

第百一回国会 運輸委員会 建設委員会 地方行政委員会 環境委員会 交通安全対策特別委員会

連合審査会議録 第一号

昭和五十九年四月二十七日(金曜日) 午前十一時四分開議

出席委員

運輸委員会 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 近江巳配夫君 理事 小山 長規君 理事 田中 直紀君 理事 中馬 弘毅君 理事 林 大幹君 理事 若林 正俊君 理事 左近 正男君 理事 田並 胤明君 理事 森田 景一君 理事 辻 第一君

建設委員会 委員長 浜田 幸一君 理事 中島 衛君 理事 木間 肇君 理事 小沢 貞孝君 理事 金子原二郎君 理事 國場 幸昌君 理事 東 力君 理事 上野 建一君

地方行政委員会 委員長 大石 千八君 理事 白井日出男君 理事 西田 司君 理事 平林 鴻三君 理事 細谷 治嘉君 理事 山下八洲夫君 理事 藤原哲太郎君

環境委員会 委員長 竹内 黎一君 理事 國場 幸昌君 理事 福島 讓二君 理事 中村 茂君 理事 中井 治君 理事 金子原二郎君 理事 和田 貞夫君 理事 坂井 剛一君

交通安全対策特別委員会 委員長 坂井 剛一君 理事 浜野 剛君 理事 木内 良明君 理事 白井日出男君 理事 林 大幹君 理事 辻 第一君

出席政府委員 運輸大臣 細田 吉藏君 建設大臣 水野 清君 自治大臣 田川 誠一君 國務大臣 上田 稔君 (環境庁長官) 環境庁企画調整局長 正田 泰央君 環境庁大気保全局長 林部 弘君 環境庁水質保全局長 佐竹 五六君 運輸省鉄道監督局長 永光 洋一君 運輸省航空局長 山本 長君 建設省計画局長 台 健君 建設省河川局長 井上 章平君 自治大臣官房審議官 田井 順之君

委員外の出席者 自治大臣官房審議官 津田 正君 自治大臣官房審議官 吉住 俊彦君 警察庁交通局交通規制課長 矢部 昭治君 運輸省航空局長 松村 義弘君 行場部長 松村 義弘君 建設省道路局長 梶原 拓君 特別委員会第一調査室長 長崎 寛君 運輸委員会調査室長 荻生 敬一君 建設委員会調査室長 升本 達夫君 環境委員会調査室長 綿貫 敏行君

本日の会議に付した案件 関西国際空港株式会社法案(内閣提出第三五号)

○福家委員長 これより運輸委員会地方行政委員会建設委員会環境委員会交通安全対策特別委員会連合審査会を開会いたします。

先例によりまして、私が委員長の職務を行います。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。

関西国際空港株式会社法案 (本号末尾に掲載)

○福家委員長 本案についての趣旨の説明は、お手元に配付してあります資料により御了承願うこととし、直ちに質疑に入ります。

○和田(真)委員 けさの読売新聞の朝刊に、環境庁が十年がかりで運輸省に対して空港の騒音防止の要請をやってまいったが、一応基準を達成しておるのが釧路と熊本だけであって、特に羽田、大阪、福岡についてはいまだに基準に達成しておらない、防音装置も遅々として進んでおらない、こういうことでございますが、羽田、大阪、福岡のこの三空港についての騒音防止の施策、大体いつぐらいの時期までに達成されようとしておるか、ひとつお答え願いたいと思います。

○松村説明員 お尋ねの大阪国際空港、福岡空港、名古屋空港の民家防音工事の達成状況でございますけれども、鋭意民家防音工事を進めまして、六十年中には達成させたいと考えております。

○和田(真)委員 ひとつ、できるだけ早く達成するように努力してもらいたいと思います。空港というのは、それほど公害のない空港というところは考えられないわけでございます。空港の周辺の住民にとっては非常に大変なものであります。四十九年の八月十三日に航空審議会から大阪空港の問題に係る答申がされておるわけでございますが、いわば現在の大阪国際空港というのは、表現を変えますと、扇風機が非常に古くなつた、そこで新しく関西国際空港というクーラーにかえてはどうだということではなからうかと思うのです。

そこで、今回法案が提案され、第一期工事の内容が明らかにされておるわけでございますが、約十年の間、地元の自治体やあるいは住民団体との間にいろいろと紆余曲折があり、意見が取り入れ

られた部分あるいは取り入れられておられない部分があるわけですが、今のその大阪国際空港という扇風機を関西国際空港というクーラー、しかも三基を買いかえないというのが答申の内容であると思うのです。しかし、扇風機がクーラーということになり、しかもクーラーが三基備えつけられるということになりますと、ただ空港を利用する人だけが涼しい目を受けるのではなくて、その周辺の多くの住民もそのクーラーの恩恵が受けられるような施策が必要だというのが、いわゆる地域社会との共存共栄ということをおなた方はうたわれておられるわけですが、地元自治体がかましく、国の責任で空港の本体もつくりそして国の責任で地域整備も十分にやってほしいと言っている内容であらうと思うのです。

しかも、クーラーが備えつけられるということになりますと、中は涼しいわけでありませうけれども、外気がかえって熱くなりますし、あるいはモーターの音がやかましくなるというようなことで、空港の設置に伴うところの多岐にわたる公害問題が生じてくるので、これを何とか住民が安心できるように対策を講じるべきである、こういうように私は言いかえて表現しておられるわけですが、まず第一点としてお伺い申し上げます、空港整備法によりまして、第一種空港である限りにおきましては国が責任を持ち、国自体が事業主体となつてこれを実施していくということになるのが本来の姿でございますが、中曽根行革のあたりといいますが、その路線の中で、今回株式会社方式で空港の建設に取りかかるといことが提案されておられるわけですが、そこで私たちが危惧する点を申し上げたいわけでありませう。

株式会社構想を立てて、事業主体が特殊法人といえども株式会社ということになりますと、その事業主体によって今後事業が進められる中で、かつて運輸省が地元で提示されました三点セットの中での特に環境影響評価案なるもの、これからそれぞれ工事が進展する過程の中でその調査の追跡

をやつてもらつて、そしてその実施段階においてその都度その都度の環境影響評価の作業を進めてもらわなければならぬということを経元の自治体も言っておられるわけですが、この株式会社でそのことが責任を持ってやつてもらえるのかどうかということをお尋ねしたいと思います。

○細田国務大臣 お答えいたします。環境対策は非常に重要な問題でございます。この新空港自体がでまがみまして、環境上の問題は港の状況等にもかんがみまして、環境審議会から答申も少ない、そういうことで航空審議会から答申もいただき、計画を進めるものでございます。もともと、建設の途中では随分いろいろな環境問題が起つてまいる。また、そうは申しましても、でまがみ上がつた後も環境の問題はいろいろあることと思つております。そこで、御案内のように株式会社方式にいたしましたのでございまして、第一次的には会社が責任を持つということになるわけでございますけれども、この会社は三分の二を政府が出資をしております。またいろいろな点で政府がこれを援助をしております。普通の株式会社ではない、いわば公団に準ずると言つては少し言い過ぎかもしれませんが、そのような、政府が面倒を特別に見る会社という姿になつておられるわけでございます。

これまでの環境影響評価、いろいろ関係の地方公共団体あるいは地元の皆さん方と相談しながらやつてまいつたわけですが、これはもうあつてまいつたわけでございますが、これはもうあつてまいつたわけでございます。この実施の段階における最終的な責任はやはり国が負わなければならぬ、私はかように思つております。第一種空港であるということもその理由であります。形式的、第一次的には関西空港株式会社を持つ、これはできれば会社の段階で済ませてもらえれば一番ありがたいし、またそういう指導をいたしたい。しかしながら、最終的には国がやはりこの問題については責任を持たなければならぬ、かように考えております。

○和田(倉)委員 当面の責任は会社であるが、最終的な責任は国が持つというように受けとめていいですね。そこで、これに関連して、大阪府が構想しております前島構想、それから空港本体に接続するところの連絡橋、あるいは埋め立てのためのいわゆる土砂取り、その土砂の運搬、これらにつきましましては、まだ環境影響評価の作業ができておらないわけですが、これは一体どうされるわけですか。

○山本(長)政府委員 関西国際空港計画につきましては、この空港の整備に伴つて生ずるであろう環境への影響をいたしまして、騒音でございますとか大気、水質、海域生物といったものについてアセスメントをやつたわけですが、計画アセスメントと申しておりますが、実施アセスメントはまた実施段階でやる計画でございます。その中で、先生おっしゃいましたように、土取りに伴うもの、それから連絡橋に伴うものについてはアセスメントをやつておらないという状況です。アセスメントというものはやはり計画を前提といたしましてその環境に与える影響というものを評価をしていくものでございまして、この土取りの問題、連絡橋の問題、いずれもこれは地元と非常に深いかわり合いのある問題でございます。また地域のいろいろな問題と非常に絡み合うものでございまして、この問題は慎重にやらなければいかぬということで、その計画自身については大きな問題として残されておられるわけでございます。早急に決めていかなければならぬわけでございますが、そういう意味で、具体的な計画について詰まり切つていないことは事実でございます。会社がでまがみ上りまして、私たちの調査検討のあれを会社に引き継ぎまして、会社が具案を考へていく、計画を立てていくわけでございますけれども、その計画の実施に伴う環境への影響、いわゆるアセスメントというものは会社において実施をしていく必要があるというふうな考へておられる次第でございます。運輸省といたしまして

でも、そういう考へ方で会社に対して対処をいたしたいと考へておられる次第でございます。もう一つ、前島の問題でございますが、前島の問題は、先生御郷里でございますが、これもよく御存じだと思いますが、大阪府におきましていろいろな調査をやられておられる段階でございます。これもまた計画自身として詰まり切つたという段階ではないように理解をいたしております。しかし、いろいろな調査をやられております。この前島自身の建設につきましては府がおやりになるというふうな何つておられますので、したがつてその計画に即してアセスメントをやはり実施していただかなければならぬ、そういう意味において府がおやりになる必要があるのではなからうかというふうな考へております。ただ、我々といつても、そういう段階におきましてこれについて十分協力をしてまいる必要があるというふうな考へております。

○和田(倉)委員 ひとつ、ぜひともよろしくお願ひしたいと思つております。建設省に來てもらつておりますが、国道二十六号線のバイパスとして、第二阪和道路が阪和自動車道までつないでおられるわけですが、ところが、それから以降は旧国道二十六号線しかない。その国道二十六号線というのは、幅員も非常に狭いわけでありまして、地元の泉南郡阪南町、泉南郡御町、全く生活道路になつておるのです。現在もレジャー等で日曜日あるいは祭日、休日にその道路を利用するときには、地元のお米屋さんやあるいは燃料屋さんやが商売することもできぬというような状況であるわけですが、そのままに放置いたしますと、空港の建設過程において、あるいは空港の完成後において、今のような状態の道路が、さらに和歌山側の方から空港に向かつて用件を満たす車がふえてくるということになりますとどうにもこうにもならないわけでありまして、道路公害という域を超えた状態になることが予想されるし、今もそのような状態であるわけですが、これと関連して第二阪和道路というものをやはり御町まで延長

でも、そういう考へ方で会社に対して対処をいたしたいと考へておられる次第でございます。もう一つ、前島の問題でございますが、前島の問題は、先生御郷里でございますが、これもよく御存じだと思いますが、大阪府におきましていろいろな調査をやられておられる段階でございます。これもまた計画自身として詰まり切つたという段階ではないように理解をいたしております。しかし、いろいろな調査をやられております。この前島自身の建設につきましては府がおやりになるというふうな何つておられますので、したがつてその計画に即してアセスメントをやはり実施していただかなければならぬ、そういう意味において府がおやりになる必要があるのではなからうかというふうな考へております。ただ、我々といつても、そういう段階におきましてこれについて十分協力をしてまいる必要があるというふうな考へております。

してもらわなければならないという状況であるわけですが、この点について建設省の方、ひとつお考えを述べてもらいたいと思います。

○福家委員 御指摘のとおり、第二阪和国道につきましても、大阪府の堺市から阪南町まで三十三キロ、昨年末全線供用したところでございますが、その先につきましても現在調査中でございます。五十八年度から路線検討調査に入っておりますのでございます。先生御指摘のとおり、関西新空港と密接に関係のあるルートでございますので、今後地元とルートの調整その他交通事情の予測等々詰めて、さらに事業化について検討を進めてまいりたいと考えておるところでございます。

○和田(真)委員 この点はまた別の場で意見を述べさせてもらいたいと思っておりますので、時間の関係でこの辺でとめさせていただきます。時間の関係で、先ほど大臣の方から最終的には国の責任だということを言われましたが、環境の問題とあわせて、事業主体の工事の問題ですが、やはりどんな工事でも予想以上の工事費がかさむということが考えられるわけですね。そういう場合に、自治体に経費を押しつけて国が食い逃げをするということにはならないかという危惧をするわけなんです。その場合もやはり国が最終的な責任を持ってしりふきをするのだということを考えておられるかどうかということが一つ。

それから、時間があるまいせんのであわせて申し上げますが、環境の問題につきましても、やはり工事過程の中で、地元の自治体あるいは地元の住民が参加する中で、監視体制、監視組織というものを持つていくというようにすることが考えられておるかどうかが、あるいは、この株式会社は運営、経営について、これまた地元の自治体があるか、その意見を反映できるような措置というものが考えられておるかどうかが、あるいは、この会社自体が高級官僚の天下り的な場所になってしまうのじゃないか、この会社の運営については、やはり役員を選任等については地元で十分理解のある者

役員を送り込もうというような考え方を持っておられるかどうか。あるいは、工事の過程におきまして、大型の工事でございますから大きな建設業者が仕事を独占するというのではなくて、地元の建設業者等が何らかの形で工事に参加できるような、そういう現地性を確保するような方策を考へられておるかどうかが、こういうことにつきましてあわせてお答え願いたいと思っております。

○細田国務大臣 お答えいたします。第一点は、工事費が今後ふえたような場合どうするかということなんですが、これは、第一次的には会社の中で相談をしてどう対処するかということですが、ただいまのところその点については実は予想をいたしておりません。かなり物議も考へた工事費で組んでございます。

しかし、そう言った場合どうするかということなんです。これは、実は公共団体の御協力あるいは民間の御協力もいただいた時点で考へますと予想以上に強いものがございまして、何とも言えない。ですから、御相談しなければいけませんけれども、これまた、最終的には国が完成をしなければならぬということについてはもう間違いない。ですから、第一次的にはいろいろの会社が、こういう政府とそれから地方公共団体と、また地方の皆さん方が主として参加される民間と御相談ということでございます。しかしながら、政府として完成する責任を持っておる、こうお答えする以外にないと思っております。

