

陳 情 文 書 表

受理番号	30第12号	受理年月日	平成30年8月28日
陳 情 者	[Redacted]		
件 名	羽田空港の国際線増便計画の見直しを求める陳情書		
<p>国土交通省は、2014年6月にまとめられた「首都圏空港機能強化技術検討小委員会の中間取りまとめ」を同年7月に公表し、これに基づき、2020年以降における羽田空港の国際線増便を企図した処理能力拡大策を提案しております。</p> <p>上記を受けて、2015年7月から「オープンハウス型」説明が行われてきました。しかしながら、来場者の疑問や質問に対して納得できるような説明は拝聴できませんでした。</p> <p>【陳情の趣旨】</p> <p>本計画の核心部分は、「2020年に向けて羽田空港国際線の増便」のために「飛行経路を見直し」することにあります。すなわち目黒区においては、「南風、好天時（荒天時）、15時から19時」の時間帯（南風運用の割合は運用全体の約4割）において、「1時間に最大23機（2～3分間に1機）」が高度約610m（目黒区三田地域、目黒駅付近）の低空を飛行するという計画になっていることです。</p> <p>本計画が実施されると、住宅の密集地であり、近年は高層ビル群が乱立する都心の上空を航空機が低空で飛行し、騒音問題を始め、エンジントラブルによる墜落や落下物の危険に日夜さらされることとなります。毎日の安全・安心な生活が脅かされるとともに、静謐な住環境が著しく損なわれることになることは想像に難くありません。万が一の事故を想定すれば、計り知れない惨事となることは明らかです。</p> <p>そこで、「2020年に向けて羽田空港国際線の増便」のための「飛行経路を見直し」による都心の上空を低空飛行するという計画は見直しをしていただきたい。並びに関係機関に対しその旨の働きかけを強めていただきたい。というのが陳情の趣旨です。</p> <p>【陳情の理由】</p> <p>都心上空の低空飛行に伴う様々な不安のうち、区民の不安が特に大きいのは騒音に対するものであり、二番目に墜落事故の危険、三番目に落下物が続いており、この3つが突出しています。また、付随して騒音等による住宅等の資産価値低下も指摘されております。国土交通省が計画している新飛行ルートについて以下の6項目にわたり事実を述べ、陳情します。</p> <p>1 米軍に対して「密集地上空で訓練しないこと」を要望</p> <p>2017年12月、小池都知事が会長である「横田基地に関する東京都と周辺市町連絡協議会」が米軍に出した要望書によると、「密集地上空で訓練しないこ</p>			

と」と要望しております。都心の住宅密集地上空を低空飛行することは、条件としては民間機といえども同様ではないでしょうか。

2 国交省の担当者(説明者)も落下物について「100%なくすのは不可能です」と発言

2018年1月24日、江東区北砂で行われた「フェーズ4」(オープンハウス型説明会)において、住民とのいろいろなやりとりの中で国交省の担当者が落下物をなくすことは「100%不可能」と発言いたしました。この発言は事実に基づく極めて自然な発言です。

国土交通省は、平成29(2017)年11月に「落下物防止等に係る総合対策推進会議」を開催、翌年3月に「落下物対策の強化策(報告書)」をまとめました。

この中で、総合対策推進会議は「報告書」をまとめる背景について、2017年9月に相次いで発生した「パネル脱落事案」(KLMオランダ航空)と「スライドドア脱落事案」(全日本空輸)を受け、「住民の安全を確保しつつ、安心を更に高めるため」、「これまで講じてきた落下物対策を各般にわたって充実・強化し、未然防止策、事後の迅速な事案究明・対応等を推進する」ことを目的として…と述べています。

しかしながらその内容は、「落下物対策総合パッケージ(概要)」を見る限り具体策に欠けています。

落下物を「100%なくすのは不可能」という現実には、部品やパネル、氷塊等の落下物の危険はゼロにはできない以上、事故を未然に防止するための最良・最善の防止策は「住宅や高層ビルが密集する地域の上空は飛行しない。させない」ことであると考えます。

3 熊本空港における重大インシデント認定事故

2018年5月24日15時52分熊本空港を離陸した日本航空ボーイング767-300型大型機は、熊本空港の西約10km、高度約1,800m付近(熊本県益城町中心部)において第1(左側)エンジンに不具合が発生したため、16時17分同空港に着陸しました。

