

第八十七回国会 大蔵委員会 議 録 第 四 号

昭和五十四年二月十四日(水曜日)

午前十時三十一分開議

出席委員

委員長 加藤 六月君

理事 稻村 利幸君 理事 小泉純一郎君

理事 高島 修君 理事 綿貫 民輔君

理事 佐藤 親樹君 理事 山田 耻目君

理事 坂口 力君 理事 竹本 孫一君

阿部 文男君 愛知 和男君

池田 行彦君 小淵 恵三君

大村 襄治君 後藤田正晴君

佐野 嘉吉君 谷垣 專一君

羽田 孜君 原田 憲君

堀内 光雄君 本名 武君

村上 茂利君 森 美秀君

山崎武三郎君 山中 貞則君

伊藤 茂君 池端 清一君

大島 弘君 沢田 広君

只松 祐治君 美濃 政市君

村山 喜一君 貝沼 次郎君

宮地 正介君 高橋 高望君

安田 純治君 中馬 弘毅君

出席國務大臣 大蔵 大臣 金子 一平君

出席政府委員 大蔵政務次官 林 義郎君

大蔵大臣官房審 福田 幸弘君

議官 大蔵省主計局次 加藤 隆司君

長 大蔵省主計局次 高橋 元君

大蔵省主計局長 高橋 元君

大蔵省銀行局長 徳田 博美君

大蔵省国際金融 平尾 照夫君

局長 運輸省航空局長 松本 操君

委員外の出席者

委員外の出席者

委員外の出席者

委員外の出席者

公正取引委員長 加藤 二郎君
經濟部国際課長 坂本 信三君
行政管理庁行政 平 晃君
管理局管理官
防衛庁長官官房 加藤 三郎君
環境保全課長
環境庁大気保全 細川 恒君
局企画課交通公 渡辺 功君
害対策室長 葉林 勇樹君
通商産業省産業 政策局商務・サ 大蔵委員会調査 室長

委員の異動

二月十四日

辞任

山中 貞則君

横路 孝弘君

永原 稔君

同日

辞任

羽田 孜君

中馬 弘毅君

補欠選任

羽田 孜君

村山 喜一君

中馬 弘毅君

補欠選任

山中 貞則君

永原 稔君

本日の会議に付した案件

航空機燃料税法の一部を改正する法律案(内閣提出第六号)

航空機燃料税法の一部を改正する法律案(内閣提出第四号)

○加藤委員長 これより会議を開きます。

航空機燃料税法の一部を改正する法律案を議題といたします。

まず、政府より提案理由の説明を求めます。金子大蔵大臣。

航空機燃料税法の一部を改正する法律案

(本号末尾に掲載)

○金子(一)國務大臣 ただいま議題となりました航空機燃料税法の一部を改正する法律案につきまして、提案の理由及びその内容を御説明申し上げます。

政府は、航空機燃料に係る税負担の現状及び空港整備財源の充実等の要請に順み、今次の税制改正の一環として、航空機燃料税の税率を引き上げることとし、ここにこの法律案を提出した次第であります。

この法律案は、航空機燃料税の税率について、一キロリットル当たり現行の一万三千円を二万六千円に引き上げることとしております。

以上、航空機燃料税法の一部を改正する法律案につきまして、提案の理由とその内容を申し上げます。

何とぞ御審議の上、速やかに御賛同くださいますようお願い申し上げます。

○加藤委員長 これにて提案理由の説明は終わりました。

○加藤委員長 これより質疑に入ります。

○伊藤(茂)委員 四点ほど御質問をしたいと思います。

まず一つは、今度の値上げに関係をいたしました、航空運賃との関係の問題について伺いたいと思っております。まあ言うならば飛行機に乗る方の人の立場です。

最初に具体的なことをお伺いしたいと思います。国内航空の分野で営業費の中に占める燃料費の比率、そのうち税金分、今度の値上げその他に伴って営業費に占める今度の増税の影響というのはどの程度あるのかということ。それから、石油の価格の値上げとかいろいろな悪い方の状況も予想されます。それからいろいろな意味で航空界も新たな企業努力が要求をされているということだと思っております。それらを含めまして、運賃の認可の問題、これらがどう影響を持ってくるか。

○松本(操)政府委員 お答え申し上げます。昭和五十三年上期におきます定期五社、通常定期五社とっておりますが、この定期五社の営業費用、これは国内線だけが燃料税の対象でありますので、国内線分につきましては航空機燃料税の比率をとってみますと約五%ちょっとでございます。また航空機燃料費に占めます航空機燃料税の比率、これが三〇%ちょっとでございます。

したがって、今回の航空機燃料税の引き上げが倍額の引き上げになるわけでございます。コストプッシュと申しますが、経費の引き上げになる分を単純に計算いたしますと約五%程度になる、こういうことでございますが、しかし現在のところ、五十三年上期までの数字しか実はよくわかっておりません。

燃料費につきましては、一時値下がりを行いました。いま先生御指摘のように、今後の趨勢を想定して、燃料費の高騰ということも当然予想されるわけでございますけれども、一方には旅客需要の伸びということもございまして、御指摘

のような航空企業自身の企業努力というふうなことも期待されますので、したがって、現時点での結果がどのような形に出てくるかということを経々判断するということは非常にむずかしい問題ではなからうか、このように存じます。

○伊藤(茂)委員 国際運賃の方は値下げ問題が大きな課題となっている。国内の各運送料金の方は、タクシーの値上げ申請とか、私鉄とか国鉄とか、値上げの問題が起っておりますが、これらの動向の中で航空界、国内運賃の方では、何か値上げの動きがあるのか申請が出るかどうか、それらに対してどういうふうな行政指導として対応していくのかとか、その辺のお考えはいかがですか。

○松本(操)政府委員 先生いまいましいやいますように、国鉄、私鉄、あるいは最近値上げの申請のございましたタクシー等についてそのような傾向があることは承知をいたしておりますが、航空運賃につきましては、現時点において直接航空運賃を値上げをしたいという意思表示は、運輸省の方に対して全くなされておられません。

先ほどお答え申し上げましたように、五十三年度上期の営業収支というものは一応順調な数字を示しておるといふふうに私も判断をいたしております。一般的に申しまして、下期の方が伸びがやや低いということは例年言えることでございますので、それが五十三年度全体の収支を締めました場合にどのようになるかということはいささか予測の範囲を出ないわけでございますけれども、しかし現時点におきます限りにおいては、そういった申請もございませぬし、また私も常日ごろ、安易に運賃値上げというものに走らないようにということをおっしゃるわけでもございませぬ。航空輸送というものの特性からいたしまして、やはりまだ需要の増というものに支えられて、いろいろ対応すべき点もあるかと存じております。したがって全体的な制約、つまり空港の整備等の問題もあって必ずしも需要に対応できない、そういった制約はないわけではございませぬ。また、先生おっしゃるような外部的な要因としての

原油の値上げというふうな要因もないわけではございませぬ。しかし今後の私どもの方針としては、値上げというものに安易に走るのではないよう慎重に対処していくというのを基本的な考え方としてやっております。

○伊藤(茂)委員 ちょっとむずかしいところだと思っておりますが、長期の見通しですね。国際線の運賃の方からすれば、カーター政策などがあつて値下げの圧力が強まってくる。国内の運送料金などの方はいろいろな意味でアップする要因の方が強い。その辺、ほかの交通運輸体系との関係もありませんから、どういうふうなコントロールしていくのかというふうな問題意識もあるのだからと思っております。それで、運賃の決定の算定システムといふことは、これは国際線の運賃と国内線の運賃とこれは無関係ではないと思つて、連つた要素もあると思つておりますが、その辺の関連ですね、どういうことになるのでしょうか。

○松本(操)政府委員 国内線運賃の設定に当たりましては、当該企業の全体の収支というものを十分に検討いたします。かつまた、路線ごとの収支勘定というものについても十分な調査を行ひます。必ずしもすべての路線についてはまいるないケースもございませぬ。これは御案内のように、航空機の場合には、使用いたします飛行機の種類がいろいろと違つておる場合がございます。たとえば非常に似たような空港におられる場合でも、片方の路線はジェット機であり、片方はYS11であるというふうなこともございませぬし、したがって、そういった類似路線間のバランスというものも見なければなりません。そういうこともございませぬので、機械的に路線別の適正原価、適正利潤という考え方は必ずしもとりにくい面もございませぬ。念頭に置いて、かつ、他の諸要件をも勘案しつつ、運賃を決定するという段取りをとります。

国際線につきましては、御承知のように複数の国が複雑に絡み合うものですから、従来のやり方

といたしましては、IATAと呼ばれております国際組織がございませぬが、このIATAにおいて関連航空企業がそれぞれの運賃を持ち寄りまして運賃会議というものをやります。特定の路線について特定の運賃システムを決めて協定を結ぶ。この協定を結びましたものを運賃協定として認可をするということを行います。その後、さらに路線別の運賃の申請がございました場合に、関係いたします各政府の認可を得て運賃が決まる、こういったのが国際運賃の仕組みでございます。したがつて、国内運賃を決定いたします場合は、やや趣を異にしていると考えざるを得ないかと思ひます。

ただその場合におきましても、先生おっしゃいましたような全般的な低運賃の趨勢というものがあつたことはございませぬ。あることはありますけれども、現在カーター政策が言つておりますような革命的な低運賃というふうな考え方は、実はいささか従来の国際航空運賃の考え方を破る型破りの考え方でございます。すべての国がこれに賛成して、下部機構でございますICA Oにおきましても、こういふ考え方には強く疑問を呈するような決議を昨年の暮れにいたしておる経緯もございませぬ。したがつて、低運賃そのものは考え方としては結構なことであらうかと思ひますけれども、米国の言ひますような単純な考え方で低運賃の導入という点については非常に問題があるのではないかと、このように考えております。

○伊藤(茂)委員 いまお話がございましたから、もう一つついでに伺ひたいのですが、カーター政策、それからパンアメリカンのIATAからの脱退というふうなことが日本の国際線運送業界にも大きな衝撃を与えておるということですが、いまお話がございませぬが、カーター政策のやり方自身にも問題があると私は思ひます。何か強力なパワーをもってシエラを拡大するといふねらいも持つておられるというわけでありませぬから、運賃にし

ても、安いことはいいことだけれども、安ければいいというものでもないと思ひます。安全性とか含めて総合的な対策を練らなければならぬ。ですから、これらの対応についてはいろいろ関係者も苦慮されるところだと思ひますが、ただ一面では、これは何も乗務員の待遇がよ過ぎるという意味ではありませぬけれども、いろいろな意味での企業体質の改革もしなければならぬことも前から指摘されてきたところだといふふうに思ひますが、その辺両面を含めて基本的な姿勢としてどういふふうな行政指導に当たられますか。

○松本(操)政府委員 国際運賃についてのお尋ねと存じませぬが、最初におっしゃいましたIATAのメカニズム、それからこれに対応するいまアメリカが盛んに言つておられますカータードクトリンと称するもの、これらの間に矛盾撞着が現れてきておられます。これを今後どのようにわが国政府としてとらえていくかという問題でございますが、私どもの考えといたしましては、やはり二国間の運賃というものは、相対する二国間の航空企業のみによつて運営されておるのであれば、これは話は簡単でございますけれども、国際航空の場合には必ず、第五の自由と申しまして当該国を越えて先の国へ行くという部分がございます。したがつて先のカナダも入つておられますし、台湾も入つておられますし、キャセイつまりイギリスでございますが、こういうものも入つておる。したがつて、二国間のみで決定していくというやり方については非常に問題があらうかと思ひます。それは言ひながら、従来のIATAの運賃の決め方、つまり一つでも反対するところがあれば決まらなという形についてはいささか疑問を持つておつたわけがございませぬが、これはIATA自身も、先生がいまおっしゃいましたように、メカニズムそのものを改変するというところに踏み切つたようでございます。

そこで、今後の一般的な行政指導のありようをいたしましては、おっしゃいますように体質の改

善強化ということが非常に大事なことだと思いま
す。幸いにして航空輸送というものはわりあい
新しく発生した産業でございますので、効率の向
上と申しますか、たとえば同じ三人のパイロット
が操縦をしておりますも、機材が大化化するこ
とによって二百数十人から五百人に旅客が伸びる
というふうな面が従来あったわけでございます
が、こういったような面も大体先が見えてきた。
まさか千人乗りとか千五百人乗りとかという飛行
機も出ないだろうということになってまいりまし
たので、そういう面にも頼っての効率化という
点についてはおのずから限界が生じるのではない
か。したがって、前段の御質問にもお答えしたわ
けでございますけれども、あらゆる面についての
体質の改善という点について私ども今後強力に関
係企業を指導してまいりたい、このように考えて
おります。

○伊藤(茂)委員 そういふ事情であります、そ
ういふ中で、聞くところによりますと、欧州線と
か太平洋線などを含めて値下げの計画が進められ
ている、また一部分は実行されているというわけ
であります、それでも為替レートから見ますと
現在の実勢レートを反映していない、高いのだと
いうようなことも聞くわけでありまして、その辺
はどういうことになっておりますか。

○松本(操)政府委員 五十二年から五十三年にか
けての激しい為替レートの変動によりまし
て、先生御指摘のような為替レートによる方向別
の運賃格差という問題が起つてまいりました。
そこで、昭和五十二年の暮れに、まず、当時日本
発の航空運賃についておりました四割のサー
チャージを撤去したわけでございます。さらに、
五十三年になりましたから三回にわたりました
て、主として日本とヨーロッパの間の運賃でござ
います、日本発の運賃を下げ、ヨーロッパ発の
運賃を上げるといふことによつて格差の是正に努
力をしてまいりまして、それなりの成果を得たも
のと思つております。ただ、日米間の運賃につ
きましては、現在私どもはアメリカ発を四割上げ、

日本発を四割下げるといふことを主張しておるわ
けでございますが、これは、先ほど御質問のござ
いましたカーター政策の一律的低運賃政策との
抵触、そういうふうなことをアメリカの航空当局
が主張しておりますので、残念ながら、
だ実現するに至っておりません。

そこで、行きと帰りの運賃の差というものをな
るべくなくすという意味におきまして、二月一日
から日本とヨーロッパの間におきましては、往復
運賃につきまして一〇%の値引きをいたしました
た。これによりまして、行きは日本円、帰りは現
地通貨というので航空券を購入いたしました場合
と、日本発の往復運賃を円で購入いたしました場
合と、地点によつて多少の差異はございますが、
ほとんど差がないという航空券が入手できるよう
になったわけでございます。また、オーストラリ
アにつきましては、一五%値下げをするというこ
とが二月十五日から発効する予定になってお
ります。また、日米間におきまして同じく一五%
の往復運賃の値下げというのを私どもは主張し
ておるわけでございますが、これも残念ながら米
国側の意見とまだ完全な一致を見るに至っており
ませんので、発効するに至っておりません。
そのほか、このような問題について対応する方
法といたしまして、一律にわが方の運賃のみを下
げますと、たとえば日本航空にいたしましたも円
経済圏の中で活動しておるわけでございますので、
余りにも打撃が大きくなり過ぎるといふふう
なこともございます。そこで、旅行者の利便を確
保し、御指摘の運賃格差をなるべく少なくするこ
との意味において、いろいろ種類の多い運賃制度
をつくつていったらどうかということも現在、日
米間につきまして、エコーノミークラスで三五%の
割引をするという事前購入券、アベックスと略称
して呼んでおりますが、この制度を三月から実施
したいということも、諸般の準備を目下しておる
ところでございます。さらに、東南アジア及びヨー
ロッパ行きの団体の包括旅行運賃割引、この制度
につきましても、従来とやや変わったものを四月

ごろから実施したい、こういうふうなことをいま
検討させておる段階でございます。
○伊藤(茂)委員 それでは、乗る人の立場の方か
ら周辺の立場の話題の方に移らせていただきま
す。
まず、この使い道ですね、十三分の十一、十三
分の二とそれぞれなっておりますが、この比率の
根拠はどういうことでしょうか。
○加藤(隆)政府委員 国と地方の税源の配分の問
題にもかかわつてくるわけでございますが、二つ
要素がございまして、一つは、航空機燃料税がで
きましたときの当時の事務配分が大体十三分の十
一と十三分の二というふうな割合になっておつた
わけでございます。それから、最近時の歳出を国
と地方で分けてみますと、たとえば五十二年で申
しますと、国が約千二百億ぐらいになっておりま
す。それから地方の方が百二十億ぐらいになって
おります。この比率を見ますと、大体十三分の十
一、〇・八四六というふうな数字になります。こ
んなところに来ておる、こういうふうなことから
、今回の増税をお願いする際におきまして、
従来の比率を用いたわけでございます。
○伊藤(茂)委員 それは税体系の技術的なお話だ
と思つて、今日から将来を考へてみて一体ど
うなのか。要するに税配分の政策的な視点の方
考へ方を伺いたいのです。それは空港をつくるこ
とも大事ですが、関係の周辺の整備の問題、騒音
対策その他、そういうことが非常に大きな問題に
なつておるというところであらうと思つて、それ
が十三分の十一の方からも出ますし、十三分の二
の方からも出るといふことになるわけでありまし
て、そういうことも含めて、もつと合理的なとい
いますか、今後の政策的な視点も含めた配分の仕
方、使ひ方、そういう視点があつてもいいんじや
ないかと思つて、いかがですか。
○加藤(隆)政府委員 その点でございますが、空
港の法律によりまして設置管理という主体が御承
知のように決まつておるわけでございます。そう
しますと、その事務配分をする場合に、設置管理

の責任を持つておる方です。飛行機に乗る人、航
空会社、それらが、常時乗つておるわけではない
周辺の方々なり空港の周りの方々非常に負担、
迷惑をかけるわけですから、そういう意味で、乗
る人の負担で周辺の整備をするという考へ方はそ
れなりに理が通つておると思つて、ただ、最近
よく指摘をされておることですが、これから審議
をされる揮発油税その他なんかを含めて、もつと
総合的な税制の視点とそれから行政の視点とあつ
ていいのではないだろうか。きょうはテーマが違
いますから、揮発油税と道路のことの話は別にし
ますが、全体的な考へ方として、この総合的な政
策、それから総合的な税制という視点で、これは
一つには交通政策全体の問題とのかかり合ひで
のそういう視点もあると思つて、それから、それ
もつと国家的な視点での問題もあると思つて、
細かいことは伺ひませんが、何かそういう検討が
必要ではないだろうかという気がいたしますが、