それから、公害の問題その他についての監視体制の問題。これは何らかの形でつくっていかねばならないと考へております。その目的を十分達成するように何らかの機構をつくる必要があると考へておる次第でございます。

それから人事の問題では、天下りというお話がございましたが、天下りをさせる考へはありませぬ。しかし、航空の専門家というのは主として運輸省におるのでございまして、余り人を出したくないのでございまして、出さざるを得ないのではないかというふうに思っておるわけでございます。

す。これは、つくる方なら港湾局、運用する方なら航空局、よそには専門家はおりませんので、それは割愛をしなければならぬのじゃないか、天下りという言葉ではなくて、割愛をしなければならぬのじゃないか、優秀な者を出さなければいかぬのじゃないかと思っておるところでございます。そういうふうな御理解をいただきたいたいのであります。てんで縁もゆかりもない運輸省の者を天下りをさせる、そういう考へは毛頭ございませぬ。航空に縁もゆかりもない者を天下りという形にやる意思はございません。さように御理解をいただきたいと思っております。

なお、地方の問題が大変大切でございますから、地方の方々にいろいろな形でこの会社に参画していただくことはもう当然のことだと考へております。また、工事の面におきましては、地元の中小企業が潤いますように、これは十分考へてまいらなければならぬと思っております。

○和田(真)委員 時間が参りましたので終わりますが、採算性を重視する余り、公共性、安全性を軽視することのないように、そして地元のことを考へていただきたい。今申し上げましたように、地域性というものもぜひとも重視をしていただきたいて運営をしていただきたいということを申し上げて、終わりたいと思っております。

○福家委員 井上東君。○井上(忠)委員 運輸大臣の名演説で時間をとられると、わずか二十五分しかないで、頭のいい運輸大臣、要約した答弁をお願いしたいと思っております。

それで、環境庁の長官、今、和田議員から環境庁の問題についていろいろ質問されたわけでありまして、この連合審査という大事な委員会にすけれども、この連合審査といたしましては別として、環境庁の長官が、要請があるかないかは別として、どういう問題が提起されるかわからぬに出席をしないか、これは非常に不思議に、不審に思っておりますけれども、軽視をしておるのじゃないか、こういうふうな思っておりますけれども、委員長、これはどうですか、軽視じゃないですか。

か、環境庁の長官が出席していないということ。○福家委員 今言うております。今注意をしております。――環境庁長官お呼びなさい。

○井上(忠)委員 大体この航空事業というふうなものを株式会社、形はどうあるうとも内容は株式会社であり、そのことは利潤を追求し、そして大口の株主あるいは役員、それらがいれば利益を得るような仕組みに会社が運営されることは当然だと思っております。私どもは、関西新空港の必要性は認め、そして関西新空港の建設というものについてはどこに決まるだろう、こういうふうな深い関心を持っておたわけですが、その関心にとたえて泉州沖ということになった。泉州沖になったということはいかにも、これを何で株式会社としてやるのか。公団でやるのと株式会社でやるのとどう違うのか。運輸大臣、その点ひとつ明快にお答え願いたい。――大臣が言わなきゃいかぬ。

○福家委員 大臣でなければいけません。○細田国務大臣 簡単に申し上げます。概算要求の段階で、基本的な施設については公団、附帯的な設備については第三セクターという考へ方で一応運輸省は当初はおりました。しかし、その後臨調の答申の方向、民間活力の利用、こういうふうな見地から、特殊法人である株式会社というところが、資金を集める面から、建設の段階それから運営の段階から地元の御協力も得やすい、こういうことがございます。

それから、いろいろの附帯事業などではかなりいい商売になるという面もございまして、このいい商売が、今の空港を直接政府がやるところや公団でやるところでは他の方に吸い取られておる。これを株式会社としてやることで、これを申上げておるにも早く返せる、率直なところを申上げておる。特殊法人である株式会社、法律による株式会社ということにいたして、公共性はこの条文の中で十分保てるようにいたした、かようなことでございます。

○井上(泉)委員 株式会社でやるということについては非常に問題があるし、むしろ国のやるべき仕事をどんだん民間へ移していくというふうなやり方というものは間違っている、私はそのような考え方に立っておるわけですが、しかし、この問題を論議しますと二十五分が経過しますので、言わないわけでありませぬ。

○山本(長)政府委員 答え申し上げます。事業費一兆円というものの中に入っているものといましては、空港の島づくり、空港の島の上の上物としてつくりまします諸施設、それから空港と陸岸とを結びます連絡施設が入っております。お尋ねの海岸におけるものもその道のりの整備等々につきましましては、一兆円の範囲の外でございませぬ。中には入っておりませぬ。

○井上(泉)委員 これは漁港があるから漁業組合がたくさんあるわけですか。という事は、この大阪湾はかなりの漁場である、こう思うわけですか。その漁場がこの空港建設によって機能が非常に損われるわけですか。これは環境が汚染をされる、そういうことについての環境調査とかあるいは漁業に対する補償とかいうようなものは検討されておるのかどうか、これからの課題かどうか、その点、簡単に答えください。

○山本(長)政府委員 漁場が消滅するあるいは建設中において漁業が制限されるということに伴う当然の損失補償というものについては、私たちが、この一兆円の中に含めておるわけでございます。先生がおっしゃる漁港をどうするか、あるいは漁業の振興策をどうするかということにつきましては、

では、一兆円の外でございませぬ。補償の問題につきましては、政府におきまして関係各省共通の公共用地に関する補償基準というものがございまして、この中に漁業権あるいは漁業に与える影響について補償する場合の基準というものを統一して作成し、各省がその基準によって関係者と折衝し、解決をしているというものがございまして、そういった基準にのっとり本件につきましましては処理をしていきたいというふうな考えでおる次第でございませぬ。

○井上(泉)委員 漁業の問題とかあるいは漁業に及ぼす海の汚染とか、これは環境に関する問題ですが、こういうような問題、今言われたのは運輸省の航空局長ですか、あなたが幾らそんなことをそういうふうな言われても、これはなかなかうまいぐあいにはいかぬと私は思うのです。やはりそれはそれぞれその省の担当者が積極的に乗り出すことが必要ではないか。つまり環境問題については環境庁、これが精力的にこれに取り組んでやるということが、国策としてこの関西新空港を立派に建設するところの道だと思っております。そういう点について、運輸省がやっておるからおれの方は知らないということでは、トラブルが起ってなかなか前へ進まない、かように思うわけなので、その点を指摘しておくわけでありませぬ。

○井上(泉)委員 漁業の問題とかあるいは漁業に及ぼす海の汚染とか、これは環境に関する問題ですが、こういうような問題、今言われたのは運輸省の航空局長ですか、あなたが幾らそんなことをそういうふうな言われても、これはなかなかうまいぐあいにはいかぬと私は思うのです。やはりそれはそれぞれその省の担当者が積極的に乗り出すことが必要ではないか。つまり環境問題については環境庁、これが精力的にこれに取り組んでやるということが、国策としてこの関西新空港を立派に建設するところの道だと思っております。そういう点について、運輸省がやっておるからおれの方は知らないということでは、トラブルが起ってなかなか前へ進まない、かように思うわけなので、その点を指摘しておくわけでありませぬ。

○井上(泉)委員 船によるアクセスは当然考えるべきことだと思っております。そのように考えておられますか。

○細田(國務)大臣 船によるアクセスは当然考えるべきことだと思っております。そのように考えておられますか。

○井上(泉)委員 船によるそうしたことをご考慮しておられるということですから、それが具体的にどういうふうに出でくるのか、これは私どもも推移を見守っていきたく思っておりますが、本四架橋つまり明石・鳴門あるいは坂出・児島ルート、今それぞれやっておるわけですが、一番関係の深い明石・鳴門、この橋は道路橋であるのかあるいは併用橋であるのか、建設の見込みがあるのかないのか、その点について運輸省としてはどういうふうなこの明石・鳴門の連絡橋を考慮しておるか。

○永光政府委員 鳴門大橋につきましても、明石大橋につきましても、いずれも基本計画では新幹線規格というところで計画がつけられておりまして、鳴門大橋につきましても一応新幹線規格で通れる基礎的な構造を含みながら建設が完成も間近になっておると聞いております。さらに明石大橋につきましても、これは建設省の方が主管でございまして、現段階においては建設はまだと聞いております。

○井上(泉)委員 明石・鳴門の大橋については、明確に聞かされたのですけれども、道路橋として考えておられるのか、鉄道橋として考えておられるのか、それだけ。

○永光政府委員 計画としましては併用橋で現在考えております。

○井上(泉)委員 そこで、着工の見込みというのはいつごろをめどにしておいでですか。――あなたは鉄監局長ですか。それは、あなたが着工のめどをいつだとかいうようなことはとてもよう言わぬでしよう。あなたが答えるから、私はあなたに問わなければいかにうようになるわけだ。見直し、あるのですか。

○永光政府委員 現段階としましては、昭和四十八年の九月に基本計画の工事の指示を行っておりまして、新幹線規格として、神戸垂水区を起点としまして終点を鳴門市とするところの基本計画が決められておることでございます。

○井上(泉)委員 基本計画は決めておつても、その基本計画を実施に移すということは、明石・鳴門大橋の場合はなかなか困難でしよう。これは今の技術だからできないということはない、今の日本の経済力をもってすればできないということはないかもしれないけれども、私は大変だと思つておる。鳴門大橋が併用橋で既に完成が近づいておる。そうなる、それと結ぶ鉄道というものは運輸省としては当然考えておると思つておる。どういふふうな考えでおるか。

○永光政府委員 現実的に考えられますことは、新幹線の基本計画で四国新幹線の計画がございまして、大阪から徳島付近を経、松山を経て大分市付近に至る線というのが計画で決まっております。したがって本州から四国に至る道の一環として考えられるということをお我々としては事実上想定しているわけでございます。

○井上(泉)委員 これだけの大きな仕事で、そして将来展望のあることについては、やはり政治的ないゆる政策の面における決定というものが大事なわけでありませぬから、私は、鉄監局長が今まで決めたこととありの事を幾ら言われても、実際これは実現は不可能だと思つておる。

そこで、運輸に関するベテランの運輸大臣に私はお尋ねするわけですが、この鳴門大橋をかける段階においてこれを併用橋にするかどうかというふうなときに、淡路と和歌山とを結ぶ紀淡海峡のトンネルということが問題になって、これは非常にいいことじゃないか、新幹線をあの線から通したらどうだというふうな意見も出たことを

つ着工して、どこから新幹線を引き入れるのか。鳴門大橋は併用橋で新幹線を通すという計画になっておるなら、その辺を明確に答えていただきたいと思つておる。

私は承知しておるわけですが、今度のこの関西の
新空港の建設と歩調を合わせて、こうしたこと
についての構想というものは後退さすべきでなし
に前進をさすべきだ、こう私は思うわけですが、
ども、大臣どうですか。

○細田國務大臣 今、鉄監局長からお答えしまし
たのは筋道の議論でございまして、今お尋ねにな
っておるのは、具体的にじゃどうするかというこ
とで、あるいは私がお答えをいたすということよ
りは、これは建設省の問題にもなるかと思いま
すが、私どもの承知しておるところでは、明石海
峽についてはおっしゃったように併用橋について
は相当問題があるのじゃないかというふう聞いて
おります。そこで、むしろ紀淡海峽の問題につ
いては、その技術的な可能性について昭和五十
八年度から日本鉄道建設公団において実は調査を
いたしておるところでございまして。

○井上(泉)委員 この明石・鳴門の大橋、これは
四国ですから、私自身が四国、高知県ですから、
この橋の行方については私は非常に関心を持って
おるわけなので、児島・坂出の橋が六十二年度
に仕上がるということになり、明石・鳴門の方は
まだなかなか実際の工事に入るのほど遠い、そ
ういう中で、聞くところによれば、この路線は非
常に困難である、それから新幹線を通すのにも無
理があるというようなことも聞くわけでありませ
ぬ、今大臣が言われたように五十八年から調査
を進めておるといふことであるから、これは
は勢い結論も出されると思うわけですが。

当初一兆円と言いますけれども、この関西の新
空港には飛行場だけで一兆円ですから、関連の道
路経費とかあるいはまた漁業関係、そういうよう
なものでいきますと、これはだんだん膨らんで恐
らく二兆円近くになりはせぬか、こういうふう
に思うわけで、これを効果的に利用するためには、
やはり大事ななにかありますから陸路を行けるよ
うになるのが一番いいけれども、それまでの段階
としては、先ほど私が指摘いたしました船による
交通ということはどうしても考えなければい

ぬ。そうなれば勢い港というものが必要になる。
港を空港内にやるのか、あるいは空港へ渡る接岸
地点につくるのかということに問題が分かれるわ
けです。この点については当然検討される、こう
言っておりますが、これはかなり確度の高いな
らぬ問題でございまして、空港の中というか、
空港島の中におきましてアクセスのための接岸の
施設をつくる計画でございまして、具体的には、そ
の位置につきまして波当たりがどうかと風向き
がどうかというふうなことにございましてなお検討
をいたしておるところでございまして、この場所
というところまでは決まっておりますが、空港
の島に接岸施設をつくるという計画で進めたいと
いうふうに考えております。

○山本(長)政府委員 海上アクセスの確保は、先
生おっしゃるとおりこれは整備していかなければ
ならぬ問題でございまして、空港の中というか、
空港島の中におきましてアクセスのための接岸の
施設をつくる計画でございまして、具体的には、そ
の位置につきまして波当たりがどうかと風向き
がどうかというふうなことにございましてなお検討
をいたしておるところでございまして、この場所
というところまでは決まっておりますが、空港
の島に接岸施設をつくるという計画で進めたいと
いうふうに考えております。

○井上(泉)委員 建設省は建設大臣、河川局長、
道路局長、計画局長と幹部が出席されておるわけ
ですが、ここで私は、実務的なことでもありますの
で、この国際空港を本間に機動的に活用のできる
ような、いわゆる渋滞で困るようなことのないよ
うにするためには、概算として道路関係ではどれ
ぐらいたの投資をしなければいぬか、その辺も検
討されておるといふので、御答弁を願いたいと思
います。

○堀原説明員 先生がおっしゃいました空港に關
連いたします道路計画がどこまで及ぶかというこ
ともございまして、その関連道路の全体投資規模
がどうなるかということは今後空港計画の進展と
ともに検討させていただきたいと思っております
が、具体的にただいまお話が出ましたので申し上げ
ますと、最も関連の深い近畿自動車道につきま
しては、東大阪市から阪南町まで延長約六十キロ
でございまして、今全線につきまして事業中で

ございます。ただ、沿線地域にたくさん埋蔵文化
財がございまして、その調査にかなり手間取って
おります。そういう状況でございまして、鋭意事
業を進めておるところでございまして。

