

第七十二回 参議院運輸委員會會議録第十号

昭和四十九年三月二十六日(火曜日)

午前十時九分開会

委員の異動

三月二十三日

辞任

寺下 岩藏君

補欠選任

岩本 政一君

三月二十五日

辞任

小平 芳平君

補欠選任

三木 忠雄君

三月二十六日

辞任

江藤 智君

補欠選任

金井 元彦君

鬼丸 勝之君

寺下 岩藏君

出席者は左のとおり。

委員長

理事

宮崎 正雄君

黒住 忠行君

菅野 儀作君

杉山善太郎君

委員

岩本 政一君

金井 元彦君

木村 睦男君

橘 直治君

寺下 岩藏君

松平 勇雄君

瀬谷 英行君

森中 守義君

阿部 憲一君

三木 忠雄君

中村 利次君

国務大臣

(国務大臣) (環境庁長官)

三木 武夫君

政府委員

運輸大臣 徳永 正利君

経済企画庁総合計画局長 宮崎 仁君

環境庁大気保全局長 春日 齊君

外務省アジア局長 高島 益郎君

運輸大臣官房長 内村 信行君

運輸大臣官房審議官 原田昇左右君

運輸省海運局長 藺村 泰彦君

運輸省鉄道監督局長 秋富 公正君

運輸省自動車局長 中村 大造君

運輸省航空局長 寺井 久美君

運輸省航空局技術部長 中曾 敬君

建設省都市局長 吉田 泰夫君

常任委員会専門員 池部 幸雄君

運輸省海運局参事官 浜田直太郎君

運輸省航空局飛行場部騒音対策課長 棚橋 泰君

運輸省航空局管制保安部長 松本 操君

建設省都市局都市計画課長 野呂田芳成君

日本国有鉄道総裁 藤井松太郎君

日本放送協会副会長 藤根井和夫君

日本放送協会営業総局副総局長 市原 嘉男君

説明員

運輸省海運局参事官 浜田直太郎君

運輸省航空局飛行場部騒音対策課長 棚橋 泰君

運輸省航空局管制保安部長 松本 操君

建設省都市局都市計画課長 野呂田芳成君

日本国有鉄道総裁 藤井松太郎君

日本放送協会副会長 藤根井和夫君

日本放送協会営業総局副総局長 市原 嘉男君

参考人

日本放送協会副会長 藤根井和夫君

日本放送協会営業総局副総局長 市原 嘉男君

本日の会議に付した案件

○参考人の出席要求に関する件

○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)

○派遣委員の報告

○船主相互保険組合法の一部を改正する等の法律案(内閣提出、衆議院送付)

○国有鉄道運賃法及び日本国有鉄道財政再建促進特別措置法の一部を改正する法律の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○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。

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、参考人として日本放送協会の役員の出席を求め、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) 御異議ないと認めます。

なお、その人選等につきましては、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、さよう決定いたします。

○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、派遣委員の報告を聴取いたします。森中君

○森中守義君 派遣報告を申し上げます。

派遣されました委員は、黒住、鬼丸、小柳、小平各委員と私の五人で、三月二十三日、福岡空港周辺における航空機騒音の実情調査を行なっていました。

まず福岡空港長から、空港の概要説明を聴取、次いで、空港周辺における主要な地点の騒音の実態について調査し、最後に、地元関係者から陳情、要望等を聴取してまいりました。

福岡空港は、昭和二十年旧陸軍によって建設された空港で、戦後は米軍により板付空港として使用されてまいりましたが、昭和四十五年返還が決定、四十七年四月一日から運輸省の設置管理をする第二種空港となったのであります。一部米軍、防衛庁の施設が残っておりますが、返還後は、管制、航行援助施設等最新の機器を導入し、民間空港としての機能を十分發揮できるように体制になつておるとのことでありました。現在、滑走路は長さ二千八百メートル、幅六十メートルで、運用時間は二十四時間であり、朝七時から夜の十一時までには終了することになっておる。定期便は国内線で一日百三十五便、国際線で週五十四便、利用客は昨年一年間で約五百万人に達しております。面積は約三百五十ヘクタールで、うち民有地が四割程度あり、空港の運営にあたっては、騒音問題をはじめ、地元住民との調整に十分な配慮を行なつておるとのことでありました。

次に、空港周辺地域の騒音実態調査について申し上げます。

私も一行は、音量測定器を持って、まず箱崎地区の宮松小学に参りました。当小学は、二重窓方式により、空港返還前から防衛庁により防音工事が行なわれており、冷房工事を運輸省が行なうことになっております。DC8が通過しましたので音の強さを測定いたしましたところ、五十七ホンになっておりました。ここで最初に問題とな

りましたのは、これらの工事に対する国庫補助率が七五％になっておりますが、今日の異常な物価情勢に対応して、工事単価の引き上げと工事量の確保のために、抜本的対策が必要ではないかとの問題が提起されたこととあります。この問題は、今回の調査を通じて一貫した問題点として、あとでも申し上げますが、各方面からの要望事項ともなっております。

次に、二又瀬地区に参りました。この地点は、離陸後、高度二百メートルの直下に当たり、実測では、DC8が九十七ホン、ボーイング77で九十六ホンに達し、われわれの聴覚としては、かなり高い騒音としての感を受けました。

次に、麦野地区の板付小学校に参りました。ここでも一応の防音工事が行なわれておりますが、室内は換気方式になっており、今後の冷房工事をどうするかが課題でございます。

次に、大野城市山田地区に参りました。この地区は、第一種地区に隣接したところで、住宅建設等の開発が急速に進められている地区であります。騒音防止対策の見地から見れば、必ずしも好ましい状態ではございませんが、騒音防止法をはじめ現行法体系のもとでは何ら規制の足がかりもなく、今後の重要な課題となっておる地区として注目すべきものと思われれます。

次に、立花寺地区に参りましたが、この地区は、着陸直前、高度五十メートルの地点でDC8の音を実測したところ、百三ホンでありました。その実感はことばでは容易に表現できませんが、非常に強い音で、機体から受ける威圧感も強く、今回の改正案では、第三種地区に指定されることになっております。これらの地区内における騒音対策については、格段の配慮が必要であると痛感いたします。

以上で現地調査を終わり、次に、地元関係者からの陳情の要旨について申し上げます。

- 1、緑地帯その他の緩衝地帯の造成等、知事が策定する空港周辺整備計画の実施について

は、その実施主体の明確化及び財政面の強化を行なわれたい。

2、航空機騒音による障害防止のための事業実施にあたり、地方公共団体の経費負担増にならないよう配慮されたい。

3、住宅の所有者が防音工事をなう場合の助成については、所有者の負担にならないよう配慮されたい。

次に、福岡市からの陳情の趣旨は

- 1、環境庁告示による「航空機騒音に係わる環境基準」の早期達成。
- 2、福岡空港周辺整備機構の早期設立。
- 3、当面、騒音対策事業並びに周辺住民の住家防音補助事業ワクの拡大と早期着工について。

の要望がありました。特に、さきに述べたように、最近の物価上昇により防音工事の国庫補助率七五％、地方二五％となっているが、これが実質五〇％以上の負担となっており、地方財政の現状から抜本的対策を講じてほしいとの強い要望が行なわれました。

次に、大野城市より

- 1、市庁舎の防音工事を騒音防止法の補助対象にしてほしいこと。
- 2、騒音防止補助事業の補助額の大幅引き上げの早期実現に当たってほしい。
- 3、放送受信料減免区域の拡大について。

また、福岡空港地域対策協議会より

- 1、民家防音工事の全額国庫負担による促進について。
- 2、進入表面下の住家の移転については、個別移転は反対であり、全体としてとらえてほしい。また、空港そのものの移転も考えてほしい。
- 3、農耕阻害補償の実現をはかってほしい。

以上の報告を終わりたいと思いますが、福岡空港の立地条件、周辺整備の現状から見れば、国及び関係者の適切にしてすみやかな騒音防止対策が講じられれば、現在の騒音障害を著しく改善できるのではないかと考えられますので、関係者の一層の努力を要望いたして報告を終わります。

港の立地条件、周辺整備の現状から見れば、国及び関係者の適切にしてすみやかな騒音防止対策が講じられれば、現在の騒音障害を著しく改善できるのではないかと考えられますので、関係者の一層の努力を要望いたして報告を終わります。

○委員長(宮崎正雄君) 以上で派遣委員の報告は終了いたしました。

○委員長(宮崎正雄君) それでは、本案に対し質疑のある方は順次御発言を願います。

○森中守義君 大臣、法案に直接関係ありませんが、きのうの夕刻、全交連の代表と会見なされたか。——については八項目にわたる要求が出されたようでありまして、おそらく、これらの要求事項が大臣において処理されるならば、きょう予定していたストライキを回避した、こういう全交連側の趣旨であったように私は聞いておる。会談の内容はどうか、概略御説明願います。

○国務大臣(徳永正利君) きょう市川総評議長、それから安恒代表幹事をはじめ全交連の皆さん、国労、動労の委員長さん方、そのほか私鉄の代表の方等がいらつしやいまして、かねがね私どもは「交通運輸政策要求に関する申入書」というのを前々からちやうだいしておたわけでございます。そしてこれはもう私が代表の方とお目にかかりまして、いろいろな内容にわたって事務的に詰める問題もございまして、そういう面については十分ひとつ私のほうの事務と話し合せて意見を拝聴したいと、特に安全の問題につきましては、これはもう労使というものが一緒になって確保しなさいいかぬのだから、そういう問題については、運輸省としても膨大な予算の裏づけが必要な場合には、これは早急にできぬものもあるけれども、十分ひとつ話し合おうじやないかということでも、事務的にいままでもずっと積み上げてきておたわけでございます。

これは私の考えとしては、安全の問題であるとか、あるいは過疎対策であるとか、そういうものは春闘を目標にお互いが意見の交換と申しませぬが、政策の詰めというんじやなくて、平素からひとつ機会あるごとにそういう話し合いの場を持つて、第一線の皆さんの意見も聞きたいし、また聞かしてもらいたい。全交連の皆さん方も非常にけっこうでございますと、もうそういうふうなお考えなら、私どもも十分そういう点についてお話し合いを進めてまいりたいと、こういうことでございます。きのうの会見は、春闘にあたりましてのお話し合いとは別に、ごあいさつの中では、いろいろいまままで話し合いを積み上げてきて、安全問題あるいはその他の問題についてお話し合いをいただいていることは私どもも非常に多いたし、しかし、きょう参りましたのは、お話し合いの代表からあつたわけでございます。

それにつきまして、一挙に私がすぐ回答することのできない問題等もたくさんございまして、特にスト権等の問題につきましては、これは動労、国労からあつたんでございまして、これは運輸省としていま直ちにどうこうという御返事できる問題ではないというふうなお話とか、それからわれわれは国民の中でも各間におられる層に対して、もう少し政府は手厚い処遇をしてもらわなきゃ困ると、国民春闘といわれるゆえんもここに

あるんだというふうなお話もございまして、これはまあ運輸省でいま直ちにどうこうという御返事もできない問題で、政府としてはできる限りのことをいままでもやってきましたつもりであるというふうな概略大綱的なお話を申し上げまして、まあ個々にわたりましては、それぞれの代表から、たとえばトラックの過積みの問題でございまして、あるいは運転手のターミナルにおける休養施設の問題でございまして、まあそういうふうな要求もございまして、私どもはそういうふうな可能なものはひとつしかるべき機関にしかるべき人

の参加も願つて今後検討を進めていこうというところで、非常に友好裏に話が進んだわけでございますが、ただ大綱のスト権等の問題につきましては、

ものは春闘を目標にお互いが意見の交換と申しませぬが、政策の詰めというんじやなくて、平素からひとつ機会あるごとにそういう話し合いの場を持つて、第一線の皆さんの意見も聞きたいし、また聞かしてもらいたい。全交連の皆さん方も非常にけっこうでございますと、もうそういうふうなお考えなら、私どもも十分そういう点についてお話し合いを進めてまいりたいと、こういうことでございます。きのうの会見は、春闘にあたりましてのお話し合いとは別に、ごあいさつの中では、いろいろいまままで話し合いを積み上げてきて、安全問題あるいはその他の問題についてお話し合いをいただいていることは私どもも非常に多いたし、しかし、きょう参りましたのは、お話し合いの代表からあつたわけでございます。

もそれはごもつともだと思つて、それはもちろん
予算の裏づけが要りますから、そういうようなこ
とは貨物集積センター等においては十分ひとつ今
度は配慮してまいりたい。一ぺんに全部やるとい
うことはどうしていきぬだらうけれども、一つで
も二つでもひとつそういう芽を出したい、そのよ
うに努力しようということでございます。

それから運賃の値上げの問題でございますが、
二年間凍結、これはもう御要望として聞いておき
ますと、私もいまここで直ちにこれに賛意を
表するわけにはまいらぬが、ということござい
ます。

これからのなかなか政策的な重要な問題がから
んでまいるわけでございます。四番目の(1)の国
鉄経営の根本的検討を行なえとか、二年間凍結し
ろということでございますとか、国と地方の政策
措置によつて公共輸送を確保しろという、これは
運賃の値上げを二年間凍結せよという、これは
いますから、なかなかこれは問題点があると、考
えさしてもらいたい。それから「公共交通機関に
対する諸税は減免または廃止すること。これも運
輸省だけでどうこうできる問題じゃないからとい
う、第四項についてはそういう話がなされたわけ
でございます。

第五項の、「航空、鉄道、道路、港湾、海運の安
全・公害対策を確立」これもここに書いてござい
ますのは、「被害者の救済と生活擁護、公立救急病
院の拡充」、これは異論のないことでございますし
て、これはできるだけ運輸省としてはそういう方
向に厚生省と各省市と連絡をとっていきたい。そ
れから「安全・公害対策」と、こういうものは、
これはもう労使を超越して協調してやらなければ
ならないことでございますから、十分そういう点
には意見も述べてもらいたいし、私もどうもでき
るだけの努力をしたいということでございます。

それからスト権の回復につきましては、これは
運輸省だけの問題でもございませぬし、内閣全体
でいま検討中だから、ひとつここで回答は待つて
もらいたいということでございます。

それから「交通委員会を設置し、交通全般の改
善を図ること」ということでございますが、これ
は交通委員会というような名前ではございませぬ
けれども、各陸運局を単位に、そういうような大
衆の意見を聞く機関がございませぬ。それによつて
現に聞いてもおるし、また消費者の代表でござい
ますとか、あるいは勤労者の代表でございませぬ
という方が入つていらつしやるわけです。こういう
ものをひとつさらに皆さん方の意見の聞かれるよ
うな、また多くの方々の意見が結果としてよりよい
行政ができるようなひとつ努力はいたしましよ
うということにいたしました。

それから八番目の修学旅行、生徒の通学費、義
務教育児童の通学費、これを全部国庫で負担せよ
ということでございますが、これは予算の伴うこ
とでもございませぬし、いろいろな考え方もあるこ
とでもございませぬから、私も一存ではいかぬが皆
さん方の御意見は御意見として承つておくとい
うことで、全くすれ違つたというのは、スト権の問
題でございませぬと、あるいは税制の問題は、こ
れはまあすれ違ひというよりも私自身の当事者能
力というか、直接お答えできないわけござい
まして、八番目の全額国庫負担で修学旅行をやれ
というようなことは、これは将来の問題として検
討してもらいたいということ、全くすれ違ひ
というものはまあスト権の問題、それから二年間の
公共料金の凍結というようなものは、私のほうと
してはお申し入れの筋合ひとしては十分よくわか
りますと、が、ここで早急に回答できぬというこ
とを申し上げたわけでございますし、しかし、ま
あ申し入れられたほうから見れば、すれ違ひとい
うふうにお受け取りになつたんじゃないかと、か
ように考へているわけでございます。内容をこま
かく申し上げますと、そういうことでございます。

私の専決でやれる問題については、一応話し合
はかみ合つたというふうには考へております。
○森中守義君 まあ、この内容を私も見まし
て、おおむね国会の中で運輸政策についての議論
をした内容が大半を占めるわけです。そうなつて

みれば、そのいずれもがきわめて当を得た要求で
あらう。ただし大臣の言われるように、その一点
については当事者能力外であり、一点については
にわかに回答するにはあまりにも問題が大き過ぎ
る、こういうことのようなのですが、これはきのうの
最終の場面がどういうものであつたかよくわかり
ませんけれども、おそらくは四月の中旬にもう一
回ストライキを予定されておるようです。そうな
らば、きのうの会談が新聞ではもの別れと、こう
なつておりますが、あと重ねて会見の申し入れが
あるのではないかと、こうも思う。ただこれもこれ
も長年委員会の中でも議論をしてきた内容であり
ながら、依然として解決の方向に向かわない。そ
れがこの種団体との会談によつて、にわかには局
面が展開をされるというふうにも思ひませぬけれ
ども、しかし方向としては、こういう方向に行きたい、
ああいう方向に行きたい、ことに財政当局との関
係にある事案もだいたいふ中にあるわけです。しかし、
こゝは次の機会までに、どういうままとまつたもの
を提示するかということ、私は当然大臣として
考へられる性質のものではないかと思つて、これか
ら約二週間あまり、そういう時期的なものを測定
してみれば、一応いま大臣が個別的にきのうの会
談の内容を解説をされましたけれども、いさ少し
内容に入つたものをまとめて回答として提示する
お考えはありますか。

○国務大臣(徳永正利君) きのうの最後のお話で
は、四月の中旬を目途に、われわれはもう一ぺん
ストライキを予定しているのだと、で、その中に
はひとつ運輸交通の問題も含めて回答してもらい
たいということ、労働大臣によく言つてあるか
ら、まあそのつもりでひとつ検討してもらいたい
と、こういうことでございます。したがうござい
まして、私も決してないがしろにするつもりはござ
いませぬ。しかし、そういう前向きにできるだ
けの、特に安全、公害という問題については、私
どもはいかなるものにも安全問題は優先してやる
べきことでございますから、これはもう申し入れ
られるまでもなく、ひとつきのうの各代表の方々

も、まず第一におつしやることは、みんな安全の
問題なんです。一番の大眼目については、ひとつ
大いに一線の皆さん方の御意見も聞き、また予算
の裏づけもできるだけとつて労使協調して大いに
やりたいというようなこと等も話し合ひまして、
新聞の会見の最後の声明、どういうことをお出し
になつたか、まだ見ておりませぬけれども、全然
行き違ひになつたような話というものは、少なく
とも私は印象は受けておりませぬ。
しかし、いま御指摘のように、それぞれの問題
について、具体的なものはまだいまからも事務的
に詰めましよう、向こうも言われるし、私のほ
うも言つておりますから、ただ私が大まかなこと
を言うのじゃなくて、これはどのぐらいの予算が
かかるのだ、これにはどういう指標があるのだと
いうようなことを、いま審議官のところ、それ
ぞれの代表の皆さん方と話し合つておりますか
ら、それを結果をまとめて提出するようになるの
か、あるいはその間のことにつきましては、十分
また全交運の皆さん方とも御連絡をとりまして、
行き違ひのないような措置をとつてまいりたい
と、かように考へております。

○森中守義君 大臣のお話を承つておりますと、
少なくともこれらの要求については、二点を除い
ては否定すべきものではない、肯定すべきもので
ある。ただそれが時間的に直ちにというものである
のか、しばらく時間がかかるというものである
のか、その辺の問題はあるにいたしまして、ま
あやはり言われているすべての項目については妥
当性がある、こういったように大臣は受け取りな
がら、来月予定される以前に何らかの方向づけだ
けはしたい、こういうふうな理解しておつていい
ものでしょうか、最後のお話ではそういうふう
に聞こえましたが、どうなんでしょうか。
○国務大臣(徳永正利君) やはり代表の方々の一
番の大眼目としておられるのは第四項の問題です
ね。それから第六項の問題、あるいは第八項の問
題、こういうような問題が非常に大きく背景にあ
るようでございますし、その他の問題につきまし

ては、先ほども申し上げましたように、たとえ私鉄の皆さん方とはどういふ問題を話し合おうかというふうなこと、審議官のところではそれぞれ日にちをきめて会いまして話を詰めておられますから、その結果をまとめてよく政府部内でも、労働大臣とお話することになりますか、あるいはどういふふうな時点にどういふふうな回答をするかということ等につきまして、そのないよういかに、全交通の代表の方々とごつきばらんに話し合いをしまして、いいことはどうしてもやっつけなければならぬこととごいいますから、春闘だからどういふふうな点のじやなくて、これは平生からやらなければいかぬことで、私もそう言っています。だから全交通の皆さん方もそれはそのとおりだと、だからひとつ今後も機会あることに、また機会をつくって十分話し合っていることと申し上げておられますから、その次のストを前段にどういふ回答をどういふ文書でやるか等につきまして、いまのところまだ考えておられませんけれども、これも十分そのないようい、御相談して、こういうものをひとつお示ししたいということとを事前によく話し合いをしてやっていますまいらうと、かように考えております。

○森中守義君 どうも答弁がうま過ぎて土俵の外に出されそうですな。いま大臣の言われる四、六、八が中心だという認識はちよつとこれはおかしいですよ。重点要求はこれだけだ、付属物はこれだけだということを出されたものじやない。いずれも大臣が言われるように、きわめて喫緊なものであり、非常に重要なものを私は持っていると思ふ。ですから、なるほど四及び六、八というものが非常に社会的に重要なファクターを持つものであることは私もわかります。けれども、認識のしかたとしては、八項目全部を重要なものだという認識してもらわないと困るのじやないでしょうか。それとこれからの話し合いが目下審議官のところまで詰めているということではなくて、要求それ自体についてその妥当性があるのかないのか、その認識をどうされるかと私は聞いている。

その認識の上に立つて、次のストライキの前段に与うべき回答というものが間に合うのか間に合わないのかということになるわけですが、まずひとつ妥当性をお認めになるのならないのか、それを聞かしてくれませんか。ただ話し合いをやっているやつては、どうもやっぱり要求自体に對して大臣の認識が理解できない。

○國務大臣(徳永正利君) 私が申し上げましたのは、四、六、八が行き違ひになつたということとを申し上げて、今度のストの大きな項目というのは、四項目にしばられておるようございまして、その中に六項目のスト権というのが一番大きく、何といつても浮き出ているわけでございますから、そういう意味合いで、それから公共料金の凍結というふうなものの中に大きく出ているものですか、そういうもので—そのほかの問題につきましても、言われることもよくわかるわけでございます。ただ予算の裏づけとか、あるいは技術的な面まで急にやれないとか、いろいろな面がございますから、そういうふうな点については、なぜそれがどういふふうにいかにかぬか、ただそれ違ひになつて、出したから文書で回答するというふうなことじやなくて、よく納得された上で、こういうふうな回答がしたい、だから妥当性のあるものがあると思ふ。非常に多くあると思ふんです。で、そういう点については事務的に詰め合つて間違ひのないよう、行き違ひにならぬような方法をどういふこととございまして、おっしゃるようい、妥当性があるのかないのかという、一発で返事をしろとおっしゃるならば、多くの問題が妥当性を持っているというふうなことでございまして。

○森中守義君 きわめて明快でけつこうです。妥当性がありますね。そうならばあとどういふ回答をするのか、どういふ時期にどういふ方向づけをして実施をするかという、いわばこういう方法論になるわけですが、どういふんでございませう。さつき申し上げますように、おそらく来月の中旬予定されるストライキの前段に非常に短兵急な詰

め方でもこれはまずいと思ひますが、妥当性をお認めになるならば、それにふさわしいような回答というものは、たとえそれが概念の域を出なくても、抽象的な表現であつたにしても一応出せるんではないですか。これはひとつ明言できるような気がしますね。たとえば、一の項目については五十年程度までとか、五十一年度までという日限を切れる問題もありましようし、あるいは検討したいという回答もあるでしようし、その辺のことは、これこそ詰める経過の中でおおむねはっきりしてくると思ふ。で、そういうものを緩急の内容を包摂しながら、前段に回答をお出しになりますか。

○政府委員(原田昇左右君) 大臣の先ほど申し上げた点をまず補足する意味で、私から若干技術関係を御答弁させていただきます。ただいま組合側とやっておりますのは五つの分科会を設けて、この組合側の御提案がなかなか専門分野にもわたるものでございまして、五つの分科会を設けて検討を行なつております。すなわち総合と、地方交通、都市交通、物流、安全公害、まあ各分科会で一回ないし二回ぐらいは検討が進められておる段階でございます。なお、その検討に際しまして、私どもはこれをストに結びつけるというふうなことでなくて、まじめに検討する以上、非常に簡単に結論の出るものもあるでしよう、相当時間がかかるものもあるでしよう。つまりその内容によつてできるだけ御意見は取り入れたいという観点から詰めをやりましよう。したがつて、いつまでに回答がなければストだというふうなことでなく、お互いに交通をよくするという立場においては変わりございませぬので、そういう観点から誠意をもってお互いに話し合いをしていこうじやないですかと、こういうことで検討が行なわれておるといふこととでございます。

○國務大臣(徳永正利君) 端的にお答えいたしました。回答がどういふふうになりますか、これもこういう回答をしますよというのをごつきばらんに話しまして、事前によく話を詰めて、そうし

て、私は回答のできるものはしようと思ひます。それから、それがいつの時期に出したのがいいか。向こうのほうでも、ストの前にこれを出さなければストを打つぞとかいふふうなお考えでもないようございまして、その辺はごつきばらんに話し合つて、何かこういふことを隔てて話をするよなことをせめて、十分話し合つて解決の方向に努力しよう、こういうことで、もう内容等につきましては、きわめて私は順調な話し合いが続いておるといふふうなことで、今後も続けていきたいと思つております。また、こういう回答を次に打つストの前に、これに對して全面的に回答をよこせと言われることがあれば、できるだけそれに沿つた努力をしたと思つております。その内容等についてはいろいろ話し合いの結果、こういうことしか書けぬぞと、こういうことしか言えぬぞというふうなことも全部出してしまふと、このぐらゐまで腹を割つて話し合つてい

○森中守義君 審議官、さつきお示しになつた五つの分科会というものは、これは相手方の代表も含まれたという、そういう内容になつてゐるんですか。

○政府委員(原田昇左右君) 各分科会には本省の課長クラスと、組合側は大体各担当部長といひます。政策担当の部長さんクラスですか、大体中央委員のメンバーが多いようございまして、ほんとういふ方々がひざを突き合はせて、ほんとうにぎつぱらに何とかみんんでよくしようじやないかということと、きわめて友好裏に話し合いをしておるといふのが現状でございます。

○森中守義君 これは大臣、この場限りで終わる内容のものでありませんか。やはり当事者間の話し合いというものを私も非常に注目する。同時にまた、内容それ自体が委員会にもきわめて深い関係を持つております。これから随時この種の問題にも委員会と言及することになりますけれども、いわばあげられた八項目というものは、いづれいままの交通政策にどういふ改善を必要とする事項である。またそのことが国民の足を守る

という意味で、きわめて重要な問題でもあるようです。すなわち、ひとつ大臣のさつきのお話のように、関係の首脳部を動員して、できるだけ早くまとめてもらいますように、また大臣が言われるように、こういうことが満たされるか満たされないかでストライキをやるやらないという、そういうぎりぎりのものであるとも、私も実は考えておりませんけれども、しかし、やっぱりこういう一つの転機というものが必要ですから、こういう転機をうまくいぐあいにとらえてもらって政策転換ができるように、一そうの努力を強く要望しておきたいと思

います。

○國務大臣(徳永正利君) 確かに承りました。私は代表の方々と、何かしかつめらしゅういろいろな話をして、理屈を言い合っても始まらぬから、できるものはできる、できぬものはできぬ、あんな方だつてわかつてるんだらうし、すぐ、すぐですよ、だからひとつ上着を脱いで十分話し合おうじやないかと、皆さん方もそれはそれでなければいかぬと、何か、つい立ての外で話をしていろいろなことじやなくて、それは非常にけっこうなことだからということで、非常な好雰囲気裏に話は進んでいると思っております。また今後そういうようなことで、特に安全の問題でございまして、かというような問題は、これはもう労使どころじやなくて、国民あげての問題でございまして、十分いまのお話のように、ただこれでストをすぐ打たれるというのは非常に私どもとしてもつらいことではございますが、まあそれはそれといたしまして、いまの御趣旨のことは、十分拝聴して今後やつてまいりたいと思ひます。

○森中守義君 ちょうどいま御承知のように、この委員会で航空機騒音防止法という改正案を審議中なんです。これに関連しまして、せんだつて福岡に参つたときにも、地元でNHKの受信対策に對するいろいろな要望がありました。ついでに、確かに電波が正当に発射されるが航空機によつて切られておる。こういう問題がずいぶん以前から発生をして、その後減免措置等がとられておる

