

内閣衆質二一三第六九号

令和六年四月五日

内閣総理大臣 岸田 文雄

衆議院議長 額賀 福志郎 殿

衆議院議員宮本徹君提出羽田空港の新飛行ルートに関する質問に対し、別紙答弁書を送付する。

衆議院議員宮本徹君提出羽田空港の新飛行ルートに関する質問に対する答弁書

一の1のイについて

御指摘の「報告制度の開始以降、直近の集計まで、「1kg以上」と区分した欠落部品」について、お尋ねの①「その具体的な重量」、②「部品の種類」、③「発見の有無」及び④「発見された場合はその場所」を御指摘の「報告時期の順」にお示しすると、それぞれ次のとおりである。

- ①一・〇キログラム ②前脚トルクリンクの一部 ③無
- ①一・〇キログラム ②ブレーキ冷却ファンの一部 ③無
- ①二・〇キログラム ②ライトのカバー ③無
- ①二・〇キログラム ②主脚タイヤの一部 ③有 ④関西国際空港の敷地内
- ①一・〇キログラム ②フェアリングの一部 ③無
- ①二・〇キログラム ②パネル ③無
- ①一・〇キログラム ②アンテナ ③無
- ①一・〇キログラム ②パネル ③無

- ①二・〇キログラム ②バネ(一本) ③無
- ①三・〇キログラム ②ブレーキ板 ③無
- ①一・七キログラム ②主脚タイヤの一部 ③有 ④出雲空港の敷地内
- ①一・五キログラム ②ブレーキ板 ③有 ④新千歳空港の敷地内
- ①五・〇キログラム ②主脚タイヤの一部 ③無
- ①二・〇キログラム ②主脚タイヤの一部 ③有 ④関西国際空港の敷地内
- ①二・〇キログラム ②パネル ③無
- ①一・八キログラム ②前脚タイヤの一部 ③有 ④岡山空港の敷地内
- ①八十三・四キログラム ②ファンカウルの一部 ③無
- ①十二・二キログラム ②ファンカウルの一部 ③有(一部) ④多良間島の海岸
- ①十三・一キログラム ②ファンブレード ③無
- ①四・九キログラム ②ファンブレード ③無
- ①九十七・三キログラム ②ファンカウルの一部 ③無

①二・〇キログラム ②前脚タイヤの一部 ③有 ④東京国際空港（以下「羽田空港」という。）の敷地内

①一・四キログラム ②ブレーキを固定する部品の一部 ③有 ④関西国際空港の敷地内

①七十五・〇キログラム ②主脚タイヤ（一個） ③有 ④女満別空港の敷地内

①五・〇キログラム ②補助動力装置の空気取入口ドア ③無

①四・〇キログラム ②ブレーキ部品の一部 ③有 ④中部国際空港の敷地内

①六十・〇キログラム ②フェアリングの一部 ③有 ④成田国際空港の敷地内

①四・七キログラム ②主脚タイヤのゴムの一部 ③有 ④成田国際空港の敷地内

①一・四キログラム ②ブレーキを固定する部品の一部 ③有 ④羽田空港の敷地内

①三・三キログラム ②ブレーキを固定する部品の一部 ③無

①十・〇キログラム ②主脚タイヤのゴムの一部 ③有 ④成田国際空港の敷地内

①六・四キログラム ②着陸灯 ③有 ④羽田空港の敷地内

①五・〇キログラム ②主脚タイヤのゴムの一部 ③無

- ①三・〇キログラム ②エンジンの消音パネル ③無
- ①二十五・〇キログラム ②エンジンカウル ③有 ④太平洋上
- ①五・〇キログラム ②主脚タイヤのゴムの一部 ③有 ④中部国際空港の敷地内
- ①二・六七キログラム ②エンジンの消音パネルの一部 ③無
- ①六・五キログラム ②主脚タイヤのゴムの一部 ③無
- ①三・五キログラム ②主脚タイヤのゴムの一部 ③無
- ①二十八・〇キログラム ②主脚タイヤのゴムの一部 ③有 ④羽田空港の敷地内
- ①一・二キログラム ②主脚ホイールの部品 ③有 ④成田国際空港の敷地内
- ①二十五・〇キログラム ②主脚タイヤのゴムの一部 ③無

一の1のロについて

一の1のイで御指摘の「報告制度」においては、部品の欠落が「航空機の運航過程のどの時点で発生した」かについては報告の対象となっておらず、また、部品欠落の発生場所は、多くの場合、特定することは困難であり、政府としてお尋ねについて把握していないため、お答えすることは困難である。

