

第百二回国会 運輸委員會議録第七号

昭和六十年四月二日(火曜日)

午前十時六分開議

出席委員

委員長 三ツ林弥太郎君

理事 鹿野 道彦君

理事 津島 雄二君

理事 吉原 米治君

理事 河村 勝君

加藤 六月君

田中 直紀君

福家 俊一君

箕輪 登君

左近 正男君

田並 胤明君

中村 正雄君

辻 第一君

出席國務大臣

運輸 大臣 山下 徳夫君

出席政府委員

運輸政務次官 小里 貞利君

運輸省國際運輸・觀光局長 仲田豊一郎君

運輸省航空局長 西村 康雄君

委員外の出席者

運輸委員会調査室長 萩生 敬一君

本日の會議に付した案件

公共用飛行場周辺における航空騒音による障害の防止等に関する法律の一部を改正する法律案(内閣提出第五四号)

○三ツ林委員長

これより會議を開きます。内閣提出、公共用飛行場周辺における航空騒音

第一類第十号 運輸委員會議録第七号 昭和六十年四月二日

音による障害の防止等に関する法律の一部を改正する法律案を議題といたします。これより質疑に入ります。

○左近委員 五十八年の臨調答申の中で、特殊法人問題について、現在百九十四の特殊法人があるらしいですが、当面七十一法人についていろいろと臨調としては論議をされた。今回出されております大阪と福岡の空港周辺整備機構の統合は、臨調答申の特殊法人等の整理統合の対象は、七十一法人の対象になっておったのかなっておらなかったのか。

○西村政府委員 特殊法人として整理統合の対象にはなっておりませんでした。

○左近委員 それでは、今回の統合問題は臨調の行革絡みの統合ではない、こういうことでよろしいですか。

○西村政府委員 一般に臨時行政調査会は特殊法人等の合理化という方向を強く打ち出しておられます。今回の大阪、福岡の両周辺整備機構の統合は、その流れに乗るものであることは事実でございますが、直接臨調答申で統合を言っているものではございません。

○左近委員 流れに乗るような、そんなあいまいな形で統合を出されたら、これはたまったものではないわけですか。

それで、今現在、大阪、福岡の空港の騒音問題、これはまだ抜本的に解決しておらないわけですが、この福岡、大阪の統合というのは、昨年関西国際空港を設立した、こういうビルドをした、このスクラップに統合問題を挙げたのと違いますか、どうですか。

○西村政府委員 この両周辺整備機構の統合問題というのは、五十八年当時から既に民家防音工事がおおむね六十年年度には完了する、それ以後周辺

の整備という問題に入っていくときに、事業量が非常に変動してくるので、何とか安定化対策が必要だということを考えていたわけでございますが、そういう点では既に統合ということは内々検討しております。

確かにお話しのように、関西国際空港の会社を新しく設けるという問題に当たりまして、政府としては、ひとつ日本自動車ターミナル株式会社の問題とあわせてこれもやたらどうだということが出てまいりましたのは事実でございます。

○左近委員 だから、今回の統合は、関西国際新空港をつくるために数字を合わせなければならぬということ、日夕とこの機構の統合を行っていく、これは私は大変理不尽なことだと思っております。今も指摘したように、業務の重点を住宅の防音工事業から緑地等の周辺整備に向けていく、こういうことを統合の理由に挙げておられるわけですが、私はこれはちよつと納得がいかないわけ

です。特に、この航空機の騒音対策は、当該の地方公共団体と地域住民、こういうものの理解と協力がなければこの事業は進んでいけません。そのためにも、この機構は空港の当該自治体の出資によって設立がされておる。また法第九条の三の第二項に基づいて、当該自治体が空港周辺整備計画を策定することにもなっているわけですが、この法の趣旨からいっても、複数以上の空港についての環境対策を一つの機構で行っていくということについては、これは無理があるのではないですか、どうですか。

○西村政府委員 この航空騒音防止法におきまして周辺整備機構の趣旨は、今先生お話がございましたように、国と空港の地元地方公共団体、府県が力を合わせて周辺対策をやっていくということのために、それぞれの場所に周辺整備機構を置いて、それぞれの周辺整備機構は、これまで地元の

意向を十分反映するようなという趣旨でやってまいったわけで、今回の統合でそういう点は失われるのではないかと御懸念だと思っておりますが、私も、そういう地元の意向を十分今後とも制度的にも反映させるような形で、統合後も引き続き本来の趣旨に沿った周辺対策をやっていきたくと考えております。

○左近委員 それでは、少し立ち入って御質問申し上げますが、この空港の統合は、地方自治体の出資はそのままにして統合するのですか。

○西村政府委員 今回の周辺整備機構の統合は、そのまま両機構の権利義務を承継すると同時に、機構そのものも全体としてそのまま引き継ぐという形でございますので、出資金もそのまま引き継いでまいることになっております。

○左近委員 この機構には、地域の住民の意思を反映するというところで評議員会という制度があるわけですが、これは学識経験者も含んで、地域のいろいろな問題について予算も含めて審議をする場ですが、この評議員会の機能というのはどうなるのですか。

○西村政府委員 評議員会は現在と全く同様の形を維持するつもりでございます。現在、学識経験者のほかに地元の地方公共団体の職員というものが入ることになっておりますが、これは今後ともそのまま入っていただくということでございます。

それで、評議員会の運営につきましては、總會を設けて基本的事項について審議することになっておりますが、さらに必要に応じて内部で部会を置くということによって、各空港ごとの問題も具体的に実情に即した審議をしていくということを運営の方法として考えている次第でございます。

○左近委員 この法案では、評議員会を「十人以上」を「二十人以上」とされましたね。結局機構一本では運営できないわけですか。だから空港ご

とに從來あつた評議員会運営をしていくというこ
とでしよう、どうですか。

○西村政府委員 評議員会の個別の空港問題は、
まさに従前と同じ趣旨で、同じような運営をする
ということでございます。

ただ、周辺整備機構全体の財務問題というもの
につきましても、やはり全体としての御討議とい
うものも当然あるかと思ひます。

○左近委員 これは会計制度は一元化しますか。
○西村政府委員 会計制度は当然一元化したしま
す。

○左近委員 本社機能はどこに置きますか。
○西村政府委員 本社をどこに置くかということ
は、両周辺整備機構の代表との話し合いでもまだ
決まっております。今後、もし法案を御成立させ
ていただければ、これから両機構と協議しながら、
関係の地元の皆様の見解とも調整した上で決
めてまいりたいというふうに考えております。

○左近委員 大阪、福岡の両機構の五十八年度末
の決算状況はどうなつていますか。

○西村政府委員 五十八年度の決算は、大阪周辺
整備機構は九千三百九十九万三千円、それから福
岡は三百五十七万七千円の利益を生じております。
累積の損益は、大阪は累積欠損金が三億八千八
十七万七千円、それから福岡は利益の積立金が一億
九千二百三十二万二千円が計上されております。

○左近委員 会計制度は一元化される。そして大
阪の機構では三億円を超える累積赤字がある。会
計が一元化されれば、大阪のこの赤字分は福岡に
しわ寄せになるんじゃないですか。どうですか。

○西村政府委員 今のお話の問題はないように、
これは十分考えていきたいと思つておりますし、
今、具体的に申しますと、大阪の累積の欠損金、
これを福岡にしわ寄せするというのは、大変福岡
の地元の方にも相申しわけない、地方公共団体に
も申しわけないということですが、実は、大阪の
欠損金の主たる理由は、移転費用の代替地を造
成いたしました。その後の管理費用というのは、
普通はこれは簿面に反映させるのが原則ですが、

直接これを落としております。したがって、
普通の評価よりは簿価がその分だけ低くなつてい
るということでございます。今後この代替地を処
分する、売り払うときには、その分をオンした形
で、結局時価評価ということになります。そう
いう形で処分することになりまして、十分これら
の簿価を上回る額で処分することが可能で
ございますので、その形で順次欠損金はなくなつ
ていくということでございます。

それで、両機構の固有事業、それぞれの機構の
資金源泉で、これまでのそれぞれの機構の御努力
によりまして行われてきた事業の成果たる損益の
勘定は、今後区分経理してやつていこうといふこ
とを考えております。両機構の利益をそれぞれ混
交しないで運用していこうという考え方でござい
ます。そういうことで、福岡の利益金は福岡の整
備に充てるというふうに考えているわけでござい
ます。統合によりまして福岡が損害を受けるとい
うような実態は絶対にならないようにいたしたいと考
えております。

○左近委員 だから、僕はこの統合は無理がある
と言ふんだ。評議員会も、総合的な評議員会をつ
くるけれども、分科会でやるんだ、会計は一元化
する、一元化するけれども、福岡、大阪と独立し
た会計制度で運営する。あなた、こんなばかかな
社一元化はないでしよう。どうですか、これはあ
なた、無理があるでしよう。

○西村政府委員 この周辺整備機構の基本的な考
え方が、今先生お話しのように、地元の空港周辺
対策をやるという点からは、御指摘のような問題
が一方で統合によって出てくることも事実でござ
います。

