



て、中でも航空機騒音問題が深刻な社会問題化してきておるのは遺憾と言わざるを得ません。しかし、こうした問題について、ここ数年それなりに対策が講じられるようになってまいりました。全般的に問題を解決するには至っておりませんけれども、徐々に効果を上げているということも、これも事実だと思います。

従来のこういった対策は、大別すると三つの種類がありました。第一は、発生源対策であります。航空機エンジンの低騒音化など、機材の改良または便数の削減、時間規制や運航方式の改善というものがこの中に含まれます。第二は、緩衝線地や防音林をつくるといった空港構造の改良であります。そして第三が空港周辺対策であります。これは計画的な土地利用あるいは防音工事、移転補償等、そういうような措置が入っているというふうに考えられます。それぞれ意味のある対策であります。今後ともこれを積極的に進めていくことが必要であります。中でも重要なのは、空港周辺対策であるというふうに私は考えます。私は、かねてからこの空港整備は空港施設を拡充すれば足りるという、点つまりポイント、点的な考え方ではなくて、空港周辺の地域を含めた面、つまりスペース的な考え方をすべきだということを強調してまいりました。それには航空機騒音を防止することはもちろんですけれども、それだけではなくて健全な町づくりと結びつけていかなくてはならないと考へたからであります。そのためには、都市計画的な手法を導入いたしまして前向きに対処していくことが当然必要になってくるわけであります。機会があるたびに私はこういうことを主張してきました。それには航空機騒音を防ぐことはもちろんであります。

そういう角度から見ますと、従来の空港周辺対策は土地利用の面、特に立地規制の点で十分でなかったように思われます。防音工事や移転補償については、早くから制度化されておりりますけれども、土地利用については、空港周辺の再開発、つまり工場や倉庫などを空港周辺に配置するといふようなやり方が中心であります。周辺地が宅

地化されてそこに住宅がつくられ、それによって新たなトラブルが発生するということを防ぐ手だ

てが十分でなかつたよう思います。

その点に関連しまして、私は、当然事前にトラブルを防ぐ対策がなくてはならないというふうに思っています。

法案は、これまでの空港周辺対策をより一層充実させるものとして位置づけることができるわけであります。その意味で速やかに成立させることを期待いたします。

この立地規制の問題は、空港周辺対策の一環として重要でありますけれども、単に国内的な問題にとどまりませんので、国際的にもきわめて大きな意味を持つているという点を見落としてはならないと思います。

ことしの九月、取材のためジュネーブのIATA A、国際航空運送協会の本部を訪れましたときには、たまたま成田空港の空港使用料の問題が出ました。そのときIATA側は、成田の空港使用料は高過ぎるということを言つたわけなんですが、その理由の一つとして、日本には空港周辺地域における立地規制の法律がないからいけないのだ、こ

ういうことを言つていただけであります。つまり、立地規制の法律がないから空港の周辺にどんどん住宅ができる、その住宅に対して補償を行つようになりますのでたくさんのお金がかかる、それをまたコストとして計算するので空港使用料が高くなる、こういう論法であつたわけです。

成田空港に関する限り、若干事実関係に誤解もあるようですが、IATA側が言う立地規制の法律がないということを非難するのは、ある意味では

もつともな面があるわけであります。先進諸国ではほとんどの国で何らかの形の立地規制の法律があります。日本だけが特殊な国だという印象がありまして、日本だけが特殊な国だという印象

をIATA側は強く持つてゐるようと思われます。この点は、国際社会の一員として伍していく上でやはり考えなくてはならない点ではないかという印象を受けました。その意味で、この特別措置法には、国際的な側面があるということでもあわせて申し沿えておきたいと思います。

次に、特別措置法案の内容についてであります。が、私は、法律の専門家ではありませんけれども、一人の社会人として考えましておおむね妥当な内容のものであるというふうに考えます。

幾つか問題はありますけれども、基本的な点だけを申し上げますと、第一に、この特別措置法案の場合は、地元を中心という線が一つ貫かれているというふうに考えられます。特定空港に指定された空港につきましては、都道府県知事が航空機騒音対策基本方針をつくることになつております。さらにもまた、その場合に関係市町村長や関係住民の意見を聞くということにもなつております。本來空港周辺地域の整備には、地元の意向が十分に反映されることが大切であります。それぞれの地域の実情に即した計画でないと計画としての意味がないわけであります。その点、この特別措置法案は、地元の意向反映という点で意を用いているというふうに私は受けとめております。

それからまた、特定空港においては、地元の意向を反映するということにさらに一層留意する必要があるうかと思います。たとえば英國空港公団、BAの所有する空港には必ず空港協議委員会、コンサルテーティング・カウンシルといふのが設けられておりまして、その中には利用者代表とか航空会社の人とかあるいは関係市町村の人とか、いろんな人が入つて、その空港の運営について意見を申し述べる機関が設けられておりますけれども、こういう点は特定空港がつくられた後、一つの参考になるのではないかというふうに思います。

第二は、補償について配慮されている点であります。航空機騒音障害防止特別地域では、原則として住宅の建築が禁止されるわけであります。その建築禁止によって生じた損失については空港設置者が補償することになつております。特に住宅禁止によって土地利用に支障を来たしたという理由で土地の所有者が土地の買い入れを申し出た場合は、空港設置者がこれを買い取るということにもなつております。このように規制に対し救済措置が設けられている点は評価できるだろう、こ

ういうふうに考えます。

第三に、積極的に土地利用を行うという点であります。この特別措置法案は、都市計画法と関連づけられておりまして、たとえば特定空港の設置者

が買い入れた土地を公園とか広場とかに無償で使ってもらうというようなことになつております。それで空港周辺対策は前進するというふうに考

えられます。ただ、運用の面ではこの法案にもいかというふうに考えます。

このように特別措置法案が成立いたしますと、確かに財源が確保されているということでなければ空港周辺対策は前進するというふうに考

えられます。たとえば補償に対する財源措置であります。確かに財源が確保されているといふことで、この点も前向きの措置と言つていいのではな

いかというふうに思ひます。

最後に、もう一度基本的な考え方について触れてみたいと思いますが、空港をその地域に定着させるためにには、環境問題を中心に空港周辺対策を推進することが重要でありますけれども、いまのところ、あることを一つやれば一挙に問題が解決するという妙手はないわけであります。そうなりますと、一つ一つ可能なことから対策を積み重ねて、いって問題を解決するということしかないのであります。

であります。その意味でもこの特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法案の早期成立が必要であるというふうに考えるわけであります。そのことを改めて強調して、私の意見陳述を終わりたいと思います。ありがとうございました。

ありがとうございます。



ういたしますと、建蔽率その他の関係において、いまの二倍、三倍の土地を取得しなければ同一の規模の住宅を建てることができない。そうなりますと、いまの現住の家屋、土地を買い取つていただだけでは、どこにも移れないというのが現状であります。このような被害の中で苦しむのはいやだけども、どうしても移るだけの手当てができないのだという嘆きは、大阪の空港では終始聞くところであります。

こういった面で公害特殊事情というものをお考えの上で、買取り価格、損失補償の額について十分の御配慮をいただかなければならぬのではなかろうかというふうに思つてあります。

結論的に申し上げますと、本特別措置法は、都

市計画法あるいは土地区画整理法のような手法をかりて立地規制をしようと考えておるわけがありますが、しかし、考えてみますと、都市計画法とか区画整理法とかいったものは、住民がいわばお互いの利益のために、共同利益の確保のためにお互いに一定の制限をしんばうするという形になつておるわけです。

高い建物が建てられない、しかし、隣にもそ

う高い建物が建てられないから日照の確保ができる、あるいは自分の土地の一部を割くことに

よつて道路を整備してもららう、そういう形に利益を確保するという形をとつておる、そこに相互受容の根柢があるわけありますけれども、この特別措置法は、いわは一方的な公害に苦しんでいる住民が譲歩しなければならない、そこに負担を課せられる、制限を加えられる、こういう形になつておるわけであります。この法律を御審議

しては考えるべきであります。しかし、ぜひ血の通つた法律につくり上げていただくように希望いたす次第でございます。

以上であります。

○大野委員長 ありがとうございました。

次に、鬼沢参考人にお願いいたします。

○鬼沢参考人 私は、現在本委員会で審議されており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、賛成の意見を陳述するものでござります。

先ほどの山本参考人さんのお話と重複する面もありますので、私なりの考え方を申し上げてみたいと思います。

私は、かつて二年前に、私どもの地域の有志とともに、はなはだ不本意ではございましたけれども、成田空港の現状での開港に反対するというような意見を述べたことがあります。

その理由は、いろいろございましたが、そのほとんどは解決の方向へ向かっているのではないかと思ひますけれども、その理由の一つとして、騒音問題の抜本的解決策として、現在審議されておりますような法案を整備して騒音問題に取り組んでいただきたい、そう申し上げてきたはまでございます。

航空機騒音問題が最大の社会問題となつておるようになっております大阪国際空港などの例を見ますと、このようないくつか制度の確立がぜひ必要ではないかと考えております。そういう意味で、いまごろ政府が提案したということは、むしろ遅きに失したという感がなきにしもあらずと思われるわけであります。

私は、成田市に居住しております。御存じのように、成田市は昔からお不動様の町として全国的に健全な発展を願う者の一人であります。御存じの通り、成田市は昔からお不動様の町として全国的に知られておりまして、これまでお不動様とともにに発展してまいつたわけでございます。しかし、成田市の今後の発展は、成田空港を無視ながら、成田市に居住しておられます。そのよ

うになれば、当然に宅地化が進展する傾向が生じますので、何もせずにほうつておけば、成田空港周辺においても宅地化がどんどん進んでいくでしょうとのと思われます。成田空港の周辺は、現在のところは住宅もまばらな田園地帯であります。しかし、すでに不動産業者等によりまして宅地造成が散發的に行われております。今後空港の開港あ

るいは二期計画の整備等などが進みますと、この傾向はますます助長されるものと予想されます。将来、空港の周辺に住宅が増大し、騒音問題

が深刻化してしまつということにもなりかねませ

けでございます。ただ、そのためには、きわめて重要かつ不可欠な前提条件がござります。つまり、我が成田市が成田空港をその中心の一つとして健全な発展をしていくためには、お不動様と成田の町がそうであったように、成田空港とその周辺地域社会とがよき隣人関係を保ちながら、調和のとれた形で発展していくことが重要であると考えます。

このように考えてまいりますと、空港周辺において生ずる航空機騒音問題は、きわめて重要な問題となつてくるものと思われます。現に航空機騒音問題は、これまでいろいろな空港で大きな社会問題を引き起こしてきているのは周知のとおりでございます。

