

第八回 国会 内閣委員会

(七三)

議録 第四号

昭和五十二年三月一日(火曜日)
午前十時三十四分開議

出席委員

委員長

正示啓次郎君

理事 木野 晴夫君
理事 竹中 修一君
理事 木原 実君
理事 鈴切 康雄君
理事 塚田 徹君
理事 近藤 鉄雄君

遼沢 英雄君
関谷 勝嗣君
中村 弘海君
上田 卓三君
安井 泰良君
柴田 駿夫君
市川 吉典君
米沢 隆君
中川 秀直君

出席國務大臣
運輸大臣官房長
運輸省航空局長
運輸省航空局次
気象庁長官
気象庁次長
用課長
防衛厅防衛局運
文部省学術国際
局国際学術課長
気象庁総務部企
画課長
氣象予報部長
期予報課長
候象観測部測
港公団總裁
参考人
(新東京国際空港公団總裁)

田村 元君
高橋 寿夫君
松本 操君
岩田 弘文君
長谷川 宏君
大門 隆君
竹内 清秀君
山田 三朗君
茂君

参考人
(新東京国際空港公団總裁) 町田 直君
内閣委員会調査室長 長倉 司郎君

なお、参考人からの御意見は質疑応答の形式でお聞きすることにいたしたいと存じますので、さよう御了承願います。

○正示委員長 運輸省設置法の一部を改正する法律案を議題といたします。
これより質疑に入ります。

質疑の申し出がありますので、順次これを許します。木原実君。

○木原委員 今度の運輸省の設置法案は、気象衛星センターの設置と東京航空交通管制部の所沢への移転というものが主な内容だと思います。
そこで、まず気象関係のことから少しばかりお尋ねをしたいと思います。

世界気象機関の計画に参加をして、七月にわが国でも静止気象衛星を打ち上げる計画だ、こういうことになつておるわけですから、どの程度に予測の機能というものがどのように、どの程度に強化されるのか、ひとつ計画の概要をお示しを願いたいと思います。

この際、参考人出頭要求に関する件についてお詫びいたします。
○正示委員長 これより会議を開きます。

○正示委員長 お答え申し上げます。

効果がどの程度あるかという御質問でございますが、その前に、この衛星はどういうことを観測するかということを簡単に触れましてお答えしたいと思いますが、わが国で打ち上げます静止気象衛星というのは、赤道上で、東経百四十度、つまりニューギニア付近の上空に上がりまして、三万六千キロの距離でございまして、そこから地球を見ます。そうすると、そのニューギニヤの点を半径といしまして、大体六千キロの範囲が常時見えるわけでございます。静止気象衛星といふ名前め、本日、新東京国際空港公団總裁大塚茂君に参考人として御出席を願い、御意見を聴取することにいたしたいと存じますが、御異議ありませんか。

○正示委員長 「異議なし」と呼ぶ者あり
○正示委員長 御異議なしと認め、よって、さよう決しました。

おかげいたしましたが、そういうような点は時々刻々わかるということから、かなり從来よりはよくなるであろうと私ども期待しているわけでござります。

簡単でございますが……。

○木原委員 これは打ち上げまして、寿命というか耐用年数はどれくらいもつものですか。

○有住政府委員 お答えいたします。

機械でございますので、どうしても故障というものは理論的には出てまいりますけれども、大体

私たちの考えいたしましては、一番ネットにならぬのが燃料等ではないかといふことでございまが、燃料等も考慮した上で四年前後は成功すれば大丈夫だ——打ち上げのときの成功、不成功が非常に大きな問題でござりますけれども、そこを乗り切れば四年前後は寿命があるであろう、うまくすれば五年までいくであろうというふうに思つております。

○木原委員 寿命が四年もしくは五年ということなのですが、そうしますと、これは耐用年数が切れるとということになりますと、かわりのものを継続して打ち上げるという形になるわけですか。

○有住政府委員 お答えいたします。

この打ち上げが非常にむずかしいという点から、打ち上げに失敗いたしましたとき、これはいろいろな条件がございますが、そのときには予備が一基ございますのでそれをできるだけ速やかに、と申しましてもすぐにというわけにはまいりませんが、打ち上げる計画でございまして、成功いたしました後、たとえば四年前後たつた後は第二の気象衛星を、大体仕様的には同じようなものを上げるということです。計画を考えておりまして、これは年月日を忘れましたが、宇宙開発委員会の方でも計画としては御了解を得ているような形になつております。

○木原委員 これはなかなか費用のかかるものでして、何か予算によりますと少なくとも百数十億費用がかかるわけですが、そうしますと、将来にわたくて四年もしくは五年ごとに仮に更新をして

いくということになりますと、長期にわたってかかる費用の負担という側面があるわけです。その辺は計画に入っているわけですか。費用はどれぐらいですか。

○有住政府委員 おつしやるとおり、かなりの経費がかかるものですから、この宇宙開発につきましては宇宙開発委員会というのが總理のもとにございまして、そこで日本の宇宙開発に関しては計画がなされているわけでござりますが、そういうところに御相談をしたり、それから打ち上げといふことになりますと宇宙開発事業団が打ち上げるこことなりますので、そういうところとか、各方面と御連絡をとりながら、そういう経費の点も考え方ながら私どもは永続して、持続してやっていきたいという希望を持つておるわけでござります。

○木原委員 費用はどれぐらいですか。

○有住政府委員 費用は、第一回としては地上施設その他含めまして約百三十六億かかったわけでござりますけれども、二号機以後になりますと、これはその金額は要しません、この地上施設の維持運

用ということでは年間約二十億ぐらいの経費かかる予定でござります。

それから第二号機を打ち上げるとなりますとその第二号機の衛星と打ち上げの費用ということになりますが、これに関しては事業団その他と御相談しながらやつていいこう。この経費は私の方ではちょっとつまびらかにはいたしませんが、お願ひしながらやつていいこうとしているわけでござります。

○木原委員 少し違うのでしょうかけれども、大ま

かな説明でどうも十分でありません。いずれにいっても大変異常な寒波といいましょうか気象状況に見舞われて、経済的にも社会的にも大変に大きな痛手をこうむつた。あるいはまた、少しきかなか集中豪雨であるとか、あるいはまた寒波であるとかといったような経験をしているわけですね。伝えられるところによりますと、アメリカでも大変異常な寒波といいましょうか気象状況ははってみると、この十年くらいの範囲の中でもわれわれは余り経験をしなかつた干ばつであるとか集中豪雨であるとか、あるいはまた寒波であるとかといったような経験をしておられるわけですね。最近われわれが経験をした寒波、これは異常気象というような形で報道されているわけなんですが、われわれが経験してきたようなたとえばことの寒波、これは異常気象といふに認識をしていいんですか、あるいはまたこの異常気象といふのはどういうことなのか、これはひとつ気象

など御案内のように成功した、わが国のロケット

ト打ち上げの技術も大進歩んだ、こういうような評価が行われているわけですが、今度の場合はアメリカの機関に委託をして上げる。しかし将来はどうなんですか、日本の技術で気象衛星を打ち上げるというようなことは考慮の中には入っていないのですか。

○有住政府委員 今回につきましては、この気象ロケットを打ち上げるということを決めました当時、Nロケットというものを開発しておきましたのですけれども、そのペイロードが百五十キログラムぐらいでございまして、私どもの気象衛星というのは三百五十キログラムで、この能力を超えるということからアメリカに依存するというこになりましたが、第一回目と申しますか、数年たった後に打ち上げるものにつきましては、宇宙開発委員会その他で国産品の通常N改ロケットと言っているのを利用してようという計画で進められているというふうに聞いております。

○木原委員 いずれにいたしましても、一つには莫大な経費もかかるし、それだけに国民の側としてはそれにふさわしいサービスを期待する面が多いと思つのです。

と申しますのは、ことしも大変異常な寒波といいましょうか、そういう経験をわれわれしたわけですね。伝えられるところによりますと、アメリカでも大変異常な寒波といいましょうか気象状況ははってみると、この十年くらいの範囲の中でもわれわれは余り経験をしなかつた干ばつであるとか集中豪雨であるとか、あるいはまた寒波であるとかといったような経験をしているわけですね。あるいはまた異常な寒波であるとかといつてあるいは冷たい夏、あるいはまた異常な寒波などというものが、長期的にもしくは短期的にもいつてはいるのではないかと、それが現象として現れることがありますと、政治的にも行政的にも早目に対応しなければならないという課題を持っているわけですね。そのような観點から、われわれはことし経験をしたばかりでありますけれども、たとえばこういうような寒波あるいは冷たい夏、あるいはまた異常な寒波などというものが、長期的にもしくは短期的にもいつてはいるのかという問題があると思うのですから、せつかくの機会ですから、ことしの寒波

○有住政府委員 お答えいたします。

異常気象の定義かもしだれませんが、定義といつては、世界気象機関では、災害を伴うような短期間の気象現象の異常といふものと、それから後者の方は冷害とか干ばつとかいうものでござります。昨年からことしにかけて起こりましたような雪とかあるいは昨年の冷夏、こういうものはこのWMOの定義でいきます长期の方の異常気象と言えるものだというふうに思つております。前者の方は豪雨雪とか台風とか集中豪雨だとそういうもの、それから後者の方は冷害とか干ばつとかいうものでござります。

この方をするとような長期の異常現象といふものをお聞きしております。前者の方は豪雨雪だと区別して言つております。前後の方は豪雨雪だとしましては、世界気象機関では、災害を伴うような月平均値が二十五年以上に一回起るような起きるというようなことは考慮の中には入っていないのです。

○木原委員 これは何といいますか、たとえばことしのように大変寒波に見舞われますと、いろいろなマスコミ等でも解説その他のことが行なわれ、またわれわれの生活の経験を通じて、国民の中に一つの不安があるわけですね。地球がだんだん冷えていっているのではないのかと、そういうふうなことは、あるいは短期的には、ことしの冬の寒さなど気象と言えるものだというふうに思つております。

○木原委員 これは何といいますか、たとえばことしのように大変寒波に見舞われますと、いろいろなマスコミ等でも解説その他のことが行われ、またわれわれの生活の経験を通じて、国民の中に一つの不安があるわけですね。地球がだんだん冷えていっているのではないのかと、そういうふうなことは、あるいは短期的には、ことしの夏はまた冷たい夏になるのではないかとか、長期的にも短期的にも、やはり一種の気象の異変の中で国民の中に不安があると思うのです。あるいはまたわれわれも今まで経験をしなかつたような、たとえば寒さあるいは干ばつというものがある程度予想されるといふことは、あるいは政治的にも行政的にも早目に対応しなければならないという課題を持っているわけですね。そのような観點から、われわれはことし経験をしたばかりですけれども、たとえばこういうような寒さあるいは冷たい夏、あるいはまた異常な寒波などというものが、長期的にもしくは短期的にもいつてはいるのかという問題があると思うのですから、せつかくの機会ですから、ことしの寒波

うですか。

○有住政府委員 気象庁といたしましては、長期の予報をいたしましては一ヶ月予報、三ヶ月予報、また六ヶ月先から出します。暖候期報、寒候期報というのを出しておきます。一ヶ月まではやつてある國も試験的にはござりますけれども、三ヶ月以上というのは非常にむずかしくて、世界でも気象庁のみがやつてあるような状態でございます。

ことしの暖候期報というのは三月十日に出すべく非常に努力しているところでござりますけれども、過去の事象はどうかというお話をございまして、でき得れば、長期予報課長を連れてきておりますので、答えさせてよろしくございましょうか。

○青田説明員 お答えします。

ただいまの御質問のうちで、過去の事象がどうかという御質問だと思いますが、たとえばことしの寒波は、これは戦後初めての寒波であります。昭和二十年以来三十二年ぶりの寒波であります。

そういう寒波の後に続く夏はどうかというような過去の事象を見ますと、明治三十五年、それから大正一年、それから昭和二十年、こういった年は大寒冬であります。その続く夏というのは大冷害を受けております。こういう年のときには、普通太陽の黒点といろいろ関係がありまして、これの大正一年はいずれも太陽黒点の極小期であります。ところが、では太陽黒点の極小期でかつ大寒冬があつた場合に、続く夏が冷害になるかといいますと、そうでない年があります。それはたとえば大正十二年、それから昭和八年がそうです。これは大寒冬であつたけれども、続く夏はそれほど悪くなかったという夏でござります。そういう過去の事例があります。ですから、そういう、あるときにはよい夏が来たり、あるときには悪い夏が来たなかつたという夏でござります。そういう過去の事例があります。ですから、そういう、あるときにはよい夏が来たり、あるときには悪い夏が来たなかつたという夏でござります。そういう過去の事例があります。

○木原委員 ことしの寒さは戦後初めてというお言葉がありましたが、そうしますと戦後は比較的コンスタンタンにといいますか、気象的には、

たとえば冬は温暖に推移をしてきた、ことし初め

てこういう寒波に遭遇した、こういうことですね。寒波に襲われた冬の後の冷たい夏は、あるときも上というのは非常にむずかしくて、世界でも気象庁のみがやつてあるような状態でございます。

ことしの暖候期報というのは三月十日に出すべく非常に努力しているところでござりますけれども、過去の事象はどうかというお話をございまして、でき得れば、長期予報課長を連れてきておりまして、答えさせてよろしくございましょうか。

○青田説明員 お答えします。

ただいまの御質問は、これからは戦後続いてき

たようないい気候、いい気候といいますと何かちよとぐあいが悪いのですけれども、わりとしおぎやすかつたような冬とか、あるいはわりと豊作に恵まれた夏といったような年回りがもう終わつたのかといふような御質問だと思いますけれども、この御質問が非常に大変であります。気象庁は昭和四十九年に世界の異常気象の実態調査を行いまして、その報告をしてあります。その報告の中には、今後十数年は大雨とか干ばつとか異常高温とか低温といったコントラストの大寒冬であります。ところが、では太陽黒点の極小期でかつ大寒冬があつた場合に、続く夏が冷害になるかといいますと、そうでない年があります。それはたとえば大正十二年、それから昭和八年がそうです。これは大寒冬であつたけれども、続く夏はそれほど悪くなかったという夏でござります。そういう過去の事例があります。ですから、そういう、あるときにはよい夏が来たり、あるときには悪い夏が来たなかつたという夏でござります。そういう過去の事例があります。

○木原委員 ことしの寒さは戦後初めてといいますか、気象的には、

して、少なくともそれに政治的に行政的に対応する姿勢のようなものは一應あるわけなんですね。

しかしことしの寒波を体験してみまして、たとえは運輸省所管の中でも、とまらなくていいようございましたけれども、そうしますと戦後は比較的コンスタンタンに推移をしてきました。ことし初めてございましたけれども、こういう御説明でございましたけれども、こういう寒波に襲われた。将来の問題として、長期的に見て、こういうことは将来もあり得るとい

うことですか。これはまあ予測の能力の限界といふものがもちろんあるわけでありましょうけれども、一つは今までがコンスタンタンに過ぎたのだ、こういう寒波がこれから先何年かに一回ぐらいはやつてきて不思議ではないという状態にあるのかどうか。それくらいのことは判断ができるのですか、どうですか。

○青田説明員 お答えします。

ただいまの御質問は、これからは戦後続いてきたようないい気候、いい気候といいますと何かちよとぐあいが悪いのですけれども、わりとしおぎやすかつたような冬とか、あるいはわりと豊作に恵まれた夏といったような年回りがもう終わつたのかといふような御質問だと思いますけれども、この御質問が非常に大変であります。気象庁は昭和四十九年に世界の異常気象の実

態調査を行いまして、その報告をしてあります。その報告の中には、今後十数年は大雨とか干ばつとか異常高温とか低温といったコントラストの大寒冬であります。ところが、では太陽黒点の極小期でかつ大寒冬があつた場合に、続く夏が冷害になるかといいますと、そうでない年があります。それはたとえば大正十二年、それから昭和八年がそうです。これは大寒冬であつたけれども、続く夏はそれほど悪くなかったという夏でござります。そういう過去の事例があります。ですから、そういう、あるときにはよい夏が来たり、あるときには悪い夏が来たなかつたという夏でござります。そういう過去の事例があります。

○木原委員 ことしの寒さは戦後初めてといいますか、気象的には、

を整えてやつていかなければいけないという結論でございます。これに対しては各國も、各國で

きるだけの研究をやつて協力しようという申し合をながらその精度—社会的影響が大きいだけに精度よく発表いたしませんといけないということがございまして、外れたときのマイナスが非常に大きいために、偏西風帯と申しておりますが、西風が非常に強く、かつそれが、メアンダーと言つておりますが、非常に曲がりくねつて流れる、そのためには、偏西風帯と申しておりますが、西風が非常に強く、かつそれが、メアンダーと言つておりますが、こういう状態というものが若干続くであります。それによりましても、現在もその状況は変わつておりません。ですから今後しばらく

