

昭和五十二年四月十二日提出  
質問 第一七号

新東京国際空港公団による成田空港の二基の鉄塔の撤去問題に関する質問主意書  
右の質問主意書を提出する。

昭和五十二年四月十二日

提出者 小川 国彦

衆議院議長 保利 茂殿

新東京国際空港公団による成田空港の二基の鉄塔の撤去問題に関する質問主意書

去る三月十八日付の読売新聞（朝刊三面）によれば、新東京国際空港公団（以下「公団」と言う）は、三里塚芝山連合空港反対同盟（以下「反対同盟」と言う）に対し、千葉県山武郡芝山町岩山所在の二基の鉄塔（以下「本件鉄塔」と言う）を除去するよう文書により要求したと報じられている。成田空港に係わる本件鉄塔の撤去については、その法的根拠に対し、既に憲法論争もあり、諸種の問題を内包していると聞く。

そこで以下の諸点について事実を明らかにされた上、公団法第三十六条の規定により公団を監督する責務を有する運輸大臣の御見解を賜りたい。ちなみに公団法第三十七条の規定は、運輸大臣に対し公団への立ち入り調査権を認めている。

一 公団は右二基の鉄塔については、昭和四十七年三月、同九月、翌年十月そして今回と都合四

回にわたり、反対同盟に対し文書（内容証明郵便）をもつてその除去を申し入れ又は要求し、それに対し反対同盟が何らかの反応（例えば内容証明郵便による返信）を示していると聞く。

(1) 公団から反対同盟に送付された右四件の申し入れ又は要求に係わる内容証明郵便の証明されるべき内容のすべてをそれぞれ明らかにされたい。

(2) 右四件の申し入れ又は要求に対する反対同盟からの返信に係わる内容証明郵便の証明されるべき内容のすべてをそれぞれ明らかにされたい。

(3) 右四件以外で除去の申し入れ又は要求が現在までに公団より反対同盟に対してなされていれば、その申し入れ又は要求及びそれに対する反対同盟の反応（返信など）について、その年月日、形式（手段）及び内容のすべてを、それぞれもれなく明らかにされたい。

(4) 除去の申し入れ又は要求を反対同盟以外の者に対し公団が行った事実が現在までにあれば、その申し入れ又は要求及びそれに対する相手方の反応（返信など）について、その年月

日、形式（手段）及び内容のすべてを、相手方の住所・氏名と共にもれなく明らかにされた  
い。

(5) 昭和四十八年十月の除去申し入れ以降去る三月の除去要求に至るまで、何らの除去要求を  
反対同盟に対し公団が行わず、三年半も放置した理由は何か。

(6) 右において、除去又はその要求の必要性が消滅していたことも理由のひとつとするなら  
ば、その必要性が消滅していた原因を明らかにされたい。

(7) 公団からの反対同盟に対する右四件の申し入れ又は要求は、運輸大臣の同意、了解、承認  
又は追認の下に行われたものなのか、それとも公団独自の責任の下になされたものなのか。

二 昭和四十一年十二月十三日付の新東京国際空港工事実施計画認可申請書（空公計一第二号）に  
おいて、予定する飛行場の進入表面、転移表面若しくは水平表面の上に出る高さの物件又はこ  
れらの表面に著しく近接した物件（以下「障害物件」と言う）の有無として、公団は該当する物件

なしと記載し、飛行場の設置基準のひとつを定める航空法施行規則第七十九条第一項第一号「飛行場の周辺にある建造物、植物その他の物件であつて、運輸大臣が飛行機の離陸又は着陸に支障があると認めるものがないこと。但し、当該飛行場の工事完成の予定期日までに、当該物件を確実に除去できると認められる場合は、この限りでない。」という要件（以下「一号要件」と言う）に適合するかの如く運輸大臣をして判断せしめ、昭和四十二年一月二十三日付で運輸大臣より右申請に係る認可を受けたが、昭和四十七年四月二十八日付の新東京国際空港工事実施計画変更認可申請書（空公建計第三〇号）によれば、障害物件に関する事項についても変更の申請がなされている。変更を必要とする理由として「当初の認可申請時には、空港建設反対派の妨害活動が活発に行われ、立入り調査はおろか土地所有者との接触も不可能であつた。そのよ  
うな状況下において入手し得た資料によれば、障害となる物件はないと判断されたが、その後調査の進ちよくに伴い、障害物件の存在が判明し、かつ、障害となる物件の故意の設置等が行わ

