

昭和五十年七月四日提出
質問 第二八号

新東京国際空港公団の業務に関する質問主意書

右の質問主意書を提出する。

昭和五十年七月四日

提出者 金瀬俊雄

衆議院議長 前尾繁三郎殿

新東京国際空港公団の業務に関する質問主意書

新東京国際空港（以下「成田空港」という）は、成田空港公団（以下「公団」という）により、地元農民や周辺住民に諸種の悪影響を与えながら、公団法第三章の業務に関する規定に基づき、千葉県成田市に建設中であるとされている。

ところで、成田空港の設置に係る法体系と運輸省や公団の現実の営為との間には矛盾があるとの指摘があるので、公団の業務に関する諸点につき、以下政府の見解を質したい。

一 公団法第一条は、公団ないし公団法の目的を定めているが、成田空港の建設過程の現状からみて、

- (1) 公団法第一条の目的が達成されていないとすれば、その理由は何か。
- (2) 成田空港の設置が効率的に行われていないとするならば、その理由は何か。

(3) 公団法第一条の目的を達成するのに、公団法など関係する法体系に不備があるとすれば、理由を添えて、そのすべてを明らかにされたい。

二 公団法第一〇条は、監事による業務監査につき定めているが、

(1) 監事が行うべき業務監査の目的ないし対象は何か。

(2) 右についての法的根拠は何か。

(3) 公団のなす業務の違法性・不当性を監査の対象としなくてよいとするならその理由は何か。

三 成国空港建設に関して、運輸省・公団が犯した違法行為につき、

(1) そのすべてを個別的に次により明らかにされたい。

(i) 違反した法律及びその条文名

(ii) 違法行為の行われた年月日及び場所

(iii) 違法行為の行われた理由又は原因

(iv) 違法行為が発覚した年月日

(v) 違法行為が発覚した理由

(2) 右違法行為につき、千葉県警察本部など関係当局が摘発し、送検ないし告発しなかつた理由はそれぞれ何か。

四 公団法第二一条は、基本計画につき定めている。昭和四一年一月一二日に運輸大臣が指示した基本計画では、工事完成の予定期限についても定めることになつてはいるが、

(1) 基本計画で定められる工事完成の予定期限はいつか。

(2) 右工事完成の予定期限どおり工事は完成したか。

(3) 成田空港は、基本計画に従つて建設されていると答弁している（内閣衆質七五第一三号）が

基本計画で定める予定期限どおり工事が完成していなくても、なぜ基本計画に従つて建設さ

れていることになるのか。

- (4) 基本計画を定め、又は変更することが国の財政にも関連があるので大蔵大臣と協議すべきものとしたと答弁している（内閣衆質七五第一八号）ことからして、基本計画を構成する一項目である工事完成の予定期限が、工事完成の現実の状況と異なつていても運輸大臣が基本計画を変更もせず、また大蔵大臣と協議しないのは、これらの事態（工事の完成が遅延すること）が、国の財政には何ら関連しないという認識をもつているためとしてよいのか。その他その理由は何か。
- (5) 工事完成がいくら遅延しても、なぜ国の財政には関連しないのか。
- (6) それとも、工事完成の遅延が国の財政に関連するとして、運輸大臣が大蔵大臣と協議したことがあれば、その年月日と内容をすべて明らかにされたい。
- (7) 右協議は、いかなる法律のいかなる条文の規定に基づくのか。

(8) 工事成済の予定期限を設置するには、用地取得に要する期間の推定が前提となる。この用地買収が二年間で完了することについては、基本計画を策定した当時は、千葉県の協力が得られていたこと等にかんがみ短時日のうちに関係住民の協力が得られるものと判断したので答弁している（内閣衆質七五第一八号）が、右判断を誤った理由は何か。

(9) 基本計画が、誤った判断の上に策定されていても、なお、基本計画を変更する必要がないと強弁する理由は何か。

(10) 用地取得にその予定した期日以上を要することとなれば、土地収用法や公共用地の取得に関する特別措置法を発動すればよいと基本計画策定時には考慮されていたわけではなかつたのか。その理由は何か。

