

第八十二回国会 運輸委員會 議 録 第 六 号

昭和五十二年十一月二十二日(火曜日)

午前十時三分開議

出席委員

委員長 大野 明君

理事 加藤 六月君

理事 宮崎 茂一君

理事 渡辺 芳男君

理事 河村 勝君

理事 愛知 和男君

理事 佐藤 文生君

理事 玉生 孝久君

理事 藤本 孝雄君

理事 堀内 光雄君

理事 水戸 豊彦君

理事 太田 一夫君

理事 兒玉 末男君

理事 田畑政一郎君

理事 宮井 泰良君

理事 小林 政子君

出席國務大臣

運輸 大臣 田村 元君

出席政府委員

運輸政務次官 石井 一君

運輸省船員局長 高橋 英雄君

運輸省航空局長 高橋 寿夫君

運輸省航空局次長 松本 操君

委員外の出席者

警察庁警備局長 若田 末人君

環境庁大気保全局長 波多 秀夫君

運輸省航空局監理部長 吉田 耕三君

建設省都市局都市計画課長 海谷 基治君

参考人 町田 直君

参考人 港公団副総裁

委員の異動
十一月二十二日
委員 小沢 辰男君
委員 永田 亮一君
委員 箕輪 登君
委員 兒玉 末男君
同日
委員 愛知 和男君
委員 玉生 孝久君
委員 水戸 豊彦君
委員 小川 國彦君
同日
委員 小沢 辰男君
委員 永田 亮一君
委員 箕輪 登君
委員 兒玉 末男君
同日
委員 愛知 和男君
委員 玉生 孝久君
委員 水戸 豊彦君
委員 小川 國彦君

十一月十八日
國鉄の貨物駅廃止・削減及び地方線廃止反対に
關する請願(中村茂君紹介)(第三三七七号)
同日
國鉄運賃法の改悪及び値上げ反対に關する請願
(安藤巖君紹介)(第三六一四号)
(同)(小林政子君紹介)(第三六一五号)
(同)(柴田隆夫君紹介)(第三六一六号)
(同)(寺前巖君紹介)(第三六一七号)
國鉄の貨物駅廃止・削減及び地方線廃止反対に
關する請願(小林政子君紹介)(第三六一八号)
國鉄運賃法の法定制度改正中止等に關する請願
(松本善明君紹介)(第三六一九号)
同日
國鉄運賃法定制度改悪反対に關する請願(小林
政子君紹介)(第三七五二号)
國鉄運賃の値上げ反対等に關する請願(小林政

子君紹介)(第三七五三号)
盲人に対する國鉄旅客運賃・料金の減免等に關
する請願(田中美智子君紹介)(第三七五四号)
同(戸沢政方君紹介)(第三七五五号)
廣島東部流通業務団地埋め立ての早期認可に關
する請願(難尾弘吉君外二名紹介)(第三七五六
号)
廣島東部流通業務団地埋め立て認可の促進に關
する請願(難尾弘吉君外二名紹介)(第三七五七
号)
廣島廣域都市圏整備のための海田灣埋め立て認
可促進に關する請願(難尾弘吉君外二名紹介)
(第三七五八号)
廣島東部海田灣埋め立て認可に關する請願(難尾
弘吉君外二名紹介)(第三七五九号)
太田川流域下水道東部浄化センター用地の埋め
立て認可に關する請願(難尾弘吉君外二名紹介)
(第三七六〇号)
新東京國際空港設置に伴う銚子上空飛行コース
反対に關する請願(柴田隆夫君紹介)(第三七六
一号)
は本委員會に付託された。

十一月十八日
國有鉄道運賃法の改正反対に關する陳情書(松
江市母衣町五五島根母親大会実行委員長長川上
カツ子)(第二〇九号)
は本委員會に参考送付された。

本日の會議に付した案件
参考人出頭要求に關する件
船員の雇用の促進に關する特別措置法案起草の
件
特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法案(内
閣提出第八号)

○大野委員長 これより會議を開きます。
船員の雇用の促進に關する特別措置法案起草の
件について議事を進めます。
本件につきましては、先般の理事會において
御協議願いました結果、お手元に配付いたしてあ
りますとおり、起草案を作成いたしました。
その趣旨及び内容につきまして、委員長から御
説明申し上げます。
まず、本案起草の趣旨について申し上げます。
近年、わが國海上企業をめぐり、経済事情及び國
際環境の変化等は著しく、このため離職を余儀な
くされる船員が多数発生し、再就職が容易に進ま
ない状況にあります。また、外航海運業を中心と
して、船員は過剰雇用の状態になっており、この
まま放置すれば、近い将来、さらに多くの離職船
員の発生という憂慮すべき事態を招くおそれがあ
ります。このような事態に対処するため、船員の
雇用対策を拡充強化し、特に船員の技能を生かし
た雇用の確保を図ることは緊急の課題でありま
す。

しかしながら、現行法においては、離職船員が
再び船員として就職しようとする場合、國際的規
制等により減船を余儀なくされる漁業を除いて、
再就職促進等のための給付金制度が一般的に設け
られておらず、さきに本院において可決されまし
た特定不況業種離職者臨時措置法案においても、
船員にならうとする離職者については特別の措置
が適用されないこととなっております。また、わ
が國船員が船員として活躍の場を確保することを
促進するための体制が必ずしも整備されておきま
せん。
以上の点にかんがみ、特定の事情に基づく離職
船員が、船員として再就職しようとする場合に支
給される就職促進給付金について、一般的制度を
設けるとともに、特定不況業種離職船員に係る就
職促進給付金の支給について特別の措置を講ずる

こととするほか、船員の雇用の促進等の事業を行う法人として、運輸大臣が船員雇用促進センターを指定することができる。同センターの事業内容、国の監督等必要な規定を整備しようとするのが本案起草の趣旨であります。

次に、本案の内容について申し上げます。

まず、第一に、政府は、他の法令の規定に基づき支給するものを除くほか、経済事情及び国際環境の変化等に伴い離職を余儀なくされた船員であつて再び船員となろうとする者の就職を容易にし、及び促進するため、求職者または事業主に対して就職促進給付金を支給することができることとしたしております。

第二に、特定不況業種離職船員に係る就職促進給付金の支給については、特定不況業種離職者臨時措置法の規定による給付金等の支給の例に準じて特別な措置を講ずることとしたしております。

第三に、運輸大臣は、一定の要件を備える公益法人の申請に応じて、船員の職域の開拓、技能訓練その他船員の雇用の促進等のために必要な事業を行う者として船員雇用促進センターを指定することができる。同センターの事業、船員職業安定法の適用除外、国の監督等についての規定を設けるとともに、国は、予算で定める金額の範囲内において、同センターに対し、船員雇用促進等事業に要する費用の一部を補助することができる旨の、国の補助の規定を明定いたしております。

以上が本案起草の趣旨及び内容であります。

船員の雇用の促進に関する特別措置法案

〔本号末尾に掲載〕

○大野委員長 本起草案について発言の申し出がありますので、これを許します。坂本恭一君。

○坂本(恭一)委員 私は、本起草案の過程において、理事会において申し述べました意見の中で、小林委員の御意見も入れて、本案の運用に関する二、三の点について政府の所見をただしておきたいと思ひます。

外航船員の雇用の悪化の原因は、外国への売船等による失業船員の増加及び仕組船、チャーターバック船あるいはマルシップといわれる用船を初め、多くの外国用船に依存しているのが国海運企業のあり方に根差しています。

このような外国用船依存のわが国商船隊は、船員の雇用に関して大きな問題を内包しているばかりか、わが国の海上安定輸送を確保するという面から、わが国海運の将来にとってゆゆしき問題であり、その検討が迫られております。

かかるときに、船員雇用対策、特に緊急を要する失業船員の雇用確保のための施策が、万が一にも、こうした外国用船依存の傾向を、さらに推進するために利用されることになつてはなりません。

