

# 羽田空港 新ルートは撤回を!

国交省は、羽田空港以外を活用する方策や、増便に向けた様々な方策も検討したとしていますが、国際線の増便には滑走路の使い方・飛行経路を見直す以外の方策が見当たらないとして、新飛行ルートを強行しようとしています。しかし、「航路は海から入り、海に出る」という羽田空港運用ルールは、騒音被害に苦しめられてきた都民との約束です。それを根底から覆す新飛行ルートを住民の理解なしに強行することは許されません。

日本共産党渋谷区議団は、国際競争力のために機能を強化するなどとして、住民の命と安全を脅かし、暮らしを犠牲にする新飛行ルートは、撤回するよう求めて頑張ります。

## 羽田空港増便にともなう 都心低空飛行計画

このままで  
いいの?



日本共産党渋谷区議団

日本共産党  
渋谷区議団 ニュース

2017年3月号外

渋谷区渋谷1-18-21 渋谷区役所仮庁舎 ☎3463-1038 FAX 5458-4963

日本共産党渋谷区議団へのご意見・ご要望を、  
ぜひお寄せください。

- ホームページ <http://jcp-shibuya.jp/>
- Eメール [info@jcp-shibuya.jp](mailto:info@jcp-shibuya.jp)

## 国交省は、いま

2020年にむけて、羽田空港を発着する国際線を増便するため、現在の東京湾上空を飛ぶルートから、都心上空を飛ぶルートに変更しようとしています。

新しい飛行ルートでは、南風時の午後3時から7時の間に、初台や代々木駅付近で900m、恵比寿、広尾で600mの低空を、2つのルートで1時間に44便（1分20秒に1便）が飛行することになります。

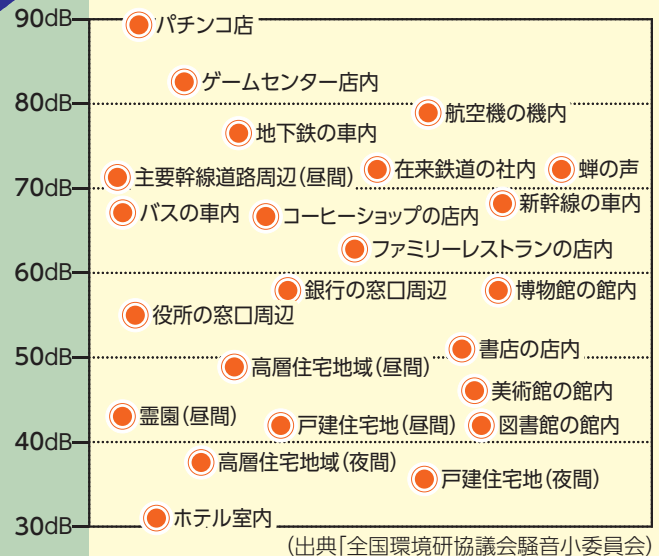
区内で暮らす私たちは、騒音や落下物などの危険にさらされることになります。

想像してみてください、私たちの暮らす街の頭上を飛行機が飛んで行くのです。

## 騒音は大丈夫？

私たちが生活している上空を飛行機が低空飛行すれば、騒音に悩まされることは容易に想像できます。国交省によれば、区内の騒音は68～74デシベル（主要幹線道路周辺と同程度、かなり大きな声を出さないと会話ができない）と想定されています。高い建物や反響のあるところでは、さらにうるさく感じるはず。それが1分20秒ごとに繰り返されれば、身体的、精神的にも悪影響が及ぶことになる恐れがあります。南風の悪天候時に同程度の高度を飛行する江戸川区では、年間の苦情が150件も寄せられています。

### 騒音の目安(都心・近郊用)



## 落下物や墜落の危険は？

成田空港周辺での氷塊や部品などの落下物は年間最多で19件も発生しており、2008年5月に千葉県香取市の畑の落下物（エアコンのパネル）は最大約12キロもありました。また、国交省の調査では、飛行を終えた航空機から機体カバーなどの部品がなくなっていたケースが国内の航空会社だけで8年間に437件も確認されています。うち重量が1キロ以上、または面積が1,000平方センチメートル以上のものが64件もあると報じられています。航空機の墜落事故も世界ではたびたび起きており、東京の市街地上空を飛行することになれば、その危険ははかりしれません。落下物対策として有効とされる洋上での足下げ（着陸時にタイヤを出す）も、東京湾上空のルートを変更すればできなくなります。

## 所有不動産の資産価値に影響はないの？

不動産の資産価値は、立地、住環境、利便性、管理体制など、さまざまな要素によって決まります。「住環境」には騒音や災害リスクの有無なども含まれます。これまではなかった航空機飛行による騒音や振動、墜落、落下物などの危険性が新たに発生すれば、資産価値の減少につながります。

# 羽田空港新ルートイメージ

新たな飛行経路案 (南風時)



- ← 到着経路 (当初案)
- ← 到着経路 (悪天時)
- ← 新到着経路 (好天時)
- ← 出発経路 (当初案)
- ← 新出発経路

- ・南風運用の場合 (夏場に多く見られる) 運用全体の約4割 (年間平均)
- ・南風時新経路の運用時間帯 15:00~19:00 (切替時間を含む)

## 渋谷区内では

高度	初台付近	900m	1時間に14便
	恵比寿付近	600m	
	代々木駅付近	900m	1時間に30便
	広尾駅付近	600m	

**騒音** 68~74デシベル  
 (主要幹線道路周辺と同程度、かなり大きな声を出さないと会話ができない)

**頻度** 1分20秒に1回  
 (山手線と同じ頻度で飛来します)

### 都心部の飛行高度のイメージ