れたため」を挙げている。

(1) 「その後の調査の進ちよくに伴い、障害物件の存在が判明し、かつ、障害となる物件の故意の設置等が行われたため」とあるが、

(イ) 調査の進ちよくに伴いその存在が判明した障害物件のすべてについて、物件の種類、位置、突出高及びその存在が判明した時期をそれぞれ明らかにされたい。

(ロ) 右障害物件のうち昭和四十二年一月三十日以後に出現したものはどれか。

(ハ) 故意の設置等が行われた障害となる物件のすべてについて、物件の種類、位置、突出高及び設置等が行われた時期をそれぞれ明らかにされたい。

(ニ) 右において設置等の「等」には、どんな内容があるのか。

(2) 「当初の認可申請時には、空港建設反対派の妨害活動が活発に行われ、立入り調査はおろか土地所有者との接触も不可能であつた」とあるが、

- (イ) 空港建設反対派が活発に行つたとする妨害活動の態様はどのようなものであつたのか。その種類のすべてを明らかにされたい。
- (ロ) とりわけ芝山町岩山地区での右活動はどのようなものであつたのか。
- (ハ) 芝山町岩山字崩落台二〇一二番一五の地番に所在する麻生己一郎氏の所有に係る六百六十一平方メートルの土地が、昭和四十一年十一月十七日付で同氏を含む二十二名による共有地として登記されたが、この事実は右活動とどのような関係にあつたものといえるのか。
- (ニ) 昭和四十三年四月二十二日早朝、芝山町岩山の岩沢藤次、麻生清、麻生禎一及び麻生秀吉の四名を千葉県警備部が傷害の疑いで逮捕していると聞かすが、この事実は右(ロ)における活動とどのような関係にあつたのか。
- (ホ) 右四名は反対同盟に所属していたのか。

- (ヘ) 右(ニ)における逮捕は、成田空港建設に係わる刑事事件としては何度目のものか。
- (ト) 右(ロ)における活動は、何時頃から何時頃まで続いたのか、その年月日を示されたい。
- (チ) 右(ロ)における反対派の活動に係わらず最初の立入り調査が行われたのは何時か、その年月日を示されたい。
- (リ) 同じく最初に行われた土地所有者との接触は何時か、その年月日及び相手方たる土地所有者の氏名を示されたい。
- (3) 運輸大臣は、障害物件に関する事項の変更を必要とする理由について、公団の主張に対し、その妥当性の可否につき、どのような判断を下したのか、根拠を添えて判断の内容を明らかにされたい。
- (4) 一号要件に抵触する障害物件がありながら認可を受け、その後に障害物件の存在をもち出すようなやり方に対し、運輸大臣はどのような適正さを要求するのか。



(5) 一号要件に抵触する障害物件がありながら、運輸大臣は昭和四十七年三月二十七日付で工事実施計画の変更認可を与えているが、

(イ) 右認可は、一号要件の本文に基づき出したのか。しからば障害物件の存在が、航空機の離陸又は着陸に支障があると認めなかつた理由を具体的に示されたい。

(ロ) あるいは右認可は同要件の但し書に基づき出したものなのか。しからば、工事完成の予定定期日である六月三十日までのわずか三月間で障害物件を確実に除去できると認められた理由を具体的に示されたい。

(6) 昭和四十七年六月二十七日付の工事实施計画の変更認可（空新第四九号）に当たり、運輸大臣が公団にだまされたということはないのか。それとも承知でだまされたのか。

三 昭和四十七年四月二十八日付の設置基準と異なる方式による飛行場標識の設置の承認申請について（空公建計第三〇号の二）において、設置基準と異なる方式による飛行場標識を設置する

理由として、「A滑走路三四側の航空保安施設設置予定地内に未買収地があり、また反対派の建設した鉄塔その他の物件が、進入表面等の制限表面上に突出し、障害となるため、同側からの着陸接地点を、臨時に七百五十メートル内側に移して運用する必要がある。」を挙げているが、

(1) 反対派が建設したとする鉄塔その他の物件で進入表面等の制限表面上に突出し、障害となるものすべてについて、物件の種類、位置、制限表面の別、突出高、建設された年月日、その存在の判明した年月日並びにその物件の所有者の住所及び氏名をそれぞれ明らかにされたい。

(2) 右物件は、A滑走路の三四側の着陸接地点を七百五十メートル内側へ移設することにより一号要件の本文に定める基準に適合するものとなるとしてよいのか。しからざれば、着陸接地点を七百五十メートル移設する原因のひとつとして、右物件の存在を挙げている理由を示

されたい。

- (3) 設置基準と異なる方式で設置される飛行場標識の内容を具体的に明らかにされたい。
- (4) 右に係わる工事が実際に開始され、また完了した年月日をそれぞれ示されたい。
- (5) 反対派が建設したとする鉄塔その他の物件が進入表面等の制限表面上に突出し、障害となるなどのため、着陸接地点を七百五十メートル内側に移して運用するというA滑走路の共用方式は、何時決定されたものなのか、その年月日を明らかにされたい。
- (6) A滑走路に係わる右の運用方式によりA滑走路の安全な共用（離着陸）は可能となるのか。しからばその技術的根拠を明らかにされたい。
- (7) A滑走路に係わる障害物件の進入表面等に対する突出高は、右の運用方式によりどのような事実上変化しているのか。各障害物件ごとにその突出高の変化を明らかにされたい。