それから次に、密接に関連いたします大阪湾岸
道路でございまして、これにつきまして逐次事
業を進めております。ただいま堺市三宝から泉大
津市臨海町に至る延長約十一キロメートルを阪神
高速道路大阪湾岸線として事業中でございまして
かつまた、泉大津市臨海町以南につきましても路
線計画を策定するための調査を実施しておるとこ
ろでございまして。

なお、先ほどお話が出ました明石海峡大橋につ
きましては、既定計画はございまして、別途、五
十六年六月に建設省といたしましては国土庁、運
輸省と協議いたしました、当時の社会経済情勢あ
るいは国鉄の財政事情等を勘案いたしまして、道
路単独橋の可能性についても所要の調査検討を行
うよう本四公団に調査を命じたところでございま
して、現在、本四公団がその調査結果を取りまと
めておるところでございまして。近々、正式にその
報告を受けまして、建設省としての態度を関係省
庁と協議して決めてまいりたいというふうな状況
にあるわけでございます。

○井上(泉)委員 時間が参りましたので、残念な
がら質問を終わらざるを得ないわけですが、運輸
のベテランの細田運輸大臣のときにこれが法案と
して出されて関西空港が目の目を見るようなこと
になったわけなので、そういう点からも運輸大臣
としては歴史に残る立派な空港として建設を進め
てもらいたい。しかし、それが株式会社で、運輸
大臣をやめてから、あるいはまた代議士をやめて
からまさか社長としていくことはいないだろ
うけれども、今和田君が質疑をされたように、有
能な人材が行くことは結構だと私は思うわけだ
が、ただ、鉄建公団の理事をそのままの会社の
理事、取締役を持っていくのかというふうな機械的
な人事操作がないように、その点は厳重に申し上げ
て、私は質問を終わりたいと思っております。どうも

ありがとうございます。

○鹿野委員長代理 安田修三君。

○安田委員 私は、今度設立されようとする会社
の資金計画等を中心にして少しお聞きしたいと思
います。

まず、地方公共団体の出資金ですが、全体の
二%、約二百億円というものが地方公共団体の負
担、出資予定ということにされておるわけであり
ますが、この地方公共団体の範囲、どの程度まで
皆さんの方で予定しておられるか、これをお聞
きしたいと思います。

○山本(長)政府委員 地方公共団体の積極的な参
画を期待しておるわけでございます。また、こ
の点につきましては、地方公共団体との構想を
まとめるときにいろいろ相談をいたしてきてい
るところでございまして。基本的にはこの構想に賛成
するという意向を受けましてこの構想がでござい
ましたものでございまして。

お尋ねの二百億円というふうな資金計画上いた
してありますが、その具体的な割り振りあるいは
は範囲につきましては、私たちがいたしまして
は、この空港ができるだけ地域、地方公共団体の
参画を得た形で運営されることが望ましいと思
っております。が、どこまでか、あるいはどこまで
限るべきかという限定をつけるというふうな考え
方で進む必要はないのじゃないかと考えてお
ります。

しかしながら、空港の建設、運営というものが
地方公共団体に与える影響というのは非常に濃淡
がございまして、おのずから関係の深い地方公
共団体というふうなところもございまして、三府
県と十年來協議をしつつ進めてきたものでござ
いますので、こういうところと十分協議しながら決
めてまいりたい、決めてまいりたいというよりは
そういう相談をしながら決めるというふうな方途
をとってまいりたい、また、この点につきま
しては、地方公共団体の財政に非常に影響のあること
でございまして、自治省とも十分相談しながら

進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。

○安田委員 一応想定されるのは、今のお話からでも、三点セットについて了承を得た三府県、それに、政令都市は当然でしょうが、それらの周辺都市ということなんでしょうが、何かかなり幅のあるような今のお話です。しかし、皆さん方としては、まさかかなり離れたところから私のところも参加したいと言っても、それは後々の仕事の関係でそうはいかないのでしようから、大体どの程度まで呼びかけるということはこの時点ででき上がっておるのじゃないですか、その点はどうなんでしょう。

○細田国務大臣 お答えいたします。

この呼びかけをするということは、新しい会社ができますともう準備の段階に入ります。それから、出資をどういうふうにするかというふうなことについてはもうぼつぼつ相談が始まっております。結局、大阪府、市、そして兵庫県、和歌山県、この三県が中心になられて、この四団体はもとよりでございますが、その他の関係の市町村に、村はあるかどうかわかりませんが、市町村に話をかけるというのが常識的な線だと思っております。

ただ、最近の話では、私どもがいろいろ聞いておりますところでは、その他でも御希望というものが多少あるような話もございます。

ですから、特に積極的に呼びかける範囲はそんなところだろうと私は思っております。

○安田委員 それでは、府県が大体どの程度の割合を持っていただきたいと皆さんの方では考えておられるのでしょうか。

○細田国務大臣 私どもが話の相手方として今まで話し合っておりますのは、さっき申し上げた三府県と特別市である大阪市などでございます。そこで、これをどういうふうにするかというのは、むしろそれぞれの中で考えたいかどうかということでは、最悪の場合といいたくつか、場合によってはその四つということも十分あり得ること

ではないか。これはむしろそれらの地方公共団体の中で御相談になることだと思えますし、あるいは場合によっては自治省と御相談になるというふうなことになるかもしれない、かように思っております。

○安田委員 おおよそ概観は、要するにその三府県と大阪府が、場合によつたらそれだけでも持つというところは考えられるということのようでありまして、そこで自治大臣、地方行政の方が並行しておられますので、自治省関係の方をなるべく先にできるだけ集中しておきたいと思えます。

実は出資金の財源問題ですが、財源は今の地方公共団体の場合に一体どういふ調達をされるのかということ、これはむしろ運輸大臣の方に、そこら辺はどういう当てをしておられるのか。そこで自治省の方では、その場合に、中期の地方財政計画について先般地行でも説明をいただいたばかりです。

さて、自治大臣の承認を受けて出資するということも今度の法案の場合に出ているわけでありまして、その場合に、出資額について交付税の基準財政需要額に算入されるのかどうか。そこで、先ほどの財源問題についての対策、運輸省の方ではどういふお考えか。それについて自治省の方ではどういふお考えか。例えば一般財源でてもじやないが処理できるものではないか。幾ら富裕団体であってもできるものではないか。私は思いますが。その際に、起債等については自治省はどういう対応をするのか。さらに、将来の問題として交付税の基準財政需要額に算入していくのかどうか。この点、お伺いしたいと思えます。

○細田国務大臣 私どもの方の考えは希望はございますが、これは自治省からお答えいただく方が妥当だと思えますので、自治省の方からお答え申し上げます。

○田川国務大臣 株式会社への出資の財源は、本来、地方公共団体が自分の責任で調達すべきものでありますけれども、今度の関西国際空港については、利便施設など空港整備が地方の振興に資す

る面もございますから、もし地方公共団体の要請がありますれば地方債の措置を講ずることということを考えております。

ただ、先ほど御指摘の基準財政需要額に入れるというところは、これは普通の問題ではありませんで、一地域、ある特定の地域の問題でございまして、これはなかなか困難ではないか、こういうふうにお考えをしております。

あと、審議官から補足があれば……。

○津田政府委員 大筋、大臣から御答弁いただきましたが、いずれにしましても出資団体の範囲、また出資額を各団体にどういふような割り振りをするか、こういう問題がございまして、これにつきましては先ほど運輸省からも御答弁がございしましたが、まず地方団体が自主的に皆さんで相談していただくというのが、関西空港というものの趣旨からいってもよろしいのではないかと思えます。必要に応じては私ども調整はしたい、かように考えております。

それから財源につきましては、いわば個々の団体の事情に基づきまして判断して出資等を考えていただくわけがございまして、こちらから、要するに国から割りつけるというふうな性格のものでないかと思えますので、その財源の責任につきましても、本来的には地方団体の責任と思えます。ただ、資金繰り等で財政事情によっては、地方債の措置を申し出てまいれば私ども十分検討したい、かように考えております。

交付税につきましては、性格からしまして、こういうふうな事業を基準財政需要額に入れるというふうな性格のものとは考えていない次第でございます。

○安田委員 地方債を認めた場合も、皆さんの方でございまして、政府資金は非常に詰まってきたるわけですから、そこで、その場合に、政府資金で全部地方債を充当するのか、あるいはまた繰越債等認めながら利子の補償をするということも考えられるのですが、大体今の場合は、これは後で関連するわけですが、自治省の方を

先に回しますが、自治体からも長期低利資金を確保するとの要請がございまして、国からは無利子の資金、自治体及び民間からは長期低利の融資の確保、こうなりますと、さてこの金利は自治体の場合はどの程度になるのか、量としてはどの程度になるのか。その場合に、起債等は国の方でどういふ手当てをするか。出資金の問題と関連しまして、早速、事業資金の中にこれが出てまいるわけです。

それとの関係で、今おっしゃった点、今になりますと皆さんの方で大体それぐらい想定しないと話が進まないわけです。ましてや中期の財政計画について先般説明を受けたわけですね。皆さんの方でA B二つの想定が出されて、後の方で予備費支出をした場合にはどういふこと、いろいろな財政計画に敷衍した話があったわけですから、ここら辺の構想がどうなっているかということ、自治省としては既に考えられている手当てというものがなければ、私はこの計画はなかなか進まないものと思えます。そういう点でお答えいただきたいと思えます。

○津田政府委員 地方債を措置した場合にどのような資金配分を行うか、なるべく低利で長期的な資金というふうなお話でございますが、御承知のとおり、現在の政府資金の事情というものはなかなか窮迫しておる状況でございます。そういう意味におきまして、私ども一般的には、都道府県と指定都市につきましてはそれぞれの民間債等を活用願ひまして、一般市町村に対して政府資金を重点配分したい、こういう基本原則を持っておりまして、考えられます出資団体としましては、そのような一般市町村を入れるのかどうか、これはまず出資団体の範囲としてひとつ議論があるかと思えます。やはり都道府県それから指定都市というものが中心ではないか。そういう意味におきましては、そのような団体の資金調達能力というものは、公募地方債を発行しておる団体が多いわけがございまして、かなりあるかと思えます。しか

し、具体的な事情、事業の進捗によって各年度の資金事情等も異なるわけでございますので、十分配意してまいる所存でございますが、現段階としましては、原則的に申しますと、そういうような政府資金等は一般市町村に充てられるべきもの、かように考えております。

なお、本四公団の出資金につきまして関係団体も出しておるわけですが、こゝからは全部民間資金で賄ってきているような実情でございます。

○安田委員 自治省の方だけ先にもう二点ほど早めます。

後から運輸大臣に聞くわけですが、自治体の財政需要、特に周辺の整備事業、それらの関連地域の単独事業、こういうような問題につきまして財源措置は、今のものとも関連するわけでありませんが、この点どういふぐあいに考えておられるか。

○津田政府委員 新空港建設に伴います各種関連事業が出てくるかと思えます。この関連事業をどの程度まで計画的にやるかということにつきまして、運輸省が中心になっていただきまして、建設省等も入って、また、地方団体の財政事情等もございまして、私も入って、今後適切に進めてまいりたい。その際には、関係団体の意向というものを十分考え、そしてまた、私どもとしましては、その関係団体の財政事情を十分考慮してやっております。

ただ、一般的に申しますと、現在のような国の財政事情等から申しますと、既存の各種の制度や財源措置というものをフルに活用する、この範囲内で対処するというようなことになるかと思えます。しかし、個々の地方団体の財政事情につきましては、自治省としまして十分配慮してまいる所存でございます。

○安田委員 この関係のことは、あとは運輸省の方で聞きます。

そこでもう一つ、自治省の方で不動産取得税それから固定資産税の特例措置につきまして、これ

はずつとこの会社が存続する間この特例でいってしまふのか、あるいはどこかの時点で見直しをして一週区切りをつけるのか、この点お尋ねしたいと思えます。

○吉住政府委員 不動産取得税と固定資産税の特例措置でございますが、結論から申し上げますと、今回の改正案は期限をつけることにはなっていないわけでございます。その理由といたしましては、今回の国際空港株式会社保有のいたしましところの空港施設、これは、例えば成田空港のような場合との均衡を考えると、やはり固定資産税については二分の一の特例、不動産取得税につきましては是非課税、こういう措置が適当であろうというふうな判断しているところでございます。

○安田委員 自治大臣の方はこれで結構です。それでは、引き続き運輸省の方にお聞きします。

またもとに戻りますが、まず、この会社の役員の数は大體どの程度を予定しておられますか。

○山本(長)政府委員 役員の数につきましては、本法案が成立いたしましたから運輸大臣が任命をいたしました設立委員によりまして諸準備がなされるわけでございますが、その中で、定款というものの作成もございしますが、やはり関係者がこの会社の組織の基本でございますから、相談しながら決めていただくということが一番いいのじゃないかと思っております。現時点におきまして、何人かというところまで私たちがいたしましては決めておられません。相談をして決めるべきことだと考えております。

○安田委員 それは、ちょっと私はそのう話にならうと思つております。これだけ出資金が決まり、事業費が、第一期工事の一兆円の事業内容が決まってきた、それから皆さんの方では公団理事長を運輸省OBから出そうとか、関西の方からは、それはだめだ、民間活力の利用ということであれば民間から出してもらいたいとか、いろいろな注文がついておるときに、これだけの規模の会社で役員の数ほどの程度か全然白紙の状態という

ことはあり得ないと思つてますよ。ですから、最終のきつとした役員の数があるか、それは皆さんの相談でしょうが、おおよそ、民間からはどの程度、自治体からはどの程度あるいは国の方からどの程度というふうな枠組みは既にあるものと思つております。

したがって、それはもう一遍答えてもらいたいし、特に関心のあるのは、それでは関係自治体からは役員は入るのか入らないのか、入ればどの程度の数か、その割合は、こういう点はやはり将来の運営に注文がついているわけですから、あるはずですよ。

○細田国務大臣 会社のことでございますから航空局長があいまいにお答えしたと思うのでございします。会社の設立準備会で決めるのですから。しかし、二十人も三十人も重役を置いたりするようなことはいわけてございします。また、三人や四人でやる会社でもないということなんだと思うのでございします。ですから、その辺のところはやはり常識的に考えて、何と言いましようか、私もよくわかりませんが、十人の前後がどうなるのかというところが常識的なところじゃございしませんでしょうか。ただ、私どもがここで今決めてしまふというのにはちよつと不当であると思つてます。しかし、簡素にして強力な

