

第八十二回国会 運輸委員会 議 録 第 三 号

昭和五十二年十一月十一日(金曜日)

午前十時四十七分開議

出席委員

委員長 大野 明君

理事 小此木彦三郎君

理事 増岡 博之君

理事 坂本 恭一君

理事 河村 勝君

愛知 和男君

佐藤 文生君

古屋 亨君

太田 一夫君

兒玉 末男君

田畑政一郎君

宮井 泰良君

小林 政子君

出席國務大臣

運輸 大臣 田村 元君

出席政府委員

運輸政務次官 石井 一君

運輸省航空局長 高橋 寿夫君

運輸省航空局次長 松本 操君

建設省都市局長 中村 清君

委員外の出席者

運輸省航空局監理部企画課長 吉田 耕三君

建設省都市局都市計画課長 海谷 基治君

参 考 人 町田 直君

参 考 人 角坂 仁忠君

参 考 人 仁忠君

参 考 人 角坂 仁忠君

参 考 人 角坂 仁忠君

参 考 人 角坂 仁忠君

参 考 人 角坂 仁忠君

参 考 人 角坂 仁忠君

参 考 人 角坂 仁忠君

参 考 人 角坂 仁忠君

理事 加藤 六月君

理事 宮崎 茂一君

理事 渡辺 芳男君

北川 石松君

関谷 勝嗣君

三塚 博君

久保 三郎君

齊藤 正男君

草野 威君

米沢 隆君

中馬 弘毅君

同 日

同 日

同 日

同 日

同 日

同 日

同 日

同 日

同 日

同 日

同 日

同 日

同 日

同 日

同 日

同 日

同 日

同 日

同 日

同 日

同 日

同 日

委員の異動
十一月八日
辞任 中馬 弘毅君
補欠選任 甘利 正君

同日 甘利 正君
補欠選任 中馬 弘毅君

同日 小沢 辰男君
補欠選任 愛知 和男君

同日 小沢 辰男君
補欠選任 愛知 和男君

同日 小沢 辰男君
補欠選任 愛知 和男君

同日 小沢 辰男君
補欠選任 愛知 和男君

同日 小沢 辰男君
補欠選任 愛知 和男君

同日 小沢 辰男君
補欠選任 愛知 和男君

同日 小沢 辰男君
補欠選任 愛知 和男君

同日 小沢 辰男君
補欠選任 愛知 和男君

同日 小沢 辰男君
補欠選任 愛知 和男君

同日 小沢 辰男君
補欠選任 愛知 和男君

同日 小沢 辰男君
補欠選任 愛知 和男君

同日 小沢 辰男君
補欠選任 愛知 和男君

同日 小沢 辰男君
補欠選任 愛知 和男君

同日 小沢 辰男君
補欠選任 愛知 和男君

同日 小沢 辰男君
補欠選任 愛知 和男君

同日 小沢 辰男君
補欠選任 愛知 和男君

同日 小沢 辰男君
補欠選任 愛知 和男君

同日 小沢 辰男君
補欠選任 愛知 和男君

同日 小沢 辰男君
補欠選任 愛知 和男君

同日 小沢 辰男君
補欠選任 愛知 和男君

同日 小沢 辰男君
補欠選任 愛知 和男君

同日 小沢 辰男君
補欠選任 愛知 和男君

同日 小沢 辰男君
補欠選任 愛知 和男君

同日 小沢 辰男君
補欠選任 愛知 和男君

同日 小沢 辰男君
補欠選任 愛知 和男君

同日 小沢 辰男君
補欠選任 愛知 和男君

同日 小沢 辰男君
補欠選任 愛知 和男君

同日 小沢 辰男君
補欠選任 愛知 和男君

同日 小沢 辰男君
補欠選任 愛知 和男君

同日 小沢 辰男君
補欠選任 愛知 和男君

同日 小沢 辰男君
補欠選任 愛知 和男君

十一月一日
国鉄の運賃法定制度改悪反対等に関する請願
(石田幸四郎君紹介)(第二一九〇号)
同(草野威君紹介)(第二一九一号)
同(数仲義彦君紹介)(第二一九二号)
同(吉浦忠治君紹介)(第二一九三号)
国鉄貨物駅集約化反対に関する請願外五件(佐藤文生君紹介)(第二一九四号)
中央新幹線の建設促進に関する請願(原茂君紹介)(第二二二七号)
原動機付自転車による貨貨業の許可制に関する請願(中村茂君紹介)(第二二二八号)
同(原茂君紹介)(第二二二九号)
同日
盲人に対する国鉄旅客運賃、料金の減免等に関する請願(小沢辰男君紹介)(第二六〇六号)
東北本線本宮駅及び二本松駅の貨物取り扱い存続に関する請願(安田純治君紹介)(第二七七七号)
国鉄運賃の値上げ反対等に関する請願(高橋高望君紹介)(第二七七八号)

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

列車及び電車の汚物処理に関する請願(久保三郎君紹介)(第二七九号)
同(小林進君紹介)(第二七八〇号)
同(兒玉末男君紹介)(第二七八一号)
同(上坂昇君紹介)(第二七八二号)
同(坂本恭一君紹介)(第二七八三号)
同(外一件)田畑政一郎君紹介(第二七八四号)
同(渡部行雄君紹介)(第二七八五号)
同(渡辺芳男君紹介)(第二七八六号)
同(齊藤正男君紹介)(第二七八七号)
中央新幹線の建設促進に関する請願(下平正一君紹介)(第二八二六号)
同(小川平二君紹介)(第二八四一号)
原動機付自転車による貨貨業の許可制に関する請願(小川平二君紹介)(第二八二七号)
同(下平正一君紹介)(第二八二八号)
本委員会に付託された。

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

「異議なし」と呼ぶ者あり
○大野委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。
なお、連合審査会は来る十四日午後一時、第十六委員会において開会いたします。

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

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

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

補欠選任 小沢 辰男君

ますが、その辺の理由は大体どういふところにあるのかというのを端的にお伺いしたいと思ひます。

○高橋(寿)政府委員 御説明申し上げます。

最近、大型機の多数の就航によりまして、大きな空港の周辺に深刻な騒音問題が発生しておりますことは御承知のとおりでございます。政府といたしましては、こういった騒音問題の発生を防止するために、たとえば飛行機の運航方法についていろいろの指導をいたしましたり、あるいはエンジンの改良等につきまして指導をいたしております。

それに加えまして、いま御指摘の航空機騒音防止法によりまして、航空機による騒音被害の大きい地域につきましては、民家防音工事の助成とか移転したい方に対する移転補償あるいは空港周辺の直近の場所につきましては、緩衝緑地をつくるということを含めた施策を講じておりますけれども、残念ながら従来からの騒音防止法では、すでに被害が起つてゐる問題に対して事後救済的に措置をすることは可能でございまして、未然に防止することができないわけでございます。ところが一方、空港周辺は交通等かなり便利でございまして、ますます宅地化が進展するおそれがございます。そうした宅地化の進展に對しまして、従来の法律では予防することができません。そこで、新しく空港周辺に住宅ができることを規制するための法律が必要になった、あわせて空港周辺を、この法律に書いてございまして、騒音に強い土地にしていこうという前向きな土地利用を図る、こういった二つの観点から、どうしても新しい法律が必要になったということでございます。

○宮崎委員 いまのお話を伺いますと、これから空港周辺に住宅が新しくできるのを阻止できないのだということが主な理由にたいに伺えますが、私は、立法技術上の問題は細かく存じませんが、現行法の改正ということはお考えになったのか、それではどうしてもできないということに結論は

なるのか、その辺はいかがでございませうか。いまの公共用飛行場の法律の改正ではいけないのかどうか、この辺をもう一遍お尋ねしたいと思ひます。

○高橋(寿)政府委員 これは法律技術でございまして、現行法の内容を拡張いたしましたので、新法の内容を取り込むことも絶対不可能ということはないと思ひますけれども、法律の趣旨がかなり違ひますし、それから今度の法律は、都市計画の手法によりまして規制をしようという点を眼目としたしておりますので、やはり従来の騒音法とは若干性格が違ふところから新しい法律をつくることにいたしましたわけでございまして。

○宮崎委員 日本だけでなく、諸外国でもこういった騒音の防止に関する法律制度と申しますか、これはいろいろあるのと思ひますが、大体先進諸国と申しますか、外国ではどういふふうな規制の仕方をしてゐるのか。飛行場周辺の地域に対する規制あるいは住宅の防音といったものに対してどういふ観点から諸外国では規制しているのか、その辺もしおわかりでしたら二、三説明をしていただきたいと思います。

○高橋(寿)政府委員 御説明申し上げます。私も調べました限りでの御説明でございすけれども、イギリスにおきましては、都市農村計画法という法律がございまして、これに基づく開発許可という制度がございまして、この運用によりまして騒音区域を四つのゾーンに区分いたしまして、施設の種類のごとに立地を抑制いたしております。

それから、フランスにおきましても、都市計画法体系によりまして、市町村が作成する土地利用計画に基づきまして建築許可という制度を運用いたしまして、騒音区域を三つのゾーンに区分いたしまして、施設の種類のごとに立地を抑制いたしております。

それから、西ドイツ及びスイスにおきましては、都市計画法体系と別に、航空機騒音による障害の防止という観点に立脚いたしました法をつく

りまして、騒音区域をやはり二ないし三のゾーンに区分いたしまして、施設の種類のごとに立地規制を行つております。

なお、アメリカにおきましては、合衆国を統一しました制度はございませんけれども、それぞれ州によりまして土地の用途規制制度を設けまして、空港周辺の土地利用と空港の機能が調和がとれるように対処してゐると私どもは承知いたしております。

