

第一百一回 参議院運輸委員會會議錄第八号

昭和五十九年六月十九日(火曜日) 午前十時開会

委員の異動

五月十七日 山田 勇君 補欠選任 伊藤 郁男君

六月十八日 山田 勇君 補欠選任 伊藤 郁男君

六月十九日 桑名 義治君 補欠選任 桑名 義治君

六月十九日 桑名 義治君 補欠選任 桑名 義治君

出席者は左のとおり。

委員長 矢原 秀男君 理事 梶原 清君

委員 下条進一郎君 瀬谷 英行君 桑名 義治君 江島 淳君 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 峯山 昭範君 小笠原貞子君

國務大臣

運輸大臣 細田 吉藏君

政府委員 運輸省航空局長 山本 長君

事務局側 常任委員会専門員 村上 登君

説明員 国土庁大都市圏整備局整備課長 立石 眞君 運輸省航空局飛行場部長 松村 義弘君 建設省道路局道路経済調査室長 藤井 治芳君 日本国有鉄道総裁 仁杉 巖君 日本国有鉄道常務理事 岩崎 雄一君

本日の會議に付した案件

○関西国際空港株式会社法案(内閣提出、衆議院送付)

○理事補欠選任の件

○連合審査会に関する件

○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(山崎竜男君) 関西国際空港株式会社法案を議題といたします。

○理事(小柳勇君) 前日に引き続き、質疑を行います。

○目黒今朝次郎君 私、きのうちよつと九州に行っておったもので、理事会の決定等の連絡が若干おくれたために、ゆうべ五時ちよつと過ぎ、私は

博多できょうの質問のあれがわかったものですから、本来なら関係機関、漁業関係あるいは公害関係、国有林関係、国鉄関係、関係者を皆呼んで質問したいわけだったんですが、連絡が間に合いませんでした。したがって、質問も少し当たりばったりになるかもしれません。

航空局の方は、一応この資料を見ますと、三点セットをつくるに当たって、漁業問題にしても土取りの問題にしても、航空局は一通り当たっておると。これを見ますとね。大分類、小分類、調査目的、調査内容、五十一年から今日まで一通り当たっておるようでありまして、わかっている範囲で航空局あるいは運輸省に答弁願って、それで関連してわからないところはこの次の委員会あたりに関係各省に連絡願って答弁願いたい、こういうふうに冒頭要請しておきます。

それで、五月十五日の委員会においての、いわゆる大阪、和歌山、兵庫三県の二百億に対する分担金について、五月十七日の會議冒頭、運輸大臣から表明がありました。私は、やっぱり関西国際空港といつても、大臣も忙しいかもしれないけれども、大臣の認識と航空局の認識というのには大きな金の問題をめぐってもこんなに行ったり来たりするのかなと思つて残念に思いましたが、一応意思統一されてこういう文書で回答されましたから、こんな問題でやっておつてもしょうがありませんから、これはこれなりに私は認めます。

しかし、兵庫県の確答というのには、航空局の感触ではいつごろまでに確答がもらえる見通しなのか。その見通しぐらいはやっぱりせめて、これは自民党さん、理事さん、一生懸命法案の成立を急いでおるようでありまして、法案の成立を急ぐのも結構でありますけれども、肝心な金の問題が話つかないうちに会社が発足するわけにはまいらぬと思うんです。ですから、この前の五

月十七日の時点でこれです了解をしますけれども、兵庫県の確約といつても文書によって回答される見通しはどの辺ぐらいがぎりぎりなのか。これは無制限にいつまでもというわけにはいかぬと思つておるんです。例えばあなた方が七月一日この会社の発足を考えているというならば、六月三十日までにはきちつとした文書でもらう、あるいは大阪とか神戸も含めてもらうというぐらいのやっぱり一定の見通しがあるべきだ、こう思つておるんですが、この辺はいかがでしょうか。

○政府委員(山本長君) 三府県の事業主体に対する考え方は出資の問題については、五月十七日、大臣から御答弁申し上げたとおりでございますが、その後の進展について御説明あるいは御報告申し上げたいと思つておる。

大臣の御答弁の中にも、三府県に対しては出資を含めて協力を要請しているというふうに申し上げましたが、その後私たちが、関係府県、それから自治省が関係をしてまいりますので自治省ともいろいろ連絡をとってまいりましたわけでございまして、去る六月十六日、先週の土曜日でございますけれども、近畿ブロック知事會議が大阪市内で開かれまして、近畿圏内の八府県、大阪府、兵庫県、和歌山県、京都府、奈良県、滋賀県、三重県、それから福井県が入つておりますけれども、の知事さんが集まられました協議の結果、近畿圏内八府県全体が出資をするということで合意を見、またこの出資の割合と申しまうか、につきましては自治省に調整を依頼する、こういうことには意思統一されたという報告を受けております。自治省に対しては、関係地方公共団体の出資について要請があれば調整に応じてくれということ、運輸省からお願いをしておたのでございまして、こういうふうな近畿ブロック知事會議におきまして今のような合意を見ましたので、この

自治省の調整ということが今後始まるものと思っております。

先生おっしゃる通りに、いつまでという日域に於いて今この時点で申し上げるわけにはまいりませぬけれども、こういった地方自治体の動きがございまして、動きというより合意がございまして、今後この出資をするという前提で、金額を幾らにするか、二百億円のうちの幾らに割り振るか、初年度幾らにするかという具体的な詰めの段階に入りつつあるということでございます。法案が通りますればすぐに設立段階に移るわけでございますので、こういった関係府県との話し合い、自治省との調整を急ぎまして、地方公共団体の出資について額を確定してまいりたい、かように考えておる次第でございます。

○目黒今朝次郎君 私第二番目に今、新聞で見ましたから、八府県の関係のやつを聞こうと思つていたんですが、そうすると、そこで調整を依頼する、そうするとため押しになるけれども、今まではこの関西空港株式会社の出資は大阪、和歌山、兵庫、あるいは大阪府あるいは神戸市、こういうふうな考えておったんですが、今言われた八府県ね、これから出てくる奈良とか福井とか滋賀とか、従来の大阪、兵庫、和歌山以外からも、出資の申し出があれば出資を受けるつもりなのか。その際に、二百億という枠はそのままにして、内部配分で奈良とか福井とか滋賀というところから受ける用意があるのか、その辺の十六日の決定と従来の関連性はどうか。

これは私、質問の二番目に聞こうと思つていたんですよ。この辺もひとつお考えを聞かせてもらいたい。

○政府委員(山本長君) 運輸省といたしまして、この関西国際空港計画は従来長い経緯がございませぬけれども、大阪府、兵庫県、和歌山県という三府県が一番関係の深い府県だということで、関係地方公共団体三府県ということで対処いたしますか、をしまつたわけでございます。

問題は、この三府県の問題だけに限らず他の府県の地方行政に影響があるところから、非常に關心を持たれて、八府県、これは額の差はあろうかと思つておられるけれども、そろってこれに出資をして参画しよう、こういうふうな意思で合意されたということは、私たちがこの関西国際空港を今まで進めてまいつてきております者としては、非常に喜ばしいことであるというふうな考えております。この出資の範囲が拡大されたということにつきましては、これは運輸省といたしましては、喜ぶべき方向であり、これを受け入れていくという方向で対処したいというふうな考えておる次第でございます。

○目黒今朝次郎君 八府県が今まで近畿開発の一体となってきたという新聞の報道ですが、結論は、八府県から、額の多少の差はあつても、申し入れがあれば受ける、こういう基本的な考えだということではないですか。

○政府委員(山本長君) そのように御理解願いたいと思つております。その際、二百億という額は、この額の枠内なのか、あるいは二百億プラスアルファ、こういうふうになるのか。二百億はあくまでも大阪を主体にした兵庫、和歌山で調達をして、他の協力するところは、額は多少を問わず、二百億プラスアルファ、こういう格好になるのか、二百億の枠内か、この点はいかがでございますか。

○政府委員(山本長君) 答弁漏れでございます。失礼いたしました。

地方公共団体の出資二百億というのは、全体の資金計画の中で現段階ではその方針でやつてきておるものでございまして、二百億の配分の問題として考えてまいらうということでございます。

○目黒今朝次郎君 二百億の枠内で配分の問題と、当分はね。そういうことで、じゃ確認します。それから、自治省が調整する、こういうことでありますが、私はやっぱり金の問題でありますか

ら、早目に決めてもらいたい、こういうふうにお願いをしておきます。

それからもう一つは、これは大臣、この前、関西国際空港に入る前にいろいろ人事の問題については、法案が審議中の段階で会長制を設けるとか社長を置くとか、こういうことは好ましくないといふことを大臣の見解としてこの委員会でも表明してあるんですが、私は社会党としてはそのとおりだと思つてその見解を述べたんですが、新聞というものはどんどんどんどん先行しておつて、私もきのう急遽、二、三そんな記事があつたと思つてこう見てみました。五十九年の五月二十六日の新聞に、この前参考人としていらつした関西財界の日向さんが軸になって会長人事をやつていふとか、あるいは六月七日には、元港湾局長が、何でこれは港湾が航空になるかわかりませんが、まあ航空局長のOBになるならまだ話がかかりませんが、これはフェニックスでも関係があるのかなと思つて別な面で見ているんですが、後で質問しますが、竹内氏が出てみたり、あるいは運輸省のOBが社長になるんだとか、随分人事問題が、いや中曾根総理がサミットから帰つてから決断を下すとか下さないとかつて、いろいろマスコミに載つている人事というものは、一体これは運輸省もかんでいられる人事ですか、あるいは運輸省もかんでいられる人事なんですか。

こんなことをやられるのは、私はもう嫌気が差して、今から質問する気になれませんよ。こんな法案も通らない前にもあつてもないころでもないつて、こんなばかんなことがあるものでございまして、その間に人事をどうこうするといふことは絶対に慎むべきであるといふことで終始一貫いたしております。特に、総理大臣も、法案がまだ見通しは立たないのに相談はしない、こういうふうにはつきり申しておるのでございます。

新聞の方は、これはもう非常に御熱心でございます。何かいろいろ各新聞によって中身も違つてございまして、どこからどういふふうに出るものかわからないのでございませぬけれども、少なくとも私も運輸省の方では中身については最終的にいまいしよるか、相談をいたしております。例えば、会長制を置くかどうかということさえもまだはつきりいたしておるわけではございませんので、新聞に出ておられるのは私どもも責任をとるわけにはまいりませぬ。さういふ御理解をいただきます。

○目黒今朝次郎君 そうすると、この新聞、五月三十一日の毎日新聞、六月七日の読売新聞、六月八日の日経、こういったのはあれですか、ここにもブン屋の皆さんが一生懸命記事をとつておられるんですが、こういう日本という大新聞、大手新聞です、この方々が取材していることは勝手なひとり歩きであつて、運輸大臣なりあるいは運輸大臣の人事問題をやられる配下にある者とは一切関係だ、こういうふうな断言をできますか。

○国務大臣(細田吉藏君) 断言できません。いたしません。それから、各紙に出ておられますのは、これは私が申し上げるまでもありませんけれども、一紙に出ますと他の紙も追つかけてお書きになるといふようなのが新聞のこの種の人事に対する予想記事のようでございます。これはどこからどういふふうな御取材になつたかといふことは私どもも承知いたしております。しかし、私どもの方から出したものでは絶対にございませぬ。

○目黒今朝次郎君 そうすると、逆に聞きますが、巷間言われておられる、例えば竹内御大とか芦原さんとかが日向さんと、あるいは運輸省は社長制をとつて社長に運輸省のOBを入れるとか、こういう構想を全部否定しますか。またそこまですべてあなた自身が、会長制をとるかどうかわかれば固まらなかつたといふふうなふうな今言われましたけれども、そういうふうな前記の、なぜこれらの方々が出てくるのか。私はこの発注の問題、いわゆる土取り問題、その他の企業は財界の陣取り合戦じゃないですか。財界の陣取り

り合戦、関西財界の陣取り合戦が全部こういふ人事に表現されてくる。

例えば、日向さんが社長になるとなかなか強く強いから、やっぱり運輸省の機嫌をとるために運輸省のOBを社長に持ってきて、関西財界は会長という立場で全体のコントロールを握った方が財界のやり方が非常にいいかと、そういう極めて親切なこれは解説記事だ、解説記事。全部利権とつながっている、利権と。この問題は中曾根さんが判断しなければだめだとかと。そういう、あなた方は知らない知らないってコップの中にいますけれども、あなた方を取り巻く全体は、やっぱり利権との兼ね合い、政治権力との兼ね合い、人事分布の兼ね合いというところで、この関西新空港を私物化している。国民の共通の財産にしようという公共性を失って、私物化している、関西財界の。そういうふうに言われたってこれは答弁のしようがありますか。

あなたは知らないと言う。こつちに並んでいる日本の六大新聞は皆書いています。中身を見ると皆利権に絡まっています。利権に絡まった人事をするということですよ、これは。これはどつちが本当なんですか。

○國務大臣(細田吉藏君) 法案を通していただきたいと私たちは思っておるわけでございまして、法案の通るのに邪魔になるようなことを——私も国会に長年おりましたよよく承知しておるんです。ですから、そういうことをとやかく言うはずがないというふうな御理解を賜りたいと思っております。いろいろの方がいろいろおっしゃるということも私もあるいはあるかもしれないが、それは私どもの責任では絶対にございせん。また、そのように決まったものでもなければ何でもございせん。さように白紙の状態であるとお考えいただいて結構でございます。

○目黒今朝次郎君 しつこいようですが、今の段階では、そういうことから言えば会長制、社長制という首脳部人事のあり方、それから個人的な名前、これについては一切運輸省は関知しない、関

知していない、関係がない、法案審議中であるから関係ない、そういうふうな大臣の言葉として言い切れますか。

○國務大臣(細田吉藏君) 会社の人事につきましてはさように御理解いただいて結構でございます。

私も、そういう御議論が出ることは、当然私は出る。それは国権の最高機関である国会で審議をしている最中に、社長をだれにするとか何とかという私を私どもが決めるというわけはない。これは私に一番初めから言っておることでありますし、それは非常に嚴重に私ども守っております、こういうことでございます。

○目黒今朝次郎君 まあこれ、この段階で責めてもしょうがありませんから、それは大臣の言葉を信じましょう。法案を一生懸命やっているときに、その法案にブレイキをかけるようなことは自民党もやってもいたくないですね、これ、法案を本当に通したかったら。それからもう一つ、時間の都合がありますから、一つだけ関連しないと質問に入れませんから。

関西新空港の交通のアクセスですね、この関係でよく、阪和線を使うとか、あるいは大阪環状線の一部修正して使うとかという交通問題が出てくるんですが、例えば阪和線あるいは大阪の環状線の一部つくとか、あるいは貨物ヤードの跡を一部改良して使うとかということがいろいろ出ているんですが、この関係はどこで決めるんですか。これは国鉄と合意してからそれが実るのか、今も合意されているのか、あるいはいつごろこの問題、交通アクセス、国鉄の関係についてお話しになるのか、これをひとつお答え願いたい、阪和線。

○政府委員(山本長君) 阪和線の問題も含めまして、南海の問題もございまして。道路の問題もございまして。いわゆる関西国際空港のアクセスとなり、かつ地域の根幹交通となる交通施設の整備につきましては、本年の二月に関係関係会議が開か

れまして、この関西国際空港の立地に伴う関連施設整備の進め方については、「空港のアクセスとして根幹となる交通施設については、国が地方公共団体等の協力を得て計画の調整を行い、国を含む関係の機関及び地方公共団体等が相互に協力して整備を行う」、また「空港の立地に伴い必要となる関連公共施設に関する計画の策定及び推進については、今後、国と地方公共団体との間で協議・調整を図っていく」という考え方が承されておるところでございます。この考え方に従いまして、関係機関の間で協議、調整を図りつつ具体策を検討してまいり、こういうことになっておるの

でございます。

そこで、先生がお尋ねの阪和線の問題でございますけれども、阪和線につきましては、南海とともに空港の鉄道アクセスとして空港への乗り入れといえますか、というものを計画をしたいというふうに空港サイドからは考えておる次第でございます。こういうことで南海、それから鉄道監督局、国鉄などの調整を進めつつある段階でございます。

最終的には、この鉄道問題、それから道路の問題、それからそのほか海上アクセスの問題がございまして、こういって空港アクセス問題につきまして、関西国際空港関係協議会がございまして、この場において調整を図り、方針を決めていく、こういうふうになるものと考えておるのでございます。

○目黒今朝次郎君 そういう漠然としたことはわかりませんが、例えば今国鉄は赤字で、地方ローカル線であるとか、貨物合理化とか、余剰人員とか、大変あくせくしているわけですよ。そういうあくせくしている国鉄に、例えば阪和線の問題についてどうせいか言っても、今の阪和線などはもう本当にのらり——のらりくらりとはおれも鉄道人で申しわけないけれども、路盤が十分でないからスピードアップも十分でない。例えば関西新空港時代に時速六十キロや七十キロで走る阪和線じゃどうにもならぬから、せめて時速百四十とか

百五十の快速特急電車を走らすとなれば、路盤全体を直す、保安設備全般を直す、車両を投入する。そうするとこれは、それ相応の莫大な金がかかると思いませんか。

基本的に、今局長が言った、政府関係と地方団体が協議することになっておりますが、その財源措置は、この関西新空港の関連事業というところで、国なりあるいは会社が資金繰りをするのか。おのおのの関係者、地方自治体は地方自治体の一定の分担金、国鉄は国鉄の分担金、あるいは建設省は建設省の分担金、そういうおのおのの機関に分担させる基本的な考えなのか。国が全体として関連事業として必要な、最も基本的な交通アクセスをしていくのか。あるいは、陸から島に行く連絡橋ですね、こういう連絡橋なども含めて、附帯事業は一体どこで金を見るのか。

これは私は、全部国で見るといふんなら、これ以上質問をやる必要がない。いや国鉄で見てもうんだとなればこれはまた大変なことになりますから、その点、基本的な附帯事業の資金繰りはどこが見るのかというところまで突っ込んで検討されておるんですか。

○政府委員(山本長君) 地域整備に関する一つの財源問題というのは、既存の制度だけを見ましても非常に多岐に分かれます、事業主体によりまして。補助金制度あるいは起債制度あるいは財政投融資制度、いろいろございまして。先生おっしゃいます、特に交通施設のうち鉄道施設につきましては、国鉄が非常にこういう状態であるということと、それからさらに、南海につきましてもやはり、財源的にこれが大丈夫なのかというふうな議論のあることも事実でございます。

先生、附帯事業とおっしゃいましたけれども、鉄道建設事業につきましては、私たちは鉄道事業サイドで整備をしていただきたいという考え方でございまして。しかしながら、現在の鉄道事業財政というものを見ましたときに、これが果たしてそのままで置いて整備ができるのかどうかというものが、問題があるように考えております。

現在私たちは、空港のアクセスとして鉄道の整備をせよとやっていたらどうかという観点から、阪和線あるいは南海線から分かれて空港の連絡橋に至るまでの鉄道建設、連絡橋はこの会社が行うという事でございまして、それまでの建設、それから橋から中に入っていきます場合において、何といひますかその路盤、路盤というか線路敷、電気施設といったものについては鉄道側の事業になるわけですが、こういう事業につきましては、現在地方公共団体等におきまして、鉄道事業者と第三セクター方式によりまして、いわゆる鉄道敷設事業といひましょか、を計画し、建設し、そこに既存の鉄道が乗り入れるという例もございまして、したがって、鉄道財政の事情によりましては、関西国際空港会社、地方公共団体、それから鉄道企業というものによる鉄道建設事業というものを第三セクター方式でやるというふうなことも、やはり財源の面から見まして考えざるを得ないんじゃないかならうかというふうに考えておる次第でございまして。

この点につきましては、鉄道事業者の財政状況等もよく聞きまして、最もいい具体案を考えていきたいというふうに考えておる次第でございまして。
○目黒今朝次郎君 これは私は国鉄と正式に話したわけじゃありませんが、大阪環状線に手をつけるとか、大阪環状線に手をつけなければ意味がないので、大阪環状線に手をつけるとか、あるいは新幹線の接合の関係を考へるとか、あるいは貨物ヤードの跡地利用の関係を引くとか、いろいろ考へられますけれども、阪和線を含めて、やはり成田空港の二の舞だけは踏んではならない。成田空港の、成田新幹線どうなっていますか、今。

遺症を残しますからね。

私はやっぱり最も基本的な問題で言えば、お客さんを運ぶ、荷物を運ぶ道路と鉄道網と連絡橋の関係とか、その点をやはりもう少し軽はずみに見ないで、きちっと掘り下げて資金の分担、配分はどうなのかと。私が六兆円、六兆円と言つてあんなの前の航空局長は、私が六兆円という数字を出すすと、いやそんなことはないと言ひましょと逃げられましたけれども、やはり今言つた鉄道問題一つとっても、考えますと六兆円ぐらいかかってくるでしょう、附帯事業。水の問題、汚水の問題、廃棄物の問題、これどうするんだ、こうやってくる、みんなこれ絡んでくるでしょう。何も空港ができて、あと全部うまくいくわけじゃありませんから。そういう附帯事業を考えますと、最も基本的な、運ぶものと、食べるものと、食べたものを処理する問題と、それから水を飲みますから、これは、一体水はどうするか。こういう基本的な、空港機能を發揮するための基本的な附帯事業、これはやっぱり国が予算を計上して、あるいは会社が予算を計上してきつとて、財投から財投から借りて、この株式会社が見るなら見るというふうな、きちつと私ほしてもらいたい。いやこれは国鉄が、いやこれは南海が、いやこれは水道事業であるから、あるいはこれは清掃事業であるからと言つて、おのおの違う形だけでばらばらにやつておつたら私は大変なことになってしまふ。

だから、鉄道問題を含めて、最も基本的な、まあ土産を売るとかたばこを買つとこなんではないのは要りませんが、空港機能として最も基本的な附帯事業は、やっぱり国の責任できちつとてやるという基本線では取り組んでもらいたいです。そうしないと、これは赤字国鉄の大阪環状線とか阪和線等でやれつたつて、これはむしろなにももらつたつてスピードが負けたんではお客は乗らない。スピードの速い方にお客さんが乗る。こんなの当たり前ですからね。そういう私はアクセスについても基本的にやっぱり考えてもらいたい

いなど。この計画のどこを見てもそういうのがないんです、遺憾ながら。だから私は聞いたんです。国鉄もわからない、聞かれたつて。運輸省もわからない、鉄監局ですか。ですからこの点はこれは大臣、どうですか、航空局だけでは無理でしょう。こういう空港の機能としても最も基本的な必要なものについて、やっぱり附帯事業の中にきちつと入れて、国なり、あるいは新しくできる会社なりがきちつと面倒を見る、財源の裏づけを含めて。そういうふうなこの計画を並行的にやつてもらいたい。

この二月に行われた関係会議は結構ですから、そういう方向で取り組んでもらいたいと思つてますが、いかがでしょうか。
○国務大臣(細田吉藏君) 非常にこもつともな御意見でございまして、特に成田の場合など、鉄道のアクセスについては、まあ大変みつともない格好になっておるといふことはもう御指摘のとおりだと思ひます。

