

第八十二回国会 衆議院

運輸委員会

議録第四号

議録第四号

議録第四号

昭和五十二年十一月十六日(火曜日)

午前十時三十二分開議

出席委員

委員長 大野 明君

理事 小此木彦三郎君

理事 宮崎 茂一君

理事 渡辺 芳男君

理事 河村 勝君

愛知 和男君

佐藤 文生君

藤本 孝雄君

三塚 博君

久保 三郎君

田畠政一郎君

宮井 泰良君

米沢 隆君

中馬 弘毅君

太田 児玉

草野 敦仲

小林 政子君

関谷 関君

古屋 亨君

北川 石松君

勝嗣君

石田 幸四郎君

市計画課長 局都 海谷 基治君

建設省道路局路 山本 重三君

政課長 人

参考人

昭和五十二年十一月十六日(火曜日)

午前十時三十二分開議

詰りいたします。

本案について、本日、新東京国際空港公団總裁

大塙茂君、副總裁町田直君、理事角坂仁忠君及び

理事増村啓一郎君を参考人として出席を求め、意

見を聴取したいと存じますが、御異議ありませんか。

〔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。

○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。

○草野委員 この法律は、公共優先という考え方

が非常に強いわけでございますが、このような法

律ができますと、この手法をまねまして新幹線だ

とか高速道路だとかの建設の際にもこれから適用

をされていくのではないか、こういうようなこと

がいろいろと心配されるわけでございますが、き

ょうは建設省の方にお見えになつてお答えになつてござりますので、あわせてお答えを願いたいと思

います。

○成田空港の場合には、周辺は現在市街化調整区域

になつておりますし、また、航空機騒音防止法に

よりもさざざまな騒音対策がとられていて

わかりますと、当面は成田空港のみということでござりますが、成田空港がこの法律によつて対象

となる背景について初めに若干お伺いしたいと思

います。

○成田空港の場合には、周辺は現在市街化調整区域

になつておりますし、また、航空機騒音防止法に

よりもさざざまな騒音対策がとられていて

わかりますと、当面は成田空港のみということでござりますが、成田空港がこの法律によつて対象

となる背景について初めに若干お伺いしたいと思

います。

○田村國務大臣 新幹線の部分につきまして、私

からお答えをいたします。

○御承知のように、飛行機の騒音公害を受けるエ

リアというのは非常に広うございまして、新幹線

とは全然趣を異にいたしております。でございま

すから、このような法律を新幹線について立法し

ていく、あるいは適用していくということは、い

まのところ全然考えておりません。

○田村國務大臣 新幹線の部分につきまして、私

からお答えをいたします。

○御承知のように、飛行機の騒音公害を受けるエ

リアとは非常に広うございまして、新幹線

とは全然趣を異にいたしております。でございま

すから、このような法律を新幹線について立法し

ていく、あるいは適用していくことは、い

まのところ全然考えておりません。

○海賀説明員 お答えいたします。

○高速道路につきましては、その騒音対策とい

しまして、先生御承知のように、すでに道路自体

の改善といいますか、遮音壁をつくるというよう

なこと、その他いろいろやつておるわけでござい

ます。また、最近では一定の沿道の住居に対しま

して防音工事の助成をするというようなことも

やつております。それからなお、沿道に音に強い、

裏側の建物を守るといいますかそういう建物を建

○大野委員長 これより会議を開きます。

特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法案を議

題といたします。

この際、参考人出頭要求に関する件についてお

する場合には、これに対しまして多少援助をするというようなこととかいろいろやつておるわけでござりますけれども、そういうこととあわせまして、沿道の土地利用ということにつきましても、承知のよう、高速道路、これは全国全部つながつておるわけでござりますから、飛行機というものの違い、いろいろ問題点がございますので、今後十分研究を進めていただきたいというふうに考えております。

○草野委員 じゃ、大臣にもう一つお伺いしたいと思いますが、成田空港が現在十一年たままでそろそろ開港の時期が云々されておるわけでございますが、現在に至るまでさまざま懸案問題がございました。燃料の輸送問題であるとかアクセスの問題であるとか鉄道の問題とかまた空域の問題であるとか重要問題があつたわけでござりますが、これらの問題につきまして、世上言われておりますように、来年の春ころに開港になつた場合に、すでにこれら懸案の問題についてはすべて解決がついておるのかどうか、また、ついていけば、どういう問題についてどういうことが残つているのか、この際明らかにしていただきたいと思います。

の、いつときの御不便をおかけすることはあります。あるかもしませんけれども、開港についてまず大きな支障はない、こういう判断をいたしました。千葉県当局並びに関係市町等からも正式の御回答を得まして年度内に開港に踏み切りたい、こちよつと御報告を申し上げたいと思います。

実は、きょう千葉県知事と宅地開発公団総裁がそろって私のところへ来られました。そして県営鉄道の権利の一部を宅開公団に譲渡して、そして宅開公団でとりあえず部分的に事業をやりたい、こういうことでございまして、私からお答えいたしましたのは、本来認可を受けた千葉県がやるべきもの、しかし、千葉県が従来どおり責任を持つてこれにバックアップをなさるのならば、それはお認めをいたしましょ——お認めいたしましようというか、認める方向で検討いたしましょう、こういうことをお答えいたしましたのが一点。いま一つは、千葉県は鉄道の恩恵を受くることに非常に乏しいということから、従来の県営鉄道構想というものを生かしてもらいたいという御要望がございました。それに対し、私は、かねがね自分で描いておりました構想がございましたので、これを知事に説明いたしました。それは成田空港から千葉ニュータウンを通りまして、非常に大きづばな言い方になつて恐縮ですが、京成高砂を経て當宮八号線にドッキングをさせる、そして八号線を使ってもろに東京駅へ入る、つまり空港と東京駅とを直結する、通勤特急とする、そうすればアクセスにもなるし、同時に、千葉ニュータウンが非常に助かる、将来の成田市やニュータウン周辺の人口増を見込んだときに、これは急がねばならない問題だと思う、こういう構想を実はお示し申し上げた。それに對して知事は、非常に喜ばれて、私もこれには同感である、こういうことございました。

非常にむずかしく、また複雑な問題もございま
す。でございますので、とりあえず国、県それに
當団、京成、國鉄、宅聞公團、その他あるいは空
港公團も入るかもしませんが、いろいろな関係
筋を集めて協議会をつくるら、その協議会は一日
も早く第一回を開こう、一堂に会してこの問題を
たたき台にして協議しよう、こういうことを私が
御提案申し上げ、知事もこれに非常に賛成され
た。もちろん千葉県も物心両面の御協力を申し上
げる、こういうことでございました。そういう構
想もどうやら緒についてまいった。きょう実は、
つい先ほど九時から知事にお目にかかった。非常
にいい機会でございますので、いまの御質問に便
乗して恐縮ですが、当委員会に御報告を申し上げ
ておきたい、このように思います。

○草野委員 交通輸送手段につきまして一步前進
をしたというお話をございまして、非常に結構な
ことでございますが、いまの大臣のお話の中にも
ちょっとお触れになりましたように、成田の
ニュータウンの問題も出ておりましたけれども、
これは直接関係ないことかもしれませんけれど
も、やはり成田市民の感情としては、どうもニュー
タウンばかりが優遇されるのじゃないか、われわ
れ旧市街の市民のことについても十分に配慮して
もらいたい、こういうような声もございますので、
ひとつお忘れないようにお願いしたいと思いま
す。

それから、いまの大臣のお話を伺いまして、若
干の問題は残るけれども、大して大きな支障はな
い、そういうことでいいよ開港に踏み切るとい
うこととございますが、残る問題として、現在こ
こに審議されているこの法案が開港への一つの条
件となるわけでございますか。そのことと、それ
から開港の時期につきまして、もうほんまづまつ
ているような話も聞いておりますが、お差し支え
なければこの席でひとつ大臣に御答弁を願いたい
と思います。

○田村国務大臣 条件と申しますか、この法律に
つきましては千葉県知事から強い御希望がござい

〔宮崎委員長代理退席、委員長着席〕
でござりますから、絶対的な条件と言えるかどうか、これはちょっと私も割り切った御答弁ができないませんが、私どもとしては、精神的に非常に大きな負担を感じておるといいますか、やはり条件として受けとめた方がよいだらうというふうに実は受けとめております。
それから、開港日でございますが、率直に言いまして、まだ何月幾日ということは決めておりません。いま少しく経過を見てみたいなどという感じでございます。もうすべての条件は整いました。すべての条件は整いましたから、きょうにでも空港の合格通知を出し、関係僚會議を開き、日々の告示をし、NOTAMという手続はとれますけれども、いま少しく経過を見たいというふうに考えております。まだ総理大臣に直接いつごろという相談をしたわけでもございません。ただ、年度末までには開港をしたい、こういうことを考えておる、年度を越したくない、こういう考え方をいたしておる、こういうような現在の心境でございます。
○草野委員 開港までのいろいろな問題については、条件というものについてはすべてもう何も残っていないということとござりますね。そうしますと、開港の日にちというものについても、決定するに当たりましてもう問題は全然ないわけですね。そのように解釈してよろしいですね。
○田村国務大臣 決定をしようと思えば、また、決定をするに際しての諸行事といいますかセレモニーといいますか、諸行事をいたしますについての障害はもうすでに何もございません。いつでもやろうと思えばできます。
○草野委員 では、この法案の中身につきまして若干伺いたいと思います。私、運輸省並びに公団から地元の成田市に対しまして、成田市の希望に対するいろいろ回答を出されているようでござりますので、この法案に関する部分につきまして若干お伺いをしたいと思います。

まず、環境基準の早期達成ということでござりますが、開港後でくるだけ早期に五十八年度最終目標値の達成に努める、このように公団の方からお答えになっているようございますが、この点は大丈夫ですか。

○町田参考人　ただいま御指摘ございましたように、環境基準は中間目標が五十三年度末でございまして、それから最終目標が五十八年度末になつております。私どもは、まず中間目標を、五十三年度末でございますけれども、できるだけ開港までに達成いたしたいということで努力をいたしておる次第でございます。

民家防音につきましてまだ約三百戸ぐらい、それから移転につきまして五十二戸ばかり残つておりますが、これにつきましても、いま鋭意関係住民の方とお話を進めておりまして、できるだけ目的を達成いたしたいというふうに努力をいたしております次第でございます。

○草野委員　いまのお話によりましても、民防工事が、計画が八百十七戸に対して五百三戸といふことで三百十四戸残つておるということでおられます、どうもいろんな理由があるようでござりますけれども、開港がもう年度内といふに大臣のお話でもございましたので、やはり開港後三百戸以上の民防工事をしないおうちが残つておるということになりますと、いろんな問題がまた統計で出てくることは想像されるわけですね。これらに対するいまと見通しと、どうもいろいろな問題が残つておるということになりますと、いろんな内容についてひとつお聞かせ願いたいと思います。

それからもう一つは、教育施設関係ですが、学校とか幼稚園、保育所、病院等、これらの施設に対する防音工事もかなり残つておるようですが、これがこのまま開港という事態になりまして、いたいま先生が御指摘ございましたように、いろいろな理由がございまして、一番大きな理由

は、開港して実際に音を聞いてみるためにしたい、こういう方がかなりいらっしゃいます。そういう方に対しましては、実は八月に二日間でございましたけれども、防音テストをいたしましたし、それから近く恐らく運輸省で慣熟飛行等も行われますので、そこで実際に音を聞いていただきました上で、さらに話を進めてまいりたい、こういうことを考えております。三百戸と申しましても、防音工事そのものはそれほど期間はかかりませんので、住民の方が防音工事をしようという御決意をされましたならば、かなり早く進むのではないか、こういうふうに存じておりまして、そこで実際に音を聞いてからという方にはそういうことでやっていきたい。

それから、一つの部落で一戸、二戸の方はやりたいという御希望があつても、部落全体として方針を決めないとなかなかできない、こういうようなところもござりますので、そういう方々に対しましては、部落長さん等を御訪問いたしまして、部落全体として何とかひとつ一日も早く防音工事をされますようにということで、いま鋭意努力をいたしておる次第でございます。

それから学校、幼稚園、保育所、病院、共同利用施設というようなものにつきましては、学校につきましてはAランウェーで二十五施設、Bランウェーで九施設、それから幼稚園ではそれぞれ一施設、それから保育所がAランが八、Bランが三と、いうような数字で防音施設をいたしております。小学校、保育所等につきましては、少なくともAランについては現在ほとんど完成をいたしておりますが、開港までにどうしても手をつけなければならぬものは現在残つておません。その他の施設につきましては、今後できるだけ御希望がありましたら急いで進めたいというふうに考えております。大体このよだな状況でござります。

○草野委員　では次に、この防音工事に対する問題につきまして、まず補助の対象であるとかどん

と思うのですが、一つの問題は、現地の人たちと話し合つてみまして、この防音室というものがどうも余り評判がよくない。それから現在は、原則として一戸に対して一室、家族がふえれば二室になる場合もあるようですが、どちらもそういったことは日常生活に大変不便が出てくるのではなかろうか。それから居住性の問題にしましても、飛行機が飛ぶたびに飛び込むようでは、まるで防空壕と同じような感じじゃないかとか、窓が極端に狭いとか、さまざまな苦情も出でるようでございます。こういう問題に対しても、公団の方は特に御存じだと思いますが、どのように対処をされようとしているのか、そういうこともあわせてひとつお伺いしたいと思います。

○町田参考人　ただいま先生から御指摘ございましたが、実は防音室というのは、千葉県が最初にお考へいたしまして、全国的にも成田空港だけがやっている制度でございます。改造の方は一室、二室という制度で、これは全国的にやつておる制度でございます。

それです、改造の方につきましては、一室、二室というのは、一般的に各地でやつておられます、人数、世帯数等によりまして行つておる制度でございますが、特に成田のよだな非常に田舎の家が多くて広い家がある、こういうよだなところでは一室、二室というふうに限つていくことは、必ずしも適切ではないのじやないか、こういう声がございまして、私どもも、できれば全戸防音に持つていただきたいということをいま考えている最中でございます。今までやつてしまひましたのが、必ずしも適切ではないのじやないか、こういう声がございまして、私どもも、できれば全戸防音に持つていただきたいということをいま考えている最中でございます。今までやつてしまひましたのが、必ずしも適切ではないのじやないか、こういう声がございまして、私どもも、できれば全戸防音に持つていただきたいということをいま考えている最中でございます。今までやつてしまひましたのが、必ずしも適切ではないのじやないか、こういう声がございまして、私どもも、できれば全戸防音に持つていただきたいということをいま考えている最中でございます。

○草野委員　ちょっと大臣に伺いたいのですが、いま公団の方から、この防音室の問題について五十四年からよければ全室防音にしたい、そういう話もございました。それから現在の防音室、一部個人負担がある、確かに二〇%から四〇%くらいの間で個人負担がされているようでございますが、こういう個人負担ということについて、いまの公団の説明ですと、資産が新しくふえるから部負担もやむを得ないのじやないかといふ話もございましたけれども、住民にとりましては、こういうような資産をふやしたいという、そういう積極的な希望は何もないわけございません。したがつて、こういう負担というものは、や

すと、一室の防音室の場合には、全体で二百七十万円かかりますのに対しても二三百十万円の補助をしているということで、個人負担が五十九万円になる。それから二室の防音室につきましては、同じようことで個人負担が百九十六万円になるということで、個人負担がどうしても出てくるわけでございます。これは先ほど申しましたように、全国的にも新しい制度でございますし、一つの資産がふえてそれだけの価値が出てくるということで、ある程度の個人負担はやむを得ないのでないかと、いうふうに考えておりますけれども、しかし、この個人負担の面につきましても、今後できるだけ減らしていきたいということと関係方面と折衝していきたいと思っております。

それから、居住性の面につきましては、確かに御指摘のように手洗いとかいろいろ不便な点もござりますので、こういう面につきましては逐次改善していきたいと考えております。

ただ、実際の状況を見てみると、最近の住民の御希望は、防音室というのは非常に少なくなりまして、やはり現在お住まいになつておる家を改造していきたい、したがつて一室、二室ではなくて、できるだけ全戸防音に持つていてくれ、こういう御希望が非常に強いので、そういう方向で今後は考えていくべきではないか、こういうふうに考えておる次第でございます。

○草野委員　ちよつと大臣に伺いたいのですが、いま公団の方から、この防音室の問題について五十四年からよければ全室防音にしたい、そういう話もございました。それから現在の防音室、一部個人負担がある、確かに二〇%から四〇%くらいの間で個人負担がされているようでございますが、こういう個人負担ということについて、いまの公団の説明ですと、資産が新しくふえるから部負担もやむを得ないのじやないかといふ話もございましたけれども、住民にとりましては、こういうような資産をふやしたいという、そういう積極的な希望は何もないわけございません。したがつて、こういう負担というものは、や

はりこれは全額補助されて、なくすという方向の方が望ましいのじゃないかと思います。大臣は、先日何かこの問題につきまして、国で全面的に補助するような方向を持っていきたいというようなことが新聞にちらつて出ておりましたけれども、この点はいかがでしょうか。

○田村國務大臣 私は、そういうような希望を持つておりますが、いずれにいたしましても、改良は個人負担はございません。外に新しくつくるこの場合におきましても、個人負担を極力少なくするよう目下検討中でございます。

○草野委員 大臣のお答えでございますが、ひとつ個人負担ができるだけ軽くするというのじやなくて、なくするようにしていただきたい、要望でございます。

それから、細かい問題になりますけれども、外に独立した防音室を建てた場合に、当然これは固定資産税の対象にもなってくると思します。そういう問題であるとか、それからさまざまな維持費も出てくると思います。たとえばこれは聞いた話でございますけれども、防音室を建てて間もなく、風が少し強く吹いたときに屋根がすっ飛んでしまった、こういうような話を聞きました。そういうことで、そういう維持費等の問題について何かお考えになつているのかどうか。

○町田参考人 ただいまの屋根のお話は、私は、実は聞いておりませんでしたので、あれでございますが、維持費につきましては、実は増築の場合も改造の場合も特に考えておりません。たゞ、維持費ではなくて、増築の場合は当然ですけれども、改造の場合でも冷暖房施設をつける、こういうことは当然やるということで進めておる次第でございます。

税金につきましては、これも先生御指摘のように、改造につきましては固定資産税、不動産取得税、登録免許税すべて免除でございます。——免除と申しますか対象外でございますが、防音室につきましては、固定資産税は対象になつております。不動産取得税につきましては、形式的には対

