

内閣参質九二第七号

昭和五十五年十月二十四日

内閣総理大臣 鈴木善幸

参議院議長 徳正利殿

参議院議員秦豊君提出成田空港と羽田空港を両者とも国際空港とする供用方式に関する質問に
対し、別紙答弁書を送付する。

参議院議員秦豊君提出成田空港と羽田空港を両者とも国際空港とする供用方式に関する質問に対する答弁書

一について

(1) 御指摘の答弁は、空港整備法において新東京国際空港(以下「新空港」という。)以外の第一種空港は政令で定めることとなっており、東京国際空港(以下「羽田空港」という。)は空港整備法施行令で第一種空港と定められている旨を述べたものである。

(2)から(6)まで 空港整備法においては、第一種空港は新空港及び国際航空路線に必要な飛行場であつて政令で定めるものを、第二種空港は主要な国内航空路線に必要な飛行場であつて政令で定めるものをいうとされている。

羽田空港は、国際航空路線に必要な飛行場であるので、政令で第一種空港として指定し、

施設の改良等必要な整備を行うとともに、国際航空路線を含めた航空運送の用に供しているところである。同空港については、新空港開港以後、羽田空港及び新空港の位置、新空港設置の経緯等から主として国内航空路線の用に供しているが、今後とも需要動向等を勘案し、適切に運用していくこととしている。

二について

(1)及び(2) 新東京国際空港公団法第二条は、新空港が備えるべき要件として長期にわたつての航空輸送需要に対応し、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ものである旨を定めたものである。

(3) 御指摘の答弁は、新空港設置の経緯等から新空港が主として国際航空路線の用に供されているという旨を述べたものである。

(4)及び(5) 新東京国際空港公団法第一条は、新東京国際空港公団が新空港の設置及び管理を効

率的に行うこと等により、航空輸送の円滑化を図り、もつて航空の総合的な発達に資するとともに、わが国の国際的地位の向上に寄与することを目的とする旨を定めたものである。

三について

(1)及び(2) 当面、航空燃料が発着回数を制限する要因となつており、新空港の機能を確保するためには、同空港への長期的、安定的な航空燃料輸送のための航空燃料パイプラインの建設が必要不可欠であり、その早期完成を図る必要があると考える。

(3)及び(4) 別表のとおりである。

(5) 別表の数値から算出したところ約五倍である。

(6)及び(7) 新空港及び羽田空港の位置、新空港設置の経緯等から現在の供用形態が最も適切であると考ええる。

(8)及び(9) 昭和五十二年の羽田空港における国際線の着陸回数は二万七千四百六十三回であ

り、昭和五十三年六月から一年間の新空港及び羽田空港における国際線の着陸回数、それぞれ二万七千六百十四回及び九百五十六回である。したがって、昭和五十三年六月から一年間の新空港における国際線の着陸回数は、昭和五十二年の羽田空港における国際線の着陸回数に比べ一日当たり平均約〇・四回多い。

(10) 現在、我が国に対して航空協定の締結を申し入れている国は、次のとおりである。

アフガニスタン、オーストリア、ブルガリア、カンボディア、チリ、チェコスロヴァキア、エティオピア、ドイツ民主共和国、イスラエル、ヨルダン、ケニア、ラオス、ルクセンブルグ、マダガスカル、モリシヤス、モロッコ、ナウル、ネパール、パナマ、パプア・ニューギニア、ポーランド、ルーマニア、サウディ・アラビア、スリ・ランカ、タンザニア、ウガンダ、ウルグアイ、ユーゴスラヴィア及びザイール

四について

(1)から(5)まで及び(8)から(10)まで 新空港及び羽田空港の位置、新空港設置の経緯等から現在の供用形態が最も適切であると考えており、関係者からも供用形態の変更についての要望は聞いていない。

(6)及び(7) 新空港は、長期にわたつての航空輸送需要に対応し、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して設置されたものであり、羽田空港の騒音対策として新空港を設置しているものではない。

(11)から(13)まで 航空行政は、国民のために法令に従つて行われている。

別表

区分	年 月											
	昭和53年						昭和54年					
	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月
羽田空港												
1. 着陸回数(回)												
(1) 国際線	93	82	82	78	77	83	71	71	81	77	75	86
(2) 国内線	4,263	4,792	5,505	5,121	5,232	4,935	5,244	5,199	4,639	5,169	4,880	5,244
2. 航空燃料供給量(kl)												
(1) 国際線	4,470	4,332	4,539	4,065	4,003	3,988	3,721	3,741	3,698	4,096	4,101	4,241
(2) 国内線	49,177	57,410	65,176	55,410	56,503	52,686	58,919	59,356	62,073	61,675	56,896	60,811
新 空 港												
1. 着陸回数(回)												
(1) 国際線	2,000	2,130	2,236	2,336	2,372	2,317	2,341	2,382	2,202	2,491	2,343	2,464
(2) 国内線	138	184	223	211	216	195	218	211	197	216	202	220
2. 航空燃料供給量(kl)												
(1) 国際線	113,821	126,779	131,325	133,949	139,776	135,921	140,977	140,843	128,657	144,058	139,735	142,594
(2) 国内線	1,350	1,913	2,092	1,475	1,612	1,816	2,069	2,172	1,864	1,965	2,074	2,217

区 分	年 月											
	昭和54年 6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	昭和55年 1月	2月	3月	4月	5月
羽 田 空 港	1. 着 陸 回 数(回)											
	(1) 国 際 線	81	81	82	83	92	84	98	79	72	75	78
(2) 国 内 線	4,775	5,245	5,610	5,305	5,370	5,037	5,232	5,300	4,948	5,366	5,249	5,599
2. 航空燃料供給量(kl)	(1) 国 際 線											
	4,864	4,370	4,455	4,843	6,284	6,113	5,247	4,914	4,342	4,736	4,396	4,661
(2) 国 内 線	56,057	61,193	68,903	59,036	60,168	58,931	62,634	65,710	62,262	66,084	59,952	63,383
新 空 港	1. 着 陸 回 数(回)											
	(1) 国 際 線	2,315	2,431	2,532	2,387	2,479	2,401	2,408	2,414	2,233	2,479	2,410
(2) 国 内 線	208	212	236	211	211	207	190	224	203	214	211	219
2. 航空燃料供給量(kl)	(1) 国 際 線											
	135,465	142,878	145,360	139,397	142,835	137,901	141,582	140,943	133,640	143,970	140,564	146,508
(2) 国 内 線	1,693	1,581	2,792	2,174	2,171	2,053	2,062	2,548	2,389	2,326	2,482	2,396