとおり各省の問題がございまして、これは一応省かしていただきたしまして、具体的に公害健康被害補償法の名前をお引きになりましたので、公害健康被害補償法でものを考えるときには、どのような基本的な進め方でお考えであるかという点が、今後この調査を進める場合の一つの問題のポイントであろうかと思っております。それにつきまして骨子だけ申し上げますと、一つは実験的な問題でございまして、騒音のほうは実験的なものがかなりございまして、もう一つは疫学的な問題でございまして、従来は疫学的な調査が非常に十分ではございませんでした。これは騒音の曝露と影響と両方つかまえていただければならないが、訴えだけをつかまえても疫学調査にはならないということでございますので、それをどうするかという問題がございまして、三番目は臨床医学的な問題でございまして、先生のお話の鼻血とかそういう問題、きょうの朝も住民の方が言っておられました、どの臨床的な問題を研究対象とするかという問題が一つあるかと思っております。

それから四番目は労働衛生上の治療でございまして、これは相当なものをおそろえております。基本的にこの四つのものが、すべて完全にそろえて

いうことはなかなか望めませんが、まだ現在の段階では、実験と労働衛生がかなり詰まっております。疫学と臨床に至っては、きわめてこの手がかりが得られないというのが実情でございます。

○土井委員 なかなか前途多難のような感じもするわけでありまして、ひとつこれは早急に各省御連絡をとっていただいて、可及的すみやかに着手をしていただくと申し上げる次第です。

さて、それと少し関連があるのですが、現地の騒音下の診療所、病院が診察や治療をやる際に十分にできないという状態に事実でございます。このことは、これはゆゆしい問題だと思っております。この病院や診療所が十分なる診察や治療が施せないというところ、これについて何らかの対策を講ずる必要があるんじゃないか。しかも早急に、やはりこれを機会に、昨日は繰り返し繰り返し環境庁長官は、これを契機として全身全霊を傾けて、ここで抜本的対策に取り組みたいというふうな御発言をしばしばされたわけでありまして、ひとつこの点についても伺いたいのですが、いかがでございますか。

○春日政府委員 御指摘のように、病院、診療所がその医療行為についてきわめて障害があるというところは、私も十分察知できますので、これは航空機騒音防止法の改正等によりまして十分に処置するよう、運輸省ともよく連携をとってまいりたいと思っております。

○土井委員 その具体的に勉強なさる中身ですが、騒音防止ということに対して、これは発生源対策、つまりこの騒音対策の関係からいいますと、航空機の今後のあり方をどう考えていくか、空港の重要性についてどういふふうな考えていくかという問題もあるかと思っておりますが、さしずめこの診療所や病院に対する対策として、どういふふうなことを具体的に研究を進められるかというのを、もう少しお伺いしておきたいのです。

○春日政府委員 まず、診療につきましましては、聴診、打診あるいはレントゲン、手術等々、騒音に関する障害というものを防音工事によりまして、

これは的確に防止しなければいけないと思ひます。

それから、病院、診療所に通院いたします患者の中で、特に静養を要するような患者については、場合によればこれは転地等の処置もとらなければならぬと考えております。これらにつきましても、十分運輸省とも相談してみたいと考えております。

○土井委員 さて、いろいろな対策を含めて、これは昨日の判決の中にも、判決要旨を読みますと明記されているわけでありまして、防音装置も含めて、かねてから地元住民が再三にわたって空港当局などに抗議や陳情を繰り返した結果、いろいろな対策がとられてきたといういきさつがある。したがって、被告の対策も、これを受けて現在までのところなされてきたということから考えると、被告、つまり国においてこういう結果が発生するということを予見したというふうに考えてよいというふうな事柄が、この判決要旨の中にはある述べられていくわけですね。それからいまして、これはさらに差しとめ請求の問題に少し移ってお聞きしてみたい点がでてくるわけですが、現に、夜は十時から朝は七時まで飛行機の発着を禁止しております。これはもう長官もよく御承知のとおりなんです。

ところが、これの根拠は何かといえますと、航空騒音防止法に基づいて考えられた閣議決定なんです。航空騒音防止法によつて見てまいりますと、告示も出すことができるはずなんです。けれども、いままでこの騒音規制について告示は一度も出されたことがない。その点は、この判決の要旨の中身にもはっきり書かれていたわけでありまして、深夜の一機は昼間の十機に算定されている。したがって、深夜便については重々いろいろな考慮を払わなきゃならない。環境庁長官が昭和四十六年の十二月二十八日に運輸大臣に対して、この空港では午後十時以降の航空機の発着を行なわないように勧告して、運輸大臣はこの勧告に基づいて昭和四十七年の四月以降、午後十時以

降の航空機の発着を緊急の場合以外は行なわないというふうにおきめになったという過去のいきさつがあるわけですね。いままでこういう閣議決定に従って運営をなすってきた、そして告示にはよらなかったというふうな過去のいきさつについて、なぜであるかという点を、少し環境庁長官からお伺いをいたしましょう。

○三木国務大臣 政府委員からお答えをいたします。○寺井政府委員 お答え申し上げます。ただいま御指摘の、告示はなぜ行なわれなかったかという点につきまして、いきさつを御説明させていただきます。

その告示は時間あるいは離着陸の方向というものができたままになっておりますが、航空機の運航の性質上、私これから時間について申し上げますが、必ずしも時間をきちんとして守れないという性格を持っております。途中の気象状況等によりまして、予定した時間よりおくれるという可能性もございます。そういうことがございまして、パイロットの意思にかならず罰則の適用を受けるというふうな点に多少問題もございまして、それから、航法等につきまして、経路を指定することは可能でございますが、航空機がその航路を忠実に守ったかどうかという確認の方法にもやや地上施設その他の面から問題がありますと同時に、航空機の側におきましても、確実にその経路を守ったかどうかを確かめる手段が現在のところ十分でございせん。そういうことがございまして、現在までのこの三条に基づき告示というのはやっておりません。

ただ、指導をいたしまして、十時以後にわたらないようにダイヤを編成していくとか、そういう措置をとってまいりまして今日に至っております。ただ、今回の判決等もございまして、十時以降の禁止ということにつきましては、時間につきま

して告示をする可能性は検討させていただきたいと思ひます。

なお、ついでに、先ほど土井先生から御指摘のありました病院に対する防音工事その他につきましては、すでに四カ所ほど実施いたしておりますので、この際付言させていただきます。

○土井委員 告示の問題は中身が、いま御答弁のとおりコースの問題もあれば乗員の都合の問題もある、またいろいろ航空会社の都合もある。しかし、そういうことでなしに、このいまの時間帯という問題は、これは告示で出したら出たはずなんです。いままで出そうとすれば、その問題に事限つて言ふと、それがいままでできなかった理由はどの辺にあるかということをお伺いをいたしたいのです。

○寺井政府委員 私の御説明がやや不十分でここに恐縮でございました。一番大きな原因をいたしましては、時間を確定いたしました、遠距離を飛んでまいります航空機が、その時間内に着陸できないという場合が起り得るわけでございます。こういう点は罰則で縛るにはやや酷である、こういうことでござい

○土井委員 それは、いまの閣議決定の中でも緊急の場合ということを除いて考えていらっしゃるわけでありまして、いまの御答弁の趣旨の中身は、緊急の場合は除くということではございせん。緊急の場合は除くというところでは、告示が出されなかったという理由を、もう一度お尋ねしたい気がいたします。

○棚橋説明員 法律の条文の運用のことでございますので、私からお答え申し上げます。先ほどから局長がお答え申し上げておりますように、実はこの条文を制定いたしましたときには、これで告示を出して行なえるというふうなことを考えておいたわけでございますが、その後政府内部で検討をいたしました際に、先ほど局長がお答え申し上げましたように、これが直接航空機を運航するパイロットに罰則がかかるということから、予見

できない要素が非常に多いということで、これに刑事罰を科すということは非常にむずかしいという問題がございまして、いろいろ検討いたしましたわけでございます。

経路につきましては、先ほど局長が申し上げましたように、現在の航空機の航法その他をもちまして、必ずその定められたコースの上を飛んでいるかどうかという点について、パイロット自体が明確に知り得るほど、航法装置が整備されてい

ない。それから、これに罰則を適用する際に、違反したということを的確に把握する装置というもの、まだそれほど十分でないという点から、これはむずかしい。それから時間につきましては、たとえば国際線につきましては、出発地等の理由でおくれないしは出発地を十分到着できるという予想のもとに離陸したにもかかわらず、途中の天候、その他で目的地に到達できない、ないしはパイロット自体が会社との関連において、はたしてそういう運航を拒否する権利があるとか、いろいろそういう問題がございまして、時間の規制についても、告示で出すということはむずかしかったわけでございます。

ただ、その後、環境庁長官の勧告に基づきまして、東京、大阪両空港の時間規制をやったわけでございますが、その結果、大阪につきましては、特に騒音問題が非常に著しいということから、たとえば一分でも二分でもおくれるというふうな場合には、出発地の空港を飛び立たせない、ないしは国際線のように、先ほど申し上げましたような理由で国際線が数分でもおくれるような場合には、これを東京に回させるというふうなことが、ある程度可能であるということ、ほとんど先生御承知のように、現在は十時以降については郵便機を除きまして、びたり守られておるといふようなことがございまして、特に今回の判決を契機といたしまして、局長が先ほどお答え申し上げましたように、大阪について告示を出すというものの可能性については、前向きで至急に検討したい、

こういうふうにお答えを申し上げておきます。

○土井委員 いまの御答弁を承っておりましても、事時間に関する限り、どうも納得のいく御返答じゃなかったわけですから、なぜ告示が出されなかったかという理由については、飛行コースの問題やパイロットの問題や航空会社の時間の組み方等々あるでしょうけれども、この時間の中におさめるということを見つけて組まれた中で、予見し得ない事情が起こったときには、これは調査をすればわかるわけでありまして、あとでそれが予見し得ないかしくしかの事情があったという場合には、緊急の場合等に含めて考えていいと思うのです。にもかかわらず、告示が出されなかったということについては、まだ不信をぬくうわけにはまいりません。

今後この判決を受けて、十時以降午前七時まで飛ばせないということに対して、告示も御考慮をなさるようでありまして、ひとつ、その点は考えていただきたいと思います。また、たしかに、ここで一つ申し上げたいのは、はたして今回差し止め請求を原告側が出した、九時以降の飛行禁止という問題に対して、どういうふうにお考えになるかということでもあります。実は、あの空港周辺の住民というのは、ここに空港があるということ、その後住まいをそこに移して移り住んでいる人たちが、ないわけでありまして、原告の方々の顔ぶれを見ますと、あそこが、空港が整備されて拡張される以前から、そうして日本にある空港が返還されてプロペラ機がジェット機になって、ジェット機が大型化していく、その具体的な推移を全部はだてて生活してきた人々であります。

そういうことから考えていきますと、通常、いまここにすわっていらっしゃる皆さま方が、二十四時間静かな環境のもとに生活なさっているのと同様に、あそこに住んでいる人々にも本来二十四時間静かな環境の中で生活をするというものは保障されてよいはずなんです。それがずいぶん航空機騒音のために被害をされてきたわけなんです。

