

(第一類 第十号)(附屬の一)

第八十二回国会 運輸委員会建設委員会公害対策並びに環境保全特別委員会連合審査会議録 第一號

昭和五十二年十一月十四日(月曜日)

午後一時五分開議

出席委員

運輸委員会

委員長 大野 明君

理事 小此木彦三郎君

理事 増岡 博之君

理事 渡辺 芳男君

理事 河村 勝君

佐藤 文生君

古屋 亨君

久保 三郎君

斎藤 正男君

米沢 隆君

中馬 弘毅君

建設委員会

委員長 伏木 和雄君

理事 塩谷 一夫君

理事 中村 茂君

理事 大塚 雄司君

理事 中尾 栄一君

古川 雅司君

公害対策並びに環境保全特別委員会

委員長 島本 虎二君

理事 土井たか子君

理事 中井 治君

友納 武人君

東中 光雄君

出席國務大臣

運輸大臣

建設大臣

國務大臣

(環境局長官)

石原慎太郎君

出席政府委員

防衛施設厅施設高島 正一君

特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法案
〔本号末尾に掲載〕

○大野委員長 本案についての趣旨の説明は、お配りいたしております資料により御了承願うこととし、直ちに質疑に入ります。質疑時間は申し合わせの範囲で御協力をお願ひ申し上げます。

なお、答弁は簡潔にお願いいたします。

質疑の申し出がありますので、順次これを許します。友納武人君。

○友納委員 閲議決定以来、十数年という長い歳月を経ました成田空港につきましても、運輸大臣初め運輸関係の皆様の格別の御努力によりまして、開港の運びが近いというふうに承っております。懸念をいたしておりました過密のきわまります。

そこで、開港を見ますことは、長期を要したとは申しながら、御慶應に存する次第でございます。しかし、この空港は、長期を要しました関係もありまして、開港に至りますまでには、たくさんの方の御労苦がその陰にござります。中には、空港建設のためにとうとい生命を犠牲になさった方もございまして、また、先祖伝來の土地を提供なされた方もござります。またその中には、従来の職業を、空港の建設に協力する中におきまして、たとえば空港のターミナルビルの中で喫茶店を開きたい、そういうことに信頼をかけて協力をしてきました方々もござります。すでに十数年の間、そういう方々は、一日も早く再起の道が立つことを待ち望しながら今日に至っておられるわけでございます。

特定空港周辺航空機騒音対策並びに環境保全特別委員会連合審査会議録第一号を議論いたしました。

○大野委員長 これより運輸委員会、建設委員会、公害対策並びに環境保全特別委員会連合審査会を開会いたします。

先例によりまして、私が委員長の職務を行います。

特定空港周辺航空機騒音対策並びに環境保全特別委員会連合審査会議録第一号を議論いたしました。

國民の皆様におかれましても、この空港の建設にはいろいろと御心配の多かつたことでございました。

そこで、政府においてそういうお考えがあるのかないのか。巷間、十一年の長年に及ぶ空港建設の間に、道路輸送手段その他はすでに完備しておらなければならなかつたはずなのに、十年以上もかかったのにどうしてまだ道路の建設ができていないのかというような声もございます。

本日の会議に付した案件
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)

そこで第一点、空港建設に伴います大きな公共事業の遂行が、十一年といふような長期を要したことには、いろいろ原因があると存じます。政府におかれましては、今後の大型の公共事業の遂行の上反省の資とするためにも、参考にするという意味におきましても、この成田空港の開設に至る長期にわたるいろいろな事情を調べて、そして今後の公共事業、大型プロジェクトの遂行についての参考に資すべきだと私は思います。

そういう意味で、政府においてそういうお考えがあるのかないのか。巷間、十一年の長年に及ぶ空港建設の間に、道路輸送手段その他はすでに完備しておらなければならなかつたはずなのに、十年以上もかかったのにどうしてまだ道路の建設ができていないのかというような声もございます。

十一年間を顧みて、政府が相寄つてひとつ検討する意思があるかどうか、運輸大臣にお答えいただき

○田村國務大臣 まず冒頭、友納さんから御発言のありましたことに関しましては、今後とも肝に銘じてまいりたいと思っております。特にどうとい儀牲になられた方々の御冥福をお祈り申し上げるとともに、再びかかる儀性者を出さないよう努めもいたしたい、同時に、地元の方々に対し今後ともきめ細かい配慮を、愛情のこもった姿勢でつていきたい、このようにここではつきりとお誓いをいたしたいと思ひます。

まして、御指摘の点は十分心得ていかなければなりません。まず第一に、大きなプロジェクトをやりますためには、何といっても地元との話し合い、合意というものが先決でござります。そのためには国家権力を背景として強引に推し進めていくという姿勢があつてはなりません。十分に話し合いをする。そうして石原君も後ろにおりますが、環境影響評価等も十二分にやって、ながらやつていく、この姿勢をわれわれは貫いていかなければなりません。

同時に、いま一点は、いろいろとおくれましたことは事実でございまして、大きなプロジェクトといふものは何省という立場でやつてはならぬということであります。日本国政府の責任においてやるべきである。その意味において、縦割りにこだわることなく、総合的な考え方で、各省庁の協力を事前に得ながら事を進めていく必要があるうかと存じます。大変よい教訓になりました。成田の教訓を私ども運輸省のみならず、仕事をやります各省がどうか身につけていただきたい、よき貴重な体験として身につけていただきたいと思いますし、いわんや私ども運輸省は、この点を心にしつかりと印象づけながら今後の参考にしていきたい、このように考えております。

次に、運輸大臣に承りますが、新空港ができるわけでござりますので、当然羽田に乗り入れておられます現在の国際線以外の各国の国際線が増便になります。されることは必ずあると思います。しかし、成田の空港はまだ第一期工事ができようとしておるにすぎません。第二期工事はまだその緒についておらないわけでございますし、また、先ほど申し上げましたように、アクセスの問題とか内陸空港的性格を持つていて成田空港についての騒音対策も、まだ完全に措置されておらぬ現状でござりますので、新空港ができれば新規の国際線の増便と、いうことは必至のものではあると思いますが、この増便を軽々に行わないで、成田空港開設によりまする騒音、アクセス等の対策の効果、影響等を見守りながら、逐次本当に慎重にひとつ増便をしていただきたいと思いますが、運輸大臣のお考へはいかがでございましょうか。

○田村国務大臣 仰せのとおりであると思います。

現在成田開港に備えて三十二カ国から航空協定の申し入れを受けております。しかしながら、成田の現地の方々とのいままでの約束の経緯、内容、これも踏まえていかなければなりません。同時に、経済交流、文化交流等の両国間の実態あるいは将来への見通し、あるいはまた日本の航空会社のメリット、デメリット、いろいろなものを考え

に役立てていただきたいと思います。
空港公園におきましては、開港間近であるといふことで開港式典委員会、準備委員会、移転準備委員会等を設置なされまして、いろいろ準備を進めておられると承っておりますが、ただいま申し上げましたような意味で、開港式というのですか、そういうようなら式典につきましても、広く一般の國民大衆の皆さん、特に御苦労なさいました方をお呼びになりまして、俗に言うえらい人ばかりを呼んで華やかにやるという意味でなく、質素に、広く感謝の意をあらわすような感じの出る開港式をしていただきたいことを御要望申し上げておきます。

（註）總務處理事會委員會，即為上院議院。

さて、総合的にこれに対する答えを出さなければならぬと思いますけれども、私どもいたしました結論として申せば、きわめて慎重に取り組みたい、このように考えております。

（友納委員）次に、騒音対策につきまして一、三
争りたいと思います。

その第一に、現在の成田空港におきましては、四千メートル滑走路のいわゆる芝山町側の太平洋岸からおりてくる滑走路の着陸接地点、ランディングバーインと言うのですが、この着陸接地点が七百五十メートル内側になつておると聞いております。このことは、経過的にいろいろこうせざるを得ない理由があつてなさつたことは私も知

りておりますが、この七百五十メートル内側に着陸地点がなつておるということは、騒音対策上、騒音の範囲が限定されるという意味で非常に好ましい面もございますが、これは今後恒久的にこういう七百五十メートル内側の接地点をお使いになるのかどうか、その点を、関係者、航空局長でもよろしくございますが、お答えいただきたいと存じます。

○高橋(寿)政府委員 お答え申し上げます。

これは本来四千メートル一滑走路を当初から供用開始すべきでございましたけれども、御承知のように、滑走路南側におきまする保安用地の取得がおくれまして、やむを得ず七百五十メートル内側へ引つ込んだ形で開始をするわけでありますが、できるだけ早く解決いたしまして、早く四千メートルの本来の滑走路で供用開始をしたいと考えております。

○友納委員 航空局長のお答えではござりますが、七百五十メートル内側にせざるを得なかつた理由が解消しましても、安全性の問題もいろいろ考えなければなりませんし、騒音対策上の見地からも、これを軽々に本来の姿に戻すということではなく、慎重に御検討を願いたいということを御願りますのは夜間でございますが、運輸大臣は地元

ど緊急な事態、たとえば着陸せなければ大変だという場合もございましょう、これは非常に少のうございますけれども。それから外国から正規の時間に飛んでくるのが若干おくれたとかいうような例外はあるいはあるかもしませんが、われわれは、厳に十一時までという大原則を守り抜いていきたい、このように考えております。

○友納委員 次に、騒音の激しい地域のいろいろな対策でござりますが、現在付議されておりますこの法律の立法のゆえんがそこにあるものと思想します。

この法律を読みますと、騒音の激しい地域につきましては、その利用についていろいろ例方が挙げてあります。そういう好ましい利用方法でこの騒音の激しい地域を利用しようとする者がある場合には、財政上、金融上の援助を努めると書いてあります。そういう消極的な考え方でなく、とうとい国土でもあり、また、所有者のあるいろいろな地域でありますので、騒音の激しい地域の開発利用計画につきましては、これは空港公団に行きますと、空港公団は空港用地の中だけにしか権限がないのだ、周辺のことは地元の自治体に任すのだというようなことを聞きますが、そういう消極的な態度でなく、騒音の激しい地域に騒音をがまんしていただかくという見返りに、長くその空港に協力をしていくために、その騒音区域にふ

当局に対しても羽田並みにするというふうにお答えになつております。羽田空港の実績等を私どもよく知つておるわけではございませんが、十一時以降に離発着をする飛行機が相当あるようわれわれは感じておるわけでございます。羽田よりも内陸的な性格を持つておる空港でございますし、非常に静ひつな地域に開港されるわけでございますので、羽田並みということとは、夜十一時から朝六時までは全く飛ばさないという意味に近い、不測のとき以外には飛ばさない、こういうような意味にひとつ行政指導を願いたいと思いますが、御答弁をひとつお願ひ申し上げます。

さわしい開発とか利用とかいうものを、ひとつ自分の、運輸省の航空局の任務であるというふうにお考えになつて、それぞれ事業によつて各省所管は違うでしようけれども、ひとつ積極的にその利益を開発を進めていただきたいというふうに考え、また、そうすべきだと思います。

○松本(櫻)政府委員 お答え申し上げます。
大きな影響のあることでござりますが、いまの三
度の進角角度を今後とも確実に守っていくと、
考え方かどうかということと、一段階着陸方式につ
いての研究、検討を今後とも進めていく覚悟のは
どをお聞かせ願いたいと思います。

これは御所管はきょうの三省ではないと思ひますが、航空機燃料譲与税は、御承知のように、国内空港についてだけその譲与がされるようになつております。国際空港は、同じような騒音がするにもかかわりませず、この譲与税の対象になつておりません。

基づいてその目的に忠実にやっていけはねざされざるのよな法律がなくとも十分できるのではなからうか、こういうふうに考えるわけであります。しかも都市計画法は、御存じのとおり非常にきめ細かくでき上がっており、民意を十分尊重するという面でも非常な配慮がされておるわけでござる。

たとえば、こういう地帯の例に挙げてあります
ように、保税倉庫をつくるとか、騒音がしても余
り響かない内陸工業地帯をつくるとか、あるいは
墓地をつくるとか、あるいはゴルフ場その他テニ

着陸角度を二度にいたしましたことに伴い、
は、関係の無線施設すでにそのようにセット
でございますし、今後とも三度の進入角度と
ものは厳守していく考え方でございます。

この際、空港周辺に限つてこういう規制をとらなければならぬ、といふのはどうしても瞬に落ちない。そこで、ひとつ大臣から、その都市計画法がなぜこの目的を達成できないのか、そういう点に

スコートとかいうようなレクリエーションの施設をつくるとかいうことが例に挙がっておりましたが、激しい騒音をしんぼうしていただくという見返りに、何もなくてしんぼうしてくださいといふのではなくて、この法律にあるような事柄をひとつ温かい気持ちで積極的に生かしていただきたいと思ひます。このことにつきましてのお考えをちょっとお聞かせいただきたいと思います。

○田村国務大臣 おっしゃるとおりであります。

地元、関係地方公共団体と十分相談をいたしまして、また、その希望も聞きまして、関係省庁とよく打ち合わせをいたしまして、可能な限り地元の御要望に応じるように努力をいたしてまいる所存