成田空港における航空機騒音問題につきましては、従来からも、政府、公団並びに千葉県、そして成田市におきまして、学校、民家等の防音工事に対する助成、移転希望者に対する移転補償あるいは防音堤の設置などの対策が進められております。しかし、成田空港に就航することは承知しております。また、成田空港に就航する航空機は、エアバス等の低騒音機を中心になる

ところです。

そこで、空港の周辺に住宅を建てさせなければ、

私の申し上げた目的は一応達せられることになりません。したがつて私は、空港周辺について、

一方で住宅等の建築を制限するかわりに、自然的

並びに社会的条件を勘案して、商業、工業、農業

等の空港と調和のとれた産業を奨励する等の周辺の土地利用を計画的かつ積極的に進めていく必要

があると考えます。

現在審議されている特別措置法案は、周辺の

部地域で住宅等の建築を制限していますが、また

他方、しっかりと土地利用計画を決めていくよ

うになつていてるものと思われます。ですから、こ

の法律が成立し、成田空港がその対象となるなら、

一方では、従来から進めております騒音対策

を一層充実させていき、他方でこの法律をきちんと実施していくことによつて、当面する空港周辺の航空機騒音問題を解決しながら、将来的にも航空機騒音に十分配慮した形での健全な都市づくりが進められることとなるものと確信いたしております。

また、この法案のこのよろづかな目的とうらはに一番大切なことがござります。それはこの法律の施行によりまして、当該住民の損失を生む

ことは絶対に避けなければならないということです。

ございます。すでに現在、住民を追い出す悪法だ  
というよう決めつけていた人たちもございま  
す。しかし私は、公益のための協力者に損失を与  
えることは絶対にないと申し上げたい次第であります。

具体的には、第八条の「土地の買入れ」について、土地の価格は時価によるものとなっておりま  
すが、この時価とは、特定空港の設置者と当該土地の所有者とが協議することが前提になつておりますので、土地の所有者を保護する規定だと考  
えます。また、第九条の「移転の補償」につきまし  
ては、予算の範囲内において損失を補償することとなつておりますが、私は十分な予算の範囲内で  
の補償と考えます。

いずれにいたしましても、要是運用の問題であ  
ります。したがいまして、法律さえできればそれ  
でよいというものではありません。法律の精神を  
くんだ、血の通つた政策の決定と国や県等の十分  
な財政上の援助等、積極的なバックアップがなけ  
れば、このような制度は絵にかいたモチにすぎな  
いことは言うまでもありませんので、この点につ  
いては、この法律の運用の問題として、先生方に  
おかれましても絶大なる御協力、御援助をお願い  
申し上げる次第であります。

過去十一年間、成田は闘争の地というイメージ  
を全国民に与えてきたかもしれません。しかし、  
良識ある成田市民が望んだことではありません。  
ほんの一部の人達と外部からの無法者の侵入に  
よつて法を無視されて行なってきたことでありま  
す。今後は成田の土地で血を流す戦いは絶対に許  
せません。そのような意味で、成田の十一年の歴  
史は暗い時代だったかもしれません。しかし、本  
当の成田の歴史と成田空港の歴史はこれから始ま  
るのです。

最初にも述べましたように、今後の成田市のみ  
展は成田空港とともにあります。単に成田市のみ  
发展は、すべて成田空港との共存共栄ができるか  
どうかにかかっていると申せるのではないでしょ  
う。

うか。そしてそのためには、将来に大きな禍根を  
残さぬよう航空機騒音問題を解消し、かつ空港と  
調和のとれた都市づくりが進められるかどうか  
が、今後の大変な課題となつております。このよ  
うな点からも私は本法案が速やかに成立し、そし  
て成田空港がその適用の対象となることを切望す  
る次第であります。

○大野委員長　ありがとうございます。

○岩沢参考人　次に、岩沢参考人にお願いいたします。

○岩沢参考人　はなし家でありませんので、非常  
に話が下手でありますので、まず原稿を読みませ  
ていただきます。

私は、成田空港四千メートル滑走路の北側五千  
五百メートルの地点に住んでいる岩沢と申します。  
私の家族は妻と長男夫婦、末娘、孫二人の七  
人です。私の職業はネームプレートの製造販売を  
いたしております。そしてこの製造業には、私の  
長男夫婦を初め五人の子供が、それぞれ別に世帯  
を作りましたが、いまごろになって、下積み  
の方からノラリクリアと出てきたのが、この法案  
で言われていますが、いまこうになって、下積み  
の方からノラリクリアと出てきたのが、この法案  
であります。

この法案は、私どもにとって、またまた厳し

いものがあります。いまだに私たちの部落のよう  
に、民家防音工事も済んでいない、その上にこの  
法案の網をかぶせられては踏んなりけつたりと言  
わざるを得ません。

先日、この法案の審議されている当運輸委員会  
を傍聴させていただきましたが、諸先生方の指摘  
された点に全く同感であります。この諸先生  
方の指摘しておられた問題点が処理、解決しない  
限り、私ども直接この法案で規制を受ける地元住  
民として納得するわけにはいきません。

この法案が憲法の保障する国民の生活権並びに  
財産権に著しい制限を加えるものであることは、  
すでに諸先生からも指摘のあつたところであります。  
しかも、同法第六条においては、違反建築物に  
対する措置として県知事が是正の措置を講ずべき  
ことを命じ、同法第十三条においては、この命令  
に違反した者に対し二十万円以下の罰金に処する  
ことになつております。

本法では、特定空港の設置者及び政府は、これ  
に対し何らの補償措置を講じないのであります。  
その後、昭和五十一年一月八日、運輸省の告示  
議会を結成し、市長並びに県知事に請願いたしま  
した。

その結果、県知事は、西和泉部落全体を民家防  
音の対象とすることを約束したのでござります。  
しかしこの約束は、なお防音工事に多額の自己負  
担を残しており、私どもとしては、全額を国庫負  
担でやるより厳しく要求してきました。

これは、この立場から非常に疑問のあるところでございます。  
したがつて、こういう法案については、一番関  
係の深い成田市、芝山町、下総町、大栄町、多古  
町等の関係住民の意思を十分反映させなければな  
らないと思うのでございます。

しかしながら、今回の立法化に当たって成田市  
初め千葉県当局は、その要望をいたしてきたとい  
うことであります。このように地域住民の重大  
な権利の侵害を受ける法の制定をいかなる考への  
もとに要望してきたのであります。本法に  
おいて関係住民の生活と権利はどのようにして守  
られるかと理解されたのであります。  
この点について、私どもは、去る十一月十四日  
成田市長及び千葉県知事に、この法案に対する真  
意を明らかにしていただきたいということで、十  
五日に回答してほしいと申し込んだのですが、い

まだもって回答はございません。きのうの朝、成田市長から、少々時間が欲しいということで電話がございました。このことをもってしても、県、市当局も、この法案の内容には困っているのではないかと思うのであります。

以上申し上げてまいりましたが、最後に私は成田空港に賛成とか反対とかの立場にこだわるものではありません。しかし私は、騒音激甚地の直下に先祖伝來の土地と家を持ち、家族・地域住民とともにその幸福だけは何としても守っていかなければなりません。特定空港として特別に規制するという空港向けの対策でなく、空港設置前にここに住んでいる住民の生活を第一に考えていただきたいたいと思うのでござります。

以上、つたない私の意見をお聞きいただきまして、ありがとうございました。どうか私の意のあるところをくみ取りいただくよう心からお願ひ申し上げます。

○大野委員長 ありがとうございました。  
以上で参考人からの意見の開陳は終わり  
た。

○大野委員長 これより参考人に対する質疑に入

質疑の申し出がありますので、順次これを許します。

○宮崎委員 参考人の皆さん方、朝早くからお忙しいところをお出かけいただきまして、この法案に対する貴重な御意見を私ども拝聴することがであります。心から御伺ひます。心から御伺ひます。申し上げます。

せんが、各参考人の方々にお尋ねをいたしたいと思います。どうぞよろしくお願ひいたします。  
まず、山本参考人でございますが、大体お話を論旨、お説はよくわかりますが、問題点として運用面の問題が必要じやないか、こういうお話でございまして、空港とその地域を定着させるようなことが必要じやないか、もとと地元の意見も反映するように、こういうお話がございました。  
いろいろこの法案の中でも、御存じのように都市計画の手法を取り入れて、この空港を中心とする都市計画、お話をのように国際空港でございますから、貨物輸送も盛んになるでしょうし、あるいは倉庫とかあるいは必要ないろいろな工場とか、そういうものを都市計画の上から決めて、そして住宅地域は発展するのだからここ辺がよからう、こういった都市計画の手法でもって決めるわけでございます。これは知事がやるわけでございまして、知事のもとでまた関係者、専門家の都市計画委員会が何かそういったものの委員を指名しこれでございます。これは知事がやるわけでございまして、知事のもとでまた関係者、専門家の都市計画委員会が何かそういったもの委員を指名してやると思いますが、大分民主的にそういった意見が反映されると思いますが、運用面でもっとこの法律でやれ、今までの手法じゃなくてもっと何かやれ、こういうお話のように承りましたが、何か具体的に山本参考人、こういうふうにした方がいいのだという御意見があつたらお知らせを願いたい。財源対策の方はこれは政府がやるわけでですが、こっちの方は私としてはこれは十分にやらぬといかぬ、こういうふうに考えておりますが、地元の意見の反映という点でお気づきの点がございましたら、ひとつ御意見を発表していただきたい、こういうふうに思います。

が成立した後、運用していく場合によりきめの細かい措置が必要であるという点を申し上げたわけでありまして、その一つの例として先ほど申し述べましたイギリスの空港公団の空港協議委員会というのが一つの参考になるのではないかということを申し上げたわけであります。この空港協議委員会というのは、イギリスの空港公団がたしか七つの空港を管理しているわけであります。それらの空港にその委員会が設置されておりまして、委員は約三十名、それで、の中には空港公団の当事者はもちろんのこと、関係市町村あるいは航空会社、それからまたターミナルビルの中にも店を出している人、それから旅行者代表というのも入っております。これはどういうふうにして選び出したかは私はちょっとわからないのですけれども、パッセンジャーリブレゼンタティブというのも入っております。そういう機関が恒常につくられておりまして、その機関が空港の運営について意見を言うという仕組みがありますので、日本の場合も、この特定空港がつくられた場合、法律の仕組みということは別に成立した後の運用の問題として考えてはどうかというふうに思つております。