ただ、統合といふことの持つ意味は二つほどあ
るわけで、それは先ほど申し上げましたように、
それぞれの事業がこれから非常に繁栄が生じてく
る、非常に経営がやりにくくなるというのを、プ
ールすることによって安定的な運営ができるとい
うことが一つ、それから全国の特設飛行場、これ
らの周辺整備の問題が出てまいります、そういう

った点については、今後は全国一本の法人という
ことを考えますと、小さな単位でいろいろ問題
が起きてくる場合に、この中央の周辺整備機構が
いろいろと臨機応変に対処していくということも
可能になるわけでございますから、そういう点か
らいうと、将来の全国的な周辺整備機構への展開
という視点を持った新しい段階に入った体制とい
うことで、ひとつそういうプラスの面も御評価い
ただければ大変ありがたい、こういうふうにご考
えている次第でございます。

○左近委員 今の答弁された点は後ほどまた聞き
ます。

そこで、大阪、福岡の機構の職員の中で、地方
公共団体からかなりの数が出向してございます。こ
れはどれぐらいの割合ですか。

○西村政府委員 六十年三月末で、大阪機構の職
員のうち自治体からの出向者は五八%に当たる七
十九名でございます。それから福岡機構の出向者
は六九%に当たります三十三名でございます。

○左近委員 それなら、機構が統合されて、大き
な事業であつた民家防音工事が一段落したら、か
なりの数が出向されているわけですが、これはも
との自治体へ戻すのですか。

○西村政府委員 今申し上げたように、職員が多
数それぞれの自治体、大阪府、兵庫県、福岡県、
福岡市というところからお越しただいでいるわ
けですが、全体の事業量がこれから減つてまいり
ます。特に民家防音工事はほとんどを府県の方に
お願いしてまいりました。したがって、これら
の方を中心に、これから業務が減ることに伴い
まして、それぞれの自治体にお戻りいただくとい
うふうに予定しております。

○左近委員 それでは、機構の統合によってプロ
パの職員の雇用契約とか労働条件とかそういう
ものはどうなるのですか。大阪の人が福岡へ転勤
したり福岡の人が大阪へ転勤したり、人事交流な
りそういう問題はどうするのですか。

○西村政府委員 おっしゃる通りに、プロパの
機構の職員も、これは自治体の職員も含めてで

ございますが、その雇用契約は、今回法律案の附則
四条一項によりまして新しい機構が承継をする
ということになりますので、労働条件等も従前の関
係がそのまま維持されるということになります。
その点では多少大阪と福岡の間で労働条件に細か
いところで差が出てくる、従来の差があつたもの
がそのまま承継されるということでございます。

その結果、今お話しした転勤というふうなときに
どうかということでございますが、就業規則関係
等はほぼ同じでございますので、給与体系にもし具
体的な差があれば、徐々に解消していくといふこ
とを通じて一本化を図つてまいります。当分の
間は、多少の給与体系のずれは、そのまま維持し
ていかざるを得ないというふうに考えている次第
でございます。

○左近委員 聞くところ、この両機構には労働組
合がないわけですか。したがって、労働条件の基本
的な問題について懇談の場みたいなものを持つて
いるらいいのですが、やはり話し合う場というもの
がないわけですか、私は大変心配しているわけ
です。したがって、今局長が言われた点、職員の方
たちの労働条件の基本的な問題については十分配
慮していただきたい。どうですか。

○西村政府委員 今お話しのように、労働組合は
ございませんので、ここはひとつ、従来もいろいろ
と職員との間に話し合いをやつてまいりました
が、特に両機構統合によりまして、いろいろな差
があることに基きましてコンフリクションが起
きることがないように、理事者側には注意をする
ように、十分意を払うように、一層指導してまい
りたいと思ひます。

○左近委員 航空機の騒音により生ずる障害が著
しい第一種区域、これは大阪空港では三千百ヘク
タール、福岡空港は二千五百ヘクタール、こうい
う非常に広い地域です。昭和四十八年十二月に設
定をいたしました航空騒音に係る環境基準は達
成されましたか。これは今もう十年以上たつてい
るわけですが……。

○西村政府委員 昭和四十八年に環境基準が告示されまして、この環境基準では、大阪と福岡の両空港は十年を超える期間内に可及的速やかに環境基準を達成することとされており、また十年以内には七十五WECPNL未満とすること、そして七十五WECPNL以上の地域におきまして屋内六十WECPNL以下とすることとされているわけでございます。

五十八年十二月にはちょうど十年の期限が到来したわけでございますが、運輸省が調査いたしましたところ、両空港とも騒音影響地域が大幅に縮減されており、また七十五WECPNL以上の騒音の影響のある地域につきましては、住宅防音工事の助成をすることによりまして、五十九年度未現在で、大阪国際空港では既に対象世帯の八・三％、福岡空港では七六・六％が環境基準に定められました屋内環境を保持できるようになっており、住宅防音工事も六十年度末には希望者全員に完了するという見通しが立てられるに至っております。

今後、運輸省としましては、さらに屋外での環境改善を進めるといことを重点にいたしていきたい。このためには発生源対策ということをやつていく必要があるわけでございます。さらに騒音の著しい中心部では、移転跡地を利用しながら、地方公共団体の御協力を得て、これを緑地化することによりまして、実質的に騒音問題を解決していくという考え方で、そういう形で環境基準を達成するように努力していくつもりでございます。

○左近委員 私は五十八年の各ポイントごとの資料を持つておられるわけですが、十年後可及的速やかに七十五以下にすることとされているのに、これは以下にできないところがまだたくさんあるわけですね。五十八年でもう十年たちましたね。この四十八年に設定した環境基準はもう何年後、いつごろ達成できますか。その見通しを言ってくください。

○西村政府委員 七十のWECPNLにすること

につきましては、先ほど申し上げましたように、発生源対策というものをどんどん進めていくことによつてやつていくということでございますが、最近急速に留等に入れかえということが行われておりますので、これに期待しておりますが、現実にはいつだと言われまして、これはきょうのとおりいつまでというのを明確に申し上げることができないので、可及的速やかにと、基準と同じようなことを申し上げて非常にも申しわけないのですが、可及的速やかにやるつもりでございます。

○左近委員 そんなあいまいな……。十年をこえる期間内に可及的速やかに、実施する、この日本語どおり解釈したら、局長、これはいつごろになるのか。

○西村政府委員 環境基準では「十年をこえる期間内に可及的速やかに」と言つて、十年を超える期間で可及的速やかにでございますので、今年を超えた時点で可及的速やかにやつておられるわけ、環境基準どおり一生懸命やつております。

○左近委員 十年は、五十八年で十年目なんですよ。だから超えたのだ。十五年以上たつてしまつたら「十年をこえる期間内に可及的速やかに」という表現は使わないうでしょう。今年十二年目なんですよ。もう見通しははつきりできるでしょう。

○西村政府委員 環境基準の文言でございますが、大要申しわけないのですが、「十年をこえる期間内に可及的速やかに」ということは、十年以内にやれとは言わないよ、十年を超えたところでできるだけ早くということでございます。ですから、十年を超えたところで今できるだけ早くやつておられるわけ、できるだけ早いというのが二年になるか三年になるかということ、先生から今お話があるわけですが、私も先ほど申し上げましたように、航空機を新鋭機にどんどん入れかえる、上昇性能があり騒音値の低い飛行機に入れかえるというのを逐次やつておられます。これは全体の航空会社、民間が全部やることでございますから、いつということもすぐにはこの場で申し上げるわけにはいかないけれども、これまでの経緯、あ

るいは現在のDC8等の、70型等のリタイアの時期ということも考えますと、割合早い時期に来るのではないだろうか。ただ、その時期があと三年後か、はつきり言えと言われますと、これはなかなか難しいということでございます。私も各航空会社にはできるだけ早くやれということも指示してまいりたいし、特に大阪については、そういう点を十分注意するように言つてまいりたいと思つております。

○左近委員 これ以上やりませんが、ともかくも四十八年に設定した環境基準にできるだけ早く到達できるように努力していただきたい。

そこで、民家防音の工事は昭和六十年度じゅうに完了するということがあります、民家防音をやつてから既に十年を超える住宅もあるわけですね。こういうものについて当然更新問題が出てまいります。これについてもやるのですか。

○西村政府委員 民家防音工事の助成を始めましてから、おつしやるように、もう十年たつわけでございます。老朽化してもう使えないものにならないというものが出てまいりますと、民家防音の実が上がらないもので、ある時期にまいりますと更新の問題が出てくるわけですが、現在の程度老朽化が進んでいるか、例えば十年という耐用年数がございまして、耐用年数が過ぎましてももつと更新することは常識でございます。二十年この方使っている家もありますから、(左近委員)局長の家はどうやね(と呼ぶ)私の家は二十数年たつておりますが、まだ使つております。少し音がうるさくなつて御近所に騒音を立てているのが問題でございますが、そういうわけで、空調機も使用の方によつていろいろと使えるわけでございますから、そういう点で更新の必要性というのを具体的に調査していきたいと思つております。