それから、第二番目に先生の御指揮のことからして、した二段階に角度を変えて進入するという方法でございましては、米国において相当の検討が行われたことも承知しておりますし、また、私どもそれを実地にチームも出して研究もいたさせたわけですがございますが、地上及び機上に相当高額の機器を備えつけなければならないこと、第二には、これらの機器の精度と申しますか、安全性に対する信頼性というものにおいて、パイロットの間に多少の議論の余地が残っていること、それから、わりあいに低い高度で六度という急な角度から二度に引き起こさなければなりませんので、この点において与えますパイロットへの心理的影響

ついてまず第一点。
そうしてもう一点は、この予定される成田空港周辺の規制区域の中に市街化区域と市街化調整区域がどういうふうに存在しておるか、その辺を明らかにしていただきたいと思います。

○長谷川国務大臣 御指摘の点も十分わかりますし、このたびのこの法案の問題は、一般に市街地における土地利用に関する問題であり、この規制区域は都市計画法体系に乗って総合的に確保されておることはおっしゃるとおりでござりますけれども、その中で、ただ航空機の騒音による被害の著しい、そういうような空港周辺地域における住宅等の建築を制限する。したがつて、航空機騒音によ

○友納委員 次に、非常に技術的なことでござりますので、関係者のどなたでもよろしくうございますが、お答えいただきたいと思います。

こういうふうな点からいえども問題はあります。しかし、私どもといたて、米国においてもこの研究は現在打ち切られおるようでございます。しかし、私どもといたてましては、当面この問題についての研究を続行いたしますが、むしろこういうことのほかに、

して、関係の方々にお示しできるよういたしました。
○友納委員 御懇切な御答弁をいただきました
で、どうぞひとつ御答弁にありましたようなこと
いと思います。

する障害物を防止するということにとどまらないで、航空機騒音の被害をこうむるような、環境の劣悪な住宅が大量に形成されるというようなことがあったのでは、これはその目的を達することか

成田空港の着陸時間の延長分を月額三ヶ月で、うに、地元の自治体との間に、協定といいますか、約束ができるやに聞いております。その進入角度の三度といふものは、騒音対策に非常に大きな影響のあるものでありますので、今後とも

ラップの角度の操作方法とか、その他かわるべ
いろいろな方法もございますので、そういう方
を幅広く開発研究いたしますことによつて、先
御指摘のような目的に十分に対応していくよう

できない、こういうようなことで事前にこれらを防
止していく方法がいいだらうというのが一点。
次は、なお空港周辺における土地の合理的の利
用をもつと実現して、ひいては都市の健全な発展と

この三度の角度を保持していくと、どうお考えであろうと思いますが、その辺についてのお考えをお聞かせいただきたいと思いますし、また、諸外国等におきまして、騒音区域を局限するために、今

措置をとつてまいりたい、このように考えてお
ます。

○渡部(行)委員 最初に、建設大臣にお伺いしますが、健康を害しておられるようですから早目に大臣の方からお聞きしまして、それから次にいたいと思います。

度でおりてきて三度で着陸をするという二段階着陸というような方式も検討されておるやに聞いておりますが、このことも騒音区域の範囲に非常に

要望だけを申し上げたいと思いますが、最後の質問は、航空機燃料譲与税に関する問題でござります。

い 御
成田空港の周辺規制のために、今度特定空港辺航空機騒音対策特別措置法というものが提案されておりますが、私は、今までの都市計画法

第一回 あらう行司他等の間面二つ、これは弱表、つ若半

○中井(元)政府委員 お答えいたしました。

成田の周辺に限つて申し上げますと、現在あそ
こは成田都市計画区域ということになつております

す。具体的に航空機騒音防止地区あるいは特別地区をどういうふうに決めるかということは、今後の騒音の測定等々の結果によるわけでござりますけれども、ごく一般的に申し上げますと、いま成日つは皆の間で那ナ周産^スで成るべく

田の空港の周辺は大部分市街化区域だから、それでござります。西南の三里塚の辺に一部市街化区域があるということございまして、成田都市計画区域の全面積が約一万五千ヘクタールぐらいであったかと思つております。

人とか市街化調整区域であるとかね、これでそ
れだけでも十分規制ができると思いますし、また、
都市計画の計画内容の中に騒音公害というの
は当然これから考慮しなければならない一つの要素
であるわけでございます。ただ、それが空からや
来るか、陸の上からやって来るかという違いだけ
でありまして、これは都市計画の中で、その運輸
省の考えるものを要素として入れて都市計画法の
改正によって十分対処できるのではないかと考
えますが、この点についてはいかがでしょう
か。

○中村(清)政府委員 都市計画法の改正でこの法律のかわりができるないかという御質問でございま
すが、都市計画法として考えられますのは、ただいま申し上げましたように、市街化調整区域の指定をいたしまして、市街化を抑制するといった方針が一つの方法であろうかと思います。ただ先生御存じのように、現在の都市計画法では市街化調整区域になりますとしても、これは必ずしも永続的な制度ではない。といいますのは、都市計画、これらは都市というものは年々実態が変わつてしまります。から、大体五年ぐらいに見直しをいたします。その前提といたしましては、人口でございますと

があるいは都市の産業分類別の就業人口あるいは市街地の面積、こういったものを調査いたしまして、それで都市計画を変更する必要があるといふことが明らかになつた場合には変更しろ。大体5年

年ごとにその調査をしろ、こういう仕掛けになつております。したがいまして、法律でも当然予想をしておりますように、五年ごとに変更があり得べしという前提になつております。したがいまして、今度の法律で考えておりますような空港周辺の航空機騒音の被害を防止するといった観点からいへば、必ずしも、よき方向性で十分付んで

に必ずしもいまの市街化調整区域で一分丈角でないのではないかという点が一点。

ければ、一定の期間はできるということになつておられますし、それから開発区域の面積は二十ヘクタール以上、大規模なやつにつきましては、開発審査会等の議決があればこれまた開発ができるといふことにもなつておりますし、さらには都市計画事業の施行として行いますような行為につきましては、建築行為もできるといったことでございまして、必ずしも現行の市街化調整区域の制度が適用されるわけでは十分ではないということで、航空機騒音障害防止地区あるいは航空機騒音障害防止特別地区

○渡部(行)委員 現行の都市計画法では十分でないといふとすれば、この目的はやはりいまの都市計画ではやつていけないということになりますね。しかしながら、運輸省が特定区域と障害防止区域と二つに分けて線引きをする、この線引きをするだけで、あの事業は建設省が受けて都市計画の中で消化しなければならないことになるわけですよ。運輸省がやるわけじゃないのです。運輸省はただ線引きをやる、そのことを運輸省が強権的にやるわけで

す。だから、そうではないに、いまの都市計画法に基づく住民の意思の反映を十分させる手続法がある中でそれができないはずはない、こういうふうに思うのですが、いかがでしょうか。

○中村(清)政府委員 この法律案の附則で都市計画法の改正をいたしております。したがいまして、空港周辺の航空機騒音障害防止地区あるいは航空機騒音障害防止特別地区といった指定は、都市計画法の手続によつてやるということになつております。したがいまして、ただいま御指摘がございまして、都市計画と決ります祭には、

○渡部(行)委員 時間がありませんので、次は農林省による同一のとおりです。

農林省の方では農業振興に関する法律に基づいて、ここに農振法の区域が設定されておると思ふますが、大体予想される規制区域の中にどのくらいの面積の農振法による区域があるのか、それは総体の何%くらいかをお伺いいたします。

○田中(玄) 説明員 お答えいたします。

この法律が成立いたしまして、具体的に航空機騒音障害防止地区でございますとかあるいは特別な地区でございますとか、こういうものの位置なり区域なりが確定いたしまして、具体的に地図に落

としてみせんと、どれだけの面積があり、しかも、それがそれぞれ農業地区域であるとか農振ば
域別にどれだけの面積があるかということは、確定的にはもちろん申し上げられませんけれども、現在われわれが運輸省等から得てある情報によりますと、現在行つております防音工事の要請対象地域の、いわゆる第一種区域というものがござりますけれども、この区域の面積が全体でおおむね二千六百ヘクタール、そのうち現況農用地と目されることは約一千ヘクタールあるようでございます。この用途区域別の内訳でございますけれども、そういう漢とした話でございますので、具体

的にはそれでございますが、この現況農地の一
ヘクタールは、大体すべて農振地域内ではござ
りますけれども、具体的に転用規制や何かをざ
おります農用地区域に所在します農地面積とい

ものは、このうち大体三百ヘクタールくらいとうふうに現在の時点では把握しております。

○遠部(行)委員 農振法の目的を見ましても、これまで適正な農地の利用、均衡ある開発、資源の合理的な利用を図ることをうたつておるので、この目的を見ますと、今度の法案と農振法ともに、も都市計画などにもどりこもどりつながる。

違つておるのは、航空機の騒音の障害を防止する
ということがないだけの話であります。そうすると
と、この合理的な土地利用、こういう点について
は、農振法でその地域内は十分やつていけるので
はないかと思いますが、その点はいかがでしょ
うか。

○田中(宏)説明員 先生御指摘のとおり、農振法におきましても、集団的優良農用地を確保するという観点に主に立ちまして、合理的な土地利用といふものを終局の目的として法律運用をしておるわけでございます。しかし、先ほど申し上げましたように、この地区に入ると目されます地域に一千ヘクタールからの農地がござりますけれども、このうち、具体的に農用地区域として現にわれわれの法体系で建築の規制等ができますものはおむね三百ヘクタールというようなことで、今後も

の法律が施行の暁に防止地区なり特別防止地区なり指定される中には、農用地区域に入つていい農地なりあるいはその他の宅地等いろいろな土地が含まれておると思われるわけでございます。したがいまして、そういうものにつきましては、むろ然騒音障害の防止に配慮した適正かつ合理的な土地利用という観点から、一体的に規制するといふことの方が法律としてベターであるというふうに農林省としても判断しておるわけでございます。

○遠部(行)委員 そうすると、一方においては都市計画法に基づいて都市計画がなされ、他方においては農振法で農地が規制されておる、こういう

関係を両方合わせながら、かつ一つの規制の対象というものを改正して、その法律をうまく運用すればこれは十分やっていけるのではないかとうかとと思うのです。ただ、運輸省が線引きをするだけのことと、新たな独自な法律に頼らなければならぬといいう根拠はとても見出せないのですが、もう少しわかりやすく、本当にこの法律がなければならないなあというふうに説明していただきたいのです。

○高橋(春)政府委員 ます。
運輸省からお答え申し上げ
ます。

な騒音障害の発生を事前に防止しようといふところが一つのねらいでございます。もう一つのねらいは、そういった土地に対する規制と並行いたしまして、その地域全体が空港と調和のとれたいわゆるエアポートシティーといいますか、そういうふた地域に発展していく様に各種の対策を立てる、この二つが主眼であります。そして前者の規制につきましては、いろいろの方法が考えられましたけれども、現行法の体系に照らす限り都市計画という中に取り込むのが一番ベターであるとの考え方でした。都市計画の手法は、御承知のように、その都市の地域の中におられます住民が全体として好ましい生活ができるよう、そしてまた、産業の発展ができるようという見地から、総合的な地域全体の発展、福祉の向上という点をねらい、とつくるれるものでございますので、その地域の中に航空機の騒音を防止し、かつまた、その被害をプラスの方に転化するという計画を一緒に入れ込んで、総合的な都市計画体系の中で決めてもらおうことが一番適当であるというふうに考えたわけでござります。

の機能を総合的に判断してつくるということが一番いいのじゃないかというふうに考えまして、都市計画法体系の中に取り込んでいただくことをお願いしたわけであります。

○渡部(行)委員 運輸大臣にお伺いしますが、この法律を読むと、航空輸送の公共性のきわめて高いことは私どもも十分承知しておりますが、その公共性を確保するにはどうしても騒音が伴う、そこで騒音というものと地域住民との間の問題を処理するために、一方において私権の制限が行われるというのが今度の法律の骨だと思います。そうなると、まさに民主的な手続というものはこの中から全然くみ取ることができない。ただ一方的に線引きをして、それによって騒音公害をなくすとするいうことです。本当に騒音公害というものの性格を掘り下げて考えると、もともと内陸空港はまさに騒音公害が出るから困るということで、この空港の存続そのものに反対をした住民がおるわけですね。ところが、そういう反対の住民を押しのけて、騒音公害をそのまま導入して、今度は牛祖伝来居ついた住民の方を規制していくといふことは、これは私、どうしても民主的な立法思想とは相反するのじゃなかろうか、こういうふうに考えるわけです。その点ひとつお伺いいたします。

非常に時間がありませんので、もう一つは、実法上公共の福祉というたてまえでは私権の制限はできますけれども、この場合、果たしてその公共の福祉の主体は何だろうか。航空機の輸送の必要性とこの騒音とは直接関係はない。むしろ問題のは、公共の福祉という主体が、防音という未達成に向かって発想されておる。実際、現実にその辺の条文が入っていない。そうすると、それがさうりわからない。これが私は、この手続上の実態を一方的に、もう有無も言わせず規制しようとうるうと思います。

