

思っていますし、不経済船のスクラップ、それから中型タンカーの耐用年数が終わるということ、それから穀物や石炭などの荷動きによる積み船の増、こういうようなことが考えられる。そういうことから、ここの五月ごろからタンカーの引き合いが急増しているように私は造船界の現状を考えているのですが、この点はほんとうなんでしょうか。

それから、韓国との関係では、今の船の値段の差が六割と試算されていますが、韓国自体がインフレになってきたということ、それから関連工業、エンジン等の弱さを考慮に入れますと、日本の造船競争力は劣ることはないだろう、こういうふうな今後の予測は考えられますが、この点はどうか。それから、造船産業の社会性について少し聞いておきたいんですが、日本の造船は、ほぼ国内船の全数を建造し、輸出入等の円滑化、経済発展に今日まで寄与してきていると思います。それから、総合組み立て産業として先端技術を絶えず取り入れられる、組み合わされる性格から、技術的に重化学工業、装置産業など、技術面に大きく今日まで寄与してきているということ。それから、造船産業というのは全国各地に立地をし、各地の経済、雇用への貢献とともに、技術供給源として機能してきていると思いますが、以上のような認識についてば間違いないか、この点をまずお聞きします。

○政府委員(神津信男君) お答え申し上げます。まず、今先生から具体的に御指摘がございました問題の前に、我が国並びに世界の造船業を取り巻きます状況につきまして、簡単に御説明を申し上げます。

我が国の造船業は、前回のオイルショック以降、世界的な船腹過剰とその後の経済の安定成長下におきまして世界的な新造船需要の減少がございまして、日本の造船業も非常に大きな影響を受けておるところは御承知のとおりだと思います。そのような状況の中で、需要の減少、それから船舶水準が非常に低くなっているということ、それから

今先生の御指摘がございました韓国など第三造船諸国が台頭してきておるといことから、非常に厳しい状況に直面をしております。各企業ともこの不況の乗り切りのためにいろいろの合理化努力をされているところでございます。私どももいたしまして、今後造船業のあるべき姿につきましていろいろ検討を加えておるところでございます。

そこで、先生御指摘のまず第一点でございます今後の見通しでございますが、昨年の海運造船合理化審議会の御審議におきまして、今後の造船需要の見通しといたしまして、六十二年ごろには世界的な船腹過剰状態が解消されて、いわゆる代替建造が始まるであろうという見通しを立てておりました。その後の情勢を見ますと、昨年、予想外の実ばは積み貨物船の発注がございまして、当初予定してましたよりも五十九年、六十年の仕事量がふえたのは事実でございますが、これは一部、省エネルギー船の建造需要がふえたことと、非常に船舶の底入れ感がございまして、需要の先食いではないかという見方が強いわけでございまして、現在の段階では、必ずしも、六十二年ごろに船腹の需給バランスがとれて新造船需要が出てくるということにつきまして、やや問題があるのではないかとこのように考えられております。それからタンカーの需要につきましては、前回の高度成長時代につくりましたタンカーの耐用年数がそろそろいっぱいになりまして、新規の需要が出てくるのではないかとこのように期待はございますが、現在のところ、まだ特にその引き合いが急増したというような情勢ではございません。

以上のような情勢を踏まえまして、今後の見通しにつきましては、必ずしも需要が増してくる、強含みであるということはまだ申し上げられない段階でございます。私どももいたしまして、現在さらに需要の見通しにつきましていろいろの作業を進めておる段階でございます。それから、韓国

との船舶差を含みました国際競争力の問題でございますが、コスト計算をいたしますと一応韓国とは五、六割の差であるという試算もございまして、実際のいろいろな国際競争、国際入札をしてみますとかなり船舶差があるという結果が出ております。今後相当我が国の造船業は合理化をしていかなければ、韓国などとの国際競争に戦つていくということについてはまだまだ問題があるというふうな考えでございます。

それから第三点、造船業の社会性の問題でございますが、一つは国内船の全数の建造を初めといたしまして、我が国の輸出入貨物の円滑な輸送並びに世界の船腹の相当量も建造しております。世界的に見ましても貿易構造の発展に寄与をしておるとい御指摘、それから総合工業といたしましていろいろの先端技術を取り入れてまして、我が国の総合工業の推進並びに技術面での寄与という点、それから第三の、各地に存在をしております。各地の経済並びに雇用に多大の貢献をしております。この点、これらの造船工業の社会性につきましては、全く先生御指摘のとおり、私も非常に重要なものであると考えておる次第でございます。

○安恒良一君 造船産業の日本の経済に占める社会性はそれとおりだと。あとのところ、若干違っているように思う。あなたたちは、造船産業の長期ビジョン作成について、既に作成をされておりますね。これは間違いないですね。おたくで決めになつたんですから。そういうものを私は参考にしながら、いわゆる今後の予測というものを立てたのであります。さらにいわれるあなたたちがいつもこの審議会等でよく聞かれる小山東大教授の「造船産業の現状と将来」という、こういうものも参考にしながら私は話をするとこれまたじつくりやらなきやならぬけど、これはまた改めて次の運輸委員会です。やります。こういうものから見た小山先生の御意見、それから運輸省が立てられた造船産業の長期ビジョン、こういうものの中から私は造船産業

の今後の将来性について申し上げたということだけは、一言申し上げておきます。でないと、こういうことを聞かれて肯定したら何かえらいとあるかわからんと思つて、えらく否定的なことを言ひよるけれどもね、あなたたちがお出しになったものを私は読んでそういうことを申し上げているんですから、そこは間違いないように答弁してください。

そこで、そういう状況の中で、私はこれから先よく大臣に聞いておいてほしいんですが、今回の会社再建案を見ますと、事業計画は全然ないんですよ。とにかく人間を減らすんだ。そして、その後坪内グループに入つて二百億四程度の売り上げ企業にすればいいんだ。現在は三百億から三百二十億の売り上げを持っていて企業だ。ですから、それにするために人員を減らすと、こういうことですね。そして、新会社がどういふことをやるかという点、債務処理——現在五百七十億の負債を抱えています。これは、この負債会社から企業設備をリースをする、そして営業する、こういう関係を考えているようですが、全く縮小生産体制です。私、こういうやり方をすると五百七十億の負債を返すのには大変になるといふふうに考えて、なかなかこのやり方では正常化することは非常に困難になるだろうと思つております。

一方、ちよつと労働省にここの一つお聞きをしておきたいんですが、函館の求人倍率、室蘭の求人倍率はどうなつておりますか。

○政府委員(加藤孝君) 北海道全体の今求人倍率が非常に厳しい状況にあるわけでございまして、全国平均が〇・六四倍になつておるのに対して、北海道全体で〇・二四倍というように低い水準にあるわけでございまして。特に函館、室蘭の関係につきましては、この四月で函館が〇・二六倍、室蘭は〇・一八倍、こんなような非常に厳しい状況にございまして。

○安恒良一君 ですから、今職安局長に答えていただいたとおり北海道自体が非常に雇用不安です。特に函館の場合は、〇・二六、室蘭は〇・一八

という最悪の不況地域ですね。その最悪の不況地域にこれだけの失業者がほり出される、大量ほり出される。そういうことが社会的に許されていいのだろうか。特に五十四年からこの函館造船の経営はだれがやっているかという、日本鋼管、丸紅、富士銀行、この三社がバックでこれを行っているわけですね。これはいずれも日本のトップ企業であります。ですから、そういうトップ企業が経営の主体を担っておきながら、ただ単に人員を大幅に削減をするということだけで再建計画、果たして責任を持つことができるのだろうか。こういうことは私は疑問を持ちます。

じゃ、会社側のやっていることを批判をして、具体的な再建案は安恒君なり組合はどう考えているかということですが、その点については組合は組合なりできちっとした再建案を考えています。現在函館ドックが持っているドックの中で、函館における八万トン、それから室蘭における二万八千トンの船台は現在使用されておられません。これはなかなか運輸省としては造船の減計画全体でいかにと思いが、こういう、いわゆる会社の人員の半分をも縮小しなきゃならぬ、しかも厳しい雇用状況における北海道に大量の人が出るんです。これはなぜ私がこのことを重視したかという、御承知のように三井の問題でありますね。これ、北海道であれだけの事故を起こして大量の解雇が出たまま、依然としてあれが今日雇用吸収ができていないというところは、これは職業局長御承知のとおり。加えてまたこんなに出るという状況であります。

でありますから、こういう船台をやはり使用する。その中で新造船の売り上げを、三百四十億から四百億の売り上げを見込むことができる、こういうようなことでですね、時間がありませんから細かく組合の私は再建計画をここで申し上げようと思いません。これは労使で十分話し合ってもらわなきゃならぬことですが、いずれにいたしましても、私はこういうような縮小再生産とい

うことじゃなくして、むしろ組合等は積極的に経営を再建する方策を提起しております。

そこで、私はもう一つこれを運輸省に聞いておきたいのでありますが、特定不況産業安定臨時措置法がございいます。造船産業はいわゆるこれに指定をされて今日まで乗り切ってきたのであります。私はこの特定不況産業安定臨時措置法を審議するときは、商工委員会五時間このことについて質問をした記憶を持っております。この中で、いわゆる安定基本計画案は、「雇用の安定及び関連中小企業者の経営の安定に配慮しつつ」「国民経済の健全な発展に資することを目的とする。」と、こういうふうに第一条では明確に「目的」になっていると思いますが、この点は間違いありませんか。

○政府委員(神津信男君) 函館ドックの再建計画につきまして、先生からいろいろ御指摘をいただきました。先生のおっしゃることも私もよくわかるわけでございしますが、従来から先ほど申し上げましたような世界的並びに日本の造船業の置かれた立場から、いろいろの不況対策を実施してきておる中でございまして、会社の提案の再建案あるいは組合提案の再建案、いろいろの問題点があると思っております。私どももいたしましては、そういう問題につきまして労使でよく話し合っていたらいいか、先生おっしゃるようになります。地域の経済あるいは雇用、悪影響の出ないような再建をしていただきたいと思っております。

ただいま先生御指摘ございました特定不況産業安定臨時措置法につきまして、ただいま先生の御指摘のように「目的」に雇用の安定と経営の安定というのを両立させようというのがあることは、私もよく承知をしております。なお、この法律は臨時措置法でございまして、一応五十八年の六月、昨年に期限は切れておりますが、その精神は依然として生きておるといふふうに私も理解をしております。

○安恒良一君 私これ切れていることを知っ

ていますが、この適用のもとに造船産業が今日ずつと進んできたんだらうということを言っているわけですね。

そこで、ひとつ運輸大臣にお願いをしたいのであります。ぜひひとつ、造船業は運輸大臣の監督下にあるわけでありまして、どうぞ運輸大臣、それから雇用問題は労働省に關係します。労働大臣ですね、それからいわゆる銀行債務の關係がございまして、いろいろ、富士銀行がバックボーンになっているようでありまして、大蔵大臣等とぜひ運輸大臣ひとつ御相談をいただきまして、労使双方でこの問題が円満な話し合いがつくような御指導をぜひお願いをしたい。

特に、どうも七月九日から希望退職を一方的に募るなどという動きがあるようでありまして、そうなりますと、また今度は組合は反対闘争となると、ますます事態が大い問題になると私は思っています。ですから、積極的に労使がこの問題の中心について、どうしたら前向きに会社が立派にやってくれるかということが話し合いができるような御指導を、ぜひ運輸大臣に監督官庁としてお願いをしたいと思っております。

大臣の御答弁をお願いします。

○國務大臣(細田吉蔵君) 造船業界全般が大変な冷え込みで問題でございまして、なかなか函館ドックは大変な問題になっております。特に場所が、今御指摘になったような北海道、非常に特殊な事情下にもございまして、問題は非常に困難な状況下にあると思っております。困難であればあるだけ、今おっしゃったようにあらゆる方面で知恵を出していかなければ、ただ単純に――まあ単純でもないでしようけれども、いろいろ考えた末ではあるかと思いますが、一方的なことだけではこれは、社会秩序といましようか、一種の社会問題になる。こういう問題でございまして、運輸省としましては、関係各省との間、また経営者、金融機関、あるいは労働組合の皆さん方、御意見を調整しながら、できるだけ影響のないように、影響が少ないようにできるだけの努力をしてみたい。

りたい、かように考える次第でございまして。

○安恒良一君 ぜひ大臣の御努力をお願いしまして、関西空港問題に入ります。

関西空港問題について、前回の質問後いろいろな資料をたくさんいただきました。その資料に基づいてこれから質問をしていきたいと思います。まず、一億五千万立方メートルの土取りについて、この前、ボーリングをしている場所、地名、土地の所有形態について資料を出していただくことになりまして、出していただきました。

そこで、ちょっと大臣にお聞きをしたいんですが、大臣は、私とのやりとりの中で、できるだけ公有地を中心にやりたいんだ、しかし、公有地だけでは全部とれないかわからない、こういうやりとりにはこれはなっているわけですね。それから衆議院におきまして、この土地はだれが持っている、だれが持っているという野党側の質問がありまして、既に利権としての買い占め等が行われているという議論があつたときも、大臣は、いいことを聞かせていただきました。そういうふうには、いわゆるわかりやすい言葉で言いますと、金もつけ主義のようなことについて、大臣は、排除をしていきたいんだという趣旨の御答弁もされております。そういう中で私は、このボーリングをやった箇所の資料を手元にいただきましたら、いわゆる民間の個人所有と、それから今度は県公社、それから財産区、それから住民共有、まあこれは個人じゃありませんね。ですから、公的とか言えないかもわかりませんけれども、あえて私は点数を甘くして、住民共有も公的の土地だと考える、それから財産区も公的だ、県公社はもちろん公的な土地ですね。こうすると、半分はこれは完全な民間の個人なんです、私の手元に来ている。

例えば一つの例を挙げますと、和歌山市深山宇田井谷というところは株式会社明和が持っている。和歌山市加太宇大谷は株式会社興和が持っている。その他あつたところ、もう大臣の手元にあると思いますが、あつたところはどこは個人個人と。これらちょうど、私たまたま計算しました

ら、半分半分なんですよ。甘く見た公有地と個人のところを見て、これは半分半分になっているわけですね。これで果たして、大臣が何回も何回も答弁をされているように、公有地を中心に土がとれるんだろかなど。いや安恒君、それはボーリングした場所だ。これは、ボーリングしたところとは、大体ボーリングしたところを中心にとろうというお考えだろう、高い金使ってボーリングされたと思うんですけれども、これを見ますと、個人所有といわゆる甘く見た公有地とがまるつきり、ちょうど偶然の一致か知りませんが、九半分半になっているんですよ。

こういう点で後でちよつと大臣に聞く前に、株式会社明和と株式会社興和というのは、これは和歌山県信用組合といいますが、そのいわゆるグミミ会社だといふふうに思いますが、その点はどうですか。まず、その二つの会社の性格がちよつと教えていただきたい。

○説明員(松村義弘君) 御指摘の株式会社明和、興和は和歌山県商工信用組合が一〇〇%出資しております同組合の担保不動産の管理会社でございます。

○安恒良一君 大臣、そんなことなんですか。ですから、こういう状況の中で大臣は、一億五千万立方メートルの土取りは、公有地を中心に、どうしても足らぬときは民有地もおっしゃっているんですが、本当にそういうことが守り通せるんですか。その点をちよつと、実態が明らかになつたものですか、大臣のお考えをこの際お聞かせを願いたい。

○政府委員(山本長君) 土取り地の選定につきましては現在調査をやっております、慎重の上にも慎重を期して問題ならしめるようにしていかなければならないというふうに基本的に考えておるところでございます。そのために公有地比率が高いところがやはり無難である、こういうところをやはり重点に考えるべきだという考え方には、大臣も御答弁申し上げたとおりでございます。

先生の御指摘のボーリング地点、現在十八地点でございます。この十八地点のボーリングをして、この十八地点の所有形態を調べてみますと、先生御指摘のように、準公有と申しますか、住民共有の土地も含めまして九カ所、つまり民間所有が九カ所というふうになっておるのでございます。現在ボーリング地点の所有形態はこのとおりでございますけれども、これを取り巻く広い範囲の所有形態等については現在鋭意調査を続けておるところでございます。

私たちの調査の結果によりまして、先ほど言いましたような慎重な検討の上、土取り地を決めてまいる、こういう考え方でございすけれども、先生の御指摘のこの九カ所、十八地点と九カ所の関係につきましては、私たちの土取り候補地というものがこの九カ所にまたがってというふうなことはあり得ないというふうに考えております。このうちどこからとると、最終的にどこからとるといふことになると思つてございすけれども、その最終的な決定に際しましては、大臣が御答弁申し上げておられますように、その周辺における土地の所有形態等も十分精査し、そしてまた、これも前から言つておりますが、公害の防止あるいは環境面への配慮、それから地域の発展に資するように跡の土地が利用できるかどうかというその可能性等々をも勘案して決めてまいりたいという考え方で進みたいというふうに考えておるところでございます。

○国務大臣(細田吉藏君) ただいま航空局長から御答弁申し上げましたが、これらの泥の質なり、あるいはとつて運ぶという技術的な問題も非常に絡んでまいることはもう当然だと思つてございす。しかしながら、この今回の土取りにつきましては、これは今回だけに限つたわけじゃないですけれども、跡地をどうするかという問題があるわけですね。ですから、望ましくんば、あなたがお認めになつて、今御質問の中にあつた広い意味での公有地、またはこれに準ずるものの方がもう望ましいことは、これは少々無理をしても、

少々高くついてもその方が結果的にはいいものになる、いい結果が得られる、こういうことはもう間違いない事実だと思つてございす。ですから極力努力しなきゃなりませんが、それでもなおかつ、どうしてもそれはできないんだ、またそれでは足りないんだというものについては、これはやむを得ない。

これはもう当然私は全力を挙げて、少々無理をしても公有地を優先に考えることの方が当然である、かように今でも信じておるわけでございす。ただ、量の問題がございすから、どれだけの量になるかという問題は、技術的な問題やその他実際の運用上の問題が絡んでまいりますが、考え方としては私申し上げておる考え方に間違いがないと思つております。

○安恒良一君 結局、公有地ということについて私まききょうは少し甘くしたのは、たまたま私の資料に基づいて、住民共有とか財産区という問題が出てきたから言つておるわけですね。この資料だけで見ると、県公社が持っているというのはいか所しかないんです。しかしあえて財産区まで私は一つの公有地だと思いますし、さらに甘くしても住民共有、住民みんなが持っているというものが共有というところまであつて、ですから私も、十八カ所ボーリングされたからすべて十八カ所でおとりになるとは、それは考えていません。

そこで、今の大臣の答弁は、この前大臣がこう答えておるんです。「なるべく公有地にいたしたいと思ひます」、「しかし、それだけで全部賄えるかどうかといふことになる、なかなかそうはいかない」といふ場合もあります。そこで、何%ということは答えられないけれども、最後に、「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」といふ気持ちでお答えを申し上げたのです。ということはお変つていないですねといふことなんです。変わつていないなら変わつていない、それだけで結構なんです。変わつていませんね、大臣。

○国務大臣(細田吉藏君) 考え方としては変わつ

ておりません。技術的な量がどれだけになるかという問題についてはこれは別として、私としては最優先に考えるべきであると、かように思つております。

○安恒良一君 次は、空港機能について。

前回の質問の中で私、空港機能については主として滑走路のことを申し上げました。時間がありませんから、私はこの空港機能がかなり、二十四時間国際空港としてはやはり問題があるなという気がします。

その一つは横風滑走路、これは時間がありませんからきょうは議論しませんし、衆議院でも議論されていまして、一番私が問題にしているのは、当初四千メートル二本、それと補助というものが、三千三百メートルになつたといふことなんです。そこでちよつと、まず、この一本を当初計画の四千メートルに戻す、そうするとお金がどれだけ余計要るんでしょうか。三千三百でつくつた場合と四千メートルに戻した場合のお金の差についてひとつ答えてください、資料はもらつていますから。

○政府委員(山本長君) お答え申し上げます。

私たちの計画でございす第一期計画は、五百ヘクタールの用地に先生御指摘の三千三百メートルの滑走路をつくつて供用を開始するという計画でございす。それに要する工費は八千二百億といふふうに算定をいたしております。

先生お尋ねの、これをさらに四千メートルに延ばす。一たん三千三百メートルをつくつて、そして四千メートルにその後延伸するといふところの追加投資と申しますが、といたしましては、約八百億円弱といふふうに計算をいたしております。工事費の合計はさういたしますと約九千億円弱といふことになるのでございす。

それに対して、先生お尋ねの、最初から四千メートルをつくるというふうにして建設した場合の工事費は、これも約八千九百億円でございす。試算の数字をちよつと細かく申し上げますと八千九百四十億円というふうに試算されております。

す。

その差は六十億円という差でございまして、差があることは事実でございますが、この理由は……

○安恒良一君 いいんだ、聞いたことだけ答えてください。

私が言っているのは、三千三百を最初から四千メートルでつくったらのくらい金がかかるのかと言ったんだから、その金だけ言ってもらえばいいわけですよ。その差とか、その理由とか、そんなことを聞いているわけじゃないんだ。時間がもったいないから聞いたとおりに答えてください。

大臣ね、それから大蔵省も来ていただいており

ますが、私にただいた資料によると、今おっしゃったように三千三百メートルの滑走路をつくる。これは用地造成費が違っただけで、空港施設費とか橋梁費は違わないわけですね。そうすると片方は八千二百億だ。それから最初から四千メートルをつくるのと八千四百四十億なんですよ。そうすると、いわゆるその差は七百四十億の違いがあるわけですね。七百四十億しか違わないんですよ。今度、後から継ぎ足すと幾らかかるかというところ、その場合にはこの資料によると九千億かかる。ですから、やはり最初からつくった方が安く上がることは間違いないんです。

そうすると、せっかくだわゆる、この前も聞いたように、これからますます日米の交流は盛んになってくる。西海岸までしか行けないと。東海岸まで行けるようにするためにどれだけの金を余計差額を出せばいいかというと、最初にやつておけば、七百四十億今の計画よりも上積みすれば立派なものができる、こういうことにこれはなるわけですね。

ですから、どうしてここをこういうふうに、最初は四千メートル二本と補助と言われたのを、一本にして、補助もやめて、しかもそれを三千三百にね。お金と言われるでしょうが、お金といっても七百四十億しか違わぬのですからね、七百四十億しか。せつかく二十四時間空港をつくるならば、

大型ジャンボ機が東海岸まで行けるようなのをどうしておつくりにならないのか。私はよほど工費が違ふかなと思つて事務当局に出してもうたら、これだけの違い。私はこれは非常に理解に苦しむんですね。

ですから、それは大臣、大蔵大臣とあなたのメモの中に、いただいた資料の中にこういうくだりがあります。それが影響しているのかと私は思うんですが、ことしの予算編成時に両大臣の折衝の際の中の覚書の第三項に「工事費の削減に努める等、会社の採算性の確保を図るよう会社を指導すること。」、こういうふうには大蔵大臣とあなたのメモがあるんですね。

そこで、大蔵省にもきょう来てもらっているんですが、この「工事費の削減に努める」というのは、大蔵省のお考えは、このような欠陥空港といえますか、せつかく日本からアメリカに行くのに、一遍西海岸においてそれからワシントン、ニューヨークに乗りかえなきゃならぬようなことを大蔵省はお考えになっているのかどうか。この「工事費の削減に努める等」ということは、両大臣のメモの解釈について後から聞かせてもらいますが、どうなんですかね。このことは、私はやはりせつかくおやりになるならば、あと七百四十億出せば四千メートルができて、一遍にアメリカの東海岸まで行けるのを、ここで節約することはないんじゃないですか、これだけのつかいことをやるのに。

