



行します

昭和五十三年三月二十三日 【参議院】

—

○青木薪次君 大臣と国鉄統裁にお伺いしたいと思ひますが、昭和五十三年度の国鉄予算案によりますと、運賃の改定収入が五十三年度分として一千五百五十億円増となつておりますけれども、運賃値上げについてはどのように考えておられですか。

指摘のような数字を挙げておりますが、この問題はいろんな面からきわめて慎重に取り扱う必要がござりますので、現在まだ、いつからどれだけ上げるということを決めておるわけではございません。そのうちにこの点について何らかの処置をしなければならないということは考えておりますが、いま申しましたように、努めて慎重に対処いたしたい、こう考えております。

は、ただいま参議院で御審議になつております予算で、二千五百五十億円の歳入追加ということです。予定されておりますので、その予算の御審議の経過を踏まえつつ、かかるべき時期に運賃の改定をやはりお願いをいたしたい。具体的にどういう案にいたすかということをただいま内部におきまして準備作業中でございます。まだ、いつ私どもが運輸大臣の方にどの程度内容を持ったもの認めの申請をいたすかということは、私自身まだ決められないわけでございますが、内部でいつでもそういう事態に対応できるよう備蓄を取り進めおるというのが現段階でございます。

○青木薪次君 そういたしますと、二千五百五十五円というものを予算案としては提示したけれども、これも架空の数字であるというように理解しておるというのが現段階でございます。

○説明員(高木文雄君) 予算は、私どもが原案をつくりた、そして政府にお願いをしたものでござります。その意味では五十三年度の国鉄の経営を考えますと、やはり運賃の改定を避けることはできないのではないか。相当の運賃の改定をさして

いたたいて、それによって収入の増加を図ります。でも、なかなか巨額な赤字が消えないわけでござりますので、もちろん企業努力もいたしますし、昨年五十二年度に比べまして千億弱多い助成金をいただくことになつておるわけでございますけれども、それでもなおかつ単年度の経営成績はあまりよくなる期待を持つてない現状でござりますので、はなはだ残念ながら、やはり改定をお認め願うように政府にお願いをしなければならぬだろうというふうに考えておるわけでございまして、その意味で架空ということではなくて、それを一つの目安とした改定をお願いせざるを得ないだろうという心境になつております。

か、いのところまた考慮中と言えれたり一千五百五十億円という数字があるにもかかわらずこの問題についてはまだ検討中だと。で、大臣とも何もまだ話していないということになると、全くの白紙だというよう考えられるし、しかも一千五百五十億円そのものについては私は根拠をもつて提案されていると思うのでありますが、その点いかがですか。

○説明員(高木文雄君) 御指摘のとおりでございまして、そういう前提で予算をお願いしているわけでございまして、その結果来年の経営収支は大体八千億ほどの赤字に残念ながらなるという前提でござります。したがいまして、この改定がもしありませんと、またますますこの経営状態が悪くなるということでござりますので、やはり改定をお願いしなければならないと思ております。

ただ、冒頭に申しましたのは、具体的にいつからどういう内容の改定をお願いするかということがまだ決断をいたしてないという意味において決

めでないということをごきいましてもう三月も  
中旬過ぎておりますので、近々それを決めまして  
お願ひをいたさなければならぬというよう考え  
ておるわけでござります。

だけ上げるかということについては、ひとつはから考えるということだそうでありますけれども、二千五百五十億円の根拠についてはすでに検討して決定されたものである。権威ある予算案が決定されるという段階において具体的な数字も出てきた。そうすると、これから値上げの時期やペーセントについてはまだ考えてないということと予

○説明員(高木文雄君) 私は必ずしも矛盾しないと思うでござります。基本的な考え方としては、やはりことし予算に示されました二千五百五十億というのは一つの重要な日安でございますが、その重要な日安を念頭に置きながら具体的な案を立てなければならぬ、また立てたいというふ

うに考えております。  
ただ、その中での作業は相当進行はいたしておりますけれども、しかし現状において、今日ただいまの段階において何日から、そしてどのぐらいの上げ幅でということを決断をいたしておらぬとう意味でござる。そこで、さういふ意味で日本銀行

●青木次君　もう少し私ははつきり言った方がいいと思うのですよ。いろいろ前回の委員会等でも議論いたしましたし、あれだけ教説を聞つておいたきたいと思います。

決定されたものでありますから、そういう点については、太体、十月から上げた場合には幾らになるのか、あるいはまだ八月ではどうかと、六月ではどうかと、四月ということはもうすでに困難だと思いますけれども、そういうことでいきますと、われわれ素人だって太体パーセンティージ等についてはわかってくるのですからね、その点についてひとつ——まだ考えてないということでござりますが。

(証明書・吉木文雄君) その点につきましては予算の問題として御説明いたしておりますよう、仮に六月から改定をさしていただいて、そして年間を通じて二千五百五十億円の収入増加を図るということであります場合には、總体といったしまして——と申しますのは、運賃、料金あるいは

は旅客運賃、それから貨物運賃の総體つくるみで一四%の改定率になる。これは計算上、そろばんの上でそういうふうなことになるわけございまして、一千五百五十億円という数字と、改定をしない場合の収入見込み額とを比較いたしますと、六月一日から仮に改定をしたならば一四%になるという、これは計算上はそうなつておるわけがございます。ただ、具体的に六月のいつからお願ひするようになるかということ、あるいは七月にかかるかどうかというようなこと、あるいはまた中身といたしまして、旅客、貨物の関係をどうするかとか、あるいは運賃と料金の関係をどうするかとかいうことをいま詰めていところでございまして、やはり予算でそういう数字が示されております以上は、またそれをお願ひいたしました以上は、私どもとしてほぼそういう水準の改定をお願いいたしたい、そういう内容の認可申請を運輸省の方に提出いたしたいというふうに考えております。

たしました再度公定歩合の引き下げ、これは預金利との連動にもなりますので、そういう点から非常に生活は苦しいと、しかも、減税の問題等について欧米各国とわが国との対応の仕方、考え方等いうものは全くこれは違っておりますので、そういう点からどうしてもひとつ三万二千円程度上げてもらいたいというような要求が出ておると聞いております。その点について政府はいち早く、不況下だから賃上げについては自粛すべきであるという、またぞろガイドラインのような方式を打ち出しているわけでありますけれども、運輸大臣はこれを自主決定に任すということを、この際言つてもらいたいと思うんでありますけれども、この点いかがですか。

○國務大臣(福永健司君) ただいま青木さん御指摘の点につきましては、一部労働大臣等の立場においてこれはこれでお答えしなきやならない部分があるわけでござりますが、私どもは昔その種のこともやりましたし、いまおっしゃりますことが私は私なりに理解ができるわけでございまして、私としては努めて労使交渉を尊重して、いたずらに押しつけるというようなことは考えておりません。先ほどからお話しのようなことを念頭に置きつつ善処いたしたいと考えております。

○青木薪次君 私が申し上げたことについてよくわかつたということでございますけれども、いま民間産業の不況の状態を考えなきやいけないということは、たとえば今度国会に提案されております特定不況産業種の問題ですね、造船やアルミニウム電炉やその他の不況業種のことを考えつつ、これに準拠するなんということはおよそ考えておられないと思うんですけれども、この点いかがですか。

○國務大臣(福永健司君) 法律、それぞれ目的とするとところがござります。ことに特定不況業種に関するものはこの時点における特殊の事態に對処してのこととございます。おのずからそれはそれなりの目的を持つてゐるわけでございまして、何もかも一緒にしてということを考えておる

わけではございません。ただし、いまとしてはどう考えるかということは、これはある程度は必要でもあろうかと思います。その点をよく考えて対処いたしたいと思っております。

○青木新次君 私はまだここで細かく詰めていく  
という考えは持っておりません。ただ、資金を抑  
えればいいんだということは、その逆現象として  
さらに消費購買能力を減退させますし、それから  
消費購買能力がどんどん減退することは、これは  
もちろん在庫調整機能にもそこを来しますし、あ  
るいはまた投資の関係に対するマインドがさらには

○國務大臣(福永健司君) 国鉄法の改正とともに、なるほど改正したかいがあつたというよう実を上げることはぜひ必要でございまして、そういう意味でいろいろの対処をしていかなければならぬのでございますが、いまお話しの法案につきましても、過去にもいろいろの経験等を経て今日に来ているのであります。それぞれ問題は確かにござります。ございますが、法律の趣旨に従つた善処をいたしたいと思うわけでございまして、やや具体的に、この点につきましては政府委員からお答えさせることにいたします。

○政府委員(住田正二君) 昨年の法律改正で国鉄の関連事業の範用を広げさせていたところはござります。

ば昭和五十三年度からそれによる収入に多くを期待いたすということもできないわけでございまして、少し長い目で見ていただきたいと思っております。昨年の秋以降、地方の管理局におきましても、こうした仕事を担当する部局を整備し、人員を整備しつつあるところでございまして、いまやつと各管理局から新しい取り組みの芽といつたようなものが出てきつつあるところでございます。心組みいたしましては相当力を入れていかなきやならぬと思つておりますが、それが経営改善に数字の上でつながつてくるにはなお相当の時間がかかるものというふうに見通しをいたしております。

○國務大臣(福永健司君) ただいま青木さん御指摘の点につきましては、一部労働大臣等の立場においてこれはこれでお答えしなきやならない部分があるわけでござりますが、私どもは昔その種のこともやりましたし、いまおっしゃりますことが私は私なりに理解ができるわけでございまして、私としては努めて労使交渉を尊重して、いたずらに押しつけるというようなことは考えておりません。先ほどからお話しのようなことを念頭に置きつつ善処いたしたいと考えております。

○青木薪次君 私が申し上げたことについてよくわかつたなどということでござりますけれども、いま民間産業の不況の状態を考えなきやいけないといふことは、たとえば今度国会に提案されております特定不況産業業種の問題ですね、造船やアルミニウム電炉やその他の不況業種のことを考えつつ、これに對する対応策等についてお尋ねをいたい

○國務大臣（福永健司君）　大物でもございませんが、お話しのこと等を体しましてせいぜい努力をいたしました。それで、この点は閣内では一つ大いに主張していただきたい。このままでいたら減税は全く超ミニ減税だと、しかも物価だってこれは上がっているわけですから、その点の今日の生活苦の状態というものを考えたときには、このまま行きますと実質賃金は相当程度低下するだろうということは、これは朝野一致した意見でありますし、またこれは経営者サイドにおきましても、やはりこの際減税については思い切って減税やつてもらいたい、また思い切ったこの際、賃上げ等についてもやるべきじゃないかという声を私たち相当耳にいたしておりますので、その点についてひとつ大臣の御所見をもう一度お伺いいたしたいと思います。

に、運賃につきましては毎年経費上昇額といふとでそういう制限を受けておりますので、運賃で現在の赤字体質を改善していくことは非常にむずかしい。したがつて、今後は一方では国鉄の営業努力ということがきわめて重要ななるわけでございますが、その中でも、やはり関連事業収入といふものに期待しなければならない分野がかなりあるのではないか。国鉄は非常に多くの財産を持つっているわけでございますので、そういうものを十分活用してもらいたいと。まだ関係の政令が成立いたしておりませんけれども、政令の制定に当たりましては国鉄の方で考えておられる計画が実現できるよう十分配慮いたしていただきたいと思っております。

で行つてゐる関連事業に対する投資並びに最近の  
関連収入実績について、簡単にひとつ説明してい  
ただきたいと思います。

○ 説明員（篠原治君） 現在時点におきまして國  
鉄が出資いたしております会社は五十六社でござ  
います。その五十六社の会社の成績ということと  
ござりますけれども、五十六社ござりますうち  
半數は貨物関係でございます。臨海鉄道でござい  
ますとかその他の会社でございます。半数弱がござ  
わゆる旅客ターミナル施設並びに乗車券の代売を  
いたしておりますところの交通公社等でございま  
す。この五十六社は、設立の趣旨からまいりま  
で、投資と違るものがあると考えます。二つに大  
別されると思います。貨物関係につきましては、  
これは収入を期待すると申しますよりも、国鉄の  
貨物輸送の代替と申しますか、そういうような性質

や平電炉やその他の不況業種のことを考えつつ、これに準拠するなんということはおよそ考えておられないと思うんですけれども、この点いかがですか。

○國務大臣(福永健司司君) 法律、それぞれ目的とするとところがござります。ことに特定不況業種に関するもの等はこの時点における特殊の事態に対処してのことのございます。おのずからそれはそれなりの目的を持つてゐるわけございまして、何かもも一緒にしてということを考えておる

○青木薪次君 昨年末の臨時国会で、国有鉄道の運賃法の一部改正とともに日本国有鉄道法の六条改正がなされました。国鉄の投資事業の範囲が著しく拡大されまして、国鉄の関連事業はどうなるのかということについては、いま関心的となつてゐるわけであります。大臣は法案提出大臣としてこの問題についていかに考えておられますかお伺いいたします。

○説明員(高木文雄君)　ただいま政府側から御答弁がございましたように、私どもといたしましても、従来に比べまして一層土地等を活用した閑連事業収入を上げ得るようにならしたいと思つております。ただ、そうは申しましても、今まで余りそういう点に力を入れてまいりませんでしか関係上、職員等におきましてもまだそうした仕事を取り組むのにふなれでござりますから、法律を改正していただきましたけれども、直ちにたとえ

貨物輸送の代替と申しますか、そういうような性格である。したがいまして、ここからは配当を期待するというような性格ではないとわれわれは理解いたします。私たちが考えておりますのは、旅客ターミナル施設、これはもともとスタートの時点から、この会社から国鉄が構内営業料金を收受することも、会社の成績が向上了しました時点においては配当をも期待するということです。

第十部 運輸委員會會議錄第二号

申し上げたいと思います。公社の方の関係でござりますけれども、現在駅ビルにつきましては二十社出資いたしております。二十七社出資いたしておりますけれども、会社がでまして二、三年というところでございましてまだ営業に至っていないものが約半数ございます。ことしの春から次第に営業を開始をする、オープンをいたすという段階でございます。一番早くオープンいたしましてものにつきましてもまだ開業後四年といつところございまして、その時点において会社から配当を期待するということは非常にむずかしい。ただし、構内営業料金は会社が設立されました時点からこれは構内営業料金は適確に收受いたしております。それと、配当につきましては、ただいま申し上げましたように、まだ配当に至らぬと。ただし、駅ビルのうち二社からはすでに配当を收受しているということでございます。

何回も申し上げますけれども、構内営業料金的なものとして駅ビルからは約十億を出資会社の一部からは收受し、配当金は一億三千万收受していると、こういうことでございます。

○青木薪次君 いまのお話にありましたように、そんなにすぐさまもつかるものではないということはよくわかるわけですが、今回の国鉄法の改正で特に認められたといいますか、論議されました中心は、業務の運営上必要な場合におきましては、もちろんだけれども、これは特に財政上必要な場合も投資することが実は認められているわけであります。投資対象等についても業務の委託事業とか運輸の関連事業のほかに、資産の高度利用ということが保証されているわけであります。そのほか、営業線の利用の促進に関する事業ということが追加されておりませんけれども、いまこれらの点についてどう考えていらっしゃるかお伺いしたいと思います。

○説明員(篠原治君) 今度の六条の改正によりまして新しくわれわれの方にやらせていただくことができるようになりましたのは、いまお話しのようないくつも高度利用と営業線の利用の促進でございま

す。高度利用につきましては、私どもがただいまの時点を考えておりますのは、貸しビル業でござりますとか、あるいはホテル業でござりますとか、あるいは住宅——これは賃貸の方もございましょう。その他さまざまなものをおわれわれ実は考へていてるわけでございます。具体的にどこにどうというところまで確定はいたしておりませんけれども、政令の改正を待つてスタートできるよう事前の準備はただいま進行中でございます。

営業線の利用促進につきましては、観光地における施設といたしましても、スポーツ施設でございますとか、あるいは保健休養、文化施設、あるいはS・Lホテルでござりますとか、そういうものを考へておられますし、あるいは観光レクリエーション施設といたしましても、スポーツ施設でござりますとか、あるいは保健休養、文化施設、あるいは自然公園等々などと、そういうのが現状でございます。

○青木薪次君 いま言われたように、非常に広範囲な事業に投資することができるようになつたわけであります。運輸省はこの点については先ほど住田鉄監局長から国鉄の考へているようにはこれを運輸省としても支援をして認めていく方向で努力していくというお話をあつたわけでありますが、どうお考えになりますか。

○政府委員(住田正二君) 先ほど申し上げましたとおりでございまして、いま国鉄といろいろ協議中でございます。できるだけ早く政令化をいたしたいと考えておられるわけでございます。

○國務大臣(福永健司君) 私、素人臭いことを申し上げますが、せっかく青木さんがそうした御意見を御陳述いただいておりますので、まあ私は民衆として考へておられた際には思いますが、國鉄のようないくつも高度利用と営業線の利用の促進でございま

ズムもあるうかと思ひますので、いまいろいろ抱負を述べられたが、同時に広く部外の人、国会等方面からの御意見等も伺いつつ、余りどこでもやつてあるようなことばかりやって民間企業を圧迫するというようなことの非難を受けてもこれもあり上手じゃないと思います。しかし、ある程度はやむを得ないかと思いますが。そこで日本にありますところの宿泊施設でござりますとか、あるいは駐車場もございましょう。その他さまざまなものをわれわれ実は考へていてるわけでございます。具体的にどこにどうというところまで確実はいたしておりませんけれども、政令の改正を待つてスタートできるよう事前の準備はただいま進行中でございます。

営業線の利用促進につきましては、観光地における施設といたしましても、スポーツ施設でござりますとか、あるいは保健休養、文化施設、あるいはS・Lホテルでござりますとか、そういうものを考へておられますし、あるいは観光レクリエーション施設といたしましても、スポーツ施設でござりますとか、あるいは保健休養、文化施設、あるいは自然公園等々などと、そういうのが現状でございます。

○青木薪次君 大臣がせつかくそういう話をされら、じやあ聞きますけれども、イギリスの国鉄で、ホテルの経営に対して一〇〇%出資の英國連輸ホテル会社が設置されているんですね。これは二十九のホテルと、別のホテル会社に貢している一ホテルを加えて三十のホテルがあります。こういうような関係に投資していく中におきまして、国鉄ホテルはスコットランドへの観光客と海外のビジネス客の誘致などに力を入れて、対前年三二%増の実績を上げ、収益を伸ばしたと、こういうような問題等が具体的にあります。これらは約一万人の国鉄職員によつて運営されているわけでありまして、ピクトリア駅のグローブノールホテルの経営をグランド・メトロポリタンホテル会社から取り戻し、国鉄のホテル経営のリーダーとしての地位を強化した。一昨年の夏行われた世界四大タイトルの一つ全英オーブンゴルフのひき舞台となつたターンベリーゴルフ場は、この会社の経営になることは注目すべきことだ、というようなことも実はあるんであります。関連事業として、運輸白書で、道路運送の見直しを含めた全体的な交通政策の中で、鉄道の財政の建て直しを提案しているけれども、情勢は厳しいけれども、鉄道工場や船舶やホーバークラフト、港湾やホテル、

非常業財産の貸し付けなどを鉄道事業と切り離して事業部制もしくは一〇〇%出資の子会社や公社形態で経営しているんであります。こういう点について、いま大臣がせつかく言われたんで私いま出しましたんでもありますけれども、總裁どういうふうに考へますか。

○説明員(高木文雄君) 各国ともそのような努力をいろいろいたしておられるようございまして、ただいま示されたイギリスの例も非常にわれわれの参考とすべきものと思います。ただ現実問題といたしましては、やはり余り一挙に拡大をいたしますと、たとえばホテルであれば民間のいろいろホテル業界から非難を受けるということになりますので、この席で聞いておいていただいてひとつ新機軸も開いていただきたい、こういうふうに考へます。

○青木薪次君 大臣がせつかくそういう話をされら、じやあ聞きますけれども、イギリスの国鉄で、ホテルの経営に対して一〇〇%出資の英國連輸ホテル会社が設置されているんですね。これは二十九のホテルと、別のホテル会社に貢している一ホテルを加えて三十のホテルがあります。こういうような関係に投資していく中におきまして、国鉄ホテルはスコットランドへの観光客と海外のビジネス客の誘致などに力を入れて、対前年三二%増の実績を上げ、収益を伸ばしたと、こういうような問題等が具体的にあります。これらは約一万人の国鉄職員によつて運営されているわけでありまして、ピクトリア駅のグローブノールホテルの経営をグランド・メトロポリタンホテル会社から取り戻し、国鉄のホテル経営のリーダーとしての地位を強化した。一昨年の夏行われた世界四大タイトルの一つ全英オーブンゴルフのひき舞台となつたターンベリーゴルフ場は、この会社の経営になることは注目すべきことだ、というようなことも実はあるんであります。関連事業として、運輸白書で、道路運送の見直しを含めた全体的な交通政策の中で、鉄道の財政の建て直しを提案しているけれども、情勢は厳しいけれども、鉄道工場や船舶やホーバークラフト、港湾やホテル、

○青木薪次君 私はこの問題については、六条改正はなされたけれども施行令が出てこない、一体どうしているんだろうなと思ってるんです。あるいはまた担当の局長、課長の段階でもまだ議論はされておらないようには見受けているんです。それを何とかうまく切り抜けてまいりたいと思つております。

○青木薪次君 私はこの問題については、六条改正はなされたけれども施行令が出てこない、一体どうしているんだろうなと思ってるんです。あるいはまた担当の局長、課長の段階でもまだ議論はされておらないようには見受けているんです。それを何とかうまく切り抜けてまいりたいと思つております。

と。

ここに各國のものを実は持つてゐるわけでありますけれども、いま考へてゐる、總裁が民業圧迫、大臣も民業圧迫はいける、こう言わされました。しかし、いままでは、東京から実は出かけていつて大手が全部それを占領してしまふなんという考え方を持つたら、これはもう大変なことだと思うんでありますけれども、地元の中小企業や中小商工業者との関係というものを十分整合性を持つた形で出資の受け入れ、あるいはまた誘致というようなことで議論していつたら、少しもこれは地元との関係であつれきを生ずることはない。ただ東京からばつと持つていつたりするものですから問題が起きたりするんでありますけれども、この点についてどう考へてゐるか。しかもも出資額については大体いまどれくらい考へておられるのか、この点をお伺いしたいと思います。

○國務大臣(福永健司君) 先ほども申し上げま

したように、せつかくこういう新しい行き方に

なつたときに急いでその体制を整えていかなきや

ならないことは、これはもう当然だと考へます。

いろいろ御鞭撻をいたして恐縮に存じて

おりますが、施行令にいたしましても、全くお話

しのとおり、急速これをつくらなきやならないわ

けでござります。確かに、先ほど鉄監局長申し上

げましたようにただいま鋭意作業中でござります

が、幾ら鋭意やつても、これが表面にしかとあら

われてくるのでないと、何をしてゐるかといふお

しゃりを受けるのは当然でございます。せいぜい

急がせたいと考えております。いまちよつとそ

うな予算では三十億ばかり見ているわけ

でござりますが、これはどうも新しく制度が變

化でありますけれども、地元の業界などはまだ

わつたにしては、いままでもたしか二十五億ぐら

いはあつたんだろうと思ひますから、そのぐらい

じゃ新しい体制に対処するゆえんではないんじや

ないかというようにおしかりを受けるかもしれません

。私も、実は私自身がそういう気持でおるわ

けでござります。これにつきましては、いろいろ

進めてみて、必要がある場合にはまたそれはそれ

なりに考へていく方法もあるうかと、こう思ひま

す。いずれにいたしましても、この点等について

は、せつかくやるからにはもつと積極的にやらな

きやならない、こういうように考へておられる次第で

ございます。

○青木薪次君 いま三十億という話が出たんであ

りますが、日本全国で、国鉄が関連事業として、

しかも私鉄並みにやろうとするときに、三十億ぐ

らいの出資金では、民業圧迫どころか民業から嘲

笑されると思うんです。その点について、鉄監局

長、具体的にはどんなふうに考へておられますか。

○政府委員(住田正二君) ただいま大臣からお

話しいたしましたように、五十三年度予算案では

三十億円でござります。従来は二十五億円でござ

いまして、なおかつ使い残しが出ていたというよ

うな状況でござりますので、五十三年度予算案では

三十億円程度でやむを得ないのでないか。し

かし、青木委員御指摘のとおり、三十億円では確

かに少ないとわれわれも考へています。しかし、

いすれにいたしましても、これは国鉄予算でござ

いまして、国鉄の方でここまで使えるという腹案

がございませんと、いたずらに額だけぶやしても

使い残しが出でてしまうということになるわけでござ

いまして、やはり国鉄の方で十分計画をつくつ

て実現できるような予算を五十四年度以降考へて

いただきたいというように考へております。

○青木薪次君 国鉄が経営改善計画の資産活用の

第一弾としまして、駅周辺の遊休地の暫定利用策

として打ち出した中古車販売場あるいはまた住宅

展示場、レンタカー経営に参加しようというよう

な点等について、いち早く中古車販売業界等から

クレームがついたというような意見も聞いている

ただいまの予算はこういうことでござりますが、

ただいまの予算はこういうことを考へておる

ところで、国鉄にお伺いいたしますけれども、五

わつたにしては、いままでもたしか二十五億ぐら

いはあつたんだろうと思ひますから、そのぐらい

じゃ新しい体制に対処するゆえんではないんじや

ないかというようにおしかりを受けるかもしれない

。私も、実は私自身がそういう気持でおるわ

けでござります。これにつきましては、いろいろ

進められて、必要がある場合にはまたそれはそれ

なりに考へていく方法もあるうかと、こう思ひま

す。いずれにいたしましても、この点等について

は、せつかくやるからにはもつと積極的にやらな

きやならない、こういうように考へておられる次第で

ございます。

なお、先ほどもそういう種類のことを申して恐

縮でございましたが、こういうようなことになり

てくれと、こう言ひましたね。そういうような関

係でやつていくことが一番正しいと思うんですね。

そういうような関係でやつていくことになりますけれども、それらの点でこれからいろいろと

ためにする宣伝からあるいはまた好意的な宣伝か

らいろいろな悪意のある宣伝からいろいろあると

思ひます。それで、主管大臣としてちやちな三

十億ぐらの出資でもつてやるいわゆる関連事業

の拡大と言つても、これは関連事業の継続であつ

たるいろいろな悪意のある宣伝からいろいろあると

思ひます。それで、主管大臣としてちやちな三

十三年度は一体五百三十二億円の収入を見込んでいるようありますけれども、ことしは一体何をやるのかということについてお伺いをいたしたいと思います。

○説明員(篠原治君) 五十三年度は五百三十二億の関連事業収入を予算で計上されております。本年の実績見込みから考えますと、かなり大幅な増額でございます。相当な努力をしなければとうては達成できない数字でございます。関連事業収入を上げますにはいろいろござりますけれども、新しく開発してまいりたるものは、これは一つございます。いま一つは、今までありますものからどうして収入を上げるかということございます。それは二つに分かれるわけでございまして、固定料金をちょうどいたしておるものにつきましては固定料金の値上げをするというのが一つございます。売り上げ歩合制料金については、ものにつきましては、売り上げ 자체がふえなければ料金が入ってまいりませんので、その関連事業をやっておりまます事業者が売り上げを伸ばすように奨励をする、そういたしますれば当然売り上げ歩合制によって料金がはね返つてまいります。三つございますので、私どもは新たにこの六条改正によって新しくできますものと、今までの六条でできますものとござりますけれども、新たに開発を強力に展開してまいりますとともに、いま申し上げましたように、既存の事業につきましては固定料金の適時適切なる是正でございますとかあるいは売り上げの増大を期待できるような督励、こういうものをやってまいりまして、五百三十二億円を達成いたしたいと、かように考えていました。

○青木薪次君 国鉄は関連事業の拡充強化を図ることで、すでに部外の有識者からなるところの資産活用懇談会を設置したと聞いております。それからその懇談会を有効に活用しているということを聞いているわけありますけれども、これまでに議論された問題の焦点は大体どんなところにあるんだろうか、どんな意見があつたのか

ということと、それから関連事業関係の部内組織の強化を図ってきたと聞いておりますけれども、何といつてもやはり旅客ターミナルが私にわゆる一番大きい四局のみに管財部というのがありますし、字の示しますように財産を管理する性格でございまして、開発という性格じやなくて管財という感覚に基づくような管財部という組織が四局でございます。今度はそれを改めまして、四局につきましては、二つに分けましていわゆる事業部と開発部。事業部と申しますのは昔の管財部的性格も残しております。開発部といふのは、前向きに開発する一方という意味で、四局につきましては二つに分けました。事業部と開発部に。あと九局、札幌、仙台、千葉等々でございますけれども、次に関連事業の対象となるべき候補地が多くありますとか、国鉄の資産の現状からどういうふうに活用すべきであるか、いわゆる総論と申しますが、そういうことについての御議論をいたしております。

それから今度は、個々の問題といたしましては、特に大きな問題を取り上げまして、こういうものについては、こういう考え方はどうか。最近よく問題になりますような線路の上空利用の問題でござりますとか、東京駅でございますとか、そういうものにつきましては、個々の問題としまして御議論をいたしました。あるいは本格的な活用に至らない以前の段階といたしましても、暫定利用についております。

なおまた、これから開発を促進いたしますための一つの体制でございますとか、制度でございま定利用、こういうように分けて御議論をいたしております。

やつぱりこの関連事業の拡大という問題は、六条改正されたという原点、意義の原点に返つてやるしかないというように考へておるわけですが、従来のように、たとえば場所を貸したからその水揚げに対して何%よこせといつて事務的に処理できる問題ではない。いまの事業局と開発局に分けた、あるいは地方にも開発部をつくったところの具体的な御提案もいたしております。いわゆる、こういうような考え方でやつたらどうだろうかとちようだいたしつつあると考えております。

なお、組織でござりますけれども、本社につきましては、昨年の春に関連事業本部長というのを設置いたしましたし、本社におきましては、同時に開発局を新設いたしました。かつては事業局一本であったわけですが、開発局を新設いたしました。

たしました。

地方におきましては、従来は東京三局と大阪、いわゆる一番大きい四局のみに管財部というのがありますし、字の示しますように財産を管理する性格でございまして、開発という性格じやなくて管財という感覚に基づくような管財部という組織が四局でございます。今度はそれを改めまして、四局につきましては、二つに分けましていわゆる事業部と開発部。事業部と申しますのは昔の管財

部的性格も残しております。開発部といふのは、前向きに開発する一方という意味で、四局につきましては二つに分けました。事業部と開発部に。あと下三階地上二十五階の駅ビルを予定いたしております。工事費概算五百億でございます。駅ビルの総面積が約十二万平米、その使用方といたしましては、十二階までが大体デパート、上の方がホテルというように考えております。なお、完成は五十八年の春を予定いたしております。

以上でございます。

○青木薪次君 わかりました。

やつぱりこの関連事業の拡大という問題は、六条改正されたという原点、意義の原点に返つてやるしかないというように考へておるわけですが、従来のように、たとえば場所を貸したからその水揚げに対して何%よこせといつて事務的に処理できる問題ではない。いまの事業局と開発局に分けた、あるいは地方にも開発部をつくったところの具体的な御提案もいたしております。いわゆる、こういうような考え方でやつたらどうだろうかとちようだいたしつつあると考えております。