の間は、特に低温と干ばつが起こりやすいと思いまして、ただいま青田から、四十九年の四月に気象庁から出した気候変動に対する見通しというものでござります。だから、ことしの経験が来年も再来年も、あるいは何年置きかに必ず来るような状況になつてゐるのかどうか、それが大事なんです。ことしは全く異常であつて、こんなことはめったにありませんよといふのが、なぜかともかくですけれども、しかしながら、ことしの経験はことしだけではないですよ、地球の全体的な傾向からいっても日本の気象の推移の動向からいっても、あるいは来年はともかく再来年は、あるいは五年先は、何年かに一回は、こういう寒波に見舞われるような状況にあるのかどうかという、その辺の判断を聞きたいと思うのです。長期予報中の長期予報みたいなことで大変御無理かと思ひますけれども、私たちはいまそのことが議会として必要だ、こう思つてお伺いしているのですが、その辺はどうですか。

○有住政府委員 お答えいたします。

確かに社会的な影響といふものは非常に大きいので、こういうものを予報するということは切実な要求で私ども一生懸命やつております。これは国際的にもこういう変動を研究するということが大事だということで、世界気象機関におきましても、一昨年WMOの執行委員会の中にパネルができまして、学者が集まりまして検討した結果、去年一応の結論が出ました。やはりそこにおきまして非常にむずかしくて、これから研究体制

を特定して、この地域はたとえば集中豪雨の可能性がありますよとか、あるいは干ばつの可能性が

ありますよとか、時間的、場所的に見まして予測し得る限界というのはどの程度ですか。先ほども一ヶ月とか三ヶ月とかというお話がございましたけれども、その予測の限界はどの辺に置いているのですか。

○青田説明員 様答えします。

気象現象には一般的に言つてこういう特徴があります。それは、時間が長くなればなるほど空間の規模も大きくなるという特徴があります。ですからそういう意味では、東京都の一ヶ月先、三ヶ月先の予報がどうかということはなかなかむずかしい問題でございますけれども、時間的に長くなるということは、月平均値とか十日平均といった、そいつた半年からの偏りを問題にするわけですから、当然空間的な規模も大きくなるわけであります。

そういうことで、空間的な規模が大きくなるということは、日本だけに限らず、世界的な現象の一環としてあらわれてくるだろうというふうな現象になりますので、そういう点に着目すれば、場所的には東京都の予報はむずかしいですけれども、関東の予報とか、あるいはもっと広く言えば中部地方の予報というようなことはできると私は思っております。

○木原委員 時間的にはどうですか。

○青田説明員 ですから先ほど言いましたように、平均値の問題ですから、平均値からの偏り、ですから来年のきょうは雨が降るか大風が吹くかということについては非常にむずかしいですけれども、平均値の偏りという点では、これは来年の、一年先の予報というのは、非常にむずかしいですけれども、何らかの形で推測はできるというふうに考えられます。

○木原委員 私が問題にしたいのは、ことし経験した異常気象の問題のことなのですけれども、たとえばわれわれ素人が報道で見ておりましても、こどものすごい寒波に襲われたのは、たとえばアメリカの東部の方からカナダの方であるとか、あるいはまたヨーロッパのスカンジナビア半島から

ドイツあたりまでですね。それからまあ日本がやられた。ことし異常な寒波に襲われたというのは、世界的な規模で見てほんば地域が特定されましたけれども、こういうことがあり得るという判断がかかる無理かと思うのですけれども、最後に一つ聞きたいのですけれども、ことしのような異常と言えるような寒波というものは、近い将来にもこの日本の場合には起つて得るゾーンの中にあるのだから、園内にあるのだというようなことぐらいは判断ができるのですか、できないのですか。

○有住政府委員 様答え申し上げます。

先ほど申し上げました、四十九年の四月に一応気象庁の見通しとして出したものの中にうたわれておりますことは、極地方が非常に寒いので、偏西風が非常に蛇行するであろう、そういう現象は今後も続きそうである、ですから寒気が非常に南下するときには南下する、ですから寒くなるときにはかなり寒いときがあるであろう、そういう気候変動の激しい時期が若干続くであろうという予想でござりますので、かなり寒い時期というのは起つて得るであろう、ただ、それが来年であるか再来年であるかということをはつきり申し上げることはできないわけでございます。

○木原委員 気象庁は、やはりおでんとうさま相手ですし、それからまたすぐれた科学者や技術者が集まりですから、なかなか特定したことが判断しにくい。こういうこともよくわかりますし、それからまたいたずらな予測をして、社会的な不安をという御配慮もあるのでしょうか、ただ大臣、

そこで、これは大臣にお願いですけれども、やはり何といいますか、こういう経験というものを大切にして、われわれが対応していくために気象庁の予測機能を強化していくということはもちろんですけれども、それをやはりきちんと政治的にあるいは行政的に受けとめるようなシステムをつてもらいたい、そうしてまた必要な対応を今から準備をしていく、こういうことが必要だと思うのですが、いかがですか。

○田村国務大臣 実は私、運輸大臣というのを任命いたしまして、各局の説明を聞くわけですが、どうしてもその説明そのものがわからないというのが気象庁の問題なんです。私は科学に弱いものでありますから、専門用語やいろいろな言葉が出てきて、率直に言つて、あの気象庁の高度な説明がわかる人は、文科系の出身ではちょっとなかなかないのじやないかと思うほどむずかしい。でございま

舞われたということは、ある意味では珍しいといいますか、われわれの経験としても初めてのことですね。しかも将来、再来年かいつかわからぬけれども、こういうことがあり得るという判断がございましたけれども、そういうことになりまると、やはりわれわれは行政的にも政治的にもそれなりにそういうものに対する対応をしていかなければならぬわけですね。なかなか食糧事情等のことを考えましても、あるいはまた、いまはわれわれは、都市の構造にしても、あるいはまた国内の大量輸送というシステムにしましても、温暖の地域は当然のことですけれども、寒いことに對しては意外に無防備の状態ですね。そうなりますと、やはりそれにふさわしい対応なり提言なりを試みていかなくてはならぬと思うのです。今までの御説明や、私の質問に対するお答えの中では、必ずしも明確なものが出ておりませんけれども、しかしそれわれはことしの冬を経験したといふことで、しかもこういうことが将来あり得るような状態にある。こういうことになりますと、その辺については対応を考えいかなくてはならぬと思うのです。

そこで、これは大臣にお願いですけれども、やはり何といいますか、こういう経験というものを大切にして、われわれが対応していくために気象庁の予測機能を強化していくということはもちろんですけれども、それをやはりきちんと政治的にあるいは行政的に受けとめるようなシステムをつてもらいたい、そうしてまた必要な対応を今から準備をしていく、こういうことが必要だと思うのですが、いかがですか。

○木原委員 いずれにいたしましても、何とい

ますか、この気象の条件というのは、国民全体にとっては生活あるいは経済、社会的に見ましても影響が大きいわけですから、やはり異常に對しては機敏に対応してもらいたい、こういうふうに思っています。そのことによって、外れたからといって外れれば結構なことなんですから、ぜひひとつ臣のおおしゃつたような方向で、まず行政的な対応の姿勢をとつていただきたいと要望しておきたいと思います。

それでは、その次に問題を移したいと思います。
もう一つ、設置法で出てまいりますのが、
東京航空交通管制部の所沢への移転の問題です。これも最初にお伺いしておきたいのですが、機能を拡大して新施設に移られるということになるのですが、移られまして、管制部の最大処理能力というものはどの程度向上をするのか、あるいはまたその処理によって安全性というものがどの程度向上するのか、ひとつ考え方を示してもらいたいと思います。

○松本(操)政府委員 様 答え申し上げます。

先生御案内のように、現在航空交通管制のうちの航空路管制、管制部で行つておる管制でございまが、これは大体東経百六十五度から同じく東経百二十一度あたりまで、それから北緯二十一度辺まで、日本の北の方は、ほとんど日本海の真ん中辺、これだけの広い空域の中を通ております。航空機の中、計器飛行で飛んでおります飛行機、これについての管制をしておりますが、管制部でございます。このうちの東京航空交通管制部、ただいま問題になつております東京航空交通管制部といふものは、そのほとんど全部の面積の中を飛んでおります飛行機の管制をする、こういうことになつておるわけでござります。したがいまして、今回この設備を拡充するということを議案としてお願いしておるわけでございますが、実は昭和四十六年から発足いたしました第二次の空港整備五カ年計画の中におきまして、わが国におきます航空交通管制能力と、いうものの飛躍的向上を図ろう——飛躍的向上と申しますのは、内容は二つに分かれるわけでございまして、一つは安全性の向上でござります。もう一つは、フレキシビリティーと私ども呼んでおりますが、要するに管制能力に弾力性を持たせよう。ぎりぎりいっぱいのところでねじりはち巻きでやるというのではなくて、弾力性のある管制能力を持たせよう、この二つが実はこの計画の大きなねらいであつたわけでございます。そのための手段といたしまして、東京管制部の例で申し上げまするならば、東京管

制部の中に管制情報処理システムというものを用いて計算をしておりました飛行機の予測位置の計算、こういうふうなものは全部コンピューターがはじいてしまう。今までの管制と違うものを使って計算をしておりました飛行機をふうに予測位置を計算機ではじきましたものを、ストリップと申します短い紙に書きまして、それをたくさん並べておきます。そうしますと、たとえばアンカレジから東京へ向かつて飛んでくる飛行機があつたといたしますと、何時何分にどこを通つたということを飛行機の方から通報してまいりますと、そのときの飛行機の早さ、向かい風であるか追い風であるかといったようなことを念頭に置きまして、管制官が計算尺のよだなもので計算をいたします。次に経度で十度を置いた次の予測点に来るのは何時何分になるだろうということをとを計算をいたしまして、ストリップに書いておきます。そういうふうなことになつておるわけでござります。したがいまして、管制官が計算尺のよだのもので計算をいたしまして、一つの航空路の中を、大洋の場合に二十分置きに飛行機が飛んでくるわけでござりますので、これがうまく二十分間隔で参りませんと後ろの飛行機が追いついてしまいますと、そのときの飛行機が飛んでくる二カ所しかございませんでした航空路監視レーダーと、いうものを八カ所にふやします。そういうふうなことを計算をいたしまして、ストリップに書いておきます。そういうふうなことになつて、管制上安全の問題が起つてまいります。こういうふうなことを管制官が手でやる、手で計算をする、そのためにはたゞ位置を確認する、それは一々無線電話で聞いてやる、こういうふうなことをしておつたわけでござりますが、この位置を聞いてやりました場合に、データをもとに複雑な計算式によつて計算をしておりまして、コンピューターがそういったデータをもとに組み合わせまして管制官の手元まで出してくる、こういう仕掛けが、

従来東京管制部だけしか使つていなかつたもので、それをちゃんとストリップに打ち出して、管制官の手元まで出していくわけですね。そこで、それが全く動き段階になりますと、レーダースコープの上の画面とストリップを組み合わせまして管制官がレーダーにもコンピューターと一緒に組み合わせていました。その結果、まだ現在完全に動く段階に至つておりますけれども、これが完全に動く段階になりますと、レーダースコープの上の映像が、ただの点ではございませんで、たとえばJALの何号機である、高さは幾らである

東京管制部がほとんど持つておりますが、そのほかに札幌管制部、福岡管制部、那覇管制部、全部で四つの管制部が連係動作をとりながら管制をしておるわけでございます。従来は東京管制部だけにコンピューターがございましたものを、全部の四つの管制部全体をコンピューターで計算をしてしまう、こういうふうにしようというのをまず一つござります。次に、先ほど私がベースックにはマニュアル管制である、つまり耳で聞いたものをストリップに書いて、それを管制官が頭に入れておきまして、そろそろこの次の飛行機が後來ているはずだからということで呼び出して、相手の位置を確認をしますと、それを管制官が頭に入れておきましたものを、全国的に八つのレーダーを置きまして、従来二カ所しかございませんでした航空路監視レーダーと、いうものを八カ所にふやします。そういうふうなことを計算をいたしまして、ストリップに書いておきます。そういうふうなことになつて、管制官はレーダーの上に飛行機がいまどき飛んでおるのかというのを時々刻々見ながら管制をすることができる。その場合に、ただレーダーの上でカバーすることができます。これによりまして管制官はレーダーの上に飛行機がいまどき飛んでおるのかというのを時々刻々見ながら管制をすることができる。その場合に、ただレーダーの上で見ておりますと、レーダーの上に点にしか映つてしまいません。つまり地図を見ているのと同じことになりますので、この飛行機が高いのか低いのかという高度がわからない。この飛行機はJALの飛行機なのかANAの飛行機なのかというのもわからぬ。これは全部ストリップに書いておいたものを、管制官が頭の中でレーダーの画面とストリップを組み合わせまして管制をするというのが従来のやり方であつたわけです。このレーダーを八つに分りますと同時に、このレーダーにもコンピューターを一緒に組み合わせました。その結果、まだ現在完全に動く段階に至つておりますけれども、これが完全に動く段階になりますと、レーダースコープの上の映像が、ただの点ではございませんで、たとえばJALの何号機である、高さは幾らである

てまいります。

これが冒頭私が申し上げました管制能力に弾力性を持たせる、こういう意味でございまして、いままでは少し機数がふえますと、それこそねじりはち巻きで管制官は管制をしなければならない。安全度は落としません。しかし管制官のロードが非常にふえる。これが今度の装置が完全に動き出しますと、多少ふえても、管制官は従来と同じ程度のロードで十分に管制ができる、こうしたことにもなりましようし、いずれ飛行機がふえた場合には、十分に対応できるという素地があるわけでございます。

○木原委員 この飛行機のふえ方ですけれども、管制需要の増大については、どれくらいふえるかという何か見解を持っていらっしゃるのですか。それに対応するだけの能力は備えた。この需要の増大について見通しをひとつ聞かせてください。

○松本(操)政府委員 従来の管制の場合には、管制の能力というものを数字であらわすわけですが、それが現実に管制をしております飛行機の数が、年間に四十万機でございます。

これに対しまして、将来の管制対象機数がどうなるかということを予測いたしますのは、これは多少むずかしいございます。と申しますことは、第三次五カ年計画を策定いたしましたときに、飛行機の数ではございませんで、旅客需要といたしましては、大体国内線が二・五倍、国際線が三・二倍程度になろう、こういうことを予測したわけでございますが、しかし、今後の航空機がどの程度大型化していくか、それから新しい路線がどの程度に開設されてくるか。それからさらに、空港の設備能力がどの程度にこれから整備されていくかということによりまして、飛ぶ飛行機の数といふものは、明確な推定をするということが困難でございます。

しかし、いま申し上げましたように、国内線においては約二倍半、国際線におきましても三倍以上との旅客需要ということを考えますと、仮にこれ

を大型機でこなすとしたとしても、当然管制対象機数というものはふえていくと考えられます。

したがいまして、昭和六十年程度を考えました場合の数字をいま私申し上げたわけでございますが、その程度の旅客需要に対応する管制対象機数というものをあれこれ勘案いたしました場合に、現在の施設をもつてするならば多少増設をする、つまり最後の管制官と向かい合う部分の仕掛けを多少ふやすというふうなことは、あるいは必要になつてくるかもしれません。専門的にはセクターをふやすと申しておりますが、そういった広い管制空域を幾つかの細かなところに区切りますので、これを多少ふやすということは必要になるかと思いますが、建物そのものといたしますては、多少そういうセクターをふやしましても十分に対応できる。現在東京管制部は全部で十のセクターをもつておりますが、大体これが二倍半以上の能力を持ち得る。セクターをふやしましても、それだけの能力は対抗できるというだけの施設を考慮しておりますので、先生の御配の点につきましては、十分に対応できるとお答え申し上げてよろしいかと思います。

○木原委員 私の関心は、政府が推進しております成田の開港という問題に関連をするわけです。ですから、将来どれぐらい管制上の需要が増大をされると、この辺で予測があつてもいいと思うのですが、実際には飛行機を飛ばしまして、フライトチェックということをしなければなりません。これがまだ成田空港そのものに飛行機が出入りできませんので、十分に行われていない、こういうふなごともございましたので、現時点におきましては、成田の飛行コースというものを明確にお話し申し上げるような形にはまとまつておりますが、しかし ICAO の規約なり、あるいは IAT A と申します国際的な航空企業の団体等からの要望もございますので、開港の少なくとも三ヵ月前にはこれを明確にして皆さんにお知らせをする、こういうふうなことを考えておる次第でござい

ます。

○松本(操)政府委員 成田の空港を開港いたしました場合には、現在関東空域というものは羽田における飛行機だけの経路で占められておるわけでございますが、これを成田の空域と羽田の空

域に分ける、こういう必要がございます。しかも常に機能が——機種は現在ファンタムですけれども、次の段階では恐らく F-X 、 F-15 の導入など

いうことが防衛庁サイドで考えられております。成田の空港に入り口のところからもあるわけでございが、下がりますが、それ以外の場合には、六千フィート以下で千葉県の上空を通過しようと、こういういろいろな御注文が従来からもあるわけでございります。したがいまして、そういう点を十分に勘案しながら、最も効率のいい管制の方法、最も安全確実な管制の方法と、いうものを念頭に置いて管制ルートというものを決めなければなりません。

