

環境問題の特色は、御承知のように、因果関係の解明が大変困難であり、地道な調査を積み重ねていかねばならないという大変骨の折れる仕事であるということであり、また、影響評価の手法、ルールも確立されていないという状態にあり、また、どの様な人々がどの様な手順を経て調査し、評価したかということが極めて重要と考へ、理事、顧問、委員会の委員などの人選に当たって、幅広く各分野の最高水準の方々が集まるように特に配慮いたしました。また、会の運営は当然資金が必要でありますので、資金の調達に当たりましては、地元自治体、銀行、会社などできるだけ多数でフリーハンドの資金を分担出捐願うこととし、外部からの干渉を受けないように特に留意いたしました。

幸い、このような行き方に関係方面の御賛同が得られ、トップレベルの学者、専門家多数の積極的な御参加をいただくことができ、また人材派遣、資金協力も順調に進み、さらに行政当局の御理解もあり、自由度の大きい立場で、広範かつ詳細な調査を行うことができました。もちろん、この計画に係る膨大な調査研究を調査会のみが実施したのではなく、極めて多数の調査機関で分担実施されたのでありますが、恐らく一つのプロジェクトについてこれほど多数の学者、専門家を動員し、時間をかけ、広範多岐にわたり徹底的に事前調査を行った例は、我が国はもとより、世界にも珍らしいのではないかと考えております。

中でも、私にとって印象的なのは、調査会で担当いたしました騒音、大気汚染調査につきまして、いずれも気象影響が大きく、完全な解明が困難であります。事務局主導でなく、委員の先生方のインシアチブのもとに長時間の会合が幾度も繰り重ねられ、審議を尽くして判断を下されたことでもあります。私は、これらの方々の大変な御努力に深く敬意を表するとともに、厚く感謝している次第であります。

このような努力を積み重ねてまとめられた環境影響評価書案をもとに、行政当局でさらに検討さ

れ、いわゆる三点セットとして地元協議がなされ、資料公開を含む慎重な手続を経て今日計画の合意に至っているわけであり、このように、計画段階の環境影響評価としては、かつてない最大の努力がなされた計画であり、また、航空の時代が進展する中で、この計画の推進は焦眉の急を要する問題であることは、今さら私が申し上げるまでもないところでありますから、この計画が関係行政機関の密接な連絡のもとに強力に推進されるよう、格段の御配慮を賜りたいと存じます。

次に、主題の事業主体のあり方の問題であり、すが、さきに述べましたように、この計画の調査研究に携わってきた私としては、当然事業主体問題にも多大の関心を持ち、調査会内部においても種々議論いたしました。特に、昭和五十七年当初から始まった運輸省と大蔵省との協議が採算性問題をめぐって難航している段階では、多少ともその打開にお役に立てばと思ひ、事業主体に関する試案を提案させていただきました。

私の理解しておりますところでは、もともとこの計画が泉州沖五キロメートルの水深の深いところで選定され、そのため多額の建設費用の伴うこととなつたのは、現大阪国際空港の公害問題の反省から、無公害の空港を目指す結果生じたものであつて、多額の費用負担は公害対策費の先行投資的性格を有するものであると考えております。また、別の角度から見れば、大阪湾に大きな人工島をつくることは、将来にわたって長く利用し得る貴重な国土を造成する事業でもあります。

さらに、もう一つの角度から見れば、空港整備法において国際空港は一種空港と規定され、一種空港は国が建設、管理するものとされているように、この国際空港の建設は国全体にとって必要であり、国全体が利便を得ることになります。一面、大阪湾地域が最も大きな利便を得る地域性の大きい施設であるなど多面的な性格を持つております。したがって、その見方によって費用負担、事業主体がさまざまに考えられるものであります。

す。

しかし、国家財政窮迫の中で、また、行政改革が強力に推進されようとしている中でこのプロジェクトを推進させるためには、これらの多面的性格を十分に考慮に入れた方式でスタートするほかに、空港島の造成は地元大阪府中心の土地造成公社が行い、その土地を国は購入または賃借して空港施設を建設、運営する。ターミナルビル等の利便施設の建設、運営は、地元自治体と民間が出資する第三セクターが行うといった試案を、論議の一端にあればと考えて提案をいたしました。個人としての思ひつきの提案でありましたが、幸い関係方面で真剣に御検討を賜り、恐縮いたしておる次第であります。

私の提案も御検討された上、二本立て案を運輸省から御提案になり、さらに検討協議を重ねられ、一本立ての特殊会社の方式に固まり、国会に御提出になったと承っておりますが、議論を重ねられたかいがあつて、法案の中で国の責任、利便を受ける地元自治体、民間の負担、民間の経営合理性の導入等の諸要素が巧みに組み合わされており、結局はいい線に落ちついたと思つております。この法案には賛成でありますので、今国会において必ず可決成立するよう格段の御尽力を賜りますようお願いいたします。

法案成立となれば、六十年度着工、六十七年度供用開始の予定と承っておりますが、私の見るところ、予定どおり推進するためには、なお幾多の困難が予想されます。この計画の推進に情熱と責任を持つ方々が新会社に配置され、また、関係行政機関の体制も整い、関係者の一致協力のもとにこの計画が円滑に推進されることを念願してやみません。

最後に三つばかり、今後のために要望意見をつけ加えたいと思ひます。
第一点は、さきに申しましたように、この計画の原点は、現国際空港の環境問題であるわけであり、今後具体化に伴う実施アセスメントの過程におきましても、従来と変わらぬ姿勢で環境影響評価を徹底して行い、所期の無公害空港の

実現を図っていただきたいと思ひます。

第二点は、関西国際空港は十年後に供用開始し、十年後、二十年後、つまり二十一世紀の社会に有用な機能を果たすものでなければなりません。したがって、世界的な航空事情の進展状態を絶えず十分調査、把握し、航空の将来発展に対応した空港の建設に努力していただきたいと思ひます。私は、アメリカ等の航空事情を考えますと、空の時代は急速に進展すると予想しておりますので、それに対応し得る空港整備を考えておく必要があると考えております。

第三は、空港整備の社会的、経済的な波及効果は、空の時代が進展する中で極めて大きいと考えられますが、時代の流れに即応した産業政策など諸施策を並行して推進することにより、一層その効果を高めることになるものと考えられますので、そのような努力を期待したいと存じます。特に、地元周辺地域におきましては関連地域整備を含め、国としても積極的に取り組んでいただく必要があることを申し添えまして、私の陳述を終わります。

どうもありがとうございました。

○ 橋本委員長 大変ありがとうございました。

次に、佐藤参考人をお願いいたします。

○ 佐藤参考人 桃山学院大学の佐藤でございます。

私の大学は堺市は南の方にありまして、大阪南部から多くの学生諸君が就学しております。私の任んでいるところは豊中でございまして、大阪国際空港から約三キロのところに住んでいるわけでございます。

なお、私は現在大阪市政調査会の会長、それから大阪にあります財団法人大阪問題総合研究所の理事をやらされておりました。この問題に関しましていささかの関心を持っておるものであります。関西国際空港の問題は、大阪国際空港の欠陥に端を発しましてから十八年、泉州沖最遠とされてから十年を経過しております。この間、世界の情勢

は大きく変化いたしました。国際関係の相互浸透が深まり、国際交流が急速に増大してまいりました。政治経済の分野のみならず、科学技術、芸術、スポーツ、海外協力、観光等さまざまなレベルの航空需要の増大が起つてまいりました。これは諸国民、諸民族の相互理解、世界の平和維持のために極めて重要なことでございまして、このような観点から、私は、関西国際空港はぜひとも必要である、そう考えている次第でございます。

しかし、今回政府がやりにわに事業主体を変更する特殊会社方式を提案いたしましたことにつきましては、非常に深い疑問を持っております。

以下、順を追って意見を述べさせていただきます。まず、関西国際空港の必要性についてでございますが、周知のごとく現在我が国には二十四時間使用できる空港が存在しない。一九七〇年代以降世界第二の経済大国となった我が国が、世界各国、諸民族との経済的、文化的交流を果たすべき国際的責任にかんがみまして、二十四時間操業の空港建設は絶対に必要である、こう考えておる次第でございます。

さらに、現在の大阪国際空港が環境問題で厳しい運輸規制を受けております。我が国第二の大都市圏である大阪に諸外国からの新たな乗り入れができないために、航空交渉における大きな障害が解決できない状況になっております。我が国の航空機が、日米航空協定上、相互主義の観点からアメリカ東部諸都市への乗り入れに対して制限を受けている状況、これまた国際交流に対する支障でありまして、逆にまた、世界各国からの航空機が時差にかかわらず我が国の空港に離着できないようでは、今後の国際関係の進展に対して我が国の役割を果たすことができないのではないかと。また、これとともに、航空業務のセキュリティの観点から関西国際空港は必要である、こう考えております。

能な地方空港が次々に整備されつつある現状であります。これは産業構造の変化、地方の時代の到来による地域構造の変貌によって必然のものであり、これに対して、国内航空交通体系の一つの重要な中心である大阪国際空港への増便が不可能になっている。これは経済の発展及び国民生活の向上のための航空需要に対する阻害要因となっております。この点からも、関西国際空港は必要であると考えます。

第二次石油危機以後の世界同時不況によって世界経済はさまざまな困難とあつれきを増大しております。環境の破壊と汚染、漁業補償、土取り、アセスをめぐる建設公害、土地投機、これに対し、他方、おくれた大阪南部の開発と産業転換の起爆剤を期待する向きもあり、空港建設のメリット、デメリットは複雑多岐、利害錯綜いたしました。紛糾に紛糾を重ねてきたことは御承知のとおりであります。

今、関西では市民の間に古代史研究への関心がブームを呼んでおりますけれども、関西、西日本の東アジア諸国との交流の拡大は、我が国今後の経済的、文化的交流に重要な役割を演ずるものであります。二十一世紀に向けて、関西国際空港は日本全体の発展のための地政学的に重要な地位を与えられることになると考えております。

古くから、文化、経済の集積する大阪・関西は、日米経済依存の増大と高度成長期以降、あらゆる高次機能の東京への一点集中によりまして相対的地位が低下してまいりました。これは国土の均衡ある発展にそぐわない。しかも、ただいま申しましたように今後東アジアの役割が大きく拡大してまいります。歴史的交流の深い関西の航空港の役割を重視しなければならぬ時期が今後到来する。以上のような観点から、私は関西国際空港はぜひとも必要であるというふうに考えている次第でございます。

次に、特殊会社方式について申し述べたいと思

います。空港の建設、運営の主体につきまして、運輸省が公団と第三セクター二本立て案を出したのが昨年の七月。しかも半年もたたないうちに本年一月、突如として独断的に、地元との協議もなく特殊会社案に差しかえてまいりました。非常に不可解な感じがする次第でございます。

昭和四十九年の航空審議会の泉州沖最道の答申以来、地域社会との合意形成のために、従来のビッグプロジェクトに前例のない各界各層の甚大な努力が払われてきたことは周知の事実であります。環境の破壊と汚染、漁業補償、土取り、アセスをめぐる建設公害、土地投機、これに対し、他方、おくれた大阪南部の開発と産業転換の起爆剤を期待する向きもあり、空港建設のメリット、デメリットは複雑多岐、利害錯綜いたしました。紛糾に紛糾を重ねてきたことは御承知のとおりであります。

その中で、五十六年五月の運輸省の三点セット提示、大阪府の地域整備構想案公表を契機といたしまして、漸次国際化の時代が進展することに対応いたしました。大局的な見地から次第にコンセンサスができてきたというものが最近の状況であります。しかもなお、多くの疑問が残っております。今日に至るまでさまざまな集会で激しい討論が続いているというのが地元の現状でございます。

これに対し、今回の特殊会社案への唐突な変更は、十年間の地域社会における努力も水泡に帰するのではないかと、そういう危険性をほらんでいるのではないかと。何らかの政治的な圧力が加わってそういうようなことができたとするならば、これは大変な問題である、そう考えている次第でございます。

現在、我が国には幾つかの特殊会社がございます。その一つ一つと比べて、空港の持つ公共性は比較すべくもなく高度なものでございます。国際性、安全性、高度技術性、膨大な資金、環境問題、長期にわたる地域社会への影響から見て、こ

れは最高度の公共性を持つものであります。将来は、外国人も含めて膨大な不特定多数の人々が往來し、航空貨物も大量となってまいります。そこには税関、航空管制、警備、危機管理、現存する各種公団に比へましてもその公共性、また国の総合的安全保障政策の一環として極めて重要な空港である、そう思います。しかも広範、長期にわたる地域社会への影響を考えますとき、国が全面的責任を持つて当たるべき性格のものである、そういうふうに思います。

臨調・行革にはそれなりのメリットもありません。新国際空港の建設、運営に関する限りその安易な適用は重大な誤りを犯すおそれがあると思っております。特殊会社法案の趣旨説明に臨調・行革絡みの文言がございまして、全体の文章の中でこだけ何となくそららしく見える、そういう感じを私は持っております。公団は非能率で特殊会社は能率的、機動的であるという今回の法案第一条の文言がありますけれども、そう簡単に断定できると思われません。また、提案趣旨説明に「民間活力の導入を提言した臨時行政調査会答申の趣旨等にかんがみ」という言葉がございまして。しかし、ただいま申しましたような公共性、社会性を持ったプロジェクトにそのまま当てるかどうか、そぐわないのではないかと考えます。

今、我々に必要なのは社会的な効率であり、民主的な活力であり、狭隘な私利私欲の効率と活力ではないのではないかと。空港の建設、運営は私利私欲の利潤追求にそぐわない。もつと広範な社会的費用便益分析をやらなければならぬ、企業の損益計算表ではなくて、もつと広範な社会的コスト・ベネフィット・アナリシスをちゃんとやらなければならぬ、そういう問題だと思っております。

空港建設にとって当面重要なことは、地域社会との合意を強化しそれを継続することであり、それには公共性と国際性を明確に提示し、地域の福祉と公正の原則を貫く態度を明確にするこ

とであります。現に、空港建設を見通して多くの企業グループの各種構想がメジロ押しになっておりまして、企業の暗躍が取りざたされておられます。三者混合の特殊会社が果たして公正な利害の調整と先見的計画性を機動的に行い得るかどうかが、はなはだ疑問であります。スプーロール現象を起こして都市計画が崩壊する、三点セットが守れるかどうか、成田及び大阪国際空港の失敗を我々は絶対に忘れてはならない、こう思うのであります。

公団は年度ごとに予算、事業計画を国会に提出し承認を得なければならぬと聞いております。国会の監督ができるわけでありまして。しかし、特殊会社では出資金についてはあるいは国会が承認しなければならぬということがあるかもしれませんが、それでも、会社の事業をチェックすることはできません。運輸大臣がどこまで指導監督するか、それも不確実であります。出資金の過半数を国が所有いたしましたも、私的資本の独走とそのデメリットの危険性というものを我々は今日十分考へておかなければならないと思ひます。第一種空港は国が責任を持って建設するという原則を曲げる事情変化は現在存在しないと云わなければなりません。

公団を事業主体として三点セットを実行することとは、共通の認識となつてまいりました。現に昨年七月に運輸省はそのように発表しました。しかも、当時既に行政改革の最終答申ができていた。しかるに一月の急変は何を意味するのか。とにかく航空機を早く飛ばせばよい、資金は地方自治体と財界に分担させろ、問題が起こつたら地方自治体に折衝させろということになりかねないのではないかと。自治体財政を圧迫し、地域社会の紛糾を巻き起こすおそれが多い、そう思ひます。

さらに、もし中央に今なお関西国際空港は地元の請願空港であるという潜在意識がありまして、起こるべき紛争を地元自治体に責任転嫁してもいいという觀念が中央にあるとすれば、それはゆゆしき問題であります。関西新空港は二十一世紀に

向けての今後十年、二十年、三十年の国家的事業であることを明確にし、そのためにも公団方式を厳守してもらいたい、こう思うのであります。もし公害問題あるいはその他で訴訟事件が起こつた場合、特殊会社では民事裁判となつて長引か、地域住民がこうむる苦難が大きいのではないかと、そういう心配もあります。建設工事が長引いたり工事費が増高いたしました当初予測が悪化した場合、さまざまな形態で大阪府その他地方公共団体へのしわ寄せが来るおそれがあります。海域の汚染、漁業問題も今後の大きな問題となつて残つております。

事業主体は、環境問題や地域整備に関して直接の責任をとらなければなりません。それにはぜひとも地域の各種機関や団体の参加する運営協議会、また監視機関の公的な設置が必要だと思ひます。事業主体にこの種の機関を設置することを法的に保証することが必要である、そう思ひます。今出ているのは、開港後五年で単年度赤字であるとか、九年で累積赤字を解消するというような問題が先に出ております。これは社会的発想の突出でございます。

三日前、政府は成田並みのかさ上げ法律を拒否するという意向の新聞報道がございました。農地買収がないという理由のようでございますけれども、泉州には泉州の特殊事情があるかもしれませぬ。ここは成田と違つて都市空港であるという考へをはつきり持たなければならぬと思ひます。複雑な社会変動が起こることを考慮しなければなりません。大阪府には社会資本が不足し、高齢者も多く、福祉補助を受ける家庭も多い地域です。政治的にも自、社、公、民、共、きびすを接しておりまして政治は流動的であります。堺市の倫理条例等に見られるごとく市民運動も盛んであります。このような地域の特事情を十分考慮する必要があるかと思ひます。

三点セットを確実、かつ先見的に実行し、空港整備法、瀬戸内海環境保全特別措置法を誠意を持って守つてもらいたい、私はそういうことを要望するものであります。そのために従来からのコンセンサスとなつて公団方式、第三セクターを放棄することは非常に大きな問題ではないかと思つております。社会的な効率性、民主的な活力、そういうものが当面空港の建設にとって一番重要である、そう思ひます。この前、日南方齊さんなどは、少しくらいおくれでも国の責任でやらせたいといふことを発言しておられます。しばらくの間それが変わったわけではございません。我々はどうしても当初の了解されておりました。及び第三セクターで、公共性、国際性の極めて大きい、そしてまた、国の安全保障政策の一環でもある空港の建設をやつてもらいたい、こう思つておるわけでございます。

時間が少のうございまして、簡単にございませぬけれども、私の発言を終わらしていただきませぬ。どうもありがとうございます。

次に、岸参考人にお願ひいたします。○福家委員長 どうもありがとうございます。本日、地元知事といたしまして意見陳述の機会を与えられましたことを、まことに光榮に存じておる次第でございます。

関西国際空港計画及びその事業主体設立の根拠となりまして関西国際空港株式会社法案につきまして、大阪府としての意見、要望を申し述べさせていただきます。○昭和五十九年度の政府予算に関西国際空港株式会社に対する国の出資金三十四億円を含む必要な予算が計上されるとともに、同株式会社法案が今日国会において審議される運びとなりまして、これは、長年の懸案がいよいよ実現に向けて大きく前進を始めたものといひたいと思ひます。心から喜びますとともに、関係各位のこれまでの御労苦に対し深く敬意を表するものであります。

さて、この関西国際空港計画は、これまで地域社会の合意を得て、地域と共存共栄する公害のない空港づくりを目指すことを大原則といたしまして、従来のビッグプロジェクトには例を見ない入念な調査、地元協議などの手続、手順を尽くして進められてまいりました。去る二月十日の関係閣僚会議におきまして了承が得られた空港計画につきましても、本府といたしましては、大阪府議会を初め、地元泉州八市五町、労働団体等の意見、要望を踏まえ、四月三日にこれを基本的に了承するとともに、一日も早い空港の開港を求め意見書を運輸大臣あてに提出いたしましたところでございます。その際、昭和五十七年七月、本府が三点セットによる地元協議に対して、国に要望いたしました六項目の事項につきましても、さらに十分に留意されるよう重ねてお願いをいたしておるところでございます。

その六項目の留意事項と申しますのは、事業主体でありまして、土取りでありますとか、あるいは連絡橋の計画については、必ず地元協議すること、それから一つでございます。それから三点セットの前提となつております海上五キロとなつております空港の位置、あるいは航空機の離発着に当たつての飛行経路等は今後変更しない、それが合意の前提になっておりますので、その前提を変えてもらつては困るといふことを第二に申し上げております。

環境問題につきましても、今後新しい科学技術の進展に応じてできるだけ公害の少なくなるような対策をとつていただきたい。また、最終的には住民参加のもとに環境監視体制を確立すること、これも条件に入れておるのでございます。漁業への影響につきましても、何と申しましても直接の被害を受けるのは漁業でございますので、これを最小限に食いとめるよう努力をしていただきたい。また、道路、鉄道、その他地域整備につきましても、関係省庁の協力というところをお願いいたしておるわけでございます。関係省庁の一体的な取り組みをお願いしております。それから新空港の建設に伴ひまして周辺地域では人口の増加、その他社会経済の大きな変動が予

想されますので、関係のある市町あるいは大阪府が先行的な対策を行うことができませんように、行財政上の必要な措置を講じてもらいたいというところを申し上げておるわけでございます。

現在御審議をいただいております関西国際空港株式会社法案につきましては、関西国際空港が空港整備法上の第一種空港として位置づけられておりますこと、会社に対して公団と遜色のない援助措置、特例措置が講じられておりますことなどは、本府のかねてからの要望が取り入れられたものといまして、また、地域の参加をうたった昭和四十九年の航空審議会の建議の精神に合致するものとして歓迎をするところであり、この法案の今国会での成立を強く要望いたすものであります。

関西国際空港は、二十四時間世界に開かれた空の玄関といまして我が国の将来の発展にとって必要不可欠な空港でございますが、同時に、地域の発展にとりましてもぜひとも必要な空港でありますので、本府といたしましては、同株式会社設立、運営に積極的に参画することにより、地域の活力、創意工夫を空港づくりに生かしてまいりたいと考えております。

つきましては、今後、法案の御審議、政令等の制定、会社の設立、監督に当たりましては、次の諸点に十分留意していただくことが必要かと存じます。

まず、今回の株式会社方式のねらいとする効率的な事業運営が行われるよう国の監督措置は必要最小限にとどめ、会社の自律性を最大限に尊重することとあります。同時に、株式会社という形態はとっておりますが、第一種空港の建設という公共事業を進める事業主体にふさわしく、公正な会社運営や環境面、安全面での責任の確保など公共性の確保が図られることが重要でございます。

次に、やはりこの会社は、大阪府域において事業を行うわけでございますから、会社の本店は当然大阪に置かれるべきものと考えております。また、会社の役員、職員の選任、採用に当たりましては、地域の実情に明るく人材の確保が必要であります。

次に、空港の建設、管理に当たりましては、地価の抑制、地元における中小企業の育成、雇用創出等、地域経済の振興に対する配慮も極めて重要でございます。さらに、会社事業の運営に当たり、地元地方公共団体の長を初め地域の代表者等で構成する協議組織を設けまして、できる限り事業実施に伴う諸問題の円滑な解決と地域から提起される建設的な発想の活用を努めることが必要と存じます。

会社の設立、運営に関する本府の考え方はおおむね以上のおりでございますが、今後、会社が設立されましたから事業着手に至るまでには解決しなければならぬ課題が多々ございます。

関西国際空港は、泉州沖五キロの海面を埋め立ててつくられるわけでございますから、公有水面埋立免許の取得が必要であり、そのためには実施段階における環境影響評価を会社が実施し、これを監督官庁及び本府が審査、検討する必要があります。本府におきましては、本年度から独自の環境影響評価制度を発足させておりますが、この制度、手続のつとりまして厳正な審査を行い、速やかに結論に達するよう努力をする考えでございますので、国におかれましてはできる限り円滑な審査、検討を行われますよう望みたいと存じます。

公有水面埋立免許に際しましては、漁業者の同意が必要であり、そのためには漁業補償交渉が先行するわけでございます。大規模な海上工事による漁業への影響は現代の最新、最高の技術によりまして最小限にとどめられるものと確信いたしますが、漁場、水産資源等がある程度喪失されることはこれまで否定できない事実でございます。金銭による補償と並んで、国においても漁業振興策等に対する積極的な御協力をぜひともお願いいたしますのであります。もとより、本府といたしましては、会社の行う漁業補償交渉が円滑に妥結するよう、あつせん、調整等の労は惜しまないつもりであり、本府独自の漁業振興策も、関係者と相談しながら進めているところでございます。

また、現空港の状況あるいは成田空港の現況にかんがみまして、環境影響評価で前提とされた対策がそのおりに行われるかどうか、また、予測された結果と現実がどう異なるか等についての有効な環境監視体制の確立を、関係住民は同意の前提といたしておりますので、このことについて事業主体及び国において有効な方策がとられますよう、御努力をお願いしたいと存じます。