こととそれから、地方の方に重役に入つていただくことは当然のことであると私は考えております。

○安田委員 これは大臣、さきの質問の答弁でもお答えがあったように、特殊会社で最後は国が責任を持つんだという会社ですからね、おおよそその枠というのは皆さんであるわけですよ。私、何もきつちり、それが十五人あるいは十人、そういうことを聞いておるのでなくして、大體どの程度になるのかを聞いています。

そこで、この会社、民間は当然入りますが、自治体、地方公共団体から役員が入るとすればどの程度の割合か。それから株主総会、取締役会の議事録をこの会社の性格からして公開される考えは

ないだろうか。私は当然公開されてしかるべきでないか、こう思うのですが、その点もう一遍、さきの問題と今のことを聞きます。

○山本(長)政府委員 お答え申し上げます。

第一の、地方自治体からどの程度の役員を占めることになるか、こういう御質問でございますが、これも先ほど私が申し上げましたように、何人というところまで申し上げられる段階にはございせん。ただ、この会社が地域と非常に密着した仕事をやるわけでございますので、やはり地方公共団体等の意見がこゝへ十分反映できるというふうな点を十分考えながら役員の中に入つていただくという考え方で進めていかなきゃならぬと考えております。

それから、議事録の公開問題でございますが、総会の議事録あるいは取締役会の議事録というものにつきましては商法におきましてそれなりの制度がございします。ただ、それを超えてどこまでオープンにすべきかは非常に難しい問題であろうと思つてます。会社の性格上非常に公益的な仕事をやるわけでございますから、会社の経営はオープンにしていくという思想でやっていくべきであろうと思つてますけれども、しかしながら取締役会で決議をいたすことになりまして、いろいろな契約をどうするか、相手方をどういふ基準で選んでいくか、あるいはどういふ資産を処分するかなど、なかなか公開しにくい問題もあろうかと思つてます。したがって、この問題は、会社の事業運営をできるだけわかりやすくして地域の方々に知っていただくというやり方は必要だと思つてますが、先生おっしゃるようによつて公開というふうなところまで踏み切れるかどうか、これは非常に重要でございますが慎重に検討しなければならぬ問題であるかと考えております。

○安田委員 それでは、周辺整備の問題について聞いておきますが、周辺整備事業を行う場合に一体周辺は大體どの程度の範囲まで皆さんで想定されているのか。これはアクセスの関係等もございましていろいろと注目されるところであります

が、その点。それからもう一つ、その周辺整備事業をされる場合に、この立案、着手というものは当然空港島建設と同時に進めなければならぬわけでありますが、皆さんの方ではどの時点から行われようとするのか。この二点をお聞きします。

○山本(長)政府委員 お答え申し上げます。

周辺整備事業の対象範囲といいますが、地域としての範囲についてのお尋ねでございますが、これは事業の種類がなかなか多様でございますし、さらにまた、地域において自分たちの町づくりをしたい、こういうふうなところが根にあるわけでございますから、実施対象地域はここまでだというふうな限定はなかなか難しくかろうと思っております。

ただ、空港ができますことによりましてそこにインパクトが働き、いろいろな公共施設なり都市施設が必要になってくる地域が生じてくるわけでございます。そういったインパクトを受けて、地域からの一つの動きを政府が受けて対処しなければならぬという問題でございますから、おのずから空港に近いところはウエートが大きくなるというふうなことでありうと思っておりますけれども、しかしながら、それは泉州地域に限るだとかあるいはここに限るといふような問題ではなく、地域の計画というものにつきまして政府が、これは運輸省だけではございませんで、政府全体といたしましてそれについてサポートしていくという過程の中で、その地域というものはおのずから決まってくるというふうな考えでございます。

それから、時期についてでございますけれども、この地域の計画につきましてやはり熟度、それから緊要度というものがあろうと思っております。これにつきまして、例えば府下でございますれば、大阪府において各市町の意見も聞いて、そして地域の将来計画というものを立てて、そして国と調整、折衝しつつ進めていきたい、その中で国の役割も果たしてもらいたい、こういうふうな要望も受けています。したがって、その事業の緊要度、熟度というものも考えながら、同時に、この空港事業について地域の御協力を得るといふ観点から、遅きに失しないように進めていくという態度で私ども対処していきたいというふうな考えでおる次第でございます。

○安田委員 時間が来ましたので、終わります。

(鹿野委員長代理退席、福家委員長着席)

○福家委員長 新井彬之君。

○新井委員 非常に時間が短いわけでございますので、なるだけ簡明瞭なる答弁をよろしくお願ひしたいと思います。

初めに基本的な問題で、いろいろ出たと思えますが、航空審議会の答申が四十九年八月に出されまして、それ以後現在に至っているわけでございますが、その中で「関西国際空港は、大阪国際空港の廃止を前提として、」というふうな言い方になっております。また、「新しい空港は、大阪国際空港の廃止を前提として、同空港の機能を代わって受け持つ、」ということ、当然今の大阪空港は廃止される、こういうような認識を持っておられたわけでございますが、昨日、鈴木専門官あるいは唯野専門官からいろいろ聞きましたところ、これはまだ決まったわけではないんだ、こういうことでございます。

関西といいますが非常に大きゅうございまして、航空需要も非常に大変なことでございます。したがって、本来二つ、三つというぐらい空港があってもよいかと思っております。関西国際空港が、現在のところは大阪国際空港という、時間的な制限もありますし、いろいろな問題で制約をされた空港ではない、こういうことです。今回、また新しく空港ができるわけでございますが、その場合に、大ききにおいて、あるいはまた利用する人たちの利便性から考えましても、存続さすかどうかというところは非常に大きな問題にならうかと思っております。そういうことで、その点についての御見解をまずお伺いしておきたいと思っております。

○細田国務大臣 今御質問にございましたように、航空審の答申では、「廃止を前提として、」というふうな言い方になっておるわけでございますが、とにかく十年前の答申でございます。情勢も非常に変わってまいっております。そこで、簡単に結論だけ申し上げますと、現在の大阪空港についてはいかがいたすかということになるべく早い時期に決めたいと考えておる次第でございます。いろいろな状況を勘案して決めるということでございます。

○新井委員 確かに環境整備も大分整ってきた、あるいはまた時間的な規制もある、あるいはまたたくさんの方々がそこで仕事をされている、そういうふうないろいろな問題がございまして、存廃については地元からも御意見等が多々あるかと思っております。そういうことで、一つの手順として、いろいろ意見を聞いたりして、一体どういうふうな形でどこから決めていくのか、あるいはまたいつごろをめどに大体決定したと思っているのか、その点についてお伺いしておきたいと思っております。

○山本(長)政府委員 この存廃問題の手順でございますけれども、これは一つの約束事がございます。昭和五十五年、総理府にありまします公書等調整委員会の調停がございまして、その調停の中で、運輸省は、関西国際空港の建設が決定された時点から、可及的速やかにこの存廃を決定するために必要な諸般の調査を行い、関係地方公共団体の意見を十分聴取した上で、関西国際空港の開港時まで存続について結論を出す、こういうふうなことになっております。この約束事に従いまして、大臣も今言われましたが、なるべく早く結論を出すべきかというところから、私たちがいたしましては現空港の存続によりまして、プラス、マイナス両面どういふふうな面があるかということにつきまして既に調査を開始しておるところでございます。その調査結果は適時開示いたしまして、時期を見て、地方公共団体等からの意見も聞いて決定してまいりたいというふうに考えている次第でございます。

○新井委員 今まで道路とかあるいは鉄道、そういうものがどんどん発達をいたしまして、総合交通体系の中で今後いろいろな問題を考えていかなければいけない、そういう中で、今後航空需要というのは非常に重大な役割をしていくのではないかと。ちょうど今から十年、二十年を考えると、高速道路がこんなんで、あるいはまたそれが交通渋滞で走れないというふうなことは考えられないことであつたわけでございますが、これからの需要を考えますときに、航空需要というものは非常に大事である、こういうふうな考え方でございまして、

ただ、そこで問題になりますのは、やはり環境問題といいますが、地域住民のそういう環境との調和をどうするか、そういうことでございまして、その飛行場をつくる場合に、日本の国というのは七〇％が森林地帯でございます。したがって、逆に言えば、周りを海に囲まれているわけでございますから、やはり海を利用するということが、これまたほかの国にない利点があるわけでございます。

そういうことで、近畿圏としては、人口が二十三十万人、GNPにいたしましては五十兆円を超えている。これはカナダ、スペイン、ブラジル、東独、こういうような諸国等にも匹敵するような実績を持っておりまして、そういう中で国際空港が一つしかなかった、あるいはローカル空港は全然ない、こういうようなことでは、今後の交通体系を考えると、やはりもう一歩進んで考えなければいけないのじゃないか。飛行機の発達から考えましても、だれも空を飛べるといふことは考えたことはなかったのですけれども、こういう変遷を経て空を飛び、ジェット機になり、そしてまた非常に小型で性能のいい飛行機もできています。イギリスのサッチャー首相訪日の際にもデモフライトを行ったBAE146というのは、滑走路が千メートル程度、客席数約九十、航続距離が千三百五十キロ、こういうような飛行機もできてきているわけでございます。

そういう中で、例えて言うと、兵庫県なら兵庫県をひとつ考えましたときも、豊岡へ行くにはち

通体系の中で今後いろいろな問題を考えていかなければいけない、そういう中で、今後航空需要というのは非常に重大な役割をしていくのではないかと。ちょうど今から十年、二十年を考えると、高速道路がこんなんで、あるいはまたそれが交通渋滞で走れないというふうなことは考えられないことであつたわけでございますが、これからの需要を考えますときに、航空需要というものは非常に大事である、こういうふうな考え方でございまして、

すので、この際、特に運輸大臣から御答弁ください。

○細田国務大臣 航空の将来というのは、私どもが現在考えている以上のテンポで進むと思っております。地方の空港の陳情、要求というものは大変な数のものでございます。その中にはコミュニティー空港でいいというものもあると思います。これについては、今おっしゃったように、新しい角度からいろいろ考えていかなければならぬ。航空機そのものも発達いたします。それから、ヘリコプターもどれだけ利用できるかという問題も距離については多くあります。そういう点から、新しい日本における航空のネットワークといえるような航空網というものを考えていかなければならない、かように思っております。

神戸は特に大きな問題を抱えておるわけでございまして、先般、兵庫県知事と私との話し合いの中で、神戸の空港新設について、兵庫県として、また神戸市と一緒に調査をしたいということでございまして、私の方では全面的に御協力を申し上げる、かようなことにはいたしておる次第でございます。

○新井委員 終わります。

○福家委員長 木内良明君。

○木内委員 本来の交通安全対策特別委員会の趣旨から申しますと、陸上交通輸送はもとより、海上輸送並びに航空における安全輸送の問題等、重大な決意と対応をこの関西国際空港に對しましては持っているわけであります。るる質疑を行いますたいわけであります。きょうは連合審査ということで、甚だ時間が限定されておりますので、この点遺憾でありますけれども、教点に絞ってお聞きしてみたい、このように思います。

まず初めに、この国際空港に至るアクセス交通の問題であります。私は実は東京の方であります。現在の新東京国際空港に對しましては道路並びに鉄道機能等があるわけであります。仮に道路一つとってみても、大変な慢性的な渋滞という現状になって

いるわけであります。何といたしましても安全、かつ快適な交通アクセスというものが新関西国際空港については樹立をされなければならぬと思うわけでありますけれども、かつての東京国際空港のアクセスとの比較の中で、これを教訓として、いかなる具体的な形で今回の計画に当たって採用され、またそれがどのような効果を生み出すということが期待されているのか、この点、まずお伺いします。

○山本(長)政府委員 お答え申し上げます。空港が空港としての機能を十分發揮いたしますためには、空港施設だけでは不十分であり、アクセスが整備されなければならないという点は、全くそのとおりであると存じます。私たち、この関西国際空港計画を進める場合に、そのアクセスにつきましても各般の調査検討を加え、また関係のところにお願いをしましてまいってございまして、まず海上アクセスというものを大阪湾内の各市と結び得るよう整備することが一つでございます。

それから道路アクセスといたしましては、現在のところあの地域におきましては阪和国道及び第二阪和というのがあるのみでございますが、現在、建設省、道路公団におきまして近畿自動車道と歌山線というものの整備が行われておるところでございます。この近畿自動車道と歌山線というものと空港とを結ぶ連絡道路によりまして道路アクセスというものをつくっていくという必要があるかと考えております。

また湾岸道路につきましては、いろいろまた事情があるようでございますけれども、これはやはり空港の機能を維持するためにおきましてもぜひ不可欠のものであらうと考えておまして、早期の実現に向けまして整備に努力していただくよう、我々もいたしまして建設省にもお願いをいたしたいというふうに考えておる次第でございます。鉄道につきましては、あの地域におきまして二

つの既存鉄道がございます。阪和線及び南海本線が入っておりますが、この両鉄道はいずれも軌道幅、電圧等が共通でございますので、将来的にはこの二つを空港に結びつけることが望ましいと考えております。これにつきましても、鉄道側でいろいろな事情があるようでございますが、空港計画といたしましては、将来の需要を考えれば鉄道と空港と結びつけることはぜひとも必要であらうと考えておまして、関係機関と今後精力的に協議、調整を進めながら実現に向けて努力をいたしたいというふうに考えておる次第でございます。

○木内委員 民間のグループで組織しておりますFKC空港対策連絡会において、関西新空港と現空港との間に大型ヘリコプターを投入して旅客輸送を事業化しようという計画があるように聞いておりますけれども、こうした民間のアクセス計画についてどう考えておられるか、また、この安全対策にどういふ認識を持っておられるか、お聞きします。

○山本(長)政府委員 ヘリコプターによる関西国際空港へのアクセス計画というものは、現在のところ具体的なものとしてはございせんけれども、そういうふうなアクセスを考へるべきだという意見があることは事実でございます。私たちが空港計画を考へますときに、やはり将来にわたるアクセスというものを多様化していくという観点からも、ヘリコプターアクセスというものを空港に受け入れる必要があるというふうに考えておまして、あの空港計画の中におきまして、ヘリコプターの受け入れというものを計画の中に織り込んで検討し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。

○木内委員 空港アクセスにおける旅客輸送の交通安全対策というものは、かなり細密な総合計画というものが行われなければならない、このように訴えるものであります。特に各省庁間における連絡協議体制というものが整っていない、これは当然の理でありまして、き

ようは警察庁の方から交通規制課長が見えておられるようでありますけれども、今申し上げました点につきまして、総合的な協議体制の中に一枚入っておられて検討されておられるかどうか、また、この対策についてはどのように考えておられるのか、お答えをいただきまして質問を終わりたいと思っております。