の責任を持つておる方です。飛行機に乗る人、航
空会社、それらが、常時乗つておるわけではない
周辺の方々非常に負担、迷惑をかけるわけから、
そういう意味で、乗る人の負担で周辺の整備をする
という考へ方はそれなりに理が通つておると思つ
て、ただ、最近よく指摘をされておることですが、
これから審議をされる揮発油税その他なんかを含
めて、もつと総合的な税制の視点とそれから行政
の視点とあつていいのではないだろうか。きょうは
テーマが違いますから、揮発油税と道路のことの
話は別にして、全体的な考へ方として、この総合
的な政策、それから総合的な税制という視点で、
これは一つには交通政策全体の問題とのかかり合
ひでのそういう視点もあると思つて、それから、そ
れもつと国家的な視点での問題もあると思つて、
細かいことは伺ひませんが、何かそういう検討が
必要ではないだろうかという気がいたしますが、

いかがでしょう。

○高橋(元)政府委員 たいまお示しになりましたように、現在石油に關係いたします税目は、国稅で揮発油稅、地方道路稅、石油ガソル稅、それから原重油關稅、石油稅、その他にいま御審議いただいております本稅、それだけでございます。ほかに、地方稅としても軽油引取稅があるわけでございます。そういうふうな多くのものが特定財源になっておるといふことにつきまして、昨年でございますか、石油稅の本委員会での御審議の際にも、石油に關する課稅について、その制度が複雑だから合理的なあり方について十分検討せよという附帶決議をいただいております。

私ども確かにいま御質問でお示しがありましたように、石油關係稅についてその体系化を図るというところについての検討を進めなければならぬというふうな御指摘をいただいておりますが、一方で最近、エネルギーの長期の見通しに關連して、総合エネルギー対策上の財源として石油ないし原重油というものに負担を求め、それによって國民經濟全体の中で総合エネルギーの財源というものを生み出してくる必要があるのではないかと、長期の見方について御指摘も出てまいっております。その点は、御承知のエネルギー懇談会、エネルギー調査会での御検討願って、やはりそれは原重油と申しますか、一番入り口の段階で負担をいただくという意味での現行の石油稅なり原重油關稅なりというものによつて賄つていく、それが相当であるという結論をいただいております。

私が先ほど幾つかの税目について申し上げたわけでございますが、問題になっております石油關係の諸稅はたとえば揮発油稅でございますと道路財源、それからいま御審議をいただいておりますこの税金でございますと空港整備財源、それから石油稅でございますと石油対策の財源、軽油引取稅につきましても道路財源等とそれぞれ決められておるわけでございまして、そういった道路なり

空港といった施設の整備をどうしように進めていくかということになりますと、やはりそういう石油製品の消費に着目して受益者負担という観点で各種の税目を課して、その歳入を、まあこれは財政全体の非常に基本的な考え方からいいますと特定財源ということに問題がないわけではございませんが、現在のような財政事情をもとにして考えますと、やはり受益者負担的な財源でもっていま申し上げたような事業の整備を図っていくということが当面必要かと思つてあります。

私ども、國家の掲げております幾つかの政策目的の中で、空港の整備、道路の整備、それからエネルギー対策、石油対策、それらの政策の相互の目標の整理を図りながら、その中で税制のあり方について常時検討をしていかなければならないというふうな御指摘をいただいております。石油製品につきましても負担をお願いするわけでございますから、それぞれ製品の負担率に對して適当であるか、過重ではないか、またその製品に對して、特定の製品の負担が軽きに失しないか、そういうバランスが保たれておるか、そういうことをいふも頭に置いて勉強いたしておるわけでございまして、今後とも広範な角度から検討してまいりたいというふうな御指摘をいただいております。

○伊藤(茂)委員 これは大臣いかがですか、いま交通政策に關して申し上げましたが、一般消費稅でいろいろな問題があらまされども、税に對して國民の関心が非常に集まっております。そういうことから、指摘をされておる税財政上のさまざまな努力も少なくならないと思つております。そういうものと兼ね合わせて、一つは、やはり従来の目的税のたくさん問題も含めて、総合的な視野からそういうことも一問もなく八〇年代に入るわけですから、やはりこれから新しい時代の國家をどう建設していくのかという視点も含めて、広い検討なり議論があつてしかるべきではないかというふうな御指摘をいただいております。

りでございます。特に先ほど主税局長が申し上げましたように、これからのエネルギー対策の財源をどこから生み出していかかというような問題に真剣に取り組んでまいらなければならぬような状況になっておりますから、いまそれぞれ特定財源で用途を指定いたしておりますけれども、これはやはりもっと広い視野で中長期的に考えて、石油課稅全体を見直す必要があると私も考えております。

○伊藤(茂)委員 次に、今後の空港整備の計画に關連をしてお伺いしたいと思います。一つは、成田空港に關する問題なのですが、これからどうしていくのか、いろいろ問題もあると思つて、それから、開港をめぐつても御承知のとおり非常に異常な緊張した状態がございました。私は、非常に長い期間この経過を振り返つて、特にやはり住民との關係、それから地域での所得性を持った対策、さらには航空政策全体として國民のコンセンサスを求めていく、そういう面でも、総括と申しますか、振り返つてみて考えなければならぬ点があるのではないかと思つて、これが広く指摘をされておるといふことであらうと思つて、それで、具体的な二期工事がどうか後のことかというところは別にして、何かやはりこれからどういふふうな御指摘を、何かやばりこれからどういふふうなことを前向きに考えながらやっていくのかというのを、おくれはせながらもう一つ積極的な努力をしなければいけないのではないか。また、関西新国際空港の問題についても、幾分そういう視点も含めながら対応されておるといふようなことかと思つて、一つは、國際的に見ても、その準備と説得と國民的コンセンサスを求めるということに非常に長い期間をかけて、しかし建設にかかたら非常に急ピッチで進んでいるというふうなのが、やはり諸外国の例を見ましても民主主義をベースにしたあり方という点ではないだろうか。ですから、その辺の視点から、成田空港の整備の今後の姿勢の問題、それから、関西新国際空港に当たつての成田空港問題の経過などを踏まえた姿勢というのを

どうお考えになっておられますか。

○松本(操)政府委員 成田空港につきましては、十年を超えまして長い期間をかけて、昨年五月二十日無事開港を見たわけでございます。先生御指摘のように、開港に当たりまして相当の緊張が空港周辺にあつたことは否めないわけでございまして、おかげさまで開港後はこれといった激しい闘争問題等もございません。昨年暮れまでに四百万人を超える旅客が成田空港を利用する、現在百七十機程度の航空機が毎日ここを出入りをしておるといふ状況で推移しておるわけでございます。

ただ、この空港の開港がかくも時間をかけ、かくも世間の耳目を集めました一つの大きな理由といたしまして、空港と周辺地域との間における調和あるいは意思の疎通、そういう点において欠ける点があつたと思つて、現に成田空港を開港いたしましたので、千葉縣あるいは成田市、芝山町、こういうところから八十数項目にわたつての御要望があつたわけでございます。これらについて私どもは誠意をもって対応するということをお約束申し上げ、その相当部分についてはすでに実行し、または実行中であるというふうな御指摘をいただいておりますが、しかし、中には非常にむずかしい問題もございまして、なお鋭意具体的方法について取り組んでおるといふふうなものもございまして、ともかくもしかし、この八十数項目についてはお約束はお約束として守つていくということ、相互信頼を築いていく一つの大きなきずきではないか、こう考えております。

さらに、昨年十二月一日に閣議報告をいたしまして御了解を得ました周辺の農業対策問題にいたしまして、成田空港周辺の産業の開發ということ、空港がそこに存しますことと空港周辺との調和をとる上に非常に大事なことで、こう考えました場合に、空港周辺の最大の産業は農業でございますので、したがって農業振興という点について特段の意を払うという決意をしたわけでございまして、これらの問題を含めて、先ほど前段で

御質問のございましたらいろいろ空港関係の騒音でございますかその他のむずかしい問題もございませう。これらについては実は、五十四年度からいよいよ民防強化、全室防音というふうなことに踏み切らうとしておるわけでございませうが、ともかくもこういふ点を全部含めまして、周辺の方々が空港とともに発展していきけるような素地というものをまずはつきりと目に見える形をつくってまいりたい、そういうことを踏まえてそれから先の問題に取り組んでいくというのが順序ではなからうか、このように考えております。

そういったような経験を踏まえて関西空港を見ました場合に、四十六年に関西空港についての諮問を航空審議会にいたしたわけでございませうが、通常の諮問と違いました三年近い年月をかけた四十九年に答申をいただきました。その答申をもとに、まさに先生御指摘のように地元との十分なコンセンサスの上に立つてこのナショナルプロジェクトに取り組みたいことを常に念頭に置きまして、以来ずっと話し合いをしてまいりました。昨年の正月からは空港候補地の周辺での定点観測網と申しますか、四カ所の地点を定めて気象、海象その他の観測する施設も動き出してございませうし、その他現在までに相当額の調査費を投入しておるわけでございませう。五十四年度中にはこれらの調査費というのによって得ました成果を整理いたしました。空港の基本的なありようというものを環境アセスメントとあわせて完成をさせ、それを五十五年度中には地元の皆さんと十分に話し合ひし結んでいけるようにしたい、このように考えております。したがって関西空港におきましては、成田空港の経験というものをまさに先生御指摘のように最大限に生かしてまいりたいというところで現在まで取り組んできておる、このように考えております。

○伊藤(茂)委員 わかりました。いずれにしろ、覇権主義ではなくて民主主義でいくようにお願いしたいと思っております。それから、カーターの言うオープン・スカイ。

ポリシーですか、言葉はいいのだけれども、ひとつ違った意味で国民にやはり開かれたシステムで御努力をお願いしたい。

それから空港整備に関連して航空路の問題で、これはひとつ要望も含めて見解を伺いたいのですが、軍用エリアとそれから民間航空機の空域のエリアという問題もありません。それで成田の空港に際しましては、米軍、自衛隊の部分を一部カットするとか、あるいは最近ブルー14の問題についてもいろいろ検討されておるといふことも伺うわけでありませう。

個人的なことを申し上げて恐縮ですが、一昨年の秋にアメリカ軍のF-15偵察機が私のすぐそばに墜落をいたしました。小さい子供が二人その日のうちに死にまして、もう一年半もそのお母さんはまだ入院中。一つは真相究明の問題もありまして、何かネジが二十七個外れていた。それがアメリカのある工場です。それを組み立てるときミスだった。ところがその事故を起こした部隊名も場所も責任あるその後の措置も何もわからぬという現状になっておりました。これは外務省なり警察庁の方にさらに嚴重に追及したいと思っておりますが、やはり軍用機ですから、真夜中に低空で飛んだり、そういう事例も頻りにまだ起こっているという状態で、住民の関心も非常に大きいというわけでありませう。その子供さんが二人死んだお母さんにも、一年半、子供が死んだことを隠してきた。先月の末に、みんなお医者さんとも親戚も集まりまして、実は子供が死んだんだということをお母さんによく知らせたというふうな状況が身近にあるわけでありまして、私はやはり平和な空、安保の論議は別にしても、いいものを実現をする、保障をする、しなければならぬという気持ちで非常に強く持っておるわけです。

そういう意味で、軍用機その他さかのぼりませうが、少なくとも民間航空機が安全に航行できる、それから軍用の部門については極力安全な民間航空が最優先するという形での空のあり方、そ

ういふものについてさらに格段の努力をしなければいけないんじゃないかということを感じておる立場なんです。いままで成田空港の開港に際しまして、その他若干の御努力があったことは認めますが、それらの努力の方向をどうお考えになっておられますか、要望も含めて伺いたいと思っております。

○松本(操)政府委員 飛行機というものは要するに三次元の中、空中を飛んでおるものでございませうから、ちよつとしたミスが悲惨な事故につながる、いま先生御指摘のような非常に悲惨な事故が起り得る可能性があるわけでございませう。運輸省といたしましては、民間機であろうと軍用機であろうと、ともかく空に浮いている航空機が安全に運航できるようにということについて相当の苦心、努力を払ってまいりました。ございませうが、とりわけ民間航空機の安全な運航という点については、ただいま御指摘の墜落事故の教訓にもかんがみまして、かなり突っ込んだ努力をしてまいりました。ございませう。

まず、空域的に民間機が飛びます空域と、自衛隊機その他のいわゆる軍用機とでも申しますか、こういふようなものが訓練をいたします空域というものをはつきりと分けるという点につきましましては、すでにそのような措置が十分にとられておると考えております。それからまた成田の例が御指摘でございませうけれども、これは空域がお互いに分けて互いに干渉しないよう飛ぶようにする。現在の管制の方式からいいますと、現在のようないやうなやり方が一番よろしいのではないかと、こう考えておりますので、当分の間はこういふ方式をとらざるを得ないのではなからうか。いざいざ将来は、もっと広い空域につきまして、レーダーをたくさん使わせて、総合的に管制するということが、現時点におきましては、空域を幾つかに分けて、それぞれの空域の中でそれぞれの航空機が一個の管制機関によって管制されるという現行方式をとるべきではないか。

そういう意味において、いま厚木の事故についての御発言もございましたけれども、この部分につきまして五十二年の十一月に、あの近所は御案内のように横田の空域というのがあるわけでございまして、先ほどおっしゃいましたブルー14、青の十四号という航空路もその空域の下の方に入っておるわけでございませうが、この空域を平面的に一部分カットいたしますと、さらに、従来は四万一千フィート、約一万二、三千メートルまで横田の空域でありましたものを、二万三千フィート、約七千メートルの高さまで押し込みまして、とってしまつた部分、つまり返還を求めた部分につきましては、東京航空交通管制部が全部管制をするというふうな措置をとりました。さらに、横田空域の中におきまして、これはもう四十四、五年から六年ごろにかけて措置をとってきておるわけでございませうけれども、羽田を出まして名古屋とか大阪とか西の方面に飛んでまいります航空機の通路につきましては、一々横田の方と連絡をとりませぬ、そこはトンネルのようにあけておくという形を確立いたしました。したがって現在、羽田を発着いたしました西の方に向かう民間機の運航につきましては、これらの空域の存在とは全く無関係に管制が行われるような形になっておるわけでございませう。

そこで、いまおっしゃいましたような今後のあり方といたしましては、私も当面、空域別にきちっと区切りをつけてその中で管制する、その空域のありようについても、今後工役検討を加えていくというところで対処したいと思っております。が、やがて近い将来には、もっと広い空域を総合的に管制するというふうなやり方についても、技術的な問題を開発いたしますれば取り組んでまいりたい、それによって日本の空域を一層有効にかつ安全に使用していくという方向に寄与していきたい、このように考えております。

○伊藤(茂)委員 申し上げましたように、平和な空ということは市民の強い要望ですから、そういう多くの市民の声の皆さん方の後ろにあるんだと

いう気持ちで取り組んでいただきたいと思いま

最後の話題に入りたいと思います。それは、航空機の国際リースに関するものであります。これはいま予算委員会でも証人喚問がやられています。いろいろな関係をするのかどうか私にまずぐわかりませんが、いろいろな問題があるのではないかということも聞きわけでありまして、伺いたいと思

います。言うまでもありませんが、この航空機の国際リースと、それからいわゆるドル減らしに関係をしてつくられました外貨貸し制度というものと兼ね合いで、外為が持っているドルを輸銀に預託をする、それを民間企業に輸入資金として貸し付けるというわけでありまして、これは昨年の当委員

会だったと思いますが、こういう制度の運用に関係をして適切な行政指導がなされるように、当時村山大臣にも私もいろいろと要望をしたところであります。その外貨貸し制度を利用して行われている航空機の国際リースに関連をして幾つかお伺いしたいと思っております。

まず最初に、外貨貸し制度を利用した航空機の国際リース、これはドル減らし、今回二十億ドルですが、経常収支の黒を七十五億ドルにするという意味での大きな柱になっているということかと思

います。その外貨貸しを利用した航空機の国際リースについての実績、件数とか相手国とか機数とか、それらのことをまず伺いたい。

○徳田政府委員 お答えいたします。この緊急輸入外貨貸し制度を利用いたしました航空機リースにつきましては、輸銀の融資承諾額でございますが、五十四年一月末で申しまして、シンガポールに対して三件で一億一千七百万ドル、スペインに対して二件で四億八千万ドル、イギリスに対して二件で八千三百万ドル、デンマーク

に対して二件で一千八百万ドル、ギリシャに対して二件で六千九百万ドル、それからカナダに対して二件で四千三百万ドル、オランダに対して二件で四千九百万ドル、合計十三件

で四億二千八百万ドルでございます。○伊藤(茂)委員 貸付先ですね、こういう仕事をやっている商社、全部でなくても結構ですが、幾つか挙げてください。

○徳田政府委員 融資先につきましては、日本のリース会社でございますが、個別の名前はちょっとお許し願いたいと思

います。○伊藤(茂)委員 またじっくり聞きたいと思

います。まず、政策的視点から伺いたいと思

うのですが、これは期間が大体十年だと思

いますが、十年で六%というふうなことも聞くわけでありま

すけれども、これは買ったその年は確かにドル減らしであるかと思

います。たとえばジャンボで一機九十億円ぐらいですね、これを数機買えば相当大きな額の金額になるかと思

います。しかし、これは元本とそれからリース料を含めて入ってくるという

ことになるとなるわけでありまして、中期的にはむしろ明確にドル減らしになるかと思

います。ドル減らし輸入というよりは、内容的には輸出という側面の本質の方が強い性格のものではないかと思

います。緊急ドル減らしあるいは緊急外貨貸しというところで焦点になるわけでありま

すけれども、ちょっと見直しを持って政策的に考えてみま

したら、政策論としても非常に問題がある、極論すれば国家的粉飾ではないかという言葉も出るわけでありま

す。その辺、やっている方は別にして、通産大臣の推薦という扱いになっているから、それらのことも恐らく通産大臣の方からの推薦が

安い金利で、たしか二・二%くらいの金利差が出るのですか、そういうことで、先に手当てをしてあった銀行の方にキャンセル料というのかお料、おりていただく見合いとして一機当たり〇・五%払ってリースを契約したというふうなことを聞きます。飛行機売り込みに関して表裏でどういう工作をして売っているのか知りませんが、どうか国際的な商売のルールに悪影響を与えるダーティビジネスという感じがする。