関西の場合に、そういう形でなくちゃんとしたものにしたらどうかと、こういうことはもうそのとおりでございまして、私も関係関係会議でいろいろ点については十分相談いたしましたので、どういう形がいいのかと。また、国鉄の例が出来るべきか、あるいは新幹線と結ぶとか結ばぬとかというふうな話もいろいろ話が出ておりますが、あるいは環状線をどう使うとか、そういうことも含めまして、国鉄の財政のこと考へながら、やはりきちつとしたものにしなきゃならぬと、かように思つております。
○目黒今朝次郎君 国鉄ももうかるとなれば、例えば北海道の千歳空港の千歳駅ね、あれなどはもう本当に当たりまして、私も同じ世話になつたハイタクとかバスの皆さんから、おまえは国鉄だから千歳駅やつてやつて、大分ハイタク減つて困つちやつたので何とかせいなんというようにね、まあこれは相互競争の原則だから。そういう国鉄としてもアイデアなり条件が整備すれば、むしろ積極的に

極的に投資をして増収を上げるという面もあると思つてますよ。それはどういう形でどういう結び方をするかという事でありますから、国鉄もその点はひとつ十分検討してもらつておきたいことを要望しておきます。

それで、ここでちょっとだけ、委員長にお願いして、これは委員会の運営にもかかわりあることですから、委員長お願いします。
私は、四月十九日の当運輸委員会におきまして、特定ローカル線の問題に対する北海道の勤労の提案、あるいは高崎における勤労の提案などについてこの委員会でも提起を申し上げて、運輸大臣、それから岩崎常務、国鉄総裁から一定の回答を受けました。私は、もう時間がありませんから、本来ならきょう総裁来てくれと言つたんですが、関西空港の法案を審議する委員会に総裁は出てこないと。私は緊急問題でやると言つたら、総裁は出てこない。出てこないことはそれは国鉄側がそういう責任があるんだから結構ですが、岩崎常務ね、あなたは、四月十九日の議事録の二ページから三ページ、この問題については十分にお読みになって、私がどういふ質問をし、大臣がどういふ答えを出し、あなたがどういふ答えをし、総裁が最後の締めくくりでどういふ答えをしたと、こういうことを全部お読みの上できょうは御出席になりましたか。

○説明員(岩崎雄一君) 当日も出ておりますし、きょうも議事録を読み返して参つております。
○目黒今朝次郎君 そうすると、きょうは総裁の代行ということで御答弁できますか。
○説明員(岩崎雄一君) そのつもりで出席をしております。
○目黒今朝次郎君 大体国鉄は、国会でいろんな行政の問題、運営の問題について我々が事実を指摘した際に、それを是正いたします、直します、あるいは指導しますと、こう答へをするわけですが、それを総裁は各管理局長、各地方機関の長にどういふルールで一体徹底しておるんですか。書

るといふのは確かでございますけれども、それによるやはり経営改善効果について総合的に検討する必要がある、こういうことでございます。例えば、増発する場合には当然コストがかかるわけでありまして、それによって得られる収入との関連についてはやはり十分に検討をしなければならぬ、これはやはり基本的な国鉄の態度でございます。

そのうち、特に特定地交線については、御承知のようにその転換の手続を今進めておるわけでありまして、先生も御承知のように、その四十線のうち今二十線が転換済みまたは転換決定をしておるというように、協議が具体的にかなり進んでおるといふのが現状でございます。そういう意味で、今までの協議の経緯というものを尊重して対処する必要がある。一方で協議をしながら、全く別の場所や当該線区を取り扱いについて議論をされ、それに対処されるということはいかがなものかと、こういうような感じがしておるわけであり

ます。それから二次地交線についても、前回の勤労の提案はほとんどが二次地交線の問題であります。これはまだ承認を受けておりませんので何とも申し上げられないですが、仮に承認があれば、協議会の会議を開始して、必要があればその席でまたこの問題について協議すべきものだと、このように考え、大臣、総裁の答弁もそういう趣旨であったというふうに考えておりますので、そういう趣旨に基づき地方を指導したわけであり

ます。なお、具体的に大畑線の問題について言えば、おっしゃいましたように既に五回の経緯を経ております。間もなく二年の期間が経過しようとしておる、そういう段階にきておるわけでありまして、第五回目の協議会の会議では、国鉄以外の運営主体でこれを運営しよう、鉄道として運営したいことが、こういうことがほぼ方向づけはされたというふうに聞いております。その五回に及ぶ経緯を振り返ってみると、例えば第二回目に地元から今の問題

について、増発をしない、ダイヤがよくないから乗れないんだ、そのことについて考え直して一回やってみるべきじゃないか、こういうお話が出て、いろいろ議論した末、結局大畑線の現状からいってダイヤの手直しをしてもなかなか二十人を超えようというところに到達することは難しいと、そういうような一定の理解のもとにこれを中止をした、実施に移さなかった、こういうような経緯もございまして、それを無視して今の段階で、お話があったから、じゃやってみようかということはなかなか国鉄としてはやりにくい、そういうことを踏まえての現地の対応ではなかつたかというように理解をしております。

先生方が行かれて意見が最終的に合わず失礼な面があったかと思いますが、その点をひとつぜひ御理解をいただきたいと思っております。

○目黒今朝次郎君 そんなあなた、国鉄の調子のいい一方的なことはやめなさい。我々は現に行っている二人で聞いているんだから、一問一答で。第一次線、第二次線については一切話を聞いてはならないと、はつきり言っているんです。そういう本社の指示です。第一次線、第二次線については絶対話し合いに応じてはなりません。それ以外のことは幾らでもお話を聞きますと、明確に言っているんだから、明確に。みんないる前で。

私は、こう質問しているんじゃないか。協議会がある、それは私もわかっております。しかし協議会といつてもそれは表向きはわかりませんが、その中身を濃くするのはその専門家の労使が、あるいは沿線の皆さんがどういふふうに詰めるかということがやっぱり中身じゃありませんか。その詰める中身の一つの材料に、勤労が提案し、あるいは今大臣にやったそういうものについてもう一回――今までの労働条件を少しは切り下げてほしいと、いいですか、ここが大事なんですよ、あなた。ワンマン化でいいから、車掌は乗らなくともいい、国労はこれで了解します。運転士は車内の清掃もします、車両の清掃もします。したがって今外託で一両幾ら、外託でやっている

やつは運転士が掃除します、清掃もしますと。全然発想が違うじゃないか。そこまでして大畑線を残そうと。したがって人も減る、車両も減る、外託費も減る。収入の方は、部落が協力して仮停車場もつくりますよ、部落みんな鉄道を利用しよう、それでやってみようかと。

あなたは、二回目にやった。この二回目というのには聞きました。国鉄は沿線住民に鉄道債券を負担してくれと。金を、金を負担してくれ、金を負担すれば何とか面倒を見てやると。それは金を負担させるのはちょっと虫がいんじゃないか。それと、関係市町村は反対した。それからあなたは、ある民間に固まっているという。固まっている段階ならなせ、沿線のむつ市の市長さん初めみんな判こを押して、全部、関係市町村皆協力します、勤労、国労の提案に協力します、だからもう一回国鉄考えてくれと。関係市町村全部連名で出しているではありませんか。これも局長に出しました。

そこまで義理を尽くして説明しているのに、絶対だめだ。何が原因だ。本社が第一次、第二次絶対にお話を承ってばかりならぬ、それ一点張りの通達だ。ではその証拠物件を見せると言ったら、証拠物件はありませんと。何だい、それは。室長からの電話ですと。ではおまえこういう議事録見たのか、あるいは勤労が出しているこの議事録の抜粋、それを見たのか。まだ見たことありませんと。見たことありませんと。今までの百八十度転換することができませんか。今までの取り組みを百八十度なり九十度転換させるにはやっぱり、本社のきちんとした文書指導が必要じゃありませんか。

したがって私は、国鉄側がそんなでたらめな指導をやつたら、今後びりびりやりますからね。きちんと総裁が答弁したやつは総裁通達で出してもらう、各管理局長に。そのくらいいきちんとしないで、ここで我々が走り歩いているんなネタを持ってきて委員会を取り上げて議論して、その議論したあげがすいすいと会議録を変えられたので

は、何のための立法機関かわからない、我々は。だから、この問題については本命でありませんが、そういうことをやっている、国鉄を何ぼよくするとおっしゃったってよくならない、こういうふうになるんじゃないか。

だから、総裁がこういうふうな答弁し国会で約束したことは、原則として総裁通達で出してもらう。今回のこの地方ローカル線の問題についても、協議会の関係、労使の関係、この関係を答弁どおり通達に出して関係局長を指導してもらおうというところで、約束できますか。

○説明員(岩崎雄一君) どういう指導をしたかという点については、先ほど申し上げたとおりでありまして、基本的に今回の提案の中身は、確かに先生おっしゃるよう合理化あるいは効率化というふうなものを踏まえた上での具体的な中身でありますので、それを評価していただくことは大臣、総裁も申し上げたとおりでございます。

ただ、基本はそれを真剣に受けとめ検討いたしますが、やはりそれによる経営改善効果が期待できるかどうかということが極めて重要なわけでありまして、そういうことを含めて検討をさせていただきます。ただ、特定地交線についてはそういう場が設けられておるわけでありまして、今までの経緯をぜひ尊重しながら対処したい、こういうことを申し上げたわけでございますので、先生のおっしゃることを正面から否定しているわけではございませんので御理解をいただきたいと思っております。今申し上げたような趣旨について不徹底な面があるいはあったかと思っておりますので、もう一回よく地方機関にその趣旨を教え、指導したい、このように考えます。

○目黒今朝次郎君 そんなあいまいな答弁では引込みませんよ。ここでやりとり、大臣が言ったね、そうは言っても目黒君、現在法律にあって協議会とあるのだから協議会を無視してはできないと。それは大臣そのとおりだと。だから協議会ということ

定しながら、この協議会と労使の話合い、あるいは関係市町村の話合いということはどういうように有機的に結びつけるかという中身についても私に触れているんです、中身についても、質問は。

だからあなたたち、もう一回この議事録を読んで、そして総裁が最後に、三ページの下端、今日黒さんが御指摘でございましたとあり、いろいろ組合の方の提案もいただくということは画期的なことであると思っておりますから、できるだけ正面から取り組むよう指導いたしますと、こう言い切っているんだから、この趣旨に従って総裁達を出していただきたいよ、各管理局長に。そうしないと、北海道が急に上がっているよ、今、それからきのう、おととい、九州もやった。足尾線まで出てくる、全国皆出てきますよ。七月五日には動労の組合員四千名ぐらいい集まって、みんな集団行動かけますよ、そんなやらんばらんことを言っているんなら、いつまでもいつまでもおとなしい、おとなしいと思つたら大間違いだ。それだけに真剣にレールを守ろうと組合がやっているのに、それを門前払いを食わせてやるなんてのはもってのほかだ。だから門前払いを食わせないように、具体的に労使の関係がみ合ひ、協議会の関係をルートに乗せるためにはどういう創意工夫があるかということを含めて、あなた方はやっぱり総裁達を出してもらいたい。

住民が言っているじゃないですか大臣、こういうのがあつていい。私はこれは涙が出てきた。これを一回一月やってもらつて、どうしても二千名に達しなかつたら喜んで撤退いたします、それは男らしく撤退します。最後の願いですから聞いてください。そこまで礼を尽くして頭下げていられる、そんな、協議会五回やつて、南部鉄道がやるからできません、できません、できません、こういう一点張りでは、何のための国会の議論なんですか。

だから、あなたがここで言ってください。これを総裁達で出すか出さないか、文書で。あなたが

答弁できないんなら、この質問が終わるまでに総裁を連れてこい。そうしなかつたら一切地方線には協力しない。

○説明員(岩崎雄一君) 先ほど申し上げましたような趣旨で地方を指導したい、その方法については総裁達ということになるか、いろんな手段がございますので必ず趣旨を徹底させるようにいたします。

○目黒今朝次郎君 承知しません、そんな答弁では。総裁達で各管理局長にきちつとやつてくださ、総裁達で。そんな無責任なことここで引つ込むと思つてゐるのか。

○説明員(岩崎雄一君) 今申し上げましたように、申しわけございませんが、いろんな手段がありますのできちつと検討させていただきます、後は御返事することによって御理解いただきたいと思つてゐます。

○目黒今朝次郎君 御返事じゃない、総裁出てきて答弁せよ。総裁呼んでこいよ、何考えてるんだ。総裁の答弁について責任を追及するんだから、総裁出てこい。

○説明員(岩崎雄一君) きょう申し上げたような国鉄としては基本的な考え方を持っておりますし、総裁も前に答弁いたしましたと同じ考え方をしているわけでございますから、その趣旨がよく地方機関に伝わるように必ず措置をいたします。

○目黒今朝次郎君 あなた、質問者が納得しないんだからね。そんな、国会であなたが代理答弁しないで、総裁がきちつときょうじゅうに来て、まだ一時間半あるから総裁が来て、あなたでは答弁がだめだから、質問者が納得しないから、委員長をお願いいたします。これは運輸委員会の運営にかかわることですからね。

総裁がここで答弁したものを、今言ったように、地方管理局長が全然、百八十度違つた、地方ローカル線については一切やつてはなりませんな、こういうことを、本社の直属が指令している。ここでは、指導しますと。そんなね、委員会の運営にかかわることですからね、立法院があんなに行

政機関に定められたんでは立法院は成り立ちません。したがって私は、岩崎常務がいい悪いは別にして、やっぱり本件問題は当事者である総裁がきょうじゅうに出てきて、そしてきちつと総裁の責任においてこの問題を処理するということを明確にしないうちは質問者は納得しませんから、委員長から国鉄側に特に注意してください。

○説明員(岩崎雄一君) 私もちつと専門家でありませぬので、総裁達というのはどういう趣旨の場合に、どういう場合に出すのかというようになことをよく存じないものですから。ただ、先生がおっしゃるような趣旨が、総裁の指示として地方機関に必ず伝わるように措置をいたします。

○目黒今朝次郎君 現実には物を見せられないうちは納得しません、ばかになりましたから。こんなあなたも国会議員をやつていて恥をかいたことではないし、動労の委員長、動労の書記長をやつて、何年もやつてきてこんな恥をかいたことは初めてなんだ。この関先生だつて初めてだ。

そんな恥かかせられて、はいそうですかと引つ込むわけにいきますか、あんな。だから私は、総裁が出てきてきちつとこの問題については、悪かつたら悪かつた、手落ちがあつたら手落ちがあつたら、直ちにこういう指導をしますということをしちつとね。むしろ、でたらめな連絡をした、連絡したのか連絡させたのかわかりませんが、人事問題まで、この際は人事問題までやれと言つていませぬ。でも私はまだ今後の問題もあることだから人事問題まで言いませんが、やっぱり総裁がきちつと来てその責任を明確にして、今後こうします、直ちにこういう通達を出しますと。それが総裁達になるのか、あるいは営業局長通達になるのか知りませぬが、こういう通達を出しますということ、管理局長が言うことを聞くような通達を出してくださいよ。そんな、ローカル線の課長に言われて局長がどうなんという、運輸部長までペアになるような、そんな電話連絡がありますか。

だから、それをきちつと、十二時半までですか、責任者が出てきてきちつとやつてください。

○説明員(岩崎雄一君) 今先生もおっしゃつたように、通達とか達とかいろいろございませぬので、先生のおっしゃる趣旨に沿つて総裁の意思が地方機関に伝わり、それが実行されるように措置をいたしますので、御了承いただきたいと思つてゐます。

○目黒今朝次郎君 総裁が出てきてやつてくださ、と言つてゐるんだよ。総裁出てきなさい。だめだ、そんな無責任なことでは……

それは質問を保留します。だから、総裁出てきてやつてくださ、それが質問者の趣旨です。十二時半までまだ一時間半ありますから。雲隠れしない限りは東京におるんでしようから。じゃ、質問を続行します。

関西新空港に戻ります。

それで、この前の質問の続きですが、関西新空港の滑走路、これが主滑走路二本、補助一本、合計三本、こういうことに計画がずつと進んできたわけでありまして、今回の計画を見ますと、滑走路一本で始まる、こういうことになつてゐるんですが、滑走路一本ということについては、三百六十五日、風雪もあり、あるいは成田の経過もあり、そう考えますと、滑走路一本というのはどういう役割になるのか。言つてみれば、滑走路一本で使用する開始するけれども、状況によっては伊丹空港を常に使う、併用するとか、そういう暫定運用をやつて、逐次主滑走路二本、補助滑走路一本というふうな整備していくんだという構想で話されているのか。予算がつかなければ、しばらくの間主滑走路一本でいくのか。その際、風の向きその他の場合はどういう措置をするのか。この辺が非常にあいまいなんで、予算の都合で主滑走路一本とだけになつてゐるんですが、この辺は一体どういう格好になるんでしようか。

○政府委員(山本長君) 答申で盛られております主滑走路が二本、それに補助滑走路一本というこの構想は、特に先生の御指摘から見れば、その補助滑走路というところに意味がございまして、現地におきましては、西風が冬場は非常に強いという気象条件でございますので、西風が一定限度

以上になりますと、滑走路におりられないという現象が生ずるのでございます。これは、空港の滑走路が一本でございまして、その程度の差はありますけれども、どの空港にもあるところでございます。それを補うために複数の滑走路でしかも方向を変えようということによって補うというのが、主要空港といえますか、基幹空港においては重要なことでございます。

この関西国際空港の計画は、特に二次答申で示されました滑走路二本、補助滑走路一本という構想を、我々その構想を変えたものではございません。基本的にはこういった形の空港に整備をするということが必要であるというふうに考えておる次第でございます。ただ、空港をつくってまいりますときに、全体をすべて完備してそして供用を開始するというのが、時間的にもそれが短時間でいくとき、あるいは建設費の面から見るとそれが調達できるという状態でありまして、これは、そうであることが望ましいことは申すまでもございません。先生御存じのように、伊丹の空港がああいう状態でございます。一刻も早く新しい空港の供用開始というのが望まれておる状態でございます。また国の財政から見ても、やはり短期間に大きなものを、最終的なものをつくってしまうというところにつきましては、財政面から見てもやはり制約がございますし、また投資効果という点から見ても、やはりそこに投資の過大な面が相当長く続くというふうな経済性の面からの難点がございまして、

いろいろそういった観点から、先ほど申し上げましたように、最終的な望ましい姿といえますか、一番いい姿というものを目指して建設を進めるわけでございますけれども、できるだけ早く供用を開始するという観点から、それを主眼といたしまして、いわゆる段階施工と申しておりますけれども、第一期計画におきましては比較的小さい規模でもちまして供用を開始いたしまして、逐次最終の姿に持っていく、こういう計画にいたしたのでございます。これが趣旨でございます。

もう一つ、先生おっしゃる、それならばおりられない場合があるではないかという点でございますが、今、いわゆるこれは就航率という計算がございまして、年間にどの程度就航できなくなる可能性があるか、これを気象条件によって計算いたします。滑走路一本でもって、ちょっと数字があれですが、冬の西風が強いときが一番問題でございます。このときにおきます、現在航空機を運用いたしております運用条件というものを基準にいたしまして、その冬場における就航率が幾らになるかということとを専門家が計算いたしましたところ、九八％という数字になっております。九八％ということ、二％というものが一〇〇％に欠けるということでございます。その点から見まして、航空機が他の空港におりざるを得ないという状態が生ずるわけでございます。

これについては、何らかの方法によって補っていかねばなりません。特に、昼間だけ供用しておる、昼間だけしかおろさせないことにしておる空港でございます。ほかの日本の各地の空港でそれを補うことができずけれども、二十四時間空港ということになりまして、二十四時間空港は日本にはございません。この空港で初めて試みるということでございます。したがって、夜、夜中、あるいは朝早く、非常に回数是一年間にしてみますれば非常に少のうございますけれども、それをどこかでおろさなければならぬという手段も講じなきゃなりません。

この点につきましては、日本の各地方空港におきまして、かつ相当長い滑走路を持ちまして、また環境上も非常に恵まれた立地条件にある空港がございまして、せんだつても、先生ではございませんでした。御質問がございました。私は、そのときに、例えば長崎空港あるいは大分空港、これは海上空港でございます。滑走路の長さ、これは長崎は三千ございまして、大分は三千に延長中でございます。こういった空港におきましてはこの空港を補うだけの機能を持っておるし、また地元におきまして、特に地方公共団体におきまして

も、将来この空港を二十四時間空港にしてみたいという希望も出ておるのでございます。この関西国際空港が供用を開始するまでに、そういった代替空港を少なくとも一方所は整備しなきゃならないと思っております。ただ、整備と申し上げても、空港の面はその時点においては整備されておりますから、管制官でございまして、そういう運用の要員を張りつける、こういうふうなことになるわけでございます。この点については供用の開始までに措置をいたしたいし、具体的な空港もそれまでに決めてまいりたいというふうな考えを述べます。

○目黒今朝次郎君 滑走路一本、まあ段階的にということとそれなりにわからないわけじゃありませんが、航空審議会の方針といえますか、航空審議会の答申、これ私もちょっとわかりかねるんで、例えば第一次答申が一九七四年の八月、空港の広さが千百ヘクタール、滑走路二本、補助一本ね。この年間発着回数がこの段階では十六万回。それで第二次答申、一九八〇年の九月、この発着回数が年間二十六万回。もう十萬回もふえているわけですね。確かに、供用開始が前段が一九八五年、後段が一九九〇年、まあ五年のずれがありますから、この五年分の伸びを想定しても、同じ空港需要、空港の問題を議論するに、五年のずれで十萬回も落差があるというのはい体どういふことなんだらうか。

私もいろいろとあちこち本を広げて読んでみたけれども、十六万回と二十六万回のこの十萬回の落差を解明した参考資料は、遺憾ながら見つかりません。十萬回という相当大きな飛行場ですな、率直に言って、今羽田は、何回ですか。ですから、十萬回の落差というのは相当大きな需要の予測のずれがあるわけでありまして、これはどこから出てきているのか、この際ここで説明してもらいたいなあ、こう思うんです。

○政府委員(山本長君) その点につきましては、実は三点セットの中で説明をさせていただきますので、

ごいすけれども、要約して申し上げますと、第一次答申の場合に、能力十六万回というふうな答申で述べられております。それから、御指摘のように、第二次答申は二十六万回、そして滑走路の数はやはり依然として三本であるという御議論でございますが、これは、例の第一次答申におきましては横風滑走路と申しております、これの活用の方に関する考え方の変化でございます、結論的には、

と申しますのは、この滑走路の長さが実は第一次答申の場合には三千二百メートルでございました。それから、第二次答申の場合には三千四百メートルでございました。わずかに二百メートルの差でございますけれども、ここに考え方の差が出ておりました。第一次答申の考え方と申しますのは、二本の主滑走路を原則として使う。そして、横風で主滑走路におりられない場合、横風限界を超える運用条件になった場合に、その横風滑走路、三千二百メートルの滑走路を使う、こういう前提で実は滑走路の能力を計算いたしておるのでございます。

〔委員長退席、理事瀬谷英行君着席〕

第二次答申の場合におきましては、この横風滑走路というものを横風限界を超えるような運用条件になったときだけに使うという考え方ではなくて、主滑走路を使いつつ補助滑走路をさらに使うと。具体的に申し上げますと、一方を着陸用に使いつつ一方を離陸用に使おうというふうな運用の仕方が十分可能であると。その場合に、横風滑走路として滑走路を整備するか、いわゆる補助滑走路、今の場合は三千四百メートルの滑走路は補助滑走路と申しておりますが、いわゆる補助滑走路として主滑走路と一体的に運用するという方法をとるか、この二つの差でございます。後者の、つまり主滑走路を使いつつこの斜めに伸びております以前の横風滑走路というものを補助として使うという考え方になりますれば、一方を使いつつ一方も使うという使い方をいたしますれば、二十六萬回の運用まで可能であると、こういう考え方で