ようですが、その後どういふような状況になつておりますか。ひとつ概略的に御説明願ひたい。

○参考人(藤根井和夫君) 御質問の趣旨は、航空関係についての処置でございまして。

○森中守義君 そうです。

○参考人(藤根井和夫君) これにつきましては、私どもとして、この航空障害については全体としていふならば音源があるかと思ふんですが、特に基本的には音源に対してどう処置するか。それからそのほか、実際に地上で電波を受けられない、この問題に対してどう処置するかということ、いろいろ基本的な問題あるかと思ひますが、この音源に對する措置といつたものについては私どもの力の範囲外でございまして、実際に私ども電波を発射しても、具体的に受けられないといつたことの中で、実際に受信機サイドの問題としてどうこれを解決していくかという基本問題について、私どもでいろいろと研究、対策をとつてきているわけでございまして、まあ何と申しましても、このことは非常にむずかしい問題でございまして、私ども技術研究所その他で、実際にその電波の、どういふふうに障害を除去するかという研究も進めてまいりまして、数年前には音を遮断するためのモデルハウスをつつてこれを展示したり、あるいはヘッドホーンをつけて騒音が聞こえないような形にするとか、あるいはアンテナにつくましてもそういった、これは主として見る関係の、絵の関係でございまして、どういったふうにしたら一番見えるか、その後アンテナについても高度なアンテナもできてまいりまして、私ども具体的に開発しましたものを、これも飛行場周辺の聴視者の方々にいろいろおすすめてかかなりの効果をあげているようでありまして、技術的にはそういった面でいろいろ研究も、また受信者の便宜をはかるといふ形をとつております。

そのほか受信料の関係につきましては、これは当初からいろいろなきさつがございまして、当初はNHKも一部免除の、免除といひますが、助成の負担をいたしておりますが、その後四十八

年からは国の負担におきまして防止協会を通じまして聴視者にお返しする。ただ実際の交付事務につきましてはNHKがかわつて実施をいたしておるといふのが現状でございまして、カラーにつきましては二百三十二円、普通につきましては百五十七円のところでございますが、これにつきましてはそれだけの免除を、免除といひますか助成をいたしているというのが現状でございまして。

○森中守義君 四十三年の十月、航空公害防止協会、こういうものができて、これから受信料の二分の一を助成を受けているということのようですね。これはどういふ意味でしょうか。NHKは二分の一に減免をしたのではない、全額もらつてい

る。二分の一を防止協会が助成をするという、こういう方式なんでしょうか。それとも受信契約の中で二分の一しかもらわぬ、その二分の一を防止協会が渡しているという解釈をすべきですか。どつちですか。

○参考人(藤根井和夫君) 当初四十三年におきましては、受信料を減免しているということではございませぬ。受信料はいたしておるわけでございまして、その中で一部を聴視者にお返ししているということでございます。その方法としましては、NHKが、当時の金額でございまして、月半額、百五十円でございまして、NHKは月七十五円、それから航空会社のほうが同じく月七十五円を防止協会にお渡ししまして、防止協会から周辺の聴視者にお返ししているという形をとつて、そういう形でございます。

○森中守義君 ちよつと実務的なことがわからぬ。百五十円のうち七十五円を契約者からNHKは取る、こういうことですね。残り七十五円は防止協会からNHKがもらつて、それを契約者に返しているということですか。ちよつと操作が入り込んでしまつてよくわからない。

○参考人(藤根井和夫君) 実際の事務といたしまして、ほんとうは全額いただいて、そしてそれを……

○森中守義君 協会で全額もらう、百五十円ね。

○参考人(藤根井和夫君) もらつて、それからあらためて一部をお返しするという形をとつておるわけでございまして。それを実際の事務としましては、当初からNHKは受信者から差し引いた額だけいただいて、それについて防止協会を通じましてNHKがお返ししたくという形をとつております。これは実際上の事務上の問題でございまして、基本的な考え方はあくまで全部いただいて、あらためてお返しする。それがただ、手続上そういうことになつておるのでございまして。

○森中守義君 そうすると、七十五円は契約者からNHKがもらう、七十五円は防止協会からNHKがまたもらう、こういうやり方ですか。もうちよつと端的に言えば、もらつた、返したという言い方になると、どうも実務的なことがこんがらがつちまつてわからない。

○参考人(藤根井和夫君) 委員長、ちよつと運輸省のほうに説明してもらひます。

○説明員(棚橋泰君) 順序を経て歴史的にお話を申し上げますと、当初、昭和四十六年まではNHKから当初にお話のございましたように、受信料は全額いただく。しかし、その半分をお返しすると、こういう形で行なわれまして、その半分をお返しする額をNHKで、それから残りの半分を各航空会社からいわば自発的なお金を集めまして、そうして聴視者にお返しをするという形でスタートをいたしました。そしてその事務をNHKに委託をいたしました。したがしまして、いま御説明のございましたように、形式的には全額いただいて半分お返しするという事務を瞬間的に行ないまして、現実には半額徴収で済むと、こういう徴収方法をNHKでおやりになつたわけでございまして。その後四十七年からは、これは航空会社からいわば義援金のような形で集めますのは非常に不明朗である。したがつて、それは着陸料の中に含めて国が徴収して負担すべきではないかということになりまして、先ほどの半分お返しする額の方に、国がこれを着陸料に含めて徴収するという形にいたしました。これを公害防止

協会に補助する、こういう形でNHKは先ほどのその瞬間的な徴収手続だけを契約でおやりをいただく。したがって、現在行なっております形といたしましては、NHKは全額の徴収をおやりになりまして、同時に半額をお返しするといふ手続を集金の方が同時におやりになる。したがって結果的には半額の徴収である。その実績を全部まとめまして、これを航空公害防止協会のほうに請求書を出される。それに従って航空公害防止協会が事実上半額に当たる額をNHKに納付する。その納付した額に見合う分を国が航空公害防止協会に補助金として支払う、かような形になっております。

もうちょっと複雑でございますのは、その公害防止協会に支給いたします国の補助金は全額国からでございます。半額が国、残りの半額は地方公共団体が航空機燃料費と税の中から支払う、こういうことになっております。したがって、国が四分の一、地方公共団体が四分の一、かようなしかたで公害防止協会に補助金を国で交付をいたしております。そしてその交付を受けた補助金に見合う額を公害防止協会がNHKにお支払いになる、このような手続でございます。

○森中守義君 一応わかりました。そうしますと、免除としないで助成というよな言い方をしているようですね。これはそうなる、たしか放送法あるいは電波法どちらかの条項にあったと思いますが、契約者から受信料を取らねばならぬというふうな実はたてまえがあつたと思ふ。それと、いまの助成によって二分の一をNHKがもらっている、実害はほとんどないわけだけれどもね。そういう放送法もしくは電波法上の受信契約の関係はどうなりますか、もう少し正確に説明してもらいましょう。

○参考人(藤根井和夫君) このことは受信契約の問題とは直接は関係ございません。受信契約でございますのは免除規定がございまして、聴視者から徴収する月額は国会で予算のときに定められるわけでございますが、それは三十二条の二項の規

定によりましてあらかじめ郵政大臣の認可を受けた基準で免除するというもので、この助成はそれとは直接の関係はございません。

○森中守義君 そういう意味でなくて、免除ならば確かに放送法あるいは電波法上の規定によらねばならぬだろうけれども、ここで助成といっているんでしよう、助成措置なんだね、この場合には、それが受信契約の場合に、当然受信者との契約が成立した以上NHKは取らねばいかぬわけだ、受信者から取らないで、契約者から取らないで、他からの助成ということとは法体系上どういふ関係を持つのか、こう聞いていますよ。

○参考人(藤根井和夫君) NHKといたしましては、契約上は先ほど申しました免除とかその他のことで差し引いているわけではございませんので、そのままの形で契約は実行しているわけでございます。そして、それは全く違った形で助成を受けているわけでございますから、それは全く別のものだとおもうに考えております。

○森中守義君 ちょっとかみ合わないね。私が言っているのは、電波法あるいは放送法上は受信契約が成立した場合、いいですか、契約者からNHKは料金を取らねばならない、もらわねばならぬ、こうなっているんでしよう。だから放送法もしくは電波法の中に、受信料の契約上助成という条項はないはずだ、助成というのは契約上これはないはずだから、法体系にない措置をどうしてとるのかとこう言っている。むしろ私が言うのは半分は減額をする、これはちゃんと放送法で許容されている。そういう措置をとるべきではないのかと、こういう意味ですよ。契約が成立したならば、契約者から電波の対価は取るべきであつて、助成措置によってNHKは実害のないように、その額を取るといふのは法律上ないんじゃないですか、それが問題だと言っている。

○参考人(藤根井和夫君) ちょっと私もおっしゃる趣旨がはつきりのみ込めませんが、NHKといたしましては契約をして全額もらっているわけでございます。それのうちの半額を国のほうから受信者

にお返ししているという手続をNHKがやっているということでございます。NHKが半額お返ししている分については、NHKの予算をとるとか、そういう形のものではございません。

○森中守義君 ちょっと実務的な扱いが、もう少し私も頭を整理しないとわからぬけれども、契約が成立すれば契約者から対価は取るんでしよう、これがたてまえだ。そうでなくて、契約者以外のものの助成ということが放送法上規定がありますとか、こう聞いているんですよ。それがなにかかわらず、契約者以外のものの助成によってNHKは収入を得るといふことは法律上はおかしいんじゃないかと、こういう意味ですがね。

○説明員(棚橋泰君) 私の説明が至らなかつたので、いささか混乱したのかも知れませんが、私からも一度御説明を申し上げますと、先生おっしゃるように、その点がなかなかわかりにくいことは事実でございます。非常にむずかしい関係がいたしますけれども、実際はこういうことでございます。NHKは受信者とは一〇〇%のただけだ、という契約をお結びになるわけでございます。ただし公害防止協会がその一〇〇%の契約をお結びになった方に対して半分だけ、補助金といひますか何と申しますか、そういう形で契約者自体にお金を支給すると、その事務をNHKが代行していただいております、わかりやすく申しますと、まことにあれでございますが、先生が聴視者でいらつしやいまして、私が公害防止協会だといひますと、こちらのNHKと先生との間には一〇〇%の契約が結ばれるわけでございます。そこでNHKの徴収の方がいらつしやいますときに、私のほうからこのNHKのほうに半分のお金をたとえは持つていつていただいて、私から先生にその半分の分を差し上げる、その事務をこのNHKに代行していただいております、こういう契約関係になっております。したがって、NHK自体の減免でもございませぬし、公害防止協会はNHK自体に補助金みたいな形で出しているわけではない。

公害防止協会はそれぞれ個々の先生なり、そういう聴視者の方に公害防止協会が半分は相当する額を出すと、その事務をたままかNHKの徴収の方が行つていただくときに、契約でお願いをいたしまして、瞬間的に操作をしていただきますから、まさに見たところは、先生の側から見るといかにNHKの聴視料が半分になったというような感じがするわけでございますけれども、実態はいまのような関係になっていまして、こういうことにならなければならない。

○森中守義君 これは事態が事態であり、背景が背景だから、あえてそのことを不当だと私は言っているわけじゃない。ですから、いま整理されたようなことで一応理解はするけれども、少し内容として進めてみたいのは、こういう騒音公害が発生をし電波障害が出た、そこでいまのような措置がとられたんだが、NHKは実害がない、所定の金額は全部もらっているわけだからね。そのことでのいひのか悪いのかという問題が一つ出てくる。といひますのは、確かに良質の電波を広くあまねく受信者に提供しなければならぬと、こういつているわけですね。だから契約者の側に立ちますと、ちらちらしてよく見えないうと、電波が切れるからこれはテレビは半分の値打ちしかないんじゃないかと、半分出せばけつこうだといふ、そういう意味で聴視者はいるわけじゃないわけですね。どうでしょう、それは。だから、そうなれば収益上NHKは実害をこうむらぬから、良質電波の提供ということにあまり気を使わなくても、取入さ減らなければ実際の映像がどうであろうとそれはかまわないうと姿勢なのか。あるいは収益それ自体には関係ないけれども、やはり正しい電波を正しく届けねばならぬといふ、つまり技術革新、技術開発といふものをやっているのかどうなのかといふのが、きょう私はわざわざ来てもらった本旨なんですよ、意味合いはね。

そこで、私まだ十分目を通していませんが、この問題が発生して以来、放送技術研究所あたりで、こういう電波障害を除去するために、収益の問題とは別な次元から、正しく電波を提供する、つま

り公共放送NHKの使命をどういう障害があつてもこれをあえて克服していくという、そういう努力が行なわれているかどうか、かなりの年限が経過していますが、一向に改善されたようないない。しかも先年あたりはNHK独自で放送衛星を上げるだけの能力を持っている、あるいは資力を持っている、そのことが難視聴地域の解消のために役に立つんだということを首脳部が公言をしたことがありますね。そのくらい今日のNHKの放送上権威あるものであるならば、まああえて私はこの程度と申し上げるだけども、こういう航空機による電波障害などはNHKが相当力を入れるなら克服できるんじゃないか、こう思うんですが、どの程度力を入れてそういう問題を克服しようという姿勢を持っておられますか。私は残念ながらそういう姿勢はない。ただ収益があるから、むしろNHKは被害者の立場なんだと、こういうわけで、被害者意識が強過ぎて、良質電波の提供、障害の克服ということに何がしの努力をしたのか、それをひとつ具体的に示してもらいましょ。

○参考人(藤根井和夫君) 最初に御指摘の、NHKは、実際にそういう障害があるんだから、良質の電波を送る努力をしないでもいいんじゃないかというふうな考えを持っているんじゃないかという事については、それはそんなことはございませぬ。あくまで私どもは放送法に規定されているとおり良質の電波をお届けするというたてまえを貫いております。また受ける側についても、まあ送りっぱなしではどうでもいいというふうな考えは絶対持っておりませぬ。それはやはり最良の状態を受けられるように、そういうふうな努力を全力をあげてやってきておるわけでございます。

ただ最近の社会の変化によりまして、私どもがよい電波を送りましても、それが中間的な人為的な障害によりましてなかなかうまくお届けできない。またその範囲も非常にまあ航空障害ばかりじゃなくて、基地についても鉄道についてもいろ

いろな問題を生じております。ですから、そういったことについては私どもも、これは郵政省の指導方針に基づきまして原因者責任主義というたてまえではございませぬが、と同時に、私どもは放送法にも受信改善についての相談業務というものも設けるような規定もございませぬので、そういうたものを通じて積極的に聴視者の便宜をはかるといふたてまえをとっております。まあ研究開発につきましても、これは私どもは、いろいろ御指摘でございますが、これもずっと全力をあげてこの技術的な解決をはかるための努力をいたしております。ただ非常に社会の変化がますます問題をむずかしくしておりますので、なかなかそれに追いつけないという面はございませぬけど、これまで対策としてましては、まあ技術的にいろいろ問題は数項目ありますが、事務的にまたお答え申し上げます。研究開発につきましても、まあ研究開発につきましても、そのほか都市難視、新幹線問題その他を通じまして、いろいろな技術的な努力をいたしております。来年度の予算につきましても、難視改善をはじめとしまして、これに直接、間接に関係のある予算につきましては技術研究所のほうでも四〇%近くの予算を組んで、そのための努力をしましておるわけでございます。また放送衛星につきましても、一つは私ども申し上げているとおり、まあ教育用の問題もありますけれども、難視解消についてはかなり決定的な影響を持つわけでございますので、これについての研究もその面から進めておるといふことでございます。

○森中守義君 いま私が持ち合わせている資料では、四十六年の十二月から調査の実施態勢に入つた。それで予算が九百万、これをNHKと防衛協会が折半をしていて、こういう資料を私は持つておりますが、いままでも、それならば、この事態の解消に調査研究あるいは開発に投入してきた方式、経費、どういふことになっておりますか。

○参考人(藤根井和夫君) ちよっと、いま事務的

に年度別のあれは申し上げますが、いま先生のおっしゃった数字というのは、先ほど私が申し上げました、実際に周辺における、受ける側のいろんな障害を除去するために、航空公害防止協会との共同で、いろんなそのための対策をとつた、技術的な実験、その他の経費でございまして、実際に遮音するモデルハウスをつくりたり、あるいはヘッドホンとか、あるいはアンテナの関係とか、そういうものだけのお金でございます。

○森中守義君 ですから、それに限らないで、この関係に投入してきた予算、それから開発の機構というのか組織というのか、その形態はどういふものであるのか。共同開発をやつたのか、NHK単独でやつたのか。

○参考人(藤根井和夫君) いま年度別の予算はございませぬけれども、先ほど申し上げましたいろいろな障害防止の開発を含めまして、いままでも研究所で基本的な開発——先ほど申し上げましたような個々の項目いろいろございませぬけれども、そういうものもこれと関連がございませぬので、そういうものを合わせまして、まあおよそ一億程度の費用を投じてこのための研究をいたしております。

○森中守義君 一億とは単年度か、いままでの累計ですか。

○参考人(藤根井和夫君) 四十六、七年度でございます。

○森中守義君 四十六、四十七で一億ね。いま累計すれば幾らになりますか。四十八があるしね。ことしも組んでいるでしょう。そういうのを累計したら幾らになりますか。

○参考人(藤根井和夫君) 累計して四十六年から一億というところでございませぬ。

○森中守義君 いま言われたのは、四十六年、四十七年で一億だと、こう言われた。四十八があるわけですね。それと、きょう通信委員会でもやられているわけですね。四十九年度にも幾らかつけているんですか。したがって、六、七、八、九、四カ年合わせて幾らになりますか。

○参考人(藤根井和夫君) 先ほど申し上げましたように、この大阪空港周辺に対する投入した費用につきましては、先ほど申し上げたとおりでありませぬが、そのほかのものを含めまして四十六、七年度に一億ということをし申し上げたわけでございます。技術研究所あるいはその他のところでいろいろ研究とか調査をやっておりますから、そういうものを抜き出してここで幾らというふうにいまして資料は持つておりませぬ。

○森中守義君 ちよっとこれは、通信委員会をきょうやっていると気の毒ですが、午後もう一回——大阪だけじゃないんです。羽田もあれば千歳もある、福岡もある。全国的にやはりこういう関係があるし、いま趨勢としては、非常に気の毒だけれども、契約者がどうしてもこういう、まああえて私は減免の対象と言いますよ、実際減免なしだから。減免の対象に漸増の方向にあるわけだ。そこで今日のように、航空機の離発着がだんだんふえてくれば少なからず得られない、ふえていく。こういう実は予測を立てざるを得ない、ふえていく。四十六、四十七で一億。NHKの予算は一千二百億。その中の、単年でなくて二年度にわたつて一億というならば、一千二百億の五千万。話になるような金額であるかどうか。これは問題ですよ。だから私は、投入された予算によつて事業実績の内容を評価しようと思ひませぬ。けれども一応の評価の基準にはなるでしょうね。そういう観点から見るならば、さつきから申し上げるように、良質の映像を正しく提供できるかどうか。広くまあねという放送法の精神にかなうものかどうか。公共放送の精神にかなっているかどうか。しいて言うならば、NHKにはじくじたるものがあると思ひますね。これは整理して、午後もう一回出直してください。

それと運輸大臣、これは郵政大臣も非常に心痛している問題ですがね、防衛庁がやっぱり同じような関係がある。しかし、いままでの状況を見ると、やり方としては防衛庁のほうが一歩進んでお

○参考人(藤根井和夫君) 先ほど申し上げましたように、この大阪空港周辺に対する投入した費用につきましては、先ほど申し上げたとおりでありませぬが、そのほかのものを含めまして四十六、七年度に一億ということをし申し上げたわけでございます。技術研究所あるいはその他のところでいろいろ研究とか調査をやっておりますから、そういうものを抜き出してここで幾らというふうにいまして資料は持つておりませぬ。

○森中守義君 ちよっとこれは、通信委員会をきょうやっていると気の毒ですが、午後もう一回——大阪だけじゃないんです。羽田もあれば千歳もある、福岡もある。全国的にやはりこういう関係があるし、いま趨勢としては、非常に気の毒だけれども、契約者がどうしてもこういう、まああえて私は減免の対象と言いますよ、実際減免なしだから。減免の対象に漸増の方向にあるわけだ。そこで今日のように、航空機の離発着がだんだんふえてくれば少なからず得られない、ふえていく。こういう実は予測を立てざるを得ない、ふえていく。四十六、四十七で一億。NHKの予算は一千二百億。その中の、単年でなくて二年度にわたつて一億というならば、一千二百億の五千万。話になるような金額であるかどうか。これは問題ですよ。だから私は、投入された予算によつて事業実績の内容を評価しようと思ひませぬ。けれども一応の評価の基準にはなるでしょうね。そういう観点から見るならば、さつきから申し上げるように、良質の映像を正しく提供できるかどうか。広くまあねという放送法の精神にかなうものかどうか。公共放送の精神にかなっているかどうか。しいて言うならば、NHKにはじくじたるものがあると思ひますね。これは整理して、午後もう一回出直してください。

それと運輸大臣、これは郵政大臣も非常に心痛している問題ですがね、防衛庁がやっぱり同じような関係がある。しかし、いままでの状況を見ると、やり方としては防衛庁のほうが一歩進んでお

ただきたい。

○参考人(藤根井和夫君) 承知しました。午後までにすぐというわけには、各地の状況を集めますのでちょっと時間がかかります。よろしゅうございますか。

○森中守義君 ええ、できるだけ早い機会に。

運輸大臣と、三木長官にそれぞれお尋ねいたしますが、七日の大阪判決に関する関係省庁の事務次官會議が開かれて、ここで原告が控訴をした場合には、国側も積極的に受けて立とう、こういう見解をまとめたということが伝えられ、むしろその当日は、閣議に持ち込むのはぎりぎりのときでよろしかろうという話し合いでお開きになった。これが一つ。そこで十二日に法務省が控訴担当として控訴に踏み切った、こういうことなんです。これはどうなんでしょうか。閣議の決定によるものですか、それとも関係省庁の事務次官レベルにおける決定によるものですか。

○國務大臣(三木武夫君) 十二日に関係閣僚會議を開いたわけです。そうしてその関係閣僚會議において、政府が控訴することをきめて、これは閣議に対しては報告はありましたけれども、きめたものは関係閣僚會議でございませぬ。

○森中守義君 関係閣僚會議できまったということとは三木長官も運輸大臣も関係閣僚の一員として意思決定に参加された、そういうことですか。

○國務大臣(三木武夫君) そうでございませぬ。○森中守義君 それですと、やっぱり公共の利益なのか、あるいは住民環境の保全かというきわめて重大な問題ですね。そこであの判決ではかなりきびしい国へのきめつけもやっておるわけです。三木長官は賛同された、あるいは運輸大臣はどうなのか。

○國務大臣(徳永正利君) 控訴の問題につきましては、あの中に御存じのように、国としての不法行為の責任を問われているわけでございます。で、一生懸命いままでも行政的にも努力してきたし、今後も努力しなきゃならぬし、やってきたにもかか

わらず、不法な行為というのは、一体私どもとしてはいささか納得できぬということで控訴をしたわけでございます。上級審のさらに判断を仰ぐ、こういうことで控訴に同意したわけでございます。

○國務大臣(三木武夫君) 同じことでございます。

○森中守義君 法務省の、つまり控訴決定の理由として人格権に基づく差し止め請求を認めれば、新幹線、高速道など、これらを含めた公共事業にかかわる訴訟に影響がある。これを第一点に言っておりませぬ。それから差し止めの根拠となった人格権は現在の法理論上定着してない。したがって上級審の結審を求めろ、こうしている。そこで閣僚がいまの理由で同意をされたということであれば、結局今回の府裁の判決は承認しがたいということになります。端的な言い方をすれば、そうなる。三木長官が判決直後の談話の趣旨、かなり論理的に控訴決定の意思とは対抗するような性質のものになるんですね。あの判決は事実上控訴に同意された以上否認するという立場に立つんですか、あるいは運輸大臣も同じようにあの判決を否認の立場に立つということになりますか、そういうことですか。

○國務大臣(三木武夫君) まあ、ああいう判決が下りまして、その直後に判決のいかんにかかわらず、騒音というものが地域住民の生活にいろいろな点で障害を与えておることは事実ですから、騒音対策というものを中心にして関係閣僚でいろいろ対策を協議したわけでございます。その対策は今後もこれを積極的に進めていこうということ。運輸大臣も伊丹の空港に対するジェット機の便数を減らすとか、いろいろな努力をしておるわけでございます。

したがって、この判決の中に言われておる、騒音で地域住民が精神的ないろいろな被害を受けておることに対しては、われわれも、これは現状においてはいけなないと、できる限りこの騒音対策を進めていかなければならぬということで、あの判

決の中に盛り込まれておる騒音対策ということについては、われわれもその精神を体して今後積極的にやらなければならぬ。ただし裁判の問題は、これは各省として純法律的な問題として検討しなければならぬ面もあるわけ、いま言ったように、関係閣僚會議のときにも、法務省がこれは訴訟のインシニアチブをとるわけですが、政府もできるだけのことはやってきました。不法行為ということについては、もう一つ上級裁判所の審理を受けたい、もう一つはいま言ったような差し止め請求権というものに対して、これもまた新しい一つの判例でもあるので、これは影響することはむしろほかに影響もある、どうも一番だけ政府が服するということ。これは納得のいかない点もある、上級審のもう一べん審査を受けたいという考え方が関係閣僚會議の大勢になったわけでございます。

それと私どものほうとしても、運輸大臣も私にもそれに賛成をいたしたわけでありませぬ。しかし、あの判決の中に盛り込まれておる、騒音対策をもつとやらなければいかぬということに対しては、これはこたえていこうと考えておる次第でございます。○國務大臣(徳永正利君) 私の考えも環境庁長官のいまお話があったのと全く同じでございます。

○森中守義君 そうしますと、判決の理由が気に入らぬ、これだけやってくるのに国の責任だといふきめつけ方は何事だと、だから下級審でなくて上級審の判断を仰ごうという意味です。いまの御説明からいけば、そうなる、判決理由のほかに騒音対策に不十分であったとか、いろいろな問題が列記してありますが、この事実については異論はない、そのとおりをやっている、そういうことにとれるのです。それであれば、これはなるほど国際的な反響も大きいでしょう、差し止め請求が認知されたというような問題になります。しかし、それはわかりませぬけれども、やはり国の不法行為ということについても、これはもう少し閣内なり関係の向きでいままでの経過をこまかく検討すれば、おおむねそういう方向に

いくんじゃないですか。やはりこれは法律用語というものはややきびしい。しかし簡略に一つのものを整理するというのが法律上の用語ですからね。そこで、それは国としては不法行為ではないというそういう認識が基礎になつておる。それをずつと積み上げていくならば、一番の判決、下級審の判決というものは否認をしようということにながるかと思つておる。判決は否認をしながら、やることはそのとおりにするというんじや少し自己矛盾にすぎやしませんか。それと関係の地域あるいは原告側の心情、こういうものをくみ取るには、いささか私は今回の控訴というものは当を得たものではない、こういうふうな思ふのですが。閣僚が関係の中心閣僚でありながら同意をされたということについては、いささか私はすつきりしないものがある。そこで、いつ高裁の判決になるかわかりませんが、高裁の判決が出たら従うのですか、あるいはいままでも一番の法廷の中でどういふものを主張されてきたのか。この前航空局長から一通り聞きました。今回は新たな角度から控訴をきめられたわけだから、どういふことを今度は法廷で国としては主張されるのか。主張されようとする内容をちよつと聞かしてもらいませぬ。法務省は呼んでないが、ちよつとわかつただけです。

○政府委員(寺井久美君) 控訴の内容と申しますか、どういふ点に異議を申し立てるか等につきましては現在検討中でございます。これが最終的な結論にまだ達しておりませぬので、この席上でちよつとお答えすることは御容赦願ひたいと思ひます。

○森中守義君 これは、これから控訴やるかどうかという前段の話であれば私のお尋ねはもうちよつと変わりますが、すでに決定されたあのことなんです。しかし、これだけは申しておきたいと思つておる。その判決の理由が気に入らぬ。しかし、やらねばならぬからやるのだと、これはやっぱり矛盾がありますしね。