なお、組織でござりますけれども、本社につきましては、昨年の春に関連事業本部長というのを設置いたしましたし、本社におきましては、同時に開発局を新設いたしました。かつては事業局一本であったわけですが、開発局を新設いたしました。

さらに、飛び地の活用とか、その他高度利用に

処する関係というのいろいろ聞いておりますけれども、何といつてもやはり旅客ターミナルが私にわゆる一番花形であるし、議論されてきた焦点も実はそこにあるわけあります。この点については、大阪で五百億の投資をして、そして大きなひとつターミナルをつくろうというように聞いておりますけれども、その計画の大体方向について、時間がありませんので、一言お伺いしたい。

○説明員(篠原治君) 本年度開発をいたします。

予定のうちの最大のものが大阪でございます。地下三階地上二十五階の駅ビルを予定いたしております。工事費概算五百億でございます。駅ビルの総面積が約十二万平米、その使用方といたしましては、十二階までが大体デパート、上の方がホテルというように考えております。なお、完成は

五十八年の春を予定いたしております。

以上でございます。

○青木薪次君 それから国鉄が所有している遊休地の活用策として住宅建設が論議されているわけ

であります。が、国鉄当局は住宅公団と協議を重ねておられますけれども、最近いろいろ各地の情勢を聞いておりますけれども、住宅公団としては、きょう

御出席願つたわけですが、国鉄との共同で住宅の開発をする、住宅建設の問題について積極的に取り組むという考え方がありますか。

○参考人(澤田光英君) 結論は、まさに緊密な連絡をとつて共同していきたいと思っておるのでござりますが、御存じのように、その背景となります事情は、私どもの公団はただいま非常に厳しい問題を抱えております。その中でも空き家問題の反省からいたしますと、やはり住宅は都市の中へ帰つてこなければいけない。かよつなかつこ

うで都市の中の宅地というものに対する私どもは非常に熱望を持っておるわけでございまして、たとえば工場跡地とか、ある國公有地——國鉄の場合もこの國公有地に入るわけでございますが、特に國鉄の用地は駅の近くにございます。そういうことで、私どもはこれの利用ということは大変

重要なことだと考えておりまして、国鉄さんの方の高度利用と私どもが合致いたしますれば、できる限りこういうものを利用していいところに住宅を供給したいという基本的な姿勢でございます。ただ、こういう便利な場所にそういう建物を建てるわけでございまして、国鉄さんの方の活用の条件、あるいは私どもの方の住宅政策上の条件、こういうことが合致しなければ成立いたしません。さらには都市計画との関連などが出てまいりまして、なかなか手間がかかつておりますけれども、逐次こういうものを実のさせて私どもは大いに活用させていただきたい、かように考えてお次第でございます。

○青木薪次君 住宅公団と国鉄が一緒に組んでやるという場合には、やはり庶民を対象にしてやるということが本筋だと思うのであります。そのほかに金が余つてしまふがないという人については高級マンションを活用する、建設するということもあるでしよう。その点はやはり国鉄独自で考へればいいと私は思つのです。

高橋常務にお伺いしたいと思うのですけれども、東北新幹線の国鉄乗り入れ問題と、それから東京駅を改築するという話が伝わっているわけであります。丸の内の開発計画等については大体どんなふうになつておりますか、乗り入れ関係等についてひとつ関連して説明してもらいたいと思ひます。

○説明員(高橋浩二君) お答えいたします。

東北新幹線は、東京駅に乗り入れということで大臣の御承認をいただいております。したがいまして、東京駅に乗り入れるということですべての工事を進めておるわけでございますけれども、昨年上野にも駅をつくるということで、この点も御承認をいただきまして、したがいまして、上野駅と東京駅との相互が補完し合いながら東京における新幹線のターミナルということで計画を進めているわけでございます。上野に駅ができると、

従来私どもが東京駅だけで考えておりますと、相当早い機会に東京駅のホーム等が足らなくなるというようなことを頭に描きまして、早く東京駅の全体の計画、いまの駅本屋を含めた計画というのも考えなくちやならないというふうに考えておりましたけれども、上野に駅ができるということになりますと、若干その早目というのが少し時間的には余裕ができたといふうに考えております。昨年東京駅の丸の内本屋等を改築するということが一応新聞紙上等に出てまいりましたけれども、私どもいま具体的にどうしようという事まで決まつておらず、まだお客様の流动から見まして非常に使いにくいというような実態でございまして、そういう意味から二つの改築という問題、それから東京駅自体は日本の玄関であるといふことで、駅前広場等の関連においてどうこれに對処するかということも、東京都等といまいりいろいろその点でお打ち合わせをいたしておる段階でございます。

丸の内本屋だけではなくて、新幹線が参りますと、北口の方にも改良が必要でございます。また八重州方についてもそれとの関連においていろいろ考えなくちやならぬ問題がござりますので、それを総合的に考えた案というものをただいま内部的に検討をしておるという段階でございますが、お打合せをいたしておる段階でございます。丸の内本屋だけではなくて、新幹線が参りますが、お伺いしたいと思います。

○参考人(澤田光英君) 坪三十分でございます。それは、恐らく六万円ぐらいになるかと思ひます。住宅全部で使いますれば、したがいまして、私どもがねらっておりますいわゆる中堅階層のやや下の方、この辺には大体すりつくんじやないか、いま一息ですりつくんじやないかと思ひます。それ以上高くござりますと、たとえば百万円のようないろいろ考えますれば、やはりそれに近いところでござりますれば、やはりそれに近いところでござりますが、お打合せをいたしておる段階でござりますが、お伺いしたいと思います。

○参考人(澤田光英君) 坪三十分でございます。それは、恐らく六万円ぐらゐになるかと思ひます。住宅全部で使いますれば、したがいまして、私どもがねらっておりますいわゆる中堅階層のやや下の方、この辺には大体すりつくんじやないか、いま一息ですりつくんじやないかと思ひます。それ以上高くござりますと、たとえば百万円のようないろいろ考えますれば、やはりそれに近いところでござりますれば、やはりそれに近いところでござりますが、お打合せをいたしておる段階でござりますが、お伺いしたいと思います。

○青木薪次君 東京駅の改築は、いまお聞きいたしましたように、東北新幹線が乗り入れるということになれば、ただでさえ狭隘ないまの新幹線のホームが、線が五つだから六つあると思うんであります。いずれにいたしましても、坪三十分でどうなり入りで、そこにお持ちいただいて上に乗せていく、かようなかつこうにならうかと思ひます。いすれにいたしましても、坪三十分でどうなりなんなり入れて、そこにお持ちいただいて上に

○青木薪次君 国鉄の宿舎で見るも無残なよさなところに住んでいるのがたくさんあります。これもやはり赤字体質をなくしていくと同時に、少しだけでもやはり財政を立て直して——しかもいつもねらわれるのは、職員が非常に合理化でどんどん人を減らされていく。国鉄は人が集まっているようですけれども、私は国鉄出身でけれども、きわめて厳しい労働条件下にあるんですよ。そういふことを考えてみたときに、景気のいいときにようですけれども、私は国鉄出身でけれども、もやはり働く者が一つの犠牲になつていくと、それから不景気になればおさら働く者が、賃金を上げない、人は減らされるといったような状態に

た観光会館の裏あたりには相当古びた建物が建つていると思うんであります。これらとの関係もいろいろあるでしようし、いろいろあると思うんですけれども、今度はその上に、先ほりましたけれども、問題はこれらの計画をいまありますけれども、問題はこれらの計画をいまありました方法につきまして、実は先般から国鐵の方から相談がございました。この考え方は大変結構だと私ども思つております。ということは、ただいま国鉄の宿舎は平家でございまして、土地の利用効率が大変低いところでございます。しかかもいい場所でござりますから、建てかえるにつきましては、これやはり立体化をして利用効率を上げるのが筋だと思います。その場合に、私どもがもし共同して作業いたしますとすれば、立体化いたしますすれば効率が上がりまして、同じ百戸でも土地がたとえば半分になる、国鉄さんの宿舎の半分になる、あの半分を私どもの方で利用なりお譲りいただきまして、そこに公団住宅を便利なところへ建てる、かようなかつこうで両者で相談が進められております。さよにいたしますれば、国鉄の方の土地の活用も図られますし、私どもの方の土地問題の一助にもなる、かようなかつこうで計画を進めている次第でございま

宅公団と提携して新しいマンションで共同開発するというようなことは考えておりませんか。

○参考人(澤田光英君) ただいま先生のおつしやいました方法につきまして、実は先般から国鐵の方から相談がございました。この考え方は大変結構だと私ども思つております。ということは、ただいま国鉄の宿舎は平家でございまして、土地の利用効率が大変低いところでございます。

しかかもいい場所でござりますから、建てかえるにつきましては、これやはり立体化をして利用効率を上げるのが筋だと思います。その場合に、私どもがもし共同して作業いたしますとすれば、立体化いたしますすれば効率が上がりまして、同じ百戸でも土地がたとえば半分になる、国鉄さんの宿舎の半分になる、あの半分を私どもの方で利用なりお譲りいただきまして、そこに公団住宅を便利なところへ建てる、かようなかつこうで両者で相談が進められております。さよにいたしますれば、国鉄の方の土地の活用も図られますし、私どもの方の土地問題の一助にもなる、かよ

なつていくことがいま非常に問題化されているわけでありますので、そういう点についてさらにその救済の一助、労働条件の改善という問題等についてもその一助になることを私は期待し、しかも国民の国鉄として将来ともひとつ国民とともに発展をしていくというための国鉄になるようになつてまいりたい、こう思つておりますので、きょう議論いたしましたことを大臣、最後にひとつ所信の表明を簡単にしていただきたいと思います。

○國務大臣(福永健司君) 大変有益なお話をたくさんお伺いいたしまして、これらを大いに将来にも生かしたいと考えるところでございます。どうぞこの上ともよろしくお願いいたします。

○三木忠雄君 私は、航空問題と国鉄問題、それから時間が許せば造船の問題について、基本的な問題を伺つておきたいと思うんです。  
まず最初に航空問題でありますけれども、いま非常に世上にぎやかになつておる黒字減らし対策の一環として、航空機の輸入問題が非常に話題になつてきているわけです。これは通産、大蔵、それから運輸、また経企庁と、こういう関係で――きょうは時間が限定されておりますので他省に及ぶことは省きたいと思っておりますけれども、運輸政策の、また航空政策の上から、この航空機輸入問題をどういうような観点でとらえているかといふ点で伺つておきたいと思うんです。まず、運輸大臣、この航空機の輸入問題についてどういうふうな考え方を基本的に持つておられるのか、その点について。

○國務大臣(福永健司君) わが国の航空事情いろいろございますが、近く成田も開港するというような情勢等も控えているわけでござりますし、非常にたくさんございますが、三木さんお話しの航空機を日本としてはどういった考え方で買つたり利用していくかということにつき

ましては、これ日本のみならず欧米諸国等も深い関心を持っているところでございます。したがつて、われわれは日本の立場を重々考えつつ、またこれが世界の中に生きる日本として他の国の事情もあわせて考えていくということもある程度必要であろうかと思います。

そこで、最近この問題につきましては、民間航空会社の最高責任者等にも来ていただきまして、いろいろ話をいたしました。この中で貢いておりまることは、政府はいろいろ考え方をなさないけれども、航空機の購入等については航空機会社の責任者たちが考えることを重視して対処しなければならない、ほかの事情のために民間航空業界等を圧迫するというようなことがあつてはならぬ、こういう考え方でやつてきておるわけでございまして、ある程度進行を見つつありますし、諸外国は盛んにいろいろ私のところにも言つてまいります。率直に申しまして、飛行機ではいろんな体験がござりますから、私自身の体験じやございませんけれども、政府としても国民全體がながめる中でなるほどということをやりつづ、しかもある程度よき評価をしていただけるようなことにしたい、こういうようなことを考へつつ今日対応をしておる次第でございます。

○三木忠雄君 航空会社の航空機の輸入計画といふものは、購入計画といふものは、五十一年には提出をされているわけですね。この問題と、最近運輸大臣が航空機購入計画を航空三社に要請したこと、この問題との関係はどういうふうにとらえているのですか。

○國務大臣(福永健司君) もともと計画はあつたということではございますが、飛行機等でございますと、要る物を注文してすぐ買うというような事情ではなくて、注文してから実際に飛行機ができるまでには相当の歳月がかかる、さらには世界の経済情勢等もいろいろ動いておりまます。この中でどういうようにするかという問題、方それぞれに将来のつながりを保ちつついろいろ対処していくことがござります。そこで、買う方にしても売る方にしてもやや時間を置きつ

つ将来に備えるということのために、できるだけ慎重にやるということの一面において、ある程度将来の目安があればそれ関係者は非常に便利であるというようなことから、外国等からも少しも考へまして、注文した最初のときに金額払つわけではもちろんない、二割なら二割というような金を払つて契約するというようなことからいたしまして、必ずしもびっくりするほどドル減らしに影響するというほどのことではございませんけれども、いまの世界情勢の中で日本がどうするかといふことと関連いたしましては相当意味を持つということ等もござります。

そういうことでござりますので、いま三木さんお尋ねのもとの計画と、それから私が今度航空機会社の責任者等に会つたような、そういう動きとの関連はどうかというお話につきましては、もちろん今までの計画を無視するような態度で私たちいるのでは決してございません。ございませんが、傾向がわかつたようなわからぬような程度でまだ明確にされていない部分がいろいろござります。そこいらについていすれば明らかにしなきやならないことであるから、世界のいまの情勢の中で幾らか早くそういうことを明らかにしなればと、こういう点もあわせ考へまして、従来の計画にあわせまして、これからしばらくの間計画、これを整合させつつ、政府としても善処することが必要であろう、こういう観点からの動きでありますけれども、大臣にお聞きしたい。

○國務大臣(福永健司君) 御指摘の点まさにそろでございまして、これは人によって見方いろいろでございまして、一部からはなかなか運輸大臣が言うことを聞かぬと、こういうようにも見られてもおります。これはどう見られていいんではありませんが、いまお話しのようなことをよく心得て、本末を転倒してはならぬということは私強く貫いていますつもりでございます。そこで正直申し上げますと、まあチヨコレートやワインをどなに買ったところで大した金額ではない。そこで飛行機飛行機という話が出ます。出ますが、先ほどお話しのように、必要があつて買うのではなくて、その必要といつてもドル減らし等の対策上要りもしない飛行機を買うというようなことであつては

航空機のこの輸入促進が黒字減らしになるというような考え方が日本に定着するような考え方になりますと、これは全体的な金額から見ればなつてきますと、これは全体的な金額から見ればそうとは言えないとかもしれませんけれども、そういう観点になつてくると、黒字減らし対策に日本がいや応なしに飛行機を買わなきやならないといふような感じを持たざるを得ないような結果に追い込まれるんじやないかと――私は外務省やあるいは通産の都合で航空行政が曲げられるようだも、言い過ぎかもしませんけれども、そういう感覚がするんです。言い過ぎかもしませんけれども、そういう点はやはりこの黒字減らしと航空機の購入、輸入という問題はやはりよく観点を違えて考へなければならぬ問題じゃないかと私は思ふんですね。

私は、ちょっと伺いたいと思いますが、やはり航空機を購入する以上は路線の問題が絡んでこなけれども、そういう点を考慮したうえで、やはりこの輸入が必要なのかどうか、あるいは購入がもう一度の輸入が必要なのかどうか、あるいは購入がもはり閣僚協の中で航空政策上のためにどうしてやるか、こういう点をやはりよく考へていかなければなりません。そこいらについていすれば明らかにしなきやならないことであるから、世界のいまの情勢の中でも幾らか早くそういうことを明らかにしなればと、こういう点もあわせ考へまして、従来の計画にあわせまして、これからしばらくの間計画、これを整合させつつ、政府としても善処することが必要であろう、こういう観点からの動きでありますけれども、大臣にお聞きしたい。

○國務大臣(福永健司君) 御指摘の点まさにそろでございまして、これは人によって見方いろいろでございまして、一部からはなかなか運輸大臣が言うことを聞かぬと、こういうようにも見られてもおります。これはどう見られていいんではありませんが、いまお話しのようなことをよく心得て、本末を転倒してはならぬということは私強く貫いていますつもりでございます。そこで正直申し上げますと、まあチヨコレートやワインをどなに買ったところで大した金額ではない。そこで飛行機飛行機という話が出ます。出ますが、先ほどお話しのように、必要があつて買うのではなくて、その必要といつてもドル減らし等の対策上要りもしない飛行機を買うというようなことであつては

の手順といったしましても、民間航空機会社の責任者等の意見を徵するというようなことを、かなり慎重にといふか、度重ねていろいろの手順を経たつもりであります。この種のことを怠りますと、買うことばかり頭にあってということになりますと、まさに御指摘のようなことを生じやすいんです。この点には重々念を入れておるつもりでございます。関係航空機会社等はその意味はよくわかつているようござります。率直な話、あんまり急いで買おうとすると、まるでころもまけないで買わなければならぬようなこと等にもなりますので、その辺はよく対処していかなければなりません。

年までの三社の購入計画からいきますと、いま黒字減らし対策いろいろうわさになっていますけれども、大体何機ぐらい購入しなければならない計画になるんですか。

買うことばかり頭にあってということになりませんと、まさに御指摘のようなことを生じやすいんですね。この点には重々念を入れていいつもりでございます。関係航空機会社等はその意味はよくわかつておるようでござります。率直な話、あんまり急いで買おうとする、まるでそこらもまた買わなけりやならぬようなこと等にもなりますので、その辺はよく対処していかなければなりません。

路線等について言及されましたが、これらにつきましても微妙な段階でござりますから、買つたら路線を認めるんだというようなことが伝わつたらこれは大変でござります。そういうことは考えておりません。まさにもう一度申し上げますが、本末は転倒しないように考えていただきたいと思います。

たた 羽田がああいうような事情で今度成田が、これと関連いたしましてまあ路線等につきまして考慮する余地が出てきたということは、いままでも必要なんだし、認めてもらいたいという話等がいろいろあつたこと等につきましても、これも外国のもあるし日本のもありますが、そういうときにはどうするか、これはこれでおのずから心得があるべきでござりますが、そつういうことで、

○政府委員(高橋秀夫君) 先ほど大臣がお答え申し上げました線に沿いまして若干敷衍いたしましたと、二つの側面があると思います。私は、二十六機、約十億ドルぐらい買いたいというトータルの規模は余り変わらないと思うんです。といいますのは、エアラインもやはり成田の開港があれば当然国内線の増便はあるだろうということをあらかじめ想定をいたしまして、それでそういうたとえ画を立てているんだろうと思うんです。そうしますと、多少ふえるかもしませんが、二十六機、十億ドルという数字は余り大きくは変わらないんだろうと思うんです。

それでは今度のことはどうなつてくるのかといいますと、一つの問題は、ある航空会社は昨年の集計のときに大型機という名前しか書いておりません。大型機をたとえば五十五、六年ぐらいにはまでにはその五、六機の発注をしたいというのは書いてございまして、大型機というものの内身はない

書いてありません。それが今度の私どもから聞いておりまする話の答えといいたしまして、具体的に名前が出てくるかどうかという点が一つの問題でございます。そうしますと、これは機数なり金額としては余り変わらないけれども、具体機種が出てくる。機種の名前次第によつてはいま非常に日本との貿易関係で問題になつてゐる国との関係で、その両者間の関係が改善されることもあるいは期待できるというふうに考えておりますが、たゞむずかしいことには、一方の機種をノミネートいたしますともう一つの方の機種をつくつてある國がまたこれやきもちをやくというようなこともあります。ございまして、非常にむすかしゅうございま。その辺のところは大臣もお話し申し上げましたように、具体的な機種をここで決めてしまうと値段交渉ができないこともありますので、これは経営者としてはやはりこの際、てんびんにかけらると言つたらいいけませんけれども、そういうことを配慮しているということを聞いています。具体的にどういう答えが出てきますかわかりませんが、そういうことをあるいは考へてゐるのかもしれません。もう一つの側面は、たとえばわが国にまだ騒音対策上好ましくないと申しますか、かなり高い騒音の飛行機がございます。これは具体的にはDC-8とかあるいは707というふうな航空機でございまが、こういったものについては早晩国内でも使いつにくくなる。国際線についてもアメリカなんかもは、数年後に、国際線のDC-8はもう音が高過ぎるので、低騒音に改造しない限り入っちゃいかぬというふうなことも言つてゐるわけであります。低騒音に改造する費用が非常に高くなるということもございまして、それならばいっそのこと、たとえばDC-8の場合でござりますとDC-10といふ機材にかえようかというふうな考え方もあり得るわけであります。そのときに多少、DC-8といふ、非常に、償却もかなり済んでおるし使い勝手もいい機材をDC-10ということにかえるのであるとすると会社としては経済的に相当の負担になります。

書いてありません。それが今度の私どもから聞いておりまする話の答えといったらしまして、具体的に名前が出てくるかどうかという点が一つの問題でございます。そうしますと、これは機数なり金額としては余り変わらないけれども、具体機種が出てくる。機種の名前次第によつてはいま非常に日本との貿易関係で問題になつてゐる国との関係で、その両者間の関係が改善されることがあるいは期待できるというふうに考えておりますが、たゞむずかしいことは、一方の機種をノミネートいたしますともう一つの方の機種をつくつてゐる国がまたこれやきもちをやくというようなこともございまして、非常にむずかしゅうございます。その辺のところは大臣もお話し申し上げましたように、具体的な機種をここで決めてしまつと値段交渉ができるないということもありますので、これは経営者としてはやはりこの際、てんびんにかけろと言つたらいけませんけれども、そういうことを配慮しているということも聞いていますが、具体的にどういう答えが出てきますかわかりませんが、そういうことをあるいは考へてゐるのかもしれないと思います。

もう一つの側面は、たとえばわが国にまだ騒音対策上好ましくないと申しますか、かなり高い騒音の飛行機がございます。これは具体的にはDC-8とかあるいは707というふうな航空機でございまが、こういったものについては早晚国内でも使ひにくくなる。国際線についてもアメリカなんかは、数年後に、国際線のDC-8はもう音が高過ぎるので、低音(＝攻撃)の、限りへつらや、かな

る。したがつて、もしも政府がここで外貨減らしにしてくれるとならば、この際経営判断としては、彼此勘合いたしまして損にならないんなら、どうせ買うんなら早目に低騒音機材を買おうかということで、さきに出した二十六機の中身を変えてくると、また機材をかえますと、恐らくDC-8とDC-10では値段も違いますから若干金額がふえてくるということがあると思います。

その他の問題につきましては、やはり経営リスクとの見合いで計画していますので、政府の方でそういう一般的な情勢を説明いたしましても、そこはやはりそれぞの経営判断ござりますから、そう目に見えて外国の人がびっくりするようなものが出てくるのはなかなかむずかしいという情勢でございます。

○三木忠雄君 ECエアバスとDC-10がいまいろいろうわさをされているわけです。政府がこの航空機購入の問題を決めますと、民間会社がいろいろ選択しながら、あるいはまたいろいろ値交渉の間に歯どめがかかつてしまふような感じになつちやうわけですね。そういう点もやはりこの問題は慎重に扱つていかなければならぬんじやないか。

それから機種の選定の問題について、たとえばECエアバス等の問題については相当選定作業は進められてきたんですね。その点についてはどうですか。

○政府委員(高橋寿夫君) これはエアラインの中のことです。私どもつまびらかに承知いたしておりません。当然、いずれかの機種を選定してくるにつきましては、それなりに会社の中で専門家の間で議論をしてきた結果だと思いますが、詳細は存じておりません。

○三木忠雄君 それから運輸大臣もう一つ。リース会社の問題が出ているわけですね。航空機のリース方式を導入して、それで東南アジア等に貸し付けると、こういうふうな案が突如として出てきているわけですけれども、この問題については

○政府委員(高橋寿夫君) これはエアラインの中のことですが、ますりで、弘前市まではまだここECエアバス等の問題については相当選定作業は進められてきたんですか。その点についてははどうですか。

それから機種の選定の問題について、たとえばECエアバス等の問題についてはどうなじめますか。

○三木忠雄君 ECエアバスとDC10がいまいろいろうわさをされているわけです。政府がこの航空機購入の問題を決めますと、民間会社がいろいろ選択しながら、あるいはまたいろいろ値交渉の間に歯どめがかかつてしまうような感じになつちやうわけですね。そういう点もやはりこの問題は慎重に扱つていかなければならぬんじやないですか。

その他の問題につきましては、やはり経営リスクとの見合いで計画していますので、政府の方でそういう一般的な情勢を説明いたしましても、そこはやはりそれぞれの経営判断ござりますから、そう目に見えて外国の人がびっくりするようなものが出てくるのはなかなかむずかしいという情勢でございます。

したがつて、もしも政府がここで外貨減らしということの一環として輸入金融等を有利な条件にしてくれるならば、この際経営判断としては、彼此勘案いたしまして損にならないんなら、どうせ買うんなら早目に低騒音機材を買おうかということで、さきに出した二十六機の中身を変えてくること、また機材をかえますと、恐らくDC8とDC10とでは値段も違いますから若干金額がふえてくるということがあると思います。

Digitized by srujanika@gmail.com

運輸大臣どう考えておられますか。

○國務大臣(福永健司君) 率直に申しまして、運輸省はこの話は先に立って言つてゐる側ではございません。ございませんが、うまくいけばこれまた大いに考慮しなければならぬことだと私は思いますが、話が出ました最初に私自身の意見として申しましたことは、これやり損ないますと、日本の国内航空機会社に悪い影響を与えることがないとも限りません。もちろんそういうことを考えて言ひ出しているわけじやございませんけれども、そういうことをよく考えなければならないし、日本本が飛行機のリース屋になること等については、これはよほど考えていかなきゃいかぬ。いま三木さんお話しのような方面にそういうことをなににするとして、日本の近くでござりますと、これまた日本との間において路線関係等についての問題が起り得る場合もありましようし、それはひいて日本の航空機会社の営業とも関係なしとはしないと思います。そういうようなことをいろいろ考えまして、まだまだ問題はたくさんあると思いますが、これを要するに、これをうまくやるためににはいろんなことをよく考えて対処しなければならぬ。そういうことも運輸省としては申しておりますと、そうしたことに配慮を行つた上で、なるほどということがまとまればこれを進めていくと、こういうことであろうと私は考えております。

○三木忠雄君 これは具体的にもう一つ詰めておきたいんですけどね、リース方式にやると、まあこれ私、素人で専門的にはわかりませんけれども、リース会社をつくりますと、やはり東南アジアと路線問題がまず第一点絡んでくると思うんですね。それから航空機の輸入の問題について、やはりEC諸国とか銀行団とのいろんな問題が出てくるんじやないかという一部の意見もあるわけでですね。それからリースになるとやはり国籍は日本籍になるわけでしょう、そうするとハイジャックの問題とか起こった場合にはやはり日本が責任を持たなきやならぬという問題が絡んでくるという話も一部聞いているわけです。こういう点の問題点、

いう点を考慮した場合に、日本の航空会社を守る意味からいっても、外貨減らしの一環としてこういう方法が果たして妥当な方法かどうかということと、航空機の輸入という問題からそういう発想がいろいろ出たんでしょうけれども、私はこれは航空行政上はあんまり芳しい方法ではないんじやないかという見解を持つてあるんですけれども、その他いろんな問題点があれば具体的に、航空局長からでも結構ですか答弁願いたいと思うんです。

○國務大臣(福永健司君) 私の後でやや詳細に  
も答えさせますが、成田につきましても、何もか  
もその条件が整つてうまくいつたときにはという  
数字は実はあるわけです。あるわけでござります  
が、私いたしましては、あんまり最初からたとく  
さん便数を認めたりしてやり損なっちゃいかぬと  
思います。初めはやっぱり多少内輪にスタートす  
るということになると思うのでござります。しか  
し、それはそれとしてある程度ふやしていかなければ  
ならぬと思いますし、またそういうことに  
よつていろいろな国との調節がうまく進むようにし  
なければならない。私、実は就任いたしましたら、  
早速諸外国の大天使とか大臣とかいう諸君が来て申  
しますことに、成田が開港になつたら認めてやろ  
うということだったから、いよいよ開港が近いから  
ら、もう数日ないしは數カ月ぐらいでうちの路線  
は認めてくれるだらうなと言つて新しく入る国、  
これが三十九人ぐらい希望が来ております。そういう  
うのと、それから今まで入つていてるところで、今  
度はこれこれぐらいは増してくれるでしようなどと  
いうようなことを言うので、そういうことは違つ  
と、ばくが言つたんぢやないと、だけど前に責任  
者が言つたのは、成田が開港したらといふ意味は  
成田開港後の適当な時期にといふ意味であろう  
と、それをあんたちは、開港したらすぐさま認  
めるというよう思つてゐるんだが、そういう意味  
ではないと、そう簡単なものではないと言つて、  
いろいろこういうわけでどうだということを説明  
すると、なるほどと思つららしいのですけれども、

○政府委員(高橋寿夫君)　お答え申し上げます。  
私は羽田の方の問題について御説明申し上げますが、現在、羽田には一日約四百六十発着の飛行機が出入りいたしておりますが、成田ができると約三分の一——百五十発着ほどが成田へ移ります。国内線が三百になるわけでございます。そうすると、当面百五十分の余裕ができたということをございます。一方、羽田の将来を考えますと、私どもはいまの羽田の滑走路では騒音問題からも問題でありますし、それから能力的にもやはり遠い将来を考えると、あれではやはり足らないのではないかということから、できればもう一本平行滑走路をつくりたいと思っております。ただ、これには地元との関連、東京都との調整、埋め立て問題等でございまして、そう簡単にいきません。そういたしますと、私どもは今後早くても七年あるいは十年ぐらいの間はいま羽田空港のあのままの施設で運用しなきやならないかもしれません。そうなりますと、百五十の余裕をすぐ食つてしまつたんではすぐ羽田が過密になつてしまつという心配がござりますので、これは大事に食い延ばさをしてみたいと思っております。そうなりますと、勢い非常に厳選された路線しか増便あるいは新免等が与えられないわけでございますが、考え方といったしましては、国鉄の問題もきょう問題になるようでござりますけれども、私どもはやはり国の総合的な交通政策の観点から、航空の特性を発揮できるような路線つまり春梁山脈越えるいは離島、海狭、内海越えるいはたとて五百キロ以上に及ぶ長大路線、こういうところはやはり総合交通

的に見ましても航空にふさわしい路線あるいは新幹線がなかなか建設できなくて困っている日本海岸ですかね、四国の太平洋岸、こういうふうなところ、事実またそういうところの県からは非常に強い要望が出でおりまして、まあ極端に言えば毎日一回ずつと言つていいくらい、各県の知事さんあるいは商工会議所会頭さんたちから成田開港になつたら増便をしろ、あるいは東京直行便を出せという御要望がござります。そこで、私どもはそういう全体の交通政策の観点から重要な路線、そういうたものを見合いで評価いたしまして、緊急度の高いものから逐次増便をしていきたい、こう思つております。どのぐらいまでするかはまだやつてみないとわかりませんけれども、先ほど申し上げましたような、小出しにしたいということから申しますと、百五十の余裕を年内にせいぜい食つてしまふ割合が二割であろう、後來年以降はうんと小出しにしていくと、こういうことでしかあり得ないんじゃないかと思います。もちろんジェット化が進みますと輸送力がふえますから、必ずしも便数だけの問題では議論できませんけれども、一般論として羽田はかなり長期に向かって食い延ばしをする必要がある、こういうことでございます。