それから、発生源対策がこれからどうなるか、こういうこともやはり考えていく必要がありま

す。それから空調機の普及ということもござい

だということになれば、空調機を必要とする夏場は、特にその分の助成をすることは、本来——特に必要のあつた分だけ助成するという考え方もあろうかということ、そういう問題についても検討していきたい。

それから、何と申しまして、民家防音工事をどんどん更新するという段階に入りますと、非常に財源が要ります。御承知のように、これまで空港整備事業費の半数近くが環境対策に使われてきたという事実、なかなか大阪国際空港がその多くの部分を使つてきたことも事実でございます。そういう点から申しますと、今後とも同じようなことをやつていくということになりますと、一切日本の空港の整備は難しい、このままストップしてしまうという事態にもなりかねないということですので、どこか新しい財源を考えなければならぬ、あるいは利用者負担ということをもつと強化しなければならぬというふうなこともあつてござい

ます。そういういろいろなことを考えて、どんな体制でこの問題に取り組んでいかなければいかんということ、これを総合的に検討していかなければならないというふうな考え方を次第でござい

○左近委員 民家防音については、いずれかの時期に更新をするということ、今答弁されました。それでは、私は更新の具体的な基準というものを設定する必要があると思つて、その点、いかがですか。

○西村政府委員 今申し上げましたように、更新という政策を決めてまいりますには多角的な検討が必要になります。その一つとして、実際に基準を決めていかなければならない。この基準というのは、一つは老朽化の認定の問題もあるでしょう。機械的な認定はできないというふうなこともありま

す。実際にはその費用をどういうふうにも負担していくかというふうなことも含めまして、基準というのを具体化することが必要にならうかと思つて

つたところについては更新をしていく、こういう前提で、これからいろいろかわる問題については検討していく、こういう理解でよろしいですね。

○西村政府委員 今申し上げましたように、いろいろ考慮する点が多いわけがございますので、そういう総合的な検討を得ましたところで更新の問題に入っていくということで、現在の時点ではまだいつからどういうふうに変更をやるよということとは十分に申し上げられる段階ではない、そういうことで総合的にいろいろな検討をさせていただきます、十分に勉強をいたします、こういうことを申し上げている次第でございます。

○左近委員 さっきあなた答弁されたのと今のと、えらいまたかけ離れたじゃないですか。更新問題は検討していくんでしょ、やるんでしょ、いずれかの時期に。あなたの家では二十数年もつたけれどもやがてましくしようがないと言つたでしょう。やるのでしょうか。難しいことは要らない。時間がないんだ。

○西村政府委員 いずれの時期にはそういう段階に入ってくると思えます。

○左近委員 この民家防音の更新は機構の仕事としてやるのですか。

○西村政府委員 民家防音工事は国が助成をするという形を進めております。そういう形で今後とも民家防音工事は国でございます。

○左近委員 今機構にやらしていいのでしょうか。

○西村政府委員 事務は機構が取り扱うということになるかと思えます。

○左近委員 それでは、あなたは、さっき統合していく、仕事がちよつと少なくなつたから、これは統合するんだと言つたが、この更新問題、将来出てきたら物すごく大きな仕事ですよ。それを向う者全部各自治体へ返してしまふんだ、これは矛盾しませんか。機構の仕事は何ほでもありません、どうですか。

○西村政府委員 私、将来の時期と申し上げた、そういう必要性が出てくる時期があるかもしれない

ということを言ったので、いつということも申せません、申しておりますので、いつということもわからないのに、各府県からの職員をこのままにいたたくというわけにはまいりません。またそのときにはひとつ新進気鋭の方にお越しただくということを検討させていただきたいと思えます。

○左近委員 だから、この機構の統合というのは無理があるのですよ。今あなたが答弁するのでも、自分自身答弁しながら、理論的に少し矛盾があると思いませんか、どうですか。

○西村政府委員 先ほど申し上げましたように、統合の問題というのは、地元対策を基本とした周辺整備機構が新たな発展をするということ、新たな要素がつけ加わつたというふうな考えますと、少しも矛盾するところはない。むしろ拡大した形で、これを全国的にひとつ展開していくという視点でございますので、そういう意味では発展段階に入つたというふうな理解している次第でございます。

○左近委員 もうこれ以上やりません。それでは、これは統計上どこまで出ているのですかね。今までの防音工事、総体としてどれくらいの戸数やりましたか。それとこれからやるところの残っている戸数はどれくらいですか。

○西村政府委員 まず、全国の民家防音の実施状況を申し上げます、四十八年から五十九年度末までに全国の特定飛行場で合計十三万九千件が実施済みでございます。対象世帯でまだ防音工事が終わつてない世帯数は二万四千世帯でございます。それで六十年にはさらに二万五千世帯分の防音工事を予定になっております。この結果、同年度中に防音工事を希望する世帯はすべて終わるということになっているわけでございます。これが九四%ということになるわけでございます。

○左近委員 それでは九千件はこれは希望しないということですか。残っているのが二万四千件、六十年一萬五千件やる、九千差があります

ね。これはどうですか。

○西村政府委員 初め手を挙げていて、その後、防音工事をやりますと、壁から何か取りかえたりいろいろな工事があるので、ちよつとうちに事情があるの工事は差し控えてもらいたい、また後にしてほしいという方も出てまいつておりますし、なかなかいろいろな御事情があるようでございます。一々私ども、その家庭内に立ち入るわけにはいきませんので、途中で中止された方の事情はある程度わかりますが、そもそもお申し出のない方は、なぜお申し出がないかということまではちよつと詳細にはわかりません。

○左近委員 この騒音区域の指定をしたらかなりの年月がたつておる地域もあるわけですね。したがって、それ以降その区域へ入つた者については、民家防音の対象になるのですからないのですか。

○西村政府委員 告示日後に新しく入つてこられた方の住宅につきましては、これは対象になりません。

○左近委員 これは限られた地域であればいいんですけれども、この第一種区域というのは非常に広大な地域ですね。そこへ自由に住むことについて制限されるというのは非常におかしいんではないかと思つたのですけれども、この点、どうですか。

○西村政府委員 住まれること自身は何ら制限しておりません。ただ、騒音があることを十分御承知でお住みになる方については、助成をしないというだけの制度でございます。

○左近委員 これは法律的に何か裏づけがあるんですか。

○西村政府委員 公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律第八条の二「住宅の騒音防止工事の助成」という規定では「運輸大臣が指定する特定飛行場の周辺の区域」について（左近委員「いや、そんな法律じゃなしに、もつと上の法律や」と呼ぶ）云々と申しておりまして、これが助成の根拠を言っているもので

ございますから、この法律で助成の根拠を示していないということでございます。

○左近委員 私はもつと憲法上の問題を言うているわけで、実際問題、この危険への接近ですか、そういうようなことだけでこの問題は解決できないのじゃないか。それは第二とか第三という区域については、これは確かに限定されたところですが、非常にこれはやがてましく。だから国としてもそれを緩衝地帯にしたり移転補償を積極的に行つておる。ところが第一種地域については、これは人は十分住めるわけですよ。そういうところへやつぱり居住の自由があるわけですよ、いつまでも、告示後おまえら騒音がわかつておつて住んだのは勝手だということでは済むのでしょうか。どうですか、これは。

○西村政府委員 助成をしないかということのは、おつしやるように憲法上の問題ではない。逆に言うと、助成することを国も義務づけられてはいる。でございますが、結局どういふところにそういう助成をするかというのは、合理性の問題でございます。したがって、初めから騒音を承知でお住みになつておる方に民家防音の助成をすることが合理的かどうかということで、最高裁の考え方もそういう意味で一つの合理的な志向を示したものだといふふうな理解しているわけでございます。

○左近委員 私も最高裁の五十六年十二月十六日の判決の文書をごへ持つてきたわけですから、確かにこの慰謝料という、こういう面については、これは今御指摘のとおりですよ。だけれども、この解釈を民家防音のところまで法解釈を拡大するのは僕は少し無理があるんじゃないか、このように思つたのですよ。

だから一度、告示後どれくらいの人たちがその地域へ住んでおられて、民家防音の助成対象にならない世帯数がどれくらいあるのか、これを調べてくださいよ。今はこれは無理だろうと思つておられます。やつぱりその数を一遍判断してもらつたらいいと思つたのですけれども、どうですか。

か。

○西村政府委員 現在、この一種区域内の世帯数が、例えば大阪で申しますと約九万三千世帯でございます。それで告示日後移り住まれて現在おられる方が七千余りの世帯でございます。

○左近委員 だから、七千世帯の方々は、隣はきちんとしてクローラーが入つて防音しておる、後から来たからおまえのところは助成せえへん、こういうことは、これは今の法律的なあれではわかりませんが、これは基本的な人権問題から見て僕はおかしいんじゃないかと思うのですよ。これはこれ以上追及しませんが、一遍よく検討してみてください。