それからもう一つは、今までのどんな法律でも、大体住民がチェックする手続の条文があつたわけですが、これには全然そういうチェックする結果利益を得る者はだれかというと、それがさうりわからない。これが私は、この手続上の実態を

が、その辺についてお伺いいたします。

○田村國務大臣 私どもは、公共の福祉という考え方から、騒音公害に将来悩むであろうそういう方々を守っていく、つまり人権擁護のたてまえからこのような法律をつくることに踏み切ったわけでございます。これは地元の強い要望でもございました。さような次第でござりますので、どうぞ意のあるところをおくみ取りいただきたいと思います。

なお、手続的な問題に関しましては、航空局長からお答えをさせたいと思います。

○高橋(寿)政府委員 この法律の線引きをいたしましたときに、天下りであるわけでは決してございませんで、まず政令で指定いたしますときには、当然関係の都道府県知事の御意見を十分伺いました。さような次第でござりますので、どうぞ意のあるところをおくみ取りいただきたいと思います。

それから、政令で指定されると、そこ空港の設置者が当該都道府県知事に対しまして基本方針の策定をお願いするわけであります。都道府県知事は、基本方針を策定するときには、関係市町村を通じまして住民の意見を十分聞いて基本方針を決める。基本方針の中には、単に線引きではなくて、先ほど来申し上げておりますよな土地利用計画あるいは前向きの各種の振興計画、これが全部入るわけであります。それらの決定については、市町村を通じて住民の意見を十分聞くというふうにいたしてございます。それから、また、そのように基本方針が決まりますと、そ線引きを今度具体的に都市計画という中で決めわけであります。が、都市計画の場合には、従来都市計画決定の手続に従いまして、縦覧あるいは意見聴取等の手続がありますので、私どもは、の法律の施行に関しましては、決して天下りに

○渡部(行)委員 時間が参りましたので、以上で終わります。

○大野委員長 次に、土井たか子君。

○土井委員 ただいま審議をいたしておりますが、案の名称は、特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法という名称でございますが、ここに言う「特定空港」というのは、この法案によりますと、第二条で政令で指定をされるということになつております。ところが、政令で指定をされる特定空港の対象になるこの空港といたしましては、いま、空港整備法第二条第一項に規定する空港の中から政令で特定化されるということに、この条文の体裁から申しますと、なつてゐるわけでござりますが、やはり運輸大臣にまずお尋ねをいたしたいのですが、ござりますけれども、大阪国際空港といふのは、この特定空港の中に入れて政令で指定されようというお気持ちがいまござりますかどうかですか、お聞かせいただきたいと思います。

○田村国務大臣 大阪空港は、すでにその周辺が相当宅地も、学校その他密集いたしております。でありますから、いま直ちにこれを特定空港として一方的に指定することは不適当である、このようになりますから、いま直ちにこれを特定空港としております。地元公共団体等の意見を十分聞きながら、慎重に検討していくべき空港と、このようになりますので、いま直ちに政令でこれを指定するといつもりはございません。

○土井委員 それでは、いま直ちに政令で指定しないでこれを指定するといつもりはございません。こうしていふわけですが、その政令で指定したうとすると、する空港について、特定空港はこれであることをひつお答えいただきたいと思います。

○田村國務大臣　とりあえず指定いたしたいと思つておりますのは、成田でございます。これは御承知のように、土地の買い占めというのでしょうか、これから開発を進めようという動きもございまして、急いで政令で指定をして、所要の規制をしなければならぬ、このように考えております。

○土井委員　いま大臣のお答えで非常にはつきりするとおり、この立法趣旨からいたしますと、当面、この立地規制のことを中心に、空港の周辺に対しても整備をしていくべきは成田空港であるという趣旨のもとにこの法案が策定されたというふうに私どもも理解をいたしております。

ところが、そういう点から考えてまいりますと、いま航空法の三十九条二項という場所をひとつ御注目いただきたいと思うわけであります。その航空法の三十九条二項という場所におきましては、飛行場または政令で定める航空保安施設を設置しようとするときは、申し上げるまでもなく運輸大臣の許可を受ける必要がござります。その許可を申請いたしましたときに、その申請に従つて運輸大臣が、飛行場の設置の許可にかかる審査をなさいますが、その場合に、公聴会を開かなければならぬという要件と、それから「飛行場の設置に関する意見を述べる機会を与えないければならない」という要件が、航空法の三十九条の二項で明記をされております。

ところが、今回の法案を見てまいりますと、政令で特定空港を指定するということになつていて、にとどまつておりますし、これを指定するに先立ちまして関係住民の方々に対する公聴会等々が義務づけされておりません。実はこれは、やはりこの立地規制の問題ということになつてしまいまして、公共施設である空港の維持運営の点から考えまして、その周辺の立地規制なり整備という問題は、やはり私権の享有に対する一定の制限になることは、もう大臣御承知のとおりでございま

また、そういう点から言いますと、周辺住民の方々から言えば、現状に対して条件が変更されないとということに対する具体的な事例というのはこれから出てくるわけがありますから、そういうことから考えますと、この政令で特定空港と指定するという要件としては、まず、それに先立つてこの航空法三十九条一項で義務づけられているような中身がなければならない、このように考えるわけでございますけれども、この点はいかが相なつておりますでしょうか。

○高橋(寿)政府委員 お答えいたします。

航空法の規定は、およそ何もないところに飛行場をつくるというプロジェクトを実施するための規定でございますので、当然のことながら公聴会を開きまして、その地域の意見を十分聞いて空港整備法に列挙するということにしてあるわけでありますけれども、今回の特定空港の指定は、そういった空港整備法によりまして、一たん公聴会を開いて決められた空港につきまして、十年後の状況を勘案して騒音の被害を事前に防止しようとしていることのために、やはりこういった法律を適用することが適当であるというふうに判断したときに、政令で指定するわけでありまして、当然のことながら私どもこの指定に当たりましては、当該都道府県知事の御意見を十分聞きたいと思いますし、都道府県知事は当然のことながら、やはりその空港周辺の市町村長あるいは周辺の住民の方々の意見を聞きました上で私どもに返事をしてくると思います。そして指定をされます。また、指定されましても、すぐこの法律による規制が行われるわけじゃございませんで、指定された後、最終的には都道府県知事が基本方針を決め、基本方針を決めた後で都市計画決定をしという手続が重なってまいります。それらの段階段階におきましては、それぞれ地域住民の意見を十分聞く機会がこの法律に規定されておりますので、私どもは、この法律の運用に当たりまして、地域の意見の反映されることがないというおそれは決してないと思います。しかしながら、そういった点は大変大

が、本来はこれを法律事項として明定化をしておくことの方がより大事な問題であるということの確認を一つ。

しかしそれが、現在の法案でてきておりませんから、したがって、運用の点でひとつその点を十分考えていいきたいとおつしやるなら、具体的にそれじや運用指針なりそれから省令なり、ある場合には政令の準則なり、どういう形でこれを開拓にされようとしているかという点をひとつお尋ねしたいと思いますが、いかがですか。

○高橋(寿)政府委員 るる御説明申し上げておりますように、この法律に基づきます具体的な規制あるいは助成等の手段が効果いたしますのは、都道府県知事が基本方針を決め、そしてまた、それが都市計画決定で決定されたという段階において初めて発効するわけでございますので、その段階において各種の地元意見聴取の手続が書いてあれば、私は、法律上の問題としてはそれで済むのじやないかと思うのであります。しかしながら、事実上の問題といたしまして、御指摘のように各種の地元の意見を十分聴取した上で政令で指定することが必要であると思ひます。したがいまして、この法律の運用に当たりましては、どの段階の規則になるかわかりませんけれども、十分規則をもちましてそういう手続を明定すべきであると思ひます。

○土井委員 その規則で明定するということの問題ですが、どういう規則になるかよくわかりませんがとおっしゃいますが、これが今回の法案の中では非常に重大なポイントだと私は思つております。この大事な点が、航空局長、どういう規則で問題になるのかいまだにわからぬがという程度じゃ、これはどんでもない話だと私は思うのです。その辺ひとつはっきりさせてくださいませんかね。そうしてその内容に対しては、これは国会の審議の内容です、本来。ですから、単に規則で決めてしまえばそれで済むということじやなかろうと私は思いますから、これに対しても、これを審議対象とするということをひとつ約束されません

か。どうです。

○高橋(寿)政府委員 どのような規則でと申し上げましたのは、政令でとか省令でとかいうことに

ついて言つたわけあります、私どもは、これには私見にわたるかもしれません、やはりこの法律の施行に伴う施行命令として運輸省の省令でその辺の手続をはつきり決めておいた方がよろしい、というふうに考えております。これはやはり行政的な判断に属することでございますので、もちろん国会の御意見を伺うことは当然ですが、義務的にお伺いするということではなくて、事実上御意見をお伺いした上でそれは判断した方がいい、こう考えております。

○土井委員 先ほど運輸大臣は、当面この法律ができた暁には、大阪国際空港を特定空港とする気持ちはないということを明言されました。そしてさらに、これは成田空港というのが当面やはり問題になる空港であるということをお答えの上で明らかにされたわけですが、成田空港を対象としてこういう法律を制定するという問題になつてまいりますと、これはいかがなんですか、憲法九十五条に言う特別法として制定されるということが私は本来望ましい姿だと思うのです。憲法九十五条に言う特別法として制定をされるといふと、これは憲法の趣旨から考えて、私は、それがあるべき姿だろうと思ひますし、地方の住民、関係の方々々、利害関係人、特に自治体の各意思と、うつむき合十分にこころで法津を生かして、よくこと

のためにも、特別法として立法されることの方がより好ましいのではないかたかと思いますが、どうなんですか、この点は。

○田村国務大臣　当面成田空港を考えておるということであつて、成田空港だけに限定をすることではございません。これから新しくつくられていくであろう飛行場もありましょう。あるいは現存する飛行場の中で、その必要性の認められる飛行場があるかもしれません。そういうことございまして、一つの空港だけを目指してといふ趣旨ではございませんから、いわゆる一般法とい

う」といたしましたわけでござります。

○土井委員 一つの空港だけではないとおっしゃいますが、やはり当面は成田空港を対象にして、それを念頭に置いて立法化を進められたという経緯から考えましても、やはり今回のこの法案のあり方というのは、本来特別法であるべきであるという考え方がどうしても私にはあるわけであります。

だから、そういうふうな趣旨から考えますとやはりより住民の意思なり利害関係の方々の意思なり自治体の意思というものを尊重して、それを政令で特定していく場合に組み入れるという意味においても、先ほどの航空局長の御答弁ではどう

○田村国務大臣 先ほど航空局長がお答えしましたように、省令でやるのが好ましいのだろうとう考え、私も実はそのように考えております。でありますから、当然国会の御意見を承る機会を持たなければならぬかもしませんけれども、省令という、言うなれば一種の政府の規則ということをございまして、その点はどうか御理解をいたただきたいと思います。

くどいようだござりますけれども、成田空港などをを目指したものではございません。幾つかを

ますか。

も心もとない気がいたします。やはり国会で審議するというそれに対する機会というものを十分組み入れていただかなければならない、このことに対しても大臣はどのようにお考えでいらっしゃいますか。

れから指定していくことに将来なるでしょうけれども、何を指定するにしても一番、一番とまず一番があるわけで、そういう点ではどうぞ成田が唯一無二のものだというふうにお受け取りはいたたかれないようにお願いをしたいと思います。

○土井委員 ただ、この法律をつくって、これを実施することによって周辺に対しての騒音対策というものを講じていこう、こういう趣旨のこところにこの法案の目的があるということを考えれば考えるほど、法案を読んでいろいろ気がかかる所がある点が山ほどあります。実は、きょうは時間の制

約が大変ございまして、十分に意を尽くした質問

の時間がございませんから、追って公害対策並びに環境保全特別委員会の席においてこの質問は継続させていかなければならぬと私は思つておりますけれども、まず、大阪国際空港というのは、当面この法律が実施されるようになりますても、特定空港にならないといふ御発言でござりますが、しかし、成田空港のみならずほかの空港に對

しても、この法律を及ぼしていくと、そういう予定もございますので、ここで一、二どうしても確かめておかなければならない問題がござります。

の騒音コンターということを考えて線引きをなすだけ
されるというか、こうになりますが、現にコンタ
ーの問題一つ取り上げて申しましても、これはあ
う申し上げる必要はないと思いますが、機種によ
つて騒音は違います、幾ら騒音証明がございまし
ても、また、飛行コースによつて騒音は違つてしま
ります。したがつて、十年先の計算というのには
果たしてどういうことなんだろか、私にはちよ
つと理解に苦しむ点があるのです。むしろ騒
音ということを念頭に置いて、それに対する対策
ということになれば、最も騒音度の高いと思われ
る時期といふものを選んで、それに応する線引き
を考えていくことが大事であろうかと思
います。

ターの問題をめぐつて論議されたことが三回、四回じやございません。そのたびごとに私たちが、ここに航空局長もお見えですが、航空局長を相手にしてよく論議いたしましたのは、運輸省側が持つていらしゃる騒音センターと、大阪国際空港周辺の激甚地域というふうに考えられる豊中市や川西市や伊丹市が、それぞれ市独自で騒音の測定を行ないますが、地域の住民の方々の協力も得て独自で騒音の測定をされますが、そのセンターと開きがまことにひどいのですよ。地域の方で自ら主的にやられたコンターについてどうか十分に注