と申しますのは、この滑走路の長さが実は第一次答申の場合には三千二百メートルでございました。それから、第二次答申の場合には三千四百メートルでございました。わずかに二百メートルの差でございますけれども、ここに考え方の差が出ておりました。第一次答申の考え方と申しますのは、二本の主滑走路を原則として使う。そして、横風で主滑走路におりられない場合、横風限界を超える運用条件になった場合に、その横風滑走路、三千二百メートルの滑走路を使う、こういう前提で実は滑走路の能力を計算いたしておるのでございます。

と申しますのは、この滑走路の長さが実は第一次答申の場合には三千二百メートルでございました。それから、第二次答申の場合には三千四百メートルでございました。わずかに二百メートルの差でございますけれども、ここに考え方の差が出ておりました。第一次答申の考え方と申しますのは、二本の主滑走路を原則として使う。そして、横風で主滑走路におりられない場合、横風限界を超える運用条件になった場合に、その横風滑走路、三千二百メートルの滑走路を使う、こういう前提で実は滑走路の能力を計算いたしておるのでございます。

と申しますのは、この滑走路の長さが実は第一次答申の場合には三千二百メートルでございました。それから、第二次答申の場合には三千四百メートルでございました。わずかに二百メートルの差でございますけれども、ここに考え方の差が出ておりました。第一次答申の考え方と申しますのは、二本の主滑走路を原則として使う。そして、横風で主滑走路におりられない場合、横風限界を超える運用条件になった場合に、その横風滑走路、三千二百メートルの滑走路を使う、こういう前提で実は滑走路の能力を計算いたしておるのでございます。

でございます。

その考え方の差が実はこの滑走路の二百メートルに出ておるわけでございまして、ICA Oの基準によりまして、滑走路を横風用として使う場合には主滑走路の七〇以上の長さであることが望ましいというICA Oの基準がございまして。この三千二百メートルというの、四千メートルの八〇%になっております。それから、主滑走路と一体となって使う補助滑走路につきましては、主滑走路の八五%以上の長さであることが望ましいというICA Oの基準になっております。八五%というのは三千四百メートルでございまして。

この二百メートルの差にその思想が出ておるのでございますけれども、単に数字だけを見ますればわかりませんが、その思想の変化と申しますか、差というものがそういうところにございまして、十六万回と二十六万回の差になっている、こういうことでございまして。

○目黒今朝次郎君 言わんとするところはわかった。言わんとする、補助滑走路と横風滑走路の機能というか、発着陸における機能というのとはわかりました。その長さの制限を若千二百メートル延ばしたと。そうすると、この十六万回と二十六万回というのは、需要があるから、何と申しますか、需要を満たすために十六万回とか二十六万回というふうにしたんではなくて、そういう主滑走路あるいは補助滑走路あるいは横風滑走路、そういうのを組み合わせた飛行場の能力そのものとして二十六万回あるいは十六万回ということ、必ずしも需要とイコールということをやったのではない。どうせ—どうせというのは変な言葉ですが、どうせつくるのであるから、そういうこの機能を考えれば、十六万回にも少し加えれば二十万回の機能を持つ空港ができる、そういう視点でやったのであって、需要とは必ずしもイコールではない、この段階でイコールではないというふうには理解していいんじゃないか。

○政府委員(山本長君) 全くそのとおりでございます。滑走路の能力として、補助として使うとい

う整備の仕方をした方が長く将来にわたってよいと、こういう判断による変化でございまして。

○目黒今朝次郎君 そうしますと、この運輸省縮小案で、今回の関西新空港の第一次工事では、四千メートルの主滑走路一本、それで能力が開港時点で十三万回、発着がね。それで第二次の仕上げの時点で先ほど言った二十六万回ということ想定しているということなんです。十三万回というこの規定から見ると、おたくのこの需要の伸びで、一体昭和何年ころまでになれば満杯になる数字なのか。

逆に言えば、滑走路一本で使って九八%の計算をするのと一体どの辺まで、今昭和五十九年ですか、これは開港時は何年ですか、一九九〇年ですか、九〇年に開港して五年とか十年とか十五年とか何年程度消化可能なのか。逆に言えば、その時点から逆算して、少なくともそこから二期工事を始めないと空港機能が満杯になってしまうということにもなりかねない。この十三万回というのは何年くらいまで消化可能なのかひとつ教えてもらいたい、こう思うんです。

○説明員(松村義弘君) 滑走路一本で十六万回処理する能力がございまして。もちろん開港当初はターミナル地区が多少狭いものですが、十三万回がアップリミットになっておりますけれども、ターミナル地区の拡張を行いますと十六万回まで処理できます。十六万回処理できる能力を持った場合に何年度までもつかということでございますけれども、今現在我々が行っております需要想定によりまして、昭和八十三年半ばぐらいまでもつと考えられております。したがって、そのことから逆算しまして、二期工事と申しますか、滑走路の増強工事に着手する必要は昭和七十年代の後半に起きると考えております。

○目黒今朝次郎君 そうすると、一部修正では十六万回、これは八十三年の中期。すると二期工事は、少なくとも昭和七十年あたりから滑走路の増設ですか。

ます。

○目黒今朝次郎君 そうすると、政府の方針としては、この滑走路が完成した後、二期工事は少なくとも七十年後半から工事を始めないとこの飛行場は満杯になっちゃう。こういう形で、目安としては七十年後半にせよ二期工事の着工ができるようにということはやっぱこの展望との関係でできちんとしておかないといろいろ困りますから、それはそういう認識でいいわけですか。

○説明員(松村義弘君) 先生御指摘のとおりでございます。

○目黒今朝次郎君 我々も、何か三治先生が、議事録を見ますと輸送需要予測の関係でいろいろお話があったことを覚えていらっしゃるんですが、私はもう時間を無駄に食ったからそこはやりませんが、成田なら成田空港でいいですから、成田空港を建設する際の航空審議会の需要の見通しね、これこれであるから成田空港をつくるんだという答申で、当時の運輸委員会でも議論されたと思うんですが、当時、成田空港をつくるというその需要予測の問題と、実際の需要の実績、これをひとつ参考までにもらいたいたいと、これは資料をつくるように言っていたんですが、ここで要請したいと思っております。

それはなぜかという、これはちょっと失礼かもしれませんが、この航空審議会のやり方についていろいろ批判をしている方がいるんです。だれだれとは言いませんが、航空審議会というのは、開かれると、大体四分の三ぐらいは航空局からのいろんな資料をもらって資料の説明、それからまあ勉強会と言ったりと語弊がありますが、それから大部分が費やされて、あと先生方の御意見は、この御意見はという時間になるとなかなか時間がなくて、そういうのが往々にして、これは失礼になりますから、往々にして多いという批判をしております。社説も一部にあるわけでありまして。

はやっぱり航空局でやれというような答申があったのがある。航空審議会の答申と実績という問題は、名目上は航空審議会の答申と申しておりますが、実際は航空局のやっている行政のことが一番の確たるものと、私はそう思いたいわけなんです。ですから、航空審議会というトンネルを通ることは必要でありまして、必ずしもトンネルを通らなくてもいいから、行政の方で、今私の言った予測と実績というものがどうい因果関係、傾向値になっているかということも勉強する意味も含めて、成田空港の問題、それからできれば今新空港をつくるに際して、北海道、成田と千歳ぐらいは、十年間ぐらいの予測の見通しと実績をぜひ教えてもらいたいし、その落差があったら、その落差の一体原因は何なのかということも解説つきで出し強くなるという点で、今回のこの関西新空港の予測の問題についてはこれ以上触れませんが、そういう点でひとつ資料の提示をお願いしたい、こう思うんですが、いかがでしょうか。

○政府委員(山本長君) 先生おっしゃることに沿ってまいります。成田、それから千歳の空港計画を考えたのは相当古いことでございまして、当時の資料に基づきまして当時どういいう予測をしていたかということ、実績はこれはもう既にございまして、それを対比いたしました。どの程度分析できますか、その当時の予測というものが恐らく若干相違するところがあると思っております。けれども、なぜであろうかというところの分析がどこまでできますかかわりませんが、やってみて御提出したいと考えております。

○目黒今朝次郎君 よろしくお願いたします。それから、これとの関連で伊丹空港の問題です。これも同様から何回かされておるんですが、私もこの伊丹空港の関連をずっとこの歴史的に拾って見たんですが、航空審議会の第一次答申の段階では、一つは、「関西国際空港は、大阪国際空港の廃止を前提として、その位置を大阪湾南東部

はやっぱり航空局でやれというような答申があったのがある。航空審議会の答申と実績という問題は、名目上は航空審議会の答申と申しておりますが、実際は航空局のやっている行政のことが一番の確たるものと、私はそう思いたいわけなんです。ですから、航空審議会というトンネルを通ることは必要でありまして、必ずしもトンネルを通らなくてもいいから、行政の方で、今私の言った予測と実績というものがどうい因果関係、傾向値になっているかということも勉強する意味も含めて、成田空港の問題、それからできれば今新空港をつくるに際して、北海道、成田と千歳ぐらいは、十年間ぐらいの予測の見通しと実績をぜひ教えてもらいたいし、その落差があったら、その落差の一体原因は何なのかということも解説つきで出し強くなるという点で、今回のこの関西新空港の予測の問題についてはこれ以上触れませんが、そういう点でひとつ資料の提示をお願いしたい、こう思うんですが、いかがでしょうか。

の泉州沖の海上とし、云々、こういう言葉がこの答申の中にあります。また、答申の「理由」のところ、「大阪国際空港の騒音問題の抜本的な解決を図ることが緊急な課題であり、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としなければならない」というふうなうたがたがあります。もう一カ所、「本審議会は、大阪国際空港の廃止を前提として、関西国際空港の規模及び位置を以下のように考へる」と。

「大阪国際空港の廃止」という言葉が、第一次答申には三回も出ていますよ。

ところが、我々の調べでは、この審議会には伊丹空港の存廃については諮問をしていなかったというふうな聞いておるんですが、諮問をしていない事項を、三回も、大阪空港の廃止を前提としてという固有の語句を使っているというこの辺が、どうも我々理解できないんですが、この第一次答申の際には、航空局は伊丹空港の取り扱いについて諮問をしたのかしなかったのか、まずここから聞きましょう。

○政府委員(山本長君) この諮問書がございませうけれども、四十六年十月十三日、当時の大臣から諮問をしておりますが、「下記の事項について諮問する。記一、関西国際空港の規模及び位置」でございませう。そのほかに「第一次空港整備五か年計画」というもの、二つの問題について諮問いたしております。規模及び位置について諮問したと。

○目黒今朝次郎君 結局私も、それを見ますと、伊丹空港の取り扱いについて云々という諮問事項はなかった、関西空港の問題については諮問はありましたが、したがって、大審議会としては諮問された事項を審議して答申するが、建前なんです、なぜ第一回航空審議会が、諮問もされなかった伊丹空港の問題に触れざるを得なかったのか、また触れることがどうしても当時の客観情勢上必要だったのか、この辺をどうも私は疑問に思っています。しかし、伊丹空港廃止を前提と

してということ、関西国際空港の問題の議論がされた、航空審議会です。これはやっぱり敢然たる事実として受けとめなきゃならぬ、こう思うんです、この伊丹空港の位置づけについて、第一次答申の際の認識については、私は伊丹空港は廃止が前提ということについてはやはり確認してしかるべきだと、こう思うんですが、いかがでしょうか。

○政府委員(山本長君) 後でいろいろこの文言は議論になっておるところでございませうが、この答申を出す時点においてこの文言というものをどう考へていたかということについては、現時点では、その記録をたどること、それから関係者から話を聞くこと以外にございませぬけれども、その記録をたどり、それから直接この答申を担当された方々からの話を聞きますと、この「廃止を前提として」という意味は、大阪国際空港が廃止されたとしてもその役割を十分果たし得るという意味であるというふうに一致をいたしております。

また、この答申書自身には出ておりませんが、この答申をまとめたときに、関西国際空港部会総務小委員会というものがございませう、そこでこの答申を起草しておるわけでございませう。この記述に見ましても、先生御指摘のとおり、これは現大阪国際空港の取り扱いが世間においては非常に大きな問題になっておられた現実でございませうけれども、その取り扱いについては諮問の内容に限定する限り議論の範囲外と言えと、こういうことを言っております。そして、小委員会の委員の間でも、大阪国際空港の廃止を明確に打ち出すべきであるという議論、それから大阪国際空港の廃止を基本方針とすべきであるという議論、それから大阪国際空港を廃止しないので存続させるべきだという議論、それから諮問を受けた内容から見て検討外であるという意見があったと、こういう意見の幅を総合し、大阪国際空港の廃止を前提として新空港がその役割を十分果たし得るといふ条件を置き新空港の建設を推進すべきであるというところでようやく合意に達し取りまとめた、こう

いう記録がございませう。さらに、一つの客観的な事実といたしまして、この答申が出ましたのが四十九年の八月でございませうけれども、答申は答申でございませうが、その前に運輸省は、現大阪国際空港に関する存廃問題についての方針を対外的に明らかにしておりました。これは四十八年、ちょっと突然でございませう、手持ちはございませぬが、四十八年でございませうして、地元の方公共団体等から廃止すべきであるという強い意見を受けまして、当時の航空局長が伊丹空港周辺の地方公共団体の長に對しまして、これはいわゆる十一市協と申しておりましたが、の代表者に対しては、文言はちょっと読むものがございませぬが、私の記憶でございませうけれども、伊丹空港の存廃問題については新空港が建設された以降に廃止することをも含めて検討をする、こういうふうな言っております。そして、その存廃問題については関係の地方公共団体等の意見を十分聞いて決めるんだということ、方針として明らかにいたしております。こういうところから見まして、答申はその運輸省の方針が出された以後でございませうが、運輸省の考え方がいたしましては、この廃止ということ、これを明確に行政方針として持っていたものではなくて、廃止という可能性もある、しかしながらそれは、十分検討したの上で結論を出すべきものであり、かつそれは、新空港との絡みとそれから地元周辺の市町村、地方公共団体等の意向等をも十分参酌して決める、こういう方針であったということが言えるかと思ひます。

はなからうかというふうな考へております。○目黒今朝次郎君 だから、非常に今局長が言った関係市町村、十一市協の皆さんにいろいろ、今局長の、口頭でなくてこれは文書で出しているんだよね。この文書が、どの文書が本当の意味なのか。

例えば、これ古い話だけれども、七十二年十二月付で航空局の隅健三飛行場部長が十一市協に出した「関西国際空港建設後の大阪国際空港の航空機発着回数規制等について」というふうな文書で、「長期的にみて関西地域に二つ以上の空港の必要性が高いので、関西国際空港の全部とこのからなんです」といふ文書が、この時点での国内線の約半分を新空港で処理する計画であるので、現大阪国際空港で処理する便数は七、八万回となる」と、こう相当具体的に述べているわけですね。

これを出しているかと思ふと、今局長が言ったように、これは七二年の六月四日付、やっぱり同じ十一市協に運輸省の当時の内村航空局長名で、「現大阪国際空港の将来のあり方については、新関西国際空港との関連において十分検討を要するものであるが、その開港時点にこれを撤去することをも含めて可及的速やかに検討するものとし、その検討に際しては地元公共団体の意志を十分尊重するものとする」と、こういう文書を出しているわけですね。

だから、伊丹空港が一体どうなるのかという関係を、余り齒に衣を着せきれいごとを言っておつてもしょうがないんじゃないかと、こう思うんですよ。この前の騒音公害訴訟の経過から見ると、これは廃止、特に兵庫側は絶対残すなというところは納得するわけじゃないかと、この点では大阪方——大阪方というは変わりますが、大阪方と兵庫側についてはやっぱり伊丹空港の騒音問題の受けとめ方にずれがあるし、労働組合から協力をもらっているといつても、労働組合から同盟関係はやむを得ない、総評関係は絶対反対だと、こういう二つの考へがある。

だ、余り齒に衣を着せきれいごとを言っておつてもしょうがないんじゃないかと、こう思うんですよ。この前の騒音公害訴訟の経過から見ると、これは廃止、特に兵庫側は絶対残すなというところは納得するわけじゃないかと、この点では大阪方——大阪方というは変わりますが、大阪方と兵庫側についてはやっぱり伊丹空港の騒音問題の受けとめ方にずれがあるし、労働組合から協力をもらっているといつても、労働組合から同盟関係はやむを得ない、総評関係は絶対反対だと、こういう二つの考へがある。

ですから、この問題について、伊丹空港について一体どういうふうになるのか。先ほど私心配しておいた消走路一本の心配が九八%と言っていますから、そっちの方の心配はないかと、こう思ってきたんですが、やはり関西新空港ができれば国際線はもろもろ二十四時間で新空港、国内線も、騒音公害の高いジェット、ジャンボなどは関西新空港の泉州沖に行つて、ある程度騒音問題で解決可能などころは制限をして伊丹空港に残すと、こういうことなのか。

その点のやつをやつぱり早目に明確にやらないといろんな意味で混乱が生ずるんじゃないか、こう思うんですが、この辺のタイミングといいますが、交通整理といいますが、この点はこういうふうになるんだらうか。

○政府委員(山本長君) 現大阪国際空港の存廃問題、これは非常に重要な問題でございまして、これは航空行政側からだけでなく、地域の経済の、あるいは経済生活等から見ても非常に重要な問題でございまして。この存廃問題につきましては、五十五年の六月にいわゆる調停が成立いたしました。これは、いわゆる総理府の公害等調整委員会に對しまして、公害問題について調停を申請し得ることになっております。特に伊丹の周辺住民の方々が中心になりました。約二万名でございまして、伊丹空港を廃止する調停の申請を出しまして、これについて調停作業が行われまして、今申し上げました五十五年六月三十日に調停が成立いたしましたのでございまして。

その要約を申し上げますと、被申請人と申請人、これは国側です。国側は大阪国際空港の存廃を決定するために必要な諸般の調査をすること、ということが一つでございまして。もう一つは、その調査、研究を関西国際空港つまり新空港の建設が決定された時点から可及的速やかに、その結果を、申請人ですから調停申請者ですね、申請人ら及び関係地方公共団体等に適宜開示して、その意見を十分聴取すること。本件空港の存廃については、国はその責任において関西国際

空港開港時までこれを決定すること。こういう調停ができておりました。これがいわゆる存廃問題についての約束事になっておるわけでございまして。これに従つて手続を進めるといふことでございまして。ここに今要約でございまして申し上げましたように、新空港の建設が決定された時点から調査、研究を行つて、開港時まで結論を得る、こういうことになっておるわけでございまして。

しかしながら、私たちが申し上げましたように問題はやはり、一番最初に申し上げましたように、航空行政上から見ましても非常に重要な問題であるだけでなく、地域の問題としても非常に重要な問題でございまして、できるだけ早く結論を得るのが望ましいというふうな考えておられます。

関西国際空港の建設が決定されたという時点ではなく、さかのぼつて昨年度五十八年度中に実はその調査、研究のための諸準備をもういたしておりました。その調査、研究のためのプランニングというものもつくりまして、現在、こういうふうな調査内容、こういう段階を進めるといふことについて関係地方公共団体と協議をしておることでございまして。それが固まれば、速やかに本格的な調査に入りまして、結論は調査の進行度合い及び周辺の地方公共団体等の意見聴取もございまして、その意見聴取を終える必要がございまして、私たちがいたしましたは、関西国際空港の開港時までというものは、開港時という目途ではなく、できるだけ早く結論を得るといふことでも進めようというのでございまして。

○目黒今朝次郎君 これ私はまだ確認はしてないんですが、聞くところによると、もう全日空が伊丹空港内に二十三億円でジャンボ機を収容する工事をやっていると、残せという方は、どうか、こういうのを聞けば、残せという方は、どいかにしれぬけれども、廃せという方は、どいかにしれぬけれども、金も投資して既成事実をつくらせていくんじゃないかという反発もあるわけ

です。それから、大阪の事業計画を見ますと、大阪は同空港までにモノレールを建設する、伊丹空港にね、モノレールをつくと。モノレールをつくれれば、廃止も含めて検討すると言っているのに、モノレールをつくと、ますますこれは残すということになっていくんじゃないかという、そういうだんだんだんだん時間とお金がかかると関係の利害関係が出てくる。こういうことが心配されるわけです。

それから、大臣はこの前兵庫に行つて、神戸空港の問題について、調査には協力するという御発言があったということをお聞きですが、兵庫県側から言いますと、これは党派を超越して、騒音公害でも伊丹空港なんというのにはあり得ない、新空港ができればあれで終わりで、次は神戸空港の番だ。こういうふうな騒音問題と神戸空港をセットにして考えているわけですね。そういうことから見るとやつぱり、今航空局長が言っておることについてはわからないわけじゃないか、

そういう例えはモノレールの建設の認可申請があつた際に、その点は少しこの問題の結論が出るまではちょっと時期を待つてほしいとか、これはモノレールは建設省ですか、認可は。運輸省じゃありませんか、これは、モノレールは。運輸省ですか。運輸と建設の共管ですか。そういう際にはその辺もやつぱり頭に置いてやつてやらないと、この問題についてはむしろ時間がたつてしまつてしまつてしまつて非常に心配するものがあります。

したがって、そういう絡み合ひでこの伊丹の問題については、行政側でチェックをしながら円満な解決をできるようにやつてもらいたいなと、こんなことを思うんですが、大臣、神戸空港の問題の際にそういう話がなかったかどうか、それを聞きます。○國務大臣(細田吉藏君) 現在の伊丹空港の取り扱いについては、今あなたが御心配になるよう

に、おっしゃるとおりだと思ひます。

〔理事瀧谷長行君退席、委員長着席〕

これは長い時期で見ますと、意見がいろいろ違つてきておるわけがございまして、これはもう一日も早く何とか何とかがかに空港をつくつて行つてくれといったような時代があったり、それから最近はまだいろいろ情勢が変わつてきておる。それから、主張をなさつておるのも、それぞれの立場の方がいろいろございまして。もうおっしゃるとおりでございまして、やつぱりやめるべきだ、こうおっしゃつておる方もある。いやこれはやめたら大変だ、そういうふうにおっしゃつておる方もある。こういうことでございまして、今航空局長が申し上げたように、できるだけ早くコンセンサスを取得、どうするかを決めなさいかぬ、かように思ひます。

モノレールの話も、私も聞かないわけではございませぬ。しかし、関西空港の取り扱いが決まる前にこれがどんだん進められていくというものは十分考慮しなければならぬ。あなたのおっしゃるとおりだと思つておられます。それからいろいろの今施設をして云々という話もございまして、そういう点につきましても、永久的な建物を建てたり云々というふうなことは、やはり決まらなかつた後にお願いしないと誤解を招くんじやないか、かように思つておられます。いざにせよ、早く決定を、そういうこともあるので早く決定をしなければならぬんじゃないかと、かように思つておられます。

○目黒今朝次郎君 それからもう一つ、伊丹の問題が出てきた際に、航空局長、四月の二十六日、環境庁が昭和四十八年に告示したいわゆる航空騒音の問題に対する達成基準の状態に対し、運輸省に申し入れをしてるわけですね。この数字を見ると、やつぱり大阪は七十五の上限に対して九十四の七十二と、依然としてこれは高いことを示している。全国の空港で調査した結果、全体の調査のうち二カ所、釧路空港と熊本空港だけがこの基準について