それからもう一つ、さっきもイギリスの話がございましたが、英国航空にボーイング47、ジャンボのリースなんかでも同じように、英国航空とボーイング社で五十一年に契約があつて頭金を払っていた、それをリースに切りかえた、同じようなやり方です。これには英国政府としてもリース料支払いの保証書をつけていた、保証つきであつたようでありますが、これに割り込んで何か十二社の共同開発事業に切りかえた。金利差のマージンの山分けではないかということも言われているとかなど聞くわけでありますが、この外貨貸し制度の通常よりも非常に安い金利を利用して強引な売り込みその他をやる。あるいは報道で見ますと、マージンも非常に大きくて、裏口銭とも言えるような性格のものも含まれているのではないかと、いろいろなことも出されておりますが、こういう実態をどう把握をされているのか、またこういう状況についてどういふ対応を考えておられるのか、いかがでしょうか。

○細川説明員 御説明申し上げます。

ただいま御質問のありましたお料についてでございますが、私ども関係者をして調べましたところ、御指摘のような新聞に報道されますような事実は全く聞いておらないわけでございます。

なお、通常各航空会社は、事前に航空機納入の計画を有しております、各メーカーに製造の発注をしておくことが多いわけでございますが、その代金支払いのための資金調達につきましては、通常きわめて流動的でございます、実際飛行機が完成をしまして納入されるまでに最も有利と思

われませ資調達手段を選ぶということが可能になっております。またそれが通常ともなつておるわけでございます。また、航空会社と航空機メーカーの合意によつて、当初に結びます売買契約をやめまして、第三者を所有者といたしますリース方式を採用するというのも少なくないわけでございます。ちなみに私どもの調べによりますと、現在アメリカでは、航空機のうちの約半分近くがこういうふうな形のリース方式になつておるといふふうに聞いておりますし、ヨーロッパ、アジア等におきましても、運航航空機のうちの一割以上はリース方式によるものといふふうに言われております。

御指摘のシンガポール航空向け案件についてでございますが、この件は、当初から日本側の企業数社が先方にアプローチをいたしておつたわけでございますが、そのうちの二社がシンガポール航空と取引がありまして、シンガポール国内法制にも通じておりますチェニス・マンハッタン銀行とともに交渉に当たつておりましたところ、当該日本側の企業を含む日本の二社に先方からマンデートといひますか、排他的な交渉権を与えられまして、これら二社が中心となりまして取りまとめることになつたわけでございます。したがつて、チェニス・マンハッタン銀行はこの交渉に伴います報酬を受けることという事になつておるわけでございますが、現在のところ、その額が関係企業の間で決まつておるわけではないといふふうに聞いております。したがつて、〇・五%といふような数字については事実ではないようでございます。

以上でございます。

○伊藤(茂)委員 きょうは短い時間ですから、私は問題提起くらいにして、また詳しく調べてみて御質問したいと思つておりますが、私が通産省の説明よりも伺いたかつたのは、これらのことも言われているような状況の中で、輸銀、それから外貨貸し制度に特に行政指導上関係される大蔵省の側で、こういう問題をどう扱っていくのか

ということを伺いたいたわけですが、いまの運用条件なり金利が国際的な影響も含めて、このままでいいのかどうかというふうなこともあると思つております。それから巷間、こういうことが言われたいようにやはり審査を強化するといふようなことも必要だろふと思つておる。通産大臣が推薦をしていふようなことですから、何となく責任はづいていふような感じがいたしますけれども、やはりもっと内容をきちんと審査をするといふことを含めたいといふ対策がとられるべきではないかと思つておるわけですが、いかがでしょうか。

○徳田政府委員 この緊急輸入外貨貸付制度につきましては、この政策目的の達成のために民間の協力を得る必要があるわけでございますので、そのためには、民間にある程度のインセンティブを与えるような融資条件でないとおつた方が上らないといふような面もあるわけでございますけれども、しかしながら、先生御指摘のようないろいろな問題もございまして、また国際的な金利水準の動向等もございまして、五十四年度の実施条件につきましては今後さらに検討を進めたい、このように考えております。

○伊藤(茂)委員 私が申し上げたようなものと審査を強化するとかいろいろ条件を考えると、か、そういう具体的なことも含めて、いろいろ問題が出ていないように監督を強めていくという考えが、ありかどうか。

○徳田政府委員 ただいま申し上げましたように、五十四年度の実施の条件につきましては、いま先生御指摘のようないろいろ踏まえていろいろ検討してまいりたい、このように考えております。

○伊藤(茂)委員 きょうはこの問題専門にというわけではありませんが、問題を提起しておく程度にとどめさせていただきますと思つております。また制度上のあり方その他などについてもいろいろと議論を別の機会にさせていただきますと思つておる。

ただ最後に、大臣に一言だけ伺いたいたのですが、全体として七十五億ドルの黒に抑えなければならぬ、それから緊急ドル減らし対策、昨年、ことしいろいろな計画がなされております。昨年四十億ドル、これも達成できるかどうか、いろいろと苦労されているところであらうと思つておるわけですが、何か緊急緊急で、サミットもあるわけですが、目の前をやつていくといふのではなくて、さつきも八〇年代と申し上げましたけれども、やはり構造的な一つの転換ですね。私は航空機なんといふのは、まさに頭脳知識集約型産業です、それからきうの申し上げたのですが、P3CだつてE2Cだつてそんなものは日本でもつくれるんだと云つて政府内でも大論争があるくらいですから、私は相当能力があるんだと思つておる。何か大きな産業構造の転換も含めて育てていくという視点がないと、目の前の目先目先の手当てだけで終わつて体質が変わつてこない。そしてアメリカの方から、しよせん日本というののは構造的に黒字がたまるようになっていふ声も大分出ているようでありまして、アメリカからの批判がいろいろか別にして、ですから、当面こういう具体的な問題、あるいはサミットその他ございまして、ドル減らしその他についても何か問題が出るような仕掛けではなくて、やはりきちんとした構造的な改革という方向にぜひ積極的に取り組んでいくということが肝心なことではないかと思つておる。最後に所見を一言だけ伺ひまして、終わりたいと思つておる。

○金子(一)國務大臣 伊藤さんの御指摘のとおり、経常収支の黒字減らしを基本的にどうやっていくかといふことは、やはり一番大事な問題であらうと思つておる。幸いにこししばらくの間の貿易の趨勢を見ておられますと、大分輸出も減り、むしろ輸入がどんどん伸びているといふようなかつて、私どもはその点大変強く思つておるのです。サミットもございまして、いま日米間で一番大きな問題は、七%成長が是非かとい

うようなことはもう余り問題ではなくなりまして、これは日本の今日までの努力を相当わかつて、これに私に聞いておられます。当面の赤字をどうやって縮小して国際協調の誠意を示すかということが問題になっていくわけでございます。いま御指摘のありましたような基本的な問題も含めて、同時にしかし、去年からやっておりますような緊急輸入の問題も、必要なものについてはできるだけやっていきたいということ、それぞれの所管省において業界と接触を保つておるようでございますから、私どもも極力これはスムーズに片づけてまいりたいと考えている次第でございます。

○伊藤(茂)委員 終わります。

○加藤(隆)委員 沢田広君。

○沢田委員 大蔵大臣に最初にお伺いいたしました、今回提案されております航空機燃料税について、この航空という分野は私主として周辺の管理という立場から質問をしていきたいと思うのであります。その周辺の管理について大蔵大臣としては、航空機燃料税がどういう役割りを果たしていくものになっているのか。具体的に申し上げると、公害基本法というものがあつて、公害基本法によれば、公害基本法に基づいて総理大臣の権限の範囲内においてこの公害基本法を扱う。しかし今度航空機には、周辺の整備に関する法律というものもございまして、また、防衛庁では、防衛庁の航空に対する周辺整備に関する法律もございまして、今回とられるこの航空機燃料税は、そういういろいろな分野に分かれております中においてどういう役割りを持つて、どういう任務を大蔵大臣が持っているのか、法律的にどうあるというところもございまして、認識について一応簡単に御聞かせたいと思つております。

○加藤(隆)政府委員 技術的なことを最初から御説明させていただきたいと思つております。いま御指摘のように、空港の問題、それから航空の問題でございますが、私どもから見ますと御承知のように、特定の者が利用する公物という色

彩が非常に強いわけでございます。そこで、その場合の費用負担の問題になってくるわけでございますが、一つは、運輸大臣が設置管理する空港、その空港を利用する民間航空、こういうものにつきましては御指摘のように、略称を航空機騒音による障害の防止等に関する法律という長い法律、それから軍用機につきましてはいまのお話しのような施設庁の方の法律、こういうのがあつてございまして、ただいま御審議をお願いしております航空機燃料税にかかわるものは申すまでもなく、運輸大臣が設置管理されるものは公共団体が設置管理する空港にかかわるものでございまして、ただいま申し上げた法律によって費用負担をする。その場合、航空機燃料税が何騒音対策だけに充てられるわけはございませんで、当然のことながら税法の趣旨から申しまして、基本的には空港の整備、それから騒音対策というふうな各般の空港、航空にまつわる財政需要に充てられておるわけでございます。

○加藤(三)説明員 それがお答えになります。

○沢田委員 間違ったことより調べた結果の方が……。たとえば防衛庁の空港の周辺に関する整備は、防衛庁が判断しながら処理をしている。それから大蔵省が航空機燃料税を取る場合、言うならば空港というものはどう位置づけになるのかということなんです。一般に民間であれば工場であるとか事業所が騒音を出せば、その事業主がおおむねその迷惑料なり騒音防止の措置を講ずる義務を負うわけでありまして、空港の場合は、たとえば羽田などに例をとりますれば、当然その事業主はたんなら、こういうことになりまして、この場合国は、一事業を行つていこうという形に解すれば、駐車をやっているとしようというのと同じなかどうか。単なる敷地を提供して飛行機の運航に便を与える。千歳に例をとれば、着けはお客様を乗せてそのまま帰つてしまふという場合において、国というものは事業体としての性格をなすものなのか、あるいはそれぞれの固有の業務として行つていく立場にあるものなのか、その辺の解釈を、これは固有財産といふか運輸省の行政財産でありまして、大蔵省として、一応国としての立場からひとつお聞かせをいただきたいと思つております。

○加藤(隆)政府委員 騒音防止法の八条の二に「特定飛行場の設置者は」という条文があるわけですが、この「設置者」はただいま申し上げましたように運輸大臣でございます。運輸大臣が設置します特定の飛行場につきまして事業を行うわけでございます。

○沢田委員 だから、いわゆる国政という一般的な概念に属するものでなくて、事業を行うといふおっしゃられましたけれども、事業体としての性格を持つというふうに理解をしてよろしゅうございませうか。

○加藤(隆)政府委員 これは飛行場という公物、ですから事業といふのは、予算で使います事業という言葉は、民法的な事業と若干ニュアンスが違いますが、空港という公物を管理するという意味の仕事をやつておられる、それをいま事業という表現で申し上げたわけでございます。空港という公物を管理するという意味でございます。

○沢田委員 そうしますと、昭和四十七年でありましたか、航空機燃料税の法が設定をせられました騒音というものは、その前は特別措置法が適用されておつて免税をされておつた、そして今後はいよいよ航空機燃料税を取つて空港の整備、あわせて周辺の整備を行う、こういうことも含めて提案をされた。この場合に、大蔵大臣の役割りと運輸大臣の役割りを考えますと、大蔵大臣は税としてこれは取るうとしていくわけなんですけれども、その税はイコール運輸大臣の管理する費用に充てるための税である、こういう言ひならば一種の目的税、こういうことに理解をしてよろしゅうございませうか。

○高橋(元)政府委員 税制でございますから私から最初に御答弁を申し上げておきたいと思つております。

この航空機燃料税は、燃料税法ができましたときの経緯は、いま沢田委員からお示ししたとおりでございますが、この税金を新たに設けて、その歳入をもつて空港整備の財源に充てるということになりましたわけでございますが、ただ、税法の形式で申しますと、これは一般税でございます。それで、四十七年に新しく税が設けられました際に、空港整備特別会計の法律の中で、これに見合う資金を一般会計から繰り入れるということになりましたわけでございます。空港整備特別会計法の附則の十一項というのがございまして、政府は、当分の間、毎年度、空港の緊急な整備等に資するため、一般会計からの繰入金に、次の各号に掲げる額の合算額に相当する額を含めて、繰入金をするものとする、ということになりました。したがって、空港整備の事業費をどういうふうにか切り盛りするかということ、空港整備特別会を管理しておられます運輸大臣及び財政全体を掌

いう言葉は、民法的な事業と若干ニュアンスが違いますが、空港という公物を管理するという意味の仕事をやつておられる、それをいま事業という表現で申し上げたわけでございます。空港という公物を管理するという意味でございます。

理いたします大蔵大臣、まずその間で予算のい
ゆる歳出の全体の中で決まっていって、い
ざいざいですが、その際に必要な財源の一部をこの税
金をもって充てるという事は歳出サイドとして
決まっておるわけでございます、いわゆる目的
税としてこの税金がつくられたわけではないわけ
であります。

○沢田委員 目的税でないといえ、普遍的な空
港整備に對して必要な経費というものは国が責任
をもって支払う、こういう理念に立たざるを得な
い。それが不足するか不足しないかは別問題で
ある。空港の整備であれ周辺の整備であれある
はその他の費用は当然、国の責任においてその収
入のいかんにかかわらず支出をしていく義務を負
うものである、こういうふうな解釈してよろしい
わけですね。

○高橋(元)政府委員 先ほどの私のお答えはや
形式的であったかもしません。たとえば道路整
備特別会計の財源に充てますものは、揮発油税
入相当額を一般会計から繰り入れるようになって
おりますが、この揮発油税はやはり一般税として設
けられていくわけでございます。ただ、道路整備を
一般のたとえれば税収それから公債の収入金とい
うものをもって賄っていくよりは、道路の整備には
受益者に相当する自動車の運行者というものが間
接的に負担する揮発油の消費税をもって充てる方
がいいであろう。それから空港の整備につきま
しても現状で申しますと四分の一に当たりますが、
四分の一に当たります航空機燃料税または空港の
使用料、これが全体の歳入の半分に当たっており
ますが、そういうものをもって充てる方がいいで
あらう。そういう特定財源を構成していく歳出の
方の考え方というものと税負担をお願いいたしま
す際の税率というものと、これはまさに御指摘の
ように密接に関連はいたしております。そういう
意味で、空港整備のための事業費というものを全
体をどう構成していくかという事は、繰り返しに
なりますが、毎年毎年の予算事情または社会経済
のニーズというものによって定まっていってわけ

でございます。それに合致するような税制をつくり
まして維持して、常時再検討をし見直しをしてい
くというのが、私も税制当局の仕事であらうと
いうふうな考えでおるわけでありませう。

〔委員長退席、高島委員長代理着席〕

○沢田委員 防衛庁もおいでになっておるま
らお伺いをするのですが、いまの答弁では、目的
税であるがごとく目的税ではないがごとく、一般財
源を加えてやる。しかし一方、法的には国の事
業として、事業という言葉が改めましたが、国
の固有の義務としてそれは担っているものであ
る、こういう分野が生まれた。防衛庁については、
これはまさに標本みたいなものでありまして、ま
さに国の固有の義務、こういうことになると解し
てよろしいのかどうか、これは防衛庁の方から
とつお答えをいただきたいと思うのであります。

○平説委員 防衛庁におきましては、防衛の任務
を果たすために自衛隊の飛行場を取得し維持して
おるわけでございます。また米軍関係の飛行場
につきましては、施設庁でこれを管理しております。
これらの運用に伴って飛行場周辺の民家等に騒音
の障害が生じている場合には、防衛施設周辺の生
活環境の整備等に関する法律というものによりま
してその障害の防止措置をとっているわけござ
います。

○沢田委員 回りくどく言っていると相手も困るだ
らうと思えますから、わかりやすく今度はまた逆
に言っていきますが、たとえば羽田、これは幾つ
もあるのではありませんが、羽田を例にとりま
す。この法律ができてから防音—あのジェットエ
ンジンがふかされて飛び立っていく飛行機の音とい
うのは、乗っている者には大蔵大臣もわからぬで
しょうけれども、とにかくそばに居る者にはた
まったものでないのです。とにかくこうやってこ
のぐらゐの大きい声でやっても話が聞こえない。
言うならば職業病ではなくて環境病みたいなもの
で難聴になってしまう。だんだん大きな声を出し
ていかなければ飛行機が出るときには相手に通じ
ない。そういう状況の中で防音ということだけを

考えると、少なくとも公害対策基本法では個人の、
市民の生活を守る、こういう基本法が設定されて
いるわけですね。さつき答弁で環境庁は、公害対策
基本法で飛行機も含まれる、こういうふうな言わ
れました。そうしますと羽田では、これもまたい
ろいろ問題があるのですけれども、一応五十二年
度五百戸、これは数は若干の差がある。五十二年
度五百戸、それで、必要としたエリアは五千戸あ
つた。そうすると、五十二年度までとにかかく千
戸しかできない、こういうようなこと。それから
また、入間と横田の飛行場関係だけで調べてみま
すと、これもエリアの問題になります。対象三
千二百戸のうち、狭山市についてはわずかに二
〇%、入間市については三三%。今日まで五十一
年、五十二年、五十三年とずっとやってきて、こ
れだけの間は騒音に悩まされ続けて生活をしてい
かなければならぬ。一般の空港整備の進捗状況
を見ますと、こんな悪くないですね。法律がど
ういうたてまでであるかわかりませんが、余り
にも住民を無視して飛行機優先で空港整備だけ
やってきているこの航空機燃料税の配分じやない
か。もう少し国民といひますか付近住民の立場と
いうものが尊重されていひますかというこ
とを申し上げたいわけですね。税を取られる大蔵
大臣の方では、ただ取るだけ取って適当に配分し
て、配分先までは検討してない、こういうことな
らうに、目的税なのか国の固有の義務なのか、こ
ういふ問題が起きてくるわけでありませう。