象になりますけれども、評価額が低いということでは実際には適用になつていらないということでございます。それから登録免許税は、評価額の千分の六適用されています。すべて防音室の場合でございます。ただ、固定資産税につきましては、たとえば成田市等では、これは私が聞いた話でございますけれども、形式的には微収いたしますけれども、別途名目をつけまして実際にお返ししている、こういうことをやっておられるようでございます。

○草野委員 そうしますと、もう一点だけ伺いたいのですが、五十四年から全室防音、こういうような方針で進められているようでございますが、全室防音になつた場合には個人負担といふものはないのでしょうか。

それからもう一つは、そういう家であっても、現在庭に防音室をすでに建てる場合に、こういう人はどうなるのかということですね。もうそろいうものは要らないわけです。細かいことかもしえんけれども、実際にはそういう問題も起きておりますので……。

○町田参考人 実は、先ほども申しましたように、まだこれから五十三年度に試行と申しますが試しに行いまして、それから検討いたしますので、いまの段階で確実なことは申されませんけれども、全室防音になつても恐らく個人負担はほとんどないようにできるのではないか、こういうふうに私は考えております。

それから、改造ではなくて増築をした場合の処理につきましては、これは実は大変むずかしい問題でございまして、そのできましたものが、先ほど申しましたように、一応形として残つておりますので、その分を、全室を改めてやる場合にその費用をそつから引くかどうかという一つの問題がございます。これにつきましてはほかとのバランスもございまして大変いろいろ議論が出てまいりますので、今後十分検討し、かつ地元の方々とも御相談をして決めていきたい、こういうふうに存じておる次第でございます。

○草野委員 そういう点につきましては、特に住民の方々から不満等が出ないようひつて御配慮を願いたいと思います。

次に、航空局長にお伺いしたいわけでございまが、初めにB滑走路からC滑走路ですね、いわゆる第二期工事、これの完成時期につきまして十五年ということが当初言われたわけでございまが、この見通しにつきましてお伺いしたいと思います。

○高橋寺政府委員 お答えいたします。

B、C滑走路を含みますいわゆる第二期工事につきましては、用地買収がまだ若干残っておりますが、これを速やかにいたしまして直ちに造成にかかるということにいたしております。時期的には、恐らく開港になりますと直ちにそういうことにとりかかることがあります。

そうして、いつごろできるかという点でございまが、はつきりした工程等については、また相手もあることでございますので、なかなか確定的に言えませんけれども、仮に来年度早々用地の取得あるいは一部の工事の着工等をしたといたしまして、恐らく第二期工事が終わりまして二期分の施設が供用開始されますのは五十七年くらいになるのじゃないかと思います。これは確定的なことじゃありませんが、本当は私の推測でございますが、恐らくそのくらいはかかるのじゃないかといふふうに思います。

○草野委員 このB滑走路の騒音区域につきまして先日発表がございました。それによりますと、面積は六百九ヘクタール、戸数が二百二戸、このような内容になつておるようございます。いまの航空局長の御答弁にもございましたように、第二期工事の完成が早くても五十七年ころにはなりそうだと、そういう見通しだそうでございまが、ございまして、そのできましたものが、先ほど申しましたように、一応形として残つておりますので、その分を、全室を改めてやる場合にその費用をそつから引くかどうかという一つの問題がございます。これにつきましてはほかとのバランスもございまして大変いろいろ議論が出てまいりますので、今後十分検討し、かつ地元の方々とも御相談をして決めていきたい、こういうふうに存じておる次第でございます。

のところ六百九ヘクタールということになつておりますが、実際にはもつともつと広い面積が騒音区域として区域の中に入つてくるのじゃないかと思うのです。どうでしょうか、この面積六百九ヘクタール、戸数二百二戸、こんなものでおさまるのかどうか。将来の話ですけれども、こちらのところはもう少し確実な見通しを立てていて、と、将来に大きな問題が残るのじゃないでしょうか。

○町田参考人 Bランのコンターは、公団でつくりましたものですから、私の方からお答え申し上げますけれども、Bランのコンターは、いまのAランのあれと同じように八五以上のコンターをつくるわけでございます。ただし、それはただいま航空局長からも御答弁がありましたように、まあB滑走路ができますのが五十五、六年というような予想でございますけれども、いずれにいたしましても、最終目標を達成するということを前提にいたしましてつくったわけでございます。ただ、五八WECPNLよりさらに広いものにつきましては、実は飛行コース等もBランの方はまだはつきりいたしておりませんし、非常に不確定要素がございますので、それ以上のものはつらなかつたわけでございます。したがいまして、先ほど先生から御指摘がありましたように六百九ヘクタールとか二百戸、こういうことになつておるわけでございます。

それともう一つ、そのときになりますと、飛行機のジャンボ化比率が非常に進んでまいりましたが、現在のAランではジャンボ化比率を三五%と踏んでおりますけれども、恐らくそのころになりますと八〇%くらいになるだろう、こういう予想でございます。そうすると、騒音の実際の指標が非常に低くなるわけでございます。そういうことを全部勘査いたしまして、あのコンターをつくつたわけでございます。当然五十八年度になりますと七十五以上地域になると思いますので、そういうことですと、御指摘のようにこの間のコンターよりはかなり広くなるということだと思います。そ

れははつきりコンターができる時点にさらに確定いたしたい、こういうふうに考へておる次第でござります。

○草野委員 副総裁のお話でございますが、十年先の騒音コンターの予測ということは非常にむづかしいと思います。したがつて、いまのお話でございますけれども、この問題につきましては、ひとつ慎重に取り扱つていただきたい、このように要望いたします。

時間の関係がございますので次に進みますが、C滑走路の問題でございます。C滑走路、いわゆる横風用の滑走路ができないままに年度内開港といふことに踏み切ることになるわけでございますが、その点について気象庁のデータ等によりますと、何ら問題はない、危険はないというようなことでございますが、この点について、これは航空局長にお伺いしたのですが、ことしの四月に羽田ではフィリピン航空のああいう事故がありまして、一步間違えば大惨事にもなりかねないような事故があつたわけですね。確かに気象庁のデータによりますと、問題はないよう思いますが、果たしてこういう横風用の滑走路がなくてスタートしても大丈夫かどうかということ、やはり風といふのは空風といふこともございますので、そういうことももちろん考慮をされていいると思ひますけれども、C滑走路なしにスタートして安全という面で大丈夫かどうか、これは航空局長にひとつお伺いしたいと思います。

○松本(操)政府委員 お答えを申し上げます。

成田空港につきまして、最近の数年間の気象状況を調査したデータ、いま先生をおつしやいましたが、九八・八%程度が現在のA滑走路でカバーできる、この場合の横風限界を十三ノット、こういう程度に見ております。十三ノットという横風限界はYS11程度の飛行機でございますので、現在国際線に使われておりますが、あるいはDC8でございますとか、あるいはランウェーの状況その他にもよりますが、二十五ノット、仮

にランウェーの状況が悪くて二十ノット程度の横風で着陸しない、横風限界を二十ノットまで引き上げたといつしますと、その場合の成田のA滑走路についての横風限界率といふのは〇・一二%程度ということになります。

そこで、そういうふうになつた場合に、それで

度といふことになります。そこで、そういうふうになつた場合に、それで

度といふことになつた場合に、それで

防止法によるいわゆる指定地域というのはできない。現在はC滑走路とその先にござります航空保安施設設置用地といふものを計画しております。

そこで、ただいまお話しの点は、航空保安施設設置用地にござります数軒の家と、それからその外にござります十軒くらいの家が一つの部落として一緒に移転したい、こういうお話をございますが、制度上はなかなかむずかしゅうございます。

いわゆる線引きではございませんで、私の方の用地のことでございますので、なかなかむずかしい

といふことがあります。ただ、いろいろ村の事情と申しますが、部落の御事情等もあると思いま

すので、私どもでよく地元の方々のお話を承りますので、何かひとつ御満足のいくような方法で解決

できたらということで近くお話をいたしたい、こ

ういうふうに考えておる次第でございます。

○草野委員 それから、早朝深夜の飛行という問題でございますが、いままでの審議の中で、羽田

飛行場並みといふことでござりますと、飛行禁止時間が十一時から早朝六時までということになる

わけですね。この問題につきまして、住民の間ではあいう農村地帯でございますので、できる

なら夜間十時というような声が圧倒的に強いよう

ですね。この時間帯については、もう変えるお考

えは全然ないのかどうかということです。特に十

一時となつた場合でも、それ以降深夜にどのくらいの便数が飛ぶことがあるのか、こういう問題も

ありますし、それからもう一つは、夜間九時から十一時くらいまでの二時間、こういう時間帯に便

数がどのくらいあるのか、こんなことがわかつた

らひとつお答えをいただきたいと思います。

ささらにもう一つは、テレビだとカラオコだとか電話、こういったものに対する障害の対策、これは

どういうふうになつておるでしょうか。

○高橋(寿)政府委員 地元の御要望については十分承知いたしておりますけれども、何

せ成田空港は国際空港でございますから、外國の相手方空港の離着陸時間との関係がございま

て、私ども国内事情だけではなかなか思うに任せぬ点もあるわけでございます。私ども地元にお話

申し上げておりますのは、羽田空港並みの、いま先生お示しのよろ夜の十一時から朝六時までの

禁止ということでぜひやらしていただきたいといふことをお願いしているわけでございます。もちろんこのためには、先ほど来問題になつておりますが、制度上はなかなかむずかしゅうございます。

そこで、そういうふうになつた場合には、もちろん各航空会社がそれぞれ自社の規程を持つてお

りまして、これ以上の横風がある場合には着陸しない、こういうことになつておられますので、行き先を変更する、こういうことにならうかと思いま

す。その変更の度合いが余りにも多ければ、これは国際空港として使い物にならなくなつてくるわ

けでございますが、ただいま申し上げましたように、通常の現在の国際線用のジェット機の横風限

界二十ノットといふあたりに目安を置きました

〇・何%、こういう程度でございますので、その

程度の行き先変更ということは、当面C滑走路がございませんので避けられないことであらうかと

も思いますが、しかし、それによって安全が阻害されるというふうなことは決してならない、こ

のようと考えております。

○草野委員 このC滑走路の問題でございます

が、使用回数が少ないということで、騒音区域の指定には入つていません、この点についても住民の間からいろいろと声もあるようござります。特に公団の方は御存じだと思いますが、C滑走路の西の端の方、この線引きの問題でござりますけれども、一つの部落が県道によつて半分に切られてしまつ、部落としてはやはり統一行動をとりたい、

こういうような希望もあるようござりますけれども、この線引きの問題につきましては、そういう実情というものいろいろと勘案をされてやられた方がよろしいのではないかと思ひますけれども、この線引きの問題につきましては、そういふ

ういう点はいかがでしようか。

○町田参考人 ただいま先生のおつしやいました問題は、いまお話しございましたように、C滑

走路は年間の使用回数が非常に少ないので、騒音

で、関連して一、二お伺いをしたいと思ひます。

その対策につきましては、相当規模の財政措置を講ずるということもございますので、所要経費の見積り等もこれからやつていかなければならぬということで、現在慎重に検討を進めておるところでございまして、どのようにするか、まだ結論を得ておらない段階でございます。

○米沢委員 いま、その必要性についてはお認めになりましたけれども、いろいろな事情がある、その事情の中には、地方公共団体の協力を得ていかねばならぬので、そういう意味では納得性の問題、あるいはまた経費の問題がありましたが、このことを考えていく場合に、特に皆さんの考慮の中にある問題として、自衛隊とか米軍基地といったそういう特殊な観点からこういう立法措置をしていくことに非常に難点があるというふうに思つておられるのか、それとも世論がいろいろ騒がしいので、民間が先行してこういうことをやっていても、できるならばわれわれとしては成り行きを見守つてじっとしておるという方向なのか、もう一回答弁をしていただきたいと思います。

○田中説明員 一般の公共飛行場と違いまして、

自衛隊、米軍の飛行場につきましては、まず当該施設の使用の実態が若干違うわけでございます。将来における飛行の予測、騒音の及ぼす範囲等につきましても、一般的の航空機のようになかなか予測が立てにくい、特に米軍の航空機につきましては、法的な規制もなかなかとりにくいというような実情にござりますので、われわれは、それが果たして可能であるかどうか、そういうふうな基本的な問題も今後検討を進めて、その後で結論を出したいというふうに考えております。

○米沢委員 それでは、もうお帰りになつて結構です。ありがとうございました。

都市計画法と本法案との関係についてちょっと尋ねてみたいと思います。

御承知のとおり、都市計画法による土地利用の規制と本法案による土地利用の規制とどこが違うのか、どこが加重されたのか、こういう問題につ

きましては、この委員会で再三取り上げられておりますけれども、環境基準の達成のため、飛行場周辺における土地利用の適正化を進めていくに当たりまして、現行の都市計画法等の制度のみではその達成が困難であるとされた問題について、具体的にはどのようなものがあつたのか、どこがか

み合わなかつたのか、具体的に説明をしていただきたいと思います。

○川上説明員 お答えいたします。

まず、都市計画で考えられますのは、市街化調整区域の活用の問題でございますが、先生御存じのとおり、市街化調整区域といいますものは、将来恒久的に市街化を全般的に禁止することはできない、ある程度開発許可というものが認められているわけでございます。ところが、本法案による利用を図りますためには、土地の合理的な利用を騒音を排しながら図つていく、こういう観点からまいりますと、単に全般的に調整区域でこれをとめながら一部解除されますような方法では図ついけない、こういう点がみ合わなかつた点でござります。

○米沢委員 現在の空港施設の周辺の都市計画の決定は、どのようになつておるのでしょうか。特

に東京、大阪、広島、福岡、宮崎についてちょっとと説明してほしいと思います。

○川上説明員 東京、大阪、宮崎について申し上げます。

まず、東京国際空港でございますが、これにつきましては、御存じのとおり市街化区域でござります。それから大阪につきましても、同様に市街化区域の中に指定されております。なお、宮崎につきましては、市街化区域と市街化調整区域といいますものが一部あるわけでございます。

○米沢委員 ほとんど市街化区域で、宮崎だけ一部調整区域である、その市街化調整区域といいますのは、先ほど御答弁いたしましたように、全般的な規制ではありませんけれども、いろいろと除外例がありますけれども、できる限りそういう住宅なんかをつくらないという調整区域になつてている

わけですね。実際、宮崎のその市街化区域周辺において宅地化が進んでおるのかいないのか、どういう観点で見ておられるのですか。

○川上説明員 ただいま先生御指摘のとおり、市街化調整区域におきましても、たとえば農林漁業の用に供する建築物とか、そういうようなものが除外されておりますので、若干の建物は建つわけでございます。

実は、宮崎につきましては、本日調査したのでございますが、何分時間がございませんので、はなはだ不十分ではございますが、開発許可としたしましては、五十年度及び五十一年度に、この空港の騒音防止法の第一種地域につきましておのおの一件ずつ、各〇・九ヘクタールずつの開発許可がなされているという状況でございます。

○米沢委員 市街化区域の方につきましては、御承知のとおり都市計画法の第八条によりまして地域地区というのが分類されております。その地域地区によりまして建築制限等がありますけれども、東京、大阪、広島、福岡、宮崎は、ほとんど市街化区域に含まれている、そういう関係では、いろいろと宅地化が進んでいる条件を備えておるわけですね。

その場合、ちょっとお尋ねしたいのですが、その周辺の地域地区の分類はどういうふうになつておりますか。

○川上説明員 まず東京につきましては、工業地域、準工業地域、住居地域等となつております。

また、大阪につきましても、おおむね同じでございます。宮崎につきましては、市街化区域は準工業地域、住居地域等、このようになつておるわけでございます。

○米沢委員 問題は、その住居地域ですね。都市計画決定がなされて、このような地域設定がなされる、その中に住居地域がある、そういう意味では必然的にこの周辺が宅地化していくことが前提になつておるわけですね。そういう意味では、都市計画そのものの決定のときに、もしこの飛行場周辺が将来宅地化が進むと大変な問題になるとい

う意味での御理解があつたら、私は、都市計画決定のものにもいろいろな御意見が寄せられて、こういう住宅化していくことを未然に防ぐ措置ができるのではないかと思うのです。その分大変おくれているのではないかという気がしてなりません。

そういう意味では、今まで空港周辺は都市計画の関係でいろいろな規制がありましたけれども、従来までのそういう都市計画決定による規制を本格的にやつていこうとしていたのかいないのかという意味で、都市計画そのものの決定の仕方に問題があつたのではないかと思うのですが、いかがですか。

○川上説明員 お答えいたします。

ただいまの先生の御指摘は、都市計画決定におけるいろいろ騒音等も加味してお決めになつたらどうかということであろうと考えるわけでござりますが、ただいま申されましたような事象と申しますのは、昨今大きく問題になつておりますし、今後も大きく問題になると思われますので、今回都市計画法体系の中におきまして、特に地域地区によりまして対処いたしたい、このように考えるわけでござります。

○米沢委員 これからることはわかりますけれども、住居地域を決めたところに問題があつたのではないかと言つておるのです。

○川上説明員 お答えいたします。

ただいま先生の御質問の御趣旨は、住居地域と今後のいろいろの地域地区の指定の関係といふうに拝察いたしましたけれども、ただいま提出しておる法律で考えておりますのは、今後の土地利用を正していくことなどをござりますし、当然市街化がかなり進行したところにつきましては、この法律を適用するかどうかは別途検討しなければならない、このように考えるわけでございます。

○米沢委員 過去の話ですから、ここでもうよろしくお聞きください。運輸大臣にお尋ねしたい。

御承知のとおり、現在公用飛行場周辺における

る航空機騒音による障害の防止等に関する法律といふのがござります。これによりまして空港周辺整備計画によつていろいろと対策を進める、あるいはまた助成措置等を含めていま十四カ所ぐらいの空港が特定空港になつて、その周辺でいろいろ周辺対策が進められておりますけれども、今度の法案に盛られているような問題につきましては、この法律の改正とか都市計画法の改正等でもほとんど目的を達成することができたのではないかという感じが私はするのです。それで、新しく何か立法される趣旨が、どうも何か別の意図があるような気がするのですが、いかがですか。

