

第12回官業民営化等WG・第26回市場化テストWG 合同WG議事録(国土交通省ヒアリング)

1. 日時：平成17年10月26日(水) 17:15～18:00
2. 場所：永田町合同庁舎1階第1会議室
3. 項目：(財)空港環境整備協会、(独)空港周辺整備機構
4. 出席：○規制改革・民間開放推進会議

八代主査、草刈委員、安念専門委員、大橋専門委員、福井専門委員、
翁専門委員、美原専門委員

○国土交通省

航空局飛行場部管理課空港管理室長	八木 一夫
航空局飛行場部環境整備課長	有岡 宏

○草刈委員 それでは、10分ぐらいで概略を御説明いただければと思います。

○八木空港管理室長 航空局の空港管理室の八木でございます。

前回、御提出させていただきました資料に基づいてということで、繰り返しになりますが、飛行場の設置管理につきましての概要については、もう一回御説明した方がよろしいですか。それとも、提出した追加の資料の部分を御説明という形に。

○草刈委員 それはどちらの方ですか。

○八木空港管理室長 駐車場といいますか、空港環境整備協会の方です。

○事務局 まず、追加質問の回答から。

○八木空港管理室長 御質問をいろいろいただきましたので、順次資料を提出させていただいておりますので、御説明いたします。

まず、環境対策費、過去10年どのくらいあったかという資料でございますが、お手元の資料のとおりでございます。前回のヒアリングにおきましては、平成16年度において9.3億円という数字を示しましたがけれども、それよりも過去10年につきましてこのような数字で推移してございます。

2点目でございますが、22の駐車場の収益がどのように案分され、どのような人に使用するかということについての資料でございます。

○有岡環境整備課長 「駐車場収益の用途について」という紙があって、その後に「環境対策事業助成金交付要領」があるかと思います。

前回、こういった根拠で、こういった事業をやっているのかということで、資料を要求されましたので、そこに付けております。

「環境対策事業助成金交付要領」というものがございまして、中身を説明しますと長くなりますので、根拠を示してくれということでございましたので、その交付要領に基づいてやっているということでございます。

どんな備品などを交付しているのか、前回もいろいろな機器、テレビとかカラオケセッ

トといったものが話題になりまして、こういったものが寄贈されているんですかということ、後ろの方に「『共同利用施設等へ備品の寄贈』に係る寄贈対象備品の具体的事例」を付けさせていただいております。

それから、過去３年間の具体的にどういうものを寄付したかという事例について示してほしいということでございましたので、これにつきましてもそれぞれの年度ごとに３枚の資料でお示ししているところでございます。これは詳細を説明しますと時間がかかりますので、お示ししたとおりでございますので、よろしくお願いいたします。

○八木空港管理室長　続きまして、離発着料の決め方等でございますが、空港使用料の設定に関する考え方ということで資料を出させていただいております。

基本的に、空港使用料につきましては航空機の着陸に注目して、航空機の重量で計算するというやり方でございます。トン数が異なるに従いまして単価が多少異なりますけれども、たくさんの飛行機が飛来することであれば、それだけ着陸料、空港使用料がたくさんになるという仕組みになっております。

周辺事業整備費の内訳につきましても、年度ごとの事業費を表にさせていただいております。

○有岡環境整備課長　これは、カラーの棒グラフが付いた資料でございますけれども、金額をそこに掲げておりますが、国費ベースの金額で、そこにありますように、平成７年度 282 億円で、平成 16 年度 138 億円ということで、次第に減ってきているところでございます。

中身を簡単に申し上げますと、一番上にあります「１　住宅騒音防止対策事業」は、当初の事業としてはサッシなどの補助です。防音のためのサッシの備付けの補助などがございましたけれども、最近ではエアコンの更新がかなりの部分を占めております。

「２　移転補償等事業費」であります。これは申請があったものについて土地を買い上げるという事業でございます。これは土地によってでこぼこがありますけれども、依然としてまだ 50 億円台の数字となっております。

それから、主なものだけ申し上げますと「４　緩衝緑地帯等整備事業」で、取り分け空港のすぐ近くの部分につきましては移転をさせて、緑地に使う。緑地自体が防音効果を持つものもございます。

あと「７　テレビ受信障害対策」でございますけれども、これはいわゆる難聴、要するに音が大きくてテレビの音がきちんと聞き取れないという点に着目いたしまして、NHK の受信料につきまして、平成元年当時の水準であります。平成元年当時の料金の半分の補助する。その後、料金が上がっておりますので、今は４割弱の補助という形になっております。

そういったものが主な内容でございますけれども、グラフにありますように、最近は少し減少傾向にあるということでございます。

○草刈委員　いいですか。御説明のところはそんなところですか。

○八木空港管理室長 資料としては、まだ数枚ございます。

○草刈委員 もう時間が余りお互いがないので、いろいろこちらから伺いたいこともあると思うので、まず駐車場の件で、私は出ていないんですが、皆さん今のお話で御質問があれば、駐車場の話からしてください。

○八代委員 事実関係は表を見せていただければそれで済むので、いちいち読んであげる必要はないので、考え方を説明していただきたいと思います。

例えば、次の4番目などはかなり大事ですね。車の利用者が払った駐車場の代金だけが、なぜ環境対策費に充てられているのかという考え方を是非説明していただけますか。

○八木空港管理室長 その資料もございます。「駐車場運営による収益を環境対策費に充当していることについて」ということでございます。

これにつきましては、過去からの経緯がございまして、昭和40年代でございすけれども、航空機による騒音の問題が極めて大きな社会的な問題になってきたわけでございます。それに対して、国としてもいろいろ対策を講じてきたわけでございますけれども、そういった問題に対して地域のニーズに対応したきめ細かな対応をしていくというのが極めて大きなニーズがあったということで、最初の協会が昭和42年に設立されたということでございます。

