

第一百一回 参議院運輸委員會會議録第七号

昭和五十九年五月十七日(木曜日)

午前十時六分開会

委員の異動

五月十六日

辞任

伊藤 郁男君

補欠選任

山田 勇君

出席者は左のとおり。

委員長

矢原 秀男君

理事

堀原 清君

下条進一郎君

瀬谷 英行君

桑名 義治君

委員

小島 静馬君

小林 国司君

内藤 健君

藤田 栄君

安田 隆明君

山崎 竜男君

吉村 真事君

小柳 勇君

目黒今朝次郎君

安恒 良一君

小笠原貞子君

山田 勇君

山田耕三郎君

細田 吉藏君

政府委員

運輸大臣官房総務審議官

運輸省鉄道監督局長

西村 康雄君

永光 洋一君

事務局側

運輸省航空局長

常任委員会専門員

環境庁企画調整局環境影響審査課長

国土庁大都市圏整備局整備課長

水産庁振興部開場保全課長

運輸省航空局飛行場部長

運輸省航空局飛行場部長

運輸省航空局技術部長

運輸省航空局管制保安部長

建設省計画局地域計画官

建設省道路局道路経済調査室長

自治省行政局振興課長

参考人

関西経済連合会会長

東京大学名誉教授

航空審議会委員

大阪市立大学名誉教授

山本 長君

村上 登君

加治 隆君

立石 眞君

河田 和光君

山添 健一君

松村 義弘君

小坂 英治君

川井 力君

平井磨蔵夫君

光岡 毅君

藤井 治芳君

小島 重壽君

日向 方齊君

五十嵐寿一君

川島 哲郎君

送付)

○委員長(矢原秀男君) ただいまから運輸委員会を開会いたします。

○委員(伊藤郁男君) 閣下、運輸省航空局長の報告を聴取いたしました。

○委員(山田勇君) 閣下、運輸省航空局長の報告を聴取いたしました。

○委員(堀原清君) 閣下、運輸省航空局長の報告を聴取いたしました。

○委員(下条進一郎君) 閣下、運輸省航空局長の報告を聴取いたしました。

○委員(瀬谷英行君) 閣下、運輸省航空局長の報告を聴取いたしました。

○委員(桑名義治君) 閣下、運輸省航空局長の報告を聴取いたしました。

○委員(小島静馬君) 閣下、運輸省航空局長の報告を聴取いたしました。

○委員(小林国司君) 閣下、運輸省航空局長の報告を聴取いたしました。

○委員(内藤健君) 閣下、運輸省航空局長の報告を聴取いたしました。

○委員(藤田栄君) 閣下、運輸省航空局長の報告を聴取いたしました。

○委員(安田隆明君) 閣下、運輸省航空局長の報告を聴取いたしました。

○委員(山崎竜男君) 閣下、運輸省航空局長の報告を聴取いたしました。

○委員(吉村真事君) 閣下、運輸省航空局長の報告を聴取いたしました。

○委員(小柳勇君) 閣下、運輸省航空局長の報告を聴取いたしました。

○委員(目黒今朝次郎君) 閣下、運輸省航空局長の報告を聴取いたしました。

○委員(安恒良一君) 閣下、運輸省航空局長の報告を聴取いたしました。

○委員(小笠原貞子君) 閣下、運輸省航空局長の報告を聴取いたしました。

○委員(山田勇君) 閣下、運輸省航空局長の報告を聴取いたしました。

○委員(山田耕三郎君) 閣下、運輸省航空局長の報告を聴取いたしました。

○委員(細田吉藏君) 閣下、運輸省航空局長の報告を聴取いたしました。

○委員(西村康雄君) 閣下、運輸省航空局長の報告を聴取いたしました。

○委員(永光洋一君) 閣下、運輸省航空局長の報告を聴取いたしました。

○委員(川島哲郎君) 閣下、運輸省航空局長の報告を聴取いたしました。

○委員(川島哲郎君) 閣下、運輸省航空局長の報告を聴取いたしました。

○委員(川島哲郎君) 閣下、運輸省航空局長の報告を聴取いたしました。

○委員(川島哲郎君) 閣下、運輸省航空局長の報告を聴取いたしました。

○委員(川島哲郎君) 閣下、運輸省航空局長の報告を聴取いたしました。

○委員(川島哲郎君) 閣下、運輸省航空局長の報告を聴取いたしました。

○委員(川島哲郎君) 閣下、運輸省航空局長の報告を聴取いたしました。

○委員(川島哲郎君) 閣下、運輸省航空局長の報告を聴取いたしました。

○委員(川島哲郎君) 閣下、運輸省航空局長の報告を聴取いたしました。

○委員(川島哲郎君) 閣下、運輸省航空局長の報告を聴取いたしました。

○委員(川島哲郎君) 閣下、運輸省航空局長の報告を聴取いたしました。

○委員(川島哲郎君) 閣下、運輸省航空局長の報告を聴取いたしました。

○委員(川島哲郎君) 閣下、運輸省航空局長の報告を聴取いたしました。

○委員(川島哲郎君) 閣下、運輸省航空局長の報告を聴取いたしました。

○委員(川島哲郎君) 閣下、運輸省航空局長の報告を聴取いたしました。

しい使用制限が行われておりますし、成田も同様であります。我が国を代表する国際空港としては、まことに不完全なものであります。また、我が国に乗り入れを希望しながら門戸を閉ざされておる国が三十一カ国もあると聞いております。国内的に見ましても、伊丹空港は、羽田とともに国内航空網のかなめとなるべき空港であります。騒音問題などから一日の離着陸回数、伊丹であります。三百七十便、そのうちジェット機は二百便に抑えられております。このため、最近の地方空港の急速な整備に伴い、路線の新設あるいは増便の強い要請があるにもかかわらず、それにこたえられない状況にあります。関西新空港は、このような我が国が抱える空港問題を根本的に解決するものであります。すなわち、泉州沖五キロの海上に二十四時間運用可能な新空港を建設することは、我が国の空港能力を質、量ともに大きく向上させ、国際的には、現在の空の鎖国とも言うべき状態から脱却し、我が国を世界に向けて開放するとともに、国内的には、関西を中心とする空港網のネットワークを解消し、西日本の本拠点になるものであります。関西新空港については、昭和四十九年、泉州沖を最適とする航空審議会第一次答申が出されたのであります。当初、地元の政界、自治体の取り組み姿勢は必ずしも積極的ではありませんでした。そのため、地元経済界がやむを得ず先頭に立って建設促進活動をしてきたのであります。その中心的役割を果たしたのが関西新国際空港建設促進協議会、通称促進協であります。これは五十四年三月、近畿二府三県の経済団体が結成したものであります。その後、昭和五十七年七月に、経団連を初め全国五十一の主要経済団体の参加を得て、ナショナルプロジェクトにふさわしい体制を整えてまいりました。

私は、促進協設立以来今日まで、代表理事の一人として先頭に立つて懸命に促進運動を展開してまいりました。それは関西経済の浮揚といった一地方の利害のためではなく、関西新空港を建設することにより日本を空の鎖国から開放すること、自由貿易、国際協調を国是とする我が国にとって緊急不可欠の課題であると考へたからであります。

関西国際空港の事業主体につきましては、紆余典折を経て、国、地方団体及び民間が出資する特殊法人としての株式会社という新しい形態が決まりました。

基本的に、第一種空港である国際空港の整備は国家が責任を持って行うべきものであります。しかも、関西新空港は事業費八千二百億円のうちの四十五億円、約五割が用地の、すなわち国土の埋立造成費であります。民間ベースでの採算にのせることは難しいのであります。関西新空港は、元来、民間出資になじまないプロジェクトであります。私は、企業経営者として信念を持って当初から民間出資に強く反対してまいりました。しかしながら、現在の厳しい財政事情のもとでこのプロジェクトをスタートさせるためには、どうしても二百億円の民間出資が必要であるとの政府の意向があり、また、これによって緊急不可欠の関西新空港の早期着工が実現できるとするのであれば、ここは百歩譲って本構想に協力しようと思も考へを交えました。本年一月、在阪経済五団体首脳に諮り、二百億円の民間出資に協力することを決議したのであります。

民間出資につきましては、現在具体的方法を検討中であり、経済団体並びに在阪経済五団体の首脳と相談して業種間、業種内バランスなどを考慮しつつ、関西を中心に、関東を初め全国の主要企業に出資をお願いしていきたいと思ひます。また、協力する以上は、資金面のみならず、人材、技術、経営ノウハウ等の民間の活力を提供して効率的建設、運営に協力していきたいと思ひます。

第一種空港である国際空港の建設、運営を行うものでありますから、何よりもまず公共性の確保を最優先に考へるべきだと思ひます。その点、今回の株式会社法案では、国が二分の一以上の株式を保有することを明記するとともに、ほぼ公団並みの助成、特例措置を盛り込んでいくことは評価できると思ひます。この上は、本法案を速やかに成立させ、予定どおり十月に新会社を発足させ、六十年度着工、六十七年度開港を実現していただきたいと思ひます。

さらに、新空港の機能を十分發揮させるためには、道路、鉄道等アクセス交通網の整備が不可欠であります。道路については、新空港を軸とする近畿圏高速道路網の整備、鉄道については、新空港と大阪の直結等の整備を、新空港の建設と並行して着実に促進していただきたいと思ひます。新空港の実現のために、経済界としては今後引き続き積極的に支援をしていきたいと思ひます。これで私の意見陳述を終わらせていただきます。御清聴ありがとうございました。

○委員長(矢原秀男君) どうもありがとうございました。次に、五十嵐参考人をお願いいたします。

○参考人(五十嵐秀一君) 五十嵐でございます。本日、関西新空港につきまして意見を述べようというお話でございますが、実は私、航空審議会におきまして関西新空港部会に所属いたしまして、第一次答申が出るまでいろいろ関係してまいりました。私は、主としてその中で環境問題に関与してまいりましたのでございます。その後特別にこの問題に関係してございまして、その第一答申が申すまでもございせんが、その第一答申を若干申し上げまして御参考に供したいと思ひます。

昭和四十年ごろから伊丹空港でいろいろ騒音問題が深刻になりまして、私ちょうど大学の航空研究所におりました関係で航空機騒音に関与してま

いったわけでございます。それで、伊丹周辺におきます騒音問題の調査をいたしまして、昭和四十五年に大がかりな調査をして、御承知のような騒音の等音線と申しますか、コンターと申しますか、そういうものの作成のお手伝いをいたしました。そういうことをいたしまして、やはり伊丹の問題は非常に深刻である、何とか新しい空港を建設する必要があるのではないかと、このこと、この関西新空港の建設の計画が始まったと思ひます。

そこで、この新空港計画につきましては、幾つかの候補地につきまして調査をいたしまして、その中で実際に飛行機を飛ばせて、沖合、まあ大体その当時五キロにつくるといふことで進んでおりましたが、そこにつくりました場合の影響といふことの調査をいたしまして、そういう試験飛行の実施にもいろいろ関係してまいりました。そういうことがもとになりまして、沖合五キロにつくるといふことでほぼ環境問題は解決するであろうというところでございました。その当時から幾つかの候補地につきまして、どこにするかということ、これはいろいろの面から検討がなされたと思ひます。それで、現在御計画が進んでおられます泉州沖に決定したという経過があると思ひます。

ちようどそういう調査の途中でこの環境基準を決めるといふ問題がございまして、私そちらの方にも関係してまいりましたのでございます。今泉州沖に御計画の空港ができたといふと、将来にわたって環境基準を超えるという地域は陸上にはほとんどない。もう完全にそれは海上の範囲になるということでございます。そういうことでございまして、この海上に新しい空港ができれば、非常に関西の発展ということになりますれば、非常に結構ではなからうかと思ひます。

ただ、飛行機の運航というものは、御承知のように非常に管制を完全にやらないといふような問題が出ますけれども、そういう意味で、将来この法案にもございませうな会社ができましたときに、監視を適当にやるということが一つお願いしたい

ことでございますし、またアクセスの問題あるいは建設の途中におきます環境問題というのが、第一次答申の当時は具体的な計画がございせんので、どういふふうにするという具体的なことまで議論はなかつたと思ひますが、今後具体化する段階でそのアクセス及び建設に関する環境問題の御配慮をいただきたいと思ひます。以上で私の意見を終わらせていただきます。

○委員長(矢原秀男君) どうもありがとうございました。次に、川島参考人をお願いいたします。

○参考人(川島哲郎君) 御紹介をいただきました川島でございます。本日このような席で意見を陳述する機会を与えられて、まことにありがとうございます。私は経済地理学を専攻する者でございます。現在この分野の全国研究者をもって構成されております経済地理学会の会長を務めております。私は、専攻する学問の関係から、関西国際空港計画については特別な関心を持って、特に本空港の建設が地域経済に及ぼす影響に関して、これまで多くの調査に参加してまいりました。特に、昭和五十二年年度から五十四年度にわたって国土総合開発事業調査調整費による国土庁を中心いたしました関西五省庁の行いました関西国際空港周辺地域調査では、地域構造部会長を務めました。また、昨昭和五十八年度から五十九年度にわたって関係六省庁の実施しております泉州・紀北地域総合整備計画調査では、通商産業省所管の調査について委員長を務めております。そのほか、大阪府を初めとする地元自治体や民間経済団体の行った多くの調査に関係してまいりました。

そのようなわけで、本日は、これらの調査を通じて感じました問題点を中心にして、私見を申し述べたいと思ひます。まず、現在審議を進められておられる関西国際空港株式会社法案につきましては、御承知のように、昨年末までは地元では、空港の設置、管理を行う事業主体に新東京国際空港と同様に、新設される

公園が充てられるものと期待しておりました。しかし、本年に入って、諸般の情勢から特殊株式会社の方式が採用されることになり、地元の一部に失望と将来に対する懸念を引き起こしたことは事実でございます。

だが、法案を見ました限りでは、第一種空港としての位置づけは明確でありまして、また国際空港の持つ公共性の確保や国の援助に関する配慮は公団並みに規定されており、特に後者につきましては公団や既存の特殊会社を上回る措置も見られません。したがって、この点に關しましては、必ずしも公団、株式会社という形式上の差異にこだわらなければならないと思われず、むしろ、株式会社として自主性の發揮や効率性の確保が十分保証されるならば、これまでの公団形式にまさる実績を期待することが可能だと思われず。

ただ現実には、建設、運営の過程で必ずしも法案の精神が十分に生かされず、公共性の確保に必要な国の監督が十分に行われぬとか、あるいは、国の責任があまりに重く、一方で人事その他の諸点で国の過度の介入が行われまして、会社経営の自主性と効率性の發揮が阻害されるといった事態が、起こらないとは断言できないように思われます。

そのようなことになっては、株式会社方式の持つおる弱点のみが露呈されまして、空港の建設や運営に重大な支障をもたらすことになりかねません。したがって、会社の運営に当たっては、環境の監視を初め、公共性確保のための体制を整備するとともに、役員人事などに関しまして適切な配慮が行われることによつて法案の精神が十分に生かされるように配慮されたいと思ひます。

次に、地域整備について申し述べたいと思ひます。関西国際空港が、関西はもちろん、全国にとつて持つ意義につきましては、改めて申し上げるまでもないと思ひます。

大阪都市圏は定住人口一千六百万人、世界でも屈指の巨大都市圏であります。現在の大阪国際

空港は騒音対策上厳しい運用制限を余儀なくされておりまして、この巨大都市圏の需要には決して十分に対応してはおりません。むしろ都市圏、ひいては関西の健全な発展の阻害要因の一つになつてゐるのが実情であります。新しい空港の設置が、この阻害要因の除去に貢献することは明らかでございます。

新空港はまた、二十四時間空港をもつた新しい我が国にとりまして、全国的見地からも極めて重要な意義を持つています。特に国際化、情報化時代に移行しつつある今日、関西空港の果たすべき役割、またそのもたらす効果は改めて申す必要もございません。

このように、新空港が全国的、広域的にもたらす便益は疑いを入れません。一方、本空港が設置される直接の地元地域にもたらす費用便益計算の収支結果は、必ずしもそれほど明確ではありません。それは、受益者と負担者との関係が複雑に錯綜しているだけでなく、また、対応いかんによつて左右される不確定部分を多分に持つてゐるからであります。空港設置に関する地元地域のコンセンサスに多大の時間を必要とした一因は、この点にあると思ひます。

今回の空港設置の地元であります泉州・紀北地域は、高度成長期に、大阪都市圏あるいはその隣接地域のうちで、その成長の最も緩慢な地域でございました。そのために、空港の設置を機会に都市圏内の地域格差を一举に埋めようという期待は一方で大きいものがございますが、同時に他方で、その実現を危ぶむ懸念も少なくありません。もともこの地域は、明治以後の発展の中で、大阪都市圏内の先進地域でございました。この事實は、卓越した地場産業の集積にも反映されてゐるところでございます。これら地場産業の多くは、現在では一般に停滞ないし斜陽産業と見られがちでございますが、その実力と地域にとつての重要性は決して軽視することができません。例えば、泉大津市を中心とします毛布の生産は全国の九六%以上のシェアを持つておりますし、また、

泉佐野市とその周辺地域のタオルは、四国の今治市と並ぶ全国の二大産地の一つであります。さらに、貝塚市を中心とするワイヤロープの生産は、全国最大の産地でございます。このほかにも数多くの地場産業がありまして、地域経済、特に雇用に關して極めて重要な役割を果たしてきています。また、地場産業と並んで、この地域の農業は、都市圏及びその周辺地域での食糧供給と緑地環境の保全に關しまして、重要な地位と役割を果たしてきています。

国際空港の設置は、もちろん一方で、これら地場のないし地域産業に、生産性の向上とか製品の高度化などによる體質改善の刺激や機会を与えることも事実でございますが、他方で、労働力の競争などを通じて、打撃を与えるおそれ十分に持つています。もとより、環境の変化に対応して企業體質の改善を図ることは、何よりも企業あるいは個人の努力にまたなければならぬところでございますが、地場のないし地域産業の大部分が中小零細企業でありまして、状況次第では急激な変化の予想もあり得ることを考えますと、国や地方自治体においても適切な指導と対策を準備する必要がありますと思ひます。

緩やかな賃金や地価の上昇は、さきにも申しました都市圏やその隣接地域内でのこの地域の格差の解消につながるものとして、地域全体としてはむしろ歓迎すべきものであると思われず、いざしにしましても急激な変化による混乱は極力これを避ける必要があります。特に投機による地価の急騰は、地域整備の上でも著しい障害を引き起こします。公共施設用地の買収や土取り地の選定などに際しましては、慎重な配慮が加えられることが重要であります。

また、地場産業、地域産業の振興と関連して、この地域に進出する、例えばは機内食供給業などのいわゆる空港支援助産業については、地元の資本及び労働力に参加の道を開くという配慮が望ましいと思ひます。従来の事例では、この種の産業が他地域からの資本や流入労働力によって独占される

ケースが珍しくありませんが、空港の設置に伴ひまして将来一部の地場産業、地域産業あるいは労働力にとつて転業あるいは転職が避けられない事態が起こることも考えますと、この点に關する配慮は、地域と共存共榮する空港というスローガンの実現のためにも、極めて重要であると思ひます。

いま一つ、地域整備に關しましては、地元地域の社会資本の充実、特に都市環境整備の必要について申し述べたいと思ひます。さきにも触れましたように、この地域は比較的最近まで成長が緩慢でございましたので、自然環境の保全という点で相対的に恵まれた反面、近代的な都市環境の整備という点ではおくれをとりました。域内道路あるいは下水道、あるいは都市公園はもとより、高等教育機関に至るまで、ほとんどのインフラストラクチャーが、都市圏及びその隣接地域内で最も低い水準にございます。言うまでもなく、国際空港の持つておる高度の機能を活用いたしまして、そのもたらす便益の一部を地元地域が享受するためには、それを可能にする諸施設の整備とともに、都市環境そのものが国際的水準にまで高められていくことが必要であります。そうでなければ、地元地域は単なる通過地域に終わることは明らかであります。この点については、地元地域の十分認識しているところでございますが、何分脆弱な財政力のために、現状ではほとんど多くを期待し得ないというのが実情でございます。地域整備といふことと大きく空港のアクセスに關心が集中しがちでございます。そのことの重要性は申すまでもありませんが、少なくともこの地元地域にとりましては、都市環境の整備ということがそれ以上に重要な意味を持つてゐると思ひます。関係府県当局とともに、國におきましても、この点に關する行政上の必要な措置について特別な配慮を煩わしいと思ひます。

最後に、今回の法案成立の曉にさしあたって着工される第一期計画は、面積五百ヘクタール、滑

走路三千三百メートル一本と、当初構想されていたものに比べますと著しく縮小されました。もちろん全体構想は、面積千二百ヘクタール、滑走路四千メートル二本、補助滑走路三千四百メートル一本と、当初の構想とはほとんど同じでございますが、万一この第一期計画だけで終わるといたしますと、新しい空港の建設もまた、不完全な空港を一つつけ加えることになりかねないと思ひます。もちろんその場合にも、航空騒音の解消など、現空港とは比較にならないとは言うまでもありませんが、大阪都市圏の現に持つております航空需要に照らしても、その能力は著しく不十分でございます。まして、これから空港完成時まで増大する需要量や、二十四時間稼働というこの空港の性格を考慮に入れますと、引き続き第二期以後の計画の早急な実行がぜひとも必要であると思ひます。

そのためにも第一期計画の順調な進展を実現しなければならぬところでありますが、第一期計画だけでこの計画が終わることのないように特に配慮をいただきたいと思ひます。

以上で私の意見陳述を終わります。御清聴ありがとうございました。

○委員長(矢原秀男君) どうもありがとうございます。以上で参考人からの御意見の開陳は終わりました。

それでは、これより参考人に対する質疑を行います。

質疑のある方は順次御発言を願います。

参考人の皆様には御着席のまま結構でございますので、御答弁をよろしくお願いいたします。

○小柳勇君 御苦勞まででございます。日本社会党の小柳勇でございます。

第一は、口述の中でも御発言がございましたが、第一種空港の建設に民間が出資するというこ

とに自分は初め反対であった、そういう御発言がございました。にもかかわりませず、予算がつく最終段階ではこれに賛成し、かつ促進協の会長として大変な御尽力をされました。したがって、今御心境は述べられましたか、もう一度現在の御心境についてお伺いをいたします。

まず質問を、簡単に申しますから申上げます。第二点は、運輸省が収支計算を推算いたしております。まず開港後五年で単年度黒字、それから九年で八割配当が可能になり、さらに二十三年目には借金の全額を返済できる、こういうように試算をいたしております。財界の大御所でありますから、日向参考人の御試算によつては運輸省が今言っているようなことが可能であるかどうか、これが第二点でございます。よろしくお伺いいたします。

それから第三点……  
○参考人(日向方齊君) 一点は何でございましたでしょうか。一つ一つ……  
○小柳勇君 ああそうですね。それじゃ、質問を簡単にいたしますから、私が今二十分程度質問時間を与えられておりますからどうぞよろしく。  
それでは、その二問についてまず御答弁を願います。

○参考人(日向方齊君) 第一は、第一種空港であるのかかわらず民間出資に至った経過であります。実は民間出資は第一種空港に対して不適当であるといまだに思っております。しかしながら、金額も二百億円と下がつてまいりましたし、二百億円ぐらいは民間で出資させることも可能だと思ひますので、またそれだけの金でこの緊急な国家計画がスタートできるとすれば、それは民間もひとつ大乗の見地からこれに協力するのがいいのじゃないかということが一点と、それからまた、民間出資によつて一兆円方の企業があの地で行われると、それは大阪地区に結局資金が落ちま

りまして、公共投資をしたと同じような事業になると

いうメリットも間接に考えまして、まあ二百億円ぐらゐなら寄附したつもりで出そうじゃないかというところで意見をまとめました。

それから、その採算につきましては、運輸省で厳格に計算しておられるので何とも言えませんが、しかしながら滑走路三本の飛行場のために、先ほど実は私言ひ違えて大変縮減であります。土地造成に四千五百億円——これを四十五億円と言ひ違へまして、大変縮減ですが訂正させていただきますが、その土地造成に四千五百億円も出して、三本の滑走路から収入を得て配当をしていくという事はなかなか困難なことであると思ひます。そういうこともあつて出資を求めるとは事実上なかなか困難であります。これはひとつ大いに説得しまして、大乗の見地から民間も協力してもらいたいということでもとめていきたいと思ひますし、まあ何とかまとまらうと考へておりますが、これは実行委員、実際に担当せられる方がやることであります。我々もそれまでにその地盤をならしておいて、実行できるように協力したいと思っております。

○小柳勇君 それでは、第三問は、関西財界で二百億円を出資してもらおうということでありまして、見当はついておりましたか。

○参考人(日向方齊君) 関西財界だけではありませんが、関西を中心として東京その他の各地の財界からも協力を得まして、私だけの考へでありませんが、何とかできるのではないかと思っております。

○小柳勇君 それから、先日現地調査に参りましたら、兵庫県知事や、それから神戸の市長などは、積極的でなかったように私は印象を受けました。そういうことで、大阪府は一生懸命だけれども、兵庫県なりあるいは神戸市などは、神戸市の飛行場をつくりたいという意向を、順を先に述べられました。この点についてはいかがですか。

○参考人(日向方齊君) 御承知のような経過でありますので神戸の市長や兵庫県知事は積極的な態度は示しておらぬと思ひますが、しかし協力はし

ておりますし、泉南空港を設置することに賛意を表しております。その資金につきましては、財界の問題でありますので、私は兵庫県の財界から自分の出資を求めるところではあると思っております。

○小柳勇君 それから、今雑誌などで、役員人事のことでもう社長の候補など名前が出ておりますが、川島先生も今おっしゃいましたが、この役員人事は大きく出資する政府関係、まあ財界が金を出すんだから財界からだというふうな雑誌の記事がございすけれども、この役員人事は大変だと思ひますが、会社ですから、余計出資した方から発言権の強い役員が出るべきだと、そういうことを考へるのですけれども、いかがですか。

○参考人(日向方齊君) 私個人としては、先生と大体同じような考へは持つておりますが、これは適当な人は、人を得る手段、方法でありますから、官界からでも民間からでも適当な人があつたら選ばれると思ひますが、これは設立準備委員会の問題でありまして、私個人の問題でとく言うのはこの際避けたいと思ひます。

○小柳勇君 私は兵庫県のあの空気を非常に心配いたしておりますから、今後日向参考人などのさらには御尽力をお願いする次第であります。

それから五十嵐参考人に質問いたしますが、第一点は、夜間飛行による実験飛行調査がまだやられてないが、夜間飛行の場合の騒音の心配が全くないのかどうか、お聞かせください。

○参考人(五十嵐一君) 原則的には、飛行機が昼飛びましても夜飛びましても、騒音の程度は変わらないと思ひます。ただ、気象の関係で若干昼と夜は違ふと思ひますが、現在御計画になっておりますような飛行コースが守られる限り、先生御心配のようなことはないと思ひます。

○小柳勇君 二十四時間運用でございますが、実際この間の委員会でも問題になりましたけれども、まだ夜間の騒音調査をやっていない。住民の皆様も心配だと思ひますし、この国会でも心配いたしております。