○高橋(寿)政府委員 御指摘のように、現在航空機騒音防止法の中に周辺整備空港という制度があるわけでございますが、この騒音防止法全体が航空機の騒音によつて被害を受けている空港周辺の地域について被害を事後救済的になくなし、そしてまた、将来にわたつて新しい街づくりをしようという観点からできてることは御承知のとおりでございます。したがつて、そこにございます周辺整備計画は、たとえば空港のすぐ横のところを緩衝緑地帯に整備するとか航空機騒音に比較的強い工場等を持つてくるとか、あるいは移転をする方のために代替地の造成計画を立てるとか、いわば空港を取り巻く地域社会の街づくりという点を基本にいたしていけるわけございまして、この法案に書いてございます将来にわたつてその土地が宅地化することを防ぐ、住宅がたくさんでき上がることを防ぐ、それと見合つた形でその空港周辺を前向きに整備していくものと二つの観点から今回の法案をつくったわけでござります。したがつて、法律技術いたしまして、騒音防止法を改正してこういうことを盛り込めなかつたといふ点につきましては、法律でござりますから、どんなつくり方もあるいは可能かもしれませんけれども、やはり目的とするところが、過去にお

ける航空機騒音の被害を救済していくことをスタートにした法律と、将来に向かつての被害の発生を防除することを主眼とした法律とでは、法律の目的、趣旨あるいは手法等に若干の違いがあるのではないかということから、これは二つに分けて、両々相まって環境保全をすることの方がよからうという考え方で今回の法律案をつくつたわけでございます。

また、都市計画法の改正だけでできないかといふ点につきましても、都市計画法による地域地区の設定の制度だけでは、この法案に盛られており、やはりみ出でてしまつて、ところから今回の法律案を考えたわけでございます。

○米沢委員 従来の騒音対策については、その法律によつていろいろ対処されておる、その法律に将来の部分を加えて何にもおかしくないのであります。あわせてほんの目的に沿つた改正は達成できるのじやないかと思うのです。

いま、その議論は別にいたしまして、先刻来る委員会の答弁等によりますと、成田空港以外は適用されるのはきわめて限定的に考えておられるような趣旨が非常に濃厚なのであります。そういう意味で、疑うところ、もし新立法でなくて、いままでの法律の改正あるいは都市計画法の改正等によって対処しますと、それがいま適用されておるところはたくさんありますから、そなりますと、成田だけに限定していくことは非常にむづかしい

ことだということではございません。率直に言いまして、これから新しくつくる飛行場もございましょう、そういう飛行場に対しても、この法律を適用すべき環境が見られたならば、これを適用しないかなければならぬ、このように思います。たとえば、いま調査をいたしております関西新空港の場合なんかは、当然この法律を適用すべきかどうかというとの大きな対象になるわけで、これから行つていく調査におきましても、そういう点も調査しなければならぬというふうに考えております。

○米沢委員 新しく空港をつくる場合には、成田と同じようにスムーズにこういう指定がなされるであります。けれども、申し上げたいのは、現在でも都市周辺に空港がたくさんありますね、そのあたりについては、もう市街化になり切つたところはいいのですが、ちょうど市街化になり切つたところとしておるところは、空港周辺がどんどん宅地化していく実状が現にあるわけです。そういう意味では私たちは、今後市街化の周辺に空港が将来的に存置され、そこがある程度拡張されいくという空港については、事前にこの政令指定を急ぐべきだという感じがするのです。この問題は、この前の委員会でも御質問いたしましたけれども、重ねて今後の方針、特に時期的なものを含めて私は方針を聞かせていただきたいと思うのでございます。

いまの判断では、政令指定は、いろいろと事情を勘案して、そういう判断が煮詰まつたらどう議論でありますか、そんな判断なんて勝手に恣意的につくれるものであります。実際は政令指定の要件を見ますときに、指定される要件は大体具備しておる、そういう感じがするのです。ですから、その中からどれをとるかということが、單に知事が基本方針を決定して、それによって地域分類して都市計画決定する、その結果、該当地区につきましては、土地利用の制限という私権の制限が課せられるわけですから、このような段取りになつていきますと、おおむね十年後の状況の予測といふものは、住民に対してかなり説得力がないと、基本方針そのものさえつくれないのではないかという事態が発生するのではないかという感じがしてなりません。特に地元住民の意見を聞くの

くのだということではございません。率直に言いまして、これから新しくつくる飛行場もございましては、現地の状況というものが一番大きな決まりになる。その意味では、これから十分調査しなければなりませんけれども、もちろん現在ある空港でも、この法律の適用が可能であるというのもあるいはあるかもしません。しかし、多くの空港すでに宅地化がある程度進んできております。そういうことでございますから、私がぼんと判し押して簡単に決まるというようなものではないというふうに思います。

○米沢委員 しかし、新空港は別にしまして、いまから市街化周辺では、永久的に存置されるという空港につきましては、宅地化が進んでいくといふことは、大きさで言いますと、第二の大坂国際空港みたいなものをつくると、いわゆる市街化周辺でも御質問いたしましたけれども、重ねて今後の方針、特に時期的なものを含めて私は方針を聞かせていただきたいと思うのでございます。

それから、指定に際しましておおむね十年後の騒音を推定するということになつておりますが、十年後の騒音を推定する場合に、これは大変むずかしいなという、率直にそんな感じがいたします。言うまでもなく、その前提としましては、十年後の空港整備の状況だと、航空機の需要の状況とか航空機自身の騒音発生状況の変化の度合いとか皆さん方の努力の度合いだと、もちろんの条件が前提となるはずです。問題は、この指定を受けておおむね十年後の予測がなされて、それから知識が基本方針を決定して、それによって地域分類して都市計画決定する、その結果、該当地区につきましては、土地利用の制限という私権の制限が課せられるわけですから、このような段取りになつていきますと、おおむね十年後の状況の予測といふものは、住民に対してかなり説得力がないと、基本方針そのものさえつくれないのではないかという事態が発生するのではないかという感じがしてなりません。特に地元住民の意見を聞くの

○田村国務大臣 当面成田を指定するわけでございますが、成田だけに限定してずっと未来永劫いるということは、私はなかなかむづかしいと思

だ、こう書いてありますけれども、十年後のこと
を地元住民に一応御説明されて、さあどうでしょ
うかと言わても、地元住民が十年先のことはわ
からぬ、こう言いましたら、結果的には基本方針
をつくること自体大変難航するのじやないかと私
は思います。

そういう意味で、十年先を予測する手法の確実さといいましょうか、段取りの確実さといいましょうが、いろいろな要件を組み入れるという周到さといいましょうか、実際そういうものに御自信おありなのでしょうか。

○高橋(寿)政府委員 こういったものを予測する技術自身も日進月歩でございます。という意味は、一年たてば一年たつただけ新しい手法が開発されるという目下進行形の状況にございます。

そこで私どもは、法律が成立いたしますれば、そのときにわかつております外国等を含めました内外のあらゆる知識を集めまして、可能な限りの手法を動員いたしまして十年後の予測をしたいと思っております。しかしながら、この法律案こちら

ございましょうに、私どもが予測した事態自体が
変わつて行くことがあり得る、たとえば予測した
輸送需要が大きくなるとか小さくなるとか、ある
いは機材の開発状況等も変わつて行くことがあり

得ます。そこで、法律案にござりますように、五年ごとに十年先のことを見直しをして、いくという制度にしてあるわけでございまして、可能な限りその予測手法を動員いたしますれば、おおむね妥当なものができるだらう、こういうふうに考えて

おられます。
そして、その過程におきましては、もちろん地域住民の方に十分その予測のデータ等もお見せして御意見を承って決めたいと思います。地域住民の方々、最工は、うつ名重きを旨日本等へ車両

貴社にしろ名前で申すと何等と連絡をとつていらつしゃいますから、そういうた学者の方等の意見も入れまして、十分な評価をなされることを期待しておるわけでございます。

○米沢委員 そういうことで、おおむね十年先を予測するというのは大変むずかしい、したがつて

五年ごとに調査をされる、調査によつては地域設定の仕方がまた変わつてくるであろう、こういう

趣旨でありますけれども、その場合、たとえば大きな地域設定をして、現時点においておおむね十年先のことを考えたらこれぐらいの地域設定になります、しかし、五年後に調べてみたら、それがぐっと狭くなつた、そうしたら、大きな輪と小さな輪の間のものは、今まで五年間みんな土地利用の規制をなされておるわけですから、そういうものに対しては、実際どういう対処の仕方があるので

○高橋(寿)政府委員 見直しをいたしました結果、地域の面積が狭まるという場合につきましてはか。

は、この法律の規制のかかり方が弱くなる、いわば規制の制限緩和が行われる方向に行きますので、一般的にはそれに伴って損害を受けるということは出てこないと思います。しかしながら、理論として、その間に土地の利用制限を受けたとして五年につづつ解禁され、自由に生産・建設

られ、五年間損したというふうなことが、恐らく先生の問題の御指摘の点だらうと思うわけあります、この法律案の考え方は、その規制されて、いる間に、つまり見直しの行われる前の間に、

その用益制限を受けることによって通常生すべき損失があるという場合には補償するということにしてございますので、規制をかけられている間に補償すべき損失は補償するという形でこの法律は

構成されております。したがいまして、それが将来、地区が狭くなつて禁止が解除されたという形になれば制限の緩和になるということで、そこで実損は生じないというふうに私どもは考えておるわけでござります。

○米沢委員 たとえば八〇という単位の騒音以内は特別地区ですね。これが小さくなりますといままで八〇の間にあっておったところは家を建てられないわけですが、それがちょっと狭くなりますが、今度は家が防音工事だけいいことになりますね。そういうのは何も実損ではないのですか。

○高橋(寿)政府委員 この法律の考え方では「通常生ずべき損失」という範疇に該当いたしますけれ

「補償いたしますけれども、この「通常生ずべき損失」というのは、いわゆる経済的実損ということでございます。したがいまして、いろいろなケースによりまして違うと思いますが、具体的なデータによりまして経済的実損が証明されれば、この法律の規制を受けているということによっての損害は補償することになると思います。

○米沢委員 言わんとするところは、おおむね十

年先の推測によつて地域設定がなされて、それによつていろいろな私権の制限があるわけですか
ら、そういう意味で、推測そのものがもう少し確

実になるような手法と、いうものを、一日でも早くつくつていただくということを要請するとともに、地域設定いかんによつてはいろいろと問題が出てくるわけですから、そういう意味で、地域住民の納得性という問題で将来に向けて何かいろいろの問題が、今後生じる可能性があることを認識しておきたい。

ういう御質問をしたわけであります。次に、地区の指定と環境基準の関係についてちょっとお伺いしたいと思います。

ですが、四十八年に「航空機騒音に係る環境基準」というものが告示をされまして、それぞれの目標、達成期間等が決定されておりますけれども、この環境基準を見る限り、最終的には、いろいろと地

区分類等で違いはありますけれども、屋内外を問わず最低七五WECP-NL以下を目指しておるというふうに考えてよろしいですか。

とおり、地域の類型ごとにWECPNL七〇以下及び七五以下というふうに決めてあるわけでござりますが、航空機騒音防止対策を総合的に講じましても達成が困難と考えられる地域につきましては、家屋の防音工事等を行いまして、屋外で環境基準が達成された場合と同等の屋内環境が保持されるることとしておるわけでござります。

○米沢委員 いまからおおむね十年先のことを推測するのですが、十年後と言つたら六十二年です。

ほとんどの基準の達成期間は五十八年ですから、十年後を予測する場合には、五十八年度時点での環境基準についてはもう目的が達成されたというふうに判断をして推測されるはずです。そうなりますと、ほとんどの飛行場の周辺におきまして環境基準というのは、十年後を想定するならば、みんな七五以下なんですね。にもかかわらず、七五以上をわざわざ二つに区分して地域設定する、その

理由について説明をしてほしいと思います。
○高橋(寿)政府委員 七五以上の地域の中でも、
空港近くへとこども園へとこどもでよ、おのづか

ら被害を受ける度合いが違います。したがいまして、そういった被害から地域の生活を守るというためには、少なくともこれを二つに分けまして手法を異にするのが適当である、こう考えまして二つの地区をつくったわけでございます。

○米沢委員 環境基準の測定するポイントにもよりましようけれども、環境基準というのは、確かに空港の周辺は高い騒音を出す、それから少しざつやわらかくなるというのはわかりります。しかし、これまでここへ来て、この問題提起させて三回、今日

一ヶ月として少くとも我が基準七五に指すということは、でき得る限りその周辺についても七五に近づくよう努力をするということが私は趣旨だと思うのです。そういう意味では、これから先の環境基準を達成して、それを住民の皆

さういうもので、うなづいていた。うなづいていた。うなづいていた。

得ない部分がありますけれども、実際は七五以下になれば防音工事なんかする必要ない、そういう環境をつくろうというのが、私は、この環境基準の趣旨ではないかと思うのですが、いかがでしょうか。

N.Lで七五以下に相当するようなレベルまで低減されない限りは、空港の周辺には多かれ少なかれ七五以上の騒音にさらされる地域が存在することになろうかと思います。もちろん発生源対策を強力に進めましてこれに近づける、七五以上の地域を狭くする努力をすることは当然でござりますが、しかしながら、環境基準につきましては、屋外において達成されることはもちろん望ましいわけですが、W.E.C.P.N.L七五から八〇のレベルにつきましては、防音工事等を行うことによりまして、屋外におきまして環境基準が達成された場合と同様の室内環境が保持されることにならぬでござります。そういうことから、新たな

に防音工事等をいたしまして建築される住宅についてまで規制をいたしまして建築を認めない、こういう規制をする必要はないのではないかといふうに考えておるのでござります。

○波多説明員 環境基準につきましては、発生源対策、周辺対策等を総合的に行いまして七五が達成されるような努力をしなければならないものと考へておるわけでござります。しかしながら、発生源対策の技術的な限界等がございまして、発生源に対する対策が飛躍的に進まない限り、空港周辺には七五以上の地域が存在するということは避けられることであろうかと思ふわけでございます。その場合、七五から八五までの地域に居住を希望される方につきましては、防音工事等の軽度の義務を課することによりまして居住することを認めていこうという考え方でございます。環境基準上も環境基準の三におきまして、航空機騒音防対策を総合的に講じても達成が困難と考えられる地域については、家屋の防音工事等を行うこと

により環境基準が達成されたと同等の屋内環境が保持されることをもつて一応の環境基準の達成というふうに考えておるところでございます。

○米沢委員　いまいろいろな議論をいただきましたが、航空局長、やはり将来的には環境基準を七五以下を目指として、飛行場周辺については立川には八〇とか九〇はあるかもしれないけれども、あるから、それをそのまま是認して、環境基準だけ七五を達成すればいいというのじゃなくて、で生きるならば周辺が七五以下になるよう努力をしていくというのが、私は、環境基準の物の考え方ではなかろうかと思うのです。そうなった場合に、やはり航空当局の立場としては、七五以下が環境基準の達成のポイントであるならば、七五以上についてはすべて特別地区と同じようななかで土地の買い上げをするとか、そういう措置がなされるという方向を目指すべきだと思うのですが、いかがでしょうか。

また、今度のこの法案の中では、特別地区につきまして移転補償というものは「することができない」と書いてあって、義務づけはないんですね。そういう意味では、この法律をつくることによって土地利用の規制をする、その結果、政府にも責任が出てくるという、そういう理論上の構成になつておりますけれども、その構成の中ではやはり「することができる」ではなくて、義務つけみたりなかつこうで当然やるという形にならないと迷惑をかける、補償にはならない、私はそう思ふのですが、いかがでしょう。

○高橋(寿)政府委員　お答え申し上げます。

環境基準が七五ということを目指している限り、私どもは、航空機の機材の改良あるいは運航方式の工夫等によりまして、飛行場のすぐ横でも七五以上にならないようにすることが理想であると思います。しかしながら、恐らくそれはなかなか達成困難な物理的な事情があると思います。そこで、そういう事情が避けられないとすれば、そういった事情から少なくとも空港直近の地域が住宅等に専用される、もっぱら使われること

により環境基準が達成されたと同等の屋内環境が保持されることをもつて一応の環境基準の達成というふうに考えておるところでござります。
○米沢委員 いまいろいろな議論をいただきましたが、航空局長、やはり将来的には環境基準を七五以下を目指として、飛行場周辺については立川には八〇とか九〇はあるかもしないけれども、あるから、それをそのままは認めて、環境基準だけ七五を達成すればいいというのじゃなくて、で生きるならば周辺が七五以下になるよう努力をしていくというのが、私は、環境基準の物の考え方ではなかろうかと思うのです。そうなった場合に、やはり航空当局の立場としては、七五以下が環境基準の達成のポイントであるならば、七五以上についてはすべて特別地区と同じようなかつこうで土地の買い上げをするとか、そういう措置がなされるという方向を目指すべきだと思うのですが、いかがでしょうか。

また、今度のこの法案の中では、特別地区につ

被害から守るという目的にかなうやえんではないかというふうに考えまして、今回のような八〇以上のこととは住宅の建設を原則として禁止するという考え方をとつたわけでござります。しかしながら、このことは、御指摘のようなあらゆる手段を講じて屋外でも七五に近づけるということを否定するものではございません。その努力は、これからも続けることにいたしたいと思います。

それから、第二の移転補償の義務づけの点でございますが、これは土地の買い上げと移転補償につきまして、若干考え方を異にいたしております。と申しますのは、私どもがこの法律で考えておりますことは、その空港に近いところに現に住んでいる人を追い出そうということを目的としたしておりません。新しくそこに住宅が建てられることを防ぎたいということございます。したがいまして、追い出しを目的としたおりません。しかししながら、そこに住んでいらっしゃる方が自発的に、もうともこんなうさいところはかなわないから移転をしたい、そういう場合には、これは移転補償をお払いしまして、移転をなさることの便宜を図るというふうに考えたわけでござります。

したがいまして、住宅の建設を禁止された地域の土地の所有者が買い上げの請求をする場合に、空港設置者がそれに応する義務があるというふうなことと、それから現に住んでいらっしゃる方が、もう自発的に移転をしたいとおっしゃって移転をさるという場合とを考えますと、法律的には片一方の方はこの法律による規制によってそういった事態が起こったということであるし、後者の方は、自発的にそういう方法をとられるというふうな、法律上の觀念の違いによりまして、片一方は義務づけであり、片一方は補償することができるといふことにしたわけでござりますけれども、これければ法律論でございまして、実際問題といたしましては、現に他の空港におきましてもやつておりますように、ほとんどこの義務づけと同じような実施

をいたしております。したがつて、法律論として
は、各種の法律の横並びもござりますのでこうい
う表現になつておりますけれども、法律の施行に
つきましては、義務づけられたと同じような手当
てを講ずるべきであるというふうに考えておりま
す。

