

令和二年三月三十一日受領  
答弁第一三三〇号

内閣衆質二〇一第一三三〇号

令和二年三月三十一日

内閣総理大臣 安倍晋三

衆議院議長 大島理森殿

衆議院議員長妻昭君提出航空機利用減に伴う羽田空港発着便の新ルートに関する質問に対し、別紙答弁書を送付する。

衆議院議員長妻昭君提出航空機利用減に伴う羽田空港発着便の新ルートに関する質問に対する答弁書

一の前段及び二について

我が国の国際競争力の強化、増加する訪日外国人旅行者の受入れ等のためには、東京国際空港（以下「羽田空港」という。）における新たな飛行経路（以下「新経路」という。）の運用等による羽田空港の機能強化は必要不可欠であり、羽田空港において減便が発生している期間を活用して航空機の騒音対策や安全対策を改めて徹底し、増便した際の円滑な運用に備えたいと考えていること等から、新経路については、「運用を中止」すること、「利用を見直す」こと及び「廃止や停止を含めて再検討する」ことは考えていない。

一の後段について

羽田空港における減便数については、令和二年三月十九日までに申請された航空法（昭和二十七年法律第二百三十一号）第七十条の三第六項の規定に基づく混雑空港に係る運航計画の変更又は同法第九十条第一項若しくは第二百二十九条の三第二項の規定に基づく事業計画の変更によれば、同年一月十九日から同年三月二十六日までの累積で四千六百七便である。

### 三について

御指摘の「政府が考えるデメリット」の意味するところが必ずしも明らかではないが、新経路の関係地域の地方公共団体及び住民の方々からは、住民説明会等において、航空機の騒音対策や航空機からの落下物対策の着実な実施に関する要望を頂いてきているところである。また、御指摘の「万全である」の意味するところが必ずしも明らかではないが、航空機の騒音対策については、騒音を軽減する観点から、羽田空港における着陸料について低騒音機の利用を一層促進するため令和二年一月に再度見直しを行ったことに加え、新経路における飛行高度の引上げを行っているところであり、経路下の地域の騒音を測定するなど騒音の影響を引き続き注視することとしている。航空機からの落下物対策については、国土交通省において平成三十年三月に取りまとめた「落下物対策総合パッケージ」を踏まえ、落下物の未然防止策を徹底させる観点から、航空法施行規則（昭和二十七年運輸省令第五十六号）を改正し航空運送事業者及び航空機使用事業者に対し部品等脱落防止措置の内容について事業計画に記載することを義務付けたことに加え、駐機中の機体を空港管理者がチェックする体制を強化するなどしたところである。

### 四について

国土交通省においては、御指摘の「降下角度の変更」に関し航空会社から伝えられた個々の課題や質問が「懸念」として示されたものであるかどうかについて把握していないが、例えば、羽田空港における新経路のうち南風好天時に運用される進入経路（以下「南風好天時経路」という。）に関し、気温が高い場合に航空機の降下率が上昇し不安定な進入となる可能性がある旨の運航上の技術的な課題が航空会社から同省に対し伝えられたところであり、当該課題について、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方式も許容している旨同省から航空会社に対し回答しているところである。

また、三・五度の降下角を含む南風好天時経路の進入方式については、当該降下角が我が国及び諸外国の複数の空港の進入方式において採用されていること、航空会社の協力により航空機の性能、気象等に係る複数の条件を設定した上でシミュレーターによる安全性の確認を行っていること、並びに実機飛行確認において南風好天時経路を飛行した操縦士及び航空機の運航の専門家から、南風好天時経路は直線の進入経路であり、かつ、当該降下角は好天時のみ使用されることから安全性の問題はない旨の意見を頂いていることを踏まえ、安全性の問題はないものと考えている。

## 五について

国土交通省においては、航空機からの物体の落下を目撃した旨や航空機からの落下物であることが疑われる物体を発見した旨の通報等を受けた場合（当該物体が空港内で発見等された場合を除く。）には、同省の職員による現地調査等を踏まえ、当該物体が航空機からの落下物であるかどうか判断を行っているところである。この仕組みにより同省が把握している、平成二十二年三月一日から令和二年二月二十九日までの十年間に落下し、又は発見された飛行機からの落下物（以下「落下物」という。）の事案の件数は十八件である。これらのうち、落下物が落下し、又は発見された日付が平成二十九年であるものは三件、平成三十年度であるものは二件であり、それぞれについて、①落下物の名称、②落下物が落下し、又は発見された日付、③落下物が落下し、又は発見された場所、④被害の内容、⑤原因飛行機の便名、⑥原因飛行機の運航者の名称及び⑦落下物発見の経緯をお示しすると、次のとおりである。なお、落下物が落下し、又は発見された日付が平成二十八年度又は平成三十一年四月一日から令和二年二月二十九日までの期間中であるものはない。

- ①パネル ②平成二十九年九月七日 ③茨城県稲敷市 ④被害なし ⑤ANA九三六便 ⑥全日本空輸

株式会社 ⑦発見者からの通報

①パネル ②平成二十九年九月二十三日 ③大阪府大阪市 ④車両の損傷 ⑤KLM八八八便 ⑥KL

Mオランダ航空 ⑦発見者からの通報

①アンテナ ②平成三十年三月四日 ③千葉県成田市 ④被害なし ⑤不明 ⑥不明 ⑦発見者からの

通報

①金属片 ②平成三十年五月二十四日 ③熊本県上益城郡 ④車両の損傷等 ⑤JAL六三二便 ⑥日

本航空株式会社 ⑦発見者からの通報

①プラカード ②平成三十一年三月二十七日 ③千葉県山武市 ④被害なし ⑤不明 ⑥不明 ⑦発見

者からの通報

また、御指摘の「すべての航空機落下物」及び「航空機落下物全体」の具体的な範囲が明らかではないため、「すべての航空機落下物を把握できているのか否か」及び「把握できるのは航空機落下物全体のどの程度なのか」とのお尋ねについてお答えすることは困難である。なお、同省においては、着陸後の機体チェック等により判明した航空機の部品の欠落について、航空会社から報告を求める制度を平成二十九年

十一月に拡充し、その件数等の把握に努めているところである。