

平成十三年九月七日受領
答弁第一二二号

内閣衆質一五二第一二号

平成十三年九月七日

内閣総理大臣 小泉純一郎

衆議院議長 綿貫民輔殿

衆議院議員鍵田節哉君提出神戸空港開港に伴う大阪湾上空空域の安全性等に関する質問に対し、別紙答弁書を送付する。

衆議院議員鍵田節哉君提出神戸空港開港に伴う大阪湾上空空域の安全性等に関する質問に対する答弁書

一の1について

神戸空港に係る具体的な飛行経路については、今後、国土交通省において検討の上、設定する予定であり、現時点において成案を得るに至っていない。

一の2について

御指摘のシミュレーション評価の前提条件は、関西進入管制区内の航空交通の集中時における問題点を抽出するために、関西国際空港及び大阪国際空港の出発機並びに両空港の到着機の時間当たり最大の航空交通量を通常のダイヤよりも高く設定したものであり、両空港の出発機の合計及び到着機の合計を一時間当たりそれぞれ五十一機及び四十機としている。これに対し、シミュレーション評価時の直近（平成十二年二月一日から七日まで）の七日間の平均値における関西国際空港及び大阪国際空港の出発機が最も多い時間帯における両空港の出発機の合計並びに両空港の到着機が最も多い時間帯における両空港の到着機の合計は、一時間当たりそれぞれ二十九・七機及び二十六・四機である。また、当該シミュレーション評価

においては、近隣の空港（八尾空港、高松空港、松山空港、岡山空港及び徳島飛行場）に係る出発機及び到着機も考慮に入れている。さらに、飛行経路については、関西国際空港及び大阪国際空港におけるものは、到着機の管制が難しくなる南風時に運用されるものを採用しており、神戸空港におけるものは、西側からの到着及び西側への出発とするものを仮のものとして設定している。

当該シミュレーション評価の結果については、関西進入管制区に係る今後の飛行経路の運用方法等の改善のために反映させることとしたい。

一の3及び5について

関西国際空港と大阪国際空港等のように空港が近接し、それぞれに係る飛行経路が一部競合している場合には、関西国際空港のターミナル管制所のように同一の管制所においてターミナル・レーダー管制業務を広域一元的に行うことが、空域の有効利用及び管制業務の効率的運用、更には航空交通の安全性の確保に資するものと考えている。

なお、御指摘のシミュレーション評価に参加した管制官の意見については、関西進入管制区に係る今後の飛行経路の運用方法等の改善に係る検討において、参考にすることとしたい。

一の4について

一の1について述べたとおり、神戸空港に係る具体的な飛行経路については、現時点において成案を得るに至っていないが、仮に将来、低高度で飛行するということになったとしても、地表、水面等からの必要な高度を確保する飛行経路を設定する等により、航空交通の安全性が確保されることになると考えている。

一の6について

神戸空港の離着陸に係る管制の方法については、航空交通の安全性が確保できるよう国の責任において検討することとしている。

二の1について

関西国際空港及び大阪国際空港の乗降客者数は、全国の空港全体のその約十五パーセントに達し、今後とも着実に両空港の背後圏における航空需要は増大するものと考えている。

このような状況の中で、関西国際空港は国際線及び国内線の基幹空港として、大阪国際空港は国内線の基幹空港として、神戸空港は神戸市及びその周辺の地域の国内航空需要に対応した空港として、それぞれ

機能するものと考えている。

二の2について

一の1について述べたとおり、神戸空港に係る具体的な飛行経路については、現時点において成案を得るに至っていないが、仮に将来、関西国際空港と神戸空港に係る飛行経路が一部競合するようなことになったとしても、それぞれの空港の離発着機に悪い影響を生じないよう広域一元的にターミナル・レーダー管制業務を行うことになると考えている。なお、大阪国際空港の離発着機については、大阪国際空港及び神戸空港の位置関係から影響はないと考えている。

二の3について

関西国際空港、大阪国際空港及び神戸空港の三空港の運営が本格化した場合においても、関西国際空港のターミナル管制所においてターミナル・レーダー管制業務を広域一元的に行うことにより、航空交通の安全性が確保されるものと考えている。

三の1について

お尋ねの神戸空港の需要予測は、平成七年度に神戸市において実施されたものであり、その方法につい

ては将来の経済成長率の見込み、他交通機関との競合等を総合的に勘案して推計されたと聞いているが、御指摘の三空港における需要の分担の割合と根拠を含め、その詳細については承知していない。

また、平成七年度から平成十一年度までの国内航空旅客数の関西圏における年平均増加率は全国のそれ（四・一パーセント）を上回る四・三パーセントの大きな伸びを示していること等から、神戸市においては現時点で神戸空港の需要予測を見直す考えはないものと承知している。

三の2について

昭和五十九年八月二十八日閣議決定の「環境影響評価の実施について」に基づき、神戸市において、平成七年十月から平成八年五月までの間、飛行場設置に係る環境影響評価を実施し環境影響評価書を作成したが、この中で、航空機騒音の影響については、空港島を除く陸域では、専ら住居の用に供される地域に適用される航空機騒音に係る環境基準の上限値（七＋WECPL）を超える地域はないとされている。

また、電波障害については、環境影響評価の対象となっていないが、神戸市における検討の結果では、神戸空港離発着機による障害は発生しないとされており、万一、開港後に障害が確認されれば中継局の強化、共同受信アンテナの設置等適切な対応を講ずる予定であると聞いている。

三の3について

一の1について述べたとおり、神戸空港に係る具体的な飛行経路については、今後、国土交通省において検討の上、設定する予定であり、現時点において成案を得るに至っていない。

また、関西国際空港二期工事完成後の東京国際空港－関西国際空港間の飛行経路及び飛行時間については、現時点において、基本的には現状と同様のものになると想定している。