

## 第12回官業民営化等WG 追加資料要求項目

- 1.22 空港の各々の駐車場について、単独でみた場合の収支、採算（22 空港別、全体計）についてお示し願いたい。

### 別紙参照

- 2.22 空港の利用者の中で、車で来て、空港の駐車場を利用する方は全体の何割であるのか、ご回答（22 空港別、合計値）いただきたい。また、空港の駐車場を利用する方の中には、実際に飛行機に乗らない人（空港内のレストランのみ利用する人など）もいるため、実際に飛行機に乗る人（騒音の原因者）・乗らない人（騒音の原因者ではない者）に分けて内訳をお示し願いたい。さらに、全体の乗客のうち、実際に空港の駐車場を利用する者の占める割合についても回答いただきたい。

搭乗者数及び駐車場利用台数の空港別データは別紙参照。その他については、データを持ち合わせていない。

3. 航空機の騒音対策に対して、車の利用者だけが余分に負担することの合理的な根拠について伺いたい。あわせて、現在は車が一般に普及しており、車利用者の負担力のみに着目した議論は通用しないと考えるが見解を伺いたい。

航空機の騒音対策の大部分は、厳密な基準に基づき、広く航空旅客全般に負担頂いている着陸料を源資とし、国自らが実施しているところ。（平成16年度実績 138億円）

しかしながら、周辺地域に多大の騒音被害等をもたらす空港を運営していくためには、4. に記述するように、国の対策では拾いきれない地域住民への対策が現実には不可欠であるため、国の対策の周辺部分において同対策を補完する制度として、現行の公益事業が行われているものである。

事業の実施に当たっては、民間企業であれば収益として株主に還元すべき部分を充てることにより、空港利用者に新たな負担を強いない方式としており、負担力に応じて航空機、鉄道、バス等の利用者にも広く負担してもらっているが、実際には車の利用者による部分が多くなっているところ。

なお、車の利用者の負担が大きくならないよう、同協会の運営する駐車場について、利用料金の引き下げや、自動化の導入によるコスト削減等に随時積極的に取り組んでいるところ。

4. 本件環境対策について、航空機の騒音被害に対して受忍限度を超えるといった司法判断の基準に基づき補償をするといった方式ではなぜだめなのか。また、その対象から漏れる方について、対象者を区分できないようなカラオケセットなどのような形で配付しなければならない合理的な根拠はどこにあるのか見解を伺いたい。なお、受忍限度を超えないものについては、一定の基準を決めてその基準に合致する者には誰に対しても金銭補償をするといった方式についてはまだ理解可能と考えるが、この点についてもあわせて見解を伺いたい。

ご指摘のとおり、大阪国際空港公害訴訟においては原告の居住地域の騒音値がW値85を超えているとして(大阪地裁昭和49.2.27判決)、福岡空港公害訴訟においては「少なくともW値80程度以上」を「受忍限度を超えたものとして違法性を帯びる」として(福岡高裁平成4.3.6判決)、それぞれ損害賠償を認めているところであるが、これは受忍限度を超え明確に違法性を帯びる部分について司法が求める最低限の対策である(特に、福岡空港公害訴訟において「少なくとも」としているのは、司法が明確な基準を以て認定した受忍限度を超えない部分についても損害が発生している可能性を認めているものと考えられる。)。違法性を帯びない、すなわち受忍限度を超えない地域についても現実に航空機騒音による被害が生じており、住民からの苦情も多発している。

また、環境基本法に基づき定められた「航空機騒音に係る環境基準について」(昭和48年環境庁告示)においては、専ら住居の用に供される地域については騒音をW値70以下に抑えることとされている。航空機騒音の防止のための施策を総合的に講じており、機材改良等により騒音は低下しつつあるが、いまだ実現には至っていない。

よって、司法で認定された受忍限度を超え違法性を帯びる範囲について損害賠償を実施するだけでは不十分であって、司法で認定された受忍限度を超えないものであっても、一定の航空機騒音対策を実施すべきであると考えられる。

こうしたことから、「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」に基づき、移転補償、防音工事等の施策を講じているところであるが、騒音対策は同法に基づく施策に限られるものではなく、むしろ、住民からの苦情がいまなお多発していることを踏まえれば、住民の要望を踏まえたきめ細かな施策をさらに講じることが必要とされているものと考えられる。

こうしたことを踏まえ、(財)空港環境整備協会では、空港と周辺地域

との調和ある発展という観点から、生活環境の改善や健康福祉の維持向上の一環として、教育施設や共同利用施設等への備品の寄贈、自治体の行う公園整備等に対する助成等を実施しているものである。

ことに、滑走路の延長等の空港の整備や空港の運用時間の延長を行う場合には、周辺住民や自治体から環境や騒音の観点から反対を受けることがあり、その場合には同法に基づく施策を行うだけでは、これら住民等の理解を得ることが困難な状況となっていることが多い。

このような場合に、同協会がこれら住民等の要望に応え、きめの細かい諸対策事業を行うことにより、滑走路の延長や空港の運用時間の延長といった施策が円滑に実現できている。

また、こうした施策の対象区域は、おおむねW値70の区域に限定していることから、本施策の対象となるのは基本的にはW値70周辺区域の住民であり、対象者は限定されているものと考えている。さらに、本施策はW値70区域を含む自治体から申請があったものについて、助成要綱に従い、地域との共生の観点から適切と思われる案件に限って実施している。

さらに、本施策は、空港と周辺地域との調和ある発展を目的としているところ、個々の住民に対して金銭により補償をするよりも、周辺地域を対象として寄贈・助成を実施することにより生活環境の改善・健康福祉の維持向上を図ることの方が、こうした目的に沿うものと考えられる

5. このような環境対策のために、そもそもなぜ駐車場事業を行わなければならないのか。

3. と同様。

6. また、既存の22空港の駐車場が当該財団法人により、今後とも独占的に運営され続けることについては、根拠や理由がなく、新たに供用する空港駐車場と同様に公募制を導入するなど、早期に民間開放すべきであると考えが見解を伺いたい。

(財)空港環境整備協会は、空港周辺地域の生活環境の改善を図ること等を目的としており、国がその責任において実施すべき事業とは別に、国の事業を補完する形で実施している。

具体的な事業については、地元地方公共団体等からの要望を踏まえ、行

っており、仮にその事業を中止するとなると、空港の円滑な運営を維持する上で大きな障害となるため困難であるが、国土交通省としては今後とも同協会の事業を不断に見直すなど、必要な指導を行って参りたい。

一方、空港を利用する方の負担をなるべく軽減し、かつ、利便性を高めるため、国土交通省としても今後の新規事業について公募することを基本方針としているが、仮に同協会の事業を中止することとなれば、国としては、事業実施のため、形はともかく航空利用者に新たな負担を強いることとなること、その上で、国が国費を用いて事業に対応することとなること、及び が困難であれば、事業そのものを廃止せざるを得ず、空港の運用時間の調整等周辺住民との間での調整が困難となり、空港機能の維持・高度化に支障を来し、ひいては空港利用者に不便を強いることとなること、から、現行制度の維持は不可避と考えている。