

第七十二回国会 参議院運輸委員会會議録第九号

(一四三)

昭和四十九年三月二十二日(金曜日)
午後一時四十五分開会

委員の異動

三月八日

辞任

竹内 藤男君
中村 登美君

補欠選任

岩本 政一君
江藤 智君

辞任

渡辺 一太郎君
田淵 哲也君

補欠選任

鬼丸 勝之君
中村 利次君

辞任

阿部 憲一君

補欠選任

小平 芳平君

辞任

岩本 政一君
三木 忠雄君

補欠選任

寺下 岩蔵君
阿部 憲一君

出席者は左のとおり。

委員長
理事

委員

宮崎 正雄君

黒住 忠行君
菅野 儀作君

杉山 善太郎君

木村 睦男君
寺下 岩蔵君

瀬谷 英行君
森中 守義君

阿部 憲一君
小平 芳平君

国務大臣
運輸大臣 中村 利次君
徳永 正利君

政府委員
経済企画庁総合計画局長 宮崎 仁君
環境政務次官 藤本 孝雄君
運輸省大臣官房審議官 原田昇左右君
運輸省航空局長 寺井 久美君

事務局側
常任委員会専門員 池部 幸雄君

参考人
川 西 市長 伊藤竜太郎君
豊 中 市長 竹内 義治君
大田 区助役 七尾 清一君
日本弁護士連合会公害対策委員会第三部会長 真鍋 正一君

本日の会議に付した案件

○公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律の一部を改正する法律案(第七十一回国会内閣提出、第七十二回国会衆議院送付)

○参考人の出席要求に関する件

○委員派遣承認要求に関する件

○連合審査会に関する件

○委員長(宮崎正雄君) ただいまから運輸委員会を開会いたします。

委員の異動について御報告いたします。
中村登美君、竹内藤男君、渡辺一太郎君、田淵哲也君、阿部憲一君が委員を辞任され、その補欠

として江藤智君、岩本政一君、鬼丸勝之君、中村利次君、小平芳平君がそれぞれ選任されました。また、本日、岩本政一君が委員を辞任され、その補欠として寺下岩蔵君が選任されました。

○委員長(宮崎正雄君) 公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律の一部を改正する法律案を議題といたします。まず、政府から趣旨説明を聴取いたします。徳永運輸大臣。

○国務大臣(徳永正利君) ただいま議題となりました公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律の一部を改正する法律案の提案理由につきましては御説明申し上げます。公共用飛行場の周辺地域の航空機の騒音対策につきましまして、昭和四十二年に現行法が制定されました以来、学校、病院等の防音工事に対する助成、建物の移転補償等の諸措置が講ぜられてきたところであり、ここ数年航空輸送需要が激増し、航空機の大形化、ジェット化が進み、このため航空機騒音問題は、年々深刻化し、特に大阪国際空港におきましては、大きな社会問題となっている状況であります。

このような事態に対処するため、政府といたしましては、学校、病院等の防音工事を中心とする当面の対策からさらに進んで、住民から航空機騒音をできる限り遮断するといふ基本的な方針のもとに空港の周辺地域の整備、再開発を含む抜本的な対策を実施することとし、これに必要な法制的整備をはかるためこの法律案を提案することとした次第であります。

次に、改正案の概要につきまして御説明申し上げます。
第一に、現行法により航空機騒音による障害が著しい飛行場として指定されております特定飛行場の設置者は、その飛行場周辺の一定区域に現存する一般民家につきまして、その所有者等が防音工事を行なうときは、その工事に対し、助成の措置をとることといたしております。

第二に、特定飛行場の設置者は、航空機の騒音による障害の発生を防止するため、その飛行場に隣接する一定区域内の一定の土地を緑地帯その他の緩衝地帯として整備するよう必要な措置をとることといたしております。

第三に、特定飛行場のうち、計画的な周辺整備を促進する必要があると認められるものを周辺整備空港として指定し、関係都道府県知事が空港の設置者と協議して、その周辺地域における緑地帯等の整備、工場、倉庫等航空機騒音の影響の少ない施設のための土地の造成等を内容とする空港周辺整備計画を策定することといたしております。

第四に、周辺整備空港ごとに、空港周辺整備機構という法人を設立し得ることといたしております。この機構は、国と地方公共団体がともに出資し、運輸大臣の認可を受けて設立され、その監督のもとに、空港周辺整備計画の実施等の業務を一元的に行なうことといたしております。

以上のほか、特定飛行場以外の公共用飛行場につきましても、その周辺地域における航空機騒音による障害が将来著しくなると予想される場合には、地方公共団体はその周辺地域の振興または整備の施策の策定等に当たっては騒音障害の防止について配慮するものとし、国はこれに対し必要な援助を行なうようつとめることといたしております。

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

終りました。

○委員長(宮崎正雄君) この際、参考人の出席要求に関する件についておはかりいたします。

公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律の一部を改正する法律案の審査のため、本日参考人として、兵庫県川西市長伊藤竜太郎君、大阪府豊中市長竹内義治君、東京都大田区助役七尾清一君、日本弁護士連合会公害対策委員会第三部会長長眞鍋正一君の出席を求め、その意見を聴取することに御異議ございませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○委員長(宮崎正雄君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(宮崎正雄君) 次に、委員派遣承認要求に関する件についておはかりいたします。

公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律の一部を改正する法律案につき、現地において意見を聴取するため委員派遣を行なうと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○委員長(宮崎正雄君) 御異議ないと認め、つきましては、派遣委員、派遣地、派遣期間等の決定は、これを委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○委員長(宮崎正雄君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(宮崎正雄君) 連合審査会に関する件についておはかりいたします。

公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律の一部を改正する法律案

について、地方行政委員会、公害対策及び環境保全特別委員会からの連合審査会開会の申し出を受諾することに御異議ございませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○委員長(宮崎正雄君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

なお、連合審査会開会の日時につきましては、これを委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○委員長(宮崎正雄君) 御異議ないと認め、さよう取り計らいます。

○委員長(宮崎正雄君) これより質疑に入ります。質疑のある方は順次御発言をお願いします。

○森中守義君 参考人の出席まで二、三問大臣にお尋ねいたします。

この法案は昨年から継続審査ですが、そこで法案提出の時期から現在までの状況の変化があったんじゃないかと、こういうふうに私は思います。たとえば四十六年の十二月二十八日に環境庁長官が環境保全上緊急を要する航空機騒音対策についてという勧告をしている。同時に環境基準が設定された。それと先般の大阪の訴訟に対して判決が行なわれた。あと、航空業界それ自体に非常に顕著な変化ということはないにいたしましても、公害それ自体については、こういうかなり重大な転機をもたらしたと言えると思うんです。

したがって法案が提出された時点における問題のとりえ、勧告及び環境基準の設定された、その時点における内容の変化。それといま一つは国が七億五千万、兵庫、大阪それぞれの府県が二億五千万、合計十億という出資、こういう財政措置について、新しく改正しようとする法律を実施に移す段階において、十億の出資金というものが、法案提出の時点におけるものと今日で多少の変化を伴うのじゃないだろうか、こういうふうに私は考

えるんですが、要するに一年間の継続審査に付されたということにおける、提出から今日に至る変化は運輸省としてはお考えにならないかどうか。

○政府委員(寺井久美君) この法案の提出された時期から現在まで、先生御指摘のように、いろいろ動きがございました。そこで、たとえばこの出資金というふうなもの、その後変化を生じて検討を要するのではないかと御趣旨かと存じます。しかしながら、この出資金と申しますのは、十億円、主として事務的な経費に充てるためのものでございまして、当面この十億に基づきます金利でまかなっていきけるという考え方に立っておりまして、一昨年の時点——予算的な折衝をいたしました時点と現在とではそれほど変わっていないというふうには考えておりません。

もう一つ、それから環境庁の勧告あるいは告示というものがなされておりますが、実は私もこの法案をお願いいたします段階におきまして、環境庁の勧告というものを相当重視いたしまして、これを柱といたしまして一つの空港周辺整備というもののに対する考え方を整理したわけでございます。

その後、昨年の暮れ、再び告示という形で環境庁から一つの基準が出されたわけでございます。この勧告及び告示に基づきまして今後の空港周辺の整備を実施していくという点につきましては、基本的に変わっておりませんし、昨年末の告示というものが非常にきびしいものではございすけれども、実施目標を定められておりまして、五年あるいは十年という間にこれを実施していくことになっております。したがって、現在私どもがお願いいたしておりますこの法案の改正及び当面の予算措置というものを、大幅に変えなければならぬというほどの大きな客観的な予期せざる変化ではなかったというふうに考えております。

したがって、これが実際に発足いたしました後、今後十年程度の期間の中にどの程度の資金が必要となるか。当然これは将来見直さなければならぬと考えておりますが、現在のところ、ただいまお願い

いたしております法案及びその当面の予算ということで発足して差しつかえないというふうに考えております。

○森中守義君 その具体的な内容はこれからの審議の中に入りますが、いま局長の御答弁で一応了承しておきましょう。

それから、先ほどちょっと冒頭に大臣に申し上げたように、きょうのお昼のNHKの総合テレビで、大平外務大臣が大阪に台湾機を入れる、こういうことを衆議院のほうで答弁されたということが出ておりますが、先般の委員会でも、亜東関係協会、これらを中心にして日台の話は進んでいる。この結果がどうなったのか。少なくとも、まだ私どもは、板垣さんが帰られたようですけれども、きちんと決着がついたという話は聞いていない。

したがって日台の話し合いはどういったような内容になっているのか。で、それと日台の決着を待たないで北京側と話をしよう、こういうふうに政府の方針が固まったように実は伝えられておりますが、そういういきさつはどうなのか。

私も在来聞かされていたもの、あるいはこの委員会で大平答弁というものは、まず日中の問題は日台の整理をつけることが先決である、そのあとに北京側と話をしたい。ただし時期としてはこの会期中に批准を求めると、こういうようなことで了承しておいたわけでありましたが、だいぶ状況が変わってきたようです。したがって日台の關係はどうなったのか。未解決のまま北京と交渉に入るというその背景はどういうものであるのか。これも含めながら大臣の御答弁をいただいております。

○国務大臣(徳永正利君) 大阪空港に対する台湾機の問題、大平外務大臣の御発言に対するNHKの報道の問題につきましては、私その経緯等について詳しく存じませんので、御答弁申し上げるまじだ知識を持っておりませんから、かんべんいたしたくいたしまして、せんだって来申しております日台間の民間航空の取りきめ、それと日中航空協定、この問題につきましては、日台、日中両方

とも路線を確保するというのがまず前提にあるわけでございます。日中航空協定によって日中間の路線も確定しよう、これは国と国との正式な機関でございますから、そういうふうなしよう、日台間については民間協定において日台間の路線を民間の取りきめによって維持しよう、この二つの実は命題があるわけでございます。

そこで、まず現在飛んでおります日台間の交渉を始めようということで、亜東協会を通じて、運輸、外務両省案を定めていろいろ御検討いただき、その経緯はもう申し上げるまでもなく新聞等で御存じのとおりでございますが、その結果に基づきまして、そういう命題の上に立つて交渉を始めたわけでございます。で、板垣理事長が台湾にその問題をさげて行かれまして、そうして向こうの会長でございますが、理事長でございますが、責任者に詳しくこちらの事情を説明し、そして路線維持の問題について民間協定を取り結ぶたいという申し入れをされたのでございます。

その結果、台湾政府としましては、御趣旨のこととはわかった、しかし自分のほうにもいろいろ考えましてくれというところで、その提案を聞き取ったままで、回答につきましてはしばらく時間をくれというところで、まだ回答が出てきてないのが現状でございます。そこで両路線を維持するという一つの命題の上に立ちまして、日中間においてもこのまま放置するわけにはまいらぬということで、日中の交渉を始めることに相なったわけでございます。交渉事でございますから、いろいろと先様の御都合もあり内容等もあると思います。したがって、現状においては台湾側からはまだ回答がない、提案はした、それに対する回答がないというのが台湾側の現状でございますし、日中間においては、昨日、外務省の事務官はじめわが省からも国際課長を中国に派遣して交渉に入る、こういう段取りに相なっているのが現状でございます。

○森中守義君　まあ私は、固有の見解としましては、別段台湾にこだわる必要がないというように

判断しております。

そこで時期の問題でもありますが、これはこういう公の場所かどうかと思えますけれども、きょう午前中、公害対策をやりましたあとで、ある人を介しまして、国連総会に外務大臣が出れない、それで三木環境庁長官にかわって行ってほしいという意向打診が来ているんだが、一体両院の特別委員長は了承してもらえなかうかという、こういう話をきよう受けたんです。

それで私は、おそらく日中航空というものはそんなに早い時期に外務大臣がもう出かけていくというふうなつもりならば、その辺の感覚がよくわかりませんけれども、一連の流れからいけば、かなり急ピッチに進んでいるんじゃないか、こういうふうに判断をしている。そこで問題は、きょう

の外務大臣の衆議院の答弁では、私もテレビによった材料ですから、会議録も何も見ておりません。これもだからしかとしたことは、大臣と同じようなことになりませんが、この大阪にもしかりに、いま降りているものを定着さしていくということの場合になれば、かなりこれは大阪では反響を呼ぶのじゃないか。先般の判決、その後の控訴、そしてまた、きょうこの委員会でも審議を開始しようという改正案の問題等々、かなり神経をとがらしていると思うのです。こういう時期に大阪問題等を外務大臣が述べられるということはやや経率のそしりを免れないだろうし、かたがた、いままでも長年にわたって日中問題を議論する際に、おむね運輸大臣というのはコメントしなかった。外務省はこういう見解を持つようだが運輸省はどうかと、こう聞きましても、いやそれは外務省でおやりのことなのでどうも運輸大臣としては目下コメントの限りでないというようにすることが非常に多かった。

ですから実際問題としまして、運輸省と外務省との間で、日中問題に限らず、ことにいま大きな問題はそれですが、こういう場合に外務省は、何か計画を持って話し合いを進めようという場合に、運輸省の意見も徴することがあるのですか。

あるいは双方が合意によってものごとを進めるという、まあこれが私は本筋でなくちゃいかぬと、こう思うのですけれども、外務省と運輸省の関係はどうなっているのですか。

それから、いま一つ気になりますのは、先日の新聞で、カナダと中国の間で航空協定が成立を見た、こういうように記憶しておりますが、この辺の真偽のほどはどうなのか。で、そういう際に、カナダの飛行機というものは東京経由で行くということになっているのか。まあ在来の日加航空協定では東京の以遠権は認めていないようですね。ですから、その辺のことはすでにカナダから日本政府に話を通じてきているものかどうか。この辺の事実関係も一緒にひとつ御答弁を願っておきたいと思う。

○国務大臣(徳永正利君)　まあ外務省は出先も持っておりますし、またしばしば日中関係につきましては大臣そのものもお出かけになっておりますし、いろいろお話し合いも、細部にわたって私どものほうに御連絡がなかった場合も必ずしもないとは言えないわけでございますけれども、それにいたしまして、運輸、外務両省間では、問題点につきましては十分事務的な詰めもやっておりますので、そのないような段取りを進めておるわけでございます。いろいろ御指摘の点等については今後十分私どもも注意してまいらなけりやならぬ点があると思います。その点は十分配慮してまいりたいと、かように考えております。

また、カナダ―中国の飛行機の問題につきましては、航空局長から答弁させます。

○政府委員(寺井久美君)　ただいま御質問のカナダと中国の関係あるいはそれに関連する日本の立場という点でございますが、カナダと中国の間に航空協定は締結されたというふうな聞いております。また日本とカナダとの関係では、先生御指摘のように、東京以遠、中国内の地点を現在の航空協定では与えておりません。したがって、このままの状態では東京経由中国内の北京あるいは上海という地点にカナダの航空会社は運航ができ

ないというたてまえになっております。ただ先般新聞等に出ておりましたように、上空通過あるいは技術着陸による東京経由というふうな点になりますと、これは多数国間条約のいわゆるICA O条約に加盟しております関係上、基本的にはカナダ側にも権利がございます。

ただ問題なのは、現在中国側といわゆる日本、あるいは韓国との航空交通の受け渡し関係という点につきましては確立された方法がございませんので、安全上の問題がそこに関与しておるといふふうに私も考えております。先般のも一つの観測記事にすぎないのではないかと思っておりますが、いずれにいたしまして、カナダ側としては中国に飛びたいという意思を持っていることは間違いないと思います。ただ御参考までに申し上げますと、現在日本とカナダの航空交渉をやっておりますけれども、その席上この中国問題というのは現在までのところテーブルにあがっていないというところでございまして、日本の以遠権についてのカナダ側の正式なアプローチというものはまだ来ておりません。

○森中守義君　大臣、この日中の問題は、これはやっぱり実際の航空行政を所掌するのは運輸大臣ですからね。外務大臣は外交上の問題としてその立場からコメントされるのは、これはある程度やむを得ないにしても、やはりきちんとしてたものを運輸省と外務省の間で詰めた話でないといふ意味では、粗漏のないように、外務省が思いつきでいろいろものを言ってみたり、ものを言ってみたり、考えたりに追いつかないように、ひとつ固有の意見を運輸省は持ってもらいたいと思っております。これはひとつ大臣の所見を伺っておきたい。それと局長、さっき私が申し上げたように、かなり日中の正規な政府間交渉が早まるだろう、こういう観測を私は持つのです。非常にけっこうだと思ふ。そこでその際における実務的な問題として、たとえば着陸地点はどこにするとか、日台、日中の扱いを事務レベルとしてはどうするとい

ようなことを、もはやこれは詰めておかなければ、かなり話はまとまった、実際飛ばし合わせるという時期になると相当するてくるというようなことも考えられる。したがって、できるだけ早く対応していかうというには、ある程度構想をまとめておく必要があると思うのです。おそろくまとまてはいるんだが、研究はして詰めてはいるんだが、なかなか表には言えないということであるのか、まだまだ進行中であるから模様を見ていくということであるのか、この辺どっちなんですか。

○国務大臣(徳永正利君) 外務、運輸両省間の連絡は常に密にやっています。たつともでございますけれども、いろいろ御指摘の点等については、十分今後配慮してまいりたいと思っております。なお固有の運輸省は実務を持っているんだから、その実務に關しては思いつきやそういうものに引っぱり回されぬようにやれという御鞭撻に對しましては、肝に銘じてひとつそういうふうに通んでまいりたいでございます。

○森中守義君 それから局長、仮定の話になりましたが、さっきいみじくも言われたようにICAO条約というものをたてにとつて、それでカナダのはうから東京に寄せてくれと、それから飛んでいくというふうなアプローチがあった場合にどうします。

○政府委員(寺井久美君) その点につきましては、実は二つの点で問題がございます。これはカナダ側に了解を得なければいけないと考えております。まあ事実非公式にそういう話もしたこともございますけれども、まず第一点は、先ほど申し上げましたように、日本側の管制圏、それから中国側の管制圏に飛行機を受け渡すルールがいまのところ全くございません。また中国がどのような方法をとっておるかについても現在のところ事情が明確になっておらないわけでございまして、この受け渡しの方法がつかない限り日本側としては非常に安全の保障ができないのみならず、こちらから出ていくときはともかく、突如としてわが管制圏にカナダの飛行機が中国側から入って

くるといふようなことでは航空交通上非常に支障が生じる、危険のおそれが多分にあるので、これは当分御遠慮願いたいという点が一点、それから羽田に技術着陸という点でございまして、先生御案内のように、羽田は非常に混雑いたしておりまして、定期便すら増便ができないという状態になっておるわけで、定期便のワケを切つてそのテランをやるといふところまでカナダ側も決心ができませんし、われわれもいたしましてはもう羽田の事情を勘案して当分待つてもらいたい、この二点についてカナダ側の理解を得るべく努力をする必要がありますし、またカナダ側といたしましても条約をたてにとつてしやにむに飛ぼうというところまでまだ決心をしていないわけではないし、十分御理解いただける、このように考えております。

○森中守義君 これは数年以前もカナダあるいはアメリカのはうが頭越しで先に行つちゃうんじゃないかという、こういう議論をこの委員会でも何回もしたと思ひます。むろん当時はまだ回復前の問題で、日中航空協定がこういうようにビッチをあけるというところは予測されなかった。その当時でも、いやそれは頭越しでやられたんではなかったものじゃないかということ、かなりきついつい姿勢を運輸省はとってきた。そこで今回も、おそろくそういうふうなことは早い機会に實際問題として出てくるんじゃないか。いま国際航空界では中国にどこが早く入るか非常に注目されているわけですね。ですから、おそろくカナダが先べんをつけた、あとはアメリカだろ、日本がいま北京に話を進めようという、時間的にそり大きな差はないでしようけれども、いま言われるような問題をよほどひとつ肝に銘じて処理してもらふ必要がありますね。

それから、大体政府間協定が成立をして実際の運輸に入るのは何カ月ぐらいかかる予定ですか。

○政府委員(寺井久美君) 一般論といたしましては、必ず何カ月ということがきまつておるわけではございませんけれども、常識的に六カ月ぐらい

はかかる。これは国際線の航空会社の運輸のためにはやはり相当前広の準備が必要であるということもございまして、われわれ航空協定交渉をやります際に、大体このぐらゐに乗り入れを開始したいという一応の計画等がございまして、その一年前ぐらゐまでに大体航空協定の締結の努力をしていくと、短かければ六カ月程度あれば運輸を開始可能でございまして、ただソ連の場合も同様でございましてけれども、管制方式が違つたりいたしますと相当こまかい技術的な取りきめが必要になりますので、その調整等も考えますと、やはり最低は六カ月必要であらうというふうに考えます。

