

昭和四十九年三月一日受領
答 弁 第 八 号

(質問の 八)

内閣衆質七二第八号

昭和四十九年三月一日

内閣総理大臣 田 中 角 榮

衆議院議長 前尾繁三郎 殿

衆議院議員金瀬俊雄君提出空港計画のための需要予測等に関する質問に対し、別紙答弁書を送付する。

衆議院議員金瀬俊雄君提出空港計画のための需要予測等に関する質問に対する答弁書

一 について

(1) 新東京国際空港（以下「成田空港」という。）の建設計画策定の前提とした成田空港の需要予測値は、次のとおりである。

項目	年度	発着回数 (千回)	乗降旅客数 (千人)	貨物取扱量 (千トン)	送迎者数 (千人)
	五〇	六〇	四、七〇〇	三、五〇	七、三〇〇
	五二	六七	五、四〇〇	四、一〇	八、一〇〇
	五三	七四	六、〇〇〇	四、七〇	八、七〇〇
	五三	八三	六、七〇〇	五、三〇	九、四〇〇
	五四	九〇	七、五〇〇	六、〇〇	一〇、〇〇〇
	五五	一〇〇	八、四〇〇	六、八〇	一〇、八〇〇
	五六	一一〇	九、四〇〇	七、六〇	一一、六〇〇
	五七	一二一	一〇、五〇〇	八、六〇	一二、四〇〇
	五八	一三四	一一、七〇〇	九、七〇	一三、三〇〇
	五九	一四八	一三、一〇〇	一、一〇〇	一四、一〇〇
	六〇	一六四	一四、七〇〇	一、二〇〇	一五、三〇〇

見学者 者 (千人)	従業員 員 数 (千人)	乗入れ車 車 両 数 (千台)
二、七〇〇	二七	四、八〇〇
二、七〇〇	二〇	五、四〇〇
二、七〇〇	二二	五、八〇〇
二、八〇〇	三三	六、四〇〇
二、八〇〇	三五	六、九〇〇
二、八〇〇	二七	七、五〇〇
二、八〇〇	三〇	八、一〇〇
二、九〇〇	三三	八、八〇〇
二、九〇〇	三五	九、六〇〇
二、九〇〇	三六	一〇、四〇〇
三、〇〇〇	四二	一一、四〇〇

(2) 成田空港に国際線全便が移行した後の東京国際空港（以下「羽田空港」という。）の需要予測

値は、次のとおりである。なお、送迎者数、見学者数、従業員数、乗入れ車両数は特に予測していない。

項目	年度
発着回数 (千回)	五〇
乗降旅客数 (万人)	一七二
貨物取扱量 (万トン)	二九九
	六〇
	三〇
	一

二について

(1) 成田空港における離発着処理能力は、次のとおり予定している。なお、羽田空港については、三において答弁する。

(ア) 一期工事完成時（滑走路一本）

○ 一時間当たり処理能力 約三十回

○ 年間当たり処理能力 約十三万一千五百回

(イ) 二期工事完成時（滑走路三本、横風滑走路を含む。）

○ 一時間当たり処理能力 約六十回

○ 年間当たり処理能力 約二十六万三千回

(2) 本処理能力の算定に当たっては、次に掲げる基準に従った。

(ア) 通常滑走路一本の場合の処理能力は、一時間に約三十回とされており、オープン・パラ

レル滑走路の場合は、その二倍の能力があるとされている。

- (イ) 空港の離発着回数、時間分布については、いわゆる集中度（ピーク時一時間当たり発着回数を一日の全発着回数で除して得た率をいう。）を十二分の一として算出した。（集中度は、我が国及び米国連邦航空局の資料によれば、通常十一分の一から十四分の一の間の数値となる。空港計画に当たっては、十二分の一を使用するのが通例である。）
- (ウ) 成田空港に予定される進入方式には、周回進入方式はなく、すべて直線進入方式を適用することとしている。したがって周回進入方式のごとく風向別によつて処理能力が変化することはない。

- (3) 航空交通は、進入管制から飛行場管制へ、若しくは、飛行場管制から進入管制へと管制的上、一連の流れとして処理されるものであるから、ある空港に関して各管制業務別の処理能力が異なることはない。

(4) 成田空港に限らずエプロンにおいては、航空交通管制は行わない。

三について

(1) 羽田空港における離発着処理能力は、昭和四十六年八月十九日付の通達により、次のとおり定めている。

○ 一時間当たり処理能力 三十四回

○ 三時間当たり処理能力 八十六回

○ 一日当たり処理能力 四百六十回

本処理能力の算定に当たっては、次に掲げる基準に従った。

(ア) 通常滑走路一本の場合の処理能力は、二に示したとおり約三十回とされているが、羽田空港は、B及びCの二本の交差滑走路が有効であることから、三十四回を一時間当たりの処理能力の限度とした。

(イ) 集中率（二参照）は、昭和四十五年における実測値十三・八分の一を使用した。
(ウ) 風向別及び各管制業務別の処理能力が定められていないのは、成田空港と同様の理由によるものである。

(エ) 航空交通の遅延を吸収しかつ管制官のワークロードの軽減を図るため、いわゆる「待合せ理論」により連続するある時間帯ごとに凹凸を設け、平均遅延十分を基準として連続する三時間ごとの処理能力を八十六機に限定した。

(2) 空港における処理能力基準を設定する趣旨は、当該空港の処理能力の限界を明らかにすることにより、これを超えた航空交通による輻輳によつて惹起される遅延の発生を防止し、航空機の安全かつ円滑な発着を確保することにある。

四について

新東京国際空港公団の本格パイプラインの建設状況（昭和四十九年二月八日現在）は、次のと

おりである。

工 区	総延長(メートル)	掘 削(メートル)	配 管(メートル)	埋 戻(メートル)
場 内 工 区	二、二四二	二、二四二	二、二四二	二、二四二
資 材 道 路 工 区	二、三八八	二、三七一	二、三七一	二、三七一
成 田 工 区	一、三五一	一、二八七	一、二八七	一、二八七
酒 々 井 工 区	一〇、三一七	八、〇六五	八、〇六五	八、〇六五
四 街 倉 道 工 区	二二、五七一	六、一一八	六、一一八	六、一一八
千 葉 市 工 区	三、九〇三	二、五五二	二、五五二	二、五五二
水 道 道 路 工 区	四、三七九	六五七	六五七	六五七
護 岸 敷 埋 立 地 工 区	七、二五三	六、九五六	六、九五六	六、九五六
合 計	四四、四〇四	三〇、二四八	三〇、二四八	三〇、二四八

五について

成田空港燃料給油施設建設のための総経費の年度別予算額及び決算額は、次のとおりである。

年 度	予 算 額 (百万円)	決 算 額 (百万円)
四一	三	〇
四二	六	〇
四三	六三二	五一四
四四	三五四	三
四五	一、四九三	三一七
四六	六、二一七	二、六〇八
四七	二、九二七	二、三五四
四八	四、一六七	未 定
合 計	一五、七九九	

右答弁する。