

少数意見報告書

2021年2月17日の都市建設委員会において留保した少数意見を、会議規則第71条第2項の規定により、下記の通り報告します。

記

1. 事件

陳情第135号 羽田新飛行ルートに関する陳情

陳情第136号 羽田新飛行ルート説明会開催に関する陳情

2. 意見の主旨

陳情第135号および陳情第136号は、2020年3月より運行されている羽田空港新ルートによる区内への騒音や落下物・墜落の危険を取り除くために、固定化回避の具体的な検討を求める意見書の提出と、区民に対して説明会の開催を求めるものである。

反対する第一の理由は、落下物や墜落の危険が引き続きあるからである。

昨年12月4日、那覇空港から羽田空港に向かって離陸したJAL機が、エンジンに重大なトラブルが発生し、飛行中にエンジンカバーが脱落するという事故を起こした。国は落下物防止対策基準を策定し、落下物対策を強化したとしているが、基準を強化しても落下物を100%防ぐことが出来ないことが、この事故により証明され、同様の事故が東京都心の上空で起らぬことは言えない。万が一、都心上空で起つたら、甚大な被害を招いたことは想像に難くない。

第二の理由は、飛ばす必要のない飛行機が飛んでいる状況は見直すべきだからである。

国際的な新型コロナウイルスの感染拡大により、訪日する外国人観光客は大幅に減少している。JTBの集計によれば2020年度の訪日外国人観光客は411万人と、1998年以降最小を記録、コロナ禍の収束が見通せない今、今年度の回復は見込めていない。ANAは2020年11月の国際線の旅客数は前年比95.2%減の4万884人であると発表し、航空機需要が大幅に落ち込んでいることを示した。

新ルートは需要の増加による増便に対応するものであったが、需要が失われ増便する必要性が失われた以上、新ルートの運用を見直すことは当然のことである。

第三の理由は、国民の命や安全よりも経済効率を優先する運用方針が誤りであるからである。

国や東京都は、訪日外国人観光客を増やすことが日本の観光産業の成長のために必要だとしている。しかし、そのために都民の安全が脅かされて良いものではない。世界の航空機運用の大原則は、安全の確保であり、墜落や落下物等の事故を避けるために最大限の努力が図られて当然である。観光産業を支えるというのであれば、内需を喚起することこそ重要であり、外国人観光客を当てにした方針の転換こそ必要である。

また、貿易や物流のために増便が必要との意見もあったが、航空貨物の取扱は成田空港が年間で200万トン弱と中心であり、これに対して羽田空港は31万5千トンと少なく、近年はさらに取扱量を減らし

ている。成田空港も貨物取扱量はピークを超えており、羽田の貨物便を増やす必要性も失われている。

第4の理由は、都心一極集中を緩和する観点から見れば、羽田空港への一極集中は避けるべきだからである。

国や東京都は羽田空港の国際競争力強化が重要であると言うが、羽田空港のキャパシティはすでにいっぱいであり、増便のために新飛行ルートを運用せざるを得なくなった。新飛行ルートは、東京都民に大きなリスクを追わせているが、安全第一の観点からはこれを回避する必要がある。また、他の委員から「千葉県の過重負担を軽減する必要がある」と意見も出していることとあわせて、都心一極集中を緩和する事を考えれば、茨城空港や静岡空港への分散こそすすめるべきである。

第5の理由は、多くの都民が国や都の方針を理解していないからである。

当時の安倍総理大臣は羽田新飛行ルートについて「地元の理解を得た上ですすめる」としていたが、理解を示したのは自治体の首長だけであり、住民が理解を示したわけではない。国は地域住民に対して丁寧な説明を行うとしておきながら、2019年以降説明会は開催されていない。国の政策のために、地域住民に一方的な犠牲を押し付けておきながら、説明会も行わない国の姿勢には大きな問題がある。

よって、委員会決定「不採択」に反対するものである。

2021年2月
都市建設委員 小林おとみ
都市建設委員 山田ひでき

以上

議長 元山芳行様