

昭和五十三年一月二十日受領
答 弁 第 一 七 号

(質問の 一七)

内閣衆質八二第一七号

昭和五十三年一月二十日

内閣総理大臣 福田 赳 夫

衆議院議長 保利 茂 殿

衆議院議員土井たか子君提出大阪国際空港の拡張計画に関する質問に対し、別紙答弁書を送付する。

衆議院議員土井たか子君提出大阪国際空港の拡張計画に関する質問に対する答弁書

一について

(1) 御質問の面積、着陸帯等に係る記載は、大阪国際空港整備拡張工事として、滑走路の増設等と併せて整備改良すべく計画された大阪国際空港（以下「大阪空港」という。）の既存施設を表示したものであり、当該工事については土地収用法による事業の認定がなされている。

なお、空港整備の事業につき土地収用法による事業の認定をするに当たっては、申請に係る事業計画の内容が同法第三条第十二号に該当するものに関する事業として適当であるかどうかについても審査している。

(2)及び(3) 昭和三十七年七月五日の事業認定申請に係る事業計画には飛行場燈火の整備計画も含まれており、これに基づき整備された飛行場燈火の種類は次のとおりである。

飛行場燈台、進入燈、進入角指示燈、進入路指示燈、滑走路燈、滑走路末端燈、滑走路末端補助燈、滑走路末端識別燈、滑走路中心線燈、接地帯燈、滑走路距離燈、過走帯燈、誘導路燈、誘導路中心線燈及び誘導案内燈。

(4) 航空法令上、ILSを利用して精密進入を行う計器着陸用滑走路については、原則として進入燈の設置が必要とされている。

(5)から(7)まで 本件事業の施行は、航空旅客需要の増大及び航空機の大規模化の傾向に対応することを可能にし、もって関西地域及び我が国全体の経済発展に寄与することを通じて国民生活の向上に貢献し得ると判断したものであり、この目的はおおむね達成されたと考えている。

また、本件事業の完成に伴う大型ジェット機の就航は、航空機の発着回数が増加と相まって、空港周辺地域における航空機騒音障害等の問題を引き起こしたが、これに対しては、従

来より「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」に基く措置等諸種の対策を講じてきたところである。

- (8) 大阪空港においては、有視界気象状態であること、当該航空機と管制塔との間に無線連絡が設定されていること、離着陸しようとする航空機の航行が同方向であること等を条件として、機種、離陸後の旋回方向等を勘案し、適切な安全間隔を設定することにより、A滑走路とB滑走路の同時使用を行っている。

二について

- (1) 昭和三十六年から昭和五十一年までの各年間の大阪空港における定期便着陸回数等は、別表一のとおりである。

- (2) 及び(3) 昭和四十五年のB滑走路の供用開始により大阪空港の処理能力は増大したが、同年の万国博覧会の開催を契機に同空港の処理能力が限界に近いことが問題となり、昭和四十六

年に計器飛行方式により飛行する航空機の発着回数 of 限度を一時間当たり三十六回、連続する三時間当たり九十三回と定めている。

なお、運航時間制限措置等により、同空港の一日当たりの発着回数は減少している。

- (4) 大阪空港においては、地上風の風速が五ノット以上の場合には風向に近い方位の滑走路を使用し、地上風の風速が五ノット未満の場合は飛行経路、着陸援助施設等を考慮して滑走路 32 L/R を使用することを原則としている。

なお、昭和五十一年においては、離着陸の約九十五パーセントが滑走路 32 L/R を使用して行われた。

- (5) 滑走路 14 L/R を使用する場合は、地形等の関係で離着陸する航空機の飛行コースが空港の南で交差するので、これらの飛行コースを飛行する航空機に所定の安全間隔を設定する必要がある、航空交通の状況、気象状況によつては、滑走路 32 L/R を使用する場合に比して

処理能力が低下することがある。

- (6) 大阪空港の進入路指示燈は、滑走路14L/Rを使用して離着陸する航空機が同空港の西北に存する六甲山系に衝突する危険を回避するために設置され、昭和四十二年八月二十六日に供用開始されたものであり、処理能力に結びつけて考えてはいない。

なお、進入路指示燈の設置基準は、航空法施行規則第一百七条に定められている。

三について

- (1) 御指摘の運輸省見解は、大阪空港に関する公害問題についての運輸省の考え方を示したものである。

- (2) (イ)から(ハ)まで 航空機騒音対策は、まず航空機騒音の実態調査から開始する必要がある、当時の施策はおおむね実態調査、所要の対策内容の検討等の段階にとどまっていたものである。

大阪空港については、昭和三十七年度に同空港周辺において航空機騒音の実態調査を開始するとともに、昭和四十年十一月以降、午後十一時から翌日午前六時までの間におけるジェット機の離着陸を原則として認めないこととした。

(二)から(ト)まで 民間空港において最初に航空機騒音が社会問題となつたのは、東京国際空港においてジェット機が就航し始めた昭和三十四、五年頃であり、これに対処するため、運輸省が主唱して国及び地方公共団体の職員並びに係住民団体及び航空会社の代表から成る東京国際空港騒音対策委員会（以下「委員会」という。）を開催し、航空機騒音対策の検討、推進を図ることとしたものである。委員会は、現在までに三十一回開催されており、東京国際空港周辺の航空機騒音対策について協議を重ねてきたが、この間の協議内容の主なものは、C滑走路の新設について、B滑走路の延長について、騒音軽減運航方式について等である。

(チ) 東京国際空港におけるジェット機の運航制限措置については、昭和三十七年十二月に、深夜におけるジェット機の離着陸禁止の措置をとることを要求する決議が委員会においてなされた。これを受けて、各航空会社及び付近住民双方の立場を勘案の上、同空港において午後十一時から翌日午前六時までの間におけるジェット機の離着陸を昭和三十八年四月一日から（ただし、スケジュール調整上、やむを得ないものについては同年十月一日から）原則として認めないこととしたものである。

