

騒音問題解決を強く要請



森田知事へ申入書を提出する松崎市長

羽田空港24時間化

羽田空港の4本目のD滑走路の使用開始(平成22年10月末)があと1年に迫っているなか、新聞やテレビの報道では、前原国土交通大臣の発言により、羽田空港の24時間国際化を目指すことが鮮明になっています。市としては、羽田空港の24時間化や国際空港機能の拡充については基本的に容認していますが、深夜早朝の航空機騒音の問題が置き去りにされたまま進められている状況に大きな懸念をもちています。そこで、改めて辻元国土交通副大臣に面会するとともに、森田知事に対しても、浦安市の航空機騒音問題が解決していない現状を強く申し入れました。

(問い合わせ) 羽田空港騒音問題対策室

深夜早朝の対策置き去り



国土交通省、唐突に飛行ルートを変更

これまで、深夜早朝時間帯(午後11時～午前6時)での本市への騒音の影響については、最も本市に近づくとされているのは、南風好天時のLDA*によるD滑走路着陸で、千鳥地区では護岸から1800m程度離

右側手前から岡本市議会議長、松崎市長、内田県議会議員、上野自治会連合会長

市民生活を守るために

羽田空港再拡張事業に伴う深夜早朝時間帯(午後11時～午前6時)の騒音問題についてご報告するため、今回広報うらやす号外を発行しました。

羽田空港のD滑走路(第4滑走路)供用開始まで1年を切った今、突如、前原国土交通大臣の発言から羽田空港に関する問題がクロースアップされていますが、本市にとって重要な課題である騒音問題という観点から欠けていると言わざるを得ません。

平成16年に国土交通省が浦安市に「羽田空港再拡張後の飛行ルートの修正案」を提示し浦安市上空を通過することは回避されましたが、その際に深夜早朝時間帯における飛行ルートについては別途協議を行うこととされました。

その飛行ルートが本年9月に国土交通省より示されましたが、昼間時間帯における飛行ルートと非常に近く、また市内における騒音の影響が示されていないなど、到底容認できるものではありませんでした。そこで、9月14日に国土交通省に対して詳細な説明を求め

る申し入れを行うとともに、千葉県知事に対しても本件に関する協力を要請したところであります。

このようなこれまでの経緯を置き去りにして、今回の大臣や知事の話しが持ち上がるという状況に、私としては驚きを禁じ得ません。

そこで改めて、千葉県市長会とともに辻元国土交通副大臣に直接面会するとともに、森田知事に対しても浦安市の航空機騒音問題が解決していない現状を強く申し入れました。

市としては、羽田の国際空港化による利便性といった話に振り回されることなく、健康で文化的な生活を守ることが行政の使命であり、的確な情報共有こそが最大の力となると考えていますので、今後も市民の皆様には正確な情報をお伝えしてまいります。

平成21年10月23日

浦安市長

松崎 秀樹

れ、一番うるさいとされるボーイング747-400型(ジャンボジェット機)が通過した場合でも約64デシベルと予測しているとの説明でした。

しかし、先月9月4日に開催された羽田再拡張事業に関する県・市町村連絡協議会担当部長会議では、南風好天時は、1800m以上を5000m以上と大きく遠ざける一方、南風悪天時には、当初説明のあった1800mを下回る距離を通過することが予想されると一方的に説明されました。なお、現状における南風悪天時の運用実績からでは、年間30日(平成20年度)程度の運用がされています。

※LDA 空港周辺まで電波に乗って進入する方式

10月20日、森田知事へ申入書を提出

日頃より、本市の市政運営にご協力を賜り厚くお礼申し上げます。

さて、今般の森田知事と前原国土交通大臣の会談で、羽田空港の24時間国際空港化を

羽田空港再拡張事業に伴う深夜早朝時間帯の騒音問題についての申入書

10月9日に国土交通省から示された予測では、飛行ルートにもっとも近い本市の騒音レベルは73デシベルと示されています。このことは、平成17年第2回浦安市環境審議会

28・9%であるのに対し、国際線では58%という結果も示されており、国際線の増加による騒音の不安がますます懸念されています。

去る9月14日に、私は知事に対し、「国へは毅然たる姿勢で向かわれたい。」と強く要望したものの、一連の報道における知事の発言は、本市住民の感情への配慮を欠いたものであり、不安を禁じ得ないところではあります。

浦安市はこれまで、羽田空港再拡張事業に伴い一貫して深夜早朝時間帯の騒音問題対策に取り組んできたところで、先日の会談では騒音問題についてのやりとりが何え

いので、その時間帯は羽田にお譲りしよう。」と、深夜における羽田空港の国際線発着の使用を大いに歓迎する発言が報道されています。このことは、再拡張後の騒音問題が置き去りにされており、市民の安眠を考慮する時に、あまりにも軽々な発言であると言わざるを得ません。