意をしてこれを組み入れるよりは考案でもない

それからさらに、最近は飛行コースがずいぶん変わつてまいつておりますが、この飛行コースについても、厳重に行政措置というものを講じていただきたい、行政指導をとつていただきたいといふことを申し上げるのですが、これに対する誠意をお見せになつていらっしゃらないというのが現時点までの実態です。

めることを目指す」、逆の立場で、「どうも飛行コースの々々についてどの程度この追跡調査というものをなすつていらっしゃるか、まさに心もとない状況というのが現時点までの実態です。

それからどうぞ、逆ニースの場合はござい
す。逆襲着陸時というものがございます。これは
もう大臣御承知のとおりですが、これに対するコ
ンターがいまだにございません。

こういう問題を考えていきますと、コンターを
基準に置いて線引きをやるということに対しても
も、やはり自治体の意思というものを尊重して、そ
でにあるこのコンターというものに対して、そ
れを尊重するという立場を貰いていただかな
いと、実は十年先のコンターなどと言わざ
方的に天下りに強制的にやられるという反発が非
常に強いことだけは申し上げたいと思うのです。
いかがですか。

○高橋(寿)政府委員 御承知のように、飛行機の
コンターの予測というのは、大変むずかしい問題

でござります。飛行機というものの発展が日進月歩でありますとの並行いたしまして、騒音測定の方法も日進月歩でござります。したがつて、古い機械と新しい機械とは精度も違う、測定方法も異なつてくるということがござります。私どもは、十年後の予測をいたしますときには、国の全体の計画に基づいてその地域に発着する航空機の数を予測し、また、その機種を想定し、そしてまた、その機種が十年後どのくらい改良されていくかということも想定し、そして全体を総合して線を引くわけでありますけれども、そういうた場

合には、その段階において現存する可能な限りの技術を取り入れましてやりたいと思っております。

それから、その場合に現実に周辺の公共団体が持っております数字と、われわれの数字が食い違うということの御指摘でございますけれども、騒音測定技術もいろいろ日々進歩でございまして、機械の種類によっても数値にまだばらつきがある現状であります。もちろん、このことは環境庁等の御指導によりまして、だんだんよくなると思っておりますけれども、私どもはそういうことの改良を図るとともに、違うなら違うという点を十分勘案しながら関係の市町村の持つていらっしゃるデータといふものも十分尊重いたしまして、真実は一つでございますから、一つの真実を決めるのに総合的な判断をするという態度で進みたいと思っております。

○土井委員 この法案審議に先立ちましてひとつ運輸大臣にも申し上げたいことがございます。要は、きょうお伺いした限りでは、大阪国際空港を特定空港として政令で指定するお気持ちが当面ないということだけははつきりいたしました。ただし、大阪国際空港は特殊な事情があるということもよく御存じのとおりでございます。この四月三日という日付で、ここに御同席の航空局長が大阪国際航空で周辺住民の方々と取り交わされた十項目にわたる覚書のあることもよく御承知のとおりだと思います。あの覚書の中身は、この周辺に対して航空機の公害対策に関するいろいろな整備を誠意ある態度でやつていただきたいということがかる述べてある中身であります。ただ、今までのところは、エアバスの乗り入れに対しても、まことに運輸省は熱心であるけれども、この覚書の中身に対して、これを遵守するという姿勢はもう一つ十分じゃない、この批判が住民周辺の方々の中にはまことに根強くあることだけははつきり申し上げたいと思うのです。この中で、特にいろいろな関係の諸問題に対する住民の方々と窓口を開いて運輸省とされどは今後とも協議を強

化していくということをはつきり述べられておりま

すので、私は、追って公害対策の特別委員会の方で、たとえば民家の防音装置の施設に対してどういうふうに今後おやりになるかという問題でありますとか、あるいは周辺の土地買収の問題であるとか、あるいは代替の共同住宅に対する方などをお尋ねしたいと思いますが、大阪空港に

対してこの法律をもし適用しようというふうな状態になった場合には、関係地方住民の方々との協議を十分に尽くした上でなければこの法律を適用することは絶対にないということだけを、まずはつきりお約束いただいたいと思いますが、いかがですか。

○田村国務大臣 つい先般も、私は、航空局長、航空局次長、飛行場部長等を呼びまして、とにかく約束をしたことは絶対に守れ、実行しなさい、君らの手に負えないことは私のところへ持つてこいということを厳しく言い渡したところでござります。お約束を申し上げたことは必ず守らせて

ます。また、大阪空港をいま直ちに政令の中に特定空港として指定するということは考えていないと申しました。御承知のように、あなたは地元ですか

ら一番よく知つておられるわけですが、あ

ります。

○土井委員 終わります。

○大野委員長 次に、古川雅司君。

○古川(雅)委員 ただいま議題になつ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関して、若干の質問をしてまいりたいと思いま

す。

初めに、法案の第八条についてであります。

「特定空港の設置者は、航空機騒音障害防止特別

地区内の土地の所有者から第五条第二項の規定による用益の制限のため当該土地の利用に著しい支障をきたすこととなることにより当該土地を特定空港の設置者において買い入れるべき旨の申出があつた場合には、当該土地を買い入れるものとする。」という規定になつております。この規定につきましては、いわゆる形成権のような、設置者が土地を買い入れなければならないという義務づけが明確になつていないのであります。これは明確にすべきではないかと思いますが、いかがでございますか。

○高橋(寿)政府委員 お答えいたします。

第一項の最後は「買い入れるものとする。」と

も、お許しをいただきとうございます。

それは同じ大型プロジェクトの問題なのです

が、例の兵庫県西宮の港湾埋め立てですね。住民の方々からすでに訴訟が起こされているという状態になつてることは、大臣すでに御承知のとおりでございますが、大臣は、この問題にどのよう

対処なさるつもりがおありますか、このこ

とをお伺いさせていただいて終わりになります。

○田村国務大臣 この前、土井さんから強いお申

し出がございましたので、早速港湾局より現地責任者に調査方を指示いたしました。いずれにいたしましても、地元の意向、もちろん、それは住民の方々の御意向をも含めてござりますが、十分お聞きして判断をいたしましたが、このこ

とをお伺いさせていただいて終わりになります。

○古川(雅)委員 同じ第八条の一項に「買入れを

する場合における土地の価額は、時価による」というふうになつております。これはすでに運輸委員会で論議をされておりますので重複をいたしま

すけれども、本法の適用の时限で地価が下落をし

た上での時価によつて買入れるということになると、それがでございまして、騒音障害防止特別地区に指定されることによってこうした損失を受けるこ

とにに対する、その差額の補償といった考え方はどうなつております。

○古川(雅)委員 結構でございます。

○高橋(寿)政府委員 申出があれば設置者の方の側で買入れなければなりませんが、近傍類地価格でございますが、近傍類地価格をとりますときのとり方につきましたして十分配慮し得ると思っております。

御指摘のように、空港の周辺で値打ちが下がりますのは、空港によつて騒音被害の著しいところが下がるわけであります。ところが、飛行機というのは、御承知のよう、長い滑走路を長い方向に向かつて出入りいたしますので、横にはそれほど広げません。したがつて、横に向かいましてはそ

う大きな地価の低下はございません。ごく直近の横は別でございますが、少し奥へ行きますとそろ

低下はございません。したがいまして、近傍類地

価格でございません。したがつて、横に向かいましてはそ

う大きな地価の低下はございません。ごく直近の横は別でございますが、少し奥へ行きますとそろ

</div

葉県がこのたび測定をいたしまして、結果的には大体三〇ホン程度の減音効果があるというデータを出しておりますが、問題は居住性といいますか、たとえば成田開港によりまして羽田空港から国際便がそのまま移されますと、これは大変な離着陸回数になるわけであります。そのたびに、現在本法案によつて義務づけが予定されておりますが、地域の民家防音の程度で果たして効果が期待できるのか、また、期待ができたとしても、その居住性という意味から見て、飛行機が飛ぶたびにアルミサッシの戸を閉めるとか、あるいは防音室に飛び込むというような事態しか考えられないのいやないか。その点をどのように考えていらっしゃいますか。

○高橋(寿)政府委員 まず、成田開港当初の問題でございますが、現在羽田で四百五、六十便就航をしております中で約百五、六十便の国際線が成田へ移るわけでございます。それによる騒音対策といたしましては、すでに公害基本法に基づく環境基準によつて新東京国際空港周辺の環境基準が制定されておりまして、とりあえず五十三年度末までにこの環境基準を達成するよういま努力をしております。残る二、三百戸の住宅につきましてはして民家防音工事を行なうれば、それでこの環境基準にならなかった運用ができる。しかしながら、五十三年が終わりではございませんで、五十八年が最終的な目標時点でございます。したがいまして、五十八年時点を目標としたしましてさらには強力な環境対策をしていく。特に民家防音工事をいたしまして、成田空港周辺の住民の方の生活が十分保全できるように考慮を払うべきだと田活性いたそろとしておりますところの、たとえば成田開港における騒音に対する対応として各種の措置を講ずるわけでございますけれども、現在環境庁の告示で定められております基準よりも、この法律で相

（二）相手を攻撃する事無く、相手の攻撃を防ぐ事

低いところまで義務づけをしようということになりますので、現在の環境基準と、さらにこの法律によります規制によりまして、成田空港周辺の住宅に対する騒音障害からの防御という点については万全を期し得ると考えております。

○古川(雅)委員 防音工事の義務づけの問題にも、いろいろ問題が残されておると思いますが、いわゆる既存の民家に対しての防音工事に対しての助成をすべきではないかという意見がかなりあります。その点に対してはいかがでございましょう。もしそれを行なうとすれば、実施のめどについても、ここで明確にお答え願いたいと思います。

○高橋(寿)政府委員 成田空港に例をとつて御説明申し上げますと、成田空港はすでに航空機騒音防止法という現行法の適用空港になつておるわけですが、そういうふうなことはございません。したがいまして、八五W E C P N においては、開港後ももちろん五十八年基準に従いまして、現行の騒音防止法によりますところの助成措置が行われて民家防音工事が完璧に行なわれております。

○古川(雅)委員 そこで、お伺いをさらに進めてまいりますが、いわゆる住宅地の立地規制を受けたW E C P N L 、いわゆるさき指教と言わわれておるものであります、八〇分以上及び第五条による七五以上の土地所有の実態について、個人、法人別、地主数及び面積、そういったものが見込まれておるものであります。本法の施行に伴つて予定される補償額の見込み額、こういった点について建設、運輸両省ですでに調査は完了しているかどうか、この点伺つておきたいと思います。

○高橋(寿)政府委員 この法律が適用になりまして、住宅の建設禁止がかけられます地域は、まだありますので、現在の環境基準と、さらにこの法律によります規制によりまして、成田空港周辺の住宅に対する騒音障害からの防御という点については万全を期し得ると考えております。

中百へクターレーに、その外広がるわはてどのぐましては、れども、の法律の規則を期し得ております。
○古川(雅
さいまし)る予定で、大臣の御用は成田空いく予定た。もうありますに、あるにこれはか、そのはどうか、す。
○田村国
でいざい
井さんに等が密集実問題とか至難ののでありかえましてい。ただきが起こります。うことをいです。

、先ほどの質問の中でご
定空港は政令で指定をす
建設省両省は、先ほどの
の段階では、いま直ちに
ない、将来指定を広げて
たついては、いま直ちに
ことではなくて将来とも
うに御答弁なさいまし
ここまで確言できるかどうか
話をさしていただきたい
じように福岡空港について
吉井を願いたいと思いま
三港あるいは福岡でもそ
六阪空港の場合、先ほど十
ましたように、大変民衆
ます。でありますから、相
伴を適用することはなかな
木やるとすれば、大変な騒
こういうことを申し上げた
来未効やらないかと言わ
はちょっとと答えようが不
いつまでもやらないとい
は少し慎みたいと思いま
似たことが言えるのじや
についてはどうですか。

古川委員会二日成田開備をさして意を得ます。この空港に張あるはと御活を守りましまりまよ法技術と言ふ考え方をましたところ法を使ひ至り合的についた点も、は土地基盤といふたまして

(附)委員 本法案の提案理由の説明によれば、昭和四十九年三月二十六日の参議院運輸における附帯決議並びに五十二年九月二十日航空審議会の答申を踏まえて提案をしたところに達した。このように説明をされておりますが、それとも、その辺の経緯について御説明を願うに述べられております。これは一般には港に照準を合わせて、すでに一年前から準備されてきて、そして一月に至って建設省の合意に達した。このように説明をされております。法律は、成田を目的とした法律ではないといふけれども、今後成田のように新しいところができる、あるいは現在の空港の大規模拡張は移転等が行われるという場合が当然あるだろう、そういうときに航空機の騒音による被害を防除いたしまして、当該地域住民の生産性を確保するということの必要性につきましては、先づ指摘の参議院運輸委員会の附帯決議等によって指摘されたところでございまして、私ども何とかこれを立法化すべく努力をしてまいりました。ところが、現在の日本の立法思想、立場では、個人が受忍するものをさらにいかぬことは、なかなかむずかしいというふうな点もございまして、いろいろ糾余曲折いたしましたが、考えております間に、都市計画の手続を考えればこれが可能ではないかということに思って、都市計画の現在の手法は、御承知のように、一つの都市の中のいろいろな地域を総合的に考えまして、地域住民の生活を守るということに重点があると思っておりますが、どういふことを考えていくならば、この法律案も、私ども立地制限だけではなくて、それに伴う各種の土地利用計画の策定あるいは前向きの各種の産業施設、生活環境施設等の計画の策定、こうしたものを全部合わして都市計画の中に入れて、立地が一番いい手法であるというふうに考えることとしの二月來そういう検討を進めてま