○森中守義君 それでは、私の質問は後刻にまたやるといたしまして、一応これで終わります。

○委員長(宮崎正雄君) 速記をとめて。

〔速記中止〕

○委員長(宮崎正雄君) 速記をつけて。

この際、参考人に御出席いただいておりますので、一言ごあいさつを申し上げます。

本日は御多用の中のところを御出席いただきまして、まことにありがとうございます。本案について、それぞれ忌憚のない御意見を承りまして審査の参考にいたしたいと存じます。

次に、議事の順序について申し上げますが、伊藤参考人、竹内参考人、七尾参考人、真鍋参考人の順序で、御意見をお一人十五分程度にとりまてお述べいただきたく、その後、委員の質疑に對し、お答えをいただきたいと存じます。

それでは伊藤参考人からお願いをいたします。

○参考人(伊藤太郎君) 私、兵庫県の川西市の市長でございます。川西市と申しますのは、ちょうど飛行場の滑走路から約四百メートルほど、離陸直下のところでございます。市内には空港敷地は一坪もございせんが、騒音だけは一番激しい騒音を受けておる、こういう場所でございます。市自身の大きさは、人口十万余七千ぐらゐでございまして、五十三平方キロほどあるわけでございまして、この航空騒音の被害を受けます地域は、

その中の南部地区という地域でございまして、現在のWECPNL八五以上の地域が二百七十ヘクタールほどあるわけでございまして、そういう地域の中に住んでおる世帯は、現在のところ七〇以上で約一万五千世帯、八五以上でございまして約四千世帯というのが現在の人口でございまして、そこで、われわれとしては、離陸直下でございまして、大体最高の航空騒音はホンで百十ホン、WECPNLでいきますと約一〇〇、九五以上という地域が、限定されておりますけれども非常に激しい地域があるわけでございまして、今度の法におきまして、いわゆる第三種と目されますWECPNL九五以上の地域で、われわれの測定では約千四百九十四世帯、九〇以上、第二種区域はそれに加えること千九百七十四というぐらゐの世帯数がそこにはりつておると、こういう状況でございまして。

この騒音の区域につきましては、現在運輸省で発表されておりますコンターと、われわれが地元で測定しながらついておりますコンターとは非常に大きな開きがあるわけでございまして、大体現在のところではWECPNLの数字でまいりまして、五ぐらゐは運輸省のほうが少なく出ております。したがって、いま申し上げました世帯数にいたしまして、運輸省のほうが査定いたしますと、ずいぶんこの数字が違つてきておりますが、われわれは年間四季を通じてしっかりと測定をいたしまして、そうしてこの数字をつかんでおるわけでございまして、どういふわけでこれは運輸省サイドと地元の測定値が違ふかというところにつきましては、われわれも非常に疑問があるわけでございまして、飛行機の離陸のコースというのが非常に分散するという点、一つの原因になっていると、かように思つてございまして。

もう一つは、運輸省サイドにおかれましては、やはり事業費というものを念頭においてものを考えておられますので、この範囲をむやみに広げるということとは事業費に非常に影響があると、こう

いうふうにお考えになって、その立場から、ある程度ものごとを小さく推定されておるのではないかと、かように考える次第でございます。

いずれにしましても、われわれとしまして非常に激しい地区でございます。住民からはいつもこの航空騒音対策というにつきましましてきびしい突き上げが市にも参りますし、また県、運輸省に對しても年間を通して絶え間なく陳情、抗議行動が起されております。特に、最近新聞紙上をにぎわしております航空騒音の裁判という問題で提訴されておったわけでございますが、去る二月二十七日、これに對する判決が出ました。しかしながら、これは決して満足すべきものではないというところで再び控訴をするという現在の情勢になつてきておるといふことで、住民パワーの突き上げが非常に強い、こういう次第でございます。

現在、私としましてこの航空騒音に對して考えておりますことは、ともかく第一番には、お手元のほうに要望書としてこういう冊子をお配りしていると思ひますが、この二ページ目に五項目について書いてございます。まず航空騒音問題の当面の抜本策といたしまして空港周辺整備機構を早期に設置していただいて、事業の着手にかつていただきたい。第二番目には、民間の騒音防止事業を一室に限らず、各部屋について防音工事をやつてもらいたい。それから移転補償を実現するため移転補償制度の内容の充実、また移転補償区域の拡大をはかつていただきたい。それから地方自治体として非常に大きな財政負担が毎年あるわけでございますが、これは原因者でない市が航空騒音のために貴重な市費をこのほうに投入するといふことは、はなはだ納得のいかない話でございます。地方自治体の財源負担の軽減をはかつていただきたい。それからこれは航空裁判にも出ておりましたが、減便措置をはかつていただく、特に夜間の九時以降の航空機の発着を全面禁止していただきたいというように、当面の対策としてお願いしたいという問題でございます。

もちろん将来の理想の姿といたしましては、現

在の空港がなくなるのが理想でございます。これにははし、なかなか時間がかかることであらうし、また関西新国際空港の建設という問題が解決されなければ、関西に全然空港がゼロになつてしまふといふことは、常識的にもちよつと考え得られない問題ではなからうかと思つたわけでございますので、われわれとしましては関西新国際空港を一日も早く建設していただいて、そしていまの空港をまづローカル化する、最終的にはなしにする、こういう措置をとっていただきたいというのが最終の理想の形ではございますけれども、それまでには相当時間がかかると思ひますので、それまでの対策として、いま申し上げた五項目のことにつきまして強力に推進をしていただきたい、こういうふうにお考えであるわけでございます。

したがしまして、このたびの騒音防止法の改正につきまして、特に内容のある周辺整備機構という問題につきましては、川西市としましては全面的に賛成をしていくわけでございます。地元民といたしまして、この移転補償という問題につきまして早くから県のほうにも、また国のほうにも陳情をしておりまして、移転補償の地域を早くつくつてほしいといふことは地元民の代表の意見として市にも県にも出ていくわけでございまして、川西市としましては、この陳情を受けまして、現在、航空騒音の關係のない市の奥地のほうに、航空騒音の移住地を現在計画しておるわけでございます。これは平生地区といひまして、全然これは航空騒音に關係のないところでございまして、お手元に地図がいつておると思ひます。川西市の二万五千分の一の地図が入つてございまして、その地図を見ていただきますと航空騒音と移住地の關係がおわかりになつていただけるかと思つた次第でございます。

こういう地図がお手元にいつておると思ひますが、これが飛行場の滑走路でございまして、この辺が一番航空騒音のきびしいところでございまして、今度移住地をつくらうとするのはここでございまして、ここではほとんど航空騒音については

問題がないという場所を造成しまして移住地をつくらうと計画しているわけでございまして、すけれども、しかしながら、これについて約五百世帯分はど、住宅地としまして二万坪、一戸当たり四十坪ぐらいの住宅地にしまして約二万坪、それを造成しますには、やはり宅地率——この辺は四〇％ぐらいしなければならぬ。しかしながら、五万坪造成しましてそこを生活環境ができません。そこには人がそこへ移住いたしませんので、その辺を含めての開発を計画しておるわけでございまして、約百三十ヘクタール、四十万坪ほどの買上げをして、ここにいろんな生活環境を張りつけ、そしてここに移住してもらおうと、こういう計画を立てておりますが、ちよつとこの地域が調整区域でございまして、しかも、なお近畿整備機構の緑地保全をかぶつております關係上、二年半はど前、もう約三年ぐらひになります。以前からこの地域の開発を県のほうにも申請はしておりますが、なかなか許可にならない。いまだにまだ許可になりません。一応県としても許可せざるばなるまいといふ考えにはなつていただいておりますが、まだ現実には許可になっておりません。

これが三年前にすでに許可になっておれば、いま時分すでに移転ができておるといふ状態でございますが、いま申し上げましたような事情によりましてまだ許可になっておりませんし、いまだに許可になりませんが、やはり人が住みつくまでには今後三年ほどの時日は要するであらうといふわけでございまして、すぐ間に合わないわけでございますが、しかし手をつけないことにはいつまでもはうっておいでも解決しない問題でございますので、今度幸いにして空港周辺整備機構ができ、こういう事業をやりまするに非常に大きな手段として有力なものにならうと思つたわけでございまして、こういう造成地につきましても、今後ともこの整備機構の手段を利用して民家の移転、ことに地元では移転につきまして非常に希望しているわけでございまして、その推進をしたい、

かように考えているわけでございまして。いままでの法によりまして、いわゆる滑走路の末端から千六百メートル以内というのが移転補償区域になつておりましたが、そこに張りついております世帯が約七百六十四世帯でございますが、その中で川西のほうに移転をしたい、こういう希望を申し入れている家庭が相当あるわけでございまして、現在の統計によりまして、アンケートいたしましたところ約この中の六割五分から七割近く、約五百世帯ほどが移転したいという陳情を各自自治会長の名でもちまして市のほうに陳情が来ているわけでございまして。

したがしまして、私たちは五百世帯というのを、まず目標としてここに宅地造成をしてここに移転してもらおうと、こういう計画を三年前から立案いたしまして進めているわけでございまして、先ほど申し上げましたような事情で、調整区域であるから許可できないとか、あるいは緑地保全をかぶつてから許可できないといふいろいろな立場から、いまだにこれが少しも進捗しない。地元の人には業を煮やしまして、県のほうにどなり込んでいつている。一体何を考へているんだと、県、担当課長、部長の机をたたいて憤慨して帰つてきておると、こういうのが現在の事情でございますが、やはりいろいろと担当の考えもあるのだらうと思ひますが、いまだに進捗しておらないというのが実情でございます。私としましては、今度できます法改正によりまして、周辺整備機構の有効な手段をもつてすみやかにこういう移転を実施して、そして被害をこうむる民家を一軒でも少なくしていきたい。その移転したあとにつきましては、これは国なり、県なりで買収していただいて、そこは空地にするなり緑地にするなり、あるいはまた航空騒音に關係のない工場、倉庫等を入れるといふようなことで市民の方の反対といふものを緩和していくのではないかと。当面の有効な方策としてはそれが一番手つとり早い方法であるかと、このように考えているわけでございまして、しかしながら、先ほど申し出ておりますように、

市といましては、市は加害者の立場でございませんで、空港整備事業につきましても、私は発起人の一員にはなるといことは申し上げておきますが、これに対する投資とか、あるいは人員を派遣するといふようなことにつきましては、現在の財政上とても市は不可能でございまして、市が四十二年以降、この防止法が通してから以降四十八年までの六年間に、大体市の費用として持ち出している費用が現在約八億と私は概算をしております。年間一億五千万ぐらゐは市の費用をこれに持ち出しているわけでございまして、飛行機が飛ぶためになぜ市がこれだけの費用を負担しなきゃならぬのかといふことに不満を持ち、また疑問を感じるわけでございまして、なお、これ以上に市のはうが財源を負担していくことにつきましては、とても耐えられないという事情でございまして、整備機構が充足しましたも、これに対してはもちろん協力いたしますけれども、財政上あるいは人員の上においての負担についてはできない、こういうような事情でございまして。

先ほどからすでに十五分ほど経過いたしました。申し落としました点もあらうとは存ずるわけでございしますが、また御質問によりましてお答えをさせていただきますと思ひます。

以上実情を申し述べまして、私の陳述を終わります。

○委員長(宮崎正雄君) どうもありがとうございます。

次に、竹内参事人をお願いいたします。

○参事人(竹内義治君) 大阪豊中の市長でござい

私は、ただいま口述されました川西市長と反対側で着陸側の土地にございまして。法案には賛成という立場で御意見を申し上げます。法案には賛成という立場で御意見を申し上げます。そのために皆さんのお手元に配付しております「大阪国際空港における航空機騒音公害の現状と問題点」という資料につきまして、ごく簡単に触れて御説明申し上げたいと思ひます。

この資料の1と書いてあります一ページ目

に、現在の大阪国際空港の位置を示しておりますが、大阪国際空港は豊中、伊丹市にまたがりまして立地をしておるわけでございまして、この周辺には大阪市内に影響のあります東淀川だけを見ましても、人口が約二百四十万人あるといふことである。言いかえれば、二百四十万人の都会のまんなかに大阪国際空港が立地しているとお考えをいただいてもよい立地条件であるといふことを、ひとつ前提として御了解を賜りたいと思ひます。

どのぐらゐ影響があるかといふ点につきましては、二ページ目に騒音のコンターを示しております。着陸側におきましては新大阪駅ぐらゐから騒音地域に入ります。それで大阪市の東淀川から豊中市の南を突き抜けて、豊中市の西の端のはうまで影響を受けておるわけで、豊中市の土地の南半分が騒音下に置かれる。豊中市の人口は三十八万でございまして、その約半数が騒音下にあるといふことでございまして。

三ページ目は省略いたしました。四ページ目にはどのぐらゐ飛行機が飛んでおるかという点でございまして、これは現在の大阪国際空港におきましては、この資料にございまして、ほとんどピークに達しておる状態でございます。しかも輸送力増強のためにだんだんとジェット化、大型化されておるというのが現状でございます。昭和四十八年度では四百十三回離着陸をしておるの

りまして空港整備計画案を政府に強く迫りました。この点については地元といしましては非常な反対が強かったわけでございまして。しかし当時これらの六者団体は、豊中市及び伊丹市に對しましては、将来起こり得べき騒音に對しては、六者が一切の責任を負い、補償を支払うという協定が行なわれたわけであります。そして、ついに三十六年十二月には豊中市議会におきましては、わずかの一票の差で表決されて、拡張はやむを得ないという条件つき賛成をした。将来起こるべき補償はそれらの団体が責任を持ちますと、こういう覚書きが協定されたわけであります。

翌年伊丹市におきましては、機動隊導入下においてこの拡張計画案が承認されたという歴史的な経過をたどっておるわけでございまして。ようやくそれから土地買収できましたのが昭和三十八年でございまして。この時分にはまだ飛行場にはジェット機が飛んでおりませんでした。用地買収が終わった時点におきまして、昭和三十九年からのいよいよ六月からジェット機が入ってまいりました。そこで、これはたいへんだといふことで、市の議会の中にも騒音対策委員会が発足いたしました。だんだんとエスカレートしてまいりまして、ここにハッチしてあるように激しくなつてまいりました。加えて昭和四十一年には土地収用事件というのがございまして、ここで再び航空局長、大阪府知事立ち会ひの上で、将来の騒音対策を十分行なうという覚書きのもとに土地の代執行を平和裏に解決した経緯がございまして。引き続いてそれが行なわれたという点は、御承知のように、万国博を目標に飛行場整備という点がおもてでござい

はほとんどが国内線でございます。国際線は比較的少のうございまして、将来は国際線もふえるであらう。しかも国内線はほとんど大型化、ジェット化が推進されていく傾向にございまして。現在では約六六%がジェット化されておるわけで、それらの飛行機の離着陸の回数は、先ほど申し上げましたように、一日四百十三回に及んでおるわけで、八ページにございましてラッシュ時におきましては一分三十秒に一機の割合で離着陸いたします。一分三十秒に一機の割合でございますのは、国電の電車が出入りする量でございまして。ほとんどは生活環境に大きな影響があるわけでござい

しからはこの法案によりましてどのぐらゐの人が影響を受け、どのぐらゐの地域が影響を受けるかといふ点でございまして、この資料一〇ページの下の欄をごらんをいただきたいと思ひます。たとえば除外区域以外の区域及びWEC PNL九五以上の地域につきましては戸数にいたしまして千百戸、世帯にして二千六百、七千三百人の人が住んでおります。除外区域及びWEC PNL九〇の地域にいたしまして、二千三百六十人、この法案によりまして八五以上の地域に相なりますと二千四百人ぐらゐの人が住んでおる。これだけの地域に非常に大きな影響を及ぼしておると、こういうぐらゐに御理解を賜りたいと思ひわけ

な。先ほど伊藤市長が申しましたように、豊中市はこれらに對処するために国の援助を受けながら、この航空機騒音対策を四十二年以来行なつてまいりました。その間におきましては、航空機燃料費と税等の創設も行なわれましたが、通年をいたしまして、合計欄にございまして、豊中市が一般財源として投入をいたしました経費は実に三十二億に及びました。伊藤市長が申し上げ

三十二億に及ぶこの騒音対策をやらなければならないような、非常に急迫した財政状態に追い込まれておるわけであります。何も豊中市としては、リットのない飛行場のために多額な税金を、市民の負担においてやらなければならないところに大きな問題点があるということをおつ御了承いただきたいと思います。

なお、これらの地域に住んでおる人たちは、もうたまたまぬので早く移転したいということ、移転の補償を現行法に基づいて申し出ておる件数が三百十件ございます。しかし、そのうち申請を出したものが百八十件。それがどのように解決されておるかとお申しますと、契約ができたのはわずかに六十件であります。なぜ契約できないかと申しますと、一つは補償単価が実情とかけ離れておるといふ点が第一点であります。もう一つは、移転したくても移転先の土地がなかなか確保できないという問題もございまして。広範なやはり対策が必要でございます。移転をしたいけれどもそれらの行政上の措置が必要でございます。そのために今回考えられました第三セクターが代替地取得及びこれらの造成、移転の側面を実施されようとする点は、私も住民の期待にこたえるものであろう、かように考えるわけでありまして。

ここで、私はこの法案につきましては賛成は申し上げますが、ただ問題は騒音だけではないというところであります。被害は騒音にあらわれてまいっております。特に飛行場周辺の地域におきましては、子供あるいはおとなでもそうでございますが、鼻血の出る者が非常に多い。これはしかし万博が始まった前後からそういう現象が顕著にあらわれておるということでもあります。そういうことは、いろいろ調査を私どももいたしておりますが、疫学的には立証することが、まだ学問的にはつきりされておりませんが、先般大阪府で調査いたしましたところによりまして、瞬間大気汚染、たとえば一酸化炭素にいたしてもCOにいたしても、これは瞬間値は通常一PPMが平均値であるものが九・三PPMという非常に

高い瞬間値を出す。こういうことがそういうことに影響があるのではないかと。市の医師会当局も、それらの点について疫学的調査が必要だということになっております。

先般、三木環境庁長官は直ちにこれらを調査するということで、三月から調査を始めるようでございますが、そういう大気汚染によるところの大きな被害もあるということをおつ御了解をいただきたいと思っております。これらの対策も、この法案に将来もつとはつきりしていただきたいと同時に、そういう状態でございましてから移転がせくということでもあります。

もう一つの大きな問題点は、現空港の騒音対策は単に騒音あるいはいまま申す大気汚染だけではございせん。潜在的な不安を持っておるということでもあります。もしも落ちたら、もしもという前提がつかますけれども、事故が起きたときに一体どうなるだろうという気持ちを持っております。潜在的な不安感、危険感が、この飛行場に対してはどうかということもできない大きな問題であります。これを解決する手段といたしましては、さきの川西市長が言われましたように、大都市のどまんな中にあるということが適当ではございせんし、現在の飛行場は万博の広さ並みでございすから、一日も早く他の地点に新しい空港を建設し、これに移行されることが望ましいと思っております。ただ現実問題といたしましては、新国際空港の問題も、私も知らずれば海のものやら山のものやらわからぬ状態では、やっぱり現実的な処理といたしまして、現在ほんとうに困っておる住民を救済する措置が必要であらうと、かように考えるわけでありまして。

なお時間がないようでございますが、この法案の施行にあたりましては、周辺整備機構の運営につきましては、ひとつ官公的の非効率性を排除されるような機動性、敏捷性をとうとされる運用をぜひやうていただきたい。いままでの例を考えてまいりますと、何年たっても問題が片づかないということでは非常に困るわけでございます。なおも

う一つ、こう言うている間にも別にまた新しい支障物件が建設される状態にございまして、でき得ればWEC PNL九五ぐらいの地域につきましては、法律上土地規制ができないものであろうかという点をひとつ御検討賜わりたいと思っております。

最後に、私は地元の市長といたしまして、この法案に賛成をしなければならぬということは非常に悲しいこととございまして、しかし現実の被害を考える場合には、一日も早くこの法案が成立し、かつ現在苦しんでおる住民がこれから解放されるように、すみやかな機構の運営、発足を心からお願いを申し上げます。陳述を終わります。ありがとうございました。

○委員長(宮崎正雄君) どうもありがとうございました。

それでは、次に七尾参考人をお願いいたします。○参考人(七尾清一君) 私は大田区の助役をしております七尾でございます。本日は大田区民を代表いたしまして、航空機によるところの住民被害の現状を訴えさせていただきます機会をいただきました。まことにありがとうございます。感謝を申し上げます。

東京国際空港のB滑走路は、区民が居住しておりますその位地から約二百メートルでございす。C滑走路を飛び立つジェット機は区民の居住地から約四百メートルのところを飛行しております。その滑走路から約三キロ行ったところでは住民の真上を通るというような形になってまいります。したがって、航空機の騒音による付近住民の家屋は振動とか、あるいは降子、ガラス戸などはビリビリというような共鳴音だとか、あるいは騒音によって会話は阻害されたり、あるいはまた電話が通話不能になったり、耳が痛くなったりというような状況が起きておるわけでございす。また会話などが中断されることがしばしばであります。また会話が中断されることがしばしばであります。中には精神的な立ちが繰り返されておる、こういうような状態の中にあるわけでございす。さらに夜半から深夜に及ぶ騒音につきましては、安眠を妨害されるために、健康

な成人であっても体調を狂わされると、このような原因となっているわけでございす。さらに学校教育の場においても、航空機による騒音は教育活動に大きな障害となっているわけでございす。

