

羽田空港の増便計画による「航空機の都心低空飛行ルート案」撤回を国、都へ働きかけるよう求める陳情

(生活振興環境委員会付託)

受理番号 第 4 1 号

受理年月日 平成 2 8 年 3 月 3 日

付託年月日 平成 2 8 年 3 月 2 3 日

陳 情 者 . . . . .  
. . . . .

陳 情 原 文 国土交通省主催による「羽田空港のこれから」の説明を聞き、羽田空港増便計画による新ルート案が実施されると、私たちの住環境が大きく損なわれることがわかりました。

現在、航空機騒音や事故の危険を極力さけるため、6000フィート以下では陸上上空を飛行しないのが原則です。唯一の例外が南風悪天候の6時～23時、江戸川区上空を計器着陸するルートです。これも、羽田空港の再拡張終了以降、飛来数が大きく増加し、住民はその騒音に悩まされています。

今回の増便計画案は、少子高齢化、国際競争力強化を理由に羽田空港発着機数を1時間当たり現80機から90機にするため、これまでの原則を破棄して、都心上空を低空で飛行するルートを導入するというものです。具体的には、北風の6時～10時半及び15時～19時の離陸時は荒川上空を北上し、南風の着陸15時～19時は、悪天候の場合も都心上空から計器飛行で空港に向かうというルートの導入です。

これが実行されれば、江戸川区上空を飛来する航空機数は、南風時悪天候の15時～19時の減を加味しても、現在の5倍を超える数となります。

騒音の程度は国土交通省の説明では、荒川河口付近で3000～6000フィート、最大騒音レベルは70デシベル前後であり、機種により異なるとのこと。現在の江戸川区飛来時は上空2000～3000フィート、最大騒音レベルは清新町における江戸川区の平成26年度調査結果で最大81.5デシベル、70～75デシベルが全体の76%です。騒音レベルは低下すると説明していますが、実際にはどうなるかはわかりません。国の資料によれば、着陸時2000フィートの騒音レベルと離陸時4000フィートの騒音レベルとで大差ありません。また、現在の離陸機の航跡を見ると、離陸後、幅数キロに広がっており、荒川上空といっても、その周辺に広く騒音被害が発生すると思われます。試験飛行で騒音の実際を体験させてほしいとの意見に対しては過密運航状態なので「できない」の一点張りです。

さらに、南風時、新たに着陸機の経路となる地域の方々は、今の江戸川区の騒音回数の3倍もの騒音に悩まされることとなります。

騒音の問題ばかりでなく、事故や落下物、大気汚染の問題も心配です。環境は住民の共有財産です。江戸川区は40数年前、航空機騒音問題で訴訟を起こし、区と区議会、住民が一丸となって国に対策を講じさせた経緯があり、国も運輸省航空局長声明で「今後とも同空港（東京国際空港）周辺の航空機騒音被害の軽減に、さらに行政努力を重ねる所存である。」としています。今回の新ルート案はこの約束に反するものです。

つきましては、貴議会において、このルート案の撤回を国及び東京都に働きかけていただきますよう陳情いたします。