同時に、モータリゼーションが進行していた時期でございまして、空港利用者のための駐車場の適切な運営ということも併せて大事な問題であったということでございます。

こういう中で、昭和44年に協会の事業内容を変更して、空港における駐車場の運営をやるということにして、その収益の一部を協会が行う環境対策の財源に充てるということになったものでございます。

○八代委員 要するに、取れるところから取ったということですね。駐車場をつくって、そこで収益が上がったから、それで必要な環境対策費を賄ったという考え方だということですね。

○福井専門委員 これは、前回かなり丁寧に議論しているはずですけども、全然お答えいただけていない。

何についてかといいますと、要するに、これはもともと航空会社からの寄付金が財源だった。これは飛行機利用者ですから、まだわかります。それが不十分だったから、今度は駐車場事業をやることにして、そのお金を充てた。しかも、車持ちは金持ちだから、一定の合理性があるんだ。こんなむちゃくちゃなロジックはないですね。

前回の論点は、本来、車に乗って空港に駆け付ける人だけが騒音の発生源ではないんですから、受益者負担なり、あるいは自己責任原則という考え方から見ても、もし飛行機が騒音源だということのだったら、飛行機に乗る人全体の集合か、あるいはその供給者である航空会社か、どちらかが負担する。それが筋ではないですか。それに全然お答えになっていません。車持ちは金持ちだなどという認識は、今は実体としてもそんなことは全く成り立たないと思いますが、仮にそういう事実があったとしても、どうして車で来る人は原因者

の一部にしかすぎないのに、全体の費用を負担させられるのかという基本的な問いに全くお答えいただけていないと思います。

○八木空港管理室長 利用者ということで、航空機の利用者という観点に着目しているということは、今、お話のとおりでございますけれども、例えば鉄道で来られた方から取っていないという部分については、確かに完全にそこは一致しませんけれども、そこに関しては利用者のうちの相当部分を占める車の利用者からお金をいただいて…

○福井専門委員 ちょっと待ってください。相当部分とは何％を占めていますか。空港に駐車場を使って車で乗り付ける飛行機の利用者というのは全体の何％ですか。

○八代委員 相当部分というのは大部分ということですね。

○福井専門委員 数字で教えてください。

○八木空港管理室長 空港によっては、大部分のところも多いと思います。

○福井専門委員 だから、統計数字で教えてください。正確に言うとは何％ですか。

○八代委員 羽田で何％ですか。

○八木空港管理室長 それはちょっと。

○福井専門委員 だったら、どうして相当部分と言えるんですか。

○八木空港管理室長 それは、例えば地方空港などの場合はアクセス手段としては基本的に自動車で…

○福井専門委員 だから、各空港について統計で教えてください。

○八代委員 アクセスは自動車でも、タクシーもあればバスもありますね。駐車場を利用していない人たちがっています。

○福井専門委員 全飛行機の利用者ないしは全空港の利用者の中で飛行機場に来るために駐車場を利用して、マイカー等で来られる方が一体何％ないしは何名いるのか、22空港についてそれぞれ詳細なデータをお示してください。

○八代委員 それを相当部分と、何の根拠もなしに、ちょっと今のはかなり重大発言だと思います。そんないいかげんなことで運営しておられるんですか。

○福井専門委員 羽田空港に車に乗って行く人はどれぐらいいますか。公務員も含めて、私の知り合いでそんな人は聞いたことはありません。普通はモノレールか、京浜急行で行く。

○八木空港管理室長 数千台の駐車場がございまして、勿論多数の車が来場していることは事実でございます。

○福井専門委員 飛行機に乗る方ですよ。駐車場を利用する方は施設だけの利用者だっているでしょう。飛行機に乗らない、例えば施設とかレストランにだけ来る方もいる。そういう人は、騒音の発生源じゃないじゃないですか。そもそも負担させられるいわれのない人まで、今は払わされているわけですよ。それをどうお考えですか。

○八木空港管理室長 ですから、そこがぴったりと一致しているということについて…

○福井専門委員 ぴったりじゃない。少なくともその部分に関して全く一致していないじ

やないですか。

○八木空港管理室長 基本的に空港に来られる方について、空港に来られる方は航空旅客が相当部分というか、かなり多いことは事実でございますので。

○八代委員 なぜ駐車場の利用者が相当部分かと、今、言われたことを聞いているんです。

○福井専門委員 その程度の数値もなく、やはり依然として駐車者からお金を取り続けて、騒音のすべての責任を負わせるべきだというのは、これはむちゃくちゃな論理ですね。

○八木空港管理室長 すべての責任といたしますか、今後、協会の目的としては、こういった環境対策という直接空港が及ぼす環境問題のうち、一部の部分をうまい形で処理して、地域との共生を図っていくという目的を持ってやっているわけでございます。

○福井専門委員 目的はいいんです。だけど、負担者が駐車場利用者であるということについて筋が通らないというのが前回以来の一貫した疑問ですよ。そこに、これだけ時間をかけて、今のように「相当部分」とおっしゃる点も根拠がないというぐらい、言わば杜撰な裏づけによって、依然として彼らが負担し続けなければいけないという御主張されるなどとても成り立たない議論です。