このような観点に立つて、以下の諸点について、法を運用する運輸大臣におきましては、特段に留意をされ、その目的達成に誤りなきを期するよう要求する次第です。

一、本法による雇用促進は、離職船員が主たる目的であるから、余剰船員の出向配乗については必要最小限にとどめるべきこと

二、雇用に関する労働条件については、関係労働組合と外航船主二団体とが締結している統一労働協約に見合ったものとする

三、仕組み船、マルシップ船にはすべて日本人船員の配乗を行うよう強力な行政指導を行うこと

四、船員雇用促進センターは、失業船員の配乗に必要な船腹を確保できるよう、船主団体の協力を求めるなど特段の努力をすること

五、船員雇用促進センターの職安業務が一般失業船員に容易に利用できるよう、船員職業安定所の機能を充実させるとともに、もぐり私設船員職安行為の実態を調査し、その取り締まりを厳重にし、船員雇用の安定を保障する措置を講ずること

以上です。

○田村国務大臣 御指摘のわが国海運のあり方については、現在海運造船合理化審議会において熱心に御討議いただいておりますので、その結果を踏まえて、船員の雇用の安定にも資する新しい海運政策を展開せねばならないと考えております。

しかしながら、船員の雇用情勢とこれを取り巻く海運業の状況は目下きわめて厳しい事態にあります。本法案は、離職船員の雇用促進が主たる目的であり、船員雇用促進センターの事業は、これに対処するため、船員雇用対策の一環として行われるものであると理解しております。

運輸省といたしましては、目下の状況から、船員の雇用対策の推進を最重要施策の一つとして考えており、船員職業安定所の機能の十分な活用を図るほか、御指摘の船員の職業紹介の実態についても調査し、船員職業安定法の適正な運用に努めるとともに、センターの設立後の運用につきましても、必要な船舶の確保に最大限の努力をするとともに、配乗についても離職中の船員の職域の確保を優先的に考えることとしております。

また、センターの事業である職域の開拓の対象となる仕組み船、マルシップ等においては、原則として日本人船員のみにより運航する船舶の増大を図るほか、統一労働協約を参照し、一定水準以上の労働条件の確保を図れるようセンターに対する指導監督を十分行つてまいりたいと考えています。

以上、要するにただいまの御意見に十分沿つて法の運用に当たる所存でございます。

○大野委員長 この際、衆議院規則第四十八条の二の規定により、内閣において御意見があればお述べいただきます。田村運輸大臣。

○田村国務大臣 船員の雇用の促進に関する特別措置法案については、政府といたしましては、やむを得ないものと認めます。

○大野委員長 お諮りいたします。

船員の雇用の促進に関する特別措置法案起草の件につきましては、お手元に配付いたしてあります草案を委員会の成案とし、これを委員会提出の法律案と決するに賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○大野委員長 起立総員。よつて、さよう決しました。

なお、本法律案の提出手続等につきましては、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。

〔異議なしと認める者あり〕

○大野委員長 御異議なしと認めます。よつて、さよう決しました。

○大野委員長 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諮りいたします。

本案について、本日、新東京国際空港公団副総裁町田直君及び理事角坂仁忠君の両君を参考人とし出席を求め、御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。よつて、さよう決しました。

○大野委員長 質疑の申し出がありますので、これを許します。小川国彦君。

〔委員長退席、宮崎委員長代理着席〕

○小川(国彦)委員 私は、本法に関連をいたしました、成田空港に関連する諸問題を含めながら質問をさせていただきます。

第一番に、伝え聞くとおりによりますと、政府は十一月二十九日の閣議において開港決定をするやに承つておられるわけですが、航空法の管制検査がいまだ出されておられませんけれども、果たして十一月二十九日という伝えられる閣議決定というものが予想されるならば、当然航空法の管制検査が終わつていなければならないと思ひますが、その点についてはいつごろこれを完了する見通しを持っておられますか。

○石井(一)政府委員 ただいまの御指摘の点でございますが、運輸当局としましては、地元の後

の詰めを急いでおりまして、御承知のように十一月二十九日に決定するところまでまだ最終の決定に至っておりません。

それから、航空法の問題でございますが、やや技術的な問題でございますので、いま航空局長がこちらに向かつておりますから、政府委員が参りましたら、技術的な問題も含めて御答弁をさせていただきますかと思ひます。

○小川(国)委員 こういう重要なことが答弁できる人がいないのではとと質疑でございます。——運輸大臣は、参議院の審議は何時からでございますか。

○石井(一)政府委員 十時十五分でございます。

○宮崎委員代理 速記をとめて。

(速記中止)

○宮崎委員代理 速記を始めて。

○小川(国)委員 どうも大臣は雲隠れしちゃうし、局長はなかなか見えないので、それじゃもう一遍改めて質問させていただきます。

私が仄聞するところによりますと、十一月二十九日に開港の閣議決定を行つたに聞いております。そういったと、航空法の完成検査というものが行われなかつた開港決定は行えないと思うわけでございます。成田空港の諸施設に対する検査はもうすでに終了したということが伝えられているわけでございますが、いまだに政府は完成検査を出してありませんけれども、これは出すのか出さないのか、いつ出すというお考えを持っていますか。

○高橋(寿)政府委員 お答え申し上げます。完成検査につきましては、必要な検査の手順を全部終わりました、現在大臣決済をとるべく部内を判こをとつて回つてゐる段階でございます。もうぎりぎりでございますが、日をもつて数える段階で、完成検査の合格通知は出せると思ひます。

○小川(国)委員 大臣決済がおりるといふことになりまふと、合格通知を出す、こういうことに当然になりますか。

○高橋(寿)政府委員 さようでございます。

○小川(国)委員 合格通知を出した場合には、今度は直ちにNOTAMを行つたということになりますか。

○高橋(寿)政府委員 合格通知を出しますと、航空法上の手続によりまして空港公団總裁が開港する予定日を届け出てまいります。そしてそれによりまして運輸大臣が告示をするわけでございまして、告示は官報に掲載する手続でございますが、あわせて外国の航空機関に対して、いま御指摘のNOTAMを出す手続を同時に進めることになつております。

○小川(国)委員 完成検査、合格通知、NOTAM、これは一連の作業だといふふうに理解しますと、閣議の開港決定といふものは、大臣決済がとれば早ければ一週間、おそくも二週間以内にはそういうNOTAMを出す、そういう状況が想定されるわけでございますか。

○高橋(寿)政府委員 さようでございます。

○小川(国)委員 私ども十二月一日NOTAMとすることを聞いておるのですか、そうすると、合格通知といふものはここ数日中、こういうふうな理解してよろしゅうございませうか。

○高橋(寿)政府委員 そういふ御理解で結構だと思ひます。

○小川(国)委員 私どもが指摘したかったのは、すでに合格通知が出る状況にありながら今日まで延引してきた、そこに政府のいろいろな政治的な配慮なりあるいはまた成田空港に関連する諸問題が未解決である、いろいろな問題がある、そういうことのためにこれが遅延されておるのではないかと考えておつたので指摘をしたわけでございします。

そうしますと、いまの大臣決済の段階に完成検査、合格通知がいつ出る、こういうことになる、私が把握しておる二十九日の閣議決定、一日のNOTAM、こういうのは予定線に入つてくるといふふうに考えるわけですが、そこで、大臣がいままでの石井政務次官に伺ひますが、こう

いうふうにして政府が閣議決定をして空港の開港を決定するわけでございますが、そうすると、当然開港時におけるさまざまな問題といふのが三カ月後に予想されてくるわけですが、そういう事態のときに、大臣とか次官がかわつてしまつたといふことでは、開港決定をした当事者としての責任がとれないといふことになるわけですが、そういう点について次官は、大臣も含めてそういう政治的な責任についてはどういふふうにお考えになりますか。

○石井(一)政府委員 これは私にお尋ねいただく質問として適切かどうか、恐らく総理なり大臣にお尋ねをいただきたい筋合いのものでないと思ひます。ただ、大臣個人が決定するものでなく、政府として決定をするわけでございますから、内閣の連帯責任、また、その継続性といふものはあるわけでございしますし、具体的な問題として、大臣がかわるのかどうかといふことは非常に微妙な問題でございますから、非常に高度の政治的な問題でございしますから、お答えが非常にしにくい問題でございますけれども、仮に万が一かわるといふふうなことがございしますと、その責任を回避するといふふうな点については、どうかひとつ内閣の責任においてそれを施行するといふふうな御理解をちょうだいできれば大変幸甚でございます。