四 本件鉄塔の除去を求める昭和五十二年三月十四日付の公団の要求書（以下「本件要求書」と言う）に対し、反対同盟から公団へ同月三十一日付で釈明要求書が送付されたと聞く。本件要求書が不適切である故、同要求書に回答する前提として、右釈明要求書は当事者適格及び除去請求権の法的根拠を質しているとも聞く。

(1) 成田空港の二期工事区域内の地権者（反対同盟）は、昭和五十年三月二十七日、土地の強制収用に法的根拠を与える土地収用法の規定による事業認定処分に関する疑義を質すため、処分権者である建設大臣に公開質問状を出したところ、同年五月十七日付で建設大臣は省内の決済を経て計画局長をして回答書を送付させている。回答の期限が多少遅くはなっているが、建設大臣は手続き的には一応ケジメをつけさせている。建設大臣は、いわば民主主義社会における仁義を守ろうとしているが、運輸大臣は反対同盟による右釈明要求書に対し、公団に釈明させるのか。

(2) 運輸大臣自らが、反対同盟と公団との話し合いの糸口を作り出そうとしないのであれば、その理由は何か。

(3) それとも、公団は自らの意志と責任で反対同盟の釈明要求に応じるのか。しからざればその理由は何か。

(4) 釈明に応じようとする公団の右対応を、運輸大臣が容認しないのであれば、その理由は何か。

五 本件要求書において公団は、本件鉄塔が航空法第四十九条第一項本文に該当するものであるとして、同条第二項の規定により除去を請求しているが、

(1) 航空法第四十九条第二項による「除去請求権」は、外形的には、航空法第四十条の規定により告示される供用開始の予定期日以降でなければ発生しないのではないのか。しからざれば、その理由は何か。

(2) 本件要求書に「昭和四十二年一月三十日運輸省告示第三十号で示された進入表面」うんぬんとあるが、右告示第三十号（以下「開港告示」と言う）の全文を明らかにされたい。

(3) 供用開始の予定期日は、工事完成の予定期日を当然に前提とし、これによつて規定されている。しかるにA滑走路及びこれに対応する諸施設の工事完成の予定期日は、当初の昭和四十六年三月三十一日から、同四十七年六月三十日、同四十九年十二月一日、同五十年十二月一日、同五十一年十二月一日、さらに同五十二年三月三十一日にそれぞれ変更され、認可を受けているが、現在時点で、これらを前提とした新たな供用開始の予定期日は、決定されていないのではないのか。若し右新たな供用開始の予定期日が告示されているのであれば、その内容を明らかにされたい。

(4) 昭和五十一年二月二十七日の衆議院予算委員会で阿部昭吾議員の開港告示を変えるべきではないかという質問に答えて、三木首相(当時)は、運輸大臣の「(告示を)そのままで行きた

い」という答弁を否定しながら、「やはり阿部君の言われるように告示しなければならぬわけです。……第一期の完成工事というものが済めば、それはできるだけ早く取りかえますから」と答え、さらに阿部議員の「開港予定日の法に基づく告示というものは変えますね」という追及にうなづいてみせたのである。福田内閣として年内開港を呼号しているにも係わらず、何故供用開始の予定期日を告示しないのか。

(5) A滑走路が三四側からの進入着陸も含めて、開港告示にあるように四千メートル滑走路として供用開始となる予定期日は一体何時なのか。その年月日を明らかにされたい。

(6) 航空法第四十九条第一項は、土地の空中利用権を制限あるいは剥奪する規定に外ならず、同法第五十条は、水平、転移、進入の各表面から十メートル以上の距離にある土地につき補償手続きを具体的に定めるべき政令が存在しないのであるから、同法第四十九条は、憲法第二十九条第三項「私有財産は、正当な補償の下に、これを公共のために用いることができる。」

の規定に違反する違憲の規定ではないのか。しからざれば、その理由を根拠を添えて明らかにされたい。

(7) 右(3)に明らかなどおり、供用開始の予定期日は事実上延期を重ね、現在は明確な供用開始の予定期日が定められていない。このように長期にわたり、何らの補償もなく、進入、転移、水平の各表面以下の土地物件につき制限を課し続ける憲法上の根拠は何か。

六 民事紛争を解決する手段として、民事訴訟（仮処分を含む）を提起するにしても、その原告又は申請人たる請求人適格として、請求権の行使が信義則に従ってなされていなければならないのはごく当然のことである。請求人にはクリーン・ハンドが要求されるのである。本件に関して言えば、本件空港の建設のひとつの帰結として、本件空港の供用開始の要件を整えるべく、本件鉄塔に対し「除去請求権」を行使せんとするのであれば、本件空港の建設は、当然のことながら適正手続きに従ってなされていなければならない。本件空港建設に係わる公団の手が本件空