そういう問題の中で、いわゆるダブルトラックの要望というものも出てくるわけでございますが、これについてはすでに航空機の路線ができ上がりしているところについて、一社がいわゆる独占的な形でやつていると、そういうところにもう一社入りたいという要望が出てくると思います。これがダブルトラッキング問題でございますが、このことは具体的にどこのが会社がどういう要望をしたという問題じやなくて、私どもはやはり行政の基本原則として、需要のたくさんあるところを一人の供給者が独占いたしますと、どうしてもいわゆる独占の弊が生まれてきて、利用者に不便をかける場合があり得るんじやないか、これはどこの交通機関でもそうだと思いますが、そういうたることはやはり戒めなきやならない。そこで需要の太

い路線はできれば複数の会社によって公正競争いたしまして、利用者に便益を増すようにするといふことが正しいと思うんです。実は、このことはいまから数年前に航空問題に関する運輸政策審議会の議論等にも出ておりまして、答申に書いてござります。需要の太いところは複数企業の運営によつてダブルトラッキングをせよと書いてございますが、いままでは羽田空港の限界があるためにできませんでした。そういうことを、羽田空港の過密が解消された暁におきましてはそういう方向もやはり一つの方向として考えていい、こういうことでございます。

○三木忠雄君 この問題はここで時間かけてやる時間がありませんので、要望で私とどめておきたくと思うんですけども、やはり離島であるとか、山越えであるとか、やはり鉄道で行けば五時間、七時間かかるようなどころ、こういう不便などころはやはり路線を拡大していくといふ公平な原則というものは貫いてもらいたいと、こう思うんであります。

もう一つ、航空問題の最後にしておきたいんですけれども、円高メリットの問題ですね。昨年十二月五%下げたんですか、二百九十万円かになっているわけですから、現在の二百三十円の上下をしていく段階から考えた場合に、航空運賃はもつとやはり下げるじゃないかという国民の強い期待があるわけですね。この点についてどう考えておられますか。

○国務大臣（福永健司君） 昨年十二月に四%下げたのでございますが、円の高い安いだけから言いますと、そんなこっちゃない、もつともうかつているんじゃないかというようによつてこれは普通考え方があるのでございますが、同時に円で支払つてゐたのであります。しかし、たとえば日本航空をとらえてみますと、円で入ってくる金が多いのは多いのでございますが、同時に円で支払つてゐるというような事情、大部分を支払つてゐるというような事情等がございますので、必ずしも円高、その数字だけでうんと違うというわけにもいかぬ

ようでございます。ようではございますが、いずれにしてもある程度円高のメリットがあるわけで、とりあえずそういう措置をとらしたのでござりますが、いまお話をございますように、その後さらに円高傾向でもございまるし、そのうち、これもいつからというとまたいろいろ問題が出るんで何でございますが、考えて対処したいと、こういうようつに私は存じております。

○三木忠雄君 考えて対処したい——具体的にもう少し詰めたいんですけどもね。いろいろな話は私も一部伺っているんですけども、やはり早く急にこの問題は結論を出すべきだと思います。やはり国民の感情的に言つても、何か二百九十四円でいまやつてあるといふんですか、こういう段階ではちょっと後追いのような感じがするわけですね。その点を運輸大臣の明晰な判断でひとつお願ひしたいと思います。

それから時間がもう限られているので、国鉄總裁に一、二伺つておきたいんですけども、この間の新聞で、訪中されるようすけれども、中国の問題含め、あるいは世界各国から鉄道の海外技術交流という問題からいろいろ話題になってきてるわけですね。したがつて、この訪中とあわせてブラジルとかアメリカとか、あるいは諸外国から鉄道技術の交流問題が話題になつてている。この問題に対し、あるいはさらに鉄道建設についてどういうふうな考え方を総裁として持つておられるのか、端的に伺つておきたいと思います。

○説明員(高木文雄君) 現在までに諸外国からいろいろな形で協力といいますか、知恵をかしておられるだけですね。したがつて、この訪中とあわせて、中国の数が大体十カ国ぐらいになつております。その場合の依頼のあります内容は、システムとしての鉄道を自分の国に適用するとなればどういうことが問題でありますかと、具体的な線区についていろいろ教えてくれということが多いわけでございます。基本的にはそういうお申し出に対しましては、できるだけ私ども技術陣派遣をいたしましたり、あるいは先方の技術屋さんをわが方の研究所であると

か、あるいは現場であるとかに受け入れまして、どんどん知識を供給するという気持ちであります。で、特に新幹線というような技術はかなり世界的にも高い水準のものであると確信をいたしておりますので、そういうものを諸外国、先進国と言わず、後進国と言わず、諸外国が使いたいということであれば、大いにお手伝いをしてよろしいのではないかと思つております。ただ、イギリスでありますとか、フランスでありますとかという国は過去において植民地でいろいろ仕事をしております関係がありまして、日本の場合はかなり違いまして、国鉄自身がよその国へ出かけていつて一種の商売としていろいろなことをやるという積極性を持つておるわけでございますが、現在私どもの場合には、国有鉄道法のたてまえからいいましても、やや受け身になつておるわけでございまして、一体これでいいのかどうかということを少しこれから考えていかなければならぬのではないかと、現に私どもはいわば受託事業というような形でよその国からの御依頼を受けてやるということでございまして、いわばこちらの国鉄あるいは日本の政府の負担においてお手伝いをするという、積極的にそれを進めていくとこころまでいっておりません。基本的には大体先方が手伝ってくれといふことであれば、では、先方さんに金を持つてもらって、そして手伝うというようなことになつておるわけでございまして、その辺のスタンスでよろしいかどうかということは今後緊急に検討しなければならぬ問題ではないかというふうに思つております。

なお、中国の問題につきましても、まだきわめて内容ははつきりしないわけでございまして、とにかくひとつ一遍見に来てくれとということでありまして、それが将来どんなふうに発展するのかということはまだかいもく見当がついておりませんが、まあ各国からそうやって呼びかけがあれば、私どもとしてはできる範囲内において積極的にお手伝いをしたいというのが、私のいま持つております考え方でございます。

○三木忠雄君 私はこれはシステムをいろいろ考えるということ是非常に大事だと思うんですね。いまも總裁が受託システムができない、受け身になつてやつているという感じになつていいのをやはり積極的にやるべきじゃないかという意見も一部あるわけですね。私もそういう輸出入銀行との外貨貸し制度なんかもつくつて、これは總裁の方が専門ですからね、いろんな方法で黒字減らしの一環としても國鐵のこの問題は解決できるいろんな方法があるんじやなと、私はきょうは細かく詰める時間ございませんけれども、これもやはり一環として積極的に國鐵の技術を全世界に売り込んでいくといつたら語弊がありますけれども、PRしていくべきじゃないかと私は考えているんです。

じだと思ひますがね、いまもう失業者がすいぶん出てるんです。尾道なんかは大量の失業者が出でていて、そうしてこの失業者の雇用保険の給付の期間が切れるところの秋ころですね、この頃が一番深刻になるんじゃないかと言われているんです。大変な不安を持つてゐるわけですよ。そうしますと、やはりそういうこの地域指定をした特定のこの地域について、特別にやつぱり雇用保険の給付期間を延長するという措置も現実にあわせ定めてやつぱり検討してほしいと思うんです。この二点どうですか。

市ですよ。そこで私調べてみましたら、有効求人倍率〇・〇七とか八とかいうような状態なんですね。つまり一万人の求職者について求人がわずかに七人とか八人とかこういう状態なんですよ。造船関係の労働者の四人に一人が失業者だと、こういう状況なんですね。今後これは長期化することは私は不可避だと思う。ですから、運輸省の方からもひとつ労働省にいま私が述べたような趣旨をよくひとつ話していただきて実現できるよう尽力いただきたい、これが一点。

それからもう一つは、四国の今治には出先の国機関が付箋本部つくつております。そうして地

けば、従来の公共事業の範囲で終わつちやうわけですよ。ですから、いま自治省が人口急増地域とか過疎地域にそれぞれの実情に応じて補助のかさ上げ措置をやつてますね。そういう措置をこの失業の多発地、倒産の多発地、これを指定してやるよう御検討いただきたいと思うんです。どうですか。

それからもう一点、石巻である造船所が倒産して、それで市長さんやなんかが非常に努力しまして、河口に橋をかける。その仕事を造船所が引き受けたというような例もあるんですね。それは船をつくらないで陸へ上がるということなんです。が、そういうことも勘案しまして、この本四架橋の仕事が、これが地元におりるようになびひとつ御努力いただきたいと、この二点。

○國務大臣(福永健司君) 最初の点につきましては、私も努力をさせていただくことにいたしますが、あと本四架橋等と関係してのことのございますが、実は私もこれ何かうまくいかぬという

の地域に非常に離職者が集中して、非常にお困りの地域もあるかと思います。これに対しまして、私どもはいまの現行制度では広域延長制度というのがございまして、その地域から他の地域へ移転した場合には保険の給付日数も九十日間延長するということになつております。まあこれと、それからその地域で雇用創出をすることと、それからやはり職業指導あるいは職業あっせん、それから職業訓練というものを大いに併用いたしまして全力を挙げてやりたいということでござりますが、ただ地域に雇用の場がない場合に、おつしやる気持ちはよくわかりますが、そこで延長をしてもら失業者の滞留をさらに長期化するというそのマイナス面もあるわけでございます。したがいまして、そういうことは政策的にどうだろかといふ一つの配慮もしなければならぬということございまして、私どもは先生のおつしやる趣旨は非常によくわかるんでございますが、そういう効果が出ないようなことになつたらいかぬというような点も考慮しなければならぬと思いまして、いま生懸命いろんな職業訓練を特に織り込んでいくと、いうところに重点を置いてやつておるわけでございます。

方自治体や地元の商工会議所などと協力しながら、いろいろ関連中小企業対策とか等々やってるんですね。せっかく労働省も失業の多発地域として恐らく指定したと思うんですが、そういう地域についてやっぱり今治のように対策本部をつくると、いろいろやっぱり地元の問題について国が積極的に解決に乗り出すということをぜひやってほしいと思いますが、どうでしょう。

○國務大臣（福永健司君） 労働省が所管するにつきましていまのお話でございますが、うまくいけば私どももありがたい話でございます。ぜひ労働省とも協議をいたしまして、いまお話しの点等について対処してまいりたいと存じます。また今治の例を挙げて対策本部等をというお話でございますが、人員等もそう無制限にいるわけではございませんけれども、しかし非常に大事なことであり、どういうようにするか、早速検討させていただくことにいたします。

○渡辺武君 それから自治省からおいでいただいていると思いますが、こういう失業と倒産が多発しているという深刻な状態で、労働省も地域指定したと。ここで公共事業を起こす場合、失業者の吸収率は四〇%という制度を適用することになるわけですね。それらの地域で今後、公共事業ですね、特に私、やっぱり地元の住民の生活に密着しました。ここで公共事業を起こす場合、失業者の公共事業ですね、これをかなり起こして失業者を吸収する必要があると思うんですね。捨ててお

○渡辺武君 これもひとつ運輸大臣、運輸省の方からも積極的に推進方をぜひお願いしたいと思うんです。それからもう一点、きょう建設省からおいでないでいいんでこれも大臣にお願いすることになりますが、ちょうど尾道一今治というのにはこれは本四架橋のルートなんですよ。ところが、実情を聞いてみますと、広島県の商工会議所は、あの工事で地元に何にも仕事がこないといって、地元に仕事をくれという要請を出しているんですね。私、因島を現地調査しましたところが、大手の建設業者が労働者を引き連れてやつてくるんですね。地元の失業者は、道路整理の旗振りぐらいいの仕事しかないということですよ。何とか本四架橋の関連した仕事、これを地元におろしてほしいという要望が非常に強いんです。私、建設省から伺いましたら、本四架橋の仕事で中小企業に対する発注率はわずかに三・五%だというんですね。これじやとても地元の仕事にならぬのです。

ようなことで、きょうは見えておりませんが、建設大臣とも相談をいたしましたし、建設大臣も積極的にあの方面へ、いざれは公共事業をたくさんやるんだから、渡辺さんにお話しのようなそういう失業等の多発地域、特に私どもいたしますと、造船関係が非常に深刻でござります。そういうようなことをやっていた諸君が役に立つような仕事をと、公共事業の中でも橋等についてはやっぱり造船の技術が大変必要であります。そこで、そういうような仕事をなるべくそういうところでやるというふうなことで、現実にも進めてくれているはずのところがあると思いますが、ないしは新年度に入つてからということになるかと思いますが、そういう必要があらうと思います。これはほんの一例でございますけれども、せいぜいいまお話しのようなことを心得て対処していきたいと存じます。建設大臣にもよく伝えるつもりでござります。

○渡辺武君 今治の波止浜造船の倒産などのように、中小造船が倒産をして、そしてその地域が深刻な状態になつたという例もありますけれども、さつき申しました尾道や因島の場合ですと、あすこは造船関連の中小下請業者がたくさんあるんですね。そうして、今まで大手その他から仕事をもらつていなければ、そのために非常に深刻な状態になつたという、いわば典型例みたいなところなんですね。それで

私、造船下請の全国団体である日本造船協力事業者団体連合会、これがつくった資料をいただいて調べてみましたが、こういうすごい数字なんですよ。造船大手各社の下請工の切り捨ての状態なんですが、ピーク時、昭和四十九年ころではこれ、大手八社の下請で働いていた労働者は四万三千十五人いた。ところが五十三年一月現在ではこれが二万八百六十五名に減ってしまった。半分以下になつたんですね。そうして、五十三年八月これは推定ですけれども、恐らく一万九百七十五名に減るだろう、ピーク時の四分の一に減るだろうと、こういう見通しを出しているのです。非常に深刻な状態なんです。しかも造船不況だ、造船不況だと言われて、普通はそういう状態が起こるのが当然かなあと思っておられる人もあるだろうと思いますけれども、私たちが手に入れた資料で調べてみると、大手造船所が今まで下請に出していた仕事を、いわゆる社内化と称して取り上げて自分の社内でやる。これが非常に大きな原因でこういう事態が起っている。たとえば三菱造船の場合、広島工場で、上部構造製作工事、それから長崎造船の場合は艤装工事、これいままで下請に出していたやつを取り上げたというんでありますね。あるいは日立造船の因島の場合には、ハッチ・コアミーニング・カバー、それから川重の坂出、これは艤装、塗装、こういうようなことを下請に出していったやつをみんなもう本社が、親工場が取り上げてしまつてそうして下請がこんな深刻な状態になつている。これで因島はさつきも言いましてたけれども、非常に深刻ですし、尾道の場合ですともう市内の造船関連下請、わかっているだけで十八社が倒産したと、こういうような状況なんですね。

急激に減つておりますので、造船各社その態勢に応すべくいろいろ努力をしておるわけでござります。先生御指摘の大手造船業の下請の仕事の打ち切りにつきましては、私どもの数字で見ますと、確かに四十九年のビーチから比べますと、昨年の九月末まで約三年間で見ますと、全体で二万五千人、これは七社でございますが、そのうちで本工が約九千五百人、社外工が一万五千五百人と、こくなつております。ところが最近の一年半、五十年の三月から五十二年の九月までをとりますと、逆に全体で六千五百人減つてゐる中で、六千五百人の中で本工が五千二百人、社外工が三千三百人という現象が出ております。そういう意味で、私どもとしましては大手造船業も造船工業のための一つの大きな柱でござりますので、これの仕事が中小造船所に過大のしわを寄せないようによることで、操業率規制のときの配慮、それから大きなドックで並列建造を禁止する等の措置をとつてきております。そういう意味でこれからはいろいろ構造改善の議論が出ております過程でよいよ厳しくなるわけでございますが、不當に下請にしわが寄らないという点は今後も配慮してまいりたいと、こう考えております。

それから、もう一つ御指摘のございましたいわゆる構外下請に対します外注の問題でござりますが、私どもとしては、これは両面ありますと、一つは操業度規制をしておるわけでござりますから、余りどんどん一つの造船所が外注に出すことによってその造船所全体の仕事量がふえて他の中小造船所に対する影響が出るという逆の面と、それから外注工事に依存する下請企業の仕事の確保と、こういう二つの相反する問題がござりますので、この点については、操業度短縮の勧告におきまして、構外下請に対する外注比率は従来と同程度に維持するよう指導をしておる状況でござります。しかし、先生御指摘のような一部外注にしておりました部門を内作に切りかえているといふ例も見られるることは事実でございます。いずれにいたしましても、これから造船業構造改善を含

○渡辺武君 私はもう少し造船会社の大手の実態をよく見てほしいと思うのです。と申しますのは、いままで国の至れり尽くせりの補助も受けてきてるわけですね。私はここに日本輸出入銀行融資の五十二年三月末の貸付残高の数字を持っておりますが、船舶に対して七千三百四十六億円の貸付残高があるが、そのうちの九三・二六%——六千八百五十一億円は大手八社に行っているんです。金利も輸出入銀行の金利ですから通常金利よりはるかに安い金で使っていたわけですね。それだけじゃないんです。造船不況だ造船不況だと言ふけれども、大手造船所の内部留保是非常にふえている。私から運輸省の方で計算していただいたんですが、貸し倒れ引当金、退職給与引当金、海外市場開拓準備金、資本準備金、利益準備金、これだけの項目で計算してもらって、昭和四十八年の三月が二千九百九十二億六千五百萬円、五十二年の九月になりますとこれが四千三百七億六千万円で、約二倍に内部留保がふえている、こういう実情なんですよ。しかも不況だ不況だと言うけれども、実際、大手造船所は、造船の方は確かに受注は減ってきてるけれども、陸へ上がって陸上部門の仕事をふやして全体としては仕事量がふえているというのが実情なんです。

もう時間がないから、私はたとえば日立造船の例だけ一言申しますが、四十八年三月期と五十二年三月期を比べてみますと、総売上高は千九百七十三億五千八百万円から三千三百二十四億二千三百万円にふえているんです。船艤部門はどうかと言いますと、千三百九十七億四千六百万円から一千十五億七千二百万円に若干ふえている。しかし、陸上部門がそれよりもはるかに急増して二・三倍近くになっているという状態で売り上げ全体は伸びている。

これは受注残高について三菱重工のがここにありますけれども、受注残高も確かに船舶部門は減っているけれども、しかし陸上部門はふえて、全体としては受注残高もふえているというのが実情なんですよ。それにもかかわらず、仕事があるのに下請に仕事を出さないで打ち切ってしまう。これは私は社会的にも許されないとだと思う。下請中小企業振興法というのがありますが、そういう法律をかつぎ出すまでもなく、私はやっぱり運輸省として適切な行政指導をすべきだというふうに思います。この点どうでしよう。

○政府委員(謝敷宗登君) 一つは内部留保の問題とそれから陸上と船舶との関係かと思いますが、内部留保の計算に当たりまして私ども退職給与引当金等を除きますと、大手七社で総資産に占めます内部留保の額の割合は逐年減ってきておるところということでございまして、退職給与引当金を入れれば確かにふえておりますが、その点が内部留保という点で企業の経理を考えました場合には退職給与引当金等を引いて通常やるわけでございまして、逐年減っているというふうに見ております。それから、全製造業に比べましても約半分ぐらいということで、この点は御理解をいただきたいと思います。

それから、陸上部門への転移の問題でございますが、確かに大手造船所と中小造船所あるいは下請事業との問題につきまして、陸上部門を持つているということについてのメリットをどう見るかということをございます。この点は全体の造船の量が減つていく過程におきましては、当然他部門への転換ということを私どもも積極的に推進をしているわけでござります。この点は、全体の造船の量が減つていく過程におきましては、当然他部門への転換ということを私どもも積極的に推進をしております。海運造船合理化審議会等で十分御議論いただきました。今後の構造改善の対策の確立の際には、この点も十分考慮をして考えたいと、こう思っております。

○渡辺武君 大臣もう少ししそういう方面、強力に

指導してほしいと思うんですが。

指導してほしいと思うんですか。

もう一点、最後に伺いたいんですが、いま官公庁船を中小造船所に回してほしいという要望が非常に強うございます。ところが、私、海上保安庁三七%までは大手八社に仕事が行つてゐるという状況で、中小造船所に回っているのはほとんど少ないと、いうのが実情だと思うんです。もちろん人手から中小型に下請で行つてゐるということもあるうかと思いますけれども、しかし、たとえば今治なんかですと、もう六社が昨年の暮れからつぶれています。あと十何社の造船所が残つていて、みんな中小ですよね。いつぶれるかわからぬという風前のともしびの状態です。大手の直接系列化にあるものは、これは仕事がもらえるでいるでしょう。あと十何社の造船所が残つていて、しょうけれども、ないところはいつもぶれるかからぬという深刻な状態なんです。それで海上保安庁にまず一つ。こうした二百海里で船の建造が急増するわけですから、これを中小造船に優先的に回すということをぜひやってほしいし、運輸大臣の方も海上保安庁とひとつぜひ交渉をして、中小造船、特に倒産寸前なんというようなところに優先的に回すという措置を緊急にとつてほしいと、いうふうに思います。

だ、いまお話しございましたような中小造船所の経営危機というような問題も最近出ておりまして、やはり大手造船所と組んで中小造船所が実際の船舶の建造ができるような道というものについての門戸を開くということについては、今後ともひとつ前向きに検討していくたいというふうに考えておる次第でござります。

私は聞きましたのでございますが、いずれにしても何とかしたいものだと私はもう強く考えておるところであり、またいまの話を聞いておりますと、特殊の技術等も必要である、ないし施設等も必要であるような印象も受けるのでございますが、いままではそういうことに欠けておった中小造船も、そういうことは全然できないということでもなかろうと思う。そちらをみんなで研究をいたしまして、できるだけいまお話をあつたようなこと等について対処するの方途を発見していくたい、こういうふうに存じます。

午後一時五十二分開会  
○委員長(内田善利君) ただいまから運輸委員会を再開いたします。  
休憩前に引き続き運輸行政の基本施策に関する件について質疑を行います。

午後一時五十二分開会

○委員長(内田善利君) ただいまから運輸委員会を開いたします。

休憩前に引き続き運輸行政の基本施策に関する件について質疑を行います。

質疑のある方は順次御発言願います。

○柳澤錬造君 時間もあんまりありませんので、要点的なことでといいますか、若干基本的な点で御質問してまいります。

最初に国鉄総裁にお聞きをするのですが、国鉄法案が昨年の十二月に成立をいたしました。もう三カ月たつたわけなんですが、再建が軌道に乗ったんですか、どうなんですか。その点です。で、具体的にどういう点を重点にいまそれを進めておら

れるのかということをお聞きしたい

○説明員(高木文雄君) 事が非常に複雑かつ深刻になつておりますので、なかなかいま御指摘のように法律が通りました後も、まだまだ再建が軌道に乗つたということは言えないと思うのでござります。たゞまあ、十二月の二十九日に閣議了解をされました。これから再建についての基本的な考え方というものが明らかになつたわけでございますけれども、この考え方は、從来何遍となく立てられました再建要綱というようなものに比べますと、ある意味では、今までのものよりはかなり現実的なものとして私どもとして受けとめていけると思っております。

再建にはいろんな問題がござりますけれども、一番大事なことは、やはり職員諸君が積極的に仕事に取り組んで、意欲を持って仕事をして、いつてくれるかどうかということでございまして、私は、かねがね一番悪いときの状態よりはだんだんよくなりつつあるという認識を持つておるということを国会でも申し上げたことがござりますけれども、その認識は変わってはおりませんが、しかし、なかなか思うようにならんとするところにはなつてまいらないわけでございまして、いろんな面でまだ改善されるべき点がたくさんござります。しかし、方向はそういう方向を行つておると思いますが、めどがついたかと言われますと、いや、ちょっとまだそこまではまいつております。申し上げざるを得ない現状であろうかと思ひます。

○柳澤鍊造君 総裁、具体的にね、こういう成績が上がつたなんていうところへそれはとてもじやないけれども、三ヵ月じやいかないと思うんです。ただ、そちに向かって、レールに乗つてその再建の方向に走り出すことができたんだろうかどうだろうかと、いうことを心配するわけなんです。それで、何だかんだ言つても、いまのお話の再建の基本方針の責任ある経営体制の確立ということ、本当に昨年も私言いましたけれども、そういう国

鉄内部の経営に対する責任体制が確立することが  
できたのかどうだろうか。  
それから、もう一つの大変な点は、やっぱり労  
使関係、大変よくなってきたんだということは、  
前回も総裁から御発言があつたんですが、本当に  
その辺が再建に労使が一体で取り組むような体制  
になってきてるのかどうだろうか。特にこの二  
点について、もうちょっと突っ込んでお聞きした  
い。  
○説明員(高木文雄君) 全体としての経営の責  
任体質というものにつきましては、なかなか現場  
に浸透するにはまだ十分でないと言わざるを得な  
いと存じます。長年の体にしみついた体質という  
ようなものがござりますので、もう少し経営的感  
覚といいますか、責任を明らかにしていくという  
感じが現場現場で出てこなければいけないと思いま  
すが、これはしかし、まだまだ一年も二年も、まだしかし、  
さらに三年もかかる話でございまして、しかし、  
方向としてはそういう方向に向かいつつあるとい  
うことは、ごく限られた事例をもってすれば推察  
がつくわけでござりますけれども、まだしかし、  
それを胸を張って申し上げるほどの状況にはなつ  
てしないと言わざるを得ないと想います。  
それから全体としての問題でござりますけれど  
も、たとえばことし一年の、車がしばはいろん  
なかつこうで御迷惑をかけて、運休になりました  
り遅延をいたしましたりはいたしておりますけれ  
ども、地震がありましたとか、あるいはまた架線  
事故がありましたとか、というようなこともござい  
ますけれども、それ以外のこと、残念ながらと  
きどきトラブルがあるということについては、ど  
う評価してよろしいかという問題でござります  
が、少なくとも昨年、昭和五十一年度一年間と五  
十二年度一年間を比べますと、五十二年度の方が  
いろいろな面で成績が向上いたしております。た  
ゞえば全体の列車がおくれました遅延時分であり  
ますとか、あるいは職員の責任に起因いたします、  
いわゆる責任事故と呼んでおりますものの件数で  
ございますとか、あるいはまた、不注意から起こ

ります職員のけがといいますか、死亡を伴うこともございますが、傷害事故といふようなものも減ってきておるということは、数字の上で出ております。傷害事故が減るということは、それなりにやはり職場で緊張して仕事をしているということとのパロメーターでもござりますので、そういう意味では、多少ともいい方向に動いているということを証明する資料はお示しできると思います。しかし、それでは現状でいいのかと云ふと、そうではないでございまして、もう少し速いスピードで改善が進まなければうまくいかないというふうに考えております。

○柳澤鑄造君 前向きでいい方向に向かつているんだという、そのお言葉で私も理解したいと思ひます。

細かいことでいろいろお聞きしたいことがありますけれども、そういう点を省いて、先ほど午前も運輸大臣から何というのですか、新機軸を出してやつておるという大臣の御発言があつたように、運輸省の方で困るくらいにやっぱり総裁の方から再建について、こういうアイデア、ああいうアイデアというものを持ち込んで、それでもう運輸省の方できりきり舞いするぐらいにやつていただきたいと思うのです。私、それでなつたら、とてももじやないが、あれだけの大きな国鉄の再建なんというものはできない。やっぱり法律ができましてから従来とは違つたのだといふことが、あの中に働いておる、総裁から四十何万の全従業員がその認識、自覚に立つたときに、私は本来の方向に行くと思うんです。そういう方向になつたら、問題はやっぱり運輸大臣を通じてこれを持ち込んできて、そのためいろいろ力を貸してくれ、手を貸してくれといふことがあつても、それは私はこの委員会でもみんなよろしいと言つてやると思うんですから、そういう点でせつかく再建に取り組んでいるんですから、ぜひともそれは成功させていただきたいという、これは希望を申し上げております。

所信表明の中で、特に造船業と海運業の不況対策、大臣の所信表明の中でもかなりの項目を取り上げてこの点について御指摘になつていますので、私も感謝を申し上げたいと思うんですけれども、要はどうやつて思い切った対策を講じるかだと思います。ですから、そういう点でもつていろいろいっぱいあるんだけれども、当面緊急に何をしようとしているのかという具体的な点で、幾つかの点を取り上げてのお話を聞きしたいと思うんです。

○國務大臣(福永健司君)　ただいまお話しの、どういうことをいうことになりますと、これ特に取り上げるようとにいうお話をござりますけれども、いまやつておりますこといたしますと、從来もうしばしば言つてゐる幾つかのことがあるわけでございますが、そういう点については何もかも御承知の柳澤さんに一々申し上げるのもかえつていかがかと思ひますが、從來、対策につきましてはいろいろ申し上げておりますこれらを、いざれも進めていかなければならぬわけでござります。それについては、類似の産業に共通するような問題等もたくさんあるし、船プロパーの問題等もあるんでございますが、私が特に申したいと思ひますのは、どうもわりあいに、当然と言えば当然ではあるが、ありきたりの話が非常に多くて、それも大事ではございますが、何としても仕事をふやすとか新しい分野を開いていくとか、要するにいますぐに画期的にとまではいかなくても、しばらくがまんすれば先は明るいんだという、そういうことに対する施策というものが強力に進められることが、私はもうここまで来た造船とかあるいは海運とかいうようなものについては、そういうことがぜひ必要だ。そういうことになりますと、必ずしも完全な対策ではなくとも、多少それにまだ考慮を必要とするとか、きずがあるとかといふようなことがあっても、そういうことは後で直していくとして、新たな着意なり、新たな努力なりということにさらに一層重点が注がれていかなければならないんじやないかということを、私

強く感じておるわけでござります。そういう意味から、運輸関係全体について例を挙げますと幾つがあるわけでござりますけれども、いずれにしてもこういう産業全体について将来への展望が明るいものだと思わせるような措置——せめて素人の私がなったんだでございますから、そんなことでもぜひ役に立ちたいというような考え方でござります。したがつて、関係の諸君にもそういうことをいろいろ申しているというような状況でござります。す。

○柳澤 錬造君 大臣、いま言われました将来への展望が明かるく見れるような、そして完全な対策でなくともやれるところはやっていきたいというそのお考えでぜひお進めをいただきたいと思うんで

それで、午前も倒産の話なんか出てましたけれども、いまの状態のままいつたならば八月、九月になつたら大変な事態が起きると思うんです。それで、えてして政府の方なんかも、何というか、山一証券とか、最近で言えば永大産業とかと言つている。倒産しますとこれは大変だと言つてそれはいろいろ手は打つんです。その一步手前の状態でアップアップしているというきになると、なかなかそれに対する対策というものが、ああでもない、こうでもないでおくれてしまうんです。まあ言うならば、慎重を期さなきやならないときもありますけれども、いまの造船の関係なんか見たときに、かなりそのままの辺は迅速にやらなくてはならないんだという感じをいたしますので、これはもう大臣も十分おわかりだと思うんですから、そういう点でぜひお進めいただきたいと思うんです。

