

第百二回国会 運輸委員會 議 録 第 八 号

昭和六十年四月十二日(金曜日)

午前十時十二分開議

出席委員

委員長 三ッ林弥太郎君

理事 鹿野 道彦君

理事 津島 雄二君

理事 小林 恒人君

理事 近江巳記夫君

加藤 六月君

関谷 勝嗣君

近岡理一郎君

福家 俊一君

堀内 光雄君

山村新治郎君

井上 普方君

左近 正男君

富塚 三夫君

数仲 義彦君

梅田 勝君

出席國務大臣

運輸 大臣 山下 徳夫君

出席政府委員

運輸大臣官房長 永光 洋一君

運輸大臣官房國有鐵道再建總括審議官 棚橋 泰君

運輸省國際運輸・觀光局長 仲田豊一郎君

運輸省國際運輸・觀光局長 丹羽 晟君

運輸省地域交通局長 服部 経治君

運輸省海上技術安全局船員部長 武石 章君

運輸省航空局長 西村 康雄君

委員外の出席者

科学技術庁研究調整局宇宙企画課長 石井 敏弘君

環境庁大気保全局長 浜田 康敬君

運輸省航空局審議官 増田 信雄君

運輸省航空局飛行場部長 松村 義弘君

運輸省航空局飛行場部長 川崎 正信君

運輸省航空局技術部長 大島 士郎君

運輸省航空局管制保安部長 平井磨蔵夫君

運輸委員會調査室長 荻生 敬一君

委員の異動

四月十二日

辭任

加藤 六月君

田並 胤明君

富塚 三夫君

同日

辭任

吹田 愷君

井上 普方君

渡辺 嘉藏君

同日

四月四日

國鉄運賃値上げ、分割・民営化反対等に関する請願(網岡雄君紹介)(第二五八三三)

同(井上一成君紹介)(第二五八四四)

同(池端清一君紹介)(第二五八五五)
同(稻葉誠一君紹介)(第二五八六六)
同(岩垂孝喜男君紹介)(第二五八七七)
同(小澤克介君紹介)(第二五八八八)
同(金子みつ君紹介)(第二五八九九)
同(上西和郎君紹介)(第二五九〇〇)
同(木島喜兵衛君紹介)(第二五九一一)
同(木間章君紹介)(第二五九二二)
同(小林進君紹介)(第二五九三三)
同(佐藤樹君紹介)(第二五九四四)
同(佐藤雄雄君紹介)(第二五九五五)
同(田中恒利君紹介)(第二五九六六)
同(多賀谷真穂君紹介)(第二五九七七)
同(武部文君紹介)(第二五九八八)
同(辻一彦君紹介)(第二五九九九)
同(土井たか子君紹介)(第二六〇〇〇)
同(中村茂君紹介)(第二六〇〇一)
同(永井孝信君紹介)(第二六〇〇二)
同(馬場昇君紹介)(第二六〇〇三)
同(浜西鉄雄君紹介)(第二六〇〇四)
同(細谷治嘉君紹介)(第二六〇〇五)
同(山中未治君紹介)(第二六〇〇六)
同(横江金夫君紹介)(第二六〇〇七)
同(吉原米治君紹介)(第二六〇〇八)
同(井上泉君紹介)(第二六〇〇九)
同(伊藤茂君紹介)(第二六〇一〇)
同(串原義直君紹介)(第二六〇一一)
同(兒玉末男君紹介)(第二六〇一二)
同(上坂昇君紹介)(第二六〇一三)
同(左近正男君紹介)(第二六〇一四)
同(沢田広君紹介)(第二六〇一五)
同(島田琢郎君紹介)(第二六〇一六)
同(関晴正君紹介)(第二六〇一七)
同(関山信之君紹介)(第二六〇一八)
同(田並胤明君紹介)(第二六〇一九)

同(中村正男君紹介)(第二六三三四)
同(野口幸一君紹介)(第二六三五五)
同(前川旦君紹介)(第二六三六六)
同(渡部行雄君紹介)(第二六三七七)
同(天野等君紹介)(第二六三八八)
同(五十嵐広三君紹介)(第二六六九九)
同(上田卓三君紹介)(第二六七〇〇)
同(上田哲君紹介)(第二六七〇一)
同(上野健一君紹介)(第二六七〇二)
同(奥野一雄君紹介)(第二六七〇三)
同(川俣健二郎君紹介)(第二六七〇四)
同(河上民雄君紹介)(第二六七〇五)
同(小林恒人君紹介)(第二六七〇六)
同(佐藤敬治君紹介)(第二六七〇七)
同(新村源雄君紹介)(第二六七〇八)
同(鈴木強君紹介)(第二六七〇九)
同(田中克彦君紹介)(第二六七一〇)
同(竹内猛君紹介)(第二六七一一)
同(堀田雄君紹介)(第二六七一二)
同(水田稔君紹介)(第二六七一三)
同(村山富市君紹介)(第二六七一四)
同(元信亮君紹介)(第二六七一五)
同(矢山有作君紹介)(第二六七一六)
同(山口鶴男君紹介)(第二六七一七)
同(山下八洲夫君紹介)(第二六七一八)
同(山本政弘君紹介)(第二六七一九)
同(横山利秋君紹介)(第二六七二〇)
同(阿部未喜男君紹介)(第二六七二一)
同(小川国彦君紹介)(第二六七二二)
同(小川仁一君紹介)(第二六七二三)
同(大原亨君紹介)(第二六七二四)
同(岡田利春君紹介)(第二六七二五)
同(岡田春夫君)(第二六七二六)
同(加藤万吉君紹介)(第二六七二七)
同(川崎寛治君紹介)(第二六七二八)

ういう趣旨で今後仕事をさせていたかどうかと考
ております。

○近江委員 余力が出るか出ないかはあくまで推
定の域を出ないわけでありまして、現地在を抱える
諸問題というものは、そんな生易しいものじやな
いわけですね。そういう点で、この機構が統一さ
れて、その点はどういう形に展開するのかわか
らぬ、これは言葉でいろいろ表現をなさなくても
、実際に今後の運営を見てみなければわからない
ということになるわけですが、そういう気持
持ちは非常に強いということを重ねてお伝えし
ておきたいと思ひます。

○山下國務大臣 御心配の点につきましては、統
合した後も事業の遂行等に支障を来すことは絶
対ない確信をいたしております。

○近江委員 大臣も非常に自信を持ってそういう
御答弁があったわけですから、今までの態勢から
一歩も後退をしないように、むしろこの法案が成
立して歩み出した場合は、充実できた、そうい
う声が聞かれるような今後の運営をやっていた
きたいとまず冒頭に申し上げておきたいと思ひ
ます。

それで、新しい業務内容といたしまして、四十
四条の二項「緑地帯その他の緩衝地帯の造成」を
加える。先ほども話を出したわけですが、
が、それじゃ具体的に十六特定空港の中でどう
いうような空港からそういう話が来てるのです
か。

○西村政府委員 現在、国が緑地整備を一生懸命
やっておりますのは、大阪、福岡両空港でござ
います。なお、函館、仙台と
いうところを実施しているわけですが、こ
ういった必要性は各空港に及んでまいりますが、

今の空港周辺の移転跡地の状況、また今後の移転
の状況等を勘案いたしますと、候補地としますと、
松山、高知、宮崎というあたりがまとまった緑地
整備に取りかかる段階がやってくる、そのときに
この機構の活力を使いたいということが期待され
るわけでございます。

○近江委員 そうなると、これは財源の
根拠というのはどうなるのですか。福岡なり大
阪、主としてそちらに予算を組んで運輸省として
は投入をしてこられたわけですね。そうします
と、統合することによって、そういうような予算
が他の空港にまた分散していくことになるの
か。そうなると、必然的に裏づけが少な
くなるというところは、大阪や福岡の今後さらに力
を注がなければならないところが一体どうなるのか
という、これまた心配が非常に出てきているので
す。この点現地の人々にどのように説明するの
ですか。財源の根拠はどうなっているのですか。

○西村政府委員 従来とも、空港の周辺対策、環
境対策につきましては、空港整備特別会計の中
の極めて大きな対策でございます。先生御承知の
ように、四割以上の金が使われてきたということ
でございますが、もちろん大阪と福岡の両空港に
つきましては、従来と同様に必要な対策は全力を
挙げてやっております。いま、なお他の
の空港もいろいろ問題が出てまいりますので、
これらの事業についても、あわせて全体の環境対
策の中で予算を計上してやっていくというふう
になろうかと思ひます。

○近江委員 ですから、そうなると、今まで
福岡、大阪にこの整備機構があり、主として力を
注いでいたわけでしょう。それがいわゆる特定空
港全部になつてくるわけですから、しかも機構が
一本になつてくる。そうすると、予算面の上にお
いても、今までは大阪なり福岡の機構があつて、
常時そこに全神経を注いでやられておつた。
一本化されることによって一点集中主義という
のが分散する。しかも、裏づけとなる予算も十六
の空港に分散していく。そうすると、今、前より

もよくなるのですと言っている裏づけというものは
説得力がないのですよ。だから、いわゆるみんな
が心配している、それに対してどうこたえるか
ということをお答えくださいと言っているのです
よ。

○西村政府委員 大阪、福岡両空港につきまして
は、周辺整備計画に基づきまして、緑地化の計画
を、これから新しい都市計画等の手法も導入しな
がら、積極的に大阪空港、特に地元と連携をとり
つつやっています。このことでもございますが、他
の空港につきましては、それぞれこれまで国がみ
ずから直接にやってきました。国が
みずからやってきましたものを、もし周辺整備機構に
余力があれば、その力を活用したいということ
でございます。他の空港が大阪、福岡の両空港
の分を食つてやるといふ趣旨ではないわけでは
ありません。それは大阪、福岡が全力投球をして、そ
の結果、その余力がなければ国がみずから直接で
その部分をやるということでございます。大阪、
福岡両空港の周辺整備をなおさらにするとい
うおそれは全くございません。

○近江委員 今の答弁ですとかかなりの説得力が
あるのです。ひとつそういう答弁、やはりある程度
理解できる、抽象論じゃなくして、今も決して一
〇〇％じゃないけれども一歩前進しているのです
ね、そういう答弁の仕方をしてくださいます。

それから、この整備機構が統一されるわけ
が、本社はどこになるのですか。

○西村政府委員 統合後の機構の所在地は
まだ決めておりません。大阪、福岡両方の地元機
構同士でお互いに話し合つて、納得のいくような
形で、この新機構発足までの間に決めていきたい
と考えております。

○近江委員 運輸省の意思といひますか、空港の
そういう乗降客の多さ、そしてまた周辺に抱える
人家あるいは人口、いろんなバランスを考へて、
ほぼ常識的にはどうあるべきだと思ひますか。

○西村政府委員 今お話しになったような事項
は、当然両地域でお話し合いの際に勘案されるべ

きことだと思ひますが、私ども最終的には両方の
地元の意向が合致したところに従いたいと思ひ
ております。

○近江委員 そういふことが非常に大きな要素に
なるという答弁でありましたので、調整をしつ
かりされて、常識的なそういうところになるよう
に努力をしていただきたい、このように思ひます。

それから、人事構成の問題でございますが、こ
れは非常に難しい問題だと思ひます。すけれども、
三名減少して九名の構成で出発するということ
です。しかし理事の枠が七名になつて一名欠員とい
うことですが、これは一名欠員ということじゃな
くして六名という線ではいいのじゃないです
か。この点についてはどうにお考えですか。

○西村政府委員 おっしゃる通りに、当面は新機
構の理事は六人で発足させたいということでは
ありません。具体的には、これからさらに展開さ
れていくのに応じて、必要に応じて理事を埋めて
いきたい、その余力を持っておきたいというのが
本当の気持ちでございます。例えば福岡では、
再開整備事業、共同住宅建設事業というのは、
現在まだ実施しておりません。あるいは将来大
阪、福岡のほかに仕事も展開するかもしれない
ということも考えますと、今から理事を全部張り
つけてやっていくということでは弾力的な運用が
将来期待できないということでは、非常に忙し
いだろうけれども、とりあえず六人で頑張つて
いきたい、こういうふうにお考えいただ
きます。

○近江委員 私は別にそれにこだわらな
いけれども、例えば住宅金融公庫は理事が六名、日本道
路公団は理事が七名、労働福祉事業団が理事が四
名、鉄建公団が理事が六名、新東京国際空港公団
が理事が五名、公害防止事業団が理事が三名、阪
神高速道路公団が理事が四名、こうなつていま
すね。そういうことで、少数精鋭主義ということ
もあるわけですが、いざ知らずに役員をふや
せばそれでよくなるかという必ずしもそうじゃ
ないと思ひます。そういう点、中身が問題であ

りますから、十分検討されるよう要望いたしておきます。

それから、財団法人航空公害防止協会、人事の面でちよつと関連してありますのでお聞きしますけれども、ここは非常に専門の方もいらつしやるわけでございます、研究熱心であるということも私も評価いたしているわけでございますが、全職員二百七十九名中約四分の一、六十六名が運輸省さんのOBなんです。この辺についてはどういふようにお考えですか。

○西村政府委員 今お話しのように、この協会は運輸省のOBが非常に多いのも事実でございますが、これはこの協会の業務が空港における公害の防止というようなことが中心になっておりますので、そういった意味では、それまでの経験を生かした仕事という意味で役所から出ている者が多いというのは極めて自然なことだと考えております。

○近江委員 役所のOBが多いということは、現代にありましていろいろその辺の効率、能率、そういう点については非常にシビアな見方があるわけなんです。そういう点約四分の一が運輸のOBで占められておるわけですから、充実に今後の仕事を展開していただくよう、特に運輸省が監督官庁でございますし、要請をいたしておきます。

それから、経理の問題でございますけれども、大阪の場合は三億八千万の赤字、福岡が一億九千万の黒字、こういうことになっておるわけでございますが、この辺の調整をどのようにするか。これはどういふようにやるのですか。

○西村政府委員 おっしゃる通りに、両機構の現在の財務状況はかなり差がございます。ただ大阪の財務状況が悪化しています、土地の取得、整備につきましていろいろな費用の償却というのをしていないというふうなこともございますし、実際にこれから代替地を売り渡す等のことになりまして、そのための収益というのがふえてまいりまして、これが将来評価されるということで、実質的には大阪と福岡の財務状況にはそう差がないと

いうことをまず考えているわけでございます。

【委員長退席、鹿野委員長代理着席】
また現在福岡におきましていろいろな利益も出ている分につきまして、両機構の地元の御納得ということもございまして、今後は経理は両方で区分して整理していきたいということで、それぞれ地元の固有事業で出てきた損益というのは、やはりその部分で解決していくというようにしていきたいと思っております。

○近江委員 そういふ区分経理というのは、ほかの特許法人で例はあるんですか。あつたらちよつと参考のために聞かしてください。

○西村政府委員 海上災害防止センターとか製品安全協会とかというふうなところでそれぞれ区分経理をしていると聞いております。

○近江委員 この周辺整備債券ですけれども、現在この発行につきまして、どういふ企業がそれを入手しておるか、その内容についてお聞きしたいと思ひます。

○松村説明員 空港周辺整備債券の現在までの発行総額は、大阪の機構につきましては七十二億七千三百万円、福岡につきましては三億三千八百八十万円でございます。これらの債券の引き受けにつきましては、大阪におきましては銀行が八行、全額引き受けております。また福岡におきましても銀行が七行で全額引き受けております。一般の方々にお引き受けいただいている分はございせん。

○近江委員 それはどういふような運用をなさっているのですか。その辺についてお聞きします。

○松村説明員 周辺整備機構のいわゆる固有事業と申す分野に充てられております。例えば代替地の造成、それから周辺再開発の財源としてこれらは使われておるわけでございます。

○近江委員 基本的なことについてちよつとあとお伺いしたいと思ひますが、まず一つは、環境基準の目標達成の問題なんです。

御承知のように、航空機騒音に関する環境基準というものは、「十年をこえる期間内に可及的速やかに」達成することなんです。

が、御承知のように、もう既に十年を突破して、十二年目というところになっておるわけでございますが、現在の大阪空港また福岡空港の達成につきまして状況報告を受けたと思ひます。

○西村政府委員 大阪国際空港の環境基準は、御承知のように、年々改善をされてきているわけでございます。当初設定しました騒音コンターもだんだん縮小していくということになっているわけでございます。今お話しした四十八年に告示された環境基準の達成につきましては、まだその目標値には、七十七WECPNLの住宅地付近というふうな環境基準に到達する状況には至っておりませんが、お話しのように、既に十年を超えているわけですが、「十年をこえる期間内に可及的速やかに」という状況でございますので、できるだけ早くそのような目標に達したいというふうには考えておりまして、そのための施策に努力している状況でございます。

○近江委員 十二年目に入っておるわけでございますが、それが、「十年をこえる期間内に可及的速やかに」達成、これがいつも問題になるのですよ。

環境庁さんも来られておるのですけれども、これはどういふ意味ですか、ちよつとお伺いします。

○浜田説明員 お答えいたします。

先生御指摘の航空機騒音に係る環境基準におきまして、東京国際空港、大阪国際空港並びに福岡空港におきましては、「十年をこえる期間内に可及的速やかに」環境基準の達成を図るということが定めてございまして、これは当時定められましたときの考え方というところで承知しておりますのは、これら空港におきましては、十年間でできるだけ努力をしても環境基準の最終達成は困難であろうというところを想定しつつも、できるだけ十年に近しい期間で達成していただくというふうな趣旨から定められたものというふうに理解をいたしております。

○近江委員 そうすると、十年を超える比較的近い期間というお話があつたわけでございますが、もう十二年なんです、これは。十二年なんです。そうすると、環境庁さんがおっしゃっているその言葉と、現実はまだこれだけの達成しかできていないわけですね。十年に近い、今もう十二年です。運輸省としてはどのように受けとめておりますか、今の環境庁の答弁を。

○西村政府委員 先ほど申し上げましたように、まず十年間で七十五WECPNLということには到達しておりますが、今後さらに騒音低下を大幅にいたしませんと、七十というふうな状況を達成するのは非常に難しいわけですが、正直申し上げて、現在の技術見通しからいたしますと、急速にそのような期間内で騒音の低下をできるといふことは非常に難しいというのが偽らないところでございます。

に考えているわけですが、七十がいづであるかというふうに厳しく言われますと、これは非常に難しいというのを申し上げざるを得ないわけでございます。

○近江委員 現実の厳しさというものはわかるわけですが、そうすると、環境庁さんにお伺いしますけれども、いわゆる「十年をこえる期間内に可及的速やかに」、それは十年に近い期間であるというお話があったわけですが、一応のめどとして、このことはまさか二十年を超えろという意味ではないですね。これは要するに以内という意味ですね。それはどういうふうに思われますか。昔聞よくそういうことを言うわけですね。

○浜田説明員 お答えいたします。

先ほど申し上げましたが、「可及的速やかに」ということにつきまして、具体的に何年までということを想定したものではありません。二十年以内かどうかという御質問でございますが、先ほど運輸省からお答えがございましたように、それは今の時点でどれくらいの間で達成できるかということと十分踏まえた上で、できるだけ早く御努力をいただくというふうな趣旨と考えておるわけでございます。したがって、何年までかということにつきましては、少しでも早く達成していただくという状況にきているというふうなお答えになるかと思えます。

○近江委員 そういふ非常に厳しい面はわかるわけですが、これはしかし、現地に住む人の立場からいけば、そんな同情なんかすることはできないわけですよ。そうでしょう。環境庁はそれだけの指針を出し、運輸省はそれに向かって努力しなければならぬわけですよ。だから、そういう厳しさだけはわかってくださいというお答えであれば、これは納得することはできないわけですよ。そうでしょう。だから、そういう環境庁からの指針にこたえてかく運輸省は努力をするという、住民に對してこたえる、そういうお答えが必要なんです。もう一度お伺いします。

○西村政府委員 ただいま申し上げましたように、非常に航空機の運航量を縮減するか、あるいは航空機の機材の飛躍的な改良があるか、いずれかをしないと、WECPNL七十を達成することが可能だということを申し上げるわけにはいかないわけでございます。

私も今でございますことは、少なくとも全部のジェット機を低騒音機に切りかえるということとできるだけの速やかにやるということをおたえする、それからもう一つは、運航方式の改善の余地があるかどうか、これも徹底的に研究するというようなことで対処していくしか私どもとしては許されていないわけで、機材の改良を運輸省が今責任を持つてするわけにはまいりません。

実際のところ、WECPNL七十という数字は一つの目標値であつて、現実にはいつできるかというところを、環境庁が四十八年にお決りになったときも考えておりました。必しも思えない、むしろ行政の一つの長期的な課題というふうに掲げられた趣旨だと私どもは理解しております。現在におきましては、できる限りの努力をしていくということと、地元の皆様のお気持ちにこたえていきたいというふうな考えでおります。

○近江委員 低騒音機に切りかえる、これは非常にいいことだと思ふのです。ところが、現在これを追いつめると、音の高いボーイング727が一日平均八・九回、年間にしますと五千八百四十回、ボーイング737は六回、二千二百三十一回、ボーイング747は一・七回、六百二回、DC8は二回、九百三回、合計九千五百八十三回行われております。これは各航空会社に対してどういう指導をするかということなんです。

DC8、これなどはやはり非常に音が高いわけですね。航空会社によりましては、かなり努力をされているところもあるわけですよ。東亜国内航空のA300、DC9-81型、これは低騒音機としては非常に有名な飛行機ですが、やはりこういうものを購入しているのです。こういう点は非常に熱心であり、こういう姿勢はいいのじゃないかと私は

思うのですが、この点、各航空会社また乗り入れの外国航空会社に対してどういふ要請をしているか、その現状についてお伺いしたいと思ひます。

○西村政府委員 低騒音機の導入につきまして、これまで国内の関係各社に対して強く要請しております。実際の航空機の保有状況から申しますと、六割程度のところ、実際に大阪空港につきましては、非常に低騒音機の利用率が高いということも、大阪空港の問題についての理解が各社にあるというところのあらわれでございますが、国内的には、税制上あるいは財政投融資上も低騒音機についてはいろいろの優遇措置を講じております。そういうことで低騒音機を促進しております。

日本航空も逐次DC8をリタイアさせるということをやっておりますが、なおまだ各社によりまして、財政力、営業の能力ということから、直ちに低騒音機化ができない部分もございまして、これらの社に對しましては、特に大阪国際空港については十分に意を用いるよう、これからも強く訴えていきたいというふうに思っております。

○近江委員 それはよく指導をしていただきたいと思ひます。それから、航空機の発着回数の制限、あるいは現行のジェット機の便数枠を厳守する、あるいは減少の方向に向かわせる、また機材についても低騒音機の導入を図る、現地としてはいろいろなそういう希望もたくさん出ておるわけでございます。

ところが、このジェット枠につきましては、一日二百回以内とこれは国と約束しておるわけでございますが、日によりまして二百回を超える日もあるわけですね。この敷地におきましては、現在でも九十を超えている、こういうような状況でございます。そういう点、二百回と決めておるながらそういうようなオーバーをしておる、この現状についてはどう反省していますか。

○西村政府委員 お話のように、一日二百回というのにつきましては、確かに日によって超える分がございまして、騒音の問題というのは、一回一回の問題というよりは、やはり長期の問題でございます。現在やっておりますのは、年間を通じて一日平均二百回を超えないということをやっております。その点については十分に守られていっているというふうに考えております。