○米沢委員 従来の飛行場騒音防止法の地域指定
の線引き、それから補助や助成のやり方、そうち
うものと今度の法案の取り扱いがいろいろと異つ
ておるのでですが、異なる事由はどういうことで
すか。

○高橋(寿)政府委員 お答えいたします。
ごく原則論だけを申しますと、先ほど御答弁し
たこととはば重複するわけござりますけれど
も、たとえば移転補償というふうな制度の問題に
ついては、従来の騒音防止法と今回の法律案との
間に法律の表現上の差異はございません。問題は、
住宅の建築を禁止される地域の土地所有者が買い
上げ請求をするという制度に関しては、従来
の騒音防止法と違つた規定になつております。今
回の法律の方が、より所有者というか所有権者保
護という点で手厚くなつております。この点は、
先ほど申し上げましたような法律上の観点の違い
といふことからなつたわけでございますが、実際
上の運用は、そういった差がないようにこれは運
用した方がいいと思います。

○米沢委員 たとえば、この地域設定のラインを
引く場合の騒音レベルでありますか、これにより
ますと、七五から八〇の間はいわゆる防止地区と
いうことになりますね。いまからつくる人は防音
工事は義務づけられる、既存の家を持っておつ
ある程度の防音工事をやろうとする連中には補償
がない。いまからつくる者については無補償とい
うのはある程度わかりますけれども、既存の家が
ここにあってやがましいから何かやろうというと
きに、補助の対象は八五以上でないとだめだ、こ
ういうことは何かおかしいと思うんですね。また、
八〇以上は特別地区になりますが、御案内のとお
り、これは住居禁止区域ですね。ところが、現在

の法律によつては、八五以上ならば防音工事には助成をしましよう、これから先八〇以上は家も建てられない、こういうわけですから、それなら八〇と八五の間に既存の住宅を持つておる連中はどうするか、これも自分で防音工事をやれとこう言うのか。そういう意味で、防音工事の助成の仕方も何か矛盾しておるような気がするのですが、いかがですか。

のやらんとすることは、やはり平等でなくてはなりませんね。その騒音の程度はいろいろありますしうれけれども、移転をしなければならぬぐらいの騒音なんですから、実際はその移転をしなければならぬぐらいの騒音の、それがまだ低いとか高いとかいう議論ではなくて、少なくとも九〇ならよくて今度は八〇以上ならないという、こういうのは法律論としても私は完全に均衡を失しておると思うのですが、いかがですか。

○高橋(寿)政府委員 この現在の騒音防止法の九〇というふうな問題につきましても、先ほど申し上げましたように、五十八年目標に向かいまして

○米沢委員 この法律が成立しまして施行されると、それから政令指定がなされる、それから、いろいろな十年後の推測がなされて千葉県に要請される段取りになりますね。施行日から千葉県が本方針に着工するまでどれくらいの日程が必要なのでしょうか。

○高橋(寿)政府委員 これはなるべく早くやることが必要であると思いますけれども、やはり地域住民の意見を聞くとがあるいはその他のいろいろ慎重な手続も必要でございます。したがいまして、全くの予測、大ざっぱな予測でございますけれども、公布施行後一年ぐらいはかかるないと実際のこの法律の発動ということは恐らく無理であろうと思ひます。

○米沢委員 慎重を期してもらうのはいいことで

にお願いをいたしましたして、駆け込みのような実態が起りますことを事実上制限する、こういったことを考えたらいががかと思ております。

○米沢委員 最後にいたしますが、これは細かい問題ですが、基本方針が決定されて公示され表の日からわざか二週間ですね。普通の住民が、こういう大々的な、そして大変むつかしい法律をいまからやるのです、それで基本方針は決めます、あなたのところはこういう地域になるのですと言われて、たった二週間で意見書をつくって文句を言うまでに實際なるのでしょうかね。都市計画法の場合の約二週間という、そういうものが準用されたのではないかと思いますが、都市計画の場合でも、あれは非常に大きな問題を残しておるのです。實際いまくらいの都市計画の決定によつても、いろいろと制限が行われたり、いろいろと事情が違つてくる。いま住民が、結局都市計画が決定された後の事情を知るくらいの知識がその当時あつたら二週間やそこらでこんなのが、はい結構でござりますということにはならぬですね。そういう意味では、どうも都市計画が決定される場合にも大きな問題が残り、現在それがまた大きくなつておるのでです。そういうことを考えたら、この二週間よしと、うつまへどもと思、まとま。

の二週間たんとしないのにまたと思しません。皆さんがこの法律を提案されて、そして今度は関係自治体から、そんなのは知らなかつた、ちょっと教えてくれという駆け込みがあるという話がありました。地方自治団体のそういう詳しい皆さんでさえ、この法律がどういうものかというのを本当にわからぬくらいのものでしよう。まあ、この説明がなされて大体わかつてきたらうまくいくとおっしゃいますけれども、普通の住民にとって、こういうことをやりますと、こう言われて、一週間で文句を言ってください、これは無理です。余りにも形式的で官僚主義的な発想だと思いますね。だから、公表されてから少なくとも一ヵ月くらいいないと、住民がいろいろと、この地域設定が

1

なされた後どうなるか、じゃあどうしたらいいん

だらうかという、そんな相談事をみんなでやつて、いろいろとお願いをする筋に至るまでは、私は、一ヵ月くらいは必要なのではないか、そう思うの

です。そういう意味で、二週間で公表しました、

はい二週間終わりました、はいこれで決まりました、これでまだらぬのです。どうなんでしょうか

ね。

○高橋(寿)政府委員 いまの二週間という表現

は、やはり都市計画法の総覽制度その他の制度の横並びで書いたわけでございまして、それなりに意味もあるし、あるいは先生御指摘のような問題点があるのかもしれませんけれども、私どもは、この法律によります正式の公表ということから二週間というふうに理解いたしておりますが、正式の公表の前に、やはり関心のある住民の方々あるいは市町村の方々がいろいろ聞きに来られると思うのです。そういったときには正式の公表前であっても、できる限りの判断材料をお示しして、そして二週間にいう期間内に正確な判断ができるようなことを事実上空港設置者等が御便宜を図るうとすることによって、私は、実際問題としてはその点は解決できると考えておりますし、また、そういう運用をしなければならないと思います。

○米沢委員 何事でもこんなものをやられるときには、みんなそういう答弁をやるのですが、実際はなされてないというところに問題があるわけですね。そういう意味では、各地方自治団体とか空港設置者のいまからの動き等々を、それはいろいろな各方面からの協力がなければできませんので、この際いろいろと言うことは差し控えたいとは思いますが、それでも、こういうものが出てくる場合に必ずそう言われて実際は問題が常に残つておるという、そういう観点から、私は、こうともう一度余りにも形式的に官僚的に運ぶことをやめて、特にこれは騒音に関する問題でありますから、その運用についてもう重々注意を喚起し、あるいは注意をしていろいろと実施をしていただきたい、このことを申し述べまして、質問を終わりた

と思います。

○大野委員長 午後一時再開することとし、この際、暫時休憩いたします。
午後零時二十九分休憩

午後一時十六分開議

質問を続行いたします。小林政子君。

○大野委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。

○小林(政)委員 今回の特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法案は成田空港の開港を対象としている、このように御答弁がされているわけでござりますけれども、この法案は空港設置者が十年後を越えて空港周辺に宅地化が進み、騒音被害の影響が広範囲にわたると予測される空港を特定空港と指定をし、航空機騒音による障害の防止のために周辺の土地規制をも含め都市計画事業によってこれを行おうとする、こういう法案の内容でござりますけれども、本来騒音防止の基本的な考え方につきましては、騒音を振りまく発生源そのものの原因と責任を明確にして、その上で発生源に対して規制を行い、その被害を最小限にとどめますけれども、本来騒音防止の基本的な考え方につきましては、騒音を振りまく発生源そのもの負担に基づいて行う、こういう基本的な認識のもとに進められてまいったわけでございますけれども、今回この法案が成立をいたしましても、発生源に対する規制あるいは原因者負担といったことなども、環境基準という問題、環境基準は五十八年までに七五WECPNLに抑えることが目標になつておりますけれども、七五から八〇の防音地区においては、さきの連合審査の行われましたときにも、わが党の東中議員が指摘いたしましたけれども、環境基準という問題、環境基準は五十八年までに七五WECPNLに抑えることが目標になつておりますけれども、七五から八〇の防音地区にある住宅の防音工事の自己負担といふものを義務づける、しかも、これには罰則が伴う。この範囲といふものは、環境基準といふものを重視するならば、また、原因者の責任とというもの前面に立てるならば、当然私は、防音工事は国の責任で、公費で行つてしかるべきものであるというふうに考えますけれども、この点についてまずお伺いをいたしたいと思います。

○高橋(寿)政府委員 お答え申し上げます。

すでに当委員会におきました、問題の出ている点でござりますけれども、防音構造に対する義務づけは行われませんけれども、増築、改築等をなさ

ります。この義務づけの内容につきましては、いずれ成立いたしますれば、政令によりまして内

容は明示されるわけでござりますけれども、私ども予定いたしておりますのは、防音構造と申しま

しても、WECPNLで数値で五程度下がれば十分というふうなものを考えたいと思っておりま

す。債の制度が確立する、こういうことがまず前提になればならないだろう、このように考えますけれども、いかがでしょうか。

○田村国務大臣 もちろん可能な限り民主的に行っていくことは当然のことと存じます。

○小林(政)委員 法により私権が一定の制限を受ける場合には、被害を受ける者に對して当然補償措置を十分行っていく、こういうふうに理解をいたしますけれども、この法案の中身を見てみると、この法案は十年後の騒音を予測して航空機騒音障害防止地区また航空機騒音障害防止特別地区を設定して、そして特別地区内は住宅の新築、改築、増築など原則的にこれを禁止する、そして防音地区においては新築あるいはまた改築、増築の場合、自費で防音工事を義務づける、このようになつてゐるわけでござりますけれども、この問題については、さきの連合審査の行われましたときにも、わが党の東中議員が指摘いたしましたけれども、環境基準という問題、環境基準は五十八年までに七五WECPNLに抑えることが目標になつておりますけれども、七五から八〇の防音地区においては、さきの連合審査の行われましたときにも、わが党の東中議員が指摘いたしましたけれども、環境基準という問題、環境基準は五十八年までに七五WECPNLに抑えることが目標になつておりますけれども、七五から八〇の防音地区にある住宅の防音工事の自己負担といふものを義務づける、しかも、これには罰則が伴う。この範囲といふものは、環境基準といふものを重視するならば、また、原因者の責任とというもの前面に立てるならば、当然私は、防音工事は国の責任で、公費で行つてしかるべきものであるというふうに考えますけれども、この点についてまずお伺いをいたしたいと思います。

○小林(政)委員 長年にわたってそこに生活をして、住居を持っていた者が、たまたまWECPNL七五から八〇のところに自分は住んでいる、しかも、その場合には防音工事を自費で義務づける、こういうことは、ともかく騒音の発生といふもののが当然波及するということを予測して、軽度であつても防音の工事をしなければ増改築も認めない、こういうことになるのですか。

○高橋(寿)政府委員 現在住んでいらっしゃる家の今までござりますれば、防音構造に対する義務づけは行われませんけれども、増築、改築等をなさ

ります。この義務づけの内容につきましては、いずれ成立いたしますれば、政令によりまして内

容は明示されるわけでござりますけれども、私ども予定いたしておりますのは、防音構造と申しま

しても、WECPNLで数値で五程度下がれば十分というふうなものを考えたいと思っておりま

す。そういうふうなものを考えたいと思っておりま

す。○小林(政)委員 先ほども申しましたように、

先住権の問題については具体的にどのように考え

ているのか。また、環境基準からいっても、その地域は本来当然WECPNL七五までこれを持つていかなければならぬ、こういうことが環境基準ではつきりと打ち出されており、しかも、先住権という問題との関連は具体的にどうなるのか。この点については、ただ規制をすればいいという問題にはならないと思うのです。この点をまず明らかにしていただきたいと思います。

○高橋(寿)政府委員 先住権との関連でございますけれども、そこにずっと住んでいらっしゃる方々、この方々に對しましても、やはり空港の騒音による被害が振りかかることは好ましくないことであり、そのことに対し今回の法律はいろいろの手立てによって考へることにいたしておりますけれども、原則として從来住んでいらっしゃる方についてはこの法律の適用はない。つまり、在來の騒音防止法によりまして処理をされるというふうに考へられます。しかしながら、そこに今まで住んでいらした方が新しく増築をなさるといふふうな場合には、この法律の適用になるというわけですが、これは先住権の否定というふうに考へられます。そこには土地に住むこと自体を否定するわけではないわけですから、この土地にお住みになつている方が増改築をなさるといふ場合に、どうせおやりになるのならすでに九八%普及しているアルミサッシにしてくださいといふ程度の義務づけでございまして、それは先住権の否定にはつながらないといふふうに私どもは考へているわけであります。

○小林(政)委員 しかし、基本方向を定める場合の線引きは十年後を予測して線引きを行ふ、こういうことがはつきりとここに明記されているわけですね。そうしますと、十年後をともかく予測して一定の線引きを行う、その線引きの範囲内に自分は住んでいた、この場合にもう家も古くなつて何とか増改築をしなければならないといふ場合に、WECPNLで七五から八〇、こういう場合は、具体的にやはり先住権に対する明らかな侵害になるのではないか、私は、このように考へます

けれども、また、環境基準の中で、生活環境を保持していく、こういうことが明確になつて航空機の騒音対策基準の基準値から見ても、これは相違ない問題ではないか、私は、このように考えますけれども、いかがですか。

○高橋(寿)政府委員 御理解を賜りたいわけござりますけれども、私どもは、この防音構造を義務づけられるいわゆる防止地区の中に住みますこと自体何ら問題にしようとしているわけじやございません。そういう方々が新しく家を増築されるという場合に、防音構造にしていただくというだけございまして、そのことがその土地に将来にわたって住み長らえるという、いわゆる先住権というお言葉でございますが、私は、それに大きな影響を与えるものではない、つまり、空港設置者等におきまして費用を負担しなければ義務づけができるといふうな意味での大きな負担を与えるものではないといふうに考へますので、先住権の侵害にはならないといふうに考へられています。

○小林(政)委員 これは私、やはり費用がそこからかい、アルミサッシ程度であればそれほどの経費はかかるない、だから、自己負担でやつてもらいたい、こういうことであろうといふうに思いますが、しかし、これはそこに生活の居住を長年にわたつてやつていた人が、家の古くなつたために増改築をやろうとする場合にそういうものが義務づけられる。

〔委員長退席、宮崎委員長代理着席〕

それに違反した場合には处罚される、十万円の罰金だ、こういうことを一方で科しながら、しかも、環境基準という問題については将来十年後を予測してWECPNL七五まで下げていく、こういう問題というのは、全く無視された措置ではないか、私は、このように考えます。

線引きの場合に、いま私がお聞きしたのは、防音地区の件でございますけれども、原則として住まいを禁止しております特別地区、この特別地区の中には、これまでの間日標を達成するための基準でありますが、五十三年暮れを過ぎますと五十八年目標と並んで、さらに一〇程度数値の低い目標に向かって装置を拡大する必要があります。そうなりますと、成田空港周辺につきましては、当然そういった装置が拡大されますので、現在の家に住んでいらっしゃる方がアルミサッシ程度の防音構造ではなくて、そういう地域につきましては、現に大阪空港といった場合にやはり防音構造にすることの費用が出るのか、こういう御質問でございましょうか。

○高橋(寿)政府委員 このことにつきましては、改築をする場合に、それを特別地区だから建築禁止をするのか、どちらのお尋ねかちょっととわからなかつたものですから、恐れ入りますが……。

○小林(政)委員 防音工事でございます。

○高橋(寿)政府委員 このことにつきましては、私どもは、費用の負担といいますか、費用の補助をしないという考え方にてらしておきます。それは原則として住宅の建設が禁止されております地区に、この法律の規定による各種の事情によりまして知事の許可をとつて建築ができるようになるという場合には、これはいわゆる一般的禁止の解除といふことございまして、禁止が解除されたということに伴うものでござりますので、それは何らかの補助といふうなものをする事態ではないといふうに、この法律としては構成しておるわけでございます。

○小林(政)委員 この場合の防音構造の義務づけも、先ほど申し上げた七五から八〇の地域のいわゆる簡易なアルミサッシ程度の防音といふことで、費用負担はそれほどかからないからといふことでございます。

○高橋(寿)政府委員 一応そのように考えておりました。ただ、現実の問題といたしましては、現行の騒音防止法との関連が出てまいります。たとえば成田空港につきまして、すでに現行の騒音防止法の適用空港になつてゐるわけでございますが、現在八五の地域より近いところが民家防音工事対象地域になつております。これは五十三年暮れまでの中間目標を達成するための基準でありま

すが、五十三年暮れを過ぎますと五十八年目標と並んで、さらに一〇程度数値の低い目標に向かって装置を拡大する必要があります。そうなりますと、成田空港周辺につきましては、当然そういった装置が拡大されますので、現在の家に住んでいらっしゃる方がアルミサッシ程度の防音構造ではなくて、そういう地域につきましては、現に大阪空港等の周辺におきまして施行されておりますような、もう少し強度のといいますか、高度のと申しますか、そういう防音構造をする。そしてそのことについて国、つまり空港設置者あるいは地方政府が補助をするというたてまえになりますので、現実問題としては、そういう方は騒音防止法の体系によりまして、ほとんど何らの負担なくして単なるアルミサッシ程度以上の防音構造にすることが可能になると思ひます。

○小林(政)委員 特別地区の場合には、そうすると新しい騒音基準と申しますか、従来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、これの適用対象には当然なる地域である、こういうところからそういう発想が出てくるのですか。

○高橋(寿)政府委員 この法律の問題、つまり、きょう御提案しております法律案の問題と現行の騒音防止法の問題と分けて考へた場合に、現行の騒音防止法のことにつきまして御説明しましたのは、法律論ではなくて事実論でありまして、きょう御提案しております法律案についての解説は、先ほど申し上げましたように、防音構造にすることについて何らの助成が得られないわけでありますが、恐らくそこにずっと住んでいらっしゃる方など負担なしにやつてもらえるようになるだらう、こうお話ししたわけでございます。