○小川(国)委員 どうもその点でいつも政治責任といふものが非常にあいまいになつてくるわけでございします、次官としても大臣ともどもこの問題については開港時までの責任を持つ、そのぐらゐの気構えを持つて進んでいただかないと、開港の決定はしました、その時期にはおられませんといふことで、いつも重要なときに閣僚、次官がどんなにかわつていつてしまふ、こういうことでは政策が一貫して全うされないといふうらみがありまふので、その点は総理が決定するといふことではなくて、大臣も次官もこの問題については最後まで責任を持つてやる、そのぐらゐの決意をひとつ持つていただきたいと思います、いかがでしよう。

○石井(一)政府委員 率直に申しまして、われわれはそういう決意を持つておるつもりでございます。また、御指摘が対しまして反論するようでございますが、成田の開港があつて、その責任が持てないからわれわれがかわつたといふふうな気持ちには毛頭ございません。これはまた別の次元における政治的判断と申しますか、慣例と申しますか、そういう種類のものではございまして、われわれとしては、願わくはそういう形にもなりたくないといふふうにも考えておりますし、そうでなくとも、責任は回避されたいと思ひます。ただ、そういう気持ちは地元の住民の皆さんなり、あるいは国民の皆様方が一時持たれるといふ点もよく理解できまふので、この点について御指摘がありましたといふことは、十分大臣に伝えておきたいと思ひます。

○小川(国)委員 次に、この法案の中身に入りましてお聞きをしたいと思ひますが、この法律を流れる思想といふことが、考え方についてですが、一つ大きくは公共事業として航空機事業のあり方、その将来といふものを確保していく、そういう考え方はうなずけるわけでございします、もう一つは、私権といふものがあるいは憲法二十九条に言う私有財産権といふもの、この一致点をどういふところに見出していか、この点にこの法案のむずかしさがあるかと思ひます。

その点で言うと、私は、第一の公共事業としての面に対する考え方は、今日までの公共投資の政策の中でかなり十分な措置が行われてきた、こういうふうな考えるわけでございします、もう一つの面であるこの地域に生存している人々の生活権、いかなる生活様式をとろうと、ここに生活をしたい人々の生活と自由をいかに確保していくか、この最もむずかしい問題が果たされなければならぬと思ひますが、この点がいままでの施策の中でまだ不十分なように私は感ずるわけでございします。いま住んでいる人々をどのように保護していくか、ここに最大の配慮が持たれない

ればならないと思うわけですが、この点はどういうふうにお考えになっていらっしゃるのか。

○高橋(壽)政府委員 現在住んでいる方々に対する措置につきましては、この法律よりもむしろ現在すでに施行になり、成田空港周辺にも適用になっておりますところの現行の騒音防止法、これによることが大宗を占めると思います。したがって、騒音防止法によりまして、この民家防音工事、移転補償等々の事業を行ひまして、それによりまして現に住んでいらっしゃる方々の生活を騒音から守るということが主体になると思います。

したがって、今回のこの法律案は、むしろ今後成田空港周辺が再び市街地化をいたしまして、新しい騒音問題が発生することを防ぐという趣意がありまして、集团的に外の土地から空港周辺に宅地造成等によって来られる方を何とか制限したい、禁止したいというところが主眼でございまして、現在住んでいらっしゃる方々につきましましては、主として現行の騒音防止法で対応することになります。もちろん、この法律案でも移転補償などの制度がございまして、現在そこに住んでいらっしゃる方が移転を希望される場合には、この法律によりまして補償を受けられますけれども、現実問題としては、現行の騒音防止法の適用によって処理される場合がほとんどであろうかと考えます。

○小川(国)委員 次に私は、本法案の提出手続の問題として、民主主義的な手続が欠けているんじゃないかというふうに思うわけです。

それで、この法律の問題については、千葉県あるいは関係市町村から要望があったということとを伺っているわけですが、現実にはこの法律に対する関係市町村なり住民の理解というものはまだ十分徹底してないように思うわけですね。成田市、芝山町あるいは周辺の大栄町、下総町、多古町、富里町、八街町、山武町、横芝町、蓮沼村、松尾町、光町、野栄町、八日市場市、こういった関係市町村がこの法の適用範囲として挙

げられると思うのですが、こういう自治体に対する法案の内容の説明なり報告なりはなされたかどうか。

○高橋(壽)政府委員 空港に近い成田、芝山等に對しましては、事前に御説明をいたしておりましたけれども、いま先生御指摘のような、さらにその外縁部に位置する町村に對しましては、成田、芝山のような説明をまだ重ねておりません。これにつきましましては、もちろん必要がございまして、今後精力的に説明を申し上げて、十分御理解いただく努力をいたしたいと思ひます。

○小川(国)委員 航空法の規定の中には、飛行場の決定に当たって、形式的であれ公聴会規定というものがございまして、それが住民の意見を聞くというところになっておるわけですが、ところが、今度の規制法ではその公聴会の規定というものが何もなくございまして、手続的に住民の意見を反映させる面がきわめて乏しいように思ひますが、公聴会的なものについてはどういうふうにお考えになっておられますか。

○高橋(壽)政府委員 航空法の規定は、全く飛行場がないところに飛行場をつくるわけがございまして、公聴会の手続を義務づけておいて、それによって地権者その他の御意見も十分承けて位置を決めるというところになっているわけがございまして、翻つてこの法律案によりましてその措置がございまして、これは、そうやって公聴会等の手続を経て決められた空港につきまして、将来の騒音公害を防止し、あるいは飛行場を含む全体としての調和のとれた町づくりをしようという点が主眼でございまして。

そこで、この法律案の規定によりまして、地域住民に對しまして、次の二つの方法でその意見を聴取することができると思ひます。

一つは、この法律の規定にもございまして、うに、これは第三条でございましてけれども、都道府県知事がこの法律案によりまして、その基本方針、つまり、具体的に規制を受けることとなる地域の指定とか、あるいはそれを含む全体としての

町づくり等の計画を決めようとするときには案を公表する、そうすると、二週間の間に関係者が意見を出すというふうにしてございまして。

それからもう一つの方法は、同じ条文で都道府県知事がこの案につきまして市町村長の意見を十分聞くということになっております。したがって、市町村長が都道府県知事に意見を申し述べた場合には、当然その地域に住む住民の方々の御意見は集約されると思ひますので、住民の方々が直接に意見書を出すという方法と、もう一つ、市町村長を通じて意見を述べるといふ方法と二つございまして、その点につきましては、公聴会という方法はとりませんけれども、実質的に地域住民の御意見を十分伺う機会とは担保できると考えております。

○小川(国)委員 その点私どもは、これからでもやはり徹底して住民の意思がこの法の中に反映するように、そういう努力というものは絶えず行われなければならないのではないかと、いろいろうに考へるわけがございまして、その点はさらに徹底して行つてほしい、こういうふうにお考えですか。

それからもう一つ、この法案を適用する空港が成田空港と予想されますが、それは政令指定で行う、こういうことではございまして、私どもは、やはり民主主義政治のためには、かようなならば、そういうようなことを指定するからという議論にかける、こういうふうにお考えのわけがございまして、その点では、この政令をもう一度法案として国会にかける、これぐらいの民主的な手続が国の機関に對して行われるべきじゃないかと思ひますが、その点についてはどういうふうにお考えになっておられますか。

○高橋(壽)政府委員 この政令で決めることになりまして主なものに、いわゆる WECPNL の数値を決めまして地区の指定をすることがございまして、WECPNL の数値は、たとえば公害基本法によりまして環境庁告示でございまして。その他私どもがこの政令指定するときに参考に供しなればならない他の法令の關係のこういった環境基準

が、いずれも法律でない措置で決められておるものでございまして、そういうものが変わつたときにこちらも機動的に変える、つまり、今後の方向として環境を守るという方向に変わるものが当然でありますので、他の法令の所管において環境をさらに保護するという方向で彼らの方で基準を簡単に変える、告示等でですからこれは手続的に簡単に簡単に変えられますが、その場合に、法律になつておりました、やはり国会の議決を経るというところで臨機に機動的に対応することも困難になりますので、この点につきましては、手続としては機動性を持たせようという意味で他の基準との関連で政令に落としたいわけがございまして、しかしながら、中身の問題につきましては、御指摘のように大変大事な問題でございまして、十分国会の御意見もお伺いし、また、休会中の場合には事後に御報告申し上げるということで、国会の御審議との關係につきましては御理解いただきたいと思ひます。