そこで、いまエアバスを導入するのかわつたのか、大阪どうするかというきわめて重大な社会問題を前面に押し立てながら、またまたひとつ控訴で争うという政府の姿勢そのものはどう考えても、もうこうなやり方とは思えない。ただある意味では判決の理由に意地を通そうという、それだけのことがどういふ社会的な影響を与えるか。問題の全体的な解決に波及するかどうかという、こゝうデメリットを考えていくならば、りこゝうなやり方であったかどうか。たぶんこれは識者の批判の多いところじゃないでしょうか。それぞれ御所見をと、こゝう申ししても、進んで同意されたのか、しかたなくみんな言うからわしもそうせにやなるまいという御意思であったのか。あの問題の当日に、公害特別委員会、私のほうの理事の矢山君がせめて環境庁長官、あなたは副総理なんです、そういうばかなことを内閣にならすべきじゃないと思いませんか、こゝう言つてだいたいあなたに善意ある忠告をしておりましたね、御記憶ありますか。私はせめて三木長官が環境保全の担当国務大臣として、運輸大臣が進んでやれやれとこゝうに言った場合、それは運輸大臣そういうものじゃないよとこゝうで、説得される側に立たれるものだと期待しておつたんですがね。要するに全体のことを考えるとあまりこゝうなやり方とは思いません。そのことをどういふように御判断になりますか。

○国務大臣(三木武夫) 原告側も全部控訴したわけですから、あの裁判で問題は解決はされないと、こゝういふことではありません、こゝういふことは問題の解決は上級審の審理によらなければ解決はできないと、私は個人の意見としては、この結論には政府は服すべきだといふ私は個人的見解です。ただ、いま言つたように、この判決の中には、政府の騒音対策をひくくする不法行為と断ぜられておるわけです。それから差し止め請求権という非常に法律的なものが出てまいりまして、こゝういふことで、やっぱり法務省としては、法律としての解釈というものをと明白にしておく

必要があるといふことで、上級審の審査を受けたといふことでありましたので、まあわれわれとしても、運輸大臣も同じように同意をしたわけでありまして、しかし、あの判決にいわれておる地域住民に対する騒音の被害をできるだけ低減するといふことは、判決の精神を体さなければならぬと思つておりますから、これは今後できる限りの騒音対策といふものに積極的に取り組んでまいりたいと思つておるわけでございます。

だから、あの判決に指摘されたことになつてこゝうからわれわれが立ち向かつていくといふんでなくして、いま言つたような政府としての不法行為、あるいは差し止め請求権、こゝういふ法律的な概念を上級審においてもつと明白にしてもらいたいという意図であつて、判決の中に盛られておる精神は体して、今後騒音対策といふものに積極的に取り組んでいきたいと思つておる次第でございます。

○森中守義君 大体運輸大臣も、これはまことに徳望家のはずですから、三木長官がこゝういふ筋を通されても、運輸行政の責任者としては、これはやめておこゝうという立場に立たれたものだと思つていたんですが、どうなんでしょうか。

○国務大臣(徳永正利君) 私、三木長官からいまお話のございましたように、全く同じ意見で同意をさせていたわけでございます。

○森中守義君 ちよつと外務省にはかのことでもらつておりましたが、三木長官がお立ちになるようですから、ちよつと一、二問おつき合ひ願います。

日韓の大陸だなの問題ですが、これは日本政府は国会の批准を断念をした。ところが韓国国会は五月に批准をした。そこで、もし日本の政府が国会に批准を求めない、これがおくれるといふことであれば、単独で関係地区の開発に乗り出すと、こゝういふようなことを、せんだつて韓国与党の政策審議会長ですか、政策委員長か、談話を発表したことが伝えられておりますが、外務省アジア局長おられますね。——そこで三木長官、大陸

だなのそもその問題もありますが、しかし、これは環境庁長官としてどう認識されているんですか。まずは沖繩、鹿児島、熊本、長崎、佐賀一面の海域は、この開発によって水産資源は死滅する、きわめて重大な問題です。これは先年藤山さんがサンタペーバで日中問題の会談をされたたね。あのサンタペーバの先例が一番よく物語っていると思う。海洋開発をやる、一面はどうにもならなくなつて、たしか大統領は権限を發動してあの開発を押えたといふいきさつがアメリカにある。サンタペーバの二の舞いを東シナ海、日本海で演ずることになりますね。しかもあの小域にわかれておる全部の鉱区といふものは、以西底びき網の最も優良な漁場ですよ。魚類たん白資源の宝庫ですよ。それがつぶされてしまふ。いわんや九州一円の海は油によつて資源それ自体が死滅する、こゝういふことなんでしょうか。これはどうな

んです。調印の前段において、環境庁長官としてはこの問題をどういふように理解されておりますか。あと協定それ自体の問題は、外務省が来てから一緒にお尋ねいたしますけれども、要するに、大陸だなのよつて九州一円の海が死んでしまふ。これはもう大阪空港騒音もさることながら、水保騒動もさることながら、取捨のつかないような大問題に発展する可能性がありますよ、どうされるつもりですか。

○国務大臣(三木武夫) これはいかにもいろいろ石油の資源が大事であるからといつて、九州なら九州の漁業を全滅さすような、こゝういふ開発が許されるわけはないと、すべての開発は環境を保全しながら開発をするといふのが大原則ですから、したがつて、その開発の場合には、当然に環境の保全といふものを前提にして考えなければ、これはもう大事な石油を掘るんだからといつて、われわれは環境の破壊といふものを黙認はしない、環境を保全しながら開発するといふことになければ、油のためにいかなる環境の破壊も許されるというほど、われわれは寛大な環境行政はやらないのでございます。

○森中守義君 それは三木長官、簡単に言われませんが、そんな状態で政府が認識されているというならば大問題ですよ。政府みずからが行なうんじやないでしよう、業者に渡すんですよ。しかも、メジャーも入つておりますよ、探査権、採掘権を全部特定の業者に認可を与える。いまの海洋開発は、資源の枯渇はないように保障する、公害が発生しないように保障する。その保障があるなら示してくださいよ、ありませんよ、こゝういふ保障は、しかも小佐野賢治さんであるとか、矢次一夫さんであるとか、財界ですよみんな。こゝういふ人たちが食い込んで探査権を掌握する、採掘権を保持する、できますか、こゝういふことは。まあいま長官の言明の限りにおいては、こゝういふ水産資源等には難渋を来たさない、環境保全には問題がないようにすると、こゝう言われるならば、青写真を出してもらいましょう。それがなければ長官の口頭一片の説明では承服できない。それはもう私一人ではなく、九州全体の問題です。国民全体にその保障が一〇〇%あり得るといふことが具体的な物証としてあげられるならば、これまた話は別です。

しかも、これに参加しようといふ財界、業界、もういろんな人が入りまじつて、しかも幾つにも小域に分かれておる鉱区に、元請がある、孫請まであるだろう、こゝういふ状態でそんな環境保全が保障されるんといふことが言えますか、出してください、それなら承知しますよ。それが確認をされますならば、あとは領有権の問題、それと北朝鮮、中国、本来ならば四方国の協定によつて結ばれるのが、これが正常な大陸だな条約のあるべき姿なんです、二国間じゃだめなんです。こゝういふ問題は、まあこれは別な機会に別な場所でお聞きしたいと思います、環境の問題としてはたまたま外務省も呼んでおりますから、いい機会ですので、ちよつと少し先走りし過ぎますけれども、非常に気になる問題ですから聞いておく。長官、保障ができませんか。

○国務大臣(三木武夫) この大陸だなの条約は、まだ国会に提出もされてないわけですか

ら……。

○森中守義君 協定を結んでいるでしょう。

○國務大臣(三木武夫君) 協定を結んでも国会の批准を受けなければ、これは発効しませんから。

これでまだどういふふうな手続を考へておられるのか、私、この問題に対して今後の進め方というのは承知いたしません、しかし、たとえばいま森中委員の御指摘のように、九州の漁業がもう全滅するといふような、そういう開発というのは今日の時代にできるでしょうか、私はできないと思ひます。

○森中守義君 やらうとしていないじやないですか。

○國務大臣(三木武夫君) そういうことですから、やはり開発といふものは否定するわけにはいかぬ。やはり資源の開発といふものはこれからの大きな課題になることは明らかですが、その資源の開発をするにしても、できるだけ環境の保全を是からながら開発をするといふのが、いまの、これはもう大きな一つの常識ですからね、国民的な、だから、幾らどういふえらい人が入ろうが、そんなものは、われわれはもうそういうことでだれがその中に関係しようが、そういうことを歯牙にかける考えはありませんよ。環境の保全ということを考えながら、資源の開発といふものを進めていくということでは、いかに資源が大事だからといふて、あらゆる環境をむちやくちやにするような開発は認めないと、そういうことですから、いままさに青写真を出せといつても、まだこれは国会の批准も受けてない、これは目の目を見るかどうかといふことは国会にゆだねられておられるわけですからね、これは具体化もしない問題に青写真といつても、やはり開発の場合は、開発の段階ごとにいろいろ環境保全の面からアセスメントをしなけりやならぬわけですから、いままさに出せといふわけでも出さずにはまいりませんが、しかし、いかに貴重な資源であつても、われわれの環境に対して致命的な打撃を与えるといふような開発は認める意思はありません。

○森中守義君 まあこれは大臣、この場での議論はこの程度にしておきましょう。ただ国会の批准が済んでいないからと、こう言われても、それはそのときの段階の議論はまたある。しかし、いかにも私が突拍子な質問をしたような印象を大臣がとられたんじや困りますから申し上げておきますが、協定調印行為はすでに終わつた、これは政府の意思がきまつたわけだから……。国会の批准は批准ですよ。それが済んでいないからコメントできないという理由はない。いま私が問うているのは、調印行為が終了したではないか、その調印行為の段階においてどういふ事態を認識しているかと、こういう質問ですから、ちつとも私はこの質問が先走つたとかどうとかと、とられちゃ困りますよ。

それでアジア局長、隣で何か答弁しているようですから、これはまた公害なりどなり舞台を移しましょうが、しかし副総理という立場から、私はこの問題にはより慎重でなければならぬ、決して改めるにやぶさかであつちやいかに、あの大陸などは、在来の大陸だの理論を展開をする、条約行為を援用していきまさらば、当然、韓国と日本だけの二国間の協定で済むものじやありませんよ。北朝鮮、中国、これは水深二百メートルほどまで来ているのか、中央線に基線引いているわが国の主張、その余の国の主張、これはやっぱり四カ国の共同の話し合いによらなければできないことなんです。これは副総理という立場から、これも非常に暴論かも知れませんが、二国間の調印を取り消してみたらどうです。やるならば四カ国間の調印に切りかえる、そのくらいのことアシアの将来のためじやございませぬか。あえて私は、このことを特に注文をつけて、取り消される意思があるのか、四カ国調印に切りかえるお考えがあるかどうか、日本の批准を待たないで韓国は先がけてやるといふ開発に対してどういふ措置をとられるのか。これだけひとつ副総理という立場からお答え願つておきたい。

○國務大臣(三木武夫君) いま申したように、環境の問題は、開発といふのは具体的にいろいろ開発計画ができて、そういう場合における環境との関係といふものを考へるといふことになりませぬから、いま何にもわかつてない、どういふふうな開発を進めていくのかといふようなこともわかつてない段階で、青写真はむずかしい。開発が具体化してくるといふ、その計画ができた場合において環境といふものは当然に考へて、環境保全といふものは大きな前提になる。また大陸だの条約については、これはいろいろ関係の国もあるから慎重にといふことは私も賛成です。

しかし、これをもとに一べん政府が調印しまものを取り消して、そして出直せといふ意見には同意をいたしかねるわけです。慎重にせよといふことには、私もそう思ひます。

○森中守義君 運輸大臣、日中の予備交渉といふのはだいぶ進んできたようですね。これで個々の内容はさることながら、仮調印の時期をいつごろだと予定しておりますか。

○國務大臣(徳永正利君) まだきのうでございませぬか、おとといでございませぬか、始まつたばかりでございまして、相手方のあることでございませぬから、こちらで時期をどういふふうに考へるといふふうな、運輸省としてはまだ考へは持つておりませぬ。

○森中守義君 その時期なども相手もあり、外務省が中心になつたことよろしく、なかなか運輸大臣にお答えを求めても無理かと思ひますが、この点はどうなんです、仮調印が終わる、本調印との間に暫定的な北京—東京間の空路開設する予定があるかどうか。これは別段外務省が中心になつた計画でなくてもいいはずですか。これはどうですか。

○國務大臣(徳永正利君) 仮調印が終わりますと、いわゆる仮署名が終わりますと、法制的な手続や何やら文書の問題がございまして、本調印と申しますか、本署名と申しますか、よく存じませぬけれども、調印になるだろうと思ひます。ですから、その期間はそんなに長くかからぬのじやないだらうか。あるいはどういふ問題が出てくるか、私ちよつといまここで頭の整理ができませんけれども、ございませぬから、その間に、先生御指摘の飛行機が飛ぶかどうか。実際問題として飛んで来たかといふことでございませぬが、それはいまのところそういうことはないんじやないかと、こういうふうに考へます。

○森中守義君 航空局長、これは国際的に先例は非常に多いね。仮調印が済んで暫定空路をつくつて飛ばしちゃうといふのは多いですね。そこで先回この関係でお尋ねしたときに、大体協定が成立して一番短い期間で六カ月はかかるであらう、定期便を飛ばすにはね、こういう話だ。そうなる、これも少しよけいな話かわからぬけれども、カナダと中国が協定成立をし、もうすでに準備が着々と進んでおる。そこで日本の外務省筋あたりでは、カナダが一足先に頭越しに飛んで行けば、日中の航空協定に一そう刺激を与える、拍車をかけることになるだらうといふ、歓迎している、こういう実は話などもある。

しかし、これはわが国の航空当局等は日中航空問題、よその国に先を越されたくない。少なくともカナダといふ、アメリカといふ、頭越しに飛ばれることは反対だ。これはいふ以前の話ですけれども、そういう姿勢を持つておりました。だからカナダが一足先に行つたことは事実。そうならば、そういう一つの雰囲気といふのか、あるいは航空当局の見解といふものは完全に消滅したとは思ひませぬ。しかし、これはいまなお香港経由でたくさんいろいろな立場の人が行つておられます、一日でも早く大陸との直接飛行機の飛び合ひといふことが、これは万人期待するところなんです。そういう意味で、暫定措置として暫定ルートを開設する、これは仮調印があつたら、いま航空局長が国際的に先例があると私が言つたらどういふことになつていくわけですか。こういうことは大臣は決断してもいいんじやないですか、そこま

で台港との間に気を使う必要が私はないと思ひます。

空企業の運営体制について」という閣議の了解、これを先回大臣は見直す、こう言われた。その中で最も注目すべきものは国際線一社なのか複数なのかという問題が一つ。それから日本航空は台湾に飛ばせないという問題がある。別な会社によってこれをやらせるという問題があるのですね。この辺などは非常に政治的な大きな問題になる。まず国際線一社——見直す際にその見解はどうなのか。かりに一社とした場合、台湾は国ではないにしましても、台湾から以遠権をおそらく持つようなコースになるでしょう。そうなった場合に、日本航空は飛ばせない。別会社によって台湾並びに以遠権をとということになれば、どうしても二社が海外に出ると、こういうことになりませんか。これは動かしがたい現実の問題だと思ふ。

そこで日本航空は台湾に行かせないんだが、グミーをつくって持株一〇〇%の会社によって飛ばせるということであるのか、これは名称だけ変えましてね。あるいは純然たる別会社でやるのか、こういう閣議了解の見直しも、これはもう時間の問題ですね。これをまたどれかの新聞等によれば、四月には運政審にはかりたいと、こういうような大臣見解が出たことをちよつと記憶しておりますが、構想はまとまっているのでしょうか。これもさつていいじゃないでしょうか、どうなんですか。

○国務大臣(徳永正利君) 秘密の問題でもなんでもございませぬから隠しているわけじゃございませぬ。ただ、いまおっしゃいましたように、どういう形で台湾に飛ぶかと、どういう会社かですね。そういうことはまだ実はきまってないわけでございます。これにはいろいろ御意見もあるわけでございます。いまおっしゃいましたように、閣議了解事項を変更するような事態になりましたらば、これは運政審にはかかるなり、あるいはまた閣議了解事項を取りつけるなり、あらためてやらなきやいかぬ事項だろう、こういうふうにご考慮しております。したがって、その時期がいつかということ、まだそのもとになる話が具体的に

進んでおりませんから、いつということは申しかねますけれども、これはもう秘密でも何でもございませぬ。その時期になりましたら、もうそういうふうによつぱり進むのが私は筋だろうと思つております。

○森中守義君 大臣の本会議の時間だということで、午前中この程度にしておきたいと思ひますが、建設省来てもらつておりますね。ほかでもありませんが、せんだつて福岡の空港に行つたんですが、そのときに空港から約二キロぐらいの地点あるいはもうちよつと離れていたかもわからない。ちよつと進入コースのすぐ下のほうに、行政区画ではこれは大野城市と、こういうんです。ここに宅建業者が最近ものすごく土地をあさり買ひして住宅をどんどん建てている。ところがここを測定してみると七十五ホンぐらいある。元来これは規制すべき区域にはまると思ふんです。ところが当該の市長のお話だと、規制したいんだが規制する方法がない。しかし、いずれはテレビが見えない、やかましいと、こういうことで、新たな在来の空白地帯が住宅地帯になって、またまたその地域が問題の一つに追加されるおそれがあると、こういう心配を述べられたし、私も現場を見て、確かにそういう可能性があろうと、こういうふうに見てきたんです。

そこで今回の騒音防止法の改正案及び建築基準法、こういうものから立地規制をすべきかどうか。かりにすべきだとした場合に足がかりがない。しかも、そういうものが民法の関係もあつて非常にむずかしい。建設省ではこういうようなケースをどういうふうに考えておりますか。

○政府委員(吉田泰夫君) 確かに御指摘のとおり、空港、特に進入路に沿つた地域というものの騒音は非常にひどいわけでありまして、だからこそ今回の運輸省御提案の法案も出ているわけでございます。さらに、買ひ取り請求に応じるとか、費を補償するとか、買ひ取り請求に際してのこと、立地することを規制すべきであるという

議論も当然ございませぬ。先生はその点をおっしゃつたのかと思ひますが、まあ私も最近のこういった法案に関連し、いろいろ世間でもそういう声が出てくることを考えまして、単なる補償措置のほかには何か有効な、しかも地元にも受け入れやすいような形の法的制度というものが考えられなかつたということにつきましては、関係各省とも相談を始めたい、こう考えているところでございまして、建設省としてはおっしゃるような趣旨の何らかの規制というものができれば好ましいと考えております。

ただ現行のいろいろな制度では、まあ市長の言われたように、有効な抑え方はないわけでありまして、したがって、何らかの規制力を持たせようとなれば、新規立法あるいは既存の法律の改正ということが必要であります。飛行場がそこにあるという考え要素がございませぬ。飛行場がそこにあるということが飛行場が移転しない限り絶対のものではありませぬけれども、それにしてもその音源対策のいかによつて騒音は減るかもしれないわけですし、まあ一方そういう土地利用規制というものは、一たんきめれば相当長期にわたつて規制していくということになりますから、やはり音源対策とのからみも十分考え、必要以上に規制すると、あるいは現在においては規制したいけれども、二、三年もたてばもうちよつとゆるやかになつてもよかつたんだというふうなことで、これまた土地利用者の権利を不当に押えたということにもなりかねませぬので、その辺のところを十分からませて研究する必要があると思つております。

○森中守義君 なかなかむずかしい問題で、しかし放置するわけにはいきませぬ。それからもう一つ、いま運輸省のほうでは空港周辺の整備機構をつくらう、そういう立地環境としてグリーン地帯をつくる、こういうことで緩衝方式をだいたふ計画されているようですが、もともとその都市計画及び再開発等の所掌を持つていて建設省として空港及びその周辺、まあこういうことを都市計画並びに再開発計画としてどういうよ

うに考えておりますか。○政府委員(吉田泰夫君) 空港の問題、まあ新たに都市地域に空港をつくるということになれば、また別途の問題があるわけですから、既存の空港の話かと思ひますので、そういう面でお答えいたしますが、一口に既存の空港といひましても、まずその機種としてジェット機が発着しているなかつた飛行場に発着するということになれば、騒音の面から見れば新しい空港ができたようなものでもありませんし、また発着回数あるいはその発着をする時間、こういうものの変化によつてもすつかりとその周辺の受け入れ態勢は変わらなかりやならぬと、こう思ひます。その辺がどういふふうに変化していくかということにも関係するわけですから、やはり現にある空港、そしてジェット機もどうしても入れなかならぬ、あるいは夜間といつてもある程度の時間は発着を認めざるを得ない。音源対策もいろいろ考えるけれども、当面なかなか有効な対策もない。要するにその飛行場がそこにある限り相当長期にわたつて騒音が非常に激しくなる。激しくこそなれば緩和するということとはどういふ期待できない、こういうことになれば、それを前提とした都市計画なり、あるいは少なくとも屋外騒音はなかなか減らせないと、屋内における騒音を減らすということが必要ではないか。

たとへば新しく家を建てるならば防音構造の家をなるべく建ててもらいたいとか、あるいはその住宅に対しては防音工事を補償するとか、こういう発想になつてお思ひます。今回の法案は、既存の住宅に対して一定の騒音レベル以上のところについて防音工事を補償をしよう、さらにやかましいところは買ひ取り請求まで認めようということでございます。そういう既存住宅に対する補償の面で手当てされたわけでございますが、まあ新しい住宅の建設あるいは住宅団地の立地ということにつきましては、どういふ形でお答えを対応させるか。まあ家なりが一切建たなければいいという単純なわけにもいきませぬ、それはおそ

らく市街地に非常に近い、いわば市街化すべきところでしょうから。要は騒音に強いというか、騒音をきらわれないような構造のものならば、あるいはそういう用途のものならばいいという考え方もあります。

それから、先ほど申し上げましたように、屋外騒音は相当あつてもせめて屋内騒音は低下できるようになればよいという受け入れ方もありますので、その辺のところをいろいろ総合的に検討したいと考えておるところでございます。

○委員長(宮崎正雄君) 午前の審査はこの程度といたします。

午後一時三十分まで休憩いたします。

午後零時五十分休憩

午後一時四十三分開会

○委員長(宮崎正雄君) ただいまから運輸委員会を再開いたします。

この際、委員の異動について御報告いたします。江藤智君、鬼丸勝之君が委員を辞任され、その補欠として金井元彦君、寺下岩藏君がそれぞれ選任されました。

○委員長(宮崎正雄君) 午前に引き続き、質疑を行ないます。

○瀬谷英行君 大臣にお伺いしますが、この法律案、結局はどう考えても飛行場がある限りは騒音問題はしよせん解決しないと思つて、周辺整備機構でいろいろのことをやってみても、もとのほうがやはり規制されない限りは、結局はたいした効果はないんじゃないかという気がするわけです。

そこで問題は、特に民家の密集地帯の中にはさまつている形の大坂空港のような場合ですね、この伊丹の大坂空港を今後このまま存続していくのか、あるいは廃止するのか、こういうのが一番大きな問題になると思つて、廃止をしてしまふということになれば、陳情されているものもろ

の問題、これは一挙に解決してしまふ。存続をするということになると、どういう手だてを講じてみたところで、問題を本質的には解決できないんじゃないかという気がするわけです。だから最良の方法としては、いまの大坂空港というものを思い切つて廃止してしまふ。そして新たな関西国際空港をあの周辺に建設するというのが一番いいんじゃないかなという気がいたしますが、大臣にその点をお伺いしたいと思います。

○国務大臣(徳永正利君) お説のように、なかなか飛行場の騒音規制というのはいへんなこととございまして、六十三か四ある空港の中で、環境庁の告示に基づく勧告と申しますか、これに合格点が取れるのは、三つぐらいいかないそうございまして、これからたいへんな騒音問題には大きな問題をはらんでおると思ひます。

お説のように、大阪の伊丹空港の問題でございまして、これは新しい空港をつくつて、それによつて騒音の抜本的対策をはかると、もうこれ以外に根本的な解決はないと思ひます。したがつて、ただいま審議会におきまして鋭意新空港について御検討をわすらわして、おとつて、ことしの七、八月ごろにはその答申をいただけるのじゃないかというふうにご答申をいただいております。

なお、その時点において、いまの伊丹空港をどうするかということもございまして、これは答申のいたただける時点というよりも、むしろ新しい国際空港がどういう形ででき上がるかという、そこでおそらく撤去も含めて検討をすることになると思ひますが、地元の方々がごく近距離の飛行等については非常に便利もいいし、せつかつの施設があるんだから、たいした騒音でもないから近距離輸送はここでやつたらどうかというふうな御了解が得られれば、またそういう方法もございまして、その時点で一応考えることになつて、その時点で、いまのところ撤去も含めて新空港ということをお考へておる次第でございます。

○瀬谷英行君 そこで撤去を含めて考えるということはお当然だろうと思つて、しかし、かりに撤去をした、現在の伊丹空港はやめてしまふという場合に、かわりがなかつたらそれで間に合うかというところはいかぬだろうという気がするのです。そこで国際空港を建設するのどのくらの年月を必要とするか、場所を誤つたりすると、成田空港がいい例ですよ、いたずらに日時をかけるだけでいつまでたつたつてできやしません。あれは私はやっぱり失敗だと思つて、地域の選定を誤つたと思つて、したがつて関西空港にしたところで、地域の選定を誤れば、金をかけて年月をかけて結局何にもできないということになる。したがつてそれらの点は相当慎重を要するけれども、長期の時日はどつちも必要とするのではないかという気がいたしますが、その点について、どういふ答申が出てくるか、どういふ結論が出るかわかりませんが、ある程度目算が運輸省としてもなければいけません。こういう場合にはどういふような目安がなければいけません。うのですが、その点はどうなんでしょうか。

○国務大臣(徳永正利君) 御指摘のように、伊丹空港はいろんな問題をはらんでおることは御指摘のとおりでございます。また東京大阪間の代替機関として、いまの新幹線で万全を期せられるかということになりますと、受け入れの新幹線が御承知のようないろんなまた公害問題で実は悩みを持つておるわけでございます。そういうような意味合いからいろいろのことを考へ合わせまして、現在の東海道新幹線は一日約二十七万人の、往復でございますけれども、輸送力を持つておるわけでございます。しかし東海道のベルト地帯の輸送の伸びを考へますと、昭和五十年代の後半に至ればもう輸送の限界に来るといふふうにいわれておりますし、考へられるわけでございます。このため、現在工事実施計画を策定中の北陸新幹線の開業による輸送力の増強とも見合いながら、昨年の秋に基本計画を決定した中央新幹線の整備も行なつてまいらなまなやならぬといふふうにご考へるわけでございます。そこで、こ

○瀬谷英行君 そこで空港建設ということと、東京大阪間の交通という問題を考へてみた場合に、現在の新幹線ではひかり号で三時間十分で到達をするわけです。現在の新幹線そのものが東

それがバイパス的な輸送機関ということになろうかと思ひますけれども、先生御指摘の第二新幹線というものが考えられないかと、考えたらどうかというお話でございますが、この点につきましては、いまやっておる新幹線、レールの上を車輪が、鉄の車が走るこの新幹線方式というものが将来公害問題、環境保全の問題にどう影響があるか等々を考へてみましたときに、もう少し、たとえばリアモーターカーでございますが、そういうような新しい交通機関の開発という様なこともあわせて将来はひとつ考へていかなきゃならぬじゃないか。早急にとつわけにもまいらぬと思ひますけれども、国鉄におきましても鋭意検討を始めて試験段階に入らうとしておりますから、そういうようなものも考へ合わせて今後の輸送体系、総合体系を考へてまいらなければならぬのじゃないかというふうに考へる次第でございます。

○瀬谷英行君 東京—大阪間の場合ですね。現在の新幹線と別線にすることとは、たとえば東京—名古屋間は海岸沿いに走らないで、もつと内陸寄りにして、南アルプスをそれこそトンネルで突き抜けるような方法で最短距離を走る。それから名古屋—大阪間も岐阜だとか滋賀だとか、あつちのほうを回らないで、関ヶ原のほうも回らないで、これは大野伴睦さんの関係で岐阜のほうへ回らざるを得なかつたという事情は有名な話なんです。もう伴睦さんの銅像をつくる必要はないと思ふので、もう名古屋—大阪間をストレートに結んでしまふ。こういうようにすれば、ひかり号は三時間を必要としな、まあ二時間半ないし二時間でもって現在のひかり号でも結べるんじゃないかという気がいたします。

