

衆議院 運輸委員會 議 録 第 八 号

昭和五十九年五月八日(火曜日)

午前十時十七分開議

出席委員

- 委員長 福家 俊一君
- 理事 鹿野 道彦君
- 理事 浜野 剛君
- 理事 小林 恒人君
- 理事 近江巳記夫君
- 加藤 六月君
- 佐藤 文生君
- 近岡理一郎君
- 中山 正暉君
- 増岡 博之君
- 若林 正俊君
- 左近 正男君
- 田並 胤明君
- 西中 清君
- 河村 勝君
- 梅田 勝君
- 野間 友一君
- 理事 久間 章生君
- 理事 三塚 博君
- 理事 吉原 米治君
- 理事 中村 正雄君
- 小山 長規君
- 田中 直紀君
- 中馬 弘毅君
- 林 大幹君
- 箕輪 登君
- 兒玉 宋男君
- 関山 信之君
- 富塚 三夫君
- 森田 景一君
- 西村 章三君
- 辻 第一君

出席政府委員

- 運輸大臣 細田 吉藏君
- 運輸政務次官 津島 雄二君
- 運輸大臣官房長 松井 和治君
- 運輸大臣官房総務審議官 西村 康雄君
- 運輸大臣官房審議官 丹羽 晟君
- 運輸省鉄道監督局長 永光 洋一君
- 運輸省自動車局長 角田 達郎君
- 運輸省航空局長 山本 長君
- 海上保安庁次長 山下 文利君
- 高等海難審判庁長官 林 至君

委員外の出席者

- 警察庁警備局警備課長 井上 幸彦君
- 環境庁企画調整局環境影響審査課長 加治 隆君
- 環境庁大気保全局交通公害対策室長 小澤 三宜君
- 大蔵省主計局主計官 涌井 洋治君
- 運輸省航空局飛行場部長 松村 義弘君
- 運輸省航空局飛行場部企画室長 小坂 英治君
- 運輸省航空局管制保安部長 平井磨礫夫君
- 建設省計画局地域計画官 光岡 毅君
- 建設省道路局高速国道課長 高見 昌信君
- 建設省道路局道路経済調査室長 藤井 治芳君
- 自治省財政局調整室長 前川 尚美君
- 運輸委員会調査室長 荻生 敬一君

委員の異動

- 五月八日 河村 勝君 補欠選任
- 同日 辻 第一君 野間 友一君
- 同日 西村 章三君 河村 勝君
- 同日 野間 友一君 辻 第一君

五月七日

- 春臨損傷者に対する運輸行政改善に関する請願 (岩垂寿喜男君紹介)(第三九九七号)
- 同(安田修三君紹介)(第三九九八号)
- 同(渡辺美智雄君紹介)(第三九九九号)
- 国鉄高森線特定地方交通線に関する請願(北口博君紹介)(第四〇五〇号)
- 同(熊本空港ストップオーバー等の早期実現に関する請願(北口博君紹介)(第四〇五一号)
- 同(増岡博之君紹介)(第四一三二号)
- 同(山下元利君紹介)(第四一三三三号)
- 同(小里貞利君紹介)(第四一三三八号)
- 同(岸田文武君紹介)(第四一三九〇号)
- 同(宮澤喜一君紹介)(第四一三九〇号)
- 同(ニューター車検代行行為の是正に関する請願外二件(友納武人君紹介)(第四一三四号)
- 同(愛野興一郎君紹介)(第四二四七号)
- 同(岡田利春君紹介)(第四二四八号)
- 同(齋藤邦吉君紹介)(第四二四九号)
- 同(渡辺省一君紹介)(第四二五〇号)

○鹿野委員長代理 これより会議を開きます。
委員長所用のためおくれましますので、指名により私が委員長の職務を行います。
内閣提出、関西国際空港株式会社法案を議題といたします。
質疑の申し出がありますので、順次これを許します。西中清君。
○西中委員 関西国際空港の建設はまさしく国家的事業でございますが、事業主体が特殊法人たる株式会社ということで、事業の成否はもろろん主体たる株式会社にあるわけでございますけれども、やはり運輸省なり政府のこの事業に対するかわり方、過度の干渉もいろいろ問題がありましようし、また、膨大な事業費を要する問題でもございます、その他いろいろの重要課題がございます。したがって、政府としても相当な意気込みで取り組みをしていただかなければならぬ、こういう両面があるかと思っております。したがって、まず基本的などういう姿勢で臨もうとされておるか、伺っておきたいと思っております。
○細田國務大臣 関西国際空港は大変な国家的な事業でございます。これまで、既に長年にわたっていろいろ計画段階で調査をいたしておる、また環境問題等についてもいろいろ調べておる、また今後、実際に工事をやるということになりましたら、いろいろな形で国が援助しなければこの仕事はうまくいかないということをはっきりしておることと思っております。あらゆる段階でいろいろな方法を講じたいと思っておりますが、その詳細については航空局長からお答えさせていただきます。
しかしながら、まず会社をつくるにいたしましたも母体があるわけでもございませんので、まずつくります、この実際に仕事をやる人間、これも国と地方公共団体とまた公共団体の御意向で地方における事情をよく知った人、そういう人が集

まて会社を構成しなければ、専門家がいろいろわけじやございせんので、これはどうしてもそういう格好になるわけでございます。そういう意味で、言うならば言葉が当たるかどうかわかりませんが、国は全力を挙げて協力をするとういふか、いわば自分の仕事というふうな気持ちでこの仕事にかからなければならぬ、かように考えておりますが、詳細については航空局長からお答えさせていただきます。

○山本(長)政府委員 広範な御質問でございますけれども、特殊法人たる株式会社という事で民間の資本も参加をしていただくことで効率的な経営を期待しておるわけでございます。しかしながら、事業そのものが国際空港の建設、運営という極めて公共性の高い、また安全面、防災面、諸般にわたって十分な配慮をしていかなければならぬ事業でございます。そういう観点から法案の中にもございすように、法律上は、政府は少なくとも過半数を超える株式を保持しなければならぬ。資金計画は三分の二を持つという計画でございますけれども、要するに大半のものは政府が責任を持つ。そのほかに、資金の援助いたしました。政府から無利子の貸し付けをするとか、あるいは外部資金の調達を図ってまいりますときに、やはり会社に対して信用力を付与しなければならぬというところから、債務については政府が保証をいたしますとか、その他会社の事業全般にわたって政府が援助をいたしますと同時に、所要の監督の措置を講ずることとしておるわけでございます。この辺については、財政上あるいは税制上にもわたっておりますので細かくは申しませんけれども、全般にわたって援助をし、かつ監督をしていく、こういうことで会社の事業の円滑を期すと同時に、公共性の確保を図ってまいりたいというふうに考えておる次第でございます。

さらに、事業の運営段階になりましたら諸般の問題が生じてくると思いますが、この辺につきましましては、本法案審議の過程におきまして先生方のいろいろな御指摘もあり、その辺のところもよく留意しながら会社を指導してまいらなければならぬと考へておる次第でございます。

○西中委員 やはり国の、また運輸省の援助、これは非常に重要なことだと私も見ておりますが、例えば十五条には「技術的援助」ということが述べられておるわけでございますが、今日まで百八十億の調査費をかけて種々の調査が行われました。したがって、その蓄積された調査結果、こういうものも相当新会社には必要ではないかと思ひます。したがって、当然この会社はそういう成果を引き継ぐもの、こういうふうには私に判断をいたしておりますし、とりわけこのあたりは二十メートルの水深と言われているようですが、これを埋め立てをするという非常に高度な技術を要する工事が始まるわけでありす。したがって、当然今日まで運輸省としても技術研究所等がいろいろこの面については技術を開発されておるといふふう聞いておるわけでありすけれども、そういう技術も含めて事業主体に対して援助を行われるのかどうか、その点も伺っておきたいと思ひます。

○山本(長)政府委員 お答え申し上げます。御質問のとおり、この法案の十五条におきまして、「国及び地方公共団体は、会社の事業の円滑かつ効率的な遂行を図るため、適当と認める人的及び技術的援助について必要な配慮を加えるものとする。」という規定を置いておるわけでございます。御承知のように、長年にわたりこの空港計画については調査をいたしてきたわけでございますけれども、大規模な埋め立てでございますし、相当水深も深いところでございすし、また湾内の沖積層を埋め立てるといふことでございすので、地盤の処理というふうなものについてもやはり相当高度な技術が必要でございます。この点につきまして、私たちがいたしましては、長年にわたり十分な調査を実施してきたというふうにも自負しておるわけでございますけれども、何しろ高度な技術をもってやらなければいかぬということは事実

でございます。そういう国が行ってまいりました諸般の調査研究のノウハウというものは当然この会社に引き継いでいかなければならぬというふうに考へております。

さらに、地方公共団体もこのプロジェクトにつきましては、私たちの運輸省と一緒にしまして諸般の調査を行い、また研究もなされてきておるわけでございます。また、この調査段階におきまして、いろいろな漁業者との協力を得るような努力をしてきておるわけでありす。この辺につきましても地元のかかわり合いにつきまして、地方公共団体も非常な努力をしてきておる。そういう知識経験というものをこの会社に引き継いでいくということが必要であろうというふうに考へておる次第でございます。

○西中委員 ノーハウを提供する、こういうことは非常に重要なことだと思ひますので、十分なる配慮を願ひたいと思ひます。次に、財政、税制上の支援ということがうたわれておるわけでありすけれども、やはり株式会社に対してはできる限りの支援が必要だろうというふうには私は判断をいたしております。特に、公共的の使命を有しておるわけでありすから、当然、株式会社というところでございすから、当然経営の健全化ということもあわせ考へなければならぬ、こういう点でいろいろ措置をお考へだと思ひますのでありすけれども、具体的にはどういふ措置をお考へか、伺っておきたいと思ひます。

○松村説明員 本会社の収支採算の確保というところにございましては、関係各省の協力を得まして万全の措置をとってまいりたいと思ひます。この法律に盛り込まれた点については御説明いたしますと、まず、政府といたしましては二分の一以上の株式保有をすることというふうな規定してございす。実際の予算措置におきましては三分の二の出資を予定しております。さらに、足らざる分は政府から無利子の資金として貸し付けるといふための条項も置いてございす。さらに、外部資金を調達いたすために、この会社に信用力を

付与する必要があると思ひます。そのために、発行する社債について政府が保証することができるといふ措置も置いてございす。こういった財政面におきまます助成と並びまして、税制面におきましても、ほぼ同じような事業を行ってまいります新東京国際空港公団と同程度の税制上の特典を与えるように措置してございす。

これらの助成措置を前提とし、なおかつ三〇%程度の無利子の資金を確保できますれば、開港後おおむね五年程度で単年度の損益計算は黒に転ずると予測しております。また、開港後九年程度で民間及び地方公共団体の出資者に対する配当が可能になると予想しております。さらに、二十三年程度で有利子資金の償還は可能であろうと予想しております。

○西中委員 そうしますと、補償対象は、いわゆる区画漁業権に限るのか、また共同漁業権に限るのか、こういったような問題もあらうと思ひます。また、当該地域の海域に限るのか、大阪和歌山、兵庫にまたがるのか、その辺のところは

どういふ形になるのでしょうか。

○山本(長)政府委員 補償の内容につきましても、いろいろな交渉事でございますけれども、現在時点において考えられますことは、やはり埋め立てによりまして海域が消滅するわけでございまして、海域が消滅することに伴う補償問題、それから、工事を行います際に漁業への影響に対する補償等が主な内容と考えられます。

これらにつきましては、こういった漁業補償等につきまして、政府が全般的に基準を決めて交渉を行っておりますが、公共用地の取得に伴う損失補償基準を、各省共通のものを持って対応しておりますわけでございまして、会社が、こういったものを基準にいたしまして折衝を続けていくということになると思っております。

第二の、対象地域あるいは範囲というふうな御質問でございますが、やはりこの空港の建設、運用によりまして、漁業権でございますとか、あるいは入漁権でございますとか、そのほか許可漁業といつて許可を受けて漁業をしておられるというふうな方がございまして、そういった権利と申しますか、実績と申しますか、そういったことが制限を受ける、あるいは消滅するといふふうなことに伴うものでございまして、当然にその制限なり影響を受ける方々ということになるわけでございまして。

具体的な範囲につきましては、工事の態様によりましてまた異なってくると思っております。しかし、私たちが、この海域におきまして、長年にわたって調査を実施してきておりますけれども、調査の中心といたしまして、ボーリングをたしか五十本程度やっております。これによりまして、いろいろな漁業に伴う制限が加わるといふようなことで、漁業補償なども、その面に限った漁業補償をやっておりますわけでございまして、主として大阪府、兵庫県の大阪湾において漁業活動を営んでおられる方々というものを対象にいたしまして交渉し、漁業補償を行ってきているという実績がございます。こういった実績、過去の経験も参考にいた

たしまして、さらにまた、会社が設立された後、関係者といろいろな話し合いをして、その範囲も確定していかなければならぬと考えておりますが、現段階では、今までの実績から見てそういったところではなからるかというふうにご覧いただいております。

○西中委員 補償の問題は、今後にゆだねられておるわけですから、明確なことを言うわけにいかぬでしょうし、これからおのおの実際に事に当たって見なければ、範囲も金額も確定できないと思っておりますけれども、収支計画の中でおおよそどれくらいを補償金額として見ておられるのか、伺っておきたいと思っております。

○山本(長)政府委員 このプロジェクト、第一期工事、約一兆円というふうな試算をいたしております。その中には、積算上当然ある額のものも置いておるわけでございます。先ほど申し上げました、政府あるいは政府関係機関が今まで行っております基準に従って、政府側といたしまして、今までの調査に基づいて何がしかのものを積算しておるわけでございまして、これは、これからの交渉事でございますし、影響するところが非常に大きいものでございまして、積み込んでおる金額につきましてお答えすることは差し控えておきたいと思っております。

○西中委員 この種の問題、非常に微妙でございますから、私もそれ以上は何いせん。しかし、言わんとする意味は、この国際空港の収支計画については、不確定な要素が非常に多過ぎるので、私はやはり収支計画が非常に狂ってくるのではないかと心配を、実はしておるのです。したがって、そういった場合に、国の財政的な援助また信用力の増強という面で相当な配慮をしていかなければならぬだろう、こう思っております。

この種の問題は、また今までの空港と違って、新しい人工島にできる空港でありますから、その点については政府が極力面倒を見ていくという姿勢がなければならぬと思っております。今、金額云々ということは当然言えないでしょうけれども、その

点についての大臣の決意を伺っておきたいと思っております。

○細田国務大臣 お説のように、これだけのプロジェクトでございます。また、漁業補償というふうな、ある意味では非常に不確定な相手方のある話でもございまして、いろいろな点から考えまして、国が面倒を見るという態度でいかなければ、これを完成することはできない、こう思っております。幸いにして、国が今の資金計画で援助するという程度ででき上れば、大変結構だと思っております。そういうつもりで法案も提案しておるのでございまして、こういう大プロジェクトはえてしていろいろなことが起こる可能性があるわけでございます。そこで、御心配がいろいろあるのだからと思っておりますが、その実情に依りて、会社側と政府、そして関係の地方公共団体がよく相談をいたしまして、最終的にはやはり国がどこまでも、この国際空港というものは必要なのでございまして、責任を持ってその話を進めていくという格好にしなければならぬのじゃないか、かように思っております。

○西中委員 ここで、収支採算性という点について、私が危惧いたしております問題について、何かお伺いをしたいと思っております。先ほど、この採算性につきましては、単年度の黒字が開業後五年、配当開始が九年後、こういったようなお話がございました。そのようにいくことを私も願っておりますけれども、この収支の採算といった面の大きな前提になるのは、やはり航空需要の動向にあると思っております。関西国際空港開港当初の需要予測ほどの程度見込んでおられるか、伺っておきたいと思っております。

○松村説明員 開港初年度に当たりまして六十八年度におきまして、国際旅客約九百万人、国内旅客約一千百万人、国際貨物約五十八万トン、国内貨物約二十四万トン、以上の需要を予想しております。○西中委員 果たして需要がそういうように順調に伸びるのかどうか、その点、私は危惧をいたしております。例えば、これから日本の産業構造と

いうものが非常に変わってくると思っております。したがって、できるだけ小さく、軽く、薄く、こういった高度技術の産業が大きなウェイトを占めてくると思っております。その点で果たして貨物がそれだけのものを確保できるのかどうか。それから旅客の需要も、伸びては行くのでしようけれども、必ずしもこれがどんどん伸びていくかどうかということについては、疑問に思っております。

やはりマスメディア、またニューメディア、こういったものの発達によりまして、いわゆる営業活動であるとかそういった面の旅客が、どんどん落ち込んでくるのではないかとというような気がしないわけでもないのです。したがって、これから十年先ということになったら、テレビ会議なんというものは当然、当たり前になるでしよう。

そういったことを考えあわせると、航空需要の主体はやはり観光、旅行、こういったものに大きなウェイトが移っていくのではないかと、かように私は予測しておるのです。そういう点ではどういふようにお考えなのか、伺っておきたいと思っております。

○松村説明員 先生御指摘のとおり、航空需要は長期的に見ますと徐々に伸び率は鈍ると我々も予想してございます。この点を加味いたしまして我々も予想しておるわけでございまして、具体的に六十八年度までの輸送需要想定をどのようにしたか、ちょっと御説明したいと思っております。

昭和五十八年度におきまして内閣は、「一九八〇年代経済社会の展望と指針」を閣議決定いたしました。その中で、計画期間の五十八年度から六十五年までのGNPの平均伸び率を四%と想定しております。この平均伸び率四%に、四十九年度以降の航空輸送需要実績とGNPの実績から推計されます弾性値を掛け合わせます。そして、六十五年における輸送需要を想定いたします。この全国の輸送需要に対して関西地区のシェアを、運輸省の持つております総合交通モデル等から推計いたしました。六十五年の関西地区の輸送需要

し、その辺につきましては、需要者といひましょ
うか、そのニーズというものをよくとらえて、で
きるだけそれにマッチした機能分担というものも
考えていかなければならぬというふうに考えてお
る次第でございます。

○西中委員 五十七年度の実績でまいりますと、
大阪空港は国内線が一千二百九十九万七千人、国
際線が三百二十三万七千人、八対二の關係です
ね。これが国内需要が減るということは非常に大
きな打撃になると思います。したがって、私は心
配をいたしておるわけでございます。何といた
も時間的メリットがなくなるといことが非常に
大きな要素で、それだけ国鉄が有利になる、こ
うい關係だと思ふのですね。では、國際線をこ
れからどんどんおろすんだからといって、果たし
て関西圏にそれだけの需要があるかどうかとい
う問題も一つ残されていると思う。これは先の話で
すから議論しておいても終わりありませんけれ
ども、そういう点で私は若干の心配をしておるこ
とです。

それで、例えば國際線と一部国内線を新空港に
移し、大阪國際空港を併用するというケースを選
択した場合、遠い空港は敬遠するというのは当然
のことでございます。客は大阪國際空港に集ま
る。そうすれば、新空港の当初の目的は達せられ
ない。例えばアメリカのワシントン・ナショナル
空港は小さくて大阪空港と同じような条件下にあ
る。こういうことで都心から四十キロ離れたとこ
ろにダレス空港という立派な空港をつくった。し
かし、お客さんは全くわずかしか寄っていかない
という。これは実績が示しております。カナダの
モントリオールも同じことで、ドーバール空港がご
ざいますけれども、これも狭いということでも都心
から五十三キロ離れたところに持つていって新し
い空港をつくった。しかし、これも目的を達して
おらない。要するに私は、ここで言いたいのは、
こういう遠い地域の空港は採算性で非常に苦しく
なるという危険性があるということを描いてお
きたいと思ふのです。そういう心配はないのかあ

るのか、これは先ほどお聞きしましたけれども、
こういう点で私は心配せざるを得ません。

今度は大阪國際空港に国内線を残して國際線の
みを移しても、先ほど申し上げましたように、果
たして國際線の需要が東京、関東ほどあるのか
いのか、これも考えてみますと、大阪のマーケッ
トは非常に小さいのではないかと私は思っており
ます。そういう点で収支の計画が大きく狂いを
生じないように、万全の収支の計画というものを
しっかりと見直していただくことが非常に大事
ではないかと思っております。果たして九年度後
に配当ができるような状況になるのかならないの
か、この辺のところを私は非常に心配をいたして
おりますので、十分な検討をお願いしたいと思います。
大臣いかがでございますか。