港の建設に関し汚れていてはならないのである。

しかるに公団による本件空港の建設は、その位置決定の当初から建設過程を含めて、左の如き違法の数々があり、従つて公団による「除去請求権」の行使は、信義則にもとるものであり、権利の乱用と言わねばならない。本件空港は、生れも育ちも違法であり、公団の手が余りにも汚れているからである。

- (1) 本件空港の建設は、公団法第二条の規定による位置を定める政令が、昭和四十一年七月五日に公布されたことに始まるが、公団法の体系は同政令が昭和四十年に公布されるべきことを要求しているにも係わらず、これを犯し、よつて公団法を改ざん運用し、行政権による立法権の侵害をもたらし、三権分立を否定破壊し、その結果として本件空港が建設されてきたのではないのか。すなわち、本件空港及び公団も生れながらにして違法であることを認めるか。しからざれば適正手続きにより行われたとする法律上の根拠を明らかにされたい。

(2) 違法に生れた公団による本件空港の建設は、公団法第二十四条第一項に規定される業務開始の法定要件を欠いたまま、違法・無法に強行され、地元農民や関係住民との間に幾多のトラブルを発生させているが、

(イ) 公団は、右業務開始の法定要件である業務方法書の認可を、公団が発足した昭和四十一年七月三十日から五年以上も経過した同四十六年十二月一日に至り、初めて運輸大臣より受けることができたという理由は何なのか。

(ロ) 右業務方法書の認可を受けず、業務開始の法定要件を欠いたまま、本件空港の建設などの業務を遂行することに対し、公団法では罰則が用意されているのではないのか。

(ハ) 公団は、右業務方法書の認可を受けず、業務開始の法定要件を欠いたまま、本件空港建設業務の一環として、空港予定地の土地買収、本件新空港工事実施計画の認可の申請、土地収用法による新空港建設事業認定申請、公共用地の取得に関する特別措置法による特定

公共事業認定申請、収用並びに明渡し裁決の申請、第一次、第二次行政代執行における代執行作業の実施、空港予定地への立入り測量、成田市駒井野字広田の農民放送塔、地下ごう、建物等に対する仮処分申請及びその執行の実施並びにこれらを実施するための警察機動隊の出動要請をなしたのではないのか。

- (二) 右無認可業務を白昼公然と行うために、出動を要請した警察機動隊あるいは公団関係者の行動を阻止しようとした反対派農民、学生らが警察官によつて多数暴行を受け、多数の者が公務執行妨害あるいは威力業務妨害の被疑者として逮捕され、さらには起訴された者が三百名以上にのぼっているが、無認可業務を行った公団は自ら犯した違法行為に係わるかかゝる負傷者、被逮捕者、被告人に対して、如何なる責任をとるつもりなのか。

- (ホ) 本件空港は、生れはおろか、公団による建設までが、すなわち本件空港の育ちも違法で

はないのか。

(3) 公団は、公団法第二十四条第一項の規定による業務方法書の認可を受けた後も、公団法に違反して業務を行ってきた。公団法第二十二條は、公団法第二十条第一項第二号の業務は、航空法の定めるところにより行わねばならないことを要求しているが、右業務である航空保安施設の設置に関し、航空法第五十五条の三第一項の規定による工事実施計画の手続きを事前に行わず、右施設の一部について変更工事を行った。

(イ) 航空法第五十五条の三第一項の工事実施計画の変更認可の手続きは、事前手続きではないのか。

(ロ) 航空法第四百四十七條等の罰則が存在していることにかんがみるとき、右認可を受けずに航空保安施設を設置すべきでないのではないか。

(ハ) 航空保安施設たる進入灯などをA滑走路に七百五十メートル食い込んで設置しているの

ではないのか。

(二) 右に係る工事実施計画の変更は、昭和五十一年十一月二十五日に認可されたものではないのか。

(ホ) 右工事が完成した年月日は何時か。

(4) 本件空港の供用開始が遅延した原因のひとつとして、千葉港頭・本件空港間の航空燃料輸送パイプライン（以下「本格パイプライン」と言う）の埋設に失敗したため、暫定輸送計画によることになり、その計画の遅延を挙げていた。暫定輸送計画には、成田市土屋・本件空港間の暫定パイプラインの設置が含まれているが、いずれのパイプラインの埋設も違法を免れない。

(イ) 公団は本格パイプラインの埋設工事に当たり、消防法第十一条の設置許可を受けず、また設置許可の申請すらしないで埋設工事に着手するという同法第四十二条違反の罪を犯し