○近江委員 年にならずということとは、それは勝手に運輸省、あなた方が言っているだけであつて、それは自己解釈なんです。一日二百回ということと約束して決めているわけなんですね。住んでいる住民にすれば、それだけ騒音に悩まされて、決めるのは二百回を突破するということについては、これはもう大変な苦痛なんですね。ですから、そういう一年のなすりじやなくして、一日二百回というその線は守らせるように、やはりきちっと努力すべきだと思うんですね。そういう方向に指導すべきだと思うのです。いかがですか。

○西村政府委員 二百回をお約束したときから今日まで見ますと、航空機の低騒音化も進んでおります。そういう点では、当時のレベルから申しますと、一日二百五十あるいは三百という数字になつても同じような総量になるかと思ふのでございますが、現在の低騒音機の導入によりまして、実質的にはかなり低くなつていっているところとだろつと思つております。私も、二百回につきましては、一つの平均的な値として考え、厳密に一日二百一回になつてはいけないというふうには考えておりません。実際に交通というのは生き物でございます。一年間の中で忙しいときもあつて、暇なときもあるということであれば、住民の生活も航空交通にかつていっているわけで、そういう点から申しますと、二百を二百一回にしてはいけないというふうな厳密にするのも一つの考えでございます。そういう点、そこはトータルとして住民の騒音問題に對して大きな影響がなければ、二百一回、二百二回というふうな運用もし、あるいは少ないときは百九十八、百九十七というふうな運用をさせていただくというところの方がむしろ住民の福祉に適合しているのではないかと

うことで、こういう運用をさせていただいてるわけで、二百回という線を今後とも大きく超えるようなことを考えているわけではございません。平均といえども二百という線はできるだけ守っていかつてもいいと思います。

○近江委員 大阪空港については午前七時から午後九時という時間になっておるわけですが、九時を過ぎたら離着陸をする運延便というのが後を絶たないわけではございます。昨年におきましては二十二回出ておるんですね。これについては各航空会社を調べておると思いますが、どういう指導をしているのですか。

○西村政府委員 運延が起きたときは、その都度具体的にどういう理由で運延したか、詳細に報告を求めておりますし、その結果、こういったことが二度となないように厳重な注意をして、再び運延をすることがないように諸対策を打つように要請はしております。今後とも時間の厳守ということと各会社に対しては厳しく指導していきたいと思っております。

○近江委員 指導していると言っていました、結局こういう結果が続いているわけでしょう。ですから、こういう点については、現地は、運輸省の指導は一体どうなっているんだ、毎回、現地からも申し入れをしたりしているけれども、一向に改善されないという不信感を持っているんですね。そういう点で約束したことはきちっと、運輸上のそういうことは、聞けばなるほどと思うかもしれないんですが、しかしあれだけの密集地域に空港があるわけですから、やはり決めたことは守る、そういう厳とした運輸省の姿勢がない限りは後を絶たないわけですよ。要するに、航空局長、大臣を初めとしてあなたの方のそういう姿勢がにじみ出てきた結果ではないか、そう思うのです。それをもう一遍お聞きします。

○西村政府委員 運延につきまして実際に理由を聞いてみますと、機材が故障したとか、これは五十九年の例でございしますが、冬場の大雪のために飛行機の上に積雪があつて、これを除去するのに

いろいろと時間がかかったために運航が遅延したとか、それぞれ営業上の事由もございまして、時としましていろいろな管制上のトラブルが起きたり、そういうこともございまして、そんなことでそれぞれの運延理由というものはあるわけですが、私も、機材故障等につきましては、そういった不安定な運航ができるだけないように、整備について万全の注意をするように、さらに厳しく指導していくということで、細々とそれぞれの理由につきまして再発をしないように注意をしていく所存でございます。

○近江委員 先ほどの騒音の発生源の問題でございしますが、騒音が大きくなって大臣がこの機種を認定しているのです。ボーイング式707あるいはボーイング式720系列、ダグラス式DC8系列、BAC式VC10系列、ツポレフ式TU154系列、イリウシン式IL62系列、ゼネラル・ダイナミック式800系列、こういうものを認めておるわけなんです。この騒音の高い機種については、我が国にこういう現状からして、運輸省としては煮詰めてないのですか。これは国際的な問題もあるうかと思ひますけれども、できるだけ遠慮をしてもいいか、何かの要請なり、表現の仕方によっていろいろなことが出来るんじゃないかと思うのですけれども、その辺についてはどういう検討をされましたか。

○松村説明員 先生御指摘の、例えばボーイング707、またDC8の取り扱いにつきましてはいろいろ御議論がございまして、しかしながら、一方的に空港内立入禁止というのまたドラチック過ぎるという意見で、例えば五十五年の十月に開催されましたICA総会におきましては、六十三年一月一日より前にはICA騒音証明基準に適合しない外国籍のジェット機の運航を禁止すべきではないといったような決議もなされてしまつていて、非常に重視しております。我が国としては騒音問題を非常に重視しておりますので、そのような決議は決して歓迎すべきではないかと思ひますけれども、しかし、国際機関の決議でございしますので尊

重してまいらる。尊重してまいらながらも、深刻な騒音問題を一刻も早く解決するために、できるだけ航空会社にお願ひして、こういった高騒音機の導入を御遠慮願つておるというのが実態でございまして、一遍に高騒音機を低騒音機にかえるのが一番いいのでございまして、航空機の値段、非常に高うございまして、また航空会社の経営もなかなか苦しいございまして、そういった観点から、一遍に切りかえるというのはなかなか難しい点もございまして、現在に至つておるわけでございます。しかし、決して望ましい状態ではないと考えておりますので、できるだけ早くこういった機材が飛ばないように行政指導してまいりたいと思つております。

○近江委員 今、環境問題ということでやつておられて、後ずつと続くわけではございませんけれども、きょう朝のニュースでも伝えられておるわけでございますが、名古屋の新幹線公害訴訟、この裁判の判決があつたようでございまして、これについて大臣としてはどういう感想をお持ちか、今後運輸省としてはどうしているか、飛行機と新幹線という立場において違いはありますが、同じ公害で苦しむ住民の立場という点においては全く共通した問題でございまして、関連問題としてちよつとお聞きしておきたいと思ひます。

(鹿野委員長代理退席、委員長着席)
○山下国務大臣 先ほど名古屋高等裁判所におきまして東海道新幹線騒音・振動侵入禁止等請求控訴事件についての判決が言い渡されました。その内容は、差し止め請求については棄却され、損害賠償請求については一部認容されたものでござい

ます。現時点におきましては、この判決を明確に評価できる段階ではございませんが、差し止め請求が棄却されたことは、新幹線の公共的使命、国鉄における騒音、振動防止の諸施策の努力が認められたものであり、損害賠償請求については、一審判決の認容額が変更され、減額されているが、その内容もつまびらかでないのでコメントは差し控え

たいと思ひます。運輸省といたしましては、訴訟の進展のいかんにかかわらず、新幹線の騒音、振動対策につきまして万全を期するよう、なお一層国鉄を指導してまいらる所存でございまして。

○近江委員 今後ひとつ航空機、新幹線にかかわらず、運輸省所管のそうした騒音問題につきまして、真摯な態度をもって努力をしていただきた、これを強く要望いたしておきます。

次に、また飛行機に戻ります。現在、大阪国際空港の将来のあり方につきまして、これは従来、空港の欠陥性が解消されない限り撤去することを基本としておるわけではございまして、国は関係地方公共団体の意思を十分に尊重してこれを決定するというところになっておるわけでございます。五十六年十二月の最高裁判決におきまして、大阪空港の欠陥性が指摘されておりました。現在におきましても、環境基準の未達成などその欠陥性は除去されておらないわけでございます。

そこで、いろいろと運輸省としては五十九年度から調査をされておるわけではございますが、具体的に、調査のやり方、これは運輸省当局、整備機構あるいは地方自治体がかんでおるのか、その辺、どういった調査をやつておられるか、少しお聞きしたいと思ひます。

○松村説明員 大阪国際空港の存廃につきまして、五十八年度から調査に着手しております。五十九年度におきましては、大阪国際空港の航空輸送需要がどのように伸びていくか、また大阪国際空港の運用によつてどのような利益が出てくるかといった両点につきましての調査を現在進めておるわけではございます。

航空輸送需要がどうなるかということについてはいろいろな意見がございまして、いまだに結論を得ていない状態でございます。しかし、この点につきましては、できるだけ調査を急ぎまして、六十年年度中には何とか結論を得て、地元の皆様方にお示ししてまいりたいと思つております。

第二の評価の点につきましては、これはいろいろな議論がありまして、また手法が確立していない段階でございますので、六十年度中に結論を得て、皆様方に結果をお示しするというのは非常に難しいと考えております。

この二つが終わりますと、次の段階としまして、大阪国際空港をもしに存続するとした場合にはどのような環境面でのマイナスまた利用によってのプラスが出てくるか、はっきりした格好で地元の方々にお示しして、また存続についての御意見を伺う段階が来ると思っております。しかし、それはもうちょっと先の話であると御理解いただきたいと思っております。

○近江委員 この航空機騒音の調査あるいはまた監視を拡充強化するということは、地元からも非常に何回も要望が出ておるわけでございます。運輸省の騒音測定点というものが空港周辺におきましては十カ所設けておられるわけでございまして、この十カ所所収ぐらいでは十分な測定ができない、これをぜひふやしていただきたいという強い声があるわけでございますが、これに対してはどうお答えになりますか。

○松村説明員 騒音の測定の定点をふやすということにつきましてはいろいろ考えております。しかしながら、現在我々が一番問題を重視しておりますのは、逆発進の騒音をいかにして調査をするかという点に今重点を置いて施策を進めております。逆発進といえますのは、その日その日の気象状況によって急に変わりますので、定点を設けて騒音測定してもなかなか結果を得ることはできません。そこで自動計測装置の開発を今まで急いできたわけでございまして、もういった自動計測装置の実用化にめどがつけましたので、今年度中には五カ所ほど自動計測装置を設けて逆発進の調査に入りたいと考えております。その結果を見まして、また次の手を打ってまいりたいと考えております。

○近江委員 この逆発進の問題でございしますが、御承知のように、五十八年におきましては三千八百

百三十七回、五十九年で六千六百四十五回やっているのです。年間総発着回数に比較しまして五・四％、日数にいたしますと五十八日。これは逆発進地域の住民の苦痛というのは大変なものです。通常飛行コースのそのらのあれについては民家防音を初め対策はある。ところが何ら対策のないところ、頭から雷が落ちるような衝撃を受けるのです。何ら対策はとられてない。放置されたままなんです。これはもうひどいものでござい

ます。だから私は、これは提案でございしますが、運輸大臣、それから局長さんに逆発進地域に一遍視察に来ていただく、時間があるならそこにお泊まりいただければ、一日おつてもええ一番いいのじゃないかと思うのですけれども、一度ぜひこの視察に来てもらいたいと思うのです。そのぐらい大変なところなんです。ひとつ局長、大臣、この逆発進を初め日本最大の被害が出ております大阪空港の実情につきましましてぜひ視察をしてもらいたい、こう思うのです。いかがですか。

○山下国務大臣 私どもも毎週飛行機に乗っております。逆発進のおおよその騒音というものは承知をいたしておりますが、御指摘の大阪においで一定の時刻にそれをきちんと確認しろ、こういうことでございまして、機会を見て、また事務局にそのようにさせたいと思っております。

○近江委員 機会を見てぜひ一遍、大臣、日程をとっていただきます。私もお供させていただきます。それから、ぜひひとつ視察してください。

今、逆発進のことについて自動計測装置をもって調査する、そういう御答弁がございまして、これは非常に結構だと思っております。いずれにいたしましても、この逆発進地域については何らの対策もないのです。飛行コースにしたって定めてないものです。右回りであれば左回りがあつて、そのたびに全くそういう指定されてない区域外におきまして大変な被害が出ておる。私が今申し上げましたように、五十九年度で六千六百四十五回、こういう逆発進があるのです。これはもう

大変なことです。

ですから、できるようなことはもうほとんど逆発進地域についてもやっていく。例えばテレビ受信料の減免であるとかいうようなことについては、もう迷惑をかけておることは間違いないわけですから、そういうような、できそうなところからどんどん手をつけて、そうしていわゆる通常飛行コースにおきます二種、三種、第一種等いろいろな対策がございしますが、逆発進地域の基本計画というものを定めて、そして対策を定めて早急にかつてもらいたい、このように思うのです。そういうことをやっていくという意図を持つて今回の調査に踏み切られたと思うのですが、そういうお考えのもとに調査されておるのです。もう一遍聞いておきます。

○松村説明員 テレビ受信料に対する補助金というお話がございましたけれども、このテレビ受信料の補助金の対象にしております地域は、第一種区域よりも相当広うございまして、したがって、現段階におきましては、助成区域を変更して補助金額を引き上げる等の措置は特に必要ではないと我々考えておりますけれども、しかし、これは調査しないですというのを申し上げても、説得力がないと思っております。それで、先ほど申しましたように、自動計測装置を開発しまして、今年度調査に踏み切るわけでございまして、調査の結果を見て検討してまいりたいと思っております。

それから、逆発進の問題、これで地元の方に非常に御迷惑をおかけしているのは我々非常に心苦しく思っているわけでございまして。去年は特にその被害が多うございました。そこで部内でもって現在検討しておりますのは、やはり何らかの対策を根本的に講じなくちゃいかぬだろう、それには飛行ルートを変更することも含めて検討しようというところまで結論が出ております。

逆発進で問題になりますのは、南側から飛行機が進入してまいります。そして飛行場を見た後、左の方に旋回して、今度は北側から着陸するとい

うパターンをとるわけでございまして、そうしますと、着陸する飛行機は、飛行場を見るために相当南から飛行場に近づくとございまして。一方離陸する飛行機は風向き関係で南に向かつて出発します。そうしますと、離陸と着陸の飛行機が正面衝突するような格好で飛行するわけでございまして、もし事故が起きますと大変なことになります。右か左に旋回したらどうかというふうにとつております。右か左に旋回しましたときに、まだ十分高度をとつていないために、その下にいらつしやる方々に非常に御迷惑をかけているというのが実態であると我々よく認識しております。そこで現在考えております飛行パターンの変更と申しますのは、南から入ってくる場合には、飛行場を見るまで近づくことをやめさせる、むしろ北側の着陸するのに便利なポイントまで直接飛行機を誘導するというのを考えております。これを可能にするためにはVOR等の航空標識が必要でございまして、また航空灯火の整備も必要でございまして、ういった点がございまして、我々の検討を急がしまして、結論を得次第地元の方々とよく御協議をしまして、飛行経路の変更を含めて何らかの抜本的な対策を講ずるよう努めてまいりたいと思っております。

○近江委員 今いみじくも部長さんから、もしも事故が発生すると大変なことになる、こういうお話がありまして、聞いておられる皆さんも、あの密集地域においてと冷たいものが流れたと思うのです。まさしくそのとおりでありまして、大阪空港というのは、人家の密集地に隣接して、しかも空港面積が非常に狭小でございまして、事故が起きましたら大惨事になるわけでございまして。そういう万一の事故、こういう場合の地上の損害に対する補償制度もまだ確立されておられません。例えば昭和五十九年六月十日に発生いたしました大韓航空機A300、このエンジンカバー、テールコーンの落下事故があつたわけでございまして。この原因は速やかに究明すべきなんですが、やつておら

れるかどうか。また今後こういう事故が絶対に起こらないような必要な措置をとらなければいかぬ、このように思うのです。これについてはどうですか。

○川崎説明員 昨年伊丹市上空で起こりました大韓航空機A300のテールコックが落下した件につきましては、直ちに機材の調査を行います。ほか、大韓航空に對しまして原因の究明を申しつけたところでございます。その結果につきましては、既に昨年の段階で、エンジン部分につきましては原因究明までを含めての原因究明と、その対策を含めての報告をいただいております。これにつきまして、国内線でも利用されておきますので、そういった対策がとられたという状況でございます。

○近江委員 そういふことで、一つの事故が発生しますと大変なことになる。逆発進のことからそういう問題が出て、今ここで質疑をやったわけでございますけれども、そういう点十分対策をとっていただきたい、このように思うのです。

それから、航空機公害が人体に及ぼす影響調査の実施と健康被害者救済制度の確立を図ってもらいたいということでもあります。航空機の公害と人体被害との因果関係が完全に究明されていない、また被害者救済制度もないというのが実情でございます。まして、鼻出血医療対策、これは四十九年十一月から大阪府が二分の一、豊中市が二分の一補助をして実施しておるわけでございますが、何で国が調査も負担もしないのですか。なぜ迷惑を受けておる大阪府や豊中市が金を出してしなければいけないのですか。もう少し国はそういうことに対して力を入れていく、これによって心に響くのではないですか。いかがですか。

○松村説明員 先生御指摘のとおり、国の予算にはそういった対策費は計上されておられません。そのかわりといつては申しわけないのですけれども、財団法人の航空公害防止協会というものがございまして、そこに命じまして、巡回健康

診断の実施をさせておるといのが実態でございます。

○近江委員 それは本場に運輸省が意識をして、きちっと明確な意思を持って充実にさせておるのか、たまたまその防止協会がやっておるから、今言われたので答弁をしたのか、これはどちらかなのですか。

○川崎説明員 航空機騒音等の健康に対する影響につきましては、国会におきます附帯決議等におきまして、その研究を行うようにという点について御指摘いただいております。ところでございまして、私もどなたもいたしましては、先生おっしゃいますとおり、国の予算そのものとしては計上いたしてございせんが、昭和四十八年には航空公害防止協会の中に研究センターで環境衛生部というものを設置いたしてございまして、その後、研究センターを中心といたしまして、専門の先生方のもとで騒音に対する影響、また騒音以外の生体に対する各種の障害はないかという点を専門的な見地から研究いただいております。その中では当然実態の調査も含めておるわけでございます。

また、あわせてまして、先ほど申し上げましたとおり、周辺の方々の健康診断等も行いまして、常に聴覚また生理的な機能、そういった点に変化はないかということも監視いたしておるところでございます。

○近江委員 航空機による大気汚染監視システムの問題なんですけれども、政府としては空港内及び隣接地の三方所で航空機排出ガスの測定を行っているわけでございますが、この隣接住民からの悪臭等の訴えにつきましては、有効な対策というものが何らなされてないのですね。措置されてない。形だけ測定しているだけなんだ。この悪臭に對してはどうするのですか。ただデータをとって、臭いと文句を言っていたって、ああ、そうですかと何ら措置されてない。これに對してはどうするのですか。

○松村説明員 大気汚染測定ステーションを三方

所設けて測定しているわけでございますけれども、この測定結果を数字的に見ますと、環境がだんだん改善されているというのが実態でございます。したがって、悪臭の点につきましては、地元の方々からいろいろ御指摘を受けても、それを客観的に評価する手段がないために、まだ十分我々の方で対策をとるという段階まで至っていないのは、先生御指摘のとおりでございます。何か悪臭につきまして客観的に評価するようないい方法を検討してまいりたいと考えております。

○近江委員 まことに自信のない答弁でございます。困っていらつしやることもよくわかるわけでございますが、これは現実に、私も言われて測定点に行きました。もう臭いというものはないのです。息が詰まるのです。特に大臣などは敏感な方ですから息が本当に詰まると思うのです。ぜひ一遍、局長さんもその地域をごらんになってもらいたいと思う。それはひとつ技術集団の人ともよく相談されて、何らかの対策を今後立てていただくように強く要望いたしておきます。

それから次に、周辺整備対策等の問題について何点かお聞きしたいと思ひますが、この指定地域の見直しをするんだということ、近くその作業を検討するということをおっしゃっているのです。これは何の目的のために見直しされるのですか。

○西村政府委員 もう既に先ほどから申し上げておりますように、発生源対策が非常に進んでいるために、騒音レベルが下がっているということ、客観的な状況にあわせて区域の検討をしているわけですが、実際にこの区域の見直しができるように、特に第二種区域の見直しができるように、これが縮小されますと、これまでの二種区域内にあった移転跡地につきましては、これを積極的に地元の緑地整備のために活用するということも可能でございます。そういったことのねらいもござい

ます。実際にそういう区域見直しができますと、いろいろな地元の御要望にもまた新たな展開ということができるようになるんじゃないだろうか

考えているわけでございます。

○近江委員 そういふいい面のための見直しということであれば結構でございますけれども、いわゆる地域を狭めて、そして結局誰すべき対策地域を縮小していくという意図があるとするならば、これは逆だと思ひます。そういう点、十分心得て、住民の皆さんの深刻な悩みにこたえる、常にそういう精神を持って進めていただきたい、このように思うのです。

それから、航空機騒音障害防止法五条、六条関係におきまして、学校、病院または共同利用施設の補助事業ということでございますけれども、地元といたしましては、児童館や身体障害者授産施設の施設の新設についても認めてほしいと言っておるわけでございますが、今年度、六十年代予算では認める計画になっておるのですか。

○松村説明員 六十年代予算におきまして、新たに対象といたしましたのは、身体障害者授産施設を一つ加えたのでございます。

○近江委員 これはあなたの方運輸省でできるわけですから、児童館なんてそんな何カ所もあるわけじゃないのですから、そういうことは当然入れていただきたいと思ひます。これは政令でいけるでしょう、省内の話し合いでいけるのです。それはどうなんですか。

○松村説明員 御質問のありました児童館につきましては、六十年代の予算要求の段階で我々要求いたしましたのでございますけれども、六十年代予算政府原案には、身体障害者の関係一つだけということであつてまいりました。六十一年度予算要求にも引き続き要求を続けてまいりたいと考えております。

○近江委員 わかりました。大蔵省の壁があつたと思ひますけれども、ひとつ引き続き努力をしていただきたいと思ひます。

特に六条におきまして、共同利用施設の中で、現在でも公民館の改造につきましては補助対象となつておりますけれども、集会所や学習等のための併施設の改造につきましても認めていただく

考えがあるかどうか、これにつきましてお伺いします。

○松村説明員 これらの施設の改造につきまして、五十九年度に公民館の改造を追加したわけでございます。今後も実態に応じて考えなくてはならないと考えております。地元の方々の意見をよくお聞きしてまいりたいと考えております。

○近江委員 こういう併施設というものにつきまして、ぜひひとつまた今後検討していただきたいと思ひます。

それで、騒音に限って申し上げますと、自衛隊の飛行場につきましては、周辺生活環境整備法の八条「民生安定施設の助成」と航空機騒音障害防止法の六条「共同利用施設の助成」、これを比較いたしますと、補助対象事業内容に相当の違いがあるわけですね。例えば自衛隊の場合ですと、市町村の庁舎についても助成がされる、市町村の消防署の庁舎、商工業者の集会所に要する施設、織物業の振興のために展示する施設、漆加工するための共同利用施設など地場産業振興施設等にもこれがあるのです。ところが民間空港の場合はこういうのがないのです。これは非常におくれているわけですね。差があるのです。この点について今後どう努力していただけますか。