○安念専門委員 空港の駐車場に車を止めている人が飛行機に乗らなければ、いわれのない金を取られていることになるんです。一方、飛行機を利用する人は二重払いしているんですよ。つまり、飛行機の運賃の中に含まれている環境対策費を払い、そして駐車場料金の中からも払いという二重払いをしていることになるわけです。これはどう考えたってアンフェアですね。

アンフェアだけれども、飛行機の利用者の大部分が駐車場利用者であり、駐車場利用者の大部分が飛行機利用者であるというぐらいの近似値的なことが成り立つのなら全然成り立たない議論じゃないけれども、その資料を何もお示しいただいていないということになれば、それは根本から考え直していただく以外方法がありません。

○福井専門委員 結論から言えば、やめていただくしかない。こんなばかなお金の使い方はあり得ないじゃないですか。しかも独占している。

更に言えば、防音工事とか、そういうのはわかるんですけども、実際に、言わば補助要領とかを見ても、次のものは騒音と何の関係があるんですか。楽器、サークル活動とか、植栽、消火器機、一体騒音の苦痛なり被害と何の関係があるんですか。ビデオデッキ、ビデオカメラ、太鼓、きね、うす、パソコン、自動血圧計、因果関係を教えてください。

○有岡環境整備課長 まず最初に、今、いろいろ御指摘がございましたけれども、車で行こうが歩いていこうが、鉄道を使おうが、その人たちは当然空港を使うわけです。

ただ、公共交通機関で来る方、あるいは歩いてくる方と、やはり自動車で来る方は、そこは質的な違いがあるというのが、我々の考えであります。それは、空港の施設を使うという点で、空港の周辺ですけれども……

○福井専門委員 騒音対策費を払うのはだれかという問題です。何で駐車場の利用者だけが払うんですかということを論点にしてください。

○有岡環境整備課長　ですから、それはここに書いてありますように、負担力があるということと、やはり公共交通機関を使う人と比較してプラスαの部分があることと、それがあるから取るんだということでもあります。当然財源としてです。

○福井専門委員　これは利用料金でしょう。騒音の原因者が払うというのがもともとの趣旨でしょう。騒音の発生源として考えた場合に、車に乗ってきた人だけが、余分に騒音を発生させているという実態があるんですか。要するに、国家の租税システムの中で累進の所得税で担税力がある人が余分に払うという議論と全く違いますよ。もともとが騒音対策でしょう。だったら、騒音対策に関して車に乗っている人だけが余分に払うということの合理的根拠なんかありっこないじゃないですか。

○草刈委員　要するに、車に乗っている人は金持ちだということをまだおっしゃっているようだけれども、そんな議論は日本でどこへ行ったって通用しませんね。これだけ車社会になってしまっていて、それからさっきから議論になっている22空港で、それでは何割ぐらい乗客と車との関係があるのかという辺りを、ちょっと全部リストとして、そうしないと、ちょっとこれ以上議論してもしょうがないね。

○福井専門委員　しかも、個別物品に関して、騒音対策といかなる因果関係があるのかをお聞きしないと。

○有岡環境整備課長　それは、今、申し上げようと思ったんですが、空港環境整備協会の寄付行為もありますけれども、空港の円滑な運用のために当然環境対策をやります。

環境対策の概念も非常に広く考えておりまして、言わば住民と空港との共生ということで、一定の被害を受けているといいましょうか、負担を被っている住民の皆様方に何かできることはないかと。空港とともに生きていくために、何かできることはないかという観点から、こういった備品寄贈も行っているわけであります。

○安念専門委員　では、サンタクロースの役割を果たすとおっしゃるわけですか。餅つきのきねとうすを寄贈すると、空港と付近の子どもたちが仲よくなる。これを環境対策だとおっしゃるということですか。

○有岡環境整備課長　環境対策の一環だと考えております。

○福井専門委員　どうして環境対策ですか。空港騒音については、大阪空港や新潟空港で最高裁判決もあります。そういったときの一定の基準があるはずですね。民事訴訟、行政訴訟を問わず地方裁判所判決だってあります。要するに空港の騒音が一定限度、受忍限度を超えれば、差し止めだってあり得るかもしれないし、まだ金銭補償にとどまるところもあるかもしれない。

だけど、それは言わば司法の場での基準で、その騒音が、例えばいかなる受忍限度を超える損失を相手方に発生せしめて、周辺住民に苦痛をもたらして、それが金銭評価すれば、幾らに当たるかということは、ちゃんと法的評価になじむ厳然たる算定方法があるのです。判決でカラオケセットを配れなどという判決は聞いたことがない。そういう司法裁判所が絶対やらないような、不明朗で、言わば騒音と何の関係もないようなものを配っていると

ということ自体、恥ずかしいことだと思われませんか。何で司法と同じ基準でやらないんですか。

○有岡環境整備課長　そこは、環境対策の範囲をどこまで考えるかということだと思えますけれども。

○福井専門委員　納税者の理解を得られるような配り方をしてください。現に判例で受忍限度論なりの基準があるはずです。その裁判の基準なり、あるいは類似の何らかの形での近隣騒音なり、あるいは社会的な迷惑に関する要綱等は、ほかにもあるはずです。土地収用などでもこういった、いわゆる事業損失に関しての基準があります。