○宮崎委員 いまお伺いいたしますと、都市計画法による都市計画の一特殊地域として指定する方法と、それから飛行場自体から騒音が出ますから、別途な体系の法律と二つに立法の体系が分かれてゐるようなお話でございまして、この法律を讀んでみますと、一種、二種、三種の全部について、特定空港とすることは運輸大臣が政令で特定空港として指定をすることになっておまして、あらゆる公共用飛行場について法律的には適用できるような立法の考え方になってゐると思ひます。

ところが、具体的に考えてみますと、たとへて言いますと、長崎空港なんというのは海の中の飛行場なんで、とてもこれの適用は考えられない。また、十年後の云々と書いてございまして、三種のローカル空港においてもいまいちどういふ事態はないのじゃないかと思ひます。

ですから、まずもって私がお尋ねしたいのは、この法律の必要性に關係しますけれども、大体どういふところに適用しようとお考えなのか。具体的にいまの各空港の状態を考へて大体どういふところに適用するのだ、一遍に全部網を張るのだというところなのか、それとも政令で御指定になるわけですから、当局の方でお考えがあるかと思ひますが、適用をどうするか。これはまた、先ほど議論になった都市計画法の体系でやるかどうかとも絡んでくると思ひます。適用をどういふふうにお考えになつてゐるのか、お尋ねいたしたいと思ひます。

○高橋(寿)政府委員 まず、この法律の立法の趣旨が先ほど申し上げたやうなことでございまして、

で、空港周辺に新たな宅地化が進展するのを防ぐということが趣旨でございまして、まだ周辺が山林原野あるいは自然の海などの状況にありまして早急に宅地化の進展がないところにつきましては、この法律の適用は当面考えられないと思ひます。

そういったしますと、当面この法律の適用を一番必要とするところと申しまして、空港は成田空港でございまして、これは新しいところ、空港ができる、そして都心との交通施設等も相当整備される、そうなりますと、空港周辺に相当宅地化が進展することが考えられるところから、まず成田空港を対象に考へておまして、それから、それ以外の空港でも、現在の空港周辺の状況から見まして、なお宅地化が進展するおそれがある、将来のことを考えますと、そういったものの立地を予防した方がいふ場合には、この法律の適用があり得ると考へております。

〔委員長退席、増岡委員長代理着席〕

したが、いま、成田空港をまず第一といたしまして、その他この空港にするか、これはまだ腹案はございせんけれども、法律の施行に伴ひまして必要な空港につきましては政令で指定していきなさいと考へております。

○宮崎委員 当面、適用第一号は成田だというお話でございまして。それはそれとして伺つておきま

建設省にお伺いしたいのですが、たとえばいま成田空港という話が出ましたから、成田の方はいわゆる都市計画法上から見て市街化調整区域に入つてゐるのじゃないかと思ひますが、そうしますと、調整区域としての、そこへ家を建ててはいかぬという都市計画法上の制約がございまして、それはどういふふうになつてゐますか。成田空港について具体的に都市計画法をどういふふう

○中村(清)政府委員 お答えいたします。具体的成田空港の問題でございまして、ちよつと資料を持つてきておりませんので正確にお答え

できるかどうかわかりませんが、大抵成田市を都市計画対象市町村としまして現在の都市計画区域が決まっております。そこで、その中に御存じのように市街化区域と、それから市街化調整区域という色分けがされておまして、成田の場合には、成田の市街化区域、それから空港の周辺は、大抵調整区域になっておるといふふうに理解しております。

そこで、この法律と都市計画法との絡みでございませうけれども、私も考えますに、市街化調整区域といふのは、都市計画法でいいますと、将来市街化を抑制する区域ということになっておりますから、当然の反射としまして住宅の建築は制限する、こういう仕掛けに都市計画法ではなっております。

そこで、そういう方法を使えないかというののも一つの方法でございませうけれども、いろんな点を考えまして、私も、現行の市街化調整区域制度だけでは、必ずしもこの法律で考えられておるような住宅等の規制といふか、それは十分にはできないだろうというふうなことで、航空機騒音障害防止地区あるいは航空機騒音障害防止特別地区という制度に踏み切ったわけでございませう。

○宮崎委員 いま市街化の調整区域に入っている、ですから、それでもって建築制限がある程度できるわけですね。ところが、この法律をつくる運輸省側、そちらの方の要請には十分にはこたえられないだろう、こういうお話ですが、もしこの法律が通って政令が施行される場合には、後ほど出てまいります、第四条でございませうか、航空機騒音障害防止地区あるいは航空機騒音障害防止特別地区、こう二つの地区に分けてやっておりますが、この地区が都市計画の中の一地区として具体的、一つの飛行場で将来設定された場合、その場合に、その市街地の調整区域との関連は、これは二重に規制をすることになるのか、この法律による規制だけになるのかどうか、その辺ひとつはつきりしてください。

○中村(清)政府委員 両法はそれぞれ立法の趣旨が違いますので、法律上はダブって指定ができるというふうな考えでございませう。

○宮崎委員 もう一遍お聞きしますが、調整区域は調整区域として残る、それに重ねて騒音防止のこの法律による地区が重なる、こういうことですね。そして両方とも両法の規制がダブってかぶる、そういうことになりませうか。

○中村(清)政府委員 そのとおりでございませう。○宮崎委員 私は、都市計画の区域というものは一つしかない方がよいのじゃないかと思ひますが、たとえば工業区域とか住居地区とかあるいは臨港地区とか、そういうふうなことになるのじやなかろうかというふうに思ひますが、まあ建設省の方からはつきりとそういうふうになるのだというお答えであれば、また、これからひとついろいろ問題が出てくるとは思ひます。

しかし、もう一つさかのぼって、先ほどの立法のやり方についてお伺いいたしますが、この一種から三種までの飛行場があるものにみんな網をかぶせるのに都市計画の手法でやりになった。先ほど言いましたように、たとえば長崎の海の上にある空港、あるいはまた新関西空港みたいな、これも海上に計画されておりますが、こういったのが、都市計画、一つの都市の中の機能の一つであるというふうな常識的にちょっと考えられないのじやないか。

と申しますのは、伊丹の空港とか福岡の空港、こういったのは、一つの市街地と非常に密接な関連がありますから、都市計画法の一地区として規制するのにもなるのではないかと、うんと都市から離れたところの飛行場だけ、そういうったものの騒音による規制をしようというときに、都市計画としてやるのだということが、どうもちょっとそぐわないような感じがいたすのです。騒音の方の被害で制限をして、その中で都市計画の方もあわせて考えて緑地をつくるのか、そういうようなことだとわかりますが、都市と飛行場がうんとかけ離れて、しかも海上の飛行場、こういうところ

にも、これが適用は現実的な政令のところで適用する、しないは決めるわけですから、そういう多少の矛盾はあってもいいのだという考えですが、そのあたり都市計画の区域として設定すること自体が、ちよつと矛盾するような感じがいたします。その辺についてはどういふふうに割り切っておられるのか、お伺いをいたしたい。

○中村(清)政府委員 一般的に申し上げますと、市街地におきます土地利用につきましては、現在の体系では大体都市計画法の体系で総合的にこれをやろうということにいたしております。

そこで、今度の法律案の立案の動機といひますと、空港周辺の騒音が非常にひどくなるようなところを事前にチェックする、こういうことでございませうけれども、空港周辺の地域において住宅等を制限するということは、これはただいま申し上げました騒音防止という観点からも非常にいいことでございませう、それから大体空港の周辺に騒音に非常に弱い住宅ができるということになりますと、都市の環境上非常に困った問題がございませう、かたがた周辺に騒音に弱いような住宅ができなくするということは、空港周辺の合理的な土地利用、これに非常に寄与するといったことで、私も都市計画法では合理的な土地利用ということを考えております。したがって、そういう観点からいいますと、都市計画法の体系でこういう地区を決めるということは、非常に妥当なことであらうというふうに考えております。

○宮崎委員 運輸省にお伺いしますが、いま都市計画法の手法でやったと言うのですが、世界各國の事情に従っているわけで、両方どっちでもと申し上げましたように、都市と離れた空港が存在するわけなので、私は、どっちかという飛行場の騒音というものを中心にして、そっちからの立法ということは、都市計画法によらない手法というのをお考えになったのかどうか、そういう考え方はやはり日本には適しないのかどうか、その辺

をひとつお伺いしたいと思ひます。

○高橋(寿)政府委員 私も、都市計画の手法のほかに、先ほど御説明いたしましたドイツでやっておりますような手法も用ひまして立法すること実は考えてはいました。これは障害予防防衛といふふうな言われておりますけれども、障害の予防という観点に立ちまして立法するということも検討いたしてみましたが、今日の日本の立法政策あるいは立法技術、そういった観点からはどうしてもこれはなじまないという結論が法制局の方で出まして、有効な規制をするためには都市計画の手法によるしかないということになりました。そこで、都市計画の手法によりましてこの法律を立案することにしたわけでございませう。

いま先生の御指摘のように、関西新空港でございませうとあるいは長崎空港のように、いわゆる海上空港と言われているものにつきましては、もちろん将来はわかりませんが、陸岸部に對しまして航空機の騒音が及んで被害が起きるといふことは恐らくないであろうと考えられる、つまり陸岸の都市部に対して被害が及ぶことは恐らく考えられないだろうというふうに考えられますので、そういったかなり隔たったところにできます海上空港などにつきましては、本来この法律の働く余地がない。したがって、この法律の働く余地がある空港といひますのは、内陸部の空港あるいは海に面しております、海岸部の空港等で騒音の被害の及ぶ地域が都市地域になり得るところにつきましてこの法律をつくったということでございます。