わかりません。そこをひとつ聞かせてください。○国務大臣(細田吉蔵) 全くありがたい御指摘なんです。ございまして、国のやることはこういうこととが案外多いんですが、やるならば四千メートル一つくつておいた方がいいだろうというお考えは、これはもう、一つの御見識であり、我々も非常によくわかるところでございまして。

ただ問題は、現下の予算事情が非常に窮屈であるということ、今おっしゃったような大蔵、運輸両大臣の申し合せの問題、これがいいことか悪いことかは別でございしますが、やむを得ずそういうふうになったということ、それから、やはり当初の投資が大きいということ、その大きいことによつて得られる利益というのは東海岸に直行ができるということなんですね。これはもう大きいといえは非常に大きいわけですね。西海岸まではとまああえずのお役には立つというところなん、会社の経営上、利益の問題とか、そういうところなんから考えますと、三千三百でもとりあえずの役には立つというところなんでございまして、この辺の考え方は非常に微妙なものだと私は思うのでございまして。

ですから、あなたの御意見に私同調したいような気持ちも非常に強いわけですね。さういふけれども、政府の中にはなかなかいろいろな事情があつて、さういふわけにもまいらないのでございましてけれども、私は、もうすぐに四千メートルに拡張する工事を続けてやらなきゃならぬ。また、さういふような構えで埋め立ては続けてやれるような態勢でやつておくということに辛抱するしかないかな、こういうことでございまして。ざつとばらんなところを申し上げると、さういうことでございまして。

○政府委員(保田博君) お答えいたします。ただいま運輸大臣からお答えがございましたとおりでございまして。政府部内におきまして予算編成の過程においていろいろ検討を重ねてきた結果が、我々としては、新空港に期待されておる空港としての機能を果たしつつ、かつまた安全通航が可能であるような空港であつてほしいということとでございまして。それを犠牲にして三千三百メートルにカットするといったようなことを運輸省に強制するといったようなことはしなかつたつもりでございまして。

○安恒良一君 だから、本当に安全通航を考えるならば、まず一つは横風滑走路というのが要るんですよ。横風滑走路というのがね。それは衆議院で議論になっていますが、年間何%というから、比率からいって当面はと言つていますけれども

ね。

それから、大臣に重ねて僕は聞きしたいんですが、本当にあなたたちは大蔵省なり関係各省と、八千二百億、四千メートルにするために八千九百四十億、あと七百四十億あればアメリカの東海岸まで直行便で行ける飛行場がつくれるんだ、しかし、いや、それでも七百四十億は今節約しようじゃないか、こんな議論をされたんですか。

それから大臣は、またすぐ四千メートルに延ばさなければならぬと。延ばしたら今度は、最初やつておくよりもお金が余計かかるんですよ、これは。ですから、どうせ延ばさなければならぬのだつたら、一遍ぐらいいあなたたち原案出されても、野党側から建設的な提案があつたら、それをやつぱり聞くぐらいいの耳を、政府部内で相談をされたらどうですか。わずか七百四十億です。というのは、私の手元に、乗客の何%が東海岸に行つて、便数が何%ある、直行便が何%あるというのをいただいています。さういふものを考えて、今後ますます私は東海岸へ行くお客はふえてくると思ふんです。直行便。たまたま現在でもらいましたら、全体のまだ九%程度だと、さういふふうに今資料をいただきました。

しかし私はやつぱり、アメリカと日本の交流、アメリカから日本に来る場合等、いろいろなことを考えると、七百四十億ぐらいいと足せば、その方が安上がりなんです。安上がりでしかも、ジャンボジェット機が直行便でお互に行けるということになるなら、私はさういふところについては少し耳を傾けられて、やはり政府部内においても御相談されてはさるべきじゃないか。八千二百億の工事をやるのと八千九百四十億の工事をやるのと、わずか七百四十億でしょう。だから、どうせこれつくり上げるまで六、七年かかつて、つくり上げた途端にまた次を延ばさなければならぬなんて、そんな中途半端なこと、いまだ少し運輸大臣やつぱり頑張つて、ほかを説得しなければだめですよ、こんなもの、だれが考えた。私はさういふ提案については、何もたまたま私が言っている

わけじゃなくて、恐らくここでお聞きの皆さん方もそんな無理なことじゃないと思うんですよね。そういう点について一遍考えてみたらどうか、大臣。

○國務大臣(細田吉藏君) 御案内のように、今公共事業費マイナス五%シーリングというような中で、これだけの大プロジェクトに新規着手をする。ことを認めてもらうわけです。それはもう予算の環境からいうと、これは大変な事業のわけなのでございますね。そこで、いろいろありましたけれどもこれでござましたということなんですが、今おっしゃっておるのは非常な前向きな御意見で、ごもつともな御意見だと思いますので、まあ二年でできるものじゃございませんので、私はこの点についてはさらに政府部内で頑張ってみます。

そこまでにしてください。ちよつとそれ以上お約束をするというようなわけには、私は財政当局でございませんでできませんし、それから何しろ予算が厳しゅうございますので、新空港をやる予算そのものを新たにとる、そしてしかも相当長期にわたつて約束させるということなんでございますから、そういう点もひとつ苦しい政府の財政の事情も御勘案をいただきたい。しかし、おっしゃっていることは大変私は傾聴に値すると思ひますので、政府部内で努力をさせていただきます。

○安恒良一君　ぜび大臣、政府部内で。

といふのは、今公共事業費なりマイナスシリ
ングについても、与野党いろいろな合唱が起こつ
ているじやないですか、現実には。竹下大蔵大臣は
きようお見えになっていませんが、あと総理はい
ろいろ言っておられますけれども、皆さん方の政
調の方からも、この際は少し公共事業をふやさ
なければいかぬとか、マイナスシリングおかし
じやないかという声が、与党の中からわつと今
あた起こつている時代でしょう。その場合に、そ
うかといつて私はただ單純に赤字公債じやなく
て、このようにやはり我が國の将来に残るもの
いわゆるこつという建設的なものについては、これ

こそ大目頑張られれば、今あなた、与野党でみんな、一律マイナスシーリングは間違いだ間違いだ、みんな来年度の予算に向けて大合唱が起きる時代でしょう、率直なことを言つて。

野党が言っているだけじゃなくて、与党がまず先に言い出したんだ、与党がわつと。しかもあんなう中、党の中枢部における人がいろいろ言う。そういう中で、こういうものは一番国民的に合意性がある、国民的に意見が一致するものだから、ぜひこの問題は、これ以上やりませんが、ひとつ大臣頑張ってもらいたいということを申し上げておきます。

そこで、その次は、今度はいわゆる空港に至るまでのアクセスについて少しお聞きをしたいと思っています。

ます。新関西国際空港のアクセス問題について乗客をどう運ぶかということですが、今度つくられる新関西国際空港は大阪の中心部から直線で約三十五キロメートルのところに位置をしているわけでありまして、そこで、この空港利用者の利便と地域社会に交通公害をもたらさない方法を考えなきゃならぬと思いますが、このアクセスの施設について整備に万全を私は期さなきゃならぬと思います。これには私は二つの方法があると思うんです。どちらもやらなきゃならぬと思いますが、一つは大量輸送である鉄道をどのようにやるのかという問題があります。それから二つ目には道の、道路の整備計画だと思います。

そこで、順次聞いていきますが、道については一つは湾岸道路をどうするのかという問題。二つ目は近畿自動車道と歌山線の問題があります。それから、三つ目には国道百七十号線の問題があります。それから、四つ目にはいわゆる空港連絡橋をどういう形でどのようにつくるのか。これはトンネルという説もいろいろあったようですが、こういふのはこれから順次聞いていきますが、少し時間をかけてお聞きをしたいんです。

ところが、その前に一つ。成田ですね。非常に足

の便が悪いことで有名ですね、これ。東京から成田へ行くのは大体一時間ちよつとで行けますが、外国から帰ってきて東京へ入るのに大体二時間見えておかぬとほとんど不可能だということで、非常に首都の国際空港としては、日本国民だけじゃありません、いわゆる外国のお客さんからも大変不利ですね、いわゆる外国のお客さんからも大変不利な空港だといって評判が悪いんです。

そこで、当時成田をつくるときのいわゆるこのアクセスについて、やはり国会でいろんな議論をされていますが、道、鉄道、それが計画どおりにできているか、できていないか、成田についての現状について、これも表をいただいていますから、簡単に説明をしてみてください。

○政府委員(山本長君) 私から、直接道路、鉄道の所管じやございませんが、概括的に御説明を申し上げます。

道路につきましては、首都高速、京葉道路、東関東自動車道、それから空港線、湾岸道路等について計画がございました。これについては、計画に沿いまして供用が開始されているという状態でございます。詳しくは建設省からお答えを願いたいと考えております。

鉄道につきましては、総武本線の東京―千葉間の複々線化が一つございました。これは五十六年七月に供用を開始いたしております。

成田線佐倉―成田間の複線化という計画がございました。これは六十二年度以降工事に着手する。こういうふうな計画と承っております。

それから空港線、これは成田―新空港間の延伸でございますが、現在検討中ということでございます。

それから地下鉄の五号線、つまり東陽町と西船橋間の建設でございますが、これについては既に供用を開始しておる状態でございます。

なお、都心と新空港を結ぶ直通高速鉄道、いわゆる成田新幹線の建設については、諸般の事情によりまして、一部空港周辺において工事に着手いたしましたわけでございますが、全般的には着手に至らず、なお検討中と、こういう段階でございます。

○政府委員(山本長君) 私から 直接道路、鉄道の所管じやございませんが、概括的に御説明を申し上げます。

道路につきましては、首都高速、京葉道路、東関東自動車道、それから空港線、湾岸道路等について計画がございました。これについては、計画に沿いまして供用が開始されているという状態でございます。詳しくは建設省からお答えを願いたいと考えております。

鉄道につきましては、総武本線の東京―千葉間の複々線化が一つございました。これは五十六年の七月に供用を開始いたしております。

成田線佐倉―成田間の複線化という計画がございました。これは六十二年度以降工事に着手する、こういうふうな計画と承っております。

それから空港線、これは成田―新空港間の延伸でございしますが、現在検討中ということでございます。

それから地下鉄の五号線、つまり東陽町と西船橋間の建設でございますが、これについては既に供用を開始しておる状態でございます。

なお、都心と新空港を結ぶ直通高速鉄道、いわゆる成田新幹線の建設については、諸般の事情によりまして、一部空港周辺において工事に着手いたしましたわけでございますが、全般的には着手に至らず、なお検討中と、こういう段階でございます。

○政府委員(田中淳七郎君) ただいま道路につきまして航空局長さんからある程度概括的なお話がございましたが、詳細を申し上げますと、まず、首都高速度道路の七号線を京葉道路まで延伸するということが一つと、それから、京葉道路の第一期区間、これが四車線であったわけでございますけれども、それを六車線に広げると。具体的に申し上げますと、谷河内から船橋インターまででございます。それから、京葉道路の第三期区間、これは幕張一宮野木間でございます、の新設。それから、東関東自動車道鹿島線、これは京葉道路の第三期の区間の終点から成田市までの間でございます。それからもう一つは、空港線。それらにつきましては、全部空港開港時までには完了いたしましたしております。

た。昭和四十二年十二月二十一日に臨時新東京国際空港関係協議会で、新空港供用開始以降の交通量の増加に対して東京湾岸道路を経由して首都高速九号線により都心に連絡する道路の調査、計画をしろということでごさいます。今述べましたこの新しいルートに関しましては、昭和五十五年二月に供用しております。

したかゝりまして、概括的に言いますと、道路に
関しましては全部終了したということでございま
す。

○安恒良一君 細かいのは一覽表をもらつていま
すから、あれです。

そこで、お聞きをしたいんですが、道の方は何とか計画どおりやったと。ところが自動車で輸送では一定の人員がある。やはり何としても大量輸送機関は鉄道なんですよね。

そこで、大変不思議なことが私にあると思つたんですが、実は調査に行つたんですが、成田空港の真下に国鉄が乗り入れられる駅はちゃんと確保されている。ところが、そこまで行く空港線、成田―新空港間ではできてないんです。一方、京成電鉄の路線については、これは行つてみられるとわかるんですが、上野から乗りまして空港の手前に地下駅で入つて、そして地下駅からエスカレーターで重たい荷物を持つて上がつて、そしてバスに乗

りかえて空港に行く。こうなると、なかなか、利用者が少なくなる。何でこんなばかな駅をつくったのか。あの駅、二十五億かかった。いや、実は京成も当然上野から空港の下への乗り入れについてお願いしたけれども、運輸省が国鉄が知りませんが、まかりならぬと。

こんなばかげたことをやっているんですね。あれ今あつたまま、国鉄は将来乗り入れる計画だというが実際つくっていない。京成があつたまま乗り入れておれば、上野から大量輸送で空港の下まで行ってさつと上へ上ると相当の人が運べていると思うんですが、その間のいきさつはどうなっているんでしょうか。何であんなばかげたことになったんでしょうか。とても私企業で二十五億かけた駅をまたぶつ壊しちゃって、今度ずつと手前から線路を曲げて成田に乗り入れるなんて、こんなばかげたことはできない、とても資金が持てない、こう言っています。国鉄にも来てもらっていると思いますが、当時これは、自分たちの方は駅だけは確保しておいて仕事は全然やらぬ。私鉄が乗り入れたいというやつは、おまえたちはまかりならぬと言つて入れてない。

こういう運輸政策というのがあつていいんでは、しょうかどうでしょうか、そこを聞かしてくださいます。

○政府委員(永光洋一君) 成田のアクセスにつきまして、鉄道について十分でないということの御指摘でございますが、確かに最初の成田のアクセスにつきましては、一つは京成の空港線としまして現在のスカイライナーの線、さらに国鉄の新幹線構想と、この二つの考え方があり、さらに先ほどの総武本線なり成田線の在来線の増強と、こういういわば三本立てのようなことで考えておつたわけでありまして。

京成の空港線につきましては、免許申請が四十三年で、四十四年に免許をいたしておりました、四十五年から工事の着手を行ったわけでありまして、それから、新幹線につきましては、四十六年に

基本計画が決定されて、四十七年に工事認可、そして四十九年に工事の着手ということですが、若干のずれがございました。したがって、一つには空港の下に、確かに先生おっしゃいますように、ある程度、もうほとんど完成したような駅がございますが、もし成田新幹線が開通、予定どおり若干遅れても通つておればその駅自体が活用されたと思うのであります。御案内のように、地元住民の方々の反対だとかあるいは千葉の関係市町村のいろいろな反対がありましてこれが実行できないということ、現状のような形にはなつておるわけでありまして。

そもそも最初に、駅に今の空港の下のスぺースを使うときにどうするかという問題は、確かにいろいろ議論があつたやうでございます。

それで、新幹線の駅として使う、それに対して京成としては、その部分についての使用について内部でいろいろ議論があつたやうでございますが、一つには、あそこの空港は第一期ターミナルの現在ありますビルと、それから反対側に第二期のターミナルビルということの構想がございまして、その中間に位置するということを一つは配慮し、それからさらにいろんな建設費等々の勘案から、会社側として、現状において現時点の駅を一つ設置することによつていわば両方のターミナルビルをにらんで、若干のバスのアクセスの必要がありますけれども、その選択をいたしまして、さらに将来は、行く行くその線を九十九里まで延ばすというような構想も会社側としては考えまして現在のような格好になつておりますが、最初の計画どおり新幹線が建設され、あるいは第二期ターミナルビル等が建設されれば、一つの形としては、それなりのアクセスの両方の鉄道ができたものではなかつたかと思ひますが、結果的に現在見ますと、先生がおっしゃいますように、両方とも何となく中途半端な形になつておりました、我々としても、それと現在の成田の京成の線を、今建設がほとんどされている空港の駅と結ばないかということ、いろいろ検討したわけでありまして、これは曲線

半径等々、工事費等の関係からどうも難しいというところで、現時点におきましては、別の方途で空港の下現在の新幹線につくりました駅を活用できないかということをお考えおとるところでございます。

○安恒良一君 鉄監局長はその当時局長じゃなかつたかしらぬけれども、うそを言つたらいかぬ、うそを言つたら。京成がスカイライナーを引くときには、空港下にも乗り入れたいというこの申請はしているんですよ。ところがそれは許可してないんだよ。それをあなたは、何かね、中間に駅をつくるからいいと言っている。あのね、外国に行つたり帰つたりするときは、荷物が重たいから中間なんかだめなんですよ。第一空港と第二空港があつたら、その空港の下に行かなくやお客さんは乗らないんですよ。そんなうそを言つたらいかぬね。

私は、これは既に、国会議員になつて、参議院の交際の筆頭理事としてみんな調査に行つたんだから。そのときに会社側も全部呼んで聞いたから、いや、実はこんな中途半端な駅はつくりたくない、つくりたい。ぜひ乗り入れさせてくれというお願いをしたけれども、だめになつて、これをやりました。だから、今になつて、この二十五億かけた駅を自分のところの会社でぶつ壊しちゃつてまたつくるということは、とても今の京成では無理だ。

技術的にあなたはできない。できないことないよ。お互い鉄道屋だから、あんなもの簡単です。ただ、私企業ではし切れぬと言っている、今さらあの駅ぶつ壊しちゃつては、手前から曲げればいいんですよ。技術的には全然難しくない、技術的には、この際もう国鉄は、新幹線を当分はとてつくり切れぬと。せめてスカイライナーならスカイライナーで大量輸送しようと思つたら、

国なり公団が金を出して、手前の方から曲げて持つていけば、あの下の駅はできているんだから。それから、駅というのは、私鉄と国鉄の共同使用駅というのは幾らでも全国にあるんですよ。それから、幾らでも。そういうことでやろうと思へば、やれるんですよ。技術的には困難なことはありません。それもうそを言つてはいけません。技術的には困難、それもちゃんと私は調査した上で言っているんですよ。鉄道屋として技術的にできるかできないかと。ただ金の問題だけです。

ですから大臣、きょうは新聞西空港ですけれども、成田空港も本当に困つておるんですよ、これ、皆さんが。というのは、これで自動車道路、一応道については建設省の道路局長が言つたように終つてはいる。なお新しい計画もということになつてはいる。やはり大量輸送の方法について考えないと、非常に成田の場合に評判が悪い。まあきょうは成田のことを議論をしていくわけじゃないです。

ただ、私が気に入らぬのは、答弁で結果論として中途半端になつたと言つけれども、結果論じゃないんですよ。当初の計画が非常に、大臣がおっしゃつたやうにお役所仕事でずさんなんです、ずさん。ずさんだからこういうことになる、お役所仕事というの。片方は駅だけつくつてはつたらあつた。それから片方は、当初から、一緒に使わせてもらいたい、入りたいと言つたとき、おまえさんのところはだめじゃということにしておつて、そして結果的にだれが迷惑がかつておるといつたら、成田空港を利用する人が大変な迷惑。特に、道はできたけれども自動車に向かうから帰つてくるときは二時間ないで都心に入れないというの、これはもう現実の姿ですからね。二時間間もかかる。どうしても二時間かかる。込んで込んでとつてもだめ。

私は、そういう点については、前におけるそういう失政は失政としてやつぱり認めてもらふねと、何となく、いやそうじゃない、おれたちがやつたことは正しかったんだけれども、たまたま国鉄の新幹線ができていないからしょうがないんだというこじや困るんで、あなたは局長だつたですか、そのとき。鉄監局長じゃないでしよう、まだこのころは。そんな人がうそを言つたらいかぬね。

現実には現実でやっばり認めた上で、今すぐ私はどうこうせいで言っているわけじゃないんだ。そういうやっばりあったことはあったことだから、これから今度は関西空港の方にその話でいろいろ心配をするから、現実の誤りは誤りとしてやっばり認めるものは認めていかなきゃ、あなだ。

何か、いかにも、自分たちがやったことは正しいけれどもたまたま新幹線ができていないから国民に迷惑かけている、そんなうそを言うたらいかな。どうだい、そのところは。

○政府委員(永光洋一君) 言葉が足りなかった、あるいは表現がまずかったことをお詫びしますが、確かに最初にそういうお話があったことは承っております。結果的には、形式上の申請としては、京成は現状の位置で申請してきたわけでごさいますので、事業者としてそういう決断をして現状の形になったわけでごさいます、我々としても、今後の国際空港のアクセスにつきまして、さらに関西等につきましては、今後こういうことのないように十分配慮してやっていきたい、というふうな思っております。

○安恒良一君 承っておたけれども、申請書が出なかったというのは、それは当たり前だ。圧力をかけるからさ。あなたたちは監督官庁で、圧力をかけるから、監督官庁が怖いから、申請するときにきになったらあきらめて出さないだけの話だよ、あきらめて。最初、ぜひ入れてくれと言ってきたことは事実でしょうが、ところが、まかりならぬと言ったから、それじゃ許可もらうのになしうがないからさ、これ申請書のときにはあなたたちの言うとおりに書いて出した、それだけの話ですからね。私は、このことはこのことにしておきます。

しかし、大臣ね、やっばり聞いておってほしいのは、今度も私鉄と国鉄の乗り入れの問題がまた出るわけですから、そこで私は執拗にこのことを言っているんですよ。もうちょっとそういうものについては、親切に国民のことをやっばり考えて、私は成田の場合やるべきだったと思う。今になっ

てみると、非常に国民的、経済的損失だと思ふ。どうですか、大臣。

○国務大臣(細田吉蔵君) 成田の鉄道アクセスはもう大失敗だ、こう思います。それはおっしゃるのとおりです。どうしてこうなったかということ、空港をつくるときに一緒に駅だけをつくっておかなきゃいかぬと、こういうことになった。それから当時の空気としては、東北、上越新幹線とともに成田新幹線と、三本の新幹線という形で新幹線ブームみたいな、すぐにでもできるような話だった。実際問題は、やってみると、用地の問題その他で新幹線が行き詰まってどうにもならなくなった。そこで、京成も中途半端になった、国鉄も中途半端になった、駅は宙に浮いた。——地下にあるというんだから宙に浮いたというのはおかしいけれども、地下にできてる形骸をさらしている。こういう醜態をさらしておるんですね。

私は、まあ過去のことは過去のことで、確かに失敗であった。というのは、新幹線の見通しについての誤りがあったということが一番大きいと思うんです。これができるように思ったところ、大きな誤りがあったということだと思ふんです。しかし、今一番大事なことは、鉄道のアクセスが悪いから、これをどうするかということについて基本方針がまだ決まっていないうことなんです。これは基本方針を決めます、なるべく早く決めます。というふうにするということを決めたいと思っております。そのことは十分ひとつ私どもよく考えて、あの駅もどうしても利用しなきゃいけませんし、空港のすぐ近くへアクセスをつくるという、つまり今の現状をもとにして近い将来にやれる方向をどうするかということを考えたい、かように思っております。

○安恒良一君 ぜいひとつ成田の大量輸送について、今の新幹線構想の問題なり、それから空港線の問題なり、それから京成自体も中途半端になっていて、スカイライナーを走らせてもお客は余りないですよ。あんなところで途中でおりて、重たい荷物を持って下から上まで担ぎ上げて、それ

からまたバスに乗っていかなきゃならぬ、こんな中途半端なことをやっばりして全然だめですから、それらを含めて一遍大臣、成田の大量輸送をどうするかというところについて早急に御検討し、結論を出してもらいたいと思ひます。

そこで今度は関西の方に入っていきます。そういう状況の中でまず一つ一つ片づけていかなきゃならぬと思ひますが、いわゆる鉄道では、この前のお答えでは、一つは南海電鉄、それから阪和線、そういうものが大量輸送機関としてある。それからこれも絵にかいたもちのようですが、新幹線構想ですね、いわゆる新大阪駅から。そんな話等もありますが、なかなかそれは簡単にはいかないだろうと思ひます。