それから次は、低周波空振動が大部分の地域住民の日常生活に支障があるのではないか、こういう心配をいたしておりますが、いかがでしょうか。

○参考人(五十嵐一君) 現在も伊丹大阪空港で低周波の問題がございます。ただこれは、音と言いますよりもむしろ、飛行機が飛ぶときにでます。乱流と申しますけれども、空気の乱れでございます。それから生じます非常に低い振動数の波が、例えばかわら動かすという様な問題が若干起こっていると思えます。ただ、現在の海上空港は実際の民家からは非常に離れておりまして、そういう問題が起こる可能性はほとんどないと思えます。

○小柳勇君 それからもう一点は、風向きの変化によりまして、成田空港などでも相当騒音が違うと言われております。先生方が専門的にお考えになりました。風向きによって振動、騒音その他相当の変化は、現在調査はやっておりますけれども、いかがでしょうか。

○参考人(五十嵐一君) 先生のおっしゃる様に、確かに風向きによって非常に騒音の伝わり方は違っていると思えます。特に風上の方にはほとんど伝わりません。風下にやはり伝わりやすいという傾向はございます。ただ、現在、五キロ離れておりますと、風向きのいかにかわらなく、公害を起すという音の大きさにはならないと思えます。ただ、聞こえるという事は十分考えられます。

○参考人(五十嵐一君) 先生のおっしゃる様に、確かに風向きによって非常に騒音の伝わり方は違っていると思えます。特に風上の方にはほとんど伝わりません。風下にやはり伝わりやすいという傾向はございます。ただ、現在、五キロ離れておりますと、風向きのいかにかわらなく、公害を起すという音の大きさにはならないと思えます。ただ、聞こえるという事は十分考えられます。

最後に、川島参考人に質問いたしますが、地域

経済の専門家であられますが、関西空港の建設が地域経済に与える浮揚効果について、数量的に御検討になったことがございませうか。

○参考人(川島哲郎君) 特に雇用効果に關しまして、大阪府の労働部の雇用政策推進会議、私もそれに参画して参りましたが、そこで計算した数字はございます。しかし、この計算は、空港の効果が全部近畿の中へ落ちるという前提で計算してございまして、現実にはかなり部分はもちろん関西以外に流出いたしますので、この数字をそのまま取り入れるという事は少し楽観に過ぎるのではないかとと思ひまして、現在また計算をし直しておる最中でございます。

○小柳勇君 次は、本四連絡橋の建設や青函トンネルなどの大規模な建設工事につきましては、建設工事の仕事を受ける会社というものは大手企業が多い。地元の中企業へはほとんど発注の機会がなくて、地元の経済振興については非常に心配である。地元の産業界が期待するほどの利益の還元はないのではないかと心配いたしておりますが、そういう点で試算されたことはございませうか。

○参考人(川島哲郎君) その点の試算は、私は余り数字としては見ておりません。しかし、御質問の御趣旨のように、私は先ほど多少それに関連したことを申しましたが、全部大企業に資金が流れてしまふという事は適切ではないと考えております。御承知のように建築業界というところは、しかし下請が非常に多様に行われる部門でもございまして、地元の建設業界が参画する余地は十分に私はあると思っております。ぜひそうしていただきたいと考えております。

○小柳勇君 地元の産業界も変化をしなければならぬというさつきお話をございましたけれども、何か先方を中心にして、地元の産業界が産業界の変化をこの際やらなきゃならぬという積極的な合意なり動きがございませうか。

○参考人(川島哲郎君) 各地元の商工会議所、特に泉州側の商工会議所はかなり活発でございませう。

て、自主的にいろんな問題を解決しようとして動いているように思ひます。私も折に触れて助言を求められれば積極的に協力はいたして参ります。

○小柳勇君 ありがとうございます。

○瀬谷英行君 社会党の瀬谷でございます。

最初に、日向参考人にお伺いをいたしますが、今御意見を伺いたしますと、第一種空港というのとはとも民間出資にはなじまないものである、今もってそういう考え方に変わりはしない。しかし政府の方で、民間会社にして財界で出資をしてくれ、その金額は二百億である、こういう話が強くあつて、この二百億の出資をして政府の原案に賛成をしないとなかなか関西空港というものが実現の運びに至りそうもない。そこで政府の考え方に同意をしたんだ、このようにお聞きをするわけですか。

○参考人(日向方齊君) 第一の、一兆円を超すかもしれないという金額に対しては二百億くらい出して、それで何かいろいろ問題解決をしようという御質問かと思ひますが、二百億の出資はしても、政府は八百億出すのであります。それから公共事業体が二百億でありますので、その新会社の運営については二百億の民間出資がそんなに大きな発言力を持つとも思ひません。全体として問題を処理することになるかと思ひます。私は素人考えとして、地元の問題等については従来から関係を持ってきた大阪府が、その出資を二百億もしておりますので、人も適当な人を出してその問題の処理に当たらせるのが適当ではないかと思ひますが、これは、新会社をつくらせて人を適当に入れて、そして処理することになるだろうと思ひます。そのように考えます。

第二のアクセスの問題でございますが、これもまた簡単ではございません。しかし、既に建設省は湾岸道路というのを神戸からずっと泉佐野まで決定しております。泉佐野から現地までは十キロ余りでございまして、それを延長すれば、神戸から現地までの高速道路はでき上がります。また、神戸と現地との間は高速で約二十分、純粋の走行時間は二十分、離着陸を入れましても三十分あれば十分到達できます。それから大阪からは南海電鉄が現地の近くを通っておりますし、それから国鉄阪和線も割合に近い距離を走っておりますから、私の私案であります、国鉄から南海を

通つて、空港島までを何か特別の交通システムなどをつくらばよくいくのではないかと思ひます。また国鉄の方も、新大阪駅から天王寺までを連絡する鉄道をつくらば、それから阪和線まで続いておきますから、天王寺までの距離を新大阪駅とつなげばこれまた利用できますし、いづれにしても空港島ができるまでは七年も着工からかかりますから、その間にいろんな方法を考えれば可能であると思ひます。

先ほど申し上げましたのに間違ひがありません。泉大津までは既に湾岸道路が決定しまして、それから先を少し延ばせば空港島の対岸までの湾岸道路は簡単にでき上がると思つております。

以上でございます。

○瀬谷英行君 もう一度お伺ひいたしますが、要するに日向参考人のお考えとしては、第一種空港はあくまでも国家が責任を持つべきものである、民間出資にはなじまない、その考え方には変わりはないと。しかし政府は、二百億出資をして株式会社方式にしろと。そういう政府の意向に同調しないとなかなかいつになつたらこの関西空港が発足できるかわからない。そこで、政府の考え方にいろいろ注文をつけて同調したんだと、こういうような格好になるわけでありますが、そのように理解してよろしいんですか。

○参考人(日向方齊君) 注文をつけてというところよと人間が悪うございますが、政府の方も財政再建で苦しい中からスタートするという事情があつて、わずかな金でも民間も協力すると。それで、この計画が大分時間もかかるものでありますから、ここでスタートできれば国家のためにもよいじゃないかと、こう考えまして賛成した次第でございます。

○瀬谷英行君 わかりました。

それでは次に、五十嵐参考人にお伺ひいたします。先ほどの小柳議員の質問によりますと、夜間、深夜の騒音というものは、我々はまだ現在のところ深夜は飛行機の離発着というのではないわけですから、日本の国内空港では経験してないわけですね。そこで、今度二十四時間操業ということになると初めての経験なんですか、五キロ沖であるということによつて余り問題ははないのではないかと

いうお話でございます。私も実験したわけじゃないんですけど、要するに専門的な立場からいろいろと御研究になつた結論としては、音はするけれどもいづゆる騒音公害というほどのものではない、俗な言葉で言うとお眠りを妨げるほどのものではないと、このようにお聞きをするわけでありまして、そういうふうな理解をしてよろしいのかどうかということでありまして。

それからもう一つ、場所的に、これは航空審議会の立場でもつていろいろ御検討になつたと思うのであります。この泉州沖というのが、海底の地質やら何やら漁業問題等も勘案して、この周辺の中で、あるいは神戸沖という意見もありましたけれども、兵庫県は神戸沖ということも言つておられます。いろいろな地域をずっと比較して泉州沖というのが一番よろしいというふうな結論に、比較をしてなつたのかどうか。あるいは五十嵐参考人とすれば、泉州沖よりもつとよい場所があるというふうにお考えになつていらつしやるのかどうか、その点もごつとばらんに御聞かせを願ひたいと思つております。

○参考人(五十嵐壽一君) 最初の、深夜の飛行機の問題でございますが、飛行機の音が特殊ではございますが、私どもの音響の立場から申しますと、例えば列車が通る深夜の音あるいは自動車を通る深夜の音という音と特別に違うものではないと思ひます。そういうことから申しますと、例えば五キロ離れた道路で夜間通つていゝ場合と眠れるか眠れないかということ、ほとんど同じかと思ひます。そういうことから申しますと、今いろいろ御心配いただきますように、飛行機が夜飛ぶから非常に問題があるというふうには考えておられません。それと、外国では二十四時間の運航をしていゝ空港がたくさんございます。そういうところ

で深夜特問題が起つていゝという、そういう報告を私も見ておりませんし、そういう問題が起つてないと思ひます。次に、泉州沖が候補地として一番いいという決り方がどうであつたかという御質問だと思ひますが、これは御承知のように泉州沖、神戸沖それから明石沖と、審議会の段階ではその三つについていろいろな方面からの比較検討がなされたと思ひます。これは審議会にはそれぞれの専門の先生方がおられますので、その御専門ごとにいるいろいろ御意見がありまして、総合的に泉州沖と決まつたと記憶しております。環境の面から申しますと、沖合五キロというのはいずれの場合にもそういう計画になつておりますので、飛行機が運航することによる騒音問題としては、私としてはどの場合も同じと考へております。以上でございます。

○瀬谷英行君 それでは今度、川島参考人にお伺ひをしたいと思います。

地域の問題についていろいろお話をございましたが、成田の経験からすると、空港が周辺にできたことによつて、例えば成田の場合は成田に金は落ちないわけですね。国際空港ですから、外国へ行つたり来たりするこういうお客さんがもつたら成田を使う。外国から成田山参りに来る人は余りいないので、どうしてもそこは素通りするだけになつてしまふ。したがつて、成田山の名物の米屋のようかんだとか鉄砲漬けなんというのは、別にあそこ空港ができたことによつて売れ行きがよくなつたという話は聞いておらないわけです。そうすると、この泉州沖の問題であります。毛布だとかタオルだとか、そういう点非常にシエアが大きいというお話を聞きました。私も考へますと、地域経済とこの泉州沖空港の成立ということとは、直接かかわり合はないような気がするわけです。それからアクセスの問題を考へますと、これはやっぱり泉州の地域は通過地域になつてしまつて、ここにこれまた特別に産業に影響を及ぼすというところは直接はないような気がいたします。

考へられることは、埋め立てをするという効果です。そうしますと、土砂を採掘してこれを埋立地に埋め立てる、こういうことになつてくると思ふのであります。地元とすれば、土砂の採掘とその跡地の利用ということの方がむしろ大きな問題になつてくるのではないかと気がいたします。が、むしろ経済地理学の立場から考へられると、そういう方面に大きなメリットがあるといふふうに見てよろしいのかどうか。それ以外に、特に地域の立場からすると特別な問題があるのかないのか。

それから、比較の問題であります。これもまた神戸沖にも兵庫側から強い要望がございます。一体この神戸沖と泉州沖の問題がこれからどうなるのかというところは私には率直に言つてわかりませんが、それらの点を踏まえて、この泉州沖といふのはやはり適当であるのか、あるいは実際の埋立工事実施に当たつて問題が出てきた場合には、神戸沖の方にうかがえをした方がよろしいということになる可能性があるのかどうか、その辺も御聞かせ願ひたいと思ひます。

○参考人(川島哲郎君) 非常に難しい御質問だと思ひますが、一般的に国際空港をつくりましたときにその波及効果というのは、例えば東京あるいは大阪といったような大都市を除きますと、限定されたものにならざるを得ない。特に既存の産業との結びつきというのは比較的希薄であるというのが、一般的には言えるだろうと思ひます。ただ、成田と比較いたしますと、泉州の場合には開発の熟度が非常に高うございまして、現在はやや斜陽化しておりますけれども、産業的には成田の場合とは非常に違ふと思ひます。例えば先ほどの毛布にいたしましても、全国のはほとんど一〇〇近いシエアを持つております。これから先の問題は、どのようにして海外の市場を開拓するかという問題でございます。そうしますと、毛布というのは海外へ売る場合には非常に難しゅうございまして、国の気候条件、慣習等をよほど研究しないと簡単に輸出はきかないのでございまして

考へられることは、埋め立てをするという効果です。そうしますと、土砂を採掘してこれを埋立地に埋め立てる、こういうことになつてくると思ふのであります。地元とすれば、土砂の採掘とその跡地の利用ということの方がむしろ大きな問題になつてくるのではないかと気がいたします。が、むしろ経済地理学の立場から考へられると、そういう方面に大きなメリットがあるといふふうに見てよろしいのかどうか。それ以外に、特に地域の立場からすると特別な問題があるのかないのか。

が、しかしこの機会に輸出に転向するとか、そういった可能性はかなりあるわけでございまして、地場産業が全く国際空港と結びつかないものであるというふうには私は考えておりません。ただその点では、多かれ少なかれ限られた効果であることは御指摘のとおりだと思います。

もう一つ、しかしこの地域に国際空港の立地が及ぼす影響は、国際空港が立地いたしますともちろん空港で働く人々が空港の周辺に定着いたします。従来の例で申しますと、大体空港従業者の五〇％は十キロ以内に住んでおりまして、七五％が二十キロ以内に住みますので、ほとんどこの地域に大部分の人が住むということになりまして、その人たちのたまたま波及効果が、地域の小売商業に至るまで波及的な効果を持つということにはこれは非常に大きいと思います。御指摘のように土取り跡地にどのようなものをつくるかということも非常に地域にとっては重要でございまして、そういうものをも入れまして、地域経済にかなりないインパクトを与えるであろうということは私は否定できないだろうと思っております。

ただ、そのためには、先ほどもちよつと申しましたが、それに適切な対策といえますか政策が伴うことが必要でございまして、現状のまま放置いたしますと、御指摘になったように、あるいは多くの人が懸念するように、単なる通過都市で終わるといふことも起こらないとは言えないと思っております。

それともう一つは、既存の産業だけではなしに、新しい産業がこの周辺にもちろん張りついてくるといふことも考えられます。そうして、地域全体としての産業の構造が現在のままですと永続していくことは考えられないのでありまして、非常に変わっていくだろうと思っております。ただ私が強調いたしましたのは、そういう新しく外から入ってくる産業だけではなしに既存の産業にも浮揚の機会をできるだけ与えたいという希望でございまして、事実上地域経済の振興には外部から入ってくる人口なり産業というものがかなり大き

い刺激を与えるだろうというふうには考えます。御質問の第二点の、比較の問題でございまして、私は、地域政策の観点からいたしますと、率直に申しまして兵庫県沖より泉州沖の方が適切であると考えております。と申しますのは、先ほどアクセスをめぐって問題が出ましたが、今度つくられます空港は大阪の都心から直距離三十五キロぐらいいでございまして、アクセスを整備されま

す。現在の成田に要する時間の六割ないし半分に近い時間帯で本来到達できる距離でございまして、しかも泉州沖というのは、先ほど申しましたように泉州・紀北地域というのは国道軸から離れておりまして、非常に従来開発の機会に恵まれなかつたところをございまして、地域内の格差を埋めるという方向では、そういうむしろ後進地域に経済発展の刺激を与えるようなものを設けるという方が政策的には私は正しいのではないかと思っております。ただ、神戸港の場合にはもう一つ、非常に過密でございまして、私はその方はそれほど専門ではありませんが、その沖合にさらに過密化を促進するような施設を設けることが果たして適切であるかどうかという点にも疑問が、率直に言っておりますように思っています。

以上でございまして、  
○梶原清君 順序不同になりましたが、縮めてございまして、まず五十嵐参考人に二点お尋ねをいたしたいと存じます。  
御存じのように、長崎空港は大村湾の沖合一キロのところをございまして、公害の問題はほとんど起きていないように承知をいたしております。関西国際空港は沖合五キロの海上に計画されてお

るわけをございまして、いささか距離が大きいのではないでございまいかと、このようにも思われるわけをございまいかと思っております。離着回数が多い場合にも影響があるのではないかと、一部で危惧されておられるわけをございまして、予定される発着回数最高限度を発着させましても、WECN L七十というものが沖合でおさまるわけをございまして、その点全く心配がないと思

ますけれども、まず五十嵐参考人からその点についての御見解をお伺いしたいと思います。  
○参考人(五十嵐一君) 今の御質問は全くそのとおりでございまして、実は長崎空港がこの計画が進んでおります途中でしたかできたと思っております。私も行って現地を見たことがございまして、空港の島と海岸は約一キロでございまして、現在に滑走路と住宅地は約二キロ離れていると思

います。そういうことで現在ほとんど問題も起こつてないと思っておりますが、現在若干運航回数も少ないというところもございまして、今度の新空港につきますと、将来滑走路が三本になって相当運航回数もふえるというところを考えると、やはり長崎程度ではちよつと無理かなという感じはいたします。ただ、計画をしておりますときに比べまして、御承知のように飛行機の音自身が相当低下してきております。例えば大阪の伊丹空港でございまして、約五十年前に比べますと、今お話しするWで申しますと、前に計画したところではほとんど環境基準は満足しておりますので、そういう意味では十分だと思っておりますが、今のようなちよつとすぐ即答は申し上げられないところをございまして、現在御計画の将来も十分だと思

います。このことは申し上げたいと思っております。  
○梶原清君 第二点でございまして、関西国際空港はちよつと海上空港でございまして、関西国際空港の一部に、航空機騒音のために海中に生息する魚類への影響があるのではないかと、このように危惧する向きがございまして、この点はいかがでございまいしょうか。  
○参考人(五十嵐一君) 飛行機の音の海中の魚類に対しての影響というのは、昔からいろいろございまして、研究も大分されております。ただ、空中の音の水の中に入りまして、一〇以下でござい

ます。そういうことで、実際に魚類関係の方の調査によりまして、飛行機の音で特別に問題が起こることにはなっていないと思っております。

それと、むしろ魚類につきましての音の問題は、海中を通ります船の推進音の方がずっと大きゅうございまして、そういう意味から申しまして、飛行機の空中の音が問題になることはないと

思っています。  
○梶原清君 ありがとうございます。  
次に川島参考人にお尋ねをいたします。  
先生が先ほどお述べになりましたように、地域整備に対する地元の期待というのが非常に大きいわけをございまして、地域整備はそのすべ

てを行政の責任で行うというべき性格のものではないのじゃないかと、このように私は思うわけをございまして、これからの時代は、特に公共と民間の役割分担ということが大切ではないだろうか。この点につきましての先生のお考え方、また公共が行うべき地域整備としてはどのような点が重要な

のか、この点についての御意見をまずお伺いをしたいと思います。  
○参考人(川島哲郎君) ただいまの御質問につきましては、私も地域整備のすべてを公共で行わなければならないというふうには考えておりません。一部には、ありとあらゆるものを地域整備の中に含めまして、すべて国がだつたにおんぶ式に整備して欲しいというふうな期待する向きもあ

べき援助ないし指導が必要だ、こういうふうには考へております。

○梶原清君 第二点でございますが、先生御専攻の経済地理学のお立場から、新空港の設置が地域経済に及ぼす影響について種々御研究をいたしたいおるわけでございます。例えば先端技術産業の立地など、空港機能を生かした産業活動の展開につきましても、どのような展望を先生は持っておられますか、この点についてお尋ねをしたいと思っております。

○参考人(川島哲郎君) 御指摘のように先端工業の一部が、あるいは先端産業の一部が新空港の周辺に進出するという可能性は、私は非常に高いと思っております。ただその場合に、例えば九州あるいは東北の地方空港と同じような形で先端産業がこの周辺に進出するという可能性は、比較的薄いのではないかと思っております。と申しますのは、この地域は先ほど比較的価値が低いと申しましたが、これは都市圏内で相対的に低いという意味でございます。そして、例えば工業用地一つとりましても、九州とこの地域の工業用地の単価は大體十対一ぐらい違います。したがって、例えば先端工業の半導体の部品工場のようなものをこの周辺に期待するということは、非常に無理があるかと思っております。ただし、空港に隣接しておるために、そういう最先端の工業によって生産された部品を利用して、高度の工業製品を組み立てるような産業であるとか、あるいはまた、そういう先端産業を新規に開発していくような研究開発部門ないしは試作工場といったようなものについては、十分立地の可能性があるとと思っております。先般、大阪工業会が調査いたしましたデータを見ましても、この種の研究開発部門についてはこの地域にぜひ進出したいという回答がかなりございまして、恐らく外部から入ってくる企業の主力はこういうものになるのではないかと考えております。

○梶原清君 最後に、日向参考人にお尋ねな

り、御要望を申し上げたいと存じます。このたび事業主体として株式会社を形成をとるに当たりまして、日向参考人は特殊法人である株式会社ということについて大変な御尽力をされたように承っております。特殊法人である株式会社、そしてそれに相応する税制上の配慮も十分ないましようか、公団に近い配慮が今なされておるわけでございますが、いずれにしても株式会社を形成する。そして関係する人も非常に多いわけでございます。これを取りまとめやうといたすというのにはなかなか大変だろうと思っております。公費の二十四時間運用の空港を一日も早く建設しなければいけないという今日の段階まで来ておるわけでございます。で、ぜひ財界のリーダーのお一人として渾身の御尽力をお願い申し上げます。

この点につきましては御所見を承りまして、私の御質問を終わりたいと思っております。

○参考人(日向方齊君) ただいま先生からお話しのとおりでありまして、第一種空港でありましても株式会社方式によるということに決まっております。しかし公団並みの特権を与えて国家が保護をしておきたいということも陳情いたしました。おおむねその要望を入れられまして、この建設、運営に非常に役立つと思っております。早く決定して予定どおりに十月に設立したいと思っております。また、その役員等につきましては、三分二出資しておる政府及び多少なり出資した地方自治体、民間も協議して適当な人物を選んで、せつかく株式会社でありますので能率的に実施していきたいと思っております。

いずれにせよ、方針が決まった以上、財界としても全力を挙げて出資その他の協力をしたいと思っております。また、人的、技術的に協力できるものはいかようにもいたしまして、予定どおり完成していきたいと思っております。その意味では皆さんももう、最近におきましてはその気になつてまいりました。東京財界あたりも、何も関西だ

からといって関西に重点を置く必要はないんじゃないか、東京も対等に出資をさせればというふうなありがたい激励の言葉もいただきまして、一同元氣を出してやっておりますので、まず予定どおりに完成できると思っております。またそうしなければいかぬと思っております。よろしくお願ひいたします。

○梶原清君 よろしくお願ひいたします。ありがとうございます。

○桑名義治君 大変御苦勞さまでございます。日向参考人に最初にお尋ねを、一つずつお願ひしたいと思っております。

最初の御質問でございますが、今回の関西国際空港が建設されるに当たりまして、現在の大阪空港をどうするかという問題がこれまで大きな問題になっておるわけでございます。これはただ単に関西国際空港と現在の大阪国際空港との関連のみならず、兵庫、神戸の空港建設の問題ともかわり合っているわけでございます。この存廃というものは非常に大きな比重を占めておるわけでございます。そういう立場から、現在の大阪空港に対するお考え方をどういうふうにお持ちなのか、まずお聞きをしておきたいと思っております。

○参考人(日向方齊君) 現在の大阪空港の存廃は、泉南沖の新空港完成時に決定するということになっておるわけでございます。したがって今どうこうではございませんが、私個人としての意見を申し上げます。参考人に供したいと思っております。

泉南沖の国際空港が完成した場合には、それに国際線を全部吸収させまして、なおかつ夜間の国内便などは、余力があれば、例えば国内航空貨物などのために使用すればなお有効になると思っております。そうなりますれば、伊丹の方はジェット便の回数がそのまま全部国内に使えます。でありますから、地域との問題さえ解決すれば、国内便のジェット便その他の便の拠点として、西日本の拠点として使えば非常に有効になると思っております。つま

り、泉南が国際、伊丹が国内の拠点になっていけば非常に有利だと思います。

問題はその周辺都市の問題であります。周辺の都市の機構整備も着々と進んでおるわけで、既に数千億の金が使われておるわけであります。最近まで伊丹空港撤去運動をしておった周辺の十一の都市その他の撤去運動者が、転回いたしました。最近では、泉南空港ができた場合にも存置してほしいというような運動に変わっておるやに聞いております。また、事実、伊丹空港がなくなればあの地域の繁栄は全く消えてしまふから、当然の動きだと思っております。もしそのように地域の環境が許すならば伊丹空港を国内拠点に残し、泉南の国際拠点と二つ置きますれば、非常に便利な航空体制になると思っております。

また、神戸沖の問題も、神戸市は神戸沖に国内空港を持ちたいという意見がまだにあるように聞いております。しかし、海の港と国際空港と両立することがどうかとか、あるいは後ろに六甲山があるのではその空域は使えない、とすればその空域は勢い東西並びに南に向かうよりほかはない、そうすると泉南沖の国際空港と空域がぶつかるといふような問題があります。運輸省で調査しても恐らく神戸沖空港は難しいのではないかと私は、素人考えであります。そう考へてお

ります。そうすると、結局伊丹を残して、神戸に行くのにも伊丹から約四十分、四十分以内で神戸の町の中心に届きますから、そういう便利な空港ならば残して、国内空港並びに兵庫、神戸市等もこれを利用していくのが一番現実的な結論ではないかと思っております。これはいずれ新空港が完成時に存廃を決めることになっておりますのでそれにお任せする次第であります。

○桑名義治君 次に、今回の国際空港を建設するに当たりまして、経済界からの出資二百億ということも種々御意見が述べられたわけでございます。そのほかはいわゆる融資金として大體三百億程度のお金を投入しなければならぬというふう

なことになっていくわけでございます。出資金の二百億プラス三百億、計五百億程度になるわけでございますが、この点についても経済界としては既に御了解済みでございます。

○参考人(日向方齊君) 二百億出資のほかに低利融資三百億という運輸省の提案でございますが、それは詳細に聞きますと、まず金利を六多ぐらいつければ千二百億程度の社債発行に該当するといふ話でありますので、日本全体で社債、六分付の社債、しかも政府保証の社債ならばまあ消化することができるとはなから考えております。少なくともそんな方法で全経済界を挙げて協力してもらおうつもりでございます。

○桑名義治君 それから次の問題でございますが、今回の国際空港を建設するに当たりまして、いわゆる埋め立てのための土砂というものが大量に必要でございます。この土砂をとる場合にはこれはもちろん後背地の山岳地から持ってくるを得ないわけでございますが、それについて、今回の新しい関西国際空港株式会社がこの工事をするか、あるいはまた第三セクターをつくらせてこの工事をするか、はつきりまだ方針としてまわってはいないようでございますけれども、第三セクターにするという方針が固まった場合、経済界としてはこれに協力する意思がかなりあるかどうかが、まだ確定してない段階でこういう御意見を述べていただくのはどうかとも思いますけれども、御意見がございましたらお伺いさせていただきますと思います。

○参考人(日向方齊君) まだその問題は具体化しておりませんので経済界は検討しておりません。しかし、現在府が所有している土地が大部分でございますので、それをとるのが一番合理的であるかと思っております。とった土地は宅地に造成するといふような方法を考へていけば、経済的にはその土地をとって島へ運ぶということが非常にうまくいくと思っております。その作業をどういう形にするかにつきましては、府の方でも考へてありましよう。

