

情報と交流の広場

住民の命・健康・財産を脅かす

羽田新飛行ルート（東京都）

党東京都議会議員 白石たみお



羽田空港の機能強化をめくり、住民の命と暮らしは、危機に直面しています。

安倍政権は、二〇二〇年までに訪日外国人四千万人を実現し、国際競争力を拡大するため、と必要性を盛んに宣伝し、羽田空港の国際線着陸枠を約四万便増やすとしています。

そしてこの増便を実現するために、これまで原則としておこなえなかった、都心の低空飛行を解禁する「新飛行経路（案）」（図1）を実施しようとしています。

この計画は、これまでの羽田空港の在り方を一八〇度転換するものです。

新たに十三区が低空飛行ルート直下に

羽田空港の歴史は、紆余曲折がありながらも、空港と地域がともに共存していくために、航空機騒音の負担軽減など、地域住民の生活に配慮することを前提に機能強化が進められてきました。

例えば、沖合展開事業では、航空機を内陸に飛ばさないように沖合に滑走路を移設することで、東京湾を最大限活用したルート、つまり、海から入り海から出る、という現在の飛行経路が確立されました。

それでもなお、現行ルート直下の大田区、江東区、江戸川区では、航

空機騒音をはじめ、航空機からの落物や事故の危険性、大気汚染などに、住民は現在も苦しめられています。本来、その負担をいかにして取り除くのかという議論や検証が本格的になされなければなりません。

しかし、羽田増便に向けた「新飛行経路（案）」の「新着陸ルート（南風時）」では、新宿都庁上空で約九百メートル、渋谷スクランブル交差点付近ではスカイツリーよりも低い約六百メートルまで高度を下げ、私の地元である品川区の大井町駅上空では東京タワーよりも低い約三百メートルと超低空飛行になります。そのうえ、最大で朝の山手線のラッシュ時よりも多い一分二十秒に一機が轟音を響かせて飛行します。

現行ルート直下に位置する三区に加えて、新宿区、渋谷区、港区、目黒区、品川区など十三区が新たに加わり、区部の約七割の自治体が低空飛行の直下になり、膨大な数の住民が影響を受けることとなります。

航空機騒音の国推計は実測値を大きく下回ることを指摘

航空機騒音による影響は、ただうるさいという問題ではなく、健康被害を及ぼすレベルとなることが考えられます。

私は、騒音問題について、国土交通省にくり返し資料提出を求めるとともに、その実態に基づいて、三月十四日の都議会予算特別委員会できりあげ、国が重大な事実を覆い隠していることを明らかにしました。

これまで国は、どの説明会でも飛行高度ごとの最大瞬間騒音値をコンピューター上で計算した推計値として住民に示していました（図2）。

例えば、新宿都庁上空約九百メートルで七十デシベル（掃除機の音ぐらい）となり、大井町駅上空約三百メートルで八十デシベル（ゲームセンターの店内並み）という推計値が示されてきました。これはいずれも、会話に支障をきたす騒音レベルです。しかし、示された数値はどのような気象条件のもと発生するのかについては、一切記載されていませんでした。

私は、「これが本当に実態に即した数値なのか」、また「示された以

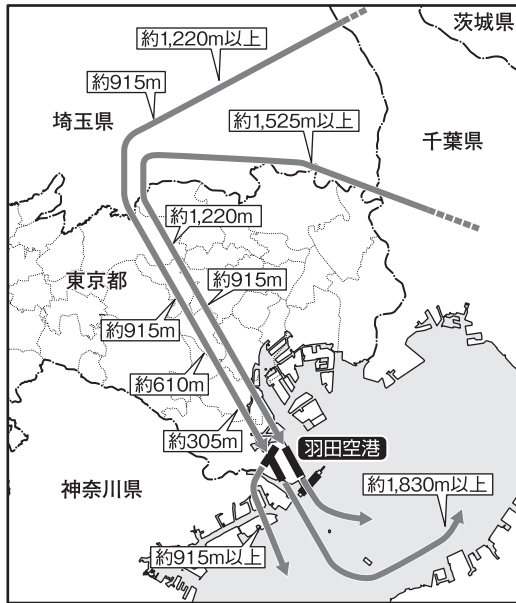
図1 羽田空港の新飛行経路案

(出典:国土交通省HP「羽田空港のこれから」より作成)

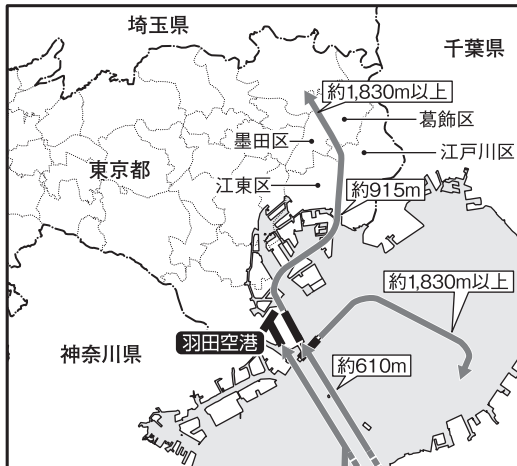
㉑ 南風時・好天時(15:00~19:00)