○西村政府委員 民間航空のために用いられる公共用飛行場と自衛隊の飛行場との間では、地元との関係ではおのずからある差があつても、これはやむを得ないことだと思つております。私も航空機騒音防止法では、教育施設あるいは地元の公共用施設ということで、これが一つの基本的な周辺対策の考え方でございますが、自衛隊の場合には、地元自衛隊の飛行場があることによつて、本質的には利用に供されているものでない、いわば全く異質なものでございます。

そういう点から申しますと、自衛隊の飛行場につきましては、地元対策としてあらゆる面であつてみれば地元に見返りをするというように必要が出てくるわけでございますが、民間航空のために用いられている公共用飛行場は、その点はある面

では地元の利益にも資している面もあるわけでございますので、そこら辺はむしろ飛行場を使うというこのプラス面も法律の全体の体系としては評価するということで、おのずから周辺対策につきましては差が出てくるというふうに考えているわけでございます。

○近江委員 それも今後の対象項目として十分ひとつ運輸省内で検討していただきたいと思ひます。強く要望いたしておきます。それを一言局長から、努力するかどうか。

○西村政府委員 騒音防止法の精神にのっとりまして、教育施設あるいは共同利用施設というものにつきましてもあり方については、さらに法の趣旨に沿うように体制を整備していきたいと思ひます。

○近江委員 それで、この移転跡地の問題なんですけれども、移転跡地につきましては、行政財産とされまして処分は原則的に禁止されておるといふことから、町づくりに活用するなどの有効利用が図られておらないのです。状況でいいますと、虫食ひ状態となつていふのです。土地の交換分合によりまして、移転跡地等の有効利用を図るということとは非常に大事なことでないか、このように思ふのです。これについて、この虫食ひ状態についてはどうするのですか。

○西村政府委員 おっしゃるように、移転跡地のままでございまして虫食ひ状態で、これの活用ということが非常に迫られてくるわけですが、今後の周辺対策の展開におきましては、虫食ひ地のさらに周辺の問題につきましては、都市計画的な手法等も考えまして、緑地整備を計画的にやっていきたい、あるいは工場、倉庫等の騒音に対して適合するような施設の用地を買収してやっていくというようにも考えていきたいと思つております。

○近江委員 この移転に伴ういわゆる環境悪化が非常にふえていふんですね。特に移転跡地の管理の徹底してもらいたい、こういう非常に強い要望があるんです。この移転跡地の散在によりまし

て、町の環境というものが一段と悪化しておる。

特に跡地の除草、排水等の管理も十分でない。航空公害防止協会が実施しているようでございますが、なかなか目が届いていないというのが現状でございます。この点どういうふうに運輸省としては監督官庁として反省をして、今後どういう反省に基づいて行動に出られるか、お伺いをしたいと思います。

○西村政府委員 今御指摘のような問題も移転跡地については生じているわけでございますので、私も管理の強化につきましては、お話しのように十分意を用いていきたいというふうに思ひます。

ただ、今申し上げましたように、管理強化だけでなく、積極的に移転跡地を緑地化するということ、そういう問題を基本的になくしていくという施策もあわせて推進してまいりたいと思ひます。

○近江委員 この移転跡地を利用して公園等の整備を行う環境基盤施設整備事業というのは、国庫の補助率が二分の一、防火水槽が三分の一、対象区域は二種区域以内と限定されて、しかもその補助対象施設も公園、緑道等に限定されているわけです。また補助対象も第三種区域で一万平米以下、第二種区域で五百平米以下と制限されておりました。一体的な整備が制約されております。そういうことで、これをスポーツ、レクリエーション施設等にも拡大するとともに、補助対象の面積や国庫補助率についても拡大してもらいたい。これは何回も重ねて運輸当局にも来ているわけですね。私も議員のところへも来ている。これについてはどう検討していますか。

○西村政府委員 現在のお話しのような運動施設等の要望というのを承っておりますので、今後補助対象施設の拡大という問題につきましては、具体的な地元の計画というものを御覧いただきまして、全体の空港周辺の環境の改善ということに資するように十分協議してまいりたいと思ひます。

○近江委員 次に、補償対策の点について何点か

お伺いしたいと思います。

この二種区域は騒音等の影響によりまして地価が低く、第二種区域の移転補償価格は周辺の地価よりも坪で十万円以上も低いわけでありまして、また税法上も二千万円の特別控除しか認められておらないというのが現状でございます。そういう点から、この移転補償によりまして土地の買い取り価格につきましては、騒音等公害による土地の評価の減額を補てんとともに、税法上の優遇措置、これをぜひ講ずべきである、このように思ふのですが、いかがでございますか。

○松村説明員 移転補償におきまして土地の買い上げ価格につきましては、公共用地の取得に伴う損失補償基準にのっとりまして行っております。その八条では「正常な取引価格をもって補償する」また八条の三項では「当該事業の影響がないものとしての当該土地の正常な取引価格によるものとする」というふうに書いております。したがって、移転補償をする際の基準につきましては、近傍類似価格を厳正に参考にしながら、またその参考にするには不動産鑑定士の方によつていただいで公正な価格で買い取るようにしております。したがって、時価は反映されているものと考えております。

また、移転補償した場合に税法上認められております譲渡所得の特例控除額現行二千万円でございまして、これは五十一一年以来我々その引き上げを要求しているわけでございます。なかなか税務当局の壁は厚いございましてうまくいかない。土地税制全体の問題として検討すべきであるということを我々回答としてもらつております。財政困難な上から、また非常に壁は厚いんですけれども、これは継続して要求してまいりたいと考えております。

○近江委員 その点は大蔵省の壁も厚いと思ひますけれども、これはひとつ運輸大臣、運輸省としても非常に大事な問題でございまして、十分努力をしていただきたいと思ひます。あとまとめて大臣に答えてもらいますけれども

も、極めて大事なことで、私は今言っておりますので、よろしくお願いしたいと思います。

この代替地につきましては、比較的遠隔地が多く、近接の代替地につきましては、移転補償金よりも単価が高くなる、これが現実であります。代りも単価が高くなる、これが現実であります。代りも単価が高くなる、これが現実であります。

替地造成事業の国庫補助率は事業費の二〇%、公

共部門の八〇％を限度としておるにすぎないわけ
でございまして、移転代替地につきましては、近
接地に設けて、事業量に見合った代替地を確保
し、移転補償金に見合った価格で提供を行う、ま
た代替地造成に伴う関連公共施設整備についての
補助制度を拡充する、これも従来から強く言われ
てきておることですが、遅々として進歩して
ない。これについてどういうように反省をして
今後取り組むか、お伺いしたいと思います。

○松村露明員 代替地の価格につきましては、その代替地の取得した原価、それから造成に要したた費用、それからその原価から補助金を控除しました額で分譲しておるということにしております。したがいまして、時価よりも安くなっている和我々は考えておりますけれども、なおまだ十分ではないという御指摘をたびたび受けております。現在の財政状況下では、補助率の引き上げについては非常に難しゅうございますけれども、それ以外の方法、例えば地元の地方公共団体の御協力を得まして、安価な土地の入手、これは空港からちよつと離れますけれども、調整区域の入手、開発がこの機構ではできますので、そういった方法を使いまして、何とか安い代替地の提供に努めてまいりたいと考えております。

○近江委員　それも強く今後努力していただくことを要望します。

それから、移転補償制度は土地所有者と建物所有者の合意が必要でありまして、建物のみは現行はできない。または借家人のための共同住宅も確保されておるわけですが、家賃が相当高額になるわけであります。例えば五十八年八月入居の利倉西第三住宅、初年度四万五千三百円が十年傾斜で七万一千六百円、これが実情であります。借地借

家人の円滑な移転を図るために、建物のみ移転
補償制度の確立を図って、現行制度を可能な限り
弾力的に運用して、また近接地に低家賃共同住宅
の建設戸数の増大を図る、これも非常に大事な問
題であります。この点についてお伺いしたいと思
います。

○松村説明員 借家人の方々の移転につきましては、共同住宅を建設して対応していくというのは、現在進められている施策でございしますけれども、その共同住宅の家賃をできるだけ低くするために、事業費の六〇％を無利子で二十年間融資するという方法をとっております。こういった方法でなるべく移転者の利用しやすい水準を確保したいと考えております。しかしながら、地方公共団体が行っております住宅、アパートの供給事業を見

ますと相当程度の補助金が投入されて、我々の提供しております共同住宅より安い家賃水準で提供されております。移転者の方々、移転する場合には、そういった安い家賃のものを選択する方もいらっしゃると思いますが、それはそれで所得制限がございまして、それに該当しない方もいらっしゃる。我々できるだけ安い家賃の共同住宅を提供しまして、地方公共団体の行っております施策に対してできない方の便宜を図ってまいりたいと考えております。

○近江委員 移転者の代替住宅等の取得費に対する融資制度として大阪国際空港周辺整備促進資金、これがあるわけですが、融資額は一千万円以下で利率は五・五八％、このようになっておるわけでございますが、移転者の代替住宅等の取得費に対する融資及び助成措置制度の充実を図るということ、これは非常に希望が強いわけでございます。この点について伺います。

○松村説明員 移転補償に伴います融資の限度額は五十三年当時から一千万円となっております。現在、一件一件平均的に見ますと、大体八百万円ぐらいの融資になっておりますので、一千万円という限度額はまだ十分かとも思っておりますけれども、物価の上昇、それから生活水準の向上に伴

いまして、よりよい家に移転していきなさいといふ御希望も強いと思いますので、そういった実情を勘案しまして、融資額の枠引き上げにつきては、前向きに取り組んでまいりたいと考えております。

○近江委員　ぜひそうしていただきたいと思ひます。

それで、激甚地域及びその影響を受ける地域の商売をやっている人たちが、営業者に対する救済対策、これの充実が非常に大事なんです。移転補償制度による顧客の減少によりまして、空港周辺の小規模営業者はその救済措置というものを非常に求めておるわけでございますが、国は対策があるのですか。国はこういう大事なことを手を抜いている。どうするのですか。

○川崎副市長 御指摘のとおり、移転補償の進行等によりまして、当該地域で営業されている方々にかんがりの影響があるというお声は前々からよくお聞きしておるところでございます。そういった実情を踏まえまして、大阪府なりまた地元豊中市、いわゆる公共団体レベルにおきまして経営改組等のための低利融資等の施策がとられておるところでございます。国において対策はないのかという御指摘でございますけれども、個別の事業経営に対しては、やはり、個別の問題につきましては、やはり、

地元の公共団体の御協力のもとに進めるのが適當ではないかと考えております。またそのための財源といたしまして、航空機燃料譲与税も交付されているところでございまして、今後緑地の整備構想等を進める段階におきましても、地元の公共団体と緊密な連携をとりまして、そういった点についても十分な配慮がなされるよう協議してまいりたいと考えております。

○近江委員 その点は十分協議するという事でございまして、実の上がるようにお願いしておきたいと思います。

それから、これは非常に難しい問題とあなた方は受けとめておられるわけでございますが、指定区域が段階的に外へ拡大され、その区域指定日

るさい地域でも、移転補償の対象とならないといふことが、補償の基準となっているために、より窮乏のうつつた不合理があるわけなんです。この補償区域の指定日による不合理の是正ということにつきまして、どういうように検討されておりますか。

○西村政府委員　一種區域の告示日後この区域に
来られました方々に対する民家防音工事の実施と
いうことにつきましては、騒音防止法の考えてお
りますところは、これは助成の対象にしないとい
うことでございまして、私どももこの問題につ
きましてはいろいろ要望を承っておりますが、や
はり現にこの区域内は騒音が厳しいというこ
とをあらわし、現にいます方には助成するであ
らうことを国の施策として公表しておるわけ
でございまして、それ以後、その区域に來られ

というのに対して助成するということは法の考え方としてとらないところでもございますので、今後ともそれを助成対象に加えるということとは考えておりません。

○近江委員 これも先ほど申し上げたように、あなたの方としては一番の難しい問題としてとらえておられると思うわけでございますが、よく検討していただきたい、このように思います。

それから、防音工事後の電気代等の維持管理理

費、これは個人負担ということになっておるわけでございますが、特に生活保護を受けておられる方であるとか要援護世帯の方々に對する対策、これについてはどういふようになっておりますか。

○西村政府委員　空調機の維持費まで助成するといふことをいたしますことは、大変望ましいことですが、一方、現在のこういふ空調機の普及と、いふような実態もあわせ考えますと、財政的にも

非常に制限がある折から、ひとつここはそこ辺で助成の限度を設けさせていたきたいと考えているわけでございます。

ただ、生活保護世帯に対します電気代の補助ということにつきましては、五十四年度以降毎年予算要求をしているわけですが、現在まで

認められていないわけで、これは今後とも引き続き予算化するように努力してまいりたいと思っております。

○近江委員 大臣は何か採決があるということで退席したいということでございますので、いいと思ひますが、退席される前に、今私が何かお聞きしましたことにつきまして、大臣としての推進への熱意といひますが、その辺の決意を聞かせていただきたいと思います。

○山下国務大臣 先生から長時間にわたって大阪空港における現実の問題をお取り上げになつてのお訴え、私にとつてもよくわかることばかりでございます。

特に、騒音とかあるいは悪臭等につきまして、これは現代社会における一つの公害、広い意味における人災ともいふべきものであつて、これは政治が解決しなければならぬ問題であることは私も承知をいたしております。

同時に、これらだけではなくて、環境整備とか各種の補償も含めて、地元の御要望ということでは、やはりこれらの被害を受けた方のお気持ちというものは、住んでいなければならぬ面もたくさんあると思ひますし、それをそのまま先生が代弁しておられる、そのお気持ちのとおりだと思ひますので、これらの問題すべてを含めて、いわゆる心身両面における一つの苦痛、それに基づくところの被害、こういう問題は、行政の場においてできるだけのことを誠意を持ってやるといふことは当然のことでございますので、今後そのように心がけてまいりたいと思ひます。

○近江委員 教育施設等の防音工事対策でございますが、この補助対象というものは、法五条、六条の施設ということになつておるわけでございしますが、この対象施設を拡大して、また実施に当たっては弾力的な運用を図るといふことが非常に大事だと思ひます。その点についてどういふように考へておられて、具体的にどういふところまでそれが伸びてきておるかということ。またこの維持管理費につきまして、これはぜひ国が持つて

ほしいという、常にそういう要望があるわけでございします。これは施設設置者の負担ということになつておるわけでございしますが、非常に維持管理費というものが大きい負担になつてきております。この点のようによろしく考へていただいております。非常に財政的な点、政府の苦慮されることもわかるわけでございしますが、ひとつお伺ひしたいと思ひます。

○西村政府委員 航空機騒音防止法の五条、六条で地元のいろいろな施設に対しての助成をしていくわけですが、これは地元の周辺対策としては非常に重要な柱でございますので、私も実際に地元の必要性に応じて適宜対処するというのが基本の方針でございます。そういう点からは、毎年少しずつ実情に応じて共同利用施設等の範囲も広がつていっているわけで、今後とも地元のいろいろな要望にこたへていきたいというように考へております。

それから、学校の空調等の維持費でございますが、これらは地元の公共施設として設けられているものでございします。地元市町村には航空機燃料費と税等が付与されているわけでございします。で、ひとつこれらを財源として十分に運用して、地元におかれて航空機の騒音のための周辺対策といふものを充実していただきたいと考へております。

○近江委員 それはわかつておるわけでございしますが、航空機燃料税で措置するといふのではなくして、ひとつこれはさらにまた別枠でしていただくといふことについて要望しておきますので、検討をお願いしたいと思ひます。

それから、テレビ受信料対策でございますが、この受信料につきましては、国の補助が、二分の一助成区域、四分の一助成区域、こういうふうになつておるわけでございしますが、対象区域は基準として七十五WBCPNLの地域なんです。と、いうことでございまして、やはり国が全額負担しなう、制度の改善を含めて対象区域の拡大を図る、これは地元の非常に強い要望でございま

す。この点についての見解を伺ひたいと思ひます。

○松村説明員 テレビ受信料の補助金につきましては、先生のおっしゃつたような制度になっております。ただ、その地域の範囲につきましては、一種区域、これは七十五WBCPNLを基準にして設定しておりますけれども、現在の第一種区域よりもさらに広い範囲で対策を講じております。

したがしまして、今の段階では現在の制度でまだ十分ではないかと考へております。

○近江委員 非常にいろいろと要望も踏まえてお聞きしてきたわけでございしますが、皆さんがお聞きになつておられて、非常に細かい点まで踏み込んだなという印象をお持ちかと思ひますが、それはいふゆゑこの整備機構といふものがいかにきめ細かな対策をしていかなければいけないかということも十分皆さんにも再度わかつていただきたいと思います。私にここに提起したわけでございします。

そういうことで、この整備機構の果たす役割といふものは非常に大なるものでございします。今ここで統一、統合されようといはしておるわけでございまして、その点周辺の多くの市民は、ここで手が緩まるんじゃないかと、非常にそういう心配をいたしております。冒頭に私が質問申し上げましたように、統合によつて弱まることはないかといふことに対しては、絶対に弱まることはない、むしろ強化をいたしますという答弁をいただいております。これは単に言葉だけで終わらせてはならない。我々といはしまして、これが統合されて、今後の行方というものにつきましては十分注目をしていきたい、このように思つております。そして一層運輸省が示された各種の対策の充実に向かつて努力されますように、また環境庁からもそうした指針も出されておるわけでございしますから、単なる努力目標としてとらえるというふうな、若干そういうニュアンスのある答弁があつたわけでございしますが、これは了承するわけにはまいりません。本当に真摯な努

力をしていただきまして、そしてよりよい環境づくりを目指して努力していただきたい、これを特に強く要望いたします。

まだ若干の時間が残つておりますが、たまには若干の時間も残して質問を終わりたいと思ひますが、最後にひとつ局長から、一連のこの質問を通じて、担当局長としての決意をお伺ひして、私の質問を終わりたいと思ひます。

○西村政府委員 きようは先生から非常に具体的に地元が抱えている問題の御指摘をいただきました。一々強く感じるところがございました。

私も、これまで大阪、福岡両空港の周辺対策は、特に航空行政上重要な問題として取り組んでまいつたわけでございしますが、今回、両周辺整備機構を統合するに当たりまして、実際にこれらの環境行政、環境対策が大きく展開していく中で、今まで以上に具体的な地元即した対策をきめ細かくやっていくということで、両機構を統合して新しく発足していく際に、これからの方針として、そういうきめ細かい地に足のついた対策をやっていくということを強く考へております。きよの御質問の御趣旨に沿うように努力してまいります。

○近江委員 では、終わります。

○三ツ林委員長 午後一時から再開することとし、この際、休憩いたします。

午前十一時五十九分休憩

午後一時四分開議

○三ツ林委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。

質疑を続行いたします。河村勝君。

○河村委員 今度の法改正によつて大阪と福岡の空港周辺整備機構二つを一つにするということでございますが、これは一つにするということによつて一体どんなメリットがあるのか一向にわからない。一体何のためにこれはやるのですか。

○西村政府委員 二つの周辺整備機構は、それぞ

大阪、福岡と二つの空港の周辺整備をやるという目的を持っていますから、その点ではそれぞれ別途のものでございます。しかし、これが一本化する事で、また新たな展開があるというふうに考えているわけでございます。

それは、一つは御承知のように、民家防音工事は昭和六十年年度に希望の世帯に対してはほぼ完了するということになりました。これからこれまでに十分にできなかった周辺の緑地化等の環境整備をやっていくという段階に入ってくるわけですが、こういった仕事は、その仕事の性質上業務量の変動という点も間々あるわけでございます。

そういう点では、両機構がそれぞれ上がつたり下がったりするのを一緒にするという事で、多少なりとも業務量の平準化ということもあらうかと思っております。さらに両方の管理部門が一本化するということで、それはそれなりの合理化があるという事でございまして、今回も役員の三名削減ということなり職員の減ということもいたしました。効率化を図るということもござい

ます。またさらに、これから他の空港でも周辺対策というものがだんだん航空交通量の増加に従いまして必要性が増してくるわけでございますが、そういったときに、新たにまた周辺整備機構をつくるというのは非常に不経済だということも言えようかと思っております。これからの周辺整備を一生懸命やるにしましても、大阪、福岡ほどの大きなものは出せないという事でございまして、そういった場合でも、この新しい統合後の機構が全国的な必要性にその都度応じていくということも可能になるわけでございます。

そういう将来のあり方ということも考えますと、この段階で統合するという事は、全体の効率化、合理化という見地からぜひやっておくべきことだろうと思っております。

○河村委員 今三つ理由をお述べになったけれども、どれも余り根拠はないように思われるので

第一に、仕事量の平準化というお話であるけれども、緑地造成なんというのは計画的に行われるべきものであって、騒音防止工事のような緊急を要するものではないのです。ですから、やろうと思えばこんなものは計画的にできるもので、そのため仕事量の波動が起きるというようなことは全くないはずであると思うのですが、いかがですか。

○西村政府委員 緑地その他周辺の再開発というような業務につきましては、できるだけ計画的にこれを推進していく、特に事業量においてもできるだけ平準化してやっていくことが理想でございますが、土地を買いあるいは施設を造成して売るといふようなことになりまして、これはこれで取引でございますので、民家防音工事のように一定の割合で処理していくというわけにはいかない。どうしても実際の予算の消化その他業務量というのはいずれも繁閑が出ることは避けられないと思っております。それがどの程度の大きなものかはよくわかりませんが、多少のそういう今までは予期し得ない要因というのがあるおそれもある、そういうふうなことを考えております。

○河村委員 いろいろな土地の造成処理なんというのは土地会社その他すべてをやっていることであつて、そんなものが計画的にできないなんというのは私は全く理由がないと思う。

それから、合理化の効果がある、しかしこれは当たり前の話です。これは何も二つを一つにしなかつたって、業務量が減ってくるのですからね。現在、福岡にせよ大阪にせよ、仕事量の中であるいは予算の中で防音工事の占めるウェイトは一体どれくらいなんですか。

○松村説明員 六十年年度予算について申し上げますと、大阪の周辺整備機構において、民家防音事業に投じます予算が百九十億円でございます。これは事業費総計二百八十億円を予定しておりますので、六八%に当たります。また福岡の周辺整備機構におきましては、民家防音工事に百二十五億円を予定しております。これは事業費全体が百八十

二億円でございますので、同じく六八%になります。

○河村委員 どんな会社であれ、事業体であれ、六八%の仕事がなくなつてしまつたら、それによつて、そこに使つてゐる人間、幹部を含め末端に至るまで人間の数が減るのは当たり前であつて、これは何も二つを一つにするから減るといふようなものじゃなくて、当然やるべきことではないかと思つております。

○松村説明員 現在、御審議いただいております法案が通りました場合には、十月一日に新機構を発足させたいと我々は考えておりますけれども、十月一日現在では、まだ民家防音関係の工事は最盛期で全然少なくなつておりません。しかし、我々としては、統合した時点において職員の万十四名を削減することを予定しております。これは統合によりまして中央の管理組織、総務系統の仕事のダブりが生じますので、それを削減するといふ考えでございます。

なお、六十一年度以降につきましては、民家防音工事が六十年年度で一段落しますので、六十一年度以降は民家防音工事の事業量、それからその新機構に占めます事業費の中のウェイトは大幅に下がります。その場合には、それに従事してきた方々については出身母体の方にお帰りいただく、また新たな方々の派遣をお願いしてまいりたいと考えております。