たのではないのか。

(ロ) 公団は本格パイプライン及び暫定パイプラインを設置するに当たり、農地法第五条の農地転用許可を受けないで、埋設工事に着手して同法第九十二条違反の罪を犯したのではないのか。

(5) 成田空港の建設過程で発生した仮処分申請事件において、公団は千葉地方裁判所の渡辺桂二裁判長裁判官や鈴木禧八陪席裁判官らに誤った事実認識をなさしめ、もつて自己に有利な決定を詐取するという訴訟詐欺を行っていると聞く。公団は千葉地方裁判所においても、違法行為を公然と行っているであろうか。

(イ) 右裁判官らにより昭和四十六年七月十四日付でなされた仮処分の決定（昭和四十六年（ヨ）第一〇九号）において、公団は仮処分の必要性として当該用地さえ取得できれば、昭和四十七年初頭に成田開港が可能となるかの如き主張をなし、当該裁判官らに誤った事実認識

をもたせたことにどのような責任をとるのか。

- (ロ) 昭和四十六年七月十四日といえ、千葉港頭・成田空港間の本格パイプラインの埋設ルートが未だ発表されず、ましてや沿線自治体や住民の同意など得られてはいなかった時期ではないのか。

- (ハ) 成田開港を可能とするに必要な施設（A滑走路及びそれに対応する諸施設）が、右仮処分決定を詐取したにも係わらず、昭和四十七年初頭に至つても完成しなかつた理由は何か。

- (ニ) 本格パイプラインを埋設するに必要な用地を未取得のまま、またその取得に法的裏付けのある見通しを欠いたまま、従つて、本格パイプラインの完成に法律に裏付けられた確実な見通しを欠いたまま、何故右仮処分決定に係わる土地のみの取得を急いだのか。

- (ホ) 右仮処分決定に係わる土地さえ取得できれば、昭和四十七年初頭の開港が可能になると判断した根拠は何なのか。

(へ) そのルートさえ社会的に決定されていない本格パイプラインが、昭和四十七年初頭に供用可能となるとしていた根拠を具体的に明らかにされたい。

(6) 右(5)の裁判官らにより昭和四十七年七月三十一日付でなされた仮処分の決定(昭和四十七年(ヨ)第一四九号)において、公団は右仮処分に係る本格パイプラインの必要性として成田空港の「第一期工事である四千メートル滑走路、航空保安施設等は既に完成し、その余の第一期工事区域内の全施設も近く完成の見込みである」という虚偽の主張をなし、当該裁判官らをして右仮処分に係わる本格パイプラインが成田空港に「航空燃料を輸送する高度の必要性に応じ敷設される施設である」など誤った事実認定をなさしめているが、

(イ) 右の如き誤った事実認定を千葉地方裁判所に白昼公然となさしめてしまったことに対し、公団はどのような責任をとるのか。

(ロ) 既に完成したとする「第一期工事である四千メートル滑走路、航空保安施設等」が本当に



完成したのは何時か、その年月日を明らかにされたい。

(ハ) 右の諸施設が現在に至るも完成していないのであれば、その完成の予定時期と根拠を明らかにされたい。

(ニ) 右仮処分において、完成していないにも係わらず、何故公団は、「第一期工事である四千メートル滑走路、航空保安施設等は既に完成し」など虚偽の主張をなし、千葉地方裁判所を詐欺にかけたのか。

(ホ) 右仮処分に係わる本格パイプラインの敷設に高度の必要性があると千葉地方裁判所に事実認定させたにも係わらず、何故右パイプラインのルートを変更してしまうのか。

(ヘ) 千葉市内水道道路工区に係わる本格パイプラインには高度の必要性がないにも係わらず、右仮処分決定において、何故、右パイプラインに高度の必要性があると千葉地方裁判所に事実認定させたのか。

(ト) 右仮処分決定において、本格パイプラインの埋設工事に昭和四十六年十二月二十三日に成田空港内で着手しているにも係わらず、公団は「昭和四十七年三月上旬頃被申請人用地内において航空機燃料輸送パイプラインの埋設工事に着手した。」などと何故事実認定させたのか。

(チ) 右仮処分決定において、その設置に必要な消防法第十一条の許可を受けていないにも係わらず、公団は千葉市長による市道占用許可を受けただけで、右仮処分に係わる本格パイプラインの埋設工事が適正手続きを経ているかの如き幻想を作り出した理由は何か。

(リ) 右仮処分において、公団は自らの埋設工事に係わる本格パイプラインの建設が、消防法違反の無許可工事であると何故主張し、事実を明らかにするよう努めなかつたのか。

(ヌ) 右仮処分決定において、その安全に相当な配慮がなされず、その後告示された石油パイプライン事業法の安全基準に抵触するような代物でしかない本格パイプラインについて