(11) 工事成済の予定期限を定める基本計画の項で「その他必要な事業」とは、滑走路Aにおける航空機の安全かつ円滑な離着陸を確保するために直接必要な施設以外の施設の建設等であつ

て、同空港の設置、管理のため必要なもの（内閣衆質七五第一八号）とは具体的に何か。そのすべてを挙げられたい。ちなみに公団法第二一条によれば、機能施設や利便施設の建設は、基本計画の対象とはされない。

五 基本計画はまた運用時間についても言及しているが、

(1) 運用時間及び運行時間を国際民間航空機構（ICAO）では、どのように英語で公式に表現しているか。

(2) 公団法第二条は、成田空港の要件につき規定しているが、この要件と運行時間には、基本的な関係がないとするのであれば。その理由は何か。

(3) 例えば、運行時間が、午前八時から午後六時とせざるを得なくなつたときでも、公団法第二条の要件が満たされていることといえるのか。その理由は何か。

(4) それとも、運行時間が「空港周辺における環境問題」などからどの程度に押さえられると公

団法第二条の要件に影響が出てくるのか。その根拠は何か。

- (5) 公団法第二条に規定する要件、すなわち、①長期にわたって航空輸送需要に対応することができ②将来における主要な国際航空路線の用に供することができるという要件と同一要件をもつて設置されている次の新空港における運用時間及び運行時間につき明らかにされた
い。

(i) ダラス・フォートワース空港（米国）

(ii) シャルル・ドゴール空港（仏国）

(iii) 新モントリオール空港（カナダ）

- (6) 公団法施行令第三条は、基本計画で定めるべき事項を限定しているが、運用時間のみ明記
されていて、運行時間が明記されていない理由は何か。

- (7) 右について、世界の航空輸送上必要となる合理的な運行時間を確保できる空港を建設する

必要がないということと解釈してよいのか。

(8) それとも、運行時間は、公団法施行令第三条第六号の「その他必要な基本的な事項」の中に含まれるべきものだったにもかかわらず運輸大臣が基本計画を策定する際サボつたものなのか。その理由は何か。

(9) 公団法施行令第三条第六号の具体的な内容は何か。例示されたい。

(10) 右につき、昭和四一年一二月二日の運輸大臣と大蔵大臣との協議では、どのような説明が行われたのか。

(11) 運行時間は空港周辺における環境問題を考慮して決定すると答弁している（内閣衆質七五第一八号）にもかかわらず、運行時間の決定は、国の財政に関連がないとするならば、その理由は何か。

(12) 飛行場周辺の航空機騒音問題は、国の財政には何ら影響がないのか。その理由は何か。

- (13) 成田空港の運行時間を現行東京国際空港（以下「羽田空港」という）なみにすると友納武人千葉県知事（当時）に回答しているが、運行時間を現行の羽田空港なみにしても、公団法第二条の要件は達成されるとしている根拠は何か。
- (14) 右によれば、羽田空港は、少なくとも運行時間については、公団法第二条の要件を満たしているとしてよいのか。その理由は何か。
- (15) 基本計画では、空港敷地の面積も定めることになっているが、ここにいう「空港敷地」の定義は何か。
- (16) 基本計画で空港敷地の面積を一、〇六〇ヘクタール程度とした根拠は何か。
- (17) 空港敷地の面積の定め方によつては、運行時間を運用時間と合致させることができると思料するが、政府の見解はどうか。
- (18) 運行時間を犠牲にまでして、空港敷地の面積を狭くしか定めなかつた理由は何か。国の財

政上の問題か。

- (19) 空港敷地の面積が、羽田空港（四〇七ヘクタール、以下同じ）より小さいニューヨーク・ラガーディア空港（二三三）や、ワシントン・ナショナル空港（三四七）の方が、発着回数が、羽田空港（一七万回）より大きい理由は何か。航空技術的になぜ可能なのか。ちなみに一九七一年実績の発着回数で、ニューヨーク・ラガーディア空港では、三二万六千回またワシントン・ナショナル空港で三三万回である。

