

第百二回 参議院運輸委員会會議録第十一号

昭和六十年五月二十八日(火曜日)

午前十時四分開会

委員の異動

五月二十八日
辞任
安田 隆明君
小柳 勇君

補欠選任
出口 廣光君
粕谷 照美君

出席者は左のとおり。

委員長 鶴岡 洋君
理事 大木 浩君
梶原 清君
瀬谷 英行君
矢原 秀男君

委員 江島 淳君
高平 公友君
出口 廣光君
藤田 栄君
森田 重郎君
山崎 竜男君
吉村 真事君
粕谷 照美君
目黒今朝次郎君
小笠原貞子君
伊藤 都男君
山田耕三郎君

國務大臣

運輸大臣 山下 徳夫君
政府委員 日本国有鉄道再
建監理委員会事
務局長 林 淳司君
運輸大臣官房國
有鉄道再建総括
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
安全局長 神津 信男君

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
海上保安庁次長 西村 康雄君
岡田 專治君

事務局側
常任委員会専門
員 多田 稔君

説明員
法務省刑事局刑
事課長 東條伸一郎君

外務省國際連合
局社会協力課長 馬淵 睦夫君

運輸省航空局飛
行場部長 松村 義弘君

運輸省航空事故
調査委員会委員 八田 桂三君

運輸省航空事故
調査委員会事務
局長 星 忠行君

日本国有鉄道総
裁 仁杉 巖君

参考人
新東京國際空港
公団副総裁 松本 操君

本日の會議に付した案件
○参考人の出席要求に関する件
○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、衆議院送付)

○國際觀光振興会法の一部を改正する法律案(内

閣提出、衆議院送付)

○委員長(鶴岡洋君) ただいまから運輸委員会を
開会いたします。

まず、参考人の出席要求に関する件についてお
諮りいたします。

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
の審査のため、本日、新東京國際空港公団の役職
員を参考人として出席を求めたいと存じますが、
御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(鶴岡洋君) 御異議ないと認め、さよう
決定いたします。

○委員長(鶴岡洋君) それでは、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を議題といたしま
す。

本案につきましては、既に趣旨説明を聴取して
おりますので、これより質疑に入ります。

質疑のある方は順次御発言を願います。

○目黒今朝次郎君 さよう法案があれですから、
法案の問題にちよつと入ります。

おとしになると思うんですが、我々大阪の伊
丹空港の現地視察に行った際に、騒音防止の住宅
の改造対応ですね、これについては大變現地で苦
勞していらつしやるという話を聞いたことがある
んです、車の中で。今回の法案に伴って、調査室
からもらった資料によりまして大阪、福岡のこと
を見てみますと、この資料作成の段階では、大阪
は八八・三％、それから福岡は七六・六％、そう
いう資料をもらつておるわけですが、完成
見込みのところには、六十年年度完成、この法
案の説明の中にも六十年年度完成と、こういう格好

になつておるのでありますが、これは航空局側が
設定をしたものに対する八八・三％で六十年年度完
成なのか、現地住民の要望との関係はどんななか
わり合いになつておるのか。ずばり言えば、住民
の要望も一〇〇％含めて大阪、福岡の関係につい
ては六十年年度完成、そういう計画なのかどうか。
この辺について、一番大きな問題は航空騒音であ
りますから、この住宅問題についてどういう考え
か、現況とこの法案とのかかわり合いを含めてお
聞かせ願いたいと思つておるんです。

○政府委員(西村康雄君) 今回の法案の御審議
をお願いしておりますが、大阪と福岡の空港周辺
整備機構の事は、今先生お話がございましたが、
民家防音工事が六十年年度で一応概成する、これか
ら新しい段階、特に緑地化等を中心とする周辺対
策に重点を移行していくという時期に差ししかかっ
ているわけでございます。

それで、民家防音工事の実施の見込みでござい
ますが、これは周辺の住宅の希望を全部聞きまし
て、それで現在ぜひ工事をしてもらいたいという
ところにつきましては六十年年度では完全に終わ
るといふことを見越しております。あと残ります
のは、各個人のいろいろな御都合ということがござ
います。今は民家防音工事についてはやらな
い、先に延ばしてほしいというお宅だけが残つて
いるわけで、そういう点で、民家防音工事はこの
段階でこちら側からの積極的な動きかけによるも
のは一応終わるといふことになっております。法
律改正後の新しい機構がもしできましたら、その
機構は今後は新しい段階の仕事に鋭意努力してい
くというふうなことになるかと思つておるんです。

○目黒今朝次郎君 現地の防音装置をしてもら
った皆さんに聞きますと、例えば夏場防音装置をし
てもらう、それはそれなりにありがたいことなん
だけれども、しかし、びしゃつと密閉してしま

といやが応でも冷房装置がなければ、扇風機その他の関係で冷房装置がなければもうむんむんとして入ってられないということで、冷房装置なり、あるいはそれに伴う電気の使用料などなどの附帯経費があるわけですが、その附帯経費については現在の防音装置の範疇には入っていない。それは各人の好み好みであるからそこまで手が伸びないということをよく言われるんですが、しかし、冬場は一步下がって我慢するとしても、夏場密閉した中で、飛行機がぶるんぶるん来るから我慢せよというのはちょっと人権侵害じゃないか。

これは国鉄の新幹線の場合も言えることであります。伊丹空港、あれだけ飛んでくるんですから、兵庫側は特に。最小限度の人間として夏場を越すための冷房装置、扇風機がいかにどうかは別にして、そのぐらいはやっぱり最低基準として考えるのが当然じゃないか、こう思うんですが、いかがでしょうか。どうしてもだめですか。

○政府委員(西村廉雄君) 今お話しのようなことで、空調機、クーラーはこちらから補助をしてつけていくということで、これは徹底しているわけですが、問題は維持費、電気代でございます。電気代についても空港設置者側が負担できるとそれはそれで非常に望ましいのかもしれませんが、現在一般的な水準から申しますと、まあ夏になればどの御家庭でも使うというのはかなり普及してきております。そういうことも一つ考えながら、そしてまた、正直なところ財源的にも環境対策には非常に国としては使っております。大体、空港整備特別会計の約半分ぐらいの額が環境対策に使われているわけで、そういう点から、維持費の負担を實際に皆様にひとつお願いしたい、こういうことでしているわけでございます。

なお、生活保護世帯につきましては、今予算要求をして何とか設置者側で負担するような体制に持っていけないかということで努力しておりますが、まだ予算化できないという段階になっております。

○目黒今朝次郎君 それからも一つは、この予算書を見て、例えば防音装置をしてもいい、クーラーは、電気代の問題はあってもつけてもらいた。しかしこれは、減価償却と言っては変であります。耐久年を何年に見て、十年見ると十五年見るとか知りませんが、これは一回つけてやったら後はおまえさんでやれ、こうでは私はいくらも政策としてはまずい。したがって、何年ぐらいつとという前提で更新を考えているのか。それは空港整備特別会計を見るとそういう項目ないんですよ。何年後切りかえで補てんしていい、その点は予算上も大体耐久年ほどのぐらいつておいて、それに必要な予算は毎年計上するのじゃなくて必要ときにやる、そういう予算の仕組み、それをどう考えているんでしょうか。

○政府委員(西村廉雄君) クーラーの耐用年数は八年というようなことに一応なっておりますが、実際はクーラーの取りつけを始めてから十年たつております。今日まで、ところが、クーラーは意外と使えるんで、これは一つ一つの機械によってはかなり差がございますし、二十年も使っているという機械もあるようなことで、実際にはクーラーの更新の問題というのは、いずれはそういう時期にくると思っておりますが、必要に応じてこれから状態を調査しながら、実際に老朽化したところを取りかえるというふうな方策をこれから検討していきたいというふうに考えている次第でございます。

○目黒今朝次郎君 それから、私も決算やってみて気がつかなかったんですが、航空労組連絡会、全日空、東亜から何らか全部集めた、それで騒音関係を見ているうちに気がついて、私も不勉強なんです。空港整備特別会計から国債整理基金特別会計というところに五十九年度は二百六億提出している。これは大蔵とか決算で問題になったんですが、今政府委員の方は、金が厳しい、財政が大変だ、だから云々ということがあったんですが、確かに五十八年度を見ても、オールの関係のやつが九百十八億で、民家のためには六百二十四億と

相当金を使っておることはわかるんですが、国債整理基金特別会計に繰り入れるということはその会計が相当余裕がある。余裕があるというのに限って大蔵省がたばこか専売とかから金を取ったという経過は私わかってるんですが、空港整備会計からこの基金会計に入れることは結局空港会計はそれだけ余裕がある、裏を返せばもう少し料金を下げていい、こういうことに反論的になりかねない。どういう経過で国債基金の方に二百六億も繰り入れを了解したんですか。それだけ空港会計には余裕があるんですか。ちょっとこれは変ですね。事実かどうか言ってください、六十年何ぼになつてゐるか。

○政府委員(西村廉雄君) これは、空港整備特別会計の資金収支上、どうしても資金がショートしてまいります。そういう意味で実は借入金金を五十七年からいたしております。借入金金は年度の短期借り入れなものですから、翌年度借入金金を返済する、その返済の納付先が国債整理基金でございます。ということ、余裕があるので納付するということと、実は借金のやりくりでそのお返しをするという形で納付しているものでございます。

○目黒今朝次郎君 素人ならそれでごまかせるけれども、我々決算屋にはそんなこと通じませんよ、あなた。借金返しのやりくりで国債整理基金を使っているなんて、そんなことはうそですよ。きょうは時間ありませんからそれ以上責めませんが、その答弁はちょっと私は決算の理事としていただけませんよ。そんなこと言ったら大蔵大臣パーですよ。十五日の五十七年度決算の総括でも一回だめ押しをするから、運輸大臣に。今のやつはきょうは聞いて、余り深追いをしません。深追いをしません、もう少し会計のやりくりについて検討して今後の大臣答弁の際に明確にしたいということ、これは深追いしません、時間もないですから。要望だけしておきます。法案関係は以上になりますが、きょうは緊急の課題が二つ三つありますから、国鉄総裁も忙しいと

ころを来ておりますから、最初に国鉄問題で一つちよつとお伺いいたします。

五月十五日に亀井委員会の亀井委員長が、現在の仁杉総裁の首をも含めて発言なさって、補助金の特別委員会が我が党の赤桐委員から質問され、二転三転、何になつたかさっぱりわからない。その後、委員会の事務局長次長林さんから丁寧にその話の真意について御報告がありました。その努力は私は多といたしますが、この亀井委員長の発言の真意が私はどうもわからぬ。四月の十六日、亀井委員長の御出席を願ってここで一問一答やつた。ここに議事録がありますが、その際に亀井委員長は、総裁の辞任劇の問題とか、あるいは、土地を売って、その土地を売った関係でそれと利害関係のある人を新しい分割会社の社長にするとか専務にするとか、いろいろなうわさがある。あるいは任田委員がこう言つたとか、だれそれが何かと、いろいろあるけれども、こういう問題等については極めて私は不愉快だ。

したがって、亀井委員会というのは、一体そういう国鉄の総裁の人事問題とか副総裁問題とか、あるいは各管理局長とか、そういう国鉄の人事問題なり、新しく考えていられる会社の役員問題について、そこまで一体権限があるのかどうか、あるいは水面下でやりくりするのか、こういうことを厳しく私は例を挙げてやりました。ここに議事録あります、七ページにあります。この際に亀井委員長は、亀井委員会というのは、新しい企業経営の問題などについて効率的な経営形態、債務処理、余剰人員、それからくる具体的なプロジェクト、この中で亀井委員会の仕事であつて、いわゆる総裁の人事問題であるとか新しい会社の問題であるとか、そういう問題については私は話をする職責も権限も一切ありません、こう断言している。ですから、巷間で言われている仁杉総裁の解任問題などは私の範疇ではございません、はっきり議事録で私に答弁している。それで最後に、個人的な見解として、国民が厳しい目で見ているのであるから、国民の期待に沿うような形で

転士も管理局長も同じですよ。この与える心情的な影響というのは、はかり知れないですよ、きょう国労大会やっています。そんな総裁の人事権にまで介入してくるんなら総裁を先頭に一丁やろうか、そういう気持ちになるのもこれは人間の気持ちとして当然ですよ。だから、そういう現場の第一線の管理局長とか、あるいは第一線の職員に無用な摩擦、無用な不安感、無用な抵抗感を与え、ことだけは今日の非常に大事な情勢においては恩の背頂だ、私はそう思うんです。

それで総裁にお伺いしますが、総裁もいろいろ苦しいですよ、苦しいですけども、やっぱり一月十日の問題は、いい悪いにしろ、亀井委員長から国鉄側として検討しなさいという要請を受けて、あなたが中心になって常務理事あるいは全国の管理局長も集めて、それは賛成も反対もあつたでしょう。私は、週刊誌でありますから、週刊誌に一々だれだれ理事は反対、だれだれ理事は賛成とか、どこの管理局長はどうか、裏も表も知っています。そんなことをこの大事な段階にマスコミやポライターに言う段階ではない。あなたの責任でとにかく全管理局長を含めてまとめたんですから、理論的にも実践的にも、それはそれとして確信を持って亀井委員会に議論なら議論してもらおう、大いに議論してもらおう。今の教育臨調みたいな、亀井委員会も案がある、国鉄はこういう案がある、一体どちらがいいですかということ、公聴会をやるなり、あるいはマスコミの皆さんを集めて、マスコミの皆さんはどう思うんでしようかということなどについて大きく国民に問題を投げかけていく、そういう意味からも、やはり国鉄は国鉄としての自分のまとめた案に自信と確信を持って世間に訴えるべきだ、組合にも説明をすべきである、職員にも提示をすべきである、そういうふうに私は思うんです。

最終的に、真ん中にいらっしゃる運輸大臣が、亀井委員会の答申、国鉄側の意向、いろいろ聞いていただいても、やっぱり行政側の運輸大臣としてはこういうものしかないかろうという場合には、議論を通じての結果でありますから、それはそれなりにルールに従って議論しましょう。でも今日の段階で総裁はそんなにびくびくする必要はない、やっぱり言うべきは言う、全体の親分なんですから、そういうことにおいて軽々しくあなたの首を飛ばすなんてそんな世論にならないように、総裁は総裁として職員と家族とOBに対してやっぱりきちっと私は自信を持つべきだ、こう思うんです。この問題に関して総裁の見解をひとつ自信を持って答えてもらいたいと思うんですが、いかがでしょうか。

○説明員(仁杉隆君) 今先生からいろいろ御指摘がございましたが、私どももいたしましては、今先生の御指摘のように、一月十日に、監理委員会あるいは国会あるいは各方面から実務者としての意見を言うべきであるということ、国鉄の再建に関する基本方針というものを監理委員会に申し上げたわけでありまして。しかし、これに關しましていろいろな考え方があるということも私もよく承知をいたしております。総裁談話におきましてもこれに対して御指摘、御批判等については謙虚に耳を傾けるということをお申しておるわけでございまして、また、監理委員会の御審議に対しても我々は協力するし、政府が案を決めた場合にはこれに従いますということをはっきり申し上げているわけでございます。その後監理委員会等からもいろいろ御設問等がございまして、私どもも誠意を持って答えているつもりでございます。が、やはり組織の違うところのやりとりでございますので、多少時間がかかるというような問題もあるかと思いますが、今御質問になつておる事項に關しましてはそれなりに努力を重ね、お答えをしているつもりでございます。

○目黒今朝次郎君 世論調査を見ても、民営化、加藤寛先生も民間会社に移行とは言つた覚えはない、これは民営化だと、こういう非常に学者らしい言葉遣いをしていらっしゃるんですが、現状の国鉄を改革しようということについては国民世論も大体一致して、我々を含めて、やろうと。しかし全国一本のネットワークが分割化か、この順になりまして世論調査も真つ二つ。ですから、それは今後の議論で分割がいいという人もおるだろうし、いや、やっぱり国鉄なら全国一本のネットワークでいいという人もあるでしょうから、それはひとつ国民の動向を見ながら我々も慎重に対処する。

なせ乗らないんでしよう。絶対乗っていかぬという、審議は公開しないということ、教育臨調の細則を見ても国鉄監理委員会の細則を見てもそう違わないんですよ。違わないのに、教育臨調は国民の、お母さんや子供たちを含めて大いに注目を受けている。ところが、国鉄監理委員会は雲の上におつて、今言つた問題を含めて雲の上にいる。それで国鉄の七分割案であるとか、あるいは自動車は十二に分けるとか、ああでもないこうでもないという、ばんばか火花が何か知りませんが、それで世の中の動きを見ている。

案につきましても、亀井委員長の談話の中にもこれを一つの参考としてというふうに書いてございまして、私どもも、十分監理委員会も我々の意見は尊重されながら、尊重と申しますか、いろいろ参考にしながら案をまとめるのだからうといふふうに思つておりますし、その中間におきましていろいろ作業がございまして御協力いたしましてともに、国鉄としての意見も率直に申し上げているところでございます。

それで林事務局次長にお伺いしますが、これは大臣にも聞いておいてもらいたいんですが、いわゆる教育臨調、きょうも公聴会やっていますね。教育臨調が、例えば教育の自由化の問題については文部省の初中局長とか高等教育局長とか、そういう皆さんも自由化の問題について教育臨調の考え方はおかしいとか、直すべきだとか、反対であるとかいうことは、行政の方である文部省の関係局長は大威張りで言っているわけですね。それから、一般国民から意見を募集して教育臨調は公聴会をやっている。テレビにはちよちよち出てくる。それで委員長さんも国民に向かって発言している。もちろんマスコミにも乗ってくる。

この二つの、国鉄と教育のやり方を比較した場合に何と差があるのだろうか。教育も大事ですよ、否定しません。でも、国鉄も産業経済上切つても切れない国民に大事なもののじゃありませんか。特に北海道あたりに行つたら、小笠原先生もいるけれども、北海道をばかにするにもほどがある、自民党の議員までそれぐらいやっています。それから、そのくらい大事な問題ですよ。それをむしろ国民にオープンにやっていると聞いている、聞いた上で審議をする際は非公開でいいですよ。そういうふうにも少し大衆化、国民化すべきじゃないか、亀井委員会の運営について。事務局次長、この問題については、教育臨調を対象にした場合、委員長以下先先生方はどういってお話をされているんでしようか。これをちよちよち聞かしていただきたいなと思うんです。

そういうふうな意味におきまして、例えば自動車の問題等につきましてもいろいろ御示唆がございまして、それに沿ひましていろいろ作業をいたしておりますが、なお我々国鉄としての意見もつけ加えて申し上げる。それににつきましてどういふふうに監理委員会が扱われるか、これは一月十日の

こういふふうな教育臨調は相当オープンに国民の声を聞くということが行われておるんですが、国鉄監理委員会はこの臨調のような立場で国民世論を聞いていく、意見を聞く、そういうルールに

○政府委員(林澤司君) 今お尋ねの件でございまして、一つは、公開すべきかどうかということでございますけれども、教育臨調も審議そのものを生で公開するということとはしてないと思うんです。この点は私も監理委員会と運営は同じだと思ひますが、どういふ審議が行われておるかということについての概要と申しますか、審議の進み方というのについてこれをどういふ形でお知らせするかということになるかと思うんですが、教育臨調の方と私どもの方は若干やり方が違つたわけでございます。教育臨調の方はそれぞれ概要をまとめて発表するという形をとつておるわけであ

ります。私どもは大体原則として週二回会議をやっておりますけれども、毎回会議を終わってから、担当の記者クラブの方々にその日の会議の概要についてブリーフィングという形でお話をしておるといふことをごさいます。

それからもう一つは、国民の意見を吸い上げるといふ事か、聞くといふことでもございすけれども、私どもといたしましては、もう既に一昨年の六月発足以来、審議を重ねるとともに各方面からの御意見は相承承っております。国鉄当局はもちろんでございすますが、関係省庁、それから国鉄の關係の労働組合、それから私鉄の経営者、あるいは学者あるいは実務家、いろいろな方々から御意見を伺うという事は非常に多くの回数を重ねてやっております。それから御意見を直接伺うだけでなくて非公式にもいろいろな方々からお話を聞いておられますし、それからまた各政党からもいろいろな御意見あるいは再提案についての提案がございすので、そういうものは逐一手いたしまして克明に委員会の中で検討しておるといふ事なことで、いろいろな意味で各方面の御意見をできるだけ聞きながら進めていきたいという姿勢は持つておるつもりでございす。

○目黒今朝次郎君 加藤寛先生はやはりません、民営化、今の国鉄のいろいろなやり方について民間の手法を取り入れるということについては、これは国鉄の方だつて社会党だつて組合側だつて、現実の厳しい現状等を考えてそれはそれなりに対応しよう。きょうやっていろいろの臨時大会だつて、そういうことについては割り切ろう、うちの勤務の臨時協議会だつて、やっぱり割り切ろう。ローカル線について、いや運転士は運転士だとか、車掌は車掌だとか、そんなことを言つていられない、いわゆる中小私鉄のような格好のやつはもう取り入れていこうと、そういうことについては余り国民的対立がないです。

ところが分割という問題になると、亀井委員がちつとも全部を言わないのですから、言つてゐるのは北海道、四国、九州分割だ。それは北海道反対、四国反対、九州反対、自民党の議員までひつくるめて大亀井委員会に押しかけよう、こういうことで、今月の末か来月になればあんなところへ毎日毎日行くでしょう。きょうは北海道部隊、きょうは四国部隊、委員長のところの住友電機まで行つて、おい亀井委員長どうするんだ、こういうことになるんす。

しかし一番悪いのは、分割分割と言つておつて、どういふ考えで分割するのかというぐらゐは、教育臨調の自由化の問題にありませんが、亀井委員はこういう考えで分割したい、例えば東京なら東京はやっぱり一つの團にしたいとか、あるいは東京をばらばらにして東北・上越新幹線と中央線とセットにして、山手、国電のほうがいいか、東北のローカルの赤字に内部利用させる、そういう方向でワンセットをつくらうとか、従業員は五、六万八万程度につくらうとか、東西に分けようとか、あるいは真ん中を分けようとか、何かの分割の具体案を出して、教育臨調の自由化と同じように、それで国民の皆さん、関東は関東らしく、ローカルはローカルらしく、こういう考えでどういふようかと、国民はひとつ世論なり各議会で検討してみたい。きょうは五月二十八日です、そのぐらゐはやっぱり出して、国民に議論の資料を提供するといふぐらゐにやらないと、選挙区の定数は正じやありませんが、六・六案と、県内の境界線を切れというものがあつたら、亀井委員はそういう面ではいろいろな意見を聞いておるといふ面では、我々社会党の議員も含めて何を根拠に分割案を議論したらいいのかわからない。

全国ネットワークがいいのか分割がいいのかと言つた、分割の方はネタを提供しないんだから議論のしようがないじやありませんか。このぐらゐに入つてやらないと国民不在の分割論になつてしまう、こゝろは極言をしてもこれは亀井さん

に反論される筋合ひはないと思ふんです。だから、これ言つたつてあなたに権限はないでしょうから、もうそろそろ、分割案というならば地域分割か縦割り分割か、どういふ考えで分割するか、分割の基本原則と具体的なテーマぐらゐは出してもらつて議論されるように、ひとつこれだけは要請しておきます。委員長にもよく言つてくださ

それから次の問題は、今国労も含めて、鉄労も含めて、勤務も含めて大会シーズンを迎えておるわけでありすが、大会で一番議論になるのは立法行為、この前亀井さんも、余剰人員で立法を考へたいと思ひますと言つてゐます。棚橋審議官は三回ほど前の運輸委員会だつて、この立法についてはまだ考へておりませんが、労働省も考へておりませんが、答申が出てからと、こゝろなつてゐるんです。ただし、審議官に運輸省として私が聞いたことを議事録を見ますと、少なくとも生首を切るような、具体的には定員法あるいは炭鉱離職者法、こういう形の立法については考へてはないのだらう。裏から言つて、やはり職員の新しい職域を確保する。例えば関西新空港に派遣するとか、あるいは地下鉄が始まれば地下鉄に派遣するとか、例えばうちの方面の仙台で地下鉄工事をやつていますけれども、あの新しい電車の運転ができるのは、これはいろいろ技術屋さんもいるけれども、やっぱり国鉄の三十代ぐらゐの若い技術屋さんで新幹線をマスターして、そういう技術屋を一番に使つたらうのが仙台地下鉄に一番いいじやないか。全部とは言われぬけれども、割か二割は現職の若い技術屋さんを仙台地下鉄に使つてくれ、二年なら二年、三年なら三年、そういうことを含めて職域の拡大を我々はやつてゐるわけだ、地道に。

ですから、立法という問題については、まず第一に定員法、それから二つ目は炭鉱離職者法、三つ目にはいわゆる身分保障のまま関係機関に出向させる、出向を保障する、こゝろ大ざつぱに言

つて立法の問題で三つのルートが考えられるんです、この三つの問題のうちどれを亀井委員会がやろうとしてゐるのかということが国鉄関係の組合の最大の焦点なんです、国労大会もさういふ。だから亀井委員会としてこの三つの区分、かつての定員法、炭鉱離職者法、出向を含めた職域の拡大、この三つの立法のうち何を考へてゐるか。今日段階でやっぱり亀井委員長も立法を考へてゐると言つてゐるんですから、どういふ立法を考へてゐるか、三つのうちどこに重点を置いてゐる立法か教えてもらひたいと思ふんです。

○政府委員(林道司君) 当委員会におきましても私どもの亀井委員長が、余剰人員対策の問題については特別立法を含めて検討する必要があるのではないかといふふうにお申上げてゐるわけですが、こゝろの余剰人員の問題は非常に重要な問題だと思ひます。とにかく万という単位の問題でございます。このように申しておられるわけに、少なくなるとも路頭に迷うようなことは絶対にいかにぬといふことを言つておられるわけであります。そのためはやはり雇用対策、これを非常に強力に推進をしなければいけないということになるわけです、いろいろな職業訓練とかあるいは再就職までの生活保障とか、いろいろな措置が必要になつてくるわけでございます。こゝろが現在国鉄はいわゆる雇用保険法の対象外でございすので、雇用保険はかかつていない、したがつてそういう対策費という財政的な裏づけがないといふこと、今申しましたように雇用対策といふのを円滑に進めていくためには、やはり特別立法をしてさういふ対策についての具体的な内容あるいはその進め方等について決めていく必要があるのではないかと、こゝろ趣旨で私どもの委員長がしばしば申し上げてゐるいふことでございます。

○目黒今朝次郎君 そうすると、一番厳しい例え

ば定員法、かつての定員法というようなことは考
えていない。定員法というのは、御存じのと
おり、一カ月の退職予告手当をもらって我々の仲間
が全部はうり出されたんだから。いわゆる定員法
というようなことは考えていない。あるいはアメ
リカ連邦政府が、航空管制官が全米でストライキ
をやった際に、大統領が航空管制官は全員解雇、
それで必要人員だけ採用する、これも一風変わった
大量解雇方式ですが、こういうアメリカ連邦政
府がやった航空管制官の全員解雇、必要人員だけ
採用といったこういう方途、それから定員法で予
告手当一カ月分で路頭に皆追放した、こういう少
なくとも路頭に迷う、生活権を奪う、こういう意
味の法律は最低限考えていない、こういうふう
に理解していいですか。

○政府委員(林淳司君) 少なくとも私どもの委員
長が国会でしばしば申し上げております特別立法
というものは、かつての昭和二十四年のああい
形の定員法というふうなものを念頭に置いて発言
しているわけではございません。

