

羽田空港増便計画の新ルートについて「実際の飛行状況に即した試験飛行を行うこと」及び「試行期間を設けること」を国土交通省に要請する陳情

令和元年 月 日

豊島区南長崎4丁目14番地7号

島崎 昭彦

電話 03-3951-5500

豊島区議会議長 磯 一昭 様

陳情の趣旨

陳情の理由は次のとおりです。

- 1) これまでの国土交通省説明会で示された飛行機の上空通過時の体感資料は、モニターの画像、ヘッドホンによる騒音と別々のものであり、視覚・音・振動・威圧感を総合的に組み合わせたものは提示されていません。
- 2) 総合的な影響度を測るものとして試験飛行がありますが、新ルート下の住民にとっては、単独飛行では実状の把握ができません。今回の計画は、2分に1機の通過と頻度が高いものであり、また2ルートに挟まれる地域もあることから、正確に実状を把握するには、国際線に使われる中～大型機による、2ルート同時の、複数機の連続飛行が必要です。
- 3) 国土交通省の説明会に参加した人数は、オープンハウス型で約400名（池袋・南長崎）、教室型で約280名（南長崎・千早）合わせて約680名、新ルートから500m圏内の住民を約40,000世帯とすると、約1.7%が国土交通省から資料を受け取り、詳細に計画内容を知ったこととなります。残り90%以上は、一部の新聞等のマスコミ情報はあっても、多くは詳細を知らない状況です。
- 4) 多くの人知らない中で、新ルートの飛行が実施された場合、大きな反動・反発が危惧されます。騒音問題を始めとして、安全性の問題も再度検証が求められます。
- 5) 専門家によれば、航空機騒音は、着陸時重量やエンジン出力の入れ方によって大きく変わるため、その数値を把握した上での騒音値でなければ信頼性が薄いとされます。今回、国土交通省が提示した騒音値は、他の飛行場で収集したデータを参考に決めたものであり、飛行条件が明確でなく、再現性がないため、科学的根拠は乏しいとのことです。
- 6) 今回の新ルートでは、航空機の降下角を3度から3.5度に引き上げる計画です。世界の大空港の9割以上で3度が標準である中、3.5度での降下は、接地直前操作にかなりの技量を求められるため、事故の危険性が增大します。

7) 最近の墜落事故では、ボーイングの新型機737maxの2件が記憶に新しいですが、この事故は、航空機の自動化が過度に進んだことによるパイロットとのミスマッチングが原因と言われています。今後、自動化がどのように進んでいくかわかりませんが、まだ発展途上であり、事故の原因が解消されていません。

8) 航空会社の管理体制の中で、整備士の数が世界的にも足りない状況にあります。また、夜勤等の過酷な労働条件と相まって、今後どこまで安全が担保されるか疑問です。

9) 新飛行ルートに伴い、上空に制限表面の設定が9月30日に告示されました。これにより、池袋・大塚・目白を含む豊島区の広い範囲で、建物の高さが約300m以下に制限されることとなります。現在、サンシャイン60は約239m、大阪のあべのハルカスは約300mの高さであることを考えますと、これは、今後の豊島区の商業地発展の阻害要因となります。これについても、関心のある人以外の方は、ほとんど知りません。

以上により、下記事項について陳情します。

— 記 —

1. 国土交通省に対して「実際の飛行状況に即した試験飛行を行うこと」を要請すること、を要望します。
2. 国土交通省に対して「新ルートの実施に際しては固定化せず、試行期間を設けること」を要請すること、を要望します。

氏 名	住 所