それであと、海運局長の方にもちよとお聞きしたいことは、近海船問題、これは予算委員会で私が質問したときに、まあ言うならば、五万トン程度のものをスクランプ・アンド・ビルトで行くという考え方を持っていることのお話を聞いたわけですが、これは大臣もお聞きしておいていただけいたんですが、結局、近海船問題というのは、

船腹が過剰になりました。これじゃとてもじやないけれどもということで、日本においてはもう大分前から新造船の建造をストップしたわけなんですね。そして日本の船は、ですからそういう点で細かい数字は申し上げませんけれど、かなり減ったわけです。日本船が減る以上に外国の船がそこに入ってきて、全体のトータルでは逆に従来以上に船腹がふえて過剰になってしまって。で、そういう競争力が激しくなってきた中でもって、結果的に日本船がどういう状態に置かれたかと言うならば新しい船をつくることをとめたわけですから、みんな老朽化したわけです。ぼろ船になってしまった。経済性も悪くなってしまった。そういう点で、いまではもう国際競争力の上でも太刀打ちできなくなってしまった。ですから、そういう点から考えて、これを何とかやはり国際競争力を持つて取り組めるようにしなくてはならないと思うんですね。そういう点についてどういうお考えでいるかということをお聞きしたいんです。

スクラップ一・三あるいは海外売船一・五トンに  
対して新造一トンというスクラップ・アンド・ビ  
ルド方式に基づいて新造する近海船については、  
いま申し上げております建造規制方式を解きまし  
て、新たな建造を認めるという方式で、いまま  
でやつてはなかつた船舶整備というものを進めた  
いと考えておりますが、しかし、この場合にもや  
や若干のまだ問題が残っているのでございまし  
て、ことに近海船につきましては、日本の海運が  
最近に至つて非常に新しい問題として抱えるに至  
りました国際競争力の他国との差というものが歴  
然としております。で、船の型が近海船の場合には  
小そうございまして、したかつて船価が一隻当た  
り小さい。したがつてコストに占める資本費の比  
重が小さい。逆に申せば、船員費その他のそういう  
たコストの比重が非常に大きい。そういう構造の  
船の場合には、昨今の近隣諸国の船員が船を動かす  
している場合にかかる船員費と、日本人の人が船を動  
かしている場合の船員費との間に格段の差がござ  
いました。それが運航コストで非常な差になつて  
おる。したがつて近海船を新たにつくりまして、  
これに日本人の人を乗せて動かすという場合には、  
用船者が通常の用船料でそれを用船した場合に、  
船員費が、あるいは船費がとうてい賄えない状態  
になる。したがいまして、今後つくります日本の新  
しい近海新造船につきましては、その国際競争力  
というものが他国に対して拮抗できるような条件  
を成就しなければならぬと思っております。その  
ために、従来とは違いまして、船舶整備公団の持  
ち分を大きくするとか、あるいは利子を若干従来  
に比べて下げるとか、そいつ手は打つております。  
するけれども、やはりこういったことによる資  
本費のコスト減というものはわずかでございまし  
て、やはり近海船についての船員制度というもの  
についての労使間の話し合いというものがさらに  
一段の進展を見ないと、せっかくのこのスクラッ  
プ・アンド・ビルド政策も競争力のある日本船を  
つくることにならない。したがいまして、今後の  
近海船のスクラップ・アンド・ビルド政策を進め

るについては、政府としてもなおいろいろ知恵をしづりますけれども、労と使の間でさらに突つ込んだ話し合いが持たれることが期待されているところでございます。

○柳澤錬造君 いまのお話に出ました船舶整備公団で、現状は四千五百トン以下が対象だと思うのです。いまの近海船問題で、そういうことからいろいろ国際競争力を考えたときに、一万吨以下という形にそれをもう少し引き上げて、そしてもうちょっと大きな船がその対象でやれるような、そういうお考えはございませんか。

○政府委員(後藤茂也君) お答えいたします。

ただいまの船舶整備公団のいわば援助の対象になる船の型につきましては、ただいまのところ運輸省令で四千五百総トン未満ということに決められております。これはただいまの船舶整備公団によりまして、資金調達困難な比較的零細な中小船主といいうものの船舶整備というものについてこの公団が協力し助力する、支援するという目的を持つて設立された公団として、その目的に応じたような、船型としてはいろんな歴史がございますが、ただいまのところ四千五百総トン未満の船ということに省令で定められているところでございます。

また大型船につきましては、これと全く歴史、いきさつを別にいたしまして、開発銀行による計画造船方式というものが別の形で、いわば政策融資の対象とされて今日に至つておるということをございまするけれども、また一方で、これまでのところそういった船型の制限に対しまして、実際のビジネスの世界から、これでは少し困るんだといったような声も聞かれませんで、四五百トンというものが踏襲されて今日に至つておるという事情でございます。これは考えてみますと、必ずしも現在の四千五百トンというトン数ですべてが今後のあらゆる事情にミートし得るかどうかにつきましては、今後の問題としてはその是非についてさらに検討をさせていただきたいと思っております。

○柳澤鍊造君 そこの辺はぜひ御検討いただきたいと思います。  
それから、もう時間がないから、これはもうこちらの考え方だけ申し上げておきます。仕組み船の輸入がいまのドル減らしか何かでもって、これはきのうか何か、夜のニュースで私は見たのですけれども、これはいろいろ一長一短ある問題で、ただ、もう時間がございませんので、先ほどの国際競争力で労使間の話し合いを待つと言われたのですが、それと同じで、この仕組み船を輸入するということについても十分に労使の間で話をするというにして始末をしていただきたいという、この要望だけ申し上げておきます。

次に海上保安庁の方にお聞きしたいのは、二百海里法が制定されて日本が支配する海洋面積がうんとふえたわけなんです。私の記憶では、たしかソ連より広いはずなんですが、それだけの海洋面積が広くなつて新海洋秩序を保つ上に、これは大臣も言つてゐるだけれども、かなりそこに從来と性格が変わつてきている。じや実際にそれがの、二百海里法が制定されてから海上保安庁としてはこういうふうなことで考え方が変わって、こういう政策を取り入れてやるんですというものが見当たらないので、その辺のことをお聞きしたいんですが。

○政府委員(向井清君) お答え申し上げます。  
いわゆる新海洋秩序の時代ということで、昨年の七月一日から漁業水域に関する暫定措置法が施行されまして、拡大な漁業水域というものに対する監視取り締まり体制の責任が海上保安庁に負わされたわけでございますが、面積的に申しますと、国土面積の約十一倍に達するという広大な水域でございます。

それで、これに対応いたします海上保安庁の勢力といたしましては、御承知のとおり、現有勢力三百十二隻の船艇、三十六機の航空機ということです、全国百十六の部署並びに十三の航空基地等に配備されているわけでございますが、これらを非常に効率的に駆使いたしまして、いわば全国的な

視取り締まりを行つてきたところでございます。最も重点を置いております北方海域、すなわち南は銚子沖から北は北海道南岸という広大な水域におきますところの取り締まり状況を申し上げますと、毎日のように十隻前後の巡視船が張りつけられておると、常に警備に当たつておるということをございますし、また二、三日に一回は飛行機を飛ばして空からも監視をいたしておりますということでありまして、結果いたしましては二百件を超えますところの立ち入り検査を行い、十五隻を検挙しておるという警備実績が上がつておるわけでございます。いわば現在のところは全國的な能力をフルに活用いたしまして、いわば緊急対策的な体制のもとにこのような成果を上げて一応事態に對処しておるわけでございますが、五十二年度予算から本格的な整備に着手いたしまして、五十二年度予算並びに五十三年度予算案におきましては、恒久対策というものを確立せんやいかぬということで、これも御承知だと思いますが、五十二年度予算から本格的な整備に着手いたしまして、五十二年度予算並びに五十三年度予算案におきましては、ヘリコプター搭載型の三千八百トンの新鋭巡視船三隻、一千トン型のこれも新鋭の巡視船十隻、三十メートル型三十ノットの高速巡視艇八隻、大型飛行機——YS型でございますが——三機、それから中型の優秀なヘリコプター十機というものを今までに計上されておりまして、整備増強の途についておるということでございます。これらの船艇、航空機、いずれも本年から来年にかけてまして続々と完成いたすわけでございまして、現状から比べますと、やはり警備体制格段の進歩ということに一應相なるわけでございます。

ますけれども、二百海里海域のいわば性格づけと  
いうようなものもまだ国際的に海洋法会議の審議  
等におきましても固まっておらない。これがやはり  
徐々に厳しい規制を要するような海域に変化し  
てくるということを考えられますので、そのよ  
うな推移というものを十分考えていかなければなら  
ぬ。そういういま申しましたような客観情勢の変  
わり方というものを勘案いたしまして、今後の体  
制の整備をどう持っていくかということを逐次検  
討いたしまして万全を期してまいりたい、こうい  
うような決意を持つておる次第でござります。

に改定をされるかということになります。二月十七日には第一回の運賃問題懇談会が開かれ、その後二回ほど開かれていますが、この会合の中でどのような問題が具体的に今まで話し合いか行われてきたかをお知らせ願いたいと思います。

○説明員(高木文雄君)　運賃問題懇談会は、私ども国鉄の中のいわば御相談相手ということであつて、いただいたでござります。今日までに三回会合を開いていただきまして、延べ八時間ぐらいのお話し合いをいたしました。そこで御議論は、まあ運賃の問題というの非常にむずか

新しい技術的な問題であるので、われわれ素人にはわからぬけれども、國民に運賃負担の増加を求める以上は、もっと國鉄自体がサービス精神に徹した運営を行わなければならぬのではないか。あるいは現在國鉄が置かれているボシショーンというものは、他の輸送機関との競争關係の間に非常に厳しい条件に立たされておるので、そういう条件のもとで何とも経営が成り立たぬといふ

のであれば、われわれも陰ながらいろいろな形で応援をするから、どこでどういうふうに困っているんだといふことをはつきり言いなさい」と。それからまた、運賃の中身につきましていろんな御意見が出ておりますが、かなりの多くの方から、全国画一運賃制度はこのままではぐあいが

ういう悩みがありますということを表現しましたが、その悩みは依然として今後もなお続く可能性があると見ざるを得ないわけですが、しかし、いろいろの施策を進めて経済の諸般の事情を幾らかでもよくしていくことと並行いたしまして、漸次よくなっていくことを衷心期待していると、こういう次第でございます。

悪いので再検討すべき時期が来ているのではないかというような御議論、さらに長距離トラックの過積み問題というようなことについて、もう少し実態を明らかにすることによって、鉄道側としてトラック側にいろいろ言つべきことを言うべきではないかというふうな御意見というようなことで、直接に当面迫られております五十三年度の改定問題に入ります前回の周辺の問題といいますか、そういう点についてきわめて活発な御意見が各委員方から出されおるという現状でござります。

○山田勇君　運賃改定は、昨年の十二月九日の運賃法改正により毎年の経費増加分を補うことになつておるわけですが、午前中の青木委員からの

方針演説に対する代表質問をさせていただいた際の感想が、この質問に現れていた。そこで、私は人づくりの大切さを挙げておられたことについて、私は人づくりの原点は乳児期にあるのではないかという観点から質問をいたしました。戦後の日本の母親は子供を母乳で育てなくなってしまった。ほとんどがミルクにかわってしまった。人が人間の乳で子供を育てなくなつた。一億七千万年の前から続けてきたことを三十年前に突然やめてしまった。赤ちゃんと母とのスキニーシップがなくなつた。子供が母から肌を感じる愛情が失われたのではないかというような質問内容をさせていただいたわけですが、これは一々いま申し上げれば長くなりますが割愛させていただきます。

にこれから長距離列車、新幹線などに積極的におっぱいルームを設置することが母乳育児推進の大いに役に立ち、ひいては総理の申される人づくりの一助にもなるのではないかと思いますが、これはいますぐにと言つて非常に無理な問題かも知れませんし、御答弁しにくい点があろうかと思いますが、これから長距離列車に対する車両改造等、そういうものを含めた上でひとつ前向きの御答弁をぜひいただきたいと思いまして質疑をさせていただきましたが……。

想運賃収入に対しても一四%になるということになりました。これは旅客、貨物、運賃、料金、その他すべてを込みで見ました場合の改定增收率と申しますが、しかもそれは仮に六月一日から改定したとした場合の六月以降の運賃差というものが一四%であるということです。

を与えていました。ほほえましい風景があちこちで見られたもんでございますが、女性にどのような意識の変革があつたのか、風俗にどのような変遷があつたのか、その論議は別といたしまして、外出先での授乳が非常に困難であると、場所的にも。母乳からミルクへ移つていった一つの原因とも考えられます。

質疑の中に、予算計上されている一千五百五十九億輸入、雜収入等の合計一兆六千百三十二億ですか、この中に含まれているとされておりますが、予算案の枠の中で改定を考えているといたしまして、まあ旅客、貨物をそれぞれ具体的に予算枠内で計算上されている分ですと約何%の値上げになるんでしょうか。

きますが、乳児の健康面からも母乳の大切なことは医学的にも立証されているわけでありまして、総理の答弁も、最近の動きではござりますけれども、地方自治体や関係団体の協力を得まして、母乳育児運動というのが展開されております。政府におきましても大いにこれに協力していきたいと、いう御答弁をいたきましたが、しかし現実にはいろんな問題があり、特に戦後の風潮の中で、人前で母親がおっぱいをわが子に与えなくなつた。戦前、戦後間もないころでは大びらにどんなところでも、たとえば列車の中でも乳房を出して母乳

○山田勇吉 そこで、急成、草薙堂を一時的にも要ることであり、したがつて、われわれ行政に当たる者も、これを受けてどうするかということについていろいろ考え方なきやなりませんが、私はいいことは積極的に考えたいという性分の方でございます。いろいろこれに関しては問題もございましょうが、ぜひ研究させていただきたいと存じます。

使用許可されたんですが、まあ車掌室の使用とい

うのは、乗客が気がねしてしまいますもんで、先ほどはくも新幹線の車いすのルームがかなり広いスペースでつくっていただいて、非常に車いすの皆さん方も喜んでおられると思うんですが、あのスペース等をちょっと拝見させてもらつて、あそこにとりあえず二人ぐらいかけるようないしか何かを設置してもらえないかと思うんですが、いかがでしょうか。

○説明員 吉武秀夫君　ただいま先生御指摘になりましたように、現在の車を改造するというのではなくかむずかしいわけですが、新幹線のひかり号は徐々に、取りかえの都度、身障者用のルームというのをつくっておられます。で、その身障者の専用の個室も現在、九十九編成中五十編成までできておりまして、これが一、二年の間には八割から九割ぐらいになるだろうということで、この部屋はかなり多目的に使えるんじやないかといふことで、われわれもそういう考え方をいたしておりますので、あの部屋は現在でも腰かけてやれるりますので、あの部屋は現在でも腰かけてやれるし、あるいはかぎもかかるということでございまして、こういった部屋が一つ使えると、それから十六両で一ヵ所ではどうかというようなこともあります。非常にそういう際には車掌にお申し出になつて、便宜ほかの部屋を使つていただくことになりますので、ここ何年かたちまして、昭和六十年代といふふうに考えております。

鉄再建の中には、やはり国民の御理解をいただき、そして国鉄が一体となつてサービスの向上を図り、そして国鉄の再建に取り組むということをございますので、これはもう全車両なんということは無理でござりますので、十本に一本ぐらいはひとつおっぱい列車というような名称はついてもよろしくございましよう、何かそういう形ではほえましい列車をぜひ車両改造の中にひとつ組み入れてもらつて、ぜひ今後つくつていっていただきたいと思います。これは強く私も要望いたしまして、次の問題に移ります。

そこで、「二、三ヶ月後に決まっていく」という形になりますのですから、現在のところ、私の方で五十三年にどれだけということは、つかんだ数字ではまだ持つておらないわけでござります。そういうことであります。

○山田勇君 次に、国鉄の安全対策についてお尋ねをいたします。

今年の事故は事故防止対策の推進、輸送基盤の整備、また職員の努力などにより逐年減少の傾向にあることは大変喜ばしいことでござりますが、一步横須賀線の列車妨害事件のように、線路上に

○説明員(田口通夫君) 日本の場合を申し上げますと、五十一年度と五十二年度の上半期で申上げますと、たとえば置き石は、発生件数は五十五件であります。この件数が五十六年六月現在で一百三十九件となりました。この件数は、五十五件から一百三十九件まで増加するに伴い、被害額も大きくなっています。五十五件では一千九百六十万円、一百三十九件では二千五百四十万円です。

鉄再建の中には、やはり国民の御理解をいただき、そして国鉄が一体となつてサービスの向上を図り、そして国鉄の再建に取り組むということです。さういふので、これはもう全車両なんということは無理でござりますので、十本に一本くらいはひとつおっぱい列車というような名称はついてもよろしくございましょうし、何かそういう形ではえましい列車をぜひ車両改造の中にひとつ組み入れてもらつて、ぜひ今後つくつていついたいと思います。これは強く私も要望いたしましたとして、次の問題に移ります。

次に、身体障害者用として、東京駅に車いすの利用旅客に対する専用待合室がオープンしましたが、これまでに新幹線内の車いすの専用座席、また専用トイレなど、いろいろと身障者に対する対策が行われておりますが、五十三年度のこれらに対する予算の内容というものをお知らせいただきたいと思います。

○説明員(吉武秀夫君) 身体障害者の設備につきましては、たとえば新幹線の車両を新造するというような場合につきましては、これはその都度そういう設備を織り込んでいくことも考えておりますし、あるいは新幹線の工事をやる際、あるいは大きな駅の工事をやる際というような、新しい列車の改良、新設をします際にも織り込んでいく。ただ、身体障害者のいろんな施設の場合には、小さなもののがたくさん考えられます。たとえば誘導アロックでありますとか、あるいは点字テープ、あるいは点字の運賃表というように、一つ一つの件名でとつてみると、額は小さいんですけど、それでも、かなり数が多く必要である。しかも、それがその駅、あるいはその地域に、どういう時期に、あるいはどういう形でやるのがいいとかいふことは全国いろんなケースがございますので、この身体障害者のそいつた小さな工事につきましては、管理局でやらせるようにしております。したがいまして、五十三年度のどの程度の予算でどの程度やるかということにつきましては、その予算が管理局におりまして、その中の施策という二つあります。

○説明員(吉武秀夫君) 身体障害者用として、東京駅に車いすの利用旅客に対する専用待合室がオープンしましたが、これまでに新幹線内の車いすの専用座席、また専用トイレなど、いろいろと身障者に対する対策が行われておりますが、五十三年度のこれらに対する予算の内容というものをお知らせいただきたいと思います。

○説明員(吉武秀夫君) 身体障害者の設備につきましては、たとえば新幹線の車両を新造するというような場合につきましては、これはその都度そういう設備を織り込んでいくことも考えておりますし、あるいは新幹線の工事をやる際、あるいは大きな駅の工事をやる際というような、新しい列車の改良、新設をします際にも織り込んでいく。ただ、身体障害者のいろんな施設の場合には、小さなもののがたくさん考えられます。たとえば誘導アロックでありますとか、あるいは点字テープ、あるいは点字の運賃表というように、一つ一つの件名でとつてみると、額は小さいんですけど、それでも、かなり数が多く必要である。しかも、それがその駅、あるいはその地域に、どういう時期に、あるいはどういう形でやるのがいいとかいふことは全国いろんなケースがございますので、この身体障害者のそいつた小さな工事につきましては、管理局でやらせるようにしております。したがいまして、五十三年度のどの程度の予算でどの程度やるかということにつきましては、その予算が管理局におりまして、その中の施策という二つあります。

○説明員(田口通夫君) 鉄道妨害件数でござりますけれども、昭和四十七年度までは毎年度一万余件を超えておりましたわけでござりますが、それ以後、各年度によって増減はござりますけれども、一応一万件以下で、長期的にみますと減少傾向になつております。現在でも九千件強という形で、五十二年度も恐らくそういう形でおさまるんじゃないかということでござります。

なお、検挙率ということになりますと、まあ約五十数%、六〇%を超えた年次もござりますが、五十年度は七七%というところでござります。

○山田勇君 線路上に物を置いたり、走行中の列車に物を投げたりする妨害は危険きわまりない行為ですが、イギリス等でも過去十年間に、年間一五六千件から三万三千件と、二倍以上に列車に犯

○説明員(田口通夫君) 日本の場合を申し上げますと、五十一年度と五十二年度の上半期で申し上げますと、たとえば置き石は、発生件数は五十年度で千九百七十九件でございまして、検挙人員がそのうち千五百八十七名検挙いたしております。そして、四十歳未満がそのうち九八・一%でございまして、十四歳以上が一・九%という形になつております。それで五十二年度の上期でございますけれども、置き石で例を申し上げますと、千百十一件発生いたしまして、検挙人員が九百六十三名そのうちの十四歳未満が九八・二%、ほとんどが十四歳未満でございまして、残り一・八%といふのが十四歳以上ということです。

○山田勇君 そこで、これは当然、余り線路から、沿線から離れた小中学生の犯罪とは思えませんので、どうでしょう、国鉄として何かこうPR機関といったしまして、沿線にありますそういう学校について強い国鉄安全輸送のPR的なものをやられてはどうか、まあ現在やられているようにも聞いておりますが、その点、どうなんでしょうか。

○説明員(田口通夫君) ただいま御指摘のようないい子の会というようなものができております。そして、日曜日には東京付近でござりますと交通博物館に連れて行って鉄道の実態を見てもらうといふような努力いろいろやつておるわけでござります。





うか知りませんが、東山さんの事件の不起訴についてはこれが二、三日前決まりましたね。そうしてずっと私も注意深く社説を読ましてもらいました。やっぱり社説が共通している点は、非常に事実認定に疑問がある、その疑問がある、ないというやつはこれは法務委員会でも議論することですから私はここで主題にいたしません。ただ、私はあなたなり法務大臣も含めて聞きたいのは、成田空港というのにはいろんな問題はあつてもこぎつけようということでお互いに努力する。私も労働出身で、国鉄の燃料輸送という問題についてはずいぶん言いたいことがいっぱいある。いっぱいあるけれども、やはりこの問題は一つの国際的な至上命令だということであれば、私も心を鬼にして可能な点は政治家として私は努力してきたつもりでありますし、現に自分自身が矛盾の中につって、しかしながら開しようという努力はしております。そういう政治情勢の段階で、この東山事件という問題がこの時点では不起訴ということになればどういう現象が誘導されるかという点については、私はやっぱり皆さん方も百も承知だと、こう思つんでですよ。だから、あなた方自身が五千人も一万人も警官隊を動員して一体いつまで続くんですか。やっぱりいつかは農民なり反対同盟の諸君と話をして、あるいは燃料輸送の問題でも話をして、平和裏に空港の運営ができるという条件つくりをする社会的な責任がわれわれにあるんじやなからうかと、そう思うんですよ。そういうときにこの不起訴の決定発表ということはきわめて政治的な判断だ、むしろ挑発するものだと、こう私はもう断言せざるを得ないし、すべてのマスコミが疑問点と挑発という点でやはり論陣を張っている。現にこの投稿も、むしろ警察側が血なまぐさいことを誘発している、その可能性が十分あるという点を成田の人が農民の目で見ている。こう考えますと、私は、あなたはやっぱりこの段階でこの東山事件と警備の問題と今後の問題について所信を国民の前に明らかにすべきだ、そして疑問を解くべきだと、こう思つんですが、いかがですか。

○政府委員伊藤榮樹君 まず最初にお断り申しあげておきますが、ただいま御指摘になりましての投稿につきましては、私どもの参考になることが載つておるようでございますので、仕事が終わりましたら早速精読させていただきます。

それから、東山氏の死亡された事件の不起訴の問題、時期の問題でございますが、検察はすぐれて政治あるいは他の諸情勢から独立して仕事をしておるわけでございまして、捜査が終わればなるべく早くその結論を出すというのがその使命でございまして、千葉地方検察庁において鋭意捜査をいたしておりましたところ、やっと結論が出来たというので不起訴処分ということにしたわけでございまして、検察がいろいろな社会的な諸条件を勘案しながら処分の時期とか内容を決めるといふことそれ自体が検察の本来の使命からはみ出るものではないかと思っておるわけでございます。

なお、警備の問題等につきましては、私、警察当局に対し指揮権も何もございません。所管がございませんので、何とも申し上げかねるわけでございますが、いま御指摘いただいたような趣旨は、われわれといいたしましても踏まえて常に行動すべきものであろう、こういうふうに思つております。

○日暮今朝次郎君 通り一遍に言えばそうなんでしょうけれども、案件によって変わるものも検察陣の姿ですね、これ。それは私は何も言いません。ただやつぱりこの成田問題がさらには血を呼ぶようなそういうことだけについては、政治の全体として私は慎重にしてほしいし、そして避けるべきだ、こう思うので、この点に対しても私は要望として言つておきますから、お願ひいたします。

それで大臣、私こういうようなことを考えますと、この法案はやっぱり私権の制限になるのですよ。強制立ち退きということも出てくる。そうしますと、私は花巻空港に行ってみると、花巻空港でもいま農民が雪をかき分けながら妨害の鉄塔をつくつてしているのですよ。妨害の鉄塔、花巻空港が。だから第二の成田だ、こう言つていいのですよ、

地元の問題も、航空局と岩手県知事と地元とのいろいろな約束がほごにされたという点もいろいろあるようですが、それはきょうは本題でありませんから触れません。ただ、やつぱりこの法案は、こういう私権の制限、強制執行、こういうことをはらむのですから、私はこの法案のまず審議に当たって、この執行の任に当たり運輸大臣が、この前赤桐同志の予算委員会での質問に答えてあなたが言つておつたように、やはり原則としては十分に住民の意向を聞いてそして血を流すような強制執行はしない、あくまでやつぱり話し合いで進めるのだ、そういう立法に当たつての基本的な考え方をここでやつぱり私は表明してもらいたい。その表明がないとどんなに技術論やつても最終的には成田空港の二の舞をやられてしまうということになりかねませんから、ひとつその辺の運用に当たつての基本的な考え方を聞かしてもらいたいと、こう思うのです。

それからもう一つは、私、この法案を読まして  
もらって、やっぱり一つ片手落ちがあるんじゃない  
かというような気がしたんですよ。それは空港  
の騒音、飛行場の騒音についていろいろ規制する  
ことも結構ですけれども、やっぱり飛行機そのもの  
の騒音の規制、そういうこともやっぱり考える  
べきではなかろうか。たとえば新幹線なら新幹線  
でどうにも振動が防止できなければスピードを落  
とすとか、あるいは排気量をコントロールするど  
うか、やはりいかに航空機が時代の技術革新の花形  
だと言つても、無制限に私はやる必要はないと思  
う。したがつて、いま羽田の問題でも、発着回数  
とか時間とかいう問題も常に問題になつておりますし、けさの新聞についても成田のしりぬぐい  
を深夜便では羽田にさせられると。私も羽田に住  
んでいますから、深夜便になると夜中ビーンとい  
う音で起こされると、空港の近くですから。それ  
は別として、やっぱり飛行機そのものの騒音の規  
制、発生源の規制、あるいは回数、時間帯、こう  
いうものを立法をして同時に出すべき性格のもの  
ではないのかということをこの法案を読んで感じ  
ました。したがつて、若干この提案の中には政府  
の努力らしいものも触れているようになりますけ  
れども、こういう立法の問題については、やはり  
大臣としてはどんな考え方、基本的な問題ですか  
ら聞かしてもらいたいし、ぜひそうあってほしい  
とこう思うんですが。

ような措置はなかなかむずかしいわけでござりますが、実は最近ほのかの問題等も考えて、わが国が飛行機を購入するというようなそういう過程の中にはつて、あつてもできるだけ騒音等が低い飛行機にしなければならぬのじやないかと、これが関係者全体の中でも頭の中にございまして、できるだけそういう騒音等の程度の低いものに買いかえようとかなんとかというようなことも一部進行いたしておりますが、これとてまだ十分とは言えない、今後大いに検討してまいらなければならぬところであります。そういううように考へておる次第でございます。

○政府委員(高橋寿夫君) 私どもが現在航空機の騒音問題についてとつて、発生源対策が第一であります。第二が空港構造の改良の問題。第三が空港周辺対策の問題。

発生源対策といたしましては、いま先生も御指摘のよな機材の改良の問題があります。音の低い機材にしていくことで、もう世界的に研究者が一生懸命開発をいたしております。そして私ども先進国におきましては、音の大きい飛行機は使わせないと、いう制度をつくつております。ただどうしても技術上音を低くする工事がなかなかできないといふものはやむを得ず除外してしまいますけれども原則として騒音適合証明制度をつくりまして、その試験にパスしなければ飛んではいけないということにいたしまして、できるだけ音の大きい飛行機を排除することを講じております。それから発生源対策の二番目としては、やはり便数の問題等でも、たとえば大阪空港周辺などにつきましては、すでに便数制限をいたしております。またあるいは、発着時間の規制等もいたしております。それから、さらに運航方式につきましては、すでに便数制限をいたしてしまって、そして地上に降りかかる音を少なくすというふうな運航方式の改良につきましても、航空機の安全運航に支障のない限度におきまして指導をしているところであります。現に各空港

でこれは行われているわけでございます。

それから、第二番目の柱で、空港構造の改良、これにつきましては、基本的には騒音問題が発生していないようなどころに空港をつくるのがいいわけではありません。たとえば、海上空港等が理想でございますが、なかなか立地的にそういうかない場合もござりますので、そういう場合には緩衝緑地を周辺に設けるとか、あるいは防音林、防音堤などを設けるというふうなことで、空港構造の面から配慮をいたしております。

それから第三の点は、空港周辺対策でござります。

さて、この中に事前的なものと事後のものとござります。事前のものといたしましては、きょう御提案申し上げております法律のように、将来必

ずそこの地域は空港騒音が大きくなつて社会問題となることがわかつている地域につきましては、もうこれ以上住宅等が入つてくるのを何とか抑えるべきではないか。これはかつてこの当運

輸委員会におきまして附帯決議いたしました線と同じでございますが、そういうことによりまして空港周辺の土地が新しく市街地化していくことを未然に抑えよう、こういうことでございます。

従来このことがございませんでしたので、みすみす指をくわえて見ておつたということをございます。

さて、今回この法案が成立いたしますれば、そうして、今回この法案が成立いたしますれば、そ

うい子防的なことが可能になるわけでござります。それから事後的な方法として、すでにもう空

港もあり家もあるということにこころにつきましては、

空港周辺の家に対しまして防音工事をいたしまして、それを国家あるいは公團のお金で補助をする

ことがあります。それから発生源対策の三番目としては、や

う仕事をいまやりまして、発生源、空港構造の改

良、周辺対策、この三本柱によりまして各空港

がござります。

○日黒今朝次郎君 法律がばらばらにできてしまつて、その場合に移転補償等をお出しする、そ

う仕事をいまやりまして、発生源、空港構造の改

良、周辺対策、この三本柱によりまして各空港

がござります。

○日黒今朝次郎君 法律がばらばらにできてしまつて、その運用がばらばらになるからいろいろな問

題が起きると思うんですよ。いま航空局長の言う

ようなことがあつたら、なぜきょうの読売新聞の

そこまで、いろいろ検討をいたしました結果、そ

ういったことを現行の法律でやるとすれば都市計画法の体系がある。これは先生も御存じのようなり方で、一つの都市のよき居住環境といいますか、そういうものをつくるために、都市の中をいろいろ目的別に地域地区制によりまして区別をいたしまして、全体としてその町の発展を図るということで、したがって、そのことによって制限を受ける方も、全体としての町の発展のためにがんばる、また一方、その規制は強制されますので罰則を伴う、こういう法律になつておるわけでございます。