さらにここをリアモーターカーのような新しい車両というか、何といひますか、こういうものを使えばもつと短縮できるんじゃないかという気がするわけです。そういうものができれば、あえて東京—大阪間を飛行機で結ぶ必要はないんじゃないかという気がするわけです。ただ、こうなつてくると航空会社の分野と国鉄の分野と分かれてくるということになりますから、この点は問題が出てくると思ひますけれども、考へ方としては、要は東京—大阪間を早く運ぶ道具として飛行機が重宝がられてきたということになるわけですから、だからそれは空の上を飛ばうと陸の上を走らうと海の上を走らうと、どこを走らうと、ちよつとこれはスピードの点で及ばないと思ひますから、どうしても空に呼応するには陸の上をなるべく最短距離で結ぶという方法以外にないと思ふんですが、こういう方法は十分考へる値打ちはあるんじゃないかという気がするわけですよ。だから東海道新幹線がもう完全に行き詰まつたという状況とにらみ合せて、新しい東京—大阪間の輸送手段ということ考へるのは、もういまからだつておそきに失するんじゃないかという気がいたしますが、その点はどうでしょう。

○国務大臣(徳永正利君) たいへんどうも高邁な構想でございますけれども、私はもうそういう構想なり考へたいものはあつてもいいと思ひます、いま着手するとか着手せぬとかは別として、現に新幹線は公害の問題、環境保全の問題一つとつても、ある意味では非常な行き詰まりを来たしておりますし、先ほど申し上げましたように、五十年代の後半に至れば、もう輸送の面からも行き詰まることは想像にたかなくないところでございしますから、お説のような新しい一つの位置というものには構想の中に描きつつ将来計画を練つていくことは、もう全く賛成でございますし、そういうべきでございますし、私ももうそういういたしたいと考へる次第でございます。

○瀬谷英行君 ただ、そうするとこれは相当は大きな資金を必要とするわけです。それから先ほど大臣の答弁の中で、東海道新幹線のバイパス的な役割りを含めて北陸新幹線の建設も考へているというお話があつたわけですよ。ところが北陸新幹線は、前に委員会が私が質問したときに、一体どのぐらい金がかかるのかということ聞きまして一兆

一千億かかると、こういう話がありました。これからだと大体一つの新幹線でもって一兆は覚悟しなきゃならぬだろうという気がするわけです。ここで私は運輸大臣に特別にお伺ひしたいのは、先般田中総理が予算委員会でもって国鉄民営論というのを答弁をされておられるわけですよ。その国鉄民営論というのは一体どういう構想に基づくものかわかりませぬけれども、もし民営でもって新幹線を含めた国鉄の運営、建設というものができるとかどうかということに疑問を持つわけですよ。もしやろうとするならば、これをどういう資本が膨大な資金を引き受けるのか、どういう目算で行なうのか、これは問題に多いと思ふのであります。言明をされた以上は、それ相応の腹案というのがなきやいかぬ。したがって国鉄民営論の具体的な案といふものはどんなものであるのか、その点をひとつお伺ひしたいと思ふのであります。

〔委員長退席、理事菅野儀作君着席〕
○国務大臣(徳永正利君) 予算委員会で突如として民営論が総理の口から飛び出したわけでございますが、あの速記録をもう一ぺん私は取り寄せて読んでみたわけでございます。山崎委員との公務員制度審議会の答申をめぐつて、いろんなスト権等の話からそういうふうな派生してまゐつたわけでございますが、二十六年間何にもやつてないじゃないかというところから、いや二十六年間何にもやつてないんじゃないかという切り出しからすると、いわゆる国鉄が鉄道省から移行して今日に至る経過の説明があつて、その当時からも民営の問題についてはいろんな議論があつたという話でございます。その途中で各党共同提案でひとつやつてくれないかとか、いろんなことが出ておりますけれども、総理はいま直ちに国鉄を民営に移管すると、こういう見解を述べられたものではないと思ひます。

○瀬谷英行君 それは、総理の答弁がそのときの調子でもって思いつきの答弁であつたというならば話はまた別なことで、これはいろいろな批判があるわけですが、さらに念を押すように国鉄民営論を思いつきだというのは不勉強な証拠だといつたような談話を総理は重ねてやつておられるわけですよ。それを重ねてやつておられることになりまして、これは思いつきじゃないのだということになるわけです。総理としては完全な一つの腹案があつたことだということになるわけなんです。

ちら出たこともございませぬけれども、そういう特別な、閣議において指示を受けたことも実はございませぬ。したがらして、他の二公社五現業についても同じような考へを当時の委員会でも述べられたわけでございます。特に取り上げて国鉄というふうな浮かび上がつてまいりましたのは、今度の春闘を通じていろんな問題等もあつて非常に目に触れやすいため、そういうふうなマスコミにおいても取り上げ方をしたんじゃないかと思ふわけでございますけれども、私もはいまこれが、お説のような膨大なこれから予算をもつて新しい輸送体系をつくり上げなきゃならぬということに、国鉄が民営に移管して、その上でどうするか、あるいは並行してどうかという様なことは、たゞいまのところ考へておりませぬ。なお御審議をいただいております再建十カ年計画の企業母体が民営に移管されるというようなことがあろうとも実は考へてないわけでございます。したがらして、これは一つの議論として、公務員制度審議会の答申の中にもいろいろ御指摘がございしますが、そういうような下敷きを踏まえて、いろんな点で議論はございませぬけれども、それがまだ一つの宿つた形になつておられないわけでございます。ひとつ宿つてしまひますと、それがだんだんだんだんと日がつたにつれて大きくなるわけでございますから、まだそこまでいっていない事態でございますから、そのように御理解をいたしたいと思ひます。

○瀬谷英行君 それは、総理の答弁がそのときの調子でもって思いつきの答弁であつたというならば話はまた別なことで、これはいろいろな批判があるわけですが、さらに念を押すように国鉄民営論を思いつきだというのは不勉強な証拠だといつたような談話を総理は重ねてやつておられるわけですよ。それを重ねてやつておられることになりまして、これは思いつきじゃないのだということになるわけです。総理としては完全な一つの腹案があつたことだということになるわけなんです。

総理がそういう腹案を持っているにもかかわらず、運輸大臣をはじめ、国鉄総裁、すべてが何にも知らないやんというところになるとまことにおかしな話になると思ふし、そういうことはまたあつていいことじゃないと思ふのですよ。そこで単なる予算委員会だけの答弁ならばそれで見過ごすことができませんけれども、その後の念を押しした形で総理の談話というものが新聞にも出ておりましたからね。そうなりますと、当然運輸大臣としてもこの問題についての政府の方針というものを明らかにしていただく必要があるだろうというふうな考へて私は質問をしたわけなんです。

(理事菅野儀作君退席、委員長着席)

○国務大臣(徳永正利君) 総理は、速記録を丁寧に読みますと、当時鉄道省から公社に移管するときにききたいへん疑義をはさんで反対の立場をとって奮闘されたようなことがうかがえるわけですが、この二公社五現業においてもそうだろうと思ひますが、そういうようなことでございまして、当時からいわゆる内閣総理大臣田中角榮という現在の立場じゃなくて、当時の一政治家田中角榮としての持論はやはり曲げるわけにはいかぬというので、そういうところに発想があるのではないかと思ひます。したがって、いまの内閣で自分が内閣総理大臣として他の閣僚とともにこの問題を民営論に取組むというおまの立場でないことは、その後のいろいろな話からも聞き取れるわけですが、一時間議において私どもに対して検討を命じたというふうな発言の報道もなされましたけれども、そういうこともございませぬ。したがって、先ほど申し上げましたように、二十数年前の三公社五現業がこういう事態になるまでのいろいろな議論の中に、田中総理としての個人のいわゆる思ひつきではない、一つの発想が宿つているというところはうかがえるわけでございます。

○瀬谷英行君 総理には思ひつきではない発想が宿つているんだということであれば、しかもそれが総理が口に出して言っていない段階なら別だけれども、公の席でもって発言をしている以上は、担当の運輸大臣としてはそれを具体的にどういふものであるかというのを明らかにする必要があると思ふんです。ただ、ほんとうに、あれは総理個人の考へ方であつて、単なる夢物語である、総理自身の本気になつて考へてないんだということであれば、そのように私も理解するんですけれどもね。これは問題はいまにできないと思ふんですよ。あれは単なる総理個人の一つの夢想である、こういうものはなければならぬ問題なのか、どつちかということなんです。その点は政府としてはどうなのかということも明らかにしていただく必要があると思ひますから、私のほうでは念を押しして聞いています。

○国務大臣(徳永正利君) これは先ほど来申しておりますように、総理個人の持論ではあるに違ひないと思ひますけれども、いま内閣がそういう問題を取り上げて、そういう方向にいま直ちに検討を開始していくという事態でないことも、問題でないこともまた明白なわけでございます。したがって、公制審の答申にもございまして、いま中にもいろいろなことを検討して、あるいはいろいろな意見がはさまれておるわけでございますが、そういう点については、いろいろとまたそれぞれの機関でメリット、デメリット等を——話題にはなつておりますけれども、いまそれを真剣に民営に移行するためにいろいろな諸作業を始めるというふうな段階でないこともきわめて明白なわけでございます。

○瀬谷英行君 民営論がいいとか悪いとかということ、あえてここで運輸大臣に聞くことと思つておりませぬ。しかし、どつちでなきやいかぬという立場で聞いているわけじゃなくて、総理がまたまああつて言っているんだから、いわゆる民営論のほうで現実が即して、しかも利用者にも便利である、こういう結論が出るような妙案があるならばこれは示してもらつたほうがいいんじゃないか。われわれはこの内容を吟味してあらためてよしあしをきめることができるわけですから、あれども、だから、それがいいやないわけですね。ただ田中総理という人はわりあいとこれまで場当たり的な思ひつきを言つておられますよ。物価の問題なんかだつてその話です。年内に鎮静しなかつたら、まあ来年の三月までには何とかなると言つておられるわけですね。比較的そういう点は軽々と口をきいておられるから、その程度の軽口というふうな理解をしてよろしいのかどうかですね。それならそれ以上ここで追及する必要もないと思ふのです。つまり田中総理の民営論というのは全くのそのときの思ひつきでもって、いわば軽口である、政府として考へている問題ではないんだというふうな言つてよろしいのかどうかということなんです。

○国務大臣(徳永正利君) 政府全体としてそういうことをいま考へているということではないことは明白で、はつきり申し上げておきます。まあ軽口たたいと思ひつきだということにつきましては、これは総理としても総理個人の持論のようでございますから、これがたまたま飛び出したというところで、政府全体としていまそういうことを考へておらないということはいま申し上げておきたいと思ひます。

○瀬谷英行君 それでは、今度は空港の問題ですけれども、問題は空で運ぼうと陸で運ぼうと海で運ぼうと、総合交通体系というものがきちんと確立をしないといけないと思ふんです。そうして、空と、東海道新幹線が行き詰まつた、どうしようかと、これらは場当たりのなつてしまつておられると、陸上輸送の分野、航空輸送の分野、それぞれを総合交通体系としてはつきりさせるといふことが前提になつておられると思ふ。その前提に基づいて空港の整備ということもこれまた必要になってくる。どうしても国際空港というものを関西にやらなければならぬということであれば、これは現在の伊丹空港に多少の手を加えてというふうなことではなくて、新規につくらなければならぬということに踏み切るのがほんとうだろうと思ふのです。そういう点でもよく然としていますからね、いままでの交通政策というものは、ぱく然としておられるところいろいろ問題が出てきておられると思ふのです。

○政府委員(寺井久美君) ただいまの御指摘のように、国際空港が都市からどのくらいの距離にあるべきかという点につきましては、画一的な距離というものはございませぬが、大体四十キロないし六十キロ、成田の場合六十キロ弱でございますが、この辺が一つの限度だというふうに従来考へられております。世界の各空港につきましても大体この範囲内に国際空港が入つておるといふ実情になつております。

○瀬谷英行君 そうすると、大阪からだつたら、まあ近畿でいうと和歌山周辺までがその範囲に入るわけですね。それで、考へ方の基本として、これからの国際空港をつくる場合には、海の上、海の上といつたって海面を埋め立てるといふ意味ですけれども、海の上に新しい空港をつくる、こういう構想もある、場所はいずれにせよ、そういう構想でやらざるを得ないというふうな考へておられるのかどうか、その点はどうですか。

○政府委員(寺井久美君) これは海の上というおことばでございしましたが、私も現在考へてお

りますのは、騒音の被害がなるだけ及ばないような位置に空港を置くべきであるということでございます。結果的には海に囲まれた空港であれば騒音がまわりの住んでるところに及ばない可能性が多々ございますので、そういう場所を選定していくという結果になっております。たとえば最近でございました大分空港あるいは現在やっております大村空港等は、こうした地形を利用いたしまして、できるだけ音を海上へ逃がしていくという考え方で設計されております。

○瀬谷英行君　まあ私も空港のあり方としてはなるべく人家に迷惑をかけない場所がいいと、こう思いますし、海の上から入ってきて飛び出していきるとき海上に出ていくと、こういうやり方が一番理想的ではないかという気がするんですよ。そうならば、まあ悪い例だけでも、間違つて墜落しても海に落ちるということになる。それが内陸であれば、大阪空港周辺のようなところだと、間違つて墜落をすれば民家の密集地帯に墜落するとその被害は飛行機だけにとどまらない。だから考え方としては、それは海岸を埋め立てるといふのが一番理想的な方法じゃないかという気がするわけです。その意味からいって、関西空港は海岸を埋め立てるといふ考え方は、これはいろんな方法の中では一番無難な方法ではないかという気がするわけです。成田空港なんかの場合はそういうやり方じゃないわけです。周辺は民家がたくさんあるわけです。依然として、その意味では成田空港はどうも失敗だったんじゃないかという気がするわけですが、成田空港の轍を踏まないというためにはやはり海岸を最大限に利用するという方法でいかなきゃならぬと思いますけれども、たとえば風であるとかいろいろ技術的に障害は相当あるのかどうか、その点はどうなんでしょうか。

○政府委員(寺井久美君)　海岸といいますが、埋め立て、あるいは他の工法によりまして海岸、陸岸から離れたところ空港を設置するにつきまして、やはりただいま先生御指摘のように、風向きその他の気象の状態、いろいろ条件がございます

して、そういう点を慎重に検討しなければいけないわけでございますが、たとえば関西空港を、現在御審議願っておりますが、これもその海流の流れ、あるいは気象条件、風向き、風速、それから海のことでございますので波の影響もございまして、そうした条件を十分御検討願っております。その結果最も技術的に理想的な位置というものが選定されるわけでございます。で、またその場所によりましては、今度航空機が離発着いたしますので、航空機の航法上の安全の問題もからんでまいります。いろいろな要素が関係してございまして、海を埋め立てればすぐ飛行場になるといふのは簡単なものではないというふうに御理解いただきたいと思ひます。

○瀬谷英行君　簡単なものじゃないということも承知しているわけですが、人家の密集地帯に空港をつくつて、そして周辺の騒音公害等を解決するんなんというのにはお簡単じゃないですからね。どんな方法を尽くしてみたらどうか伊丹空港のような、ああいう立地条件では問題は根本的に解決しないと思ひます。

で、衆議院の運輸委員会が大阪空港を視察して、そして陳情を受けたといったような議事録等を読んでみると、みんな国際空港の早期建設ということとを異音同音に言っているわけです。ということとは、結局現地の大かたの意見というものは、もういまの伊丹じゃ困るといふことになると思ひます。結論的にいって、だから困るといふことであるならば、それは場所を変える以外にない。話は簡単なんです。しかし、そうかといつて人家の全然ないような無人地帯といふのは日本じゃ、これは特に関西、関東の近辺じゃありませんから。そうすると人が住んでないところになると、海にでも目をつける以外にないということになってしまふ。その点で、この法律案は伊丹の空港というものをそのまま存続させるといふ前提に立っているような気がするんですけれども、伊丹の問題に關していえば、その点はこだわっていないというふうに理解をしようかどうかです。

○政府委員(寺井久美君)　その点につきましては、冒頭大臣がお答えになりましたけれども、関西新空港というものがございまして、どこにどういふ形でできるかといふことの見通しがつかない段階におきまして、この現在の伊丹空港のあり方について廃止も含めて検討するということでございます。そういう新空港に移ることがよろしいということになりますれば、まあそういうふうな新空港に移るといふことになりまして、また小型の小さな音の少ない飛行機程度が利用するならば現在の空港が存続してもいいではないかというように地元の御意見が強くなれば、またそういう利用のしかたもあろうかといふことでございます。必ずしもこれにこだわっているわけではございません。

○瀬谷英行君　これは、全然今度は別の角度で聞いてみたことが一つあるのですが、どういふ方法を講じてみても、民家の防音装置とか学校の防音装置とか、いろんなことを考へてはいるようなんですけれども、どんなことをやってみたらどうか、あのジェット機の音といふのはそう簡単には解決のつかない問題だと思ひます。そうかといふと、これまた非常にいまの段階ではむずかしいような気がするのです。

ひとつ、飛行船といふのが昔ありましたね、いまでもあるけども、あれはスピードはそんなに速くはないけども、音はそんなに大きくないような気がするのです。あれは実用化をするということとはできないものかどうか。スピードはそうジェット機のようにはいかないと思ひますが音はわりあいと少なくて済むのじゃないか。特に離着陸の際の音量といふことになるとこれはたいしたことではないのじゃないかという気がするのです。ただ技術的な問題は私にはよくわかりませんが、これらの点について検討してみたらどうか、検討する価値はないのかどうか、それらの点についてちよつとお伺ひしたいのです。

問題について技術部長から答えていただきたいと思ひます。
○政府委員(中曾敬君)　ただいまの御質問にお答えいたします。
お話のように、飛行船はスピードが普通の飛行機に比べておそろいございます。特にジェット機なんぞに比べておそろいでございます。せいぜい百キロ程度しか出ないのであるかと思ひます。詳しいデータは手元にございませぬので若干不正確ではございますけれども、そのように思ひます。それからもう一つは、非常にお客の搭乗人員が少のうございます。まあ昔ツェッペリンというふうな飛行船がございまして、この飛行船でもせいぜい数十名というふうなオーダーであろうかと思ひます。したがって、現在のいわゆるワイドボディ型のジェット機などに比べて十分の一というふうなオーダーの旅客しか積めないというふうな思われるわけでございます。そういうふうな非常にスピードの速い、そしてまた搭乗客の数が少ないというふうなことから判断いたしまして、いわばその輸送効率が悪いということにつながつてまい。ということでは、一人頭のコスト高と申しますか、そういう問題にもつながつてくる。と同時に、スピードが非常にのろうございまして、非常に回転率が悪いというふうなことも、そういうコスト高につながつていふことと存するわけでございます。
そういうことから考えますと、今度は鉄道との競争の問題が出てまいりますが、むしろ現在の鉄道、新幹線などは二百キロのスピードが出ますので、そういうものに比べて、むしろ空を飛ぶということであるよりか地上を行つたほうが速いというふうなこともなかりかねないというふうな感じもいたすわけでございます。
そして、もう一つ飛行船の欠点と申しますか、それは何かと申しますと、ヘリウムとか、ああいったガスを詰めて飛ぶものがございますので、ずうたいが大きくなります。したがって、風に対して非常に弱いという欠点を持つておる。わが国の空

港整備五カ年計画を策定いたしましたときに、私どもが主として、これは運賃面でございませうけれども、鉄道との関係で運賃面を考えました場合に、相対的には鉄道よりも安く有り得るといふ一つのファクターがあつたわけでございます。ところが現在検討中の第三次空港整備五カ年計画につきましては、騒音対策その他地域社会との融合性というようなものも考えていかなければなりませんので、いわゆるコストが非常に高くなるという可能性がございまして、鉄道に比べて安いというような前提を再検討しなければならぬ、こういうことでございまして、その結果、ただいま先生がおっしゃいましたように、将来の需要の伸びというものが多少変わってくるわけですが、見方が、そこで、そういう点を鉄道運賃との関係でどのように見るといふ、これはごまかく技術的に詰まなければいけません、従来のように技術革新その他によつて航空運賃のほうが高くなるという前提には立ちにくくなつてゐるのではないかと、こういうことでございまして、その結果、ただいま先生がおおげになつたような数字の食い違いが出てきておるといふこととでございます。

○三木忠雄君 そうしますと、山陽新幹線ができて上がる、それから第二東海道新幹線、これは今後問題でございませうけれども、そういういろいろな観点から総合しますと、東京―大阪の航空便であるとか、東京あるいは福岡便であるとか、こういう問題は将来削減の方向に持っていくという、こういう考え方は運輸当局として考へてゐるのかどうかです。

○政府委員(寺井久美君) 東京―福岡という、あるいは東京―千歳と、これはかなり距離がございませう。したがって、時間削減効果というものが航空機の場合にはかなり大ききいてまいりませう。したがつて鉄道運賃との関係でかなり高くても旅客がそれを選ぶという可能性がまだ残されてゐるわけですが、東京―大阪の場合、現に航空運賃がわずかに高うございませうけれども、これは圧倒的に航空のほうに競争に強いわけですが、と申しま

すのは、現在はほとんど乗り切れないで飛んでおります。ということでは、乗りたくても乗れないという状態が発生してゐるわけでございます。しかしながら、東京―大阪のごとく新幹線で三時間程度のところにつきましては、これは航空の分野はだんだん相対的に地位を低下していかざるを得ない、こういうふうな考へておられます。

○三木忠雄君 そうしますと、これと関連して第三次空港整備五カ年計画は、予算規模からいって当然第二次よりはふえるのはわかりきつてゐる問題でありますけれども、大体どのくらいの規模で一応考へてゐるのかどうか。特に環境基準の整備の問題が主力になつてくると、伊丹空港の移転の問題、もう一つはやはり羽田空港の移転の問題というものが目玉になつてくるのじゃないかと私は思ふのですが、この点についての考へ方はいかがですか。

○政府委員(寺井久美君) まことに申しわけないのでございませうけれども、実はそれほどまだ具体的に積み上げをいたしておりませぬので、トータル金額がどのくらいになるかということとはちよつとお答えいたしかねるのでございませう。

○三木忠雄君 運輸大臣に聞きましょう。いま関西空港の問題、瀬谷委員からいろいろ話が出ましたが、特に羽田の空港の問題ですね、この問題についてこの五カ年計画の中に入れて、そしてこの羽田空港の移転の問題、地元では拡張は反対してゐたわけですが、これはいま話題になつてゐる第五夢の島ですか、こういう問題を含めて羽田空港を移転を、そして現在の羽田空港を緑地帯にする、こういう考へ方に将来持っていく計画で、第三次五カ年計画の中に含めて検討するかどうか。あるいは調査費をつけてやるのかどうか、そこまで考へてゐるのかどうか。

○国務大臣(徳永正利君) 確かに検討課題の一つではあるかと思ひますが、いまそれを目標にと、あるいは計画の中に織り込んでどうこうという段階に至つてないわけでございます。

○三木忠雄君 これ新聞の資料で私も拝見したんですけれども、これはいろいろ話題にもなつてくるけれども、これはいろいろ問題にもなつてくるから問題だと思ふのです。確かにこの計画には私は事務段階では相当進んでゐるやに伺うわけですが、やはりこれから騒音問題を解決するには、たとえばモノレールの内側の飛行の問題が行政指導でいろいろなつてきますけれども、こういう問題とからめて、沖合に移転をするんだという、こういう観点が出てくれば、この騒音問題の処理のしかたがまた変わってくるのではないかと私は思ふのです。そういう問題を含めた検討がなされてゐるのかどうか。あるいはまたこれができ上がるにしても相当な時間がかかるわけですね。そういう観点から考へますと、この沖合の空港の問題がはたして実際の計画上のほつて第三次五カ年計画に入ることではないかと考へていいかどうか、この点についてひとつ。

○政府委員(寺井久美君) 入れるか入れないかという点につきましては、実は大臣がお答えになりましたように、私も騒音対策の面からも現在の羽田空港のあり方というのを当然再検討しなければならぬわけと考へてゐまして、その際にそれが一番いい方法であるという結論になります。やはりこの次の空港整備五カ年計画の中に取り入れるべきであらうかと考へておられます。ただ現段階におきましては、そういう考へ方でいくのか、あるいはその他の方法もあるのかということを検討いたしております段階でございませうので、入るか入らないのかということにつきましては、ちよつと明確な御返答をいたしかねる状態でございます。

○三木忠雄君 そうしますと、この羽田の騒音問題について、いまの空港ではいいとはだれも考へてゐないわけですね。そうすると、その対策として、現在の大田区あるいは品川区を中心とした騒音で悩む住民に対して、具体的な対策と将来に対する見通しを航空局としていろいろ検討を今日までもされてきたんじゃないかと思ふのです。そういう点については、まあ沖合の空港移転の問題は別問題にしまして、この騒音問題を解決する

ためには、大体どういふ方向をとつたほうが航空当局としてはいいと考へていらつしやるのかどうか。

○政府委員(寺井久美君) 当面の騒音対策と申しますか、騒音量を減らすという方向につきましては、実は先生御指摘のように、モノレールの内側に入らないという指導をいたしてきておりますし、また深夜の便につきましてはごくごく緊急の場合を除きましておとめております。そういうこと、実は成田空港というものが遠からず開港できる状態になりますと、国際線が羽田から出てまいりませう。国際線は御存じのように、非常に重い飛行機が多うございまして、したがつて騒音をかなり広範囲にまக்கும்ございませうが、国際線が出てしまひますと、比較的軽い国内線のみになりまして音の被害というものは相当に軽減されるし、また急上昇いたしますその範囲も、現在モノレールから出る出ないというやうな問題がございませうけれども、そういう問題も非常に少なくなつてくるというふうな考へておられます。

○三木忠雄君 これはちよつと技術的な問題で技術屋さんに聞きたいんですが、実際のモノレールの範囲内でジェットを飛ばすということは不可能じゃないんですか、どうですか。

○政府委員(中曾敬君) モノレールの内側に入るように進入してこいという一つの行政指導をやつておるわけでございます。ただ正確に、何と申しますか、一定のルートを守るといふことは飛行機の種類と申しますか、搭載してゐる重量、そういうものによつても旋回半径が大きくなつたり小さくなつたりいたします。したがつて、海外線に使われておりますやうな大型の飛行機になりますと、非常に回りにくいというやうな面が出てまいります。それからもう一つは風が吹きますと、風に流されまして、たとえば海側のほうから陸側のほうに風が吹いておるといふやうな場合には風に流されて、内側に入るつもりで飛んでおつてもいつの間にか知らず知らずモノレールの外側に流されてしまふというやうなこともございませう。

われわれとしましてはなるべくそういうふうなモ
ノレールのラインを守って入ってこいというふう
に指導はしておりますけれども、何ぶんにもそ
ういふふうな飛行機の重さによって旋回半
径が違ふ、あるいは風に流されるというふうな要
素がございます、事実上一部分の飛行機がモ
ノレールの外側といいますが、陸側のほうに入
ってくるという事例も間々あるというのが現実で
ございます。

○三木忠雄君 いまの話聞いておりましたも、
運輸大臣、行政指導はこれはなかなか聞かない
ですね。特に重い飛行機という話になりますと、
これから四月からは西ドイツからまたジャンボが
入ってくる、それからエアバスの就航計画を持
っていると、ますます飛行機が大型化してくると
いうことになってきます。確かに成田空港の問題が
からんできますけれども、ますます大型化してき
ますと、羽田空港のモノレールの中の範囲内で飛
行するということは、ますます不可能になってく
るんじゃないかと思うんですね。こういう点に対
する行政指導を今後どうしていくかという問題で
すね。この点についてはどうですか。

○政府委員(寺井久美君) 実は十日ほど前でした
か、羽田の空港長に、非常に最近またはみ出して
いるのが多いという話があるんで調べてくれとい
うことを申しましたところ、確かに現地も理解い
たしてございまして、今度少し進入方法を変えら
うということで新しいコースを指定したというござ
います。これはいま告示といいますが、パイロッ
トにそれを周知する手段をとっております、四
月の末からそういう新しい飛行形式で入るよう
になればこの問題はかなり改善されるということ
を言っております。私はその結果を見てみたい
というふうな思っております。

○三木忠雄君 そうすると、外国の各航空会社に
も全部指示を流したわけですね、四月末から実施
するように。これは具体的にもう少し説明して
いただけますか。
○政府委員(寺井久美君) その具体的なコース、