そこでとりあえず、まず鉄道についてお聞きしますが、空港と鉄道で結ぶ場合に、トンネル構想ですね、それから連絡橋構想、それから同じくそれをつくる場合の前島ですが、いろんなことが議論を繰りかえして出ているんですが、最終的には連絡橋というのでは固まっていますというふうに考えていいんでしょうか。連絡橋でやるということ、そこをまず答えてください。

○政府委員(山本長君) トンネルというふうな一つの構想として意見があるという向きもございまして、現在空港計画といましては、連絡橋でもって陸岸との連絡を図る、こういう計画でございまして。

○安恒良一君 そうすると、この連絡橋は、既にもう同僚委員の質問にも答えているように、鉄道と自動車両方の併用の連絡橋だ、両方が通れる連絡橋をつくられる、これでいいですね。

○政府委員(山本長君) 併用橋として計画したいと考えております。

○安恒良一君 そこでその場合に、これは六十七年度営業開始ということになっているわけですから、今から十年ないわけですね。十年ないわけですが、ここに南海電鉄が近くを走っている。阪和線が走っている。これはゲージは同じでありますから、いずれにしてもそこから空港へ鉄道を敷か

なきゃなりませんか。連絡橋もつくらなきゃなりませんか。こういうものの経営形態は、どこがどうするんでしょうか。金はだれが出してやるんでしょうか。

○政府委員(山本長君) 空港計画としては、対岸の二本の鉄道を空港にぜひ乗り入れるという計画を進めてまいりたいと考えております。そこで、この空港に鉄道を乗り入れるということについては、相当な金がかかりまして、これについて、空港サイドといたしましては、第一義的には既存鉄道つまり南海鉄道、国鉄というところで連絡鉄道の敷設をやっていた方がいい、というふうな考えをおるところでございまして。

しかし、最近いろいろ調整を進めてまいっております過程におきまして、鉄道側におきましてもこの建設費の負担等につきまして、鉄道側のいろんな現在の財政上、経営上苦しい問題があるというふうなことを承っておりますのでございまして。そこで、鉄道のこの敷設につきましては、地元の公共団体でございまして大阪府、それから鉄道会社、それから本空港の主体でございまして関西国際空港株式会社というものが出資し合つた、いわゆる第三セクターという方式でもって鉄道の敷設を行い、その上を申ししますか、それぞれの鉄道会社が列車を走らせる。こういうふうなことにして、そしてその鉄道の運行に伴いましてその使用料というものを徴収しつつ、長期にわたつてこの投下資本というものを第三セクターが回収していく、こういう構想が現実的ではないか、こういうふうな意見が出てまいりました。私たちといたしまして、やっばり現実的な方向として可能な道を模索すべきだという考えから、この第三セクター方式について検討しておるところでございまして、今後具体化について詰めてまいりたい、というふうな考えでおる次第でございまして。

○安恒良一君 そうするとあれですか、第三セクターをつくつてまず連絡橋をつくる、そしてその上に鉄道も走らせる道もつくる。こういうことで、その第三セクターの負担は、関西空港株式会社

社と、それからそこを利用する南海電鉄、国鉄、それから、あとはあれですか、橋をかけるところの地元の市ですか、それとも大阪府を含めた地方公共団体全体ですか。そして大体そのお金はどのくらいかかるんでしょうか。

それから工事の計画は、これはやっぱり、少なくとも六十七年にはでき上がるというのですから、それに向けてこれをちゃんと作業しなきゃいけませんね。でないと、空港だけはでき上がったけれども橋がなかったら行けませんからね、これは。ですから、その投資計画等を、まあもういよいよこの法案、きょうの場合によつたら採決をするというふうなときに、少なくともこれから空港を六十七年までかけてつくと同時に、一方、橋の方も、何年計画で、金額はどのくらい、金が必要で、それによつて橋もでき上がっていわば鉄道をそこに引き込めると、こういうことにきちっとしておかないと困るんですが、そこらはどうなっていますか。

○政府委員(山本長君) 先ほどの私の御説明が少し舌足らずであつたと思います。連絡橋、これは道路橋と鉄道橋併用でございすけれども、これは関西国際空港株式会社建設する、こういう計画でございす。それから、橋を渡りまして空港島に入りまして、そして空港のターミナルビルの下でございす一番いい場所というところまでのいわゆる通路でございすね、線路などが敷かれなところの、一つのコンクリートの箱と申しますか、それからターミナルビルの下に当たる鉄道の駅の部分の一つのスペースといふんですか、どんがらと申しますか、これにつきましてはこの会社がつくる、こういう考え方、計画でございす。

そこで、空港の中の駅の施設、それから連絡橋の上につくるところの路線といふんですか、軌道、電気設備、それから連絡橋を出まして陸岸からそれぞれの鉄道に至る部分の鉄道の敷設、これについて先ほど申し上げました主体がやつたらどうか、こういうふうな構想であることを補足させていただきます。

それから、経費でございすけれども、詳細に陸岸におきますルート、鉄道の連絡場所等について細部がきつと決まったという段階ではございせんので、ある前提を置まして試算をいたしますと、南海と国鉄阪和線、両線を接続するとして場合には六百億ないし七百億程度というふうな試算がなされておりました、それから南海本線だけという部分について試算をいたしますと、三百億ないし四百億程度というふうに見込まれております。いずれも五十七年度の価格での試算でございす。

○安恒良一君 わかりました。そうすると、いずれにしても、今それぐらいの金がかかるから、これを第三セクターでやつて、通行料を取って長期に採算をとる。私は、収支がかなり長期でないとなかなか簡単にこれはペイしないだろうと思うわけですね、率直なことを言つて。そんなに高い通行料を取つたのでは、足の問題です。なかなかそうはならないと思つて。そうすると、もう一遍聞きますと、連絡橋自体は、そういうものはつくる。だから連絡橋に鉄道を敷設する、その敷設をする金その他いろいろ金がかかるから、それらは今あなたがおっしゃつたように、第三セクターをつくつて、そしてまず鉄道のあれをする。

それからこれは、国鉄もお見えになっていすが、国鉄と南海とは同時に六十七年には乗り入れられるようにおやりになるつもりですか、こここのところは。

○説明員(岡田宏君) 阪和線を利用いたしましての鉄道アクセスにつきましては、目下鋭意検討中ではございまして、今先生からお話がございまして、ように、空港開港時においては、いずれかの方法によりまして阪和線を使つて大阪都心に乗り入れることができるように考えてまいりたいというふうな勉強中ではございす。

○安恒良一君 これ大変心配になってくるんですが、勉強中つて、というのは、やはり大量輸送機関というのは鉄道ですから、だから南海電鉄も運ぶ

のは運ぶ、それから阪和線の方も運ぶ、こういうふうなね。それからまた工事、一つだけつづいておいてまた後からつくと高くつくわけですね。だから、やはり一番時間に正確に空港に行けるのは鉄道だと思ふ。時間に正確に行けるのは鉄道だと思ふから、その意味から言つて、国鉄は大変な赤字を抱えているからあれもこれも非常に消極的だと思ひますけれども、もうちょっとやはりこういう雄大な計画を立てるときは、きつとやはり国鉄は国鉄の使命を果たすという前向きな考えがないと私はいけないと思ひます。

いづれにしても、私は、鉄道による大量輸送というものは、この次、これは聞くまでもないと思ひますが、簡単にいま新大阪駅からまたここに新幹線を敷くなどというの、成田ですらできないんですから、これも言うだけの話になるから私はそこまで言ひません。そこまで言ひませんが、せめて南海電鉄と阪和線というのは、これはやはり大量交通機関として、空港が六十七年度から開業するならば、そのときにはやはりお客さんをそれで運べるというふうな大臣、鉄道の方についてひとつお考え願ひたいと思ひます。が、鉄道よろしゅうございすか。

○国務大臣(細田吉藏君) 鉄道のアクセスは私一番大事だと考えております。なお、お話が出たかどうかわかりませんが、けれども、新幹線を敷くというものは無理でございすけれども、現在の既設の環状線等を利用して最小限度の投資で何とか新幹線と結ぶ方法ができればこれが一番いいことだと、これは研究問題かと思つておりますが、恐らくそういう一般の民間の声が上がつてくるのではなからうかなあというふうには思ひつております。

○安恒良一君 今度は建設省に少しお聞きしたいんですが、まず一つ一つ聞いていきましよう。近畿自動車道の和歌山線については、これを一つの大坂からの自動車輸送による足ということ、非常に重視をされていすが、これは土地の取得、まだ工事の残つてるところですね、四七%ぐら

いしか土地を取得されておられませんが、近畿自動車道については空港開設までにこれは間に合ひますね。

○政府委員(田中淳七郎君) 御指摘の用地買収の点でございすが、ことしの三月末で、正確に言ひますと四九%を完了しております。それで、結論から申し上げますと、相手のあることでございすので、そう簡単にはいかぬと思ひますが、我々は六十一年度末には全部買収する予定でおります。

ただ問題は、当該地区に非常にたくさん文化財がございまして、文化財の発掘調査に相当時間がかかります。これも先生御案内のように、文化財を発掘するためには用地を買収してからでないと発掘調査ができません。それが約一年ほどで六十二年、したがひまして結論的に言ひますと空港開港時までに必要な部分を全部完了さすというつもりでおります。

○安恒良一君 すなわち、これは東大阪までできておつて、阪南町に至る約六十キロが未完成ですね。そして、その中の用地買収が済んでいるのが四九%、残りはまだ用地買収が済んでいない、一方文化財が何かたくさんあると。

しかし、そうすると、これに対しては空港が開港する六十七年度までには用地買収も済むし、それから道も完全にでき上がるということで、それに必要な投資金額は幾らになりますか。それから投資計画はどうなつていすか、年次計画等あつたら聞かせてください。

○政府委員(田中淳七郎君) 東大阪ジャンクションから阪南町の間、先生御指摘の、延長が五十八キロでございす。それに必要な総事業費が、用地買収も込みでございすが、三千九百六十億でございす。六十年以降残が二千六百八十五億、以上でございす。

○安恒良一君 三千九百六十億で、六十年以降の残が二千幾らですか。

○政府委員(田中淳七郎君) 六十年以降、残が用地買収も含めて二千六百八十五億でござい

す。
○安恒良一君 その二千六百八十五億の投資はきちつとして、もう一遍念を押しておきますが、これはこれで完全にでき上がると承っているのです。

○政府委員(田中淳七郎君) 建設省としてはそのつもりでおります。

○安恒良一君 大臣、これお聞きのとおり、建設省としてはそのつもりだということですから、これもひとつ大臣に力を入れていただかなきゃならぬと思います。

そこで、お聞きしますと、やはり近畿自動車道というのは大阪市内からはここになり遠いんですよね。そこで、どうしても一つなければならぬということになるわけでありまして、それがいわゆる湾岸道路というやつなんです。湾岸道路について今どこまででき上がっているのか、そして今後どうするか。これも大体議事録を読んでいますから、ちょっと簡単に聞かせてください。

○政府委員(田中淳七郎君) 簡単に御説明しますが、概略的に申し上げますと、大阪湾岸道路は、先生御案内のように、大阪湾に沿って神戸市垂水区から大阪府泉佐野市に至ります延長九十キロの道路でございます。このうち、大阪市の港区の港崎から堺市の三宮間約八キロは、阪神高速道路大阪湾岸線としても既に供用しております。堺市三宮から泉大津市臨海町までの間約十一キロにつきましては、今事業を実施しております。さらにその南の、泉大津市の臨海町から泉佐野市に至る区間につきましては、昭和五十四年度より調査に着手しております。この区間には阪南港の港湾計画との調整の問題、それから大阪府下の貴重な海水浴場でございます二色の浜の公園の調整の問題、そういう問題がございます。路線計画を作成するための調査を現在行っているところでございます。

現況はそういうところでございまして、関西新空港整備計画の具体的な内容に合わせまして、今後関係機関との調整を進めながら、関連する湾岸道路の調査の一層の促進を図り、できるだけ早く路線計画を確定して、随時その整備に取り組んでまいりたいと考えております。

以上でございます。

○安恒良一君 衆議院でもこれ問題になったんですが、近畿自動車道だけでは不十分だと。どうしても湾岸道路が必要だと思いますが、今お聞きしたのを見ると、できるんやらできないんやらちよいとわからないんですね。正直に答えてもらいたいんですが、これは努力してもらわなきゃならぬが、間に合いますか間に合いませんか。

○政府委員(田中淳七郎君) いわゆる湾岸道路を、先ほど御質問ございました取りつけ道路、空港への。それまでに湾岸道路として通すのは極めて困難である、ほとんど不可能に近いと考えております。

○安恒良一君 大臣、お聞きのとおりですよ。もうほとんど不可能に近いということです。そこで、じゃ聞きますが、六十七年までは難しさがあつたのくらいいつたのでございまして、それが六十七年は極めて不可能だというふうにお聞きしましたが、その後何年ぐらいしたらつくり上げられるというのですか。

○政府委員(田中淳七郎君) いろいろ調査しないといけないので、先ほど申しましたように阪南港湾岸計画の調整、それから海水浴場の調整、それからさらに南の方、何も手を出してないところがあるわけです。都市計画決定もしております。そういうところでございまして、何年までということを現在明確にお答えすることは非常に難しい状態でございます。

○安恒良一君 大臣、お聞きのとおりなんです。やっぱこれ神戸から、大阪からこの空港に行くためには、私は一番いいのは湾岸道路だと思ふんです。近畿自動車道は大阪からかなり距離が離れますから、それに乗るために、乗るためには距離が離れておる。そこで大変困難だということですが、進めても

らわなければなりません。私は次のような新しい提案を一つしてみたいと思ひますが、これをひとつ建設省はぜひ検討してもらいたいと思ひます。

今、御承知のように一番問題になるのは、現在泉佐野まで行くのに大変な難しさがある。そこで御承知のように岸和田までは一般国道百七十号線、あれに乗るところに臨海道というのができています。海辺にずっと。私も何回もあそこへ行つた。ですから問題は臨海道を、あの工業地帯をずっと走つていきます。それをさらに拡張して、岸和田までたしか来ておると思ひます。岸和田から泉佐野の間をむしろ臨海道をおつくりになれば、これは一つのいわゆる道としてのアクセスになると思ひますが、そういうことについて前向きに取り組む考えはありますか。

○政府委員(田中淳七郎君) 先生御指摘の主要地方道大阪臨海線は、一般国道の二号から泉佐野市の主要地方道、枚方、富田林、泉佐野に至る約三十八キロの道路でございます。現在、御指摘のように岸和田市以北につきましては供用中でございまして、岸和田市以南につきましては、現在路線計画がまだ定まつておりません。区間もございまして、今後早急に路線計画を定めるよう大阪府と検討しているところでございます。本路線の整備につきましては、今後、事業主体である大阪府と協議しつつ検討してまいりたいと考えておるところでございます。

○安恒良一君 大臣、今お聞きのとおりで、これは大臣もぜひ積極的に建設大臣とお話し合いを願ひたいと思ひます。やはり湾岸道路については、今聞いたとおり、とつてもいつできることやらわからぬと言つておるんです。六十七年にはもう間に合わない。よしわかつた、それじゃ六十七年にできなければ七十年にできるか七十五年にできるかと言へば、それもまだわからぬというんだ。

それよりも私は、今途中まででき上つている臨海道というのがありますから、それをさらに泉佐野まで拡張する方は、やろうと思へばできぬことではないと思ふ。私もあそここの地形はよく存じています。そういう意味からいって、やはり一つは、大阪から、今でき上がっているこの湾岸道路をある程度利用するところまで利用して、それから今度は下におりる、臨海道におりて、そして行くという手もあるわけです。どうしても湾岸道路を延ばせなければ、その方が私は現実性があると思ふんです。途中まではもうでき上がつておるんです。途中からおりればいいわけですから。おりて、そして臨海道に乗つて、それで臨海道を今できいないところをあつてくれれば、それでさつと泉佐野までは大体行ける、私はそういうふうに思ひます。

ですから、こういう問題についてひとつ建設省も前向きに検討するということをお願いしたいと思います。大臣としてはやはり、近畿自動車道だけではまだ成田と同じになつちゃう、また成田と同じで、自動車に乗つたらもうとても時間がかつちやつと、こうなることはもう火を見るよりも明らかですから、どうしてもいまだ一本とあえず、湾岸道路の完成を急いでほしいんですが、それがなかなか見通しがないというんならば、今の既存の湾岸道路と既存の臨海道、そしてさらにできていないところをとりあえず臨海道につないでいく、完成するということになると、足の問題はかなり片づくと思ひますが、それらについてのお考えをちょっと聞かしてください。

○政府委員(田中淳七郎君) 建設省としては、新空港開港時におきましては、近畿自動車道と歌山線で新空港へのアクセスする交通に当面は対処できると考えています。しかしながら、先生御指摘のように、もっと、でき得れば御指摘の大阪湾岸道路の泉大津市以南の整備にも着手したい、あるいは臨海道路、どちらか何とかしたいというふうにご意見を伺います。

○安恒良一君 建設省さん、あんなたはそんな役人答弁じゃだめなんだよ。成田のときも、これができれば間に合うと言つたけれども、実際間に

合つてないでしょう、成田を見てもらなさい、あんな。どれだけ自動車かふえるかという予測もないで、空港がでる上がるのは六十七年だよ。そのときに、いや、近畿自動車道だけで間に合いますなんてそんなことを言っておつたら、今度は七年たつたらもうすぐ——まああなたはそのころ建設省におるかどうかわからぬよ、わからぬけれども、私はやはり成田の経験からいっても近畿自動車道だけでは不十分じゃないか、これから車社会なんだから。そんなことを考えて、前向きに取り組んだらどうかと言っているのに、前向きに取り組むと言ふんないけれども、間に合うと思ふからということでは、これが間に合うと思つておつて間に合わなかつたらどうするの。間に合わなかつたら。成田なんか、現実そうじゃないの、間に合つてないじゃないの。成田は、計画どおり道はでる上がつた。でる上がつたけれども、今成田からこつちに来るのに二時間かかっている、二時間。国内外で物すごい不評だ、もう成田空港なんかやめて羽田の方に戻ってきたらどうかという声があつて出ているじゃないの、国民から。だから、そういう点について、何かあなたたちは、自分たちが計画したらそれがもう絶対正しいように思つたらいいんだよ、絶対正しいように。

僕は、こういう点について、近畿自動車道はまず完成してもらいたい、湾岸道路も完成してもらいたい。しかし、湾岸道路の方が大発見通しが暗いというから、それじゃせめて既存の国道を利用して、そして臨海道路というのがせつかく中途までできているんだから、あとそれをつくればそこも一つのアクセスになるじゃないかと、こういう前向きの提案をしているのに、それは間に合うからいいというなら、もしも間に合わなかつたら責任をとるか、それこそ。間に合わなかつたらどうするんだ。大臣もあんなところどころかわるから、だれが責任とるか知らぬけれど、どうですか。

○政府委員(田中淳七郎君) 先生、別に先生に盾突くわけじゃないんですが、現在も二十六号線

のバイパスの第二阪和道路というのが昨年の十二月に開通しております。それと、先ほどの近畿自動車道と歌山線、さらにできれば御指摘のように湾岸線及び臨海線の混合部隊、そういうふうにできるだけ三つの線を使つて何とかしたい、そういうふうなことを考えています。

○安恒良一君 私予算委員会、道路特会やめて一般会計に金を少し回したらどうだと言つたら、前の道路局長は飛んできて、いやまだまだ道はできておりません先生と一生懸命言つておるんだからね。こつちはいい話をしているんだから。それなら、道路特会を今度は一般会計に回せという話を、また今度予算委員会に行つて言わなければいかぬよ。言つたら、そのときあんな、飛んできて、いやまだまだ道はこんなに残つております、これやつてくださいますと、いやとやうておきながら、こんなときになつたら、何か、せつかくいい話をしてやっていると、いや間に合う間に合つて。どうなつておるのかね、建設省というのは。

それならそれでいいよ。この次は私は予算委員会へ出て、ああ間に合つておるといふから道路予算ばつぱつぱつ切つて、一般会計が赤字だからとどんどんどん繰り込めという話になるよ、これは。

○政府委員(田中淳七郎君) 理想的な状態で空港開通までに自動車に関するアクセス道路を完成させるためには、近畿自動車道のまず開通、それから御指摘の阪神公団が施工するであろう湾岸道路、それができなければ一部区間臨海線を利用する、その三つであるのは事実でございます。

○国務大臣(細田吉蔵君) 道路のアクセスにつきましても、地元の関係の方々、また衆議院の議論の中でも、湾岸道路がどうしても必要なんだと、大体こういう意見でほとんどコンセンサスがあるのでございます。

しかし、私もこの間もちよつと行つて見ましたけれども、なかなか、言われるように阪南港なり、二色の浜ですか、二色の浜の問題はこれはちよつ

とやそつとで解決がつきそうもないような場所でございますね、見てまいりますと。それで見当がつかないと建設省でもおつしやつておるんだらうと思ふんですが、港の問題は私どもの運輸省のことですから何とでも考えたいと思つておるんですけれども、海浜の問題はやっぱり一番住民との関係その他で難しいと思ひます。そこで、便宜な方法としてあなたのおつしやつたような方法をやはりとりとざるを得ない、とつていただかざるを得ないんじゃないやうか、私も関西空港関係会議で建設大臣にはぜひともお願いをいたしたい、かやうに思つておる次第でございます。

○安恒良一君 それじゃ、大体残り時間が少なくなつてまいりましたから、最後に要望だけいたしておきます。

どうぞ、新関西国際空港のアクセス問題については、成田空港の二の舞にならないように、空港がでる上がつたときにいわゆる鉄道による大量輸送、それから道路整備計画を進めて、再び成田のようになり外国の方々から御不評を買うことがないように、アクセス問題について、もちろんこれは空港利用者の利便と同時に地域社会における交通公害のことも考えなきゃなりませんから、その両面を考えたアクセスの施設の整備については万全を期していただきたいと思ひますので、国務大臣として、各大臣を代表して運輸大臣御答弁をお願いいたします。

○国務大臣(細田吉蔵君) 空港の死命を制するよいうなアクセスの問題でございますので、成田空港の失敗といひましようか、成田空港の現状にかんがみて十分な配慮をいたすように関係関係でお願いをいたしたいと思つております。

○安恒良一君 次に、自治省もお見えになつていと思ひますが、いわゆる関西新空港の人工の島の帰属問題についてちよつとお聞きをしたいのであります。

我が国で初めて二十四時間運航可能な国際空港で、空港面積はでる上と最終的には千二百ヘクタール、現在の新東京国際空港、成田の約二倍

ということなんですが、問題は、この人工島は、いずれどこかの市町村に編入されなきゃならぬと思ふんですね。地方自治法によりまして、公有水面の埋め立てが認可されるまでの間に所属市町村を定めるように規定されておりますが、私が聞くところによりまして、連絡橋が結ばれる泉佐野とか、泉佐野周辺の田尻町とか、何かいろいろ名のりを上げて、水面下ではおれのところであり、この人工島の帰属問題はどのようにされるつもりなのでしょうか。自治省並びに運輸省等のお考えをひとつお聞かせをお願いしたいと思います。

○説明員(小島重吉君) お答え申し上げます。

この人工島の設置が予定されております区域は、先生御案内のとおり、法律上は「大阪府の地先水面で政令で定める」ということになっております。今運輸省からもいろいろお伺いをしまして、設置がおおむね予定されていると思われる地域につきましても、先ほど御指摘ございましたように、これは公有水面でございますので、大阪府のいずれかの市町村には属することは明らかでございますけれども、公有水面上は通常境界線が引かれておりません。したがって、今後の手続といたしましては、大阪府の知事が地方自治法の九条の二、あるいは先ほど御指摘ございました九条の三、こういう規定によりまして決定をするとかあるいは裁定をする、さらには調停に持ち込むというやうな手続を経た上で、どの市町村に属するかということが決まるといふのがその法律上の手続でございます。したがって、現状でははつきりどの市町村に属するということは決まっております。

