



2016年7月27日  
日乗連発第39-20号

国土交通省東京航空局長  
山口 勝弘 様

ALPA Japan/日本乗員組合連絡会議  
議長 舘野洋彰

## 東京国際空港跡地第2ゾーンの開発に関わる要請

IFALPA (International Federation of Air Line Pilots' Associations) は、世界 100 カ国、約 10 万人のパイロットの声を広く伝える役割を果たしており、ICAO (国際民間航空機関) の恒久オブザーバーとしての活動も幅広く行っています。

ALPA Japan (Air Line Pilots' Association of Japan) = 日本乗員組合連絡会議は、一国一協会を原則とする IFALPA の会員として活動している国内唯一の組織であり、航空の安全に関する活動を日本の内外で幅広く行っている団体です。

2016年6月30日に発表された「東京国際空港(羽田空港)跡地第2ゾーンの開発に係る民間事業者選定に関する審査講評及び選定事業者の提案概要の公表」については、日本における航空産業の更なる発展に貢献することが期待出来ることから、ALPA Japan もこの動きを歓迎します。

マスコミ報道によると、この跡地にはホテル等の商業施設が建設される予定となっていますが、これらのビルの影響で今以上に乱気流が発生することにより、今後の羽田空港を離発着する航空機への影響拡大が懸念されます。現在の国際線ターミナルビル (TIAT) が竣工されて以降、羽田空港を離発着する航空機に対して気流の影響が報告されていることから、双方の建造物による影響が相乗効果となって、航空機の運航に対して更なる影響を与える可能性が考えられます。

TIAT による風の影響は、航空安全推進連絡会議主催の安全要請 (毎年 6 月実施) において、2011 年から 2015 年まで毎年取り上げてきた内容ですが、未だに全容が明らかになっていません (2013 年における答弁で、TIAT が風洞実験を実施した旨の内容を確認しましたが、この風洞実験は地上数メートルの影響に係る実験しか行っておらず、私たちが必要としている、運航の影響が報告されている TIAT から約 5 マイル及び対地 300 メートル付近以下の空域、また滑走路近辺における影響については未だ不明です)。

ANA や JAL 等の運航現場では、TIAT の竣工以降、RWY22 への進入中に従来と異なる乱気流が発生するようになったことが共通の認識となっており、パイロットはそれに対する備えをする必要があります（ただし、これは公式な内容ではないため各航空会社でも公式情報とされておらず、外国の航空会社にもその事実は知らされていません）。RWY16R での離陸直後の乱気流も TIAT が影響しているという声もあり、総じて TIAT の風による影響を懸念する声はパイロットの現場で多く挙がっています。

今回の跡地第 2 ゾーンの開発が終了した後、航空機の運航への更なる悪影響が懸念されることから、建設が開始される前のこのタイミングで、選定事業者のみに責任を負わせるのではなく、国土交通省東京航空局及び航空局が主体的にこの問題に取り組むことが求められます。何故なら、これは従前の枠組みとは異なる新たな考え方であり、「風」という見えないものに対する日本の航空行政における新しい発想だからです。

今般、ALPA Japan/日本乗員組合連絡会議は、以下の内容を国土交通省東京航空局（及び航空局）に要請します。

#### 記

1. 現在の国際線ターミナル（TIAT）による風の影響が、航空機の運航にどう影響しているか、風洞実験や CG 解析等によってそのメカニズムを明らかにし、結果を速やかに公表すること。その実験範囲は RWY22 の進入経路、RWY16R の離陸経路、そして将来的に利用が予定されている RWY16R/L の進入経路とすること。
2. 東京国際空港跡地第 2 ゾーンに建設が予定されている建物が発生させる乱気流によって、航空機の運航に対してさらにどんな影響を及ぼすのか、風洞実験や CG 解析等を実施してその結果を公表すること。その実験範囲内は上記 1 と同様の範囲とすること。
3. 今後、東京国際空港跡地に新たな高層建造物が設置される全ての場合において、航空機の運航に影響を及ぼす可能性が無いかアセスメントを実施すること。

以上