

2004

平成16年  
特集号

羽田空港騒音問題①

平成16年3月10日発行

人が輝き躍動するまち・浦安



浦安市

発行/浦安市役所  
〒279-8501 千葉県浦安市猫実1-1-1  
☎047・351・1111(代表)  
<http://www.city.urayasu.chiba.jp>  
企画/環境部 環境保全課  
編集/総務部 広聴広報課

広  
報

# うらやす



**私たちの真上を航空機が通過する  
騒音被害は絶対に許さない**  
羽田空港再拡張事業

国土交通省は、2月9日「羽田空港再拡張後の飛行ルート案」を発表しました。羽田空港再拡張事業計画は、現在より1.4倍の発着に耐えられるように、新しく羽田空港沖にD滑走路を建設するもので、平成21年(2009年)の供用開始を目指しています。この計画でD滑走路に着陸する年間約5000機の航空機が、浦安市の上空を飛行することが明らかになりました。市では、航空機が市の真上を飛行することは騒音問題の発生など、市民の生活環境に大きな影響を及ぼすことから、国に対して、要望・抗議・意見書の提出を続けざまに行ってきました。新たに発生する『航空機の騒音』については、国が発表した飛行ルート案を中心にお知らせします。



# 成田空港の教訓は 生かされず

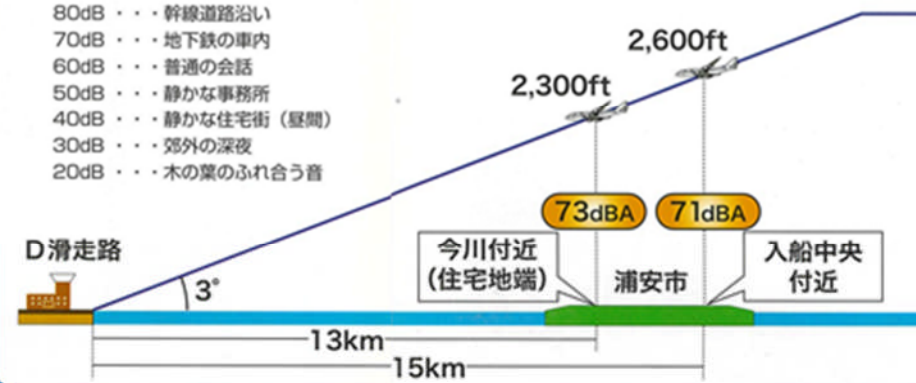
国は、影響のある浦安市を含めた自治体への説明や意見聴取を一切行わず、平成16年度予算の閣議決定をした後に、飛行ルートの開示をしました。その内容は、低空で着陸してくる航空機騒音のほとんどを千葉県が受ける内容になっています。千葉県は成田空港の苦い経験を得ません。

平成16年度事業費=107億円  
新滑走路の供用開始=2009年予定  
発着容量=現行の1.4倍  
29便/時間→40便/時間  
28万5000回/年→40万7000回/年



## どれくらいの騒音が浦安を襲う!?

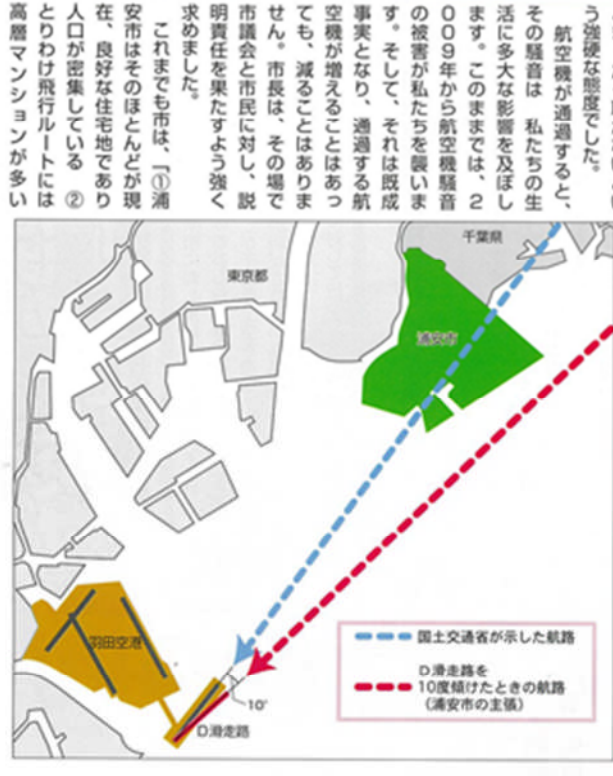
- 120dB・・・飛行機のエンジンの近く
- 110dB・・・自動車のクラクション(前方2m)
- 100dB・・・電車が通るときのガード下
- 90dB・・・騒々しい工場の中
- 80dB・・・幹線道路沿い
- 70dB・・・地下鉄の車内
- 60dB・・・普通の会話
- 50dB・・・静かな事務所
- 40dB・・・静かな住宅街(昼間)
- 30dB・・・郊外の深夜
- 20dB・・・木の葉のふれ合う音



