

1. 機構では、移転補償事業を実施されているが、移転補償の場合、事業実施時に一時金によって処理することが原則であり、その際には、1962年の「公共用地の取得に伴う損失補償基準要綱」に従うことが必要である。いつまでも移転補償の権利を保有させたまま、それに対応し続けることは、閣議決定に反しており問題である。業務の早急な縮小整理が必要であると考えるが、貴省の見解をお伺いしたい。

また、移転補償事業、緑化事業は既に20年、35億円規模で現在も続けられているが、いつまで続けるつもりなのか、明確な見解をお伺いしたい。

2. 移転補償を現在も続けていることについて、貴省は「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」第9条をその根拠として挙げられているが、収用制度の根幹というのは、事業を行うときに決着をつけるべく、収用権を発動したとき、ないしは任意買収であっても買収事業を発動したときにすべて支払うというのが鉄則である。

この条文を根拠に申請権を保持させ続けるというのは、法解釈上問題があると考えるが、貴省の見解をお伺いしたい。

土地収用法（昭和26年6月9日法律219号）は、道路、空港等、特定の公共事業に必要な土地を所定の手続きを経て収用することを可能としている。

一方、「公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律」第9条に基づく移転補償は、空港そのものに必要な土地を買収するものではない。周辺の土地を国が所有することがなくとも、空港の運用は可能であるが、これに伴い発生する航空機騒音障害の防止・軽減のため、騒音により住民が引き続き居住することを望まない場合には、住民の申請に応じて周辺の土地を国が買収するものである。

騒音は空港を運用する限り継続的に発生するものであるから、これによる障害が生じている限りは、特定の時点をもって補償を打ち切るのは適切ではない。この点、土地そのものを必要とし、収用して土地上に施設を建設した時点で基本的には土地に関する問題が終了する一般的な移転補償とは異なるものである。

こうしたことから、同条に基づき、移転補償を継続しているところである。

なお、騒音の軽減に伴い、移転補償の対象となる第二種区域は縮小することがあるが、こうした場合は移転補償の対象から外れる者が生ずることとなり、一度対象となれば無条件で永続的に移転補償の権利を保有できるものではない。

また、空港運用の見直しや騒音対策の進捗による騒音の軽減に伴い、移転補償の対象となる第二種区域の縮小と、これに伴う事業の縮減を行ってきたところであり、引き続きこうした取組みを続けることで、事業の縮小を図っていく。

ちなみに、防衛施設庁にあっては、「防衛施設周辺の生活環境の整備等に関する法律」第5条（移転の補償等）に基づき、同様の補償を行っている。

3. 共同住宅事業に関しては、「特殊法人等整理合理化計画」の中で、早急に廃止すべき旨、決定されているところであり、早急な対応が必要であると考えるが、本法人の中期計画では「継続運営」の方向にあり、閣議決定に反する所為である。早急に処分の方向に転換し、民間への移行を行うべきではないか。貴省の見解を明示されたい。

共同住宅については、第二種区域からの移転に際し、移転先が確保できない借家・借間人に対して、その移転先を提供してきたもので、かつては供給不足の状況もあったが、騒音対策の進捗とともに入居率が逡減し、現在7割程度となっている。

先の特殊法人等整理合理化計画において、「できる限り早期に処分する。」とされているため、機構において専門事業者に売買の媒介を依頼する等、早急な処分に向けて、鋭意努力を続けているところである。

中期計画策定については、上記の入居率及び建物老朽度を踏まえた専門事業者の意見を考慮し、処分を有利にするため入居率を高めることとしたもので、基本的に処分方針に沿った、あくまで処分に向けた手段であり、継続運営を目指すものではない。

追加2. 空港周辺整備機構が国から受託し、福岡空港と大阪空港の2港周辺において実施している移転補償業務や緑地造成事業について、他の空港では同種の事業が行われているのかどうか、また、行われているのであれば、いつ頃からどのような主体が、どのような予算規模で行われているのかについて個別にご教示願いたい。

福岡及び大阪空港以外の環境対策が必要な空港（特定飛行場）については、航空機騒音障害の状況に応じ、国が同様の事業を行っている。（別添「移転補償事業及び緑地造成事業の契約実績」参照）

なお、国土交通省以外が管理する空港等については、当該空港等の管理者（成田国際空港株式会社、防衛庁、地方公共団体）において、同様の対策が継続的に行われている。