六 公団の業務の実施については、公団法第二二条及び同二三条で規定されている。

- (1) 空港及び航空保安施設の設置及び管理については公団法第二二条の規定により、基本計画に従い、かつ、航空法で定めるところによりのみ行えば、他の法令には規定されないとしてよいのか。その理由は何か。

- (2) 機能施設の設置及び管理並びに利便施設の建設及び管理については、公団法第二三条の規

定により、政令で定める基準に従つてさえいれば、他の法令には規定されないとしてよいのか。その理由は何か。

- (3) 右において、利便施設の建設基準が公団法施行令では定められていないがなぜか。
- (4) 利便施設の建設基準は、いかなる政令に定められているのか。またその内容は何か。
- (5) 現在建設中又は建設が完了している利便施設は何か。そのすべてを列挙されたい。
- (6) 公団法施行令第五条第一項は、機能施設の運営につき定めているが、機能施設のうち、公団自らがその運営を行うことが適当でないと認められる特別の事情の存するものはどれか。
- (7) 右特別な事情の具体的な内容を明らかにされたい。
- (8) 公団法施行令第五条第二項は、利便施設の運営を公団以外のものに行わせることをすすめているが、利便施設の運営に携わることになっている公団以外のものの名及び関係する利便施設の種類をすべて明らかにされたい。

七 成田空港に関する空港・航空保安無線施設及び航空灯火の設置については、航空法第五五条の三第一項の規定に従い、運輸大臣により、工事实施計画の認可又は変更の認可を受けねばならないが、

(1) 認可された工事实施計画にある工事完成の予定期日とはいかなる意味をもっているのか。工事が完成する合理的な可能性のある期限なのか、それとも単なる目安に過ぎないのか。

(2) 右において、工事が完成する合理的な可能性のある期限である場合、この合理的な可能性については、工事实施計画が認可されている以上、運輸大臣が追認し、保証するものであるとして、よいのか。その理由は何か。

(3) 航空法第四〇条は、工事实施計画の認可のあと、供用開始の予定期日などを告示し、現地に掲示することを運輸大臣に義務付けており、さらに供用開始後において、告示し及び掲示した事項に変更がある場合についても同様であると定めているが、供用開始前に変更がある

場合については何ら言及していない。

(イ) 既に告示し及び掲示されている供用開始の予定期日は、現在、現実の状況との係りにおいて、いかなる意味をもっているのか。

(ロ) 供用開始の予定期日とは、一体いかなる意味をもっているのか。供用を開始し得る合理的な可能性のある期日なのか、それとも単なる目安にすぎないのか。

(ハ) 告示し及び掲示された供用開始の予定期日を四年以上も経過しても、現実に関港できない以上、供用開始の予定期日は白紙であるとしてはいけないのか。その理由・根拠は何か。

(ニ) 今後、運輸大臣は新しい供用開始の予定期日を定め、告示し及び掲示するつもりか。その理由は何か。

(ホ) 右の場合、その法的根拠は何か。

- (4) 空港の工事完成の予定期日を昭和四七年六月三〇日と変更する工事実施計画の認可が昭和四七年六月二七日になされている（内閣衆質七五第一八号）が、現実には工事は完成していない。
- (イ) わずか三日後に完成する予定が狂うとは、常識的には全く考えられないが、この三日間で工事完成の期日を遅延せしめる、しかも、予測不可能なかなる事態が発生したのか。
- (ロ) 右の例からかんがみるに、運輸大臣による工事実施計画の認可は、誠実に執行されてはいないことになるのではないのか。その理由は何か。
- (5) 予定期日より工事の完成が遅延した理由として、三つの空港建設の反対運動を例示している（内閣衆質七五第一八号）が、
- (イ) 鉄塔を建設して開港を阻止しようとする運動の存在が、現在までの工事完成の遅延に具体的にどのようなように影響したのか。この反対運動と空港建設過程との関係は何か。