○小川(国)委員 この法案は、いろいろいままでの審議を聞いておりました、成田に始まつて成田に終わる法案だ、こういうふうにお考えされているわけが、予算の措置を見ましても、いろいろな対応を見ても、それ以外に考えられない。そうすれば、憲法九十五条には特別法の住民投票という規定がありまして、「一の地方公共団体のみに適用される特別法は、法律の定めるところにより、その地方公共団体の住民の投票においてその過半数の同意を得なければ、國會は、これを制定することができない、」というふうになっておるわけが、ですから、これが成田空港の周辺だけに適用される法律であるというならば、この憲法九十五条の適用によつてその周辺住民の意見を聞かなければいけないと思ひます。ところが、その手続はとらない。ならば、これを全国的にどこを適用していくかというの、一行政府の判断で決めるのではなくて、やはり国会の判断を仰ぐということが、部分でできなければ全体で行うというの、やはりこれは民主主義の手続ではな

ろうかと思うのです。

そういう観点からいけば、私は、政令で成田を指定するということには指定するという法案を国会に出して全体の中で承認をいただく、こういう民主主義的な手続というものを尊重していただかなければならぬじゃないか、こういうふうに思いますが、いかがですか。

○高橋(寿)政府委員 この法案は、たびたび御説明しておりますように、成田だけに適用する法案ではございませんで、全国どこに空港でもこの法律を適用する必要がある場合には適用するわけでございますので、したがって、憲法に定めてありますような特別法に仕上がったわけでございます。

そこで、お尋ねの点でございますが、先ほどお話し申し上げましたように、やはり政令という手続によりまして、私どもは、内容をその時代時代に即応した形で常に見直していきたいというふうな考えで、事実上の話といたしましては、当然地域の御意見も承ることにいたします。私たち、たまたま独断で政令指定をして適用空港を決めるというのでは事実上できないと思うのであります。やはり成田以外の空港につきましても適用する場合に、当然その地域の地方公共団体の意見を十分聞きまして、それでまあいざ納得なくで決めるというところが恐らく事実上のことかと思っております。で、そういった段階で十分に地方公共団体を含む地方の方々の御意見を反映することは可能であると考えますので、そういうふうに御理解いただきたいと思います。

○小川(国)委員 民主主義の手続のあり方としては、私は、いづれにしても不徹底だと思えますね。これが成田の場合に許されると、今後適用される空港というものが、その地域の本当の自治体なり住民なりの意見を聞くという形はとられまじせん、それからまた、全体の中で議論をするというふうなこともないということになりますと、法律はつくりました、適用するのは行政庁の判断、こう

いうことでは、私は、民主主義の徹底を欠くのではないかと、こういうふうな申し上げたいと思えます。

それから、法案の中身に入りまして、第一条の目的の中に「航空機の騒音により生ずる障害を防止」とありますが、これは空港設置者、管理者の立場から考へたの発想というふうな受け取れます。第一条の中に、周辺住民の生活及び環境を保全し、こういう住民の生活を配慮した事項がある、どういふふうな思いですか。

○高橋(寿)政府委員 その点につきましては、一つは、やはり航空機の騒音による障害を防止するというところではありまして、この法律案のやううただけを言ったわけではありまして、地域の指定その他を含みますところの、この法律案のやううとしておられますことすべてが騒音による被害を防止しようという点を主眼としていたしております。で、その点につきましては、十分に地域住民の生活を障害から守るという点がこの目的に入っていることは明らかにここで言えると思えます。

それから同時に、騒音から守るというだけではなくて、もっと前向きに積極的に、その地域を、将来空港を含む調和のある町づくりをしようにという観点から、合理的な土地利用ということにつきましても十分配慮をいたしておりますので、騒音の防止とそれから町づくり、二つの点を通じまして十分地域住民の生活をよくするという方向の仕事ができるかと考えております。

○小川(国)委員 石油パイプライン事業法の第一条の目的には「公共の安全を確保し」という文言が後から挿入された例もあるわけですが、本法は継続審議になる見通しも強いと言われておりますので、どうかそういう点についてもひとつ配慮をしいていただきたいというふうに考えます。

次に、第二条の第三項に入りまして、騒音対策は最も被害度の高い状況を想定してその対策を講ずるのが人権尊重の立場ではないか、こういうふううに思いますが、十年後の想定を今日の状態及び

対策とほとんど変わらないものとしてとらえてゐるのは、これは住民をばかにしたやり方ではないか、こういうふうな思ふのですが、その点についてはどういうふうにお考えですか。

○高橋(寿)政府委員 十年後の状態を想定いたしました各種の地域割りをするわけでございまして、現在の騒音防止法によりまして一種から三種までの地区指定がございまして、その地区指定のあり方と今回の法律案によりまして私どもが地区指定をしようとする場合の基準としておりますあり方とを比べますと、この法律案による地域の指定の方が、十年後というところでより地域を騒音から守るという方向で決めるようにしたいと思っております。これは数値がW E C P N Lでおおよそ一〇ほど今回の法律案の方が低くなっている点から言いますと、その点を御理解いただけたらと思ひます。

○小川(国)委員 いや私は、現在の法律よりベターだからということではなくて、やはりベストを求めた対策、その最も被害を受ける地域住民に對して手厚い保護というものがなされないとこの法案はどうしても片手落ちになる、こういうふううに考えるわけでございます。皆さん方で、三年後、五年後、十年後飛行機の飛回数が十一万回、十三万回、十五万回とふえていくわけでございます。それと航空機の騒音対策というものが、いわゆる騒音度の低い機種を用いる、こういう状況を想定しましたにしても、この十年間のうちにやはりピーク時というものがあろうと思ひますが、そのピーク時はどういふふうにとらえていらっしゃるんですか。

○高橋(寿)政府委員 十年後の状況の想定でございますけれども、これは非常にむずかしい問題であります。しかし、現在われわれが手にし得るすべての手法を動員いたしまして、まず将来成田空港に離着陸する航空機の数を計算します。この場合には、大型化の動向というのを当然計算いたさなければならぬので、需要がふえましても大型化によりまして発着回数は減ることが可能で

あると思ひます。さらに機材の開発によりましてどのくらい音が減るかということも想定をいたしました。手に入る限りあらゆるデータを動員いたしまして想定をいたしました。その場合に主眼は、やはりあくまでも地域住民、地域の生活を騒音から守るという点が主眼でございますので、私どもといたしましては、一番ベストの線を考えて仕事をしたい、こういうふううに考えております。

○小川(国)委員 開港時に飛行機の発着回数は年間五万五千回、Bランができたというふううに想定した場合に十一万回、六十年時には十三万回、こういう見方をされて、その中におけるジャンボの割合は五万五千回のときが三五％、十一万回のときが四五％、十三万回のときが一〇〇％、こういう割合を想定されているようなんですが、そうすると、おのずからピーク時というものは出てくると思ひますが、その時点はどういふふううに想定されておられるわけですか。

○高橋(寿)政府委員 この法律案を施行した後にございまして、ただいま御指摘のような点につきましては、もう一度その段階での資料によりまして私どもは再検討する必要があると思ひます。もちろん現在出しております各種の数字がいいかげんだという意味じゃございせんが、念には念を入れます。この法律施行後におきまして、具体的にこの基本方針を決める段階までにその点はもう一遍精査をする必要があると思ひますが、そういう場合には、従来考へておりましたことをもう一遍再検討いたしまして、より十年後の現実に近いような数字にしていきたい、そういう中では御指摘のピークレベル等の問題も十分検討をしいていきたい、こういうふううに考えております。

○小川(国)委員 その点では二年後、三年後あるいは五年後、十年後と段階を切つてひとつ調査をいたさう、これでいきますと、五年ごとの調査で十年後を想定する、これはいまの日進月歩の時代から見ましてテンポの長い期間を想定した法案だと思ひます。これは航空機のような一番進歩の早い産業を取り扱つていらっしゃるわけござい

ますから、その対策はもう一年かないし二年ごとに出されていく、そういう具体的な運用面についてのお考えはいかがですか。

○高橋(壽)政府委員 五年ごとに見直すというのはこの法律による規定でございます。ただ、五年の間にでもわれわれが予測をしたときに考えていなかったような状況の変化が起こりそうだとした場合に、当然五年ごとの見直しの傾向線上に乗らないファクターが出てくると思っております。そういうときには五年ということを持たずに臨機に見直しをする必要があると思っております。