○安恒良一君 私はこれ、空港が完成しますと、埋立地や滑走路、空港ビルなどの固定資産税や航空機燃料税と税などが見込めますから、もちろん成田空港に準じて固定資産税は通常の半分にするとかいろいろ言つておりますが、例えば成田の場合、成田市の固定資産税全体の半分に当たる約

二十五億が同空港から入っているわけですね。ですからやはり市町村にとっては魅力があることで、しかし私は少なくとも一貫した行政を進めるためには一つの自治体によってやる必要があるんじゃないか。大阪府の何町村、何々市と決めるにやれないと思いますが、そのところはどうか、それとも一つの市町村の所属にされるんですか、どうするんですか。

○説明員(小島重喜君) この問題につきましては、先ほど申し上げましたように、国が決めるということではないで、御案内のとおり大阪府の知事が最終的に調整をするということになっております。

その際に私どもの方にも相談がございまして、今先生御指摘ございましたように大変魅力的な土地、地域であるということは確かでございます。水面下ではいろいろとお話があることもございます。事実でございます。ただその際に、やはり今御指摘ございましたようなこれは国際空港でございますから、そういうものの一体的な運営といえますが、そういうようなものに支障が起らないように、これはやっぱり運輸省の方からいろいろと大阪府の方にも申し込んでいたかと思っておりますし、私どもも運輸省と十分連絡をとりながらそういう点は努力をしてみたいと、かように思っています。

○安恒良一君 大臣、お聞きのとおりでね、知事が最終的に決めるけど、下手をするとこれでまた裁判や争いになったらいかぬと思うんですね。例えば、東京の大井埠頭埋め立てで、地区割りをめぐって品川区と大田区がうんと争ったケースがあるんですよ。

しかも今回の場合には幾らになるかまだ計算できないと、こう言いますが、成田の場合でも約二十五億固定資産税が入っているわけですから、これは成田よりもまだ広くなるわけですからね。そうかといって私は、島のこつちの方は何々市、こつちの方はって、こんなことじゃとても空港行

政はうまくいかないと思うんですね、空港行政は。いろんな問題が起った場合に。そこで、ぜひとも一貫をした行政を進める立場に立つて、一つの自治体によって帰属すると。私は何も今ここでどこかと言っているわけじゃありませんが、そういうふうにはこれは大阪府ともよく、これは自治省、運輸省、特に空港をつくるのは運輸省ですから、御相談をさせていただいてやっていただかないと、島のとり合いになったんじゃこれは大変なことになる。どうも水面下では、いや、おれのところによこせよこせ、それがだめなら、いわゆるこの市とこの町のこに島が浮かんでるんだから少し島を分けてくれとかね、こんな話が私たちの耳に入ってくるわけですよ。

空港という非常に公共性の高い人工島ですから、それが何か市町村によって空港が線引きされるなんて、こんなばかげたことがあってはいけません。と思いますが、そのところ大臣、どうされますか。

○国務大臣(細田吉藏君) 具体的には今自治省から答弁があったとおりでございますけれども、でき得べくんば一つの市町村に所属した方が望ましいというところはもう間違いない、かように思っております。次第でございます。

○安恒良一君 いや大臣ね、望ましいんじゃないかと、空港の建設は民間でやるんですが、監督官庁としてやっぱりこれは運輸大臣が中心に、また国も余計出すんですからね、銭出してつくるんだから、望ましいじゃないかと、大臣としてもそういう方向でこれは自治大臣とも相談をされ、大阪府知事も相談をされて、そしてやってもらうということの努力をしてみようということ。望ましいなんてね、それは望ましいのは私はわかってる、望ましいから私が聞いているんですから。あんな望ましいだけじゃなくて、大臣として御努力願えますかと聞いている。

○国務大臣(細田吉藏君) できるだけ努力をいたします。この問題はしかし、非常にやかましい問題でございますので慎重な発言をいたしておる次

第でございますが、努力いたしたいと思えます。○安恒良一君 非常にやかましい問題ですけどね、それと同時に、私はこんなことでまた裁判とかんとかかんとかになったらみっともないと思うんですよ、率直なことを言わせてもらって。だから、難しい問題だけど大臣が中心になって努力をされないといふこともないですよ、これ。また、せっかくできたけれども島とりで裁判が起ったなんて、そんな物笑いになりますからね。前例がないわけじゃないんですから、埋立地ですらあるわけですからね。ましてや今度は、立派な島ができて税収がばばと入ってくるということになると、魅力がありますからね。どうぞそういうふう

に。それじゃ、時間ありません、最後にお聞きしますが、経営資料をいろいろいただきました。そこで、この前お聞きしたときに、これは民間でやった方がいいということの中で、一つは給油事業、それから貨物輸送の事業、それから空港の中間でやらせようということ資料をいただきました。何回となくやりとりした中で、きょう、資料をいただきました。

そこで、もう一遍整理して、その中で直営でやるものですね。これとこれとこれは直営でやりたとか、これは民間でやるがいわゆる委託でやるとか、もちろん直営でやるわけにないきませんからこれはやっぱりテナントだと思えますが、そんなわかり切ったことを聞いていないんです。その経営に寄与できるといふ資料は、かなりもう何回となくやりとりして、一応きょうの朝にいただいたもので、細かくは読めませんでしたが、率直のところ、しかし、なるほど若干こういうふうには直営でやれば委託でやるよりもとか、もしくはテナント料を取るよりも収入がある程度上がりますという見当はつけることができた。

そこで、その中身を整理して、やはりこの空港株式会社直接やるものと、それからいわゆるテナントを入れてやるものと、それから委託でやるものと私はあると思いますから、例えば給油事業は直営でやるのかやらないのか、貨物はどうするのか、それから空港施設の中の売店やその他。そういうものについての考え方をちょっと整理して答弁してみてください。

○説明員(松村義弘君) どの部分を直営にし、どの部分を専門の業者の方に委託するかということの最終決定は会社の方ですることに相なると思いますが、現段階で我々が考えておりますのは、まず直営部門につきましては、給油施設は直営をしたいと考えております。次に、旅客ターミナルビルの中の物品販売店の大部分は直営したいと考えております。旅客ターミナル部分の中にあります小さい売店、それから飲食店、サービス店、そういったものは、しかるべき専門の業者の方にビルの一部をお貸しして営業していただくということに相なろうかと思えます。それから、貨物ターミナルビルにつきましては、これは道路運送事業の免許等の諸手続が必要になりますので、恐らく専門の業者の方にビルの一部をお貸しして営業していただくということに相なろうかと思っております。

○安恒良一君 そうすると、給油事業は直営でやる、こういうことですね。きょういただいた資料を見ると、成田の場合は直営でやって赤字が出ていますが、これは暫定輸送期間だから、やはり直営でやった方が空港にはプラスになる、こういうふうには資料は読んでいいわけですね。

それから、貨物ターミナルビルについては、これは道路運送法の関係があるから、これはどこかに委託をしてやるということですね。そして、そこからいわゆるあれですか、テナント料を取ることにするんですか、これは、ということになるわけですね。

それから、あといわゆる空港ターミナルビルの問題については、物品販売等については直営でやるが、レストランとかその他細かいものについては

はテナント。だからこれは直営とテナントの方式のいわゆる合併でやる、こういうことですね。そういう方法によって、いわゆるその結果が、総合的には羽田、成田等々の経営よりもより関西国際空港の方が高い収益性を上げて、そしてそれが関西国際空港のいわゆる収益性に寄与する、こういうふうな最終的にお伺いしていいんでしょうか、この資料について。

○説明員(松村義弘君) 先生のおっしゃいましたとおり、旅客ターミナル部分については直営部分と委託部分、貨物ターミナルビルにつきましては委託、給油施設につきましては直営、こういった経営形態をとることによりまして空港の円滑な運営に資することができると考えております。

○安恒良一君 いやいや、空港の円滑な運営だけじゃないんだよ。

あんたたちが盛んに大臣以下唱えたことは、空港の円滑な運営と同時に、この方式が一番収益性を上げるということをやとりをしてきて、それで何回も資料をつくり直してもらって今日まで来ておりますからね。私は、民間会社自体がやった方がいいということだから、まあテナントというのはいかぬ、貨物なんかは道路運送法がありますから別、銀行とかそういうところはやるわけにいかないんだが、物品販売その他はもう直営でやると。それからレストランなんか、やり方によれば直営の方がいいのかもしれないとテナントを入れた方がどうかというところは、これは検討すればいいことだけれどもね。民間でやるということとは、貨物等を除くと、かなりやつぱり直営でやるということでしょう。それが、民間空港株式会社がついて寄与するということになるんじゃないですか。テナント方式というのはどこもやっているわけですね。これは成田でもテナントを入れてやっているし、東京空港は直営とテナントとの両方の併合でしょう。

そういうふうでないと、何となく聞いておると、また今度、民間でやるやるといながら、直営が少なくなつてテナントが多くなつたらこれ意味な

いと思うんですが、どうですか、そこらは。

○説明員(松村義弘君) たびたび繰り返して申しわけございませんけれども、給油施設部分については直営でやります。旅客ターミナル部分において営業されます大部分の物品販売業、これは恐らく免税売店なども当然入ると思います。そういったものは直営でやることを考えております。それ以外、専門の業者の方に委託した方がいいと考えられますものは、委託ということでテナント料を取ることと収益を確保する、こういった経営形態になろうと思います。そういった形態をとりまして収益を確保してまいりたいと考えております。

○安恒良一君 以上で終わります。

○委員長(矢原秀男君) 午後一時十五分に再開することとし、休憩いたします。

午後一時十五分休憩

午後一時十八分開会

○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。

○桑名義治君 きょうは私は、関西空港法案について、特に環境問題あるいは漁業に対する影響もしくは補償問題、こういった点について少し審議を進めていきたい、こういうふうな思ふ次第でございます。

まず最初にはございしますが、関西国際空港の建設は、いわゆる瀬戸内海環境保全審議会が理め立てを厳に抑制すべきものである、こういうふうな言っているわけでございます。

あるいはまた、瀬戸内海環境保全特別措置法の第三条の中にも、「政府は、瀬戸内海が、わが国のみならず世界においても比類のない美しさを誇る景勝地として、また、国民にとって貴重な漁業資源の宝庫として、その恵沢を国民がひとしく享受し、後代の国民に継承すべきものであることにか

んがみ、瀬戸内海の環境の保全上有効な施策の実施を推進するため、瀬戸内海の水質の保全、自然景観の保全等に関し、瀬戸内海の環境の保全に関する基本となるべき計画を策定しなければならぬ」と、こういうふうなうたっているわけでございます。

そういった中で、今回の関西空港の建設ということは非常に大型な事業でもございまして、こういったいわゆる規定に基づいて、どういふふうな環境庁としては基本的に認識をしているのか、まずその認識を伺っておきたいと思ひます。

○説明員(加治隆君) お答え申し上げます。

この関西国際空港計画は、埋め立てを厳に抑制すべきものとされております瀬戸内海における大規模な埋め立てを伴う計画でございますが、この計画が国家的事業として進められているものであることに加えて、大阪国際空港の騒音問題の解決を図ろうとするものであることなどを考慮いたしまして、やむを得ないものと判断したところでございします。

○桑名義治君 そこで、次に運輸省にお尋ねをしたいわけでございしますが、運輸省と環境庁との覚書の中に、関西国際空港の基本計画は瀬戸内海環境保全基本計画に適合しなければならぬものとす、こういうふうな覚書が交わされているわけでございます。そこで運輸省は、このような計画について、環境庁とどういったいゆる協議を重ねてきたのか、現在までの経過を伺うと同時に、今後空港の工事並びに運用について、環境保全上どのような態度で臨むのか、まず伺っておきたいと思ひます。

○政府委員(山本長君) 運輸省といたしまして、この空港計画に関する諸調査を長年にわたる実施し、多額の費用を投じてまいりましたけれども、その非常に多くの部分が環境アセスメント、保全に関する問題をどう考えるかということについてございします。それを取りまとめたのがいわゆる三点セットという形になっておるわけでございしますけれども、その三点セットの中の環境アセスメ

ントにつきましては、関係府県に提示し意見交換を行うだけではございまして、環境庁にもこの説明をいたしまして、十分その意見を聞くということと意見交換を行ってきたところでございします。

また、昨年五月にこの関西国際空港の建設に関する関係会議が開催されました、政府が一体となつて取り組んでいくという体制がなされたことに伴ひまして、環境庁との意見交換も極めて活発に私たちが行ってきたつもりでございます。環境庁のいろいろな御意見も入れて、私たちの諸調査もやってきましたものでございします。

今後、この関西国際空港が計画段階から建設段階に移行するという段階を迎えまして、新しい段階に入つてまいります。この法案が通りますればそういう段階になっていくわけでございしますが、私たち今まで空港建設のアセスメントをやつてまいりましたけれども、会社がこれを、この成果をもとにいたしましてさらに具体的な建設計画に従つて環境アセスメント、これはいわゆる工事の実施アセスメントと申しておりますけれども、を行っていくこととなります。こういう過程におきまして環境庁から、いわゆる実施アセスメントというものも適切に行われるように意見が述べられていくところでございします。

先生先ほどおっしゃいました瀬戸内の基本計画に適合するようにというものも、環境保全の見地から環境庁から強く私たちに意見が述べられておるところでございします。

今後、具体的には公有水面埋立法の手続等がございまして、この手続の中で環境庁の環境保全に関する意見が徴されるということになっていくわけでございます。運輸省といたしまして、この空港計画を円滑に実施していくためには、やはり環境庁とも十分連携をとりまして、会社が適切な環境アセスメントを実施し、また、そのアセスメントに従うところの事業を実施したことに伴ひまして、良好な環境の保全が図られるように最大限の努力をいたしていきたい、こういう考えでござい

でございます。今後とも環境庁と十分意見の交換をいたしながら、環境保全について万全を期していきたいというふうに考えておる次第でございます。

○桑名義治君　そこでお尋ねしたいことは、特別措置法の中の十三条の二項で、これは「埋立て等についての特別の配慮」の項でございますが、「前項の規定の運用についての基本的な方針に關しては、瀬戸内海環境保全審議会において調査審議するものとする」、あるいはまた、同法の中の二十三條の二項で「審議会は、環境庁長官又は関係大臣の諮問に應じ、瀬戸内海の環境の保全に關する重要事項を調査審議する」、こういうふうな特別措置法の中にはうたっているわけでございます。

にもかかわらず、今回のこの事業に關しましては審議会に諮問をしてないわけでございますけれども、しかし位置的な問題から見ますと、一部とはいいながらまいわゆる「瀬戸内海環境保全臨時措置法第十三条第一項の埋立てについての規定の運用に關する基本方針について」、こういう答申があるわけでございますが、この答申のいわゆる中身の中にこの位置が抵觸をしているわけですが、にもかかわらず、審議会にかけなかった理由というのは那辺にあるのか。まず、これ環境庁と運輸省の両者からその理由を説明していただきたいと思ひます。

○説明員(桜井正昭君)　お答えを申し上げます。

瀬戸内海の環境保全の観点から、いわゆる瀬戸内法におきまして「埋立て等についての特別の配慮」が規定されております。その運用についての基本的な方針に關しましては、瀬戸内海環境保全審議会において調査審議することとなっております。同審議会は環境庁長官の諮問によりまして、昭和四十九年五月九日に「瀬戸内海環境保全臨時措置法第十三条第一項の埋立てについての規定の運用に關する基本方針について」と題します答申を行いました。瀬戸内海の埋め立てを伴う計画につきましては、法及び基本計画に基づき、ただいま申し上げました埋め立ての基本方針を踏まえまして立案され、また審査されているというところ

でございます。

ところで、本件、関西国際空港の建設に係る埋め立て問題でございますが、この問題は重要な問題であります。既に埋め立ての基本方針について答申を受けておりますので、個別案件である本問題を本審議会にて事前に審議していただくことは必ずしも必要ではないと判断をいたしましたところでございます。

なお、本件につきましては、昨年の九月十九日と本年三月二十六日に開催されました本審議会において、それまでの経緯を御報告しているところでございます。

○政府委員(山本長君)　審議会との関係における手続問題につきましては、環境庁の御判断に従って私たちが考えておるところでございます。

○桑名義治君　環境庁にお聞きしますけれども、いわゆる関西空港関係協議会、このときの環境庁長官の発言の要旨を読みますと、先ほどからの御答弁と同じように、やむを得ないものと判断すると、こういう御発言があるわけですが、やむを得ないものと判断するということは、これは大変な重要事項で、慎重に審議をしなければならぬという意味を私はむしろ含んでいる発言だと思ひます。とするならば、しよせん先ほどの、お話し申し上げましたように、いわゆる法に抵觸をするというその事項でございますので、当然この出発の時点から審議会にかけなければならぬか。審議会がたまたま開かれていて、その審議会に報告をしたという、そういう報告事項では済まされない問題ではないか、こういうふうに思ひうわけでございますが、環境庁どうですか。

○説明員(桜井正昭君)　ただいま申し上げましたように、私どもといたしましては、全体的な基本方針は既に御答申をいただいておりますので、個別の案件につきましてはこの基本方針に照らして事務当局で判断をするということで、この判断をさせていただいたわけでございます。

○桑名義治君　そんなオウム返しみたいな、そう

いう答弁を僕は要求しているわけではございません。環境上必要があるのかないのかという、その根拠を明快にしろというわけでもない、その第一項の埋立てについての規定の運用に關する基本方針について、このいわゆる答申の中には「大阪湾奥部」ということで、ちょうどこの位置がきちっと入り込んでいるでしょう。この中にもきちっと入り込んでいる位置に抵觸するわけですね。そういう重要事項であるとするならば、しよせんは、なぜかできなかったかというもう少し具体的な理由を説明しなければ、それは答弁になりませんよ。

○説明員(桜井正昭君)　繰り返して大変申し上げたいのでございますが、ただいま御答弁申し上げたとおり、そのように判断をさせていただいたわけでございます。

○桑名義治君　答弁が不十分だよ。

○説明員(加治隆君)　ただいま審議会に關する、諮問に關する御質問でございましたが、その基本となります判断につきましては、いわゆる三点セットの中における環境影響評価案、これに基づきましてこの位置内容が妥当であるという判断も根拠にございまして、ただいま申し上げた答申の趣旨、事務的に任されておるといふ判断に基づいて諮問をされなかった、これが一つの理由かと存じます。

○桑名義治君　じゃ、この問題についてある程度環境庁としては調査したんですか。

○説明員(加治隆君)　環境アセスメントにつきましては、事業者がそのアセスメントを実施するのが基本でございます。したがって、我々環境庁といたしましては五十六年の五月からこの環境アセスメント、いわゆる三点セットを十分検討いたしました。その検討するに当たりましては、我々の既に環境アセス問題の知見、事例、そういうような問題を十分踏まえましてこの内容を検討したところでございます。したがって、その結果をもって妥当であるという判断をいたしました

ところでございます。

○桑名義治君　いずれにしましても、いわゆるその特別措置法や、あるいはまたいわゆる措置法の第十三条一項の埋め立ての答申等について、この一つの答申やあるいは法に定められた事柄、これが実際に行われていないということについては、これは相当な大きな理由がなければならぬと思ひます。ただ一つの国家的な事業であるがために削除することができるといふような、そういう安易な考え方は瀬戸内海を殺してしまうおそれがあるわけですよ。だから、そこら辺はもう少し慎重に考えてもらわなければならないと私は思ひます。

そうしないと、こういった問題がいろいろと提起されてきますと、たとえばここにこういう「エネルギーと公害」という雑誌の一部を持ってきたわけでございますけれども、こういったところにもこういった問題を全部引き上げて、そして非難されているんです。現実には、やはりこういう大きなプロジェクトをやる場合には、あるいはまた、こういうふうな法がござつていて地域については、特に万全を期してやるべきではないか、こういうふうには思ひます。そうしないと、結局、手抜きと言えは怒られるかもしれない、皆さんが不満かもしれせんけれども、成田空港のような問題が必ず起こるんです。現実には、だから、万全を期して、どこから指摘をされようとも完全な一つのルールを踏みながら、しかも完全な調査を進めた上で、そしていわゆる着工をしていく、これが私はもう最もベターな方法であらうと、こういうふうには考へるわけでございます。

その点についてはどう思ひますか。やはり、あなたたちの今までとってきた、審議会にかけなくともいいという論理は正しいとあなた方思ひますか。

○説明員(加治隆君)　この関西国際空港計画の今後の実施に当たりましては、さらに公有水面埋立法、それに基づいて環境アセスメントが実施されるわけでございますので、さらに詳細にその点に

ついで十分な審査をして万全を期してまいりたいというふうに考えております。

○桑名義治君 いずれにしても、こういった態度を示すために、環境庁は弱い弱いと言われているんです。結局、各府県あるいは政府の方針に従ってやる必要がある、やる必要がある、押し込められてしまう。環境庁あつてなきがごとし、こういうふうな批判が国民の中にあるわけですが、でも、厳然たる一つの態度をやつたり示していることが環境庁のよつて立つべき任務であらうというふうに私は思います。その点、今から先の工事の段階では監視の目を厳しくしていく必要があるんじゃないかと、こういうふうな指摘をしておきたいと思ひます。

それから、審議会が四十九年の五月に答申したいわゆる「埋立てに関する基本方針」があるわけですが、この基本方針、「瀬戸内海環境保全臨時措置法第十三条第一項の埋立てについての規定の運用に関する基本方針について」の中で、大きく分けて三つあるわけですね。一つは「海域環境保全上の見地」、二つ目には「自然環境保全上の見地」、三つ目には「水産資源保全上の見地」から、埋め立てを避けるべき基準を明示しているわけでありまして。それによりまして、埋め立てに際してそれぞれの見地から影響の度合いが軽微であることとなっている必要がある、こういうふうになつていくわけですが、一方、運輸省でまとめた「海域生物及び漁業に及ぼす影響」についての調査結果のまとめによると、決して影響の度合いが軽微とは思へないわけですが、これはどういふふうに理解をしておきたいのか、運輸省の見解をお尋ねしたいと思ひます。

○政府委員(山本長君) 先生お尋ねの、いわゆる運用に関する基本方針と関西国際空港の建設、すなわち海上埋め立てとの関連で、基本方針についていろいろな留意事項が書かれてございます。これについての運輸省としての判断と申しますか考案方というのにつきましても、関西国際空港計画室長から答弁させていただきたいと思ひます。

○説明員(小坂英治君) 三点セットの段階でございいますけれども、「埋立てに関する基本方針」に適合するということがこの埋め立てを進めます前提条件でございいます。その意味におきまして、今先生がおっしゃいました三つの項目について見解を出しております。

まず、第一の「海域環境保全上の見地」につきましてでございます。これは基本方針の記の1の(1)に書いてございまして、関西国際空港はいわゆる海上空港でございまして、その建設に当たって沿岸の海岸線の変更をもたらすということとはございしません。五キロ離れておるといふことでいろいろと検討してございいます。

また、埋め立てによる周辺海域の水質への影響の度合いは極めて軽微でございいます。これはやはり潮流にどういふふうに影響を与えるか、水流がどうなるかというふうなことを別途研究した結果でございいます。

さらに、空港の設置後における空港施設からの排水に係るCOD負荷量は、これは小さいものでございまして、当該海域に設定されているCODに係る環境基準の達成に支障を与えるものではないと考えております。