次に、関西国際空港が十分に機能を發揮するためには、道路、鉄道等のアクセス交通網の整備が十分に行われまないと、成田の二の舞を演じかねないわけであります。東京におられます方々は、泉州沖という非常に遠いという感じを持たれるかもしれませんが、成田が東京都心から直線距離で六十キロであるのに対して、泉州沖は大阪都心部から直線距離で三十五キロでございます。六十キロに対して三十五キロでございます。交通網を整備されれば極めて便利な空港として機能するのでございまして、しかも、既に基本的な交通体系の骨格はでき上がっていると云っても過言ではありません。

道路といたしましては、第二阪和国道が昨年十二月に阪南町まで完成いたしております。これはすぐに使えるわけであります。それと並んで、やはり高速道路が必要でございます。近畿自動車道と和歌山線の建設が進められております。これは、日本道路公団が建設するものでございまして、府が委託を受けて約四〇〇％程度の用地買収を既に行っております。昨年度から一部工事に着手されているところでございます。それから、大阪湾岸道路、これは阪神高速道路公団が建設するものでございますが、一昨年九月に堺まで開通いたしましたので、これをさらに空港まで延ばしていただきたいとお願いいたしておりますのでございまして。

それと同時に、近畿自動車道と和歌山線から第二阪和国道及び大阪湾岸道路を結んで、新空港に至る連絡道路が必要でございます。陸地と空港島とを結びます連絡橋の位置は、主たる航空需要の発生地である大阪都心に近い泉佐野市から架橋するということが決定されておりますが、この連絡橋に接続する連絡道路ができませんと、空港の効用は發揮できないのであります。

次に、鉄道でございますが、私は、増大する航空輸送需要に対応した陸上輸送サービスといたしましては、大量性、高速性、定時性にすぐれた鉄道の果たす役割が極めて重要であり、環境問題からも、鉄道アクセスの整備は不可欠と考えております。空港の立地する泉州地域におきましては、海岸沿いを南海電車が走り、少し山手には国鉄阪和線が走っておりますので、この南海本線と阪和線から空港への引き込み線が必要と考えております。その事業主体としては第三セクター方式ということも含めまして、現在検討を進めているところでございます。今後、構想の具体化につきましても、国の御協力をお願い申し上げる次第でございます。

この南海本線は難波、阪和線は天王寺と、いずれも大阪市内の南部に位置するターミナルを起点といたしておりますので、空港と全国幹線ネットワークの結節点であります新大阪駅あるいは大阪駅とどう結びつけるかということが将来の課題になってまいります。私も、大阪外環状鉄道構想と呼んでおりました。既設線であります城東貨物線及び阪和貨物線の一部を利用して、さらに泉州地域の丘陵部に新線を建設して新空港に連絡させようという構想を持っておりまして、新大阪から関西線の加美までの第一期工事につきまして、既に工事認可がおりておるのであります。国鉄の方の財政事情等によりまして、今のところ一向に進んでおりません。国鉄の再建という問題を解決しながらということも容易なことではない点も、十分に理解いたしておりますが、地元といたしましては最大限の協力を惜しまないつもりでございますので、格別の御配慮をよろしくお願い申し上げます。

五

次に、空港の対岸部における埋立事業、いわゆる前島構想についてでございますが、泉州地域の沿岸部は古くから紀州街道沿いに市街地が密集いたしてございまして、オープンスペースの少ない地域でございますので、空港の背後地として秩序ある都市整備を行いますためには、どうしても埋め立てによる用地の確保が必要となってまいるのでございます。また、先ほど申しました空港アクセスとなります道路、鉄道を合流させまして、連絡橋につないでいくための合流点の用地が内陸部ではなかなか見出しにくい、こういう状況もございまして、また、空港の機能を活用いたしまして、地域の活性化を図ってまいります上からも必要な事業と考えまして、空港と海岸線の間に埋め立て事業を計画いたしております。ここに空港に関連いたしますいろいろな施設あるいは下水処理施設といったようなものを立地させたいと考えているのでございます。

御承知のように、大阪湾は、瀬戸内海環境保全特別措置法の規制対象となっております。空港島と前島の埋め立ての二つをこれから行うということにつきましては、何かと難しい問題もあらうかと存じますが、先ほど申しました理由からいたしまして、特に新空港の機能を増進するために、何となくでも実現させたいと念願しているところでございます。

このほか空港設置に伴う人口増加等さまざまな社会経済の変化に対応いたしまして、広範な地域整備が必要となってまいります。何分、泉州地方の地方団体は財政基盤の脆弱なところでございまして、行財政上のさまざまな措置が必要となってまいるかと思存します。成田のような特別立法ということでなくとも、現行法の範囲内で御配慮をぜひお願い申し上げたいと思存します。

最後に、いよいよこれからが空港づくりの本番であるわけでございまして、従来にも増して、国と地方が密接な連携を保って事業に当たってまいらなければならないと思存します。先ほど申しました漁業団体との関係、地元市町村との折衝など、地

域との対応は、株式会社ではなかなか困難な事とお察しをいたしております。そこで、大阪府が会社と地元諸団体との間に立って、連絡調整を図る機能が非常に重要になってまいると考えております。会社の役員には大阪府から有能な職員を派遣する用意がございまして、よろしく御活用のお運びをお願い申し上げます。

本府といたしましては、その総力を挙げて、地域と共存共栄する新空港の実現に全力を尽くしますとともに、西日本の中核自治体として、新空港が国際空港にふさわしい広域的な機能を発揮できますよう努力してまいりたいと決意を改たにしておるところでございます。

御清聴どうもありがとうございます。
○福家委員長 うんちくある御意見を開陳ください、まことにありがとうございます。

次に、水脇参考人 本日の参考人の中でただ一人の泉州地元の住民として、関西新空港株式会社法案に関連して、御意見を申し上げます。

私たちが地元住民は、昭和四十三年、運輸省が神戸沖や播磨灘沖と並んで、泉州沖を新空港の予定地として調査を始めたときから、国の空港政策というものは、地元住民に対して犠牲を強いる政策の上に成り立っているということで、不安と疑問を示しましたし、反対もしてまいりました。それは、私たち大阪府民にとって、その具体的な姿を目の前に見て知っているからであります。

御承知のとおり、現大阪空港は、昭和三十六年と万国博覧会を控えた昭和四十五年に拡張され、昭和三十九年からジェット機が乗り入れられております。その結果、周辺地域百八十万人の住民が痛烈な騒音公害に悩まされ、ついに我慢の限界だと裁判になったわけでありまして、

問題なのは、この空港に対する国や財界などの住民に対する姿勢であります。これらの人々は、拡張やジェット機乗り入れのときには、プロペラ機よりもジェット機の方が騒音が低いと住民をだまし、関西の発展のためにかあるいは万国博の

成功のためにとの美しい言葉を並べてきました。が、実際に住民に被害があらわれてくると、住民の切実な声を全く置き去りにして続けてまいりました。せめて子供たちの学校だけでも騒音の被害からという住民の声が届いたのは、ジェット機が乗り入れた後四年もたった昭和四十三年度でありまして、

拡張、ジェット機の旗振り役をした財界は、公害問題は行政の仕事だとその責任を回避し続けてまいりました。せめて静かな夜をという、すべての国民の合意を得られるような住民要求でさえ、国は公共性の名によって拒否し続け、長く裁判を行うなど、住民犠牲の空港づくりという点では、教え上げれば切りがありません。

さて、今回問題になっております関西新空港計画であります。泉州地域の住民は、国の姿勢は住民無視と犠牲の空港づくりという従来の考え方を少しも変えていないという点で大きな不安を高めております。本来なら、一兆円の巨大プロジェクト、関連事業を含めるとこの数倍もの公共事業ともなります。地元でも熱烈的な歓迎の姿が見られるのが本筋であります。地元では不安の方が大きくてこんな状態ではありません。全面的な賛同を示しているのは、関西財界と大阪府の幹部職員という極めて少数の人々だけであります。運輸大臣が泉州を訪れて歓迎のアーチと旗と花束で、あるいは握手攻めにされるというような姿など、到底地元では起こらないでほしいような姿など、ここに住民の不安を示すデータがあります。

で、数字を積み上げます。地元自治体の一つであります泉南市の総合計画の資料として、昭和五十七年十月に発表された数字によりますと、公害が予想されないと答えた人はわずか一・四％、公害が予想されるといふ不安を答えた人は実に八〇・一％となっておりまして、泉佐野市での昭和五十六年度の農業者に対する調査でも、将来発展や農地の価格が上がるなどのメリットを回答した人は四七・七％、農業の衰退、公害の心配、地場産業の破壊などデメリット

を回答した人がその一・八倍の七八％。これは複数回答になっておりますので、一〇〇％を超える数字になります。この数字に示されているように、泉州地域住民の圧倒的多数が、新空港はいやだとの態度を示しているのではありません。国の空港づくりは地元住民無視と犠牲、泉州地域の住民は既にこのことを見抜いておりまして、その上、今回の特殊会社方式は住民にとってより一層悪い方向での空港づくりとなつてまいるので、反対するものであります。この法案とその動きを見ますと、まず、財界には税や配当での優遇措置がとられ、財界にとっては、交際費程度の二百億円の出資で十年近くも一兆円から数兆円の仕事が保証されるという極めてよい話であります。

また、本来いかなる勢力からも住民の生活と環境を守るべき、住民にとって最も身近な組織であります自治体、大阪府も、財界とともに出資をするという建設の枠組みにはめ込まれているということも特徴的であります。こんなことでは、地元住民はたまったものではございません。

こんな住民の気持ちを抜きに、既に特殊会社社首脳人事までが準備されつつあると言われている。民間の人材と民間の活力を導入するのだという美しい言葉がありますが、民間と言えども、営利のみを追求する民間企業は今日までいろいろな企業活動の中で、安全問題や公害問題、環境問題など、まことに不誠実に行ってきた例は無数にあるというぐあいだに思っております。

私は、地元住民無視と犠牲の空港づくり政策、その上に今回は、財界主導、利益誘導により一層地元住民の悪い方向に進められているということを示し上げて、反対の第一の理由としたらしたいと思います。地元問題として、第二点目に、地域整備について申し上げます。

泉州沖答申の段階で、このときには運輸省は、周辺地域を空港の建設とあわせて適切に整備するならば、両者の調和ある発展は可能だとか、あるいはまた、道路、上下水道、学校、病院などの社

を回答した人がその一・八倍の七八％。これは複数回答になっておりますので、一〇〇％を超える数字になります。この数字に示されているように、泉州地域住民の圧倒的多数が、新空港はいやだとの態度を示しているのではありません。国の空港づくりは地元住民無視と犠牲、泉州地域の住民は既にこのことを見抜いておりまして、その上、今回の特殊会社方式は住民にとってより一層悪い方向での空港づくりとなつてまいるので、反対するものであります。この法案とその動きを見ますと、まず、財界には税や配当での優遇措置がとられ、財界にとっては、交際費程度の二百億円の出資で十年近くも一兆円から数兆円の仕事が保証されるという極めてよい話であります。

会資本は、これは空港がその原因者の一部であるという見方もできるので、費用の分担のあり方について慎重に検討する必要があると述べ、内閣部の開発に大きな幻想を振りまいてまいりました。

しかし今日の状況では、国が考えているのは、滑走路づくりと大都市へのアクセスだけの状況でありますし、調和のとれた地域の発展など完全に消えうせているのであります。それだけではなしに、地元自治体の財政をも空港建設に吸い取ろうとまでしています。大阪府は、空港建設のために人も金も投入することを決め、一方では、府民生活に重要な福祉や教育行政の後退を始めました。

地元市町の場合は、財政力が貧弱なためにもつと深刻であります。例えば泉佐野市の場合、昭和五十八年度一般会計予算は百八十六億円でありますが、赤字再建団体転落に近い累積赤字を抱えておりますし、起債も限度額ぎりぎりの財政状況であります。ところが、開港までに施工される鉄道の高架に伴う泉佐野市の負担額は四十億とも言われております。国は成田のときのようなかさ上げ法は考えていないと言っていますので、泉佐野市は、空港建設に伴う鉄道の負担だけで財政は完全に破綻してしまうことになりまます。空港からの税金などが入る前の段階で地元市町の財政が破綻する、こういう状況になります。保守系が多数の地元市長であります。府からの新空港の協議に対しての回答を渋っておりますし、他のプロジェクトに示されるようにもう手を挙げて賛意を示さないのはこのためであります。

新空港は、泉州地域の発展とは逆に、府や市の財政まで食い込まれ、その結果住民にとっては、公共料金の引き上げ、生活関連施設への投資が削られる、住民サービスの低下など地域住民の生活の後退につながる、このような状況でありますので反対をするものであります。

第三番目に、財界にとつては巨額の仕事が保証されるメリットのあるプロジェクトであります。ところが、これほど不確定要素の多いプロジェクトも珍しいものでありますし、今日のように極めて

厳しい国家財政の状況から、このプロジェクトに財政を投入してよいものでありましようかという点であります。

候補地は水深二十メートルのところ、しかも、地盤は極めて軟弱であると調査されています。この上に五百ヘクタールもの大規模な人工島をつくるということは、世界的にも未経験の分野であります。また、常識的にこのような長期間の大プロジェクトは、資材あるいは利息などで経費が倍に膨れ上がっておりますし、幾つかの不測の事態が生じますと工期がおくれまます。運輸省の言うように一兆円でおさまらないのは常識であります。そうなりますと第二の国鉄のようになり、結局のところ、そのツケは国民である私たちに回ってくることになりまます。

また、昭和五十五年の第二次答申のときに、京都大学の赤井教授などは、豆腐の上に金塊を載せるほどの難工事だという予測をされています。最近大阪府が、五十六年六月に造成を終えた堺・泉北工業地帯の埋立地八十ヘクタールが不等に沈下し、今後三十年間建物が建設できないことが明らかにされていまます。この新空港埋立工事の難工事のために、まさに原子力船「むつ」のような使えないものにならないという最悪の事態も考えられるというぐあいに思ひまます。

さらに、滑走路が三千三百メートル一本だけに縮小される、これでは国際空港のていはなさないとの声が出ておりまますし、現空港との併用では航路も重なり非常に危険という専門家の指摘もあります。また、前提条件であります航空需要が三点セットが発表されたときよりも五〇％も減っている予測が出されておりました。新空港の原点と言われる現空港が存続される方向である。こうなりますと、新空港計画を考える前提条件が大きく変化をしていける。このような不確定要素の極めて多い新空港計画に対して、私はもっと専門家の意見を国会でも取り上げていただき、国民の前にもっと出し出されることを強く望むものであります。

第四番目に、自然環境という点から御意見を申

上げまます。このような大規模な埋め立て、その上に大阪府が独自に前島を埋め立てるといふ発表がなされていますが、瀬戸内海環境保全特別措置法の精神から明らかに違反するものであると考へまます。泉州地域というのは、大阪府の中でただ一つ平野と海と山が残されている地域であり、府民の台所に新鮮な海産物と農作物を供給している地域であります。

運輸省は公害がないとアセスメントで述べておられますが、例えばこのアセスメントを見ますと、昭和六十五年度には南大阪の下水道普及率は七〇％に達している、だから空港ができて大阪湾の水が汚れないし、逆にきれいになるんだとまで言っています。しかし、泉南地域の現在の下水道の普及率はゼロに近い状況で、あと数年で七〇％も普及するということは、絶対にあり得ないことであります。

このようなまやかしのアセスメントで公害がないということとは御免であります。新空港は大規模な埋め立てでありまますし、大規模な山林の破壊が予測されまます。しかもそれが経済ベースを優先させるという新株式会社法でつくられるということになりますと、公害や環境破壊については、住民にとっては最も厳しい結果を感じるものであります。

以上、主に四点を申し上げままして、財界本位と利益優先、そして住民生活と環境を破壊する新空港建設の強行を直ちに中止していただき、府民、国民に問題点をもっと明らかにしていただき、その再検討をしていただくことを申し上げままして、意見としたいと思ひまます。

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

午後三時二十二分開議
○福家委員長 休憩前に引き続き会議を開きまます。これより参考人に対する質疑に入りまます。質疑の申し出がおりますので順次これを許しまます。田中直紀君。

○田中(直)委員 本日は、お忙しいところ参考人として御出席をいただきままして本当にありがとうございます。午前中は貴重な御意見を拝聴できまましたことをうれしく思っております。

私は福島県の出身でございます。関西新空港につきましましては余り身近なことではございませぬが、現在福島県も空港の計画がございませぬ。そういう意味で、国民の一人として一日も早く実現されることを望んでおりました。また、新しい時代の中にありままして国として民間が知恵を出し合つて立派な関西空港が完成することを期待しておる者でございます。

この法案により、空港の建設、管理の事業主体が資本金千二百億円、国が八百億円、地方公共団体が二百億円、そして民間が二百億円の株式会社になっておりました。かつて奥田試験として事業主体に発想の転換を求められた奥田参考人に、新会社の今後のあり方について二、三お伺いをいたしたいと思っております。

民間活力の導入によりまして設立されまます新会社は、採算見通しということで先般政府委員の方もお答えになっておりましたが、開港後五年で赤字にならう、また、ほぼ九年後には利益配当ができるのではなからうかというお答えがございませぬけれども、民間の創意をどういうふうにかしていかかということがこの民間の資本参加にもあらわれるという状況ではなからうかと思っております。二百億円の資本参加は現状可能であるかどうかという点をお聞きいたしたいと思っております。

また第二に、空港の建設、管理は、第一種空港でございますし、公共性の強い事業であることはもちろんでございます。そういう意味で事業計画

午後零時四十三分休憩

も運輸大臣の認可ということになっておりますし、企業性よりも公共性の方が優位にあるのではなからうかという会社内容になっておりますが、今後会社の構成そしてまた社長人事等も出てまいります。そういう意味で今後のあり方について、その辺もお聞きをいたしたいと思っております。

また、奥田参考人は環境影響調査につきまして長年御専門でやってこられたわけでございまして、そういう意味で関西国際空港の計画は時間と、そして費用と、そしてまた技術をかけて行っておるような状況でありますので、この環境調査につきましては十分世界に通用する、誇り得るものではないかというふうな感じがいたすわけでございしますが、その環境調査につきましての評価についてお聞きをいたしたいと思っております。

○奥田参考人 最初の質問でございしますが、私は経済のことは十分よくわかりませんが、そういう採算性の問題については十分な知識を持っておりません。しかしいろいろと聞いたところでは十分採算性があるものと考えております。

それから、これは国家的見地から言いますと、飛行場をつくることは日本の経済、特に関西の経済に対する波及効果というのは非常に大きいわけでございます。その飛行場の収入ということからだけで採算性を考えるのではなくて、日本経済全体の発展のためにこれを考えればぜひ早く実現すべきであると思っております。

それから、これは常識的に考えられることですけれども、海上につくる飛行場というのは世界で初めてと言っていいのではないかと思っております。したがって、この関西の空港が完成をいたしますとそのノーハウというのには非常に大きいわけでありたいという注文が出てくるのではないかと。そうすれば、今度つくる会社の採算は現在のところ計算に入っておりませんけれども、そういう意味で将来、今は予想しないような大きな収益を上げるような事件が今後起こるのではないかとということを考えております。

それから第二点でございしますが、これは直接空港調査会としましていろいろ皆さんの委員会をつくって環境影響評価をやってまいりました。これについては外国での事例も随分調査いたしましたけれども、これだけ真剣に中立の態度で調査をした例はございませんので、世界に誇り得る環境影響評価の調査ができたものと自負しております。

○田中(直)委員 もう一つつけ加えてお聞きしたいのですが、企業性とそして公共性の問題があるかと思っております。そういう意味で、これから会社の運営というものが、運輸大臣は代表取締役、監査役というものを任命することができ、監査役というものが、今後の機動性というものを考えながら、そしてまた資金調達等の内容におきましても弾力的に対応していくという内容から、いろいろ会社の構成につきまして何か御意見がございましたらお伺いしたいと思っております。

○奥田参考人 今度の新しい会社につきまして、国もこういふ財政状態でも多額の出資をされるわけですから、当然国の監督権といえますが、そういうことにはあるべきだと思いますけれども、できるだけその運営を会社の自主性が発揮できるような形で運営されるような形になることが望ましいと思っております。

それから、先ほど一つお答えをしておりますけれども、関西で十分に資金が集まるかどうかということですが、これはもう私にはわかりません。ただ、経団連の日向さんあたりと個人的に話をする機会がございましたけれども、関西の経済界としてはそれはある程度の自信を持っておられるように伺っております。

○田中(直)委員 ありがとうございます。引き続きまして、岸参考人にお伺いをいたしました。新空港建設に当たりましては、地方公共団体、そしてまた地域住民の皆さんの長年の御努力は大変なものであったと思っております。そういう中

にありまして、いよいよこの法案によりまして新会社がスタートし空港の建設が始まるわけでございますが、まず第一点といたしまして、新空港づくりと地域社会との共存共栄というものにつきまして先ほども御意見がございました。地域整備につきましては、やはり成田の問題もございまして、並行して対応していくべきであるというふうにも私も考えております。したがって、空港アクセス、そしてまた周辺の交通網につきまして改めて地域の実情とそして強い要望をお聞かせいただければありがたいと思っております。

先般、これも政府説明員のお答えの中でその点につきまして御発言がございましたけれども、道路の整備につきましては、近畿自動車道については相当めどが立ってきまして、空港開設時までに完全にでき上がるかどうか危ぶまれておるといような実情もあつたわけでございまして、そういう面でも非常に心配をいたしてございまして、公共事業が関西地方に集中してというわけにはいかないという実情があらうかと思っております。私の出身の福島県が全然なくなってしまうという点では困るわけですが、せつかくの国際的な空港をつくるということでございますので、国を挙げてバックアップしていかねばいけません。その辺のうふうに感じておるわけでございまして、その辺の要望について御発言をいただきたいというふうに思っております。

それから、地方公共団体といたしましては新会社に二百億円の資本参加という新会社の内容になっております。周辺の関係の県といたしましては、御存じのとおり、兵庫県、和歌山県、そして大阪府等地方公共団体があるわけでございまして、近畿圏のいろいろな地域での地域の考え方もあらうかと思いますが、その辺の今後の対応につきまして御意見がございましたらお伺いをいたしたいというふうに思っています。

また、昭和五十七年の七月六日に「三点セットに対する回答」として運輸省に御回答をされてお

る中に、事業の進展状況に応じまして環境監視体制を確立するという要望の項目があつたわけでございしますが、その具体的な案というものがございましたらお聞かせをいただきたいと思っております。

○岸参考人 大変力強い御支援をいただきまして心から感謝をいたしたいと思っております。私どももいたしましては、長年の懸案が計画の段階からいよいよ実施の段階に入ったということにつきまして大変喜ばしく存じておるわけでございますが、初めから関西新空港は地域社会と共存共栄する空港でなければならぬ、こういう考え方を持ってまいっております。この点につきましては今後とも貫いてまいりたいと考えております。そのため、地域の意向を十分に反映させる組織を設けるということが必要でございます。この点政府の方にもお願いをいたしておりましたが、同時に、先ほども申し上げましたが、会社の役員には地元の実情に明るい人材を確保する必要があります。このように存じておりました、大阪府におきましても優秀な職員を派遣する用意がございまして、積極的に御活用をいただきたい、このように考えておる次第でございます。このようにいたしまして、会社の設立準備の段階からその運営の段階を通じて積極的に協力をしてまいりたい、このように考えております。

それから地域整備の問題でございしますが、地域整備は基本的には町づくりということでございますので、それぞれの町をどのようにつくっていくかということ、やはりそこに住んでおる人たちの意向というものを尊重してまいらなければならぬわけでございまして、地域の主体的な創意工夫というものを生かして進めるべきものである、このように考えております。大阪府といたしましては、新空港建設から生まれてまいりますインパクトを最大限に生かしまして、総合的、広域的な見地から積極的に地域整備を進めてまいりたい、このように考えておるわけでございまして、

このように考え方を立ちまして、運輸省の三点セットが示されました直後に、五十六年の六月で

ございませうが、大阪府として地域整備の構想というものを公表いたしました。それから翌年、五十七年の八月には大阪府総合計画を策定いたしました。この中には、大阪府として関西新空港の設置を前提とした大阪各地域の地域整備を取り入れておるわけでございます。また昨年九月とことしの二月に大阪府の施策計画を策定いたしました。その総合計画の考え方をより具体化をいたしておるわけでございます。今後は国土庁で進めておられます。いわゆる「すばるプラン」、すなわち新近畿創生計画の中に取り上げていただきまして、さらに広域的な整備の核として新空港を位置づけたい。また、このように考えておる次第でございます。

先ほど申しましたが、道路といたしましては、第二阪和国道のほか、近畿自動車道と歌山線の建設が進められておりました。これにつきまして、日本道路公団の事業でございますが、大阪府が委託を受けて用地買収に当たっております。いろいろ文化財はございませうけれども、現在四〇〇程度の用地買収を既に行っております。工事の方も昨年度から一部着工を見ておるわけでございます。これは何とか開港までに間に合わせたい、このように考えておる次第でございます。

