

令和4年1月27日

まちづくり委員会資料

請願・陳情の審査

- 請願第6号 相次ぐ落下事故を踏まえ、住宅地と石油コンビナート上空を低空飛行させる危険な羽田空港新飛行ルート案の撤回を求める意見書提出を求める請願
- 陳情第47号 羽田新飛行ルートについての市民への説明と騒音対策・被害想定などを求める陳情
- 陳情第62号 羽田新飛行ルートに関する陳情
- 陳情第113号 羽田新ルートに関する陳情

資料1	羽田空港の機能強化の概要
資料2	請願・陳情の審査経過
資料3	これまでの機能強化に関わる取組
資料4	請願・陳情に対する本市の見解
参考資料1	羽田空港のこれから（国土交通省）
参考資料2	羽田空港の新飛行経路運用状況等（国土交通省 HP 抜粋）
参考資料3	川崎市の皆さまへ（国土交通省チラシ）
参考資料4	川崎市子どもの権利に関する条例（パンフレット）

まちづくり局

羽田空港の機能強化の概要

1 新飛行経路について

- 平成25年6月に閣議決定された日本再興戦略において、首都圏空港の機能強化が盛り込まれ、これからの日本の成長を支え、経済・社会を維持・発展させていくため、羽田空港をさらに世界に開き、諸外国との結びつきを深めていくことが必要であるとして、国において国際線増便の取組が進められた。
- 国は、国際線増便のための様々な方策の検討を行った結果、B滑走路から川崎側へ離陸する新飛行経路を示した（図1）。
- 令和2年3月29日、国は関係自治体からの意見・要望や、住民からの心配の声があることを踏まえ、それらをしっかりと受け止め、丁寧に対応することを前提として、新飛行経路の運用を開始した。