ちなみに、私どもの調査では、大阪湾での汚染負荷量が一日約二百四十トン程度であるというふうな計算してございまして、この空港から出てまいります汚染負荷量は、私どもの調査によりまして〇・二トン程度でございまして、水質にかかわるシミュレーション等を計算しましても、空港の周辺にのみの変化でございまして、

それから、埋め立てにより、潮流、恒流はもちろん埋め立てをやるといふことで多少の変化はありますが、大阪湾及びその周辺海域にわたります海水の流れのパターンを変える程度のものでございしません。

また、空港の設置が周辺海岸への波浪、高潮、津波に及ぼす影響については、場所によっては若干の変化が起こればというものが想定されましたものですから、私どもの計画では空港の護岸をすべて

消波構造ということで、すべてといひますか、波当たりの強いところにつきましてはすべて消波構造とすることでお処することにしております。あるいは大阪湾の沿岸における海岸構造物の計画天端から判断しましても、海岸の保全及びその利用にほとんど支障を及ぼさない程度のものでございします。さらに、このように離しました結果、海岸の浸食または堆積に対する影響については、砂の粒径等の変化から見ましても、ございしません。

それから、埋め立て用地の工事に当たっては、空港の護岸工事を先行して施工することによりまして、埋め立て土砂の投入によりまして濁りの拡散についてはほとんどございしません。これも検討してございしますが、空港の直近部に限られます。

それから、二番目の「自然環境保全上の見地」でございまして、これは「埋立てに関する基本方針」の記の1の(2)にございまして、

この問題につきましては、空港を泉州沖という海上五キロの位置に設置することとしておりますので、景観上でございしますが、陸から見ますと海上に線状に展望される程度のものでございまして、景観上特に支障を与えるものとは考えられません。

また、海域環境に影響を及ぼすと考えられます流れ、水質、波浪等のパターンの変化も比較的軽微でございまして、その結果、同海域の海域生物に与える影響は軽微なものと考えられます。先生が御指摘になりましたように、水産生物に与える影響そのものにつきましては、別途、流れ、水質、波浪等の検討によりまして軽微なものと判断したわけでございます。

なお、埋め立てにより海水浴場等の利用に影響を及ぼさないものということはもちろんでございまして、当然ながら、また文化財の保護という面でもこの海上埋め立てについては支障がないと考えております。

三番でございしますが、「水産資源保全上の見地」ということがございまして、これは基本方針の記の1の(3)にございまして、

当然ながら、埋め立てにより海面を消滅しますもので、その分での影響がございします。しかしながら、水産資源の増殖、養殖、漁場の整備等の対応を積極的に進めることによりましてその軽減を図ることが出来るものであり、大阪湾及びその周辺海域全体から見ますと、海域生物の生態及び漁業に著しい影響を及ぼさないものと考えられます。

また、空港の設置後における空港施設からの排水の汚濁負荷量は、先ほども申し上げましたように小さく、また埋立工事に伴う投入土砂によりまして濁りの拡散につきましても、先ほど言いましたとおりでございまして、空港の護岸の概成後に土砂を投入すること、工事中につきましても拡散防止対策を行うことによりまして万全を期したい。その結果、その影響は十分軽微なものと考えておるわけでございます。

○桑名義治君 おたくからいただいた資料の中には、確かにそういうふうな軽微である、軽微であるというふうな言われているわけでございます。ところがまた一面、「海域生物及び漁業に及ぼす影響」おたくの調査の一部でございまして、この中を見ますと、「海域環境の変化」、まず12の2でございまして、この中にもいろいろと書いてございまして、やはり潮流が変わるという可能性が考えられるというふうになっているわけでございます。あるいはまた、「空港の設置に伴って底層の潮流の流速が小さくなる空港の北あるいは南西側の海域では、この貧酸素海域を湾奥及び南西方向に拡大させる傾向が助長され」と、こういうふうには、海域環境の変化についてもこの調査結果は述べているわけでありまして、

あるいはまた、12の3の2でございまして、「底生生物」この問題についても、「潮流の変化とそれによる貧酸素化傾向の助長とが加わって底生生物相が貧困になることが考えられる」と、こういうふうになっているわけでございます。

それから、12の3の4、これは魚類あるいは甲殻類その他の水産動物の件についても同じような影響が考えられるというふうな記載しております

し、あるいは浮魚ですか、この問題についても、「水質に大きな変化があればスズキ、カタクチイワシ及びマイワシの幼若期の発育に影響を及ぼすことが考えられる。」と、こういうふうなそれぞれ甲殻類その他の水産動物あるいは底魚、貝類あるいは藻類、こういったものも全部影響があると考えられる、可能性があると考えられる、そういうふうな全部この報告書はなっているわけですね。

そういう立場から考えますと、非常に影響が軽微であるというふうにおたくの方では言われまされども、現実にはこの調査が言っている事柄は、すべて影響は考えられるということで全部締めくくられているわけですね。そうやうな立場から考えると、運輸省のおたくの言っている、いわゆる影響が非常に軽微であるというその発言はどうもいただけないわけですが、この調査結果によつての皆さんの軽微であるという判断は那邊にあるのか、御説明願いたいと思います。

○説明員(小坂英治君) 先生海域生物につきましておっしゃられましたけれども、私どもとしても海域生物そのものにつきましては残念ながら素人でございます。このために、五十一年度から調査をしましたが、それぞれの専門家にお手伝いいただきましていろいろ検討したわけでございます。その中で、海域生物に関してこの調査をまとめるに当たりまして、まず四年間の時間をかけてやつたわけでございます。この四年間というのは、海域生物あるいは漁業に及ぼす影響というものを調べるといふ意味では、短いということだそうでございます。どうしても定性的な分野に陥らざるを得ない。したがって、私どもとしては、まずこの海域生物、漁業に及ぼす影響は、可能性がある、影響がないということでは、可能性がありそうなのにはございませぬ。やはり影響があると言ひました。さらにそれを補てんします、その影響を及ぼします水流の変化であるとか濁りであるとか、そういう問題につきましては

別途調査しまして、全体で判断してその軽微であるという結論を出したわけでございますが、しながら、影響そのものを否定するわけではございませんで、この五十四年、この調査が終わりまして後にも、さらに継続して調査を続け、今後ともその辺をさらに続けて見守つていきたいという考え方でおります。

○桑名義治君 だから、今の御答弁の中では、影響が軽微である、いわゆる少ないというふうな、そういう発言は今なかったわけですね。なかったわけですね、今。今の御答弁の中では、要するに影響があることはあるであらうと。しかし、今後の問題としてこの問題はやっぱり慎重な上になお一層慎重な態度をとりながら建設をしていかなければならない、見きわめていかなければならない、こういう御答弁だったように思ふんですが、そうですか。

○説明員(小坂英治君) 漁業だけでなく、水流であるとか潮流であるとか波浪であるとか、こういう調査をした結果、影響が軽微であるという一応の判断をしたわけでございますが、海域生物関係につきましては、ただ四年間の調査に基づいてやつてきたわけでございますので、さらに続けて確認のための、あるいはさらに建設を進める段階のためにも調査を続けておるといふことでございます。

○桑名義治君 いずれにしても、これはエコノミストに掲載されておりました岩本さんという人の論文でございますが、この中でも、「一般に大阪湾は『汚れた海』のイメージが強い。しかし、どつこい大阪湾は生きているのだ」と。ガザミ、チヌ、シヤコタコ、カタクチイワシ、マイワシなど豊富な魚種に恵まれている、こういうふうになつております。あるいはまた、「なかでも新空港の予定地は漁業生物たちの産卵、生育、回遊に欠かせない海域である。」それから、「アセス原案」のように、埋め立ては大阪湾の一〇〇分の一にすぎないから影響は軽微、と片付けてしまふのは、まさに自然の大きな営みに目を向けぬ所業ではな

いだらうか。」「こういうふう述べているわけでございます。

水産庁、この問題についてはどういふふうにお考えになりますか。

○説明員(渡辺武君) お答え申し上げます。

私たちが、先ほど来御説明がございしますように、まず漁業影響の調査を五十二年から始められましたときに、水産庁にしましては専門的知識を要するというところから、我々水産庁の所管団体でございます社団法人日本水産資源保護協会というものがこの漁業影響の調査の部分を担当しておるといふことでございまして、そのような調査の結果等を通じまして、私たちいたしましては次のようなことを考えておるわけでございます。

漁業に対する関西空港建設による影響、いろいろ定性的に考えればあるわけでございます。潮流が変わるからとか、あるいは航空機の騒音だとか、あるいは工事に伴う影響とかいろいろあるかと思ひますけれども、大きくは二つあるのではないかと、いふように認識をいたしております。

一つは、先ほど先生もおっしゃいましたように、大阪湾というところは非常に生産力の高い、私たちから見ますと良好な漁場であるといふことでございまして、ある程度の規模の空港建設によりましてそれが物理的に一部分なくなるといふこと、それによる漁獲の減、あるいはそこに依存しておつたものが他へ若干転化して依存せざるを得ないといふような影響が出るということが第一であろうかと思ひます。

それから第二番目は、空港建設予定地と目されておる場所は、ほかでもございませぬが、これも先生のお話にもございしましたが、産卵場あるいは幼稚仔の生育場としてかなりの魚種がそれに依存しておるわけでございますので、そのようなものに対する影響があるのではないかと、いふようにも考えるわけでございます。

そのような定性的な判断は持つておりますけれども、より具体的な影響等につきましては、今後事業主体が作成されることになると思ひておりま

す実施アセス等を十分検討させていただきます。関係省庁ともよく協議検討をさせていただきます。今申し上げましたような形で定性的な影響がそれなりにあるのではないかと、いふように考えておる次第でございます。

○桑名義治君 今の運輸省並びに水産庁の御答弁をお聞きして、環境庁としてはどういふふうな御意見をもちですか。

○説明員(加治隆君) 埋め立ての実施によりまして海域生物の生息の場が消滅するもの、新たに生息の場の設置などによりまして措置を講ずるといふようなことがアセスメントに書かれておりまして、そういうことによつて影響が軽減されるのではないかと、いふように判断したところでございします。

○桑名義治君 いずれにしても、環境庁の御答弁がどつちを向いておるのかさっぱりわからないわけですよ。環境庁という庁ができたそもその由来を、私は姿勢としては一回考え直してみることがあるのじゃないか、そういうふうな思ひを必要のないわけですね。先ほどの水産庁の御答弁をお聞きしてございまして、相当な影響が出るであろうことは予知できるといふふうな意味合いのお言葉があつたわけですね、御答弁が。そういう立場に立ちますと、環境庁としてはやっぱり慎重の上に慎重を期す必要がある、そういう姿勢を示すのがむしろ私は環境庁の大きな役割ではないか、いふふうな思ひをもちたいと思ひます。

そこで、今度お聞きしたいのは、運輸省にお聞きしますのは、今水産庁からは、いわゆる潮流の変化あるいはまた産卵場が大きく荒らされるというところで、魚介類に対する影響といふものはどうしてこれは免れることはできない、いふふうな意味のお話があつたわけでございます。今後のいわゆるアセスも非常に大切である、いふふうな言われているわけでございますが、運輸省としては今後どういふふうな方向でこの問題に取り組んでいこうと思われているのか、この点につ

いてお伺いをしておきたいと思ひます。

○政府委員(山本長君) 海域生物、なかならず漁業に与える影響につきましては、先生おっしゃる様に慎重な判断をなさなければならぬ事柄であると考えられております。運輸省が実施いたしました海域生物に関するアセスメントにつきましては、相当な専門家をお願いをしてその意見を集約したものでございまして、先ほどちょっと水産庁の部長からお答えのありましたように、定性的な面での影響があるか、どういった影響が考えられるかというところは言えるのでございまして、定量的に把握というのは、やはり現在の知識、知見というふうなところから見て限界があるというのが専門家の御意見のようでございます。

私たち、この定性的な面における研究は相当長い間やってきましたのでございまして、それを定量的にどう判断するかということについては、先ほど先生の御指摘がございましたけれども、海流だとか流れから軽微だというふうな定量的な判断をしたというふうな点について先生の御指摘もあつたところでございまして、こういった判断につきましても、やはり私たち今後この計画の具体化を図ってまいりますときに、漁業に関する専門家の方々、私たちが今まで御意見を伺った方々、あるいはもつと広い方々、あるいは漁業関係者の方々、こういったものの一つの経験からする実感というふうなものも加味しつつ、漁業に関する考え方というのをまとめてまいらなければならぬというふうに考えております。

またさらに、影響があるということは事実でございまして、それに対する対策をいたしまして、空港の護岸構造といった面につきまして、私たちも漁業面からの配慮をいたしまして、新しい何とないまいしょうか、魚礁となり得るような護岸の構造あるいは下の石積みの方というふうなことに、十分配慮をしたつもりでございまして、そういったものが新しい漁業の環境になっていくというふうなことも配慮いたしましたのでございまして。

しかしながら、そういったことにとどまらないで、漁業の保全あるいは振興といった観点から、この影響というものを緩和する方策をいたしまして、いろいろな方策につきまして地方公共団体あるいは水産関係、農水省の方々の御意見も聞きながら、いかなる対策が一番いいかというふうなことに、つきましても今後十分検討いたし、有効な対策がとられるように私ども努力をしてみたいと、そんな考え方の方で対処をしてみたいというふうなことをお答えしております。

○桑名義治君 水産庁にお尋ねをしたいんですが、空港及び連絡橋が設置されるわけでございますが、その海域の漁獲量、それから漁獲金額、それから漁業者数、それから魚種、それから組合の数、こういったものをちょっとお尋ねしたいと思ひます。

○説明員(渡辺武君) お答えいたします。空港が設置される海域あるいはそれを含まれた周辺海域ということで、大阪湾につきましての漁業の実態を御説明申し上げます。

まず、漁獲量でございますが、最近大阪湾の漁獲量がふえてまいっております。昭和五十七年には十三万五千トンになっております。

その金額は、百八十万五千円になっております。大阪府が大体八十億四千万、兵庫県が九十億四千万、和歌山県が十億四千万でございます。

三番目に、関係の漁協あるいはその組合員、要するに漁業者でございますが、関係漁協をいたしましては、これは県の言っておる数字というふうな御認識いただきたいと思ひますが、八十三漁協でございます。県ごとに申し上げますと、大阪府で二十四漁協、その組合員数が千七百二十一名、兵庫県が三十一漁協、五千四百一十一名、和歌山県が二十八漁協、四千九百六十六名、計八十三漁協、一万二千二十八人ということになっておるわけでございます。

そこで、これまで主な魚種は、マイワシ、これが八万四千二百トン、カタクチイワシ一万九千六百トン、あたりが中心でございまして、イワシ類が

大宗を占めております。そのほかイカナゴ、シラス等と、エビ、カレイ、スズキ、マダイ等若干漁獲量は少のうございしますが、単価の高いものもあるというところでございまして。

とっておりまして、漁業種類をいたしましては、ちよつと専門的になって恐縮かと思ひますが、あぐり網、船引き網、小型底びき網、刺し網、釣りといったようなものでございまして、大宗はそれぞれ知事が許可をした船が操業してとっておりまして、うのが中心になっております。

以上でございます。

○桑名義治君 こういうふうなさまざまなことをお聞きしたのは、いわゆる今後の漁業補償の問題にこれは絡んでくると思ひます。そこで、お尋ねをしたわけでございますが、現在水産庁の御報告の中では、いわゆる漁協の数が八十三漁協というふうにお話がありました。前々から運輸省の方と、いろいろと質疑を重ねた中で、四十幾つというふうな数があつておるわけでございますが、正確には運輸省が把握している漁協の数は幾つでござい

ますか。

○説明員(小坂英治君) 私どもがこの空港島の関係で幾つかの試験工事をやっております。その段階で漁業補償を過去八回やっておりますけれども、そのときに大阪府漁連、これは場所が、空港島周辺海域は大阪府知事による許可漁業区域、と同時に、入会協定によりまして兵庫県、淡路地域の漁船操業区域、いわゆる許可漁業区域になっておるわけでございます。

私どもが調査におきまして大阪府漁連あるいは兵庫県漁連と調整し、漁業補償の対象としてまいりました漁業組合数でもって申し上げておるわけでございますが、その漁協数は大阪府が二十四組合、兵庫県が十七組合、計四十一組合となっております。当然ながら、その工事の様に、これによりましては、この辺は変わる可能性があるわけでございますが、私どもの工事に伴います関係漁協は今申し上げましたとおりでございます。

○桑名義治君 今まで運輸省がそれぞれ折衝した

段階では四十一組合だと、それから、いわゆる水産庁からお聞きした関係漁協というのは八十三漁協だと。こうなると、八十三と四十一と、いったら、運輸省の関係は四十一で半分ですね。

現実には空港の作業がいよいよ始まる前には、これは当然それぞれの漁業補償問題が粗に上がつてくる。これが解決しなければ、またこの空港の建設というものは大きくおくれると同時に、これが解決しなければ、できないわけでございます。まず、水産庁と運輸省との間で、こういうふうな漁協の数で、これも大きな隔たりがあるわけでございますが、これはどちらを信用し、どちらを主体にしながら漁業補償というものを取り組んでいかれるおつもりでござい

ますか。

○説明員(小坂英治君) 今水産庁の方で言われた数字は、この周辺三府県の関係の漁協数をすべて網羅されたんだらうと思ひます。私どもは今までの調査の段階で、和歌山県との折衝はございせん。和歌山県については、この地域に許可漁業を行つておるといふことはございせんので、省いてお

ります。こういうふうなものを含めて、トータルとしての八十幾漁協だろうというふうに理解してござい

ます。

○桑名義治君 そうしますと、最終的には大体どのぐらいの漁協の数になりますか。

○説明員(小坂英治君) 漁業補償をやりま

す場合は、これは一つの考え方ございまして、消滅する場所、あるいは価値減が生ずる場所、影響する場所、そういう考え方の中で、その区域で漁業をやっておられる方々を中心に補償するという、一つの公共事業での考え方でございます。工事の仕方あるいは工事の内容によりまして判断されるべきものと思つております。現在、まだそこまで検討してござい

せん。

○桑名義治君 いずれにしましても、漁業補償という問題は、これは非常に重要な問題なんですね。陸上に飛行場をつくるならば、どういふふうな土地を確保するかということが非常に大きな問題になるわけですが、海上空港ということになれば、

漁業補償が解決しなければ空港はできないわけでございます。

そういった意味で、ここにやっぱり大きな視点を置きながら慎重な態度で臨んでいかなければ、私はこの空港建設が一つの大きな暗礁に乗り上げるのではないかと危惧を抱くのでございませう。私は別に責めるつもりで言っているわけではなくて、もちろん私たちに与ってはこれは賛成法案でございますから、だけれども、いわゆる成田のようなことが起こる、あるいはせっかく決められた期限内で工事が完成できなかった、しよせんまたここで大きな予算的なものを来す。こういうことでここに大きな視点を抱きながら私はやっぱり考えていかなきゃならぬ、こういうことを特に申し上げたいわけですね。

そうした場合に、今言えないならば言えないで結構なんですけれども、現実には少なくともどのくらいの漁協とこの交渉をやっていくかなければならないかというところは、ある程度私は把握しておくもう時期にきている、こういうふうな申し上げたいわけなんです。現実にはそこに漁業権があるもの、ないもの、ないものも今までのいわゆる漁業補償の中ではあります。影響があるから、魚はそこにとっととまわっているわけじゃありません、ずつと動いているわけですから、遊魚しているわけですから、したがってそういうふうな付随的に起こってくる影響というものは必ずあるわけでございます。そこまで輪を広げながら慎重にやはり一つの枠、基本方針というものを決めておかなければいけないと思うんですが、漁業補償に対する基本方針というものは慎重の上に慎重を期さなければいけないと思うんです。

最近特に「むつ」の帰港港に対する補償問題がいろいろなことがうわさされ、あるいは新聞紙上で問題になっているわけですね。だからといってぎつちりと締め上げてしまえば漁業者は過剰な負担を及ぼすことにもなりますし、そこら辺は非常に慎重の上に慎重を期していかなければならない問題だろうと思うんです。

この漁業補償の問題についての運輸省の基本的な物の考え方、直接には皆さん方が漁業補償の問題で交渉するわけじゃないかもしれませんが、それは新会社にするのかもしれない。するんですけれども、もしもしたといたればこの委員会でも言われているように運輸省としては責任を持って指導する、助言する、こういう立場に立っているわけですね。この点についてのきちっとした基本方針をどこに置いているのか、まずお示し願いたいと思います。

○政府委員(山本長君) 漁業補償についての補償の基本的な考え方は、公共用地の取得に伴う損失補償基準というものに照らして交渉していくというところになるのでございませうけれども、しかしこれはそういう基準にのっとってやるということでございまして、この漁業補償の問題が解決しなければ、この空港は会社ができても実はスタートしないといったほど重要なことでございませう。

私たち、この空港計画につきまして、先ほど申し上げましたように約八回漁業交渉を経験してきておりますけれども、それはボーリングをやりますとかいうふうなことでございませう。本格的なものをここで工事をやっていくということになります。ときには、空港の敷地というものの海域が消滅するということ、これは新しい問題でございませう。こういった漁業補償のあり方というもののについては、やはり現場の漁場における状況というものを当事者でなく第三者の立場から見てもよく知っておられる方、例えば交渉するのは会社であり漁業組合でございませうけれども、その第三者の立場と申しますか、に立ちかつ漁業の実態というものが十分知っておられるというふうな方々、例えば府、県の漁業の担当の方々というものの御意見も十分聞き、かつまたこの交渉を進めていく場合には、そういう方々の御努力というものも私たちの協力として得ながら進めていくというふうなことが必要だと思ひます。

また、この問題を解決する上におきまして、漁業の方々と折衝していきます場合に、漁業における

る実態について、また影響についての心配について一番直接的に身をもって危惧を抱いておられる漁業の方々の意見というものもやはり真摯に誠意を持ってそれを聞き、交渉に当たるといふふうな態度で進めていく必要があると考えております。また、会社に対しても、そういった運輸省が今までやってきております態度というものを貫きながら漁業対策というものをやっていくように指導していかなければならぬというふうな考えでおる次第でございませう。

○国務大臣(細田吉蔵君) ただいま御指摘になっております漁業補償問題というのは、関西空港の当面する死命を制する一番大事な問題だと思っております。成田空港の場合は用地買収が御承知のようにもう致命的な問題であつたわけではございませうが、新関西空港についてはむしろ土取り場の問題その他よりも、漁業補償の成否がどうなるかというところが工期を左右し、工費を左右するいろいろなことがとらえておられます。会社の責任者は、これは挙げて全力を注がなければならぬ問題であります。

また、今、いろいろ関係方面の御協力を得ると同時に、やはり地域の皆さん方、あるいはむしろある意味では国民的な世論、そういったことも十分考え、漁業者の立場も十分考えてこの問題に当たらなければならぬ、かように考えておる次第でございませう。

○桑名義治君 そこで、もう時間があと少ししかありませんけれども、これはぜひお尋ねをしておきたいと思うんですが、漁業者の中には、いわゆる埋め立て周辺海域、これを有効に利用しまして漁業を継続される方もおられると思ひます。それから、漁船を大型化しまして、そして遠くの海域に出漁したいと、こういうふうな願つておられる方もおられると思ひます。それと同時に、この際というところで、小さな漁業者は転業を余儀なくされる方もおられるのではないかと思ひます。したがって、この地域における漁業振興対策が非常に重要な課題になるわけですね。

運輸省のこの報告書の中にも、埋め立てによる海面の消滅に関して、「水産資源の増殖、養殖、漁場の整備等の対策を積極的に進めることにより、その影響を軽減することができるとするものである」とございませう。そうしますと、考えられることは、いわゆる栽培漁業施設、種苗センターの設置ですね、それから増殖場の造成、それから漁港の整備、それから漁船建造資金の融資、こういった手法が考えられるわけではございませうけれども、こういった問題も計画的に私は進めていかなければならぬ、こういうふうな思ひを込めてございませうが、この件について運輸省並びに水産庁の御意見を伺いたいと思ひます。