までの山本参考人の御意見は、もつときめの細かい、非常に利害関係者が圧縮といいますか、極限されるわけですから、そういったものも非常に結構なのじやないかと思いますが、木村参考人のお考えになつておられる、もつと地元住民の意見を聞くとか住民に参加をしていただいてやるべきだ、こういう御意見は、いまの私や山本さんの意見と多少違うものでございますか、その構想について説明をしていただきたい。

○木村参考人 確かに、地元の意見を聞くということにつきましては、第一次的には、自治体の民主的に選挙されて運営されている議会あるいは市長を通じて意見をお聞きになるということが必要だらうと思います。

ただ、大阪空港のこれまでの歴史を見ますと、たとえばBランの三千メートルの滑走路を拡張する、これによつてジェット機が運航を開始して公害が激化したわけであります。そういう経過の中で自治体の役割りが非常に誤つていたということが言えるわけであります。そういう経過を持つておるものですから、住民の方も間接的な民主主義にだけ頼つておるということでは不十分だ、やはり住民が、理屈ではわからないけれども感覚として危惧しているような問題を率直にぶつけるということが必要だ、また、この事業を行つ側にそれを虚心に聞いていただき、いう姿勢が必要だ、単に手続がそういうことになつてゐるから一応聞いておくといふことではなくて、真摯にその意見を聞いてもらうことが将来のいろいろな問題を解決する早道になるのだといふふうに思つておりますし、そういう意味で、住民の意見を積極的に取り入れていただきたいといふのは、やはり公の手続上にそういうものが反映できるような制度、そういうものをぜひお考えいただきたい。

じや、具体的にどういうことになるのかといふふうにお尋ねであろうと思ひますけれども、先ほども例を御紹介いたしましたように、現在大阪にあります公害対策推進協議会というものを法律上

の手続の中に組み込むような方法で、知事の基本方針策定について十分にそれが反映できるような制度的保障をひとつお考えいただきたいという趣旨でございます。

○宮崎委員 木村参考人にお伺いいたしたいのですが、先ほど木村参考人の、基本的な問題として疑問を持っている、こう言われたのは、まず第一が被害の徹底的調査である、第二は発生源の対策である、第三は周辺対策、こういう順序でやるべきなのに、この法律案は、第三の周辺対策に力点を置き過ぎている、こういうお話をございました。御承知のような被害の徹底的調査、これはまた私ども、この法律以外のところで一生懸命住民の方々の御心配のないように徹底的にやるべきだと考えておりますし、第二の発生源対策の問題、これはもちろん航空機専門担当の飛行機会社でござりますとかあるいは運輸省自体が、便数の問題、エンジンを騒音のしないようによるとかあるいは夜間に飛ばないよう、これはこの法律外でできることがございます。したがいまして、これは残りますところの、参考人のおっしゃる周辺対策、周辺の騒音、そこだけにライトを浴びせてつくった法律でございますから、決して一、二をないがしろにしちゃってということではございませんので、私がそういうことを申し上げて、これは周辺対策をやるのだということについては御賛成ですかどうか、一、二を完璧にやれば、その点はいかがですか。

○木村参考人 おっしゃるとおり、一、二の問題をぜひやっていたら、いわばそのバランスの上に立った周辺対策をお考えいただくということであれば、私は大変結構だと思っております。

○宮崎委員 また木村参考人は、都市計画の手法を使つて、道路をつくるためには自分の土地も提供しよう、こうしたことじやないか、こういうお考えでございました。

それからいま一つ、これは政府の方でもます適

用は成田を考えておりますということをございます

ですが、木村参考人のお考えになつて、いるように、すぐ被害住民の切り捨てということにはならない

と考えていかねとならぬわけですね。貨物輸送もございまして、旅客もございますし、倉庫を建てる田にいたしましても、これから国際空港として発展するために、あの周辺の土地利用ということを考えていかねとならぬわけですね。貨物輸送もございまして、旅客もございますし、倉庫を建てるところあるいは工場を誘致するところ、大体のところを決めていかなければならぬ。そして住宅も、先ほどのお話によりますと、いまプローカーがどこでも宅地開発を進めているようだという話がございましたが、やはり宅地としてはこの辺があつて初めて土地が有効に利用できることになると思つわけでござります。

被害住民というお言葉がございまして、損失補償の問題とか防音工事が十分でないじゃないか、とでござります。確かに、古来から住みなれた町を離れるということは非常に大きな犠牲になるわけなんです。そういうものが陳情に行つた、それが住民の要求の中の一つの大柱だったと思うのです。確かに、古来から住みなれた町を離れるということは非常に大きな犠牲になるわけなんです。そういうものを都市計画法の手法というのは全く分断してしまつて、一人一人の住民を切り離して、そしてこの人がどこに移る、それについての対価はどうするのだといふ形になつておるわけなんです。

私は、先ほど申し上げた一連の関連で申し上げますと、住民が自分たちの希望するような町づくりをどうするか、都市づくりをどうするかということを頭に描いて、事業をやる側と積極的に話し合いをして、みんなが納得するような形の町づくりが何とかできないものだろうか、そういう形の中で補償の問題、額の問題といふものは、いわば二次的に出てくるのではないか、こういうふうにも思つております。そういう面での手当でいうものが、この法律にはまだ欠けているのではないかというふうに思つておるわけなんです。

○宮崎委員 関西の伊丹の空港とか福岡の空港は、御存じのように、いまありますところの法律によって何とかしなければならぬというものを盛り込んでいただいて、この法律の機能する面があるかないか、都市計画というものは、みんなで道路をつくつて、道路をつくるためには自分の土地も提供しよう、こうしたことじやないか、こういうお考えでございました。

成田の問題が出たり、あるいは今後関西新空港の問題が出てまいるわけありますが、そういうふうに思つております。今までのいろんな問題を通じて何とかしなければならぬというものを盛り込んでいるだけではなくて、これから空港周辺が、滑走路ももっと長くなるし、あるいは空港周辺について住

います。

しかし、大阪空港のような既設の空港については、これが都市計画法の手法によってなされるということになると、いろいろな問題が起つてくるのです。なかろうか。大阪空港の場合に、たとえば昭和四十四年に御存じの公害裁判が起つりましたが、あの直前に住民の方で希望しておつたことは何であつたか、いろいろございましたけれども、その中の一つに、何とかわれわれを集団移住させてくれ、いままで一緒に住んでいた隣近所の連中と一緒に移させてほしいということを運輸省に陳情に行つた、それが住民の要求の中の一つの大柱だったと思うのです。確かに、古来から住みなれた町を離れるということは非常に大きな犠牲になるわけなんです。そういうものを都市計画法の手法というのは全く分断してしまつて、一人一人の住民を切り離して、そしてこの人がどこに移る、それについての対価はどうするのだといふ形になつておるわけなんです。

私は、先ほど申し上げた一連の関連で申し上げますと、住民が自分たちの希望するような町づくりをどうするか、都市づくりをどうするかということを頭に描いて、事業をやる側と積極的に話し合いをして、みんなが納得するような形の町づくりが何とかできないものだろうか、そういう形の中で補償の問題、額の問題といふものは、いわば二次的に出てくるのではないか、こういうふうにも思つております。そういう面での手当でいうものが、この法律にはまだ欠けているのではないかというふうに思つておるわけなんです。

○宮崎委員 関西の伊丹の空港とか福岡の空港は、御存じのように、いまありますところの法律によって何とかしなければならぬといふことを盛り込んでいただいて、この法律の機能する面があるかないか、都市計画というものは、みんなで道路をつくつて、道路をつくるためには自分の土地も提供しよう、こうしたことじやないか、こういうお考えでございました。

成田の問題が出たり、あるいは今後関西新空港の問題が出てまいるわけですが、そういうふうに思つております。今までのいろんな問題を通じて何とかしなければならぬといふことを盛り込んでいただいて、この法律の機能する面があるかないか、都市計画というものは、みんなで道路をつくつて、道路をつくるためには自分の土地も提供しよう、こうしたことじやないか、こういうお考えでございました。

山本参考人にお伺いいたしますが、これは成田だけではなくて、これから空港周辺が、滑走路も

宅とかその他の発展が予想されるところに適用し

よつ、こういうことを当局は言つておるわけでございますが、そいつた全般的な日本の発展する空港、これについてその時点において次々に指定を受けるわけですが、そういうふうに当局から聞いておりますが、成田空港だけじゃなくてほかの空港についても早急にやるべきかどうか。御存じのように滑走路もどんどん延長されつあります。航空輸送というのは爆發的に増加しておられます。そういう点において、ほかのローカル空港に対する適用をどうするかということについて御意見を承りたいと思います。

○山本参考人 お尋ねの件ですが、確かに当面の問題としては成田空港がこの特定空港に指定されることになるだろうと思ひます。

そのほかの空港にもこれを適用するかどうかと申しますが、これは空港によってそれぞれいう点であります。それは空港によってそれぞれ事情が異なりますので、なかなか一般論としては申上げにくいけれどあります。いま宮崎委員が御指摘のような、これから急速に宅地化が進むということを考えられる空港があるとすれば、当然この特定空港に指定されてよいと思ひます。ただその場合、そういうことを一番よく御存じの方は、その空港の置かれている県の知事であり、お方は、その空港の置かれている県の知事であり、また、関係市町村の方でありますから、そういう方の意向を反映させながらこの特定空港に指定するふうに思います。

○宮崎委員 もう時間もございませんので、最後に一問だけ、鬼沢参考人、岩沢参考人にお願いしたいのですが、お二人とも成田に在住しておられる方で、私がお話を聞いて一番感じましたのは、いわゆる住民の損失のないようにしてくれ、端的に言いますと、第八条の土地の買入価段はどうだ、下がつたところで時価として買うのじやないか、こういうような疑問が非常におりになります。また、岩沢参考人につきましては、同じ部落が分断された、これは私、非常に

お気の毒な話だと思うのですが、多分、いまの法

律による一種、二種、三種の指定で分断されたことだと思いますが、こういうような運用面の点につきましては、当局に善処させなければならぬわけですが、土地の時価の問題は、二、三日前ですか、空港公団の副總裁から、時価というのは帳簿価格じゃなくて、そのときの最も高い値段ですよ、たしかそういったような答弁があつたように私も記憶しております。私もこれは大体は質問したのですが、そういうふうな話を聞こえたわけでございます。ですから、その点につきましては、ございます。何かもう時間が来たそうですから参考人の答弁は要りません。これで私の質問は終わります。

○大野委員長 渡辺芳男君。

(委員長退席、宮崎委員長代理着席)

○渡辺(芳)委員 お忙しいところを本日は参考人で御出席いただきまして、まことにありがとうございます。今まで御意見を拝聴いたしておりましたので、逐次具体的にお伺いをさせていただきます。話が初めから大きくなつて恐縮であります。この法案は、率直に申し上げまして私権の制限になるわけあります。これだけの私権の制限をしている現行の法律というのをごぞいません。