次に、この第二、第三騒音区域の見直しというもの、これを将来考えていくのかどうか。これはどうですか。

○西村政府委員 これまで大阪の場合ですと……(左近委員「大阪、福岡」と呼ぶ)大阪、福岡、両機構ともそうでございますが、非常に飛行機の改善がございまして、その結果、騒音の影響区域は大幅に縮小してきたわけでございます。

そういう点から申しますと、今大阪で二種、三種の区域の見直しということは検討しているわけでございますが、実際にこれからどんなふうな航空需要が推移するか、そういうこと、あるいは実際の事業の進捗というふうなことも考えた上で、実際の区域の範囲というものを考えていきたいと思つております。

○左近委員 この第一種区域のWの問題、うるささ指数の問題について、今七十五ですが、これを七十に引き下げていくという考えはないですか。これはぜひとも私はやっていたいだきたい。

○西村政府委員 先ほどから申し上げておりますように、発生源対策もいろいろ進んでいるわけですが、七十の区域まで第一種区域にするというようなことにさらに踏み切るといふのは、大変また難しい問題がございまして、実際に七十にしました場合の周辺対策の財源問題ということがござい

この財源問題は、先ほどもちよつと申し上げましたように、これまでも周辺対策というものは、全体の空港対策の中で非常に大きな負担のウェイトを占めておられて、今後これ以上加重するといふことは極めて大変な問題でございます。その点では、七十に広げるといふ問題は、ひとつこれは慎重に考えなきゃならぬ問題だと思つております。

○左近委員 私は将来の問題としてぜひともこの点について検討を要請しておきたいと思つています。そこで、この法第四十四条に二項を新設したという事は、大阪、福岡以外の特定飛行場について新たに周辺整備空港に指定するという理解をしてよろしいか。法改正であなたがメリットだと言つたところや。

○西村政府委員 今回、周辺整備空港で今後いろいろと事業がふえてまいります、四十四条二項で新たに周辺整備機構に業務の追加がございまして、これは他の特定飛行場の周辺整備対策について受託できるという規定を設けたわけでござい

この点では、現在具体的にどの空港というふうには考えておりませんが、名古屋初め多くの特定飛行場で周辺対策を進めていくことがござい

○左近委員 今回、この四十四条二項を設けたという事は、特定飛行場、十六空港あるわけですが、一応この法の第九條の三では、周辺対策をやる

○西村政府委員 大阪、福岡と並んで新たな周辺整備空港を都道府県知事につくつていただくという

○左近委員 これはあなたが今、全国的な規模で特定飛行場の対策をやるために機構の統合をしていくんだ、これが一番大きなメリットだと言われた。周辺整備空港の指定もすると言われた。それなら近い時期に十六の特定飛行場のうちの空港を指定するというお考えですか。

○西村政府委員 現在、十六の飛行場がござい

指定基準は、一種空港または二種空港であること、あるいは一種区域が指定されていることとい

○左近委員 仮に、周辺整備空港に指定する空港が名古屋の空港であるという事を仮定いたしました

○西村政府委員 周辺整備空港になりますと、関係地方公共団体の御出資を仰ぐということにな

○左近委員 次に、この法六十八條で、法第三條二項の規定に違反したときは罰金を取ることに

まだいたしてありません。

○西村政府委員 時間規制については……

○左近委員 結局、今かなり時間オーバーしているやつがあるわけですから、何でもこれは適用にならないのですか。今まで一回もないというの

○西村政府委員 指定をしないものですか、罰則の適用がないということでございますが、その指定のない理由の方が問題になるわけ

○西村政府委員 罰則の改正の問題については、どうも私がお答えする術にはなく、これは法務省

○西村政府委員 罰則の改正の問題については、どうも私がお答えする術にはなく、これは法務省

事政策として改正の都度やつてくれということ
で、確かに五十年前の法律がそのままの水準で
あれば、やはりその都度見直すということだろう
と思いますが、今日でも五年、十年たちますと、
そういう見直しの必要性というのが、一般的な物
価上昇等のこともございまして、必要性が出てく
るということ、機会あるたびに法務当局の御意
見によりまして改正をさせていただくということ
になつては次第でございます。

○左近委員 もう何も言いませんけれども、実際
これを適用できない状態にしておいて、今まで一
回も適用したことがない、今適用できるような状
況でもない、それで形式的に罰金だけ世間並みに
合やすのだ、これはおかしいですな。まあいいで
すよ、あなた担当でないから。

そこで、今新東京、東京、大阪、これが時間規
制しているわけですね。時間オーバーの状況はど
ういう状況ですか。

○西村政府委員 今おっしゃる三つの空港で時間
規制をしているわけですが、この時間におくれて
いますのは、五十九年の実績では、大阪国際空港
では二十二件、成田空港では二十四件、羽田では
四件というふうになっております。

○左近委員 この条項が外国の飛行機まで適用で
きるかどうかは僕は知りませんが、本来であれば、
この時間帯の時間規制について大臣がきつちりと
告示をしておれば、六十八条適用は可能である
ということですね。

○西村政府委員 今の大阪空港の時間規制とい
うのは、ダイヤ上の行政指導という形でございま
す。

○左近委員 それなら、十時は告示しているの
ですか。

○西村政府委員 告示しておりません。

○左近委員 そうでしよう。だから私は、これら
の時間規制を大臣がきつちり告示をすれば、六十
八条条項が適用になるのですかということ聞いて
いるのです。

○西村政府委員 法の形式から申しますと、お話

のとおりでございます。

○左近委員 できるだけそういうことになるよう
に望んでおきます。

次に、公共用飛行場において米軍機の使用実態
はどうなつていますか。

○西村政府委員 公共用飛行場の着陸回数は、米
軍機が着陸したのは、昭和五十七年に六百二
十五回、五十八年で千二百六回、五十九年で九百
二十二回でございます。

○左近委員 大臣、これは安保条約の地位協定に
よつてアメリカの飛行機が日本の民間公共用の飛
行場に離着陸できることになっておりますが、今
も御指摘のように、非常に回数が多いのですよ
ね。これは私は好ましいことではないと思いま
す。その点、大臣の見解はどうですか。

○山下国務大臣 どうも私の答弁の用意整わざる
うちに御質問でございます。大変不用意でござ
いまして、私もその趣旨の御質問については事前
によく理解してはなかつたのでございますが、い
ずれにいたしましても、米軍機が使用する特定空
港が非常に多いということで、トータルとしては
非常に多くなつていふことじゃなかつたと思
います。

○西村政府委員 ちょっと今の大臣の答弁を補足
いたしますと、非常に米軍機の使用が多いのは特
定の飛行場に限定されております。例えば大韓航空
機○七の遭難がありましたときに、稚内空港か
らは米軍機がやはりあたりを捜索するというよう
なことで非常に使つたとか、そういうことがござ
いますし、あるいは原子力空母が入つたときなど
には付近の空港にもやはり着陸することがあると
か、あるいは途中で給油するためにテクニカルラ
ンディングで奄美とかそういう空港にはしばしば
着陸があるということ、一般の公共用飛行場に
おりののが通常の形ではございません。

○左近委員 あなたのところからこれは資料をい
ただいておりますので、詳しいことは質問しま
せんが、全国的に非常に回数が多い。これは航空局
に対して事前にどういふ形で通告があるのです

か。

○西村政府委員 米軍から飛行計画の通報がござ
います。

○左近委員 フライトプランというのは提出をさ
せているのですか。

○西村政府委員 フライトプランの提出がござ
います。

○左近委員 現在の日米安保条約、いい、悪いは
別にして、こういう条項があることは事実です
から、それ以上追及しませんが、米軍の飛行機が民
間空港を利用する頻度が非常に高い。最近大阪國
際空港を利用した事例を見ても、何で伊丹の空港
に米軍の飛行機が来なければならぬかという必
要性について、司令官が来るから飛んで来たり、
非常に薄いと私は思うのです。僕はアメリカはア
メリカなりの軍事戦略があるだろうと思いま
す。そういう戦略上の問題でなしに、こういう利
用をしておる。これは慢性化するのじゃないかと
いうことを非常に心配しているわけですよ。この
点について航空局としても外務省と十分打ち合
わせをしていただいで、やはり厳正な安保条約、地
位協定の適用をやつていただきたい、これをき
うは要請しておきたいと思つてます。

次に、運輸省として今後の空港整備における空
港の定義、種類、財源の負担、現在、空港整備法
に基づいて第一種空港、第二種空港、第三種空
港、こういう原則があるわけですが、この原則は
今後変更せんか、どうですか。

○西村政府委員 空港整備法という法律は、全国
的な空港のネットワークを國の方針に基づいて整
備をするという場合の國と地方公共団体の責任と
費用の分担の原則を決めている法律でございま
す。したがって、この空港整備法の改正問題
ということをもし将来取り上げるとすれば、それ
は國の空港整備の基本的な考え方がどういふ
場合に考えられるわけですが、現在の段階で
は、國と地方公共団体がどういふ形で分担してや
つていくというのが基本で、今後とも自分の間
でいくことにならうかと思つてます。

