

昭和四十六年四月十六日受領
答 弁 第 五 号

(質問の 五)

内閣衆質六五第五号

昭和四十六年四月十六日

内閣総理大臣 佐藤 榮 作

衆議院議長 船 田 中 殿

衆議院議員田代文久君提出第二種空港の拡張工事等に関する質問に対し、別紙答弁書を送付する。

衆議院議員田代文久君提出第二種空港の拡張工事等に関する質問に対する答弁書

一 1 政府が函館市に対し、質問主意書記載の協議を求めた事実はない。なお、政府においては、今後、同市の協力を得て、障害物件の除去について関係者と協議を進める予定である。

2 航空法第四十九条第三項又は第五十条第一項の規定を適用する事例が存しなかつたため、これらの規定に基づく政令は制定に至っていないものである。

3 右政令の制定については、現在準備を進めており、その内容については、もとより合理的かつ適切なものとするよう検討中である。

4 (一) 右政令は、第三種空港についても、当然適用されるものとして検討している。

(二) 航空法第四十九条第五項（第五十条第三項により準用する場合を含む。）の規定に基づく裁定は、運輸大臣が航空法の適正な運用について責任を有する行政官庁としての立場で行

なうものであるから、運輸大臣が設置する飛行場についても、同規定は当然適用されるものである。

5 昭和四十三年四月二十三日付運輸省告示第二百一十一号は、制限表面の設定について所要の調査を実施した後、行なわれたものである。また、制限表面の投影面は、直線又は円により表わされるものであり、これを正確に表示する方法としては、現在用いているような図示による方法が適切であると考ええる。

なお、函館市の都市計画は、右告示後策定されたものであり、空港整備計画と十分調整がとられているものと考ええる。

二 1 大阪国際空港周辺の地方公共団体及び住民によつて行なわれた航空機騒音調査の結果には、政府としても関心を持っているが、その内容については科学的、医学的観点から検討を要するものと考ええる。

2 政府は、昭和四十年から航空機騒音の実態調査を実施し、その調査結果を検討のうえ、

昭和四十二年に「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」
(以下「航空機騒音防止法」という。)を制定した。

その後、昭和四十四年度から大阪国際空港周辺における航空機騒音の影響を継続して調査するとともに、B滑走路完成後の航空機騒音の実態の変化について、昭和四十五年三月から昭和四十六年三月までの間、調査を行なっているので、これらの結果がまとめ次第、騒音対策との関連を検討するとともに、何らかの形でこれを公表したいと考えている。

3
(一) 航空機騒音をその音源において軽減するための研究は、世界的にも真剣に取り組みられているが、現在の技術水準ではなお幾多の障害があり、音源における騒音の大幅な軽減はきわめて困難であるとされている。

従つて、現段階においては、航空機の航行の安全性と航空輸送の公共性とを勘案したう

えで、特定飛行場の設置者及び使用者の騒音障害防止の責務を法定するとともに、時間帯別の騒音強度の制限、飛行方法、経路の指定等の行政指導を行なう等可能な限りの措置を講じている。

(二) 政府は「航空機騒音防止法」に基づき、特定飛行場周辺の特に静穏を必要とする公共性の高い教育施設、医療施設等についてはその防音工事に対し助成を行なうとともに、周辺の一般住民については共同利用施設の整備に対する助成、移転の補償等を実施することにより騒音による障害の防止軽減を図っている。

(三) 「航空機騒音防止法」は、特定飛行場周辺における騒音障害の防止軽減のための助成措置及び補償措置を講ずるとともに、航行方法の規制並びに飛行場の設置者及び使用者の責務を明定して可能な限り騒音を抑止する措置を講じている。

三 1 消防自動車の横転事故原因の詳細については、関係者の一部が入院中であり取調べ不適當

等により引続き調査中であるが、現段階では、走行スピード（制限速度四十キロメートル毎時のところ、七十キロメートル毎時ぐらいで走行）との対比においての運転者のハンドル及びブレーキ操作の不適當による事故と推定される。

なお、事故車については、事故後地元陸運事務所係官による調査を行なったが、車両構造上異常は認められなかった。

また、事故発生当時の車両については、車両の重量は、おおむね二、七八〇キログラム、乗車人員を含めた車両の全重量は、おおむね三、一〇〇キログラムと推定される。

2 消防自動車の検査のときは、消防活動に必要な器材をとう載した状態で提示されることとなっており、この状態で重量を測定し、これを車両重量としている。さらに、この車両重量に乗員一名につき五十五キログラムを乗じて得た重量を加えたものを車両総重量としている。

なお、乗員の重量の五十五キログラムは、成人男女の体重を考慮して法定されている。また、すべての車種に共通したものであり、消防士の標準装備の重量を約五キログラム、乗車人員八名としても、これによる重量の増加は約四十キログラムであり、自動車の安定性に影響があるとは考えられない。

3 ご指摘の消防自動車について、現在の出動状態において事故車を除き重量測定を実施したところ、最大二七〇キログラム増加しているものが認められた。これは新規検査時において一部装備品が未とう載であったためであるが、この場合においても、自動車の安定性を示す前輪荷重割合及び最大安定傾斜角度は、いずれも保安基準の規定を満足している。

右答弁する。