○矢部説明員 この空港へのアクセスの問題は極めて重要な問題でございます。したがって、中央におきましては五十八年五月十三日に関西国際空港関係協議会が発足いたしました。が、国家公安委員長、幹事会には警察庁長官がメンバーに入っております。なお、地元大阪におきましては関西国際空港計画推進本部が五十八年五月十七日に設置をされておまして、推進本部長に警察本部長が加わっております。さらにその下部の組織といたしまして、幹事会に参事官が、さらに交通都市施設専門部会というのがございます。ここに規制課長が加わりまして、空港へのアクセスに関することを関係方面と詰めてまいり、こういふことで現に進めております。

いずれにいたしましても、空港へのアクセス交通の整備充実につきましては、今後関係方面へ積極的に提言を行ってまいるとともに、望ましい交通流を形成させ得る総合的な交通管理を推進させるためにさらに関係機関との連携を緊密にいたしてまいりたい、かように思っております。

○木内委員 以上で終わります。

○福家委員長 春田重昭君。

○春田委員 運輸省が五十六年の五月に三点セットとして提出した中の一で環境アセスメントがございまして、このアセスメントにつきましては、大阪府が翌年の七月、和歌山県が八月、おおむね妥当という回答をしているわけでございます。ところが、国として環境保全に一番関心を持たなければならぬ環境庁がいかなる関与をしてきたかという問題でございます。いろいろ運輸省との話し合いはされてきたと思っておりますが、正式なコメントといえますか回答は、

ことしの二月十日、第二回の閣僚会議の中で長官からやむを得ないというコメントつき建設ゴサインが出されたわけでありまして、環境問題につきまして非常に後ろ向きではないかという声があるわけでございます。なぜならば、今回のアセスメントにつきましては、計画段階でございますから主務庁の運輸省が独自でつくったと思えますが、そのアセスメントにつきましては環境庁が十分チェック機能を果たさなければならぬわけですね。それが、意見が余り反映されてないような感じを持つわけでございます。

例えば、環境庁は過去大規模な開発事業、本四架橋、またむつ小川原のそうした大規模な開発につきましては、環境アセスメントにつきましてはガイドラインというものを示しまして、環境について十分な監視を図ってきた経緯があるわけですね。しかるに、この関西新国際空港につきましては、そういった面でも現在の環境庁は余り積極的な姿勢がとられていない。これは運輸省の独自の案で、独走といえますかそれに歯止めをかけるのが環境庁でありまして、ちよつと言ひ方が悪いかもしれませんが環境庁がもっと積極的に、前向きに出ていくべきじゃないかと私は思うのですが、環境庁としてはどうお考えになっておりますか。

○上田国務大臣 お答えを申し上げます。

関西国際空港の計画案、いわゆる三点セットでございますが、今先生の御指摘のとおり、五十六年の五月だったと思ひますが、運輸省の方から御相談が環境庁にかかってまいりまして、そして意見交換をやらせていただいたものでございます。そうして、その中の環境アセスメントにつきましても十分に意見交換をして審査を行わせていただいたものでございます。

それから第二番目に、環境庁はなせむつ小川原や本四架橋のときのように指針を示さなかったという御質問でございますが、この点につきましても、国の機関である運輸省がアセスメントの今までの実績を踏まえて所要のアセスメントを行われ

たものでございますが、実は国におきましては、四十七年の六月に環境アセスメントの実施につきまして閣議了解を行ひまして、共通の認識に立つて公共事業等を実施してきたところでございまして、本計画に係る環境アセスメントにつきましても、閣僚会議、閣議の了解以降に知見の集積等を行ひまして、そして運輸省の責任において実施されてきたものでございます。

以上のようなことでございますので、環境庁としては、運輸省の環境アセスメントによって私どもの意見を言わしていただくようにいたしましたということでございます。

○春田委員 長官の今の答弁を見ても、どうも余り前向きじゃないのですよ。意見交換されてきたと思ひますが、そんな陰でこそそそやらないで、大阪や和歌山などはちゃんと書類で発表しているわけですから、そういった面では公表すべきじゃないかと思うのですよ。

いづれにいたしましても、計画段階のアセスメントにつきましては環境庁の関与は非常に後ろ向きである。そういった面でも、今回の建設、着工された段階では十分な環境アセスメントにつきましても、前向きに取り組んでいただきたい。ましてこの事業主体が株式会社なんですよ。そういった面で、国としてはかなりの出資をしておりますから、その辺の指導監視は怠っていないと思ひますけれども、事業主体が会社である以上利益優先といひますか、建設優先になつちやうわけですから、環境は第二になつちやうわけですから、そういった面では国の十分な指導監視体制を積極的にとっていただきたい、私はこう要望しておきます。

さらに、瀬戸内海環境保全特別措置法というのがあります。この法の第十三条第一項の埋め立てについての基本方針には、瀬戸内におきましては埋め立ては厳に抑制すべきである、この法の中ではうたわれているわけでございますが、この法の中に反して今回着工されるわけですよ。もし、この法の中にありますように、埋め立てによる汚濁負荷量が目標値を上回った場合、また水産資源

である例えば魚とか貝類のそうした影響が出た場合、環境庁としては改善命令とか勧告とか出す意思があるのかどうか、お答えいただきたいと思ひます。

○上田国務大臣 お答えを申し上げます。

ただいま先生の御質問は、工事中にそういう埋め立て等によって汚濁がひどくなるというようになことが起こった場合にどうするか、こういう御質問だと思ひますが、実はこの三点セットにつきましては計画といひますか構想、そういう段階においては飛行場の位置、形状、そういうものについての環境アセスメントについてお答えを申し上げたのでございまして、埋め立てを実施をされますときにはさらにまた埋め立てについての工事中の、今先生の御心配のことなどについてアセスをやらしていただく、こういうことになろうかと存じます。

○春田委員 だから、埋め立てによる海洋汚染については環境庁としてはどういう態度をとっていくのですか。

○上田国務大臣 その工事のやり方等につきましても、埋め立てについてのアセスには詳細に出てまいりますので、それをよく検討をさせていたただいて、そしてやらしていただきたいと考えております。

○春田委員 だから、工法についてもそういう汚染がないような工法をとっていくと思うのですけれども、もし着工して建設されて現実にそういう問題が起つてきた場合には、環境庁として改善命令や勧告を出すのかどうかということをお願いいたします。

○上田国務大臣 そういふことが起こらないようなことを私どもはやらしていただく、その点を十分注意をしてやらしていただくということでございます。

○春田委員 それは当然ですよ。起こらないようにするのが当然ですけれども、起こった場合どうするかと聞いています。それは答弁にならないですよ。

○正田政府委員 大臣の御答弁を若干敷衍させていただきますが、公害問題が起きた場合といたしましては、先生御案内のように事業者等が十分な環境監視を行うことはもちろんでございますが、あわせて地元を含めた関係機関が濃密に指導していくということになりますし、またそういったことがないように私どもの方で指導したい。またさらに、今監視の問題に若干お触れになりましたが、私も、都道府県知事等と会社が十分連絡をとってもらいたい、またさらに、その上に立ちまして都道府県から十分な環境監視をやつていただく、さらに環境庁としての立場でございますが、大気汚染防止法とか水濁法に基づいた指導をきちんと地元の府県を通じてやつてまいりたい、こう思っております。

○春田委員 ということは、当然改善命令や勧告は出す、こう受け取つていいですね。

○上田国務大臣 ただいま先生御指摘のとおり、もちろん私どもの方も十分に監視をさせていたただいてそういうことの起こらないように、起こったときにはまたそれに対しての対策を考えていくということでございます。

○春田委員 時間がないので最後に土取りの問題でございますが、この土取りの場所や量はどれくらいなのか、また土砂採取、運搬につきましても、先日のある報道では第三セクターで行うのではなくかという見方もあるわけでございますが、この問題につきましても運輸省の方から御答弁いただきたいと思ひます。

○山本(長)政府委員 必要な土量でございますけれども、一兆円によって第一期計画を遂行する、そして埋立地をつくるための必要な土量は約一億四千万立米でございます。それから運搬方法でございますけれども、大量のものを道路輸送するということふうなことは公害問題からいかなるものかというところから、大型のベルトコンベヤー、シエルト式で騒音あるいは振動というものを外部に極力出さないような構造のベルトコンベヤーとい

ます。
○中井委員 その実施段階におけるいろいろな環境庁の判断の中には、土取りをする地域の決定あるいはそれを運ぶルート、そういったこともその対象になるのですか。それともそういうのはもう運輸省の管轄あるいは新しい会社の決定事項であって、埋め立てそのものだけは環境庁の実施に対するいろいろな物言いになるのですか。どちらでしょうか。

○正田政府委員 私どもの役所の仕事の中身といまして、自然保護あるいは環境保全というものが最大のテーマの一つでございます。過去の事例にかんがみて土取りの場所、土取りの仕方及び土取り後の後始末、そういったものについては重要な関心を持っておられるわけでございまして、本件につきましても、運輸省及び事業体がいろいろな環境問題を頭に置いていろいろなことに取り組まれると思いますが、その過程において私どもの方も十分承知して中身についていろいろ見させていただく、そして必要なものは意見を言わしていただく、こういう形になると思っております。
○中井委員 細心の注意を払っておつくりをいただくように、私も重ねて注文をつけておきます。

最後に、先ほど環境庁長官あるいは運輸大臣からお答えをいただきましたように、現在の大阪国際空港の騒音対策としていろいろなことが行われておりますが、現在、これが着々と進んでおつて、あと二、三年で防音工事等が終る、こういうことを聞かしていただいております。飛行場そのものは新しい空港ができるまで存続して、新しい空港ができる過程の中で存続が決まる、そのように御答弁をされていることを承知をいたしておりますが、この大阪国際空港にありますが、周辺整備公団というんですか、これが防音工事等が終れば役目は終わるわけでありまして、そのときにこの公団そのものをどのようにされるおつもりなのか、行政改革の点を含めてお考えをいただきます。
○山本(長)政府委員 空港周辺対策事業も、相当

に力を入れてまいりましたこともございまして、事業の量と申しますかあるいは予算の額と申しますか、ピークを過ぎたということが言えると思っております。それからその一番大きなウェイトを占めておりました民家防音工事というのも、大阪空港につきましては希望者に対しては六十年度には完成をさせたいというふうな計画を進めておる。したがって、それを過ぎれば仕事の本量が、全体としてマクロで見た仕事の本量は減ってくると思っております。ただ、しかしながら、言うならば緑地というふうなものを空港の周辺にふやしていくべきだ、そのための具体的手法としてかくかくしかじかのことをやっていったらどうかというふうないろいろな構想がございまして、そういった事業もやはりやっていかなくてはならぬというふうな考えをしております。

しかし、いずれにしても、全体的に見まして仕事の量が今までに比べて小さくなっていくということとはやむを得ないことだと思っております。そういった意味におきまして、空港周辺整備機構の将来のあり方というものはこの際真剣に検討しなければならぬ問題だと思っております。しかし、その検討の中におきましても必要なことはやっていかなければいかぬわけでございますから、実質的に施策の後退というふうなことがないように配慮しながらやっていかなければならぬというふうな考えをしております。
○中井委員 終わります。
○藤田(ス)委員 藤田スミ君。

私も特に地元の議員として環境問題というのは切実であります。大気汚染の問題、自然破壊の問題、水質汚濁、騒音、漁業に対する影響、それはまさにここに住む人々にとっては暮らしそのものの問題なんです。しかし、きょうは時間がございますので特に水質問題についてしかお伺いできませんが、まず最初にお伺いしたいのは、この関西新空港計画について環境庁は関係関係会議で了

承したわけですが、長官、瀬戸内海の埋め立てに關する基本方針、この基本方針に照らしてどういう理由で了承されたのか、簡潔にお答えを願いたいわけですか。
○上田国務大臣 お答えを申し上げます。
ただいまの伊丹空港でございますが、先ほどもお答えを申し上げましたように、伊丹空港の騒音問題というのは大変な問題でございまして、これを解決するために運輸省の方におかれまして、懸命になってその対策をお立ていただいて、今も進行中でございますけれども、近くの御住民の方の建物の改造というふうなことに相違なっております。となかなか大変でございますし、これから大阪の発展を考えますと、これがさらに大きな問題になり得るわけでございます。したがって、もう一つういっようなことを考えますと、どうしてもそういう騒音の問題を緩和していただくような、あるいはなくしていただくようなことを考えますと、これは運輸省が立案をされました、このたび御提出をしております関西国際空港というものをつくっていかなくてはならない、こういうことになる。そうしますと、それを前提にして、騒音という問題から考えていって、環境庁といたしまして、この運輸省のお考えをまた環境上から見ていろいろと検討をいたしますとやむを得ないものであるというところを感じまして、関係関係会議において発言をいたしました次第でございます。

○藤田(ス)委員 そうすると、前提には伊丹の空港の公害問題を本格的に解決をするということがあるわけですか。しかしながら、運輸省の考え方としては少なくとも現空港は存続をしていく、今のところは態度があまりない、それは開港時に決めると言っておりますけれども、しかしそういう姿勢が十分考えられるわけですか。新空港の建設は現空港の公害対策にほとんど役に立つものではな、そういう可能性が十分あるということをお私是指摘しておきたいわけですか。

しかも、特にこの埋め立てられる地域につきましては極力埋め立てを抑制すべきである、そういうふうなされてまいりました。そして現にこの十年間、この地域は相当の抑制がされてきたわけです。そこに大きな空港をつくるということ、この流れが大きく変わろうという点で大変重大だし、私はそういう一挙に大規模な埋め立てを認めていこうという態度には納得できないわけであり

これ以上この問題について議論できませんが、この空港島以上に、あるいは合わせてというふうな御答弁を申し上げます。前島構想であります。これも第一空港島の計画とほとんど同規模の埋め立てを考案しているわけでありまして、まず運輸省にお伺いいたします。この前島構想についてできるだけ簡単に御答弁願います。
○山本(長)政府委員 大阪府が前島構想を持っておられるということは承知しております。そして、この前島構想につきまして諸般の調査を進められつつある段階であるというふうな聞いております。

前島構想と空港とのかかわり合いというものにつきましては、構想自身がまだはつきりいたしませんので何とも申し上げかねますけれども、いろいろな交通支線施設の用地になるとか、あるいは空港関連のものがここに立地し得るといふふうなことになるならば、やはり空港への支線施設といふふうな性格を持つてくるのではないかとはいふに考えております。いずれにいたしましても、計画というものがもう少しはつきりいたして私たちがどうも態度を決めてまいりたいというふうな考えをもちたいと思っております。

○藤田(ス)委員 新空港にとつて有用だという御趣旨の御答弁でありましたけれども、この埋め立てについては三ヶ所というところでは全くないわけであり、また空港島と同じ理由、つまり現空港の対策に役立つものというふうな理由も全く当