そこで、憲法二十二条には居住権の保障もされおりますが、特に二十九条の後段で「私有財産は、正當な補償の下に、これを公共のために用ひることができる。」、こういうことになつてゐる。そこで、現在の騒音防止法によりますと、一番滑走路の周辺が第三種、その外側が第二種、その外側が第一種、こういうふうになつていて、今まで千葉県なりあるいは空港公団がそれぞれ対策を進めてまいりましたのは、主として第三種、第二種という滑走路の周辺を重点的にやつてきました。第三種の方は、一番表側の方は防音工事をやつてきたわけであります。ところが、この法案でいきますと、特別地区に全部なつておるわけです。ですから、端的に言えば、私はここにはいたくな

い、そういうことになると移転をすることになる。

第三種と第一種が約九百六十ヘクタール、第一種を入れますと一千六百ヘクタールぐらいになりますから、合計して二千六百ヘクタールくらいですね。この中で特に二種、三種の地区に居住している人たちが二百七十一戸で、現在二百十九戸が移転をしたりあるいは移転の契約をしていて、五十二戸が残つてゐる、こういうふうな状況であります。これは価格問題としてもいろいろ問題があると思

います。

初めて御指名しないで恐縮でございましたが、木村さんにお伺いしますが、大阪空港周辺の対策

でお骨折りをいたいでおりますので、いままで

こういう問題と取り組まれてきただと思うのです

が、時間も三十分しかございませんから端的にお

答えをいたきたいと思つてます。

その次に、山本さんにお伺いしますが、一番初

めに憲法を持ち出したのですけれども、私がいま

ござります。今まで御意見を拝聴いたしており

ましたので、逐次具体的にお伺いをさせていただ

きます。

話が初めから大きくなつて恐縮であります。

この法案は、率直に申し上げまして私権の制限にならぬわけあります。これだけの私権の制限をし

ていいないと私は思うのですが、この点の御意見を伺いたいと思うのです。

○木村参考人 おっしゃいますように、大阪空港

周辺の二種、三種地域で、現在移転補償によつ

かかなりの民家が立ち退いております。そういう意

味では、完全に昔の面影がなくなつております。

一つの問題としましては、価額のことなんです

が、通常自分の物を売る場合には、もちろんそ

の物件の客観的価額というものが出てくるわけであ

りますけれども、それ以外に、たとえばこのもの

も含めてでなければ売り主はなかなか手放さな

いだろう、こういうふうに思うわけなんです。

(宮崎委員長代理退席、委員長着席)

ところが、移転補償といいましても、結局、公害の発生によってもう無理やりにでもほうり出されを補償してもらう価額が、物の客観的な価値、しかもその場合、公害によって低下した分は補償しないというたまえになつておるわけであります。

して、そういう意味では、出て行く方としては、非常に不十分な感じを免れないだろうというふうに思うわけであります。

それからもう一つは、いま申し上げましたよう

に、非常に荒廃化してまいりますと、たとえばそ

こで営業している人、おふろ屋さんなんかたちま

ち来てくれる人数が減つてしまふ、小売商も同じ

ことなんですが、そういう人たちが商店が成り立たなくなつてくる、それでもうやむを得ず店を

疊んで出ていかなくてはならぬ、こういったとき

の損失補償というものは、いまの制度の上では十

分に組み込んでいたでおらない、こういった

もろもろの矛盾が次から次に出てまいるわけであ

りますし、そういうものをせひ一つ一つ温かい

気持ちで手当てをしていただくことを私としては

希望せざるを得ないわけであります。

○山本参考人 憲法との関連についてのお尋ねで

すが、私は、法律学者じやありませんので、いさ

さか常識的なお答えになるかと思いますけれども、この特別措置法案の趣旨が、いま御指摘の憲法二十九条に違反するということは、私はないだろうと思います。ただ、渡辺委員が御指摘なさいましたように、実際問題として正当な補償のものに公共の用に供するというようなことが行われがないという点というのは、確かに実際問題としてあります。しかし、これは端的に言えば、そこの

うのです。しかし、これは端的に言えば、そこの

言つても、現実問題としてそんな安い補償ではだ

い今まで住んでいた人たちへの当然の義務だと思

うのです。ところが、不満足のような状態にやら

れて、しかも、法案の第九条では「予算の範囲内」

と、こう言つておる。これは「予算の範囲内」と

が、この救済措置が十分にやられることが、結局

は、いろいろ騒音によつて被害をこうむつている

いまでの住んでいた人たちへの当然の義務だと思

うのです。しかし、これは端的に言えば、そこの

うのです。しかし、これは端的に言えば、そこの

が、やはりこのことを一番心配しております。外国の

だよというふうなことにもあると思うのですが

始まっています。それから防音工事の助成が十七

億になつています。

それで、これは木村さんにお伺いをいたします

が、この救済措置が十分にやられることが、結局

は、いろいろ騒音によつて被害をこうむつている

いまでの住んでいた人たちへの当然の義務だと思

うのです。しかし、これは端的に言えば、そこの

うのです。しかし、これは

せひひとつ、御意見もありましてお伺いいたしました。  
○木村参考人 確かに、制度の問題もさることながら、運用の面においていろいろ御配慮をいたしかなければならぬ問題があろうと思います。たとえば移転補償の額を決める交渉をしますときに、係の人が来まして、あなたのところは金額は本来ならこれなんだ、しかし松の木一本、何とかもう少し金額をふやしてあげるから、それで納得しない、ただし隣にはこんなことは言わぬといいてくれよというようなことを言って帰っていくわけです。そしてまた、隣には隣で同じようなことをおっしゃって移転の交渉をされる。こういった姿勢というものは、やはり考え方直していただかなければならぬのじゃなかろうか。

大阪国際空港の周辺でいま何が一番桎梏になつておるかと申しますと、裁判問題の解決がされていないということだと私は思うのです。一審、二審の判決が出まして、あれだけの被害があるということを裁判所が認定した、にもかかわらず、国は不服だということで最高裁判所に上告されておる、いわば住民に片一方で平手打ちを食わしておきながら片一方で移転補償をどうするのだということを、ふうな握手の仕方をお考えになりますとも、これは住民の方がなかなか胸襟を開いてその話し合いに乗ろうという気持ちになれないわけなんですですね。運用面においてどうだということを私が申し上げたわけでありますけれども、最も根本的な運用の問題とするならば、国は一日も早くこの裁判問題を片づけて、そして住民と本当にひざを突き合わせた形で話し合いができるような体制を一日も早くとつていただく、それによっていろんな新しい手法が大阪空港の周辺で生まれてくる。たとえば、いま一番激甚地域になつているのが、そこへ緩衝緑地帯をつくることによつて、そこからつくつてそのまま新勝部地区といつものとくに、この勝部の福祉を考えた上で最も望ましい姿じゃなかろ

うか。この手法がどちらも同じような形で大阪に見に来られた、成田の方でも同じような形で大阪に見に来られて、なるほど大阪はこういうふうにやっているのかということで御了解になるならば、非常にスマートに事が進むのじゃなかろうかというふうに私は思うわけなんです。

○山本参考人 補償の問題でありますけれども、確かに、この特別措置法案は予算の範囲内だということが規定されておりますけれども、私に言わせますと、その予算すらもし確保されなかつたという事態があつたら、これは一番ゆるしい問題だろうと思います。

それで、実際に補償を進めていくに当たって、ただいま木村参考人から個々のケースについてのお話がありましたけれども、問題は、一体どこまでやればそれが完全であつて、補償される方に御満足いただけるかという点がなかなかとらえがたい問題だらうと思います。そのためには、いまお話しもありましたけれども、やはり補償をする側とされる側がひざを交えて折衝を進めるということが運用上の問題として非常に大切だらうと思います。したがいまして、そういう場合に、いまのように対立、とげとげしい空氣があるという状況の中ではそれがむずかしいわけでありますから、そういう点についても、特に国会あたりで、よりよき関係が生み出されるよう御指導をいただければ幸いだと思います。

○瀧辺(芳)委員 この法案の審議も運輸委員会でやっておりますが、先日、時価で買入れるという問題について運輸省なりあるいは公団から回答がございました。それによりますと、この法案の第八条に、住宅移転、宅地の買い入れ、こういふものは時価であると言うが、時価とは何だ、こういうふうに質問したら、近傍類地の価格を参考にして決めます、こういうふうに言つてある。近傍類地と言つても、安いところを対象にしてやつておつたのではだめじゃないか、それは一、三ヵ所やります、高いところも安いところもやります、こう言うのです。

木村さん 先ほどお話をかきこましめたが、飛行機が飛びようになりますと、周辺の土地は地価が下がるじゃないか、だからそうなると、移転をする場合に大変な損害になるじゃないか。（「上がっているところもあるよ」と呼ぶ者あり）私は場所によって上がるところも、いまこちらで言つたけれども、あると思いますよ。

そこで、法案の審議でありますから、具体的に幾らというふうなことは現実問題としてもまだやつておりますが、移転なり何かをするときに一千五百万円の補償をします、現実には二千万円かかったならば、これはおれは犠牲者じゃないか、こういうことになりますね。よく言われておりますが、裁判などは近傍類地でやる場合には、二、三カ所を参考にしてやるということになつておりますが、公団と個人との折衝というのは、私は率直に言つて弱いと思うんですね。でありますから多少の価格の差が隣のうちとあって、それはやむを得ないとしても、大阪で言われているような協議会なり部落ごとにやるとかいうやり方の方がいいかどうか。この補償の問題について、お骨折りいただいている木村先生に、ひとつどういうふうなことであるかをお伺いしたいのです。

○木村参考人 いまの御質問、端的にどういうことでございましようか。

○渡辺（芳）委員 ですから、移転補償をするときに千五百万円補償を出された、現実には二千万円かかった、そういうふうなことがたくさんあるじゃないか、それでは犠牲者になるじゃないか、大阪の方ではそういうことがおありかどうかということです。

○木村参考人 大阪の裁判の証拠としまして、移転していく人がどういう形で移転をしたかということについていろいろ調査いたしました。ほとんど大部分の人が借金をしております。これは移転額のままでは郊外に新しい家を持つことができないということを示しておるわけなのであります。子供がこんなやかましいところで受験勉強をして、子供がこんなやかましいところで受験勉強をして、子供がこんなやかましいところで受験勉強をしてしなければならぬということじや耐えられぬだろ