○宮崎委員 政務次官お見えになりましたから大きな問題をひとつ。いまだだんと質疑が進んでいるわけですが、私も、この法律は以上いろいろな私権を制限しよう、いま公共飛行場周辺騒音防止法という法律がございませう、それでは役に立たないから、これからどんどん都市化しようとしているところの内陸飛行場についてもっと私権を制限しよう。その辺は第五条ぐらひに出てまいります、

後でまた逐一事務当局から説明を求めますが、政務次官、大ざっぱな考え方として、こういった新しい私権の制限につながるおそれがあるのじゃないかと思うわけです。そしてまた、指定されることによって私有財産がその価値を失ってくる、あるいは低下するというようなことはないのかどうか、大局的な見地からどういようにお考えになっているのか、所感を述べていただきたいと思ひます。

○石井(一)政府委員 御指摘のとおり、そういう懸念が全面的にないかと申しますと、これは多少問題が残る点もあるかと思ひます。ただ、この点は部内におきましてもかなり議論を呼んだところでございしますが、結局、先生御指摘の第四条に二つの地域というものが指定されておりますけれども、特に空港に近い場所におきましては、知事の許可を受けた場合を除いて、住宅なり学校なり病院なりというふうな静かな環境を必要とするものは建てることのできないという禁止事項がございします。その外側の地域ではこれらの建築物は可能でございしますけれども、ただ防音装置等の構造をしなければならぬ、こういう付帯的な条件がついております。ただ、最初の最も空港に近い騒音のひどい地域におきまして、住宅等は建てられませんが、店舗であるとか事務所であるとか工場というふうなものは自由に建てられるということになっておるわけでございします。

そこで、今後具体的にこれがどのように進んでいくかということがございしますけれども、著しく私権を制限したり、これを抑えたりというふうなことは、できるだけそれを避けて通つていくものではないか、これが非常に大きく私有財産の価値を失わせしめたり、憲法上保障されておるような権利まで侵害するということは避けることができるのではないかと、こういう基本的な考え方を持っておるわけでございします。

○宮崎委員 それでは、また話を交えて、先ほどの都市計画の問題でございしますが、いろいろ建築制限をすることになっているわけでござい

ます。都市計画法上の地域として特別地域とそうでない地域と二つに分けて、一方は建築物を建ててはいけない、その周辺の方は防音装置をしなければならぬ、そういったことになっておりますが、建設省の方で、都市計画法上の地域としてそういう規制をおやりになった理由、いまの都市計画法の手法で、この法律の目的としている、家を建ててはいかぬ、あるいは防音装置をしなければならぬ、そういうことが可能になるかどうか、大丈夫規制ができるというお考えですか。

○中村(清)政府委員 いまの都市計画法では地域、地区という制度がございまして、たとえば第一種住居専用地域でございしますとか住居地域でございしますとか工業地域でございしますとか、それからたとえば震害に関の高層ビルの周辺は特定街区といったようなことと、いろいろな地域、地区制度がございしますが、実は、この都市計画法で定められてます用途地域の裏側には建築基準法というものがございまして、たとえば住居地域にはこういうものしか建てられませんが、逆にこういうものは建ててはいけないというふうな制限が現在都市計画法を受けて建築基準法で決まっております。今度運輸省の方でお考えになっておられます空港周辺の騒音防止のための制度も、大体これと同じような、土地の合理的利用を通じまして快適な都市生活を図るというふうなことにつながる問題であると私も認識をいたしまして、運輸省からお話がありまして航空機騒音障害防止特別地区あるいは航空機騒音障害防止地区を都市計画法に位置づけをするということとで考えたわけでございします。

○宮崎委員 政務次官おくれ見えましたので、初めにこの法律の必要性を航空局長に聞いたわけですが、大体御答弁がございしました。それで、いままでの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があるわけですが、これではどうしても防ぎ切れない、これはいままでのことを処理する法律でしかない、これから前向きに、家を建てようとするのを未然に防止するためにこの法律がどうしても必要だ、こう

いう航空局長の答弁でございましたが、その辺については、政務次官もこの法律はどうしても必要だというふうに信じておられるかどうか、一言だけ伺ひたい。

○石井(一)政府委員 航空審議会の答申にも、これに即した答申が出ておるわけでございまして、われわれもいたしましては、いま御指摘のとおり、これまで発生源対策もやりましたし、そのほか事後救済措置というふうなものもやりましたし、現在あります市街地周辺の空港に對しましては、相当膨大な財政措置もやっておりますわけでございしますが、それにいたしまして、昨今の航空需要に對処するためには、どうしてもその一歩前に手を打っていくということが必要でございします。で、今回、特に成田空港開港を目前にいたしまして、その必要性を十分に認めて御審議をいただいております、こういう次第でございします。

○宮崎委員 それでは、法律の第二条以下に移りたいと思ひますが、ここに「空港整備法第二条第一項に規定する空港であつて、おおむね十年後に於いてその周辺の広範囲な地域にわたり航空機の著しい騒音が及ぶこととなり、云々と、こういうふうなことが書いてございします。つまり後ほどの基本方針をつくる際の予測でございします。たとえば十年後にこの飛行場はどういうふうになるのかというこの予測をするのだ、こういうことでございしますが、なかなかむずかしいだろうと思ひます。大体予測ができるのかどうか。いま三全総ができておりますけれども、三全総で全体の国内輸送の大枠というものが、旅客輸送というのはこのうなるという大枠の分野が明らかになっておりますが、それから各空港ごとの十年後の姿というものがどういふふうになるのか、いろいろ違ふと思ひます。新幹線ができたことによつて違ふでしょう、そういうのが果たしてうまく予測できるかどうか、私は、非常に危ぶんでおるわけです。たとえば、またコンコルドを導入するかどうか、ソ連の何とかという新しい飛行機を導入するかどうか、技術の進歩もございしますから、どの

程度この騒音があるのかどうかですね。将来十年後の予測ということが、基本計画の一番基礎になる問題じゃないか。これがやはりうまくいくのかどうか、そういうことについて、いま現に十年後の計画を各空港についてお持ちになっているのかどうか、その点について伺ひたいと思ひます。

○高橋(寿)政府委員 十年後の空港周辺の騒音の状況につきましては、御指摘のように、やはり非常に複雑な計算をしなければならぬと思ひます。第一のファクターは、その空港にどのぐらいの飛行機が離着陸するかということとございしますが、これは御指摘のように、新全総その他の計画に基づきまして、輸送需要を国際、国内合わせてはじきまして、それによつて飛行機の発着回数を算出されておられます。その際、飛行機の大規模化の傾向が続くならば、人数がふえましても発着回数しはそれほどふえないということもございします。あるいはまた音の問題につきましては、航空技術の発達によりまして音が少なくなる方向に進歩していく、こういうふうなことも考えられるわけでありまして、そういう要素を複合的に、総合的に検討いたしまして、十年後の騒音の測定を予測するというところでございします。これは技術的、理論的には可能であると考へております。

現在私ども、成田空港につきましては、その種のものを用意いたしておりますけれども、その他の空港につきましては、まだ今日現在持っておりません。これがもしも政令で指定するような必要が出てくる場合には、当然そういう予測をいたしまして、それに基きまして政令指定という段取りになる必要があると思ひます。

○宮崎委員 成田空港だけは持つてゐるけれども、ほかの空港は持つてゐないという話であります。私は、成田空港だけに限る必要はないのじゃないかと思ひます。たとえば私の鹿児島空港でも、滑走路を延長しようという計画がございします。短い滑走路で将来延長しようということになりますと、やはりそこに航空需要がふえるから延

長するのであって、滑走路延長をやるかやらぬかというような、もうほとんどやるのだということが決まった空港については、早速やはり早いうちにそういう計画を立ててになった方がいいのじゃないか。

というのは、都市化寸前になってまいりますと、また非常にややこしい、めんどうな、反対とかいろいろな運動が出てきますから、将来を見越すことが、私自身も、十カ年先を予測することは非常にむずかしいと思いますが、余分にでも早目に土地買収をしていただいた方がいいのじゃないか。成田空港以外のこれからの航空需要というのは、十カ年でたしか四倍ぐらいになるというふうな予測だったと思いますが、うんとふえるわけですから、その辺を考えて、地方空港、まあ一種空港、二種空港の発展するようなところは、やはり早目に土地の手当てをするというところの方が、この法律を適用して制限するとかいうようなことよりも、早いうちにひとつ計画を立てて拡張に着手するといった方がいいのじゃないかと思いますが、どうですか。

○高橋(寿)政府委員 御指摘のとおりでございます。私も、将来にわたって空港周辺の騒音被害をなくするというためには、単に法律の運用によりまする立地制限をすることだけではなくて、前広に土地を買収して緑地にしていくというふうなことが本当は解決方法だと思いますが、今後そういった必要のある空港につきましても、十分地元の方とも相談いたしまして、早目に予測を行い、対策を立てるということにしたいと思っています。

○宮崎委員 ほかの空港については、いまの局長のお話のように、予測を早目に立てて、ひとつ計画を早く樹立されるように希望をいたします。

また、成田空港に返りますが、十カ年先という、実は成田空港も着手したしたのは、十年ぐらい前じゃないかと思いますが、その時点でいまの状態が予測できなかったのかどうか、できたのかどうか。これは私の間違いかもしれませんが、た

しか七百万坪ぐらい当初は必要だ、こう言ったのですね。ところが、それを三百二十万坪か、数字はちよつと忘れましたが、うんと縮小して買ったという問題がある。だから、縮小して買ったからいまだどうしてもこの規制法が必要になったのか。そうすると、そのときに七百万坪を、将来を見越して買ってあげば、この法律は必要にならなかつたのじゃないか。あるいはまたそのときに、御存じのように霞ヶ浦の候補地もございまして、内陸じゃなくて湖に面したところ、あるいはまた海に面したところ、こういうところを先見の明があつて買ってあげば、半分でも被害はなくなったのじゃないか。