てはまらないわけでは

環境庁も、当然この前島構想についてはお聞き及びのことだと思えますけれども、大阪府はこの前島に空港関連施設、利便施設、そして文化・レクリエーション用地、こういうものも構想の中に加えているわけでありまして、この付近は大阪府下でももう本当に数のない海水浴場として残されている一つの地域です。そして同時に、漁場としても大変貴重な地域になっております。こうした計画は、先ほど申しました基本計画や、またこれまでの海域でやむを得ずということで、公害対策だということでも埋め立てられてきた、そういう認められてきた埋め立てと比べてみても、絶対に認められるものではないというふうに思いますが、この前島構想についてということでも御答弁をいただくと、また大変やりにくかろうと思っております、一般論としてお聞きいたします。

こういう海域、極力埋め立てを抑制するべきだと言っているこの海域で、文化・レクリエーション施設あるいはそういう利便施設などを理由として埋め立てをするということになれば、一般論として認められるかどうか。

○佐竹政府委員 私どもは、瀬戸内海環境保全特別措置法十三条に基づきまして、その埋め立てに關して承認をする場合の運用の基本方針について御答申をいただいておりますので、その答申に従って適正な処理を図ってまいりたい、かように考えておるわけでございます。

なお、同基本方針におきましては、できるだけ埋め立てを避けるべき海域については、公害等の防止、あるいは汚濁負荷のないもの、そういうものについては埋め立てを認めても差し支えない、こういうふうな運用方針をいただいておりますのでございます。

○榎本委員 藤田委員に申し上げます。

質問時間は二時まででございますが、五分ぐらい余裕がありますから、最後の質問です、地元です。藤田(ス)委員 ありがとうございます。委員長

の温かい御配慮をいただいで、質問を続けます。浦西良介さん、御存じでしょうか。かつて大阪府の理事であり、企画室長を務めておられた方です。現在、大阪府企業局長を務めておられ、この関西国際空港、大阪府が担当する最も重要な職務についておられる方です。

ところで、この人がこの前島構想についてことし一月三十日に講演をやって、次のように言っております。少し読み上げます。長くなりますが、よく聞いておいてください。

瀬戸内海の水質汚濁については臨時の措置法が出来ておりました。「環境改善にプラスするもの以外は埋め立てをしてはいかん」ということになっておりますから、前島をどういう理屈で認めてもらうように持っていくか、これが非常に大きな問題であります。

いまのところ、前島には下水の処理場、空港連絡の道路、鉄道のジャンクション、あるいはインターチェンジのようなもの、その他空港の関連施設あるいは緑地等を考えております。下水の処理場とかジャンクション等については「内陸部につくると環境が悪くなる」というような説明がつかますが、空港関連の施設、特にたとえば見本市会場であるとか国際的な会議場、研究施設、そういうものになってまいりますと環境庁をクリアすることがなかなか難しいという制約があります。

要するに、浦西企業局長は、初めに前島ありき、こういうことなんです。そして、これに理屈をつけるのが非常に難しいと言っているわけなんです。環境行政を預かる環境庁として、こんな発言は到底認められないか、私は思いますが、どう思われますか。

○正田政府委員 前島の件で今お尋ねがございましたのでお答えを申し上げますが、私も、前島の件につきましても耳にすることもございますし、若干の報道で目にすることもございますが、閣僚会議及び運輸省の方面から一度も話を聞いたことがございませんので、前島という構想につい

ての御答弁は差し控えたと思っております。

○藤田(ス)委員 私は、前島についてということ今聞いておられるのと違うのです。こういうふうな言っておりますが、どう思われますか。下水処理場とかジャンクション、そういうものについては環境対策として説明がつくのだ——説明がつくということでの海域での埋め立てが認められるというふうなことがあってもいいか。どうしても公害対策上やむを得ない、埋め立てをやらざるを得ないという場合やむを得ない埋め立てを認めるというのが基本方針の精神じゃないか。しかも、後から理屈をつけるのが非常に難しい部分、その方が面積でいって、大きいわけですが、そういうものを持つていって、どう理屈をつけようか、こういうふうな言っているところに対して聞いて

先ほどから、環境庁の態度というのは消極的じゃないかという意見があります。私もまことにそのとおりだと思います。そういう埋め立てをやらざるを得ない場合やむを得ない埋め立てを認めるというのが基本方針の精神ではないかという基本方針という言い方で埋め立てを認められるようなことがあるのかということをお聞きいたします。

○上田国務大臣 お答えを申し上げます。瀬戸内は今先生お話しのお趣旨のとおり、埋め立てをやらなという方針で進んでいくわけでございますが、今話が出ておりますような下水処理、あそこ場所は非常に山が迫ってきておる、ヒンターランドがそう大きいところではございませんで、下水処理などをやろうとしたら、勢い埋め立てということがあるいは出てくるかもしれないとは私も思いますが、まだ具体的に何もしないとは私も思いますが、それはどうだと言えないわけでございますので、それはどうだと言えないことについては、今ちょっと申し上げることができない状態でございます。先生のお話のように、埋め立てを前提にしてということでございますが、埋め立てるとすればというふうなことでお考えになられたのではなからうかと思っております。以上でございます。

○藤田(ス)委員 大臣、日ごろのお気持ちの優しいのはよくわかるのですが、事は環境問題で、一番責任を持っておられる方ですから、こうした問題はもっと厳しい姿勢で臨んでいただきたい。先ほど私が長々と読み上げまして、長官、どういふふうにお考えになりましたか。とにかく私は環境庁をばかにしているというふうな読みました。初めに計画ありき、初めに前島ありき、後からどう理屈をつけようか、しかも、これとこれは理屈が立つがあとの大半は理屈にならない、それをどう環境庁を丸め込もうかという話を、堂々と公の場でやっておられるのです。私はそんなに環境庁がなめられていることを、長官以上に腹が立っております。そして、そういう姿勢があるからこういう空港計画に対して、しかも民間でやるようなことになるに及んで、なおさら大きな不安を抱かざるを得ないわけなんです。

もう一度、私は長官に重ねてお伺いをいたします。こうした発想に基づいて、初めに前島ありき、環境庁どう丸め込もうかというふうな発想に基づいた埋め立てについては、厳しく臨む必要があると思っておりますが、長官のきっぱりとした御答弁をお願したいわけなんです。

○上田国務大臣 環境庁に対して御支援をちょうだいをお願いしまして大変ありがたいと思っております。仕事のやりやすいように先生の方からいろいろ御意見をいただきましてありがとうございます。ただ、環境庁といたしましては、これは科学的にと申しますか、いろいろ計画が出てまいりましたときには、府と科学的に検討をさせていただきます。そして、それがどうであるかというこの判断をさせていただきます。こういうふうにお考えを申し上げます。

その方がどういふ気持ちを持っておられたかということについては、これは今までそういう対象にはいたしてありませんので、そういうことはいきたいと考えております。

上でございます。

○藤田(ス)委員 大臣、日ごろのお気持ちの優しいのはよくわかるのですが、事は環境問題で、一番責任を持っておられる方ですから、こうした問題はもっと厳しい姿勢で臨んでいただきたい。先ほど私が長々と読み上げまして、長官、どういふふうにお考えになりましたか。とにかく私は環境庁をばかにしているというふうな読みました。初めに計画ありき、初めに前島ありき、後からどう理屈をつけようか、しかも、これとこれは理屈が立つがあとの大半は理屈にならない、それをどう環境庁を丸め込もうかという話を、堂々と公の場でやっておられるのです。私はそんなに環境庁がなめられていることを、長官以上に腹が立っております。そして、そういう姿勢があるからこういう空港計画に対して、しかも民間でやるようなことになるに及んで、なおさら大きな不安を抱かざるを得ないわけなんです。

もう一度、私は長官に重ねてお伺いをいたします。こうした発想に基づいて、初めに前島ありき、環境庁どう丸め込もうかというふうな発想に基づいた埋め立てについては、厳しく臨む必要があると思っておりますが、長官のきっぱりとした御答弁をお願したいわけなんです。

○上田国務大臣 環境庁に対して御支援をちょうだいをお願いしまして大変ありがたいと思っております。仕事のやりやすいように先生の方からいろいろ御意見をいただきましてありがとうございます。ただ、環境庁といたしましては、これは科学的にと申しますか、いろいろ計画が出てまいりましたときには、府と科学的に検討をさせていただきます。そして、それがどうであるかというこの判断をさせていただきます。こういうふうにお考えを申し上げます。

その方がどういふ気持ちを持っておられたかということについては、これは今までそういう対象にはいたしてありませんので、そういうことはいきたいと考えております。

○藤田(ス)委員 最後に運輸大臣、私が心配して

いることをある程度わかっていただいたと思うのです。先ほどから環境庁は、運輸省を大変信頼して事を今日まで進めてきたということであり、私なら、私はなおさら、運輸省がその計画を考えられ今日まで進めてこられて、これから民間でやっていく、こういうことであり、けれども、環境問題については大きな責任を担っていかざるを得ない立場、それは当然のことだと思います。そういう立場に立って、運輸大臣としてお立場は違わうでしょうが、環境問題、特に酸に埋め立てを戒めなければならぬと言われている地域での埋め立ての環境問題に対して、大臣の今後の責任ある姿勢をお伺いしておきたいと思ひます。

○細田國務大臣 先ほど御答弁申し上げたのでございますが、今度の新空港をつくらうというのは、現大阪空港の環境問題が出発点であり、それが計画を立てられたもとでございまして、環境の問題を極めて重視しておるところに新空港の設置というものが起こってきておるところでございます。全般として、あなたがおっしゃってあります環境の問題に十分に注意をしなければならぬということは当然のことだと考えております。

○藤田(ス)委員 終わります。
○福家委員長 以上で本連合審査会は終了いたしました。
本連合委員会に各委員の御熱心な御協力、運輸委員長として深く感謝の意をささげます。ありがとうございました。
これにて散会いたします。
午後一時五十分散会

関西国際空港株式会社法案
関西国際空港株式会社法

(会社の目的)
第一条 関西国際空港株式会社は、航空輸送の円滑化を図り、もつて航空の総合的な発達に資するため、関西国際空港の設置及び管理を効率的

に行うこと等を目的とする株式会社とする。
(関西国際空港)
第二条 関西国際空港は、国際航空路線に必要な公共用飛行場として、大阪府の地先水面で政令で定める位置に設置するものとする。
(関西国際空港等の設置及び管理)
第三条 関西国際空港及び同空港における航空機の離陸又は着陸の安全を確保するために必要な航空法(昭和二十七年法律第二百三十一号)第二条第四項に規定する航空保安施設の設置及び管理は、運輸大臣が定める基本計画に適合するものでなければならぬ。
2 前項の基本計画に関し必要な事項は、政令で定める。
(株式)
第四条 関西国際空港株式会社(以下「会社」という)の株式は、額面株式とする。
2 政府は、常時、会社の発行済株式の総数の二分の一以上に当たる株式を保有していなければならない。
3 地方公共団体は、自治大臣の承認を受けて、会社に対して出資することができる。
4 会社は、新株を発行しようとするときは、運輸大臣の認可を受けなければならない。
(商号の使用制限)
第五条 会社以外の者は、その商号中に「関西国際空港株式会社」という文字を使用してはならない。
(事業の範囲)
第六条 会社は、その目的を達成するため、次の事業を営むものとする。
一 関西国際空港の設置及び管理
二 関西国際空港における航空機の離陸又は着陸の安全を確保するために必要な航空法第二条第四項に規定する航空保安施設の設置及び管理
三 関西国際空港の機能を確保するために必要な航空旅客及び航空貨物の取扱施設、航空機給油施設その他の政令で定める施設並びにこ

れらの施設以外の施設で、関西国際空港を利用する者の利便に資するために当該空港の敷地内に建設することが適当であると認められる事務所、店舗その他の政令で定めるものの建設及び管理
四 関西国際空港と最寄りの陸岸との間の連絡橋その他これに類する施設の建設及び管理
五 前各号の事業に附帯する事業
六 前各号に掲げるもののほか、会社の目的を達成するために必要な事業
2 会社は、前項の事業の遂行に支障のない範囲内において、委託に基づき、飛行場の工事並びに飛行場に関する調査、測量、設計、試験及び研究を行うことができる。
3 会社は、第一項第六号又は前項の事業を行ううとするときは、あらかじめ運輸大臣の認可を受けなければならない。
(社債発行限度の特例)
第七条 会社は、商法(明治三十二年法律第四十八号)第二百九十七条の規定による制限を超えて社債を募集することができる。ただし、社債の総額は、資本及び準備金の総額又は最終の貸借対照表により会社に現存する純資産額のいずれか少ない額の七倍を超えてはならない。
(一般担保)
第八条 会社の社債権者は、会社の財産について他の債権者に先だつて自己の債権の弁済を受ける権利を有する。
2 前項の先取特権の順位は、民法(明治二十九年法律第八十九号)の規定による一般の先取特権に次ぐものとする。
(債務保証)
第九条 政府は、法人に対する政府の財政援助の制限に関する法律(昭和二十一年法律第二十四号)第三条の規定にかかわらず、国会の議決を経た金額の範囲内において、会社の債務(国際復興開発銀行等からの外資の受入に関する特別措置に関する法律(昭和二十八年法律第五十一号)第二条第一項の規定に基づき政府が保証契

約をすることができる債務を除く)について、保証契約をすることができる。
2 政府は、前項の規定によるほか、会社が債券又はその利を失つた者に交付するために政令で定めるところにより発行する債券又は利札に係る債務について、保証契約をすることができる。
(資金の貸付け)
第十条 政府は、予算の範囲内において、会社に対し、第六条第一項第一号から第五号までの事業に要する経費に充てる資金を無利子で貸し付けることができる。
(利益配当の特例)
第十一条 会社は、毎営業年度において、企業一般の配当の動向その他の経済事情及び会社の行う事業の公共性を考慮して政令で定める割合を超えて、発行済株式に対し、利益の配当を行わないものとする。
第十二条 会社は、法人に対する政府の財政援助の制限に関する法律第一条の規定にかかわらず、毎営業年度における配当することができる利益金額が政府以外の者の所有する株式に対し年百分の八の割合に達するまでは、政府の所有する株式に対し利益を配当することを要しない。
2 会社は、政府以外の者の所有する株式に対し年百分の八の割合を超えて利益の配当をする場合には、その割合を超えて配当することができる利益金額を、政府以外の者の所有する株式に対しては、政府の所有する株式に対しては五割の割合で配当しなければならない。ただし、政府の所有する株式に対する利益の配当が年百分の十の割合を超えることとなる場合は、この限りでない。
(国庫納付金)
第十三条 会社は、毎営業年度の決算において計上した利益のうち政令で定める範囲のもの額が、次の各号に掲げる金額を合計した金額を超えるときは、その超える金額を毎営業年度終了