す。だから私は、当然の要求として二十四時間静かな環境にしたい、こうあってしかるべきだと思ふのです。ところが非常にささやかな、その中でせめて午後九時以後翌朝の七時まで静かにしていただきたいというの願いが、今回はどうも聞かれなかったわけでありまして、相も変わらず閣議決定で出されております十時から翌朝の七時までには飛ばない、それ以前は以前と同じように飛行機は飛び続けるわけでありまして、環境庁長官は、やはり便数を減らしていくということ、今後努力を払うとおっしゃっておりますけれども、便数は減りましようが、しかし時間は以前と変わらない。これはやはり何とてでも今後解決をしていかなければならない、一つの問題点であります。

判決もその中で、深夜の一機は昼間の十機に算定されているというのを認識しながら、昼間と夜とは違うということをする述べていらっしゃる。しかもここで深夜といわれている中身については、深夜を一体何時から何時までと考えるか、これは個人差があるかと思うのです。小さな子供たち、老人、それから翌朝早くから勤務につかなければならない方々、これはやはり八時ごろから深夜というふうにお考えも無理じゃないということもございましょう。また私のように夜長く起きていても平気な人間にしてみますと、八時、九時というの、まだ宵の口だということにもなるかもしれない。しかし、やはりそこで生活をしていく人々の中で一番条件の弱い人に算定基準の基準値を置いて考えていくというのが、住民の生活に即応したものの考え方だと思います。

そういうことからしますと、あの周辺住民の中には乳飲み子もいる、幼児もいる、病人もいる、老人もいる、早朝から勤務につかなければならない人もいます。それを考えると、午後九時からあと飛行機が飛ばないということに対しては、これはもう非常にささやかな願いであり、遠慮しながら、最小限度のことをここに求めた差し止め請求だったというふうには私は考えているわけです。

第二類第五号 公害対策並びに環境保全特別委員会議録第六号 昭和四十九年二月二十八日

のことが現に振り切られてしまっているわけですが、環境庁長官、これについていかがお考えでいらっしゃるでしょうか。

○三木国務大臣 地元の人としては、できるだけ夜間の飛行が短縮されることを希望されるのだと思いますが、私は音源といいますが、飛行機の便数を減らすとかそういうことで、できる限り騒音の被害というものを最小限度にするために、最大限の努力を払って、そうして大阪空港の騒音というものの被害というものを、その結果を少し推移を見てみたいと思っております。いま直ちに、十時という勧告をいたしたわけでありまして、また引き続き九時の勧告を出すという考えは、いまは持っておりません。

○土井委員 これは環境庁長官、昨日の判決の中にも公共性の名において受忍限度をはるかに越える騒音をまき散らすということは許されないという論旨が展開されているわけですね。そういう点からして、国がいままで十分に発生源対策、音源対策に取り組んできたかという、そうでないと、いう趣旨も述べられているわけですね。たいへん十分だった、これを不法行為としてはつきり認めているわけですね。

しかも、その不十分な国の音源対策に対して、何がこの不十分さをそれなりに動かして、何とか対策を講じさせる方向に持っていくかという、一にも二にも地元住民だったということが書いてあるわけですね。再三にわたって空港当局に抗議や陳情を繰り返した、そこで国のほうもこれを受けて対策がなされてきたと書いてあるのです。そういう点からしますと、国の努力がいままでに十分なものでなかった、非常に不十分なものだったというところは、これは確認をしなければならぬ問題です。それからしますと、これは九時から十時の差し止めという問題もありまうけれども、これから音源対策として十分に取り組んでいく上から、こういう問題についてどうお考えかということ、それは、どの空港も飛行機の着陸料については

均一に取り扱われております。これを取り扱うのは、御承知のとおり「運輸大臣が設置し、及び管理する公共用飛行場の使用料に関する告示」なんです。この中で、羽田といわず伊丹といわず、日本全国にある空港は一律なんです。伊丹の場合は、昨日の環境庁長官の御発言の中を見ても、冒頭に「ちゃんと出ておるわけですから、大阪国際空港は、他の飛行場に比較し、深刻な環境条件のもとにある、こう書いてある。それからしまして、国の責任において航空会社がこの音源対策に対して十分に取り組みための財源を、今度ひとつ着陸料というものをから持ってくるという必要がありはしないか、したがって、伊丹空港については着陸料の中身を上のせをするということ、いまあるところの現行告示ですね、運輸大臣が設置し、及び管理する公共用飛行場の使用料に関する告示」の中身をそういう意味において改正をして、そしてこれを音源対策、環境保全の対策に使用するというのを考えてみる必要があるんじゃないか。一部には、何か航空料金の値上げにおいて、これを考えるという向きもあるようであります。航空会社の責任において、ひとつここでやってみるという必要がありはしないかということをお考えになりますか。

○寺井政府委員 ただいまの土井先生のお考え、私も一つの考え方かと存じます。現在御指摘のように着陸料というのは、飛行機の重さによって全国均一になっております。これは全国的に、ある意味の原因者負担で空港を整備していくということ、均一に料率がきめられております。今後こうした騒音対策をやっていく上には、相当膨大な財源が必要となりますので、これをどういう形で徴収するかということについて検討中でございますが、着陸料を空港によって変えるというのも一つの考え方だろうと存じます。どういう形で具体的に取りますか、目下検討中でございますので、そういう先生の御示唆も取り入れさせていただいて、検討させていただきます。

たいと思います。

○土井委員 それでは、再度この点についてはひとつ確認しておきたいのですが、大阪国際空港については他の空港と違うのであるという認識のもとに、いま着陸料については特別の取り扱いを今後検討して、それを具体的に、それをさらに生かして告示の中身を改正していく、こういう用意があるということでありませう。

○寺井政府委員 ただいま先生御指摘の着陸料を特別に取るという形になりますか、あるいは別の形になりますか、現在きめておりません。目下検討中でございますが、着陸料を空港ごとに違つた形にするということも一つの考え方であらうかと存じますので、そういう考え方も検討の対象の一つにさせていただきます、こういう意味でございます。

○土井委員 運輸省のほうはそういうお考えでありますか、環境庁長官、どのようにいまの問題については考えていらっしゃるのでしょうか。

○三木国務大臣 着陸料は、いまちよつと調べてみると国際線の場合、二万円から三十万円くらいになっているのですね。しかし、伊丹というものがほかの飛行場に比べて環境上の条件が非常に悪いものですから、土井委員の一つの御提案は非常に建設的な御提案だと思います。やはりあそこは何かそういう特別な防音装置などしなければならぬわけでありまして、ほかの飛行場と特別な取り扱いをするような方法を考へて、それを財源として、防音対策を進めていく財源の一部として使用するということ、一つの提案としては非常に研究をするべき課題だと思いますので、運輸省ともそういう点で今後十分話し合せて、何かほかの空港と変わったような方法を考へてみることは必要だと私は思います。

○土井委員 その問題については確認をしましたから、ひとつ御努力賜りますように再度申し上げます、たいと思います。

さて、そういう周辺整備であるとか、それから音源対策そのものも基本的に大事な問題ですね。

もう一つは、やはり現に飛んでおります飛行機に対してその便数を削るとか、それから騒音を防止していくために飛行機の機種、エンジンを改装していくということ、これは非常に大きな問題なんです。先ほど来何度となく環境庁長官は、この減便の問題について熱心に考へる用意があるということをおっしゃっていらつしやいます。これは一日、時間帯にしまして、先ほどちよつと申し上げましたとおり、夜間静かな環境をむちやくちやにこわして飛ぶのと、それから昼間どこに行きまして、あたりがざわついている時間に飛ぶのとでは、これは少し影響が違ひはしないかと思ふのです。したがって、間引きをするわけでしょう、減便というものは、間引きをするわけですから、その間引きをする場合にも、長官、ひとつ破壊の度合いがひどい時間帯からの間引きということをや、まず念頭に置いてお考えいただきたいと思ひます。

そこで、長官から一言それについて御発言を賜わつて、あと郵政省の方にひとつお尋ねをしていただきたいのですけれども、昨日、午後十時以降の郵便機は午前七時まで発着陸を一旦停止いたしました。これは判決による中身を完全に実施すれば、そういうことになるということでありまして、うが、しかし、ここに九時四十五分、一つ郵便機が夜飛ぶように相変わらなくなつて来ます。先日来、三月一日付で郵便機の深夜便の廃止ということを言われたけれども、あと四便残る。この四便は飛行便としてやはり相変わらず飛ぶわけでありまして、そのうちの二便が夜九時四十五分に飛ぶというところでございます。

これについては、まあ判決の中身が十時まで飛んでよいということになっているからというふうにお考えであるかもしれないけれども、やはり今後いつまでもこれを認めていくわけにはいかないだらうと思ふのです。判決の中にも、代替措置の合理化をはかることや、他の交通機関の利用などの方法によって、配達のおくれを最小限に食

いとめることが可能だということも書いてあるわけですから、ひとつこの九時四十五分をはじめて問題になる飛行便によるところの郵便配達というものを、今後どのように考へていらつしやるかということをお伺ひしたいのです。

○三木国務大臣 前段の御質問であります。全体を減らしたらい、それは代替の輸送機関がある、新幹線もあるからであります。全体を減らす中で、できる限り夜間の飛行機を減らすような努力を運輸省にしてみらうように私からも要請をいたします。

○守住説明員 おっしゃいますように、夜の十時から朝の七時までの全部合わせて八便、深夜の郵便機が飛んでおりましたけれども、きのうの夜からこれはもちろん差しとめておりますが、なお郵便の流れと申しますか、大体午後の四時ごろから八時ごろまでにお出しになる郵便というものが一日の郵便の引き受けの中の五割近くを占めておるわけでございます。

われわれといたしましては、それをなるべく早朝だとか、あるいはお仕事の途中だとかにお出しになるようなPRをいたしておりますが、客観的にはそういう状況になっておまして、これをどうやって、それぞれの配達便へスピード化をはかっていくか、もちろん正確さの中でスピード化をはかっていくかをわれわれ努力しておるわけでございますが、大阪国際空港の特殊性ということにかんがみまして、深夜をやめることにいたしましたわけでございますが、しかし、それでもなお七時近く、同じ早朝の場合でも七時寄りのほう、あるいは十時寄りのほうでございませんと、郵便物の迅速化といひますか、その効果、有効時間帯というものがどうしても夜中近く、あるいは早朝近くにならざるを得ないというふうな郵便の流れの構造があるわけでございます。

したがって、私どもといたしましては、この中でどうやって伊丹の問題を念頭に置きながら郵便全体の流れの効率化、高速化をはかっていくかというところに苦慮いたしておるわけでございます。

すが、運送便の関係、その時間帯の効率化ということから、九時四十五分というふうな大阪から東京あてのものについては、そういう専用便にならざるを得なかったわけでございます。しかしながら、政府全体の中で、今後航空行政も含めまして、いろいろな問題の検討がなされていくと思ひますが、私どもとしてもいろいろな研究、くふうを進めていきたいと思つております。

○土井委員 時間ということですから、あと一問だけひとつお尋ねして終わりにしたいと思ふのですが、先般、減便をするということになると、運輸省がさつそく出されるのは飛行機の大規模な民には増便しないという約束を進める際に、しかも増便されたといういきさつがある。したがって、今回エアバスを就航させることによって減便を何とか考へようということをおっしゃつても、なかなか住民はこれを納得しないというものは、私はいままでのいきさつからすると当然だと思ふのです。