○政府委員(山本長君) 運輸省の考え方は、三セットで先生今お読みになった考え方ではございませう。

やはりこれは地域の振興ということとも関連をしましてございませう。このいわゆる漁業の補償というところだけじゃなくて、漁業の振興という面について地域と空港とが共存していくというふうな観点から見まして、そういう観点から配慮をし施策をしていく必要があるというふうな考えでおるところでございませう。この件につきましましては、具体的な計画、具体的な施策というものは、府、県を初めとする地方公共団体の意見も十分聞き、また関係省庁の御意見も十分私たちが伺いながら、運輸省としてそういう施策が積極的になされるように運輸省の立場から努力をしてまいりたいというふうな基本的な考えでおるところでございませう。

○説明員(渡辺武君) お答えいたします。先ほど来御説明申し上げましたように、大阪湾というところそれ自身が私たちが見ますと非常に優良な漁場である、あるいは産卵場、あるいは幼稚仔の生育場を包含しておるというふうなことでございまして、従来から、漁業振興につきましてもこの地域にかなりの重点を置いてやってまいりましたところではございませう。また、空港立地に伴います地域振興というよう

な観点からいたしても、この地域の漁業振興をより一層充実してやっていかねければならないというようなことも強く認識をいたしておるわけでございます。

先生、四つほどの具体的なことでの事業名等を挙げられましたが、そのうち増養殖施設、あるいは栽培漁業センター等につきましては、具体的に例えれば栽培漁業センターで申し上げますと、和歌山県からあるいは兵庫県からあるいは大阪府からも、それぞれ私たちのところに、中身はいろいろ違いますが、設置の要求が参っております。強度もいろいろ違いますが、緊急度も違いますが、しかし、一応各県から御要望が出てまいっております。また、大規模増殖場につきましても具体的な御要望が大阪府からあります。これらにつきましては、できるだけ、本年度あるいは来年度予算等々でも処理できるもの等もありますので、そのようなものは積極的に対応させていただきたいと思っております。また若干時間がかかるようなものもございますが、いずれにいたしましても、十分に地元の関係者の意見を各県を通じてお聞きいたしまして、あわせて関係省庁ともよく御相談をした上でできる限りの援助、指導というようなことに心がけてまいりたいというように存じておる次第でございます。

また、漁港整備あるいは漁船建造資金の融資という点につきましては、残念ながら今のところ私たちの具体的な形で御要望は参っておりません。しかし、空港の建設がおいおい進むという中におきまして、今先生おっしゃいましたような形で漁船建造資金の必要性といったようなことについて御要望が出てまいることあるかと思っております。そのようなときには、今申し上げましたような基本的な考え方にとりまして十分な御協力をあるいは御支援を県の方を通じて漁業者に対してやってまいりたいというように思っておりますので、よろしく御了承いただければということでございます。

○桑名義治君 最後に大臣にお伺いしたいんです

が、今、漁業補償の問題、それと同時に、その以前の問題あるいはまたそれ以後になるかもしれないが、いわゆる漁業振興対策についての私御提案を申し上げたわけですが、これは漁業補償と大きな関連を持つわけですね。

漁業補償がうまくいくかいかないかということ、これは、こういった施策にどういうふうな積極的な政府が取り組んでいくかというその姿勢がやはり私は大きな影響力を持つ、これは重要な事柄であらうと、こういうふうに思う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っておきたいと思っております。

○国務大臣(細田吉藏君) まことにごもっともな御指摘でございます。単純に漁業補償をするという考え方では、この問題にぶつかってはいかぬのであつて、漁業全体を一体どうしていくんだという大きな見地からやっていくなければ解決できない問題、それほど大きな問題だと思っております。関係閣僚協議会もございまして、農林水産大臣の十分な御協力も得たいと思っておりますし、関係地方公共団体の御協力も得るよう全力を挙げてまいりたいと考えております。

○桑名義治君 終わります。

○橋本敦君 前回の委員会におきまして、我が党の小笠原議員から、関西国際空港に關して、我が党の将来の航空需要予測に關連をして質問をいたしました。問題は、その需要予測が大きく変わってきたという点の重大性を取り上げたわけでありまして、それに対して大臣の方も、速記を起こしての答弁を私も拝見をいたしました。率直に、私も驚いておる、毎年こんな格好になったら大変だ、もつと慎重にやらなければならぬ、御答弁をなさった次第でございます。

まさに大臣の御答弁にもありますように、この将来の需要予測は難しい問題でありますけれども、関西国際空港の建設の計画、あるいは地域整備やアクセスや住民合意、あるいは強いというなら関西国際空港の必要性そのものにもかかわる重

大な問題だと私は思うんですが、そういう重大な問題だということについて、大臣も認識は私と違わないと思ひますが、まずこの点の大臣の御認識をお伺いしたいと思います。

○国務大臣(細田吉藏君) 全く同様に考えております。すべての基礎になるものであつて、しかも非常につかまえていく、難しい。それから、この前も小笠原議員にも申し上げたんですが、ある程度設備をしたらいろいろするときには大きく目に見ておかなければいかぬ。しかし経理の面やその他では低目に見ておかなきゃいかぬ、かた目に見ておかなきゃいかぬというような性格の問題もありまして、いずれにしても今お説のように、極めて慎重にこれは取り扱わなきゃならぬ問題だと、こう思っております。

○橋本敦君 航空局長に確認をまずしておきますが、この需要予測については運輸省として公的に表明をした需要予測が過去三回、一つは昭和五十六年の三点セット当時の予測、それから五十九年度予算算要求時の予測、それから最終的には今年一月の五十九年度予算、この本予算に關して出されたときの最終的な予測、この三つと承知しておりますが、間違ひございませんか。

○政府委員(山本長君) 直接的に関西国際空港計画に關連をいたしまして需要予測を行ったものを挙げれば、三つでございます。しかし運輸省というものは、こういう関西国際空港計画というものに焦点を当てたところの需要計画ではなく、もう少しマクロ的に、例えば第四次空港整備五カ年計画をつくるというときには、その時点で需要予測をするというふうな観点からの需要予測もございまして、この関西国際空港というものに焦点を当てた需要予測と申せば、この三回でございます。

○橋本敦君 三つですね。その数字の一覧表を私につくりましたので、御答弁いただく都合で大臣と局長、飛行場部長にこれら三つとお渡しをしておきたいと思ひます。(資料配付)

いろいろな立場の予測があるにしても、私は一つの問題は、運輸省の予測が過大に過ぎたという

嫌いがあるという問題をぬぐえないと、こう思うのです。

そこで、まず、五十九年度の予算をめぐって大蔵省と運輸省との折衝があり、その中で需要予測見込みが下られて、五十九年度の今表でお渡しした数字になったと承知しておりますが、その経緯について大蔵省の立場から御説明を簡単にいたしたいと思ひます。

○説明員(浦井洋治君) 我が国の航空需要の動向を見ますと、五十年代初期までは国内線、国際線とも高い伸びを示してきたものの、その後伸び率は鈍化傾向を示しております。将来の需要予測につきましてはこれはいろいろな見方ができるかと思ひますけれども、本事業の採算性を確保し、将来に問題を残さないようにするためには、近年の鈍化した航空需要の伸びを十分考慮した需要予測を前提に採算性を確保することが基本であると、そういうことでございまして。

○橋本敦君 そういふ大蔵省の立場を運輸省も了解をされて、この数字で示しておりますように、五十九年度予算時の予測を運輸省としても確定をしたと、こう伺つて局長よろしゅうございませうか。

○政府委員(山本長君) そのとおりでございます。

○橋本敦君 私、新聞を見ておりますと、去年の九月なんです、これと別に飛行場部長がおっしゃった数字があるの気がついたので、これは五十八年九月二十一日付の読売新聞が報道しておるんですが、松村飛行場部長が、九月の二十日東京で開かれたセミナーで関西国際空港の収支見通しに触れられて、このところで、借入金金の返済見込みが十九年でいくだろうという明るい見通しを述べられたその背景に、この需要予測につきましてどうおっしゃっているんですか。

六十八年開港時には国内線二千八百万、国際線一千三百万、七十五年度になりますと、国内線三千五百万、国際線二千百万、こういう予測をなさつたと、こういう報道があつて、これはまた非常に大きな数字なんです、飛行場部長、こういうよ

うに御説明をなさった事実はあつたわけですか。
○説明員(松村義弘君) 数字は私は記憶にないんですけれども、たしか先生、この「都市と空港」というのでございますか——に書いてあるから多分そんなふうだと思います。

○橋本教君 そうしますと、この七十五年度をとって見ますと、これで比較をしますと、昭和七十五年度の五十九年度概算要求時の運輸省の予測は、これで見ましても、国内線は千七百万人、それから国際線は二千万人、こういうわけですが、今の松村部長の予測では、国内線が三千五百万、国際線二千万、かなり大きな数字をお述べになっているんですね。しかも、五十九年度概算は五十八年八月終わりの時期ですから、一カ月ほど後のセミナーでの御発言でこれほど大きな予測値の違いがあるというのは、これは私はまた何としたことであろうかという疑問を抱かざるを得ないのですが、どういう経緯なんでしょうか。

○説明員(松村義弘君) 今その数字を見ましたところ、これは関西国際空港と私はその時点で述べたようにございましてけれども、関西地区の数字を申し上げたようにございまして、関西地区について五十九年度概算要求時の数字を、繰り返すようにございまして申し上げますと、昭和七十五年度において国際旅客二千万人、国内旅客三千五百万人と想定しております。この数字を申し上げたようにございまして。

○橋本教君 そうすると、違うわけですね。正確でないということになるわけですか、部長。間違つて述べられたわけですか。

○説明員(松村義弘君) 関西国際空港というところを関西地区と読めば、これで正確でございまして。

○橋本教君 読めばだけれども、あなたがおっしゃったんだから。

○説明員(松村義弘君) 私は、こういうことを言つたかどうか全然記憶にないんですけれども、こういうふうな記録があるんだから言つたのかも知れません。これは確認できません。

○橋本教君 そういう、誤りなら誤りということ

で率直に御訂正になり、事実を明らかにされたのでこれ以上追及はいたしません。

さて、運輸大臣、その表を見ていただきたいのですが、私は予測は難しいということを知っております。しかし、余りにも大きな違いがあるということは問題だということでも申し上げたい。運輸大臣は先ほど、つくる方は多少の余裕を見て考えたいという立場があるというようにおっしゃいました。三点セットのときの予測を見ますと、運輸大臣、まず、昭和七十年でいきましても、合計旅客計で三点セット三千七百万と見ておりますが、五十九年度予測は二千二百万というように抑えられている。七十五年度予測を見ますと、三点セット予測は四千九百万、これが二千六百万、半分になるんですね。それから八十年は五千九百万が三千百万、これも半分。八十五年度になりまして六千八百万という三点セット時の予測が三千四百万と半分。発着回数にいたしまして、三点セットは二十六万回と見ておりますが、五十九年度予測は十七万回と、こうなるんですね。そこで運輸大臣、この開きは余りにも大き過ぎはしませんかという問題なんです。半分なんです。百万違つた、二百万違つたという程度じゃない。六千八百万人の需要があるだろうと見たのが、半分の三千四百万、これは大変なことですね。

そこで大臣、先ほどおっしゃいました、こういう大きな、半分も減つてしまふという狂いが生じたということになれば、これは改めて、三点セット時に運輸省がおっしゃった計画やアクセスマン、あるいは地域整備の基本的考え方や工事計画や、あるいは第二次工事計画については、これは具体的に工事着工の時期がずれてくるわけですから、大きく違つてくるわけですから、こういう問題については運輸省としては、あの三点セットで合意をしたときの需要予測が半分に減つたという重大な事実について、どういふふうに釈明をされるかということなんです。いかがですか。簡単に答えてください。

○政府委員(山本長君) 地域という話し合い

をしてきたということとの関連でこの数字の差をどう考えるかと、こういうことだと思ひます。

三点セットで、まず空港計画について申し上げますと、私たちが、最終的には三本の滑走路を持つ空港をつくるということとございまして、三点セットにも、いわゆる段階施工として、最初は必要最小限度のもの、滑走路一本のものを、そして必要のあれに逐次増やして行くというふうな考え方をとっております。この空港計画に關しますれば、その現在計画しておりますものは、大阪空港の現況から見て必要最小限度のものをまずつくつて、そして後ほど、需要の増加に応じて拡大していくという考え方でございまして、こゝに、こゝに——私これを釈明するつもりはございませぬけれども、この需要の増加というものが、こゝにこゝにスローダウンをしたということとは、将来の空港の拡張整備というものの時期がおくれていく、こういうことになつていくわけがございまして。私たち、今つくりたいといつて段階施工の方法としてやっておりますのが、滑走路一本の必要最小限度のものを、こゝにこゝにございまして、影響はそういう将来の拡張にあらわれてくる。

それから、もう一つ大きな問題はアクセスマンメントの問題です。アクセスマンメントといつたいろいろなアクセスマンメントをいたしておりますが、これに関連いたすのはやっぱり騒音の問題が一番影響があると思ひます。アクセスマンメントにつきましても、私たちは、何年時点での状態といふことではございまして、何年時点での状態に達するときは、この空港の能力というものが最大限に達するときは、十六万回に達するときは、二つの時点をとらえて、しかしこれは時期ではございませぬ、そういう時点をとらえて、騒音といふものがどういふふうになるかというのを予測し、評価をして地元を示したわけでございます。そういう意味における十六万回時点とか二十六万回時点という時点が、需要の

ローダウンによりまして後へおかれていく、こういうことになつてくるわけでございます。

○橋本教君 わかりました。ですから、私が言つたことは全面的にお認めにならなくても、二期工事開始時期、あるいはアクセスマンメントでも、今おっしゃつたいろいろな策定の時期、時期がスローダウンによつて後へずれていくということは、影響があるということはお認めになつたわけですね。

例えば、三点セットのときには、あの需要予測でいくと、二期工事の開始はいつごろという予測になりますか。

(委員長退席、理事桑名義治君着席)

今度は、五十九年度予算でいくと、二期工事の開始は何年度からやらなくちやならぬという予測になりますか。その違いをちよつとごつてくださいますか。

○説明員(松村義弘君) 滑走路一本でターミナル地区をフルに整備した状態での能力は、十六万回と我々は想定しております。したがって、十六万回に達したときに、それ以上の増加にはやはり二期工事が必要という前提でお答えいたします。

三点セット時点で十六万回に離着陸回数が達しますのは昭和七十年でございまして。五十九年度概算要求時点では七十五年度でございまして。

○橋本教君 七十五年度で十六万になつていないでしよう、五十九年度予算。

○説明員(松村義弘君) 順番に申し上げます。五十九年度概算要求時点では、十六万回は七十五年でございまして。予算編成時における十六万回は八十二年と考へております。

○橋本教君 そうでしよう。だから、八十二年と七十年、十三年の違いが大臣、起つてくるわけですよ。これは大きいんですよ。だから、地方自治体の周辺整備、あるいは地方自治体のいろいろな計画を考へる上でも十三年ずれてくる。

そこで大臣、これは国会で論議をしておりますが、大阪府を初め三点セット合意で地方自治体に

説明したときにはこういうことは予想もしなかったことですから、今改めて、こういう五十九年度で確定した予測に基づいて、今言ったような工事のずれも起こるということも含めて、きちんと運輸省としては三点セットを合意した関係団体に対して、あるいは必要な地域住民の合意を得られるそういう具体的な方途も考えて、もう一遍説明をし直すという態度をおとりになることがこれは当然じゃないでしょうか。いかがですか。大臣のお考えを聞きたい。

○国務大臣(細田吉藏君) 私はこういうふうに思っております。

この数字をどうして出したかについては今つまびらかにしてありません。しかし、当てすっぽで数字が出たものでないことだけは確かです。

○橋本教君 変わったんですからね、半分は減ったんですから。

○国務大臣(細田吉藏君) これは数字はある条件のもとに出てくるもので、この条件が変わったから数字が変わった。当てすっぽでただ出したものではない。条件が変わったから変わった数字が出たと、こういうふうには思いません。

それから、三点セットと数字との関係がどの程度の密着度があるか、どの程度の関連度があるかと。大きくても小さくても同じようなものもあるでしょう。それから、大きければ、今第二期工事云々のお話があったが、これなどはごもつともなことなんです、その他のことについてどの程度の項目がどういうふうに変わるかということだと思えます。これは物の理屈として、少々ふえようがふえまいが同じような態度で臨んで差し支えないものもたくさんあるはずなんです、そういう点からいいますと、見直さなければならぬ点はあるとは思いますが、私ども今これについて直ちに、会社を設立したり工事に着手したりする段階で、これを見直してから会社を設立させるとか着工させるとかいうことではなく、これは少し長くといましようか、そう長いわけじゃありませんけれども、いろんな点について再

検討を要するところがあるということはお指摘のとおりだと思いますが、私、しなやかならぬところと、それからしなやなくていいところと出てくると思います。そういうふうには思います。

○橋本教君 だから大臣、これだけ違ったんだから、しなやかならぬところは率直に運輸省として関係地元等にきちっと説明をしてやるということが必要じゃないかということをお私言っているわけですよ。いかがですか。それはもう責任上当然でしょう。

○国務大臣(細田吉藏君) 今この三点セットを全部やり直したりいろいろするというのは実際の工事をおくらせるだけのことでございまして、これはいろんな点で修正可能でございまして、ですから、そういう点で見直すべきところは見直すと、この私は申し上げておるわけで、あなたのお説を、その点で結構ですと、こう申し上げておるわけなんです。

ただ、これをやらなきゃもたら御破算じゃないか、こういうことで会社の出発もおくらせるといふようなお話でございましてとちよつと困る、こういうことでございまして。

○橋本教君 会社の出発をおくらせるとまだ言っていないんで、私は会社に反対している立場です。

次の問題に移りますけれども、時間がないので大臣ね、これは巨大なプロジェクトでありますけれども、大体今まで巨大プロジェクトというのはなかなかやばりうまいっていいないという実例がある。例えば青函トンネルですね。これはもう予測に反して、何に使うかこれ考えなくちゃならぬ。午前十問題になりましたが、成田空港の地下には百五十億以上かけた駅が眠っておるという状況になっている。行革行革と言っていますけれども、大変な国費のむだ遣いということが問題になるわけですね。

そこで、この関西国際空港でも、国が八百億の投資ということで大変な金を投入するわけですが、この需要予測がこういうように、出発した三

点セットのときから半分に減ってしまった。将来スローダウンだということは認めになったんですが、スローダウンどころか、こういうような大プロジェクトがまたまた予測が狂って失敗するということになりはしないかということを私も深く危惧をして、その点で今言ったような慎重な、見直すべきは見直すという点を厳しくお願いをしたわけですね。

もう一つの問題は、私は今後国の責任と住民のかかわる被害との関係で心配をしておるんですが、例えば運輸大臣、今までも議論されておりますが、騒音公害が発生をした。あるいは先ほど漁業問題が桑名先生の方からも出されておったわけですが、これも、予想を超える潮流変化で、漁業補償をしたその後の予想せざる新たな損害が、海の中に大きなものを設置したということと起こってきた損害問題が起こってきた、こうなってきた場合に、その場合の住民との関係の被害補償責任というのは、挙げてこの会社が負う、国は法律上責任はないと、こういう建前になっていくように思いますが、その建前は局長、間違いないですね。

○政府委員(山本長君) その責任という場合に、法的責任というふうなことになるまいかと、やはりその原因と損害というものの因果関係というものが一つの前提として検討されなければなりませんけれども、しかしそれは検討の事項といたしまして、法的責任というものをとらなければならぬ、この会社が、公害とかあるいは予期せざる災害とかというものによって生じましたときには、その責任というものは、空港設置に關してがその原因である場合には、この会社の責任ということになると思えます。

その場合に、この会社に対しては、この法案でも明らかにしたこの会社の資金計画でも御説明しておりますように、国が非常に大きな役割を果たしております。資金調達にいたしまして、そういった国の大きなバックアップ体制のもとにおきましてこの会社が運営を行うわけでございま

すので、会社が責任を全うする上において必要な支援というものは国がしていかなければならないと、こういうような立場になると思えます。

○橋本教君 それはかねてから答弁されているからわかっておるんです。つまり、会社に対する国の指導監督権を使って、十分住民に対する誠実な対処をするように指導していくという答弁でしょう。国自体が責任があるという答弁じゃないんです。

試みに、運輸大臣も百も承知でございまして、新東京国際空港公団法によりまして、第二十条でこの公団の「業務の範囲」として第四号には明確に、騒音等から出てくる障害を防止し、損失を補償する、そのために防音工事を行うとか、いろいろな損失の補償をやる、緩衝地帯の整備をやる、こういったことの問題について公団が必要な業務として行うべきことを法律で明定しているわけですよ。おわかりですね。だから、言ってみれば、国が本来空港整備法によって責任を持つことを、公共性の立場で公団が全責任を引き受けるということとを法律で明定しているわけですね。

ところが、この関西国際空港になりますと、こういうものは全部抜けてしまつて、恐らく将来会社の定款でもこういうものは出てこないでしょう。あるのは、国として言えば、明確に国が設置管理責任は持ちませんから、指導助言しますよというだけだ。これは国民にとつたら、航空行政は公共性だ公共性だと言いつつ、将来不測に起こり得る事態について国はまた責任を負ってくれない。ただ会社を指導するだけだということにならざるを得ない。

そういう意味で、この空港公団法から比べても、公共性と住民に対する責任を国が負うという立場から見れば、大変な後退だ。私は、そういう意味では、こういう公団法の規定から考えても、こういうものがどこにもないというのは、住民との関係、国の責任との関係で欠陥法じゃないかというように思うんですが、大臣、どうお考えでしょうか。

○國務大臣(細田吉藏君) 今、航空局長が申し上げたように、一応責任はこの会社が持つわけでございませうけれども、会社自体は三分の二政府出資でございませうし、政府が監督をしたりいろんなことをやっておりますので、実質的に政府がそういうものについて努力をなさなければならないということ、これはもう今答弁があったとおりです。

そのほかに私は問題が起ると思ひます。といふことは、この計画自体が国が計画をしたことでございませうから、国が計画した島によって大きな問題が起つてきたというときに国の責任は全然なしでいいのかどうかというのは、これはまあ私は裁判になってどういふ格好になりますか、純粋に法律論的に議論していきますと非常に問題が残るんじゃないかと、かように思ひ思つております。

しかし、そういうところまでいかなくても、国が実際上面倒を見て、会社の名前でもいろいろ補償するといふことにしたいと考へておるわけでございませう、純粋な法律論からすると空港そのものは会社が計画する前に国が計画しておるわけですから、国会でしかも御審議願う、まあ反対の方もいらつしやるわけでしょうけれども、そういうことでございませうから私は問題にはなり得ると、このように実は法律的には、純粋に法律的にはそうだと思つております。しかし、そうしたくない、したくない。実際上国が面倒を見るということにしたいと、こう思つております。

○橋本敦君 ちよつとまあ大臣微妙な答弁なんです、要するに国として全然責任がないというわけにいかぬという考へ方も大臣の頭にはおありだといふことですね。問題は、国家賠償法の適用がありませうから、法律的に、せつと大臣がそう思つてくださつても、いざ問題になりますと結局局長が言つたように指導、助言以外にないといふことにもなりかねないといふ、そういうことなんですね。そういう意味で私は、これは住民との関係で言えば、成田空港公団法から見ても大きな後退で、欠陥法だと、こう言つてゐるわけなんです。

