

令和二年六月二十三日受領  
答弁第二五二二号

内閣衆質二〇一第二五二二号

令和二年六月二十三日

内閣総理大臣 安倍 晋 三

衆議院議長 大島 理 森 殿

衆議院議員松原仁君提出羽田空港新飛行ルートにおける航空機の降下率に関する質問に対し、別紙答弁書を送付する。

衆議院議員松原仁君提出羽田空港新飛行ルートにおける航空機の降下率に関する質問に対する答弁書  
一から三までについて

お尋ねの「実高度」は、気圧高度計の表示高度ではない実際の高度を指すものと思われるが、その個々のデータについては政府として保有しておらず、当該データに関するお尋ねについてお答えすることは困難であり、また、お尋ねの「航空機の降下角度」及び「毎分あたりの降下率」については、個々の航空機がどのように飛行するかにより異なるため、一概にお答えすることは困難である。

さらに、お尋ねの「V REFプラス五ノットの最終進入速度」については、その意味するところが明らかではないため、お答えすることは困難である。

いずれにしても、東京国際空港における新たな飛行経路のうち南風好天時に運用される進入経路の進入方式については、当該経路の導入を発表する前に、航空会社の協力によりボーイング式七七七型機を含めた航空機の性能、高気温時を含めた気象等複数の条件を設定した上でシミュレーターによる検証及び安全性の確認を行っており、その結果を踏まえ、高気温時等において三・五度を超える降下角で進入後、途中で降下角を変更して最終的に三度で着陸する進入を許容する等といった対策を講じていること、三・五度

の降下角は我が国及び諸外国の複数の空港の進入方式においても採用されていること、並びに当該降下角は好天時のみ使用されることを踏まえ、安全性の問題はないものと考えている。

四について

御指摘の「本邦の航空マニュアルにおける基本原則」の意味するところが必ずしも明らかではないが、Stabilized Approach については、航空機が安定した状態で滑走路へ進入するための方法として、航空法（昭和二十七年法律第二百三十一号）第四百四条第一項の規定に基づき本邦航空運送事業者（以下「事業者」という。）が定める運航規程（以下「運航規程」という。）の中に位置付けることとなっているものである。

五について

御指摘の「スタビライズドアプローチの原則」の意味するところが必ずしも明らかではないが、Stabilized Approach については、四についてでお答えしたとおりである。その上で、各事業者は国土交通大臣の認可を受けたそれぞれの運航規程に従って航空機を運航しているところである。