それから、大阪湾岸道路は、阪神高速道路公団が建設をしておるものでございますが、堺から南に延ばしていただきまして、空港までこれを開通さしていただきたい、このように存じております。これはさらに努力を要すると考えております。建設省あるいは阪神高速道路公団に対しまして、今後、強くお願いをしてみたいと思っております。

それから、この近畿自動車道と歌山線と空港とを結ぶ連絡道路、これがなくては近畿自動車道と歌山線も効用を発揮しないわけでございます。これをぜひ空港開港時までに間に合わせたい、これには地元市町村の協力あるいは土地所有者の協力、いろいろ必要でございますが、国におかれましては、財政事情の非常に厳しい中ではございますが、これに必要な予算の確保につきまして、

何分の御配慮をお願い申し上げたいと存じておる次第でございます。

鉄道も、先ほど申し上げましたが、やはり大量輸送、しかも高速に輸送ができる、しかも定時的に運行ができるという意味におきまして、鉄道は非常に重要なアクセスポイントでございます。環境面からいたしまして、比較的公害の少ない輸送手段である、このように考えておりますので、先ほど申しました南海本線、それから阪和線から空港に引き込む引き込み線につきまして、これは単に国に任せておくというだけでは、大阪府といいたしまして、第三セクター方式といったような事業主体を含めましていろいろと調査検討をいたしておるところでございます。さらに、阪和線にいたしまして、南海本線にいたしまして、終点が大阪市の南部でございますので、これと新大阪あるいは大阪駅とを結ぶ最も有効な手段につきまして、いろいろ検討を、また国鉄にもお願いをいたしておるところでございます。

それから、二百億の出資の問題でございますが、これは地方財政を最もよく承知しておられます自治省とよく相談をいたしまして、自治省のあつせん、調整によって決めてまいりたい、このように考えておる次第でございます。できるだけ近畿各府県が御協力いただくことが望ましいと思っておりますが、また、指定都市までは出資をお願いしたい、お願いすべきではなからうかと考えておりますが、市町村の出資は私どもといたしましては予定をいたしておらないわけでございます。

最後に、監視体制の問題でございますが、これは地元の住民からも非常に強い要望のある問題でございます。ぜひとも有効な、効果的な監視体制というものをつくってまいらなくてはならない、このように考えておるわけでございます。今のような形、どのような方法でこの監視体制をつくるかということにつきましていろいろと調査検討を行っておりますので、その調査検討の結果を待って何らかの方法でこれを

具体化するよう政府にお願いをしてみたい、このように存じております。

○田中(直)委員 ありがとうございます。では、佐藤参考人にお伺いをいたしたいと思っております。関西新空港は必要であるという御見解であろうかと思っておりますが、しかし事業主体が公団方式でないと賛成をしかねるという趣旨の御発言があったかと思っております。公団方式でなければ特に安全面といえますか、公共性というものが損なわれるのではなからうかという御心配ではなからうかと思っております。空港建設におきましては空港法の管理下にありまして、飛行といいますが、飛行機を飛ばすかどうかという問題につきましては国の安全基準があるわけでございます。また滑走路の使用また閉鎖という問題におきましても国の管理下にあるのではなからうか、こういう状況だと思っております。

そういう意味で、建設、管理におきまして物足りなさを感じるということがどの辺から出てきておるのかなということでございますが、この事業主体におきまして国の管理体制というものに要請がございましたらお伺いをいたしたいと思っております。

○佐藤参考人 ただいまお話がございましたように、空港は安全性それからその公共性によってさまざまな国の規制あるいは管理が行われるだろうと思っております。だからこそ、これは公団という形でやられた方がすっきりする。特殊会社という形になりますと、そこにはやはり三者の合同というふうなものがございます。特に空港の運営の中で、もしいろいろな問題が起こった場合にどうなるか、そういう責任の所在というふうなところで若干の不安を抱くわけです。

特に、この建設過程ということになってまいりますと、やはり空港本体だけではなくて、関西の場合には前島であるとか、あるいはその後背地における地域整備であるとか、あるいは海水の汚染問題であるとか、影響するところが非常に多ございまして、これに對しましてはやはり国が全面的に公共性の観点に立つて行くべきではないかと思っております。それは二十年、三十年の遠い将来ということになりますとまたいろいろ事情は変更してくるかもしれませんが、過去十年以上の経過等からかんがみまして、公団が責任を持ってやる、そのことが地域社会のコンセンサスを得て全体としてよりスムーズに進んでいくことができるのではないかと、こう思っております。

○田中(直)委員 どうもありがとうございます。現在あります大阪国際空港の存廃問題につきまして、各参考人の方々に聞きをしたと思っております。

現在あります大阪国際空港は、関西新空港の開港時までに関係地方公共団体の意見を聴取した上でその結論を出すということになっておりますが、現在の状況で大阪国際空港の存廃についていかが考えられておるか、各参考人の皆さんにお聞かせいただきたいと思っております。

○福家委員長 全員一言ずつ御答弁願います。

○奥田参考人 現在伊丹にあります大阪国際空港は、存続するのが望ましいと考えております。

○佐藤参考人 これは、最初は伊丹空港の廃止を前提ということになっていたわけでございますが、地域の状況を見ますと現在若干流動的でございます。豊中市長さんなどは、あそこに六千人の人が働いておる、その家族を入れればかなり大きな雇用を確保しているというふうなことでございまして、関西国際空港ができた場合に大阪国際空港が国内の航空網の環として残存してもよいのではないかと、このような意見もあるように承っております。現在この問題に對しては必ずこうでなければならぬという意見を持っておりません。

○岸参考人 現空港の存廃についてのお尋ねでございますが、これは先生もよく御承知の昭和五十五年六月の公害等調整委員会における調停条項が

ございまして、関西国際空港の開港時までに決定することとされておりました。昭和五十九年度、すなわち本年度から国において調査が開始されるということになっておりますので、本府といたしましては、この調査に協力をいたしましてできるだけ早く結論が得られるように努めてまいりたいと思っております。その際、地方団体の意見も求められることになるわけですが、現段階におきましては府としての意見は申し上げるべき段階ではない、このように考えておる次第でございます。しかし、新空港が開港されましたも、規模が縮小されました結果年間十萬回の離着陸能力しかございませんので、新空港の開港後も一定期間現空港の供用が必要と考えております。

○水島参考人 申し上げましたように、現空港の廃止が新空港の条件として答申されたわけですが、廃止を前提として新空港の候補地を泉州沖だ、こういう答申であったわけですが、先ほどのお話にありますように開港時に存廃を検討する。またさらに、開港時には三千三百メートルの滑走路が一本ですから、実際には存廃問題は結論が出ないだろう、第二期工事、第三期工事というのはもつと十年、二十年、三十年の先の話になりますから、結局私は現空港周辺住民も新空港周辺住民も苦しめられる、このように判断しておるところです。

○田中(直)委員 貴重な御意見どうもありがとうございます。時間もなりましたので終わります。○福家委員長 続いて、左近正男君。

○左近委員 きょうは、参考人の各先生方大変御苦勞さまでございます。貴重な御意見を出していただきまして、本当にありがとうございます。それでは、岸参考人を中心にしていただきまして若干の事項について御質問をさせていただきます。私もおつき合いをさせていただいておる仲でございます。したがって、岸知事が五十四年に知事に

なられてから以降今日まで、空港問題について周辺自治体との対話、地域住民との対話、また労働団体との対話と大変そういう努力を積み重ねられておる、こういう点については私もじかに接しておりました。高く評価しておるところでございます。そこで割と地元ではそういうコミュニケーションという対話が図られておるわけですが、政府はどうか、このように思っておるわけですが、政府が法案を決定してから以降、私は少しシグザグがあるのではないかと、このように思っております。特に知事は、先ほどの御意見の中で本法案の成立を強く望んでおられますが、私は本心を聞かせていただきたいのです。

○岸参考人 地元におきまして、対話とコミュニケーションを進めてまいりました私の姿勢を高く評価していただきまして、感謝をいたしておるわけでございますが、私は運輸省が概算要求の際に提出をされました公団と第三セクターの二本立てによる新空港の建設管理、こういう方式は今日の厳しい行政事情のもとでいろいろの点に気を配ったまことに苦心の作である、こういうふうな評価をしておりましたのでございますが、行政改革を至上課題としておられます現内閣のもとで民間活力の導入と地域の創意工夫の活用によりまして、公共性を確保しながら弾力的、効率的に大規模プロジェクトをつくっていく、そういう一つのモデルケースにしようとする今回の方式はやむを得ないものというふうな考えでおる次第でございます。社法案の中に取り入れていただくように、政府に対して要望してまいったところでござい

○左近委員 空港本体のこの建設にまで出資なり融資を求められるということについては、空港整備法の観点から見ても筋違いではないか、私はこのように判断をいたします。大阪府としてこの空港本体の建設まで出資、融資を求められることによつて、一般行政の面でかなりしわ寄せになるのではないかと、こういう点が懸念をされているわけですが、岸参考人の御意見を承りたいと思っております。

○岸参考人 できることならば、空港本体とそれから関連した利便施設あるいは機能施設とを会社の中でも区分けをしていただきたい、こういう希望を政府の方に申し上げてまいりましたけれども、それは技術的にいろいろ問題がございまして難しい、しかし、その新会社に対する出資の割合は二本立て案のときの地方団体の割合よりも低くなつておるわけでございますから、観念的には二本立て案の精神が貫かれておるもの、このように考えておる次第でございます。

しかし、法律として成立いたしました以上は、国も地方団体もあるいはまた民間もこの方式の長所をできるだけ生かすように、創意工夫を發揮すべきものであらう、このように考えておる次第でございます。

○左近委員 空港本体のこの建設にまで出資なり融資を求められるということについては、空港整備法の観点から見ても筋違いではないか、私はこのように判断をいたします。大阪府としてこの空港本体の建設まで出資、融資を求められることによつて、一般行政の面でかなりしわ寄せになるのではないかと、こういう点が懸念をされているわけですが、岸参考人の御意見を承りたいと思っております。

○岸参考人 できることならば、空港本体とそれから関連した利便施設あるいは機能施設とを会社の中でも区分けをしていただきたい、こういう希望を政府の方に申し上げてまいりましたけれども、それは技術的にいろいろ問題がございまして難しい、しかし、その新会社に対する出資の割合は二本立て案のときの地方団体の割合よりも低くなつておるわけでございますから、観念的には二本立て案の精神が貫かれておるもの、このように考えておる次第でございます。

○委員長退席、浜野委員長代理着席
今般、その空港会計を扱う特別会計を設けまして、一般会計と遮断をいたすことといたしましたので、一般会計に対するしわ寄せ、例えば教育とか福祉に対するしわ寄せはできるだけ避けてまい

りたい、このように考えておる次第でございます。将来、さらに前島など企業的な空港関連事業と一体的な会計処理を行うことも考えておりました、そのようにいたしまして、できるだけ一般会計あるいは一般施策への影響を抑制してまいりたいと考えておる次第でございます。

○左近委員 地域整備について、国は、成田のようなかさ上げ法は考えていないということを運輸大臣は明言をしておるわけですが、この点について、岸参考人はどういふような考えをお持ちか。また、今の岸知事の前島建設など、地域整備の構想ではかなりの財源が必要だと思っております。空港本体の出資なり融資も及ばざる何倍かのお金が必要になってくるだろう、こういうものについて、大阪府が主体的に行うことについては余りにも大きな財政負担になるのではないかと、こういうことを私は大変心配をしておるわけでありました。したがって、大阪府として、前島建設等地域整備の構想について、財政面からどのような見通しを確実に持つておられるのか、その辺について、岸参考人の御意見を承りたいと思っております。

○岸参考人 新空港の設置に伴いまして、道路、鉄道等のアクセス施設の整備のほか、人口増加と、さまざまな社会経済の変化が起つてまいりますので、これに対応した広範な地域整備が必要でございますが、財政基盤の脆弱な今日の地方団体では、国による財政上の助成措置が必要と存じております。このため、成田のような特別立法が望ましいわけでございますが、成田の場合と大阪の場合と、海上空港であるということもございまして、事情が違いますので、特別立法は無理といたしまして、公共事業の優先採択、起債枠の拡充等、国による財政上の助成措置がとられることを強く要望してまいりたいと存じております。

それから、前島構想に伴います財政負担でございますが、これにつきましては、一応企業会計的に処理をまいりたい。例えば起債をいたしまして、それによって造成いたしました土地を必要とするものに売却することによつて、この起債を

償還をしていく、こういうようなことを考えておるわけでございますので、これにつきましては、会計面におきましては、表面的には大きな事業費になりましても、府の一般施策への影響は極力防げるもの、このように考えておる次第でございます。

そのほか、道路、鉄道、住宅、上下水道等の都市基盤施設の整備も行わなければならないわけでございますが、これは空港がなくても本来、大阪の都市施設の整備は行われておりましたので、やらなければならなかったものも相当あるわけでございます。すべてが空港関連として新たに増加する施設であるというとは言えないわけでございますが、本府もそうでございますし、地元の方もそうでございますように、非常に厳しい財政状況でございますので、今後、起債の拡充でありますとか、その他積極的な財政援助措置がとられるよう、強く要望してまいりたいと存じます。

なお、先ほどお話のございました泉佐野市の財政状況につきましては、大阪府といたしましては、慎重にこれを見詰めておるところでございます。空港関連事業のために泉佐野市が必要とする新たな財政支出につきましては、大阪府が立てかえてこれを行うという方法も、市長に約束をいたしておるところでございます。

○左近委員 若干、くどいようで恐縮でございますが、これから、地域整備の問題については、国も各府庁、いろいろ協議をしながら地元と相談がされていくことだと思いますが、大阪府としては、大体どれぐらいの事業規模を考えておられ、またどれぐらいの財政負担が伴っていくかということについて、今日まで大阪府の内部の段階でいろいろ協議をされているものがございます。概括的に結構ですから、考え方についてひとつ意見を聞かしていただきたいと思えます。岸参考人、お願いします。

○岸参考人 先ほども申し上げました大阪府の総合計画、それに基づきます施策計画をつくりまし

て、いろいろ必要な地域整備の考え方は立てておるわけでございますが、これを実施するに当たりまして、具体的に幾らかかるか、そしてこれを各年度にどのように振り当てていくかということにつきましても、計画を今検討中でございまして、近く作成の上、これを発表したい、このように存じております。

○左近委員 それでは、きょうはそれ以上はお聞きしないことにします。

次に、岸参考人にまたお聞きをいたしますが、まず空港をつくる場合、当面一番大きな問題は、土取りの問題であり、土取りの場所の問題だと思えます。私どもは、かねてからこの点について大変心配をしておるわけですが、これは和歌山から取る、あるいは淡路島から取るというような意見も今ございますが、大阪府としては主体的に公有地に限定をしていく、土取り場所については、行政としては公有地に限定をするというよう強い意思を持っておられるやに伺っておりますが、その点、間違いないものかどうか、岸参考人の御意見を承りたいと思えます。

○岸参考人 土取りの場所でございますが、これは大阪府が単独で決めるものではございません。現在、運輸省を中心といたしまして、環境でありますとか、地質でありますとか等の調査を実施いたしておるところでございます。今後関西国際空港株式会社が設立されました後、このような運輸省の調査を踏まえた上で株式会社が決めるか運輸省が決めるか、まだそれも決まっておりませんが、環境影響、経済性、跡地利用の可能性等を総合的に勘案いたしまして決定されるものと承知をいたしております。

土取り地の選定に当たりましては、公有地が占める面積の割合がなるべく大きい地域を候補地として選定するという考え方が昭和五十六年五月に運輸省から示されました「関西国際空港の環境影響評価案」、いわゆる三点セットの中で述べられておるわけでございますが、これは土地投機などにより特定の者に不当な利益を独占させない、こ

ういう趣旨のものであると理解をいたしております。現在におきましても、この考え方は変更されていないものと理解をいたしておる次第でございます。大阪府といたしましては、今行われております調査結果に基づきまして、今申し上げましたような考え方が生かされるよう最大限の努力を払います。土砂採取地の選定が適正に行われますよう関係方面に働きかけてまいります。

○左近委員 この土取り場所問題について、岸参考人から知事としての立場というか見解として、極力最大限公有地に限定する、こういうような考え方を示していただいたのですが、私どもは国に対してもそういう立場を主張しておるところでございますので、地元の知事としてひとつ公有地に限定する、こういうような立場で行政を行っていただくことを強く期待をいたしております。

そこで、これらの公有地について、岸知事としては土取りの後どういうような考え方で活用をされていかれるかというのか、その辺の考え方をございましたらお聞かせを願いたいと思えます。岸参考人、お願いします。

○岸参考人 土取り跡地の活用につきましては、それぞれ地元の市あるいは町におきましていろいろ計画を立てておりますし、大阪府といたしましても、先ほどの総合計画におきまして一般的、概括的には計画を立てておりますが、何分どこから土を取るのかというところがまだ決まっております。ん段階でございますので、どういふふうにかこれを跡地利用していくかということはまだ申し上げかねる段階でございます。

〔浜野委員長代理退席、委員長着席〕

○左近委員 それでは、公有地問題に限定するということとひとつ知事の方でも努力をしていただきたいと思います。

そこで、本法律では、公害なり漁業補償などについては、先ほどの岸参考人の御意見では大阪府としても人も出しているいろいろな対応を十分やっていると提議がされたわけですが、法律上は第一義

的には株式会社等の責任になるわけでございます。したがって、こういう公害の問題なりあるいは膨大な漁業補償などの問題について第一義的に株式会社等の責任になる、そういうようなあり方であらうまいかどうか、すべて株式会社等に責任を持たせようまいかどうか、私は大変疑問であります。またこの点で地元とのかなり不安感もあるし、トラブルが起こるのではないかと、こういうことを私は心配をしておるわけですが、岸参考人としましてはどのような見解をお持ちでしょうか。

○岸参考人 関西国際空港株式会社は、会社という形態はとっておりますが、第一種空港の建設という極めて公共性の高い事業を行うものでございますので、空港の基本計画、毎年度の事業計画等の事業運営の基本的事項につきましては国が責任を持って監督するという法案の内容になっておると理解をいたしております。したがって、お尋ねのございました公害対策でありますとかあるいは漁業補償につきましては、会社はその公共的な使命にかんがみまして適切に対応していただけるものと考えておりますが、先ほども申し上げましたように、大阪府が会社と地元市町村あるいは地元漁業者、その他の団体との間に立ちまわす積極的に連絡調整を図っていく、そういう大阪府の機能が非常に重要になってくるもの、このように考えておるわけでありまして、そういう重要な機能を大阪府といたしましては的確に精力的に果たしてまいりたい、このように考えておる次第でございます。

○左近委員 今の岸参考人の御意見の立場を踏まえて、先ほどの午前中の御意見の中で協議組織というものを設けるべきである、こういうことを言っておられるわけですが、この会社の事業の運営に当たり地方公共団体の長初め地域の代表者などで構成する協議組織を設けるべきである。このことは私どもとしても賛成でございます。

そこで、この法案の中で出ておるそういう条項、これは協議組織なんかないわけでありまして、それと今岸参考人が言われました協議組織、

これとは法的にはどうかというふうな関係で位置づけるべきだというお考えをお持ちなのかどうか、その辺について参考人としてのお考えがございましたら、提議していただきたい、このように思っております。

○岸参考人 地域社会と共存共栄する空港でなければならぬというのが、私も初めから主張してまいった考え方でございます。したがって、それを現実にあらわす意味におきまして、人も出しますが、同時に話しのような協議組織を設けてまして関係住民、関係地方団体の首長が入りまして地元の見解を会社の運営に反映してまいりたい、このように考えております。

御承知のように、阪神高速道路公団には管理委員会というのが法律で定められておりまして、この法律の中におきまして、これこれの事項は管理委員会の議を経なければならぬ、こういう仕組みに相なっております。私どもも今度の空港株式会社につきましても、このような組織を法律の中に書くべきである、こういう主張をいたしてまいったわけでございますが、運輸省におかれましては、法制局ともいろいろ協議調整をされました結果、株式会社の性格上いろいろ問題があるということで現在の法案の中に入っておりませんけれども、定款で定めるなりあるいは大阪府の条例で定めるなり、今後研究をいたしまして十分実効の上がるような協議組織にしたい、このように考えておる次第でございます。

○左近委員 あと一点だけ岸参考人にお聞きします。今の協議会問題については、地元知事の立場としては法的にも明確にしたいというふうな、こういうふうな強い意向を持っておられるということも十分承らしていただきました。

そこで、先ほど田中委員からも少し出しました環境監視体制の問題についても、効力ある有効なものに位置づけしていくためにはこの法律の中に明確に位置づけをしていかなければならぬんじゃないかと

いかに、こういうような感じを強くするわけですが、岸参考人としてはどのような見解をお持ちですか。

○岸参考人 環境アセスメントは、将来の環境に対する影響の予測をもとにいたしました評価でございますので、その評価に当たりまして、前提とされました対策がそのとおりに行われたかどうか、また、予測された結果と現実とが違っていないかどうか等につきましてこれを監視し、チェックをするシステムがぜひとも必要であると考えておりました。有効な監視体制のあり方について、現在調査検討中でございます。

法案の中にこれを位置づけてどうかという御意見でございますが、それも一案かと存じます。が、何分まだ調査検討中の段階でございますので、具体的な成果を得次第、事業主体及び国に對し有効な方策がとられるよう要望し、また働きかけてまいりたい、このように存じております。

○左近委員 奥田参考人にお聞きいたします。先生の方では、特に長年にわたって環境影響調査の問題あるいは地域整備等の問題について御尽力をいただいた点について、高く評価をするものであります。

そこで、先ほど先生がおっしゃいましたように、この計画段階における環境影響評価については、客観的であり、中立的であり、かなり世界的にも名立たる環境影響調査だ、こういうことでお聞きをして、私も一定の判断をできるところでございますが、私は、空港建設に当たりまして一番大きな問題は土取りの問題だろうと思っております。この土取りの環境影響については評価をされておられない、この中に入れておられないということも承っておりますが、その点について事実であるかどうか。また、この大きな土取りの環境影響について、先生としてはどのような問題点があるかという判断をされておられるかどうか、この点についてお教えをいただきたいと思っております。よろしくお願ひします。

○奥田参考人 今、土取りの環境影響評価につきましては、第三港灣建設局の方からの委託で、我々の空港調査会として、場所がまだ決まっておられませんので、本日の調査はやっておりません。

ただ、場所を決めたときにはどういふ調査をすべきかという問題は、委託を受けて調査をいたしてございまして、決まったときにはこういう調査をすべきであるというものは決まっております。それで、現在場所が決まっていないので、正式といいますが、場所を決めての調査はやっていないという意味でございます。その調査する準備はできております。

○左近委員 そこで、奥田先生に重ねてお聞きをするわけですが、これから建設に入りますと、この土取りによる環境破壊というものが非常に大きな問題になるのではないかと思っております。これについて政府の見解は、株式会社が主体的に環境影響の調査をするということでございますが、先生が主體的にやることの結果としてできるのかどうか、もっと大がかりな、やはり国の調査として総合的に環境影響調査をやるべきではないか、こういう考え方を私は持つておるわけですが、先生の御見解はいかがでございますか。

○奥田参考人 制度的には、事業主体ができて、その事業主体が環境影響評価をやるべきなんですけれども、今の先生のおっしゃるような、もっと広い立場でやるのが本当は望ましいことだと考えております。

ただ、それに対しては、調査するとなれば相当な費用もかかることになってまいりますので、やはり事業主体が決まっておりますから事業主体がどうされるのか、その出方を我々としては見守りたいと思っております。さつき申し上げた意味は、事業主体の方から依頼があれば調査会としては調査する用意があるという意味で申し上げた次第であります。

○左近委員 それでは、時間が来ましたので、これで終わります。各参考人の先生方、どうもありがとうございました。

○福家委員長 次に、近江日記夫君。

○近江委員 きょうは参考人の皆さん方には、大変貴重な御意見、ありがたうございました。それでは、参考人の皆さんから先ほどいろいろお聞かせをいただきましたが、公共性という点に關しまして非常に懸念されておられるわけでございます。まず公共性の確保ということ、これは本當にだれしもが心配する問題でございます。

この点につきまして先ほどからもいろいろとお聞かされておるわけですが、佐藤先生の質疑が余りなかつたようでございますので、公共性の確保という点につきまして、先生も非常に強い懸念を表明されたわけでございますが、もう一度その点につきましてお伺いしたいと思います。