常にドラスチックなことでございまして、全体の伸びる中において全体が調和のとれたようにしていくということは行政として比較的容易でございませうけれども、全体のパイがふえない中で一方をふやし一方は削るといふふうなことはなかなかやりづらいついという気持ちを持っていることも事実でございませう。その辺の私たちの、それは別にレクしたわけじゃございませうけれども、そういうった思想が社説にも出ておるんだと思ひます。

しかし、先生おっしゃる通りに、この問題は四十五年、四十七年に決められた問題でございまして、もう十四年もたつておる問題でございまして、その間において航空輸送の伸びといふものは、旅客、貨物において違いますけれども、三倍以上に伸びております。そういう時代の変化といふものも十分生じておるものでございまして、私たちが先生おっしゃる通りに、いつまでかは見直す必要がないといふふうなところまで考えておるものではございませう。諸外国の航空行政につきましてもいろいろ変化が見られておりますし、先ほど申し上げましたように、国内の輸送体制の中においても大きな変化がございませう。こういった見直しといふものをやるかやらないか、やるとすればいつやるかといふことについては、非常に企業体制の中に大きな影響を持つものでありますので、私たちが、それを検討いたしますといふふうなことを、方針を決めておるわけでもございませう。慎重に考えなさいかぬ問題であるといふふうりに考えております。

この問題については絶えず行政側において研究を重ね、勉強をしておくといふ必要があるといふふうりに考えておる次第でございませう。

○目黒今朝次郎君 これも日本航空法の改正の際にも言ったことだし、あるいはこの前の貨物の問題のときもいついこういふ問題だし、それからフィルアップライトの問題についても、前の局長さんのときも、何も空気を運ぶ必要はないんじゃないかと。空気を運ぶ必要はないということであれば、これは空気を運ぶのは国鉄も飛行機も

同じことで、空席があれば有効にお客さんの便利を考へてやればよいじゃないか、こういうことでも提案したこともありませうから、そういう問題も含めて御検討を願うと同時に、やっぱり今局長が言ったとおり、軽々しく四五・四七の問題に手をつけられないように要望しておきます。

それから、時間、十二分まで――総裁ね、岩崎常務からお話があったと思ひますから経過については申しませう、もう、少なくとも私は、意地悪質問などをしないで、できれば気がついた点は気がついた点として国鉄の皆さんなり常務の皆さんなりに、よほど社会的な批判を浴びる運転事故であればいざ知らず、我々もやっぱり運転屋の一人ですから、それなりにいろいろ行政を通じて私はやってきたつもりです。

しかし、今回労働の組織が骨身を削つて、何とか国鉄を守つていこう、レールを守つていこう、レールを取つ外したらもう再び敷くことは大変なことだと。私も鉄道時代に大分苦労してございませうから知つております。そういう気持ちで、大分もう若い青年部も年配もOBも家族も含めてやってきておるこの運動に対して、この前随分私は礼を尽くして、協議会も否定しないし、協議会の活用についても、あるいは団体交渉といふ問題じゃなくてもいい、やはり職員の苦勞したことを聞け、聞いてくれと。そして、いろいろなルートがある、協議会に諮るなりあるいは国鉄の労使みずから改善するなりあるいは協議会に提言するなりいろいろな方法があるんじゃないかといふ御提示申し上げて、総裁に前向きに検討してみましようといふ御答弁をもらつて、うちの組織も大変喜んで、一生懸命元氣をつけながら、とにかく何とか国鉄を守らない限りは、仕事がない限りは困るんだということ、余剰人員の問題についてもそういう意味では前向きに取り組んでいこうといふことで、組織の中が腹をくくつてやろうといふときに、ですから盛岡にも、百聞は一見にしかず、私が行って直接、交渉であらうとなかろうとそれは構わない、ただで局長一回聞いてくれといふことを私は

言つたんですよ。

私だけじゃ大変だから、地元の国会議員を呼んで、それから地元の市長さんとか村長さんとか議会の関係者とか、そういう方々も呼んでお話ししたら、結局、結論から言つて、いわゆる本社側の指示で、第一次、第二次を含めて一切お話を承るわけにはまいりませうといふ話だったんです。それで私は、なお下がつて、では局長、関係市町村から同じ申し入れを、むつ市の市長さんとかどここの村長さんとか、そういう対策協議会のメンバーの方々からこれを提案しますという形にして、何とか協議会の議題になるように、労使が話し合をしやすいうように、そういう環境づくりについても私は頭を下げて、村長さんとか市長さんとか町長さんをお願いするけれどもそういう方法もいかでしようかといふところまで、私は礼を尽くして言つたつもりです。

ところが、本社の指導で絶対だめですと。まあ門前払いではないといへば門前払いではありませうが、中身は門前払いなんです。

そういうことがありましたんで、ひとつ私は、もう時間がありませんから、ここで再びこの議事録を確認いたしません。もう天下の総裁ですからそんなことはいと思ふんです。ただ、ここで約束したことは、あなたの名前か、あるいは部門別によつて運輸局長の場合もあるだろうしあるいは営業局長の場合、貨物局長の場合もいろいろあります、少なくともここで答弁したことが全国の管理局長にきちつと伝わるように私は責任を持つてもらいたい。そうしないと、何のためにここで議論するかわからない。我々の親心があだになつて返つてくる。そんなことでは私は、動勞として納得できないし、あるいは社会党だつて簡単に納得するわけにいかぬ。こう思つて、この問題は大事だからといふんで小柳先輩とそれを話して、やっぱり運輸委員会の答弁と行政の責任といふことをきちつとすべきだ、国鉄問題が厳しくなればなるほどそういうけじめは大事だといふ点でお話しして、最初岩崎さんが、簡単に今言つたん

ですけれども、大分盛岡の方はかり向いて答弁するものだから、こつちを向いて答弁しないものだからやっぱりあなたに来てもらつたんです。

そういう点で、総裁の責任でもう一度我々の提案に対する御見解と、あなたの指導の責任、そういうことをきちつとしてもらいたい。私は、それさえ明確になれば、もう人事の問題はこれ以上追及しません。どうぞ総裁の見解を聞かせてもらいたいと思ひます。

○説明員(杉原君) 今日黒先生から御指摘がございませうが、これらの問題に關しましての私の考え方は、既に先生御指摘のように四月十九日の委員会において申し上げておるのとおりでございまして、何ら変わるどころではございませう。今回、盛岡の大畑線の件につきまして、現地の対応におきまして目黒先生初め関係の方々が大変御迷惑をかけたように聞いております。まことに申しわけなく思つておりました、おわびを申し上げる次第でございませう。

今先生から御指摘のように、いろいろ労組等から御陳情もある場合もございませうが、そういう場合には前向きに取り組むようという趣旨を御答弁してございませうが、こういう趣旨につきまして十分徹底を欠いたようでございませう。もちろん先生も御指摘のように、協議会等を通じて議論を進めてまいりるわけでもございませうが、それらにつきまして、私の趣旨と違つたような対応を現地の局がいたしたようでございませう。趣旨が不徹底であつた点につきましても、おわび申し上げる次第でございませう。

今後のことにつきましては、これらの点につきましても、私みずから関係部署を通して十分各管理局長に徹底するように指導をしてまいりたいと思ひますので、御了解を願ひたいと思ひます。

○目黒今朝次郎君 じゃそれ以上細々言ひませうから、総裁のひとと誠意を信じて、よろしく今後ともうましくいふようにお願いいたします。どうも岩崎さんも余り怒らないでね。(笑声)よろしくお願ひします。

じや質問を終わります。

○委員長(矢原秀男君) 午後一時十分再開することとし、休憩いたします。

午後零時十二分休憩

午後一時十一分開会

○委員長(矢原秀男君) ただいまから運輸委員会を再開いたします。

休憩前に引き続き、質疑を行います。

○榎原清君 関西国際空港問題と現在の大阪国際空港問題とは密接な関連があるわけでございまして、本日は、現在の大阪国際空港に関連する若干の点について御質問をしたいと思います。

まず第一点は、午前中の質疑で先輩の目黒委員から御指摘のあった点でございまして、大阪国際空港の存続問題についてお尋ねをしたいと存じます。

今さら指摘するまでもございせんけれども、この問題につきましては、四十八年七月の大阪国際空港の将来のあり方に関する内村書簡、四十九年八月の関西国際空港の規模と位置に関する航空審議会の答申、次いで、五十五年六月の公署等調整委員会の調停事項等々の経緯があるわけでございまして、これを踏まえまして航空当局において目下調査検討を進められているのではないかと、このように思うわけであります。

私は、先般の神戸沖地方空港の問題もありまして、これを一応しておきまして、大阪地区の空港のあり方というのについて私の考え方を申し上げますと、あの関西地区といえますのは、欧州以上に匹敵するような人口と、そして経済規模を持つた地域であります。その地域では、どうして、一つは現在の大阪国際空港、それから、これから建設しようとしておられますところの、公害のない二十四時間運用の関西国際空港、そしてもう一つは、小型機、低速機のいわゆる使用事業用の八尾空港、この三つが一体となって機能しなければ

いけないのではないだろうか、このように思うてお一人でございます。

この大阪国際空港は、御案内のとおりいろいろ問題があるかと思えますけれども、大阪、神戸、京都などから非常に利用しやすい地点にあるわけでございまして、近畿圏であのような便利な空港を再び得ようとしても絶対に得られないとおるといいます。そして、現在そこに生活をおとすといましようか、職場を持っておられるのが百数十社、約一万余千人の人が職場を持っておられるという飛行場でもあるわけであります。

この周辺の方々の接触をした過程におきましては、表面的には空港をどかせ、このような声があるわけでございまして、その存続を望む根強い幅広い声、声なき声があるということ、これはまた事実であります。等々を考えてみますと、私は、大阪国際空港を存続するのだからと、早く決心をして、そしてしかるべきいろいろの対策を講じていくということが極めて賢明な策ではないだろうか、このように思うわけであります。

この委員会でもしばしば指摘しておられるわけでございまして、今まで膨大な資金を投じて騒音対策をやっております。主として航空局の手でやってきておりますけれども、あのよう局に広域的な基幹交通施設、これは絶対に関西では大切な施設でございますけれども、現在はその施設が住民の方々からしますと音がやかましいとか出て行けというところでございまして、絶対に存続をしなければいけない空港であるとするならば、国の関係省庁、政府関係機関、地方公共団体が一体となって周辺対策を進めていく、空港と周辺との調和を図っていくということを積極的に進めていく、そういう姿勢を早くとることが私は大切ではないかと思うてお一人でございます。

この点につきまして、午前中目黒委員にお答えがありましたが、改めて御質問をいたしました。○政府委員(山本長君) 先生御指摘のように、大

阪国際空港の立地を考えると、大阪、京都、神戸という大都市から極めて至便の地にあり、利用の面から見れば非常に便利な空港であるというところが言えると思えますが、反面、その裏返しの問題といたしまして、周辺が非常に都市化されて先生御指摘の騒音問題が非常に大きいたるわけでございまして、昭和四十五年、万博でございまして、ころ以来、いわゆるあの公害問題が非常に発生いたしまして、大阪国際空港の存続問題というものがクローズアップしたところでございまして、

その後の運輸省の考え方などにつきましては、先生御指摘のいわゆる内村書簡、航空審議会の答申あるいは調停というふうなところで、一つの区切り区切りとしての見解というものが示されておるわけでございまして、この問題につきましては、大きな世論の流れが、現在におきましてはまた混沌とした状態におおると思えますけれども、いろいろな意見がこの存続問題について出ていることも事実でございます。先生のおっしゃる、やはり将来を見て存続すべきであるというふうな意見も聞かれることも、もちろん事実でございます。

しかし、先生が御指摘になりましたように、公署等調整委員会での調停というものがございまして、これが一番新しい運輸当局と周辺の方々の約束事、一番新しい約束事その調停という形ででき上がっておるわけでございまして、この調停事項に従って運輸省としてはこの大阪国際空港の存続問題というのについて手続を進めていくという義務があると考えておる次第でございます。手順を踏んでこの問題について処理していきたいと考えておるのでございまして、午前中目黒委員の御質問がありそれにお答えしたところでございまして、調停事項に言うところの期限というものにこだわらないで、早くこの問題について結論を得るといふのが賢明な策であるというふうな考え方でございまして、調査を進め、周辺

の市町村の意見も聞き、できるだけ速やかに結論を得るようにはいたしたいというふうに考えておる次第でございます。

ただ、騒音対策につきましては、あの空港というものを使得おります限り、これについてはやはり被害の実態があり、そこに被害によって影響を受ける方々がおられる限りは、これは充実した対策というのを進めていかなければならないというところは当然でございますが、周辺対策につきましても、空港の将来のあり方というものも周辺対策のあり方とも関連を持っていくというふうな考え方でございまして、御指摘の点十分頭に置きまして、この存続問題について早く結論を得るように対処してまいりたいというふうに考えておる次第でございます。

○榎原清君 大阪国際空港の騒音対策の実施部隊でございます大阪国際空港周辺整備機構の問題につきまして、二御質問をいたします。

ことしの二月二十五日の閣議で、「関西国際空港株式会社を特殊法人として設立することに伴い、「大阪国際空港周辺整備機構」と他との統合等を図り、昭和六十年九月末までに一法人を減ずる。」旨の決定がなされておるわけであります。この閣議決定を受けまして、航空当局では空港周辺整備機構の将来のあり方について検討委員会を設けて御検討されているようでございまして、その進捗状況がどうなっておるのか、この点についてお尋ねをいたします。

○政府委員(山本長君) 一月二十五日の「行政改革に関する当面の実施方針について」という閣議決定の中で御指摘の決定がなされておりますので、私たちがいたしましたもその検討をいたさなければならぬということ、この大阪空港周辺整備機構の将来のあり方という範囲に限定をしないで、むしろ空港周辺対策を受け持つておられます空港周辺整備機構の仕事そのものというものも、やはり空港周辺整備事業も相当に変わってきております。具体的に申し上げますと、一番大きな事業でございます。具体的に申し上げますと、一番大きな事業で

方針といたしましては、六十年年度末までには、現在やっております七十五W対策というものについては終了させるという方針で進んでおります。こういうふうな大きな今までの仕事というものが、今度は質的に転換をしていくというふうな考ええております。むしろ、空港周辺において緑地を整備するとか、空港周辺の居住環境というものをやはり空港と両立し得るような形でもって整備をしていくという方向に向かっていく必要があるように考えます。そういった機構自身の将来のあり方というものについて、今この時点で検討する必要があるという観点からでございます。

このために、本年五月十一日に学識経験者、関係地方公共団体の職員等をメンバーとする懇談会を開催いたしました。さらにその作業部会というものを五月末及び六月中旬に各一回開催いたしました。引き続き意見交換を行うこととしておりました。予定につきましてははつきり言える段階ではございませんけれども、できれば本年の十一月末ごろまでには一応の取りまとめをいまいしうか、結論というものを得たいというふうな目途でもって作業を進めておるところでございます。

○梶原清君 今御答弁をいただきましたように、大阪国際空港周辺整備機構の組織形態が今後どのように改編されるのか、これはこれからの検討にまたなければならぬわけでございますけれども、大阪国際空港の環境対策事業、周辺整備事業が極めて重要でございますし、事業量も今後においても相当量予想されるわけでございますので、適切かつ十分な組織体制を絶対に維持継続をいたいただくようお願いをいたしたいわけでございます。この点についての運輸省の御所見を承りたいと思っております。

○政府委員(山本長君) この組織についての検討ということを現在やっておりますわけでございますけれども、しかしそれは、将来の周辺対策というものをやはり充実し維持していくという考え方にしております。組織問題は行政改

革という面からの検討でございます。その機構が現在行っております仕事そのものにつきまして、むしろ現在の仕事というものの転換といいますが、むしろものを図っていく必要があるという観点からも検討をする必要があると思っております。仕事の面の将来の変化とそれに対応する組織のあり方という面からの検討でございます。そのものにつきましても周辺対策を後退させるといふような考え方は一片たりともないということでございます。

○梶原清君 よくわかりました。次は、去る六月十日に大阪国際空港に近い伊丹市立池尻小学校のボンブ室屋根に大韓航空機のエンジンの排気マフラーが落下する事件が発生したことを新聞で見たと聞いておりますが、これはエンジン故障が発生しまして部品が吹っ飛ばすという、極めてまれな事故のようでございます。また、今回の場合は幸い人が人等が全くなかったようでございますけれども、大阪国際空港の周囲の状況から考えまして、このような事故は極めて重大な事故でございます。

絶対に二度とこのような事故を繰り返してはならない、このように考えるわけでありました。大阪国際空港問題に長くかかわってまいりました私自身、神に祈るような気持ちでおるわけでございますけれども、この事故の状況と、今後の運輸省の対策についてお話を承りたいと存じます。

○政府委員(山本長君) 去る六月十日、大韓航空六〇四便大阪発ソウル行きエアバスA300型機は、乗員、機長以下十五名、旅客二百九名が搭乗して、同日の十六時〇九分大阪国際空港を離陸いたしました。十六時十六分ごろ左側のエンジンに振動が生じたため、同エンジンを停止し、十六時二十九分、大阪空港に引き返し、着陸いたしました。

十七時十分ごろ、伊丹警察署から、航空機からの落下物と見られる物体について照会がございました。その後の調査によりまして、これが、大韓航空

六〇四便の左側エンジンの部品、テールコーンと呼ばれておる部品でございますが、その部品であることが判明をいたしました。落下地点は伊丹市の池尻小学校というところでございます。伊丹空港の西の方にございます。そのボンブ小屋に落下をいたしました。死傷者は幸いしてなかったというところでございます。同機の旅客は、この日の二十時四十分、代替機によりソウルに出発をいたしました。本件については、全くあつてはならない事件でございます。また、周辺住民に与えた不安感は極めて大きいものがございます。特に、大阪国際空港が置かれております状況を考えますれば、本件が空港運用に及ぼす影響は重大なものと考えております。

この観点に立ちまして、六月十二日、大韓航空の日本地区の本部長を本省に呼びまして、整備点検をさらに一層強化し、このような事態を再度再発させないよう必要な処置をとることを、文書により申し入れました。かつ、その文書におきまして、その原因及び今後の対策について報告を求めております。

また、大阪国際空港に乗り入れておる各社に對しまして、空港長から、運輸の安全確保につき最大の努力を尽くすよう注意を喚起したところでございます。

また、同型機を使用しております東亜国内航空株式会社に対しまして、大韓航空の事例につき通知をいたしまして、同種のふぐあいが発生しないよう指導し、同社において自主的に全機に對し特別点検をいたしました。そして異常がないということを確認をいたしております。

原因につきましては、目下調査中でございます。その結果については現在のとおり報告を受けらるるまでには至っておりませんけれども、現地における状況調査、外見調査の所見をいたしましては、そのテールコーンの取りつけのふぐあによるものではなく、エンジンの内部損傷により発生したものであるかという推測をしておるところでございます。

さいます。このように、とりあえず、かかる事態が発生しないように大韓航空に對しては厳重な注意を行ない、かつ原因の究明と対策についての報告を求めたい。さらに、大阪国際空港に乗り入れておる航空各社に對しましては厳重な注意を喚起したという点が第二点。第三点といたしまして、同型機を使用しております国内会社に對して点検を求め、これは異常がないということを確認しておる。三つの措置をとっておるわけでございます。

○梶原清君 ありがとうございます。終わります。○峯山昭範君 私は、先日の内閣委員会におきまして随分質問いたしておりますので、きょうは特に地域整備の問題に焦点を絞って質問をしたいと思っております。もし時間がありませんでしたら、そのほかの問題にも質問をいただければと思っております。まず、運輸省から提出されました三点セットの中の、地域整備計画についての考え方というのを私も何回も読ませていただいているわけでございますが、地元としましては、この地域整備計画をどういふふうに進めるかというのが特に重大な関心事になっておるわけでございます。この地域整備に對して国がどう応援をするかというのが大変重要な問題であります。そこで私は、この地域整備の基本的な考え方を、初めに、これは国土庁とそれから運輸省両方に、基本的に地域整備について国としての考え方はどういふふうな考えであるか、この点をお伺いしておきたいと思っております。

○政府委員(山本長君) 先生の御質問の中にごさいます。いわゆる三点セットの中にごさいます。地域整備についての考え方と申しますのは、運輸省の責任において取りまとめ、運輸省の見解をいたしまして三府県に提示したものでございます。その後、関西国際空港の計画に関する諸般の調査も進み、さらにまた政府部内における検討調整の体制というものも進みまして、昨年の五月に関西国際空港関係協議会というものができたわけ

でございます。その関西国際空港関係協議会の

本年二月の會議におきまして、関西国際空港の立地に伴う関連施設整備の進め方ということで、一つは、「空港のアクセスとして根幹となる交通施設については、国が地方公共団体等の協力を得て計画の調整を行い、国を含む関係の機関及び地方公共団体等が相互に協力して整備を行う」、二番目といたしまして、「空港の立地に伴い必要となる関連公共施設に関する計画の策定及び推進については、今後、国と地方公共団体との間で協議・調整を図っていく」という基本的な考え方が了承されているところでございます。この考え方に基づきまして、関係機関の間で協議、調整を図りつつ、地域整備についての具体策を検討し推進してまいりたい、こういう考え方で進んでおるのでございます。

○説明員(立石貞君) 地域整備に関します国土庁の基本的な考え方につきましてお答えいたします。関西国際空港の建設は近畿圏にとりまして重要なプロジェクトであると考えておりまして、これを契機として周辺地域さらには近畿圏全域の整備を積極的に推進する必要があると考えているところでございます。国土庁といたしましては、空港周辺の地域整備が、その事業の範囲が広範囲かつ多方面にわたることから、近畿圏整備という広域的な観点から、関係省庁及び関係地方公共団体と協力しつつその推進に努めてまいりたいと考えているところでございます。

○峯山昭範君 航空局長、先ほどの答弁で、関係閣僚会議で相談したことの御答弁がございましたが、やっぱり、地域整備の基本的な考え方といたしまして、整備大綱みたいなものですね、これは私は、国がきちっと、こういう方針で行く、こういう方向でどうかという、その基本的な路線は国の方である程度考え方を明示していただきたい、こういうふうに思っています。きょうは国土庁は課長さんしかお見えになっておりませんが、今の関係閣僚会議でのいわゆるこの地域整備を推進するための中心の大臣はどなたかとい

うことと、それからもう一つは、こういう問題について国としてやっぱりきちっと大綱を決めて、こういう方向でというのがある程度大枠を示していただきたいと私は思っています。この点についてのお考えをお伺いしておきたい。

○政府委員(山本長君) 関係閣僚会議の中心の大臣はどなたであるかという御質問でございますが、この会議の進行役と申しますか座長と申しますか、をされておりますのは官房長官でございます。それから、地域整備についての枠組みと申しますか、を早く示すべきだという御質問でございますが、これについては全く、やはりそういったことが早期に行われるということの必要性は私たちが痛感をいたしておるところでございます。

地域整備につきましては、先ほど私が読み上げました文章にも二つに分かれておりまして、一つは、空港のアクセスとして必要な鉄道でございますとか道路でございますとかといった、地域の根幹交通施設の整備というものが一つあると思っております。この問題は、やはりその文章の中にも示されておるのでございますが、国及び国の機関がやはり主体的な立場においてその計画を立案し、そして関係地方公共団体ともよく調整の上プランを立て、実施に移すということが必要であると思っております。

この点につきましては道路及び鉄道それから海上アクセスがございすけれども、この点についての主管省庁でございます、運輸省も一つでございます、建設省も一つでございますが、こういった国の省庁及び国の機関がございすますが、これがやはり主体的に協議、調整を行ってプランづくりをして、それを推進していくという体制が必要であると考えておりました。この点についての協議体制というものを確立していかなければならないと考えております。