もう一つ言いますと現在、防音工事といっても
一室だけなんです。子供が三人以上いた場合だ
け二室になる。今度は幾らか改善されそうであり
ますが、それにしたって、家族をその中だけに詰
め込んでいるわけにいかないでしょう。お勝手に
行くときもあれば、勉強部屋に行くときもあれば、
食事をする部屋もある。たった一室しかこれはや
らぬ。それで防音工事はやっていますというこ
とになりますか、大蔵大臣。それが市民生活を守
るという環境整備になっていきますか。

さらに加えて、防音サッシにしますと全部冷暖
房にしないか、冷房も、石油、ガスを
使ったら排気ガスでまいてしまふ。冷暖房の費
用というものは莫大なものです。あければうるさ
くしてしまふのですから、あけるわけにいか
ない。といって換気扇をつけたらまた音が入っ
てしまふ。だから牢獄に入つたよりまだ悪い。
牢獄ならば窓格子があるからまだ幾らかいいの
です。だから牢獄よりも悪い状況に置かれて、冷暖
房は自分の費用でやらなくちゃならぬ。こういう
事実を、率直に言えば大臣やその他の幹部は知っ
ているのかどうか。

私も県会当時でありましたけれども、現地を見
ましたが、こうやって話ができないのです。まさ
か隣の奥さんに一々マイク使いながら話をしてい
たのではしょうがないのですから、選挙運動と
は違ふのですから。これは防衛庁の単個が一室に
百六十万円なんです、割り当てが。二室の場合
で三百万円なんです。これが地元住民が困つた
からといってどうするかという、地元の小町村
が、入間ならば東京の防衛庁の方へ一々申請書
を出す。こういう工事をやるのですけれどもいか
でしようか。いかがでしょうか。いって、毎
日うるさくてしょうがないんだけれども、ようや
く許可がおりてくるのはそれから半年ぐらいたっ
てから来る。それでもわずかに消化され
ないのです。この航空機燃料税でいままでは空
港整備だけが中心になってきて、付近の住民は全
く無視されている、こういう実態が出てきてい
るわけですね。

そこで、この実態について、燃料税を取られる
主管の省としてはどういふふうな考えているの
か、またこれを管理する運輸省としてはどう受け
とめているのか。防衛庁も同じなんです。それが
みんなまぢまぢでやっています。だからこういうア
ンバランスが出てきてしまふんです。そういう
立場から見ると、少し不整合性がありやしないか
ということが一つ。

それからもう一つは、十三分の十一と十三分の
九

二に分けた趣旨というのは、道路の譲与税に準拠したと言われているわけですね。それとどういう付近周辺の民家の防音工事とはおのずから性格が違ふんじゃないか。あそこは家はうるさくしてしまふが、防音工事の判断は市町村でなければならぬですね。防衛庁の幹部が一々見て聞いて歩いていくわけでもないでしょう。ですから、そういう状況から見れば、そういう立場に立ってこの配分についても再検討していく時期に来ているんじゃないか。この税ができた趣旨が、保護育成の段階からワンステップ上がったんだというのでこの航空燃料税を取ったわけですからね。ですからその立場から見れば、いままでうるさく生活させてきたおかげに、配分を減らしてでもっと住民に密着した行政ができるようにするべきではないか。

そういう意味において行政管理庁も呼んでいるわけですよ。国がみんな金を押さえて、一々国の方まで書類を持っていかなければ防音サッシの入れかえ一つできないなんて、百六十万の金に何で国が目を付けたりするのですか。たった一室の百六十万の金に一々国の判がなければ、それも、三十五も四十も判を一つの書類に押すのです。判こ代の方が高くなってしまふ。そういう状況をつくってまで国が管理しなければならぬのかどうか、これも行政管理庁も呼んでいるゆえんなんです。これは大臣が総括的に答弁されるか、いままでずっと関係者の分について聞きましたから、ひとつそれぞれお答えいただきたい。

○加藤 陸政府委員 前段の問題でございまして、一つは、飛行機が非常にうるさくなってきたというふうな経緯がございまして、それから、空港周辺の市街地が非常に密集化していくというふうな問題もございまして、私どもも決してその問題の実態等につきましても知らないわけじゃございません。最近、御承知のように予算上も、空港特会の歳出におきまます騒音対策は、運輸省の方も非常な力点を置かれておりまして、年来これにこたえてきております。今回の場合も、対象戸数が全体

で十一万戸ある、全体で三億ぐらいのものを將來運輸省の方でお考えになっておる。私どもも今回の法案で増税をお願いし、あるいは空港特会の方で御承知の空港利用料、これを毎年のごとく上げてきておりましたが、こういうふうなものによりまして、こういう今日の問題には的確にこたえなければいけないという考え方を持っております。

それから後段の問題でございまして、先ほど伊藤委員の御質問の際に申し上げましたが、これは二つ要素があるわけでございます。一つは財源の配分をどうするかという問題と、それから執行面の問題とがあるわけでございます。財源の配分の方は、事務、事業の仕事量から見ると、先ほど申しましたように三十年ごろのガソリン税の特定財源をつくりましたときの経緯があるわけでございます。最近時の数字を見ましても、国の方が大体九割ぐらいやっておるわけでございます。十三分の十一というの大体八割五分ぐらいになっておりますが、そういうふうな仕事量から見ましても、これはこういう配分ではないかと考えられるわけでございます。

ただ、いま御指摘のように実際に執行する場合、主として問題になっているのは地域の住民の問題ではないかという御指摘でございます。これは運輸省の方におかれましても、執行面に当たっては、一つは公共団体、市町村を窓口にして仕事をやっていかなければ、もう一つは、御承知のように大きな空港につきましても、空港整備機構というのは現在二つあるわけでございますが、これは公共団体が参画した機構でございます。こういうふうな窓口としてそういう地域の住民の声が十分行政上反映できるように措置をされておる、こういうふうな私どもも伺っており、事実そういうふうに見ております。

以上によりまして、私どもとしては、全体の空港に伴う騒音対策、時代の変遷の中で新しい行政需要といたしまして的確に措置をしてきています。

○沢田委員 この程度の比率で的確に行われてきたんという事は許しがたい回答だと思ふのであつて、冗談じゃないですよ。こんな程度の防音工事が行われて何が的確なんですか。不十分ながら努力してきましてと言ふならばまだ話がわかる、答弁を教えられるならば。冗談じゃない、この程度で的確だんという事がどこから出てくるのですか。そういうことを改めてくださいよ。

○加藤 陸政府委員 ちょっと舌が足りませんが、これが、的確に措置をいたしていきたいということとを申し上げたつもりでございます。

○松本 操 政府委員 運輸省といたしましては、先生御指摘のように、今後の空港のありようとして、周辺問題の解決、空港と周辺地域の調和なくしては今後の航空輸送はあり得ないという考え方からして、大蔵省ともいろいろと御相談しつつあらゆる努力を払ってきたつもりでございます。

具体的な例として先生の御指摘がございました。羽田の問題でございますが、私どもの持つております数字では四十九年に、私どもが羽田において八十五WECNLという、これは環境庁がお決めになった基準でございますが、この八十五WECNLの中に入るよう五十三年の暮れまでに何か措置をせよ、こういうのが中間目標であつたわけでございますが、この民家の数が八十五戸余というふうな私どもは承知しておつたわけでございます。それに対して、実際に防音工事ができましたのは千九百戸余でございますから、その数字だけをもつていたしまして、まさに先生御指摘のように十分な対策をし得なかつたという非難を受けることになるわけでございますが、しかし五十三年の暮れ、昨年の暮れの時点において私ども精査いたしましたところによりまして、成田空港の開港に伴つて航空機の発着回数が大幅に減つたこと、それから長距離の大型の航空機がなくなつたこと、こういうふうなことから、現在の八十五WECNLというラインで引きまされた場合には、おおむねこれが海岸線に沿つたところ

まで引込んできているのではないかと、こう考へてはおります。ただ、これはあくまで中間目標を五十三年の十二月で押さえた場合にそのようであるという事にすぎませんので、今後私どもは八十までこれを広げる、さらには最終目標の七十五という数字を五十八年の時点においてなるべく完成できますように一層の努力に励んでまいりたい、このように考へておるわけでございます。

とりわけ、地元との密接な関連の点について強く御指摘があつたわけでございますが、これも東京都に例をとつて申し上げますならば、私どもの民家防音工事の補助金というものは東京都に落ちているわけでございます。都の方からこれは大田区の方にさらに移つてまいりまして、現実には大田区役所の方に具体的な作業、地元との折衝その他は全部お任せしております。そのため必要な事務経費等は、先ほど先生御承知のございました百四十万とか百五十万とか百六十万とかいう数字とは別に、事務経費、設計管理費的なものは区の方にお払いしておる、こういうことで、努めて地元と密接な関係を持てるようなところをお願いをして、合理的なかつ最も有効な方法でやっております。合理的なかつ最も有効な方法でやっておりますが、空港によつてはおおかげさまでどうにか目的を達したのではないかと、空港によつてはまだまだということも事実残つております。今後とも一層この面についての努力を怠らないようにしてまいりたい、このように考へております。

○坂本 説明員 先ほど先生おっしゃいましたように、判この数を少なくする、あるいはできるだけ許認可が国民の手元において行われる、これは非常に理想でございます。われわれ許認可等の簡素合理化の一環といたしまして、事務移譲等の許認可等の合理化をやっております。

お話しした空港の問題でございますけれども、この空港は、国が直接設置してある、その国の公物にかかわりましていろいろ環境問題が出ておる、そういう実情でございまして、やはり国がやらな

いといけないとわれわれは考えております。ただ、地元住民の意向をできるだけくむ、それは当然必要なことでございまして、運輸省の飛行場にいたしましても、これは住宅の防音工事でございますけれども、市町村に委託をする、あるいは防衛庁の場合には市町村の意向を非常に聞いてやっておると聞いておりました、いまのところ特に問題はない、こういうふうな思っております。

○平説明員 防衛庁といたしましても、騒音対策につきましては、まず運航面の規制あるいは音源対策等、運航面での騒音の軽減に努めておるわけでございまして、なおそれによっても周辺の騒音障害というものは全部排除するわけにはいかないわけでございます。

〔高島委員長代理退席、委員長着席〕
それらにつきましては、先ほど申しました生活環境の周辺整備法という法律に基づきまして個人住宅の防音工事等を実施いたしております。何しろ対象が膨大でございまして、環境基準の達成に努力をいたしておりますけれども、まだ満足できる状態ではございません。さらに今後とも努力してまいりたいと思っております。

○加藤(三)説明員 環境庁といたしましては、昭和四十八年に航空機騒音に係る環境基準をつくりまして、航空機による騒音を軽減するために関係省庁に働きかけてまいりましたわけでございまして。環境基準の中間的に達成すべき中間改善目標が四十八年に告示しました環境基準の中に示されておりました、その中間改善目標の時期が昨年の十二月二十七日に到達したところでございまして。現在、私どもとしましては、運輸省等からヒヤリングを行いまして、対策の進捗状況、それから環境基準の達成状況等の取りまとめの作業を進めているところであります、これらの結果を見まして、どのように対処するか、環境庁としてしっかりと対策を進めてまいりたいというふうに考えております。

○沢田委員 ちょっと東京都の羽田の場合で言えば、それを称してのど元過ぎれば熱さを忘れると

いうことを言うのであります。当時外国機がいろいろ入ってきた。いまは確かに合計しますと三百五十から六百の便の数であります。三分ずつとして千分くらいの発着、五分とすれば千五百分、おおよそ三時間というところから四時間くらいになるでしょう、それが騒音時間になります。だから、八千五百余戸という、大田区から調べた数とは違っておりますけれども、それは別として八千五百は結構なんです。それに対して千九百しか五十五年以内にWECPNL八十五というところで、五年以内に形に基準を置かれたわけですね。それは達成できるのですか。しかも運輸省で答えているのは、合理的有効に、こう言っておりますが、どこに合理的有効にやられているのですか、その結果だけ見ても、それから、冷暖房に対する電気代の値上げに対してどういう補償措置が行われているのですか。これは個人の負担あたりまでだという解釈なのですか。

それから、東京都におおしやっていると、結果的にはあなたの方で金を持っていったってしょうがないのだから、必要な部分の金を全部おろして東京都なりにやらせる、大田区なりにやらせる。一々運輸省の許可を得なくてもいいのじゃないですか。たとえば百六十万なら百六十万、まあ百五十万かわかりませんが、標準単価でいけばその五百戸分はそのまままるごと出しちゃって、それに八%なら八%の管理費なら管理費をつけ加えて出せばいいのじゃないですか。どうしてそれができないのでしょうか。これは運輸省だけの例で、何が有効にできているというところになるのですか。それでしかも検査をしなければならぬと運輸省令には書いてある。その検査まで地元の市町村は責任を持ってやらなければならぬ。そんなめんどうくさいことをなぜいまの行政改革もしなければならぬ時期に抱え込んでおられるのですか。しかも大田区の説明では、運輸省から業者の指定までされてくる、こういうことすら言っているわけですね。一

室の防音装置のサッシの種類まで特定業者が指定

されて、それまで何もやらなければならぬという理由はないでしょう。そういうことがなぜ合理的有効的だということに言えるのか、われわれは全くわからぬ。

それから防衛庁は、確かに問題がありますというところで肯定されておりますから、これは言いませぬけれども、いま言ったような条件の中で、この防衛庁の飛行場の歴史は長いのですから、その環境基準がなぜ守られないのか、なぜ今日に至っても二〇%だなどという状況で放任されておるのか、これがわれわれも理解できないのですよ。言うならば国民を無視している、周辺の住民が泣き寝入りしている、こういうこと以外の何物でもありません。

そしていまさっき、公害防止の紛争処理委員会の問題は答弁がなかったですけれども、これは国を相手にしてやっておりますから、公害対策基本法に基づいてその処理委員会の対応というものについてはなかなかむずかしいような条件になっている。もし適用できるといふさっきの答弁が適切ならば、恐らく住民はこれを適用してみたいと出てくるでしょう。ただ環境基準の勧告については、これはこれなりに尊重いたします。

それからもう一つは、環境基準の勧告を五年以内の実施をするという一つの条件ですね、これは運輸省、防衛庁は実現できるのですか、どうですか、その点はつきりお答えいただきたいと思っております。

○松本(操)政府委員 まず、のど元過ぎれば熱さを忘れるではないかという御指摘は、私どももまことに痛い御指摘でございます。したがって、私も先ほど触れたかと思いますが、八十五ということではなくて、次の七十五という目標があるわけでございますので、すぐにも八十に輪を広げますと、先生のおっしゃいますように外側へまた出てまいります。したがって、決してのど元過ぎればというふうな安閑とした気分でおるわけではございませんで、まずとりあえず八十まで輪を広げる、そして次の七十五に向かってあらゆる努力

を図っていききたい、こういう趣旨で申し上げたつもりでございます。

それから有効にとか合理的にとかいふ点の私の言いようがあるはずはなかったかもしれませんが、羽田の例で申し上げますと、八千五百の中の千九百でございますから、有効な合理的なこととはあるいはいさか言葉が適当でなかったかも存じませぬ。しかし他の空港におきましては、いわゆる敷基地帯と言われますところから重点的に工事を進めていくというふうなことは、いろいろと地元の方と御相談をしながらやっております。つまりでございます。その成果のほどについては、ここにいろいろとえらそうなることを申し上げる段階まで至っておりませぬけれども、しかし、そういうつもりで限られた金を何とか有効に使いたいという努力をいたしましたという気持ちのほどを申し上げたというふうに御理解いただければと思っております。

それから東京都に落とっております補助金というものについていろいろ御指摘がございましたけれども、基本的な考え方といたしましては、これは補助金という性格でございまして、したがって、補助金に關します適正化法等の適用も受けませんし、それなりの手続というものは私どもの立場としてはおろそかにはできないのでございまして。しかし、御指摘がございましたように、逐一運輸省がしゃしゃり出て許可可の判をつくとか、あるいはサッシその他のメーカーについて逐一わが方が口を差しはさむとか、そういうふうなことはいたさないように心がけてやっております。したがって、現場においてもしそういうふうな御意見があるとすれば、早速にも十分にまた調査をいたしまして、いやくもそういうことのないように、お任せをしたからには十分にお任せしてやっていただけというように、このことが事が運ぶように、今後とも一層努力をまいりたいと思っております。

○平説明員 ただいま先生御指摘のとおり、防衛庁の防音対策は確かにおこなわれているわけではござい

ます。環境基準の達成につきましては努力いたして
おりますけれども、現在までまだ五年の目標に
は達しておりません。しかし、今後さらに努力い
たしまして、五十四年度中には何とか大部分の飛
行場についてはこの目標を達成するようにとい
ふふうに考えております。