羽田空港における滑走路運用・飛行経路の見直し（南風時）

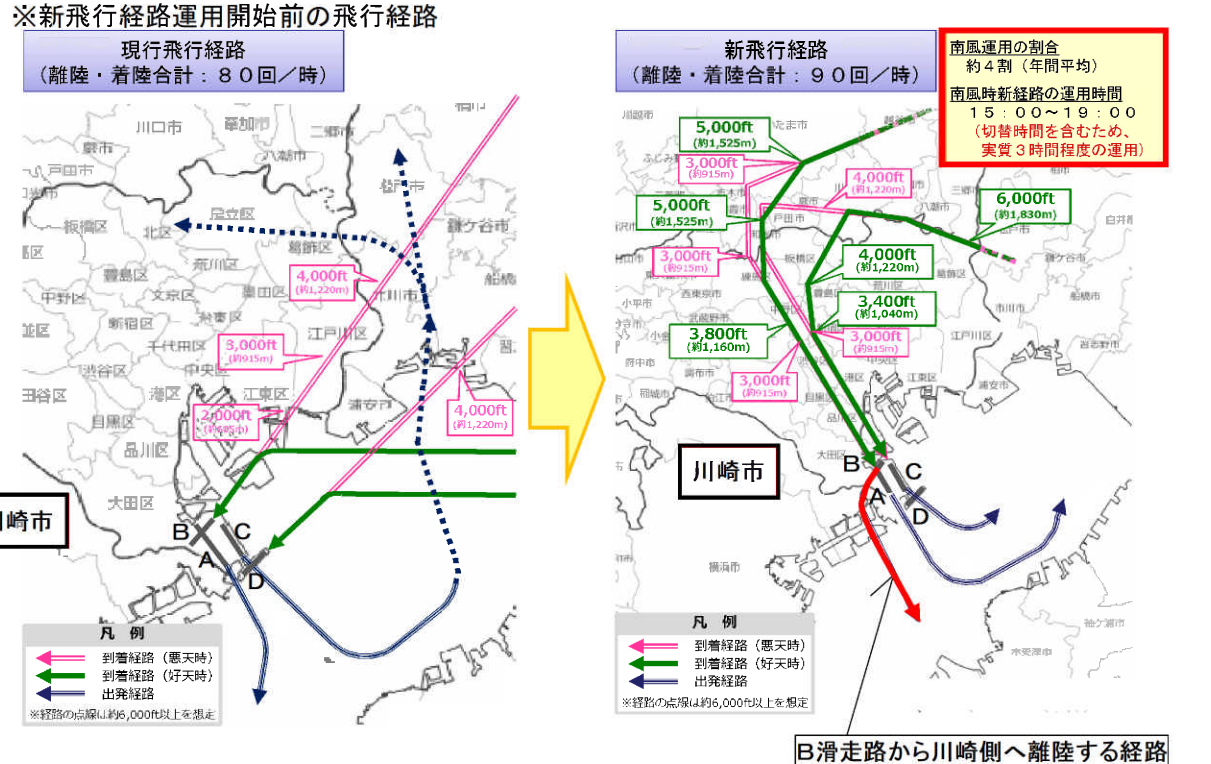


図1 南風時の新飛行経路（従前との比較）

出典：「2020年3月29日より新飛行経路の運用を開始し羽田空港において国際線を増便します」（別紙）（国土交通省）※一部加筆

図2 南風時の新飛行経路（B滑走路から川崎市側へ離陸）



2 新飛行経路の運用状況 ※国土交通省 HP をもとに作成。詳細は参考資料2をご覧ください。

■南風運用の実績

	令和2年度	令和3年度							
	計(4～3月)	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	計(4～10月)
運用日数	158日	19日	21日	22日	16日	21日	8日	9日	116日
B滑走路離陸便数 (南風運用時の一日当たり 平均離陸便数)	4,130便 (約26便)	742便 (約39便)	793便 (約38便)	782便 (約36便)	588便 (約37便)	874便 (約42便)	296便 (約37便)	378便 (約42便)	4,453便 (約39便)

■騒音測定結果（国立医薬品食品衛生研究所）

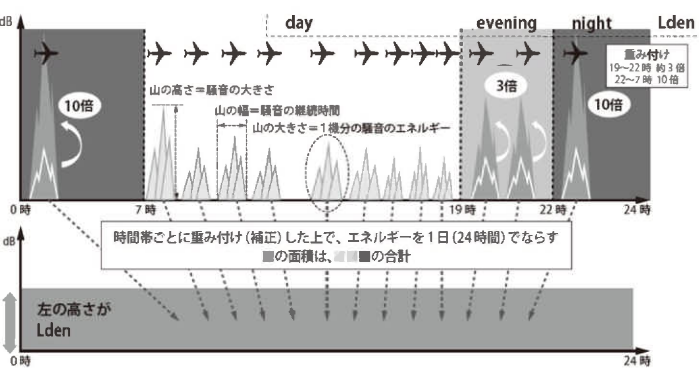
	住民説明会 等での 推計平均値	令和2年度		令和3年度実測値平均							
		実測値 平均	年 Lden	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月 速報
大型機	91dB	84.8dB	52dB	81.1dB	80.9dB	82.4dB	83.8dB	81.8dB	82.6dB	81.5dB	83.3dB
中型機	—	82.2dB		80.8dB	80.5dB	80.9dB	82.1dB	81.1dB	81.2dB	81.2dB	
小型機	86dB	82.8dB		82.7dB	82.5dB	83.0dB	83.2dB	83.2dB	82.8dB	83.2dB	

※速報については、大型機から小型機まで含めた全機種の実測値平均

資料1

※航空機騒音の評価指標（Lden）について

- ・航空機から発生する騒音の影響は、季節ごとに滑走路の使用割合やダイヤが変わることがあるため、1年間の騒音の総エネルギー量で評価します。
- ・時間帯により感じ方が変わるため、よりうるさく感じる時間帯には一定の重み付け（補正）をします。
- ・日中（day）、夕方（evening）、夜間（night）で区分することから、評価指標はLden（エルデン）を用います。



■Lden のイメージ
出典：羽田空港のこれからニュースレター第13号(国土交通省)