○目黒今朝次郎君 だから、健康保険もない、そ
れから健康保険を考える云々ということはこの二
番目の炭鉱離職者方式ですよ。炭鉱は掛けていま
したがね。いわゆる保険を奨励する、あるいは転
換休業の間は生活を保障する、転換休業をすれ
ば、新しい職場を国の責任であつせんをし就職を
促進する、それから後追い調査もしてやるという
のが炭鉱離職者法ですよ。だから、保険を考える
ということとは生首を切らない、あと国鉄の労働者
が経験したのは定員法ですから、定員法というよ
うなことはやらないということに考えなら考えを
きょうはきらつと意思統一してもらいたいと思
うんですよ。そして、炭鉱離職者法の方式にいくの
か、あるいは国鉄職員のまま政府関係機関とか民
間の会社とかに出向させる、今の三本柱、出向さ
せることを法的に保障する、あるいは民間も含め
て政府全体が協力体制で十万人近くの人間のこと
を考えていく、そういうことは二番と三番のこれは
組み合わせだ。

だから、この段階でやっぱり定員法というよう
なことは考えていない、こういうことについて
とつ、これはもう事務局次長に幾ら言ってもしよ
うがないから、大臣、やはり今の論争を聞いて、
やっぱり生首を切る、路頭に迷わせる、そういう
かつての国鉄職員が経験している定員法的な立
法、あるいは同じ陸海空の労働者で経験したの
は、アメリカ管制官の全員解雇ということをや
我々ITFを通じて、国際交流を通じてみんな経
験したんですよ。そういう意味の立法措置は考
えていない、そして今考えているのは、炭鉱離職者
問題とかあるいは国鉄職員が出向しながらや
いくんだ、そういう生活のできる方法を国全体で
どれだけお互いにカバーし合うかという方法の立
法措置、これはこの前審議官も私の質問に抽象的
に答えたんですよ。そういう職域の拡大という
ところに、雇用の確保というところに焦点を合わせ
た立法を考えるのが望ましい、運輸省としては、
こういう言葉を運輸委員会で一応抽象的に御議論
願ったんですよ。

今全国大会を皆単産が迎えて国鉄の関係組合が
注目しているんですから、やっぱり生首を切るよ
うな定員法的な立法は考えていない、雇用の確
保、職域の拡大ということを基点に炭鉱離職者法
なども参考にしながら考えていく、政府全体とし
て、亀井委員会も、聞くところによると、そうい
う意味の対策本部を政府につくれという勧告をす
るということも有力情報として我々は入手してお
るわけでありますが、大臣として、当面、各組合
が大会を迎えるに当たって、立法の問題が非常に
深刻ですから、基本的な考えをひとつ大臣として
聞かせてもらいたいと思うんですよ。

○国務大臣(山下徳夫君) 先生のおっしゃるとお
り、この世紀の大事業とも言うべき今回の国鉄の
再建、また内閣の一番の重要課題でございます。
その中で実際に余剰人員の方々をどうするかとい
うことはもう一番大きな問題であることは私もよ
くわかっております。そのやり方については、官
房長官が政府の統一見解として先般発表されてお

りますので、それを審議官から御説明申し上げた
と思います。

○政府委員(棚橋泰君) 参議院の予算委員会にお
きまして官房長官が、今の先生の御質問と同様
の、一方的に解雇はしないということに約束すべ
きだという御質問に対して、以下のような趣旨で
答えておられます。

余剰人員問題を含む国鉄事業の再建の方向につ
きましては、再建監理委員会でもとめられておる
段階だと聞いておる。その答が得られていない
現在の段階で、解雇するとかしないという議論が
できる状況にはないと思うが、雇用の問題は
国鉄再建を進める上で重要な問題であるというこ
とはよく承知しておるので、その点には十分留意
しながら進めたい。さらに、御質問に対しまし
て、労働行政のあり方として、労使の問題は常に
よく話し合うということが大切であり、一方的に
解雇することは望ましいことではないと考えてお
ります。このことを念頭に置いて、雇用の安定に
十分留意し、再建対策を進めてまいりたい。政府
としては以上のことを大事に考えて取り組んでい
きたいと思つておる。この趣旨の官房長官の御答弁
がございまして、これがたいまのこの問題
に対する政府の統一見解であるというふうに承
知しております。

○目黒今朝次郎君 それは私も知っている。知っ
ておるけれども、時間の進展と同時にこれも流れ
ているんですよ。

日本テレビの五月二十三日のレポートを見る
と、亀井委員会は、人員整理の方法として名指し
で選別が必要だと。いわゆる指名解雇ですな。そ
の選別の基準として、一つ、能率の上がらない
者、二つ、高齢者あるいは十代、二十代ちよっと
入ったくらい若者、三番目には、退職しても生
活に不安のない者、これは確実に定員法のと
き基準ですよ。私は六十三ですから、定員法のと
きは二十六歳か二十七歳ですが、定員法のと
きは二十六歳か二十七歳ですよ。これを選別の基
準としてやって、それでこの方々だけ集めて第三セ

クターか何かつくって、新しい会社をつくって
ローカル線をそれでやらせる。首切ると困る
から、能率の悪いローカル線をやらせて、そのロー
カル線で能率が上がらなければローカル線の会社
は倒産、解雇と。いわゆるワンセット置いて倒
産、解雇という形で亀井委員会が考えている。こ
れは亀井委員会が発表したわけじゃないけれど
も、日本テレビの取材陣が総力を結集してやった
結果これを手に入れたのであつて、これは日本テレ
ビにとっては自信のあるものだ取材の第一線が
私にもきちつと答弁しているんですよ。

ですから、今審議官が予算委員会でも官房長官の
統一見解、それはそれなりに私はわかつておつて
やっているとだから。その統一見解ではもう納得
しないところまで問題は深刻にいつている。いわ
ゆるさつき言つた定員法か炭鉱離職者法、それを
上回る職域拡大か、こういう三つのうちのどれを
選択するか。これは完全に定員法に準ずる方法で
すよ、日本テレビの案は、完全に第二の定員法
だ。こういうことを考えている。だから、それだ
けに第一線の職員は不信と不安があるわけ
ですよ。亀井委員会としては、再三言っているよ
うに、生首を切らないとか路頭に迷わせないとい
うなら、やっぱり定員法というふうな方策はとら
ないということはこの段階で、大臣、国鉄職員に
向かつて明言してもいいんじゃないやしませんか。

炭鉱離職者法でやるのか、社会保険とか失業保
険を含めて、あるいは新しい、いすゞのようなと
ころに行っている、あるいは今言った、うちの仙
台地下鉄とかあるいは地方自治体が施設関係の皆
さんを、駅前開発の計画に国鉄職員をとって駅前
開発をやつてもう、そういう地方自治団体に受
けてもらうとか、そういうむしろ積極的な職域拡
大、そういう方法も含めるんだという立法の基本
的態度、考え方は大臣として明らかにして
全国鉄職員に明示をするというのがやっぱりいい
んじゃないやしませんか。生首切らない、生活保障と
いうのは、定員法はとらないということですか、
それはいかがですか。

○国務大臣(山下徳夫君) 先ほど申し上げましたように、これは世紀の大事業でございます、特に余剰人員の対策につきましては、これは大変な問題であることは先ほど御答弁申し上げたとおりであります。この問題につきましては、国鉄だけでどうもよい切れるものではない、また運輸省だけでこの解決をできる問題でもございません。内閣を挙げてやらなければならぬという立場から内閣官房長官が政府の統一見解を申し上げたのでございますから、ここで私が個人的な見解を申し上げにくいことはひとつ御賢察いただきたいと思っております。

○目黒今朝次郎君 しかし、それ以上は中曾根さんに箝口令をしかれているから言えないでしょうけれどもね。ただこれだけ確認します。生首を切らない、政府の方で生首を切らない、路頭に迷わせない、これだけは再確認できるでしょうか。いかがですか。

○国務大臣(山下徳夫君) そのところが一番大切な問題であろうかと私も思いますし、だからこそ内閣官房長官が統一見解として申し上げているわけです。

○目黒今朝次郎君 そうすると、進展のいかんによつては生首を切る、路頭に迷わせることもあり得る、そんな弾力条項を政府は考えているんですか、逆に聞きますが。生首を切らない、路頭に迷わせない、赤字は国鉄の責任も若干あるけれども、全体が政治の責任であるから、政治の責任で国鉄職員的生活を保障するというのが、この三本柱を議論してから政府が前の細田運輸大臣から終始一貫目黒質問に答えてきた趣旨じゃないですか。生首を切らない、路頭に迷わせない、そういう視点で余剰問題については基本的に政府として対応していく。もちろん国鉄労使関係も大事ですよというところは否定しません。その点は細田確認と今の第二次中曾根の大臣は何ば変わつたんですか。生首は切らない、路頭に迷わせない、そういう基本線政府全体の問題として対応していく。立法もあるだろうし、財源もあるだろうし、

それは言いません、まだ答申が出ないというから。生首は切らない、路頭に迷わせないというぐらいいはやっぱりきちっと新しい大臣として再確認したいなと思つてますが、いかがですか、しつこいようではありませんか。

○国務大臣(山下徳夫君) 今も申し上げましたように、現段階において政府見解をどのような表現でもって申し上げるかについては、先生も大方御承知のように、いろいろと議論もありましたし、承知のようを経てこの内閣官房長官の談話という形で発表されたわけでございますから、どうかそういう趣旨において御了解をいただきたいと思つております。

○目黒今朝次郎君 細田大臣が言ったものを山下大臣が答えられないというのはどういふことなんですか。何か大臣の組閣で行政の変更があつたんですか。逆に聞きますが、何か行政の変更があつて細田大臣の言ったことについて答えられないのか。なければ、前大臣のとおりでと言えればそれでいいじゃないですか。前大臣のとおりで、そういうことを確認できない何かプラスアルファ、プラス・マイナスのファクターがあるんですか。なければ、前大臣の確認で結構ですときちつとやっぱり明快に答えてもらいたい。

○国務大臣(山下徳夫君) 前大臣がどのようにおっしゃつたか私も承知いたしておりますけれども、いろいろな意見、議論があつたことは承知いたしております。したがつて、それを集約して内閣官房長官が、現時点においては内閣としてはこのようにしか表現できない、申し上げることはできないというぎりぎりのところまで申し上げたというふうには私は理解しておりますので、そういう意味におきまして、大変どうも先生の御満足のおいいたさなさいと思つております。

○目黒今朝次郎君 私は納得しません。前大臣がどういふ答弁をしたか知りませんがなんとこのうちは、ちょっと私から言わせればおこがましい。逆に言えば、国鉄問題は大臣の事務引き継ぎの重要な

課題になつていない、二東三文だ、二東三文だから国鉄問題については大臣の引き継ぎがなかった、そういうふうには私は受けとめますよ。運輸行政で一番大事なのは、この問題と日米航空問題と、河本さんじゃありませんが、海運の近代化、合理化をどうするか、その三つが陸海空の一番大事な問題でしよう。その国鉄問題について引き継ぎがなかったなんというのは、ちょっと大臣、あなたの真意を疑うわけじゃありませんが、そんな官房長官談話で我慢してくれというのは私は納得できません。

これ以上質問したつて、あなたは箝口令をしかれているんだから、言いません。

○国務大臣(山下徳夫君) 細田前大臣がどのような言われても、わしは知らぬと、こういう意味で申し上げたのじゃございません。ただ、今ここに細田大臣が御答弁なされたその速記録なりを私持ち合わせませんのでという意味で申し上げたのでございませぬ。いずれにいたしましても、そんないろいろな議論があつて、最終的には政府としては内閣官房長官の談話を発表された、こういうことではございませぬから、そういう意味において御了解ください、このように申し上げたわけではございません。

○目黒今朝次郎君 私は、内閣官房長官の統一見解以後、いろいろな情勢変化に応じて各組合が年度の一番大事な年度大会を控えようとして、国労しかり、動労しかり、鉄労しかり、全動労しかり。まあいろいろなイデオロギーがあるから言いませんが、一番大事な問題は、この問題であるから、運輸大臣としてきちつと組合を通して全職員に対して言つた方が、同じ法案をつくるにしても円滑にいくんじやありませんかというのを老練心ながら私は心配するんです。

今のような中途半端なことをやつたら、定員法を考へて全員首切つて、そして十八万八千人だけ再採用する、それを中曾根が考へているんなら、よし首切つてみるよとなつたら、そんなことを考へているんなら、新幹線はかつての三年前に返れど、私もやりませぬよ、そんなことだつたら。亀井

発言の総裁首問題じやありませんが、やつぱり理は理としてきちつとやつていくということが必要だと思つたから私はあなたにしくつく再答弁を求められているんです。それ以上言つたつて、中曾根さんの本心だと言えどもそれ以上言いません、時間がありませぬから。ただ、そういう問題には非常に国鉄職員は重視をされている、総裁の罷免問題とこの定員法の問題の二つは車の両輪として今重大な職員の問題、職制も含めて、部長、課長含めて、それだけは言つておきます。

次に、日米航空交渉の問題でちよつとお伺いします。

基本的な問題は、今回の日米交渉で、NCAが入ることで向こうからも入つてくる、こつちからも行く、全日空とか東亜国内航空が道が開けた開けないと、こういういろいろ言われているんですが、基本的に教へてもらいたいのは、私は、NCAの認可問題のうち、運輸委員会が随分四五、四七体制の問題との関連はどうなのかということをおつての大臣に聞きました。四五、四七体制は生きて、世界の国際的な貨物の動きの運用面でNCAの問題は出てきたんだというふうには私は理解しております。これも私の言うことに不審があつたら議事録を引つ張り出して読んでください。私はそういうふうには理解していません。

それから見ると、今回の日米航空交渉で、向うから来る、こつちから行く、こういう問題は四五、四七体制との関連でどういふふうには理解したらいふんでしようか。四五、四七体制の問題で運輸委員会に相談があつて、公明党の先生が質問したときも、国際交渉に関する問題だからそれ以上はちよつと勘弁してくれということで山下運輸大臣がもやつとしたことを覚えておきます。しかし、

四五、四七体制と今回の日米航空交渉と、いふのは、一体機関で承認されたのか、四五、四七体制というものは軌道修正をすることを認めた上で今回の日米交渉に合意したのか。日米交渉が貿易摩擦関係で押しまくられたから、結果論として四五、四七体制の見直しを政府としてせざるを得ないと

ころに追い込まれたのか。日米交渉と四五、四七体制はどちらが先行したんでしょうか、同時発車だったんでしょうか。まずこの点を、基本的な認識として我々今後航空政策を議論する際に大事な視点ですから教えてもらいたいと思うんです。

○國務大臣(山下徳夫君) 今回のNCAのアメリカに對する新規乗り入につきまして、日米間における航空交渉の協定の一部が改正されたことは先

生御案内のとおりでございます。そこで新たに三路線について日本から入ることができるといふことであり、それは限界が三社でございますが、したがってそれが直ちに三社体制に結びつくという意味ではございません。相互協定、平等条約でございますから相互に権利を確保するというところで

ございます。したがって、今後いろいろ日航以外の他の会社

のこれに對する希望とかあるいは体制とか、いろんなことを考慮しながら新たにアメリカに乗り入れるという方向に向かうならば、その時点において四五、四七体制は当然改正しなきゃならぬとい

うことでございまして、ただ単に数を合わせるだけではないで、機材の大きさとか、それに掛けるの運航回数等によって、一社對二社、同じような立場になることもございまして、日本における他の社が、幾らそういう日航以外でもないよという

権利を確保しても、我々は希望がないという場合に、例えば日航が、それじゃ我々が引き受けて今の二倍の運航回数にしましょう、あるいはは新たな地域をやりましょうという場合には、直ちにこれが四五、四七体制の改正には結びつかない。

したがって、そんなものを考慮しながら、これとは別個にこれから四五、四七体制の見直しというところも、広い意味においてはそれも含めて検討する時期に来ておることは間違いないというふう

に御理解いただきたいと思います。

○目黒今朝次郎君 この日米交渉で日本側から三社が向こうへ飛んでいけるという権利は取った。権利は取ったけれども、その権利が具体的に就航

という行動を開始するには、四五、四七体制を見直して、その見直しの中でこの権利を全部やるのか、一つの権利をとりあえずやるのか、そういう

つながりだ、だから、権利は取ったけれども、具体的には四五、四七体制の見直しを航空審議会なども含めて検討した中で最終的に決断をしたい、

こういう認識だということではないですか。

○國務大臣(山下徳夫君) 結構でございます。○目黒今朝次郎君 そうしますと、この問題と関連して、パンアメリカン航空の太平洋の権利を世界最大の航空会社であるユナイテッドに売却した、こういう話も聞いておるんです。それから、

今回の航空協定で、権利とはいいいながら、これが発効する場合に一体日米のマーケットに、現在十三社、まあ時間があるから航空機の名前は

言いませんが、今度両方入れば六つで十九、しかもユナイテッドみたいな大型のが出てくる。ここに資料を持っておりませんが、これは日本の日本航空、全日空、東亜国内航空、この三社を束にしてもそのアメリカの社にかなわないですね。しかもアメリカ国内に全部持っている、こういう有力な航空会社ですね。これが入ってきたら、一体日米間の航空マーケットというのは、今NCAの問題はそれなりにあったとしても、大長期的に見た場合には一体どうなるんだろうか。むしろ、日本の日本航空、全日空、東亜も含めてだんだんしてアメリカの航空界にしてやられちゃ

う。ダンピングも出てくるでしょう。

そういう点で、航空法で示す日米間の航空秩序、こういうことが保たれるんだろうか。自由競争の波によって弱肉強食時代といってアメリカ航空に全部日本のメーカーがやられてしまふ、小口も含めて、貨物も含めて。時間がありませんから、この小口の問題もあります。そういうことになるんじゃないかと非常に心配しているんです。その点はこの四五、四七の見直しできちんと

そういうことではない、心配するなと、こういう基本的な考えを持っておられるのか、あるいは自由競争もやむなし、弱肉強食もやむなし、こういう

視点で四五、四七を見直すのか。いわゆる日米のマーケットについて将来的にどう考えているのか。基本的な認識を聞かしてもらいたいと思うんです。

○國務大臣(山下徳夫君) ちょっと先生の御質問に私的確な答弁になるかどうか存じませんが、いわゆるデレギュレーションと申しますか、制限の緩和、規制の緩和ということ、アメリカの少なからずとも国内航空においては非常に前大統領のときから進んでおります。しかしながら、国際線に

関する限りは国と国との交渉によって決まることであつて、何もアメリカの国内がそういう方法をとつておるからアメリカ自身が直ちに方々に飛ばすという、そんなわけにはまいらないことは先生も大方御承知と思ひます。

そこで、例えばパンアメリカンが太平洋線についてユナイテッドに譲渡するという件につきましても、まず第一に、両社がアメリカのまず政府の認可を得なければなりません。その手続を今やっている段階でございまして、それがオーケーになった後にこれから日本政府はこれに對してどう対応するかということを検討する、こういう順序になつて、そしてそのことについてまたアメリカと話し合いをやるということでございます。それから、これが直ちに四五、四七に結びつくというところは全く関係ありません。まあ順序としてはそういう順序でいくという点を御説明申し上げ、不足の点はまた局長から御説明申し上げます。

○政府委員(仲田豊一郎君) 今御指摘のように、パンアメリカンがユナイテッドに極東の路線を全部譲渡したわけでございます。それで、ユナイテッドというのは日本航空の倍以上ある非常に大きな会社で、そのまま全然自由にやりたいほうだいに入つてくればこれはまた大変な競争相手になるというところ間違ひございません。しかしながら、今大臣から御答弁がございましたように、これはアメリカ政府の許可という段階で非常な手間とまた時間がかかるのではないかと、この見直し

を持つております。なぜかと申しますと、今申し上げましたような大きな企業であるということ、これはアメリカの内部でも非常に問題がある。それからまた、こういう路線というものを大体譲渡ということができるかどうかというふうな法律的な疑問もあるのではないかと申します。

したがって、こういうような点がアメリカ政府の中で、米国の中でもって完全にクリアされるまでにはかなりのまだ紆余曲折があるのじゃないか。これを待ちまして、我々は一つの協定の趣旨に従ひまして、日米協定というものは両方とも相互平等でかつ一つの秩序というものは、現在の協定でもそういう秩序というものを認めているわけ

でございます。例えば路線を決めるとか、輸送力の調整方式があるとか、そういうのがあつてございまして。そういう中で、また現在の秩序をさらに改善するような交渉も行つていくわけでございます。ですので、そういう航空交渉との絡みの中でも、このユナイテッドの問題がもしもアメリカの方でオーケーになった場合には考えていきたい、日米間の一つの均衡の問題として相手方と相談していききたい、そういうふうにご考慮しております。

○目黒今朝次郎君 まあ権利を確保したり、アメリカ内の手続はいろいろあるけれども、大臣なり今の局長の答弁から見ますと、やはり航空の秩序、これだけはきちつと従来の方針を守りながらやっていきたい、こういう御趣旨だと受けとめておきます。

それからもう一つ、この問題と関連して、新聞にこういうふうに出ているんですが、いわゆる全日空、東亜国内航空が国際線に飛んでいくことを権利として認めれば、国内線の例えば東京―小松間とか東京―宮崎線とか鹿児島線とか、これは全日空とか東亜国内航空の単独が併存かの線になつて

いる。ここに日本航空も入れるなら、用意でやるならば、四五、四七の見直しということ考

えれば、やっぱりこの線についてお互いに考えてみるべきじゃないかという意味の、三つども

を

えの空中戦争とか、あといろいろな解説がおもしろおかしく書かれてるんです。

やっぱり全日空は全日空、東亜は東亜で国際線に飛んでいけるとなれば、今度は国内線でも日本航空にも若干の幹線という解釈を拡大運用するの、あるいは正式に認めるのかわかりませんが、そういうこともやっぱり並行的に、今言った航空秩序、国際線の航空秩序はわかりましたが、国内線の問題についてもやっぱり考えてやるべきじゃないかという論説と、いや現行どおりでいいんだという論説と、ブン屋さんによって変わっているんですね。ブン屋さんによってのおのおのお得意さんか何か知りませんが、あるんですが、この問題についてやっぱり四五、四七の見直しを大臣が航空局に指示したという記事がありますから、見直しの段階で国内線の問題についても言及されるのか。私はそういうふうな言及すべきだと思ってるんですが、それを合せて検討されるのかどうか、大臣の考え方を聞かしてもらいたい、こう思うんです。

○国務大臣(山下徳夫君) 日米航空協定の見直しによって、日本側の三社体制が一応権利として今度確保したということは今御説明申し上げたとおりでございますから、したがって、四五、四七憲法の見直しということは、その協定の見直しに従って日本が第二、第三の会社が外国に向かつて飛ぶかどうかという面から出発するわけでございませぬ。

四五、四七の中には、三つの会社の縄張り——縄張りというのをおかしゅうございませぬが、航空の権利というものがちゃんと協定されておりますから、それには、例えば国際線は日本航空だけだよ、そして国内においてははいわゆる幹線、それは札幌、東京、大阪、福岡、那覇までだよというところを書いてございませぬから、その中の一つの、国内線に複数出るということは、そのことによつても四五、四七体制を見直さなければなりませんから、その見直しの関連においてそういう問題が起り得るということは、この際申し上げてお

ても差し支えないと思ひます。

○目黒今朝次郎君 日米航空と四五、四七はそれくらいにしておきます。

それからもう一つ、この前決算委員会が時間になかったのでできなかったのですが、関西空港の關係、本来なら確定した資金の關係とかいろいろ聞こうと思つたんですが、この資料をもらいましからレクチャーした前段は省略します。

ただ、漁業補償の問題とそれから土取りの問題、この土取りの問題については、前の航空局長は公共的なものを優先にやるということを再三答弁しておられましたので、この日程から見ると埋め立ての認可をもらう段階になるわけでありませぬ、私は、この土取りの問題についても二、三年半、約三年間決算委員会、運輸委員会、各大臣に要請してきた問題であります、例えば和歌山の森林公園、これは林野庁の關係で、これは絶対土取りには使ひませぬ、こういう林野庁は答弁をされている。ですから、和歌山市の森林公園などは土取りの対象にはならないと思ひるのであります。

こういう問題とか、それから、私有地といわゆる土地転がしの問題をやつてはならない。当時の運輸大臣は、それは絶対に関西新空港の土取りの問題でそういう疑念は持たせませぬということに於いて、おのおの大臣が答弁しておるわけでありませぬ、この土取りの問題について、やっぱり今までの二年半の国会答弁を私は守つてもらいた

い。

具体的には、私が議事録拾つてもいいんです、皆持つていますから、私の議事録から、土取りの問題で提起をした会社名、それから場所、広さ、土取りの量、これを全部私がデータで、ここ十何カ所、約二十カ所近く私は質問しているわけでありませぬから、そのデータを関西国際空港にやつて、やっぱり大臣答弁のように、土地転がしはさせない、公正、厳正にやるんだ、これを確実に関西空港が守れるような行政的な措置をせひしてもらいたい、こう希望するわけでありませぬ、この関西空港の漁業補償と土取りの問題について、

現状と私が言った要望についていかがでしようか。

○政府委員(西村康雄君) ただいまお話しのまま漁業補償の問題でございませぬが、漁業補償問題は、本年度中に着手したいという事業計画を持っておりませぬので、この七月までに漁業補償交渉をまとめるということが何よりも必要でございませぬ。正直のところ、なかなか漁業補償の問題については、関係の漁業組合に十分接触をしてよく御説明をしていくわけですが、問題が問題なだけに円滑には今のところ進んでいない。しかし、空港の本島と本土を結ぶ連絡橋のボーリングにつきましては、一応大阪府と兵庫県とそれぞれ話し合ひがつきそうな状況でございませぬ。こういったことを足がかりにさらに空港本島の交渉を進めていきたいというふうな考へているわけでございますが、会社側としては現在全力を挙げてこれに取り組んでいくというところを、この段階では御報告をさせていただくにとどめたいと思ひます。

それから土取りの問題でございませぬが、いろいろと前の国会で先生からも御意見をいただいたことを承知しておりますが、現在土取りの採取地につきましては、会社が直接やるというのではなくて、地方公共団体が中心になってこの土取り地を造成するというところになっております。府下におきましては大阪府が、和歌山県におきましては和歌山県または県の公社が中心になってこの計画を進めるといふことで、地元のいろいろな要望を受けながら、県が公害問題その他いろいろな問題を検討しながらやつていくということでございます。

その場合に、先生が御指摘のように、跡地利用だとか土地の騰貴の防止といふような点からはできるだけ公有地が望ましいといふことで、その方針については、現在各府県ともそういうことを十分承知して計画を進めております。

それで、先ほどは森林公園といふようなお話がございましたが、一応県は、あるいは森林公園を計画の中に入れるかどうかといふようなことも検討しているといふふう聞いておりますが、具体的にはまだ森林公園をやるといふようなことを決めているわけでもございませぬし、今申し上げたような基本的な方向で十分これから協議が進められて結論が出るといふふう聞いております。

○目黒今朝次郎君 きょうは時間がありませぬから、そういう点で、この漁業補償と土取りの問題に重大な関心を持つていくということだけは表明しておきたいと思ひます。

それから最後に、時間が一、二分しかありませんが、海上保安庁にお伺ひしますが、第七十一日東丸の経過についてはもう時間がありませんから言ひませぬ。なぜ沈没したのか、違法漁船の改造問題と關係がなかったのかあつたのかは言ひませぬが、一点だけ。

新聞によりませぬと、これは六十年五月十日読売新聞、東洋の反転海流に乗つたんだ、こういう新聞記事が出ています、私は素人ですが、わかりませぬが、技術屋の端くれですから、大体、海流と気流と、これはもう救難活動のイロハのイだとおもうんですが、三人が生き残つたこの段階で、東洋の反転海流に乗つたんだろつたやないか。これは、ちよつと人をばかにした分析やないか。こんなことがわかつておたら、なぜこの海流に従つて航空機その他を通じて捜索をしなかつたのか、海流の流れがわかつておたら、うちの松島に暖流と寒流が入ってくる。暖流には鯨が乗つて入ってくる。北日本で鯨がとれるのは私の田舎ぐらいでしよう。それはやっぱり海流の流れがわかっているから、海流に鯨が乗つてくる。だから、海流に乗つたんだらうという分析はちよつと手抜かりじゃないか。

