

4 陳情第 21 号

4 陳情 第 21 号	新管制方式での運用実績に基づき国に対し羽田新ルートは早急に運用停止を求める陳情
付託委員会	環境建設委員会
受理及び付託 年 月 日	令和4年6月2日受理、令和4年6月10日付託
陳情者	新宿区上落合 _____ _____ 共同代表 _____

(要 旨)

10年以上前の計画で運用を始めた羽田新ルートは2020年11月より後方乱気流精査による国際基準に合わせた航空管制方式に変更して運用をしています。

一般社団法人航空交通管制協会技術委員会のレポートによれば「離着陸機間が短縮され高密度運航が実現出来る」としています。

そして、調査の結果これが明らかになりましたので国に対し羽田新ルートを早急に運用停止するよう意見書の提出を求めます。

(理 由)

1 本年3月23日に開催された環境建設委員会で審査された「4陳情第5号 国に対し羽田新飛行ルートは早急に運用停止するよう意見書を提出することを求める陳情」の審査結果を、署名をいただきました新宿区内の103名の町会長様にご報告に回りました。多くの皆様は驚かれております。

しかし、激励もされ、さらなる付託を受けましたので、今回も陳情を提出いたします。

2 当会において、2022年5月3日に、羽田空港のC滑走路を使用する飛行ルートで、着陸態勢の飛行機が、車輪を出して羽田空港に向かう実績を、渋谷区において現地調査しました。

その結果、16時43分30秒から17時12分52秒までの30分弱の間に17便通過しました（実績記録あり）。

計画を説明する「羽田空港のこれから」では、海上ルートでは82便しか離着陸できず、これを90便に増やすため、都心を縦断するC滑走路を使用する飛行ルートは30便/時（2分間隔で飛ばす）活用出来るようにしています。

ところが、当会での現地調査では飛行間隔は1分30秒を切る場合もありました。

3 当会の現地調査のきっかけは、当会と国土交通省上級官僚との電話での質疑において、「2020年11月の航空管制方式への改定により、大型機と中型機の後ろは1マイル詰められるようになった」、「1マイルの飛行時間は30秒である」、「既に新た

な航空管制方式が運用されている」、「新たな航空管制方式は、国際基準に合わせたものである」旨の発言があったことによるものです。

計画段階より飛行方式の効率化が出来るようになったにも関わらず、その変化を利用していないこととなります。

従来の海上ルートに戻しても計画した増便はできます。

善良な2名の公務員は航空管制方式の改定で増便出来ると答えています。

4 本年3月13日に、「新宿」の名のついた民間のテニスコートに推定1kgの氷塊が落下しました。

通報した医師は「頭に当たれば生き死にの問題になる」と言っています。

スマートフォンでの氷塊の撮影記録は15時33分となっており、直前に飛行機が通過していることを国土交通省は認めています。

現地を視察してみますとほぼ真上を飛行機が飛びますが、国土交通省は飛行機に起因しないと幕引きしました。

2017年、KLM機から4kgのパネルが、3.7km離れたところに落下しました。

国土交通省の原因究明しない姿勢は、人身事故となった場合でも加害者を特定しない状況を放置したこととなります。

「挙証責任の転換」は被害者が一定の因果関係を証明すれば、加害者が責任のないことを証明できない限り責任を負うとの考えで、我が国で取り入れられています。

氷塊が落下したテニスコートの会員は、不安の中でプレイしています。

国はビル風、気流、車輪の脚下げ位置等を分析した上で、どこから落ちた氷か証明すべきです。

飛行機が飛ぶ日は子供達の「ただいま」の声を聞くまで、心配な日々が続きます。

問題の解決には、元の海上ルートに戻す以外にありません。