約をすることができる債務を除く)について、保証契約をすることができる。
2 政府は、前項の規定によるほか、会社が債券又はその利を失つた者に交付するために政令で定めるところにより発行する債券又は利札に係る債務について、保証契約をすることができる。
(資金の貸付け)
第十条 政府は、予算の範囲内において、会社に対し、第六条第一項第一号から第五号までの事業に要する経費に充てる資金を無利子で貸し付けることができる。
(利益配当の特例)
第十一条 会社は、毎営業年度において、企業一般の配当の動向その他の経済事情及び会社の行う事業の公共性を考慮して政令で定める割合を超えて、発行済株式に対し、利益の配当を行わないものとする。
第十二条 会社は、法人に対する政府の財政援助の制限に関する法律第一条の規定にかかわらず、毎営業年度における配当することができる利益金額が政府以外の者の所有する株式に対し年百分の八の割合に達するまでは、政府の所有する株式に対し利益を配当することを要しない。
2 会社は、政府以外の者の所有する株式に対し年百分の八の割合を超えて利益の配当をする場合には、その割合を超えて配当することができる利益金額を、政府以外の者の所有する株式に対しては、政府の所有する株式に対しては五割の割合で配当しなければならない。ただし、政府の所有する株式に対する利益の配当が年百分の十の割合を超えることとなる場合は、この限りでない。
(国庫納付金)
第十三条 会社は、毎営業年度の決算において計上した利益のうち政令で定める範囲のもの額が、次の各号に掲げる金額を合計した金額を超えるときは、その超える金額を毎営業年度終了

約をすることができる債務を除く)について、保証契約をすることができる。
2 政府は、前項の規定によるほか、会社が債券又はその利を失つた者に交付するために政令で定めるところにより発行する債券又は利札に係る債務について、保証契約をすることができる。
(資金の貸付け)
第十条 政府は、予算の範囲内において、会社に対し、第六条第一項第一号から第五号までの事業に要する経費に充てる資金を無利子で貸し付けることができる。
(利益配当の特例)
第十一条 会社は、毎営業年度において、企業一般の配当の動向その他の経済事情及び会社の行う事業の公共性を考慮して政令で定める割合を超えて、発行済株式に対し、利益の配当を行わないものとする。
第十二条 会社は、法人に対する政府の財政援助の制限に関する法律第一条の規定にかかわらず、毎営業年度における配当することができる利益金額が政府以外の者の所有する株式に対し年百分の八の割合に達するまでは、政府の所有する株式に対し利益を配当することを要しない。
2 会社は、政府以外の者の所有する株式に対し年百分の八の割合を超えて利益の配当をする場合には、その割合を超えて配当することができる利益金額を、政府以外の者の所有する株式に対しては、政府の所有する株式に対しては五割の割合で配当しなければならない。ただし、政府の所有する株式に対する利益の配当が年百分の十の割合を超えることとなる場合は、この限りでない。
(国庫納付金)
第十三条 会社は、毎営業年度の決算において計上した利益のうち政令で定める範囲のもの額が、次の各号に掲げる金額を合計した金額を超えるときは、その超える金額を毎営業年度終了

約をすることができる債務を除く)について、保証契約をすることができる。
2 政府は、前項の規定によるほか、会社が債券又はその利を失つた者に交付するために政令で定めるところにより発行する債券又は利札に係る債務について、保証契約をすることができる。
(資金の貸付け)
第十条 政府は、予算の範囲内において、会社に対し、第六条第一項第一号から第五号までの事業に要する経費に充てる資金を無利子で貸し付けることができる。
(利益配当の特例)
第十一条 会社は、毎営業年度において、企業一般の配当の動向その他の経済事情及び会社の行う事業の公共性を考慮して政令で定める割合を超えて、発行済株式に対し、利益の配当を行わないものとする。
第十二条 会社は、法人に対する政府の財政援助の制限に関する法律第一条の規定にかかわらず、毎営業年度における配当することができる利益金額が政府以外の者の所有する株式に対し年百分の八の割合に達するまでは、政府の所有する株式に対し利益を配当することを要しない。
2 会社は、政府以外の者の所有する株式に対し年百分の八の割合を超えて利益の配当をする場合には、その割合を超えて配当することができる利益金額を、政府以外の者の所有する株式に対しては、政府の所有する株式に対しては五割の割合で配当しなければならない。ただし、政府の所有する株式に対する利益の配当が年百分の十の割合を超えることとなる場合は、この限りでない。
(国庫納付金)
第十三条 会社は、毎営業年度の決算において計上した利益のうち政令で定める範囲のもの額が、次の各号に掲げる金額を合計した金額を超えるときは、その超える金額を毎営業年度終了

約をすることができる債務を除く)について、保証契約をすることができる。
2 政府は、前項の規定によるほか、会社が債券又はその利を失つた者に交付するために政令で定めるところにより発行する債券又は利札に係る債務について、保証契約をすることができる。
(資金の貸付け)
第十条 政府は、予算の範囲内において、会社に対し、第六条第一項第一号から第五号までの事業に要する経費に充てる資金を無利子で貸し付けることができる。
(利益配当の特例)
第十一条 会社は、毎営業年度において、企業一般の配当の動向その他の経済事情及び会社の行う事業の公共性を考慮して政令で定める割合を超えて、発行済株式に対し、利益の配当を行わないものとする。
第十二条 会社は、法人に対する政府の財政援助の制限に関する法律第一条の規定にかかわらず、毎営業年度における配当することができる利益金額が政府以外の者の所有する株式に対し年百分の八の割合に達するまでは、政府の所有する株式に対し利益を配当することを要しない。
2 会社は、政府以外の者の所有する株式に対し年百分の八の割合を超えて利益の配当をする場合には、その割合を超えて配当することができる利益金額を、政府以外の者の所有する株式に対しては、政府の所有する株式に対しては五割の割合で配当しなければならない。ただし、政府の所有する株式に対する利益の配当が年百分の十の割合を超えることとなる場合は、この限りでない。
(国庫納付金)
第十三条 会社は、毎営業年度の決算において計上した利益のうち政令で定める範囲のもの額が、次の各号に掲げる金額を合計した金額を超えるときは、その超える金額を毎営業年度終了

約をすることができる債務を除く)について、保証契約をすることができる。
2 政府は、前項の規定によるほか、会社が債券又はその利を失つた者に交付するために政令で定めるところにより発行する債券又は利札に係る債務について、保証契約をすることができる。
(資金の貸付け)
第十条 政府は、予算の範囲内において、会社に対し、第六条第一項第一号から第五号までの事業に要する経費に充てる資金を無利子で貸し付けることができる。
(利益配当の特例)
第十一条 会社は、毎営業年度において、企業一般の配当の動向その他の経済事情及び会社の行う事業の公共性を考慮して政令で定める割合を超えて、発行済株式に対し、利益の配当を行わないものとする。
第十二条 会社は、法人に対する政府の財政援助の制限に関する法律第一条の規定にかかわらず、毎営業年度における配当することができる利益金額が政府以外の者の所有する株式に対し年百分の八の割合に達するまでは、政府の所有する株式に対し利益を配当することを要しない。
2 会社は、政府以外の者の所有する株式に対し年百分の八の割合を超えて利益の配当をする場合には、その割合を超えて配当することができる利益金額を、政府以外の者の所有する株式に対しては、政府の所有する株式に対しては五割の割合で配当しなければならない。ただし、政府の所有する株式に対する利益の配当が年百分の十の割合を超えることとなる場合は、この限りでない。
(国庫納付金)
第十三条 会社は、毎営業年度の決算において計上した利益のうち政令で定める範囲のもの額が、次の各号に掲げる金額を合計した金額を超えるときは、その超える金額を毎営業年度終了

約をすることができる債務を除く)について、保証契約をすることができる。
2 政府は、前項の規定によるほか、会社が債券又はその利を失つた者に交付するために政令で定めるところにより発行する債券又は利札に係る債務について、保証契約をすることができる。
(資金の貸付け)
第十条 政府は、予算の範囲内において、会社に対し、第六条第一項第一号から第五号までの事業に要する経費に充てる資金を無利子で貸し付けることができる。
(利益配当の特例)
第十一条 会社は、毎営業年度において、企業一般の配当の動向その他の経済事情及び会社の行う事業の公共性を考慮して政令で定める割合を超えて、発行済株式に対し、利益の配当を行わないものとする。
第十二条 会社は、法人に対する政府の財政援助の制限に関する法律第一条の規定にかかわらず、毎営業年度における配当することができる利益金額が政府以外の者の所有する株式に対し年百分の八の割合に達するまでは、政府の所有する株式に対し利益を配当することを要しない。
2 会社は、政府以外の者の所有する株式に対し年百分の八の割合を超えて利益の配当をする場合には、その割合を超えて配当することができる利益金額を、政府以外の者の所有する株式に対しては、政府の所有する株式に対しては五割の割合で配当しなければならない。ただし、政府の所有する株式に対する利益の配当が年百分の十の割合を超えることとなる場合は、この限りでない。
(国庫納付金)
第十三条 会社は、毎営業年度の決算において計上した利益のうち政令で定める範囲のもの額が、次の各号に掲げる金額を合計した金額を超えるときは、その超える金額を毎営業年度終了

約をすることができる債務を除く)について、保証契約をすることができる。
2 政府は、前項の規定によるほか、会社が債券又はその利を失つた者に交付するために政令で定めるところにより発行する債券又は利札に係る債務について、保証契約をすることができる。
(資金の貸付け)
第十条 政府は、予算の範囲内において、会社に対し、第六条第一項第一号から第五号までの事業に要する経費に充てる資金を無利子で貸し付けることができる。
(利益配当の特例)
第十一条 会社は、毎営業年度において、企業一般の配当の動向その他の経済事情及び会社の行う事業の公共性を考慮して政令で定める割合を超えて、発行済株式に対し、利益の配当を行わないものとする。
第十二条 会社は、法人に対する政府の財政援助の制限に関する法律第一条の規定にかかわらず、毎営業年度における配当することができる利益金額が政府以外の者の所有する株式に対し年百分の八の割合に達するまでは、政府の所有する株式に対し利益を配当することを要しない。
2 会社は、政府以外の者の所有する株式に対し年百分の八の割合を超えて利益の配当をする場合には、その割合を超えて配当することができる利益金額を、政府以外の者の所有する株式に対しては、政府の所有する株式に対しては五割の割合で配当しなければならない。ただし、政府の所有する株式に対する利益の配当が年百分の十の割合を超えることとなる場合は、この限りでない。
(国庫納付金)
第十三条 会社は、毎営業年度の決算において計上した利益のうち政令で定める範囲のもの額が、次の各号に掲げる金額を合計した金額を超えるときは、その超える金額を毎営業年度終了

約をすることができる債務を除く)について、保証契約をすることができる。
2 政府は、前項の規定によるほか、会社が債券又はその利を失つた者に交付するために政令で定めるところにより発行する債券又は利札に係る債務について、保証契約をすることができる。
(資金の貸付け)
第十条 政府は、予算の範囲内において、会社に対し、第六条第一項第一号から第五号までの事業に要する経費に充てる資金を無利子で貸し付けることができる。
(利益配当の特例)
第十一条 会社は、毎営業年度において、企業一般の配当の動向その他の経済事情及び会社の行う事業の公共性を考慮して政令で定める割合を超えて、発行済株式に対し、利益の配当を行わないものとする。
第十二条 会社は、法人に対する政府の財政援助の制限に関する法律第一条の規定にかかわらず、毎営業年度における配当することができる利益金額が政府以外の者の所有する株式に対し年百分の八の割合に達するまでは、政府の所有する株式に対し利益を配当することを要しない。
2 会社は、政府以外の者の所有する株式に対し年百分の八の割合を超えて利益の配当をする場合には、その割合を超えて配当することができる利益金額を、政府以外の者の所有する株式に対しては、政府の所有する株式に対しては五割の割合で配当しなければならない。ただし、政府の所有する株式に対する利益の配当が年百分の十の割合を超えることとなる場合は、この限りでない。
(国庫納付金)
第十三条 会社は、毎営業年度の決算において計上した利益のうち政令で定める範囲のもの額が、次の各号に掲げる金額を合計した金額を超えるときは、その超える金額を毎営業年度終了

約をすることができる債務を除く)について、保証契約をすることができる。
2 政府は、前項の規定によるほか、会社が債券又はその利を失つた者に交付するために政令で定めるところにより発行する債券又は利札に係る債務について、保証契約をすることができる。
(資金の貸付け)
第十条 政府は、予算の範囲内において、会社に対し、第六条第一項第一号から第五号までの事業に要する経費に充てる資金を無利子で貸し付けることができる。
(利益配当の特例)
第十一条 会社は、毎営業年度において、企業一般の配当の動向その他の経済事情及び会社の行う事業の公共性を考慮して政令で定める割合を超えて、発行済株式に対し、利益の配当を行わないものとする。
第十二条 会社は、法人に対する政府の財政援助の制限に関する法律第一条の規定にかかわらず、毎営業年度における配当することができる利益金額が政府以外の者の所有する株式に対し年百分の八の割合に達するまでは、政府の所有する株式に対し利益を配当することを要しない。
2 会社は、政府以外の者の所有する株式に対し年百分の八の割合を超えて利益の配当をする場合には、その割合を超えて配当することができる利益金額を、政府以外の者の所有する株式に対しては、政府の所有する株式に対しては五割の割合で配当しなければならない。ただし、政府の所有する株式に対する利益の配当が年百分の十の割合を超えることとなる場合は、この限りでない。
(国庫納付金)
第十三条 会社は、毎営業年度の決算において計上した利益のうち政令で定める範囲のもの額が、次の各号に掲げる金額を合計した金額を超えるときは、その超える金額を毎営業年度終了

約をすることができる債務を除く)について、保証契約をすることができる。
2 政府は、前項の規定によるほか、会社が債券又はその利を失つた者に交付するために政令で定めるところにより発行する債券又は利札に係る債務について、保証契約をすることができる。
(資金の貸付け)
第十条 政府は、予算の範囲内において、会社に対し、第六条第一項第一号から第五号までの事業に要する経費に充てる資金を無利子で貸し付けることができる。
(利益配当の特例)
第十一条 会社は、毎営業年度において、企業一般の配当の動向その他の経済事情及び会社の行う事業の公共性を考慮して政令で定める割合を超えて、発行済株式に対し、利益の配当を行わないものとする。
第十二条 会社は、法人に対する政府の財政援助の制限に関する法律第一条の規定にかかわらず、毎営業年度における配当することができる利益金額が政府以外の者の所有する株式に対し年百分の八の割合に達するまでは、政府の所有する株式に対し利益を配当することを要しない。
2 会社は、政府以外の者の所有する株式に対し年百分の八の割合を超えて利益の配当をする場合には、その割合を超えて配当することができる利益金額を、政府以外の者の所有する株式に対しては、政府の所有する株式に対しては五割の割合で配当しなければならない。ただし、政府の所有する株式に対する利益の配当が年百分の十の割合を超えることとなる場合は、この限りでない。
(国庫納付金)
第十三条 会社は、毎営業年度の決算において計上した利益のうち政令で定める範囲のもの額が、次の各号に掲げる金額を合計した金額を超えるときは、その超える金額を毎営業年度終了