それからもう一つは、ソビエトに要請したらば、あそこはソビエトの航空園なんで、海上保安庁談話で、二十三日の午後五時十分に通報を受けて、ソ連側に外務省を通じてお願いしたけれどもなかなか許可がおりなくて、明るる日の二十四日の午後四時半に認可がおりました。これは仮にそうだとすれば、一体ソ連側と何があつたんだらうか。これは救難の原則からいって、九二十三時

的にはまだ森林公園をやるといふようなことを決めているわけでもございませぬし、今申し上げたような基本的な方向で十分これから協議が進められて結論が出るといふふう聞いております。

○目黒今朝次郎君 きょうは時間がありませぬから、そういう点で、この漁業補償と土取りの問題に重大な関心を持つていくということだけは表明しておきたいと思ひます。

それから最後に、時間が一、二分しかありませんが、海上保安庁にお伺ひしますが、第七十一日東丸の経過についてはもう時間がありませんから言ひませぬ。なぜ沈没したのか、違法漁船の改造問題と關係がなかったのかあつたのかは言ひませぬが、一点だけ。

新聞によりませぬと、これは六十年五月十日読売新聞、東洋の反転海流に乗つたんだ、こういう新聞記事が出ています、私は素人ですが、わかりませぬが、技術屋の端くれですから、大体、海流と気流と、これはもう救難活動のイロハのイだとおもうんですが、三人が生き残つたこの段階で、東洋の反転海流に乗つたんだらうやないか。これは、ちよつと人をばかにした分析やないか。こんなことがわかつておたら、なぜこの海流に従つて航空機その他を通じて捜索をしなかつたのか、海流の流れがわかつておたら、うちの松島に暖流と寒流が入ってくる。暖流には鯨が乗つて入ってくる。北日本で鯨がとれるのは私の田舎ぐらいでしよう。それはやっぱり海流の流れがわかっているから、海流に鯨が乗つてくる。だから、海流に乗つたんだらうという分析はちよつと手抜かりじゃないか。

それからもう一つは、ソビエトに要請したらば、あそこはソビエトの航空園なんで、海上保安庁談話で、二十三日の午後五時十分に通報を受けて、ソ連側に外務省を通じてお願いしたけれどもなかなか許可がおりなくて、明るる日の二十四日の午後四時半に認可がおりました。これは仮にそうだとすれば、一体ソ連側と何があつたんだらうか。これは救難の原則からいって、九二十三時

間もほうっておくというのは、ちょっと救難の常識からいって解せない。この辺の考え方をひとつ海上保安庁に聞いて質問を終わります。

○政府委員(岡田專治君) お答えの順序の上から、実は後の方のことからお答えを申し上げた方がよろしかろうと思うわけですが、私も、二十三日の十七時十分事件発生という通告を受けまして、同夜直ちにソ連に対し、我が方の巡視船艦及び航空機のオホーツクにおける捜索について、何といひますか、協力といひますか、そのような申し入れをしております。公海上でございまして、御案内のように、非常に国際関係の緊張している当該地域でございますので、やはり相手側の了解を得てそして飛ぶということがやはり原則として必要だろうと考えて、これまでそのような航空機による捜索の申し入れを過去何回にもわたりまして申し入れたわけでございます。しかしながらこれまではその返答が一切ございせんませんでした。したがって、やはり万一のことをおもんばかりまして、航空機によるオホーツク海域における捜索というものは断念しておつたというのがこれまでの実情でございます。

しかしながら、今回につきましては、モスクワ時間に換算いたしますと二十三日の夕刻、これはやはり外務省内での手続あるいは大使館での手続とかいろいろあるものでございますから、二十三日のモスクワ時間の夕刻にソビエト外務省に申し入れが達しまして、そしてモスクワ時間の二十四日の朝午前九時と承知しておりますが、あるいは時間についてはお許し願いたいと思ひますが、朝、ソビエトから、領海領空を除けば航空機による捜索活動も許す、こういう返事があつたわけでございます。

そういう意味におきまして、まず初めての事例であるということ、それからやはり時差の関係もありまして、夕方申し込んで翌朝返事が来たということにつきましては、これはさらに改善する

べき余地もあろうかと思ひますけれども、それなりに私どもとしては評価をしておる、こういう現状でございます。そしてまた、事務的に手続等もございまして、日本時間でございますと、先生今御指摘がございましたように、二十四日の夕刻に私どもとしてはソ連のそのような了解をキャッチいたしました、したがって航空機の性質上二十五日から航空機による捜索を初めて行つた、これが経緯でございます。

さて、たゞいま新聞を引用なさいますと、海流の見方を誤つたのではないか、かような御指摘がございましたが、オホーツク海というものは、地図で先生も御案内のとおり極めて閉鎖的な水域でございます。そこにおける海流というものは極めてかすかなものでございます。要するにユーラシア大陸とそれから千島列島でほとんど囲まれておるお盆のような海域でございます。したがって、当該海域におきましてはむしろ風の影響が非常に捜索の上で問題がある。特に今回の事件につきましては、いろいろ御批判をいただいております。でございますけれども、一つは、やはり事件の発生から十七時間たつて私どもに報告が入つております。事柄の性質上直ちにということは無理かと思ひますけれども、この十七時間という時間については、なお関係者の皆さんの安全意識の高揚と相まつて、その時間の短縮という改善の余地があらうかと考えております。

それから二番目には、やはりこれも当該海域の当然の状況かと思ひますが、気象状況が極めて悪い、濃霧が非常に発生しておつたということも捜索が難航した一つの原因でございます。なお三番目に申し上げたいことは、救命いかだなども遭難して間もなく流水域の中に入つてしまつた。これはやはり風の影響を非常に受けるのださうでございます。そして、流水域といひましても大体高さが四メートルから五メートルぐらいある氷が散在している。その密集状況は疎密いろいろあらうかと思ひますけれども、そういうことで、流水域の中というものは船による捜索とい

うものは、これはもうみずからの危険がございすのでできない、こういう状況でございます。したがって、流水域につきましてはやはり航空機による捜索ということが一つの有力な手段、方法かと思つたわけでございますけれども、この辺につきましては、何せ初めてこのような航空機による捜索ができたという状況もございまして、今後の教訓をいたしましては、やはり臨接国でありますソ連とのいろいろな協議も含めまして、私どものいわゆる流水域における捜索のあり方というものについてなお慎重な検討を加え、改善すべき点があれば措置をいたしたい、かように考えておるわけでございます。

○瀬谷英行君 今の目黒質問に関連してちょっと私も大臣に申し上げておきたいんですが、ソビエトのサハリンで起きた出来事を、例えばソビエト側に許可を得ようと思へばモスクワに行かなくやならぬわけですね。ところが、モスクワと極東地域とではえらい時差があるわけですね。時差があるために役所の連絡というのはややこしいことになるわけですね。私も昔、大正年代の「カチューシャの唄」か何か「西は夕焼け 東は夜明け」、こういう文句があるわけですが、その意味がよくわかんなくなつたですね。そうしたら、モスクワ空港を夕方飛行機で立ちますと、すぐに極東地域で夜が明けてしまふわけですね。夕焼けと夜明けを飛行機の中で大して変わらない時間で見られる。こういう現象でもって、なるほど昔の歌の意味はこういうことだったのかと思つたんですが、そういう極端な時差があるということも考慮に入れて、やはり素早くモスクワに対して連絡がとれるような方法を講ずるといふことが特に必要であるといふふうに思ひますので、その点やはり政府として考慮に入れた上で善処してもらいたいといふことを冒頭に要請をしたいと思います。

【委員長退席、理事矢原秀男君着席】 それから、先般航空機騒音に関連しまして成田空港を委員会として視察をいたしました。この委員会の視察に際して私が感じたことをまず端的に

申し上げますと、やはりアクセスの問題がありまして、議員会館をバスで出発して成田へ着くまでの間、一番手間がかかりますのは東京都内を抜けるときです。東京都内を抜けるのに高速度道路で走つていっても隅田川をなかなかに渡れないんですよ。だから、自動車で行く場合には成田空港まで行くのに時間の計算ができない。だから計画を立てる方も大変なんです。自動車で行く場合に、うまくいけば一時間半ぐらいで行ける、まごまごすると二時間かかるかもしれない、こういう状態があるんですね。だからこの辺のアクセスということをもっと考える必要がある。

そこで、成田空港というのは東京の空港としては余り適当じゃないと思ひました。名前は新東京国際空港なんです。だけれども千葉県の成田なんです。千葉県にあって東京空港というんだから、これはやっぱり一種のまかしなんだ。あれは千葉空港でもいいんです。何か東京空港というに近いような気がするけれども、そういう難点が一つありました。

それから、まずこのアクセスの問題を解決するために、今さら成田をやめてまた別のところへ新国際空港といつたつてそう簡単にはいきませぬ。いかならないからせめてアクセスの問題を解決する方法をもっと具体的に考慮すべきではないかと思ひました。それには私は、自動車には限界がある、どうしても鉄道でもって連絡をするといふことの方が正確を期することができるんじゃないかという気がいたします。

ただ、私は成田空港を利用していろんな方法を講じてみましたけれども、ともかく厄介なんですよ。 【理事矢原秀男君退席、委員長着席】 京成電鉄で行こうとする上野から特急は確かに一時間で着きます。しかし、着いたところでおりてバスに乗りかえなければ空港に入れない。しかも、空港に入るバスの乗りかえのところで一々みんなトランクをあけて調べられる、こういうのが現状であります。だから、京成電鉄を使うのが面

倒くさくて、結局あの電車を利用する人は少ないです。いつ乗ってみてもほとんどがらがらです。あれじゃ電鉄会社もかなわないと思うんです。そうかといってストリートに行く方法として箱崎から行く方法があります。しかし、箱崎というのはこれまた厄介なんです。上野から行くにしても東京駅から行くにしても、歩いて行くところじゃない。水天宮なんというのはよほど信心深い人は知っているけれども、一般の人は余り知らないですよ、水天宮様なんというのは。だからどうしてもタクシーか何かで箱崎まで行かなきゃならない。新米の運転手じゃ箱崎なんて知らないですよ。だから、自動車で行くにしても電車で行くにしても厄介なんです。

そうすると、一つの解決策としては、あの空港の地下にせつかく地下駅ができていくんです。新幹線がそこに入れるような設計ができています。だけれども、駅があつたつてレールがつながつていなきや入れないわけですから、ああいふ施設というのはまことにもつたないと思うんです。だから、これは極めて政治的な決断を必要とする問題であるので、大臣の所信を伺つておきたいと思つたのですが、成田空港の現状、特に二期工事反対ということまでいろいろの動きがあります。こういう動きがあつて問題が遅延してありますが、これと関連をしたアクセス問題の解決について、大臣としてどのような見解を持つておられるかということをお伺いしたいと思います。

○国務大臣(山下徳夫君) 最初におつしやつた遭難に関するソ連の協力の問題、私もまさにそのとおりで、隔靴搔痒の感を感じました。おつしやるとおりでございます。時差が大変邪魔になつてはやつた「さすらいの唄」という歌でございますね、あれは私の愛唱している歌でございますが、まさにそのとおりでございます、これはもう時差が大変障害になつてはいます。

れたということだけは一つの進歩であつたと思つておりますが、おつしやるように、しかし、認めてくれても間に合わなきや何にもならないことではないです。今後は格段のひとつ、私も自分でいろいろ検討しながらソ連と交渉していきたい、かように思つております。

それから、成田までの問題でございますけれども、現在アクセスは三通りありまして、申し上げるまでもなく、高速道路、それから国鉄、それから民鉄でございます。問題は、もう今や遠い近いというものは、距離の問題じゃなくて時間の問題でございますから、やはり時間価値をたつとぶ今日、どれだけ着くかということ計算に入れて、それをやるのが私はアクセスの本命だと思つております。したがつて、道路にいたしましても、一応計算上は高速道路は一時間ということになつておりますが、おつしやるとおり、落岸道路もできましたけれども、その手前が箱崎付近がネックになつておつて非常に不安定であるということでございますから、その点も建設当局その他と詰めてまいります。

国鉄につきましましては、諸般の情勢でなかなか今後そう早急に解決しないということでございますから、解決がつく問題から進めていくという意味におきまして、民鉄のB線ということを探りました。昨年の十一月に決定いたしました。そして関係方面とこれが推進を今図つてるところでございます。さらに今後ともこれらの問題について、アクセスのよりスムーズな利用について努力をしてみたいと思つております。

○瀬谷英行君 アクセスの問題を考ふる場合には、関西空港だつて同じだと思つてはいます。この前は本会議でもいろいろと申し述べた記憶がございますけれども、関西空港、海の中に土を盛つて島をこしらえて、そこへ出入りするといふ、考へ方としては非常にいいと思つてはいます。海から入つてきて海の上へ出ていくといふことですから、騒音問題等を考ふる場合には、こういう方法は私は理想的だと思つてはいます。

も、島ですからね、そこへ到達する人たちが渡し船で渡るような格好をしてはいたんじやこれは大変なことです。だから、やっぱり地下トンネルなり橋をかけるなり、何らかの方法でもつて早く到達をすることができれば空港としての値打ちが下がるわけですね。そこで、関西空港においても、やはり新幹線等と接続する方法といふものを考ふるべきだと私は思つてはいます。

それから成田空港にしても、成田新幹線などというものを国鉄にやらせよう、今までのパターンで国鉄にやらせようと思つて、できっこないですよ、これは。今までのように国鉄の借金でもつて設備投資をやるというやり方をやつておつたならば、もう今の国鉄では到底不可能ですね。そうすると、やっぱり政府自体が空港を建設する際にアクセスの問題も同時に考ふる、その投資も一緒に考ふる、こういうふうにしなないとちがはぐなものになる。今の成田がいい例ですよ。しかし、昔のことを悔やんでみても始まらないんです。当面の問題としては、政府みずからの投資によつて成田のアクセスも考ふる、関西空港のアクセスも考ふるというのが当然だと私は思つてはいます。そのための用意があるのかどうか、その点をお伺いしたいと思います。

○国務大臣(山下徳夫君) 関西空港については局長から御答弁申し上げましたが、成田の問題は、先ほども申し上げましたとおり、一応現在高速道路は一時間ということになつてはいます、それから京成も一時間ということになつてはいます、特に高速ににつきましては、計算上ではなくて実際に安心して一時間通れるような道にしろということについてこれから格段の努力を払わなければならぬ。それは箱崎付近が現状ではどうもうまくないといふふうにも感じておりますから、そのとおりのいたします。

それから、新幹線について国鉄ではだめだよという御指摘、これは私もまだこれからどうすべきかということについての具体的な対策は事務当局からも聞いておりませんが、御意見として承つて

おきますし、先ほど申し上げましたB線というものができまして、一時間かからないぐらいで行く設計になつておりますし、総合的にひとつ考へてまいりたいと思つてはいます。

○政府委員(西村康雄君) 関西国際空港につきましては、成田空港の二の舞をしないということ、当初からアクセス問題は最も重要な問題として検討しているわけでございます。

道路につきましては、近畿自動車道と歌山線なりあるいは湾岸道路というのを整備するというところで建設省が中心になつてやつておりますが、鉄道につきましては、南海本線の本島乗り入れと同時に、最大の問題として、国鉄阪和線を空港本島につなげるということと同時に、これを新大阪駅から連絡するというようにして、本当に関西国際空港が関西一円の空港として機能するように、この国鉄連絡というのを非常に私も重視しているわけで、これは何としても計画を具体化していきたいということ、国鉄を初め関係のところと今いろいろと工夫をして、できるだけ、成田のように、空港はできたけれどもアクセスが不十分だといふまままで開港することがないように全力を挙げて取り組んでいきたいと思つてはいます。

○瀬谷英行君 成田の問題についてさらに申し上げるなら、私はやはり成田空港の地下の新幹線の設計というものを生かすべきだと思つてはいます。それで、もし成田空港から新幹線で東京駅と直通をさせれば、距離的に考へると三十分ぐらいで来られるはずだと思つてはいます。大体六十キロぐらいですから、時速百二十キロで来たつて三十分で来てしまふ。そういう方法が可能だと思つてはいます。

それから、京成電鉄が変なところでとまつてはいます、あれもやっぱり成田空港のあの設備を国鉄と共用で使わせるようにしたいと思つてはいます。京成電鉄と新幹線とはゲージが同じなんです。狭軌じゃないんです、広軌なんです。だから、たまたまゲージが同じなんです。だから、せつかくあの設備を京成電鉄と国鉄と両方で共用させるとい

ことは私は可能だと思ふんです。京成電鉄だつて、今のようになな町外れみたいなところへとめられてバスで運ぶという方法をとっているから乗り手がいないんですよ。ああいうことをやっていると、財政上形勢が悪くなつちやうつたんですよ。そういうことをやれば、技術的に不可能なことがならぬと思ふんです。技術的に不可能なことがならぬけれども、技術的に可能なんだし、政府が決断をすればできることなんだから、その点これは大臣の責任において決断をすべきだと私は思ふんです。どうですか。

○政府委員(服部経治君) 二つの問題の御指摘があつたかと思ふので、順次お答えいたしますが、まず、現在相当程度にでき上がつております国鉄新幹線駅の活用問題でございますが、先ほど大臣からも御答弁申し上げました、いわゆるB案の推進に当たりましては、新幹線駅の活用を前提にした構想でもって進めてまいりたいというふうに考えておるところでございます。

それからその次に、現在の京成の駅がえらい中途半端なところにあるではないかと御指摘でございますが、現状まことにそのとおりであるとしかか申上げようがないわけでございます。この現在駅の位置は、現在のターミナルと将来つくれる予定の第二ターミナルのちよと中間に位置するものでございまして、いろいろな紆余曲折の経緯はございまして、京成電鉄の方でその位置を選定したものでございまして、先生御指摘のように、現在の京成電鉄をあの新幹線駅の中に持つていくということにつきましては、なかなか大変な工事を伴うようございまして、新たに約二百億円の新規投資が必要でございますし、これまで投資してまいりました京成の投資額のうち約八十億円の部分が不用になつてしまつてしまつたこともございまして、厳しい経営状況下にあることもございまして、この問題につきましては特に慎重な対応を必要とする問題かというふうに考えておるところでございます。

つきましては、先ほど申し上げましたB案の推進を図ることによりまして、少しでも早く問題の解決に結びつけたいというふうに考えておる次第でございます。

○瀬谷英行君 一企業の、京成であれ国鉄であれ同じです、一企業の能力の限界を超えているような仕事を国家的な必要からやらなきゃならぬという場合には、政府が決断する以外にないんですよ。銭がかかるからとでもできませんと言わしておけばいつまでたつたつてできっこないです。そんなくならぬ成田空港なんてあきらめてしまつて別のところへ、便利なところへ空港をつくり直した方がいいと思ふんです。どつちにしても設置をする以上は便利にしなきゃならぬ。

そういう意味で、私は成田空港そのものが失敗だつたと思つております。これは、国会でもつていろいろと論議をされた当時から私はこの指摘をしてきたことなすから、これは失敗するぞ、あんなところへこしらえて、と言つたら案の定でしょう。まず日本一不便な国際空港になつてしまふ。これはあえてもう一度私は指摘したいと思ふんです。しかし、過ぎたことを言つてみても始まりません。しかし、過ぎたことを言つてみても始まりません。しかし、過ぎたことを言つてみても始まりません。しかし、過ぎたことを言つてみても始まりません。

例えは新潟空港にいたつてそうですよ。新潟空港からヨーロッパへ飛行機が飛べば、成田から飛ぶより三十分は節約できるんですよ、西の方へ飛んでいく場合には、新潟空港を国際空港として活用する方法があるでしょう。今上野と新潟間は新幹線で二時間で結ぶようになつちやうつたわけですよ。成田と大して変わらないんですよ、現状の成田と、時間的には。だから、新潟駅から新潟空港まで直通をさせるという方法もあるかもしれない。

新潟の場合は、海岸の方から入つてきて海岸の方へ出ていくような格好になつていますから、あれも騒音問題を考える場合には、ああいうふうな形態は割合と犠牲が少なく済むんじゃないかという気がいたします。

はり国際空港として東南アジアとの連絡等に活用していいんじゃないかという気がいたします。長崎空港のような形態も関西空港とやや似ておりますけれども、ああいう形態は理想的じゃないかと思ふんです。ただあの場合でもアクセスには問題があるんですよ。せつかくあの長崎空港が国際空港として利用できるにしても、あそこへ長崎から行くにしても佐世保から行くにしても、あるいは大臣の選挙区から出かけるにしてもちよと不便なんですな。ああいうところをやつぱり新幹線で短絡をするという方法を考えるのが私は政治だと思ふんですよ。これは技術的なあるいは財政的な面からばかり考えるから難しいということになる。国家的な要請から考えるならばそういう構想があつてしかるべきではないか。特に大臣の地元なんだから、私は長崎空港なんというものをと国際線として活用するという方法、それから同時に、あの長崎空港とのアクセスを考へて、新幹線等を福岡から結ぶという方法等もあわせて考へてみれば、非常にこれは有意義な仕事になるんじゃないかというふうに思ふんですが、これも大臣の見解をお伺いしたいと思ふんです。

○国務大臣(山下徳夫君) 御指摘の点は、地理的に見た場合に私も当然そうかと思ふんです、地理的に言つては失礼でございますけれども、ただ問題はニーズ、客の需要でございますから、例えは新潟の問題にいたしましても、それまで新幹線も、時間的にプラスでどの程度になりますかわかりませんが、乗りかえるという考へ方、あるいは荷物等を何回か出したり預けたりするということ、いろんなことを総合的に考へて、果たしてニーズとしてそれが成り立つかなと。やはり新潟にしましても長崎にしましても、国際ローカルというような性格が非常に強い。

長崎の問題にいたしましても、今上海まで飛んでおりますけれども、非常に利用率が悪い。それはおっしゃるとおりアクセスも十分じゃありません。本来、戦前は上海航路が日本と当時のシナの貿易の中心でありました。長崎は拠点であつた

んですけれども、それを做つてやつて今の上海航路というものが非常に成績が悪い。地理的な面から見ましてもアクセスは確かにやらなければなりません、そういう意味からして、果たして需要の度合いというものがどうなるかということ、今後いろいろな面から想定し、先生のおっしゃることも十分検討させていただきますと思ふんです。

○瀬谷英行君 この空港のアクセスと同時にやはり騒音問題、今回の法案の内容もそうなんですけれども、大阪と福岡と二つの空港の周辺整備という目的を持つておられるのを一本化することで新たな展開があるというふうな考へておられるわけだ、どうに衆議院で答弁をされておられますけれども、何で大阪と福岡を統合するということにそんなメリットがあるのか。この点は行革の一貫としてこんなことを考へたのかもしれないけれども、余り意味のあることのように思ふれないんですよ。これはどちらが主体になるのかということになると、依然として問題が残るわけですよ。だからその点はまだはつきりしないわけでしょう。その点どうですか。

○政府委員(西村康雄君) ただいま両空港整備機構の統合についての御質問でございますが、この空港整備機構の仕事も、先ほどちよと申し上げましたのですが、民家防音工事というのが程度六十年度で一段落する。これからはむしろ周辺の緑地化等周辺の整備が本来の両機構の仕事に入つていくというわけですが、この仕事は民家防音と違ひましてかなり計画から実際の実施まで長期間を要しますし、いろんな話し合ひの段階等で仕事の量というものが非常に繁閑が出てくるということでございます。そういう意味では、今までのような民家防音工事を非常に主力としてやつてきた機構のあり方というのとはちよと変えていかなければいけない。機構の効率化あるいは仕事の平準化という点から見ますと、一つの機構だけではどうも余りうまくないというところがある、かねてから統合問題を考えていたわけだ

んですけれども、それを做つてやつて今の上海航路というものが非常に成績が悪い。地理的な面から見ましてもアクセスは確かにやらなければなりません、そういう意味からして、果たして需要の度合いというものがどうなるかということ、今後いろいろな面から想定し、先生のおっしゃることも十分検討させていただきますと思ふんです。

が、そういう時点で関西空港株式会社の設立の話もありまして、この機会に一挙に統合をして従来考えていたことを実行しようとしたわけでございます。

また、これから大阪、福岡以外の空港でもやはりいろいろな緑地整備等の空港周辺整備の必要性が出てくるわけですが、これからの空港はやはり大阪と福岡ほどの大きな周辺整備という単位にはどうもなりにくい。客観的にそれぞれの地方の空港に周辺整備機構をまたつくっていくというような事態にもびつたりこないということになりそうなのでございます。そういう点から、新たに個別に周辺整備機構をつくるよりも、一つの周辺整備機構でいろいろな持っているノウハウ、力を使ってこれからの他の空港についてもやっていくということの可能性を持たすような、そういう将来の展望もあわせ持つことでひとつ統合したらどうか、こんなことを考えたわけでございます。

統合の問題点はそんなことでございます。それから、両空港の周辺整備機構を統合したことに伴いまして、本社はどこかに置かなきゃいかぬということですが、まだその点につきましては、両方の地元のお話し合いということからひとつまた期待しているわけで、統合までという点についても両方の納得のいくような形でこれからのあり方を決めていきたいということ、今両方の地元とそういうことで進めている次第でございます。

○瀬谷英行君 いまだにそういう折り合いがつかない問題があるくらいなことから、そもそもこんなことをなげやるのかという疑問が出てくるわけですよ。第一、大阪と福岡じゃ離れ過ぎていてんですよ、これは。

考えてごらん下さい。鉄道を分割民営にするという場合に、九州の鉄道と大阪の鉄道を一つの会社にしたらややくいことになりすわね。やっぱりどっちに本社を置くんだという問題が出てきます。会社なら、西鉄と近鉄を合併するようなものです。これもまた厄介なことになりますね。

野球のチームなら近鉄と向こうの方と何とかという話があるかもしれないけれども、なかなか地域的に離れているものを一緒にするというのは無理があると思うんです。だから、こういうことをして何とかしなきゃならぬ、空港の周辺整備ということ。

だから私はやっぱり根本にさかのぼると、民家でもって防音対策、この間成田で私も拝見させてもらいましたけれども、厚いサッシでもってびたっと閉める。音は確かにある程度防止できるかもしれない。しかし夏になったら冷房装置しなきゃとてまたまったものじゃないですよ。蒸し殺されちゃう。そうすると、冷房もしなければならぬ。それから、どこからどこまでみんなびたっと密室にするということは家屋の構造上非常に無理が出てくるということになるんです。だから、できる限り民家にそういう設備を施さなくてもいいような場所に飛行場をつくるということの方が政治のあり方としては私は大事だと思うんです。だから私は、長崎空港や新潟空港のような空港をもっと生かす方法を考えるところで言ったんです。

それから成田空港だって、これはやはりこれから二期工事だ、三期工事だといろいろ考えているようにすけれども、アクセスを不十分にして空港だけ拡張するというにはいささかどうも私は賛成したいものがある。したがって、もしも成田空港を整備するというならば、まずそれより先にアクセスの問題の解決を図るべきだと思うんですが、その点どうですか。

○政府委員(服部経治君) ただいま先生御指摘のとおりでございます。私も、空港機能を十分發揮させるためにはしかるべき適切なアクセスが整備されることが先決条件であるというふうに思っております。そこでございまして、まさに空港あつてのアクセスではなくて、アクセスあつての空港ではないかという感じが強く持っております。ただいまの先生の御指摘の点を深く胸に踏ま