それからまた環境庁長官、東京、大阪便というのは代替機関として新幹線などがあるのだから、したがって、これをまず減便の対象として考へていくことは可能だ。極論すると、やがては大阪—東京間というのは、なくしたっていいじゃないかというお考えも、その奥にはおありになるのじゃないかと私たちには考へておるわけですが、こういう一つ一つの問題を何基準に置いて考へるか、何より大事なものは、私は住民の立場、住民の意思だと思ふのです。この住民の立場、住民の意思というのを十分にくみ上げて今後の大阪国際空港対策というものを考へていくという上からしますと、いまの体制のままでいいかという私はだめだと思ひます。

と申しますのは、あの地元の住民の方々が、いまこの意見をと考へられたときに持ち出されるのは大阪空港の事務所なんですよ。ところが、あの事務所の当局の方々というのは当事者能力がないのです。本庁のほうにひとつ聞いてみませんか

か、後刻これは運輸省の本庁のほうと相談をした上で、どうか返答が返ってこない。だから大きな問題になりますと、なかなかこれは時間を要しているらしくて、返答を聞くことがあのジェット機と同じように早くいきません。なかなかおそいのです。その間に事が深刻に進行してしまおうということも間々あるのですね。また小口の不満を受けて解決方法を見出すという場合にも、どうもその点は空港事務所それ自身に責任の所在がないようでありまして、不十分な回答しかここからは引き出すことはできない。そこで今後はいろいろな賠償の折衝であるとか、それから健康被害の問題であるとか、移転の問題であるとか、それから代替地に対してのあつせんの問題であるとか、いろいろなことが国側から進められる、あの地域周辺の整備としては出てくるわけですね。

そこで大阪空港事務所についていまでもどおりじゃなくて、地元と直接の窓口になる当事者能力というのを認めるような、運輸省の設置法の一部改正というところにもなるかもしれないけれども、大阪国際空港の場合には特別な事情があるわけですから、したがって、それくらい思い切った対策というものを今後考えてみるのが、どうしても私は必要だと思ふのです。この事柄は、特に運輸省からきょうここに御出席の方に御答弁をいただきたいと思うのですが、いかがですか。

○寺井政府委員　ただいま御指摘のように、空港事務所に当事者能力がないということでございますが、現在の航空局の組織といたしまして東京国際空港、大阪国際空港は、事務所の中ではかなり大きな権限を持っております。ただ、事柄が非常に事務所限りで解決しにくい問題が多かったことも事実でございますし、それによって解決の結果がすぐには出なかったということも事実でございます。

ただいま御指摘のように、今後この周辺対策を含めましていろいろ地元との折衝量もふえてまいりますし、現地で解決しなければならぬ問題も出てくることも事実でございます。

そこで、私も現在考えておりますのは、騒音防止法の改正によりまして周辺整備機構というものが発足いたしますれば、そこで大部分のそういう業務は解決していただけるだろうというふうに考えております。

それからもう一つ、地元との連絡をより密にしなければならぬということも御指摘のとおりでございます。まして、本省から月に数回出張しておりまして、これも何か定期的な、窓口のようなところうに組みかえていくことも確かに必要であらうと思つて現在検討いたしております。

○土井委員　それではこれで終わります。しかし、きょうはどうか検討ばかりの答弁でありましてね……。研究と努力と検討、こればかりを聞かされるわけですね。これはもういままでも私は耳にたこができるほどお伺いしているわけでありまして、事ここに至つてまだそれがどうも変わつてこない。同じように、相変わらず同じことを聞かされるというんじや、もううんざりするわけでありまして。これは地元住民にとつてはいたたまれない問題だと思ひます。十年をこえる早急な間に環境基準に対しての達成というのをやつていかなければならないという責任が一つあるわけですが、これとでも、やはり具体的に一年一年次計画でもつてどういうふうな具体的にしていくなかというところで、初めて私は地域の住民にとつては納得できる問題だと思ふんですね。五年や十年とばかりとしておられますと、また慎重に検討とか、努力とか、研究でござまされていくのじゃないかという実感が私は強いだろうと思ふのです。

私も事実ここでいろいろ御答弁を承っておりますけれども、いつも努力と研究と、それから検討というところで、ああさようでございますかというわけにはいかない。ひとつこの問題は、きょうお答えになったことを十分に具体化していただきたいです。私もこうなつた以上は執拗に食い下がりますから、とことん……（発言する者あり）女性というのは執念深いのが特徴であります。したがって、これはもうとことん食い下がります

から、ひとつそのことを御銘記くださつて、今後実行に一日も早く着手されんことをここに申し述べまして終わりにいたします。

○角屋委員　木下元二君。

○木下委員　大阪国際空港夜間飛行禁止等請求事件、私もこれは大阪航空機公害訴訟というふうには呼んでおりますが、この訴訟の判決が昨日ありました。この判決がある直前の二十日の日に長官は、上京しました訴訟団に対して、世界でもこれだけ条件が悪い空港はない、判決を機会に住民の被害をなくすため大阪空港にメスを入れ、根本的な対策を打ち出すという趣旨の約束をされました。約束でありますから、その根本的対策を示していただきたいと思ひます。

○三木国務大臣　一つには、新空港が実際に使えるようになって環境の基準を満たし得ないときには、空港の廃止も含めて根本的に空港自体を考へるということも、いまのことではありませんが、これも、基本的な考え方を示すものであります。もう一つは、音源対策といふことも、東京大阪間の便数を極力減らす。ジェット機に対しては大幅にこれを減少する。幾らということについては、これは多少の時間をかけていただかなければなりませんが、大幅に削減をするということをおいておるわけでありまして、これも、現状において空港というものはやはり必要である、これを存続するという前提の上に立つたならば、一つには音源対策としていまのようなことが必要である、また地域住民の人たちのために、いま航空機騒音の防止に対しての法案を御審議願つておるわけですね。この法案が成立いたしますならば、特殊法人というものが設立されて資金を持って、防音の工事あるいはまた移転等もいままでも積極的に進める条件がでるわけでありまして、から、こういう点で積極的に推進してまいりたい。これもまた解決案としては一つの必要な解決案でございます。

長期的にはいろいろ考えなければなりません。が、さしあたり、そういうことを考えることによつて――やはり根本的といつても、全然空港を廃止してしまふというわけではないわけですから、音源対策と防音対策、これを徹底するということ、根本的に騒音対策を進めるといふことは、そういうことを積極的に推進していくことにほかならぬわけでございます。

○木下委員　いま言われましたのは、環境庁長官の談話の三から三までに書かれておることですが、この談話は住民の被害をなくすための根本的な対策としては、ちょっと考えにくいのではないかと。もつとこれ以外に根本的対策があるのではなからうかと思つて伺つたのです。

一番最初に言われました問題、これは現在住民の被害をどうするかということではなくて、将来の空港のあり方の問題であります。しかもこの問題は、判決があつて新たに打ち出された方針というのではなくて、もうすでに昨年六月ころに運輸省のほうで示された考え方でありまして、この内容については、いろいろ問題がありますが、その内容については触れません。いまここで申したいのは、判決があつて、長官がその判決を機に、住民の被害をなくすために新たな根本的な考え方を打ち出す、そういうことを言明されたのですから、一年前に運輸省が言われた方針をここで言われても、住民のほうにしましても、とても納得できません。

それから二番目の問題であります。騒音便数を極力減少する。ジェット機、東京大阪間の大幅減少、これもきわめて抽象的でありまして、その具体的な内容については時間をかせたいということでありまして、こまかい数字はつけようでありまして、おおよそどの程度のことをお考えになっておるのか明らかにしていただきたいと思ひます。それから三番目の防音工事なり移転補償の問題。この防音工事なんというものは、運輸省としては、航空機騒音防止法の内容として考えておりますが、これも助成措置でありまして、しかも空港公害対策としては付随的な対策というふう

するということだが、この空港の根本的な対策というふうには考えにくいのであります。

そういう点から私は伺っておるのです。いまの点であります。まず二番の減少の問題、おおよそどの程度減少されるというのか、もう少し伺いたいと思います。

○三木国務大臣 木下委員は、その対策というものは根本に触れてない、こう言うのですが、そんなに奇想天外なことがあるわけはない。やはり音源から減らし、また騒音を受ける人たちの被害をできるだけ低減しようということになれば、それは全然あの空港を廃止してしまうということなら別ですよ。そういう廃止論に現在の段階で私どもはくみしないわけです。新空港ができるまではやっぱり存続するというのであります。

しかも、第一は、あまり意味がないようなお話でありますけれども、しかし環境庁というものは、どうしても将来騒音の被害をなくするために、できるだけ早い期間に環境基準が守れるような空港にしなければならない。ただお題目を言っているのではないんだ。新空港ができても、それでも環境基準が守られなければ、廃止なども含めて空港それ自体を根本的に考えるというところは、これはやはり環境庁の姿勢として無意味なことを言ったという。木下委員のお説には、私はそう思わない。これはみな大阪空港の騒音防止に対して非常に熱心な運動をされておる方も廃止してくれという意見が現在あるわけですから、やはりそれにこたえる必要がある。どういう基本的な考え方をしておるかというところは、無意味ではない。

それから第二のお尋ねの幾ら便数を減らすんだということ、これは運輸省としてもいろいろ地元との間で話し合いをしなければならぬ問題もあるし、ここで運輸省自身としても——これは運輸大臣も大幅に減らしたいという考えです。ちょっとしたものではない。大幅に減便をしたいという考えです。それがちょっとした手直しぐらいだったら、ここで申し上げてもいいわけですが、大幅に削減をするということになれば、

運輸省自体としても、これはいろいろな点を考えなければなりませんから、多少の時間をこの際かけるといふことは、やむを得ないことだと私は思う。

第三のも、これもたいしたことじゃないというお話であります。やはり現にそこに住んでいる人たちがおるわけですから、いままでは公共機関だけにしか防音の工事ができなかったのを、それを民家もみなできるようにする。そして移転などに対して、いままでどうもそういう人の立場に立って——移転ということになればいろいろな経済上の問題も伴いますから、そういうことで、もう少しいままでよりも被害者の立場に立ち、積極的にやるために方式を変えたわけですね。

私はその中で言っておるのは、これでうまくいかなければ運用や制度についても改善を加えるんだ、そういうことで現に被害を受けておる人の被害をできるだけ減少するんだというところで、この考え方は、やはり評価を受けなければならぬ考えである。意味がないということには私は承服をいたさないものでございます。

○木下委員 繰り返すようですが、一番最初の問題で私が言っているのは、新たに環境庁として方針を打ち出したというものではないじゃないか、これはもうすでに一年ぐらいい前に運輸省のほうで出されたことなんで、これを焼き直して言われても、住民のほうは納得せぬではないかということをおっしゃっているのです。