この事故は、「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)」に準ずる事態のため、「重大インシデント」に認定されました。

幸いなことに死傷者はありませんでしたが、回収された金属片136個、落下物による被害は10件報告されています。熊本県益城町という一地方都市ですら被害が発生している状況に鑑みれば、都心上空・目黒上空で同様の規模の事態が起こればその被害は計り知れないものとなります。

この事故を受けて、「全国民間空港関係市町村協議会」は、6月1日付で石井国土交通大臣並びに日本航空株式会社宛に「航空機の安全確保について」の申し入れを行っています。

4 航空法第111条の4に基づく報告(平成29年4月から平成29年9月)

航空法第111条の4に基づく「報告」がされており公開されています。平成29年4月からの半年間における全国の報告件数は600数十件に及び、そのうち約1/3の227件が羽田空港発着便で起こっています（航空輸送の安全に関わる情報別冊による）。

航空機事故の発生は、離陸後3分、着陸前8分の「魔の11分」と呼ばれる離着陸時に集中していると言われており、都心上空の飛行ルートは慎重な操縦が要求される着陸時に密集市街地上空を通過するもので、周辺地域に新たな危険と負担をもたらすものです。

5 航空各社に落下物の報告を求めるようになった2017年11月からの半年間で219件

2017年9月23日午前10時57分頃、関西国際空港を離陸したKLMオランダ航空868便から重さ約4.3kgの胴体のパネルが脱落し、大阪市内を走行中の乗用車に衝突して乗用車が損傷しました。

この事故を受けて、国土交通省は航空各社に対して落下物の報告を求めるようになりましたが、「2017年11月から2018年5月末日までの半年間で219件、そのうち外国航空機は23件」と報告されました（2018年6月4日参議院決算委員会議事録）。

また、相次ぐ落下物事故を受けて、機能強化そのものには賛成だという自治体の首長からも、国土交通大臣に対して再発防止策の徹底などを求める「要望書」があげられております。例示すると、豊島区長「要望書」（2017年9月26日）、新宿区長「羽田空港機能強化に伴う情報提供及び安全対策等についての要望書」（2017年9月27日）、新宿区議会は「羽田空港新ルート計画の環境・安全性の検証と討論型説明会の開催を求める意見書」（同年10月16日）をあげています。

同様の事故がつい最近（2018年8月16日）も発生いたしました。KLMオランダ航空のパネル落下事故が決して偶然起こったものではなく、頻繁に起こりうることを示すものであり、住宅密集地上空を飛行することがいかに危険なものであるかを如実に物語るものとなっています。

6 安倍首相の所信表明演説と「観光立国」に関して、「1日4時間限定」は守れない恐れ

安倍首相は、2018年1月22日の第196回通常国会における所信表明演説で「観光立国は地方創生の起爆剤です」と表明しました。

また、首相は「日本を訪れた外国人観光客は、5年連続で過去最高を更新し、2,869万人となりました」と述べ、「2020年の訪日外国人4,000万人目標の実現に向けて、全力を尽くしてまいります」と表明しています。

この所信表明に関連して、「2030年には訪日外国人は6,000万人が目標」などという数字も喧伝されています。

これらの数字が何を物語っているのかを類推すると、本計画の核心部分である「2020年に向けて羽田空港国際線の増便」のために2020年までは「1日

4時間の飛行に限定」するが、その後は飛行時間がさらに延長され、離発着回数も大幅に増加する可能性がある、ということにならざるを得ません。すなわち「1日4時間限定」は運用当初の見込みであり、一度運用が開始されれば「限定」は解除され、守られない恐れが多分にあることを示しています。

私たちは、こうした国の対応では安倍首相がおっしゃっている「地元の理解」は得られないと思います。

以上6項目にわたって「陳情の理由」について、事実を即して述べてきました。

重要なのは、これらの項目はごく最近のほぼ一年以内に起こった出来事であり、また発表された内容であるということです。起こっている事実から目を背けることなく客観的に判断していただきたいと心から願うものです。

「2020年オリンピック、パラリンピック」があるからという目先の事情に惑わされることなく、その先の未来にもしっかり目を向けて判断することが求められます。

その上で、ここは一旦立ち止まって計画全体を見直すべきものとする次第です。

【陳情事項】

目黒区議会において、「2020年以降における羽田空港の国際線増便を企図した処理能力拡大策」の計画は見直すよう政府・国土交通相に進言することを求めます。