それから、一応そういうことを予想いたしまして、管制をする前提になります飛行経路が設定できるだらうという前提で、幾つかの航空保安無線施設はつくってございますが、これらにつきましては、実際に飛行機を飛ばしまして、フライトチェックということをしなければなりません。これがまだ成田空港そのものに飛行機が出入りできませぬので、十分に行われていない、こういうふなごともございましたので、現時点におきましては、成田の飛行コースというものを明確にお話し申し上げるような形にはまとまつておりますが、しかし ICAO の規約なり、あるいは IAT A と申します国際的な航空企業の団体等からの要望もございますので、開港の少なくとも三ヵ月前にはこれを明確にして皆さんにお知らせをする、

そこで私どもが考えておりますのは、百里空域の南の部分、この一部を調整をいたしまして

成田の空域の北の部分と百里の空域の南の部分が重なり合つてそのため管制上問題を起こす、あるいは管制上は安全な方式が確保できるけれども、管制官のロードがお互いに増す。百里にも管制官がおりますし、成田の方にも管制官がおるわけでございますから、両方の管制官のロードが無益に増す、こういうふうなことがないようにして、成田の空域の北の部分と百里の空域の南の部分が重なり合つてそのため管制上問題を起こす、あります。

そこで私どもが考えておりますのは、百里空域

の南の部分、この一部を調整をいたしまして、成田の空域の北の部分と百里の空域の南の部分が重なり合つてそのため管制上問題を起こす、あるいは管制上は安全な方式が確保できるけれども、管制官のロードがお互いに増す。百里にも管制官がおりまして、成田の空域の北の部分と百里の空域の南の部分が重なり合つてそのため管制上問題を起こす、あります。

○木原委員 この飛行経路の設定の問題、あるいはまた空域全体の調整の問題、私は何回かいままで問題提起をし、質問をしたことがあるわけですから、ただ、管制技術上の細かい点でござります。

○木原委員 防衛庁は来ておりますか。——防衛

府の意見を少し聞いておきたいのですけれども、一般的に航空自衛隊の基地、その機能を考える場合に、航空自衛隊の基地として持たなければならぬ機能といいますか、条件はどういうものですか。

○長谷川説明員 御説明申し上げます。

先生御存じでいらっしゃいますように、航空自衛隊の実戦任務と申しますのは、防空それから航空偵察、航空輸送、あるいは対地支援とか洋上阻止というふうな五つのジャンルに大体分けることができると思いますけれども、この百里基地の場合には、先ほどお話をありましたように、要撃戦闘機が防空任務を持つておりますと同時に、偵察航空隊、RF4Eが配備されておりまして、航空偵察もやっておる。したがつて、防空と航空偵察がこの基地の主要な任務でありますということをございます。

いまのは有事の戦闘任務の御説明をいたしまして、ただそれも、平時におきましては、これらの部隊は、百里周辺を中心としまして、対領空侵犯措置あるいは航空救難あるいは教育訓練というものを行つておるわけであります。

詳しく申し上げますと、百里基地そのものは、首都圏を中心とする中部航空方面空域の防空と先ほど申し上げたとおりの航空偵察のための基地であります。第一、要撃戦闘機部隊第七航空団といふのが配置されております。これはF104二十数機と、それからF4E、これがやはり二十数機であります。それから、航空偵察の任務を持ちます偵察航空隊は、十数機のRF4Eを持つておるという二とあります。ほかに百里の救難隊というものが置かれておりまして、MU2やバートルでもつて救難活動を実施している、こういうことでござります。配置人員は総計約千八百人ということになります。

○木原委員 そういうことなんだけれども、訓練空域を要求していますね。百里の場合はどういう訓練空域が必要なのですか。

○長谷川説明員 当庁は百里に関連しまして

は、昭和四十六年、七年ころから大変長い間、訓練空域を設置していただきますようにと御要望申

し上げてまいりました。これは現在のところ、あそこにはR121と申しますが、これは中部本州空戦訓練区域といものでありますが、この空対空射

場で訓練を行なはば、全然格闘技その他の高度の訓練ができませんので、三沢とか千歳に移動訓練をしてやつております。移動訓練をした上で行なうのは、すでに設定されております訓練空域における高高度要撃訓練とか、超音速訓練とか、それから格闘技を含む曲技飛行であります。

このようないものをほかの基地に行つて処理しませんことをなすことができない。通例の平易な航法訓練あるいは編隊飛行程度のものは、一般の民間機と同じような飛行を重ねるものでありますので、先ほど申し上げましたような高度の訓練とともに、先ほど申し上げましたような高度の訓練と申しますが、先ほどのR121という空対空射場で、百里周辺を主にしまして、対領空侵犯措置あるいは航空救難あるいは教育訓練といふものを行つておるわけであります。

これにましても、百里基地そのものは、

基地と

それでもそういう欠陥条項をもうすでに抱えておる

わけだな。機能がそれだけ落ちているわけだ。どうですか。

○長谷川説明員 御説明いたします。

いまの点は、確かに教育訓練のレベルだけで考

えますると、他基地にたとえばファンタムの部隊

で修了した人間が行きましても、まだ補備訓練が

必要だというふうな実態がございますので、そ

う意味では確かに教育訓練基地としての水準は

やや低いと言わざるを得ないと思ひます。これは

練度一般の問題になりますので、非常に抽象的な

あるいは主観的な要素が入ります。したがつて断

定的なことは申せませんけれども、教育訓練のレ

ベルに限りりますれば、そういうふうなことが言え

ると思います。しかし他方、対領空侵犯措置任務

を持つておりますF104の部隊、第二〇六飛行隊は、

非常に優秀な部隊でありますし、教育訓練のこと

を若干差し引いて考えましても、基地の総体とし

ての水準は、航空偵察の高い水準を持つ唯一の偵

察航空隊でありますし、そういうふうなものも含

めますと、決して他基地に見劣りのする基地で

はないということであります。

○木原委員 スクランブルは、百里で年間どれぐ

らい回数があるのですか。

○長谷川説明員 昨年の四月から本年の一月末

までの統計によると、約四十回であります。

これは例年になく多いわけでありますし、航空自

衛隊全体といたしましてはその期間に四百数十回

であります。約一割方を百里がこなしておるこ

とであります。中部航空方面隊管内で計算

いたしますと約二百回でございました。

○木原委員 自衛隊の固有の任務としてスクラン

ブルという体制があるわけだけれども、われわれ

も何回か基地を見て経験をしているわけだけれど

も、いずれにせよそれだけの回数のスクランブル

があつて、スクランブルのときというのは、パイ

ロットの人たちの話を聞きますと、まず直進をし

て速やかに上空に達する、上がっていくこと

があります。

○木原委員 現在の訓練状況でも、確かにあなた

おっしゃるように、よその空域に出かけていって

訓練をする、これは経費、燃料その他のことにつ

いても大変あるわけですが、しかし、いず

みにましても、百里の基地というのは、基地と

いうのは相手があることだから、何月何日の何

時に出てくるというわけのものではないし、不特

定の時間に、しかも直進上昇するというような形

で任務の遂行をしなくてならぬ。そういう場合

に、当然のことだけれども、近接をして国際空港

ができるだけれども、その辺の交錯について

一体どういう判断をしておるのか。

○長谷川説明員 御説明いたします。

スクランブル体制と民間機の関係のことであり

ますが、私どもの理解では、スクランブル体制と

申しますのは非常に精密な安全手順によって守ら

れています。いま先生がおっしゃいました直進

上昇して一定の地点まで行くということでありま

すが、これは管制園を守つております航空局の管

制官によつて全部誘導されるわけであります。ま

ず離陸そのものが管制官の許可によつて行われる

ということであります。そうしてその誘導は全部

管制官がやってくださる。管制園を越えるときに

と言いますけれども、誘導の開始点から引っ張る

わけであります。この間はレーダースコープにお

いて当該機の航跡をきちんと保持しております

て、万一他機が接近するようなことがあります

も直ちに回避ができるよう、したがつて絶対に

接近事故など起こすことのないよう、そういう

ふうな監視をしているわけであります。それで、

その後また誘導終了点に参りますと、今度は航空

局の管制官の管制によりまして、先ほど申し上げ

ました管制もそうであります。今回のもも計

器飛行方式による管制であります。IFRによる

管制を行つていただきまして、そうして着陸する、

こういう手順を踏んでおります。この間、全部が

要撃機等に關する管制及び誘導に關する中央協定、例の四十七年七月の航空局長と防衛局長間の協定によつて律せられ、あるいはその下請の地方協定によつて規律されておりまして、管制官と要撃司令官との關係はまことに密接に行われております。したがいまして、民間機がそのそばを飛ぶというふうな空域が仮にありますと、それはたゞオーバーシャン・トライフィック・ルートと申しますか、そういう洋上経路等がございましても、そこはきちつと管制官が管制してくださいまして、そういうルートとぶつかることがないよう引つ張つていただきまして、それはもちろん国籍不明機はいつ参りますかわかりませんけれども、手順全体としては何の御心配も要らないといふふうに私どもは考えております。

○木原委員 航空局にお伺いしますけれども、百里との空域の調整については、一定の訓練空域を認め、それからいつかお伺いしましたように、高度差、時間差あるいはトンネル、そういう方式で調整しようというふうにいまでもお考えになつていらっしゃるのですか。

○松本(操)政府委員 先生御承知のように、四十六年の大事故がございました後に緊急対策要綱というものができました。この緊急対策要綱によりまして訓練空域というものを一般の空域から分離して、その中で確実、安全に訓練飛行をするのだ、こういうことになつてゐるわけです。

百里の訓練空域につきましては、ただいま防衛府の方からお答えがございましたように、大分前からその設置の要求があつたわけで、この間の事情は先生十分御案内とのおりでございます。私どもいたしましては、やはり緊急対策要綱というものを根っこに据えまして、民間機の安全を確保する。もちろん民間機だけではございません。航空局といたしましてはすべての航空交通の安全とまつて、十分な安全が確保されるという空域の設定の仕方、それから管制のあり方、こういうもの

の組み合わせによってハード的にもソフト的にも確実に安全が保てる、こういうふうな方針で訓練空域を設定し、防衛庁の方の御要望におこたえをしたい、こういうふうに考えておりますが、現実にどうするかという点は、先ほども防衛庁の方から御返事ありましたように非常にむずかしい問題が多うございますので、現在なお技術的な面をあれこれと詰めておる、こういう段階でございます。

○木原委員 大臣をおきたいわけですがそれとも、成田の開港、空域の問題というものがあるわけです。それで、いまお聞きのとおり百里基地が隣接をしておりまして、百里基地は洋上に幾つかの訓練空域を要求をしているわけですね。それとの調節という問題が実はあるわけなんです。私どもが非常に心配なのは、国際空港の鼻っ面にかなり大きな軍用の訓練空域が設定をされる。第一に安全のことがあるわけです。どうしても自衛隊機の方は、戦闘機を中心で小回りのきく、しかも機種が更改されるたびに機能の高いものが動くことになります。一方民間機の方は、ジャンボのような動きの比較的鈍い、しかも大型化したような機種が就航をする、そういう形ですね。ですから、これは素人目で考えますと、どうしてもニアミスが起りこりがちなんじゃないのか。国際空港の玄関先に軍事的な空域があるというのも、もともと平和憲法を持つて居る国としてはおかしいわけですけれども、しかしそのことはさておきまして、非常に交錯する分野というものがあり過ぎるわけです。

当初、たしか昭和四十三年か四十四年のころだつたと思いますけれども、私は同じ質問を当時の運輸大臣にただつたことがあります。比較的楽観的なお答えが返ってきたわけです。自衛隊の基地といふものは国内の問題だ、たとえば米軍の関係ではない、だからいかようにも調節ができるからそれは心配要らぬよ、こういうお話をあつたわけです。總じて成田の計画が始まりましたころは一般的に樂觀論が強うございまして、後でお伺い

したいと思うのですか。いま問題のハイブライン等の問題等につきましても、なに本体の方ができれば三ヶ月もしくは六ヶ月であればできますからといったような公団の総裁のお答えがあつたり何かしたような時期なんです。少なくとも比較的楽観的であったわけです。しかしながら、その後、羽田の過密と言われておりますけれども、便数も非常にふえておりますし、関東のエリア全体の空域というものが非常に狭まっているわけです。そういう中で、近接して成田、百里が重なり合うような形になつてゐるわけです。いまそれぞお答えがありましたように、防衛庁側も訓練空域がどうしても必要な部分を要求をしている。それから、いま航空局次長の方からお話をございましたように、まだ詰まってない段階を技術的に詰めている、こういう御答弁であったわけです。

○田本国務大臣 実は空域設定の問題に「きみおもて」では、航空局長や先ほどから御答弁申し上げております松本次長からいろいろと事情を聞いております。私が両君に厳しく申しておりますことは、いま私が実は両君に言つておることを木原さんがもうそのままおつしやったわけですよ。同じ言葉なんです。要するに、安全というものを絶対的に考えろ、もちろん防衛も大切だし訓練も大切だろうけれども、それ以上に人命というものはもっと大切なんだから、ベターのプランでなしにベストのプランで行きなさいということを申しております。

それから、足して二で割る——実は私はもともと大野派なんですけれども、足して二で割るということができますこととできないこととあると思うのです。私は、どうせ防衛庁長官と話し合わなければならぬ時期が来るでしょうが、人間の命を妥協でばくちにかけるようなことは絶対いたしかりませんし、それはしない決意であります。そういう点で、いまおつしやったように、技術屋が、まあ事務当局というか、十分に詰めて、安全の上にも安全を確認した空域、その設定といううことでなければならないと思いますので、御激励をうけたような御趣旨を体し、自分の決意をいよいよかたくしてこの交渉に臨みたい、こう考えております。

○木原委員 航空局にもう二、三聞いておきたいのですが、いまの空域の調整の問題、それから成田開港に伴う経路の設定、これで残っている問題点というのは具体的にどういうことですか。

○松本(操)政府委員 まず、空域の問題について先にお答えをいたしますと、ただいままで御議論がございました百里の空域と成田の空域の調整の問題、それから、現在は百里の空域を除きましてあとほとんどが羽田の空域、それから西の方に横田の空域がございます。この羽田の空域の部分を割いて成田の空域をつくる、これは物の考え方方でいたしまして、二つのわりあいに近い空港でござりますので、いわゆるコモンIFR方式と申しま

八

ある意味では必要最小限度のものを向こう側に残して返つてくる時期だ、五十二年度はほぼその体制ができ上がる、こういうふうに理解していくのですか。

○松本(操)政府委員 必要最小限度の軍用基地周辺の進入管制空域をどうするかという点は一応残りますが、これを一応残しておくといったらば、その残りの空域につきましてはこれを返してもらいまして、というのが取り上げてと言つた方が適當な表現かもしませんが、東京管制部が直接的に管制する。つまり現在東京管制部が直接的に管制しております空域の広さというものがございますと、先生おっしゃいましたように広がる。それから、横田空域という関連で申し上げますならば、横田空域が小さくなる、こういうふうにおどりいただいて結構でございます。

○木原委員 あわせてその他の、従米米軍の専用空域と言われたルートが何本かありますね。それらについてはどうですか。返つてくるあるいはこれない、交渉があるのかどうか、あるいは見通し……。

○松本(操)政府委員 現在米軍の管制機関が事実上の管制行為を行つております空域は、たゞいま議論になつております横田の空域と、それから岩国基地の周辺の空域と、それから嘉手納、普天間、那覇、この三空港を中心といたしまして、嘉手納、普天間、那覇、この三空港をかきわめて接近をしておりますので、この嘉手納によつて行なわれております進入管制の空域、この三つがございます。

それから、いま航空路というふうなお話がございましたが、現在米軍専用の航空路といつものではありません。かつてブルー14というのがあったから、いま航空路といつふうなお話をございません。かつてブルー14というのがあった時代がございましたけれども、管制上私どもはこれは横田空域の一部と理解しております、米軍専用の航空路であるかのように言われておつた時代がございましたけれども、これはまだ米軍の専用航空路であるではありません。したがつて事实上そういうものはございません。そこで横田空域につきましては、先ほど御弁

申し上げましたように、必要最低限削つていくということを、いま五十二年度を頭に置きながら作業を進めておるわけでございます。

岩国の空域につきましては、岩国の基地のほか

に、広島及び松山の空港の進入管制、これを岩国が行つてきておつたわけでございます。しかるところ、ちょっといま正確な年次を私記憶しておりますが、数年前に広島空港にレーダーを置きましたが、この広島空港の進入管制をレーダー管制に切りかえました。この時点におきまして岩国の空域をその部分だけ削り取りまして、広島につきましては広島が直接進入管制をしております。したがつて、現在岩国の管制空域の中に残されておりました民間空港は松山でございます。松山空港に