○佐藤参考人 先ほど申しましたように、国際空港というのは、国内ばかりではなくて国際的に非常に重要な施設だろかと思っております。しかも、膨大な資金と長期の建設が必要でございます。しかも、そこには非常にたくさんの人、さまざまな人が往來するわけでございます。道路公団あるいは都市整備公団というふうなものもございまして、そういうふうな公団に比較しても、その公共性、危機管理、それから、先ほど申しましたような総合的な安全保障、対外的な外交等々を考へまして、その質的な公共性というのは非常に大きいというふうな考へておるわけでありまして、

特殊会社というのがございますけれども、それは中小企業育成の会社であるとか東北開発であるとかあるいは日本航空とかそういうものが幾つかございまして、そういうものと一つ一つ比較いたしますと、私は、その公共性は比較にならないほど国家的な重要性を持つておる施設である、こういうふうな考へておるわけでありまして、

したがって、単なる経済的な観点だけではなくて、もっと大きくその社会性、公共性、国際性について国が全責任を持つてやるべき最高の施設

と考へておるわけでありまして、先生も非常に強い懸念を表明されたわけでございますが、もう一度その点につきましてお伺いしたいと思います。

○佐藤参考人 先ほど申しましたように、国際空港というのは、国内ばかりではなくて国際的に非常に重要な施設だろかと思っております。しかも、膨大な資金と長期の建設が必要でございます。しかも、そこには非常にたくさんの人、さまざまな人が往來するわけでございます。道路公団あるいは都市整備公団というふうなものもございまして、そういうふうな公団に比較しても、その公共性、危機管理、それから、先ほど申しましたような総合的な安全保障、対外的な外交等々を考へまして、その質的な公共性というのは非常に大きいというふうな考へておるわけでありまして、

特殊会社というのがございますけれども、それは中小企業育成の会社であるとか東北開発であるとかあるいは日本航空とかそういうものが幾つかございまして、そういうものと一つ一つ比較いたしますと、私は、その公共性は比較にならないほど国家的な重要性を持つておる施設である、こういうふうな考へておるわけでありまして、

したがって、単なる経済的な観点だけではなくて、もっと大きくその社会性、公共性、国際性について国が全責任を持つてやるべき最高の施設

と考へておるわけでありまして、先生も非常に強い懸念を表明されたわけでございますが、もう一度その点につきましてお伺いしたいと思います。

ではないか、こういうふうな思っておるわけですか。

○近江委員 岸知事は先ほどから、監視体制の問題であるとか、具体的にかなりおっしゃっておるわけですが、この公共性の確保という点につきましても、本来は、第一空港でございまして、国が全責任を持ってやってくれれば、国に對する強い要望、また府としてのそうした努力、これは当然のこととございまして、公共性の確保という点におきまして、監視体制の話も出ておるわけですが、今後国に對する要望なりまた府としてのお考えなりをもう一度伺いたいと思ひます。

○岸参考人 先ほどお答え申し上げましたように、株式会社という形態はとっておりましても、今回の関西国際空港株式会社は第一種空港という極めて公共性の高い事業を実施する主体でございまして、したがって、先ほどお答え申し上げましたような法律上のいろいろな国の監督措置がございまして、そのほかに、大阪府といたしましては役員にあるいは職員に人を派遣いたしました大阪府の意向を反映してまいりたい、また協議組織を設けて地方団体及び地元住民の意向を十分に反映してまいりたい、このように考えておるところでございまして、さらに会社と地域社会、地元市町村あるいは漁業団体等との間に立ちまして、大阪府が公共団体としての立場におきまして十分連絡調整を図り、公共性の確保に遺憾のないようにしてまいりたい、このように考えておる次第でございまして。

なお、佐藤先生もお答えになりましたが、航空管制というように極めて高度の部分につきましては、公共性の高い部分につきましては、これは国の責任において政府の職員が管理運営に当たられるもの、このように理解をいたしております。

○近江委員 非常に長い、十年余りの歳月が今日まで経過しておるわけですが、地域社会の合意のもとに新空港を建設するというところで

ございますが、これはもう当然プロジェクトの進め方の大原則であるわけですが、先ほどおっしゃるけれども、先ほど水島参考人ですか、実際地元においては非常に反対がある、そういうお話があったわけですが、

そこで、知事さんにお伺いしたいと思ひます。この地元合意を形成するためにどういう手段、手順というものを尽くしてこられたのか、その経過についてひとつお伺いしたいと思ひます。

○岸参考人 先ほど地元との対話、特にコミュニケーションの形成につきまして努力をいたしてまいりましたことを評価していただいたわけですが、昭和五十六年五月に三本セットが運輸省から示されて以来、地元における説明会の開催でありますとか、一週間にわたりまして延べ百三十五人の意見発表者による公聴会の開催でございまして、こういった長期にわたる公聴会はこれまでの大型プロジェクトにつきましては初めてである、こういうふうな考えをしておりますが、そういうことをいたしまして、運輸省から発表された空港関係資料はこれを全住民に全面的に公開をいたしてまいりまして、だれでもこれを見れるような状態におきまして府民への情報提供を積極的に行つてまいりまして、地域を代表されます泉州八市五町の首長の御意見につきまして十分これを伺ひまして、五十七年七月に六項目につきまして回答いたします前に、全首長と個別にひびぎを交えて話し合ひをいたしましていろいろ御意見なり御要望を承つた次第でございまして。

さらに、このたび二月十日の関係閣僚会議で了承されました空港計画につきましても、重ねて地元泉州の八市五町の意見を求めたわけですが、これは一人一人ではございませんでした。泉州と泉北とに分けて、二回にわたりや

はりひびぎを交えてお話を伺ひまして、地域整備計画をせひつくつてほしい、整備してほしい、国及び府による財政援助措置をせひお願ひしたい、あるいは先ほど来お話をあります環境監視体制を

ひ設けてほしい、あるいは連絡協議会を設けるべきである、こういったような御意見が中心でございましたので、これを取りまとめまして四月三日に国に對して回答をいたした次第でございまして。

○近江委員 住民の中にはいろいろと、先ほど水島参考人ですか、おっしゃっておられたように強いものがある、このように思つておられるわけですが、一応そういう手段を踏んでこられた。そこで、次にお聞きしたいのは、この三本セットの協議におきまして環境アセスメントにつきましておむね妥当である、こういう結論に至るまでどうい

う結論に至るまで、同じくひとつ環境アセスメントにつきまして知事さんと奥田先生にお伺いしたいと思ひます。

○岸参考人 環境アセスメントにつきましては、まず大阪府庁の中に専門家をもちて構成する委員会を設けて、ここで各専門の立場から十分に検討をいたしました。それから、関西における環境問題の学識経験者をもつて組織をいたします環境問題検討委員会を設けて、そこにお諮りをいたしまして諸先生方の御意見も伺ひました上で、おむね環境基準として大阪府が定めました基準に合致している、府民の健康には心配がない、こういう結論に到達した次第でございまして。

○奥田参考人 空港調査会としましては、環境影響評価をいたしましてそれを運輸省に報告いたしました。運輸省の方は、それを材料とされましてさらに検討を加えられて三本セットをつくられて各府県に示されたということでありまして、その後のことには調査会としては関与しておりません。ただ、大阪府の方から依頼がございましたので、調査会の一つの部屋を決めまして、そこにいろいろ調査資料を並べまして公開をいたしました。それで、これは最後でございまして調査書ではなくて、いろいろなそれまで調査書をつくるに必要の基本資料も含めて公開をいたしました。そこで、そこでコピーサービスもいたしまして、希望者にはコピーをして差し上げるということ

をいたして、希望者にはコピーをして差し上げるということ

をいたして、希望者にはコピーをして差し上げるということ

をいたして、希望者にはコピーをして差し上げるということ

をいたして、希望者にはコピーをして差し上げるということ

をいたして、希望者にはコピーをして差し上げるということ

影響と農業との関係につきまして、将来の農業振興をどのように進めていくかということにつきまして提言をいたしておきますので、この実現に努力をしまいたいと考えております。

漁業につきましては、漁業の関係者の皆さんと緊密な連絡のもとにお話し合いを進めておりますが、できるだけ公害の少ないような方法をとりますとともに、さらに、将来漁業振興につきまして、大阪府としても積極的に努力をしまいたいというところで、これは漁業者の皆様が参加をしていただいた形で、いろいろと将来の大阪湾の漁業振興策を今取りまとめ中でございます。漁業振興センターの設置でございますか、あるいは魚礁の設置でございますか、あるいは稚魚の放流の問題でございますか、いろいろ漁業者御自身の御意見を十分に承りまして、積極的に府としても対応してまいりたい、このように考えておる次第でございます。

○近江委員 アクセスの問題でございますが、先般本委員会におきまして、私もまた同僚の正木委員からも、特に湾岸道路の問題につきまして、非常に、何と申しますか、開港までには間に合わないというような、こういう答弁があったものでございますから、その点を詰めたわけでございますけれども、いまだにそれは結論に至っておりません。おられたわけでございますけれども、政府の考え方というのは、近畿自動車道でいけるだろう、したがって湾岸道路の問題についてはいろいろの諸問題が残っており、間に合わないけれども、しかし空港開港には支障がない、こういう判断は政府はしているわけですね。しかし、実際、地元として一番その辺はシビアにお考えになっていらつしやると思うのです。今のままでいけば開港時には間に合わないということは十分予想されるわけですが、知事さんとして湾岸道路の状況というものについて、そういう進捗状況でいかかどうか、もう一度ひとつお伺いしたいと思います。どうしても開通してもらわなきゃならないのか、

政府が言うように近畿自動車道で当面いけるのか、いかがですか。

○岸参考人 関西新空港の開港に当たりましては、成田のようなアクセスの不便さというものは、ぜひこれは避けたいというのが私の基本的な姿勢でございます。近畿自動車道と和歌山線はぜひとも間に合うように開通をしまいたい、このように願っておりますが、それにいたしますと、空港島とさらに連絡橋を経て近畿自動車道と和歌山線とを結ぶ連絡道路が必要でございます。これにつきまして国の公共事業の予算をぜひとも確保していただきたい、このように要望をいたしておるところでございます。

しかし、やはりさらにベターな方法といたしましては、湾岸道路につきましても現在堺まで来ておりまして、泉大津まで調査ができておるわけでございますので、もう少し延ばせばこれが空港まで届くわけでございます。ぜひとも湾岸道路につきましても、空港開港時までに延長をしていただきたい、こういう強い要望を大阪府としては持つておる次第でございます。

○近江委員 我々もそれは強く政府に働きかけていきたいと思っておりますが、府としても強い要望、また同時に、やはりそういう働きかけといいますか、そういうことが非常に大事じゃないかと思っております。知事さんもこれは非常に必要であるということでございますし、ひとつ大阪府は大阪府の立場として努力を一層強めるべきではないか、このように考える次第でございます。

それから地域整備の問題でございますが、大阪府は総合計画というものを立ててになって、あの地域はたしか産業文化ゾーンというそういう地域設定をされていらつしやるわけですね。これとこの地域整備の問題でございますが、これはどういう整合性といえますか、どういうお考えに立っていらつしやるわけですか。この点をひとつ岸さんからお伺いします。

産業文化ゾーンといたしておりますのは、これは泉州沖五キロに新しい国際空港が設けられるということを前提といたしまして、総合計画において定めたものでございます。

空港建設に伴う経済効果といたしましては、建設の投資によります産業雇用に対する波及効果は当然でございますが、空港機能を支える流通関係、ホテル、会議場、飲食関係等のサービス産業の立地による波及効果もかなり期待されることと存じております。

さらに、空港開港後、国際空港機能を生かしました先端技術産業の立地でありますとか、地場産業の高度化が期待されることと存じます。大阪府におきましては、総合計画の中で産業文化ゾーンと位置づけまします。大阪府産業ビジョン「初」などにおきまして、特に南大阪地域の産業振興策について種々提言を受けておるところでございます。先ほど来お話のありました交通体系の整備を図りながら、コスモポリス構想など丘陵部、臨海部、既成市街地それぞれ地域の実情に応じた地域整備を進めてまいりたい、このように考えておる次第でございます。

○近江委員 地域整備の問題についていわれるかき上げがないわけですね。これは何回も出ておるわけですが、これはやはり私、非常に問題だと思っております。府としても政府とかなりの折衝をなさっていると思うのですけれども、今の段階では明確にかき上げはしないと運輸大臣も答弁しておられるわけですが、これは大蔵、自治いろいろな関係各協議を持たなければならぬわけでございますけれども、こういう政府の姿勢でやむを得ないという感じですか、いかがなんでしょうか。

○岸参考人 かき上げ立法ということになりますと、これは各地域にそれぞれ影響があるわけでございます。プロジェクトがつくられるたびにかき上げ立法をつくっていくかどうか、こういう政策の問題もあるわけでございますし、成田の場合

と関西新空港の場合と根本的に違いますが、やはり公害問題でございます。公害のないということと前提にいたしまして、海上五キロに空港島をつくることといたしておりますので、そういった意味におきましても、成田と同じような形のかき上げ立法は困難ではなからうか、このように考えておる次第でございます。

○近江委員 知事さんは政府委員みたいな感じ……

いずれにしても財政の厳しい状況というのは、私もまあまあそれなりに知っておるわけでございます。今後ひとつ私ども政府に言いたいと思つた、大阪府としても、財源問題というの非常に大きな問題ですから、実施団体として遠慮なさらずにとにかく困りますということでも皆さんも応援してください、こういう答弁をしてもらうべきだと思つたのです。

それで現空港の問題でございますけれども、現在いわれる整備構構というのがあるわけでございますが、今回の空港の特殊法人設立ということも考えまして、いわゆるスクラップ・アンド・ビルドということで、今後どうなるかという結論はまだ出てないわけですね。そういう点でそれは象徴的な一つのことでございます。そういう点で現空港はやはり目が奪われて、現空港のそういう騒音問題を初めとして周辺対策の整備ということが関心が薄れるのじゃないか、そういうことを非常に心配しているわけですね。これは大阪府としても当然のことであると思つたけれども、そういう現地住民の声を反映して、今後この辺に絶対に手抜きがあつてはならぬと思つたのですが、その辺は大阪府としても政府と一体となつてやつてもらわなければならぬわけでございます。その点につきまして、知事さんからお伺いしたいと思います。

○岸参考人 今度の新空港は大阪空港の公害問題、環境問題を解決するところから出発しているわけでございます。大阪空港は言うなれば新空港の原点であると言つても決して言い過ぎではないと思つたわけでございます。そういう意味

におきまして、また先ほど来お話が出ておりますように、新空港開港後も相当期間現空港を使用しなければならぬ状況でございますので、環境整備、公害問題の解決につきましてはさらに努力をしましてまいらなくてはならない。周辺整備機構の統廃合ということは現在の行政改革の状況の中におきましてやむを得ないところかと存じますが、私といたしましては、そのために大阪空港の環境対策に、あるいは周辺整備対策にいさかきも後退があつてはならないということ、関係市町村の意見を十分に聞くことと、運輸省に申し入れておるところでございます。運輸省におきましても、この問題を検討する委員会を近く発足させるやに聞いておりますので、その中に大阪府の職員も参加することになっておりますので、大阪府もそこに参加をいたしまして、あるべき解決策を見出してまいりたい、このように存じておる次第でございます。

○近江委員 さつき佐藤先生は、請願空港であるという考えが中央にあれば問題であるということをおっしゃつておりました。今財政の非常に厳しい折でございますから、この関西新空港も確かに非常に大きな問題になつたわけでございまして、そういういろいろな背景を考えますと、私も先生がおっしゃるようなそういうニュアンスを感じるわけですね。そういう点で、この法案もこのように出されて、国がそれだけの出資もする、責任を持つてやる、こういうことでもございまして、そういう請願空港という考えは政府も私共はせなければならぬ。これは私も厳しく言つていきたい、このように思つておるわけですね。

○岸参考人 関西新空港につきましては、日本でも唯一の二十四時間運航のできるナショナルプロジェクトであるという一面を持つておりますが、地域社会と共存共栄するという性格のもとに地域社会との関係も非常に濃厚でございますが、この地域社会と申しますのは、大阪だけにどまらず、近畿各地あるいは西日本の全体に影響がある、このように考へておる次第でございます。

きまして、今後言うべきことはほとんど言つてもらう、これは大事だと思つたのです。その点を知事さんからお伺いして、もう時間がありませんので終つてまいりたいと思つております。

○中野(寛)委員 私、関西新空港は決して請願空港ではない、こういうふうな思つております。いろいろ応援をしていただきましてありがとうございます。今後とも地域整備の問題あるいは環境の問題その他地元の意思の反映の問題等につきまして、言うべきことは知事として府民のためにどしどしと言つてまいりたい、こういう考へておりますので、よろしく御支援のほどを心からお願い申し上げます。

○中野(寛)委員 きょうは本場にありますがどうでございます。民主党の中野寛成でございます。時間がわずか十分でございますので、私も岸知事を中心に質問させていただきますと思つております。さて、予定されております関西新国際空港、決して大阪のためのものというだけではもちろんないと思つております。関西、ひいては広く西日本の将来計画の中で極めて大きな意味を持つてはならないだろうかと、このように思つております。近隣府県等々との協力関係、連携、そういうことも含めまして、単に大阪府の知事としてだけではなく、より一層広い視点からこの空港を位置づけて考へていかなければいけないのではないだろうか、こう思つております。このことについて、基本的な位置づけについて岸知事はいかにお考へてございませうか。

先ほど申しましたように、国土庁が今立案をしておられます「すばるプラン」、新近畿創成計画の中におきまして、広域交通体系の中核としてこの関西新空港を位置づけられますように国土庁に對しても要望いたしておるところでございます。西日本の中心としての都市としてそういう広域的な観点から関係府県との協力、調整に十分力を尽くしてまいりたい、このように考へております。

○中野(寛)委員 それからもう一つ、この性格づけでございますが、単に人を運ぶということだけではなくて、現在の先端技術産業の発展その他から考へますと、ある意味では貨物輸送の占める比重も大変大きくなつていくのではないだろうか、こう考へます。そういういたしますと、空港の性格、その利用の形態、それに伴います空港のあり方、こういうことが十分配慮されなければいけないであらう、こう思つておりますが、現空港との使い分けも含めましてどういふふうにお考へてございませうか。

○岸参考人 新空港は人を運ぶだけのものではないということにつきましては同感でございます。人、物、情報の拠点として関西新空港を活用してまいらなくてはならない、このように考へております。特に物、貨物につきましては、現在の大坂空港は時間制限がございまして十分に利用できない。これが二十四時間運航ができるということになりますと、国内、国外の貨物が大量にここへ運ばれることにならうと思つております。また、現在大阪で生産された製品をわざわざ成田まで運んで海外へ輸出している、あるいはまた海外から輸入するものを成田から大阪まで運んでおるといふものがございまして、そういうものがこの新空港に運ばれてくるのが予想されるわけでございます。

てまいる。あるいはまた世界のファッションといった問題についても、一番早くこの関西新空港を通じて日本に入ってくるものが予想されますので、従来、大阪並びに関西を含めて、情報の発達機能が非常におくれていたというふうな言われておるわけでございますが、関西新空港を一つの軸として、大阪並びに関西の情報発達機能もさらに高めてまいりたい、このように考へておる次第でございます。

○中野(寛)委員 今日に至るまで岸知事が、地域住民の皆さんとの話し合いを含めまして新空港の持つ意味を積極的にとらえて努力された、そのことに私は心から敬意を表するものであります。その過程の中にあつて、当初この泉州の各市長は、公害問題に対する懸念から新空港の設置には反対であつた、各市議会も反対の決議をするというふうなことがあつたわけですが、現在、その形は全く変わつてきたと私も思つております。ただ、やむを得ないという立場になつておるのか、積極的に空港を活用したいという立場をとつておるのか、地域の意思はどこにあるのかということをあわせて岸知事にお伺いしたいと思つております。

先ほど水脇参考人から、極論としておっしゃられたのであろうかと私は思つたわけでありまして、この空港に賛成しているのは財界と大阪府庁の幹部だけだといふふうにおっしゃられましたけれども、私自身は決してそうではない、より一層大きな見地から多くの人たちに望まれて、私はこのようにも思つております。知事はその地元意思について、格段の努力をされましたけれども、現在どういふふうなその地元意思を把握しておられますか。

○岸参考人 ただいま御指摘がございましたように、私が知事に就任いたしました当時は、大阪府議会もそうでございますが、泉州の八市五町のうち一市一町を除きまして全部反対決議がございました。それをこれまで五年間にわたりましたいろいろな話し合いを進めてまいりました結果、反対決

○岸参考人 関西新空港につきましては、日本でも唯一の二十四時間運航のできるナショナルプロジェクトであるという一面を持つておりますが、地域社会と共存共栄するという性格のもとに地域社会との関係も非常に濃厚でございますが、この地域社会と申しますのは、大阪だけにどまらず、近畿各地あるいは西日本の全体に影響がある、このように考へておる次第でございます。

○岸参考人 新空港は人を運ぶだけのものではないということにつきましては同感でございます。人、物、情報の拠点として関西新空港を活用してまいらなくてはならない、このように考へております。特に物、貨物につきましては、現在の大坂空港は時間制限がございまして十分に利用できない。これが二十四時間運航ができるということになりますと、国内、国外の貨物が大量にここへ運ばれることにならうと思つております。また、現在大阪で生産された製品をわざわざ成田まで運んで海外へ輸出している、あるいはまた海外から輸入するものを成田から大阪まで運んでおるといふものがございまして、そういうものがこの新空港に運ばれてくるのが予想されるわけでございます。

○岸参考人 ただいま御指摘がございましたように、私が知事に就任いたしました当時は、大阪府議会もそうでございますが、泉州の八市五町のうち一市一町を除きまして全部反対決議がございました。それをこれまで五年間にわたりましたいろいろな話し合いを進めてまいりました結果、反対決

議はすべて要望決議に変わっておるのが実情でございます。また、先ほど申し上げましたように市町村の責任者であります首長ともひびぎを交えて懇談をいたしてまいりましたが、この首長のお考えも大きく変わっておりまして、地域整備がまだ不明確である、地域整備がさらに空港によつて積極的に充実されるならば大いに歓迎をしたいというのが本音ではなからうか、このように思っているわけでございますが、私がひびぎを交えて話し合った印象といたしましては、やむを得ないというよりはもつと積極的なお考え方のように思っております。ただ、地域整備について、今の政府の計画には非常に不満がある、もつと地域整備に力を入れてもらいたいというのが隣の市町村長の心算ではなからうか、このように受けとめておる次第でございます。

○中野(寛)委員 その地域整備でございますが、どちらかといえば、大阪府を含めて近畿圏というのは今日までの開発は北に偏つていたというふうな声がよく聞かれるわけでありまして。泉州地域は大阪の中でもそういう意味では整備開発がおくれた地域だと言われてまいりました。そういう意味では、新空港の設置を機会に期待も大変大きいと思つておりますが、先ほど来のるる質疑応答がなされておりました中でも、例えば、運輸省として地域のかさ上げを考えていない、また特別立法は考えていない、いろいろ言われております。しかし、泉州の各市町、自治体の財政事情は大変厳しい地域でございます。そういう意味では、国及び大阪府に対する期待、要望というのは大変強いものがある、このように私も考えます。また、地域発展の核としてこの南大阪の湾岸整備事業、これがぜひとも進められなければならないわけでありまして、その進捗状況、今後の見通しについてもお聞きをいただきたいと思つております。

○岸参考人 地域整備に対する期待が大きいというところは御指摘のとおりでございます。地域整備にかいたものではございませんか、こういうような御意見

もあるわけでございますので、総合計画において、産業、文化ゾーンとして位置づけられておりますが、これをさらに具体化してまいりたい、関係市町村の意見も伺いながら具体化を図らなければならぬと考へており、今その作業を進めておるところでございます。この中におきましては、交通体系の整備を契機として都市基盤の整備を強力に進めてまいりまして、産業、生活、文化、レクリエーション機能などが調和した魅力のある都市環境を形成してまいりたい、このように考へておる次第でございます。

さらに、今までおられておりました南北軸の強化を図ることに当たりまして、空港アクセスの果たす機能というものは非常に重要なものがある、このように考へております。また、先ほどもお答え申し上げましたが、産業面につきましては「大阪産業ビジョン」でありますとか「農林漁業振興ビジョン」をいただいておりますので、その早期具体化を図つてまいりたいと考へております。

そういった場合に、市町村の財政力が脆弱でございますので、大阪府としても十分配慮をしてまいりたいと考へておりますが、さらに起債の優先的な配分でありまして、その他の公共事業の補助金の採択率のアップ、そういった国の財政的な援助をしてまいらなければならない、このように考へておる次第でございます。