○小川(國)委員 それから第四条で、都市計画の周辺の関係町村で成田市のような場合には都市計画画がありますが、芝山町、大栄町、多古町、下総町、富里村の場合、都市計画画が立っていない地域については、この法の適用の中ではどういうふうなこの適用をお考えになりますか。

○高橋(壽)政府委員 これは建設省の方の御所管かと思っておりますけれども、この法律案の適用は都市計画といえますか、都市計画地域であることが前提になっておりますので、当然、現在都市計画地域になっていないところで、かつこの法律案の適用をする必要があるかもしれないというふうな地域につきましては、まず都市計画地域にするというところから始めるべきであると思っております。

○小川(國)委員 そうしますと、都市計画が立っていない段階ではこの適用はない、こういうふうな考えでよろしいでしょうか。

○高橋(壽)政府委員 そのとおりでございます。

○小川(國)委員 次に、第五条の建築制限の中で個人病院の場合、現行の公団の制度では五割程度の補助にしかない、そういう状況です。静かな農村の環境で木造の施設で十分だ、間に合っていた個人病院が、騒音のために建築上、防音上有効な構造を義務づけられても、その負担は容易でないと思うのですが、結局、これらの地区から個人病院を追い出す結果になりはしないか、こういうおそれがあると思いますが、その点の配慮はどういうふうになっておるのですか。

○高橋(壽)政府委員 この法律案そのものは、現在そこたとえ木造でありましても存在している住宅、病院等を追い出す法律ではございませんが、ただ、非常に老朽化している木造の住宅、病院等を改造しようという場合に、第五条の義務づけが出てくるわけでございます。そして現在、建物の増築、改築あるいは新築というふうな場合に行われております通常の工法として、窓をアルミサッシで固めるといふようなことが行われておるようでございますが、当然、その地域の中にあります個人病院等でも老朽化して建てかえるという場合には、そういった構造になさることが普通であらうと思っております。そのことを第五条はいわば義務づけたということでございますが、木造個人病院の改築の際に、特別にこの法律案があるための新しい負担というものは恐らくないのではないかとこのように考えております。

○小川(國)委員 これは農村地帯で静かなところがある、いわば村の診療所といったような個人病院があるわけですが、ところが、いまは木造で十分診療ができるのに、それが老朽化して建てかえようと思つたら、もう木造はだめだ、防音上有効な構造にしなければならぬ、鉄筋を義務づけられる、聴診器も思うようにとれない、こういうことになり、個人の病院ではとうていそういう負担に耐えられない、そうすると、こういうところを捨てて出ていって町場の、たとえば団地の医師になった方が自分も負担をしないで済む、こういうことになってしまふわけで、結果的にはやはり追いつくおそれになってくるわけで、そういう点の配慮がないと、結局、さつき申し上げたように、その地域住民の犠牲というか、そういうところが無医村になってしまうというしわ寄せを受けはしないか、こういうことを指摘しているわけです。

○高橋(壽)政府委員 私、御心配もごもっともだと思いますけれども、現行のいま御指摘のような病院、学校等につきましては、現実問題としては

この法律案ではなくて、騒音防止法が適用になります。したがって、現地七割程度病院の防音工事について騒音防止法で助成の仕事をしておりますので、そういったことで、改築等の場合に必ずしも大きな負担を強いることにならないのじゃないかというふうな考えでおります。

○小川(國)委員 これは実質的には五割になつちやうているわけなんです。そういう実態は、これはもう時間がございますから、十分皆さんの方でも御検討いただきたい。現行の騒音法の中で救済されていない個人病院、これは今度の特設法でもやはり救済されない、こういうららみを持っておりますので、そういう点はひとつ十分今後の課題として御検討をお願いしたいと思います。

それから、第七条の通損補償の問題についてお尋ねしたいと思つていますが、この補償は憲法第二十九條三項の「私有財産は、正当な補償の下に、これを公共のために用ひることができる」、こういう規定を受けた補償というふうな理解をしてよろしゅうございませうか。

○高橋(壽)政府委員 そのとおりでございます。

○小川(國)委員 そうしますと私は、航空法の中では飛行場に隣接する土地の進入表面、転移表面、水平表面、こういうところの表面を出る建造物に對しましては、憲法二十九條の規定を受けた通損補償ではなくて、政策的な措置として行われている、こういうふうな承っておりますが、航空法と本法との関係において、言うならば法の平等という点、これは航空法四十九條の対象事業に對しても憲法二十九條の適用があつてしかるべきでないか、こういうふうな考えますが、その点はどうのよう理解をされておりますか。

○高橋(壽)政府委員 いま航空法の条文は手元にご覧いただけますけれども、航空法の規定といえども、やはりすでにそこに平穩公然と生活をしておられる方がありまして、その生活を、航空法に基づく各種の施設をしたことによりまして侵害をすする、そしてその侵害をしたことによつて損害が起る、こういう場合には、法律に書いてあるうとなか

らうと憲法の精神に従つて、それは事実上にせよ補償をすることが必要であると思つております。

○小川(國)委員 いや、実態の問題ではなくて、憲法二十九條の三項が本法の第七条の通損補償に適用されるならば、航空法四十九條にも同様に憲法二十九條三項の規定は適用されなければならぬのではないかと、こういうことを申し上げておるわけです。

○高橋(壽)政府委員 憲法は国の基本法でございますから、航空法を施行する場合にも当然その趣旨は生かされるべきだと思つております。

○小川(國)委員 次に、第八条、第九条についてお尋ねをしたいと思つていますが、わかりやすく申し上げまして、第八条は宅地の買い取り、いわゆる勤労者等の宅地の買い取り等の事例を考へられて買い取り請求権というものを認められてつしやる。ところが、第九条の規定を見ますと、これはいわば農民、農家、農地、そういうものが対象であらうかというふうな理解をされるわけですが、そうすると、第八条の宅地の買い取りについては、いわゆる民法上の買い取り請求権というものが認められながら、農家の場合には、この第九条においては買い取り請求権というように理解できる規定はないようになっております。

私は、これも法のものとの平等でいくならば、同じ騒音下で、建築規制を受けるところで買い上げ措置をするならば、勤労者の宅地、それに付随する農地も買うということでございますから、兼業農家の土地も買うということになれば、専業農家の母屋も物置も、それから田畑も買い入れることができるという政策的配慮ではなくて、これは同等に買い取り請求権というものを認める、こういう方向で行われるべきではないかと思つていますが、いかがですか。

○高橋(壽)政府委員 八条の規定は、この前の方の条文で特別地区に住宅の建設は禁止されます。そうしますと、そこに土地を持っていた家が建てられない。これは自分で建ててする場合もありましようし、あるいは他の目的に供する場合もあらう

かと思ひますけれども、いづれにしても、家が建てられなくなるによつて、もうその土地を手放したい、こうお思ひになる方に対しまして、八条は、いわば補償的な措置といひますか、建築禁止という措置によりまして生ずる実態に対して国が補償をしよう、義務的に補償をしようということでございますので、時価による買入れという規定を置いたわけでございます。

第九条の方は、その八条の規定とは趣旨が少し違ひまして、これは現に住んでおられる方、その方々は別にこの法律では追い出しをいたしませんから、現に住んでいらつしやる方が引き続きお住みになることは可能でございますけれども、そういった場合に、やはりこういった土地に住んでいく場合、移転をしたいと自発的に思ひになる方に対しまして、その移転をする場合のお金を負担させていただきます。その原因と結果の関係が、八条の方は建築禁止という強制力動をされる地域になつたといふことの裏でありまして、九条の方は別に追い出しを強制されないけれども、自発的に動かすかといふ場合のそういう方に対する一種の助成的な補償でございますので、法律的に因果関係が違ふところで、前者は時価による買取り請求、後者につきましては予算の範囲内の損失補償といふふうにしたわけであります。しかしながら、実態をいたしましては、この後者の方でも事実上時価で買わざるを得ないといふふうになると思ひますので事実上は差はないと思ひますが、法律上の因果関係が違ひますので表現が違ふといふふうには私も考へております。