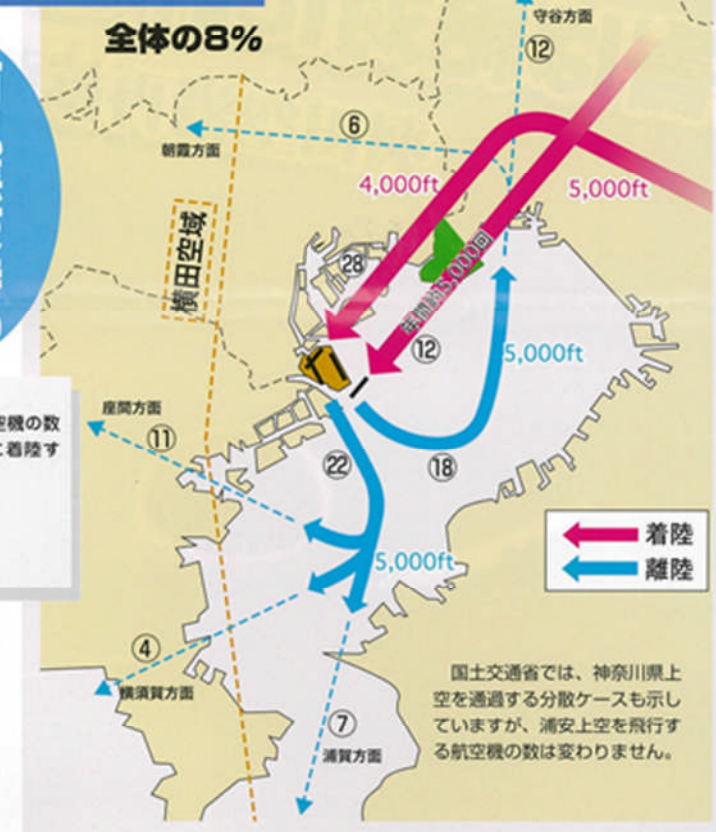
市の上空には、南風が吹く悪天候のときという特定された条件で、1時間に12機程度、年間では全体の8%約5000機の航空機が飛行します。そのときの高度と騒音値は、入船地区が2600ft(約790m)で71dBA、今川地区では2300ft(約700m)で73dBAになると国は予測しています。

## D滑走路の角度を10度傾ければ・・・

2月20日、国土交通省航空局の管制保安部長、保安企画課長、飛行場計画課長、羽田空港再拡張事業計画室長が浦安市を訪れ、羽田空港再拡張事業の説明をしました。その内容は、2月9日に発表されたものと同じで、「新たに建設するD滑走路の位置や浦安上空を飛行するルート案について変更するつもりはない」と浦安市のこたや市民の声を「まったく聴かずに」と強く批判された。航空機が通過すると、その騒音は私たちの生活に多大な影響を及ぼします。このままでは、2009年から航空機騒音の被害が私たちに襲います。そして、それは既成事実となり、通過する航空機が増えることはあっても、減ることはありません。市長は、その場で市議会と市長に、説明責任を果たすよう強く求めました。