ただ現在、空港の整備につきましては、航空審
議会で空港整備の基本的、長期的なあり方とい
うことを御検討いただくことになっております
ので、その審議会の場でも、今後ともこういうこ
とにするのか、それとも将来のいろいろな問題を配
慮して検討あるいは改正すべき必要性があるの
か、十分に御検討いただいでいけばと考えている
次第でございます。

○左近委員 最近、地域航空システム、コミュニ
タリーの問題が論議されておりますが、今のあなた
の見解であれば、こういう地域空港的なものは第
三種空港に位置づけられるという理解でよろしい
ですか。

○西村政府委員 今申し上げましたように、空港
整備法というのは、全国的な空港のネットワーク
を整備するという見地でやるわけでございま
す。今お話し的小型機の専用飛行場、いわゆるコミュ
ニタリー空港というものをどう位置づけするかとい
うことでございますが、それが全国的なネットワ
ークの一環を構成するような場合の位置づけとな
れば、三種空港ということも考えられるわけ
です。一方で純ローカルなものとして、これから自
由に地方公共団体があるいは地元が考えるとい
うような性格のものであれば、これはむしろ空港整
備法の対象ではないというふうな考え方を
す。いずれにしても、その空港の性格次第と
考えるわけでございます。

○左近委員 そうすると、純粋に地域的な、ロー
カルな空港であれば、今の話であれば、第三種空
港のネットにも入らない。したがって、これは第
四種という言葉がいいかどうかはわかりませ
んが、今第三種では五〇%、半々の費用負担で
す。したがって、第四種空港的なものとして位置
づけをしていくという考えですか。

○西村政府委員 三種空港にならないような空港
は、空港整備法の外の一般の飛行場として位置づ
ける考え方がなるかと思つてます。

○左近委員 それなら、空港整備法に基づかない
地域的な空港は、ほとんど地域のかい性によつて

つくつたらよろしい、こういうことですか。
○西村政府委員 地域が地域の今後の開発を考
え、地域の必要に応じていろいろと御工夫いた
くというふうな考えでおります。

○左近委員 それでは、最近神戸市長が神戸沖空
港について地方独自で空港がつくれるように制度
を改正すべきであるということを書いてあります
が、このことについては運輸省としては歓迎す
ね、今の答弁では。

○西村政府委員 どんなふうな御発言があったか
余り聞いていないものですから、正確にコメント
ができないのですが、神戸市が単独で飛行場を
つくりたいということであれば、それは航空法
の飛行場の要件に合えば、合理的な飛行場
であれば、おつくりいただくのは別に何ら支障は
ございません。

○左近委員 あなた、えらい思い切つたことを言
いますね。それでよろしいのですか。
○西村政府委員 先生の御指摘の問題をまだ十分
理解しておりませんが、今申し上げた限りでは
問題はないと思えます。

○左近委員 私の言つた意味、わからないので
か。今空港問題出ているでしょう、前国会から
つと関西新空港絡みの問題で、神戸市長が神戸
沖に地方空港をつくりたいと言っているのです
よ。今の空港整備法では、いろいろ順番の問題
もあるし、なかなかできない、だから持分を少
ふやしてもいいから自前でやりたいと言っている
のですよ。今までの論議では、空港というのは簡
単につくれない、空域の問題もあり大変だとい
うようなことをあなた方が言っておられたわけ
です。それが神戸沖について、財源さえ十分あ
れば、今あなたが言われるようにどんどんつく
つていい、よろしいですか。

○西村政府委員 飛行場としての要件があればと
申し上げたのは、要するに、空域の問題が十分可
能であれば、飛行機の着けない飛行場というの
はおよそ考えられませんから、飛行機が十分に離
陸する空域が確保できる条件があつて、神戸市が

みずからおつくりになるということであれば、そ
のこと自身を否定することにはならないと思いま
す。

○左近委員 今回の答弁でいろいろわかつたこと
は、第三種というのは、地方空港であつても、全
国的なネットワークの位置づけをした地方空港で
ある、それ以外の純粋な地域の振興のためにつく
る空港については、空域の問題さえ解決すれば、
地域はほとんどつくつていってよろしい、神戸も
結構ですよということですね。

○西村政府委員 航空交通上の障害がなく、かつ
航空法が具体的にいろいろな要件を決めていま
すが、そういう要件に適合する飛行場であれば、地
方公共団体がみずからおつくりになることは、何
ら制約がございません。

○左近委員 その場合は、国からびた一文金は出
さぬということですか。
○西村政府委員 国が金を出さずシステムが空港整
備法でございますから、空港整備法と離れて整備
をするということであれば、当然国は金を負担しな
いということになると思えます。

○左近委員 もう時間もあれですから……これ
からコミュニティー、地域の空港というのが出て
くると思うのですよ。今、空港整備法に基づき第
一、第二種、第三種という位置づけをされてい
る。したがつて、第四種の空港的な位置づけを
してきつちりやらなあかんのと違ふか。あなた
の言うように、つくるか性質があるところは、こ
れはほとんどつくつていくことになるというなり
ますか。日本で今公共飛行場七十七、自衛隊専
門の飛行場を入れたら百近い飛行場があるのだ
よ。御存じですね。こんな三十七万平方キロメ
ートルの狭い国土でもう既に百の空港があるのだ
よ。これは空域の調整ができませんか。だから、今
あなたの言うてる答弁は少し無責任じゃないかと
僕は思うのですよ。やはり空港の整備について、
今時代の要請として、地方の純粋な地域空港をつ
くつてくれという要請も強いのでしょうか。それ
であれば国としてどういふような航空体系の中に位

置づけていくかということをしつかりせなあかん
のじゃないですか。その辺、あなた、何も金のあ
るところはほとんどんやつてください、これでいい
ですか。

○西村政府委員 先ほどから申し上げましたよう
に、国としては、国全体の航空交通ネットワーク
を整備する見地から、空港整備法で一種、二種、
三種というふうな形で空港の整備を今後とも推
進していきたくて考えているわけですが、それ以外
の地域におきまして、それぞれの各地域の御工夫
で、実際に航空需要を開発して、いろいろな飛行
機の使い方、小型航空として地元でいろいろな育
成をしようという試みがあれば、それはひとつ地
方でやつていただきたい。

ただ、先ほど申し上げましたように、どこでも
できるかと言え、空域の問題は先生もおっしゃ
るようになっております。空域調整の問題は当然必要
ですが、しかし、空域調整が実際に必要な空域と
いうのは、首都圏、近畿圏を中心とした空域で
ございます。したがつて、この辺の空域では、自由
に飛行場をつくるということも、空域の問題に衝突
いたしますが、今逆に地帯を広げていただきた
す、空港の空白区域というのはいっぱいあるじ
やないかという御議論も一方にあるわけござい
ます。それは、しかし実際に国全体のネットワー
クから見ると、すべての空白地域を埋めていくとい
うわけにはまいらない。実際そういう意味での大
量の航空需要がないという地域も多数あるわけ
で、大量の需要のある地域、そして今後、航空が
地域開発として積極的に有効な地域というもの
は、これは先ほど申し上げました国の総合的なネ
ットワークの中で考えていくべき空港として今後
とも処理していきたくていふふうに考えるわけ
で、それ以外の分は、ひとつ各地方公共団体、今
地方の時代でございますから、地方の活力を大
に生かして、それぞれ御工夫いたいただくというの
が一つの行き方ではないかと考えます。

○左近委員 もう時間もあれですから、きょうの
あなたの答弁、神戸の問題に限つて言えば、空域

問題さえ解決すれば、神戸市あるいは兵庫県なり
が、財源にかい性があれば、何ほでもつくつて
よろしい、こういう御答弁であるということによ
ろしいですか。

○西村政府委員 国としてはそういう条件が満た
されれば何ら制約するものではないと思えます。
○左近委員 それは、きょうはもうそこまでし
ておきましょう。あなたの答弁したことを次のと
きにまた変えることのないように頼みますよ。
そこで、空域の問題が出ましたから、少し空
域問題についてお伺いしますが、今日日本には飛行
場が百ある。あなたの言うように、つくりたいと
ころはほとんどつくつていふことであれば、空域
がこれが大変なんですよ。これは今航空局とし
て管制の一元化ということを言つていますが、今
自衛隊の問題があり、米軍の問題があり、管制の
一元化ができておらぬわけですね。日本の空は非
常にこれは混乱しているというのが率直な事実じ
やないかと思つております。この空域の調整問題に
ついてどういふお考えを持っておられますか。