いりました。一方におきまして、航空審議会で独自の立場から検討を進めておられましたけれども、結果的にやはり都市計画の手法によることが

この際一番よろしいというお考え方で報告をいたしましたものですから、この夏休みを返上いたしまして、この法律案の立案をいたしたわけですが

○古川(雅)委員 もともと土地利用に関して大変な建築制限をする法律には都市計画法があるわけ

案をまとめたということでおざいます。非常に健康を害しておられて無理をして建設士でござります。その手法を導入して今回この法律案をまとめたということでおざいます。

臣に御出席をいただいておりますが、一つだけお伺いしておきたいのですが、都市計画法の五十三条の「建築の許可」、五十四条の「許可の甘

準」にこれは関連をしていく問題ではないかと田
います。この問題について、街路等において、た
とえば幅員を二十年から二十五年前に都市計画準

定をされた地域がかなりございます。こういう地域におきましては、たとえば鉄筋の三階建ての家屋、古くなつてこう一ものは所々建てかえ

星古がうつむいたものに見下す顔で、なまくらのうい、そういう希望をしておりましても、この規制によりまして建てかえができない、あるいは広く、

木造の家屋をつぶして、マンションを建てたい、パートを建てたい、そういう考え方があつても、それができないで困つておる人がかなりあります。

す。これはいわゆる地方財政が困窮している現在で、なかなかこうした道路拡幅といった事業が准められない。しかも、いまだに事業実施の将来の

見込みも立たないというようなところを抱えております。これはこうした規制をしておりますけれども、すでに二十年、二十五年以上たっていると

いうことを考えますと、計画変更なりあるいは規制の緩和という方向を当然検討しなければならないのではないか、こういう問題が一つあると思ふ。

○長谷川國務大臣　条文等につきまして、その抵
衝に当たりました局長からつまびらかに御答弁を
いたさせます。

○中村(清)政府委員 お答えいたします。
ただいまから御指摘がございましたような事例
がございます。ごく大ざっぱに申し上げますと、
現在までの都市計画決定をしております、これは
例を街路事業にとりますと、約五万一千五百キロ
メートルぐらいございまして、これに対しまして
完成済みの道路延長が約一万六千五百キロでござ
いますので、完成率が三三%ということになつて
おります。
私ども、都市計画決定をいたしましたれば、でき
るだけ早く事業を続けるといったことをいろいろ
心がけておりますけれども、こういった低い数字
になつておりますのは、非常に残念でございます
が、事情はいろいろございまして、若干言いわけ
になるかもしれませんけれども、街路事業が必ず
しも予定どおり伸びなかつたということをござい
ますし、それから市街地内の事業でござりますの
で費用が大変かかる、こういった問題がございま
す。いずれにいたしましても、現在の都市計画法
の体系でまいりますと、大体五年ごとに都市計画
の見直しをするということになつております。必
要があればございますが、そういうことになつ
ておりますので、ただいま御指摘がございました
ような問題は、そういう見直しの中で検討される
問題であろうかと思います。
ただ反面、およそ都市計画というものは、非常
に長期的な視点に立ってやらなければいかぬ問題
でございますから、たまたま事業の進捗が非常に
悪いといいましても、決めた趣旨からしますれば、たとえば街路であれば幹線的な街路であると
いつた問題に限定されておりましょうし、現実に
東京都あたりでも三十九年、四十一年でございま
すが、若干見直しをいたしましたけれども、それ
まで道路延長約二千五百キロメートルぐらいござ
いましたが、それを約千キロぐらい切つて、あるい
ただ残つたのは、やはり幹線道路であり、あるい
は幹線的な補助道路であるということで、いずれ
も非常に重要なものが現在残つておるのではない
かと思っております。

ただ、いずれにいたしましても、仕事がおくれておるということは、私ども大変気にしておりま

○大野委員長 次に、古寺宏君

〔大野委員長退席、小此木委員長代理着席〕

対策というものは、空港側からの対策でございまして、周辺地域住民の生活環境の保全あるいは福祉の向上ということが無視をされているような実

態でございます。この法案の内容を見ますと「航空機の騒音により生ずる障害を防止し、あわせて適正かつ合理的な土地区画図ること」と記載して

「おお、それは、お手本の二段階月を読むことを目的とする。」
「ふう、どういふうにこの中には明記されている
わけでございますが、地域住民の生活環境の問題
について、どうぞお聞きください。」

あるいは宿題の向上という問題が優先的に守られるのかどうか、その点についてお伺いをしたいと思います。

○田村國務大臣 もちろん優先的に守りたいと考
えてこの法律案を御審議いただいておる、こうい
うわけでござります。

○古寺委員　守りたいという願望でございましょうが、具体的にはどういう方針で進まれるお考えですか。

○高橋(寿)政府委員 お答えします。

騒音以上の地域に対しましては民家防音工事の助成をするとか、あるいは移転をしたい方に移転

補償を出す、あるいは大阪、福岡等につきましては、新しい代替地の造成をして安く分譲してあげるとか、いろいろなことをいたしまして、騒音に

よつて被害を受けていらっしゃる地域住民のため
を図る法律による措置を講じております。
このきょう御審議いただいております法律案に

おきましたは、そういうわば後追いの事後救済的な措置だけではどうしても賄えない点がある、それより新しく包装開刀が大見莫田也幸になり

まして、将来非常に大きな生活騒音被害を起こしきるというところを何とか防ぎたいという点

と、それから空港周辺というものが、やはり一つのまとまった都市地域といったしまして生々發展する基盤をつくりたい、この二つの点を主眼に立案したものでございまして、いずれも空港の周辺の住民の生活を守り、かつ空港周辺の地域の発展を図るという点を二大眼目としているわけでござります。

て「健康で文化的な都市生活の確保」ということがうたわれているわけでございますが、今回のこの法律でまいりますと、住宅、病院、学校等の住民の文化的な生活条件が立地規制を受けるわけでございます。したがつて、果たしてそういうような健康で文化的な生活を確保することができるかどうかと、いうことが非常に懸念をされるわけでございますが、そういう点について心配がないのかどうか。

それからもう一つ、環境庁長官にお尋ねしたいのは、こういうようないわゆる土地規制をしてまでも環境基準を達成することはやむを得ない、こういうふうにお考えになつてはいるのかどうか、この二点についてお伺いします。

○田村国務大臣 すでに御承知のように、静謐な環境のもとにおいてということで、これを絶対必要とする住宅とか学校とか病院とか、こういう建築を制限するわけでございますから、その意味におきましては、より快適な生活環境をつくっていくのだというふうにお受けとめをいただきたいと思ひます。

○石原国務大臣 すでに設けております環境基準を達成するための過程において有効な手段と考えます。

○古寺委員 環境庁長官にお尋ねしたいのは、健 康で文化的な都市生活を犠牲にしても環境基準を達成することはやむを得ない、こういう措置はやむを得ない、そういうふうにお考えになつていてはいるがどうかをお伺いしているわけでござります。

○橋本(道)政府委員 いま大臣からお答えになりますことを若干補足させていただきますと、公

ということとで航空機騒音の環境基準を設定しておるわけでござります。これは長期的努力目標といふことでございまして、あそこに決められた基準といふものは、ほかの国とのものと比べてみると、普通の国ではなかなかあれだけ思い切って決められないだらうというだけの条件のものになつてゐると思います。確かにそこに住んでおられる方が、音のやかましさがあるということは若干否定し得ませんが、そのようなものを決めて、それを長期的努力をもつて達成しようとしておるわけをございまして、基本法の中にも排出の規制と、それから土地利用及び施設の設置の規制といふことと、公害を防止する施設を整備する、この三つの施策を総合的に組み合わせて環境基準の達成を図つていくということでござりますので、今回この法律によりまして環境基準を達成するということで、従来非常にひどいところにつきましては、屋内の条件を合わせていくことで航空機騒音の障害防止の法律がございましたが、それらの外縁のところへどんどん人が入つてくる、それを、また規制もできない、そしてまた、それらの人々が非常にお困りになるということに対してもは、やはり航空機といいますのは、公共の利便に供するという性格が強いものであることも事実でござります。そういう点で、生活環境の保全に最大限の努力をする。また、公共の利便の方の問題調整を図るかという点から見ますと、今回の措置は非常に有力な手段であるというぐあいに環境庁としては考えておるわけでござります。

○田村国猪大臣 千葉県当局から、このような法律をつくるてもらいたいという強い御要請でございました。千葉県知事が県民の代表として私どもに御要望をなさったということは、広く県民の意思を踏まえての上のことであろう、このように私は確信をいたして御要望に沿うお約束をいたした次第でございます。

○古寺委員 私がいまお尋ねしているのは、県の方からそういう御要請があつたということについてでは、すでに新聞報道等で承っておりますが、具体的にその空港周辺の自治体からどういうような御要望なり御意見が出されているか、そういうことを承っているわけでございます。

○高橋(寿)政府委員 成田の問題につきましては、県、市、町それぞれの段階からいろいろな要望が出ております。いま御指摘の成田周辺の市、町、なかんずく成田市、芝山町といふ一番関係の深い市あるいは町からは、それぞれ數十項目に上る要望が出ております。こういった中には、成田空港周辺の地域を発展させるための各種の公共事業の促進あるいは環境施設の強化あるいは民家防音工事の拡張というふうな要望が出ておりまして、私ども、その一つ一つにつきまして審議をいたしまして、ほとんど全部につきまして地元においてもほぼ満足と言われる回答をいただける結果までこぎつけているわけでございます。

○古寺委員 そこで、この土地利用を制限するだけではなくて、土地利用者あるいは土地利用計画に対する十分な助成措置がます必要でござります。もう一つは、さらにこの地域の振興策です。具体的には、それではどういうような助成措置を考えていらっしゃるのか、また、さらにはどういう振興対策を現在お考えになつてあるのか、この点について簡単にお答えを願いたいと思います。

象といたしましては、この基本方針の中で書かれています。つまり、騒音障害の防止のために必要な施設、これは防音林とか防音堤、緑地帯等の施設でありますし、また、生活環境施設は各種の下水道等の問題であります。また、産業基盤施設、これは流通団地とか工業団地、農業基盤施設、こういうふうなものを考えております。その他観光施設、スポーツ施設など、地域の住民の生活を向上させ、かつ産業を振興させるような施設を対象にいたしております。それらに対しまして国あるいは特定空港の設置者が各種の手段を通じて助成をする、こういう仕組みになつていてござります。

○古寺委員 そこでお尋ねしたいのですが、今回のこの特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法といふものは、基地——米軍基地あるいは自衛隊の基地、さらにはまだ共用をしている場所もござります。たとえば一例を申し上げますと、青森県の三沢基地のような場合には、米軍も自衛隊も、また民間機も入っているわけでございますが、そういうところも将来この法律の対象として考えるのかどうか、その点について承りたいと思います。

○田村国務大臣 目下のところ民間航空用の空港だけを考えております。しかし、いまおっしゃいましたことにつきましては、将来やはり検討することに値するというふうには思います。

○古寺委員 この点につきましては、防衛庁長官が次期の国会にこれと同じような法律を、基地を中心として考えていくというような発言があつたことは、どういふうに承っているわけでございますが、この点については政府部内としてはどういうふうにお考えですか。

○田村国務大臣 防衛庁長官がそういうことを言ったということは私まだ聞いておりません。聞いておりませんが、民間航空とそれから防衛上の契約とは、その性格を全然異にいたしております。私たち、私どもは、民間航空の空港ということだけ考えておる次第でございます。

らといって、やはりいまからでも遅くない、や
なければならぬ、こういうことでございまして
私どもは、もっと早くやっておつたならば、も
と空港の周辺が快適な生活環境が保たれたであ
うと思うにつけましても残念でなりませんが、
これから思いを新たにして、こういう法律をつく
て、その適用を進めていきたい。ただ、だから
いつて、現存するすべての空港にこれを適用で
るかどうか。先ほどお答え申し上げましたよ
に、すでに宅地化がどんどん進んでおるというう
ちに空港においてこの法律を適用することは、
変至難のわざでございます。でございますから
地元の諸事情、現実、また地方公共団体の意回
を十分勘案しながら慎重に検討していかなければ
ならない、このように考えておる次第でござい
ます。