○細田國務大臣 今御心配になっておることは非
常に基本的な問題だと思ふます。とにかくこの関
西新空港をつくらなければならぬという話が始
まったころのことを考えていただくと、伊丹には
空港を置いておけぬ、どこかへ持つていこう、こ
うい話から始まっておるわけですね。そういう格
好になっておるわけですね。したがって、航空審
議会の答申も廃止を前提としてということになっ
ているわけですね。ところが、現在の段階では、こ
れはまだはっきり決めておりませんけれども、伊
丹の現在の大阪空港をどうするかということとはそ
う長く決まらずに置くということにまいらないと思
います。これは前にも他の方に御答弁申し上げて
おるとおりなんです、ある程度速やかにといいま
しょうか、少なくとも余り便々としてこれを延ば
すわけにまいらない、こういうことになっておる
と思ふのでございます。そして、羽田空港と成田
空港との關係と少し状況が違つてございま
す。したがって、関西新空港に國際線だけ持つて
いって国内線は伊丹に残すというふうなことで
関西新空港は成り立たないことはだれが考えても
わかることだと思ふのです。

そこで、問題は、先ほど来いろいろお話があり
ますが、将来の航空需要の伸びが非常に關係を

持つてくること、これは当然でございますが、も
う一つの問題は、アクセス問題というものが成田
の問題とまた別な意味で、全然性格的に違つた意
味で決定的に重要度を持つておるといふふうな
は思ふのです。単に物理的な距離がどうかとい
うことよりも時間的距離が問題なわけであるこ
ろは言うまでもないわけでありまして、私は、関
西新空港については今おっしゃったような心配が
あります。あると思ふます。ないと言つたらうそ
です。

〔鹿野委員長代理退席、久間委員長代理
着席〕

ですから、私はその問題を決定するに、決定的
な要素になるものはアクセスが本当に完全とい
ましようか非常に立派なものになるということ、
これが前提でないといふいろいろなことが成り立た
ないと実は思つておるわけでございます。

○西中委員 私は京都に住んでおるわけですが、
とてもじゃないけれどもあそこまで行く気が起
らない、おっしゃる通りにアクセスが相当すばら
しいものがネットされなければならぬな、
こういう印象です。現在でも、時間的メリット
は大阪空港ですら全くないから、京都の方は大抵
もう新幹線です。そういうことを考えて、こ
れから十分アクセスにも力を入れていただきたい
と思ふのです。

次に、二番目に心配な点は、航空審の第一次答
申、第二次答申によりまして、補助滑走路につ
いて大阪湾は常時強い西風がある、だから、これは
ほとんど必要不可欠だ、こういうのに近い表現で
その必要性が述べられております。しかし、第一
期の事業計画ではこれは含まれてはおりません
でございます。膨大な投資ですから一氣にやれな
いといふのはよくわかるのでありますけれども、
この空港が最大限に機能する、または二十四時間
この空港が必要だといふ観点から始まった、こ
ういことから考えてまいりますと、常時強い西風が
吹いておる、これは環境影響評価の中を見ており
まして大変なような状態でありまして、西風を受

けて離発着ができない、こういう事態も十分予測
がされるわけでございますけれども、その点はど
ういふふうな考えておられるのか、伺つておきた
いと思ひます。

○山本(長)政府委員 おっしゃるとおり、空港が
あらゆる風に対応できる滑走路を持つことが望ま
しいことは申すまでもございませぬ。そういう意
味で、今度の関西國際空港の構想もいわゆる横風
の滑走路を持つという最終計画にはなつておるわ
けでございます。

おっしゃる通りに、第一期の計画については滑
走路一本、必要最小限のもので開港するといふこ
とでございます。その場合の影響でございますが、
おっしゃる通りに特に冬におきましては西風
が強い地域でございますのでこの影響を受けるこ
とは事実でございます。それによつて滑走路に離
発着できないという状態をどういふふうな計算で
行うか。いろいろな計算の仕方がございまして、
ICAOの方式もございまして、現在航空会社
がとつておる方式もございまして、だんだんと航空
機も大型化しジェット化していくといふことで
もつて風に強くなつてきております。

そこで、現在日本の航空会社及び外国の航空会
社がいわゆる運用限界、横風運用限界の一つの基
準といふものを持つておりますが、その場合は、
風が幾らの場合、それから滑走路の路面の摩擦が
大きい場合、小さい場合、これは雨が降つておる
とか雪が積もつておるとかといふふうな路面の状態
と横風の力の働きがいろいろのもの二つの要素
から掛け合せて運用限界を決めておるわけござ
いまして、通常決めております基本的な通常の
パターンでもつて試算をいたしまして、この一本
の滑走路でもつていわゆる年間の利用率といふも
のを計算いたしますと、一本でも年間平均で大体
九九〇程度いけるという計算でございます。さら
に、西風の強い冬季でございますけれども、九
八〇程度は確保できるという計算をしております
。これは現在の各航空会社の機材、風に対する
強さといふものを基準に置いて運用しておる基準

にのつとって計算したものでございます。飛行場というものは完全無欠、一〇〇％ということが望ましいわけでございますけれども、若干のこういって問題は避け得ないと思っております。今申し上げましたような数字から見ると大きな支障はないというふうな私には判断をいたしておる次第でございます。

○西中委員 就航率九八％、九九％というお話で、それならばほとんど影響はないと言つてもいいと思つたのです。そうすると答申の方はちょっと大げさに書き過ぎたのかなという感じもせぬわけでもない。しかし、大変な投資をして補助滑走路をつくるということでしょう。やはりそれなりの必然性、必要性がある空港であると考へなければならぬ、これは当たり前だと私は思つておるのです。九九％ならばほとんど要らないわけですから一期工事だけでもいいということになりかねない、そういうお話です。しかし風の状況もやはり一つの大きな要素であろうと思つたし、とりわけ海の上真中という空港はそう例があるわけはないのですから、いろいろな予測がもっともつとできるのだと思つたのです。シビアにも少し検討された方がいいのじゃないかと私は考へております。

次は、第三点目に心配な点を申し上げます。それは何かと申しますと、新しい島をつくる、こういう事業でございますから当然沈下というものを考へておかなければならぬと思つたのです。どれくらいの期間、どれくらい沈下するものと予測をされておるか伺つておきたいと思つた。

○山本(長)政府委員 諸般のボーリング、土質調査等の結果を踏まえてまして予測したものでございますが、地盤改良工事等を行うことによりまして沖積層の地盤の一番弱いところの沈下というものをできるだけ早く沈下をさせるという計画でございますが、開港後もなお、さらにその下の層の沈下というものは避け得ないと思つた。これはどの埋立地でも同じでございます。そこで開港後も残りますいわゆる残留沈下の量でございますけれども、開港後十年後までにおおむね〇・六メートル、それから開港後二十年ないし三十年後におおむね一メートル程度の地盤沈下がなお残留沈下として残るといふふうな予測をいたしております。

その後、ずっと長い期間にわたつて少しずつ沈下をしていくわけでございますが、この辺につきましましてはこういつた予測をもとにいたしまして地盤改良工事を実施することによりまして、さらにまたその残留沈下というものに対応した対策をいたしまして、余盛りをしておくというふうなことももつて半永久的にもち得るといふように埋立地を造成する計画でございます。

○西中委員 私はポートアイランドを開いてみたところ、埋め立て工事を完了して、開始してから大体九年前で約三メートル、最終的には四メートル沈下した。六甲アイランドは十年前で約四メートル、九五方沈下した、こういうデータが出ておるわけですね。これは地盤とかその他のいろいろな堆積物によつていろいろ状況も違つてございませうし、埋め立ての工法によつても違ひがあるわけでございますから一概には言えませんが、開港が六十七年ということになりますとすぐ始めても沈下が激しい時期である、こういうふうには判断をいたしておるわけでございます。関西空港の位置はなかなか深いところでありまして、当然沖積層の土質の多いところでございますから、それに対応した工法もとられるのでございませうけれども、沈下は避けられない、開港してもしばらくの間はかなりの沈下をする、こういう予測をせざるを得ないと思つた。

とりわけ面倒なのは、沈下が一様に、島全体が同じように沈んでくれれば一番都合がいいわけでありませうけれども、不同沈下を起す、要するに滑走路全体が同じように沈まない。そうすると、そこそこ起る。そのときにやはり当然、空港を開鎖して改良工事を加えなければなりません。そのときには一本しかございませぬから、当然、空港にはおられない、こういう状況にならうかと思つた。

先ほど西風の問題とあわせて私が申し上げましたように、不同沈下の改良工事と西風、こういう問題、それから航空需要の問題、位置の問題、こういうことを三点にわたつて申し上げてまいりましたけれども、そういう点で、空港全体として閉鎖する確率はかなり高いんじゃないかというところを心配しておるわけですね。当然それは収支の方に響いてくるわけでございますから、これは単なる私の杞憂にすぎないようになると願つておるわけでありませうけれども、やはりその点は十分工法の上でも慎重の上に慎重を期し、最善の技術を駆使して不同沈下を起さないようにやつて

ただかなければならぬ、こういうふうに思つておるわけでございます。その点どういうふうにお考えか、伺つておきたいと思つた。

○山本(長)政府委員 先生の御心配、三点御指摘になつたわけでございますが、需要の点につきましては、位置の関係においての影響は確かにあるかと思つたわけでも、大臣が先ほど申し上げましたように、これはやはり時間距離というふうな観点から、アクセス問題というふうな観点からの整備というところでそれをカバーしていくというふうな必要があるかと思つた。

それから滑走路一本であるということに伴う不安という点についてでございますが、この点につきましては、先ほど申し上げましたように、一〇〇％というわけにはもちろんありませんけれども、就航率というものは冬場におきましては九八というふうな数字でございますので、大きな影響はないというふうな我々は考へております。

それから沈下問題につきましても、全般的な沈下につきましても、先ほど申し上げましたように、これはどの埋立地でもずっと長きにわたつて沈下するものでございませぬので、それに対応する措置をとつておく必要がございませぬ。これについては技術的に対応してまいりたいと思つた。

また、新しい不同沈下の問題が御指摘にございませぬけれども、これもあの海域において数多くのボーリングを実施いたしましたして、そして土質を調べておりますが、比較的均一な土質でございます。したがつて、全般的な沈下というものは、残留沈下が残りますけれども、その沈下というものが今度は不同沈下としてどうあらわれてくるかということでございますけれども、我々の試算によりますと、これも技術的な検討に基づく現在の検討結果でございますが、滑走路の水平距離二百メートルに対して最大で五十ないし六十センチ程度、これは滑走路のいわゆる勾配の許容限度が千分の八でございますが、今申し上げました数字は千分の二・五ないし三・〇になります。こういった予測をいたしておるわけでございます。

沈下というものは、それが場所によつて若干沈下の度合いが違つていくことによつて均一ではないという点がございますけれども、十分滑走路の運用の許容範囲内であるといふふうな考へておる次第でございます。この点につきましては先生御指摘の、御懸念のようにならないように、技術的な面におきましても万全を期していかねばならぬといふふうな考へておる次第でございます。

○西中委員 全般的に千分の幾つというふうな数字に沈下して下れば大したことはないのですけれども、不同沈下をしてこぼこになると困るわけで、この例はポートピアを見ても十分あるわけで、あそこはいかげんに手抜きをしたというふうには私は判断できないわけですね。いろいろな工法をやはり駆使してはいると思つた。もう時間もありませんから、これはこれでございませぬが、慎重の上にも慎重を期してお願いをいたしたいと思つた。

それから、時間もなくなりましたから、あと何つておきたいのは、株式会社という性格ですから、当然配当しなければならぬ。ところが、巨額の投資額から見ても、空港の使用料と公租公課はかなり高いものになるのじゃないかというふうな予測をしております。御承知のとおり、成田は世界で二番目の高い使用料を出しておるという

と、先ほど西風の問題とあわせて私が申し上げましたように、不同沈下の改良工事と西風、こういう問題、それから航空需要の問題、位置の問題、こういうことを三点にわたつて申し上げてまいりましたけれども、そういう点で、空港全体として閉鎖する確率はかなり高いんじゃないかというところを心配しておるわけですね。当然それは収支の方に響いてくるわけでございますから、これは単なる私の杞憂にすぎないようになると願つておるわけでありませうけれども、やはりその点は十分工法の上でも慎重の上に慎重を期し、最善の技術を駆使して不同沈下を起さないようにやつて

ただかなければならぬ、こういうふうに思つておるわけでございます。その点どういうふうにお考えか、伺つておきたいと思つた。

○山本(長)政府委員 先生の御心配、三点御指摘になつたわけでございますが、需要の点につきましては、位置の関係においての影響は確かにあるかと思つたわけでも、大臣が先ほど申し上げましたように、これはやはり時間距離というふうな観点から、アクセス問題というふうな観点からの整備というところでそれをカバーしていくというふうな必要があるかと思つた。

それから滑走路一本であるということに伴う不安という点についてでございますが、この点につきましては、先ほど申し上げましたように、一〇〇％というわけにはもちろんありませんけれども、就航率というものは冬場におきましては九八というふうな数字でございますので、大きな影響はないというふうな我々は考へております。

それから沈下問題につきましても、全般的な沈下につきましても、先ほど申し上げましたように、これはどの埋立地でもずっと長きにわたつて沈下するものでございませぬので、それに対応する措置をとつておく必要がございませぬ。これについては技術的に対応してまいりたいと思つた。

ふうな状況でありますけれども、結局はお客にこ
ういったものが転嫁される、こういう危険性も
非常に強いわけでございます。勢いそれが国内線
の公租公課にも影響が出てくるのではないかと、こ
ういふ点で航空運賃の値上げということにつな
がる心配がございまして、その点をどういふよう
に考えておられるか、ひとつ伺っておきたい。

それから先ほど申し上げましたように、航空需
要の変化が予測をされるわけでございます。位置
からいまして、先ほど申したように航空機離れ
もあるでしょう。また、本四架橋ができれば徳島
も高松も大阪からの便が変化してくると私は見
ております。そのほか愛媛、当然変化いたしま
しょう。こういったことを見てもまいりまして、
航空需要の変化に対応した国内、国際両面にわ
たつての航空行政の再編成の問題、路線の再編成
の問題、これは当然起こってくるものだと思います。
この問題についてはいつごろ結論をお出しに
なるのか、どういふ手順でこれから作業をされる
のか伺っておきたいと思ひます。

以上二点につきまして御答弁を願いたいと思ひ
ます。

○山本(長)政府委員 この空港の収支採算を確保
していくために先生の御指摘の幾つかの、三点ば
かりの御指摘というものが、それが顕在化する
と、結局は空港使用料を高額にせざるを得ない、
それが運賃にはね返ってくるのではないかと、
どう考えておるか、こういう御質問でございま
す。先ほど申し上げましたように、需要予測の問
題、それから建設技術に伴う建設費の問題、ある
いは空港利用率の問題等につきまして、これは収
支採算のやはり前提条件でございまして、これも
私たちが相当研究したつもりでございまして、適切
に計画しておるつもりでございまして。

また、この収支採算の前提になりますいろいろな
な着陸料等、あるいはそれだけではなくて、あそ
こに人が集まることに伴ってこの会社の収益に
なってくるようなもの、収益の予測というものを
前提しておるわけでありますけれども、こう

いったものにつきましては、やはりほかの空港の
着陸料あるいはそのほかの料金収入というものと
のバランスを考えまして、そして確かに世界的に
見て安い空港じゃございません、確かに日本は成
田だけではございません、全般的に高いのは事実
でございまして。やはり日本の中においてのバラ
ンスを考慮して設定いたしましたわけでございま
す。

私たちがいたしましたのは、その計画がそこを来
さないようにしていくことが一番必要だと思ひま
す。その面につきまして諸般の配慮をしていかな
ければなりません。また、運賃の値上げというふ
うなものは当然できるだけ避けていかなければな
らぬという配慮から、この空港のコストというも
のについてもできるだけ計画どおりにいくように
努力をしましてまいらなければならぬというふうに
考えておる次第でございまして。

それから、航空路線の再編成といった航空の企
業体制の御質問がございました。これは御存じの
ように、昭和四十五年の閣議の了解、四十七年の
大臣通達というものが基本になりました。現在の運
営体制ができておるわけでございまして。確
かに、十年以上経過いたしました、客観情勢が非
常に変わってきておることも事実でございまして。
また、現在の運営体制につきましていろいろな意
見があることも事実でございまして。ただ、この問
題は、単に航空会社サイドから見まして、企業の
利害の立場から、こうしてくれ、ああしてほしい
とかいふふうな観点から論ずるのは適切ではない
だろうと考えるのでございまして。やはり現在の航
空輸送需要あるいは将来にわたる需要という方
面を考えた場合に、あるべき航空輸送体制のあり方
というものを基本に置いて考えていかなければな
らぬ問題であらうかと思ひます。

この点につきましては、いつからどうするのだ
といふふうな御質問でございましてけれども、私た
ちとしては、やはり絶えず勉強し、検討してい
なければならぬ問題でございまして。永久のものだ
とは考えておりません。しかし、今、この時点
で、いつからどうするのだといふふうなことをお

話していただく段階にまではもちろん至ってお
りません。慎重に考えていかなければならぬ問題
だと考えておる次第でございまして。

○西中委員 終わります。

○久岡委員 長代理 西村章三君。
をされておりますこの空港株式会社法案、これが
成立をいたしますと新しい局面を迎えるわけで
ございまして。過去十年間のいわゆる計画段階から、
実施段階へと移ってまいりまして、今日までは
いよいよ産みの苦しみの時期であつた。環境問題、
財源問題等々、多くの難問を抱えた産みの苦し
みの時期であつた。ところが、この法案が成立し
たしまして、十月に新会社が発足をいたします
と、これからは、いわば育ての苦しみが始まるわ
けでございまして。

細田運輸大臣も、新聞の対談の中で、小さく産
んで大きく育てる、こうおっしゃいました。確
かに、空港問題も、そういう意味におきましては、
これからの育ての期間、いわゆる自然環境、教育
環境、さらには社会環境、経済環境、これらも整
えてもらわなければ、立派な空港が建設されない
わけでございまして。そういう意味におきまして
は、むしろ、産みの苦しみよりも建設の苦しみの
方が大きいのではないかと、こう思っております。
この成否いかんが空港の将来を決するものか、か
ように考えておられて、一層の御努力をお願い
をいたしたいわけでございまして。

前置きがありましたが、限られた時間で
ございまして、私は具体的に御尋ねをいたして
まいりたいと思ひます。時間が制約をされてお
りますので、できるだけ簡潔にお答えをいたした
いであります。まず、新空港の位置の問題で
ございまして。

この法案の第二条に、関西空港は「大阪府の地
先水面で政令で定める位置」だ、こう表現をされ
ているわけでございまして。かねてから泉州沖五キ
ロと言われてまいりましたが、これがどの地点か

ら五キロなのか、今までは定かになつたわけ
でございまして。泉州沖五キロということは、この計
画にはおよそ間違いないのか、この計画はこれ
からも基本として建設の時点で確認をされるの
だろうか、この辺についてまずお答えをいたした
いと思ひます。

○山本(長)政府委員 この空港の位置、それから
もう一つは滑走路の方向でございまして、これ
はやはり空港の計画の基本でございまして。こ
れがどうあるべきかということにつきまして、航
空審議会の答申を得たわけでございまして、答申
の中心もここにあるわけでございまして。泉州沖五
キロの位置が最適という御答申に基づいて計画を
詰めてまいりましたこととございまして。

この具体的な位置につきましては、先生も御指
摘のように、政令で決める、こういうふうになつ
ておるわけでございまして。通常は、政令で決ま
るときには、地方公共団体の名称で決めるわけで
ございまして、何しろ地先海面でございま
すので、所属がまだはっきり決まっておりませ
ん。したがって、これは今後、この政令で決
める段階でそれが決まれば、そういうふうな通
常の位置の標示の仕方になるかと思ひます。け
れども、しかしながら、それが決定いたしません場
合には、私たちがいたしましては、空港の標点、
通常は滑走路の中心線でございまして、標点、
場所を示すわけでございまして、これは所属す
る市町村で標示ができません場合には、正確な緯
度、経度というふうな標示で明らかにしたい
というふうな考えでございまして、この答申に
基づいてさらに調査の結果、いわゆる三点セット
という形で示して、オープンにしている場所が
ございまして、おおむねその地点というふうな基
本的には考えておる次第でございまして。

○西村委員 大阪府では、いわゆる南大阪の海岸
整備事業ということで前島構想というものを計画
いたしております。これには島のタイプなりある
いは沖出しタイプというものがあつたわけ

れの地点と今回のこの五キロ地点、これは余り関係がないと思われるのでありますが、今、航空局長がおっしゃられましたいわゆる滑走路の標点といいますが、これは例えば空港計画案の中でいいますと、とりあえず先につくられまます三三百メートルのB滑走路ですね、これの中心点と考えてよろしいのですか。