○西村政府委員 今お話しのように、航空交通管
制は運輸大臣が基本的な責任を持っております
が、飛行場によりましては、自衛隊が行つてい
る、あるいは米軍が地位協定に基づいて行つてい
るという現実がございます。ただ、現実の航空交
通は、全国的な管制は運輸省が一元的に行つてい
るわけで、その点では実際にそれぞれ委任を受け
た自衛隊との現実的調整あるいは空域の調整とい
うことをきめ細かくすることによりまして、民間
航空を一応支障なく維持してきておりますが、今
後とも合理的な空域調整ということを積極的にや
ることによりまして、管制官に対する負担をどん
どん軽減していきたくて、空の流れをさらによく
するといふ工夫をする余地はいろいろございま
すので、自衛隊、米軍とも十分これから話し合
ひをして、いい交通体系をつくつていきたいとい
ふふうに考えております。

○左近委員 総務庁がこの監査をやられたのは十
年ぶり以上ですか、ここでも管制問題と空域問

題、これはかなり厳しく指摘されているわけですね。これは今運輸省航空局が、アメリカの基地の關係、自衛隊の關係、それも含めてあなたのごころできつちりと交通整理の責任を持ってやっているのですか、今そういう答弁をされましたけれども、違ふんじゃないですか。

○西村政府委員 地域的な進入管制とか飛行場管制を米軍なり自衛隊が行っている飛行場がございませう。しかし、全国的な航空交通管制というのは、運輸省が全国的責任を持って処理しております。

○左近委員 私、専門家じゃないから、空港の離着陸の点についてはやっているか知らぬけれども、高いところの空域全体はそうでないでしょうな。どうですか。大阪の空港でも大体あそこで管制しているのは周囲八十キロぐらいな体ですよ。上空はまた違ふ。東京ですか、中央でやっているのですか。下の方だけ大阪の空港のやつでやっている。こんな矛盾した、空を二つに分けて管制しているのでしょうか、今の状況。こういうことが果たしているのかどうかということを僕は言っているのですよ。

○西村政府委員 航空交通管制というのは、全体の空の流れに即してシステムを組み立てられております。そういうことですから、高い上空、航空路の空域は、これを全国四つの、北から札幌、東京、福岡、那覇と四つの管制部がそれぞれレーダーで見ているわけでございます。高い上空の航空路の管制はそこで見ております。さらにその航空路から下へお入りしていきます。各飛行場へ散らばってまいります。その飛行場へまず入って行く段階が最初の進入管制の段階でございます。この進入管制は各地域の主たるものが持つておりまして、そこで進入管制をやりまして、大きく降下して、そのものを誘導いたします。さらに個別の飛行場では、飛行場管制というのがそれぞれ具体的に飛行場面の管理まで含めまして、一々離着陸の指示を与えている次第でございます。したがって、飛行機は三段階で誘導をされて離着陸をや

っているわけで、そういう点では、個別の飛行場ごとには米軍なり自衛隊がやるということがあるわけですが、基本の全体の流れは運輸省が握ってやっている次第でございます。

○左近委員 いずれにしても、この空域の調整と安全のために、今後ともひとつ一生懸命やっていきたいと思います。

そこで、航空政策研究会ですか、これが三月二十日に、運輸大臣に答申されたのかどうか知りませんが、空港を国の管理中心主義から地方自治体や民間が管理することも可能なよう空港の自由化を図つたらどうか、空港建設を地方自治体を中心とした第三セクターで推進したらどうかというふうな、たくさんなことが書かれていますが、主な点としてそういうこと、この点について航空局としてはどういうふうな見解をお持ちですか。

○西村政府委員 ただいまのお話は、航空界の有志がつくつております航空政策研究会というところを、空港整備とその財源問題についての提言というのを出されたわけでございます。その中には、今お話しのように、主な問題としまして、特にそのうち空港のあり方とどうか、空港整備のあり方としては、おっしゃる通りに、まず地方中心主義ということとひとつやれということ、その場合に第三セクターというものを大いに活用したらどうかということをおっしゃるわけでございます。

地方中心主義という場合に、どこまで地方中心でやっていけるかどうかというのは多少問題があります。私もやはり成田なり羽田なり国の根幹となる空港というのは国の責任でやる必要がある。現在、新東京国際空港公団というの、これもやはり国の責任で能率的な形で、国が直接やらぬ、公団という形をつくつただけで、やはり国自身の責任でやっているわけですから、国の責任というものをどう考えるか。全部地方中心でできるかどうかというところは、多少問題があるのじゃないだろうか。ただ、地方を大いに活用して、地方の自主性を尊重した形で空港を整備していくと

いう方向は、なるほど首肯せられるものがあるわけでございます。

それから第二に、第三セクターを活用したらどうかというところの御趣意は、それはそれで、非常にそのねらいは、第三セクターが企業的な形でやる。そうすると、国が直接負担し補助するということではなくて、別の財源を求めて、そこで新たな空港整備の展開ができるんじゃないか、こういう期待を持っておられるわけですが、問題は、第三セクターでやるための可能性は、非常に企業的な環境が必要なんです。実際に空港整備が企業的にできるのは羽田ぐらいのもので、あとの空港は大変取支が苦しい状況に相なるわけで、一つの理想といえますが、そういった考え方はそれなりに理解できますが、現実には第三セクターがやれる空港というのはちよつと見当たらないんじゃないかと考えているわけでございます。

しかし、御議論としては十分にこれから私も、いろいろと貴重な意見を含んでおりますので、勉強させていただきたいと考えております。

○左近委員 あなたの先ほどの神戸問題も含めた答弁の大体の考え方というのは、今後空港の自由化というか、そういう方向へ国の政策として大胆に持つていってほしいのじゃないかという感触を受けるのですが、どうですか。

金のあるところはほとんどつくれ、大いに結構だ、やはり空港というものがぐんぐんに結構な発展を遂げ、かなりオープンにしていくというふうな考え方、これもそういうふうな発想があるわけですから、これも、大体航空局としても、そういうふうな自由化論というか空港の自由化というか、そういうふうな点についてはかなりこれからそういう路線をとっていくという感触を受けたんで、どうですか。

○西村政府委員 空港の自由化というのは、正直のところ何か非常に現実感がないので、今申し上げましたように、第三セクターによるという試みもほとんど現実的でないだろうと理解しているわけですが、したがって、神戸市が単独でやるう

というのは極めて希有の例でございます。ただ、基本的に空港整備法と申しますのは、国が積極的にネットワークをつくらうというところを考へてつくつた法律でございます。そのためには、地方公共団体が金を要するだろう、単独ではできないということですから、国と地方公共団体がそれぞれ分担して、責任も分けて合つて整備していくということ、そういう事実の認識に立つていくわけでございます。その基本的認識の前提となる実態というのはやはり変わらぬと思つて、今後とも空港整備法は空港整備の根幹になつていくと考えております。

○左近委員 わかりました。神戸市はかなり神戸商人と言われるぐらい物すごいお金を持っているらしいので、そういうところは勝手にやりなつても結構だということですね。

それでは、六十一年度からの第五次空港整備五カ年計画は、主にごようなことを重点的に政策として策定していくのか、この基本的な考え方を伺います。

○西村政府委員 第五次空港整備五カ年計画は、第四次を受けて引き継ぎいろいろな問題に対処しなければならぬわけですが、一番大きな課題として四次から引き継ぐのは、三大プロジェクトが四次で発足した後、五次でいよいよ本格的な山場を迎えるということでございます。

さらに、こういった全体として大きな資金需要が必要となる中で、地方の空港需要というものがますます増大しております。各府県で空港の新たな整備も要求されておりますし、また四次空港整備ができてない空港も多数ございます。そういったものを受けまして、これから何とか賅つていかなければいかぬ。

一方、先ほどから言われた環境対策というものも、今後新たな展開の段階に入ります。それから航空のいろいろな技術革新というものもございまして、航空保安の対策もまたやらなければいかぬ。それから先ほどからお話のあるコミュニティーというふうな問題もいろいろと投げかけられておりま

すので、そういったことも念頭に入れて新たな展開を図るというのが第五次空整の課題だと考えております。

○左近委員 この第五次の空港整備問題を論議するときに、空港整備の特別会計のあり方について検討していかざるを得ないのじやないかと思うのですが、この点についてどういうようなお考えがあるのか、お聞きをいたします。

○西村政府委員 第五次空整を支えるのは、お話のように空港整備特別会計でございます。これだけの資金需要を賄うには、空港整備財源というものをどうするかということが五次空整の非常に大きな問題点でございます。これはこれから航空審議会の場もございまして、いろいろと勉強していきたいと考えております。

○左近委員 この空特会計の問題を提議する場合、一番大きな柱になっておられる飛行税の問題、財源の一番大きな柱になっておられる飛行税の問題、この問題は大変不自然ではないか。飛行税自身があれというの、私よく歴史を勉強してないのですけれども、飛行税ということとは特別な税でして、今のような時代、飛行機が大衆化したような段階で、飛行機に乗るのに飛行税を取られなければいかぬというのは、これは時代的に見てもおかしいわけですよ。この飛行税問題についてメスを入れていかれるのか入っていくのか、この点どうですか。