えまして今後私どもの仕事に取り組んでまいりたいというふうに考えます。

○瀬谷英行君 もう一つ、羽田空港の問題ですけども、私は、羽田空港を沖合に拡張するという考え方、これは騒音対策から考えればその方が理想的だというふうに思います。東京湾というものを有効に使うべきだと思うんです。東京から千葉まで行く海岸、昔は潮干狩りをやったような幕張とかあの近辺が全部埋め立てられて沖の方までいってしまいました。ああいうことができるくらいなんだから、東京湾の埋め立てということをもっと積極的にやった方が、成田空港である流石の騒音を演じてまで成田空港に金を注ぐ、労力を注ぐよりは私はよかったです。羽田の拡張計画並びに今後東京湾をもっと有効に利用するという考え方があるのかないのか、その点もあわせてお伺いしたいと思つてます。

○政府委員(西村康雄君) 現在羽田の沖合展開をやっているわけですが、御承知のように、羽田の沖合展開後の羽田の空港の用途というのは、やはり国内線専用ということでございます。国際線については依然として成田の二期を必要とするような国際航空の伸長ぶりでございますので、両方のプロジェクトを進めていきなさいかね。

成田の二期については、現実的に今アクセスだとかいろいろ問題が成田自身の内蔵している問題としてございまして、ともかく成田の二期をやらなさいかね。そういうことをやりまして、なお将来の航空交通の発展ということから考えると、また将来どうなんだということがもしあるといたしますと、一つの候補としては、確かに東京湾というのがさらに使えるのかどうかということになるかと思つてますが、正直のところ、現在埋め立てが環境とかかわりかどうかということ、あるいは海上交通の関係かどうかとか、東京湾の埋め立てというのはいろいろ問題を内蔵しておりますが、それは別に、さらにもう一つ東京湾に空港がつくり得るかどうかがという点になります。

と、現在の羽田、成田というもののへ航空機をおろしていくという現在の技術から申しますと非常に難しいことになる。もう一つの空港をつくって、そこへ航空機の出入ができるほどの航空路の余地が余りないというのが現状でございます。現在でも首都圏の空域というのは非常に手狭になっているということ、そういう点では、将来の課題として、航空交通管制技術、その他空域の設定に關します技術の改善ということを研究しながら、非常に長期の研究課題だというぐらゐに考えております。

○瀬谷英行君 今国鉄をどうするかということが非常に重要な問題になっておりますし、こういう問題については、監理委員会のように十分な経験、知識のない小グループにすべてを任せるといふことは私は適当でない、こう思つております。そこで、国鉄と空港を結びつける方法をもっと積極的に考えるべきじゃないか、こう思つてます。

きのう、たまたま私は札幌から東京へ飛んでまいりましたけれども、従来千歳空港までバスで来るのにはかなりの時間がかかりました。これは成田空港とおつかつたつなぐ時間がかりました。しかし、国鉄でもって千歳空港駅というものができ上がりますと、あの千歳空港駅と札幌との間は三十分で特急が走ります。非常に時間の計算ができます。国鉄だったら札幌の近くへ行つて交通渋滞でとまるということがないわけですか。自動車だったら、まごまごすると、市内へ入つてから交通渋滞で足踏みをしなきゃならぬということがある。そういう面が国鉄だったら心配がないわけですね。千歳空港と札幌あるいは苫小牧、こういう連絡は鉄道によって非常に私はよくなつたと思つておりますが、それと同じような考え方を他の空港にも考えていいんじゃないか。例えば鹿児島空港なんているのはえらい遠いですよ。空港から都市との間が遠いところははいっぱいあります。日本国じゅう探してみると。こういう点は、国鉄と空港を結びつけるという方法を今後の二十一世紀に臨む一つの課題とし

て、政治的課題として考える価値が十分あると思
うんです。それを考えるのはやはり政治だと思
うんです。監理委員会なんかではそんな構想は絶対
に出てこないと思うんです。その点大臣の見解を
承りたいと思います。

○政府委員(服部経治君) 鉄道というものが道路
輸送に比べまして非常に定時性にすぐれているこ
とはもう御指摘のとおりでございます。したが
って、空港アクセスとして鉄道が整備されてお
ります場合には、利用する人たちは時間の計算がで
きるわけでございます。そういうことで、先生御
指摘の千歳空港というのは、空港のアクセスとし
て鉄道というものが立派に機能している一つのよ
き例だというふうに思うわけでございます。ただ
一般論として申し上げますと、空港のアクセスに
つきましては、その空港と都心との距離、あるい
は既存のアクセスがどういふふうに整備されてい
るかというふうな状況など、それぞれの空港を取
り巻く諸状況に応じて、かつ現実の輸送需要
の動向を踏まえまして鉄道あるいは道路の整備を
図って、空港とアクセス交通機関の有機的な連係
というものを十分図ってまいることが肝要である
というふうに考えておるものでございます。

なお、鉄道、あるいはモノレールなどのいわゆ
る中量軌道輸送システムが空港のアクセスとして
重要な機能を果たしている例といたしましては、
御指摘の千歳空港のほか現在の羽田空港がござ
いますし、また成田空港も今後の鉄道アクセスの
改善措置いかんによりましてはそういう可能性
も十分持っているというふうに考えられます。す
が、先ほども御議論のございました関西新空港に
つきましては、その最も主要なアクセスとして鉄
道が予定されているところでありまして、このほ
か、現空港につきまして新たに軌道系のアクセス
整備が構想され、あるいは計画されているという
ものとしましては、現在の大阪空港、それから沖
縄の那覇空港、それから福岡空港、そのほか三、
四のものが挙げられようかというふうに存じてお
ります。

○瀬谷英行君 私は大臣の見解も聞きたいと思っ
ているんです。これは今の監理委員会に任せて
おきますと、鉄道の業務をもう切れるだけ切ると
いうことか考えておりません。二十一世紀に向
けての構想なんという気のきいたものはつめのあ
かほでもないような気がするんです。だから、こ
れはやっぱり政治家として、これからの国内交通
の主役は昔と違って飛行機にかわってきた、それ
ならば飛行場と各都市を結ぶ交通機関はうまく整
備できているのか、現状は決してそうじゃないん
です。いろんなところで私はそういう問題を聞き
ました。

この間も秋田の横手、湯沢方面の人から話を聞
いたんですが、確かに飛行機ができて便利になっ
た、しかしその空港から自分たちのところへ来る
には一たん秋田市まで自動車で行って、秋田駅か
らまたバックをする格好で来なきゃならない、え
らく不便だ、だからもう少し、せつかくならば奥
羽本線をあつちの方へぐるっと曲げて空港へつな
いでもらう方法はないものだろうかという意見を聞
きました。

こういう問題は全国的にいっぱいあると思うん
です。だから、二十一世紀の課題として、空港と
国鉄とを短絡をする、新幹線を結ぶ、こういうこ
とが政治的課題としては非常に重要ではないかと
いう気がするし、交通政策を担当する責任者とし
てはそういう考え方があつてしかるべきではない
かと思うのでありますが、その点についての大
臣の見解をお伺いしたいと思います。

○国務大臣(山下徳夫君) おっしゃる点はよくわ
かります。再生国鉄が、これだけの借金を抱えて
いるのですから、やはり採算性というところ、そこ
から国鉄の改革もあるわけでございますから、こ
れも考慮に入れなきゃならぬ。同時に、鉄道の持
ついわゆる特性というものを生かしながら、一つ
の公共性、公共に役立てるといふことも本来の私
は国鉄の使命であり、今後その点を考えなければ
ならぬ。そういう考えに立つといふと、鉄道の
特性を生かしてどのように利用できるかという観

点に立つべきであることもよく私はわかるわけ
でございます。

したがって、切り捨てればよいということでは
なくて、新たに役に立つという観点から、例え
ば関西新空港に對しましては大阪の新幹線からこ
れをつないでいく。これに對しては新たな費用が
かかることでございますが、今進められておりま
す現状における国鉄のそういう支出の経費の中
にはそういうものは入っていないのでございま
すけれども、こういうものは、そういう一つの条件
的には入っていないにしても、あるいは条件、私
もよくわかりませんが、条件的にもできるかもしれ
ませんけれども、私は、そういう今申し上げた
新幹線から新大阪空港に行くようなものはひと
んどんやるべきである、このように思っています。

○委員長(鶴岡洋君) 午後一時二十分に再開する
こととし、休憩いたします。
午後零時十五分休憩

午後一時二十三分開会
○委員長(鶴岡洋君) ただいまから運輸委員会を
再開いたします。

休憩前に引き続き、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を議題とし、質疑を行います。
質疑のある方は順次御発言を願います。

○矢原秀男君 本題の前に時事的な関連問題を二
点ほど簡単に御質問したいと思います。

ここでお願いしたいのは、爆発の原因、被
害の状況、そうしてこういう外国船に乗り込んで
いく出稼ぎ船員等の安全をどうするのか、そうい
うことを簡単にお願いをしたいと思うものでござ
います。

これを見ておきますと、パナマ船籍ベトラゲン
1というのはい万九千七十トンの船でございま
すけれども、日本人六人が船長以下乗り組んでい
るようでございます。同港にはまたスペイン最大の
製油所がございまして、約二百五十メートル沖合
に停泊をしてナフサの陸揚げ中であつたと報道さ
れているわけでございます。そういうことで、先
ほど申し上げました原因は、そうして現状分析を
いかにかされていらつしゃいますか、そういう点を
まずお伺いしたいと思います。

○政府委員(武石章君) 今回の事故の原因でござ
います。現在スペインの關係機関が調査中であ
つておりました。私どもの方では現在わか
つておりません。

○矢原秀男君 じゃ、原因はまだわからなけれ
ば、この事故等に対応して被害状況とか、そして
いろいろの問題点は、専門的なあなた方から見れ
ばわずかの情報であつても明確に説明できる点
があるのではないかと、こういうふうにお聞きわけ
けれども、その点伺います。

○政府委員(武石章君) 被害状況でございま
す。事故は現地時間の五月二十六日の午前十一時
十五分ごろ、日本時間で言いますと二十六日の午
後六時十五分ごろに、スペインのアルヘシラス港
付近の湾内においてナフサを荷揚げ中のタン
カー、ベトラゲン1、これはパナマ船でございま
すが、それとスペイン籍のカンポナビアというタ
ンカーが爆発炎上いたしました沈没したものでござ
います。船内及び陸上に多数の死傷者が発生し
たということでございます。

健在であったということでございます。

同船に乗り組んでおりました日本人船員六名につきましては、不幸にも四名が死亡しておりま
す。残りの二名は負傷という事態になったわけ
でございますが、一人の方は重体と聞いておりま
したが、ようやく快方に向かつて、二、三日中には
航空機に搭乗できるような状態になるであろうと
いうような医師の話も伝わってまいっております
でございます。

今回の事故のタンカーに乗り組んでいる船員に
つきましては、財団法人の日本船員福利雇用促進
センターというところから四名乗り組んでおりま
すし、太平洋産業貿易からその社員が二名と、六
名の船員が乗り組んでおられるわけですが、こ
この雇用促進センターにおきましては、これは船
員の雇用の促進に関する特別措置法という法律に
基づきまして指定を受けた法人でございます。指
定を受けましたのは昭和五十三年五月のこと
でございますが、このセンターにおきまして、船員
の雇用の促進と技能訓練というような業務を行
っている団体でございます。センターは、雇用促進事
業の一環といたしまして、外国船への船員の配
業のあつせんを行つておられるわけですが、従
来から、外国船に乗り組む船員の安全、労働条件
等を確保するために、外国の信用のある海運企業
を中心に乗組先、配乗先の開拓を行つて配乗のあ
つせんに努めておるところでございます。

今後の対策ということでございますが、船の災
害といふものは、今度の場合に陸上に原因があ
つたのか、二隻の船のどちらの方に原因があつ
たのか、その点がいづれもまだ明確でございま
せん。現在現地においてタンカー爆発事故の調査が
行われておりますので、事故原因の究明を待ちま
して、関係当局とも協議の上、必要に応じIMC
OとかあるいはILOその他の国際機関の場合など
におきまして所要の検討を行つて対策を講じてま
いりたい、かように考えております。

○矢原秀男君 我が国の海運不況というものが深
刻化の中で、外国の船舶に日本人の乗組員が乗
り組んでおられるという形の中で昭和三十年代か
ら始まったと思ひますけれども、全日本海員組合
の約十三万五千人、そういう中でも約二千人近い
失業の方々がいらつしやると伺つておられる
わけでございます。

そこで、今後こういう外国船に乗つていく人た
ち、もちろん船員派遣業界と労働協約というもの
を相互に結ばねばならぬがやはりできるだけの
安全といふものを考えていつておられると思
つておられるわけですが、現実にはどういふ問題が起
きておられるかと、これと終わりというわけではな
し、今後非常にナフサを取り扱う問題というの
は、今後非常に日本の国においてもさらに数字的
には進んでいつておられるわけでございますが、ま
ずこの問題から見て、こういう外で稼ぐために船
に乗込んでいくという場合に、事故が起きたと
きに補償問題はどうか、相手の国が違つたと
きにどうなつていくのか、こういう船員の人た
ちの安全といふものが事故のたびにいつも課題に
なるわけでございます。

そういう立場から、日本船員福利雇用促進セン
ターも運輸省の外郭団体と聞いているわけござ
いませぬけれども、今後さらに船員の安全といふ
ものを考える立場の上からどういふふうに対処し
ていくのか、そういう点のお考えを、きょう現在の
段階でこういう事故があつた、その後の段階でど
ういふふうな決意を考へていらつしやるのか、ま
ず伺ひます。

○政府委員(武石章君) 本件の被害者の災害補償
につきましては、ただいま先生からお話ござい
ましたように、太平洋産業貿易株式会社、この四
名の船員については、代理人といたしまして、こ
の船の用船者でございますロス・ナベガンデス・
デル・パシフィコS・Aというパナマの会社で
ございませぬ、それと全日本海員組合との間で労働
協約を結んでおられて、その中で雇用条件につ
いての規定もございませぬ、それによつて補償が
行われるということにならうかと思ひます。それ

から太平洋産業貿易所属の船員につきましても、こ
れは船員法上は予備船員として扱ふこととなつて
おりますので、船員保険の適用があるということ
で災害補償が行われることにならうかと思
ひます。両者の労働条件につきましては、いづれも
同じ条件になつておるといふふう聞いておりま
す。

それから今後の対策ということでございます
が、先ほど申し上げましたように、直接には原
因の究明といふものを待たなければならぬ部分
がたゞございませぬ。私どももいたしまして
は、今後、日本船員福利雇用促進センターの事業
について、実際に海外に派遣する船員の安全が図
られるように十分この機関の指導等に努力をして
まいりたいと思つておられるわけでございます。

○矢原秀男君 運輸大臣、先般の二十一日の船員
法の一部改正でも、離職船員の休職関係といふこ
とを国際的な問題と絡めて質問をし、御答弁もい
ただいたわけでございますが、こういう事件も起
きた、また運輸省としても、離職船員が全国で漁船
も含めて約五千人、そういう方たちが求職の御希
望があるように伺うわけでございます。いづれに
しても、日本人のそういう船員経験者といふのは
非常に優秀な技術を持つていらつしやいますの
で、外国船でも非常に希望があればやはり中心
的に採用されると思つておられるわけですが、こ
ういふふうな事故が重なるたびに我々も非常に心配を
してはいるわけでございますが、大臣としても今後
の対応といふ形の中でどういふふうにお考えなの
か、伺つておきたいと思ひます。

○国務大臣(山下徳夫君) 今船員部長からあらま
し御説明申し上げましたとおり、また原因自体が
よくわかつておりませぬので、対応についてもま
だ日本の政府として十分な準備ができておらな
いと思ひますけれども、こういう国と国との間の
ひとつの契約と申しますか、そういう問題につ
きましては、今船員部長が御説明申し上げましたよ
うに、きちんと一応はできておられるようござ
いませぬ、もしそういう一つの補償に基づいてそれが

支払われなかつた場合の違約は、約束を破つた場
合どうするかとすると、これからはそういうこと
を含まないながら、安んじてひとつそういう船
に乗つて活動できるような、そういう補償はきち
んとやつぱりするように今後とも努力してまい
らなうかと思つておられる次第でござ
いませぬ。

○矢原秀男君 ひとつよろしくお願ひをしたいと
思ひます。

これに関連しまして、私、今度はナフサに対す
る日本における原油の輸入といふものが非常に大
きいもの量でございますから、そういう点をち
よつと伺つてみたいと思ひます。

四十一年の五月に北海道の室蘭でノルウェーの船
が岸壁に激突をして事故を起して居るわけ
でございます。日本は原油の買入れ、これは非常
に大きいわけでございますけれども、きのうも報
道等を参考に見ておられますと、一万九千トンの船
が千三百七十キロリットル。これはNHKで夜
十一時から特集をしておりましたけれども、七百
トン程度輸入しているのではないかと。また国内の精
製にしても非常に大量である。原油の全体も三億
トンぐらい輸入しているのではないかと。そうなる
と延べ九万隻というふうな形になる。これも海上
保安庁の調べのデータであるといふようなことも
報道されておりました。

そういう中で、ナフサがやはり気化室内にお
いて気化ガス、排ガス、それに対する酸素量が五
前後といふふうなことが発火源についてのいろん
な問題になるのではないかと。そしてまた、発火源
を避けるためには居住区等二重の扉にすべ
きではないか、また静電気が起さない服装にすべ
きではないか。そして、日本の港では七十程度使
用していると思つておられるけれども、港則法による届け出
や許可制の中で、隣船との三十メートル以上あ
けて火気類を近づけないようにすべきである、また
港の自動車も寄せないようすべきである、そう
いふふうにして輸送段階や精製段階も日本では注
意をしていかなうかと思ひます。

震のマグネチュード八以下程度に耐えるもの、そういう貯蔵タンクの問題、タンクローリーの問題、昭和五十年の石油コンビナート等災害防止法の問題、こういうことでNHKで特集を組んでおりました。

私も幾多の災害に現地に参加して非常に意を強くするものを感じているわけでございますけれども、日本でナフサが精製をされる、また移動をされる、こういう問題は、法の網はかぶせてあると思えますけれども、これらの危険災害に対して、対岸の火として見るのではなくして、我が国は密集するそういう都市部に臨海港ということがあるわけでございますから、この点よく今後とも対策を立てていかなくちやいけな、こういうふうにも思っていますけれども、この点運輸大臣いかがなものでございませうか。

○政府委員(岡田專治君) ナフサのような引火性の危険物につきましては、今先生の御質問の中にも、私も現在講じております対策の幾つかも触れられておりましたけれども、私も、港則法という法律に基づきまして、このような危険物の港内における荷役について事前の許可制をしております関係上、取りまとめて現在とっております制度について御報告を申し上げたいと思っております。

私も、港則法に基づきまして荷役の許可を行っておりますわけでございますけれども、特にこのような引火性の低い危険物の荷役につきましては、例えば夜間の荷役は原則として許可をしない、あるいは今先生のお話にもございましたような、いわゆる裸火を使用する作業場、あるいは付近の停泊する船舶、そういうものととの間に十分な保安間隔を保つというようなことか、あるいは岸壁上の照明設備なんかにつきましては、当然にわゆるスイッチ機構が必須のものでございますけれども、こういうスイッチも、いわゆる防爆型のスイッチと称するわけでございますが、密封されておりまして、中で火花が散っても外のガス及び空気の混合気体に触れることがないようにする、

そのような防爆型のスイッチを使う。あるいは、荷役時におきましてはタンクから上げる際に空間がでるわけでございますが、そこには不活性のガスを注入する。

そういうような、法律的な根拠をいたしましては、危険物船舶運送及び貯蔵規則でありますかいろいろ規則があるわけでございますけれども、そのような諸規則がきちんと励行されておるかどうかということを見届けながら、この港則法上の荷役の許可の行政をとり行っておりますのでございませう。

○国務大臣(山下徳夫君) ただいま保安庁の次長から御答弁申し上げましたけれども、この種の事故につきましては非常に私もかねがね心配をいたしておりますが、その心配した事故が起きたということでございますが、今次長が申し上げましたように、今後とも十分配慮してまいりたいと思っております。

○矢原秀男君 どうかよろしくお願いをいたします。本題に入る前にもう一つの点でございますが、五月二十七日の新聞報道によりますと、ニューヨーク・タイムズが「空の危機管理」ということで、米ソ首脳会談の実現ということを報道しております。それから日本の新聞報道によりますと、大韓機事故再発防止ということ、近く第二ラウンド交渉、「空の安全 米ソの取引」ということで、日米ソの会談というものが報じられているわけでございます。これらに関連しながら質問をしたいと思っております。

昨年の運輸委員会でございますけれども、小島先生の同級生の方の子どもが大韓航空機に乗っていらつしやいました。そして事故に遭われたわけでございます。それで同期の川名さんという方がこの大韓航空機事故遺族会の会長として、裁判を初め国会にも足を運ばれて悲痛な叫びを我々に訴えられていたわけでございます。その川名さんの言を引用させていただきますと、大韓航空機事件の真相が解明されないうまま年を越した。もうず

つと来ていることは事実でございます。領空侵犯があったとはいえず、非武装の民間機を十分に確認しようと思わず、いきなりミサイルで撃墜したソ連の冷酷非道な蛮行はこれからも激しく糾弾していかなければならない。しかし、その反面では第一義的責任は大韓航空にある。あの〇〇七便の余りにも異常な航路逸脱の原因を究明していくことは我々遺族の一致した悲願である。こういうふうには言われております。

ソ連によって落とされていくけれども、なぜ大韓航空機がそういうふうに進路を大きく誤ったのか鋭く指摘をされております。そして、大韓航空機の社長を呼んで、航路逸脱の原因について、再び憶面もなく誘導電波説を持ち出していき、こういうことで遺族の方々が激高をされていらつしやいます。そして、大韓航空機は尊い人命を預かる民間航空機としての安全運航に関する責任と義務を完全に放棄している、こういうふうな敵しく主張をされたならば、ソ連の重要軍事施設の上空を奥深く故意に、ここでは故意に侵入した疑いが極めて強い、こういうことで非常に遺族の方を代表して訴えられていらつしやるわけでございませう。

先ほど申し上げました報道には、空の危機管理ということが米ソ首脳会談、そして日米ソ三者会談、こういう形で進められているわけでございませう。きょうはもう大韓航空機のいろいろな問題を聞く時間はないかもしれませんが、ここで問題になりますのは、大韓機事故再発防止のために極秘の会議がされていらつしやるわけでございます。この点についてわかる範囲で外務省並びに運輸省の御答弁をいただきたいと思います。

○説明員(馬淵隆夫君) お答え申し上げます。今先生御指摘になりました日米ソ三カ国の北太平洋におきます民間航空機の飛行の安全に関する協議でございますが、これは先週モスクワにおいて行われました。この協議は、二月の末から三月の初めにかけてワシントンで行われました三

国間の第一回目の協議に引き続きものでございませう。この協議の内容につきましては、現在交渉中の段階にもございまして、三カ国間の約束によりまして明らかにしないことになっておりますので、言及することはこの場では差し控えさせていただきます。もう一つ、この場では差し控えさせていただきます。もう一つ、この場では差し控えさせていただきます。もう一つ、この場では差し控えさせていただきます。

○矢原秀男君 私が心配をいたしておりますのは、空の危機管理ということで米ソ首脳会談の、このニューヨーク・タイムズの報道による限りでは、協議の内容といたしまして、一つは、ソ連の国営航空エアロフロート機の米国乗り入れと民間機のモスクワ乗り入れ、二番目には、文化科学協定の三番目は、ニューヨークとキエフに総領事館の設置など、両国の実務的な懸案事項というものが即時合意に達する見通しだと、こうなっているわけですね。

私が今、小島先生の同期の会長にも陳情を受け、そして遺族の代表として大韓機事件の徹底究明をと、こういうふうな本心に血を振り絞る訴えをされている川名会長。私は、この危機管理というものが、大韓航空機の轍を踏んだらいけない、こういうことが明らかにしている以上は、我が国としては、この会議が例え秘密協議であろうと何であらうとも、二度と民間機のこういう悲しい事故というものを一切起こしてはならない、人命を大事にする、そういう考え方を基本的にまずきちと外務省はしておらなければ、運輸省ももちろんだと思っておりますけれども、人間の命が地球よりも重いという言い古されてる言葉でございますけれども、二度とこういうことを起こしてはならない。

そういう意味で、我が国としてはソ連やアメリカのこの強大二国に対してやはり強くその基本姿勢というものを保持していかなければいけないと思

います。それは極秘会談であろうとなかろうと、世界に向かつて日本の外務省や運輸省が胸を張って姿勢はきちっとしていかなければならない。そういう姿勢はソ連やアメリカに十分伝えているのかどうか、そして初めから終わりまでそういう基本的な理念というものは徹底的に訴えていくのか、そういう点を、本来であれば外務大臣に私伺いたいところでございますけれども、そういうわけにはきまようはいきませんので、外務省に、まあ外務大臣にかわってまずそういう面はどうなっているのか伺いたいと思います。

○説明員(馬淵陸夫君) 先生御指摘のとおりでございます。大韓航空機事件におきまして二百六十九名のとうとい人命が奪われたわけでございませぬ。こういう悲劇の再発は二度と起こらないように防止しなければならぬ、そのために努めることは我々含めましてすべての義務であろう、関心事であろう、こういうふう強く認識しておる次第でございます。

○矢原秀男君 じゃ、最後にこの件運輸大臣にお伺いをするわけでございますが、日米ソの協議の中で新航空安全協定が締結される可能性、これは大韓機事故という大変な事故等を踏まえて必ず私には結ばなくてはいけない、このように思うわけでございますけれども、その点の見通しというものはいかがでございますか。

○政府委員(西村康雄君) 本北太平洋の航路の安全につきましては、航空交通の安全を管理しております運輸省といたしまして極めて強い関心があるわけでございます。今回の日米ソの協議にも私ももの方からも参加いたしました、この新しい日米ソ三國間の合意というものがぜひできるように期待しているわけでございまして、そのための努力を続けているわけでございます。

私ども、この問題は、なかなか過去のいろいろな経緯があつて簡単に三國間の合意というものに達することは出来ない多くの問題を抱えておりますが、しかし、そういった中でも何とか三國の合意ができて少しでもこの北太平洋航路、極めて重要なこの航空路の安全を確保するように合意の成立に努力してまいりて存存でございます。

○矢原秀男君 この点最後になります。運輸大臣、我々も過去から見られておりました、原水爆の体験をした日本の國、これも世界的にはなかなか生かされておられないように思うわけでございませぬ。今回の大韓航空機の事件を通して、軍事優先の、非常に冷酷な、極端な人命軽視、そして非人道性というものが浮き彫りになつてゐることもまた事実でございます。そういう点で、運輸大臣として、今後これは大きな課題だと思つてございませぬけれども、各國を通しての安全に對する方途について最後に伺いたいと思つております。

○國務大臣(山下徳夫君) 今局長からも御答申申し上げましたとおり、人命尊重が第一義的でないればなりません。ただ、これはソ連という意味ではございませぬけれども、やはり國によつて考え方がいろいろ違ふ点はやはりあると思つております。ですから、その國によつて、国家安全のため、機密を侵されるときは、何物よりもそれが大切だといふ場合にいろいろな手段に出られることもあるだろうし、そういうことだけでも人命をたくさん失ふようなことをしなくてもいいのにと、國によつて実情が違ひますればさう思うこともある。

