

羽田離発着旅客機の都心低空飛行問題と東京都政

「誰のための都心低空飛行か」

大田区議会議員 フェアな民主主義 奈須 りえ

1. 国の説明してきた都心低空飛行の目的

増便 羽田44.7万回(39万回/2012年度実績)

新飛行ルートで更に3.9万回増やせる。一時間に80便から90便

◆豊かな経済のため増便する→誰が豊かになるか?

◆「国際競争力強化」「訪日外国人旅行者の更なる増加」「国内各地への経済効果の波及」

コロナで羽田空港は減便 成田は滑走路1本/2本中 でも行う都心低空飛行

→延期さえ無し。都心低空飛行の真の目的は何か?

2. 羽田空港の歴史的経緯

羽田空港=宅地や高層建築物が密集する東京都心に近く、アクセス利便性が高い空港

- ・ 航空機事故や敗戦後 GHQ の接收、48時間強制退去など住民は空港に悩まされてきた
- ・ 空港処理能力(供給)に対し航空需要が増え、機材の大型化→うるさくなった
- ・ 住民と議会の運動→昭和48年大田区議会が空港撤去の決議
- ・ 住民の声に後押しされる形で、美濃部都政下の東京都が国と大田区品川区の間を取り持ち

移転対策問題協議会開催

→沖合展開事業及び再拡張(D滑走路)事業

- ・ 海から入って海に出る 国と大田区との約束

→騒音をてきる限り軽減するため、東京湾を最大限活用した飛行経路を設定

3. 新飛行ルートの問題点 世界の非常識 低空で密集市街地を飛ぶ

◆騒音

効果の無い騒音対策

危険な効果角度3.5度、低騒音機、

そもそも、基準の低い日本の航空行政

夜間の評価なく平均で問題なしとされる

◆安全

落下物・クリティカルイレブンミニッツ(離陸3分着陸8分)、川崎石油コンビナート上空

制限水面変更のためのパブリックコメント・公聴会 都心高層建築物

◆環境

環境アセスメント無し

◆合意形成・地方自治・国の専権事項か

オープンハウス型説明会

大田区との協議

東京都の果たした役割

◆グローバル化

日米オープンスカイ

◆国際線の増便

◆大田区との協議

◆横田の空域

4. 主権はどこに?誰のための都心低空飛行か

- ・国は、自治体は、誰の声を聴いてきたか?
- ・公聴会に参加したのは?
- ・増便で運ばれるものは?
- ・都心低空飛行で行われなければならない規制は?

5. 東京都の果たした役割は?

【羽田空港沖合移転問題時】

東京都が、国と自治体の仲立ちをして沖合移転が進む

旧運輸省,東京都及び地元区(品川区・大田区)の「羽田空港移転問題協議会(3者協)」

【今回の都心低空飛行】

国、東京都、品川・大田区の三者協は一度も開かれない。

「都」及び関係区市が、2014年から2019年7月23日にかけて19回にわたり、羽田空

港の機能強化に関する情報を共有し、意見交換

【中央集権化、国の直轄自治体化、23区を内部団体化】

●国家戦略特区東京圏

●都区制度における都と区の関係