件名	請願・陳情要旨	本市の見解（令和２年12月7日　まちづくり委員会資料抜粋）	その後の国などの対応	審査経過
請願第6号 相次ぐ落下事故を踏まえ、住宅地と石油コンビナート上空を低空飛行させる危険な羽田空港新飛行ルート案の撤回を求める意見書提出を求める請願	住宅地と臨海部石油コンビナート上空を低空飛行させる危険な羽田空港新飛行ルート案を撤回するように、国に対して意見書を提出してください。	○安全対策等（請願第6号、陳情第47号、第62号） ・ <u>市から国へ</u> コンビナート地域の飛行制限の見直しについて、その前提となる安全性の確保、 事故・災害時の更なる対応強化を要望し、国が責任を持って対応することの回答を受けた。 ・国は落下物防止対策の強化を図るとともに、 <u>東京空港事務所と本市</u> の連絡会を設置し、事故・災害時の 連携強化の取組を進めている。 ・ <u>本市としては、引き続き、それらの着実な取組を求め、対応状況を</u> 確認 していく。	・東京空港事務所との連絡会を年2回開催、航空機事故の発生に起因する 図上訓練を実施 （令和3年11月）。 ・ <u>落下物防止対策基準の改正</u> による更なる対策強化	令和元年10月 8日 受理 令和元年11月21日　まちづくり委員会（継続審査） 令和2年 3月13日　まちづくり委員会（継続審査） 令和2年12月7日　まちづくり委員会（継続審査）
陳情第47号 羽田新飛行ルートについての市民への説明と騒音対策・被害想定などを求める陳情	3月29日から開始される羽田新飛行ルートに関わり、騒音測定器の設置をするなどの騒音対策を行うこと、教室型説明会を開催すること及びコンビナート地域で事故や災害が発生した際の被害想定と避難や対処に関わる計画を策定することを求めます。	○騒音対策（陳情第47号、第62号） ・国は防音工事助成対象施設の追加や基準の見直しなど、助成制度を拡充し、防音工事の助成を進めている。 ・ <u>国は、騒音測定局における測定結果の定期的な情報提供とともに、殿町小学校等での短期測定や、研究機関への影響調査などの対応を進めている。</u> ・さらに、可能な限り 大型機の一部をA滑走路からの離陸に振り替える暫定運用を行い、騒音影響の軽減を図っている。 ・本市としては、引き続き、要望事項の着実な取組を求め、対応状況を確認していく。	・殿町小学校と川崎生活環境事業所で 短期測定 を実施（令和3年7、12月）。 ・減便状況を踏まえた 暫定運用 の実施。	令和2年 2月20日 受理 令和2年 3月13日　まちづくり委員会（継続審査） 令和2年12月 7日　まちづくり委員会（継続審査）
陳情第62号 羽田新飛行ルートに関する陳情	市議会として、新飛行ルートの飛行を中止するように、国に意見書を提出するなど、強く求めてください（子ども・保育園等の意見聴取、 <u>子どもの権利条例</u> に相反しているか否か）。	○市民への説明（陳情第47号） ・国は、 <u>大師地区航空機対策協議会等への継続的な説明</u> や情報発信ブースの設置など様々な手法により情報提供を行い、運用後においても、継続的な説明等を実施している。 ・ <u>本市としては、引き続き、丁寧な説明や情報提供の継続的な実施を</u> 求めていく。	・対策協議会等への 継続的な説明 の実施 ・ホームページに加え、チラシによる 定期的な運用情報の提供を実施。	令和2年 9月 3日 受理 令和2年12月 7日　まちづくり委員会（継続審査）
陳情第113号 羽田新ルートに関する陳情	川崎市として殿町周辺に足を運び地元住民の意見を聞くなど、現状調査をする。騒音や振動対策、飛行ルート変更を含む安全対策を講じるよう、意見書を提出するなど、 <u>国に</u> 求めてください（ <u>市長への手紙</u> （令和元年）の質問内容とは趣旨の違う内容の回答があった）。	「資料4　請願・陳情に対する本市の見解」参照		令和3年12月17日 受理

[陳情第62号、第113号に関連する資料]

(1) 川崎市子どもの権利に関する条例（陳情第62号関係）

- 本条例は、子どもの権利について子どももおとなも共通に理解し、子どもを一人の人間（権利の主体）として尊重し、権利侵害から守り、自分らしく生きていくことを支えていくという思いで、平成12年12月21日制定、平成13年4月1日施行している。
- この条例では、子どもの権利や理念、子どもの生活の場に応じた権利保障のあり方等を定めており、子どもの権利を以下に示す7つの柱にまとめている。

■子どもの権利

自分らしく育ち、学び、生活していくために大切な子どもの権利を、7つの柱にまとめています。

川崎の子どもたちの声をいかしてまとめられたこれらの権利を大切にしていけることが求められています。

1 安心して生きる権利（第10条）

- ・子どもは、愛情と理解をもって育てられ、あらゆる差別や暴力を受けず、平和と安全な環境の下で生活することができます。

2 ありのままの自分でいる権利（第11条）

- ・子どもは、個性や他の人との違いが認められ、人として大切にされるとともに秘密が守られ、安心できる場所で自分を休ませることができます。また、「子どもだから」という理由で差別は受けません。

3 自分を守り、守られる権利（第12条）

- ・子どもは、自分を守るために、保護されたり、その場から逃れたり、安心して相談したりすることができます。

4 自分を豊かにし、力づけられる権利（第13条）

- ・子どもは、遊んだり、学んだり、いろいろなことに参加して豊かに成長します。そして、そのような活動を支援してもらうことができます。

5 自分で決める権利（第14条）

- ・子どもは、自分に必要な情報や助言を得て、自分のことを年齢と成熟にあわせて決めることができます。

6 参加する権利（第15条）

- ・子どもは、自分を表現したり、自分の意見や考えを表したり、社会に参加したりすることができます。

7 個別の必要に応じて支援を受ける権利（第16条）

- ・子どもは、国籍や民族、宗教などの違い、性別や障害などを理由として差別を受けることはありません。また、障害のある子どもや外国人の子どもが、自分らしく生き、社会への積極的な参加ができるように、その子どもにあわせて支援を受けることができます。