○小林(政)委員 私は、この範囲の拡大の問題でござりますけれども、大臣にお伺いいたしたいと

先ほど来からの論議をお聞きいただいて、特別地区と防止地区、これは両方にわたって将来は当然環境庁が設置いたしております環境基準というものに基づく範囲に含まれるわけです。そういう場合に、先ほども航空局長の答弁では、当然そなれば範囲が騒音防止という点で拡大もされていくから、事実上は、法律論はともかくとして、運営の面では公費負担の防音装置という問題が当然行われるようになるであろう、このように言われているわけでござりますけれども、私は、範囲の拡大という点で、これを運用の面で拡大していくということは、それはそれなりに結構だと思いますけれども、法律の面でここはもう規制していく、こういう法律の内容になるのではないか、私は、このように考えますけれども、大臣、その点をお答えいただきたいと思います。

○田村国務大臣 この法律では拘束を受けますけれども、現行法によって救われる、こういう趣旨で局長が答弁したものだと思います。

○小林政委員 それでは、次にお伺いをいたし

たいと思いましてのは、この防止地区に生活をしている人が、簡易な程度の防音装置というようなこと

で、アルミサッシという内容が政令で定められていよいよ伺いましたけれども、具体的に夜間飛行が行われます場合に、これはやはり昼間と違いまして相当騒音値というものが高まつてくるのではないか、このように思います。現在、夜間飛

行の場合には、大阪、福岡、新潟、小松、横田などの空港では、裁判訴訟も起つていろいろふうに聞いておりましたけれども、特にこの成田周辺は、御承知のとおり農村地域と申しますか、現在非常に静かなところでございます。そうなつてしま

りますと、具体的には夜間飛行という問題は、これは果たしてアルミサッシ程度で室内が六五W ECPNLになるのかどうなのか、こういう点は今後いろいろと問題が出てくるのではないか、こ

の点についていかがでしょうか。

のように思いますけれども、いかがですか。

○高橋(寿)政府委員 WECPNLという数字を算定いたします方式の中には、朝とか昼間とかあるいは夜とか、人間の感覚的に受ける音の強さ、それが時間によって違うわけあります。周辺がざわついているときにはかなりの音でも感じ方が少ないし、静かなときは感じ方が大きい、そういうこと全部を総合的に式の中に入れ込みまして、それで出てくる数字でございまから WECPNLで五程度下がるという効果は、そういうことも平均的には入っているわけでございま

す。

ただ、いま恐らく先生の御指摘の点は、現実問題として起つてくるのだろうと思います、成田空港周辺におきましては、ヒバリが鳴いておった

田園に大きな飛行機が入つてくる。特に夜十一時まで運用さしていただきたいというふうにお願い

しておる空港でござりますから、当然そういった問題が起ると思います。これに対しましては、私は、現実論としては、この法律案の問題よりも

現行の騒音防止法の体系に入つてくると思いま

す。そして午前中にも問題が出ておりましたよう

に、成田空港周辺の民家を騒音から守るために防音工事に対しまして、従来の一室という制度から二室に引き上げ、さらに近い将来全戸防音といふ

ことも検討しようということでござりますので、

そういう体系の中で夜間飛行等による音の被害

といふものは救われることになるというふうに考

えているわけであります。

○小林(政)委員 地域の住民の人たちは、非常に

したがいまして、エンジンの開発あるいは機体構造の改良、さらには地上に音の広がることの少

ないような運航方式の開発等を通じまして、おっしゃいました発生源対策というものを、これから一生懸命やるということが私たちの最大の課題でありますし、この法律案等によりまして各種の規制を行つというふうなことは、いわば二次的な問題であつて、第一次的には音そのものを少なくす

るという方向が第一義であります。

しかしながら、物理的にそいつたことが直ちに不可能であるということになりますので、そ

ういう理想的な状態が出てくるまでの間、こういったやむを得ずの規制をさせていただきまして、地域社会を音から守りたいというふうに考

えますけれども、それを超す回数というのになつておるわけあります。

私は、五十二年の九月分の国際線の羽田空港で飛ぶか、いかに大量輸送の可能な飛行機をつく

るか、高速、大量ということが技術の一一番目標でございましたけれども、最近、やはり全世界的に空港周辺の騒音問題が先鋭化しております現在におきましては、航空関係技術者の最大の焦点は、いかに音の少ない飛行機をつくるかということになつておるわけあります。

かつては航空技術者の技術の焦点は、いかに高速

で飛ぶか、いかに大量輸送の可能な飛行機をつく

るか、高速、大量ということが技術の一一番目標でございましたけれども、最近、やはり全世界的に空港周辺の騒音問題が先鋭化しております現在におきましては、航空関係技術者の最大の焦点は、いかに音の少ない飛行機をつくるかということになつておるわけあります。

私は、五十二年の九月分の国際線の羽田空港で飛ぶか、いかに大量輸送の可能な飛行機をつく

るか、高速、大量ということが技術の一一番目標でございましたけれども、最近、やはり全世界的に空港周辺の騒音問題が先鋭化しております現在におきましては、航空関係技術者の最大の焦点は、いかに音の少ない飛行機をつくるかということになつておるわけあります。

私は、五十二年の九月分の国際線の羽田空港で飛ぶか、いかに大量輸送の可能な飛行機をつく

るか、高速、大量ということが技術の一一番目標でございましたけれども、最近、やはり全世界的に空港周辺の騒音問題が先鋭化しております現在におきましては、航空関係技術者の最大の焦点は、いかに音の少ない飛行機をつくるかということになつておるわけあります。

○高橋(寿)政府委員 環境基準は、理想的には屋外での環境基準でございます。したがいまして、防音工事をやることによって室内の、屋内の生活環境をよくしても、それだけでは片手落ちでありますし、屋外の環境基準をよくしなければ最終的な目標達成にならないことは御指摘のとおりであります。

このために最も有効な手段は、音のしない飛行機をつくることでございます。現在、各国の航空機メーカー、航空機の技術者の間でも一番問題になつておりますのは音の問題であります。

〔宮崎委員長代理退席 委員長着席〕

私は、五十二年の九月分の国際線の羽田空港で飛ぶか、いかに大量輸送の可能な飛行機をつく

るか、高速、大量ということが技術の一一番目標でございましたけれども、最近、やはり全世界的に空港周辺の騒音問題が先鋭化しております現在におきましては、航空関係技術者の最大の焦点は、いかに音の少ない飛行機をつくるかということになつておるわけあります。

私は、五十二年の九月分の国際線の羽田空港で飛ぶか、いかに大量輸送の可能な飛行機をつく

るか、高速、大量ということが技術の一一番目標でございましたけれども、最近、やはり全世界的に空港周辺の騒音問題が先鋭化しております現在におきましては、航空関係技術者の最大の焦点は、いかに音の少ない飛行機をつくるかということになつておるわけあります。

私は、五十二年の九月分の国際線の羽田空港で飛ぶか、いかに大量輸送の可能な飛行機をつく

るか、高速、大量ということが技術の一一番目標でございましたけれども、最近、やはり全世界的に空港周辺の騒音問題が先鋭化しております現在におきましては、航空関係技術者の最大の焦点は、いかに音の少ない飛行機をつくるかということになつておるわけあります。

私は、五十二年の九月分の国際線の羽田空港で飛ぶか、いかに大量輸送の可能な飛行機をつく

るか、高速、大量ということが技術の一一番目標でございましたけれども、最近、やはり全世界的に空港周辺の騒音問題が先鋭化しております現在におきましては、航空関係技術者の最大の焦点は、いかに音の少ない飛行機をつくるかということになつておるわけあります。

題、風向きの問題、風のスピードとか、そういうこといろいろ事情があると思いますけれども、しかしながら、やはり私ども空港を管理しております当局としては、空港周辺の地域社会との関係が一番大事でございますので、そういったことが起きた都度、関係エアラインに対しましては厳重に警告をいたしております。

特に成田空港は、そういう点を開港前から地域ぐるみで指摘されている空港でございますので、従来の羽田につきましてやりました指導の二倍も三倍も強めまして、そういう事態が起こらないようになければいけないし、また幾ら言つても聞かないエアラインに対しましては、それなりの法的措置を講ずるということも考えるべきであると思います。

○小林(政)委員 少なくとも国際空港という性格から、いろいろと国内線と違いまして、離着陸の時間を九時前後などとどめるというようなことがもしきわめて困難であるとするならば、私は、やはり防音工事についても単なるアルミサッシンというようなものではなく、これは当然二重窓で工事を行つて、そして地域住民の安眠の時間というものを保障していくということが、環境基準を本当に重視していく上からきわめて重要ではないか、このように考えますけれども、これらの点についてどのような見解をお持ちかをお伺いいたしたいと思います。

○高橋(寿)政府委員 防音構造の仕方につきましては、いろいろの方法があると思います。そしてまた成田空港と大阪空港では、成田空港は農家が多いし、大阪空港の周辺では通常の住宅が多い、そういうふうな住宅構造等の違いもございますので、夜間飛行などがあるということも十分考えた上で、有効な防音構造というものは、どういうものであるかということを幅広く検討いたしまして、有効な措置を講じたいと思います。

○小林(政)委員 ただいまの点については、地元とも相談をし、あるいは専門家とも相談をして、これらの問題については、空港が開港されるとい

うことを想定して直ちに検討課題に入るといつになりますか。

○高橋(寿)政府委員 成田空港につきましては、すでに空港公団がいろいろ地元の方の御意見も聞きながら各種の意見を取り入れまして仕事を進めていると思いますけれども、今後なおさら将来に向かいまして、そういったことにも十分耳を傾けて措置をするように私どもから話をしたいと思います。

○小林(政)委員 空港の場合に、一定の立地規制があり方だと、こういう問題について、十分それが地域住民の合意と納得の上に空港というものは本来つくられていかなければならぬというふうに思うのです。何かこの法案の内容を見ておられますと、手続規定一つを見ましても、あるいは防音工事のあり方一つを見ましても、地域住民の意向という問題がどれだけ反映しているのだろうか、こういうことを私は非常に痛感いたしております。

たとえば現在行われておりますこの住宅防音工事の内容についても、新幹線と比べてみると、同じ騒音を防止するということでやられておりますが、それだけでも、ここに非常に大きな差が出てきている。空港の場合には現在一室の防音工事、そして五人以上の場合には二室の防音工事がやられるところには、これはもう御承知だと思いますけれども、一人の場合一室防音工事をいたしておりますし、それから二人の場合には二室、三人の場合には三室、四人以上は四室まで防音工事がすでに実施をされ、しかも、騒音値ということになると違うと思いませんけれども、住宅の防音工事について途に、現在このような工事が着々と進められていくわけでございますけれども、最も騒音のはなし

だしいと言われております空港の騒音防止工事と、いうものは、新幹線に比べてもきわめて低いものである、こういうことが言わなければならないと思うのです。

この問題については、早急に全額補償の立場に立つて、そして全室を保障するということこそがいま緊急に必要なではないか、このように思いますが、いかがでしょうか。

○高橋(寿)政府委員 いままでは民家防音工事は一室を原則としたとして、家族の数あるいはお年寄りの数、病人、小さいお子さんの数というふうなことから、例外的に二室ということになつたわけですが、最近におきまするこういった状況の重要性にかんがみまして、ごく最近におきまして、この二室防音工事ができる基準を緩和いたしまして、事實上ある一定の家族の人数さえあれば二室防音工事が可能になるようなことをいま措置いたしておるわけでござります。

現在成田空港におきましては、農家という特別な住宅構造でございますので、これを外側から全部覆うといいますか、およそ外気に面している開口部について全部音から防護する、いわゆる全戸防音ということが言われているわけでございます。

○高橋(寿)政府委員 お尋ねの点につきましては、第二条に「特定空港の指定等」というところがございまして、まずこれを適用する方がよろしくないと私どもが判断される空港につきまして、政令で特定空港として指定をいたします。そういたしまして基本方針を決めることの要請をするわけでございますと、第二項によりまして、その空港の設置者が各種のデータを備えまして都道府県知事に対し法律案の条文の中には、どこにそのようなことが規定をされているのか、お伺いをいたしたいと思

います。

○高橋(寿)政府委員 お尋ねの点につきましては、第二条に「特定空港の指定等」というところがございまして、まずこれを適用する方がよろしくないと私どもが判断される空港につきまして、政令で特定空港として指定をいたします。そういたしまして基本方針を決めることの要請をするわけでございますと、第二項によりまして、その空港の設置者が各種のデータを備えまして都道府県知事に対し法律案の条文の中には、どこにそのようなことが規定をされているのか、お伺いをいたしたいと思

います。

○高橋(寿)政府委員 お尋ねの点につきましては、第二条に「特定空港の指定等」というところがございまして、まずこれを適用する方がよろしくないと私どもが判断される空港につきまして、政令で特定空港として指定をいたします。そういたしまして基本方針を決めることの要請をするわけでございますと、第二項によりまして、その空港の設置者が各種のデータを備えまして都道府県知事に対し法律案の条文の中には、どこにそのようなことが規定をされているのか、お伺いをいたしたいと思

うことで、一定の空港周辺の立地規制が地域住民には加わるわけでございますけれども、それはとにかくやむを得ない一定の措置だといふうに考えますと、そのためには所有している土地の利用が制限される、これは事実でございます。当然私は、周辺土地の利用計画を含めた基本計画というものが設定される段階で、どこに線を引いていくか、どのように線を引くかということ、これが作成される段階で住民の意見というものを十分把握し、そして民主的な手続が必要ではないか、このものが設定される段階で、どこに線を引いていくか、どのよう線を引くかということ、これが作成される段階で住民の意見というものを十分把握し、そして民主的な手續が必要ではないか、この

実上カバーする方法として、空港設置者による地域住民に対する活発な啓発活動あるいは丁寧な説明を繰り返すというようなことを通じまして、この辺の事情について十分の御理解を得るような努力をいたすように措置いたしたいと思います。

○小林(政)委員 公表があつたとき、関係市町村の住民及び利害関係人が、公表の日から起算して二週間以内、先ほどもこの問題については質問の中で出ておりましたけれども、二週間以内に意見を知事に提出することができる、こうしたことになつておりますけれども、意見書を提出する十分な準備期間といふものも保障されていない。また、こういった内容について、公表されたら地域住民が直ちに反応を示していくいろいろな措置がとれるというようにも考へられませんし、私は、やはり意見書を提出する場合に、必要な期間といふものを十分保障すべきではないか、このよう考へますし、また、この段階で、意見書を提出した場合に、その意見書の取り扱いといふような問題はどうなつてあるのかという点についての見解を伺いたいと思います。

○高橋(寿)政府委員 御指摘の点につきましては、この法律案の構成は、こういった内容と類似の内容を持ちますほかの法律との横の関係等から最小限度必要な制度を置いたものだと思います。しかしながら、私どもは、これによつて満足することなく、これを超えるいろいろな措置を講じまして、いま先生御指摘のような点が十分にカバーできるようすべくであると思ひますし、また、そうするつもりでございます。

それから、地域の意見が都道府県知事に出てきたときにはどうするかということをございますが、原案について賛成ということでござりますれば問題ございませんけれども、原案に対して反対といふような意見が出た、また、この反対が非常に大

きな比率を占めるというような場合にどうするかという点については、まずはやはりそこの都道府県知事の御裁量の問題でございまして、知事は自分がどの県の中の問題としてそれは十分総合的に御判断をいただけるというふうに期待いたしておりましす、また、最終的には、この第六項によりまして運輸大臣、建設大臣の同意が必要であるということもございますので、私どもからも、その点につきましては十分な指導を都道府県に對しましてすることができると思いますので、そういうことを通じまして、御心配のような事態が起らなければ、いよいよ措置をいたしたいと思っております。

○小林(政)委員 私は、やはり何らかの形で法律の中ではっきりと制度的な保障という問題を、他の法案との関係があつていますぐにはできないということであれば、やはり何らかの形で法律の上で制度的に住民の意思といふものが十分反映されるような保障というものをきちっとつけていくことが重要なことではないかと、いうふうに考へますけれども、これは大臣にお答えをいただきたいと思います。

○田村国務大臣 他の法律との絡みがございますからという答弁をいま局長がいたしました。二週間が妥当であるかどうかということについては、都市計画法等、同じような性格を持つた法律そのものを一般論として国会で御議論なさることは、これは非常に結構なことだと思ひます。

○高橋(寿)政府委員 お答えいたします。この法律案の目的は、空港周辺を騒音公害から未然に防止しようとすることが目的でございまして、安全問題というものは直接には規定されておりません。空港周辺の土地利用計画というふうなことの中では、安全問題などにももちろん意を用いましたところの緑地帯とかその他の計画は入ると思ひますけれども、法律案としては直接安全問題を目的としたしておいませんが、もう航空機にとって一番大事なのは安全でございます。一番目に環境影響の防除であります。この安全につきましては、すでに一つには、航空法の体系におきまして、航空に從事する技術者、いわゆるパイロットその他の技術者、それらに対する資格要件を決めておりますし、また、航空機の各種の技術、制度につきまして規定をいたしております。さらに、その二週間を経過したときからさらに二週間に、意見があればそれを提出することもできる、こういったようなことが決められているものでござります。

さいますし、当然利害関係も伴いますし、今後、線引きということで土地利用あるいは土地規制という問題でいろいろと重大な問題が出てくる内容もございますので、これは何らかの形で、運用面で認め細かに配慮してということをおっしゃっておりますけれども、やはり民主的な手続というのは法の上で何らかの形で、審議会を設けるなりあるいは協議機関を設置するなり、やはり本的に法の上で制度的にこれら問題が保障されていくということが大原則ではないか、このように考えております。

時間の関係で次に入りたいと思います。

空港を設置する場合の前提条件のもう一つの大問題は、やはり安全問題であろう、私は、このように考へております。結局、この法案の中に安全対策という問題がどれほど位置づけられ、そしてどこにこの位置づけというものがされているのか、まずこの点からお伺いをいたしたいと思います。

○小林(政)委員 空港を設置しようとする場合は、ただセメントで固めた滑走路だけがともかくできて、そして飛行機が飛べるよう、地域周辺との関連というようなものはそれほど重視しないという状態とは最近異なつて、十分地域周辺とも調和をとりながら空港の設置、そしてその場合に一定の立地規制も、これは住民の御理解もいただき、納得もしていただき、その前提条件としていろいろ補償の問題その他がござりますけれども、その中の重要な柱の一つは、何と言つても、この飛行経路がどうなるのか、あるいはまた運航が今後どのようにされていくのか、あるいは飛行回数という問題がどうなるのか、こういったような問題点について、地域の住民に十分知らせしていくことがきわめて重要だというふうに私は思うのです。その中の空港設置の段階から総合的にこれらの問題を検討していく、今後はぜひこれをやつていかなければ空港はもうできないのではないか、このように思ひます。