○西村政府委員 空港整備特別会計としますと、財源的には非常に苦しいですから、ひとつ固有財源のほかに一般会計からも大幅な御支援を仰ぎたいと考えておりますので、飛行税を財源とする一般会計からの繰り入れというものを何とか増額していただきたいと基本的な考えでございます。

○左近委員 大体内局長、航空分の飛行税財源分を一般会計やという認識を持っていらっしゃるかどうか、何は一般会計へ持つていかれたのですか。

○西村政府委員 六十年度はまだ決算しておりませんので、どれだけ持つていかれることになるのか、それはわからない……(左近委員「わからないと言わねえ、あなたどこで講演しているところの資料が出てくるじやないですか、国会には出さぬでよその民間団体には資料を出しているのか」と呼ぶ) 航空局の内々の見積もりが、飛行税の航空分が七百六十億でございます。それで飛行税見合いで一般財源から繰り入れていただく額は、予算案に盛り込まれている額で四百三十七億でございます。今申し上げた七百六十億というのが私どもの見積もりでございます。

か、それはわからない……(左近委員「わからないと言わねえ、あなたどこで講演しているところの資料が出てくるじやないですか、国会には出さぬでよその民間団体には資料を出しているのか」と呼ぶ) 航空局の内々の見積もりが、飛行税の航空分が七百六十億でございます。それで飛行税見合いで一般財源から繰り入れていただく額は、予算案に盛り込まれている額で四百三十七億でございます。今申し上げた七百六十億というのが私どもの見積もりでございます。

○左近委員 だから飛行税は——これはあなたがどこかの研究会に出した資料ですよ。五十五年は二四％一般会計に留置されているのです。五十六年は二九・八％、五十七年は二九・一％、五十八年は二五・六七％、五十九年は三〇・八％、六十年は四一・七％、四割も、飛行機に乗ったお客さんから百円もらったら四十四分は一般会計に取られているのです。これは異常じゃないですか。これをまず変えなければいかぬのじやないですか。航空局、運輸省、これは予算折衝のときにどうしているのか。ここの基本的な問題をあなた方はどう考えているのですか。

○西村政府委員 飛行税の問題は、航空審議会でも大いに基本的な性格論も考えて御議論いただきたい。飛行税というのは、一般的な利用が、航空がこれだけ普及しているときに、なお飛行税という特別な税制が必要かという議論ももちろんございまして、それをまた一般財源とすることが適当かどうか、本来利用者負担の問題を損なうのじやないかというような議論も当然あるところでございまして。空港整備の財源問題と利用者の実際の負担問題は、一つの飛行税をめぐっての二つの視点でございますので、これは当然航空審議会でも御議論いただきたいし、私どもも御審議をいただきたい結果によって飛行税問題に取り組んでまいりたいと思っております。

○左近委員 飛行税自体が今日の状況の中であることについても基本的に検討しなければならぬけれども、飛行機に乗るから飛行税を払っている、それが空特会計に一〇〇％入らなくて五九％しか入らない。それも六十年度は異常に取られていますね。あなた方予算折衝で寝ていたので、私はいくつかの事柄がおかしいじやないかということを書いておいたのです。どうですか。

○西村政府委員 現在、一般会計は全体として、御承知のようにシーリングが設けられておりまして、前年度の額を割り込んでいくという予算編成の方針をとっておりますので、一般会計から特別会計の繰入額というものが全体として常に抑制されてまいります。一方、飛行税が増額してまいりますと、鉄格差が生じまして、一般会計へ留置される分がふえていくという仕組みになるわけでございます。

○左近委員 もっと頑張ってもらわなければいかぬ。空港整備特別会計のあり方について今後十分検討していただくとして、次に、大阪空港の周辺住民一万三千人ぐらいますか、今日どういような状況のところまでいっているのですか。

○西村政府委員 大阪国際空港の騒音問題の調停につきましましては、これまで、まず昭和五十年十月及び十一月に今後の騒音対策の充実強化について、そして昭和五十五年六月及び七月に大阪国際空港の将来のあり方に関して調査研究を行うことについて一部調停が成立しております。現在は残る慰謝料請求に関して公害等調整委員会で調停手続が進められているわけでございます。

この慰謝料問題につきましては、五十三年三月に、慰謝料請求に関する調停手続は、大阪の第一次から第三次の訴訟に關して最高裁判所の判断を待つて手続を進めるといって中間調停がございまして、五十六年十二月に最高裁の判決が出ましたこと、五十七年四月から調停の手続が再開されております。

現在、調停手続の内容は三十七条で非公開でございますので、具体的内容を申し上げるわけにはまいりませぬけれども、国もできるだけ紛争を早く解決した方が望ましいということで、最高裁判決の考え方に従いまして、解決金を支払うということでお考え方を示しております。現在、国側からの提案をめぐりまして、審理がされておるわけでございます。具体的には、解決金の算定のために前提とされます居住関係の調査等が今行われております。

これを待ちまして、また公害等調整委員会の調停が進められるということ、できるだけこの公害等調整委員会の場で調停が進みますように、私どもも協力してまいりたいと思っております。

○左近委員 大阪空港の問題で国として和解も思い切つてやられたわけですから、早期にこの問題を解決できるように、運輸省としても余り筋、筋と言わずによくお願いしたいと思っております。

もう一つ、空港騒音で訴訟が出ております福岡空港の問題について現在どういう状況ですか。

○西村政府委員 福岡空港につきましては、五十二年三月に福岡市の東区と博多区の住民三百六十八名から、国を被告として、午後九時以降の夜間の飛行の差しとめと損害賠償請求訴訟が起されまして、本年二月十八日まで三十八回の口頭弁論が開かれております。それで本年六月には検証が行われることになっております。

それから、五十六年十月に同じ東区、博多区の住民九十六名から第二次訴訟が提起されて、第一次訴訟と併合審理されております。この訴訟では、空港の設置、拡張の経緯等いろいろと双方で主張をしております、まだどうい段階へ進むか予断を許しません。

○左近委員 この訴訟について、大阪でやられたように、住民の意思も尊重して運輸省としては和解をしていく考えはないですか。

○西村政府委員 この空港のできた経緯あるいはこの前身と申しますか、軍の飛行場として用いられたとかいろいろなこともございまして、その後騒音の推移も考えますと、あるいは周辺の環境ということもございまして、どうも大阪の国際空港とは同じようにはいかならないかと考えております。そこで実際にそういった歴史的な経緯なども

十分考慮して、国の設置管理の問題があるのかどうか裁判所の御判断を仰ぎたいと考えております。

○左近委員 それでは、大阪空港でやられたように、当面、夜間飛行について二十一時というように行政指導をしていく考え方はないですか。これはぜひともやっていただきたいと私は思うのですか、どうですか。

○西村政府委員 現在、福岡空港で夜九時以降の発着ダイヤは、東京から二便、大阪から二便というものが到着便としてございます。これらの便は東京、大阪を大体夜八時ごろ出てまいるわけで、実際にこれらの便があるおかげで東京、大阪と福岡は非常に密接に結べる、一日行動圏として福岡の方が東京、大阪へ行つて帰つてこられるということと、地元から申しますと、騒音問題はございしますが、非常に有効な便になつてゐるわけでございします。そういう地元の需要から申しますと、特に福岡が地方中核都市として九州で重きをなすというところが今後とも必要でございしますと、東京、大阪とやはり密接に結ぶという必要性は今後ともますます強いということを考慮しますと、なかなかそういう状況にはならないんじゃないだろうかということ、今の状況、段階で私も福岡を規制するというふうな考えは持つておりません。

○左近委員 狭い国で、それだけ急いでどこへ行くのですか。これは毎日のことなんです。だから、静かな夜にしてほしいと言つてゐる地域住民の声、やはりもう少し発想を変えられたらどうですか。私これ以上言いませんが、その便がなくなることによつて日本経済がダウンするのですか。やはりもう少し、今この空港訴訟の一番焦点になつてゐるこの問題に対して、航空局としても英断を持つてやっていただきたいと思つてゐるのですか、これは検討の余地は全くないのですか、どうですか。

○西村政府委員 飛行機が離着陸すると、特に夜間では空港周辺の方が騒音を気にされるという事実もございしますが、一方では、今申し上げました

ように、福岡の発展、一日最後に四便あるということとは非常に福岡にとって重要なことだろうと思つてゐます。そういう意味では、地域の方もこれを非常に多としてゐるわけでございします。両方のバランスの問題だといふふうには考えます。今の段階では、少なくとも福岡便についてはこれを維持していくということが、大きな意味で福岡のためではないだろうかと思つておられます。

○左近委員 私はそれは思いませんが、これはあなたと水かけ論になりますけれども、いざれにしても、やはり訴訟が起つてこつてゐる状況になつてゐるわけでして、大臣おられますけれども、大臣に聞いてもまたあれですからやめておきましょう。

次に、関西国際空港の問題で一点御質問しますが、航空局長は、関連施設としてのACCITの、航空貨物の問題ですが、この基地、これは大阪府が建設する前島に限定してこの問題を考へておられるのかどうか。これはどうですか。