あらかじめ申し上げておきますが、これは私はいえソ連といふことと誤解を招きますから、そういう困情がいろいろ違ふ場合にはそういう問題も起きてくる、そういうものを克服してでも人命の尊重については今後努力しなすかならぬという点を申し上げておきたいと思つております。○矢原秀男君 どうか努力をしていただきたいと思つて、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いて二、三質問をしたいと思つております。この提案の経緯を歴史的に見ておきますと、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というものが、公共飛行場の周辺における航空機の騒音により生ずる障害の防止、航空機の離発着の頻繁な実施により生ずる損失の補償、その他必要な措置について定めておきます。そして、関係住民の生活の安定及び福祉の向上に寄与することを目的として昭和四十二年に制定をされながら、その本法に基づき、空港周辺対策といふものが、学校や病院等の騒音防止工事及び共同利用施設の整備に対する助成、建物の移転補償及び土地の買入れ等の措置が講じられてきております。それが今日までいろいろの問題を抱えながら、あるときは解決をし、あるときは未解決であるけれども前進をしながら今日まで来ているものでございませぬ。

ここで一つ質問を申し上げたいわけでございませぬが、大阪国際空港騒音調停申請事件の概要といふものが、四十八年の二月から五十一年の二月にかけて伊丹、宝塚、尼崎市及び大阪市の住民から、大阪国際空港において発着する航空機の騒音、振動のためとして、九点の問題点に絞つて調停事件になるわけでございませぬ。これはそのほか西宮さうして川西等々あるわけでございませぬけれども、住民や家族のやはり心配事といふのは、調停で話がついていくいかんにかかわらず、空港が現存する限り、都市密集の中における例えれば大阪国際空港のようなもの、その飛行場がある限り、今から申し上げる問題点といふものは常にいついて回るわけでございませぬ。

一つは情緒的な影響と不快感、二番目には日常生活の妨害、三番目には睡眠の妨害、四番目には聴力機能の低下、五番目には子供の教育環境の悪化、六番目には老人、乳幼児、病氣療養者などの生活環境の悪化、七番目には事業や業務に對する被害、八番目には航空機事故に對する危険感、九番目には家屋の損傷等の被害を受けている等々、

こういう問題は裁判で解決するしないにかかわらず、世界で一番の都市過密の中に位する大阪国際空港といふものがある限り、周辺に家庭がある限り常にいろいろと今申し上げた問題点といふものは、大なり小なりそれぞれの家族の方々が常に受けているわけでございませぬ。そういうことに対してやはり運輸省として少しでも、憲法の二十五条にございませぬように、快適な文化的な生活を最低限度に守るためにはどうすればいいのかがという努力といふものもまたこれは行政機関としても必要であるかと思つてございませぬ。

○政府委員(西村康雄君) 今先生から九項目について問題点、お話があつたわけでございませぬが、これらの問題につきましては大阪国際空港の調停の際地元が現実問題として提示したこととございませぬので、私もこれら問題点については誠実に取り組んでございませぬし、また今後ともそれらについてそういう基本的な考え方で対処してまいりたい。

ただ個別の具体的な問題について申し上げますと、情緒的な影響と不快感がある、あるいは日常生活にいろいろの妨害が生ずる、あるいは睡眠の妨害が生ずるといふ三つの問題につきましては、航空機の飛行がございませぬとどうしてもこれは出てくる問題でございませぬ。そういう意味で、これらの現実が生じた被害につきましても、これは現在の調停手続におきましても具体的な金員の支払という問題でございませぬし、具体的な生活源の諸対策を進めていくといふことを強力でやっいていきたいといふことは繰り返して申し上げておるのでございませぬ。

ところで、聴力機能の低下という問題につきましては、実は昭和四十五年から十年間私も医学の専門家に調査をお願いいたしましたし、その結果はどうもそういう低下はないというお答えをいただいております。しかし、こういった周辺住民の健康の保持というのは非常に重要なことでございまして、一般的な健康の保持というために、公益法人の航空公害防止協会によりまして巡回の健康診断ということをやっておりますが、こういう対策は今後とも続けていきたいということでございます。

それから、子供の教育環境の悪化、老人、乳幼児、病氣療養者などの生活環境の悪化という問題につきましましては、生活環境というものが、空港周辺の騒音ということだけではなく、いろいろな社会的条件が複合して出てまいりますのでございまして、一概にどうだということでは非常に言いにくいところでございまして、騒音がそういった問題に寄与するような部分につきましましては、ともかく騒音による被害を除去するということで、住宅の防音工事あるいは学校、病院等の防音工事ということをし、また地元で使える共同利用施設の整備をやっておりますが、こういう諸対策は今後もやっておりますが、こういう諸対策は今後ともやっていきたいというふうに思っています。

それから、事業や業務に対する被害というものは、あるような、ないようなということで、直接的なもの、具体的に仕切るようなものがあるというふうには思っておりません。

また、航空機事故に対する危険感というものも存在につきましましては、やはりこれは空港が存立する以上、そういった周辺の住民が安心感を持って生活していただけるということが重要でございまして、航空機の航行の安全確保ということをいふような意味で対策を強化していきたいということ、事故の防止ということに万全を期していきたいというふうに考えているわけでございまして。

それから、家屋の損傷等の被害がある、空港周辺で屋根がわらの被害が生じたという事件でございしますが、この問題につきましては、昭和五十六

年三月以降、年間数件程度が出ているわけでございします。この問題につきましては専門的な調査をしたわけでございしますが、どうもその被害が航空機の運航に伴って生ずる、いわゆる航跡乱流の影響によるのかどうかという点はどうも明確にできなかった。要するに、そういう乱流でかかわられるほどの強い圧流が生ずるといふふうにはどうもどう測定しても出てこないということであつたわけですが、しかし、明確に確認できないからといってそのまま放置しておくということとは適当でないわけでございしますので、航空公害防止協会の協力を得まして、五十八年の四月から屋根がわらの被害の救済対策ということをとりあえず発足させております。

今後とも空港周辺の住民の方々の御意見を聞きながら、また地元の方々の御協力も得ながら、できるだけ具体的な問題に即してきめ細かな対策をやりたいというふうに考えています。

○矢原秀男君 ぜひ今後とも努力をしていただきたいと思ひます。

次に、空港周辺の環境対策の一面でございしますけれども、まずこれは三つの問題があることは皆さんもおわかりでございします。一つは発生源の対策、二番目は空港構造の改良、三番目は空港周辺の対策。今空港周辺の対策を申し上げておつたわけでございしますが、この発生源の対策の中で、二十一世紀を志向する日本の科学技術の粋を集める非常にすばらしいものがあるわけでございしますけれども、機材の改良という立場の中で、低騒音型の機材というふうな開発、そうして航空局としても非常にこの問題は研究に値する、そういうふうなものがあるのかないのか。例えば現用機でございまして、エンジンの低騒音化の改修であるとか、それについて技術的にどの段階まで進んでいるか、そして新たな機種としては、今私が申し上げた低騒音型の機材、発着についてもそれだけの滑走路が要らない、そういうふうないろいろな問題があるかと思ひますけれども、その機材

改良の世界の水準と、日本の運輸省としてはまたどういふようなところに目標を置いておられるのか。発生源対策のうちの機材改良、こういうことで伺いたいと思ひます。

○國務大臣(山下徳夫君) 具体的には局長が詳しくお答えいたしますが、私の知っている点を答弁申し上げます。

今おっしゃるような騒音の高いものから低いものへ買いかえていく、これは私は世界の各国よりも日本の方が割に早く早く目にとやっております。日本の方が割に早く早く目にとやっております。日本の方が割に早く早く目にとやっております。日本の方が割に早く早く目にとやっております。

改機の世界の水準と、日本の運輸省としてはまたどういふようなところに目標を置いておられるのか。発生源対策のうちの機材改良、こういうことで伺いたいと思ひます。

○國務大臣(山下徳夫君) 具体的には局長が詳しくお答えいたしますが、私の知っている点を答弁申し上げます。

今おっしゃるような騒音の高いものから低いものへ買いかえていく、これは私は世界の各国よりも日本の方が割に早く早く目にとやっております。日本の方が割に早く早く目にとやっております。日本の方が割に早く早く目にとやっております。

低騒音機の採用がどの程度に騒音問題に貢献しているかという点でございしますが、DC8をもとにいたしますと、新しい最近の例えばボーイングの707というのは騒音コンターの面積比、例えばW E C P N L 七十五の面積比で申しますと、それが百分の七というふうなことになるわけで、そういう点から申しますと低騒音機の採用というのが一番効果のある周辺対策だと思ひます。そういう意味でのコンターの面積を縮めるような低騒音機の採用という点では、大阪国際空港のジェット機の中ではもう九割を超しております、非常に低騒音

音機の採用というものが進んできているということでございます。

それで、なおさらには、現用機を低騒音化するということを各民間会社にも指導してまいりますが、外国からの航空機がまだそういう飛行機で乗り入れてくるという余地もあるわけですが、そういった点では、一つは騒音基準適合証明制度が航空法の改正によって発足しております。これはICAOの基準に従ってやっております。これはICAOの基準に従ってやっております。これはICAOの基準に従ってやっております。

音機の採用というものが進んできているということでございます。

それで、なおさらには、現用機を低騒音化するということを各民間会社にも指導してまいりますが、外国からの航空機がまだそういう飛行機で乗り入れてくるという余地もあるわけですが、そういった点では、一つは騒音基準適合証明制度が航空法の改正によって発足しております。これはICAOの基準に従ってやっております。これはICAOの基準に従ってやっております。

○矢原秀男君 もう一つは、発生源対策の中で、運輸方法の改善についてはお話を今伺ったわけですが、発着規制で夜間運航の規制というものは今がもう限度なのかどうか、この点はいかが

○矢原秀男君 もう一つは、発生源対策の中で、運輸方法の改善についてはお話を今伺ったわけですが、発着規制で夜間運航の規制というものは今がもう限度なのかどうか、この点はいかが

でございますか。

○政府委員(西村康雄君) 御承知のように、騒音の問題の大きい空港では夜間の運航をそういうダイヤを組まないという事で対処してきております。しかし、空港というのは各地と結ぶという機能を保持しております以上、夜間の運航というものを現行以上に抑え込む、夜間の運航時間をさらに繰り上げるといふようなことをいたしますと、もう空港としての機能が著しく削減されるという事でございますので、現状で、住民の生活もまあまあ多少の無理がございまして、お願ひしている状況でございますので、運航時間の問題については、どうしても現状以上にはなかなか強化するというわけにはまいらないというように考えております。

○矢原秀男君 次の空港構造の改良の中で幾多あるわけでございますけれども、空港内の緩衝緑地、防音林の設置というものはこれはもちろん非常に大事な課題でございます。これが計画どおりに進んでいっているかどうか、その点はいかがでございますか。

○説明員(松村義弘君) 防音林の設置、それから緩衝緑地の整備につきましては、用地買収その他のいろいろな地元との折衝事がございます。そういった問題を関係者の努力によりまして一つ一つ解決しながら、遅くはありますけれども、着実に対策を講じている最中でございます。予算の制約が厳しい折でございますけれども、こういった方面には優先的に予算を配分しまして、今後ともそういった努力を続けてまいりたいと考えております。

○矢原秀男君 住宅防音工事の実施状況ですけれども、全国ではその対象世帯数が十六万三千世帯ですけれども、五十九年度末実施済み世帯数は約十四万弱、残る二万数千世帯については六十年で完了の予定、こういうふうなデータ等では見受けられるわけでございますけれども、これは予定どおりに進捗していかどうか、この点はいかがでございますか。

○説明員(松村義弘君) 六十年で今我々力を入れてやっております空港は四つございます。大阪国際空港、福岡空港、名古屋空港、それから函館空港でございます。事業の進捗状況を我々逐一チェックしておりますけれども、大阪国際空港、福岡空港、名古屋空港におきます民家防音対策は、ほぼ予定どおり六十年で終了したと思っております。函館空港につきましては、ちょっと地元の処理能力の関係がございまして、今鋭意対策を講じておりますけれども、もしかすると六十年で済ませられない可能性があります。

○矢原秀男君 私が先ほど申し上げた九点についても非常に絡んでくる問題でございますから、努力をしていただきたいと思います。

特定空港周辺航空騒音対策特別措置法第五条二項に、「航空機騒音障害防止特別地区内においては、前項各号、学校、病院、住居等ですが、「に掲げる建築物の建築をしない。」W七十五以上の防止地区並びにW八十以上の特別地区内においては、都道府県知事がやむを得ないと認められた場合以外は建築物の建築をしない」と明記されております。このように成田空港に限っては、都市計画に、騒音防止地区及び特別地区の指定された地域には新規の建築はできておりません。また、やむを得ないと認められて建築した建築物においても航空機騒音防止の設備をつけなければならないと記されております。しかし、この条項は他の空港には適用されていないわけでございます。したがって、大阪空港においては三種区域、二種区域であっても転入者並びに新築、建てかえは禁止ではない。これらについてはどういように考えていらっしゃるのか、伺いたいと思っております。

○政府委員(西村康雄君) ただいま特定空港周辺航空騒音対策特別措置法についてお話がございましたが、この法律は、まだ空港の周辺が都市化していないところの空港で、将来は周辺が都市化するおそれがある、こういうときに、その都市化

を食いとめて航空騒音問題が周辺で起こることを防止しようという趣旨でつくった特別措置法でございますので、先ほど引用されましたように、その周辺の航空騒音障害防止特別地区では建築物の建築を原則として禁止するという手法をとっているわけでございます。

これに對しまして、大阪国際空港は今や完全な密集した都市のご真中にございまして、このところではこういった建築物の建築の禁止ということで対策をするというわけにはいかないわけでございます。まして、やはりこれからは必要なのは、どうやって周辺を緑地化していくか、工夫をしていくかということでございます。現在まで、三種区域あるいは二種区域といふところで緑地化をやり、また移動地帯といふものがございますが、こういった移動地帯等を軸としまして、今後周辺に都市計画的な手法で積極的に緑地をつくっていく、そういう形で空港の周辺対策を進めるといふ手法をとっていただくことが適切でございます。大阪国際空港につきましては、既に大阪府が都市計画という手法でこれから周辺の緑地化をやっていくという計画を持っておりまして、私どもも大阪府と協力しまして、都市計画的な手法で空港周辺の環境改善ということをやつて問題の解決を図っていかたいというふうに考えております。

○矢原秀男君 空港周辺環境対策の発生源対策、このうち機材改良、発着規制、運航法の改善等々を今具体的に伺ったわけでございますが、先ほどからも質問いたしておりますように、空港周辺の対策、特に大阪国際空港等に対しては、土地利用の立地規制の問題、計画的な土地利用の問題、また補償等の防音工事、共同利用施設整備、移転補償等々の問題、多くの課題を残しているわけでございます。こういうふうな問題について重ねて大臣の御答弁を伺つて、私の質問を終わりたいと思つております。

○国務大臣(山下徳夫君) 先ほど来、るる航空局長からあるいは飛行場部長から御説明申し上げておりますとおり、とにかく今日までこの騒音対策

に要した経費も並み並みならぬものでございまして、私もはっきり覚えておりませんが、少なくとも五千億以上の金がかかっていると聞いています。それだけのものをかけても、今後にわたつてまたやはり、先ほど来憲法の話もございましたとおり、いかなる犠牲を払つてもこの地域における方々をそういう騒音から守るといふことは、はっきりとバックボーンとして航空行政の中でやっていかなきゃならぬというふうな考えでおる次第でございます。

○小笠原貞子君 大阪や福岡はもろろ各地の飛行場周辺の騒音の問題を調査させていただいてまいりました。我々は、調査して、そしてその時点でこれは大変だねといつても帰る家が別にございまして、やはり騒音公害といふような問題はそこに実際住んでみなければ本当の苦しみはわからない。そして丈夫な者は耐えていけるし、神経の太い者はたくましく乗り切つていけるけれども、やっぱりその中で細かい神経の持ち主は随分被害を受けて苦しんでいらつしやる。

そういうことを考えますと、今度法律の対象となつていられる大阪、福岡の方々も、まだまだ不十分なかで大きな期待を持って対策が講じられていふと思つては、本意によつて大阪と福岡の機材の統合といふことになるわけでございます。数があればいいものというわけではございませんけれども、やはり心配いたしますことは、ますます行政に対する要望、需要が多いという中で統合されていくということは、確固たるそれに対する保障がない限り、私は、一生懸命に後はやりまして、この法律についても我々は賛成しかねるという立場に立つものでございまして、そういうこともお考えになりまして、本心に言葉じゃなくして、そこに住んでそこで生きていかなければならぬ者の立場に立つての今後の行政というものに責任を持って対処していただきたい。いろいろと同僚の議員から質問もございましたので、私の立場と要望を申し上げまして、次に私

は、騒音も大変だけれども、具体的な航空機事故という問題について伺っていきたく思います。大臣も航空問題非常に関心を持って並み並みならぬ知識を持っていらっしゃるということと、ごさいますから、きょうは直接大臣に伺うということはい余りないんですけれども、大事な問題でございまして、十分聞いておいていただきたいと思いま

まず最初に取り上げます問題は、北海道の中標津空港で五十八年の三月に日本近距離航空のYS11の墜落事故というのがございました。航空事故の発生防止の上からも、本当にこの場合は幸いなことに機長以下全員生きていらつしやるわけですから、このところで徹底した原因が究明され、もうこういふことが再び起きないようにということが必要な事故だと思ふんです。

そこで事実関係からお伺いしたいと思います。この事故の原因究明において当然大事なこと、機体についての調査、機体がどのような状態であったかという調査、中でもプロペラやエンジンの詳細な調査というものが非常に大きな問題になってくる重要な視点にならうというふうに思ふわけでございます。事故調の委員長お出ましをいただきます。具体的に伺わせていただきたいと思ふんです。

事故調がプロペラ、エンジンの調査を住友精密、三菱重工にお出しになっていらつしやるんですが、いつ、どこの工場でのような項目についての調査を依頼なすつていらつしやるんですか、簡潔にお答えをいただきたいと思ふんです。委員長おわかりになりますか。

○説明員(星忠行君) 技術的な分につきましては、私事務局を掌理しております航空事故調査委員会事務局長でございますが、私からお答え申し上げます。

エンジンとプロペラにつきましては、多方面からの調査を行いましたので、特に一カ所で集中して行つたと申しますよりも、それぞれ必要な段階で必要となる調査を依頼しております。それで、まずエンジンのコーン部分の調査と申

しますのを、航空局の羽田の格納庫におきまして事故調の調査官みずからの手で実施しております。それからエンジンの分解調査と申しますのを、羽田でやらしましたのはコーン部分の分解調査でしたので、さらにもっと詳しく分解調査を三菱重工の名古屋航空機製作所で行つております。それからプロペラの方でございますが、左右のプロペラの分解調査は、事故後、羽田にございまして東亜国内航空、これは事故を起こした会社ではございまして、別の会社ですが、同様の機体を扱つておりますので、とりあえず羽田の東亜国内航空の方に持つてきてプロペラの分解調査を行つております。それからさらに、プロペラのある種の部品につきまして詳細な調査が必要となりまして、関係の部品を、羽田にございまして事故調の、一種の実験室でございますが、施設でもつて調査を行つております。それからさらに、部品の一種でございますが、第二プロペラの破断面の調査及び詳細な寸法の調査といったようなものを住友精密工業の尼崎工場を調査をさせております。そのように諸種の調査を各所において必要な調査を行つております。

○小笠原貞子君 いろいろとお調べになつたと思ふんですが、メインは住友精密、プロペラのオーバールールをしてる専門の会社でございまして、この事故機のオーバールールを現に行つていられるという関係の住友精密、それから三菱も同様に関連する利害関係企業と言わざるを得ないんです。委員長にもお伺いするんですけれども、事故調としては、こういう利害関係のある会社ということをご承知の上で調査を依頼されたというふうに認識してよろしゅうございませぬか。

○説明員(星忠行君) 事務局長ですが、私の方からとりあえず考え方を答えたいと思ふんです。経過を申し上げます。エンジンとかプロペラを分解をいたしましたり、あるいは部品の精密な寸法を測定して、どこかの部分がどういふふうな寸法がもとにあったの

に、そのどこの場所にどれだけの傷があるかといったような、その実態面での調査につきまして、これを分解いたしましたりするような専門の治具、工具を持つたところ、それから一定のマニユアルを持つておまして、それに従つて日常専門技能者を有するところの手で行いませぬと、こちらにはそのような道具とか、あるいは専門技能者がおられますので、整備会社の手で調査せざるを得ないといったような場合がございまして、ただし、調査には必要に応じて航空事故調査官がすべてどういう作業をしるということを指示をいたします。あるいは必要に応じて立ち会いをいたします。その上で行つておまして、これは部分的な調査を依頼したものであつて、その事故原因とか、そういうような総合的な判断に關することはあくまで委員会の手で行つております。また、必要があります場合には大学教授等学識経験者を専門委員に委嘱いたしました。このエンジン、プロペラの場合も同様でございますが、その専門委員が最終的に調査結果を総合分析して判断をする、こういう立場でやっておりますので、原因関係企業という立場でそこに調査を依頼した、つまり原因関係者に深く関与させたというふうには考えておりませぬ。

○説明員(八田桂三君) ただいまのお答えに対してちよつと補足させていただきますと思ふんです。確かに住友精密とか三菱重工の名古屋製作所ですとか、それは二つとも、エンジンとそれからプロペラなどの完全なオーバールールをする。要するに日常の点検とかいろいろなことは、当然ユーザである、今回の場合近距離航空で大体のこと、ある程度のことではございます。それから、それ以上もう少し進んだこととはやはり関係の例えばTDAとか何かそういうところでもできる場合もあると思ひますが、完全にばらばらにして、何千時間と決まっておりますが、そういうときにはそういうライセンス技術を持つたところではなければいけませんので、そういうところでオーバールールをやつていられるということが一つでございます。

それから、今最後に局長から専門委員を頼んで判断を求めたと思ひましたが、それは、初めはそこまで我々の調査で十分わかつたつもりではないんですけれども、いろいろ御指摘もございまして、さらに念には念を入れてやるというふうな意味もございまして、それで専門委員の方をお願いいたしました。それについては特別な試験研究みたいないろいろなことを工夫していただいたりなんかしていろいろやつていただきた。しかし、それはあくまでもそういう専門委員としての御知識を利用していろいろの御意見をいただいたということでございます。最終的なそれに対する判断と申しますか、それは委員会でもございまして、だから、別に専門委員会に任せられたわけではございません。ちよつとそれだけ……。

○小笠原貞子君 要望したいんですけれども、今事務局長と二人お答えになつたんです。きょうお伺いいただいたのは、責任を持っていらつしやる委員長にわざわざお越しいただいたわけでございます。星さんは事務局長、委員長でないんですから、だから委員長の責任において私は答弁を求めたい。今大体同じような中身をお二人でおつしやされたので、私の方の持ち時間をごさいます。大事な問題を追及しておりますので、どうか御協力のほどよろしくお願ひしたいと思います。

今いろいろおつしやいたしましたけれども、全く私はおかしいと思ふ。疑惑を残した調査であると言わざるを得ないわけです。航空機事故のいろいろの歴史を見ますと、原因究明があいまいのままの事例がたくさん起きております。特に問題となつてきたのは、原因究明の場合ですね、航空機関係企業、つまり製造、改造、整備などのこの企業そのものが調査に主体的に入り込んだというところ、これはもう大多数の見識ある者が指摘しているわけなんです。そういう教訓を生かして事故調査委員会が、不十分だと言わざるを得ないけれども、設置されたわけでございます。

私はその設置法のとときの議事録を全部読ませていただきました。調査委員の任命に当たって何てその当時審議され、議事録に残っているかと申しますと、設置法第六条で、「科学的かつ公正な判断を行なうことができる」と認められる者」となっております。そのために、航空運送事業者や航空機やその装備品の製造、改造、整備を行う関係者はすべてその委員になれないことになっていて、つまり任友精密や三菱重工などの関係利害企業や従業員は公正さに欠けるという判断があつて、独立した事故調査委員会というものの権限を持つて調査するよつたというものがこの趣旨になつてい

わけです。だからこの設置法のとときの、そして今もそうでなければならぬ趣旨から考えても非常に大きな疑念が残らざるを得ないと、私はここにはつきり言いたいと思つてます。その辺のこの認識がないとなれば、事故調査委員会の性格そのものが大きな問題だと私は指摘せざるを得ません。なぜそれが関係企業でなければならぬか、技術がないからだ、金がないからだ、だからそういう関係企業でも仕方がないんだという姿勢では事故調としての責任は果たせない。

例えばエンジンのオーバーホール、石川島播磨でもやつていたでしよう、技術はありますよ、とどういふことを考えますよ。そして事故調としてはどういふことが必要か。これも四十八年九月十八日の議事録を讀んでたら当時の運輸大臣が、「事故が起つたから初めてそこで調査研究する」といふのじや、間に合わない部分がたくさんある」

「これは事務局もあることですから、ふたんからそういう調査研究をしていただいておいて、と」いふふうにかかれてはいるわけですよ。だから、お金がないから、技術がないから関係企業に頼んだなんていうんじや話にならないわけですよ。金がないんなら、大事な人命を預かる航空機事故なんだから、もつと予算をよこせ、技術者はほかに

もいるかどうか調べて独立した科学的で公正な調査、これを徹底してやるといふことが必要だと思つてます。

そこでお聞きしたいんですけども、いろいろ電話で指示してやつたとおつしやるけれども、分解調査で名古屋だとカニ崎で立ち会つて、いつ、だれが、いつでもそこで立ち会つて調査なすつたのかどうか。そうじやないですね、多分、いかがですか。

○説明員(星忠行君) 例えはエンジンの完全分解調査を行うときには調査官が現実に立ち会つております。ただし、破断面の寸法を単純に測定したりあるいは顕微鏡写真を撮るといった作業の場合には必ずしも立ち会つておりません。

○小笠原貞子君 だから、利害関係企業であつて、立ち会つてつと見ていられるならまだといふ考えもあるかもしれないけれども、立ち会つていふきりさせなければならぬと思つてます。利害関係企業に調査させることに重大な問題がはらんでいられる、それはばかりか肝心の事故調もいらないと、これでは本当に、勤めていけば証拠隠滅、改ざんがいつでもできるというふうな考えられるんですけれども、そういう不安はないですか。私は当然その間に、いなくところなんだから幾らでもできると思つてますが、どうですか。そういう不安を感じられませんか。委員長いかがですか。

○説明員(八田桂三君) 今、星局長から申し上げましたような、例えは金属材料の破断面の詳細な調査では、そのときにはもちろん金属破断面のマクロの調査などは私も十分いたしておいて、それをそういう顕微鏡写真を撮つてやるといふ非常に細かいことをごさいます、それは純技術的に申しますとすぐわかるし、ごまかすといふふうなことはほとんどできない。だからそういう意味から私どもとしては、それからそれをまた、そのものはあるわけでごさいますから、もし疑問に感ずればすぐ今調べていただくことも可能な、今現在物がある限りはそういう破断面なんかは現在調べ直せばもう一遍でも調べられるものでござ

いますから、今御指摘のようなことについて私自身は全然危惧しておりません。

○小笠原貞子君 ところで、エンジン、プロペラの分解調査に自分たちも立ち会つて、そして見たいし写真も撮りたいといふことは、当該乗員が事故調にそういうお断りをなすつたわけですよ。そのときにそれはだめだと言われたのは、一体なぜだめなんでしょうか。

○説明員(星忠行君) 経緯でございまして私から……事務局の方を通じて要求がございました。これは、操縦士として自分の起こした事故機のプロペラの部品とか、それがどういふ状況になつておるかやはり目で部品を確認したい、あるいは写真を撮影したいという申し出がございました。しかし、これは実は警察の方の押収物件でございまして、事故調が鑑定依頼を受けているものでござい

ますが、基本的に警察の押収物件でございまして、警察の押収物件である以上、この要望に対して、事故調としては写真を撮るぐらひは構わないといふことも言えるわけですが、やはり基本が警察の押収物件である以上、操縦士がその部品を見たいとおつしやる場合には一応警察の許可をとつていただきたいというように回答いたしました。