もう一つのいわば町づくりとでも申しますか、この空港立地を機会に地域の都市施設、各種の都市施設を整備して地域の発展を図りたい、また、生活環境というものを向上させていきたいというふうな大きな希望があることも十分承知をいたしておるのでございます。こういった面についての町づくりの計画というものはやはり地方公共団体というものが中心になられて、それが地域に合った都市づくりというもののプランづくりをされ、そして推進されていくということが望ましいと考えております。その際に、国としてもこの地方公共団体が計画され推進される町づくりの諸施策についてできる限りの協力をしていくというやり方が適切であるというふうに考えております。

この点につきましては計画の熟度、詰まりぐあい、あるいは緊要度というものもございすし、さらに、例えば大阪府下でございすれば、大阪府におきまして泉州のあの地域における町づくりと申しますか、のプランというものを現在検討されておる段階でございす。そういった計画づくりというものを受けて、その推進の方策といたしまして国がどこまで協力できるかということとを今後詰めていく、そして方向といたしましては、できるだけ協力をして実現を図っていくという方向で作業を進めていかなきゃならぬというふうに考えます。

○峯山昭範君 まあ余りしつこいようでも困るんですけども、この地域整備計画の大綱というのですね、これを、いわゆる三点セットのときに発表されたものから、もう一歩具体性を帯びたものにしてほしいというふうに私たちが考えているわけですね。それで今局長の方からも、こういうことはやっぱり国の方として大綱としてはつくることが望ましいというお話がございましたが、法案がどんどんどんどん通ってしまつて、それで空港の方でどんどんスタートを始めてしまつて、地域整備計画というものはだんだん置き去りになってしまつて、もうだれも見向きもしないようになってしまつて、もういろいろ困るわけでございます。そういうふうな意味で、この大綱をつくるということについてのお考え、これはどうかということ

が一つ。これはやっぱり早急にやつてもらいたいというふうに私たちが考えているわけですね。それから、三点セットのときに示されたこの考え方を一歩進めて、もう少し具体性のあるもの、これは国、これは例えば地方公共団体で考えろというふうな、もう少し区分したものを国として示すわけにはいかないか。具体的には、例えば大阪府にしまして大阪府にしまして、相当具体的なものが検討されてでき上がっているわけですね。そういうふうな意味で、もう一歩前進した考え方ができないか、この点どうですか。

○国務大臣(細田吉藏君) 今峯山先生がおっしゃった御趣旨については、もうそのとおりだと思っております。さらに前進させなさいかぬ。今お言葉の中にございすましたが、地域整備が置き去りになつて空港だけがという、そういうことは実際はあり得ない、できないんです。やっぱり地域整備をちゃんとやらぬと進まないんです。ですから、当然、もっと実のあるものにしていただくかぬ。具体的にはどこをどうするということをやつていかなきゃいかぬ。ところが、三点セットを決める時代、それから現在のところも、まだその詰まるどころまでいっていないもので、それぞれの地域地域においていろいろ御計画をなすつておるという段階でございすので、私どもの関係協でこれはおっしゃるようになるべく早い時期に、まあ時期に応じて具体性がどんどん固まっていきたいと思います。具体的なものにしてまいらなければならぬ、かように考えておる次第でございます。

○峯山昭範君 ぜひ大臣、よろしく願ひします。そこで、この地域整備の問題でいつもテーマになりますのが、ハードの面だけなんです。そこでこのハードの面だけではなくて、いわゆる産業とか雇用、物産、そういうふうないろいろな面で、ソフットの面についてもこれは幅広く総合的に研究する必要がある、検討する必要がある、こういうふうに私たちが考えているわけでございます。

○釜山昭範君 大臣、アクセスの問題でこれは大臣にもぜひ御尽力いただきたいと思うんですが、先ほどの湾岸道路の問題と、それから今連絡道路の問題、事業主体については着詰まっていけないけれど、第三セクターというふうな局長のお話も伺いましておきたいと思っております。

○国務大臣(細田吉藏君) ただいまおっしゃいましたアクセスの問題では、湾岸道路と鉄道が二つの最も重要な要点だろと思っております。お説のとおりに考えます。

湾岸道路につきましても、先ほど建設省からのお話もございましたが、若干のいろいろな障害になつておるような点があるようでございます。これらも連絡を十分に関係会議等と取りまして、促進をしたいと思います。

鉄道につきましては、第三セクターで今連絡を考えておられますが、成田で鉄道のアクセスというものは失敗をしておるわけでございます。この失敗を繰り返したくないと考えておるわけでございます。いろいろな角度からこれを見ていかなきゃならぬ。やはり問題は、南海よりも国有鉄道の方に問題があると思っております。飛行場に入るところも問題でございますけれども、国有鉄道の阪和線と一体どうするか、環状線なりあるいは新幹線とどう結ぶかといったような問題があると思います。そうなりますと、かなり大きな投資が要ることになるわけでございます。これを現状のままです。やるということになると、国鉄のアクセスとしては一応の役割は果たすけれども、本格的な役割を果たすわけにはいかない。ある程度の資本を割けて立派なものにしなきゃならぬという問題が残されておると思っております。これはよほど工夫をいたしませんと、現在の国有鉄道の工事経費の状況ではかなりな困難があるんじゃないか。このことをどうするか。これは特別の知恵を出さないとできないんじゃないか、かように実は思っております。かように思っております。特に力を入れていきたい、かように思っております。

○釜山昭範君 確かに大臣がおっしゃるとおりでございます。鉄軌道は非常に大変な問題だろと思っております。

そこで、もう一点だけこの問題でお伺いしていただきたいのは、やっぱり新大阪駅からきたら直行で空港まで行く、これが一番いいわけですね。この問題については、これは大阪市の方もいろいろ考えておられますし、技術的には、市の地下鉄とかいろいろな問題との関連もありますし、南海との問題もありますし、いろいろありますが、やっぱりそこら辺のところも考えなくちゃいけないという問題が一つあるということ。

それからもう一つ、これは大臣にもちょっとお伺いしておきたいんですが、先日、参議院の本会議で新幹線の話が出ましたが、新幹線までいけるかどうかは私にはわかりませんが、大臣の御答弁ですと、技術的には可能であるというふうな御答弁がありました。大阪駅と空港とを結ぶ直結したルート、そういう問題についてどういふふうにお考えになっていらっしゃるかと、この点ももう一回お伺いしておきたいと思っております。

○国務大臣(細田吉藏君) 国有鉄道のアクセスとしては、今私が申し上げたのはその意味なんです。やはり新幹線大阪駅と結ぶということでは、これは本格的なアクセスの役割は果たさないと、こう思います。ですから、何とかして新大阪駅と結びたいものだ、かように考えるわけでございます。この結ぶ方法にはいろいろな方法が考えられております。一部環状線を使うということも投資の関係から考えられると思っております。どういふ方法がいいのか、単独で結ぶという方法がいいのかどうか、恐らく私は、資金面から現在の線を最

小限度の費用でとにかく結びつけるということになるのではなからうかと思っております。けれども、これらの点はいろいろ専門家に十分検討してもらわなきゃならぬ、かように思っております。いすれにいたしましても、結論的に言います

と、今御質問にもございましたように、新幹線と空港を結ぶということが絶対に望ましいというふうにお考えしております。

○釜山昭範君 それでは次に、土砂の採取の問題についてお伺いしておきたいと思っております。この問題も随分議論がされているわけでございます。一億五千万立方メートルという大変な土砂が必要になってくるわけでございます。この土砂の採取につきましては、これは今回新しくきます関西国際空港株式会社は直接その事業を行うのか、それとも、あるいは第三セクターか何かで事業主体を考えていらっしゃるのか、この点はいかがですか。

○政府委員(山本長君) 新しく土砂を採取するという事業を行います事業主体につきましては、私も、現段階におきましては、この関西国際空港株式会社は担当するという計画でございます。しかしながら、土砂の採取と申しますのは、空港の島づくりという観点からいばまさに土砂採取でございますけれども、土砂をとる地域から見れば、ある意味において土地の造成という性格をも持つわけでございます。したがって、この土砂採取地をどこにするかということにつきましては、単にとりやすいところからという観点からではなく、そのとった後で使える用地というものをどういふふうを活用していくかという、いわば地域整備と申しますか、という観点からも考えていかなきゃならないところでございまして、私たち土砂採取地というものをまだ決めておられない段階でございますけれども、決める際にはこういふ観点をも十分加味して決めなきゃならぬというふうにお考えしております。そういう性格が土砂採取にはあるということでございます。

それからもう一つは、空港島に土砂が必要だということだけでは、現在なお計画段階でございますけれども、大阪府におきまして空港と対岸部との間に前島というものをつくりたいという構想がございまして、そこにも土砂が必要でございます。したがって、一つの土砂採取を行います

場合に、空港島にも供給する土砂採取である、またその前島にも供給する土砂である、こういう性格をまた持つわけでございます。

したがって、この土砂採取というものを、単に空港島の造成のためにだけという考え方から、空港のこの会社が行うという考え方にとわらないで、そういう地域整備という観点、それから土砂採取、運搬の、何と申しますか、目的の多様化に対応すると申しますか、という観点から、この関西国際空港株式会社と、それから地域の整備というものについて非常に関心を持っておられる地方公共団体というものがお互い協力し合つて設立される、第三セクターといった主体によってこの土砂採取、運搬を行うという考え方が最近出てきておられて、私どももいたしまして合理的な考え方ではなからうかというふうにお考えしております。

この事業主体問題につきましては、さして古い問題じゃございませんので、最近のそういう考え方でございますので、なす詰まり切つてはおりませんけれども、先ほど申し上げましたように、大きな課題であると同時に、一つの合理的な考え方であるというふうにお考えしておりますので、そのあり方につきまして今後関係府県と協議、調整を図つて具体策を考えてまいりたいというふうにお考えしております。

○釜山昭範君 時間がなくなつてまいりましたので端的にお答えいたしたい結構なんです。結局は関西国際空港株式会社と関係府県と相談をして、それで第三セクターでやるという方向みたいな話ですね、今の話ですとね。

そこで、これは先日の私、委員会でもお伺いしましたが、いわゆるこの採取地の選定の問題です。これはさつと調査を進めていってしまつたらいいんですが、当然、決定に当たりましては、コストの問題とか環境の問題とか、あるいは跡地利用の問題とか、いろいろとこれは絡んでくると思っております。いづれにせよその採取地を最終的に決めるのかという問題と、それからもう一つは

どのような手続でその候補地を絞り込んでいくのかという、この二つの問題があるわけですが、この問題についてのお考えをお伺いしておきたいと思ひます。

○政府委員(山本長君) 土砂採取地を決めますための諸般の調査というものを五十八年度から実施しております。現在もなお続けておるところでございます。会社が発立されて後も引き続き調査が行われることになると考えておる次第でございますが、私ども、空港の建設というものを諸般の情勢から見てやはり急がなければならないというふうにお考えしております。

〔委員長退席、理事梶原清君着席〕

空港の現地での具体的な着工といひますか、具体的な工事の着手というものを六十年度末にはいたしたいというふうにお考えおる次第でございます。そういった観点から考えますと、土砂採取地の決定の時期につきましては、六十年度の前半までには結論を出す必要があるというふうにお考えおる次第でございます。時期的には若干余裕のない期間でございますけれども、私どもの考えております工程上からは、六十年度前半までにはぜひとも結論を得たいというふうにお考えおる次第でございます。

なお、この候補地を絞り込むための手続と申しますか、につきましては、先ほど申し上げましたような諸般の調査を実施しておりますので、そういった調査の結果を見ると同時に、これも先ほど申し上げましたが、跡地利用の計画等とのやはり整合を図る必要があると申します。もちろん経済面だけではなくて環境影響面等への配慮も必要でございます。関係の地方公共団体等と十分協議を尽くし、後々問題が生じないような手続を踏んで調整を行った上、決定しなければならぬというふうにお考えおる次第でございます。

○山本昭範君 そうしますと、いわゆるこの土砂採取地の決定は運輸省でやるということですか、今の御答弁ですと、それはそれでよろしいんですね。

○政府委員(山本長君) ちょっと舌足らずでございます。土砂採取地につきましては、どこに土砂採取地を決めるかということにつきましては、私たちが行っております調査を引き続き会社が行い、それで会社が、調査結果及び地方公共団体等と十分調整をして、会社が決めるということでございます。ただし、空港の運営につきましては、また会社ができてからは会社に対して大きなかわり合いを持ってあります。運輸省といひまして、この点につきましては会社の十分な配慮がなされるように、会社に対して私たちが指導していきたいというふうにお考えおる次第でございます。

○山本昭範君 候補地を絞り込むに当たっては、結局地方自治体と協議をする、この点はそれでいいわけですね。

○政府委員(山本長君) ぜひともそうしなければならぬとお考えおる次第でございます。

○山本昭範君 それでは次に、前島の問題についてお伺いしておきたいと思ひます。これは先ほど局長の方から御答弁がございましたが、今回の空港建設に当たりまして、大阪府が中心になってこの空港前島の建設を今計画しているわけでありまして、この前島というのは、御存じのとおり空港の立地あるいはいろいろな面から見て、これは都市整備を行う上からも、あるいは空港に関連するいろいろな施設を置く上からも、どうしても必要なものであると私たちが理解をしていくわけでございますが、国としてもこれはやっぱり前島はぜひつくっていただきたいというふうにお考えになっていらっしゃると思ひます。

○政府委員(山本長君) 前島は現在大阪府におきまして諸般の調査検討を行っておられるところでございます。大阪府が主体となって行われる事業であるというふうにお考えおる次第でございます。一方、前島が整備されることによりまして、空港アクセスやそれから空港の機能の支援という面から見て、空港にとって極めて有効、有用な活用が期待できるのではないかとお考えおる次第でございます。私どももいたしまして、今までもそうでございます。今後とも大阪府とも連絡調整を図りながら運輸省としての協力を行ってまいりたいというふうにお考えおる次第でございます。

○山本昭範君 それではあともう一点、時間がなくなつてまいりましたのでお伺いして終わりたいと思ひます。地域整備を進めるに当たりましては、地元の自治体の財政の健全性の確保という問題が大変重要であります。そこで国は、成田の場合にはかさ上げ法を制定しまして随分やりましたわけでありまして、今回はそういう考えではないということでありまして、

そこで、地元の自治体の財政負担を軽減する措置について、これは運輸省としてもあるいは航空局としても今後十分検討を加えるべきである、こういうふうにお考えおるわけでございます。この点についてのお考えをお伺いしておきたいと思ひます。

○政府委員(山本長君) 現在の財政事情のもとにおきまして、また行政改革を推進しております。政府の立場におきまして、新しいいわゆるかさ上げ法といわれる財政関連措置を、新たなものをつくるということが困難な情勢でございます。政府といたしまして、こういった新しいかさ上げの措置は行わないということになっております。関係上、本件に関する地域整備につきまして特別のかさ上げ法を制定するということは困難であるというふうにお考えおる次第でございます。

しかしながら、地域整備を進めるに当たりまして、既存の財政上の諸措置がございまして、公共的な施設についての補助制度、それから補助裏と申します地方公共団体の負担についての起債の制度等、既存の各種制度を活用することによって対応していかなるを得ないというふうにお考えおる次第でございます。

私たちが運輸省といひましては、この面につきまして、地方の財政というものの状況というものが相談に乗りながら、先生のおっしゃる財政負担というものが将来過重にならないようにしていくという点については十分配慮していかなくやならぬというふうにお考えおる次第でございます。この点につきまして、現在の財政事情もございまして、いかなる方法があるか、どういふ措置が一番いいか、自治省等とも今後調整、協議をしてまいりたいというふうにお考えおる次第でございます。

○山本昭範君 終わります。

○小笠原貞子君 航空輸送の需要予測という問題について、きょうはお伺いしたいと思ひます。航空の需要予測というものは、関西新空港の必要と現空港存置というものを裏づける、そういう理論的根拠となつておると思ひます。ところが、この大事な航空輸送の需要見通しというものを調べてまいりますと、非常にあいまいな点があつて、実はびっくりしたわけでございます。

そこで、まず最初にお伺いしたいと思ひます。運輸省は、関西国際空港における旅客の需要予測についてどのように推測されておるのか。六十八年、七十年そして七十五年度について国際旅客、国内旅客の数字をお述べいただきたい。そして、その数字がどういふ根拠で出てきたのか、その計算方法、難しいかと思ひますけれども、わかりやすくお教えいただきたいと思ひます。

○説明員(松村義弘君) 現在我々が需要想定をしておりますのは、六十八年度開港当初、国際旅客、九百万人、七十年九百万人、七十五年二千九百万人、国内旅客につきまして、同じように六十八年一千九百万人、七十年一千九百万人、七十五年一千九百万人の旅客を想定しております。なお、これは現在考えております取支算算の基礎になつておる需要想定でございます。

この需要想定をどういふふうにして計算したかということでございますが、「一九八〇年代経済社会の展望と指針」、これは五十八年の八月に閣議決定されたものでございますけれども、それをもとにしまして、GNPの六十五年度までの平均

伸び率を年四%と想定して、昭和四十九年度以降の航空輸送需要とGNPの実績から推定され、弾性値方式、全輸送需要について航空輸送実績とGNPの実績から推定される弾性値方式を使っており、さらにそれを総合交通モデル等から推計されて、関西地区のシェアでもって、関西地区のシェアを計算するわけでございます。あと、関西地区のシェアがわかりました時点で、国際線はすべて関西新空港に、国内線につきましては一日二百便のジェット機の就航を大阪国際空港に予定しまして、それ以外のすべてを関西国際空港に移してございまして、そういうふうな手法を使っております。

なお、六十五年度が計算されまして、それから先の六十八、七十、七十五の推計の方法につきましては、超長期の航空輸送伸び率、年々これは低下してございまして、これによりまして五年目ごとの節目の輸送需要を想定します。それで七十年、七十五年の旅客輸送の需要を想定している、こういう手法を使っております。

○小笠原貞子君 わかりました。
今のどれくらいの見込みかという数字は、五十九年度予算決定、だから五十八年度末における予測の数でございますね、今おっしゃいましたのは、
それじゃ、その前に、概算要求のときに予測されたその需要数というのがございまして、それを、済みません、また今と同じように教で教えてください。

○説明員(松村義弘君) 五十九年度の概算要求時点におきまして取支採算の基礎にしました我々の航空輸送需要を申し上げます。
国際旅客につきまして六十八年度千三百万人、七十年千五百万人、七十五年千二百万人、国内旅客につきまして六十八年度千三百万人、七十年千四百万人、七十五年千七百万人を想定しております。

○小笠原貞子君 そこで私はびっくりしちゃった

わけなんです。つまり、五十九年度予算の概算のときにお出しになった数字と、五十九年度の予算が決定される時期というのは一年ないで、半年くらいございまして、そのたった半年の間に、先ほどと今おっしゃいましたように、大変な数の違いが出てきているわけですね、それが私がびっくりした点なんです。

つまり、国際線では、半年前の概算予算のときにお出しになった数字は、千三百万人が使うであろうと需要予測なすった。それが、半年たった予算決定の時期には九百万人と、実に四百万人の見積もりというものが減っているわけですね。それから国内線では、千三百万人の予測と言っていたのが、半年後の予算決定のときには一千百万、これも二百万人が減っているわけでございます、これは六十八年度の予測で。

七十五年度の予測を見ますと、ここでは国際線が二千万人と見積もられていたのが千二百万人、わずかに半年足らずの間に八百万人も予測が減っちゃった。同じく国内線では、千七百万人と予測していたのが、千四百万人、ここでも三百万人の予測が減っちゃった。十、二十万減るんじゃなく、三百万、四百万の数がわずかに半年の間に減っちゃったという数字はどういうことを示しているんでしようか、教えてください。

○説明員(松村義弘君) 予想が大きく変わっておりますのは、二つの要因が大きく作用していると考えております。
まず第一の要因は、概算要求時点に用いました予測式は、国民総生産と旅客輸送の相関式を用いて計算しております。予算編成時におきまして予測しました方式は、先ほど申しましたように、GNP弾性値方式を用いております。

この二つがなぜ違って来たかと申しますと、五十九年度概算要求時に使いました手法を用いた場合には、五十五年、五十六、五十七というふうな伸び率が鈍った時点において、その伸び率の鈍りが十分反映されていない予測式になります。

ところが、弾性値方式に入りますと、非常に伸び率が鈍った五十七年度から、そこを出発点にして次の予測がなされるというふうになります。この予測式の違いが第一の原因でございます。

第二の原因は、五十九年度概算要求時点におきまして相関式を計算いたします過去の実績ベースが、昭和四十年から五十六年まで相当長期間の期間に基づいて各数値を計算しておりますけれども、この中に高度成長期における旅客輸送の伸びがもろに反映されております。しかし、予算編成時におきます弾性値方式の基礎になりましたデータは、四十九年から五十七年までというふうになっております。この時期では伸び率が鈍った期間が相当のウェイトを占めておりますので、全体的に低目に予測される結果になります。

この二つの結果によって、予測値が変わったものでございまして。
○小笠原貞子君 じゃ続いて。
その前に三点セットの中に書かれておりますね、予測数字。その点について伺いたいわけですね、それと七十年、七十五年の需要予測数値の比較をちょっと教えてください。

○説明員(松村義弘君) 三点セット時点で輸送需要を想定いたしました数字は、国際旅客につきまして、七十年千六百万人、七十五年千九百万人、国内旅客につきまして、七十年千二百万人、七十五年千三百万人の想定をしております。

○小笠原貞子君 そうしますと、またここでも今と同じように大きく数字が変わって来ますね。三点セットのときに予測された数字と五十九年度予算決定のときの需要予測というものを比較しますと、国際線では約七百万人が減っている。国内線では千六百万人もの差が出てきています。予測より半分以下になってしまいます。これはいずれも、五十九年度の数字が大きく予測されていて、そして五十九年度の決定のときにはもう半分以下になっちゃったという数字になってきちゃっているわけでございますけれども、これとの関係も、原因は同じなんです。

○説明員(松村義弘君) 三点セットの需要を想定しましたときの式は、基本的には五十九年度の概算要求のときに用いた手法を用いております。しかしながら、そのベースになりましたGNPの平均伸び率が大きく違っております。三点セット時に用いました日本のGNP年平均伸び率は、昭和五十年から六十年までが六・〇%、六十年から六十五年までを四・九%と想定しております。しかしながら、五十九年度概算要求時点に用いました日本のGNP年平均伸び率は、六十五年まで一律に四%と想定しました。GNPと輸送需要との相関式におきますGNPの平均伸び率が違うために、三点セットと概算要求の差が出たわけでございます。

三点セット時代と予算編成当時の差は、手法の差、これは相関式方式をとった場合と弾性値方式をとった場合の差、及びGNPの平均伸び率の差、この二つが出ております。
なお、予算編成時に用いました日本のGNP平均伸び率は、五十九年度概算要求時点と同じく年四%で用いております。

○小笠原貞子君 大変専門的な計算のやり方で、難しいなあということだけ今わかったんです。それで、ちょっと聞いてわかるようなものじゃありません。ただ、ここに私は興味がありますので、後でできちんとわかるように教えてください。済みませんが、教えてくださいたいと思います。また、そのとき、数字で計算の仕方なんかちょっと書いて教えてください、言われるとこっから聞いてこっから抜けちゃいますから、よろしくお願います。