し、それらの考えを煮詰めた上で経済界としても相談に乗っていきたく思っております。また具体案ができておりませんので相談のしようがありません。

○桑名義治君 次に、川島参考人にお願いをしたいんです。先ほどの川島参考人の陳述の中で、泉州地域は経済的にも文化的にも少しおとれていくというふうな御発言がございました。それと同時に、ここに泉州沖に国際空港ができたとするならば、しよせんそれに見合うだけの経済的あるいは文化的な、いわゆる地域整備並びに経済の復興を関連として起こすべきであるという意味の御発言がございましたが、このいわゆる国際空港に見合う地域整備というのは、具体的にどういふ整備が最も必要なのだろうか。それと同時に、最もこの地域に似合う地域経済政策というものは、いかがなものか最も似合うような経済政策であるか、というふうなふうに思っておりますが、御意見がございましたらひとつよろしくお願ひしたいと思います。

○参考人(川島哲郎君) 私先ほど申しました国際レベルの都市環境の整備ともいふ具体的内容は、例えばその一つにこの地域に国際的な会議場をつくるとか外国人の泊まり得るような宿泊の施設を設けるといったような施設面での整備もございしますが、町全体が非常に国際感覚にあふれている都市として整備されるということが、例えば外国人が多少足をとめるために絶対不可欠の前提になるのではないかと思っています。

そういう観点からいいますと、この地域はそういう面では非常に遅れておりました。どちらかという地域閉鎖性も現状ではかなり強く、そういう現状からはかなり離れたものでございいたしますので、そういう方向への整備を十分心がけていく必要がある。ハードな側面ではいいけれども、例えば下水道がほとんど、地元中の地元の泉南地域にはございませんが、下水道の設備もないような国際都市というのはそれは遅らな

だろう。そしてそういうことになれば、完全に過都市になるということもございいたします。この地域をどのように再建すべきか、あるいはどのような方向へ導くべきかということに關しましては、從來この地域は経済的に非常にバイタリティーがあるといひますか、企業家精神にはかなりあふれた地域でございます。ただ、そういう企業家精神といふものを、前近代的な形から、先ほど言いました町並みと同じように、近代的なセンスに磨いていくということが非常に大事ではないか。したがって、そういう意味では、従来のものから大きく一方で脱皮する決意が要するというふうな考へてお

ります。多少抽象的でございますが、そういうことでございいたします。

○桑名義治君 もう一点お聞きしたいのですが、今回の空港は国際空港とは言いがたも、成田と私は性格を大分異なる空港がでると思ひます。と申しますのは、成田は大体いわゆる旅客が中心のような感じになっておるわけでございますが、しかし関西空港が二十四時間空港ということになれば、夜間便というのは恐らくこれは貨物が一番中心になるのだらうと思ひます。

そういう意味におきましては、今回関西地域が輸入輸出の世界の物資のいわゆる集散地になってくる、こういうような特殊性が表にほうつと出てくる、関西全体に、近畿地区全体に出てくるであらう、こういうふうな思われるわけでございますが、そういう立場から近畿地域の経済といふものがどういふふうな変貌を遂げていくだらうか、またどういふ方向に持っていくべきであらうか、こういうことも一つの課題になるのではないかと

いふふうには私考へておるわけでございますが、その点についての御意見をちょっと伺っておきたいと思ひます。

○参考人(川島哲郎君) 私も、今度できる空港は、成田とはかなり違った性格のものになるだらうと思ひます。

この点は私は二点ございまして、一つは、先

ほど日向参考人のお述べになりました意見とは多少違ふかもしれませんが、私は、今度の関西空港の場合には成田のように、成田が国際線、羽田が国内線という分かれ方では困るというふうな考へております。つまり非常に不便でございます。今度の場合には関西国際空港に、国際線はもちろ

ん国内の主要幹線も関西国際空港につなぐ。そして現伊丹空港は、この存続の問題にはいろいろ議論がありますが、都市圏内のセカンドの、あるいは補助空港として位置づける、こういう点で成田空港と非常に違ふというふうな考へます。

それからもう一つは、御指摘の、貨物輸送量が非常に大きくなるのではないかと御指摘でございますが、この点も私は同感でございます。現在成田の方は、国際貨物と国内貨物を比べますと大体二対一で国際貨物が多いのでございいたしますが、伊丹の空港は逆に二対一で国内の貨物が中心でございいたします。これは一つには伊丹のキャパシティのために外国貨物が扱えないということが原因しております。そのことが関西の経済に非常に大きい影響を与えておると思ひます。したがって、もちろん空港ができれば直ちに産業構造が変わるというものはございませぬが、貨物輸送、特に外国貨物輸送に關しての制限がなくなりまして、それが非常に重要な刺激になって関西の産業構造が、特に先端産業を中心にして、地元地域とは限りませぬが、全域にかなり立地して体質の改善に寄与するだらうと考へております。

以上でございます。

○桑名義治君 ありがとうございます。

五十嵐参考人にお聞きするところでございますが、前の委員からもう私の聞きたいことを全部お聞きしたようでございますので、大変失礼でございますが、これで失礼させていただきます。

○小笠原真子君 日向参考人にお伺ひしたいと思います。

先ほどの、第一種国際空港であつて国としての責任でやるべきだと、そういう考へだつたのが、二百億民間でお出しになるというふうな最後に

変わりになりましたですね。先ほどのお言葉を伺ってあります、これは日本経済にとつても、国としては大事な仕事だから、だからそれくらいのことでは協力しなければならぬ、そう思つて、そういうふうにお考えになつたとおっしゃいます、大塚御立派な発言だと思つておられます、誠に申しわけありません、こうあるべきである、まして日向さんとなりまして、特に私など婦人の立場でいろいろ今までの御発言についてもよく認識をしておいて、大変やり手であらう。その方が、これは頼まれたし、これはもう当然やるべきである、という精神的なお気持ちでばつと二百億出したとは、ちよつと私はそんな簡単な説明では納得できないわけですね。やつぱり二百億出す、多い少ないは別にいたしまして、二百億出すというのには、それなり具体的なメリットがなければ資本なんというの出せないですね。私が資本家だつて、そうですよ。そうですね、まあやりまして、簡単に申しせんからな。

そういうことから考えますと、二百億お出しになつたというそのメリットはどういうふうにおはかりになつたのか。前段で大変な工事量になりまして、金額になります。この中でどういうメリットがあるかと予測されたのか。そして空港ができてからの発展の中で、どういうメリットがあると予測されたのか。きつといろいろとお考えになつたと思ひますが、率直にその辺の計算ですね、そろばんで、どうお思ひになつたのか伺つてくださいます。

○参考人(日向方齊君) なかなか難しい問題であります。現に、私どもの株主総会で質問が出た場合、何で日向会長はその出資に賛成したかと言われると、なかなかデリケートですね。……  
○小笠原貞子君 済みません、もうちよつと大きい声出して下さいませんか。

○参考人(日向方齊君) 株主総会に質問が出た場合に、その答えはなかなか難しいんですよ。結局、ここへ空港をつくつて南大阪が繁栄することは直接間接とも仕事にもプラスであろうという見地で、大局の見地で賛成したと言わざるを得ないんですね。ほかに理由はありません、本当に。これがまあ財界人などのちよつと痛し痒いし点でございまして、政府にいろいろと政策などを言う点もありますね。同時にまた、地元の繁栄のためにはやはり身を切つても、会社の金が必要でありまして、その極端な例がこれでございます。同時に、ここに二十四時間空港ができるというところは、国家のためでもありますし地域のため、また先ほど来いろいろお話をしましたように、地域の繁栄につながれば、また回り回つて何らかの会社の経営にもいいことがあるだろうというふうにお考えになっているとございまして。

○小笠原貞子君 まあそれ以上のことをおっしゃらないでらうと思ひますし、時間もございまして、それはそれでとめさせていただきますが、先ほどの中で、民間活力をこれで生かしたい、こうおっしゃいます、当然それは必要だと思ひます。すけど、この関西国際空港の中に民間活力を生かすというときに、具体的に、何か一つでも結構なんですけれども、どういうことをお考えになつていらつしやるか聞かせていただきたいんです。

○参考人(日向方齊君) 例えば関西電力という会社があります。これが、御坊という、和歌山県であります。そこで島をつくりまして、そこへ発電所をつくることに成功しました。その島づくりなどの経験を生かして、この空港島をつくるために技術的協力などをすることも一つの方法でありますね。また、会社にして運営するについては、その幹部のどこかのポストにそういう経験者を入れて、そういう運営方法を導入することも一つの方法であります。それから、株式会社などは、仕事をすると決めたら、どういう段取りでやつていくかというふうな、段取りを決めて、上から指示して督促するというふうな方法も導入したらば、予定よりもあるいは早くできるかもしれぬというふうな気持ちもいたしてあります。

直接間接に、技術的に事務的に協力する方法はたくさんあると思つております。  
○小笠原貞子君 それや五十嵐参考人にお伺いしたいと思ひます。  
先生の御専門でございまして、先ほどの御発言にもありました騒音コンターの問題についてちよつと伺つていただきたいと思います。  
第一次答申当時、試験飛行等から考えて、沖合五キロメートルに空港をつくれれば将来においても陸上部で環境基準を超えることがない、そして先ほどもそういうふうにおっしゃいましたのを伺いました。で、これはまた私、後でも質問するんでありますが、飛行機の運航経路ということについて考えますと、気象条件、特に風などによりまして相当な影響が出てくるというふうなことから、陸上部へのふれで、特に、東南から進入して急角度でこう入つてくる、そういうときにはどうしても航空路が、約十五キロメートルの幅があるとする、相当ふれというものも考えられるのではないかと。

そうすると、一体大丈夫だと思つしやるかということ、私も専門の方やパイロットなどにも伺つたんですけれども、いや、これはなかなか難しい、絶対大丈夫だとは言ひ切れないよというふうなことでございまして、そういう点についてどういふふうにお考えになつていらつしやるのかというところ、  
それから、いろいろなことが起こりますときに、最初の段階では、ここは心配だなんて言つて出発することはございませぬ、もうみんな、調べた結果どうで大丈夫でございませぬと出発するんだけれども、その過程でいろいろ出てまいりますね、問題を。そうしたときに私はやつぱり、環境というものをきちつと守つていくというところ、その歯どめといひますか、そういうものをきちつと考えなきゃならない。そうしますと、そういう

監視体制といひますか、これを実効あるものにするためには、事業主体から独立した、先生方のような研究者のお立場と、それから、被害を受けるものでもって、事業主体から独立した機関というものがなければならぬのではないかと、この環境というものを守つていくためには、というふうには私は考えております。先生のお立場からどういふふうにお考えになつていらつしやいますでしょうか。

○参考人(五十嵐一君) 最初の御質問は、コンターが実際には、ずれるんではないかというお話かと思ひます。  
騒音のコンターと申しますのは、これは御質問のように、風によつて若干ずれるということは確かにございまして。それによつて被害が変わるかというところだと思ひますけれども、例えばコースの直下になつておられますのが、これがちよつとずれて、ずれたところが被害を受けるということは、例えば大阪の離陸時には若干あるわけでございます。ただ、現在の新空港でございまして、コースの中心というのは海上でございまして、それが若干ずれてそのコンターの端がずれても、それが特別の問題を起すというふうには考へておりませぬ。

それから、着陸が主として距離が近くなりますので、そういう問題が起るかと思ひますけれども、着陸はほとんどILSと申しまして電子航法装置で入りますので、そのふれというのは非常に少ないと思ひます。現実に測定されたものでも、少なくなつております。  
それから、これはこの計画のところからも議論されておまして、将来はILSがもつと性能向上をいたしまして、もう少し曲線進入というものもこれはマイクローエーブを使ひましてできるようなものと思ひます。そうなりますと、今の御心配のようなことはほとんどなくなるかと思ひます。それから、監視ということ、先ほども初めちよつと申し上げましたけれども、コンターがほと

らば、予定よりもあるいは早くできるかもしれぬというふうな気持ちもいたしてあります。  
直接間接に、技術的に事務的に協力する方法はたくさんあると思つております。  
○小笠原貞子君 それや五十嵐参考人にお伺いしたいと思ひます。  
先生の御専門でございまして、先ほどの御発言にもありました騒音コンターの問題についてちよつと伺つていただきたいと思います。  
第一次答申当時、試験飛行等から考えて、沖合五キロメートルに空港をつくれれば将来においても陸上部で環境基準を超えることがない、そして先ほどもそういうふうにおっしゃいましたのを伺いました。で、これはまた私、後でも質問するんでありますが、飛行機の運航経路ということについて考えますと、気象条件、特に風などによりまして相当な影響が出てくるというふうなことから、陸上部へのふれで、特に、東南から進入して急角度でこう入つてくる、そういうときにはどうしても航空路が、約十五キロメートルの幅があるとする、相当ふれというものも考えられるのではないかと。

そうすると、一体大丈夫だと思つしやるかということ、私も専門の方やパイロットなどにも伺つたんですけれども、いや、これはなかなか難しい、絶対大丈夫だとは言ひ切れないよというふうなことでございまして、そういう点についてどういふふうにお考えになつていらつしやるのかというところ、  
それから、いろいろなことが起こりますときに、最初の段階では、ここは心配だなんて言つて出発することはございませぬ、もうみんな、調べた結果どうで大丈夫でございませぬと出発するんだけれども、その過程でいろいろ出てまいりますね、問題を。そうしたときに私はやつぱり、環境というものをきちつと守つていくというところ、その歯どめといひますか、そういうものをきちつと考えなきゃならない。そうしますと、そういう

んど海上となりますと、監視というのも、ほかの自動車の音なんかと一緒になりまして、非常に難しくなると思いますが。ただ、現在の大阪空港でもそうでございますけれども、やっぱり特別に変なコースを飛ぶのは外国の飛行機の場合割合に多いんですね。そういう特別なものを何か監視しているというような機能になるのかなという感じはしておりますので、先生御心配のように、それを特別の人が監視というものをやっていると、それほど厳密なことは必ずしも要らないかと、個人的には思っております。

以上でございます。

○小笠原貞子君 それじゃ川島参考人に、最後になりました、お伺いしたいと思います。  
やっぱり一番私が心配しますのは、地元の方たちが、今不況の大変な生活の中にいらっしゃいますから、これによって将来何か暮らしても経済もよくなるんじゃないかという、非常に大きな期待と不安とが交錯した中にいらっしゃるわけですね。そうしますと、例えば漁業にしても農業にしても、それから先ほどおっしゃいました織物関係にしても、韓国との関係が出てくるというふうなことで、主に地場の具体的な産業がこの空港ができることによつてどういうふうなメリットを見ることができるとかという、その点を伺わせていただきたいと思つてます。

それから、先ほどおっしゃいましたように、下水が不十分どころかまだできていないとか、それから道路とか、そういうものについても非常に關心が多々ございますね。それについて、先ほどおっしゃったように当然この際整備されるべきだということなんでしょう、じゃ整備するため一体どこがお金を出してくれるのかという、今の行政の立場でそこまではできませんよ、地方自治体の責任でやる気があつたらおやりなさいというふうな突っぱねられますと、これまた大変なことですね、先ほどおっしゃったように小さい自治体とかの場合は、そうすると、このメリットというものがどの程度まで期待できるのか。先

生としてはこうあるべきだという御意見はおつしやう、私もそのとおりだと思つておられるけれども、

(委員長退席、理事桑名義治君着席)

こうあるべきだと思つしやることかどの程度現実のものとして可能になるというふうにお考えになつていらっしゃるかどうか、その辺の御感想を伺いたいと思つてます。

○参考人(川島哲郎君) ただいま御質問の地場あるいは地域産業の場合には、業種ごとにそれぞれ具体的にはぶつかるところが問題でございますので、詳しくはそれぞれについて申し上げなければなりません。が、例えば農業の場合には、このあたりは野菜を中心にしてかなり農業の整備された地域でございます。したがって、例えば空港ができましたら生鮮食料品を供給する、特に機内食工場その他へ供給するということとは十分可能でございますが、そのためにはそういう流通経路というものを整備いたしませんと、従来の流通経路のまま一たん大阪の中央公設市場へ運ばれていくというような形になりますので、そういう流通経路を整備して、地場の農業生産物を非常に有利な価格で空港に結びつけるということには私は十分可能であると思つてます。ただし、そういう施策を講じる必要がある。また、地場産業につきましても、先ほどちょっと申しましたが新しい販路を開拓する、特に海外に開拓する可能性はかなりございます。そのためにはしかし、地場の産業の体質をもっとよくするために、例えばこの地域に新しいそういう地場産業的な工業団地のようなものをつくつて、いわば模範的な工業のあり方というものを具体的に示すというの、一つの方法だと思つてます。

これについては、地元でもかなり真剣に考えておられますので、そういう方法を講じればできるであらうと思つてます。

それから、先ほど申しましたように、やはり人口がかなりふえてまいりますので、そういう増加人口に伴う小売業を中心とするいろいろな第三次産業の市場というものは、確実にふえるだろうと思つてます。それをすべて地域外から流入してくる

産業に奪われてしまふというのではこれは何にもなりませんので、それへのできるだけスムーズな参加の方法を考えなければならぬというふうにお考えしております。しかし、これも十分対応可能な問題だと思つてます。

ただ、一番最後に御指摘の、地域整備そのもの、都市環境の整備は私も非常に難しい問題だと思つてます。しかし、それにはまずさしあたって大阪府ができるだけの力を注ぐということが大事だと思つてますが、しかし大阪府自身も無限の財政力を持つておられるわけじゃありませんので、これについては国の方から何分の財政上の援助とかそういうものをお願いしたいと思つておられるわけですね。以上でございます。

○小笠原貞子君 ありがとうございます。

○山田勇君 民社党・国民連合の山田でございます。

日向参考人にまずお尋ねをいたします。  
去る五月二日の記者会見で、民間出資問題に触れられて、経団連と相談しながら出資分担の試案づくりに取りかかつたことを明らかにされておりましたが、東京系企業の出資の機運は強いと述べ、二百億円の民間出資分は何かとまとめられるという御自信のほどをお示しになりましたが、その中で、関西経済界が六割から七割、東京を中心とする関西以外からの出資金があと三割か四割ぐらいということのように、日向会長はおっしゃつたように思つてます。その中で、出資会社が約四百社ぐらゐになるのではないかと私は思つてますが、会長の御意見としまして、四百社というのはちょっと多過ぎるのではないかと、また、地方衛星都市、この空港関連衛星都市も逆に出資金を出したがつております。何らかの将来性の方向づけとして出したがつております。そうしますと四百社以上超えるのではないかと、これは、何といたしましても将来は収支採算のとれる空港、利益を上げる空港でなければいけないということになりますと、その利益の配分等ということになりますと、四百社からまた衛星都市の出資金ということにな

つてきますと、大変そういう将来の御配分についていろんな問題が出てこないであらうかというふうにお考えの第一点。

それと、大変会長の御意見の中で卓越した御意見として私は記者会見の記事等で仄聞したのですが、民間人と官公庁出身者の調和を図ろうとする考えだろが、本日は社長一本の方がより仕事が進めやすいしより効果が上がるというふうなことの御発言があつたように聞いております。社長構想としては運輸省の専門家が、副社長二人のうち一人は大阪府から地元代表者という形、一人は大蔵省関係といひますか、出資金の問題、いわゆる経理帳簿の問題等というふうにして分けて会社を運営すればより効果上がるであらうという御意見を述べられたように仄聞をいたしております。それについての御意見などを聞かしていただければ幸いです。

○参考人(日向方齊君) 第一の、四百社云々でございます。  
初めは心配しまして、二百億が集まるかどうかという心配をしておりましたが、そのうちにだんだん機運が熱してきました。例えば東京系の銀行など、大阪の銀行が余計出資して東京の銀行が格が落ちたような出資は困るよ、いわゆる第一流の都市銀行は東西を問わずに出資させぬかというふうな意見も出てきて、非常に関心度が強まつてまいりました。同時に、商社にしましても、東西同じようにして、殊に建設会社などは、地元の建設だけに有利に余計出資させるなというところは、それは初めからこちらも考えていまして、それが、そんなことはないだろうなというふうなだめ押しもありまして、東京その他の地域もかなり関心を示してまいりましたので、しかし、さりとて、余りえたいの知れないと言つと諷刺があります。その株式がよそへ流通するような企業体はこれは重要な国家の施設なものですから余り好ましくありませんので、一定の信用ある規模とそれから横の業種間の連携等を考えまして、安全性を見た募集の対象を今検討中でございます。



一般に貸すというような仕事を、公社でやらせるか民間企業でやらせるかという段になりますと、明らかに民間企業でやった方が効率的でございますしよろね。

聞くところによると、総理もどうもそういう経験を持っておるから、関西空港を民間参加の株式会社でやらそうということを出したというふうなうわさも聞きますが、基本的に、土地造成、国土形成部門を含めた関西空港株式会社は、どうも株式会社、民間資本経営にはちよつとなじまないと思ひますね。しかし、もう政府の方針が決まった以上、我々は全力を尽くしてこれに協力し、少しでも株式会社方式のメリットを生かすように努力はしていきますが、基本條件は少しくわなない点があります。

○山田耕三郎君 恐れ入りますが、第二点目に、魅力がありますかどうかについて、経済人のお立場でお答えをいただきたい。

○参考人(日向方壽君) この計画ですか。

○山田耕三郎君 はい。

○参考人(日向方壽君) 失礼しました。先ほど説明がちよつと不足しましたが、土地代が四千五百億円かかって、その一期の段階では滑走路が一本であります。これが第一期計画です。そういう計画には、まあ民間人としては余り魅力を感じませんですね。しかしまあ大きな立場で、南大阪の振興とか、ひいて言えば大阪地区あるいは関西地区の、経済の活性化のその基礎をつくるだろうという意味で出資はしておりますが、企業としての魅力はありません。

○山田耕三郎君 ありがとうございます。

○山田耕三郎君 ありがとうございます。続きまして、五十嵐参考人にお伺いをいたしました。先ほどの御意見の中で、現在の大阪空港を調査なきいまして体験をもとにしての御意見だったと思ひますが、会社ができたならばやはり環境公害をきちつと監視をするものをしておく必要があるという御意見がございました。だとすれば、どういふものをどこにつくれば一番よろしいとお考えにな

られますか第一点でございます。

第二点目は、航空審議会の委員もしていただいておりますので、その立場からお尋ねをいたしたいのですが、これは川島参考人も申されました。今航空審議会の答申に基づいて第一期計画を運輸省は決定されました。その第一期計画で終わらないようにしてほしい。ということは、やっぱり今政府は財政的な立場から極めて縮小された計画を持っておいでになりますから、そのままで終わってしまわれると大変なことだということからだと思います。

それで、その第一期計画を簡単に申し上げてみますと、四千メートルの滑走路が三千三百メートル、しかも一本しかありませんし、もちろん補助滑走路はございません。しかも、つくります空港の面積全体とされまして五百ヘクタールであります。御答申の中には、やっぱり年間離発着回数最高十六万回を維持するためには、ターミナル面積は少なくとも四百二十ヘクタールが必要である。そうしますと、滑走路面積部分と合わせますと千二百ヘクタールなければなりませんので、それども、まあこれは全体計画が五百の第一期計画でございますからいたし方がございませんが、私たちに配られております計画によりまして、そのターミナル面積が答申に指摘をされております四百二十ヘクタールの約半分、二百ヘクタールくらいしかございませんので、それども、それでも、最終年間離着陸回数十六万という計画を持っていてよろしいのでしょうか。

私は大変過大のように思ひますので、何か財政を第一義に考えて、航空の安全がひよつとしたら犠牲にされるようなことになりはせぬかという危惧を持ちます。御答申をされましたお立場からこのことにお答えをいただければと思ひまして、お尋ねをいたします。

○参考人(五十嵐壽一君) 最初の監視の問題でございますけれども、この監視点をどこに置かかというの、これは将来やはり空港ができましたときに、陸地に一番問題になる地点がどこであるう

かというようなことから決まってくると思ひます。まあ今年、現の大阪空港にもこの監視装置を實際運輸省が設置いたしました、これはほとんど今自動化しております。ですから、そういうものを将来つけて総合的に監視をするということは、これは十分現在の技術でもできると思ひますので、やはりそのコースとの兼ね合いで何地点かの監視点ということが考えられると思ひます。

○山田耕三郎君 ありがとうございます。

今、関西地区では、これから始動しようといはしてあります関西研究学園都市構想がございまして、それとこの関西空港でございまして、やりようによつてはこれらが相乗効果を發揮して、双方の施設にとつて大変有利に働き、地域社会にもメリットを及ぼすのではないかと、このように思つておりますけれども、その可能性がありやなしやということ、そしてどうしたらそういう可能性が生まれてくるか、その辺のところ御意見を願ひいたします。

○参考人(川島哲郎君) 一般的には、お尋ねのように、関西文化学術研究都市でございまして、京都と奈良と大阪のちよつと境目につくる予定になつておりますこの学園都市というものと新空港というの、非常に密接な関係を持ち得るといふふうに考えます。関西文化学術研究都市のメイン施設の一つは、第一級の海外の学者を呼びましてして日本の学者と相互に研究できるような、そういう研究機関を中核に据えたいという構想があるように伺つておりますが、そういうことになりまして、そういうものを中心にして国際空港と非常に結びつく可能性がございまして、ただ、それを実現するためには、まず一つの条件はやはりアクセスの問題でございまして、現在の空港は、先ほど私は空間距離は都心から非常に

近い旨を申しましたが、現実のアクセスは必ずしもその物理的な距離に適應した形で順調に進捗しておるとは申し切れません。ことに京都からのアクセスが現状のままではかなり時間を要するのではないかと考えられますと、この関西文化研究学園都市も、京都のまだ南の、現在ではかなりへんびなところでございますので、アクセスの問題が、まず結びつけるために非常に大事であらうと思ひます。

もう一つは、これは関西文化学術研究都市の側の問題があるわけですが、これがどのようにして名実ともに一級の関西の研究学園の中心地になり得るかどうかが非常に大事な問題でありまして、そうしなければ空港との結びつきは非常に密接になるだろうと思ひます。これは学術研究都市の側でその整備を考えなければならぬ問題だと思います。

○山田耕三郎君 終わります。

○委員(矢原秀男君) 以上をもちまして参考人に対する質疑は終了いたしました。

参考人の皆様一言御礼のあいさつを申し上げます。本日は、お忙しい中を本委員会の審査のため貴重な時間をお割きいただきまして、まことにありがとうございます。ただいまお述べいただきました御意見等につきましては、今後の本委員会の審査に十分に活用をさせていただきます所存でございます。委員会を代表いたしまして厚く御礼を申し上げます。