一の1のハについて

お尋ねの「航空機の機能や飛行（離陸、着陸を含む）に支障が生じた」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、部品の欠落が報告された事例のうち、航空法（昭和二十七年法律第二百三十一号）第七十六条第一項各号に掲げる事故又は同法第七十六条の二に規定する国土交通省令で定める事態に該当するものについて、①当該事例の発生日、②航空会社、③航空機の型式、④欠落した部品、⑤当該部品の重量、⑥当該事故又は当該事態の具体的内容及び⑦航空会社に対する政府の対応については、それぞれ次のとおりである。

- ①平成三十年三月二十四日 ②ピーチアビエーション株式会社 ③エアバス式A三二〇―二一四型 ④前脚トルクリンクの一部 ⑤一・〇キログラム ⑥航空機の前脚の損傷により地上走行が継続できなくなった事態 ⑦同社に対する当該事態に係る原因分析及び再発防止策の検討の指示並びに同型機を運航する航空会社に対する情報共有及び点検の指示
- ①令和二年十二月四日 ②日本航空株式会社 ③ボーイング式七七七―二〇〇型 ④ファンカウルの一部（三個）及びファンブレード（二個） ⑤九十七・三キログラム、八十三・四キログラム及び十二・

二キログラム並びに十三・一キログラム及び四・九キログラム ⑥発動機の破損（破片が当該発動機のケースを貫通した場合に限る。）に準ずる事態 ⑦同社に対する当該事態に係る原因分析及び再発防止策の検討の指示並びに当該発動機と同種のものを装備した航空機を運航する航空会社に対する情報共有及び点検の指示

一の1の2について

政府としては、お尋ねの「研究・検討」を実施しておらず、また、お尋ねの「衝撃の大きさ等について示すもの」についても把握していない。

一の2について

お尋ねの「羽田空港において報告された件数」について、御指摘の「年度ごと」にお示しすると、令和元年度が三百八十二件、令和二年度が四百六十八件、令和三年度が五百三十件及び令和四年度が四百十八件である。なお、これらの件数はあくまでも羽田空港に着陸後の航空機に係る機体チェック等により判明した部品欠落の件数であり、当該部品欠落の発生場所は、多くの場合、特定することは困難であるところ、これらの件数は羽田空港周辺で発生した部品欠落の件数を意味するものではない。

一の3について

政府としては、御指摘の「二〇一九年度」から御指摘の「二〇二三年度」までの部品欠落の報告件数のみをもって、御指摘の「落下物を未然に防止することが容易ではない」と判断できるものではないと考えている。いずれにせよ、今後も引き続き、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」の見直しと強化を図るとともに、同パッケージに盛り込まれた対策を、航空会社をはじめとする関係者とともに着実かつ強力に実施してまいりたい。

二の1について

御指摘の「第六回検討会」においては、複数の航空機が羽田空港のA滑走路及びC滑走路へ同時に進入する際の飛行経路に係る国土交通省による安全性評価の結果に基づく検討が行われる予定であるところ、当該安全性評価に時間を要していることから、御指摘のように「二〇二三年中に開催」するに至らなかったものである。

二の2について

お尋ねの「同検討会の検討に基づく業務」の意味するところが必ずしも明らかではないが、国土交通省

においては、御指摘の「第五回検討会」での議論を踏まえ、引き続き、二の1について述べた安全性評価を実施しているところである。御指摘の「外部に発注して行っている業務」については、お尋ねの①「案件名」、②「発注機関」、③「契約日」、④「契約先」及び⑤「履行期間」をお示しすると、それぞれ次のとおりである。

① B七六七型飛行シミュレータ装置を用いた検証作業 ② 国土交通省航空局 ③ 令和四年九月十五日

④ 日本航空株式会社 ⑤ 同月十六日から令和五年三月二十四日まで

① B七七七型飛行シミュレータ装置を用いた検証作業（その二） ② 同局 ③ 同年一月十一日 ④ 全日

本空輸株式会社 ⑤ 同月十二日から同年三月二十四日まで

二の3について

令和五年度においては、御指摘の「検討会」は開催していないため、お尋ねの「支出」はない。

二の4について

国土交通省においては、引き続き、二の1について述べた安全性評価を実施しているところであり、お尋ねの「同検討会の次回開催時期」について、現時点でお示しすることは困難である。

二の5について

お尋ねについては、国土交通省においては、現在、航空機の騒音による影響の軽減、御指摘の「新ルート」の固定化の回避等の観点から、当該新ルートの見直しが可能な方策があるかどうかについて技術的観点から検討を行っているところであり、「新ルートは「固定化」されるものになっているのではないかと」の御指摘は当たらないと考える。また、当該新ルートについては、将来的な航空需要の拡大を見据え、我が国の国際競争力の強化、首都圏における航空機の騒音による影響の分散等の観点から、御指摘の「検討期間中」においても、引き続き運用する必要があると考えている。