それから三番目の防音工事等の問題についてはあとから伺うことにしまして、それでは、ここで意味があると思われますのは発着便数の大幅削減ということだと思えます。ただ、これが具体性が出ておりませんのでわかりにくかったわけでありますが、この点については、さらに運輸省と詰めて大幅な減少をとかく行なうんだということとありますが、多少の時間をかしてほしいということとありますが、一体どの程度先にこの点は具体化されるのでしょうか。これも住民が非常に待っておる問題であります。急いでおります。

○三木国務大臣 この場合、いついつまでという日にちを切ることはできませんが、地元がこういう判決を契機として騒音対策を積極的に進めていこうという場合のことを運輸大臣も私も発言をしておるわけでありまして。そういうことで、できる限りこれは早く結論を出すことが地元の要望にもこたえ得る道だと思えますが、何日ということになると、これはいろいろな——それに対しては運輸省自身としてもこれはたいへんなことですから、思い切つてやはり大幅な削減ということになれば、どういうふうなこれを実際に具体化していくかというところは、これはそんなに簡単な、あしたから半分にすると、すぐにできるといふ問題でもないわけでありまして、多少の時間が必要ということ、常識的に考えれば、日にちを切れるということになります。私は約束は必ず守れるということ、守れない約束はしないという私の信条でございますので、具体的に何日という日にちをこの段階で切ること、これは私も環境庁だけでできることじゃないですから、運輸省自身が主体的になつてやってもらなければならぬ。その中で、そういうことで日にちを切れないが、できるだけ早くそれを具体化するということ、そのとおりに考えております。

○木下委員 私は何日先なんというところは少しも聞いていないのです。おおよそいつごろかと言っているのです。大体、環境庁は、たとえば可及的すみやかになどといって十年をこえる期間を定めたりするのですから、だから早くやるというたつて五年も三年も先のことだとすれば困るわけなんです。だから聞いています。少なくともいつごろか、おおよそそのことを言っていたらいい。いつまでというところは非常にきめにくいという御説明がございましたけれども、私どもも大臣から命令を受けまして、どういう形で減便が可能であるかということを目下作業に入っております。御案内と思いますが、航空機の運航パターンというものは、かなり前広にきめませんと実現しがたい点もございまして、事務的にできるだけ早くそういう方向を見出したと考えております。

ただ私どもが念願しておりますのは、音源対策の一環といたしまして、現用機よりもはるかに音の少ないいわゆるエアバスタイプを導入することによって、この減便の実現が促進されるというふうにご考えております。

○木下委員 できるだけ早くということでは回答になってないですよ。おおよそこの春以内とか春ごろまでとか、夏ごろまでとか、そういうことが言えないですか。どうして言えないんです。

○寺井政府委員 ただいま申し上げましたように、エアバスの導入につきましては地元との従前のいきさつもございまして、この導入について十分御理解を得るために話し合いを進めております。この見通しがつきますれば、おおよそいつごろからということにははっきり申し上げられます。また、このエアバスの導入が不可能になりました場合の手当てについても別途考えなければならぬ。先生たまたま御指摘のように、おおよそいつごろということ、これは確定的に申し上げられませんが、このすみやかにといひますのは、ここ数カ月のうちという意味におおしいだいてけつこうだと思ひます。

○木下委員 そうしますと、その発着便数の極力減少とか東京—大阪間のジェット機減少とかいうことは、これはエアバス導入ということなわけです。エアバスを導入する——実はエアバス導入についてはもうすでにそういう方針をこの判決前に運輸省は発表しております。新聞にも出ております。発表しておるのです。環境庁長官、それではあなたはそのことについてどう言われます。この前の二十日に、住民に対してどう言われたのですか。住民に対して犠牲にならないような新たな公害対策、抜本的な公害対策を考へる、この大阪空港は大きな欠陥がある、世界的にも珍しいような欠陥があるから、これに対して抜本的なメスを入れる、そう言われたのでしょうか。もうすでにそ

の前に運輸省が発表しておるエアバス導入計画、それをやるのだというのですか。それはもうそういうことではインテリゲンチヤですか。そのときに長官は、これは必ずやると約束をされて、政治家はそれを言わない、一たん約束したら、これは必ずやります、こういうことはつきり言われたのです。どうですか。

○三木国務大臣 思い切った減便をするのはどういう方法をとるかということは、運輸省としてもいろいろ検討されて、その中にエアバスもあるのだと思います。やはりこのことは非常に専門的な問題でもありますので、環境庁としては騒音の被害をできるだけ防止するために便数を思い切って減らすべきである、その方法論については運輸省のほうで十分検討してもらいたいということとを言っておるわけでありまして、運輸省として減便をする場合の方法論というものをいろいろ検討を加えておるのだと思います。前にちょっとそういう考え方が出たものは、それは実行もされてないのに、もう言っているわけぬものだと私は思っていないわけです。それはそういう話が運輸省として、前に出た場合があるのかもしれないが、そういう問題も引き続いて検討するということとは可能で、一べん言ってしまったら——まだ実行されてないわけですからね。やはりそういう考え方のいうものは引き続いて検討するということとはあり得ると思います。

きょうも陳情団の人たちと私が会っておった。そうして陳情団の人たちの言うことには、いままで大型機を入れるときに——万博のときですか、もうこれはこのときだけだと言っておいて、そうしてあとでそのときでなかったというように、その不信任感を持っているのだ。エアバスの場合でも、これはもう思い切った便数を減らすのだと言っても当てにならぬというふうな発言があったわけでありまして、そういう不信任感もやはり解く必要があると思えますね。だから、いろいろこういうふうにして大幅な減便をするのだと言っても、こういうふうにしてということがなかなか

信用されぬということになってくると、この問題というものは、エアバス一つとっても、エアバスをあそここの航路に使うことはなかなか困難になってきますから、運輸省自体がこれを減便するにしても、地元の人たちも話し合いをしななければならぬし、またこの信頼感というものを取り戻さなければならぬ、そういう前提条件はありますが、やはりこれだけ騒音問題に悩んでおることは事実ですから、地元の人と一緒に何となく話しかねば結論が出ないものではないと私は思うわけでございます。

○木下委員 きょうの交渉でも話に出ましたけれども、エアバスのような大型機はかえって威圧感が伴う、あるいはまた事故の場合の危険もたいへん大きいので不安である、こういったことが言われました。あるいはまた風圧であるとか振動であるとかいったことも、従前の機種よりもっと被害が大きいのという問題があるわけですね。屋根がわらわら落ちる、かわらだめをするといったことも出されたわけでありまして、こういうことでエアバスは住民が強く反対をいたしております。このエアバス導入というのは、まさに住民感情をさかなくするものであります。

運輸省に聞きたいのですが、この地元住民の了解なしにはエアバスは乗り入れをしないというこのことは、運輸省としては前に地元に対して約束をしておいたことでもあるわけでありまして、このことは、ここでもはっきり確認されたい。○寺井政府委員 私ども現在このエアバスの導入問題にしましては、地元の方々の御理解を得た上で導入したいというふうに考えております。

○木下委員 私の質問そのものに答えてください。○木下委員 地元の住民の了解なしには乗り入れはやりない、こう聞いていいわけですね。イエスカノーかで答えてください。これは従前の約束を確認しているのです。

すのは、大型機についてはいろいろ御理解不十分な点もございますので、地元の十分の御理解を得て入れたら、かように申しておるわけでございます。私どもとしては誠意を尽くして——私どもは大型機というのは騒音対策上非常にプラスになるということだと思っております。したがって、これについて地元が十分その点をわかっていただければ必ず御了解がいただけるということ、私どもはそう申し上げておるわけでございます。

なお大型機導入の問題につきまして、先ほどから非常に地元の方に強い御反対があるということをお話してございます。私どもも十分了解をしておりますが、先ほどのお話にございました環境基準というものを達成いたしますためには、私どもとしては環境庁の審議会の御答申の方針に従って、環境基準を達成するのにも近づくという方向で努力をするということにしておりますが、そのためには減便だけでは達成できないわけでございます。御承知のようにWECPNLという単位を使っておりますから——WECPNLという単位は飛行機を半分にしても三しか下がらないわけでございます。

その点大型の低騒音機というものを入れますと、そのWECPNLがたとえ五とか十とかというふうな下げ得るわけでございます。そういう点を地元にはまだ十分御理解を得られていないのではないかと思っておりますので、その点についての十分御理解を得た上で入れたい、かようなことに存じております。

○木下委員 そうしますと、地元に対して了解を得るよう努力をして、なお努力をしても了解が得られなかった場合は乗り入れを強行するということですか、そういうことですか。

とは何かということでございますけれども、私どもは百人が百人、一万人が一万人全員の御了解を得ることが必ずしも御理解だとは思っておりません。地元全体として、これに対しての理解を示していただければ、それで私は御理解を得たというふうに考えるべきだと思います。

○木下委員 それはそれでけっこうですが、私が聞いているのは、そういうふうな御理解が得られなかった場合には乗り入れはしない、こういうことでしょうか。もうあまりこういうことでやりとりしたくないのですがね、そういうふうな聞いていないでしよう。

○木下委員 再三申し上げておりますように、地元の皆さま方に大型機の利点について十分な御理解をいただけて、その上で入れたいということについては変わりがないということを申し上げておるわけですね。

○木下委員 その点はもう幾らやりとりをしておいても、切りがありませんので、私の質問に対してはまたお答えいただけないというふうな了解して、質問を変えます。

います、それは実行可能かと申しますと、これはなかなかむずかしい。すなわちエンジンそのものの改良に待たざるを得ないわけでございますので、わが国でエンジンを製造いたしておりますので、それはむずかしいと申さざるを得ないと思

います。もちろん防音装置その他によりまして家の中の音量を減らす、ホンを下げる、こういう意味では賛成でございます。

○木下委員 これはすでにやっているでしょう。法律化されてないけれども、また規制の数値は問題ですけれども、閣議了解の形で時間帯別規制というのをやっているのじゃないですか。これはもともとその飛んでいる飛行機の最大値に合わせたようなものであって、規制という点では不十分でありますけれども、しかし形としてはそういう一機ごとの規制というのをやっているのではありませんか。

〔委員長退席、坂本(三)委員長代理着席〕

違いますか。

○棚橋説明員 お答えをいたします。
先生の御指摘は、川西市におきまして久代小学校の上におきましてホン規制というのだと思

トの思うところの音が出ているかどうかという点とは、なかなか確認がむずかしいという問題でございます。したがって、先ほど環境庁のほうから御指摘のございましたように、もしやるとしたら、エンジンそのものの自体の音を出ないような規制を行なうということ以外に法律的にこれを取り締まるという方法はないわけでござい

ます。したがって、ただいまの措置は行政上の措置として指導を行なっておるということでございます。

○木下委員 まあこれは幾らでも御都合で変更されるような、そういうふうな規制をやっても意味がないことなのであります、やはり私は、法律で規制をする、場合によっては罰則もかけられるというそういう制度をつくるべきだと思います。これはぜひ検討していただきたいと思

います。時間がありませんので次の問題に移りますが、運輸省は、このたびの判決でも示されました、大阪空港を設置管理して、原告らに対して多大の犠牲を与えてきたという事実、原告らの人格権を侵害してきたという責任はお認めになるのでしょうか。なるかならないかの一言でお答え