もレーダーを置いて、岩国の空域と分離できないかということをこの二年ばかりいろいろな方面から検討してまいりておるわけでございますが、これは非常に複雑な空域であるということと、それから岩国と松山の滑走路の方向がほぼ平行しておる松山のありようというものを改善していくことか

とが非常に困難でございます。したがつて別の方

法で、この岩国の管制空域というもののなかで、

それが非常に困難でございます。それから嘉手納につきましては、これは四十七

年の沖縄の返還のときにもお答え申し上げておりますように、非常にこの三つの空港がくつついでおりますので、いすれか一ヵ所で総合的な、先ほ

どちよと私申し上げましたが、コモンIFRといふいう方法で管制をいたしませんと、空域を分離す

るということは、管制技術上ほぼ不可能といつて

おりませんか。そこでこれをいつの時点で分離をしていくかということになりますと、先ほど

も申し上げましたお答えの中触れましたけれども、コモンIFRといふ手法そのものを実は私は私どもやつたことがございません。したがいまして、たとえば成田と羽田の間というふうなこと、ある

いは成田と百里とか、そついたような手近なと

ころでまず十分の経験を積みまして、それをベースに嘉手納の空域をどうするかということを取り組んでまいりたい、こういうふうに考えておる次第でございます。

○木原委員 もう一つ、羽田の管制所の機能を、成田開港後も現在の水準というか基準というものを維持するという前提でございます。

○松本(操)政府委員 現在の羽田空港の管制の能力、年間十七万五千回あるいは一日四百六十機、これはIFR機につきましてですが、Vを入れま

すと大体四百八十近くになりますが、この能力といふものにつきましては、成田を分離いたしまして

かといふことをこの二年ばかりいろいろな方面から検討してまいりておるわけでございますが、これは非常に複雑な空域であるということと、それ

から岩国と松山の滑走路の方向がほぼ平行しておる松山のありようというものを改善していくことか

とが非常に困難でございます。したがつて別の方

法で、この岩国の管制空域というもののなかで、

それが非常に困難でございます。それから嘉手納につきましては、これは四十七

年の沖縄の返還のときにもお答え申し上げておりますように、非常にこの三つの空港がくつついでおりますので、いすれか一ヵ所で総合的な、先ほ

どちよと私申し上げましたが、コモンIFRといふ

いう方法で管制をいたしませんと、空域を分離す

るということは、管制技術上ほぼ不可能といつて

おりませんか。そこでこれをいつの時点で分離をしていくかということになりますと、先ほど

も申し上げましたお答えの中触れましたけれども、コモンIFRといふ手法そのものを実は私は私どもやつたことがございません。したがいまして、たとえば成田と羽田の間というふうなこと、ある

けれども、羽田の能力を維持するために、その影響を受けて成田の空域が必要以上に狭くなつてくる、そのことが今まで百里との調整をいろいろ困難にする、こういうよう循環になつてゐるんじゃないですか。

○松本(操)政府委員 進入管制空域における管制能力といふものは何で決まつてくるかと申しますと、飛行機と飛行機の間のセパレーションをどう取るかということで決まります。これはすでに御案内のように、昨年三月から羽田の空港には

A R T S - J という非常に新しいコンピューターの入りましたレーダー施設がついております。したがいまして、管制官はロードをふやすことなく御案内のように、昨年三月から羽田の空港には確実に安全なセパレーション、安全間隔というものが設定することができます。こういうふうになつておるわけでございます。そこで、羽田の空域といふものは従来に比べれば多少縦長の形になつて、私どもいたしましては、羽田の管制の能力も変わるべき要素がございません。したがいまして、私は現状のまま維持をしていきたい、こういうふうに考えております。ということは、も変わるべき要素がございません。したがいまして、私は現状のまま維持をしていきたい、それから現状の技術ではこれを分離するということを、非常に複雑な空域であるということと、それから岩国と松山の滑走路の方向がほぼ平行しておる松山のありようというものを改善していくことか

とが非常に困難でございます。したがつて別の方

法で、この岩国の管制空域というもののなかで、

それが非常に困難でございます。それから嘉手納につきましては、これは四十七

年の沖縄の返還のときにもお答え申し上げておりますように、非常にこの三つの空港がくつついでおりますので、いすれか一ヵ所で総合的な、先ほ

どちよと私申し上げましたが、コモンIFRといふ

いう方法で管制をいたしませんと、空域を分離す

るということは、管制技術上ほぼ不可能といつて

おりませんか。そこでこれをいつの時点で分離をしていくかということになりますと、先ほど

も申し上げましたお答えの中触れましたけれども、コモンIFRといふ手法そのものを実は私は私どもやつたことがございません。したがいまして、たとえば成田と羽田の間というふうなこと、ある

いは成田と百里とか、そついたような手近なと

うに私ども考えております。
それから佐倉につきましては、これは成田も羽

田も待機空域としてはもはや使わないということ
を考えておりますので、いま申し上げましたバッ
ファーの問題といふのはここでは出てまいりま
せん。

○木原委員 空域の問題は細かい問題がたくさん
あるわけですけれども、大分時間も経過しました
のでこの程度にしておきます。

最後に詰めておきたいのですが、先ほど少なく
とも開港の三ヶ月前、こういうふうにおっしゃい
ましたが、空域や経路の決定、これは国際運輸機構
に通達するのは六ヵ月前じやなかつたのですか、
どうですか。大体これが詰まるめどというのはどう
んなふうに考えていらっしゃるのでですか。

○松本(操)政府委員 まず通告の期間につきま
しては、IATAの方では先生おっしゃるようによ
半年くらい前には言うてくれ、こう言うております
が、私どもの方としては三ヵ月前には明快にお
答えしましょ、こう言うております。それから
ICAOというのが国連の下部機構としてござい
ます。これが管制の方の根拠になりますが、これ
は勧告で国際空港を開港する場合には少なくとも
三ヵ月前、こう言うておりますので三ヵ月とい
うので十分であろうかと思います。

それから決める時点は、三ヵ月前にあわてて決

めてすぐ通告するというのでは訓練も何もできま
せんので、それよりなるべく早く前広に決めると
いうことは努力をしてまいりたい、こういうふう
に思っております。

○木原委員 それでは少し話を変えまして成田空
港の一般の問題について、特にパイプラインの問
題についてお話を聞きたいと思うのです。この
時点では、私どもは成田に振り回されまして十年に
余つてこの問題にかかわってきたわけです。この
時点で総理は十一月までに開港だというような号
令をかけた。そのことでいろいろな機関が動いて
おるのはいいけれども、それにしても余

りにも問題が多過ぎるわけなんです。きょうは総

裁にも来ていただいているのですけれども、成田
を開港させるためにいま必要な要件というものは
何が満たされていないのか、何と何という条件が
整つたら成田は開港に至るのか、この時点での御
見解を聞きたいと思うのですが、いかがでしょう

か。

○高橋(寿)政府委員 お答え申し上げます。
成田を開港するためには必要な条件の一つは、空
港の開港に伴つて当然必要になります航空機燃料
の輸送経路の確定でござります。これは、御承知
のようすに本格パイプラインの設置を中断いたしま
して現在列車輸送によります暫定輸送方式を検討
いたしておりますが、このことの輸送経路が確定
するということ、沿線市町村の御理解を得ないと
いうことで十分努力したりいたしておりますが、
その点が第一点。第二点は、現在成田の四千メー
トル滑走路の南側にございますところの二基の妨
害物、障害物みたいなものがある、こういう一
覧表をもらつたことがあります。その後各地でそ
ういう障害物の撤去などといふものは行われてい
るのですか。現状はどうでしょうか。私の手元に、
昭和四十九年の五月にあなたの方からもらいました
た答弁書というものがあります。その後各地でそ
ういう障害物の撤去などといふものは行われてい
ますと、東京国際空港の鉄塔、あるいは大阪空港、
新潟空港、広島空港、北九州空港、あるいは官崎
空港等にそれぞれアンテナとか建物とか建造物と
かいろいろな障害物がござりますという実は一覧
表がついておるのでですが、これらの処理はできて
いるのですか。

長が説明申しておりますようなフライトチェック

あるいは機長の慣熟訓練等行いまして開港にこぎ
つけるということをございます。

それからなお、開港後に当然予想される事態と
いたしまして、成田空港と東京を結ぶアクセス

の問題がござります。これは鉄道の問題、道路の
問題等々でございますが、これらも最小限度開港
に必要な手当てをいまいたしております。しかし

ながら、理想的な状態になりますのは物によりま
してなお二、三年要するものもござりますけれど
も、最小限度開港時に必要なものについては何と
か間に合わせるべく現在努力いたしております。

○木原委員 妨害鉄塔という問題も出ておりま
すけれども、私ども見ておりますと、妨害鉄塔が立つ
けれども、おっしゃるのだけども、確かに反対
しているような感じがするわけです。確かに油
がかかる、それが開港ができるのでおくれてい
るのだけども、どうもそこに問題をしわ寄せ

通じ、アクセスが通じ、妨害物がなくなればス

タートするというのは、これはある意味じゃ当然
のことでしょう。しかしながら、そのいずれにも
少なくともいまの時点で余りにも問題が残され過
ぎているのじゃないか、こういう感じがするわけ
です。

そこで、話がちょっと飛びますけれども、妨害鉄

塔の問題が出ましたか、私は昭和四十九年に文書
で問い合わせをしたことがあるのです。全国の各
地にいろいろ飛行場の航空法に違反をするような
妨害物、障害物みたいなものがある、こういう一
覧表をもらつたことがあります。その後各地でそ
ういう障害物の撤去などといふものは行われてい
ますと、東京国際空港の鉄塔、あるいは大阪空港、
新潟空港、広島空港、北九州空港、あるいは官崎
空港等にそれぞれアンテナとか建物とか建造物と
かいろいろな障害物がござりますという実は一覧
表がついておるのでですが、これらの処理はできて
いるのですか。

○高橋(寿)政府委員 これらの障害物につきま
しては、その所有者と再三折衝を重ねております
けれども、まだ撤去されるに至っていない現状で
ございます。

○木原委員 鉄塔を建ててまで農民の諸君が反対
をしておるという背景の中には、やはりまだそれ
だけの問題があるわけなんですね。いろいろと反
対のために過激な運動を行つておる人たちもいる
けれども、まだ撤去されるに至っていない現状で
ございます。

○木原委員 鉄塔を建ててまで農民の諸君が反対
をしておるという背景の中には、やはりまだそれ
だけの問題があるわけなんですね。いろいろと反
対のために過激な運動を行つておる人たちもいる
けれども、まだ撤去されるに至っていない現状で
ございます。

ている、公団も努力をしている、こういうわけな

んですけれども、しかしながら、一例を挙げます
と、同じ代替地についても約束どおりのことが行
われていないんですね。たとえば、代執行の前に、
当時の千葉県の知事はわれわれに対する部落
についてはお寺もお宮も含めて部落全體が、共同
体そのものを移転をするような措置を講じますと
いう文書での約束があります。そのことで、そ
の地域の農民の人たちは、そつかということになつ
ていただんすけれども、これが行われていない。
あるいはまた代替地といいましても、価格だけでは
じ百万円であつても、しかし片方は農業をやろう
といふわけですから、建物を建てれば、宅地にす
れば百万円になつても、しかしこの価格だけでは
砂はじりの、石はじりの土地では百姓ができない、
農業ができない、こういうような措置がとられて
いるという訴えを聞いたわけですね。きょうは細
かいあれは言いませんけれども、そういう事例と
いいましょうか、余りにも多過ぎるわけですね。
最初の閣議決定のときから、地元対策については
万全を期すというのが政府の方針であった。しか
し、この十年を経て、地元対策というのはおよそ
ボタンのかけ違いですね。現に、われわれの県か
らも皆さんの手元にことしは二十八項目にわたつ
て地元対策についての要望を出しているわけで
す。しかし、それに対する回答もほとんど行われ
ていない。これは騒音対策の面、あるいはまたい
ま申し上げた代替地にかかる面、あるいはそれ
に関連するさまざまな事業、あるいは過大と思わ
れる要求があるかもわかりませんけれども、しか
ず、この十年を経て、地元対策といふのはおよそ
か間に合わないべく現在努力いたしております。

○木原委員 妨害鉄塔という問題も出ておりま
すけれども、私ども見ておりますと、妨害鉄塔が立つ
けれども、おっしゃるのだけども、確かに反対
しているような感じがするわけです。確かに油
がかかる、それが開港ができるのでおくれてい
るのだけども、どうもそこに問題をしわ寄せ

れ、ある意味では先に延ばされたまま飛行機が飛ぶ、こういう姿、総理は果たしてその辺の認識があるのか、機会があれば総理にも私はただしたいと思うのです。そういう状態についてどういうふうに認識なさっていらっしゃいますか。

○高橋(寿)政府委員 内陸部に巨大な能力を持つた空港ができるわけござりますので、空港が開業した後にいろいろ地元の住民の生活に与える影響も大きいことは十分よく承知いたしておりますが、そこでこの空港を建設するときから、地元対策を十分にやるといつ方針に基づきまして、私ども現在數十項目にわたる要望を県あるいは関係市町村からいただいております。これらのすべてにつきまして、誠意をもつていま検討いたしております。中には若干時間のかかるものもござりますし、すぐできるものもございます。それらの要望事項を全体整理いたしておりますけれども、たてまえ上どうしても御要望に応じ切れないといふふうなものはそうたくさんはございません。ただ時期的に若干時間をおかし願えれば可能であるというものが、私は全体の七割が八割ぐらい占めていると思いますが、そういうふうなことで現在地元の市町村、それから県当局とも要望事項に対する回答をなるべく早く申し上げるべく整理いたしておりますが、それらをなるべく早く詰めまして、成田の開港についての地元の方々の御理解を得たい、こう考えているわけでございます。

○田村國務大臣 実はこの問題につきましては、

私が直接問題点といいますか、いろいろな要望事項を洗いざらい皆持つてこい、こう言いまして、

実は昨日もまる一日かけて検討をしておりまし

た。今まで私自身が就任日がまだ浅く、運輸大臣になりますと同時に予算編成、その後は御承知のようすに予算委員会で終日座つていなければならぬというようなことでありましたので、私が直接の検討をすることがなかなか時間的にも物理的にも余裕がございませんでしたが、予算委員会もどうやら一段落、一つの峠を越えたものでありますから、検討を始めました。

で、実は私は事務次官以下によく申しておるのですが、こういう巨大な国際空港をつくる、これは大変な国策である、だから、とにかくつばなものを作らね、しかしながら、それはつくられる地元の者の身にもなってみろ――これは私の郷里で、もう大分前であります、原子力発電所をつくるということがありましたが、そういうこととの経験に従来しても、この実は私の郷里で、もう大分前であります、原子力発電所をつくるといつことで大騒ぎがありました。結局いまもつて留保のようになつておりますが、そういうことはまた対処してもらわなくちやならない点、あるいはまたわれわれが整理をしなくてはならない点、あるいはまたわれわれが整理をしなくてはならない点、そういうものを抱えているわけではありませんけれども、大臣とお話をすると立つてこういう問題を整理した方がいいのじゃないか、こう申しております。

当局に預けておきますと、なかなかそれがもともとたずることもあるのです。それは御承知のとおりです。でありますので、私が直接持つてこい、お

れが目を通してやる、こう言って、航空局長もそれから空港公団の総裁、副総裁も、きのうもそろ

だつたのですが、呼んで、事務次官以下も陪席させまして、この問題は何省だからむずかしい、よ

うことと同時に、愛情を持って處理をしていきた

い、こう考えておる次第でございます。

ただ、ほんのわずかでございますが、どうにも

こうにも行政のまないたに乗つからないものもあ

ります、率直なことを言つて。これはまた地元に

そういう事情を事細かに説明もしなければならぬかもしけれども、多くのものは処理でき

るのじやないかといつ判断をきのうもしたところ

であります、いろいろとまたお知恵もありなけれ

ばならぬと思ひますけれども、よろしく御協力

のほどをお願いしたいと思います。

○木原委員 ゼひ近いうちにそういう機会を持つ

ように別途御相談をしたいと思います。

私どもの経験ですと、初めにボタンをかけ違え

まして、次々とボタンがかけ違つたまま今日に至つて。歴代私どもがかかるままでからも、

大臣、局長あるいは公団の総裁、それぞの責任者が大変まぐるしくかわりまして、それぞれの

時点でそれぞれの衝に当たられた人たちがそれなりの努力はされたのでしようけれども、残念ながらボタンがかけ違つたままであつたわけです。し

かしながら、それならば、やはりこのボタンのか

かがでございます。

○木原委員 ゼひ近いうちにそういう機会を持つ

ように別途御相談をしたいと思います。

私どもの経験ですと、初めにボタンをかけ違え

まして、次々とボタンがかけ違つたまま今日に

至つて。歴代私どもがかかるままでからも、

大臣、局長あるいは公団の総裁、それぞの責任

者が大変まぐるしくかわりまして、それぞれの

時点でそれぞれの衝に当たられた人たちがそれ

なりの努力はされたのでしようけれども、残念な

がでございます。

新聞にそのような記事が一部載りましたけれども、これは正確でございませんで、申しました本

人に聞きましたところが、要するに公団としての

一応の腹が固まつて、それを関係の機関との協議

調整の段階に入つたと、こういふことを言つた

たということです。

たが、公団としての大体の腹案ができましたので、それを関係各機関にお話しをいたしまして、いま

御指導をいただいておるという段階でございま

す。そうした段階に入つたのは大体今年に入つて

からでございます。

○木原委員 そうしますと、その関係機関というの

のは、たとえば運輸省であって、地元の自治体そ

の他との協議

ということではないわけですね。

○大塚参考人 さしあたり現在やつておりますのは運輸省、自治省、建設省、通産省という中央官庁の意見聴取といいますか、調整でございまして、そこで大体よからうということになった段階で千葉県なり千葉市あるいは住民の方々に御説明を申し上げ、御相談をしたい、こういうふうに考えております。