○市長　そこで、まず最初に、都市計画法の改正によって新しい運用を図る、そういうことで本法律案に盛られております空港周辺対策等についてでは十分に可能ではなかつたのかどう感じがいたします。しかし實際は、この都市計画法が施行されましたときには、話によりますと都市計画対象から交通施設は除外をされておつた。そして全国的には空港周辺への都市計画の決定がおくれる、そのかわり宅地化が進んでどんどん新しい問題を発生させてきた、そういう意味から運輸大臣に聞きたいのでありますけれども、都市計画対象からこの交通施設が除外されたという経緯、そしてまた復元をしたという経緯、当時は輸省として特に立地規制の問題についてどのような見解を持っておられたのか、そのあたりを聞かせていただきたいと思います。

○田村国務大臣　少し過去の経緯になりまして具體的な問題になりますので、政府委員からお答えをさせたいと思います。

○中村清（政府委員）　いまの都市計画法でまいりますと、第十一条のところに都市施設というのがございまして、第一号でございますが、「道路、都市高速鉄道、駐車場、自動車ターミナルその他の交通施設」ということで、空港もこの都市施設の対象ということに考えております。ただ現実に、空港を都市計画施設として指定したかどうか、これはすぐ調べましてお答え申し上げたいと思います。——失礼いたしました。空港で都市計画の方で指定をいたしましたのは、岡山と調布の二空港だそうでござります。

○米沢委員　次に、特定空港の政令指定の問題についてお伺いしたいと思います。

先ほどの答弁にありますように、当面は成田空港に限る、その他の空港については、現に立地が進んでおるところは大変むずかしい、こういわ御答弁でございました。しかし、このいただきました提案理由あるいはまた法案要綱等を読みますと、特定空港の指定等については「騒音を防止し、あわせて適正かつ合理的な土地利用を図る必要があると認められるものは、政令で特定空港と

して指定することとする」というふうに、法律とはこんなものでありましょけれども、大変あいまいもことしてわかりません。したがいまして、具体的に政令指定をしていく場合には、かなり具体的な要件あるいは指定される場合のいろんな基準、そういうものが必要になつてくるのではないかろかと私は思います。そういう意味では、どういうことになつておるのでしようか。

○高橋(寿)政府委員 お答えいたします。

この法律の主たる目的が、現在まだ空港の周辺がほとんど開発されてないというふうなところに対しまして、新しく住宅地として開発されることをまず防ごう、それらを中心としてその地域全体の発展を図ろうという点が眼目でござりますので、今後政令で指定してまいります場合には、現在の空港の状況が、空港の周辺にまだかなり大規模な空き地が残つておりますので、相当大規模な住宅開発が行われる余地がある、可能性があるといふふうなところがありますと、これがまず候補に上がつてくると思います。その場合でも、将来の、十年後の航空機の発着状況がさほど大したことなれば指定する必要ございませんけれども、各種の需要予測等からこれは相当発着する可能性が大きい、というふうな場合には、第二の項目としてそういった点が配慮されると思います。

そのようなことを総合的に勘案いたしまして、将来、十年後にその地域を騒音被害から守る必要があるという判断をした場合に、この政令の指定がなされるというふうに考えております。したがつて、現在すでに空港の周辺がほとんど宅地になつておって、もうこれ以上宅地開発をする余地がないようなところについては指定の余地はないと思います。また、海上空港とかあるいは本当の廻始林の中の空港等は当分ないと思います。しかしながら、現存の空港でも周辺にかなり宅地可能地が残つ正在して、ほつておくと大規模団地になりうだ、あるいは稠密市街地になりうだというふうな性があるところは、地域の実情を十分伺つた上で指定をしていった方がいいと思つております。

○高橋(寿)政府委員 この委員会の開催を前に、いろいろな意見がござりますと、これを読む限り、はとんどの空港がこの指定要件に該当しているという感じがするのであります。いまおっしゃいましたように、もうかなりの宅地ができ上がりつてしまつて非常にむずかしい、そういうところもありましようし、まだいまから始まるというところもありましようし、新立地は、いまおっしゃったような感覚で空港周辺を見た場合に、現在の空港の中でどれくらいが指定の対象になりますと想るといらっしゃいますか。

○高橋(寿)政府委員 ただいまこの席で、あそことことこという、あるいはその数を具体的に申し上げる段階まで至つておりますんけれども、この法律が施行になりましたら、私ども、やはり全国の都道府県にお願いいたしまして、空港設置者と協力いたしまして、その空港周辺の状況をやはり調査いたしまして、それで必要性を判断することが必要であると考えております。

○米沢委員 そういうような調査はいまからなされるということになりますが、この法文を読む限り、ほとんどの空港が指定に該当するというふうに私は読んでおりまし、もしさういうものを正当化させることができ非常に困難であるというそういう判断で今後の指定というのを考えさせていただきますと、逆に、この文章を読みましたら、こういうことを防止し、あるいは合理的な土地利用をしないところがいまから指定を落ちる、しなくとも必要ないというところがこの指定を落ちるということになりはせぬだろうか、そういうふうに理解していいですか。

○高橋(寿)政府委員 実は、この法律を立案しようととする趣旨がなかなかまだ全国に徹底をいたしておりません。したがいまして、新聞に出ただけで空港周辺の地権者から反対の電報が来るというふうな状況でございますので、私どもは、今日の状況でどことどこといいう判断をすることがむづ

したがいまして、対応もおのずから変わつてく
ると思ひます。が、道路につきましては、先ほど建
設大臣からの答弁にもございましたように、環境
施設帶だと遮音壁の整備あるいは植栽帶の設置
だとか防音助成あるいは沿道環境整備事業の促進
というような一連の対策をすでに講じてまつて
おるわけでございます。しかしながら、沿道の土
地利用との調和を実現するというような形の対策
は、長期的にはぜひ実現していかなければならぬ
わけでございまして、そういうことのために、沿
道環境整備事業を中心とした総合的な検討を現在
進めおるわけでございまして、この総合的な検
討の過程におきましては、周辺立地規制について
も検討対象となると考えていますが、空港の場合
とは異なる法律的、実態的問題も少なくはないの
で、今後こういった研究会を通じて答えを出して
いきたい。それから沿道環境整備事業につきまし
ても、当面モデル事業的にこういうものと取り組
んでまいりたいと、いうようなことを考えておるわ
けでございます。

○石原国務大臣 環境庁としましては、騒音公害
対策というものは、立地規制を含みまして土地利
用というものを考えずにできないと思います。さ
きに中央公害対策審議会からも、発生源が何であ
らうと、新幹線あるいは自動車、飛行機を含めま
して騒音対策のために適正な土地利用をすべきで
あるという答申も得ておりますので、この問題は
積極的に検討すべき主題と心得ております。

○米沢委員 終わります。

○小此木委員長代理 次に、東中光雄君。

○東中委員 空港周辺における立地規制、これは
一概に否定できないと私も思います。しかし、こ
の立地規制も、やりようによつては非常に強権的
な住民締め出し策になりかねない、民主的手続を
十分尽くした上で空港を設置する、そして安全上
あるいは公害対策上どうしても必要な立地規制をす
は、住民の納得を得た上で行って十分な補償をす
るということが必要だと思うのであります。そう
いふ立場から私はこの法律について若干お伺いし

たないのであります。

この法律のたてまえが、航空機騒音対策基本方
針の策定と特定空港周辺における土地利用に関す
る規制あるいはその他の措置を講ずる、この二本

の柱になつておりますけれども、後の方の航空機
騒音障害防止地区と防止特別地区、ここに非常に
問題があると思うのであります。この規制対象の
範囲といいますか内容、この点について、先ほど
來の審議の中でも出でておりますが、航空審議会の
答申に出ておる「将来（十年程度が適当である）と
考へられる」予測に基くWECPNL八五以上
八〇未満の地域において新たに建築される住宅等
に対する所要の防音工事を義務付けることと
し、将来予測に基くWECPNL八〇以上の地
域においては、住宅等の建築は、原則的に禁止す
る措置が適切である」と言つておるこの数値で線
引きをやっていくということだと思うのですが、
そうでございますか。

○高橋(舞)政府委員 現実には、その答申に書か
れております数値によりまして線引きをすること
になると思います。

○東中委員 環境庁にお伺いしたいのですが、こ
の法律の適用といいますか、特定空港の指定第一
号であります成田空港についての現在の環境基準
値と達成期間、これを明らかにしてもらいたい。
八年は屋外で七五以上の地域が存在しないよう
にすると、昭和五十八年以後は七五以上がな
いはずであるのに、今度の特別でない方、障害防
止地区は、この法案の成立後十年、だから、今度
この国会でもし成立するとすれば、昭和六十二年
の時点では騒音値を予測している。それが八〇以上
の地域は立地規制をするが、七五から八五までは
防音構造の義務づけをする、七五以上はないうよ
うになっておるはずであるのに、七五以上八五の間
を今度は防音構造の義務づけ地域にする、そういう
公害対策基本法の環境基準を全く無視したとい
いますか矛盾したといいますか、こういうことに
なつておるのですが、環境庁としては、これでい
うと思っていらっしゃるのですか。

○橋本(道)政府委員 いま先生の御質問ございま
したこの新東京国際空港の環境基準は、十年間に
環境基準の目標を達成するということを決めてお
ります。そして五年以内に中間目標を達成すると
いふことになつておりますので、四十八年から五
年で、五十三年の暮れにこの中間目標を達成する
ということが努力目標になつておるというのが、
新東京国際空港についての現在の環境基準で決
められた条件でございます。

環境基準値につきましては、住居地帯におきま
しては七五WECPNL以下をこの十年以内に達成
するかの地域、第二種の地域でございますが、そこに
おるわけでございます。しかし私はこの法律につ
いて若干お伺いし

ことが最終目標になつております。中間目標とい
たしましては八五WECPNLということになつ
ております。

○東中委員 結局、この新東京国際空港の環境基
準は、羽田や大阪、福岡とは違つております。羽
田、大阪、福岡については、昭和四十八年から五
年以内に中間目標値八五、だから、八五以上のと
ころでは屋内では六五にする、そして十年以内に
環境基準七五を達成して、それ以上のところでは
屋内で六〇以下とする。ところが新東京国際空
港、成田では、五年後の中間目標達成時点は羽
田、大阪などと同じですけれども、環境基準値は
昭和四十八年から十年以内に達成ということにな
っております。だから十年後、すなわち昭和五十
八年は屋外で七五以上の地域が存在しないよう
にすると、昭和五十八年以後は七五以上がな
いはずであるのに、今度の特別でない方、障害防
止地区は、この法案の成立後十年、だから、今度
この国会でもし成立するとすれば、昭和六十二年
の時点では騒音値を予測している。それが八〇以上
の地域は立地規制をするが、七五から八五までは
防音構造の義務づけをする、七五以上はないうよ
うになつておるはずであるのに、七五以上八五の間
を今度は防音構造の義務づけ地域にする、そういう
公害対策基本法の環境基準を全く無視したとい
いますか矛盾したといいますか、こういうことに
なつておるのですが、環境庁としては、これでい
うと思っていらっしゃるのですか。

○橋本(道)政府委員 いま先生から御指摘ござ
いましたが、新東京国際空港は新しく発足する、こ
れは既設の空港でございますが、新しく発足する
空港として最大の努力をするという一番いい条件
をねらつておるということは事実でございます。
しかし、その空港の周辺等の接続している場所
で、完全にすべて七五WECPNLになるかどうか
かというところにつきましては、やはりこれはな

るよう努力をすることは間違いないことと思
いますが、そのところはやはり断言できないとこ
ろが実際の空港の問題としてはあるのではないか

といふぐあいに私どもは理解しておるわけでござ
いまして、そういう点でいま環境基準が努力目標
と、いう形で入つております。最大の努力をいた
しますが、それを十年後にもしましたを超えるところ
があれば、このような問題を生ずるということで
制度化されるのではないかというぐあいに私ども
は感じております。

○東中委員 政府の努力目標ですが、公害対策基
本法の九条の四項では「政府は、公害の防止に関
する施策を総合的かつ有効適切に講ずることによ
り、第一項の基準が確保されるよう努めなければ
なりません」。政府の姿勢はこうである。ところ
が、同じ政府が出してくるこの法案に基づいて設
定しようとしている地域は、その基準を上回るも
のばかりを前提にして、それについて防止地区と
しておる。

【小此木委員長代理退席、大野委員長着
席】

防止特別地区になれば、これは本当の至近距離で
そういうことはあるかもしれない、そういう場合
に、これを立地規制するというのはわかりますけ
れども、非常に広範な地域、先ほど来の説明でも
相当地域になりますが、そういう防止地区
と、いうものを、わざわざ法律でそういう概念をつ
くるわけですね。一方は、政府が目標にしている
のばかりを前提にして、それについて防止地区と
しておる。

○橋本(道)政府委員 先生の御指摘は、達成期間
などを前提にして法律をつくりている。これは本
當に公害を防止するという立場でやつておるので
あるわけですね。一方は、政府が目標にしている
その目標に最善の努力をするはずのものが守られ
ないということを前提にして、実現しないとい
うことを前提にして法律をつくりている。これは本
當に公害を防止するという立場でやつておるので
あるわけですね。一方は、政府が目標にしている
のばかりを前提にして、それについて防止地区と
しておるのかということになるわけです。いかが
ですか。