成田空港の場合には、長年月を費やしておりますけれども、實際にはこれらの問題についての配慮が私は今までされていなかつたというふうに受けとめております。私ども、この安全対策の問題について、空港の周辺での事故の発生という問題をどのように考へているかという点を重視していかなければならぬと思うのです。

日本航空が十月十九日に、総合安全推進本部で会議を開いて、運航本部内に「危険な一分間委員会」を設置することを決めたということが新聞

報道にも載つておりますけれども、運輸省は、
のように十一分間というような委員会が設けられ
たことを知つてゐるかどうか、まずその点からお
伺いをいたいと存ひます。

○高橋(寿)政府委員 御指摘のよう、航空機事故の大半は離陸、着陸のときに起るわけでありますが、着陸の準備を始めてから着陸が終わるまで、それから離陸を始めてから離陸し終わるまで、これらを合わせますと一分間になるということです、イレブン・ミニット・コミュニケーション

大変時宜を得た措置であると思つております。これは主として航空機を操縦するパイロットの運航技術、そういった点を中心にして日本航空としてつくられた委員会でございまして、この離着陸の十二分間といふものは、私どもがどんなにりっぱな運航計器を備え、どんなにりっぱなバックアップシステムをつくりましても、最後は生身のパイロットの腕と勘によりましてこの十一分間が過ごさるわけでございます。したがいまして、日進月歩の航空技術あるいは管制技術の上に乗っかって本当に安全な運航をもらうためには、この十一分間という時間の中で生身のパイロットが完全に動作をするということであると思いますので、非常に重大な問題であります。

それでしたことか、これから私とも空港整備が
してまいります場合に、非常に大きな問題になる
わけでございまして、御承知のように、日本の国土
は非常に狭く、空港周辺には住宅がたくさんござ
いますので、空港周辺で飛行機が坂に何らかの
事故を起こして墜落するということになります
と、これは航空機に乗つかつておりますお客様
とか荷物の問題もさることながら、都市災害とし
て大変なことになります。私は、従来航空の安全を
を議論する場合に、とかく都市災害に対する配慮
が欠けていたのじやないかということを痛感いた
しております。そういう点を考えましても、で
きるだけ空港の周辺は緑地帯等にいたしまして、
そういうしたことの危険がなくなるようにするのが

やはり必要であります。もちろん絶対おっこちてはいけませんけれども、万一の場合を考えますと、空港の直近の場所は、やはり緑地帯等にすることによりまして、そういった方が一の場合の都市災害の防止にもなりますし、また、騒音に対しましても緩衝緑地になるということを考えておりますので、そういう問題、それからまた、飛行機 자체がおっこちてはいけないという問題、これらを総合的に配慮いたしまして、安全問題については從来以上にいろいろ気を配つていくことをいま

○小林(政)委員 私は、やはり空港設置の場合に、騒音対策という問題も環境保全という点できわめて重要であることは否定するどころか、ますます

重視をしていかなければならぬと思いますけれども、それにも増してやはり空港の安全対策、地域住民に大きな被害を及ぼすわけでございまして、航空事故の約八〇%は、いまお話をあつた難陸、着陸の十一分間に起こつてゐるところなどが新聞記事でも報道されております。空港周辺の住民の安全を守るという点から、運輸省は独自にこの問題を一層検討すると同時に、このデータなども、私は、住民の方にも知らせるべきではないか、国際的なデータもあるように言われておりますけれども、これらの問題も委員会等に提出をしてもらいたい、というふうに考えております。

本来空港設置者の責任で発生源の危険を防除していく、ひいては住民の安全対策といふ問題をなすが、お一層重視していく、こういうことがきわめて大事だと思いますけれども、本法案がここに特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法ということで、騒音に対してもいまの論議の中でも住民の私権という問題を相当大きく制限しながら、この騒音対策を行おうとしながら、安全対策の面は何ら法律の中では触れられていない、この点は私、今後十分検討していく内容ではないか、このように考えておりますけれども、再度御答弁を願いたいと思います。

○田村国務大臣 この法律のたてまえがございまして、安全という問題は特に盛っておりませんけれども、空港というものを経営いたしますのに一番大切なものは、何と言つても安全でございまして。これはもう私ども身にしみておるわけであります。少なくとも日本の空港では絶対に事故を起さないということ、これはやはりわれわれの金科玉条として守つていかなければならぬ問題でございます。でございますから、常日ごとく安全に対する厳しい注意を与えておるわけでござります。

が、今後もあらゆる角度から、これは成田のみでございませんけれども、安全を守る点について敵に心を戒めて取り組んでまいりたい、かよう考えております。

○小林(政)委員 結局、騒音防止といいましても、私は、根本はやはり発生源という問題でどう防止をしていくか、安全問題も騒音防止も、ひいては地域住民の環境という点から考えれば、これはきわめて重要な問題だというふうに考えております。発生源対策が、このような十分にまだデータ等もあるいは手に入れているのかないのかわからないような手厳しい状況では、本当の意味でのこの安全対策、いわゆる環境を保全していくくどうな問題について、全くそいつた状況では、ただ権利の規制というようなことだけが行われていく。ですから、この安全対策という点について、発生源の責任という問題を明確にしていくと、強く要望いたしまして、私の質問を終わりたいと思いまます。

○大野委員長 次に、中馬弘毅君。
○中馬(弘)委員 今度開港されます成田空港、これこそ日本の一つの大きな空の玄関口になるわけですが、世界の飛行場を見回してみましたが、これからつくる飛行場としては必ずしも広くない、千ヘクタール強でございます。ダラス、フォートワースほどの広さは必要でないにしましても、もう少し広い必要があるのじゃないかとすら思っているわけでございますが、計画は

もつと広かつたわけでござりますね。その計画が広かつたのが、これだけになつたことの問題点もあるうかと思ひますが、本法案で言ひますところの防止特別地区、ここでは移転補償あるいは土地の買い入れが行われて行くわけですが、その処置の姿勢、これは住民からの申し出でやむを得ず買っていくという態度なのか、あるいはこれを積極的に買って広げていく意図があるのか、そのことの御見解をお伺いしたいと思ひます。

法律の書き方をいたしましては、請求があつたならば必ず買います、時価で買います、こう書いたてあるわけでござりますけれども、私どもは、やはり空港周辺をできれば住宅立地じゃないようになしたいと思っておりますので、お申し出を歓迎いたしますし、できればお勧めしても売つていただかくということの方が、長い目で見て空港周辺を環境公害から守るゆえんであろうと考えております。

○中馬(弘)委員　どの程度の規模が望ましいとお考えですか。

○高橋(寿)政府委員　このことは、それぞの空港周辺の住宅等の立地条件によりまして、私ども買いたいと思いましてもなかなか売つていただけないということがあるかと思いますけれども、現在の騒音防止法の考え方では、九五WECPNL以上の地域を第三種地域といたしておりますけれども、こういった地域は原則として全部買い上げて緩衝緑地にするといふようにいたしております。

そこで、仮に成田について、この第三種地域といふものをどのくらいかということで計算いたしましたと、正確にはわかりませんが、恐らく三百ないし四百ヘクタールぐらいではないかと思います。この中はもうぜひとも全部買い上げてしまいたいと思いますが、その外側につきましては、やはり強制的に買わわけにはいきませんし、まあ望ましいことはなるべくそれを広げていきたいということ以上にはなかなか申し上げられないと思いま

105

○中馬(弘)委員 今までいろんな公共事業が行われてきました場合、たとえば新幹線にしましても、いろんな問題が起っています。これをたとえば二車線じゃなくて四車線ぐらいが十分とするような、複々線で行けるようなものを初めから買っておけば、そしてその周りをずっと、たとえば街路樹のような形で囲む形にすれば、もう少しまで行われているような問題というのがなくなってくるのじゃないかという気がするわけでございますが、余りにもゆとりがなくて、しかも背伸びだけしてその目的を達しようとするところに一つの問題が出てきているかと思います。今後、その一つの反省も含めまして、成田の空港につきましても、先ほどおっしゃいましたよなうな緑地にしていくといったような姿勢がぜひとも必要かという気がするわけでございます。

この買い入れとか補償、これの事業主体はどこになるのですか。

○高橋(夷)政府委員 空港の設置者でございますので、成田の場合には空港公団でございます。それから、その他の空港の場合にはおむね国でございますが、都道府県の管理いたしております第三種空港の場合には都道府県になります。

○中馬(弘)委員 周辺整備機構のようなものを持つられる意図はなくして、それと同等の働きを公団がなさるということをございますか。

○高橋(寿)政府委員 現実にはそういうことになります。

○中馬(弘)委員 周辺整備機構、これは大阪が一番大きな予算を使ってやっておりますが、そこでもいろいろな問題が出てきております。予算を与えられながら、それも十分使うことができない。これはもろもろの住民との間の合意ができないといつたようなことでのことです。いまちょっとおども、その辺についてどうお考えでございますか。

○高橋(夷)政府委員 お答えいたします。

私ども大阪空港に周辺整備機構をつくりましたときには、まあいわば非常にいいアイデアを出し

すけれども、一つには、やはり士族の商法といふこともございまして、土地を買って、そこを造成して、それで安く希望者にお売りするというふうな仕事を、役人出身の人がやはりうまくできなかつたということもあります。それから、一番大きな原因是、地価の鎮静化が起りまして、つまり周辺整備機構を発案したころは、地価がどんどん上っているところございました。したがって、いわば地価上昇のさやと申しますか、その造成費と売り渡し価格というもののそいつた差を、公的に利用するということも可能であったわけでありますけれども、現実は逆になりました。代替地を買って、それを造成して売るう思うと、もうコストから見ると、通常の土地の流通価格に比べて何割か上になってしまふうなことがございまして、土地が売れないというふうな状況にも遭遇いたしまして、一つには士族の商法であつたこと、もう一つには、ちょうどこの地価が鎮静化したことなどが裏目に出たというふうなことがございました。して、実は、周辺整備機構スタートにおいてもたいたしましたけれども、おかげさまでここ一年ほどは、周辺の都道府県、特にあすこは大阪、兵庫県、それから関係十一市、その他の皆さん方のお知恵をおかりいたしまして、最近軌道に乗りつづけております。

買い上げても、移転するところの価格はもうはかに高くなっている、そういうことで実際にはなかなか移転が進まない、そういう現実もあるうかと思います。そのときはどう補償をしていかれるか。ただ単に決められた時価だから、これだけしか出せないので、ということでは、結局住民との間の折り合いがつかずに、いつまでたっても物事が進まない。騒音にさらされる人たちが、いつまでたってもそこから出ていかれないということになつてしているのがまた現実でもあるわけですが、成田についてどうお考えでございましょうか。

○高橋 寿一政府委員 これは大阪の経験でも、どうございますけれども、時価を算定する場合には、できるだけ高く算定をしたい、またいたしております。もちろん公共用地の取得に関する基準というものがございまして、これは各省でこの種の事業をする場合の共通の尺度でございますけれども、この尺度の行間今まで読みまして、私どもは、できるだけ高い時価になるように努力をしております。

成田の場合でも、空港のすぐ横というのは、確かに地価が下がるかもしませんけれども、飛行機の騒音というのは、幸いにして横方向には余り広がらませんので、横にかなり広く近傍類地のサンプルをとれば、相当高い時価評価をすることも可能でございますので、そういったことで、できるだけ高く買うということが第一点であります。もう一つは、移転補償の問題あるいは代替地をお世話を等の問題、このときには代替地をお世話する資金の原資、これらについてできるだけ安いお金、財政資金等を使いまして、元手のかからないお金を使って、また土地の造成等もなるべく金のかからないような造成をするというようなことによって、代替地の価格をできるだけ下げる、そして買入れ価格と新しい代替地の売り渡し価格の間に余裕が出まして、移転される方の手元に何がしかが残るというふうにすべきだと思いま

○中馬(弘)委員 最近やつと売った土地のお金で代替地が買える、若干手元に残るというふうになつてしまひましたので、成田につきましても、この経験を生かさなければなりません。

○中馬(弘)委員 ということは、特に時価にこだわられずに、一つの補償といった意味で上乗せされると、いうことに理解してよろしいでしょうか。と申しますのは、先ほどの、積極的にこれを緑地化していくのだといったようなことであれば、ただ時価で買い上げるということではなくて、そのほかに一つの対策費としてのものが上積みされても、その方が結果的には期間も早く片づき、安く上がるといったことが、現実に大阪の場合を考えられるわけですね。その辺についてのお考えはどうでございましょうか。

○高橋(寿)政府委員 本当は、私たち前向きに物を考えるならば、時価以上にお金を積みましても、そのところを買って、将来に向かって緑地等にする基礎をつくるということが必要であると思いますけれども、残念ながら、やはり時価評価以上にお金を積むということは、現行制度ではできませんので、時価というものを判断、算定するときに、できるだけの要素を取り入れて、できるだけ高く算定する。したがって、それはあくまでも時価でございますけれども、時価というものの判断のときに、そういう配慮をするということで対処をしていく以外に、いま方法がないわけでござります。

○中馬(弘)委員 成田にしましても、そういうことで周辺の方々に対する一つの配慮もいたし、国際的に見ましても、かなり狭い空港にしかならないと思いますので、ますます頻繁になつてきます航空事情を考えたときに、かなり大きな範囲をとつて、そうしてそこを緑地化していくことがぜひとも必要じゃないかという気がするわけでございます。

成田の次は関西新空港の問題になつてくるかと

思いますが、この関西新空港の進捗状況、このと

ころを少し御説明いただけませんでしょうか。
○高橋(寿)政府委員 関西新空港につきまして

は、先生、地元でいらっしゃいますから釈迦に説法になるかもしれませんけれども、私ども、成田

の経験にかんがみまして、建設設計画を決める前に徹底的に環境影響評価をすべきであるというふう

泉南沖の海上に一ヵ所、陸岸に二ヵ所あるいは三ヵ所、そういう観測地点を設けまして、自然条件、海流の方向ですとかあるいは気温、風向等々の自然条件を調べて、そこへ飛行機が飛んだときにどういうふうな影響を与えるかということを調べるのが先決であったわけでござります。そして、そういう計画を地元に御提示したわ

でござりますけれども、大変残念なことながら、そういう観測のための塔を建てるわけですが、網測塔を建てるということは、つまり関西新空港の建設のゴーにつながるという御判断から地元に大きな反対がありまして、なかなかその観測塔の設置が思うようにできなかつたということがございますけれども、昨年の秋口でございましたか、黒田知事と私とお約束をいたしまして、観測結果については全部地元に公表いたします、そして地元の御意見を同府県を通じて最終的に伺つた上で建設すべきかどうかを決めますというお約束をして、初めて大阪府としては御賛成いただいた。それから後は、具体的にその塔が建つ周辺の住民との交渉に入りまして、本省、地方局とともに力強く合わせまして説得に当たりまして、やつと一、三ヵ月前に一番最後の一本が建つ計画が決まりました。したがつて、当初は五十三年度いっぱいには環境影響評価のためのすべてのデータの調査が完了すると思っておりましたけれども、恐らく一年ぐらいずれると思います。したがつて、五十四年度いっぱいにならないと、そういふデータの集計評価が終わらないと思ひます。

この評価の方法は、これも御承知のように、一つは、いまのような自然条件でございます。それからもう一つは、空港をつくる前の大阪空港を取り巻く各市町村の人口とか経済、産業、文化等々の社会的な状況の調査であります。そういった環境のところにどういう空港ができるかということをございまして、この空港の工事方法についての調査もござります。航空審議会の答申を数年前にいたしました段階では、おおむねこれは埋め立て空港ということで答申がされたいきさつがござりますけれども、その後いろいろ技術が進歩いたしまして、埋め立てだけが工法ではない、そのほかにも機橋工法もあるし、あるいは最近新聞に出ておりますところのフローティング構造、つまり鉄の大きな箱をつくりまして、それを浮かべたものをつなげて空港にするというふうな浮体構造の空港でもいいじゃないか、あるいはそれらのミックスもあり得るだろうというふうな大変ないま百家争鳴の状態でございますが、それらをやはり客観的な評価を下す機関にかけまして評価をしてもらいまして建設工法を決める。そうしますと、そのような自然条件、環境条件のところにこのような工法で空港をつくる、そうするとどういう影響が出るかということの調査をするわけであります。そしてその評価をいたしまして、その結果を地元に御説明する、こういう段取りになります。

調整費、これをお願いいたしまして調査をしてみる。もう一つ、もう一つで折衝いたしておりまして、今年度中にはその調査が行われると思います。そしてその結果ももちろん地域住民に十分御説明がなされると想います。

そういったことで、恐らく五十四年あるいは五十五年の段階になりますと、このような工法でこの場所にこういう空港をつくるという計画が決まると思います。そういたしますと、早ければ五十五年度中、おくれても五十六年度からはその計画に基づく関西空港の建設が行われることになると思いますが、何せ大変な難工事が予想されますので、完成までには着工後私は恐らく五年はかかるだらうと思うのであります。これは工事期間ということです。

したがいまして、成田空港のように、工事はできても周辺の反対で開港できないということになると、もう一度周辺の反対で開港できないということになります。

なつては大変でござりますので、着手をする前に十分その辺の御意見を聞きまして、着手をすれば工事期間だけ計算しておけば開港日が読めるというふうにすべきである、こう考えて、せっかく地域団体への説明、交渉、説得を続けておる現状でございます。

○中馬弘委員 地元にはもちろん賛成もございましょうし、反対もあるうかと思います。確かに今までいろんな意味での反対で調査すらできなかつた面があつたわけですが、反対者の

反対の理由の一一番大きなもの、「一番」といいますか、そういうふた反対理由は、どういうことが考えられますか。ると思いますが。

○高橋(寿)政府委員 いろいろございまして、ひつくるめてやはり空港ができることによる環境の悪化という点が一番大きな反対の理由でござりますが、環境の悪化と言つても、内容がさまざまございまして、一つは、やはり騒音問題があつたのじゃないかというふうなこと、あるいは海上の港でござりますから、そこに空港ができることによつて漁業に影響が出てくるのじゃないかと、いふこと、あるいはそこに空港ができると、埋め立て

○中馬(弘、委員) この反対の理由の中にも、何と
いいますか十分に役所側の意向あるいは本当に調
査した上での反対ということではなくて、ただ不
安ということで反対、こういったケースが間々あ
るわけですね。そしていつの場合でも、その後始
末ということになっているケースが非常に多いと
思うのです。

成田の場合は、周辺の公共施設に対する国の援助を、五十四年までの时限立法を延ばすというようなことになつておりますけれども、そういうことをなぜ事前にもう少しあつておかないのであるか。