○山本(長)政府委員 先生御質問のとおり、そのように御理解願って結構だと思います。

○西村委員 了解をいたしました。

それから次に、空港機能につきまして、先ほど御質問がございました。関西新空港の航空輸送需要予測につきましては、収支試算の中で開港時の六十八年当初では、およそ国際旅客が九百万人、国内旅客が一千百万人と予測をされております。この数字は、現大阪の国際空港、伊丹空港との機能分担について、どのような計算をされたのか、両方について数字を説明してください。

○松村説明員 現大阪国際空港の存廃につきましては、調査の上、後ほど決定するというところでございますけれども、一応収支採算の予測に当たりましたは、現大阪国際空港に一日二百便の国内線を入れるという予想のもとにしております。したがって、国際線はすべて関西国際空港に移したいと思っております。また、大阪国際空港の取り扱いは、一日二百便と仮定しております。もちろん、これは大阪国際空港の存廃調査のいかんによって影響を受けることは、申すまでもございません。それ以外、二百便を超えます国内線につきましては、すべて関西国際空港の方において処理したいと考えております。

○西村委員 大阪国際空港の方がおおよそ国内で二千五百万人と予測をされ、二百便だとのことでございます。私は、大阪空港の存廃問題につきましては、あえてきょうは触れようとは思いません。しかし、国際空港、新空港ができませんと、成田の例で既に皆さんも御承知のとおりであります。国内幹線との乗り継ぎあるいは連絡を含む併用空港でなければこれは全く利用価値が半減をする、こ

ういうことでありまして、先ほどの答弁によりまして、いわゆる足の長い路線を見込んでおる、こういう航空局長の答弁でございますが、それが確定するのは大体いつごろになるのか、現空港の存廃の時期の問題も、確定と同時に期なのか、あるいはそれ以前にもそういうことが決定をされるのか、この問題についてお尋ねをしたいと思っております。

○細田国務大臣 先ほど西中先生の御質問に答弁をいたしました。現伊丹空港、これをどうするかという点については、工事ができ上がるまでに決定することになりまして、建前上なっておりますが、私の考えでは、これはそうゆっくりするわけにはまいらないのじゃないか。というのは、新空港のいろいろな計画にこれは関連を持ってまいりますので、私としては、これはなるべく早く決めなければならぬのじゃないか。

ただ、これは会社を設立する前に決めるとか何とかということではございません。会社が設立すれば当然会社の方から、この問題を早く決めてもらわなければならないという計画が立たぬじゃないかという話に実際問題としてはなると思うのでございます。地元ともよく相談をしなければなりません。そういうことにスタンスをはっきりさせたい、いろいろな点が進行がでなくなるのじゃないか、かように考えておる次第でございます。いつということとは、ちょっと今申し上げかねるのでございますが……。

○西村委員 ただいまの大臣の答弁によりまして、おおよそ国内幹線と国際線との併用空港だ、この理解をさせていただいてよろしゅうございます。そういういたしますと、いわゆるこれからの、この計画の中にあります開港時十回、この中には国内の幹線というのを含まれているのですか、どうですか。

○松村説明員 開港当初十回間の離発着回数を予定しておりますけれども、そのうち六万回を国際線、四万回を国内線と考えております。この国内線の四万回の中には、長距離の幹線も含まれております。

○西村委員 わかりました。

それから、次に伺いたいのは、いわゆる周辺地域整備の問題でございます。もう当委員会で多くの同僚委員の中から随分この問題には意見が出され、質問がなされたと思っております。すけれども、私も地元の立場からぜひ伺いをしておきたいのであります。

空港立地に伴う人口の増加、これに対する地域社会の変化、それについての施設の整備あるいは新たな国際空港都市づくりに必要な諸条件、これらを満たすための諸施策の実施につきましては、国や新会社が一方的に定めるといっては、過去の成田の例でこれは照例として残っておるわけでありまして、したがって、あくまでも地域整備の内容は、国や会社が一方的に定めるのではなく、地域の地方自治体あるいは住民の意見にも耳を傾けながら、地域の主体的な創意工夫、これを取り入れるべきだと思っております。またそのこと、これからのいわゆる地元との共存共栄に結びつく空港という面での最大の問題点だと思っております。この点について、基本的なことをまず聞かせていただきたいと思っております。

○細田国務大臣 おっしゃるとおり、地域整備の問題は大問題なんでしょう。これは、会社を中心にやれといっても、私は、できるものだと考えておりません。やはり国が公共団体と一緒に考えて、それで会社も一緒にあって、地元の方もこれに参加していただくという形に基本的にはいたさなければならぬと思っております。結局それは、問題はむすかしくなるなり、最終的には関係関係協議の問題になるということであると基本的には思っております。

○山本(長)政府委員 このいわゆる地域整備問題につきましては、先般、ことしの二月でございますけれども、関西国際空港関係協議会が開かれました。その際に、関西国際空港の立地に伴う関連施設整備の進め方については、「空港のアクセスとして根幹となる交通施設については、国が地方公共団体等の協力を得て計画の調整を行い、国を含む関係の機関及び地方公共団体等が相互に協力して整備を行う」、また、「空港の立地に伴い必要となる関連公共施設」の辺りが先生のおっしゃった都市づくり、町づくりでございますけれども、「計画の策定及び推進については、今後、国と地方公共団体との間で協議・調整を図っていく」という基本的な考え方がこの会議においても了承されたところでございます。今後、関係機関との間で協議、調整を図りつつ具体策を検討していくことになるわけでございます。

具体的な地域整備につきましては、基本的には、先生おっしゃる通りに、関係する地方公共団体が、地域の特性を生かすように、みずからの創意により計画の策定及び推進がなされるべきものと考えておりますが、これらにつきましては国が所要の協力をしていくということがやはり基本的な立場であるかと考えておる次第でございます。

この点につきましては、このプロジェクトを中心になって進めておりますのが運輸省でございますが、しかし地域整備の問題というのは、関係各省多岐にわたっております。関係協議会を通じ、また、地方公共団体、関係省庁とも連絡をしながら、先ほど申し上げました地域の創意による町づくり、地域整備というものが生かされていくように、私たちがいたしましても努力をまいりたいというふうに考えておる次第でございます。

○西村委員 もちろん、これは運輸省だけで到底なし得ない問題でありまして、それだけに関係関係協議会が設置されたわけでございます。建設も第一期工事だけでおおよそ十年近くかかるわけでありまして、非常に長年月が必要なわけでございます。地域整備も同様でございます。都市基盤の強化あるいは都市施設の整備を進めるためには、長期的

な視野に立って目標を定めていく必要がございます。すし、国の援助体制も、そういう意味では長期的な観点からこれに取り組んでもらわなければ困るということでございます。

既に本委員会では、関係関係会議は建設の完了までは存続をさせる、こういう御答弁もいただいているのであります。まことに結構なことだと思っております。私にそれは同時に、今この三点セットの中では、交通アクセス以外にはほとんど地域整備というものが示されておらない、これは今言ったような、いわゆる地元の創意工夫あるいは地方自治体の要望等々も入れつつこれから計画を策定していくんだというふうに理解をいたしておるわけでございますが、これからの長期的な視野の中で、およそいつごろまでをめぐり、協議、調整を地方団体と重ねて地域の整備計画案というものをまとめようとしておられるのか、運輸省のこれからのめどについてお尋ねをしたいと思います。

○山本(長)政府委員 基本的な考え方は先ほど申し述べたとおりでございますけれども、この地域の創意工夫を生かした町づくりというものにつきましても、やはり計画の緊要度それからまた熱度というものを勘案しながら策定されたいと推定されていくというものであろうと思っております。したがって、一律にすべてをいつまでに計画として一つのものとしてまとめ上げるということが適当であるかどうかについては若干問題があるかと思っております。この面につきましては、先生も御存じのように各地方公共団体、市、町のレベルのいろいろな要望、御意見等も取り入れて、それをまた基本にしたがって、例えば大阪府でございませすれば府のレベルにおいて一つの将来のビジョンをつくらうというふうな作業も進められていくというふうな聞いておる次第でございます。こういう地方公共団体における町づくりのビジョンというものを受けて、運輸省でも、及ばずながらでございますけれども、運輸省でもできることは御協力申し上げる、また、関係省庁に対し

て、この空港の立地に関するものにつきましては運輸省も関係省庁に働きかけて、そして地方公共団体の計画をサポートしていく、こういうふうなことで進んでいくというのが一番現実的ではないかろうかというふうに考えておる次第でございます。

○西村委員 先ほどからも確認がなされましたように、いわゆる空港と地域との将来にわたる共存共栄、このキーポイントは、何といいたしても周辺地域の環境整備が極めて重要でございます。しかし、現実には、国家財政も苦しいように地方公共団体もそれぞれ財政事情が厳しいわけでございます。まして、地元の市町村は今大変に苦しんでおるところであります。したがって、私も地元の方といたしましては、ぜひこの際、新東京国際空港と同様な周辺整備の特別措置法、いわゆる財特法の制定措置によりましてかき上げが必要だと思っております。この点について大臣からもう一度答弁をいただきたいと思っております。

○細田國務大臣 大変ごもっともな御意見なんでしょう。地方財政の現状から考えますといろいろな点で問題が起こってくるだろうと思っております。ただ、現在、御承知のように政府の方針として、新しく特定の事業なり特定の地域についてのかき上げというものはつくりたくないという、臨時行政調査会の考え方に基づくものと思っております。そういう方針をとっておりますので、これについて特別な法律を特に考えるというわけにまいらない。そこで、私も、自治省とも十分相談いたし、今後大蔵省とも相談いたさなければならぬと思っております。そういう中でできるだけのことをいたさなければならぬと考えておるのでございませ。その実施の状況いかんによつては、これまたどう考えていくかというふうな段階に入るかと思っております。できるだけ現行法の許す限りであらゆる方法を、便宜を講じて、地方公共団体のためになるようにいたしたい、かように考えております。

○西村委員 経済情勢、財政事情という厳しい中でわからぬことはないわけでございますが、その財政上の配慮がないというところは、いわゆる国を挙げての空港という認識にやもすれば欠けるのではないかと、こういう懸念もあるわけでございます。また、新東京国際空港を比ばまして片手落ちになるのではないかと、そんな気もいたしてなりません。地域整備は、いわゆる地元が、空港が存置をするからその見返りにあるいはこの際にごね得で何か取ってやろう、こういうものではないのであります。

もう既にこれも御承知をいただいておりますが、空港ができませんと必然的に人口がふえてまいります。都市化現象が急速に生じてそれに対応するすべての新たな必要性というものがそこに生じてくるわけでありまして、そしてそれはすべて自治体や市民の負担増に結びついてまいります。その負担をどこまで地元がするのか、負担能力にはおのずから限界があるわけでありまして、したがって、それらの対策、事業を市町村がやるのかあるいは府がやるのかあるいは国がやるのか別にしまして、関係省庁がどう認知をしてくれるか、ここに地元としては当然の要求があるわけでございます。それらに適切に対応するのが地域整備そのものだと私もは考えておるのであります。地元の理解と協力を期待されるのであれば、これからはそういう誠意を運輸省が中心になって政府一体になって示していただきたいた強く私は要望をしておきたいと思っております。

そこで、具体的に御尋ねをいたしますが、今申し上げましたように、地元の八市四町の財政事情は非常に厳しいと聞いております。そうした中でかき上げ法案が無理だといふのであれば、現行制度の運用で最低限、公共事業の優先的な選択、これは建設省ぜひやってみてほしい。それから、自治省にお願したいのはいわゆる起債枠の拡充であります。これらの行財政上の措置を適時適切に地方自治体に対してとつてもらいたい。この点で理解と協力が得られるのがどう

か、建設省、自治省そして運輸省も含めて答弁をいただきたいと思っております。

○光岡説明員 お答えいたします。建設省としては、先月、関西国際空港関連公共事業等の連絡会議を省内に設けました。これによって空港計画の進捗に合わせ空港のアクセス等地域整備に関する所要の検討をこれから進めてまいり、必要なものについては推進を図る所存でございます。

○前川説明員 関西国際空港の設置に伴います関連公共施設の整備についての基本的な考え方、方針は、既に先ほど御説明をいたしましたように関係関係会議で確認をされておるわけでございまして、私どもも、事柄が地元地方公共団体に密接にかかわりのある事業でございますから、これは当然のことながら地域の特性なり創意というものを十分に尊重して計画がつけられるべきであるというふうに考えております。そういう意味で関係各省に、そうした努力をする過程で国庫補助対象事業あるいは国庫負担事業として取り上げるべきものは優先的に採択するようにしていただきたいたし、ということをお願いをしております。また、それに伴います所要の財源措置、自治省の所管にかかわる財源措置についても関係地方団体の要望あるいはその財政事情等々を勘案しながら適切に対処していきたいと基本的に考えているわけでございます。

この問題は個別具体的な事業にかかわる財政措置ということになりますので、私どもは、何といたしましては、その地域の整備計画としてどういふ事業を取り上げるのか、それをだれが主体になつてやるのか、その財政負担はどうするかということについて検討をする必要があるかと考えております。私どもも発言する場があれば的確に発言をしてみたいという方針でございます。

○山本(長)政府委員 この問題は空港の立地に伴う、関連する問題でございますので、運輸省といたしまして、空港の機能を維持する上において、また地域と共存する上において不可欠の問題

だと思っております。地域の御要望、計画というものも私たちがいたしましても十分に聴取いたしまして、また関係各省にもその空港とのかかわり合いとの関連におきまして円滑な事業の実施ができるように、また地域と空港が共存できるように観点からお願いをしたいというふうな考え方があります。運輸省といたしましてもできるだけの努力をしてまいりたいというふうに考えております。

○西村委員 自治省、もう結構です。

次に、交通アクセスにつきまして建設省を中心にお尋ねをしていきたいと思っております。

交通アクセスが空港の死命を決する、先ほど運輸大臣がこう答弁をされたとおりで、先ほど今度の成田空港を見てもいいと思います。車の利用率が一番高いわけでありまして、今回の三点セットで示されておられます。交通アクセス、鉄道、道路を含めましておよそ三本でございますが、この中で特に近畿自動車道は開港までに間に合わすように急ピッチで用地買収がなされ、工事にかかろうとしたしておられるわけでございますけれども、私はこの建設者がつくられた地図を見させていただきまして、いわゆるインターチェンジの取りつけ口でございますが、地図によりまして、交通アクセス道路だと言いつつながら隣の貝塚地区それから一番先の泉南地区、このインターチェンジは明確に示されておられるわけでございますが、肝心の連絡橋への接続になります泉野市のインターチェンジの位置というものは全く明確にされておられません。計画にも載っておりません。これは既に計画としては決まっておられるのか、あるいは今公表ができないということなのか、公表するとすればいつごろ公表するのか、まずこの辺を建設省に聞かせていただきたいと思っております。

○光岡説明員 お答えします。

御指摘の点は、近畿自動車道から空港を結ぶ連絡道路についての路線の決定云々に関する御質問でございますが、まず空港と対岸を結ぶ連絡橋、これは関西国際空港株式会社建設、管理するこ

とになるわけでございます。これについては、現在運輸省において当面北ルートで検討しておりますというところで、具体的にはまだ聞いておりません。それからもう一つ、前島構想についても沖出し案を含めて大阪府におきまして現在調査を行っているところでございます。したがって、建設省としては関係の深いこれらの二つの重要な計画、そういったものの進捗に合わせて関係地方公共団体とともにこの連絡道路についての検討を進めてまいりたいということで、今勉強を進めておるところでございます。

○西村委員 そういたしますと、まだ今地図の上では明確に位置づけはできないけれども、その連絡橋との関係で泉野市内にインターチェンジをつくる、こう理解してよろしいですか。

○光岡説明員 どのような形、インターチェンジになりますのかあるいは取りつけだけになりますのか、その辺もこれから検討してまいりたいわけでございます。そういう、先生のおっしゃるとおりでございます。

○西村委員 これからと言いましても、この道路の建設計画というのは非常に膨大な時間がかかるわけでございます。そういう面からいいますと、できるだけ早くやりまして空港の開港に間に合うのかどうかいささか懸念があるわけでございます。一日も早くルート決定をしていただきたいようにお願いしたいわけでありまして、それから、同じく道路のもう一つの問題であります。泉野市以南泉野市に至る南伸計画、これは現在調査中だとしておられるのですが、今どの辺まで調査が進んでおられるのか、またその調査の中でネックになっているのは何なのか、空港の開港、いわゆる第一期の開港までに開通する見込みがあるのかどうか、建設省答えてください。

○高見説明員 先生御質問の泉野市以南の南伸計画の調査でございますが、泉野市の臨海町から泉野市下瓦屋町に至る区間につきましては、昭和五十四年度から路線計画策定をするための調

査に着手しております。現在港湾計画を初めとします沿線の土地利用計画との調整を進めているところでございます。さらに下瓦屋町から関西新空港に至る区間につきましては、新空港計画やいわゆる前島計画の進捗に合わせて今後の積極的調査を進めていく方針でございます。

○西村委員 まだまだ問題が多いようにございまして、果たして空港の開港までに間に合う見通しなかがどうか、この辺をもう一度答えていただきたいのです。

○西村委員 まだまだ問題が多いようにございまして、果たして空港の開港までに間に合う見通しなかがどうか、この辺をもう一度答えていただきたいのです。

この湾岸道路は、近畿自動車道と並びまして空港への主要な二本の交通アクセスでございます。しかし、実際には大阪市内、神戸市内はもとよりありますけれども、京都でありますとか滋賀でありますとか、奈良県を除く近畿一円の車はほとんどこの湾岸道路を通ってくるのじゃないか、それが多分ほとんどこのコースを通ることになる、湾岸道路の利用者が非常に多くなると私も想定をいたしております。したがって道路整備の最優先事業として南伸の早期計画決定というものをしなければ、これは交通アクセスが空港に至る途中でちょん切れてしまう、いわば最悪の事態になることを恐れるわけでありまして、もう一度、空港の開港までに間に合うのか、いつごろまでにやりたいと思っております。

○高見説明員 空港の開港時までにつきましては、現在幹線道路としましては第二阪和国道がございます。これは昨年の十二月に全線供用になったわけでございますが、これと現在鋭意事業を実施しております近畿自動車道がございます。近畿自動車道につきましては埋蔵文化財の問題がござ

いますけれども、それで一応新空港が開港する時点ではこの二本の道路で交通量はほぼ……(西村委員「湾岸道路は間に合うのか間に合わないのかを聞いています」と呼ぶ)湾岸道路は六十七年の開港ということですので、前島が沖出しかそういう計画がまだはっきりしない点もございまして、そういうものとの調整を今後していく必要があるだろうと思っております。

○西村委員 間に合わないのでしょうか。

○高見説明員 間に合わないと思っております。

○西村委員 調査中のことですか、これ以上突っ込んでもしようがないわけでありまして、地形から言いますと、大阪府の計画をいたしてございまして、大府の計画をいたしてございまして、前島計画、これとの関連があることは十分に私も承知をいたしておりますが、いざいざいたしましてもこの問題は空港問題での一番重要なことのものであるのではないかと、私はこう考えておるの

でございます。この空港建設では、特に地域の周辺整備の中でも随分金がかかるわけでございますけれども、道路築造費というものが年々増高をいたしてございまして、これは建設省、肌でもって御存じのとおりであります。この十年余りで道路築造費というものは年々増高の一途をたどっておりまして、例えて申し上げますと、二十年前に一メートル当たり百万円の道路と騒がれたのがいよいよ名神高速道路でございます。それでも昭和四十五年に開通をいたしました阪神高速線、これは十三キロで三百三十億、一メートル当たり直しますと二百五十万円、一昨年開通をいたしました阪神高速の西宮線は七キロで九百五十億である。一メートル当たり何と一千三百五十万円。さらに加えて、昨年開通をいたしましたこの湾岸線、南港から三出口間に至っては六キロで九百六十億円かかっておるのであります。建設省、知っておられますね。十数年で優に六倍を上回っております。九百六十億円を六キロで割りますと、一メートル当たり実に一億六千万円、一メートル百億円と騒がれたこ

の道路が今では何と一千六百万円まではね上がってきておるのです。

これはすべて税金で賄われております。必要な道路は何としてでも一日も早く築造しなければ税金の浪費という事にもなりますし、そういう意味で、この沿岸道路は空港へのアクセスとしては最大のものになる、この観点から急いでほしいという事を申し上げておるわけですが、いかがでしょうか。

○高見説明員 将来の交通の需要を考えましても、沿岸線は非常に重要なものと考えております。現在事業を実施しておりますところも、それから調査中のところも、鋭意その推進を図っていきたく思っております。