○沢田委員 次にこの金額、さっき補助金とい
うことを言われましたが、これは被害補償と解する
べきではないかと思ふですね。ですから税法上
から言えば、これは所得ということにはならぬの
だろうと思ふのです。これは当然だと思ふのです。
これは日影の場合の補償料も同じだと私は考へる
わけです。ですから、補償金という性格で扱って
いくこと、そしてこの部屋を自分が設定するか
は自分の意思で考へていく、そういう任意性を持
たさなければならぬんじゃないかと思ふのです。
現在申請で、どの部屋をということを本人の申
し出によってやっているのですけれども、言うな
らばこれは補助金ではない、補償金であると思
うんですね。そこに根本的な理念の違いがある。だ
から、財政的には補助金かも知れぬけれども、
実質上は補償金なんです。補償金と言へば相手の
所得に入るわけだ。相手の所得に入るのだから、
相手の所得の中で、自分が持ち出しをしてもよけ
いにやるかあるいは小さい経費でやるかの任意性
も私はあるのだと思ふ。その辺の法律的な解釈と
いうものもまだ段階的に明確でないと言わなけれ
ばならぬのであります。これはこの後御答弁をい
たきたいと思います。

続いて、この八十五という音の程度というのは、
このぐらいに大声で言つたつて八十五にはな
らないですよ。七十ぐらいにしかならない。です
から、八十五の音の継続というものはきわめて高
いんですね。これは五年で七十五とかにしたい
か、いま一般の環境基準は、住宅地域では夜間
なかで四十五ですね。だから、航空機の付近だ
けがなぜ基準が高くなっているかということにつ
いて、やはりこれも下げていく努力をしなければ
いかぬと思ふですね。あるいは現在の基準以下

にもっと下げていくということが必要になつて
くるのだらうと思ふのです。特に夜間の場合なん
かについてはなおさら。だから、成田で今日これ
だけもめているという現実、あえて成田の問題は
きょうは触れておりませんが、これは夜間
にどんどんあんな音が響かされたらノイローゼに
なつてしまふ、ノイローゼになつたつて補償して
くれるものは何もない、こゝろい状況について、
やはりもう一回検討し直してもらわなければなら
ぬ。だから、八十五というのも、これは防衛庁
の指数を、細かい施行例を見ますと、加重平均で
点数制度を出しておりますけれども、それによつ
て評価されるものではない。ガラスを切る音が瞬
間的に一秒でも続いたら、本人は不快感はな
かなか後残つていくものですよ。そういう状況の
もとで、それを加重平均して、高い音も低い音も
ある意味においては平均化されてしまつた八十五
というものは、その高い音が切り落とされてい
わなければならぬ。ですから、ミニマムとして八
十五以上になるものというのが本来ならば当面設
定すべき水準でしよう、もし八十五を肯定する
としても、だから、それならミニマムとして八十五
を超えている部分は適用する。それを八十に、あ
るいは七十五に、こう下げていく努力というもの
がもうすでにできていなければならぬというふ
うに私は思ふのであります。これも関係が非
常に多いのでありますけれども、防衛庁と運輸省
両省、あるいは環境庁からお答えをいただきたい
と思ふのです。

○松本(操)政府委員 まず住宅防音工事につきま
して、私、先ほど補助金と申し上げた点について
いろいろと御指摘がございましたが、これは騒音
防止法、あの長い名前の法律でございますが、そ
の中に「住宅の騒音防止工事の助成」という形で
規定があるのをよりどころにおられるわけござ
いますので、したがつて、たとえば私がある特定
の騒音地域に住んでいて、住宅を防音工事にした
いというふうに思ひましたときに、それに対して

助成を受けることができる、国の方は助成をする
ものとす、助成の措置をとるものとす。」法
文上の規定はこうなつております。したがつて、
補助金という言い方を私が申し上げたのは、当た
らずといへども遠からずの御説明ではなかつたか
と思ひます。

それから、八十五W云々の点については、これ
は私もよりむしろ環境庁の御専門の方が答へ
るべきであらうかと存じますけれども、現在のと
ころは、WECPNLというICAOでも採用し
ておりますこの基準値で環境基準を云々するとい
うことに仕組みが成り立っておりますので、もち
ろん先生おっしゃる通りに、個々の音、これはW
ECPNLではなくてホンではかるわけございま
すが、このホンではかる音ももちろん下げるよ
うに努力をしていくことは当然のことであ
らうかと思ひます。当面の目標といたしましては、
まず何としてもこの八十五を達成し、それを八十
に広げ、七十五まで持つていくという環境基準に
適合させるための努力を第一に図るべきではない
か、このように私も考へてはおりますが、しか
し個々のピーク値、つまり非常に高い音、これを
下げますことによつていまの平均的なWという音
も当然に下がつてまいります。とりわけ、高い方
に非常に引張られやすいようにこの式全体がで
きております。したがつて、夜間の飛行について
は回数を十倍に数えるというふうなこともして
おるわけでございますので、そういう点も含めて、
機材の改良あるいは飛行方法の改善、こういつた
ような点を含めて今後一層努力をしてまいりた
い、このように考へております。

○沢田委員 途中でございまして……
いま七十五ホンまで、今度はホンと言ひますが、
下がるというよりな期待を持っておられるよう
ですが、その計画書をひとつ後刻提出をしていただ
きたい。ここだけの答弁じゃこれは話になりませ
んから、後でひとつ提出をしていただくよう委員
長からお諮りいただきたいと思ひます。

○松本(操)政府委員 五十八年に、七十五ホンで
はございませぬ、七十五Wでございませぬが、七十
五Wにすることにつきましては、環境庁の環境基
準で定められている目標でございます。したがつ
て当面、私も八十ということまでは念頭に置
いて計画をしておりますし、さらに七十五まで参
りましたときに、対象となります家屋等について
の……(沢田委員「出してくれるかどうかを聞いて
いるんだから」と呼ぶ) 大まかな数字はござい
ますけれども、年次割りにきちつと割つつけると
いうことになりまして、これは進捗の都合い等
について詰めなければなりませんので、現在の段階
では十一万戸、約三千億という数字については先
ほど来申し上げておりますとおりでございませ
んが、細かな点までは詰め切れておりませんので、
ちよつと御容赦がいただけたらと思ひます。

○沢田委員 私が途中で言葉を差しはさまなかつ
たら、さっきの答弁で済まされてしまつた。前の
答弁とは全然違ふのです。全くけしからぬ。いか
にも七十五ホンぐらいにすぐなるようなことを計
画をしておりますなうと答弁をしておいて、それ
じゃ計画書を出せと言つたら、今度はなかなか実
際にはできません、そんなばかにした答弁なんて
ないだらうと思ふ。大体失礼ですよ。だから途中
で腰を折つたようだったけれども、では計画書
を出してくれと言つたら、計画書は出せませぬ、将
来はと。それではあなたがもう蓋場へ入つてし
まつてから先のことまで言つていられるような話に
なつてしまふ。だから、それではいま言つたよう
な、いつこの程度まで具体的に当面の段階で
できるのか。孫の代になつての話をして聞いているの
じゃないのだから、あなたはとにかいま現職で
いて、大体この程度の計画は、五年なら五年はこ
の程度にしますと、そのぐらいの自信を持った答
弁をしてくださいよ。先の先の遠い夢みたいな、
七十五にするなんて、実際にはちよつとできない。
そこまでは金の張りつけができませんと、こゝろ
いふことになつていられる。そんな失礼な答弁はない
ですよ。撤回しなさい。

○松本(操)政府委員 私の申しようがどこかま
ず

私の申しようがどこかま
ず

点がございましたら御容赦いただきたいのですが、七十五WECPNLというのは、五十八年の目標でございます。五十八年の十二月までにはその目標に達しなければならぬ、一、二例外はございませぬけれども、そういうことになっておるわけでございます。そこで、昨年の暮れはそれが八十五でありました。八十五から七十五までの間に十の差がございますので、一気に十下げるというのではなくて、中間の八十というのを目標にいま作業を始めようとおる。その第一歩が、五十四年度の予算五百六億にもあらわれておるといふふうに御理解いただきたいのでございますが、それを超えて、では五十八年の暮れまでにどれだけの戸数をやればいいのかという十一万戸でございまして、それに要する費用は幾らかと言えは三千億でございます。ただ、それを年次別に張りつけて、第何年度に幾ら、何戸、次に幾ら、何戸というところまではまだ完全には詰め切れておりませんので、資料という形で御提出はちょっと御容赦願いたい、こう申し上げているわけでございます。

○沢田委員 個々のことについてはおりませんよ。いま言った数字をどこに何戸ということを書いていくわけではない。それではたとえ羽田で、八千五百のうち何%がこれで達成されるのか、これは個々になるのかわかりませんが、総体的に見て、あるいは全体の空港の何%がこれで達成されるのか、その程度の資料は提出できると思うのですね、羽田という具体的なものは別としまして、情勢はある程度変わっていくわけですから、そういう状況の中においての計画、こういう三千億かかるんだけれども、実際に三千億入るか入らないのか、率直に言えばいまの段階では見通ししないのでしよう。これは確保するということですか。

○松本(操)政府委員 まず総世帯数が十一万、この数字は、先生まさに御指摘のように、今後飛行機の種類等が変わると多少動くかもしれませんが、計画としては十一万世帯、それに要する経費の三千億というのも、異動はございませぬわけ

ども、大体的目安、それでどこまで達成するのと言えは、それで七十五まではできるという数字が十一万世帯の三千億ということに……(沢田委員「全部、一〇〇%ですね」と呼ぶ)一〇〇%やっておいてそういう数字である。(沢田委員「一室ですか、二室ですか」と呼ぶ)これは新しい方式でございますから五室までまいるわけでございます。こういうことを念頭に置いて考えてはおりますが、現在第四次の整備計画の審議の段階でございますので、したがって年次別にどうなるかとこの細かな点については御勘弁、御容赦願いたい、こう申し上げたわけでございます。

○加藤(三)説明員 先ほど先生からWECPNLで環境基準を定めているのは住民反応に適合してはいないのではないかという御趣旨の御質問がございましたが、航空機騒音の評価に当たっては、一機ごとの騒音レベルとともに、飛行回数であるとか、あるいはその飛行がどういう時間帯で行われているか、それからその時間帯ごとの頻度とか、そういったものも考慮する必要があるわけでございます。そこで、私も定めております環境基準におきましてはWで評価することにいたしました。これは先ほど航空局長も申されましたように、国際民間航空機関、ICAOから提案されたものでございまして、一般航空機騒音に対する住民反応を的確にあらわしている国際的な評価単位であり、また環境基準の設定に際しまして中央公害対策審議会の答申においても採用されているところでございます。環境庁といたしましては、環境基準を達成するためには、そのための対策に当たりましては、一機当たりの騒音のレベルの低下に効果ある発生源対策、音源対策を鋭意推進していただくことも、W値の大きいところから逐次速やかに周辺対策を実施していくべきだと考えているわけでございます。

それから、先ほど先生の御質問の冒頭で、私、紛争処理法の中に航空機騒音について入るといふことを申し上げましたのは、これは一般的な航空機騒音について紛争処理法において対処されてい

るところであるという意味で申し上げたわけでございます。ただ、防衛施設にかかわる紛争につきましては、処理法の第五十条で除外されておりますので、その点私の舌足らずでありました。また私自身、紛争処理法の直接の担当でございませぬので、もし必要があれば、また後ほど担当に詳しく説明に上がらせたいと思っております。

○沢田委員 同じく次の問題ですが、エリアの決定でありますけれども、民間航空の場合も防衛庁の場合も、いわゆる防音工事なり周辺整備を行う区域を決定する場合の権限が運輸大臣あるいは防衛庁にある、被害を受ける側の意見というものが加わらないという形になっている、これはきわめて不都合な組織形態だと思っております。実際には意見を聞くではありません。皆さんが見て歩いてわかるわけではないのですから、実際には聞くであろうけれども、法律体系として、その被害を受ける者の意見が加わらないで一方的に、防衛庁の場合であるという運輸省の場合でも決定できるといふ、こういう組織規定はやはり運用にきわめて過ちを起しかねない問題だと思っております。ですから、区域の決定については少なくとも市町村、都道府県等の意見を聞く。ここの質問としては、必ず聞く、聞いて、その要望を入れて決める、こういうことは約束できますか。

○松本(操)政府委員 現在一種、二種、三種のいわゆる線引きというのにつきまして、予測コーナーをもとにして空港の設置管理者である、たとえば羽田で申しますと国がつくるわけでございますが、その場合に、先ほど来引用されております騒音防止法によりまして関係府県知事の意見を聞くことになっております。したがって、現実に府県知事の意見を承って、特に道路等によって一つの隣組みたいなところが分断されておる、しかし道路の向こう側にも隣組があるというふうな場合でありますか、コーナーとしては外側へ出るのだけれども、そのはみ出した外側の方に広い道路があつて、その方が区画として目安がいかいというふうなところにつきましては、その御

意見を十分にしんしゃくして第一種区域の線引きをしております。したがって、先生も御案内かと思ひますが、第一種の外側はのこぎりの歯のようにでこぼこしておりますのは、これはそういうふうな手続の過程で地元といろいろお話し合いをしながら決めていったということを御承知願いたいと思ひます。

○平説明員 防衛庁におきましても、区域決定の際には地元の御意見を聞いた上で決定することにしたしております。

○沢田委員 続いて、第三種の飛行場でございます。いまは主として第一種、第二種に該当するであろうと思つておりますが、第三種の飛行場が現在十八ですか十七ですか、一つ加わつて十八くらいあるんでしよう。第三種の飛行場について、管理者がこれは違つてくるわけですね。管理者が違つてくる場合も、いままでいろいろここでやり合つたことが適応するといふ保証はありますか、どうか、ちよつとお伺ひしたい。

○松本(操)政府委員 第三種空港の設置管理者はほとんど地方公共団体でございます。したがって、空港設置管理者としての仕事といたしまして騒音関係、周辺対策を含むという考え方を従来一貫して貫いてきておりますし、今後ともそういうふうな考え方を貫いてまいりたい、このように考えております。

○沢田委員 貫いてまいりたい、ということは、いま私の質問に的確にお答えいただいたのですが、国が行うべきであらうし、これからまだいろいろ計画している、このいままでの討論なり質疑をしてきた経緯というものは、同時に第三種の飛行場の管理者についても適応する、こう解してよろしいのかどうか、それはイネスかノーでお答えいただきたい。

○松本(操)政府委員 イネスかノーかとお答えするとちよつと正確を欠きますので、御説明を加えさせていただきますのでございませぬが、いままで議論になってまいりました空港は、騒音防止法にいいますところの特定飛行場についての議論とい

うふうに御理解いただければよろしいわけでございます。特定飛行場というものが「運輸大臣が設置する公共用飛行場であつて、云々、こういふふう頭にたかぶつておりますので、地方公共団体が設置する飛行場については特定飛行場という概念は実はないわけでございます。しかし、空港の設置管理者として当該空港に關し、その運用を全からしめるためには周辺対策というものが不可欠であるという原理は、空港の種類が變つても變わるわけはございませんので、従来ともさういう考え方で地方公共団体をお願いをしまつてまいりましたし、また、たとえば着陸料のようなものは全部これは地方公共団体に入つておるわけでございますので、さういふものを財源にしてかかるべき処置をとつていただく。もちろん一種のコンター、二種の線引きというふうなものはございせんけれども、さういふことを念頭に置いて周辺対策をやつていただく、さういふふうな趣旨で御答えしたわけでございます。

○沢田委員 続いて自治省にもおいでをいたしておりますから、この基地周辺地区の問題と関連をいたしまして、いわゆる基地というものの存在によつて受ける被害ということで、第一には基地交付金というものが交付をされております。これは固定資産税に見合うものであるという一般的な評価となつております。しかし、これは近隣の類似価格に合わせる、さういふことにもなつてはいるわけですが、現在が近隣の類似価格に合つていると考へておられるのか、さうではなくて相対的に割引いて評価をしていられるか、意識的に割引いていられるかとは別問題として、割引かれた結果となつていられるかと判断をされておられるのか、自治省からお答えをいただきたい。

同時に続いて、調整交付金があります。この調整交付金は、今日金額が一般的にドルベース、さう言われておるのでありますが、いわゆる円高によつて調整交付金それ自身が引き下げられてきているという結果を招来している。さういふ形について、これも基地周辺の環境整備についてと関連

いたしますので、さらに加えてお答えをいただきたい、さういふふうに思います。

○渡辺説明員 まずお尋ねの基地交付金の関係からお答え申し上げます。

基地交付金は、先生いま御指摘のように固定資産税の代替的性格、それから基地所在市町村はいろいろな財政需要がありますので、その財政補給的な性格を持つております。評価でございますが、これは国有財産としまして台帳価格によつております。そこで御指摘のように、五十一年に台帳価格の改定がありました。当時は、大蔵省当局もいろいろこの点についてお考え、御配慮がございまして、大幅な改定がございまして、またその方針は、周辺の相続税の評価であるとか固定資産税の評価と均衡をとるような形であるということもその方針の中でありまして、均衡のとれるような形で改定が行われました。しかしながら、五十四年度の固定資産税の評価がえという時点になりますと、場所によりましてはその後の上昇度合いが違つておりますので、その後もさう均衡が崩れてないところもあるかわりに、先生御指摘のようなことになつていられるところもあると思つております。そこで次の台帳価格の改定は、五年後といふのがいままでのやり方でありまして、五十六年といふことが予想されますので、そのときには前回五十年と同じような方向といふことが考へて台帳価格の改定ということが行われることを私どもとしては期待をいたしております。現実問題としては、その差というものは一律ではございせんので、場所によつては均衡のとれていられるところ、少しく差が開いてきていられるところと存じます。

次に調整交付金でございますが、米ドル資産でございます。しかしこれの換算は、実は三百八円当時やりましたそのままでやっておりますので、先生御心配のような、為替レートが変動相場制に入つて、変動するたびに交付金の基礎がそのことによつて減少する、さういふことは防いでございまして、今後ともその方向でこれは見守つていきたい、さういふふうな考へていられるところをござ

います。

○沢田委員 では最後に、さつき伊藤委員からもいろいろ質問されましたが、私が会社の損益計算書その他を拜見いたしましたので、これは運輸省が所管をしていられるのださうであります。為替益を計上した企業もあれば計上しない企業もある。具体的に為替益が載つていられる限りにおいては、たとえば日本航空の場合五十三年度で為替益は六十億、全日空は為替益は一応計上されてなかつた、それから東亜国内は一億七千万円、あと端数は切り捨てますが、為替益が計上されておりました。この点のいわゆる計上についてどういふ指導というものをなさつたのかどうか。