そういったもののにとって、公正にやっていただきたいということです。こういう不公正で、一体だれがどれだけ何を理由に受益するのかさっぱりわからないような、しかもその財源が車で駐車場に駆け付けた人にだけ負わされているというような、こんな驚くべきことが、近代国家でまかり通ると考えていただいては困ります。

○八代委員　しかも、これはそういうことをやるために、この協会が絶対に必要だと書いておられるわけですから、そんなに立派なことをやっておられるのかどうかということを、今、聞いているわけです。カラオケセットを配るぐらいなら、別にだれだってできるじゃないかということです。

○八木空港管理室長　実際には、これはまさに実態の話になりますけれども、空港を運営していくためには、地域の住民の方との間で、極めていろんなやりとりをしながらやっているという実態がございます。

例えば、運用時間を拡大して、もっと夜も飛ばしたいというニーズは、せっかくある空港を生かしていくために絶対に欠かせないことなんですけれども……

○福井専門委員　そんなことは言っていない、公明正大な基準でやってください。司法判断に耐え得ることをやってくださいということです。何でそれでやれなくて、今のやり方じゃなくて近隣住民とうまくやっていけないんですか。カラオケセットじゃなくて、フェアな基準、法的判断の評価に耐え得るような基準で、例えば騒音に対する苦痛の慰謝料を配付されとか、防音サッシの工事をされとか、そういうことに特化して、だれがどれだけ受益したのかということをはっきり示してやるべきではないですか。裁判の判断はそういうふうにあります。なぜ、それと違うやり方をしなければならないのか、合理性を伺いたい。

○八木空港管理室長　環境対策でも、まさに騒音の直接の被害に対して、国費を投入したりして対策を立てているわけがございます。

さっきからの議論でもありますけれども、今回はそういうことをやった上で、外に、その周辺といいますか、まさに地域との関係で、明らかに対策を講じなければならない人と、そうでない人の間にあるようなところで、地域との間でいろんなもめごとが起こっているようなものを手当すると……

○福井専門委員　ちょっと待ってください。司法的な基準で損害賠償なり、慰謝料の対象

になる人にカラオケセットは一切配っていないんですか。

○有岡環境整備課長 いいえ。

○福井専門委員 だったら、今おっしゃっていることは間違っているじゃないですか。

○有岡環境整備課長 いえいえ、ですから、騒音対策の範囲というのは、裁判で決められている範囲だけではないということですよ。

○福井専門委員 では、騒音対策とは一体何ですか。騒音対策というのは、文字通り飛行機が離発着するときの騒音で、例えば家が振動するとか、テレビの音が聞こえないとか、あるいは精神的苦痛をこうむって病気になるとかに基づくものでしょう。それが騒音被害でしょう。

○有岡環境整備課長 はい。

○福井専門委員 そういう事実があれば、それに応じた分、司法判断の基準で必要な損害はてん補されることに、近代法治国家の下では、日本を問わず、ほかの国も含めてなっています。その基準で待遇することではなぜだめなんですか。そこで漏れる方について、こういうカラオケセットのような形で配らなければならない、再分配をしなければならないということの合理的な論拠は、法的に見てどこにあるんですか。

○有岡環境整備課長 それは、我々騒音防止法で決められた制度がございますから、それはそれで当然やっているわけですが、それでカバーできない部分、当然音だけは残るわけですから、空港を閉めるわけではありませんので、音は残ります。

○八木空港管理室長 あるところから、突然被害が生じて、あるところから突然何もなくなるというものでは実際問題としてはないわけです。

○福井専門委員 だったら、それは実際に裁判で配っているようなものについて、例えば裁判で受忍限度を超えたらやるんだというものがありますね。飛行機に限らず、何にせよ音を出すものがある。それについて、受忍限度を超えていないものについて、全部原因者が駐車場の料金から補填するという仕組みをつくらないといけないということになりますね。

○有岡環境整備課長 そういう意味ではないんですけれども。

○福井専門委員 そういう意味ではないんだったら、何でこれだけを今後も続けないといけないんですか。飛行機以外にも騒音源はいっぱいあるんです。しかも飛行機だって、この配り方を見ていれば明らかなように、実際に、例えば具体的な慰謝料や損失補償や損害賠償でてん補されたもの以外に、何が、だれに対して、どれだけ講じられているのかという区分がカラオケセットなどではできないでしょう。何でこんな配り方をあえてしなければいけないんですか。その人の苦痛の話だったら、受忍限度を超えたものについて、一定の基準を決めて、その基準に合う人には、だれに対しても金銭補償する。これならわかりますよ。今のはおよそむちゃくちゃな基準じゃないですか。裁判所でこんな判決は書けません。

○草刈委員 ちょっと話が駐車場ばかり行ってしまったのであれなんですけれども、先ほ

どのもの、こちらでまとめて資料を提供してくれるように申し上げるのと、それから今日の議論でも全然納得性のある話にはなっていないので、我々として、どういうふうに最終的な結論を出すというか、我々なりのコンクルージョンを出すという作業をちょっとやるようにして、もう一回お話を聞かざるを得ない。

こんな仰々しいものをつくって、何だか知らないけれども、文章の多いのをばっと並べて、こんなことやって、こんなもの周辺整備機構に、もしどうしても必要だとすれば、その中に入れば済む話じゃないのということもあるわけで、その辺、我々の方でもうちょっと考えさせていただきますので、資料を提供していただきたいと思います。これはもう一回やらざるを得ないと思っています。

○福井専門委員 2つだけ、もう一回論点の整理だけ申し上げますが、そもそも今お聞きした限りでも、こういった事業をやり続けなないといけないのかどうかという極めて大きな論点が1つです。