○橋本(道)政府委員 先生の御指摘は、達成期間
等の表をストレートに引いて御指摘があつたわけ

「どういいますか、この達成期間の表の下に一語でございますが、この達成期間においては、当該地域に引き続き居住を希望する者に対し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場合と同等の屋内環境が保持されるようになりますとともに、極力環境基準の速やかな達成を期するものとする。」ということになつておりますので、この告示は欄のところには確かに入つておりますが、ここでの備考の三にある事項というのは、決してそのようなものを完全に否定し去つてはいるものとはなつておらないわけでござります。

○東中委員 環境庁は、自分みずから告示をして、そして「既設飛行場」という中で羽田、大坂、福岡とは別個の欄にはつきりと新東京国際空港成田を入れているのじゃないですか。わざわざ別個に入れているのでしょうか。そういうことを言うなら入れなければいいのじゃないですか。こういう矛盾した姿勢をとつておるということは、私は何としても理解ができない。しかも飛行場を設置する。そこへ飛行機が離着陸することによって騒音が発せられる。そうすると、その周辺の人たちは、七五ないし八五WECPNLの間の人たちが、いわば飛行場を設置されたことによつてこうむる被害者なんですね。その土地の所有者はたまたまそこに家を建てようとすれば被害者になるわけです。ところがその被害者が、いわゆる騒音という点から言えば加害者の立場に立つ飛行場の設置によつて、この法律が通されたら今度はみずからへの負担を要するに被害者が防音装置をつけなければいけない。それをつけなかつたら处罚される。犯罪だという規定にこの規定はなつてゐるんですね。罰金刑でありますけれども、しかし、はつきりとした犯罪であります。

これはこの法律を通すことによって、環境基準の努力目標を達成できないということを前提に

して、そうして予測した数値で線を引かれたら、私権を制限され、しかも刑罰によって強制されるというふうになるというのには、非常に強権的なやり方ではないか、こう思うのであります。いかがですか。実際にそういう結果になるのですけれども、運輸省はこれは私権の不当な制限だとは思われませんか。憲法二十九条の一項を言われますけれども、三項との関係から言ってこういうことがあります、許されないのじやないかと思うのであります。が、いかがですか。

○松本(櫻)政府委員 お答え申し上げます。

まず、先生の御指摘を二つに分けて考えないと私はわかりにくいので、ちょっと迂遠なお答えになるかもしれません、御容赦いただきたいのです。

前段の七五WECPNL云々の点につきましては、先ほど環境庁の方から御返答がございましたように、七五という地域が存在すること自体については、望ましくはないかもしませんけれども、そういうところが存在するということを予測して、あの告示の中にも「記」の第三項というのが入っておる。したがって、そこにおきます家屋の中が、たとえばWの六〇以下になつておる、こいう状態であるとすれば、一応環境基準は達成されておるわけではあるけれども、さらに引き続き全面的に先生御指摘のような形になることのために努力をすべきである、こいうふうに解すべきものであらうかと私どもは考えております。

したがいまして、私どもは、七五という数字をいま仮の数字として考えて御返答申し上げておりますが、この七五WECPNLという数字の範囲内においてやはり何らかの措置を施さなければならぬだらうというふうに当然考へるべきではないだらうか。

そこで、それに対しまして、いま先生御指摘ございましたように、この法案においては簡易な防音構造——簡易とは書いてございませんが、防音構造にすることを義務づけておるわけでございまますが、現在私どもが承知しておる限りにおきまし

そこで、これに付加いたしますべき防音構造と
いうものがきわめて複雑なものであつたり、ある
いは高価なものであるとしたしませんならば、これ
は非常に問題があるうかと思います。しかしながら
は、現在私どもが考えておりますのは、窓枠をアル
ミサッシにする、あるいはガラス窓のガラスの厚さ
をある一定以上の厚さにするという程度のも
ので十分である。これによつて五W程度は十分に
下げる、こう考えておりますので、家であるこ
と及びいま申し上げましたアルミサッシ等を使用
することによりまして二〇程度は容易に下り得
る、こう考えております。

そこでアルミサッシを用い、あるいはある厚さ
のガラス窓を用いるということがいかなるもので
あるかと、ということを考えました場合に、これは現
在ある統計によりますと、新築家屋の九五%ある
いはそれ以上にアルミサッシが使用されておる、
こういうふうにも私ども承知をいたしております
ので、これによつて土地の価格、その人の所有に
かかります土地の価格というものが、非常に難工
事をしなければ家が建たないとことのために
その財産価値が下がつてくるといふうなものに
は当たらないのではないか、このように考えるわ
けでございまして、通常の家をつくる程度でも、
たとえば七五の端の方でございますれば、家をつ
くった程度でもあるいは十分かもしませんが、
しかし、念には念を入れるという意味もあって簡
易な、いま私が御説明申し上げました程度の防音
構造というものを義務づけていく、こういう考
えでござりますので、先生御指摘のようなことには
ならないのではないか、このように私どもして
は考えておるわけでござります。

輸者が設置する、そして環境庁は五十八年以降は七五WECPNL以下にするという目標を持って努力しているはずなんですね。ところが、その努力しなければいかぬ、公害対策基本法で決められた被害を受ける人に今度は逆に義務づけるんですから提にして、そういうふうに空港の運営をやつていくということを前提にして、そしてそのことによつて被害を受ける人に、環境基準を破壊され被害を受ける人に今度は逆に義務づけるんですからね。その分については、そういう事態が起つた場合は、われわれの方で、国の方で補償をします、二重恣をつけますというのならまだ話はわかるのです。ところが、そうじやなくて、目標も達成しないで、そして害を加えて、そして今度はそれを防ぐための処置を国民の、被害者の側の責任でつくれ、つくらなかつたら处罚するぞ、これは全く逆立ちしています。

だから私たちは、規制をやつて環境を守つていいということは大切だと思いますけれども、しかしそれには、こういう強権的なやり方であったら、先ほどいろいろ質問されておりますように、道路の場合だって、あるいは国鉄の場合でも同じ論理でこういうことをやつたらもう矛盾がものすごく大きくなります。たまたま点だからいいのだというふうなものじゃない。これは考え方方がまさに逆立ちしているということを申し上げている。環境庁は国民の健康と環境を保全するのが任務なんですから、それが目標を設定しておいて目標を超すことになることを容認して、しかも、それで被害を受ける人にさらに費用を負担させ、罰則で強制するというようなことを言わざるを得ないわけです。環境庁長官、その点基本的な問題でありますから御所見を承つて、時間ですか題でありますから質問を終わります。

言だけ申し上げたいと思います。

公害対策基本法の環境基準は、維持されることが望ましいという条件が入っておりまして、維持されるべきとかそのような数字の議論になります

と、先生の御指摘のようになると私は思います。

○高橋(寿)政府委員　御説明申し上げます。
しかし、ここでは一般法としての質問をさせていただきますが、特定空港指定の条件、先ほどからいろいろな観点からの御質問がありますが、ひとつまとめて指定の条件を具体的にお答え願いたいと思います。

て将来深刻な航空機騒音問題が発生するおそれがあるという地域につきましては、これを指定していくということをさせています。

ころがたくさんあるわけです。それを覚えてはおくのか、それとも、これは環境庁としては未然に防止すべき場所だというお考えをお持ちなのか、その点でございます。

○橋本(通)政府委員 環境庁の基本的な原則的な立場、しかも理想を追う立場から申しますと、やはり土地利用の規制問題は、騒音対策の場合に最も根底をなすものであるという考え方を持ってお

○中馬(弘)委員 そういう観点からしまして、防
ります。

止法に言いますところの第一種 第二種 第三種 の区域、これを指定しておりますが、それぞれの WECPPNLの線引きの基準というものは幾らでなく

つてゐるのですか。
○高橋(寿)政府委員 お答え申し上げます。

私どもが現在騒音防止法によりまして各種の施策をするために、一、二、三という地域を分けて

おりますけれども、第一種地域はWECPNLで八五以上の地域、それから第二種は九〇以上の地域、第三種は七〇以上二也成ります。

第三種は九五以上の地域でございまして、お、この第一種地域の外側におきましても、学校、病院等あるいは共同利用施設等の妨音工事で

つきましては助成をする制度になつております。
○中馬(弘)委員 本法案に言ひますところの防止

地区、防止特別地区のそれぞれの基準値はどうなつておりますか。

○高橋(寿)政府委員 これはこの法律を施行してから決めるわけでござりますが、私どもの心組みますよ、お二也ての行はるる御用意をつけて

では、防止地図の方はねむれ七五WECHEMIIから八〇までの間、それから八〇を超えますと陸上特別地区といらざるなると思ひます。そして

その広がりでございますが、これは空港によりましてみんな違いますけれども、仮に成田を例にと

つて両方の対象区域を照合してみますと、現在の騒音防止法によって成田空港周辺に引かれており

ます八五WECPNL、すなわち第一種地域というところの線の内側の面積と新しい法律による特別地区の八〇、つまり住宅の建築が禁止される地域、その広さとは大体見合うのじやないかと

うふうに想像されます。

○中馬(弘)委員 大体見合うというお答えでござりますけれども、現実にはかなりの範囲がギャップがあるわけでございますが、成田以外の空港周辺の住民が、この法律によりますところの空港周辺の権利を主張した場合にどう対処されますか。

○高橋(寿)政府委員 現在の騒音防止法につきましては、各特定飛行場全部共通の基準でやつておりますので平等に取り扱っておりますし、それから成田以外の現存の空港につきまして、その周辺地域の住民の方々が新しい法律の適用を希望するというふうな声がございますれば、当然そういう周辺の市町村あるいは都道府県知事の御意見を十分聞きまして、そういう方向を持っていくことは考えられます。

○中馬(弘)委員 少し法律の中身の方に入りますが、都道府県知事は、指定されましたら航空機騒音対策の基本方針の案を公表することになつておられます。そしてそれに基づいて住民あるいは利害関係者が意見書を提出することになつておりますが、この意見書はどういう手続で基本方針に反映されますか。

○高橋(寿)政府委員 これは基本方針をお決めになる都道府県知事の御裁量の際に、その意見書の内容が十分勘案されると期待いたしております。○中馬(弘)委員 しかし、いまままで成田でもこの点で十数年かかつたわけでございますし、そこに一つの何かのお考えはお持ちじゃないでしょか。

○高橋(寿)政府委員 お答えいたします。成田空港につきましては、本委員会の冒頭、大臣がお話し申し上げましたように、やはり十年前の行政の思想といふものは、今日から見ますとかなり反省すべき点があつたと思います。そういう思想に基づいて地域との話し合いも調整も、あるいは今日から見れば必ずしも十分ではなかつたかもしれない、そういうた過程で進めてまいりましたために、各種の誤解を生み、誤解が反対に転じていったというのが成田の不幸な事態だと思

います。しかしながら、今日は全く時代が変わつておりますし、私どもの行政方針を百八十度転換いたしております。今後はさようなことは絶対起

こすべきではないということを申し上げたいと思ひます。

○中馬(弘)委員 大変心強いお言葉ですが、行政側と住民との間でいろいろな公共事業を進める場合に、往々にして起こっている問題でございます。一人でも反対があれば事を進めないという知事もいらっしゃったようでございますけれども、

そのため社会資本の整備がおくれているという点も出てまいっております。一人を最後まで説得するという努力は必要でございましょうけれども、

最も、最大多数の同意のもとに進むことも必要ではないでしょうか。少数の声が大きく多数の声が小さい場合もあるわけでございます。この少数を抹殺するということは許せませんが、議論を尽くして説得し、補償を考慮した上で、少数意見に納得してもらうという必要もあらうかと思います。

その場合の少数意見者にやむを得ぬとして納得してもらわう何らかの制度、たとえば住民投票といったようなこともとも考えられましよう。こういったことを何か今後制度化するということはお考えでございませんでしようか。これは運輸省直接の問題ではないかもしませんが、民主主義を信奉される政治家として、運輸大臣にでもお答え願いたいと思います。

○田村國務大臣 いまおっしゃったとおり、運輸大臣の判断だけでお答えのできることではないと思ひます。しかし、非常に貴重な御提案として承っておきたいと思います。

○中馬(弘)委員 次に、この成田の一つの経験を生かしまして、関西新空港への取り組みが必要か思ひます。しかし、非常に貴重な御提案として承っておきたいと思います。

大体の判断だけでお答えのできることが始まりました。ところが、観測塔を建てさせると空港建設につながるということで、また地元の反対が始まざいました。幸いにして、つい一、二カ月前に最後の観測塔が建ちました。ほとんどのものは、もうことしの春建つておられました。したがいまして、五十三年度

