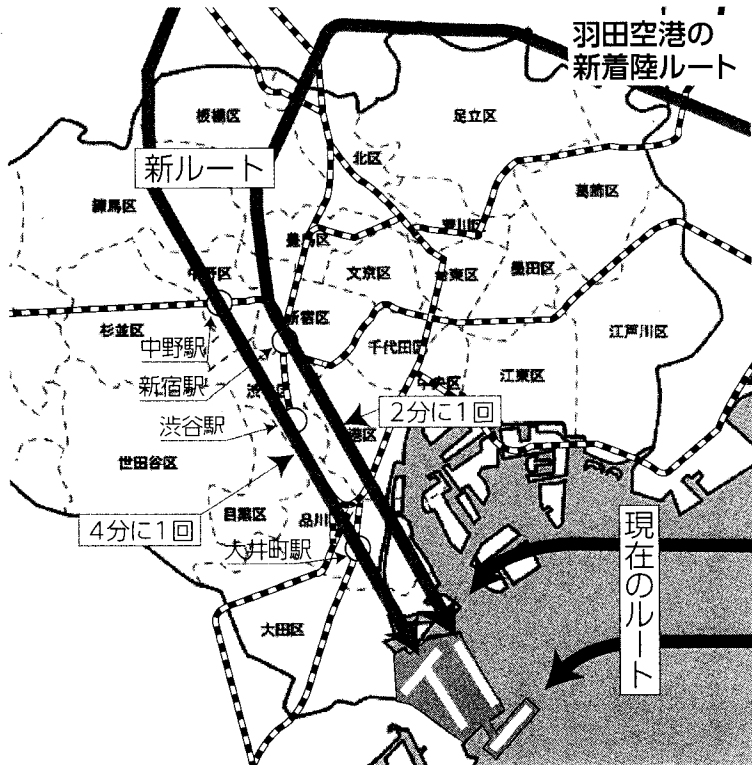


地元「同意は得られていない」、羽田新飛行ルート計画

羽田増便による低空飛行ルートに反対する品川区民の会
秋田 操 あきた みさお



羽田新飛行ルートは南風時の午後3時から4時間間隔にわたり、2〜4分に一度、都心上空を低空飛行する。騒音や落下物の危険などが指摘され、地元住民による反対運動も広がっているが、2020年1月には美機のテスト飛行が強行される予定。

出典：『東京民報』2019年10・11月号外を参照し、『住民と自治』編集部作成

新飛行ルート2020年3月から運用開始

国土交通大臣は2019年8月8日、羽田空港増便のため都心の低空飛行ルートを「地元の理解」を得たので決定したと発表しました。しかし、品川区議会では同年3月末、羽田新飛行ルート計画を全会一致で「容認できない」と決議しました。国土交通省は、真に「地元の理解」が得られるまで誠実に徹底的に説明するべきです。

米国民航空会社の要求

米国民航空代表部の2019年貿易障壁報告には、「羽田空港が2020年までに追加の国際便発着枠を開設することが見込まれており、いくつかは米国民航空会社に利用可能となるべきであるところ、米国は引き続き注視していく」と述べ、増便枠の割り振りに圧力をかけています。結果、新飛行ルートの50便増加分のうち、日米間協議で日本側12便、米側12便を割り振ることにし、米国民航空会社の要求である羽田―米国民航空路線の増便を取り決めました。この新飛行ルート計画とは、日米航空会社の利益優先によるものです。

都心は騒音地獄

羽田空港機能強化に向けた増便という世間では肯定的に受け止められている向きもあるでしょう。問題はそのためのも都心低空飛行ルートです。南風時の午後3時から4時間、1時間当たり44便の着陸機が練馬区から品川

区に飛来し、品川区大井町駅周辺では高度300mで飛ぶこととなります。北風時は荒川に沿って8時間半、1時間当たり22〜23便が離陸します。これが実行されると国はさらに飛行時間延長を求めてくるでしょう。歯止めがありません。

国土交通省の試算では、大井町駅周辺は80デシベルといわれますが、これは机上の数値です。南風時、着陸機は1分20秒に1機の割合で来ます。このため騒音が消えない間に次の着陸機が来て、4時間間隔にわたって騒音地獄となり、住民はいままで経験したこともない環境の激変に直面することになります。

国土交通省は、WHO（国連保健機関）の騒音による健康被害の「ガイドライン」による検証はしないとされています。国および東京都、関係自治体は、密集地帯である都市の危機管理を放棄していることとなります。

住民の意思を問う住民投票の実施を

いま大事なのは、われわれ住民の意思を明確に示すことです。品川では、地方自治法に定められた直接請求で、新飛行ルートの可否についての住民投票条例を2020年春に制定させようと準備しています。

増便最優先、環境破壊の都心低空飛行も辞さない国の頑なな態度に対して東京全体で反対運動が広まってきており、さらに強化して白紙撤回を実現したいと考えています。