(リ) 大阪空港周辺における航空機騒音障害については、当時、同空港周辺において航空機騒音の実態調査を実施しており、その後、「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」の制定等の周辺対策及び騒音規制等の音源対策を推進することにより、その防止、軽減に努めている。

(3) 大阪空港の拡張計画の目的は、一について(5)から(7)までにおいて述べたとおりであるが、

その後、同空港周辺の航空機騒音障害については、三について(2)(リ)において述べたとおり諸種の対策を推進することにより、その防止、軽減に努めている。

(4)(イ) 当時、第二空港の建設が必要であったとした理由は、関西地域における将来の航空輸送需

要の増加に対処するためには、大阪空港の規模が小さく、同空港を更に拡張することは周辺都市街化の進行の状況、地形上の制約等から見て困難であると考えられたことによる。

(ロ) 第二空港の建設に関する調査については、昭和四十三年度以降毎年度予算措置が講じられていたが、その予算額及び調査内容は別表二のとおりである。

(5) 大阪空港の拡張計画の目的は一について(5)から(7)までにおいて述べたとおりであるが、御質問の騒音規制については、兵庫県川西市立久代小学校に設置した騒音測定塔において次表に掲げる時間帯ごとの騒音の強度を超える騒音が測定されるおそれのある航空機の離着陸を昭和四十五年二月から原則として認めないこととし、更に、昭和五十二年十一月から、低騒

音大型機（エアバス）の同空港への乗入れに伴い、低騒音大型機の離陸につき、同地点での騒音の最高限度を九十九ホンに制限する措置を実施している。

時 間 帯	騒 音 の 強 度
六時三十分から七時まで 七時から二十時まで 二十時から二十二時三十分まで 二十二時三十分から六時三十分まで	百ホン 百七ホン 百ホン（ただし、着陸機については百七ホン） 七十五ホン

(6) (イ) 夜間飛行の規制を強化すると、これに伴う減便等により利用者の利便を著しく損なうこととなる外、ダイヤ編成が困難となる等の問題が生ずる。

(ロ) 大阪空港においては、昭和四十年十一月以降午後十一時から翌日午前六時までの間におけるジェット機の離着陸を、更に昭和四十七年四月以降は午後十時から翌日午前七時までの間における航空機の離着陸を原則として認めないこととした。なお、昭和五十年十二月

から、国内線については、午後九時以降に発着するダイヤを認めないこととし、現在では、国際線も含めて午後九時以降に発着するダイヤはなくなっている。

四について

大阪空港に関連する問題について、外国政府が一方的措置を講じた事例としては、昭和四十九年二月、英国が要求したキャセイパシフィック航空の香港―大阪線のソウル延長を日本側が認めなかったところ、英国側は日本航空の東京―香港―シドニー線の香港への寄航禁止等の措置をとったことがある。この問題は、同年九月の日英航空当局間協議により、キャセイパシフィック航空はソウルへの延長を行わないこと、日本航空は香港―シドニー間の運航を行わないこと等が合意され、解決した。

右答弁する。

四八	一	九八	二七八	三四九	一四四	一、〇六八
四九	〇	八四	二六九	三三四	一三七	一、〇九二
五〇	一	八〇	二三八	三三二	一三一	九七〇
五一	一	八一	二三七	二八四	一四九	一、〇〇五

(注) 昭和三六年から昭和四〇年までについては統計値がないため、昭和三六年の定期便着陸回数及び定期便乗降客数はそれぞれ国際線と国内線の合計値であり、昭和三七年から昭和四〇年までの定期便着陸回数は国際線、国内線ともプロペラ機とジェット機の合計値である。

別表 二

年度	予算額(千円)	調査項目
四三	一、五〇〇	自然条件(気象条件)、空港条件(施設計画)
四四	六一、七二五	自然条件(気象条件、地象条件)、空港条件(施設計画、施工計画)
四五	一六五、〇〇〇	自然条件(気象条件)、社会条件、空港条件(施設計画、施工計画、管理計画)
四六	四〇〇、〇〇〇	自然条件(気象条件、海象条件、地象条件)、空港条件(施設計画、施工計画)、環境影響(騒音・振動、水質汚染・汚濁、海上交通への影響)
四七	二〇〇、〇〇〇	自然条件(気象条件)、社会条件、空港条件(施設計画、施工計画)、環境影響(騒音・振動、水質汚染・汚濁、景観・植生等への影響、水産への影響、海上交通への影響)
四八	三〇〇、〇〇〇	自然条件(気象条件)、社会条件、空港条件(施設計画、施工計画)、環境影響(大気汚染、水質汚染・汚濁、景観・植生等への影響、水産への影響)
四九	一五〇、〇〇〇	自然条件(気象条件、海象条件)、社会条件、空港条件(施工計画)、環境影響(大気汚染、水質汚染・汚濁)
五〇	三四〇、〇〇〇	自然条件(気象条件、海象条件)、社会条件、環境影響(基本調査)
五一	一、三〇〇、〇〇〇	自然条件(気象条件、海象条件)、環境影響(大気汚染、水質汚染・汚濁、景観・植生等への影響、海岸利用への影響、水産への影響、海上交通への影響)
五二	一、七〇〇、〇〇〇	自然条件(気象条件、海象条件、地象条件)、社会条件、空港条件(施設計画、施工計画、管理計画)、環境影響(騒音・振動、大気汚染、水質汚染・汚濁、景観・植生等への影響、海岸利用への影響、水産への影響、海上交通への影響)