

計画の撤回へ!

力を合わせましょう



羽田空港の拡張に反対し、同規模での沖合移転を主張する区報(1974年6月1日号「広報しながわ」)

かつて品川区も「区民の生命と財産を守る」と反対

かつて品川区は、航空機騒音を公害として受け止め、住民意識調査も実施。調査では、電話・会話などの聴取妨害の他、精神の集中・静寂の妨害、身体や気分への影響まで対象にしました。

74年に空港拡張計画が発表されると、拡張に反対し同規模での沖合移転を要望する要請書を国に提出。「品川区民の生命と財産を守るため」、「航空機による災害、騒音、大気汚染を排除すること」と明確に述べていました。

結果、沖合移転は実現し、「海から入り海へ出る」という運用方式を採用入れることで、市街地の航空機騒音を環境基準以下に、「広報しながわ」83年2月1日号)することができたのです。

ところが濱野区長は「増便は理解するが国の説明は不十分」と述べるにとどまり、計画決定が目前に迫っているにも関わらず、反対表明をしません。区はキツパリ反対すべきです。

羽田空港問題・品川区の主な動き

- 1960 (昭和35)年12月 空港騒音対策委(国、都、品川・大田両区区長・議会・区民、航空会社)発足
- 1965 (昭和40)年 区の申し入れにより国が航空会社にモノレールより海側を通るよう要請
- 1971 (昭和46)年7月 浜川小屋上での騒音測定開始
- 1974 (昭和49)年5月 羽田空港拡張に反対し沖合移転を求める要請書を国に提出
- 1977 (昭和52)年 航空騒音被害の区民意識調査発表
- 同年 8月 国、都、品川・大田両区の「羽田空港移転問題協議会」を設置
- 1983 (昭和58)年 八潮パークタウン開設
- 2000 (平成12)年 沖合移転完了。海上ルートを導入
- 2010 (平成22)年 D滑走路完成

国のトンデモ説明 強行は許されない!!

- 騒音「防音工事に助成」と言うが**
国の防音工事の助成対象地域には住宅は一軒も入っていません。
- 落下物の対策なし→国際常識を無視**
着陸時に車輪を出す際に落下物が発生するケースが多いため、シカゴ空港ではわざわざ湖上まで出て足下げしてから着陸しています(右図)→
- 不動産価値下落→「因果関係なし」!?**
国は「様々な要素が絡み合うので、航空機飛行と不動産価値の直接的な因果関係はない」との説明です。
- 事故の補償は「事業者が」— 国は情報提供と相談に乗るだけ**
国が都心上空の飛行計画を決定するにも関わらず、事故の際の補償責任を負わないとの説明です。
- 「15~19時の運用時間は守られる?」— 将来の延長否定せず**
「(15~19時で)当面の航空需要に対応することが可能と考えています」と将来の時間延長を否定せず。江東区などの北風時ルートでは朝6~10時半も飛ばす計画になっています。
- 経済効果「試算はこれから」**
「日本経済の維持・発展のため増便は不可欠」と言いながら、具体的な経済効果について尋ねられると「試算中」との回答(5/30国交省交渉)。



(PCサイト「フライトレーダー24」より)

計画の撤回が唯一の対策です

共産党区議団は、アンケート実施や大阪国際(伊丹)空港など実態調査、ニュースを発行し、中止を求め議会で繰り返し取り上げてきました。騒音・落下物・墜落など区民の命と財産を守る唯一の対策は、市街地の上を飛ばさないこと—つまり、計画を撤回し、現行の海上ルートを守ることで、力を合わせましょう。



伊丹空港で調査(2015年8月)

命より経済効率優先とは許せません

都議会議員 白石たみお

騒音による健康リスクや学習意欲低下、大気汚染。調布飛行場の墜落事故も記憶に新しいところです。都民の暮らしと命より経済効率を優先させる計画は許せません。みなさんと力合わせ、計画を撤回させるために頑張ります



日本共産党