そのいづれにつきましても、これはその方が農家であるかないかということと差別をいたしておりません。ただ八条は宅地、つまり住宅がつくれないといふことのための補償措置でございますから、当然その土地は宅地であらうといふだけでございます。地域住民を宅地所有者、つまりサラリーマンと農民に分けて、農民に対してサラリーマンより以下の措置を講ずるということに

は考へておりません。その辺は土地の保有形態によりまして十分措置をいたしていきたいと思ひております。ただ、純粹の農地でございますので、これはもとと家が建つ余地がございせんので、これに對しましては、建築禁止といふこと自体が働かぬもので、本来この規定の適用があり得ない、したがって、買入れ請求等もあり得ない、こう考へておるわけでございます。

○小川(國)委員 私は、法律的に物を解釈するのではなくて、実態的に物を判断していただくならば、建築禁止区域になるところに住めない状態は、宅地だけを持つた人もあるいは農地を持つた農民も、住みにくくなるという実態において、同じだと思ふのです。その実態面から法律といふものは適用なりあるいは立法なりは考へていただくかなければならぬわけであります。法律の因果関係物を判断するのではなくて、やはり実態に即してひとつ判断をしてもらなければならぬと思ふのです。ですから私は、できるならばこの第八、第九は両方とも買取り請求権を認める、こういう立法の精神だ、こういうお考え方をひとつ持っていたいだきたいと思ふのでございますが、いかがでございますか。

○高橋(壽)政府委員 法律論を申し上げますと、さつきお話し申し上げました因果関係が違ひますから条文の表現も違ひますけれども、実態論につきましては御指摘のとおりでございます。私ども、どここの空港につきましてもそういうことで仕事を現にいたしておりますので、事実上の措置をいたしましては、この規定の差があるようなことを乗り越えまして、時価による買取り請求があつたと同じような気持ちで仕事をしたいと思つております。

○小川(國)委員 そこにもう一つ、買取り請求権があつたような気持ちでひとつ御措置を願えますか。

○高橋(壽)政府委員 御指摘のようにいたしたいと思ひます。

○小川(國)委員 第八條の時価についての規定でございますが、当委員会での論議を聞いてまいりますと、開港時の時価とは異なつて、この法律の適用では契約時の時価といふことになつておりますので、結局、飛行機が飛んだ後の地価の下落といふものは避けられないのじゃないか、こういうふうにお思ひわけですが、この辺についていままでの論議の中では、できるだけ騒音度の低いところの時価をとる、あるいは滑走路の真下を避けた横の方の時価をとる、こういう運用の中でおやりになるということをやつていらつしやるのですが、私は、大阪空港なりいままでの空港公団の進め方を見ると、運用の中でどうも十分報われないという感じを強く持つておるわけです。

ですから、そういう点から言へば、この時価のとおり方は、飛行機の運航によつて時価が下落した際は、その運航前における時価を勘案し、その差額を救済することができ、こういった考え方を保持していただかないと、やはり犠牲といふものは避けられないといふふうにお思ひわけですが、その点についてはどのようにお考えになつておりますか。

○高橋(壽)政府委員 非常にむづかしい点でございます。八条の関係ではそこに航空機が飛ぶことによつて一般的に地価が下がる、この点については正面から言ひますと、この条文の対象外の問題といふふうになるわけでございます。

しかしながら、そこところは実態関係をよく私ども勘案いたしまして、先ほど来御指摘のございしますように、より広くとる、滑走路の長手の方向になつて横の方向にとつていくといふふうなことを申し上げておりますのもそういった判断からでございますが、事実上そこに土地を持つていらつしやる方も、実質的に権利が大きく制限されることのないように価格の決定に当たつては十分配意をしたいといふことでございます。飛行場の

あることによる地価の低下は、この法律の適用外の問題でございますが、社会的公正といふ点から考へて、私たち見るべき点は十分見させていた

くといふふうには思ひます。(地価が上がつた場合どうするのだ)と呼ぶ者あり)

○小川(國)委員 地価の問題について、いまやじの中で地価が上がるというお話、これは自民党の方の中にある一つの定見ではないかといふふうにお思ひますが、確かに羽田とか大阪とか、都市化しているところは上がると思ひますが、成田のような農村地帯では上がるというところは考えられない。いろいろ宅地とかこういう法の駆け込み買収があるのではないかとおっしゃられますが、現にこれは調整区域といふことで、大規模の開発については千葉県、東京都、宅地課が開発行為の規制といふものを非常に厳しくやつております。たとえば自転車屋さんが自動車修理屋になるのすらいま許可しないといふくらい開発規制は個人のところまでここは調整区域といふことで及んでおります。ですから、おっしゃられるような開発利益を旨して来たとしても、現行法の中で、農地転用の中で、あるいは大規模開発の中で、あるいは開発行為の規制の中で、法人であれ個人であれ農地であれ、あるいは山林であれ、現行法の中でかなりの規制といふものができている状況になつております。ですから、現行法の体制を駆使するならば、こういう中でほろもくけしようといふことを阻止することは十分できると思ふのです。

ただ問題は、これによつて損失を受ける人、それは法で地価を決めてしまつたのだからといふのじゃないか、やはり損失は避けなければならぬのではないかと。得をさせなくてもいいですが、損はさせないといふ法の配慮、考え方といふものがなければならぬと思ひます。

○高橋(壽)政府委員 その点につきましては、一言で申しますならば、社会的公正という観点からの判断になると思ひます。したがひまして、たまたまなばたのように地価が上がつた、ぬれ手にアツといふふうなものまでもそのとりの金で買うか、やはり社会的公正を害する場合には減査定をする必要もあると思ひますし、逆の場合には増査定をする必要もあるといふことで、十分実態に

即しまして社会的公正という物差しに照らしまして遺憾のないような仕事をすべきである、こう考へております。

○小川(国)委員 次には、いろいろな問題が今後の運用の中に課せられておりますので、現実に見てまいりました大阪国際空港の周辺整備機構の問題など対比しまして、今後の運用の問題についてたまたまと思つたのですが、一番大きな問題は、大阪空港の中でも代替地対策の問題、これが非常に失敗と見られる形があるわけですが、この八月、私の調査したところでは、これは現実には数字が正確に把握できないのですが、地域住民の話ですと、騒音激甚地帯の人に移転をさせる代替地を大阪空港周辺整備機構が四区画用意した。ところが、現実には二区画しか売れない、これが住民側の意見です。それから豊中市の調査では、約二百六十戸分用意はしたけれども、その中で売れたのは二区画、こういう言い方なのでございませう。現実には騒音側から逃れてほしい、こういうことで用意した代替地が利用されない状況にあるようですが、この数字はどういうふうな把握されておりますか。

○高橋(秀)政府委員 大阪周辺整備機構が、代替地造成事業の中で用意いたしました土地の区画数は、ことしの九月現在でございまして、五百一区画でございませう。このうち造成が済んでおりますものが二百六十四、まだ造成中で、造成の完了していないものが二百三十七ということでございます。これら造成済みの中ですべて売り払うことができたものが四区画でございませう。これは先生の御指摘の数字より少し多いのですけれども、しかしながら、すでに造成済みの二百六十に對して四十という数字はいかに少ないということには御指摘のとおりでございます。

これにつきましては、数々の原因もございませうけれども、せっかくの公共資金を使って造成した土地でございませうので、また現に移転したい方もたくさんいらっしゃるわけで、何とかこれを買取りやすいような形にしてできるだけ買つてい

ただきたいということいろいろ知恵をしぼっております。もちろん会計法上その他の制約がございませうので、たとえばデパートが半値にして売りたいというようなことはなかなかできませんけれども、できるだけあらゆる手段を講じて、価格を安くしてこの売却の区画数をふやしたいという努力を現にしているところでございませう。

○小川(国)委員 四区画のうち四区画ということですから、大ざっぱに言つて約一割しか代替地が売れない、この実態は、これが遠くて不便なところだ、こういうことが圧倒的な意見なんです。私、現地に行つて「代替地のご案内」というパンフレットで見てもいいんですが、いずれもいまの大阪空港周辺の、奈良へも京都、大阪、神戸へも自由に行けるという市街地から、非常に通勤に不便なところだけに宅地造成を行っている、こういう代替地政策の失敗が一割しか買ひ手のつかないような代替地をつくつてしまつてゐる。そういう中で救済されない住民、移転しない住民はどうなつてゐるのか。