これは後からこういうことを言つても、いろいろな事情でそうなつたのだから、私は、決してとやかく申し上げたくはないのですが、いまその十年後の予測という問題に絡みまして、成田空港の場合は十年前はどういう予測をしておられたのか。たしか七百万坪か何らかの買収計画が途中で三百何十万坪に減つたのじゃないかと思いますが、その辺についてはどういうふうなお考えを持っておられますか。

○高橋(寿)政府委員 私も、正確に資料に基づいて承知したわけではございませんけれども、聞きましてところでは、やはり御指摘のように、成田空港につきましても、当初は、いま千六百五十ヘクタールでございしますが、倍近いものを予定しておつたようでございます。それが、いろいろな事情からなかなか無理なことがわかつて最小限度の千六百五十ヘクタールにしてしまつたということでございます。もちろん、これは倍あれば、われわれといたしましては非常に楽な仕事ができますでございします。また倍ありますれば、当然被害の及ぶ地域もかなり緑地化等によりまして避けることができたかと思ひますけれども、大変残念なことながら半分の計画にとどまつてしまつたということとでございます。

今後、その他の空港につきましては、やはり将来を見越しまして、後追ひ的なことにのみ力を使

たすことのないようにすべきであると考えております。

○宮崎委員 私がいま成田の例を引いたのは、いみじくも局長が最後に言われましたように、今後のほかの飛行場の予測の際に、やはり同じようなことを繰り返さないように、十分にひとつこの騒音の区域を考えて、余分になるべく広範囲な用地買収をしておくべきじゃないか、こういう私の意見を申し上げたわけで、局長も、だいたいその点はそういうふうにしなうという話のようでございしますが、この点につきましては、これで質問は打ち切らしていただきたいと思ひます。

それから、第三条でございしますが、航空機の騒音対策基本方針を決めるのだ、もちろん、そういう予測に基づいて基本方針というものを決めていくのは結構だと思ひますが、これはどういう趣旨でお決めになるのか。また、その利点と申しますか、どうしてもこれは決めなければならぬのだ、法律に書かなければならぬのだということになるのか。こういう法律の第三条としてお書きになっておりますが、この点についてお考えがあつたらひとつ聞かせていただきたい、こう思ひます。

○高橋(寿)政府委員 この三条で基本方針を決めることにいたしましたのが、この法律の一つの重要なポイントでございまして、いわゆる都市計画の手法を用ひまして住宅等の立地を規制するということが、やはり偏つた法律になるおそれがある。そういった規制のかかつた区域のみ込んだ、その地域全体として地域の発展を図るということが、究極的にはこの法律の趣旨であるということから基本方針を決めることにしたわけでございます。

〔増岡委員長代理退席、委員長着席〕
したがひまして基本方針では、まず第一の眼目でございしますところの都市計画の手法を援用しての障害防止地区あるいは防止特別地区というふうな地域割りをすることに關する基本的な事項を決めることにしたいと思ひます。

それから二番目には、障害の防止に配意いたしました総合的な土地利用計画、農林業、商工業等への積極的な利用を図りまして、住宅等が立地制限されなくても、農林商工業というふうな面での総合的な発展を図ることができるよう、そういう土地利用に關する基本的な事項を決めることにいたします。

第三には、さらに航空機の騒音により生ずる被害の防止のために必要な、たとえば防音林とか緑地帯とかいうふうなもの、整備計画あるいは生活環境施設あるいは流通団地とか工業団地あるいは農業基盤施設、そういった空港周辺に立地し得る、また、立地してそれが総合的な空港都市としての機能を發揮できるようにするための各種の施設、こういったものをどういうふうに整備していくかということの基本的な事項を決めることにしたわけでございます。そして両々相まちまして空港の周辺が、いわゆるエアポートシティとして発展していくということを期待いたしまして、都道府県知事がこれを決めるというふうにしたわけでございます。

○宮崎委員 少し細かいことですが、第三条の二項の三ですが、これに「必要な施設、生活環境施設、産業基盤施設、こういうふうなことにございします。」「政令で定めるものの整備に關する基本的事項」、まあ多分空港周辺のいろいろな都市計画だ、こういうふうな受けとめるのですが、具体的にこの文句は大体どういふものを考へておるのですか。いまちよつと説明がございしましたが、産業基盤という工場なのか道路なのか、多分道路だろうと思ひますが、大体どんなものか、ひとつ言つていただければ非常に明らかになってくるのではないかとと思ひます。どうですか。

○高橋(寿)政府委員 まず障害防止のために必要な施設は、飛行機の騒音が周辺に広がつたりすることを防ぐためでございますので、防音林あるいは防音堤あるいは空港周辺のいわゆるグリーンベルト、こういったものをやりたいというふうな考へております。

生活環境施設は、いわゆる一般の環境衛生施設、上下水道その他の施設あるいは緑地、公園、そういった厚生施設も入ると思います。

それから、産業基盤施設は、空港周辺に流通団地をつくって流通の拠点にしようというふうな場合には、当然トラックターミナルあるいは倉庫等が立地できることになると思います。それから工業団地あるいは農業基盤施設、こういったものを考えております。特に大都市に近い空港の場合には、私は、流通団地あるいは工業団地の可能性が非常に高いと思います。

臨海工業地帯という言葉がございすけれども、最近議論をする人は臨海工業地帯ということを使う人もございす。特に日本の産業がこれから知識集約型産業にだんだん傾斜を増していくというのを考えますと、そういったものは当然運賃負担力が高くて、小さくて高い品物、そうなります。そう、当然航空輸送に適する貨物でございす。そういったしますと、空港周辺にそういった精密機械等を中心いたしました流通機能あるいは生産機能ができ上がります。これと空港機能が一体となりまして発展するということは考えられることでございすので、そういったものをここで育成することを考えていこう、こういう趣旨でございす。

○宮崎委員 わかりました。

それでは次に、第四条に移りたいと思います。第四条では御承知のように、航空機騒音障害防止地区というものと、同じような航空機騒音障害防止特別地区と二つに分けることになっております。一方は特別がついていて、一方は特別がついていない。後で読んでみますと、この第四条の第四項に「航空機騒音障害防止地区のうち航空機の特著し騒音が及ぶこととなる地域について定める」、これは特別地域のことですね。特別という字がつくつかぬだけの差ですね、これは。それでもって非常に後で待遇が違ふ——待遇と申しますか、規制がうんと違ふ。

そこで、この「特に」というのは、ただ行政庁

の判断で勝手におやりになるのか、それとも「特に」というものの基準を何か設けておるのか。たとえば何ホン以下とか、その辺も詳しく説明していただくか、行政庁の勝手な判断でこまで特だ、こういうふうになる危険性がある。それだけ私権が侵されるということおかしきで、それから、土地の値段も安くなるということになります。この「特に」の解釈、基準をどこに置いておられるのか、御答弁願いたい。

○高橋(寿)政府委員 これは具体的にこの法律施行後、政令等で明示することになると思いますが、私も、私も、この法律を立案する前に参考にしていただきました航空審議会の答申によりまして、まず三項の防止地区、これは後ほど出てまいりますように、防音構造の住宅を義務づける地区でございす。この指数で七五から八〇という地域は騒音の指数でW E C P N Lという指数がございす。この指数で七五から八〇という地域は騒音防止地区にしたい方がいいたる、こういうふうな御提案がございす。それからさらに、その内側の八〇を超える地域につきましては、特に著しい地域というふうに判断いたしました。これにつきましては、住宅の原則的な建築禁止というふうにした方がいいたる、こういうふうな答申をいただきました。私も、これを区別したわけでございす。

したがって、政令を出す場合には、おおむねいまま申し上げましたように、防止地区は七五から八〇、特別地区は八〇以上というふうな区分けをいたしたいと思っております。この数字は、現在私どもが空港周辺の騒音対策事業をするときに指針にいたしておりますところのいわゆる公害基本法に基づく空港周辺の騒音の基準がございす。が、こういった基準値なども十分指針にいたしまして、こういうふうな数字を選んでいくということになると思うわけでございす。

○宮崎委員 いま「特に」というのは八〇以上、こういうお話、その他は七五ないし八〇というお話ですが、これは航空機の発着の程度と申します

か、それによっても違うのじゃないかと思ひますし、風向きによっても、季節によっても違うのじゃないか。あるいはまた、先ほど私が申し上げましたようにコンコルド、そういうところがあるかないかわかりませんが、別な機種は飛行機を導入することによっても大分違ってくるのじゃないか。一律にきちつと、いまのままの一定の方向だけでなかなか決まらないのじゃないかと思ひますが、その点はいかがですか。

○高橋(寿)政府委員 この七五とか八〇とかいう数字は、W E C P N Lという数字であると申し上げたわけでございす。これは技術的説明はいろいろございすけれども、一言で申しまして、街角でよく信号がついていますが、この街角のいまの騒音は六〇ホンですとか八〇ホンですとか出ておりますが、あれは耳に感じるダイレクトなそのときの音の強さでございす。空港の場合には、いま先生御指摘のように、いろんな条件によつてそれが変わつてまいりまして、飛行機の便数の多い時間帯、少ない時間帯、こういったことにも影響をされます。また、昼間のように周辺の騒音が、いわゆる暗騒音と申しますか、バックグラウンドの騒音が低いときに飛行機の音がしてもそう感じないけれども、夜中の静かなときに飛行機の音がすると、わりに低い音でも強く感ずるといふふうなことから、一日を幾つかの時間帯に分類いたしまして、その分類した時間帯ごとの何ホンというふうな音の大きさ、そういった各種の要素を全部総合いたしまして決めるわけでございす。したがってこれは、実際にそこに就航するであろう飛行機をあらかじめ想定いたしました。それで、その及ぼす地上への音の影響もシミュレーションいたしました。その計算の結果出るわけでございす。したがって、私どももいたしましては、十年後その空港に発着するであろう航空機の回数を、可能な限り正確な予測をいたしまして、それによつてこの数字を決めるということにいたしたいと思っております。