前島樞想、いわゆる南大阪湾岸整備事業でございますが、この進捗状況と見通しということでございます。ここ数年、島タイプを前提として調査を進めてまいつたわけでございますが、昨年の秋になりました、これは連絡橋との絡みがございましたが、沖出し案の提言をいただきました。そこで現在、島タイプの利害得失と沖出しタイプの利害得失とにつきまして、環境アセスメントを含めて調査検討をいたしておりますので、ごいまして、五十九年度中にはその結論が得られるものかと考へておりますので、その結論を得次第どちらか

に決めて、これを事業として進めてまいりたい、このように考へておる次第でございます。

○中野(寛)委員 次に、新会社への出資についてお聞きしたいと思つておりますが、先ほど御答弁で、府県及び指定都市については考へておるが市町村については考へていないというところでございます。しかし、地元市によつては出資をしたという希望を持っている市もあるというふうな聞いておるわけでありまして、そういう希望を持っているところをわざわざ除外する必要もないのではないかと、むしろそれは意欲のあらわれとして大いに歓迎してもいいのではないかと感じも持たしますし、また一方、この出資によつて大阪府財政への影響というものはどうなるのだろうか。一般会計から持ち出すということではないようでございますけれども、これらのことにつきましてお伺いしたいと思つております。

○岸参考人 出資をいたします地方公共団体の範囲あるいは出資の割合につきましては、現在のところまだ決まっております。地方財政の事情により一番精通しております自治省のあつせんにより決めていただきたい、このように願つておるところでございます。したがって、市町村の出資につきましては希望しておるところまで断るといふほどの考へはございませんが、それは自治省の調整にまつたいたしまして、私といたしましては市町村までお願いしなくても何とか地方団体の間で話がつくのではなからうか、こういうふうな考へておるという意味でございます。

それから、大阪府の財政への影響でございますが、出資につきましては、これは起債をお願いしたいと考へております。そうして起債、これは年度割で元利を償還してまいるわけでございますが、その間の償還につきましては、現在の企業局が、その間の償還にかかり繰りかかせることが、一般会計へのしわ寄せは避けることができないのではなからうか、こういう見通しを持っておられます。また、低利の資金をできるだけ導入することによりまして、将来配当が予想されるわけ

でございますので、その配当内の金利で起債なり借り入れを行うことができた場合には、これはむしろ黒字になってくる、こういうふうな理解をいたしておるわけでございます。会社に対する出資あるいはその他の貸付金に関する限りは一般会計へのしわ寄せはない、このように考へておる次第でございます。

○中野(寛)委員 次に、いろいろな公害問題を初めといたしまして諸問題が起つてくる、そのときにこれを解決する手段として、やはり危惧の念を持ちますのは、どこが責任を持つのかということでありまして、岸氏もそうでありますが、私も現在の大阪空港のそばに任んでおるわけでありまして、その大阪空港の拡張いたしましたことをごどうしても思ひ出します。六者協定、大阪府、大阪商工会議所、兵庫、神戸市、神戸商工会議所、それが後の問題については、アフターケアについては責任を持つからという協定があつたにもかかわらずそれが守られなかったということが、実は現空港の公害対策について解決をおくらせるというふうなこともあつたわけでありまして、今度の場合は明確に会社が設立されるわけでありまして、そういう一つの協定という抽象的なものではないわけで、責任所在はより明らかではなからうかと思つておられます。しかし会社があるのか、大阪府があるのか、国があるのか、つまりりわからぬ、何か持ち込んだりも結局振られて空回りさせられるというふうなことがないだろうかというところは、どうしても地域住民の皆さんは危惧の念をお持ちだと思つておられます。そういう意味で地元市町村の参加した協議組織を設けること等について、要望も出されておられますけれども、このことについて責任分担を明確にしておくと、このことについて必要でありまして、そのことについてどう考へておられるか。

○岸参考人 ただいま大阪空港に関する六者協定のお話でございますが、六者協定の推移につきましては私もまことに遺憾に存じております。これが今日の大阪空港の環境問題の不信感というも

でございますので、その配当内の金利で起債なり借り入れを行うことができた場合には、これはむしろ黒字になってくる、こういうふうな理解をいたしておるわけでございます。会社に対する出資あるいはその他の貸付金に関する限りは一般会計へのしわ寄せはない、このように考へておる次第でございます。

のをもたらしておる、このように考えておられます。

しかし今度の関西国際空港株式会社の場合は、特殊法人という事業主体でございまして、この事業主体が単一に責任を負う、これは明確でございまして、ただ、公害問題につきましては会社が十分に対策を講じないというような場合には、先ほどの監視体制もございまして、国の監督責任に基づきまして国の監督権の発動のもとに会社をして十分な環境対策をやらせる、こういうことをいたしたいと思っております。そうして大阪府はその会社と地元、会社と国の間に立ちまして、そういった監督権の行使あるいは地元の意向の実現のためにあつせん調整の努をとってまいりたい、このように考えております。大阪府は直接の公害問題の責任者ということではなくて、その責任区分というものを明確にしてまいりたい、このように考えております。

○中野(電)委員 それから地元の参加した協議組織なんですが、どういう構成メンバーを知らずは想定をしておられるでしょうか。

○岸参考人 たいがい検討中でございます、まだメンバーまで考えるには至っておりません。

○中野(電)委員 個人名ではなくて、どういふ人たちが入るべきだとお考えでしょうか。

○岸参考人 地方団体の代表者でありますとか、あるいは地元を代表する方々はぜひ入ってもらわなければならぬと考えておりますが、そういう抽象的な構成につきましてもまだ検討中でございます。

○中野(電)委員 次に、この新会社の人事でございまして、大阪府としても優秀な人材を派遣する用意がある、こういうふうな言われております。私は例えば社長につきましても、成田空港の場合、公団ですけれども、総裁がもう既に十年ほどの間に四人も五人もかわつておる。結局それでは継続した責任体制というものが持てない、こういうふうにも思うわけです。私は、この会社方式というのを新しい試みとしてやるからには、むしろそれを将来の一つのひな形として、モデルケースとして成功させなければならぬ、こう思うのです。そういう意味ではこの人事面でも、まだ飛行機が飛び立つまで計画でも九年あるのですから、その九年間でできるだけ初代社長はちゃんと責任を持てるというくらい能力のある若い人がなつていくということではなければならぬと思つておりますけれども、そのことについての御希望、そしてまた大阪府が人材を派遣する場合にはどういふ分野を担当しようと思定されているのかをお聞かせいただきたいと思います。

第一類第十号 運輸委員会議録第五号 昭和五十九年四月十七日

大阪府といたしましては、大阪府の最優秀の職員を派遣いたしました、特に会社と地元との連絡調整につきまして府民を代表して遺憾のないようにいたしてまいりたい、このように考えております。

○中野(電)委員 知事が発言する立場にないということでございますが、お立場はよくわかりませんが、むしろ知事としての御希望をお持ちです。も当然ではないだろうか。今知事としての、また大阪府としての御希望をお聞きしたわけでありませう。

○岸参考人 希望をいたしました、大阪の実情に明るくい人、そしてこの会社を設立いたしました。お話がございましたように、将来のモデルケースにしていく、こういうお話もございましたので、そういうモデルケースになし得るような新しいパイオニアとしての業績を上げることができるといふような人が望ましい、このように考えております。

○中野(電)委員 時間がありませんから、最後に現在の大阪空港の存続についてお聞きしたいと思います。先ほどの御答弁では、新空港が開港されてもまだしばらくは現在の空港が必要である、これは必然的な、現実論としてのお答えと

ては全くそのとおりだと思つております。ただ、ここで御尋ねしたいのは、例えば現在の空港に隣接して公害訴訟が行われましたが、あの訴訟団の皆さんもその過程において現在の空港を廃止しようという主張をなされたことはいわゆるありまして、私も地元でいろいろ担当いたしましたけれども、最近の周辺都市例えば十一市協、そういう中でも存続してもらいたいという声が一層強くなつております。結論的なことを知事がおっしゃりにくいと思つれば、そういう現在の周辺都市、周辺住民の雰囲気はどういふふうに認識されておられるかをお尋ねし、できれば知事の現在のお気持ちをお聞かせいただきたいと思います。

○福家委員長 お気持ちは遺憾なく言つてくださつて結構です。

○岸参考人 現空港の存続問題につきましては、先ほど申しましたように公害等調整委員会の調停事項になつておりました、これは地元の訴訟団も運輸省も国も、両方が原告、被告の立場で拘束されるわけでございますので、私もいいたしましてはこの拘束された公の手続を踏んで解決していただかなければならぬ、このように存じておるわけでございます。現段階におきまして大阪府としての意見を申し上げることは差し控えていただきたいと思います、このように存じております。

ただいまお話のございましたように十一市協に加盟しております市長さん方の御意向、兵庫側は私は存じませんが大阪府側の市長さん方の御意向、それから公害訴訟もやりました周辺の住民のリーダー的なお立場にある方の御意向も私は十分に聞いて承知をいたしておるわけでございますが、この方々も私には率直に意見を言つていただいておりますけれども、私がこういふ公の場において申し上げますとやはりいろいろと御迷惑がかかるのではないかとお思いますので、それを申し上げることもこの際は差し控えていただきたいと思いますので、どうぞよろしくお願ひをいたします。

○中野(電)委員 お願ひされましたのでこれ以上お尋ねをいたしません、ここにいらつしやる方々は、周辺の市長さんを含めて、知事のお気持ちは現空港の存続にあるということに暗にわかられたらうと思つております。これ以上聞きません。

さてもう一つ、現在の空港の周辺整備につきましては周辺整備機構があるわけでありまして、これにつきましては、行革関連で他との統合等を図るということに今されておるわけでありまして、新会社の設立の見返りとしてそのようなことが考えられていると思つております、まだまだ問題が山積している今日、この周辺整備機構、他との統合等を図るということになつたら果たしてその機能は十分果たされるだろうか、この心配が一つ残ります。このことについて知事としてのお考えは何かでございますか。

○岸参考人 周辺整備機構が行政改革の一環といつたしまして統合されるということは今の政府の方針としてやむを得ないところと存じますが、先ほども申し上げましたようにこれには二つの条件を付しておるわけでございます。一つは現空港の周辺対策が現在よりも後退することがあつてはならないということ、もう一つは周辺市町村の十一市協の意見を十分聞き、また大阪府の意見も十分聞いて適切に対処してもらいたいという二点につきまして運輸大臣に申し入れをいたしておるところでございます。その結果をいたしまして、先ほどもお答えいたしましたようにこのあり方を検討する委員会を近く発足されるということでございますので、この委員会の中に大阪府といたしましても参加をいたしまして、適切、妥当な結論が得られるように努力してまいりたいと存じております。

○中野(電)委員 奥田先生、最後に一点だけお聞かせいただきたいと思います。

先生は、関西化学術研究都市、そしてこの関西新空港、これを私のライフワークとするのだ、こう常々おっしゃつておられるようにお聞きしているわけでありまして、その中でこの関西新空港を取り巻く先生のお考えになつておられます

○岸参考人 先生、最後に一点だけお聞かせいただきたいと思います。

先生は、関西化学術研究都市、そしてこの関西新空港、これを私のライフワークとするのだ、こう常々おっしゃつておられるようにお聞きしているわけでありまして、その中でこの関西新空港を取り巻く先生のお考えになつておられます

○中野(電)委員 奥田先生、最後に一点だけお聞かせいただきたいと思います。

先生は、関西化学術研究都市、そしてこの関西新空港、これを私のライフワークとするのだ、こう常々おっしゃつておられるようにお聞きしているわけでありまして、その中でこの関西新空港を取り巻く先生のお考えになつておられます

夢といひますか希望につきまして最後に聞かせただけはありがたいと思ひます。

○奥田参事 国際交流ということが今後ますます大切であり、また盛んになるものと思ひます。その一つの窓口として空港というものが大切だ。これは皆さん方よく御存じでございますが、この国際交流ということは学問の社会においても非常に大切でございます。昔はいろいろな学会の機関誌に発表された論文を読むということで外国の業績を知ることができたわけですが、今は学問の進歩が非常に早くなりまして、機関誌に出たものを読んでいくのは既に遅いわけですが、それでは過去の業績しかわからない。どうしても学者が一緒に話して合意あるいは研究室を直接訪問して何をやっているかを見る、そういうことが大事なわけですが、そういうことで学問の社会でも交流ということが非常に重要になってきているわけですが、そういう交流の拠点として今の関西化学術研究都市というものを考えております。

○中野参事 どもありがとうございます。た。終わります。

○福家委員長 梅田勝君。

○梅田委員 日本共産党・革新共同の梅田勝でございます。本日は、関西国際空港株式会社法案の問題につきまして遠路お越しをいただきまして、各参事から重要な御意見を賜りましてありがとうございます。

この法案は非常に重要なものでありまして、第一種空港、国際空港というものは本来国の責任において建設し管理運営をしていく、そういう国の責任が今回は放棄される、株式会社として運営されるという問題、あるいは全国的な鉄道網、それから航空路等々の総合的な公共輸送機関との関連

におきましての問題、あるいは将来どのような需要があるか、それとの関連におきましての採算性、あるいは安全性の問題、現空港と併用して使用ということになりますと管制上の問題等々非常に安全上の問題も生まれてくるということで、議論すべき問題点が非常に多いわけでありまして。

したがって、私もこれは十分に慎重審議をしないでほならないということで、当委員会におきまして委員は審議を尽くすという立場で、一時間に限定しないで十分に議論をしようじゃないかと私も主張いたしておりますし、あるいは各関係委員会との連合審査、環境委員会と一緒にやるのか、いろいろ問題がございます。あるいは、あしたは現地調査をやるわけでございますが、委員派遣で行くわけでありまして、できれば現地の公聴会も十分にやるべきではなからうかと考えておりますし、最後には総理大臣に対しての質問もやりたい、かように私も考えまして、非常に重要なものでありますから、慎重審議が必要だということに考えているわけでありまして。

そこで、さらに先ほど各参事の方の御意見を承っておりますと、地域整備の問題あるいは環境保全の問題あるいは空港建設自体の問題、それぞれにおきましてかなり問題があるという御意見も賜ったわけでありまして、まず最初に私がお尋ねを申し上げたいのは、水脇参事に、一番大事な住民合意の問題ですね。空港建設と環境保全、地域整備、これは切っても切れないいわゆる三点セットだと言われているわけですが、手当てはないということ、現地では非常に不安が強いということ、泉佐野市の例も聞かせてもらったわけでありまして、そちらの方にしましては起債の限度額もぎりぎりだ。その上鉄道建設の負担四十億と言われますと、これはもう到底できない。こういうことになりまして、全部がセットであるわけでありまして、一つだけだとするとこれは一体どうなるのかということ、私もこれは重大だと思つてございますが、そのあたり実際に

大阪ではどうなっているのか。先ほどの岸知事の御発言によりまして、公聴会も相当やっておりますという話でございますが、私も聞いておりますし、かなりの方が反対の御意見を述べられておられるというように承っておりますが、いかがでございますでしょうか。

○水脇参事 いろいろなプロジェクトは住民との合意が非常に大事だといふぐあいに思ひます。当初運輸省などは百八十億円近くも調査費を使った。そういう意味では、三点セットが出るまでには地元の議会に対する運輸省からの直接の説明などがありませんけれども、昭和五十六年三月三十一日が出されて以降、この説明に運輸省が地元を訪れるということがないという点で、現在、大阪府と地元の市長、議会がこの問題についての協議をしておりますが、肝心な点になりますと、運輸省の計画でありますから大阪府としても地元に対して十分な資料説明もできない、こういう不十分さなんかが残っております。

先ほど知事も申し上げられましたが、公聴会、異例の百数十人の意見を伺った、こういうことは確かにやられました。このうち四〇％近くの方がこの空港計画は疑問だという発言をなされております。しかし、御存じのように、公聴会については聞き放しだ。その質問に対して住民に納得できるだけの材料が示されておらない、こういう点が現在の状況であります。これはかなり形式的な手続だけが先行しておる。住民と本当に生の対話というのがほとんどやられておらないというのが現状であります。

とりわけ、今日まで昭和四十三年以降新空港が議論されて、一定の情報などを私たちが手に入れたが、府や国に対して疑問を投げかけてきましたけれども、最終的な段階で事業主体となりまして、わずか三カ月で結論が出て法案になる、こういうことでは、今までの意見は違つても一定の対話の積み上げというものがこの三カ月の事業主体で大きく破壊をされる。こういうような現状が、先ほど来るる賛成の方々の意見の中にもそ

の点での不安というのが強調されておつたといふぐあいに思ひます。そういう点では、住民合意というものはかなり形式的に述べられた点がありまして、本質的な対話というものがなされておらないということは明確に言えるのではないかと、いふぐあいに思ひます。

○梅田委員 私ども見ておりましたも、確かに事業主体が、当初運輸省が概算要求のときに出した二本立ての方式から急遽変わつてきている。公聴会をやられた段階とは事情が大分変わつてきているという点で、なぜこんなに急ぐのかという問題、あるいは法案提出の直前におきまして総理大臣から意見が出たということで、利益の配当につきましても変更が加えられたというようなことがありまして疑問に感じておるわけでありまして、この新しい特殊会社方式で果たして公共性が確保できるのかどうか一番心配だと思つたのですが、その点はいかがでしょうか。水脇参事にお願ひします。

○水脇参事 空港問題については、公共性、経済性、そして安全性、公害問題も含めて安全性、この三つの柱というのはかなり大きな問題でありますけれども、今回の場合、国自身が国際空港をつくっていくという財政力の問題、これに大きな障害があつて、大蔵省と運輸省の間ではかなり深い矛盾があつたように伺つておりますが、結果として安全性、公共性の部分に経済性が加わつてきた、いわゆる営利を目的とする空港、ですから、非常に安上がりの空港づくりということでは、公害問題も含めて安全性や公共性に対する手抜きということを非常に心配をしております。

例えば土取りの問題で、今地元で土取りがどうかという点では、先ほどの答弁の中では、公共用地からの土取りということが当初運輸省からも非常に強調されておりました。しかし、経済性、アップされておるのは南海電鉄の資本が買い占めている土地ですが、ここから土取りをするのが非

常な点です。

例え土取りの問題で、今地元で土取りがどうかという点では、先ほどの答弁の中では、公共用地からの土取りということが当初運輸省からも非常に強調されておりました。しかし、経済性、アップされておるのは南海電鉄の資本が買い占めている土地ですが、ここから土取りをするのが非

常な点です。

例え土取りの問題で、今地元で土取りがどうかという点では、先ほどの答弁の中では、公共用地からの土取りということが当初運輸省からも非常に強調されておりました。しかし、経済性、アップされておるのは南海電鉄の資本が買い占めている土地ですが、ここから土取りをするのが非

常な点です。

常に安くつくという形で、阪南町も含めまして、そういう民間資本のところから土取りをするという話が非常に先行してある。南海電鉄にすれば、そうすれば土が売れるし、残った土地を開発して売ることが出来る。こういうような形で、非常に経済性が先行しまして、地元の公共性、安全性については非常に薄くなってきているという危惧を強く持つておられるのであります。

○梅田委員 先ほど水脇参考人の御意見を伺っておりますが、今度の新しい空港は非常に不確定要素が多いということと不安なんだというように言われておりました、大変だと思っております。何しろ広大な海面を埋め立てるわけでありまして、水深が二十メートルというふうになっておるわけでありまして、潮流もあることだし、相当土木技術は発達しておるやに聞いておりましたが、さまざまな工法をもつても果たして使用にたえ得る空港ができるのかどうか。もし不測の事態が起つて工期が予定どおりに上らない、利子がかさんでくるといったような問題が出てきました場合には財政負担というものは非常に大きくなるというように予想されるわけでありまして。

先ほど水脇さんのお話の中に、大阪府が造成された工業用地、これが八十ヘクタール、甲子園の五十倍分の工業用地が「不平等沈下、使えず広場に」したということが十三日の朝日新聞の夕刊に大きく出ておりましたが、私もこれを見ましてびっくりしたのであります。私もこれを見まして、でこぼこでどうにもならぬ、今後三十年間物が建てられない、地盤固定に三十年かかるというような記事が出ておりました、先ほどお話をあつたわけでありまして、もし新空港がそういう事態になれば大変だ。もっともこれは産業廃棄物なんかを投下して埋め立てたところ、そういう不平等沈下が起つてもおかしくはないというふうな、そういう用地だと思っておりますが、しかし、当初はこれは工業用地にするつもりで造成をした、しかし、売れない、使えない、こういう問題が出て

いる。

私もいろいろの調査資料を拜見いたしました中でも、新しい空港で不平等沈下が起る可能性があるのかないのかという問題であります。資料によりますと、工事中の沈下でも八・四メートルある、開港後百年間に三・六メートル、合計十二メートルの沈下が予想されるというデータがあるのです。そうすると、海面より相当高いものを建てて沈んでいく。滑走路のような非常に微妙な施設がそこそこたると、一本ではないのじゃないか。しょっちゅう修理という問題が出てきたときにやはり二本の滑走路が必要だ、あるいは海上でありますから、横風があるというので、横風の滑走路も必要だ、しかし、これはなかなかできない、とりあえず当面は一本の併用ということも考え方としては出てきて、今議論になっておるのじゃないかと思っております。今議論になっておると、これは欠陥空港じゃないかというふうな感じがするわけでありまして。

でき上がったものは欠陥があつても、請け負った大企業は、建設会社なりは、あるいは商品を納入した業者はもうかるでしょう、これは。しかし、事業をやつた新会社はどうなるのか。その場合、地方自治体も出資するわけでありまして、膨大な赤字が出た場合、事業が行き詰まれば、だれが責任をとるかという点で不安も大きいんじゃないかと思つておられますか、お伺いしたいと思います。水脇参考人にお伺いします。

○水脇参考人 先ほど御意見を申し上げたとおりであります。運輸省自身、当初私も運輸省との話し合いの中では、これほど大きな規模の空港は要らないのではないかと、こういう話をしたときに、実は沈下の問題があつて、二本の滑走路が必要なんだ、こういうふうなことを今まで言つてきたわけでありまして。そういう点から、現時点では大きく変わつておられます。そういうことでは運輸省が計画の段階で地元の説明をしたこと、現

在の進めようとしておる空港計画というのは物すごく大きく変化して地元住民を救いてきたという一つの根拠にもなろうかと思つておられます。

そういう点と、泉州沖というのを申し上げましたように、水深二十メートルです。しかも、ヘドロが非常に多いところなんでありまして、また、これが逆に漁業、魚の卵を産んだり、漁業を進展させるという点では非常に有意義な層になっておるわけですから、こういうところには五百ヘクタール、さらには最終的には千二百ヘクタールの埋立工事というのは、短時間、わずか五年や七年の間でやるということになれば、大変な欠陥を招くのではないかと、これは私たちが絶えず考へておられます。たしか第二次答申のときに、浮体工法が埋立工法かこの議論がかなり行われたというように思つておられます。国会の中でもその点が追求されたと思つておられます。私、そういう点でもっと専門的にこの問題を煮詰めていた方がいい、住民にもそのことを明らかにしていただきたいというのを率直な気持ちでございまして。

○梅田委員 岸参考人にお伺いいたしますが、これからやるのは、もしこの法案が通ればもつと慎重な方法で空港建設がやられるのじゃないかと思つておられます。大阪の先ほどの例です、八十ヘクタールの工業用地が沈んでしまつたという問題は、確かに産業廃棄物、均等のものでないものを投下したということがありまして、これは二十年もかかつてやられた、岸知事の時代に事業を始めたのではないと思つておられますが、これは大阪としてどのようなことになつたこと、もしお考えがあれば、新しく空港建設をすることもありますが、参考にしたかと思つておられます。ちよつと御意見を伺ひたいと思つておられます。

○岸参考人 御指摘の埋立地は泉北七・三区の問題だと思つておられますが、これはただいま御指摘がございましたように、私が知事就任以前から行われておる問題でございまして、私の聞いておりますところでは、当初から工業団地にすることを

えではなくて産業廃棄物を捨てるといふ前提で、上に重いものを建てるという前提で、地盤工事、基礎工事等もしてない、こういうふうな承知をいたしておられます。

○梅田委員 実際は売りに出そうと思つたが売れないというのが実態だと思つておられます。海を埋め立てるわけでありまして、大変な工事なんです。ポットアイランドにおきましては現在ほとんど沈下しておりました、階段を一つつけ加えないと上がれないというところも現に発生をしております。あそこの場合は建築物がちゃんと建つという前提でやつたのであります。そういう問題も出ておる。空港ですから安全性というものが非常に大事であります。そういう点ではいいかげんなことでは困るわけでありまして、ですから、そういう点で住民の不安もあるわけでありまして、慎重にやる必要があるのじゃないかと思つておられます。

これと関連をいたしまして、環境保全の問題で水脇参考人並びに奥田参考人にお伺いしたいわけでありまして、瀬戸内海環境保全特別措置法にのつとればこれ以上の埋め立てはやめるべきではないかというのが私どもの考え方であり、また大方の見解もそういうことでありまして、法案提出の問題につきまして私ども疑問を持つておるわけでありまして、大変な環境破壊になるのではないかと懸念をしております。

