

5 陳情第 21 号

5 陳情 第 21 号	羽田飛行ルートにつき、いったん新航路を撤回し従来の飛行ルートに戻すよう、新宿区議会から国への要請をしていただけるよう求める陳情
付託委員会	環境建設委員会
受理及び付託 年 月 日	令和5年6月13日受理、令和5年6月20日付託
陳情者	新宿区西新宿 _____ _____ 代表 _____

(要 旨)

羽田新ルートにつき、いったん新航路を撤回し従来の飛行ルートに戻すように、新宿区議会から国に対して要請をしていただけますよう、お願いいたします。

(理 由)

1 羽田新飛行ルートの必要性の根拠として、従来の海上ルートでは増便分を捌くことができないということですが、それは、技術的に全く正しくありません。

新宿区にとっては、インバウンド増強は重要な政策の一つとなりますが、増便の処理のために羽田新ルートは必要ありません。

今後のさらなる増便を考慮しても、後方乱気流に基づく新たな基準により、従来の海上ルートでの飛行に技術的な問題は全くなく、実際に、現在、その新基準で飛行が行われています。また、南風時に午後の3時間半を飛行させることにより達成できている増便数は、わずかに2.45%強にすぎず、これらの増便分は、従来の海上ルートで捌くことができます。羽田新ルートの実施による被害や危険性と比較して、あまりに不合理な政策です。現実問題として、空中での機数を増やしても、地上で処理できる機数には自ずと限界があり、羽田空港滑走路での先日の衝突事故の現実を見ても、空港自体のキャパシティには自ずと限界があることがわかります。

2 国交省では、飛行ルートの固定化回避のために、技術的検討を行っているとのことですが、現在、検討されている改定新ルートは、天候によって影響を受け、実際には、現在の新ルートと実質的には変わらないものです。これまでの新宿区議会内での議論では、国交省の検討会議の結果を見守るべきとの意見もありましたが、国交省によるレクの内容を見ても、結果が出るまでにまだ相当の年月がかかる模様で、かつ、検討内容は、現実として現行新ルートの問題の解消となるものではありません。

仮に今後、固定化回避として新宿区上空を通らなくなるということがあっても、羽田新ルート自体が撤回されない限りは、国交省の考え方が根本的に変わらない限りは、再び「固定化回避」とのことで、新宿区上空を飛行するルートに変更される可能性もあります。

3 繰り返しになりますが、羽田新ルートとインバウンド増強には、現実の因果関係は全くなく、(従来の海上ルートで乗客はより短い時間で安全に羽田空港を発着できます)、その反面、騒音だけではなく、危険性が高く、メリットが全くありません。危険性には、落下物(航空機本体も含む)の危険性とテロの危険性が含まれます。また、出発便の飛行ルートは、川崎の石油コンビナート上空を飛ぶことになってしまい、小さなネジ一個の落下物でも大火災となり、新宿区を含む都心部にもその被害が及びます。さらに、川崎の同地域には、東芝の原子力実験炉もあります。飛行ルート直下ではありませんが、わずか1 kmの距離であり、落下物は風の状態により、数 kmにわたって流されることは過去の事故から明らかです。この危険性については、国交省も認めるどころです。新宿区では、直接的には着陸便にのみ注目されがちですが、この危険な出発(離陸)便のルートは、着陸のルートとセットであり、安全性の観点からも、従来の海上ルートに戻すという一択しかありません。

4 新型コロナを契機として、また、同時並行的に進行している経済構造の変化により、また、価値観の変化により、生活や就労・通勤のスタイルも変化しています。結果として、自宅で仕事をしている住民も少なくなく、オフィスビルのような防音設備のない一般住宅で、航空機騒音の下で仕事を進めることに困難が生じています。さらに、電波障害により、オンライン会議に支障が出るケースもあります。大気汚染の問題もあり、騒音も大気汚染も、成長期にある子供たちの健康に大人以上のマイナス影響もあります。

5 都心部の再開発は、新ルート直下諸地域でも進行していますが、新ルートの航行により、再開発にも支障が出る側面もあり、同時に、羽田新ルート飛行地域では、不動産価格への影響も懸念されています。実際に、地域によっては、従来は人気のある住宅地エリアであるところでも、空き家が増えているという状況もあるようです。