○木原委員 総裁も御存じのよう、パイプライン事業法が成立をする過程の中で、衆議院も参議院も附帯決議をつけております。法の精神として、この事業の施行に当たっては関係住民、参議院の場合は地元自治体と協議をすると、こういう形になつておられますので、十分その趣旨に沿つてやつていきたいと、かように考えております。

○大塚参考人 衆議院で附帯決議がござりますことを私どもよく存じておりますので、十分その趣旨に沿つてやつていきたいと、かように考えております。

○木原委員 さかのぼりますけれども、パイプライン事業法が施行された以後、たとえば千葉市を通じる本格バイオラインについては、約四年半にわたって、そのことが全然行われておりませんね。そのことについてはどうですか。

○大塚参考人 おっしゃられますように、四年半ではないと思いますが、四年近い期間協議が行われております。これは、工事が中断をされましておりません。これは、工事が中断をされまして、その後ルートについて再検討に入りましたために、そのルートが決まるまではお話をする具体的な原案がないわけでございますのでまだお話を申し上げていないということです。

○木原委員 福田さんが改めて、行政に携わる者、政府機関に携わる者は法の執行や遵守については厳重であるべきだというようなことを述べられた

ことがあります。公団の事業を遂行する過程の中

で、私はこれは一例として申し上げているのです

が、余りにも初步的な行政上の怠り、ミスあるい

は法の無視、そういうものが積み上がり過ぎています。

○木原委員 総裁も御存じのよう、パイプラインの問題にしましても、これだけ住民が不安を持ち、それからその過程の中、たとえばパイオライン事業法というものが成立をした。そういうものが一方では法として進行をしながら、公団が現場でやる仕事というのでは、それを顧みない、直接的にも間接的にも関係住民に対してはこれを無視をする、こういう形は余りにも多過ぎるわけですね。それが今日の公団の仕事に対する地元の不信感というものを生んでいるわけです。一方ではもう開港は十一月だと、こういう宣言が行われているわけですから、どうというわけですね。それが今度市原市に沿つてやつていきたいと、かのように見てきました。

○木原委員 先般公団の担当の人たちが説明などをいたしました。聞いてみると、私だってこれは腹が立ちますよ。私のところへその説明に来てくれと言いましたら、担当の人が見えまして、何かリーフレットのようなものを一枚持ってきて、これは大丈夫です。市原は石油地帯ですから御理解があります、というようなことを言つて、こういうふうに回して成田まで貨物輸送します、せいぜい一日二両くらいですから大したことはございませんと、こういうお話。大したことではないかもわかりません。しかししながら、あれだけ鹿島から成田まで鉄道輸送する際には沿線の住民の人たちが不安を感じます。最近におきましてはそういうことのないことがありました。それは、市原から輸送をするんだ、市原から輸送をするんだ、――

ですね。なるほど鉄道の問題かもわかりません。私はいま改めて資料を取つたわけですが、それで

はこの輸送をする総武線、この十年間ぐらいの間

にどれだけ事故があつたのだ、こういう資料を請

求ましたら、事故が頻発しているわけですね。なるほど鉄道の問題かもわかりませんけれども、その仕事を委託するのは公団ですから、沿線の住民の人たちに不安を与えないで済むかということを配慮するのは、あなたたちの仕事に携わる前提でなければならぬと思うのです。全くそういうものが無視されている。それは一体公団といふのはどういう仕事をやつているのだということでも改めて聞いて直さなければならぬ、そういうことを繰り返しているわけですね。このパイオラインは一例です。増村理事が記者会見で述べた

中でこういうことがあります。石油パイオライン事業法第十五条の工事計画の認可申請は、昭和五十三年三月まで一年間延長せざるを得ない、こういうふうにおっしゃるのです。事業法によりますと、こういうことを延長するかどうかを認めるのは主務大臣の権限ですよ。どうして公団の一理事がそういうことを公表するのでしょうか。ある意味では思い上がりもはなはだしいじゃないですか。越権じゃないですか。そういう姿勢を私は聞いています。大塚参考人 本格バイオラインにつきましては、ちょうど石油パイオライン事業法が制定せられる前に工事に着手をいたしましたが、しかもある事情で途中で工事を中断するというようなことがあります。そこで先ほど申し上げましたようにルートの再検討に入つておるというようなことから、いろいろ手続的に遺憾であったという点が幾つかございました点は私どもも率直に認めております。最近は絶対そういうことのないようになっています。十分に注意をしてやつております。最近は私どもはないと確信をいたしております。

後、直ちに沿線の各市町村には公団から出向きます。それで、茨城県とこういうことでお話し合いがつきまして、茨城県とこういうことを問題にしますかといいまして、つきましては同様のことを千葉県側の沿線の皆さんとのところにもやりたいから、ひとつせひお話し合いをいたしたいということを積極的に

公団の方から話をいたしまして、現にいわゆる佐原グループといいますか、佐原から成田間の西二町については、昨年の十月二十五日に具体的な要

望が出されまして、そのうちの公団が担当いたしました。安全対策については、もう実質的に話が相当

者詰まつてきております。それから佐倉、酒々井、四街道という千葉側につきましてもお話し合いをいたしまして、市議会の全員協議会等に説明に伺うというようつなごともいたしまして、いろいろお話し合いをいたしておりますが、まだこちらから

ただ千葉市につきましては、まだいろいろの事情がありましてお話を申し上げてないということで、いま現地で要望をまとめておるという段階でございまして、いろいろ過去においてわれわれの話を聞いていたしておりますが、まだこちらから

ますが、最近におきましてはそういうことのないことがありました。そこでお話を申し上げておるというこ

とをひとつお認めをいただきたいと思います。

○木原委員 増村理事の話は最近の話なんです。

私がなぜこういうことを問題にしますかといいま

すと、過去に余りにもその種の問題が、つまり法律の無視あるいはそのことを通じて住民無視、トラブルを起こしているのは公団の方じやないかと思

うぐらい重なつておるわけですね。私はかつて質問主意書でもお尋ねをしたことがありますけれども、たとえば法律が成立する前に、国会で法律が成立をしていない前に、そのことを予測をして手続を怠るといったようなことをやつているのです。たとえば本格バイオラインは、事業法施行前は消防法の適用があった。ところが消防法の許可を受けなかつたという答弁が、四十九年の五月に同じ二月につきまして茨城県側との話が済みました。いわば政府が私に

まして大きな反響を呼んでおります。こういった廃止に対する運動が起きておるということにつきまして、大臣はこのような点について御承知されておるかどうか、簡単で結構ですから御答弁をお願いを申し上げます。

○田村國務大臣 実は私も聞いておりまして、何とかならぬのかと言つてみたのでありますけれども、どうも非常にむずかしい説明を受けたものでありますから、この問題につきましては長官から御説明をさせたいと思います。

○有住政府委員 お答えいたします。

この気象通報所の問題につきましては、これは元来無線ロボット雨量計というものを雨の観測が重要だということで設置いたしまして、そのロボット計からデータが入りますのを通報所にいる職員が聞きまして、それを親官署の方の地方気象台等に知らせる、それから一日一回九時に観測いたしましたものを知らせる、それから親官署から情報がございましたときにそれを地元の関係のところに自治体等に知らせるというような三つの仕事が本来の業務ということでおつくられたものでございますけれども、その後技術的いろいろな進歩がございまして、そのロボットの雨量計のデータというのは自動的に電電公社の電話回線に入りまして集められるようになつたり、それから地域気象観測網というものがおおい整備されてまいりまして、主な観測地につきましてはこれまた自動的に入るようになりました。また、地元に情報を流すということにつきましては地域防災計画等で検討され、地台の方から関係のところ、建設省とか警察庁とかに知らせますと、そこからいろいろな情報伝達の方式が合理化されまして、その方で済むということになりました。この本来の目的といふものが達せられるようになりますので、私どもとしてはこれを無人化したいといふことで、大分前からおおい無人化してまいりましたけれども、今回二十何カ所か、うち事情によりまして四カ所は若干延びるかも知れませんが、無人化するということでおわれわれは進めでおるわけ

でございます。いまそついうこといろいろ御説明伺つたりいたしております。また、ぜひ廃止と一緒に廃止といふか、無人化しないでくださいといつて陳情もいただいておるのも事実でございます。そこでこの陳情においてになつた方には詳しく私どもの考え方を御説明いたしまして、また私どもの方からも出向いて御説明をしているわけでございまが、なかなか御理解が得られない向きもありますが、今後とも努力したいということでおぼも考えておるわけでございます。本質的にはくなつたときには住民の方々に大変御迷惑をかけるかどうかということなんでございますが、私どもとしては、気象庁の業務でございます予報なり警報なりを精度をよくしてやるということのために地域気象観測網を整備したり、レーダーを整備いたしまり、計算機を入れて数値予報をやつたたりということで精度を向上させておりまして、地元の方々にはその予報の精度その他においていままでよりはよくする方向で考へておるわけでございます。簡単に申し上げますとそういうことでございます。

○宮井委員 いろいろ御答弁あります。いろいろな機能が自動化されたためにそいつたものが無人化していく、こういう御答弁もあつたわけでですが、そのような技術的なことは後ほどまた議論するといつてしまして、各市長さんとか地方自治体なども、陳情が北見の市長さんとか夕張の市長さんとか、特に雪害、そういう雪の多い地域におきましてはずいぶん来ておることは御承知であるうと思うのですが、それは後ほどまたお尋ねするといったましまして、こういう廃止に対する運動が起きていることは確かにござりますから、その辺の認識ははつきり持つていただきたい、このように思ひます。

半島南部で死者十六名、約三百五十七億円の被害が出ておる。また七月十八日から二十日にかけまして、台風九号による被害で死者、行方不明百六十五人、約一千九十八億円に被害が及んだということは記憶を出しまして、約四百億円に上る損害をこうむつております。さらに台風十七号による被害は一都二府三十七県において死者、行方不明百六十五人、約一千九十八億円に被害が及んだということは記憶に新しいところでございます。その他東北一円を襲いました異常低温等はずいぶん相作等の農産物に大きな影響を与えたわけでございまして、このような被害のために自殺者まで出しておるというのが現状であります。こうした気象災害を未然に防止するためには、気象庁の機能というものはきわめて重要なものでございます。そのため観測体制の強化というものはこれからますます大事になつてしまつたり、計算機を入れて数値予報をやつたりということで精度を向上させておりまして、地域気象観測網を整備したり、レーダーを整備いたしまり、計算機を入れて数値予報をやつたりといつて、地域のあらゆる自然現象を常時監視して観測する体制、こういった体制はなお一層ますますこれから強化していくかなくてはならない、このように私は考へるわけでございますが、この点について大臣の御所見をお伺いいたします。

○田村國務大臣 長官からお答えいたします。

実際にいまお話しございましたようなことを私どもも肝に銘じて計画を推し進め、りっぱなサービスをしていきたいということで努力しているわけでございます。いま、たとえば集中豪雨に対しましてどういう考え方をしているかと申しますと、集中豪雨ははつきり予報して人命を救い財産を救うためには、やはり予報の精度を上げなければいけない適時適切なときに予報を出し警報を出す。このためには、気象現象というものは非常に大規模なものから小規模なものまで重なつて起つておるというようなことがござりますので、大規模なデータを集めて、正確なシノブティックな予報というものをやっておるわけでございます。昨年の自然災害による主なものでも、七月十日から十二日の梅雨前線豪雨によりまして伊豆

を入れることによって数値予報の精度を上げるということでございます。

それからまた第二には、レーダー等を、全国に二十カ所ございますが、これを完備いたしまして、これによりまして、多少それよりスケールの小さなものは観測で押さえていく。あくまでもレーダーというものは面的に押さえることができるわけございます。観測所と申しますと、どうしては衛星というものは面あるいは立体的に押さええていくことができるという特徴を持っておりますので、これを活用いたします。

第三には、レーダーでは面的に特性を押さえることはできますけれども、どこに積乱雲が発達した、どこに移動しているということはわかるわけですが、その積乱雲のために雨が実際にどれだけ降るかということは、やはり雨量計ではからなくちゃいけないということです。現在約千カ所の観測点を日本全国じゅうに置きました。地域観測網といふものを持つておるわけでござります。これは約千カ所、大きく見ますと、平均十七キロごとに観測点が置かれているわけでございまして、これが東京にござります大型の計算機で呼び出しをかけますと、毎正時の値、たとえば八時、九時といふときの値が十分以内に全部集められまして、これを編集いたしました上で、さらに十分以内に管区気象台または地方気象台の予報官のそばにござります宅内装置というものにデータとして打ち出されますわけでござります。必要な場合には、管区内でこれまでこれを地図の形にして打ち出すこともできます。ただ、雨だけでは足りませんので、雨のほかに私ども四要素と申しておりますが、気温と風向、風速と日照と降水量、この四つをはかる官署を今年度末には、四百カ所あるわけでござります。たゞ、雨だけでは足りませんので、雨のほかに私ども四要素と申しておりますが、気温と風向、風速と日照と降水量、この四つをはかる官署を今年度末には、四百カ所あるわけでござります。けれども、これにつきましてはさらに増設していく

きたいと私どもは考へてゐるわけでございます。確かに観測というものは大事でござりますので、その意味ではこういう観測網をさらにふやしていく、そして私どもの予報なり警報なりを、大きな現象から小さな現象までを網羅いたしまして、精度のいい予報を出したいということでわれわれ励んでいるわけでございます。

○宮井委員 いま観測網を何とかふやすというお答えがございましたですね。これと通報所との関係はどうなつていますか。

○有住政府委員 お答えいたします。

ふやしていきます観測所は、地域気象観測網計画の中のネットの中に入つてますので、東京にござります大型計算機で自動的に呼び出し、自動的に配ることができます。それで、予報、警報の仕事上非常に有効に役立つわけでござります。ただ、この通報所における観測と申しますのは、先ほども若干お話しいたしましたが、本来の目的から申しまして電話で、あるいは気象庁専用の無線で親官署に連絡というような形でござりますので、非常に効率が悪いわけでございます。そういうことで、私どもとして、これから近代的な技術を導入して技術を革新していくためには、こういう地域観測網等を整備していくといふうに考へておられるわけでございます。

○宮井委員 気象衛星を打ち上げたりいろいろなものを使つて、ですから大丈夫だということがあると思うのですが、その議論はまだ後ほどもいたしますけれども、まあすべてが機械万能でござりますけれども、これが果たして当てはまるかどうかといふことでも、私も特に気象の専門家でもございませんが、やはり肉眼で長い間の経験で、いろいろな気象の変化というものをはだでといいますか、機械でカバーできないようなところもやつていくことで、私も特別に気象の専門家でもございませんが、やはり肉眼で長い間の経験で、いろいろな気象の変化といふことをお考へかわからせんが、私はそういう考え方を持つておるわけです。そういう観点からしまして、先ほど申しましたような気象災害というものがい

ま毎年起きておるということにおきまして、気象通報所の削減計画というものは、こういった気象災害、自然災害を防止する意味から、地域の皆さんに対する気象情報のサービスの低下をもたらしていくのじゃないかというふうに考へておられます。したがいまして、この削減計画の大要ですね。さくらに細かくどのようなことになつてあるか、説明をお願いいたします。

○有住政府委員 お答えいたします。

お話の初めの方で情報のことが出来ました。これは先ほどもちょっと触ればいたしましたが、市町村長等に連絡するという業務は、地域防災計画におきまして、地方気象台から県厅あるいは建設省、警察等に連絡いたしますと、そこから別ルートで連絡されるということが非常に効率的な方法でございます。私どもとしては、本ルートがありますので、その点は大丈夫であると考えているわけでございます。