実は私はまだつまびらかにいたしておりません
で、後刻御報告を申し上げたいと思つて
○三木忠雄君 ちよつと終わる段階でも、もしそ
ういふ告示の内容がわかれば……

○説明員(松本操君) 私もいま手元に資料を持
ておりませんので、多少正確を欠くかと思つて
が、従来羽田のC滑走路の陸側から入つてまい
ります場合は、通常御宿一房総半島の外側に
ございますが、御宿または木更津、これは房総半
島の内側でございます。御宿または木更津にござ
います無線標識の信号を受けまして大体北西の方
へ向かつて飛行機は飛んでまいります。そうい
まして、品川のNDBとわれわれ呼んでおりま
すが、実際は品川にはございまして品川のか
り沖合でございますが、そこをねらつてまい
りて、そこから適当なところで左にひねり込みを
いたします。そういう形で陸側の滑走路の端へお
りてくる。こういう形をとらしておつたわけ
でございます。これが、ただいま局長が申し上げ
たように、ややひねり込みの角度がきつ過ぎた
というふうなことが経験上わかつてまいりました。
そこで、もう少しこれを明確にさせますために、
数値をいま記憶してございませぬけれども、御宿
または木更津の無線標識から、正確なバックビ
ムと申しまして、その無線標識に向かうのではな
く無線標識から離れながら、かつ一定の方向へ飛
ぶ方法がございまして、そのバックビムをとる
というやり方で正確な方向づけをまず最初にいた
します。次に、品川沖の標識の上を通り越した形
で左側のひねり込みをする。そういうふうな形に
いたしますと、御承知のように、航空機は一定の
バンク角と申しまして、左右の傾き角を与えま
す。そのときの飛行機の速さ、重さによりまして
一定の旋回半径で回ることになります。従来より
ははるかに精度の高い半径を描いて陸側の滑走路
端末に向かつてくることのできる、こういう形
になろうかと思つてございまして、

さらに、ただいま申し上げましたのはC滑走路
に入ってくる場合でございますが、B滑走路の北

側
のほうへ入ってくる入り方がございまして。通常
これらを使つて問題になっておりますのは、南風
が吹いた場合に、回り込んで入らないと飛行機が
追い風が強過ぎておられないということから起
こつてくるケースでございますけれども、多くの
場合には、実はB滑走路が南風を受け取るため
に、先ほど局長が申し上げておられますように、
国際線に入つておられます大型航空機の場合には、
B滑走路の長さが二千五百メートルであること
から、おられないわけはございませぬけれども、
どうしてもパイロットの心情をいたしましてより
長い滑走路のほうへおりたいが、また管制官とい
たしましては、こちらの滑走路におりたいとパイ
ロットが申しました場合、特段の危険があるとか、
その他理由がある場合を除きましてパイロットの
おりたいという滑走路のほうへおろすというの
がならわしになっております。したがしまして、国
際線が羽田からいなくなりまして国内線になり
ました場合には、B滑走路を使わねばならないよ
うな南風の場合に、当然B滑走路にほとんどの飛行
機はおりてくることのできます。わざわざ回り込
んでC滑走路の陸側からおるといふふうなこと
をしなくて済むようになるかと思つて、そうい
う点においても、C滑走路の進入の際における
コースの逸脱という問題について、相当大幅に改
善ができるのではないだろうかというふうな考
えをしております。

な四月の末から局長が申し上げましたの
は、NOTAMというものがございまして、この
NOTAMという形式を使ひましてパイロットに
周知徹底をさせるわけでございますが、四週間前
にNOTAMを出す、これが国際民間航空機構、
つまりICAOで定められておられますパイロット
に広く周知徹底をさせる最も確実な方法とされて
おりますので、私どもはこれによつたと、こうい
う次第でございまして、

○三木忠雄君 そうすると、成田空港ができる
あわせて、そういう改善策で少しは緩和される見
えがございまして、

通し、いまの話ではわかるわけでありませぬ
けれども、もう一つは羽田空港の過密ダイヤの問題
ですね。大阪空港はこの間実は減便の運輸大臣談話
が出ておりましたけれども、羽田空港の減便問題
です。たとえば四月に西ドイツからのジャンボ
が入つてくるとか、こういう形になると、いろん
な報道等によりまして、ジャンボが飛び立つと十
分間ぐらひはDC8とか、そういうものはなかな
か飛び立てないとか、こういうふうな問題が出て
いるわけでありませぬ。そうしますと、いまの超
過密ダイヤの羽田空港にさらにこの大型ジャンボ
や、あるいは将来エアバスの就航を考へてい
るとするならば、ますます羽田空港のこの過密ダ
イヤというものはたいへんな問題になってくるん
じゃないかと思つてございまして、こういう問題で、
エアバス等を含めたこの大型機導入と減便対策で
すね。この問題に対して羽田空港はどういうふう
に考へますか。

○政府委員(寺井久美君) まず大型機と減便との
関係につきましては二つの点に分けてお答えしな
ければならないと思つて、外国機が大型化し
て入ってくるということにつきましては、これは
実は二国間の航空協定で、輸送力につきましては
一つの合意ができております。大型機になります
につきましては、その各国が持つております便数、
つまり通常の航空機の便数と大型機の便数とい
うものの割合を考へまして、輸送力が過剰になら
ないようになつておることを取りきめております。二、
三の例外はございませぬけれども、大体そういう基
本的な需給バランスをとつておまして、大型機
になつたから減るといふ性質のものでないとい
う点をまず御了承いただきたいと思つて、

国内線につきましては、大阪につきまして大型
機により減便をするという方針を打ち出して
ございませぬけれども、これは先ほど申し上げたよ
うに、東京—大阪というのはいさなり需要の高い
ところで現実には乗れない状態になっておる。した
がって少なくとも現状程度の輸送力を確保しつ
つ便数を減らすということ、そういう意味で大型

機により減便をするという方針を打ち出して
ございませぬけれども、これは先ほど申し上げたよ
うに、東京—大阪というのはいさなり需要の高い
ところで現実には乗れない状態になっておる。した
がって少なくとも現状程度の輸送力を確保しつ
つ便数を減らすということ、そういう意味で大型

機を入れることによつて減便が可能になる、こういうこととございます。そして、では東京はどうなるかという点につきましては、当然大阪―東京間の便数が減りますから、その分はあくはずでございます。ところが東京―大阪に乗つていらつしやるお客さまの中にかなり乗り継ぎ客、つまり東京から大阪に來まして、そこからさらに四国方面、九州方面に行かれる乗り継ぎ客の方、その逆の場合もございますが、かなり多い。したがいまして、東京でございました便数ワクをそういう直行便に振りかえて四国、九州方面の旅客の便宜をはかる必要があるということで、東京―大阪間の減便によつて出てきたものがそのまま東京の減便にはつながらないという状態になっております。それからまた、逆に東北方面で非常に需要が多いにもかかわらず離発着便数のワクがないために運航できないという空港もございまして、そういうところは主としてYSでございまして、このYSのためにそういうワクをあけてやる必要も出てくるということで、当面は羽田の便数というのは現状の、つまり安全上許される範囲内の便数を維持せざるを得ないという状態にあります。なお付言いたしますと、外国からの増便につきましては、極力これを抑制いたしておりまして、国際問題になりかねないような状態になりつつあるのも事実でございます。

そこで、一つだけ、これは管制保安部長からお答えさしていただきたいと思いますが、大型機であるために、われわれ流のことばで言いますとセパレーション―間隔をよけいとらなければならぬという点につきましては、管制保安部長のほうから御答弁いただきたいと思ひます。

○説明員(松本操君) ただいま局長が申し上げましたように、航空機と航空機との間にある程度の間隔をあげませんと安全上危険である、これを私どもの用語で間隔とかセパレーションとか呼んでおります。これをどの程度とつたらよろしいのかというのが飛行場におきますキャパシティをきめる場合の一つのファクターでございます。これが

すべてではございませんが、一つのファクターでございます。現在のところ大型機につきましては五マイルの間隔をとる、それから時間的には二分間の間隔をとる、こういうことにはいたしておりまして、現在羽田空港においては御承知のように、レーダーによつて管制をしておりますので、通常のレーダー管制のセパレーションは三マイルでございます。約一・七倍の間隔を広げております。それから時間的な間隔といたしましては、通常一分でございます。ですから時間的な間隔のほうは約倍に広げておるといふ形で、そういう状態では空機を取り扱ふという前提のもとに現在の四百六十便という形をはじき出してあるわけでございます。

そこで将来、この大型機がふえていつた場合にどうなるのかという御質問でございましたけれども、一番大きな影響を与えますのが大型機とそれから小型機の間隔の設定、これが一番むずかしいわけでございます。大型機同士でありまして、いわゆる後方乱気流と申します、大型機の翼端から渦を巻いて出てまいります空気の流れに對してのみずから大型機でございまして、かなり強いわけですけれども、これが727、737級の中型以下になりますと相当影響を受ける、そのために間隔を広げるといふ措置をとっておるわけでございます。したがって、羽田のように、ジャンボも入る、エアバスも入る、727程度のもも入つておるといふふうな場合に、それらの比率がどのようになつたときにどういふ影響が出てくるかということが非常に大きな問題になるかと思ひます。これは一本の滑走路に一方から連続して各種の飛行機が入るといふようなケースですと非常に簡単でございますが、先ほども御答弁申し上げましたように、滑走路が二本交差して使われておりますので、風向きその他によつてかなり正確な、めんどむな計算をしていかなければなりません。現在までに私どもが計算をいたし、かつ過去の経験から判断した限りにおいては現在程度の大型機の混入率であるならば、現在われわれがきめております一時

間隔、三時間帯または一日の取り扱ひ機数というものを減らす必要はないのではないかと。ただし、もっと大幅に大型機がふえてまいりました場合には、やはり何がしかの削減をする必要が出てくるのではないだろうかというふうに考えております。ただ、その数字がどの程度になるかという点については、現在私どもも鋭意研究中でございます。ただいまこうなつた場合にはこうであるといふふうに申し上げるまでには至っておりません。

○三木忠雄君 これは非常に重要な問題だと思つて、ただいま申し上げるまでには至っておりません。○三木忠雄君 これは非常に重要な問題だと思つて、ただいま申し上げるまでには至っておりません。○三木忠雄君 これは非常に重要な問題だと思つて、ただいま申し上げるまでには至っておりません。

○三木忠雄君 これは非常に重要な問題だと思つて、ただいま申し上げるまでには至っておりません。○三木忠雄君 これは非常に重要な問題だと思つて、ただいま申し上げるまでには至っておりません。○三木忠雄君 これは非常に重要な問題だと思つて、ただいま申し上げるまでには至っておりません。

○政府委員(寺井久美君) 現在のところ大型化といいますが、国内におきましては日本航空、全日空が大型機の機材手当てをすることについてわれわれ相談にあずかつておりますが、これは先生御指摘のような空港の運営は、空の上の運営と地上の運営と両方ございまして、やはりおのずから限度があるというふうにわれわれ考えております。したがって、今後どのようなテンポでこれを導入していくかということにつきましては、管制上の問題も、それから地上の駐機場の問題、その他もあわせて鋭意詰めております。ただほつきり何年度に何機まではいいいのだ、これ以上はだめなんだとかいような線が出るまでには至っておりません。

○三木忠雄君 そうすると、いまの具体的にエアバスの計画等を含めた、あるいは外国機の大型ジャンボ機の羽田到着という問題は具体化した問題はないのですか。あるいは二、三年のエアバスの大坂空港の乗り入れのために住民の理解がないとやはりエアバス就航はしないという方針で今後も臨むのかどうか、そういう点も加えて御答弁願ひたいと思つております。

○政府委員(寺井久美君) まず現在日本航空、全日空でどの程度のエアバスあるいはジャンボを計画しているかと申しますと、日本航空は三月末で五機すでに国内線用を持っておりまして、それから全日空は三月末で三機、六月末で六機になる予定になっております。これはすでに一部、東京―沖繩に就航いたしておりまして、四月からは東京―札幌あるいは東京―福岡に就航するという予定になっております。また外国の航空会社並びに日本航空の国際線両方合わせまして、週に百六十五便程度が運航されております。今後、外国国際線の関係はやはりだんだんふえていく傾向にございまして、先ほど先生御指摘のように、ルフトハンザがこれを持ってくるというふうなことでございまして、逐次ふえてまいるかと思ひますが、羽田の状況がいま非常にむずかしい状況でございますので、その導入時期等につきましてはできるだけ先へ延ばして、成田ができてからというふうなことで話し合ひはいたしておりまして、この先はもう向こうに与えたある程度の権利でございますので、こちらがだめだといふふうにならぬ立場にはございません。

で、国内線につきましても、まあ四十九年度に五機、六機になります、五十年にさらにこれが数機ふえるという程度まではいま見通しております。

○三木忠雄君 保安部長にもう一度伺ひますが、この程度であれば問題ないんですけれども、いまの航空局長の言つた就航計画程度であれば、大型化して混入してもこれはだいじょうぶなのかどうかです。あるいはそういう策定をいつまでに大体終わる計画なのか。大型機がたとえ何機まで

ひとつ加えたらどうかと、こういうことを言ったことがございます。昨年度と申しますか、四十八年度はおそらく相当な黒字決算をやるだろうと思ひます。しかし御承知のように、今度は逆にばちが当たりまして、油がずいぶん上がつてまいりましたから、これはね返りが相当きつめにおつかぶさつてくるだろうと思ひます。その辺を考慮合せて、今後の経営状態をすつと見ていかなきやなりませんけれども、その八分配当、あるいは配当金を国が取つて、これをすぐ騒音対策というわけには会計法上まいらぬかもわかりませんが、しかし、いづれにしましても今後は原因者負担の原則を貫いていかなきやならぬと思ひます。それがすぐ配当に結びつけるか、あるいは別途騒音料というふうなものを考えるか、これからひとつ十分検討してまいりたいと、かように考えている次第でございます。

○三木忠雄君 そうすると、この日本航空の八分配当の問題について、運輸大臣は日航法を改正するという考へは持つてないわけですか。
○国務大臣(徳永正利君) いまだちに四十八年度において日航法を改正するという考へは持つておりません。そういうふうなものも含めて一ぺん検討してみろと言つたことがございまして、今年度これを改正するという考へは持つておりません。

○三木忠雄君 まあ、こういう問題、いろいろ考へますと、何といひますか、移転補償の問題にしても進捗状況が非常におくれてる。あるいは借地人あるいは借家人に対しての、この考へ方はどういふふうな及んでいくのか、こういう点にいろいろ問題点があると思ふんです。日本航空はほとんど黒字になっていて、あるいは運賃をどんどん値上げしていき、こういう中であつて、その被害者といふのは、やはり一番身につまされていくわけでありまして、こういう点についての積極的な手を打たなければならぬと思ふんです。しかし今回の法律改正を見ますと、何とか住民を追い出す方向のほうを主力に考えた法律のよ

うに私は感ずるわけです。確かに周辺整備機構をつくつて補償を何とかするという方向に考えられますけれども、しかし一面考えれば、やはりそういうものを何とか追い出すような法律案になつてしまつてゐるんではないかという点を強く考へるわけですね。この法律をつくつたところによつて、実際にメリットといふのは何かということなんです。この点について運輸大臣どうお答になつてますか、あるいは航空局長。

○政府委員(寺井久美君) 先生御指摘のように、この法案だけをとりますと、周辺整備ということを中心になつておきます。しかし騒音対策そのものは、やはり音源対策と周辺の再開発と、この両者が相まつて行なわなければ効果が出ないわけでございます。この法律でお願いいたしてございまして、主として地上の問題でございますが、これはこれなりに周辺の環境を改めていくことによつて音の遮音地帯をつくり、かつまた、音にあまり影響されないような施設を設置することによつて空港周辺といふものの騒音の被害を軽減できるといふこともまた事実であらうかと思ひます。他面、発生源である航空機の音そのものを静かにしていき、これはエンジンの改良あるいはまた離発着の運航の改善等、いろいろの面があるかと存じますけれども、こういったものを併用して、両々相まつて騒音対策の効果を上げていきたいというのが、現在お願いしております法案の趣旨でございます。

○三木忠雄君 それで、たとえば伊丹とか福岡、先ほどから話題になつておりますけれども、こういう特定空港以外の地方空港でも相当こういう問題がある。たとえば新潟では訴訟問題が起つていて、たといふやうな、こういう点があるわけですね。こういう点をひつくるめまして、地方空港も含めて、やはりこういう騒音問題で一番問題になつてゐる空港といふのは、運輸省はどのように認識しておりますか。

○説明員(橋本泰君) 地方空港につきましては、本年度におきまして鹿児島空港を特定飛行場に指定をいたしております。それから四十九年度におきまして、北から申しまして函館、仙台、松山、宮崎というジェット機の就航してあります四空港を特定飛行場に指定する予定にして予算の措置を講じております。なお残るジェットの就航いたします空港は、いま御指摘のございました新潟、それから大分、熊本、那覇といふようなローカル空港があるわけでございます。これらにつきましても、ジェット機による騒音についての被害が大きくなるといふような場合には、特定飛行場に指定をして措置を講じていきたい、かように思つております。

それから、それでは特定飛行場に指定をするまでは何もしないのかというお尋ねがあるかと思ひますけれども、まず第一に、騒音の障害が非常に著しくなりましたら特定飛行場にいたしますので、その際は、設置者の責任として処理をいたしますが、そういうものについていろいろ事前措置を講ずるといふような場合には、地元の方公共団体にいろいろ先取的な御対策を願うということでお話をしております。そのために必要な財源といたしまして、航空機燃料税のうち、一部分を譲与税としてこれらの関係飛行場の周辺の市町村にお渡しを申し上げておるといふことでございます。

それからさらに、今回の法律改正の六十四条という条文の中に、地方公共団体においてそれらのいろいろな事前の手当てを、処置を講ぜられるような場合については、国は財政上ないしは技術上の文が入つておりました。これによりまして必要な措置を講じていきたいと思つております。

○三木忠雄君 特に新潟等の空港あるいは地方空港の問題は、やはり宅地の何と云うか、規制が行なわれておりませんね、立法的に。こういう問題とからみ合せて、やはり空港ができたあとで住宅が建つといふやうな問題が相当出てくるわけですね。こういう問題のやはり立法化を考へなければ、建つたなら公害問題がこうだとかいふ点で、

非常に後手後手に回つてゐるのじゃないかと思ひます。こういう点をやはりもう少し運輸省として、あるいは関係当局と打ち合わせをして、そういう空港周辺の問題をもつと積極的にやるとか、こういう対策を講じませんと、後手後手を踏んで、あるいはジェットを入れたと、今度それがかなり拡大して来るといふ、こういう問題で確かに騒音が大きくなつていくんじゃないかと思ひますけれども、こういう先行きのもう少し明確な見通しを立てた上の騒音対策といふものをしななければ、何だか出てきた結果だけを何か穴埋めするための騒音対策に回つてしまつてゐるといふ、こういう感じを受けるわけですね。この点についてはいかがですか。

○国務大臣(徳永正利君) 確かに御指摘の点が重大な問題だと思ひます。いま現に、成田空港でもせつかくこういうところはこうでございまして、徳か何か知りませんが、業者が家を建てて建て売りをやるなんというふうなことがあるのでございまして、千葉県知事が非常にそういうやうなことを憂へて、何とか規制措置を考へてくれたいまして、この間もお話ございました。私もいたしまして、建設当局にそういう実例を示して、規制措置、方法を考へてくれたいこと、いま鋭意その話を環境庁の長官のほうからも建設大臣あてにそういう申し込みをして検討をいただいでゐるわけでございます。

ただ、なかなかこれ、むずかしい問題だと思つてございまして、いよいよ法律をつくることになると、建設省でも頭をひねつておるようでございます。熊本の飛行場みたいな県が周囲の土地を買つちやつたわけなんです。ですから県有地でございますから、県の許可がなければ建てられない。こうなりますと、非常に理想的でございまして、今度の国総法の法案がどういふふうな動きですか、わかりませんが、もしも、どういふ修正が加えられるか存じませんが、一応県知事がそこをばつと指定して、もう県の許可がなければ動かせ

ばつと指定して、もう県の許可がなければ動かせ

ぬというようなことになりまして、非常にうまくいくのじゃないかと思えますけれども、国総法の改正がどういふふうな今後動きを見せまつか、なかなかいずれにしてもいま御指摘のことは非常に重要な喫緊の問題だと思つて、いま政府部内において鋭意検討している最中でございます。

○三木忠雄君 それじゃ最後に、昭和四十六年の十二月二十八日ですか、環境庁長官から運輸大臣にあつた勧告の問題について、具体的に運輸省としてはこの問題にどのように取り組んできたのか、また今後の見通しについて。

○説明員(棚橋泰君) 先生御指摘の四十六年の環境庁勧告と申しますのは、四十六年十二月二十八日環境庁から環境基準をつくる一つの過程として中間的な御勧告をいたしておるわけでございまして、その主たる内容は、夜間における発着規制、それから民家の防音工事に着手するように、それとあとはこまかいこととして、監視体制の強化というようなことではないかと思つて、発着規制につきましては、その後四十七年に入りまして、これを受けまして四十七年の三月に運輸大臣の措置をいたしました、従来行なつていた大阪—東京の発着規制の強化ということをいたしました、御承知のように、大阪空港につきましては夜間の十時から朝の七時、東京につきましては十一時から六時という規制強化を行なつたわけでございまして、ただ大阪につきましては、その際若干例外的に郵便機を深夜に発着を認めておりましたが、これも御承知のように、先月末に廃止をいたしました、現在は勧告どおり実施をいたしておるわけでございまして、それから、東京につきましては発着規制後も緊急その他やむを得ないもので、若干の遅延機があることは先ほど局長が申し上げましたとおりでございますけれども、一応その基準に従つてやるような努力を続けております。

それから民家の防音工事については、WECPN L八五の地域について措置をとるようになつてございまして、これは四十八年度予算にこの趣旨を生かしまして予算の措置を講じたわけでございまして、法律の成立がおくられておりました、まだ今日まで着手をしておりますが、この法律をお認めいただきました後に、早急に着手をいたしたい。

それから監視体制につきましては、従来から行なつておりました監視塔、測定塔というものも若干ふやしましたし、また四十九年度以降はこの測定塔の測定体制というものをもう少し近代化したしまして、単に一機の騒音を測定するだけでなく、それらの測定点からの測定データで最終的にはWECPN L程度は算出できるようなものにしたというところで、いま調査研究をいたして、四十九年度から着手をしたい、かように考えておるところでございます。

○三木忠雄君 もう一つ、民家の防音工事ですね、これは一室に限定をしておりますね、二室の場合とかいふ点もありませんけれども、たとえば一室の場合七五%補助で、あと二五%は個人負担ですね。この個人負担の二五%ということは、やはりこれは住民にとってはたいへんな問題でありまして、この二五%をどうするかということ、これをほんとうに考えなければ、ただ国ではそういう点をきめなければ、具体的に、いざ、百万円のところ七十五万円渡した、二十五万円が個人負担という形になってきますと、非常に問題をばらんでくるのじゃないかと思つたのです。この点いかがですか。

○政府委員(寺井久美君) 予算を編成いたしました際に、そういう七五%は国が出し、二五%は個人ないしは地方公共団体で負担していただきたい、こういう精神でございまして、防音工事を施すことによつて耐用年数が延びるといふようなことがございまして、まるまる国が負担するといふ理論もなかなか立てにくかつた事情もございまして、一応七五%という線を出しましたけれども、残りの二五%全部が個人負担ということではございません。これはやはり地方公共団体が負担をしていただくというところでいろいろお願いをしてまいったわけでございます。なお、その地方公共団

体が負担いたします分につきましては裏負担と申しますか、それを何らかの形で国のほうでめんどうをみたいというところで、これは財政当局とも御相談をして、四十九年度にすぐ間に合いますかどうかや疑問がございしますけれども、そういうことで個人負担をできるだけ少なくするといふ実現のしかたをいたしたいというふうに考えております。

○三木忠雄君 もう少しそこを明確にしておきたいのですけれども、地方公共団体との二五%の問題は、まあ各地方公共団体で、いろいろ各地域によつて違ふと思つても、大体個人負担をしないで地方公共団体が負担するとか、そういう方向にうまくいく見通しですか。

○説明員(棚橋泰君) 先ほど申し上げましたように、七五%までは国が持ちます、残りの二五%につきましては住民福祉の立場からできる限り地方公共団体において持つていただきたい。もちろん必ずしも全額ということではない。たとえば防音工事をすることによつて耐用年数が延びるとか、若干そういう問題もございしますので、全然個人負担がないということとかどうかは別にいたしました、できる限りを地方公共団体において持つていただきたい。ただ、その場合につきましては、先ほど申し上げましたように、それらの財源措置については将来において検討したい、こういうことで現在お話をしておるわけでございます。当面問題の大阪につきましては、大阪府、兵庫県等においてそれぞれ所要の措置を講じていただけるというふうな方向で大体話が進んでおります。

○三木忠雄君 この整備機構ができる大阪はいいんです。たとえば福岡とか東京、こういう問題について二五%—耐用年数もあるからということから、最終的にはやはり個人負担にいられるのではないかという問題が出てくるわけです。そうなつた場合にはもう支給しませんが、あるいはやりませんという形をとるのか、あるいはそれに対して特別な融資策を考へるのか、あるいは伊丹の大阪空港並みに羽田あるいは福岡をやるのか

どうかその点について。

○説明員(棚橋泰君) 当面の非常に戸数等の多い大阪につきましていろいろ地元との折衝をいたしておるわけでございますが、福岡ないしは東京につきましては、その大阪におきます措置を見まして、またいろいろお話し合いをしていきたいといふふうに思つておりますが、いまのところの国の考え方としては、先ほど申し上げましたように、国としては七五%負担いたしますという原則を明確にしておるわけでございまして、残りの負担につきましては、できる限り地方公共団体において所要の措置を講じていただくことを期待をいたしております。その話がうまくいきません場合には、その場合にどうするかまた検討したいかように思つております。

○三木忠雄君 これは運輸大臣に最後に、この問題、やはり羽田のほうがそういう問題が一番多いわけですね。最初の発生過程からいへばたいへんなんです。そういう問題を考えた場合、機構ができたところだけはそういう体制になるけれども、できなかった福岡とか東京はやはりおくれるといふとこれはちよつと問題点があるのではないかと申すのです。この問題について、やはり運輸大臣が積極的にこの問題を解決するといふ方向にやつていただきたいと思つたのですけれども、この点についてお答えいただきたい。

○国務大臣(徳永正利君) 四十九年度はいまこういうようなことをお願い申し上げておるわけでございますが、衆議院でも附帯決議をちよつといただけておりますし、いままた各委員からこの問題につきましてはきつたい御指摘を受けております。したがうして、五十年年度におきましてはそういう御心配のないような方向で私も全力をあげてひとつ善処するつもりでございます。

○中村利次君 本法案が成立したとして、さきに環境庁が定めた環境基準を達成するといふ前提に立つていろいろなことをおやりになると、その中には移転あるいは住宅の防音工事等々を含み、そういうことをおやりになると、こういうぐあいに前

提として受け取ってよろしいですね。

○政府委員(寺井久美君) そういふことでござい
ます。

○中村利次君 その場合ですね、これは私は連合
審査でも質問をいたしましたけれども、どうも時
間が足りなくて十分尽くすことができなかったん
ですが、たとえ住宅の防音工事をやる場合、自
分の持ち家と、それから貸し家あるいは杜宅、寮
等について何か差別があるというような感じの答
弁を伺っているんですが、いかがですか、その点
について。

○説明員(棚橋泰君) 連合審査の際に私のお答え
が十分でなかったかと存じますが、私どもは基本
的には人のお住まいになっているところについて
は、これは防音工事の措置をしていくべきだとい
うふうを考えております。ただ申し上げましたの
は、やはり個人の住宅、それも一部屋でいいから
早くやってくれという方から優先的に措置
をいたすというのが当然ではないかと。それから
大阪空港を主として頭に描いておりますけれど
も、大阪につきましても福岡につきましてもそ
うでございますが、ごく空港に近接したところと
いうのには、これは現実的には個人の住宅が多
うございまして、杜宅、寮というような性格のも
のは若干それより離れた地点にあるのではないか
というふうな点も勘案いたしました。まず一般住
宅を優先にいたしたいという方針で処理をする
ということをお願いいたします。

○中村利次君 わかりましたが、その点について
は、しかし私はやっぱり問題があると思うんです
よ、一般住宅を優先にするというのは、これは航
空機騒音に対する対策を立てるんだと、措置をす
るんだというところは、原因はやっぱり騒音が激し
くて健康上も、あるいは住宅環境の上からいって
も住んでいる人が悪影響を受けるんだということ
だから、だから国費を含む費用までかけていろん
な対策を講じようというんですから、したがって、
あくまでも対象は、そこに住んでおられる人たちの
ために対策を講じようというわけですから、杜宅に

住んでいようと寮に住んでいようと持ち家に住ん
でいようと、これは差別がないと思うんですよ。
ですから、たとえば私は一種別によって違いま
すね、一種から三種まで、これは騒音の程度が違
う。それをやっぱ近間から順次やっていくんだと
いうならまことに合理的であって、納得をいたし
ますけれども、そういうぐあいに受け取ってよろ
しいですか。