今度のこの法案にしましても、私権を制限されると、いうことで、いまの時点から非常に心配をされておる方々もあるわけでありまして、そういうことに対する行政側の本当の住民PRといいますか、これが欠けているんじゃないかという気がするわけでございます。

その点につきましても、関西空港ではこうなくだといふことを、もう少し地域の人たち、地元の人たちに説明する必要があろうかと思ひます。この場合、本法案の防止区域を、たとえば関西空港

に当てはめたとして、その範囲の中に陸地で住宅が当てはまるわけですか。

○高橋(寿)政府委員 関西空港の計画がまだはつきり具体化してない段階でございますので、最終的なことはわかりませんけれども、今まで航空審議会の答申などで触れられておりますような位置、規模で関西空港ができ上がったといたしますれば、いわゆる海上空港でございますし、陸岸からたしか四キロくらい離れた海上にでき上がつている空港でございますので、騒音コンターをいかに引きまして、私どもは恐らく今回の法律案の対象地域にならないと思います。

○中馬(弘)委員 ということは、もう少し進めて、陸地の部分は環境基準に適合しているということを考えていいですか。

○高橋(寿)政府委員 恐らくそういうことになると思います。

○中馬(弘)委員 本法案で言いますところの特別防止地区、ここで補償あるいは買取りということが起こるわけでござりますけれども、漁業権というものは、この法案で言うところの買取りの対象になりますか。

○高橋(寿)政府委員 この法案は、宅地化を防止するという趣旨でございますので、いわゆる海上空港というもの想定いたしておりません。したがって、一般的に漁業権といふものは買取りの対象にいたしておりません。ただ、海浜に空港をつくるというふうな場合、これは海上空港と違つて、地域によりましてはこの法律案の対象になり得ると思います。その場合に、漁業権はこの法律による買取りの対象になりません。しかししながら、これは通常の公共事業を行う場合の補償の対象としては十分対象になり得ると思いますので、そちらの方で漁業権につきましては補償が行わるべきであると思います。

○中馬(弘)委員 そうするならば、この特定空港法案には、関西新空港は現実問題として当てはまらないと考えいいわけですか。

○高橋(寿)政府委員 恐らくそうであると思いま

す。

○中馬(弘)委員 いつの場合もそうでござりますけれども、本当に住民側と役所との間の何か意見の疎通が欠けている、ギャップがあるといったことで、起こさぬでもいい問題をあちこちで起こしているケースが非常に多々ありますかと思ひます。

この成田の場合におきまして、先ほど申しまして公団の中に、本当に役所以外の人たちがどの程度入っているのか。本当に地元の声がすぐ届く、そして対応が打てる、ということはどうしても必要じゃないかという気がするわけです。

以上のようなことを配慮されまして、ひとつこの法案を慎重に運営されたい、このようにお願いいたしまして、質問を終わらせていただきます。

○田村国務大臣 先ほどの航空局長の答弁で、ちょっとと気になったことがありますので、ちょっとだけでも、答弁のものには間違いはないのですが、誤解が生じてはいけませんので、ちょっとつけ加えておきたいと思います。

海上に空港をつくる場合の漁業補償はございません。それから魚に対する騒音という点で、この法律で補償の道はございません。しかし、他の法律によって救済措置はあるようございます。いま具体的に、それはどの法律ということを申し上げる段階ではありませんし、それほど私は知識を持つております。そういうことでござりますから、高橋君の答弁でいいのですけれども、誤解があつてはいけぬと思いますので、速記録に残りますから、ちょっとと一言つけ加えておきたいと思います。

○大野委員長 久保三郎君。

○久保(三)委員 きょうは、いま提案されている法律案の中身について主として質問をする考え方でありますが、すでにこれまで幾つかの問題点についてはたびたびお尋ねがありましたので、重複を避けたこの法律案についてお尋ねをします。

それから、きょうは法制局長官にわざわざおいでいただきたのでありますか、当委員会では大変珍しいのであります。

○久保(三)委員 都市づくりがこれは問題ではな

きょうはおいでいただいたのであります。と申し上げますのは、いま提案されている法律案は、これまでに見られなかつた、言うなら法体系から見れば、場違いではないかもしませんが、多少毛色の変わった法律案だと思っているのです。もつと言葉をかえて言うと、逆さまで、後追いで、言

うなら後から何か物を考えて、ああそうだないうことで取り急ぎやろうじゃないかというようなことなんでありまして、その考え方で賛成か反対かは別として、その気持ちはわかります、わかれます。たとえばこの種の法律、そういうものが今後拡大されて制定された場合のことを考えると、これはそう簡単なものではないというふうに思つていただきます。

そこで、法制局長官にお伺いしたいのは、いわゆる公共性と私権の制限というか規制、こういうものについて政府はどういうふうにお考えでありますかということなんですか。いかがでしょうか。

○真田政府委員 私権の制限と公共性との関連についてのお尋ねでございますけれども、これは申し上げるまでもなく、憲法第二十九条の関係に入れるわけでございまして、第二十九条の第一項で、私有財産はこれを保障するというふうにはつきり書いておりまして、第二項でもつて、その財産権の中身については、それは公共の福祉に適合するようになつて定めるというのが第二項でございまして、それから第三項へ参りまして、個人の財産権も、それなるほど第一項で保障し、第二項でその内容は法律をもつて定めるわけなんですけれども、公共のために必要があるときには正当な補償のもとに使用することができますが、いままでの質疑応答

においておるわけでございまして、事は、もっぱら第二十九条第三項の関係だらうと思います。本法律案におきましては、空港周辺における健全な都市づくりを実現するという一つのやはり公共の福祉といいますか、そちらの方の公共性にかんがみまして、若干の権利の、私権の制限を書いておる、こういう関係に相なるわけござります。

○久保(三)委員 都市づくりがこれは問題ではな

いのです。都市づくりは一つの目的ではありますが、これはあわせてなんです。あわせてというの

は、大体二次的になるわけです。「あわせて適正かつ合理的な土地利用を図ることを目的とする。」「土地利用が果たして公共の利益になるのかどうか」という問題もありますね。だから、そういう意味

からいくと、この法律にはどこにも公共性という問題が直接的には出でこない。しかも、この法律を必要とするものはどういうことかといふと、飛行機の方はいわゆる公共性であるというので、土地収用法に基づくところの土地収用をできる形で飛行場の用地は取得するわけですね。取得したが、そこに飛ぶ飛行機がうるさい、そしてうるさいといふと、周りの私権者からいろいろな損害賠償なり苦情が出てきて困るから、これを排除しようといふのがこの法律なんですね。

そうなると、これは果たして純粹の意味の公共性に合致するのかどうか。もしも万が一純粹な意味で公共性に合致するというならば、これは別な法律で、既存の法律で処理されるのが妥当ではないのか。たとえば土地収用法の拡大あるいは都市計画法の問題、あわせての方ならば都市計画法の問題になります。あるいは農振法の適用とかいろいろな問題があると思うのですが、特にこの法律を必要としたところに、私はどうしても私権の不当な侵害のおそれがあると思うのです。

今日ではないようですが、いままでの質疑応答を聞いても、言うならば特別地域はいわゆる賠償といふ買い上げというか、そういうものには応ずることになつておりますけれども、そうでない普通の地域については補償の対象にはしないんですね。ただし建築の制限はする。制限するというのは、どういう制限かといふと、防音装置をつけろということですね。ところがその補償はしません。しないのです。それから特別地域におけるところの家屋並びにそれに関連する立木とかその他もの、こういうものの移転についても、応ずることは応するが、予算の範囲内においてこの補償をする。「補償することができる。」と、こうなつ

ているのです。予算の範囲内で補償することがで
きる。もちろん、国会で審議されている多くの法
律案の中の予算に關係する部分は、いつでも予算
の範囲内にというまくら言葉がつくのは当然なん
であります。この場合はちょっと違うのじやな
いかと私は思うのです。だから、これを逆に考え
れば、予算がないときには補償はいたしませんと
いうことになる。私権は制限するということなん
ですね。そういうことで、この法律は法律として
これまでの法律の概念からは大きく離れやしない
かといふふうに心配しているわけです。法
制局の内部で長官は議論に参加をされない
だらうと思うのであります。が、きょう参加された
方がいるならば、中でそういう問題は全然議論の
対象にはならなかつたのかどうか、念のために伺
いたい。

○真田政府委員 この法律案の立て方、性格、そ

れについての御質問だらうとは思いますが、まず
飛行場それ自体は、これは公共性があるしたがつ
て、土地収用法の規定によって収用することがで
きる施設に掲げてございます。この法律案は、そ
ういう公共性のある飛行場があることによって発
するいろいろの騒音による被害、これを防止する
ということは確かに一つの目的に入つております。
それと同時に、土地利用の適正かつ合理的な
運用を図るということが第二番目に目的として
入つております。そうすることによって、先ほど
申し上げました空港周辺における健全なる都市
づくりを実現するということが、結局この法律案
の目的として掲げられておるわけでございまし
て、そういう意味で、この法律案全体が公共性が
あるわけでございます。

それから、補償の問題でございますけれども、
この法律案は御案内のとおり、基本計画に基づき
まして、都市計画法の手法を用いまして騒音防止の
地区と特別地区という二種類の都市計画法上の地
域地区の指定をして、そしてその実態に応じた制
限を規定する、及ぼすという立て方をしておりま
す。

そこで、その補償の要否についてでございます
けれども、特別地区でない普通地区、この方はそ
れほど制限がきつたくないといいますか、運輸省の
方の御説明によりますと、W E C P N Lが七五か
ら八〇くらいといふうなお考えのようでござい
まして、比較的軽微な防音施設でもつてがまんでき
る、つまり広い意味で申しますと、社会通念上
受忍義務の範囲内として考えてよろしい程度であ
る。ところが、特別地区になりますと、これは
御案内のように、法文に書いてありますとおり、
一定の建築の制限がかかる。これはきつい私権の
制限でございますので、これに対しては、予算の
上の手当でではなくて、法律上補償をするという
仕組みを考えているわけでございまして、決して
予算がなければ補償しないという性格のものでは
ないと理解いたしております。

もともと都市計画法に基づくいろいろな地域地
区制による利用上の制限ということは、これは都
市計画法にずっと羅列してあるとおりでございま
すが、それにつきましては、一般には都市計画法
による制限と、いふのは、市民生活の相互關係を基
礎として都市全体としての最適な土地の利用形態
の実現を目的とする規制でございますので、その
都市計画法による地域地区制度によつて受ける制
限は、これはやはりその土地に内在する、あるいは
土地という財産権に内在する社会的制約である
と、いふふうに一般に解されております。

したがいまして、都市計画法による地域地区制
度を用いる限りにおいては、いまの一般
原則で申し上げますと、それは補償には直ちには
結びつかないわけですが、今度の
法律案の中で取り上げておりますいわゆる特別地
区につきましては、やはりそれは都市計画法上の
手法は用いておりますけれども、たまたま飛行場
が近辺にある、あるいはその地域にあるというこ
とによって著しい騒音が及んでくるという特別な
関係にござりますので、これは法律上の補償をす
る、こういう仕掛けを考えたわけでございます。

○久保(三)委員 御説明がわかりにくいのであります。

ますが、私の質問もおわかりにくいのだろうと思
うのですが、大体気持ちはおわかりでしょう。私
が言わんとする気持ちはおわかりだらうと思う
で、私はそれに答えてほしいのです。いわゆる公
共性と私権の問題について、これは肩がわりの法
律である、こう言つているのです。言うならば、
こういう法律では私権が不當に侵害される心配が
出てきている。私権を制限する場合には、その私
権そのものがある程度犠牲になるということでは
なくて、むしろそれはより充実したものになる場
合の方が多いですね。公共性という中で私権が生
きてくる。たとえば都市計画法一つとってもそ
ですね。そういうふうに考えなければいけない流
れであったわけです。

だから本当は、周辺地域に騒音を及ぼすとい
ふことが公共性ではないんですよ。そうでしょう。

私が公共性ではないんですよ。そうでしょう。

周辺地域に騒音を及ぼすことが公共性であるなら
ば、なるほどそういう私権は制限されていいはず
なんあります。ところが、飛行機が飛ぶと、いう
ことなんです。飛行地面は、土地収用法によつて
私権は、公共性の名によって買上げられたとい
うか収用されているんですね。周辺は騒音とい
ふものなんです。騒音が何で公共性なのか。騒音に
よつて公共性だと言われる理由はどこにもないと
思うのです。そういう物の考え方が少し逆になっ
ているのじやなかろうかと私は心配しているので
す。だから、極端な話をするとならば、その空港な
ら空港を設置する場合は、ここに盛られていく法
律案全体を含めて、それに必要な用地を取得する
ことがまず先決です。

それからもう一つ、あわせての方ならば、あわ
せて土地の利用を効率的にというか、うまくやる
というのならば、それもあわせて空港は計画され
ねばならないし、また、そういうものでなくては
いけないと思うのです。ところが、空港はつくつ
てしまつた、騒音がひどいからどうしてもらおう
じやないかといふことがまず一つなんですよ。騒
音というのは公共性でも何でもないと私は思うの
です。騒音を発するものの責任というものは、こ

の法律では全然追及されていないのです。しかも
公共性と言うが、公共性とは何だらうか、飛行機
はすべて公共性なのか。旅客機は全部、あるいは
貨物機も含めて公共性なのかという、これは公
共性とは限らないですね。公共性というのはどん
なものか。解釈はいろいろあるから、こういう解
釈をしたらどうでしようか。

たとえば、いま航空旅客の輸送は年々ふえて
います。ふえてる原因には、一つには観光の團
体旅行がある。運賃を割り引きしてまでたくさん
のお客を乗せて運んでるという現象が、国際的
にも、もちろん国内的にもあるわけです。これは
果たして公共性なのかどうか。私は、航空機に乗
らねばならない人間の移動というのは、厳密に言
えば限定されると思うのですよ。公共性といふ範
囲できつちり縛るならば、どうしても急いで短時
間のうちに行かなければならぬような用務を帶
びた人といふことになると思うのです。ところが、
団体旅客がふえてきたために、乗つてはいかぬと
いうことは、果たして私権の制限が不當にされ
いると言えないのかどうか。その辺のことについ
ての解釈はどうなのかな。

しかも先ほど言つたように、飛行機でなくとも
間に合う人は、新幹線もあれば船もあるのであり
ますから、そういうものを使いになればいい時
代に最近はなってきた。私は、専門家じゃありま
せんけれども、公共性というのは、最近物差しが
変わってきたと思うのです。たとえば国鉄の公共
性といふのは、国鉄が独占の時代には、なるほど
これ以外に乗る物はありませんから公共性があつ
た。ところが、いまや国鉄は旅客と荷物の国鉄離
れということを言われるほどで、どこへ離れて
くかといふと、言うなら自家用車に全部離れて
く。そうなると、それだけ公共性は薄れると私は
思ふんですよ。飛行機でも同じです。

るんですね。たとえば水です。これはわれわれの生活に欠かせないものであります、古くはおのが自分で井戸を掘って、つるべ井戸でくみ上げて飲んでということでありましたが、最近では、特に都会地ではそれができなくなってきた。結局これは水道というか、上水道というか、そういうものの公共性というのが非常に強くなってきた。いわゆる代替のきくものは公共性は薄らいできたと思うのです。

そういううさながに、飛行機だけがなぜ公共性が強くて、飛行機から出る騒音まで公共性に結びつけられる理由がどこにあるのだらうかという初步的な、単純な疑問であります。そういう疑問をいま持っているのです。その疑問にお答えいただけたらと思うので、内閣では法律に一番明るい方である法制局長官におましまをいただいたのであります。いかがでしよう。

○真田政府委員 航空機による運輸事業の公共性はどこにあるかということからまず御質問が始まります。たよだよござりますけれども、交通事業とか運輸事業といふものは、たまたまそこに乗っている人の一人一人の目的、それが観光であるから、あるいは遊びであるからという乗客、利用者の一人一人の利用目的をせんざいたしまして、そしてその度合いによって公共性があるとかないとか、薄いとか厚いとかいう考え方方は、実は私はとつておらないのでございまして、どういう目的であつたようでございまして、どういう目的であつたようでございまして、確かに公共性がある。しかし、もちろん飛行機によって旅行する人の用務の中には、公務によつて旅行する人もおれば、公務外の職務上によつて旅行する人もありますが、しかし、もちろん飛行機によって旅行する人の用務の中には、公務の旅行もございましょう。あるいは親戚の人間に面会に行くとかあるいは親の死に目に会いに行くとか、そういういろいろな、目的のいかんを問わず、不特定な目的のもとに不特定の人が利用できると

いうところにどうも交通機関、交通事業、運輸事業の公共性があるのじやないかといふうに考えておられるわけですね。

したがいまして、飛行場そのものが、そういう公共性を踏まえて土地収用法による収用事業として掲げられているわけでございまして、決して観光客が多くなったからもう公共性は薄くなつたと

いうふうに直ちには言えないと考えております。

それから、現在の経済情勢 社会状態のもとに

おいては、そういう意味合いで公共性のある航空機による運輸事業といふものは、これはもう必要なものでございまして、欠かすことができない。

また、飛行機が飛ぶ以上は、これはもう騒音があ

る程度出ることもいたし方のないことで、もちろん、その騒音を少なくするために、その発生源対策とかあるいは空港の設備を改善するとか、いろいろな手を打たなければなりませんけれども、それでもなお限度がございまして、特に最近の大きな大型化した航空機が飛ぶ飛行場の周辺においては、やはりかなりの騒音は避けられない。でありますから、そういうやむを得ない騒音が残るものですから、そういう事態を踏まえて、そして空港周辺の町づくりを合理的にやっていくこうといふのが、この法律案の究極的目的でございます。何も騒音に公共性があるというわけじやもちろんないのでありますから、騒音のもとである航空事業、運輸事業、それに公共性がある、そこから騒音は必然的に避けられないものとして出てくる、そういうことを踏まえまして、合理的な土地利用を空港周辺においてやっていく、町づくりをするというのが、この法律案のねらいでござります。

○久保(三)委員 法律の中身全部をあなたに聞いておるわけではないんですよ。お話を、騒音を出すことも公共性であるというふうになつたようですが、いかがですか。それで、法制局内部では、ぼくが申し上げたような議論はしなかつたのか、したのか、もうそれだけ聞けばいいです。