で、今回のこの空港周辺の立地問題につきましても、私どもはやはり、これは空港を取り巻く一つのいわば空港都市ということがあると考えまして、この空港とその周辺の都市というものが調和のある発展をしていかなければならぬ。また、空港の騒音にさらさられる地区というものが、ほつておかれたんではやはりその地区は、いかにそこに住む人が自分はうるさいことをがまんすると、永劫にわたってそこに騒音問題になりますし、また未来ことは、やはり国家的、社会的には問題があるんではないかというところから、私どもは、空港周辺の地域に対しまして都市計画の考え方を採用いたしました。都市計画の地域地区制ということをこの際適用して、騒音防止地区あるいは特別地区ということを考えたわけですが、そして、法律案にもございますように、防止地区というのは比較的うるさい中でも音の少ない方、特別地区は非常にうるさいところと分けまして、うるさきの度合いの少ないところは家屋に防音構造を義務づけるという程度にしよう。それから、うるさき駐在所とかは別でございますし、また農家の息子さんが家を建て増しするというふうな場合は除

外するような配慮をいたしたいと思っておりますけれども、このねらいはあくまでも、空港周辺とこれは土地が比較的確保しやすいし、また交通が便利になりますのでかなりいい土地になるおそらくあります。そうするともうすぐに都市から大規模な宅造業者が出てまいりまして空港周辺の土地を買いまくりまして、そして建て売り住宅などをつくりまして劣悪な住宅地をつくり、そして、そこに住む住民の方々は永遠に航空機の騒音障害を受けるということになるのを何とか悪循環を断ち切りたいというところから、これから新しくそこへ住むようになる人たちを制限しよ、それもいわゆる宅造業者などの進出を抑えようというところが一番のねらいでございまして、したがつて従前からこの地区に住んでいらっしゃる方につきましては、もちろん立ち退き強制はいたしません。

しかしながら、どうしても自分はもう音がうるさいからよそへ行きたいとおっしゃる場合には適正な買い上げ等をすることにいたしておりますけれども、そういうことございまして、決して強権発動というふうなこととするつもりは全くないわけでございます。

ただ、一つの規制でございますが、やはり防止区域にしましても防止特別地区にいたしましても、そこで行われる一定の行為につきまして規制がかかります。その規制に違反した場合には、都

市計画法のほかの制度との横並びもございまして、最小限度の罰則はかけなければならないといふことでございます。強制があるので罰則も裏にあります。

それから防音装置、これは何ですか、防音装置の問題でいろいろ議論されておるようであります。

それから防音装置、これは法律をつくつてやる限りは、防音装置が、これは法律をつくつてやる限りは、防音装置にもいろいろの方法論があることも聞いております。

それが法律をつくるぐらになら各部屋ともすが、やはり法律をつくるぐらに防音装置をさせてその費用は国が負担します。

都市計画法は環境をよくするという一つの前向き、公害というのはこれは飛行機のためにしばらくかかるで、そして立ち退き食つたばかりに罰金取られるというのには、何だか私みたいな学のない男でも

いるのには、何だか私みたいな学のない男でもいる場合に局長どういうふうに扱うんですけれども、罰金を全額これを補償するというぐらに元気のいいところを、前の方は元気がよかつたから、こっちの補償の方も元気を出して助成なんという言葉を取つて全額国庫負担と、こういうふうにすべきだと思ふんですが、いかがでしょうか。

○政府委員(高橋寿夫君) 防音工事の内容でござりますが、私ども考えておりますのはいわゆるアルミサッシによる窓枠などを考えておるわけ

であります。もちろんこれは政令ではつきりした基準を出すわけであります。アルミサッシでもいろいろこれは性能がござりますが、音のレベルでいきます。

○政府委員(高橋寿夫君) 規制の裏で罰金がついているわけでございますが、現実問題といつたましても罰則で強制してということは余り策の上

ありますが、町で言われている七十ポンとか八十ポンとかいうポンということと置きかえて御説明し、御理解いただいてもそう大きく違いませんので、ポンでいきますと、五ポンぐらい下がればいい程度のアルミサッシを義務づけたいと思つております。そこで、現在私どもの家をつくる場合でも同じでございますが、木の窓枠をつくることというのは、むしろ木材の値段の高騰、それから職人さんの手間を考えますと、最近非常にぜいたくな細工になりまして、このころつくられる家はもうアルミサッシの方がずっと安いということになります。現実にこれは統計によりますと、全国的に九七、八%まで新築住宅はアルミサッシにしているという事実があるわけでございます。そういたしますと、(二)の防止地区でのアルミサッシ構造というものは、たとえば法律に書かなくてよいわばどうせ九十何%はアルミサッシ構造にするわけなんですが、ただここで基準で示しますような五ポン下がる効果のあるアルミサッシ構造にするというふうなことが、ほつておいてもアルミサッシにしちゃうという場合よりも金がかかるというのであるならば、やはりその差額というものは当然この法律の制度によるための負担でござりますから、それにつきましては助成をしなければならないだろう、こう考へているところでございます。そういうことで、この法律の防音構造というものの義務づけというものが、これからおつくりになる家に対しましてそう大きな御負担をおかけすることにはならないと思うんであります。もちろん、いままで住んでいらっしゃるお家でそのままお住みになる場合には何ら強制はございません。新しく建築をする場合、建て増しをする場合等の問題だけでございますから、今まで住んでいらっしゃる方が木の枠のやつを壊してアルミサッシにしなさいという強制はこの法律ではいたしませんので、そろ大きな御迷惑をかけることにはならないかと存じております。

○目黒今朝次郎君 まあ、国会ではそういう答弁をしておるんですがね、大阪空港に絡むあの地区

の方々、問題点、私もあすこの三回ほど現地を歩きましたして、現に騒音も聞かしてもらつたりした。で、運輸省がやっているいろんな基準に伴つてやつておる家に入つてみてもやっぱり依然として問題が残つていて、自分で金を出して手を加えているという現状で、いろいろ話すると、いや予算がないから、法律がないからと、こう言われて今日まで来たわけですよ、予算がない、法律がないと。せつから立法するんですからね、この立法するときぐらい防音装置に絡む問題、新しい場合もある今は現におる者も含めて防音装置ぐらいは、この際住民にいろいろ御迷惑をかけるんだから、防音装置ぐらいはやっぱり国の責任でやってやるというくらいの私は大上段を、一つぐらい法律の中にいいところがあつても私はいいと思うんですけど、私権の制限をするんですから。ここでできちつと立法を、そういう全額負担の立法をして、それに伴う運輸省の予算を計上すればいいんじやありませんか。そういう私はやっぱりこの航空騒音問題では、この際立法するんだから抜本的な解決を図るというくらいの前向きな姿勢をぜひ示してもらいたいと、こう思っています。これと同時にもう一つ、問題になりますのは、この第八条との関係もありますが、移転をする際にその現に住んでいるところの時価で計算された場合と新しく——まあ本人の欲もありますけれども、新しく移つていくところの土地ということに大いに差があるわけですね。差がある。これはまあこの点のやつがなかなか公害で移転する場合に住民との間に合意点に達しない一つの人間的な臭みもありますけれどもね、この点が往々にして残ると思うんですね、時価の評価という問題を含めました。したがつて、この問題等については、やはり今までの大坂空港におけるいろんな経験も踏まえて、まあこの法案の運用に当たつてどういう考えを持っているか、この際見解を聞かしてもらいたいと、こう思っています。

○政府委員(高橋寿夫君) このお売りになる方から私もがお買い上げ申し上げる価格と、その方が今度新しい土地をお求めになる場合の価格とがなかなかうまくバランスしない、場合によつては逆ぎやになつてしまつというようなことのため、たとえば大阪空港周辺で移転のなかなかはかない事実があることはもう先生十分御承知のとおりでございまして、私どももその経験に十分

ところをまあ御理解を願いたいと思うのであります。せつからのお話、まあいろいろ伺いつつ、いま答えを求められたのありますと、と申しましてそういうように改めますというところまでいかぬことをひとつ御理解いただきたいと思います。

○政府委員(高橋寿夫君) ちょっと補足させていただきたいのですが……

○目黒今朝次郎君 いや、いいですよ。まあ、私の制限をやるんですから、私は少なくともいま大臣が苦しい答弁していますけれども、私は多少大臣が苦しい答弁してもこの姿勢だけはやっぱりこの法をつくる以上はぜひ貰いてもらいたい、貰くべきだという私の主張は変わりありませんから、ひとつようはやりませんから、さらに検討をしてもらいたいということをつけ加えておきます。

これと同時にもう一つ、問題になりますのは、衆議院のいいところあるんだから、やっぱり参議院でこの際この法律ではここだけがいいところが通つてしまつたから参議院しようがないと、こだというふうに大臣が太鼓判を押せるような点は、まあ第一点はここしかないんですよ。この騒音の完全国庫負担、新旧含めて、大臣どうですか、もう少し前向きにね、やっぱり自民党政府もいいことあるわいというぐらいやつぱりやるようになりますが、まあそういうことはがんばってくださいよ、この辺は。

○国務大臣(福永健司君) だんだんお話を伺つておりますと、いろいろ参考になることを言つていただいているのであります、まあそういうことはがんばってくださいよ、この辺は。

○政府委員(高橋寿夫君) このお売りになる方の基本方針を公表して意見を求めるという場合に、「二週間以内」と、こう書かれているのですね。これは私は花巻空港問題のとき実際に当たつて、あんな小さいと言つちや岩手県の方に怒られました。そこからもう一つは、法案の関係で、三条四項の基本方針を公表して意見を求めるというおきたいと、こう思います。

のつて、今度は鉄塔をつくって徹底抗戦をやるぞと、非常にエスカレート化してしまつ。こういうことでせつかくまとまる可能性を持つてゐる案件も、こういう時間的にきちんと規制することが返つて逆に問題を起つます。こういうふうに考えますと、私は少なくとも意見の提出は一ヶ月程度置いてもいいじゃないか。先を急ぐ余り締めくくりの方で成田のようないの舞をやつては何にもなりませんから、やっぱり基本計画を提案して、この基本計画について皆さんはどういう意見があるかということを、やっぱりじっくり一ヵ月程度時間を使って意見を聞く、こういうことが私は必要だ。

同時に、私はもう二、三ヶ月がたとに、公聴会が  
りあるいは意見書、そういうものが航空行政に  
ちつとも生かされない。こういう意見がありまし  
た、こういう意見がありましたということで、ほ  
とんど右から左に聞き流される。そういういまま  
での行政から考えますと、意見書や公聴会で出た  
意見は必ず生かさなければならぬというふう  
に、やっぱり意見書、公聴会の位置づけを立法の  
段階できちつとしておくとともに私は必要で  
はなからうかと、このように考えるわけです。で  
すから、成田問題なり、そういう問題を含めて、  
先ほど大臣が從来の経験を生かすと、こういうこ  
とを言えど、せめて意見を聞く期間なり、あるい  
はそういう意見書、公聴会の位置づけなどはき  
ちつとこの中で生かす、そういう立法の追加が必  
要ではないか、あるいは一部修正が必要ではない  
かと、こう思うのですが、いかがでしょうか。  
○政府委員(高橋寿夫君) お答え申上げます。

確かに第三条第四項におきましては、二週間以内に意見書提出ということになつてゐるわけですが、さいますが、事実上、案ができる段階までには、私は実際の問題といたしまして、どういう案にならるべきかということは、すでに関係地域の住民は全部御存じだと想うのであります。この二週間というのは、いわば形式的な手続期間というふうに実際

は運用されるのであろうと思うのです。この五項をごらんになりますと、関係市町村長の意見を聞いて方針を決めるということにもなっておりまして、関係市長村長というのは、当然そこの地域の住民の御意見については十分耳を傾ける立場にありますので、もう住民の方は、この二週間という短い期間の意見書提出というものだけを当てにせずに、むしろ當時この関係市町村長に対して意見具申をしておく、要すれば市議会等で議決をしておくというふうにしておけば、都道府県知事が関係市町村長の意見を聞いたときにその住民の方々の意見は十分反映されるという担保があると思うのです。したがつて、二週間以内の意見書提出というのはほんの一種の儀式みたいなこととして運用する方がいいんじゃないか。事實上はこの第五項を活用いたしまして、市町村長を中心に行方地元の意見を聞いてから案をつくるというふうに運用することを私どもは考えなければならないと思つておるわけでござります。

なお、これも衆議院の附帯決議でございますけれども、こういった各種の問題がござりますので、地元に住民代表あるいは関係地方公共団体等関係者によりまして協議会をつくるということを附帯決議いただいておりまして、私どもは、このことは大変結構な御趣旨でござりますので、法律が施行になりまするならば、これは知事に対しましてこの協議会設置を要請いたしまして、知事の主宰のもとにそういう住民代表等も入った協議会ができまして、そこでいま申し上げたようなことも時間を見つかりかけて納得いくまで議論が闘わされるということを期待しているわけでござります。

○日黒今朝次郎君　表面をずっとと言わわれれば、それは局長の言うとおりのこともあると思うのですね。しかし、空港問題ずっと十年ぐらいの歴史を見てみますと、ほとんどと言っていいくらいその拡張問題設置問題で紛争が起きているのですね。あるいは市会あたりで議決してもこの議決そのものが混乱の中で議決をする、あるいは警官隊の

導入の中で議決をすると、そういう歴史を繰り返しているのですよ、成田だけではなくて。なぜそうなのかというところにメスを入れないと、やっぱり私は強権発動、流血の惨事の積み上げの中にわが日本の飛行機が飛ぶということを繰り返すだけじゃないか。だから、私はやっぱり念には念を入れて、もつと極端に言えども、私は少なくとも市議会なら市議会の四分の三なら四分の三、できれば満場一致、少なくとも四分の三の規制をして、議会の四分の三以上の同意がなければこの問題はだめだぞといふくらいの規制をしていただきくらいの私は気持ちがあるのですよ。そこまで時間をかけて話し合いをしながら、合意を得ながらやつぱり拡張する、防音装置をする、そういうことがほしい。ところが、そのところが抜けているから、私は、いつも紛争の繰り返しだと、こう思うのですね。

やっぱりこの期間の問題——いまの協議会も結構ですけれども、この協議会といつても、結局は詰まるところ、強行突破しないということが本当に忍耐強く待てるかどうかという根本になつく。そうすると、くどいようだけれども、やっぱり期間を延ばすあるいは意見書、公聴会の意見、そういうようなものは必ずこれを生かす、法案の中に生かす、あるいは行政の中に生かすという保證がないと、やはり時間に追われちゃつてもう形式論になってしまつ。こういうふうになりかねない。こういう可能性を持つていているということになりますから、もつと一度私はこの期間の問題については、運用の事前に協議会で諮るということがありますけれども、やはり意見書、公聴会の意見は必ずこれを保障すると、こういうことについて一項を加えるべきだと、こう思うのですが、いかがですか。

○政府委員(高橋寿夫君) 法律の規定によりましても、都道府県知事は、この意見書が出されすれば、当然これは尊重する立場にあるわけござりますし、私どもは国の立場いたしましては、第六項で「都道府県知事は、基本方針を定めよう

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。」と書いてございますが、同意を当然求めでくるわけございますが、そのときに、その基本方針の決定に至るまでの案の公表あるいは意見書提出、その辺の経過につきまして私たちも十分配意をいたしまして、何と申しますか、住民の人たちの意見を踏みにじるような、そういった一方的な協議があつた場合には、当然この同意の問題のときに私どもは十分都道府県知事に対して行政指導をするということが可能であると存じます。

法律問題はそうでございますが、一般的な一つの行政の考え方いたしまして、私は、多少個人的見解になるかもしちゃませんけれども、従来私ども航空行政の当局者は時とすると、航空というのはきわめて特殊な交通機関であるために、何か特別扱いをしてもらうのは当然であるというふうな錯覚に陥りまして、机の上で計算をした輸送需要に基づいて、机に広げた地図を開いて、こことのころに空港が要る、どのくらいの大きさのものが必要る、そうすると、全国的にこういうネットワークができるというふうなことをやりがちであつた。そういう方向に傾きがちであつた。いわば空から見て空港を決めるという態度をとりがちであつた。そのことがやはり各地におきまして、空港周辺の地域社会と大変な混乱を起こしている一番基本であるんぢやないかというふうに反省をいたしているところでございます。私は、したがつて、二年前いまのところへ参りましてから、空港をつくるときは空から見ないで地面において、地面から見ろ。その地面に立って、この土地に空港をつくつて果たしてやつていいけるかどうかといふことを考えて、そしてやつていければつくろうということでもいくべきじゃないかという考え方で、從来の考え方をかなり転換をして努力をしてゐるところでござりますが、やはり私は、この法律の問題でも何でもそうでありますけれども、幾ら法律に書きましても、これを実施する、運用する人間が違つたことでの気持ちで運用したらば何をするべき

にもならないわけでありまして、むしろ法律の規定といふものはそつ手足をしばるというふうなことだけではなくて、通常の範囲内にしておきましても、やはりそれを運用、実施をする人間の魂の問題が大事であるというふうに考えますので、そういった点につきましてはこれからも私どもいろいろ勉強いたしまして、また国会の御議論等も十分念頭に置きまして運用さしていただくということによつてこの法律は必ずや、從来先生御心配のような事態を起こさないよう運用するということをお約束いたしたいと存じます。

○目黒今朝次郎君　とりあえず、成田空港の開港

後の問題であるとか、いま言つてある花巻空港の問題などで、いま航空局長が言つたことがどれほど具体的に裏づけられるか、なかなか合はない

いようですから見守りたいと思ひますし、私が

惨事が出るというよなことがあつたら、私は

やつぱりいま提案した大臣なり航空局長なりにそ

れなりの政治的な責任をとつてもらつといふぐら

いの覚悟がないと、この問題については簡単にそ

うですかと言つて、私は引つ込むわけには

まいりません。したがつて、そういうことについ

てあなた方、私がいま言つたよな気持ちを含め

てやつぱり運用をしてもらうということを強く要

請をしておきます。

それから、これとの関連で、成田関係で、若干

時間がありますから関連でやらせてもらいます

が、空港公團總裁にお伺いしますが、参考人に

この前予算委員会で私が提起したら、いや、そん

な心配はない、こつ言って、じや資料をちようだ

いと言つて資料をもつてこう当たつてみたら、

やつぱり四千メートル滑走路は五、六年あたりで

飽和状態になるということをあなた自身が計算

をして私によこしたんですがね。そうすると、あ

の成田空港はまあ七、八年が精いっぱいであると、

現状のままでね。いわゆる横風用の滑走路をつ

くるとか別な関係でやるとかいうのなうぎ知ら

す。そういうふうに現状認識をしていいかどうか、

改めて總裁の見解を明らかにしてもらいたいと、

こう思うんです。

○参考人(大塚茂君) 成田空港の航空需要との

見合いの問題で、いつごろまでもつかということ

でござりますが、滑走路につきましては大体十三

万回程度の発着回数までは大丈夫でござりますの

で、これは当分その心配はないというふうに思

います。

ただ、ターミナルビルにつきましては、おっしゃ

られますようにあと数年たつますと、いまのよう

な航空需要の伸びというのが続きますと、現在

のターミナルビルではそろそろ狭くなつてくると

いう状況になりまして、どうしても第二期工事と

しての工事を始めさせていただかなければいけな

いということになります。

○目黒今朝次郎君　さよなることなので、この前

予算委員会で若干すれ違ひの議論がある程度現実

問題として浮き彫りにされたわけなんです。です

から、第二期工事をどうするか、あるいは羽田空

港の見直し論なんというキヤツチフレーズも週刊

誌や新聞で出てくるんですがね。何はともあれ、

現状のままではどうにもならぬ。あと七、八年だ

と、こういうことについては現状が明らかになつ

たんで、運輸大臣として、この法案は十年先を見

越してと、この法案も十年先、十年先と、きわめ

て再三使つているんですがね、少なくとも運輸大

臣として、いまや開港されんとするものが七、八

年と、こういう段階で一体運輸大臣はどういうふ

うに処理しようとされておるのか、改めて大臣の

見解を聞きたいた、こう思つてます。

○國務大臣(福永健司君) 今後どういうよう

に変化していくか、これは必ずしもいまから明らか

ではないと思います。大塚君はターミナルビルに

ついてお聞きのよな考え方、見方を申し上げた

のであります。

見直しという言葉が出てきたのであります。

大きい見直しかつては見直さなきならぬかに

よつて、これは大分違うのでございますが、ターミナルビルの方の話は、私聞いておりながら、二

改めて總裁の見解を明らかにしてもらいたいと、

こう思うんです。

○参考人(大塚茂君) 成田空港の航空需要との

見合いの問題で、いつごろまでもつかのこと

でござりますが、滑走路につきましては大体十三

万回程度の発着回数までは大丈夫でござりますの

で、これは当分その心配はないというふうに思

います。

ただ、ターミナルビルにつきましては、おっしゃ

られますようにあと数年たつますと、いまのよう

な航空需要の伸びというのが続きますと、現在

のターミナルビルではそろそろ狭くなつてくると

いう状況になりまして、どうしても第二期工事と

しての工事を始めさせていただかなければいけな

いということになります。

○目黒今朝次郎君　さよなることなので、この前

予算委員会で若干すれ違ひの議論がある程度現実

問題として浮き彫りにされたわけなんです。です

から、第二期工事をどうするか、あるいは羽田空

港の見直し論なんというキヤツチフレーズも週刊

誌や新聞で出てくるんですがね。何はともあれ、

現状のままではどうにもならぬ。あと七、八年だ

と、こういうことについては現状が明らかになつ

たんで、運輸大臣として、この法案は十年先を見

越してと、この法案も十年先、十年先と、きわめ

て再三使つているんですがね、少なくとも運輸大

臣として、いまや開港されんとするものが七、八

年と、こういう段階で一体運輸大臣はどういうふ

うに処理しようとされておるのか、改めて大臣の

見解を聞きたいた、こう思つてます。

いまの話は、それはそれといたしまして、将来に

備えることは、これはもう大いに考えていかなければ

なりません、こういうように思います。ただ、

現在できました空港を七、八年ですつかり何とか

生じてくるのでありますが、こういうことに対し

ましては、いろいろ御注意等もござりますし、十

分気をつけて今後に対処しなければならぬ。で、

いまの話は、それはそれといたしまして、将来に

備えることは、これはもう大いに考えていかなければ

なりません、こういうように思います。ただ、

の点に多少違いがあるとすれば、先ほど申し上げました成田の特殊事情というものに対してのものでございまして、組合活動に対しても羽田の場合と全然違ひがないというふうにお考えをいただいて結構でございます。

問題と、やっぱりパイロットが十分に自分の意見が言えるような労使関係の確立というものについて総裁の考え方を聞きたいし、これは航空局長にも関係があることですから、航空局長の見解をこの際聞かしてもらいたい、こう思つんです。

○参考人(大塚茂君) 結構でござります。  
○日黒今朝次郎君 いや確認しますからそのよう  
いに關係規則、労使間でお願いします。

問題と、やっぱりパイロットが十分に自分の意見が言えるような労使関係の確立というものについて総裁の考え方を聞きたいし、これは航空局長にも関係があることですから、航空局長の見解をこの際聞かしてもらいたい、こう思つんです。

○政府委員(高橋寿夫君) 亂気流の問題は新聞がトップ記事で扱いましたのですから、大変御心配をおかけいたしまして申しわけないと思つておりますが、これは私どもが昨年の秋空港の管制検査をするときに運輸省のYS-11で飛ばしましたときに、私どものパイロットも経験をいたしております。しかしながら、このパイロットは日本じゅうの空港をフライテチェックをして回っているパイロットでござりますが、格別他の空港に比べて問題にするようなものではないという見解でございました。その後ことしに入りまして日本航空、全日空等のパイロットが路線資格を取るための慣熟飛行をいたしました。この方々の慣熟飛行を終わってからのコメントによりまして実事が新聞に報道されたわけでござりますが、私どもこの

言われている。それでこの前私も空港に行って聞いた段階では、いや乱気流は大したことはないですよと、こういう話があつたんです。ところが日航のパイロットの皆さんにいろいろ聞くと、やっぱり乱気流は問題じゃないか、こういう話になる。日黒さんは表に出してくれるな、おれが言つたと言わないのでくれ、何でやと、こう聞くと、私は機長であつて管理職だから私が言つたとなると職制にすぐやられてしまうから、危ないことはペイロットとして言えるけれども、何のたれべえが言つたということは労使関係で私は非組合員であるからそこまで言わないのでくれ、こういうことがあるんですよ。ですから、私は乱気流の問題、そういうパイロットが自由に安全問題について物が言えない、そういう今まで成田空港が開港になつてしまつという点には、非常に私も住民の端くれとして安全については危惧を持っているんです。

問題と、やっぱりパイロットが十分に自分の意見が言えるような労使関係の確立といつものにて総裁の考え方を聞きたいし、これは航空局長にも関係があることですから、航空局長の見解をこの際聞かしてもらいたい、こう思つんですね。

○政府委員(高橋寿夫君) 亂気流の問題は新聞がトップ記事で扱いましたのですから、大変御心配をおかけいたしまして申しわけないと思つておりますが、これは私たちが昨年の秋空港の管制検査をするときに運輸省のYS-11で飛ばしましたときに、私たちのパイロットも経験をいたしております。しかしながら、このパイロットは日本航じゆうの空港をフライトチェックをして回つているパイロットでございますが、格別他の空港に比べて問題にするようなものではないという見解でございました。その後ことしに入りまして日本航空、全日空等のパイロットが路線資格を取るための慣熟飛行をいたしました。この方々の慣熟飛行を終わつてからのコメントによりまして事実が新聞に報道されたわけでござりますが、私どもこの方々の報告を聞きますと、百五十人の人が全体として慣熟飛行を受けたわけでございます。これは航空局のパイロット、日本航空、全日空、日本アジア航空、合計百五十人のパイロットが飛びまして、このうち激しい乱気流があると言つた人は二人でございます。中程度というのが二十四人、軽い程度というのが六十人、全然なかつたが六十四人あるわけでございます。もちろん飛んだその日の気象条件等によりまして多少違いますから、この数字をもつて全般を律するつもりはございませんけれども、いろいろ調べてみますと、成田の空港は御承知のように丘と谷がありまじでいるいわゆる北総丘陵地帯にございますので、地上近くの空気は風が強いときはこの丘や谷の起伏に沿つてうねりを起こして流れていることがございます。したがつて、飛行機が地上近くを飛ぶとき、つまり離着陸のときにはそういう地上の風のうねりに乗つて、乱気流という言葉というほどではないですが、多少がたがた揺れるときが何秒かある

という状況でございます。で、このことは日本の内陸空港、大体まあ丘陵地帯にございますので、ほどどこもある現象でございまして、特に成田空港について激しいというわけではない。気象庁の研究者の論文等もございますが、これによりますと、南風の強いときにひどく起るようだといふな論文もございまして、気象庁でもこの点についてはまだ全体として調査が済んでいないで、一予報官の論文にすぎませんが、そういう論文もございますが、それらのデータ等見ましても、このことが成田空港の航行の安全に支障があるという程度では絶対にありません。したがいまして、私どもこれは安全上問題とは考えておりませんけれども、やはりなれない外国のパイロットなんかがおりてきただときに、たまたま南風が強くてがたがた揺れるということになりますと驚くといけませんので、十分周知徹底をさせるという意味で情報として流しております。もちろん開港後やはりある一定期間のデータによりましてはつきりることは「航空情報」という航空関係の世界的な官報みたいなものがござりますが、それに載せる必要があるとなれば載せることといたしますけれども、当面は情報を提供するという程度で支障なく運用できるというふうに考えております。

が相互にぶつかるわけでござりますので、そこで、この両方の空域をうまく調整しなければならないということの問題でございます。それぞれ運航する航空機の型式も違います。性能も違います。そういう点を考慮いたしまして出発、進入するルートを平面的に分離する方法と、それから高度的に、上がどちらか下がどちらかという高度的に分離する方法、いろいろ方式を組み合わせまして十分安全な分離飛行ができるよう、防衛省当局とも専門家同士かなり時間をかけて検討いたしました。やつたところござります。

なお、両方の管制機関にレーダーがござりますので、こういったレーダーによって監視もできますし、異常があれば直ちに連絡調整をするといふこともできますので、この点につきましては防衛省当局とも完全に合意に達しております。両方の管制官同士が専門的立場から、いまこういったことで実際に開港になつた場合の訓練もしているということでございまして、御心配のような事態は起らぬないと存じております。

○目黒今朝次郎君 防衛省とも十分連絡をとつてある、ということですから一応信頼をして、零石事故の第二の発生などないよう、ひとつ最大の配慮をお願いしたいと、こう思つておるんです。

それから次の問題は、燃料輸送に絡む安全対策という点について何回か私も交通安全対策委員会なりあるいは去年の運輸委員会で国鉄側に要請をしておったわけであります、この線路の補強、踏み切りの補強あるいは特殊タンク車の完備、こういうものについて国鉄側としては開港に当たつて十分な準備ができたかどうか、国鉄側の見解を聞かせてもらいたい、こう思つておるんです。

○説明員(田口通夫君) 御指摘のありましたまず区間から申し上げますと、現在、総武線千葉まで、津田沼—千葉間複々線増をやっておりますが、その過程で幕張—千葉間につきましては、路盤につきましては強化路盤化いたしておりますし、道床は新しい道床をどんどん入れておりますし、またレールは少なくとも五十キロ以上の重

量化をいたしておりまし、それが現在の切りかえ線ですべて使われておりますので、この区間は完了というふうにお考えをいただきたいと思います。

それから、その他の区間のレールの重量化につきましては、すべて四十キロ以上のレールを使用いたしまして、現在、重軌条化は完了いたしております。したがいまして、三十七キロ以下の軽量レールはございません。

これは全体計画といたしまして、蘇我から幕張、幕張から成田、成田から鹿島、北鹿島、全区間で四十五キロメートルの長さにわたりまして道床厚を増加するという計画でございまして、五十二年度、今月の終わりまでに十六キロメーターを完了するつもりでございます。

それから、コンクリートまくら木化につきまして、これは直線部分のコンクリートまくら木化でございますが、いま申し上げました区間で二十七キロメートルを計画いたしておりますが、今月末までに十一キロメートルを完了いたします。

したがいまして、五十三年度以降は道床厚増加については残り二十九キロメートル、コンクリートまくら木化は十六キロメートル、引き続いて着実に実施をしてまいりますつもりでございます。

それから踏み切り対策でございますけれども、五十一年度から五十二年度にこういうことをやつ

ございますれば細かい場所を資料でお示ししたい  
と思いますが、三種から一種にいたしましたのが  
三カ所、四種から三種にいたしましたのが四カ所、  
整理統合で廃止をいたしましたのが五カ所という  
形でやつてまいりまして、現在の踏み切りは全部  
で百二十一カ所ござります。そのうち一種は九十  
カ所、三種が十一カ所、四種でも全部これは交通  
規制を行つておりますので、四種が二十カ所でござ  
いますが、こういう形でやつてまいりましたとの  
五十三年度引き続いて四種の三カ所を三種化いた  
してまいりますという形で踏み切り対策を十分進