6 環境負荷の問題です。現政権も引き続き、広島G7サミット関連の国際会議も含め、わが国として、環境負荷低減のための国際的な取り組みに積極的に参加する意思を表明しています。欧州では、ご存知のように、欧州の諸国間での移動に航空機を減らし列車を利用するというトレンドになっています。国際便に関しては、陸続きの国々が多い欧州と、海に囲まれた日本との地理的な違いはあれども、日本の国内便に関しては、航空機利用から列車等の積極的な利用に切り替えることは可能であり、同時に、国として何よりも優先的に取り組むべきは、諸地域の「地元の足」の確保です。

幸い、新宿区や近隣区といった都心部では、地方と比較して格段に交通の便には恵まれております。大江戸線といった都営線などの地下鉄やバスのルート増設もあり、利便性は向上しています。しかし、都心部を少し外れると、途端に交通の便が悪くなるのが現状で、高齢になっても好むと好まざるとにかかわらず、自動車の運転を続けなければ生活していくことができないというのが現実です。しかし、都心部の生活や交通の利便さが、肝心の住民の生活の安全や健康福祉という基盤を損なって実現されるとすれば、それは本末転倒です。都心部の地方自治体としても、今後の産業構造の変化によっては、わが事となる可能性もかんがみ、国交省に、国民の生活の質の向上につながる政策に尽力するよう、また、生活の質の低下となる無用な政策は実施しないよう求める必要があると考えます。

7 さらにインバウンド増強や環境負荷についての補足ですが、海外からの観光・渡航

の目的も、かつての量販店やブランド店での買い物から、体験型のものに完全に变化しています。よくいわれることですが、「観光とは光を観ること」というように、日本の美しい自然や町や村や都市の街並み、街の居心地の良さ、文化・アートや日本にしかないサービスを楽しむなど、また、都市部だけに集中せず、多岐にわたる日本でしかできない体験、参加体験をすることが目的であり、世界的なトレンドとしても「オーガニック」「スロー」「リラックス」への価値観の移行がますます見られます。

移動も、例えばJRのパスを使って全国各地を移動するというように、空港を抱える交通ハブとなる都市間の移動が主流でもなく、日本での到着後の移動は航空機よりも列車やバス・車の利用が多いようです。それには、世界的な気象変動への危機意識の高まりや持続可能性へという価値観の変化も関係しています。

新宿にも伝統工芸を含む独自の文化や歴史もあり、個性的なお店・商品・サービスを求める人々を惹きつけています。インターネット上のサービスのますますの発達により、大量生産ではなく、作り手と消費者が直接つながっていくことによる「オーダーメイド」に志向がますます傾いていく傾向もあり、観光客の皆さんも事前に非常に細かな（時に地元の人も知らないような）情報を得て、こうした個性的な日本の文化、「日本のコンテンツ」を求めて日本にやってくる人々が主流となっていており、日本語を学んでいる人も少なくありません。

このような変化を受けて、新宿のまちも、より魅力のある「光を放つ」まちであるために、住民がまず生き生きと暮らしている必要があります、航空機低空飛行による騒音・大気汚染・危険性がないことは重要ではないでしょうか。

未来の世代にバトンタッチしていく「ふるさと」として、都市部の豊かな緑が大切に守られず、住民の家々や学校や病院や高齢者施設などの上を、航空機が低空飛行する光景は、「文化的」でしょうか。それは「先進国」の風景でしょうか。

以上の理由から、新宿区でも住民たちは、羽田新ルートを危惧しています。現実の毎日の生活での苦しみをなんとかしてほしいという一般住民の願いは、生活の基盤に関わる部分であり、特定の政党や派閥を支持する・しないといった政治的な事柄とは全く関係のないところにあります。それぞれに考え方の違いはあると思いますが、分断が進むことなく、区民が手を取り合って、「ふるさと新宿」に新たな価値を生み出し、より素晴らしいまちにできることを願っています。

羽田の今後の航路の検討には、新たな滑走路の増設計画も含まれてきますが、その点も含めて、航路の再検討を行う間、いったん、従来の海上ルートに戻して運用するように、新宿区議会より国に求めていただけますようお願いいたします。