これは若干事務レベル段階において私の意見と食ひ違つておりましたけれども、日本航空は資本が政府が半分出しておるわけでありまして、言うならば半官半民という文字どおりのものであります。今日の経済情勢の中で五十二年度末において、借入金長期が千九百億、それから短期が二百五十九億、計千三百六十八億に対して支払い利息が百三十九億。五十三年度末がいわゆる長期が九百六十三億、だからこの意味においては二百億弱長期の分が返済されているわけですが、短期が百七十九億で支払い利息は百十八億。今日の経済情勢を考へたときのこの管理運営の状況から見て、果たしてこれが妥当なものかどうかという点についてはきわめて問題があるような気がいたします。

全日空は、五十年が長期が九百九十七億に対して短期が二百五十六億、千二百五十三億の借入金に対して百四億というパーセンテージになっております。五十一年度は八百七十四億としてやはり百億程度元金返済をしまして、二百四十億の短期で百億の利息を支払つております。五十二年度は六百九十一億、これもやはり為替益等があつたからでありまして、二百億元金が返済されておりました。百六十六億の短期になつて七十三億償還を

いたしております。

日本航空と全日空を比較しますと、経営努力というものを考へてみますと、全日空の方が非常に経営努力を行つていられる、計数だけを見ますとさういふふうには評価できるわけですが、東亜国内に至つては、これは小さな会社でありますけれども、五十一年度末で二百九十九億の長期と七十六億の短期、三百七十五億に対して三十二億、五十二年で二百五十億の長期で、五十三年度も二百五十億、さういふことで、これは長期がなかなか減らないですけれども短期も余り減らないで、二十九億、二十三億という支払い利息を払つております。

さうすると、東亜国内航空の運営というものは、円高であり為替益等があるながらもほぼ同じ状態が継続されている。日本航空の場合は改善をちつともされていらない。それから全日空の場合は非常な努力の跡が見られる。これは一つの見方でありまして、さういふ評価も可能だと思つております。これらについてどう運輸省としては指導監督に当たつておられるのか。今度ここで上がるといふことになりまして、便乗値上げもあり得るわけでありまして、値上げがないと私は解します。この経営から見れば値上げはあり得ない、さういふふうには私は解釈いたしますけれども、どのような指導監督に当たられる予定なのか、また当たつていられるのか、その点お聞かせいただいで私の質問を終わりたいと思つております。

○松本(操)政府委員 まず、前段に御質問のございました為替益の問題でございますが、これらにつきましては、私も特にどういふ意図を持って指導ということではございせんので、通常の経理処理の仕方の中で、為替益があるものはあるように記入されるようにすべきだと考へております。日航の場合に出でまいるのは、通常の経常収支の場合には大体三〇〇程度の外貨の買ひと外貨の売りとがございまして、差益と差損とがおおよそ相殺をしております。したがつて、そこに先生がおっしゃいました六十億という数字

は、これは長期の借金、外貨で借りているもの、つまり航空機の借金、これが年度当初に当時のその時点の為替レートで一応計上をいたしました。年度末に精算をいたしました時点において円高の傾向が出てまいりまうものから、そこにおっしやるような差益というものが出てくる。これは他の二社についても同様な形で出てまいっておるものと私は思います。ちょっといま細かな数字について逐一御説明するだけの資料を持ち合わせておりませんので、申しわけございませんが、そういうことであるかと思えます。

それから第二点の借入金と及び会社の経営改善努力につきましては、特に御指摘のございました日本航空については、かつて赤字に転落したこともございまして、その時点においては、航空機の購入を差し控えさせるといふふうなこともいたしました。その後ようやく黒字傾向を示してまいりましたので、また航空機の増強あるいは代替というふうなことに踏み切ったわけでございまして、そういうふうなものはかなり大幅に効いておるのも事実でございますが、それはそれとして、また別個に体質の改善という点については私どもも積極的に努力をしております。こう考えておりますので、折に触れて私どもは事務的にあるいは会社の幹部を呼びまして、いろいろとこの点についての努力を要求しておる、こういう事態でございまして。

○沢田委員 以上で終わります。

○加藤委員長 午後一時四十分再開することとし、この際、休憩いたします。

午後零時五十一分休憩

午後一時四十六分開議

○加藤委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。

午前引き続き質疑を続行いたします。坂口委員

○坂口委員 航空機燃料税法の一部を改正する法

律案について質疑を行います。

大臣、きょうはせっかくお出ましを願ったわけでございますけれども、少々出番が少ないのでお手持ちぶさたと思えますので、二、三初めに大臣に御質問を申し上げて入らせていただきたいと思います。

今回の趣旨説明を見させていただきましたと、空港整備財源の充実ということが一つうたわわれているわけでございます。今回のこの引き上げは、いわゆる航空機の燃料そのものでありまして、決して航空機を利用する利用者に対する旅費の値上げとは違われたいと思えます。しかしこの燃料費の引き上げが、直接それが結びつかないまでも、将来の引き上げが、直接それが結びつかない値上げに結びついていく可能性は十分に考えなければならぬわけでありまして。そのことを考えますと、国鉄等の取り扱ひ等も含めまして考えましたときに、やはり受益者負担の原則というものがその底流に買かれておる、こう考えるわけでございます。今後の財政運営あるいは予算編成上、こういった受益者負担の原則というのをさらに強く押し進められていかれるおつもりかどうか、その辺の基本姿勢についてまずひとつお聞きをしておきたいと思えます。

○金子(一)国務大臣 坂口さんの御質問、なかなかこれはむずかしい問題でございますが、今度お引き上げの直接の原因になりましたのは、坂口さんも御承知のとおり、騒音対策その他空港整備事業の拡充計画で相当大きな財源が必要となつておりますから、それに対応させようということと、創設当初からまだ全然税率をいじっていないのだから、税自体が非常にウェイトが小さくなつてきているという点を考慮して上げようということですが、すぐこれが運賃の引き上げその他に影響するかと申しますと、今朝来の答弁にございまして、これはある程度各航空会社の経営努力によつて吸収できるんじゃないかというふうな私どもは考えておりますが、しかし、これからの物の考え方としては、やはり受益者負担というこ

とを根底に置きながら考えていかざるを得ない、だんだんそういう情勢になりつつあることだけは事実だと考えております。しかしだからといって、急激に全部受益者負担でやれるということとは、これはできることじゃございません。時期、程度につきましては、国民生活の実情に即したように段階的に考えていければいいんじゃないか、こういうふうな考え方をしております。

○坂口委員 いまおっしゃいますように、非常にむずかしい問題であるわけですが、むずかしい問題であるだけに基本原則というものをやはり明確にさせていただきたいと思つてございまして、受益者負担という考え方も確かにございすけれども、細長いこの日本列島を考えると、たまた九州の方というのはいろいろの面で弱い立場にあるわけでありまして。こういう立場をどう言うのか、私は地理的弱者と呼んでおりますけれども、この地理的に非常に弱い立場の地域の人たち、たとえば国会議員のわれわれの同僚でも北海道の方だとか九州の方というのは、他の地域の人々と同じように活動しようと思つて、やはり航空機も利用しなければならぬ。東京やその周辺の人たちに比べますと、犠牲もまた非常に多いわけでございます。そういうことを考えましたときに、やはり受益者負担という原則を非常に強く押し進めていきたいと思います、そういうふうな意味での住んでおります地域における不公平というものがそこに出現するわけでございます。これは国会議員の場合等は特別な場合でございすけれども、これが一般の住民の人たちの面になりますとさらに深刻な面も出てくるかと思つております。

そういうふうな意味で、この考え方にははしかなし限度があるかと私は主張したいわけでありまして、今回のこの航空機燃料の税率の引き上げの問題につきましましては、これはその一過程の問題なのか、今後これがさらに進んでいく過程の問題なのか、それともこれはこの辺でとまるべきところにか、位置する問題なのか、それはよくわかりません

れども、しかし国鉄の赤字再建の問題等も含めて考えました場合に、とみに議論になりますのは、この受益者負担の考え方でありまして。しかし、そこには限度があるわけでありまして、そのことを十分に認識をさせていただいているかどうかということをもう一度答弁をいただいで、次に入りたいと思つております。

○金子(一)国務大臣 坂口さん御指摘のように、受益者負担の原則といつても、やはりそのときそのときの社会経済情勢によつておのずから限度が決まるべき問題でございますので、そこら辺のこととは十分考慮しながら今回の税率の引き上げをお願いしておる、こういうふうな御了解だけだけ結構でございます。

○坂口委員 まだ言いたいこともございすけれども、随時具体的なかでまた触れさせていただきたいと思つております。

今回の改正理由として、航空機燃料に係る税負担の現状とそれから空港整備財源の充実という二つの理由が挙げられておるわけでございますが、今回それがいままでの倍に引き上げられる、一〇〇%引き上げられるわけでありまして。三〇%とか五〇%とかいふ引き上げならばわかるわけでございますけれども、一〇〇%という非常に上げ幅の高い引き上げでありまして、この計算がどういふふうになされた上で一〇〇%になったのかということをお聞きをしたいと思います。

それから、わが国のガソリンとか石油とかといった燃料に対しては、このほかまたいろいろな税負担もあるわけでありまして。これらの税負担との整合性といふことがさういふ点から、どういふふうな位置づけをおみえになるかということもあわせてひとつお聞きをしたいと思います。

○高橋(元)政府委員 今回御審議をお願いいたしております改正は、ただいまお話のございましたように、一キロリットル当たり一万三千円の税率を二倍にするということでございます。二倍にしなければならぬという理由につきましては、ただいま御質問の中でお話のございましたように、

た空港について、何かし前向きの手当てを講じなければならなくなつてきておるといふうな面がございます。

また、九千二百億の第三次五計の中で、三千五十億という額を環境対策費に投下するという予定を組んだわけでございますが、午前中の御議論にもございましたようにいわゆる全室防音、こういうふうなことに取り組んでまいるといふことになりますと、十一万世帯三千億という金がこれから必要になってくる、こういうことでもございませぬので、そういった実質面で多少現計画を修正せざるを得ないという状況にいま立ち至つておるわけでございます。

○坂口委員 そういたしますと、事業量が若干ふえる可能性がある、こういうことだと思ひますが、いまあらあらの御説明をいただきましたが、大体この計画変更としてはどのぐらいなものをお考えになっておられますか。

○松本(逓)政府委員 たいだいま申し上げましたように、第三次の空整計画は九千二百億をもってスタートしたわけでございますが、いま私どもが考へております第四次の五カ年計画、これはまだ航空審議会において審議が始まつたばかりでございますので、その詳細については云々するまでには至っておりませんけれども、去る一月に政府の方の中期経済計画として出てまいりました昭和六十年までの二百四十兆の公共投資の配分比率というものが、これによりますと、空港建設部門に二兆七千五百億、このように数字が一応出てきておるわけでございます。この二兆七千五百億という数字をどの部門にどのように割り振つていくのかというものが、これからまさに第四次の五カ年計画の中心部分に入る問題となるわけでございますが、その中でも、繰り返し申し上げるやうで恐縮でございますが、十一万世帯に対する三千億の民家防音工事費、これが五十八年までの話でございます。それから先この五カ年計画としては、五十九年度あるいは六十年までのことをさらに先を延ばして

考えなければならぬ問題もございませぬ。

それから、空港の建設といたしまして、現在手をつけながら完成がはかばかしておりますが、現行もございませぬので、こういう空港の整備をしていかなければならぬ。とりわけ、かねてから問題になっております新関西空港の建設、これは私も六十年代の早い時期には完成させたい、こう考へておりますので、当然第四次の五カ年計画の中にも大きな問題点となつてまいりましようし、さらには、現羽田空港を騒音から完全に切り離した形でもつと使い勝手のいい国内空港にしていくためのいわゆる羽田空港の沖合い展開問題につきましても、この第四次五カ年計画の中で検討をしていくことにならうかと思つております。したがつて、いま詳細を申し上げる段階にはございませぬが、以上、概略申し上げたようなことがこれからの計画の内容にならうかと思ひます。

○坂口委員 第三次計画の中で防音対策の問題がございませぬ。これはけさからの御議論にもございませぬけれども、若干重複をいたしまして、私も一つ聞かせていただきたいと思ひます。

成田空港の周辺におきましては、民家の全室防音工事というものが始められておるやに聞いておるわけでございませぬが、日本の住宅の構造的なものもございませぬけれども、なかなか防音工事によりますとところの防音効果というものが非常に期待をしてくいという一面がございませぬ。しかしながら、この防音工事というものは進めてもらわなければならぬわけでございませぬが、四十八年の十二月に環境庁が示しました航空機騒音の環境基準は、これも午前中の議論にも出てまいりましたけれども、五年以内に八十五WECPNL未満ということになっております。屋内におきまして六十五WECPNL以下にするということになっており、十年後に六十WECPNL以下にする、こういうことになっております。この基準を達成するのはかなり厳しいことじやないかという気もするわけでございませぬが、今回これだけ一〇%税金が引き上げになるわけでもありませんので、これをどのよう騒音面に対してつぎ込んで、どうなさるのかという御計画をひとつ聞かせていただきたい。

先ほど申しましたのは、昭和四十八年十二月十七日に航空機騒音に関する環境基準というものが出ております。そのことを申し上げたわけでございませぬ。もう少し詳しく申し上げますと、新東京国際空港につきましては、十年以内を達成期間といたし、改善目標といたしましては五年以内に八十五WECPNL未満とすること、または八十五以上の地域においては屋内において六十五WECPNL以下とする、こういうことになっております。ちよつとお答えいただきたい。

○松本(逓)政府委員 たいだいま先生おっしゃいました四十八年暮れに出ました環境庁の航空機騒音に係る環境基準、この実行ということを私ども行政の中の一つの大きな柱にしてまいつたわけで、先ほど申し上げました数字の第三次五計の中の九千二百億中三千五十億を環境対策費に投入したというの、この達成を突はねらつて努力をしようとしたからにはかならなかつたわけでございませぬ。結果的な点につきましては、午前中にも多少申し上げましたが、すべてがすべてこの目標を達したというふうなことを申し上げる段階には残念ながら至っておりませぬ。幾つかの空港において目標を達成し得なかつたということを率直に認めざるを得ませぬ。

しかしながら、どういふふうな方法をとつてきたかと申しますと、問題を解消する方法として二つの大きな方法がございませぬ。一つは飛行機の音自身を下げることでございませぬ。仮に飛行機の音自身を下げるといふことも、いまおっしゃいました飛行機が飛んでおつても、いまおっしゃいましたWECPNLは五下がつてしまふので、飛行機の音を下げるということが非常に大きな要因になつてまいりませぬ。この点については、低騒音大型機と私ども呼んでおりますエアバスのたぐい、これは十ホン程度低うございませぬので、こういうものを積極的に導入したり、あるいは飛行機の飛

ばせ方を工夫する、たとえば幾つかの空港におきましては、陸の方に向かつては安全上支障がない限りは飛ばさせない、全部海の方で処理をするといふふうな作業をしてきておるわけでございませぬ。

もう一つの方法は、空港周辺対策といたしまして、民家を移転し、または防音工事を行うということになるわけでございませぬ。民家の防音工事につきましては、すでに相当の額を投入して現在まで作業を進めてきたわけでございませぬけれども、先ほど申し上げましたように、全部が全部目的を達したと言ひ切れない。と申しますのは、従来の民家防音工事は通常の場合一世帯において一室という形でやつてきております。もちろん家族数が多いところは二室にしておりますけれども、平均的には一世帯一室であります。これをもって十分な民家防音対策を講じたと言ひ得るかどうかといふふうな点が非常に問題になってまいりまして、五十四年度予算からは、いわゆる全室防音と申しておりますけれども、最大五室までを防音の対象にする、人数に応じてございませぬが、そういうふうな新しい方向に踏み切ることにしたわけでございませぬ。

したがつて、今後の空港周辺対策といたしましては、まず従来八十五という数字を一つの目標にしてきましたのを五下げて、八十ということに当面の目標にしたい。そして八十までのところについて、民家につきましましては全室防音工事を鋭意行つていく。一方、もちろん音源対策の方もこれと並行して進めていく。さらに五十八年の暮れの時点で七十五という目標が出てまいりませぬので、その残り、八十から七十五までの五下げる部分につきましては、防音工事等も現在のものよりはるる程度簡素化できるのではないだろうか。つまり、もともと音の音が小さくなりませぬので、防音工事のありようもある程度は簡素化できるのではないだろうかといふふうなことを念頭に置いて、いまいろいろ技術的な検討をしておるわけでございませぬ。そういうこと積み重ねて、五十八年までは七十五という目標をぜひとも達成するよう

にいたしたい、このように考えておるわけでございます。

○坂口委員 特に大阪空港周辺の騒音防止事業というのほすでにスタートしているわけであります。大阪に限りますが、東京空港以外の大阪を初めとする騒音地域のごとくにおきましてはすでにスタートをいたしておりますが、これはいまおっしゃったように、一室ないし二室の防音工事ということになっていたわけでございます。今回から始められるのはそうじゃない、もう少し全家的あるいはいまおっしゃったように五室程度というふうな程度に大きくされるわけであります。いままで一室または二室で済んでるところをどうなさるのかということをお伺いいたしたい。それが一つ。

それから続けて伺いますが、先ほど御答弁いただきましたように、航空騒音発生源対策というものが大事だということをおっしゃった、確かにそうだろうと思えます。皆さん方の方から資料をちょうだいいたしまして見せていただきますと、確かに幾つかの項目がございます。それで中には、低騒音機の導入ということで、B747とかD C10とかあるはL-1011ですか、こういった低騒音機を購入するというふうに書かれておりますが、これは新しく機材を購入される際にはこういうふうなものを買うという意味だろうと思えます。それからそのほかに、エンジンを低騒音化するのに改修を指導するというのがございまして、これはエンジンをかえるということになればお金はかかるわけでございますが、そのほか発着便数の削減でありますとか、発着時間帯の規制でありますとか、こういったことは余りお金はかからないわけですね。あるいはまた、風向きによって旋回している場所を選ぶとか、中には着陸に際して足を下げることができるだけ遅くするとか、こういういろいろなことが書いてございますが、この足を下げるのを少々遅くするということだけでそうお金がかかるわけではないと思えます。こうして見せていただきますと、項目がたくさんござ