めて、いつておるつもりでございます。  
最後に、貨車でござりますけれども  
の前、委員会で御指摘ございました御  
まして私回答いたしましたとおり、全

○〇〇〇型式を現在配置いたしておりまして、造は先生の御存じのとおりでございます。  
○目黒今朝次郎君　はい、わかりました。  
それから、時間がありませんから、空港へお送りください。羽田で動いてる皆さんもいるので、お出でください。

へもう移る、成田の方にね。それで、いろ  
をされておって、これは必ずしも労使関係  
は解決できない幾つかの問題があることを  
ました。たとえば住宅の問題。住宅も、当  
画から比べると非常に住宅が困つて、しか  
高い。独身者の競争率が、住宅公団で三倍

競争率だという話を聞きましたし、それがいつの時間ですね、通勤時間が非常に、発着の問題がなかなか合合わないという通勤の問題がなかなかかみ合わないというこれは日本航空とか空港公園と組合の皆さんではどうしても話がつかない、運輸省が一で電車のダイヤの調整に、やっぱり皆さんによろしくしてやる必要がある、こういう問題をましたので、これらの問題については、やは前向きにひとつ運輸省が仲介の労をと力してもらいたいという気がいたします。

通勤のダイヤの問題、それから駐車場の問題、いう問題がどうしても問題があります。それから、私、もう一つ一番大事だと思ふこの成田に移動に当たって、従来羽田で働く皆さん、下請の皆さん、ざっくり言えば成チヨンという話がいまあるんですよ。この成田に移動することによって従業員になっちゃう、下請を含めて。それで千葉の現地の方には労働力があるものですから、羽田で働いていたやつを整理をして、そして新しく雇用するという、この雇用の不安なのがいっぱいあるんですね。これは国内線

の問題もちろんのこと、パンアメリカンとかノースウエストとかという外国航路の方々も特にはない。でありますから、私はこの際、大臣は見解を聞きたいのは、やはり雇用を確保する、と

うしても移動が必要な場合には、現に羽田に残る方々については新しい職場を国の責任なり公団の責任でやっぱりお世話ををする、それくらいの私は、雇用の安定ということがなければ移動する方も大変かわいそそうだし、あるいは成子ヨンなんていうことはもつてないけど、こうなりますと、や

ことはもちろんのこと、いかがでござるか、運輸大臣なりあるいは航空局長なりあるいは空港公団もやつぱり一枚かんでそういうものについては最大の努力をすると、そういうことが必要だと、こう思つてゐます。そういう紛争についての誠意を持つて、政府がやつたんですから、本当に

ます政府が誠意を持つて対処してやるということが必要だと、こう思ふんですが、大臣なり、あるいは航空局長なり、あるいは大塚総裁のひとつ決意のほどを聞かしてもらいたいと、こう思ふんです。

にがするれといたしましても成田か一鹿開港などうところまでいったと。そういう時点においては、それは心から念願するものであります。しかし、そういう時点においてお話しのような、そのゆえに非常にお気の毒なことが生ずるというふうなことがあることは私はもう、これはもう全然そういうことは考えておりませんし、成チヨンでなくて成り上がり」というとおかしいが、まあ言葉が、日本にまづい言葉があるからござりますが、要するに成田へ移つたのでよかつたということになると、なるようにということをひたすら念願しております。いまお話をございました転任等につきましては、私ども以下関係者誠意を持ってこれに対処せんとしております。

いたしたいと存する次第でござります。  
○目黒今朝次郎君 公団。

○日黒今朝次郎君　特に大臣、お願ひしたいのは、公團にも関係すると思いますが、いろんな構内営業に関する認許可があるわけですね。認許可がある場合では、まだ大臣が言つたところの成子ヨリな

その場合でいよいよ三回目が言いたい所で、なんていう言葉のないよう、成田が開港して首先是なって生活が困るという労働者が現に発生しないように、私はやっぱり認可をする際に前提条件として近々やれよと、さすれば大臣の判こ押すよという、声というものを常にやっぱり念頭に置いていた行政指導をぜひやつてもらいたいと、こう思

んです。また、聞くところによると、日本航空とかそういう国内の会社はある程度まだ運用ができるかも、外国会社ですね、ノースウエスト、パンアメリカンとかそういうところの方々は、きょうの新聞などを見ますと、成田移転の話し合いもまだ今日段階でされていないと、労使関係でね。ですから、私たちは一体どうなるのだろうということに心配する方がいっぱいいらっしゃるという新聞記事も見ました。ですから、これは外国航路で大変でしようけれども、やっぱり成田に入る以上は同じくこうなつぱり責任を負っておこなっていかなければなりません。

同じようにやつぱり責任と選挙を持ったてもう一つ、このことについて大臣からやつぱり厳しく言つてもらう必要があると、こう思ふんでこれをぜひ願いしたいと。

それから最後にもう一つここに見たんですが、「急患対応せんべッドなし」と、これは空港公社と関係市町村が救急医療に関する合意書を結んだと、こういうことがあるんですね。それが真実かどうか。そしていざ事故の場合にどういう救急体制があるのかどうか。現に私はあの辺を見てみると、一発事故起こつたら大変なもんだなあと、こう思つているんですが、救急医療体制についてどういう取り組みなり、対策を持っているのか、これが

らを聞かせてもらって私の質問を終わりたいと、こう思つんですね。

前段の文にせりて大目から見一回りこれに目次空港に関係することですから、大臣の決意のほどを聞かせてもらひたいと、こう思ふんです。

○國務大臣（福永健司君）　外国航空会社等についてお話をございました。そういうのは極端な事

抜けた話だと私しみじみと思います。私どもの方でも気をつけまして、従業員——恐らく目黒さん

おつしやるのは日本人たる人々についてであると思ひます。日本人でなけれど心配しないというわ

の方が特に意を注がなきやならないところでござりますが、私どもせいぜい気をつけて対処いたし

たいと思います。

しては、できるだけ周辺の病院と公團で協定を結びまして万全を期すべく、目下努力中でございま

○目黒今朝次郎君 これまだ結ばないんですか。

九日、日経。あればそれ参考に見せてもらいたい  
と思います。

○参考人(大塚茂君) 結んだそうでございます。  
○日黒今朝次郎君 それは原本の写しを参考まで

○参考人（大塚茂君）後ほどお届けいたします。

を中心としてお伺いをいたしたいと思います。  
まず、国土庁長官にお伺いいたしたいと思いま  
すが、成田空港が設置されてから二年半  
になりますが、

いうのは、昭和二十六年から実は工業開発が行われ、以来幾たびか総合開発計画が重ねられて今日

に至っております。国土府といたしましてとの上  
うな認識をお持ちになつておられるか、まずその  
点から、二つ聞いきたいと思ひます。

○政府委員(福島量一君) 千葉県は東京に隣接

したがいまして、大都市圏に属する県でございまして、同時に農漁村とかなりの広がりを持つ県でございまます。そういう意味で、かなり多様な性格を持つ県であるというふうにわれわれは考えております。

○赤桐選君 それでは私から概要をひとつ申し上げて、千葉県のいま開港されようとしている成田の置かれておりまする実態をひとつ申し上げておきたいと思いますが、いまお話をあつたとおり、確かに首都圏における大変重要な一翼を担つておりますが、千葉県の場合には昭和二十六年の一月に川崎製鉄の工場の溶鉱炉に火がともされました。これが千葉県の工業開発のスタートであったわけであります。以来幾たびかにわたる五ヵ年計画が繰り返されながら今日に至つておるわけでありますが、その後の今日までの経過を申し上げると、いわゆる臨海工業地帯といふものを設定をいたしております。これは東京都に接近しております浦安、行徳の南岸から木更津、富津の沖合いに至るまでの、実に八十キロに及ぶものであります。そして幅約三千ないし四千メートル、総面積にいたしまして、実際に一万五千ヘクタール、四千五百万坪、こういう大変大きなものでござります。この広大な臨海工業地帯の造成、これと並行いたしまして、さらには問題は内陸部にいわゆる内陸工業地帯というものをつくり造成しております。これが大体六千ヘクタール、坪数にいたしまして実に千八百万坪、合計いたしますと、臨海・内陸部で、実際に二万一千ヘクタール、六千三百万坪に及ぶといふものであります。これは私は世界の各國の中でも

の工業開発、こうしたものの中でも数少ないものの一つであろうと、こう実は考へるものでありま

県を二つの地域に分けて考えなきやならぬと思ひますが、臨海工業地帯を含めました東京都心から五十キロ圏域内のいわゆる近郊整備地帯の再整備の問題と、それから近郊外郭地帯としての周辺地域の整備の問題、二つに分けて考えられるところでどううか考えますと、丘陵整備地帯につきまして

そこで、そういう一大工業地帯がつくられてきているわけであります。それではここに誘致されている企業はどのくらいあるかといいますと一千一千を超えるという状態、合計一千社に及んでおるわけであります。さらに京浜地帯、この辺が飽和状態になつておりますので、ここ流れが大変人口的に流入をしてまいりまして、今日ではこの一大工業地帯に結集した労働者とその家族、さらにはまた京浜地帯から飽和状態で京葉地帯に流

の是正を図る、人口増、世帯増に対処いたします  
市街地の計画的な形成といったようなことがとり  
わけ必要だと考えております。また、人口集中地

りますが、千葉県における昨年、本年におけるところの、さらに今後の昭和六十年次を展望する開き十四、

発計画 こういうものによりますといふと、人口六百万を抑えるということは大変な努力を要するとしてされているようあります。それほど実は増

大の状態に置かれておるわけでござります。まあ  
そういう状況の中で、千葉県の位置づけというも  
の、首脳閣内閣の方へ、五度ござつたので、

の首者園における位置づけというものは、大変な  
実は私は大きなものがあろうと思ひまするし、特  
に新全総から三全総に移りまして、いま新たな全

国の総合五カ年計画が樹立されている、進められようといったしておるわけであります。この定住地図は、こういったことを盛りこみます。

構想下における三全線との兼ね合い、こういう面からいたしまして、千葉県の状態をどのように認識をされ考えられておられるか、国土庁長官の見

○政府委員(国塚武平君)　ただいま千葉県の現況の取扱い等について、三二、三三、三四より二三

渢の街幸告がございましたが先生仰せのとおりの臨海工業地帯あるいは内陸工業地帯の造成の状況でございますし、また人口増、世帯増という状

態がございまして、市街地の非常な膨張を来しておるというのも仰せのとおりだと思います。私ども首脳閣塙前方面の土にさきましては、二千葉

前著『整筋語彙』の上に於ては、この重要

望の中では、千葉県におけるこうした工業開発の前進と、さらにここに集中する多くの定住のための支援を与えているものである、あるいはまたプロジェクトをしていくものである、こういうように理 解してよろしいかどうかですね。

○政府委員(国塙武平君) 千葉県の現在置かれておる状況及びその展望というよつなことでお尋ねでございますが、私どもの方の第三次総合開発計画あるいは整備計画は、過去の千葉県が果たしました高度成長時代のひずみを是正する方向で新しい千葉県の圏域整備、とりわけ関係都市の整備、農業地帯の整備といったようなことで、それをその方向に沿うものとして努力をしたいというふうに考えております。

○赤堀操君 わかりました。

そこでひとつお伺いいたしたいと思うのは、これはひとつ運輸省の方の関係か公団總裁の方にお尋ねしなきやならぬと思いますが、成田がいま開港になる、そしてさらにこれが昭和六十年次を展望してこれからいろいろ動きかえてくると思うのであります。たとえば便数の状態であるとか、あるいは客数の状態であるとか、あるいはまだその他の総合的なアクセスや関連各種施策、こうしたもののについては、現在の状況からさらに昭和六十年次を展望してどのように展開をしていくものであるか、この点ひとつ明らかにしていただきたいと思います。

○参考人(大塚茂君) 空港公団といたしましては、国の第三次空港整備計画というものの間にのつて現在工事、事業を進めておる段階でございまして、現在までにオーソライズされたものとしてはそれでございますが、さらにその先も公団としての見通しを立てまして、まだオーソライズされた計画というところまではいつおりませんが、われわれなりの推定を行つておるわけでござります。

望の中で、千葉県におけるこうした工業開発の前進と、さらにここに集中する多くの定住のための支援を与えているものである、あるいはまたブッシュをしていくものであると、こういうように理解してよろしいかどうかですね。

○政府委員(国塚武平君) 千葉県の現在置かれておる状況及びその展望というよつなことでお尋ねでございますが、私どもの方の第三次総合開発計画あるいは整備計画は、過去の千葉県が果たしました高度成長時代のひずみを是正する方向で新しい千葉県の圏域整備、とりわけ関係都市の整備、農業地帯の整備といったようなことで、それをこの方向に沿うものとして努力をしたいというふうに考えております。

それによりますと、旅客の数でいきますと、昭和六十年には約二千百二十万程度に国際旅客数がなるだろうというふうに見ておりますし、貨物につきましては百十二万トン程度になるだろうといつことを考えまして、それに対応した施設その他の計画を進めなければいかぬというふうに考えておる次第でござります。

それから客数についても当初計画のものと、貨物についても、同様、当初計画の数字をひとつお示し願いたいと思います。

○参考人(大塚義君) 便数につきましては、六十年で大体十三万六千回程度というふうに考えております。

すが、五十一年が、これは羽田の実績でございま  
すが、六百九十三万。それから貨物につきましては  
は二十九万八千、  
卷首回数が五万一千回で、

○赤堀操君　いまお詫承ると、大変大きく空港の  
状況でござります。

将来展望を持つておられるわけでありますか、その中で、たとえば便数なんかにいたしましても、これは大体現在の倍くらいになりますね、おおむね

○参考人(大塚茂君) 現在五万五千回余りでござりますが、それが十三万六千になりますので、

三倍まではまいりませんか……  
○赤桐操君 二・五倍……。わかりました。  
こういう形で大きく伸びていくことを考えてお

られるわけであります。運輸大臣は、この成田空港の将来展望を、そういう形でこれから強力にお進めになるということをございます。そういう場合には、これはやはり便数だけを伸ばすといふことでもできないでしようし、さらにもう、客貨物数、総合的なものが必要になってくると思ひます。こうした面で総合対策をお立てになるだらう。

○國務大臣(福永健司君)　お話の点は、まさに総合的に検討をしていく、対処していく必要があるうと考えるわけでございます。いたずらに便数のみにとらわれてもならない、こういうように存じます。

◎本格操業、いま国土の方からさつきのお詫問によりますと、定住圈構想のもとに、広範な千葉県におけるところの総合的なこれらの対策を

ひとつアヨローしていただきたい、そつしてまた、工業地帯の造成と人口集中等を整合性のある形でひとつ将来を期したいと、こういう実は一方におけるお話をありました。しかし一方、運輸省並びに公

団のお話によりまするという、この国際空港は、現在の少なくとも一・五倍程度の機能にまで高めようと、こういうことになつてくるわけでありま  
すね。更数もふえることはもちろんだれども、總

はり相当な、私は今までさえも大変な実は問題

たと言っているわけですか。これが二倍半の努力をもたらすということになると、これは、ちょいと想像つかないような大きな問題を引き起こ

すのではないだろうかと、こう思うんです。  
したがって、長い間にわたった千葉県の工業開  
発のひずみを直して、整合性のあるそういう町づ

くりや農村づくりをしよう、こういう国土序の考え方と、運輸省並びに公團のいま考えておられる昭和六十年次を展望するお考えというものは、

大変私はある意味において矛盾をしているものがあるのではないか。昭和六十年次になりますと、千葉県の人口は大体六百万と想定しなけ

ればならぬことになる。現在の五割増しになりま  
すね。それで、しかもいま国土庁から明らかにさ  
れたとおりに、いわゆる東京近郊地区とそれから  
北総地区を中心として、北総地区というのは成  
田周辺も言うんですが、大体この北総地域にかけ  
た一帯に、これらのいわゆる五割増しの増大する  
人口が集中をしていく、こういうことに想定しな  
ければならない状態にある。したがつて、現在の、

当初の状態ではない、将来六十年次においては、二倍半の騒音であるうと何であろうと、大変なことになると思うんですね、範囲も広がると思いますけれども。こうしたものを持たぬほとんど千葉県における人口集中、企業集中の中心的な地域にかぶせていくことになるんですね、成田空港そのものが。このことは私は大変実は大きな問題だと思います。国土府が構想を立て、あるいは千葉県が構想を立てているものとは相反する形のものがこの計画の中で出てきている。これは、いずれの行政の面からいたしましても、大変な実はお互にぶつかり合う問題になるだろうと思うんですね。これは常識的に考えても、こういうことはちよっと、まことに私たちほど得ない対策だろうと考えるのであります。将来展望の中において二律相反するこの実態、こういうことについて福永運輸大臣はどのような御認識をお持ちでございましょうか。

も、私は、対処方策によつてはあるいはそういう方向へも行き得るのではないか。日本国全体があ部分的にはそういう現象を呈しているところもある、こういうような気がするわけで、そういうことを何とかしなければ日本はどうにもならぬ現状でござりますが、私ここ数年来あの空港地帯等をしばしば自動車等で通つてみまして、日本にもこういう広々としたいい所があるなあという感じを実は深くしておるわけです。だからしたがつて、そのままでおくのがいいということも一つは確かにございましようが、もうちょっと入つてもまだまだ安心だなあという感じもしないでございません。そこいらにつきましては、私ども運輸当局といたしましては、まあ千葉県のあの地帯について御迷惑をかけるばかりが能ではないので、まことに度成田も開港になつて、あの地帯の繁栄につながるようになれわれももちろん考えていかなければなりませんが、国土庁の方もこれで弱つたことになつたと思つておられるどうか、私はその辺はまあ立場が違うのでそれぞれ考えがございましょうが、そういう観点からいま赤桐さんが運輸大臣はこう思うかとおつしやるので、まあ感じを率直に申し上げて大変恐縮でござりますが、容易ではないようではござりますが、同時にこのことがいいよいよもつてその地帯が繁栄することになるようになります。

○赤桐操君 大臣は成田の地域へ行かれて、日本にもこんな広々とした所があつたかと言つて感心されたそうであります、もう一步先へ出て太平洋をながめていただくともつと広々としておりますよ。

そこで、私はひとつ、これもう十数年近い以前の話になりますけれども、これは実際に私が当時の千葉県知事との間にやりとりをした経過がござりますので、その事実経過をひとつお話ししてみたいと思うんです。

私の立場は、明確にしておきますけれども、千葉県における労働組合の、労働界の代表として私

は出席をいたしております。もちろんこの当時は三里塚、成田という段階に至らないで、千葉県におけるところの八街、富里というこの地域を空港に選定しようじゃないかと、こういう時代であつたんですね。それと並行して出てきていたのが、どこかほかに一、二カ所ございましたけれども、これは他県のことになりますから、私から申し上げる必要はございませんが、とにかく千葉県では八街、富里の時代でございました。このときに一体これ千葉県でこの空港を受け入れるべきなのか反対すべきなのかという大論争が県民の中で大きく高まつておりました。もちろん私の各それぞれの労働界においても大きな問題でございました。

そこで、私はいろいろの問題等を含めまして、地元の皆さんや、そういう方々と一体となりまして、この問題に対するいろいろの対策を実は考えたわけであります。まあこの八街、富里の問題については、御承知のとおり、これは労働団体の応援などをいただかなくとも、地元の八街、富里の皆さん方が鎧袖一触、この問題はけ飛ばしました。これは実際にみごとであつたと思うんですね。まあ當時漏れ承りまするというと、国の考え方としては茨城県の霞ヶ浦を埋め立てするのも、千葉県におけるところの北総台地を使うのも、大体これは労働団体の反対闘争は同じくらいだろうと、しかし経費の面からすれば埋め立てするよりもこちらの方がはるかに安上がりだと、こういう結論がつたということを私は運輸関係の方々から伺いました。したがつてこれは間違いなかつたと思うんですけど、そういうことで、八街、富里の問題が具体化したと思うんですけれども、結果的には、これは鎧袖一触。それで、三里塚に御料牧場がございましたので、これを実は中心にしていまの成田空港問題に発展をしていったというのが実態なんです。その実は、八街、富里問題から成田に移るその間の中で、私どもは実はいまの千葉県知事とのやりとりが行われているわけです。

それは、私からはこういう質問をいたしていま

す。知事さん、あなたはいま千葉県の総合開発計画を続けていらっしゃる、これは将来県下に予定のとおりの臨海工業地帯と内陸工業地帯をおつくりになるんでしょうか。私は断じてこれはやり抜きますと、こういうことが明らかにされた。それでは、八街、富里問題から、どうも様子を見ると、いうと、空港設置の強行対策がとられるのではないかと、こういう実は県民は危惧の念を持つているけれども、これに對してあなたは断固として阻止をいたしますかと、こういう質問をしましたのに対しても、いや、それは私としては大変迷惑なことを持ち込まれましたと。これさえなければ、私もまずまずほめられなくともあたりまえな知事として自分の任務を全うできたかもしれぬが、えらいことを持ち込まれましたということをしみじみ述懐をされている。それならばこの空港問題については断固として反対したらどうですか、こういうことを言つたら、それがなかなかと、こういう答えなんですね。そこで私は、私は内陸空港については反対であると、これははつきり申し上げ、立場を明らかにしておきたい、しかし百歩譲つてあなたと一応同じ土俵に入つて話し合いをするといたとしても、これは少なくとも両立はしないだろうと、六百万の人口を擁するということは、将来構想として当時もうすでに千葉県においては樹立されておりました。この内陸工業地帯と臨海工業地帯をつくり上げて、千葉県に六百万の人口を擁するそういう状態をつくり上げていくことになるならば、その一番人口集中、企業集中の中心的なところへ空港というものを持つてくるということは、どいたいこれは考えられないことだろうと、だからこれが国家的な仕事として空港が必要であるとするならば、これは百歩譲つて千葉県につくられるということになるかもしれぬけれども、その場合には、この開発計画はおやめになりますが、成田の空港を反対する以外にないのではないのではありませんか。

かと、どちらをおどりになりますかと、こういう問題で実は話し合いをしたことがあります。これは私が個人でやつたんじやなくて、いま申し上げた立場でやつたなんあります。これに対して當時の千葉県知事はまさにそのとおりだと、私も御説のとおりだと思います。こういうことを表明をしておられました。したがつてそういう立場、考え方でやつている以上は、成田の空港問題については断じて千葉県としては受け入れることはできないはずだ、このことについても同感でござりますと、こういう意思表示をされた一幕があつたんです。

私はね、正常な良識と正常な認識を持つ人であるならば、これが普通だと思うのですよ。この人は、もちろんこの知事さんは保守の方であります。私は革新の人間であります。革新の人間であろうと保守の人間であろうと、そんなことも、現実、千葉県というこの実態を見詰めて、この問題に対してどうあらねばならぬかということを真剣に考えるならば、私はこういう二律相反するいわゆる行政の逐行ということは、これは考えられないんじゃないですか。私はいま、恐らく十二、三年前になると想いますが、この実は話し合いの経過をひとつここで率直に福永運輸大臣に申し上げておきたいと思うのですね。あなたなら私はこの心境を理解されると思うのですが、いかがですか、お考えは。

○國務大臣(福永健司君) 非常に貴重な御経験をお話しいただいたのでござります。私ども、実はちょうどそのころ千葉県では川島正次郎氏などとともに、党の役員をいたしておりました。で、そのころに、どこに空港をつくろうか、どうしてもつくらなきやいかぬが、つくるかというときに、確かに千葉県のみでなくして、ほかにもどうだろうかという話が出た所がござります。私の埼玉県にもございます。私どもの方の話は、まあいまほかのことにしておりますし、当時米軍が使っておりました飛行場等につきまして、あれを返してもらつてつくるのも一つじゃないかということ

は、私どもは当時人口がいまのよう五百四、五百五になるというほどのときでもございませんでしたものですから、はるかに少なかったときでござりますから、もうちょっと来てもいいわといふうな気持ちも多少あつた。あつたのでござりますけれども、赤桐さんがおっしゃったように、内陸のものははどうかという点につきましては、私も毎年外国へ行つて大きな都会における空港の位置を考えた場合に、なるべくなら一つの空港とは気象条件その他が違つてゐるようなどころを選定するという例がかなり多くございます。したがつて、私は羽田の場合、ほかに別の空港を置くとするならば、羽田とは大分違つたようなどころがいいといたしませんけれども、私は私なりの考え方で、その種の意見を当時党内では言つておつた一人でござります。そういうことから、埼玉県の山の方に近いところあたりは相当違つところだから、いろんな条件がよければ考えててもいいんじゃないかなあと、いう考え方を持つた一人でござります。当時社会党の議員さんで、いま立場は違つております方も私と話をされて、実は正月の対談か何かのときに、私よりもむしろその方が埼玉県に国際空港を考えてもいいんじやないかという説を出したことがある。これはこれなりに理由がある。私自身も実はそのときにはともに考えようというようなことを言つておつたわけですが、この方はいろいろのこととでそこを採用するということではなくなりました。

そこで、いまの赤桐さんのお話の何につきましても、八街、富里のことも私多少その当時伺つておりまして、その話も立ち消えになりましたが、現在のところについては、当時いろんな関係者の人々の御尽力等もあって、初めはわりあいにスマーズいくような話でございました。私どももそういう意味で確かに賛成をいたしました一人でござります。いまにして思えばなかなかいろんな問題があるだけに、これは物事は一概に言えないとい、こう思いますが、ただいま赤桐さんがこういふ怪談等を示されてどう思ひかとお思ひになりま

することについては、いろいろあの時代においてすでにいろんなことをお考えになつた赤桐さんには深い敬意を表します。敬意を表しますが、いろんな条件を総合してあそこに決めたということでも、だから間違いだというわけにはいかないと、こう思うんです。これはこれなりにいろんな理由から、ここがよかろうという当時の判断はこれはこれなりに理由もあつたと、こう思うわけでござります。そういう意味から、この種の問題の処理に当たりましては、まあいろんな点から深く考えて対処しなければならぬと、こういう感じに強くなつがつてていることは正直に申し上げます。お話を伺つて当時から一貫してのお考え方に対して、私は私なりの敬意を表しますが、さりとて成田を選んだということについて、これは大せいですうしだわけでござりますけれども、であるからこれが間違いだというようにも私は考えておりません。そのことを直に申し上げたいと思います。

○赤桐操君 私は、言いたいことは、少なくともこれだけの工業地帯というものは世界でも数少ないのですよ、千葉県の工業開発というものは。こういう一大工業地帯に、しかも六百万人もの人口を擁するということが将来もう明らかになつていける。水の問題までいろいろ対策をとつておるわけですね、この人たちのために。首都圏におけるところの千葉県の位置づけも、さつきの国土庁からのお話でも明確になつてゐるわけですね。そういう千葉県とというもの、この人口集中・企業集中のどまん中に持つてきてこういう空港が少なくとも活動を開始するということについては、これはやはり世界の各国ではこの種の飛行場というものはつくらないと思うんですね。

去年の秋、大臣とブルガリアで御一緒でありました。少なくともあのとき、フランスも御一緒でありましたが、フランスのシャルル・ド・ゴールにいたしましてもあれは大変な広大なものですよ。そして、あそこでほとんど騒音は込み込んでしまつて、その空港の領域以外にはこれを出さないという形でもって處理されてゐるにやな、で

か。モントリオールに私はまだ行つておりませんが、ここはもつと広大だそうでありますね。アメリカのダラスのすぐそばにまた一つできたようではあります。これもまた同じような規模だと言われておりますね。そして、イギリスやアメリカ等におきましては、ロンドンの第三空港やあるいはニューヨークのケネディ空港の拡張等については、なぞそれ論議された時代であつたと思う。当時はいわゆるダグラスの従来型の飛行機からもつと大型へと発展しようという段階であった。そういう展望の中で各国とも大きな飛行場をつくろうとしたと思う。日本もその一つであつたと思ふんです。しかし、いずれの空港を見ましても、でき上がつたものについてはこういう無理じたものではないと思うんですね。それからまたさらによく言つたのは、計画はしたけれども千葉県のこの成田における状態、恐らくこれほどひどくはないとしても、いついざれも中止をしている。こういう状況等から見れば、国際常識に反したものだろうと、こいつうふうに私は実は考えています。

それで、千葉県全体から見ていつても、これはやはり空港の問題について一定の制限をするか、あるいはまた開発計画に一定の制限をするかしなければ、開発に伴うところの大きな増大していく将来展望というものと空港の将来展望というもののが出てくると思うのですけれども、この点については、当時の友納千葉県知事との私の話し合いの経過もあるわけであります。運輸大臣は両方ともおやりにならうとなさるわけですか、それともいすれかを規制するかストップするかを考えなきゃならぬとお考えになりますか、いかがですか。

人とする一週間前に、この歴史的時点において過去を振り返りつつ、この種の論議があるところは私は将来に對して非常に意義深いと思います。ただ単に、やりかけたんだからもう理屈抜きじやういうようなことだけではいかぬと思います。したがつて、赤桐さんのただいまのような御意見は、現時点であり一層意義深いと私は理解をするわけでございます。

そこで、私の立場いたしますと、これは空港の方とそれから大工業地帯とを両立させることは無理だと、こういうように私は理解をいたしております。東京のような状態を考えますと、これははるかにまだまだふところの広い、いろいろの施策が講じ得られる地帯でありますだけに、私はむしろここまできたこの事態を、一方において大変大きな工業地帯、そしてそのほど遠からぬところに日本では一番の大空港ができる、この組み合わせが将来施策よろしきを得て、恐らくうまくいけば、これは日本一の地帯になるであろう、私はそういうふうになるであろうことを考えますと同時に、ひたすらそれを念願するものであります。したがつて、いまおっしゃいましたように、なかなか困難はございます。この困難を克服すべきである、こういうように考える一人でござります。したがつて、いまおっしゃいましたように、関係者は、私どももゆえあってというか、まあ縁があつてというか、こういう立場にしばらくなつたわけでござりますが、この二つの大きな物の考え方、これが両立して、両々相まってますます世界に誇るものができる上ること、でき上ることが、われわれみんなが協力すること、そういうことでぜひありたい、こう考えております。

○赤桐操君 それでは、この話し合いはこれで終わりにいたしたいと思いますが、私はこの二律相反する行政は必ず将来になお大きな割れ目を来る、招来するであろう、こういうように主張するつもりです。富永重翁大臣は同行でここまことに支

えがないんだ、両方ともこれはひとつ将来に向けて発展させていくんだ、両々相まっていくんだ、こういうお考のようでございますが、これは明確に考の相違があるようありますから、この相違していることを事実として明らかにして、今回はひとつこの問題にピリオドを打ちたいと思ひます。

次に、私は少し実際の、各それぞれの自治体あるいは地域の中から出ておりまする問題点を幾つか前段で拾いまして、全部ではありませんが、幾つかの問題をひとつ提起をいたし、お尋ねをしておきたいと思うわけでござります。