○真田政府委員 お言葉を返すようでございますけれども、収用の対象として空港の敷地、滑走路場など、専門用語はよく知りませんが、飛行機によって旅行する人の用務の中には、公務は全部収用してしまえ、その方が簡明直截で、事前にそういう広大な土地を収用して、そして計画を立てるべきであるというような御趣旨かと思ひますけれども、冒頭に申しましたように、財産権は保障しなければいかぬですから、必要最小限

をどいてもらいたいというのがこの法律なんですよ。これはどいた跡はもつたないから何かに使おうじゃないかというような単純な考え方なんです。

それで、騒音の及ぶ地域全体を別に国が飛行場のために必要とするわけではなくて、建築制限は公共の町づくりのためにいたしますので、建築物の敷地として用いる以外の方で、たとえば農地として使うとか、そういう場合には一向構わないわけですから、騒音の及ぶ範囲を全部収用にかけたというのは、どうも憲法の精神から見ても行き過ぎだというふうに、むしろそういうふうな方向に私たちを考えるわけでございます。

だから、どうしても騒音を出すこと 자체が公益性にとれなければ、何かこの法律はどうも権力をかさに着た強奪みたいな法律にとれそだだといふふうにわれわれは思つてゐるわけです。しかし長官、あなたにお聞きしても、この点だけはしょがないでしょうね。

ただ問題は、これは本来ならば土地利用権の制限でありますから、あるいは制限といつより土地利用権の収用でなくして、土地の収用、土地収用じゃなくて、土地の利用権を収用するということだと思います。そういう新しいものが出でてくるからには、もう少しこれは配慮があつてしまふべき法律ではないかと私は思つてゐるわけですが、いかがですか。それで、法制局内部では、ぼくが申し上げたような議論はしなかつたのか、したのか、もうそれだけ聞けばいいです。

○久保(三)委員 法制局長官の解釈は、もちろん逆立ちしているなんて言つたら、あなたの法律としてこれはバアになつちやうから、それは言えないでしょ。といって、私は、全部収用法で強引にやれと言つてゐるわけではなくて、いまの法体系からいけばそういうことになるのが順当ではないでしょ。といって、私は、全部収用法で強引にやれと言つてゐるわけではなくて、いまの法体系からいえばそういうことになるのが順当ではないでしょ。といつて、私は、全部収用法で強引に無理に制限する、そういうことではないのか。しかもあわせてなの、この「適正かつ合理的な土地利用を図る」というのは、あなたがおつしやるようだ。百姓をやつてゐるのならそのまままでいいのか。言うなら法を曲げて、かいくぐつて私権を無理に制限する、そういうことではないのか。し

も、逆立ちの話はどうも通じませんからね。

しかし、最後にあなたたに一言申し上げておきますが、あなたたちは内閣の法律の番人でありますから、しかも一たん法律が出れば、法律というのを、その当時の解釈とは別に、盛られた文字、それから当局者といふか、権力者の解釈によって一人で動いていく、そういうところに非常に問題がありますから、この国会の質疑応答の中での政府当局の答弁だけでこれが動くものとはわれわれは考えていない、だから、こういう法律には念には念を入れて慎重審議の必要があると思って、きょうはお呼びをしたのでありますか、どうもよく私の質問もおきみ取りがいただけないし、ぼくもあなたのお答えを理解するわけにはいかないので、またこの次にでもひとつお願ひすることにして、本日は長官御苦労さまでした。ありがとうございます。

そこで、これは運輸大臣にも、にもとよりより運輸大臣にお伺いしなければいけませんけれども、法律の体系は別として中身について伺いたいのですが、今まで幾つかお尋ねがありました。特に大事な点は、ここにある基本方針をつくる基準ですね、八〇とか七〇とかいう話が出ておりましたが、これは政令で決めるというふうになつてゐるんですね。基本方針の作成基準、こういうものは第三条によつて政令で決める、こういうふうになつていますが、どうしてこれは政令で決めなければいけないのか。これは大臣では無理でしようか。無理ならば航空局でもいいですよ、実務行為ならば。後からまたお聞きしますけれども。私どもはこの基本方針の作成基準なんていうのは、まさに基準でありますから、政令にゆだねるべきではないと思うのです。基準は明確にやはり法律で決めてもらいたい。その変更を必要とするならば国会にかけてもらうというのが手順だと思うのです。いかがでしょう。

○高橋(寿)政府委員 この政令で決めようとしておりますことの主なことは、この基本方針で航空機騒音障害防止地区及び特別地区を決めるわけで

あります、その決めるときの両地区の分解点と

してどういう数字を用いるべきか、たびたび御答申しておりますように、私どもは、防止地区の方はWECPNLで七五から八〇の地域、特別地区は八〇以上の地域、こう考えておりますが、そのようなことを政令で決めようとしているわけでございます。

○久保(三)委員 いまお答えのとおりだらうと思ひます。ですが、そうちとするなら、なぜ手数を省いて「政令」というふうにやこしくしたのか。手数を減らすため政令で決めることではなくて、この法律に書いたらいいと思うのですが、これは何か理由があるのであります。

○高橋(寿)政府委員 別に手間を省いて政令に落としたわけではありませんけれども、この法律の基本になる事項ではなくて、この法律を実施するための必要な事項というところでございますので、これは政令で決め得るというふうに考えたわけございます。たとえば、先ほど来問題になっておりますような環境基準、これなどは政令ですらもない。環境庁の告示にすぎません。それに比べれば、政令で決めるということは、内閣の責任で決めるわけでございますから、かなり格上げしだつもりでいるわけでございます。

○久保(三)委員 格上げしたと言うが、政府の一存で決めさせるわけにはいかないというのがわれわれの考え方なんですよ。これは住民の直接の利害に關係することでありますから、なるほど基本方針という項目ですから、その基準は別な項目を設けてもいいと思うのですが、やはり基準は明確にして、対象の個人にはっきり示すべきだと思うのです。環境基準は告示だから、あれは政令よりもはこの基本方針の作成基準なんていうのは、まさに基準でありますから、政令にゆだねるべきではないと思うのです。基準は明確にやはり法律で決めてもらいたい。その変更を必要とするならば国会にかけてもらうというのが手順だと思うのです。いかがでしょう。

○高橋(寿)政府委員 この政令で決めようとしておりましたが、結局この防止地区においては「政令

で定めるところにより、防音上有効な構造としなければならない」ということで、構造に制限を加えているわけですね。御説明によりますと、アルミサッシでやればいいということであります。

アーミサッシじやだめだという議論もあるし、どこまで「防音上有効な」ということになるのか、そういう問題もやはり問題になると思うのです。その場所によって違うと思うのです。多少幅がある。そういうものに対して、これは補償の対象になりますと、大して錢もからぬことだからいいだろうというような意味ですね、はつきり言ひます。

これは必ずいぶん国民を、あるいは対象の個人を軽べつしたというか、軽視した話だと思うんですね。よしんばそれが低額のものであろうが何であろうが、やはり補償は補償として対象としてやるべきことが当然の裏打ちだと私どもは思うのであります。が、これは運輸大臣、どう思いますか。大して錢がかかるからやつてもらおうじゃないかといふことがありますか、どうです。

○田村国務大臣 家を新築するときの社会通念として、言うなれば建築の一つの基準というようなことから、特に補償の対象にする必要がないといふ説明を受けております。

○久保(三)委員 アルミサッシの問題を話したから少し焦点はぼけましたが、特別地域じゃなくて普通の地域でも、全体的に土地の利用に対する一つの制限なんですね。制限をするからには、それに応じて補償というのが当たります。話だ。どんなに騒音が公共性があつても——騒音が公共性があるというのはちょっと変な話ですが、どうもここの法律からはそのようにしかとれないであります。それがあつてもやはり補償の対象にすべきだと思うのです。家を建てる建てないにかかわらず、これは補償の対象がある。利用に制限があるのであれば、これは当然だと思うのですが、それはやはり金がかかるから考えられなかつたのか、どうなんですか。

○高橋(寿)政府委員 この法律の施行によつて、

通常使われるお金よりもかなり割りの高いお金を使わせられる、つまり通常の負担以上の負担を強いる場合には、この法律の施行に基づく超過負担でございますから、これは助成とか補償とかの対象にすることが必要だと思いますけれども、この政令の中身がたびたび御説明しておりますよ

うな軽微な内容でありますので、かつまた、その内容は現在全国の新築家屋の平均九八%まで普及しているというアルミサッシ構造にするだけのことです。どうせその方はアルミサッシにするに違いないわけでありますから、したがつて、新しい負担を課したことにはならない、つまり事実上、

新しい負担を課することにならないといふこと、で、通常の負担以上の超過負担ではないので、補償とか助成の必要がないと考へたわけでございます。

○久保(三)委員 そうだとするなら、この地域の指定はやめたたらどうですか。必要ないであります。それは受忍の限度というか、おれはアルミサッシは必要ない、へたにアルミサッシなんかやると窒息死するかもしれないから昔どおりの雨戸の方がいい、そういうことになりますよ。これは利用の制限なんでありますから、利用の制限を考えれば、私は補償の対象が当然だと思うのです。しかし、あなたたは家をつくる場合には当然アルミサッシを入れるのだからと言つてはいるが、入れるか入れないかはわからないじゃないですか。入れなかつたら罰金を取るのでしょう。これはえらいことですよ。アルミサッシ一枚で罰金刑を食うわけですから、こんなばかばかい法律は余り世の中に通用しないのじゃないかと私は思ひます。これは少し考へてもらわなければならぬ。もつともこれから審議は長いからあわてて結論を出す必要はないと思うのです。家を建てる建てないにかかわらず、中に入れないのにしかと私は思ひます。これはから審議は長いからあわてて結論を出す必要はないと思うのですが、いざれにしてもそういう穴が幾つかある。

それからもう一つは、土地の買入れについての第八条です。さつきもだれかからお話をありますから、これは当然だと思うのですが、それはやはり金がかかるから考えられなかつたのか、どうなんですか。

○高橋(寿)政府委員 この法律の施行によつて、

に問題があるので。何で「時価」と入れるのか。いまでは土地収用法をもつても時価でやらないで、高いのか安いのかでやっている。土地収用法一つとっても、はつきり言うと時価なんという文字はありませんよ。時価なんというのは都市計画法でもないと思うのです。「時価」と入れた限りにおいては、安い値段で買おうというふうにしか考えられない。なぜならば後段には「予算の範囲内」という文言も入っていることありますから、この中には入っていませんけれども、そういうふうになる。そう考へると、この法律はずいぶんと私権の制限を厳しくしたものだなという感じがするわけなんです。

そうかと思うと、第七条の「損失の補償」のところで「用益の制限により通常生ずべき損失を、当該土地の所有者その他の権原を有する者に対し、補償しなければならない。」というのが第一項ですが、第三項の一一番終わりには、結局協議がまとまらないときには、収容委員会に土地収用法第九十四条第二項の裁決を申請することができる。ここで何で土地収用法が出てこなくちゃいけないのかということです。こういうところにも二重、三重の強権を發動して抑えつけようという考え方があるわけなんで、われわれとしては、はなはだ理解しにくい点であります。なぜ土地収用法がここで忽然としてあらわれて裁決だけやらなければならぬのか、ひとつお答えをいただきたい。

それからもう一つ、これを申請するのは、恐らく権利原を持つ人でなくて、まとまらないから早いところ片づけなければならぬという空港当局の方から出るのが当然だと思うのですが、いかがですか。

それから、時間も余りないから申し上げますが、これも先ほど皆さんからお話をありました、二週間以内に意見を言い、あるいは住民の意見を聞くというのがある。意見を聞くというのはどういうことなのか。これまでこういう問題の処理に当たって意見を聞くというのは、形式的に話を聞いた、意見を聞いたという事実を記録にとどめ

るだけにすぎなくて、これを実行に移したためしはほとんどない。その保障はどこにあるのか。その意見が正当であり、その意見がもともとあるば、かなり高い地価のところがたくさんございまして、そういうところの地価を全部入れた近傍評価をする。したがいまして、空港のごく近くの安い土地の時価だけで買い入れるという趣旨では毛頭ございません。必ずそのように運用することを約束いたします。

それから、裁決申請の問題でございますが、これは収用委員会というものをたまたま使わせていただるために土地収用法を援用したわけでございまして、強権とかそういうふうなことと関係ございません。今まで、たとえば古都保存法のような法律でも、こういう問題について、協議が整わなければ収用委員会に裁決を申請するというふうな規定がござりますので、そういうことを書いたわけでございます。もちろん裁決に不服ならば、ここで協議が成立しないわけでござりますので、このことは決して買い入れ請求者損失補償、要求している方の権利を侵害することにはならないと私は思っています。

それから、最後の意見聴取でございますが、これは各種の法律の横並びがございまして、ここには十四日間ということがございますが、るる御説明申しておりますように、そのことは決してそれがきにならないよう配慮をするつもりでございます。また、意見を提出する先は都道府県知事でございます。都道府県知事は、当然その地域、公共団体の長として総合的な判断をすることを、私どもは期待いたしておりますし、また、都道府県知事は、この意見書によって地域の意見を聞くだけではなくて、別の項目によりまして関係市町村長からも意見を聞くことになっております。したがって、地域住民は意見書を出す以外に関係市町村長、自分のところの村長さんのところへ行って地域住民の声を申し出ることもできます。これについては二週間なんという制限もございませんので、そういうルートを通じましても十分地域住民の意見を聞くことはできるというふうに思い

横にボイントをとつていけば音がそろ横には広がりませんから、横の方向に近傍類地をとつていけます。しかし、どう書きましても、法律はそれを実施する人の態度によってかなり変わります。私どもは、過去におきます空港建設、管理に伴う各種の苦しい経験を持っておりますので、これらを全部今関でそういうものを認定してもらえるのか。そういう保障がない限りは、住民あるいは利害関係者は、二週間の公示期間を置いて、意見書を提出することができます。あるいは意見を聞くとしても、関でそういうものを認定してもらえるのか。そういう保障がない限りは、住民あるいは利害関係者は、二週間の公示期間を置いて、意見書を提出することができます。されば、さつき答弁したとおり、事前にも聞きますと言つから事前に聞くかもしれないけれども、あなた、そんなに長く航空局長に困るでしょう。だから、そういう意味から言っても、これは単に法律上のアクセサリーというかモディファイア、修飾辭にしかすぎない。だから、住民の意思がどこまでみ上げられるのかという担保がなければ、この法律は非民主的であると言われても仕方がないし、私権をことさらに強権で押さえつける反動立法であると言われても仕方がない。いかがですか。

○高橋(寿)政府委員 各項目にわたりまして大変手痛い御批判をいたいたわけでございますけれども、全部お答えしている時間もございませんので、二お答えいたしますと、まず時価の問題でございますが、時価で買うということにいたしましたのは、私どもは、買入れの際の価格として一番高いものを買うために時価にしたわけでありまして、時価以下で買おうと思ったら、幾らでもほかの表現方法がございますが、この場合には、物事の性質上、時価といふことが一番買入されると考へて時価としたわけでございます。

時価を評価する場合には、当然近傍類地価格で評価をするわけですが、空港周辺の低い地価を標準にして買うのだろう、こういう御指摘かとも思いますけれども、そうではなくて、空港直近のところはあるいは低くとも、空港というのは、

○久保(三)委員 法案については、これからもまだ質問者がいますから一応終わりますが、ただ一つ、基準のつくり方です。これは空港そのものの仕事の上に生かしまして、先生の御心配、御指摘のようない点がないようにやっていきたいと思っております。

○久保(三)委員 法案について、これからもまだ質問者がいますから一応終わりますが、ただ一つ、基準のつくり方です。これは空港そのものの仕事の上に生かしまして、先生の御心配、御指摘のようない点がないようにやっていきたいと思っております。

そこで、運輸大臣にお伺いしたいのですが、成田空港の開港は年度内にしたいというお話を先ほどありました。が、年度内といふと、来年の三月三十一日まであります。新聞の報ずるところによると、三十日か三十一日は大安だそうであります。また、意見を提出する先は都道府県知事でございます。都道府県知事は、当然その地域、公共団体の長として総合的な判断をすることを、私どもは期待いたしておりますし、また、都道府県知事は、この意見書によって地域の意見を聞くだけではなくて、別の項目によりまして関係市町村長からも意見を聞くことになつております。したがって、地域住民は意見書を出す以外に関係市町村長、自分のところの村長さんのところへ行って地域住民の声を申し出ることもできます。これについては二週間なんという制限もございませんので、そういうルートを通じましても十分地域住民の意見を聞くことはできるというふうに思いましたが、その中でも、なるほど手がけはしたが、完成していないのが幾つかあるんですね。

土地利用の合理化を図ろうとするものでござります。

なお、制度的にはこの法律は、都市計画法の十条におきまして、地域地区におきます「建築物その他の工作物に関する制限については、この法律に特に定めるものほか、別に法律で定める。」

このような規定がございますが、この別な法律にいま本法が該当するということをございます。このような例といたしましては、先ほど米菴がつております古都における歴史的風土の保存に関する特別措置法、都市緑地保全法等がござります。

○山本説明員 先生の御質問の趣旨は、高速道路の環境対策についてどう考えるかということだと思いますが、建設省といたしましては、従来から幹線自動車道周辺の環境対策として、他の警察厅やあるいは運輸省とともに、特に道路の環境対策として、道路の構造の改善であるとかあるいは高速道路の周辺の住宅に対する防音工事の助成であるとか、あるいは最近は沿道周辺の環境整備を進めるという意味で、新たにバッファービル等の誘致を進めるよう沿道環境整備促進事業、こういったものをもちろん実施して、鋭意努力しておるわけでございますが、道路の公害対策を根本的に検討するためには、道路と沿道の土地利用、この関係において十分調和のとれた抜本的な対策が必要だらう、こういうふうに認識しております。

そういうことで、先般建設省内部に学識経験者の御参加もお願いいたしまして研究会をつくりまして、現在総合的な検討を進めているところでございます。今後こういった総合的な対策の検討の過程におきまして、種々の問題を十分検討してまいりたい、かように考えております。

○久保(三)委員 答弁にはいろいろ問題がありますが、時間が来ましたからこれで終わります。

○大野委員長 この際、参考人出頭要求に関する件についてお諮りいたします。

特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法案につ

いて、明後十八日午前十時から参考人の出席を求めて、意見を聽取したいと存じますが、御異議ありませんか。

〔「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、参考人の人選等につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔「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。

次回は、明後十八日午前十時委員会、午後一時理事会を開会することとし、本日は、これにて散会いたします。

午後四時三分散会

昭和五十二年十一月二十五日印刷

昭和五十二年十一月二十六日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

W