て、公団は「本件パイプラインの設計、施工、検査に当たっては、その安全性に相当の配慮がなされているもの」などと何故事実認定させたのか。

- (7) 成田空港の建設に係わる代替地業務は当初千葉県がこれを行ってきたが、千葉県による業務遂行が限界に達したためか、これを公団が千葉県から引き継いでいるようであるが、公団法にはこの代替地業務を公団が行うという法的根拠がない。

それにも係わらず、公団は既に四十八ヘクタールの土地を代替地として取得し、三十八億円を支出している。このうち約六億円については、この代替地を提供する譲渡金として回収が見込まれるが、その差額約三十二億円は、法的根拠のない代替地業務を行うための不正・不当な国費の支出を行っている。

しかも、代替地業務を行う法的根拠のない公団には、当然のことながら、一般農地を農地法上自由に取得できないことになっているので、悪質不動産業者の行う「中間省略」という脱

法行為まで犯してこの業務を行つてきている。

(イ) 公団が千葉県に代わり、代替地業務を行うようになった理由は何なのか。

(ロ) 現在、千葉県には、成田空港用の代替地がどの程度用意されているのか。その代替地は、質・量とも代替地として適切なものと言えるなら、その根拠を示されたい。

(ハ) 代替地業務を当初から千葉県に行わせた理由は何なのか。

(ニ) 千葉県が行った代替地業務は適切であつたと言えるか。しからば何故か。

(ホ) 公団が千葉県に代わり、代替地業務を行うようになった時、その前提として何故公団法第二十條の中に代替地業務を設け、かつ、公団法施行令又は農地法令を合わせて改正し、公団による一般農地の任意の取得が行えるようにしなかつたのか。

(ヘ) 公団が、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九條第二項の規定により、同第一項の規定による第二種区域内の農地又は採草放牧地を取得す

る場合、農地法令に係わる手続きが不要となる根拠規定は何か。

- (ト) 公団が成田空港の敷地若しくは同空港の建設のために必要な道路若しくは線路若しくは同空港の建設に伴い廃止される道路に代わるべき道路の敷地に供するため、又は航空保安施設設置予定地の区域内にある農地若しくは採草放牧地について航空保安施設を設置するため、農地又は採草放牧地を取得する場合、農地法令に係わる手続きが不要となる根拠規定は何か。

- (チ) 公団が代替地業務に供するため、農地又は採草放牧地を取得する場合、農地法令に係わる手続きを必要とする根拠規定は何か。

- (リ) 千葉県が代替地業務に供するため、農地又は採草放牧地を取得する場合、農地法令に係わる手続きを不要とする根拠規定は何か。

- (ヌ) 公団が反当たり百六十一万円で譲渡しなければならない代替地を千二百万円という価格

で購入したのは、運輸大臣の了解、承認又は追認があつてのことか。

(ル) 公団の予算執行の直接の責任者は、公団内では誰れか。職名と共に示せ。

(ヲ) 右の責任者は、運輸省事務当局としては誰れか。職名と共に示せ。

(ワ) 右(ル)の責任者は、大蔵省事務当局としては誰れか。職名と共に示せ。

(8) 公団は成田空港の四千メートル滑走路及びこれに対応する諸施設を建設するためと称し、新東京国際空港第一期建設事業をデツチ上げ、これに供する起業地を、「現在の東京国際空港の航空交通の状況からみて、(右施設による成田空港の)昭和四十六年度早々の供用の開始が必要不可欠となつている関係上、建設工期が切迫しており、この事業を緊急に施行することを要する」のに必要な用地であるとして、公共用地の取得に関する特別措置法(以下「特措法」と言う)第七条の規定により建設大臣をして特定公共事業認定を昭和四十五年十二月二十八日に誤つてなさしめ、例えば、昭和四十六年九月二十日故小泉よねさんをその居住地から

暴力団まがいのやり方でたたき出した。

(イ) 四千メートル滑走路による成田空港の昭和四十六年度早々の供用の開始が必要不可欠であると建設大臣には主張していたにも係わらず、公団は何故昭和四十七年四月二十八日には右四千メートル滑走路を三千二百五十メートルとして運用する方式に係わる設置基準の承認を運輸大臣から得るよう申請したのか。

(ロ) 右四千メートル滑走路を三千二百五十メートルとして運用する方式に係わる飛行場灯火については、昭和四十六年七月一日に航空法に違反して着工しているところからして、公団内部では四千メートル滑走路を事実上三千二百五十メートルにしてしまうことにつき、昭和四十六年度早々に決定していたのではないのか。しからざれば、右運用方式を決定した時期とその根拠を明らかにされたい。

(ハ) 公団は何故昭和四十六年度早々の供用開始のためには三千二百五十メートルの滑走路で

よしとしているにも係わらず、右特定公共事業認定の申請では、四千メートル滑走路の昭和四十六年度早々の供用開始が不可欠であると主張して、建設大臣から特定公共事業認定処分を詐取したのか。