午後一時三十分再開することとし、休憩いたします。

午後一時三十分再開することとし、休憩いたします。

午後一時三十分再開することとし、休憩いたします。

休憩前に引き続き、関西国際空港株式会社法案を議題といたします。

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。

○國務大臣(細田吉藏君) 五月十五日の当委員会における目黒委員の御質問に關しまして答弁いたします。

関西国際空港の事業主体の検討の経緯につきましては、運輸省と大蔵省から資料を本日同委員に提出いたしましたところでございます。

次に、関西国際空港の事業主体に關する関係地方公共団体との調整につきましては、今日時点で次のように答弁いたしますので御検討をお願いいたします。

昭和五十九年二月十日、大阪府、兵庫県、和歌山県の三府県副知事、運輸省航空局長等をもって構成されている関西国際空港連絡協議会を開催し、関西国際空港の事業主体としての地方公共団体出資等を前提とする特殊会社たる関西国際空港株式会社の設立について運輸省より三府県に対して説明し、協力要請を行いました。これに対し、大阪府及び和歌山県からは、文書により、基本的に了承する旨の回答が既に得られております。兵庫県からは正式に文書による回答は行われておりませんが、同県は現在出資等について検討中でありませ

なお、昭和五十九年一月十七日の兵庫県知事との会談において、私、運輸大臣は、関西国際空港について事業主体を早期に設立しその建設を急ぐ必要があると述べ、これに対し兵庫県知事の理解を得ております。

以上の状況等にかんがみ、地方公共団体からの二百億円の出資及び長期低利融資等は確保されるものと確信しております。

○委員長(矢原秀男君) これより質疑を行います。質疑のある方は順次御発言願います。

○安恒良一君 私は、まず最初に、この関西国際空港が必要があるということについては、現在の

大阪空港の騒音問題の解決、それから航空需要の増加、特に我が国には二十四時間使用できる空港が存在をしない、また、一九七〇年代以降世界第二の経済大国となった我が国に対する世界各国からの、並びに世界各国の国民との間における経済的交流や文化的交流、こういうことをやらなきゃなりませんし、そういうまた国際的責任もあると私は思います。

ですから、二十四時間営業のできる空港建設が絶対に必要であるということについては、私どもはそう考えているわけでありませぬ。

【委員長退席、理事桑名義治君着席】

ところが、まずその前提を明らかにした上で、しかしながら問題は、そのような二十四時間営業のできる空港をどうつくるかというところにその問題があるわけでありませぬ。これはもう既に、衆議院における同僚議員並びに参議院における各委員から、いろいろのことについて大臣に質問がされておりますが、どうも明らかにありません。それはどういふことかという、空港整備法では、第一種空港は国が設置し、管理する、こういうことが明確になっておりますし、ただ、その後、新東京国際空港は御承知のように公団が設置をされました管理してありますが、我が国においては、この二つの方式が今日まで第一種国際空港についてはあるわけでありませぬ。

それはなぜかというの、もうこれは多くの委員からも議論がされておりますように、この種の空港における公共性と安全性、これが絶対条件である。でありますから、施設と管理についてやはどうしてもこれは国がやっていくことが必要だろう、こういうふうな思われたいわけですが、まあ今回は、新しい試みという言葉の中で、もしくは、臨調答申を尊重するという言葉の中で、多くの法律の適用除外を設けてまでなせ株式会社にしなればならぬかということ、どうしてもこれは理解ができません。

そのことの証拠の一つとしては、これまたもう既に同僚委員からも御指摘がありましたように、

運輸省自体も、五十八年七月八日、いわゆる公団と第三セクターの二本立て方式を地元具体的に提示されておりますし、なおかつ、五十九年度予算要求についてもその立場でやられているわけでありませぬ。

ところが、先ほど来のご質問とこの委員会における答弁をお聞きしておりますと、大臣並びに事務局の答弁を要約しますと、次のことが言われていふんです。一つは、早期につくらなければならぬ、二つ目には、資金を集める関係、三つ目には、民間の活力を活用するんだ、四つ目には、いわゆる、特にその民間の活力の場合においては、附帯事業等を行う場合に、その方が非常に効率が上がるんだ、こういう観点から大臣の答弁がずっと、今までの議事録、もしくは私自身が大臣の――と、さらに、いわゆる地元参加ですね、これに尽きているわけでありませぬ。これはもう、各

党の御質問について一貫してその域から出ておりませぬ。しかし、それでは、今お答えされていることだけで、国でやってはどうしたらそういうことができないんだらうか、公団でやった場合にどうしたらそういうことができないんだらうか、いわゆる株式会社であればそのようなことができないんだらうかということについては、私は非常に疑問でありませぬ。

そこで、このことをきょうは少し説明をしてみたいと思っておりますが、同じような答弁はもう不要でございますから、まず、大臣が、いわゆる民間会社にすると附帯事業が非常にうまく行く、こういうことを言われました。これは民間にする理由の最大の一つの理由に挙げられたんですが、では具体的に、この関西国際空港における附帯事業というのは何と何を考えたいのか、そしてそれはどのような利益を上げて採算性にいわゆる買

献ができるんだらうかと、今度は少し具体的に、もう抽象論は幾らやりましたら、今度少し具体的に、せんから、いわゆる、まず今申し上げた附帯事業の中身についてどうお考えになっているのか、そしてそれがどのような利益を上げ、どのように

この飛行場の採算性に寄与するのか、そういうことについてどうお考えになっているのかということについては、具体的にひとつお聞かせを願いたい。

○政府委員(山本長君) 大臣がお答え申し上げております法律によるところの附帯事業というのは、ターミナルビル建設、運営を含め空港の基本的施設の運営以外の部分について、附帯設備の運営というふうにおっしゃっているのでございます。そういう意味での附帯事業という観点からい

たしますと、空港のターミナルビル事業を行うこと、あるいは貨物の取扱施設の事業を行うこと、それから給油のための事業を行うこと、そのほか、人間及び貨物がここに集中いたしますから、いろいろの営業がここで行われておるわけでございます。

こういった事業から得られる収益というものについては、テナントに貸すというふうな方法によりまして利益を吸収するという方法もとられておるわけでございますけれども、こういった部分の運営というものは極めて民間経営的な分野でございます。こういった分野においては、民間の資本が入った会社において民間的な経営を行うことによつて、そこから収益を上げ、かつそれが、この基本施設の運営、安全、あるいは公共性の確保といった観点からの資金に回っていくということが期待できるわけでございます。極めて民間的な分野が空港の場所において行われておりますので、これが会社という形でもって行われることによつて非常に基本的な施設の運営に寄与する、こういうふうな考えでございます。

○安恒良一君 もう少し具体的に答えてください。私も民間人ですからね。ターミナルビルとか貨物とか給油とか、こういうこと、いろいろなのことは、あとのいろいろというのとは何かかわからない、いろいろの中身を言っていないから。

私が聞いていることは、それが民間方式だからうまくいく、公団や国でやるのがうまくいかない

と。現在でもテナントが入っているのは、民間がテナントで入ってやっているじゃないですか。だから私は、収益に寄与するというならば、例えばあなたが挙げた貨物なら貨物の取扱数量は、民間でやった場合にはこういう収益が上がる、公団でやるとこういう状態になる、さらに国でやった場合こうなる、だからこちらの方がいいということをおっしゃるならば、抽象的なことを言ったって答えにならないじゃないですか。貨物を扱う、だから貨物の場合にはこういうふうにするから利益が出るんです、給油についても民間でやればこういうふうになります。

あなたたちの言うところを聞いておると、この前のあれと同じで、何か役人はばかのように聞こえるよ。あなたたちは役人だけども、ばかですか。民間にやってもたら給油はうまくいく、ターミナルビルの経営もうまくいく、そんなばかなことではないじゃないですか。そうじゃなくて、我が国の官僚はフランスの官僚と同じでエリート官僚で、日ごろいつも威張って一番仕事ができると言っているのが、こんなときになったら、抽象的に、貨物も給油もそれからいわゆるターミナルビルの経営も、民間でやった方がうまくいくと。いくなら、具体的な数字で、例えば羽田ではこういうふうなテナントを入れてこうやってやった、こういう状況になっておるとか、成田なら成田では給油はこうやっていっているんだ、しかし今回これを大阪空港で民間に給油を扱わせれば、このような運営ができてこのように利潤が上がる、だから貢献できるといふことじゃなければ説得性はないじゃないですか。

そんな抽象的な話をして、子供だましじゃないんです。私も民間出身ですから、民間でやった場合こういうやり方をやるから、このようにうまくいくからそれが寄与できるというんなら、説得性を持ちますよ。いま航空局長の言うような答弁を何ぼやってももうたつて話は一つも進まぬわね。だから私は、きょうは少し具体的に突っ込みますよ、抽象的なことは困りますよという意味で、

附帯事業は民間でやった方がうまくいくというのは精神的なことじゃないんです。具体的に数字で、こういうふうにするならばこのように利益が上がる、だから寄与できるということになって初めて委員みんながわかることじゃないですか。そんな精神論を私はここで聞くと思わないんだよ、そんな精神論を。精神論だけでいって、役人はばかかかかということになる、役人がやたらうまくいくと、そんなことじゃないでしよう。少なくとも、経営に寄与するというならば、経営というものは具体的に数字です。どういふ寄与をするんですか。それをひとつ今あなたが挙げた項目、いわゆる貨物の場合、給油の場合、それからいろいろな営業、いろいろな営業の仕事はちよつとわかりませんからその中身を言うて下さい。

それを少し、こういうふうにするならば、今まで公団でやったりもしくはテナントを入れてやっておったときよりも収益が上がって寄与できる、こういうふうにする御説明ください。

○政府委員(山本長君) 第一種空港、例えば羽田におきましても大阪におきましても、今申し上げましたような貨物あるいは給油あるいは旅客の取扱施設は民間事業で、株式会社で国から土地を借りて営業をしております。これらの事業につきまして会社の収益等を見てまいりますと、非常に収益力が高い状態になっております。もちろんそのロケーションが非常にすぐれておりますので、そういうことが背景になっておるわけでございまして、民間的な手法によって経営を行うことによつて、非常にいい収益を上げておるのが事実でございます。

それは国がやってもいいではないかというふうなことが言ひ得るかも知れません。しかし、そんな者がやるよりは、むしろ民間的な発想に基づいて行われている事業でございまして、また民間的な発想、手法というものを取り入れたところの形

において行われるのが非常に役立っているものと思ひます。この会社におきまして、民間の出資を得、かつ、民間の活力というのは人間の活力も含めまして、その活力が活用されることによりまして、そういった今までは空港の外へ逃げている収益というものを空港の中に取り入れることができるということが言えると思ひます。

○安恒良一君 そんな抽象的なきれいなことを聞いているんじゃないんだよ。

数字でしよ。数字の話なら数字の話で、成田ではこういうふうになっています、羽田ではこういうふうになっています、その場合と今回はいよいよ民間でやった場合にはこういうふうになる収益が上がりますと、こう言うてくれなさい。あなたね、経営に寄与するからだとおっしゃることを最大の理由にして、そんな精神論を聞いていないんじゃないんだ、精神論を。僕がここで聞いていることは、大臣が言われたところの附帯事業、利益が非常に上がる、これを民間でやれば利益が上がるというから、ああそうですかと。それじゃ今まで成田ではどういふやり方をしようか、羽田ではどういふやり方をしようか、羽田ではどういふやり方をしようか、民間でやっているのかそれとも附帯事業でやっているのか、その場合はこういうふうになった、しかし今回はこの方式でやると成田方式よりも、それから羽田よりもさらに収益が上がるというならば、上がるように具体的に数字で説明しなければ、上がるだろうと上がるだろうと精神論を幾らあなたが言ったってだめよ、そんなものは。今経営の話をしていられるんだよ。経営の話というのは具体的な数字です。それを何も言わぬで、いや成田でも土地を貸してやっておたら高い収益を上げていますと。

成田では貨物についてはこういうふうになって、羽田はこういうふうになって、それについて収益はこう上がった。しかし今回、ここでこういうふう

にやれば、貨物はこういうふうになって、それに對する数字はこういうふうになってこれだけ経営に寄与します、だから安恒さん、民間の方がいいじゃないですかと言へば、初めてわかるんです。そんなきれいなことと精神論では時間もつたいない。何言うとかね、あなた。そんな時間のもつたいない議論は嫌だよ、おれは。この重要法案のときに。

○国務大臣(細田吉藏君) まず最初に、株式会社でやるか国でやるかという問題ですが、国でやるということは初めから実は比較にならないと思ひます。ということは、役人の数をふやしてこれだけの大仕事をやったり附帯事業をやったりするということはふさわしくないと思ひます。したがって、公団でやるか株式会社でやるかということだと思ひます。公団と株式会社との比較をしなればならないんじゃないかと思ひます。私はかように思ひます。

それで、公団でやった場合、それから国でやった場合、成田の問題と羽田の問題とを比べてどうであるか、具体的に数字で示せと。これは数字は私も調査すれば出ると思ひます。しかしながら、直接やった方がプラスになることだけはほぼ明瞭ではなからうかというふうにおっしゃるのをごさいます。ということは、それぞれの請負をしておる会社が相当な収益を上げておる。それは幾ら上げていられるんだ、それを示せというお話であればこれは調べてお答えしなければなりません、これはかなり明白に収益が上がっておるといふことなのでございまして、そこまですべてを御答弁申し上げておるわけでございまして。

どこの会社が幾ら収益を上げていられるんだ、それを示せというお話であればこれは別途調べなきゃならぬ、こう思っております。

○安恒良一君 大臣ね、私はきょうはその数字の話をつ込んでやりたいということをやっているんですから、やっぱり数字で言うてもらわぬと、それは民間の方がうんと上げるに決まっていますよ、これはあなたのひとりよがりですよ。ひとりよ

がりであつて、公団の方よりもそっちの方がいいと。それなら、決まってるというんなら、それは数字でおっしゃらなければね。数字でおっしゃらないで抽象論で幾ら言われたってわかりやしないじゃないですか、あなた数字で言わないで。数字で言わないであなた、抽象論で言っている。

だから私は、大臣がこの前目黒さんの質問のときに、一つの大きい理由として、附帯事業で非常に利益が上がる、そしてそれが飛行場の採算に貢献するとおっしゃるから、きょうはなるほどと僕らに納得できるような数字をちゃんと出して、これは安恒さん、そう言つても公団でやるというロスがあつて、こつちでやるというふうになつてこれだけもうけるじゃないか、こんな話なら話してください、こう言っているだけの話で、精神論を何回も入れかわり立ちかわりあなたたちから聞くことないんですよ、そんなこと。

○説明員(松村義弘君) 五十七年度の新京国際空港公園の損益計算書で御説明したいと思つてい

ます。五十七年度におきまして、この公団が年間五百三億円の総収入を上げました。そのうち空港使用料、これは着陸料、停留料でございますけれども、それが二百十五億でございます。給油施設の使用料、これは給油施設を使って燃料を航空機に供給するわけでございますけれども、その使用料五十四億でございます。……

○安恒良一君 答弁中だがちよつと待つてくだされ。それと比較して今度はこちらの国際空港の数字もあるんですね。あるならこつちへ下さいよ、そんな一々読み上げないで。それは、今あなたが読み上げておるやつ、今度はこつちではこうなりまますという数字をお持ちですね。というのは、成田だけの数字じゃわからないんですよ。その成田の数字がこうだつたらそれはこつちに示してもらつて、それが新国際空港ではこういうふうになつて、それが一つ一つの項目について数字があるなら下さい。それを見てから質問します。でない

と、読み上げられたらかなわぬわな、一々細かいことを。時間が浪費されるだけじゃ。あるなら下さい、こつちに。

○説明員(松村義弘君) 先生のおっしゃいますと、成田の現状と比較して今回株式会社をとつた場合にどのように収益が変わるかという御指摘だと思つてます。残念ながら手元にその比較をしたものはございません。

○安恒良一君 ないならいつて、つくつて出しますと言えいいじゃないの。何で時間稼ぎするんだ、そんなところで。

私がさつきから言っているのは、両方の数字を並べてくれということは何回も言っているじゃないの、君たちに。ないのに片つ方だけで何で読み上げるんだ。人の持ち時間使ってもらいたくないね、そんなことで。人の質問をよく聞いて答えなさい。それから、数字なんかで資料があつたらばつと持つてきなさいよ、こつちに。それを見ればわかるんだから、こつちは。なけりやないで、ないからこの次出しますなら、出しますと答えてくださいよ。ないんでしょ。

○説明員(松村義弘君) 手元にございませんので、早速試算しまして先生に御提出するようにいたします。

○安恒良一君 それじゃそれは保留しておきますから、ぜひ、今比較したやつを今申しした項目別に、株式会社になればこれだけ成田の公団よりも利益が上がつて、そしてこの飛行場のいわゆる経営に寄与するという証明を次回出してください。

それでは、それで次へ行きましょう。保留しておきます。

そこで、次にちよつと今度はお聞きをしたいんですが、これを決定、ゴアのサインを出すまでの間に、やはり大蔵省と運輸大臣との間にかんりのやりとりがあつています。このことは目黒さんの質問の中でもちよつとあつたんですが、五十八年度の予算に向けて大蔵大臣と運輸大臣との間で交わされた覚書、これは五十七年十二月二十九日だ

と思つてます。それから五十九年度予算で両大臣の間で交わされた覚書、五十九年一月、それぞれひとつ、どういふ覚書を交換されたか、その全文を提出してもらいたい。

これは新聞報道では、私が見る限りにおいては五十九年一月二十五日の新聞、二月四日の新聞、一月二十四日の新聞、それでそれぞれ報道しておりますが、これは新聞報道でありますから、きのう私は質問通告で大蔵閣でいわゆる交わした覚書、メモ、それからいわゆる後から聞きますが、いろいろ各省との間のことについても全部用意をしておつてもらいたいということをお願いしてありますから、ひとつ今申し上げた大蔵大臣と運輸大臣との間で交わされたことについての全文を提出してもらつて、御説明を願いたい。

○政府委員(山本長君) 大臣同士の折衝におきましては、その場において大臣が折衝されまして、そしてこういうことについて合意に基づいて予算編成がされるわけでございますが、先生おっしゃるように合意文書だとか覚書だとか、そういったものではございません。五十九年度におきまして予算の最終段階におきまして大臣同士が折衝されましたのは、この関西国際空港について予算をつけるということでございますが、その場合に運輸大臣から、地方自治体及び経済界からの出資について協力の確保の見通しがあるということ、それから日本自動車ターミナル株式会社の廃止と民営移行を行うということ、それから大阪国際空港周辺整備機構と他との統合を図るということ、それから将来この事業、関西国際空港の工事費の削減について努めるなど会社の採算性の確保を図るという点につきまして、両大臣が協議調整されたのでございます。

先生がおっしゃるような文書だとかというふうなものではございません。両大臣の折衝の結果はそういうふうな話し合いによりまして予算がセツトされた、こういうことでございます。

○安恒良一君 覚書ないしメモ等が、そうするとあれですか、これ五十七年十二月二十九日のこともこの一月のことも新聞は皆うそを言っているんですか。私が言っているのは、覚書とかメモとかそういうものがあれば出してほしい、こういうことを言っているんですよ。ただあなたがそこでべらべら読み上げられたつて、あなたほど私は頭がよくないからわからないんだよ。だから、そういうものがあるならば文書でもらいたい、こう言っている。あなた、メモでもいいからあつたらもらいたい。しかしあなたたちは、そんなものはない、それは新聞が皆うそを書いているんだ、こういうことですか、私ここに各社の新聞をうんと持つてきていますけれどね。

私がなぜこういうことを言うかという、あるならあるでそんなもの隠すことないじゃないですか。出して私たちの審議を促進したらいじゃないですか。何で、何か秘密があるんですか。秘密があるように、疑いたくなるんだ。そうでなければ、竹下さんと細田さんの間にこうこうこういうものをしたということを文書にしたものがあるなら、それをくれりゃいいじゃないですか。メモがあるなら、メモは安恒さん、こういうメモがありますよと、それからその前の五十七年の十二月のあるならあるで、そんなこと隠すことないじゃないですか。また隠しおさせるものじゃないでしょう、国会の審議というものは。

そういうものを全部さらけ出してそしてこの法案の審議を進めていくというやり方が一番オーソドックスだし、正しいことじゃないですか。私たちはまた国会議員として、国民に対してそういうことをきちつとしながら法案を審議していくという責任を、国会議員として持つておられますけれども、まさかそんなところに守秘義務はつかぬでしょう。国会議員に対して守秘義務ですか、そんなところに。そんなところに守秘義務がつかぬはずなんかないんです。そうすれば、そういうものが二つあるならばそれを出してくださいよ、あなた。何でそういうことを嫌がるんですか。

○安恒良一君 覚書ないしメモ等が、そうするとあれですか、これ五十七年十二月二十九日のこともこの一月のことも新聞は皆うそを言っているんですか。私が言っているのは、覚書とかメモとかそういうものがあれば出してほしい、こういうことを言っているんですよ。ただあなたがそこでべらべら読み上げられたつて、あなたほど私は頭がよくないからわからないんだよ。だから、そういうものがあるならば文書でもらいたい、こう言っている。あなた、メモでもいいからあつたらもらいたい。しかしあなたたちは、そんなものはない、それは新聞が皆うそを書いているんだ、こういうことですか、私ここに各社の新聞をうんと持つてきていますけれどね。

私がなぜこういうことを言うかという、あるならあるでそんなもの隠すことないじゃないですか。出して私たちの審議を促進したらいじゃないですか。何で、何か秘密があるんですか。秘密があるように、疑いたくなるんだ。そうでなければ、竹下さんと細田さんの間にこうこうこういうものをしたということを文書にしたものがあるなら、それをくれりゃいいじゃないですか。メモがあるなら、メモは安恒さん、こういうメモがありますよと、それからその前の五十七年の十二月のあるならあるで、そんなこと隠すことないじゃないですか。また隠しおさせるものじゃないでしょう、国会の審議というものは。

そういうものを全部さらけ出してそしてこの法案の審議を進めていくというやり方が一番オーソドックスだし、正しいことじゃないですか。私たちはまた国会議員として、国民に対してそういうことをきちつとしながら法案を審議していくという責任を、国会議員として持つておられますけれども、まさかそんなところに守秘義務はつかぬでしょう。国会議員に対して守秘義務ですか、そんなところに。そんなところに守秘義務がつかぬはずなんかないんです。そうすれば、そういうものが二つあるならばそれを出してくださいよ、あなた。何でそういうことを嫌がるんですか。

○安恒良一君 覚書ないしメモ等が、そうするとあれですか、これ五十七年十二月二十九日のこともこの一月のことも新聞は皆うそを言っているんですか。私が言っているのは、覚書とかメモとかそういうものがあれば出してほしい、こういうことを言っているんですよ。ただあなたがそこでべらべら読み上げられたつて、あなたほど私は頭がよくないからわからないんだよ。だから、そういうものがあるならば文書でもらいたい、こう言っている。あなた、メモでもいいからあつたらもらいたい。しかしあなたたちは、そんなものはない、それは新聞が皆うそを書いているんだ、こういうことですか、私ここに各社の新聞をうんと持つてきていますけれどね。

私がなぜこういうことを言うかという、あるならあるでそんなもの隠すことないじゃないですか。出して私たちの審議を促進したらいじゃないですか。何で、何か秘密があるんですか。秘密があるように、疑いたくなるんだ。そうでなければ、竹下さんと細田さんの間にこうこうこういうものをしたということを文書にしたものがあるなら、それをくれりゃいいじゃないですか。メモがあるなら、メモは安恒さん、こういうメモがありますよと、それからその前の五十七年の十二月のあるならあるで、そんなこと隠すことないじゃないですか。また隠しおさせるものじゃないでしょう、国会の審議というものは。

そういうものを全部さらけ出してそしてこの法案の審議を進めていくというやり方が一番オーソドックスだし、正しいことじゃないですか。私たちはまた国会議員として、国民に対してそういうことをきちつとしながら法案を審議していくという責任を、国会議員として持つておられますけれども、まさかそんなところに守秘義務はつかぬでしょう。国会議員に対して守秘義務ですか、そんなところに。そんなところに守秘義務がつかぬはずなんかないんです。そうすれば、そういうものが二つあるならばそれを出してくださいよ、あなた。何でそういうことを嫌がるんですか。

○安恒良一君 覚書ないしメモ等が、そうするとあれですか、これ五十七年十二月二十九日のこともこの一月のことも新聞は皆うそを言っているんですか。私が言っているのは、覚書とかメモとかそういうものがあれば出してほしい、こういうことを言っているんですよ。ただあなたがそこでべらべら読み上げられたつて、あなたほど私は頭がよくないからわからないんだよ。だから、そういうものがあるならば文書でもらいたい、こう言っている。あなた、メモでもいいからあつたらもらいたい。しかしあなたたちは、そんなものはない、それは新聞が皆うそを書いているんだ、こういうことですか、私ここに各社の新聞をうんと持つてきていますけれどね。

私がなぜこういうことを言うかという、あるならあるでそんなもの隠すことないじゃないですか。出して私たちの審議を促進したらいじゃないですか。何で、何か秘密があるんですか。秘密があるように、疑いたくなるんだ。そうでなければ、竹下さんと細田さんの間にこうこうこういうものをしたということを文書にしたものがあるなら、それをくれりゃいいじゃないですか。メモがあるなら、メモは安恒さん、こういうメモがありますよと、それからその前の五十七年の十二月のあるならあるで、そんなこと隠すことないじゃないですか。また隠しおさせるものじゃないでしょう、国会の審議というものは。



りました後におきましては正式なその活動が開始され、円滑に出資の引き受けが行われるような準備作業が今行われていると、こういう状態でござります。

○安恒良一君 あれですか、確約をされているんですか。—それじゃ、確約をされているんなら、確約をされているその今あなたがおっしゃったことを提出してください、こういうふうな確約をされているという。というのは、私は二百億と聞いておいたら、今度は、今ちょっとあなたの話を聞くと、二百億をめぐり、こう来たから心配になつてきたんで、めんど二百億じゃ大分違うからね、これ。だから正式に、二百億は必ずこれは法案が成立した場合に出します、こういうお約束が運輸省にそういうことで出されているんなら、それをひとつ提出してください。まずそのことをきちっとしておかないと、後で話が違ったということになつたら困りますからね、これは。ですから、その点。

それから、二百億以外のことについてもあなた言われましたね、融資の問題についても。そういうことについて責任を持つということがきちっとした文書になっているならば、それを示してください。

○政府委員(山本長君) 御要望のとおり提出することとさせていただきます。

○安恒良一君 それから、あれはいんですか。それは、二百億をつくるということは団体としての確認は文書でできるそうですが、その中身について、いわゆる大抵どういふところかという支を出してもらおうという、そういう話し合いは一切ないわけですか。それはもう全部向こうに任して未知数ですか。どういふところからどのように出してもらう。少なくとも二百億という金ですからね、財界としては、こういうふうな二百億を五団体なら五団体はそれぞれ責任を持つとか、大抵これぐらいの会社にはこれぐらい持つてもらうか、そんな話し合いということとは全然されていないんですか、まだ。

○政府委員(山本長君) 先ほど申し上げましたように、そういった割り当てのための準備作業が経済界の中で行われておる段階でござります。これが、法案が通りましてから設立委員によりまして設立行為がなされるわけでござりますが、その段階におきまして具体的な割り振りを決める、こういうことにならうと思ひます。先生おっしゃるように、今どの会社に幾らというふうなところまで、運輸省と経済界との話し合いまでまだ至っておりません。しかし、経済界の中で、法案が通りましてから設立作業に移りますときにスムーズにその割り当てが行われるような準備の作業が行われている、こういうことでござります。