それから削減をどういうふうにやつてきたかとお話をございましたが、通報所につきましては全国に八十二カ所ございましたが、その後科学技術の進歩、特に通信技術の進歩によりまして、その理由のなくなつたところから逐次無人化しましたり、親官署に併設をしたりしてまいりましたが、今後は予定いたしましては、現地に人がおります通報所につきましても、一部特殊な事情で、その理由のなくなつたところから逐次無人化しましますけれども、まあすべてが機械万能でござりますけれども、それは、いろいろな気象災害にとりまして非常に重要なデータになつてくるわけですが、こういう重要な要素が欠落しておると言つても過言ではない。瞬間風速とか気圧とかあるいは湿度なんというものは、いろいろな気象災害にとりまして非常に重要なデータになつてくるわけですが、こういう重要な要素が欠落しておると言つても過言ではない。ということです。したがいまして、湿度、気圧、瞬間風速に關係する災害と申しますと、たとえば降霜、いわゆる霜の災害あるいは霧、船舶などに影響を与えますところの霧、あるいは農作物被害を与える霜、このような災害の防止のためのそういうたたきのりの出先機関とか、ということもあると思うのですが、こういったこともあって、また将来の予測をする、長期的な予測と

いうようなことも実は心配しておるわけです。もちろん簡単な、だれでもやれるような観測というものなら、ただ目で見てもう簡単にできる。われわれだって教えられればすぐ操作できるということは要望をいたします。

それで、先ほどから気象庁長官がいろいろとお答えになつておる自動化という問題は、通報所の廃止によって自動化という観測機器、専門語で言いますとアメダスということだと思うのですが、このことをおっしゃっていると思いますけれども、このアメダスという機械で、人を使わないでこれは自動的に記録が送られてくる、こういうわけなのですが、このアメダスというのは、雨量とそれから風向、風速それから気温、日照、この四種類の計測データを集めたり、そいついたことを操作する機械である、こういうシステムである、このようになつておるのですが、これで間違いございませんか。

○有住政府委員 そのとおりでございます。

○宮井委員 そういたしますと、このアメダスという機械は、温度それから気圧、瞬間風速などの気象観測データの要素、こういった非常に重要な要素なデータになつてくるわけですが、こういう重要な要素が欠落しておると言つても過言ではない。これは、いろいろな気象災害にとりまして非常に重要なデータになつてくるわけですが、こういう重要な要素が欠落しておると言つても過言ではない。ということです。したがいまして、湿度、気圧、瞬間風速に關係する災害と申しますと、たとえば

だめだということは言いませんが、そういうものが著しく低下する、このようにも思つてますが、どうですか。

○山田説明員 お答え申し上げます。

先ほど先生も御指摘になりましたように、目視観測がなくなるということと、それに伴つてサービスが低下するのではないかとおっしゃつております。そのためには、いまのアメダスが、地域気象観測網が展開されておるのであります。いまの雨量だと、か風だと気温、天気、日照時間、そういうふうなものを毎時間でも観測し、通報するためには、委託では困難なわけです。委託先の方も次第に断つてきておりまして、委託できなくなつていてので、なお一層アメダスの効用が發揮されるわけです。

いま御指摘になりました湿度それから気圧、最大瞬間風速の問題でございますが、湿度は、空気中の水分というものは代表性がありまして、そう急には変化いたしません。それが変化するのは、気温が変化するためには、気温が高くなりますと湿度が下がる、気温が下がれば湿度が高くなるという形で出ますので、気温の変化がわかつておれば推定できる。空気中の水分量の方は近くの気象官署、気象台や測候所ではかつたものを空気の特性としてとらえ、それをアメダスの方の気温で計算すれば、その地点での湿度も出せるわけでございます。それから、気圧の方は局地的に大きくなつて、等圧線を引くことによつて台風の中心も低気圧の中心も決めることができるというわけでも、あるいは低気圧の場合でも、大きな規模であります。それから、全国の気象官署のネットで十分把握できます。それから、気圧の方は局地的に大きくなつて、等圧線を引くことによつて台風の中心も低気圧の中心も決めることができるというわけでも、これもアメダスにいま直ちに入れなくとも十分なためには必要なデータであるためにアメダスに象も解析できることになつております。それから、最大瞬間風速でございますが、風は、いろいろ風

上空の風が不安定のためによりて最大風速が出てるものですから、これまた高層の天気図を使えば最大風速の推定はできて、地点による差は余りないのが過去の統計結果から出でております。

ですから、平均風速を求めておれば、最大風速は必ずしも細かいネットではからなくていいといふことになつてるので、現在、このようない形でアメダスを進めておるわけでございます。以上で

○富井委員 大体予想されるというふうなことであります。そういうことは絶対心配ないということですね。そういうことは絶対心配ないのですが、そういつた通報所というものは、私は、もちろん全国的に全部なくしてはいけないというようなそんなむちやな議論はしないわけございまして、もちろん日本列島でも気候のいいところ、その反面、雪の多いところ、そういうた地域、特に被害の多いようなところ、こういったところは機械化あるいはまた人的な面と両面でやつていけば、なおそういう機能というものが発揮されるのではないか、こういうことを私は言いたいわけです。

それで、具体的に地域を申し上げまして重ねてお尋ねするようになりますが、たとえば東部北海道地帯ですね。ここは毎年降霜の被害が多いところです。その北見の通報所が廃止されると、その周辺には、根室、網走、雄武、この三ヶ所の観測点があるだけ、三つ残るだけである。これらはいずれも海岸の近くにありますために、内陸の気象とは異なる気象観測が行われておる。内陸気象の唯一の観測点であるところの通報所が廃止されるということになりますと、これがいま言うアメダスにかわる、こういうことになりましても、湿度という点についていまお答えがあつたわけでござりますが、その観測が不十分になりますと、降霜の予測機能が著しく低下する、このようないことが心配されておるわけで

ございます。この点につきまして、そういう霜の被害を防ぐために、そいつた気象観測の機能と、いうものは低下しないかということを重ねてお尋ねいたします。

○山田説明員 いま北見での霜の予報のことをお尋ねになりましたので、その件について具体的に少し申し上げてみたいと思うのです。霜の起る気象条件と申しますと、普通、夜間天気がよいために夜間冷却、放射冷却が進みまして温度が下がる。その場合に風が強いと余り下がらず申し上げてみたいと思うのです。霜の予報をするためには、気温の変化と風の変化と天気の変化を連続して見る必要がございます。そういう点、従来の通報所の観測は、先ほど長官が説明しましたように、普通は一日一回ですし、農業気象観測所も九時の一回で翌日の朝の霜の予報をしようとしますと、かなり精度が落ちるといいますか、その後の風や気温や天気の変化が補正しにくいけれど、そこで、アメダスで毎時間の風や気温や天気の変化を見ながら、夕方から夜半翌朝にかけて天気が悪くなつてくればそれほど温度は下がらない、風が強くなればそれほど下がらない、そういうふうに気温の変化と風の変化と天気の変化を細かく見比べまして、きめ細かな霜の予報、注意報、警報、情報を出すと、適時適切な情報になりますて、たとえば重油を燃して防霜対策をする場合も最適的な重油の消費になるわけで、それがわかります。そういう点で、このアメダスは霜の予報等には非常に効用を発揮することが考えられます。そういう意味で、北見のように網走の南西方にある点でございましても、通報所の職員がいなくなつても、アメダスによつて代行できると考えております。

○富井委員 そこで次にお尋ねしますが、先ほど

も私は強調いたしましたように、このアメダスという自動的観測器は、降雪量いわゆる雪の降つた量、それから雪の降り方の強弱、強く降つて弱く降つてあるか、そういうものは全く観測ができない。この機械では観測できないわけですね。こ

としまでない豪雪に見舞われたわけでございまして、午前中の質疑の中にも、大変雪の被害についてどうにか予報はならないかといつてお尋ねいましたが、北日本や日本海側に多くの被害が出たわけでございまして、今回廃止される気象通報所のその多くが、いわば先ほどからも強調いたしていますとおり豪雪地帯にある豪雪地帯の通報所が廃止されていく、こういうことになりますので、そしてなお、雪のそいつた観測といふものはこのアメダスでは観測ができないということになつておるわけでござります。そのような雪害防止に不可欠な降雪量の測定ができなくなるということは非常に問題があると思うのです。後ほどでも申し上げますが、富山の大野通報所に二月の初めに問い合わせが集中したわけです。そういうことは非常に問題があると思うのです。中しておる。これは御承知であると思いますが、二月のどか雪に地元が深刻な事態に追い込まれたということを意味しておるわけでござります。しかし、今後このアメダスという自動化にかわっていけば、地元に対して適切な気象データといふものができなくなる、こういうことを私は心配をしておるわけでござります。

なおお尋ねしてみると、気象庁は降つた雪をとかして雨量に換算すれば大丈夫である、こういうことは本当かどうか。この降つた雪を一たんとかしまして、そして雨量として換算する、そうすればもうそういうようなデータはちゃんと出てくるんだ、こういうことをおつしやつておるようですが、それは大丈夫かどうか。ある、こういうことは本当かどうか。この降つた雪を一たんとかしまして、そして雨量として換算する、そうすればもうそういうようなデータは

が私は大変疑問が残るわけでございまして、この点について明快な御答弁をお願いいたします。

○山田説明員 お答えいたします。
いま一つの例として、福井県の大野通報所だと思いますが、おつしゃつた中で、雪のことについてそういう御心配に対するお答えをしたいと思うのですけれども、現在、雪の方は確かに人手による観測をやつておりますので、それは委託観測によって大体従来と同じ程度のデータが入るように思いますが、おつしゃつた中で、雪のことについてあります。現実に通報しておる個所は千百カ所くらいになりますが、委託しております。ただし、委託でありますと、先ほども申し上げましたように普通は一日に一回、それも普通は十二時間に三十センチ以上降つた場合に通報するという規定にしてありますので、そう頻繁には来ない。そして不十分なので、五十二年度の予算の内示をしてあります。現実に通報しておる個所は千百カ所くらいになりますが、委託しております。ただ、雪の刻々の深さの変化がわかり、雪害に対する対策もいろいろときめ細かくすることができます。積雪深計をいまつける計画をしております。しかし、それができる前でも、現在、先生御指摘のような温水式の雨量計を置いておりまして、降つた雪をすぐとかして雨にしてはかっておりますから、相当降水量といふものが得られます。それをきめ細かくするためには、やはりレーダーによる雪雲の観測もできますし、気象衛星による雲の分布もデータとして入りますので、それらを併用することによって雪の予想も、現状でもできますし、いまの積雪深計を展開していくばかりであります。それをきめ細かくするためには、やはりレーダーによる雪雲の観測もできますし、気象衛星による雲の分布もデータとして入りますので、それらを併用することによって雪の予想も、現状でもできますし、いまの積雪深計を展開していくばかりであります。

○富井委員 そこで、それでは、雪の方は大丈夫だ、こうおっしゃいますので、今後またそういう気象変化というものは毎年変わってくると思う

のですが、そういったことに備えてさらに十分心配ないようにひとつしてもらいたい、このように思います。

さらに具体的な地点を指摘いたしましてお尋ねしますが、これは雪ではなくして、霧とか、あるいは潮汐、潮の流れですが、これはもうすでに廃止されました通報所の問題ですが、岡山県の玉野市に通報所というものが——もう廃止されたと思うのですが、雨量はもちろん、霧、先ほど申しました潮汐等の観測を今まで行っておった。玉野市は瀬戸内海に面して、わが国有数の霧の発生地域である。重要な観測点であったのですが、この廃止によりまして、岡山の方で、岡山の気象台ですか、この方から出される濃霧注意報ですね、この基礎データといふのは、海上保安庁、それからその付近にありますところの造船所あるいは高松側の観測点、高松側には観測点はあるんですね。だから、そいつた自動化といふもの、自動装置もつけないで廃止してしまった。同じ廃止するなんちやつて、そこには船舶が毎時間何隻も往来しておる。それをそいつた海上保安庁や造船所に委託して、それを入手して、それのもとにデータをこしらえて、そしていろんな情報を探しておる。現在は、瀬戸内海の直島といふんですか、直島といふところに観測機器を置いて観測を行つておるのですが、これはアメダスといふものかどうか、私は見行つてないのでわかりませんが、何か直島といふところには観測機械が置いてある。しかし、この直島の観測機器は、霧の観測には余り役立たない、こう言われておるわけでござります。このような状況にあることをまず御存じかどうか、これに対してもう対処されるか、お尋ねいたします。

○竹内説明員 お答えいたします。

霧は非常にむずかしいものでございまして、玉

野の分につきましては、海上保安庁から資料をもらっておりますので、それは前と変わりないものであります。そこで、瀬戸内の非常に航海の頻繁なところは、いまおっしゃいましたように、無人でもって霧の観測をするというものをいまつけておりますので、また私どもは非常に有効な測器だと考えております。

○宮井委員 何だかちょっととはつきりしないので

すが、その霧のデータに威力を發揮すると考えておりますといふことで、どうも玉野の方は

ちょっとこれはもう少し気象庁でも調査されて、ひとつそいつた点が手抜かりがないかどうか、

このことを一つ要望をいたします。

それで、先ほども申しましたように、こういった気象観測の基礎データをいわば外部の機関に依存するというようなことが、余り好ましいことではないんじやないかといふようには思つたら。

○岩田(弘)政府委員 お答えいたします。

気象庁の観測を全部自分でやるかどうかの問題でござりますけれども、これは前々から、たとえば離島なんかの気象の観測の資料につきましては、海上保安庁の燈台部の御協力をいただきまして、燈台部の航路標識事務所から通報をいただいておりますとか、あるいはたとえば空の場合にな

りますと、航空機から情報をいたなく、船の場合やなんかにつきましても鉄道からいたいでおる

といふようなことで、全部の観測網を気象庁の人

で常當で運営するということはなかなかむずかし

いことでござりますし、また從来ともそういうふ

うにいたしておりません。

ただ、私ども心がけなければならぬことは、非

常に発達してまいっておりますので、観測した資

料を早く私どもの方へやつしていくことで、ただいま、御承知のようアメダスと申しますのは、雨量につきましては全国に十七キロ平方のメッシュで観測点を置きまして、一日二十四回の観測値がオンライン・リアルタイムで直ちに東京の方へ入り、あるいは地方気象台にも入るということで、適時適切な情報が入るという体制を機械化によって進めておるのが気象庁の現状でござります。

○宮井委員 きょうはさらに突っ込んでというところではやりませんが、機会があれば、また具体的な点を運輸委員会などでも議論をしたいと思つておりますけれども、霧や霧やそういうふうなことはいま申し上げたわけですが、特に異状乾燥などによるたとえば森林火災、こういうようなものやはり大事な情報提供をするという面で大切であると思うのです。そういうふうなことが、このアメダスによつて気象測定機能といふものが果して威力を發揮するものかどうか。先ほどからも言いますように、全くこれは機能發揮してないと私は言つておりますんで、すいぶん部門によつてはもちろんそれは威力を發揮しておるわけですが、こういった森林火災などの異常乾燥などはどうかということ。くどいようですがれども、それにはまたこの通報所の廃止といふことをもうどんどん進めていつていゝものかどうか、防災上どんなものかということをこの森林火災などの点に少ししぶりましてお尋ねいたします。

○山田説明員 お答えいたします。

御承知のよう、火災という燃焼の物理は、確かに湿度が一番きますが、風もきますし、その他他の気象条件がいろいろきます。そこで森林火災の場合は、この直島の観測機器は、霧の観測には余り役立たない、こう言われておるわけでござります。このような状況にあることをまず御存じかどうか、これに対してもう対処されるか、お尋ねいたします。

霧は非常にむずかしいものでございまして、玉

野の気象通報所には一日平均四十回電話で問い合わせが来ておる。ことしの豪雨期には六日間で四百回の問い合わせがあつた。これは一日平均六十六回ですね。これだけの問い合わせが来ておるわけです。一日四十四回から六十回といふ間、ほとんどの電話が鳴り続けたというのです。係の人は大変な仕事であると思いますが、このような状況であることを自体が通報所と地域住民が非常に密接しておる、このように考えるのです。したがいまして、このような通報所の廃止が地元市町村の反対運動として起つてゐるということは当然であると思

えておるわけでござります。

○宮井委員 そこで、最近宅地開発などの乱開発が行わるまして、そういう開発が進行して、国土自身にも防災能力というものがだんだんなくなつてきておる、あるいは低下しておるというときにあります。そこで大臣にお伺いしたいのですが、先ほどから議論いたしておりますけれども、そういう人命を預かる非常に大切な使命を持つた役所である気象庁などの人員の削減というものについては、たとえば昭和四十年四月八日に前佐藤総理は内閣委員会で答弁をされておるのです。「気象観測などはこれから最も大事なことで、そういうところで人を減らしていいわけないのです。」こういったことをお答えになつておるわけでござりますが、こういった発言もござりますから、これは現内閣もそういう考え方でおるかどうか、あるいはまたこういった大事な役所においては、人員削減の枠外にするのが妥当ではないか、このように思つておられる御見解をお伺いいたします。