○宮崎委員 私は、この特別地域を決めるという

ことは、関係の住民にとっては非常に大きな問題だろうと思ひます。特別地域に編入されたばかりに立ち退かなければならぬ、そこは家も建てられない、そういった土地が安くなるかもしれない、いろいろな問題があるわけでありますから、この点につきましては、特にひとつ慎重にやっていただきたいと思います。

それから、特別地域になるようなそういう騒音のあるところは、全部空港用地として買収するか、あらかじめ買入れておくべきじゃないか、こういうふうにも思ひますが、現在たとえば成田の場合には買入れてないところまで特別区域が広がるのかどうか。また、私の申し上げました成田以外の空港についても、特別地域に指定されるようなところは、せめてあらかじめ土地を買入れておかなければならぬのじゃないかと思ひますが、どうですか。

○高橋(寿)政府委員 御指摘のとおりでございす。成田につきましても、本当はもっと広い地域を買取りまして、積極的に緑地帯にしていこうとがでます。残念ながら成田につきましては、なかなかそういうことができないような状況でございす。したがって、今後新設、拡張する空港につきましては、前広に用地を取得していきたい、こういうふうなことを考えております。

たとえば私の知っている例では、いま秋田空港が新秋田というのをつくっておりますが、これなどは飛行場として通常要する面積の数倍のものを周辺に取得いたしまして、森林または緑地にする計画で県が進めていらつしやいます。これなどは模範であると考えております。

○宮崎委員 それでは、第五条に移りたいと思ひます。第五条の後に「建築物の建築をしようとする場合には、防音上有効な構造としなければならぬ」、こういうふうになっておりますが、この政令というのは、どの程度お考えになつてゐるのかというのが第一点。

それから、現在の法律でこういう地域にあるところは防音は国が補助なんかでやるのじゃないですか。それとのアンバランスになるのじゃないか。これは「構造としなければならぬ」という義務づけだけで、何か反対給付があるのかどうかという点について伺いをいたしたい。

○高橋(寿)政府委員 御説明を申し上げます。

第五条で防音構造の中身を政令で決めようといっていますが、私も、おおむねWECPLで五程度下がるような効果のあるものというふうに考えております。そういったしますと、具体的にはアルミサッシの窓枠にいたしまして、かつ窓の厚さがある程度の厚さにするということを義務づけていけば、おおむねWECPLで五は下がる、そしてこの地域としては、住宅としての機能を果たし得るというふうに考えているわけでございます。

そこで、現在の航空騒音防止法によりまして、とおおむねWECPLで七〇以上になるような地域につきましては、学校とか医療施設につきましては、防音工事をする事になっております。その場合に補助をすることになっておりますけれども、住宅につきましては、八五以上ということになっております。八五以上の地域が騒音防止法の地域として決まったときに、現に進んでいる人たちが、これに対しましては補助をいたしまして防音工事をいたしております。

したがって、新しい法律案と現行の騒音防止法の関係でございますが、地域によりましては、両方の法律がダブって適用になるということがあり得ます。そして現行の騒音防止法でも補助し得るという場合には、現行の騒音防止法によって補助が出るわけでございます。そういった道の適用ができないような住宅につきましては、五条の義務づけだけで終わるわけでありまして、五條も、その場合に義務づけをするのにならざるを得ないという点があるわけでありまして、私どもがこの政令で決めます内容は、アル

ミサッシとある程度の窓の厚さというふうなことでございまして、現在新築される住宅の状況を調べてみますと、いま九五%の新築住宅はアルミサッシを採用しているという数字がございまして、義務づけと申しまして、新たに新しい義務を課するというよりも、現在九五%普及しているアルミサッシを義務づけるということでございまして、それほど新たな負担を強いるものではないというふうに考えまして、これにつきまして金銭的な補償をすることをしないでいいわけでござい

○宮崎委員 防音構造としなければならぬ、この規定しても、余りそう大した出費はないだろう、現実最近の家は大体防音に近いことになっているのだ、こういったような答弁のように承りましたが、大体そういうふうに解釈してよろしいのですか。一つも反対給付はしないのですか。いま、こういう区域にすでに建っている建物は、防音工事をこつちからやってやるわけですが、それとのバランスはどうですか。大丈夫ですか。

○高橋(寿)政府委員 現に建てております住宅に對しましては、航空機の騒音がこんなに大きくならないと思いがら建てて住んでいたのに、そこに航空騒音被害が起きてきたということでございますので、これについては、やはり補償をしなればならないというふうに考えたわけでござい

○宮崎委員 区分をするということとは必ずしうのでしようが、何となしにちよつと気の毒なような感じがいたさぬでもないと思うわけでござい

す。次に移りたいと思いますが、この第二項のいわゆる「特別地域内においては、建築をしてはならない」これが一番のきつい制限だろうと思いま

○高橋(寿)政府委員 この許可を余りルーズにやりますと、法律の趣旨が減殺されてしまいますし、また、例外なしに禁止するというふうにやりますと、私権の制限になるというところで、これは非常に運用上むずかしい点でございまして、私もいま考えておりました「公益上やむを得ない場合」というふうなのは、たとえば交番とか郵便局などがありまして、これのすぐ裏にその交番なり郵便局の家族が住んでいる住居がある、こういうふうなものは外していく方がいいのではないかと、あるいは既設の義務教育の小学校、中学校等の改築をする場合なんかも、そこにつくってはいけないとなりますと、また同じ学区の中に果たしていい場所が見つかるかどうかかわらないというところもございまして、これらの既設の小中学校の改築などの場合には「公益上やむを得ない」という形でこれは除外すべきではないかというふうに考えています。

それから、次の「それ以外の地域に建築することが困難若しくは著しく不適当である」というふうな場合は、これはかなり解釈の余地があるの

住宅の住民とその地域との地縁的な結びつきというものを相当尊重したいというふうに考えております。

この法律の趣旨が、もとと先ほどお話し申し上げましたように、空港周辺が一大住宅団地になる、そしてその予想のもとにいわゆる宅地業者が入り込んでまいりまして宅地を進めようというのを防止しようというのが主たるねらいでござい

特に成田なんかの場合には、農家が多ござい

○高橋(寿)政府委員 「通常生ずべき損失」というのは何なのかという点が、実は非常にむずかしい問題でございまして、法制局などと審議をいたしております間に私どもの得た知恵で御説明申し上げまして、現実を受けた経済的実損でなければならぬということでございます。現実

経済的な実損を受けるという点がねらいでございまして、いわゆる単なる期待利益、たとえばその土地を持っていた、空港ができると値上がりするかもしれないと思っていたような、そういった期待利益が侵害されるというふうなことで、この期待利益の喪失は「通常生ずべき損失」に該当しないというふうに解釈されているわけでございします。

ですから、どんなふうなときに、それじゃ経済的実損があるのかと申しますと、たとえばその土地に家を建てようと思つて材料の手配をしてしまつて、一部にせよ全部にせよ金を払つてしまつた、そこへ建築禁止が来たときには、明らかにその払つたお金はむだになりますので、それは経済的実損と考えようというふうなことであります。あるいは病院などを改築しようと思つたら禁止された、そういったことによる損害、こういうふうなものを「通常生ずべき損失」ということで考えていくことでございします。

この「通常生ずべき損失」の問題は、この種の規制立法にはいろいろ使われているいわゆる法律用語でございまして、各種の類似的法律で「通常生ずべき損失」ということの内容として言われております解釈は、いま申し上げましたようなことでございしますので、この法律案につきましても、同じような解釈を適用いたしていくのが妥当であるというふうに考えております。

地価の問題でございしますが、そこに空港が来ることによって地価が上がるか下がるかという問題は、非常にむずかしい問題でありまして、上がる場合もあり下がる場合もあると思ひます。いずれの場合にいたしましても、この補償すべき損失の中には、地価の低下分は入らないというふうに私どもは解釈をいたしております。

騒音の被害にいたしまして、空港の直近の場所も地価が下がるということは、社会的現象としてあり得ることでございしますけれども、このことは少なくともこの法律の対象とする問題ではないというところから、これは対象にいたしておりません。この空港周辺の地価が下がることはあり得ないとは申しませんけれども、それはこの法律で対象としてゐるものではない、そういうふうな考えで運用いたすつもりでございします。

○宮崎委員 大臣が見えましてので、一言だけ大臣にお尋ねしたいのですが、いままでも政務次官や局長から十分に聞きました。

そこでお答え願ひたいのは、今回のこの法律はどうしても出さなければならぬのかどうかということ、それといま一つは、いまより以上に非常に私権を制限するような法律になつておりますが、その辺に対する大臣の感想と申しますか、政務次官はそういうおそれがないように運用するのだというふうなお話のようでございまして、そういうことのないようにお願いしたいと思ひますが、大臣の感想を伺つて私の質問を終わりたいと思ひます。

○田村国務大臣 どうも大変おくれまして、申しわけございせんでした。

実は、私の感想を述べろということではございしますので率直に申しますと、たとえば成田空港の場合におきましても、すでに不動産業者等が幾らか土地を買ひ占めにかつたり、あるいははつぽつ団地造成なんかの計画も立てておられるというふうなことがございまして、地元の地方公共団体等から非常に強い御要請がございしました。そういうことで、非常にいい機会でございしますから、他の空港につきましても、もうすでに市街化がどんどん進んでいるところなんかは慎重に扱わなければならぬと思いますが、新設空港なんかについては、そういうことは考えていかなければならぬだろうということから、人権擁護のためにも考えましてこういう立法に踏み切つたというわけでございします。また、私権につきましては、これは極力私権を抑圧しないように努力しているかなければならぬと。むしろ騒音に悩まされる、騒音公害によつて人権が損なわれるということを防ぐ、そういうことと私権の問題との絡みでございしようが、極力私権を侵害しないという配慮の上に立つてこの法を實行していきたい、このように考えております。