㉒ 南風時・悪天時(15:00~19:00)



㉓ 北風時(7:00~11:30、15:00~19:00)



上の騒音は出ないものなのか一疑問に思い、国土交通省を問いただしま

した。すると、設定された気象条件は、「晴れの日、気温二十五度、無

風、大気圧一」という条件であることが分かりました。日本の気象は、曇りや雨の日がとても多いことが特徴です。では、天候が悪いときに最大瞬間騒音は

どうなるのか、実測値を国土交通省に出すように求めたところ、江戸川区の測定局上空、約九百m(着陸時)の最大騒音レベルは七八・一デシベルという資料が出てきました(表)。

これは、国が説明してきた推計値よりも八デシベルも上回る結果です。東京都環境局に確認したところ、この八デシベルの差は、音の大きさだと六・四倍の違いに相当するとしています。つまり、「掃除機の音」と説明してきたものが、多くの悪天候時を含む実際の観測では「ゲームセンターの店内」に匹敵するような騒音になることがあると分かったのです。さらに高度を下げた大井町駅

上空では、「パチンコ店内並み」の九十デシベル近い騒音が降り注ぐことは容易に想定できます。

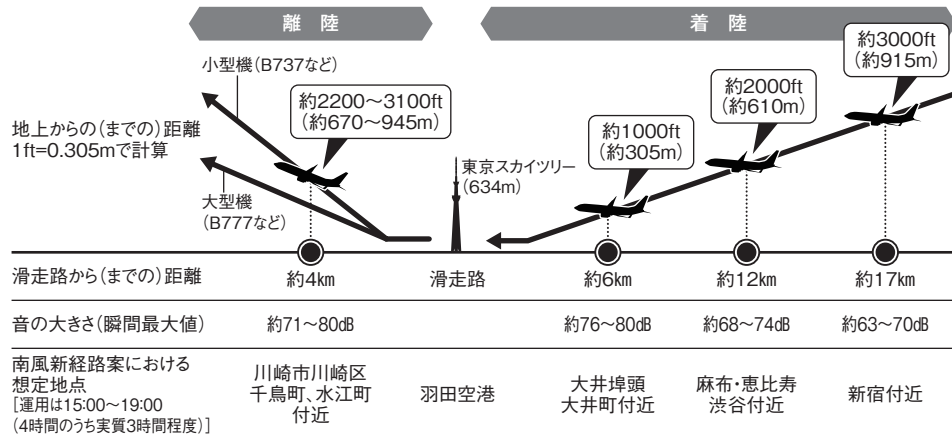
悪天候時(雲に覆われている気象条件下)に低空飛行する航空機の騒音が大きくなるのは、雲が騒音に対して蓋の役割を果たすためです。晴れの日よりも騒音が直下の地域に直接降り注ぎ、騒音はより激しくなります。国が示した晴れの日の推計値と実測値は大きくかい離していることが明らかになりました。

ちなみに、現行ルート直下の江戸川区の発表データによれば、曇りや雨の日など悪天候は、ここ五年間を見ても、少ない年でも年間六十二日、多い年では八十一日間にもなります。四、五日に一回はこのような騒音にさらされることが予想されます。特に湿気の多い夏場では、一五年七月の一カ月間で十六日間あったとしています。実に、二日に一回は騒音が激しい日になります。

これらの事実を示して、都として国に説明会のやり直しを求めるべきとした私の都議会予算特別委員会(三月十四日)での質問に対し、小池都知事や都市整備局長は、まとも

に答弁できず、「国はいいねい」に

図2 予想される騒音



(出典:国土交通省HP「羽田空港のこれから」より作成)

表 羽田空港現行経路直下騒音測定局騒音値

騒音測定局	機種	検出機数	最大騒音レベル (L_Amax [db])	
			最大値	最小値
江戸川 (約3000ft) (約900m)	B777-300	7	78.1	68.1
	B777-200	30	78.1	66.2
	B737-800	62	75.9	63.9
市川 (約4000ft) (約1200m)	B777-300	5	67.1	62.2
	B777-200	24	69.8	60.3
	B737-800	50	67.2	58.8

※羽田空港のB滑走路着陸経路直下付近に設置している騒音測定局は江戸川及び市川の2局

※南風悪天運用を1日中(6時台~22時台)実施した日(2018年9月4日)の機種別騒音値(上記2局の測定局上空を飛行する場合は南風悪天時のため)

※推力を変更するタイミング、気象条件等の違いにより、「羽田空港のこれから」にて予測している騒音値と異なる場合がある

※機数は航空機騒音として検出できた機数にて記載しているため、実際に飛行した機数とは異なる

(国土交通省資料から)

WHOも騒音健康被害指摘し是正勧告

のときに睡眠妨害にさらされる、その後、成長ホルモンの出ないこと、理論的にわかっている。騒音により乳幼児の発育に影響がでて医学的にはおかしくない」と指摘されました。