新しいところに移つていいております。そういう意味では、移つていいよかつたという感想は出てくるわけですけれども、しかし、新しく借金をどうして返していくかということを考えると、将来に非常に不安を感じるというふうな回答が返ってきております。そういう意味では、やはり公害によって痛めつけられた、次には借金してまでどこかへ移らなければならぬというダブルパンチを食らっているという率直な感想を持つておるのじやなからうかといふうに私は理解しておるわけであります。

○渡辺(芳)委員 現地にお住まいの岩沢さんにちよつとお伺いいたしますが、お話を伺りますと、現行法でいきますと第一種の地域にお住まいのようであります。この地域も今度の法律によりますと移転することになるわけですね。本人が希望すれば移転することになりますが、現在、西和泉部落というのですか、三十五戸のうち七戸が防音工事の対象になつたということは、これも法案を提出する前でありますからなんですが、自己負担を強いられているというふうなお話がございました。つまり助成金が少ないので、それで防音工事はこれで完了、現実には大変よいにしかつた、二百万円かかるのを百五十万円とか百万円しか出さないということに対する非常な御不満があるんじゃないかなと私も感じた。そういうことが現実に、あなたの地域ではまだやつておられないようあります、が、周辺地域でたくさんございますか。

○岩沢参考人 私のところが五キロ五百の地点、五キロ五百から先端が五キロ六百十五メートルということで、先端が二種ですけれども、二種の先端が四百九十メートルで結んであるわけです。これが部落の中に突つ込んでおるのですけれども、この一種の七キロ、八キロまで辺はほとんど民防が済んだと言つてよろしいでしょう。しかしわれわれは、どうして民防をやらないのか、公団さんの関係きょうおられるでしようか。——まあ、これは運輸省の関係ですからあれですが、公団さん

も本当のところ交渉が下手だと思うんですよ。いま七戸の移転の中にパンフレットを持ってきてひとつこういうことで移転してくださいとやつてあるのですが、この七戸のうちには六戸が非農家であります。非農家のところへ農家を対象とした移転のパンフレットを持ってきて、これでいかがですか、これでいかがですかとやつてあるんです。まだ調査が不十分なんです。その点は、この人は非農家である、この人は農家であるということで、農家である人には農家を対象にすることであ話し合つてくる、非農家に対しては非農家であるということを対象にして話していく。それをこそもみそも一緒にしたものを持っていって交渉したつてうまくいかない。

それと、まず民防の問題より七戸の移転のことについて条件が非常に甘いんです、言つてくることが。私どもは、藤倉成田市長當時、成田市民は空港ができると幸せになるのだ、こう言われてきているのです。だから、幸せにならなくちゃ困るわけです。本当に私どもは幸せになりたいと思つています。空港が来たために、ああ空港が来てよかつた、そういうふうに私どもはなりたいと思っているのです。そういうふうなところの代替地が、ここが、農家にしても先祖伝来のたんぱをこうしたらしいだろ——いまは国の助成も受けまして基礎整備等もできまして、本当によくなっています。そういうふうなところの代替地が、こちらからおつしやっていることがどこにもないのです。本当にありません。その条件といふものは個々に違います。部落全部が同じ条件じゃないのです。最終的に公団さんが煮詰めていけば全部違うと思うのです。その条件が合ったものは公団さんも持つていらないだろ——と思うのです。

#### ○渡辺(芳)委員 わかりました。

そうしますと、先ほど私が申し上げましたが、第一種区域というのは、これは移転を希望すれば移転ができるようになっている。なつていてるというよりみんな移転をしてもらいたいというふうな線引きをやるのです。おたくも関係するわけです。

しかし今まで、この第一種区域内に八百十七戸あつて、防音工事を済んでいるのが五百三戸、残りが、空き家が十戸あつて、三百十四戸まだやつてない、こう言つておるので。だから、法案といままでやつてきたことはちぐはぐな状況がございます。

この辺が、これから防音工事に対する対策といたのですけれども、いや全部今度は特別地区の指定地域内に入ります、こう言つて。ありますから、現地にお住まいございますから、この点は公団との交渉になってくると思いますが、

これから建築制限、住宅制限ということをございますが、いまお住まいの皆さんにはまた関係をしておりますから、ひとつこの点はお含みおいてください。ただいた方がいいのではないかだらうかと思います。

もう一度、木村さんにばかりお伺いして恐縮でございますが、たとえば専業農家ですと、区域外に出で、それから住宅をつくりまして、新しく線引きをされた特別地区の方へ入つて、土地はなかなか地力があるところでありますから、農業に適していますから、やるということができますが、一反か二反しか持ち合わせがない、兼業農家である、こういう場合に、大阪空港周辺はまあほとんど宅地化しておりますからなにですが、今までの御経験で農地を買い上げたというふうなことはございませんか。私は、公団に、そういうものは買ひ上げろ、こう言つておきますが、

○木村参考人 農地の買ひ上げの実績があるよう

でございますね。おつしやるよう、大阪空港の場合はBラン拡張の時点で農地がほとんどなくなりました。ですから、現在は非農家、特にサラリーマンの中小住宅がほとんどなんですが、国が空港裁判のときに大阪空港の公共性を言いまして、京阪神三都の真ん中で、きわめて足の便のいい、立

地条件のいい空港であるから公共性が高い、こう

いう主張があるわけなんですが、これは住民側か

ら言わせましても同じことでありまして、大阪、神戸、京都へ出でいく勤め人が、きわめて足場のいいところで生活ができるおつたわけですね。しかし、移転補償で出でいかなければならぬ、この場合に、兵庫県のかなり奥の方に行かなければならぬということで、従前の通勤時間から倍も三倍もかかるというところへ追いやられているようならぬこと、それで生活ができないおつたわけですね。しかもかるというところまで、まだよく存じております。

農地の場合は、若干事例は聞いておりますけれども、それによってどういう不都合が起つてゐるかというところまで、まだよく存じております。

農地の場合は、若干事例は聞いておりますけれども、それによつてどういう不都合が起つてゐるかというところまで、まだよく存じております。

お伺いいたしたいと思います。

この法律は、先ほどからも出でておりますように、私権の制限か公共の優先かということで、論議がなされておるわけございます。また私も、私権の制限につながる色彩が強い法律である、このよに考えておるわけでございます。そしてまた、この法案が通つた場合におきまして、他の公共事業の用地の取得に当たりまして、この手法が適用される可能性がある。

せんだつての委員会におきましても、建設省等の答弁では、これは検討をしたいといふなことを述べておりましたし、具体的には新幹線とか高速道路とかいろいろな点に適用される可能性がある。そうなりますと、すべて公共優先という名のものとおきまして私有権の圧迫といふことにならぬのではないか、このように考えておるわけでございますが、この点について御意見をお伺いいたしたいと思います。

○木村参考人 大変揚げ足取り的な議論になるかと思いますけれども、憲法二十九条に、公共の用のために一定の制限があるのだということが決めます最初に、山本参考人にお伺いいたしますが、この法律は、民間空港、それも成田新空港に適用する、こういうふうになつておるのが主たるものでございます。しかし、米軍基地や自衛隊、この飛行場の騒音問題が現在起きておる、このことは御承知のとおりでございまして、防衛施設庁もすでに検討に入つておる、こういうふうに聞いておるわけでござりますが、今後このような点についてお考えがございましたら、お聞かせいただきたいと思います。

○木村参考人 大変揚げ足取り的な議論になるかと思いますけれども、憲法二十九条に、公共の用のために一定の制限があるのだということが決められたるわけとして、そういう意味では、公共事業それ自体のために土地が収用されたり、あるいは用法について一定の制限を受けるということがあり得ることを予定しているわけです。たとえば道路を広げるから、その拡幅分だけを買い上げるというふうなことが予想されている規定だと思ひます。ところが、この特別措置法というのでは、そこからはみ出しているのではないかろうか。すなわち、飛行場の滑走路を拡張するとかあるいは飛行場の設備それ自体を新たにつくるからといふことで手当てをしているのではなく、公害が起つておるところでは、公害が起つておるところでは、何とか障害を除去するためやるのだということですから、では、そこで言ふところは、公共性とは何かというと、公害がまかり通つておるということが公共性というふうなことにもなりかねないわけなのであります。こういう読みかえは、若干今までの法体系にはなかつたものではなかろうか。

そうなりますと、この特別措置法ができますと、従前の法体系とは違ったものの導入ということとで、建設省あたりの今後の公共事業にこれを応用していくという場面が十分考えられる。先生の御指摘のとおり、そういうことは十分あり得ると思いますが、そういう意味では、この特別措置法で提起されているようないろいろな問題点を十分ここで御審議いただくことが、将来の問題を、紛争あるいは紛糾を未然に防止する意味でも非常に有益ではなかろうかというふうに思います。

○宮井委員 それでは次に、鬼沢参考人にお伺いをいたします。

蓮舫大臣は、当委員会におきましても、成田空

一つをとりましても解決はしていないのじやないかと言われることだと思いますが、そのとおりだと思います。また、私どもが何か言いますと、どうも成田の連中は要求が多く過ぎるというふうなところもあるらうかと思いますけれども、決して私たちはそうは思っておりませんし、これは国策といいますか、公共のために必要な作業がたまたま成田の地において行われているのだ、それに伴う諸施策は当然国の作業としてやるべきではないかということで、その積み残された件につきましては、先生方においてスムーズに解決していただきたい、と思います。

本当にフルに回転して使おうといつたら、恐らく時間なんかあつたものではないと私は考えております。まあ一応規則はつくつておいてもらった方が結構です。恐らく夜の時間帯に、じや十二時になります。成田空港に着きますと言つても、何か混乱が起きていれば十二時に着きません。一時間、二時間と羽田空港でもいまおくれていつている。それでありますので、私はこれはもうとても——まあ法律だけはつくつておいてください。規則だけはつくつてもらって、二十四時間営業ということは覚悟しております。それで、寝られるのは四〇ホン以下でないと眠れないというのか一般的な常識ですね。だから、この方法はまた役人の方で立てていいだろく、こういうことをむしろ私は考えます。

り減るという予測が出されておりますので、日本の場合も、特に成田空港のような国際空港の場合には同じような傾向をたどるのではないかというふうに私は理解しております。

○宮井委員 次に、木村参考人にお尋ねしますが、先ほども出ておりましたので重複するかもわかりませんけれども、土地の買い上げの問題でござります。法律案によりますと、時価によつて買い上げる、こういうことになつておるわけでございますが、飛行場周辺の騒音区域内は地価の落ち込みが大きい、そういうことを勘案いたしまして、地価の落ち込みというものに対し補償問題が出てくるわけでございます。