もう一つは、空港の周辺に駐車場が必要だという事実は厳然として残るわけですが、その駐車場がこの組織に独占的に22空港において、今後とも独占され続けなければいけないとは到底思えないものですから、それはそれで独立の論点として議論したいと思います。

○草刈委員 その辺のところをそちらでもまとめておいていただきたい。そうじゃないと議論が進みません。

次に、空港整備の方の機構、せっかくですから、これもご説明していただきたいと思います。

○有岡環境整備課長 調査票は、そちらの方にお渡ししていますか。

○草刈委員 大体いただいております。

○有岡環境整備課長 これも時間が余りございませんので、ごく簡単に御説明をしたいと思います。

騒音対策は、昭和40年代辺りから行っているわけでございますけれども、とりわけ大阪の伊丹空港と福岡空港に関しましては、都市部周辺が住宅地だったということもありまして、相当騒音対策が必要だと。数としても多いですし、区域もかなり広いということで、これを効率的に、なおかつ一元的にやろうということで、福岡と大阪にそれぞれ空港周辺整備機構というものができたわけでございます。

その後、これを一体化いたしまして、現在の空港周辺整備機構の大元ができ上がりました、一昨年には独立行政法人になったところでございます。

そこにございますように、根拠法は騒防法で、職員が98人というところでございます。予算額が228億円余りであります。

事業としては、大きくそこに3つございます。固有、受託、その他とありますけれども、まずは再開発整備事業というものでございまして、これは騒音斉合施設、基本的に人を住ませるべきでないというところであっても、例えば駐車場とか、商業施設とか、騒音があっても特に問題がないというものにつきましては、やはり土地の有効利用の観点から、こ

れを活用していこうということでございまして、その造成とか、管理、譲渡貸付等を行っているところでございます。

それから、住居を移転する方のために、代替地を造成するとか、共同住宅を整備するといった整備・管理するという事業も行っています。

それから、先ほどの騒音対策事業の動きの中で申し上げました中で、大きかった移転補償、これは土地を購入してくださいと申請があった場合に行うものでございますが、移転補償とか、緑地造成等を機構が一元的にやるというものでございます。

それから、住宅防音工事の助成、あるいは既に設置されたエアコンの機能回復、要は更新でありますけれども、こういった事業もこちらの方で行っているところでございます。

民間開放の状況でございますけれども、それぞれ書いてございますけれども、例えば共同住宅事業につきましては、売払い媒介とか、募集業務などにつきまして、不動産業者に委託いたしておりますし、民間防音工事につきましても、これは民間事業者と申請者との間で個々に契約をしているというものでありまして、工事管理とか、工事、それから故障の判定等は民間が既に行っているというところでございます。

○草刈委員 ちょっと時間もないので、読めばわかりますので、それから次の独立行政法人を廃止した場合の影響というのも話の中で出てくると思うので、45分しかトータルで時間がないので、済みませんが。

ちょっと質問等再度あると思いますが、皆さんおありのある方はどうぞ。

ちょっと場つなぎですが、私の方から伺いたいのは、まず第1点が、受託事業で75億使っておられますね。これは何年度ベースでしょうか。16年度ですね。それで、住宅事業を75億円。それで、移転補償、これが36億、緑地造成38億、要するに2つの空港でこれだけ使っているわけですが、この法人を立ち上げてもう20年経っているんですね。それで、特に移転補償などというものが、まだそんなに金を使わなければいけない状況なのかというのが第1点です。

それから、2点目に共同住宅建設事業というので、これも特殊法人の整理合理化計画の中で、共同住宅事業については廃止すると。それで、既存のものについては、つまりつくるなということ。既存のものについても、できるだけ早く処分するということが決められているにもかかわらず、いただいた資料を見ると、まだまだたくさんありますと。それをどうするのかという表があるんですけども、処分するということは、ほんのちょっとしか書いてなくて、まだ短期的な収益向上を図るとか、そんなことが書いてある。何か住宅というのをやり出すと、おいしいのか何か、どこの独立行政法人もみんなやめないんですね。だけど、これははっきり処分すると書いてあるわけですから、閣議決定を守っていないということだろうと思うので、これはちょっと継続への方向が見えるということで、こんなものは、民営化によって早く処分すべきではないかと思われそうですが、その2点についてちょっとお伺いしたいと思います。

○有岡環境整備課長 移転補償ですけれども、当初に比べますと、土地というのは有限で

ございますので、移転補償が進むにつれまして、少しずつ減ってきている現状にはございます。

ただ、これはあくまでも申請に基づくものでございまして、住んでいる方々、例えば高齢化したとか、あるいは子どもさんが空港から離れたところにいたということで、今でも依然としてそういう申し出があるというのが現状でございます。

○八代委員 確認ですけれども、当然ながら、移転補償の対象者は、空港ができる前から住んでいた人に限定されているわけですね。

○有岡環境整備課長 そうです。

○福井専門委員 何で2空港なんですか。

○有岡環境整備課長 これは対象戸数がほかの空港と比べて格段に多いということです。

○福井専門委員 要するに密集地につくったからということですか。

○有岡環境整備課長 そうです。

○福井専門委員 大阪空港は、それこそ裁判もあって、かなり論議があったわけですね。それとこれとの関係はどうなっているんですか。

○有岡環境整備課長 同じです。ですから、大阪空港は昭和40年代に入ってから、昭和45年だったか、長い滑走路、今のができたものですから、かなりジェット騒音が激しくなったということで、騒音対策防止法に基づく事業をやることになったんですが、要するにそのときに地域あるいは戸数がべらぼうに多いということで、これは一元的にこういうところでまとめてやった方がいいんじゃないかということで....