いますけれども、お金のかかるものは存外に少なくて、お金のかからない、足を下げるのを早くするとか遅くするとか、あるいは旋回してある場所をどこに選ぶとかいうようなものが比較的多いわけでございます。航空騒音発生源対策としてはこれぐらいしか考えられないのだからかという気もするわけであります。低騒音エンジンの開発だとかいうような基礎的な研究開発ということにもう少し力が入れられないのだからかという気が私ども素人考えです。でございますが、この研究開発費というものを大体どれほどお組みになってこういことをおやりになっているのかどうかということも、あわせて御答弁いただきたい。

○松本(操)政府委員 まず前段の、すでに一室、二室の防音工事を終わった世帯についてどうするかという点につきましては、これは当然のことながら、今後新しい方式を適用していくわけでございまして、これから新しく対応する方と同様の扱いをしております。ただ、すでに一室または二室が済んでおりますので、それを合せて合理的な方法で残りの部屋をどうしていくかというふうな設計上の工夫は要るかと思えますけれども、基本的な考え方において変わりはないと思えます。それから後段の方の御指摘の、音源対策としてもっと積極的な研究開発をすべきではないかということ、貴重な御意見でございます。私もさきのことならそうしたい、こう思うわけでございますが、しかし残念ながらわが国におきまして、これらの航空機に積んでおりますような推力が二十トンにも及ぶような大きなエンジンというものは全くつくられていないわけでございます。

【委員長退席 稲村(利)委員長代理着席】

したが、いましてたとえば通産省におきまして、ビッグプロジェクトの一つとして低騒音の程度度の推力のエンジンの開発ということにいろいろと予算を投じておられるように承っておりますけれども、私ども運輸省の立場といたしましては直接的に、つまり航空機の生産行政が所管外であるこ

ともございまして、直接的に航空機のエンジンそのものの改良に予算を投下するというふうなアプローチの仕方は非常にしにくい立場にもあるという点はひとつ御理解いただきたいと思えます。

ただ、先ほどのいろいろな例示におっしゃいました飛行機の飛ばせ方については、確かにでき上がったしまえば金のかかることではございませんけれども、この方法が安全上支障がなく、かつ騒音防止上効果があるということを確認いたしますのには、やはり相当の手間暇をかけておられるわけでございます。国が予算として幾らというふうなことでなくて、各航空会社に積極的にこれらの実験に協力をさせるといふ形で、かなりの時間をかけて開発していった手法でございますので、そういう安直な問題でも実はなかったように聞いております。大変むずかしい問題だったように聞いております。

○坂口委員 金がかかってないから意味がないということをおっしゃっているわけでは決してございませんで、それはそれなりに大変意味のあることであろうと思えます。また、金をかけずにできることであるならばそれに越したことはないわけでありまして、私はその点は十分に認めた上で発言しておるわけであります。そのほかに金のかかることではやっておみえにならないのですかということをお聞きしたわけですが、

それから次に、問題を移らせていただきまして、輸入航空券の問題でございます。

特に昨年の円高ドル安に際しまして、安い輸入航空券が出回りました。これに対しまして、輸入航空券というものは航空法あるいは旅行業法に違反するもので販売しないようにという通達をお出しになったというところでございますが、東京—ニューヨーク間の運賃が米国内で購入すれば約七百ドル、東京で購入すると千二百ドルというふうな非常に差が出たということ、これは問題は問題としてやはり残るのではないかと。航空法だとか旅行業法だとかいふものとの絡みはありましようけれども、これだけの差が出るということは問題なしとはや

はり言えない。何とかこれは解決をしなければならぬ問題ではないか、こういうふうな思われたいと思っておりますが、それに対して運輸省はどうか最近の見解として思っておみえになるかということをお聞きしたい。簡単にお願いたします。

○松本(操)政府委員 いま先生おっしゃいました輸入航空券、いわゆる輸入航空券と言われておりますのは、先生がおっしゃいました日本発を円で買って、たとえば帰りをドルで買ってくるというのとはやや違っていて、たとえソウル発東京經由サンフランシスコ行き、こういう切符をどこかのエージェン트가入手してまいります。ソウルで買って帰るわけですが、そしてソウルと東京との間を飛ばして、日本から先の部分を使うという形でございます。これは常識的に見ましても余り適法、合法だとは言いがたい問題ではある。ただ、そのような問題が起ってまいりましたのは、御指摘の円高による方向別運賃格差という問題でございますので、これを解消するという目的で、まず日本—ヨーロッパ間の往復運賃について一〇%値引きをするということにして、これを二月一日から発効させました。それから日本—オーストラリア間の運賃につきましては一五%値引きをする、これは二月十五日から発効の予定でございます。さらに、日本—アメリカ間につきましても同じく一五%の値引きをするということ

で、わが国としては認可をしたわけでございまして、相手国のアメリカ政府が認可をいたしませんので、残念ながら発効してないというのが実情でございますが、私もおっしゃいました、このような余り合法的と言えないような航空券が輸入されてまで販売されるというのは、やはり運賃構成に常識的でないものがあるからだという点は重々承知しておるつもりでございます。そういう意味において、いま申し上げましたように往復運賃の、これは割引という制度ではございません、値引きという形でございますが、こういう形で、実際に日本から出発される旅客がわざわざ不便をして行き先で外貨建ての帰りの切符を買う

はり言えない。何とかこれは解決をしなければならぬ問題ではないか、こういうふうな思われたいと思っておりますが、それに対して運輸省はどうか最近の見解として思っておみえになるかということをお聞きしたい。簡単にお願いたします。

というふうなことをしなくても、ほぼ同じ運賃で往復できるというところまでは手当てをいたしたわけでございます。

そういうこともございますので、先ほど先生のおっしゃいました通達と申しますのは、この種の要するにソウル発云々といったようなたぐいのものは航空法に照らして適法でない、こういうことを航空会社に対して警告を発したという形でございます。積極的にこれを取り締まるとか何とかいふところまではまだ現在突き進んでいないわけでございますが、一応合法的でないということだけははっきりさせました。それと同時に、あともう少し各種の割引運賃の導入というものも積極的に図っていきたい、このように考えております。

○坂口委員 公取の方にお見えいたいただいていると思いますが、いま申しましたように、昨年激しい円高ドル安に見舞われまして、いろいろの方面に影響を与えたわけでございますが、この航空運賃もまたその中に含まれるもの一つであらうと思っております。

国際線の運賃についてでありますけれども、いわゆるIATAで決められました一ドル二百九十六円というものが守り続けられまして、一ドル二百円を切った時点におきましてもそのレートで進んできたという経緯があるわけでございます。ここに問題があるのかないのかということについて、公取の立場からどのように判断をしておみえになるか、ひとつお聞きをしたい。

○加藤(二)説明員 円高と国際航空運賃との関連につきましては御質問でございますけれども、公正取引委員会といたしましては、IATA、国際航空運送協会が実勢から著しくかけ離れた換算率、ただいま御指摘のありましたように一米ドル二百九十六円を採用していること等は、不正な取引方法に該当し、独占禁止法第十九条に違反するおそれがあると考えまして、五十二年十二月二日、運輸省に対して日本航空等を指導するように強く要望した次第であります。最近の動きを見ますと、先ほど航空局長からの御説明もあ

したが、日本航空等は往復運賃の引き下げ等、国際航空運賃を是正しようとする動きが見られております。

本件は、何分にも運輸省の認可にかかわる問題でありますので、第一義的には運輸省にゆだねられる事項であると思われまますので、当委員会としては、今後とも運輸省の指導の状況を見守っていきたく考えております。

○坂口委員 もう一つお聞きしたいと思っております。これは将来の問題としてでございますけれども、特に先進諸国におきましても、OECDAあたりはエネルギーだとか金融だとかというふうなものとかあわせて独禁法適用除外ということについても検討しておるといふようなニュースも流れておりますし、また米国におきましても、今年的一般教書の中で若干それに類似したことが触れられているわけでございます。今後の問題として、そういう適用除外にするのが妥当かどうか。私もいいとか悪いとかというのを申しません。そういうことに対する検討の余地があるというふうにお考えになっていかないか、それだけひとつお答えをいただきたい。

○加藤(二)説明員 御質問のように、OECDA等におきまして独禁法に対する適用除外等の検討もなされております。

われわれといたしましては、そういういろいろな動き、情報等をフォローいたしまして、わが国には国内行政官庁もあることでございますので、十分協議してそういう状況把握をまいりたいと思っております。

○坂口委員 先ほどの御答弁の中で、五十二年の十二月二日に運輸省の方に公取としての意見を出されたというところでございますが、そうしますと、これで一年有余たっているわけでありまして、運輸省としての対応としてはいささか遅きに失した。外国との関係もございまして、国内の許認可だけでも、しかし若干対応の仕方もまた遅かったのじゃないか、こういう気がいたしますが、どうで

すか。

○松本(操)政府委員 五十二年の十二月に公取の方から口頭でお申し越しがございました。五十二年の暮れに実は、当時日本発の円建て運賃に課せられておりました四%のサーチャージの撤去をいたしました。つまり四%の値下げをしたわけでございます。それから五十三年中に、正確な日付をいまちょっと私メモを持っておりませんが、日本とヨーロッパ側の運賃につき、日本側の運賃を下げヨーロッパ側の運賃を上げる、それによって格差を是正するという方式を三回にわたって実施をいたしました。それなりの成果を上げ得たかと思っております。

ただ残念ながら、日米間の運賃につきましては、米側が独特の論理を振り回してドル建ての運賃を上げるということをお認めいたしませんものですか、さりとて、一方的に当方が下げるといふのは、これはまたちょっと競争上不利になるということもございまして、日米間の運賃については遺憾ながらその点は是正がきかぬまま今日に至っているというのが実情でございます。

さらに今年になってから、先ほど申し上げましたような往復値引を導入した、こういうことでございまして。

○坂口委員 少々時間がなくなつてまいりましたので、次に進ませていただきます。

航空機燃料課与税の問題でございますけれども、これは市町村の仕事にならざるを得ないと思っております。航空機燃料課与税につきましては、その使途につきまして、空港周辺の騒音防止対策あるいは空港周辺の道路、下水道、公園等の環境整備対策が主であらうと思っております。

〔稲村(利)委員長代理退席、委員長着席〕
あるいはまた、災害が生じたときに対します対処の方法だとかいふようなことにも影響してくると思っております。

今回都道府県にもこれが拡大されたわけでありまして、それにはそれなりの評価を私どももいたしますけれども、全体の割合が十三分の二という

割合はいままでと同じでございます。変わっていないわけでございます。今回一〇%の引き上げというところで、この機会にこうした割合についても、いままでの過去を踏襲するということではないか、やはりもう一度ここで考え直してみることがあるのではないかと、私もそういう感じがするわけでございます。それはあくまでも仕事の内容との絡みでございますし、どういった点を市町村に任せるとかということにもかかわってくる問題でございますけれども、しかし、この点について一考を要するときに来ているのではないかと、ふりに考えるわけでございます。

たとえば道路一つをとってみても、空港に直通いたします国道なら国道というものは、当然国道でありますから国の方になってまいりますけれども、しかし、その周辺に出ますとすぐに県道ないし市町村道というものがあつてございまして、整備状況等を見ますと、国道の場合には九〇%が整備をされておりますけれども、県道になりますとそれが八〇%から九〇%の間、それが市町村道になりますと二〇%に達するか達しないかというふうな非常に格差があるわけでございます。そういう点を考慮いたしますと、今後その整備をいたしますのに市町村段階のところのものに非常にウエートがかかってくるのではないかと、その辺のところをより多くめんどうを見なければならぬのではないかと、そういう気がするわけでございますが、その点いかがでございますか。

○加藤(隆)政府委員 五十二年の実態を調べてみますと、国がやっております仕事が大体千二百億ぐらい、それから公共団体の方が、府県、市町村合わせまして百二十億ぐらいになっております。端数はございますが、大体この割合を見ますと、十三分の十一なり十三分の二なりが、大体〇・八四五でございますが、いまの数字で見ますと、国が大体〇・九ぐらいになります。国の方が少し多いようございまして、まあ大体現在十三分の十一、十三分の二というあたりに来ておるといふような感じになっております。国と地方との関係

はしたがってこういうような感じではないのかというふうな思われたいです。

それからもう一つ、お話の中にございます市町村の問題でございます。これは、最近見えておられます、県の方が大分いろいろなことをやり出しておられるわけでありまして、申しますのは、周辺の土地の総合利用というふうな観点で仕事が少ないのが出てきておられるというふうな現象があるわけでございます。そこで昨年、県の方に十億、特例交付金というものを出したわけでございますが、その際地方の方の十三分の二の部分が、市町村分が大体四十億だったわけでございます。そこで本年見ますと、いま御審議をお願いしております法案どおりでやりました場合、府県の方が去年十億に対して十七億になる、それから市町村の方は去年四十億に対して七十億になるというふうな関係になります。これはただいま五十二年の例、最近時点五十二年がわかっているわけでございますが、こういうふうなことから見て、大体その仕事とマッチしているのではないかと、それからこういう配分の背後には、当初四十七年に航空機燃料税ができました際に十三分の十一、十三分の二を決めた、そういう経緯的なものもございまして、私も今回増税をお願いするに当たって、そういう仕事のあり方を調べて、まあ大体こういうことではないかというふうな考えをたわけてござい

ます。

まもお話しになりましたように、昨年でありまして四十億、これはいままでの形でお出しになって、十億は別枠の方からお出しになったわけですね。今度はその県の分も十三分の二の中から持つてくるわけですね。そうでしょう、十三分の二の中から県の分と市町村の分とを出すわけですね。去年は十三分の二は市町村に行つて、十億の県の分はよそから来たわけですね、そうでしょう。ですから、パーセントからいけば、さういふことの方が厳しいわけですね。そういうことですね。でありますから、これは仕事の内容等の絡みの問題もありません。先ほど申しましたように、現在整備をされてない状況のところを比べますと、道路にいたしてもあるいは上下水道にいたしても、そういうこともあつたを見ました場合に、やはり市町村段階のところではやらなければならぬところがより多く残つてい

ます。もう時間なくなりましたので、結構でございます。聞きましても大体よく似た答えでわかつておりますので、もうお聞きいたしません。ひとつその辺のところを十分御検討をいただきたいと思

います。安易にこの値上げに結びついてはならないと思

います。大体五割ぐらいたつことを申されま

したけれども、五割とはいへ値上げの口実になる

可能性は十分にあるわけですね。最後に局長さんは、

ただしと言つて、ただしの一言をつけられたわけ

でありまして、外国との関係もこれあり、石油の

値段が上がつてくるということになれば、石油の

あります。学校などの電気代金もすべて自治体がかぶっておるといふようなことになりまして大変な問題でありますし、民家は個人がかぶっているわけになります。そういうことを考えますと、自治体の助成を強める必要があるのではないかと。学校や生活保護世帯などは大変です。税率二倍引き上げを行うというの際に、これらの点も考へて地方への配分率を引き上げる考へはないかどうかということを重ねて聞きたいわけなので

です。防音対策というか騒音対策、これは国の運輸省の方の守備範囲が大きいと言われますけれども、そういう防音施設、各家庭なんかの場合にも、いわばそういう維持費といふ修繕費、ヒーター、そういうランニングコストといふものもかかるわけですから、こういうことも考へます。やはり地方自治体の配分を考へてやる必要があるのではないかと。昨年、都道府県への配分に充てるために空港周辺整備促進臨時交付金、そして十億円を別途加算したわけですが、これは大阪府などの強い要望もあって、また共産党の荒木議員が当委員会ではしばしば主張してきたようにありますが、それはそれで非常に結構なことでありまして、防音工事といふいわば後ろ向きの後始末的な費用の需要が今後ともますます大きくなっていくのではないかと。もうにも考へられるわけでは、こういうときに、なるほど全体の枠を二倍にふやして、国の取り分だけ取り込んで、あとを市町村さらに都道府県が配分した、こういうことでは国はうまくやったわけけれども、騒音公害防止に直面している関係自治体などにとってはまだまだ不足であるということになると思ひますが、そういう観点から考へ直して、十三分の二の配分をさらにふやしていく考へがないかどうか、重ねてお伺ひします。

○加藤 政府委員 国から金が出ましても、利益を得ますのは地域住民であり、国民であるわけでございます。事業主体が国であるかあるいは市町村であるかという差はございますが、同じ仕事を国がやるにしろ市町村がやるにしろ、利益する人は同じわけでございますから、ただいま申しましたように、ある空港が設置管理が運輸大臣になつておられます場合には、そういう運輸大臣の方でやる、だけれども、受益をするのは地域住民であるということでございます。実態面から申しましても、現在お願ひしておる法案でいいのではないかと考へます。

○安田委員 なるほど、受益といふ点で、被害の補償という方が実態だらうと思ひますが、するのは住民かもしれません。しかし、この国の手当てだけでは十分でないという面があるので、いろいろ不満が出てくるわけでは、そういう点では、全国の知事会もこの要求について出ておると思ひます。全国知事会の要望でも、航空機の問題についても総合的な環境保全対策を講ずる、こういうことで、補助率の引き上げ、補助対象の拡大など、国庫補助、負担制度の改善を要求しておるところだと思ひます。ですから、いまやっておりますの国の施策でも十分間に合つてゐるんだ、どっちにしろ被害者である住民のところに行くんだというだけでは話が進まないと思ひます。