○安恒良一君 財界のことですから二百億ぐらいはそんな話し合いしないで簡単のように言われますが、私は関西の財界の皆さんと大分つき合ひもありましたけれども、これ非常にやばりがめついでですからね、関西の方というのは。そう簡単に二百億を、はいこれ、右から左というわけにはなかなかいかぬだろうと思ひますよ、これ、率直なことを申し上げまして。ですから、今あなたのお話を聞くと、今は財界の中でそういう話が進んでいる、運輸省とはまだ話をしていないというんですが、そうすると今度は運輸省として、それならば近い将来、じゃ今度はその中身で、どの会社にどれぐらい支出してもらいたいという話はするんですか、はいはい。あなたの話を聞くと、これから、今はしないけれども後するよな答弁でしたが、そのところはどうですか。

○政府委員(山本長君) この法案の中に盛り込まれるわけでござりますけれども、設立行為が設立委員、運輸大臣が任命いたします設立委員によって行われるわけでござりますので、法律的な形といたしましては、これは形式論でござりますけれども、その設立委員会において割り振りをし、かつその募集をする、こういう形になるわけでござります。

実際問題といたしまして、個々の会社に対しては、どこが幾らどこが幾らというふうな割り当て

てにつまましては、運輸省といたしましては、民間経済界の合意というものを尊重いたしてまいりたいと思っておりますが、あくまでも形式的にはその設立委員の形の中で行われる。運輸省はそれについて、まあ産業界と申しますか、の立場において努力をしていく、こういう形にならうと思ひるのでござります。

○安恒良一君 いや私は、形式的なことは、法案をもらつていますから、設立委員会が何をやるかなんていうような、そんなことを聞いているんじゃないですよ。今、運輸省と財界とのことを聞いているんですからね。

私は、例えばその二百億なら二百億というのを、いわゆる教社で持つ場合とか、多くの会社で持つ場合とか、いろいろのことがあり得ると思ひますよ、これは。そういうことについてあなたのお話を聞くと、非公式としてやるらしいんです、非公式でやるならやると、その場合にはどういふ考えを持っているかというのを私は聞きたいわけですよ、二百億の出資についていふことが報道されていますから。たくさん支出を、金を出したやつが発言権を持つのかとか、利益の方も握れるのかとか、いろいろのことが報道されたり書かれたりしていますからね。いわゆる民間の二百億の支出についてこれから決められるときに、運輸省としてはどういふ接点をしていくのかということをお聞いている。設立委員会が割り当てるといふのは、それは形式的なことじゃないですか。それをどうあなたたちはするんですかということをお聞いているんです。

○政府委員(山本長君) 経済界の中におけるその出資の割り振りにつきますと、先ほど申し上げましたような準備作業が行われているものでござりますので、その経済界における準備作業の結論というものを運輸省といたしましては尊重してまいりたいというふうな考えをしております。

○安恒良一君 そうすると、経済界が自主的に決めれば、支出の額、出資会社、そういうものは全部尊重していく、運輸省としてはタッチをしない

い、こういうことですか、あなたが言われたことは、それでよろしいですか。

○政府委員(山本長君) そういった考え方でござります。

○安恒良一君 はい、それは確認しておきましたよ。

そこで、これは大臣にもお聞きをしたんですけど、これも報道を見ますと、いわゆるきょうも参考人で午前中お見えになつておられた会長さん等のいろいろな報道が出ていますが、例えばこういうふうに見られる部分、少ない出資で事業全体、人事まで握らうとしている、こういう報道がいろいろされているわけですが、ここで念のために聞いておきたいと思ひますが、関西連と運輸省との間にこういう問題について何らかの条件を交わしたことがあるのか、このことについて聞きたい。

○政府委員(山本長君) 先生が御指摘になるような約束事のようなものは一切ござりません。

○安恒良一君 もう一遍念のため聞きますが、関西財界と政府との間に交わした覚書、すなわち出資の見返りに対する財界からいろいろな条件が出されているように聞きますが、覚書が出されているように聞きますが、そういうものは一切ありませんか。後で出てきたら承知しませんよ。いいですか。

〔理事桑名義治君退席、委員長着席〕

○政府委員(山本長君) 民間経済界が先ほど申し上げました出資ということについて協力をするという決定をいたしましたときに、出資することを決定するに当たりまして要望事項というものが提出されております。

先生おっしゃる、人事権とか、民間がこの会社に参画することによって何か利益を得るといふふうな意味での見返りの条件といったようなものではないと思ひますが。

○安恒良一君 それじゃその要望事項をいただきたいと思ひます。要望事項をこちらに下さい。そして、もう一遍念を押しておきますが、すな

わち要望事項はある、しかしそれ以外に出資の見返りに対する財界からの諸条件、覚書が出ていることは一切ない。このことだけは確認しておきますよ。後であつたら大変ですから。

○政府委員(山本長君) 先ほど申し上げましたように、出資を決めましたときに要望事項がございませうけれども、それは提出させていただきます。

○安恒良一君 それじゃ次にお聞きをしたいと思います。またこれも新聞報道にもございませうが、建設の費用に対する利息、建設の利息の要求が財界から出ているはずですが、どういう要求が出ていますか。

○政府委員(山本長君) 先ほど申し上げました出資に当たつての要望事項の中に、建設利息の配当という、商法上の建設利息、出資金に対する建設利息の配当という商法上の制度がございませうけれども、これを実施するようにしてもらいたい、こういう要望がこの中の一つとしてございませう。

○安恒良一君 その要望事項は後で文書をいただきますから。

○政府委員(山本長君) 先ほど申し上げました出資に当たつての要望事項の中に、建設利息の配当という、商法上の建設利息、出資金に対する建設利息の配当という商法上の制度がございませうけれども、これを実施するようにしてもらいたい、こういう要望がこの中の一つとしてございませう。

○安恒良一君 それでは、建設の利息は認めるのか認めないのですか。どうするんですか。認めるんですか、あなたたちは。それとも認めないんですか。イエスカノーか、それだけひとつ答弁してください。

○説明員(松村義弘君) 現在我々が想定しております資金計画には、建設利息のことを考えておりません。

○安恒良一君 そうすると、利息は一切認めないということですね。認めないということですね。建設利息は一切認めないというふうに受け取っていいですか。

○説明員(松村義弘君) 建設利息をつけるためには原始定款、会社が設立するときの定款に盛り込んでおく必要がございませう。したがって、設立委員が任命された後、設立委員の間でそういう問題が十分御討議なさると思ひます。しかし、我々が現在想定しております資金計画の中には建設利息を織り込むことを考えておりませう。

というのは、例えば東北新幹線の建設、それから青函トンネルの建設等々、当初建設費が諸物価、人件費の高騰その他いろいろなことで、相当これは大きくなつていっていますね。今ここで具体的数字を挙げるには時間がかかりませうから挙げませうが、それはもう皆さん御承知のとおり。この場合もとりあえず第一期工事をやると。その場合、残念ながらやはり年々建設費用がかさむのがこの種の工事についてはやや常識的になつて、なかなか計画どおりうまくいかないということ。そうなりますと建設の利息自体が大きくなりませうが、その場合も今あなたがおっしゃつたことは変わりございませう。

○説明員(松村義弘君) 私ども、このプロジェクトの収支採算につきましていろいろ計算をいたしました。その結果、無利子の資金三〇%が確保できるならばいろいろな事態に対応してもなおかつこのプロジェクトは採算がとれると考へております。

○安恒良一君 いやいや、私は採算がとれるとかとれないとか聞いていない。人の質問にあつた正確に答えてください。

○説明員(松村義弘君) 残念ながらこの種の大型な公共プロジェクトの建設には、建設の予定年数が延びたり、もしくはいろいろ物価、人件費の高騰等があつて当初計画より非常に建設費用が、今までやってきたのは全部かさんでいりますよ、上越新幹線一つをとつても、東北新幹線一つをとつても、青函トンネル一つをとつても。例えば私は福岡ですが、福岡におけるところの、市がやつているところの地下鉄建設一つをとつても、全部、当初計画どおりなかなかこういうものはうまくいかないです。

○安恒良一君 そういふ場合でも、建設費用はかさみますが、その場合でも建設の利息というのはいくらか一切これは認めていかないんだと、こういうお考えですかと聞いていられるんですから、採算がとれるとかとれぬとか、そんなことを聞いていられるんじゃない。認めるとか認めないのかははっきり言つてもらえなさい。それだけの話です。

○説明員(松村義弘君) このプロジェクトの建設を進めていく場合に、二つの要因でコストが上がることを考えられます。一つは物価上昇、それからもう一つは、現在調査を行つていませうけれども、不測の事態が生じて工事費が上がるということ、二つのケースがあり得ると思ひます。

○安恒良一君 また、お尋ねの建設利息をつけることを考へているかどうかという点でございませうけれども、現在の商法の規定によりまして、会社が発足当時つくりませう原始定款に建設利息をつけるということを書いておきませうと、会社の設立以後において建設利息はつけられませう。したがって、設立委員が任命された時点におきまして、設立委員の間で会社のいろいろな事業計画、それから将来の構想をいろいろ御議論なすつて、設立委員の方が建設利息をつける必要があるかどうか最終的に判断なさると思ひます。

○安恒良一君 また話がおかしくなつたんじゃないの。あなた、私が聞いたことを、つけるかつけぬかということをややいいんです。そんな回りくどいことを言わぬで。時間稼ぎやめてもらいたいです。

○安恒良一君 僕が聞いているのは、最初に聞いたのは、建設利息については財界から要求が出ていられるのかどうかと。建設利息は認めるのか認めないのかと聞いたから、認めないと言つたじゃないか、はっきり。ああそうですか、わかりましたと、そこまで。それじゃこの種の工事というのは非常に当初予測したよりも長期になつたり物価の上昇があつたり、

○説明員(松村義弘君) いろいろなことがあつて費用がかさむ場合がありませうが、その場合でもあなたの方は建設の利息は認めないんですと、こう聞いたんです。そうしたら今度は、今になつたら、いやそれは設立総会でまた何か決めるような話になつてくると、話が行つたり来たりじゃないですか。認めないなら認めない、いや認めるなら認めるとか、設立総会で決めるなら決めるとか、はっきり言うてくださいよ、あなた。そんな自信のない答弁じゃ困りますよ、あなた。おろおろおろおろして。もう少し、単純明快に答えてください。

○説明員(松村義弘君) 今聞いていることは、年々建設費用がかさむ場合が常識で考えられます。その場合でも建設利息自体は認めるんですか、認めないんですかと、こういうことを聞いていられるんですから、認めるなら認める、認めぬなら認めぬと。

○説明員(松村義弘君) 先生の御質問の建設利息と申しますのは、建設期間中に発行された株式に対して、建設期間中ですと当然利益はないわけがございませうけれども、利益がなくても資金調達を容易にするために建設期間中に一定の配当をすることについてお尋ねかと思ひました。

○安恒良一君 そのことについてお答えいたしますと、現在の我々の資金計画の中には建設期間中における建設利息をつけるというものは考へておりませう。

○安恒良一君 そういうことでは、私が言つていられることを持つて回らないでも、いわゆる財界その他から要望が出ていられる建設費用に対する利息、建設利息は一切認めない。それから、今後建設費用がかさんだ場合においても建設の費用については認めない、こういうふうに乗つておきませう。いいですね、それで、もうこれで時間をとるのは嫌だから、いいですね、それで。

○説明員(松村義弘君) 建設期間中におきませう株式に対する配当をすることを建設利息と我々は理解しておりますけれども、そういうことでは

先生の御理解と同じだと思ひます。

○安恒良一君 それじゃそれは、そこまでお聞きしておきましょう。またこの次に、必要に応じてやることにします。

次は、やはりこれ民間経営と言われますが、私はやっぱり利権の問題を非常に心配しています。そこで、土取りですね。これはいわゆるたぐさんの土が要するというので、一部淡路島からとるとか、あとはこちら側からとるとか、こういうことになっておりますが、大体土取りについて主として公有地を使うと、こういうことを言われていたが、しかし大臣の御答弁を議事録で拝見しますと、公有地だけで間に合わない場合には私有地もということも言われておりますが、大体必要な土が幾ら、それを公有地で幾ら、私有地で幾らとるか、まずそのことを聞かしてください。

○政府委員(山本長君) 関西国際空港の現在の計画における土量、必要土量というのは約一億五千万立米でございます。

その土砂の採取地につきましては、採取地選定のための調査を行っておる段階でございますので、土砂の採取地を決めておりません。決めますときに、大臣も以前にも御答弁いたしましたこととございますけれども、公有地が望ましいことはもちろん言うまでもございませぬ。ただし、公有地ばかりというわけにもなかなかまいらないうことだと思ひます。これは、その土砂の採取の容易さとか、あるいは公害への配慮から見たところの問題点、それからやはり地域の開発との関連等を考えまして、地方公共団体等とよく相談いたしまして決めるわけでございますので、その場所が公有地ばかりというわけにはまいらぬ場合もあると考えられるからでございます。

したがって、先生おっしゃるような、公有地から幾ら、私有地から幾らというふうにお申せられるような段階ではございませぬ、候補地自身をまだ決めておられない段階でございますから。

○安恒良一君 これも、奇異なことを聞くね。あなたたちは質問者によってその都度その都度答弁

を変えらる。

ずうっと衆議院で今日まで各党に答弁してきた議事録をよく読んでごらん下さい。あなたの意見を聞くと、望ましいということだけであつて、公有地がどのくらいか私有地がどのくらいかわからぬと言つても、そうじゃないじゃないですか。ほとんどの部分をいわゆる公有地からとると、しかしどうしても公有地が足りぬときは私有地も使わざるを得ないという趣旨の答弁をしていられるんじゃないですか、あなたたちは。それじゃ僕が今度、それならば公有地が何％——ほとんどの部分と言つたら、八割とるか九割とるかとか、あとの一〇％なら一〇％は私有地なのかと聞いたら、いやいやまだそれは一切わからぬのです、それは望ましい話をしたんですつて、そんな言い方ないじゃないの。そんならそのように最初からあなた、そういうふうにご答弁してもらわないうね。

もう一遍自分たちで、衆議院の運輸委員会、連合審査、予算委員会等々でずうっと答弁した議事録を精査して答えてくださいよ。その都度その都度あなた、いいかげんな答弁をして切り抜けられられないで、私たちが、聞く以上、議事録これ全部読んでくるんだからね、全部。あなたたちが何答えた、大臣が何答えたと読んで、その上で聞いているんだからね。

だから私が聞いていることは、少なくとも公有地で何％とるか、八〇％、ほとんど公有地でありたい。しかしどうしても公有地とれぬ場合は私有地もやむを得ないと。こういうことを言われておるからね。そのやむを得ないというのが何％ぐらい、一億五千万立米の中で何％ぐらいあるかということをお聞かせたら、いやそれは望ましいことを言つたんで、まだ皆目見当がつかぬと言つて。

どうしてそんな答弁になるんですか。前の答弁は間違ひで、この際はお謝りになるんですか。あれはうそを言いましたか、まことに申しわけなかつたお謝るんなら謝ってくださいよ、時間がか

かりますからね、これもまた。

○政府委員(山本長君) 同じ答弁を私申し上げておるつもりでございますが、土取りの地の選定というのには非常に重要な問題でございまして、与える影響が非常に大きいところから、地域の開発の計画というものも考えなければいけませんし、もろもろのことを考へて、そして地方公共団体とも相談すべく手順を踏んで決めるべき問題でございまして。したがって現在、土取り地の候補地につきましてどこにするかということにつきまして諸般の調査を行い、なおこの事業主体ができました後におきましてもその調査が若干継続するわけでございます。よく相談の上慎重に候補地を決めなければならぬ問題でございます。それを決めるときにいろいろな問題を起こさないために、公有地がいい、望ましい、そういう方向で決めるべきだと、こういうふうにお申し上げております。ただ、その場合に公有地ばかりというわけにもまいたらない場合もあるでしょうということを申し上げておるわけでございませぬ。

○安恒良一君 ごまかしちゃいけませんね。私は今、どの土地を何ぼとるということを聞かせると言っているんじゃないんですよ。そんなことを言っているんじゃないんですよ。私はどこの、何町の何をとるかという、そんなことを聞かせると言っているんじゃないんですよ。そんなことを先にしゃべつたら利権が絡むというけれどもね、後から言いますが、もう大概買占められておるんですよ、みんな。しかし、あえてそのことをあなたに聞いているんじゃないんですよ。

私が聞いていることは、いわゆる公有地ではほとんどとりたいていというから、大体一億五千万立米なら立米の、どのくらいの数量は公有地とするのか、どのくらいの数量は私有地とするのかというのを聞いておるだけです。それをあなたはいや望ましいということ、大多数は公有地とりますよ。今まで言明したことは違ひますよ。だから私は、箇所なんか今こで言えと言つておるんじゃないんですよ。何も利権屋の先を担ぐ必要はな

いんだから、我々も。ただ、少なくとも公有地を中心にとるといふなら、一億五千必要ならそのうちのどのくらいは公有地であらうというお考えをお持ちなのかということをお聞かして。それも我々に言えないんですか。

そんなら、そんな答弁をしない方がいいじゃないですか。どうしても足らぬときは私有地を使いますというそんな答弁、どうして出てくるのですか。どうしてそういう、その都度その都度の答弁になるんですか。

○政府委員(山本長君) 土取り地の選定に当たつて、公有地が望ましいし、あるいは公有地比率というのが高い方が望ましいということでございますが、先生おっしゃる、そういう候補地というものについて具体的な選定が行われる前に、公有地から幾らとるか、私有地から幾らとるかというふうな数字というものは出てこないわけでございます。しかし、選定の方針といたしまして、公有地がなるべく多いところから選定を進めてまいりたい、そういう方向で選定作業を進めてまいりたい、そういうふうにお聞き願ひ申し上げておるわけでございませぬ。

○安恒良一君 三点セットというのがありますし、具体的なのがなくて、——箇所を言えと言つているんじゃないんです、少なくとも数量ぐらいい見当がつかないで、今になって、公有地が望ましいとか、公有地からたくさんとってできるだけ私有地は少なくしたいとどうして言えるんですか。そんな子供だましのことを言いなさんなよ、子供だまし。自分たちが今まで言つたことが間違つていたら、間違つていたと謝つて訂正して、こういうふうにしてほしい。自分たちが今まで言つておつたことと私が聞いたことを全部つじつまを合わせようとしたら無理だよ、君の答弁は、幾ら聞いたら。子供だましじゃないの。公有地から幾らとるといふことになれば、少なくとも一億五千万立米のうちこれぐらいは公有地とれる、これぐらいはとれない。ただし私は、箇所

を言えと言っているんじゃないんだ、箇所を言えと言っているんじゃないんだ。そんなことのあれもないで、どうして国会で聞かれたときに、公有地からほとんど取りたいと思えます、それから、しかしどうしても足らぬときは私有地も一部使わざるを得ませんと、そんな答弁にどうしてなるんですか。

何にも見当をつけないでいいからかげんの答弁をしてきたんですか、今まで、あなたたちは。そんなばかなことはしないでしょ。もう少しまじめに答えてくださいよ、まじめに。まじめに。それから、自分たちが今まで答弁したことに間違いがあったならば深く訂正をして、実はこういうことでしたというところで訂正して、わびるところはわびて、そして言い直さなきゃならない。今まで言ったこともそのまま残して、そして僕の聞いたことについて言わぬ。

またこれ堂々めぐり。こんなやりとり、私、嫌なんです。私が聞いていることは、箇所を言えと言っているんじゃないんだ。一億五千万立米要するという。ああわかった、そのうちのどれだけは大体公有地とする予定なんですか、私有地はどれぐらいのことですか。ところが、そんな見当もつけてないで、公有地ってどうして言えるんですか。あるかないかわからぬのに、あなたたちはそんなことを言ったんですか。公有地ではたった三千しかとれぬ、残り一億二千ですか、それは全部私有地とする、そんなことになるんですか、あなたたちの。

あなたたちの、ずっと衆議院から一貫して聞いておいたら、できるだけ公有地とするということとをずっと一貫して言ってきたから、どのぐらいいの見当があるんですかと聞いておるんです。その見当も言えなかつたら困るじゃないですか。○政府委員(山本長君) 土取り地の決定をいたします前に、先生おっしゃる公有地から幾ら、私有地から幾らというふうな計画を決めること自身、決めることは困難だと思います。それは、どこからとるかということにつきまし

ては、公有地比率の問題というものは重要な選定のファクターの一つでございます。しかし、それだけではなくて、公害の発生がないようなやっぱ場所からとるとか、あるいはその地域の開発との関係というものも考えて、そのほかの要素というものも加味して決定されるということでございます。したがって、その決定の大きな要素でございますが、要素の一つとしての土地の所有形態につきましては、公有地というものが望ましいし、よしんば私有地が若干入りましても公有地比率がなるべく大きいところが望ましい、そういう方向で決定してまいりたいと、こう言っておるわけでございます。ちょっと先生のおっしゃる、非常にあれでございませうけれども、先に公有地から幾らとるか私有地から幾らとるかということ、場所を決める前に計画を立てるということとは困難なことだと私は考えるのでございます。

○安恒良一君 困難なことなら今まで——きょうになって初めてあなた、望ましいと言ひ出したんだよ。今まで何でそんな答弁をずっと議事録で繰り返しているの。困難なことだ、あなたが言うような理屈なら、公有地を中心とか、どうしても足らぬときは私有地からという答弁なんか出てくるはずじゃないの、あなた。ないじゃないの。人から問い詰められたら、今になって、望ましいと。実はこうこうこういう条件があるからわけてはわかりませんと。そんなんだしたら、あなたのお話だったら、公有地からとるか私有地からとるかかわかりません、できるだけ私たちは公有地からとりたいたいと思ひますが、その一億五千万の中身は一切まだわかりませんと、こうあなた最初から答弁しとかにやいかぬじゃないか。最初からそういう答弁をしとかにやいかぬじゃないですか。それなら私はそれで、その上に立って聞いていきますよ。ところが、最初はそう言っていないでしょう。

大臣の答弁にもあるんですよ、大臣の答弁にも。それを、今ごろになって、望ましいとか、わけはわからぬと。いや、実はそれは先生、こうい

う条件もあるから、こういう条件もあるから。公有地なのか私有地なのか、あなたのお話を聞いていたら皆目見当がつかぬ。望ましいという言葉だけ一つ残る。それだったら、今までの衆議院におけるところの答弁というのと、かなりの食い違ひが出てきていますよ。

○国務大臣(細田吉藏君) 衆議院の答弁、私もいたしておりますので、ちょっと私の申し上げたことを……。いろいろ買ひ占めやなんか、いろんなことが起つていっているんじゃないか、なるべく公有地から買ひ占めやなんか、こういう御質問なんでございませう。ですから、それはもうそのとおりでございませう。できるだけ公有地の方が望ましくございませう。望ましいという言葉を使ったか、なるべく公有地にしたいと思ひますと。しかし、それだけで全部賄えるかどうかということになると、なかなかそうはいかないという場合もありませう、というふうな申し上げておると思ひますので、それが何多だという話までいきますと、どうも今お答えしたこと以上に今は今ちょっと、場所の選定そのものができていないからお答えできないということなんです、私の気持ちとしてはもうできる限り公有地からとるべしという気持ちでお答えを申し上げたのです。

○安恒良一君 あのね、大臣、衆議院のときにもその望ましいという言葉にはなっていないんですよ。望ましいということにはなっていないんです。衆議院の議事録を見ても。だから、まあこれだけで時間をとるわけにはいきませんから、私も自分の持ち時間が減るばかりだからね。それじゃ、その四千五百億の経費をこれに見込まれていきますね。そうするとあなたたちはあれですか、四千五百億、土取りのいろんな諸経費について、どこを土をとるか一切皆目見当がつかない、公有地であろうと私有地であろうとわからないのに、その単価はどうして出したんですか。今のお話を聞いておると、全く皆目見当がつかない。望ましいことだけはわかっているけど、どこ

の土地をとるやらさっぱりわからない。さっぱりわからぬのだけどこだけの金が要る。そしてあなたたちは民間の活力を言うている。民間会社ではそんな算出はしませんよ。どこを土地をとってどこを埋めるとき、あそこを土は大体どのくらいかかる、輸送距離がこれだけかかる、だからこれだけぐらいいの土取りに金が要るというのを積算するんですよ、積算は。その四千五百億の積算は何にもあれですか、そんなことは皆目見当がつかないのに、どんな土をとるかわけがわからぬで、とにかく四千五百億の金をどうして算出したんですか。私はわかりませんよ。

○説明員(小坂英治君) 先生のおっしゃる土取りの費用でございませうけれども、今考えておられますの泉州地域、それから和歌山の北部にかけての丘陵地帯を前提といたしまして、数カ所今まで勉強しております。

三点セットでも書いておられますけれども、いろいろ条件をつけておいて、いろいろなぐあいの悪いところを外していきまして、その中で相当絞っていきましてそれぞれ私も試算してまいりました。その数字を用いて今単価を出しているわけでございますが、さらにこれを詰めていく段階で今調査をしていますものをさらに詰めていく必要がございませう、その中で、三点セットにも書いておられますように実際にはなるべく、この三点セットの文章をそのまま読みますと、「公有地が占める面積の割合がなるべく大きい地域を土砂採取地の候補地として選定する。」と書いておられますよ、そういう社会的な条件も含めて実際の場所が決まってくるわけでございますが、現在のところははまだ場所が決まっておられませんので、数カ所の場所について試算したものを置いて計算しております。実際にはこれをさらに検討しまして詰めていくということになります。

○安恒良一君 それじゃ、そんな子供だましの答弁じゃ困りますから、今数字を一つ読み上げられても時間をとりませうから、積算基礎を下さい。四千五百億の積算基礎を、あなたたちはいろいろや

つたと言ふんだから、その資料を下さい。それを私は検討して次の質問をします。これはこれまでにきょうはとめておきます。

あなたの今の質問の聞いておいて、それで私が納得する、そんなことにはならぬですよ。私はそんなばかじゃないんですから。もう少し中身を精査しますから。

それじゃ、四千五百億のいわゆる積算基礎を出して、それを精査した上で次回質問でまた質問します。よろしくございませぬ。

○政府委員(山本長君) 提出させていただきます。安恒良一君 はい。

次へいきます。そこで、今土取りの選定調査がされているということがあるわけですが、ひとつその選定調査がされている町名とか、場所ですか、我々が新聞で見ますと五カ所ぐらゐあるんですが、この点はちよつと場所を、町名なり言ってみてくれませんか。

○説明員(小坂英治君) 今選定のための基礎的な資料を集めておりますが、そこで検討しております地区は、和歌山県の加太地区、それから大阪府の岬町、それから大阪府の阪南町、さらに大阪府の泉南市、さらに和歌山県の岩出町、この五カ所の地域でございます。

○安恒良一君 五カ所ですね。それじゃ、以上の地区について調査を五つの大手建設会社が請け負っているようですが、その大手建設会社が請け負っている会社名はどこでございましょうか。

○説明員(小坂英治君) 先生箇所とおっしゃいますけれども、五地区と書いていただいた方が……。

○安恒良一君 五地区ね、はい結構です。○説明員(小坂英治君) 相当広い範囲をまだ含んでおりますので、それで御了解いただきたいと思

います。

加太地区につきましては鹿島建設が受注しております。岬町につきましては熊谷組、阪南町は大林組、泉南市につきましては青木建設、岩出町につきましては大成建設がそれぞれ受注をしております。

○安恒良一君 はい、わかりました。さらに、この地区での調査の地番、範囲、所有の形態について、図面をもってひとつ、今選定の調査をされておりますから、これを提出してもらいたいと思ひますが、よろしくございませぬ。