○西村委員 一日も早く調査を完了されまして計画決定ができますように、建設省のせつかくの御努力をお願いいたしておきます。

次いで、もう一つの交通アクセスの鉄道についてでございますが、これは運輸省からお答えをいただいておりますが、いわゆる国鉄阪和線、外環状から阪和線を経由して空港へというこの計画でございまして、この阪和線は開港までに空港への乗り入れが可能でございますか。

○永光政府委員 空港アクセスとしまして阪和線を活用するという事で、開港までにそういうアクセスの解決を図りたいと考えております。

○西村委員 この三点セットの中で示されましたいわゆる大阪外環状線、新大阪から加美、加美から阪和線、こういうルートが可能なのですか。

○永光政府委員 鉄道のアクセスとしましては、やはり現段階におきましては既設の鉄道を活用するということがまず第一に考えられるわけでありまして、そういう観点からいいますと、やはり南海本線あるいは国鉄の阪和線というものを活用して、空港アクセスに役立てるべきではないかというふうな考えをしております。

だめだという見通しのようにございます。それならいよいよの鉄道としては南海本線、国鉄阪和線以外にはないわけでありまして、そのかわりとしてと言えは語弊があるかもしれませんが、新大阪から環状線の天王寺、天王寺から阪和線に切りかえまして空港と結ぶルート、これが最も至近な、しかも可能性のあるルートだと思っております。この計画については、今策定をされておりますか、どうですか。

○永光政府委員 たいい申し上げましたように、既設の鉄道路線を活用したいという事を考えます場合に、今先生がおっしゃいました考え方も一つの構想として非常に貴重なものであると思っておりますし、地元国鉄におきましても勉強しておりますし、地元の国鉄におきましても、まだ本社段階でその計画自体が非常に成熟したところまではいってないというふうに考えております。

ただ本計画は、聞きますと、貨物線の旅客線化だとか、環状線あるいは阪和線における通勤通学との関連とか、その他、先生御存じと思っておりますけれども、天王寺駅におけるスイッチバックの問題とか、割にいろいろな面でのまだ検討すべき問題があると思っております。ただ、先ほど申しましたように既設の線を活用する、しかも国鉄の場合に非常に大きな投資が今後なかなか難しいという面からまいりまして、この考え方も我々としてもひとつ詰めて検討してみたい、こういうふうな考えをしております。

○西村委員 伝えられるところによりますと、このスイッチバック方式で既設の路線を使うということになりますと、もちろん空港の連絡線は除きますが、およそ二十億円で可能だ、こういうことでございます。この問題もできれば早急に計画を詰めていただきまして、できれば開港までに間に合わせていただきたいという事を要望いたしておきたいと思っております。

それから南海本線のごさいですが、これは京成ライナーと同じように、空港へノンストップで乗り入れ計画があるようにございます。この問題については南海電鉄側と協議を進めておられるのか、そうした上でいよいよの採算性というものは成り立つのかどうか、この辺について運輸省の考え方を聞かしてください。

○永光政府委員 南海本線の活用につきまして、これは大きな地方のプロジェクトでもありまして、南海の会社におきましても社内体制を強化しましていろいろの勉強をしておるようでございます。我々も、今先生がおっしゃいましたような非常に高速の特急を走らせたらどうだというふうな研究を行っておると聞いております。運輸省に對しても余り具体的な話はまだ出ておりませんが、空港の需要の問題とかいろいろの事情の収集を会社としても真剣にやっておるようでありまして、現段階におきましてもまだ空港全体の、要するに旅客の需要なりというものを正確に詰める問題が残っておると思っております。さらに南海がどの程度シェアを負い、その投資が果たして採算がとれるかどうかという問題はもう少し詰めたいたしましてはつきりいたしません、いずれにいたしましても、南海の本線を活用してアクセスに役立てたいという事は、会社側もまた我々もそう考えておりますので、十分会社側と相談に乗ってそのプロジェクトの推進を図っていきたく、こういうふうな考えをしております。

○西村委員 いずれにいたしましても、南海本線、阪和線、ともに空港への連絡線というものがこれからは非常に重要なものになってまいります。これができなければ実用ができません。この承りますと、道路との併用橋で鉄道が引き込まれるという事でございまして、この事業主体がどうなるのか、あるいはまた建設の時期が、これはもちろん開港までに間に合わせてもらわなければいけません。果たして間に合うのか、この辺のところ非常に心配をされるところでございまして、今後一層の御努力を重ねてお願いを申し上げておきたいと思っております。

「久間委員長代理退席、委員長着席」
それから、ちょっと先ほどに戻りますけれども、建設省、道路の問題でございすけれども、第二阪和国道がようやく完成をいたしました。これは二十五年かかっております。昭和三十四年の計画決定から、完成をいたしましたのが昨年の十二月、当初は万博の四十五年までに完成というのがおよそ昨年までかかったわけでございますが、これも早晩、交通量はパンク状態に相なるわけでございます。

そういたしますと、第二阪和国道の今終点でございます。阪南町から岬町への延伸計画、これもかねてから地元から強い要望が出ておるのでありますが、これについても現在調査をさせていただいておりますか、見通しを聞かしてください。

○高見説明員 第二阪和国道の阪南町から和歌山方面へ延伸する計画につきましては、現在路線の構造等に関する調査を実施中でございます。今後、関西新空港に関連する交通を含む将来の交通需要の見通しや周辺地域の開発動向等を十分勘案しながらさらに調査を推進しまして、路線計画を策定してまいりたいと考えております。

○西村委員 このルートも和歌山市内とは極めて密接な関係がございす。近畿自動車道だけでは到底賄い切れないものがあるわけでございます。いわゆる第二阪和国道の延伸についてはぜひお考えをいただきたい、お願いをいたしておきます。それから、次は空港本体についての問題でございますが、これはむしろ大臣にお尋ねをいたしたいわけでございます。

空港島がつけられますが、それにかける連絡橋、大阪府の方は今北ルートという事で、おおよそ運輸省と合意を得ているようでございます。この位置、場所は今の時点でまだ申し上げられないという事でございすから、私はあえてお尋ねしないのでございすけれども、むしろその前段として連絡橋が一本で足りるのかどうか、もちろん財源の問題、金の問題が大きく影響してくるわけでございますが、今後災害あるいは突発的な事故、緊急の事態を想定いたしましたときに、連絡橋が一ルートというのを利用者あるいは住民と

も、建設省、道路の問題でございすけれども、第二阪和国道がようやく完成をいたしました。これは二十五年かかっております。昭和三十四年の計画決定から、完成をいたしましたのが昨年の十二月、当初は万博の四十五年までに完成というのがおよそ昨年までかかったわけでございますが、これも早晩、交通量はパンク状態に相なるわけでございます。

もた極めて不安を残すこととでございます。特に併用橋の場合は、鉄道と車とが同じでございますから二本だということには相なりません。そういういたしますと、安全性、利便性から考えて将来もう一ルート連絡橋あるいは陸道の計画というものを真剣に検討していただかなければならぬ、こう思うのであります。この連絡橋の将来にわたる問題について大臣の方から聞かしていただければと思ひますが、いかがですか。

○山本委員 政府委員 対岸とを結ぶ連絡施設につきましては、先生おっしゃるようないろいろな將來のことを考えますと多様な手段があるというところが望ましいことは言うまでもございません。しかしながら、経済性といった面との兼ね合いというものもやはり考える必要がございます。長期的な観点からは多様なルート整備ということが望ましいと考へますけれども、当面は北ルートが適切だ、こういうふうな地元の見解を受けまして私たちが計画を進めておるところでございます。細かい点はまだ詰めていかなければなりません、基本的な点については私たちが異存があるものではありません。

その多様なルートあるいは複数のルートという問題につきましては、今後の空港の運用状況なども勘案しながら将来の課題と申しますか、少し長期的な課題にならうと思ひます。やはり課題としては考へておかなければならない問題でありますけれども、当面の問題としては現在の計画を進めさせていただいで、長期的な課題として検討していくというのが適当であろうというふうに考へておる次第でございます。

○細田国務大臣 今航空局長からお答え申し上げたとおりでございますが、申し上げるまでもございませんが、前島計画がどういふ程度のものになるかということによって橋梁が非常に違つてまいります。そこで考へ方は今研究するということに局長が申しましたからそれに違ひないのですが、研究していくのにこの計画いかんによって要するに工事にかかる金がうんと違ふ可能性があら

す。ですから、そういう点もあわせて今後の検討課題だと思つております。御心配の足りるかどうかという問題は、私も御同様に考へております。

○西村委員 第一期工事の建設段階では無理な話かと思ひますが、二期工事、三期工事、これらの中でぜひこの問題は真剣に考へていただきたい、このことを要望いたしておきます。時間がもう参りましたけれども、最後になりました失礼ですが、警察庁、おいでいただいでありますね。

警察庁にお尋ねをしたいと思いますのでありますが、これからの治安の問題でございます。四月四日の過激派によるいわゆる襲撃事件、爆弾事件というものがございました。その後の捜査状況が一体どうなつておるのかということが一点でございます。

それから、私も地元といたしましてはやはり成田の二の舞はやりたくない。まして今回の場合は、空港計画というものは綿密に調査をされて、地元の合意にしていけるような手続が得られておるといふことでございます。したがって、地元でそのやういふものは余りないのであります。むしろ外部からの過激派によるいわゆる破壊のための破壊、これを最も恐れておるのでありますけれども、こういう面につきましては善良な国民、市民の生命財産、これを守りながら空港関係者の安全もあわせて守つていかなければならぬと思ひます。

○井上説明員 去る四月四日に発生いたしましたゲリラ事件につきましては、大阪府警といたしまして刑事、警備両部の合同の捜査本部を設けまして、たゞいま捜査中でございます。残念ながらまだ被疑者の特定には至っておりませんけれども、中核派の事務所を初め活動拠点に捜索を行つて証拠品を押さえるなど、被疑者検挙のために現在鋭意捜査中である状況であります。

なお、国民の生命、身体、財産を守る立場から

という御質問につきましては、警察庁といたしましては、この種過激派極左暴力集団が関西国際空港粉砕を呼んで先般のゲリラ事件も行っておりますし、今後も空港建設の作業スケジュールが進むに伴いまして一層活動を強化してまいるものと見ております。したがって、今後は運輸省を初めとする関係機関と一層緊密な連携を図るとともに、大阪府警並びに関連府県警察に対しまして、建設の作業の進捗状況をにらみ合わせ、あるいはそのときどきの警備情勢を勘案しながら警備体制の確立を図るなど、警察諸対策を推進して国民の皆さん方の御支持、御理解を得つつ治安の維持の万全を期してまいりたい、そのために強力な指導というものを行ってまいりたいと思ひております。

○西村委員 これは最後に要望ということをお願いをいたしておきたいわけですが、これから建設が進むにつれて今おっしゃられましたやうにいわゆる過激派の跳梁はつがはまる、より一層エスカレートするということでございます。地元としては一番迷惑なことでございます。また、今回の空港は、いわゆる空港島でございます。ただに、海上からのいろいろな襲撃等も予想されます。したがって、水上警察につきましても、格段の御配慮をお願いいたします。特に地元の四市四町を包括する泉佐野署、泉南署、これにつきましても、今日の段階では非常に心もとないきたいというところをお願いをいたしたい。それから、言うならば、大阪南部全体がこの空港を中心にしてこれからやういふことも予想されるわけでございます。機動隊の編成といひますか、機動隊の基地等もこれからはぜひ考へていただきたいというところを、特に要望をいたしたいと思います。

○福家委員長 この際、暫時休憩いたします。午後零時二十分休憩

午後二時三十四分開議

○福家委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。質疑を続行いたします。梅田勝君。

○梅田委員 関西国際空港株式会社法案につきましては質問をいたします。今回の法案は、運輸省自身が当初計画を立てておりましたのを変更して、空港整備法に定める運輸大臣の第一種空港設置及び管理責任を変更して新会社にするという計画は、私は、運輸省自身が考へを変えたという点におきまして相当の背景があつたのではないかと考へております。雑誌現代六月号を読まれたのではないかと考へますが、「空前のビッグプロジェクト」に群がる政商たち 関西新空港「利権三兆円」云々というやうに書いておられますが、国の財政事情が非常に悪化しておりますときに、この計画を何として早くやりたい、こういう考へ方で民間資本を導入して何としても計画を実行に移す、そういう背景にはやはり相当のものがあつたと思はざるを得ないのであります。

例えば四月十八日の日本経済新聞によりまして、「商戦も本格化」というやうに書かれました。「受注減に苦しむ業界にとつて、新空港プロジェクトはまさに「千天の慈雨」(竹中工務店)。「あるいは「例えは空港建設で最初に必要な地盤改良工事では、竹中のはか、不動建設、東洋建設、東亜建設工業、五洋建設などの会社がしのぎを削つている。」あるいは「神戸製鋼所では「このプロジェクトのために、十年前前から多くのヒト、モノ、カネをつぎ込んできた。これで仕事を取れなかつたら今までの努力も水のアワ」といふやうに、各新聞が書いておられますやうに、さまざま動きをしていられると思つております。

しかし、大切な国の資金も投ずるわけでありまして、また借金で大規模な工事をやるわけでありました、これがもうけ本位に動かされたものではたまったものではないと思つております。国が全部資金を投じてやる場合はより慎重になります

にあるのかということをお尋ねしたいと思いま

す。
○山本(長)政府委員 海上にこういった構築物を設置いたしますときに、その安全性の確保というの

は最大の問題でございます。これは、この空港の埋め立てに限らず、埋立地をつくる場合において

はどの場合においても最も注意を計画するところでございます。運輸省におきましては、長年大阪湾の台風や地震に関する襲来実績等を調査してまいってきております。また、これらのデータをもとにいたしまして、現段階で想定し得る最大規模の台風が襲来した場合を考へまして各種のシミュレーションを行い、高潮や波浪の発生規模などを予測いたしております。こういったデータをもとにいたしまして空港のます護岸の構造、護岸の下の地盤改良の仕方等、つまり護岸それ自身が丈夫でなければならぬといった護岸の強固さを確保する、あるいは空港島の盛り土の高さを決定するというふうなことについて、安全性について万全の計画をいたす所存でございます。また、地震につきましても、過去の地震の発生実績等をもとにいたしまして、空港島やそれらから構築物の設計に先立ちまして振動模型実験あるいは地盤応答シミュレーションなどを実施いたしております。これらによりまして空港の用地、それから構築等の安全性に対し万全を期するという

ことで計画をいたしておるところでございます。現在の知見によりまして最も信頼性の高い技術、手法をとることによりまして安全性を確保するという考え方で対処いたしておるのでございます。

先生もう一つの御質問で、しかしながら不測の事態が発生した場合その責任はどうなるのかというふうなことでございますけれども、この不測の事態が発生しないように万全の措置をとるといふことは会社の責任であり、会社がそういった措置をとるようにより、政府は、これに対して監督あるいは助成という形でもって会社が責任を全うするように支援をし監督していくという必要があると思ひます。また、責任といういろいろなございま

すけれども、第三者に与えました損害がありましたらどうなるかというふうな問題がございましてけれども、この空港の設置、管理につきまして瑕疵がある場合には、所要の法律によりましてこの会社が責任を負う、こういうふうなことになっていくものであるというふうな考へております。

○梅田委員 私、不測の事態というようには言つてないのですよ。大阪湾というところは台風がよく通るのところです。大体予測される、あるいは現在までの予想以上の台風が来るかもしれない、そういう場合はどうかということでありまして、責任の所在が新会社にあるのか、それぞれ作業をやっておる場合だったら作業をしている会社、台風が来ておるのに作業をしておつて事故を起したとかいう場合は、当然その会社の責任者が責任を問われるということもありましようが、そもそもそういう危険なところにつくった国の責任はどうなるのかということを私は問いたいわけ

です。そこで、高等海難審判庁の長官に来ていただいたのでありますが、昭和二十九年の九月に十五号台風、いわゆる洞爺丸台風というものによりまして、青函連絡船では洞爺丸を初めいたしまして十勝丸、日高丸、北見丸、第十一青函丸が遭難、沈没をした。この事件の報告によりまして、我が国海難史上未曾有の重大事件であるというように記録されておりますが、この海難事故で審判が行われまされたが、結局事故の原因はどうだったんですか。

○林(至)政府委員 お答えいたします。これらの事件はいずれも函館地方海難審判庁において第一審が、続いてさらに高等海難審判庁において第二審が行われまして、洞爺丸の事件につきましては昭和三十四年三月に、その他の四件につきましては昭和三十五年三月に判決の言い渡しが行われております。

その発生原因については、洞爺丸判決につきましては、要約すれば次の三点でございます。

第一点は、船長の出航の判断の誤りでございす。すなわち気圧示度が低下したままの気象状況のもとで台風が通過したと認められない荒天下において、船長が多数の旅客及び車両を搭載して青森に向け函館を出航したことでございます。

第二点は、船体構造が適当でなかったことである。すなわち、本船は船尾の大開口に波浪を遮る設備もなく、それに続いて車両甲板がござい

ますが、その車両甲板上に設けられた諸開口がございまして、その車両甲板上の諸開口の縁材も低く、かつその閉鎖装置が荒天時に閉鎖しても海水の浸入を防止できないような状態であったという

ことでございます。第三点は、運航管理が適切でなかったということとでございます。すなわち本航路は特殊な構造の船舶を使用し、かつその輸送体制及び乗組員の勤務体制も独特なものであるところから、管理部門としてはこれらの事情に適切に対応した安全運航のために必要な措置を十分に講ずべきところ、その措置が余りとられておらなかった、そしてすべてを船長にゆだねていたということとでございます。

なお、あとの四件につきましては、これは事情がそれぞれ違います。運航状態が違いますので、それぞれ判決においてはニュアンスが違った原因を言っております。まず第一に、第十一青函丸については、これは全員乗組員が死亡し、しかも荒天の早い時期に沈没してしまつたので、その原因は不明である。その他の三隻につきましては、これはただいま申し上げました洞爺丸事件判決の第二点、第三点については同じでございますが、船長の判断につきましては、いずれも多少先ほどの洞爺丸の船長の出航判断とは違つたニュアンスでその原因をあらわしてあります。

と、今もありませんように、船長の判断が間違つていた、台風が来ているのに行つたという間違ひ。今回の場合、台風がしよつちゅうり来るところへ空港を建設する。そこへやれ、そこへつくれと政令でもって指示するのは国ですから、国の責任というものは、私は大きな災害が起りました場合には必ず最終的には持たねばならぬということを示し上げたいのです。

洞爺丸のあの事件をいろいろ説き及ぼしていただきましても、国鉄の管理体制が非常に不備であつたということも痛感するのですよ。だからやはり今回新しく空港をつくる場合に、国がよほどの責任を持つて、第一種空港ですから本来は国がやらなければならぬ、その責任を放棄してあまいな形で新会社方式でやろうという発想に私はどうして

も納得がいかないから、洞爺丸のときには船長の責任にされたのは非常に酷だと私は思うのであります。しかし結局は責任というものはとらねばならぬということでありまして、先ほど新会社が責任を負うみたいなことを言われましたけれども、私はそれは済まないと思つたのです。建設途上に災害が起りました場合は、相当工費がかさんでくるということが考えられます。これは採算性に当然影響してくるわけですから、そうすると、結局最終的には国が責任を持たねばならぬということになるわけですね。それを新会社だけにやらせるということになれば、これは赤字がどこまでいくかわからぬということ、朝日新聞が四月二十一日に運輸委員会の審議を書いてあるの

でありますけれども、「会社方式に不安統々」。ここに書いてあることは、やはり皆さんの気持ちを反映していると思つたのです。そこを明らかにさせることが私は非常に大事だと思つております。

時間が余り与えられておりませんので意を尽くすことはできませんが、大規模な、急速な施工による埋立工事というものは非常に危険性が大きいのではないかと思つたのです。今回の第一期の工事におきましては、甲子園の広さの百二十六倍とい

業者にやらせましたものとは変わり得るものでございませぬ。

○野間委員 その変わり得るといふのはどういふことなのか。つまり、今申し上げたいいろいろな調査をやった、五カ所について一億円以上かけてやったわけでしょう。場所を特定しなければこれは調査ができない、工費も全部出すわけですからね。そうすると、変わり得る可能性があるというの、固定したものでなくて、その周辺多少の微調整はあるというふうに私は理解しておるわけですから、間違いありませんね。

○小坂説明員 お答えします。今回の調査の中では、土地所有であるとか跡地利用とかそういうものをまだ含んでおりません。そういう社会的な要素も含めて考えますと、それなりに変わり得る要素が大分出てまいるはずでございます。