加えて、この税金ができるべきの審議です。ね、昭和四十七年ですか、この配分の不合理性は指摘されてきたところだと思ひます。当時の政府の御答弁によりまして、当委員会が高木文雄主税局長の答弁で、「過去の経緯だけでこれ——これといふのは十三分の二の配分率のことです。これを分けるということは、きわめて非科学的である」といふのは、御指摘のとおりであらうかと思ひます。「非科学的だ」といふことを認めてもらつておられるわけですね。同じ日に同じ委員会でも中六助政務次官の御答弁を見ますと、「これ」といふのは文脈上騒音防止を指すと思ひますが、「これは地方だけにまかせておる問題ではないし、また国が十分財政的な援助をしてやつておる」といふ表現でございまして、その点、国として十分考へていこうというふうにしており

ます。」というのが、昭和四十七年三月十五日の当委員会の記録にあります。それから同月の十七日の当委員会での田中政務次官の御答弁で、「十三分の二」といふ結論を得たわけでございますが、これが十分であるというふうには考へておりません。検討の余地はあろうかと思ひます。当時もすでにそういうことをおっしゃつておられるわけですから、いまのお答えはどうかと。検討の余地はあろうか」といふお答えとは変わつておるようですが、いかがですか。

○加藤 政府委員 四十七年に十三分の十一が決まりましたときは、恐らく昭和三十年に一万一千と二千元という揮発油税の背景があつたわけでございます。御承知のように航空機燃料税の場合には、免税になつて、それが四十七年に税金が新しくつくられるということになつた、仮にその数字を置いてみたという背景があつたのでそのような答弁になつたと思ひます。今回ももちろん、そういう経緯がございましたので、私ももいたしましては、実態について調べたわけでございます。再三になりますが、先ほど申しましたように、この二、三年を見ますと、十三分の十一、十三分の二でいいのではないかと。十三分の十一、十三分の二でいいのではないかと。十三分の十一、十三分の二でいいのではないかと。十三分の十一、十三分の二でいいのではないかと。

ここで一つ申し上げておきたいのは、仕事をだれがやるかということ、財源をどういうふうにするかということ、それから税源をどういうふうにするかということ、これはそれぞれいろいろ配分するかどうか、これはそれぞれいろいろな角度からの議論があるわけでございます。繰り返しの議論があるわけですが、今回の場合は、設置管理するものが運輸大臣である、したがって運輸大臣の責任でやるわけですね。したがって、公共団体で仕事をやりなればならぬ。国が仕事をやらなければならぬ。国のやる仕事の量といふのは、大体〇・八五とか〇・九、九割ぐらいはやつておるといふ背景があるわけでございます。

○安田委員 いろいろおっしゃいますけれども、大体十三分の二という奇妙な分母ができたのは、まことに過去の経過そのものでありまして、どうしてもやはり高木さんが四十七年当時言われたように、非科学的といふことが非合理的な過去の経緯だけにこだわつていられそうなるということ、その後の実績を見ますと、そういうお答えですけれども、われわれとしてはどうもその御答弁はいただけぬように思ひます。時間がございませぬので、ぜひそういう点で、今後の地方に対する配分の率を考へ直してもらいたいということを強く申し上げまして、次の問題に移りたいと思ひます。

次は、運賃への転嫁の問題で先ほど来各同僚委員からの質疑がございましたけれども、今回の航空機燃料税引き上げを機に運賃値上げをやるという動きもあるようですが、その見通しはどうか、運輸省に伺ひたいと思ひます。

○松本(株)政府委員 先ほど来だんだんとお答え申し上げておられますように、今回の燃料税の引き上げによってコストに影響する分は五〇程度、こういうふうには考へております。そこで、先ほどもお答えしたわけでございますが、五〇程度のコストアップになる事実は事実としますが、そのみをもつて直ちに運賃を値上げしなければならぬという事態に立ち至るとは私ども考へていないというところでございます。

○安田委員 先ほど坂口委員の質問に対してそういうふうにして、そのみのことか、このみか、力を入れていらつしやるわけですが、このみか、という言葉がちょっとひつかかるわけですね。そうすると、それ以外の理由もあれば、この航空機燃料税引き上げも含めて、ほかの理由と足せば、これは運賃の値上げを認めざるを得ないということなのか、今回の航空機燃料税引き上げは全く値上げとしては考へない、それ以外の理由があつた場合は別としてということなのか、このみか、という言葉は別として、そこにひつかかるのです。よ。ほかに何かちよつと理由をくつつければ、つまり複合的理由にすればいいのか。このみか、という言葉から逆に言えば、その中には今回の航空機燃料税引き上げも含まれることになりませんか。その辺

がひつつかかるのですが、いかがですか。

○松本(操)政府委員 お答えの仕方がいささかま
ずかったのかもかもしれませんが、今回の引き上げに
よって運賃値上げの動きもあるようだが、こうい
う御質問でございましたので、私どもの理解とし
ては、今回燃料税が引き上げられた、それですぐ
運賃値上げだ、こういう議論になるとは全く考え
ていないという御説明をしたわけでございますし
て、もちろん運賃というものは、適正な原価、適
正な利潤、それから国民一般の利便、他の交通機
関との対比、いろいろな点を考慮して設定されて
いくべきものかと存じます。したがって、今
後の推移の中においていろいろと付加的なファク
ターが出てくるであろうという事は否めないと思
います。そういうものを総合的に判断して、あ
くまで慎重にこの問題については取り組むべきで
はないか。これは中を幾つか分けていきますと、
その中には何かあるかもしれませんが、その中の一
つに実はこういうのがありますと、そのとき言
てくるかもしれません。しかし私どもとしては、
いまそんなことは全く期待もしていないし考えて
もない、こういう趣旨で申し上げておるわけで
ございまして、運賃値上げの要素の中から燃料税
の引き上げというものを全部取ってしまつて、そ
の残りのエレメントだけで運賃値上げを考えるの
かという御質問については、運賃値上げの一般的
なやり方として、コストがこれだけかかると、こ
れだけ収入があり、需要がこうなり、他の交通機関
がこうなりという対比の中で決めていくものでご
ざいますので、その部分だけを取つてしまつてと
いうのは非常に計算のしにくい話になろうかと思
います。ただ考え方としては、何回も繰り返すよ
うで恐縮でございますけれども、これがすぐ運賃
値上げだという議論になるとは考えていない、こ
ういふ趣旨でございます。

○安田委員 民間航空各社の経営状況を見ます
と、年々の利用増大のもとで高収益を上げてい
ると思ひます。ところが、昨年から着陸料や航行
援助施設利用料の引き上げというのがあります

ね。これに加えて今回の航空機燃料税の引き上げ
というところで、まさにあなたのおっしゃるいろい
ろなファクターのうちの一つにこれが加われば、
値上げということになるのじゃないかという観測
がされているので心配するわけなのです。です
から、このみのもという答えがどうもその方に
ひつつかかるんじゃないかと思つて、ついしつこく
お伺いすることになるわけですね。

私は一体どういふことになるのかと思つて、い
ま各社の有価証券報告書などを調べてみました。
経営上厳しきはある反面、日航では五十三年度に
は七機、全日空では五十三年度七機、五十四年度
十機など、急速に過大とも言える設備投資をやつ
ているようでありまして、これが減価償却費を増大
させ経営を圧迫しているという面もあると思ひま
すし、またこれが増便要求やジェット化を強めて、
空の危険や航空機騒音を増大させている、そして
退職給付当金による内部蓄積の増大も明らか
だ。有価証券報告書から見ればどうもそういうよ
うなことがうかがえると思ひます。政府としては、
このような拡張促進の航空会社本位の航空政策や
経営内容にも立ち入つて考えてみた場合に、この
航空機燃料税の引き上げが値上げの中の一つの
ファクターとして将来考えられるようなニューア
ンスもどうも答弁の中にちらちら見えるのでしつこ
くお伺いするわけで、これが引き金になつてある
いはこれに別なファクターが足されて運賃引き上
げとならないように十分に指導されるようにお願
いしたいと思ひますが、御答弁はいかがですか。

○松本(操)政府委員 先生の御趣旨は私も十分
に理解するところでございますので、お話し
のように、今後のあり方については私も十分に
企業を指導してまいりたいと思ひますし、事を処
するに当たつてはあくまで慎重でありたい、この
ように考えております。

○安田委員 時間も迫つてまいりましたので、あ
とは保安体制の問題について若干伺いたいと思
います。

世界の航空機史上まれに見るいわゆる大惨事で
ある岩手県の雫石上空の衝突事故は、ことしで八
年目になります。その後、空の安全ということが
やかましく言われまして、安全施設は面目を一新
したと言われるほどに措置されたと聞いておりま
すけれども、どんなことをなされたか、まずお答
えいただきたいと思ひます。

○松本(操)政府委員 雫石事故は四十六年でござ
います。四十六年から発足いたしました第二次
の空港整備五カ年計画の中に早速この教訓を取り
込みました。

まず第一にいたしましたことは、当時まで部分
的にはばらばらに行われておりました航空保安体制
というものを、全国的に一つのシステム化すると
いう一つの考え方をはつきりと立てました。次に、
航空路についてレーダーを急速に整備することに
よつて、従来のいわゆるマニュアル管制という耳
だけに頼る管制からレーダーの管制に切りかえる
ということにいたしました。さらに、これらのデー
タの処理をコンピュータで処理をするというこ
とにいたしました。四番目には、やや旧式化して
おりました無線航空保安施設というものを新型の
ものに積極的の切りかえるという措置をとること
としたわけでございます。途中にいろいろと社会
情勢の変動等がございまして、計画はややディ
レイしたことを認めざるを得ませんけれども、現
時点におきましては、八つの新しい航空路監視
レーダーも全部運用を一応いたすところまで参
っておりますし、コンピュータも異常なく作動い
たしております。それから、新しい航空保安施設
をつなげます新しい航空路も、五十三年度、本年
度から三カ年計画で完全なものをつくらう、こう
いうことをいまやっておりますので、いまちよう
ど過渡的な時期といつてもよろしいかと思ひます
が、さらに一層職員の訓練、技能の向上を図りな
がら、その最終目的をより早く達成できるように
したい、このように努力をいたしております。

○安田委員 いろいろ対策はされておるようで、
その成果もあつて、幸い大型機の事故は発生す
る

に至つておりませんが、しかし、ニアミス
などの発生件数は一向に根絶されていないように
も思ひます。最近のニアミスなどの発生状
況はどうなつておるのか、最近三年間で見るとど
うなるか、お教えいただきたいと思ひます。

○松本(操)政府委員 暦年で統計をとつておりま
すので、五十一年、二年、三年について申し上げ
ましたのが十五件、五十二年がやや減りまして十三
件、五十三年がややふえまして十七件でございま
した。

これらのレポートのうち、本場にニアミスと考
えなければいけないのではなかったか、つまり、
衝突等のおそれがあったと判断すべきではなかつ
たかと思ひますものが、五十一年において二件、
五十二年において一件、五十三年において三件で
ございます。

○安田委員 こうなりますと、五十一年から三年
間で、まあ五十二年はちよつと減つていますけれ
ども、五十三年はまた上がつておるというところで、
傾向としては一向に減つていない。聞くところ
によると、東京管制部は一昨年二月に埼玉県の所沢
に移転しておつて、この移転は、単なる場所の移
動にとどまらずに、以前のマニュアル管制から
レーダー管制に切りかえるとともに、管制方式も
関東空域を再編成するなど画期的なものとして、
ニアミス騒ぎなど無縁の管制センターとして出発
するということではなかつたかというふうにお願
いするのですが、機器が近代化されてもニアミスが一向
に減らないのはなぜか、この点を若干説明してい
ただきたいと思ひます。

○松本(操)政府委員 いま御報告申し上げました
ような数字から見ますと、御指摘のように、ニア
ミスの件数は横ばいと思ひますか、減つていない
ということをお認めざるを得ないと思ひます。

ただ、内容的に見ました場合には、やはりエン
ルートと申しまして、空域関係の、つまりA点か
らB点へ行く途中の航空路上に起つておられます
ニアミスにつきましては、五十一年に比べてそう

大きな変わりが出ていない。また、IFRとVFRと申しまして、有視界で飛ぶものと計器飛行方式で飛ぶもの、この間のニアミスというふうなものを含めての数字でございますので、計器飛行同士で見ますと、これもまだ減ったというほど私、胸を張って言えないのですけれども、そう大きな変化はしていないわけでございます。

そこで、どこが原因かと申しますと、やはり新しい機器を入れ新しいシステムを入れるために、相当の訓練をし、相当の慣熟期間を置いていまして、移ってきておられるわけでございますけれども、まだ自家薬籠中と申しますか、完全に使いこなすと申しますか、そういうところには多少間があるというところは認めざるを得ない。したがって、そのところは従来のマニュアル管制で補っておられるわけでございますから、安全上いささかも支障があるとは私も考えておりませんけれども、しかし、せっかくできた新しい機械を完全に使いこなしていくということが当然の最終目標でございますので、したがって今後は、それに適合した訓練のありようとか、あるいはいまいちやいましたような空域の編成のありようについての再検討とかいうふうなきめ細かな点に手を打ちながら、これらのシステムというものが一〇〇%動くところまで持っていくたい、なるべくそれを早く仕上げたい、このように考えております。

○安田委員 安全に支障があつてはとんでもないことになりまますので、それはもう安全に影響がないんだというお答えでなければ困ると思うのですが、それにしても、あの墜石事故が大きな教訓となつて、確かに近代科学の粋を集めたとも言える新システムの航空援助施設、つまりヘッド面の拡充強化、整備が図られてきたことは事実だと思つたのです。ただ、それに対応した、それらの設備を有効に動かし保守管理する保安ないし保守要員の増員、それからいままあなたがお認めになつたような研修、技術訓練などの人の面、これがおろそかにされてきている点が、一向ニアミスといひますか、先ほど言つたように、安全に支障はないん

だとおっしゃいますけれども、数の上で余り胸を張って言えるほどは減つておらぬとおっしゃることに影響しているのではないかと思つたのですが、政府として、ニアミスをなくして安心して空の交通管制といひますか交通整理ですね、これがやれるように、この面で必要な増員や訓練、研修などを今後責任を持って措置していくべきだといふふうに思つておられます。運輸省はそのためにどのような努力をするのかということをお伺いしたいのと、大蔵大臣も、それにこたえて必要なことをやつていくことをここでひとつ約束されたいといふふうに思つておられます。

時間がかましましたので、この二つをお伺いして、質問を終わりたいと思ひます。

○松本(逓)政府委員 御指摘のように、機械をつけましても動かすのは人でございますので、必要な人員の確保及び練度と申しますか訓練の徹底という点については、たとえ岩沼分校を置く等従来とも相当の努力をしてまいつたつもりでございます。したがって、現在特に数が非常に足りないとはいふふうなことはないと思ひました。いとかいふふうなことはないと確信をいたしておりますが、今後とも航空交通の状況に対応しながら、所要の人員の確保及び訓練、こういう点についてはおろそかにしないように十分努力をしてまいりたい、このように考えております。

○金子(一)国務大臣 いま安田さんからの御指摘のございました点につきましては、私どもも全力を挙げて問題を起こさないように、再発しないように努力をさせていただきます。

○安田委員 終わります。

○加藤委員長 これにて本案に対する質疑は終了いたしました。

○加藤委員長 この際、関税暫定措置法の一部を改正する法律案を議題といたします。本案につきましては、昨十三日質疑を終了いたしております。

し出がありませんので、直ちに採決に入ります。関税暫定措置法の一部を改正する法律案について採決いたします。

○加藤委員長 賛成の諸君の起立を求めます。

○加藤委員長 起立多数。よつて、本案は原案のとおり可決いたしました。

○加藤委員長 次に、航空機燃料税法の一部を改正する法律案を議題といたします。本案につきましては、先刻質疑を終了いたしております。

○加藤委員長 起立総員。よつて、本案は原案のとおり可決いたしました。

○加藤委員長 起立総員。よつて、本案は原案のとおり可決いたしました。

○加藤委員長 起立総員。よつて、本案は原案のとおり可決いたしました。

○加藤委員長 起立総員。よつて、本案は原案のとおり可決いたしました。

○加藤委員長 起立総員。よつて、本案は原案のとおり可決いたしました。

○加藤委員長 起立総員。よつて、本案は原案のとおり可決いたしました。

○加藤委員長 起立総員。よつて、本案は原案のとおり可決いたしました。

充の実施に当たり、その適切な実施等を要請するものでありまして、内容の説明は、案文の朗読によりかえさせていただきます。

○加藤委員長 航空機燃料税法の一部を改正する法律案に対する附帯決議(案)

一 政府は、空港周辺における住民の生活環境の改善対策事業の強化拡充の実施にあつては、地元の要望に適切にこたえ、かつ、行政のより一層の簡素合理化に努めること。

一 政府は、その所要財源の充実にあつては、運賃体系への影響を十分に配慮すること。

以上であります。

○加藤委員長 これにて趣旨の説明は終わりました。お諮りいたします。本動議のごとく附帯決議を付するに御異議ありませんか。

○加藤委員長 御異議なしと認めます。よつて、さう決しました。

○加藤委員長 御異議なしと認めます。よつて、さう決しました。

○加藤委員長 御異議なしと認めます。よつて、さう決しました。

○加藤委員長 御異議なしと認めます。よつて、さう決しました。

○加藤委員長 御異議なしと認めます。よつて、さう決しました。

〔報告書は附録に掲載〕

○加藤委員長 次回は、来る二十日火曜日午前十時理事會、午前十時三十分委員會を開會することとし、本日は、これにて散會いたします。

午後三時十二分散會

航空機燃料税法の一部を改正する法律案

航空機燃料税法の一部を改正する法律

航空機燃料税法（昭和四十七年法律第七号）の一部を次のように改正する。

第十一条中「一万三千円」を「二万六千円」に改める。

附 則

1 この法律は、昭和五十四年四月一日から施行する。

2 この法律の施行前に課した、又は課すべきであつた航空機燃料税については、なお従前の例による。

3 この法律の施行前にした行為及び前項の規定により従前の例によることとされる航空機燃料税に係るこの法律の施行後にした行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。

理 由

航空機燃料に係る税負担の現状及び空港整備財源の充実等の要請に顧み、今次の税制改正の一環として、航空機燃料税の税率を引き上げる必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。