

羽田再拡張後の飛行ルート（国土交通省案）に対する意見書 —千葉県及び関係14市の主張—

今回国土交通省から提示された「基本案」・「分散ケース」は、いずれも着陸便のほとんど大部分が千葉県上空を通過するものであり、「騒音問題等を首都圏全体で共有し、納得のいく分担」が著しく不十分である。また、基本的には千葉県内の個別地域においても騒音被害が増大することから、受け入れることはできない。

千葉県及び関係14市の総意として、以下の条件を実現する新たな滑走路位置及び飛行ルートを早急に提示するよう強く求めるものである。

記

1 着陸ルートにおける「騒音共有」の実現

本県が第一に求めるのは、着陸便について首都圏全体で騒音を共有するルートの実現であり、国土交通省が「神奈川・都心北上ルート」により「騒音共有」を実現しようとするなら、南風悪天時において、千葉県上空を通過しない形で終日運航を行うべきである。

2 浦安方面の低空騒音の抜本的な改善

- ① D滑走路の位置が如何なる経緯及び理由によって決定されたかについて、国は説明責任を果たしていない。
- ② D滑走路の計器着陸（ILS）方式は、浦安市をはじめとする千葉県北西部の既成市街地に、新たに非常に大きな低空騒音を発生させるものであり、位置決定は騒音軽減の観点から合理性が乏しく抜本的な再検討が必要である。
- ③ 事業者である国は、環境的配慮から浦安市街地上空通過を回避すべきであり、滑走路の位置の変更或いは飛行ルートの変更は不可避である。
- ④ その上で、D滑走路への着陸機が可能な限り千葉県の陸域を通過することのないよう、海上処理の方策によるべきである。

3 再拡張後の航空機騒音を現状より悪化させない対策の実施

- ① 千葉市・市原市上空の通過高度は現行（3000フィート）のままであり、何ら騒音回避策が取られないまま通過機数が大幅に増加すると、騒音被害が一挙に拡大することになる。

よって、高度の引上げ、通過頻度の引下げ等の騒音回避措置を取ることが不可欠である。

- ② 現在、木更津市、君津市上空の通過機数は非常に多く、これ以上の増加は絶対認められない。

従って、「北風好天時の海上を飛行するルート」については、千葉県の陸域を通過することなく、海上通過を基本とすることが必須である。

併せて、両市上空の通過機数を下げるべく、同ルートの頻度を上げ、更なる騒音負担の軽減を図るべきである。

4 深夜・早朝の取扱いについて

- ① 23:00～6:00までの時間帯については、現在国際チャーター便・深夜貨物便が東京湾上を通過しているのと同様に、海上通過を基本とするルートとすべきである（現在江戸川区では原則通過禁止）。
- ② 22:00～23:00までの時間帯については、深夜騒音被害への配慮から、千葉県上空の飛行回数は現在の回数を上限とする必要がある（現在成田空港では発着回数を規制）。

5 再拡張後の飛行回数について

再拡張後の発着回数は、空域利用の形態が決まって始めて決定されるべきものであり、国土交通省は、「年間40万7千回」の発着回数にこだわるべきではない。

6 騒音予測について

- ① 県内固定測定局の実測データと比較した結果、国土交通省が再拡張後のW値等を予測するために設定した機種別騒音値のほとんどが、実測データの数値より小さいことが判明した。
- ② このことは、国土交通省の予測W値等が過少となることを意味し、信頼性に欠けるといわざるを得ない。
- 国土交通省は、機種別騒音値の設定値を早期に実測データに基づき検証し、適切に設定したうえでW値等を改めて予測すべきである。

7 情報公開について

国土交通省は、再拡張後の航空機騒音・電波障害等マイナスの影響について、関係市及び住民にわかりやすい具体的な情報を開示すべきである。

- 8 羽田再拡張に関し、上記意見に対する方策を講じない限り、国土交通省は16年度に入札を強行すべきでない。強行するなら、成田空港問題の教訓を生かすことなく、将来に禍根を残すことになり、反対である。

平成16年2月9日

千葉県知事	堂本 暁子	千葉市長	鶴岡 啓一
市川市長	千葉 光行	船橋市長	藤代 孝七
木更津市長	水越 勇雄	松戸市長	川井 敏久
習志野市長	荒木 勇	市原市長	佐久間 隆義
流山市長	井崎 義治	鎌ヶ谷市長	清水 聖士
君津市長	三浦 公明	富津市長	白井 貫
浦安市長	松崎 秀樹	袖ヶ浦市長	小泉 義弥
白井市長	中村 教彰		