○説明員(小坂英治君) 土地の利用状況——利用状況といひますか、所有者関係につきましてはまだ調査ができておりません。場所がある程度詰まってくる段階で、各府県と調整する中で調べたいと思つております。

○安恒良一君 それは不思議な話ですね。今調査をされているわけでしょう。ボーリングもされていると聞いているんですよ。所有形態がわからぬのに、あなたたちは勝手に他人の土地に無断でボーリングをやっているんですか。

私が聞いていることは、今あなたたちが選定調査をこういふ場所で行っている、会社はこういふことだと言つて、それじゃどこに調査をしているか、その地番と範囲と所有者、所有形態ですね、公有地もあるでしょう、私有地もあるでしょう。それはいろいろあるから、そういうものについて出してくれと言つたら、それはないと申すから、それじゃ黙つて人の持っている土地にボーリングをやっているんですか。そんなばかかなことはいひないですか。

○説明員(小坂英治君) 現在土取りの候補地選定のための基礎的な調査をやっておりますけれども、その範囲は図面上の問題でございませぬ。ただ、今先生おっしゃいましたように、ボーリングをやっております。そのボーリングをやっておりますところの土地の所有、私有かあるいは公有かというふうなところはわかっております。

○安恒良一君 わかりました。それはボーリングをやっている箇所の地番、

範囲、所有者について資料をひとつ出して下さい。よろしくございませぬ。

○政府委員(山本長君) 提出させていただきますと存じます。

○安恒良一君 はい。持ち時間がだんだんなくなつてきましたから、今度は次のことに入りたいと思ひますが、これもさつきと同じですからもう簡単に片づけておきたいんですが、衆議院におきまして同僚議員から、いわゆる運輸大臣が基本計画を定める際に各省が事前協議をしてくれということ、七つの省との間に事前協議をしたということが松村説明員から明らかにされました。そこで私はいきなり質問取りのときに要求しておきました。七つの省庁との間に結ばれました覚書の内容についてひとつ提出をしてもらいたいということでもあります。よろしくございませぬ。今なければでも結構ですから、出していただけますか。今さつきのやりとりでこれはもうはっきりしているから。

○政府委員(山本長君) これも先生からおしかりを受けますけれども、相手方の省庁のあれもございませぬ、私ども、その現物というよりは、どういふ内容であるかということについて私たちの責任でお出しするということにさせていた

○安恒良一君 相手があるつて、アメリカ政府とやつたわけじゃないんだよ、韓国とやつたわけじゃないんだよ。内閣のもとにおける各省とやつたわけじゃないんだよ。あれを、外閣の省とやつたわけじゃないんだよ。それを、国会の審議に必要だということはどうして出さないんですか。これは大臣答えてください。審議に必要だから言っているんですからね、こんなものは次回出すなら出しますということでもスムーズにやつてくださいよ、あんな。

○國務大臣(細田吉藏君) 私もかつて役人をやつておつたことがあるわけですが、各省の申し合わせというものは、ちよつとした法律には、ほとんどまたがる法律については各省の文書の交換という

ようなものが大体行われるというのが通例でございます。これははっきり申しますと、それぞれの権限を役人が、日本の役人が大事にいたしますので、その権限の立場から非常にいろいろ主張すべきところを主張するわけですね。これは一概に悪いとは言えないわけでございます。そういうことで、要するに権限と権限がぶつかり合うというふうなところのことについてセットをしなければ次官会議、閣議決定と通つていかないわけ、これは設定されること、こういうことになるわけでございます。したがつてその内容につきましては、各省との折衝の状況、その折衝の担当者あるいは折衝の状況によつて繁簡いろいろな差が出てまいつておるといふことがこれは通常の状態でございませぬ。したがつて、そのものを出すということにつきましては、これは各省が、これはどの省でも同じことでございますが、非常に出したがらないといひますか、出しては。何だ、あそこにはこれだけのこと、出して、うちはこれだけのこと、頭張つておつたのかというふうな話にもなる。さつぱらんなところで言いますとそういう問題もありませんので、役所ではなかなかそういうことは出さないということが私は慣例的にや行われておると思ひます。

しかしながら、この問題につきましては、今いろいろ必要だということもございませぬから、内容については申し上げる、こう言つておるわけですが、したがつてその文書の形そのものでなくて、書いてある内容については、どの省とはどういふこととどういふこととどういふこと、というものを御出すれば、それで御審議を願えるんじゃないかと、かように思ひますので、さよう御了承いただきたいと思います。

○安恒良一君 了承でございます。この法案を審議するに当たつて、運輸大臣の基本計画を定める際にはぜひ事前協議をしてもらいたいという要請に基づかれて、この前衆議院においては、七つの省庁との間に覚書を結んでいま



まで煮詰まっておりますけれども、こういった条件のよい空港について代替の空港として指定をするということが必要であり、また可能であるというふうには我々は考えておる次第でございます。

○安恒良一君　そうですね。わかりました。そうすると、今のところでは、これから決めるんだが長崎、大分空港等を今後代替空港、補充空港としてちゃんとしていきたい、こういうことですね、大体、それでよろしゅうございます。

○政府委員(山本長君)　候補空港としてそういうものがある、代替空港の候補としてそういう空港があるというふうには御理解願いたいと思います。

○安恒良一君　候補のことじゃなくて、現実的に二十四時間空港を片方で操業するということになる、やはりきちつとしないやでございませう。

○政府委員(山本長君)　候補空港としてそういうものがある、代替空港の候補としてそういう空港があるというふうには御理解願いたいと思います。

○安恒良一君　そうですね。今どっちをとるか僕は何りませんよ。知りませんが、長崎も洋上空港になっているから、長崎なら長崎とか、そういう条件を満たしてやるんでしよう。やらなきゃいけないでしよう。候補地があるぐらいのことをあなたに聞かしてもらうことはないです。私たちも、来るとき、エレベーターの中で各党の九州の議員から、安恒さん、長崎、あれも二十四時間にならぬのかなんという話も出ていますよ、議員同士でも、率直なことを言っていますから、あなたたちは必ずやはり代替空港、補充空港をつくらなきゃいけないでしよう。でないと二十四時間空港にならないでしよう、レアケースであつても、そうですね。

○政府委員(山本長君)　そのように御理解いただいて結構でございます。

○安恒良一君　それじゃ、最後になります、時間が十三分までということですから。

今度のこれで空港機能が果たしてうまくいくのかというの、当初、御承知のように滑走路を四千メートルが二本とそれからいわゆる補助と、こういうことが言われておったんですが、第一期工

事はこれで最終的に三千五百になったんですか、二百になったんですか。——三千三百ですか。

○政府委員(山本長君)　三千三百メートルとして計画しております。

○安恒良一君　そうですね、これはワシントンやニューヨークから直行便が乗り入れ希望されたときに、この三千三百でワシントン、ニューヨークから大型機が入ってくる時に空港機能を果たし得ますか、これで、三千三百で。

○政府委員(山本長君)　現在使用されております最大の航空機であるいわゆるジャンボがいわゆるノンストップで行きます場合に、先生おっしゃるアメリカの東海岸は、ノンストップでしかもフルロードで行く場合には三千三百では不足でござい

○安恒良一君　そうですね。せっかくそれだけ二十四時間の、国際的にもアメリカその他からもいろいろあるときに、今やこのスピード時代で、ノンストップで行くというのをかなり航空会社なんかは売り物にしているんですが、私は大臣、余り中途半端なものをつくらないかぬと思つたんですよ。

やっぱりする以上は、少なくとも大阪からニューヨークやらワシントン、お互いに日本から行く場合も向こうから来る場合も、それはあなた、ノンストップの飛行機が入れぬような、そんな中途半端な飛行機をどうしておつくりになるんですか。おやりになるんなら、少なくとも日本とアメリカのこれだけ経済交流が激しいときに、ノンストップでないで途中で乗り継ぎ、おりなきゃならぬようなそれでは困ると思つたんですが、どうですか大臣、何でもそんな中途半端なものをつくるの。

○國務大臣(細田吉藏君)　実は全体の建設費の関係で、言うならば第一期的な意味で三千三百にして西海岸までは到達できるということにしたようでございますが、埋め立ての工事、外側の工事なんかは四千メートルに延ばし得るように工事をしておこう、そして恐らくおっしゃるとおりでござい

いましよから、引き続きその四千メートルに延

伸する工事を続けてやらなければならぬだろう、さしあたりのところ三千三百で始めると、こういう意味でございませう。埋め立てそのものは、ですからその延伸を考へてあらかじめやっておか

なければならぬ、そういうふうにするつもりでございませう。

○安恒良一君　それじゃ、きょうはもう終わります。まだあります。今の点いろいろ疑問があります。時間が参りましたからこれで終わります。

○桑名義治君　前回の委員会に引き続き質問を続けていきたいと思つて、まず前回と今回の質問は基礎的な問題についてお聞きをしておきたいと思つて。

○説明員(松村義弘君)　この会社の総事業費は一兆円でございませう。そのうち四千億円というものが非償却資産になっております。と申しますのは、この空港をつくるために空港島を埋め立ててつくるわけでございませうが、空港島をつくるに当たりますので、空港島の周囲に防波堤を築き、土砂を導入いたしますけれども、この土砂は償却いたしません。その償却しない非償却資産が四千億円でございます。通常の会社ですとこの非償却資産の四千億円を全額自分の資本金でつくればいいんですけれども、この会社は借入金でつくります。

千億の借入金返済のために、償却資産であれば償却費と、それから会社の利益、二つの財源で返済できるわけでございませう。非償却資産ですから、償却費を充てることはできません。そうしますと、四千億円の利益を出してそれでそれを借金で返済して充ててはいかぬ、こういうことになつてしまふわけでございませう。そうしますと、四千億円の利益を出すためには、一兆円の利益を出さないと手元に四千億円の利益は残りませう。一兆円の利

益を出すというのはこれは大変なことでございます。そうしますと、借入金の返済期日が非常に延びますので資金調達に苦を来します。こういう事態を避けるために、まず四千億円につきまして、利益が出ましたらそれは課税対象から一時除いておく、課税をしないで後ほど課税をするという措置をとるということではないかと聞いています。

具体的に申しますと、会社が利益が出ました場合には、そのうちの一部を準備金として積み立てていただく。その準備金が四千億に達するまではそれは課税をしないという制度でございませう。そしてとりあえず四千億利益を積み立てまして、それで借入金を返してしまふ。返し終わりましたら、この四千億円を毎年一定の割合で取り崩すつたわけでございませう。

○桑名義治君　次に、先ほどからいわれる埋め立ての土砂の採取問題がいろいろと問題になってきたわけでございませうが、この理め立ての土砂の採取も、今回法律に基づくこの会社がその業務を行うということになるのか。あるいは土砂採取は、大阪府が計画しております対岸の理め立てとあわせて第三セクターにこれを任せることが検討されているというふうにはどういふことになるわけでございませうか、具体的にはどういふふうになるわけでございませうか。

○政府委員(山本長君)　私どもの現在の計画では、この会社が土砂を採取する、運搬もする、こういう計画でございませう。

ただ、先生の御指摘の議論があることも事実でございませう。これは土砂の採取ということは、空港島をつくる立場から見れば土砂の採取でございませうけれども、今度は土砂をとる地域から見れば、これは地域開発としての、一つの用地を造成

するという性格も持ち得るわけでございます。したがって、土砂の採取地の選定につきましては、跡地の利用はどうか。これは跡地の利用そのものは地方公共団体等が考えるべきことでございますけれども、土砂をとるときにおいてもある程度やはり、この跡地というものをどう利用できるのかということも考えて、利用できるような場所であるとか、利用できるような方をするというこの配慮をしなければならぬわけでございます。そういった意味から、用地造成事業という性格も強いわけでございます。そしてまた、そこにおいていろいろな事業がまた成り立ち得るわけでございます、それが一つでございます。

もう一つは、これも御存じのように、まだ煮詰まった計画というところまでいっておりませんけれども、大阪湾においてこの土砂の必要要因と申しますのは、この空港島をつくるという非常に大きな問題がございますけれども、そのほかに、大阪府がいわゆる前島構想を実現したい、そこに土砂が必要になってくるわけでございます。その土砂も、やはり同じ土砂の搬出場所から、あるいは同じ機械を使い、経路を使い、あるいは船舶を使ってやるということが極めて合理的でございます。

この、跡地の利用の問題と、それから土砂採取というものを単に空港島だけじゃなくてほかの面とも併用して行うというふうなことが非常に合理的ではないかという考え方がございまして、そのためにはこれはやはり、地方公共団体というものとそれからこの土砂の必要な会社というものが共同で出資をした、例えば第三セクターというものをやらせれば非常に合理的ではないか、こういう構想でございまして、これは私も、現在はこの会社がとるという計画でございまして、非常に合理的でありました興味のある構想でございますので、これについては検討いたすだけの値打ちのあるものだというふうに考えておる次第でございます。

いずれにいたしましても、非常に重要なことでございまして、地域の問題にも非常に関連をいたす問題でございまして、そういった第三セクター方式というものをいふことを我々踏み切ったわけではございませんけれども、よくその辺のところは十分関係者と意見を詰めて、この土砂採取の事業主体というもの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。今、現段階ではこの会社がやる、こういう計画でございます。

○桑名義治君　そうしますと、土砂の採取はいわゆる新会社が行うということが建前、原則というふうにお答えをいただいたわけですが、それと同時に、大阪府の埋め立ての計画とあわせながらその跡地の問題やそういうその関連を考えた場合には、第三セクターというの、この方式というの非常に効率的な考え方である、貴重な考え方である、こういう御意見もこのお答えの中にはついているわけですが、これは新しい会社がついた大阪府等との間で話し合いをした上で最終決定をするのか。それとも、もう会社が設立する以前に運輸省と大阪府との間でいろいろと考案方を詰めるのか、詰める時期は大体いつごろを想定しておるわけですか。

○政府委員(山本長吉)　この構想は比較的新しい構想でございまして、この会社の設立時期は十月を目途、もちろん法律を御承認してから速やかに準備して十月というのを目途にいたしておりますが、この構想自身をそれまでに、会社ができるまでに詰め切るというのは難しいのじゃないかと思っております。

したがって、この会社の設立後にならうというふうな考えますが、しかし、そういう意味での会社というものと地方公共団体との話し合い、協議というものを、当事者としてはそうなるわけでございますので話し合いをして決定されるということになるわけでございますが、それは形式論でございまして、この会社に対してはやはり国は非常に大きな役割を果たしておりますし、また単に経済合理性だけの観点から決めるべき問題ではないと

いうふうに考えますので、この構想に踏み切るのかどうかということについては、運輸省もやはりその方針決定の際には重大な役割を果たす必要があるというふうに考えております。また、この問題は運輸省だけではなく他の省庁にも関係するところがございますが、そういう省庁とも相談をして決めていくという必要があるというふうに考えております。

○桑名義治君　それと、採取に際しましては先ほどから、位置をどこにするのかという問題がいろいろと議論されておるわけでございますが、先ほどのいろいろな御答弁をお聞きしておりますと、現段階ではある一定限度の範囲を決めながらボーリング等のいろいろな調査をしている。いわゆる調査というのは、跡地の利用の問題ももちろん含まれると思っておりますし、それから公害問題も含まれると思っておりますし、それから自然破壊の問題等もこれも含まれてくるものだと思いますし、そういうものを含めて大体いつごろをめどにこの調査が終わるのか、いわゆる結論が出るのか、その時期についてはどうでしょうか。

○政府委員(山本長吉)　この問題が解決いたしませんと着手できないわけでございます、当然でございます。私たちが、現在の状態から見て、できるだけ早く着手したいと思っております。

したがって、非常に重大な問題であり、いろいろな問題を考えなきゃならぬ問題でございまして、私たちがの目途をいたしましては、六十年の後半には着手に持っていきたいというふうな考えでおります。そうしますと、その前に埋め立ての免許申請を会社が出さなければならぬ。その辺の期間を考えますと、やはり六十年の前半には決めなければならぬというふうに考えております。その時期を努力して早く必要があるというふうに考えております。

○桑名義治君　そうすると、その採取をする場所の位置が決定するその時期には、とりもなおさず、その跡地がどう利用のされ方をするのかということも、同時に決定をしているというふう

に認識してもよろしいでしょうか。  
○政府委員(山本長吉)　土砂採取のその跡地の利用を考えると土砂採取地をやはり決めなきゃならぬということは何遍も申し上げておるとおりでございますが、本当に具体的に跡地をどう利用するかということ、この会社というよりは地方公共団体というものがやはり地域に精通し地域の発展を考へておられるわけですから、その地方公共団体がやはり主体的に考えられる問題だと思います。したがって、土砂採取地を決めるときに、跡地利用について地方公共団体が、やはり利用できる、また利用の構想があるところまでは必要だと思っておりますけれども、先生おっしゃるように、具体的に、ではそこをどういうものをどうしてというところまで詰める必要は採り地が選定できないかということ、そこまで考える必要はないではないか。ある程度、と申し上げては非常に漠然として申しわけございませんけれども、やはり跡地利用ができる可能性が十分ある、また地方公共団体としてその場所ならば跡地利用の意思があるというところまでは詰めて決めて、こういうことになるのではないかとこのように考えております。

○桑名義治君　行車行車というふうな叫ばれておるわけでございますし、それから同時に、安い経費でということも叫ばれておるわけでありまして、そういうことを考えますと、場所を決定したときにはこれはもう同時に、大体どういう用途のためにこの跡地を使いたいというアウトラインは少なくとも私は決定しておく方がベターだと思っております。そして、でき上がるまでには六年なり七年なりかかるわけでございますので、その完成の間際までには、具体的にどういうふうな形でこの跡地を利用するかということは、これは土砂をとるときに非常に有効だと思っております。土砂をとった後にあと、手が余り要らないという、その造成の費用がかからないという、そういう利点も大いにあるわけでございますので、莫大な土砂をとるわけでございますので、莫大な造成の

土地ができ上がると思うんですね、造成地ができ上がると思うんです。

そういうこともあわせ考えながらやっていくことが私は最も好ましい事柄ではなからうか、こういうふうな思うわけでございますが、その点はどうでしょうか。

○政府委員(山本長君) 御指摘の点は、全く私たち同感でございます。

先ほど、若干慎重な答弁をいたしましたけれども、果たして私たちが目途をたしてまいりましたところまで詰め切れるかどうかという不安がございます。また、そういふ方向でやれば、私も努力をしてみなければならぬというふうな考えでおります。

○桑名義治君 そこで、会社の一つの性格といえますか事業範囲といえますか、その事業範囲をどこまで広げるのかということがやはり今後一つの問題になると思う、一応法律の上ではうたわれてはおりますけれども。

しかし問題は、新会社が空港をつくるまでの間のいろいろな附帯事業、それからでき上がってしまつてからの附帯事業、この大きく分けて二つに開連が分かれると思うんです。それをどういふふうに分断して考えた場合に、関西空港株式会社は具体的にどういふ事業をどの範囲でやるのかという、これはやはり明確にしたいなと思つております。

○説明員(松村義弘君) 本法案におきまして、この株式会社が行い得ます事業範囲を六条で規定しております。

申すまでもございせんけれども、空港の設置、管理を行うこと、それからそれに関連します航空保安施設の設置及び管理を行うこと、旅客

ターミナルビルなどの機能施設の設置、管理を行うこと、また事務所、店舗等の利便施設の設置、管理を行うこと、この辺までは当然やらなくてはいかぬと思つております。失礼いたしました。それ以外にも、島でございますので、陸岸と連絡橋をつくる必要がございます。これも会社が計画をすべきだと考えております。

それから先になりますと、附帯事業といつたして考えられますが、駐車場、職員用宿舎、それから管理しておりますビルの壁面を利用した広告業、こういったものが考えられます。目的達成事業といつたものは、市内にターミナルをつくつても考えられると思つております。また、空港とそこを結ぶターミナルとを結ぶリムジンサービスなどもこの目的達成事業に入るかと思つております。しかしながら、この目的達成事業というのは、成功すればそれなりに利益が出来ますけれども、もし失敗しますと会社本体の経営を圧迫します。したがって、これは、やることにつきましては大臣が認可をすることによりまして、飛行場の建設、それから飛行場の建設に関する調査ができるというふうになつております。

○桑名義治君 次の問題に移りたいと思つております。新しい空港ができますと、これは人工島でございます。新聞紙上によりますと、この人工島について莫大な固定資産税が入る、どこの市町村に所属するのかわからない、これは地元にとっては重大な問題でございます。この問題は、いわゆる自治法によりまして、公有水面の埋め立てが行われる場合は、自治大臣または都道府県知事は、埋め立てが認可されるまでの間に所属市町村を定める、こういうふうな規定をされていくわけでございますが、これは自治省としてはどういふふうにお考えになつておられますか。——自治省来ていますか。

○説明員(小島重喜君) お答え申し上げます。今先生のお話がございましたように、今回予定

をされております空港は法律上、第二条でございませぬか、「大阪府の地先水面で政令で定める」という規定のされ方をしております。今御指摘がございましたように、あそこは公有水面上につきましてもは現在のところ明確な境界線が引かれておりません。したがって、今御指摘がございましたように、あの場合ですと、都道府県の区域にわたりますので、大阪府の知事が自治法の九条の二あるいは九条の三に基づきまして決定しない場合は、裁定、こういうことを行うわけでございませぬ。

現在、大阪府の議会におきましても実はこれが問題になつていまして、空港の位置がまだはっきりしない、どういふ形の埋め立てになるかということもはっきりいたしませんので、その辺のところを見ながら、何と申しましても関係市町村の合意を得てやればよいと思つております。

ただ、その空港の一体的な何と申しますか経営とか、そういうことを考えました場合には、できたらそれは一つの行政体に属することが望ましいと思つておられる、現実の問題といたしましては、先ほど御指摘がございましたようないろいろな財政上の問題等がございまして、その辺の調整は今後なかなか困難ではないかと思つておりますが、私どもは地方自治法の九条の四の趣旨に即して、大阪府知事が埋立免許があるまでの間にできるだけ調整をしていただきたいというふうに考えております。

○桑名義治君 この問題は、例えば東京湾の大井埠頭埋め立てですね、このときにも区域割りをめぐって品川区と大田区が争つたケースがありますね。そういうふうな自治体の境界紛争というのが非常に今から先も随分続くんじやなからうか、こういうふうな思ふわけですが、自治省の今の御答弁の中に、できれば島そのものが一つの自治体になればこれが一番好ましいんだがという御意見が出たように思ふんですが、自治省としては、第一法的に、そういうふうな一つの自治体として島全体

がまとまれば一番いい、二義的に、それぞれの話し合いをして、話し合いがつかなければ大阪府が裁定をする、こういうふうな二段構えにしておられるのかどうか、その点どうですか。

○説明員(小島重喜君) 御指摘のように、東京湾の埋め立てに關しまして問題がありました。あの場合には自治紛争調停にかけられて、そして一応解決を見たわけでございませぬ。

私どももいたしまして、あそこは別の自治体をつくるという意味ではなくて、どこか関係の市町が三ないしあるいは幾つあるということ、新聞紙上で書いてあるわけです。その中のいづれか一つの市町村の区域に入れば、消防だとか、あるいは警察だとか、道路だとか、いろいろあると思つておられる、そういうことが望ましいわけでありませぬが、現実問題として、私ども地元から若干お話をお伺いしますと、なかなかそれが困難だということになりますと、やはりそういう場合に、ある程度現実的な対応をせざるを得ないのじやないかというふうに思つております。

○桑名義治君 大体あそこが一つの町村に入った場合、固定資産税はどのくらい入りますか。積算したことがございませぬか。

○説明員(小島重喜君) どのような施設がどうなるかということ、いろいろ難しいんですが、仮に、計算はしたこととございませぬが、成田空港なんかの話をお聞きますと、あそこで固定資産税が地元で二十五億ほど入ってくるような話がございませぬ。ですから、成田空港と関西空港との大きさの比較とかあるいは施設設備の状況等でおのずからある程度のこととはわかるのじやないかと思つております。

○桑名義治君 これは運輸省としては所屬問題には全然ノータッチということですか。それともある程度の考え方はお持ちでございませぬか。

○政府委員(山本長君) この問題は私たちの行政としては非常には不得手の行政でございませぬ。気持ちとしては非常に一つになればというふうなものがいいのではないかと、そういうふうなこともございませぬ。

すけれども、何しろ専門外でございますので、これは専門家のところで決めていただく以外にはないというふうに考えております。

○桑名義治君 じゃ、いずれにしても、自治省としてもまだ完全に態度を決めかねていると。

大体いつごろをめどにしてこういうものは決定していくものなんでしょうか。完全にでき上がって何年ぐらゐの間という、いろいろなかことがあると思いますが、大体常識的にはどの程度が常識なんですか。

○説明員(小島重喜君) 従来、土地ができてしましますともう目の前にちらつくものですから、それで、それではぐあいが悪いということで法律の改正が行われました。そして公有水面のみに係る境界の変更だとかあるいは決定したかそういうものについては、先ほど申し上げましたように、埋立免許がおりるまでの間にやってくたさいということが実は原則でございます。

ただ、現実問題として、関係市町村の間でそれがそのような格好でコンセンサスが得られるかということになります。なかなか難しいというようにして、実はもう十数年もまだ決まらないというようにも土地ができてきた後でございます。今この場合はやはり大阪府が中心になって、ただけそういう混乱の起こらないように私どもはやっていただくように府の方にも申し上げたい、かように考えております。

○桑名義治君 この問題についてもう一回だけお尋ねしておきますが、冒頭に私が申し上げましたように、地方自治法によりますと、公有水面の埋め立てが行われる場合は、自治大臣または都道府県知事は、埋め立てが認可されるまでの間に所属市町村を決めなければならぬ、この規定を逆にと考えているわけですね。この規定によりますと、逆に考えていた場合、この所屬が決まらないと埋め立てができない、こういうこともあり得るわけですか。

○説明員(小島重喜君) 埋め立てはあくまでも公有水面埋立法の規定に基づいて行われるわけでご

ざいます。自治法の九条の四の規定は、それらとの整合性といえますか、そういうことも考えて一種の訓示規定ということで運用をされております。

○桑名義治君 結構です。ありがとうございます。環境庁にお尋ねをしたんですが、見えていない関西空港に対しての環境評価案というものが出ているわけでございますね。その中には、航空機騒音、大気汚染それから海洋汚染、こういうすべ

てのものが国のいわゆる環境基準を維持することができると、こういうふうに一応結論が出ているわけでございますが、環境庁としてはこれまでの間に、このいわゆる結論が出るまでの間にどういうかかわり合いをしたのか、そしてそれと同時に、この評価案に対して環境庁としてはどういうふうな評価を持っているのか、これをまづ伺っておきたいと思ひます。

(委員長退席、理事瀬谷英行君着席)

○説明員(加治隆君) お答え申し上げます。環境庁といたしましては、昭和五十六年五月から運輸省との間で意見交換を行ってまいりました。いわゆる三点セットの中で、環境アセスメントにつきまして十分に審査を行ってまいりました。その結果、空港の設置に伴います環境影響につきましては環境基準の達成に支障を及ぼすことはないというふうな判断したところでございます。