## 基本案



## 南風悪天候時の飛行ルート



## 航空機騒音に係る環境基準 (WECPNL)

航空機騒音の環境基準の評価は、WECPNLという単位で表します。その基準は、下表のとおりで、国土交通省は、浦安市の住宅地では65WECPNL以下と予測しています。たとえば、南風悪天候時に75dBの着陸機が浦安市上空を5分おきに通過した場合、1日での評価は70WECPNLを超えます。このような日が30日あったとしても、この環境基準は1年間の平均値で評価されるため、70WECPNLよりも低い値になってしまいます。このようなことから、南風悪天候という特定の条件のときに飛行する浦安市のケースをこの基準で評価することは妥当ではないと考えています。

地域の類型	基準値(単位:WECPNL)
I 専ら住宅の用に供する地域	70以下
II 通常の生活を保全する必要がある地域	75以下

※WECPNL(加重等価平均感覚騒音レベル)  
航空機騒音測定・評価のため考案されたもので、航空機騒音の特性、継続時間の効果、騒夜の別なども加味した騒音のうるささの単位。日本における「航空機騒音に係る環境基準」の評価に使用されています。  
(算式)  $WECPNL = dB(A) + 10 \log_{10} N - 27$   
dB(A): 1日の間の航空機の離着陸に伴う騒音のそれぞれの最大値を(パワー)平均して得た値  
N: 時間帯別に重みづけした騒音発生回数  
 $N = N1 + 3N2 + 10(N3 + N4)$   
N1→午前0時~午前7時、N2→午前7時~午後7時、  
N3→午後7時~午後10時、N4→午後10時~午前0時

- 平成15年1月 ○第1回羽田空港再拡張事業に関する協議会開催。国土交通大臣、7都県市長が出席し、羽田空港再拡張事業について意見交換されました。
- 平成15年3月 ○千葉県議会が「羽田空港再拡張事業による騒音被害対策を求める意見書」を可決。内閣総理大臣、国土交通大臣あてに提出。
- 平成15年5月 ○千葉県が羽田空港再拡張の検討状況等説明会を開催。羽田空港再拡張事業の概要と協議会での検討状況、今後の課題などについて県職員が説明。意見交換されました。
- 平成15年6月 ○千葉県議会が「羽田空港再拡張後の騒音等を首都圏で共有する飛行経路の設定を求める意見書」を可決。内閣総理大臣、国土交通大臣あてに提出。
- 平成15年7月 ○千葉県が羽田空港再拡張に係る会議を開催。
- 平成15年8月 ○千葉県が第1回羽田空港再拡張に係る県・市連絡会を開催。羽田空港再拡張事業の経緯と現状について質疑と意見交換が行われました。
- 平成15年9月 ○市長が木更津市、君津市、袖ヶ浦市の現状を視察。
- 平成15年12月 ○千葉県議会全員協議会で、国土交通省航空局から羽田空港再拡張事業について説明がありました。
- 浦安市議会第4回定例会で羽田空港再拡張問題について市長が行政報告しました。
- 「羽田空港再拡張事業に関する要望書」を浦安市長、市川市長、船橋市長が連名で国土交通大臣あてに提出。
- 平成16年1月 ○羽田空港再拡張事業にともなう航空機騒音問題に対処するため、環境部環境保全課内に羽田空港騒音問題対策室を設置。
- 浦安市議会全員協議会開催。羽田空港再拡張事業について話し合いがされました。
- 市長、部長など23名が成田空港周辺に航空機騒音(上空2,000ft)の体感視察をしました。
- 平成16年2月 ○「羽田空港再拡張事業に関する抗議書」を国土交通大臣あて提出。
- 第4回羽田空港再拡張事業に関する協議会開催。国土交通大臣、8都県市長が出席。飛行ルート案が発表されました。
- 国土交通省航空局管制保安部長が浦安市に来庁。市長に羽田空港再拡張事業の説明をしました。