○河村委員 ですから、一番大きなウェイトを占める民家防音工事が減れば、人が減るのは当たり前な話であつて、これは大阪と福岡が合併したから出る効果でも何でもない。そうでしょう。

それから、他の空港の仕事をするというのが一つの効果だとおっしゃるけれども、なぜほかの特定空港の仕事までやらなければいけないのですか。

○松村説明員 現在緑地の整備をやっております特定空港は函館と仙台でございます。これらの空港におきまして緑地の整備を実際に行うためには、東京局が所管しておりますので、東京から出張

して事業の監督をしているというのが実態でございます。そのために十分な監督ができない面もあるかと思つております。もし法案を通したいだきますれば、この新機構の人にそういった事業の執行を委託すれば、そういう新機構は当然委託費の中に事務費が入つておりますので、長期にわたつて出張して十分な事業執行の監督をしていただく、そしてよい仕事ができるのではないかと考えております。

○河村委員 それは単なる仕事上のやりくりだけのことであつて、函館で仕事をするのに大阪から行った方が東京から行くより能率的だなんていう理屈は全く成り立たないものであつて、それは何も整備機構がやらなくなつた、地方の自治体の力をかりてやれば当然できる仕事であつて、空港周辺整備対策をやる必要であるといふことと空港周辺整備機構をつくらなければならないといふことは全く別のことであつて、仕事がいればよろしいふんであつて、そのために機構を新しくつくりたいふやしたりする必要は毛頭ない。運輸大臣、今申し上げたように、これは二つを一つにしたつて、仕事の平準化だと言つても、新しい仕事がないのは緊急な仕事です。騒音防止対策というのは緊急な仕事です。だから空港周辺整備機構というふうなものをつくつてやる必要があつた。大阪の四十九年当時の非常な緊急事態に備えて空港周辺整備機構というものはつくつたわけですから、それなりの意味があつたけれども、防音工事が終わつて、後は緑地帯の整備ということになれば、普通の不動産会社と仕事は変わらないんですよ。それが平準化できないなんてことは一つもないでしょう。合理化に非常に役立つたと言つても、全体の仕事の七〇%ぐらいを占める防音工事が終わつてしまつたら、どんな会社だって人を七割ぐらい減らすのは当たり前です。ですから、これでも少な過ぎるぐらい。何も二つを一つにするから減るというものでない。他の空港の仕事を新しくやるというけれども、わざわざ新しい仕事を見つけることはないん

です。それぞれその土地の力を活用して、国が直轄でやったらよろしいので、何も大阪や福岡から出かけていってやる必要は全くない。そうでしょう。そうすると、何のためかという機構改革をやるのかさっぱりわからない。運輸大臣、感想はいかがですか。

○山下國務大臣 先生もよく御承知のとおり、今、福岡の方は住宅関係はもう七割終わったというようにございまして、こちらあたりで一つ支店をやめて本社直轄にするかな、会社でいえばそういうことで、機構改革と申しましようか、そういうことで一元化していきたいということとでございます。大阪から何も遠くまでやることではないじゃないかということでございますが、従来から事業の主たる場所が大阪でございますから、便宜ここに本部を置いて、会社でも大阪の本社が北海道まで指令を下すこともあると思うのでございまして、とにかく一カ所に絞った場合にはこちらあたりが一番適当かな、大まかな私の言い方でございまして、そういう意味も手伝い、また人員の合理化につきましては、こういった一つの過渡期におきましては、若干不合理な面があるかと思いますが、これは適宜合理化の方向に向かって努力をしてみたいと思っております。

○河村委員 余り御答弁になっていないんです。何か福岡を本社直轄にしたい、今大臣はそうおっしゃったわけですが……

○山下國務大臣 いやいや、ちよっと違うのでございまして。今までは整備機構が福岡と大阪と二つにございまして、福岡の事業量が極端に減りましたので、二つの本社が一つでいいではないかと、そういう意味で会社を例えて申し上げたのでございまして、おわかりいただけるでしょうか。

○河村委員 福岡の仕事が大変減ったから、だから二つの会社を一つにするということになると、大阪に統合する、そういうことになりますね、そうですね。

○西村政府委員 総体的には減っておりますが、

そう極端に減っておるわけでもございせんし、もう少し正確に申し上げたいのですが、何もわざわざ出かけていってやることはないじゃないか、地元によらせればいいじゃないか、こういうことで例えば函館の例を言われているわけではございますが、私も今の時点で直ちに函館をやる必要があるということも申し上げておるわけではございません。従来周辺整備機構のない特定飛行場では国が移転補償をやるわけですが、そしてその移転補償につきましましては、空港の事務所がこれを実際に実施するということになりますし、また緩衝緑地の整備というものも細々やっているとございまして。あるいは周辺の民家の住宅防音工事というものは国の公共団体にお願ひしてやる。今後空港の周辺の騒音問題が生じてきた場合に、そういうやり方で十分に地元の要請にこたえられるような態勢がとれるかと申しますと、御承知のように、国の職員は簡単にふやせないということも一つでございます。

それから、仕事の性質から申しまして、今私どもがやはり有機的に地元の緑地化その他の環境対策をやっていく必要があると思っております。先生と若干考え方を異にするものかもしれませんが、緑地化その他のものはゆくりやればいいじゃないかというようなお考えがあるいはおありなにかもしれませんが、私も移転跡地が虫食いになって非常に周辺の環境を悪くしているという事実もよく大阪等で見知っているわけではございます。そういうことで、地元がぜひ周辺整備を急ぐということもございまして、これは国がでは合理的な整備ができるかと申しますと、移転補償をばつばつやっていくということよりは、やはり計画的な整備ということではないかと申しても虫食いの問題が解消していかない。あるいはそもそも移転補償をする場合に、これを積極的にやるには、代替地の造成あるいは共同住宅の建設ということをも有機的にやっていく必要があるのですが、国ですと代替地の造成や共同住宅の建設というのはなかなかやっていきにくい。それから移転跡地を積

極的に計画的に整備することですと、地方公共団体の都市計画事業としてやるというようなことも必要になってくるわけですが、そういったことは国が直轄ではできないので、これは地方公共団体にやってもらわなければなりません。やはりこの原因をつくっているのは国の飛行場だということもございまして、できるだけ国側も積極的な姿勢を示す必要がある。そういった意味で、全体の業務量がふえてきたときに、こういった関連問題をあわせて一本でやるようなシステムというものがあつた方が全体として能率的だろうし、また地元の人々の気持ちも一元的に受けとめて、納得のいく仕事をやってもらえるということにもなるろうかと思うわけで、そういった点ではこれから周辺整備機構が働いてもらう分野というのは十分あるだろうと思つております。

先ほども民家防音がなくなつたんだから仕事がないのは当たり前だと言われるわけですが、これからの重点の大半は、七割、八割の仕事は移転跡地の整備、周辺の都市計画手法等による緑地化あるいは騒音適合施設の整備というふうなことになるべく、これはやはり今後の周辺整備機構の非常な大きなメインの仕事になってくると思つております。ただ、全体としての業務量は従来より減るというところで、先ほど統合のメリットと申し上げたのは、共通部門が合理化されるということとを申し上げたので、全体の人員減は業務量減に伴うものだということは当然でございます。

○河村委員 あなた方は一通こういう特殊法人をつくらんと、とにかく何でもかんでもそれを残して、仕事がなくならなつたら新しい仕事をつくらなければならぬ、そういう発想に基づいて何でも考えるからこういうことになるのです。今あなたも言ったでしょう。緑地造成その他都市計画事業になる場合が多い。それは国では直接やれないからとおっしゃつた。それとおりなんだ。これからの仕事というのは都市計画と一体ですよ。それなら国が地方公共団体に委託したらよろしいのであつて、何も空港周辺整備機構なんというものを間に

介在させる必要は一つもない。それが一番能率的なやり方だと思つたが、大臣、いかがですか。

○西村政府委員 都市計画事業で、地方公共団体が国のそういった意向を受けてみずから事業を実施してくれば、それはそれでもちろん結構でございますが、実際に各府県とも、現実にはやはり周辺整備機構というふうなものを介在させて、そこに責任をとらせてやらせるということが、空港の設置者である国との関係では適当だという判断をしていくわけでございます。そういう点では、一方的に国が地方に押しつけてそういうことをさせるというわけにもまいりません。そこで国と地方がお互いに力を合わせるための仕組みとして、地方の要望に基づいてこういう仕組みができていくということもございまして。

○河村委員 それは空港周辺整備機構は、さっきも言ったように、航空騒音というものが非常に社会問題になって、緊急な対応が必要であつた、そのためにこれをつくつたのです。ですから、整備機構の主たる仕事は、騒音によって起る障害を防止するというのが主たる仕事であつて、それとあわせて生活環境の整備に資するということがあつて、騒音防止というのはこの整備機構の目的になっているのです。そのほかは附帯的なもので、主たるものがなくなつたら、今度はそのあわせての方だけでさらに仕事を全国的に拡大してやっていくというものは本末転倒ですよ。だから、地方の公共団体はお金がないからなかなかできないというのであれば、整備機構に国がお金を出してやるわけでしょう、委託を受けてやるというなら、地方公共団体にすれば、お金に不足はないわけで、結局その土地、土地に立脚した仕事を都市計画事業とあわせてやるのがより合理的なんですよ。そうじゃないですか、大臣、いかがですか。

○西村政府委員 今お話ししてございしますが、公共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立法の精神は、一つは、特定飛行場の設置者たる国の責任、これは民家防音工事等の実施でございまして、空港周辺整備機構を

この法律によりまして昭和四十九年に設けました理由は、まさに緑地化等周辺整備をさせるためでございます。現在、民家防音工事をやっていますのは、国の委託を受けてたまたま周辺整備機構がやっている、その業務が緊急であつたから、また多いというだけでございまして、ようやく本来の業務をやるという段階に入つて来ているわけです。そういうことですから、これから本当の仕事の展開をやるので、それをもとと都市計画として地方にやらせればよいということでは、四十九年の法律改正の趣旨が徹底されないわけでございます。この法律改正の趣旨をようやくこれから貫徹するために十分な整備に取り組みたい、こういうことをお願いしているわけでございます。

○河村委員 私もその当時この運輸委員会にいて法案を審議いたしました、しかしこれは騒音というものが大変な社会問題になつて、それが動機になつてきたものであります。文句はどうなつていたかはつきり覚えてないから、今そんなことは書いてないといふだけの自信はないけれども、本来そういうものです。ですから、今後委託を受けて方々の仕事をやるなんというのは、もう一遍お考えください。これはせつかくつた機構だから将来も温存しようというのじゃ何にもならないのですから、それだけ申し上げておきましょう。

○河村委員 私もその当時この運輸委員会にいて法案を審議いたしました、しかしこれは騒音というものが大変な社会問題になつて、それが動機になつてきたものであります。文句はどうなつていたかはつきり覚えてないから、今そんなことは書いてないといふだけの自信はないけれども、本来そういうものです。ですから、今後委託を受けて方々の仕事をやるなんというのは、もう一遍お考えください。これはせつかくつた機構だから将来も温存しようというのじゃ何にもならないのですから、それだけ申し上げておきましょう。

○河村委員 私もその当時この運輸委員会にいて法案を審議いたしました、しかしこれは騒音というものが大変な社会問題になつて、それが動機になつてきたものであります。文句はどうなつていたかはつきり覚えてないから、今そんなことは書いてないといふだけの自信はないけれども、本来そういうものです。ですから、今後委託を受けて方々の仕事をやるなんというのは、もう一遍お考えください。これはせつかくつた機構だから将来も温存しようというのじゃ何にもならないのですから、それだけ申し上げておきましょう。

○河村委員 私もその当時この運輸委員会にいて法案を審議いたしました、しかしこれは騒音というものが大変な社会問題になつて、それが動機になつてきたものであります。文句はどうなつていたかはつきり覚えてないから、今そんなことは書いてないといふだけの自信はないけれども、本来そういうものです。ですから、今後委託を受けて方々の仕事をやるなんというのは、もう一遍お考えください。これはせつかくつた機構だから将来も温存しようというのじゃ何にもならないのですから、それだけ申し上げておきましょう。

○河村委員 私もその当時この運輸委員会にいて法案を審議いたしました、しかしこれは騒音というものが大変な社会問題になつて、それが動機になつてきたものであります。文句はどうなつていたかはつきり覚えてないから、今そんなことは書いてないといふだけの自信はないけれども、本来そういうものです。ですから、今後委託を受けて方々の仕事をやるなんというのは、もう一遍お考えください。これはせつかくつた機構だから将来も温存しようというのじゃ何にもならないのですから、それだけ申し上げておきましょう。

○河村委員 私もその当時この運輸委員会にいて法案を審議いたしました、しかしこれは騒音というものが大変な社会問題になつて、それが動機になつてきたものであります。文句はどうなつていたかはつきり覚えてないから、今そんなことは書いてないといふだけの自信はないけれども、本来そういうものです。ですから、今後委託を受けて方々の仕事をやるなんというのは、もう一遍お考えください。これはせつかくつた機構だから将来も温存しようというのじゃ何にもならないのですから、それだけ申し上げておきましょう。

○河村委員 私もその当時この運輸委員会にいて法案を審議いたしました、しかしこれは騒音というものが大変な社会問題になつて、それが動機になつてきたものであります。文句はどうなつていたかはつきり覚えてないから、今そんなことは書いてないといふだけの自信はないけれども、本来そういうものです。ですから、今後委託を受けて方々の仕事をやるなんというのは、もう一遍お考えください。これはせつかくつた機構だから将来も温存しようというのじゃ何にもならないのですから、それだけ申し上げておきましょう。

理部門なり全体の事業管理というものが合理化されるということにもなろうと思ひますし、両方の間で職員等の機動的な運用ということも可能になるわけで、そういった点では合理化のメリットは十分あると思ひます。

○河村委員 しかし、わざわざ独立して仕事ができるような体制にしておいて、やはり判事をとり、最高責任者はどつちかあるわけだから、そこまで片一方は出かねなければならぬということ、むしろ仕事は煩雑になりこそすれ簡素化には何ともならぬ。そういうことになるんですよ。さつき大臣、大阪に本社を置くとおっしゃいましたね。それで決定ですね。

○山下国務大臣 私は一つの例として申し上げたので、最終的に大阪ということはまだ決めておりません。

先ほどの先生の御質問は、私も勉強不十分のところがありますけれども、航空局長から御説明申し上げましたように、まず立法の趣旨が一つございまして、それから先生とお話ししておれば、先生の御意見もごもっともだと思ひます。仕事の量に依つて機構というものは私は定められるべきであると思ひますが、ある程度の段階において組織を一元化していくということも必要であらうかと思ひます。先生のおっしゃるとおり、しからば最後の、もう本当にゼロになるまでこの機構をやるべきかということについては、さらに縮小するならば、地方自治体にまた委託することもある段階においてはあり得るということも私も思つております。

○河村委員 さっきの航空局長の答弁を聞いておりましたら、本社の所在地は決めていない、両地域の合意によつて決める、これは随分不思議な話だと思ひのだけれども、両地域の合意というのは、一体だれとだれが合意するのですか。

○西村政府委員 現在、両方の周辺整備機構には、大阪府、兵庫県及び福岡県、福岡市というのがそれぞれ出資して、この機構の運用をやっているわけでございますので、これらの四府県市の御意向を十分お伺ひする。と同時に、両方の周辺整備機構の理事者から意見を聞いた上で最終的に決めていきたい、こういうことでございます。

○河村委員 さっきは両地域の合意によつて決める、と言われたようだったけれども、そうではなくて、両方の意見を聞いて運輸省で決める、こういうことですか。

○西村政府委員 多少申し上げ方が不正確だったかも知れませんが、両方の意見を聞いて、それが合致したところで政府が政府として正式に決める、こういう趣旨でございます。

○河村委員 では、両方の意見が合致しなかったらどうするのですか。

○西村政府委員 合致させるように十分お話し合いを進めていきたいと思います。

○河村委員 すると、合致しなければいつまでも待つということですか。

○西村政府委員 必ず合致することがあると思つております。

○河村委員 しかし、法律でその機構をつくつて、所在地を決めないというのは、私は余り聞いたことがないのだけれども、何かいろいろ事情があるでしょうか、それ以上は聞かないことにしましょう。

ところで、大阪空港であります、これからは緑地帯整備を進めて環境的にも立派な空港をつくるということとありますが、ということ、この大阪空港は将来とも存続させるという前提のもとに資本を投下していけるわけですね。

○西村政府委員 現在、大阪空港の置かれている状況に即して大阪空港の周辺の整備をしているわけでございます、このことをもつて直ちに大阪国際空港を将来とも存続させるという方針を前提にしているというわけではございません。

○河村委員 現在置かれてはいる状況とおっしゃるけれども、緑地帯造成をして環境整備をするというのは長期計画ですね。その投資というのは、これはむだになるような見合はせざるべきものだ。だから、その長期的な目標に向かって投資を続けていくからには、空港として当然今後も生かされていく、そういう前提がなければ国として大事なお金を投下すべきではない。大体そういうつもりでやっておる、こういうことですか。

○西村政府委員 大阪国際空港を将来とも存続させるか、あるいは将来のある時点で廃止するかは、これから決めることでございます。

○河村委員 関西新空港はようやくその仕事が終わつてしまつて、関西新空港の乗降人員が九々移ることを前提に計算をしているのですか、それともある部分残すようなことで計算しているのか、どつちですか。

○松村説明員 関西国際空港株式会社の収支採算を計算する前提として、現大阪国際空港に国内線が一日二百便残るものという前提を置いて収支計算をいたしました。これはより厳しい条件を課して収支計算をし、それでなおかつ収支採算がとれるということでプロジェクトを充足させるために置いた条件でございます。大阪国際空港がもし廃止となつたとき、その輸送需要はすべて関西国際空港で取り扱うわけでございます。そうしますと、当然飛行機の離着、通過旅客、通過貨物はふえます。そうしますと、収支採算は非常に有利になるわけでございます。そういった有利な条件でプロジェクトの可否を判断するのではなく、現在の大阪国際空港に二百便国内線を離着させるという条件を置いて、なおかつプロジェクトという条件を置きますと、関西国際空港の輸送需要は減るわけでございます。減つてもなおかつプロジェクトとして成り立つということと採算をとつたわけでございます。

○河村委員 この二百便というのは、国内線の全部ですか、一部ですか。

○松村説明員 六十八年開港ということを考えておりますけれども、その時点におきましては、大阪国際空港に国内線一日二百便、年間七万回でございますけれども、その七万回以外に関西国際空

だ。だから、その長期的な目標に向かって投資を続けていくからには、空港として当然今後も生かされていく、そういう前提がなければ国として大事なお金を投下すべきではない。大体そういうつもりでやっておる、こういうことですか。

港に発着しますのは、国際線と国内線を合わせまして十萬回発着するというふうな想定しておきます。したがって、六十八年時点におきましては、国内線の離発着は七萬回を優に超えているという想定でございます。

○河村委員 もし、この大阪空港が全部廃止になるとした場合に、関西新空港としての処理能力はどういうことになるのですか。これは間に合うわけですか。

○松村説明員 六十八年時点で関西地区全体でもって、航空旅客、航空貨物を扱うために航空機の離発着回数を推計してみますと、十七万回と想定されます。現在の関西国際空港第一期計画は滑走路一本でございまして、その最大発着能力は十六万回でございまして、したがって、もし現大阪国際空港が閉港時点で廃止ということになれば、計算上は、関西地区の航空輸送需要すべてを賄うことは、関西国際空港一つだけではできないということになるかと思ひます。

○河村委員 そうしますと、物理的に大阪空港というのは存続をしなければならぬという条件のもとに新しい空港をつくっている、そういうことになるわけですね。

○西村政府委員 現在の大阪国際空港も非常に多くの輸送需要に対して十分こたえていないということでございます。実際にこの新関西国際空港が供用される時点になってどういう輸送需要があるかという、今のような想定をしておりますが、それは現在大阪国際空港が受けている状況よりはるかに改善された状況で閉港にこぎつけるというにはなるかと思ひます。そういった大阪国際空港廃止というふうな事態であれば、直ちに関西国際空港は第二期工事へ入っていくというところが考えられるわけでございます。

○河村委員 足りなくなつた段階で第二期工事に入つた場合に合わないでしよう。六十八年開業の際にもし大阪空港がなくなつて関西新空港の処理能力をオーバーすれば、その分だけ便数の制限がなければならぬわけでしょう。さつき大阪が完

全になくれば、六十八年度開業時点で処理能力を超えるという答弁だったのでしよう、そうじゃありませんでしたか。

○西村政府委員 幾つかの問題点がありますが、まず大阪国際空港を仮に廃止するとしても、その廃止を決定するのは一体いつの時点か、そういうことで、廃止の決定がある程度早ければ、その時点で第二期工事の準備を始めるということですから、第二期の完成の時点が早まるということが一つ考えられるわけです。それから仮に廃止をして、第二期が十分早くならないというような場合には、なお大阪国際空港が若干の期間併存するということも選択肢としてはあり得ることでございます。いずれにしても、大阪国際空港が廃止ということになれば、それを前提に関西国際空港の整備の方針を速やかに立てて対処する、こういうことになるかと思ひます。

○河村委員 いずれにしても、新空港開業までと言つてはいただけません、それじゃ間に合わないということになるわけですね。もちろん残すということになれば問題ないのですけれども、なくすことになれば、関西新空港の処理能力をオーバーするわけですから、もういかにげんに大阪空港を存続するかしないかというのは決める方が本当なんでしょう。それでなければ不安定な状態がいつまでも続くわけですから、この辺で存続を決める、結局存続をしなければならぬ、むだが多過ぎるという結論になるのでしようから、存続するとして、現在それに対する障害というのは一体あるのでしょうか。

○西村政府委員 大阪国際空港を存続してまいりますと、まず一つ大きな問題は、やはり現在大阪国際空港が持つております周辺の環境対策、これを今後とも引き続きやるということですが、御承知のように、空港整備の予算の極めて多くを大阪国際空港の周辺対策に用いてきていますので、今後ともこの大きな費用をどういう形で財源を調達していくかということは極めて重要な制約条件になりますし、また地元にとつても引き続きこの環

境問題に直面していくという重荷を背負うわけでございますから、存続するにしてもなかなか難しい問題があるかと思ひます。

○河村委員 大臣、問題もありましようけれども、いつまでも引つ張つていくというのは余りいいことじゃありませんね。廃止をするのなら、今までの説明で、新空港の第二期工事を早く始めなければならぬということに相なるわけでしょう。突然閉港になってやめましたと言へば、関西新空港は処理能力をオーバーしてしまふわけですから、こうした存続にかかわる問題というのは、三年たつたら変わるというふうなものでもないのです。現在も五年先も余り変わったことはないのです。ですから、早急に結論を出すのが合理的なやり方だと思ひますが、いかがでしょう。