このような騒音被害はそこに住んでみなければほんとうのことがわからないだろうと私たちは考えているわけでございす。羽田の場合は大阪と立地条件は異なると思っておりますけれども、騒音で住民が苦しんでいるという、この被害は私は全く相違はないと思っております。以上のような抽象的な表現をさらに具体的な数をもつて御説明申し上げたいと思っておりますが、東京国際空港の離発着機は、四十八年中におきましては十七万二千九百七十四機でございまして、非常にひびんばんな時期では二分三十秒間隔に離発着されているという状況でございます。この短い時間の中で七十ホン以上の音が六十秒間も続くと、その中の最大値が九十ホンから百ホンあるんだという、こういう記録が残っております。航空当局は、C滑走路の航路から約四百メートル離れたところの本校の大森第五小学校というところで航空機の騒音を測定をしていらつしやいます。四十八年度中に八十ホン以上をこえた飛行機の回数が七千二百九十五回、また飛行場から六百メートル離れた羽田小学校というところがございますが、そこでは約一万二千八百回の記録が残されているわけでございす。さらに深夜十一時から午前六時までの間の離着数は年間七千四百五十三機に達しております。大田区民は昼も夜も休みなく騒音に悩まされているというのが現状でございます。

これらの航空機によるところの被害を受けている区民を、東京都の公害研究所の調査の結果を利用させていただきますと、WEC PNLの七五以上の地域は人口が十萬四千三百八十四人というところになっております。世帯数にいたしまして四萬八千四百三十三、要するに過密都市でございす。面積は十一・七平方キロとなっております。WEC PNLの八五以上の地域をとってみても、人口が

一万八千二百七十九人、世帯数で七千三百八十三世帯、面積が七・一八平方キロメートルとなっております。

昭和四十八年の十二月の二十七日に告示されましたところの環境基準の数値というものは決して私どもが満足しているものではないと承知をいたして、私もこの基準をはるかにオーバーしている地域が非常に多いというところがございます。大田区民の被害がたいへんなものであるというところは、いま私の申し上げたこととおわかりのことと思うわけでございます。

以上の実態にかんがみまして、大田区では、従前から繰り返し運輸省、空港当局に対して騒音の被害の減少について申し出を行なってきたところがございますが、その一部の約束が現在守られていないというのが現状でございます。

その結果、大田区議会では昨年の十月の八日に「東京国際空港の撤去要求」を決議しております。同年の十一月の十三日には大田区長名で、当面の緊急措置として運輸大臣に対して次の四項目を要求いたしました。

すなわち第一が、C滑走路の発着に際し、モノレール・モノレールの線から陸内には入らないという約束があるわけですが、モノレールの線よりも内側に絶対に侵入しないという、こういうこと。そうして新しいコースを定めて航空機の騒音防止法第三条第一項の基準に基づき告示をして、違反者は厳重に処罰をしていただきたいということ。それから第二といたしましては、郵便輸送機を含めまして、午後十時から以降午前七時までの間に発着禁止を告示すること。第三番目には、国際便を成田飛行場に移した後も現在の国内便の数を要するにふさわしいこと。第四番目には、エンジンテストは完全に消音及び防音施設を設置して行なうこと。このような四つを要求してまいったわけでございます。

しかしながら、飛行コースの設定については法律が施行されて以来六年もたっておりまうけれども、現在まだ告示されていないというのが現状

でございます。航空当局は、昭和四十六年三月十八日から騒音対策としてモノレールの海側を飛行するなどの航空方式を定めまして、関係の航空会社に指示をされているというところでございますが、今日においても一向にそれが守られていないというのが現状でございます。東京都の公害研究所の調査によりますと、その飛行コースがモノレールより内側に入っているという、内陸部に侵入していると思われる航空機が、四十七年度には六千九百二十二回にもなっております。また原則として深夜の発着は行なわないということを言っておられますが、深夜十一時から朝の六時までの間に内陸部を飛行する飛行機が四百六十二便あります。本区が要求しております午後十時から七時までの間における飛行機は、内陸部を通るものが一千四百十二回、このようになってはいるわけでございます。

このような状況の中で、トルコの航空機の事故に關しまして、エアバスの就航は一時原因が判明するまで中止することを運輸大臣に求めたところ、残念ながらこれが聞かれなかったわけでございますが、実は一昨日、二十日の日に回答をいただいたわけでございます。その回答の中を見ますと、国は住民の苦悩を犠牲にしても国内線の要するに増便を考へるというところが明らかにうたがっているように思えるわけでございます。これはどういふことかといふと、ひとり航空会社に利益をもたらしただけであって、地元住民には何にも得るものはないといふことでございます。しかも、その中にこういうことが書いてありまして、私もまだこれは分析していませんのでわかりませんが、モノレールの内側を通るというところは、現在の航空機の運航技術及び運輸助成設備では、確実に規制を順守するに至っていないことは非常に残念である。というところがここのうたがったところでございます。そのあとには、現在のC滑走路に着陸する航空機による新しい進入路を検討したいといふことは書いてあるわけですが、このようにな状態の中でエアバスという、まだ新しい飛行機

を飛ばすということは、われわれ住民としては非常に不安を持っているわけでございます。先ほどお隣の市長さんがおっしゃったように、その不安感というものは非常に強いものがございます。そういうようなことがございまして、ぜひひとつ、エアバス就航については、このような自分たちが守られないようなコースに飛ばすことについて私たちは反対をしていることをここで申し上げておきたいと思つてございまして、なおエンジンテストにつきましては、大阪空港や成田空港については施設をつくってすでになつておられるそうでございますが、羽田ではただ単に位置をきめたにすぎないという、こういう状態でございます。したがって被害は減少したとは言えないというふうに私たちは考へるわけでございます。

以上のとおり、いままで運輸省あるいは航空当局は各種の騒音防止対策を講じたといふ言つておりますけれども、本区住民にとつては全く効果のない内容であるといふことが言えるように思つてございまして。

さらに大田区で行なつた公害問題意識調査の中では、空港の周辺に集中してございまして、飛行機がうるさいと答えた者が三二・一％でございます。この内訳は、うるさくて不快であるという者が六〇％、子供が寝つかないという者が一〇％、夜眠れないという者が一七％、それから耳鳴りがするという者が五％などとなっております。この割合を大田区七十万区民に当てはめてみますと、航空機の騒音がいかにも多くの人々に影響を与えているかといふことがわかるわけでございます。したがって、本区がさきに運輸省に要求いたしました騒音被害軽減のための要求実現につきましては、諸先生方の御協力を賜りまして、この席をお借りして実施されるようお願いを申し上げます。

次に、今回の法律改正案につきまして遺憾なく意見を申し上げさせていただきますと思つて、法律案は全体として騒音防止対策に対してきわめて消極的で、その法律案の発想自体が騒音を

前向きに防止しようとする意図が見られないように私には考へられるわけでございます。私たちがはむしこの騒音被害を救うためには、年次計画を立てて、騒音地区を、騒音発生源がみずから力でもって積極的に工事に取り組むべきであるといふふうに私たちは考へるわけでございます。この案でございますと、たとえば工事をする場合に補助をするといふことでございまして、したがって防音工事を行なう資力のない者は、飛行場がある限り永久にこの騒音被害からのがれることができないといふことになるわけでございます。また土地の買収等につきましても、予算の範囲内云々といふことがございまして、従前からの経験からいたしまして、なかなかこれは守れるものではないように私たちは考へているわけでございます。

次に、空港周辺の整備計画についてですが、都道府県知事が、これは私たちが言うべきことではないと思つて、都道府県知事が、国等諸計画に適合したものでなければならぬといふことであれば、知事が計画をつくる意義というものは認められないことになるのではないかと、こゝで心配が出てまいっているわけでございます。

それから最後に、空港周辺の整備機構に言及していただきたいと思つて、これについても、空港問題解決の責任を持つ運輸当局の責任転嫁であるのではないかと、疑問を突きたい。かざるを得ないわけでございます。といふのは、先ほどもお話が出ておりますが、機構設立に対する出資金を地方公共団体に負担せよといふことは問題があるのではないかと、これらの資金は原因者負担の原則のつとるべきで、地方自治体に対して新しい財源を確保せよといふ、そうして空港周辺の整備の事業について負担をしようといふことは納得できるものではないといふふうに私は考へるわけでございます。

いすれにいたしましても、本法律の運用については、空港問題は空港設置者の責任において、そ

けでは不十分でありまして、金額的な配慮をいた
 だかなければならぬと考えます。

さらに非常に大きな問題、実際には非常に大き
 な問題であるわけでありまして、本改正案におい
 ても、依然として土地、建物等の所有者に限られ
 る、移転補償の対象が、この点であります。借家
 人については従来からも全く対象とされておいま
 せん。現行法でもそうであります。さらにまた借
 地人についても現行法の運用上、借地人と申し
 ますのは建物の所有者でありまして、現行
 法の運用上、単独では全く補償の対象とはならな
 い。これは地主と一括してでなければ実問題とし
 て補償を得られない。これらの点に対する手当
 てが改正案では見られないようでありまして、こ
 れでは移転補償という制度が非常に不備であつて実
 情に沿わないばかりか、実際の効果もあががたい
 のではないかと考えます。

さらに本改正案は、周辺整備計画を実施するた
 めに周辺整備機構を設立することになっておりま
 すが、このように公害対策を空港の設置者である
 は航空会社以外のものに実施させることは、真の
 責任をあいまいにするものとして適切なやり方と
 は思われません。何びとが行なうにせよ、被害の
 状況を少しでも改善するといふ、そういう観点か
 らは賛成できるにしても、その活動が十分な
 成果をあげなかったときの責任を不明確にするだ
 けであるといふふうに考えます。ただ、それにも
 かかわらず、もしこのような制度がやむを得ない
 ものであるとするならば、少なくともこの周辺整
 備機構には十分に被害住民の意見が反映されるよ
 うに、関係市町村の議会を通じてのコントロール
 が及ぶような組織に、さらには周辺住民自身がそ
 の代表をこれに参加させ得るようすべきであ
 り、評議員なり、あるいは理事なりとして住民を
 加えることを義務づけるべきものと考えるのであ
 ります。

なお、この制度はそれが充実されればされるほ
 ど現状固定につながりやすいものと考えられ、と
 もすれば一義的であるべき発生源対策を忘れさせ

る作用を有すると思われるわけでありまして、この
 制度はあくまでも二義的な、応急的な措置である、
 そういふことを明らかにしておくことが必要であ
 るうかと考えるのであります。

最後に、本改正案に盛り込まれましたものもろ
 の施策を行なうにあつては、少なくとも環境基
 準というものが最大限に尊重されなければならな
 いと考えます。同基準は、達成期間を第一種空港
 については十年をこえる期間で可及的すみやかに
 と定めて被害住民をたいへん落胆させたものであ
 りますけれども、しかし、それは決して十年間は
 やらなくてもよいという趣旨に解されるものでは
 ないと思つております。WECPL七〇以上の
 地域というものは、大阪国際空港周辺だけで考
 てみましても五十三万世帯、百七十八万人が住ん
 でいるのであります。本改正案を実施するにあ
 たつて、予算に合わせ基準を切り上げるという
 ようなことがないよう、ぜひお願いしたいので
 あります。

以上述べましたように、本改正案は非常に不十
 分であり、また時期におくれたものであると考
 えるのであります。しかし現行に土べて確かに一
 歩の前進ではあると考へております。繰返し述
 べますが、本改正案に盛り込まれた諸施策には、公害
 の発生源対策の欠陥という根本的な欠陥がありま
 すので、あくまでもこれは応急対策と考へられな
 ければならず、さらに改正が検討される必要があ
 ると考へますけれども、しかし、それにもかかわ
 らず、この改正案に盛り込まれた内容の改善さえも
 今日急を要すると考へられるのであります。その
 意味において、本法案には賛成したいと考へてお
 ります。そして空港対策がこれで終わったのだと
 されることがないよう、お願いして、私の意見を
 終わらせていただきます。

○委員長(宮崎正雄君) どうもありがとうございます。

以上で参考人からの意見の開陳は終わりました。
 それでは、質疑のある方は順次御発言を願いま

す。

○森中守義君 七尾参考人にお尋ねいたします。

先ほどお述べになりました羽田の運用制限です
 ね。これはそれぞれ在来守られてきたものと私
 どもは認識をしていられるんですが、現実には、たと
 えばモノレールの一つの区切りより内側に入つては
 いかぬ、まあこういうことですね。これはどうも
 守られていないというお話のようでした
 が、具体的にそれはどういふものであつてみた、あ
 りないか。これは緊急やむを得ない場合を除き行な
 わないものとする、この緊急やむを得ないという場
 合が実際問題として非常にむずかしい問題だと思
 うのです。あとで政府当局にも緊急やむを得な
 い場合とは具体的に何をさすのか。しかし、これ
 も解釈のしようでは、これもこれも緊急やむを得
 なかったという、こういう観測も成り立たないこ
 とはない。したがって羽田の場合、目下のところ
 これが一つの規制の基準になつておる、こういう
 ふうに思ふのですが、これが確実に守られていた
 のかどうかというところをお示しいただきた

い。
 それから、これも私もこまかく検討したわけ
 じゃありませんが、最近東京湾の埋め立て計画が
 進んでいて、現在の羽田が都のほうでは緑地帯あ
 るいは公園地帯にして、先に出る分に譲つてもよ
 ろしいと、こういう話などもあるやに聞いておる
 地元の区長としては、この辺のお考えはどうなの
 かというところで、

それから真鍋参考人にお尋ねいたしますが、昨
 年ちようだいいたしました意見書ですね、これを
 中心に私どもかなり内容を詰めてきたつもりで
 けれども、個々の内容は大体意見によつてはつき
 りしましたからあとでいたしますが、一つには、
 川西市の市長さんから、周辺整備機構には加害者
 の立場にないのだから加害しないという御意見が述べ
 られました。ところが日弁連の御意見では、住民
 の意思が反映するために周辺整備機構に参加すべ
 きだ、こういう所見に承つた。したがって、いず
 れもが私どもそれぞれ貴重な意見だと思ふ。これ

は一体日弁連としては、この御意見でいきますと、
 住民の意思を反映させるために参加すべきだとい
 う、地元では加害者の立場にないから入らないん
 だと、こう言われるのですが、この辺の見解とい
 うものをどういったように理解すべきなのか、こ
 れをひとつ法曹界という立場からお漏らしいた
 したいと思ふ。

いま一つは、先般の環境庁の勧告及び告示され
 た環境基準ですね、これについては、けだし現状
 においては妥当なものであると判断をされてい
 るのか、あるいは非常に甘過ぎる、から過ぎると
 いう三つのうちのどれに属するのか、この御判断
 もここで求めておきたいと思ふ。

それからいま一つは、最近空港の問題がわか
 に出てきましたので、都市計画と空港整備計画と
 いうものがかなり大きな問題になり始めておりま
 すし、私どもも空港整備計画と都市計画あるいは
 空港の立地計画、こういうものをどういったよう
 に認識をすべきなのか。

それといま一つは、空港のために立地規制をす
 べきであるかどうか、これは昨年の通産省所管の
 工場立地法制定の際に、かなりきびしい条件を付
 した立地体制がとられていた。こういうようなこ
 とをあわせてお示しいただきたいと思ふんです。

○委員長(宮崎正雄君) この際、委員の異動につ
 いて御報告いたします。
 三木忠雄君が委員を辞任され、その補欠として
 阿部憲一君が選任されました。

○参考人(七尾清一君) 第一点の、羽田のいまの
 飛行コースが守られているかどうかということ
 でございますが、先ほど申し上げましたように、東
 京都の公害研究所が設置しております機械により
 ますと、四十七年度に六千九百二十二回内陸部
 に入っているということでございます。現実に入
 っていることを私たちはこの目で見てい

ないかと考えるのであります。ただ、それにもか
かわらず、いろいろな意味で、直接に先ほど申し
ました空港設置者なり、航空会社のみでやれない
というのであれば、このような形ものがつくられ
て、それが運営されるのはやむを得ないと考え
るわけですが、そうであれば、それが非常

それから三番目の都市計画と空港整備計画との関係連をどのように認識すべきかという問題、たいへんむずかしい問題なのでありますけれども、やはり都市計画というのは、その地域の都市機能というものを十分に果たす住民の福祉というふうな観点に立って行なわれるべきものだと考えてるので

被害の渦中におられまして、たいへんなお骨折りのようですが、一、二点お答えいただきたいと思います。

今回の法改正が、きょうからここで審議を始めたいわけですし、まだ運輸大臣からしかとした話を聞いておりませんけれども、この法案それ自体だ

それから伊藤参考人にもう一つお尋ねいたしますが、今回のこの周辺整備機構というものは、やがては全国的に拡大すべきものであるのか、今度の改正案ではきわめて限定されたものにしておりますけれども、将来の航空騒音というものを考える場合に、いずれかは全国的なものに拡大すべきものであるかどうか。それから今度の原告が控訴した、これ待つようにして、被告である国も控訴いたしました。こういう訴訟の形態としまして、原告の控訴というのは、これは私も理解できる。しかし発生源者であり被告である国が控訴するということその姿勢は一体どういったように日弁連としてはお考えであるか。

それからたいへん飛び飛びで恐縮ですが、川西

の市長さんと豊中の市長さん、このエアパスの問題ですね。これは今日は保安上の問題、騒音上の問題というところで、なかなか折り合いがつかないようです。しかしして運輸省の主張によりますと、大量輸送ということでもかなり減便することになる、そのほうのメリットが高いし、しかも保安上、騒音上在来と違いが違ふのだ、こういう実は主張を繰り返してありますが、具体的に運輸省では地元側とさつそく話し合いを進めたい、こう言っておりますが、問題は保安上及び騒音上の問題として、何としてもこれは物理的な背景を持つものから、どういう方法をとれば地元と関係当局との話し合いがまとまるものか、たまたもう騒音はいかぬ、あるいは非常に安全上危険だということ、こういうことで話し合いは平行線をたどるものであるのか、その辺の観測を、これは非常にむずかしいかも知れませんが、お話し願いたいと思います。

○参考人(竹内義治君) 非常に問題の核心に触れた御質問でございますので、私も率直にひとつお答えさせていただきます。

新空港ができたら現在の伊丹空港をどうするかという問題が、私も一番大きな問題でございます。公式的には初めてその問題に触れられましたが、四十八年七月九日の航空局長内閣でございまして、これによれば、「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、その開発時点にこれを撤去することを含めて可及的速やかに検討するものとし、その検討に際しては地元公共団体の意志を十分尊重するものとする。」これが公式的な運輸省のコメントでございます。私たちはどう考えておるか申しますと、先ほど申し上げましたように、現在の伊丹空港はその面積わずか百万坪、万博の広さだけでございます。しかも現在新空港をつくるのに、海岸線から五キロ離して沖合に新空港をつくっても公害があるといふ、非常に反対が起きているわけでござい

ます。現在ののその点を言えは、現在の滑走路から五キロ離れたらどういう現象が生まれるかといふと、豊中市も伊丹市もなくなってしまうのでございまして。海の中になるわけですね。極端に言えば、現在の飛行場を将来公害のないようにしようといふたしますれば、ここで屋外環境基準の七五WEC PNLの地域に人が住まないような現象にしようとするれば、豊中市の南半分を全部海のような状態にすればいいわけです。これは現実的にできる話じゃございません。

そこで私たちが申し上げたい点は、新しい空港は新しい場所にも一日も早くつくってもらって、それができる時点には伊丹空港は撤去してもらいたいというの、私どものほんとうの腹でございまして。それがいつできるかという問題にかかっておると思うんですが、まあ成田空港の例を見ましても十年ぐらいかかる、十年待つていられないというのが住民の率直な意見でござい

ます。私たちはほんとうを言えば、もうあすからでも撤去してもらいたいという気持ちも持っておりますが、ならぬ話をしてもしかたがございせんので、先ほど申し上げたように、この法案に賛成しなければならぬのは悲しいことですが、やっぱ現実の被害を救済する立場からやむを得ぬと、こう考えております。

したがって私は、大阪の場合は、いま検討されている新空港がいずれの場所にできましようとも、大阪空港の空域の広さから考えますと二つの飛行場は存在し得ないと考えておるわけです。お考えただければわかりますが、かたわの飛行場がございまして、一方は東行き、一方は西行きというような、これはもう空域がダブります。そうなるとくると、どちらもう一つの飛行場をつくるぐら

いならりつばな飛行場を一つつくって整理してもらったほうがよい。あの狭い大阪湾の中で西から入ってくる飛行機は、御承知だろうと思ひますが、たとえば高松から飛んだ飛行機は高知へ飛びまして、室戸岬を通過して、和歌山を通過して入ってくるわけですね。あのジョイントピコンから入るわけ

です。そうなつてまいりますと、すっぱり空域がダブるわけですね。そんなところへ二つ飛行場をつくらうと云うたつてそれはならぬ話だと思ひますから、私は新しい飛行場はそういうことのないようになりつばなものを一つつくってもらいたい、こう考へておるの、地元の市長の考へ方、それを一日も早くできてもらえれば、この飛行場は解決できるんじゃないかと、それがなかなかできないために非常に残念に思つておるものでござい

ます。

冒頭申し上げたように、飛行場はなぜ必要かといふことは、これは大都市が国際的な管理中枢機能を集中しているからと、経済的にも文化的にも政治的にもほんとうに飛行場を必要とするのは大都市ではございせんか。大阪空港をおいた人は、外国人は京都に行くか、神戸に行くか、大阪に行くんです。地元へは来ません。したがつて、そういう大きなメトロがこの飛行場を必要としてゐるわけですね。そのメトロのビッグ4がこの問題についてはどういう態度で、腹の中を言つておられることとどっちがほんとうかわからぬような状態では、これは私たち不安でならぬわけですね。ほんとうを言えば、この問題につきましても、私たちはほんとうは真打ちが登場してはしかなかったわけですね。私らみたいじゃこでなしに、真打ちはこの四人だと私は思つてゐます。これは真打ちに登場してもらつて、ほんとうに考へてもらえれば、この飛行場の問題は解決できるんじゃないかと、私は率直に言えはそういうふうに考へるわけでござい

