

国土交通大臣 石井啓一殿

羽田空港新ルート計画に関する申し入れ書

羽田空港機能強化による増便計画について下記のとおり申し入れます。

記

来春を目処に国土交通省が進めている羽田新ルート計画は、以下の問題があると考えています。

1. 世界的に見ても屈指の過密首都東京に及ぼす落下物や大都市特有の着陸操縦の難しさをはじめとして**最悪の事態をも想定したリスクは**、他地域と比較にならぬほど大きくしかも未だ抜本対策と解決の見通しが立たぬこと。

1. 騒音に代表される環境影響被害の想定が甚大であること。また**排ガスが都心に及ぼす影響も不明であること**。

1. 経済合理性の視点から見ても、わずかな6%程度(2.6万回/44.7万回)、**場合によっては2%強(1.1万回/44.7万回)程度**の増便効果とそこに生まれる経済効果に対して、**資産価値下落を含めたリスク等のマイナスの定量・定性効果の圧倒的な大きさ**がとともバランスするとは言えず、都心を飛ばずに済む実現可能性の高い**(例えば羽田国内線の一部の成田移管調整、技術的には英国等の管制基準導入 etc 等)**代替案も複数あり、政策として見たとき**総合的に**不合理と評価せざるを得ないこと。

1. 運輸省時代から過去の羽田問題に関して各自治体や住民との間で解決してきた方針に反する計画が、見直しの合意もないまま進められていること。

1. 新ルート開設に関わる重要な手続きプロセスの情報公開が未だ不十分なままであり、全体として計画影響地域の住民や自治体、議会の理解も得ていないこと。

都心低空飛行問題シンポジウム実行委員会は7月19日、航空評論家など専門家も加わるシンポジウムを開催し、当該影響地域の住民を始め様々な層の方々の多くから新飛行ルートの問題点について共感を得たところです。

そのような中、7月30日に羽田空港の機能強化に関する都及び関係区市連絡会が開催され、その中で新たに3.5度降下角での進入方式が明らかにされました。国土交通省としては騒音対策の強化として各地域の降下高度を少しでも上げるために提案されたことは承知していますが、この案は世界の主要な空港で採用されている一般的な3.0度の降下角を、許容の限界まで引き上げるという極めて珍しいものです。この件は専門家の知見からもパイロットの負荷を高め、世界でも最も難しい空港になってしまうとして大いに疑問が発出されたため、私たちが含めまさに現在、国土交通省様と場を設けていただき継続的に技術的なQ&Aを行っている最中です。(別紙の内容が次回の主なテーマです)。

一方、7月30日の連絡会の報告通り、8月7日の首都圏空港機能強化の具体化に向けた協議会の開催も昨日発表され、この一連の中で国土交通省による政策決定が行われるのではないかと、**大いに危惧しております**。

そこで、私たちが計画の見直しを求めることは冒頭の理由の前提が変わらない限り、引き続き行うところですが、加えて今回初めて明らかにされた3.5度降下の件は運航リスクに直結する重要な問題であることから、これら全ての問題が広く社会に周知されて専門家各層の(特に降下角に関しては世界中のパイロット等も含めた)冷静な知見を持ち寄った中での十分な納得と影響地域の住民や自治体の理解が得られない限り、御省による新ルートの政策決定を行わない事を強く求めるものであり、申し入れ致します。

以上

都心低空飛行問題シンポジウム実行委員会

大村 究 (実行委員会事務局責任者)

秋田 操 (羽田増便による都心低空飛行計画に反対する東京連絡会共同代表)

連絡先: 大村究 東京都品川区戸越6-5-18 TEL: 090-6193-6969 E-mail: kiwami.oomura@gmail.com