先ほど述べられたことでも結構ですけれども、それ以降にかかる具体的なございまして、お聞き

港の年内開港を阻む大きな障害はなくなつた、このように答弁をいたしております。たとえば空域の問題などをとりましても、成田を北向きに発進した飛行機が、百里基地の西側部分で自衛隊機と交差する、その際、民間機は上方を飛ぶ、それから自衛隊機は下方を飛ぶ、こういうふうなことは合意されておるわけでございまして、このようないかで、このよきわめて危険な要素が多いのじやないか、このように私は考えております。

このようなことも含めまして、大臣の言う年内開港には大きな障害はなくなつたという発言に対しまして、どういうお考えを持っておられるか、お伺いいたします。

○鬼沢参考人　いま先生　年内とおこし、いまおもつたが、年度内ということだと思いますけれども、私どもは、成田の地に住んでおりまして、いま先生がおっしゃったような空域の問題その他についでも、たしかその自衛隊の百里基地との絡みにつきましては、十日ほど前ですか何かの報道によりますと、一応話がついたというふうなことも聞いておりますが、そういう専門的なことはちょっとわかりませんけれども、たしか三月末には開港できるのではないかというふうに、その開港時期については思つております。

ただ、御指摘のように問題が、そいつた問題

「一つをとりましても解決はしていないのじやないか」と言われることだと思ひますが、そのとおりだと思います。また、私どもが何か言ひますと、どうも成田の連中は要求が多く過ぎるというふうなどはそうは思つておりませんし、これは国策といいますか、公共のために必要な作業がたまたま成田の地において行われているのだ、それに伴う諸施策は当然国の作業としてやるべきではないかということで、その積み残された件につきましては、先生方においてスムーズに解決していただきたいと思います。

○宮井委員 次に、岩沢参考人にお伺いいたしまさが、成田空港周辺には農家の方が多いわけでございまして、したがいまして、朝も早いことでさから、九時、十時ごろにはもうお休みになるのじやないか、こういうように思つております。で、羽田周辺と違いまして成田の方は非常に静かでさる、こういうこともございまして、夜の九時、一時まで、午前中は六時からというふうな方針になつておる、こういうふうに聞いております。相当の騒音になる、こういうふうに思います。一度開港になりますと、成田も羽田並みに夜は十分まで、空港の出発がおくれたりいたしますと、またかなり大幅におくれる場合もある、こういうふうになつてくるのでございますが、こういった時間帯等の件につきまして、地元の皆さんのお意見をぜひお伺いしたいと思います。

○岩沢参考人 この飛行時間とすることについて、いま成田市も県も要請しているようござりますが、私の考え方としては、とにかく国際空港あるのだから、時間にこだわっていたのでは用足りないのじやないかと思ひます。だから、恐くこれは二十四時間営業となるのではないかとは考えております。人が眠いからどうだこうだ言つていたのじや、実際的に用が足りないのです

本当にフルに回転して使おうといつたら、恐らく時間がなんがあったものではないと私は考えております。まあ一応規則はつくつておいてもらつた方が結構です。恐らく夜の時間帯に、じや十二時になると羽田空港に着きますと言つても、何か混乱が起きてしまは十二時には着きません。一時間、二時間とあります。それで、寝られるのは四〇ホン以下でないと眠れないというのが一般的な常識ですね。だから、この方法はまだ役人の方で立てていいただく、こういうことをむしろ私は考えます。

○宮井委員 大変ありがとうございました。

次に、再び山本参考人にお伺いいたしたいと思いますが、御承知のとおり、昭和五十八年に環境基準の最終目標を七五WECPNLといたしておるわけでござります。今後エンジンの改良などによりまして、十年後にこのような数値に近づけていく、こういうことになつておるわけでございますが、この十年後の騒音の予測というものは非常にもむずかしいものがあるのじゃないか、このように考えておるわけでござりますけれども、この点について御見解をお伺いいたしたいと思います。

○山本参考人 宮井委員の御指摘のとおり、確かに十年後の騒音の状況を予測するというのは、非常にむずかしい問題であらうと思います。たゞ一つ考え方の問題では、発生源対策が進められまして、低騒音機がより多くなるということを考えられますので、現在よりは騒音地域というの縮小されるのではないかというふうに考えられま

す。

事実、たとえばこれはイギリスの場合でござりますが、ロンドンのヒースロー空港の周辺では、十年後、十五年後についてもその予測を行つております。それはかなり最低と最高の幅がありますけれども、旅客数あるいは貨物の輸送量は現在よりもかなりふえるにもかかわらず、騒音量はかま

り減るという予測がでておりますので、日本の場合も、特に成田空港のような国際空港の場合には同じような傾向をたどるのではないかということは理解しております。

○宮井委員 次に、木村参考人にお尋ねしますが、先ほども出ておりましたので重複するかもわかりませんけれども、土地の買い上げの問題でござります。法律案によりますと、時価によつて買います。こういうことになつておるわけでございまして、それが大きい、そういうことを勘案いたしまして、地価の落ち込みというものに対して補償問題が出てくるわけでございます。

先ほど述べられたことでも結構ですけれども、それ以外に何か具体的にございましたら、お聞かせいただきたいと思います。

○木村参考人 空港周辺の地価が下がつてゐるということは、事実だと思うのです。それでは、なぜあのやかましいところにまた新しい人がどんどんやってくるのかというふうに疑問をお出しになる向きがあろうと思いますけれども、しかしむながら、庶民が自分の住宅を手に入れるということは日本では非常にむずかしい、日本ではダイヤモンドが高いですから、その次くらいに高い方が土地じゃないかと思うのですが、安い土地を手に入れるというのは庶民にとっては非常な魅力なんです。

そういう意味で、少々騒音でやかましいだろ、ということは耳にしておりますけれども、何とそんものはなるだろ、それよりも、安い土地を手に入れた方がずっと子供のためにもなるのよ、というようなことでやってくるわけですね。しかし、やってきてやはり現実にさらされたら、これはたまらぬということになる。私は、その現象を見まして、結局、一般市民が、いわば自分の生権的な不動産というものを切り売りしてでも安土地を手に入れようという志向がそういう現象あらわれている、そういう意味では、こういううに価格を下落させたのは、やはり空港の設置

伴う一連の企業活動というものでありますから、そういう意味では、損失の補償といいますか、もつとはつきり言えば、損害賠償を加味したような形の算定というものをお考えいただかなければならぬのじやなかろうかというふうに思つております。

○宮井委員

次に、鬼沢参考人にお伺いしますが、空港公団が周辺の土地を買い上げました場合、跡地利用について国は有効な土地利用をする、このように申しておるわけでございますが、この土地の利用についての御意見をお聞かせいただきたいと思います。

○鬼沢参考人

この法案の中にも地方公共団体が公園、広場等に使いたいときには、いわゆる無償で貸していただけるというような条項がございますが、地元として非常に歓迎すべき条項だというようにこの点については考えております。

それと、またいま先生の言われました利用方法につきましては、当然騒音地区でございますので、空港設置者サイドに立ったと云うとちょっと語弊がありますけれども、運営する公団サイドと周辺に退いていく住民との接点にその地区がなるはずでございますので、その騒音というものをそこである程度緩衝できる、解消できる場にして利用すべきじゃないか。それには、この法案にあります公園、広場というのは非常に適切なものではないか。ただ、全部が公園、広場でも困りますので、さらに、いまお話を出ました狭い国土でございまますので、騒音地区で十分に仕事ができるようないし、商業活動でも結構ですし、工業活動でもあるいは農業経営でも結構だと思いますけれども、そういったものの用にも供していいらしいのではないかというふうに考えております。

○宮井委員

それでは最後に、岩沢参考人にお伺いします。現在の独立して庭にある防音室ですか、これは現地に行ってみましても非常に人気が悪い。何か防空ごうのようなあれだということも聞いておりまます。そういうようなことと、また、現在住んで

おられますおうちを全室防音にする、こういうようなこともありますおけるわけでございますが、そういったことについての御意見、また、それらの件で国の補助のあり方、こういったことをお聞かせ願えたらと思います。

○岩沢参考人

いま自分のところは建てていないけれども、周辺に建っているので見学にしようとゆう行つております。しようちゅうと言つたつて、商売しているわけではないのですけれども、それで、建てたけれども、トイレがない、水もないというようなことでしたが、いまはだいぶ改良されてきて、まあいいということなんですが、実

セメントで仕切つてありましたので、非常に不便だつたので、それを公団との話し合いの中でとつたつたので、それと公団との話し合いの中でも、私が言つていいか悪いかわからないのですけれども、役人というのはなかなかとらないのです。言

うことを見かないのです。けれども、一年かそこら研究してみるととんんですね。こういうことを私が言つていいか悪いかわからないのですけれども、いま民防という防音家屋を建てた人はもう雨漏りがしているのです。早いもので、四十六年から始まっていますから四十七年ですか、もう雨漏りが実際にしています。ある人の例を聞いたら、お産した人を入れておいたら、冬でしたから電気

も、そのまま冷暖房の費用がだいぶかかるわけです。だから、もっと環境をよくして、全室防音というふうをいま非常に叫んでいるのですけれども、全室防音ならば中が自由に使えるということであるので、全室防音ということを要望しておられるわけであります。それもこの間、傍聴の中で聞いてお見せいただいたて、何とか住民の納得するものができます。だから、とくに環境をよくして、全室防

音というふうをいま非常に叫んでいるのですけれども、このままでは三万かかるそうです。そうすると、あ

○山本参考人

ちよとお答えしにくいわけです。そこでお一人の方に、個人的、抽象的で大変恐縮でありますけれども、私だったらこれくらいは受忍すべきだという、そういう個人的な見解を、公共性との関係でどういうふうに思つていらっしゃるのか、それを聞かせていただきたいと思います。

○宮井委員

まあ、そういうことでございました。

○大野委員長

次に、米沢隆君。

○米沢委員

きょうは参考人には大変御苦労さま

です。まず最初に、山本参考人と木村参考人にお尋ねいたことについての御意見、また、それらの件で國の補助のあり方、こういたことをお聞かせ願えたらと思います。

御承知のとおり、日本は大変狭い国であります。しかし文明、文化の発達によりまして交通網が発達し、空港も整備される方向にあります。こうして便利になることはいいのですが、しかし御承知のとおり、高速道ができましても、新幹線ができましても、空港ができましても、大変大きな騒音公害というのが出てくる。その意味では、公共性というものと騒音という関連では、そこの地元の住民の受忍の義務といいましょうか受忍範囲、どのくらいだつたら私は堪忍できるのだ

という、そのあたりの問題が、特に個人的な価値観等もありまして大変むずかしい問題に発展していく。先ほど来の議論も、まさにすべてそこにかかりつておるのじやないか、そう思います。

