

なかつか 亮



羽田空港への飛行ルート変更で、品川上空を1分間に1機

大井町駅上空80デシベル超



どのぐらいの騒音？

東京都環境局より

110デシベル	自動車のホーンの警笛
100デシベル	電車が通る時のガード下
90デシベル	騒々しい工場内
80デシベル	地下鉄の車内(窓を開けた時)
70デシベル	掃除機・騒々しい事務所
60デシベル	普通の会話・チャイム
50デシベル	静かな事務所
40デシベル	図書館

区議会本会議で品川上空を新たに飛行する羽田空港への飛行ルート変更を取り上げました。区は「大井町駅上空で80デシベルを超える」と説明。「これでは住宅街が壊れる」と計画の中止を求めました。

これでは住宅街が「台無し」です

南風時 一分間に1機

安倍首相は2月の国会の施政方針にて「2020年までに国際線を年4万回増やす」と羽田空港への離着陸便を大幅に増やす考えを強調しました。

計画では飛行ルートのうち、南風時の15時から19時の間、品川上空を1時間あたり44回通過です。約一分間に1機の計画に住民からは「これはただ事ではない」と不安が広がっています。これまで品川上空の飛



2月19日本会議質問

行は、区と羽田空港との協議で中止に。八潮上空も平成9年以降は中止されています。今回の計画は、こうした経過を全く無視するものです。

八潮団地の方は当時の騒音を「団地の中にも電話もテレビの音も聞こえないぐらいうるさかった」と話します。当時の八潮で65〜70デシベル。今回の飛行ルートは「大井町駅上空で瞬間最大80デシベルを超える」と区は説明します。裏

落下物・墜落のリスク

騒音とあわせ落下物や墜落事故も重大です。

成田空港では落下物について「多くの場合、氷の塊」と説明。つまり雨や上空の雲が機体に付着し、飛行機の車輪あたりに集まり上空で氷の塊に。それが着陸のために胴体から車輪を出すときに地上に落下する問題です。

防止策として成田空港では洋上脚下げ方式（海の上で着陸時の車輪をおろす）の徹底をパイロットに指示していますが、それでも年3件程の地上への落下物（氷の塊）が発生しています。

今回の場合、飛行機が車輪を出すタイミングは不明ですが、飛行

ルートを見る限り陸上の危険が。市街地に氷の塊が落下すれば大惨事に繋がります。

また飛行機の墜落に事故について、最近ではタイで市街地の墜落事故が記憶にも新しいところ。今回の計画について市街地上空での墜落事故の際に市街地への墜落を回避する場所（大きな川、海など）は示されていません。

飛行機が市街地の上空を飛んではいけないのは落下物や墜落など避けられないリスクがあまりにも多く、一度の事故で被害があまりにも大きいからではないでしょうか。

計画の中止を

共産党は危険を指摘し、品川区長に国へ計

画の反対を求めるよう提案しました。

区は落下物や墜落について「万が一にも落下が無いよう国に求める」「区民への十分な説明を国に求めていく」と答弁。再質問で改めて国への反対表明を求めましたが「国が説明することが大切」と態度を示すことはありませんでした。

騒音は風向きなどで聞こえ方も大きく変わります。

落下物や墜落などリスクを回避する方法は現実、ありません。

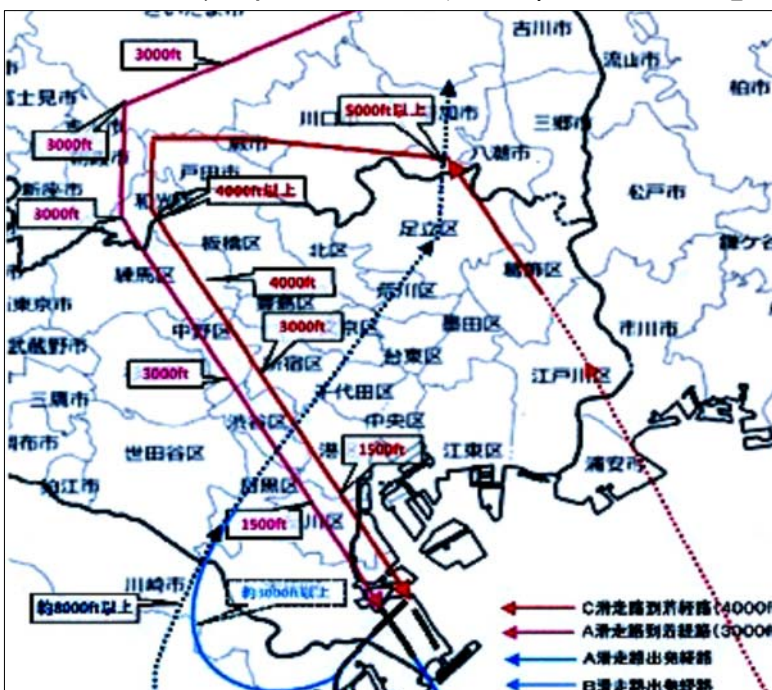
引き続き市街地の上空を飛行する新飛行ルートに品川区長が反対するよう求めていきます。

なかつか亮



ゴォー！！

国が示した新しい羽田飛行ルート案



これまで、羽田空国への着陸便は海側ルートのみでしたが、着陸便を増やすために、陸側ルートが新たに示されました。

主な陸側ルートは練馬区、中野区、新宿区、港・目黒区、品川区、そして羽田空港です。