今日まで確かに多額の調査費を投入して環境影響調査をやられておりますけれども、例えば空港島なら空港島の調査、前島は前島の調査、それから湾岸道路は湾岸道路の調査というわけで、それぞれ別々にやられておるわけでありまして、地域の住民にすれば、あつちがこうなり、こつちがこうなり、山はどんどん削られるというところで、そこに住んでいる住民にしてみますと相当の環境の激変だというふうに感ずるわけでありまして。そういう点で総合的な環境影響調査というものは今日までやられていないのではないかと、かように思つて

わけでありませんが、その点で水脇参考人、また奥田参考人の御意見を承りたいと思ひます。

○水脇参考人 先ほども申しましたが、大阪湾の南部というのには瀬戸内海の中で漁獲高、一平方キロにとれるお魚の量が一番多いよい漁場でありま

また奥田参考人、また奥田参考人の御意見を承りたいと思ひます。水脇参考人、先ほども申しましたが、大阪湾の南部というのには瀬戸内海の中で漁獲高、一平方キロにとれるお魚の量が一番多いよい漁場でありま

で土取りの環境破壊というのにも広大な面積にわたるといふ点で非常に深刻な問題なのですが、これがまだなされていない段階でゴアのサインが出て

何うところによりますと、アメリカのニューヨークのケネディ空港の拡張のアセスメントは、アメリカの科学アカデミーという第三者機関がや

何うところによりますと、アメリカのニューヨークのケネディ空港の拡張のアセスメントは、アメリカの科学アカデミーという第三者機関がや

めた総合のアセスメントはやっておりません。○梅田委員 時間がありませんが、最後の一つだけお

総合的な環境アセスメントはやられていない、しかし事は進行する、これを非常に心配するわけでありま

総合的な環境アセスメントはやられていない、しかし事は進行する、これを非常に心配するわけでありま

で、大阪は第二の故郷であります。全面的に委員長、協力したいと存じます。委員会を代表して厚

午後七時九分開議 ○福家委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。陸運、海運、航空及び日本国有鉄道の経営に關

午後七時九分開議 ○福家委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。陸運、海運、航空及び日本国有鉄道の経営に關

いて進められてきた主として四本の主要課題がどのような進捗状況を示しているのか、運輸省の御見解をまず先にお伺いしたいと思います。

○永光政府委員 経営改善計画につきましては、先生御案内のように、策定をいたしました三年たっております。収入の方は、貨物輸送量の大幅減あるいは旅客輸送量の停滞により収入の伸び悩みという問題が非常に大きな問題としてございまして、改善計画におきましては徹底的な合理化、三十五万人体制ということを基本にいたしまして、地方ローカル線対策の推進等減量化を推進して、国鉄が経営努力で改善ができる幹線の分野においては何とかめどを立て、ローカル線についてもいろいろ、完全に収支を好転させるわけにはまいりませんが、国の助成等も含めてローカル線対策を推進して、ローカル線部門についても収支の改善を図る。さらに特定人件費問題については、これは六十年まであるいはその時点においては、この国の措置等を含めながら別途処理をするということである。計画を進めておる段階でありまして、確かに収入の落ち込みというものを、合理化の一層の徹底によってこの計画が目指すところの目的なり目標を達成しようということである。現在努力をいたしておるところでございます。

○小林(恒)委員 それでは、もう少し具体的にお伺いをしたいと思いますけれども、例えば緊急十項目という課題がございまして、この中で正確に遂行されたものは何々ですか、項目別にお答えをいただきたいと思います。

○竹内説明員 緊急十項目につきましては、御案内のとおり、職場規律の問題、それから新規採用の原則停止の問題、それから設備投資の抑制の問題、それから貨物営業の合理化の問題、それから地方交通線の整理の促進、乗車証制度、運賃の適正化、兼職議員の問題、それから資産処分促進等による積極的増収、それから自動車、工場、病院の合理化等、これが十項目でございます。

この中で、職場規律につきましては、既にこの三月で第五回目の総点検を行ったところでござい

ます。近々大臣にも御報告を申し上げます。それから、新規採用につきましては、原則停止を五十八年度、さらに五十九年度ということに続けておりました。これは予定どおりということでございます。それから、設備投資につきましては、五十八年度、五十七年度に對しまして三千三百億円、それから五十九年度予算におきまして五十八年度に對しまして三千九百九十六億円抑制をいたしてございまして、それから、貨物につきましまして、五十七年十一月のダイヤ改正で六十年までに予定をいたしました八百百ヤード体制というものを繰り上げて実施したわけでございまして、これらも、その後の貨物営業の状況からさらにこれを高度化したしまして、五十九年二月の一日に拠点間直行輸送体制への全面転換を行って、四百六十駅体制を固めたわけでございまして、それから、地方交通線につきましまして、現在五十八年度で第一次、五十九年度で第二次ということである。それぞれ転換計画を立てたわけでございまして、これはかなり予定よりおくれにございまして、五十七年の十二月一日から見直しを行ったところでございます。それから、乗車証制度につきましまして、五十七年度から、運賃につきましまして、安易な改定を行わないこととする。他の輸送機関との競合関係、それから線区別原価等を考慮して十分それを配慮しつつ定めようということでございます。五十八年度は運賃改定を見送り、五十九年度におきまして先ほど運輸大臣から御認可をいただきました全国一律運賃制の見直しということ、東京、大阪、大都市圏におきまして運賃については一部据え置きあるいは抑制をいたしました。地方交通線につきましては、割増し運賃制度を導入するということに踏み切ったところでございます。それから、兼職議員につきましまして、五十七年十一月一日以降新たな承認は行わないということにまいってきております。

それから、資産処分につきましては、五十八年度予算並びに五十九年度予算におきましてそれぞれ千六百億円という売却目標を立てて実施をいた

ておるところでございます。それから、工場あるいは自動車、病院等の合理化につきましては、それぞれ具体的に合理化施策を推進している。これが緊急十項目に對します国鉄側の対応でございます。

○小林(恒)委員 緊急十項目だけをお伺いしました。例えばローカル線の取り扱いなどについては必ずしも予定どおり作業が進んでいないということでありまして、あわせて機能分離の問題、工場、病院等の機能分離の問題についても手がついておらないという、こういった問題があります。

(委員長退席、鹿野委員長代理着席)

一方では、昭和五十九年度予算定員を見ますと、三十四万五千人体制、こういう言い方がよく当たり前のように世の中を通用しているのですが、私の記憶に間違いがなければ、昨年五月の当委員会における私の質問の中で、仁杉総裁、あなたの前任者である高木総裁は、三十五万六千年度というのは法の枠内であり、その法の枠内を飛び越えて、いわゆる前倒しでもって要員を削減する考え方は持っておりませんという答弁を私にしているのです。そういう経過を踏まえるならば、総裁として今日五十九年度予算定員三十四万五千という問題についてどのような御見解をお持ちなのか、明らかにしていただきたいと思

○太田説明員 数字も出てまいりますので私からお答え申し上げますが、三十五万体制六十年度という当初計画でスタートしたのでございますけれども、その後、先ほど竹内常務がお話ししましたように、特に貨物部門における業務量の減が甚だしかったのと、旅客部門におきましても微減を余儀なくせられたという状況で、要員の配置についての見直しを行いました。いわゆるローリングを行って、実践面におきまして修正を施してきておるところでございます。

○竹内説明員 経営改善計画の目標でございますけれども、その中で経営収支の改善目標といたしまして、大きな柱といたしまして、一つは幹線におきまして収支の均衡を達成しよう。それから二点目は、幹線並びに地交線を含めまして、営業外を除きましていわゆる一般営業損益におきまして益金を計上しよう。この二点が経営改善計画の中におきます特に収支改善の目標として定められておるところでございます。そこらいたしますと、御

ら五十六年も一万二千人、これも計画どおりでございますが、五十七年度におきまして、当初計画一万四千三百人に八千三百人の上積み二万二千六百人の要員削減、それから五十八年度におきましては、当初予定しておりました一万五千五百人を一万三千四百人上回る二万八千九百名の要員削減目標を掲げまして、五九・二ダイヤ改正を主眼といたしましてこれを実施し、数字はたいたままで完全には確定しておりませんが、確実に達成したものと確信している次第でございますが、特にこの五十八年度はかなり大幅な上積みにつきまして、既に五十八年に入りまして当初から、いわゆる五九・二ダイヤ改正ということで種々の計画を固め関係方面に御説明を申し上げ、御協力を要請し、また組合側にも提示をいたしまして、ほぼ一年にわたる団体交渉を重ねた末に実施したものでございまして、基本的には業務量の削減に對した効率を維持せんがための合理化の前倒し実施をしたものでございまして。

○小林(恒)委員 数字が出てきたから太田常務がお答えになる、こういう言い方もあるのでしょうかけれども、三十五万人体制昭和六十年まで、この目標というのは再建法を審議してきた過程で、その後昭和五十六年に至って経営改善計画が示された段階でも確認をされている。しかし、既に昭和五十九年度の段階で三十五万人体制を割ってくる。わからないのですよ、どこでそんなことが決められたのか、どのような考え方のもとにそのような施策が示されてきたのか。見解を示してください。

承知のとおり旅客の輸送量が当初見込みに対しまして若干の減少傾向にある。貨物におきましては、大変大きな減少を来したというところから、この二つの目標は大変に難しくなってくるということが予測をされたわけでございます。

したがって、貨物の輸送体制を中心とした合理化の深度化を図ったわけでございますけれども、これによりまして何とか輸送量の減少によります収入の減少を経費の面でカバーしつつ、この二つの目標を何とかして達成したいということ、私どもも取り組んでまいったところでございませう。そのために、一つは三十五万人というこれまた経営改善計画の中の一つの柱であったと私どもも思っておりますけれども、しかし、これをあえてさらに切り込まざるを得ないという、全体の経営状況の中での判断から生まれたものであるというふうな思っております。

○小林(恒)委員 お断りしておきますが、答弁簡単に結構ですから、わからないで質問しておりますから、簡単に答えてください。

考え方についてはわかりました。ただ問題は、経営改善計画というものを法のものと策定をしなくてはいけない。経営改善計画が国鉄の再建過程で、あなたたちが実際に作業されている過程で合わなくなってきた。速やかに新たなものを出さなくてはいけないんじゃないですか。これはやはり去年の段階で、経営改善計画の見直しをしなくてもよいのかという質問に対して、それなりのお答えをいただいているわけけれども、今日段階で何ら音さたがない。何にも音さたがないままに、好き勝手にやってみたらどうなつた。行き当たりばつたりの作業をするのですか。総裁いかがです。

○仁杉説明員 今度の三十四万五千人体制になったというのに対しては、私が就任いたしました時点で、貨物の合理化を進めるといふ体制の中の数字として三十四万五千という数字が出ておりまして、これは昨年の当初から、団体交渉等で今のような数字の作業が進んでいったということ

でございます。私が承知している範囲では、昨年の段階では、大体その方向で進んでいたというふうな考えておりまして、私が引き継ぎを受けたときも、大体そういう形で受けております。

私どももいたしましたし、再建計画が今竹内常務から説明いたしましたように、収入の落ち込みということでもなかなか難しい中で、人員の削減というふうなことで幹線部門についてはつじつまが合うような形になってきているということでございますが、これらにつきましては、確かに先生御指摘のように修正をするという作業が必要になるということ、実は、たゞいまその作業に一生懸命取り組んでいるということでございます。近々その方向を運輸省その他と御相談いたしました提示をするというふうな方向で努力をしているところでございます。

○小林(恒)委員 近々に新しい経営改善計画をもう一度つくり直すということですね。しかし、これは本来国会という場で審議をされてきた経過からすると、指摘をされてから答えるべきものではなくて前広に示すべきだと思っております。その点では非常にルーズだ、ある意味では国会軽視だと言つても過言ではない。こういうだらしないことは当委員会として認めるということには相ならぬのだと思つております。特に私は注文をつけておきたいと思つております。

これと同じことが運賃改定の中でも出てきている。例えば地方交通線に対する割り増し運賃についても、これは少なくとも六十年程度までに幹線に對する一・五倍の賃率に変えませうという計画が出、具体的には昭和五十六年度、五十七年度、五十八年度、五十九年度、六十年程度と順を追って引き上げていって、六十年程度には一・五倍にするんだというお答えでありました。昭和五十九年度に至つて、この数字からいともう既に一・四倍になつていなくては行けない。先ほどのお答えだと、特定地方交通線の中では、収支は、幹線に比較をして折り合つていってない、むしろ当初計画より赤字は多くなつていって。当たり前じゃない

ですか。やらなかったものでしょう。やらなくて赤字が増大をしていくのは当たり前じゃないですか。特に責任を感じていますか、総裁。

○仁杉説明員 五十七年度までの運賃改定においていろいろ御指摘がございましたので、地方交通線の運賃引き上げということを考えるべきであつたというふうにも私も思いますが、いろいろな事情でそれがおくれまして、今回の値上げで初めて全国一律運賃を襲すと申しますか改革するというふうな方向になつたわけでございます。これにはいろいろの事情があつたというふうには私には考えております。

○小林(恒)委員 国鉄の総裁では言えないのでしようから私の方からあえて言いますけれども、第一次の特定地方交通線の協議会がスムーズにいかなかったと言われる理由の一つだと思つております。四十七線区七百キロそこそこの特定地方交通線廃止、バス転換という問題はそれくらい大変な問題だと思つております。加えて、六十年程度一つの目標とするならば、もう既に第二次のローカル線の取り扱ひについても協議に入つておらずにはいけない時期がやつてきている。しかし、一次の取り扱ひ問題は、特に北海道、九州などでは大変大きな問題になつてきている。けさの新聞をのぞいても他の県からは同意書、意見書が出つたりも、北海道や九州からはなかなか意見書が出つたりという状況というのは単純な課題ではないわけですね。単純な課題ではないということ、一次線を経過してきた中で二次線問題について運輸省として知事の意見をそれぞれ拜聴しながら、特に今日段階で考へられていることがあるのかどうか、運輸省にお伺いしたいと思います。

○永光政府委員 先生おっしゃいましたように、二次線につきましてはまだ完全に意見が出切つておりません。一応出そろいましたところで所定の手続でいろいろなヒアリングをしたり実態の調査をして、そして基準に適合しておるものにつきます。これは運輸大臣として承認し、協議会の場

でその鉄道のあり方についていろいろ多角的な御検討をお願いしたい、こう思つております。

確かに二次につきましては、当初改善計画で定められた予定に比べておくれしておりますので、我々としては、できるだけ知事さんの協力を得て全体の意見が出そろい、所定の手続を進めたい、このように考へている次第でございます。

○小林(恒)委員 巷間伝えられるところによると、一次線に対する協議会の開催以降二年間を経過した箇所等に対する見切り発車論あるいは第二次線に対する知事の意見書提出期日をめぐつて同じく見切り発車論、待つてはられない、こういう御議論があるのであります。ただいまの鉄監局長の御答弁だと、出そろつた段階で運輸省としては全国的な、総合的な判断をしたい、こういう御答弁ですから、見切り発車論というのはないという確認をさせていただいて結構です。

○永光政府委員 今申しましたように、まだ未提出の県がある。我々としては、ほかの県が法律に基づいた形で出しているのひとつ出していただけないかということいろいろお願い申し上げておりますので、残された県につきましても早々に御意見が出ると思つております。御答弁を申し上げたわけでございますが、我々としては現段階ではできるだけ御意見をいただいで処理したいということで、そういう前提で申し上げたわけでございます。

○小林(恒)委員 最後に大臣に御見解を賜つておきたいと思つております。特に第二次線として選定された線区の中には長大路線と呼ばれる百キロを超える路線が何本かあります。北海道だけを例にとつても百キロを超える線区が選定されたものの中に五線区、一番長いものは百四十八キロという長大路線がございますけれども、加えて積雪寒冷地であるというふうなことも、これは大臣が承認をする段階で長大路線という問題については最も重要視しなければならぬ課題として御認識をされているのかどうか、この点についてお伺いしておきたいと思つております。

○細田国務大臣 お答え申し上げます。

第一次指定のもの、第二次指定のもの、いずれも国会で御審議をいただいた法律になりました再建措置法、それと附属の政令、それに基づいて選定をいたされたものでございます。そういうことでございます。

それから、先ほど見切り発車云々というお話がございましたが、法律によりますと、協議会を開いて相談をして、二年たつたら国有鉄道がバスに転換するという事になっております。法律をしっかりと適用するかどうかということなんですが、頭からそれはどうでもいいですよ、適用しませんよというのじゃ、これは協議会が協議会になりませんよ。ただ実際の問題は、我々としては、地元の方々、特にその声を代表される市町村長の皆さんあるいは議会の皆さん、そういう方々の納得がいける方法でどういふふうにかローカル線を扱うか、これはバスにかえようじゃないか、これは第三セクターにかえようじゃないか、そういうような納得をしていただいて処置いたしたい。何が何でもがむしゃらに、どんな意見であろうがどんどんやっていくという考え方は避けるべきである。しかし、初めからそういうふうにしておられますよということは、私としては申し上げかねるし、そういうことを申し上げていたら、これはもう話が進みませんから、率直なところ、そういうところだと私は思っておりますのでございませぬ。

先ほど長大路線云々のお話もございましたが、やはり法律、政令でちゃんと決まっておりますのでございませぬから、それは一応それに従わなければならぬという立場にあることは御了承をいただかなければならぬ、かように思います。

○小林(恒)委員 終わります。

○鹿野委員代理 宮塚三夫君。

○宮塚委員 私は最初に、いわゆる福島交通小針社長を中心とする疑惑事件の問題について、この委員会では初めてだと思っておりますが、大田の見解をお尋ねをしておきたいと思っております。

私の手元に昭和四十年七月二十九日の、小針社長が当時の江商の桑原会長、今は亡くなられましたけれども、その電話のやりとり、脅迫したに等しいような電話のやりとりのテープのものが一つ今あるのでございますけれども、きょうは詳しくは言いません。

小針社長という人は大変な人だなというふうにも思います。つまり、一部新聞にも出ていますが、福島県の只見川の電源開発に伴う水没される木材の払い下げ、この権利を取得するために江商との取引を始めて、異国人相パルプに納入することによって江商と取引をした。約束どおり木材の納入がない、担保として小針氏の工場及び土地を提供する、借入金が多額に上り返すことになって返済のめどが立たない、負債の食いつけを強いられたこと、その結果、国有地の買収などをめぐり当時のいろいろな政治家がかかわったことが明らかになってくるのですが、こういった小針社長の人間性というものをみますと、果たして公共交通を預かるにふさわしい人なのかどうかという点で、私は非常に疑問を持つのです。私も福島県の生まれですから、非常に地元の問題で関心があるのですが、公共交通の機能を預かっている小針氏が、今新聞でもいろいろ報道されていますように、一部の政治家と癒着をして関連企業の肥大化をさせるために不正融資の疑いを持たれていて、その事実を国民の前に徹底的に明らかにしていかなければいけないんじゃないかというふうに私は思います。

とりわけ大臣に質問したいのは、福島交通が、つまり丸森線の新たな経営という事で第三セクター、いわゆる阿武隈急行を発足させたということの中でいろいろな疑惑が持たれるということは大変問題があるんじゃないか。今、小林議員も質問をいたしましたように、これから地方交通線の転換が次々になされていかなければならないという方向が出てくるだろうという中で、こういった問題が起きますと、国民の間で疑惑が生まれないかという心配をいたします。特に阿武隈急

行問題の移管の際に、自民党の政治家の人や当時の仙鉄局長とか国鉄当局の首脳が小針社長と結託をして福島駅前の用地の取得に便宜を図ったとか、私は、地元の協力を得るためにはある程度話し合いが必要だ、協力を取りつけることは必要だと思っております。そういったことの中で多額の工作費が動いたかのような疑いが持たれる事実、こういうことを考えてみると、この際、運輸委員会の中でも徹底的に問題を取り上げてみなければならぬだろうと思っております。

そこで、我が党といたしましては、疑惑解明のための調査委員会を既に設置をいたしました。いづれその問題を取り上げることにはいたしますが、まずお尋ねをいたしたいのは、この福島交通にどれだけの補助金を出しておられるのか、補助金の査定は一体どこがやっているのかということ

○細田国務大臣 担当の自動車局長がございませんので私がお答えをいたしますが、バスの補助金と鉄道の補助金とでございます。鉄道の補助金については今鉄監局長がおりますので後からお答えをいたします。

バスにつきましては近代化補助金というのと欠損補助金というのとございます。その金額は今調べておりますから申し上げますが、これについては福島県知事が第一次的に補助をいたすわけでございませぬ。その半額を運輸大臣が福島県に対して補助をする、こういう形の補助形式になっておるといふことでございます。したがって、調査については一応一次的には県がいたします。しかしながら、国費を出すわけでございますから、我々もそれについては十分監査をいたして、その上で福島県に交付するといふ形でございます。

○宮塚委員 我々社会党の調査でいくと、県では、陸運局で査定を全部するのだということを知っているのですけれども、結局運輸省と県、県は陸運局と、何かめくら判を押してやっているみた

いな感じをちよっと受けるのですが、どこが責任を持って査定をして交付をするのかお尋ねをいたします。

○永光政府委員 自動車の方は担当でございますが、聞いておられますところを一応述べますと、先ほどお尋ねがありました補助金の方でございますが、バスの方が二億九千万、それから地方鉄道の方が五十七年度約二千八百万ということになっております。それでバスの方は、これは都道府県がこの過疎バスに補助をいたしまして、その半分を国が補助をするという形でありまして、実際の調査なりいろいろな査定を一応第一義的には県がやっておりますというふうになっておりますので、今回のいろいろなことがありまして、疑惑を晴らすといえますか、その点では県に十分再度調査を本省の方から命じまして、そしてその相互のいろいろなやりとりの結果、この補助金の関係における経理については問題がないという形で五十八年度の助成もなされたと聞いております。

さらに、地方鉄道の方でございますが、これは近代化と略切でございますが、これはいづれも物に対する補助でございます。実際に二月にうちの職員が現場に行きましてそれぞれ伝票とそれぞれの施設とを見比べまして間違いないことを確認しまして助成をいたしておりますので、これは直接に二割国が補助をすることになっておりますので、これは国の方で責任を持ちまして調査をいたしておりますので間違いないと思っております。

○宮塚委員 はつきりしてもらいたいですね。結局その査定をどこでして、どこで決めて、落とすのかという問題をやはり明確にする必要があるのではないかと。県に聞きますと、陸運局が査定をする。これは我々社会党の入手した情報ですから、やはりそこそこは大臣ひとつ正確に調査していただきたい。

○細田国務大臣 県が一次的な補助をしまして、それに対して国が補助するという建前ですから、そして今度の問題が起きました後県に対して

さらにもう一度確認をするという照会をしたぐら
いでございます。ただ、実際問題として、専
門家である陸運局あたりと相談しているかどうか
という点はちょっと調べてみないとわかりませ
んが、これは形式的にはあくまでも県対福島交通
の関係である、そういうふうにはつきりいたして
おります。ただ、県が査定するときに陸運局の意
見を聞くとか何とかということがあるかどうか
ということとはちょっと調べてみないとわかりませ
んから、すぐ調べてみます。

○富塚委員 大臣、それは調べていただきまし
て、交付金、補助金という問題は、私はそういう
疑惑を持たれたらやはり当分見合わせるというこ
とがあつていいんじゃないか、もつとそこそこ
ろは大臣は厳格に判断をした方がいいんじゃない
かと思ひますが、その点どうでしょう。

○細田国務大臣 疑惑を持たれたといひまして
も、これは嚴重に監査をいたしまして、このこと
については間違ひがないということでは、規則に従
い、予算に従つて出しておることでございますし
て、これが間違ひなら運輸省なり、運輸大臣な
り、あるいは福島県なりが責任を負わなければな
らぬ問題だと思つております。

○富塚委員 それからも一つ、福島交通から阿
武隈急行に移る従業員の退職金の問題について四
月九日ですか、参議院の運輸委員会で運輸大臣
は、それは福島の退職金は福交が払うように嚴重
に監督すると答弁されておるのですが、翌日新
しい社長であります山本官城県知事はそうじゃな
いということを言われているのですが、参議院の
運輸委員会で言われたことを確認していいのです
ね。お尋ねします。

○細田国務大臣 福島交通をやめるのに福島交通
が退職金を払うというのは当たり前のごとござ
いまして、しかし、続けて同じような仕事をやる
のだから、それでは本人相対してくる退職金はど
うしようかというふうなお話があればこれは
おのずから別なことである、かように私思ひま
す。