大阪空港の騒音激甚地区の豊中市の勝部二丁目というところに私、参りました。滑走路から約五百メートルか千メートルのところに戸近の住宅があるのでもうございませうけれども、この中の大阪空港訴訟をやつてゐる寺野清次郎さんという事務局長さんのお宅に一晚泊したのでありますが、飛行機の騒音それから排気ガス、悪臭で家族全体が生氣のない顔色をされておられるし、悪臭と排気ガスのためにだにしみが出てきてゐる。それから周辺の部落の人たちを集まつてもうございましたら、いずれも子供の鼻血の問題が出て調査してもらつてゐる。まず人間が住むにたえないところだ、こういう状況の中にあるわけなんです。なぜこの人たちがいま用意された四区画の宅地があるにがら移転しないかという、いま申し上げたように非常に不便なところに移らなければならぬ。生活の本体が都市部にあつて、周辺の僻地に移つたら生活が成り立たないという問題がある。

それからもう一つ大きな問題は、買い上げ価格が坪二十七万円です。ところが、豊中市のような場合には、市内で代替地を求めると坪四十万円、したがつて、十三万円の損失になる。ですから私、こういう表現をしていいかどうかわかりませんが、一晚泊まつてみて、毎日生活してゐる人にとっては地獄のような生活ではないか、こういうふうに感じたわけですが、そういう問題が結局時価の問題と代替地の問題で放置されてゐる、こういう実態を目の当たりにしてゐるわけなんです。

これを見ると、成田空港の将来も、周辺住民にとつて非常に重大な問題にはしないかというふうには私は思ふのですが、この問題を解決する運輸省航空局の熱意とか努力、そういうのはどういふふうなことを改革しようとお考へになつてゐらうしやいませうか。

○高橋(秀)政府委員 大阪空港周辺の代替地問題というの、悪い言葉で言へば武家の商法の失敗した典型みたいなものであります。もう一つは、地価の鎮静化というの、一般的には大変結構な手段だけれども、機構の仕事にとっては大変マイナスな状態であつた。つまり、機構をつくつたときは、地価がどんどん上がつておりましたので、安い素地を買ひまして、その素地を造成してお金をかけまして、その売り渡しの際の時に値にはまだ十分間がある、したがつて、十分喜んで買つていただけたというふうな考へてした仕事で、この機構の仕事が始まつたところから地価が上がらなくなつてしまつたということがありまして、造成費をかけただけ高くなつたというふうなことがあつたということ、これが土族の商法ということよりも、事実上はもっと大きな原因でございませう。

そこで、大阪の問題でございませうが、そういういきさつその他のことは抜きにして、やはり問題がありますのは、結局逆さや問題です。移転補償でもらつたお金では新しい土地が買えないというところがございます。これにも問題がありまして、一つは、いまのような社会的な地価の動向の問題、もう一つは、区画が大きかつたのです。こ

れは豊中の勝部地区なんかはわりと大きい土地の人が多いのですけれども、たとえば川西市とかそういうところで非常に小さい家に住んでいらつたりする、そういう方々は、むしろちよつと四十坪ぐらいの土地が欲しい。ところが、この機構で整備した土地は大体七、八十坪というところがございます。これは安いところを指さるうと思ひますから勢い郊外になります。御指摘のように交通不便なところになります。交通利便なところはなかなか素地の価格が高いので、分譲価格が逆さになつてしまふということ、やはり交通が必ずしも恵まれていない、しかしながら将来性はある、いづれはできるだろう、現に地価が安いというところを買取したために、そういうところをございませうと、四十坪なんというところではなくて、周辺の宅造地も全部八十坪、百坪というふうなことであつた。そこで勢い、機構がつくりました土地も、周りにないまして八十坪とか七十坪とかという規模になつてゐる。ところが、これは川西市のようなくらいのところに住んでいらつたりする方、現に四十坪くらいのとこに住んでいらつたりする方は、それが倍も広くなつたつてても金がないのだ、こういうことになつてしまつて、なかなか移転ができないことがあつたわけでございます。

そこで、これらの問題でございませうが、一つは、やはり相手を見て法を説くということが大事でございませうので、現に住んでいらつたりする方、移転をしたいと思つていらつたりする方がどのようなくらいにお移りになりたいか、また希望の面積はどのくらいかということも十分アンケートいたしまして、余り大きいものはつくりたくない。これはもちろん県の宅地造成計画の基準がありまして、余り小さいものはスラム化していかぬということもあるようございませうが、この点は特免といひますか、事情を考慮していただけてできるだけ手に入りやすい区画に直す。それから交通の問題につきましましては、運輸省は陸上交通機関も監督いたしておりますから、バスその他をできるだけそこにつけまして交通の便利をよくする。それから

移転補償価格をできるだけ高くするようにいろいろの知恵を働かす。それからまた、代替地の価格を安くできるように利子補給をしたり、財政資金の比率をふやしたり、あるいは無利子資金の比率をふやしたり、それによりまして代替地の価格自体を下げるあらゆる努力をいま傾注いたしております。何とか持つております土地を手に入りやすい価格で分譲いたしまして、いま御指摘の寺野さんのような激甚地区の方に一日も早く移っていただきたいというふうに考へて、日夜努力をいたしております。

○小川(国)委員 ひとつぜひその施策を積極的に進めていただきたいと思ひます。

最後に、空港公園にお見えになつていただいておりますので、私、一点だけお伺いをしておきたいと思ひます。

いま大阪空港周辺整備機構の問題で指摘いたしましたように、この代替地の問題というものは、こういうような空港政策を進める中で不可欠の問題になつております。これはいかに時価で買ひ上げようか、やはりそこに住んでいる勤労者にしても農民にしても、代替地、代替農地というものを求めるという声は圧倒的に強いわけですが、ですから、今日まで成田空港をこじらせた最大の問題は、この代替地政策の失敗、これは私、いずれかの機会に申し上げたいと思ひますが、農林省も国の機関としてこの代替地政策に全くノータッチであつたということが言えると思ひます。それから公園自身も、これについては千葉県に任せておんどしてきつた、こういう実態があると思ひます。これからこの立法の中で規制を受ける住民が騒音で住めないということになつてまいりますと、当然買ひ上げ請求をしますし、買ひ上げ価格が低ければ代替地を求め、こういうことになつてまいりますが、この代替地政策に対するいままでの取り組み方では、きょうは問題点は指摘しません、いろいろ出てまいります。

ただ、今後もし本法が成立して施行というようになつたならば、当然、空港管理者としての公園

が、この買ひ上げ政策なり代替地政策をやる当事者になるわけですが、この代替地政策というものを誤らないように、それから積極的にやるというお考えがあるかどうか、この辺をひとつお伺いしたい。

○町田参考人 先生の御指摘のとおりかと存じます。

ただ、成田空港の場合は、ちよつと大阪と事情が違ひますのは、先生御承知のように、土地収用法の事業認定を受けまして、それから価格を空港本体につきましては固定しておるわけでございます。したがつて、本体の代替地につきましては、最初が代替地の方がむしろ非常に安く、反当たり百四十万で買つて九十万で代替地を売る、それで十分に、まあ十分に申すと言ひ過ぎかもしれませんが、大体満足してもらつて、こういう状態でございますが、その後、数年間たちましたために代替地の値段が非常に高くなつてしまつたわけでございます。

そこで、私の方といたしましては、周辺の代替地をつくりまふ場合に、本体の値段で買ひよりかなり高い代替地を用意しなければならぬ、こういう状態になつてきておりまして、その辺に大変むづかしい問題がございますけれども、一応代替地を御要求される方の御満足のいくものをできるだけ用意していきたい、こういうことで進めてきたわけでありまふ。

本法が施行されますと、当然これに伴ひまして代替地の問題が出てまいります。そこで、先ほどから御議論がありましてお買ひ上げをするときに時価で買ひその時価の問題と、それから時価が非常に不十分であつてどうしても代替地が欲しい、こういう場合と、両方あると思ひますが、先ほど航空局で御答弁ありましたように、まず時価を適正なものと考えていくということが一つと、それから、それに相応しますような代替地もできるだけ今後引き続き用意していくことをお約束いたしたいと思ひます。