○野間委員 だから、変わり得る可能性があるというところは、一応この五カ所が候補地であるというところの言いかえだと私は思います。その点は必ずしも聞く必要はないと思ひます。

そこで、問題は、そういう重要な場所でありながら、何で大手の建設会社にこれを調査させたのかということでありませぬ。これは運輸省あるいは建設省がやればよい。あるいは百歩譲っても、純粹のコンサルタントあるいは専門の第三者機関、これがやるのが当然でしょう。つまり、土取りそれから運搬、コンベヤーで岸壁まで運びますね。そしてこの工費は一体幾らかかるのかということ、これを金を出して調査させているわけでしょう。なぜこんなことをやったのか。なぜ国が、あるいは純粹なコンサルタントにやらせなかったのか、私は非常に不可解なものです。

この建設会社は、今度は土取りについての、あるいはその運搬も含めてですが、仮に指名競争入札、恐らくそうなると思ひますが、そうなった場合に、その競争入札の対象企業としてあなたは認めるのかどうか、いかがですか。

○小坂説明員 お答えいたします。

繰り返しますけれども、今回の調査は技術的に防災あるいは安全問題、そういうものを考えた上で、どういう施工機械を使って、どういう案があるかということ調査する、いわば粗い調査でございます。したがって、私も業者をやらせたいと思ひません。したがって、私も業者をやらせたいと思ひません。ただの請負業者にやらせたいと思ひません。二十一日ございましたけれども、指名競争入札させたわけでございます。

○野間委員 いや、こういう重要な場所ですから何で国がやらなかったのか、今のあなたの答えには全くそれが含まれていないわけですね。建設省のこういうたぐいについての運用でなければ、設計業務等の受託者はもちろんのこと、当該受託者と資本、人事面等において関連があると認められる建設業者についても、原則として、当該設計に係る工事の入札に参加させ又は当該工事を請負わせてはならないものとする。こういうわけですね。先ほどのお話では、これはそういう意味での設計業務に当たらないというふうなお答えだと思ひますが、少なくとも広い範囲でボーリング調査をして、その中の五カ所を決める。これは業者が決めたわけでしょう。一億円から出したわけですよ。しかもこれが土取りの候補地なんです。こういう人たちが競争入札に参加する。これは、私はこれに照らしもおかしいと思ひますが、理屈は別にして、こういう業者も競争入札に参加する資格があるというふうな思ひ方ですか。それだけ答えてください。

○山本(長)政府委員 補足説明というところか、御理解願ひたいと思ひます。土取り地はどこであるということはまだ決めているわけでもないわけでありまして、あるところ、あるところ、五地区を選んで五地区の中で一億立米を取る場合あるいは五千万立米を取る場合、複数のケースを与えているようにございませぬけれども、その場合に、どういう取り方をすれば経済的に、かつ防災面に配慮し、環境にも与える影響を考慮して、一番合理的な土砂の取り方が考へ得るかということ、このAの地区については甲の、Bについては乙の業者というふうな一つのファイジビリティスタディーをやりたい。それは今までの土取りの実績のある、経験のあるところからそういうファイジビリティスタディーをやりたい。それをといたしまして、今度は具体的に土取り地というものが、候補地が決まった場合には、関係のところといろいろ相談して決まればなりませぬけれども、決まった場合にはその土取りの設計書というものを、事業主体が今のようなたくさんのいろいろなケースを集めた知識をもとにしてつくって、発注をするわけでございます。そういう、事業主体が設計書をつくるの一番合理的な方法を模索するためにファイジビリティスタディーをやっておる、こういうものでございまして、先生おっしゃる、設計書をつくるというふうな作業をやってもらっておるわけではないのでございませぬ。

○野間委員 そうでなくても大体似たようなことなんです。大体前段のやらなければならぬ作業でしよう。入札というのは公平でなければならぬ、これは当然です。

今、私、建設省のものを引きました。そこで聞きますが、あなたはいろいろ弁解しますが、それじゃ、こういう業者を、あなたがおっしゃるような理由で仮に競争入札する場合に指名対象業者にするとどうわけですか、資格があるというわけですか。

○山本(長)政府委員 先生おっしゃる通りに、確かにいわゆる設計業務を行った事業者がその後の設計に従って受注をする業務の受注に参加するということは好ましくない、そういう考え方があつたことは事実でございます。運輸省においてもそういう考え方でやっております。しかし、先ほど申し上げましたように、この調査というのは設計業務をやるための調査をやっておるわけじゃございませぬでして、将来、事業主体が設計を行うために必要な知識といふか、そういうものを得るためにいろいろなファイジビリティを各地区についてやっております。こういうものでございませぬので、基本的に設計業務を行った者を工事参加から排除する、こういう思想はもうこれは前からある思想でございますので、それと相反するものではないというふうに考えております。

○野間委員 聞いたこと答えてください。だから、要するに競争入札の参加資格はあるということですか。

○小坂説明員 現在やっております調査に参加している業者は、資格があると考えております。

○野間委員 そうでしょう。だからそう言えはいいのだけれど。一億円以上かけてこういう調査をさせて、しかもこの五カ所のうちの、これは絞りがあつてもわからないけれども、しかし、調査をした者が、しかも入札に参加することができ。だから、調査で金をもうけて、それから施工で金をもうけて、これは全く踏んだりけつたりでしようが、こんなことが許されていいのかどうか、私は非常に不可解なんです。

そこで、日経の四月二十五日付の記事によると、土砂の採取、それから運搬、それからさらに跡地の利用、造成、これについて第三セクターを、これは民間企業、建設会社も不動産会社も、あるいは地元自治体、こういうものも含めてつくるといふ報道がありました。じゃあ、これを一体こういう方向でやるのかどうかというところ。これは一つの方法として検討しておるといふこともわかりませぬ。これは具体的にいつまでに詰めるのかということ、この場合だつて結局同じなんです。これは新聞報道が正しいとするならば、随意契約で建設会社はみんな入れるわけですね。それが要するに随契約で仕事をやるわけですから、これまた彼らのもうけを保証することになるわけですね。その点の今の方針はどうなんですか。

○山本(長)政府委員 運輸省といたしまして、新

開記事に書いてありましたような新たな第三セクター方式で行うという方針を、現在決めたというふうな事実はございません。土砂採取の事業主体というものについては、やはりこの関西国際空港をつくるというこの事業主体が第一義的に事業主体であるというふうに考えております。

ただ、この土砂採取というものは、その跡地の利用計画というものと関連を十分考えなければいけませんし、またそれが、そうするのが妥当であらうという意見があるわけでございます。また、それをもっともな意見でございます。また、大阪府におきましては前島計画というものが構想されておまして、そこにまた土砂が必要だというふうな事情もございまして、そういうところへの土砂の供給というふうなものも考えた場合に、この地域の事情に通じまして、かつ地域の将来のあるべき姿に関心を持っておられる地元公共団体との会社というものが中心となって設立されるいわば第三セクターというふうな事業主体によって土砂採取の事業を行うということが望ましい、こういうふうな考え方もあることは事実でございます。ただ、この問題につきましては非常に大きな、重要な問題でございまして、そういう考え方も運輸省が確定して持っているというわけじゃございませんが、そういう意見もあるというところでございまして。

この点につきましては、将来の重要な課題でございまして、土砂採取に関する諸調査、それから土砂採取地の選定というものに至るまでの過程におきまして、関係府県と十分協議しながらその辺のところについての方針を決めてまいりたいというふうに考えておる次第でございます。

○野間委員 どちらにしても、これは大きな企業から見ればおんぶにだっこです。そこで、今ありました跡地利用との関係で質問を続けたいと思いますが、この地元の自治体ではそれぞれが跡地利用を中心とした周辺の整備計画、これの構想を持っておるわけですね。

しかし問題は、同時に、大臣聞いていた

いのは、私先ほど申し上げた五カ所、このいずれも土取りの予定地あるいは候補地と言っても差し支えないと思いますが、この周辺の土地の投機あるいは思惑買い、それが非常に進んでおりまして、情報を漏らしたと思えないような状況が生まれておると私は思うのです。既に多くの事例は当委員会等でも明らかにされたわけでありませうけれども、そうなりましたら整合性のとれた周辺整備が一体できるのか。先ほどから論議を聞いておりますと、これからの問題として自治体と協議をして、調整をして、こういうお話がありましたけれども、遅いと思うのです。

例えば和歌山の加太の地区ですけれども、私は採取の候補地、これを知っております。これは既に図面をお配りしておりますので、大臣、見ていただきたい。

森林公園、これがブルーで塗ったところです。いわゆる土取りの候補地と私が称しておるのがこの黄色で塗ったところですね。この真ん中の色が競合しておるところが、これは森林公園で土取りの予定地と競合する場所です。その上に、北ですが、紫色に塗っておるところが、これはちやうど土を掘りまして、ここに集積して、コンベヤーで運ぶ一番大事なところだと思っております。ここがいろいろな企業によって買ひあさりやあるいは投機が行われておる、こういう状況であります。これは森林公園が三分の一弱あるいは四分の一強ですね。西側部分が含まれるわけでございますが、こういう状況が今生まれておるわけですね。そういう点で周辺の整備計画は非常に危なくなつておるというふうに私は思います。

ちなみに、参考のためですが、私いろいろな地籍図、公図を調べまして、これで色をずっと塗つてみたのです。これは下に森林公園があります。ここに書いてありますが、この周辺ずっと色が、所有者が進むところ、青に塗つたところはともとの地元の所有者、ところが、あつちこつちで虫食いのように、しかも重要なところがずっと買ひ占めが進んでおるといのが実態なん

です。それがこの一枚物の地図の中でのこの紫の部分、これは一番大事なところ、道路の走るところでもあるわけですね。こう進んでおりま

す。しかも、これを見ますと、この所有者をずっと調べてみますと、これは全く地元に関係のない人が随分とおる。例えば、これは既に国会でも出ました、竹内陽一さんという方ですね。これは行政問題研究所の主宰で「官界」という雑誌を発行されておる方ですね。もちろん東京の方。それから和歌山県の中で県商工信用組合というのがありますが、このトンネル会社、明和とか興和というのをつくつておりますが、この土地もある。それから最近になりまして、ずっと拾つてみますと、例えば砂川国際ゴルフという会社があります。これがやはりその重要な部分を買ひあさつておる。それは五十五年であります。これも先ほど挙げた竹内氏絡みの興紀観光という会社から転売を受けて、そしてこの砂川国際ゴルフというのを今持つておる。この役員が永石さんという、これは先ほど挙げた県信用組合の元和歌山支店長をやつておつた方がその役員にずっと入つておられます。

それからさらに、琵琶湖の総合開発の土地買ひ占めで有名になりました米田さんという方がおりますが、この人が買取し、しかもことしの一月に吉祥院ビル株式会社に転売されておる土地もありません。これは京都の会社です。調べてみますと、会社名の看板もない、おぼさんが一人おるような会社ですけれども、こういうような土地に全く関係のないような界外の、東京とか京都とかその他のところから出てきて、私は地元ですから現地をよく知つておりますが、こんな森林のようなところを買ひあさる。そうしますと、大臣、土地利用を中心とした周辺整備といひましても、要所を買い占められましたら、どうにもならぬわけですね。

そういう点で私申し上げたのは、民間にそういう調査を発注するということが、私のような者でも大体こういう予定地、候補地がわかるというところまで来ておるわけですから、これは非常に重要な問題だと思つておるのです。これは国の責任だと思つておるわけですが、大臣は何か御見解をお持ちでしょうか。

○細田國務大臣 土地の買ひ占めがあるという話、具体的に御調査をお聞かせいただいで、大変ありがとうございました。しかし、まことに苦しい話なのでございまして、けしからぬことだと思つておるのですが、さて、これをとめる方法が本当にあるのかどうかということになると、なかなか難しいのじゃございませんでしょうか。何とか肩透かしぐらい食わしてやりたいものだなという気にはなるわけでございます。(野間委員「よろしい、名答弁」と呼ぶ)

調査をいたすということにつきましては、これは土建会社の力を使わなければ、結局調査を役所がやることになつて土建会社を使うことにはやむを得ないと思つておるのですが、これから選ぶときに実際にこれをどうやってやるかということが大事なこと、それから、あなたの御質問はそうではないでしようけれども、何だか知らぬがもうけさせて、もうけさせてというお話なんですけれども、とにかく調査する土建会社もやはり競争で入札して入れているのです。ですから、一番大事なことは役所の連中やこれからできる新しい会社の連中が政治家と変なことがあつたり、そんなことがいけな

いのでしよう。土建会社がもうけるというのはいは商売ですから。ただ安くつくらなければいけません。だから、これは厳重にやらなければいけません。株式会社だからいかにけんでよろしいということになりません。例の贈賄の規定もこの株式会社の役員はちゃんと入つておる。そういうことだと思つております。

○野間委員 私先ほど幾人か名前を挙げましたのは、もう既に国会で明らかになつたものとか新たなものを含めてやつたわけですね。これは建設会社がどういふ関係があるのか、こは私はこの場

で定かにする気持ちはないわけですが、先ほど大臣も言われましたけれども、やはりこういうようなことは従前から周辺整備——航空審議会の答申でも、跡地利用を含めた周辺整備、これと建設とは整合性を持たせなければならぬ、これは三点セットの中にも書いてあるでしょう。ところが、今ではもう遅いというところが問題だということをお私には指摘しておるわけです。いろいろ五カ所を調べてみましたら、やはりいろいろ問題がいろいろあるわけですね。それでは、今後これをどうするかという点については運輸省の中でも十分対応を検討してほしいと思います。

○細田國務大臣 大抵役所のやることより民間がやるのが早いのです。大抵間に合わないのです。これはここにだけに限った問題ではない。いいことは思いませんけれども、どうしても本質的に商売の方が早くやる。それから、悪いことをするやつほど早く土地を買い占める。こういうのは日本じゅう至るところにある現象で、まことにけしからぬことです。

それではどうするかということなんです、私はさっき肩透かしというふうに言いましたけれども、そういうものに頼まれないように、私ども今後できるだけ跡地整備の問題その他地方公共団体の皆さんとも十分相談しまして進めていくということ以外には方法はないのじゃないかというふうに思いますので、十分気をつけます。特に、変な関係がないということが、これだけのプロジェクトですから絶対大事ですので、特にその点には力を入れたいと思います。

○福家委員長 野間君、まだ質問がありますか。
○野間委員 はい。時間がありませんので、最後にまとめて質問します。

○福家委員長 では、時間が来ておりますが、もう一問許しましょう。
○野間委員 和歌山県あるいは和歌山市民のいろいろ要望ですので、最後にまとめてお伺いしてお答えをいただきたいと思ひます。よく聞いておいてください。

飛行コースの問題ですけれども、成田の例でもコースをずれるのが常識というふうな状態もありませんが、離着陸についてずれを生じさせない、そういうような手だて、保証があるのかということが第一点。

それから夜間、早朝西方面に出発するいわゆる経路四、五は、居住地域、特に加太地域ですが、この騒音の軽減を図るために六、七のコースへすべて迂回させるべきだ。これは県、市からの要望でもありますが、この点についていかがか。

それから、環境目標値を航空機騒音についてはWECPNL六十五にすべきだ、これも県、市の要望でもありますが、いかがか。
監視、観測施設の問題で、騒音、大気、水質について空港等の影響調査、これについては国の責任で設置すべきだという要求ですが、これについてのお答え。

午前中も出ておりましたが、近畿自動車道の南紀の方への延伸の問題あるいは新大阪への阪和線の乗り入れ、外環状線と加美駅でドッキングする問題とか、あるいは内環状線の天王寺までを利用する問題等々ありましたけれども、これらを具体的にどのように入進させようとするのか。この点を合せて、建設省も含めてですが、お答えいただいで私の質問を終わりたいと思ひます。

○福家委員長 山本航空局長、建設省とまとめて答えてください。

○山本(長)政府委員 飛行コースのぶれの問題で御指摘がございましたが、この飛行コースにつきましても、飛行機は航空保安施設というものをたどって、最後には空港の保安施設に導かれていくというふうなコースをとりまして、それによりましてぶれが生ずる場合にはそれを修正しながら進入する、こういう方式をとっておりますので、大きなぶれというものはないと思ひます。ただ、ぶれが絶対ないかとおっしゃいますれば、それは多少あるわけでございます。進入よりも出発の方に若干のぶれがあるというのが実態でございます。

す。しかし、この空港の滑走路の位置及び方位につきましてもその点について相当配慮をいたしております。若干のぶれが生じても、居住地域においての環境への影響というものがつきましても、環境基準というものに抵触することがないというふうな計画にいたしておるわけでございます。

それから、現在考えておる経路をもう少し変えて迂回を考えたかどうかというふうなお話でございます。影響はないというふうな判断に基づいて設定をいたしておるわけでございますが、この点につきましても例えば実際に運用段階におきまして問題が生ずるといふようなことになりますれば、これについては検討することになりますか、ということについては検討することになります。

それから全般的な環境影響調査について御質問がございましたけれども、これまでもやっておりますが、空港の建設、運用の各段階におきましても騒音であるとかあるいは海水の汚濁でございますとかいろいろな公害問題が懸念されるところでございますけれども、それにつきましても環境影響評価でもってやっております。諸対策あるいはその対策が十分であるかどうかについての監視というものについて会社を指導してまいりまして、環境への影響を極力排除し、そして地域との共存を図るといふふうなことでもって会社を指導してまいりたいというふうな考えでおる次第でございます。

それから、六十五Wという環境の騒音値を守れというふうな御質問であったと思ひます。これにつきましても、七十というところでもって環境基準ができておりました。私たちがとしては七十Wで海上においておさますというところで計画をいたしておるわけでございます。六十五でおさますというふうなことをこの席上はつきり申し上げるということではできないと思ひます。
それから環境監視の問題についてでございますけれども、環境監視というものは、空港の建設段階、運用段階、長きにわたりましてそれなりの体制を整備して継続的にやっていくなければならぬ、会社自身が事業を行っていく場合はそういう配慮をしなければならぬ、会社の責務でございます。したがって、金もかかり組織も要するというところでございまして、会社がやるべきことであるというふうな考えです。ただ、この環境監視というものは、事業主体が自分の都合のいいような環境監視をやるということではいけないのでございまして、これにつきましてもこの環境監視のデータを明らかにするあるいはそれに対して第三者が意見が言えるようなチャンスをつける、あるいは環境監視の体制についてこうしたらどうかというふうな意見が言える、そういう環境監視の一つの体制というシステムをつくっていくかなければならぬ。それは会社がやります環境監視に対する一つのチェック機能といましようか、そういう形として環境監視のためのシステムづくりというものを考えていかなければならぬというふうな考えでございまして、これについての具体的なことにつきましては、今後地方公共団体等と十分協議していきたいというふうに考えております。

○藤井説明員 近畿自動車道の紀南延伸についてでございますが、これは現在、高規格幹線道路長期構想ということで、第九次道路整備五カ年計画の期間中にその計画を策定しようとして、現在調査中でございます。この紀南延伸についても、この一環として現在検討しております。

なお、この三月二十八日に、海南湯浅道路というところで、自動車専用道の一般有料道路が約十キロ開通いたしましたけれども、これに続きまして、吉備町から広川町に至る区間につきましても、この五十九年度、事業化をいたしております。このように、今後、この延伸については、いろいろと調査をしながら、実態に即して事業化していきたい、こういうふうに考えております。

○野間委員 どうもありがとうございます。終わります。

○福家委員長 次に、兒玉末男君。

○児玉委員 最初に、委員長に御要望したいと思

います。けさ、理事の方々にも御苦勞をかけた、御努力いただいたことを敬意を表しますが、ぜひひとつ、本委員会に総理の御出席を要望したい。理由につきましては、御存じの方もあろうと思うのですが、現代六月号において「関西新空港「利権三兆円」は中曽根総理の「恩返し」、こう

いう見出しで、実は、十九ページにわたる極めて細かい論述が出ております。もちろん、月刊誌でございますので、講談社の現代編集局の担当者にも、私は電話でお伺いしまして、この内容はきょうの法案の審議に極めて関係の深い課題でございますが、記述については間違いありませんが、それは最も正確を期しております。こういう答弁をいただきましたので、このことを取り上げるわけです。

この記述の中で、三つの問題点について、中曽根総理との極めて深いかわり合いの経過が記されております。かつて、立花氏が文藝春秋を通して田中氏の問題を、いわゆる指摘したこともありますが、今回の場合も、まさしく軌を一にするような問題ではないかと私は考えます。我々が当初から懸念しましたように、株式会社法案に至るその背景あるいはまた配当制限等の撤廃、こういうこと等も、あるいは閣議決定の直前で中曽根総理が待ったをかけたということに至るまで、我々が不安であるところの材料がこの中に明確に指摘をされておるわけであり。少なくとも、第一種空港であり、恐らくこれから日本最大の空港と言われる関西新空港が、こういうような疑惑の中で、法案が終結することは、我々はとて我慢ができないのであります。