なぜ、最大瞬間騒音値が問題なのかというと、健康への悪影響を及ぼすからです。騒音研究の第一人者である北海道大学の松井利仁教授にお話をうかがったところ、「大きな音こそ、睡眠を妨げ、睡眠障害を引き起こし、心筋梗塞や脳卒中を引き起こす要因になるから、この最大瞬間騒音が大きな問題なのです。また、乳幼児などにはお昼寝が欠かせません、「人間は誰でも寝てから九十分間の間に成長ホルモンが出るが、こ

この改定「環境騒音ガイドライン」は、ヨーロッパのみならず、各国の環境基準に取り入れることが求められるものですが、これは科学者、専門家のみでつくられたわけではなく、利害関係者も入って作られていることも重要な特徴です。例えば、世界約百二十カ国、航空会社全体の八割以上を占める約二百九十社が加盟(ANAやJALも加盟している)する国際航空運送協会や、世界百七十六カ国で千九百五十三空港を運営する六百四十一団体が加盟する国際空港評議会なども参加して、まとめられたものです。つまり、騒音規制が強化されれば事業に悪影響が出るかもしれないという航空業界も含めた国際組織が参加をして了承したのが、この基準なのです。

日本政府は最大瞬間騒音の実測値を把握しているから、住民には明らかにせず、世界の基準も考慮せず、経済効果などだけを宣伝して押し進める異常さです。いざ新ルートで飛行が始まったら、都民が想定外の騒音で苦しめられるという事態は許されません。

かりやすく説明して「この答弁を繰り返しました。」この質問と答弁を通じて、国や都が、都民の命や健康、暮らしを守る立場には立っていないという、その姿勢が浮き彫りとなりました。

この質問と答弁を通じて、国や都が、都民の命や健康、暮らしを守る立場には立っていないという、その姿勢が浮き彫りとなりました。

航空機からの落下物問題

航空機からの落下物や墜落事故が万が一にでも発生すれば、命にかかわる重大な事故へと発展します。

例えば、一七年九月に大阪市の中心部で、オランダ航空機の機体から約四・三キロメートルの縦横各約一・一メートルが脱落して、京阪国道を走行中の自動車に衝突するという事故が発生しました。報道では、飛行ルートと落下現場が三キロメートル以上離れていたとされています。一八年一月には、最も機体の整備がていねいになされているはずの政府専用機からパネルが脱落していたことや、同年五月二十四日には熊本県で日航機の部品が落下し、病院のガラスが割れ、少なくとも十力所に金属片が見つかったとの報道がされています。

国交省によれば、一七年十一月九日から一八年五月三十一日の二百四日間で二百九十九件も航空機から部品が落下していたことが、吉良よし子参議院議員の質問で明らかになりました。単純計算では、航空機から毎日一件以上、部品がどこかで落下しているといつて衝撃の数字です。

さらにいえば、この国交省調査は、氷などの落下物は含まず、全国百近くある空港のうち主要七空港だけを対象にしたものですから、実際はこれ以上の落下物があると考えるのは至極当然です。

落下物対策について国は、駐機中の航空機のチェック強化で安全は確保できるとしていますが、チェックする機体は一日三機程度で、同様の検査はこれまでもおこなわれていた。それでも落下物はゼロにならないのが実態なのです。

言うまでもなく、新ルート直下には、住宅、学校、保育施設などが数多くあり、火力発電所などもルート付近には存在しているうえ、川崎コンビナートなど危険物を多く取り扱う工場地帯も含まれています。万が一にでも落下物や墜落事故により被害を出さないとするならば、これまでの原則通り飛行しないことが最善の対策なのです。

住民からは、騒音、落下物や航空機事故の危険性、大気汚染、資産価値の低下など命や財産が新飛行ルートによって脅かされると不安と撤回を求める声が上がっています。

各地で反対の声広がる 品川・渋谷で議会決議

港区の住民などで構成する「みなとの空を守る会」が昨年十一月、新ルートについて住民アンケートを実施したところ、計画を「中止してほしい」が約八五％に上りました。一方、賛成はわずか一・三％でした。わが党の品川区議団も住民アンケートをおこない、反対は八割を超え、賛成は約五％でした。

各地の住民説明会でも、相次いで計画の撤回を求める意見や国の説明に納得できないとの声が上がっています。また都議会に対しても、これまで七千人以上の都民から再三にわたり、計画の撤回を求める請願や陳情が提出されています。

都民の声は日に日に高まり、現在では十二の自治体で羽田新ルート撤回を求める住民の会が発足しています。

都民の反対の声と運動を背景にして、今年三月には品川区議会で「羽田新ルートを容認できない」との決議が全会一致で可決され、渋谷区議会でも「計画見直し」を求める意見書が上がりました。

安倍首相は昨年一月の国会で、「地元の理解を得てから実施する」と発言しましたが、都民の理解も合意も得られていないことは明白です。この声を無視して計画を強行することは断じて許されません。

都民の声と運動をさらに大きいものにして、計画の撤回に向け全力をあげる決意です。(しゅういち・たみお)