それで、今の段階で私がどうしても不思議なのは、いろいろとやり方が違っておっしゃいましたね、予測のやり方が違ったり、それから基礎の成長率とかなんとかというものが違うというふうな条件があったと思うけれども、私が一番どうしてわからないのは、一年、二年、三年の予測が違っていくらだったらあるいは違いかもしれ

ないと思うんですね。だけど、極端に言えば五十九年の概算時と決定時といえは半年くらいでしょう。半年くらいの違いであるというところ、成長率が半年くらいの間にばあっと前ふえたわけじゃない。成長率が高くなったのは、半年前のことだからそれは変わりはないだろうと。そうすると、その半年の間に変わったというのは、やっぱり何というんですか、やり方を、何とおっしゃいましたか、予測式とおっしゃったのね、予測式を変えた、こうおっしゃいましたね。私の今の考えでは、予測式を変えたというのが基本的には非常に大きな要因になっているんじゃないか。そう理解してよろしいですか。

○説明員(松村義弘君) 五十九年度概算要求時点と予算編成時の差は二つの要因でございまして、予測式の変更、それから予測式に盛り込みます各数値の基礎になります期間を四十九年度から五十六年度までとったのが概算要求でございましてけれども、予算編成時は四十九年度から五十七年度までとった、この期間の差によりまして高度成長期のウエートが増減したということによって、二つの要因に絡んで出てきていると思えます。

○小笠原貞子君 だから、その二つの要因で変わったとおっしゃるわけけれども、それは半年の間に変わったわけじゃないでしよう。やり方を、とり方を変えたから変わったんでしよう。経済状態、半年の間に変わっても、予測するときはその半年前のことを基点とすれば、そうしたら結局やり方とその数値のとり方によって変わったと、半年の間に。そう見なきゃならないわけでしょう。それでいいわけですね。

○説明員(松村義弘君) そのとおりでございませぬ。
○小笠原貞子君 それじゃ、半年のうちにとり方やなんかを変えたというのはいくら理由なんですか、変えたのは。
○説明員(松村義弘君) GNPと航空輸送需要との相関式を用いて予測するという手法は、従来から運輸省が行ってきた予測方式でございまして、高

度成長期におきましては割合よく将来予測は当たったものでございませぬ。しかしながら、昭和五十五年以降大きく航空輸送が伸び悩んでおります。その結果、従来の方式では将来の予測として高目に出るという結果が出てきております。そこで予算編成時におきましては、その五十五年以降輸送需要が伸び悩んだその結果を素直に反映できる予想式に変えたわけでございます。

それからさらに申しますと、その予想式に盛り込みます各数値を計算するベースになる期間も、高度成長期のウエートを低め安定成長期の期間を大きく反映させるように、四十九年度から五十七年度までというふうにしたわけでございます。

○小笠原貞子君 わかりました。つまり、私の理解が間違っていないかどうか再確認して聞くんだけれども、大臣わかりますか、今のお話。難しいですね、一緒に考えてくださいよ。

従来から運輸省がやってきたやり方だと今まで当たりがよかったですよ。しかし航空需要の伸び悩みなどがあるから、だから今までやってきたやり方ではまずいから取りかえたんだと、こういうことですね、わかりやすく理解するのは。
○説明員(松村義弘君) そのとおりでございませぬ。

○小笠原貞子君 それじゃ、そんなことが半年の間に違うというの、そもそも大臣おかしじやないですか。半年前にはそれが正しいと思つて従来のやり方です。半年たつたらこれは間違いであります。素直に正しい数値が出るように変えました、こうおっしゃった。だから、前は素直じゃなかったね。非常に過大な伸びを出すようなやり方だったから、半年目には素直に実際の数を出そうというので変えたから、何百万、八百万も変わっちゃってるといふような大変な需要の減を出さざるを得ませんでした。こういうことで、やと大まかなところ、そして大事なところがわかったわけですね。

ここでちょっと大臣に伺いたいただけけれども、

十万、二十万じゃないってさっき言いましたよ。八百万からの需要予測が減っちゃうというところは大変な数ですよ。それがたつた半年くらいの間、素直であつたかつかつたかというところ、八百万からの予測が減つてくるというの、は、ちょっとこれは専門家の立場で、こういう大きな問題を抱えているときの予測の立て方として半年でたつとこんな減るといふのは、どう考えても私はまずいんだというふうには思いませんけれども、大臣、今の聞いていて御所見はいかがでございますか。

○國務大臣(細田吉藏君) 疑問に思われる方がございませぬ。これは今詳しくは飛行場部長がまた御説明を申しておりますが、これまでの予測の立て方というものが、何といましようか、間違つてというよりも、高度経済成長時代のやり方で安易にできておつた。これが概算要求のところに出ている。ところが、現実の問題として、会社の採算性とかいふようなことを詰めていかなきゃならない。そうすると、これは今までのやり方じゃいかぬぞ、これでは実際の役に立たなくなるといふことで見直した。これは、毎年毎年こんな格好になっておつたら大変なことだろうと思つて、ですから私は、在来の方をそのまま、まあ無責任といえは無責任ですが、とつておつたものと。それをさらに実際に合わせなければこれから現実の問題になってくるからというところ、精査をしていくとこの低い数字しか出ない、こういうふうな理解を私はいたします。

御指摘のように、確かにおかしいんですが、それは私は、前の方がそういう慣行といましようか、前のやり方ですつたということだと、こう理解いたす次第でございませぬ。

○小笠原貞子君 数字が減つたということは、私は、現実に近いということであれば大変結構なことですよ。前みたい莫大なというふうな数字を簡単に減らされては困ると思つた。

大蔵省 来てらっしゃいますか……。

○理事(梶原清君) 速記をとめてください。
〔速記中止〕

○小笠原貞子君 大蔵省に伺おうと思つたんですが、お見えになっていません。

大蔵省にお聞きしたかったことは、この予算を決定するときに、五十九年度。これは新聞報道だつたものですか、大蔵省来てもらおうと思つたんです。新聞報道によると、抜本的な見直しを求めた、こう書かれています。そして、いろいろ具体的主張、指示されている中で、特に採算面について、関西国際空港の必要性を認めるけれども、運輸省案は将来の旅客需要見通しが非常に大きい、過大だというふうな指摘されているわけですね。

だから、私がさっきからその需要見直しを言ったのは、これはただお客さんが減つたよでは済まないわけですね。お客さんが減れば収入も減つてくるし、もしもこれがうまく経営がいかなかったら、赤字になつて、これはだれだって、みんなにしわ寄せがいつてしまふんだから、だからこれ私はちょっと難しいのを教えていたきたいと言つたのはそんなことです。で、大蔵省に五十九年度の予算のときにこれ指摘をされて、そういう指摘でもつて、このやり方では、従来ではまずいというふうな、見積もりが過大だったというところで手直しをされたということになるわけですよ。そうすると、やっぱりそのところ、もしも大蔵省が言わなかったら、そのまま押し通しちゃうというふうな、この物すごい誤差をすね。このことを私は大臣としても、これは計算が難しいんだよというふうな、やっぱりさつきおっしゃつたように、大蔵省に言われて初めて素直に現実性に合うような数字を出した、こうおっしゃつたわけですよ。

そうすると、申し上げたいことは、いろいろ弁解されているけれども、運輸省は何としてもこの関西国際空港を早期につくりたい、そのためには、こんなに需要がたくさんあるんですよという、過

大な宣伝といましようか、そういうふうなこともって運動を早く進めたいというその結果、こういう数字が出てきちゃった。それで、大蔵省に言われたら、今度は素直に認めて、がらつと半年で変えちゃったということになるわけですよ。その辺については私は、仕方がないというんじやなくて、運輸省として、大臣として、率直にそれは間違いであります、そして申しわけなかったという一言くらいは言っていたらいいんですけども、いかがですか。

○国務大臣(細田吉藏君) どうもそこまでおっしゃっていただく大変まあなですが、非常に誇大にわざわざやって、これを早くつくろうというように誇大にしてあって、そして大蔵省が言ったからこれを下げたということではないと思ふんです。

〔理事梶原清君退席、委員長着席〕
そうじゃなくて、やはりそういう点について十分な検討がなされていなかったという点についてはおわびを申し上げるということです。わざと誇大宣伝したいにわざと大きくして、おつてそれで——もつとかく組んでみなきやいかぬじやないかということ議論をいろいろして、そして下がったということなんでございまして、これは非常に悪意、悪意といましようか、故意にそういうふうにしたというふうにおつりいただくことはちょっと私どもいがかかと思つてございまして。ただ、もつともつと細かく検討しておらなければならなかったではないかということについては、おつりやるとおつりだと思つて、申しわけないと思つておつります。

○小笠原貞子君 最後の質問、これで終わりますけれども、今、日本全体で航空輸送の現状はどうなつてゐるか。
昭和五十四年と五十七年を比較すると、国内線は四百三十三万人から四千四十八万人と減少しておりますが、日本全体では、国際線では千二百万人から千四百万人、ちょっと二百万、少しふえてゐるんです、日本全体では、それから、関西地域

において見ますと、国内線は千四百万人から千二百万人と、二百万人が減つてゐるんです。国際線は二百五十万人から三百五十万と微増、五十万微増という数字が出てまいりました。

先ほどから言つてゐる通りに、この航空需要の見通しというのは単に需要の人間の数というんじやなくて、それが非常に影響するところが多いわけですよ。環境から大気、水道といった環境アセスに対する影響というの、この数が何百万と違つたら随分違つて出てくるだろう。それから各種のアクセス、交通量なんか見ても、これは何百万違えばもう当然違つてくるのではないかと。そして、空港の収支予測というのに対しては、これは大きな影響が出てくる。だから、非常にこういふ影響を及ぼす大きな要素になつてゐるんだから、正確なものではなければならぬ、こう私が強調するわけなんです。大臣は、誇大宣伝じやなくて十分検討した結果というふうにおつしやいましたけれども、まあ私も善意でそれを承ろうと思つてすけれども、だけれども、十分に検討して何年もかかつて今準備して、十分検討して、くるつと半年でひっくり返つたというところがどうも私は、まだそのおつりとお受けするわけにはいかないわけですよ。

だから、私がここで最後に申し上げたいことは、まだまだ十分と言えない検討段階ではないかと。需要見通しが今度のこれは大丈夫ですとおつしやれるかどうか。私はやっぱりこのところでもう一つ、半年でくるつと検討が変わるようなそんな検討ではなくて、本當の検討をしっかりとつていただきたい。根本的に需要見通しというものをもう一洗ひして見直していただきたいということ、私は最後にお願いをしたい。そして、大臣としての御所見も承りたいと思つています。

○国務大臣(細田吉藏君) お答えを申し上げる前にちよつと申し上げますが、最初の概算のときに出したのが十分検討して出たというふうにはお答えしておらないのでございまして、在来のやり方のままで出したからございまして、なつたんだ

と。そこで、御注意が大蔵省からあつたり、それから計算をやつぱりかたく組んではずりしたものにしなきゃならぬということ、再検討した結果が、予算編成のときの数字に低くなつて出たと、こういうふうにおつり上げたので、前の方は、検討して出したと言つておるわけじやございせんか。

それから、御指摘のとおりだと思つています。鉄道なんかでも、実を言いますと予測がなかなか、次の年の予測がもう難しいようなものなんでございまして。航空につきましては、何しろ今までの増加の状況というものが、いわば想像を絶するような増加の状況を来してまいつておるわけございまして、非常に現実にはなかなか難しいと思ふんです。しかし、おつしやるように、これはむしろ収支算の面から見たらいろいろな面からは、かた目に組んでおかなかちやいかぬと。しかし、設備をする方の側から見ると、今度はある程度ゆとりがなければ窮屈になつてまいりますから、だから、収支の面その他から見ればこれは嚴重に見ていかなければならぬ。いすれにしても、もつと慎重にこの需要予測につきましてはやらなければならぬということ、もうお説のとおりだと思つておつります。

○小笠原貞子君 はい、ありがとうございます。○伊藤都男君 最初に、運輸省は去る十三日、全日空から出ておりましたハワイ向けチャーター便を条件つきで認める、こういう方針を決めたようございまして、これも、これに関連をいたしました数点お伺いしたいと思います。

第一点は、どういう条件で認めたのか、その条件をまずお聞かせいただきたいと思つています。○政府委員(山本長君) 去る六月十三日に運輸省の考え方を会社に示したわけでございますが、従来から全日空が要望しておりましたハワイへ向けてのチャーター便の運航につきましては、次の条件のもとに認めることといたしましたのでござい

ます。

一つは、日米暫定取り決め期間中は年二十便以内とする。二十便というのは、片道が一と教えての二十便ですから、往復で数えれば十往復、こういうふうにおつり御理解いただきたいと思つています。それから、包括旅行チャーターというチャーターの一形態がございまして、その実施は東京、大阪以外を発着地とするという条件でございまして。

それから、実施時期は五十九年九月以降とするという条件でございまして。それから、これは条件でもございせんが、付言をいたしまして、全日空のアメリカ領土内向けチャーターの仕向け地には米大陸——アラスカを含む——を含まないものとする、こういうことにしたわけでございます。

○伊藤都男君 いわば三条件ですね。その三条件につきましては、需要動向といひますが、いわゆる条件が変化しても当分これは変えないものであるのかどうか、この点、第二点、お伺いしたいと思つています。

○政府委員(山本長君) 日米間のチャーターにつきましては、一昨年の九月に日米間で取り交わされました暫定取り決めがございまして、日米双方とも総枠三百便以内において実施するということになつておつります。この総枠と申しますのは、この暫定取り決め期間、原則三年でございまして、もしもその間における本格交渉の結果、本格交渉がまとまれば三年で切れますし、まとまらずしてまたお互いに延ばそうという合意ができればまた延びると、こういう性格の暫定取り決め期間でございまして、その期間中は需要の増減というものに關係なく、双方三百便ということになつておつります。

また、包括チャーターについては空港を制限いたしておりますけれども、この問題はハワイに限らず、従来から空港の制約条件、それから定期便との關係等から発着地を東京、大阪以外に限つておるといふ政策をとつておつります。こういう前提条件がございまして、そういう前提条件が変わらなければこの条件は変わらな

いし、変わればまたその時点で検討しなければならぬ、こういうふうな考えております。

○伊藤都男君 この全日空のハワイ向けチャーターを認めるかわりに日航に対しては、まあ羽田発着枠の増加などを含めまして新たなものを認める、こういうことになったわけでありませうけれども、具体的にその日航に対する条件というものはどういふものなのか、この点をお伺いしておきたいと思ひます。

○政府委員(山本長君) 御質問のお言葉の中に、全日空に認めるかわりにというお言葉がございましたけれども、私たちがいたしましたのは、基本的にはそういう思想ではございませんで、全日本空輸からハワイ向けのチャーター便を運航したいという希望が従来からあったということが一つ。この問題についてどう対処するかという問題が従来からの懸案事項であった。それから、日本航空からはやはり各種の要望が従来から出ておつた。この要望についてもやはり何らかの処理をしなければならぬ。こういう問題があつたということでございます。時期的に双方が同時期になつたというところはございませうけれども、一方を認めるかわりにこつちを認めるというふうな、權益の何といひますかバランスといひますか、交換みたいなそういう思想でもって方針を決めたものではないといふことは、御理解願ひたいと思ひます。

そこで御質問の点でございますが、従来から日本航空が要望しておりました羽田の発着枠の問題でございますが、他社に比べて羽田の発着枠が日本航空が窮乏であるという事情があることは事実でございます。将来需要減により羽田関係路線の減便が行われる場合、その時点で日本航空の要望も十分考慮して配分を決定するということが、それから、羽田における日本航空の発着枠に関する季節的な制限を七月から廃止するということがいたしました。それから札幌―沖繩線、これは那覇でございますが、札幌―那覇線につきましても、当面日本航空による単独の季節運航を認める方針で処理する、こういうことを日本航空に伝えたのでございます。

○伊藤都男君 東亜国内航空ですね、これも路線構成の改革などの主張を今までしてきたわけですが、これが今回の場合には全く度外視されたといひますか、除外されたといひますか、問題にされなかつた、こういうことのようにありますけれども、その理由はどこにあるのでしょうか。

○政府委員(山本長君) 東亜国内航空も従来から、路線構成の改善と申しますか、幹線、ローカル線における羽田または大阪からの増便の要望が出てきておつたわけでございます。最近におきましては、具体的には東京から大阪、大阪から鹿児島につきましても東亜国内としては増便を実施したいのでございませう。こういうふうな要望が出てきておつたのでございませうが、東京―大阪間につきましても、大阪―鹿児島間につきましても、大阪の空港の発着制限といひますか、発着枠がいっぱいございまして、現在それにこたえるだけの余裕がございませぬ。東亜国内の全般的な路線構成の改善、それから東亜国内が累積赤字を抱えておられますのでその體質の改善といふものについての要望につきましても、従来から東京を中心とする幹線の増便とかいう形でもって、それから一部東京、大阪の乗り入れあるいは増便ということも実施いたしましたけれども、できる条件が整いましたときにその時点で東亜国内の要望を逐次実施してきておるといふふうな経緯もございませう。

今回この方針を決めましたのは、現時点におきましてできるものについては実施したいと、この観点から実施してきたものでございまして、東亜国内について、これも先生のお言葉の退けたというふうなことでございませぬ、なお検討事項として残つておるといふふうに御理解願ひたいと思ひます。

○伊藤都男君 新聞の伝えるところによりまして、十三日のこの運輸省の決定に対しまして、この決定は収益面では日航が得になるんだと、こういうことが報道されているわけですが、今

のお話を聞きますと、全日空の要望を認めたそのかわりに日航の要望を見返りとして決めたのではない、こつちを認めますけれども、結果として日航が有利なんだと、こういうふうなことが言われているわけでございますけれども、運輸省としてはこの点についてどのように判断をされておられるのか、この点をお伺いしておきたいと思ひます。

○政府委員(山本長君) 一番最初に申し上げましたように、權益バランスというふうな観点からの処理ではないという考え方でございまして、私どももいたしました、この両社に対する私たちの考え方、方針と申しますかによりまして、両社がどちらが有利であつたか不利であつたかということについて精細に考えたことはございませぬ。まあいろんな試算と申しますか、それによつて得られる収益といふものを計算してみれば、一つの数値が出てくるかも知れませぬ。その数値を計算すれば、あるいは先生のおっしゃるような結果かも知れませぬけれども、私たちがいたしました、そういう計算といふものが判断の基礎にあつたのではないといふことでございます。

○伊藤都男君 しかし私は、航空政策上、今回の決定に当たつてはやっぱり双方のバランスをとつて運輸省としては慎重に検討をして決定したものでないかと、こういうふうにも判断をしていられるわけですが、新聞によりますと日航が有利だ何だといふさまざま憶測も生まれてくる、こういう状況ですから、できればこの決定によつて結果として大体こうなるんだといふようなものを資料として提出していただければありがたいと思ひます。その点はどうか。

御理解願つた上での数字と御理解願へれば、そういう前提のもとで試算をお届けしたいと思ひます。

○伊藤都男君 その点はひとつよろしく願ひたいと思ひます。ところで、この問題に對しまして最後に大臣の御見解を私お聞きをしておきたいんですが、この運輸省の今回の決定に對しまして、航空三社はそれぞれにそれぞれの立場から不当性を訴えていられる。一体なぜなんだろうかと云々なんですか、それはやはり結論的に言へば、時代の変化に對しまして航空政策そのものがついていけない、時代おくれになつてしまつていふことではないか。したがつて、航空政策そのものがその場しのぎのものになつてしまつていふ。そのため、それぞれの航空会社がそれぞれに不満を述べている、不当性を明らかにしている、こういう結果ではないか。新聞の論調もそういうところにあるようでありませう。したがつて、時代に合うように航空政策そのものをこの際やはり変えていくべきではないか、大胆に変更していくべきではないか、こういうふうな新聞論調その他が出されていられるわけですが、この点について大臣の御見解をお伺いしておきたい。

○政府委員(山本長君) 最初に申し上げました私たちの考えを御理解願つた上で、一つの試算といひませうか、これは運航してみた結果、どんな利用率になるのかといふこともこれは一つの推計をせざるを得ないようなものでございまして、決して正確なものではないと思ひますけれども、そういう前提といふのも一つの前提だといふふう

○国務大臣(細田吉藏君) 日本の航空政策の基本は、昭和四十五年の閣議決定と四十七年の大臣通達によつて決まつております。もう十四年あるいは十二年たつておられるわけでございますし、その間の航空の状況の変化といふものは先ほども申し上げましたが大変なものでございませう。私は、今やもうこの閣議決定なりそれから通達については再検討を要する時期に来ておると、かように考えております。しかし問題は、非常に困難だ、新しいものを生み出すのは困難だといふことで、いろいろの方面で変えてもらいたいといふところがある。同時に、ちゅうちゅうもありません、正直のところ、ちゅうちゅうもあるわけでございます。ですから、結論的に言ひますと、よほど慎重にこの問題は取り組む必要がある。客観的に見ますと、私にも

○政府委員(山本長君) 最初に申し上げました私たちの考えを御理解願つた上で、一つの試算といひませうか、これは運航してみた結果、どんな利用率になるのかといふこともこれは一つの推計をせざるを得ないようなものでございまして、決して正確なものではないと思ひますけれども、そういう前提といふのも一つの前提だといふふう

り再検討の時期が来ておる。しかし、その中身に
ついては十分慎重にやっていたかなければならぬ
問題だと、こう思っております。

四十七年の通達の際にも事件が起こった
どしておるわけでございますが、御承知と思う
でございますが、よほど気を付けてやりました
いけませんのと、それからもう一つは、飛行場
が、関西空港を御審議いただいておりますが、
ほとんど行き詰まっております。成田の二期工事も行
き詰まっております。羽田の沖合展開も今始まったば
かりというところでございますし、関西はこれか
ら六十七年完成ということでございますので、こ
ういふ何と申しますか、ハードの面が片づか
ないと、いろいろ考えましても、変えようもな
かなか難しいという点もあると思っております。しかし、
だからといってこの問題を私どもいつまでも逃げ
回ったりいろいろしておるといふ、回避したりし
てはいけません。したがって、そういう点もみん
な含めまして慎重に考えていきたい、かように思
っております。

○伊藤都男君 今の法律の建前からいいますと、
航空政策は行政が何としても主体になってくるわ
けですから、そういう面でも、慎重を期すのは結構
でありますけれども、やっぱり大胆に見直しを
図っていく、こういうことが必要ではないかと、こ
ういふことと思っておりますので、その点の検討をし
かるべくよろしくお願いを申し上げますと思いま
す。

そこで、新空港の問題に移りますけれども、き
ょうも午前中出ておりましたけれども、関西新空
港株式会社の人件問題なんです、大臣は、新
聞が書くのはもうこれはしょうがない、とめよう
がないんだ、こうおっしゃるんですが、しかし、
中曽根総理から関西経済連合会会長に、社長とい
う名前になるのか会長という名前になるかわかり
ませんが、新会社のトップになってほしいとい
うそういう要請が行われたとき報道があり、そし
てそのトップはその要請を断ったというふうな話
も伝わっているわけですが、この点につき

まして、そういう報道がなされているということ
はやはりそれなり動きもあると、こういうよう
うに思っておりますが、その点はどうなんですか
○国務大臣(細田吉藏君) 人事につきましてはけ
さほど申し上げたところでございます。