○福井専門委員 非常によくわからないのが、何で毎年毎年やりづける必要があるんですか。普通は、余り御経験がないのかもしれませんが、一般的に公共事業をやるときは、損失補償の問題は事業損失も含めて一気に処理するんです。要するに、何で20年か30年経って、まだ補償金をばらまき続けているんですか。

○有岡環境整備課長 それは素朴な疑問としてわかりますけれども、今、申し上げましたように、あくまでも買い取るというか、強制収用するわけではありませんので。

○福井専門委員 わかります。要するに、1962年にできた公共用地の取得に伴う損失補償基準要綱を御存じですか。あれは土地収用法の補償金の細則の任意買収版ですけれども、どっちにしても閣議決定された損失保証なり事業損失の補償なり賠償の基準は、そこに書いてあるとおりです。それまで過補償が多かったから定められたものです。事業損失というのは、要するに、一種のニュイサンスに基づくような補償についても、62年の閣議決定の損失補償基準要綱で、これ以上のことをするなと決めているんです。

これはさっきの財団にも同じく該当することですが、要するに、仮にこういう損失があるとすれば、そのとき、空港をつくった段階で、そのときの現在価値で将来騒音の慰謝料がもしあるとすれば、それも含めて受忍限度を超える場合については、一時金で支払えというのが今に至るまで内閣の姿勢です。内閣として変更していません。にもかかわらず、毎年毎年何十億も計上して騒音対策をやり続けるというのは、そもそも閣議決定の方針に

違反していると思います。何でこんなことがまかり通るんですか。

○有岡環境整備課長 先ほどから申し上げているように、ここで大きい話は移転補償…

○福井専門委員 ですから、移転についてもそうです。移転しないといけない程度のひどい騒音の場合には、その時点で買い取るんです。買い取るのを拒否した場合については、収用対象地ならそれでも収用するし、収用対象、収用適格事業にはなり得ない程度の、例えば、音だけの軽微な影響地域だという場合であれば、本人が拒否すればあとはもうそれきりです。一時金で終わりです。後に尾を引くということは、内閣府の決めた基準では想定していない。

○有岡環境整備課長 空港の移転補償については、要するに、申請主義ということです。買い入れを…

○福井専門委員 できたときに、1年か2年、一定の騒音を見極めるまでは申請主義でいいけれども、せいぜい2年か3年以内でしょう。その段階で申請がなかったら打ち切ってもらわないと困りますね。

○有岡環境整備課長 そこは法律、騒防法の9条ですけれども、これに基づいて我々は仕事をしているわけでして、申し出があったものを、もうおしまいだというわけにはいかないわけです。

それと、先ほど申し上げましたように…

○福井専門委員 いかないというのは、その法律が、今、詳しいことはわかりませんが、本来的な損失補償や事業損失補償の考え方、政府統一基準と、今おっしゃっている、ここでなされているような補償の出し方とか、およそ矛盾しているわけです。法律だから、それは内閣が決めたよりは上位とおっしゃるかもしれないけれども、何でそんな二元的な基準がまかり通っているのか、非常に驚くわけです。普通は、こういうのは1回で終わりにするものです。

○有岡環境整備課長 だから、申請主義かどうかというのは置いておいても、要するに、売る側の事情が変化した段階で、そういう話が出てくるということは、やはり引き続き…

○福井専門委員 何でそんな身勝手なことを認めるんですか。例えば、土地の値上がりが見込まれるから、投機でしばらく持ち続けようという人だっているでしょうし、普通はそのときの現在価値で一時金で処理するというのが鉄則です。この法は1967年という古いもので、運用上その辺に多分齟齬があったんだと思いますけれども、今どきこんな議論が成り立つわけがないので、土地収用法なり、損失補償基準要綱の考え方に沿って、一回でけりを付けるように、仮に今の法がそうっていないのなら、法改正をしてでも改めるべきだと思います。

○安念専門委員 私も全くそう思います。どこかで締めないとおかしい話です。それともう一つ、そもそも何でこんな再開発なんか自分でやらなければいけないんですか。全部キャッシュでけりを付けばいいじゃないですか。

例えば、100 坪の土地があって、それに家を建てて住んでいた人がいると。それがものすごい騒音で、およそそんなところ住めないとすれば、その 100 坪の土地と上物が無価値になったわけだから、その分の損害、例えば 1 億円を補償して、それを使ってどうぞお好きに下さいというふうに、全部キャッシュで決済すると、仕事が整理されて、整地をするだの何だのしなくていいから、いいんじゃないありませんか。そういう方が追い立てられる方も選択肢をもらえるわけだし、全部現金決済、これが一番合理的だと思います。

○福井専門委員 条文のどこに書いてありますか、一時金で払ってはいけないと。申請主義で、いつまでものんびんだらりと処理し続けなければいけないという根拠条文は何条ですか。