大臣のおつしやるのが本当に生かされるなら、例えば定款なりあるいは指導要綱なり、あるいは毎年の会社が出してくる業務計画、大臣が認可されることになりませうが、そういうことの中に、きちつと住民に対する環境アセス、被害補償、そういうことも含めて業務としてきちつと責任をとつてやるということ、明確にさせるかどうかといふ問題がありますね。そこあたり、どうお考へですか。

○國務大臣(細田吉藏君) もう何遍も申し上げておりますけれども、第一種空港を国がつくる、公団がつくるというのが原則になっておるわけでございませうから、これで今度はやらない、メリットを認めてこれでやらないといふんですから、違つた点がいふところ、国がやつたり公団がやつたりしておることよりは少し違つたところが出てくることはやむを得ないといふことなんです、その限りにおいて、そこをとりとえて、だから国がやるべきだから公団がやるべきだといふ御議論は、御議論としてはその点だけをとりとえればわかりませうけれども、そういうことは別に救う方法があるのでも、もうメリットがあるのでも株式会社法でお願いします、こう申し上げておるのがこの法案だと、こゝう私は思つておるんです。

おつしやる点は、公団がじかにやつた方が今おつしやつた点に関する限りはより明確ではないかと、こゝおつしやるれば、それはその点はそれとおつしやると思ひます。

○橋本敦君 時間が参りました。いろいろ私も法律的にもう少し議論をしたいところがあったんですが、時間が参りましたので、最後に一間だけ伺ひます。

今、私は不測の事態についての住民被害等の救済の關係で聞いたんですが、今後会社の運営について、あの地域住民及び関係地方公共団体も含めて、地元の見解をこの会社の業務運営にどう反映させていくかという課題は、これから一つの重要な課題だと思ひますが、その点は、この会社の今後の運営について、どこでどんなふうに関心するの

見を反映させる保障なり手だてなりが考えられるか、いかがでしょうか。

この点について伺つて、時間が参りましたから質問を終わります。

○政府委員(山本長君) 会社の運営に当たりまして、地元の意見というものが十分反映される必要があるといふふうに考へております。

地方公共団体がこゝに出資するといふことも、その一つの手段になり得ると思ひます。しかしながら、十分に、この出資者の立場というだけではなくて、地域の関係者という意味での意見といふものもやはり反映させる必要があると思ひます。この点につきましては、地方公共団体の代表者と、あるいは学識経験者等がこの会社に対してまして、運営について意見が言えるように、例えばこの会社の執行機関の諮問機関といふふうな形で、委員会のようなのをつくつて、そしてそこで開陳された意見を会社の執行部が尊重して運営を実施するといふふうな形でもつて、意見を吸収するといふよりはそれを反映して事業を実施するといふふうな体制といふものを考へてやつていく必要があるといふふうに考へております。

○橋本敦君 終わります。

○伊藤都男君 最初に、航空三社の部長以上の管理職の中で、運輸省OB、これが現在各社別にどのくらいおるのか。そして、その比率は、各社の部長以上の管理職の中で何%くらいになるだろうかと、その点をまずお伺ひをしたいと思います。

○政府委員(山本長君) 航空三社の部長以上の管理職は現時点で三百七十三ポストでございませう。そのうち、運輸省のOBといふことで、その地位のいかんを問わず運輸省にいやしくも過去において在籍したことがあるという者が拾ひ上げてみますと、二十二名といふこととございまして、五・九%といふ数字になっております。

○伊藤都男君 各社別にわかりますか。

○政府委員(山本長君) それでは各社別に申し上げます。

日本航空につきましては百六十一のうち一といふこととございまして〇・六%、全日空が百五十のうち八でございまして五・三%、東亜国内航空が六十二のうち十三でございまして二一・〇%といふことを平均いたしまして、先ほどの五・九%といふこととございませう。

○伊藤都男君 この新会社の役員の問題もこの間の委員会でも出ておりましたけれども、運輸省、まあ国ですね、国と出資会社、さらに地方公共団体、こゝういふところからの出資者が多数を占めてくるだろうと予測をするわけですが、そこで問題は、この空港を利用する者、すなわち航空会社と利用者、まあ国民ですね。こゝういふ者の意見が、役員構成や職員の構成上どのように反映されてくるものだろうか。利用者といふものの意見が私は非常に重要なものだと思うんですが、その点についてどのように考へられておりますか、御答弁をいただきます。

○政府委員(山本長君) 利用者の声がこの会社の運営に反映されることが必要だといふ御意見については、そのとおりであるといふふうに考へます。その方法といたしまして、先生例えば役員とか職員といふふうなことを御質問で申されましてけれども、もういふた面からの配慮がいふのか、あるいは先ほど来も御議論になっておりましたけれども、地域の声をやはり反映させるべきだ、こゝういふような観点と同じような観点から、会社の業務執行に当たりましてそういった利用者の声が反映されるような仕組みを考へるというふうな方法の一つの方法であらうかと思ひます。いずれの方法によるかは今後会社において十分検討するようにならうと思ひます。

○伊藤都男君 今度の関西新空港法案は、昭和四十九年八月に航空審議会が泉州沖を候補地とする、この答申を出してから九十年、しかもこの行

政改革と財政難のもとで、環境問題なども含めまして多くの問題を抱えながら、ここによりやく新空港建設の第一歩が踏み出される、こういうことになってきたわけでありませう。

そして、この新空港は、第一種空港としては初めての第三セクター方式、二十四時間開港の国際空港、これも初めて、そういう点で大変意義がある、こういうふうには私は考えているわけですが、そういう点で期待も大きい割には私は不安もまた大きい、環境問題、需要予測の問題も先ほどから議論になっておりますけれども、そういう状態だと思っております。

新空港が開港されてから採算ベースに乗るまではやっばり数十年かかる。そういうプロジェクトに民間企業が出資をする、こういうことは私は、採算を度外視したといえますか、経営感覚的に見まして、感覚というよりも経営理念から見まして、大変なことだと思っております。

そこで、そういう意味もありましてこの委員会でも再三指摘してきたんですが、民間活力を十分に導入して、運営面でも民間の自由な発想が経営に反映できるようにやっていただきたい、こういうことを再三主張してきたわけでありませう。すなわち、政府が三分の二出資するとはいいながら、政府の影響を極力抑制して、企業としての自由な活動、自由な発想、そういうことができるようなそういう基本姿勢が堅持されるべきではないか、こういうことを主張してきたわけでありませう。きょうは締めくくりに質疑でございませうので、その点についてもう一度大臣から御答弁をいただきたい。

○国務大臣(細田吉蔵君) たいいとおっしゃいますように、このたび初めて法律による株式会社としての特殊な形態で運営をすることとございませうので、民間の活力を大いに活用したいということについてはもうおっしゃるとおりと考えております。

ただ、本委員会でも御議論がいろいろございませうように、公的な立場というものはこれは十分

考えていかなきゃなりませんので、その辺の調和を十分とってまいりたい、かように考えておる次第でございませう。

○伊藤都男君 それでは具体的な問題、提案も含めて質問をしたいんですが、この二月十日の関係閣僚会議に報告をし承認をされましたこの運輸省の関西国際空港計画という資料の中では、地元が最も期待を寄せている地域整備ですね、地域整備は地元で勝手にやれという意味かもしれませんが、この地域整備につきましては必ずしもこの資料の中では触れられていないわけですが、そこで提案も含めまして質問をしたいんですが、今後この空港建設に伴って地域整備、大変さまたまな問題が出てくると思うわけですが、地域整備大綱といったものを取りまとめ提示していく、こういうことが整合性のある地域整備にとりまして私は必要なことではないか、こういうふうに思いますが、そのような地域整備大綱というものを取りまとめいただく考えはないかどうか、この点についてお伺いをいたします。

○国務大臣(細田吉蔵君) 地域整備大綱という名前がいかにどうかは別といたしまして、そのような趣旨のものをなるべく早期につくり上げることが私は非常にこの計画をスムーズにやっていく上において、また会社の運営を円滑にやっていく上において非常に重要なことであると存じておりますので、そういう方向で努力をいたしたいと考えておる次第でございませう。

○伊藤都男君 そこでもう一点なんですが、昭和五十八年度から国土庁を中心としたしまして泉州・紀北地域総合整備計画調査、こういうものが行われているわけですが、今度の空港建設、当然に環境破壊が伴ってくる。山を切り崩して、また新たに切り崩したものを島をつくるために海を埋めるわけですから、したがって環境破壊がどうしても避けられない。問題は、その環境破壊を最小限に食い止める、こういうことが重要なことだと思ふんですが、したがってそういう意味も含めまして、この泉州・紀北地域総合整備計画調査の結

果を今後そういう点でどのように生かしていくのだろうか、生かしていくようなお考えがあるのかどうか、この点を伺いをしておきます。

○政府委員(山本長君) お尋ねの、国土庁が中心となりまして、五十八年度から六省庁によりましてこの泉州・紀北地域において関西国際空港の設置等による立地条件を生かして活力ある地域社会を形成するための交通体系の整備、産業振興など地域の総合的な整備のあり方というものを明らかにしようとする調査でございませうが、したがって、空港の立地に伴う地域整備というもののみに限定をいたしませんで、空港もそこに立地するという条件を生かして活力ある地域社会を築きあげる、こういう方向を見出そうというものでございませう。

こういう意味におきまして、私たち運輸省といまして、この地域の将来の計画の枠組みとかあるいは発展の方向というものを示すものとして、この資料が非常に有意義なものである、また、有意義な資料が得られるものと考えておる次第でございませう。

今後、この地域におきます整備に関する計画の策定あるいは推進に当たりまして関係省間で協議、調整を図っていくかなきゃならない運輸省といまして、この調査に積極的に参加をし、また調査の結果をも有効に活用して、この関西空港の推進、それに伴う地域整備の推進に役立てていきたいというふうに考えておる次第でございませう。

○伊藤都男君 もう一つは、先ほど来からも各委員の方からいろいろの議論がございまして、それぞれ立場からこの関西新空港につきまして大きな危惧というものをみな抱いておるわけでありませう。

私も、そういう点で、今度の計画の規模というのがかつてないスケールの大きなもので、土を削り取って埋めて島をつくる、こういうこととすから、したがって、この大きなまだかつてないスケールの事業、これに伴って陸海両面に

大きな影響が及ぼされる。環境破壊と公害、あるいは建設公害ともいえますが、建設公害に住民を巻き込む、こういうことも避けられないのではないかと。そうしますと、そこにさまざまな問題が起こつてはこないだろうか。それから、漁業の問題ですが、これも漁業補償の問題も必然的に起こつてくる。そうした場合に、成田で経験をしたように、計画の十倍もの金がかかる、年月がかかってしまふ、こういうことがこの関西新空港の場合でも起こり得るのではないかと危惧があるわけですね。

その点についての政府の見通しと対応策というんですか、そんなようなことをどの程度の範囲でどのようなことを考えられておるのか、この点についてお考えがあったら聞いておきたい、こういうふうに思っております。

○政府委員(山本長君) 御質問のように、確かにプロジェクトとして前例のない点が少々ございませうが、同時に、それだけのものを計画しようとしてきた立場といたしまして、前例のないほどのいろいろな調査というものも実施をし、また、地域の合意形成のために非常に長い年月と労力を費やして今日までやってきたというふうなこともまた前例がないのではないかとはいふに考えておりますが、そういう意味におきまして、計画面におきまして、公害の発生、あるいは予期せざる空港の設置に伴う損害というふうなものに他には波及しないように、万全の計画をしたつもりであります。

しかしながら、先生おっしゃいますように、予期せざるものが起きないということはいまだ保証はできないところでございまして、そういう意味におきまして、公害問題あるいは漁業補償問題におきましていろいろ問題が発生してくることは考え得ると思ひます。そういう場合には、法的には、やはり会社がその対応をする。法律的には、そうなるわけでございますけれども、先ほどの御議論でもありましたように、形の上では会社が対応するというところでございませうけれども、第一種

空港というものは国の方針でつくるものであり、また会社自身に対しては政府はもろもろの面におきまして支援を行い、また監督を行うというふうな面での関与をしてきておるわけでございませう。大きな役割を果たすことになるわけでございませう。そういった立場から、予期せざるが故に起きましたときには、政府としてもこれについて会社を万全に支援をしていくというふうな態度でもって、会社の運営に対して政府が関与をし支援をしていくという考え方で対処してまいりたい、そして万全を期していききたいというふうに考えておるわけでございます。

○伊藤郁男君 今から予測できない問題がさまたち起こってくるということなので、それについての的確な御展望をいただくといいことはちよつと無理なことですけれども、思いますけれども、しかし、予測されるそれぞれの諸問題についての確に迅速に対応していく、こういうことが必要ではないか、こういうふうに思うわけです。

そこで、この大阪には大変多くの中小企業者があるわけですね。非常に多いわけなんです。景気浮揚のためにもこの関西新空港にかける中小企業者の期待も私は大きいと思うわけです。そこで、こうした中小企業者にも建設、運営に参画できる道というのが開かれておるのだろうかどうなんだろう、その点をお伺いしたいと思います。

○政府委員(山本長君) この空港の建設、それから運営段階に入りまして、この空港の事業に対する中小企業の参画につきましては、基本的には、これは形式的には関西国際空港株式会社が妥当なその方法を検討するというものではございませうけれども、運輸省といたしまして、空港の建設あるいは運営が公正であるように、また公平な取り扱いができるように、また中小企業への配慮というところから、例えば共同請負制の採用をするとか、地域社会と調和のとれた運営をするという観点から、中小企業の扱いについて会社に十分指導してまいりたいと考えております。

中小企業への配慮につきましては、官公需につ

いての中小企業者の受注の確保に関する法律あるいはこれに関する閣議決定というものがあつたわけでございませう。この会社は、直接この法律に該当しているわけじゃございませうけれども、やる仕事自身が、政府が今まで公共事業としてやっておりました空港の整備という仕事をやるわけでございませうので、運輸省といたしまして、この事業の性格にかんがみまして、公共的な観点から会社の参画するという理念をいたしまして、中小企業の参画というものについて、今までの政府の官公需についての方針というものを念頭に置いて、それに沿うように会社を指導してまいりたいというふうに考えております。

○伊藤郁男君 時間が参りましたので、あと二点だけお伺いしておきたいんですが、これはお答えしにくいと思いますが、一つは、鹿児島、熊本、帯広、秋田等の現在の空港、これは古い空港を売却してその資金の一部を現在の空港、要するに新空港の建設の資金の一部に充当している、こういうふうに聞いておるわけですが、関西空港も伊丹空港を開港時に売却して、そしてその売却資金を新国際空港の経営の健全化のために役立てる、こういうような考えは今の時点ではお持ちかどうか、これが第一点。

それから、この関西新空港は未来永劫この特殊会社でいくのか。例えば、経営が安定して黒字基調に変化したと。こういう段階で、徐々に今の特殊会社、第三セクター方式の特殊会社を民営化に、完全民営化に持っていくのか、それと逆に公団化していくのか、この点についてお考えがあつたらお伺いをして私の質問を終わりたい、以上でございませう。

○国務大臣(細田吉藏君) 伊丹にありますが現在の国際空港を廃止するかどうかという問題が、御案内のように決定をいたしておらないわけでございませう。新しい空港に着手してからこれの使用開始までの間に、現在の空港の存廃、どういう使用の仕方をする等を決めるということになっておるわけでございませうが、各般の事情から、なるべく早

い時期にこれを決定しなければならぬというふうになつておるわけでございませう。したがって、まだこれを廃止する、航空審議会の答申には「廃止を前提として」とございませうけれども、廃止と決定したわけでございませうので、ただいまのところ、売るとか売らないとかということとは申し上げにくい状態である、かように言わざるを得ないと思つてございませう。

それから、後の方の問題でございませうが、純粹の民営会社にするということは、飛行場という、第一種飛行場の性格からいっていかげなものではないでしょうか。私は、もちろんこれ将来のことではないから、私はいまの状況になるかはわかりませんが、せめて今、やはり今の状況のなかで、相当程度の干渉をすることができるといふ公的な色彩を持つておるものの方がよろしいんじゃないか。ただ、配当だけはいくらということでは、民間の配当を先にやるわけでございませうが、国も配当がもらえれば国も配当をもらう、うんとよくなればどうせ、そういう形の方がいいのではないかと、うかというふうに思つております。しかしこれは、どこで決めたわけでもございませうので、私のむしろ私見というふうなものでございませうので、御批判があればお受けしなさいませうし、将来の問題でございませうので確たることは言えない、かように思つておる次第でございませう。

○山田耕三郎君 大変たくさん問題について質疑応答が行われました。重複を避けてお尋ねをいたしたいと思ひます。

今日、日本の国際空港の立ちおくれを指摘します意見の中に、次のようなことが言われております。すなわち一つは、時差を無視して日本側の事情だけで航空ダイヤを組んでいけるのは真の国際化時代には大きく立ちおくれることになると言われております。また、現在の大阪空港のように、半日営業で売れる商品も一日二百個に限つていては商売は成り立ちませんという例え話も出ております。まことにそのとおりでありますので、このような事態は、これを解消して諸外国の強い要請にこた

える二十四時間開かれた空港の必要性は私もわかります。

しかしその反面、関西国際空港法案の審議を通じまして委員の皆さんから疑問とする多くの問題点が指摘をされましたが、当局の熱心な答弁にもかかわらず、疑問点の多くが解明されないままに残されておるようには私は考えます。

難航を予想されておりました地方自治体や民間企業の出資については順調に予測をされ、特に民間の出資は、商売と出資が直接間接につながるのではないかとのお思惑が強く働いたのではないかと、言われながらも、国の出資分を肩がわりしようかという説さえ出る状況が報道されております。

しかし一つは、事業主体がなぜ株式会社でなければならぬのか、懸念される不安は取り除かれておりません。

二つには、新空港の極端な規模の縮小は、開港時における航空需要や安全性を損なうおそれがないのか。

三つ目には、地域整備と地方財政対策はこれではよろしいのか。

四つ目には、その他、交通アクセス、土取り場及び跡地の利用、漁業補償あるいは水の供給と廃棄物処理等々は未解明であります。

これらについてはそれぞれ委員も質問をなさいましたので、私はお答えになつたそのこと等を確認させていただく意味でお尋ねをいたしたいと思ひます。

第一点は、関西国際空港の事業主体に関連をしてございませうけれども、総理大臣は行政改革、民間活力の導入のモデルケースと強調をしておられますが、委員会審議の中では、採算性優先の会社が公害対策や安全管理をどこまで責任を持つのだろうかとの指摘もされております。マスコミもまた、公害対策や地域整備に対する当局の消極姿勢を批判をされておられ、さらに地域住民も一様に、公害対策、地域整備等に不安と不満をあらわにしておいでになります。

特殊会社にはもちろん運輸大臣の監督権はあり

ますけれども、通常の経営面では会社がひとり歩きしていくように思われます。そうでなければまた民間の活力も生かされてまいりませんが、この特殊会社に対する公共性の担保として、その設立、運営に当たって地域社会に責任ある対応が果たされますよう、地元自治体も参加した協議組織等を設けて、地域との共存の手だてとされるべきだと存じます。

先ほど山本航空局長からお答えがありましたように、再度お答えをいただきたいと存じます。

○政府委員(山本長君) 関西国際空港の建設、運営が地域社会と調和のとれたものでなければならぬというところは、考え方としてはそのとおりでございまして、実際問題として、そうでなければ会社は健全にいかないと思えます。地方公共団体が出資をするという立場から、出資の地方公共団体の意思が反映できるという面はございまして、けれども、そういった出資者だけの立場でなく、地域社会の立場からの意見というものが会社の運営に反映されるということはぜひとも必要であるというふうに考えております。

本委員会においても、この点について再三御議論がございまして、私たちが御答弁申し上げてきたわけでございまして、会社の執行機関に対して意見を述べる諮問的機関というふうな機関といたしまして、地域の代表者を含めた例えば運営協議会といった組織を会社に設置するというようなことが必要であろうというふうに考えております。

具体的な仕組みにつきましては、今後関係地方公共団体とも十分に相談をいたしまして、最も適切なそういった仕組みというものを考えていくように、我々も努力をいたしますし、そういう考え方で、会社を指導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して。

○山田耕三郎君 今日、民間の活力ということで、企業のあり方のすべてが大変美化され過ぎておるように私は思います。

〔理事桑名義治君退席、委員長着席〕

我が国には優秀な技術者がいて、どのような技術革新にも道を開いていきます。また、その新しい技術を直ちに生産の現場に活用をして、立派な競争体質をつくり上げていく熟練労働者には事を欠きません。また、その諸君は極めて勤勉でありますし、その上に従順だと私は思っております。今日の日本の経済はこのような人々たちによって支えられておると言っても過言ではございませんと思ひます。

ただ、私のささやかな体験からではありますけれども、例えば、全然離れた問題ですが、今日の我が国の法律では、企業が産業廃棄物を排出した場合に、その処理は企業の責任に帰せられております。事業場の構内で焼却をしたり埋設をしたりして処理のできる手法をとることのできる企業はよろしいけれども、そのような企業はそんなに多くはありません。大部分の企業は処理場を外に求めなければなりません。外に求めようといいたしますと、たちまち用地の取得からかかっていかなければなりません。

企業が前面に出て地域へ用地取得に入りました場合には、多くの場合、その地域社会は門前払いであります。そういったことで処理施設ができなるとすれば、それらの企業から出た産業廃棄物はやっぱり産業廃棄物を請け負う企業にまた任されてしまいます。これが大変なことではございまして、ともすれば不法投棄であり、不適正処理に通じてしまう。これがやっぱり地域の環境を非常に汚染をいたします。だから、地域の自治体においては、住民の安全と健康を守っていく責めを果たしていくためには、当然のこととして、これらの産業廃棄物の処理をどうやっていくか、このことを考えていかなければなりませんけれども、反面、その企業の産業廃棄物処理に税金を使つてはならないという法律の枠がございまして。

どうしてこれに対応するかということから考え出されておりますのが、第三セクターによりまして、ところの、いわゆる通常の名前は産業廃棄物処理

公社というような手法によってやられておるのが平均的な形でありまして。

それは、企業がやらなければならないところへ企業が顔を出していつては、地域の住民合意を得ることができない。だから、行政がそこに参画をして社会の秩序を守っていく手だてを講じていく、これがやっぱり実態なのだと思います。今日、行政に対しまして批判はまことに厳しいものがありますけれども、それでも住民側から見れば、これは我々の機関であるという親近感もあるのではありません。また、行政は話や苦情を聞いてくれるだろうという期待感もあります。そういうことから機能という期待感も思ひます。そういったことから機能をいたしておるのでございまして、これが企業になりましてはいけません。

関西国際空港の場合には、当然これは仕事の性格からいってやっぱり国がやらなければならないものを、今回はそれを民間に任す形になります。に住民側には押しつけてはならないと思ひます。いろいろの制約があるかもしれないけれども、今局長からお答えをいただいたとおり、きちっとこのことをやっていただいで、住民の不安を取り除いていただきたいと思ひます。重ねて運輸大臣の御所見をお願いいたします。

○国務大臣(細田吉藏君) お答えいたします。

全くおっしゃるとおりと考えております。もう、そういう努力をしてまいらなければならぬと思っております。

○山田耕三郎君 第二点は、関西国際空港の規模と機能についてでございます。

これは、さきに安恒委員が御質問をなさいましたそのことに對して、運輸大臣は明確にお答えになりました。私は、ここで重ねて質問をさせていただきます。ただ、このことを避けてはいただきますが、今の時点では大変難しい問題だとは思ひますけれども、お答えをいただきました趣旨によって対応をしていただき、開港早々から間に合わないような空