ます。で、エアパスの問題につきましても、減便もすると、音も小さいではないか、何で地元は反対するんだと、こういうことをいわれます。これは簡単明瞭な理由でございまして。かつて万博をやる際に、万博をやるからしんぼうしてくれということであつた。万博は済んでも飛行機は減りますと云うたつて、そのとおりになつたためしがない。まただまされるのと違ふかといふんです。まずこれを話し合うためには、率直に運輸省が誠意をもつていま起きている問題について地元と話し合は、地元の市長も中へ入ります。腹を割つて話し合ひをする中から私は問題が解決できる方途はあると思ひます。いまのような状態では不信感の積み重ねでございまして、私はこの話は物理的な問題でなしに、感情問題としてそういう方途をとることが一番解決への道ではなからうかと、私はかように考へます。

○参考人(伊藤電太郎君) 関西新国際空港の問題につきましても、考え方としていま豊中市長が述べられたことと私も同一でございます。一時海岸線から約五キロないし六キロの地点に、場所は神戸沖とかいろいろ出ておりましたが、つくるという話がございました。その当時に、海岸の都市の市民の間から反対運動が起きてきておる。しかし事実上走路から六キロ離れたところにおいてはたして航空騒音の被害があるかどうか、これは川西市民が一番よく知っております。現在の空港から六キロ入ったところでは、今度移住地をつくるというところよりもまだ奥になるわけです。そんなところは航空騒音なんて全然問題にしておりません。したがって海岸から六キロ離れたところであれば、関西新国際空港をつくっても何も公害はないじゃないかというのが私たちの考え、それにすんなり反対して、現在の空港の騒音の中でしんぼうしておれというのは、反対する人の地域エゴだと、私はそこまで極論しておるわけでございます。四十七年の八月三十日に、航空審議会の関西国際空港に対する部会の聴聞会がございました。そのときにも私、参考人として出てまいりまして意見を申し上げたわけでございますが、海岸から六キロ離れたところに新しい空港をつくるのにすら反対するということは、それはエゴだと、それならば現在の航空騒音に悩んでおる市民を一体何と考へておるか、私はそこまで言ったわけでは、一日も早くそういう地点を選んで推進されるべきだ、こういうふうな思っております。

からいけば、そういうことにこだわっておるということが実は私にはおかしいと、このように思うわけでございます。そうして関西新国際空港ができ、それによってまず減便になるでしょう。最終、理想としてはいまの空港が撤去、こういう形がでなければ、何もつくりたくない、いまの空港撤去撤去と騒いでみたって、これは現実になる話じゃないと私は想像いたしております。ですから、まずそういうものをつくらなければ前進しないではないかというのが私の意見でございます。

第二点、三点は真鍋参考人への御質問と存じます。

第四点のエアパスの問題でございますが、エアパスの問題につきましては、私は当初これについて賛成をしておるわけでございます。といひますのは、いわゆる低騒音の飛行機が入って、しかも東京・大阪間を大幅に減便するということであれば、たとえそれがわずかであらうとも騒音減少という一つにはつなげていくのではないかと、それの一つの方策としてはこれはこれなりに評価すべきだということを、私は十一市協という、あの周辺の十一市の集まっております協議会でもそういう意向を申し上げておりました。しかし、これには非常な反対もあつたわけでございますが、その当時、騒音問題からだけ考えれば少しも前進になるといふことで、これはこれなりに評価すべきであるというのが私の考えであつたわけでは、ところが悪いことにトルコ航空の墜落事故がございまして、これによって地元空港、議会の空気、すべてがころっと変わってしまった。私は市の議会におきましても、これはこれなりに評価すべきであるという話をしまして、市の議会の中に飛行場対策特別委員会という委員会がございまして、その委員会の中におきましても、その当時は強行な反対ではなかつたわけでは、データが不足だからもう少しデータを集めて検討しようじゃないか、十一市協におきましても、再度この問題を取り上げて検討をしよう、こういう態度であつたわけでは、全面的に反対という立場じゃなくして検討し

ようという立場です。そのやさきにあの墜落事故があつたわけでは、そこで、騒音問題ではなくして、今度は危険という問題が大きく浮かび上がつてまいりました。しかもあの原因が、その当時にいひまして、何か暴力による爆発のようなことも書いてございまして、最終的には構造的な不備でドアが飛んだとか、何とかいうような問題、完全にこれは設計上のミスである。こういうことになつてきますと、騒音問題だけでこれを取り上げるわけにはいなくなつてきた。墜落したときになつてくるか、こういう危険のほうが大きく浮かび上がつてまいりました。したがって私は、最初はこれはこれなりに評価し、賛成という立場でございしましたが、現時点におきましては、私はこれに對して賛成しかねるという姿勢に変わらざるを得ないわけでございます。はつきり申しましてそうでございます。

○参考人(真鍋正一君) 私に対する御質問の趣旨は控訴の問題でございましたが、たいへんむずかしい御質問をいたしましたので、それに対する評価も必ずしもまだ定まらなかつたと思つて、あつたしまして、ああいう形で国側が控訴されたというところについては非常に不信感を持っております。この問題は最終的には裁判所で判断されることであるかもしれませんし、さらにまた私自身も国側が控訴された理由というものを詳しくは存じておりませんが、それによつても違ふかと思ひますけれども、まあ漏れ聞いておるところによれば、民事訴訟で行政処分に対するチェックをするのはおかしいというふうなことであつたかと思ふんでありますが、その点については、実はあの判決自体の中で答えられておるわけなんです。であつて、われわれの従来の方からしても、どのような形で規制をするか、先ほど来問題になつておりますこの改正案による規制をどのようにするかということ、こういうふうな規制をしないといふことでは、それは確かに行政処分に対する内容にかかわつてくることであらうと思ふのでありますけれども、そのことは別に、判決に明瞭に書かれておるわけでありまして、飛行機を飛行場の中へ入れる、つまり設置者としての立場の運輸大臣の行為というものは必ずしもそういう行政処分ではなくて、いわば民事の私法的な関係と同様だといふふうな考えられる、そういうたてまえから判決はなされておるわけでありまして、そうすると、その点を理由に控訴されたということには非常に不信の念を抱かざるを得ない。

それから判決の内容なのでありますけれども、だからといって損害賠償を払わなくていいというふうなものではないし、これは航空事業の公共性と関係があるんだらうと思ひますけれども、それは一般私人の場合であれば、確かに負ける手形判

からいけば、そういうことにこだわっておるということが実は私にはおかしいと、このように思うわけでございます。そうして関西新国際空港ができ、それによってまず減便になるでしょう。最終、理想としてはいまの空港が撤去、こういう形がでなければ、何もつくりたくない、いまの空港撤去撤去と騒いでみたって、これは現実になる話じゃないと私は想像いたしております。ですから、まずそういうものをつくらなければ前進しないではないかというのが私の意見でございます。

第二点、三点は真鍋参考人への御質問と存じます。

第四点のエアパスの問題でございますが、エアパスの問題につきましては、私は当初これについて賛成をしておるわけでございます。といひますのは、いわゆる低騒音の飛行機が入って、しかも東京・大阪間を大幅に減便するということであれば、たとえそれがわずかであらうとも騒音減少という一つにはつなげていくのではないかと、それの一つの方策としてはこれはこれなりに評価すべきだということを、私は十一市協という、あの周辺の十一市の集まっております協議会でもそういう意向を申し上げておりました。しかし、これには非常な反対もあつたわけでございますが、その当時、騒音問題からだけ考えれば少しも前進になるといふことで、これはこれなりに評価すべきであるというのが私の考えであつたわけでは、ところが悪いことにトルコ航空の墜落事故がございまして、これによって地元空港、議会の空気、すべてがころっと変わってしまった。私は市の議会におきましても、これはこれなりに評価すべきであるという話をしまして、市の議会の中に飛行場対策特別委員会という委員会がございまして、その委員会の中におきましても、その当時は強行な反対ではなかつたわけでは、データが不足だからもう少しデータを集めて検討しようじゃないか、十一市協におきましても、再度この問題を取り上げて検討をしよう、こういう態度であつたわけでは、全面的に反対という立場じゃなくして検討し

ようという立場です。そのやさきにあの墜落事故があつたわけでは、そこで、騒音問題ではなくして、今度は危険という問題が大きく浮かび上がつてまいりました。しかもあの原因が、その当時にいひまして、何か暴力による爆発のようなことも書いてございまして、最終的には構造的な不備でドアが飛んだとか、何とかいうような問題、完全にこれは設計上のミスである。こういうことになつてきますと、騒音問題だけでこれを取り上げるわけにはいなくなつてきた。墜落したときになつてくるか、こういう危険のほうが大きく浮かび上がつてまいりました。したがって私は、最初はこれはこれなりに評価し、賛成という立場でございしましたが、現時点におきましては、私はこれに對して賛成しかねるという姿勢に変わらざるを得ないわけでございます。はつきり申しましてそうでございます。

○参考人(七尾清一君) 委員長閣下、よろしゅうございませう。先ほどエアパスが国内線に飛べばそれだけ便数が減るのだという、こういうお話がありましたが、現実の問題は、羽田から三月十日からL-1011が飛んでおられますけれども減数はしてありません。それから四月一日から日航が747のSR型を飛ばす予定であります。これについても減数の計画というものは全くないわけでは、したがって、これはむしろ輸送力の増強にな

るのだといふように私たちは考えております。

○参考人(真鍋正一君) 私に対する御質問の趣旨は控訴の問題でございましたが、たいへんむずかしい御質問をいたしましたので、それに対する評価も必ずしもまだ定まらなかつたと思つて、あつたしまして、ああいう形で国側が控訴されたというところについては非常に不信感を持っております。この問題は最終的には裁判所で判断されることであるかもしれませんし、さらにまた私自身も国側が控訴された理由というものを詳しくは存じておりませんが、それによつても違ふかと思ひますけれども、まあ漏れ聞いておるところによれば、民事訴訟で行政処分に対するチェックをするのはおかしいというふうなことであつたかと思ふんでありますが、その点については、実はあの判決自体の中で答えられておるわけなんです。であつて、われわれの従来の方からしても、どのような形で規制をするか、先ほど来問題になつておりますこの改正案による規制をどのようにするかということ、こういうふうな規制をしないといふことでは、それは確かに行政処分に対する内容にかかわつてくることであらうと思ふのでありますけれども、そのことは別に、判決に明瞭に書かれておるわけでありまして、飛行機を飛行場の中へ入れる、つまり設置者としての立場の運輸大臣の行為というものは必ずしもそういう行政処分ではなくて、いわば民事の私法的な関係と同様だといふふうな考えられる、そういうたてまえから判決はなされておるわけでありまして、そうすると、その点を理由に控訴されたということには非常に不信の念を抱かざるを得ない。

それから判決の内容なのでありますけれども、だからといって損害賠償を払わなくていいというふうなものではないし、これは航空事業の公共性と関係があるんだらうと思ひますけれども、それは一般私人の場合であれば、確かに負ける手形判

決に對しても、いまだ金がないので引き延ばしのために訴訟をするといふことは間々あることでありますし、それはそれでいいのかもしれないと思つてはいますが、このような事件で、公害に對してはいわば二重に責任を負つておる。つまり政府として、行政当局として責任を負つてゐる。もう一方は先ほどの民事的な侵害行為の行為者として責任を負つてゐるという二重の責任を負つてゐる。その一面の、つまり行政当局として負つてゐる責任を考えれば、ああいう形でなるとは控訴権があるからといって控訴するというのは、やはり妥当ではないのではないかと、いふふうに考えております。

○森中守義君 あと二点だけで終わります。真鍋参考人、陳述の中でも指摘されましたし、また意見書の中にも出ておりますが、原因者でない自治体への財政負担ということとは理屈が通らぬ、こういう御指摘でした。この点につきましては、行政の発想、あるいは法体系の発想として、今回の改正案というものがそういう意味から妥当なものであるのか、どうなのか、これが一つ。

それから豊中の市長さん、先ほどの資料を拝見いたしますと、四十二年から累計三十二億余の財政負担をなさっているようですね。これを拝見しまして、まさにがく然としたんです。で、これはあれでございしますか、その豊中の市としては三十二億余の財政負担はやむを得ない。したがって、これは地元でこのままひとつ処理されようということであるのか、あるいは損害賠償といいますが、あるいは財政の補償といいますが、そういうったような措置をおとりになるのか、どうなのか。もちろん、これは各年次ごとに議会の予算上の承認があったものと思いますけれども、この扱いどうなされるおつもりでしょうか。

それから川西の市長さんのほうでは、この種の財政負担が全然なかったものでしょうか。

○参考人（伊藤竜太郎君） 八億と申し上げまし
た。

○森中守義君 幾らでございますか。

○参考人(伊藤竜太郎君) 八億と申し上げまし
た。

○森中守義君 同じように、その処理についてはこのまま放置されるのか、あるいは財政請求をささげられるのか、あるいはいままでやられたことがあるものか、あるいはないのか。その辺をそれぞれから答えたいと思います。だいて、私のお尋ねを終わりたいと思います。

○参考人(竹内義治君) この三十二億七千二百万円余は、御承知のように、市の負担になっておりますのは、総事業費から、国庫からいただきました補助金、あるいは大阪府が随伴をしていただく補助金あるいは航空機燃料譲与税といったしまして、目的税として、その財源が航空対策に使われなければならないときめられております財源等を差し引きました残額でございますして、いわゆる市の負担に属すべきもので、大部分が地方債という形で借金になっております。したがって、これは後年度にまたがりまして漸次返していかなければならぬものでございます。なぜこのような負担を私どもはしなければならぬかという点につきましては、これはもう冒頭に申し上げましたように飛行場があるからだ、というところでございまして、本来からいえば、こういう財政措置は地方公共団体の苦しい財政を圧迫するわけでございますから、国の補助率ももっと高いものにしていただくとか、あるいは別途地方財政の手当てをしてもらうとか、こういう措置をとってもらいたいとかねがね念願をしておるものでございます。

したがって、これらの地方債、その他の措置に
つきましても現行地方債計画の中では財源手当て
がない。ただ率直に申し上げまして、三十二億の
中には本来学校を建設しなければならぬものが
たまたま防音工事で同時に建設したという点もご
ざいますから、まるまるこれが全部補償というこ
とではないことは事実でございます。やはりそれら
いうところに立地するためにやむなく防音の学校
を建てているという点もございます。

したがって私は、やはりこれらの財源措置につきましては、これからの地方財政対策として、特

殊な財政要因として、地方交付税法上とか、あるいは目的税をさらに充実するとか、こういうふうな国の財源手当て措置をお願いしたいと、こう考へておるわけです。

もつと率直な意見からいへば、もともとこの飛行場をつくるときには、先ほど申し上げましたように、大阪府、兵庫県、大阪府、神戸市あるいは神戸商工会議所とか大阪商工会議所が、将来そういう被害が起きましたら私たちが負担しますと書いてあるわけですから、私は本来からいうたら、そういうところへ行政訴訟でも起こしたいという気持ちも持ちますが、いまそういうような地方公共団体同士が争つてみても、なかなか問題は解決するわけではございませんので、はなはだかつてでございますが、こういう点につきましては、やはり設置者でございます国のほうにおきまして、地方財政措置として、さらに燃料譲与税の配分率を高めてもらうとか、あるいは地方債を手厚くするとか利子補給をするとか、こういう財政措置を今後お願いしたい、かように考えておるものでございます。

○参考人(伊藤竜太郎君) 同じ問題について答弁申し上げます。

川西市におきましても、金額は豊中市に比べて低うございますが、それぞれやはり財政規模に依じての相当の負担になっておる。いままで大体八億ぐらいと申し上げておきます。

これにつきまして、いまだで支出してまいりました考えは、まことに割り切れない金ではあるけれども、やはり市民の人が困っておるならば、市民福祉のために、あるいは環境保全のためにこれは負担していかなければしょうがない、やむを得ざるものとしていままで議会の承認も得て支出してまいりましたけれども、しかし、これにつきましては、こういう市の負担を軽減していくようにということは、再々にわたり国のほうにも要望してまいりました。また航空機燃料譲与税なども創設されました、今後これが幾ぶんかでも軽減されるような方向に向かっております。今後ともできる

るだけこれを軽減してほしいということとは呼び続けてまいりますが、といって、いま損害について賠償請求するとかなんとか、そういう考えはいいまのところは持っておりません。

以上でございます。

○参考人(眞鍮正) 君 たいへんむずかしいように思つてありますけれども、御質問のように、やはり本件と申しますか、航空機騒音の事例というのは、やはり原因者が航空会社、さらに空港設置者であるということは非常にはっきりしておると思うのであります。その意味で、それから発生してくる被害を軽減し、あるいは現状回復の一助とするためにいろんな施策を地方公共団体がとられるということとは、それはそれなりに理由があり、意義があることであらうと思うのでありますけれども、しかし、やはり何といひしても、それは違法行為なので、最終的責任はそこにとらせなければいけないのじゃないか。そういうふうな方途がいずれ考えられてしかるべきではないかと考へるのであります。ただその場合に、この改正案に出ております周辺整備計画なり何なりの内容を見ますと、緑地というような形の残るというような部分がある。そうでない部分もあるでしょうけれども、もしそれが都市設備としての緑地というふうな形で流用できるものであれば、その部分についてはそれなりに地方公共団体が負担してもおかしくはないんじゃないだろうかというように考へております。

○黒住忠行君 時間の関係等ございますので、収縮でございますが、二、三お伺い申し上げたいと存じます。

川西の伊藤市長さんの先ほどの五点につきましては、御要望、それを承った次第でございますが、その3に「移転補償制度の内容充実と補償区域の拡大を早期に実施願いたい」とあります。で、この3の点につきまして、具体的に内容等についての御意見、御要望があれば、それを承りたいのが第一点でございます。

それから第二点は、先ほどの芋生の移転地について

きましての御指摘がございましたが、本件につきましては、いろいろと県なり環境庁方面なりで問題があると思ひますけれども、いろいろと御推進なさっていただいておりますけれども、やはりこの問題解決のためにはどのようにしたらいいか、これをひとつお聞かせ願ひたい。その二点を川西の市長さんにお伺ひしたいと思ひます。

○参考人 伊藤電太郎君 移転補償につきましては、従来からも、先ほど申し上げましたように、現在七百四十世帯ほどの中で四百四十五世帯ほどがそういう希望は持っておりますが、そういう陳情が出ておるわけですが、まだ移転されたというのはほんの三、四例にすぎないわけでございます。と申しますのは、要するに移転補償の額が小さいということと移転先がないということに問題は尽きるのでございます。

移転の補償がどういう実情になつてゐるか申しますと、これは四十五年ごろの移転の補償でございますが、土地に對しまして、その時期におきましての移転補償が約二万円から二万五千円ぐらいでございます。そうしますと坪にいたしまして七万から八万、こういう金額でございます。それから家屋に對しましては、その当時におきまして十萬足らずでございます。そういう金額でございます。したので、移転される方につきまして、よほど有力な立地条件のところをさがさない限りには移転できない、いわゆる補償金額が非常に低いという問題が大きくあつたわけでありまして、現在われわれの川西市内におきまして、住宅地を求めようと思ひますならば、少なくとも坪十五万から二十万ぐらいいたします。また木造建築にいたしましても、最近の建築単価からいたしまして坪三十万円ではむずかしいのではないかと、こういうふうにか考へるわけでございますが、そういうふうになりますと、たとえば移転の一つの標準を、土地が約四十坪ぐらい、そして家屋が十五、六坪というように想定いたしますと、移転の実費は千二、三百萬かかるというふうな単価になつてまいります。で、いまの移転の補償基準ではとても動けないと

いうのが実情でございますので、こういうものを現実合つた単価に拡大してもらわなければ移転ができません、こういうのが実情でございます。

それから移転先の造成の問題でございますが、半生地区に造成を予定しておりますのは、現在移転補償地域としては造成区域が約五万坪のところ、二万坪ほどの宅地をつくらう、こういうわけでございます。これは緑地保全もかぶつておりますし、宅地率を非常に低く押えまして、自然を残しての造成でないかと許されたいということで非常に宅地率も低く押えております、四〇%ぐらいに押えております。しかし、そこだけ造成いたしましたとしても、人はそこに行つて住まないということがございます。やはり一つの小学校単位ぐらいのいわゆる生活環境というものができなければ住めないで、今度計画しておりますのは約百三十二ヘクタールでございます、まあ四十万坪ぐらいでございますが、人口が約九千九百、小学校は一人に一枚といわれております、そうしますと、ちょうど小学校が一枚できるぐらいの人口単位になるわけでございます。そういう小学校ができ、それに付随した幼稚園、保育所等もそこにでき、また商業地域もそこにできるといふ生活環境ができ、ないことにはなかなか移転してくれませんから、四十万坪ほどの開発をして、そこに五万坪ほどの航空騒音の移住地を取らうというのが現在のわれわれの計画でございます。これに對する抵抗として、それが調整区域である、あるいは緑地保全をかぶつておるといふことから建設省サイドの抵抗によりまして、いままで約三年近くこの問題がまだペンディングになっております。これにつきましては、私は運輸省のほうにも速射砲を撃つてほしいと、運輸省サイドからこれを促進しろというふうな強力な一つの助言をしてほしいということで再三お願いして、運輸省からも話していただいたのですが、やはり現在の建設省並びにそれぞれの担当のいわゆるセクショナリズムと申しますか、そういうお考えのもとにこの問題がまだ実現しておらない。