す。その点は良識を持つて取り扱う所存でございしますので、御理解を賜りたいと思ひます。

○宮崎委員 以上で私の質疑を終わります。

○大野委員長 渡辺芳男君。

○渡辺(芳)委員 まず大臣にお伺いをいたします。

現行の騒音法が昭和四十九年に大改正がありましたが、そのときに参議院の運輸委員会に附帯決議がなされております。提案の趣旨説明の中にも出されておりますが、附帯決議をこういうふうな尊重していくというふうになることは結構だと思ふのであります。いままではどうも方々の委員会で附帯決議を全会一致でなさつておつても、無視をされるというか、余りその効力が無いというふうな状況がずっとありました。しかし、いままでのいろいろな経験からこの法案を提出することになったと私も思つておりますが、特に特別措置法案を出す中で一番中心的になるのは、現行法では補償を中心にしたことである、こういうふうな言われしておりますが、今度は特に住宅の建築禁止区域というものを大幅に設定する、そういうことになりますと、先ほど来言われておりましたが、大変な私権の制限になるわけでありまして、いづれにしても、国際空港でありますから、従来の、いまの現行法にありますが第一種区域から第三種区域の設定がなされておりますが、今度の特別措置法によりまして、現行法でも新東京国際空港というものは対象になっておりますが、今度は、この法律ですと、新東京国際空港を対象にして提案をされている、こういうふうには先ほど来言われておりますが、この私権の制限に對して、従来のいろいろな法律から見ても非常に問題が残るものではないだろうか。それ相対の補償措置というものが慎重に、しかも大胆に行われないと、法の運用から見ても大問題を残すのではないだろうか、このことが一つです。

もう一つは、新東京国際空港を対象にしてこの特別措置法案の提案をされておりますが、政令に特定空港の指定を委任しているわけです。これはどう

いう考えでそういうふうにしてゐるのか。端的に言えば、この法案自体を新東京国際空港に対する特別措置法案とした方が明確じゃないだろうか、こんなふうに思ふのですが、この点はいかがですか。

○田村国務大臣 先ほどちよつと申し上げましたように、附帯決議の御趣旨をも体しまして、地元の強い御要望もまたございしたので、今回を一つの契機としてこういう立法に踏み切りました。私権の問題につきましては、先ほど申し上げましたように、まず人間が健康で生きていくということが将来阻害されないようにあらかじめ予防をするという趣旨でございしますから、その意味で、私権の制限は極力これを行わないようにしなければならぬことは当然でございします。ただ、地域住民の将来の健康的な生活を保障していくためには、やはり現行の法律ではいささかその効力において欠けるものがあるというのでこういうふうにいたしました。

それからいま一つは、特定空港ということではございしますが、これはちよつと私、御質問の御趣旨を取り違へたかも知れませんが、特定空港というのはこの法律の問題でございします。それから俗に特定空港と言つておりますのは、あれは特定飛行場というのが正確な表現でございまして、その性格を異にいたしておりますので、また詳しいことは政府委員から答弁をさせたいと思ひます。

それと、補償問題につきましては、当然この法律を踏まえまして可能な限り配慮をしていきたいと考えております。

○渡辺(芳)委員 いまの大臣の答弁、確かにそのとおりであります。この措置法案は現行の騒音法に入っていない、特に重視してこういう提案をされているということではあります。しかし率直に言つて、将来の新東京国際空港を考えたこの法案を出しておりますから、その他のことについて、既存の空港について、また、たとえばの話が、福岡の空港あるいは大阪の空港、これもひとつ政令で、この措置法案で指定をしようか、そういうふう

うなことはあり得ないことですね。この新東京国際空港を対象にしてこの提案をされているのじやないだろうか、こんなふうに見えるのですが、まだほか将来関西国際空港などもあるから、この際ひとつ政令に特定空港の指定は委任をしておいた方がいいんじゃないだろうか、こんなふうなことがあるのですか。

○田村国務大臣 実、成田空港の建設ということが一つの契機になったことは事実でございます。それからまた、附帯決議が非常にわれわれに心因的に大きな義務感を義務づけたということも事実でございます。しかしながら、これは成田専用法律ではございません。もちろん、いまおっしゃったように、こういう法律をいきなり押しつけることが事実上無理だという既設の空港はたくさんございます。しかし、新設の空港あるはずで懸念をしなければならぬ、そういうところに住まわされる人々が将来生じては、かえって人権問題が起こるというようなことも考慮いたしておりますから、これから政令でそのようなものを拾い上げていかなければならぬ、こういう趣旨でございますので、将来この法律はできる限り幅広く適用いたしたい、しかし、無理のない範囲内で適用いたしたい、こう考えております。

○渡辺(芳)委員 既存の、現存の空港、これにこの法律を適用して私権の制限をして、住宅の建築禁止区域というものを設定するということは無理でしょう。しかし、いま大臣が回答されたように、あるいはその場所によってはあるかもしれない、ということではあるのですが、しかしこれは、たとえば熊本空港をやるか、こういうふうなことにしても、まだ余り住宅が建っていないから、その辺が非常に開発をされている市街化になっていく、こういうときにやるというふうなことを考えてこの立法を考えておるのですか。この点はどうですか。

○高橋(寿)政府委員 この点は非常にむずかしい問題でございます、まだ山林原野がかなりその

空港周辺に広がっていて、当分まだ宅地ができそうもないところにも適用すべきかどうかという点については、それはその宅地の進展の度合いを見ながら考えるべきだと思うのであります。したがって、先ほども宮崎先生にお答えいたしましたように、そういうところにつきましては、この法律を用いずして、たとえば国なり県なりが幅広く周辺の土地を買上げておく、そして緑地等を積極的につくりまして、将来宅地化することを抑えるということがいいと思うのであります。法律に基づかずにですね。しかしながら、この法律を適用いたしまして建築制限をしようというふうな必要性につきましては、これは個々の空港ごとに周辺の状況が違いますので、必要性につきまして、当該都道府県知事と十分相談いたしまして、必要なものについて遺漏のないように、そしてまた、不必要なことをすることのないように慎重にしていきたいと思います。

○渡辺(芳)委員 この法の第二条に、十年先の飛行機の交通量を予測して防止地区の設定をする、その際、関係市町村長、地区の住民等の意見を聞いて、建設、運輸両大臣の同意を得てこの地区の設定を決める。そうして現在、十年先の新東京国際空港の交通量というものが、私の手元にいたいたものによりまして、昭和五十八年—昭和五十八年という、いまA滑走路が完成をして、B、Cはまだこれから、端的に言えば欠陥空港ですが、この昭和五十八年度を予測するというのは、B、Cの滑走路も完成をして本来的の計画がすべて空港として整った、そのときに約十一万回、一日の平均着回数が三百便だ、こう言われていますが、いま政府が急いでおられる開港について、いまA滑走路だけ使う場合に、現在の東京国際空港の国際線というのはどのくらいの発着をしているか、そしてあのA滑走路を使用する場合にどのくらいふえていく予想か、あるいは制約をしていくのか、こういうことから考えて順次の騒音関係の問題についても対策を練っていくのだからと思

うに見えておりますか。

○高橋(寿)政府委員 現在羽田に離着陸しております国際線の航空機の数は、一日百五十ないし百六十便でございます。年間約五万五千回になりまして、したがって、成田空港A滑走路のみで開業いたしました当初では年間五万五千回というところでございます。これが倍の十一万回になるの何年かかるかというふうなことにしまして、今後国際航空輸送需要の推移等を見まして慎重に検討しなければならぬと思えますけれども、まあいまから十年後というふうなことを考えますれば、十一万回はやはりちょっとまだ無理かもしれない。若干それを下回るのはないかと、いうふうに考えております。十年後には成田空港は、A滑走路のほかにB、C滑走路もでき上がっている予定でございます。

○渡辺(芳)委員 成田空港が当初の計画規模よりずっと縮小をして半分になっている、そういう広さに縮小された。十年先を予測して、この法案にいうところの住宅建築禁止区域の面積を大体九百八十ヘクタール、こういうふうに言われているんですね。十年後といいますが、いま航空局長がお答えになりましたような十萬回か十一萬回かわかりませんけれども、それを想定してこの禁止区域の設定をしたのですか。

○高橋(寿)政府委員 五十八年ないし六十年時点でおおむね十萬回前後というのが、私どものいわゆる五十八年の騒音コンターを計算したときの前提でございます。したがって、この法律によりまして、これはいざ都市計画等の手法によりまして公になるわけでありまして、ごく大ざっぱに申しました場合に、この法律によりまして騒音防止地区の広さというものは、おおむねこの十萬回前後というのを前提にして決めることになると思えます。

○渡辺(芳)委員 そうしますと、いま言われている九百八十ヘクタールという住宅建築禁止区域というのは、大体この程度だというふうに考えてお

聞いて決められるわけですから、目安としてそういうふうに考えているけれども、端的に言えば広さが広がるかも知れぬ。この間少し騒音テストをやったようですが、一日に百六十回も百七十回も国際線が発着をしている東京の国際空港と違って、たまにやるのですから、二日間わたって前後十回しかやっていないのですから、必ずしもそのときの状態とは違うわけですね。そうしますと、建築禁止区域というのは、もっと広げた方が将来問題を残さないのじやないだろうか。もっともこれは、そのときの地形にもよりますね。この特定空港の横の幅は一キロメートルぐらい、前後は八キロメートルぐらいだ、こういう基準ですね。これはたとえば大阪なりあるいは福岡の空港なども考えてそういうふうなやつたのですか。科学的な根拠があつてやつたのですか、この点はいかがですか。