(二) 四千メートル滑走路を三千二百五十メートル滑走路として運用せざるを得ない理由として、公団による昭和四十七年四月二十八日付の「設置基準と異なる方式による飛行場標識の設置の承認申請について」では、必要用地の未取得を挙げている。

ところで公団による昭和四十五年十一月四日付特定公共事業認定申請書（空公二用対策二九号）に添付された事業計画書では「航空輸送及びその安全性を確保し、また航空機の大型化、高速化に対処するため、四千メートル滑走路及びこれに対応する諸施設を建設して、昭和四十六年度早々に新空港の供用を開始することは、緊急不可欠である。」と主張し、そのために必要な土地は「昭和四十六年度早々に新空港の供用を開始するため四千



メートル滑走路及びこれに対応する諸施設を建設し、これを管理運営するために必要な最小限度の面積である。」として建設大臣から特定公共事業認定処分を詐取した。

四千メートル滑走路として供用開始するには土地の面積が不足しているにも係わらず、何故公団は、「四千メートル滑走路及びこれに対応する諸施設を建設し、これを管理運営するために必要な最小限度の面積である。」などと虚偽を主張したのか。

(ホ) 四千メートル滑走路が、それに係わる航空保安施設がなくても、国際空港としての公益性を發揮する機能を供せるなどと公団が判断した理由は何か。

(ヘ) 成田空港の四千メートル滑走路が、国際空港として公益性を發揮するには、そこに係わる航空保安施設の設置は機能上必要不可欠ではないのか。しからざれば、その理由を明らかにされたい。

(ト) 成田空港の四千メートル滑走路が、国際空港として公益性を發揮するには、それに係わ

る航空保安施設の設置は、航空法からいつても、必要不可欠ではないのか。しからざれば、航空法上の根拠を添えて、その理由を明らかにされたい。

(チ) 特定公共事業認定に関する特措法第七条第一号の要件（以下「一号要件」と言う）は、本件に即して言えば、「第一種空港に関するもの」ということになることを運輸大臣は理解できるか。

(リ) この「第一種空港に関するもの」という一号要件には、仮に「第一種空港」という要件に包摂されないとしても、当然のことながら、第一種空港を供用するのに必要不可欠の航空保安施設を含めてもよいものであることを運輸大臣は理解できるか。含めてはいけなからるのであれば、その理由を法律上の根拠を添えて明らかにされたい。

(ヌ) 一号要件である「第一種空港に関する事業」が必要とする起業地の範囲は、同事業が特措法第七条第四号の要件（以下「四号要件」と言う）として規定される「公共の利害に特に重大

な関係があり、かつ、緊急に施行することを要する」事業であり得るために必要となる規模が規定され、その規模については、さらに、同条第三号の要件（以下「三号要件」と言う）「事業計画が土地の適正かつ合理的な利用に寄与するもの」から規定されるということを運輸大臣は理解できるか。

(ル) 言い替えると一号要件である「第一種空港に関する事業」に係わる起業地には、四号要件を充足するために要求される第一種空港に係わる航空保安施設の設置用地を含んでいる必要があり、右設置用地を含んでいない起業地では、三号要件が充足できなくなるといふことを運輸大臣は理解できるか。

(ヲ) 四千メートル滑走路を供用するため必要となる土地を強制収用の対象とし、一部に強制代執行まで行つたにも係わらず、必要用地が不足しているからとして、四千メートル滑走路を三千二百五十メートルとしてしか供用できないことが、土地の適正かつ合理的な利用

に寄与するものなどと運輸大臣は判断するのか。しからば、その根拠は何か。

(ワ) 用地が不足し、四千メートル滑走路が三千二百五十メートルでしか供用できないことが

昭和四十六年早々に明らかであつたにも係わらず、従つて、建設大臣による特定公共事業認定処分が特措法第七条の要件を欠き、違法・無効であることが明らかであつたにも係わらず、右建設大臣の処分があたかも有効であるかの如く前提とし、同年九月二十日、故小泉よねさんをその居住地からたたき出すような蛮行を公団は何故行つたのか。

(9) 公団の違法・脱法行為は、以上の事実にとどまるものではないが、以上の如き違法・脱法を犯している公団において、本件鉄塔の除去を求め得る資格は全くないと思料するが如何。

資格ありとするならば、民事紛争を解決する手段としての民法上の根拠を明示されたい。

七 本件要求書で公団は反対同盟を本件鉄塔の除去の被要求者としているようであるが、これは被要求者側の当事者適格に対する左記の如き法的無理解に基づくものと思料される。