○有岡環境整備課長 騒防法の 9 条の 2 項です。

○福井専門委員 飛行場周辺における云々の法律ですね。

○有岡環境整備課長 そうです。

○福井専門委員 その 9 条のどこですか。

○有岡環境整備課長 9 条に移転補償というのがございますが、その 2 項に。

○福井専門委員 これは、多分、恐らく土地収用法大改正も 1967 年、これも 1967 年で、同じころですからパラレルだと思うんですが、土地収用法にも似たような規定があります。土地の買い取りの申し出とか。だけど当たり前ですけれども、収用制度の根幹というのは、事業をやるときにけり付けるといえるものですから、収用権を発動したとき、ないし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全部鉄則です。こう書いてあるからと言って、何十年も後まで持ち続ける、申請権を保持させ続けるということにはなっていない。法解釈を誤っているんじゃないですか。

今は同じ省内にあるわけですから、土地収用管理室と 1 回、条文の読み方について齟齬がないかよく協議していただけませんか。

○有岡環境整備課長 わかりました。それは福井先生の方がずっとお詳しいので恐縮ですけれども。

○草刈委員 その辺の点については確認してください。

それから、永久に毎年 35 億ずつ毎年払うんですかという質問がありましたね。一体その点についてはどうですか。緑化造成と言ったって、35 億ずつ毎年払っていたら、20 年もすると 700 億も緑地造成にかけてしまうという、極めて変な話であるので、一体どこまでを 1 つの視野に入れているのか、その辺も考えていただきたいと思います。

○福井専門委員 お金の流れている先が空港周辺整備機構と資本関係とか、人的支配関係とか、何か特殊な関係があるんじゃないですか。それがもしあるなら、全部具体的に教えてください。

○有岡環境整備課長 わかりました。

○福井専門委員 さっきの草刈委員の御質問の、75 億の受託事業って何でしたか。

○有岡環境整備課長 ちょっと待ってください。私、全然答えてないような気がするんで

すけれども。

○草刈委員 私が言ったのは、緑化事業と……

○有岡環境整備課長 移転補償はいつまで続いているのかという話でしたね。それから、もう一つ……

○草刈委員 私が言ったのは、共同住宅です。共同住宅というのは、もう 20 年経っているんだから、いわゆる移転住宅としての役割はもう終わっていると。早く民間移行しなさいということです。

○有岡環境整備課長 ですから、移転補償はそういうことで続いています。納得が得られていませんけれども。

それから、緑地も、まだ実は用地買収をやっている部分もございまして、これは完全に終わっていません。

それから、民間部門工事は、当然エアコンの更新というのをやっていますから、ですから、20 年経ってまだなぜやっているのかとおっしゃいますけれども、それは事業としてきちっとやらなければならないものだということでもあります。

○福井専門委員 エアコンの更新も含めて、損失補償基準要綱上は、内閣の意思は一時金です。

○有岡環境整備課長 それは、我々は……

○福井専門委員 現在価値に割り引いたら必ず直りますから。

○有岡環境整備課長 わかりました。まずお答えしたいと思います。

それから、共同住宅の話ですけれども、これは勿論そういう方向というか決定はわかっていますが、現在既に入っている方がいるものですから、まずその方をどうするかという問題があります。ただ、当然売却も含めていろいろ検討はしているということでございます。

○草刈委員 計画中の改善措置なんて見ると、入居者をたくさん受け入れて、空室率を低くしますなんて書いてあります。それで、1 棟だけ処分しますと書いてあるんです。これは閣議決定と全然違う方向に行っていますよ。

○有岡環境整備課長 ですから、住んでいる方の問題がありますから、本当は全部集めてどんどん売っていくというのが正しいと思っていますけれども、それは勿論売却も含めて今、検討させていただいております。

○草刈委員 検討すると言うけれども、この時点で民間移行するのは当然だと思います。それは早くやった方がいいと思いますが、その辺考えてもらいたいと思います。こちらも少し検討しますけれども。

どうぞ。

○安念専門委員 また文章で御質問しますので、またゆっくりお願いいたします。

○有岡環境整備課長 わかりました。

○大橋専門委員 また別の角度からですけれども、この機構というのは、福岡と大阪の 2

つですね。それ以外の地域は、これと同種の事業が必要になっているところは、だれがやっているんですか。

○有岡環境整備課長 国がやっております。

○大橋専門委員 国が直接やっているんですか。

○有岡環境整備課長 そうです。

○大橋専門委員 そこで聞きたいのは、そういう状況の中で、つまり大阪と福岡だけは機構をつくってやっている意味が、どこにあるのか、こういう機構をつくってやっているメリットは何なのか、国が直接やってもいい、それをあえてこの2つの空港に限ってやっているのは、どこにあるのか、その理由は何なのかということを教えてください。

○有岡環境整備課長 それは、先ほど申し上げましたように、けた違いにほかの空港との差が大きいものですから、それぞれの事業に。

○大橋専門委員 どれぐらいの差があるんですか。

○八代委員 羽田なんかも結構住宅が多いですね。

○有岡環境整備課長 羽田もありますけれども、ただ羽田は沖合に移転してしまいましたから。

○八代委員 その前はあったけれども。

○有岡環境整備課長 その前は結構ございました。

○草刈委員 簡単に言えば、訴えられたからでしょう。

○有岡環境整備課長 例えば、民間工事で言いますと、12万世帯あるんですが。

○大橋専門委員 それは全国ですか。

○有岡環境整備課長 伊丹が6万3,000、福岡が3万8,000ありますので、ちょっとけたが違います。

○大橋専門委員 2空港で12万のうち10万を占めていると。

○有岡環境整備課長 はい。ですから、ある意味で一元的に、当然民間防音工事だけでこれだけあるわけですから、ほかも当然大きいということで、一元的に効率的にやりましょうと。当然専門家も必要でしょうと。航空局ですと月々転勤しますので、そういうことでは困るので、これができたということでもあります。

