

昭和四十六年三月二十五日提出
質問 第五号

第二種空港の拡張工事等に関する質問主意書

右の質問主意書を提出する。

昭和四十六年三月二十五日

提出者 田代文久

衆議院議長 船田中殿

第二種空港の拡張工事等に関する質問主意書

一 函館空港は昭和四十三年四月二十三日付運輸省告示第一二一号によつて現在、滑走路の延長工事が実施されており、この工事の完成後は、航空機の着発進に必要な転移表面、進入表面、水平面における高度制限区域は当然拡大されるものと思われる。

1 この告示による「水平面における高度制限区域内」と想定されている区域内の居住者及び農耕者は、函館市当局より、転居若しくは耕作のための立入りの禁止等の申入れを受けている。しかし代替、費用の弁済、補償等の条件は一切示されていない。運輸省は同空港の設置、管理者として函館市に対し、どのような条件をもつて関係者と協議するよう求めたものか。また同市がこのような協議を申し入れた法的根拠は何か。

2 航空法第四十九条第三項、同法第五十条第一項及び同法第五十五条の二第二項にも触れる

政令が未制定であるが、その理由は何か。

3 運輸省はいわゆる新空港整備計画において、地方空港等における滑走路、必要な管制組織の整備を急ぎ、ジェット機の乗入れが可能となるようにする方針といわれるが、2に述べたような行政措置の遅滞は、第二種空港のみならず空港周辺住民及び農耕者に大きな不安をつのらせている。これは、明らかに行政の怠慢である。2及びここに述べた趣旨にのっとりすみやかに政令を制定すべきではないか。又その内容についてはあらかじめ関係者の納得と協力を得られるような協議の手續きと、その条件等につき合意を必要とし、かつ社会的正義の原則を貫くようにすべきであると考えがどうか。

4 またこの場合において、

- (一) 第三種空港についても適用するようにすること。
- (二) 航空法第四十九条第五項及び第八項、同法第五十条第二項の規定は、運輸大臣が一方の

当事者であるので、適用すべきでない。

と考えるがどうか。

5 1に述べた関係者は、「告示」しか知らされておらず、明確な区域を知る手段をもつておらないのであるが、この「告示」による測量等はすでに実施されているか。この「告示」のうち、第四、五、六、七、八、九及び一〇項について、その区域を関係者が知りうるような内容として、たとえば行政区域、地番などによつて具体的に示されたい。

また、函館市は、この予定区域を市都市計画区域に指定しているといわれるが、運輸大臣は、同市の都市計画の策定を知りつつなお、函館空港の拡張及び高度制限、立入り禁止区域の拡張を推進しようとしているのであるか。

二 大阪国際空港を離発着する航空機の騒音は、同空港周辺に居住する住民の静穏なべき日常生活を破壊しているばかりか、ノイローゼ、聴力障害などの疾病をも誘発しており、一刻もゆ

うよできない事態にたちいたつてゐる。これらの障害の除去につき直ちに必要な措置をとるべきであると考えゑる。

1 政府は兵庫県伊丹市及び大阪府関係住民による同空港を利用する航空機の騒音の被害についての公害報告、被害状況の実態について、これを認めるべきであると考えゑるがどうか。

2 政府は、この件に関して当然、騒音の及ぼす影響の範囲、その被害の内容と状況、これに対応する国の行なうべき施策等につき調査を行なつてゐるはずである。この調査の時期、方法、内容について公表し、また、この結果をもとにした国の行なおうとする施策を明確に示されたい。

3 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について

(一) 本法において、航空機の離発着に伴う周辺区域に及ぼす影響を考慮した航法及び騒音の防止、除去、空港利用制限等、航空運送事業者に対する発生源規制を法定しないのはいか

なる理由によるものか。運輸大臣は、航空運送事業者に対する規制について、市民の平常な生業を維持すべきものに足る義務を課すことは当然の措置であると考えがどうか。

- (二) 本法において、公共用施設に対する工事等の助成、補償等を規定していることは、航空機による騒音が公共的事業の正常な業務に重大な障害があることを認められたものである。ひるがえつて、公共的施設はそもそも地域住民の共同生活のために設置されたものである。このことは、一般の市民生活自体が公共的施設に対する同等かそれ以上の被害を受けているものと認めるべきであり、航空機騒音の影響を受けるすべての区域に関し、必要な措置をとるべきことは当然のことであると考えがどうか。

- (三) 本法において、第一に国は、空港の設置、管理者としての自らの義務において、第二に航空運送事業者は事業責任において、それぞれ、市民生活の環境の保全のための万全の措置をとるべきことを明確に規定すべきであると考え。よつて、本法制定の「補償的」観点

を抜本的に改め、環境保全義務を規定した法規とすべきであると考えるがどうか。

三 消防活動のための自動車の検査について

1 去る二月二日、北九州市門司消防署所属の通称六号車、車両番号北九8た518の消防車が緊急出動の際、横転により殉職者一名を含む災害事故が発生した。この事故の原因は何であつたか。またこの事故報告において、事故発生当時の実際の車両重量及び総重量はそれぞれ何キログラムであつたとされているか。

2 消防自動車の検査において、車両重量及び総重量の認定はどのような基準で行なわれているか。

この場合、消防活動に出動する際のごとく載すべき防災器材、用具、車両自体の燃料及び消防士の完全装備による定員の策定など、厳密な、実際における場合と同様の状態における検査を必要とするのは当然であり、実際の出動において、過積載とならないような重量指定を

行なうことが必要であると考えがどうか。また、定員重量において、消防士一名につき五十五キログラムと認定する根拠はあるか。出動の際の完全装備による加重量とすべきではないか。

3 次の車両は、出動の際の積載量が定量を著しく超過しており、運転の際、ハンドルの「うき」がみられるなど運転の安全が期し難い例がしばしばみられるといわれている。車両の重量負荷能力と、実際の出動の際の重量などについて再検査を行ない、適正な認定重量を指定すべきではないか。

北九州市小倉消防署所属の通称四号車、車両番号北九8た76。同五号車、車両番号北九8た189。同八号車、車両番号北九8た304。同市八幡消防署所属の通称一号車、車両番号北九8た5175。同十一号車、車両番号北九8た303。同十五号車、車両番号北九8た246。同市戸畑消防署所属の通称一号車、車両番号北九8た284。同市門司消

防署所属の通称六号車、車両番号北九8た518。

右質問する。