○福家委員長 ちょっと待ってください。入る前に……

今、児玉委員から御発言がありましたとおり、理事会において、各党理事から申し入れがありまして。委員長は、今日まで、公平かつ慎重審議を尽くしてまいりました。各理事の申し入れを受けまして、国対及び総理に、御出席を願えるかどうか、意見を七十分間にわたって具申いたしました。しかし、一々、そういう雑誌に取り上げられて、それは編集局としては責任、自信を持つておるのだとおっしゃるかもしれないが、委員会としてはそういう中傷的な、事実無根に関するようなことを取り上げるわけにはいきません。で、本件につきましては、総理も出席の意思はないというところでございますので、委員長のまことに力及ばぬところでございますが、本委員会には近來になき名大臣細田吉藏君が御出席になっておりますから、政府の責任者として細田大臣から御出席委員の疑いの点はお答えをいたしますから、御遠慮なく質問してください。

○児玉委員 極めて残念でございますが、委員長の御努力には敬意を表します。それで、法案につきましては、御承知のとおり、同僚議員がかなり詳細な立場から質問しておるわけでございますが、きょうは締めくくりにうことでございますので、今までの経過を踏まえて、いわゆる問題点の確認というところでお伺いしたいと存じます。

何といつても、これはやはり地方自治体においては、財政的な問題は極めて重大な課題でございます。この事業を通じて地方自治体に、今日でも非常に苦しい状態にあるわけでございます。これ以上の自治体の財政負担、圧迫ということがないように十分な配慮をすべきであると思っておりますが、まず自治省はどういうふうな対応をしているのか、お伺いしたいと思います。

○前川説明員 関西国際空港の設置に伴いまして、地元地方公共団体には御指摘のとおり、関連公共施設等々の整備に関連して、相当の財政需要が生ずるものと見込まれるわけですが、午前中に申し上げましたけれども、これに当たって、基本的には二月の閣僚関係会議で確認をされており、具体的には計画の策定を進めていくというところでございます。

私ども、財政措置をどのように講ずるかということを検討するに当たって、その前提となります事業がどういふものが考えられるのか、あるいはその事業主体はどが実施をすることになるか、そういうことを含めてこれは総合的に考えなければなりません。同時に、事業計画自体、やはり関係する地元の地方団体の総意なり、あるいは特性というものを十分に生かした事業計画でなければならぬというところもあろうかと思っております。私ども、そういう点についても地元の地方団体の意見を十分に尊重して、関係各省庁、特に事業主管庁で調整をしていただくようにお願いをしていくわけでございます。

財政措置の面につきましては、国の財政は大変厳しい状況にございますが、地方財政もそれに劣らず厳しい状況にございます。御指摘のとおりでございます。私どもは、この事業の実施に当たりまして、まずは何をおいても、国庫補助あるいは国庫負担の対象となる事業についての優先的な採択をすべきであると考えております。それに伴う財政措置につきましても、現行の制度あるいは財源措置の活用を十分に図りながら、関係事業の円滑な実施が図られますように対処してまいりたいというふうな考えでございます。

○児玉委員 大臣にお伺いいたします。再三答弁されておりますが、当初、運輸省が本法案の策定過程で、いわゆる公団方式と第三セクター併用の方式を検討しておったのが、閣議決定の直前になって待ったがかかり、たしか三日か四日たつてから閣議決定に至ったということが新聞でも大々的に報道され、しかも、今回のこの現代の記述でも、そのことは余りにも極端な表現のよ

うな形で書かれておることは、いよいよ疑惑を深める、そういう点でありますので、なぜ閣議決定がおくれたのか、その背景は一体、何であったのか、これについて大臣の明確な御答弁を要求いたします。

○細田国務大臣 今の御質問の中で、当初、公団と第三セクターでやるとというのが閣議決定の際に変わったようなお話、ちょっとこれは私の聞き違いかもしれませんが、それはさようではないのでございまして、それははるか前に決まった、五十九年度予算が決まる前に既に決まっておったわけでございます。

閣議決定直前に条文の変更があつて、そのために延びたということは、事実でございます。それは配当制限のところでございます。第十一條の關係でございます。これは「企業一般の配当の動向その他の経済事情及び会社の行方事業の公共性を考慮して」という字句になつて、「政令で定める」ということになってございまして、これが原案は、率直に申し上げて、一〇％から一二％の間で政令で定め、こうなつておつたのでございまして、それを抽象的な文句に書き直すということにいたしましたのでございます。

これは書き直したために非常によくなつたんじゃないか、こう私は思つておるのでございませぬ。それはなぜかといつて、一〇％ないし一二％の間で政令で決めるというところは、二％の開きの間で決めるというので、これはもつと詳しく申しますと、一〇が最初出てきたのは大蔵との折衝の間で出てきた、一二という上の方のもののはむしろ法制局との折衝の間で出てきた、ところででき上がったものは一〇ないし一二で政令で定め、こういうことになつたもので、私自身もこれはちょっとおかしな格好のもののだなと思つておつたのでございまして、官房の方から御指摘がありました、これではぎらつくのと、それからもう一つは配当といふのは将来の話でございまして、将来例えは公共事業關係の株式会社の配当がもっと今より下がるかもしれない。そういうと

いうことにおきましては、競争者がないというふうな、そういう性格の地位を持っているものでもございます。

したがって、この会社の運営というものが円滑にいくことについての配慮はしなければなりませんけれども、そこで、この会社の利益につきまして、もうかつたからといって利益配当というものを無制限にいくというのはおかしな話でございます。税制上、財政上の特別の措置をとって、そして、決して非常にもうかる企業ではございませぬけれども、しかしながら、もうかつた場合におきましても、配当なり所要のものは確保するにいたしまして、その配当の額というものは、先ほど配当制限事項でございましたように、経済情勢あるいは他の企業の配当の動向というものを考へて、つまり経済的な意味において常識的な線というものの範囲を出ないようにいたしたく、こういうふうなのがこの法律の思想でございます。会社の運営が成っていくように、しかしながら、利益が出た場合において、その利益というものを無制限に流出するというふうなことがないようにするというのが、この配当の制限の趣旨でございます。

○児玉委員 資料として運輸省から、今回の空港の資金計画案というものをいただいているわけでございますが、かなり優遇された措置がとってあるというふうに、私はこの数字では判断をします。問題は、先ほど大臣が答弁されましたが、なぜ公団方式一本では不都合なのか。

私は航空局から、成田公団のこの五年間における状況の資料をいただいておりますが、これによりまして、五十三年の充足当時の損失が約百五十八億であったのが、五十四年は九十四億、五十五年は九十二億、五十六年は五十八億、五十七年は三十三億と極めていい成績を上げておりますし、反面収益についても、当初の倍近い収入が上っております。

こういう点から考へた場合に、成田公団の場合でも、もし非効率であり非経済的であれば、こう

いう数字は出てこないはずであります。そういう点からも、大臣の御答弁のいわゆる民間活力だとか非効率、非効率率というのは、私は、当を得ていないような感じがするわけでございますが、この数字を示している点から、特に担当の局長あるいは大臣はどう考へるのか、明快な回答をいただきたい。

○山本(長)政府委員 御質問は、端的に、会社でなくとも公団でいいのじゃないか、こういうような御質問のようには伺いません。

こういう大規模であり、かつ急いでやらなければいけない事業につきまして、新しい組織をつくる必要性はあるという点については、先生も御異論がないところだと思っておりますが、その場合に、一つの公団方式というものが今まであったわけでございます。これについて公団方式というのも一形態であらうというふうには考へます。しかしながら、これは予算の編成段階でもいろいろな議論があったわけでございますけれども、究極のところ、現在の行政事情というものを考へて、また、民間活力というものをどういった公共事業の執行に導入していくのが望ましいというふうな臨調の趣旨というものが望ましく、本事業につきましては、公共性の確保という点から十分な配慮を必要と考へますけれども、その観点から必要な監督規定を講じながらも、この民間の活力を活用でき、また地域との調和を図っていくための措置をいたしまして、国と地方公共団体、民間、三者の出資による特殊会社たる方式が一番いい、こういうふうな結論になったわけでございます。この点につきましては、いろいろな事業主体方式の中で、今日の情勢のもとにおいて、特殊会社たる株式会社方式がよいという判断に基づいて行ったものでござい

ます。

○福家委員 大臣の答弁は要りませんか。細田運輸大臣、特に答えてください。

○細田運輸大臣 お答え申し上げます。成田の新東京国際空港公団は非常に努力をして

おります。そのことを今お認めをいただいで、大変感謝しております。

今度の関西についても、公団では絶対にいけないのかという議論になりますと、それは、さうなことではない。これは、運輸省がじかにやるということではやはり策を得たものではない。ですから、公団にするか、公団と第三セクターとをまぜ

合わせた第三方式をやったときに出した案によるか、それとも、新しい今度出した特殊会社の方法によるかというこの選択の問題なんぞでございます。したがって、児玉委員がおっしゃっているように、公団の方がいいんだぞという御意見は御意見なりにわからないわけではございませんが、先ほど航空局長が申しましたように、今日の事情から、第二臨調が、公団というものはもう増加しない、むしろ減らしていくのだという考へ方に立っておるといふような事情もございまして、そういう関係からこういふ形になったんだ、こういうことに御了解をいただきたいと思ひます。

○児玉委員 大臣としてもそれぞれ立場があり、派閥の関係もあるでしょうから、思い切ったことは言えないというところはよくわかるのですよ。

○福家委員 当委員会には派閥の関係はありませぬ。

○児玉委員 私は、やはりもう少し、成田公団がいい例でありますから、いい例は残していく。臨調だつてそういうことは書いてないのですよ、成田公団けしからんから、今度は関西は民間入れろ、そんなことは一言も書いてないのではありません。そこに先ほど来、多くの利権絡みの疑念があるということが指摘をされてもやむを得ない、こういうふうには私は判断をして再度聞いたようなわけでありませぬ。

さらにまた、次に移りますけれども、時間がありませんので、ひとつ答弁は明快に簡潔にお願いしたいと思ひます。

これは環境の問題でございます。この前四月二十七日、新聞で発表されました全国の空港が環境基準に達しているのは釧路空港と熊本だけだ、

あとは依然として基準達成がされないのみか、数県においては全然その調査もしてない、こういうことが環境庁から指摘をされておるわけでございます。環境庁は運輸省と防衛庁に対して的確な措置を要望しておるのでございますが、環境庁としてはその後どういふような対応をしているのか。

それから、今回の関西空港の場合においても、特に地元から環境アセスに対する強い要望が出ておるわけでございます。環境庁がその関門にございませぬから、ひとつ勇気ある行動と実行を要望するものでございませぬが、環境庁いかがですか。

○福家委員 環境庁から二人出ておられますが、大切な質問ですから二人からお答えください。

○小澤説明員 先日発表いたしました航空機騒音に係る環境基準等の達成状況の調査に係ることでございませぬけれども、その達成状況を把握いたしました結果、環境基準の達成のためにはなお引き続き努力が必要であるというふうな認められたわけでございます。

本年四月二十七日、私どもの方から運輸省及び防衛庁に対して、住宅防音工事の早期完了、それから発生源対策の推進等々につきまして、その推進方をお願いしたところでございませぬ。

○加治説明員 お答え申し上げます。関西国際空港の航空機騒音の影響について、環境庁はどう考へているかというふうな理解いたしましてお答え申し上げます。

この航空機騒音の問題につきましては、昭和五十六年五月から運輸省との間で意見交換を行つてまいりました。いわゆる三点セットの中で環境アセスメントについて十分審査を行つてきたところ

でございます。その結果、航空機騒音に係る環境基準におきまして、いわゆる専ら住居の用に供される地域の基準となつておりますWECPNL七

〇のコンターラインは海城にとどまっております。したがって、大阪湾周辺地域において航空機騒音に係る環境基準を十分満足するもの、そのように判断したところでございませぬ。

なお、今後この計画の実施に当たりましては、公有水面埋立法の規定に基づきまして、環境アセスメントが適切に行われることになりまして、その際にも所要の審査を十分に行ってまいりたいと考えております。

○児玉委員 あと二問程度お伺いしたいと思いますが、大臣と局長にお伺いします。

第一点は、環境庁から運輸省に対して環境基準改正についての強い要請が出ているわけですが、それが、これについてどのように対応するのか。それからまた、関西新空港には世界の各国の飛行機が来ると思うのです。今までのこのアセス評価だけでは不十分である。いろいろな飛行機の機種が多様多様ですね。そういう点から、それには一体的にどう対応しようとしているのか。それから環境庁からの要請に対する改善では、大體今後何年間くらいをめどに対応をするのか、その二点についてお伺いしたい。

もう一つは、大臣にお伺いしたいわけですが、まず、この前飛行場部長もお招きしてレクチャーを受けたわけですが、やはりこのように膨大な構想でございますので、関係住民、各団体等が絶えず環境状況というものを監視する体制が絶対必要だ。会社になれば、ともすれば政府の行政指導はあるけれども、決まってしまうと住民のことなど考えない。そういうことでは困るので、地方自治体、労働組合団体あるいはそういう人々たちを網羅したところのきちんとした監視機構というものを、規約なり定款等でも明確にするような方針をこの際ぜひひとつ確認をとりたいと思っておりますが、これに対してどういふふうな対応をされようとするか。以上でございます。

○山本(長)政府委員 最初の御質問の、環境基準達成のための運輸省の今後の努力の考え方と申しますか、環境庁に対してどういふ対応をするのか、こういうふうなお尋ねでございますが、空港周辺対策につきましては、私も過去十数年力を入れてまいりまして、相当に努力をしております。きておるつもりでございます。環境行政の元締め

でございます。環境庁と御連絡もとりながらも、また環境庁からいろいろの御注文あるいは御叱正を受けながらも、私たちがいたしましてはできる限りの努力をいたしてきておるところでございます。その成果はこの間発表していたとおりでございます。これについてなお御批判のある点も十分存じておるところでございます。

さらに、私たちがいたしましたのは、民家防音工事等を主体といたしまして空港周辺対策というものを進めてまいり所存でございます。現在、七五W E C P N L の範囲におきまして、民家防音工事というものをやっております。五十九年度及び六十年におきまして、現在、特定空港として十六空港指定しておりますけれども、この民家防音工事を希望者に対しては終える、こういう計画を進めたいというふうな考えておるところでございます。これが第一点でございます。

それから今後の問題でございますけれども、特にこの新空港につきまして、世界各国からたくさん飛行機が来るであろう、それに対してどうしていくのだ、こういうふうなお話でございます。第三点の環境監視の問題と若干関係をしてくると思っています。

私たちがこの新空港につきましては、環境問題について十分配慮したつもりでございますけれども、も、そしてまた、それに伴うアセスメントを実施してきておるところでございます。また実施段階においてもそうするつもりでございますが、そういった空港建設段階、それからまた、騒音につきましては空港の運用段階におきまして、そのアセスメントの結果というものが狂っていないかどうかという点について、絶えず反省をしながら事業を進めていくという方式が必要であろうと思っております。今後の対応につきましては、そういった環境監視というものの体制の中で、環境問題についての問題を発生させないようにしていきたいというふうな考えておるところでございます。

は、法律に入れるというふうな御意見もあるようでございますけれども、残念ながらそこまではまいりませんが、必ずこれはつくらせるといふ考え方でございまして、はつきり申し上げておきます。

○児玉委員 これは大臣の答弁がいいと思っておりますが、航空局からいろいろの資料をいただいております。その中で関連事業の収益状況というのを実は数字を当たってみました。

それで、例えば羽田の場合でもこの五年間で大體四〇%、五十七年度で三百三十五億二千円という膨大な収益を関連事業で上げております。それから、大阪の場合では五十七年度七百六十五億八千万ですね。こういう国の施設を利用して莫大な収益が上がる以上は当然、国鉄等が関西高梁なりあるいは東京高梁等に対して賦課金を取っておりますわけですね。だから、当然国が莫大な先行投資をしていくわけですから、それによって生ずる関連事業に対しては使用料が非常に安い、そういう部分もございまして、先般文藝春秋で我が党の同僚議員が指摘したように、やはり正当なる収益に対しては正当なる課徴金も取るという考え方が大事ではなからうかというふうには私には考えますので、これは大臣なり局長なりいずれでも結構ですが、今後の対応についてお答えを聞きたいと思っております。

○山本(長)政府委員 関連事業からの空港管理、空港建設などに対する利益還元という問題が重要な問題でございます。成田の公団のような場合にはそれは公団が実はやっております。この新しい会社も会社がその関連事業も一緒に主なものやるといふことではございますが、先生おっしゃるよううにその他の空港におきまして関連事業というものを第三者が行っておられることも事実でございます。それにつきましては土地使用料という形で空港整備特別会計に負担をしております。その収益の状況から見まして相当大きな収益が上がっているというふうな事実があることも事実でございます。

現在、土地使用料というものを普通財産の借料よりも高目に設定をいたしておるわけでございますけれども、空港の関連の事業としてあの場所において独占的に事業を行うことによつて利益が多額に上がっているという事実に着目して、これを何らかの方法によりまして、直接的あるいは間接的な方法によりまして、その利益を空港の建設なり管理なりの方に吸収していくという方法を検討すべきであるというふうな意見があることも事実でございます。具体的な方法につきましては、空港の財産管理の、非常に専門的な問題でございますけれども、そういう過剰な利益というものが発生をしないように、また、した場合には、それが空港の建設、管理の方に還元できるようにという仕組みにつきまして、今後検討していきたいというふうな考えておる次第でございます。

○福家委員長 関連して左近正男君。

○左近委員 それでは、時間がありませんので簡潔に御質問します。

まず、法第六条の「事業の範囲」について、関西新空港の土砂採取、運搬について会社の事業の範囲に入るのかどうか明確にしたい。また、山本(長)政府委員、空港の設置、管理業務というものが第六条の会社の業務の範囲に掲げられておりますけれども、空港の設置の業務の一つとして土砂採取業務もこの事業主体の業務の中に入るというふうな考えておられます。

○左近委員 それでは、今の答弁では、先ほど若干御質問がありました第三セクター的なもので土砂の採取運搬についてはやらさないとという理解でよろしいですね。

○山本(長)政府委員 この法律におきましては、この事業主体は、第六条の各号に掲げておられるところによりまして事業の範囲が決まっております。この法律の目的を達成するために必要のある事業は会社が行うようになっております。先ほど他の先生がございましてお答え申し上げましたけれども、

一つの考え方としてこの会社、地方公共団体等を
主たる出資者とした第三セクターという考え方も
あるというふうなことを申し上げましたけれども
も、そういう方式によって行うような場合には
は、この会社の業務といたしましては会社の目的
達成業務の中に入るといふふうに考えておりま
す。

○左近委員 地方公共団体の財政負担の問題につ
いて我が党の小林、関山委員の方から四月二十日
に御質問していますが、出資金の二百億円、これ
については政府も必要あれば起債を認可してい
く、こういうことで答弁がございました。ところが
が、長期低利の融資の資金三百億円、これを年利
四％の金利を想定すると、これは六百億円にな
る。こういう膨大な融資資金について国として
どういふような手だてを考へておられるのか明確
にしていただきたいと思ひます。

○松村説明員 このプロジェクトを取採算をと
らせるために三〇％の無利子の資金が必要である
ということ御説明しておるわけでございます。す
れども、その三〇％のうち二〇％は国が出す、あ
と残りの一〇％のうち半分の五％を地方公共団体
に負担していただくという考へ方で御協力をお願
いしたわけでございます。パーセントでなくて金
額で申しますと、仮に総事業費を一兆円といたし
ますと、五％は五百億円になります。五百億円
のうち二百億円を出資という形で御協力いただき、
あと残りの三百億円につきまして長期低利の融資
ということ、仮に四％の年利ですと六百億円の
御融資をいただくことになりす。

これにつきましては、当分の間各年度の事業費
の五％を出資という形で地方公共団体の方に御協
力いただきたいと考へております。そうします
と、年々の事業費を勘案しますと、六十三年度の
半ばぐらいまでの事業費は出資という格好で御協
力いただけるかと考へております。その時点で二百
億円という限界に達します。したがって、その
後のことにつきましては長期低利の御融資をい
ただくことになるわけでございますけれども、六

十三年度の半ばぐらいまでの間、よく関係の方々
とお話し合いをいたしまして、どういった格好で
御融資をいただくか、場合によっては出資に切り
かえていただくことも含めまして御相談をしてま
いりたいと考へております。