○国務大臣(徳永正利君) いままで騒音課長がい
ろいろ申し上げましたけれども、まあ同じ条件
で二つ並んでおたらというふうなごまかいこと
を言っていると思うんですが、そうじゃなくて
やっぱ趣旨は先生のお説のとおりだと思ってい
ます。

一番騒音の被害の多いところから、これはもう社
宅であろうと何宅だろうと自宅だろうと、騒音の
一番ひどいところからとかくやっていくと、こ
れがもう基本でなけりやならぬと思えます。また
そういうふうに進めるつもりでございます。

○中村利次君 わかりました。そうであるべきだ
と私も思います。

それから今度は規模ですが、いま一部屋、とに
かくとりあえず一部屋というあれがございました
けれども、これは四十八年度——まだ八年度で
すか。具体的にはどういふ計画をお持ちですか。

○説明員(棚橋泰君) まず四十八年度当初予算に
つきましては、当初から一部屋優先ということ
で財政当局との話し合いがござっております。で、四
十八年度の子算の際に四十九年度以降二室につ
いて考慮するという約束になっております。四十九
年度はその点を踏まえました上で、まだ中身を明
確にしないで予算措置だけきめてございまして、工
事単価その他もだいたい変動いたしておりますし、そ
こらをにらみ合わせまして、この法律の成立を待
ちまして財政当局との間で具体的な実施細目をき
めることになっております。したがって、まだ
明確にきまっております。

○中村利次君 この法案は、環境基準が四十六年
に定められたものに基づいて本法案は立案をされ
提案をされた、そこで去年の十二月に、たいへ
んこれは私はやっぱりであり運輸省側からいうと相
当にきびしい環境基準が設けられたので、し
たがって本法案が成立したあとと去年の十二月に
定められた環境基準とセットをするといひます
か、その上でやっぱ環境基準の達成のために今
日以降努力をしていきたい、こういうことだと
思いますので、そういうことからしますと、四十
九年度はいま予算案を審議中ですから、五十年
度以降の計画というのがあるのかないのか、その点
についてお伺いします。

○説明員(棚橋泰君) 先日米連合審査等でお答え
申し上げておりますように、環境基準が設定され
ましたのが十二月の末でございまして、四十九
年度の子算についての筋はすでに終わっておた
段階でございます。したがって、一般論とい
まして、この四十九年度子算の中にこの環境
基準の達成のための具体策が盛り込まれておるかとい
うことについては、一応私どもは先生先ほど御指
摘のように、中間報告というものを受けた線であ
る、というふうに申し上げるべきだと存じますが、
ただ全体といたしましては五十年以降明らか
になると思いますが、特定の大坂空港という
問題につきましては、当初WECPNL八五の中
のとう中間報告に基づきまして、WECPNL
八五の中を四十八年度から七九年かけて防音工
事をやるという予定にいたしております。そういう
ふうなことで、この周辺整備機構に委託して行な
わせるという計画になっております。したがって
して、その点は若干の手直しが要るんではないか
というふうに思っておりますが、ほぼぼぼ中間報
告の線とは違いませんし、また環境庁の環境基準
の中間目標という線ともそれほど大きく食い違
うという点にはならないと思えます。

○中村利次君 しかし、これはまあ加速度をつけ
なきやいかぬということは事実ですな。そういう
ぐあいに解釈してよろしいですね。

それでは、この問題については先ほどの大臣答
弁もございましたので、私はもう一回確認をして、
やっぱ事実認定に基づいたやり方、実情に即し
たやり方をやっていく、そして去年の十二月の環
境庁の環境基準、それをできるだけ早く達成を
していくんだという方向でおやりになると確認いた
しますけれども、そういう確認でよろしゅうござ
いますね。

○国務大臣(徳永正利君) そういふふうにご確認
いただきましたと思えます。私どももその方針で進
めてまいります。

○中村利次君 そこで御質問をしたんですけど、
でも、たいへんまあけっこうであるが、実情から
いったら相当きびしいものを背負って環境基準を
達成するような、努力じゃなくて、これはもう実
行をしていくということになるんですが、これは
私はぜひそうであってほしいと思えます。また
そうでなければならぬと思う。ところが、どうも
伊丹空港だけではなくて、福岡あるいは東京の羽
田空港でもその周辺に宅地造成をしたり、ある
いはそこに家が新築されているという、こういう事
態があるんですけれども、運輸省はその実態をど
ういふぐあいに受け取っていらっしやるのか、い
かがでしょうか。

○国務大臣(徳永正利君) 先ほど三木委員から
の御指摘もございました。また委員の視察報告の
中にも現に板付空港でこういう事実があるじやな
いかと、この点は十分配慮しなかならぬという
御報告もございました。実はそれで、私のほうも
頭を痛めている一つのことでございまして。成田空
港にも、せつかくお立ちのきいたいただいたあとに何
とか業者が行って建て売り住宅をやっているところ
もあるんだとございまして。千葉県知事はこ
ういふことを何とか規制はできぬかと、ござい
ますが、運輸省といたしましては、環境庁と協議
いたしまして、またそればかりではございま
せん、関係関係が集まりました。これはひとつ
立地規制と申しますか、そういう規制をぜひやっ
てもらいたいということで建設省に強硬な申し入

れをしていくわけなんです。建設省もその必要性は認めておられますけれども、さあこいつを法律でやるということになりますと、これはなかなかむずかしい問題があるそうでございまして、市街化計画の中でやれぬかとか、いろんなことでいま頭をひねっている最中で、先ほども私申し上げたんですけれども、いま建設委員会にかかっております国土総合開発法がどう修正になるかわかりませんけれども、あの中で見ますと、県知事がそこをばつと押さえて、ここは県知事の許可がない限りは開発できない、家を建てることもできぬというふうな、特定の地域に指定することができるようになっているようにございまして、その辺が問題で、また修正になるとこれは期待もできないわけですから、そういうふうな法律でもありませんと、こういう問題が解決つくだらうと思いがすが、事実いま御指摘の問題は現に起こりつつある切実な問題でございまして、建設省が中心になりまして、いま鋭意政府部内において検討を進めているという段階でございまして。

なお党としても、ことによれば議員立法で何かいい法律はできないだろうかというぐらいいまで真剣にいま取り組んでいる最中でございまして。

○中村利次君 これは皆さんからも御指摘があったように、あれじゃ当然だと思つたように、いや困るんだ困るんだ、あるいは検討中では、私はこれはおさまらない問題であつて、片方では先ほどから質問しておりますように、あるいは御答弁をいただいておりますように、国費を含めて多額の金をかけて環境基準を達成するようないろんなことをやるわけです。片方ではそういうことをやるわけではなく、これはどこまでいったってイタチごっこですよ。それに對してこれを規制するというのが表現がいいのか、そういうものを防ぐという、あるいは環境基準達成のためにはそういうものを守るといふ方がいいのか、表現はどういう表現でもいいですけども、その手法がないというのは、私はまことに行制府としての責任を達成する道ではないと思つてございまして。

環境庁と建設省お見えになつていますか。——これは建設省、環境庁から同じ質問に對する御答弁を伺いたいと思つております。

○政府委員(春日吉君) 環境庁といたしましては、先般大阪空港の判決が出ました際に三木長官から談話を発表いたしましたので、その中で、先生の御指摘になりましたのと全く同じことを申し上げておりました。今後はそういうものを防ぐために新しい法律も考えなければならぬであらう、そのためには関係各官庁とよく連携しながら検討していきたい、こういうことを述べておりました。私どもも全く先生の御指摘に對してはそのとおりだと思つて、現にいま大臣がお答えになりましたような方向で関係官庁と連携をとりながらデイスカスしている最中でございまして。

○説明員(野呂田芳成君) しばしば御指摘ありますように、環境基準を越える地域ですべてに住宅の開発がかなり進んでおりますので、このような事態に對処するために建設省もきびしい規制が必要であるというふうなことを考へております。この点につきましては、ただいま環境庁のほうからも御答弁がありましたとおりでございまして、中央公害対策審議会でも指摘されているとおりでございまして。しかし現在の都市計画法、建築基準法では遺憾ながらなかなか限界がございまして。現行法で規制をしようとするとおおよそ二つの手段がございまして、一つは市街化区域ではなく調整区域に指定をするということとございまして。一つは工業専用区域にいたしまして人間が夜間等居住しないようにするということとございまして、すでに市街化が進行している区域ではこれを調整区域にし、まして一切の建築行為を規制してしまつて、これは事実上全く不可能な場合が多いわけでございますし、それから工業専用区域にいたしまして人間が居住しないようにするといふ点につきましては、現実には住宅が大半でございまして、それを工業専用区域にしますと工場が自由に建設できることになりまして、それで住居と工場が混在し

てしまつたという今度は問題が起りまして、そのほかに工場の問題で住民は二重苦にあえぐということになってしまつてございまして。

その場合に、居住者に對しましては連携行為で補償をいたしまして移転してもらつたかといふような行為が伴いますと問題はないわけでございますが、遺憾ながら現在の都市計画法、建築基準法といふものはそういう手段方法を持たないわけでございますし、したがって、おのずから限界が出てまいるわけでありまして、しかし新規に飛行場をつくります場合には、場所によりましては調整区域にできる場所もありますし、それから工業専用区域に初めから指定できる場所もあるということになりますから、そういうところにつきましては可能な限り對処してまいりたいといふふうな考へております。

先ほど来、運輸大臣のほうから成田空港の問題がございまして、いま千葉県当局とも十分協議を重ねておりますけれども、遺憾ながらこの都市計画決定は、知事が市町村長の意見を聞いて決定するもので、建設大臣はそれを認可するだけで、それから、建設大臣の意向だけでは指定できないという問題がございまして。しかしできる限りのことはやはりしないと問題を残しますので、いま県当局と協議中でございます。

○中村利次君 やつぱり對処をしたいという御答弁で、おのおのこれは若干のニュアンスの違いがあるわけですよ。いまのお答えは、可能な限り對処をしたい。私は、可能な限り對処をしたのでは、現行法ではこれは何ともどうもぐあいが悪いんですといふところまではわかりません。しかし、だとすれば、どういふ方法で、新しい法律をつくつて對処をするのか、あるいはその他びしゃつと對処の手法があるのか、それから、こういうものが明らかにならないと、何とかそれは検討しますでは、検討している間にどんどんできちやうわけですからね。もういまのやり方というのは、私はまことに納得できないんです。宅地造成が始まる。そうするとそこを買取折衝をやる。こんな

うも、何というか、どうもそういうことをやっているから、これははつきり言つて運輸省が火だるまになつたつたつたかれますよ。どんどんまた新しいものが発生をする。それに對して幾ら手を打つたつて、いまみたいなゆるふんでは永久にだめだ。たたかればなし。

ところがきわめて閣内不統一でありまして、いまの御答弁を聞いても、失礼ですけども、どうもやつぱり閣内不統一。これは速記録をお読みになつても不統一だと思つて、ですから私が要望しているのは、それから質問の要点は、やつぱりそういうものをやめさせる。これは私は法権力をもつて規制をするといふ、そういう権力的なものも考へるといふような、そういう権力的なものも考へるといふような、そういう健康に即さない、あるいは人間の精神的あるいは生理的な、そういう健康に即さない、そういう条件から国民の健康を守るために、あるいは生活条件をよくするために、そういうところにはつくらせないようにする。だから、これは談話を発表したり、何とか可能な限り努力をするでは、私はこれは納得できませんから、ひとつぜひこの方法でやるというものが、これはだめですよ。これはもう運輸大臣、火をかぶるのはあなたですからね。これは私は環境庁にしろ、それから建設省にしろ、連帯責任で、田中内閣として對処をする、こういうものが、ないとなつてきません。

○国務大臣(徳永正利君) まあ現に飛行機が飛んでいる下にどんどんお建てになるなら、やかましくても知りませんぞといふことも言えますけれども、特に成田みたく、まだ飛んでないところに、せつぱりお立ちのきいたいたあとに建つというふうなことは、なかなかこれは将来においても、話もつかぬような話でございまして、いろいろな御指摘のとおり問題がたたく山積していると思つております。

それで私どもも、先ほど来申し上げておりますように、その点を現地の知事がもう何とかしてくれと。おれのほうでは、現行法律では何ともでき

ないということでは連絡をとってきておるわけにございまして、いま建設省にも、この間も三木長官を中心にして関係が集まりまして、早急に何か手を打つ方法はないかということで検討を進めておりますし、また党におきまして、これはもう役所の手を待っておつたのではとも話になるまいということ、ことによれば議員立法でもというところで、いま私もそれに一枚がみまして、できることならもう一日も早くそういうような規制の措置を、立法措置によらざるを得なければ立法措置においてとらざるを得ないということ、その作業をいま回転させている最中でございませぬ。

○中村利次君 これはおうせひそういうことで、早急にはつきりした対処のしかたを、結論をお出しになることを私は要望いたします。

これは私がなぜこういうことを申し上げるかという、全然違いますよ。次元も違うし、あるいは目的も違うでしょう。何も金を目的でそこへ家をお建てになっておるわけではありますまい。これはやっぱり意外とそういう騒音地域は地価が安いか、いろいろなあれがありましようけれども、たとえばガムの建設がきまると、そこへ家を建てておる人もおるんですよ。もう水底に没することがおわかつて家を建てて、補償交渉が始まる。こんなばかげたことがやられては。あるいは原っぱに変電所が建つた、昔、これは戦後です。そこへどんどん家が建つてきた。今度は公害で補償交渉が起る。これはまだ対象が少ないからいいんです。まだ始末がいい。ところが航空騒音の場合には、いましてこれほど深刻にやられて、国会でも議論されて、お気の毒ですけれども盛んに追及されて、きゅうきゅう言つて対策が進められておる。またやらなければいけない。お気の毒であつてもわれわれは徹底的に追及せざるを得ない。ところが、そこへ宅地造成や、家をつくるなどというのがそのまま野放しにされてごらんない。あるいは十分な対策が行なわれなまま推移してごらんない。数が多いんですからこれはま

ことに容易ならざる事態である。これは国の政策あるいは国益の上からいって私はゆるがせにできないと思つておる。特にそういうことをつけ加えて、ぜひこれはびしっとした結論をお出しただくことを要望しておきます。

それからもう時間がいまから、最後に、この補償あるいは防音工事等の問題で、何か五〇%の補助あるいは全額負担、こういうような差別があるようですね、これは時間がありませぬから私のほうから申し上げますけれども、どうも私は、持ち家であろうと、それが住宅、寮であろうと、あるいは貸し家であろうと、何か技術的には冷暖房を入れないといけないようになるんだそうですね、防音工事をする。ところが、そこで住宅価値が上がるから、したがって貸し家だとか、住宅、寮のたぐいは半額だとか、持ち家は全部、こういうのは私はまことにこれは当たらないと思つておる。持ち家も上がるんですよ、もし上がると思つておると、貸し家だろつと、住宅だろつと、寮だろつと同じでしょう、価値がもし上がるとすれば、それを、全体の工事費のある面では何割、ある面では全額と、こういう差別をするというの、これはまことに当を得ないと思つておる。そういうことが事実でございますか、それとも全部同一になさるのかお伺いしたい。

○説明員(棚橋泰君) 先生御指摘の、アパート等の防音工事と一般民家の防音工事の補助率に差があるんじゃないかと、こういうことだと思つておる。先ほど申し上げましたように、実施細目はまだきめておりませんけれども、予算上財政当局との間の話では、一般民家については七五%、アパートについては五〇%という助成率ということ、一応話が進んでおります。

で、理由といたしましては、先生おっしゃるようなお考えもあろうかと思つておるけれども、やはりアパートと申しますものは、そこでその持ち主が、そのアパートを一つの手段として事業を行なつておるわけにございませぬ。その事業の用に供しておられますものについて七五%ないし一〇

〇%というものを助成するということは望ましくないんでないか。したがつて必要があれば、やはりそれで事業を行なつておる持ち主が所要の負担をすべきではないか。そういう意味では一般の家屋とは異なるんでないかというふうな考えで、一応そういうことをめどにいたしております。まだはつきり確定をいたしておるわけではございませぬけれども、一応そういう考え方で、先生おっしゃるように五〇%の助成というものを考えておるわけにございませぬ。

○中村利次君 時間が来てしまいましたから、私はこれは質問じゃなくて、まだ確定をしてないんでしたら、ぜひこういう発想もあるということをおし上げて、そして検討されるかどうか伺いたいと思つておる。

私はやはりアパートを営利の目的でございませぬ、したがつて、これはアパートを高く貸せるから、その営業者に一部負担させるのは当然だという発想には賛成できないんでございませぬ。これはかりに営業の目的でなくとも、そこへ自宅を持つていて七五%のそれじゃ負担で冷暖房設備をした、何かの理由でこれがどつつかへ、つとめか何かの関係でよそへ引越して、そこを貸し家にした。やっぱり冷暖房入つておるからということ、アパートと同じようにこれは高く貸せるかもしれない、そのとき、あなたこれは営業用に用いたから、あのときの負担分はよこせということとは言えないでしょう。ですから、これは時間があれば私はまだいろいろと議論をしたいと思つておるけれども、もう一回ひとつ発想そのものを白紙に返して、そしてだれに聞かしてもなるほどと納得のできるやり方をやつていただくように要望したいと思つておる。いかがでございませぬ。

○國務大臣(徳永正利君) ごもつともな御意見でございまして、いまいろいろお話を申し上げておつたのも、いわば苦しい答弁をしてるわけにございませぬ。銭を出すほうの大蔵省の立場になるいろいろなことを申しますから、その半分代弁みたいなこともやらなければなりませんし、いろ

いろ苦しい答弁でございませぬけれども、私どもとしましては、これはもう住民の生活をどう守るかというのが切実な当面の問題でございませぬから、御趣旨を体しまして、今後でもできるだけその努力をしてまいりたいと思つておる。

○委員長(宮崎正雄君) 他に御発言もなければ、質疑は終局したものと認めて御異議ございませぬか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○委員長(宮崎正雄君) 御意なきと認めます。それでは、これより討論に入ります。御意見のある方は賛否を明らかにしてお述べ願ひます。

○瀬谷英行君 私は日本社会党を代表して、ただいま議題となりました本法律案に反対の意思を表明いたします。

反対理由の第一は、陸海空を網羅した総合交通政策が確立をされてない、ということでありませぬ。航空機騒音の問題が社会問題化した原因は、交通行政の欠陥でもありませぬ。異常な輸送需要の激増に対し、航空会社は競争して大型化、高速化を進め、利潤の追求に走り、無制限な供給力の増強につとめてまいりました。その結果、航空騒音問題が発生をせし、航空会社を中心とした航空政策の犠牲が飛行場周辺の関係住民に強制される結果となつたものでありませぬ。政府は、公害に対する認識、理解を欠き、周辺整備という形で当面を糊塗しようとして、一番大切な総合交通政策を忘れておる。これは本末転倒と言わなければなりません。本来自来空港は立地条件から再検討すべきであり、騒音はきの空港を補修、存続すべきではありません。このような前提に立つておるということが、まず本法律案に対する第一の反対理由でもありませぬ。

第二は、航空騒音の発生源に対する規制と原因者負担の原則が明確に確立をされてない、ということでありませぬ。航空会社に責任があることが明白であるにもかかわらず、地方公共団体または個人の負担が全く解消されてないのは不合理であります。また発生源に対する規制が明らかでない

ことは、住民保護という目的を達成できるものでもありません。

第三に、本法の実施によって、迷惑をこうむっている関係住民の保護救済に万全を期したいというのであります。周辺整備事業の事業そのものが、航空騒音に対する根本策ではなく、当座のきであることは、さきに指摘したとおりであります。財政的にもきわめて不十分であり、涙金で文字どおり泣き寝入りをする該当者の少なからざるが想像されます。それでは形の上だけの解決策にしかありません。

以上のような理由により、騒音公害を根本的に解決することを強く要求する立場から、本法案に対し反対をいたします。

○黒住忠行君 私は自由民主党を代表いたしましたし、本法案に対し賛成の意思を表明するものであります。

その理由は、問題のむずかしさはあるとしても、本法案は、年々深刻化する航空機騒音問題に対し、その対策をさらに促進するものであることであり、本法の円滑な施行のためには、国と地方公共団体の緊密な協力、財源の確保、行政機構の強化等が肝要であり、同時にまた、音源対策、航行方法の改善等と相まって騒音防止対策の万全を期さなければなりません。

また、空港周辺整備機構は、新しい構想であり、その目的達成に格段の努力を望むものであります。

以上を要望いたしましたし、本法案に対する賛成の討論を終わります。

○三木忠雄君 私は公明党を代表して、ただいま議題となりました本法案に対し反対の討論を行なうものであります。

まず、今回の法改正のおもな目的は、国の航空会社に対する過保護政策によってもたらした航空機騒音公害に対し、空港周辺整備機構を設立して、騒音対策を促進するとともに、住宅の防音工事を助成するという、何ら根本的解決をはかるものではなく、場当たりの法改正といえるのであります。

そこでわが党が、この法律案に反対する第一の理由は、周辺整備機構を設立して、順次、具体的な対策をとるようになっていますが、最も大切な周辺区域の指定などは政令にまかされておられ、大阪国際空港を将来どのようにするかという点が明確に示されていないことでもあります。

第二の理由として、騒音公害の対策は、公害の発生原因者に責任があるにもかかわらず、民家の移転、防音工事などを住民に一方的に押しつけ、空港の永久存続、拡張の手段ではないかとの危惧を抱かせ、抜本的解決を避けている点であります。政府がいま一番とるべき道は、騒音の主な発生源である航空機自体の改善、エンジンの改良等、たとえ騒音防止のための吸音装置の開発、及び取りつけ義務化など、騒音低減対策を積極的に促進すべきであると考えます。さらに発生源を減少させるものとして、離発着の回数制限、航行ルートへの検討などを忘れてはならないのであります。

したがって政府は、少なくとも、航空機騒音に関する中央公害審議会の基準値をすみやかに達成するための音源対策を明示すべきなのであります。

次に、第三の理由として、本法案の主要目的である大阪空港周辺整備機構の設置は、騒音発生原因者の責任が不明確なばかりか、空港周辺住民の願望とあまりにかけ離れている点であります。たとえば、一般民家の防音工事に対する国の補助率は、一室だけ七五%、二室目は五〇%であり、残りの二五%もしくは五〇%は自己負担をしなければならぬのであります。しかも、騒音に悩む居住者にとっては、家屋全体の防音化を希望しているのは当然であるにもかかわらず、特に老人や病人、幼児等がどのように精神的、肉体的な悪影響を受けているか、詳細な把握もしていない。

一室のみの防音化の助成でこと足れりとしている政府の机上プランに対し納得できません。結局は、企業優先のしりぬぐいを一般住民に負担させようとする姿勢で、幾ら周辺整備機構を設立しようとも、多大な成果を望むことは不可能なことであると思います。

反対する第四の理由は、移転補償問題であります。これまで行なわれてきた周辺住民に対する移転補償の実績を見ると進捗率はわずか五〇%にすぎないのであります。この低実績の原因は、一つには買い取り価格があまりにも低額であること、第二には移転を希望しても条件に合う代替地が見当たらないこと、第三に移転交渉に当たる担当者

がわずかで、膨大な要望に対処できないことが理由にあげられるのであります。これらの過去の状況からしても、実情の補償金額では、現在住んでいる住宅と同規模、同条件の代替物を購入することとは不可能であり、購入するためには、差額を補うために多大な負担をしなければならぬことは明白なのであります。そこで代替地の造成や建築資材の値上がり分、土地代の高騰分の上のせ、スライド制などを考慮した、居住者の納得できる移転補償額を確約しない限り、実効ある機構とはいえないのであります。

最後に、去る三月三日パリ郊外におけるエアバスの墜落事故は、空港周辺地域の人々にきわめて深いショックを与えました。ましてや、この大阪空港周辺でこのような事故が発生した場合、防災の対策が不備な状態にあるだけに、不安感がつのるばかりであります。わが党は、このようなエアバスの安全性に確たる見通しのないまま就航をさせることに絶対反対するものであります。そして政府は、これまでの航空行政があまりにも住民を無視したあり方を率直に認め、不急の需要を極力抑制するなど、誠意ある姿勢を示さない限り、住民の不信を取り除くことは困難であることをつけ加えまして、本法案の反対論を終了いたします。

○中村利次君 私は、民社党を代表して本法案に賛成する立場から討論をいたします。本法案は、本委員会の審査あるいは連合審査等を通じて、やっぱり航空騒音に対するいろいろな問題があることが指摘をされまして、本法案がこの航空騒音に対する抜本的な対策たり得るかどうかという点については、私は必ずしも抜本的な対策たり得るといふことは言い切れなれないと思いま

す。しかしながら、やはり空港は必要であり、なおかつ地域住民の騒音公害から住宅環境を守り、あるいはまた健康を守るという絶対使命をどう両立させるかということが、これが当面のやはり政治の課題であり、行政の課題であると思っております。たいへんにむずかしいことではありますけれども、何としてもこれを達成していかなければならぬという、私どもは悲願に向かつてやはり邁進をしていかなければならないと思う。その限りでは、本法案が必ずしも十分でないにいたしまして、やはり少なくとも現状よりも一歩前進であるということ、私はそういう認識に立てると思っております。望しつつ、本法案に対する賛成の意思を表明したいと思います。

○委員長(宮崎正雄君) 他に御意見もないようです。これから、討論は終局したものと認めます。これより採決に入ります。公共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問題に供します。本案に賛成の方の挙手を願います。

(賛成者挙手)
○委員長(宮崎正雄君) 多数と認めます。よって、本案は多数をもって原案どおり可決すべきものと決定いたしました。黒住君。
○黒住忠行君 私はただいま可決されました公共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対し、自由民主党、日本社会党、公明党及び民社党の共同提案による附帯決議案を、各会派を代表して提出いたします。案文を朗読いたします。

公共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対する附帯決議(案)
政府は、航空機騒音問題の深刻な事態を深く認識し、その対策を強力に推進することは勿論、特に本法施行にあたり、次の諸事項について適切な措置を講ずべきである。

一、航空機騒音に係る環境基準の可及的速かな達成を図ること。そのための行政機構の強化、要員の確保等の実現を図ること。

二、航空機騒音の音源対策をさらに推進することとし、便数の削減、航行の方法の改善等について十分配慮すること。

三、住民に対する移転補償及び住宅の防音工事の助成については、さらに検討を加え十分な財源の確保を図ること。

四、第一種ないし第三種区域の指定について十分なる測定を行ない適正を期すること。

五、空港周辺整備計画の策定及び実施にあたっては、地方公共団体及び地元住民の意思が十分反映されるよう措置することとし、計画的かつ速かな実施を図ること。

六、空港周辺整備計画の実施に要する経費について、原荷主負担の原則に基づき財源の確保を図ること。

七、地方公共団体の財政負担の軽減を図ること。

八、航空機の騒音、排気、振動等からくる健康被害について、速かに専門的見地からの組織的かつ定期的調査研究と検診を行なうこと。

九、なお、本法施行後も、引き続き航空機騒音による障害の軽減のための諸施策を検討し、必要に応じ所要の立法措置を考究すること。

右決議する。

○委員長(宮崎正雄君) たいだいま黒住君から提出されました附帯決議案を議題とし、直ちに採決を行ないます。

黒住君提出の附帯決議案に賛成の方の挙手を願います。

(賛成者挙手)
○委員長(宮崎正雄君) 全会一致と認めます。よって、黒住君提出の附帯決議案は、全会一致をもって本委員会の決議とすることに決定いたしました。

ただいまの決議に対し、徳永運輸大臣から発言

を求められております。徳永運輸大臣。
○國務大臣(徳永正利君) たいだいまは慎重御審議の結果、御可決をいただきまして、まことにありがとうございます。

また、決議されました附帯決議の内容につきましては、その趣旨を十分尊重し、誠意をもって実施に当たる所存でございます。まことにありがとうございます。

○委員長(宮崎正雄君) なお、審査報告書の作成につきましては、これを委員長に御一任願いたいと思っております。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) 船主相互保険組合法の一部を改正する等の法律案、国有鉄道運賃法及び日本国有鉄道財政再建促進特別措置法の一部を改正する法律の一部を改正する法律案の両案を一括して議題といたします。