○富塚委員 原則にかかわることを明確にしてお
く必要があるんじゃないかというふうに思ひので
す。当該、新しく社長になられた山本官城県知事
は、そうじゃないというふうに言われて、運輸大
臣は、いや、福交で払うのが筋だ、こう言つてお
られるという関係は、やはり明確にしていただか
なければいけないんじゃないかという点でその後
注目しているのですけれども、問題点は明確にし
ていただきたいと思います。

○細田国務大臣 さらに明確に調べてみますけれ
ども、私はもう筋論で話をしておるわけござい
まして、福島交通をやめるんだから福島交通の退
職金は福島交通が払う。しかし働く人との相対す
くの話ですから、福島交通をやめて阿武隈急行に
入る、その退職金は、それじゃ別途考えるなら考
えるということ、その労働者の人も、ああ、そ
れはそれでよろしいという話になるかどうか、そ
の話は別な話になる、私はさように思つておりま
す。しかし、調べてみます。

○富塚委員 いずれ福島交通問題は、私は運輸委
員会として疑念を十分しなければならぬと思
つておる一人です。とりわけ地方交通線のこれか
らのバス路線とか第三セクターへの転換というこ
とを意味する、その問題がこれから大事な問題に
なつてくる時期ですから、この問題の解明は今後
にやっておくことにいたしまして、時間の関係
がありますから、次は運賃の問題について御質問
をさせていただきます。

運輸審議会が今回の運賃改定についての具体的
な答申を出されました。今回の国鉄運賃の改定は
東京、大阪の環状線の値上げなどについては抑制
をする、現状でいきたい、しかし地方交通線、約
百七十線ぐらゐあるんでしょいか、余の割り増し
運賃の設定などについて従来の国鉄運賃の改定に
見られなかつた制度の導入ということがなされ、
その中で地方交通線の割り増し運賃導入は非常に
関係地域の自治体や利用者から強い反対表明がな
され、我が党でも大臣や国鉄総裁あるいは運輸審
議会の会長にも申し入れをいたしました。とりわ

け運輸審議会に對しましては社会党といひまし
ては公開質問状も出しました。我々は、このいわ
ゆる割り増し運賃制度の導入は憲法に違反をす
る、法のもとに平等であるべきその問題に違反を
する、あるいは運賃法第一条の四原則に抵触す
る、あるいは公共料金という性格から逸脱をする
んじゃないか、したがつてこれらには問題がある
から撤回をさせていただきたいと訴えました。ま
た、国鉄運賃の値上げは旅客の国鉄離れを一層促
進するのではないか、あるいは過疎地の住民にさ
らに負担増を強いるのではないかという点で問題
を提起したのですが、御案内のように運輸審議会
の答申を見ますと、値上げの幅三〇%を超える部
分は一部修正が行われたようですけれども、この
ような割り増し運賃制度の導入は割り増し率を上
げれば上げるほど矛盾が拡大するというふう
に思ひますけれども、ひとつ運輸審議会の見解を
求めたいということ、結局割り増し率をどん
どん上げていく、この次もこういうことを採用した
ら大変なことになりはせぬかというふうな懸念を
します。

そういつた点で、運輸審議会としてはどうい
うふうに判断されたのか。同時に、大臣はこの制度
を再検討する考え方はお持ちでないかどうかとい
うことについてお尋ねをいたします。

○金田説明員 ただいまの御質問でございます
が、運輸審議会といたしましては、地方交通線の
割り増し運賃につきましては幹線の賃率と賃率的
には一割高いということでございますが、これは
やはり地方交通線と幹線とのいわゆる収支係数が
非常に違うということ、それから地方交通線にお
いてはその地域の私鉄であるとかバスであるとか
の運賃との格差が相当にあるということ、一方、
大都市においては国鉄の方が高過ぎる、私鉄の方
が安いという逆な格差もあるというふうなことを
総合的に考えまして、この程度の割り増し運賃を
導入することはやむを得ないと判断したわけで
ございます。

それから、いわゆる矛盾でございますが、これ
は先生も御高承のことでございますけれども、賃
率が一割高くすること、地交線だけでな
くて地方交通線と幹線とを乗り継いだときの運賃
の問題と両方を考えますと、多少技術的にいろいろ
難しい処理をせまないと、多少技術的にいろいろ
わけございまして、その矛盾を解消するため
に国鉄、申請者側の方でいろいろ知恵を絞つて今回
のような制度を申請されたわけでございますが、
そういうことでもこのこともやむを得ないことでは
ないか。ただ、それが余りにも大きくなるところ
がございまして、それは御指摘のように一部修
正をさせていただきます。

それから、将来矛盾がどんどん大きくなるかど
うかということは、審議会としましては多少受け
身のな感じでございます。将来どういふものが
出てくるか、それは出てきてから判断すべきこと
ではないかと考えております。

○細田国務大臣 お答えいたします。
白紙で考へて、こういう差別運賃がいいのかあ
るいは総合原価主義による今までのやり方がいい
かという議論は、果てしなく続くほど議論があり
ます。これはこれまでも国会でも議論されてお
りますし、いろいろな場での議論もされてお
るところでございます。つまり、やや公共的な立場
から見れば総合原価主義がいいということござ
いますし、企業的な見地を重く見れば、特に現在
はそういう点が重く見られておりますが、差別が
あつていいということだと思ひます。

そこで、実は白紙の状態でないのございま
して、日本国有鉄道経営再建促進特別措置法の十三
条で差を設けるといふことを認める、それから運
賃法が十条の二の二項でこれを認めるということ
になつておる、臨調の答申、そして国鉄再建監理
委員会の勧告、これが差別をつける、こういう姿
に設けることになつたわけでございます。私は個人
的にはまたいろいろ意見を持っております。いま
も、現在のところはそういうこととすつとま
いておりました、したがつて、憲法違反である

それは、大臣、それは調べていただきまし
て、交付金、補助金という問題は、私はそういう
疑惑を持たれたらやはり当分見合わせるというこ
とがあつていいんじゃないか、もつとそこそこ
ろは大臣は厳格に判断をした方がいいんじゃない
かと思ひますが、その点どうでしょう。

○細田国務大臣 疑惑を持たれたといひまして
も、これは嚴重に監査をいたしまして、このこと
については間違ひがないということでは、規則に従
い、予算に従つて出しておることでございますし
て、これが間違ひなら運輸省なり、運輸大臣な
り、あるいは福島県なりが責任を負わなければな
らぬ問題だと思つております。

○富塚委員 それからも一つ、福島交通から阿
武隈急行に移る従業員の退職金の問題について四
月九日ですか、参議院の運輸委員会で運輸大臣
は、それは福島の退職金は福交が払うように嚴重
に監督すると答弁されておるのですが、翌日新
しい社長であります山本官城県知事はそうじゃな
いということを言われているのですが、参議院の
運輸委員会で言われたことを確認していいのです
ね。お尋ねします。

○細田国務大臣 福島交通をやめるのに福島交通
が退職金を払うというのは当たり前のごとござ
いまして、しかし、続けて同じような仕事をやる
のだから、それでは本人相対してくる退職金はど
うしようかというふうなお話があればこれは
おのずから別なことである、かように私思ひま
す。

臣の考え方をお尋ねをいたします。

○細田国務大臣 御案内のように、第二臨調は分割・民営化ということをお答申にうたつております。それを受けて再建監理委員会がこの問題を検討中でございます。その場合に、運賃制度が一体どうなるかということはお当然考えていかなければならぬ問題になるわけです。ですから、そういったような問題や、今御指摘になったような問題やらあわせて、運賃についていかにあるべきかという点について検討する必要があるし、私どもも勉強いたさなければならぬと思っております。

○富塚委員 運輸審議会の答申を得て、最終的に運輸大臣が決めた二十日から実施をするという恐らく段取りにしているのでしょうか。運賃問題はやはり非常に重要な問題ですから、今私が申し上げましたように、あるいは大臣もそういう問題意識を持っておられると思っておりますが、今後国民の間で十分この不公平感をなくす、公共料金という建前を大事にしていくという観点から問題の検討をされることを望んでおきます。

次の問題は国鉄総裁にお尋ねしたいのですが、きのう何か記者会見をして、昭和六十五年になりますと国鉄の負債総額も三十兆円くらいになって大変なんだというふうな新聞にも書かれていたのですが、これはいわば国鉄監理委員会の予定をされる答申、こういうものに向けて、分割・民営に反対をするという間接的な意思表示だというふうな、ある新聞は解説にも書いていますが、総裁のお気持ちをお聞かせいただきたいというふうな思いです。

○仁杉説明員 私は就任以来、先ほど小林先生からも御質問がございましたが、とりあえず昭和五十五年にできました五十六年からやっております国鉄再建計画の実施を、今までも国鉄は努力しているわけでございますが、それを六十年までの目標をきちんと達成するという第一の目標に向けて努力をするという考え方をしているわけでございますが、しかし、六十年と申しますともう来年になりますので、その後一体国鉄がどういふ

うになっていくだろうかということ、これは決して評論家のような立場でなしに実務家としてどういふふうになるかということをお勉強しておく必要があるということでも事務当局に指示をいたしました。今盛んに作業をしております。

その中で、ごく普通に考えまして、大体年間二兆円くらいの債務がふえていくという状況でございますが、今後六十年から六十五年までの六年くらいの間そのままであるかどうか、いろいろ合理化等をやった場合にもっと下がってくるのかというふうな問題につきましまして中間報告を事務当局から聞きますと、輸送量の増加というより伸びがそうもないというふうな中で、六十五年になると、このままの体制でまいりますと棚上げ分を含めましてやはり三十兆を超えそうだというふうな計算が出てくるようでございます。ただ、中間報告として聞いただけでございますが、詳細についてはまだ運輸省にも監理委員会にも申し上げて

ございませぬが、そういう結果が出てくるようでございます。これは今後の国鉄のあり方を含めまして、なかなか重要な問題でございますので、そういうことになるといふことをきのう申し上げたわけでございます。これは決して私が分割・民営を阻止するという立場で申したわけではございません。今までの経営を預かる実務家といたしまして、今のままで行くとそういうことになるので何らかの方法を講じないといけないことを示唆したという程度のことでございまして、御理解願いたいと思っております。

○富塚委員 前回は運輸大臣に所見を伺ったのですけれども、国鉄総裁としては監理委員会に対して、具体的な再建のこれからのあるべき姿、経営形態論の変更問題、いろいろ議論されようと思いますが、そういうことについて国鉄の責任者として問題を提起される意思はありますか、お尋ねをいたします。

○仁杉説明員 私は今申し上げましたように、経営をお預かりする実務者という立場で、いろいろな面につきましまして、また国鉄自体にいろいろなデータあるいはそれを処理する機能もございまして、そういうものを十分活用いたしまして、今後のあり方についてもいろいろ模索をいたし、それを運輸省なり監理委員会に申し上げまして、将来のあり方に対する参考資料としていただきたいと思います。というふうなつもりで申し上げるつもりでおります。

○富塚委員 いずれにしても、大変な時期を迎える来年の夏ぐらいまでの間に監理委員会も答申を検討される。これから検討していくということになると大変な議論をしていく必要が生じてくるだろうと思っておりますが、私はここで総裁に、やはり国鉄の労使の信頼関係の回復の問題について、先日も総裁にお会いをしたときに、積極的に努力をするという旨の意思表示がありました。労使の協力関係をつくり上げていかなければならないと思っておりますが、とりわけ今いわゆる過員問題、過剰人員問題の扱いをめぐって職場の中でかなり対立的な問題が生じているように見受けられます。我が党も実態調査を随所ですてみたのですけれども、この過員問題というか、働く人たちの雇用問題をどのように解決されようとしているのか。聞くと、二万四千人ぐらいい及ぶ過員を抱えておるといふふうに言われておるのですが、まず、労使の信頼関係回復の基本的な立場について、総裁、ひとつ明らかにしていただきたいこと、過員問題のこれからの対応について明確にしてもらいたい。

○仁杉説明員 今お話し申し上げましたように、国鉄の現在の状態というものは非常に大変な時期にあるといふふうに認識をいたしております。これは先生もよく御承知のとおりでございますが、これらを打開していくために労使の関係というものをより円滑にしていって、これは労使というか、国鉄一丸となつてと申しますか、そういう形の中でいろいろな施策を我々も申し上げ、また施策が進んでいくことが望ましいというこ

とは言うまでもないことでございます。これらにつきましましては、私も、先日先生にお目にかかったときに、さらに努力をするということをお申し上げておりますけれども、今までもより以上にいろいろな国鉄の状況というものを労働側の方々にも御理解するように努力をいたしまして、また労働側のいろいろなお気持ちも十分聞きまして、さらに相互に理解を深めまして、労使関係をスムーズにしていきたいと思います。というふうに考えるわけでございます。

過員の問題につきましましては、担当の太田常務から答弁させます。

○太田説明員 余剰人員の問題でございますが、まずその規模でございますが、この国会でも幾つかの委員会でお尋ねがございまして、その時点で、少なくとも一万以上というふうな申し上げているわけでございますが、ただいま年度が終わったばかりでございますので、それぞれの管理局でありますとか工場でありますとかというところの地方機関における合理化人員がまだ本社として正確に把握されておられません。それからまた、大体の数字は見当はつけておりますけれども、いわゆる年度末特退人員の正確な数字も把握していません。それからまた、業務のあり方そのものを見詰めて直すといったような個別の積み上げをやりました上で最終的な余剰人員の規模を我々が把握する段階になるかと思っておりますので、本日の時点で、正確な数字は把握していませんと申し上げざるを得ないのであります。一応ある推定を申し上げますと、一万人以上ということが出てまいります。既にその個別のヒアリングも幾つかやっておりますが、全部はやっておりません、一部でございますが、その傾向から見ますと、かなりそれを上回るのではないかとこのように認識をしております。

それから、この余剰人員の措置についてでございますが、当面、各地方機関におきまして、それぞれの地域の実情、業務の実態を踏まえながら、知恵を出し工夫をしてその活用を図っているところでございます。例えば、この機会に教育を充実

する。フロントサービス面での教育でございますとか、あるいは動力車乗務員に他車種を運転できるように、つまり電気機関車を運転している人が電車も運転できるようにとか、あるいはあわせてD.L.も運転できるようにとか、多能職種化でございますね、そういったような教育の充実でございますか、あるいはまた増収活動、これもいろいろでございますが、特別改札をやったり、車内検札を強化したり、セールス活動に従事したりといったような形で、つまりは教育面と実践面という二つの分野でその活用を図っているところでございます。

○富塚委員　そこにまた大変問題が出ておるのですけれども、門司、鹿児島などに行ってみますと、例えば東京の南局では、神棚を拝みなさい、拝まないだめだといって大分おしかりを受けて、処分を受けたたりしている。ところが門司の管理局に行くと、局長さんはクリスマスチャンであつて、神棚は全部取っちゃえ、こうやっているわけですね。こういう問題があつたり、あるいは点呼のときの返事の仕方の問題で、私は国会に出て、自民党の議事運営委員の人が「ギチョーッ」なんて、こうやるけれども、あんなことをやったらすぐ処分されるみたいな感じになっている。とにかく常識なら考えられないようなことが労使関係の中で起きてきていることに私は非常に疑問を持つわけです。そういう中で、門鉄なんかも鳥栖の駅を見ますと、タコ部屋の中に全部入れておいて監視つきで、言うことを聞かなければそこから出さないとか、あるいはセールス教育をするんだとか、いろいろのことを言っていますけれども、もうちょっと労使がしっかりと話し合つて対応して見る必要があるのではないかと、そういうふうに思っています。既に我が党の児玉部会長からも当局に要請をしておりますけれども、そういったためにどういう努力をしていくべきなのかという点について、やはり国鉄当局自身ももっと積極的にならざるを得ないか、あるいは国鉄当局自身ももっと積極的にならざるを得ないか、時間の関係がありますから、労働基準局長に

お尋ねしたいのですけれども、一つは、門司の国労地方本部が昨年十月二十三日に福岡の労働基準局長あてに、いわゆる労働安全衛生委員会の問題などを中心として申告書を出しました。三カ月半も回答が出されなかった。何か聞きますと、きょうあたり回答が出てきたということのようですね、けれども、いわゆる労働安全衛生委員会というのは法律十七条の定めによって設置を義務づけられておつて、他にいかなる障害があるか、どんな問題があるか、これは一方から申し出があれば聞くべきものである、そう思うのですが、その点についての見解。

それから年次有給休暇の問題なんです、労働基準法三十九条に定められている年次有給休暇、使用者は事業の正常な運営を妨げる場合以外は請求があつたら与えなければならぬ。ところが、四月六日の久留米の駅の事件、理由なくして既に承認済みの休暇を取り消して、助役さんが暴力を振るつたとか、あるいは診断書を出さなければならぬとか、いろいろのことが起きています。基本的な問題で労働省の見解を伺つておきたいと思つております。

○加来説明員　お答え申し上げます。第一点でございますが、労使関係が対立しているからといって安全衛生委員会を開かないという事は、労働安全衛生法に定めのある安全衛生委員会の開催は職場の安全衛生の確保にとって重要でありまして、労使は開催のために努力を十分行うべきである、そういう趣旨であると考へております。それから第二点でございますが、年次有給休暇の件につきましては、労働基準法三十九条の年次有給休暇は、同条所定の要件を満たすことによつて利用目的のいかんにかかわらず法律上当然に生ずる労働者の権利でありまして、同条第三項の規定によつて使用者が時季変更権を行使しない限り年次有給休暇が成立することとなるわけでございます。したがって、時季変更権の行使が適法になされたかどうかについては、事業の正常な運

営を妨げる場合に該当するかどうか、ここに係るわけでございますので、その点から判断されなければならぬ、こういうことになるかと思つたので、事業の正常な運営を妨げる場合に該当しない場合には診断書が提出されないといったようなことは関係ないということになるわけでございます。

○太田説明員　直接答えるようなお名指しはございませんでして、引用文の中に若干関連する事柄もございました、労使の話し合いの問題についてのお話もございましたので、お許しを得て、二お答え申し上げます。神棚問題も引用なさいましたが、これは多分東京の問題をおっしゃっているのかと存じますが、これはただいま組合側から公労委に不当労働行為問題という形で提訴されておりました、私も準備書面を提出し、私どもの所信を述べているところでございます。詳しくは省略させていただきますが、決しておっしゃっているような状況ではございません。処分などはいたしておりません。

それから、返事しないから賃カツというところをおっしゃいましたけれども、確かに返事しないという事象が門鉄局で二カ所ほどございまして、そのことに端を発して賃カツをいたしたのは事実でございますが、その後その状況を門鉄当局が再調査し、把握をいたしまして、行われた事象と当方の措置、つまり返事をしないのなら就労の意思はないんだ、お帰らなさいと言つたのですが仕事をしていただ。仕事があつたという事実と私どもの方の賃カツという措置のアンバランスを認めましてカット分は返還をしております。

備もございましたでしょう。それなりにその後時間が多少経過しておりますので、準備も整え、不備な点も補うというふうな努力をしております。それから、最後に労使の話し合いということをお引用なさいましたが、何かあつたかも話し合いをしないかのごとき御趣旨に私は承りました。思いますが、もしそうでなければお許しいただきたいと思つていますが、事実は労使の話し合いを一生懸命やっているつもりでございます、この余剰人員に絡んで、ただ、同じ話し合いをするにしても、それがございまして、問題点を特定してその話し合いの効率をやはり図るべきだと思つて、そういう観点からまいりますと、単に余剰人員が発生していること自体が労働条件という御主張に対しては、これは話し合いの対象ではない、余剰人員に絡む具体的な問題については話し合いをいたしません。現に門司局におきましては、前回は三回か四回でございますか、わたりましてかなり具体的な要望が出ています。聞いておりますので、それぞれについて、これは労働条件話し合いになじむもの、これはしからざるもの、あるいは中間のものという区分けをしながら、膨大でございますが、話し合いをしております。本社におきまして、具体的な要求は出てきておりませんが、この余剰人員にかかわるいろいろな考え方あるいは法規の解釈、ルールの解釈といったようなもの、いわゆる解明要求が出ておりますので、それについての話し合いをしております。これもまた話し合いでございます。

○富塚委員　最後に、太田常務はそう言いますけれども、福岡の労働基準監督署もきょう恐らく国鉄当局についていろいろな問題を指導している、私はそう思います。現実特定の地域でそういった紛争が起きますと、それは組合も反省すべき点があればすべきたと私は思つております。しかし、問題は、大きな流れに沿つて労使の協力関係をどうつくっていくかという点に立つときに、もっとやは

り経営者側はそういう観点に立つての判断をすべきである。

私が言っているのは、東京の管理局は神棚がなければだめだといって指導しているのです。門司の管理局長は神棚を取っしまえといつて指導している。そんな労働管理があるかということも私は言っているわけですが、そんなこといいなことが今の社会的常識で通用するのかわからず、もうちょっと温かい目でみんな話合せて、そして国鉄再建のために努力をしていくべきだと思うのです。

総裁、その点についてひとつ最後に見解を伺いたいと思いますが、いずれこの問題はあさつて参議院の運輸委員会で小柳委員と引き継いでやらしてもらいますから、明確にひとつ今後の問題について整理をしていただきたい。

以上です。

○仁杉説明員 いろいろ労使の問題でそれぞれの側からいろいろな主張があるように思っておりますが、私は、先ほど申し上げましたように、こういう国鉄の重大な時期には当局側といたしましても労働側に対して実態あるいは置かれていた状況等を十分よく説明し、理解を深めていただくということが必要であると同時に、また、労働側のいろいろな主張についても謙虚に耳を傾け、それに対して処理をしていくということは必要であると思っております。それらについてはさらに努力を重ねてまいりたいと思っております。

○富塚委員 ありがとうございます。

○鹿野委員長代理 森田景一君。

○森田(景)委員 私は国鉄再建と監理委員会、そういう問題、もう一つは首都圏における交通網の整備、この大きな二つの問題について質問をいたしたいと思っております。

国鉄再建、非常に重大な問題でございますが、この問題につきましては国鉄再建監理委員会が今検討しているところでございます。この国鉄再建監理委員会が五十八年六月に発足しましてから現在に至るまで約五十回に及ぶ会議が行われている

ように聞いております。その内容については詳細にはわからない点がたくさんございます。どのような関係の方々から意見を聞いているのか、まず最初にお伺いしたいと思っております。

○林(孝)政府委員 お答え申し上げます。

監理委員会におきましては具体的に実効性のある結論をまとめなければならぬ、こういう立場にございまして、昨年の六月発足以来各方面からいろいろ御意見も承って審議を重ねておることでございます。

具体的には国鉄当局あるいは国鉄の関係の労働組合あるいは運輸省とか大蔵省というふうな関係省庁、それから私鉄の経営者というふうな方々からいろいろの御意見を伺って、それを参考にしながら審議を進めておる、こういうことでございます。

〔鹿野委員長代理退席、浜野委員長代理着席〕

○森田(景)委員 監理委員会としては、現在基本的な経営形態の問題あるいは長期債務等の処理問題などの検討に入っているというように聞いております。これは国鉄の基本の問題であるだけに監理委員会では十分な審議が望まれているわけでございますけれども、それだけに各界の意見も十分に聞いてほしいと思うわけでございます。ある説によりますと、なるべくはかからいろいろな雑念は入れないように、こういう話もあるやに聞いておりますが、そうではなくして、各界の意見を十分に聞いてほしい、こう思っております。

ただいまも回答がございましたけれども、国鉄労使の意見も聞いて、こういうことでございまして、この国鉄労使は当事者でございまして、その意見はどのように聞いているのかもひとつお答えいただきたいと思うわけです。

○林(孝)政府委員 ただいま申し上げましたように、監理委員会は非常に具体的でかつ実効性のある結論をまとめなければならぬという立場にございまして、決して雑念を入れないためにとかいうことではなくて、幅広く各方面の御意見を伺

う、こういう姿勢で現在まで来ております。

国鉄労使からは具体的にどういうふうな意見を聞いたかということもございまして、けれども、昨年六月と九月に国鉄の当時の責任者である高木総裁から国鉄の問題全般にわたって御意見を伺っております。それから労働組合の方につきましましては、昨年のやはり九月から十月にかけて三回にわたりました関係の五つの組合の方から御意見を伺っております、こういうことでございます。

○森田(景)委員 「仁杉国鉄総裁は十六日の定例記者会見で、国鉄再建監理委員会による「分割・民営化」審議に関連して、国鉄自身としても近く、将来の経営構想を策定するとの意向を明らかにした。」というふうに新聞に載っております。総裁も、先ほどお話ありましたが、就任して間もないわけでございますけれども、国鉄再建に非常に意欲的であると私は理解するわけでございまして、けれども、この仁杉総裁の発言の趣旨といえます。また、将来構想ということも考えていらっしゃるのならば、この機会に教えていただきたいと思っております。