○左近委員 それでは、六十三年まではこの地方
公共団体の財政負担については出資金二百億円内
でやっていく、あと長期低利の融資分については
六十三年半ば以降の資金繰りの問題だ、こういう
理解でよろしいですか。

○松村説明員 先生のおっしゃるとおりでござい
ます。

○左近委員 この会社は十月一日に設立が予定さ
されておりますが、各地方自治体の議会の承認案
件に当然なるわけであります。十月設立は各地
方議会の関係で無理ではないかと言われておりま
す。したがって、十二月になるんじゃないか。この
空港建設に当たって具体的にどういふような障害
が出るかと想定されるか明らかにしていただきたい
と思ひます。

○山本(長)政府委員 機械的に考へますれば、そ
れだけ発足の時期がずれ込むことによりまして着
工のための準備がおくれるわけでございます。し
たが、それが翌年度においでとだけ取り返
し得るかということにかかっているわけでござ
います。すけれども、例えば二カ月おくれたら本
格的な着工が二カ月おくれる、機械的に考へる
うなことはならないと思ひますけれども、しか
しながら、本格着工の時期の方に影響してくる
ということも事実だと思ひます。

ただ、先生おっしゃる十月一日が無理ではない
か、無理というふうな考へてしまうことは、十月
一日を目途にいたしまして、もちろんこの国会に
おいて御承認をいただくという、その時期がいつ
かということにもよるわけでございますけれども、
も、御承認いただけますれば、できるだけ早く会
社の設立を願つてまいりたいというふうな考へて

おる次第でございます。

○左近委員 民間の出資問題について、または融
資問題についてお尋ねしますが、これについては
も、各経済団体、関係連とか大販商工会議所等々
いろいろございしますが、これは出資促進委員会と
いうのをつくつておられますが、こういうところに
全く無原則な一任をされるのか、政府として何
かの基準をそういう民間の経済団体に示されるの
か、その点はどうか。

○山本(長)政府委員 この法律の附則によりまし
て、この会社の設立事務は運輸大臣が任命いた
します設立委員によって行うことになってござ
います。その設立委員が株式の募集を行うわけ
でございます。先生の御質問の中にございました出
資促進委員会というものは、経済界の中において
そういう事態に対応して民間が円滑に対応できる
ようにという準備のための作業として行われてい
るものでございます。これに任せきりというもの
ではございません。設立準備委員の中で御相談
をいたしまして、そして募集の方針を決めていくこ
とになっていくわけでございます。現在のところ
、基準というものはつきりこの段階で決めて
おるわけではございませんけれども、しかしなが
ら、相当長い間の建設期間でございますし、配当
までの間にまだ相当時間がかかるということもご
ざいますので、やはり経済界が中心になってこの
民間の資金について応募されるのが主流になるの
ではないかというふうな考へております。

その場合に、できるだけ広い範囲にわたつてそ
の協力が得られるという体制が望ましいと思ひ
おる次第でございます。

○左近委員 民間の出資なり融資をすることに
よつて、空港のもうかる部分ですね、附帯事業に
対し何らかの利便が与えられるのではないかと
いうような立場で、民間の各会社が今日ござつて融
資なり出資態勢にあるということも考へられるわ
けですが、この点について、新空港の附帯事業に
ついてはあくまで会社が責任を持って営業してい
く、運営していくという理解をしていいかどうか

か、ひとつ明確にしたいと思ひます。

○山本(長)政府委員 御質問の中で御指摘にな
つた考へ方が、そのとおりであると思ひます。

○左近委員 兄玉先生から御質問をされました公
害の監視体制については、今大臣から必ずさうい
うものを責任を持って設置するという御答弁が
あつたわけですが、空港を円滑に運営するために
運営協議会的なものについても、公害監視体制と
ともに会社の定款等で明確に位置づけをするとい
う理解をしてよろしいですか。これは大臣に
ございす。

○左近委員 ありがとうございます。

時間がありませんので、ちょっとせいで申しわ
けございません。

二十四時間使用可能な空港にとつて大きなメ
リットは航空貨物の輸送であると思ひます。こ
の点について、航空貨物の基地がなくてもいいわ
けですけれども、これからの航空貨物需要を考へ
れば当然A.C.T.の必要性というものは出てくるだ
らうと思ひますが、この点についてどういふよう
な構想を持っておられるか。例えば一カ所に限定
するの、あるいはまた各地方自治体から手を挙
げれば数カ所さういふ基地を設置していくとい
うような考へ方でおられるのか、構想についてひ
つ明らかにしていただきたいと思ひます。

○山本(長)政府委員 空港以外の都市に近い場所
においてA.C.T.というふうな業務が行われてい
るものが、日本においてもございす。空港の中
の貨物の取り扱いの負担というものを、貨物が多
くなつてまいりましたときには軽くしていくとい
う観点からも、さういふ施設建設、整備とい
うことは望ましいことだと考へております。

それから、先生おっしゃるように、どこへいつ
までというふうなところまで現在のところ計画
は煮詰まつてきておりません。ただ、さういふ
構想について、なお現在においてもさういふ構想
があるわけではございませんが、やはり関係者と調整
の上、その計画を進めていくということについて

二二三

十年の歳月を経ております。この間、世界の情勢は大きく変化し、国際関係の相互浸透は一層深まり、国際交流も拡大の一途をたどっております。政治、経済の分野のみならず、科学技術、芸術、スポーツ、観光などさまざまなレベルで航空需要の増大が起っております。

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は存在いたしておりません。七〇年代以降、世界第二位の経済大国となった我が国が、世界各国との経済的、文化的交流を果たすべき国際的役割を考えると、二十四時間操業の空港建設は何よりも緊要であると言えましょう。

さらに現在、大阪伊丹空港が環境問題から厳しく運航規制を受けており、我が国第二の大都市圏である大阪に新たな乗り入れができないため、国際航空交渉において、大きな障害となっておりま。また、各県にジェット機の就航が可能な地方空港を整備されつつある現在、これに対し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現状は、経済の発展、国民生活の向上の大きな阻害要因とも言えま。関西国際空港は、二十四時間、世界に開かれた空の玄関として、我が国の将来にとって極めて重要な意味を持つものであります。

本法案における株式会社方式は、事業の効率的な運営が行われるよう、国の監督措置を必要最少限度にとどめ、企業の自主性を最大に尊重する中で民間活力の導入を意図したものであります。また地元である関西経済団体や関係自治体も資金を出資することにより、地元で密着した空港になることが期待されると同時に、今日の国の財政事情を勘案するならば、まことに好ましい方法がとられていと言えま。この方式は、今後地域性の強い公共事業の実施のモデルケースともなり得るもので、その成功に期待したいと思っております。

関西国際空港にはアクセス道路の整備、今後の伊丹空港の取り扱いなど、未解決な問題点も残されておりますが、今後、関係者間で十分な協議を重ねることにより、これらの問題点を解決し、将来にわたり有用な事業としていくことを望みます。

最後に、政府は、本案の成立後関係方面と緊密な協議、調整を行い、速やかに会社設立の手続を進めるとともに、環境問題、アクセスを含む地域整備問題等についても十分配慮されることを要望いたします。私の賛成討論といたします。(拍手)

○福家委員長 小林恒人君。
○小林(恒)委員 私は、日本社会党・護憲共同を代表して、関西国際空港株式会社法案に対し、反対の討論を行うものであります。

本法案は、その提出までのいきさつについて振り返ってみますと、昭和五十九年度予算概算要求の段階で、関西国際空港の事業主体が公団と第三セクターの併用方式であったものが、中曽根総理の意向で突如として特殊会社に変更され、その上、原案が閣議に提出される直前に配当制限事項が修正されるなど、財界の意向が強く反映されたものと思料され、極めて遺憾なことでありま。地元と何ら協議することなく、既に合意に達していた事業主体を一方的に変更することなどは、地元との合意形成の上に進められてきた空港整備プロジェクトの従来慣行を無視する非民主的な行為であり、到底納得し得るものではありません。空港の事業主体を特殊法人たる株式会社にした本法案には反対であります。

民間資本を導入した空港の建設、管理を行う株式会社方式は、世界で初めての例であります。関西国際空港は、空港整備法の第一種空港として位置づけられ、国際航空路線に必要な公共飛行場でありま。この株式会社方式をとるの本来の姿であります。この株式会社方式をとることにより、政府は、臨調答申が提言した民間活力の導入を図り得ると考えているようでありま。それはむしろ、国がやるべき責任を回避していると言わべきものであります。

また、このように公共性の高い国家的一大プロジェクトに民間活力の導入を図ることが、果たして妥当であるか、甚だ疑問に思うところでありま。

す。すなわち、民間からの資本参加は、会社の人

事面、運用面で企業性が優先され、利益追求の余り航空界にとつて最も重要な課題である安全性の軽視が危惧されることでありま。ちなみに、特殊会社である日本航空の企業経営を見ても、同社に対する政府の持ち株比率の低下と裏腹に、営利性が優先し、そのため、会社発足当時に比べ事故が多発している現状であります。このことは、民間資本の導入とその増加が、その導入企業に対する政府の指導監督が弱まることを如実に示した例であり、安全を至上とする航空界にとつてはゆゆしき事態であると憂慮しているところでありま。

また、一月二十五日の新聞報道によれば、大蔵、運輸両大臣の間で、今後工事費を削減して、より採算のとれるよう会社を指導することということが話し合われたこととありますが、これは、今後における同空港の工事の縮小、安全性等について強く懸念されることであり、株式会社方式にしたことによる採算性の重視が如実にあらわれているものと存じま。

資金計画につきましても、その収入はおおよそ予想し得るものでありま。その支出は工事の困難性、物価の上昇等予測せざる事情によって見込みと大幅に差異が生ずることは、新幹線鉄道や青函トンネルの建設等の過去の事例を見ても明瞭であります。しかも、これらの支出に要する資金は、国の経費によるものであればその計画を予定できるにしても、民間、地方公共団体に依存するものであれば、その支出についての予測は困難であり、また、これらのものに過大な負担をかけることが危惧されるのであります。

さらに、本法案には、新東京国際空港公団法に規定してあるような環境対策についての規定はないので、今後における環境対策に対する会社の責任の所在等に対し、地元住民は心配しており、また、成田方式によるかさ上げの法的裏打ちがないため、関係地方公共団体は、アクセスを含む地域整備について大きな負担を強いられることを案

じているのであります。

以上、空港の建設、管理を行う事業主体が株式会社であることによる種々の問題が内在いたしま。す本法案に対し、我が党は反対するものであり、以上をもちまして反対討論といたします。(拍手)

○森田(景)委員 私は、公明党・国民会議を代表して、関西国際空港株式会社法案に対し、賛成の立場から討論を行うものであります。

関西国際空港については、事業主体となる特殊法人・関西国際空港株式会社の設立が予定され、新空港建設に向けてようやくその第一歩がしるされようとしてい。運輸省が新空港の基本調査を開始してから十六年、航空審議会が泉州沖候補地の答申を出してから十年の歳月が流れたわけでありま。この間、さまざまな経緯があり、また、多くの障害を乗り越えての政府の認知であるだけに、空港建設のために努力された関係者各位に対して、改めて敬意を表したいと思っております。

御承知のとおり、四面海に囲まれた我が国にとって国際空港の果たす役割は大きいものがあります。これまで我が国には二十四時間機能する国際空港は一つもなく、深夜の日本の空は鎖国状態となつてい。こうした状態に対する国際非難も高まっております。現在世界三十数カ国からの日本への航空路開設要求を拒否せざるを得ない状況等を勘案するとき、我が国初の二十四時間機能する関西国際空港の意義は極めて大きいと考えられるのであります。

次に、本法案に賛成する理由に、関西国際空港の建設に対して地域の関係自治体と住民の強い支持がある点を挙げることであります。

当初、この空港の建設には、成田空港問題の影響もあって、地元自治体や住民の間から反対の声があり、空港建設反対の決議もなされたのであります。が、慎重な手続と関係者の努力によって、今日では建設支持に大きく変化しております。これ

だけの大型プロジェクトに地元の多くの支持が得られていることは、注目すべきであります。私たちが、公共事業を進めるに当たって、地元の支持を得られずに計画に破綻を来し、十分な成果を得られない例を幾つか経験したところであり、関西国際空港については、その徹を踏むことのないようさらに努力を続けるべきであります。私は、地域と協調した公共事業という長年の課題に対する解答を見つげるためにも、関西国際空港の建設に一步踏み出すべきであると考えるものであります。

なお、関西国際空港の事業主体が特殊法人・関西国際空港株式会社となった点については、多くの意見があります。

確かに、第一種空港は本来国の直轄事業であるべきであると思えます。しかし、我が国の財政事情を勘案すると、国の直轄事業では空港建設は遅滞しかねず、また、第二臨調の答申にある民間活力の有効利用を尊重するならば、事業主体を特殊会社としたことは、種々の点を総合して判断したとき、現段階においてはやむを得ないと考えるのであります。

以上、何点か本法案に賛成する理由を述べましたが、関西国際空港の建設に全く問題なしとは言えません。

空港の本質から、環境に与える影響は皆無ではなく、建設に伴う公害発生にも万全の防止対策を講ずべきであると思えます。さらに、事業主体の採算性の確保、民間活力を生かすための人事のあり方、地域整備に関する地域との意見調整など、会社発足までに、また発足以降において解決すべき多くの課題が残されている点、特に民間企業なるがゆえに採算性が優先して公共性が没却されることのないよう、今後も配慮を忘れてはならないこと等、これまでの委員会審議を通して我が党の各委員が指摘したところであり、

そうした懸念を解消し、関西国際空港を国際的にも誇れる第一級の空港とするために、さらにまた、地域と共存共栄できる空港とするには、本委

員会で指摘された各事項について政府がこれを尊重し、責任を持って適切な措置を講ずることが必須と考えます。

このことを政府に強く要望して、私の賛成討論を終わります。(拍手)

○福家委員長 中村正雄君。

○中村(正雄)委員 関西地区の人々が多年の要望でありました新しい空港を建設する基礎であります。事業主体の設立のこの法案には、民社党・国民連合は賛成でございます。

関連いたしましたして、二、三の要望を申し述べてみたいと思えます。

その一つは、国と自治体と民間の三者構成によりまする事業主体は世界の国際空港に例を見ない初めての試みでございます。したがって、三者のそれぞれがその長所を生かし得るような運営をやつてもらいたいことを第一に要望いたします。

第二の要望は、これからの建設、運営はこの新しい特殊会社がやるわけでありますが、しかし、国の責任はそれによって回避されるものではございません。千二百億という出資金、一兆円という事業資金のほとんどが借入金でございます。したがって、これからの資金のそれぞれの調達については国が責任を持ってやらなければなりません。したがって、今存続いたしまする関係会議等も、政権の交代があろうとも、この空港の建設が完了するまで存続できるように要望いたします。

第三点は、技術の進歩というものは相当速いものでございます。過去十年を考えてみますと、十年前と今では航空関係の技術の進歩も目をみはるものがございます。この空港がオープンするのは八年ないし十年先でございます。したがって、これからの計画についても、弾力性を持たせまして、むだのないように政府は指導してもらいたいというところが第三点でございます。

第四点目の要望は、空港へのアクセス等の地域整備、これは事業主体であります特殊会社でな

くして国の仕事でございます。自治体の仕事でございます。この計画を樹立するためには、現存いたします大阪空港の存廃、これがやはり前提でございます。これを決めなければ計画の内容が変わってくるわけでございます。したがって、政府としては早急に現在の大阪空港の存廃を決定するように要望したいと思えます。

最後にお願いたしたい点は、成田空港の例を見るまでもなく、過激派等の暴動事件が起こることが大体予想されます。現在の地域の警備体制では不十分でございます。大阪府警だけではなくして、警察庁自体が責任を持って万全の体制をつくり、地域住民に迷惑を及ぼさないような措置を講じていただきたい。

以上、要望申し上げます、賛成討論といたします。(拍手)

○福家委員長 辻第一君。

○辻(第一)委員 私は、日本共産党・革新共同を代表し、関西国際空港株式会社法案に対し反対の討論を行います。

第一の反対理由は、本来国の仕事である国際空港の設置、管理を民間資本を導入した株式会社に行わせることは、国の責任を放棄し、経済的効率を理由に安全性、公共性を犠牲にするものであり、到底賛成できないものであります。

なぜなら、今日国際空港は国際、国内輸送の上で大きな役割を果たしており、公共性、安全性の確保こそ空港の第一義的な使命であり、同時に騒音問題など環境対策を初め、アクセス交通など周辺地域整備の大規模な事業となり、したがって、国際空港の設置、管理は国以外の者では責任を果たし得ない特別の性格を持っているからであります。

第二の反対理由は、地元住民との完全な合意がないこと、自治体に過大な負担となること、さらに政府の新空港計画には、大規模な海上埋め立てによる工事、複雑な海域の問題など、安全性や環境保全の面で重大な問題点が指摘されていること、また、参考人質疑でも明らかにされたように、環境影響評価の不十分さなどの点が未

解決のまま着工に移すことは許されないことであります。

第三の反対理由は、本法案が株式会社の人事や経営に関し、本来必要な国民的規制を取り外し、大幅に緩和したことであり、この点は、公共事業における国民民主権の考え方に逆行する重大な問題であります。

役員兼職禁止規定を外し、利益配当制限を政令にゆだね、中小企業への官公需の点でも官公需法の適用外とされるなど、本法案は国民の支持は得られないものであります。

国民のための国際空港は国民の手で建設し、国民の手で運営されるよう民主的経営を保障した国営方式で設置、管理すべきであり、これ以外に公共性、安全性は保障されないのであります。

さらに新空港計画案自体についても、環境対策、周辺地域整備を含め、住民参加による民主的計画案づくりの観点から再検討すべきであることを最後に指摘し、私の反対討論を終わります。(拍手)

○福家委員長 これにて討論は終局いたします。

○福家委員長 これより採決に入ります。

内閣提出、関西国際空港株式会社法案について採決いたします。

本案に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○福家委員長 起立多数。よって、本案は原案のとおり可決すべきものと決しました。

○福家委員長 この際、本案に対し、浜野剛君外三名から、自由民主党・新自由国民連合、日本社会党・護憲共同、公明党・国民会議及び民社党・国民連合の四派共同提案による附帯決議を付すべしとの動議が提出されております。

まず、提出者から趣旨の説明を求めます。浜野剛君。

○浜野委員 ただいま議題となりました関西国際

空港株式会社法案に対し附帯決議を付すべしとの動議につきまして、自由民主党・新自由国民連合、日本社会党・護憲共同、公明党・国民会議及び民社党・国民連合を代表いたしまして、その趣旨を御説明申し上げます。

まず、案文を朗読いたします。

関西国際空港株式会社法案に対する附帯決議(案)

政府は、本法施行に当たり、次の事項につき、適切な措置を講ずべきである。

一 関西国際空港の建設工事(土砂採取を含む。)に当たっては、事前に十分なる環境影響評価を行い、住民に不安をおきないよう配慮して進めるよう会社を指導すること。

二 関西国際空港へのアクセス等地域整備については、関係地方公共団体と協議し、空港と地域社会の調和が図られるよう十分配慮すること。

三 地方公共団体の会社への出資及び地域整備等については、その財政運営の健全性の確保に配慮すること。

四 会社の役員等の人事については、地元の情報に精通した人材など広く適材適所の人材起用に配慮すること。

五 公共性の確保を図るため、環境監視のための体制及び地方公共団体等の意向を会社の経営に反映させるための仕組みを整備するよう会社を指導すること。

右決議する。

以上であります。

この附帯決議は、当委員会における本案審査の過程におきまして、委員各位からの御意見及び御指摘のありました問題点を取りまとめたものでありまして、本法の実施に当たり、政府において特に留意して措置すべきところを明らかにし、関西国際空港株式会社をその所期の目的を果たすため、遺憾なきを期せうとするものであります。

以上をもって本動議の趣旨の説明を終わります。

何とぞ御賛成を賜りますよう、お願い申し上げます。

○福家委員長 以上で趣旨の説明は終わりました。

採決いたします。

浜野剛君外三名提出の動議に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○福家委員長 起立多数。よって、本案に対し附帯決議を付することに決しました。

この際、細田運輸大臣から発言を求められておりますので、これを許します。細田運輸大臣。

○細田国務大臣 たいまは関西国際空港株式会社法案につきまして、慎重審議の結果、御可決をいただきましたこと、まことにありがとうございます。

また、附帯決議につきましては、その趣旨を十分に尊重し、政府として十分の努力をしております所存であります。

○福家委員長 お諮りいたします。

ただいま議決いたしました法律案に関する委員会報告書の作成につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○福家委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