まず政府から……
○森中守義君 ちよつと議事進行。

理事会でどういふ決定が行なわれているのか、全然私どもにはわかりませんが、決定された事柄は、ひとつでできるだけ詳細に委員会に委員長が報告をしてもらいたい。それがひとつ、これは改選期に当たった国会では、往々にしてありがちなことですが、どうも今回の、今回というよりも、いま可決をされた法案以下予算法案二つですね、これはどうも考えてみると、院の審議日程の確保が全然できておりませんよ。したがって、かなり発言が制約される向きもあろうし、また各党でも非常にこういう点については、いま気を配っている。そこで私は、委員長が衆議院の委員長と、やはりその院における日程の確保ができるようになり調整してもらいたい。おそらくこれらからいま趣旨説明が二件にわたって行なわれ、直ちにその質疑、議了という、こういう段取りのようすがね。これはいままでも長年運輸委員会にやつか

いになっていて、あまり例のないことです。したがって今回のような扱いを先例とされてはもちろん困るし、他院のことを干渉するわけではありませんが、衆議院の流れ等も多少私も知っており調整をしても、参議院の委員長ともおり調整をして、参議院の日程の確保ができるように、厳重に委員長の措置を私は求めておきたいと思う。非常に遺憾ですよ。法案を一日二本上げた。それからまたあと二、三日というふうな、こんなハードスケジュールなんてあまりありませんよ。もちろんこれは時期が時期でもあるし、法案それ自体が前国会から継続をされた予算法案という特殊な状態は、これはもう十分理解しておりますがね。それにしても衆議院の審議日程がどうであったのか、参議院がどうであるか、この辺のことはひとつ十二分に調整をしながら委員会の運営に当たってほしい。

また大臣のほうも、こういう実情というのは十分理解されていると思う。ですから立法院の任務がこういうような審議の状態ではたして果たされるかどうか非常に問題があります。言うまでもなく、院の改革改正を行なおうというときですから、まさに改正改革とは逆行ですよ、これは。したがって大臣、行政政府のほうでも立法院に対してはそういう角度からの協力をお願いしておきたいと思ふ。委員長よろしいですか。

○委員長(宮崎正雄君) たいだいまの森中委員の発言につきましては、趣旨ごもつともな点が多いと思ふので、委員長といたしましては、今後その趣旨を尊重して委員会の運営に当たりたいと思ふ存じます。

まず、政府から順次趣旨説明を聴取いたします。徳永運輸大臣。

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

本船に関する保険は、昭和二十五年の船主相互保険組合法に基づいて設立された二つの木船相互

保険組合が主として行なわれてきておりますが、近年、木船の減少とともに両組合に対する保険の加入隻数も減少しております。このような傾向がそのまま推移すれば、両組合の木船保険事業が保険事業の規模として適当でなくなるおそれがあり、組合員に対する保険サービスの維持も困難となると思われまふ。したがって、保険集団の規模の拡大をはかるため、組合の保険対象に小型の鋼船を加えるとともに、組合の合併の道を開くことによりその基盤強化をはかることが必要であると考へられます。

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

次に、改正案のおもな内容につきまして御説明申し上げます。

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

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

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いたします。

次に、国有鉄道運賃法及び日本国有鉄道財政再建促進特別措置法の一部を改正する法律の一部を改正する法律案の提案理由を御説明申し上げます。

第七十一回国会におきまして成立した国有鉄道運賃法及び日本国有鉄道財政再建促進特別措置法の一部を改正する法律により、国鉄財政再建対策の一環として国鉄の運賃改定が昭和四十九年三月三十一日から実施されることとなっていることは御承知のとおりでございます。

しかしながら、現下の物価情勢はきわめてきびしいものがあり、このため、政府といたしましては、物価の安定を最優先の課題とし、総需要の抑制をはかる等総力をあげて物価対策に取り組んでいるところであります。

御提案申し上げます法律案は、このような物価対策の一環として、国鉄の運賃改定の実施期日を昭和四十九年十月一日に延期することをその内容とするものであります。

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。

○委員長(宮崎正雄君) 以上で両案の趣旨説明の聴取は終わりました。

それでは、船主相互保険組合法の一部を改正する等の法律案について、質疑のある方は順次御発言を願います。

○杉山善太郎君 慎重審議する時間と余裕がないことをはなはだ遺憾と存じますが、まず最初に大臣にお伺いしておきますが、この法律の改正案は、わが国海運政策の言うならば一環としての内航海運の合理化ではないかと、そういうふうな理解をいたしておりますが、この際大臣の見解を簡潔にひとつお伺いしたい、こういうふうな思っております。

○國務大臣(徳永正利君) 今回の改正にあたりましては、提案理由の中でも御説明申し上げておりますように、木船がだんだんと鋼船化の傾向にあ

ることは御案内のとおりでございます。したがって、これを二つの組合の合併の道を開くことによりまして、この保険組合の基盤強化をはかるということが主たる目的でございます。

本法案が成立いたしました上には、この円満な合併をはかりまして、組合員の保険サービスの向上に資してまいりたい、こういう趣旨でお願いを申し上げます。

○杉山善太郎君 私の杞憂であればいいのでありますけれども、この法改正後における保険組合の経営の言うならば健全化と申しますか、組合員に対する保障の確保等についての見通しというふうな問題について、たとえば木船の減少とか鋼船化について一体どのような見通しを立てておられるのか、木船の船主は弱小船主でありますから、この法が実現すれば鋼船化という方向に変わっていくだろうと思えますけれども、そういうふうな見通しは、当然きょうこれが可決決定されれば、そういう見通しというものがあつてしかるべきだと、こう思うのですが、まあ時間がありませんので、もう一つ見通しの一環として経営基盤の問題ですね、船主の経営基盤と政府の内航小型船に対する育成助成政策についてどのように考えておられるかという

ことも見通しの中にも含め、それから一般の損保と加入面などにおける競争があると思うのです、競争が起これると思うのです。これが任意保険でしよう、強制加入でないでしよう。したがって、一般の損保との加入面で競争があると思うのであります。そういう点について、申しましたように、法改正後における保険組合の経営の健全化というものの基盤がしっかりすれば、その方向へ向いて、せっかく法律ができたのでありますから、合理化といつても、先ほど私が大臣にいみじくも申し上げましたように、日本の海運政策の一環である重要な役割りを果たす内航海運の合理化というものが、時勢の流れであるから弱い者はもう切り捨ててしまおうがないんだと、そういうふうな形になつてはたいへんなことだと思つて、し

たがって私は、いま申し上げたような推移というものについて、どういふような見通しをしてこの法案を企画され、改正をしておられるかという、そういう点をひとつつかいつまんで、これは海運局長からいいと思うんですが、御説明いただいたと、こう思うんです。

○政府委員(園村泰彦君) 先生お尋ねの、まず木船の隻数、トン数がどういふふうにして減つてきたかということも申しますと、実は、簡単に申しますけれども、木船の隻数、トン数は、昭和三十五年ごろの四万隻の百九十五万トンというのが最高でございました。ところが先ほど大臣から申し述べましたように、だんだんと近代化で鋼船化の傾向が進んでまいります。現在のところ隻数は、四十七年度末で申しますと、一万五千隻、トン数が八十九万トンということに減つております。

そこで、私ども、木船が減りまして鋼船にかわつていくというのは、これは内航の近代化の現象として当然のことである、またこれは促進していかなければならぬと思つております。したがって、従来船舶整備公団の予算の中にも、木船あるいは鋼船をスクラップいたしまして鋼船をつくりていくという予算もつけてまいりましたが、特に来年度の四十九年度からは、木船をつぶして協業化をする木船の船主は引き続き鋼船をつくらせていける、木船の経営者がそのまま鋼船の経営者になるということに予算をつけて、さらに促進をはかつていきたいと思つてございます。したがって、決して木船はつぶれてしまえということではございません。木船が鋼船化をして近代化される政策を促進していきたいと、こう考えているのでございます。

次に、保険の今後の成績がどうなるのかということでございます。私も先ほど申し述べましたように、木船の隻数がどんどん減つてまいりますので、保険の加入隻数もどんどん減つてまいりまして、せっかく木船の船主が相互扶助の目的で、いわば共済制度のようになつてこつてこつていう木船の保険組合をつくつて、保険制度を確立して二十

年以上もたち現在に至つていられるわけでございますけれども、このままでまいりますと、木船の隻数が減る傾向に依つて、この木船の保険組合の加入隻数もどんどん減つてまいります。数字で申し上げますと、三十九年度の三千三百八十九隻というのが一番多うございましたが、そのときのトン数は三十二万二千トンでございましたが、四十七年度の末の数字で申し上げますと、二千四百三十三隻に減つて、トン数は二十四万五千トンに減つていまして、トン数は二十四万五千トンに減つていまして、したがって、この保険に加入しているところの船腹の量は減つてくる。これではせっかく相互扶助の目的で始めた組合員のための保険の制度が続いていけなくなつていけることになりまして、この際、二つの組合に分かれております相互保険の仕事を一本化する同時に、小型の鋼船三百トン未満の分野に保険の仕事をややまして、積極的に鋼船の分野にふやす、仕事の分野をふやすということで、両々相まってこの木船保険の仕事が続いていかせたい、保険の組合員である人のための保険のサービスに欠けるところがな

いようにしたいというのが私どものねらいでございます。

したがって、私ども、この木船保険組合が小型船保険組合になりまして、今後うまく保険の仕事が続いていけるかどうかということについては、私どもも十分その採算なりを計算をいたしました。二組合が合併をいたしまして、新たに小型船の仕事を始めるといふことで、五カ年間の試算をいたしました。木船の加入隻数というものは年々六割ぐらゐの隻数が減つてまいります。鋼船は、今後一年間に私どもが予定しておりますのは大体八十八隻ぐらゐずつ、したがつて五年間で四百隻ぐらゐの小型の鋼船がこの組合に入つてくるのであつて、そういうことで木船は減つていきます。したがつて木船の保険の採算は利益が減つてくると思つて、鋼船のほうはだんだんとふえていくと思つて、そういうことで五カ年間の計算をいたしまして、採算がとれて発展していくことを私どもは

試算をいたしております。

それから木船のことにつきましては、実はこの組合の保険として二千隻余りがございまして、それと並んで、民間の損保会社がいわば民営で千隻ばかりやっております。したがって、この組合の組織で二千、民営の組織で一千というところで、従来からこの木船の保険を両方並行してやっております。いかかこうになっております。この関係はこれからも変わらないと思っております。

それから鋼船につきましては、いままでは民営の会社、民間の損保会社が二十社ばかりで全部の鋼船の保険をやっております。そのうちで私どもとしては、いままでの木船が鋼船にかわっていきまます姿を想定いたしまして、大体いままで木船をやっていた人が鋼船で仕事を始めるとすれば、おそらく三百トン程度以下の鋼船をおつくりになるに違いない。そういうことで、その分野にこの組合の保険の仕事の範囲を広げたいということでございます。三百トン以下の鋼船につきましては、従来民営でやっております分野にこの組合が事業分野を広げて競争をするということになります。しかしながら、私どもはやはり従来この木船の組合に入っております方が鋼船にかわっていくという方々を主として考えたり、また比較的はしけその他で小型の船であるというものを持っておられる船主の方を中心にこの組合に入られることを期待をして、十分民間の損保会社とは共存共栄の立場を持ちながら、この組合の発展を私どもは今後期待していきたいと考えております。

○杉山善太郎君　そうすると、一般損保との加入面などの競争については、そこをうまくコントロールをしてという配慮も、法が一人歩きをして、そういうような状態の中に、配慮しておられるというふうにご理解してよろしいですね。

○政府委員(園村泰彦君)　法律の中でこの分野は民間保険、この分野は組合の保険というふうにご書いてあるわけではございませんが、私ども今後の指導方針としては、十分民営の損保との共存共栄をはかつかねばならぬということをお考え

ております。

また特に鋼船につきましては、再保険の制度を民間の保険会社に依頼をするという関係もございまして、その面からしても民間の損保との関係は共存共栄で十分調整をはかつかねばならないということをお考えしております。

○杉山善太郎君　わがふるさとにまざるものはないのでありまして、実は新潟海運局に、きょう、私は思いつきのようにありまして、この問題が慎重審議といながらも、非常に限られた時間の中で、わが郷土における越佐関係や日本海方面水域の状態はどういうふうになっているかというところを、電話で海運局に聞いてみたわけですが、そういう中から、いまこの法改正における保険組合の経営健全化と組合員に対する保障の確保についての見通しはどうかということについて、新潟の状態は非常に憂うべき状態なんですよ。

ものついでです。申上げておきますが、これは新潟海運局の集計で簡単なものでありますが、けれども、電話の往復であります。対象となる木船の数は百トン未満が四隻なんです。二十トン未満が十六隻、計二十隻ということになります。それから加入の状況ですが、二十トン未満六隻が加入しておる。会社の持ち船で比較的収入がある。ほかの収入の悪い会社はみんな損保に入っております。こういうかっこうなんです。

それから新しい対象船としては鋼船三百トン未満が二十一隻あるというふうになっております。現在これだけは損保に入っているわけですが、木船の加入のうち四隻及び鋼船のほとんどは日本海内航海運株式会社というのがあるわけですが、これの経営状態は悪いのです。弱小船主であります。しかし冬の荒海の中に、相当に収支が悪ければ、これは過積みであるかいかのすれすれで航海をしておるわけでありまして、しかし背に腹はかえられないから、沈没の場合をおそれて損保に加入しておる。しかし経営収支面から、わずかの保険料でさえもなかなか払いにくい、いわゆる弱小船主でありますけれども、こう

いうような船主、これはただ新潟海運局管下だけではないと思っております。若松であるとかは別でありまますけれども、日本列島の全域には相当にこれらの対象になる、非常に迷いを持っている、そしてこれが法制化すれば安心感を持って、損保との競争というよりも、この一本化された組合のほうへ加入するというような方向を、展望としてどういように判断をしておられますか、その辺をひとつ。

○政府委員(園村泰彦君)　ちよつとこれは新潟の実情と離れるかもしれせんけれども、実は私は先ほど組合に二千隻入っている、それから損保には千隻入っていると申し上げましたが、実はあまり全体の隻数に対して、木船の加入の隻数という、加入の比率というものはあまり高くないのでございます。大体全体の隻数が一万五千隻でございます。組合の二千隻だけとすれば比率は四割弱でございます。かりに損保の千隻を入れて三千隻になりまして二割弱ということでございます。その原因は実は二十トン未満あるいは二十トンから五十トンまでという小さい船の加入の率が極端に低いのでございます。一例をあげますと、貨物船につきましては二十トン未満の加入率が組合の二千隻の分だけとりましたら〇・九割、それから五十トンまでの船をとりましたら八・五割、したがって非常に小さい船の比率が悪い。逆に百トンをこえますと六一・六割、それから二百トンをこえますと七六割というふうに入率率が非常によくなるのでございます。

そこで私ども、できるだけ相互扶助の面から保険に入ることを指導するということを従来もやっております。もちろん今後ともやっております。またと思っております。もう一つは、小さい船はやはり一日港の中で働くというのが常態でございます。特に荒い波のところへ出ていって沈没するおそれもないというような場合には、どうしてもやはり保険に加入する実績が低いということ、こういう数字になっているのじやないかと思っております。

それから鋼船のほうにつきましては、ぜひひとつこの組合で鋼船の仕事が始まりましたら、せつかくその相互扶助、共済的な考え方で二十年間育ってきたこの組合でございますから、両組合が一緒になって基盤が強化されるということ、皆さんに入られるようにこの保険組合も動くと思っておりますし、われわれもできるだけの指導をして、そういう被害に備えてぜひ保険の加入の成績をあげるように、私ども指導していきたいと思っております。また民間保険とは決して競争するわけにはありませんけれども、せつかく組合のためにということから始まった制度ですから、サービスの面において遜色がないように、私どももぜひ指導していきたいと思っております。

○杉山善太郎君　先ほどちよつと海運局長はお答えになったと思っておりますけれども、あらためて確認する意味もかねまして、さらに伺いますが、木船の鋼船化を促進するために、代替建造として四十九年度、言うならばことしですね、ことしは六千トンの新しい小型鋼船をつくることを予定しておられる。この対象となる船の種類ですね。そういうふうなものについて、たとえば隻数が何隻であるとか、トン数が何トン級のものをつくるか、船舶公団船以外の小型船も見込んで年間何隻程度の加入が考えられるか、保険経営の採算上、年間何隻程度の加入が今後必要かという点について、一応これはいまははっきりしたことでもなくとも、大筋として大体年度の始まりであるし、計画の中のワク組みのスタートラインだろうと思っております。

○政府委員(園村泰彦君)　私どもも四十九年度の木船の予算を、先生お話のように六千トン、四億円ということでご公団の予算の中に組み入れてございまして、大体いままで木船から鋼船にかわっていきまして、公団船と自己資金船と全部合計をいたしまして、四十三年度、四十四年度、四十五年度、四十六年度ということ、四年間どういった形の木船がスクラップになりまして、どういった形の

鋼船が建造されてきたかというのを申し上げさせていただきますと、四年度間を通じて建造された鋼船は九百五十九隻、うち貨物船が八百八十隻、油送船が七十九隻でございますが、その九百五十九隻の建造の総トン数は二十四万五千トン、したがって一隻当たりの平均トン数が二百五十六トン。大体、木船から鋼船にかわつてまいりました船の大きさが二百トンから三百トンまでの間で平均すれば二百五十六トンというような数字になつて、新しい鋼船が建造されてきた。それに對しまして引き当てられました、スクラップされました木船の隻数は、その四年度間で二千七百隻で、トン数は十八万トン、一隻当たり六十七トンという木船がスクラップされてきたというふうでございます。

それからもう一つの例で申しますと、この同じ四十三年度から四十六年度の間に内航総連合会の手で建造承認を受けました自己資金の貨物船で申し上げますと、全部の建造の貨物船が七百九十五隻で十六万七千トンでございます。これは一隻当たりの平均値をとつてみますと、二百一十一総トンです。これも大体三百総トンまでの貨物船が建造されてきたということがわかるのでございます。で、この七百九十五隻のうち、三百トン未満の船は六百八十五隻でございます。したがって、八六％は三百トン未満の船であつたということが傾向としてうかがわれるのでございます。そういった面でも、私どもも、公団の予算、四十九年度六千トンというのを予定しておりますが、大体、一九九と申します、いわゆる百九十九総トンの船が建造される船型からいって多いと思ひますので、かりに二百トン平均だとすれば、六千トンでございますと、三十隻新しい鋼船が生まれ出るというような姿を私どもは予定しております。

○杉山善太郎君 いま海運局長のそういうお話の程度から判断をして、保険経営の採算上は、言われるがごとく、計画のような方向で進行すれば、保険経営の採算というものの基盤は、一応だいたいしようぶだというふうに見通しを持っておられま

すか。

○政府委員(園村泰彦君) 私ども、木船は減つてまいります、しかし、鋼船はこういうことでふえてまいりますので、五年間の採算を試算いたしました結果によりまして、先行きはだいたいようぶであるということを考えております。

○杉山善太郎君 私は心配性でありますから、こういう見地からひとつお尋ねをしていきたいと思ふのですが、保険経営の健全化の要素として船主の経営基盤の確立が必要だと思ふのです。先ほどちょっと新潟のことを申し上げましたが、相当地に、越佐航路であるとか、北海道であるとか、その他非常に航路の重要性を持ちながらも、船主が非常に弱小である、したがって船も悪い、しかし沈没というものがあつて、採算というものを度外視しても一応損保に入つていくというふうな、そういうことであつて、せっかくこれが内航海運のいい意味の合理化の方向の中で、従来あつた二つの、東京と若松の組合が合併されて、一つの船主保険組合ということになるわけでありまして、それから、したがって、その経営基盤というものは、あくまで強化されたものでなければならぬ。ではあるが、現状というものは一ぱい船主が家内工業的に行なつておられるというのが大体ローカル段階の弱小船主の実態だと思ふんです。運航者として、また下請的に運航しているものが、事情があつて、保険は損保に入つておられるわけでありまして、その保険証書までも担保にして経営をしてあるというのが、これは自転車操業と申しましよるか、そういうのが相当な数あるのだと、私どもの海事新聞で見ると、加入者の三割ぐらゐがそういうふうな弱小船主である。

そういうものが結局時の流れだから、弱い者は敗退しても、自然でしようがないじゃないかというふうになることを心配するわけでありまして、政府の内航小型船に対する手厚い育成保護というふうなものに対して、どういふふうな配慮をされるか、たとえば船員も実は比較的特遇のいい、状態のいいほうへ向いていくわけでありまして、から

船員も比較的不足をしてくる。それから何とか金繰りをつけてつらくうとして、船価が現在の状態の中から非常に高くなつてきて、計算どおりの金を集めてみたのだが、発注してみるとなかなか予定どおり、計算どおりにいかぬというふうな難問が弱小船主の中にはあらわれてくる。

それからフェリーポートとの競合ですね。フェリーポートというものは、大型から小型化して、非常にきつこまかく内航海運の中に食い込んできている。それから荷主のダンピングの圧力というふうなものもあるというふうなことで、陸上におけるやみトラックとかいうようなそれと質は違ひますけれども、そういう一つの内部予盾というものを露呈をしておられるという面もあつて、内航海運として重要な役割りを持つものでありますから、そういう点について、私の杞憂だけであれば幸いでありませうけれども、そういう点について、どのようにお考えであるか、ひとつ伺ひたいと思ひます。

○政府委員(園村泰彦君) 先生おっしゃるとおり、内航の、特に木船の運送業というのを取り上げてみましたら、ほんとうに経営がきびしい条件に置かれておられるというのが事実でございます。かなり古い船舶の船も持つておられますし、それから先生御指摘のように、私ども実は調べてまいりましたけれども、この保険自体が入つておられるという実例もかなりございます。この一番苦しいであろうところの木船の運送事業を、一方で積極的な意味で協業化をして、鋼船の船主に力をつけて伸びていってほしいというふうなことは、従来もやってまいりましたし、先ほども申し述べましたとおりで、どんどんやうていきたいと思います。

それから、やはり適正な運賃を受受するというところで、荷主に隷属的な関係に置かれないようにというふうな面での配慮が必要でございます。これは海運組合総連合会の中で、その組合活動を充実させることによって、適正な運賃を取ら

せるというところに努力をしていきたいと思ひます。また実効があつていきたいと思います。それから、もう一つは、やはりオーナーとして、オペレーターにそういった利益が吸い上げられないように二重な構造を避けていくということが必要でございます。これもそういった面から私どもも今後ともその力をかしていきたいと思います。

保険につきましては、まあ苦しいそういう事業収支の中からでございますけれども、やっぱり沈没したといつたら、これもまた商売道具がもう全くなくなつてしまふのでございますから、ぜひこの組合保険の趣旨を生かして、できるだけ低廉なその保険サービスというものを続けていかせたいと思ひますので、相互扶助の面から保険へ加入してもらつて、その不時の災難に備へるということにしてもらいたいと思つております。

○杉山善太郎君 限られた時間でありませうから多くを根掘り葉掘りつづわけにいけませんけれども、昭和四十八年十月十八日付の海事新聞ですね。海上海事の専門新聞であります。これには「崩壊寸前の木船相互保険制度」という大きな見出しでいろいろと経過と歴史がうたわれておられるわけでありまして、その中に「損保業界を説得」、「組合の鋼船分野進出で運輸省、存続に努力」ということがあつて、それなりに努力しておられるということが評価します。わが党といたしましては、わが党次元では原則的にはこの法改正についてはいろいろあつても、しかし原則的には賛成ということには党次元ではとつておられるわけでありまして、したがって皆さんのほうの側で、しゅうとであれ小じゅうとでありまして、いろいろなことを聞くというところは意地悪をするということではないと、しかし非常にこの木船が廃退をしていくと、しかしこれには鋼船化されていくと、これには相当なやつぱり財力が要るんだと、協業化していいというその点については評価できると思ふんです。私も、これ半ページを通して書いております

と、

るので、いろいろそれなりに見てみたわけであり
ます。

それでさらに進めますが、現在は小型鋼船です
ね、いま損保に加入しているが、将来競合が起
ることが考えられる。それをどのように指導して
いくのか。この小型鋼船は一般の損保に加入して
おる率が多いのでありますが、これが一つに統一
されれば将来競合も起きると考えられますけれど
も、法的な根拠を持つこの船主相互保険ができた
んだからという点、そういう点について行政
系列下の、各配置された海運局等を通してどうい
うような行政指導をされるのか、そういう点につ
いて、特に海難統計からいくという点と百ト
ンから五百トンの海難が実は多いようでありまし
て、このため保険にはね返ってくるのが考えら
れるし、船主のリスクの少ない損保に加入するこ
とが考えられるわけがあります。損保とこの保険
との優劣はどうか。この保険を健全化させるため
に損保に対する歯どめ、あるいは調整というもの
を考えられるかどうかという点も、一応私は私な
りに心配するわけでありまして。統合された保険組
合ができた場合の料金や、政府の再保険がある場
合を仮定した場合、ない場合を仮定した場合、割
り高になるのではないかとというような心配は、こ
れは杞憂であるのかどうか、その辺のところをひ
とつわかるように説明をしていただきたいと、こ
う思うんです。

○政府委員(山村泰彦君) 小型鋼船の三百トン未
満のことにつきましては、今度仕事をその分野に
ふやします組合と、それから従来その小型鋼船の
三百トンまでを含んで全部の鋼船の船体保険を
やっております民間損保との競合関係が生ずる
のは、そのとおりでございます。私もせっかく
二十数年来育ってまいりましたこの組合の保険で
ございますので、いままでも木船保険を、先ほど
も申し述べましたとおり、組合で二千隻、損保で
千隻ということでやっておりますけれども、幸い
にして組合の保険のサービスが——単純な比較は
なかなかできません。料率が安いとか高いとか、

それからいろいろんなサービスの面での比較がござい
ますが、単純な比較はできませんけれども、木船
組合の保険のサービスが損保に劣らぬまま
やってこれた、組合員の保険のサービスにとつて
満足できるサービスを与えてきたということは、
いままでの歴史で事実でございます。したがいま
まで、今度小型鋼船の分野に新たにこの両組合が
合併したあとで仕事がふえていくわけございま
すけれども、この点についても民間損保のサービ
スに比べて新しい組合の保険サービスが決して遜
色のないように指導していきたいと思っております。

国の再保険につきましては、木船の事業につ
きましては昭和二十八年に発足当時のこの木船保
険でございまして、基礎もまだ定まらなかつた
ので、また民間に再保険を頼む相手もございま
せんでしたので、国が再保険の制度をして今日に
至ってきたという経緯はございまして、鋼船のほ
うは、現在鋼船の保険をやっております二十社程
度の民間保険もそれぞれ別個の再保険会社に再保
険に出しているということございまして、この
組合が新たに小型の鋼船に活躍の分野を広げまし
ても、その再保険の制度はいま民間の二十社が再
保険に出しておる相手の再保険機構と同じところ
へ実は委託をしようというふうを考えておりま
す。これは木船の再保険制度が生まれたときに、
国の再保険でなければ再保険制度の引き受け手が
なかつたというのとは事情を異にして、現在では
鋼船については民間の再保険機構というのがしつ
かりしておるので、そこに依頼をするということ
でございます。

で、そういった再保険を依頼いたしますけれど
も、先ほど申し述べましたとおり、保険のサー
ビスにつきましては民間の損保と変わりはなく、
さらにそれ以上のサービスを保険組合員のために
できるようにいたしたい。まあ多少口幅つたい言
い方になりますけれども、民間の損保はやっぱり
その営利ということが目的でそういう仕事をなさ
るわけですが、組合はそういう利益というものを
目的とせず、ほんとうに組合員のためにその

保険サービスを続けるということを目的としてや
れるので、何とかそういった組合員のサービスに
対する期待にこたえる運営ができると私どもは
思っております。

○杉山善太郎君 まあ法改正の後において、やは
り再保険を結局廃止をするということになるので
すか。また廃止するとすれば、廃止しなければな
らない理由というのは一体どういうことになるん
ですか。

○政府委員(山村泰彦君) 木船の再保険制度は廃
止をいたします。それから鋼船の再保険制度は、
これはどうしても発足当初が必要でございまして
、民間損保の再保険機構に委託をいたしますと
いう二つに分かれることでございます。で、木船
のほうの再保険制度は、二十八年にできまして、
そのときの木船保険の組合が持っております異常
危険のために準備をする積み立て金というものは
千百万円程度しかなかったでございます。した
が昭和二十八年ごろに大きな災害が出てま
いりますと、この保険の組合はとも保険金の支
払い能力に欠けるという点がございましたので、
国の再保険制度で七割をカバーするということが
今日に至っております。