成田市が空港公団の実施いたした騒音テストに基づきまして、騒音あるいは電波障害に関する住民のアンケート調査を実施した。これが昭和五十二年の八月の末に公表されたものであります。これによりますると、六割以上の人々が航空騒音がうるさい電波障害が起きた。こういうふうに答えを出しておるわけであります。成田の中にもいろいろございますが、いわゆる騒音地区と称する地域の人たちと、そろではなくて、騒音地域に指定されてない地域の人たちがございましたが、この騒音地域に指定されていない、いわゆる遠山地区といふところがありますけれども、この地域の人たちのアンケートによつても、八六%の人たちがうるさい、こういう回答をいたしております。電波障害については六七%が影響がありました。こういうふうに言つておられます。これが成田市が明らかにした昨年の八月の内容であります。問題は、その騒音テストは開港後の飛行条件と違うということでいろいろ厳しいものでありまするけれども、この騒音対策について開港後どんな考え方をお持ちになつておるか伺いたいと思います。

○参考人(大塚茂君) 騒音対策につきましては、御承知のように、国の環境基準というものを目標にいたしまして、とりあえず中間目標を達成するということでおども努力をいたしてきたわけでございます。これがことしの五十三年の十二月で中

間目標の時期が参りますので、その後は最終目標に向かつての騒音対策を実施していかなければなりません。かねてふうに考えております。したがいまして、そななりますと、現在の騒音区域というものが、現在は御承知のように八十五WECPNL以上の区域が騒音区域ということになつておりますが、これが七十五まで広げられるということになります。かねてございまして、そななりますと、コンターの見直しといいますか、ということをやらなければいけない。したがつて、現在騒音区域に入つて、そこもそれに従つて新たに騒音区域に入るというようなことにならうかと思います。そしてこれらに對しては、從来のように移転補償費というようなものから、民家の防音工事あるいは学校の防音工事あるいは共同利用施設の設置というような事柄、それから電波障害に対する対策といふようなことを進めていく。ことに電波対策につきましてはどうしてもやはり実際に飛んだ後、個々の家につきまして電波の障害の実態を確かめて、これに対しフラッターコンタクト防止の施設をするとか、そういうふうな対策を講じてまいらなければなりません。まあ調査は何地点かで先日やりましたけれども、これはやはり単なる何地点かの調査でございまして、実際に開港になつた後は、その区域に入り思われるすべての家について一戸一戸現実に調査をして対策を講ずる、こういうふうなことにせざるを得ないというふうに考えております。

○赤堀操君 それからもう一つ伺いたいと思うのは、飛行コースに付随するいわゆるこの滞空空域というのがござります。待機空域といいますか、これがあるようありますが、これは三カ所あるようですね。成田空港の南東、それから蓮沼沖、鉢子沖等にあるようですが、こういわゆるホールディングエリアの下では各種の公害が予想されるわけあります。これが三カ所あることは、どこでやりなさいという意味で、たとえばいま申上げましたレークポイントというふうなところが指定してあるわけでござりますので、まず通常の管制の状態においてはそういうふうなことは起こり得ない。また、起こったといふたしましても、仮に年に一回か二回かかるかもしれない、絶対ないとまで私申しかねますが、仮に起こつたといつてしましても、六千フィート、約千八百メートル以上の高度で、ここではホールドをさせる、こう

○政府委員(松本操君) お答えを申し上げます。いまおっしゃいましたホールディングエリアでございますが、これは千葉県とのお約束等もございまして、努めて海上に出すということにしてござります。いまおっしゃいました銚子沖合い、これは銚子の数キロ沖合いでございますので、ホールディングをいたしました場合に陸上部分に全くかからないようにしてござります。それから蓮沼の沖合い、これもちよつと私、記憶が正確でございませんが、たしかコース・ウェーという名前のところで、これも九十九里浜の沖合いの海上でござりますので、こここのホールディングエリアにおける影響というのも地上には全く及ばない、こういうふうに考えております。

なお、そのほかおっしゃいました地点として、たとえば霞ヶ浦の南の端のレークポイントでございましたとか、そういうふうなところにNOTAM上はホールディングポイントが書いてございまいますとか、そういうふうなところにNORTHはホールディングポイントが書いてございまいます。これはしかし東京管制部及び成田の進入管制所が航空機と航空機の間の間隔をとりまして安全に飛行機を入れてまいります場合に、何らかの事情によってどうしても二機の飛行機の間の間隔が狭まつてしまつて、どうにか处置をしないと管制の基準違反になる、あるいは安全上危険を生ずるおそれがある、こういうふうな場合に、後から追いついてまいりました飛行機を一回回して間隔をとるという場合にどうしてもやらなきゃならぬ場合にはいいかげんなところでやつてはいけないのでここでやりなさいという意味で、たとえばいま申上げましたレークポイントというふうなところが指定してあるわけでござりますので、まず通常の管制の状態においてはそういうふうなことは起こり得ない。また、起こつたといふたしましても、仮に年に一回か二回かかるかもしれない、絶対ないとまで私申しかねますが、仮に起こつたといつてしましても、六千フィート、約千八百メートル以上の高度で、ここではホールドをさせる、こう

○赤堀操君 それで、大分、各それぞれの自治体がいろいろとテスト飛行、二回にわたるテストによる結果いろいろとそれぞれの立場でデータを出し、将来に對するいろいろの配慮をしたりいたしておりますが、時間の関係がありますので要約して伺いたいと思うのですけれども、いわゆる騒音対象地域として指定されている地域、これはいまの公団總裁のお話でもう一遍コンターのやり直しをするそうでありますから、その中に入るかどうかわかりませんが、恐らくそれは入らない地域があるんじゃないかと思うのですけれども、たとえば東庄であるとか、それから小見川、山田町、これは恐らく一般の方々おわたりにはなりませんが、これは言うなれば飛行場の裏側の方であります。これこそ大変実はそばづえを食う地域だと思うんですね。こういう地域、これが結構相当のボン数を出している。それからさらに六千フィート以下のところでは、ですから千八百メートル以下になりますが、これは蓮沼、松尾、横芝、下総、こういうところの自治体が大変実はこれから騒音問題について苦慮をしていると、こういう状況であろうと思います。いま申し上げたこの蓮沼、松尾、横芝、下総、こういう地域は、直進上昇、直進下降が義務づけられており下でありますから、こういう地域についてはかなり大きな問題があるのではないかどうかと、こういうふうに考えます。

それから、さらに自治体で一つの例でありますのが、たとえば横芝町等におきましては、年間予算十七億五千万円の当初予算の中でも、四億七千万円が学校防音工事に充てられておる。この町の場合には、民家の防音措置は全然ないと。公団から三億一千万円の補助金が出されているけれども、町負担分が借金となつておる。防音校舎の維持管理、

これが月、相当の多額なものに上っているということが訴えられるるようあります。もちろん、これは学校なんかにいたしましても、騒音地域でありますから、当然夏なんか窓を開けて勉強するわけにいかないでしようから、当然これはやがましいときは閉めなければならない。そうなれば、冷房の費用なんかも当然かかるのでありますから、こうした実態が訴えられておるとりますよし、こうした実態が訴えられておると、いうことについては、公団の方でも把握をしていらっしゃると思いますが、さらにまた騒音地区内の民家防音工事、これについて千葉県の方から二十八項目の要求が出来まして、そのうちの一つになつてるのであります、金額を国の費用で賄うということでした承を得たことになつておるようあります、これは全室であるのか、限られた部屋数を一応予定しているのか、その辺がどうも明らかにされていないように思います。

以上、申し上げたこれらの対策についてひとつ伺つておきたいと思います。

○参考人(角坂仁忠君) いまの数点の問題についてお答えいたします。

まず、騒音地区外と申しますが、現在の騒音地区は先ほど總裁からお答えしましたように八十五WECPNLでございます。ただ、学校等につきましては現在でももちろんいまの御指摘の蓮沼、松尾等では民家防音地区は入っておりませんが、学校等では約七十WECPNL以上は学校防音やそれから共同利用施設でやると、こういうようになつておりますので、騒音地区に入つておりませんけれども、そういう騒音対策は現在でもやつておるわけでございます。

それで、いまいろいろな自治体の負担金の問題でござりますけれども、これもいろいろ種類がございまして、防音工事そのものと全額私の方が負担するわけでござりますけれども、木造校舎等そのままでは防音工事できないということで、鉄筋コンクリートに改造する場合がござります。こういう改造工事につきましては、一級工事、二級工事と、いろいろ騒音の程度に応じて区域が

ござりますけれども、大体一割から二割五分地元負担があるわけでござります。それにつきましては、大体これは地方自治体では国とか県から借金するわけでござりますけれども、一応しかし、現実にその金を地方の財政からすぐ出すということではございませんので、これの償還について非常に問題があるわけでござります。ただそれにつきまして、要するに今度空港周辺特別交付金いわゆる燃料課与税に該当するものが制度化されまして、これを各々の騒音のいろんな対策を講ずる地域に配分するわけでございますが、そういう償還金、あるいは先生御指摘がありましたそういうことにもする必要がないという先生の御指摘になりますし、なるべくそういう方向にということは考えておるわけでございますが、そういう算定基準の中に織り込みまして、いわゆる騒音区域に入つておりますけれども、そういう工事をやりました学校の数とか、そういうものもやつたところにはそれを算定基準に入れますので、いわゆる蓮沼とか横芝とか松尾等につきましても、額はこれ成田、芝山等に比べてそろ多くはございませんが、それに見合のものを五十三年度から交付いたしたい、そういうもので、そういう自己負担の償還とかあるいは維持管理に充てていただきたい、こういうよう地元市町村にお願いしておるわけであります。

○赤桐操君 私は、成田の飛行場ができなければこんなことしなくてもいいんですよ。各それぞれの学校でもやらないで済むし、子供たちも窓を開けるべきをわめて健康的な授業を受けることができるのであります。また町当局も、そんな補助金を受けているいろいろ無理なことをしなくても済む。それにいろいろの種類でやられているわけでありますけれども、たとえばDC-8型機の例で伺いたいと思うのですが、これはお客様を全部乗せて最大積載量がありますというと自重とあわせてどのくらいのトン数になるのですか。

○参考人(角坂仁忠君) いまDC-8の御指摘ございましたが、DC-8は、いわゆる最大離陸重量といたしましては百五十一トンでございます。

○赤桐操君 そうすると、この間の第二次テストでおやりになつたこのDC-8型機のこれはどのくらいの重量でおなりになつたんでしようか。それで最大積載トン数の場合の騒音を出す度合いと、この間のDC-8型機の実際に使つた場合の状態において出された騒音との差といいますか、状況と

ストでございますが、これはどうしても飛行場の性能上いわゆる最大着陸重量以上でおりるわけにはまいりませんので、DC-8につきましては、この最大着陸重量が九十八トンでござりますから、その点ひとつ總裁を補佐されて、県下のそういう自治体に負担をかけないように、自治体の立場に立つてひとつ御配慮をいたくべきではないかと私は思うのですが、いかがですか。

○参考人(角坂仁忠君) 空港ができるなければそういうこともする必要がないという先生の御指摘になりますが、なるべくそういう方向にということは考えておるわけでございますが、そういう学校の防音工事あるいは改築等に対しまして全額助成するという現在の制度でございませんので、わかりますし、なるべくそういう方向にということは残念でございますが、そういう点で御了解願いたいと存じます。

○赤桐操君 これはひとつ重ねて要望いたしております。御検討願いたいと思います。

それから、ちょっとここで伺つておきたいと思うのですが、テストをする飛行機というのはいろいろ滑走路の端の方に一端といいますか、滑走路の延長上の遠いところに及ぼす騒音は、そのときとは違うことは事実でございますので、そういう重い飛行機が飛ぶときにはこれよりも高い騒音ができますということは地元によく御説明いたしておる次第でござります。

○赤桐操君 それはわかりました。

そうすると、そういう立場に立つて再度ひとつテストの中ではいろいろと御検討をいたくことになると思いますので、これはひとつ念を入れてお願いしなきやならぬと思います。

それから成田市によりますといわゆる騒音コンターアですね、線引きの問題ですか、これになつて開港とともにその見直しのための作業をやるべきじゃないかと、こう言つておるわけですが、公団はどういうお考えですか。

の調査をやりまして、それに基づきましていわゆる実際の騒音コンターと申しますか、そういう地区につきまして、もしもその結果いわゆる事前に発表いたしました地域で修正する必要がありますれば、これは当時、千葉県並びに各地元市町村に対しまして、実際開港してから実態調査をやりまして、もし修正する必要があれば修正するという了解事項のもとにお認め願っておりますので、そのようにいたしたいと存しております。

○赤桐操君 これは開港と同時にやりになりますか。  
○参考人(角坂仁忠君) 同時に申しますが、なるべく早くやりたいと思ってますけれども、いろいろな相当の調査でございますから、開港と同時にどういう、同時という字句の問題だと思いますが、三十日、一日からやるというわけにはまいらぬと思いますが、なるべく早くやりたいと思っております。

○赤桐操君 地元の皆さんのお話によると、何か大分一ヶ月以上も先になつてからやるようなお話を伺つたわけで、大分不満を持つておられるようあります。これはやはりこういうことはなるべくもう同時作業開始といふくらいの誠意を持つべきだと思うんですね。  
それからもう一つ伺いたいと思うことは、先ほどの御答弁がないんでありますけれども、民間防音工事を全室といふことについて、これは千葉県の方から二十八項目の一つとして要望が出ておると思うんですけども、全室とは文字どおり全室であるか、ある程度の制限があるのか、この点伺つておきたいと思います。

○参考人(角坂仁忠君) 全室防音工事につきましては、そういう方向でいろいろ検討中でござりますが、現在のいわゆる一室、二室の改造並びに防音室の増築等と違いまして、それぞれ家にいろんな大きさ、あるいは条件が違いますので、現在数カ所のモデルハウスを使いまして、その設計それから防音効果等を大至急施工をいたしまして、その結果によりまして、全室という言葉の表現で

ございますが、いろいろな大きさの問題ございま

すので、どういうふうにするか、その施工の結果によりまして一つの基準をつくつていきたい、か

ように考えております。

○赤桐操君 どうも余りはつきりしない御答弁な

にしますが、実際問題として、これはやはりもう全室にしなければ耐えられないかと思うんですね、この問題は。そういうやっぱり小切つた

物の考え方でなくて、これは空港によるところの犠牲の一つですから、こういう問題に対してはやはり全室なら全室やるべきだと思うんですね。こ

のことを一つ申し添えておきたいと思うんです。こ

れから五十一年度末の報告では聞いているん

ですけれども、民家の防音をやった戸数ですね、こ

れらについてはその後どうなっていますか。

○赤桐操君 それでは次に、テレビ関係の大変障

害が出ているようあります。これに対しまして、

空港公団はどういうような処置を今日までおとりになつてきておるか伺いたいと思います。

○参考人(角坂仁忠君) 開港を目前にという形で、いろいろ

未では民家の防音工事が残つておりますのが二百九十二戸で、移転のまだ済んでない方が四十五戸でござります。

○赤桐操君 開港を目前にといつてはその後どうな

あわただしくおやりになつておられるようですが、これは大変重大な問題だと思うんですけれども、これはどういうよう今後対処されますか。

○参考人(角坂仁忠君) 移転並びに民家防音工事の残つているものにつきましても、鋭意お勧め

が、これは大変重大な問題だと思うんですけれども、これはどういうよう今後対処されますか。

○赤桐操君 開港を目前にといつてはその後どうな

あわただしくおやりになつておられるようですが、これは大変重大な問題だと思うんですけれども、これはどういうよう今後対処されますか。

○参考人(角坂仁忠君) 移転並びに民家防音工

事の残つているものにつきましても、鋭意お勧め

が、これは大変重大な問題だと思うんですけれども、これはどういうよう今後対処されますか。

○赤桐操君 開港を目前にといつてはその後どうな

あわただしくおやりになつておられるようですが、これは大変重大な問題だと思うんですけれども、これはどういうよう今後対処されますか。

○赤桐操君 それでは次に、テレビ関係の大変障

害が出ているようあります。これに対しまして、

空港公団はどういうような処置を今日までおとりになつてきておるか伺いたいと思います。

○参考人(角坂仁忠君) 大体いまのところ約五

千六百戸で、移転のまだ済んでない方が四十五戸でござります。

○赤桐操君 それでは次に、テレビ関係の大変障

害が出ているようあります。これに対しまして、

空港公団はどういうような処置を今日までおとりになつてきておるか伺いたいと思います。

三戸ばかり、じやひとつ移転しようかというよう

な、まだはつきり書類的な契約にはいきませんで

すけれども、そういう同意をいただいております

ので、開港までには二週間ということでございま

すが、これは開港時点にかかわらず、引き続きひ

とつお願いをして、円満な合意の上にひとつ早く

御移転並びに民家防音工事をやつていただくよう

に、私以下関係者一生懸命にやつてしているところでございます。

○赤桐操君 それでは次に、テレビ関係の大変障

害が出ているようあります。これに対しまして、

空港公団はどういうような処置を今日までおとりになつてきておるか伺いたいと思います。

○参考人(角坂仁忠君) 電波障害は、一つはわ

ゆる音に対します難聴とそれからいわゆる画面の

揺れるフラッター現象でござります。騒音テスト

並びに慣熟飛行等でいろいろテストを、試験を

やつたわけでござりますが、フラッター防止につ

きまして先ほど總裁からお答えいたしましたよ

うに、大体の傾向はつかめるわけでござりますけれども、やはり慣熟飛行でござりますので、実際の開

港後の飛行機と大分違うわけでござりますので、

ある程度——約百三十六地点で一応調査したわ

けでござりますけれども、その時点でやはり大体

百一点ぐらいは揺れるとかいうような回答が参

ります。もう少しよいけいやらなければいけま

せんが、個々の、ただ図面の上だけじゃなくて、

やはり地形上によつて大分違いますので、フラッ

ター防止につきましては、その準備は体制はで

きているわけでござりますが、開港と同時にすぐ着手いたしたい。

○参考人(角坂仁忠君) これは大体いまも準備がで

きまして、御案内とますが、ほかの空港と同

じように二分の一の聽視料の減免あるいは四分の一の減免というようなことで、近く各市町村とも

大体どの範囲を入れるかというようなことで打ち

合わせも大体済みまして、それに対しまして開港

と同時にそういう措置をやつていきたいと、かよ

うに考えております。

○赤桐操君 どうも公團側が成田市の議会空港対策特別委員会で説明された内容によりますとい

うと、成田、山武郡の芝山、それから横芝、松尾、香取郡下の下総、茨城県に参りました河内村、こ

れらの六市町村において約五千戸を対象として受信料の減免等の対策を行いたいと、こういうよう

に説明をされたそうであります。こういうことになつております。

○赤桐操君 それでは次に、テレビ関係の大変障

害が出ているようあります。これに対しまして、

空港公団はどういうような処置を今日までおとりになつてきておるか伺いたいと思います。

○参考人(角坂仁忠君) 大体いまのところ約五

千六百戸で、移転のまだ済んでない方が四十五戸でござります。

○赤桐操君 それでは次に、テレビ関係の大変障

害が出ているようあります。これに対しまして、

空港公団はどういうような処置を今日までおとりになつてきておるか伺いたいと思います。

○参考人(角坂仁忠君) そこでは、実は三月二十日の読売新聞

の報ずるところによりますると、成田電波障害は深刻だという見出しが、「七千戸」に及び「羽田以

上の難視」と、こう出でているんですが、そうする

ところようと空港公団が成田で説明をされた前後に

なるわけですが、いまの御説明とどうもこの出でいる内容とが違うんですが、これはどういうこと

ですか。もっと広がるんじゃないですか。

○参考人(角坂仁忠君) いまの数字は、五千六百世帯というのは要するに減免でございまして、い

るわけですが、いまの御説明とどうもこの出でいる内容とが違うんですが、これはどういうこと

ですか。もっと広がるんじゃないですか。

○参考人(角坂仁忠君) 五千六百世帯とい

うのは要するに減免でございまして、い

るわけですが、これはどういふうでございまして、だ

れでござりますけれども、その時点でやはり大体

百一点ぐらいは揺れるとかいうような回答が参

ります。もう少しよいけいやらなければいけま

せんが、個々の、ただ図面の上だけじゃなくて、

やはり地形上によつて大分違いますので、フラッ

ター防止につきましては、その準備は体制はで

きているわけでござりますが、開港と同時にすぐ着手いたしたい。

のです。

そこで問題は、公団はこれに対する最終態度としては、減免等の処置でこれはひとつ大体処置をされるというお考えなんですか。

○参考人(角坂仁忠君) 音のやかましいのはもうこれ減免よりほかにございませんが、フランジャーの方はこれは防止アンテナ、それからどうしてもフランジャー防止アンテナができない場合には集合アンテナ等々のことを考えなきゃいけません

と思いますけれども、いま御指摘の減免だけでいいのかという意味、ちょっと私はつきりしないんでございますが……。

○赤桐操君 それでは今度郵政関係の一郵政省、次官が来ていらっしゃるようですね、お伺いしたいと思うんですが、テレビというのはラジオと違って、出てくる電波が天井にぶつかって雲からね返ってくるようなわけにいかぬようありますて、これは何かにぶつかればそれでとまる

いうのが実情だらうと思うのですね。そういう意味でこの難視聴地域についての対策というものは、私はこれはただの減免だけでは終わらないんじゃないのかと。少なくともここに中継基地をつくるなり、キーステーションをつくるなり、そういった対策をとつて幾つかに中継設備を施していくところまで持つていかなくてはこの問題の解決にはならないというように私は思つんすけれども、そういう対策というものについては郵政省側は何か考えておられますか。

○政府委員(宮崎茂一君) 郵政省におきましては、この種の電波障害を解消するというようなことにつきましては、原因者において負担をするというたてまえになっておりまして、そのよう関係者を指導をいたしております。しかしまたがいまして、ただいまのお話はもっと、何と申しますか、障害を解決するに技術的な面で、公団なりあるいはまた運輸省に協力するということはやぶさかでございません。しかし、いまお話しのように、中継基地をつくるとか、そこまでまだ私ども考えていないわけでございます。

○赤桐操君 局長來ていらっしゃいますね。——

電波局長來ていらっしゃいますか。行つておりますので……。放送部長は来ておりま

す。

○赤桐操君 ちょっと専門的な点で伺いたいと思うんですけれども、これはやはりこれだけの五千戸から七千戸に広がつてくるとやはり一つの社会問題だと思います。

六市町村ないしはもうちょっと広がつていると思いますが、どのくらい必要になるか伺いたいと思うのです。

○説明員(澤田茂生君) どの程度の地域にどう

いう現象が起ころかということは、私どもまだ正確に把握をいたしておりません。その点につきま

しての調査はこれから開港後公団の方で行うといふふうに聞いておりますので、それに対する対策

といたしまして中継局を置きまして措置をすると

いうことで解決がつくのかどうか。と申しますのは、フランジャー現象と申しますのは、これは出で

違う、これはビルなんかの問題とちょっと

違う、これは羽田以上の難視なんですよ。そ

ういう実は批評が出ているわけですね。事実五千、七千ということになれば羽田以上じゃないかと思

うんです。なぜ羽田以上、成田は難視聴地域を出していくのか、こういう問題もひとつあるんですね。なぜか立地条件というようなことについて詳しく述べるでしようから、郵政省側もいち早くこれに対する対策をとつていただいて、五千戸から七千戸に及ぶところのこういう地域に対しては速やかなる私は解決の方法をとるべきだと、こう思つますが、次官いかがですか。

○政府委員(宮崎茂一君) ただいまのお話のよう、公団の方でせっかくこれからも試験を、調査をしようということでございます。私どもも積極的にその調査に協力をいたしまして、でき得る限りのことをいたしたいと考えております。

○赤桐操君 公団側のひとつ考え方を伺いたいと思いますが。

○参考人(大塚茂君) 先ほど来申し上げておりますように、できるだけ早く各個別に調査をいたしまして、その結果をまとめまして、公団限りでできるアンテナあるいは共同施設というようなものについてはできるだけ早くやりたいと思っておりますし、先ほど来お話しの出でております、場合によつてはUHF局に切りかえていただかなきやいかぬというふうなことをN HKさんにお願いをしなきやならぬというふうなことになりました

まま放置すべき問題ではないと思うのです。だとすれば、郵政省としてもこれに対する行政上の指導なり対策なりをいち早く樹立をされることがたまえだろうと思いますが、この点いかがですか。

○政府委員(宮崎茂一君) この飛行場関係のこ

ういった受信障害の問題、そのほかにも大都市のビルの建設に伴う問題もござります。つまり、いま見えておったのがそれがある種の原因によつて見えなくなるとか、あるいは非常に見にくくなる、こういつたものにつきましては、全般的に原因者負担ということで指導をしておりますので、それで技術的にそいつた方法ができるのかできないのか、まだ公団の方でもいろいろいまで慣熟飛行でテストされたそうでございますが、これからもまだ調査されるということでございますから、十分その調査結果を見て、いま放送部長からもお話ししましたように、技術的な問題としで協力をしていただきたいと、かように考えておりま

す。

○赤桐操君 これはビルなんかの問題とちょっと違う、これは羽田以上の難視なんですよ。そ

ういう実は批評が出ているわけですね。事実五千、七千ということになれば羽田以上じゃないかと思

うんです。なぜ羽田以上、成田は難視聴地域を出

していくのか、こういう問題もひとつあるんですね。なぜか立地条件というようなことについて詳

しくないわけでございますが、まあ考えられますのは、一つは羽田の場合海といつものを持ててお

るということによつて、世帯数というものがかなり違つんではなかろうかというふうに考えられま

す。

○赤桐操君 どうもいろいろの情報等の報道する

ところによるといふと、羽田の場合は成田の場合よりも電波が非常に強力であると、N HK東京営業局でも成田周辺は東京タワーの強力な電波が入

る羽田周辺と違つて、電波が弱く、障害も大きくなるという話をしているというふうに実はここ

ず考えられないのではないかと思います。

光化学スマッグ対策のことでございますけれども、これは従来かなり千メートルの高層までのところでいろいろオキシゲントやNO<sub>x</sub>等はかつてあります。そういうことから新たな地域地区として航空機騒音障害防止特別地区等の制度を設けることとしたものでございます。

市街化調整区域の指定だけでは十分な効果が發揮できない、そういうことから新たに地域地区として航空機騒音障害防止特別地区等の制度を設けることとしたものでございます。

は許可を必要としますけれども基準に合つておりますれば許可する、というふうな仕組みになつております。そこで、この法案で考えておりますような恒久的に禁止するというような点で、やはり特別の規定が——都市計画法の規定だけでは不十分となります。

○赤桐操君 まあいろいろの各種施設が見切り発車の中で行われてきているんですけども、これもまた同様だろ、と思うのですよ。ひとつ本格的に取り組んでいただかないと、やはり一つの大きな問題になりますので、これだけは強くひとつ要望しておきたいと思います。

それから一つ伺いたいと思うのですが、排ガス対策なんですか、飛行機がだんだん大型化していく、待機している間ににもドラマかんに一本や二本たいてしまう、こういう状態の中で、排ガスは非常に多量に排出されいくだろうと思うのであります。成田地域というのはいわゆる内陸部でありますから、朝晩特にこの飛行機の発着時期等におきましてはかなりの霧やもや、そういう現象が発生すると思うのです。そういう中で、光化学スマッグ等の問題等が当然これは出てくるわけでありまして、これらの大気汚染との関係等々をどのようにお考えになつておられるか、環境庁側からひとつ伺っておきたいと思います。

○政府委員(橋本道夫君) 排ガスの問題でございますが、これはあそこに飛行機が発着いたします、まあ確かにその途中で放出をする量はふえるということは事実でございます。現在はかかるわけではありません。現在はかかるわけではありませんが、成田地域といふのは非常に多量に排出されいくだろうと思うのであります。成田地域といふのはいわゆる内陸部でありますから、朝晩特にこの飛行機の発着時期等におきましてはかなりの霧やもや、そういう現象が発生すると思うのです。そういう中で、光化学スマッグ等の問題等が当然これは出てくるわけではありません。これらの大気汚染との関係等々をどのようにお考えになつておられるか、環境庁側からひとつ伺っておきたいと思います。

○赤桐操君 それではこの法案の中に二、三お尋ねしておきたい問題がありますので伺いたいと思

ういう中で、東京湾沿岸全体として、環境庁は光化学関係のメカニズムの解明をずっと続けておりますので、そ

ういう中でそういうものも頭に置きながら、調査、研究をするというようなことが基本的であろうと思つております。

○赤桐操君 それではこの法案の中に二、三お尋ねしておきたい問題がありますので伺いたいと思

ういう中で、東京湾沿岸全体として、環境庁は光化学関係のメカニズムの解明をずっと続けておりますので、そ

ういう中でそういうものも頭に置きながら、調査、研究をするというようなことが基本的であろうと思つております。

○赤桐操君 それでは、さらにいろいろございま

すが、時間の関係がありますのでしょりたいと達すると思うんですね、これだけのものがあれば、各条文を見てみると、そういうことを感ずるんです。これほどまで、私権の制限をしてまでやらなきやならぬ理由はどこにあるんだろうか、こういうことまで実は考へているわけです。考へざるを得ない。あえてこの辺の住民を追い出して、そこまで何もやる必要はないのじやないか、こういうように考へるんです。この点はいかがですか。

○政府委員(小林幸雄君) 御指摘のとおり、住宅

等の立地規制という点では、都市計画法とこの法

案は類似しておるわけですが、都市計画法の市街化調整区域は、これは当面市街化を抑

制するというため線を引いた区域でございま

す。市街化区域、市街化調整区域等が非常に明確にこ

れはなされております。都市計画法の運用さえ私は厳格に行って、きっちりとした行政官庁の指導が

行われていくということであるならば、あえてそ

の上にこういう網をかぶせる必要はないのではないかと、こういうように実は判断をしているわけ

であります。しかし、この点についてはいかがでござりますか。

○政府委員(高橋寿夫君) お答え申し上げます。

たとえば防音林とか緩衝緑地帯のよつなもの、これが「障害の防止のために必要な施設」でござ

ります。「生活環境施設」は通常のいわゆる上下水道などの、つまりそいつたものでござります。

それから「産業基盤施設」と申しますのは、空港機能と調和して立地していくようなもの、つまり、流通団地とか工業団地など、あるいは農業基盤施設、こういったものでございます。なお「政

令で定めるもの」という中では、観光施設、スポーツ施設などを予定いたしましたと思っております。

○赤桐操君 さらに伺いたいと思うんですが、第八条の土地の価額の問題であります。先ほどの御答弁によりますと、近傍類地の価額を基準として買い上げると、こういうことを言つてお

るわけでありますけれども、その売りたいという人がどこか適当なところへ代替がほしいという場合等においては、どうなさるんですか。

○政府委員(高橋寿夫君) この法律の考え方で

と考へております。それならいま一つ、調整区域

につきましては、たとえば次三男が分家して、家を

建てなきやいかぬぞと、あるいは病院、学校等を

建てなきやいかぬと、こういうような場合には、

いま大臣も申しましたように、あるいは許可を必

要としない、あるいは届け出だけで済む、あるいは

移転補償をお出しして、同時にまた空港周辺整備機

が移転補償をお出しして、同時にまた空港周辺整備機

が移転補償をお出し

備機構が土地を造成していますので、代替地を提供する。したがって、勘定は差し引き勘定になります。こどもやつておりますけれども、空港公園においては、「一応これは時価で買いたれる」というところが原則でございますが、公団がたとえは代替地を持つているというような場合は、これは差し引き勘定でやることも可能だと思います。

○赤桐選君 そうすると、どうもお話をうかがっておりますが、お伺いいたしまするに、そういう場合に對しては補償の理念ということは基本的にはおとりになつておられないようです。