ただ、日に関経連の会長が一部新聞に語られた
というのを私も新聞で承知をいたしました。こ
れは中曽根総理が要請されたとかいふような段階
でもないし、そういうことではないということでご
ざいます。ただ、いろいろ考えておいてもらいた
いというふうな話はあるいはあったのではない
か、かように私は存じておるのでございます。そ
れは関西も、民間も入られますいろいろな資金も
出されるわけでございますから、いろいろお考え
はいただかなかないかぬ。ただ、総理がいつも私
に言っておりますことは、法案が通過のめども立
たないし、まだ国会審議中に人事の話はお断りだ
よ、こう言っておりますところからそういうこ
とはない、かように思っております次第でございま
す。

○伊藤都男君 その言葉はそのまま受け取らせて
いただきますと思っております。
ところで、これはやっぱり人事に連関をしまし
てあと二点ばかりお伺いしておかなくやならぬ
わけですが、その一つは、この新会社は取締役が
何名になるかは未決定のようですが、しかし今度
はやっぱり政府側としては出資側の立場から運輸
省も建設省も大蔵も自治も関係をしてくる。経済
界はこれまた出資の関係で、役員に対して、おれ
を入れてくれというふうな要望が出てくるかもしれ
ない。地方自治体も同じような立場で、おれも
というところで出てくる。そうなりますと、今度の
新会社の役員ポストをめぐりまして獲得争いが起
こるのではないかと、こういうような危惧もあるわけ
であります。そういうことのないようにしてい
かなきゃならぬわけですが、そこをどのよう
にさばっていくのか、その辺のところが大変難し
いのではないかと、やはり今度は第三セクターで
から、そういう意味で人事構成というものは私は

かなりのウェイトを占めてくる、この会社の持つ
性格からいって、したがって重要であるとい
うように思っておりますが、最初からポスト争いが起
こって役員人事がなかなか決まらぬというふうな
状況が起こってはこれまた困るわけでありませ
ぬ、その点についてはどうに対処されていくの
か、大臣の御見解をお伺いしておきたいと思いま
す。

○国務大臣(細田吉藏君) おっしゃる点、私も実
に心配をいたしております。船頭ばかり多くて
も船が山へ上がってしまいます。やはりできる限
りには少数精鋭主義で本筋に仕事のやれる重役さん
たちで構成していただかなかいかならぬ、かように
思っております。原則論はそういうことござい
まして、まだ何人になるとかどうするということ
なことは、けさほど申しましたが、会長制を置
くとか置かぬとかというふうな点でも含めまして
これから御相談を、この法案が通った後で、直後
に御相談をいろいろ各方面といたしたい。御趣旨
は、非常に膨大な組織をつくってそれがむだにな
ったり動かなくなったりしないようにという御趣
旨だと思っておりますが、その点については全く同感で
ございます。むしろ私非常に気に入っております
すし、心配いたしておるところでございます。

○伊藤都男君 その点はうまきさばいていただか
なくやならぬと思っております。
もう一点この人事の問題に連関をしてお伺いを
しておかなくやならぬ問題は、今まで第三セクタ
ーというのはどうしても官主型というんですか
ね、そういうことになりがちなんです、したが
って民間の活力が十分に生かされない、こういう
弊害も生じてくる。そこで、今までの特殊会社の
例を見ておきますと、やっぱり官僚の天下り、し
かもその天下りの巢になつておる。そういうこと
ろは大体、事業をやるにしてもなかなか新しい考
えが浮かばない、創造性が發揮できない。天下り
ていった者が主要なポストを占めますと、やっぱ
りこれは第二の人生の場だといふだけでどまっ
てしまつておる、こういうことが今まで多過ぎた

わけでありまして、今度の新会社が高級官僚の天
下りの巢になつてしまつてはこれまたいかぬと思
うんですが、そういうことをできるだけ排除して
いく。特に今回の場合はまさしく民間の活力を最
大限に活用しなければならぬ会社だと思つて
で、そういう天下りの巢にならないように配慮を
すべきではないかと、こういうふうには私考えてお
るわけでありまして、この点について大臣の御
見解もお伺いしておきます。

○国務大臣(細田吉藏君) もうおっしゃいます御
趣旨については全く同感でございます。
ただ問題は、今回の仕事は、当委員会でもいろ
いろ質疑等が出ておるようになります、官庁それか
ら地方公共団体が受け持たなければならぬ仕事
がかなり重要なものがあるわけでございます。例え
ば、その中でも一番大きな問題は環境整備の問題
であり、アクセスの問題である、こういうこと
になります。工事自体もさうございまして、
そういうことになりまして、やはりある程度は
官庁から入らなければ実際の仕事が円滑にいか
ないという面もございまして、で、天下りというお
言葉がございましたが、ここにポストがある、仕
事には関係がないような人をどこから持ってきて
据えたい、かように思っております。本筋に仕事
ができる人、アクセスならアクセスについての専
門家、環境整備についての専門家というふうな
の、そういう格好のものにしなければならぬ。
そういう意味で、御趣旨はおっしゃるとおり
で、できるだけ民間の有能な方を活用するとい
うことも考えなくやならぬ、かように思つてお
ります。

○伊藤都男君 時間がだんだん迫つてまいりま
したので、もう一つ。
この交通アクセスとなる鉄道、道路あるいは関
連施設、下水道、こういうものも地域整備が極め
て重要である。これは特に地元の地域と共存共栄
の空港づくりという観点からいって、まさしくこ
の地域整備の重要性というものがわかるわけ

で、

す。そこで、具体的にお伺いをしたいんですが、この地域関連整備の事業費はどのくらいのものになるのか、どのくらいのものか推定できるのか。あるいは、この地域関連整備によってその波及効果はどういうようになっていくだろうか、あるいはどのくらいの雇用拡大が見込まれるのであろうか。やはりある程度の推定はなされていると思うんですが、その点についての推定がおわかりならばお教えをいただきたい。

○政府委員(山本長善) 地域整備と言われる概念の中に、大きく分けて二つのものがあると思うのでございます。一つは、先生もおっしゃいました道路、鉄道といった、空港にとってアクセスとなる、同時に地域にとっても地域のために有用になる根幹交通施設の整備というものが一つあると思います。これについては、国なりあるいは国の関係機関なりが地方公共団体とも十分協議しながら、国あるいは国の機関が最後は主体となって整備を進めていくというふうな性格のものでございます。具体的には計画としていいますか、検討として挙がっておりますのが、道路といたしましては近畿自動車道と山陽線、湾岸道路あるいは第二阪和国道の南伸、それから空港への連絡道路。鉄道につきましては、既存の南海鉄道あるいは阪和線の空港への乗り入れ等々でございます。こういったものについて金額が幾らになるかということについて、なかなか私たちが専門家でございますので、金額的に私今ここで申し上げられるわけではございませんが、事業としてはそういった事業をやっていくかなきゃならぬというふうに考えております。

地域整備のもう一つの問題は、先生も一つの例として言われました下水道の整備でございますとか、それから道路にいたしまして、街路の整備でございますとか、公園の整備でございますとか、そういったいわゆる町づくりというものは、国が主体進でございます。これにつきましては、国が主体

的な立場でこれをプランづくりを推進するといふものではなくて、地方公共団体が、その地域に最も適した、また地域の創意を生かした町づくりというものを進めていかれるべきものだと思います。そういったプランづくりというものはやはり地方公共団体が中心となられて、そしてそれに對して国が協力をしていく、こういうことで進んでいくべきものだと思います。

これにつきまして、計画の熟度と申しますか、それから緊要度というものによっていろいろ分かれてまいるものと思っておりますし、現在大阪のあの地域でございますれば、大阪府が関係地方公共団体の意見を聞きながら地域整備のプランというものを考えられておられるところでございます。したがって、これにつきまして、金額的に幾らになるかということをおあれで試算をするという事はなかなか困難でございます。

しかしながら、こういった関西国際空港の建設というものによりましてどの程度の雇用効果があるかというふうなことを、試算をした一つの研究というものは確かにございます。雇用効果といったものは、七十万人程度の雇用創出効果が生まれるというふうな推定がなされておられる研究成果もございまして、これにいたしまして、今申し上げました地域整備の範囲というものでございまして、あくまでも一定の仮定の上で立てなされておられるのでございます。したがって、先生の御質問であります、この空港の建設、運用に伴う経済効果というものを定量的に把握するということとは、前提条件がいろいろございましてなかなか難しいと思っておりますが、定性的に言えることは幾らか言えると思っております。

それはやはり、空港の建設に伴いまして生じます投資の波及効果、消費効果、それから雇用効果というものが生じてまいります。また、空港を運用いたしますと、そこにいろいろな企業活動が生じますので、これに伴う経済的な効果も生じてくるという事が言えると思っております。それから、空港を利用する人がそこに集まってくる

ということに伴いまして、そこで消費が行われます。その消費に伴う雇用の効果、それから消費物に対する生産効果というものが波及効果として出てくると思っております。こういったものが、直接的な経済効果として定性的には言えるかと思っております。そのほか、間接的な効果といたしまして、空港が立地したことに伴う地域が発展するというふうな効果。これは、アクセスが整備されたというのは、空港のアクセスということだけではなくて、地域の交通手段になるわけでございますから、そういった面での地域発展の寄与効果というものが生じてくると思っております。また、国際あるいは国内の航空交通の円滑化に伴います、これはその泉州地域だけではない、全国的に波及してくると思っております。あの大板地区と東北地区、北海道地区というものが円滑に結ばれることによつて、北海道なり、東北なり、九州方面への経済効果というものがやっぱり間接効果として出てくる。これが今大阪現空港に入らないことで不便だ、不便だ、連絡が悪い、こういうふうなことの苦情となつておられるのでございますけれども、そういったものが解消されることによつてやはり相当離れた地域に対する波及効果、いい経済効果というものが生まれてくると思っております。

定性的にはそういうことが言えるかと思っておりますが、なかなか定量的に把握するということは難しいわけでございます。○伊藤都男君 時間が来ましたので、終わります。○委員長(矢原秀男君) 本日の質疑はこの程度にとどめます。

○委員長(矢原秀男君) 次に、理事の補欠選任についてお諮りいたします。委員の異動に伴い、現在理事が一名欠員となっておりますので、その補欠選任を行いたいと存じます。理事の選任につきましては、先例により、委員

長の指名に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。○委員長(矢原秀男君) 御異議ないと認めます。○委員長(矢原秀男君) 御異議ないと認めます。それで、理事に桑名義治君を指名いたします。

○委員長(矢原秀男君) 次に、連合審査会に関する件についてお諮りいたします。関西国際空港株式会社法案について、本日、地方行政委員会から連合審査会開会の申し入れがありましたので、これを受諾することとし、また建設委員会、環境特別委員会から、本法案については、連合審査会開会の申し入れがありました場合には、これを受諾することに御異議ございませんか。○委員長(矢原秀男君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。なお、連合審査会は、来る二十一日午前十時から開会いたしますと存じます。本日はこれにて散会いたします。午後三時四十二分散会

五月十八日本委員会に左の案件が付託された。一、安全輸送確保に関する請願(第三六四号)一、軽車両等運送事業者によるタクシー営業類似行為の規制措置に関する請願(第三六九六号)一、安全輸送確保に関する請願(第三七四一号)(第三七五三号)(第三七五四号)一、軽車両等運送事業者によるタクシー営業類似行為の規制措置に関する請願(第三八〇〇号)(第三八〇一号)一、安全輸送確保に関する請願(第三八〇二号)(第三八〇三号)(第三八〇四号)(第三八〇五号)(第三八〇六号)(第三八五六号)(第三八五

七号)(第三八五八号)(第三八五九号)(第三八六〇号)(第三八六一号)(第三八六二号)(第三八六三号)(第三八六四号)(第三八六五号)(第三八六六号)(第三八六七号)(第三八六八号)(第三八六九号)(第三八七〇号)(第三八七一号)(第三八七二号)(第三八七三号)(第三八七四号)(第三八七五号)(第三八七六号)(第三八七七号)(第三八七八号)(第三八七九号)(第三八八〇号)(第三八八一号)(第三八八二号)(第三八八三号)(第三八八四号)(第三八八五号)(第三八八六号)(第三八八七号)(第三八八八号)(第三八八九号)(第三八九〇号)(第三八九一号)(第三八九二号)(第三八九三号)(第三八九四号)(第三八九五号)(第三八九六号)(第三八九七号)(第三八九八号)(第三八九九号)(第三九〇〇号)

七号)(第三八七七号)(第三八七八号)(第三八七九号)(第三八八〇号)(第三八八一号)(第三八八二号)(第三八八三号)

一、軽車両等運送事業者によるタクシー営業類
似行為の規制措置に関する請願(第三九五四号)(第三九五五号)

一、安全輸送確保に関する請願(第三九五六号)
(第三九五七号)(第三九七八号)(第三九九七号)
(第三九九八号)(第四〇二六号)(第四〇二七号)
(第四〇四七号)(第四〇四八号)(第四〇五六号)
(第四〇五七号)(第四〇五八号)(第四〇七九号)
(第四〇八〇号)(第四〇八一号)

一、身体障害者に対する運輸行政改善に関する
請願(第四一四〇号)

一、軽車両等運送事業者によるタクシー営業類
似行為の規制措置に関する請願(第四一五〇号)

一、安全輸送確保に関する請願(第四一五一号)
(第四一五二号)(第四一五三号)(第四一九九号)
(第四二二七号)(第四二二七号)(第四二二九号)
(第四二九一号)(第四四八三三号)(第四四八四号)
(第四四八五号)(第四四八六号)(第四四八八号)
(第四四八九号)(第四四九〇号)(第四四九一号)
(第四四九二号)(第四四九三号)(第四四九四号)
(第四四九五号)(第四四九六号)(第四四九七号)
(第四四九八号)(第四四九九号)(第四五〇〇号)
(第四五〇一号)(第四五〇二号)(第四五〇三号)
(第四五〇四号)(第四五〇五号)(第四五〇六号)
(第四五〇七号)(第四五〇八号)(第四五〇九号)
(第四五一〇号)(第四五一一号)(第四五一二号)

第三六六四号 昭和五十九年五月七日受理
安全輸送確保に関する請願

請願者 東京都多摩市東寺方三ノ一ノ三ノ
三〇三 尾島公志 外九十九名
紹介議員 丸谷 金保君

この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第三六九六号 昭和五十九年五月七日受理
軽車両等運送事業者によるタクシー営業類似行為
の規制措置に関する請願

請願者 愛媛県松山市宮西二ノ九ノ三七

愛媛近鉄タクシー株式会社代表取
締役 山口運

紹介議員 仲川 幸男君

この請願の趣旨は、第二〇八四号と同じである。

第三七四一号 昭和五十九年五月八日受理
安全輸送確保に関する請願

請願者 山形県米沢市駅前二ノ三ノ五 竹
田かよ子 外八十六名

紹介議員 菅野 久光君

この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第三七五三号 昭和五十九年五月八日受理
安全輸送確保に関する請願

請願者 大阪府八尾市上尾町二ノ一八ノ七
窪田正次 外九十九名

紹介議員 野田 哲君

この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第三七五四号 昭和五十九年五月八日受理
安全輸送確保に関する請願(二通)

請願者 横浜市港北区篠原台町一七ノ七
後藤松見 外百九十二名

紹介議員 山田 讓君

この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第三八〇〇号 昭和五十九年五月八日受理
軽車両等運送事業者によるタクシー営業類似行為
の規制措置に関する請願

請願者 富山県高岡市井口本江一、〇九六
高岡地方交通株式会社内 渡辺辰
男

紹介議員 沖 外夫君

この請願の趣旨は、第二〇八四号と同じである。

第三八〇一号 昭和五十九年五月八日受理
軽車両等運送事業者によるタクシー営業類似行為
の規制措置に関する請願

請願者 愛媛県松山市東野一ノ八ノ五七
四国交通株式会社代表取締役 鶴
久森勝

紹介議員 松前 達郎君

この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第三八〇六号 昭和五十九年五月八日受理
安全輸送確保に関する請願

請願者 愛媛県松山市東野一ノ八ノ五七
四国交通株式会社代表取締役 鶴
久森勝

紹介議員 松前 達郎君
この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

請願者 愛媛県松山市東野一ノ八ノ五七
四国交通株式会社代表取締役 鶴
久森勝

紹介議員 松前 達郎君

この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第三八〇二号 昭和五十九年五月八日受理
安全輸送確保に関する請願

請願者 名古屋市中川区南脇町三ノ五 伊
藤清彦 外八十三名

紹介議員 秋山 長造君

この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第三八〇三号 昭和五十九年五月八日受理
安全輸送確保に関する請願

請願者 名古屋市中川区南脇町三ノ五 伊
藤清彦 外八十三名

紹介議員 秋山 長造君

この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第三八〇四号 昭和五十九年五月八日受理
安全輸送確保に関する請願

請願者 東京都北区赤羽北二ノ一八ノ四
本橋功一 外九十九名

紹介議員 中村 哲君

この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第三八〇五号 昭和五十九年五月八日受理
安全輸送確保に関する請願

請願者 福島市飯坂町平野屋敷内一六ノ五
杉岡政官 外九十五名

紹介議員 松前 達郎君

この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第三八〇六号 昭和五十九年五月八日受理
安全輸送確保に関する請願

請願者 大阪府吹田市原町二ノ四四ノ一六
土元典也 外九十九名

紹介議員 丸谷 金保君

この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第三八五六号 昭和五十九年五月九日受理
安全輸送確保に関する請願(二通)

請願者 愛知県岩倉市八剣町岩塚三五 田
辺俊英 外百四十七名

紹介議員 片山 基市君

この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第三八五七号 昭和五十九年五月九日受理
安全輸送確保に関する請願

請願者 東京都世田谷区上祖師谷二ノ三〇
ノ一二 鈴木邦昭 外九十九名

紹介議員 本岡 昭次君

この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第三八七七号 昭和五十九年五月九日受理
安全輸送確保に関する請願

請願者 名古屋市中川区木場町八ノ五五 岩
城清 外九十九名

紹介議員 梶原 敬義君

この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第三八七八号 昭和五十九年五月九日受理
安全輸送確保に関する請願

請願者 愛知県一宮市松降一ノ七ノ二七
西村幸雄 外七十二名

紹介議員 鈴木 和美君

この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第三八七九号 昭和五十九年五月九日受理
安全輸送確保に関する請願

請願者 熊本市中央街一〇ノ一〇ノ八 浜
村克己 外百二十九名

紹介議員 竹田 四郎君

この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第三八八〇号 昭和五十九年五月九日受理
安全輸送確保に関する請願

請願者 山形県米沢市山八、九一八 長谷部信美 外九十九名

紹介議員 対馬 孝且君
この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第三八八一号 昭和五十九年五月九日受理
安全輸送確保に関する請願

請願者 東京都江戸川区北葛西二ノ五ノ二七 小竹茂 外九十四名

紹介議員 松前 達郎君
この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第三八八二号 昭和五十九年五月九日受理
安全輸送確保に関する請願

請願者 千葉県君津市広岡二、〇七三 宗政和一 外九十九名

紹介議員 矢田部 理君
この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第三八八三号 昭和五十九年五月九日受理
安全輸送確保に関する請願

請願者 静岡県熱海市伊豆山二二六ノ五二 和田忠 外九十六名

紹介議員 和田 静夫君
この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第三九五四号 昭和五十九年五月九日受理
軽車両等運送事業者によるタクシー営業類似行為の規制措置に関する請願

請願者 大分市願徳町一ノ一三ノ一七 有松崇

紹介議員 後藤 正夫君
この請願の趣旨は、第二〇八四号と同じである。

第三九五五号 昭和五十九年五月九日受理
軽車両等運送事業者によるタクシー営業類似行為

請願者 兵庫県姫路市別所町佐土新二二三

の規制措置に関する請願(二通)

請願者 福井市西谷一ノ一、四〇一福井県旅客自動車協会内 野路光男 外一名

紹介議員 山内 一郎君
この請願の趣旨は、第二〇八四号と同じである。

第三九五六号 昭和五十九年五月九日受理
安全輸送確保に関する請願

請願者 滋賀県大津市大江五ノ八ノ二一 寺元久男 外九十四名

紹介議員 赤桐 操君
この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第三九五七号 昭和五十九年五月九日受理
安全輸送確保に関する請願

請願者 愛知県大府市大府町家下一〇三ノ四 角田正義 外九十九名

紹介議員 志苦 裕君
この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第三九七八号 昭和五十九年五月十日受理
安全輸送確保に関する請願

請願者 千葉県千草台一ノ二〇ノ二〇三 武井忠雄 外百名

紹介議員 小山 一平君
この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第三九七九号 昭和五十九年五月十日受理
安全輸送確保に関する請願

請願者 名古屋市名東区亀の井三ノ九 原田昇 外九十九名

紹介議員 久保田真苗君
この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第三九八〇号 昭和五十九年五月十日受理
安全輸送確保に関する請願

請願者 兵庫県姫路市別所町佐土新二二三

高谷和明 外九十二名

紹介議員 村沢 牧君
この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第四〇二六号 昭和五十九年五月十日受理
安全輸送確保に関する請願

請願者 愛知県新城市杉山端城四五 城所弘恵 外九十九名

紹介議員 小野 明君
この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第四〇二七号 昭和五十九年五月十日受理
安全輸送確保に関する請願

請願者 山梨県甲府市上阿原町四九九 赤池久彦 外九十九名

紹介議員 福岡 知之君
この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第四〇四七号 昭和五十九年五月十日受理
安全輸送確保に関する請願

請願者 愛知県西尾市十郎島町南屋敷九 高杉清 外百名

紹介議員 鶴山 篤君
この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第四〇四八号 昭和五十九年五月十日受理
安全輸送確保に関する請願

請願者 愛知県瀬戸市下陣屋町一三ノ一二 松本幸男 外九十九名

紹介議員 久保 亘君
この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第四〇五六号 昭和五十九年五月十一日受理
安全輸送確保に関する請願

請願者 千葉県高洲四ノ五ノ五ノ二〇二 千葉勝善 外五十名

紹介議員 小山 一平君

この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第四〇五七号 昭和五十九年五月十一日受理
安全輸送確保に関する請願

請願者 大阪府寝屋川市黒原橋町六ノ一七 森山一男 外百四名

紹介議員 村田 秀三君
この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第四〇五八号 昭和五十九年五月十一日受理
安全輸送確保に関する請願

請願者 東京都江東区白河一ノ五ノ一ノ八 〇五 工藤光郎 外九十三名

紹介議員 安恒 良一君
この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第四〇七九号 昭和五十九年五月十一日受理
安全輸送確保に関する請願

請願者 高知県香美郡物部村別府 小松照吉 外九十三名

紹介議員 大木 正吾君
この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第四〇八〇号 昭和五十九年五月十一日受理
安全輸送確保に関する請願

請願者 愛知県一宮市今伊勢町馬寄八丁堀 森元勝義 外九十九名

紹介議員 粕谷 照美君
この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第四〇八一号 昭和五十九年五月十一日受理
安全輸送確保に関する請願

請願者 新潟県小千谷市桜町九一七 川崎正一 外五十八名

紹介議員 佐藤 三吾君
この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第四一四〇号 昭和五十九年五月十一日受理

身体障害者に対する運輸行政改善に関する請願

請願者 和歌山県海南市船尾三七八 中嶋 達治

紹介議員 市川 正一君

この請願の趣旨は、第九〇二号と同じである。

第四一五〇号 昭和五十九年五月十一日受理
軽車両等運送事業者によるタクシー営業類似行為の規制措置に関する請願

請願者 石川県金沢市尾山町九ノ一三石川 県旅客自動車協会内 真鍋五郎

紹介議員 嶋崎 均君

この請願の趣旨は、第二〇八四号と同じである。

第四一五一号 昭和五十九年五月十一日受理
安全輸送確保に関する請願

請願者 東京都江戸川区船堀二ノ一一ノ五 早坂英和 外九十九名

紹介議員 稲村 稔夫君

この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第四一五二号 昭和五十九年五月十一日受理
安全輸送確保に関する請願