〔報告書は附録に掲載〕

○福家委員長 内閣提出、地方自治法第百五十六條第六項の規定に基づき、地方運輸局及び海運監理部の設置に関し承認を求めるの件を議題といたします。

これより質疑に入ります。

質疑の申し出がありますので、順次これを許します。

小林恒人君。

○小林(恒)委員 たいま議題になりました承認案件につきまして、若干の質問をしておきたいと思っております。

今回提起をされております案件につきましては、既に内閣委員会の中でも相当時間をかけて議論をされてきた経過がございますし、可能な限りふくそうすることを避けて御質問したいと考えております。

この際、特にマスコミ等は従来の統制の許認可行政から運輸政策を推進する政策官庁への脱皮をねらうての組織がえであるとの評価をしている部分があるわけですが、本年七月一日から実施を予定されている運輸省の機構改革の骨子とそ

の考え方、並びに機構改革後の政策官庁としての具体的なありようといえますか、手順等についてどのようにお考えなのか、総体的な考え方についてお示しを賜りたいと思っております。

○松井政府委員 お答え申し上げます。

運輸省は、御承知のように昭和二十四年に設置をされた官庁でございます。そのとき以来、いわゆる統制の組織をもって仕事をまいりま

した。この交通機関別の統制組織と申しますのは、戦後の荒廃した我が国におきまして、それぞれの交通機関を育成、振興するためには大変適した組織であったと私も考えておるわけでござい

ますが、その後大きく経済の状況も変わりました。あるいは国際化がどんどん進むというような事態になりました。今回先生の御質問にござい

ましたように横割りの組織の導入ということも考え、運輸省が始まって以来と言ってもよろしい大きな機構改革を企図したわけでございます。

具体的に申し上げますと、従来の海運局、船舶局、船員局、鉄道監督局、自動車局という五局を再編いたしまして、新たに運輸全般に關します基本的かつ総合的な政策を立案、調整いたします運輸政策局を設置いたします。そこに今後の情報化時代を迎えまして、情報管理部をこの局に置くというようにいたしております。

第二に、国際関係の進展に際しまして国際競争も激化し、あるいは国際協力も重要な時期を迎えておりますので、これを一体的に所管いたします国際運輸・観光局というものを設けまして、これに観光部を附置することいたします。

第三に、過疎問題、過密問題の深刻化に対応いたしまして、従来の自動車、鉄道を横断的に所管いたしまして国内旅客線もあわせ所管する地域交通局を設けまして、これに陸上技術安全部を置くということにいたしたいと考えております。

第四に、貨物流通局という貨物の分野の一体的な所管部局を設置することにいたしております。

そして最後に、従来の船舶局と船員局を統合いたしまして、海上技術安全局という局を設置することにさせていただきます。

このようにいたしますと、運輸省の最大の課題であります国鉄再建問題を取り扱う部局がたたいま申し上げました横割りの部局では処理し切れない面がございますので、全省挙げて取り組むという姿勢を示すために、従来の鉄道監督局に置かれておりました国有鉄道部を官房に移管いたしまして、これを統括する職といたしまして、国有鉄道再建総括審議官という従来の総務審議官を振りかえた職を設けまして、国鉄問題をこころ総括、調整をするというふうな仕組みにいたしましたわけでござい

ます。

以上が本省内部部局についての主な改革の具体的な点でございます。

地方につきましては、臨調の答申の趣旨に沿いまして、できる限り地方支分部局を統合するという方向で検討いたしました。従来海運局陸運局というそれぞれ全国に九つずつ置かれておりました地方ブロック機関を統合いたしまして、全国九カ所の地方運輸局にするという案をつくったわけでございまして、従来ばらばらになりがちであった海陸の行政をこころ総合的かつ効率的に行いたいというところをございまして、特に、地方運輸局では従来非常に手薄でございました企画的な機能を充実していきたいというふうな考えで、今回の改

正を行った次第でございます。

今後、私どもといたしましては、こういういわば組織と申しますか、入れ物ができたわけでございますので、その入れ物の中に詰め込む身につきまして、十分私どもとしても、今後の新しい行政のあり方というものを現在模索しておるわけでございます。省内にも既に研究会を設置いたしまして、今後あるべき行政の姿を現在研究をしておる、こういう段階でございます。

○小林(恒)委員 今説明を受けた範囲で、正札で受け取りますと、運輸省は政策官庁への脱皮をします、こういうことになるわけですが、ただ問題は、海運局、陸運局という二つの仕事内容といえますか、こういったものを考えてみると、特に地域の産業形態などを考えてみると、一本にまとめて地方運輸局という形態をとったからといって、産業、企業体との関連がいろいろと、そぐわない部分というのが相当あるのではないかと。また、地域的にも、現行の海運局所在地、陸運局所在地、こういったことを考えた場合に、当面の取り扱い手順等がおりなでございまして、しょうけれども、行政サービスが特に低下する心配はないのかなという危惧の念を持たざるを得ません。この点についてはいかがですか。

○松井政府委員 お答え申し上げます。私ども、陸運局と海運局を統合いたしました地方運輸局を設置する際に一番関心を持って考えましたのが、たゞいま御指摘のありました行政サービスが低下しないということでございます。この点につきまして、まず陸運局、海運局で国民の生活に最も密着しております仕事と申しますと、陸運局でいえば車検登録の仕事でございますし、海運局で申しますとそれぞれの支局が行っております船員関係の業務というふうなものがそれにあたろうかと思っておりますが、こういうものを担うに当たりますといわゆるブロック機関の下に置かれます支局につきましては、従来の設置場所、所掌事務、こういうものには変更を加えないということにいたしておりますので、その面における行政

サービスの低下という御心配は全く当たらないというふうに考えております。

ただ、ブロック機関の統合でございますので当然局長が一人になるわけでございます。御指摘のように海運局と陸運局の庁舎は当面別々で仕事をを行うことになりまますので、その限りにおきまして統一庁舎に入ります方がより効率的な仕事ができるということには確かかもしれません。その点につきましては、内部権限委任等も大幅に行いまして事務の渋滞を来さないように、またそれぞれのブロック機関に置かれます海運関係の運輸、船員、船舶というふうな部は従来の海運局所在地にそのまま置かれておりますので、そういう意味では行政サービスの低下を来すことにはないというふうに考えておりますが、この点は大変重要な問題であると考えておりますので、今後の運用に当たりましては御指摘の点を十分念頭に置きまして行政サービスを低下させないように配慮を加えてまいりたいというふうに考えております。

○小林(恒)委員 ちょっとしつこいようですが、従来いわゆる総務と呼ばれる部門でのお仕事、こういったものがさらに具体化をして企画という部分が新設をされて、それぞれに本省でいいますとさらに流通、物流という問題もきめ細かく作業されることになるわけですから余り心配する必要はないのかなという気はいたしますけれども、従来の慣行と新しくでき上がる機構、部、局の作業移行というのは、例えば法律ができて上がると旧海運局、旧陸運局といった縄張りの違いというものを正確な意味で手順よく乗り越えていく、局長が一人だからそこは心配ないのだぞ、こういう言い方になるのかなと思っておりますけれども、例えば局長の権限、権能というものと局長の権限、権能というものととの関連がいろいろと、従来長年続いできたものだけに手順は本当に大丈夫なのかという心配をするわけです。この点についてはいかがですか。

変古い歴史を持って従来の運輸省の設置以前の通信省、鉄道省のいわば殻を引きつったような形の組織でございます。これを合体するに当たりましては大変問題が多ございました。しかし総合的な地方運輸行政を実現するために地方運輸局の設置にこぎつけたわけでございますが、確かに御指摘のように旧陸運局の職員と旧海運局の職員との間で当面若干の違和感も存在するかもしれないと思っておりますが、その点につきましては、先生御指摘のように今後の新しい運輸局長の指揮のもとにそういうような相違を乗り越えて一体的な運輸行政が図られるように、私どもとしては十分努力をしてみたいというふうに考えております。

○小林(恒)委員 地方事務官の廃止に伴って、これはまた後ほど本委員会に提起をされてくることになるのだと思っておりますが、道路運送法等の一部を改正した場合に陸運支局を設置するということになるわけですが、陸運支局の設置という問題については国会の承認は必要だと考えているのか不必要だと考えているのか、お答えをいただきたいと思っております。

○角田政府委員 お答えいたします。地方事務官を廃止するために今回道路運送法等の一部を改正する法律案を提案申し上げておりますが、これは地方事務官制度を廃止することが目的でございます。これに伴いまして、先般おっしゃいましたように従来都道府県の組織として置かれていた陸運事務所それから支所、出張所、これを地方運輸局、今度設置法の改正で陸、海運局が統合されて地方運輸局になります。この地方運輸局の下部の組織といたしまして陸運事務所は陸運支局、それから支所、出張所は自動車検査登録事務所、こういう名称になります。そういうものを置くということにしておるわけでございます。

内容、これが全く変更がないという理由によりまして、道路運送法等の一部を改正する法案の附則の十条におきまして地方自治法第五十六条六項の規定を適用しないというふうに規定を案として付しているものでございます。それによって、個々の設置につきましても国会の承認を必要としないというふうな整理をさせていただいておるわけでございます。

○小林(恒)委員 行政管理局が最近海上保安庁の管区海上保安本部関係の行政監察を行いました。その結果を報告されているわけですが、海上保安庁の内部部局の再編成に対応した地方支分部局の内部組織の合理化改革を実施すべきではないのかなという気がいたしますけれども、この点についてはどのような対処をしようとしているのか、明らかにしていただきたいと思っております。

○山下(文)政府委員 先生御指摘のように四月に行政管理局より「地方支分部局等総合実態調査」に基づきまして報告がございました。その内容は、海上保安庁の支分部局でございますが管区本部から始まりまして各航路標識事務所に至るまでかなり膨大な内容の御指摘でございます。その中で特に海上保安本部の組織等につきましては「海上保安庁本部の内部組織の再編成後の状況を勘案しつつ、管区海上保安本部の内部組織の再編整備を行うことについて検討する必要があります。」このように御指摘を受けております。したがって、私どもでは、この点について至急検討したいと思っております。また、管区本部の組織につきましては、海難等が発生した場合の第一線の組織でございますので、これが本庁とどのような関係で結びつのが一番いいのか、そのあたりも踏まえて至急に検討したい、このように考えております。

ふやすような手続の問題、こういったものを簡素、合理化するという部門は当然あるわけでございますから、これはこれとして一方で進めていくというところで、現在研究会でそこら辺の議論をしていますが、また新しい局ができて、七月以降も今申し上げたような観点からどういうふうなもの構築していくか、これから具体化する段階でございます。

○近江委員 あと最後、一問お聞きしておきたいと思いますが、遭難通信制度の導入の問題でございますが、静止衛星を使いまして海難安全制度の導入という問題が今IMO、これは御承知のように国際海事機構でございますが、これを中心に研究開発を進めておるといふことを聞いておられるわけでございますが、我が国の協力体制をしておられた内政的な課題、検討が今どのように行われておるかということが一つです。またいつごろから対応できるのか、見通しについてお伺いしたいと思います。

○山下(文)政府委員 船舶は遭難した場合に遭難信号つまりSOS信号を発するわけでございますが、これは現在中波、中短波及び長短波、こういった電波で出しておりますので、到達範囲が非常に狭くございまして、即時性が無いという点、非常に問題でございます。この点、ただいま先生の御指摘のようなIMOでもって人工衛星を使ってこれを全世界的、即時的にカバーできるシステムを検討しておるといふことで、現在の段階では一九九〇年に実用化の段階を目前に検討中である、このように承知しておるところでございます。

海上保安庁といたしましても、このシステムは非常に有効であるということで非常に関心を深め、積極的にこれに協力して、かつまた完成の暁には導入することについて非常に関心を持っておるといふことでございます。

○近江委員 これは次長からお話あったように、非常にカバーできる範囲も広くなるし、精度も高いということでございますし、これはひとつ大臣、いろいろと研究を進めていただきまして、速

やかにこの制度がまた導入できるように、これは将来の問題でございますけれども、我が国としても対応を十分とっていただきたい、このように思います。大臣の御決意をお聞きして、終わりたいと思っております。

○細田国務大臣 承知いたしました。十分力を入れてまいりたいと思っております。

○近江委員 終わります。

〔委員長退席、久間委員長代理着席〕
○久間委員長代理 梅田勝君。

○梅田委員 地方運輸局及び海運監理部の設置承認案件について質問いたしますが、この機構改革は私が思いますに、臨調、にせ行革の一環でい

わゆる機構いじりだ。一時的経費が約五千万円要するというのですけれども、全くむだな感じがするわけでありませぬ。

また、海陸一貫輸送体制の強化をねらう大企業への恩恵に迎合したものでないか、そういう感じがするわけでありませぬが、当初、現在の九ブロックの陸運局と海運の関係ですね、これを八ブロックに統合するというものでありませぬが、新潟の場合は隣接の局に統合ということを言っていたわけでありませぬけれども、新潟は、ここにもたくさん持ってきたのですけれども、陳情がたくさんきたわけでありませぬが、日本海側は唯一の局だ。それから豪雪で地域的な特性が非常に強い。それからスキーリゾートが全国の約半数が新潟にある。運輸収入にいたしましても、年間二百六十七億円の上がりがある等々の点を考えますと、廃止してしまおうというのは運輸行政のサービス低下になるんじゃないかということ、地方自治体の首長や議

会あるいは関係の労働組合などからたくさん意見が出てまいりまして今回は一応存続ということになったわけでありませぬが、今後この九ブロック制、特に日本海側の唯一の運輸局としての新潟の局ですね、これは存続していくべきだと思っておりますが、その点のお考えはいかがかということ、同様の趣旨で四国の場合はどうですか。行政需要が少くないということだけで廃止をす

るのは問題があると思うのでありますが、この二点いかがでございますでしょうか。

○松井政府委員 現在、陸運局が九局、海運局が九局あるわけでございまして、今回地方運輸局の設置に当たりまして、この九局と九局を合わせて九つの地方運輸局にするのが最も現実的であると私も考えたわけであります。

ただいま御指摘ございましたように、新潟は日本海側の唯一のブロック機関でございます。また四国は陸運、海運通じまして、特に海運の面では全国九ブロックの中でも大変業務量の多い地方局でございます。私もそういう意味で九つのブロックにまとめるといふことが行政を行っていく上で適当だという趣旨から、今回の九運輸局になったわけでございますが、本年一月の閣議決定によりまして、さらに統合後の実態等も踏まえながら将来さらにこのブロック数につきましては検討を加えるということが決定されておりますので、私もいたしましては統合後の実態等を十分検討し、将来いかにあるべきかということについては引き続き慎重に検討させていただきますというふうに考えております。

○梅田委員 実際問題として日本列島、長いわけでありまして、そう合理化、合理化といましてもむちゃくちゃなことはできないと思うのです。大臣はその点は非常に詳しいわけでありませぬが、運輸省の意向としてはどうかということ、決意の一端を聞かしてください。

○細田国務大臣 陸運局と海運局とを合わせるのはどうも機構いじりじゃないかというお話が先ほどありましたが、さようなことはないのです。海だ、陸だというのは、もともと通信省と鉄道省とというのは大変けんかしておった。これを一本にするだけで大変な意味があるのです。ここまでできてやっとならぬということになったので、機構いじりや何かではありませぬ。非常に大きな意味があるということ。

それから九ブロックの問題につきましては、臨調の答申が八ブロックということになっておりますので、慎重に研究するという政府委員の答えのとおりだ、私はさように思っております。

〔久間委員長代理退席、委員長着席〕
○梅田委員 これと関連をいたしまして、地方の陸運事務所のやっている仕事で、前回も当委員会

で質問をさせていただいたわけでありませぬが、大分界のトキハタクシーですね、その後どうなったかということをお聞きしたいわけでありませぬ。

結局、三十二台は増車を認められた。しかしその後、減車したいと言った。これは取り下げた。ところが、一方で、利権の疑いのあった十九社が三十二台の増車の申請をした。これはそのままになっている。実際はトキハタクシーというのは、大分で四十三台の自動車を持っているわけでありませぬが、現在は約半分ぐらしか動いていない、こういう実態があるわけですね。現地からのお話によりますと、九台は車検切れで、これはもう全く動けない、放置されておる。それから、従業員

の労働者に対しましては、経営が厳しいものでありますから、一〇〇%の賃下げを押しつけている、それで非常にもめておる、こういう状態になっているのです。

前の大分の陸運事務所の所長はよそへかわってしまったのです。責任を問われたのかどうか知りませんが、新しく来たのは、事情がわからぬからまだよくわからぬということで、団体交渉いたしましたけれども、もうひとつはつきりした返事が得られない。現在、業界あるいは県と相談をしておるといふようなことで一向に決着を見ないというの

は、私は大変重大な問題だと思っております。合理化、合理化で、陸運事務所は何だかんだと、そういうことで人が減ったりしますと大変なことになって、先日も聞いたら、現実には車が動いていないかどうかというところは、現認しなければはつきりしたことは言えない、体制がないものですから、なかなか見に行けない。こんなことでは、結局問題が起ころうとはつきりさせることができない。

ですから、私は、前に大臣もおっしゃったように、疑惑を招くようなことがあってはならない。

許認可事項が利権の取引に使われたら重大問題だということ、はっきりさせるといふように言われたわけがありますが、トキハの三十二台については、認可したというのは全く不合理だったというところが今日では明白ですから、これを速やかに再検討して取り消すということ。それから、利権取引をした十九社の申請を、これはもう認めるべきではないということ、指導して取り下げをさせるべきだ。それから三つ目に、だからだらだらいつまでやっておるか分からない状態では困ると思うのです。いつまでに決着をつけます、今月中なら今月中には決着をつけます、これをはっきりしてください。

○角田政府委員 第一点目のトキハタクシーに対する三十二台の増車の件でございますけれども、このトキハタクシーというのは、この前も委員会が私が答弁申し上げましたように、五十二年に同和対策事業として、大分県の資金面を含む援助を受けて免許した事業者でございます、今回の増車は、このような経緯を踏まえて、企業組合の再建を図る目的で、企業組合の位置づけ、それから再建の必要性、地域における輸送実績、こういったものを勘案いたしまして、県とも相談の上、県の要望も踏まえて増車を認可処分したものでございます。

そのタクシーの車両の稼働の状況が非常に悪いということでございますが、二月十日に増車認可をしたわけでございますが、まだ時日もそうたっておけません。関係者がそろって再建に向けて努力をしている最中でございますので、その辺の事情をもう少し見守っていく必要があるというふうなことを考えております。

それから第二点の、既存事業者の増車の申請でございますけれども、これはただいま大分県陸運事務所それから福岡陸運局において検討中でございます。事業計画の内容とかあるいは需給の状況とか、こういうものを十分調査の上、陸運局なりあるいは大分県の陸運事務所なりで適切に対応するものというふうに考えております。

それから、いつまでというような期日につきましては、今のところ申し上げられるような段階ではございません。

○梅田委員 運輸大臣は、前回、疑惑が持たれるようなことがあつてはならないとおっしゃったのです。これは三十二台で一億一千万円の利権の取引にされようとしたのだから、何をたまたたしておるのだということを私は言いたいのであつて、もう一度大臣の方から、これは嚴重に処置する、決して合理化、合理化でいけばいいことではないということ、明確な御答弁を要求いたしました、私の質問を終わります。

○細田国務大臣 疑惑を招くようなことは避けなければならぬ、私が申し上げたとおりでございます。

○福家委員長 これにて本件に対する質疑は終了いたしました。

○福家委員長 これより討論に入るのでありますが、討論の申し出がありませんので、直ちに採決に入ります。

内閣提出、地方自治法第五十六條第六項の規定に基づき、地方運輸局及び海運監理部の設置に關し承認を求めの件について採決いたします。本件は承認すべきものと決するに賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○福家委員長 起立多数。よつて、本件は承認すべきものと決しました。

この際、細田運輸大臣から発言を求められておりますので、これを許します。運輸大臣細田吉藏君。

○細田国務大臣 ただいま地方自治法第五十六條第六項の規定に基づき、地方運輸局及び海運監理部の設置に關し承認を求めの件につきまして、慎重御審議の結果御可決をいただきましたこと、まことにありがとうございます。厚く御礼を申し上げます。(拍手)

○福家委員長 お語りいたします。

ただいま議決いたしました本件に關する委員会報告書の作成につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○福家委員長 御異議なしと認めます。よつて、さよう決しました。

〔報告書は附録に掲載〕

○福家委員長 次回は、明九日午前九時五十分理事會、午前十時委員会を開會することとし、本日は、これにて散會いたします。

午後五時五十八分散會

昭和五十九年五月十七日印刷

昭和五十九年五月十八日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

F