

令和六年二月十三日受領
答弁第三四号

内閣衆質二二三第三四号

令和六年二月十三日

内閣総理大臣 岸 田 文 雄

衆議院議長 額賀福志郎 殿

衆議院議員原口一博君提出羽田空港航空機衝突事故に関する質問に対し、別紙答弁書を送付する。

衆議院議員原口一博君提出羽田空港航空機衝突事故に関する質問に対する答弁書

一について

お尋ねの「責任機関」の具体的に意味するところが必ずしも明らかではないが、空港法（昭和三十一年法律第八十号）第四条第一項において、東京国際空港（以下「羽田空港」という。）については、国土交通大臣が設置し、及び管理すると規定されている。

二について

前段のお尋ねについては、御指摘の「事故を起こした海上保安庁の航空機」には、自機的位置情報等を自動的に発信する機能を有する装置であるいわゆる「ADS-B」（以下「ADS-B」という。）及びADS-Bにより発信される位置情報等を受け取る装置（以下「受信装置」という。）は装備されていない。また、受信装置に搭載の義務化」をするか否かについては、今後検討する必要があると考えている。また、受信装置につ

後段のお尋ねについては、ADS-Bについては、我が国において十分な監視レーダーを配備することにより、航空管制官が航空機的位置等を把握できるため、航空機に装備を義務付けていないが、お尋ねの「搭載の義務化」をするか否かについては、今後検討する必要があると考えている。また、受信装置につ

いては、御指摘の「今回と同様な大事故を発生させない」ことについての有効性が確認されていないことから、お尋ねの「搭載の義務化」については、現時点では検討していない。なお、欧米においては、航空管制官が航空機的位置等を把握することを目的として、既存の監視レーダーを補完するために航空機にADS-Bの装備を義務付けているが、受信装置については、航空機への装備は義務付けていないものと承知している。

三について

御指摘の「それに準ずるもの」の具体的に意味するところが必ずしも明らかではないが、お尋ねの「設置されているのか」については、例えば、羽田空港のC滑走路に接続する誘導路には、航空機が誤って当該滑走路に進入することを防ぐため、地上を走行中の航空機に一時停止の要否及び一時停止すべき位置を示す停止線灯を設置しており、当該停止線灯は、低視程時に運用することとしている。お尋ねの「機能していたのか」については、御指摘の「事故当時」は、当該停止線灯は工事のため機能を停止していたが、仮に工事中でなかったとしても、御指摘の「事故当時」は、視程が五キロメートル以上であり、当該停止線灯を運用する気象状況にはなかった。お尋ねの「今後の義務化」については、羽田空港航空機衝突事故

対策検討委員会において、停止線灯の運用の見直しも含め、検討を進めていくこととしている。