○小笠原貞子君 これはまだ原因究明しなければならぬ段階ですよ。究明しなければならぬ段階は、だれが間違つていたんだというその原因がはつきりしていないわけですよ。そういうすると、乗員の方に間違いがあつたかもしれない、だけれども、その整備だとか機体そのものの方に問題があつたかもしれない、両方いわば被疑者なわけだ。それなのに片一方の方には、その関連企業、その片一方の方にはほとんど見せているでしょう。乗員組合の人がどういふ申し入れをやつたといふのは五十八年の六月二十六日ですよ。その後五十八年の十一月二十五日にプロペラ検討会といふのをやつています。五十八年の十一月二十五日、プロペラ検討会、場所は全日空整備本部技術部大会議室において、出席者、事故調三人、平

栗、望月、小野、TDAが樋口、古賀、三菱重工が塩原、小野村、任友精密が里見、ANAが指宿、藤浪、吉田、NKAが野村、丞徳。両方が問題を抱えている、調査しなければならぬところでこの肝心の企業の方には見せているでしょう。見せるどころか、そこで調査をさせているわけですよ。五十八年十一月二十五日にプロペラ検討会といふのをやつたでしよう、今のメンバーで、それからもう一つ、五十九年一月三十一日から二月二日、エンジン分解検査といふのをやつております。このエンジン分解検査に参加した人はだれだ。事故調から江守さん一人です。NKAから野村さん、ANAから藤浪さん、三菱重工、何と十三人でしょう、これ事実ですよ。

○説明員(星忠行君) ただいまのは現在手元に資料を持ち合わせておりませんので、事実かどうか確認できません。

○小笠原貞子君 こんな大事なことも確認してないよ、事務局長だめだわ、委員長、これ事実なんです。確認してくださいね、ちゃんと調べてください。

そうしますと、警察に押収されているのだんだとおつしやるけれども、最も関係の深い企業に、大体三菱だけで十三人のメンバーでしよう。そして一方の乗員組合、自分たちの問題として見たいといふものは排除している。まさにこれは一方的な、何かを意図したやり方だといふふうには言わざるを得ないんです。

ところで、事故調として調査を依頼されたわけですね、プロペラとかエンジンとかの、その調査報告書、依頼されたんだから調査報告書といふものがあるはずだと思つてます。国会、当委員会に御提出いただきたい、いかがですか、任友、三菱から。

○説明員(星忠行君) ちょっとその前に、先ほどいろいろ事実の確認についてお話ございましたけれども、いろいろ具体的な個人の名前あるいはその場所、日にち等詳細におつしやりましたので、その点につきましては今手持ちの資料がないと申

し上げたわけですが、恐らく先生の方に資料があればそのようなこともあったらどうかということに特にお答えはいたしません。

それで、その場合には、我々が鑑定囑託を受けておりました必要の調査をする立場から、専門のエンジンとかプロペラについて知識を有して専門技能者の協力も得てそういうことをやっておりますし、先生が名前を挙げられたところによりますと、事故調査官もちゃんとその場について一緒に必要な調査をやっておりますのでございます。

それから一方、操縦士に見せなかったというお話ですが、操縦士とか副操縦士は、その当日現実飛行機を運航しておいたその運航者としての立場から、どういう運航の状態であったか、飛んでいる間に何か異常があったのかどうか、すべてをどういふことは教回以上には繰り返してその意見を聞き、最後に報告書をまとめる段階でもって原因関係者の意見聴取を、そういう手続がございまして、そこでも操縦士に報告書の内容を見せて意見を聞いております。したがって、その面では操縦士、副操縦士には十分原因調査に協力をいただいております。

○小笠原貞子君 聴取した、聴聞会でも聞いた、あなたの立場はそんなの。だけれども、今一番関心を持っているのは、この事故についてこの責任なんだ、機体について、プロペラ、エンジンについてたくさん問題を抱えている、だから、本当にもっと具体的に、科学的に公平に研究して欲しいというのが乗員組合自身から出ているのでしよう。だから一緒に見せてくださいというのがある。あなたの立場で十分聞いた方はずなっている。あなたの立場なんだから、もしも十分でなかったら、あなたも十分だと思っているけれども、当該乗員組合の人たち、機長もみんな専門ですよ、専門家だから、それじゃもっと具体的に聞いてほしい、見たい、一緒に研究しよう、協力したいと言

つたら、先ほど委員長もおっしゃいましたね、いろいろなものがあるけれども、それをもう一遍見たいというふうなことがあればそれを見るということも可能だということをおっしゃったんだから、それじゃそういう要請にこたえるということをしていただきたいと思います。いかがですか、委員長。

○説明員(八田桂三君) 今のお話の御質問は、まず最終的に、機長さんから写真を撮らせろというのは、確かに警察の押収物件だとお断り申し上げました。そのときには私も既に、今先生が御指摘のように、大勢の方の御意見を伺いながら私も主體的に調査しておいたわけでもございませぬ。そのときのメンバーの中には当然組合の方もいる。そんな方もおられると思えますけれども、とにかくそれは私も調査官を初めそういう方々の御意見を伺いたいということ、一生懸命に調査して、その結果は、参考にはしてはいたけれど、最終的な判断はまず調査官が行い、調査官の判断に対して私もがさらに判断を加えたり、あるいはもう一遍やらせろというようなことをして最終的に判断をさせていただいております。そういう意味で、そういう方々、いろいろな方について十分な調査を私としては比較的公平にさせていただいております。

最終的に、そういうものが全部済みまして、比較の後とときに確かにパイロットの方から写真だけ撮らせろというお話がございました。そのとき私個人としては、押収物件ということもございませぬし、そういうことはできないと言いましたけれども、写真を撮らせろというのかもしれないけれども、写真も撮らせろというのかもしれないけれども、押収物件というのかもしれないけれども、責任は全部私にございませぬ、私もその原因探求のためにばらしたりなんかするのは私どもの権限だと思いません。したがって、私どもの権限でこれを見せて、そして一緒にいろいろ技術的に御相談をしたいと

いう方には、いろいろな会社の方々あるいは特別に専門委員の先生方、学識経験者、そういう方にもお見せして、それは私も判断して必要だと思ってお聞きする場合は、警察に一々押収物件でも相談しないですべていいんだと思っております。

ただし、最終的なときには、写真を撮るぐらいは私個人としてはいいような気もするんですけども、私も、私もそのときに、機長さんにその後調査して、私もとして完全に、公平に科学的な原因はそのエンジン、プロペラについてはわかっている、そういう段階においてそういうものについては写真を撮らせろということですから、私もとだけけれども、関係者として非常に御関心が深いんだから写真も撮らせろということはいんじやないかと思ふんです、そういうふうな私どもの主體的な立場で行われる場合じゃないと警察の許可が要るんだという法的な話がございまして、それなら、私もたしかお答えは、委員会としてはいいんだけれども警察の許可さえとつていただければ立ち会いのもとに写真を撮らせろことは可能である、そういうふうにお返事したつもりでございませぬ。その辺、私も素人なので、いろいろ問題があるかもしれないが、そういうことでございませぬ。

○小笠原貞子君 誤解しないでいただきたいんだけれども、私たちは本当にこんな事故が再びあってはならない。幸いなことに機長もみんな生き残っているんだから、みんなの衆知を集めて、そして再び事故が起きないような防止をしたいという、そういう立場で物を判断していただくということをしつかり頭に入れておいてください。

それで、事故調査委員会として住友、三菱に調査を依頼なすった、その報告書は近距離航空は持っているわけなんです。結局持っていないというの、見ていないというのはいくつか、機長士だけなんです。これはどういふ調査があったかというのを当事者である者が見ていないという

のは私がおかしいと思うんです。

○委員退席(理事 瀬谷英行君着席) そこで委員長にお願いしたいんだけど、この報告書を当委員会に提出してもらおうように後でお諮りをいただきたいと思います。

○理事(瀬谷英行君) 理事会で協議をさせていただきます。

○小笠原貞子君 ところで、時間もなくなってきたんですけども、住友、三菱で調査をされました。調査費用というのは幾らだったですか。○説明員(星忠行君) 調査費用は、実はこれは日本近距離航空の方で費用を持つと協力の申し出がございました。したがって、私もとしては費用について関知しておりませんので金額はわかりません。

○小笠原貞子君 やっぱり事故調の予算がないから。本当なら事故調でしっかりと技術者とそして予算があったら本当にもう気持ちよく調査なさるんだらうに、結局お金がないからといって近距離航空にお金を出させた。それで幾ら出したかわからない。確かにしているということはおわかって。こういうふうな考えをいいますと、まさに、何といましようか、事故調の責任でどこまでやれているかというのが疑問だということなんです。だから私はこの調査そのものが非常に問題を残したままで何ら解決されていない、そう思います。

そこで法務省、恐れ入ります、法務省にお伺いしますけれども、一方の利害関係者が、法務省用語では被疑者と言ったのでありますが、調査に立ち会い、それどころか、みずから分解調査を依頼され、重要な調査をしている。しかも事故調が立ち会っていないというときもあるというのを認められていないか。これでは証拠隠滅は幾らでもできる。もう一つの側面としては警察からの鑑定囑託を受けているという、その面もあるわけでございます。そこでこれは不正だ、公平だとは言えない

い、こういうふうには私は思っているわけですから、法務省に伺いますが、この事例でなく一般的な解釈として、一方の利害関係者だけが貴重な証拠物件を預かり、その証拠物件の検査まで自分でやっている、このようなことは公正さを欠いたものと、一般的に解釈すれば当然だと思われども、いかがでございますか。

○説明員(東條伸一郎君) 今一般論でというお話でございますけれども、私も鑑定をお願いいたしておりますのは、法律家としての知識では足りないところを専門家に調べていただいで、その知識や経験に基づきまして捜査あるいは公判上参考となる御意見をいただくということでございます。

〔理事瀬谷英行君退席、委員長着席〕
したがって、一応そのような経過で出てまいりました鑑定意見というものにつきましては原則として十分尊重をしなければならぬと思っております。

ただ、その鑑定書の信用性等の判断に当たりましては、鑑定に供せられました資料とかあるいは鑑定の際に検討したかというものを場合によっては十分に検討いたしまして適正に対処してまいりましたし、今後ともそういうことでまいりたいと思っております。

○小笠原貞子君 そこで法務省にもお願いなんでしょうけれども、事故調が原因究明に当たり調査についてさらに深めたいということで、事故調としてプロペラとかエンジンの部品を提供してもらいたい、押収されたものを見せてもらいたいといった場合には、ぜひ真相究明ということから御協力をいただきたいとお願ひするのでございますが、いかがでございますか。

○説明員(東條伸一郎君) 現実問題として事故調査委員の方からそのようなお申し出があったという話を聞いておりませんので、これは仮定論というところになるかと思ひます。

それから手続的には、一応警察の捜査の段階で鑑定を終えたという形で事件が検察庁に送られて

おりますので、これからは、検察庁の事故原因についての判断上必要があり、それから事故調査委員の方でもさらに、私どもの用語で申しますと一種の再鑑定といひますか補充鑑定といひますか、そういうものがどうしても必要だということになりまして、その段階で捜査当局として適切に対処してまいりたいと思っております。

○小笠原貞子君 ありがとうございます。それじゃ、きょう私がちょっとの時間で問題を指摘しただけでもいろいろ疑問が残りますし、疑問が残るような事故調の結果であつてはならない。本来のお考えとは違ってくるのではないかと、今おっしゃいましたように、事故調として、当該者だとかいろいろな方たちがたくさん問題点を具体的に指摘しておりますので、だからそういうものがあつたらということでもございまして、その節は事故調としても前向きで公平に科学的に原因究明という立場でやっていただきたいと思ひます。委員長、一言でいいですから、それについて御協力をいただきたいと思ひます。

○説明員(八田桂三君) 現在もそう考へておりますし、今までもそのようにやってきた、いろいろ御批判はいただきましたが、つもりでございます。今後ともそういうふうによつていきたいと思ひます。

○小笠原貞子君 ありがとうございます。もう時間がないなつちやいましてけれども、大事な問題をお伺ひしたいと思ひます。プロペラについてですけれども、右のプロペラの取りつけボルトが十本ございまして、そのうち六本しかございませぬ。あとの四本というのは一体どこにいつちやつたのか、そしてその四本の位置はどうなのか。もう時間がないと思ひます、申しわけありません、簡単に答えをいただきたいと思ひます。

○説明員(星忠行君) 御指摘のボルトは、右プロペラのピッチ角度を変えるために、油圧とそのプロペラの羽根のピッチを結んでおる部品を締める十本のボルトでございます。それで、それが通常では切れないはずでございますが、恐らく衝突時の衝撃によりまして一挙に剪断をされたものと推定をしております。ところが、そのボルトの頭の方で十本分ありませんで、四本は頭が欠けております。ただし、穴の中に全部足が十本とも残っております。したがって、これが疲労破断ではなくて一挙にねじり剪断をされた、非常な外力でもって剪断を受けたということは、残っております十本の方の足の調査でわかりますので、四本のボルトは既に事故調の者が立ち会ったときにはなくなつておつたと聞いておりますが、その紛失自身は特にせんざくをしておりませぬ。調査には影響がなかつたということでございます。

○小笠原貞子君 調査には影響なかつたというふうに評価するところに事故調には信頼が置けないという具体的な問題があると思ふんです。なせなら、ボルトの頭側がなくても破断面だけ見ればわかると思ひました。確かに一定のところは破断面でわかるかもしれませぬ。しかし、問題なのは、このボルトというのが頭の大きい、小さいの、長い、短いのと、こういう種類がございませぬ。だから、それがそれぞれ位置に正しくはめ込まれていけば、しっかりと締りがあつてそして効果的にピッチ角度を変えたいという役目をすると思ふんだけれども、その正しくはめ込まれていなかろうかというの、頭を見なければ、申だけではわからないというわけですね。そのボルトには全部番号が振つてあるということですからね。だからそのところを、調査することが関係ない、必要ないというふうな観点しか持つていなかつたというところが私は事故調のやっぱりおかしい点だと言わざるを得ない。

それから、もう時間がないから何つたのを言っちゃいますけれども、この十本、一番から番号振つてみたら、全部六本、こつちは続いているんですね。そして今度こつちの四本が連続して、ないわけですね。ばあんと飛ぶわけじゃなくて、この中

はグリースでべたべたになつていて、飛んでいこうにもどこから飛んでいくのか。小さい穴が四つしかない。そこからうまくびゅつと飛んでいったんというものではない。そうすると、この十本のうち四本足りないというの、一つの大きな問題点だということだと思ふんです。これは問題点だということをご指摘したいと思ひます。

それからもう一つ問題なのは、その一から十本まで残っています。その右下の方に、写真でいいますと、ロッキング・セグメント・ボルトというのが二つあるわけですね。これについても何にも報告がされていない。これも必要ないから報告されていないというふうにおっしゃるということであれば、これもまた問題だと思ふんです。このロッキング・セグメント・ボルトというものについては、どういふふうにご考へていらつしやいますか。それから、四本の……

○説明員(星忠行君) これも、ロッキング・セグメント・ボルトも、引き続き一挙に剪断されたもので、その足が残つております。それから紛失については、確かにどこで紛失したかわかりませぬけれども、あるいはグリースがあつてなかなかこぼれ落ちにくいという話もございませぬ。ボルトの頭以上の穴が四カ所あいておるといふこともありましたので、数百メートルにわたつて散乱した機体から回収できなかったというふうなことも考へられます。しかしいづれにしても破断面の調査には関係ございませぬ。

それから部品番号、この十本のボルトは実は三種類ほど、長さも違ひますし太さも違ひます。三種類のボルトが使われておりました、整備のときにどういふ部品番号がどういふふうに出荷されておるといふ状況も全部調査してございまして、整備時には異常なくそれぞれの位置にきちつと取りつけられておる、そうでなければ員数が合うわけがございませぬので、その辺のところも一応調査はしてございませぬ。

○小笠原貞子君 それは事務局長、素人の答えだ

わ。だから破断面だけで見ればよろしいという問題ではない。やっぱりそこに正常に、本当に適切なところに、長い、短い、太い、小さいの、きちんと入っていたかどうかというものは、上と比べなかつたら、下だけ見ていたってわからないうんですよね。私もそれが非常に不思議だったからいろいろ聞いたわけです。

それから、今言いましたロッキング・セグメント・ボルト、これはなぜ調査報告書にも書かれていないんですか。これは非常に私はこの問題の重要なポイントになると思う。それをなぜ書かれていないんですか。

○説明員(星忠行君) プロペラが地上に当たったときの衝撃により一挙に、先ほどの十本のボルト、引き締めてその二本のボルトが、片方は油圧でもって拘束されておりましたが、片方はプロペラ側のピッチが地上に当たって急に変わろうとするそのねじりで一挙に剪断された一連の破壊過程である。その辺の破壊過程の大部分は報告書に示してございまして、付随的に続けて起こった破壊であるということ、まあ記述はしてございませぬけれども、当然そのように推定される、報告書をお読みいただければ、特に書いてはございませぬけれども、そのように推定しておるということございませぬ。

○小笠原貞子君 この今言ったロッキング・セグメント・ボルト、私はこれはもっと科学的に徹底的に調べて御検討いただきたいと思つておる。たいんです。これは先ほどからおっしゃっているように、プロペラの羽根の軸を支える役割が極めて重大な点ですね。この軸は物すごい力で締められておるわけでしょう。そしてこれをロックしてある部分なんです。もしこのボルトが少しでも緩んでいたらプロペラの振動が起きます。で、飛行中にも折れたり破片が挟んだりすると、プロペラの角度が動かなくなるのではないかと、うことですよ。それを簡単に、読んでいただけばわかるからこのものについては具体的に記述しなかつたというのは、これに対する重要である

という認識が事故調にはない、そういう確度の不十分な調査でしかないということがすべての問題に私はなつてきていると思ふんです。結局不可解な問題がいっぱい残っていると思ふ言わざるを得ないんですよね。

先ほど言いましたように、何としても今度の場合は、機長も生きておるんだし、そして機体も、私は北海道ですらよく知っていますよ、中標津、雪の中にすつと落つたんだからそんなに飛んでいっちゃうものではないし、捜せなかつたなんというのをおかしいと思ふし、四本足りないというの。初めに十本あったよという証言もあるんだから。だから、疑惑の持たれないような、科学的で公正で、事故調査設置法のあの審議の中でつらつら言われていたような、そういう立場に立つてしっかりとした調査をしていただきたい。これは人命にかかわる問題です。私も本当に乗る一員として、人命にかかわる問題です。

それと同時に、機長、副操縦士、この人たちは生きておられるけれども、パイロットとしてまさに抹殺されていくじゃありませんか、このままではつきりさせなければ、私はもつともつと調べたいと思ふんです。そういう立場に立つて、最後に、時間になつたから終わりますけれども、委員長、しっかりとした立場で、もう一つ進めて疑問の残らないような調査を考へていただきたいと思ふんです。最後ですから、委員長の御決意をいただきたいと思ふんです。

○説明員(八田桂三君) 先ほど来何度も申し上げておりますように、今までもそうしておりましたし、私も、きょうの御意見もよく伺いました。さらに反省すべきところがあったら反省いたします。

今御指摘の点につきましては、私としては、技術者として、余り時間がございませぬので詳しい技術的なことをここで申し上げてもあれかと思ふますが、私としては自信を持っておる、確信を持っておるといふことで、ただし、それは現在、今の御指摘のことに對してそうございまして、広

い意味で、御指摘のように、何か新しくそういうことがあれば当然それはやるのが私どもの義務だ、そのように考へております。

○伊藤都男君 最初に、運輸省は四月に、大阪空港の発着回数制限について、これは六月から十二月の七カ月間で合計約七百便を減便する、こういうことを航空三社に通告し、その指導を行つておるといふように聞いておりますが、その理由は何か、最初にそのことからお伺いをいたします。

○政府委員(西村康雄君) 大阪空港では、御承知のように、ジェット機の発着につきましては一日二百回というところで運用をしております。二、三百回というところの運用のために、実際に二百回発着しなかつた日が出てまいりますので、そういうことなかつた後で使うというようになつておりました。結局ピークの需要のあるときにそういう使い足りない分を使うということでは仕組をいたしまして、全体としてジェット便の増便を實質的に確保する、特にシーズンごとのジェット便を確保するということをやってきたわけでございます。

ところで、最近、オフシーズンでございまして二百回という枠をいっぱい使っていくといふときが多々ございまして、また、例年は台風があまり多すぎない、そういうことでまた二百回に満たない日があるわけですが、昨年は台風が少なかつたもので、割合二百回の日が続いたといふことございまして、こういう状況でございまして、昨年はシーズンには二百回を超えるようなダイヤを若干組めたわけですが、これはこのままいきますと余裕がないということで、シーズンにはどうしても二百回を超える便を維持することができない、やはり年間を通じて平均二百回というようにするには、今から少し減便を始めておかないと、一年を通じて二百回を超えてしまふというふうな結果になることが予想されましたので、関係各社にあらかじめダイヤを調整して御協力をお願いした、こういうのが趣旨でございま

す。

○伊藤都男君 その七百便の減便の航空会社ごとの減便数はどのくらいになっておりますか。

○政府委員(西村康雄君) 日本航空はこれから十二月までの間で二百回、一日当たり〇・八三便と〇・二五便でございまして、それから全日空は二百八十回、一日当たり〇・六七便でございまして、東亜国内は三百五十回で一日当たり〇・八三便といふのを一応御協力をお願いしたということでございます。

○伊藤都男君 JALが百、全日空が二百八十、TDAが三百五十ということですが、TDAが三百五十、これ数字だけ見ますと大変多いように見えますが、その理由はどんなところにありますか。

○政府委員(西村康雄君) 先ほどちょっと申し上げましたが、今回のようなジェット便の余裕枠の活用というふうな仕組みは五十八年十一月から始まったわけですが、実はこの始めたときに、東亜国内について実際にジェット便を余裕枠を活用して認められたということ、もともと欠航がないとこれができない、あるいはほかのオフシーズンの減の協力がなく、これができないわけございまして、非常に全体として窮屈になつてきましたので、そのときに東亜国内航空がふやした分を今回戻す、御協力を多くしていただいたということでございます。なお、残る日航、全日空は、現実の運航の量に比例しまして御協力をお願いしたということでございます。

○伊藤都男君 その減便というものによりまして、最近非常に需要が多いわけですが、六月から十二月ですから、結局一番利用度の多いところは夏ですね、それから年末年始も多くなつてくる。そういう乗客の需要に對して、この減便策によつて影響が出てこないだろうか。まあ夏と年末年始は特別枠というものが今までも認められておるようでありませぬけれども、こういうふうな措置によつてそういうことが起らないのかどうか、その点についてお伺いをいたします。

○政府委員(西村康雄君) 今回の減便も、できるだけピーク時の輸送力を確保するというためのためにあらかじめ計画的に行っておこうということで、そのためにオフピーク時にはできるだけ今度逆の便数を節約しておくというふうなことで、多客期の対策というのはいくつかの限りに必要な配慮をしております。

○伊藤都男君 それから、これは騒音との関係ですが、先ほども議論がございました。できるだけ低騒音の飛行機を導入する、運航のやり方について工夫を凝らす、さまざまな対策を通じて騒音というものを少なくする、発生源をまず解消していくということが緊要だということはおわかりです。ところで、最近、先ほどもお話しがございましたが、これはボーイング707ですか、非常に低騒音の飛行機が導入されてきた。先ほどの話と関連をいたしますが、大阪空港の二百回の発着枠が決められたのが昭和五十年、もう十年たつておるわけですが、この十年の間にこういう低騒音の飛行機がかなり導入をされてきている、こういうことになると思うわけでございます。

そこで、騒音という面からいいますと、単に便数二百回というものを上限とするのではなしにむしろ騒音の総量というもので便数を考える、こういうのが私は合理的ではないかというように思っているわけですが、この五十年の発着枠の規制、上限設定については、周辺十一市との協議あるいは騒音訴訟団との協議というものでそれが決められたと思えますが、時代の進歩に伴ってそういう十年前の協定というものに固執するのではなしに、新しい観点から騒音の総量によって発着便数を考えるというところで、新たにそういう観点に立つていくべきではないかと私は思うんですが、この点についてのお考えをお聞きしておきたいと思えます。

○政府委員(西村康雄君) 今お話しのように、航空機の低騒音化というのは非常に進んでおります。そこで、五十年の調停の中でこういう二百回の制

限枠というのを設けているわけですが、その当時に比べますと、確かに騒音の量と申しますか、これを具体的に騒音コンターの広がり等で見ても格段の改善がされているということでございます。したがって、騒音の量を基準にして、それを一定にして便数を逆にふやせるならふやすというのには、空港の利用、航空交通の利用という点からは非常に皆様の要望に沿うゆえんだというふうにも思うわけでございますが、しかし一方また、私も、調停の条項もございまして、地元の一市協からもなおこの二百回の枠というものを守るよう強く求められているわけでございます。そういう点では、今先生のお話しのような考え方というのは非常に合理性があるとは思いますが、しかし、なお従来のように発着枠を守っていくということをやったり基本としていかざるを得ないというふうな思っております。

ただ、今申されましたような事情につきましても、現状の騒音の状況から考えてひとつ新しい考え方を導入したらどうだということについて、地元の関係者がそのようにお考えになるということもまたそういう方向でお考えになるということであらば、これは運輸省としても一緒に考えていくということになるかと思っております。騒音が非常に減ってきたということについて今後地元がどう評価されていくかということに問題はかかっているというふうな考えです。

○伊藤都男君 関西新空港ができるまでまだ六、七年かかるわけですから、その間にまた需要もどんどんふえていくことを考えますと、関西新空港ができれば問題はすべて解決するわけですが、私、できるだけ周辺十一市との話し合いを新たな観点から順次行っていったらいい、私が提起したような問題もその中に入れていただきたい、こういうことを要望だけしておきます。それから次に、これは問題が違いますが、四月十二日の夜八時から九時の間にかけて、御承知のように成田そして羽田においてゲリラの襲撃事件

がありました。今度の場合は火炎弾という新兵器を使ったということが一つと、しかもこの新兵器は千メートル届くというので、相当の威力を持った襲撃事件であったわけですが、このゲリラ事件の概要をまず最初に御説明いただきたいと思えます。

○政府委員(西村康雄君) 四月十二日に成田と羽田の両空港で火炎弾の攻撃があったわけですが、成田の方は四月十二日の二十時十二分ごろ、空港西側の第一受信所付近のフェンスの外側地点から滑走路に向けて火炎弾が十発発射されております。この結果、被害をいたしましたのは、旧工務局の庁舎の駐車場が車両が二両炎上いたしました。また、フェンスの一部が破損してあります。航空機の運航に及ぼした影響をいましては、滑走路、誘導路に火炎弾の影響があったかどうかというのを調査するために、二十時三十六分から二十二時二分まで一時間二十六分滑走路を閉鎖いたしました。この閉鎖によりまして航空機が遅延いたしました。到着便で四便、これは最高二時間八分のおくれが出ております。それから出発便で二十四便、最高二時間四十分のおくれが出ております。そして出発便のうち一便は翌日の出発に延期されております。

それから、羽田空港の方でございますが、これも同じ日の二十時十八分ごろ、東京国際空港西側の稲荷橋の上の小型貨物自動車から火炎弾の五発がターミナルの方向に発射されております。火炎弾の落下した場所は、貨物ビル前のターミナルビル前、第一駐車場の角、東京空港郵便局の最上部の階、それから三愛石油の屋上という四カ所でございます。被害をいたしましたのは、貨物ビルの前に駐車しておりましたワゴン車が破損した、それからバスが前輪タイヤが破損した、それから郵便局の窓ガラス、それから三愛石油ビルのエアコンが破損したということで、人身に被害もございませんし、航空機の運航にも特に支障はございませんでした。