○高橋(寿)政府委員 航空機の騒音問題あるいは騒音対策という問題自身が、実は学問的にも非常に新しい問題でございまして、次から次へ新しい学説とか新しいデータが出てまいりますので、私どもも、非常に苦心をいたしておりますけれども、その辺の予測あるいは規制値等の策定につきましては、可能な限りの新しい学説とデータを使ってやつております。

そこで、先ほどの成田空港にこの法律を適用した場合の地域の広さの問題でございますが、先ほども先生がおっしゃいました九百八十ヘクタールという面積は、現在の騒音防止法によりまして第二種、第三種という地域の広さが約千ヘクタールでございます。九百八十ヘクタールでございますが、その外側に第一種地域というのがございます。これは千六百ヘクタールでございます。これは民家防音工事の助成をしている地域でございますが、現在の法律に基づきましては、この第一種地域というのが一番外側でございます。その内側を全部拾いますと、成田空港につきまして合計二千六百ヘクタールになるわけでございます。それが現在の騒音防止法に基づきます第一種、第二種、第三種の合計

ましては、これは新しい住宅が一つふえるわけでございますので、一部住民の負担をお願いする、こういうこととございます。これについて、全部国なり公団でやってもらったらいいじゃないかという御意見が一部あることは事実でございます。

それから、移転の方法でございますが、移転の場合の移転費用の算定につきましては、国で決められました移転補償の規則に従ってやっておりますので特に御不満はございませんが、農地を買い代金につきましては、実は空港内の代金と大体同じような額でやっておりますので、これについて若干の御不満はある。もうちょっと近傍類地価格に近いものと考えてほしいという御意見があることは事実でございます。

○渡辺(芳)委員 個々の問題をお尋ねしていると長くなりますから割愛をいたしますが、今日まで移転補償をした費用、それから土地を買い入れた費用、総額幾らになりますか。また、一戸当たりの最低額といいますが、最低額の補償したもの、最高額の補償したものを、これはいろいろあります、この点はわかりますか。

○角坂参考人 現在までに移転いたしましたものは、Aラン、Bラン合わせまして三百四十四戸でございます。買収いたしました面積は二百七十一ヘクタールでございますが、この金額は、これは全部合計でございますが、七十九億円でございす。移転補償並びに用地買収の合計で七十九億になっております。一戸一戸につきましての資料は、実は持ち合わせておりませんので、全体の数字を申し上げます。

○渡辺(芳)委員 一戸一戸じゃないのだ、最低額と最高額をお尋ねしているのですが、これがわかったらひとつ回答してください。

それから、第三次の計画によりますと、新東京国際空港は二百十二億円で移転補償費の予算に組まれております。それから民家の防音工事は十七億円で、こういうふうになっていきます。この点からいいますと、二次、三次の方に入っておりますが、予算的に見て今後十分あるかどうか。このことは明確に御回答いただきたいのです。

○町田参考人 先ほど私の説明が若干不足だったかもしれないが、用地買収の補償と申しますか、買い入れの金額は空港内で現在買っております

ます値段、これは事業認定をいたしましたして、四十六年当時に畑で反百四十万、これに時価修正を加えた金額、これと合わせて買っております。したがって金額、これと合わせて買っております。ただ、もちろん当然でございますけれども、面積にこれを掛けたもので、こういうことでございす。額としてはそういうことでやっております。これについては先ほど私がちょっと申し上げましたように、空港内の敷地と同じ金額では不満である、こういう声があるということをお願いした次第でございます。

それから、第三次計画に基づきます用地買収なり民家移転の予算につきましては、一応現在はこの金額でやれるというふうに考えておるものでございす。

○渡辺(芳)委員 私がお尋ねしているのは、空港本体のことを言っているわけじゃないのです。それはこれからお尋ねしますが、要するに移転補償をした中では、空港本体の中もあるけれども、そうではないところがあるわけでしょう。建築禁止区域をこれから設定しよう、こういうところがございます。そこで、一戸当たり最低はどのくらいか、最高はどのくらい補償したか、こういうことを聞いています。わからないですか、この点は、資料ありませんか。なければいいです。わかりますか。

○町田参考人 個々具体的な例でございすので、いまちょっと資料を持ち合わせておりません。いずれ調べまして御報告申し上げます。

○渡辺(芳)委員 ひどく重要な問題ではないけれども、移転した人たちにしてみてもいぶん不満を聞いています。これを聞いています。移転をしてからの生活が、いろいろな条件もあつたりして大変苦しいという人もある。あるいはそうでない人もある。本人の責任はあるにしても、こういうふうな状況ですから、それで聞いています。

さて、この建築禁止区域について、家屋の移転

補償、宅地の買収、農地や山林なども申し出があれば、わずかな農地しか持っていない、農業もできない、家庭はサラリーマンになっている、いろいろな状況もあれば、専業農家もあると思うのです。そこで、先ほど申し上げましたが、宅地や家屋のほかに農地や山林もこの際買ってもらいたい、こういう場合に時価で買入れたいということになります。農地や山林は買わないですか、この点についてお伺いをします。

○高橋(寿)政府委員 お答え申し上げます。

この法律のためといたしましては、現状が農地とか山林であります場合には、一般論としては、そこに住宅の建築ができなくなったということによって農地、山林の用途に支障を来すとは考えられないと思うわけでありす。しかしながら、既存の住宅の改築が禁止された、そして外へ移転をしなければならなくなった、そのためにいままで家の周辺で農業を営むことができたのにできなくなった、したがって、移転後はもう農地、山林を手放したいという方に対しては買入れをすることができると考えております。

○渡辺(芳)委員 移転先が大分遠方だ、農業もできない、こういうふうな場合もあるでしょうし、こういう状態になってきますと、きわめて近隣の地区に移転をするということも、土地価格の問題で交渉がなかなかうまくいかないとはいえない。ところが具体的にいうのは土地までみんな移転をして、申し出があつてもどうにもならぬ、中には、専業農家というのには土地までみんな移転をしたいというふうな希望もあるでしょうし、いろいろ条件をつけていきますと、交渉が難航するのじゃないだろうか。私は、このことがちょっと心配になっているわけだ。

時価の関係も、先ほどお話をいただきました収用法上決められている、当初の反当たり百四十万、それから物価上昇率をプラスしていくのでありましようが、これは空港本体の話ですね。しかし、現在これら買収するところがありますから、この点は現在の価格は一反当たりどのくらい

で買つか、それからもう一つ、家屋と宅地を移転するというのが前提であるけれども、農地や山林もぜひひとつ買ってくれぬか、ほかに買入人があれば別ですが、なければ、飛行場を持つたのですから、あそこに建設をしたのですから、そういう意味では、めんどろを見なければならぬと思うのです。めんどろを見なければならぬけれども、買収してやらなければいかぬと思うのです。この点はどうか。いかがですか。

○町田参考人 先ほど申しましたように、現在は本体内の価格とは同じ価格で騒音地区の農地等も買っておりますので、これにつきましては、先生御指摘のように、近傍類地価格というものが別にございす。したがって、一部の方々に不満がございす。したがって、私どもとしては、この法律の趣旨もございすし、できるだけ今後は近傍類地価格を参考に買っていく、こういうふうな考えでいる次第でございます。

○渡辺(芳)委員 大臣、これは非常に重要で、いま公団の副総裁からお答えをいただいたのですが、片方、飛行場の中にある本体というのは収用法上でも買収価格が決められている。しかし、周りは高くなっていくわけだ。これは安くするわけじゃないのです。高くなるのです。そうすると差が出る。うちの方は安いじゃないか。片方は端的に言えば価格が上がっていますから、買収をする場合に、空港公団がやる場合でも高く買入るということになる。これではどう考えたてもう交渉はうまくいかないんですよ。空港公団でも骨は折っておると思うのです。どういふふうにしてやるか私はわかりませんが、これはこれからB滑走路、C滑走路をつくるにしても大変問題になるのです。この差額というものは、どういふふうにしてめんどろを見るか知りませんが、基本的には損をしないような対策を立てていただかなければ、問題は金のことですか。この点はどうか。う。いかがですか。

○高橋(寿)政府委員 現在空港公団で買い入れて

おります場合には、先ほど副総裁がお話し申し上げたように、飛行場の用地の価格に右ならえで買っている、余り高く買えないということでごさいます。これは先生も御指摘のように、事業認定を受けておりますので、一定の率しか掛けられないということですが、一方、この法律ができますと時価で買うことになり、当然時価と時点修正価格との間に差が出てくるかもしれません。その場合には、空港公園副総裁はできるだけ時価という趣旨で今後やっていきたい、こう言っておりますけれども、やはり同じ地域の住民の中でのアンバランスという問題も起こるかもしれませんので、その点につきましては、時価というものを本旨としながら、同じ地域住民の間の利害のバランスということも十分慎重に考えて公団は対処するということになると思ひます。

○渡辺(芳)委員 土地の買収で、買ひ入れるのに近傍地を参考にして買ひ入れる、しかし、いろいろ交渉の場面はむずかしいと思うのです。高いことを言うだろうし、低いところもあるだろうし、よく言われているように、AとBの地域あるいはCの地域を見て、そしてその平均で買うということもあるでしょう。そういうことが具体的の場合には折衝の際に出てくると思うのですが、いずれにしても、だれが見ても買収価格というのがとてつもなく安いというふうなことになるれば、交渉は難航してちっとも進まないということになりますね。この点はどういう基準といひますか方針をもってこれからやっていきますか。

