

令和二年六月十一日提出  
質問第二五二号

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主意書

提出者  
松原  
仁

## 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主意書

既に三月から運用が開始されている羽田空港発着の航空機による都心低空飛行ルートに対しては、安全性をめぐり専門家や住民から懸念や不安の声が多数上がっている。過密な東京二十三区の上空における低空飛行自体を可能な限り避けることは当然である。しかし、やむを得ず飛行する場合には、安全確保に最大限の注意を払う必要がある。特に三・五度という、世界の主要な空港の中では極めて急降下の着陸となる本ルートにおいては、着陸時のシミュレーションを細部まで検討することが重要となる。そこで羽田空港において現実的に運用がなされる着陸時のシミュレーションとして以下の条件について検討したい。

気候…気温摂氏三十五度、ノーウインド（無風状態）

機種…ボーイング七七七、最大着陸重量（シリーズ別）、フラップ二五使用時および三〇使用時

着陸方式…RNAV進入方式

以上の条件下における羽田空港への着陸時のシミュレーション値について質問する。

- 一般的に気温の高い夏場は航空機の実高度が計器表示高度よりも高くなるとされる。RNAV計器表示高度三千八百フィート時の航空機の実高度に関するデータをお持ちであればお示しいただきたい。お持ち

でない場合、こうした条件を想定せず新ルートを決定できた根拠は何か。

二 一に関連して、実高度に基づく航空機の降下角度は何度となるか。また、一般に着陸時の降下角度の値が大きくなるほど事故発生危険性は高くなると考えるか。

三 一、二に関連して、航空機のRNAV計器表示高度が対地高度千フィートを示す地点以降の毎分あたりの降下率、およびV REFプラス五ノットの最終進入速度を、ボーイング七七七のシリーズ別、使用フラップ別に最大着陸重量を想定した数値でお示しいただきたい。数値をお持ちでない場合、こうした条件を想定せず新ルートを決定できた根拠は何か。

四 本邦の航空マニュアルにおける基本原則の一つであるスタビライズドアプローチとはどのような内容か。

五 三、四に関連して、三のシミュレーション結果は四で示されたスタビライズドアプローチの原則に合致しているか。

右質問する。