請願者 熊本県玉名郡玉東町稲佐三二七ノ五 西村藤子 外九十九名

紹介議員 大森 昭君

この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第四一五三号 昭和五十九年五月十一日受理
安全輸送確保に関する請願

請願者 東京都品川区小山三ノ一一ノ五 岡田高夫 外九十九名

紹介議員 野田 哲君

この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第四一九九号 昭和五十九年五月十一日受理
安全輸送確保に関する請願

請願者 愛知県瀬戸市東山町八松ヶ丘 森

下重雄 外九十六名

紹介議員 目黒今朝次郎君

この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第四二七一号 昭和五十九年五月十二日受理
安全輸送確保に関する請願(一通)

請願者 富山市堀川小泉町六三八ノ二 山 沢章 外六百六十九名

紹介議員 対馬 孝且君

この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第四二七二号 昭和五十九年五月十二日受理
安全輸送確保に関する請願

請願者 山梨県甲府市千塚二ノ一八ノ三四 萩原弘 外九十九名

紹介議員 浜本 万三君

この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第四二九〇号 昭和五十九年五月十二日受理
安全輸送確保に関する請願

請願者 広島県安芸郡海田町東海田六、〇 三四ノ五 上手文男 外九十七名

紹介議員 大木 正吾君

この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第四二九一号 昭和五十九年五月十二日受理
安全輸送確保に関する請願(二通)

請願者 横浜市港北区日吉本町一、二二九 田口幸雄 外百三十名

紹介議員 佐藤 三吾君

この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第四四八三号 昭和五十九年五月十四日受理
安全輸送確保に関する請願

請願者 広島市南区仁保四ノ一一ノ九 濱 野好郎 外九十名

紹介議員 小山 一平君

この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第四四八四号 昭和五十九年五月十四日受理
安全輸送確保に関する請願

請願者 千葉県八千代市大和田新田一五 塚本義夫 外八十七名

紹介議員 松前 達郎君

この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第四四八五号 昭和五十九年五月十四日受理
安全輸送確保に関する請願

請願者 京都市伏見区小栗栖 山本博昭 外九十八名

紹介議員 安恒 良一君

この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第四四八六号 昭和五十九年五月十四日受理
安全輸送確保に関する請願

請願者 東京都江東区白河一ノ四ノ五 三 沢義光 外九十一名

紹介議員 安永 英雄君

この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第四四八〇号 昭和五十九年五月十四日受理
安全輸送確保に関する請願(一通)

請願者 東京都西多摩郡羽村町緑ヶ丘一ノ 三ノ五 小串力康 外百九十九名

紹介議員 稲村 稔夫君

この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第四四八一号 昭和五十九年五月十四日受理
安全輸送確保に関する請願

請願者 東京都北区赤羽西三ノ一〇ノ二五 小松哲夫 外九十二名

紹介議員 梶原 敬義君

この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

安全輸送確保に関する請願

請願者 神奈川県小田原市中村原七〇八 山田広一 外百七十九名

紹介議員 粕谷 照美君

この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第四五八三号 昭和五十九年五月十四日受理
安全輸送確保に関する請願(二通)

請願者 福島市泉大仏二ノ九ノ四 古山貞雄 外五百三十七名

紹介議員 小柳 勇君

この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第四五八四号 昭和五十九年五月十四日受理
安全輸送確保に関する請願

請願者 名古屋市中区門前町一ノ三〇 竹 内守 外九十九名

紹介議員 志苦 裕君

この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第四五八五号 昭和五十九年五月十四日受理
安全輸送確保に関する請願

請願者 秋田市土崎港中央七ノ二ノ四二 水戸剛起 外二十九名

紹介議員 村沢 牧君

この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第四六一〇号 昭和五十九年五月十四日受理
安全輸送確保に関する請願

請願者 長崎市上小島二ノ一一ノ一〇 山 口末男 外九十名

紹介議員 高杉 進忠君

この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第四六一一号 昭和五十九年五月十四日受理
安全輸送確保に関する請願(三通)

請願者 東京都立川市若葉町一ノ一三ノ二 樋沢雅巳 外百七十五名

紹介議員 中村 哲君
この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第四六一二号 昭和五十九年五月十四日受理
安全輸送確保に関する請願
請願者 青森市千富町一ノ三ノ九 北島 隆 外百名
紹介議員 山田 謙君
この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

五月二十一日日本委員会に左の案件が付託された。
一、安全輸送確保に関する請願(第四六七二号)
(第四六七三号)(第四六七四号)(第四六七五号)(第四七七〇二号)(第四七七〇三号)(第四七七〇四号)(第四七七〇五号)(第四七七〇六号)(第四七七二二号)(第四七七三三号)(第四七七四四号)(第四八五二二号)(第四八五三三三号)(第四八五四四号)(第四九三三三三号)(第四九八三三三号)(第四九八四四号)(第四九八五五号)
一、国鉄の分割・民営化反対等に関する請願(第五〇一六号)
二、身体障害者に対する運輸行政改善に関する請願(第五〇四七号)

第四六七二号 昭和五十九年五月十五日受理
安全輸送確保に関する請願
請願者 埼玉県富士見市関沢三ノ一四ノ八 工藤重秋 外九十二名
紹介議員 久保田真苗君
この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第四六七三三三号 昭和五十九年五月十五日受理
安全輸送確保に関する請願
請願者 熊本県八代市日奈久塩北町四、四 六七 藤本富勝 外百五十五名
紹介議員 浜本 万三君
この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第四六七四号 昭和五十九年五月十五日受理
安全輸送確保に関する請願
請願者 青森市金沢二ノ二ノ三 鎌田良 一 外八十五名
紹介議員 安恒 良一君
この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第四六七五号 昭和五十九年五月十五日受理
安全輸送確保に関する請願(二通)
請願者 長崎市小江原町二三ノ二七七 下 田俊博 外百九十名
紹介議員 和田 静夫君
この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第四七七〇二号 昭和五十九年五月十五日受理
安全輸送確保に関する請願
請願者 東京都八王子市館町一〇、九七一 一ノ一〇四〇六 工藤昭雄 外九十九名
紹介議員 梶原 敬義君
この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第四七七〇三三三号 昭和五十九年五月十五日受理
安全輸送確保に関する請願(二通)
請願者 秋田市手形山西町二ノ一六ノ一 伊藤松祿 外百五十七名
紹介議員 片山 甚市君
この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第四七七〇四四号 昭和五十九年五月十五日受理
安全輸送確保に関する請願
請願者 広島県安芸郡府中町城ヶ丘二七六 国安信行 外九十六名
紹介議員 久保 亘君
この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第四七七〇五五号 昭和五十九年五月十五日受理
安全輸送確保に関する請願
請願者 愛知県知多郡武豊町多賀三ノ六四 杉山靖 外四十九名
紹介議員 高杉 迪忠君
この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第四七七〇六六号 昭和五十九年五月十五日受理
安全輸送確保に関する請願
請願者 京都市伏見区奉行町四七 大久保 義勝 外八十二名
紹介議員 村沢 牧君
この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第四七七二二二号 昭和五十九年五月十五日受理
安全輸送確保に関する請願
請願者 東京都中野区上高田二ノ一七ノ一 四 真弓勝利 外九十九名
紹介議員 上野 雄文君
この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第四七七三三三三号 昭和五十九年五月十五日受理
安全輸送確保に関する請願
請願者 大阪府住吉区帝塚山西四ノ二ノ九 川崎初男 外九十九名
紹介議員 鈴木 和美君
この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第四七七四四四号 昭和五十九年五月十五日受理
安全輸送確保に関する請願
請願者 横浜市中区千代崎町三ノ八〇 太 田義雄 外百七十三名
紹介議員 安永 英雄君
この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第四八五三三三三号 昭和五十九年五月十六日受理
安全輸送確保に関する請願
請願者 埼玉県川口市栄町一ノ一九ノ二五 一六一九 瀬山功 外二百五十九名
紹介議員 寺田 熊雄君
この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第四八五四四四号 昭和五十九年五月十六日受理
安全輸送確保に関する請願
請願者 秋田市寺内橋ノ木七五ノ三 松本 紀子 外四十九名
紹介議員 村沢 牧君
この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第四九三三三三三号 昭和五十九年五月十六日受理
安全輸送確保に関する請願
請願者 埼玉県熊谷市新堀一、〇六一ノ一 岡田昭訓 外九十八名
紹介議員 赤桐 操君
この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第四九八三三三三三号 昭和五十九年五月十六日受理
安全輸送確保に関する請願
請願者 東京都大田区本羽田三ノ二三ノ四 八 中島忠剛 外九十六名
紹介議員 竹田 四郎君
この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第四九八四四四四号 昭和五十九年五月十六日受理
安全輸送確保に関する請願
請願者 神奈川県平塚市電城ヶ丘一四ノ二 一〇五 宮崎靖雄 外百九十三名
紹介議員 福岡 知之君

この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第四九八五号 昭和五十九年五月十六日受理
安全輸送確保に関する請願(一通)

請願者 大阪府摂津市鶴野一ノ五ノ一七ノ七 長船亮 外百三十四名

この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

紹介議員 丸谷 金保君

第五〇一六号 昭和五十九年五月十六日受理
国鉄の分割・民営化反対等に関する請願

請願者 大阪市東住吉区矢田四ノ一〇ノ二 九三杉健治 外三百九十四名
紹介議員 小笠原貞子君

昭和五十八年八月二日、日本国有鉄道再建監理委員会は、中曽根内閣総理大臣に対して緊急提言を提出し、政府は八月五日の閣議で、この提言の最大尊重を決めた。その内容は、(一)ローカル線廃止の促進、私鉄への譲渡、第三セクター化、地方交通線以外の路線でも国鉄からの分離(貨物、荷物)の切捨て、要員の縮減、新規採用ストップ、配置転換の促進、期末手当等の抑制(線区別運賃の導入、定期割引率の引下げ、設備投資の抑制)四資産売却処分等の促進などである。緊急提言は、第二次臨時行政調査会の基本答申に基づき、百年余の歴史をもつ国民の共有財産である国鉄を、財界本位の方向に解体処分する具体的作業に一步を踏み出したものである。国鉄の経営危機の真の原因は、利権絡みの過剰な設備投資、官僚的体質による放漫経営、国の財政負担原則を放棄した無責任な交通政策にある。それにもかかわらず、政府の責任を棚上げし、国民と国鉄労働者に犠牲を押し付け、長い歴史を通じて確立された全国的公共鉄道網を、総合的な交通政策の確立もまままま解体処分することは、国民の利益に反し、世界のすう勢にも逆行するものである。鉄道はもつともエネルギー効率の高い輸送機関であり、エネルギー資源に乏しく、しかも狭い国土に密集して国民が生活

している我が国では、もつとも有効な交通・輸送手段である。国鉄当局が行ったヤード系貨物切捨ての昭和五十九年二月のダイヤ改正は、国民生活に重大な打撃を与えるものであり、行詰まりをみせている道路交通の交通公害、災害を一層激しいものにし、省エネ、土地利用、人命尊重のうえからもマイナスとなる。ついでには、真に国民の足と暮らしを守る公共輸送機関として国が経営に責任をもつ公共企業体の形態を維持し発展させることと、貨物輸送については、全国ネットワークとヤード機能を活用することを基本にした、荷主のニーズにこたえる高速度輸送体制を確立するため、次の事項について実現を図らねばならない。

- 一、国鉄の公共性破壊、国民の共有財産を解体処分する分割・民営化はしないこと。
- 二、国鉄を真に国民の足として、また真に公共性をもつ公共企業体として発展させるため、国が経営に責任をもつ国有企業体の形態を守り発展させること。
- 三、大量輸送機関を軸とした総合交通政策を確立し、国鉄を公共輸送機関の根幹として位置づけること。
- 四、基幹公共輸送機関としてふさわしい財政の負担原則を確立すること。
- 五、国鉄の設備投資は、安全と在来線改良、サービス改善を重点にし、整備新幹線は凍結すること。
- 六、国鉄運賃値上げはしないこと。
- 1 地方交通線に対する特別運賃の導入はやめること。
- 2 運賃法定制を復活すること。
- 七、新規採用のストップをやめ、採用を行うこと。
- 八、ローカル線を存続させ、列車の増発等により利便の向上を図ること。
- 九、中小貨物、荷物切捨てはやめること。

第五〇四七号 昭和五十九年五月十六日受理

身体障害者に対する運輸行政改善に関する請願
請願者 秋田県大館市榎井沢下岱三〇秋田 労働病院内 太田正蔵
紹介議員 佐々木 満君
この請願の趣旨は、第九〇二号と同じである。

六月八日本委員会に左の案件が付託された。
一、安全輸送確保に関する請願(第五〇七八号)
(第五一〇七号)(第五一〇八号)(第五一二二号)(第五一四三三号)(第五一四四号)(第五一五四号)(第五一六一号)(第五一六二号)(第五一八三三号)(第五一八四号)(第五二〇三三号)(第五二二五号)(第五二三八号)(第五二四五号)(第五二五三三号)(第五二六六号)(第五二六七号)(第五二八四号)(第五三〇九号)(第五三一一〇号)(第五三三二九号)
一、軽車両等運送事業者によるタクシー営業類似行為の規制措置に関する請願(第五三三三三号)(第五三三三四号)(第五三三三五号)(第五三三三六号)(第五三三七七号)

第五〇七八号 昭和五十九年五月二十四日受理
安全輸送確保に関する請願(一通)
請願者 秋田市港北新町一四ノ二〇 佐藤 和之 外百五十六名
紹介議員 村田 秀三君
この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第五一〇七号 昭和五十九年五月二十五日受理
安全輸送確保に関する請願
請願者 東京都町田市森野一ノ二ノ六四五 宮川国男 外八十七名
紹介議員 松本 英一君
この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第五一〇八号 昭和五十九年五月二十五日受理
安全輸送確保に関する請願

請願者 千葉市浪花町一九 中村三郎 外九十九名
紹介議員 安恒 良一君
この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第五一二一号 昭和五十九年五月二十五日受理
安全輸送確保に関する請願
請願者 東京都北区田端二ノ一六ノ二 篠原廣治 外九十九名
紹介議員 村田 秀三君
この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第五一四三三号 昭和五十九年五月二十五日受理
安全輸送確保に関する請願
請願者 石川県金沢市近岡町四二ノ三 畑瑞光 外八十八名
紹介議員 松前 達郎君
この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第五一四四号 昭和五十九年五月二十五日受理
安全輸送確保に関する請願
請願者 名古屋市瑞穂区日向町五ノ四ノ一 水谷弘 外九十九名
紹介議員 丸谷 金保君
この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第五一五四号 昭和五十九年五月二十六日受理
安全輸送確保に関する請願
請願者 山形県南陽市松沢三五五 佐藤淳 外二百九十二名
紹介議員 瀬谷 英行君
この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第五一六一号 昭和五十九年五月二十六日受理
安全輸送確保に関する請願
請願者 静岡県熱海市下多賀四五六 鈴木 彰 外百四十三名
紹介議員 小野 明君

この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第五一六二号 昭和五十九年五月二十六日受理
安全輸送確保に関する請願
請願者 名古屋市昭和区川名町四ノ三四
黒岩嘉啓 外九十八名

紹介議員 村沢 牧君
この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第五一八三号 昭和五十九年五月二十八日受理
安全輸送確保に関する請願
請願者 群馬県前橋市駒形町一ノ三六 亀
井誠四郎 外九十五名

紹介議員 浜本 万三君
この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第五一八四号 昭和五十九年五月二十八日受理
安全輸送確保に関する請願
請願者 長崎市大園町一ノ一ノ二〇六
村瀬利雄 外九十九名

紹介議員 本岡 昭次君
この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第五二〇三号 昭和五十九年五月二十八日受理
安全輸送確保に関する請願
請願者 熊本市春日四ノ一九ノ八 藤木重
光 外九十八名

紹介議員 高杉 迪忠君
この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第五二二五号 昭和五十九年五月二十九日受理
安全輸送確保に関する請願
請願者 千葉県柏市豊四季一ノ二ノ六〇
福田嘉平 外七十六名

紹介議員 対馬 孝且君
この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第五二三八号 昭和五十九年五月二十九日受理

安全輸送確保に関する請願(二通)
請願者 富山市長江新町三ノ一ノ一四
炭谷修 外百九十一名

紹介議員 目黒今朝次郎君
この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第五二四五号 昭和五十九年五月二十九日受理
安全輸送確保に関する請願
請願者 川崎市麻生区百合丘公園六ノ四〇
一 青山光利 外八十九名

紹介議員 竹田 四郎君
この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第五二五三号 昭和五十九年五月三十日受理
安全輸送確保に関する請願
請願者 群馬県伊勢崎市連取町七六六ノ九
八 内海賢 外九十九名

紹介議員 矢田部 理君
この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第五二六六号 昭和五十九年五月三十日受理
安全輸送確保に関する請願
請願者 熊本市東町二ノ一七 佐藤晃一
外九十九名

紹介議員 粕谷 照美君
この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第五二六七号 昭和五十九年五月三十日受理
安全輸送確保に関する請願
請願者 静岡県田方郡菰山町寺家四四ノ二
弓場敏久 外九十二名

紹介議員 目黒今朝次郎君
この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第五二八四号 昭和五十九年五月三十日受理
安全輸送確保に関する請願
請願者 熊本県水俣市白浜町七ノ三 田村
新吉 外九十九名

紹介議員 中村 哲君
この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第五三〇九号 昭和五十九年五月三十一日受理
安全輸送確保に関する請願
請願者 東京都秋川市引田三三ノ八 神田
元和 外九十九名

紹介議員 秋山 長造君
この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第五三一〇号 昭和五十九年五月三十一日受理
安全輸送確保に関する請願(二通)
請願者 石川県金沢市入江一ノ三三六 長
永守 外三百七十九名

紹介議員 松本 英一君
この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第五三二九号 昭和五十九年五月三十一日受理
安全輸送確保に関する請願
請願者 静岡県三島市南町八ノ三二 佐々
木健治 外九十九名

紹介議員 安永 英雄君
この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第五三三三三号 昭和五十九年五月三十一日受理
軽車両等運送事業者によるタクシー営業類似行為
の規制措置に関する請願
請願者 山口市葵一ノ五ノ五八社団法人山
口県乗用自動車協会会長 岡本静

紹介議員 江島 淳君
この請願の趣旨は、第二〇八四号と同じである。

第五三三四号 昭和五十九年五月三十一日受理
軽車両等運送事業者によるタクシー営業類似行為
の規制措置に関する請願
請願者 宮城県仙台市扇町三ノ三ノ一〇社
団法人宮城県乗用旅客自動車協会

会長 北岡仙吉
紹介議員 遠藤 要君
この請願の趣旨は、第二〇八四号と同じである。

第五三三五号 昭和五十九年五月三十一日受理
軽車両等運送事業者によるタクシー営業類似行為
の規制措置に関する請願(二通)
請願者 福岡市博多区博多駅東三ノ一〇ノ
一七社団法人福岡県乗用自動車協
会会長 安川敬之助 外一名

紹介議員 遠藤 政夫君
この請願の趣旨は、第二〇八四号と同じである。

第五三三六号 昭和五十九年五月三十一日受理
軽車両等運送事業者によるタクシー営業類似行為
の規制措置に関する請願(四通)
請願者 岡山市藤原二五岡山県乗用旅客自
動車協会内 桐本重喜 外三名

紹介議員 梶原 清君
この請願の趣旨は、第二〇八四号と同じである。

第五三三七号 昭和五十九年五月三十一日受理
軽車両等運送事業者によるタクシー営業類似行為
の規制措置に関する請願
請願者 島根県松江府津町六五ノ二 田川
孝雄

紹介議員 成相 善十君
この請願の趣旨は、第二〇八四号と同じである。

六月十五日日本委員会に左の案件が付託された。
一、安全輸送確保に関する請願(第五三三七号)
一、身体障害者に対する運輸行政改善に関する
請願(第五四二二号)

一、安全輸送確保に関する請願(第五四一五号)
(第五四六九号)(第五五〇一号)(第五五〇二
号)(第五五二八号)(第五五三九号)(第五六四
六号)

第五三四七号 昭和五十九年六月一日受理
安全輸送確保に関する請願

請願者 千葉市花見川六ノ一七ノ一〇三
松本惣右エ門 外九十八名
紹介議員 秋山 長造君
この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第五四二一号 昭和五十九年六月二日受理
身体障害者に対する運輸行政改善に関する請願
請願者 岡山市築港ひかり町一ノ二三 安
達利明
紹介議員 寺田 熊雄君
この請願の趣旨は、第九〇二号と同じである。

第五四一五号 昭和五十九年六月二日受理
安全輸送確保に関する請願
請願者 東京都東久留米市下里七ノ八ノ九
ノ一〇四 高垣兼弘 外九十九名
紹介議員 寺田 熊雄君
この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第五四六九号 昭和五十九年六月四日受理
安全輸送確保に関する請願
請願者 静岡県田方郡函南町大竹一八〇ノ
一三 大野洋 外九十九名
紹介議員 山田 譲君
この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第五五〇一号 昭和五十九年六月五日受理
安全輸送確保に関する請願
請願者 愛知県半田市出口町二ノ二二五
舟橋勝三 外百名
紹介議員 穂山 篤君
この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第五五〇二号 昭和五十九年六月五日受理
安全輸送確保に関する請願
請願者 大阪市住之江区南港中五ノ五ノ三

七ノ三〇一 須村俊博 外九十九
名
紹介議員 鈴木 和美君
この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第五五二八号 昭和五十九年六月六日受理
安全輸送確保に関する請願(二通)
請願者 高知市中秦泉寺六一 川内照夫
外三百二十六名
紹介議員 青木 薪次君
この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第五五三九号 昭和五十九年六月六日受理
安全輸送確保に関する請願
請願者 山形県米沢市太田町五ノ一ノ二二
ノ四一 土屋聡 外八十九名
紹介議員 福岡 知之君
この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第五六四六号 昭和五十九年六月七日受理
安全輸送確保に関する請願
請願者 東京都渋谷区西原三ノ三六ノ八
高橋清 外九十四名
紹介議員 八百板 正君
この請願の趣旨は、第二四一九号と同じである。

第七号中正誤
ペジ 段行 誤 正
一 一 紆余典折 紆余曲折
二 一 終わり あるけは あるいは
三 一 終わり 土取りの地 土取り地
四 二 終わり ぐらいのことが ぐらいのことが
五 一 ありました ありまた
六 一 三 言べき 言べき
七 一 三 言べき 言べき

第六号中正誤
ペジ 段行 誤 正
一 一 終わり 規正 規制
二 一 終わり 規正 規制
三 一 終わり 規正 規制
四 一 終わり 規正 規制
五 一 終わり 規正 規制
六 一 終わり 規正 規制
七 一 終わり 規正 規制

第五号中正誤
ペジ 段行 誤 正
一 一 終わり 誤 正
二 一 終わり 誤 正
三 一 終わり 誤 正
四 一 終わり 誤 正
五 一 終わり 誤 正
六 一 終わり 誤 正
七 一 終わり 誤 正

昭和五十九年六月二十七日印刷

昭和五十九年六月二十八日發行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

C