いただきたい。○寺井政府委員 現在の判決についてどういう態度をとるかについては政府内部で検討中

でございます。お答えは差し控えていただきたいと思います。

○木下委員 それでは、結局いまのお答えは控訴するかどうかわからないという趣旨だと思

います。○寺井政府委員 現段階におきましては、お答え

を差し控えていただきたいと思います。

○木下委員 それでは、その関係の質問はしばらく保留いたしまして、きょうのところは聞きませ

ん。質問を少し変えますが、あまり時間がありませんので、ちょっと聞きたいのであります。この航空機騒音の環境基準ですね、「十年をこえる期間内に可及的速やかに」達成するという基準であり

ますが、日本語の通常用語としても理解しがたい表現であります。なぜこういうきわめて長期にわたる達成期間をきめたのか、これは一言で言う

と、どういふことですか。○春日政府委員 きわめて長期にわたる準備と工事その他の施策が必要だという意味でござい

ます。○木下委員 この環境基準の達成に十年をこえる期間を定めた例というのは、ほかにあります

か。○春日政府委員 ございませんが、窒素酸化物の場合は五年をこえる八年という例もござい

ます。○木下委員 ないわけですか。環境基準を定めながら、この騒音の環境基準については、達成期間を経ても達成困難を予測して、その場合の対策を定めておりますが、そういうケースはほかにあり

ますか。○春日政府委員 思い当たりません。

○木下委員 一たん環境基準をきめましたならば、これはもう何よりもその達成に最善を尽くすべきことは当然であります。その達成を、これはもう当然至上命令とすべきであります。ところがこの場合は、達成期間を定めておいて、これで達成できなかった場合はどうするということに

うに、達成できないということをお前提にいろいろな措置を予測しておるということであり

ます。これは私は、もちろんほかにもこういうケースは見たことがあります。全く不見識というほかはないと思

うのです。これは一体なぜでしょうか。何か環境庁は、航空機騒音のような公害をはかの公害より

も一段軽微なもの、そんな深刻な騒音立てるほど

のものではないというふうに見ているのですか。○春日政府委員 航空機騒音に係る環境基準の基準値と申しますものは、目標としてこれは非常にきびしいものであるという評価もあるわけでござ

いまして、これはもう決してゆるいものではないと思

います。したがって、騒音対策としては事

ほどきようにむずかしいものである、こういうこ

とでござい

ます。○木下委員 数値そのものの内容を聞いてるん

じゃないです。環境基準、まあその内容について若干問題がありますが、そうではなくて、その環境基準を達成するのにそういうふうな達成期

間、「十年をこえる期間」「可及的速やかに」というふうなきめ方、しかも、達成できなかった場合は防音工事をやるというふうな、これは、地元

の住民からすれば全く愚弄された話です。人を食った話ですよ。一体この「十年をこえる」とし

た根拠、これは何で

しょうか。○春日政府委員 大阪国際空港のように対策が非

常にむずかしいような場合、その達成期間は長期

にわたらざるを得ないわけでござい

ます。環境基準の基準値がゆるければ、この達成期間は必然的に短くなり

ますが、かなりきびしいものでござ

います。すなわち長期にわたらざるを得ないわけでござ

います。〔坂本(三)委員長代理退席、委員長着席〕

○木下委員 この根拠はどうしても納得できませ

ん。この審議会での点について相当論議が深

まったと思うのですけれども、一体どういふ論議

がされたのか、これはひとつその資料を提出した

だきたいと思

うのです。その上で、私はこの点に

ついての質問もいたしたいと思

います。○春日政府委員 審議会の論議は非公開になっ

ておりますので、その詳しい過程につきましては御発

表することは差し控えたと思

っております。○木下委員 審議会そのものは非公開でありまし

ても、これはきわめて重大な問題であります。こ

の「十年をこえる」とした根拠について、ある資

料、いろいろ資料があるんではないですか。そ

う

う

いう資料をこの委員会に提出したいと思うのでありますが、委員長、この点について特に私は要求をいたしますけれども……。

○角屋委員長 ただいま木下君の御要請の件については、後刻理事会で相談をいたしたいと思っております。

○木下委員 それから防音工事の点、もう時間がありますので最後に伺いますが、特にこの防音工事についても抜本策の一つとしてお示しになっているわけでありまして、一体それではどういう防音工事をするとしておられるのか。これまでの方向は、これは単なる助成であって、しかも一部屋あるいは多くても二部屋、しかも全額ではなくて七五％、こういうふうに聞いておられるのでありますが、こういうやり方、方向に対して抜本的な改善を加える、こういうことですか。具体的な内容などわかりましたら述べていただきたいと思っております。

○棚橋説明員 先生御承知のように、ただいま航空機騒音防止法の改正案を国会に提出をいたしております。先国会からの継続審議になっております。民家の防音工事につきましては、この法律の制定を待って実施するということになっております。したがって、本年度の予算も来年度に繰り越して使用せざるを得ないというふうになっております。その場合に、一応政府の内部におきまして、予算の過程におきましての予算の見積もりの中身といたしましては、先生いまおっしゃいましたように七五％の助成ということで、当面一室、二年度目から二室というところで、当面一室でもいいから急いでというお方を優先して実施するということを考えております。ただ、詳細につきましては、防止法の成立を待ちまして、補助基準その他の中身において明らかにしたい、かように存じております。

○木下委員 時間ありませんので……。これまでの方針の説明を聞いていないのじゃないですよ。環境庁長官が、根本的な対策として、この点についての改善を進める、こう言われるから、これま

での方向に対してどういう改善策をとるのか、この何っていいのです。

これは一室、二室ということではなくて、当然家屋全体について防音工事をするべきですよ。長官、この点はいかがですか。これは当然防音工事をするという以上は、家屋全体についてやる。一室、二室防音工事をやっても、そんなの救済になりませんよ。そしてこれは当然加害行為によってこういうことになったのだから、一部でも住民側に負担させるというところでなくて、当然全額負担するべきですよ。

○三木国務大臣 従来は公共的な建物に限られておったのを民家へ伸ばしたということですが、しかし、これはいろいろと全体をやれというお説でもありますが、全体というところになると、かえって不公平な面も出てくるでしょうし、これをいろいろ検討した場合に、最初七五％ですか、そういう補助で行こうということに決定をいたしたわけですが、この点は、今後の検討すべき課題だと思っております。

○木下委員 長官、最後に伺いますが、これは民家にやるなんというのを最近きめたのじゃないですか。もう去年から運輸省は、公共施設だけじゃなくて民家にやるという方向を出しているのですよ。そして七五％を国のほうで助成するという方向で来たのでしょ。これについて大きく改善をしていくという以上、この際、その改善案を具体化していくというのは当然のことなんです。いま検討されると言われましたので、ひとつこの点は、それこそほんとうに抜本的な改善の検討をお願いしたいと思うのです。それをしてもらわなければ、これはほんとうに、住民に対し、長官、約束を踏みじったことになりませんか。この点は、かたく約束したいと思うのです。ひとつ国のほうは全額負担をする、そして一室、二室というところでなくて、全体について対象にして防音工事を進めていく、こういう方向で考えていただきたい。

○三木国務大臣 この問題は、運輸省から答えましたように、来年度の予算は、そういう編成をさ

れておるようでありまして、将来の問題として、この問題は、今度は第三セクターの特殊法人もできるわけですし、これが実施をしていくというわけですから、従来よりも制度的にもよほど改善されてくるわけでありまして、その内容についても、将来においてはおもって改善することを検討をいたしてみたいと考えております。

○木下委員 それではその防音工事の点も含めて、あるいはそのほかいろいろな問題が残されたけれども、この判決が出ましたけれども、先ほどのお話では、運輸省のほうはまだ控訴するかどうかからぬというふうなことも言っておるようであります。けれども、この判決を機会に、住民の立場に立って、ひとつ住民の被害をなくしていく方向で抜本的な対策を講ずるということとは、これはもうぜひとも具体的にお進めをしていただく、こういうふうに向って、質問を終えたいと思っております。よろしいですか。――終わります。

○角屋委員長 岡本富夫君。

○岡本委員 時間を節約する意味におきまして、簡潔に質問しますから、きちきちと明確に答えをいただきたいと思っております。

まず、運輸省の航空局長さんに、今度の判決の結果――皆さんがこちらに参りまして、大臣に要求したことがあるのです。そのうちの一つは、夜間、要するに午後九時に飛行機の発着をやめてもらいたいということであったのですが、それが十時になったわけでありまして、この間は、御承知のように、一家団らの時間であり、あるいは睡眠の時間、極力この時間には削減する。国際線あるいは郵便機――一歩譲って郵便機、これはしかたがないとして、この制限を考慮できないか。これをひとつお答えをお願いいたします。

○寺井政府委員 お答え申し上げます。

九時―十時の間のお話でございますけれども、私どもといたしましては、全体の離着回数をお減らすということで、目下検討をいたしております。その結果、九時―十時の間の便数も減る結果になる可能性がございます。しかし、特に九時―十

時だけを減らすということを当面考えておるわけではございません。

○岡本委員 その点、運輸省航空局長は、先ほど話があったと思うのですけれども、この九時までは何とかしなうしろというのです。これは住民の切なる願いなんです。それが十時まで――きょうも見えまして、これを何とか十時までの間――国際線はいたし方がない、郵便機、これは一歩譲りましょう。その間において、何とか国内線ですか、これをひとつぜひ削減をしてもらいたい、こういう話だった。

あなたは、いま、特に九時から十時までを意欲して削減する考えはないと言ったが、これは話にならない。あなたが、ほんとうに大阪伊丹空港の周辺に住んでいないから、そういう住民の立場に立った、要するに毎日毎日被害を受けておる人たちの立場に立ってない、いまの答弁だと私は思う。どうですか、ちよっとこれは考慮できませんか。いかがですか、もう一べん……。

○寺井政府委員 私ども、もちろん九時―十時を減らす可能性は検討いたしております。しかし、先ほど申し上げましたように、音源対策全般としてこの問題は処理をしなければならぬ、したがって、九時―十時だけを引き抜いてみても、全体の量が減らなければ、これはやはり根本的な対策にならないのではないかと、このように考えております。もちろん九時―十時の間に減らせるというものがございましたら、これは減らすべきでございます。

ただ、これはいろいろ、私どもの考え方といたしましては、現地の住民の方々の苦痛も考え、かつまた、その時点におきまして利用者の便益ということもあわせて考えていかねばならぬという立場にございまして、先ほど申し上げましたように、一日の発着回数を全体として減らしていくということに基本的に考えておりました。もちろん九時―十時その結果減る可能性は否定いたしません。

○岡本委員 この環境基準を見ますと、ホンでは

ないわけですね、WEC.P.N.L.ですか、こういうことですから、どっちかという薄めて基準をきめているように考えられるわけです。ですから、計算の上で一日の量がこうなったと言いますけれども、大体いま一番ラッシュ時といいますが、夕方あるいはこの九時から十時には一分三十五秒に一機ずつ飛ぶ、そういうラッシュ時にずっとひっかかってくるわけですね。これは夕方六時から七時ごろからもうなりますけれども、そういうことを考えますと——そしてまた昼はわりについているのですよね。ですから、皆さん調査に行きますと昼ですわ。十二時から二時か三時ごろ。全然だいたいようぶじゃないか、また、建て売りの家を買う人も、みんなそういう時期に行きますから、これはまずしんぼうできるといふことになって、夜になったら、これはもうたいへんなのです。

