

4 陳情第 7 号

4 陳 情 第 7 号	羽田空港新ルート運用の一時凍結を求める陳情
付 託 委 員 会	環境建設委員会
受 理 及 び 付 託 年 月 日	令和 4 年 2 月 2 1 日 受 理、 令 和 4 年 3 月 1 日 付 託
陳 情 者	新宿区中落合 _____ _____ 代表 _____ 外 2 5 名

(要 旨)

2020年3月から始まった羽田新ルートに関し、コロナ禍直前の2019年飛行実績が回復するまでの期間は一時凍結して従来ルートに戻すよう、区議会から国に求めてください。

(理 由)

国土交通省によって2014年に計画された新ルートは2020年3月29日から運用され、まもなく2年が経過します。この間住民は羽田新ルート固有のリスク、中でも世界に冠たる首都東京の人口過密地域や重工業地帯上空を新たな危機管理体制も敷かず離着陸運航することそのものの危険、落下物の可能性、甚大な騒音被害と巨大な機影の威圧、加えて世界的にもまれな3.45度の急降下と横風着陸の増加、地元の理解を得ない過去の約束反故と強引な計画推進、需要増にも対応できる様々な代替案の存在、脱炭素社会構築への逆行などを根拠に新ルートの撤回を訴えてきました。しかし国土交通省は一方的に運用を続けるばかりで住民と正面から新ルートの是非を議論する土俵に上がることをせず、ただただ住民の疑問に対して納得できない説明を繰り返すばかりです。

国策としての将来のインバウンド需要拡大への対応を考慮しても、成田空港をはじめとする首都圏各空港の連携・役割分担で事は足り、今回の新ルートの必要性は極めて乏しく、政策判断の甘さを感じます。したがって住民側の主張に理があることを改めて確信し、従来の「海から入って海に出る」大原則に戻すよう、引き続き新ルート撤回を求めていく決意です。

その上で、双方の主張の違いを越えて現在はっきりしている事実があります。それは「明日から新ルート運用を止めても全く支障が起きない」というものです。新ルートが開始される直前に世界を襲ったコロナ禍は既に2年を経過するも未だに解決の糸口が見えず、その結果羽田に飛来する国内線やことに国際線に至っては大幅な減便が続いています。世界的に最も権威ある航空業界団体である国際航空運送協会（IATA）の見

4 陳情第 7 号

通しでは早くとも 2024 年までは国際需要は回復しないと分析されています。

元々増え続ける国際線の予測を前提に始められた新ルートです。そうであれば少なくともコロナ禍前、2019 年の飛行実績が回復するまでは新ルート運用を一旦凍結することが可能です。立ち止まり、政策の全体像を国自らが再検証・検討できるチャンスです。

これまでの羽田新ルートに関連する陳情審査では、「千葉県騒音負担の平準化」も考慮すべきという答弁がなされてきました。しかし、この騒音負担の平準化論は 2020 年 5 月 18 日の参議院決算委員会での赤羽国土交通大臣の答弁から始まったもので、後付けのロジックです。新ルート運用前の住民説明会資料にも記されていません。また千葉県上空の一番低い高度は、D 滑走路ルートの 1200 メートル、B 滑走路ルートの 1500 メートルで、新ルートのように 300 メートル（大井町）の超低空では飛行しません。これでは到底平準化とは言えません。

以上の理由により、冒頭の要旨通り羽田新ルート一時凍結へのご賛同を強く求めます。