○高橋(寿)政府委員 法律のたてまえのことまで申し上げると、「時価」と書いてあります。時価は近傍地価格というものでございまして、で、近傍地という場合に、その近傍地のとり方もいろいろございまして、本当に空港の横の騒音被害を受ける地域だけとりまして安く買ひますけれども、できるだけ広い地域を触れる限りとりまして、時価につきましては相応の評価ができるように努力すべきであると考へております。この法律

の施行後の移転補償の価格、移転補償と申しますが、この法律の施行後の住宅禁止区域の土地の買ひ入れ価格につきましては、そのようにすべきであると考へております。

○渡辺(芳)委員 もう一度前に戻ってお尋ねしますが、住宅の禁止区域、特別地区ですね、これは人が住む住宅以外のところ、たとえば工場、倉庫その他。まあ学校や病院というわけにはいかなないでしょうから、これは具体的に政令で決めますか。そうしないといふ将来紛争が起るのじゃないかなという懸念がいたしますが、これはいかがですか。

○高橋(寿)政府委員 特別地区の中で建ててはいけない建物は、この五条の一項に列挙してございまして学校教育法の「学校」、これは学校教育法の定義に従いますから幼稚園まで全部入ります。それから医療法に規定する「病院」、それから「住宅」、それから「政令で定めるもの」といひますが、これらに類似いたしました、たとえば保育所等ございましてか診療所など、こういったものを考へております。

○渡辺(芳)委員 いままで公団が買収をした宅地なり農地がいろいろあると思ひますが、これは一とこに集中しているわけじゃなくて、あつちの地域、こつちの地域というふうな飛び地になっていると思うのです。法案にこれの管理をやるというふうになっているが、これはなかなか大変なんですね。あそこ土地は農業に非常に適している土地ですから、当然のこととして交換分合といひますか、そういうことをやつた方が管理をする場合にもいいだろう、Aの土地とBの土地とは、昔のままで言へばAの方がよくてBの方が土地の地力が少ない、こういうことになりまして、広さも当然変わってくるだろう、そういうことで、専門家なども入れて意見を聞いて交換分合することの方が——将来いろいろ公園をつくるとか遊び場をつくるというふうなことが言われていますが、このことは積極的に進めていった方がいいですね。その土地にいる農業をやる人たちも得だ、こ

ういうふうなことがあると思うのですが、この点はそのように考へていきますか。

○町田(孝)参考人 御指摘のとおりでございまして、非常に小さい土地があつちこちにはばらばらにございまして、管理も大変でございまして、それから中には不法耕作等も行われているところがございます。そこで、いわゆる交換分合と申しますか、できるだけ一カ所にまとめまして一つの大きな土地にしたいという希望を持っております。この点につきましては、県あるいは関係の市町村に御相談して進めるようにしたいと思ひ考へておりますけれども、その農地等につきましても、関係のところで御相談をいたしまして、たとえば圃場整備事業の形をとりまして積極的に交換分合をいたしていきたいというふうな考へております。

○渡辺(芳)委員 これは第七條の關係ですが、当然公団が担当になっておるのですが、この三項に協議が成立しない場合、土地収用委員会に裁決を申請するとありますが、その中で、たとえば第五條の二項で具体的にどういふものを想定をされているのか。想定をされるというのをおかしな話ですが、いまでも、たとえば大阪空港、あるいは福岡はそうでもないと思ひますが、こういう経験がございまして、この点をひとつ伺ひしておきます。

○高橋(寿)政府委員 七條の「損失の補償」でございまして、これはたとえば自然環境保全法とか古都保存法、自然公園法等々各種の既成立法にこういう趣旨の条項がございまして、そういう条項を置く場合のいわゆる法律解釈としては、現実には経済的実損に限る、単なる期待利益の喪失は該當しない。したがうして、たとえば家を建てようと思つて材料を買つた途端に禁止になつた、そういう場合、そのお金を補償するというふうなことになるわけでありまして、これら立法に実は私も調べましたけれども、これらの立法に基づきまして、こういった損失補償をした例が非常に少のうございまして、具体的に拾ひ上げることがなかなかむずかしいわけでありまして、もち

ろん、こういった意味での損失補償は、現在の大阪空港周辺にはございせん。

○渡辺(芳)委員 損失の補償というのを第七條に決めているということは、想定をされていると思うのですが、時間もありませんからなでございまして、これもかくこれも一つは交渉になりまして、これはひとつ慎重にやっていた方がいいと思ひます。

「航空機騒音に係る環境基準について」というのが環境庁の告示で昭和四十八年十二月に出しておりますが、これで地域の指定は都道府県知事が決めるということになっていひますね。騒音が問題になるわけですが、地域の類型の二が基準値七〇W E C P N L以下となつていひますね。類型の二が七五以下となつていひます。これが実は騒音防止特別地区の設定にもなり、防音工事の義務づけの地域にもなつていひます。この「新東京国際空港騒音区域指定図」による第一種八五、第二種九〇、第三種九五との關係ですね、この達成目標というのは環境庁の環境基準よりも大きいわけですね。これから開港するのですが、開港する時にはもうできていひます、移転することに依らない、あるいは防音工事もまだやっていない。それは交渉して誠意を持ってやつてもらひにしても、現存の環境の基準というものが開港と同時に守られますか。そのことはどうでしょう。

○町田(孝)参考人 先生いまおっしゃいましたのは、そこに書いてございまして、中間目標は五十三年度でございまして、それが八五、九〇、九五という数字で、それから最終目標は五十八年末でございまして、これが指定いかんでございまして、けれども、大体七五以上、こういうことになっております。

それで私どもは、中間目標を五十三年度に達成するのが環境庁の基準でございまして、けれども、開港までに何とか達成したい、こういうことで努力をいたしている次第でございまして、そういう意味で、先ほど申しました三百四十戸並びに五十二戸の騒音防止移転を一日も早く実施

していただきたいということで一生懸命勸奨をいたしておる、こういうことでございます。

○渡辺(芳)委員 これは将来のこともありますが、ともかく長引いておることでありますから、全力を挙げてこの環境基準の達成をまず初めからやっておかないといかぬ。五年先なんという話では困るわけです。

あと二つ。一つは、三次計画の予算の中に再開発事業費が八十九億円ありますが、公団ではどんなことを考えておりますか。この使用目的といいますか、計画といえますか、想定されている問題について御説明いただきたいのです。

○角坂参考人 再開発の事業費でございますが、今度の新しい立法にも絡みまして、将来、騒音地区に住宅以外のそういう関連工場等を持っていきたいということで、大体公団といたしましては、主として地元と相談いたしまして工業団地の造成をやりまして、そこへ空港周辺に立地できそうな工場を持ってきて、それによりまして、そういう住宅禁止区域等の土地を有効に利用したいという一つの構想を持っておりまして、概算額をはじいたものでございます。

○渡辺(芳)委員 それでは最後に大臣に。

新東京国際空港の周辺は、言うまでもなく農村地帯なんですね。いままでは静かだったのです。ところが、あんなでかいものができて、いまだ大きな紛争状態にあるわけです。これから開港するということで急いでおるようですが、たとえば新幹線が開通をした、あるいは高速道路が開通をしたということで、いままで静かであったその周辺の人たちが、急激な環境変化で、特に子供それからお年寄りの人たちがノイローゼになるのです。いままでの状態から見ても、非常に健康障害が出てくるんじゃないかというふうに私は思っております。このことを心配しております。

参議院の運輸委員会の附帯決議でも、その第八項で、健康管理もしなさい、こういうふうに親切に言っておるわけです。これは公団はまだ考えているかどうかわかりませんが、いずれにしても、医療機関の整備などもしないと、命を縮めるようなことがあるといけません。

このことは、私も東名高速道路が開通して三、四年間、大変な経験といえますが、見ております。苦情もあります。それで道路公団は知らぬ顔をしている。これはもうけしからぬ話です。しかも大型のジェット機が飛ぶということになれば、私はどうも心配でなりません。高速道路の場合は二十四時間走っているということもある。飛行機はもちろん真夜中は飛ばないけれども、国際線ですから非常に大きな影響がある。ともかく静かな時間というのは長いほどいいわけです。いずれにしても、この地域住民の健康管理については十分な対策を政府、公団が考えていかないといけないんじゃないだろうか、このことをひとつ伺いたいと思います。

○田村国務大臣 まさに適切なアドバイスでありまして、空港公団を十分督励して、地元の地方公共団体とよく話し合せて、いまおっしゃったようないろいろな病等も当然心配しなきゃなりませんし、その他のことも心配しなきゃならぬでしょうが、いずれにしても、健康を保持する保健ということについて早急に詰めていたささしたいと思えます。

○渡辺(芳)委員 公団副総裁からもひとつ……。

○町田参考人 その点につきましては、私どもも、前々からいろいろと検討はいたしておるところでございますけれども、現在成田市等では、小学生は当然学校でやっておられますけれども、その他のほかに老人等の方々に對しましても、聴力その他の検査をやっておられるようでございますので、今後開港後に、それを特にどういう点に重点を置いてやっていくかということを、いま大臣のお話もございましたように、成田市等とも十分相談して、また、その費用負担等も関係市町村と相談を進めてまいりたい、こういうふうに考えております。

○渡辺(芳)委員 それをひとつ十分準備して、対応策がとれるようにしていただきたいと思えます。

す。終わります。

○大野委員長 次回は、来る十四日月曜日正午理事会、午後一時運輸委員会、建設委員会、公害対策並びに環境保全特別委員会連合審査会を開くこととし、本日は、これにて散会いたします。

午後一時七分散会

昭和五十二年十一月十八日印刷

昭和五十二年十一月十九日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

D