○仁杉説明員 私、昨日、このままの状態でも参りますと国鉄の経営がなかなか難しくなっております。泥沼に入りそうであるというような意味で申し上げたわけですが、実は就任以来、先ほどもお答えいたしましたように、現在やっております再建計画は六十年まででございますが、この深度化を、これについては近々見直しをするというつもりでございますが、さらにそれだけではない、六十五年程度のときに一体どうなっているであろうか、国鉄がどうなっていくであろうかということにつきましまして就任以来いろいろ指示をいたしました作業をいたしております。

それで、これはまだ実はいろいろな前提条件が入りますので一つに絞られた形で出てきているわけではございませんが、ごく概略の中報告を聞いた範囲内におきましては、このままの姿で国鉄が参りますと、経営の国鉄なりの努力、要員の効率化であるとか投資の抑制であるとか物件費の削減であるというふうないろいろなことをやっております。まあ、なにかどうも六十五年には三十兆円を超すことになりそうであるという報告が出てまいりました。

そうなりますと、その途中におきましても一体それだけの金融ができるのかどうかという問題も出てまいりまして、こうなるとなると、分割とか民営とか言いましても一つの企業体として成り立たないことにはなかなか物が進まないというところになりますので、その点についてこのままでは困るので何らかの方策を考えないといけないということを申し上げておきます。決して民営・分割に反対であるとかそういう立場だけで申し上げたわけではございません。

それで、私といたしましては、今申しましたようにまだその作業も本当に深度化しているわけではございませんので、その作業を深度化してまいりまして、それに対応いたしましたので、今度は実務者として国鉄がこれにどういうふうに対応するかということをやらなければ意味がないわけでございますが、それにつきましましてはそれなりにいろいろなことを今考えてはおりますけれども、まだとても作業そのものが十分でき上がっていない段階で、構想みたいなものはございまして、まだだ皆さんに申し上げるというところまで行ってないというので、もう少ししばらく時間をかけていただきたいと思っております。もうしばらく時間をかけていただきたいと思っております。こういうことがまとまりましたら、もちろん、運輸省なり国鉄再建監理委員会なりに十分御意見として申し上げたいというふうに思っております。

〔浜野委員長代理退席、委員長着席〕

○森田(景)委員 細田運輸大臣は、この仁杉国鉄総裁の発言に対してどう評価されますか。

○細田国務大臣 国鉄再建について当事者である国鉄がいろいろな角度から検討をし、私どもや監理委員会にいろいろな意見を述べられることは絶対必要なことである、かように思っております。今三十兆円云々という話は私も新聞で読んで

○森田(景)委員 国鉄総裁はどうぞでございませうか。

○仁杉説明員 私には杉並の永福町に住んでおりまして、大体公用車で通っております。

○森田(景)委員 先ほど報告がありました乗車率二六〇％、二七〇％、こういう混雑率はどのような状況か、余り身をもって体験はしていらっしやいませぬね、お二人とも。

○仁杉説明員 私、私鉄にもおりましたし国鉄にもおりました、大体通勤のラッシュにおきます平均一時間の乗車効率が二〇〇ぐらいのところまでは我慢できるという感じを持っておりまして、実は常磐線は一月に現地を朝七時半ごろから八時半ごろにかけて見ました。ちょうどまたまた学校が休みのときに当たっております、ちょっとその込み方が少ないようございまして、それにいたしましたも常磐線の柏付近におきます混雑率というのはひどいなという体験をいたしました。また、山手線につきましては新宿一池袋が非常にひどいというございまして、新宿の駅から見ましたし、また池袋にも参りまして見ました。このときに、やはり一番込んでいるなという感じで常磐線とほぼ同じかなと思いたしましたのが、池袋から新宿に至ります内回りの山手線が非常に混んでいるというございまして、事務当局の報告からそこいらが一番込んでいるというところまで参ったわけでございますが、これらに対しまして、今申しましたように常磐線につきましては中電の十五両化というのをいたしますので、とりあえず対応はできると思っております、これが六十五年から七十年というふうなときになりますと、今のままでふえるとなかなか今の線路だけでは対応できないからということで、今事務当局に命じまして、新しい常磐線をどうするかということ、これも非常に金がかかりますのでいろいろ知恵を出さなければならぬと思っております、こういうことを考えております。

一方、山手線につきましては、幸い東北新幹線の建設に絡みまして大宮から赤羽まで通勤新線が

できますが、これを赤羽から池袋に入れましてさらに池袋から新宿まで貨物線を通すというふうな形の運転をしたいということで、今急いで工事に今年度から着手しているというふうな状況で、それれ当面の手は打っているわけでございますが、将来につきましてはもう少し勉強いたしまして、万遺漏なきを期してまいりたいというふうな考えでおります。

○細田国務大臣 私は戦前から戦中、戦後にかけて、その方の専門の仕事をやっておった者でございます。大体客車や電車を見れば何多乗っているかという見当がつくような専門の者でございます。またそのころは、電車で相当窮屈な、相当ひどい状況も体験しております。もう今はとても二〇〇％以上の電車に乗って通う元気がございませぬ。

○森田(景)委員 今そういうひどい混雑状況が続いておりました、通勤者は朝晩非常に困難な状況でございます。実は私もまれて通っているわけでございますけれども、一時間もまれて来ますと一日仕事をやる意欲が半減するような気持ちになります。この混雑緩和対策は早急によつてほしい、こう思うわけですが、先ほど常磐線の混雑緩和対策としては中電の車両増結というふうな回答がありまして、私はもつといろいろあるだろうと思っております。車両の増結、これは中電ばかりではなくて、快速電車、それから緩行電車いわゆる千代田線、この三つの線を検討していかなければいけないのではないかとこのように考えているわけでございますし、車両増結のほかに増便ということも考えていかなければならぬだろう、こう思うわけでございます。

それからもう一つ、現在非常に混雑がひどいのは北総開発鉄道というのがございまして、これが本来東京に直接乗り入れる計画であります、なかなか工事が進まないために今松戸の駅に接続しております。ここで乗りかえがあるために松戸一金町間は非常にすべ混雑になっているわけでありまして、ですから、北総開発鉄道の早期東京乗り

入れということが一つの課題だと思っております。もう一つは、先ほど総裁からも少し話がありましたが、第二常磐線の建設、こういう問題があるだろうと思っております。私が申し上げているこういう常磐線の混雑緩和対策を、国鉄当局の方はお考えになっていらっしやるのでしょうか。

○仁杉説明員 今の北総鉄道に絡みましては、ちょっと私の方の担当でございませぬが、それ以外の点につきましては今先生の御指摘のありましたような点、さらにちょっと前に触れましたが、第二常磐線というふうなことにしても努力をしてみたいというふうな思っております。

○森田(景)委員 もう少し細かくお聞きしておきたいのでございませぬ、この中電電車は現在十二両編成。これは筑波科学博に関連して十五両にする、来年の三月に十五両が実現する予定だということに聞いております。快速の十五両、現在十両編成ですけれども、十五両編成ということも万博に關係なしに進めていかなければ、常磐線の混雑緩和対策にはならないのだ、こういうふうな私ども理解しておりますけれども、快速の十五両編成、これは様子を見ながら、今だつて様子は大変なわけですから、大臣、国鉄総裁から答弁があったような状況でございませぬから、この十両編成を快速十五両編成にする時期、見直し、こういう点についても少し細かく答えていただきたいと思っております。

○須田説明員 今ちょっと御説明申し上げましたように、快速の十五両化を実施いたします前には、若干のいろいろ問題点の解決が必要になってまいります。それはなぜかと申しますと、都心の駅、特に三河島と南千住、それから我孫子の先の天王台という駅がございませぬが、この三駅のホームが全部十両分しかないのでございませぬ。これの延伸と申しますのが、都心の住宅密集地での非常な難工事でございます上に、相当な経費を要します。四十億ぐらいかかるのではないかとこのように見積もられておりますが、その問題の解決が必要だとい

うことと、それから十五両化をいたします際には約三十両の電車の増備を必要とするわけでございますが、この車両基地をどこに求めるかといったような問題もあるわけでございます。いずれにいたしましても常磐線の通勤対策というのは緊急な問題でございませぬから、じんせんと日を過ごすつもりはございませぬけれども、今のような問題がやや難題としてかぶつてきておりますので、その辺の工事の問題、もちろんこれは工事経費の問題にかかってくるわけでございますが、その辺の見きわめもつけ、また中電の十二両を十五両にいたしますその効果を見きわめて決断をしたいというふうなことでございませぬが、決して日を先に延ばすということではなしに、緊急の問題として十分勉強はしてまいりたい、こんなふうなことはひとつ御理解を賜りたいと思っております。

○森田(景)委員 また機会がありましたらこの問題は詳しくやりたいと思っております。先へ進みます。

昭和四十七年三月、都市交通審議会から答申された東京都内交通圏内の高速鉄道網整備計画、こういうものがあるわけでございます。これはどのように進められているのか、進捗状況を御報告いただきたいと思っております。

○西村(康)政府委員 昭和四十七年に都市交通審議会から十五号答申をいただいたわけですが、この答申では路線の整備につきまして新線は三百六十八・五キロ、複々線化が六十一・六キロ、そして答申時におきましては既に既開業線がこの計画の中に取り込んでおりますのが百四十七キロ、全体で五百七十七・一キロの路線を整備する、こういうことが答申の骨子でございませぬ。このうち新線につきましては、例えば北初富一千葉ニュータウン中央間等百一・八キロが既に開業しております。また京成高砂一新鎌ヶ谷間等七六・五キロを現在工事中でございませぬ。また複々線化につきましては、十・六キロメートルが開業してあり、二一・一キロの工事が行われております。このよ

うに路線整備をしておりますので、現在では二百五十九・四キロメートルが開業し、九十七・六キロメートルが工事中ということで、全体として六一・九の進捗という状況でございます。

○森田(景)委員 昭和七十五年を見通した東京圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備について運輸政策審議会が審議されておるわけでございますけれども、この答申の時期、また答申の中に先ほどお話のありました第二常磐線が含まれる予定になっているかどうか、この辺のお答えをお願いしたいと思います。

○西村(康)政府委員 現在、運輸政策審議会では東京圏の都市交通網の検討を行っておりますが、この審議は私どもの希望しているところでは、ことしじゅうに御結論いただくということで事務的に進めさせていただいているところでございます。

そして今、先ほどからお話のありました第二常磐の問題につきましては、現在この方面の混雑状況あるいは人口の将来の増加状況というものを調査している一方、茨城県、千葉県等からヒアリングをし、あるいは関係の鉄道事業者からヒアリングをし、実際にどういふ路線が必要だろうかということも鋭意検討しているわけでございます。この審議会が開催するような背景にはこの方面の人口増というものに対する基本的認識があります。そういうことで全体としての路線網の検討をしているわけでございます。

○森田(景)委員 この第二常磐線構想につきましては、当初といいますが、かなり前になりますけれども、当初は東京都内から千葉県の流山市、野田市、関宿を経過しまして筑波学園都市に通ずる路線、こういう構想であったというふうに私は聞いていたわけでございます。ところが、千葉県の方におきましては、先ほど国鉄総裁も体験乗車をなさったというお話でございますけれども、千葉県知事も体験乗車をいたしました。そしていろいろと検討を進めて、現在の常磐線に並行して走る六ルートの案をつくったのです。私は、今の千葉

県の考えているルートのうちのどれか一つと、それから特に茨城県の要望が強い流山、野田を通って筑波学園都市に行く路線、この二つの路線が必要だというふうに考えるわけでございますけれども、この運輸政策審議会にはどういふ形で、一本で諮問しているのか、あるいは二本検討しているのか、その辺のところ、ルートはどういふ方向で考えているのか、ちよつとお答えいただきたいと思ひます。

○西村(康)政府委員 第二常磐につきましては、千葉県、茨城県それぞれから御要望が出ているわけでございますが、先生おっしゃるとおり、千葉県は主として常磐線の混雑緩和という観点が前に出ておりますし、茨城県は筑波学園都市と結んで、ある面では開発的な考え方をベースにしているということ、やルートの違うということでございます。運輸政策審議会では、現在これら各県の要望を逐次聞いていくということでは具体的にまだどういふ線を引こうかということにはなっておりません。したがって、いずれの線も一応検討の俎上にせられるということになるわけでございます。ただ、この方面の要望にこたえて路線を整備するということになりました場合に、二つのルートをとることにいたしました場合に、二つのルートをとることにすることは非常に困難なことでございます。そういう点では今後の開発状況あるいは常磐線の混雑の状況等、総合的に勘案して最適なルートを選ぶということになるかと思ひます。

○森田(景)委員 先ほどの高速鉄道構想の八号線、これを埼玉県では延伸させて千葉県の野田方面につなげる、これが第二常磐線なんだというふうに主張しているというふうにも聞いていたわけでありますけれども、この辺の審議はいかがでしょうか。

○西村(康)政府委員 ただいまの八号線の整備につきましては緊急の整備の要望が出ているわけですが、実際にどれをどうつないで第二常磐をするというの、まだ具体的な考え方というのは出されておられません。

○森田(景)委員 答申が出るまではここでなかなか話していくのだからと思ひますけれども、この混雑緩和対策とそれから人口増、特に茨城県は今、筑波学園都市ができましたから非常に人口増加が大きいわけでございます。いずれにしてもこの辺の対策は早急にやらなければならぬと思ひますし、また恒久的に考えていただかなければならないと思ひますので、ひとつ十分な配慮をお願いしたいと思います。

では、質問の最後になりますけれども、千葉県では県都であります千葉市、ここから北に向かいますと国道十六号が八千代市とか白井町とかあるいは柏とか野田を通りまして埼玉県に抜けていくわけでございます。この県都千葉に向かつてこういう県北からの鉄道網が全然ないわけでございまして、みんな外をずっと回ってくる形になっております。千葉県知事から運輸政策審議会の方に、野田市から千葉市に通ずる直線の鉄道路線をぜひひいてほしいという要望が出ているはずでございますけれども、この点は御存じでございますでしょうか。

○西村(康)政府委員 運輸政策審議会では各県からヒアリングをしております際に、千葉県からは千葉市と野田方面を結ぶ鉄道につきまして整備の要望が出ているわけでございます。これは、千葉市の業務機能と千葉ニュータウン及び東葛飾地域を有機的に結合するということが非常に有効ではないかということでこの路線の要望が出ているわけでございます。

○森田(景)委員 ただいまの答弁のほかに、柏市には米軍通信所基地の跡地が返還になりまして相当大きな構想で今検討されているわけでございまして、これも有機的に結ぶということになると思ひます。それで、時間の関係で簡単に申し上げさせていただきます、これは実現の可能性はどうでしょうか。

総武線との間では既に武蔵野線、野田線、新京成という三路線があります、千葉市とは結んでおりませんが、それから国道十六号線というのが走っているわけでございまして、こういったある程度の鉄道が総武線につながっているということでございますので、千葉市とさらに新しい線を引くということについてはいろいろ問題点も多い。実際にそういう鉄道をやった場合に採算性がどうかとかその他の諸問題が出てくるということでございますが、少なくともこういった問題も十分審議会ではこれから議論していくということで、まだこの段階ではどうかということをお私の方から申し上げるわけにはまいりません。

○森田(景)委員 この混雑緩和対策あるいは新線建設、こういう非常に厳しい状況の中でやらなければならぬ問題も抱えるということは大変なことだと思ひますが、この点について最後に国鉄総裁と運輸大臣、ひとつ決意のほどをお聞かせいただきたいと思ひます。

○細田(國務)大臣 今日のような時代になりますと、鉄道の特性というものが一番生きるのは大都市の交通です。こういう角度から、東京を初めとして大都市付近の、地下鉄も含めました高速鉄道網というものは見直さなければならぬ。であればこそ、運政審にも今お願いしておるところでございますが、焦眉の急の問題だと思っております。鉄道が本当に一番役に立つのはこういう大都市の通勤交通線であると考えております。

そこで一番問題は、どういふ金を使ってこれをやるか、だれがやるかということも問題でございますが、この金の裏づけをいたしませんと、相当膨大なものがかかります。これをどう考えていくかということが重大な問題だと思っております。絵にかくことはできませんけれども、なかなか簡単にできない。住民の皆さんの御協力を得ると同時に、どういふ形態でどういふ財源でやるかということについても日本の公共事業費を広く眺めて、鉄道がやる場合やなんかは公共事業費じゃないわけですが、広い意味での公共投資の

たように、全般的に擬制キロを行うという形を導入するとすれば、法改正の問題になると思いますが。

○辻(第)委員 今回の改定により、幹線と地方交通線を連続して利用する場合の運賃はどのように計算をされておりますか。

○須田説明員 今回、幹線と地交線、つまり異なった貨率をまたがってお乗りになります場合の計算の仕方といたしましては、地方交通線の運賃は基本貨率を幹線の10%増しに割り増したもので御認可をちょうだいしておりますので、その割り増し率、つまり地方交通線にお乗りになりますキロを一割増しいたしましたものを計算いたしましたので、それと幹線にお乗りになります場合は実際のキロを足し算をする、そして計算をしたもので幹線系の貨率で運賃をちょうだいするという方法をとらしていただいております。

○辻(第)委員 それでは、またがり運賃の場合は地方交通線の場合は擬制キロということですね。

○須田説明員 確かに地方交通線の場合はキロを割り増しして一割増しで計算をしておりますので、あるいは擬制という言葉に当たるのかもわかりませんが、先ほど私が申し上げましたように、私も従来擬制キロと言いつつ置いてまいりましたものと違つた、全面的なキロに置きかえて運賃を計算するというルールでございますので、そこは定義によりましてどのようにもとれるかと思ひますが、私も全面擬制キロ制度だとは実は考へておりません。

○辻(第)委員 しかし、またがり運賃の場合は、地方交通線については擬制キロを適用されているということになります。擬制キロを適用しておられるということになるならば、国鉄運賃法第七条の二の項目に違反をするということではないのですか。

○須田説明員 運賃法には十条の二という条項が設けられておりまして、異なる貨率をまたがってお乗りになります場合の運賃の計算方法につきましては特例を定めることができるという条文がございます。

ざいます。その特例を定めず場合には運輸大臣の御認可が条件になっております。私も先ほど申し上げましたような計算方式を考へまして、これを御申請申し上げて、先般御認可をいただいたような次第でございます。

○辻(第)委員 今回のまたがり運賃の計算方式は国鉄運賃法第十条の二第一項に基づいて運輸大臣の認可を受けたもので法律上容認されるもの、このようにおっしゃつたと思うのですが、運輸大臣の認可を受けて国鉄が定める計算方法が第十条の二以外の法律の規定、つまり国鉄運賃法第三条また第七条の二、こういう問題を越えて定めることができるということとは私は納得できないのですが、いかがですか。

○永光政府委員 先ほどの国鉄の答弁と重複するかもしれませんが、またがり運賃の計算の方法は十条の二の二項によりまして「運輸大臣の認可を受けて日本国有鉄道が定める。」というふうな書きでございますので、一般的に三条なりあるいは三条の二項、七条の二の規定には抵触しない、計算方法についてはこの十条の二の二項で行うということが明らかになっておると思ひます。

○辻(第)委員 国鉄運賃法の第三条、第七条の二というものがはつきりあるのに、それを越えて運輸大臣の認可を受けて国鉄が定める計算方法云々というところでこの擬制キロ制を適用することは、どう考へても法違反だというふうに考へるわけでございます。法改正の必要、必要の分岐点はどこにあるのか、ちよつと尋ねてみたいと思ひます。

○永光政府委員 今度の制度におきましても、幹線は別として、地方交通線単独乗車の場合と異なる一般的な場合は、これは三条なり七条の二でそれぞれの原則に従つておるわけでありまして、またまた幹線と地方交通線の貨率を異にするというところを十条の二の二項で予定をいたしてございまして、再建法でもそういう前提がありまして、その場合には運賃の計算について、その適用については運輸大臣の認可を受けてこれを行うという規定を入れてありますので、その面におきましていろいろな計算方法は考へられると思ひます。併算でやるとか、あるいは併算の上で若干の割り増しをするとかいうことはあると思ひますけれども、その計算方法について、今回は地方交通線の部分について貨率の割り増しを乗じた形で計算をするということをとつたわけでございます。

○辻(第)委員 国鉄内部の検討資料でも、擬制キロ方式は運賃法等の改正を要するというふうな書いておるところであります。そういうことも含めてやはり私も、どのように答弁をされようと、法改正を免れるための言い逃れにすぎない、あくまでも法の違反だというふうに考へざるを得ないわけでありまして、

時間がありませんので次に移りますが、第三の問題はローカル線割り増し運賃の問題です。地域別運賃制の導入は、明治四十年の私鉄国有化から八十年近く続いた全国一律運賃制を根本から覆す大改革であります。この問題については、知事会など六団体の要望が出ております。また、各地で関係住民や自治体等絡むるみで反対をしてきたところでもあります。この制度の導入というものは、言うならば、結局のところ割り増し運賃をやつても地方交通線はやっていけないというふうなことで地方交通線を切り捨てていく、さらにはそのことで国鉄の民営・分割化を前進をさせる、こういうことを前提としたものではないかという意見、考へ方があるわけでありまして、いかがでしょうか。

○須田説明員 今回お願いいたしておりますのは、現に存在をしております、現に国鉄が経営をいたしております地方交通線の経営収支を幾らかでも改善をするということを一つの目的といたしましてお願いをしておりますので、先生御指摘の地方交通線の分離・民営という問題とは少し次元の違った問題ではないか、こんなように理解をいたしております。

○辻(第)委員 この地方線割り増し運賃制度というものは、地方交通線の切り捨てや、あるいは国鉄の民営・分割を前提としたのではないということ

を確認して、次へ移つていきたいと思ひます。運輸審議会が政府に五つの要望を出しております。時間がありませんので、その三番目と四番目について政府はどのように措置をされるのか、具体的な内容を答弁をいただきたい。また、国鉄もこの要望事項の三と四の内容についてどのような対処されるのか、御答弁をいただきたいと思ひます。

○永光政府委員 答へいたします。三は、地域別の運賃制度を導入する場合に今後のあり方について十分検討をすべきであるということが一つ。それから四番目が、改定率が大幅な区間についての適切な措置を求められておるわけでありまして、

第一点の導入後の問題につきましては、先ほど運輸大臣が御答弁になりましたように、要望にありまますように導入後の需要の動向、増収効果等について検証を加えた上、今後の運賃及び料金の方を検討する上ということに要望があります。我々も今後地域別運賃を導入して後、お客がどういふような形で流れたかとか、あるいは増収効果があつたかどうかとか、いろいろな面で検討を加えて、今後の対応の糧にしたい、こういうふうな考へておりますし、十分この点国鉄にも指導をいたしたいと思ひます。

さらに改定率の問題につきましては、大幅な区間につきましては、定期券あるいは回数券等によりまして、利用回数が多い乗客の負担増を緩和するための措置を講ずる所存でございます。

○須田説明員 たいま鉄監局長から御答弁がございましたように、いろいろ国鉄に具体的な指示を運輸省からちょうだいしております。改定率が大幅な区間につきましては定期の値上げ率の抑制措置をとるようという御指示がございましたので、そのように措置をいたしたいと思ひしております。

それから回数券につきましては同じように、値上げ率の大幅な区間につきましては割引の回数券を発売することといたしまして、現在準備に入つて

おります。

それから地域別運賃の今後のあり方につきましても、先ほどお話がございましたように、今度の結果を十分トレースいたしましたので、よりよい制度とするように、またより定着できる制度にするように今後いろいろ努力をしてみたい、このように考えておりますので、鋭意勉強してまいりたいと思っております。

○辻(第)委員 最後に、今回の運賃改定が、単に運賃の増額にとどまらず地域別運賃制度が採用される。しかもそれは擬制キロ制というものが取り入れられるにもかかわらず、運賃法の改正なしに行われるということは大変な問題だというふうに思うわけであります。

そして最後に、国鉄当局に、十分な旅客サービスの向上に努めることをお願いするわけでございます。国鉄総裁の決意のほどをお聞きしたいと思います。

○仁杉説明員 運賃の値上げあるなしにかかわらず、こういう状態でございますのでお客様を大切にとということが基本になければならないと思えます。殊に、大変恐縮でございますが、運賃値上げというようなやむを得ざる処置をとりましたので、今後はより以上にお客様を大切にということで、いろいろな面で細かく配慮をしながら皆様の御期待に沿えるようなお客様に対するサービスを提供しよう努力してまいる覚悟しております。どうぞよろしく御指導願いたいと思っております。

○辻(第)委員 終わります。どうも御苦勞さまでした。

○福家委員長 次回は、来る二十日午前九時五十分理事會、午前十時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。

午後九時四十七分散會

第一類第十号

運輸委員会議録第五号

昭和五十九年四月十七日

昭和五十九年五月四日印刷

昭和五十九年五月七日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

D