○小川(国)委員 終わります。

○大野委員長 次回は、来る二十五日午前十時理事會、午前十三時三十分委員會を開會することとし、本日は、これにて散會いたします。

午前十一時二十八分散會

船員の雇用の促進に関する特別措置法案

目次

- 第一章 総則(第一条、第二条)
- 第二章 就職促進給付金(第三条、第六條)
- 第三章 船員雇用促進センター(第七條、第十五條)
- 第四章 罰則(第十六條)

第一章 総則

(目的)

第一条 この法律は、海上企業をめぐる経済事情及び国際環境の変化等により離職を余儀なくされる船員の数が増大していること等の状況にかんがみ、船員の雇用の促進に關し必要な措置を講ずることにより、船員の職業及び生活の安定に資することを目的とする。

(定義)

第二条 この法律において「船員」とは、船員職業安定法(昭和二十三年法律第百三十号)第六條第一項に規定する船員をいう。

第二章 就職促進給付金

(就職促進給付金)

第三条 政府は、他の法令の規定に基づき支給するものを除くほか、海上企業をめぐる経済事情及び国際環境の変化等による事業の規模の縮小等に伴ひ離職を余儀なくされた船員であつて再び船員となろうとするものの就職を容易にし、及び促進するため、求職者又は事業主に対し、次の各号に掲げる給付金(以下「就職促進給付金」という。)を支給することができる。

- 一 求職者の求職活動の促進とその生活の安定

とを図るための給付金

二 求職者の知識及び技能の習得を容易にするための給付金

三 就職又は知識若しくは技能の習得をするための移転に要する費用に充てるための給付金

四 前三号に掲げる給付金以外の給付金であつて、政令で定めるもの

2 就職促進給付金の支給を受けることができる者の範囲その他就職促進給付金の支給に關し必要な基準は、運輸省令で定める。

3 前項の基準の作成及びその運用に当たつては、他の法令の規定に基づき支給する給付金でこれに類するものとの関連を十分に参酌し、船員の就職が促進されるように配慮しなければならない。

(譲渡等の禁止)

第四条 就職促進給付金の支給を受けることとなつた者の当該支給を受ける権利は、譲り渡し、担保に供し、又は差し押さへることができない。ただし、事業主に係る当該権利については、国税滞納処分(その例による処分を含む。)により差し押さへる場合は、この限りでない。

(公課の禁止)

第五条 租税その他の公課は、就職促進給付金(事業主に対して支給するものを除く。)を標準として、課することができない。

(報告の徴収)

第六条 海運局長(運輸省設置法(昭和二十四年法律第百五十七号)第三十九條の海運局長をいう。)は、就職促進給付金の支給を受け、又は受けた者から当該給付金の支給に關し必要な事項について報告を求めることができる。

第三章 船員雇用促進センター

(指定)

第七条 運輸大臣は、次の各号に掲げる要件を備える者の申請があつた場合において、その者が次条各号に掲げる事業(以下「船員雇用促進等事業」という。)を適正かつ確実に行うことができると認められるときは、この章の定めるところ

ろにより船員雇用促進等事業を行う者として、指定することができる。

一 申請者が民法（明治二十九年法律第八十九号）第三十四条の規定により設立された法人であること。

二 申請者が第十五条の規定により指定を取り消され、その取消しの日から五年を経過してない者でないこと。

三 申請者の役員のうち、禁治産者若しくは準禁治産者又は破産者で復権を得ないものがないこと。

四 申請者の役員のうち、三年の懲役又は禁錮の刑以上の刑に処せられ、その執行を終わり、又は執行を受けることがなくなつた日から二年を経過してない者がなく、かつ、その指定した者（以下「船員雇用促進センター」という。）の名称、住所及び事務所の所在地を官報で公示しなければならない。

2 運輸大臣は、前項の指定をしたときは、その指定した者（以下「船員雇用促進センター」という。）の名称、住所及び事務所の所在地を官報で公示しなければならない。

3 船員雇用促進センターは、その名称、住所又は事務所の所在地を変更しようとするときは、あらかじめ、その旨を運輸大臣に届け出なければならない。

4 運輸大臣は、前項の規定による届出があつたときは、その旨を官報で公示しなければならない。

（船員雇用促進等事業）
第八条 船員雇用促進センターは、船員の雇用の促進等を図るため、次の各号に掲げる事業を行うものとする。

一 船員に係る求人の開拓その他船員の職域の開拓及び船員の就職の奨励を行うこと。

二 船員の知識又は技能の習得及び向上のための訓練（以下「技能訓練」という。）を行うための施設の設置及び運営並びに事業主その他の者の行う技能訓練の援助を行うこと。

三 前二号に掲げるもののほか、船員の雇用の促進及び安定のために必要な事業を行うこと。

（船員職業安定法の適用除外等）
第九条 船員職業安定法第三十三条の規定は、船員雇用促進センターについては適用しない。

2 船員職業安定法第十六条から第二十一条までの規定は、船員雇用促進センターの行う船員職業紹介について準用する。

（事業計画等）
第十条 船員雇用促進センターは、毎事業年度開始前に（第七条第一項の指定を受けた日の属する事業年度にあつては、その指定を受けた後速やかに）、事業計画及び収支予算を作成し、運輸大臣の認可を受けなければならない。これを變更しようとするときも、同様とする。

2 船員雇用促進センターは、毎事業年度経過後三月以内に、事業報告書、貸借対照表、収支決算書及び財産目録を作成し、運輸大臣に提出しなければならない。

（役員）
第十一条 船員雇用促進センターの役員は、運輸大臣の認可を受けなければならない。その効力を生じない。

2 運輸大臣は、船員雇用促進センターの役員が、この法律若しくはこの法律に基づく命令若しくは処分違反したとき、又はその在任により船員雇用促進センターが第七条第一項第三号若しくは第四号に掲げる要件に適合しなくなるときは、船員雇用促進センターに対し、その役員を解任すべきことを命ずることができる。

（秘密の保守）
第十二条 船員雇用促進センターの船員雇用促進等事業に従事する役員若しくは職員又はこれらの職にあつた者は、船員雇用促進等事業に関して知り得た秘密を漏らしてはならない。

（補助）
第十三条 国は、予算で定める金額の範囲内において、船員雇用促進センターに対し、船員雇用促進等事業に要する費用の一部を補助することができる。

（監督命令）
第十四条 運輸大臣は、この章の規定を施行するため必要があると認めるときは、船員雇用促進センターに対し、監督上必要な命令をすることができる。

（指定の取消し）
第十五条 運輸大臣は、船員雇用促進センターが次の各号の一に該当するときは、第七条第一項の指定を取り消すことができる。

一 船員雇用促進等事業を適正かつ確実に実施することができなかつたと認められるとき。

二 第十一条第二項又は前条の規定による処分違反したとき。

2 運輸大臣は、前項の規定により第七条第一項の指定を取り消したときは、その旨を官報で公示しなければならない。

第四章 罰則
第十六条 第六条の規定による報告をせず、又は虚偽の報告をした者は、十万円以下の罰金に処する。

2 法人の代表者又は法人若しくは人の代理人、使用人その他の従業者が、その法人又は人の業務に関し、前項の違反行為をしたときは、行為者を罰するほか、その法人又は人に対しても、同項の刑を科する。

附則
（施行期日）
1 この法律は、公布の日から起算して三月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。

（就職促進給付金に関する特別措置）
2 特定不況業種離職者臨時措置法（昭和五十二年法律第 号）第二条第一項の特定不況業種（以下「特定不況業種」という。）に係る業務に従事していた船員であつて当該特定不況業種に係る事業規模の縮小等に伴い離職を余儀なくされたもの（この法律の施行の日から起算して二年を経過する日までに離職した者に限る。）のうち、特定不況業種離職者臨時措置法第十条の

特定不況業種離職者求職手帳の発給の要件を参酌して運輸省令で定める基準に適合する者に係る第三条の規定による就職促進給付金の支給については、同法の規定による給付金等の支給の例に準じて特別の措置（技能訓練を受けるために待期している間についての訓練待期手当の支給を含む。）を講ずるものとする。

理由

海上企業をめぐる経済事情及び国際環境の変化等により離職を余儀なくされる船員の数が増大していること等の状況にかんがみ、船員の職業及び生活の安定に資するため、船員の雇用の促進に關し必要な措置を講ずる必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

本案施行に要する経費

本案施行に要する経費としては、約一億七千万円の見込みである。