同時に、ひとつ九時から十時というのは、これはもう自分の切なる願い——御承知のように工場も休まなければならぬ時代に、あるいは子供が勉強しなければならぬときでしょう、これに対しては、全体の音源対策の中から、削減の中から特に考える、こういう答弁くらいあなたでできませんか。いかがですか、全体の中からそうなるかわからない、それでは話にならないですよ。意識して、そのところをカットして前へずらすとか、ほかへもっていくとか、こういうことは私は可能だと思ふのですが、いかがですか、航空局長。

○寺井政府委員 WEC.R.N.L.の説明は追って騒音対策課長からいたさせますが、御指摘のように、夕方一つのラッシュ時になっております。特に六時、七時、八時、この辺が一つの山になっております。九時—十時というのは、その山をかなりおりた状態になっていると思ひますけれども、先生御指摘のように、もちろんその九時—十時の間というものを、われわれは当然減らす場合に考えてまいります。しかし、先ほども申し上げますように、全体を減らさなければいけませんと思ひつています。

○岡本委員 九時から十時を減らす、これを削減

するように考える、考慮する、しかしという、それは要らないですよ。いいですか、それはよけいなことだ。だから騒音対策、要するに減便の場合、そのところは特に考慮する、これはできるのですからね、これから検討するのですから。

次にエアバス問題。このエアバス問題について、エアバスを一機入れると普通のジェット機を何機削減するか、このところをきちっと住民の皆さんに示さなければ、前、万博のときもそうだったのですが、720を入れば、これを入れるのを認めてくれれば、必ずうんと削減できるのだ、こういう説明を、あなたがしたのじゃないでしょうか。けれども、運輸省は現地でしているわけですよ。じゃ、減るのならばということ、そうすると、そうじゃなくて、どんどんどんどんふえているでしょう。いままでの運輸行政というのは、もうとにかく安全対策だけ見て、入れるだけ放り込んだのですよ。それが、この間の連合審査のときも言いましたように、昭和四十二年一年間で九万五千回だったのですか、それが十五万機以上になっちゃったのです。そのうちジェット機が前は四割だったのが今度は六割近くになってしまった。それはできるだけそこへ航空機の発着を、特にピーク時にこの飛行場ならどこまで使えるかというところに、あなたの方の考え方があった。住民の意思は全然無視された。それでいまの住民の皆さんは、エアバスを入れたら、では何機減るのですかと、あなただけに、あなた明確な答えがなかったら、私は絶対に、先ほど騒音課長ですが、住民の皆さんに御理解を得ますというところでしたが、これで御理解を得ないですよ。その点いかがですか。

○寺井政府委員 ただいま先生の御指摘、私も全くそのとおりだと思ひます。エアバスを入れた場合に、それでは何機減るのかということについて、私どもはこれは地元で明示しなければいけないというふうに考えております。

減らし方その他につきましては目下検討中でございますが、まあ東京—大阪のごとく新幹線等の代替輸送機関のごさいますところだと、おおよ

ね半分に減らすことが可能だと考えております。○岡本委員 一機入れる計算で半分しか減りませんか。ちよっと計算が間違えておるのと違ひますか。ということはいま日本航空は、これはPR紙も配ったり、あるいはまたテレビでもやっておりますよ、盛んに。エアバスを購入しました、快適な空の旅をなしてやっております。ですから、もうすでに購入しておるわけでしょう。それをあなたの方入れさせようとするわけですからね。しかし、それにしても半分にしか減らぬというのは、ちよっとおかしいですね。ちよっともう一べん……。

○棚橋説明員 先生御承知のように、いま国内線に就航しております飛行機はダグラスのDC8型とボーイングの720型が主力でございます。DC8は約二百三十座席程度あるわけでございます。ボーイングの720—200というのは百七十八座席でございます。それに対してしまして、現在導入を予定いたしております大型機はロッキードのL—101—1が三百六十座席、それからボーイングの747SRが四百九十座席というところでございますから、ただいま申し上げましたように、実は全体で二分の一にするのも若干きつたわけでございましてけれども、新幹線等代替のあるところ、東京—大阪についてはその便数の調整をうまくやって半分にした、かように思つておるわけでございまして。

○岡本委員 次は、これはいまの航空会社にどんなお客を誘導すると申しますか、乗客を一生懸命集める宣伝をさせておるわけでしょう。テレビでもそうだし、また銀行ローンでも、とにかく海外旅行に行く人は、若い方でも先にお金を払っていかない、銀行ローンであとから払うのです。だから行きやすい。こういうようにして、どんどん使ひやすいようにして、そうしてお客をたくさん集めるPRをして、そして乗客が多いからだと、こういうのは私はやめたほうがいいと思ひますがね。そうすると、こんなに苦しんでおる皆さん方を助けることになると思ひます。この点については長官ひとつ副総理として……。

○三木国務大臣 これは大阪—東京間というのは新幹線もありまして、大々的な宣伝はやはりしないほうがいいと思ひます。

○寺井政府委員 ただいまの宣伝でございまして、大阪地区につきましては、そういう宣伝はかたり控えておるはずでございます。

○岡本委員 航空局長、控えておるようでありましてと言われるが、あなたは航空会社と違ふ。あなた、日本航空ですか、全日空ですか。あなたはそれを取り締まるほうだ。だから、行政指導でそれは押える、こういう答弁をするのがあたりまえですよ。違いますか。

○棚橋説明員 ただいま局長が申し上げましたのは、大阪地区につきましては、以前から騒音問題がございまして、便数の規制をいたしております。そのような関係もございまして、大阪地区におきます観光宣伝、団体募集の宣伝というのは極力自粛するようにということは、再三航空会社のほうに指導をいたしておる、こういう趣旨でございます。

また航空全体におきましても、例の油問題以来、そういう団体募集等の宣伝は極力自粛するように、これも指導いたしております。

なお、御参考までに申し上げますと、航空機を利用されておりますお客の八〇％は、商用とかそういう何らかの用事があって御利用になる方でございます。まして、観光客は、団体等になりますから非常ににはで見えますので多いようでございますが、統計的には二〇％程度でございます。

○岡本委員 その二〇％を削ると非常に助かるのです。これはもっと強く指導をしていただきたい。大阪と東京だけというのじゃなくして、大阪から海外に行くやつもある、国際線も。ですから、これはひとつ極力そういう問題については航空会社を指導していただきたい。

それから次は、エアバス、四月から見切り発車しませんか。簡単にひとつ。

○寺井政府委員 四月一日から見切り発車というようなことは考えておりません。それまでに十分

地元の御理解をいただけるように努力を続けたい
と思っています。

○岡本委員 そうすると、それまで地元の皆さん
を説得する。先ほどから聞いていると、何か全部
の人が賛成しなくても、ほんの一部の人が賛成す
れば見切り発車しようというように、私には答弁
が聞えてならなかった。したがって、見切り発
車はしないと、これ約束してもらったのですから、
まあ、こればかりやっていてもしかたがない。了
解しておきましょう。

次に、環境庁長官の談話を見ますと、将来新空
港が供用された時点においても、なお環境基準が
達成されない場合は、廃止も含めて——新空港を
つくるのは、この大阪伊丹空港の騒音で住民が非
常に苦しんでいるから新空港をつくらうというわ
けです。それを供用するという考え方、しかも環
境基準が——環境基準というのは、私、この前、
当委員会でお話ししましたように、環境アセスメ
ントもできていない。環境基準が達成されれば、も
う絶対だじょうぶだという保証はないわけ
です。ですから、私は、もう一歩進んで、新空港が
できれば、こんなに長年苦しんだ大阪伊丹空港を
廃止する、ここまでひとつ進んでもらわなかつた
ら、抜本対策じゃないと思うのですが、いかがで
すか。

○三木国務大臣 岡本委員もあの地方の御出身で
すが、やはりあそこ国際空港は要ると思うので
すよ、大阪に。そういうことをしたら、あれをい
ま廃止してしまえば何もなくなるわけですから。
したがって、いま新空港も夢物語ではないわけ
です。審議会ができて、そしていま盛んに検討を加
えておるわけですから。そういう新空港が供用と
いうのは、それが使われるようになればというこ
とで、ある期間空港なしということは私よくない
と思うのです。やはり大阪、神戸の人たちが、あ
る時期は空港がなくてよろしいということは多数
の意見ではないと私は思うのです。だから、新空
港が使えるようになって、なおかつ環境基準と
いうのは、これはWECPL七十といっておる

わけですから、たいへんにきびしいわけでありま
す。

こういうふうな環境基準というものが達成でき
ないような状態であれば、これはやはり廃止も含
めて、根本的に空港のあり方を検討しなければな
らぬ。なぜ適切に廃止と言わぬかといいますが
と、やはりいまいろいろな、エンジンの改良も行
なわれているわけですね。だから、それは新しい
空港ができるまで相当な期間かかりますから、そ
の間に、やはり航空機というものは一体騒音に対
してどういう技術開発をするであろうか、そうい
うことも考えてみますと、あまりこの際に、相当
将来のことですから、歯切れよく言うということ
は、かえって混乱を起こしはしないか。それはそ
ういうことを、廃止になるのだと言ったら、ある
いは地価にも影響したり、いろいろな点でやはり
影響を与えないかと思えますので、断定的に
は私は言えなかつたわけでございます。

要するにその時点において、要はやはり騒音の
被害を地元の人たちが受けてなくて済むような空
港にしなければなりませんから、それがどうしても
できないのだということならば、根本的に空港の
あり方を考えなければならぬということでありま
す。その間いろいろの変化があると思えますので、
そういう選択の幅を広げた言い方をしたわけで
ございます。

○岡本委員 私、新空港をつくるについては、環
境基準が達成されない場合はできないとか、こう
いうのなら話がわかるのですけれども、新空港が
できて供用された時点において、なお環境基準が
達成されない場合は、廃止も含めて、空港問題を
根本的に再検討すること。これを見ますと、新空
港ができて供用するのだ、しかも環境基準が達
成されればもういいんだ、こう逆にものるわけ
です。
それから、いまでも十何年もほんとうに苦し
んでいるわけですから、まだ——長官、地価に影
響するというのは、飛行場がなくなると地価が上
がるという考え方でよろしいかね、これはもう今度規

制しますけれどもね。その点、ちょっと私——新
空港ができれば、そうしたらいまでも苦しんだこ
を廃止する、そういうことが検討されるのか、
この点ひとつ……。

○三木国務大臣 これは環境基準が守られるよう
になれば、騒音の被害はなくなるものだから、
地元の人たちがそのときにどういう意見を持ちま
すか、それはやはり大阪とか兵庫とかいうものの
地元の意向も尊重する必要があると思えます。環
境基準が守られるようになったら、そうすれば、
その飛行場というものは予備的な飛行場として置
いてもいいという意見が出ないとも限
らぬですよ。要は、騒音からくる被害というもの
をなくするということが目的でありますから、そ
ういう場合もなしとは言えないですからね。