いっぽいに調査を終わるという予定が恐らく一年ぐらいされると思います。五十四年度中には、こ

ういった調査を全部集計いたしまして、そしてどのようなことにするかという点について、地域住民の意見も十分聞いた上で最終的決定をするといふことでござります。

○中馬(弘)委員 時間もありませんから、この成田の経験を生かし、そしてまた先ほど申しました

いうあの伊丹の立地というのは非常に問題がありますが、一方で関西新空港、これはほんと進展いたしております。今後はさようなことは絶対起

りますが、現在どのような進捗状況か、その辺のお見通しを運輸大臣お願いします。

○高橋(寿)政府委員 お答えいたしました。関西新空港につきましては、理想的な環境アセスメントをやってからということで進めております。私たちの心組みでは、五十一年、二年、三年を通じまして約六十億円の調査費を投じまして、空港の設置に伴う環境影響の評価をいたしたい、そしてその結果を都道府県を通じて地域住民に十分公開しておきます。私は、この空港におきましては、運輸大臣お頼いします。

○大野委員長 以上で、本連合審査会は終了いたしました。これにて散会いたします。

午後四時十四分散会

特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法
特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法

(第一条) この法律は、特定空港の周辺について、航空機騒音対策基本方針の策定、土地利用に関する規制その他の特別の措置を講ずることにより、航空機の騒音により生ずる障害を防止し、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。

(第二条) 空港整備法(昭和三十一年法律第八十号)第二条第一項に規定する空港であつて、おおむね十年後においてその周辺の広範囲な地域にわたり航空機の著しい騒音が及ぶこととなり、か

つ、その地域において宅地化が進むと予想されるため、その周辺について航空機の騒音により生ずる障害を防止し、あわせて適正かつ合理的な土地利用を図る必要があると認められるもの

は、政令で特定空港として指定する。

(第三条) 前項の規定による指定があつたときは、当該特定空港の設置者は、運輸省令、建設省令で定めるところにより、おおむね十年後における當該特定空港の設施の概要、当該特定空港の周辺で航空機の著しい騒音が及ぶこととなる地域及び当該地域における航空機の騒音の程度並びに

当該特定空港の設置者が講ずる航空機の騒音がより生ずる障害の防止のための措置の概要を示して、当該地域を管轄する都道府県知事に対し、次条第一項に規定する基本方針を定めるべ

きことを要請しなければならない。次項の規定による調査の結果が都道府県知事に示した事項と著しく異なることとなる場合として政令で定める場合も、同様とする。

3 特定空港の設置者は、前項の規定による要請をしたときは、おおむね五年ごとに、おおむね十年後における当該特定空港の周辺で航空機の著しい騒音が及ぶこととなる地域及び該地域における航空機の騒音の程度について調査を行うものとする。

(航空機騒音対策基本方針)

第三条 都道府県知事は、前条第二項の規定による要請があつたときは、政令で定めるところにより、特定空港の周辺で航空機の著しい騒音が及ぶこととなる地域及びこれと一体的に土地利用を図るべき地域について、航空機騒音対策基本方針(以下「基本方針」という。)を定めるものとする。

2 基本方針においては、次に掲げる事項を定めるものとする。

一 航空機の騒音により生ずる障害の防止に配意した土地利用に関する基本的事項

三 航空機の騒音により生ずる障害の防止のための施設、生活環境施設、産業基盤施設その他の施設であつて政令で定めるものの整備に関する基本的事項

3 都道府県知事は、基本方針を定めようとするときは、運輸省令、建設省令で定めるところにより、当該基本方針の案を公表しなければならない。

4 前項の規定による公表があつたときは、関係市町村の住民及び利害関係人は、公表の日から起算して二週間以内に、その公表された基本方針の案について、都道府県知事に意見書を提出することができる。

5 都道府県知事は、基本方針を定めようとするときは、当該基本方針の案を公表しなければならない。

ときは、当該基本方針の案について、関係市町長の意見を聴き、かつ、特定空港の周辺で航空機の著しい騒音が及ぶこととなる地域が二以上上の都道府県の区域にわたるときは関係都道府県知事に協議しなければならない。

6 都道府県知事は、基本方針を定めようとするときは、運輸大臣及び建設大臣の同意を得なければならぬ。この場合において、運輸大臣及び建設大臣は、同意をしようとするときは、第一項第二号及び第三号に係る部分について関係行政機関の長に協議しなければならない。

7 都道府県知事は、基本方針を定めたときは、遅滞なく、これを公表しなければならない。前各項の規定は、都道府県知事が基本方針を変更する必要があると認める場合について準用する。

(航空機騒音障害防止地区及び航空機騒音障害防止特別地区)

第四条 特定空港の周辺で都市計画法(昭和四十年法律第二百号)第五条の規定により指定された都市計画区域内の地域においては、都市計画に航空機騒音障害防止地区及び航空機騒音障害防止特別地区を定めることができる。

2 航空機騒音障害防止地区及び航空機騒音障害防止特別地区に関する都市計画は、基本方針に基づいて定めなければならない。

3 航空機騒音障害防止地区は、航空機の著しい騒音が及ぶこととなる地域について定めるものとする。

4 航空機騒音障害防止特別地区は、航空機騒音障害防止特別地区内における建築の制限等)

3 航空機騒音障害防止地区及び航空機騒音障害防止特別地区内における建築の制限等)

3 航空機騒音障害防止地区及び航空機騒音障害防止特別地区を除く。)内において次に掲げる建築物(建築基準法昭和二十五年法律第二百一号)第二条第一号に規定する建築物をいう。

以下同じ。)の建築(同条第十三号に規定する建築をいう。以下同じ。)をしようとする場合においては、当該建築物は、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。

第一條に規定する学校

一 学校教育法(昭和二十一年法律第二十六号)

二 医療法(昭和二十三年法律第二百五号)第一

二 第一条に規定する病院

三 住宅

四 前二号に掲げる建築物に類する建築物で政令で定めるもの

2 航空機騒音障害防止特別地区においては、前各号に掲げる建築物の建築をしてはならない。ただし、都道府県知事が、公益上やむを得ないと認め、又は航空機騒音障害防止特別地区以外の地域に建築をすることが困難若しくは著しく不適当であると認めて許可した場合は、この限りでない。

3 前項ただし書の許可には、航空機の騒音により生ずる障害の防止のために必要な限度において、建築物の構造又は設備に関し条件を付けることができる。

4 航空機騒音障害防止特別地区に関する都市計画が定められた際既に着手していた建築については、第二項の規定は、適用しない。

5 前各項の規定は、建築物の用途を変更して第一項各号に掲げる建築物のいづれかとしようとする場合について準用する。

(違反建築物に対する措置)

第六条 都道府県知事は、前条第一項(同条第五項において準用する場合を含む。)の規定に違反した建築物又は同条第三項(同条第五項において準用する場合を含む。)の規定により許可に付された条件に違反した建築物については、当該建築物の所有者又は占有者に対して、相当の期限を定めて、当該建築物の模様替その他これらに対する違反又は許可に付された条件に対する違反を是正するために必要な措置

(以下「建築物の模様替等」という。)を講すべきことを命ずることができる。

2 都道府県知事は、前条第二項(同条第五項において準用する場合を含む。)の規定に違反した建築物については、当該建築物の所有者又は占有者に対して、相当の期限を定めて、当該建築物の所有者又は占有者に対し、相当の期限を定めて、当該建築物の所有者又は占有者に対する違反又は許可に付された条件に対する違反を是正するために必要な措置

3 都道府県知事は、前二項の規定により建築物の模様替等又は建築物の移転等を命じようとするときは、これらの措置を命ぜべき者について

聽聞を行わなければならない。ただし、その者が正當な理由がなくて聽聞に応じない場合は、この限りでない。

(損失の補償)

第七条 特定空港の設置者は、航空機騒音障害防止特別地区内の土地について第五条第二項(同条第五項において準用する場合を含む。)の規定による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。

2 前項の規定による損失の補償については、特

定空港の設置者と当該土地の所有者その他の権原を有する者とが協議しなければならない。

3 前項の規定による協議が成立しない場合には、特定空港の設置者又は当該土地の所有者その他の権原を有する者は、政令で定めるところにより、収用委員会に土地収用法(昭和二十六年法律第二百十九号)第九十四条第二項の規定による裁決を申請することができる。

(土地の買入れ)

第八条 特定空港の設置者は、航空機騒音障害防

止特別地区内の土地の所有者から第五条第一項(同条第五項において準用する場合を含む。)の規定による用益の制限のため当該土地の利用に

著しい支障をきたすこととなることにより当該土地を特定空港の設置者において買入れるべき旨の申出があつた場合においては、当該土地

を買入るものとする。

2 前項の規定による買入れをする場合における土地の価額は、時価によるものとする。

(移転の補償等)

第九条 特定空港の設置者は、航空機騒音障害防止特別地区に関する都市計画が定められた際現に当該航空機騒音障害防止特別地区に所在する第五条第一項各号に掲げる建築物及び当該建築物と一体として利用されている当該建築物以外の建築物、立木竹その他土地に定着する物件(以下「建築物等」という。)の所有者が当該建築物等を航空機騒音障害防止特別地区以外の地域に移転し、又は除却するときは、当該建築物等の所有者その他の権原を有する者に対し、予算の範囲内において、当該移転又は除却により通常生すべき損失を補償することができる。

2 特定空港の設置者は、前条第一項の規定による買入れをする場合のほか、政令で定めるところにより、前項の規定による補償を受けることとなる者からその者の所有に属する土地で航空機騒音障害防止特別地区に所在するものの買入の申出があつた場合においては、予算の範囲内において、当該土地を買入ることができるものとし、その他の者に対する補償は行わない。

(買入された土地の管理等)

第十条 特定空港の設置者は、第八条第一項又は前条第二項の規定により買入された土地については、この法律の目的に適合するように管理しなければならない。

2 国有財産法(昭和二十三年法律第七十二号)第十八条第四項及び同法第十九条において準用する同法第二十二条第一項の規定にかかわらず、国である特定空港の設置者は、第八条第一項又は前条第二項の規定により買入された土地を地方公共団体が公園、広場その他政令で定める施設の用に供するときは、当該地方公共団体に対し、当該土地を無償で使用させることができるものとする。

3 国有財産法第二十二条第一項及び第三項の規

定は、前項の規定により土地を使用させる場合について準用する。

(国の援助等)

第九条の三第一項中「市街化されており、又は市街化すると予想される」を「市街化されいる」に改める。

第十一条 国は、基本方針に適合する施設の整備を行う地方公共団体その他の者に対し、財政上及び金融上の援助に努めなければならない。

2 特定空港の設置者は、基本方針に適合し、かつ、航空機の騒音により生ずる障害の防止に資すると認められる施設の整備を行う地方公共団体に対し、予算の範囲内において、政令で定めるところにより、その整備に要する経費の一部を補助することができる。

(罰則)

第十二条 第六条第一項又は第二項の規定による命令に違反した者は、二十万円以下の罰金に処する。

第十三条 第五条第一項(同条第五項において準用する場合を含む。)の規定に違反した者は、十万円以下の罰金に処する。

第十四条 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又は財産に関して前二条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各本条の罰金刑を科する。

附 則

1 (施行期日)

この法律は、公布の日から起算して六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。

2 (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の一部改正)

障害の防止等に関する法律(昭和四十二年法律第百十号)の一部を次のように改正する。

第九条に次の一項を加える。

3 (特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法(昭和五十一年法律第一号)第十条の規定は、前項の規定により買入られた土地について準用する。

を「及び第六号の七」に改める。

第九条の三第一項中「市街化されており、又は市街化すると予想される」を「市街化されいる」に改める。

(都市計画法の一部改正)

都市計画法の一部を次のように改正する。

第八条第一項に次の一号を加える。

十五 特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法(昭和五十一年法律第一号)第四条第

一項の規定による航空機騒音障害防止特別地区

又は航空機騒音障害防止特別地区

第十三条规定中「第十四号」を「第十五号」に改める。

第十五条第一項第一号中「第十一号まで」の下に「及び第十五号」を加える。

3 (地方税法の一部改正)

第五百八十六条第二項第二十三号中「第九条第二項」の下に「又は特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法(昭和五十一年法律第一号)第八条第一項若しくは第九条第一項」を加える。

4 (地方税法(昭和二十五年法律第二百一十六号)の一部を次のように改正する。

第五百八十六条第二項第二十三号中「第九条第二項」の下に「又は特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法(昭和五十一年法律第一号)第八条第一項若しくは第九条第一項」を加える。

5 (運輸省設置法(昭和二十四年法律第百五十七号)の一部を次のように改正する。

第十八条の二第一項第十号の六の次に次の一号を加える。

6 (運輸省設置法(昭和二十四年法律第百五十七号)の一部を次のように改正する。

第十八条の二第一項第十号の六の次に次の一号を加える。

7 (特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法(昭和五十一年法律第一号)の施行に関する事務を管理すること。)

第三条第六号の七の次に次の一号を加える。

6の八 特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法(昭和五十一年法律第一号)の施行

の一部を次のように改正する。

第三条第六号の七の次に次の一号を加える。

6の九 特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法(昭和五十一年法律第一号)の施行

に關すること。

第四条第四項中「、第六号の七及び第七号」

都市における空港周辺地域の航空機の騒音により生ずる障害の実態にかんがみ、当該地域について、航空機の騒音により生ずる障害を防止し、あわせて適正かつ合理的な土地利用を図るため、航空機騒音対策基本方針の策定、土地利用に関する規制その他の特別の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。

衆議院事務局 印刷者 大蔵省印刷局