○政府委員(高橋寿夫君) こここの第八条は補償という条項ではなくて、「(土地の買入れ)」という条項でございます。ここは別にそこの土地を持つていることを、その地権者がお持ちになっていることをこの法律では何ら禁止はしないわけですが、ますけれども、そこをお持ちになつていても新しい住宅の建設が原則として困難であるというふうなことから、いわゆる「用益の制限」という言葉がここに書いてござりますけれども、家も建てられないし、ほかになかなか売ると言つても買ってくれる人も相対ではなかなかむずかしいと、こういう場合にもう持つていてもしようがないからこれを売り放したい、こういうときに適正な評価によりまして時価で買入れる、こういうことにしたわけでございまして、損失の補償等を規定いたしました第七条の精神とはこの立法の趣旨が若干違うわけでございます。

○赤桐選君 この問題ばかり余りやつてある時間がありませんので、終わるためにしたいと思いますが、いずれにしてもそういうように売らざるを得ない状態にこの法律は追い込んでいるということなんですね、全体から見ていて。これは否めない事実だと思うんですよ。したがつて、この法律は余りいい法律ではない、こういうように私どもは感じているわけであります。少なくとも先ほどの公団側からの御説明の中にもありましたけれども、やはりある程度はそうした温かい、できる限りの努力をするという姿勢というものが、この空

港の関連の中から出てくる犠牲に対しても行われないかなきやならない、この基本姿勢が皆さん方にはないからこれだけの大きなもめごとになつているんですよ。このいまの第八条の説明、基本的なものの中に見られる姿勢、こういうものにも端的にあらわれているように私は思う。これについての回答はもう要りませんが、とにかくいずれしても私はそういうような形でもってこの法律の運用というものは行われていくべきものではないといふことだけ申し上げておきたいと思います。

統じて国際線のダイヤ編成が終わつたようになりますが、これについての説明をいただきたいと思ひます。

○政府委員(高橋寿夫君) 成田に関連する国際線のダイヤにつきましては、申請が出ている段階でございまして、まだ私どもの認可はいたしておりません。もちろん開港が迫つておりますからなるべく早く認可をするいたしておりますが、来週半ばころには認可をしなければならないと思つています。

○赤桐操君 この間、テレビでは放送されておりましたね。一応の案はでき上がつているんでしよう。できているとするならば、その案に基づいて変更はあるといたしましても朝夕の状態等、一応の御説明願えませんか。

○政府委員(高橋寿夫君) 私どもテレビに出ましたあのものは見ておりませんけれども、これは関係航空会社がダイヤ調整会議というのを会社同士でやりまして、そこで一つのお互いに相談し合った案をまとめて出すという慣習があるようでございまして、それがテレビに出たものだろうと思ひますが、だとえばこれによりますと、問題になりますところの夜の便でございます。午後九時以降に発着する便、これは成田への移転が完了してフライトスケジュールが安定するのは四月の末でございますけれども、そのころの状態で一週間合計で午後九時以降の発着便が二百二十五便、こういう申請の内容になつております。かつ二十二時三十分、つまり午後八時三十分出発の便が最終

便となつてゐるところでございます。この週合計二百一十五便という九時以降のダイヤの合計数字といふものは、現在羽田のダイヤと比べますと二十二便の減少になつております。したがつて成田の方が羽田よりも深夜にはより少ない便になつております。このことはいろいろ外國エアラインにも行政指導をいたしております。その趣旨ある程度取り入れまして申請したものと思われます。

○赤桐操君 そうしますと、将来もこれは増便しないでこの状態を維持しようとなさいますか。

○政府委員(高橋寿夫君) 将来の増便につきましては、大臣もこの委員会でたびたびお話を申し上げているところおりでございますが、私ども新しい国からの乗り入れ、あるいは現在乗り入れている国からの増便の要求等がございますけれども、なかなか成田空港にも羽田と違つた制約がござります。端的に申しまして、燃料の供給体制が必ずしも無制限でないという点がございまして、増便も思つにまかせぬ状況でございます。もちろん全然しないわけにいきませんけれども、少なくとも開港後三年間の暫定輸送期間、つまりパイプラインができずに列車で運んでおります暫定期間につきましては、一日に運びます油の量の制約から、周辺の騒音問題等をさらに大きくするような増便ということは、まあ幸か不幸かわかりませんが、望むことがむずかしいという予測でございます。

○赤桐操君 これは九時以降といいますが、この二百二十五便は九時から何時までになりますか。

○政府委員(高橋寿夫君) 成田は二十三時まで運用できる空港でございます。したがいまして、私どもは二十三時以降になつたならば、もうあの上空に一切飛行機が飛び交わないということを原則として指導しているわけでございますが、そういうふうと、この九時以降といましても、先ほど申し上げましたように出発便で申しますと、一二二時三十分——さつき私計算違いましたしまつた。十時三十分出発の便が最終便であります。

成田芝山地区から夜間、早朝の運航についての要望が出ておると思いますが、これについて御説明願います。

だらうと思うのであります、この大阪空港につきましては、騒音問題をめぐりまして昭和五十年十一月に、御承知のとおり、いわゆる裁判問題がございまして、その判決が出ております。この判決の内容は、第一審を退けて、これに対するところの、申し立て人によるところの差し止め、夜間におけるところの飛しよう、こういうものについての禁止をいたしておりますが、これをどのように受けとめておられますか。

○政府委員(高橋寿夫君) 大阪空港の訴訟問題につきましては、国としては上告をしているわけでございますけれども、私どもは上告理由の問題別いたしまして、とにかく高等裁判所の判決によりましてああいうものが出来たので、行政的に対応できるものは上告審の結論いかんにかかわらず早く実施しようということで、上告をいたしましたと並行いたしまして、自発的に大阪空港につきましては、朝の七時から夜の九時までを運用時間にいたしたわけでございます。これは御承知のようになりますが、大阪空港周辺は大変人家稠密の地帯でございまして、まさに町の中に空港があるという感じでございまして、その及ぼす騒音被害というのも非常に大きいというところから、緊急避難的に高等裁判所の判示に従いました七時から九時ということにしたわけでございます。

なお、大阪空港と羽田空港を比べますと、国際線のウエートがやはりかなり違います。昭和五十一年の着陸回数ですから、発着ですと倍でございますが、着陸回数の統計では、東京は国際線七十六回、それから発着では百五十二になるわけですね。それに対しまして、大阪では国際線が着陸二十三回、両方で約四十六回とということです。また、そこに出入りする路線のウエートも大阪と東京ではやはりバックグラウンドであります。町の性格も違います、東京に入ります飛行機と大阪に入ります飛行機とでは恐らく路線の性格も若干違います。そういうことで考えますと、数の点からいいましても、質の点からいいまして

も、大阪空港で七時から九時までということがであります。それから先ほど国際空港で長崎と申しましたのは間違いでございました、長崎はまだ要望はありませんが、入っておりません。沖縄の那覇でござります。

○赤桐操君 時間が参りましたので、これとどめたいと思いますが、大阪がそうであつたからといって成田はそうはない、こういう答弁であります。が、この高裁の判旨といふものは私はそうではないと思いますよ。現代における航空機による輸送の不可欠性、特に中枢をなす空港の重要性というもので、今日までは即公共性ということに結びつけてすべてのものが解決されてきたと思う。しかし、この高裁の判旨といふものはそうではなくて、必ずしもこれはそういうわけにはいかない。そこには公共性に限界を画すべきだということを論旨として出しているはずなんです。こうなつてまいりますと、これは必ずしも私は大阪と成田とはこれは比重が違うという物の考え方でこの問題の解決ができるという考え方の方は安易ではないだろうか。地元住民その他からもこの問題に対してもは相当の今日までの経過、不満の中でも開港されようとしている。今後も必ずこの問題については大きく尾を引いていくだろうと思いますが、こうした問題についての考え方について、いささか新しい時代の物の考え方、そうしたものについて運輸当局としても考えられるべき時期が来ているのではないかでしょうか。

○委員長(内田善利君) 本日の質疑はこの程度にとどめ、これにて散会いたします。  
午後六時十九分散会

一月十七日本委員会に左の案件を付託された。  
一、国鉄運賃再値上げ及びローカル線廃止反対  
国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願

等に関する請願(第一六四四号)

一、国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願(第一六四五号)(第一六四六号)(第一六四七号)  
(第一六八五号)(第一七一一号)(第一七三六号)(第一七三七号)

一、国鉄運賃再値上げ及びローカル線廃止反対等に関する請願(第一七八八号)(第一八一五号)(第一八三一号)

一、国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願(第一七八九号)(第一九〇七号)(第一九四三号)

一、国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願(第一八八二号)(第一九〇七号)(第一九四三号)

一、国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願(第一九〇七号)(第一九四三号)

請願者 宮城県仙台市青山一ノ五ノ八  
佐藤信吉外百十九名

紹介議員 村田 秀三君

この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第一六八五号 昭和五十三年二月三日受理

名古屋市営地下鉄の建設費補助率引上げ等に関する請願(第一七八七号)

一、国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願(第一七八八号)(第一八一五号)(第一八三一号)

一、国鉄運賃再値上げ及びローカル線廃止反対等に関する請願(第一七八九号)(第一九〇七号)(第一九四三号)

一、国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願(第一九〇七号)(第一九四三号)

請願者 宮城県仙台市青山一ノ五ノ八  
佐藤信吉外百十九名

紹介議員 村田 秀三君

この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第一六八五号 昭和五十三年二月三日受理

名古屋市営地下鉄の建設費補助率引上げ等に関する請願(第一七八七号)

一、国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願(第一七八八号)(第一八一五号)(第一八三一号)

一、国鉄運賃再値上げ及びローカル線廃止反対等に関する請願(第一七八九号)(第一九〇七号)(第一九四三号)

一、国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願(第一九〇七号)(第一九四三号)

紹介議員 赤桐 操君  
この請願の趣旨は、第五九号と同じである。

第一七八八号 昭和五十三年二月七日受理  
国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願

請願者 和歌山県那賀郡粉河町杉原 泊  
義治外百九十九名

紹介議員 川村 清一君  
この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第一八一五号 昭和五十三年二月七日受理  
国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願

請願者 横浜市保土ヶ谷区天王町一ノ七  
ノ一 中村正春外百八名

紹介議員 小野 明君  
この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第一八三一号 昭和五十三年二月七日受理  
国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願

請願者 川崎市中原区市ノ坪三八五千  
田康雄外七十九名

紹介議員 戸叶 武君  
この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第一八四一号 昭和五十三年二月七日受理  
国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願

請願者 茨城県東茨城郡内原町内原五三  
大和田明文外四十九名

紹介議員 佐藤 三吾君  
この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第一八四七号 昭和五十三年二月八日受理  
国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願

請願者 名古屋市千種区松竹町二ノ四一  
加藤乙一外百九名

紹介議員 市川 房枝君  
この請願の趣旨は、第二七号と同じである。

第一八四七号 昭和五十三年二月八日受理  
国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願

請願者 名古屋市営地下鉄の建設費補助率引上げ等に関する請願

第一八四七号 昭和五十三年二月八日受理  
国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願

請願者 名古屋市千種区松竹町二ノ四一  
加藤乙一外百九名

紹介議員 市川 房枝君  
この請願の趣旨は、第二七号と同じである。

第一八八二号 昭和五十三年二月八日受理  
国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願  
請願者 大阪府貝塚市沢一、一八一 西出  
勉外百三十九名

紹介議員 川村 清一君  
この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第一九〇七号 昭和五十三年二月九日受理  
国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願  
請願者 山形県鶴岡市新形町四ノ七〇  
莊司久三外九十九名

紹介議員 阿具根 登君  
この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第一九四三号 昭和五十三年二月九日受理  
国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願  
請願者 和歌山県有田郡金屋町中三四三  
山本信司外七十九名

紹介議員 大塚 穂君  
この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第一九四三号 昭和五十三年二月九日受理  
国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願  
請願者 和歌山県有田郡金屋町中三四三  
山本信司外七十九名

紹介議員 阿具根 登君  
この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第一九四三号 昭和五十三年二月九日受理  
国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願  
請願者 和歌山県有田郡金屋町中三四三  
山本信司外七十九名

紹介議員 阿具根 登君  
この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第一九四三号 昭和五十三年二月九日受理  
国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願  
請願者 和歌山県有田郡金屋町中三四三  
山本信司外七十九名

紹介議員 阿具根 登君  
この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第一九四三号 昭和五十三年二月九日受理  
国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願  
請願者 和歌山県有田郡金屋町中三四三  
山本信司外七十九名

紹介議員 阿具根 登君  
この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第一九四三号 昭和五十三年二月九日受理  
国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願  
請願者 和歌山県有田郡金屋町中三四三  
山本信司外七十九名

紹介議員 阿具根 登君  
この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第一九四三号 昭和五十三年二月九日受理  
国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願  
請願者 和歌山県有田郡金屋町中三四三  
山本信司外七十九名

紹介議員 阿具根 登君  
この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第一九四三号 昭和五十三年二月九日受理  
国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願  
請願者 和歌山県有田郡金屋町中三四三  
山本信司外七十九名

紹介議員 阿具根 登君  
この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第一九四三号 昭和五十三年二月九日受理  
国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願  
請願者 和歌山県有田郡金屋町中三四三  
山本信司外七十九名

紹介議員 阿具根 登君  
この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

どの発生が想定されるので、関連整備事業の促進、  
とりわけ都市計画街路整備事業への助成について  
特段に配慮されたい。

第一九四三号 昭和五十三年二月二十日受理  
国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願  
請願者 三重県一志郡嬉野町中原新田一  
三〇 松下勇外百十九名

紹介議員 片山 基市君  
この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第一九四三号 昭和五十三年二月二十日受理  
国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願  
請願者 三重県一志郡嬉野町中原新田一  
三〇 松下勇外百十九名

紹介議員 栗原 俊夫君  
この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第一九四三号 昭和五十三年二月二十日受理  
国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願  
請願者 山形県寒河江市栄町五〇七 山  
田正志外百三十九名

紹介議員 山崎 昇君  
この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第一九四三号 昭和五十三年二月二十日受理  
国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願  
請願者 山形県寒河江市栄町五〇七 山  
田正志外百三十九名

紹介議員 山崎 昇君  
この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第一九四三号 昭和五十三年二月二十日受理  
国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願  
請願者 山形県寒河江市栄町五〇七 山  
田正志外百三十九名

紹介議員 山崎 昇君  
この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第一九四三号 昭和五十三年二月二十日受理  
国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願  
請願者 山形県寒河江市栄町五〇七 山  
田正志外百三十九名

紹介議員 山崎 昇君  
この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第一九四三号 昭和五十三年二月二十日受理  
国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願  
請願者 山形県寒河江市栄町五〇七 山  
田正志外百三十九名

紹介議員 山崎 昇君  
この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第一九四三号 昭和五十三年二月二十日受理  
国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願  
請願者 山形県寒河江市栄町五〇七 山  
田正志外百三十九名

紹介議員 山崎 昇君  
この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第一九四三号 昭和五十三年二月二十日受理  
国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願  
請願者 山形県寒河江市栄町五〇七 山  
田正志外百三十九名

紹介議員 山崎 昇君  
この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第一九四三号 昭和五十三年二月二十日受理  
国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願  
請願者 山形県寒河江市栄町五〇七 山  
田正志外百三十九名

紹介議員 山崎 昇君  
この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第一九四三号 昭和五十三年二月二十日受理  
国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願  
請願者 宮崎市吉村町江田原甲一一六ノ  
八 馬場園マサ子外八十一名

紹介議員 片山 基市君  
この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第一九四三号 昭和五十三年二月二十日受理  
国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願  
請願者 宮崎市吉村町江田原甲一一六ノ  
八 馬場園マサ子外八十一名

紹介議員 片山 基市君  
この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第一九四三号 昭和五十三年二月二十日受理  
国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願  
請願者 宮崎市吉村町江田原甲一一六ノ  
八 馬場園マサ子外八十一名

紹介議員 片山 基市君  
この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第一九四三号 昭和五十三年二月二十日受理  
国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願  
請願者 宮崎市吉村町江田原甲一一六ノ  
八 馬場園マサ子外八十一名

紹介議員 片山 基市君  
この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第一九四三号 昭和五十三年二月二十日受理  
国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願  
請願者 宮崎市吉村町江田原甲一一六ノ  
八 馬場園マサ子外八十一名

紹介議員 片山 基市君  
この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第一九四三号 昭和五十三年二月二十日受理  
国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願  
請願者 宮崎市吉村町江田原甲一一六ノ  
八 馬場園マサ子外八十一名

紹介議員 片山 基市君  
この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第一九四三号 昭和五十三年二月二十日受理  
国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願  
請願者 宮崎市吉村町江田原甲一一六ノ  
八 馬場園マサ子外八十一名

紹介議員 片山 基市君  
この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第一九四三号 昭和五十三年二月二十日受理  
国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願  
請願者 宮崎市吉村町江田原甲一一六ノ  
八 馬場園マサ子外八十一名

紹介議員 片山 基市君  
この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第一九四三号 昭和五十三年二月二十日受理  
国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願  
請願者 宮崎市吉村町江田原甲一一六ノ  
八 馬場園マサ子外八十一名

紹介議員 片山 基市君  
この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第一九四三号 昭和五十三年二月二十日受理  
国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願  
請願者 宮崎市吉村町江田原甲一一六ノ  
八 馬場園マサ子外八十一名

紹介議員 片山 基市君  
この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第一九四三号 昭和五十三年二月二十日受理  
国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願  
請願者 宮崎市吉村町江田原甲一一六ノ  
八 馬場園マサ子外八十一名

紹介議員 片山 基市君  
この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

請願者 岐阜県本巣郡北方町北方一、一八四ノ七 佐藤正己外二百一名

第二三三四号 昭和五十三年二月二十一日受理

紹介議員 宮原貞光君

国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願

請願者 山形県鶴岡市家中新町一七ノ三

六 加藤貞子外百七十九名

紹介議員 浜本 万三君

この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第二三五五号 昭和五十三年二月二十二日受理

紹介議員 村田 秀三君

国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願

請願者 宮城県名取郡秋保町湯元薬師一

七 佐藤喜一外八十名

紹介議員 村沢 牧君

この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第二三五六号 昭和五十三年二月二十二日受理

紹介議員 細谷 照美君

国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願

請願者 三重県津市島崎町三一四 古畑

定生外百七十九名

紹介議員 坂倉 藤吉君

この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第二三五七号 昭和五十三年二月二十二日受理

紹介議員 寺馬 孝且君

国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願

請願者 和歌山市市小路三五四ノ一

隅谷昌司外百九十五名

紹介議員 片岡 勝治君

この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第二三五八号 昭和五十三年二月二十二日受理

紹介議員 小谷 守君

国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願

請願者 岐阜市加納長井堀三 笠井幸子

外百八十一名

紹介議員 高杉 錦忠君

この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第二三五九号 昭和五十三年二月二十二日受理

紹介議員 佐藤昇外七十八名

国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願

この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

請願者 岐阜市島新町二ノ六〇 関谷正義外百十名

第二四五四号 昭和五十三年二月二十三日受理

紹介議員 小山 一平君

国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願

請願者 山形県米沢市小野川町二、一八四

ノ三 今洋一外百五十九名

紹介議員 岐阜市城田寺六六四ノ一〇四

国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願

堀高行外二百二十七名

紹介議員 村田 秀三君

この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第二三六〇号 昭和五十三年二月二十二日受理

紹介議員 岐阜市城田寺六六四ノ一〇四

国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願

堀高行外二百二十七名

紹介議員 村田 秀三君

この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第二四一五号 昭和五十三年二月二十二日受理

紹介議員 滋賀県坂田郡伊吹町大清水一九

国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願

四 竹中俊明外百九十九名

紹介議員 細谷 照美君

この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第二四一六号 昭和五十三年二月二十二日受理

紹介議員 滋賀県坂田郡伊吹町大清水一九

国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願

五 竹中俊明外百九十九名

紹介議員 寺馬 孝且君

この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第二四一七号 昭和五十三年二月二十二日受理

紹介議員 二 内海邦二外百五十九名

国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願

七 原田恭司外百三十九名

紹介議員 岐阜県恵那郡岩村町飯羽間三九

この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第二四一八号 昭和五十三年二月二十二日受理

紹介議員 七ノ一 原田恭司外百三十九名

国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願

八 岐阜県恵那郡岩村町飯羽間三九

紹介議員 小谷 守君

この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第二四一九号 昭和五十三年二月二十二日受理

紹介議員 七ノ一 原田恭司外百三十九名

国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願

九 岐阜県延岡市構口町一ノ七五

紹介議員 濱本 万三君

この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第二四五〇号 昭和五十三年二月二十三日受理

紹介議員 佐藤昇外七十八名

国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願

一〇 宮崎県延岡市構口町一ノ七五

紹介議員 濱本 万三君

この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第二四五一号 昭和五十三年二月二十三日受理

紹介議員 佐藤昇外七十八名

国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願

一一 佐藤昇外七十八名

紹介議員 濱本 万三君

この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第二四五二号 昭和五十三年二月二十三日受理

紹介議員 佐藤昇外七十八名

国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願

一二 佐藤昇外七十八名

紹介議員 濱本 万三君

この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第二四五三号 昭和五十三年二月二十三日受理

紹介議員 佐藤昇外七十八名

国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願

一三 佐藤昇外七十八名

紹介議員 濱本 万三君

この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第二四五四号 昭和五十三年二月二十三日受理

紹介議員 佐藤昇外七十八名

国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願

一四 佐藤昇外七十八名

紹介議員 濱本 万三君

この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第二四五五号 昭和五十三年二月二十三日受理

紹介議員 佐藤昇外七十八名

国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願

一五 佐藤昇外七十八名

紹介議員 濱本 万三君

この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第二四五六号 昭和五十三年二月二十三日受理

紹介議員 佐藤昇外七十八名

国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願

一六 佐藤昇外七十八名

紹介議員 濱本 万三君

この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第二四五七号 昭和五十三年二月二十三日受理

紹介議員 佐藤昇外七十八名

国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願

一七 佐藤昇外七十八名

紹介議員 濱本 万三君

この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第二四五八号 昭和五十三年二月二十三日受理

紹介議員 佐藤昇外七十八名

国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願

一八 佐藤昇外七十八名

紹介議員 濱本 万三君

この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第二四五九号 昭和五十三年二月二十三日受理

紹介議員 佐藤昇外七十八名

国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願

一九 佐藤昇外七十八名

紹介議員 濱本 万三君

この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第二五〇〇号 昭和五十三年二月二十三日受理

紹介議員 佐藤昇外七十八名

国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願

二〇 佐藤昇外七十八名

紹介議員 濱本 万三君

この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第二五〇一号 昭和五十三年二月二十三日受理

紹介議員 佐藤昇外七十八名

国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願

二一 佐藤昇外七十八名

紹介議員 濱本 万三君

この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第二五〇二号 昭和五十三年二月二十三日受理

紹介議員 佐藤昇外七十八名

国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願

二二 佐藤昇外七十八名

紹介議員 濱本 万三君

この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第二五〇三号 昭和五十三年二月二十三日受理

紹介議員 佐藤昇外七十八名

国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願

二三 佐藤昇外七十八名

紹介議員 濱本 万三君

この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第二五〇四号 昭和五十三年二月二十三日受理

紹介議員 佐藤昇外七十八名

国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願

二四 佐藤昇外七十八名

紹介議員 濱本 万三君

この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第二五〇五号 昭和五十三年二月二十三日受理

紹介議員 佐藤昇外七十八名

国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願

二五 佐藤昇外七十八名

紹介議員 濱本 万三君

この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第二五〇六号 昭和五十三年二月二十三日受理

紹介議員 佐藤昇外七十八名

国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願

二六 佐藤昇外七十八名

紹介議員 濱本 万三君

この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第二五〇七号 昭和五十三年二月二十三日受理

紹介議員 佐藤昇外七十八名

国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願

二七 佐藤昇外七十八名

紹介議員 濱本 万三君

この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第二五〇八号 昭和五十三年二月二十三日受理

紹介議員 佐藤昇外七十八名

国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願

二八 佐藤昇外七十八名

紹介議員 濱本 万三君

この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第二五〇九号 昭和五十三年二月二十三日受理

紹介議員 佐藤昇外七十八名

国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願

二九 佐藤昇外七十八名

紹介議員 濱本 万三君

この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第二五〇一〇号 昭和五十三年二月二十三日受理

紹介議員 佐藤昇外七十八名

国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願

三〇 佐藤昇外七十八名

紹介議員 濱本 万三君

この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第二五〇一一号 昭和五十三年二月二十三日受理

紹介議員 佐藤昇外七十八名

国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願

三一 佐藤昇外七十八名

紹介議員 濱本 万三君

この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第二五〇一二号 昭和五十三年二月二十三日受理

紹介議員 佐藤昇外七十八名

国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願

三二 佐藤昇外七十八名

紹介議員 濱本 万三君

この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第二五〇一三号 昭和五十三年二月二十三日受理

紹介議員 佐藤昇外七十八名



請願者 山形市飯塚町七七〇ノ七 高橋

富雄外百十九名

この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願  
昭和五十三年三月二日受理

請願者 山形県尾花沢市尾花沢二、八三六

阿部幸男外百五十九名

この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

三月十七日本委員会に左の案件を付託された。

一、台風常襲地帯における気象官署の拡充強化  
に関する請願(第一八七四号)

一、国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願(第一八七九号)(第二八八〇号)

一、安全輸送確保に関する請願(第一八九二号)

一、国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願(第一八九七号)

一、台風常襲地帯における気象官署の拡充強化  
に関する請願(第一九〇六号)

一、国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願(第一九〇七号)

一、名古屋市地下鉄の建設費補助率引上げ等  
に関する請願(第一九〇六号)一、台風常襲地帯における気象官署の拡充強化  
に関する請願(第一九〇七号)

一、国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願(第一九〇七号)

一、台風常襲地帯における気象官署の拡充強化  
に関する請願(第一九〇七号)

一、国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願(第一九〇七号)

台風常襲地帯における気象官署の拡充強化に関する請願

請願者 鹿児島市下伊敷町六六六 中薦

正登外八百六十六名

紹介議員 渡辺 武君

この請願の趣旨は、第二五四七号と同じである。

国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願  
昭和五十三年三月三日受理

請願者 山形市二日町久保田一一九ノ二

三 武藤初恵外百十九名

この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願  
昭和五十三年三月三日受理

請願者 岐阜市高森町一ノ一八 高橋明

美外百九十九名

この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

紹介議員 竹田 四郎君

この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第一八九二号 昭和五十三年三月三日受理  
安全輸送確保に関する請願(五通)

請願者 東京都北区田端六ノ五ノ三 羽

藤利夫外六百八十三名

この請願の趣旨は、第三七九号と同じである。

紹介議員 松前 達郎君

この請願の趣旨は、第三七九号と同じである。

第一八九七号 昭和五十三年三月三日受理  
国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願

請願者 山形市城南町一ノ一六ノ五五 佐々木一志外二百三十九名

この請願の趣旨は、第三七九号と同じである。

紹介議員 目黒今朝次郎君

この請願の趣旨は、第三七九号と同じである。

第三〇一六号 昭和五十三年三月八日受理  
名古屋市営地下鉄の建設費補助率引上げ等に関する請願

請願者 名古屋市西区山田町中小田井二之条八〇 小野沢英樹外五百十五名

紹介議員 山田 勇君

この請願の趣旨は、第二七号と同じである。

国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願

請願者 山形県鶴岡市豊田丙五 土門昭

この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願

請願者 山形県鶴岡市大山二ノ三一ノ三 一 土田秀夫外百七十九名

紹介議員 和田 静夫君

この請願の趣旨は、第四六七号と同じである。

第三〇一六号 昭和五十三年三月八日受理  
台風常襲地帯における気象官署の拡充強化に関する請願

請願者 名古屋市西区山田町中小田井二之条八〇 小野沢英樹外五百十五名

紹介議員 山田 勇君

この請願の趣旨は、第二七号と同じである。

第三〇一七号 昭和五十三年三月八日受理  
台風常襲地帯における気象官署の拡充強化に関する請願

請願者 鹿児島県大島郡知名町住吉一、四 六三 川畠武雄外四十一名

紹介議員 内田 善利君

この請願の趣旨は、第二五四七号と同じである。

第三〇四七号 昭和五十三年三月九日受理  
国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願

請願者 岐阜県揖斐郡池田町片山 河瀬 義照外九十九名

この請願の趣旨は、第二五四七号と同じである。

第三〇四七号 昭和五十三年三月九日受理  
国鉄の貨物駅廃止反対等に関する請願

請願者 鹿児島県名瀬市浦上五〇三 坂 口徳光外四百五十名

紹介議員 金丸 三郎君

この請願の趣旨は、第二五四七号と同じである。

三月二十一日本委員会に左の案件を付託された。

一、特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法案  
(第八十二回国会提出、衆議院継続審査)特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法案  
(小字及び一は衆議院修正の部分)特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法案  
(目的)

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。

(特定空港の指定等)

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。

2 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、おむね十年後における当該特定空港の施設の概要、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により生ずる障害の防止のための措置の概要を示して、当該地域における航空機の騒音の程度並びに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。次項の規定によると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。

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



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ず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は、予算の範囲内において、当該土地を買い入れることができる。（買い入れた土地の管理等）

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い入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七十三号）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るわらず、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い入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こと。

3 国有財産法第二十二条第二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）

第十一條 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ふ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。

（罰則）

第十三条 第五条第二項（同条第五項において準用する場合を含む。）の規定に違反した者は、十萬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各本条の罰金刑を科する。

（附則）

1 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。

（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）

2 公公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（昭和四十二年法律第一百十号）の一部を次のように改正する。

第九条に次の二項を加える。

3 特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法（昭和五十二年法律第一号）第十条の規

（都市計画法の一部改正）

3 都市計画法の一部を次のように改正する。

第九条の三第一項中「市街化されおり、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。

（昭和五十二年法律第一号）第十条の規

（都市計画法の一部改正）

3 都市計画法の一部を次のように改正する。

第十八条に次の二項を加える。

十五 特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法

法（昭和五十二年法律第一号）第四条  
第一項の規定による航空機騒音障害防止地区又は航空機騒音障害防止特別地区

区又は航空機騒音障害防止特別地区に對し、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。

第十五条第一項第一号中「第十二号まで」の下に及び第十五号を加える。

（地方税法の一部改正）

第十五条第一項第一号中「第十二号まで」の下に及び第十五号を加える。

（地方税法の一部改正）

第十五条第一項第一号中「第十二号まで」の下に及び第十五号を加える。

（地方税法の一部改正）

第十五条第一項第一号中「第十二号まで」の下に及び第十五号を加える。

（地方税法の一部改正）

第十五条第一項第一号中「第十二号まで」の下に及び第十五号を加える。

（運輸省設置法の一部改正）

第十五条第一項第一号中「第十二号まで」の下に及び第十五号を加える。

（運輸省設置法の一部改正）

第十五条第一項第一号中「第十二号まで」の下に及び第十五号を加える。

（建設省設置法の一部改正）

第十五条第一項第一号中「第十二号まで」の下に及び第十五号を加える。



昭和五十三年四月十三日印刷

昭和五十三年四月十四日發行

參議院事務局

印刷者 大藏省印刷局