○桑名義治君 先日向こうの方、関西の方にこの調査に、委員会で視察に行つたときでございますが、和歌山の方は、加太地区ですね、あの狭いところですが、あそこは、騒音の影響を過小評価しているんじゃないか、こういうことが言われているわけでございますし、それから海水汚染についても多少過小評価じゃないかなというふうな、そういうニュアンスの話があったわけでございますが、そういうことはございませんか。

○説明員(加治隆君) ただいま申し上げました三点セットの中で審査をしてまいりましたわけでご

ざいますが、一つは航空機騒音についてでございますが、航空機騒音に係る環境基準におきまして、専ら住居の用に供される地域の基準となっておりましてWECPNL七十、このコンターラインが海域にとどまっておる、したがって大阪湾周辺の陸域では環境基準を十分満足するものと判断したわけでございます。

それから周辺海域の水質への影響でございますが、これも当該地域の水質環境基準達成に支障を及ぼさないというふうな判断をしてまいりましたと

○桑名義治君 いずれにしても、大きく前段に申し上げたような環境評価案というものに全面的にいい評価をしたならば、個別的な地域についてもあなたの答弁はそういうふうに出てくるだろうとは思つておつたわけですが、いずれにしても今から先、それと前にいろいろと議論の中にもありますように、調査をしたときと現実の問題とは多少食い違ひが出てくる場合が往々にしてあり得るわけでございます。そういうことをやはり想定しておかなくやいけない、こういうふうな

○桑名義治君 次の問題として、先ほどから、あなたもいらつしやつたと思ひますが、いわゆる土砂の採取地ですね、これの今運輸省としても環境のいろいろな調査をやっているわけでございますが、この地域についてのいわゆる環境庁としてのかかわり合いというものはどういふふうなかわり合いをして

○説明員(加治隆君) 土砂採取につきましては、いわゆる三点セットの中で環境影響評価案におきまして、土砂の採取・運搬に係る環境アセスメント実施要領が明らかになされております。この計画の実施に際しましては、公有水面埋立法に基づきまして環境アセスメントが実施されることになりまします。この中において環境保全、とりわけ自然環境保全上問題が生ずることのないよう、環境庁といたしまして十分に審査をしてまいりたいというふうな考えております。

○桑名義治君 調査の段階で関与するの、それとも結論が出て、おたくの方でもう一遍その結論を精査するの、どっちなんですか。

○説明員(加治隆君) 今後、公有水面埋立法に基づきまして申請がなされます。その過程におきまして、主務大臣から環境庁長官に意見を求められます。その中において十分審査をしてまいるとい

○桑名義治君 採取地においてもですね。同じことですか。

○説明員(加治隆君) 同様でございます。

○桑名義治君 では結構です。次に、農林水産省、見えていますか。先般、我々が現地調査に伺つたわけでございますが、和歌山県の副知事からいろいろな要望が出たその一つの要望の中に、泉州地方から和歌山の加太地区にかけて漁業に対する影響が非常に心配をされておるわけでございます。漁業資源保護のために国立の種苗施設の建設を検討してほしい、こういう要望が出たわけでございますが、この点については農林水産省としてはどういふふうにお考えになっておられますか。

○説明員(河田和光君) 国の種苗供給施設、栽培漁業センターの設置の希望につきましては、現在国は、栽培漁業センターを、技術開発の目的を持って全国大きな海区ごとに、海区の特性に合った新しい魚種の種苗生産なり放流の技術開発のための目的を持って、設置をしているわけでございます。現在全国で十二カ所大きな海区ごとに設置をしているわけですが、残っているところは沖縄の那覇帯海区でありますとか、あるいは将来は太平洋の中海区でありますとか、そういうことで、瀬戸内海については既に技術開発の事業所というものは設置されておりますので、新たに大阪湾周辺に国の栽培漁業センターを設置するという考えは持っておりません。

○桑名義治君 大臣、やっぱりこの空港建設について漁民からのそういう要望事項があるわけですね。漁業補償の問題とも絡め合わせますと、こう

いった一つ一つの条件をある程度達成させていくということが今から先の全体がスムーズに流れていくという一つの大きな要因になるわけでございしますが、水産庁としては地元の方の意向については検討する余地はないような今御答弁でございしますが、大臣、その点についてはどうでしょうか。

○国務大臣(細田吉藏君) この空港につきましてはいろんな難しい問題が前にはだかつておとると思わぬですね。

漁業補償問題というのは、やっぱりそのうちの最大の問題の一つじゃございませぬでしょうか。したがって、水産庁とされましても、地方公共団体の方とされましても、この問題についてはよほど万全を尽くしていただかないと工事が始められない。これだけが隘路になるんだというふうなことが心配されるというふうな私ども非常に憂慮しておる状態でございます。全力を挙げたいと思っておりますし、農林水産省の御協力を賜らなかりやならぬと思っております。

○桑名義治君 いずれにしましても、水産庁としては、あそこに人工島ができるということによって漁業にどういふ影響を与えていくかということ調査なさいますか。

○説明員(山添健一君) 水産庁が直接の調査はやっておりませぬ。

○桑名義治君 では、水産庁としてはどの程度の把握をされているんですか。

○説明員(山添健一君) 私どもはここについての影響についてはまだ具体的なことは承知してないわけでございます。運輸省さんの方で漁業、水産の専門家に委託しまして影響調査等も事前に行われた、そういう点を若干専門家の方から聞いてあるという程度でございます。

○桑名義治君 少し急げないかなというふうな気がするんです。なぜかという、いわゆる関西国際空港の建設に伴う地域整備計画について、先ほどからもちょっと話が出ておりますように、六省庁共同して泉州・紀北地域総合調査云々

というのがある。調査の目的、いろいろな調査をやるといふことが出てくるわけだ。にもかかわらず、私の方はほとんどかかわり合はありませぬというふうな答弁ですよ、今。

それじゃ何のために六省庁が共同してこういういわゆる地域総合調査をやるといふ申し合わせをしたんですか。全くかわり合はしてない。うちの方では調査もしてございませぬ。じゃ種苗センターをつくるかという、それも全然考えておりませぬ。じゃ直接調査したか、それはしてございませぬ。それじゃあなた、この申し合わせの中じゃあなたたち何にもしていないということになってしまふ。もう今後やる気がないんですか。

○説明員(山添健一君) 漁業に対する影響でございますが、これにつきましては、具体的な空港の設置の場所、それから規模、また形状、それから工法等、こういうものが具体化しまして、この具体的な計画に基づきまして十分な影響評価をやらなければ判定できないというふうに考えておりますので、今後この具体的な計画に基づきます影響評価、こういうものができました段階ではこちらも対応いたしましてやっていきたいというふうに考えている次第でございます。

○桑名義治君 あんた、変なこと言いなさんなよ。位置はいつから決定しているんだ、大体。みんな言ってるよ、与党を含めて。何をとほげたこと言っているんですか、あなた。そんなことじゃこれ、空港でございませぬよ。今大臣の答弁の中にあったでしょうが。漁業補償の問題が最大のネックだと、今度の場合は、その最大のネックの關係している省庁が、何にもやらない、位置も知らないなんて、そんなとんでもないことありますか。

きょうは時間ありませんから、もうこれ以上言いません。しかし、次の委員会のときにはぜひ局長を出してください。いいですか。とんでもないですよ。——いいよ、もう。あなたからそんな最初の答弁をした後にどんな答弁をされたって、

私は何も了解しません。何にもやっていませぬ、何にもやっていませぬ、知りませぬ、だもの。これじゃ問題にならない。今度は局長に来てもらいます。今度は必ず局長に来てもらいます、次の委員会は。これじゃ大変ですよ。完全にこの空港は行き詰まってしまう。漁民に対する説得は何にもできませぬよ、こんなことじゃ。

○説明員(山添健一君) 漁業への影響を判定するために必要な具体的な位置、形状についてはまだ私も承知してございませぬ。

○桑名義治君 同じことだよ。同じことだ。結構です。水産庁結構です。

○理事(瀬谷英行君) 次回は農林水産省の出席を求めます。

○桑名義治君 もう時間が余りなくなっちゃったわけですが、大臣、いろいろとお話し合いをしていの中で、今のいわゆる漁業補償に絡む種々の問題については、これは全然前進していません。今の話では、課長が御存じないのかもしれないけれども、こんなことでは、ほかのところはどんなに前進しても最後の詰めでぐっぐといきますよ、これは。もう完全なこれは穴ですな。

この点について大臣の御所見を伺っておきたいと思ひます。

○国務大臣(細田吉藏君) 今の農林水産省の方の御意見は私もちょっと驚いておるわけなんです。ございますが、いずれにいたしましても、これだけの大きな計画でございますし、農林水産省との間にはいろいろ話をいたしておるのでございませぬから、十分前後の事情その他をよく調査して次回までにお答えをしたいと思います。非常に大事なことでございまして、お聞き願ひいたします。

○桑名義治君 次の問題に移りたいと思ひます。今、浮き彫りになった問題の中で一つは、先ほど申し上げたわけですが、いわゆる六省庁が共同して泉州・紀北地域総合調査を実施するという話し合いが決まっているわけでございますが、ところが今水産庁のお話ではこの申し合

わさが完全に死んでいるわけですね。そこで、この問題については、どういうことを対象にしようという目的を大体持ってこの話し合いが持たれたのか、そしてどういふ進捗状況になっているのか、途中経過でも結構ですから御説明願ひたいと思ひます。

○説明員(立石眞君) お答えいたします。泉州・紀北地域総合整備計画調査につきましては、この地域におきまして関西国際空港が設置されました場合に有利な立地条件になるわけでございしますが、これを生かしましてこの地域を国際交流の門戸としてふさわしい活力のある地域社会に形成していくために、国土庁を初め関係六省庁で五十八年度から二九年の予定で、交通体系の整備、都市基盤施設の整備、あるいは産業振興など、この地域の総合的な整備のあり方について検討し、この地域の均衡ある発展に寄与しようとすることを目的として進めているものでございませぬ。

現在の進捗状況についてでございますが、昭和五十八年度におきましては、泉州・紀北地域について地域の現況を把握いたしました。この地域の整備の基本方針をまとめたところでございまして、五十九年度には、これらを受けまして、総合的な地域整備の方策について取りまとめることを予定しておるわけでございませぬ。

先生御指摘の、当初の話し合いについてでございますが、この調査は、先ほど申しましたような目的に沿いまして、地域整備に大きくかかわりのある関係省庁が集まって検討しようとしたものでございませぬ。

○桑名義治君 それで、作文はもうお聞きしましたので結構でございます。

次に、建設省にお伺ひしたいんですが、関西国際空港関連公共施設整備等連絡会議、これが発足をしているわけでございますが、いわゆる空港関連の地域整備に対する基本的な考え方を述べていただきたいと思ひます。

○説明員(光岡毅君) 関西空港の建設は建設行政

にとつても非常に重要な問題であると考へておりまして、特に、空港を支えるアクセス道路の整備、そういうものに關連する、空港に關連する公共施設の整備について非常に重要な問題であると考へておるわけでございます。このために、事務次官を長とする関西国際空港関連公共事業等の連絡協議を省内に設けまして、局相互間の調整を十分これから図つてまいりまして、あわせて関係地方公共団体と十分検討して進めてまいりたいというふうな考へ方でございます。

○桑名義治君 どこまで進んでいきますか。

○説明員(光岡毅君) これの下に、近畿地建に連絡協議もやはり持つておりまして、これが地元におきまして四月二十七日に第一回目の連絡協議を開いております。これは、近畿地方建設局、関係自治体、関係公団をメンバーとする組織でございます。そして、これらである程度検討が煮詰まったものを本省の協議で検討するというようなことになっております。したがつて、本省ではまだ協議が開かれておりません。

○桑名義治君 これもまだ余り進んでないようでございますが、じゃ具体的に、近畿自動車道の和歌山線、それから第二阪和国道、それから大阪湾岸道路等、こういうところが大きな道路のいわゆる交通アクセスになると思うんですが、これをどういうふうにお考へになつておられますか。

○説明員(藤井治君) 近畿自動車道は、現在、東大阪ジャンクションから松原ジャンクションを経まして阪南インターチェンジに至る間が通れませんが、この約五十八キロの区間全線にわたつて現在事業を進めておりますけれども、この沿線は非常に多数の埋蔵文化財が分布しているために、現在その発掘調査を一生懸命やっております。したがつて、今後は、こういう空港問題が出てまいりましたから、この発掘調査の促進を一生懸命図りまして、重点的にその建設に取り組んでまいりたいというふうにお考へて一生懸命やっております。それから、第二阪和国道につきましても、大阪府の堺市から阪南町に至る約三十三キロが全線供

用したところでございますが、問題は、この阪南町から和歌山方面へ延伸する計画につきましても、現在、路線と構造に關する調査を実施してあります。で、空港に關連する交通を含む交通需要とか地域の状況等がございますので、さらに詳細な調査を進めまして、地元の関係地方公共団体と調整を図りながら路線計画をつくりまして、都市計画決定以後なるべく早く決定していきたい、こういうふうにお考へております。

それから、大阪湾岸道路につきましては、現在、大阪市の港崎から三宝間の約八キロが供用してはございますけれども、三宝から臨海町に至る十一キロについて現在事業中でございます。問題の、この臨海町から泉佐野に至る区間につきましては、五十四年度より調査に着手したところでございますが、阪南港の港湾計画との調整、それから二色ヶ浜という公園の環境整備事業がございますので、こういうのととの調整、それから、その他木材のコンビナート等々、いろいろ問題がございますので、これらとの調整を今図りながら路線計画を策定するための調査を行っているところでございます。

いづれにいたしましても、今後この空港計画の進捗とあわせまして、関係地方公共団体とともに検討を進めて対処していきたい、こういうふうにお考へております。

○桑名義治君 もう時間が来ましたのでこれでやめたいと思つていますが、建設省御苦勞さまでした。大臣に最後に一言だけ御答弁を願いたいわけですが、いづれにしましても、今回の関西空港を建設するまでには幾多の困難な問題が多々ありますし、あるいは、先ほどからも、各省にまたがるいろいろな問題がございます。これが、先ほどの農林水産省の答弁のような、ああいう消化なままであつてはならないと思つてございます。まあ、農林水産省だけの問題であるならば幸いでございませうけれども、しかし、何せ各省にわたる問題でございますので、さらになお一層の、いわゆる連絡を緊密にとり合ひながら、同時着陸がお互

いに行けるように全力投球でやつていただきたい、こういうふうにお望みわけでございますが、この点についての大臣の御所見を伺つて、終わりたいと思つております。

○國務大臣(細田吉藏君) もう既に御案内のように、関西空港の關係協議會を持つております。この衆参兩院における審議の中で、各省の關連の問題がたくさんに出てまいつておりますし、今後も出るのではないと思つております。それを踏まえまして、この法案通過後なるべく早い時期に關係協議會を開いて、基本的な問題について私から篤とお願ひをしたい、そしてふそろいのないようにいたしたい、かように考へておる次第でございます。

○桑名義治君 終わります。

○小笠原貞子君 一昨日、私質問をいたします冒頭申し上げましたけれども、いろいろと調べさせたいのであります。非常にいろいろと言葉は連ねられてはいるけれども、肝心な大事なところで何にも具体的に答へが出てこないというやうな点で、大変私には不安を持つてきておりましたけれども、また、一昨日からきょうにかけての質疑を聞いてみますと、本当にこんなことで、簡単に新会社がつくられて、いろいろ特別な優遇措置もとられて、一体だれがこれを持っていったのか、だれがこれによつてにっこり笑うのか、いろいろこう私も、人はいいんだけれども、憶測せざるを得ないやうな、そういう感情に今なつてはいるわけでございます。

非常に大事なところがかみ合つていませんね、きょうの質疑を聞いておりました。それは、やっぱり何らかがそこに隠されているのではないかと、非常に私も不満に思つて聞いておりました。さて、そういう中でまた、安全の問題というのはどうしても私は最後まで固執するわけなので、きょうはまたその安全の問題、引き続きお伺ひしたいと思つております。

で、この場所の、大阪湾の場合は、非常に西風が強く吹くというところがございますし、また、

一日じゅう一方ではなくて、非常に風向きが変わるといふやうなことも言われているわけですが。そういうことから、専門家の御意見を伺ひまして、これは風の影響による飛行コースというののぶれというのが出てくるということ、大変危懼されているわけですが、私も素人ながらそういうこともあるのではないかと考へてございませうけれども、運輸省としてはその点についてどういふ認識を持つておられるか、お伺ひしたいと思つております。

○説明員(川井力君) 航空機はVOR、ILS等の航空保安施設の援助を受けまして、あらかじめ設定された飛行経路上を、管制官の適切な指示を受けながら航行するものでございます。今御指摘の、風の影響等によりましてコースの一時的なぶれを生ずることはございますが、パイロットは、みずから計器を見ながらそのずれを知る、あるいは、空港で監視しておりますレーダーからの情報を得まして、コースを常に修正しながら飛行するものでございます。したがつて、両側に多少のぶれはございますけれども、設定された飛行経路を大きく外れるということはないものと考へております。

○小笠原貞子君 あつたら大変でございますから、だから私も素人なりにいろいろ心配をしたわけなんです。

これは衆議院の四月十三日の議事録を見ましたら、これ山本局長お答へになつていらつしやるんでしようか、ぶれは心配はありませんとおっしゃることをお答へになつていらつしやいますんでね。「航空機が進入をいたしますときには、通過地点の航空保安施設それから着陸の空港の航空保安施設というものを結んで航行いたしておりますので、着陸におきましてのぶれというものはほとんどないと言つていい」と、こうおっしゃつて、私もなるほどなど、そう思つたわけなんです。そこでちょっとお伺ひしたいんですけれども、これはILSに乗つて入つていったというときはそういう心配はないというふうにおっしゃつてい

るんだと、そう思うんですね。私が心配しますのは、ILSに乗る前の、こつちから来て急旋回しますね、その急旋回するときのぶれが私が一番、あそこ急角度になっていきますからね、素人ながらあそこが一番怖いなと、そう思うわけなんですよね。

〔理事瀬谷英行君退席、委員長着席〕

それで、私なんかそれこそ本当に素人だから、真つすぐ行くんだといえはその線の上を真つすぐうつと行くように、そう思うわけなんだけれども、決してその線を行くのではなくて、航空飛行コースと言われるその幅というのがやっぱり相当の幅があるわけでございますね。どれくらい幅になっておられますでしょうか。

○説明員(川井力君) 新関西空港の場合ですと新しい航空保安施設のVORというものを主として使いますので、VORについてお答えいたしますが、VORの航空路につきましては片側四マイル、約七キロでございます。両側にいたしまして八マイルの幅を持っておられます。なお、航空路ではなくILSに近い部分、これを着陸経路と呼んでおりますが、この場合は、ILSの一端つこにありますがアウターマーカーと呼んでおる保安施設が別途ございます。この位置で幅が片側二マイル、両側四マイルになります。そこから十度の角度で広がります、片側四マイルになるまで広がる地域を幅と呼んでおります。

○小笠原貞子君 そうすると、八マイルといますとキロで言うと十五キロ近くという幅になってくるわけなんです。相当広いから、もうぶれるというの、一メートル二メートルじゃなくて相当ぶれていくこともあるというふうに考えるわけなんです。

それから、クリティカルレブンプンというふうによく言われる。それは具体的にどういふことがどういふふうな危険で、どういふふうな緊張するのかわかることをちょっと教えてください。  
○説明員(川井力君) 今のお話のクリティカルレブンプンでございますけれども、世界の統計でいま

ますと、離陸の三分間、進入着陸の八分間、合わせて十一分間でございますが、この時間内で事故が集中して起こっておりますのでクリティカルレブンプンと通常呼ばれておりました、世界的に知られておるものでございます。

それではなぜその時間内に事故が集中するかの問題でございますが、まず離陸につきましても、このときに飛行機の性能の精いっぱい性能を使います。エンジンで申し上げますならば全出力をそこで發揮いたします。こういうような面から、いわゆるマージンと申しますか、安全の限界に近い状態で運航されるというものが一つございます。それから着陸時につきましても、これは操縦技術上一番難しい技術でございます。そのときにスピード、高度、それから外の障害物、それから接地点、そういったものをいろいろ気にしながら、なおかつスムーズにということも考慮いたしまして着陸いたします。こういうような要件がいろいろございまして、時には人間の弱点といえますか、ミスをつかれたような現象によつて事故が起きるのではないかと、こういうふうなふうに思われております。

○小笠原貞子君 いろいろ航空機事故がありまして、いろいろ私も勉強させていただいて、本当にその瞬間たるやすごい緊張だということをお話を伺いましたし、それも平時のときでも緊張なのに、風が強いとかいろいろな悪条件がありますと、これはもう相当予測されないような緊張のもので、またしかもぶれたとかいうようなことも起こり得るということとは否定できないと思っております。

そういうことから考えまして、コースは、さっきコンタールの話が出たわけですが、コンタールは必ず海上であるからというふうにおっしゃっていただければ、その海上だけでずつと入れるものかどうか、やっぱりどうして陸上にかかっていくということも絶対ない、絶対なことでないですね、この世の中に、ない、絶対ありませんということは言えないというように私を私は心配するんです。特に外国機の離着陸というふうな場

合なんかはまた、日本のしょつちゅう飛んでいるのと違つて、これも心配になってくるんですけれども、そういう意味から騒音の問題は、海上ですらから大丈夫ですと言いつつ切られるけれども、そのところを私は信じたいんだけれども、本当に信じたいんだけれども、やっぱりそこそこ騒音の問題というのが起つてくるのではないかと、どういふふうにお考えになるでしょうか。

○説明員(川井力君) 新空港の開港に当たりましては、事前に十分な時間的余裕を持っていますが、これは少なくとも三カ月以上前でございますが、飛行経路その他の航空情報をノートムという形で文書で発行いたします。世界に向かって発行いたします。あわせて、このノートムは相当の分量になるものと予想されますので、日本に乗り入れておられます航空会社に対しまして内容を説明いたします。また、外国の乗り入れ航空会社の方には、日本航空あるいは全日空等の日本の国内の航空会社が慣熟飛行等の機会を利用いたしまして離着陸コースにつきまして写真を撮ります。コースだけじゃなしにその他の障害物、陸上のもので、気をつけなきゃならないものを一応画面の中に入れて、それを外国航空会社に頒布いたします。外国航空会社のパイロットは、これを勉強いたします。他、さらに必要と認められた航空会社では、外国社に、特に日本の飛行機が慣熟飛行などをしていただく場合に同乗を申し入れてまいりますので、そういう方法で飛行経路等を十分熟知した上で日本に入つてくるものと思われまして、その後は日本のパイロットと差はないと思っております。

○政府委員(山本長君) 騒音の答弁が抜けておつたように思いますが、技術部長が申し上げましたように、飛行コースを外れないようにいろいろな計器を使うとか、あるいは管制官がぶれておつたならばそれに対して指示をしてぶれを修正するとか、そういうことでぶれを起さないようなシス

テムになっておるわけでございますけれども、先生おっしゃる通りに、これは絶対というものはないと思ひます。

特に確かに北といひますか、北東から入つてくる場合には大きく旋回する、しかもそれが西風でございます。それにしまして、地域が東側にある、こういうことでございます。それにしましては、先ほどのような手段によつてコースがぶれないような手段を講ずるわけでございますけれども、このコースにつきましては、今の陸地の、特にあの辺はその近くにコンピナートもございまして、そういうところから、通常の飛行コース、ある幅を持った飛行コースがコンピナートにからないというだけではない、さらにバッファゾーンというのがある部分については考えて余裕を持たせております。

そういうところから見まして、多少のぶれといふものはそれはあり得る話でございます。騒音という面から見ました先ほどの七〇W E C P N Lの騒音コンタールのラインがそのずれによつて陸域にかかるといふこととございまして、陸域でも、私たちのこれは見当といひますけれども、見当でございますけれども、その七十のコンタールが陸域にかかるといふことではないというふうな我々は考えておる次第でございます。

○小笠原貞子君 それなりにいろいろ御検討いただいておると思ひます。私そこそこ要望したいんですけれども、一番詳しくて一番当事者である管制官とか、パイロットとか、この人たちが不安を持っていたらそれは大変なこととございまして、やっぱり実際問題を皆さんもいろいろわかつていらつしやるんだけれども、実際やってみる人たちの意見というのが一番具体的に参考になると思ひますので、そういう方たちの意見も十分くみ上げられるような体制をやつていただきたいと思ひます。そしてそのことをもしも皆さんがこれは大丈夫だということであるならば、そういう大丈夫だと理解できるようなコンセンサスがなかないと、私たちが中に入つて、あらどつちが本当なのかしら、やっぱりや



話を伺いました。その中で、先ほど桑名先生が水産庁に質疑をいたしておりました、その質疑応答の中で余りにも水産庁関係がこういうことに対して、この関西新空港をつくるということについての熱意のほどがうかがえなかつたことを大変私は、空港促進賛成派としてでも、非常に残念な思いをして聞いておりました。

その中で五十嵐教授が午前中言っておりましたのは、高空からずつとおりてくるのに対する漁業への影響はほとんどない、魚に影響はない。その騒音が水面下に入るのはわずかメートルぐらいしか入らない、だから魚に対する影響はほとんどないということをおっしゃりました。そういう中でもなおお理め立てをするという新しい工法の中でのその補償問題ということも十分考えていかなければならない立場にある専門分野としての水産庁、関係六省の中の一省がそういうことでは、大変前へ進んでいこうとする——これは反対、賛成の立場は別としても、完成をするその関西新空港に対してやはり処すべきものは十分処して私は対応していただきたいと思つておりました。

細田運輸大臣は成田の御経験は十分お持ちなもので、苦い経験とみずからおっしゃっておられます、どうかひとつそういう漁業の補償の問題、そして各これにまたがります和歌山県、まあ兵庫県もそうでございますが、和歌山県の要望等については十分大臣の方から関係六省の中でもう一遍煮詰めていただいて、何とか要望にこたえられるような形の中でひとつこの関西新空港をぜひ完成していただきたいと思つておられます。

まず、大臣の御所見と御決意をいただきたいと思つておられます。  
○國務大臣(細田吉藏君) 御注意をいただきました点はもうまことにごもつともな点でございます。先ほど来御答弁を他の委員の方々に申し上げておられますが、漁業補償の問題とそれからいわゆる周辺対策の問題、これがアクセスの問題を含めまして他の関係各省に特に関係の深い問題でございます。

まず、大臣の御所見と御決意をいただきたいと思つておられます。  
○國務大臣(細田吉藏君) 御注意をいただきました点はもうまことにごもつともな点でございます。先ほど来御答弁を他の委員の方々に申し上げておられますが、漁業補償の問題とそれからいわゆる周辺対策の問題、これがアクセスの問題を含めまして他の関係各省に特に関係の深い問題でございます。

ます。したがって、こういう点については内閣が、それこそ関係者が一体になりましてちぐはぐのないようにやらなければ、実際空港はできないと思つておられます。そういうことに深く思いをいたして善処してまいりたいと思つておられます。次第でございます。

○山田勇君 関西国際空港は、我が国で唯一の二十四時間空港として、世界に開かれた日本の窓口となることになると思つておられます。また、そういう期待をいたしておられます。