たとえば今度の防止地区、特別地区等々、七五の騒音レベル、八〇の騒音レベル、あれは国自体の一つの受忍の義務を示した数字ではないか、私はそう思つてあります。参考人の皆さんに御指摘いただいておりますども、いま民防という防音家屋を建てた人はもう雨漏りがしているのです。早いもので、四十六年から始まっていますから四十七年ですか、もう雨漏りが実際にしています。ある人の例を聞いたら、お産した人を入れておいたら、冬でしたから電気も、そのまま冷暖房の費用がだいぶかかるわ

けです。だから、もっと環境をよくして、全室防音というふうをいま非常に叫んでいるのですけれども、このままでは三万かかるそうです。そうすると、あ

うものを徹底的にやつてほしい、そういうお話をうもつて準備できない、したがつて、話し合いといふうのを徹底的にやつてほしい、そういうお話をしてお伺いをさせさせていただいたわけでございま

す。

そこでお一人の方に、個人的、抽象的で大変恐

縮でありますけれども、私だったらこれくらいは受忍すべきだという、そういう個人的な見解を、公共性との関係でどういうふうに思つていらっしゃるのか、それを聞かせていただきたいと思います。

○山本参考人

ちよとお答えしにくいわけですが、私は、かつて中央線の沿線で線路のすぐ近くに、学生時代ですが、下宿していたことがあります。その当時、いまのように騒音問題が非常にうるさく言われていなかった時代ですから、したがざいます。原告の居住地のついそばに日本航空の寮もWECPLの八五以上の数値の地区にあるわけなんですけれども、そこに住んでおる日航の職員の人たちがどういうふうに受け取つてゐるのかということになりますと、あるいは原告の人たちとは違つた受け取り方になつておるかもわかりません。しかし、そこの社宅の奥さん連中は、

んけれども、確かに個人差がありまして、私自身は余り何とも思わないのに、一緒にいる人はうるさいと言つとか、そういう点がありまして、たとえば数字を挙げて、これくらいなら受忍限度の範囲内であるということを、いまここで申し上げることはちょっとできません。お許しいただきたい

と存ります。

○木村参考人

大阪空港の原告も空港の公共性があることはよく承知いたしております。それを尊重しなければならぬということも十分に考へておるわけなんです。

先ほど岩沢参考人が、成田の新空港が開港になると、そのことはよく承知いたしております。それは二十四時間フル操業をすることは、もう覚悟ができますが、私たちのよう、九時から飛行機をとめると、私も承知しております。そして岩沢さんの発言が、私たちのよう、九時から飛行機をとめると、いうふうな要求を出しておりますと、岩沢さんに比べれば国賊的発言かもわかりませんが、私が申しあげたいのは、住民の方もそういうことで空港

あるいは航空交通の持つておる公共性というのを尊重しておるというようにおつしやつておるわけですが、私たちのよう、九時から飛行機をとめると、いうふうな要求を出しておりますと、岩沢さんの発言が、あつたような気持ちというのを、やはり昭和三十九年に大阪空港にジェット機が乗り入れる段階では、住民のほとんど大部分の人が持つておった気持ちではなかつたろうかと思うのです。しかし、それがいまのよう非常に深刻な紛争にまで発展しているというのは、やはり國の方の無策が招いたのじやなかろうかというふうに言えると思うのです。

それで、それじやどの程度ならしんぱうできるのかというお尋ねなんですが、確かに、山本参考人おつしやいましたように、これはかなり個人差がござります。原告の居住地のついそばに日本航空の寮がある。だから、そういう意味では日本航空の職員の人たちがどういうふうに受け取つてゐるのかということになりますと、あるいは原告の人たちとは違つた受け取り方になつておるかも



なりでやつていただきたいと思います。

私どもが開港後の成田といふことで一番心配しておりますことは、現在五万ちょっとの人口の成

私ども従来、空港周辺の騒音防止対策は、先ほ  
んには何といひかしないと思ひます。

いまできておりますニュータウン、想定人口六万  
人のニュータウンでございますが、これが成田の  
ど先生もおっしゃつておられましたけれども、  
生原でこれを規制して、いくことが一番重要な問題だ  
とおっしゃつておられたのです。

町にもう一つできて一挙に十万都市になる。そう  
だというふうに考えております。そして周辺住民

しますと、いわゆる旧住民の五万人と新住民の六万人あるいはそれに民間のいろんな開発によつて保全のための妨止策は原因者負担といふことで、この被害を最小限に抑えるとともに、この生活環境

入ってくる人たち、これを合わせますと新住民のやつしていくべきが基本的に当然のことである、

方が多くなる。いま地方行政といいますか、そういったものに対して私どもが頼みたいことは、や  
のようになります。

はりニュータウンといいますと、どうしても設備  
りましたけれども、一つ一つ質疑の中で明らかに

の近代化された住みよい環境のところでございま  
すし、旧住民のところといいますと、農村地帯あ  
なりましたのは、空港が設置されたことで被害を  
受ける住民に対して、その住宅だと先祖伝来の

り狭い道があり、ということで、そういうふたごとで、各差のない、行政、新一、二町も古い町も各差のない、土地利用を規制する。その上違反したものは処罰する。こういう内容を含むばかりでなく、支那方面、支那方面

行政のない行政　楽しい田舎　田舎のない行政  
行政ということを私どもはいま望んでいるわけで

はまた被害住民の意見を反映させる民主的な手続き、こういったものがほとんどと言つても、いよいよ成田

市、千葉県、公団が一体となって私どものことを  
らい欠如している。単にこれだけでは空港設置の

心配していただきたい、かのように考えるのです。これをやつてもらわないと、私たちの部落は非常ための土地規制法じゃないか、このような感覚をもつては法案を審議している中で受けたわけでござる。

に一致している部落で、最終的には裁判されたも起  
ます。

先ほど先生も、この法律は従来の法体系にはなかつたものが取り入れられていると思われるなどといふことをお聞きしたが、そのことについて、四十九年九月より一戸当たり五百円という騒音対策費を設けたことは、どう思ひますか。

寄せていま貯金してあります。裁判をやるにして  
う御発言がございましたけれども、騒音防止法と  
いふものに付けて、この問題は、この問題は

も何にしても金がかかるますから、なかなか金を  
寄せてからということでは間に合わないので、四  
いう法的要件の成立といいますか、そういういた要  
件が法的に成立しているのかどうか、まずこの点

十九年九月より騒音対策費として毎月五百円ずつ  
均等に寄せてお金立てております。そうしておるよ  
うに聞いております。

うな体制でありますので、市、県、公団さんは、  
○木村参考人　先生の前段でおっしゃっていたた

よくこれを御理解されて、御心配していただきて、冒頭  
本当にわれわれが不安でない、安心していられる  
いたことは、私も全く同感でございまして、冒頭

ただ、こういう法律が出てきたというのは、先生

○米沢委員 さいます。  
どうもありがとうございました。

○大野委員長 次に、小林政子君。

○小林(政)委員 参考人の皆さんには、さういふおるわけですね。ですから、純法律的な観点から

その地域にいま生活をしている人たちの土地の買取に請求権とか移転補償という問題も、ここには適用されないのです。私は、この点について国が補償責任を放棄したものではないかといふうにすら思いますけれども、こういった点についてお二人の参考人の方々の御意見をお聞かせいただきたいというふうに思います。

○山本参考人 幾つかの点で御指摘があつたわけですが、一番最初の、この問題について地元の住民の意見を反映させるべきではないか、そういう点を制度的に保障すべきだという御意見は、非常にごもっともだと思います。

今度の特別措置法案では、知事が基本方針をつくりまして、その過程で関係市町村長あるいは地元住民から意見書の提出を求めて意見を聞くということがあるほか、また、この都市計画の地域指定を行なうときにも意見を聞くという二つの段階があろうかと思いますけれども、私は、現在の段階ではこの辺が一つの限界とまで言いませんけれども、ある程度納得できる線ではないかと思います。その点については、もちろん御批判があろうかと思ひますけれども、全く住民の意向をくみ上げることを無視しているというふうには私には思えません。

それから、補償の問題でござりますけれども、特に先住者の権利の侵害になるという御指摘も、確かにポイントの一つだと思います。それで、先住者が改築する場合と増築する場合とでは、若干状況が違うかと思ひますけれども、たとえば増築の場合は、新たにそこに家を建てる人がある場合と余り状況が変わらないじゃないかと思いますので、これはまた別ですけれども、何らかの補償をするということは考える必要があるだろうと思ひます。ただ、どこまでやるかということは、非常に問題でありまして、現行法といいますか、今までの特別措置法案の中でこれが明確に規定されておりませんけれども、恐らく今後そういう点が問題として残るのはないかということは、いま小林委員が御指摘のとおりの点としてわかると思いま

す

○木村参考人 確かに、おつしやるよう环境基準が達成されるならば、特別防止地区なんて要らぬわけです。ですから、そういう意味では、やはり便数規制なり機材の改良、そういうことによつてできるだけ速やかに環境基準を達成してもらいう、この姿勢が第一義的だろ、と思うのです。ところが、大阪空港の場合において、環境基準の達成というものは十年を超える可及的速やかにやるものだということになつておりますと、日本語としては非常におかしな日本語でして、十年を超える可及的速やかに、初めこれを聞いたときに、ミスアリーベ、こはな、少し私は思つたのですけれど

も、そういうことなんで、やはり発生源対策を中心として環境基準をできるだけ早く、できるだけ広範囲に適用できるよう御努力をいただいて、そしてどうしてもいかぬ部分のみに限定してこういった法律をお考えいただかなければならぬ、そういうふうに発想が逆ではないかという感じを持っております。

うふうには思っておりません。  
○小林(政)委員 木村先生が大阪空港の実態を訴訟等で大変詳しく述べておられますので、時間がもう五分前ということでございますので、そのままお答えをいただきたいというふうに思います。

いま予想されております便数 大体三百便がござります

いよいよ想されております僕数 大体三百個ぢ  
と超えるぐらいではないかというようなことが想  
定されると政府から聞いておりますけれども  
も、WECPNL七〇、八〇の地域で、防音構造  
は政令でアルミサッシの窓枠程度で大丈夫なんで  
す、こういうふうに言われておりますけれども  
夜分などは、静かな成田を具体的に想定いたしま  
すと、果たしてこういうことで安眠といいますか、  
十分な生活環境というものが保全されるのかどう  
か、こういう点を大阪などのいろいろな体験から  
お答えをいただければ大変幸せだと思います。