また、羽田空港における平成20年4月の機材構成比率では、騒音レベルの高い大型ジェット機(B747・B777)の割合が国内線では

平成21年度の深夜早朝時間帯の運行に対する市の対応

8月5日 第10回羽田再拡張事業に関する県・市町村協議会が開催

国土交通省が深夜早朝時間帯の飛行ルートが提示されるが、南風悪天時の飛行ルートは未だ提示されず。

8月26日 羽田再拡張後の飛行ルートについて

協議会から申し入れを受け、本市からは、騒音影響を具体的に明らかにすることを申し入れの中で要請した。

9月4日 羽田再拡張事業に関する県・市町村協議会担当部長会議が開催

県内の上空通過回避と抱き合わせに、南風悪天時の飛行ルートが突然示される。飛行ルートの位置および陸域に生じる騒音影響に関する詳細



年間発着能力が増強される羽田空港、深夜早朝の飛行方法は未だ未定

深夜早朝時間帯の飛行に関する問題点

- ①深夜早朝時間帯(午後11時～午前6時)の住宅地は、ほとんどの市民が就寝している静かな時であり、現在はほとんど航空機の運行はなく、羽田空港再拡張後は新たに騒音が発生することになる。
- ②深夜早朝時間帯の飛行ルートは合意されていない。
- ③国土交通省が考えている深夜早朝時間帯の南風悪天時の飛行ルートをボーイング747-400が通過すると約70デシベルという騒音が住宅地域で発生する。
- ④羽田空港24時間国際化により、国際線の乗り入れが増加し、騒音が大きい大型の航空機(ボーイング747、ボーイング777)の運行割合が増加する。

騒音の大きさの例

- 90デシベル 怒鳴り声、うるさい工場の中、カラオケ
- 80デシベル 地下鉄の車内、交通量の多い道路
- 70デシベル うるさい街頭、うるさい事務所中、電話のベル
- 60デシベル 静かな乗用車、普通の会話
- 50デシベル 静かな事務所
- 40デシベル 市内の深夜、図書館、静かな住宅地の屋

深夜早朝時間帯の南風悪天候時の飛行ルート(案)での騒音予測値



深夜早朝時間帯 南風悪天時ルート不透明

深夜早朝時間帯の南風悪天時の飛行ルート



・南風悪天時にILS*により本市の海上を通過(年間1%程度の運用)

・国の報告では、住宅地における騒音はボーイング747-400(ジャンボジェット)で70デシベル程度

*ILS 着陸進入中の航空機に対し、滑走路の進入コースを電波ビーム(指向性電波)により指示する無線着陸誘導装置。パイロットはこれを用いることで視認条件が悪い場合でも適切な進入コースに乗ることが可能となる

羽田空港再拡張事業に関するアンケートについて

新滑走路の使用開始に先立ち、市民の皆さんが感じている航空機騒音に対する現状での意識を把握するため騒音意識調査を実施しました。

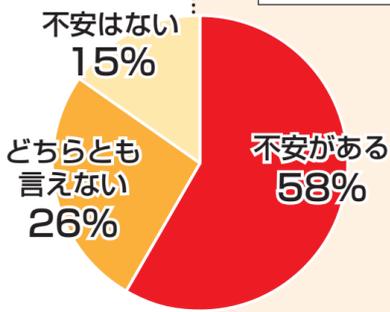
【期間】平成21年8月31日～9月18日

【対象】市内在住(1年以上)の20歳以上の方

【抽出方法】住民基本台帳からの3000人の無作為抽出

【回収率】69・31%

結果速報



夜間騒音に不安を感じている方が58%を占めている。自由回答では、現状より航空機騒音がうるさくなることに市民は不安を感じており、対策を求める回答が多数寄せられている。

市内上空を通過する当初案を変更

騒音の影響を多大に受ける本市に説明のないまま、平成16年2月に国土交通省は羽田空港再拡張事業の第4滑走路への飛行ルートを発表しました。その内容は、市の中央を年間約5000機の航空機が通過すると

いうもので、騒音問題の発生など、市民の生活環境に悪影響が生じる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いました。その結果、国は、平成16年5月に第4滑走路の角度を本市に向かって

9月14日 国土交通省への申し入れ

深夜早朝時間帯の飛行ルートについて、航空機が最も接近する本市を含めた陸地への騒音影響などの詳細説明もなく唐突に示されたことに対して、十分な説明と航空機騒音の低減に向けた誠意ある対応を早急に実施するよう国土交通省へ市長から申し入れる。



千葉県知事への協力要請

10月16日 「羽田再拡張事業に関する県・市町村連絡協議会」の会長である千葉県知事に本件に関する協力を要請。

10月20日 騒音問題は未解決。解決に向けて対応するよう辻元国土交通副大臣に要請し写真上。

10月20日 県知事への申し入れ書提出

騒音問題を置き去りにすることなく対応するよう、協力を要請。

海側に「7.5度」振るとともに、飛行方法の工夫で「2度」、あわせて「9.5度」の進入方向を変更する修正案を提示しました。なお、深夜早朝時間帯の飛行方法(飛行ルート・通過高度・運用機材)は、別途協議とされています。