(ロ) 例示した三つの反対運動を行っている者に対しては、今後ともその理解を得るよう極力努力する所存であると答弁しているが、今までどのような努力をしてきたかを具体的に明らかにされたい。

(ハ) 右において、今後どのような形で努力するのかを具体的に明らかにされたい。

(ニ) 昭和四八年八月二五日、航空政策研究会発行の報告（新東京国際空港と地元千葉県の立場）によると、友納武人千葉県知事（当時）は、成田空港の開港を一日でも早くということについて未だ国民的合意に達していない旨の発言をしているが、運輸省・公団が、成田空港の早期開港について、現在、国民的合意が得られているとするならその根拠を具体的に明らかにされたい。

(6) 工事実施計画の認可については、航空法第三九条が準用されるが、同条第一項で必要となる基準が、VOR・DME及びILSについては、未だ運輸省令で定められていない。右航

空保安無線施設に係る工事実施計画の認可に必要な運輸省令を定めず下した運輸大臣の処分は違法であり従つて無効であると思料するが、政府の見解を根拠・理由を添えて明らかにされたい。

(7) 右において運輸省令が未だ制定されていないのは、運輸大臣にその任に応える能力がないからなのか、それとも、運輸大臣のサボタージュなのか。その他その理由を明らかにされたい。

(8) 内閣法第一条で言及される日本国憲法第七三条では、内閣の事務として、法律を誠実に執行することを挙げているが、そのために必要な運輸省令を制定もせず行われた運輸大臣によるVOR・DME及びILSに関する工事実施計画の認可は、法律を誠実に執行していることになるのか。

(9) 日本国憲法第七三条にある法律を誠実に執行するとは一体いかなることなのか、右の場合

に即して具体的に明らかにされたい。

(10) 右運輸大臣の認可行為が、日本国憲法第七三条及び内閣法第一条に違反していないとするならその理由は何か。

(11) B滑走路北側延長上に設置される航空灯火は、なぜ、南側延長上には設置されないのか。
(12) 右において、北風気象時の場合、I L S受信装置をもたない航空機の進入着陸はどのようなようになるのか。

(13) 羽田空港において、I L S受信装置をもたない国際線の航空機は、現在一日にどの程度進入着陸しているのか。

(14) 右航空機は、将来も存在し続けるのか。その理由は何か。

八 公団法第二四条は、業務方法書につき規定しているが、

(1) 業務方法書とはいかなる目的のために定めるのか。

- (2) 公団法第二四条の存在理由は何か。
- (3) 業務方法書は、公団の業務について、どのような作用及び機能をもっているのか。
- (4) 公団が業務を開始したのが、昭和四一年七月三〇日であり、業務開始の際受けなければならない運輸大臣による業務方法書の認可は、昭和四六年一月一日付である。公団総裁による認可の申請は昭和四六年一〇月一日付である。
- (イ) 業務開始後五年以上も経て初めて公団は業務方法書の認可を申請しているが、なぜ、業務方法書の認可を受けないで、業務を開始したのか。
- (ロ) 右について、公団法第四二条一号はどのように扱われたか。
- (ハ) 運輸大臣はなぜ公団法第二四条に違反した状態を五年以上も放置していたのか。
- (5) 公団法第三九条二号は、業務方法書の認可には、運輸大臣と大蔵大臣との協議を義務付けている。

(イ) 昭和四六年一二月一日付の認可に係わる協議は、いつ、行われたのか。その内容は何か。
(ロ) その後、業務方法書の変更認可が行われたと聞くが、その申請及び認可の年月日は何か。

(ハ) 右における運輸大臣と大蔵大臣の協議の年月日と内容につき明らかにされたい。

九 公団法第五章は、運輸大臣による公団の監督につき定めているが、

(1) 公団法第三六条第二項で規定される命令が、公団に対し発出された年月日をその内容について、すべての命令に対し明らかにされたい。

(2) 公団法第三七条第一項前段の規定により公団に報告させた年月日とその内容につき、すべてを明らかにされたい。

(3) 公団法第三七条第一項後段の規定により行つた立入検査の年月日とその内容につき、すべてを明らかにされたい。

十 公団からの申請に基づき、空港用地の取得のためと称して土地収用法が昭和四四年一二月一六日に、更に、公共用地の取得に関する特別措置法（以下「特措法」という）が昭和四五年一二月二八日に発動された。

