

羽田空港新ルート問題について私見

東京都渋谷区 水原 利朗

羽田新ルートの運用が開始されてから、本年9月で4年6か月が経過しました。副都心である新宿・渋谷の真上をジャンボジェット機が飛行するという状況は近隣住民以外の人も少なからず異様に感じているのではないのでしょうか。

本年8月にある記事を見掛けたので紹介したいと思います。

『羽田空港（東京都大田区）への着陸時に都心上空を降下する羽田新ルートについて、港区の清家愛区長と区議会の鈴木孝弥議長が28日、ルートの固定化を避ける検討を加速するよう求める斉藤鉄夫国土交通相宛ての要請書を国交省に提出した。（中略） 区の担当者は取材に「検討会が開かれない限りルートは変わらないので、まずその点を要請した」と話す。国交省の担当者は「別のルートでの着陸の安全性を検証しており、検討会の開催はその後になるが、要請をしっかりと受け止めたい」と話した。』（東京新聞8月30日付）

運用開始から3か月後の2020年6月、当該問題関係者有志が国土交通省に対し新ルートを見直す様、東京地裁に提訴しました。この間、被告は事の本題には触れず、原告適格（原告の資格が有るのかを問う事）のみ延々と述べていました。

現状の問題点を個人的に列記してみます。

・飛行機からの落下問題

2022年3月渋谷区幡ヶ谷のテニスコートに複数の氷塊が落下しました。当該場所は新ルートから約350メートルしか離れておらず飛行機から落下したのは明白です。しかしながら国交省の担当者は、その可能性は極めて低いと否定し、国会の議員連盟・関係住民からの調査要請に対しても否定し続け、結果的に正式な調査は行われなかった。（所謂、もみ消し）

・騒音問題

昨年7～8月にかけて原告団の中で対応可能な方数名（私含む）で簡易騒音計測器を使用しペランダ付近に計測器を置いて飛行機飛来時の騒音を計測しました。他の方の結果は詳しく聞けませんでした。私の自宅（渋谷区鶯谷町）で延べ2週間計測した処、最高測定値75.9デジベル（以下dB）、9割以上が70dBを超えていました。東京都の環境確保条例では飛行機等の騒音は除外とされていますが、同条例における商業地等の音量の最高値は70dBであり、通常生活を送る上で飛来時、常に70dBを超えるのは明らかに受忍限度を超えています。

・新ルートは本当に必要か

これまでの議論の中で分かってきた重要な点は、都心の上を飛行することで増える便は、実は1.1万便だけと言う事実です。これは、現在の離発着回数44.7万回に対して2.5%を下回ります。その2.5%のためだけに政府は危険な新ルートを開いたと言う事になります。飛行間隔の見直し、着陸誘導システムの全面導入、他空港との連携による発着回数の見直し等新ルートありき以外の手法は幾つもあるかと思われれます。今回の件（も？）米国側からの圧力に国（交省）が屈したと言う見方があるかもしれませんが、柔軟かつ果敢な対応が必要と思われれます。次回訴訟弁論日程：9月20日（金）11：00～ 東京地裁 民事419号法廷（何方でも傍聴可能です。今回、裁判所側から中間判決が出される予定です。）