○伊藤都男君 人身の被害もなくよかったですと思

うんですが、しかし、この事件は一步間違えたら大惨事になった。羽田ではちょうどB滑走路を日本航空の福岡行き三七七便が離陸態勢に入ったというところが報せられていますね。だから、これが離陸態勢に入っていて、ちょうど離陸した直後あたり、一千メートルですすから、これが直撃を受けた可能性はあるわけですね。あるいは成田では、この間も成田の視察に行つたときに航空管制塔に入りましていろいろ説明を聞きましたが、そのとき私質問をしたら、ちょうど風向きがどちらか反対でしたから、かなり発着して上空を飛んでいる状況だったからよかったですね、あれが風向きが逆で、こちらからA滑走路を発着していたらもうに受けていただろう、こういうふうな想定も聞かしまして、実は本当に冷や汗が出るような思いであつたわけでありました。

また、羽田ではこれは空港ターミナルビルがねらわれていたわけですね。このときロビー内には約二千人を超える利用者がいてごつたがえした、こういうふうに言われているわけですね。だから、本当に直接あれが空港ターミナルビルに撃ち込まれた場合には大変な人的被害、お客さんに被害が起つていたのではないかと、こういうふうに思っていますし、したがって、今後成田の二期工事などをめぐって、そういう工事が本格的に行われてくるとすれば、彼らゲリラは標的を成田、羽田だけに止まらずに、大阪、福岡あるいは沖繩あるいは千歳などという空港にあるいは向けてくるかもしれない。こういうことを想定しますと、やはり何らかの対策というものが、これは特に防衛体制になるわけですが、そういうものが必要だと私は思うわけでありますが、運輸省としてこれらの問題についてどのような対応というんですか、今後そういうことを想定しつつ防備体制をどういうふうにしてしようかと考えておられるのか、概要を御説明いただきたいと思います。

○政府委員(西村康雄君) 今お話しのような航空交通に対する危険あるいはその他の一般の人々に対する危険ということが発生するおそれがございます。

ますので、私もこの事件の発生した直後に、航空関係の全機関に対して、直ちに地元警察と協議して警備体制を強化するということをまず全国に指示いたしました。次いで成田、羽田、千歳、名古屋、伊丹、福岡、那覇の各飛行場の空港長と、それから東京航空交通管制部の部長を本省に招集いたしました。まず空港が襲撃された場合の旅客の避難誘導体制というものをどうするか。今までは通常の火災その他の事故に対処していたわけですが、外からの攻撃という新たな体制をも一度再検討してみたいということ、それから、成田のときに滑走路を長時間閉鎖したわけですが、実際に滑走路を閉鎖し、再開をする、あるいは空港の出入を制限する、これは非常に旅客あるいは航空交通に対する影響が大きいものですから、必要な限りで最低限の時間でやりたい。非常に安全と能率とのバランスの問題がありますので、そこをどういうふうな運用をやっていくか、閉鎖時間が長くなりますというふうな意味での混乱が起きるすので、そこを要領を皆さんで協議してもらいたいということでございます。

それからもう一つは、管制塔等が、あるいは通信施設というものが攻撃によって機能を失うというふうな事態も想像できることとございまして、そういう場合には航空交通の安全に及ぼす影響というものはかなり知れないものがございます。そういう場合にはどうやって機能回復をするかということを我々考えてもらって、そういう意味でのバックアップシステムというものを考え、具体的なマニュアルをつくって緊急時に対処するようにひとつ真剣な検討に入る、また必要な施設等の検討もしていこうということとでございます。さらに管制塔の防護ということも現在検討することにしておりまして、実際に各空港管制部では、こういう検討に基づきまして、地元の警察なりターミナル会社なりあるいはエアライン等と連絡しながら、実際に必要な施設の防護なり警備体制の強化ということをいろいろと研究し、また実施を進めつつございます。

今後私ども、ゲリラ事件の発生防止に向けて関係当局とも十分連絡しながら万全を期していきたいというように考えております。

○伊藤都男君 これはぜひやっていただきたい。積極的な御努力をお願いしたいんです。そこで、成田の場合は、空港内の人の往来は現在三万人と書かれているわけですね。そうして空港に働いている関連する人々、これが約二万人、そうすると五万人が常時成田の空港の中にはいる。言うならば中規模の一つの市がそこに存在しているようなものなんです。大変な数だと思うんですが、そこで、そういうような五万人もの人が毎日往来をしている、かなり狭い範囲にそれだけ人間がいるということですから相当なものである。密度は、密度はそういうことなんです。ゲリラの襲撃事件以外のことでもそうですが、もしものことがあって混乱が起る、そういう場合を想定するとちよつと背筋が寒くなるんですが、空港内の救急体制というのはいくつあるか、一つは心配なんでしょうか、こういうことが一つは心配なんでしょうか、その点はいかがでしょうか。

○参考人(松本操君) お答え申し上げます。成田空港におきますいわゆる救急体制でございますけれども、御案内のように、救急業務そのものににつきましては、消防法等の決まりによりまして成田市が行うこととなっているわけでございます。

そこで、私どもといたしましては、去る昭和五十四年に成田市消防当局との間に覚書を結びました。その後一度改定をいたしましたけれども、ともかくそういう手はずを決めておきました。救急業務が滞りなく確実に行われるようにということ、例えば航行中の飛行機の中で急病人等が出たというふうな場合には、パイロットから運輸省の管制塔の方に連絡が入る、管制塔から直ちに私どもの方の消防課の方に通知が入る、それをすぐ成田消防署の方にお伝えをするということによりまして、最近では大体八分から十一分ぐらいの間に救急車に来ていただくというふうな体制を整えた

わけでございます。さらにその間の連携動作が確実に行けるようにということで、今後とも努力をしていきたいと思っております。

さらに、私どもの空港ビルの中に、通称空港クリニックと呼ばれておりますけれども、これが夫婦がそろっております。それ以外の、医者が帰りまして、当座の応急措置といったようなものにつきましては、このクリニックを活用していただくというふうなことでとりあえず対応するという体制もようやく整ってきたわけでございます。

開港後約七年になるわけでございますが、この七年間に救急車の出動をお願いした回数が千七百三十回でございます。しかし、救急車にお越しただいたいても、その間に元気がなっているというふうな方もございまして、結局一回の救急出動で運んでいただいた患者さんというのは、大体〇・九人、一回一人まではいっていないようでございます。また、救急車が出動いたしましてから、今申し上げましたクリニックに運んでいってそこで応急措置をとる、そういうふうな例も全体の中で七割ぐらいあったわけでございます。とりあえず現在のスタイルはそれなりに機能していると思っております。

さらに一方、私どもといたしまして、五十九年、六十年の二年度にわたりましたら、約一千万円以上輸省の方の御指導も受けながら、約一千万円以上する以上のレベルで救急医療器具といったようなものの整備をしまして、お医者さんさえて来ていただきました。したがって、お医者さんさえて来ていただきました。また、ある程度のところまでは私どもの持つております医療器具等を利用していただくというふうな体制もどうやら整えられたというところでございます。今先生おっしゃいますように、まさに一小都市の様相を呈しておるのも事実でございますが、大変難しい問題ではございませんけれども、さらに関係自治体なり、あるいは自治

体を通して医療機関なりというふうなところとよく御相談をさせていただきながら、御指導も得てその充実を図っていくようにしたい、このように思っております。

○伊藤都男君 今御説明がありました、成田の場合には三里塚分署、これが昼夜にわたって対応しているわけですが、成田は極めて閉鎖的な空港という特殊事情にあるわけですね。私は、今も御説明がありました、消防隊が三里塚分署からターミナルまで来るまでに八、九分ぐらいだという体制が整ったと言われますが、いざというとき一番重要なのは初動態勢なんです。私は八、九分というのは相当長い時間だと思っております。羽田の場合は空港の中に消防の空港分署がありますから、だからターミナルまで二、三分で行けるわけです。成田の場合はそうじゃなくて、三里塚分署から八、九分、私は九分かかるような気もするんですが、十分もかかって到着をするという、これは救急体制としては非常におくれている、私はそこに重大な問題点の一つ潜んでおると思うんです。この点はお考えをいただき、後で提案もしたいと思っております。

もう一つ、空港内にクリニックは確かにあるんですが、しかし、これもいざというときには私は全くと言っていいほど対応能力がない、こういうふうに思っているんです。今のクリニックの開業時間は九時半から十一時半です。それと午後は十四時から十六時半、日曜、祭日はお休み、看護婦はいるけれども、常時医者はいない、こういうことですね。一日の人の往来は夕方が多いんですよ。夕方の多いときにクリニックは閉鎖して、ない。一週間でいえば日曜とか祭日は一番多いでしょう。そういうときにはクリニックはもう閉鎖して、ないんですよ。さっきのゲリラ事件ではありませんが、一体いざというときの救急医療体制、私は成田という空港は極めて重要な、今日本の中では国際空港で一番重要な空港だと思うんです。いろいろな外国人も来られますし、通常の病気はもちろいろいろの対応をして診ていた

二六

だいておるわけですが、極めて救急体制が悪い、それを何とか解決をするため、一歩でも前進するために努力をしていただきたい、こう思っておりますが、もう少し体制を整えるための何か具体的なお考えはないのかどうか、この点お伺いしておきますが、いかがでしょうか。

○参考人(松本操君) まず、現在の救急体制で、三里塚の分署から例えばターミナルビルに参りますのに少し時間が長いではないかと御指摘でございます。実は先ほど、その後一部改正いたしましたと申し上げましたのは、三の二ゲートと呼んでおりますけれども、三里塚に近いゲートを救急体制のときには開くことにいたします。そのため、実はかつて十数分という時間を要しておりましたものを十分以内というあたりのところまで押し込んでまいりましたわけでございます。さらに、私どもの方の消防が誘導車を出しまして道案内をして、迅速に駆けつけるようにということもやっております。そういう点で一段と時間を短縮する、手際よくやるというふうなことは今後とも努力をしてみたい、こう思っております。

羽田の例がお話にございましたけれども、羽田の場合には、ああいう形でございますので、あれは空港の中が外か私よく承知しておりますが、ともかく目の前におっしゃるよう分署がある。そこで、成田の場合にもそんなような話が市議会あたりでちよつと出たという話は私も承っております。当面市の方の考え方についていろいろ私どもも相談をしたわけでございますけれども、さしあたって今のところは現体制の活用ということで対応していきたいというふうに市当局の方はお考えであるように承っております。しかし今後とも十分議論を詰めるようにしていきたいと思っております。

それから、確かにクリニックは私企業のお医者さんでございます。平日の九時半から十七時まででございます。それで降になりますと医者はいなくなりました。看護婦の二人勤務ということになります。土曜日とか日曜、祝祭日という時点で

看護婦しかいないというのは先生おっしゃるとおりでございますが、外国の幾つかの有名空港について私ども調査などもいたしました。私どもと余り変わらないところもあるようでもございます。大変立派なところもあるようでございます。それぞれのお国ぶりとも申しましょうか、医療体制のありよう等にもいろいろ絡む問題があるようでございます。そういう点について私どももさらに、看護婦を常備させるといふ点については、実は私どもの方が通常のクリニックの範囲を超えた業務として委嘱をしておるわけでございますが、そういうふうな点今後どのように改善の策を講ずるかというふうなことは、先ほどもちよつと申し上げましたが、主として県の方と思っております。あるいは中央官庁とのいろいろ御相談などもしながらできる限りの努力はしていきたい、このように思っています。

○伊藤都男君 今お話がありました。成田の市議会でも、空港の中に消防分署を置くべしという積極的な提起も三月の議会で行われていたわけですよ。だからこの点につきましては、空港、そしてそれを利用する乗客を守るという意味からいっても、ぜひともこれらの点については前向きに積極的な話し合いをしていただきたい、私はだから空港内に消防分署を設けていただきたい、これが一つの提起でございます。

それから、空港の医療体制も、これは成田の空港です。非常な外国の人も来ますし、いろいろな病気をまた持ち込んでくる可能性も高いところでございます。できればこういう医療体制についても、私は前にも提起したことがあるんですが、航空医のようなものをつくって、常時そこに国から派遣された医者がいる、こういうような体制をつくっていただきたいと提起をしておるわけでありまして、こういうことはまだ当面いかにいたしまして、救急の場合を想定しながらそれに対応する医療体制というものの充実もひとつぜひ心がけていただきたいということを要望しておきます。

それからもう一つは、空港の警備の指揮系統の問題ですが、空港の外は成田の警察が受け持つ、それから中は、空港署という警察があつてこれがやつて、それからゲリラ対策は今度はまた空港警備隊がやつて、空港の中の警備の体制は、これは公団が民間の警備会社に依頼をしてやつておるわけでしょうか。だから、成田というところはそういう意味で警備体制の指揮系統等が、私は、いざというときに徹底しないし、かなり乱れてくるのではないかと心配もしているわけですが、この空港警備についての総合的な指揮系統というものをきちつと、なっているかもしれませんが、その点についてのお考えを最後に御聞き、今の議論を通じて大臣の何かお考えとか、御意見をありましたら御聞きをいたしまして、私の質問を終わります。

以上です。

○参考人(松本操君) ただいま御質問のございました点、二つに分けてお答えした方がよろしいかと存じますが、まず警備だけの問題について申し上げますと、警察の行方警備がございまして、これは今先生おっしゃいましたように、空港の外側は成田市内がほとんどでございますので、成田の警察でございます。少し離れたところは成東の警察というふうな承知をしております。空港の中は、羽田等と全く同じでございます。空港警察署が、すべからば、かばらいたぐいの取り締まりを含めておやりいただいております。

それから、先ほど冒頭にも御質問ございましたような事案がございまして、空港警備隊というのが別段の意味を持って警備に当たつて、しかし、これはいづれも千葉県警の配下に属しております。私がとやかく申し上げる——あるいは違つておりましたら申しわけないのでございまして、警の警備部長の下に警備に関する限りは一貫した施策がとられて、いづれも承つております。現に、先立つての日曜日のように相当大規模

の集会等がございまして場合に、県警の相当の幹部が現地成田に出張してこられまして一括した指揮をとつておいででございます。そういう点では私は安心して県警の方にお任せをしておるという感じでございます。

それから第二点としましては、それに対応する自主警備の問題がございまして、これは私どもが、かた苦しう申し上げますと、建造物管理というふうな立場からガードマンを雇つておるわけでございます。出入りについていろいろ御不便をかけております。ガードマンの検問のようなものはこのガードマンにやらせている。これらにつきましては警備上の特段の指示等がございまして、これは警備当局の方から私どもの方へ指示が参り、それを受けてこれらのガードマン会社をさらに指揮するという形になっておりますので、そういう意味において、特段に現時点で混乱等は起こつていないと存じております。

第二点といたして考えられますことは、何か非常災害が起こりましたときにそういうところがあるたしてうまく機能するかどうかということであろうかと存じますけれども、通常の、まあ私どもあつては困るわけでございますが、仮に不幸にして航空機災害などが起こりました場合には、私どもは規程を持っておりまして、ただし必要によつて公団としての対策本部をつくりまして、そこが中心になります。例えば航空機の消火活動あるいは航空旅客の救難活動、あるいはターミナル内における秩序の維持でございます。そういうこと座の目的については、私どもがみずからと、及び配下のガードマンを使って対応する。しかし、いづれ火事に対して消防署も出動なさいますし、それから警備当局も当然部隊を出動させるといふことになりまして、恐らく消防、警察両方での合同指揮所と申しますか、そんなようなものができるといふことと思っております。そうなりますと、私どもはその大きな指揮の下に入りまして、私どもの持ち分について定められたことに対応していくという形で運用していこうというのが当面の考えでございます。

いまして、現に、年に何回かそういうシステムでの訓練もやっておりますので、当座の点では御心配のようなことはなく、いけるのではないかと、このようにすべきだ、こう思っております。

それから、極めて大きな災害のときには、これはもう先生御案内のように、災害対策基本法にいろいろな手続がございます。成田の市長さんあるいは県知事さんがそれぞれ対策本部長になられ、我々はその配下に入る、こんなようなことになるわけでございます。いずれにいたしましても、御指摘いただきました点は大変重要なことだと思っておりますので、私どもも従来の制度をさらに引き続き見直しながら、また具体的な対応がスムーズに的確にいけるように、そういう点は訓練を重ねていくというふうなことで、いやしくも混乱を生じて旅客、公衆に迷惑をかけるないようにしてまいりたい、このように思っております。

○国務大臣(山下徳夫) 成田に参りますときに、検問でもってトランクまであけられて一々厳重なチェックをされる。軍事的緊張のない我が国においてあのような姿で空港に入らなまきやならぬかと思うと、むなしさを感じるの私も同じでございます。

しかも、きょうの御議論、きょうの御質問等にいたしましたも、千メートルも飛ぶロケット弾ができた、これをどうするか、もっと優秀なそういうものができたらどうするかという、こういう議論自体、私もやっぱり同じむなしさを感じるわけでございます。したがって、そういうものも含めて、そういうものによって爆破されていろいろする対策よりも、それが起こらない、そういう基本的な一つの根絶対策というものを考える時期が私には来ているように思っておりますけれども、まあ御案内のとおり、私はいろいろ申し上げませんが、例えばあそこ一部の農民の人はまだ納得いかない。少なくともそういう方々には早く納得していただくような努力を積み重ねて、そして少しずつそういうものの除去を図りながら立派な空港にしたい、治安の全きを得る空港にしたい、そ

のために今後とも努力してまいりたいと思っております。

○山田耕三郎君 論議も尽くされたように思われます。質問の最後でもございますので、重複を避けて、おさらいの意味も含めて数点お尋ねをいたします。

提案の改正案は、さきに特殊法人として設立を見ました関西国際空港株式会社創設に伴います特殊法人の数字合わせとの批判もありませんが、先刻提案者の説明を承っておりますと、行政改革の推進に関する当面の実施方針に基づき、大阪、福岡両空港の周辺整備機構を統合して、その業務を一元的に行う組織とすることにより、事業実施の効率化を図り、あわせて、委託によって特定飛行場の周辺地域における緑地帯造成工事等を行うことができるようにするところ、その目的があるように思われますが、そのように理解をしておいて間違いはございませんか、お尋ねをいたします。

○政府委員(西村康雄君) ただいま先生御質問のような趣旨で私どもがこのたびの法律案の提案をさせていただいたわけでございます。これから新しい空港周辺整備の展開ということに向けて、今回の改正後の法律に基づきまして空港周辺整備機構が発足できましたら、私どもも力強い周辺対策にこれから尽くしていきたいというふうに考えております。

○山田耕三郎君 今日空港周辺整備の事業の進捗の状況を私なりに調べてみますと、重要事業の一つであります住宅防音工事は、昭和六十年、すなわち本年度でおおむねその完成が見込まれる程度に進捗が見られておりますということは、先ほどの答弁にもございました。しかし、移転の補償事業でございますとか、移転跡地を活用した緑地整備あるいは再開発等の周辺整備はまだまだでございますし、むしろこれからと言っても過言ではございません。さらに、周辺整備の事業と裏腹の関係にあります航空機騒音に関する環境基準の達成でありますとか、さらには、特に大阪空港に

おきますところの離着陸回数及び時間等に制限がありませんが、これらの制限を超過する問題の解決及び逆発進によりますところの騒音公害対策等、むしろこれからの解決にゆだねられなければならない難問が山積しておりますのではないかと、このように私は見ておりますので、ございませぬけれども、まず第一点は、航空機騒音の環境基準の達成の問題についてお尋ねをいたします。

これは、昭和四十八年に環境庁より告示された航空機騒音に係る環境基準がありまして、これには、「十年をこえる期間内に可及的速やかに」とあります。これは、今日までの審議の過程におきますそれぞれの関係省庁の答弁を集約してみてもわかりますとおり、それらを今読み返してみますと、まず環境庁の答弁はこのようなようになっております。「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る」ということを想定しつつも、できるだけ十年に近い期間で達成をしていただくように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。」というのが環境庁の答弁であり、さらにまた、委員の質問に答えて次のように言っております。すなわち、「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たい」という状況にきているというふうな答弁にいたるかと、環境庁としては、やっばりできるだけ早期の達成を期待をしておることを明らかにしておいでになります。

これに對しまして、運輸省側は次のように答えておいでになります。すなわち、「実際のところ、七十という数字は一つの目標値であって、現実についていえるかというところを、環境庁が四十八年にお決めになったときも考えておやりになったとも必ずしも思えない、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をいたしております。」というように、難しい問題であればこそでありますけれども、運輸省当局とされましては長期的課題として努力をす

るといふことのように受けとめられておいでになります。この基準達成はあるいはできっこないというふうなことが言外にほのかかれておられるようにも、解釈のしようによってはとれます。航空機騒音の環境基準を達成するには総合的な施策を必要とすることは当然であります。先ほどの質疑の中にもありました、いわゆる騒音源対策ということについての難しさもまた述べられておいでになりました。しかし、環境基準というのは、通常の場合には、住民側からすれば、政府の環境基準の設定が緩いという批判を受けることが多いのでございます。航空機騒音の場合だけがそんなに厳しいようには平均的には思われませんので、すけれども、しかしお答えは非常に困難なようになっております。だから、そういう答弁からいたしまして、次のことをひとつお答えをいた

本当にこの環境庁の環境基準の達成は近い将来に実現していくということが不可能なかどうかの一つです。もう一つは、もし不可能とすればその主たる原因はどこにありますか。もちろん多く原因があり、またそれらの相乗的なものもありません。私には、たゞいまの空港の保安体制等から考えておまして、その地域の住民、その地域との間に極度の緊張関係をつくり出すことには要する勢力の介入を招くことになり得る原因もあ

る原因もあ

○政府委員(西村康雄君) 今お話がございました環境基準の達成の問題でございますが、十年

以内の中間目標につきましては、機材の低騒音化あるいは住宅の防音工事ということで六十年年度中にはこれは達成されるという見込みでございます。

ところで、これから先、屋外で住宅地域におきましては七十WECPNLという目標でございますが、この環境基準を達成するという事は、これまでの十年間の騒音の低下量を大幅に上回る騒音の低下とすることが必要でございます。正直申し上げて、現在の低騒音機というのは、先ほど申し上げましたように、例えば八十のWECPNLのコンターでもDC8に対してボーイング707は約七割と申し上げましたが、そういうコンターの面積の狭小化をやっておりますが、そのような飛行機にどんどん置きかえましてこれからの大幅な騒音の減というのには期待は困難でございます。現在の技術の状況ではそういうものが非常に難しい。また運航方法もこれからさらに改善に努力してまいります。その場合でも、今申し上げましたような環境基準を達成するには十分な効果がないということで、今私どもWECPNL七十という基準をいつ達成できるかということを中心には残念ながら申し上げることが困難でございます。

現在WECPNLの七十というようなことが可能な区域というのは、空港のほとんどの区域そのものぐらいいとこまで、そこは住宅がございまして、そこから、そこまで騒音の値を下げていくというところで、空港の離着陸する航空機をほとんどやめてしまおうというようなことまでしないと、そのような環境基準を達成するわけにいかない。ごくわずかの飛行機が飛ばしてもWECPNL七十、現在の低騒音機でもその水準にすぐ達してしまおうというくらい難しい基準でございます。

そういうことでございますので、私どもこれからも技術革新の成果をどんどん取り入れるということと、それから周辺の緑地化対策ということと、どんどん進めて現実には周辺の環境をよくするというところで、この環境庁の決められました環境基準

準そのものにはなお遠いのでございますが、できるだけ環境の改善をするということで地元の皆様のお気持ちにこたえていくことに全力を挙げてやっていくこと以外はどうもないというところで、ただその方法だけでやっていかせていただきたいということをお願いしたいと思っております。

○山田耕三郎君 次は、大阪空港におきますところの周辺住民の皆さんとの間に合意がされまして、騒音公害を少しでも緩和していくという意味から、航空機の発着回数及び航空機の空港使用時間、これらに制限を加えられております。先ほどの答弁を承っております、発着回数につきましては、私の理解の仕方と運輸省当局の考え方とに若干の相違があるようでございます。

それはそれとして、既に公表されておりますとおり、すなわち、ジェット機の発着については一日に二百回を超えないこと、時間につきましては午後九時から翌朝の七時までは使用をしないこと、こういう取り決めがございまして、そしてそのように私たちに空港へ参りますと説明がなされます。しかし現実には、回数でありましたりその使用の時間というのには制限をはるかに超えているようであります。この問題は、特に発着の時間等につきましては航空会社と空港の管理者と周辺の住民という三者三様に立場と利害関係が違いますが、それらの調整をしておかなければならない大変難しい問題でありますし、特に時間を延長して空港を利用すること等については、原因を究明すればそれぞれケースには極めて多様な理由もありません。そういうこと等から回数がふえ時間が延びておりますということになっておるのではないかと。

あるいはそれらの必然性も理解できないではあります。けれども、やっぱり約束事は約束事として守っていかねば意味がありませんし、通常の場合にはそのことは安易に見過されても、一たん住民との間に緊張関係が生じますと、その約束違反が無用の摩擦を招く原因にもなりかねません。そういう意味からすればやはり心すべきことだと思っております。だから、ひよっとすれば最近そういう制限超過に対する対応が、現実を重視される余りいささか安易になり過ぎておるのではないかと思つたりいたします。もしそうであるとすれば、それはやっぱり厳しく戒められなければならないと思つたし、何よりも住民との間における信頼関係を醸成することになりかねません。

○政府委員(西村康雄君) 今お話のございました、まず発着枠の問題でございますが、一日平均二百回という発着枠を厳守するという事は、先ほど御質問がありましたときに申し上げましたように、既に超過のおそれがあることに對しましては、あらかじめ各航空会社に対して、計画的に便数調整をして絶対に二百回を守るといふことで強い指導をしておりますし、私どもそういうダイヤをきっちり組んでいくということで今後も処していくつもりでございます。

それからまた九時以降の問題でございますが、私ども九時以降のダイヤを組むということはこれまでもやってきておりませんし、今後ともやるつもりはございません。ただ、現実に九時以降に飛行するという事象が不可抗力等で出てくるわけでございますが、これも最近では減ってきております。ところが昨年はまた若干増加したことがございまして、各航空会社に対して、その原因の究明をし、そういうことがないようにひたひたやってほしいということを強く要請しております。

○山田耕三郎君 もう一つの問題は、飛行場周辺における移転補償によって買入れられました跡地がそのまま残っております。再開発の用地でありますとか、さらには周辺整備の事業の用地としてこれらは活用をされていくことになるわけでございますが、これが現状のままに放置されまことはその地域社会においては社会問題になりかねません。

こういつたときに、先ほど申されました御意見によりまして、住宅の防音工事はおおむね本年度で完了をいたしました。あとは周辺整備を中心とした緑化対策等の問題であります。こういう事業は繁栄を生じてまいりますというお答えがございました。だからこそ、整備機構を統合して機動的に対応をしていくようにするという一つの目標を答えられましたのでございまして、これらはいずれにしても地域もしくは所有者個人との関係が非常に重要であります。住民対応には何よりも人間関係が先立つものであります。人間の数ではないと私は思います。だから、福岡でやる仕事に大阪が応援をいたしましたも、人をふやした事事の解決が早まるというものはありません。

だから、平易な話ですけれども、飲み屋で一緒になつたためにその地主さんの理解を得られた、こんなことも行政の最前線で仕事をしている諸君には現実の問題としてあります。ですから、私は必ずしもこんなにしなくてもよいと思つたのですが、それはそれとして、このスプロール化しております跡地を少しでも早く活用をし、地域の要望にこたえていくためには実際どうしようとしておられますのか、その点をお尋ねいたします。