○山下国務大臣 今局長からも御説明申し上げましたように、私からも一回申し上げてみますと、とにかく少なくとも関西新空港が一番機を飛ばすまでは決まなければならぬ、逆に言いますと、そういう言い方でもよろしいのじゃないかと思ひますが、その時点までには少なくとも決まなければならぬ。しかし、今先生も御指摘のように、大阪の今の空港が継続して一定期間補足的にも必要であるとするならば、それは後でもいいわけでございますけれども、そうでなくて廃止する場合のことを先生はいろいろ御心配いただいておりますので、早い方がいいということは私もわかっております。したがって、既にいろいろ調査にかかっておりますし、今局長が申しましたように、問題は、現在でも相当の金が必要となつております。いわけの周辺整備という問題、公害補償とか、そんな問題の財源をどうするかということが一番大きな問題と思ひますが、いずれにいたしましても、その問題まで含めてなるべく早く決めることとがよいということは私もわかっております。冒頭に申し上げましたように、タイムリミットとしては、昭和六十七年度ですかの一番機を飛ばすまでは決着をつけなければならぬけれど

も、できればそれよりも少しでも早く決めたいな、こういうことでございます。

○河村委員 次に、羽田の方の話を伺いますが、羽田空港の沖合展開は順調に進んでいるやに聞いていますが、大体どういう経過でどういう要領のものができるのですか。

○増田説明員 お答え申し上げます。羽田の沖合展開は、東京都との協定その他も順調に進んでおりまして、最終的には千六百五ヘクタールの、三本の滑走路を持った空港を完成させる予定でございます。私もこれはこれを三つに分割して工事を進める予定にいたしております。ただいまは第一期工事、つまり新しい滑走路を一本つくる工事に取つかつておりまして、これは予定どおり六十三年度の七月までには完成をさせるつもりでございます。第二期及び第三期につきましては、湾岸道路あるいは東京都の埋め立ての進捗状況を見ながら工事を進めてまいりたいと思つております。予定では、第三期、即ち完成するのは六十八年の七月を考へております。

○河村委員 六十八年完成で、離発着能力はどのくらいになるのですか。

○増田説明員 いろいろな条件がございまして、ただいまの私の算定では、二十三万回ぐらいが定期便として有効に使えらる限界だと考へております。

○河村委員 二十三万回といふと、現在の羽田空港の能力と比較するとどういふことになりま

○増田説明員 ただいまの羽田空港の能力の限界は約十六万回と思つておりますので、七万回の増になります。

○河村委員 成田空港の方の処理能力がだんだん眼界に近づきつつあるようでありまして、これは旅客、貨物に分けて、一現状でいつまでもつのですか。

○増田説明員 成田国際空港は、御承知のとおり未完成の空港でございまして、滑走路が一本だけでございます。国際線として、需要家というか航

空会社の要望にこたえるためには、約九万回ぐらゐが限界だと思っております。しかしながら、ダイヤの調整その他御不便をかけますと、年間十一万回ぐらゐまでは使えるというふうに承知しております。

なお、旅客と貨物についてということですが、ただいまのは旅客、貨物を含めた発着回数でございます。そのほか旅客だけの固有の問題としては、ターミナル部分が非常に込み合っております。国際線のターミナルとして恥ずかしいという迷惑をかける限度は千五百万人ぐらゐが限度だと思っております。さらに改装を加え、あるいはいろいろ御不便をかけながら使える現在のターミナルの限界は千五百万人ぐらゐというふうに私も考えております。

○河村委員 離着だけについて議論をするとして、通常の処理能力が限界が九万回、限界処理能力が十一万回ですか。そうすると、これがその限界に到達してしまうのは一体昭和何年ごろになるのですか。

○増田説明員 ただいま使われております発着回数が約七万回でございますから、この後の需要の伸びその他を考えたとしても、六十年代の半ばごろまでには限界に達するというふうに私も考えております。

○河村委員 そうしますと、第二期工事は当然進めていかなければならないことになるわけですね。第二期工事は前回ほどの難しい条件はないかもしれないけれども、現在でもなお非常な障害がありますね。第二期工事をこれから進めていって、これが実際に有効に使われる時期というのは一体いつごろを想定していますか。

○西村政府委員 二期工事の実施というのは非常に難しい問題がございます。御承知のように、これまで地元との話し合い、特に空港の用地内の農家と話し合いをして、その土地を取得して二期工事を進めるということでやってきておりますが、なかなかいろいろ難しい問題があって、今の段階でいつから十分な工事を始めていつ完了す

るということを申し上げられないのは非常に残念でございます。

ただ、私もできるだけ公団とともに地元対策を進めながら、一刻も早く着工の態勢に入っていきたいということで、今努力している次第でございます。

○河村委員 もし順調に進めば六十年代の半ばに成田空港の能力が限界を突破するという時期に、これに間に合うようにできるのですか。その検討はどう考えているのですか。

○増田説明員 いろいろな条件はございますが、第一期工事を実施しました経験から申し上げます、第一期工事五年ないし六年あれば完成ができると考えております。そういう意味ではぎりぎりのタイムリミットであると思っております。

○河村委員 着工後五年という、もう今年には着工しなければ、成田の能力を突破する時期には間に合わないということになるわけですね。その辺の見通しは一体どうなっておりますか。

○西村政府委員 今年中にできるだけ着工したいと思っておりますし、着工が一年おくれればそれだけ成田の将来の問題が非常にシリアスなことになるというふうに考えております。

○河村委員 さつき羽田の沖合展開を先にお尋ねしたのは、これにも関連があるのですが、先ほどのお話で羽田の容量が沖合展開によって七万回ぐらゐふえるのですか。その場合、第二期工事がいろいろな障害でもし延びている場合に羽田を活用するということは考えておられますか。

○増田説明員 多少補足をさせていただきます。完全に完成した時点でございまして、第三期まで第一期、滑走路が一本ふえます段階では約一万回ぐらゐの増便ということでございまして、国内便の増加要求に対応するだけで手いっぱいございまして、そういう意味では成田と羽田の使い方の問題については議論ができるような余裕はないと考えております。

○河村委員 そうすると、成田の第二期工事が順

調にスタートすることができれば、六十年代の半ばには羽田も使えない、結局容量いっぱいのもうままで離着回数制限をやらなければならぬ、そういうことになるのでしょうか。その辺をどういうふうに打開するつもりで運輸省としては現在おられますか。

○西村政府委員 御指摘のように、成田の着工がおくれますと、全体としての滑走路の能力は羽田、成田を通じて大変窮屈なことになってまいります。羽田自身は既に国内線の需要で手いっぱいになることは目に見えておりますし、現在非常に多くの便が制限を受けているということでございますので、そういう点から成田の着工もあわせて非常に急がれる、政府として全力を挙げて取り組むということが強く要請されているわけでございます。

○河村委員 それで大臣、前回、成田の開港時には政府を挙げての大変な体制をつくって、ある意味では強行突破したような格好でありましたね。今回はまだそれほど体制はつくらぬでも、まあまあこのままでやっていけるだろう、そういう判断なんですか。

○山下国務大臣 今事務当局からいろいろ御説明申し上げましたとおり、だんだんタイムリミットが近づきつつあるという感じを私も持っております。

そこで、今まずやらなければならぬことは民有地の買収でございますが、これに先立って周辺の市町村の一日も早くつくれというムードが非常に高まって、市町村の議会等からも満場一致で御決意をいただいているというところは、私も非常に意を強くしている次第でございますが、この民有地の買収、最も急がなければならぬ問題につきましても、関係の市町村長から積極的な協力する態勢がだんだん整いつつありますので、私は非常にいい方向に向かっていると思っております。したがって、いわゆる強権と申しますか、法律的な強行手段等はなるべく見合わせて、ひとつ平和的に話し合いで解決したいという努力を目下続け

ておるわけでございます。これらの法律的な強行手段をやらなくて若干おくれました場合には、現在でも相当外国からの希望があるのをまだ認可していない面もございまして、三十数社あるかと思いますが、これは何も全部が飛行場のキャパシティだけの問題ではございませぬけれども、やはりある程度の外国からの希望もしばらくお待ちいただくような措置をとってでも、なるだけひとつ平和的に解決をしたい、そういう努力を目下非常に強力に進めておる段階でございます。

○河村委員 万全の体制で臨むことを希望をいたします。

これで私は質問を終わりますけれども、最後に、ちょっと関係ありませんが、例の日本貨物航空のアメリカ乗り入れに伴って日米航空交渉が行われておるわけですね。四月一日就航というのはだめになったようではありますが、現段階で一体どういう状況になっているのですか。見通しはいかがですか。

○山下国務大臣 この問題につきましては、まず何よりも政府が認可した会社であるということに對して、政府の責任であるという責任感を明らかにして、全力を傾倒してこの問題は解決すべきである、こういう気持ちで最初から私は事務当局にも督励をしてやってきた次第でございます。ことにしに入りましてから、かなり過密的に交渉も持たれて、東京における二月の会談では、あと一歩というところまで来たのでございますが、時たまたま、先生御案内のとおり、日米におけるいろいろな問題がございまして、アメリカの世論というものが新聞、テレビ等を通じて毎日毎日非常に険悪な報道がされていられる現状でございますから、やはりこういう時点においてとにかくそれだけ一つ解決することはいいかかかなものかという、率直に申し上げまして、そういう感情もあつたことは否定できないと私は思っております。しかしながら、御案内のとおり、九日に、総理を中心として新しい政府の施策、態度というものを決定いたしました。おとといは外務大臣もそれを体してアメリカ

に行かれました。私は、アメリカに行かれる十分前まで外務大臣のお車にこちらの方からカーテレホンに再三電話を掛けてまして、本来これは筋を通してやるべきもので、何もそれらの経済摩擦にとらわれるべきではない、日米航空交渉の条文に照らしてやるべきであるということを外務大臣にも訴えまして、外務大臣も行かれる寸前まで、そのことはよく休して自分としても努力をするということでごいしました。したがって、今いつまでという見通しは非常につけにくくございします。が、今回、外務大臣がおいでになって、御承知の四本の柱だけで向こうが全面的に了解ということになるまでいくかどうかは別といたしまして、いいムードに変わっていくことは、私ども容易に推測できるわけでございしますから、そういった全般的な好転するムードの中で一日も早く解決をいたしたい、かように思っております次第でございします。

○河村委員 終わります。

○三井林委員 辻第一君。

○辻(第)委員 私は、ちょうど一週間前、大阪国際空港へ参りまして、大阪航空局のお世話もいただいて空港の周辺を見ていただきました。また豊中市の住民の方とお会いをしていろいろお話を聞いてまいりました。空港周辺騒音対策事業についてのに振り返ってみたいと思うのですが、とにかくこの間見てきた現状は、大変だというのが私の偽らざる心境でありました。憲法二十五条を思い出したのですが、「すべて国民は、健康で文化的な最低限度の生活を営む権利を有する。国は、すべての生活部面について、社会福祉、社会保障及び公衆衛生の向上及び増進に努めなければならない。」国民の権利と義務が定義をされてるわけでありまして、これに照らしてみても大変な事態だということを痛感してまいりました。この騒音対策、どんなことがあっても後退をさせてはならない、もともと充実させなくてはならないというのが私の気持ちでありました。

、振り返ってみますと、昭和三十年代の末ごろから行かれました。私は、アメリカに行かれる十分前まで外務大臣のお車にこちらの方からカーテレホンに再三電話を掛けてまして、本来これは筋を通してやるべきもので、何もそれらの経済摩擦にとらわれるべきではない、日米航空交渉の条文に照らしてやるべきであるということを外務大臣にも訴えまして、外務大臣も行かれる寸前まで、そのことはよく休して自分としても努力をするということでごいしました。したがって、今いつまでという見通しは非常につけにくくございします。が、今回、外務大臣がおいでになって、御承知の四本の柱だけで向こうが全面的に了解ということになるまでいくかどうかは別といたしまして、いいムードに変わっていくことは、私ども容易に推測できるわけでございしますから、そういった全般的な好転するムードの中で一日も早く解決をいたしたい、かように思っております次第でございします。

らジェット化時代に入り、大阪空港周辺を初め各地で住民が騒音被害に苦しみ、昭和四十四年十二月に大阪空港第一次訴訟が始まりました。このような住民運動の高まりの中で、昭和四十八年から四十九年にかけて空港周辺騒音防止法の改正案、周辺整備機構の設立などが行われてきた。これまでの十年間、騒音源対策や住宅の防音工事あるいは移転補償、緑地帯、新しい町づくりの問題など政府がいろいろと一定の努力をされてきた。にもかかわらず、今なお各地の空港周辺住民は依然として騒音の被害に苦しんでいるというのが実態であります。私は、運輸行政というのは安全性の確保と、このように思います。が、この交通安全と騒音の対策を本当に充実させて、国民の健康を守り生活環境を守っていくということも本当に重要な課題であるという立場で、どんなことがあっても騒音対策を後退させてはならない、もともと充実させてほしいという立場から質問をしてみたい、このように思います。

まず最初に、機構が統合されるということになるようでありまして、本社というのですか本部というのとはどこに設置をされるのか明らかにされておきませんが、いかがですか。

○西村政府委員 新しく統合後の周辺整備機構の本社の所在地というのは、形式的には定款で決めることになっております。定款の認可の際にこれを明らかにするということになるわけでございますが、その時期までに関係の人々と話し合いをして決めていきたいということでございます。

○辻(第)委員 法案が提出されている時点で、それがまだ話し合われているというのはどうも問題だと思ふのです。先ほどいろいろ議論がありまして、これくらいはおきませんが、問題があるということだけは指摘をしておきたいと思ふます。

それから、統合され、再編されるということになりますと、事業を進める上でもまた住民サービス

スの面でも、これは後退につながるかと私は言わざるを得ないと思ふのであります。殊に福岡の方は、本部がどこかへ行くのではないかと、このような御懸念も強いということ、特に機能の低下、住民サービスの低下、また言いかえれば不便や非効率、こういうことになるのではないかと、このように考えるのですが、いかがですか。

○西村政府委員 まだどこに本社と申しますが、本部を置くかを決めてないわけでございますから、福岡の方が本社が福岡からなくなると、このことを前提にいろいろ御心配をするのも多少早まっている感じがしないわけでもございせんが、仮にそういうことになりましたとしても、また大阪の方から福岡に本部が行くというような事態になりまして、いずれにしても、両方の空港では、それぞれその所在地に事業執行の責任を持つ人を置いて、そこで従前と同様に能率的に処理させるということをも基本にしていきたいというふうに思います。またその地元の意見の吸い上げという点からも、評議員会というのをそれぞれに置いて十分反映させていきたいというふうな考えをうけてございします。またいろいろな点で自分の方が不利益になるのじゃないか、自分の方の貢献したものをほかの空港へ持っていかれるのじゃないかという御懸念についても、それぞれ区分整理をするということ、それぞれの土地の固有事業はそれぞれの対策に反映させるということをやりたいと考えております。

○辻(第)委員 次に、現在両機構には給与体系に違いがあります。これが統合されるといふことになるようなことになるのか。私は、労働条件の切り下げになるのはならない、低い方へ統一をされるということがあってはならない、このように考えるのですが、いかがですか。

○西村政府委員 両機構が統合されますと、それぞれの機構の現在の職員の雇用条件というのは、当然そのまま今後の機構に引き継がれるということになるわけでございます。そして現在の職員の給与等の勤務条件というのは、確かに違いがあるわけでございます。それほど大きな差はございせんが、若干の差があるということでございます。こういう問題、今後とも当然当面は引き継いでいかざるを得ないが、しかし長期的には両者の差を詰めて、全体として一本のものに計画的に移していくということになるかと思ひます。

○辻(第)委員 重ねて申し上げますが、低い方へ統合する、統一をするということのないように、労働条件の切り下げにならないようにぜひ配慮をされたい、こう思うわけであります。

次に、環境庁お越しいただいていると思うのですが、四十八年十二月二十七日の環境庁告示の航空機騒音に係る環境基準というのは、I型、この基準値は七十五W以下とされております。ところが今運輸省が進めておられる中間改善目標は、七十五W未満または七十五W以上の地域の屋内外六十W以下、このようにされております。屋内の方はもう六十年度概成される、こういうふうな聞いていますわけですが、本来は、環境庁の最終目標としては、I型型のところは七十Wというところだと思ふのです。その中間の目標である七十五W未満というところ、これについては十年を超えた期間の、ちょっと正確に言いかねますが、「可及的速やかに」ですか、こういうところがあるのです。そういう点から見ても、現実はまだまだほど遠いという実態だと思ふのです。こういう点で、環境庁としても、運輸省にまず最初に中間改善目標を達成するようにもって厳しく申し入れをされるべきである、私はこのように考えます。

さらに、今七十五W以上の地域の屋内外六十W以下、これはかなりできています。こういうことをさらに一歩進めて、今の地域をさらに拡大をして、七十W以上のところの方も民家防音工事ができる、そのようなことまで運輸省に求めるべきではないか、このように考えるのですが、いかがですか。

○浜田説明員 お答えいたします。まず第一点目の、現状の改善状況を踏まえて運

輸省に申し入れざるべきではないかという点でございますが、~~四十八~~十八年十二月に一応環境基準が定められて、十年目という期限が参りました。その際に、達成期限の来た空港あるいは中間改善目標の来た空港につきまして、私もかなり航空騒音の状況を把握いたしました。その結果、各方面の御努力によりまして、かなり改善された空港もございましたけれども、全般的にはまだなかなか十分でないというふうな認識に立ちまして、当時、五十九年の四月でございますけれども、関係方面にさらに努力をいただくようにという要請を行っていたところでございます。

それから第二点目の、七十W E C P N L以下という基準の当てはめられている地域につきましては、中間改善目標もまだ十分ではない状況下では、中間改善目標の達成にとりあえず御努力をいただくことが先決であろうかと思っております。

さらに、七十五以下の地域における対策については、その後、これは環境基準におきましては、基本的には屋外で七十Wあるいは七十五Wを達成していただくということでございますから、低騒音機の導入等の発生源対策あるいは土地利用対策といったようなことを基本的により進めていただく、そういう中で屋内の環境保全というものをどう考えていくか、どういう範囲でそのための防音工事等を実施していくかという点につきまして、運輸省等関係の方とお話をさせていただいたと考えております次第でございます。

○辻(第)委員 それでは、大臣にお尋ねをいたしますが、今、中間改善目標というのは、民家防音工事などについては一定の成果といえますように、六十年度で概成をされるというところへ到達をしたということですが、基本的に、今後の議論がありましても、局長は大分苦しんだ答弁をしておったと思うのですが、その中間改

善目標にぜひ十分な対応をやっていたいただきたいということが一つ。

それから、今環境庁にお尋ねをしたわけですが、民家防音工事では、七十五W以上のところをやっているわけですね。これを拡大して、七十Wから七十五W以下、そのところまで広げるべきではないかと考えるのですが、御答弁をいただきたい。

○山下国務大臣 今御質問の前段の民家の防音工事でございますが、これはなるべく早くやることにしたいと思っております。

なお、後段の七十W対策でございますけれども、これは騒音の影響区域の縮小が見込まれるところでございますので、その推移なども十分見きわめながら、何分これは財源が相当必要でございますので、そこらの問題も含めて慎重に検討する必要がありますと思っております。

○辻(第)委員 私の言い方がちよつとまずかったのかもわかりませんが、中間改善目標、それは住宅防音工事もありましても、七十五W以下にいうところ、その点についてはまだまだ大変な事態だ、そういう点について十分な対応をさせていただきたいということもお願いをしたわけでありまして、この点について局長から簡単に答えをいただきたい。

○西村政府委員 あの中間目標は、御指摘のように、一つは、戸外を七十五W E C P N L未満にすること、そして七十五W E C P N L以上の地域では、屋内で六十W E C P N L以下とすることとなっております。この書き方は選択でございます。というところで、この後の方の七十五以上の地域におきます屋内での六十W E C P N L以下というのは、今年度の民家防音工事の実施によって中間目標を一応達成できるということで、若干おくれたわけですが、これはどうかハードルを越えるということになるかと思っております。おしかりを受けたわけですが、「十年を超える期間内に可及的速やかに」ということでございます。でき

るだけやりたい気持ちはいっぱいでございますが、できるだけ手段を尽くしましてなかなか難しいというのが実情でございます。しかし、できる範囲でともかく一生懸命やるということをお答えにさせていただきます。と思っております。

○辻(第)委員 それから、同じようなことを何度も言うのですが、民家防音工事の七十W対策というのは、運輸省が出された「八〇年代の交通政策のあり方をさぐる」、運輸審答申の報告書の中に、参考資料の二百七十五ページというところに検討課題として入っているんですね。こういうこともありますので、この問題は、第一類型の七十Wから七十五Wのところ、その間の対策を十分やっていたかどうかという方針でやっていたかという問題を重ねて要望して、次へ進みます。

被害住民の切実な要望についていろいろ要望したいと思っております。

まず、教育施設等防音工事の中で現在対象外になっている学童保育施設、これも防音工事の対象に追加すべきだと考えますが、いかがですか。

○西村政府委員 民家防音工事外の防音工事の施設は、国が航空機騒音防止法の五条、六条で決めておりまして、これのいずれかに合致するものが対象になるわけでございます。御承知のように、第五条の施設は、学校教育法に規定する施設というふうに書いてございます。その他これに類するものというところでございます。六条の共同利用施設というところは、一般住民の共同利用に供する施設というふうになっております。

それで、学童保育という施設につきましては、学校教育法に言うような施設に直ちになるかどうか多少問題があるわけで、あそこを並んでいるのは、みんな極めて明確なそれぞれの国の施策によって位置づけられている施設だけが取り上げられております。そうありますと、これは第六条の一般住民の共同利用に供する施設というふうな分野でこれを取り上げていたらどうかというところを考えると、具体的に学童保育が一般の共同利用施設といった状態を持ったような場所

で行われておりますれば、六条の共同利用施設のの一つとして取り上げていくことも可能かと思えますが、実際の状況に即して考えないと、どういふふうにしたらいいか何とも言えないので、具体的な施設を地元から、地方公共団体からお話がございますしたら、それに応じて対処していきたいと考えています。

○辻(第)委員 ぜひ防音工事の対象に追加をしていただきたい、要望をしておきます。

それから、そろそろクーラーとか空調機器が耐用年数にきているところがあるんですね。こういう機器の更新については、当然国に手当てをしていただきたいという要望が非常に強いのであります。またクーラーや空調機器の電気代が非常に高いそうですね。それでお年寄りとか母子家庭だとかそういう弱い立場の方々にとっては大変御苦労いただいているということですが、そういう費用を国が負担をしてくれないかという要望があるのですが、いかがですか。

○西村政府委員 民家防音工事の助成を始めましてから、確かに長い時間がだんだんたち始めてきました。初期のものがだんだん老朽化してくるという時代に差し加わってくるわけですが、今後いずれかの時点になりますと、そういった空調機を更新するといったような問題に直面してくるわけでございます。地元の皆様からいろいろ要望が出てくるわけでございますが、この問題に取り組むに当たりまして、どういふふうにか老朽化しているかという実態を調べてみたいと思っております。一律に何年たったらだめになるというものでもございせんし、上手に使いますと二十年も使えるということもございますから、こゝろはどんなふうか実態に応じて考えていきたいということでございます。またこう申しては何ですが、空調機もだんだん一般の文化水準が上がりまして、負担の問題もありませんので、そこら辺も考えて、今後どうするかということに対処していきたいと思っております。

電氣代の費用の負担というのは、実際にこれを考えてみますと、大変な費用負担の問題でござい
ます。なかなか今の状況では直ちにこれに
というわけにはまいらないのですが、ただ実際に
生活保護等お困りの世帯については何とか対処し
ていきたいというところで、ひとつこは研究して
いきたいと思っております。