# 千葉だけが 飛行ルート案に 反対

2月9日、国から8都府県市に対し飛行ルート案が提示されました。その案に千葉以外の県や市はおおむね賛成の意向を示しています。しかし、千葉県は、着陸のほとんどが千葉県上空を通過することや新たに浦安市上空を通過するのその説明がされていないことを問題にし、飛行ルート案に反対しています。

ここでは、これまで国に対して行った要望や意見の内容を紹介いたします。

## 羽田空港再拡張事業に関する要望書

平成15年12月26日

平素より、地方自治の発展にご支援とご協力を賜り厚くお礼を申し上げます。

さて、標記の羽田空港再拡張事業につ

つきましては、千葉県を通じ首都圏全体で騒音を共有する飛行ルートの実現を強く求めてきたところであります。

しかしながら、本事業につきましては、既に事業予算が来年度政府予算(案)に盛り込まれた旨公表されるなど、生活環境に著しい影響を受けることとなる私ども三市住民への説明が全くなされていない中で事業が進められることについては誠に遺憾であります。

本事業遂行の必要性及び有効性については、一定の理解はいたすものの、飛行ルートの設定如何によつては、浦安市、市川市及び船橋市の住民の生活環境に非常に大きな影響を与えることが懸念されるものと言わざるを得ませ

## 羽田空港再拡張事業に関する抗議書

平成16年2月4日

羽田空港再拡張事業については、D滑走路の位置及び飛行ルート(案)の速やかな明示等を、平成15年12月26日付けで市川市長及び船橋市長とともに国土交通大臣あてに要望書を提出し、

強く要望をした。浦安市としては、過去においても昭和48年当時、東京国際空港B滑走路を使用する航空機により発生する住民無視の暴力的騒音に悩まされ、要望書

の提出によっては改善されなかったため、当時の運輸大臣及び環境庁長官に対し意見書を提出したという苦い経験がある。

そのため、今回の羽田空港再拡張事業についても、D滑走路が建設され、浦安上空を低空で航空機が飛行することによる住民の生活環境への影響について強い警戒感をいだいており、そのようなことは断じて看過することはできない。

このような状況において、昨日(平成16年2月3日)、「東京国際空港における緊急整備事業の円滑な推進に関する特別措置法案」が、閣議決定された。

羽田空港再拡張事業の実施に伴い、航空機騒音による市民生活の環境の悪化が予想される本市に対し、この法案の内容はもとより、当該事業の事前説明ですら国に要望しているにもかかわらず

## 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

平成16年2月9日

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。

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

ならず、今日まで何もない。

事業者である国が説明責任を何ら果たすことなく、事業の決定、新年度予算への調査費計上、特別措置法案の閣議決定という既成事実の積み重ねによって、なす崩しの事業を強行しようとする国の姿勢は、断じて許せるものではない。

今後、国が入札実施、工事着工においても、これまでと同様の姿勢をとり続け、騒音被害が予想される地域住民無視の独善的な考えを改めないならば、成田空港問題の教訓から何も学んでいないことの証明であり、将来に禍根を残すことになることから、強く抗議する。

平成16年2月4日  
国土交通大臣 石原伸晃様

浦安市長 松崎秀樹

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。

5 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、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  
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)。

②22・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。強行するならば、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。

## 皆さんの声をお聞かせください

市では、滑走路の建設事業者としての国土交通省のこのような説明責任を果たさない不誠実な態度を許すことはできず、今後、公開質問状を出すなどして追及していく考えです。

国土交通省が示した資料は、文化会館2階情報公開コーナーと市役所本庁舎5階羽田空港騒音問題対策室でご覧になれます。

この問題は、皆さんの生活環境を脅かすものです。こうしている間に事業は着々と進んでいます。

皆さんのご考えをお聞かせください。

### ▷ 郵送

市長への手紙または官製ハガキ・封書で、〒279-8501 浦安市役所羽田空港騒音問題対策室へ

### ▷ 電子メール

タイトルを「羽田空港騒音問題」とし、kankyouhozen@city.urayasu.chiba.jpへ

### ▷ ファクス

☎047・355・2602

いただいたご意見などへの個々の回答はいたしません。いただいたご意見などはインターネットなどで公表します。