ですから、これはどうしてこういうことになるかといふと、兵庫縣におきましても調整区域内における開発を認めるとなるとこれが第一番になる。そういうことをやると、県下全体にそういう要望が出てくるときに歯どめがきかない。こういう理由でもって許可になつておらないわけでございますが、航空騒音の移住地という、こういう重大な問題を解決するのだから、その観点から考へてもらわなければ困るということを再三申しておりますが、いまだにはつきりとした結論が出ず、知事さんといましては許可せざるはなるまいという考へでいま進んではいただいておりますが、まだはつきりしておりません。これができなければどうにもならぬ。われわれはそういうことで早くから計画をし、早く何とかこれをしたいというふうに努力しているわけですが、解決しない、こういう問題にひつかかつて解決しない、まことに残念でございます。

○参考人(竹内義治君) ちょっと関連しまして、いま言われました代替地造成の問題でございますが、私も現にいまやっているのを具体的に申し上げて御認識をいただきたい。豊中市で、やっぱり移転をするために代替地をつくらないといふかぬ、国の方策を待つてられぬといふので市でやっております。幸い池がありまして平米一万一千五百円ぐらいで買ひました。早く買つてゐるわけですが、こういうことがあろうと思つて早く、一万一千五百円ぐらい、平米でございますね。この池を埋め立てて宅地にすればある程度宅地ができるわけですが、これやってみたんです。いま現に工事をやっておりますが、何と開発許可の制度で、この池が一万二千平米ほどございますが、使えるのが七千七百平米ぐらいになります。道路負担、公園負担、こういうものをとりまして、そして最終的にいろいろ工事費を算入してまいりますと、坪四万円ぐらいの土地が実際は売れるのに二十四万八千円になつてしまふ。何でもこのようになるのだらうと思つていろいろ考へてみますと、池でございますから埋め立てしないといふかぬ点はございます

が、そのかわり単価は安いわけですが。結局関連公共事業にうんと金がかかるわけですが。道路、下水、こういうものを全部単価にかけて売るといふようなことは、これはもう実際問題としては補償額をつり上げてゐるみたいなものになりますから、私たちが言うておりますのは、こういう造成地域におきます公共、公益施設については、あるべきやっぱり公共投資をやつてもらいたいというのの第一点でございます。

それとやはり土地は早くから買つておかぬといふかぬといふことで豊中市も土地を買つてございますが、率直にものを言わしていただきますと、私たちが何とかしてあげたいと思つて前から土地は買つておりますが、いまだに買つて土地があつても銀行が金を締めてしまつたらどうにもなりません。こういう需要まで引き締めてやらないといふかぬというのが私からわかつてゐるわけですが、いまでも何とか買つとかなきやとでもこれは間に合ふわぬといふので、ある程度の土地は私も押えてきておりますが、いまだに金銀引き締めてしまつたら、持つてゐる土地まで借金返すのに吐き出さないといふかぬという状態になつております。この国の事業に協力するようなもので、何で地方公共団体が金を借りるのに走り歩かなければならぬかといふことです。この金融引き締め問題。

その次には、もう一つ先生考へてください。なるほど売る側のほうには代替資産で税金は租税特別措置でされます、移転する側は、代替地を出す人はまるまる税金かかるわけですが、これ五二%です、分離課税で。ようやく今度やいよいよ言ひまして、宅地にするなら五百万円まで租税特別措置を認めると、こういうわけですが。そうですから、この種の国の事業のために移転地を造成するものなら、何でも公共事業並みに租税特別措置をやつてもえらいといふことです。そうすれば買いやすいわけですが。安く買えるわけですが。それもやつてもらえないで、ともかく代替地を買つてくれ買つてくれでは困ると思ふのです。

それから先ほど申し上げましたように、土地は買いたしてもそこへ住める条件をつくってやらないういかぬわけですね。これにまた金がかかるわけですね。道路もつけてやらなければ家は建ちません。下水もつけてやらなければいけません。そうなりますと、そういう費用が全部土地代にかけたんでは土地代が上がってしまうし、土地代を安くせいとおっしゃれば、結局それだけの公共投資は市町村がかぶらねばいけません。こういうことにならぬように、私は代替地の問題については、きめこまかくひとつ御配慮をいただかぬとなかなか前に進みにくいと、こう思いますので、よろしくお願いいたします。

○黒住忠行君 豊中の市長さんから関連してたいへん貴重なお話を承りましたが、市長さんは政府の税制調査会の委員をされておられますので、その方面のたいへん御専門でございます。それで、いまの騒音対策の場合の税制上の問題でございますが、いま御指摘ございましたが、さらにそのほかの点につきましても専門的立場からいろいろ御意見があるかと思っておりますので、ありましたらそれをお伺いしたい。

それから次に、川西の市長さんからお話ございました、具体的な場所等も御指摘になりました。そして金額の問題、代替地の融資の問題等の御意見を承りました。今度新しく周辺整備機構というものがございます。何といいたしても地元の方々の御協力を得なければ十分な仕事はできないと思う次第でございます。特に住居の移転の問題は生活の本拠でございますから、近隣の方々の御希望もいろいろあるかと思うのでございまして、それらの点につきましても、ひとついろいろと御協力をわずらわさなければならぬんじゃないかと、こういうふうにお考えです。したがって、それらの点につきましても御意見やからお願ひやらを申し上げまして、承りたいと思う次第であります。

○参考人(伊藤竜太郎君) 最初に申し上げましたように、周辺整備機構が発足いたしましたので、これ

に対して発起人として参画し、あるいは今後評議員という立場でございますが、会合に対して出席しましていろいろ地元の意見を申し述べる、そういうことは考えておりますが、われわれが協力しないとおっしゃいますのは、金銭的な面において出資はいたしません、人員を出すことも現在の市の苦しい財政の中からもそれだけの人がさけない、そういう面については参画をいたしかねますと、しかしながら、それに対して協力は申し上げます。というところは、いろいろ移転問題その他については、やはり市が窓口になって地元の人といろいろ話もしていかなければならぬと思います。また移転地の造成につきましても、これは市が総力をあげてやっていかなければならぬと考えております。もちろんそういう面については十分に力をいたしていく、こういうふうにお考えであるわけでございます。

なお、先ほどちょっと資料が手元に見つかりませんでしたので申し上げませんでした。四十六年に実際に移転した三件の中の数字の一例を申し上げますと、土地に対する補償が一つは二百七十七万、平米でございます。一つは二百六十六万、平米でございます。建物に対しては、一件が平米当たり二万四千九百円、これは比較的建物が悪かったわけですね。少し上等な建物で五万五千二百四十円、こういう単価が四十六年で出ております。したがって一件当たり小さな家でございまして、五十六平米ぐらいの家でございまして百四十万、一件が二百六十六万、こういう補償でございます。これでは移転できないというところでございまして、実情はこうでございます。

○黒住忠行君 豊中の市長さんに税制の問題、それにいまま川西の市長さんからお話のございました点につきましても、ひとついろいろお考えを承るとともに御協力をいただきたいと思うわけでございます。

○参考人(竹内義治君) 私も伊藤市長と同じように、第三セクターのメンバーに入らないという点には、入らないほうが住民との間にスムーズに交渉

の仲介役がとれるという立場を考えておるわけでございます。決して第三セクター反対だから入らぬとか、こういう意味ではございせん。現実的に現在もいろいろな面につきましても事実上協力をいたしておるわけでございます。

そこで税制上の点を言われましたが、税制上の点は、私も税調でこの問題はたびたび主張しまして、大蔵省もだいたい認識してまいりましたが、ただ私が申し上げている点は、移転する側のほうは代替資産の購入の特例は認められました。それから一千万円まで認められましたから、相当前進いたしましたわけですね。ただ今度代替地を出す側のほうに五百万円より認められないと、むしろ代替地を出してもらう側に協力を求めぬとかえ地が買えないわけですね。その面を特に強調しておるわけですが、大蔵省当局はそんなことをすればきりが無いということ、五百万円だけ宅地に限ってということとで認めたようでございます。

私たちが主張しておりますのは、公有地拡大法というような法律があり、地方制度調査会でも、地方公共団体が買収分について租税特別措置法の限度を拡大したほうがよいという意見がありますから、やはり地方公共団体を御信頼いたいただいて、できるだけ安く用地を取得したいという点でございます。そういう点は税制上のたてまえ論がございまして、そういう点は税制上のたてまえ論がございまして、実情に合致して税制改正をひとつ御審議をいただきたい、こう考えておるものでございまして。特に、こういう点は政府、税調もさることですが、自民党の党税調のほうでも非常にそういう点は強くやっておられるようでございまして、そういう点はひとつ実情に合致してまいりたい、こう思うわけですね。そういうことが結局事業をしやすい原因である、こう思うわけですね。

それからもう一つ、具体的な問題につきましても一つ申し上げますと、私は単に移転補償の問題は代替地をつくるだけではだめだと思っております。結局、人を移動さすわけでございますから、たくさんたな子がおります。そういう人たちは家の補償額に

かわりなく、本居を移すわけですね。この点については、私は本年度予算でも市営住宅を建設し、あるいは府営住宅を誘致して、そのかわり、その何パーセントかはこれらの人のために優先入居権をもらっているわけですね。極端に言えば、府営住宅を建てるのは同意いたしましたように、協力しよう、と、そのかわり優先入居を認めてくださいと、飛行場の騒音対策だ、これ、できるんです。できますが、一つ困ることには、その方々を移して家をあき家にしておきますと、また別の人が入りますから、そこで問題は家賃補償をしてあき家を凍結する方法がないかということをお願いしておるんですが、これはできぬでござい、こうおっしゃる。

したがって、この第三セクターができました際に、冒頭私が申し上げましたのは、非常に非礼でございますけれども、役所の仕事というのはできぬほうばかり考えるわけですね、できぬむずかしいほう。できるほうに考えてほしいわけですね。これだつて補償を払って凍結しておけば、新しい補償がまた生まれてこないわけですから、できる方向で頭をしぼっていただければ、私はまた道が通ずると、こう思うんですが、できぬ方向へ理屈をつけられるんで困るわけなんです。したがって、できる方向の考え方を第三セクターといいたすか、新機構に入れたらいい、こう思います、率直に言って。

もう一つは、いまの補償交渉、現在でもやっぱりやっておりますが、時間がかかってかなわぬです。なぜかといいたしたら、私、意味もわかりません。騒音対策課、課長以下六人ぐらいいおられます。そこにいろいろな問題を持ち込んで、大阪だけじゃなしに、全国のやつを持ち込んで、事務ができるはずなんです。これだけの問題があるんですから、機能的にもひとつこれ整備をしてもらわぬと、これはわれわれからいけば敵側かも知れませんが、やはりそちら側の陣容もあんじょうしてもらえせん、と、実際問題、これなかなか話がつかない。その間に土地が上がると、こういうこ

とでございすから、ひとつ騒音対策の機構も思い切って強化してもらおうと同時に、いま申しましたように、補償交渉を、誠意をもって地元へ入り込んで具体的に話をすれば、地方公共団体もあつせんもいたしますし、協力もいたしますし、具体的に一つずつ片づけていこうではございせんかというのを申し上げているわけです。そういう点で、国側の体制も打てば響くような体制にしてほしいということを特にお願い申し上げます。

○黒住忠行君 ありがとうございます。

次に真鍋参考人にお伺いしたいんですが、いまの移転補償につきましてはいろいろ問題がございすすし、改善をしなければならぬわけですが、その移転したあとの土地の利用につきましては、いろいろ有効適切に利用をするというのを考えるにやれません。その場合に、住宅等ができることになると意味がないことではございすか、それに対する法律規制といひますか、立法的なことにつきますして、法律専門家として何か御意見があれば承りたいと思ひます。

○参考人(真鍋正一君) 御質問の趣旨はよくわかるんですが、移転補償のあと土地利用の問題なんですけれども、本格的に私たちが考えたわけではありませぬ、率直に申しまして、で、現状のあと地の問題も非常に困る。これがさらに移転補償が進んで、ことに補償自体が立ちのこうとする者に対する補償なので、収用ではございせん、出たいという人があると同時に残りたいという人がある。これはまあ土地に対する愛着なり何なり、いろんな問題もあるかと思ひますが、それに対する配慮がないまま、移転補償のあと地を現状のような形で凍結されていいのかどうかということ非常に疑問に思つてゐるんです。で、将来もっと大きな計画が立てられて、積極的に緑地化するとかなんとかいうことであるならば、これはまた考え方は変わつてくようと思ひますけれども、現在のこの周辺整備計画の中にある程度の、つまり出たいと思ふ人は出さない、それに対しては補償して

あげましようという形で移転補償であれば、これはまあその人に対する対策としては十分でありましようけれども、あと地全体——あと地といひますか、あと地を含んだ地域全体に対するいろいろな対策としては非常に不十分であるし、どうにもならないような状況ではないか、われわれはそれでもこういう改正案がよろしかろうと申し上げるのは、冒頭に申し上げましたように、抜本的な対策をいずれ検討していただきたいと、それまでのつなぎとしてあるならば、こういう形でもけっこうである、こういうことなんです。まあ土地の問題ですから、全部立ちのかせて一定の計画のもとにやるということであれば、また話は違ふと思ひます。

○参考人(伊藤竜太郎君) ちょっと一点だけ。移転についてもう一つ申し上げたいと思ひます。

移転補償とか、こういう問題になつてきましたときに、基本的にこういう考えを持っていたらいいというんです。要求するから補償してやるんだ、助成してやるんだ、この考えではだめだということではございす。ともかく補償し、助成するから移転してもらえませぬかと、こういう考へでなければ……。いままでの国の態度はしてやるんだという考へ、それでは話がつかぬと思ひます。ともかくあなた方が要求されるならば、それに対して十分考へるから騒音地区から移転するということに同意をして移転してほしいと、こういう態度でなければ、してやるんだという態度でいふならば、いつでもいふ中市長がおっしゃいましたように、非常に交渉が長引き、問題がもつれる。その基本的な考へをそこへ置いてもらなければ困るというのを一言申し上げたいと思ひます。

○委員長(宮崎正雄君) これにて参考人に対する質疑は終了いたしました。

この際、参考人各位にお礼を申し上げます。本日は、御多用のところを長時間にわたり、当委員会に御出席をいただきまして、貴重な御意見を述べいただき、まことにありがとうございます。

た。委員会を代表いたしまして厚くお礼を申し上げます。どうもありがとうございます。

速記をとめて。

〔速記中止〕

〔委員長退席、理事黒住忠行君着席〕

○理事(黒住忠行君) 速記を始めてください。

本案について質疑を続けます。

○森中守義君 先ほどに引き続きまして、少しきょうお尋ねしておきます。

法改正のとらえ方の問題ですが、先ほどちょっと申し上げたように、環境庁の勧告あるいは基準の設定、こういうものがあつて、局長はそう大きな情勢の変化がなかったと、きわめて軽い答弁でさつき終わつたわけですが、はたしてそうなのかどうなのか。もちろん事情が非常に激変したとは私は思ひません。けれども、もとも環境庁の長官が四十六年の九月二十七日に中公署に諮問をしておりますね、それで答申が行なわれ、答申を受けて勧告及び基準の設定、こういうコースをとる。

ところが一連の勧告あるいは基準、その前の諮問、答申を見ますと非常に重大な指摘がたくさんあります。たとえば、勧告の中で指針があげられております。それから測定の方法があげられて、それから騒音の監視測定があげられている。こういったものにはこの法改正の中に当然私は採用するべき筋のものだと思ふ。そうでなくて、いや、それは航空法にこういう問題は入れ込んだのだと、こういうことになるかしれませんが、航空法といへどもこの前に出されております。提出の時期は大体同じです。それなら、そういうふうに見ていけば、この法改正の内容というものは、いわば周辺整備機構などを中心にしたそういう問題のみに終始して、発生源をどういったように規制していくのか、あるいは原因者に対してどういった規制を加えるのか、かなり重要な騒音対策に対する法改正というものは全然この中に盛り込まれていない。この辺に私は、状況の激変ということはないにしても、環境庁の

意向を勧告もしくは基準ということを示されたにかかわらず、これが法定事項になつていない。

これは一体、法律改正という意味からいふならば、これでいいのかわるか、非常に私は問題があると思ふのです。ですから、もともとこの法の改正の発想というものは、被害地域の住民に対するいわば対策であり、あるいは鎮静化である。こういう意味からいふならば、きわめて政治性の強いものであつて、抜本的な騒音対策にはならぬ、こういうふうに考へるのですが、どう考へになりますか。

○国務大臣(徳永正利君) 御指摘のように、環境庁の勧告とこの法律の提案時点との差は御指摘のとおりでございす。音源対策につきましては、この法律は主として周辺対策をねらつて、周辺対策に対する対策を盛り込んだ法律でございまして、したがひまして、それに対する資本金等の問題も、もちろんこれでいいかどうかというものは確かに今後考へていかなければいかぬ問題があると思ひます。しかし現状におきましては、お願いしておりますこの法案を御審議をいただきまして、周辺対策は万全とは申しませぬ、これからまだこれに幾足し、あるいはまたさらにいろいろな点で不十分な点もあると思ひますけれども、一応周辺対策のとらえ方として御提案申し上げ、御審議をわすれらわしているわけではございす。したがひまして、音源対策につきましては、この法律の中でいろいろやらなければならぬこともございす。

〔理事黒住忠行君退席、委員長着席〕

やらなければならぬこともございすけれども、この法律は主として周辺対策をねらつてお願いを申し上げている次第でございす。

○森中守義君 法律の体系からいひますと、それはある意味ではそういうことでもいふと思ふのですが、たとえば第三条ですね、いきなり逐条に入つて恐縮ですが、これなどはたとえば航法などを規定したものでしょう。それで私は、これはやはり、かなりこまかな内容までも環境庁の勧告あるいは

基準の設定というものを、やはり航空関係の法律として法制定の必要もある。これは航空局長どうなんですか。こういうのが政令あるいは省令、そういう委任規定の中にこういうものが盛り込まれますか、盛り込まれるならそれでもいいんだ。

○政府委員(寺井久美君) ただいま御指摘の第三条の関係をございしますが、この規定は告示で指定できるという規定でございします。ただ航空機の航行法等具体的な問題になりますと、指定をいたしましても、その航空機が的確にそのコースを飛んだかどうかという事実関係の把握ということが困難な面がございしますと同時に、航空機自体が十分正確にそのコースの上を飛ぶことを守るだけの地上設備あるいは機上の機器等の整備がまだ技術的に十分行なわれておらないというふうな事情もございまして、現在までこの三条の関係をございましては、航法の指定については特に発動いたしておりません。

ただ、ここで告示に規定できずともの中には、運用時間というものの指定も可能になっております。この点につきましては、今後これに基づきます運用時間の指定等は実施をしていきたいというふうな考えておりますが、ただ運航方法というものは、技術的な進歩及び機器のバックアップ等によりまして実現されるものでございしますので、現在の段階ではなお少し時期尚早ではなからうかと思っております。

それから、たとえば音源対策の一環といたしまして運航便数を減らすということもございします。こちらのほうはむしろ航空法の関係で、事業計画認可というふうな段階で運用上実施ができていくのではないかとこのように考えておりますので、この音源対策の面から申しますと、直接的には現行法と、それから航空法の関係と両方を併用いたしまして、具体的な措置がとっていただけるのではないかと、このように考えております。

○森中守義君 この環境庁のその問題をずっと見ていけば、適正な措置をとれということであり、法改正等も検討すべきだということでありまして、

それと基準の場合かなり内容的に重要なものがありますよ。そこで、示された基準あるいは勧告というものは、運輸大臣の行政指導にゆだねていいものかどうか。それで事が済むかどうか。私はいろいろなことが運輸大臣の行政指導、命を受けた航空局長の行政指導で全部これが完全を実現するならば、それは何も立法化あるいは政令もしくは省令等に織り込む必要はないと思う。しかし出されたものがどうしても行政指導でいかなんじやないかというふうな懸念がある。

たとえば、先ほど大田区の助役という質問をしたので、私の手元に羽田で実施されている騒音防止の運用制限方式というのがあります。いわばこれも地域住民に対する行政当局の配慮の結果です。ところが守られているかどうかと私は問うたところ、大田区の助役は守られていない。たとえばモノレールを境界にして海面から進入すべきだ、あるいは離陸すべきだという約束があるけれども、何とないへんな数字を示してしました。おそらく年間を意味したものだと思う、六千九百二十二回モノレールから内陸に入っているというわけですね。これは極端な例だらうけれども、環境庁が諮問をし答申をもらい、しかして勧告あるいは基準を設定しながら単なる大臣の行政指導、大臣の命を受けた航空局長の行政指導で環境基準が達せられるかどうか、これはどう思いますか。だから今回の法律改正というものは、なるほど法律の題名も公共飛行場周辺における航空機騒音云々といっているから、その限りにおいては必ずしも不当だとは私は言わない。けれども出されたこういうものを一体どう処理しようとか、実は参考人の意見の中にも、まさに周辺対策のこういうものに配慮がいささかされた程度であって、音源対策等については何らの立法規制等がないという実見が述べられている。言ってみれば私もそのとおりだと思ふんです。

だから運輸大臣のほうで、いやそれは言われるまでもなく、大臣もしくはその命による航空局長の行政指導は完べきなものであるという保証がある

ればいいですよ。しかし、なかなか今日のこの情勢というものは単なる基準がつくられて、それを一つの目安にして行政指導をやるということでは事が済まないんじゃないかと、だからそういう意味で、私はこれは別件として何かの措置がとらるべきではなからうか。少なくともこの周辺整備の問題と両輪のように音源規制というものはなされてこそはじめて騒音対策になるのではないだろうか。それが、今度の場合は、そういう意味で、これから先の騒音対策についてはやや片手落ちの内容だというふうに思ふんですが、どうでしょう。