○西村政府委員 いわゆるACCITの設置は、これは空港を利用する貨物にとつて一番便利などころに集貨配達場を設けるのが適当だといふふうな考へておられます。その中で、前島は一つの最も便利な場所だといふふうな考へてゐる次第でございします。

○左近委員 前島は最も便利な候補地の一つであつて、このACCITについて一カ所であるという構想ではないのですか。これは、例えばその近くにかなり適当な場所があれば、検討の対象になるんじゃないですか、どうですか。

○西村政府委員 ACCITの機能は、いろいろな形の貨物を航空機に搭載するのに一番いい荷姿にまとめるといふ機能でございします。そういう点では、個別の業者がかなり離れたところで集貨をして、一定の数量の単位ができるということ、そここにいい手蔵を持つてゐるというなら、そこをACCITにできることも結構ですし、あるいは共同してできるだけ空港に近いところといふふうにおつくりになるのもいい。これはまさに民間の便利な、

いろいろな御工夫でおやりになるのが適当だといふふうな考へます。

○左近委員 今のことでわかりました。一応航空局としては、ACCITの基地については、前島も一つの候補地であるけれども、その他のところでも、有効に国際空港が活用できれば適当な場所があつてもよろしいということではないですか。

○西村政府委員 今申し上げたことが基本でございします。ただ一つ、別の観点からの検討が必要だというのは、税関機能と組み合わせる基地はどこに置くかということ、また別途必要になるので、通関を現実にとこでやるかということACCITと結びつけて考へる場合、分離して考へる場合、いろいろなやり方があると思つてゐます。

○左近委員 それでは、きょうはACCITの基地については、前島に限定してということではなしに、もう少し幅の広い形で検討していつてもいいことだといふ御答弁ということでも理解をしておきます。

次に、時間もありませんが、一部新聞によると、日米の航空交渉が大筋で合意したとかあるいは合意しないとかいう記事が出ておりますが、NCAの一番機はいつ飛ぶのですか。

○山下國務大臣 今御指摘のように、一部の新聞にはいろいろ書いておられますけれども、現時点においてはまだまだとまつたという現地からの電話を受け取つておりません。ことしに入りまして、加速度的に私どもは非常に密度を濃くしていろいろと交渉を持たしておりますし、一たん中断したものの、今回も二十八日から再開されて、あくまで四月一日という当初の方針を達成するように奮励して、特に事務次官まで派遣したのでございしますけれども、御案内のとおり、日米間に今日たくさんの障害となるべき貿易不平等その他の問題がございまして、そういう時期に、まあ風雨波浪注ぎの中で船出するような格好の日米航空交渉に、実は私ども非常に頭を痛めてゐるわけでございします。関係者の努力によつて、いま一步のと

ころまで来ているといふふうなまでの連絡では受けております。したがらしまして、ここ数日のうちに私は妥結するものではないかと期待しておる次第でございします。

○左近委員 大体このような事態になつたのは、ある面では運輸省としても少し見通しが甘かつたのではないですか。どうですか。もう時間がなから簡単に。

○仲田政府委員 私どももいたしましては、NCAの米國乗り入れというのは協定上当然の権利だと考へておりましたので、これを向こうに今まで免許を申請して以来、あえて半月ばかりは全然持ち出さなかつた。向こうも何も言わなかつた。したがつて、当然これは免許するであろうという見通しに立つたことは事実でございします。

○左近委員 この問題はまたいづれかの機会にやらしていただくとして、今回のこの交渉、妥結がまあしてないのですが、今の大臣の御答弁では、ほほいいところまでいつてゐるといふことですが、この交渉で日米間の不均衡が縮小したのか、一段と拡大したのか、どういふ判断ですか。政府が三七・七%出資をしてゐるある航空会社の社長は、こんなものは物すごく格差が拡大したんだといふことをコメントされていますが、大臣はどうですか。

○山下國務大臣 私どもの今度の交渉の基本的な考へ方は拡大均衡ということとございします。が、この均衡というとり方はいろいろありまして、例えば会社の数、日本が一家社しか行つてないの向こうは五社とか、そんな簡単なものじゃないと思つておられます。使用する機種の問題、便数の問題とかいわれる客席数のトータルを出さなければなりませんし、その他いろいろ条件があると思つてゐますので、そう簡単に、例えば乗り入れる会社等の数でこれを推しはかることはできないと思つてゐます。今申し上げました拡大しながら均衡を図るといふ意味におきまして、私どもはその差が広まる

ということとは絶対ないといふふうな存じております。

○左近委員 それは一遍要結した内容を勉強させていたでいて、いずれかの機会にまたいろいろお聞きをしたいと思えます。

そこで、大臣に最後までよつとお聞きをします。今度空港の整備機構、福岡と大阪と統合になるわけですが、このことによつて地元では空港の騒音対策なり周辺整備対策、こういうものが少し後退するのじゃないかというような危惧が率直にあるわけですか。この点に対して大臣はどういうような見解をお持ちですか。

○山下國務大臣 私が参ります前に答弁申し上げたかどうか、ちよつと私も聞いておりませんが、既に騒音防止につきましては大方の一つのめどとところまで来ていることは御承知のとおりであります。やはりここらあたりで合理化を図るといふ意味におきまして、例えば役職員の配置転換等による一つの、いわゆる合理化でございますね。そして双方に事業本部を置いて、それぞれ代表権を持つ者を置くということで、実質的には何ら機能の低下を来さないということでございます。しかも、これらの騒音対策につきましては、ただ周辺整備機構がこういうふうな統合したから云々というだけではなくて、やはり総合的に判断していかなければならぬ。例えば使用する機種も、従来DC8が非常に騒音が高かったところから、航空会社に対して行政指導をし、航空会社みずからも十分その点を勘案しながら、機種を比較的騒音の小さいものへとかえていくというようなこと。あるいは離陸した飛行機が密集地帯においては急上昇しないで、ある程度騒音の低い状況でもつて飛びながら、密集地帯を離れてから上昇するとか、そういったきめ細かな総合的な対策の上で騒音対策は考えていかなければならぬということでございますし、今申し上げました周辺整備機構の合体にいたしましても、十分配慮しながらやるということ。と同時に、今申し上げましたように、全般的な対策からして絶対に支障を来さないようにしたいと思っております。

○左近委員 それでは、この両機構が仮に法が通

つて統合しても、福岡、大阪なりまた特定飛行場のそういう騒音対策については十分にやつていくということでは理解をしております。

そこで大臣、大阪国際空港は午後九時から翌朝の七時まで発着制限、あるいはジェット機の回数は二百回というように、発着回数制限をしておるわけですが、今後ともこれについては厳格に守つていくということよろしいですか。大臣、答弁してください。

○山下國務大臣 現時点におきましては、直ちに午後九時台のダイヤを復活するということは考えておりませんが、五十八年の十一月に大阪国際空港騒音対策協議会から、この点については意見の照会があった際にも、同趣旨の回答を行ったところでございますし、この問題に關しまして、今後の取り扱いはいたしましては、大阪国際空港の利用についての国内的及び国際的要望の動向、それから空港の施設、周辺環境にかかわる諸条件を見定めまして、関係地方公共団体等の意見も十分尊重して総合的に判断することといたしております。

○左近委員 いろいろ加算のついた答弁をされたので、私は厳格に守つていくというだけでよかったですよ。だから五十八年十一月三十日に大阪国際空港騒音対策協議会に運輸省としての見解が出ておりますが、あのとおりですね。びしりと時間は今後も守つていくということよろしいですか。

○山下國務大臣 そのように御理解いただいで結構です。

○左近委員 それでは、大臣にもう一問だけ。私は、航空機の騒音対策というのは、何よりも発生源対策が非常に大事だと思つております。区域の住民を移転させたり部屋を密閉して、それで防音対策が成り立つたんだというふうなことはだめだ。これはやむにやまれぬ緊急な措置だと私は思うのです。したがって、今後とも地域の住民と調和のとれた空港運営を行つていくためにも、発生源対策について政府としても一層の努力をしていただきたいと思つておりますが、大臣、最後に見解をひとつ

はつきり元氣よくやつてください。

○山下國務大臣 さつき申し上げましたように、例えば発生源対策といたしましては、まず低騒音機に在来の飛行機からかえていくということ。さつき具体的に申し上げましたが、例えばDC8等は逐次これを廃止していつて、比較的騒音でありますB707等へかえていくという問題。あるいは運航の方式。これも先ほど申し上げましたように、市街地の上空においては急上昇しないというふうな一つの細かな配慮を、技術的な運航の配慮をいたしまして、発生源対策については、今後とも十分行政指導をし、また航空会社等の自覚も促してまいりたいと思つております。

○左近委員 これで終わります。ありがとうございます。

○三ツ林委員長 次回は、来る九日午前九時五十分理事會、午前十時委員會を開會することとし、本日は、これにて散會いたします。

午後零時七分散會

昭和六十年四月十日印刷

昭和六十年四月十一日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局