後三月以内に国庫に納付するものとする。

一 第十一條の政令で定める割合で利益の配当をするために必要な金額に相当する金額

二 商法第二百八十八條の規定により積み立てる利益準備金の額

三 次條に規定する関西国際空港整備準備金を積み立てる場合には、その金額

四 その他利益について政令で定める処分をするために必要な金額

2 前項の規定による国庫納付金に關し、納付の手續その他必要な事項は、政令で定める。

(関西国際空港整備準備金)

第十四條 会社が関西国際空港の整備に要する費用の支出に備えるために必要な金額を関西国際空港整備準備金として積み立てた場合には、租税特別措置法(昭和三十三年法律第二十六号)で定めるところにより、特別の措置を講ずるものとする。

(国及び地方公共団体の配慮)

第十五條 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、適当と認められ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。

(代表取締役等の選定等の決議)

第十六條 会社の代表取締役の選定及び解職並びに監査役の選任及び解任の決議は、運輸大臣の認可を受けなければ、その効力を生じない。

(事業計画)

第十七條 会社は、毎營業年度の開始前に、運輸省令で定めるところにより、当該營業年度の事業計画を運輸大臣に提出して、その認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも同様とする。

(社債及び借入金)

第十八條 会社は、社債を募集し、又は弁済期限が一年を超える資金を借り入れようとするときは、運輸大臣の認可を受けなければならない。

2 前項の規定は、会社が、債券を失つた者に交付するために政令で定めるところにより債券を

発行し、当該債券の発行により新たに債務を負担することとなる場合には、適用しない。

(重要な財産の譲渡等)

第十九條 会社は、運輸省令で定める重要な財産を譲渡し、又は担保に供しようとするときは、運輸大臣の認可を受けなければならない。

(定款の変更等)

第二十條 会社の定款の変更、利益の処分又は損失の処理、合併及び解散の決議は、運輸大臣の認可を受けなければ、その効力を生じない。

(財務諸表)

第二十一條 会社は、毎營業年度終了後三月以内に、その營業年度の貸借対照表、損益計算書及び營業報告書を運輸大臣に提出しなければならない。

(監督)

第二十二條 会社は、運輸大臣がこの法律の定めるところに従い監督する。

2 運輸大臣は、この法律を施行するため必要があると認めるときは、会社に対し、業務に關し監督上必要な命令をすることができ、

(報告及び検査)

第二十三條 運輸大臣は、この法律を施行するため必要があると認めるときは、会社からその業務に關し報告をさせ、又はその職員に、会社の營業所、事務所その他の事業場に立ち入り、帳簿、書類その他の物件を検査させることができ、

2 前項の規定により立入検査をする職員は、その身分を示す証明書を携帯し、関係人にこれを提示しなければならない。

3 第一項の規定による立入検査の権限は、犯罪捜査のために認められたものと解してはならない。

(協議)

第二十四條 運輸大臣は、第三條第一項の基本計画を定め、又は第四條第四項、第六條第三項(同條第一項第六号の事業に係るものに限る。)、第十七條、第十八條第一項、第十九條若しくは

第二十條(会社の定款の変更の決議に係るものについては、会社が発行する株式の総数を変更するものに限る。)の認可をしようとするときは、大蔵大臣に協議しなければならない。

(罰則)

第二十五條 会社の役員又は職員が、その職務に關して、わいろを收受し、又はその要求若しくは約束をしたときは、三年以下の懲役に処する。これによつて不正の行為をし、又は相当の行為をしなかつたときは、五年以下の懲役に処する。

2 前項の場合において、犯人が收受したわいろは、没収する。その全部又は一部を没収することができないときは、その価額を追徴する。

第二十六條 前條第一項のわいろを供与し、又はその申込み若しくは約束をした者は、三年以下の懲役又は百万円以下の罰金に処する。

2 前項の罪を犯した者が自首したときは、その刑を減輕し、又は免除することができる。

第二十七條 第二十三條第一項の規定による報告をせず、若しくは虚偽の報告をし、又は同項の規定による検査を拒み、妨げ、若しくは忌避した場合には、その違反行為をした会社の役員又は職員は、二十万円以下の罰金に処する。

第二十八條 次の各号の一に該当する場合には、その違反行為をした会社の役員は、百万円以下の過料に処する。

一 第四條第四項の規定に違反して、新株を發行したとき。

二 第六條第三項の規定に違反して、事業を行つたとき。

三 第十七條の規定に違反して、事業計画の認可を受けなかつたとき。

四 第十八條第一項の規定に違反して、社債を募集し、又は資金を借り入れたとき。

五 第十九條の規定に違反して、財産を譲渡し、又は担保に供したとき。

六 第二十一條の規定に違反して、貸借対照表、損益計算書若しくは營業報告書を提出せず、又は不実の記載をしたこれらの書類を提出したとき。

七 第二十二條第二項の規定による命令に違反したとき。

第二十九條 第五條の規定に違反した者は、五万円以下の過料に処する。

附則

(施行期日)

第一條 この法律は、公布の日から施行する。ただし、附則第十四條の規定は、昭和五十九年七月一日から施行する。

ず、又は不実の記載をしたこれらの書類を提出したとき。

七 第二十二條第二項の規定による命令に違反したとき。

第二十九條 第五條の規定に違反した者は、五万円以下の過料に処する。

附則

(施行期日)

第一條 この法律は、公布の日から施行する。ただし、附則第十四條の規定は、昭和五十九年七月一日から施行する。

(会社の設立)

第二條 運輸大臣は、設立委員を命じ、会社の設立に關して発起人の職務を行わせる。

第三條 設立委員は、定款を作成して運輸大臣の認可を受けなければならない。

2 運輸大臣は、前項の認可をしようとするときは、大蔵大臣に協議しなければならない。

第四條 政府は、会社の設立に際し、三十四億円に相当する株式を額面価額で引き受けるものとする。

第五條 設立委員は、附則第三條第一項の認可を受けたときは、遅滞なく、会社の設立に際し發行する株式の総数のうち、政府が引き受けない株式につき、株主を募集しなければならない。

第六條 会社の株式申込証には、商法第七十五條第二項第一号に掲げる事項に代えて、附則第三條第一項の定款の認可の年月日を記載しなければならない。

第七條 商法第六十七條、第八十一條及び第一百八十五條の規定は、会社の設立については、適用しない。

(名称についての経過措置)

第八條 この法律の施行の際、現に関西国際空港株式会社という名称を使用している者については、第五條の規定は、この法律の施行後六月間は、適用しない。

(事業計画についての経過措置)

第九條 会社の成立の日の属する營業年度の事業

計画については、第十七条中「毎營業年度の開始前に」とあるは、「会社の成立後遅滞なく」とする。

(空港整備法の一部改正)

第十条 空港整備法(昭和三十一年法律第八十号)の一部を次のように改正する。

第二条第一項第一号中「新東京国際空港」の下に、「関西国際空港」を加える。

第三条第二項中、「新東京国際空港公団」が、「新東京国際空港公団」が、関西国際空港は関西国際空港株式会社がそれぞれに改める。

第十二条中「新東京国際空港公団」の下に、「関西国際空港株式会社」を加える。

(空港整備特別会計法の一部改正)

第十一条 空港整備特別会計法(昭和四十五年法律第二十五号)の一部を次のように改正する。

第三条第一項中「貸付金の償還金」の下に、「出資に対する配当金、この会計に属する国庫納付金」を加える。

(租税特別措置法の一部改正)

第十二条 租税特別措置法の一部を次のように改正する。

目次中「第五十七条の七」を「第五十七条の八」に改める。

第三章第二節中第五十七条の七を第五十七条の八とし、第五十七条の六の次に次の一条を加える。

(関西国際空港整備準備金)

第五十七条の七 関西国際空港株式会社(以下この条において「会社」という)が、適用事業年度において、関西国際空港の整備に要する費用の支出に備えるため、次に掲げる金額のうちいずれか低い金額(当該金額が当該事業年度の所得の金額として政令で定める金額の三分の二に相当する金額を超えるときは、当該相当する金額)以下の金額を損金経理の方法(確定した決算において利益の処分により積立金として積み立てる方法を含む)により

関西国際空港整備準備金として積み立てたときは、当該積み立てた金額は、当該事業年度の所得の金額の計算上、損金の額に算入する。

一 会社が関西国際空港の用に供するために造成した土地(次項において「関西国際空港用地」という)の取得価額として政令で定める金額(次号において「累積限度額」という)の十分の一に相当する金額

二 累積限度額から、当該事業年度終了の日における前事業年度から繰り越された関西国際空港整備準備金の金額(その日までに第三項又は第四項の規定により益金の額に算入された、又は算入されるべきこととなつた後の金額。以下この条において同じ)を控除した金額

2 前項に規定する適用事業年度とは、関西国際空港をその事業の用に供した日を含む事業年度から関西国際空港用地の造成工事の費用に充てるために要した借入金その他の債務の返済の完了が予定されている日として政令で定める日(その日が当該返済を完了した日として政令で定める日後である場合には、同日を含む事業年度までの各事業年度(解散(合併による解散を除く)の日を含む事業年度及び清算中の各事業年度を除く)とし、青色申告書を提出する事業年度に限る)をいう。

3 第一項の関西国際空港整備準備金を積み立てている会社の前項に規定する適用事業年度の最後の事業年度後の各事業年度終了の日において、前事業年度から繰り越された関西国際空港整備準備金の金額がある場合には、当該関西国際空港整備準備金の金額については、当該最後の事業年度の翌事業年度開始の日における関西国際空港整備準備金の金額を基礎として政令で定めるところにより計算した金額(当該計算した金額が関西国際空港整備準備金の前事業年度から繰り越された金額

を超える場合には、当該繰り越された金額)に相当する金額を、当該事業年度の所得の金額の計算上、益金の額に算入する。

4 会社が、第一項の関西国際空港整備準備金を積み立てている場合において、次の各号に掲げる場合に該当することとなつたときは、当該各号に掲げる金額に相当する金額は、その該当することとなつた日を含む事業年度の所得の金額の計算上、益金の額に算入する。

一 関西国際空港の設置及び管理の事業を廃止した場合 当該廃止の日における関西国際空港整備準備金の金額

二 解散した場合 当該解散の日における関西国際空港整備準備金の金額(合併により解散した場合において合併法人に引き継がれたものを除く)

三 前項、前二号及び次項の場合以外の場合において関西国際空港整備準備金の金額を取り崩した場合 その取り崩した日における関西国際空港整備準備金の金額のうちその取り崩した金額に相当する金額

5 会社が、第一項の関西国際空港整備準備金を積み立てている場合において、青色申告書の提出の承認を取り消され、又は青色申告書による申告をやる旨の届出書の提出をしたときは、その承認の取消しの起因となつた事実のあつた日又はその届出書の提出をした日(その届出書の提出をした日が青色申告書による申告をやめた事業年度終了の日後である場合には、同日)における関西国際空港整備準備金の金額は、政令で定めるところにより、その日を含む事業年度から当該事業年度開始の日以後二年を経過した日の前日を含む事業年度までの各事業年度の所得の金額の計算上、益金の額に算入する。この場合においては、当該関西国際空港整備準備金の金額については、前二項、第七項及び第八項の規定は、適用しない。

6 第五十三条第六項の規定は、第一項の規定を適用する場合について準用する。

7 第五十四条第十二項及び第十三項の規定は、第一項の関西国際空港整備準備金を積み立てている会社が合併した場合について準用する。この場合において、同条第十三項中「者でないとき」とあるのは、「者又は第五十七条の七第四項第一号に規定する関西国際空港の設置及び管理の事業を営む者でないとき」と読み替へるものとする。

8 前項において準用する第五十四条第十二項に規定する合併法人のその合併の日を含む事業年度における第三項の規定の適用については、政令で定める。

第八十二条の次に次の一条を加える。

(関西国際空港株式会社登記の免税)

第八十二条の二 関西国際空港株式会社が、関西国際空港株式会社法(昭和五十九年法律第号)の施行の日の翌日から昭和六十九年三月三十一日までの間に次の各号に掲げる事項について大蔵省令で定めるところにより登記を受けける場合には、その登記については、登録免許税を課さない。ただし、第一号に掲げる事項の登記に係る登録免許税にあつては、資本の金額又は増加資本の金額のうち政府の出資に係る部分以外の部分については、この限りでない。

一 株式会社設立又は資本の増加

二 滑走路、着陸帯、誘導路及びエプロンの用に供する土地(これに隣接する土地でこれらの施設と一体となつてその機能を補充するものを含む)並びに関西国際空港株式会社法第六條第一項第二号に規定する航空保安施設の用に供する土地であることにつき運輸大臣が証明したものの所有権の保存(地方税法の一部改正)

第十三条 地方税法(昭和二十五年法律第二百一十六号)の一部を次のように改正する。

第七十三条の四第一項第十九号の二中「政令で定めるもの」の下に「及び関西国際空港株式会社

社が関西国際空港株式会社法（昭和五十九年法律第 号）第六條第一項第一号、第二号又は第五号に規定する事業の用に供する不動産で政令で定めるものを加える。

第三百四十九條の三に次の一項を加える。

30 関西国際空港株式会社が所有し、かつ、直接その本来の事業の用に供する固定資産で政令で定めるものに対して課する固定資産税の課税標準は、前二條の規定にかかわらず、当該固定資産に係る固定資産税の課税標準となるべき価格の二分の一の額とする。

第七百一條の三十四第三項第二十七号の次に次の一号を加える。

二十七の二 関西国際空港株式会社がその本来の事業の用に供する施設で政令で定めるもの

（運輸省設置法の一部改正）

第十四條 運輸省設置法（昭和二十四年法律第五十七号）の一部を次のように改正する。

第三條の二第一項第六十五号中「及び日本航空株式会社」を、「日本航空株式会社及び関西国際空港株式会社」に改める。

理由

最近における航空輸送需要の増大にかんがみ、航空輸送の円滑化を図るため、関西国際空港株式会社を設立し、これに関西国際空港の設置及び管理等を行わせる必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

昭和五十九年五月十二日印刷

昭和五十九年五月十四日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

D