○政府委員(寺井久美君) 先生御指摘のように、この騒音対策と申しますのは、やはり音源から対策を講じていく面あるいは空港周辺の立地再配分等によって講じ得るべき手段あるいは空港の再配分として、まあこういう対策がございまして、音源対策といましては、現在飛んでおります飛行機の改良あるいは低騒音エンジンの使用、離発着回数の抑制などによって音源対策を行なうことと、同時に騒音の受けやすい空港周辺の地域につきまして、従来やっておりますような騒音対策に加えてはやはり土地利用計画を促進していくような対策が必要であるということをお答申されております。私も先ほど申し上げましたように、空港の周辺におきまして十分な対策を講じると同時に、発生源である航空機のエンジンの音そのものも低いものを使うと同時に、運航方式の改良によりまして音の影響をなるべく少なくするというふうなものをあわせて行なう必要があるというふうに考えております。

で、先ほど申し上げましたけれども、運航方式の改善その他につきましては、やはり技術的なバックアップというものがございまして、安全性との関連がございしますので、この両方は十分慎重に検討しながら実現していく必要があるというふうに考えております。具体的に一例を申し上げ

げますと、現在問題になっておりますいわゆるエアバスというものの使っておりますエンジンというものは、在来機よりも相当低い音の発生で済むエンジンでございまして、これらが航法上さらに有効な飛び方ができるというふうになりますと、相当程度音を低減することができると。したがって、この環境基準として告示されました基準を達成いたしますのに、空港によっていろいろ事情は違いますが、やはりその示された達成期間内にこの目的を達成するというためにあらゆる努力を払っていく必要がある。したがって、私どもは、この行政指導あるいは立法のバックアップないしは技術革新を背景にいたしまして、この環境基準の達成に最大の努力を払っていかねばならない、このように考えております。

○森中守義君 環境庁の政務次官、環境庁ではこれを出されてどういうものを期待したんですか。いま航空局長のお話だと、その周辺の騒音対策については法律改正ということをやや具体的にできている、中身のいい悪いは別としてね。ところがいまお聞きのように、音源対策等については一つの見解をお持ちだということ、見解をお持ちであるけれども、これを法律改正であるとか、あるいは政省令の改正であるとか、そういうものにまだ依存されていない。そこまで行き着いていない。ところが必要なことはその中身なんです。たとえば測定の方法であるとか、測定の手法とか時期とか、かなり詳しいものがあるんですよ。それで一体環境庁では諮問をし、答申を受けて勧告と基準をつくった、あとはもう運輸省までよろしいと、むろんこれは何がしかの回答をもらったでしょう。環境庁はね。そこでこの限界までの実現を期待されたのか、環境庁はどうですか。

○政府委員(藤本孝雄君) 環境庁の仕事につきましては、先生十分御承知のとおりでございまして、本問題につきましては「航空機騒音に係る環境基準」というものを作りました。それは御承知のように目標であるわけございまして、その目標達成についてのいろいろの方法につきましては、

所管の——この場合で申し上げますと運輸省がその目標を達成するためのいろいろな方法手段を考えていたと、こういう一つの例があるわけでございます。

先生御指摘の問題につきましては、個人的に考えてみますと、特にその音源対策についてはきわめて私はむずかしい内容を持っておりるに思えます。たとえて言えばエンジンなんかはわが国で製造しているわけではございませんし、またその他きわめて技術上の問題もございまして、考え方というものが対策上きわめて大きな問題であることはわかりますけれども、中身について申し上げますと、これは技術上の問題が加わる問題でありまして、なかなかむずかしいのではなからうかというふうには考えるような次第でございます。

○森中守義君 これは大臣、確かに寺井局長の御説のように、機材が新しく開発をされて、しかもそれは今日の騒音防止という一つの目標を持ちながら低騒音の方向に行くべきであらうが、他面測定であるとか、そういう非常にこまかに指摘されておる問題等は、残念ながら運輸省のほうでその音源対策要綱というのか、そういう一まとめにした一つの内容というものをまだ聞いたことが私にはないんです。しかし、いまお話しのように非常にもう気を使っていることは、これは間違いない。しかし、これは周辺の騒音対策と同時に、やはりこの問題もこの機会に何かで集約する必要がある。いますぐできるもの、あるいは未来産業の部類に属するもの、分ければそういうことになるのかと思う。しかし未来産業まで想定をしまして機材の開発の分野まで要綱の中で補足するということは、これはもうできない。けれども現在なし得る可能なもの、これはやっぱり勧告と基準というものを一つのものにして、周辺対策と同様に音源対策というものを示していかなければまずいんじゃないか、こう思うんですが、審議院にまだ運輸省でそういうものが整備されたとめられたとい

う話を聞いていない。ですからそういう見解に立てば、今回のこの法律改正というものは一つの側面しか見ていない。もっと重要なことが見落とされている。むろん個々のいろいろな指導をやっておられましようが、そういうものを集約的にやるような見解は考えられませんか。

○国務大臣(徳永正利君) 御指摘の点は、私よく理解できるわけでございます。この勧告が実は昨年の暮れの十二月に出たわけでございます。出てきたと同時にこれはえらいきつい勧告だと運輸省はびっくりしたようなことであるわけでございます。しかし、びっくりしてもおれぬから、とにかくこれを実現しなきゃならぬぞというわけ、いろいろとこれに対する対策をこしらへてから考えているというのが実情でございます。音源対策につきましては、御指摘のように、エンジンの改良というやつが一つあるわけでございます。それでエンジンの改良というのは、日本でエンジンつくっておらぬのでございまして、いろいろ注文や——これは低騒音の飛行機というのは、もう世界的な命題になっているようでございます。ですから、こちらもちろんな注文もつけますし、いろんな面で要望もしているわけでございます。技術屋等もいろいろそれその立場で努力しているわけでございます。音源といたたらエンジンの改良に、それから便数をどういうふうにするかということ、便数の削減でございしたら航空会社とよく相談しまして、行政指導によってある程度押え込めるところは押え込めるところでございます。

あとは航空方式の改善というやつが残っているわけでございます。これは航空方式にはむずかしい何かいろんな飛び方あるいは着陸のときの角度の問題とか、いろんな問題もあるようでございます。それからまた時間の規制をどういうふうにするかとか、あるいは方向をどうするかとか、いろいろこれには問題があるようでございます。その点は先生の御指摘のような、第三条第一項をどういうふうに表示の中で、ひとつこれだけでや

れるものか、あるいは航空法とこの第三条第一項を、両方でもって規制できるかというような問題が残るわけでございますが、私どもは航空法と公用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律の第三条でいっただけで済んだというところで、ただいまそういうふうな解釈をいたしておるわけでございます。したがって、手をこまねいているというわけではございません。まして、これに対する対策なり、あるいはまた、事によればわがほうとしてのこれに対する要望というふうなものも検討してまいらなければならぬと、かように考えておる次第でございます。

○森中守義君 大臣、さっきちょっと羽田の運用制限方式というのを申し上げたが、つくろうとすればできるんですね。それがベストなのかベターなのかという、その辺の区別はあろうかと思えます。しかし出されたものを、確かに大臣が言われるように手をこまねいてはいなかったというところでしようがね。もう少し一貫的に、一体的なものとしてどうしてつくりたいのか、私はやっぱりこの法案と同じようなところで、無理に、いまにわかに並べて立法措置を講じたらどうか、そこまで飛躍はしませんが、やはりこの問題を議論するにあたっては騒音対策、しかも周辺の整備、同時にやっぱり音源というものはセットにならなきゃまずいんじゃないかと思う。しかもそれは不可能なことじゃありません。確かに大臣も言われるように新しい機材が低騒音の方向に開発のコースをとっていると、そこまで拘束できませんけれども、可能なものはやっぱりあると思う。そういうものを一つつくるべきじゃないのか。同時にまたこの法案と同じように、一緒に出してはしなかったというふうに思うんです。たとえば、決してこれは非難するわけじゃないんですが、やや運輸省の場合に、少しどこか一本抜けているような気がするんです。

たとえばこういうのがあるんですね。昭和四十五年にジャンボが初めてニューヨークへ飛んだと

きに、FAAは非常にきびしい基準をつくっている。こういうことでもかなり規制をやっております。それを連邦航空局は関係の各国に連絡をした、それを受けた日本の場合にはそのままこれを通達に出しました、ところが幾日かたちまして、いやどうもあれは少し規制がきびし過ぎたから緩和するという通知が来た、それならというので緩和した。

そこで私は、そういうアメリカ連邦航空局のやり方はやり方でけっこうでしょう。しかし日本の場合ももういよいよ就航計画ができていて、ついでには、アメリカがやったものがはたして日本でもどうなのかというふうな、こういうひとつ実験ぐらいはやるだけの周到さがほしい。それがない。おそろくジャンボを飛ばして、これがそのまま採用されていると思うんですよ。これは非常に悪い言い方をすればアメリカものをそのまま採用した、日本独自の試験の結果というものを上上げた方式じゃないじゃないか、こう思うんです。そういう意味からいけば、当然環境基準などというものは正確に捕捉をしながら、現状における確立をした要綱として行政指導の一つの指針にすべきでないのか、ないでしょう、それが全然。局長あります、かたがたついでにまた悪いけれども、アメリカ連邦航空局のテストの結果規制を強めた、しばらくしたらゆるめた、日本は無条件にそれを採用した。いよいよジャンボを飛ばす場合に、こういう実験をやったかどうか、日本独自のものとして、それをひとつあわせながら答えてもらいたい。

○政府委員(寺井久美君) ただいま先生御指摘のいわゆる留導入当時の運輸方式と申しますか、主としてセパレーションの関係でございますが、これに関して日本独自にテストをしたかという点でございますが、これは先生御指摘のように、独自のテストというものは当時やっておりません。ただアメリカのFAAがこの新型大型機が就航いたします前後におきまして、主として後方乱気流の点につきまして周到な調査をしたわけござい

ます。ただ就航当時その安全のためにどの程度上下後方の間隔をとればいいのかということについて確定的な結論が出ておりませんで、暫定的な措置としてこれだけあればいいんだという連絡があったわけですね。これは連絡があったと申しますより、わがほうにおきまして、日本に実は最初に747を乗り入れたのは、御存じのようにパン・アメリカンでございまして、これが入ります前に、実はわがほうからF4Aに対して照会をしたというふうなこともございまして、向こうから暫定的なものを通知してまいりまして、とりあえず航空局としてもその基準を採用した。

その後さらに詳細な検討が行なわれまして、結果的には間隔が緩和されたといえますが、ということになって現在に至っております。御指摘のように、日本で独自の調査をすべきであったという点につきましては、まことにございまして、なにごとだと思われたいと思いますが、何ぶん当時わがほうにそういう機材がなかったということと、先方はその前からいろいろと研究をしておる。まあ技術的に一歩先んじておったということもございまして、その調査結果を採用して間違いないというふうな判断されたもので、特にわがほうでその後あらためてまた調査をするというふうなこともいたしておらなかったわけでございます。

○森中守義君 それと基準関係の何か集約したものはどうか。

○政府委員(寺井久美君) で、最初のほうの、こういう運輸関係と申しますか、音源対策に関連して集約したものができないだろうかという御指摘でございます。ただいま私もいろいろ検討いたしておりますけれども、音源対策としては、一つはエンジン音の問題、一つは飛行方法の問題、それから運用時間なり離着回数、大きく分けますとこの三つであらうかと思っております。このうちエンジンの騒音というのにつきましては、ICAOを中心にして騒音証明制度というのが採用されております。このほうは、実は航空法の一部改正で御審議をお願いしておりますが、この騒

音証明制度という制度を日本も取り入れて国際的な音源対策の一貫として実施していくことにいたしましたと考えております。したがって、この航空法が改正されますと、騒音証明を持ってない航空機は飛べなくなるということになります。これは一つの進歩であらうかと思っております。

それから二番目の航法は、先ほども申し上げましたけれども、いわゆるツー・セグメント・アプローチといいますが、急降下でおりてきて、下でややゆるい角度で着陸をするというふうな方法が現在アメリカを中心に検討されておまして、これも機器のバックアップがございまして可能になってくるという可能性が非常にございますので、近い将来、こういう進入飛行方式と申しますか、こういう方法が採用されますと、音の拡散地域が減りますので、これもかなり効果があらうかというふうな考えております。

先ほどもちょっと先生から御指摘がございましたけれども、羽田におきまして、できるだけ海面から着陸をし、海面に向かって出発をするという航法も指導いたしております。十分な効果をあげておらないといううらみはございまして、それも、それなりの一応進歩はしておりますというふうな考えております。したがって、これを一括して、全部取りまとめまして一つの法体系の中で処理できるかという点につきましては、私もこれ技術的な進歩というのものも関連いたしますので、やや疑問に思っております。しかしながら、できるものから取り入れていくという考え方に変わりがございせんので、先ほど申し上げましたように、この騒音証明制度というものも取り上げて法制化しようというふうに考えております。したがって、現段階で一括して一つの体系になるかどうかという点につきましては、やはり十分今後検討した結果でないとその適否についてはちょっとお答え申し上げかねるという感じでございまして、

○森中守義君 大臣、お聞きのように、ジャンボあるいはエアバスを導入されて一回も事故があら

ませんからね。この限りにおいては非常に私は幸いだと思ふ。しかし、いろいろな説があるんですね。ことにいま国内で、大阪にエアバスを飛ばすのか、あるいは札幌にどうだと、こういうときですね。ことに大阪はむずかしいですよ、いまそこでエアバスに、定した場合には、アメリカのものを受け入れて、アメリカの方式でもうだいたいようぶですと、そのことで地元への説得力を持つのか、あるいは運輸省みずから実験をやってみて、だいたいようぶですというのが説得力があるのか。これはおのずからはっきりしていると思うんですね。

そういう意味では、決して手抜きがあったとか、航空局にそういう能力がない、そういう意味じゃありません。けれども、やはり新型機が入り、これがしなも地域の住民に必ずしも歓迎をされる状態にないという場合には、ことに意を用いながら説得力を持てるような方策を講ずべきじゃないんですか。これが必要じゃないかと思うんですね。だからそういう意味で私は、確かに747の問題というのは、局長もやっていないというところで、それからそれ以上議論を深めませんけれども、やはりわが国でできるものはやってみるというふうなことをひとつお考えいただきたいのと、これは体系の問題からこまに議論が展開してしまいましたが、やはり環境基準の問題、環境庁の勧告です、これは可能なものは一べん総まとめに何かつくってみるというふうなことは、この際ひとつ約束してもらいたいと思ふですね。それがこの法律に何の影響もない、むしろこの周辺の騒音対策もやや前広になった、同時に音源の問題についても運輸当局は非常に意を用いているというふうなことが世間に対しても重要なことじゃないでしょうか。そういう意味で、この法改正の体系といたうのは、ややそういう意味では、私としては親切ではなかった、あまり親切なやり方ではない、そういうふうな思うんですが、大臣いかがですか。

○国務大臣(徳永正利君) いま参っております、あるいは就航させんとしているエアバスといわれ

ておりますロッキード101、それからボーイングの747SRというのは、これは私は、こまかい技術的なことは後ほど説明させますけれども、それはそれなりに、わがほうからもアメリカに技術屋を送りまして、それぞれ設計の段階等からも検討を重ねておるようでございます。したがって、このことに持つてきて、さらにそれを試験するというのも安全面から、いろいろな角度から試験をやっているようでございます。ただエアバスという名前があることと、もう一つはフランスでダグラス10が大きな事故を起こしました。これがまたエアバスという名前で大きく出てまいりまして、エアバスというのにはダグラスあれ一つというふうに世間一般の人が考えたというの、これはもういかなぬ事実でございます。

しかし、わが国で採用しておりますボーイングにいたしましてもロッキードにいたしましても、それまでに運輸省としても、また航空会社としてもアメリカに人を派遣して十分な確信の持てる運輸試験の上で入れたわけでございます。でございますから、何と申しましてもたくさんの方が乗るんですから、これはいやが上にも安全でなければなりませんし、何万分之一、何十万分之一といえども間違いがあつたらぬというふうに念には念を入れておるわけでございますが、御指摘のような点は、やはり私はいま静かに考えてみまして、これから沖繩に飛ばそうと思う、その前に何べん試験飛行をやりましたと、そうしてその資料はこうでございますというふうなことは、やはり皆さんに納得してもらうために十分な配慮をしたほうがいいんじゃないかというふうに考えるわけでございます。

それから騒音基準の勧告が環境庁から出た。それを受けてわが運輸省でもその受け皿をつくる、この受け皿としての、いろんなできる範囲から要綱というふうなものをつくって見たらどうだと、こういうお話でございますが、ごもっともだと思ひます。これは勧告に従ひまして、それぞれ空港によってそれぞれの何と申しますか、影響

が違うわけでございますから、そういう点につきまして、先ほどもお答え申しましたように、昨年の暮れが迫って実はこれが出てきたわけでございます。私も、私どもも早々にこういう点についてはいろいろ検討を加え、また努力をされているわけでございますが、まだ各飛行場につきましてはいまだデータをとったわけでもございませんし、今後やらなきゃならぬことはたくさんあると思います。そういう点につきましては、ひとつ前向きな、いま御指摘のあったような点について検討を加えてまいりたいと、かように考える次第でございます。

○森中守義君 それから局長、これはちょっとしたことですがね。さき例示しました羽田の運用制限方式、これは位置づけとしてはどうなるんですか。位置づけというのか、根拠法は航空法に根拠があるとか、あるいは政令、省令を受けたものであるとか、これ大体どういう形式でこういうものがつくられたか、その辺がよくわからない。大臣の公示によるものか、どういう方式のものでするか。ちょっとそれが不勉強でよくわからぬので教えてください。

○政府委員(寺井久美君) 出港進入方式につきましては、管制業務処理規程というのがございまして、それでやっております。きめましたものは通常われわれNOTAMと員っておりますが、NOTAMで公示されまして、各パイロットが周知できるようにしております。

○森中守義君 管制業務処理規程、これは省令にのりますか。

○政府委員(寺井久美君) これは省令と申しますか、内規でございます。

○森中守義君 単なる内部規定。

○政府委員(寺井久美君) ちょっと補足させていただきます。管制業務処理規程と申しますのは単なる内規でございます。しかしながら、これをNOTAMという形で出しますのは、これは省令に基づいてやっております。

○森中守義君 わかりました。

それじゃもう一つ、参考人の御意見の中から感じたことをお尋ねいたしますが、関西空港につきましても、関係の両市長にいろいろ意見を問うてみた。ところが伊丹を新空港をつくれれば廃港にするのか、どうしていくのか、その辺が非常に不明だ、こう言うのですね。ですからそのことがはっきりしてくると、もうちょっと対応が変わってくる、要約してこういう意見なんです。それが一つと、それからいま一つは、ビッグ4と称されているというのですが、大阪の府知事、兵庫の知事、それから大阪市長、神戸の市長、四者の意見がそれぞればらばらであって、まとまっていらない。ついでには非常に関係の市長などもどうしたいかという戸惑いがある、こういうお話なんです。

○森中守義君 わかりました。

あつたようなものは、いわゆる政令でできるわけだ、ねえとめようとするればそれはできるわけだ。な。○政府委員(寺井久美君) さようでございます。

○森中守義君 わかりました。

それじゃもう一つ、参考人の御意見の中から感じたことをお尋ねいたしますが、関西空港につきましても、関係の両市長にいろいろ意見を問うてみた。ところが伊丹を新空港をつくれれば廃港にするのか、どうしていくのか、その辺が非常に不明だ、こう言うのですね。ですからそのことがはっきりしてくると、もうちょっと対応が変わってくる、要約してこういう意見なんです。それが一つと、それからいま一つは、ビッグ4と称されているというのですが、大阪の府知事、兵庫の知事、それから大阪市長、神戸の市長、四者の意見がそれぞればらばらであって、まとまっていらない。ついでには非常に関係の市長などもどうしたいかという戸惑いがある、こういうお話なんです。

○森中守義君 わかりました。

でございいますから、いま私が考えますことは、新しい空港がどういう形でできるかということが一つあるわけでございます。いま予定地は、きょうの段階では四つ、海の中につくると淡路島につくるとあるようでございます。で、それぞれにまた反対の声もあるようでございます。しかし、これは十分地元の人々とも御相談して、今度こそは間違いのないような進め方をしたいと思っております。その辺を待って、そうしてそれがどういうような機能をするか、これはつくるとは海の中につくるとなるか、淡路島につくるとなるか、いづれにしても相当な時間がかかるだろうと思っております。二年や三年でできる仕事ではないだろうと思っております。でございいますから飛行機を飛ばすと、飛行機を飛ばす時点でいまの大阪空港を全面的に廃止するか、あるいは地元の皆さん方が、最初のころは地元の皆さんに会って聞きますと、あの近所はくだもの畑でたいへんのんびりしておいて、これはプロペラのころだろうと思っておりますけれども、非常に快適な生活をしておった。ところがいつの間にかやらかいジェット機が飛んで来てひっきりなしに回したということから問題が発生しているわけでございます。いまの空港ですと、プロペラ機なら、YS11等でございます。たいした大きな騒音被害はないだろうと思っておりますし、地元の皆さん方から、そういうことならば、ひとつYS11なら近所に飛ぶんでございいますから、松山とか日本国内をちょこちょこ歩くぐらいでございますから、大阪の市内に入るのも便利がいいし、せっかくこれだけの施設をつくったんだから、大きなやつは困るけれども、こいつぐらいはひとつ残してくれぬかというふうな話になるかも知れません。