○辻(第)委員 お年寄りの家庭などぜひ考慮して
いただきたいと思います。

それから、大阪空港は朝の七時から夜の九時ま
です。それが福岡空港になりますと、最終便
が夜の十時近いということですね。ですから、こ
れはぜひ大阪並みにという声が非常に強い。本
当にそう思います。晩九時過ぎてからの騒音とい
うのは、それこそ大変な苦痛だと思ふのです
ね。ことに子供の場合なんか大きな問題がある
と思うのですが、そういう点で、東京から札幌の最終
便が札幌へ着くのが二十時二十五分です。せ
めてこれ並みに福岡も九時半までに最終便が到着
するようにという要望が強いのですが、いかがで
すか。

○西村政府委員 夜間の騒音というのは屋間より
非常に気になるということも事実ですが、福岡が
この時間であることの結果、逆に申しますと、東
京を八時に出ていくということが可能になるわけ
で、こうなりますと、福岡におられる方が東京と
密接に連絡できる、一日交通圏として往復でき
るということなので、ある面では非常に福岡の方
の興望を担ってやっていると見ていいと思いま
す。ですから、その点では、夜間便をやめま
す。福岡の方がかえって非常にいい思いをする
ということになるので、若干早くしたらどうだ
というこの御要望もあらうかと思ひますが、実
は千歳行きと同じ時間に出ているわけで、また
ま千歳の方が風のぐあい等で十五分早く着
いてしまうということなので、今度逆に千歳と同
じ到着時間にしますと、それだけ福岡行きが早
く出なければならぬということになります。

は、地元の利益ということをどう考えるかとい
うことで、今確かに周辺の方はもう少し早くな
いかという声があるかと思ひますが、福岡の多
くの方は、今の便で満足している方もまた非常
に
おられるものですね。私もこれはもう少し少
いような声を聞いてやっていきたいと思ひま
す。

○辻(第)委員 飛行機に乗られる方は遅い方がい
いと思ひていらっしゃる方もありませんけれ
ど、そこに住んでおられる方にとっては本
当に大変なことですね。ですから、そういう論理
だけではなしに、少しでも早くしていただく努
力をしていただきたい。東京から札幌へ行くの
は二十時十分です。十分速いのです。そうい
うこともありまうので、ぜひ実現をしていただ
きたいと思ひます。

それから、大阪空港の周辺対策であります。本
当に移転をした跡地は虫食いみたいな状態にな
ております。そして、立って来られて、野良犬
が多いとか、私も見てまいったのですが、これ
は大変だと思ひました。一刻も早く新しい町
づくりをしなくちゃならない痛感をしてきたわ
けであります。既に緩衝緑地帯にするなど新し
くづくりの計画案がつかわれて、住民にも示さ
れておると聞いておるわけでございしますが、
この新しい町づくりという事は、住民の手による
住民のための新しい町づくりといった性格の
強い仕事であるというふうに思ひます。どうか
住民の皆さんと十二分に話し合つて、合意と
納得の上に進めていただきたい、このように思
ひます。

また地域の商業をなさっている方は、そういう
状況の中で営業の面で大変厳しい状況になつ
ておられるわけでありまう。そのような補償
や救済という点について十分の対応をしてい
ただきたいと思ひます。

○山下国務大臣 大阪国際空港周辺の町づく
り、移転跡地の増大とともに大きな問題とな
つてきたところでありまう。このため運輸省
といたしまして、大阪府と共同いたしまして計
画的な緑地整備を推進するなどいたしておる
ところでございします。その推進に当たりま
しては、関係地方公共団体と密接な連携の
もとに、住民等の意見も十分配慮してまい
る所存でございします。

○辻(第)委員 住民の方々と十分話し合つて、
その合意と納得の上に進めていただきたい。
重ねて強調しておきます。

次に、羽田を中心とした空域の問題で
お尋ねしたいと思ひます。

局長、全運輸省労働組合の季刊であります
「航空ふらむ」八四年第二十三号、御存じ
ですか。

○西村政府委員 存じております。

○辻(第)委員 その中一九八三年五月三日の状
況が記されているわけであります。

少し読んでみますと、
東京管制部から送られてきた進入機の情報に
よると、十九時三十分から四十分の十分間
に、大島からの航空機が十一機(低い高度を飛
行するYS11が二機だけで、あとはすべてジェ
ット機、阿見からは三機(すべてジェット機)
の合計十四機が集中している。さらに、少し
間隔をおいて、十九時五十分から二十時までの
十分間に六機(大島から三機、阿見から三機)
が入ってくる。

こういう状況なんですね。さらにこの十九時三
十分あたりからわずかに五分間に十二機が進入
してくる、こういう状況があるんですね。

羽田空港の処理機数というのは、成田空港が開
業したときに一度減つたのが、また前と同じぐ
らゐの状態で現在戻つてきている。非常に多い
というのを私はこの中ではっきり感じたわけで
あります。

さらに、こういう状況の中で、この「ふらむ」
の中に載つておりますのは、五十九年八月の
時点の調査で、管制官の通信時間率、これが平
均四〇%以上、短時間平均六〇%、最高九〇%
というような状況があるわけですね。そして
管制官の

同時取り扱い機数というのは、東京管制部で十六
機、羽田で七から十機ということ、非常に混雑
をしております。忙しいという仕事ぶりなん
ですね。ちなみにこういう通信時間率が四〇%
になりますと、心算がふえる、六〇%を超え
ますと余裕がなくなつてくる、物を考える余
裕が非常に減つてくるという状況になるとい
うふうに言われているので、このように羽
田空港が過密の状態になっていると私は認識
しているのですが、局長、いかがお考えで
すか。

○西村政府委員 「航空ふらむ」で言つてお
りますように、東京羽田周辺の航空交通の混
雑状況というのは大変厳しいものがあると思
つております。日によりましては、今お話し
になったような非常なラッシュ状況も出て
まいります。これをさばく航空交通管制官の苦
労というのは大変なものでございします。また
実際に、お話ししたような通信時間率が非
常に高くなるという時間がある。この辺の問
題につきましても、これはこれから何とか合
理的な管制の仕方を探して対処していくとい
うことが基本的な課題だと理解しております。

○辻(第)委員 解決の仕方については、合理的な
管制だけ言われたので、その点ではどうも納
得でないのですが、また後でお話をしたいと思
ひます。

もう一つ、もう少し上げた関東空域ですが、こ
れは非常に複雑な空域になっているのではな
いか。羽田、成田、米軍の横田、それから航
空自衛隊の百里、このような空域が複雑に絡
み合っている。関東複雑空域と呼んでもいい
ような状態だと思ひますが、局長のお考えは
いかがですか。

○西村政府委員 今お話しのように、関東の上
空というのは非常に難しい空域でございしま
す。横田、羽田、成田、百里、それぞれ大き
な空港の進入管制が互いに接してございま
して、管制誘導についてはそれぞれ特別な技
術が要するところだらうと思ひます。

○辻(第)委員 そういふふうには羽田の空域自身、それから空港の実態、そして関東の複雑な空域、このような関係の中で羽田空域が過密な状態になっている原因は、一つは航空交通量が増加したということだと思ふのです。それから羽田空域が縮小されたこと、成田開港に伴う関東空域の再編というふうなことも含めて非常に狭いということなんです。そういう状況の中で羽田空域が非常に過密な状況になってきている。過密ということとは当然危険を伴うということだと思ふのです。幸いにこれまでではなかったようですが、ニアミスであるとかコンフリクションが増加してある。せんだって同僚議員の質問に対しては、当局はそんなにふえていないという御答弁でしたけれども、この「ふえらむ」によりまして、ニアミスやコンフリクションが近年とみにふえておるのです。五十五年が二件、五十六年が三件、五十七年が八件、五十八年が九件、五十九年が十三件、労働組合の調査ではそういう実態があるわけでありまして。このことで当局の数字と食い違いはあるわけでありまして、私は、現地の方がいろいろ調べた実態でありますので、当たらずといえども遠からず、こういうことだと思ふのですが、そういう非常に過密な状態は、安全上ゆゆしき事態になっているというふうに出て過言でないというふうに出るわけでありまして。

それを解決するためにはどうするか。私は空域をもっと広げるということが一つだと思ふですね。それで交通量を規制する、これはニーズがいつぱいありますので、減らすわけにもまいらないというふうに出ていますし、そういうことだと思ふのです。そうしますと、もう一つは、先ほど局長が言われた管制の技術の問題、体制の問題、こういうことにもなるかと思ふのですが、その空域の問題ですね。どう言っても狭いのです。しかも周辺が複雑だということでもあります。その中でも西側にあります横田の米軍の基地というのが、やはりいろいろな大きな問題点を持っているというふうに出るわけでありまして。殊に羽田空域に大

きな制限を与える、そして交通量の増加により危険な過密が発生する、こういうことです。

ところがこの羽田空域は、一日大体二百機程度と聞いているわけでありまして、そのうちで軍用機が三五%で民間機が六五%通過をしている、こういう実態だといふふうに出ているわけでありまして。この横田空域、これも含めて今米軍が管制を行っているのは横田とそれから岩国と嘉手納、三つあるんですね。釈迦に説法みたいな話ですが、航空管制は運輸省が一元的にやっていることであって、一部自衛隊が委任をされているということですね。ところがこの米軍の管制というのは、安保条約による超法規的な措置でこの進入管制区がつくられている。そういう状況の中でそれぞれの空域は、先ほど少し指摘をしたと思うのですが、横田の空域における羽田、成田、あるいは岩国における松山、広島、嘉手納における那覇というように、いろいろな影響を与えて複雑にし、あるいはそれが危険につながるという状況だと思ふわけでありまして。このような認識についてはいかがですか。

○西村政府委員 空域の管理というのが一元的に行われることが望ましいのは当然でございます。ただ、今の空域の管理の仕方は、航空路管制は運輸省が全国一元的にやっております。それから航空路管制から受けた進入管制、さらにそれを一番飛行場のところで受けとめる飛行場管制につきましては、お話のように、部分的に米軍あるいは自衛隊がやるということで、それはその限りで一応は体系化されているわけでございます。一応の秩序のつとめてやられているわけでございます。ただ、実際に関東空域のように、横田の空域といふものを合理的に全体の中でコントロールして使うといふことをする余地をもう少し広げることが、関東空域全体の有効利用につながっていくといふこともまた事実でございます。そういう点で、これまでも横田の空域の削減という問題にはいろいろと取り組んでまいった次第でございます。し、横田空域の中を通って西の方へ行くことにつ

きましては、一応支障なく現在行われております。そういう点ではいいわけですが、しかし、やはり管制の受け渡しなり何なりといふものをできるだけ少なくするとか合理化するといふ見地から、横田空域をさらに削減していくという必要性は感じておるわけで、それについては今後とも米軍と折衝していくということも考えていきたいと思ひますし、また一方、特に関東の空域については、どういふ進入、出発経路をとって上へ上がっていくかといふことを含めまして、空域の調整といふものを考えてみる。これは一つの管制技術の改良ともなるわけですが、そういった見地から調整をやっていくということでございますし、その一環として広域進入管制という手法もあらうかと思ひますし、また技術革新としてのMISといふものによる管制、出発、進入といふものが出てくるわけでございますので、そういったことも含めまして、何とかこの複雑した関東空域といふものをひとつ合理的な管制に移していきたい。そういうことが冒頭に先生お話しのような管制官の負担を減らすということにもつながっていくことではないかと考えております。

○辻(第)委員 私はきょうは短い時間で横田空域を中心にして話をしたのですが、五十八年の十二月に日米合同委員会の民間航空分科委員会において、米軍管制空域の日本への返還を申し入れたということですね。そうですね。

○西村政府委員 事務的な打ち合わせのときに、向こうとの関係で申し入れております。

○辻(第)委員 これはぜひさらに実現をするように御努力をいただきたい。強く要望をしておくわけでありまして。

それから、横田空域で言えば、返還をしてもらうといふのが一番あれなのですが、労働組合などの考え方では、さしずめ八千から一万フィート以上、これを返還をさせるといふことはぜひやるべきではないか、横田空域の八千から一万フィート以上は日本の運輸省で管制業務を行うべきであ

る、こういう考え方があるわけでありまして、いかがですか。

○平井説明員 横田の上限の削減につきましては、過去にもいろいろ削減を求めまして、無限であったものを四万一千まで減らし、さらに五十八年には二万三千まで減らしたということで、徐々に削減をしてきておるわけでございます。確かに西向きに飛んでいく飛行機のためにもう少し低ければいいことはございますので、いろいろ話し合ひはしておるわけでございますが、それを一万といふふうにするのか、八千といふふうにするのか、あるいはもう少し上に抑えるのか、その辺については十分検討して詰めていきたいと考えております。

○辻(第)委員 ぜひ実現の方向で努力をしていただきたいといふふうに出ています。

それから、この管制業務の問題であります、先ほど少し触れましたが、いわゆるラッシュのとき、過密の極のときは大変な状況だと思ふんですね。私はもうお盆だとかそういうラッシュの時間は羽田空港は御免こうむりたいというふうな気持ちになるような事態ですね。その中で御仕事をなさっている方というのは大変な御苦労があると思ふのです。ですから、その中でもしちよつと間違ひでも起こせば、それこそ大変なことであるから、十分な休養といふのですか、いつでも最高の状態で仕事ができる。例えば二時間ごとに十五分の休憩、こういうような体制を考えていただく。あるいはその点では間違ひないと思ひますが、さらに二重にも三重にもチェックができる、そういう体制でやっていただきたいと思ふのですが、いかがですか。

○平井説明員 確かにピーク時には相当なロードがかかるわけでございます。そのことを踏まえて今後いろいろ考えていかなければならないと思ひております。労働組合あたりからもいろいろと御要望は承っております。

○辻(第)委員 最後に大臣の御所見を承りたいのですが、羽田空域を中心に岩国だとかあるいは嘉

手納など大変な事態であります。ぜひこの空域の返還ということを実現するために御努力をいただきたい、そして何としても安全な確保をいただきたい、このことを要望するわけであります。大臣の御所見を承りたいと思います。

○山下国務大臣 両空域の管制の問題につきましては、先ほど来政府委員から御説明を申し上げておりますように、今日までずっと数回にわたって空域をこちらの方に移譲するように話をし、また漸次その方向に向かってきたわけで、一応今のところ支障なくやっていると私は理解いたしておりますが、今後ともその点はよく気をつけながら、我が方の航空に支障なきように常に心がけて、必要とあらばまた漸次そういう交渉を続けながら拡大していく方針であります。

○辻(第)委員 終わります。

○三井林委員 関山信之君。

○関山委員 私、過般同僚の左近議員がかなり全般的な御質問を申し上げておりますので、重複しないように御質問申し上げていきたいと思っております。

先ほど来いろいろとお話がございましたように、空港の騒音防止ということについては一つの区切りが来ているのだと思うのですが、何となく発生源の対策というものが一番基本に据えられなければならないだろうと思えます、そのことにかかわって若干お尋ねをしたいと思います。

まず最初に、環境基準がどこまで達成されたかという資料のことなんですけれども、七十五W E C P N L以上の減少率というのは、この委員会でも資料の御提供があるのですけれども、民防にかかわって言えばそういう数字も結構なんですけれども、しかし、あくまでも環境基準の目標値としては七十五Wというものが、「専ら住居の用に供される地域」については、こういう数字があるわけですから、ここまでの程度歩いてきているのか、先ほどの御議論の中では、これはなかなか面倒だ、いずれにいたしまして目標値だというお話はそれなりに承るにしても、やはり屋

外での達成状況というものの数値のとり方は七十五とっていただきますんといかぬのじゃないか、こう思うのですが、いかがでございますか。

○西村政府委員 今お話しのように、私も一応七十五でどれだけ騒音コンターが縮んできたか、発生源対策の効果があつたかということで、具体的な面積を計算して、この十年間でどれだけ下がつたかというのを計算して見ておりましたが、今お話しのように、七十五でどう狭くなったかということについては、今手元にまだ資料を作成しておりませんので、この場でお答えできないわけでございます。

○関山委員 ですから、私の申し上げたのは、そこに恣意的なものを多少感ずるものだから、別に悪く勘ぐるわけじゃないのですけれども、基本的に七十五でどのくらいいいっているのかという御認識は絶対持っているということが大事じゃないかと思うのですけれどもね。

○西村政府委員 ちょうどこれまでにやりましたのが十年間ということで、中間目標の達成がどうかというところでやつたわけで、七十五ということをお忘念しているわけではございませんので、今後は七十五がどうかということに問題を据えて検討してまいりたいと思っております。

○関山委員 へ理屈を言つて頑張るわけじゃないのですけれども、いわゆる第一種空港、東京国際、大阪国際、福岡についてはそれでいいでしょうけれども、しかし、その他の特定空港についてはそういう理屈にもならないわけじゃないのですよ。この表の見方、私が間違っているのならば仕方がないのですけれども、この中間改善目標というものは、あくまでも東京、大阪国際空港、福岡に限って言っているわけであつて、五年の中間改善目標というものは、もちろん八十五でありますけれども、ですから、そういう意味では、十年たつた以上は七十で見ていく、もちろん七十五で見ていただくのも結構だしといういわば環境基準に向けての、ただ民防をやつていけばそれで終わりでという感じになつてしまつても困るわけですか

ら、押さえ方としては、今手元に資料がないというのであれば、いずれかの時期にきちつとそういうものをお調べになつて、その達成状況を押さえることがまず基本的に大事なんじゃないだろうか、こう思いますがね。

○松村説明員 先生のおっしゃるのはまことにどうもとてもであると思つてます。七十について我々決して等閑視しているわけではございません。ただ七十になりますと、周辺の暗騒音との関係が非常に難しいことになりまして、相当測定装置を改良しないと厳密な線を引くという状態がございいます。したがって、測定装置の開発を進めると同時に、そういった問題を研究してまいりたいと思つております。また七十というのは、飛行場中心にある一定の区域というのじゃなくて、飛行場の周辺で住居のための地域という点もございいますので、その辺も考慮に入れて検討してまいりたいと思つております。

○関山委員 私ども技術的に詳しいわけじゃないが、七十五と七十五の間でどのくらいの違いがあるか、なんというも実態としてもなかなかつかめないわけですが、環境庁と、こういう関係、前提が変われば別ですけれども、その辺はひとつ押さえていただきたいと思います。

そこで、機材改良なんです、これも先ほど来御議論を聞いておりますと、一生懸命やつておるけれども、なかなか限界があるというような感じもするのです。

そこで、発生源としての機材改良という面では二つの側面があると思うのですけれども、一つはお話のございました機種転換ということ、これはいろいろと行政指導を進めているというお答えが先般もあつたのですけれども、具体的にどういう形でこの機種転換については行われているのか、改めて伺ひしておきたいと存じます。

○西村政府委員 先ほど申し上げましたように、一般的な促進策としては、財政なり税制というようなことを通じて低騒音機の採用ということでございますが、個別には各航空会社に対して低騒音機の導入を強く指導しておりますし、また各航空会社も特に大阪等への乗り入れに当たりましては、低騒音機を使うということに意を用いてきておりますし、そういう点ではこれからの機材は低騒音機へ進むということで、かなりの指導の効果もあるし、各社ともそういう自覚を持ってやっております。

○関山委員 私もこれがわからないのですが、747というのは、これは低騒音機に入るのですか、高騒音機に入るのでしょうかね。

○西村政府委員 一応低騒音機ということで考えております。

○関山委員 わかりました。数字の面からもそれなりの前進があることは私も拝見をいたしておりますので、御努力をいたしたいと思うのですが、もう一つ、きょう科学技術庁からもおいでをいただいておりますので、この間進めていらっしゃる国内の低騒音機の開発、STOL「飛鳥」の問題なんですけれども、これの進捗状況を一応御説明いただけないか。

○石井説明員 先生ただいま御質問の科学技術庁の航空宇宙技術研究所で開発を進めておりますファンジェットSTOLの研究開発の現状ということでございますが、このファンジェットSTOL機は短距離離着陸性と低騒音性にすぐれておる、そういうことから、短い滑走路でのジェット機の就航とかあるいはジェット機の大規模化にあつても滑走路の延長を必要としない、こういったような特徴を有しておるわけでございます。これとともに空港周辺の騒音問題の軽減にも資するといったような特徴がある、このような点に着眼いたしまして、現在その技術開発を目的といたしまして、STOL実験機「飛鳥」の開発を進めているということでございます。

このSTOL実験機「飛鳥」は、STOL技術の実証と合わせまして、安全性の向上でありますとか、省力化あるいは飛行特性の向上、こういったことを目指したコンピューター飛行制御技術でございますとか、あるいは騒音低減、精度の高い操

縦を可能とする電気式の操縦システムといった新技術の実証をあわせ行うということで、昭和五十二年年度から基礎設計を行いまして、実験機の製作につきましては昭和五十四年度から開始しております。現在、機体の全体組み立て作業の最終段階、このような段階に至っております。

○石井説明員 お答えいたします。現在、本年秋にはメーカーによる飛行試験を行い、その後、航空宇宙技術研究所におきまして飛行実験を行っていく、このような状況にございます。

○関山委員 六十年度の実験機初飛行というのは、これは間違いなく可能ですか。

○石井説明員 お答えいたします。現在、この三月から四月にかけてましてエンジン四基の組み立てということも済みまして、今後地上試験を行い、その後、先ほど申しましたメーカーによる飛行試験を、現在のところ本年秋に行うということで、現在は全体が順調に進んでおるという状況でございます。

○関山委員 そこで、問題はこれの実用化のめどがどうなるのかということだと思ふのですけれども、この辺についてはいかがでございますか。

○石井説明員 お答えいたします。ファンジェットSTOL機の開発ということにつきましては、先ほどお答えいたしましたように、STOL技術、その他の技術の実証ということとを目的として現在開発を進めておる。このようにSTOL「飛鳥」はあくまでも実験用航空機であるということでございます。これによつて得られましたデータあるいは技術というものが、将来の実用機の開発というものに当たつての基本的な技術として有効に活用される、そのような認識を持って我々は考えております。

ただいま言いましたように、STOL実験機「飛鳥」の今後の研究開発は、本年秋の初飛行、その後航空宇宙技術研究所におきまして二年ないし三年の開発技術の実証評価とか、あるいは各種データの取得蓄積ということを行ひまして、我が国の航空技術基盤の向上に努めてまいる、この

ようなことを考えておる次第でございます。

○関山委員 そうしますと、ここではないわば基礎的な技術の開発ということにとどまるわけであつて、それから先はまた別な舞台でやつてもらふのだということになるわけですか。

○石井説明員 基本的な路線としては、先生御指摘のとおりでございます。このSTOL機の具体的な実用化の見通しということにつきましては、あくまでも現在進めております研究開発の成果、こういったものの見きわめといったようなことも今後十分行つて、そういったことを踏まえて、その先は考えられなければならないということで、具体的な見通しということにつきましては、今後の問題であらう。加えて研究開発を担当し、進めております一科学技術庁だけですべて対応できるわけでは決まてないというように認識いたしております。