だから、私が言っておるのは、将来のことです
から、新空港をつくるというときには、だいたい時
間がかかるわけですから、一方においては飛行機
のエンジンの改良も行なわれる。そうして地元民
の人たちも、そういう環境基準が守られた後にお
いては、地元民の実際の騒音の被害というものは
なくなっていく。ですから、その時点においてど
ういう考えを持つかといういろいろなこと、相当な
時間の先のことを断言することは、やはり何か独
断に過ぎると思うのです。できるだけ選択の幅を
広げておく。しかし、その中には環境基準が達成
できないならば、空港の廃止も含まれておるとい
うところに、非常に環境基準を守るということに
対する強い姿勢というものが、そこには出ておる
と思うのでございします。

○岡本委員 環境基準というものが、私はこれは
環境アセスメントもやっていないわけですから、
はたしてほんとうに、これでだじょうぶだろう
かということが、まだこれは一つの目安であつて
わからない。同時に、私はなぜそう言うかとい
いますと、長官、この間私、連合審査のときにこの
方々に、これから新空港をどういうふうにか
えるんだという、大体七月に答申が出るという
んですが、それによって考えるんだというんです。

十年なら十年かかったらできるということになれ
ば、この地域におる人はもう十年しんぼうすれば
いいんだ、そうしたら私たちはこれから解放され
るんだという希望ができてます。いまだつたら、
全然これは希望がないわけですよ。いつまでたっ
てもどうなるのかと非常に希望がないから、もう
しんぼうできないというのが現在の姿なんです。
だから私はこれをやかましく言っておるわけだ
が、その辺までしか答えられないでしょう
か……。

次に、航空局長官に。先ほどは民家の防音装
置について話がありましたけれども、あなたのほう
が川西で民家の防音装置をしたモデルハウスを
つくった。ところが、これは連合審査でもお話し
したんですけれども、これは一機一機になります
けれども、たとえば百ホンをその防音装置のつく
られた部屋の中ではかりました数値が、これは川
西市が一緒にほかつておるわけだけれども、
キャセイ航空ですと百六ホンの、タイ航空百六ホンの、
中華航空が九十六・五ホンの、全日空でもB747で
か、これですと九十ホンのとあるのは八十九ホン、
あるいは九十一、九十一、こうずっと平均して八
十九・六ホンというふうな、これは九月の終わり
から十月いっぱいをはかった数値なんです。で
から、この民家の防音装置をやれば、これはもう
一〇〇％効果があるんだというふうな考え方です
ね。どうも私、実際にはかいた数値から見れば賛
成できないんです。この点についていかがですか。

○棚橋説明員 お答えいたします。
先日の連合審査のときにもお答え申し上げまし
たけれども、私どものモデルハウスというのは、
先生が何を意味しておられるかちょっと不明で
ございしますけれども、おそらく私どもが直接やっ
ておりますのは、国の予算で民家の防音工事を実施
する前の事前調査といたしまして、実際の民家に
防音工事、改造工事をしたしまして、実験の結果
をおるわけでございます。その実験結果は私ども
のほうでは大体最低二十デシベルないし二十五デ
シベルは下がるという実験結果が出ております。

先生は川西市とおっしゃいましたので、川西市は高芝と撰代のあたりに一軒ずつ二軒やっておりますが、そのどちらのデータか、ちょっと私のほうは明らかでございませぬが、私自身見ましたのは撰代のほうでございませぬけれども、撰代地区でございませぬ場合には、先生がいまおっしゃいました音は、ちょうど屋外のそこを通過する航空機騒音とはほぼ同じでございます。これは、先日運輸委員の先生方が現地を御視察になりましたときに、現地で測定いたしました音も大体そういう音でございましたので、それから二十ないし二十五デシベル下がるはずでございますから、そういうことはあり得ないというふうに思います。一度先生のデータを拝借いたしまして、川西市測定でございませぬら、どういふ点を御測定になったのか、一ぺんよく調べさせていただきますと思います。

繰り返し申すようにございませぬが、私どもの実験工事としてしましては、屋外から二十ないし二十五デシベル下がる、非常に効果があつておるといふふうな実験データが出ております。

○岡本委員 これはあとでもう一ぺん突き合はして——私はこれは現地でどうもならぬからというでもらつてきたのですから。

そこで次に、この前小山環境庁長官に現地を視察していただいたときも、DC8は非常に音が高くて排気ガスが多い。これを見ますと、外国機なんです。日本航空にもありますけれども、この外国機の問題について、音源対策あるいはまた排気ガス対策、これについてひとつ、たとえばタイ航空あるいは中華航空、大韓航空、キャセイ、こういうところに対して申し入れをできないか。外務省来ておりませんか。いかがですか。

○寺井政府委員 ただいま先生の御質問の趣旨がちょっとわかりかねるのでございませぬが、タイ航空とかそういうところに申し入れができないかという御趣旨の意味は二通りに考えられるのでございませぬけれども、一つは、そういう音のうるさい飛行機は飛んで来るな、やめてくれということ。あるいはもう一つは、ICAOの民間航空機構で

航空機の騒音につきまして一つの騒音証明制度というものを採用いたしております。これは運輸省におきまして、航空法の一部改正という形で御審議をお願いしておりますけれども、こういう騒音証明制度を持っていない飛行機は来てもらつて困る、こういう言い方をされるのか。どちらかではなからうかと思ひます。

前者の場合でございませぬと、これは現在のところ、そういう飛行機は遠慮していただきたいというところをかりに申しまして、これはおそろく効果がないというふうなことを考えております。それから後者の場合でございませぬと、騒音証明制度というものを発行いたすことになっておりますので、その線に沿つて騒音証明を持った航空機でなければ入国しては困るということも、もし航空法の一部改正が成立いたしましたとき可能になります。

○岡本委員 あなた、日本の国内の法律が変われば、こういうた外国機に対して、そういうた騒音証明ですか、こういうものを付けてくれとか、高い証明だったら何にもならないですね、音源対策をやろうとするの。そういうふうな要請が国内法が変わればできるのですか、どうなんですか。いまそういう答えだつたですね。

○寺井政府委員 ただいまの御質問でございませぬが、ICAO加盟国の航空機でございませぬら、国内法上、騒音証明を持つていない航空機につきましては、就航を拒否することができませぬ。

○岡本委員 いまも拒否することができませぬわけですね。ところが騒音と排気ガス、非常に多いのが外国機ですよ、特にDC8。

○寺井政府委員 少し混乱いたしましたけれども、要するに騒音証明制度が適用になる航空機につきましては、乗り入れを拒否することができませぬ。

○岡本委員 すみません、時間食つて。坂口君のところへちょっと食ひ込みますから。騒音証明制度というのですか、騒音証明をつけられる航空機については、ということになりますと、DC8なんかは騒音証明をつけられない、こ

ういうことですか、どうですか。

○棚橋説明員 ちょっと事務的に御説明いたしますと、現在のICAOの規定は、ICAOの規定ができましたとき以降、新たに生産される航空機については、すべて騒音証明制度を適用する、こういうことになっております。したがひまして、それ以後新たに生産される航空機につきましては、これは加盟国が騒音証明を要求すれば、それに従わなければ拒否することができ、かやうになっております。しかし、DC8という飛行機はかなり以前に生産されておる航空機でございませぬから、その制度の適用はございませぬので、現在の段階では、これを騒音証明の上から拒否するということとは国際的にはできない、かやうになっております。

○岡本委員 それはしかたがないということになつてゐるんだね。これはけしからぬね。時間があつてから、次に、日台航空協定と日中航空協定の問題でいまもめておるわけですね。外務大臣の問題もあり、日民党さんの中ではもめておるという話ですが、日中航空協定というのは大体いつごろ結ばれるわけですか。ということとは、住民の皆さんが、上海から直接大阪へ入らなければいかに、またふえるんじゃないかということではないかと心配してゐるわけですよ。その点の見通しをひとつあなたに答えてもらいたい。

○高島政府委員 先生御承知のとおり、この日中航空協定の締結というのは、日中国交正常化後、日中両国政府において鋭意努力してまいりました、できるだけ早い機会に締結したいという基本方針には変わりございませぬ。先般、大平外務大臣が北京に参りまして、さらに日中間で話を詰めて、大体こういふ方針でもって日中航空協定を締結し、同時に日台間の路線を民間取りきめでもって維持したいという基本的な態度を政府でできました。

現在、これからこの日台路線の維持を民間取りきめによつてはかりながら、他方で日中政府間で航空協定の締結をしたいということを進めてお

ますけれども、たいへん残念ですが、いまの段階でいつごろできますかという点につきまして、はっきりした見通しを申し上げることはできません。

○岡本委員 おそらく日中航空協定ができますと上海から大阪へ、こういうふうな御要求もあらうと思ひますね。あるいは、北京から成田へ。そういう場合に、日中航空協定ができたのだから、これはもう対外的なことを考えれば、しかたがないのだといつてまた一機ふやす、また次ふやすというふうなことになる。その場合、もしもそれがふえる場合は国内線を減らす、これくらいの強い措置を運輸省ではとれるのかどうか。ひとつ、航空局で受け入れ態勢について見通しを聞かしていただきたい。

○寺井政府委員 日中航空協定に関連いたしましては、大阪が騒音問題で増便が非常に困難であるという事情は、過去二度ほどの接触におきましても相手方に説明をいたしております。しかし、これは交渉ごとでございませぬので、大阪が絶対に出不いというふうなことは、この席でとやかく申し上げられませぬけれども、私ども航空局の立場といたしましては、従来から航空交渉に臨みます際に、大阪というものはできる限り取引に出さないという考え方で処理いたしております。

最後に、先生御質問の、国内線を切つても入れるのかという点につきましては、私どもは大阪におきましてジェット機の離発着回数というもののワタの中での処理をすべきだといふふうに考えております。

○岡本委員 これは抜本的の対策だといつて、いま四百五十回ですか、これをせめて半分にした、それで二百二十回になった、そこへ今度は日中航空協定ができたために、上海から入ってくるからまた減入れる、こういうふうになりますと、せっかく減らしてもまたふえてくるのです。ですから、根本的な問題は便数の削減ということでありませぬから、一ぺん削減したら、それを今度ふやさない。だから、一機入れるならば一機国内線を減らす、

こういうような考え方でも組んでもらわなければどうにもならないというのが、われわれの考え方なんです。これが一つ。

最後に、健康障害について、大臣はこれから被害調査をするのだというようなまやかしのお話でありましたが、先回当委員会でも私が、この航空機の大気汚染がジャンボは車の二千八百台だと言ったら、局長は二千七百台分だ、こう言って、まあ百台分削りましたが、しかし環境庁から調べて、これは羽田の場合ですが、一日に四百二十六便が吐き出した有毒ガスの総量は、すでに一酸化炭素十・一八トン、炭化水素六・二二トン、窒素酸化物三・一六トンに達している。同時に、伊丹大阪空港でも環境基準をはるかにこえておるといふような、これは十一月八日の毎日新聞の記事ですけれども、「環境庁調べ」とこれに書いてあります。