○政府委員(西村康雄君) 今おっしゃいました、空港の周辺ではいろいろな移転跡地等が虫食い状

態に発生しております。スプロール化するという状況が出ております。大阪空港につきましても、今後西区域の見直し等のことを通じまして代替地をさらにふやすということによりまして周辺の緑地化ということをやります。そういった計画的な整備ということによりまして周辺の環境の改良ということに努めていくつもりでございます。

○山田耕三郎君 最後にお尋ねをいたします。以上申し述べてまいりましたように、空港周辺の整備事業というものは、すべては騒音対策の事業でございますけれども、このようにまだまだ事業は大変たくさん残っております。しかも、これらの事業はいずれも住民合意を必要とするものでありまして、極めて困難なものばかりであります。そういったときに、行政改革の推進に関する当面的方針に基づくとはいっても、単に数字合わせにすぎないと批判もあつた中で、この機が関係住民の皆様方に、空港周辺整備対策の後退ではないかとの不安と、当局の対応姿勢に不信の念を与えておりますこともこれまで事実であります。そういうことが原因として、事業実施の効率化を図る願いと逆にならざるを得ないかと心配するものもございまして、だから、衆議院におきましても附帯決議をつけられて、新機構が周辺対策の後退をいたすものではないようにということでもあり、本参議院の委員会においてもそのことを附帯決議として今考えられておられるように思いますが、これらは心しなければならぬ問題であります。

そして、大阪と福岡とが一緒になりますのですから、理事長は一人でありまして、どちらから駐在をしなければなりません。駐在をしないところの人には副理事長という格になるのかと思ひますが、それなりにやっぱり代表権を与えて対応をしなければならぬというようにお考えになっておいでになるようでもあります。

そうしなければならぬところをやつぱり私は無理があるのではないかと、このように思つたりもいたします。けれども、また、行政改革という至上命令のもとで特殊法人の数を合わせなければ、このこともあるのかと思ひますけれども、実体を伴わない行政改革でありとすれば、それは行政改革全体の価値を失うものになるのではないかと思つたりいたしますが、その辺について、少なくとも周辺住民から反発を招く事業の後退がないということをお立場から明確にしていただきたいと思ひます。

○国務大臣(山下徳夫君) 今日我が国の航空行政の中で、大阪、福岡空港における騒音対策、これが非常に重要な課題であることは御案内のとおりでございます。それだからこそ今日まで五千六百万円という多額の経費を投じて対策を講じてきたところでございます。

今般の両機構を統合することにつきましては、その理由について本朝来航空局長その他から十分御説明申し上げたところでございます。私自身も、このことによつていささか後退してはいけないということも十分承知いたしております。またそのように万全の対策を行つてまいりたいと思つております。

○山田耕三郎君 終わります。

○委員長(鶴岡洋君) 他に御発言もなければ、質疑は終局したものと認めて御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

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

御意見のある方は賛否を明らかにしてお述べ願ひます。別に御発言もございませんから、これより直ちに採決に入ります。

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ついて採決を行います。

本案に賛成の方の挙手を願ひます。

〔賛成者挙手〕

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

この際、大木君から発言を求められておりますので、これを許します。大木君。

○大木浩君 私は、ただいま可決され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、自由民主党・自由国民会議、日本社会党、公明党・国民会議、日本共産党及び民社党・国民連合の各派共同提案による附帯決議案を提出いたします。

案文を朗読いたします。

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(案)による附帯決議案(案) 政府は、本法の施行にあたり、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空港周辺対策が後退することのないよう十分配慮すること。

二 空港と周辺地域の調和ある発展を図るため、未利用の移転補償跡地等の積極的活用を図るとともに、空港周辺整備事業の一層の推進を図ること。

三 航空機騒音に係る環境基準の達成のため、原因者負担の原則に基づき財源の確保を図り、航空機騒音対策を一層推進すること。

右決議する。

以上でございます。皆様の御賛同をお願いいたします。

○委員長(鶴岡洋君) ただいま大木君から提出されました附帯決議案を議題とし、採決を行います。

本附帯決議案に賛成の方の挙手を願ひます。

〔賛成者挙手〕

○委員長(鶴岡洋君) 全会一致と認めます。よつて、大木君提出の附帯決議案は全会一致をもって本委員会の決議とすることに決定いたしました。

ただいまの決議に対し、山下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。山下運輸大臣。

○国務大臣(山下徳夫君) ただいまは、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きましては、慎重な御審議の結果御可決いただきました。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。

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

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(鶴岡洋君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(鶴岡洋君) 次に、国際観光振興会法の一部を改正する法律案を議題といたします。山下運輸大臣。

○国務大臣(山下徳夫君) 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ばかりで、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おられ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、効率化を図つていく必要があ

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

○国務大臣(山下徳夫君) ただいまは、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きましては、慎重な御審議の結果御可決いただきました。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。

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

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(鶴岡洋君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(鶴岡洋君) 次に、国際観光振興会法の一部を改正する法律案を議題といたします。山下運輸大臣。

○国務大臣(山下徳夫君) 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ばかりで、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おられ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、効率化を図つていく必要があ

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

○国務大臣(山下徳夫君) ただいまは、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きましては、慎重な御審議の結果御可決いただきました。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。

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

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(鶴岡洋君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(鶴岡洋君) 次に、国際観光振興会法の一部を改正する法律案を議題といたします。山下運輸大臣。

○国務大臣(山下徳夫君) 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。

ります。

このため、政府といたしましても、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旨であります。現在、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いたしております。

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いたしております。

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いたしております。

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いたしております。

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

ことといたしております。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いたしております。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。

午後四時二十九分散会

五月二十四日本委員会に左の案件が付託された。

一、安全輸送確保に関する請願(第六〇五七号)(第六〇五八号)(第六〇五九号)(第六〇六〇号)

一、ユーザ―車検代行行為是正に関する請願(第六〇六二号)

一、安全輸送確保に関する請願(第六一〇三号)(第六一〇四号)(第六一〇五号)

一、車いす重度身体障害者の運輸行政改善に関する請願(第六一一二号)

一、安全輸送確保に関する請願(第六一四一号)(第六一四二号)(第六一四三号)(第六一四四号)(第六一四五号)

一、車いす重度身体障害者の運輸行政改善に関する請願(第六一五六号)

一、不法な車検代行行為の抑制に関する請願(第六一七六号)(第六一七七号)

一、ユーザ―車検代行行為是正に関する請願(第六一七八号)(第六一七九号)(第六一八〇号)

一、運輸代行業のタクシー類似行為撲滅に関する請願(第六一八一号)

一、千葉県内の気象事業の整備拡充に関する請願(第六一九一号)

一、安全輸送確保に関する請願(第六一九二号)(第六一九三号)(第六一九四号)(第六二〇七号)(第六二〇八号)(第六二〇九号)(第六二一〇号)

一、運輸代行業のタクシー類似行為撲滅に関する請願(第六二二〇号)(第六二二一号)

一、安全輸送確保に関する請願(第六二七三号)

一、安全輸送確保に関する請願(第六二七九号)(第六二八八号)(第六三二九号)(第六三三〇号)(第六三三一号)(第六三三二号)(第六三三三六号)

一、不法な車検代行行為の抑制に関する請願(第六三五九号)(第六三六〇号)(第六三六一号)

一、安全輸送確保に関する請願(第六三九六号)(第六三九七号)

一、車いす重度身体障害者の運輸行政改善に関する請願(第六四〇三号)(第六四二八号)

一、安全輸送確保に関する請願(第六四七〇号)(第六四七一号)(第六四七二号)

一、車いす重度身体障害者の運輸行政改善に関する請願(第六四九二号)

一、素人の車検代行業の抑制に関する請願(第六五一四号)

一、不法な車検代行行為の抑制に関する請願(第六五五五号)(第六五五六号)(第六五五七号)(第六五五八号)

一、安全輸送確保に関する請願(第六五二三号)

第六〇五七号 昭和六十年五月十日受理

安全輸送確保に関する請願
請願者 東京都狛江市西和泉一ノ一ノ五
〇六 千木良清作 外八十九名
紹介議員 佐藤 三吾君

この請願の趣旨は、第三七一二号と同じである。

第六〇五八号 昭和六十年五月十日受理
安全輸送確保に関する請願
請願者 静岡県三島市中島六四ノ五 木内 征 外百九名
紹介議員 浜本 万三君

この請願の趣旨は、第三七一二号と同じである。

第六〇六〇号 昭和六十年五月十日受理
安全輸送確保に関する請願
請願者 福島県伊達郡保原町東野崎三九ノ八 佐藤晋三 外三百五十八名
紹介議員 本岡 昭次君

この請願の趣旨は、第三七一二号と同じである。

第六〇六二号 昭和六十年五月十日受理
ユーザ―車検代行行為是正に関する請願(三通)
請願者 静岡県吉田市一坪六三二ノ六四 静岡自動車整備商工組合内 岩 崎正義 外二名
紹介議員 竹山 裕君

この請願の趣旨は、第一二五二号と同じである。

第六一〇三号 昭和六十年五月十日受理
安全輸送確保に関する請願
請願者 横浜市神奈川区東神奈川二ノ三三 〇二 黒田利昭 外百六十名
紹介議員 大森 昭君

この請願の趣旨は、第三七一二号と同じである。

第六一〇四号 昭和六十年五月十日受理
安全輸送確保に関する請願
請願者 秋田市旭南一ノ八ノ五 石垣堅吾 外百二十六名
紹介議員 安恒 良一君

この請願の趣旨は、第三七一二号と同じである。

第六一〇五号 昭和六十年五月十日受理
安全輸送確保に関する請願
請願者 京都市東山区三条通白川橋東五軒 町一〇九 谷一行 外二百三名
紹介議員 山田 讓君

この請願の趣旨は、第三七一二号と同じである。

この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第六一四二二号 昭和六十年五月十日受理

車いす重度身体障害者の運輸行政改善に関する請願

請願者 川崎市中原区小杉陣屋町二ノ三二

七 荻野昭二

紹介議員 竹田 四郎君

この請願の趣旨は、第二五二三号と同じである。

第六一四一四号 昭和六十年五月十一日受理

安全輸送確保に関する請願

請願者 大阪府堺市茶山台二二三 三木健

一 外百二十名

紹介議員 稚山 篤君

この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第六一四二二号 昭和六十年五月十一日受理

安全輸送確保に関する請願

請願者 新潟県新井市美守二ノ二ノ一四

小林政吉 外百四名

紹介議員 村沢 牧君

この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第六一四三三号 昭和六十年五月十一日受理

安全輸送確保に関する請願

請願者 東京都町田市金森一、二四一ノ四

成田照明 外百四十八名

紹介議員 矢田部 理君

この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第六一四四四号 昭和六十年五月十一日受理

安全輸送確保に関する請願

請願者 福島県会津若松市宮町二ノ二九

伊東忠義 外八十名

紹介議員 青木 耕次君

この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第六一四四五号 昭和六十年五月十一日受理

安全輸送確保に関する請願

請願者 東京都世田谷区太子堂四ノ三二ノ

一二 伏見武彦 外百六十八名

紹介議員 丸谷 金保君

この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第六一五六号 昭和六十年五月十一日受理

車いす重度身体障害者の運輸行政改善に関する請願

請願者 広島市南区宇品海岸二ノ一ノ三ノ

二〇五 稲川裕二

紹介議員 塩出 啓典君

この請願の趣旨は、第二五二三号と同じである。

第六一七六号 昭和六十年五月十一日受理

不法な車検代行行為の抑制に関する請願(二通)

請願者 千葉市新港一五六 栗原峰治 外

一名

紹介議員 梶原 清君

法律に基づく自動車分解整備事業者(認証工場)以外の無資格者が、法律で定められた点検整備を確実にせず、ユーザー(自動車使用者)に代わって国の車検を受け、報酬を得る、いわゆる車検代行業者が全国的に横行している。ついては、自動車の安全確保、公害の防止を目的とする検査・整備制度の維持、自動車業界及び社会秩序確保のため、これを法的に規制する適切な措置を早急に講ぜられたい。

理由
(一)自動車の構造、機能、性能等は急速に進展しており、これに対応する適切な知識、技能、設備、診断機器等による点検整備が要求されている。自動車分解整備事業者は、国(運輸省)の監督のもとに、専門事業者としてみずからの努力に加え、業界組織による指導、研修等によつてその対応に努め、整備責任を明確にすることにより自動車の適正な運行に寄与している。しかるに、道路運送車両法に基づき認証を得ていない無資格の車検代行業者が存在しているが、これを容認することは、

十分な点検整備をしていないあるいは点検整備内容について未確認の自動車が運行することを意味し、自動車の安全確保、公害の防止を目的とし、確実な点検整備を前提とした現行検査制度及び検査制度と一体となつての整備制度が崩壊することになる。(二)自動車は、公共性が強く、常に適正に保守、運行することがユーザーの責務として求められており、そのために定期点検整備の助行が法的に定められている。しかるに、不法な車検代行業者による、車検さえ合格させればよいとする安易な商行為は、自動車の適正な管理についてのユーザー責務の意識を低下させ、自動車の公共性を否定し、結果的には、公序良俗に反するという社会秩序を乱すことになる。(三)自動車分解整備事業者は、遵法精神に従い、厳しい経営環境のなかで事業経営の維持運営の適正化のため努力しながら、車社会を整備の面から支えるという使命を果たしている。しかるに、道路運送車両法の適用を受けない、いわゆる認証工場でない無資格者による車検代行行為を容認することは、自動車整備事業の健全な発達に資することをうたつての道路運送車両法の目的をなげかりし、その形がい化を招き、自動車業界の秩序確保に支障をきたし、公共事業たる自動車分解整備事業の健全な発達を阻害することになる。

この請願の趣旨は、第一二五二二号と同じである。

第六一七九号 昭和六十年五月十一日受理

ユーザー車検代行行為は是正に関する請願(二通)

請願者 静岡県国吉田一坪六三二ノ六四

静岡県自動車整備商工組合内

多々良光次 外一名

紹介議員 小島 静馬君

この請願の趣旨は、第一二五二二号と同じである。

第六一八〇号 昭和六十年五月十一日受理

ユーザー車検代行行為は是正に関する請願(三通)

請願者 静岡県国吉田一坪六三二ノ六四

静岡県自動車整備商工組合内

飯島亨 外二名

紹介議員 吉村 真事君

この請願の趣旨は、第一二五二二号と同じである。

第六一八一号 昭和六十年五月十一日受理

運転代行業のタクシー類似行為撲滅に関する請願

請願者 鳥根県出雲市姫原町二一五ノ一有

限会社谷本ハイヤー代表取締役社長 谷本忠士

紹介議員 成相 善十君

この請願の趣旨は、第四九七〇号と同じである。

第六一九一四号 昭和六十年五月十三日受理

千葉県内の気象事業の整備拡充に関する請願

請願者 千葉県成田市加良部一ノ一五

佐々木努 外七十一名

紹介議員 赤桐 操君

この請願の趣旨は、第一九〇六号と同じである。

第六一九二二号 昭和六十年五月十三日受理

安全輸送確保に関する請願

請願者 千葉県船橋市小室町九〇一 遠藤

秀夫 外百二十九名

紹介議員 赤桐 操君

この請願の趣旨は、第三七二二号と同じである。

第六一七八号 昭和六十年五月十一日受理

ユーザー車検代行行為は是正に関する請願(四通)

請願者 静岡県国吉田一坪六三二ノ六四

静岡県自動車整備商工組合内

浅井俊郎 外三名

紹介議員 梶原 清君

第六一九三号 昭和六十年五月十三日受理
安全輸送確保に関する請願

請願者 大阪府吹田市長野東一五ノ六 植田豊作 外三十九名

紹介議員 大木 正吾君
この請願の趣旨は、第三七一二号と同じである。

第六一九四号 昭和六十年五月十三日受理
安全輸送確保に関する請願

請願者 東京都日野市東平山一ノ七ノ九平山住宅九二一 武田貞雄 外九十一名

紹介議員 野田 哲君
この請願の趣旨は、第三七一二号と同じである。

第六二〇七号 昭和六十年五月十三日受理
安全輸送確保に関する請願

請願者 横浜市港南区野庭町六五八 鈴木 満 外百九名

紹介議員 小野 明君
この請願の趣旨は、第三七一二号と同じである。

第六二〇八号 昭和六十年五月十三日受理
安全輸送確保に関する請願

請願者 横浜市戸塚区平戸一ノ二 佐藤尚己 外三十九名

紹介議員 小山 一平君
この請願の趣旨は、第三七一二号と同じである。

第六二〇九号 昭和六十年五月十三日受理
安全輸送確保に関する請願

請願者 埼玉県本庄市小島南三ノ七ノ三六 紅林良一 外五十九名

紹介議員 志苦 裕君
この請願の趣旨は、第三七一二号と同じである。

第六二一〇号 昭和六十年五月十三日受理
安全輸送確保に関する請願

請願者 新潟県柏崎市北園町五ノ一二ノ二 〇二 行田豊通 外四十六名

請願者 広島市南区出島二ノ二ノ八 山下信夫 外三百九名

紹介議員 矢田部 理君
この請願の趣旨は、第三七一二号と同じである。

第六二二〇号 昭和六十年五月十三日受理
運転代行業のタクシー類似行為撲滅に関する請願

請願者 埼玉県草加市高砂二ノ八ノ一七 吉田弘道

紹介議員 土屋 義彦君
この請願の趣旨は、第四九七〇号と同じである。

第六二二二号 昭和六十年五月十三日受理
運転代行業のタクシー類似行為撲滅に関する請願

請願者 群馬県佐波郡玉村町上福島一、〇 四一 内山満保

紹介議員 福田 宏一君
この請願の趣旨は、第四九七〇号と同じである。

第六二二六号 昭和六十年五月十三日受理
安全輸送確保に関する請願

請願者 東京都中野区松が丘二ノ五ノ二七 森田公二 外七十九名

紹介議員 佐藤 三吾君
この請願の趣旨は、第三七一二号と同じである。

第六二二九号 昭和六十年五月十四日受理
安全輸送確保に関する請願

請願者 大阪府豊中市小曾根四ノ一七ノ一 〇 後藤行成 外二十九名

紹介議員 久保 亘君
この請願の趣旨は、第三七一二号と同じである。

第六二四〇号 昭和六十年五月十四日受理
安全輸送確保に関する請願

請願者 新潟県柏崎市北園町五ノ一二ノ二 〇二 行田豊通 外四十六名

紹介議員 安恒 良一君
この請願の趣旨は、第三七一二号と同じである。

第六二五五号 昭和六十年五月十四日受理
安全輸送確保に関する請願

請願者 秋田市大住二ノ一九 嵯峨昇 外百十名

紹介議員 粕谷 照美君
この請願の趣旨は、第三七一二号と同じである。

第六二五六号 昭和六十年五月十四日受理
安全輸送確保に関する請願

請願者 長崎県諫早市金谷町一〇ノ一一 溝江孝延 外五十名

紹介議員 小山 一平君
この請願の趣旨は、第三七一二号と同じである。

第六二五七号 昭和六十年五月十四日受理
安全輸送確保に関する請願

請願者 大阪市東淀川区淡路一ノ二六ノ二七 藤本晴久 外百二十九名

紹介議員 鈴木 和美君
この請願の趣旨は、第三七一二号と同じである。

第六二五八号 昭和六十年五月十四日受理
安全輸送確保に関する請願

請願者 神奈川県大和市下鶴間一、七八四 高下充男 外百五十四名

紹介議員 対馬 孝且君
この請願の趣旨は、第三七一二号と同じである。

第六二五九号 昭和六十年五月十四日受理
安全輸送確保に関する請願

請願者 東京都大田区東矢口二ノ四ノ一一 二〇八 高橋邦彦 外三百八十一名

紹介議員 野田 哲君
この請願の趣旨は、第三七一二号と同じである。

第六二六〇号 昭和六十年五月十四日受理
安全輸送確保に関する請願

請願者 長崎県諫早市金谷町一〇ノ一一 〇二 行田豊通 外四十六名

請願者 愛知県刈谷市東陽町二ノ七五 斎藤節朗 外百九名

紹介議員 松前 達郎君
この請願の趣旨は、第三七一二号と同じである。

第六二六一号 昭和六十年五月十四日受理
安全輸送確保に関する請願

請願者 名古屋市中川区小本本町三ノ二三 福島義鉄 外六十五名

紹介議員 安永 英雄君
この請願の趣旨は、第三七一二号と同じである。

第六二六二号 昭和六十年五月十四日受理
安全輸送確保に関する請願

請願者 岩手県盛岡市本宮官沢五七ノ三 小笠原実一 外二百十四名

紹介議員 山田 謙君
この請願の趣旨は、第三七一二号と同じである。

第六二七三号 昭和六十年五月十四日受理
運転代行業のタクシー類似行為撲滅に関する請願

請願者 群馬県渋川市七二八ノ一 神保俊二郎

紹介議員 山本 富雄君
この請願の趣旨は、第四九七〇号と同じである。

第六二七九号 昭和六十年五月十四日受理
安全輸送確保に関する請願

請願者 福島市蓬萊町二〇ノ七ノ六〇九 八巻留司 外百二十名

紹介議員 竹田 四郎君
この請願の趣旨は、第三七一二号と同じである。

第六二八八号 昭和六十年五月十五日受理
安全輸送確保に関する請願

請願者 長崎県西彼杵郡七〇 町田恭治 外四百四十九名

紹介議員 目黒今朝次郎君
この請願の趣旨は、第三七一二号と同じである。

第六三二九号 昭和六十年五月十五日受理
安全輸送確保に関する請願

請願者 秋田市浜田宮田沢二七ノ一 小野 寺俊幸 外二百五十名
紹介議員 寺田 熊雄君

この請願の趣旨は、第三七一二号と同じである。

第六三三〇号 昭和六十年五月十五日受理
安全輸送確保に関する請願

請願者 岩手県岩手郡滝沢村穴口二九五ノ八 小野金吾 外百九名
紹介議員 八百板 正君

この請願の趣旨は、第三七一二号と同じである。

第六三三一号 昭和六十年五月十五日受理
安全輸送確保に関する請願

請願者 岐阜県可児市緑ヶ丘三ノ二〇七 瀬戸山正次 外八十九名
紹介議員 和田 静夫君

この請願の趣旨は、第三七一二号と同じである。

第六三四五号 昭和六十年五月十五日受理
安全輸送確保に関する請願(三通)

請願者 岩手県水沢市東大通り二ノ二ノ五 千葉喜久雄 外二百八十名
紹介議員 小柳 勇君

この請願の趣旨は、第三七一二号と同じである。

第六三四六号 昭和六十年五月十五日受理
安全輸送確保に関する請願

請願者 東京都立川市羽衣町一ノ一ノ六ノ一六 坂本朝保 外七十九名
紹介議員 安永 英雄君

この請願の趣旨は、第三七一二号と同じである。

第六三五九号 昭和六十年五月十五日受理
不法な車検代行行為の抑制に関する請願(三通)

請願者 北海道函館市西栲樺町五五五ノ三

六社団法人函館地方自動車整備振興会会長 山内陽平 外二名
紹介議員 岩本 政光君

この請願の趣旨は、第六一七六号と同じである。

第六三六〇号 昭和六十年五月十五日受理
不法な車検代行行為の抑制に関する請願(三通)

請願者 札幌市東区北二十四条東一ノ三〇 四札幌振自動車事業協同組合理事 長 相茶正一 外二名
紹介議員 工藤万砂美君

この請願の趣旨は、第六一七六号と同じである。

第六三六一号 昭和六十年五月十五日受理
不法な車検代行行為の抑制に関する請願

請願者 石川県金沢市入江三ノ一六〇社団 法人石川県自動車整備振興会会長 新谷嘉義
紹介議員 安田 隆明君

この請願の趣旨は、第六一七六号と同じである。

第六三九六号 昭和六十年五月十六日受理
安全輸送確保に関する請願

請願者 静岡県熱海市上宿町一三ノ三 荒 尾桂子 外百八十五名
紹介議員 片山 甚市君

この請願の趣旨は、第三七一二号と同じである。

第六三九七号 昭和六十年五月十六日受理
安全輸送確保に関する請願

請願者 福島市笹谷北中條三ノ三 菅野勝 男 外百三十三名
紹介議員 瀬谷 英行君

この請願の趣旨は、第三七一二号と同じである。

第六四〇三号 昭和六十年五月十六日受理
車いす重度身体障害者の運輸行政改善に関する請願

請願者 三重県鈴鹿市東玉垣町二六三 松

浦弘和
紹介議員 三治 重信君

この請願の趣旨は、第二五二三号と同じである。

第六四二八号 昭和六十年五月十六日受理
車いす重度身体障害者の運輸行政改善に関する請願

請願者 大阪府東大阪市上四条町二〇ノ三 六 湯川芳輝
紹介議員 中村 鏡一君

この請願の趣旨は、第二五二三号と同じである。

第六四七〇号 昭和六十年五月十六日受理
安全輸送確保に関する請願(二通)

請願者 横浜市磯子区森が丘一ノ一ノ二一 松本第一 外二百八十七名
紹介議員 糸久八重子君

この請願の趣旨は、第三七一二号と同じである。

第六四七一号 昭和六十年五月十六日受理
安全輸送確保に関する請願

請願者 名古屋市西区山木二ノ一五三 小 野英一 外四十七名
紹介議員 粕谷 照美君

この請願の趣旨は、第三七一二号と同じである。

第六四七二号 昭和六十年五月十六日受理
安全輸送確保に関する請願

請願者 東京都昭島市松原町五ノ二〇ノ一 三 原田好明 外四十九名
紹介議員 八百板 正君

この請願の趣旨は、第三七一二号と同じである。

第六四九二号 昭和六十年五月十六日受理
車いす重度身体障害者の運輸行政改善に関する請願

請願者 福井県鯖江市糺町一七ノ四一 成 田久司
紹介議員 山内 一郎君

この請願の趣旨は、第二五二三号と同じである。

第六五一四号 昭和六十年五月十六日受理
素人の車検代行行為の抑制に関する請願(三通)

請願者 神戸市長田区海運町五ノ一ノ二九 森安栄二 外二名
紹介議員 中西 一郎君

この請願の趣旨は、第四八五六号と同じである。

第六五一五号 昭和六十年五月十六日受理
不法な車検代行行為の抑制に関する請願(三通)

請願者 札幌市東区北二十四条東一ノ三〇 四社団法人札幌地方自動車整備振興会内 金子芳久 外二名
紹介議員 岩本 政光君

この請願の趣旨は、第六一七六号と同じである。

第六五一六号 昭和六十年五月十六日受理
不法な車検代行行為の抑制に関する請願(三通)

請願者 北海道釧路市鳥取大通六ノ一ノ一 釧路地方自動車整備事業協同組合内 千葉安明 外二名
紹介議員 工藤万砂美君

この請願の趣旨は、第六一七六号と同じである。

第六五一七号 昭和六十年五月十六日受理
不法な車検代行行為の抑制に関する請願

請願者 和歌山市市小路一九六和歌山県自動車整備商工組合理事長 難波泰 雄
紹介議員 世耕 政隆君 前田 勲男君

この請願の趣旨は、第六一七六号と同じである。

第六五一八号 昭和六十年五月十六日受理
不法な車検代行行為の抑制に関する請願

請願者 群馬県前橋市上泉町三九七ノ一社 団法人群馬県自動車整備振興会内 長 齋藤武二
紹介議員 山本 富雄君

この請願の趣旨は、第六一七六号と同じである。

第六五二三号 昭和六十年五月十六日受理
安全輸送確保に関する請願

請願者 札幌市西区八軒三条東一四ノ一七

田中輝光 外四百二十五名

紹介議員 菅野 久光君

この請願の趣旨は、第三七一二号と同じである。

昭和六十年六月十一日印刷

昭和六十年六月十二日発行

參議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

D