し、先ほど岩沢参考人がおっしゃったように、睡眠確保のためにはせいぜい四〇ポン、これがぎりぎりだということも事実でございまして、防音工事をしなければならぬような地域について、深夜、ジェット機が飛んで、それで果たして睡眠が確保できるかということになりますと、私は、これはきわめて疑問だと思うのです。だから、少々下がつづいてお話をうながすつもりであります。

ありまして、睡眠確保といふ、国民にとつては健康上必要最小限度の要請にこたえるためには、どうしても深夜便はやめていただかなければならぬという事態が起つてくるのじやなかろうかといふふうに思つております。

○小林(政委員) お二人の参考人の方にも、ちょっととお聞きしたかったのですけれども、時間が来てしまいましたので、大変失礼をいたしました。

○大野委員長 次に、中馬弘毅君。

○中馬(弘)委員 参考人の方々には、お昼の時間

地元中心に本当にひざを交えてやつていかなければならぬということでおございましたが、確かにおまことにございました。山本参考人にお伺いいたしたいと思いま  
すが、もう皆さんの御質問で大体わかつておりますので、簡単にお答えいただいて結構でござります。

にいまどこでいい在問題になつておりますの

るわけですね。いかにりっぱな法律をつくりましても、行政の側で住民と非常に離れたことをやっている、意識も十分にくまないというようなことでのいろいろなトラブルが起こっているようだと思います。そういうことに対しまして、具体的にどういうところを、今後の問題として、行政のあり方として考えていかなければならないか、山本さんの御意見をひとつお聞かせ願いたいと思います。

さんが、行政の分野に属する問題が非常にトラブルを招いている原因になつておると私は考えます。これはお答えになるかどうかちょっとわかりませんが、以前、空港公団の職員の方が土地収用に当たつていてるときに、われわれに毎晩一升びんを一本ずつくれれば、それだけでも地元の人たちと本当に話し合えるのだがというようなことを言づ

現在の予算措置その他では、そういうことがなかなか簡単にできないのだろうと思うのですけれども、そういう辺にもう少しきめの細かな配慮といふことが必要でありまして、今後、補償問題のとうに金銭が絡んで非常に問題が錯綜してくる場合は、特にそういう点に配慮していく必要がある、こう思います。

○木村参考人 確かに、いろいろな各地の紛争に対する配慮が欠けているような気がするんですね。その点について、いろいろ御苦労されていました木村参考人から御意見を伺いたいと思います。

は先生御指摘のように、こく一振りの力がかかる

声高の主張が通つていいというふうな面がないわけではありません。しかし、事大阪空港に関する限りは、いろいろな主張というのは、これは最大公約数的な意思、意見を体して要求が出されている、私はそういうふうに考えておるわけなんです。住民の人たちとよく話ををして、そしてそこの意見交流が十分であればトラブルが生じなかつたような問題も、非常に拙劣な方法のために紛争が拡大してしまうことがあるわけですね。大阪空港の場合、たとえば大阪航空局の出先の職員とかあるいは周辺整備機構のこれに当たっている人たちは、私から見ましてもすいぶん一生懸

命やつております。それは決して手を抜いてはいるとか尊大に構えているとかいうことはないと思うのです。ところが、出先の方が地元のいろいろな意見を聞いてこれを本省に上げるのですけれども、これがなかなか通じないわけですね。本省の方と出先との間では、出先の地元でどういうふうな問題点があるかということを本省の方ができるだけ早く把握し、そしてソシエツ、機に乗ってモヤメント

そういう意味では、最近運輸省は空港の公害問題については非常に理解を示しておられて、航空局長が直接地元へ足を運んで問題の解決に当たる。ちょっとよその省では、本省の局長級が地元へ足を運ぶというようなことはめったにないと思うのですけれども、それほど空港の公害問題というのには、逆に言えば深刻になつておる。そういう意味で、運輸省本省の方でひとつこういったいろいろな地元の問題をできるだけ素早くキヤツチしない。

○中馬(弘)委員 重ねて木村参考人にお伺いします。  
この法案で直接には特定空港に大阪空港は指定されないようですが、今後進めていく成田の参考になりますので、あえて御意見といいま  
す。

元の御意見として聞かせていただきます。

すか、お声を聞かせておいていただきたいのですけれども、周辺整備機構にかわる仕事を空港公団がやることになると思います。周辺整備機構は、先ほどお話がありましたように、かなり一生懸命

やつている、しかし、まだ十分でないというようなことのようですが、予算すら十分に使えない、あるいはその代替造成地も権利を与えられておりま、しかし、実際にそこへ移る人がないというようなこともありますね。その辺、どういうことでそうなつておるのか、その辺のことろを少しお聞かせ願いたいと思います。

元の御意見として聞かせていただきます。  
この法案では、特定空港に指定されましたが、  
知事が一つの案をつくりてそれを住民に提示する  
ことになつております。そして住民の備あるいは  
関係者は、これに対して一つの意見なり提案をし  
ていくということになつていますね。それでもつ  
てまた一つの正式な成案を得ると、ということになつ  
ております。その際に、鬼沢さん、岩沢さん、そ  
れぞれどういう形での御要望をなされるか、ある

○鬼沢参考人 一応そういう手続に行くまでに素

ブルを飛ばして話はできないので、テープルはどこまでも持つ。そのかわり、どこまでもわれわれの言うことも聞いていいってほしいということを私は考へるわけであります。

会社の中小内航運業者に対する圧迫排除に関する請願につきまして、昨十七日、紹介議員山本悌二郎君から取り下げ願いが提出されております。これを許可するに御異議ありませんか。

さよう決しました。  
この際、暫時休憩いたします  
午後零時五十五分休憩

「休憩後は会議を開くに至らなかつた

いる予算というのは、かなり大きな金額だろうと私は思います。ところが、周辺整備機構を中心として、正直に言いましてこの予算を十分使いこなしておらない、使い切っておらない、というのが実情じやなかろうか。これは非常に手前みそではありますけれども、この間、周辺整備機構の理事の方とばったり新大阪の駅で会いまして、そのとき

におっしゃっていたのは、先生、やつぱり私たちは  
が住民の方に話をしに行ったときに非常にしきり  
になつてゐるのが裁判問題なんだ、あれが解決す  
るならばもつと虚心に話し合ひができるのだ、こ  
れは黒田大阪府知事にも申し上げたのだけれど  
も、その点は何とかならぬのだろうかということ  
で運輸省へお話ししに行つているのですといふ  
うなことをおっしゃつておりました。

それから、地元の住民の方も本省の方へいろいろ  
ろ陳情に上がるわけなんですが、そのときにも、  
いや、運輸省もこの裁判問題は何とか解決したい  
と考えておるのだというふうにおっしゃるわけな  
くですけれども、一向にそういう気配がない、單  
にリップサービスにとどまっているのじやないか  
というふうな印象を受けるわけなんで、まあ手前  
みそだとは思いますがけれども、この裁判問題を解  
決してもらうことがこの問題を大きく前進させる

かぎりになつてゐるのじやないかといふうに思つておるわけなんです。

元の御意見として聞かせていただきます。  
この法案では、特定空港に指定されましたら、  
知事が一つの案をつくってそれを住民に提示することになつております。そして住民の側あるいは  
関係者は、これに対し一つの意見なり提案をしていくということになつていますね。それでもつ  
てまた一つの正式な案を得るということになつて  
おります。その際に、鬼沢さん、岩沢さん、そ  
れぞれどういう形での御希望をなされるか、ある  
いはまだどういう手続でやつていかれるか、お答  
えしていただきたいと思います。

ブルを飛ばして話はできないので、テープルはどこまでも持つ。そのかわり、どこまでもわれわれの言うことも聞いていいってほしいということを私は考えるわけあります。  
でありますから、補足しますが、まず住民が困るということ、人間が困るということ——この間でも傍聴させていただきましたが、飛行場は公共性だということで人権というものが何かわきへ置かれているような気がする。そういうことでなくして、私たちの部落は先生方にお世話になつておる。いろいろとお世話になつております。共産党、社会党、自民党さん、何党でもそういう党派に關係ありません。関係なく、自分らのために先生方にお世話をなつていろいろと研究しております。ところが、この国会とか委員会で、こういう人間を大事にしなければいけないことが、この中で反対派としてたたかれているということは、非常に国民党として残念だと思うのです。やはり住民が困ることにはみんなで、超党派で一生懸命やつていただきたいと思います。私どもは、大きな団体をつくつてわいわいと騒ぐとかそういうふうなことはいたしません。どこまでも市長を先頭にして、行事を先頭にしてやつていいこうと私は思うのです。どうぞひとつお願いします。

○中馬(弘)委員 有意義な御意見ありがとうございました。長時間本当に御苦労さまでございました。

○大野委員長 これにて参考人に対する質疑は終了いたしました。

この際、参考人各位に一言お礼を申し上げます。本日は、御多用中のところ当委員会に御出席していただき、貴重な御意見をお述べいただきましてことにありがとうございました。厚く御礼を申し上げます。

ブルを飛ばして話はできないので、テープルはどこまでも持つ。そのかわり、どこまでもわれわれの言うことも聞いていいってほしいということを私は考えるわけであります。

でありますから、補足しますが、まず住民が困るということ、人間が困るということ——この間も傍聴させていただきましたが、飛行場は公共性だということで人権というものが何かわきへ置かれているような気がする。そういうことでなくして、私たちの部落は先生方にお世話になつておる。いろいろとお世話になつております。共産党、社民党、自民党さん何党でもそういう党派に關係ありません。関係なく、自分らのために先生方にお世話をなつていろいろと研究しております。ところが、この国会とか委員会で、こういう人間を大事にしなければいけないことが、この中で反対論としてたたかれてはいるということは、非常に国民として残念だと思うのです。やはり住民が困ることはいたしません。どこまでも市長を先頭に置いて、行事を先頭にしてやつていこうと私は思うのです。どうぞひとつお願ひします。

○中馬(弘)委員 有意義な御意見ありがとうございます。長時間本当に御苦労さまでございました。

○大野委員長 これにて参考人に対する質疑は終了いたしました。

この際、参考人各位に一言お札を申し上げます。本日は、御多用中のところ当委員会に御出席をいただき、貴重な御意見をお述べいただきまして、まことにありがとうございました。厚く御札を申し上げます。

会社の中小内航海運業者に対する圧迫排除に関する請願につきまして、昨十七日、紹介議員山本悌二郎君から取り下げ願いが提出されております。これを許可するに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。

この際 暫時休憩いたします。

午後零時五十五分休憩

〔休憩後は会議を開くに至らなかつた〕

昭和五十二年十一月二十九日印刷

昭和五十二年十一月三十日発行

衆議院事務局

印刷者  
大蔵省白刷屋