○森中守義君 わかりました。

○森中守義君 わかりました。

○森中守義君 わかりました。

えていったらどうだろうか、こういうふうに考えておるわけでございまして、その場合でも地元の方、市長さん方が目の色を変えて反対だというのを、いや残すと言って押し切るだけの考えは毛頭持っておりません。そういうつもりでいまのところ考えているわけでございます。

○森中守義君　そうしますと、大臣、結局地元の
空気待ちということですね、いまのそのお話でい
きますとね。

局長 航空審議会の答申は大体いつごろに想定されるのか。それといま一つは、大臣がいま言われるように、これが沿革があるんだと、かくかくの流れたと言われるんで、それはまあ理解しますが、航空当局として、事務レベルとしては一体どうなのか。なるほど審議会にも最初は残してくれという諮問をしている。あとでやめてくれということならば、それはやっぱりそううたるお歴々だろから、そんな人を使った話はないじゃないかと、言われるのはこれは無理もないと思う。しかし、どこかで決断をせねばいかぬと思うんだな。それで審議会のいまの作業の状態と、大臣が言われるように、廃止も含めてということで審議会のほうは受け取ってもらっているのかどうか、その辺ももう少し実務的に説明してください。

それから大臣、ビッグ4の意見がまとまらない。その中のお一人の意見は、伊丹をつぶすことが前提だよと、こういうお話だそうです。それぞれ四者の意見が違っていると、こういうんですね。ですから答申が出たあとと、やっぱり大臣がビッグ4に会われて、やはりひざ詰めで話をされる必要がある。その際に、やっぱり二段がまえぐらいの、ロケット方式じゃないけれども、まあ腹をきめてからしないと、地元の情勢持ちでございますよでは、なかなか主導権が握れないし、話がかぬのじゃないですか。そういう意味で、局長から実務的な経過と、大臣からもう一回、いつ決断をするのか、いいことのためにあまりためらいがあつちやいけませんね、正すことにたいへいあるべからずと、だれか言ったようにためらつちやいかに

と私は思う。やがて決断をするときじゃないんですか。在任中に答申が出るものか、現在の運輸大臣の手で、これが始末がつくのかどうなのか、ちょっと時間の問題もありましようけれども、どうなんですか。

○政府委員(寺井久美君)　まず最初の御質問の、現在の航空審議会関西支部会の審議の状況から答申がいつごろ期待できるかという点につきまして、私どもの感触といたしまして、大体七月あるいは八月にかかるかもしれませんが、この夏までには御答申がいただけるというふうに期待いたしております。

それからこの伊丹空港と新空港の関係に關連いたしましたして、一仕事務めにはどう考へているのかという御質問でございますが、先ほど大臣が経過過程をお話しになりましたけれども、当初この関西地区におきます航空需要というものから判断いたしましたして現在の空港ではまかない切れない、少なくとも新しい空港をつくりまして、それでなおかつやはり空港の位置にもよりますけれども、半程度度の国内線の便数というものは現在の空港に残るという可能性はある。簡単に申しますと、空港兩立という考え方で新空港の位置、規模について諮問をしたいきさつがございます。

で、その後、伊丹空港のあり方につきまして地元からいろいろ御意見もあり、昨年新空港ができる段階において、現在の伊丹空港のあり方につき、廃止をする場合も含めて検討するという趣旨の航空局長の見解というものが地元十一市協に出されたわけでございます。この時点におきまして、航空審議会の関西部会の先生方は、これは一つの新しい状況の変化であるというふうにお受け取りになりました。現在部会の先生方がいろいろ御検討になっております場合に、空港が二つあるという場合と一つあるという場合では、実は先ほど先生も御指摘がありましたけれども、空域の問題がかからんでまいりまして、処理能力にかなり影響が出るという御意見もございました。したがって、一つか二つかというのはかなり大きな問題になるわ

けでいれうま。

ただちょっと補足したいいただきますけれども、空港が近接して二つある場合に、現在、日本でやっておりますように、空港の管制を別々にやっておりますと、明らかに空域の競合が起こりまして処理能力にも非常に影響するという面が出てまいります。ただ二つの空港あるいは三つの空港を一カ所で管制いたしますと空域がかなり広くとれる。もちろん処理能力には限度がございます

けれども、別々に使うよりは融通がきくという面もございまして、一がいに危険であるとか、処理能力が問題であるとかいうことには直ちには結びつかない点だけをちよつと補足させていただきたいと思ひます。そういういきさつがございまして、現在のところは、やはり新空港の位置、規模が明確ではございませんし、その位置がきまり、かつまたそこへ空港を建設することにつきまして、やはり地元の御理解を得なければならぬ。したがって、いまして、関西部会でいろいろ御審議願ひましたた

非常に膨大な資料等もございますが、これらを全部つづまして、こういう形でこういう空港がこの位置にできる。したがって地元として御賛同いただけるかどうかという点を、十分詰めた上で建設に着手していかねければならないというふうに考えておりまして、先ほど御指摘のビッグ4の意見が違いう——これは実は諸問をいたしました当時は一致しておりました。その後いろいろビッグ4の意見に多少のニュアンスの差が出てきたというのが現状でございます。これらはやはりこの答申をもとに十分御検討いただく段階で再びお話し合いをして、一つの方向づけをしていく必要があるかと、このように考えております。

○国務大臣(徳永正利君) 御指摘のように、答申の出た時点で関西の四人のおん大将方の意見の一致というものは、これはぜひ必要だろうと思えます。またみんなが賛成してくれるようなものでなければならぬと思います。そういう意味では、運輸大臣が出向きまして、あるいはお集まり願うかは別といたしまして、よくひざを交えて御相談を

し、意見の一致を見て進めてまいりたいと思ひます。ただ、かつて四十六年の九月二十三日に、いわゆる四人のお歴々がお集まりになつて「公害の新しい国際空港が建設されるべきこと」ということについては、これはだれしも異論のないところでございまして、そういう意味では意見が一致しているようにございますし、またそれがために公園をつくるということについても意見は一致しているようにございます。

ただ、その次に条件がついているようにございまして、「公害問題建設技術等」まだ十分に解明されていない諸問題については、さらに一層の掘り下げた調査、検討を行ない、住民の理解と協力が得られるきびしい条件のもとに進めることを強く要望」と、こういう付帯条件が一つについているわけでございます。でございますから、新しい空港に対する答申が出ました段階で、そういうような処置は当然やりなければならぬぞと、かように考えておる次第でございます。

○森中守義君 藤本政務次官、大阪判決の当時三木長官が談話を発表している。この中に「現在の交通体系は環境保全の面からの検討が十分ではない。」という指摘をし、「さらに、資源問題の情勢変化もあるから、その点も考慮し、総合交通体系を抜本的に再検討すること。」こういうことを言われておる。これは一体具体的にどういうことを意味しているものか、それと総合交通体系に対する環境庁の評価はどういうものであるか、これらちょっとお話しになってください。

○政府委員(藤本孝雄君) 御承知のように、大阪の空港問題で二月の二十七日に判決がおりたわけでございますが、その後長官の談話が発表されて、その中に御指摘のような問題がございます。これにつきましては森中先生御承知のように、経済社会発展計画の中に総合交通体系を考えられているわけでございますが、これは数年前につくした計画でございます。ただいまは御指摘のように、石油危機等から起こってまいりましたエネギーの問題と、それから先ほどの空港裁判で大

な問題になっております環境問題、この二つが新しい条件として出てきたわけでございますから、言ってみれば状況の変化ということでございます。そういう状況の変化を踏まえまして、そういう状況の変化があつたわけでございますから、この交通体系について抜本的に再検討しなければならぬ、そのことがこのような飛行場の航空機騒音の解決のために必要である、こういう考え方でございます。

率直に申し上げますと、大阪の場合考えてみますとたいへん状況が悪いわけでございまして、東京、福岡などから比べましても、WECPL八五以上をとつてみましても、東京の約十倍、十一万人、東京は一万数千人、福岡の場合で二万人、そういう非常に条件が悪い。この大阪空港の航空騒音にかかる問題を解決するためには、やはり便数という点も談話の中にございまして、減便していかねばならない。そういうことになりましますと、その乗客をまた違った方法で輸送しなければならぬという問題も当然片つ方で考えなければならぬということでございます。そういう意味で、一つの総合交通体系のワツクの中で、航空機の輸送問題であるとか、新幹線の輸送問題、そういうものを一つのワツクの中で考えてみなければ減便の問題なんかも解決できないんじゃないだろうか、こういう考え方で、この際エネルギー問題も状況変化がございまして、騒音にかかわる環境問題も大きな問題として出てまいっておるわけでございまして、状況の大きな変化というものを踏まえて、もう一度総合交通体系を再検討すべきである。こういう考え方で大臣が談話を発表された、こういうことでございまして。

○森中守義君 政務次官、私の記憶では、経済基本計画の中でとらえてゐるのは空港の整備です、それで宮崎局長、私は本来はやはり総合交通体系というのは、やはり基本計画の中でとらえていくのが正しいと思うのです。ところが昨年の二月修正されたものにも整備計画が入つていない、七千六百億でしたかね。それはそれでいいとして、

総合交通体系が成案を得て、臨時交通問題関係協議会で決定されたのが四十六年十二月十七日。それで内容を見まして、一応ポイントは押えていますね。たとえば安全確保、公害防止などの費用をできるだけ発生者に負担せよと、開港利益を極力還元すること、こういうことで安全の確保、公害防止、確かにこの中に入つておる。それと問題は、総合交通体系を形成していくためには次のことを交通政策と相互一体的に推進することが基本的な重要である、こういうふうにいながら、競争原理を活用しつつ、あらかじめ各交通機関の分担関係を想定し、交通需要を調整し、誘導していく、こういっておるんです。こうなつていけば当然航空も総合交通体系の中で一つの交通手段、一つの交通機関としてどういふ分野を、どういふ分担を与へべきであるのか、この辺のことがきわめて抽象的であり、もちろんこれは企画庁の所掌ではないにしても、一体的に推進することが基本的な重要だということであれば、当然実施官庁としての運輸省がこれを受けて一体どうするか、どうすべきかという答えを出しておくべきだと、こう思ふんです。ところが私の知る限り、いま航空政策として存在するものは先回指摘しましたように、四十五年の航空企業に対する体制の確立、これが一つ。それと第一次並びに途中で修正をした第二次の空港整備計画、これだけしかないんです。

そうならば、この総合交通体系の中でとらえてある競争原理を導入しつつ各交通機関の分担を確立せよという、これが航空問題としてとらえられていない。ですから、ずっと経過を見ますと、潜在的な需要がだんだん顕在化してきた、非常に需要が増大した。ために滑走路を広げよう、ために機材を導入しよう、こういうことで大体終わつてきていると思うんです。ですから、そういうことが、総合交通体系の指摘をしている各分野がそれぞれの分担をせよというこの答えを出していない。まあここにどちらかというならば、決して航空政策が一大混乱を起こしているとは言ひませ

なければ、こういう騒音の問題等にその背景があるというふうな見方が妥当かと思ふんですね。よつて宮崎局長、こういう意味で総合交通体系はいわば一つの目安を与えた。しかし一通りのポイントを押えておる、こういうことなんです。企画庁という立場から、実施官庁の運輸省のこれを受けて政策ベースに乗せるべきものが乗っているという判断をするのかしないのか、この見解はどうなんですか。

○政府委員(宮崎仁君) 御指摘のとおり、総合交通体系という作業は四十六年十二月十七日に関係協議会で決定になったものでございます。約一年間の作業期間を費やしましてかなり詳細な作業が行なわれたようでございまして、結論としてまとめたものはいま御指摘のとおりでございまして、大体の筋書きとしての要点は大体入つておると思ひますが、数字的作業等はあまりこれを決定するといふ形にはなつておりません。

そこで四十八年二月の経済社会基本計画の段階では、この総合交通体系の考え方を受けて、昭和五十二年までの期間別の輸送需要の分担であるとか、さらにこの期間における公共投資の総額であるとかいふような、政府として定めるべき実行計画についての数字を盛り込んでつくつてあるわけでございまして。したがって、通常であればこの五カ年計画をベースにいたしまして港湾であるとか航空であるとかいふような面につきましても、五カ年計画なり、そういう長期の計画をおつくり願ふということになるわけでございまして、御承知のような物価問題ということが出てまいりまして、公共投資に関する考え方も当面できりぎりしを抑制する、こういう状況でございまして、長期計画の問題等は今年度の四十九年度の予算等においても一応見送りというのか、こうになつておりますことは御承知のとおりであります。

そういう状況でございまして、この経済社会基本計画というふうなところで考えたラインといふものが必ずしもまだ実現しておらないという面

がございすけれども、その段階におきまして石油問題とか、いま環境庁の政務次官から御指摘を受けました環境問題に対する配慮というふうな、かなり大きな要素が出てまいりました。そこで私もといたしまして、この経済社会基本計画そのもののついでにフォローアップ作業といふのをやっておりますが、このほうもいずれば計画そのものを直すという腹がまえていろいろの部面を検討しているわけでございまして、特にこの総合交通体系という部面につきましましては、いま政務次官もおっしゃつておられましたような新しい観点を取り込みまして、そしてもう一べん今後の輸送分野の分担であるとか、あるいはいろいろのコストの比較であるとか、そういう部面につきましまして検討を加えまして、そしてあるべき姿を描いていくようにしてまいりたい、こういうことで、とりあえずは経済計画のフォローアップ作業の一環としてやりだしておりますが、いずれそのうちに関係各省にも御協力をいただきまして総合交通体系といふような形にまとめてまいりたいと考えておる次第でございまして。

○森中守義君 そうすると、結局現在の総合交通体系というのは中身がつかないまま修正を行なう、結論的にはそういうことなんです。いつから作業に入るのか。

○政府委員(宮崎仁君) この総合交通体系というのが特にこの時点で要請された大きな理由は、御承知のとおり、自動車重量税という問題がございまして、そのような財源についてどう考えるかということがございまして。またそれを通じまして、当時非常に議論がされたイコールフットイング論についての考え方をどうするかというふうなことでございまして。そういう点については、この報告において考え方が述べられておると、こう考えます。そこでそれを受けまして経済社会基本計画のようなものをつつたわけでございまして、この計画による社会資本の配分、これに基づきまして道路整備五カ年計画であるとか、あるいは国鉄のほうの再建十カ年計画というふうなも

のもこれに合っており。そういうものがぎめられておるとい形になっておるわけでございます。

ただ、それ以後のものにつきましては、先ほども申し上げましたように、だいたい条件が変わってまいりましたので、一時今後の情勢待ちというふうになっておる、こういうところが正直なところでございます。全体といたしましては、先ほど申しましたようなことで、この計画全体の見直しというのを含めて、公共投資の総額、配分額等につきましても、あるいはこの交通事業の各機関別の分担関係というふうな関係につきましても再検討してまいらなければならない、こう考えております。

○森中守義君 大臣ね、これは先年来の国鉄の問題で、いつ総合交通体系を出すのかというわけで、前総理の時代ずいぶんやかましく攻め立てたもので、その結果これが出た。そこでこの中で非常に注目しておりましたのは、何と云ってもさっき申し上げたように、分担関係の確立及び需要の調整、言ってしまえばこの二点にあったと思う。ところがさっき申し上げたように、ここに言っておりますのは、交通政策を相互一体的に推進することが基本的に重要である。これはまさに実施官庁である運輸省に当たるわけですね。それならば、やっぱり航空機関といえども一つの分担を持つ機関に違いない。だとすれば、やはり総合交通体系が出たときに、これはやっぱりきちんとしたものをつくる必要があったと思うんですね。さっきから申し上げるように、あるのは二回にわたる整備計画、それと閣議了解以外はない。何が航空政策のビジョンであったのか。将来展望は何を求めたのか。残念ながらそれがない。まさに情性的なもので今日に至っている。

ですから平たく言うならば、需要は異常な喚起を遂げてきた。については、そのために機材を入れねばならぬ。空港を広げねばならぬ。こういうパターンをずっと繰り返してきたと言っても私はいいと思うんですね。そういう意味では、出された

総合交通体系というものは空文にひとしい。いま何の実りもないままに、経企のほうでは見直さねばならぬと、こう言っている。環境庁のほうでも、エネルギー問題がこうなったんだから、そういう新事態に対応して抜本的な検討を加える必要があると言います。それならば実施機関である運輸省は一体何をしていたのか、こういうことに整理すればならぬかと思うんです。もし私の言うことに言い過ぎがあれば、いやそれは事実と違ふ、運輸省はかくかくのことでやっただんだということがあるれば、ひとつ御指摘を願いたいと思つた。

○政府委員(寺井久美君) ただいま御指摘の、どういふふうなビジョンがあったかという点でございますが、これは実は私も、現在の運輸政策審議会の前に運輸政策懇談会というものがございまして、そこで今後の交通輸送というものがどういふふうにあるべきかというところをお伺いしたことがございまして。その中間報告の中に、一つの考え方というものが出ておりました。要するに総合交通体系の中で最終的に解決されなければならない問題であるけれども、その総合交通体系の審議の一つの準備としていろいろ審議が行なわれたという経緯がございまして。で、そのときに出された一つの考え方の中に、この航空輸送というものが過去におきましては非常に高価な、ごくわずかな人々、小量の輸送機関であつたわけですが、次第に大型化、高速化したしまして、低廉な大衆の交通機関に変貌しつつある、この傾向は将来も助長されるであろうという一つの考え方がございまして、いろいろ審議が行なわれまして、一つの結論めいたものとしたしましては、やはり日本国内の輸送につきましては、大ざっぱに言つて五百キロ以上の都市間輸送というものが一つの守備範囲である、また距離は短かくても比較的時間がかかる。つまり山岳地帯を横断して輸送が行なわれるというふうな区間、いい例がもう一つの例といたしましては、離島等がございまして、そういう区間につきましては、必ずしも五百キロには限らないけれども、大体時間短縮効果が多い

区間については航空輸送の分野というものが確立されていくであろうというふうな一つの見方がなされて、また同時に、全国の主要都市を一時間ないし二時間で結ぶような航空網というものの整備が必要であろうというふうな考え方が提示されたわけでございます。

先生御指摘のように、航空整備計画というものは、こうした懇談会あるいは審議会の需要予測というものをベースにいたしまして現在までそういう整備が行なわれてきているわけでございます。もちろんこの当時におきましても、これはいわゆる経済的ないろいろな負担がかかってくる、騒音対策の問題もそうでございますし、あるいは安全性の面からいへば、乗員の訓練等も将来ますます加重されてくるというふうなことを予想いたしておたわけでございます。したがって、現在でも大いに参考になるという面がござい

ただ今後というふうなことで空港を整備するかどうかという問題になりますと、やはり公害対策と申しますか、そういう面を十分にやっていたいけるものであると同時に、地域社会との調和をはかりつつ空港の整備は行なわれなければならないというのと同時に、先生御指摘の、一体、各輸送機関はどういう分担をするのかということが、もう少し明確になる必要があろうかというふうに考えられるわけでございます。ただいま私も、現在行なっております空港整備五カ年計画というもの、昨年環境基準が告示されました事実もございまして、これらを踏まえながら新しいものに変わる必要があるということで、事務的に検討に入つた段階でございます。

したがって、経済社会基本計画そのものが見直されるという御発言もございましたが、それによりましては需要の見通し等もかなり変わってくる可能性がございまして。特に需要の見通しは、産業構造あるいは産業立地と、また人口の配分等の変化に非常に影響されますので、この点も十分

考えに入れた上で処理をしていかなければならぬ。現在検討を開始した段階でございますので、どういふ方向でいくのかということも、まだ最終的に方向づけが終わつておるわけではございません。いろいろな要素を入れながら新しい空港整備のあり方というものを検討中でございますというところでございまして。

○森中守義君 これは大臣、ひとり航空局長を責めるのも私はどうかと思つた。本来の、さっき申し上げたように、分担関係の確立ということ、需給の調整ということ、これがそういう流れに運輸行政として最大のネックです。これが全然ないのです。たとえばトラック、ハイヤー、タクシー、それと国鉄の競合はどうなるのか。海上と空はどうなるのか、これが全然ない。ないところに運輸行政の概念的にいうひずみがあるかと思つた。

そこで、せっかく総合交通体系が出まして、いま私が申し上げる二点に対する重要な問題提起がある。総合的に、一体的にやれ、これはいち早く運輸省としては反応を示すべきであつた、直ちにこの問題に取り組むべきであつたと思つた。無用の混乱を承知しながら、依然として、運輸省ではこの分担関係の確立を明確にしない、需給調整を明らかにしようとしぬ。これは今日の運輸省の最大の欠陥じゃないですか。しかも四十六年に出されて以来、全然この問題に対して積極的な姿勢がとられていない。運政審に対する何か諮問をして、答申をもらったようですが、これに於いてすらも分担関係と需給調整ということとは明らかでない。大臣、どう思われます。この辺のことが運輸行政の私は基本にならなければいけません、こう思ふ。まさに野放しの状態なんです。

そこで、それはまたあとにしますが、局長、さっき言われた運輸政策懇談会、この総合部会、都留重人さんが会長をやっている中間報告を言われたものですか、それですか、ちょっとはつきりして。○政府委員(寺井久美君) これは四十五年の四月十一日に中間報告がなされておりますが、後にこ

それが発展的解消をいたしまして、運輸政策審議会になったわけでございます。

○森中守義君　そうすると、さつきから問題にしている二回にわたる整備計画と、四十五年の閣議了解、それにこれが政策のビジョン、これだけのものがセットされて、航空政策が進んでいったと、こういうふうに理解していいですか。