- (1) 昭和四十七年三月以来、本件鉄塔、なかんずく大鉄塔については、数万名に及ぶ鉄塔及びその中段に設置された建物に関する共有者が存在するやに聞くが、公団が本件鉄塔の本来の所有者である右共有者に、その所有に係わる本件鉄塔の除去をあえて要求しようと思せず、反対同盟に係る二名に右除去を繰り返し要求せんとする理由は何か。
- (2) 昭和四十七年九月及び翌年十月に公団が申し入れた除去請求に対し、反対同盟から出された返信には、本件鉄塔には共有者が存在することが指摘されていたのではなかったのか。
- (3) 物件の所有者の確定には、通常その物件のある土地の所有者の確定から始めるのが常識であるが、本件鉄塔のある土地の所有者に対し、本件物件の所有者が誰れであるかを調査したことがあれば、その年月日及びその内容を明らかにされたい。
- (4) 本件鉄塔のある土地の所有者に対し、本件物件の所有者の調査をしなくてもよいとするのであれば、その理由を明らかにされたい。

(5) 本件鉄塔の所有権の存在はともかくとして、反対同盟を被要求者として選別指定せんとするのは、反対同盟が、民法上権利能力なき社団と断定したことによるのか。

(6) 右において、権利能力なき社団の法定要件を明らかにされ、次いでその要件と反対同盟との関係を、根拠を具体的に挙げて示されたい。

(7) 右において、被要求者として委員長戸村一作のみならず、殊さら事務局長北原鉞治を指名する法的根拠は何か。

八 昭和五十二年四月一日付内閣答弁書（内閣衆質八〇第一一号）によれば、進入表面等に係わる障害物件が、極力除去に努められてはきたとするものの、現在供用中の飛行場（空港を含む）にも多々存在することが明らかにされている。右答弁書では、

(1) 航空法第四十条の規定による運輸大臣の告示又は自衛隊法第一百七条第二項の規定による防衛庁長官の告示の時期とは殊さら係わりなく、障害物件の除去に努めてきたとしているが、

何故、右告示の時期は、除去対策の内容に無関係なのか。

(2) 障害物件の所有者と交渉を進める等により極力除去に努めてきたとしているが、別表一及び同二の各障害物件について、

(イ) これまで交渉を進めてきた所有者の氏名を明らかにされたい。但し、所有者が法人、組合などの団体のときは、団体名を明らかにされたい。

(ロ) 障害物件の存在が判明した年月日、その所有者が判明した年月日、その所有者と除去交渉を開始した年月日及び現在に至るまでの除去交渉の回数をそれぞれ明らかにされたい。

(3) 所有者との交渉等によつては障害物件を除去できる見通しが立たない場合には、訴訟により除去を求めることとなるとしているが、別表一及び同二の各障害物について、

(イ) 除去できる見通しが立たず、現在訴訟により除去を求めている障害物件はどれか、そのすべてを明らかにされたい。

- (ロ) 「除去できる見通しが立たず」とすることの要件を具体的に明らかにされたい。例えば、除去の必要性が発生した段階で、内容証明郵便により一度除去の要求をなしただけで除去されなければ、右要件は成立したとするのか。
- (ハ) 右(イ)以外の障害物件につき、除去できる見通しの時期をそれぞれ明らかにされたい。
- (4) 障害物件があるにも係わらず、現用の飛行場を供用するため安全対策が行われているとしているが、別表一及び同二の障害物件について、
  - (イ) 安全対策として障害物件の存在を前提として航空機の出発進入経路等が定められているものは、どの飛行場のどの障害物件か、そのすべてを示されたい。
  - (ロ) 安全対策として障害物件の明示等の措置が講じられているものは、どの飛行場のどの障害物件か。
- (5) 現用の飛行場が、障害物件の存在にも係わらず供用されていても、航空法に違背したこと



にならないのか。しからば、その理由は何か。

(6) 障害物件の存在は、これがただちに航空機の離着陸に支障を及ぼすものではないとして航空法が運用されているとしてよいのか。

(7) 航空機の離着陸に実質的な支障となる障害物件（形式的要件を満たしているに過ぎない）の要件は何か。

(8) 在日米軍の施設区域として提供している飛行場については航空法による進入表面等が設定されていないにも係わらず、航空機の安全な離着陸が可能などころからして、右進入表面等の設定は、航空機の安全な離着陸とは直接第一義的には係わりがないとされているとしてよいのか。その理由は何故か。

(9) 航空法による進入表面等が設定されていない、従つて障害物件の有無が不明の米軍三沢飛行場に、東亜国内航空(株)のDC9は、安全に離着陸できるとしている理由は何か。根拠を示

して明らかにされたい。

(10) 東亜国内航空(株)のDC9の右三沢飛行場での離着陸の安全性は、航空法では保証されているとすれば、その根拠は何か。

(11) 右の離着陸が航空法上容認されたものなのか。しからば、その根拠は何か。  
右質問する。