○福井専門委員 あと受託事業は何でしたっけ、75億。

○有岡環境整備課長 ですから、受託事業は、移転補償とか緑地造成です。

○福井専門委員 その2つだけですか。緑地造成ということは、要するに、これは造園屋さんにこれだけ流れているということですね。

○有岡環境整備課長 この部分は買い取りですね。上は、うちがやっているのと自治体が行っているのが・・・

○福井専門委員 受託というのは何ですか。機構がだれかに委託しているんですか。

○有岡環境整備課長 いや、機構が受けているという意味です。

○福井専門委員 機構が、国から75億円の委託事業を受けている受託者なんですね。

- 有岡環境整備課長　そうです。
- 福井専門委員　受託者として移転補償と緑地造成をやっているということですか。
- 有岡環境整備課長　そうです。
- 福井専門委員　緑地造成のうち、土地買収だけですか。要するに、公共緑地として土地を買収するという事業だけをやっておられるわけですか。
- 有岡環境整備課長　買収と一部整備の方もあります。
- 福井専門委員　整備というのは、芝を張ったりとか、植栽を植えたりとかですか。
- 有岡環境整備課長　そうです。
- 福井専門委員　では、いわゆる造園屋さんにお金が流れているじゃないですか。
- 有岡環境整備課長　そうです。そういう意味で民間にやらせていますということです。
- 福井専門委員　わかりました。それでは、空港の再開発とか共同住宅事業は、条文の根拠はありますか。移転はさっきお聞きしましたけれども。
- 有岡環境整備課長　業務自体は、28条にございます。
- 福井専門委員　何号で読むんですか。
- 有岡環境整備課長　どの分ですか。
- 福井専門委員　再開発と共同住宅事業です。
- 有岡環境整備課長　28条の1項2号です。
- 福井専門委員　1項2号が再開発の根拠ですか。
- 有岡環境整備課長　そうです。
- 福井専門委員　それで、住宅はどれですか。
- 有岡環境整備課長　住宅の防音工事ですか。
- 福井専門委員　共同住宅事業です。
- 有岡環境整備課長　共同住宅は、3号です。その隣です。
- 福井専門委員　わかりました。
- 草刈委員　それでは、時間がまいりましたので、今日はこの辺にしたいと思います。
- 大橋専門委員　ちょっと1つだけ、前の問題で、資料をいただきたいんですけども、つまり環境対策費の財源となっている空港環境整備協会の駐車場の収益といった場合の、この収益というのはどういう範囲を言うのか、つまり収入から支出を引いて、利益と出る部分だけを指しているのか、収入全額を指しているのか。
- 八木空港管理室長　それは、勿論コストの分は引いております。
- 大橋専門委員　もうかった分を出しているということですか。
- 八木空港管理室長　もうかっている分を環境対策に当てている。勿論そうでないと回っていきませんので。
- 福井専門委員　今回いただいた資料になかったと思うんですけども、元に戻りますが、財団の方の22空港の、それぞれごとの駐車場を単独で見た場合の収支、採算について、後ほど教えていただけますか。

- 八木空港管理室長 それは全体でやっておりますので、個別空港ごとというものは…
- 福井専門委員 個別空港ごとに利用者が何人いて、駐車料金は幾ら総額で入ったかということがわからないはずないでしょう。
- 草刈委員 その集積が全体になるんじゃないですか。
- 八木空港管理室長 そういうことはわかるかもしれませんが、本部の経費とか、そういうものもございますので。
- 福井専門委員 それは本部の経費があるなら、例えば、全体でこういうのがあるというのを教えてください。だけど、各空港ごとに駐車場利用人数が何人いた、それぞれが幾ら払った、合計で幾ら収入が上がった、駐車場の管理人の人件費に幾ら払ったなどがわからないはずはないですね。それを個々について教えてください。
- 草刈委員 是非よろしく願いいたします。
- 八木空港管理室長 いずれにしましても、環境対策を是非とも進めていく上で、こういう仕組みをうまく使ってやっていくということが非常に…
- 福井専門委員 今までの話、何を聞いていたんですか。その環境対策に何の合理性があるのかというそもそも論を議論していたんですよ。
- 八木空港管理室長 そこのところは、さっきも言いましたように…
- 福井専門委員 ちゃんとしたデータを持って教えてください。さっきからデータがないことまで判明しているにもかかわらず、環境対策をただ進めていきたいなどというずれた発言が出る。今まで長時間何を聞いていたんですか。
- 八木空港管理室長 それがないと、運用時間の問題だとか…
- 大橋専門委員 私ががっかりしたのは、今日ここに持ってきて、あなた方が出たときに、22 空港を独占的にやらせているのを、もう全部開放しますという回答が来るものだと思っていました。それが相変わらずだ。
- 福井専門委員 いいですか。「環境対策をやっていかないといけないから、駐車事業をやり続けないといけない」などというばかなことを言ってもらったら困りますよ。ここでやっている環境対策、こんなずさんなものを公共事業としてやり続けていいんですかというのが、根本的な問いかけです。根本的に考え直した上で、資料をおつくりください。
- 草刈委員 この話は、全然進展がないというふうに考えますので、もう一回データをいただいてから議論します。そういうことで了解してください。あとまた空港整備の方もいろいろあると思いますので、よろしく願いいたします。

どうも遅くまで長時間お待たせして済みませんでした。ありがとうございました。