港でないように、さらにそのことのために安全が阻害をされることのないよう対応をしていただきます。次に移らせていただきます。

第三点は、地域整備に対する財源措置でございます。この空港建設に伴う地域整備については、かさ上げ法は新設をいたしませんというのがこれまでの運輸大臣の答弁でございまして。さらに、地域の総意に基づき町づくりに国が協力していくことになっており、関係省庁に働きかけていくことのは山本航空局長の答弁であります。しかしこの答弁も、結局は現行制度の活用で対応をしてほしいということのようでございます。

さらに、この第一期工事は、特徴的なものは、大量の土砂の採取、運搬、そして埋め立てということとで、公害対策上大変重要な問題が起り得る可能性のある仕事であります。同時に、交通手段の整備も当然のこととしてお金を必要といたします。さらにまた、出資金や貸付金は別として、経営に赤字が出た場合に果たして地元負担の可能性はどうなるのか、やっぱりこれも残っております。こういう状態でありまして、特に市町村側においての財政支出は大変な重荷になってくると思ひます。

したがって、以上のような状況から考えてみました場合に、成田空港の場合とは余りにも財源措置に格差が大きいように私は思ひます。行政の公平を欠くことはやはりやめてはいかせん。だから、ほかのことは別としても、せめても成田空港の場合と同様に国の助成のかさ上げくらいは行うべきだと思ひますけれども、重ねてこの点の所見をお伺いいたします。

○政府委員(山本長君) 地域整備を初めとする地方財政の負担増というものを考えて、かさ上げ措置というものをやるべきではないかという御議論でございまして、この問題につきましては、私こういう場において何遍かお答えをいたしており、ま

たお答えする時には、何と申しますか、お答えづらいうな気持ちでお答えをしておるのでございませうが、国の財政が、かかる状態の中で、補助金の整理というものが行われておりますなか、新しいかさ上げ法というものを制定するということは、この現在の中におきましては困難であると申し上げざるを得ないのでございませう。

この問題につきましては、何と申しますか同じような御答弁をいたすことになるわけではございませうけれども、各種公共施設の整備に關しまして、現在の補助制度、それから補助の反面、地方公共団体自身の負担というものを財源手当てとして、各種の制度というものを活用しながら、また実際の運用に当たって、公共施設の整備の緊要性あるいはその熱度というものを勘案しつつ、その採択の優先度というふうなものをやはり活用しながら進めてまいりたい以外に、現段階においては方法はなかりと思ひます。また、そういった面からの配慮というものにつきましては、この空港の地方出資等につきましては自治省も関与してあることでもございませうので、自治省ともその辺、地方財政との面につきまして十分に打ち合わせをしなから進めてまいりたいというふうな考えでございませう。

○山田耕三郎君 次は、この新しくできます会社の採算性と、それに赤字を生じた場合の出資団体の影響等についてお尋ねをいたします。

運輸省は、この事業は開港五年目で単年度の赤字が出る、九年目で累積赤字を解消して配当開始を予測しておいでになります。局長も、三〇%の無利子の資金の確保さえできればこれはうまくいくというお答えをされたこともございませう。運輸大臣は、多少不安を表明したお答えのありましたこともございませう。私たちがやっぱり、この事業の事業費の積算が現実とはかなり離れた積算ができておるのではないか、そのように考えます。

もう一つは、極めて大型な事業でありますだけに、不測の事態も起こり得ることを考えておかなければなりません。そういったことから、赤字が出た場合にはどうなるのかという質問に對しましては、局長は、第一義的にはやっぱり会社の努力を要請していくというように答えておいでになりますけれども、出資団体として地域に責めを負います自治体としては、このことのために負担の増加も予想されますが、地方財政との関係はどのようになつていく見通しを持っておいでになるのか。

さらには、地域に及ぼす大きな事故等ができた場合には、会社は果たして責任がとれるのかどうかということに対する住民の不安があります。これらを解消する手法について考えておいでになりますのか。

この二点、お尋ねをいたします。

○政府委員(山本長君) 将来の地方出資についてのお尋ねが第一点でございませうが、建設工費の見積もり等につきましては相当綿密な調査を行った結果でございませうので、先生のお言葉でございませうけれども、若干甘いのではないかというふうな御懸念の御質問のようにも受け取りましたけれども、しかし私たちがいたしました計算をしているつもりでございませう。

ただし、先生が御指摘になりますように、不測の事態と申しますか、によりまして会社の経営が予定どおりに進まないで赤字が出る、欠損が大きくなるというふうな場合というものは決してないんだというふうなことは言い切れないと思ひます。そういった場合につきましては、収支採算上配当がとれるのか、あるいは借入金金の償還がとれるのかというふうな形になって、会社の経営を圧迫していくわけではございませう。

そういった場合に、これも前と同じ御答弁になるかと思ひますけれども、やはり第一義的には、会社というものが努力をしなければならぬと思ひますけれども、しかし何度か申し上げておきますように、この会社の設立に当たって、あるいはこの事業を進めるに当たって、国が出資あるいは貸付金、債務保証等々、税制の面におきまして、財政面、税制面各般に

わたりまして大きな役割を果たしておるところでございませう。それはやはりこの空港が第一種空港の建設、管理であるという性格を持つことがそういうふうな態勢となつてきておるというふうな理解するものでございませう。

こういった考え方に基きまして、政府が大きな関与をいたし支援をいたしておるわけではございませうので、不測の事態によりまして何らかの予期せざる事態が発生いたしましたときには、政府が持つております役割、現実の役割というよりは、その背景となつておる思想というものがこの法律の中にあるわけではございませう、その思想を体しまして、将来の出資問題にいたしましては、会社の不測の第三者への損害というふうなものに對する責任、役割というものを念頭に置きまして、これを会社に對する運輸省の指導のやはり第一義的な指針として会社を支援し、指導し、バックアップをしていくという態度で臨んでいくということにいたさなければならぬというふうな考えでございませう。

○山田耕三郎君 最後に。

この会社に對する自治体側の出資が急遽、大変スムーズに進んでいきました。初めはいろいろと懸念が表明をされておりましたけれども、その実態はいろいろあると思ひます。けれども、私なりに考えてみますと、一つは、出資をいたします団体がすべてフェニックス計画の範囲内にある自治体であるということ、さらにまた、国が主導する大型事業でありますから、やっぱりそれらへの参画をしていただくことが自治体側からの将来に對する深い読みや配慮もあつたようではございませう。

そして、形の上では極めて円満に一決されたやうでございませうけれども、これらはお互いに苦しい財政運営を強いられておられます団体でありますので、国の方の特別な配慮で、このことのために地方財政に大変な圧迫が加わることがないよう、将来とも配慮をいたさなすことを要望いたしまして、私の質問を終わります。

○委員長(矢原秀男君) 他に御発言もなければ、質疑は終局したものと認めて御異議ございませうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長(矢原秀男君) 御異議ないと認めます。それでは、これより討論に入ります。

御意見のある方は賛否を明らかにしてお述べ願ひます。

○瀬谷英行君 私は、日本社会党を代表して、関西国際空港株式会社法案に對して反対の討論を行います。

反対の第一の理由であります。そもそも第一種国際空港は、国が建設を管理することが基本的な原則であるということになっております。法案提出の経緯から見ても、運輸省の当初案は、公団と第三セクターとの併合案であつたはずであります。なぜこれが変更されたのか、極めて奇怪なものであります。中曽根総理の指示によると言われておりますが、運輸省の構想が基本的に変えられてしまひました。また、地元地方公共団体、財界等には不安と戸惑いを感じておるということは、現地に参りまして現地の公聴会を我々が聞いた範囲でも明らかにしております。

民間活力の導入と言われておりますけれども、一兆円に及ぶ膨大な建設資金に對して、地方公共団体や民間それぞれの出資は二百億程度にすぎないのであります。国が三分の二以上出資するとはいいながら、会社の運営に對して地方公共団体、財界等がそれぞれ出資者の立場で恩恵と利益誘導に走つたならば、本来の公共事業そのものであるべき会社の事業遂行が混乱をするというおそれが多分にあるということを考えなければならぬのであります。

また、かかる状況では、どんな優秀な役員を持つてきても円滑な会社の運営は期待できない、こういうことを心配しなければならぬ。公団に近い株式会社と言われておりますけれども、両者を比較して、絶対的に株式会社でなければならぬという根拠は、この法案の審議を通じ

てついに明らかとなりませんでした。

また、関西国際空港の必要性は我々も決して否定をするものではございません。しかし、建設主体は、基本に戻って、国が直接設置をし管理をするという方式に戻すべきであるということ強く主張をしたいと思ひます。

次に、地域整備計画と実施体制の確立という問題について触れてみたいと思ひます。

空港へのアクセスについても、道路、鉄道等の整備計画が開港時までに完成できるという保証がございません。これは今日の安恒質問にも指摘をされたことでもありますけれども、鉄道の計画も極めてあいまいなものであります。道路計画にいたしましても、建設省側の答弁は極めてちぐはぐであります。また、島ができて橋がでるのかどうか、こういうような質問もきょうあったわけでありまして、その点も心もとない答弁が返つてまいりました。島ができたけれども橋がでないということになりますと、そのときになつて、しまつたと言つても間に合わないわけですから、総合的に検討して実施する責任体制というのが要するに確立をされていまいという不安を、我々は感ぜざるを得ないのであります。成田にはいよいよかさ上げの法律ができて、国は財政的に積極的な支援体制をとつておりますけれども、今回はそういう措置がとられておらず、地方財政の現状から見て地域整備に多くの不安があります。

また、漁業補償に対する政府の対応は極めて冷淡であります。

本日も水産庁の答弁がございましたが、一般の水産庁の対応に至つては、まるで人ごとのようにどこ吹く風と、こういう感じを受けたのであります。こういうことでは、これからの補償問題に対する政府側の対応というものが一体どうなるかということを我々としては考えざるを得ません。もし、この漁業補償等の問題でつまづきを生じますと、成田の農民にかわつて今度は漁民が反対闘争の先頭を切るという可能性も十分考えなければならぬのであります。

また、環境問題に対しても、地元住民に対して不安を与えないような十分な配慮をしなければならぬのであります。この環境問題に対しても、一体どういふふうな手だてが講ぜられるのか。株式会社というふうな形でもって責任がとれるのかどうか。要するに、この政府の今回の株式会社法の問題について言うならば、責任を会社と地元と転嫁をするということである重要な問題を避けるようしてゐるのではないかと思ひます。

以上のようなものもろの点を勘案をいたしました場合には、やはり基本的には第一種国際空港は国の責任において設置をし運営すべきであるというこの原点に戻るべきことを我々は強く主張をいたしまして、反対の討論とする次第でございます。

○梶原清君 私は、自由民主党・自由国民会議員を代表し、ただいま議題となつております関西国際空港株式会社法案に対し、賛成の立場から討論いたします。

昨年八月閣議決定されました「一九八〇年代経済社会の展望と指針」において、「一九八〇年代は、戦後の経済社会の歩みが大きな曲り角を迎える中で、これまで得た実りを生かしながら、来たるべき二一世紀に備へた基礎を築くべき重要な時期である。」と指摘し、その基本的取り組みとして、経済社会の安定を目指して創造的対応を図る必要があり、「国際性」、「民間活力」などといった面を重視する新たな発想の必要性を述べているわけであります。

現在、我が国の運輸行政においては、来るべき二十一世紀社会を展望し、国土の均衡ある発展を促進する総合交通体系の整備が急がれておりますが、とりわけ、世界第二位の経済大国となつた我が国の国際的役割の重要性を考えますとき、二十四時間世界に開かれた国際空港を早急に建設することは極めて緊要事であります。

周知のように、大阪国際空港は、現在厳しい運航規制からジェット機の新たな乗り入れができないうため、国際航空交渉において大きな支障となつております。また、地方の各県でジェット機が就

航できる空港の整備が着々と進展しているにもかかわらず、国内航空交通体系の一つの重要な拠点である現大阪国際空港への増便が不可能になつてゐる事態は、経済の発展、国民生活の向上にとつて大きな阻害要因となつてゐると思ひます。このような状況の中で、大阪国際空港の環境問題と将来の内外航空輸送需要の増大に対処するため、航空機騒音問題の全くない海上空港として二十四時間世界に開かれた関西国際空港が建設されることは、我が国の将来にとつて極めて重要な意義を有するものであります。

本計画は、調査開始以来、今日まで実に十有六年、その間、多くの新しい試みの中で地道な努力が忍耐強く積み重ねられてまいりました。

その一つは、二度にわたる航空審議会の審議であります。同審議会は、空港の位置の選定に当たり、航空機騒音公害を全く起こさないという方針のもとに、三年近い時間をかけて幅広い慎重な審議、検討を行い、また第二次答申においては新たな技術の導入の可能性も探り、広い視野に立つた検討がなされております。

第二は、徹底した環境アセスメントを初めとする事前調査と、その結果の公開であります。いわゆる三点セットによる地元への説明は、大規模プロジェクトにおける新しい試みでございました。

第三は、本法案にあります株式会社方式による公共事業の実施であります。これは、事業の効率的な運営が行われるよう、国の監督措置を必要最小限度にとどめ、企業の自由性を最大に尊重する中で民間活力を導入しようとするものであります。

地元経済団体や関係地方自治体も資金を出資することにより、地元に着した空港になることが期待されると同時に、今日の国の財政事情を勘案するならば、まことに適切な方式がとられてゐると思ひます。この方式は、今後、地域性の強い公共事業の実施につきまして将来モデルケースともなり得るもので、その成功を強く期待したいと存するわけであります。

関西国際空港は、来るべき二十一世紀に向か

て、公害のない、二十四時間世界に開かれた極めて重要なプロジェクトであります。国、地方公共団体及び財界の一体的責任体制のもとで、ぜひとも一日も早く円満に成功されていただきたいと心から念願をする次第であります。

今後、実施に向けて出てまいります諸問題の解決に際しましても、関係者間で十分協議を重ね、地元の方々に不安を起すことのないよう事業を推進させていただくよう要望いたします。私の賛成討論といたします。(拍手)

○橋本敦君 私は、日本共産党を代表して、関西国際空港株式会社法案に対して反対の討論を行います。

反対理由の第一は、本来国が行うべき国際空港の建設、管理運営等を民間活力の導入と称して株式会社に行かせ、その結果、国の責任を放棄するとともに、安全性、公共性を犠牲にするという問題であります。

今日、国際空港は国際、国内両面にわたる輸送の上で大きな役割を果たしておりますが、それだけに、その公共性や安全性の確保こそ、まさに空港設置管理の第一義的な使命であるはずであります。同時に、このような空港の設置は、騒音問題等の環境対策を初めとして、アクセス交通など周辺地域整備も含め、まさに大規模な事業となつております。こういう現状を率直に見た場合に、どの点から見ても国が全面的に責任を負う建前は堅持すべきが当然だからであります。

反対理由の第二は、政府の収支採算や第二期工事着工の時期あるいはアクセス全体像、周辺地域整備の全体像など将来計画の全般にわたつて、いづれも具体性、合理性を欠き、不安定な内容のもののだからであります。

会社の収支採算にとつて最も重要な前提であるべき航空需要予測数さえ、この三年間に三度も大幅に変更され、現在では三点セット時に関係住民、自治体と合意をした予測数の約二分の一という数字にまで訂正されてゐるのであります。これは一口で言うなら、運輸行政上まことに無責任かつ重

大なことではないか。しかもこういった需要予測の狂いというのは、さまざまな面において大きな影響を与えることは言うまでもありません。

反対理由の第三は、安全性、環境保全の問題であります。

現空港との併存の場合には、大阪湾や瀬戸内海海上で重複、交差するなどといった複雑な空域と飛行経路の問題、これは安全面で非常に心配が残っております。そしてまた、漁業資源の保全や騒音公害等も重大な問題として残されたままであります。ところが、これらの問題について十分の解明と対策が全般的に行われ明確になったものではないという上、新会社の業務でこれらの問題を全部地域住民の不安を解消し権利を保全するという方向で全面的にやり抜くということは到底期待できないものだからであります。

反対の理由の第四は、株式会社の人件や経営に関して、本来必要な国民的規制を取り外し、大幅に緩和したことあります。

この点は、国が責任を負うべき公共事業における国民主権の考え方に逆行する問題であります。特に役員兼職禁止規定を外し、利益配当制限を政令にゆだね、あるいはまた中小企業への仕事確保についても官公需法の適用が外されてしまふ、こういった問題を考えましても賛成できないものであります。

反対理由の最後は、地方財政法の本旨に背いて自治体の出資を強行しようという点であります。空港整備法の規定をねじ曲げまして、附帯施設を意図的に機能施設と利便施設に分け、利便施設への自治体出資は、地方財政法にいうところの「国は」、「地方公共団体に負担を転嫁するような施策を行つてはならない。」という規定には当たらないというの、これは詭弁ではないだろうか。こういうことをあえてやって、自治体に出資を求めるということは断じて認めることはできないものであります。

以上のとおりで、国民のための国際空港は、あくまで国の責任で建設、管理運営し、民主的経営

を保障した国営方式で設置、管理、業務遂行すべきでありまして、これ以外に国民の側に立つての公共性、安全性を十全に確保する保障はないと考えます。

以上の次第で、新空港計画本案全体を再検討すべきだという立場から反対をいたしまして、討論を終わります。

○桑名義治君 私は、公明党・国民会議を代表して、関西国際空港株式会社法案に対し、賛成の討論を行うものであります。

御承知のように、我が国航空輸送の二大拠点となつて大坂国際空港の現状は、航空機騒音が深刻な社会問題となり、環境対策上、厳しいジェット機の発着枠規制や運用時間制限が実施され、国内地方空港からのジェット機の乗り入れや、新たな国際路線の開拓等の内外からの要望を受け入れることができない状況にあり、関西地区発展の大きな障害要因となつております。公害のない二十四時間運用可能な本格的な国際空港を関西地区に建設することは、国家的な緊急課題であります。

関西国際空港計画は、運輸省が四十三年に調査を開始してから十六年、航空審議会が泉州沖を候補地と決定してから十年の長きにわたる年月が過ぎて、今日、関西国際空港株式会社法の成立により、ようやく離陸しようとしてゐるのであります。

新空港建設の緊要性から見れば、余りにも時間をかけ過ぎ、遅過ぎた感がありますが、その間十分な環境調査と地元協力を得るための努力が根気よく続けられ、結果的には早期着工につながることを期待されるのであります。今日となつては、一日も早く工事着工の運びとなり、予定どおり六十七年度末開港とすることが何よりも肝要かと考へるのであります。

事業主体を民間が出資する株式会社とすることについては、意見のあるところでありますが、今日の厳しい財政事情を勘案すればやむを得ない面もあり、まず事業をスタートさせることが大切で

あります。事業の公共性を十分認識して、営利本位になることなく、民間的手法を導入したことによる効果が上がるよう会社を指導し、効率的な事業実施の実を上げていただきたいのであります。

幸い関西国際空港建設の必要性に対する各界の理解も深まり、当初危惧されていた関係地方公共団体や民間経済界の資金協力も順調に運ぶように報じられております。予定どおりこの秋には会社が発足し、新空港建設の第一歩を踏み出すこととなつたのであります。政府は会社をよく指導し、新空港建設の円滑な実施を図っていただきたいのであります。

最後に、会社の発足と同時に、土砂採取地の決定、漁業補償、公有水面埋立法による埋立免許申請等と、工事着工までに早急に解決しなければならぬ困難な問題が山積してあり、また道路、鉄道等のアクセスの問題、空港周辺の地域整備の問題等、開港までに間に合わせなければならぬ問題も広範にわたつております。政府は、関西国際空港の建設を国家的なプロジェクトと明確に位置づけ、関係各省が一体となつてこれら空港建設に伴う諸問題に総力を挙げて取り組んでいくことを強く要請いたします。私の賛成討論を終わります。（拍手）

○委員長（矢原秀男君） 他に御意見もなければ、討論は終局したものと認めて御異議ございませんか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

○委員長（矢原秀男君） 御異議ないと認めます。それでは、これより採決に入ります。

関西国際空港株式会社法案に賛成の方の挙手を願います。

（賛成者挙手）

○委員長（矢原秀男君） 多数と認めます。よつて、本案は多数をもって原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

この際、瀬谷英行君から発言を求められておりますので、これを許します。瀬谷英行君。

西国際空港株式会社法案に対し、自由民主党・自由国民会議、日本社会党、公明党・国民会議及び民社党・国民連合の各派共同提案による附帯決議案を提出いたします。

案文を朗読いたします。

関西国際空港株式会社法案に対する附帯決議（案）

政府は、本法施行に当たり、次の事項につき、適切な措置を講ずべきである。

一 会社の運営に当たつては、事業の公共性にかんがみ、地元地方公共団体等の意向が十分反映できるような仕組みを整備するよう指導すること。

二 関西国際空港の建設工事（土砂採取を含む。）に当たつては、関係住民に不安を与えることがないよう事前に十分な環境影響評価を行うとともに、建設及び運営に際し、環境保全に留意し、環境監視のための体制を確立するよう指導すること。

三 関西国際空港へのアクセスについては、空港の開港時に、十分な機能が發揮できるよう整備を促進すること。

四 関西国際空港の建設に伴う関連施設の整備については、関係地方公共団体と協議し、空港と地域社会との調和が図られるよう努めるとともに、地域の振興に資するよう配慮すること。

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

六 会社の役員等の人事については、会社の機能が発揮できるよう広く適材適所の人材起用に配慮すること。

右決議する。

以上でございします。

皆様の御賛同をお願いいたします。

○委員長（矢原秀男君） ただいま瀬谷君から提出されました附帯決議案を議題とし、採決を行います。

本附帯決議案に賛成の方の挙手を願います。

(賛成者挙手)

○委員長(矢原秀男君) 多数と認めます。よって、瀬谷君提出の附帯決議案は多数をもって本委員会の決議とすることに決定いたしました。

ただいまの決議に対し、細田運輸大臣から発言を求められておりますので、この際これを許します。細田運輸大臣。

○国務大臣(細田吉藏君) ただいま関西国際空港株式会社法案につきまして、慎重審議の結果御可決いただきましてまことにありがとうございます。厚く御礼を申し上げます。

また、附帯決議につきましては、政府といたしましてその趣旨を十分に尊重し努力してまいる所存でございます。

ありがとうございました。

○委員長(矢原秀男君) なお、審査報告書の作成につきましては、これを委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○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。

○委員長(矢原秀男君) 次に、参考人の出席要求に関する件についてお諮りいたします。

運輸事情等に関する調査のうち、国鉄問題に関する件のため、来る六月二十八日の委員会に、日本国有鉄道再建監理委員会委員長亀井正夫君を参考人として出席を求めたいと存じますが、御異議ございませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○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。

本日はこれにて散会いたします。

午後四時十三分散会

六月二十二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(第五七二一号)

(第五七六〇号)(第五七八〇号)(第五八二六号)

第五七二一号 昭和五十九年六月九日受理

安全輸送確保に関する請願

請願者 宮城県仙台市東九番丁七七ノ一

今野アパート一〇二 伊藤利広

外五十五名

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。

第五七六〇号 昭和五十九年六月十一日受理

安全輸送確保に関する請願

請願者 大阪府西成区津守三ノ五ノ五〇

山本宗一郎 外九十九名

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。

第五七八〇号 昭和五十九年六月十二日受理

安全輸送確保に関する請願

請願者 愛知県春日井市岩成台一〇ノ七

水野邦夫 外九十五名

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。

第五八二六号 昭和五十九年六月十二日受理

安全輸送確保に関する請願

請願者 東京都足立区六町一ノ五ノ二〇

高木康弘 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。

昭和五十九年七月五日印刷

昭和五十九年七月六日発行

參議院事務局

印刷者 大藏省印刷局

P