○関山委員 つまり今までは科学技術庁独自の立場で、独自の発想でこの技術開発をやつてきたというところになるわけですね。

○石井説明員 本件のSTOL機の研究開発というもののつきましては、現在、航空・電子等技術審議会という名前に変わつておりますが、昭和四十年代の後半に航空技術審議会というのがございまして、この審議会から建議を受けまして、そしてこのSTOL研究開発というものに着手した。もちろんこの研究開発に着手するに当たりましては、通産省とかあるいは運輸省等関係方面とも、それなりに事務的には話はしながらやつておるというような現状にございます。

○関山委員 そこで、運輸省の方にお伺いしたいのですが、航空技術何とか審議会というのですか、これはどこの所管の審議会なのかわかりませんが、一応基礎実験の予定のスケジュールが目の前に追つてゐるわけでありまして、これが物になるのか物にならぬのかという判断も、これはなかなか面倒なのだと思うのですけれども、運輸省としては、これから先は、さつき申し上げた科学技術庁任せだけではこの問題は進展をしないという

ことになるのじやなからうか。素人考えで今のやりとりを聞いておりますと、そういう感じもするわけなのです。

そこで、このSTOLの問題というのは、低騒音機というだけではなくて、最近いろいろと話題になつてきておりますコミューター空港の問題なんかもかかわつて、実は私選挙区に佐渡島などがございまして、ここは八百メートルしか滑走路がないというような関係があつて、騒音とは関係なしに、この「飛鳥」の存在なんか目をつけたり何かしてゐるような関心の側面もあるのです。これはどうなのですか。航空局長からお答えをいただいて、場合によつては大抵から御決意のほどを伺わなければいかぬと思うのだが、この技術開発の今日までの状況を踏まえて、運輸省としてはどのようにお考えになつてゐるのかお聞かせをいただきたい。

○西村政府委員 「飛鳥」等の低騒音のSTOL機の開発ということ自身は、私も大いに期待してゐるわけでございますが、さしあたり今各地で問題にされておりますコミューター空港というものあるいはローカルの空港の開発という観点から申しますと、正直申しまして、このSTOLのジェット機というのは非常に高価なものにどうしてものなりがちでございますし、そういう点では在来型のプロペラ型の航空機でコミューター航空をやる、これは八百メートルの滑走路でも十分飛べる機種でございますから、そういった航空機を活用していくということにならうかと思つてございまして、STOLの低騒音機というのは、それはそれなりの一つのジャンルでございますが、また大量輸送の航空機という点から申しますと、このSTOLというよりはやはり在来の二千メートル、二千五百メートルの滑走路で飛ぶ航空機の低騒音型ということがまた要求されてくるということとで、実際にこれからSTOLのジェット機が使えろという状況が現出しないと、現実のものにはなりにくいということも事実でございます。そ

ういう点では、まず技術開発があつて、それを次にどうやつて実用化していくかということを開発者で大いに研究していくことになるのではないかと思います。

○関山委員 これは技術的なことですから、私も本当にわからぬで質問してゐるのですが、軍用機なんかかなり大きな機種もアメリカやソビエトあたりでは使つてゐるようですが、この軍用機というのは金言わずにつくるわけですから、問題の外といへばそれまでなんです。小さいものは確かに相対的に勘定に合わないかもしれないけれども、つまりそういうことも含めて、この問題へのアプローチはまだしてないわけですか。

○西村政府委員 正直なところ、今開発をやつておられるSTOL機の将来の使い方の位置づけと申しますか、そういったものについては、まだ私も適当なビジョンというものを持っていないわけで、現在の航空の利用という点から申しますと、既に開発されている大型の低騒音型のジェット旅客機なり、あるいはプロペラの小型の飛行機というものを組み合せながら使つていくという交通体系で考えてゐる次第でございます。

○関山委員 既に二百五十億ぐらいかけてこれは開発をやつておるのですから、基礎技術の開発というものは軍事目的もあるのかもしれないが、そつちの方に行つては困るのでありまして、いたずらに鉄かけて先行き見通しがいいというのではまだどうしようもない話になるのです。しかし、騒音に関しては、かなりSTOLというのは在来の機種よりも下がるんじゃないかなというように、数字を見ておると、若干そんな感じもするものですか、やはりかなり先のことはあるにしても、この問題は在来の機種転換だけではもう限界だというようなニュアンスの御答弁もあつたものですから、そうだとすれば、やはり積極的に関心をお持ちになるべき事柄じゃないかな、こんな感じもするものですから。しかし、持つてみたつてとても商業にならないし将来見通しがいいのだという御判断があれば、それはそれなりにま

たお聞かせをいただいた方がよいと思うのです。これは、私飛行機の専門家じゃないのですから、そういう意味でしかこの時点での御判断を伺っておきたいと思うのですよ。

○大島説明員 ただいまお話ししました科学技術庁の実験機につきましては、私も航空局といったしましても、実験の初期の段階から審議会等を通じてお話しは伺っておりまして、大変意欲的な、革新的な技術の研究だと承知いたしておるところでございます。その研究成果の動向につきましては、引き続き私も重大な興味と関心を持ってまいりたいと思っておりますが、一般的に申し上げると、ある革新的な技術というものは、研究段階において成果を得ましてから実用化までには、コストの問題でありますとか、あるいは安全性の問題とか、かなり長い実用化の実験期間が必要かと思ひます。そういうことを考えますと、これを実用化するという点については、もう少し先の見当ではないかと考えておりました、当面私ども実用化については引き続き関心を持って見ていきたい、こう思っております。

○岡山委員 この問題は最後にしますが、いずれにせよ、さつきちよと申し上げましたように、基礎技術としての段階と実用化へ向けての検討とはまた別な次元の問題だ。そこで、科学技術庁がある一定の段階まで来ているわけですから、これは予定でいけばもう二、三年で一つの区切りが出てくるわけですから、そういうものに備えて、後の受け皿をやはり運輸省としても積極的に対応をするということがあつていいのではないかと。そのところで今技術部長に聞いているのだけれども、強い関心を持つてということでありまして、大臣、どうでしょう、この問題について科技庁から先の部分について、運輸省としてはどうかかわつていくのか、お聞かせをいただければと思ひます。

○西村政府委員 お話しのように、開発がかなりこの段階まで来つたところであることですが、これから現実の実用化という問題と取り組むという段

階、実際に私どもこれを使うという立場からこの問題に取り組んでいくわけですが、現実の問題としますと、これもまず生産という段階に入るのと、その点では今度は通産省が中心となって開発をするということになります。先ほど技術部長も申し上げましたように、開発の初期から運輸省もいろいろとお話と一緒に入つて入つてきておられるわけでございますので、そういう点では今後ともよく連携をしながら見守つていきたいということとすし、必要であれば、その都度私どもからいろいろな意見も申し上げて、どうかすぐれた成果をつくらせていただきたいというふうに思つておるわけでございます。

○岡山委員 私もそうだと思います。通産がいずれかんでくるんではないかと、ただ、ここで申し上げている意味は、騒音問題で一番苦しんでいるのが運輸省なんだから、したがって、そこでは積極的な役割を果たしたらどうか、こう申し上げておるわけでありまして、どうかひとつそういうふうな御理解をいただいてフォローしていただければと思ひます。

それから、時間オーバーの問題についてもいろいろ御質問がありましたし、それなりのお答えもあつてのことなんです、さらに加えてということもないのですけれども、昨年ちよと新聞記事を読んでおりますけれども、これは「運輸とパンアメリカン機」という記事が、これは「運輸と交通政策検証」というシリーズの中で書かれておりましたもので、先ほど御答弁がございました中では、機材故障だとか雪のための運航遅延だとか管制上のトラブルだとか具体的に挙げられて再発防止というふうなお話もございました。国内機についてはそういうことだろうと思ひます。外国の飛行機はまことに始末の悪いものだと思ひますけれども、これについてはどんな対応をなさつていくのでしょうか。

この記事の中でも書かれておりますように、「パンナムの言い分は「国際空港は二十四時間空港が当たり前」というものだ。」「大阪空港の騒音

裁判も最高裁の和解調停で時間規制もフリーになつたと聞いている。どだい、夜の九時で離着陸を禁止するなど、世界の航空界の常識からみてもおかしい」つまり向こう側の理屈だけで飛んでくるわけであつて、先ほどこれもお話しがございました航空交渉を見ておりましたも、貿易摩擦の話の聞いておりましたも、あちら様はあちら様の随分勝手な理屈でいろいろ物を言つているという感じが強いのですが、外国航空会社への対応というのは事務レベルだけでは決まりがつかぬのじゃないかという感じがするのですけれども、この辺はどんな対応になつていくのでしょうか。

○西村政府委員 今お話しのような、外国航空機からすると、日本の環境問題についての理解が多少不十分だということがあるわけでございまして、この遅延の問題を取り上げまして、当方から強く指示をいたしまして、その結果、パンアメリカンの到着の時間帯を変更する、ダイヤの変更ということをしております。そういう具体的な改善は見られております。

○岡山委員 そうすると、この新聞記事などで指摘されたようなことは問題解決済み、こう理解してよろしゅうございしますね。

○西村政府委員 パンアメリカンの問題については解決済みということでございます。

○岡山委員 わかりました。それじゃ、発生源の問題はそのくらいにいたしまして、周辺対策の現状についてはお触れてまいりたいと思ひます。

一つは、民家防音の関係で、告示後住宅建設をされたものにはこれは適用されないということなれは法律で「現に所在する住宅」となつていて、となんですけれども、土地所有者については、告示以前から土地を持っていた人が告示後に家を建てたというケースなどは具体的にあれば教えていただけますか。その辺の具体的な数字があれば教えていただきたいと思います、また土地は持つていても、うるさいから建てられないというよう

な問題について、これは建物が建てたおたか建つてなかつたかという問題とは少し次元の違う問題として課題になるのではないかと思ひますので、いかがでしょうか。

○西村政府委員 告示前から土地を所有している方が、告示後に家を建てたというふうなケースについては調べていないので、どれだけあるかちょっと今この場でお答えするわけにはまいらないと思ひます。

それから、土地の所有者としての利用が十分でなくなるという問題というのは、御指摘のようにあるかと思ひます。この法律の考え方は、実際にその結果、御本人として十分な利用ができないという考え方であれば、移転をされれば、移転の意思を持たれば、それは補償します、そういうことでこの法律としては一つの体系をつくつていくわけでございします。

○岡山委員 周辺整備機構の対象の大阪、福岡などでありまして、土地を買つて代地へ移つてもらうということも可能なんです、その他の特定空港については、今の段階ではそういうことはないわけですね。そうしますと、この対策ができてからそこへ土地を買ひ家を建てるといふのは、理屈からいけば除外されてもやむを得ないということがあつても、あらかじめ将来家を建てようと思つていて家が建てられなかった、建てたということについては、現実にあるかどうかは私持つていふわけじゃありませんけれども、そういう救済措置があつてしかるべきじゃないかと思ひます。私は、今民防が一段落つて、新たな段階に移る節目でもあるように思ひますので、この時期にあえてこの問題も取り上げていくわけですから、いかがでございしますでしょうか。

○西村政府委員 確かに御指摘の問題は研究すべきことかもしれませんが、現在の考え方は、騒音の著しい二種区域の区域内では、既にあれば、それは買ひ取りをするということ、不十分かもしれないが、そういう形で処理することが法の考え方でございます。

○岡山委員 二種区域のことを聞いていません。一種区域のことを聞いています。民防というのは一種区域をやっているのでしょうか。

○西村政府委員 一種区域につきましてはそういう対策がとられておりません。

○岡山委員 ですから、今ここで直ちにわかりましたということにもならないのかもしれませんが、けれども、告示前からその地域に土地を持っていた人については、先日来御議論があったように、当時そこに現に住宅を持っていなかった人と同じに切って捨てられても問題が残るのじゃないかと思えますので、これについては御検討いただいて何らかの対応をされる必要があるのじゃないですか。たまたまそういう具体的な例が今下から上がってないといえれば、それはそれでいいですけども、しかし、そういうものが絶対ないとは言えないと思うのです、全国まさに何万戸かの人たちがいるわけですからね。

○西村政府委員 今御指摘いただきました問題点につきましては、今後研究させていただきますと思います。

○岡山委員 設備の更新の関係についても、これまで御議論がありまして、いろいろな観点から慎重に見直していきたいということなんですが、ただこれもやはり御答弁にありましたように、事情はさまざまでありまして、私、新潟なものですから、特にそういう感じがあたりして、ときどきそういう問題を持ち込まれるのですけれども、海岸周辺なんかですと、塩害の関係がありまして非常に腐食が早く、結局買収されるのは地方自治体なんです。市役所なんです。これはどこか自治体でもそうだろうと思うのです。ですから、私も先ほど来の御答弁の中身を全面的に否定するつもりもないのですけれども、それなりの事情の勘案というものはあつてしかるべきじゃないかと思うのです。この点はいかがでしょうか。

○西村政府委員 新潟等の塩害というのは、実は私も余り意識しておりませんが、今御指摘になるほどだと思います。実際に、周辺整備機構のな

いところでは、民防工事の問題等地方公共団体にいろいろとお世話願っております。その接点面ではいろいろな問題を聞いておられると思います。が、そういう問題を含めまして、具体的、個別的な対応ということが願望対策、周辺対策として非常に重要だという理解をしております。今後、今お話しのようなことも含めまして、きめ細かな対策をするということをやつてまいりたいと思ひます。

○岡山委員 生活保護世帯の維持費の関係もこれまた出ておりましたが、五十四年以来大蔵に要求している、こういう時世ですからなかなかうんと言わないのでしょうか、この折衝の中身といひますか、過程といひますか、この辺は、理屈はわかた、だけれども銭がないのか、まるきり門前払いなのか、どんなことになっているのでしょうか、差し支えなければお聞かせいただきたいと思うのです。

○西村政府委員 全体の財源の問題等の見地が主で、なかなかそこまで手が回らないというのが実情でございます。

○岡山委員 これは金額的にはそう大きなものじゃないと思うのですが、全国の数字を集めていらいしやいますか。

○西村政府委員 金額自身としては六千万円ぐらいでございますが、正直申しますと、いろいろな対策のバランスということがあつて、これを認めるのであればどうだということ、いろいろと連鎖反応があるものから、そういう点で、細かいものもある程度後回しというものが出てくるということでございます。

○岡山委員 今それぞれの自治体がどういう対応をしているか、私もきちと調べておりませんが、それぞれの自治体単独で措置しているところなんかもかなりあるのじゃないかと思うのですけれども、財源の国と地方の分担の問題が今まさにいろいろ議論になっているところですから、そこはそれとして、せめて生活保護世帯ぐらひは、やはり原因者負担の原則を貫いてほしいということ

を申し上げておきたいと思ひます。

それから、周辺対策の今後の課題についてなんですけれども、法改正のねらいですね。意味があるじゃないかなんかという議論もあるのですけれども、一応二つの機構を統一して一元化することによって合理化するの、これが一つと、もう一つ、全国的な展開をにらんだ新しい体制づくりだ、こういう御発言があつて、私は、これから進めていく仕事の中身からいへば、必ずしも直接お役所がやることはいかどうか、例えば用地買収でありますとか代替地の造成だとか移転とかというように含むとすれば、かなり民間的な手法というものが役に立つことではなからうかと思つたりもするので、まずは何が一番重要課題かということについての御認識をお聞かせをいただきたいと思うのですが、大臣、いかがですか。

○西村政府委員 まず、今後の環境対策としますと、緊急対策である民防工事というのをとにかく完成するという第一の課題。この課題の次にまいりますのが、やはり移転跡地を含みます周辺対策ということで、空港周辺整備機構が四十九年に設立されたのもそういう趣旨からでございます。本来の周辺整備対策というものをこれから一生懸命取り組んでいくということが今の当面の課題にならうかと思ひます。

○岡山委員 そこで、周辺対策といひしても、いろいろと事業そのものはあるわけなんですけれども、補償と土地利用、皆さん方がお出しになっている参考資料に即して言えば、空港周辺対策は大きく分けて土地利用と補償などに分けられるということになっておるわけなんですけれども、私は、やはり基本的に、計画的な空港周辺の土地利用というものが将来に向けて進められなければならないのじゃないかという感じがするのです。

(委員長退席、津島委員長代理着席)
そこで大阪、福岡、そしてこの間の御議論では名古屋というものが周辺整備空港に、これは大阪、福岡は周辺整備空港になっているわけですが、これ

に名古屋も近い将来追加をする可能性があるといううようなお話でもあるのですけれども、これは言うなれば、特定空港全体についても、これはもう周辺整備計画を持ってきつと将来に向けて空港周辺というものを整備していくということが基本的な対策じゃないか。民防工事なんというのは、これは後始末の行政なわけですから。

そこで、まず伺いたいのは、法的に、この法律では、この周辺整備空港を拡大していく法律制約というのは、私の読み限りではないのじゃないか、こう思うのですが、この点はいかがでしょうか。法律上は「市街化されているため、」うなつておりますが、資料などを拝見いたしますと、市街化されておき、また市街化すると予想されるためといひますか、市街化が予想される地域といふものがいわば政策判断としてこれにつけ加えられていくということになっているわけですけども、法律的な制約はないというふうな考えてよろしゅうございませうか。

○西村政府委員 周辺整備空港の指定ということ、今回の法律改正では特別に改正しておりますので、従前どおりの考え方で行うわけでございます。具体的には、九条の三の第一項で指定要件が書いてございます。そこでは運輸大臣の管理する一種空港、二種空港ということでございますし、また一種区域が既に指定されているということとありますし、それからさらに「第一種区域が市街化されているため、その区域について、新たに航空機の騒音による障害が発生することを防止し、あわせて生活環境の改善に資するための計画的な整備を促進する必要がある」と認められるもの」となっております。こういった点で、「生活環境の改善に資するための計画的な整備」というのがこの指定の要件でございまして、それは今お話しのように、これから航空交通の量があふえてまいりますと、そういうことを必要とする空港は出てくるものと思ひます。

○岡山委員 少なくともこの法律の条文に関する限りは、民防工事などをやっている特定空港につ

いても、これは法律的な制約はないというふうに理解してよろしいのかどうか。それから逆に自治体などが周辺整備計画というものを持って、自治体独自にそういう計画を持って、運輸省に指定を求めるといふようなことがあった場合の対応などはどういふことになりますか。

○西村政府委員 法律のあり方としますと、従来と同様でございますので、今後とも周辺整備空港として必要なものがあれば指定していくということでございますし、具体的にそういう客観的な必要があつて地方公共団体が積極的な周辺整備計画をお持ちのところがあれば、それは国も積極的に対策に取り組んでいきたいというふうに思っています。

○関山委員 わかりました。

そこで、今回の法律で特定空港について緑地帯の造成だけ入れているのです。これはどういふことだったのでしょいか。やはりそこまでは目下のところは——これは委託を受けた場合といふのですから、別に委託を受けなければそれぞれがやってもいいということになるのでしょうか。けれども、特にこの事業だけを入れたらいいというのは何なのか。それから各自自治体が直接的に対応するときと機構に委託をした場合と、どういふ違いが出てくるのか。自治体の側からいえば一体メリットはあるのかないのかということについてお聞かせ願いたい。

○西村政府委員 民家防音工事等はこれで大体終わりますので、特に受託の問題というのは、他の特定飛行場からの受託の問題というのは大体必要性がなくなってくるということで、先ほど申しましたように、これからの各飛行場の問題というのは、やはり緑地帯の整備ということが中心になっていくかと思ひます。それで、特にこういうものを受託の事業にいたしましたのは、周辺整備機構が既に緑地帯整備というのを長年手がけてまいりまして非常なノウハウを持っているわけでございますから、そういうノウハウを活用するということは、各地方公共団体、地元におきましても非

常に有利なことではございますので、そういうたものについては周辺整備機構の能力を活用する道を開いておこうということ、恐らく各地方公共団体もかなり面倒くさいような仕事につきましまして、この周辺整備機構に委託するというような事例が出てくるものと思ひます。

○関山委員 さらに言えば、周辺環境基盤施設整備事業ですね、こういうものだって取り入れていたらいいんじゃないですか。財源問題は別ですよ。別ですけれども、物の考え方として、今こういうふうな機構を一元化をしていくということの中に積極的な意味合いがあるとすれば、この種のものも取り入れていってもよかつたのじゃないか。今後むしろそういう問題についても積極的に対応していくべきじゃないか、こう思うものですからお尋ねをしておるわけです。

○西村政府委員 確かに立法のあり方としては、周辺環境基盤施設のようなものも含めまして受託の道を開くということもあろうかと思ひますが、これらの施設の整備というのは、実は地方公共団体が固有の業務としてやっている分野でございますので、とりあえずは、どちらかと申しますと、空港設置者サイドの緑地化の問題といふのをまず周辺整備機構の業務にしたわけでございます。もう少し地方公共団体からの要望がそういうところに具体的に出来てまいりますれば、将来の問題として検討することもあろうかと思ひます。

○関山委員 先ほど申し上げましたように、後迫の政策からどこかで一つめどがついたところで積極的な対応へ転換をしていくことがなければ、この空港騒音問題というのは、まことに非生産的な話ばかりじゃ困る、こういうことなんでありまして、そういう点で、土地規制まではなかなか容易にいかぬでしようけれども、せめて計画的な土地利用といふものについては、これは皆さん方が諮問をされた何とか懇談会ですか、そこらあたりでも都市計画的な手法も取り入れてというような指摘もあるわけですので、この周辺対策の体系の中で言えば、もう一つランクを上げて計画的

土地利用といふところまでは、これはそれに対応する空港周辺整備計画の実施といふものとかかわりで、いわゆる特定空港あたりを、全体をカバーしながら前向きにひとつ積極的に取り組んでいく必要があるんじゃないだろうか、こんなふうにも思ふものですから、ぜひひとつそういう観点からこの問題について改めての御決意のほどをいただきたいと思います。

あわせて本社機能、本社をどこにするのか決まらないという話がずっとありましたが、本社機能というのは出発時に一体どんなものが予想されているんでしょいか。これはちよつと事務的なことですが、質問し忘れたものですから、お伺いしておきたいと思ひます。

○松村説明員 新機構の本社機能といたしましては、予算、事業計画の策定、決算の調製、職員的人事、勤務条件及び服務の基本に関する事項、理事会及び評議員会の庶務等の事業の執行が考えられます。

○西村政府委員 周辺の土地の計画的利用といふ手法は、御指摘のように、大変今後の周辺整備におきまして基本的な問題だと思ひます。そういう意味では周辺整備機構のごいふ空港につきましましては、都道府県知事が周辺整備計画を決めるといふことになっておりますので、その中でさらに都市計画等の手法の活用によりまして、これまで移動跡地をただ管理していく……（関山委員「特定空港のことを聞いているのです」と呼ぶ）周辺整備空港につきましましてはそういうことでござい

ます。ただ、特定飛行場につきましては、まだ計画的整備といふ形の枠組みができておりません。ただ事実上、地方公共団体が都市計画等によりまして、そういう形で整備するということは考えられるわけでございますので、私も周辺整備空港に至らない特定飛行場につきましても、各府県にそういう体制をとっていただければいいと思ひます。という形でやっていたらどうお願ひしてまいりたいと思ひます。

○関山委員 私が今一連の指摘を申し上げていることは、周辺整備空港にとどまらず、この騒音対策の対象となる空港については全体的な対応をしていくべきではないですかということですから、そういうふうな御理解をいただきたいと思います。