○田村国務大臣 実は気象庁というのは一般の役

所と違いまして、非常に科学的といいますか、技術やつておられますので、人員削減、これが国民に御迷惑をおかけする、あるいは気象観測等に大きなマイナスになるというのなら、これは絶対に削減をしてなりませんが、率直に言つて、こういうふうであるからといつて非常にむずかしい説明をされまして、私その話を聞く範囲内では、そういうものかなあ——普通一般の行政の問題でございましたら、私どもその場で明快に物が言えるのでござりますけれども、さような次第でござりますので、十分勉強をしてみたい、このように考えております。

○宮井委員 それではこの問題はこのぐらいに

たしますが、最後に申し上げたいことは、気象業務を近代化していくことは、私は大いに推進してもらいたいと思うのです。これは時代の進

歩といつて、この法律の提案にもございまして、さいますから、これによつてまたより一層気象業が充実される、これは望ましいことであると思うのです。したがいまして、先ほどから申しておりますよな、くどくどと申しましたが、この自動観測装置についても、それをやっていけないと私は反対しているのではないのです。その点はよく承知していただきたいと思うのですが、しかし、通報所のかわりとして何でもかん考していただきたい、このように考えておるので

はいけないと私は反対しているのではないです。

○竹内説明員 でも自動化すればいいんだ、こういう機械万能主義といいますか、こういった皆さんのお考えも再考していただきたい、このように考えておるのですが、この自動観測装置についても、それをやっていただいて、あと文部省の方から……。

○竹内説明員 この件は、先ほど來の話にありますけれども、文部省の所掌でございます。しかし

ながら、気象庁から職員が行つておりますけれども、それを見ますと、極地手当として一日につ一千六百円ないし二千百円が支給されていると承知しております、これは気象庁から行つている職員の分でござりますけれども。

○大門説明員 お答えいたします。

極地観測手当は人事院規則で定めました特殊勤務手当の一つでございまして、「南緯五十五度以南の区域において南極地域観測に関する業務に従事」しましたときに支給されるものでござります。それで、各隊員の職務の等級に応じまして日額千二百円から二千八百円の幅で定められておりまます。先ほど気象庁の方から御説明ございましたが、その等級に応じて支給されておりますので、その額に若干の差がござります。

○宮井委員 いまお話しございましたように、極地手当は千二百円から二千八百円ということですね。これは、富士山の山岳の観測をされている人もございますが、この日額旅費が聞くところによりますとやはり二千八百円から二千六百円、それと大体同じぐらいという。私は富士山の日額旅費よりも安いんじやないかと思つておりましたが、いまお聞きしますと大体同じぐらい。南極観測といふのはこれから重要な時期になるわけでございまして、これは行政職の俸給の関係にもなつてく

思ひますのでむずかしい面もあると思いますが、隊員の激務や厳しい条件下にあることを考えまして、この手当を前向きに検討していただきたいと思います。これは地殻構造調査が始まつたわけでございますが、今日まで十一年間で二回しか改定されていないわけですね。こういった南極の非常に厳しい中で仕事をされるにもかかわりませず二回しか改定されていない、そついう点ですが、現状はどうになつておるか、ちょっとお尋ねいたします。

○有住政府委員 お答えいたしました。

○有住政府委員 地質調査所と大学が主になつてやつておられる計画だそうでございまして、気象庁はこれに関与しておませんので、その点御了解をお願いいた

と思つましたので、私が出てまいつた次第であります。

○大門説明員 南極地域観測隊員につきましては、この極地観測手当のほかに日当など旅行手当も支給いたします。極地観測手当につきましても、先生御指摘のようにその額を上げる必要もあるというようなことで、実は五十二年度若干でございまして、これが認められますと、現在の

増額をお願いいたします。平均一七%増でございまして、現在国会に提出いたしておるところでは、先生御指摘のようにその額を上げる必要もあるというようなことで、実は五十二年度若干でございまして、これが認められますと、現在の

三百円になる見込みでございます。

○大門説明員 それから、旅行手当につきましても、これは国務員等の旅費に関する法律、これによつて定められておりまして、その定額が改定されたたびに同様に改定されております。以上でござい

ます。

○宮井委員 それでは少し上がるようでございますから、なおそういう厳しい条件下にあるといふことについて、また運輸省の中にも気象庁の職員もおりますから、運輸大臣からも文部大臣によくその面もお話ししておいていただきたいといふことを要望いたします。

○宮井委員 最後にもう一点だけ、別の問題でお聞きしたい

と思います。これは地震予知観測につきまして、

鞍河湾地震の予知研究を進めております爆破震動研究グループの人工地震による地殻構造調査が地元漁民の反対で暗礁に乗り上げておる。地震の研究をするために、要するにそういう爆破をして人工的に振動を起こしましてそのデータをもつて調査する、それが地元漁民の反対で非常に暗礁に乗り上げておる。どのような状況にあるか。また、東大等の各大学が気象庁、工業技術院、地質調査所と協力する形をとつておるようですが、気象庁が知つておる実情を御報告していただきたい

します。気象庁では、海底につきましては海底地

震計の開発というのをやつております。

○宮井委員 私が承知しているのは、東大を初め各大学が気象庁や工業技術院 地質調査所と協力する形をとつて、このように承知しておるん

ですが、それでは要望だけして終わりたいと思います。

漁民の方々が反発をするというのもやむを得ないわけござりますけれども、駿河湾地震の予知研究といふことも非常に重要なことでございますから、漁民の理解を得るためにどうしたらいいかというような対策を、そついた気象庁の関係しておる機関で意見が述べられる機会がございましたら、そういう漁民の対策を十分講じていくように意見を述べていただきたいと要望いたしまして質問を終わります。

○正示委員長 次に、柴田睦夫君。

○柴田(睦)委員 最初に気象庁にお伺いしますが、気象庁は国内氣象監視計画、NWWを進めて、気象衛星センターをこの計画の最大の目玉である、こう言つておられるわけですから、まず国内気象監視計画の内容、それから気象庁の将来の構想について簡単にお話を伺いたいと思います。

○有住政府委員 お答えを申し上げます。

この静止衛星気象計画と申しますのは世界気象監視計画、WWWと言つておりますがワールド・ウエザー・ウォッチというものの略でございまして、これはアメリカで気象衛星を上げましたときに、気象衛星から地球の写真を撮りまして、非常にこれが有効であるということになりました。それで世界気象機関に勧告されまして、そこで検討いたしました結果、WMOで検討いたしました案をさらに国連でこれを取り上げまして、この宇宙開発を平和利用に使って全国民の福祉の向上のために使うべきであるということになりました。それが世界気象機関に勧告されまして、そこで検討いたしました

修等を進めるという五つの柱で進められておりまして、その観測の中の一つの目玉といつたしまして、周極衛星二個とそれから赤道を取り巻く五個の静止気象衛星で地球を監視し、お互いにデータを交換し合つて世界の国民の福祉のために役立てようという計画、その一環として静止衛星気象が始まつたわけでございますが、気象庁といたしましては、このほかに国内的にいろいろ考えておりまして、先ほどもお話を出ましたレークー網の観測、全国二十カ所整備いたしましたが、これを整備するということ。それから先ほどのWWWの計画の中の予報ということに関しましては、大型の計算機を入れまして数値予報というものをやりました。人間が勘で予報したのでは将来の進歩がございませんために、理論的、物理的につくりました方程式、非常に複雑な方程式を電子計算機に解かせまして、予想天気図というものを三十六時間とか四十八時間先までを現在かかせておるわけでございます。そういう仕事を気象庁はやっておりまます。また通信関係に関しましては、アデスと申しておりますが、やはり東京に大型の計算機を入れまして、これは世界の各国とのデータのやりとりをやっております。このデータにつきましては、アメリカとモスクワに世界中枢というのがございまして、そのほかに地域中枢がありますが、アジア

地域におきましては日本が中枢となつております。日本付近のデータを集めまして、それを世界に推し進めまして、静止衛星も本年七月には打ち上げられるというような状況に近づきつつあるわざでございます。

私もとして、今までどういうことをやつてきて、これからどういうふうに行くかということを簡単に御説明いたしました。

○柴田(睦)委員 将来の構造によると、一方では膨大な予算また人員を要する、そういう中で気象衛星センターが設置されるわけですから、これに伴つて先ほど問題になりました末端の地方官署であります通報所が廃止される。気象庁は、これは廃止というよりはロボット化だという説明をされていて、それが有効であるけれども、これまでいるわけです。復帰後すでにもう五年を経過してまいつておるわけですから、ここで言われておられます暫定的というのはいつまでを暫定的だと考へておられるのか、お伺いいたします。

○松本(操)政府委員 先生御指摘のように、四十七年の沖縄の復帰のとき、ただいまお読みいただきますたよな協定を結んだわけでございます。それに基づきまして四十九年五月十五日那覇の管制部というものを新たに起こしまして、文字どおりエンルート管制につきましてはわが方が完全に米軍からテークオーバーをいたしました。その時点において嘉手納、普天間及び那覇、この三つの空港が非常に接近して、御案内のようにくつついでおるものですから、どうしてもこれを一カ所で管制をいたしませんと管制上非常に問題がある、安全の確保しがたい、わが方の用意が整うまでもなくするという方向で努力しているわけですが、それはやはり報の精度を上げ、また警報等に対しても予報の精度を上げ、また警報等に対しても

ニュースでもごらんになつた方があるかと思いますが、外洋波浪につきましても数値計算によりまして理論的に外洋の波浪の図をつくりまして、これを電送によりましてきょうからお送りするということを始めました。これも海洋で働く人にとりましては、現在までは実況だけはお送りしておりますが、きょうから予想の波浪図も送れるということになりました。私も海洋で働く人にとっては、このほかに国内的にいろいろ考えておりまして、私ども喜んでいます。

そこには、さらにアメリカで周極衛星として打ち上げているものの写真、画像を受けとるという仕事をやっておりまして、これも現在非常に有効に働いておりまして、この写真を見ますと、季節風がどういうふうに吹いているとか、九州と四国との間を吹き抜けたり、あるいは関ヶ原付近の低地を雪が降り抜けているというようなことが一目瞭然にわかるような次第でございます。それをさらに雪が降り抜けているというようなことが一日瞭然にわかるようになります。それをさらには打ち上げられるというような状況に近づきつつあるわざでございます。

私もとして、今までどういうことをやつてきて、これからどういうふうに行くかということを簡単に御説明いたしました。

○柴田(睦)委員 将来の構造によると、一方では膨大な予算また人員を要する、そういう中で気象衛星センターが設置されるわけですから、これに伴つて先ほど問題になりました末端の地方官署であります通報所が廃止される。気象庁は、これは廃止というよりはロボット化だという説明をされていて、それが有効であるけれども、これまでいるわけです。復帰後すでにもう五年を経過してまいつておるわけですから、ここで言われておられます暫定的というのはいつまでを暫定的だと考へておられるのか、お伺いいたします。

○松本(操)政府委員 先生御指摘のように、四十七年の沖縄の復帰のとき、ただいまお読みいただきますたよな協定を結んだわけでございます。それに基づきまして四十九年五月十五日那覇の管制部というものを新たに起こしまして、文字どおりエンルート管制につきましてはわが方が完全に米軍からテークオーバーをいたしました。その時点において嘉手納、普天間及び那覇、この三つの空港が非常に接近して、御案内のようにくつついでおるものですから、どうしてもこれを一カ所で管制をいたしませんと管制上非常に問題がある、安全の確保しがたい、わが方の用意が整うまでもなくするという方向で努力しているわけですが、それはやはり報の精度を上げ、また警報等に対しても予報の精度を上げ、また警報等に対しても

いたしておるところでござります。先ほども申し上げたように、昨日もその仕事で一日忙殺されたというようなことでござります。いろいろと地元の事情を掌握いたしまして可能な限り努力をいたしたい、万遺憾なきを期したい、このように考えておる次第であります。

○柴田(陸)委員 開港については、ことしの秋というようなアドバルーンが揚げられたわけですが、それとも、その理由として今まで一般的に説明されているのが、暫定燃料輸送送れから鉄塔の撤去のめどがついた、こういうふうに挙げられているのですけれども、やはり問題は、成田市や芝山町などの関連市町村から騒音問題あるいは空港開港施設の要望が出ていて、これらの要望が解決される、こういうことでなければ実際に開港できる条件にはなり得ない。そういう意味で、大臣に先ほど決意を述べていただきましてけれども、こうしたいろいろな騒音を初めとする自治体や住民の要求、これが本当に解決できるよう最大の努力をされることを特に要望しておきたいと思いまます。

それに関連してお尋ねしていくべきれども、まず騒音対策の問題です。運輸省は昨年の一月八日に騒音区域の指定を行いました。この指定の基礎となつた騒音予測センター、この内容については明らかにされていないわけです。ですから私は、この騒音予測センターの内容を明らかにしてもらいたいと思うのですが、どういうお考えかお伺いします。

○松本(操)政府委員 昨年一月八日に騒音防法に基づきます騒音区域の指定をいたしましたのは、もちろんいま先生がおっしゃるように騒音センター、WECOPNLのセンターに基づいたものでございますが、そのセンターの算出の基礎となりましたバックグラウンドというふうなものにつきましては、実は當時新聞発表等によつても一般にお知らせしたわけでございますが、重ねて申し上げまするならば、年間の離着陸回数を五万五千五百回、この五万五千五百回という数字は、現在羽

田の離着陸回数が大体四百五六十、制限としてはIFR四百六十、こう抑えられておりまして、そのうちの大体三分の一、百五十程度が国際線でございます。これはもうほぼ固定した状態になつてしまつた、万遺憾なきを期したい、このように考えておる次第であります。

○柴田(陸)委員 開港については、ことしの秋といふうになつて、開港するに際しては、貨物機あるいは旅客機がベースにいたしました。それから、その中で貨物機あるいは旅客機がどういうふうになつているか。これを大体一対四の状態で旅客が四、貨物が一、これも大体現状固定の型機と申しますかいわゆるジャンボと申されることは、一般に音が低うございます。現在の羽田のジャンボ化率といふものは、おむね六〇%前後といふうに承知をしておりますが、これをやや低目に三五%という数字を使いました。したがつてこのジャンボ化率は、実際はもつと上がつてまいるものと想されます。これが上がりますと、一機当たりの音が低くなります。当然この二段階に分けまして、Nの係数が三と一〇に変更するだけでございまして、ただ時間帯でどうとなるかという議論がございます。これは私どものかねてのお願いいたしておりますのは羽田空港並み、すなわち夜の十一時から朝の六時までは飛行禁止にする、それ以外は飛ばさしていただきたい、こういうことを申し上げておりますので、したがつて、たしか午後の七時あたりから十時から二段階に分けまして、Nの係数が三と一〇に変更するかと思ひます。それは現在羽田において飛んでおります状況をそのまま引き写していくでありますので、隠し立てをして出て出さないというわけではございません。そのままの数字を使っておりますので、隠し立てをして出さないという計算をしているはずでござります。

○柴田(陸)委員 それならでは当然計算をしたその資料が出されいいわけなんですか? それが出されないところに問題があるわけです。現に成田空港の騒音対策委員会でもこの理論センターの算定基準を公表するようになっております。そうしまして、デシベルAという数字のパワーパーク均値プラス十倍のロガリズムNマイナス二十七、これは環境庁がおつくりになつた式でござりますが、この公式によって計算をいたします。Nといふのは飛行回数でございます。これが昼間の場合、夕方の場合、夜の場合、それぞれ係数が違つております。たしか昼間が一、夕方が三、夜が一〇であつたかと思います。その係数を掛けて全体の計算をいたしまして、それによって八十五WECPNL、これが環境庁の五十三年末までの第一次中間目標値、こういうことになつておりますので、

それをベースにいたしまして現在の地区割りをし

た、こういう次第でござります。

○柴田(陸)委員 地区割りの結論の問題ではなくて、その地区割りをするについて使用航空機の型式、回数あるいは経路、飛行時刻、そつした具体的な問題に即して計算するわけですが、それらの算定の基準といふものが提示されていな

いということなんですね。だからその算定基準の提

示されない理由をじやお尋ねしたいと思ひます。

○松本(操)政府委員 いま私がお答え申し上げました以上のことは——計算式に当てはめて計算をするだけでございまして、ただ時間帯でどうと

なるかという議論がございます。これは私どものかねてのお願いいたしておりますのは羽田空港並み、すなわち夜の十一時から朝の六時までは飛行

禁止にする、それ以外は飛ばさしていただきたい、

こういうことを申し上げておりますので、した

がつて、たしか午後の七時あたりから十時から

二段階に分けまして、Nの係数が三と一〇に変

更するかと思ひます。それは現在羽田におわつてくるかと思ひます。それは現在羽田におわつてくるかと思ひます。

○松本(操)政府委員 ただいま関西空港と対比して御指摘があつたわけございますが、関西空港の場合にはこれから十年計画といふうな問題でござりますので、かなりラフな——ラフなといふと言葉が適当でございません、推定値のたくさん入った状態で御説明をしなければならない。したがつて、根っこはこうなつておりますということも御参考までに申し上げた。成田の場合はもうと間な話でございますから、推定値ばかりがたくさん入った数字ではこれは話にならないわけでも、もつと正確な数字でお話しをすべきであるのは当然でござります。

