

昭和五十年六月六日受領
答弁第一八号

(質問の 一八)

内閣衆質七五第一八号

昭和五十年六月六日

内閣総理大臣 三木武夫

衆議院議長 前尾繁三郎殿

衆議院議員竹内猛君提出新東京国際空港建設に係る基本計画及び工事実施計画に関する再質問
に対し、別紙答弁書を送付する。

衆議院議員竹内猛君提出新東京国際空港建設に係る基本計画及び工事実施計画に関する再質問に対する答弁書

一について

(1) 御指摘の協議に当たっては、現在指示されている新東京国際空港（以下「新空港」という。）に係る基本計画と同一の内容のものを示して説明が行われ、異存がない旨の結論となった。

(2) 及び (3) 新東京国際空港公団法第三十九条第一号の規定は、基本計画を定めること等が国の財政にも関連があることにかんがみ、大蔵大臣と協議すべきものとしたのであつて、この協議により目的は達成されるといえる。

(4) から (6) まで 前回の答弁書（内閣衆質七五第一三三号をいう。以下同じ。）において答弁したとおりである。

内閣の答弁は、内閣の責任において判断を明らかにしたものである。

二について

前回の答弁書においては、運用時間と運行時間とが別個の概念であることを明らかにしたものである。なお、

(1) 飛行場の設置者は、当該施設を管理しなければならないとされている（航空法第四十七条第一項）ので、前回の答弁書においては、「設置管理者」と表現したものである。また、航務、管制等の航空保安業務は、通常、運輸大臣が提供している。

(2) 及び(4)から(11)まで 新空港の運用時間は、当初計画したとおり、東京国際空港及び大阪国際空港同様二十四時間とする予定であり、昭和四十一年十二月二日の協議に際し、この旨の説明がなされている。なお、深夜の発着については、空港周辺における環境問題を考慮するとともに、諸外国の国際空港における発着時間の制限に関する実態等をも勘案し、所要の制限

措置を講ずることを考えている。

(3) 滑走路点検等とは、滑走路の点検のほか、誘導路その他関係施設の点検等をいう。

(12) 及び (13) 新空港の深夜の発着制限の具体的内容については、今後決定することとしているが、その決定に当たっては、諸外国の国際空港における発着時間の制限に関する実態等をも勘案することとしている。

三について

(1) から (3) まで 新空港に係る用地買収については、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、用地買収に必要な手続に通常要する期間をも含め、ほぼ二年間で買収が完了できるものと考えたものであり、特定の事業における用地買収の事例を特に参考にしたのではない。

(4) から (7) まで 新空港に係る基本計画においておおむね四千メートルの長さの滑走路（以下「滑

走路A」という。)に対応する諸施設とは、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をいい、航空保安施設も含まれている。当該基本計画においては、滑走路Aに対応する航空保安施設の完成予定期限と滑走路Aの完成予定期限とは同じである。

(8) 新空港に係る基本計画「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をいう。

(9) から(11)まで 新空港に係る航空機給油施設については、その完成予定期限を基本計画では指示していないが、同空港の開港に支障を生じることのないよう滑走路、着陸帯等の建設工事の進ちよく状況に応じて施工し、完成するよう新東京国際空港公団(以下「公団」という。)に対する指導を随時、適切に行つてきている。

四について

- (1) 昭和四十一年七月三十日である。
- (2) から(4)まで 新空港に係る航空保安施設の用地の確保に関しても十分検討を行っている。
- (5) から(7)まで 公団も三(1)から(3)までにおいて答弁したところと同様の判断をしたものと承知している。

- (8) 新空港の用地については、滑走路A及びこれに対応する諸施設の建設のため必要な区域についてはほとんど確保し、他の区域についても九割程度確保している。

なお、空港建設の反対運動等により未取得の用地については、速やかに取得すべく鋭意努力中である。

五について

- (1) VOR、DME及びILSの設置については、主として国際民間航空条約第十附属書に準

抛した。

(2) 御指摘の認可申請時期のずれは、航空保安施設の工事に要する期間を勘案し、できる限り最新の技術を導入したいと考えたからである。

(3)及び(4) 将来、滑走路Bが供用された時、ILS受信装置を持たない航空機の進入着陸の必要のある場合は主として同滑走路によることを予定していたことから、この場合における進入は可能な限り北側方向からとするように御指摘の施設を御指摘の箇所に設置することとしているものである。

(5) 別紙図面のとおりである。

六について

(1) 航空法施行規則第八十六条の二の規定による工事実施計画の変更認可のうち完成予定期日の変更に係るものの認可申請日等は次のとおりである。

認可申請日 (年 月 日)	認可日 (年 月 日)	変更後の完成 予定期日 (年 月 日)	完成予定期日の変更理由
四七・四・二八	四七・六・二七	A四七・六・三〇	空港建設の反対運動等により事業の実施に遅延が生じたため
四九・三・二七	四九・三・三〇	A四九・一二・三一 B五四・三・三一	
四九・一一・二六	四九・一一・三〇	A五〇・一二・一	
			右に同じ
			右に同じ

注 右の表において、「A」とは滑走路A及びこれに対応する諸施設をいい、「B」とはその他の諸施設をいう。

(2) 空港建設の反対運動等とは、新空港の建設に対する反対運動のほか、同空港の建設について関係者の具体的な協力を得るのに時間を要したことをいう。

(3) から(10)まで 新空港の位置を決定した時点において、同空港の建設について一部の者が反対運動を行っていたが、同空港の意義を十分説明すれば協力を得られるものと考えていた。

なお、現在でも同空港の意義について理解を得られず、同空港の建設に反対を標ぼうして狭あいな土地を多数の者が共有するいわゆる一坪運動及び同空港の予定地に建設された団結

小屋を拠点とする反対運動があり、また、同空港の滑走路の付近に鉄塔を建設して開港を阻止しようとする運動があるが、これらの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に極力努力する所存である。

(11) 滑走路 A に対応する航空保安無線施設は、昭和四十七年二月二十九日に完成している。

(12) 具体的な事例に応じ決定されるものである。

(13) 及び (14) 滑走路 A に対応する航空燈火のうち、現在、未完成のものは、同滑走路南側に設置

を予定している航空法施行規則第一百七条第一項第三号に規定する標準式進入燈等であり、

この進入燈設置工事の完成が遅れているのは、空港建設の反対運動等によりこれに必要な用地の確保が遅れているためである。したがって、現在当該進入燈用地を可及的速やかに確保するよう鋭意努力している最中である。

七について

新空港の建設等については、適当な人材を適所に配置し、適切に行うよう努力してきており、今後も万全を期すよう努めることとしている。

公団も同様の見解であるものと承知している。

八について

新空港を廃港する考えはない。

右答弁する。

航空図
(50万分の1)

別紙