○政府委員(寺井久美君)　端的に申し上げますと、そういうことになるかと存じますが、これは主として空港の整備を行ないます一つの需要予測の基準といたしまして、この考え方、ビジョンというものを採用してきておるわけでございます。

○森中守義君　ところが、これは四十五年ではあります、内容をちらっと見出しただけ見ても、やっぱり現状に合わない。少なくとも今日のこの法案が指摘するような、法案の改正が必要であるような騒音、すなわち全体を通ずる航空公害というのはない、全然この中には、どうですか、ありますか。

○政府委員(寺井久美君)　航空公害と申しますか、騒音問題を現在におけるわれわれの認識のようになかったり取り上げておられないことは事実でございます。ただ、外部不経済の存在というふうな項目で、この考え方が多少あるというふうな考へております。ただ先生御指摘のように、この中間報告が作成されました時点と現在とでは、情勢が非常に違っております。その大きな問題が、騒音問題に対する認識程度と申しますか、これが非常に違っておりますと私も考へておりました。騒音問題の解決のためには、やはりこの四十五年に出されました当時考へておりました空港整備資金、コストというふうなものが、当然今後は、こうした環境整備の非常に大きな資金が必要になつてまいりますので、その点でも大きく食い違わざるを得ないというふうな認識されるわけでございまして、したがって、先ほど申し上げましたように、現在行なっております第二次空港整備五カ年計画というものは、これは改定しなければならぬということ、まあ、できれば五十年程度

からそれに入りたいということ、現在作業を進めておるところでございます。

○森中守義君　いま局長の言われるとおりに、全く全部現行に合わないよとこれは言えませんが、まあある種の予測もしておるし、その限りにおいては私も評価します。しかし、これが今日の目的のものとしてはやはりこれを基調にすべきであるかどうかは非常に問題がある。ですから、あらためて聞きますが、すでに地上整備関係は、つまり滑走路中心にしたもの、これはいままでの段階で一通り終わったと、こういう見方をすべきであるのか。

したがって、そういう見方からすれば、これから保安施設を強化しなきゃならぬ、あるいは公害対策に重点を置かねばならぬ、こういう政策の転換期に入ったと見るべきであるかどうか、この点はどうですか。

○政府委員(寺井久美君)　基本的には、先生のおっしゃるとおりであらうかと思ひます。二、三の例外を除きまして、たとえば空港を新しくつくるといふことが全くないわけではございませんし、滑走路を配置がえをするというふうなことも含めまして、これは主として騒音対策という面から実施されるべきであらうというふうな考へておりますので、先生御指摘のように、やはりここで新しい観点から見直すべきであるというふうなわけには了解いたしました。

○森中守義君　局長はいろんなことをあまり否定されないので、非常に私もそういうコースでこれから航空問題は進んでいくべきだと思ふ。

そこで大臣、いま局長もいろんな角度から見直さればならぬと言われるし、同時にまた、在来は滑走路の拡張、まあこの辺に中心が置かれたんだが、これからは公害、そして保安設備、こういう政策転換期に入ったというところで、大体コースはそういう流れをたどっていくだろうと思ふのですよ。しかし、やはり問題として未解決のまま残される基本的なものは各交通機関の分担確立の問題ですね、それと需要の調整、これが最大のものとして残るのです。これにアンサーを与えなければ、

航空は航空、国鉄は国鉄、車は車、トラックはトラック、船は船ということ、もちろん競争原理を導入するということですから、それは大いにけっこうではありますけれども、やはり交通の秩序をつくっていくという意味では、いまの二点と

いうものが明確に、政策的に一つの割り切りを持ったものとして確立されていかないと、なかなかうまくいかぬのじゃないですか。ですから私は、局長がさつき肯定されたように、すでにもうこれは古いんだと、このビジョンは、もちろん、この前大臣も、閣議了解というものは、これはもうビニールに包んで博物館に入れなきゃいかぬのじゃないかと私言ったら、そのとおりだと、こう言われる。ですから、ほんとうは総合交通体系が出た時点でこういうものを見直すべきでした。同時に、分担の確立と需要の調整というものは、その時点できちんと整理をすべきじゃなかったか。それが行なわれていないところに、くどいようですが運輸行政のひずみが出て、こういうように思ふんですが、これ、どう処理されますか。

○国務大臣(永正利君)　ただいまのこの総合交通体系の中において、それぞれの交通機関が受け持つ輸送の、貨物にいたしましても、人にいたしましても、一応のシェアというふうなものは基本的にいじって持つておるわけでございますけれども、しかし、それが必ずしも今日のいろいろな社会情勢に完全に乗っているのかどうか、あるいは社会資本の配分等において非常に大きな変化を来たしておりますから、先ほども経済企画庁の局長が言っておりますように、総合需要の抑制、公共投資の抑制というふうなところで一つの足踏みを始めたわけでございます。それに加えて資源問題、あるいは環境問題というものが新しい角度で戦列に加わったわけでございますから、先ほど申しましたように、経済社会基本計画をいろいろな形で一べん手直しをしなきゃいかぬ時期に来ているだろう、こういうお話でございます。

まあ、総合交通体系にいたしましても、これは作業といたしましては大作業になると思ひますけれども、しかし、そう言うことはおれぬと思ひます。現実の問題がもういままでの軌道をはずれてきたわけでございますから、でございますから、私もとしてはそういうものを受けて、港湾整備五カ年計画も実は今年から発足するというところで、一応の計画を持つておりましたけれども、港湾整備五カ年計画も今年はとりあえず延期ということ、今年からの発足を見合わせたわけでございます。そういうようなこともございまして、また航空関係にいたしましても、空港整備五カ年計画が明年度を初年度として発足しよう、こういう時点でございまして、そういうようなことややら合わせまして、いろいろと手探りの面もいまの変動する経済情勢下ではあるわけでございますが、一応経済社会基本計画というものの作業もできることと思ひます。そういうものを基本にいたしまして、今度は御指摘のように、いわゆる分担関係の確立、それは御指摘のよう、御指摘になりました二点については、あらためてひとつ目安を立てた交通政策というものを、基本的なものをつくつていかなければならない、かように考へておる次第でございます。

○森中守義君　これは大臣、委員会で問われて答えたということでも一つの前進だと思ひますが、これは非常に重要な問題ですよ。もうおそらく、総合交通体系の成案を得るまでは運輸省は参画したと私は思ふ。企画庁は単独でつくつておられませんよ。

そこで提起された問題は、いま大臣もお話になったように、分担関係をどういうように確立するか。需要をどう調整していくか。で、結果的にこれは何か運輸省の中で、とにかく競争原理を導入しているのだから、競争によってうんと収益を上げていく、サービスも提供しよう、しかし、それぞれのシェアというものを規制すべきでないという見解であったのか、この辺のことが私も十分理解できません。けれども、作業としてはこれはなかなかたいへんなことだと思ひますが、これ

はどうして歴代の大臣がこれをしなかったか、まるで私はふしぎでたまらない。もうしかし、この段階に來れば、やはり交通政策に規制をつくるために、非常にこまかな数字はこれらともかくとしまして、たとえば、いま航空が一番対比されるのは国鉄との関係だと思ふ。航空貨物もこれから旺盛期に入ろうという段階を迎えておるようですが、これはいまのトラックあたりと競合するといつても、そうこれは脅威的なものにならぬと思う。しかし、やはり国鉄とどうするか。他に競合するものはあまりないと思う。もちろんこれは国内の場合ですね。

で、それで再建計画を議論をする、運賃法を議論をしたりする、その際にもやはり国鉄の位置づけをどうするか、他の交通機関とどういう状態に国鉄を見るべきであるかという事は、この委員会でも、もうだれからも何回となく議論された問題です。で、今度は逆に航空問題からそれを見ようとしてゐるわけです。ですから、これはやっぱり単なる委員会でも聞いた、答えたということにとどまらないで、もっと具体的に分担確立の問題と必要の調整につきましては少し力点を置いて、早急に専門の部署でもつくりました、これはぜひやってみてほしい。これができると、いまのように総需要は抑制するのだ、基本計画は九・六%の成長なんだが、これを五%に落とすし込むとか、三・四%に落とすし込むとか、あるいは総需要が言うように列島改造をやれば一〇%に上がろう、こういうわけなんです。

そういうわけになり、これからの変動期を迎えれば、そういう変動期に対応できるような運輸交通の一つの規律というものがきちっとでき上がっていないと、あるときにはある機関が非常に成長した、あるものは低落をした、こういうことを常時繰り返すというのはよくないと思う。何といつてもこれは経済政策の一つの基調をなすものですから、そういう意味で私は、この企画庁がいう分担関係の確立と必要の調整というものは、もう少し具体的な内容として大臣も検討されたいと

思ふんですが、何かいいお考えありませんか。総括的には、検討する、こうおっしゃっているから、それで引き下りますけれどもね。

○国務大臣(徳永正利君) 実はこの作業は、私はたいへんな大作業だと思ふ。先ほどもお答え申し上げましたように、経済社会基本計画を一応見直そうというこの時点に來ているといふことでございまして、まず経済社会基本計画といふものが一体どういう見直され方をするかというところを、一応やはり見てみなければならぬだろうと思ひます。それを見た上で——これは私は、この総合交通体系といふのはなかなかよくできてゐると思ふのです、作文としては非常によくできてゐると思ふのです。

それはそれとして、この経済社会基本計画といふものがどういふ見直され方をするか、どういふフォーローのしかたをされるのかといふことを見きわめてみなければならぬと思ひます。その上で、先生から御指摘いただきましたような分担関係の確立といふものももう一べん、貨物は一体どういふふうなシェア、各機関どういふふうなシェアによつて、どういふ将来性を持つて、どういふふうな資本の配分をやつていくのかといふようなことを、この点からひとつ腰を据えて作業にからななきならぬと思ひます。御指摘のように、これは一片の委員会の質問に対してこの場限りで逃げるというふうな、そういう簡単なものではございせん。作業をやるとしたら、これはもう相当な大作業になると私は思つております。そういう覚悟で、いまこのいろんな点において、各部署において、その将来計画もあわせてそれぞれの立場で検討を命じておるところでございしますが、お説のように、この一片の質問、答弁で私は引き下がるつもりはございません。

しからば、具体的にいまだどうするかといふことにつきましましては、具体案といふ内容は持つておりませんけれども、私のところの審議室を中心にしまして、いわゆるこの経済社会基本計画がどういふふうに進んでいくかといふことを、これも運

輸省としては一枚かみつ、その見直しあるいはフォーローのしかた等にも一枚かんでおるわけでございまして、間違ひのないように一つのこの作業といふものを進めてまいりたい。これは繰り返して申し上げるわけでございしますが、一月や二月や三月でそう簡単にできるものではないと思ひます。相当の時日と相当の陣容をつくつていかつていかなければならぬ問題でございまして、その基礎的な点については、それぞれの部署において検討を始めましておる段階でござい

今後はおっしゃるよう、分担関係の確立あるいは必要の調整、どういふふうに進めていくか、これをまた社会資本の配分においてどういふふうになつていくかといふようなことも、当然問題になつてくると思ひます。したがって、今後はおっしゃるような分担、需要、この関係の確立、必要の調整といふような点を中心にして十分な検討を加えてまいりたい、がように考える次第でござい

○森中中義君 私もしろんな念を押しますが、これはこれからの運輸省の方向をきめますよ。ですから、いま大臣の非常にきつて決意の表明で信用します。それで、横の寺井局長はじめ運輸省の全頭脳を集中してでもこれはひとつ大臣の手でつくり上げてもらいたい。避けるべきじゃありません。

何か時間のようなので、もう一問だけ大臣の着席中にお尋ねいたしまししょう。航空評論家の中でよく言われるイコールフットィング、これを一体このままで見のがしていいのかどうなのか、これは方々でよく私も聞く。国鉄と対比されるのです。国鉄は駅もつくるじゃないか、線増やらないか、ドライバーも自分で養成しているじゃないか、公害もみんな自前でやつてゐる。しかし航空企業はそうじゃないのだという、こういう意見がある。結局、自前でやれという意見が非常に強い。これは実はいままで、この委員会でもあまり議論をしたことはなかったのですけれども、

いま運輸省が航空政策の一つの重要な課題として持つてゐるのです。これに対してどういふような答えを出そうとしてゐるのか。少なくともイコールフットィングといふのが、運輸省の見解はこうだといふふうなことを明確にすべきじゃないかと、こう思ふのです。そのことが今回の周辺整備機構の問題であつて、これからの航空問題では必ずこれがくつてくる。これをどう割り切つていくのか。残念ながら、いままでそのことを歴代の大臣からきちんとして整理されたものとして承つたことがない、どういふふうにお考えになりますか。

○政府委員(原田昇左右君) イコールフットィングの御議論でございしますが、これについてはいろいろ学説がございまして、一番典型的なものは、通路費の負担を各交通機関で平等にすべきであらうといふのが典型的な議論ではないかと思ひます。

したがって、いま先生のこういう議論に立つていきますと、通路費とは、いわゆる交通機関を動かすための通路施設建設の費用でございしますが、たとえば飛行機でいえば空港と管制、こういったものをだれが負担するかということになります。国鉄の場合は、まあ基盤施設並びに通路の信号施設とかそういうことにならうかと思ひますが、こういったものについて、一般的に通路費の負担をイコールにすることに競争関係の平等にしようといふのが、この一つの議論のねらいであらうかと思ひますが、この議論については学者の間でもいろいろ異なるもございまして、必ずしもこれが一つの最良の、交通市場における競争関係を公平にする一番最良の手段であるとは、現在のところ結論づけられてはおられませんけれども、一つの考え方、有力な考え方ではあらうと思ひます。

そこで、われわれ総合交通体系を考える場合に、一般的に市場原理に依存していくべき、たとえば都市間輸送の分野とかいふものについては、極力イコールフットィングの考え方も取り入れて、公正な競争関係を実現するといふことが望ましいと

は考えておるわけでございます。

そこで、航空については、たとえば、いままでどうも一般財源が多かったんじゃないかという批判もございまして、徐々にこういう考え方を取り入れて空整特会をつくりまして、燃料税を創設するとか、あるいは例の航行援助料を創設しまして、それをこの空整特会の財源にするというような形をとっております。たとえば現行五カ年計画の計画で申しますと、大体一六ないし一七％程度が一般財源の投入率というように見られ、この空整特会外でございしますが、たとえば通行税ですね、通行税もこの中へ算入して考えたものであります。そうしますと、大体残りの八三ないし八四％が受益者の負担になっておるんじゃないかと考えられるわけであります。

一方、国鉄については、御承知のように、今度の財政再建十カ年計画におきましては、建設費が十兆五千億でございしますが、これに比較する明確なものはないけれども、たとえば非常に大ざっぱな乱暴な議論で恐縮でございしますが、一五％の政府出資金というものがございします。そのほか、たとえばこの期間中に利子補給金というのが、これは単純にその中へ算入していいかどうか若干議論がございしますが、たとえば一兆五千億くらいの利子補給金があるのでございしますから、そういったものを足してみますと、三〇％ぐらいが一般財源として、国鉄の公共性が高いという観点から見て、補助されておると見てもいいんじゃないかというように考えられるわけであります。

このように、いろいろな見方があるわけでございますが、われわれとしては、その市場関係が、市場原理で交通政策というのには必ずしもいかならないと思っております。市場原理を適用すべき分野においてはできるだけイコールフットイングの考え方を取り入れていくことが、交通市場の公正競争という面からいって望ましいことではないかと私は考えております。

○森中守義君 大臣もきょうはお急ぎのようです

から、きょうの質問はこの程度にとどめて、次回にまた少し聞かしてもらいたいと思いますが、審議官、ちょっといまの関係の資料を少し出してくだされ。企業三者が特会のほうに入れ込んでいるのは年間どのくらいかですね、ずっと三社別に少し特会の内容を知らしてくだされ。

きょうはこれで終わっておきましょう。

○委員長(宮崎正雄君) 本案に対する本日の審査はこの程度といたします。

本日はこれにて散会いたします。

午後六時四十分散会

三月十四日日本委員会に左の案件を付託された。
(予備審査のための付託は二月五日)

一、船主相互保険組合法の一部を改正する等の法律案

三月十八日日本委員会に左の案件を付託された。

一、公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律の一部を改正する法律案
(第七十二回国会提出、衆議院継続審査)

公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律の一部を改正する法律案

公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律の一部を改正する法律案

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)の一部を次のように改正する。

題名の次に次の目次及び章名を附する。

目次

第一章 総則(第一条・第二条)
第二章 航空機騒音による障害の防止等(第三

条第十七条)

第三章 空港周辺整備機構

第一節 総則(第十八条―第二十四条)

第二節 設立(第二十五条―第三十条)

第三節 管理(第三十一条―第四十三条)

第四節 業務(第四十四条―第四十五条)

第五節 財務及び会計(第四十六条―第五十条)

八条)

第六節 監督(第五十九条―第六十条)

第七節 補則(第六十一条―第六十三条)

第四章 雑則(第六十四条―第六十七条)

第五章 罰則(第六十八条―第七十一条)

附則

第一章 総則

第二条の次に次の章名を附する。

第二章 航空機騒音による障害の防止等

第三条第二項を削り、同条第三項中「第一項」を「前項」に改め、同項を同条第二項とする。

第五項の見出し中「騒音防止工事」を「学校等の騒音防止工事」に改める。

第八条の次に次の一条を加える。

第八条の二 特定飛行場の設置者は、政令で定めるところにより航空機の騒音により生ずる障害が著しいと認めて運輸大臣が指定する特定飛行場の周辺の区域(以下「第一種区域」という。)

に当該指定の区域に所在する住宅(人の居住の用に供する建物又は建物の部分をいう。以下同じ。)

について、その所有者又は当該住宅に関する所有権以外の権利を有する者が航空機の騒音により生ずる障害を防止し、又は軽減するため必要な工事を行なうときは、その工事に關し助成の措置をとるものとする。

第九条第一項を削り、同条第二項中「前項の指定の区域にその指定に係る区域(以下「指定区域」という。)

に」を「第一種区域のうち航空機の騒音により生ずる障害が特に著しいと認めて運輸大臣が指定する区域(以下「第二種区域」という。)

に当該指定の区域に」に、「指定区域以外の区域」

を「第二種区域以外の区域」に改め、「対し」の下に「政令で定めるところにより」を加え、同項を同条第一項とし、同条第三項中「指定区域」を「第二種区域」に改め、同項を同条第二項とし、同条の次に次の二条を加える。

(緑地帯等の整備)

第九条の二 特定飛行場の設置者は、政令で定めるところにより第二種区域のうち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、あわせてその周辺における生活環境の改善に資する必要があると認めて運輸大臣が指定する区域(以下「第三種区域」という。)

に所在する土地で前条第二項の規定により買入れたものが緑地帯その他の緩衝地帯として整備されるよう必要な措置をとるものとする。

2 特定飛行場の設置者は、前項の土地以外の第三種区域に所在する土地についても、できる限り、緑地帯その他の緩衝地帯として整備されるよう適当な措置をとるものとする。

(空港周辺整備計画)

第九条の三 空港整備法(昭和三十一年法律第八十号)第二条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

と予想されるため、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。

第十八条の見出しを削り、同条第一項中「第三条第三項」を「第三条第二項」に改め、同条を第六十八条とし、第十七条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)

第十八条 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)

第十九条 空港周辺整備機構（以下「機構」という。）は、法人とする。

(数)

第二十条 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)

第二十一条 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)

第二十二条 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)

第二十三条 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、これをもって第三者に対抗することができない。

(民法の準用)

第二十四条 民法（明治二十九年法律第八十九号）第四十四条及び第五十条の規定は、機構について準用する。

第二節 設立

(発起人)

第二十五条 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)

第二十六条 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。

第二十七条 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ない。

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の組織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。

第二十八条 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は、機構の成立の時にあって、それぞれ第三十四条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)

第二十九条 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、第二十一条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)

第三十条 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ならない。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、理事長を輔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 役員任期は、三年とする。ただし、補欠の役員任期は、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、役員となることが出来ない。

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、それぞれの任命に係る役員が前条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、それぞれの任命に係る役員が次の各号の一に該当するとき、その他役員たるに適しないと認めるときは、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。

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、評議員十人以上以内で組織する。

(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。

(役員及び職員の公務員たる性質)

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

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 国債その他の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。これを変更しようとするときも、同様とする。

（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 第一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定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（昭和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、これらの法令を適用する。

第四章 雑則

（騒音防止に関する配慮）

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なつたとき。

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 改正前の第九条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、改正後の第二十二条第二項の規定は、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予算、事業計画及び資金計画については、改正後の第四十七条中「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 利方税法(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)第四十四条第一項第一号、第二号又は第四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

第五百八十六条第二項第二十三号中「第九条第三項」を「第九条第二項」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(昭和三十二年法律第二十六号)の一部を次のように改正する。

第三十四条第二項第二号及び第六十五条の三第一項第二号中「第九条第三項」を「第九条第二項」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。

第二十條第一項第四号中「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。

(空港整備特別会計法の一部改正)

第十条 空港整備特別会計法(昭和四十五年法律第二十五号)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。

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。

第六号中正誤

ベシ 段行 誤

六 一 終り 領海

二 二 九 諸問

三 一 始業

第七号中正誤

ベシ 段行 誤

二 二 五 足し

三 一 八 かは

六 三 終り 構演

二 四 二 乗客

三 七 事

車

正

了解

諸問

仕業

正

足り

しいても

から

講演

乗客

調査

昭和四十九年四月三日印刷

昭和四十九年四月四日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

W