○松本(操)政府委員 私、先ほど来御説明申し上げておりますように、年間五十五万五千回というものに対しまして、旅客が四、貨物が一という形で分けまして、それに對してジャンボ率を三五%にとりますと、大体一日当たりボーリングで四十二便、それからDC10クラスが十一便、つまり五十三便程度がジャンボクラスである、こういう前提を置きまして、それからここは風向きの関係上、南から入りります場合と北から入りります場合をイーブン、同じにとつております。ちょっとこの数字は私自信がございませんが、風速が五ノット以下のときにはどちら側から出し入れしても構わない、こういう管制上の決まりがあつたように記憶をしております。したがつて、十五ノットあるいは二十ノット程度を超えてまいりますと追い風で離着陸ができませんので、向かい風になるように切りかえますが、成田の気象状況から申しますと、これを五〇、五〇にとつて間違なかろ。南から五〇、北から五〇、

こういうふうにとつて支障がないであろう。

それから時間帯別には、先ほど私十時と申し上げたのは間違ったかと思いますが、失礼しました。朝の七時から夕方の七時まで、これがNイコール一の勘定になります。それから夕方の十時以降が二の勘定になります。それから夕方でございまして、これらにつきましてそれぞれ数を、便数を出発と到着に分けて、トータルで百五十一、こういうふうな数字を出しておるわけでございまして、この数字は、先ほども私お答え申し上げましたように、隠し立てておる数字ではございませんので、新聞発表等には漏れでございますかとも思います。この点についてこの数字を皆様に御案内申し上げることについては一向支障ございません。

○柴田(睦)委員 それではそうした計算した数値、その基準について詳細なデータも発表される

というよう伺っております。

それから、区域指定に関連して問題になります

のは、航空機騒音に係る環境基準というのが四十

八年の十二月に出され、この環境基準の中で、

生活、健康を維持する基準値、七十WECPNL

を基礎とした騒音分布図、これも関西空港の場合

は出されているのですけれども、この七十W、こ

れを成田の場合も出すべきだというように考

のですけれども、これはいかがでしょうか。

○松本(操)政府委員 ただいま先生引用して御指摘ございました四十八年十一月の環境基準によりますと、成田空港は五年目、つまり五十三年末までに第一次中間目標を達成し、さらに五年後の五十八年末までに目標を完成する、こういうことになつております。第一次中間目標におきましては、屋外において八十五屋内においてたしか六十五WECPNLであったと思ひます。それから五十八年におきましては七十五、住居専用地域にさいます。

そこで、先ほどもお答えしたわけございますが、関西空港の場合には非常に長期的な見通しの

もとに大体こういうことになるであります。こういうことを御説明するための資料としていろいろ数字を出しておるわけございますが、成田においては現実に生きて動かそうということことでござりますので、まず私どもいたしましては、五十三年の中間目標については可能な限り正確を期する。次に五十八年になりますと、三里塚等一部の住居専用地域につきましては七十WECPNL、その他については七十五WECPNL、屋内において六十WECPNL、こううことになつたして便数がどうなつておるのか、機材がどうなつておるのか、こういう点をいまから推定をいたして計算をしなければなりません。そうしませんと、七十Wあるいは七十五Wというコンターがかけないわけです。この推定をただいま出すといふことが、それがそのとおりになる可能性が非常に高いのであれば、将来の設計を皆様方にしていくたゞくという意味から必要であろうかと思いますけれども、現時点におきましてはともかくも三十年目標といふことが当面の最大目標でございまして、それからさらに五年先の五十八年目標の推定を、ただその計算上こうなりましよう、こう言つて皆様にお知らせしますということは、いかにもそれが権威あるかのごとくにとられてしまいますと非常な間違いを起こしてしまう種にもなりますので、今後の使用航空機の推移なり便数の変化なり、さらには、よく問題になつておりますけれども、B滑走路の使用とA滑走路の使い分けなり、さらには、よく問題になつておりますけれども、現時点におきましてはともかくも五十年後には、航空機騒音に係る環境基準というのが四十一年の十二月に出され、この環境基準の中で、生活、健康を維持する基準値、七十WECPNLを基礎とした騒音分布図、これも関西空港の場合には出されているのですけれども、この七十W、これを成田の場合も出すべきだというように考のですけれども、これはいかがでしょうか。

○松本(操)政府委員 ただいま先生引用して御指摘ございました四十八年十一月の環境基準によりますと、成田空港は五年目、つまり五十三年末までに第一次中間目標を達成し、さらに五年後の五十八年末までに目標を完成する、こういうことになつております。第一次中間目標におきましては、屋外において八十五屋内においてたしか六十五WECPNLであつたと思ひます。それから五十八年におきましては七十五、住居専用地域にさいます。

そこで、先ほどもお答えしたわけござりますが、関西空港の場合には非常に長期的な見通しの

だきたいと思います。

○柴田(睦)委員 次に移りますけれども、このいわゆるA滑走路についても現在の区域内で第一種から第三種の対象戸数が千八十八戸あって、そのうち移転あるいは防音をしたもののは六百三十六戸、約六〇%できているわけです。いわゆる民家の防音区域になります。この一種では、四十七年の告示の七百八十戸、これも完了していないわけですが、これも完了していない理由はどこにあるのか、御見解をお伺いします。

○大塚参考人 防音工事の施行につきましては、私ども極力力を入れまして努力してまいつておるわけでございます。現在第一種区域内に三百八十戸でござります。これからさらに五年先の五十八年までに全部防音工事を施すようにひとつしていただきたいということになります。私はもととしては極力お勧めをいたしておりますけれども、音を聞いてみてから決めるんだとおっしゃられる方等もございます。しかし、何とかわれわれとしては開港までに全部の方々にお勧めをして、できることなら全部防音工事を施すようにひとつしていただきたいということです。目標馬力をかけて勧説をしておるという状況でござります。

また、移転につきましても六十六戸移転をしていただきたい戸数が残つておりますが、これに対しましても極力お勧めをしまして、開港までに全部移転を、まあ終わらなくて多少なくとも移転の着手ができる、契約ができるというところまでは持つていただきたいということで努力をいたしております。これもやはり御本人の合意、御賛成を得なければならぬところでござりますので、各個人のお考えによって必ずしもわれわれに御同意を得ないというようなこともございまして、思うように進んでいないというものが現状でございます。

○柴田(睦)委員 結局音を聞いてみなければなりません。その義務を課せられておるわけでござりますので、それ以後可能な限り速やかに五十八年におきましては七十五、住居専用地域にさいます。

○柴田(睦)委員 結局音を聞いてみなければなりません。その義務を課せられておるわけでござります。

成田の場合には、たびたび繰り返すよう恐縮でござりますが、現実の空港、目の先の空港でござります。

いうものがいままでつづり示されておりませんし、またその計算の根拠が示されても、現実に経験をしてみなければ、テスト飛行あるいは飛行機の音を聞くことによってその修正があり得る、そういうことから、要するに体験してみなければまだわからないということは、これは自然な気持ちであると思うのです。こういうところでは、騒音テスト飛行をやってからだ、やつた後だという人がいるわけですか、公団は騒音テスト飛行ということの要求をすると、鉄塔があるからテストができないんだということをいつも言うわけですが、それでも、これは実際は低空飛行で区域内住民に実情を理解してもらうことはもちろんできますけれども、条件が違うと言われますけれども、関西空港ではそれを実施してコンターの七十W、この線引きも実際に上やつてきているわけです。

そこで、騒音テスト飛行をいすればやるということを言つておりますけれども、開港直前にテスト飛行をやっても、これがまた重大な、せつかく区域は指定していくもそれで間に合わないような事態、あるいは農民が受けれる騒音による感じ方、こうしたいろいろな問題が出てくるわけで、騒音テストは早くやらなければならないといふように考えるのですけれども、この点についてどう考えておられるか、お伺いします。

○松本(操)政府委員 先生御指摘のように騒音テストフライトというものをやりまして、皆さんにこういう音だということを承知していただくといふのは非常に有効な方法でござります。

関西の場合には、お言葉ではございましたけれども、これはただ飛んだのではございませんで、一応着陸するためおりてくる、離陸するため上がつていくというふうな想定を置いてやつたわけでござりますが、ただ、何せ海の上の上がりおりという点もございましたものですから、やり方が適当でないという御批判があつたわけでござります。

ざいますので、そういういかげんな飛び方では許されないわけです。なぜかと申しますと、離陸のときには飛行機はフルパワーを引いてまいりますし、水平で飛びます場合と八ないし九デシベル音が違います。したがいまして、これで飛んでみてこうだと言つても実はよくわからない。あるいは着陸のときにはフラップの角度を何度にするかというようなことで非常に音が違つてしまります。

そういうことを考えますと、やはり滑走路の前方に塔が建つておりますと心理的な圧迫ということだけではございませんで、現実にタッチ・アンド・ゴー的な飛び方をしようと思いますと、非常にこれが問題になつてくるというふうなことになりますので、鉄塔が除去されると、私どもとしては当然フライトチェック、午前中にも申し上げましたが、フライトチェックをしなければならない。そういうようなときに、これはYS程度の飛行機ですから、まずリフレンスと申しますが、比較になる音、一番これより低い音はないという音を聞いていただく。それから慣熟飛行に入つてまいります。そういう段階でやはり大型の飛行機の音も聞いていただくというふうな措置となるべく早くとれるようにいたしたい、このように考へております。

○柴田(睦)委員 その騒音のテスト飛行というのは開港のどれくらい前にやればできるんだというよう考へているのですか。

○松本(操)政府委員 なるべく早くやるのにこしたことはないのでござりますけれども、まず、先ほどもお答えいたしましたようなフライトチェックが要りますので、鉄塔が撤去されまして、空港自身が全面的に使えるということが確認されました直後に直ちにフライトチェックを行つ、これが三週間ないし四週間かかるかと思います。これによつて先ほど来先生からいろいろと御指摘のありましたああ飛ぶ、こう飛ぶという飛行コースがかなりはつきりとしてまいりますので、これが終わりましてからでございますが、私ども遅く

も開港前三カ月というふうに考えておりまして、できるだけこれを前広にやるようにしたい、こういうように考へております。

○柴田(睦)委員 遅くとも三カ月ということですけれども、この騒音問題についてはいろいろな研究もされ、意見も出されているということから、これはやつたから、それから理論的に決めたその区域内の計算と余り誤差がないからというようなことで住民に押しつけるようなものになつたので、その点を指摘しておきます。

それから騒音の測定という問題では、公団は飛行経路沿いに、空港外に八十カ所に測定装置を設置して、管理運営も公団がやると言つておりますけれども、地元の市町村や住民からは、もっと多くの測定装置を公団の負担で空港外につくつて、維持管理も市町村に任せられるようにといふ要望が出てゐるわけですから、当然にこの騒音の測定はチェックすることが必要であつて、そういう意味では騒音を正確に測定していくというため、公団の負担でこういう地元の要望、要求に従つてやるべきだと思うのですけれども、公団の考へをお伺いします。

○大塚参考人 ただいま公団としましては、八ヵ所に騒音監視装置を設置をいたしまして、そのうちの六個はオンラインで空港の管理事務所の中につながれておりまして、観測の結果が自動的に記録をされるというような仕組みになつております。そのほかに、千葉県でたしか三ヵ所と思いますが、県自身が騒音観測装置を設置をして、これは県自体でその操作をやるということになつております。

そういうふうな仕組みでござりますので、これからも必要に応じて增设はいたさなければならぬと思っておりますが、その運営を地元市町村に任せたらという御希望がござります。しかし、先ほど申し上げましたように、オンラインですでもう空港の管理事務所の中へつながれて、そこに自

動的に記録されることになつておりますので、その結果は当然私ども公表するつもりでおりますので、それで御信用いただいて一向差し支えないと

しゃなかろうか、かように考えております。

○柴田(睦)委員 次に、飛行コースに関連してですけれども、この騒音問題についてはいろいろな研究もされ、意見も出されているということから、これはやつたから、それから理論的に決めたその公団の説明によりますと、千葉県当局の要望あります直進上昇、直進下降、これは必ず守るけれども、まだこの飛行コースについては決定しているのではないというふうに言つております。しかし、千葉県の佐原市では、運輸省からほぼ確定的なものだといって口頭で説明を受けたものを地図に示して市議会に提案した。飛行コースを示す地図をつくっているわけです。このコースというのはほぼ確定的なものと言えるのか、どういう検討段階なのか、この点をお伺いします。

○松本(操)政府委員 先生おっしゃいますように、確かに、飛行コースの確定ということがございませんと騒音の議論が成り立たぬではないかと

いうことも一面あるわけでござりますが、ただ、先生冒頭おっしゃいましたように、これはもう大部分前からでございますが、千葉県から、九十九里から利根川までの間は直線進入、直線出発ということをぜひ守つてほしい、それから、当該成田空港出入りするためには当然高度を下げなければなりませんが、それ以外の場合には六千フィート以上高度を持つて飛んでほしい。六千フィートという高度にまで至りますと、大体どの飛行機も七十ポンとかその程度以下の音になつてまいります。したがいまして、ちょっと騒がしいところで、暗騒音に紛れて聞こえない、こういうことになつてまいりますので、この条件は絶対に守るといふ考え方で処置をしております。

しかば、いまおっしゃった佐原でござりますが、どういうふうなことを市議会でお話しなさつたのか私ども十分には承知いたしておりませんが、飛行コースにつきましていまのようないふうなことを御相談申し上げたことがあるはずでござります。そういうふうなものをとにして市議会で御発表になつたのかと思ひますけれども、正確にこれでござりますと言つて皆様にお示しで

は御意見を十分伺いつつも、管制上の問題、主として安全上の問題あるいは騒音対策、こういうふうな点を念頭に置いて鋭意詰めてまいりたいと思います。

五十三年目標に関する限りは、現在のちなみに騒音について言いますならば、現在の出発部分で八十五WECPLは終わるだけでござりますので、それから先に右に回りあるいは左に回りという部分については直接的な影響はない、このように考へておる次第でござります。

○柴田(陸)委員 発表され、佐原市議会で説明されたこのコース図いま説明を聞いておりますと、もちろん確定的なものじやない、何か具体的に考えたものじやないというような趣旨のようですがれども、一般的に、四十八年九月二十三日の新聞に発表された飛行コースがあるわけですから、それもそつくりになつてゐるわけです。また、運輸大臣と県知事の直進上昇、直進降下という約束、あるいは百里とか羽田の空域、あるいはVORの位置から考えてみて、千葉県上空のコースは技術上はこうならざるを得ない、こうなるというようを見る人がいるわけですから、この飛行コースについては、現在は確定的になつていないということはわかりましたけれども、検討は相当程度進めているのか、お伺いします。

○松本(操)政府委員 いま先生おっしゃいました新聞に載りましたコースというのは、大分古い、三年ぐらい前であったかと思いますが、このコース自身は実はいま私どもが考へておると少し違っております。ということは、私どもの方も、専門の担当者の方に、成田の空港準備室それから羽田、東京管制部、この三つの管制所におります管制官、現場の管制官は実際は管制するわけでございますので、こういう人たちの意見というのも十分にしんしやくをしなければなりませんので、こういうふうなものを絶えず聞きながら、一つのワーキンググループを持っておりまして、そこでいま一生懸命に検討しておる、決して放置しておるわけでもございません。正直、私申し上

げましたとおりに、まだ、皆様方にこれでいかがでしようかと言つて確定的な案の一、案の二といふうな形でごらんに入れるところまでは詰め切つておりますけれども、しかし相当程度作業が進んでいるというふうには御理解いただいてよろしいかと思います。

○柴田(陸)委員 では最後に、この飛行コースについては、航空機騒音防止法の第六十五条一項で航行の方法を指定するときは知事の意見を聞くということになつて、いるわけですから、飛行コースについて意見を今まで聞いているのかどうか、それだけ伺つて終ります。

○松本(操)政府委員 ちょっといま先生おっしゃいましたのと私が取り違つておりますと、実は罰則がかかってまいります。そこで、その飛行コースを決めて騒音を規制いたしました場合に、それに外れた場合、果たして罰則を適用するかどうかということがこれまた非常にややこしい問題になりますので、この点については国会でも何回か御議論があつたようになりますけれども、現在のところ、これによつて処置をするということは差し控えておるわけでございますが、先生御指摘の六十五条の方は、いまの区域割りをいたしますときに意見を聞く、こういうことでございまして、これにつきましては、千葉県に手紙を出して千葉県知事の意見を徴し、千葉県は恐らくまた関係の市町村にそれぞれ意見を聞かれたことと思ひます。それらに基づいて区域割りをした、こういう次第でござります。

○正示委員長 次回は、来る二日木曜日午前十時理事会、十時三十分から委員会を開会することとし、本日は、これにて散会いたします。

午後五時一分散会