時間も過ぎていきますが、これは大臣にお伺いいたしますが、今回の機構の法案もそうなんですが、この国会の、運輸委員会の法案というのは、全部が全部と云つていいほど臨調行革絡みで、何でこの法律を成立させなければならぬんだろとか時には考えたくなるような法律ばかりぞろぞろ出てくるわけですよ。日々にしても、これはいづれもう一つターミナルをつくってから民営化しなさいよというただし書きまでもついていたのが、これがすつと乗ってくる。あるいはこの後出てくる観光振興会法なんというの、これ一体どこに何の目的があつて——それは法律改正をする側からすれば、それなりに理屈はつきますよ。だけれども、その理屈のつけ方がいかにも無理なんだ。言つてみれば、臨調行革であるいは行革審で指摘をされたからしょうがないから法律改正するほかないや、こんな感じさえるわけですね。もちろん内閣は臨調答申を最大限尊重するという立場がおりになることはわかりますが、しかし、そうかといつてこうやたらとその種の法律が重なつてきますと、一体どういふことなんだ、こういう感じが正直な話するんですよ。この点については、行革指摘事項といふのはこのほかにもたくさんあるわけですが、後でお伺ひもしますけれども、これは一方的な追隨の感が非常に強いのです。あるいはまた数合わせです。今回の関西空港に伴う日夕の問題なんというのは、明らかにそういう関係に立つわけですので、こういうものについて一体運輸省独自の行革方針はあるのか。私もだつて政府が出している行革臨調反対と言つてみたって、本当の意味で行革臨調といふのは、また別なサイドで必要だと考えているわけですから、しかもこれが運輸省やあるいはこの運輸委員会、

国会の場の議論をそつちのけにしてどんどん外側から持ち込まれてくる。このありようというのは非常に私どもにとっては許しがたいことだ、こういう感じもするわけですが、大臣、いかがでございますか。

〔津島委員長代理退席、委員長着席〕

○山下国務大臣 先生のおっしゃるような気持ちで私全くないわけではございません。正直なところ、やはり伸び伸びとやらしてみたいという気持ち、私はあるんですが、しかし、これは会社だって家庭だって貧乏なときにはどこか始末しなければならぬというのと同じような原理ではなからうかと思ひますが、特に特殊法人等に対する臨調の答申の趣旨というものが、社会経済情勢の変化に対応して的確な改革を進めていくため、その廃止、民営化、事業の縮小等を提言した、こういうことでございますので、政府といたしましては、この臨調の答申を最大限に尊重するというのが現内閣の建前でもございますので、私どもやむを得ないところかなと思ひます。

同時にまた、政府機構というものは国民の税金で成り立っているわけですから、もしもむだなものがあるとするならば、当然むだなものは切り捨てなければならぬと、合理化という面でも推進していかねばならないと思ひます。したがって、そういう観点から運輸省としてもさらに独自のそういう一つの案というものがなくともおっしゃる、その点については、私も最初から、許可官庁から政策官庁へと脱皮していろいろと機構改革をやった矢先でもございますし、さらにひとついろいろな面から検討してまいりたいと思ひます。

○関山委員 よくもおっしゃったんで、私もそのことを言おうと思つたんですよ。政策官庁に脱皮したんですからね。ですから、大臣、そういうお気持ちであれば、運輸省だって、行革やるなら、あるいは事務事業の見直しをやるなら、こつちこつちで一つの考え方をもちますよぐらいのこと、きちつと省内でそういう問題の整理をやつて

ごらんになったらいかがですか。もしやつていらつしやるならお聞かせをいただきたいのですけれども、行革審指摘事項は一体どのくらいあります。そして今後法律改正を伴うもの、伴わないものを含めて、今後のこの種の問題の処理の日程はどういうぐあいに展開していくのですか。これは大臣でなくて結構ですけれども、官房長ですか。

○永光政府委員 臨時行政調査会の運輸省関係でどういう指摘があるかということ、あるいは今後の処理の方針のお尋ねでございますが、大きく分けてまして、指摘事項の中で、運輸省の内部部局の再編成、それから地方支分部局等の整理合理化、それから特殊法人等の整理合理化、さらに陸運関係の地方事務官制度の廃止、許可可の整理合理化あるいは許可可権限の移譲問題、こういうものが大きく分けられると思ひます。

この中でもう相当のものを処理いたしておりますので、御案内のように、本省内部組織あるいは陸運局、海運局の統合の地方支分部局につきましては再編成につきましては、去年の七月に機構改革を行ひましたし、それから陸運関係の地方事務官制度につきましては、これを六十年度の今月から、四月から廃止されております。また許可可の整理合理化あるいは権限の地方移譲につきましては、臨調で指摘されました事項につきましてはほとんど措置をいたしております。さらに特殊法人等の整理合理化につきましては、今国会でお願いをいたしておりますこととございますが、軽自動車検査協会あるいは日本小型船舶検査機構につきましては、民営化という問題が提起されております。これらにつきましては、それぞれ条件等を検討いたしまして、また今後六十年度末お願いをいたしたいということで、現在検討をいたしております。さらに地方支分部局等の末端の支所、出張所等の整理につきましては、逐次これを行つていくところでございます。

○関山委員 どうしても抽象的になつてしまふのでしようが、これは六〇行革大綱でも言うのでしようか、具体的になつていく問題についてそれ

ぞれ個別にお尋ねしたいと思ひます。五十九年十二月二十九日の閣議決定に従つて、一つは海員学校の縮小の問題があります。これは六十年三月末ですから、もう既に御方針が固まつてゐるはずなんですが、どういふところまでいっているのか、ちよつと御説明いただきたいと思ひます。

○武石政府委員 お答え申し上げます。

先生御案内のとおり、昨年の暮れの閣議決定で、三月末までに具体的な結論をということになつておたつたわけでございますが、政府内部でいろいろな検討の過程で、一つは海員学校の行政監察が実は昨年度じゅうかかつて行われておりまして、その結論が、報告書が近々出るということになつておるわけでございます。その結果がございまして、細かいところまでの検討は、その出た結果を踏まえて結論を出したいということになつております。ただ、それだけでは閣議決定の趣旨に必ずしも沿うものではございませんので、現段階で関係省庁の間で話し合ひをいたしまして、一応決定している内容がございまして、

その一つは、養成規模につきましては、中長期的な船員供給の見通しとあるいは近年における定員の充足状況あるいは就職の状況というようなことを総合的に勘案しまして、その縮減を行う、行革の方向である程度の改革を進めるという基本的なことを再確認したということが第一点でございます。

それから第二点は、学校制度につきましては、船舶の高度技術化あるいは船内職務体制の変化、高校進学率の向上といういろいろな社会的な情勢の変化、そのほかの状況の変化がございまして、それに対応して修業年限の見直しとか入学資格を変えとか、そのほか教育内容の見直しを行うということと前向きな改革を行うことを決めております。

それからもう一つ、これらのことを踏まえまして、少なくとも海員学校については二校を廃止するということにいたしましたので、当該校については

六十一年度の生徒募集は行わないというような内容の決定を行つております。このためには、もちろん整理再編に伴ひまして、要員の縮減その他の必要な措置があるわけでございます。それについても実施する。ただし、この決定に基づきまして、具体的に廃止されることになる学校はどの学校であるかということにつきましては、まだ結論を出すに至っておりません。ただ、六十一年度の入学生というものについて生徒募集その他の事前にやらなければならぬことがたくさんございます。それから施設の整備についての計画とかカリキュラムの変更等についていろいろ具体的な詰めがございまして、そういうものをやりながら来年、六十一年度の入学生にかかわる生徒募集に支障がないように、できるだけ早く基本的な内容を固めるということで関係省庁との間で合意を見ておるところでございます。

以上でございます。

○関山委員 ちよつといま何校とおっしゃつたのですか。

○武石政府委員 少なくとも二校と申しました。

○関山委員 少ないとも二校。

この海員学校の問題は、海運関係の今日的な状況もあつてなかなか入学者が満杯にならないとか、卒業しても就職が思うようにいかないという問題があるようです。しかし、海運国日本として将来に向けてのことを考えますと、ただ人の集まりが悪いからというだけで切つて捨てられるものじゃないんじゃないかという感じもいたします。これはまだ最終的な結論が出ておらぬようでありまして、学校の問題というのは、きょう足らないからあつた間に合わせようといつたつて、そういうわけにいかないわけでありまして、慎重な対処をぜひとも強く要望しております。

それから、港湾建設局はどうですか。

○永光政府委員 港湾建設局の工事事務所にしましては、これも地方支分部局の整理合理化の一環としまして、閣議決定に基づきまして、五十九

年末までに一カ所整理統合し、それからさらに六
十三年までに四カ所を整理統合するということにな
ってあります。まず五十九年度でございますが、横
須賀の工事事務所を整理統合いたしました。さら
に昭和六十年度においても一カ所を整理統合いた
したいということで、現在第一港灣建設局の七尾
港の工事事務所を整理統合するというこ
とにいたしております。

○関山委員 それからも一つ、これは五九大綱
からの引張りなんですけれども、運輸局の九プロ
ックを八プロックにという話があるのですが、こ
れは五九大綱には書かれておりますけれども、六
〇大綱には落ちていないのです。これで大体落ち
ついたのかというふうに私も思っております。が、
なおしかし、五九大綱の問題は残っておりますよ
うなことになるのかどうか。これは私も多
少地元にかかわることであつたものですから関心
も強かつたのですけれども、運輸省としても何と
しても九プロックを守つてほしいということも含
めて、ひとつどういう状況になつておりますか、
お答えをいただきたいと思つております。

○永光政府委員 地方の運輸局の問題でございま
すが、確かに五九大綱で触れておりますが、六十
年度には触れておりません。五十九年度にそうい
う閣議決定をいたしまして、九プロックである
が、なお八プロックについては六十年度末までを
めどにして検討するというふうになつておりまし
て、その閣議決定自体は、まだそういう考え方は
あるわけですが、政府部内に統一の考え方はあ
るわけでございます。ただ、我々としては、昨
年九プロックで地方の交通行政をやつていき
たいというので満足したばかりでもござい
ますし、確かに先生と御関係のある地区におきま
しての拠点である新潟地区につきましても、そ
れぞれの地区の特殊事情もございまして、やは
りあそこ地方運輸行政の中核となる局が必要だ
というところで設置をいたしたわけでありま
す。

大綱で閣議決定があり、今後検討するということ
第一類第十号 運輸委員会議録第八号 昭和六十
四年四月十二日

になつておりますので、さらに引き続きその検討
はいたしたいと思つておりますけれども、慎重に検討
したいということ、気持ちとしては、先生
の気持ちも十分御理解できますし、我々として
も、今後検討の段階で、それぞれの地域の特性等
を勘案しながら検討してまいりたい、かように思
つております。

○関山委員 なお、ちよつとつけ加えて、これは
六十年度中に検討すると言つておりますが、廃止
せよと言つてないのですから。そうですね。そ
ういうふうな理解をしていらつしやるのでし
ょうね、五九大綱。

○永光政府委員 そういうふうな理解をして
おるとまではちよつと申しかねますけれども、そ
ういふものも含めての検討だということには考
えられないこともないと思つております。

○関山委員 大臣、最後に具体的に少し生臭
いテーマも挙げましたけれども、いづれにいたしま
しても、さつきの御答弁にありましたように、言
われ放しで、はい、はい、これは困るわけ
で、ぜひとも改めて大臣のさつきの御答弁の前
段の部分でひとつ御決意をいただいて、少し時
間も残りますが、私の質問を終わりたいと思つ
ますので、最後にひとつ運輸省としての強い御決
意をいただきたいと思つております。

○山下国務大臣 先ほど答弁いたしましたものと
の重複を避けて申し上げたいと存じますが、何と
いふたつて私もやはり今の内閣というものは臨
調の答申を最大限に尊重するという大前提に立
つております。したがつて、なかなか私もとし
て、これを尊重するという建前から、思うに任せ
ない点が全くないわけじゃございません。しかし
ながら、今御指摘ございました幾つかの整理統
合等につきましても、あくまで合理性というものを
尊重しながら、ひとつ公正無私にやつてまいり
たい。

特に、海員学校につきましても、連日陳情を受
けまして、実は私の頭の痛い一つの問題でござ
います。こういう専門職業課程というものはつ
ぶしが——つぶしがきかぬと言つたらちよつと言葉が

悪うございしますが、いわゆる卒業した生徒たちの
汎用性が比較的少ないということから、需要とい
うことを第一に考えていかなければなりません。
そういう意味におきまして、今七千万トンも船が
余つてゐる時期に、今後の需要は一体どうなの
かということを考えますと、せつかく習得した専門
課程を生かせる、そういう就職をさせるための一
つの需要に見合ったものという立場からやらな
ければなりません。二校の廃止については、今行
政監察をやつておりますので、そういうものに基
づいてひとつ公正無私にこれは決めなきゃなら
ぬ、かように思つておる次第でございます。

全般的に、行監の答申にもかかわらず、私ども
は行政サービスが低下することがあつてはいいな
い、これは言い聞かせながらこれらに対応してま
いりたいと思つております。

○関山委員 終わります。

○三ツ林委員長 これより討論に入るのでありま
すが、討論の申し出がありませんので、直ちに採
決に入ります。

内閣提出、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の一部を改正
する法律案について採決いたします。
本案に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕
○三ツ林委員長 起立多数。よつて、本案は原案
のとおり可決すべきものと決しました。

○三ツ林委員長 この際、本案に対し、久間章生
君外四名から、自由民主党・新自由国民連合、日
本社会党・護憲共同、公明党・国民会議、民社
党・国民連合及び日本共産党・革新共同の五派共
同提案による附帯決議を付すべしとの動議が提出
されております。

まず、提出者から趣旨の説明を求めます。久間
章生君。
○久間委員 ただいま議題となりました公共用飛
行場周辺における航空機騒音による障害の防止等
に関する法律の一部を改正する法律案に対し附帯
決議を付すべしとの動議につきまして、自由民主
党・新自由国民連合、日本社会党・護憲共同、公
明党・国民会議、民社党・国民連合及び日本共産
党・革新共同を代表いたしまして、その趣旨を御
説明申し上げます。

まず、案文を朗読いたします。
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の一部を
改正する法律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 機構の統合によつて大阪国際空港及び福岡
空港の周辺地域における空港周辺対策が後退
することのないよう新機構の組織、経営等につ
いて適切な配慮がなされるよう新機構を指
導すること。

二 未利用の移転補償地等の用地について積
極的に有効活用を図ること。

三 空港と周辺地域の調和ある発展を図るた
め、緑地帯の整備、再開発等の空港周辺整備
事業の一層の推進を図ること。

四 航空機騒音に係る環境基準の達成を図るべ
く、今後とも空港周辺対策、発生源対策等の
航空機騒音対策の一層の推進を図ること。

五 航空機騒音対策の実施に要する経費につ
いて、原因者負担の原則に基づき財源の確保を
図ること。
右決議する。
以上であります。
本附帯決議は、当委員会における法案審査の過
程におきまして、委員各位からの御意見及び御指
摘のありました問題点を取りまとめたものであり
まして、本法の実施に当たり、政府において特に
留意して措置すべきところを明らかにし、今後の

航空機騒音対策の実施に遺憾なきを期そうとするものであります。

以上をもって本動議の趣旨の説明を終わります。(拍手)

○三ツ林委員長 以上で趣旨の説明は終わりました。

採決いたします。

久間章生君外四名提出の動議に賛成の諸君の起立を求めます。

(賛成者起立)

○三ツ林委員長 起立総員。よって、本案に対し附帯決議を付することに決しました。

この際、運輸大臣から発言を求められておりますので、これを許します。運輸大臣山下徳夫君。

○山下国務大臣 ただいま公共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の一部を改正する法律案につきまして、慎重な御審議の結果、御可決いただきまして、まことにありがとうございます。

また、決議されました附帯決議の内容につきましても、その御趣旨を十分尊重し、誠意を持って実施に当たる所存でございます。

○三ツ林委員長 お諮りいたします。

ただいま議決いたしました法律案に関する委員会報告書の作成につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○三ツ林委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決しました。

(報告書は附録に掲載)

○三ツ林委員長 内閣提出、国際観光振興会法の一部を改正する法律案及び地方自治法第五十六條第六項の規定に基づき、九州運輸局福岡陸運支

局の自動車検査登録事務所の設置に關し承認を求めるの件を議題といたします。

順次趣旨の説明を聴取いたします。運輸大臣山下徳夫君。

国際観光振興会法の一部を改正する法律案

地方自治法第五十六條第六項の規定に基づき、九州運輸局福岡陸運支局の自動車検査登録事務所の設置に關し承認を求めるの件

(本号末尾に掲載)

○山下国務大臣 二案を一括して、その提案理由の説明を申し上げたいと存じます。

ただいま議題となりました国際観光振興会法の一部を改正する法律案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

国際観光振興会は、外国人観光旅客の来訪の促進及び日本人海外観光旅客の旅行の円滑化に必要な業務を効率的に行うことにより、過去二十数年にわたり国際観光の振興に大きな役割を果たしてまいりました。

近年の我が国をめぐる国際観光は、訪日外国人数及び出国日本人数の増加という量的な面のほかに、質的にも旅行者のニーズの多様化等種々の変化があらわれてきているところであります。

このような状況の変化のもとにあつて、国際観光振興会が、その与えられた使命を十分に果たし、今後とも国際観光の振興に寄与していくためには、常に国際観光事情の変化に対応して、組織、経営の活性化、効率化を図っていく必要があります。

このため、政府といたしまして、これらの状況、先般の臨時行政調査会の答申等を踏まえ、今回、国際観光振興会法の改正を行い、役員任命方法及び任期を変更し、日本人海外観光旅客に対する業務について国民への行政サービスの低下を来すことのないよう配慮しつつ整理合理化する等

の措置を講ずることとするものであります。

以上がこのたびこの法律案を提案することとした趣旨であります。これにより、国際観光振興会の効率化、活性化が図られ、もつて国際観光の振興に資することとなると信ずるものであります。

次に、この法律案の概要について御説明申し上げます。

第一に、副会長及び理事の任命及び解任についてであります。現在は、運輸大臣がこれらを任命及び解任することとされておりますが、これを運輸大臣の認可を受けて、会長が任命及び解任することとしたしております。

第二に、理事の任期を現在の三年から二年に変更することとしたしております。

第三に、日本人海外観光旅客に対する業務を、旅行の安全に関する情報の提供等の業務に整理合理化することとしたしております。

第四に、運輸大臣の承認を受けた財務諸表を各事務所に備えておかなければならないこととするなどとしたしております。

第五に、日本人海外観光旅客に対する業務を整理合理化することに伴い、目的条項に所要の改正を加えることとしております。

以上が、この法律案を提案する理由であります。何とぞ慎重御審議の上、速やかに御賛成くださいますようお願い申し上げます。

次に、ただいま議題となりました地方自治法第五十六條第六項の規定に基づき、九州運輸局福岡陸運支局の自動車検査登録事務所の設置に關し承認を求めるの件の提案理由につきまして御説明申し上げます。

この案件は、福岡県の筑豊地域における自動車の検査及び登録に関する事務の円滑化を図り、あわせて当該地域の住民の利便を増進するため、福岡県嘉穂郡庄内町に、九州運輸局福岡陸運支局の下部組織として、筑豊自動車検査登録事務所を設置しようとするものであります。

ては、従前は都道府県の組織であります陸運事務所並びに陸運事務所の支所及び出張所において行われてまいりましたが、昨年八月に成立いたしました道路運送法等の一部を改正する法律が本年四月一日から施行されたことに伴ひまして、これらの組織は、それぞれ運輸省の地方支分部局である地方運輸局の陸運支局及び陸運支局の自動車検査登録事務所に衣がえし、事務もそのまま引き継がれております。

このため、本年四月一日以降新たに設置される自動車検査登録事務所等につきましては、その設置について国会の御承認をいただく必要が生じてまいりました。

以上の理由によりまして、地方自治法第五十六條第六項の規定に基づき、九州運輸局福岡陸運支局の自動車検査登録事務所の設置に關し国会の御承認を求める次第であります。何とぞ慎重御審議の上、速やかに御承認いただきまますようお願い申し上げます。

○三ツ林委員長 これにて趣旨の説明は終わりました。

次回は、来る十六日午前九時五十分理事会、午前十時委員会を開会することとし、本日は、これにて散会いたします。

午後四時十四分散会

国際観光振興会法の一部を改正する法律案
国際観光振興会法(昭和三十四年法律第三十九号)の一部を次のように改正する。
第一条中「旅行に関する情報の提供その他日本人海外観光旅客の旅行の円滑化に必要な」を「旅行の安全に関する情報の提供等」に改める。
第十三条中「役員は」を「会長及び監事は」に改め、同条に次の一項を加える。
2 副会長及び理事は、運輸大臣の認可を受けて、会長が任命する。
第十四条第一項中「副会長及び理事」を「及び

副会長に、「監事」を「理事及び監事」に改める。
第十六条第一項及び第二項中「運輸大臣は」を「運輸大臣又は会長は、それぞれその任命に係る」に改め、同条に次の一項を加える。

3 会長は、前項の規定によりその任命に係る役員を解任しようとするときは、あらかじめ、運輸大臣の認可を受けなければならない。

第二十四条第一項第四号中「旅行に関する」を「旅行の安全に關し配慮すべき事項について、」に改め、「旅行事情につき」を削る。

第二十九条に次の一項を加える。

3 振興会は、第一項の規定による運輸大臣の承認を受けた財務諸表を各事務所に備えて置かなければならない。

附 則

1 この法律は、公布の日から施行する。

2 この法律の施行の際現に副会長又は理事である者は、その際改正後の第十三条第二項の規定により副会長又は理事として任命されたものとみなす。

3 前項の規定により任命されたものとみなされる副会長又は理事の任期は、改正後の第十四条

第一項の規定にかかわらず、この法律の施行の際におけるその者の副会長又は理事としての残任期間と同一の期間とする。

4 この法律の施行前にした行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。

理 由

特殊法人の経営の活性化及び効率化を進める見地から、国際観光振興会の役員の任命規定について所要の改正を行うとともに日本人海外観光旅客に対する業務を整理合理化する等の必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

地方自治法第五十六條第六項の規定に基づき、九州運輸局福岡陸運支局の自動車検査登録事務所の設置に關し承認を求めるの件

運輸省設置法第四十三條第一項の規定により、九州運輸局福岡陸運支局の自動車検査登録事務所を設置する必要があるので、別紙のとおりその設置について、地方自治法第五十六條第六項の規定に基づき、国会の承認を求める。

別紙

名	称	位	置	管	轄	区	域
筑豊自動車検査登録事務所		福岡県嘉穂郡庄内町		直方市	飯塚市	田川市	山田市
				鞍手郡	嘉穂郡	田川郡	

理 由

福岡県の筑豊地域における自動車の検査及び登録に関する事務の円滑化を図り、あわせて当該地域の住民の利便を増進するため、福岡県嘉穂郡庄内町に、九州運輸局福岡陸運支局筑豊自動車検査登録事務所を設置する必要がある。これが、この案件を提出する理由である。

運輸委員會議録第七号中正誤

ページ 段 行 誤

正

二 二 三 大際国際空港 大阪国際空港

昭和六十年四月二十日印刷

昭和六十年四月二十二日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

D