そうすると、これだけ環境基準もこえ、またそれだけの排気ガスが出ておるわけですね。排気ガスにすると、東京、神奈川、千葉、埼玉各県で一日に排出される総量の〇・三%、あるいは炭化水素総量の〇・五%、窒素酸化物総量の〇・一七%を占める。東京、神奈川、千葉、埼玉ですから、相当広いところに対してこの割合で出ておるわけですからね。それが一とこに集まっているわけですからね。これで健康被害がないといえおかしなことですね。その点についての御見解をお聞きしておきたい。まず、航空局のほうから。

○寺井政府委員 新しくふえる場合には、すでにある便数を減らせという御趣旨でございますが、現在ジェット便につきましては二百六十離着陸のワックの中で運営いたしております。将来これを減便いたしますから相当減ってまいります。減ってまいりますから、そのワックの中でやはり新しく入ってくるものは処理しなければいけない、こういうふうにご考えております。

○春日政府委員 たとえば私どもが大阪空港におきまして実際に測定したことを申し上げますと、御承知のとおり飛行機の排気ガスは一酸化炭素と

ハイドロカーボンと、それから窒素酸化物でございます。硫酸酸化物はもちろん関係ございませんが、この場合飛行機のエンジンから出ます排気ガスと申しますものは、大容量の噴気で、非常に速いスピードで噴射いたしまして、PPMという観点から見ますと、非常に薄い排気ガスでございます。そして拡散率が非常に高いわけでございます。しかも飛行場で申せば非常に拡散率が高いわけでございます。ですから、自動車のような局所濃厚汚染現象は非常に示にくいわけでございます。

したがって、私どもが大阪空港、これは東京空港と全く同じでございますが、調べた結果によりまして、大阪空港の場合ほとんど環境基準を満たしております。それから一般の大阪地域に比べまして格別高いというようなことはないわけでございます。むしろ空港は汚染地域に隣接しておいて、もらい公害というような、いわば変動幅の中に吸収されてしまつて、航空機排気ガスの寄与度というものは、むしろはつきりと測定できなかったというのが実際のところでございます。

○岡本委員 これで終わりますけれども、局長、それは間違ひです。こう飛びまして、上に上がっているところを調べているのだ。たとえば大阪のあの勝部地区、あそこへぼくたちは、あのときは佐々木運輸大臣とですか、——あつととにかく顔へ一ぱいかかってくるのです。もうもうとまっ黒ですよ。家の中にも一ぱい入ってくるのです。そこへちょっと壁をつくって入りますけれども、そんな壁ぐらいいたえないですよ。そういうところをはからずに、あなたはきれいなところをはかっているか、あるいはそれとミックスして、何といいますが、少なくともそれは自動車の排気ガスぐらいいいじゃないやありません。自動車の排気ガスより少ないなんて、これはけしからぬ。ひとつもう一べん再調査をしていただきたい。これを要求しまして、きょうは終わります。委員長、ありがとうございました。

○坂口委員 時間がたいへんおそくなりましたので、

○角屋委員長 坂口力君。

で、一問だけお聞きをさせていただいて終わりたいと思います。

大阪空港の公害訴訟判決がおりまして、この中にも多くの問題点が含まれているわけでございますが、簡単にいえば、けさからいろいろ御議論がありましたように、われわれの生活の便利さと、それから健康の守りとの対決でありますし、その調和点をどこに見出すかということであつたと思つておられます。今回の結果は健康の守りのほうにもある程度配慮をしながらも、しかし、さらに一歩公共性というものを高く評価したという結果ではなかつたかと思つております。環境権の問題でございますとか、あるいは公共性の問題でございますとかいろいろの論点がございますが、その中で健康被害の問題というのは、その中の一つの大きな論点であつたと思つておられます。

不快感でございますとか、あるいはまた思考の中断ですとか、あるいはまた睡眠障害というようなどちらかと申しますと、精神面におきましては、そういうふうな障害ありと認めております反面におきまして、住民の皆さん方から出ておりますような、たとえば胃腸障害でありますとか、高血圧ですとか、あるいは鼻出血ですとか、あるいは流産の原因になるとか、あるいは頭痛が非常に多く発生するとかいうような肉体的に結びついた面につきましては、十分な因果関係は現在のところには判定しがたいというふうな結果になつております。その理由としてあげられておりますのが、騒音が連続的なものではなしに、間欠的、一過性のものである。だから現在の段階ではそう断じがたいという結論ではないかと思つておられます。

確かに一面におきまして、そういうこともいえるかもしれません。個人的なことになります。私自身議員になります前に公衆衛生の場におきまして、騒音の脳代謝に及ぼす影響を研究いたしておりました。そういう関係から申しますと、いろいろ言いたいこともあるわけでございますが、しかし、こゝは医学会じゃございせんので、

それはさておきまして、この結果を見ましたときに、精神面のことを一面で認めながら肉体的な面では認めていないということを見ますと、人間のからだにあらわれず症状と、それから騒音というものの因果関係、いわゆる病因論的な結果をつける前に、やはりそれじゃ健康とはどう考えるのかという土俵をはつきりさせておかなければならぬ。それが何かばんやりしているという気がするわけでありまして。

夕べもテレビでどなたかがそういうことをおっしゃつたというのを聞きましたけれども、私も前からこの騒音の問題につきましては、そういうことを考えております。今後新幹線の問題でございますとかあるいは道路騒音の問題とかいろいろ騒音の問題が続いて出てまいります。

そこでこの際私は、環境庁としてはつきりしておいてもらわなければならないのは行政の場で、あるいは政治の場で健康というものをどういうふうな考えていかれるかということによって、その施策というものがまた非常に違ってくるであろうと思つておられます。そういう意味で、きょうは環境庁の健康というもののについての統一見解なるものを一応聞かせておいていただきたいと思います。きょうは、それ一点だけ聞かせていただいて終わりにしたいと思つておられます。

いわゆるWHOがいつておりますようなフィジカル・メンタル・アンド・ソシアルという三つの面からの健康という把握のしかたか。この判決の結果を見ますと、精神面と肉体面とを別々に考えておみえになるような気もいたすわけでございますが、それはやはり一連のもので、一方から言わせますと、これだけ不快感があり、いらいらし、睡眠障害があれば当然胃腸障害が起こり、血圧のほうに変化が来、鼻出血が起こってくる、そういうことが起こるのは当然のことだという議論が出るわけですね。それを一面の精神面では認めておるけれども、それは障害としては認めるが、しかし肉体のほうは因果関係はわからないという、その辺判決が非常に微妙な結果になつておるわけであ

りますので、今後その点について健康というものをどういうふう把握していかれるかということについて、ひとつそれだけをお聞かせをいただきたいと思ひます。

○三木国務大臣 この点は、土井さんとも約束しましたように、疫学的に、臨床医学的に、子供の鼻血が出るという人たちがあつたわけですから、これは至急にそういうふうな調査をしたいと思つておるわけです。

健康ということについては、いま精神的な不快感などは疾病としていえるかどうかということ、ちやうど局長は医者、ドクターでもありませんから、医者として答弁をするほうが私よりも適切で――環境庁とすれば生命、健康というものを人間の原点に返つて守っていくということが環境庁の職務でございます。その健康とは何ぞや、精神的な不快感というものが、肉体的な健康とどういう関係を持つかということは、医学者の大気局長に説明してもらうほうが適当だと思ひます。

○春日政府委員 専門家の先生にお答え申し上げるのはじくじたるものでございますが、健康の定義はまさにWHOが出ております肉体的、精神的あるいは福祉――まあ社会的と申しますか、福祉と申しますか、その中には経済も入ると思ひますが、それがそろって、初めてほんとうの意味の健康と言へる、そういう有名な定義がございますが、それはもうまさにそのとおりであらうと思ひます。しかし、これを現実の騒音の問題と直接結びつけて論ずるということは、これはかなり問題点が出てくるわけでございます。

なぜかと申しますと、現在われわれはいろいろなストレスに取り囲まれておるわけでございます。われわれの日常生活で、しからばWHOのいうところの真の健康に値する者が何人いるか、おそらくわが日本において非常に少ないパーセントよりいらないことになるだらうと思ひます。したが、いまして、そういう一つの理想論と申しますか、定義としてはよろしいと思ひますけれども、現実におわれわれがいま言つておる健康とか、あるいは

その裏返しとしての疾病という定義は、またおのずから別な論議が必要であらうと思ひます。

それから健康と疾病と申しますものは、疾病の終局は死でございます。これは非常にはっきりいたしておりますが、じゃあ健康の終局は何か、これはまあ不老長寿かもしれません。あるいは天国かもしれないが、そのいずれにいたしまして、健康と疾病の間には画然たる差があるわけではございませんで、常にそれは連続した一つのスペクトルの上にあるわけでございます。したが、いまして、健康的な病人もあるでしようし、あるいは病的な健康人もあるでしようし、その辺はそれぞれの個人差あるいは環境その他によって画然と分けることはできない、かように考えております。

常に健康と疾病あるいは病氣、その定義の問題は医学の最大の命題であり、今後ともそれについて行なわれると思ひますが、そういう解決と、実際の騒音問題の引き起こす疾病という問題とは、またおのずから違つて論議する必要がある、かように考えております。

○坂口委員 さすがは専門家、たいへんむずかしい話でございますが、いささか理解のしがたいところもございまして、私がお聞きしたかったのは、健康というものをどう把握しているかということによって、環境庁として打たれる手がずいぶん違つてくるだらうということをお聞きしたかったわけでありまして。

精神面あるいは肉体的面というふうな、あるいは社会面というふうな把握のしかたで、たとえば精神面には影響はあるけれども、肉体的にはこれははつきりわからぬから、これは害ではない、こういうふうな論法でいきますと、非常に間違つた結果が出てくる。しかし、この三方からのものは総からみで、これはすべてうらはらになつてゐるものだという考え方で取り組んでいけば、やはりまた違つた施策というものが出てくるであらうということを私は申し上げたかったわけでありまして。

騒音問題が非常に公害の中で大きなウェイトを占めておりますし、これからますますこれが大きくなつておると思ひます。今回示されました、この大阪におきます判決は非常に大きな一石を投じたわけでございます。そういうふうな意味で、私はひとつ環境庁としてはWHOの話が出ましたけれども、いわゆる肉体的、精神的、社会的、やはりこの三方からの健康というものを踏まえて、住民の健康な生活の場が得られるかどうかということを考えてもらはないことには、私は何かこう結論が違つた方向にいつてしまひやしないか。たいへん現実離れた質問になりましたけれども、その一点は、今後の公害問題について大きな方向を示すものだと思ひましたので、その一点だけお聞きしたわけでありまして。

私、申しましたのと、それから局長がお答えいただきましたのは、同じ方向であると、こう理解をさせていただきます、よろしゅうございませぬ。

○春日政府委員 同じだと思ひます。

一言つけ加えさせていただきますと、騒音の場合、たとえば騒音によって直接起こる代表的な被害が難聴という問題、聴力消失という問題、それから引き起こされるものが精神的な障害、さらにその精神的な障害というものを引き金にいたしまして自律神経、交感神経の障害というものが、それから始まつてまた肉体的な障害と、こういうふうな先生のおっしゃるとおり三者一体と、こういうことには全く同感でございます。

○坂口委員 終わらしていただきます。

○角屋委員長 次回は、来たる三月五日火曜日午前十時理事会、午前十時半委員会を開会することとし、本日は、これにて散会いたします。

午後六時二十七分散会