二十四時間操業空港を持つことの必要性と、その最大のメリットは何でしょうか。また、どの程度の需要が見込まれるのでしょうか。  
○政府委員(山本長君) 関西国際空港は、二十四時間空港という前に、まず空港ができることによつていろいろな制約のもとにある伊丹というものの問題がこの空港によつて解決していくという、これは最大の大きなメリットがある。先生はその問題よりはむしろ二十四時間の方に重点が置かれた御質問でございますが、御存じのように世界の航空機というものは時差に関係なく実は飛んでおるわけでございます。日本の空港は二十四時間空港はございませんから、その時間帯に入るように外国の空港で時間待ちをするとかというふうなことをやりながら日本の空港から発着しておるわけでございます。

そういう意味においてこれは、外国から見れば非常に勝手な方法を日本はとつておられるというふうに見られておるわけでございます。外国との交渉をやりましても、必ずその問題が出るわけでございまして、そのうちで特に大阪は困る、こういうことを常々言われておる、そういう問題が解決できることになりまして、これはむしろ国としての一つの立場というものはから見ましても、これはやっとなかなかやならぬプロジェクトという面が一つございます。

それから、もう少し実体的な問題といたしまして、やはり先ほど申し上げましたように、実はある空港を出る時間帯が真夜中でございます。それは相手方の空港に着く時間帯によつては非常にいい、経済的な、また便利のいい航空機の運航になるわけでございます。それからまた、どうしても深夜、早朝になりまして、相手国の空港から出るときにいい時間帯であれば、これは航空路線として非常に意義があるわけでございます。そういう航空輸送というものが確保されていくということになると思つておられます。

それは相手方の空港に着く時間帯によつては非常にいい、経済的な、また便利のいい航空機の運航になるわけでございます。それからまた、どうしても深夜、早朝になりまして、相手国の空港から出るときにいい時間帯であれば、これは航空路線として非常に意義があるわけでございます。そういう航空輸送というものが確保されていくということになると思つておられます。

それから特に、航空輸送の需要の低迷期でございますけれども、国際貨物輸送というものは大変に伸びておられます。最近こを見ましても対前年二割、月によりましては三割、輸出入トータルでございますけれども、そんな伸びを示しておるもので、これは日本の産業構造というものがやはり航空機の輸送に適した物の輸出入になってきているというものでございます。航空貨物の輸送というものは、生産、出荷等の観点から、やはり日本から出るときには夜中に出るのが非常に要望が強いわけでございます。そういう、今後日本の経済が航空輸送に適した経済構造になっていき、航空貨物というものは他の輸送の伸びに比べればなおやはり当分の間は大きく伸びていく、したがって航空機の貨物輸送のウェイトというものが高まっていくというふうなことが予想できます。

こういう貿易で生きていく日本でございますから、そういう面でのこの空港というものが非常に役立つ、これは日本にも役立つし地域にも役立つことになるといふふうに考える次第でございます。

○山田勇君 今局長がお答えになったとおり、午前中の質疑で川島さんという地域経済専門の教授がお見えになりました。その中で私も、航空貨物のこれからの拡大をどうか、いわゆる地域との共栄共存といふことが、そういう形の中で関西新空港をつくっていくわけですが、これはアクセス、交通アクセスとなるんですが、鉄道、道路、関連の施設、下水道などの地域整備が大変重要であると思つておられます。また、そういうことによつて地元といわゆる共栄共存にもつながっていくと思つておられます。

○山田勇君 今局長がお答えになったとおり、午前中の質疑で川島さんという地域経済専門の教授がお見えになりました。その中で私も、航空貨物のこれからの拡大をどうか、いわゆる地域との共栄共存といふことが、そういう形の中で関西新空港をつくっていくわけですが、これはアクセス、交通アクセスとなるんですが、鉄道、道路、関連の施設、下水道などの地域整備が大変重要であると思つておられます。また、そういうことによつて地元といわゆる共栄共存にもつながっていくと思つておられます。

ますが、大体この空港ができればどのぐらいの雇用が見込まれておるのでしょうか。成田のときに労働稼働力という形の中でお尋ねしたんですが、恐らくそのとき七万人ぐらいの労働稼働力というふうな受け手ですが、今はこれは全く新しい工法でやられますしその点は結構です。ただし、空港が完成した場合どのぐらいの雇用を見込まれておられますか。

その点の御答弁をいただきたいと思つておられます。  
○説明員(松村義弘君) 現在我々計画しておりますのは、十六万回の離着陸能力を持ちます第一期計画でございます。その第一期計画におきまして空港の島の中で働かれる方々、三万人強と予想しております。また、全体計画が完成いたしますと二十六万回の離着陸でございますけれども、五万人と想定しております。

○山田勇君 これはアクセスの方は、私建設が常任委員会なものですから建設の方でお尋ねをしますのでもちよつと割愛させていただきますが、大阪には多くの中小企業がございます。景気浮揚のためにも関西新空港にかける期待も大きいのではないかと。こうした中小企業者にも今回の建設、運営に参画できる道はお持ちでしょうか。午前中の参事の中で申し上げましたとおり、仮に建築を発注するに当たつても中小企業分野調整法というふうな法律等がございます。十分に地元ということの一つの優先的な形の中でこの空港を建設していただくに当たつて強い気持ちを持つておられるわけですが、その点はいかがでしょうか。

○政府委員(山本長君) 空港の建設でございます。とかあるいは運用段階におきまして、関西国際空港のかかわり合いの中で中小企業がやはりこれに参画していただきたいという希望を持っておられることはもつともだと思つておられます。

この空港の建設、運営についての企業の参加といたしまして、あるいは受注といふまじょうか、そういう問題に際しましては、これは会社が行うことになるといふふうな観点から行わなければならぬ、公平というふうな観点から行わなければならぬ、

ませんし、また地域社会とやっばり調和をとっていくということが空港の円滑な運営にぜひとも欠くべからざるものがございますから、そういった観点から考えて会社がやってくるようにということとで運輸省は指導していく必要があると思っております。

その際に、先生おっしゃいますように、官公需につきましても中小企業の受注の確保に関する法律というものがございまして、それに関しまして政府の方針もあるわけでございます。この会社は官公需というものに合理的に該当するかどうかはともかくといたしまして、やる事業の中身自身がやはり従来公共事業としてやってきていた事業をやるわけでございますので、こういった思想というものをやはり配慮いたしましてやっていく必要があると思っております。そういった観点から私たちも会社を指導していく必要があるというふうな考えでおる次第でございます。

○山田勇君 国際空港としては四千メートルの滑走路を持つことがこれは常識とされているんですが、第一期工事では三千三百メートルの滑走路一本しかないんですが、これはいづれ西風滑走路とか第二期工事へ入らなければ空港としての機能を果たさないことになるわけですが、予算委員会的一般質疑で細田運輸大臣にも局長にもお尋ねいたしました。この三千三百メートルに今なぜ決まっておりますのか。これは予算上の措置なのか。いわゆる三千三百メートルという一つの基礎的なものをつくらせて、即対応できるような四千メートルの滑走路を持つことができるのかどうか、その辺をぜひちょっとお聞かせいただきたいと思っております。

建設の分野で聞きますと、三千三百メートルの滑走路工事も四千メートルもそんなに予算上違いないというふうな専門家の方は言うんですが、その点いかがですか。

○政府委員(山本長君) 第一期工事というものが、滑走路の長さにいたしましたも面積にいたしましたも、相当縮小されておることは事実でございますが、しかし私たちはこれはあくまで第一期

工事だと、こう考えておるわけでございます。航空審議会でも答申されました、滑走路を三本持ち、かつその二本は四千メートルの滑走路という全体構想というものを忘れておるわけではございませんで、その構想の中の一部をできるだけ早く完成させて供用を開始する、こういう思想の上に成り立っておりますわけでございます。そういう意味からいいますと、先ほど若干大臣も申し上げましたけれども、四千メートルに延長が容易に得られるように、四千メートル工事を行うときに支障になるようなそういう工事はこの三千三百の工事が終わりますときには終わっている、細かくはちょっと省略いたしますが、実はそういう計画の中身になっておるわけでございます。

そんなにお金は変わらないじゃないかと。これは見方の相違でございますけれども、やはりこういった財政事情の中におきまして、また資金の調達という面から見まして、できるだけ早くこの事態においてスタートし早く完成するということがやはりポイントになっておるわけでございます。それから、しからばどこまで限界かということについてはいろいろ考えたわけでございます。四千メートルが望ましいことはもちろん言うまでもございせん。三千三百メートルの滑走路があれば、アメリカの東海岸にジャンボが直行する、フルロードで直行するということは無理なんでございますけれども、西海岸までは直行で参れますし、それからそのほかヨーロッパあるいはアジア地域等への輸送というものを考えますと支障がない長さでございます。第一期工事としてスタートする規模としてはこれでやっていこうと、そういう計画でございます。決して後の計画とそこが来るような計画になっていない、その一部を早期に完成させる、こういう思想でございます。段階的に整備、拡張していく、こういう思想のもとに成り立っておりますわけでございます。

○山田勇君 最後の質問になります、空港島と出島といいますが、大阪府が資金を出して相当割合へそういう島をつくりたい。当然

空港からの一つの大きなアクセスとして橋梁がかけられると思っております。これはもちろん各主要道路とのジョイントをすることになるかと思っております。もちろん湾岸道路もそうでございます。そういう形の中で工事規模を見ますと、片道二車線二車線ですから四車線ということですが、きのうも少し関係者の方とお話をしたんですが、これはぜひ三車線にはならないのかというふうなこともお願いをしたりお話を伺ったつもりでございます。その点どうでございますか。

今二車線で来ますと、普通の一般道路と違いますが、空港から出てくるだけのアクセスとしてあれですが、ジョイント部分で相当混雑が予想され、もし大きな事故があるとなれば二車線ではしんどいんじゃないか。それも橋梁関係者に聞きますと、二車線も三車線もそう予算上変わらないということなんです。Gコラムという新しい工法等々を取り入れますと最初から三車線を切っていくのもいいんじゃないかというふうなことも聞かれますが、これは最後の質疑になります、いかがなものでしょうか。三車線にして、橋梁、交通、アクセスということをお考えにはなれないでしょうか。

それで最後に、何度もお願いをいたしますとおり、和歌山県からの要望であります、湾岸道路を泉佐野でとめないでひとつ和歌山までぜひ延長をしていただきたい、これは強い要望としておきます。

○説明員(小坂英治君) 先生今、この連絡道路を三車線で作るべきである、つくる方がいんじゃないかというところをおっしゃられました。全くそのとおりであろうと思っております。特に事故等を考えました場合に、そういう安全度を持つということとは大変望ましいことでございます。相対してコストというところから考えますと、相当詰めてこの空港を着工させたいという考え方をずつと詰めてきておりまして、この交通量に対して二車線でもつかどうかというのは相当検討いたしました。

その結果、ひとまず十六万回時点ということになりますと、私も時間交通量が二千台弱だということに考えております。この二車線での能力は、道路構造令等に準拠しますと三千五百台くらいあるわけですが、しかし将来的には、十六万回でなくとも二十万回でももたなくてはならないというところがございます。二十万回についても検討しておりますが、二千五百台弱くらいになりまして、時間交通量は、ということと、二車線で十分いけるだろうということとで我慢しておるところでございます。

○山田耕三郎君 私は、関西国際空港の経営に関する将来予測についてお尋ねをいたします。航空審議会の答申にもありましたように、将来の航空需要予測というものには極めて困難であると申しておられます。しかし、それが困難であれば経営の将来予測もまた困難である、こういうことになるのでございますが、運輸省におかれましては、一応これらの計画をお持ちになっておいでになるところでございますが、これらについて若干お尋ねをいたします。

関西国際空港の経営につきまして、採算の面から見た場合の一番の問題点は、空港能力に對して投資が過大なことである点にあります。けれども、土地代でありますところの埋立費が非常に高くなっております。多分センセーショナルな表現ではありますけれども、会社の事業費を約一億円といたしますと、その半分の五千万円が土地造成に使われておりますというところであります。この土地は御承知のとおりもちろん非償却資産であります。しかし、非償却資産をつくり出す費用に對する利子は経費として処理することができまして、元本の返済は経費に立てることができません。したがって、運輸省とされましては、この元本の処理が特殊会社であります株式会社経営上の重圧にならないためにはその処理をどうしたらよいか、どのような方策があるのか、こういったことと大変苦慮をしてこられましたように思っておりますし、先ほどの答弁にもございませ

た。

しかし、それはそれといたしまして、この空港の実態は今申し上げましたように、空港能力の割に投資額が大きいという欠点を持っております。このことは午前中の参考人の意見陳述においても、日向閣議連会長は、このことがあるためにいわゆる経済人にとっては、一般論としてはありますけれども、余りこの経営体に対しては魅力を感じない意味の発言もありました。

しかしまた、反面考えてみますと、今日の飛行場において空港整備におきます歳出の特徴的な現象は、やっぱり環境整備に対する投資がだんだんと大きなウェイトを占めてきておられることは否めません。だから、この将来の空港経営におきます環境整備の面に対する投資は、将来の空港経営におきますやっぱり非常に考えなければならぬ大きなファクターなのでありますけれども、この空港が幸い海上空港でありますから考えますと、この面からの投資はかなり有利になるのではないかと、このように私は考えております。

新東京国際空港すなわち成田空港の場合も、やっぱり今日の経営はなかなか計画どおりにはいっておりません。したがって、関西国際空港の場合にも、運輸省とされましては一応の試算はしておいでになりますし、先ほどもその大まかな点については御表明がございました。しかし私は、そう計算をしておられてもなかなか計画どおりに参りますものではありませぬということも考えておかなければならないと思えます。さらに、そういう支出を賄っていきます場合にやっぱりかなり大きな財源になりますのは、空港の使用料であります。けれども、今の日本の空港の現状では、空港使用料を中心として公租公課のすべてはもう限界に来ておると言われておりますので、増収を図るためにこの面での例えば値上げでありますとかいうことで対応するのも非常に困難な制約がありますように思えます。

したがって、もしこの空港の将来経営におきます、今運輸省が立てておられます経営計画と現

実の経営とがかなり大きな差を来してまいりました場合には、政府はどのようになさるおつもりなのか、そういったときにはもう会社が発足をいたしておりますので、これらの対応に対する責任はどこにありますのか、以上の点についての御所見をお願いいたします。

○政府委員(山本長君) 建設費あるいは収支採算について相当精査をしたつもりではございますけれども、先生が御指摘のように予想が狂うというふうなことはあり得ない話ではございません。したがって、そういう場合にはどうするのかという御懸念でございますが、やはりそういう問題が出てまいりますと、会社の経営面いろいろな悪い面が出てまいりますのでございます。こういった面の解消というものは会社が経営努力を通じて適切な対応を図っていくというのが第一義的には必要だろうというふうに考えます。

しかしながら、事業そのものが第一種空港の建設、運営という事業でございますし、それから、この空港の資金の計画などにおいてもあらわれているところがございますけれども、あるいは、いろいろな財政上の、あるいは税制上の援助においてもあらわれているところがございますけれども、政府自身が非常に大きな役割を果たしております。これはやはり国が責任を持ってこの空港の建設、運営を地方公共団体、民間の協力を得てやる、こういう思想でございます。政府がやはり基本的に責任を持ってこの会社を支援していくという姿勢でございますし、そういう姿勢がやはり空港の計画の中にも私たちは反映しておると考えておる次第でございます。

したがって、先生のおっしゃる御懸念が生じたときには、もちろん政府自身に協力をしてくれている地方公共団体や民間と十分協議、調整をしてまいる必要がございますけれども、政府自身が大きな役割を果たしているその立場の上で立って、政府自身が責任を果たしてまいらなければならぬ、協力を得つつ責任も果たしていかねばならないというふうに考えておる次第でございます。

○山田耕三郎君 その次には、航空審議会の答申と第一期計画についてお尋ねをいたしたいと思っております。

その根本的なものは、やっぱり第一期計画を立ててまいります場合には財政ということが第一義的に考えられて、その制約のもとに一つの結論を得て第一期計画としておいでになりますので、先ほどから聞いておりましたも航空局長さんはそのときの飛行場の空港能力を年間十二万回とおっしゃいました。けれども、我々がもらっております資料にはやはり十六万回とこのようにされておりますのでございますが、こういった点が多少私は気になります。

だから、例えば、航空審議会の第一次答申によりますと、現在の大阪国際空港は、「周辺住民の要請により運航便数等に厳しい制限を受け、もうこのとおりです」、「わが国が対外的に負う義務さえも履行できず、国際信義上の問題が生じている。」——「国際信義上の問題が生じている。」、こういう指摘があります。「したがって、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能力のあるもの」でなければいけません。さらに新しい空港の位置は、海上とすれば、公害のない空港を関西地区に建設することは十分に可能であるとのことから、一応泉州沖の海上五キロメートルに定め、その機能については、二回の答申をとおられますので、すけれども、結局運輸省のおとりになったのは、今も御議論が交わされておりましたように、主滑走路三千三百メートル一本、補助滑走路なし、埋立面積は五百ヘクタール、そしてそのときの最終能力として年間離着陸回数が十六万回、こういうようにしておいでになります。

確かに埋立面積五百ヘクタールといたしまして、今日の大阪国際空港よりは広うございます。だから、やりようによってはできるのかと、素人目にも思えます。そして空港の能力というものは、滑走路の受け入れ能力とターミナルの受け入

れ能力とが関係をして、そのいずれか小さい方に制約をされることになっております。

したがって、航空需要の変化に伴っていずれにも大きな過不足が起こらないようにその都度対応していけることもわかりますのでございますけれども、しかし、大は小を兼ねることはできません。小は大を兼ねることができませんので、果たして年間離着陸回数が十六万回というのは、やっぱり一期計画としてこれを掲げておかなければならぬので掲げておいでになるのか、そのことは可能なのか。先ほどの局長の答弁にもありましたように、三千三百メートルを延ばす段階になったら、延ばすために支障になることは取り除かれてありますので、そこで工事がとまるのでなしにずっと継続をして行うことができるようにはおっしゃっておられましたけれども、その辺のことは専門家でないとよくわかりませんが、どうも私はそんな、今お尋ねをいたしましたような立場からの疑問を持ちます。

それはやはり、財政事情が航空安全をすら犠牲にしかねないような情勢になっておるのではないかと。で、先ほどの他の方の御質問にもありましたように、中途半端になってはいけませんということもありましたし、さらにけさからの参考人の意見陳述においては、第一期計画で絶対終わらないようにと。それらはみんな、航空安全の立場からの危機の念を含んでおいでになりますと思えます。以上の点について、大丈夫という明快な御所見をお聞かせいただきたいと思います。

○政府委員(山本長君) 離着陸能力十六万回というのが大きくはないかという御指摘が一つございました。これにつきましては専門の管制保安部長から後ほどお答え申し上げたいと思えます。安全性を犠牲にしていないかというふうな観点からの御質問につきましては、空港計画を答申の計画に比ばまして相当に縮小してはおりますけれども、安全面については、これは詳細をここでお話しするわけにはまいりませぬけれども、十分に

考えて、犠牲にするというふうなことは絶対にな  
い計画にしておるつもりでございます。

それから、大は小を兼ねる、少し小さ過ぎはし  
ないかという点でございますけれども、確かに大  
きくあればあるほどいいということももちろんそ  
のとおりでございますが、これはやはり財政の面  
あるいは収支採算の面等から考えまして、特に先  
生が先ほど御指摘になりましたように、非常に建  
設費が高くなります、面積などに比べてまして。  
しかもそれが用地造成にかかっているということ  
がございまして、そういう収支採算の面から見  
ましても、やはり幾らでも金がつぎ込めるとい  
う時代ならばともかく、この時点においてはとに  
か必要最小限のアウトにおいて、現在の伊  
丹空港の現状から見てできるだけ早く完成させ  
るという観点から見ましても不満足な点が若干ご  
ざいますけれども、まあ旅客あるいは貨物の輸送  
の機能に与える影響等から見ましても、オーブン  
するその時期のものとしてはこの程度でやむを得  
ないものじゃないかと、こういう判断をいたしました  
次第でございます。

機能面、安全面から見ましての御懸念につきま  
しては先生の御指摘もごもっともでございますけ  
れども、機能面につきましてはほぼ大丈夫である  
し、安全面については絶対大丈夫でございますと  
いうふうにお答え申し上げたいと思っております。  
それから、十六万回の問題につきましては管制  
保安部長からお答えいたします。

○説明員(平井廣雄氏) 年間の離着陸回数十六  
万回でございますが、今回の計画は若干滑走路  
等が短くなったというところはございますけれど  
も、滑走路一本の能力といたしまして十六万回を  
こなすということにつきましては、伊丹の大阪国  
際空港が存続した場合でも十分安全に運航ができ  
る、このような計画にいたしておるわけござい  
ます。

○山田耕三郎君 時間の関係で、最後に一つお尋  
ねをいたします。

それは空港立地に伴います地域整備と地方財政  
についてでございます。

この泉州地域といえますのは、関西国際空港立  
地に伴いましてやはり当然の現象として、人口の  
増加等から社会経済状況に大きな変化を来してま  
いますことが予測されます。この地域は、午  
前中の参考人の陳述にもありましたように、明治  
以来近年まで卓越した地場産業の地帯でありま  
したが、高度成長期になりました成長に極めて緩  
慢な地帯になってしまいました。そういうことか  
らして社会資本の充実はおくれておりますし、都  
市基盤の整備も整っておりません。例えば公共下  
水道の普及率が特に低いということ、さらには第  
三次医療救急施設などは皆無の状態にありまして、特  
に医療施設の欠如はこれは大問題であります。こ  
ういうように意見を述べておられました。

政府の方針としましては大型な地域整備や広域  
にかかわりますものは明確に示しておいでになり  
ますけれども、局部的、地域的な都市基盤の整備  
等につきましては現行の制度を活用をいたし、それぞ  
れの創意を生かして対応をしてみたい、こう  
いうような方針のようになっています。

一面、地方の側としても、そのこの努力は忘  
れてはなりません。けれども、空港の供用開始を  
ある一定のところに置いておいでになります。だ  
とすれば、地方はその時点までに一定水準に達し  
ていかなければならない責めもまた負わなければ  
なりません。簡単に申し上げても、例えば今日  
日高架の乗り入れがありました場合には、現行制  
度では地元の負担は七割、あるいはこの地域にう  
わさされておられますように前島の造成によって漁  
港の移転をせなければならぬ、こういう事業に  
対しては現行制度では一〇割の地元負担が課せら  
れることになっておられますけれども、これらが計  
画的、年次のに行われていきます場合にはその  
財政力に見合った対応もできますけれども、それ  
らを需要のために縮めていかなければならぬこと  
も当然起こり得るのではないかと、このように思  
っておりますが、先ほど申し上げましたように、確

かにこの泉州地域の都市の財政力指数を見まして  
もそう高いものではありません。

それは、今日の経済社会の中で、やっぱり緩慢  
な成長がその実態を生み出していると思えますけ  
れども、こういう地域に對しなればならないので  
特別な配慮を講じていかなければならないので  
はないか、今は、現行制度だけで創意を生かせと  
いうことで果たしてできるかどうか。やっぱり  
その手法においてかさ上げをしてみたり、あるいは  
是時的なものから見て対応できる方策を考えて  
いただき、やはり国の力でもって積極的に取り組  
んでいただく必要があるように思えますのですけ  
れども、その辺のことについてお考えを承りたい  
とともに、もう一つは、これは運輸省だけでは  
きない問題であります。

関西新空港の問題の発足と軌を一にして関西の  
この地域では、関西研究学園都市建設構想も発足  
をいたします。これらの二つのプロジェクトを有  
機的に連携をし、双方が相乗効果を発揮できるよ  
うに、そのことが地域社会の浮揚につながるよう  
にこれはやっぱり政治が考えていかなければなら  
ない将来に對しての事項ではないかと、このよ  
うに思います。最初に断りましたように、これは  
本当を言えば運輸省の問題ではございません。願  
望でも結構でございます。こういう点に對しての  
お考えがありましたらあわせて答えていただきた  
いと思っております。

以上です。

○政府委員(山本長君) 空港が立地することに伴  
いますこの地域において、今も都市化が進んで  
おりますがそれがさらに促進されていくというこ  
とに伴って、いろいろな都市施設といくもの整  
備が必要になってまいるか、あるいはさらにそ  
れ以前の課題として、そもそもおくれいていると  
ころのものをこの機会に促進したいという希望もあ  
るということも十分承知しておりますし、それは  
ごもっともなことだというふうにお考えを承りま  
す。

こういっていわゆる大きなアクセスの問題とは

別個の、いわば町づくりでも申しましようか、  
の構想の推進というものにつきまして、やはり  
地域の創意とか工夫というものが生かされた形で  
進められていくのが一番望ましいと言べきだろう  
と思っております。そういった地域の都市づくりプラン  
というののに対していくという体制で進んでいく  
る限りの協力をしていくという体で進んでいく  
べきだろうと思っております。そういったプランとい  
うものはやはりその緊要度なりそれからまたプラン  
自身の熱度というものも関係してくると思いた  
すので、そういったことも勘案しながら国が協力を  
していくということが必要だろうと思っております。

この地域におきましては、そういったプランに  
つきまして、大阪府自身が空港というものを計画  
の中に置きましてそういう計画づくりを進めてい  
こうと今しておられます。これに對して、これは  
運輸省の所管でない部分が多々ございまして、これ  
も、運輸省にもこれに對して協力をしてもらいた  
いという要望も受けておりますので、運輸省とい  
たしましては、空港の建設推進にも非常に関係す  
ることでございますので、これに對してできるだ  
けの協力をしてみたい、バックアップもして  
まいりたいというふうにお考えを承りまして  
ます。

もう一つ、その中で先生から、特別の配慮とし  
て財政の特別な措置ということについて御質問が  
ございました。

この点につきましては、大臣からも先ほど答弁  
させていただいたところでございますけれども、  
現在のこの財政状況、財政再建下においてなかな  
か新しいもの、新しいかさ上げ法とも言うべき  
ものをつくるということは困難でございます。ま  
た、それはやらないう政府の方針になっておりま  
す。したがってこれは補助制度、それから補助費につ  
いては起債の制度というものがございまして、  
そういったものをやはり活用しながら、また、そ  
れの採択についてやはり十分配慮をしていって  
らうというふうなことでございまして、地域の町づくり

に協力をしていくという方法が適切であろうというふうな考えておる次第でございます。

それから大きい第二の問題で、研究学園都市と関西国際空港との関係といたしましうか、両方を生かすような考え方で進めていくべきだというふうなお考えの大意でありました。

場所といたしまして、一方が泉州であり、一方は京阪奈といたしましうか、の丘陵地域ということで、場所は離れておりますけれども、やはり関西国際空港も京都地方と申しますか、の地方からの需要も受け入れなきゃならぬという面もございますし、それから研究学園都市もやはり、位置的に見まして、人口が非常に大きい大阪地域からそちらの方への輸送というものが円滑にしていかなければならぬという面があると思ひます。一つの交通施設というものが両方のプロジェクトというものに役立つというものもあろうかというふうな感じもいたします。関西国際空港の面から見まして、同時に整備が望ましく、それらとともにまた研究学園都市の方にも役立つというふうな施設もあろうかと思ひます。そういったものにつきましては、私たちが運輸省でできるものについては運輸省、他省庁においてお願いしなきゃならぬものについては他省庁の御協力を得るように我々も働きかけていくというふうな態度で進んでまいりたいというふうな考えておる次第でございます。

○山田耕三郎君 終わります。

○委員長(矢原秀男君) 本日の質疑はこの程度とし、これにて散会いたします。

午後五時二十二分散会