(1) 特措法に係わる特別公共事業の認定の申請は「昭和四六年度早々に空港の供用を開始することが、緊急不可欠である」ことを理由として建設大臣に昭和四五年一月四日になされているが、四年以上も昔に供用を開始することが緊急不可欠であるとしたにもかかわらず現在に至るも、供用開始のメドすらたっていない。

(イ) 右申請における「緊急不可欠」とはいかなる意味か。その定義を明らかにされたい。

(ロ) 「緊急不可欠」であつた昭和四六年早々の供用開始はおろか、その後四年を経た現在に至るも供用開始のメドすらたっていないが、かかる供用開始が不可能な事態の持続は「緊急不可欠」ということに対し、一体何をもちがらしているか。

(ハ) 右において、昭和四六年早々の供用開始は「緊急不可欠」ではなかつたことにはならないのか。その理由は何か。

(ニ) 公団は「緊急不可欠」なる言辞をろうして、建設大臣から特別公共事業の認定を受けたが、これは公団の虚偽の申告に基づくものとはならないのか。その理由は何か。

(2) 公団は、特措法第二〇条第一項の規定に基づき、昭和四六年二月三日に緊急裁決の申立てを千葉県収用委員会に対し行つたが

(イ) 右申立書の中で、昭和四七年初頭に供用を開始することが緊急不可欠であるとして特別公共事業の認定を受けたと述べている。なぜ、公団は「昭和四六年度早々」ではなく「昭和四七年初頭」の供用開始が緊急不可欠であるとして特別公共事業の認定を受けたなど虚偽の申立てを千葉県収用委員会に行つたのか。

(ロ) 公団は昭和四七年初頭の供用開始が緊急不可欠であり、このためには昭和四六年五月ま

でに工事に着手しなければならぬとして、緊急裁決の申立てをしているが、現在に至るも供用開始のメドすらたっていない。公団は建設大臣に加えて、千葉県収用委員会にまでも、虚偽の言辞（緊急不可欠）をろうして、相当の処分を受けたことにならないのか。その理由は何か。

(ハ) 特措法第二〇条第一項は、特定公共事業に係る明渡裁決が遅延することによつて事業の施行に支障を及ぼす恐れがある場合に、緊急裁決を認めているが、供用開始についての現状をかんがみるに、明渡し裁決が遅延しても、事業の施行に支障を及ぼすことにはならなかつたのではないか。仮に、明渡裁決が遅延したとしてどのような支障が事業の施行に現われたことになるのか。

(ニ) 公団には当該事業を遂行する十分な意志と能力があるとするのであるから、緊急裁決の申し立てにより特定公共事業に必要な未取得用地がすべて指定されていたとはいけな

い理由があれば明らかにされたい。

十一 千葉港頭・成田空港間の本格パイプライン建設工事について

(1) 佐倉・四街道工区及び酒々井・富里工区における昭和五〇年六月末現在の用地の取得状況（全体に対する取得長の割合）を明らかにされたい。

(2) 水道道路工区に埋設されているパイプラインは道路占用許可のない違法なパイプラインではないのか。その理由は何か。

(3) 千葉市道路占用条例の現状回復の条文によれば、占用許可が満了した場合は、その満了日に現状回復を行わねばならないとされているが、公団が千葉市道路占用条例に従わなくてもよいとする理由は何か。

(4) 昭和四八年八月八日千葉市長より公団に対し出された道路の原状回復についての通知（四八千道管占第二一四四五）を今もって無視している理由は何か。

十二 成田空港の現実の建設状況をかんがみるに運輸大臣は自らが、法令を遵守し、自己の職務を誠実に履行しているといえるか。

右質問する。