ところが、幸いにいたしまして、木船の保険の
事故率というものは、その当時想定してございま
したよりも比較的低くて済みまして。そこで、この
両組合の純粋な保険収支というものをいきま
しても、両方合計いたしますとずっと黒字で今日
まで推移してまいりました。当初非常に少なかっ
た異常危険準備金が四十七年度末になりますと二
億七千万円程度になると思われるのでございま
す。それから、また一方、国の七割再保険をして
おりました特別会計のほうも、発足当初の三十年
に一億四千万円程度というときがございましたが、
ずっと黒字で推移してきて、この特別会計自体に
も一億四千万円程度の積み立て金がございまして
。そこで両組合が合併いたしますのを機に、国の再
保険特別会計は一億四千万円程度の特別積み立て
金をこの組合に交付するということにいたしてお

りますので、この組合は自分で積み立てた二億七
千万円の金と、それから国の再保険から交付を受
けるべき一億四千万円の金と合計して四億一千万
円程度の積み立て金、異常危険準備金というもの
がでございます。

そこで従来異常危険というものはどの程度発生
したであろうかということ、私もずっと過去
の歴史をさかのぼって考えてみましたら、ルース
台風というときが一番大きかったと思っております。こ
れが過去二十年間に一度あつたかなかつたかとい
うことでございますが、そこで私どもは、そのル
ース台風程度のものが今後出てきたらどうであらう
かという試算もしてみました。大体五十年間に
木船は多少現在よりも隻数が減ります。鋼船は四
十九年度七十隻、それから五十年間にいきました
と百四、五十隻になると思っておりますけれども、そうい
ったことで鋼船の加入隻数はふえていきますが、そ
の両方合わせました事態を想定して、ルース台風
が発生したときに大体一億三千六百万円程度の災
害金で済むであろう。そうすると四億一千万円が
さらに五十年ごろになりますと危険準備金はも
う数百万円ふえると思っておりますので、四億数千万円
の積み立て金の中でルース台風級の損害金一億三
千六百万円の消化は三回分以上できると、二十年
間にあつたかなかつたかの災害でございまして、
から、その程度の積み立て金があればだいたいよ
うだと、要するにそういうことで、私どもは異常危
険準備に備えて、出発当初は国の再保険制度とい
うものがどうしても基盤が固まるまでは必要で
ございましたけれども、現在としてはもうその必要
はないということ、木船のほうはやめるとい
うことでございます。ただし鋼船のほうは一定比率
の再保険というものは発足当初でございまして、
必要だと思っております。これは民間の損保の再
保険機構のほうに一定比率の再保険は依頼しよ
うということを考えております。

○杉山善太郎君 もう一、二問で質問を終りま
すが、念には念を押し、心配は心配として、やは
りこの時点ではいろいろと根掘り葉掘り聞いてい

く必要があるのですが、商魂たくましい一般の損保である海上保険会社——日通その他いろいろと海上火災保険がありますが、これは非常なやほり情熱を傾けて、商売で商魂たくましくやるわけでありまして、こういう一般の海上損保事業との競合、言うなれば、この制度の目的は木船相互保険組合を小型船舶相互保険組合に改め、保険事業の対象に総トン数三百トン未満の小型鋼船を加えるということが一つの大きな柱で、もう一つ新たに組合の合併の規定を設けて、二つの組合を合併すると、二つの組合というのは、言うまでもないことですが、全日本木船相互保険組合、これは東京にあるわけですね。もう一つは日本木船相互保険組合で若松にあるわけです。この二つのものを一つに統合して、木船再保険法及び特別会計法を廃止して、積み立て金を組合に交付する。こういう形で、なるほど客観的には相当な基盤も整備されると思うのでありますけれども、しかし一般の損保である海上保険などと競争をする。したがって、これは法に基づく保険制度です。から営利を目的としないのでありますけれども、ただ独立採算制の基盤というものは、これははっきり自信を持って、これは競合に耐えて、なおかついいものはいいと評価して、やがて群小の木船船主は協業化して、融資を受けて、三百トン未満でつくり上げていくというような方向に、十分この法律発足後においてはいき、またそういうように行政指導をする、そういう自信を持っておられるかどうかということについて、これで質問を終わりますが、これはなかなか心配しているのですよ、そういう点でひとつお答えをいただきたいと思います。

○政府委員(園村泰彦君) 先生から御心配をいただきました。私どもも極力今後そういう点に指導をしてやっていきたいと思っております。まずは合併のメリットというものを十分發揮させなければいけないと思っております。

それから、決して商売ではありませんけれども、事業としてやるんですから、いままでのままでほう

うっておきますと、とにかく木船が先細りになるというところで、なかなか積極的な事業ということに対する熱意が、もしもなまかで欠けておるような点があったら、この際、両組合の合併を機に、また新たに小型鋼船の活躍の分野をふやすということを企図して、十分その事業活動に努力させるよう指導していきたいと思っております。

また民営の損保とは、やはり再保険関係などで持ちつ持たれつとの関係がございまして、共存共栄ということをやつていかなければいけないと思っております。そういう点で、私ども十分指導監督をして、今後の木船保険が合併をして、小型船保険組合となった晩におきましては、努力をしていきたく思っております。

○国務大臣(徳永正利君) いろいろ御指摘がございましたように、この法案を御審議いただきまして成立させたいただきました晩には、十分いま御指摘になったような点を考えまして、零細企業と申しますか、零細中小船主に対して適切な保険サービスが提供できるように、十分な指導をしてまいりたいと思っております。

なおまた、民間の損保会社とも、これは当然共存共栄をはからなければならぬこととございまして、この点も十分留意するとともに、この被保険者の利益が確保されるように、今後とも大蔵省、関係省庁とも十分連絡協議いたしまして、その御心配のないようなひとつ努力を重ねてまいります。つもりでございます。

○杉山善太郎君 一点だけ要望申し上げておきます。最初に申し上げましたように、わが国の海運政策の一環としての内航海運というものは、日本列島改造の位置づけというものを真剣に考えてみた場合に、この内航海運の果たすべき役割りは日本海運政策の一環として非常に重要だと思っております。そういう中で、この法律が合理化の悪い面が出て、弱い者は資本もなければ協業化しても、そのことさえもはや力がないんだという形で、先祖代々のれんがもうつぶれてしまったというこ

とのないように、合理化の逆目が出ないように最大限、重ねて申し上げますけれども、日本海運政策の一環としての内航海運の強化という方向について、合理化の悪い面が出ないよう最大限、大所高所から、行政指導の面、あるいは政治の面においても十分御配慮を願いたい、そういうことを心配しながら、十分政府当局においても、ひとつ真剣に勉強していただきたいということを、これは要望でありますから、回答はいただかなくてもけっこうであります。

これでおの質問を終わります。

○阿部憲一君 この本法案についての実は質疑でございまして、ただいままでの杉山委員の質問並びに当局のこれに対するお答えでもって、大体もう尽きたようにも考えます。ただ一つだけお伺いしたいんですが、この小型鋼船を三百総トンというようにしております。いまの御質問の中でも、大体いまの傾向がそうだからということだと思っておりますが、なにゆえに三百で切ったかということをお伺いしたいと思います。

○政府委員(園村泰彦君) さきほど過去の傾向については申し上げたとおりでございます。大体ああいう傾向で変わってきておるといふことでございまして。

それから、やはり運んでおる物資その他の海運活動の実態を見まして、木船が変わっていく鋼船としては、大体三百トン未満のところが海運活動、鋼船の海運活動とほぼ似ているものであるということをお伺いいたします。それから、やはり保険の対象といたしましては、やはり三百トン未満というところで線を引かしまして、この海難の実態を見ても、かなり三百トン以下というところの事故率が多いので、それをねらってやはりカバーすべき保険制度を設けたいということをお伺いいたします。

期されておる、まあスローダウンされておるようになっているんですが、これは一体どのような状態から御説明願いたいと思っております。

○国務大臣(徳永正利君) 本四架橋は一応路線の決定まで見まして調査を進めてきたわけでございますが、総需要抑制の立場から、御存じのよう今年度におきます工事量というものは一応繰り越したわけでございます。しからば今後これがどういふふうにかかるといふことにつきましては経済的な安定と申しますか、その見通しが出てくるからでございます。ただいまのところ、あるいはいつから始まるのかということ等については、ただいまのところまだ正確な見通しを持っておりません。

○阿部憲一君 まあ非常に着工なども延ばされたわけでございますけれども、これは結局やるおつもりなんでございませうね。

○国務大臣(徳永正利君) もちろん大工事でございますから、先ほど申し上げましたように、どういふ形で今後持つていくか等についてはいろいろ問題があらうと思っておりますが、やることには一応の計画を進めることだろふうに思っております。

○阿部憲一君 まあ御承知かと思っておりますが、この本四架橋が昨年来具体化して、いよいよ昨年の十一月ですか着工しよう、このような姿勢になりましたときに、これに一番大きな利害関係を持っておるの、御承知のように内航海運であると、四国並びに中国方面、九州方面の内航業者が非常に大きな影響を受けますし、またこれに関連した連絡事業をしている人たちにも大きく影響を及ぼすわけでありまして、そんなことから、実は日本旅客船協会からそのような航路補償の要求が来ています。御承知のとおりでございますが、これに基づきますと、そのいまの本四架橋がございまして、航路の廃止が事業者数にして三十九、航路数が六十三、これがもう廃止されてしまっていますし、

規模縮小が事業者数で六、航路数が七、合計し
すと四十一の事業者が非常な大きな打撃を受ける
わけでございます。また航路数も七十航路が
廃止されざるを得ない、こういう状況でございま
す。

したがって、いま関係しておる船としましては
三百八十一隻ですか、これが要するに売却せざる
を得ない、こういう状況であります。総トン数で
もつて二十万九千三百九十トンと、こうなつてお
ります。それから船に乗っておる乗組員の方のほう
です。これは船員が七千六百四十二人、それ
から関連する陸員が三千四百七十九名、合計一万
一千二百一十一名のいまの従業員の方が、要するに
仕事を要するか、あるいはまたこれによって離職
するか、あるいはまたほかの航路の船に乗るか
か、いろいろなこととに当面するわけでございま
す。これに対しての補償要求がなされたわけでござ
います。またこれに関連して、全日本海員組合
のほうからも船員の雇用と生活に与える影響につ
いての指摘があつたのは御承知だと思ひますが、
これはいま大臣のお話で、本四架橋自体がいつこ
ろ再開されるかというふうなめどもはつきりな
さつていないようなまあお話でございますけれど
も、やはりこれはいまの当業者あるいはまたそ
の乗り組み員等にとっては大きな問題でございま
すので、それに対する対策というものをどの程度
現時点においてお考えになつていますか、お伺い
したいと思います。

○国務大臣(徳永正利君) この問題は、この本四
架橋の建設によりまして非常な大きな打撃を受け
られることは御指摘のとおりでございます。しか
もこの方々に対しては、とにかく橋が通する
まではやつていただかなければ、この離島間の交
通もできないという、まあまことに何と申しま
すか、重大な要素を含んでおるわけでございま
す。したがって、私どももいたしまして、公団、
それから建設省等とも十分連絡いたしまして、皆
さん方の補償あるいはその他の対策につきまして
十分配慮してまいりたいと思つておりますが、詳

細につきましても海運局長からひとつお答えさし
ていただきます。

○政府委員(南村泰彦君) いま大臣からお話を申
し上げましたように、本州と四国の連絡橋に関連
をする定期船の問題をどう取り扱つかうというこ
とにつきまして、私どももつと配慮しておるつも
りでございませぬ。ただ、何と申しましても前例が
ございませぬし、その補償ないしは救済措置とい
うことを、どんな基準でどんな根拠でやるかとい
うことについては衆知を集めなきやいかぬと思
つてございませぬ。

そこで具体的に申し上げますと、実は従来から
建設省と運輸省の間で打ち合わせの会議を数回
ずつと開いてまいりました。で、さらに昨日連絡
会議を開きました。メンバーは建設省と運輸省と
本州四国連絡橋公団と、それから日本旅客船協
会と、それから全日本海員組合、この五者により
まして、連絡会議を正式に第一回きのうは開催
いたしました。で、今後もこの連絡会議は必要のつ
このメンバーで開催していくつもりでございま
す。

それから、なおこの連絡会議のために、また必
要な事項といたしまして、この定期航路事業等の
現状を把握する、それから架橋による影響等を調
査するということと、関係者が協力してやろうと
いうことをきのう相談し合ひまして、本州四国連
絡橋関連定期船問題等調査会というものを設けま
して、先ほど申しました五者のメンバー以外に関
係行政機関、国鉄、関係県、学識経験者等を構成
員としてこの調査会を発足するように建設省と運
輸省から公団に指示をするということにして、こ
の調査会によって、先ほど申し上げました定期航
路事業等の現状把握、架橋による影響等の調査、
検討というものを続けてまいりたいと思つており
ます。

○阿部憲一君 いま局長からも御答弁いただきま
したけれども、これは非常に重要な問題でござい
ますし、この被害者救助と申しましうか、に対
しては、ひとつ慎重な態度でもつて今後とも対処

してほしいと、こういうことを申し上げてこの問
題は打ち切りませぬ。

もう一つ、次にこの内航関係でもつて一言お伺
いしたいのは、いまの小笠原諸島の航路でござい
ますけれども、これは小笠原と東京との間の航路
と、それからさらに向こうの父島と母島間の間に
旅客航路が敷かれておりますけれども、これにつ
いてちよつと簡単に実情をお話し願ひたいと思
ひます。

○説明員(浜田直太郎君) 現在、東京と父島間に
は小笠原海運と称します会社と父島丸というの
が週一便ございませぬ。それから父島と母島の間
につきましては、株式会社南の島という会社が百三
十六トン、旅客定員が百名でございますが、この船
船によりまして週三便の不定期の運航を行なつて
おります。しかるに近時、小笠原海上運輸株式會
社という会社が、昨年の十一月でございませぬ
けれども、四百九十一トンのカーフェリーをもちま
して一日一便の計画で定期航路の申請に及んでお
りまして、現在この件につきまして関東海運局にお
いて定期航路の免許基準に照らしまして検討中
でございます。あるいは旅客ないしは貨物の需給の
関係あるいは安全問題というふうなことに
して、いろいろ現在検討中でございます。本案件
につきましては、いま申しました二つの会社の競
合事案でございませぬので、この処理につきま
してはいろいろ問題があるかと思つております。い
まのところ南の島株式會社の申請によりまして最近
の機会に反対の聴聞会を開催する予定と聞いてお
ります。先ほど申しましたように、父島—母島間
の旅客航路を将来充実をしていくという地元の要
請もございませぬし、私どももいたしまして、離
島航路対策といたしまして輸送サービスの向上と
いうことには十分意を用いてまいらなければならない
存じますけれども、何と申しましても、将来の母
島等の開発計画と申しますか、そういうふうなも
のとの関連あるいは母島の受け入れ施設をどのよ
うに今後——これはカーフェリーが入りますもの
ですから、受け入れ施設をどう見るかというよう

な関連等がございまして、いろいろ多くの問題が
あろうかと思ひます。したがって、これは関
東の海運局の事案でございませぬので、いま申し
ましたような点を含み、慎重に今後検討してまい
りたいと、かように考えております。

○阿部憲一君 実は、この航路でございませぬ、東
京と小笠原の父島の間は週一回でございませぬ。
そのくらいの程度の量しかないのでございませぬ。
その交流につきましては、週一回でもいいというわ
けじゃないでしょうか、週一回やっています。
ところが父島と母島の間はめちゃくちゃにこれは
やろう、こういうふうな考え方には私は受け取れる
んです。それはけっこうです、サービスをよくす
るのは。しかし現実にはいまの南の島という会社
がやっているだけでも、非常に乗り手も少ないし、
貨物の量もほとんどないんですよ。要するに船
の——私一々あげませぬよ、ほんとうはお伺い
したいのですけれども、実情は非常にブアなもので
す。だから、これにさらに今度は定期航路を開
いてでかい船を入れたら、これは海運常識として
むちゃだと私は思ひます。これはいたすらに業者
に競争させて苦しめるだけでございませぬ。

ですから、私はむしろ、この南の島が現在や
っているなら、それを拡充するとかなんとかとい
う行き方、むしろこの南の島自体のいま持っている
船が非常にもう小さくてだめだとか、サービスに
こたえられない、こういう実情ならば、新しく定
期航路を開かせるのもいいし、当然だと思ひます。
しかし南の島の船一ぱいだけでもあまっています
。採算的に非常に赤字だそうなんです。そのよう
なものを無視してさらに当局が新しい定期航路を開
かせよう、こういうことは私はもう慎重にやいか
ぬ。ただでも、いろいろな委員からも保険の
突き上げがありましたように、内航は非常に困
っているわけですね。しかし、それにもかかわらず、
離島航路の維持のために献身的にやっています会社
の立場というものを考えてやるべきであると思
ひます。まあ当局もこれをお許しになるとは聞
いておりませぬけれども、そういうふうなことを審

査に取り上げているということが非常に私現状と矛盾しているように思います。ですから、このようなことに對しましては、せつかく努力している会社に対しての立場というものをやっぱり尊重すべきだと思います。

もう一つは、もつと、同じ航路を開くにも、積み荷がどのくらいあるか、人間がどのくらいあるか、そのくらいのことは慎重に考えさしてくれ。——それでもつたただやるといふのは、むしろ何か利権の問題か何かあるのじやないか、このような疑いさえ私どもは持つ。ですからこの辺の事情について、もう少し詳しくお伺いをしたかったし、また、いま検討中ということばでございませぬけれども、それこそ慎重に御考慮願いたいと思ひます。

船腹が余つて困るからやるといふならば、これは別ですけれども、そうじやなくて、このように船を新たに就航させて、いたずらに波乱を起こさせる。それで、それじやたしてそれがほんとうに産業の開発なり、島民の方々の利便に供したといふことならば、これは別ですけれども、そのよゝな必要性も、まだまだ私はいまの小笠原の発展段階においては期し得ないと、こういうふうに判断しておりますので、その辺につきまして、ひとつ当局に慎重なる御配慮を願ひたい。特に大臣にも海運局長にもお願いしたいと思ひます。

○国務大臣(徳永正利君) 御指摘のように、内航海運は非常に弱小と申しますか、零細と申しますか、そういう資本の企業が多いわけでございますが、おっしゃる通りに、赤字路線の上にとさらに競争を加えるというようなことは、これは十分配慮していかなきやならぬと思ひます。御指摘のように、どのぐらゐの需要があるのか、あるいはまた実際それがためにどういふ影響を及ぼすかといふようなことも十分検討いたしまして、間違ひのないような配船をやつていかなきやならぬと思ひます。今後そういうような点につきまして、十分慎重に検討してまいりたいと、かように考えます。

○阿部憲一君 もう一言だけちよつとお伺いをいたしますが、これにつきまして、私は時間があればもう少し実情をお話もしたかったし、また当局のお考え方も承りたかつたのですが、時間もございませぬので、ごく簡単にとどめますけれども、これに對しては、航路補助の問題が出ていますのでございませぬ。これは結局国にも関係いたしますし、東京都が当然のことながら関与していると思ひますが、航路補助を出すこと自体はけっこうだと思ひますけれども、何かこの問題自体が、補助関係にからんで、このような要するに一種の利権ですね、そのようなおいさへも、私もさつき触れましたように感ずるわけでございます。適正なるといひましようか、態度でもつてこの問題に對処してほしい。重ねてお願いしておく次第でございます。

○中村利次君 両院の質問及び政府の御答弁等によりまして、いろいろなことが明らかにされましたし、私も重複は避けたいと思ひますし、また、いままでの審議を通じて、本法案の趣旨については、内容を極めて理解できますが、やはり内航小型船といひますか、これはたいへんに古い歴史があつて、いろいろなことがあつたわけですね。たとえば、太平洋戦争には当時の国策に沿つて徴用をされまして、そして太平洋あるいは日本海その他のもくずに消えて、そして戦後の補償というのが、まさにこれはスズメの涙といひますか、それで、たいへんに残酷物語と思われわけです。戦後処理については、満州その他特殊法人、その他の機関からお歸りになった人たちの恩給法の改正等々、その他、いろんなアフターケアがはかられておりますけれども、しかし小型船のあれは全く放置されたままです。非常に気の毒な点もあります。

そこで私は、内航小型船の役割りに對してどういふ評価をされておるのかといふことがまず一つ。それからもう一つは、これは先ほど阿部委員からの御指摘もございまして、たとえ本四架橋等によつて職場を失う、もうこれは明らかに職場を失わなければならないということもあ

ります。それだけではなくて、そんなことが今日以降やはり私はあると思ふのです。それから、なおやはり木造船がだんだんだんだん姿を消して、そして鋼船に肩がわりをしていくといふことは、これは時代の趨勢として否定できないと思ふんです。ところが、これは否定できないけれども、やはり国内小型船、木船なんかは、何といふのですか、中小企業といふようなものではなくて、にいちやん船長、弟機関長といふか、とうちゃん船長、奥さん機関長といふのですか、まさに一隻船主といふのですか、零細そのものなんですね。ですから、これはやっぱり合理化しようにもできない。それから、どうかして鋼船に切りかえていくといふことも、なかなか小回りがきかない、いろいろの課題があると思ふのです。これは現実の問題ですけれども、しかし片方では、先ほどから申し上げておるような、いろいろの歴史を持つて役割りも果たしている。これに對して、特に内航小型船の、特に木船に對する対策ですね、今後の、そういう点についてお伺いをしてみたいと思ひます。

○政府委員(園村泰彦君) 内航輸送に占める木船の輸送の実態をちよつと申し上げさせていただきますと、まず船腹量でございますけれども、隻数で申しまして、一万五千隻ぐらゐございまして、トン数では三百六十五万トンぐらゐございまして、そのうちで木船の隻数、トン数を申し上げますと、約八千隻でございますので、五〇%ちよつと隻数でこえる隻数でございます。ただトン数といたしましては、四十四万六千トンでございますから、一二%ぐらゐでございます。それが内航の船腹量の中で、木船の船腹量の占める割合でございます。それから一方、輸送の状況で申しますと、現在内航の輸送量が、トン数で申しまして三億三千万トン、それからトンキロで申しまして、千三百億トンキロといふことでございますが、そのうちで木船が運んでおりますトン数は二千二百六十六万トン、したがつて、六・八%、それからトンキロで申しますと、三十二億トンキロ、したがつて全

体の内航のトンキロのうちで二・四%といふことでございます。こういうふうな隻数では半分あると、しかしトン数では一二%だと、それから運んでる物量で申しますと、トン数で七%弱、それからトンキロではもう二・五%だといふことでございます。

主として運んでいる種類を申しますと、一番多いのが砂利、砂、石材それから次に石灰石、それから穀物、それからせともの、窯業品、それから鉄鋼、それから石炭といふような順に多いのでございませぬ。こういった一番零細なかつた、まあ全体のウエートとしては乏しいけれども、昔から取り扱つてきた荷物をずっとやつておる業態でございませぬから、私どもいまお話をいたさしたような過去の歴史もあり、十分この業界の方々には、その輸送の使命を果たすように、私どもも協力していかなきやいかぬといふことを痛感しております。また船齡から申しましてかなり古い木船が多ございませぬ。十九年以上といふのが四分の一ぐらゐございませぬ。そこで私ども、今後内航海運の政策としてはいろいろございませぬけれども、その中の一つとしてぜひ木船を鋼船にかえていかなければいかぬ、船舶整備公団の予算を続けていかなければいかぬ、船舶整備公団の予算を通じてそれを続けてやつていきたいと、さしあつて来年度その六千トン、四億円といふ予算で木船から鋼船へかわる予算を船舶整備公団の中に付けてございませぬけれども、これに對する応募の実態を見まして、どんどん応募していただけるのだったら、そのワクを拡充して計画を広げていきたいといふふうにご考慮を願ひます。

○中村利次君 これはお答えが、私の質問にかみ合つたものもあり、あるいは必ずしもかみ合わぬものがありますけれども、これはまあまたいろいろの機会に、これらの課題については要望もいろいろあるいは見解もただしてみたいと思ひます。きょうは最後に私は要望して質問を終わりたいと思ひますけれども、やはり先ほどから申し上げておりますように、時代の趨勢はこれは無視はできません。

し、これにさおさしてみたってしようがないし、またさすべきものでもないと思う。しかしながら、やはり局長の答弁の中にもございまして、私もそのとおりだと思つたのですが、いろいろな歴史がある。それからほんとうにその対象になる人たちが、経営基盤のほんとうに乏しい気の毒な人たちである。まあ船主というもなかなか愚かなりというよなあれもありましてね、そういう時代の趨勢に逆行をしないでやっぱりやるべき保護はどうしていかかという、これは非常に相反するよな、矛盾するよなであつて、しかしながらこれを政治課題として何とか消化をしなければならぬという私はやっぱり任務があると思つたのです。そういう点については、これはもう両院で先ほどから御指摘があつておりますけれども、私も重ねてその点についての配慮を強く要望いたします。

○国務大臣(徳永正利君) ただいまの御要望に対して一言お答え申し上げたいと思つますが、先ほどの御指摘は、内航小型船の役割りをどういふうにいままで評価しているのか、しかも本四架橋によつてたいへんな打撃を受けるじやないか、そういうことによつてさらに一段の努力をせよというお話だつたと思つたのです。特に本四架橋において大きな打撃を受ける方々は、内航小型船でいままでそういう方々でなければやれないことをやつておつたんですから、ほかの業者じやできないかたんです。それをあえて離島とか、あるいは小回りのきく狭いところいろいろな任務を果たしていただいておるといふこと、しかも零細な、そういう内航の小型船を持つておられる業者でなければできないか、そういう問題によつて大きな打撃を受けられるといふこと、これは、この点については十分な配慮を今後していかなければならぬと思つた。私もその配慮をやつていくつもりでございます。それと同時に、時代の波に従つてこれが鋼船化していく、それはそれだけの役割りはあつたけれども、同時に時代の大きな波の中に鋼船化していくにつれて、そういう零細

な業者の皆さん方がどういふうに今後生き抜いていくかという非常に宿命的な一つの問題があるわけでございます。これは海運局長が先ほど申しましたように、船舶整備公団の中でそういう方々をどういふうに位置づけていくか、また生かしていくか——生かしてというよりも対象に組み入れていくかということにつきましては、六千トン、四億という数字まであげて話が出ましたけれども、十分そういうよな面でも、ひとつできる限りのいままでのそういう役割りを評価すると同時に、生かしていく道を見つけて、私どもも努力をしてまいりたいと、かように考へておる次第でございます。

○委員長(宮崎正雄君) 他に御発言もないようです。質疑は終局したものと認め、これより討論に入ります。——別に御意見もないようですから、討論は終局したものと認め、直ちに採決に入ります。船主相互保険組合法の一部を改正する等の法律案を問題に供します。本案に賛成の方の挙手を願います。

(賛成者挙手)
○委員長(宮崎正雄君) 全会一致と認めます。よつて、本案は全会一致をもつて原案どおり可決すべきものと決定いたしました。
なお、審査報告書の作成につきましては、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、さよう決定いたします。

○国務大臣(徳永正利君) ただいまは、船主相互保険組合法の一部を改正する等の法律案について、慎重御審議の結果、御可決をいただきました。まことにありがとうございます。お礼を申し上げます。

○委員長(宮崎正雄君) 本日はこれにて散会いたします。
午後六時十四分散会

三月二十二日本委員会に左の案件を付託された。
一、バス交通の確保に関する請願(第一六三五号)

第一六三五号 昭和四十九年三月十一日受理
バス交通の確保に関する請願

請願者 岩手県盛岡市内丸一〇ノ一
岩手県議會議長 高橋清孝
紹介議員 岩動 道行君

バスの事業経営はますますひつ迫し、不採算路線の廃止、間引き運転、料金的大幅値上げなどにより、住民の足であるバス交通は危機的様相を呈してきており、加うるに、石油危機の波及により燃料の確保すら危ぶまれる実情であるので、バス交通確保のための所要の措置を緊急に講ぜられたい。

三月二十六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 同日)
一、国有鉄道運賃法及び日本国有鉄道財政再建促進特別措置法の一部を改正する法律の一部を改正する法律案

国有鉄道運賃法及び日本国有鉄道財政再建促進特別措置法の一部を改正する法律の一部を改正する法律案

国有鉄道運賃法及び日本国有鉄道財政再建促進特別措置法の一部を改正する法律の一部を改正する法律

国有鉄道運賃法及び日本国有鉄道財政再建促進特別措置法の一部を改正する法律(昭和四十八年法律第八十七号)の一部を次のように改正する。
附則第一項ただし書中「昭和四十九年三月三十一日」を「昭和四十九年十月一日」に改める。

附則
この法律は、公布の日から施行する。

昭和四十九年四月十日印刷

昭和四十九年四月十一日發行

参議院事務局

印刷者 大藏省印刷局