（川崎市子どもの権利に関する条例パンフレットより抜粋）

(2) 市長への手紙（陳情第113号関係）

■件名 羽田新飛行ルートについて（令和元年9月2日受付）

■要旨

わたしは中学3年生です。最近では新飛行ルートが自分の家の上を飛ぶこととなっていること、コンビナートの上空を飛ばないという条例があるはずであるのに飛ぶということが信じられません。

また、3分間隔に90dBの音がずっと聞こえるとなると勉強や日常生活に支障をきたします。85dB以上の騒音を聴き続ければ、騒音性難聴になる可能性もあります。

健康被害のリスクの高まるこの飛行ルートについてどうお考えなのか知りたいです。私達、殿町に住むものの味方であると信じています。住民にしっかりとこの飛行ルートについて説明会を行ってもらえるよう川崎市としても動いていただきたいです。

今、殿町やその近隣に住む人は高齢者が多くなっていますが、それでもまだたくさんの子供達も住んでいます。未来のある子供達に障害を残してしまうことは、この先の未来にとってどうなのでしょう？

この新ルートの撤回を求めます。

■本市回答

お手紙拝見いたしました。

羽田空港の機能強化につきましては、国の事業として進められているものでございます。

令和元年8月に、住民等の意見や要望等をしっかりと受け止め丁寧に対応することを前提として、令和2年3月29日より新飛行経路の運用を開始し、国際線を増便することについて、国の判断として示されたところです。

この新飛行経路については、滑走路の使い方と飛行経路を見直すことで発着回数を増やすものであり、川崎市側に関わるものとしては、年間平均で約4割を占める南風時において、国際線の需要が集中する15時から19時の時間帯に限り、殿町方面に向かってB滑走路から離陸し、その後、現在国の運用により飛行が制限されているコンビナート上空を通過する経路となっております。

本市といたしましては、羽田空港の機能強化の必要性は認識しているところですが、これまで地元からの意見等を踏まえ、地元住民等への丁寧な説明や試験飛行の実施、コンビナート上空飛行に関する安全確保等について、国に対し対応を求めてまいりました。

今後につきましても、地元の意見を真摯に受け止め、国が責任を持って新飛行経路の運用に必要な対応や、地元への丁寧な説明を行っていくよう、引き続き求め、その対応状況について、しっかりと確認してまいります。

これまでの機能強化に関わる取組

1 国の取組

(1) 協議会の設置及び取組経過

- 平成26年8月以降、国は、関係自治体等から構成される「首都圏空港機能強化の具体化に向けた協議会（以下、「具体化協議会」という。）」にて、国際線増便の実現方策の提案や、住民説明等の対応を示し、関係自治体からの丁寧な住民説明や環境・安全対策の着実な実施等の要望を受け止めながら、取組を進めてきた。
- 並行して、平成27年以降、国は経路下の1都2県の関係住民に対して6回の説明会（フェーズ1～6）を開催し、来場者からは騒音・安全対策、情報提供等について意見が寄せられた。

■具体化協議会の取組経過



(2) 地元対応等

- 平成26年8月の第1回具体化協議会にて、国から南風時の15～19時に、B滑走路を使用して川崎側に離陸する経路を含めた新飛行経路案が示されたことを受け、9月に大師地区町内会連合会内に航空機対策協議会（以下、「対策協議会」という。）が設置された。
- また、12月に、対策協議会から国による説明会の開催を求める要望書が提出されたことを受け、平成27年5月から現在まで、国は対策協議会に説明を15回実施した。

■国の地元説明及び地元・市から国への要望経過

年度	国の地元説明等	地元・市から国への要望
H27	5月、6月、11月、12月、3月（計5回） 国が対策協議会へ説明を実施 3月 対策協議会等への空港現地見学会実施	11月 対策協議会から国・市へ要望書提出 ・具体的な飛行ルートや騒音影響等の明示、教室型説明会、試験飛行、現地見学会の実施等 12月 市から国へ要望書提出 ・地元説明や騒音軽減、防音対策、コンビナート安全対策等
H28	5月、9月、11月（計3回） 国が対策協議会へ説明を実施 5月 対策協議会等への現地視察会実施（浮島） 7月 国が殿町小学校で説明会（教室型）を開催	6月 市から国へ要望書提出 ・住民説明会や試験飛行等の実施、騒音軽減対策、防音工事の柔軟な対応、キングスカイフロントへの対応、コンビナート上空飛行に係る安全対策等
H29	10月、1月（計2回） 国が対策協議会へ説明を実施 6月 情報発信ブースの設置（大師支所） 12月 国所有の飛行検査機で騒音体感を実施	
H30	5月（計1回） 国が対策協議会へ説明を実施 6月 情報発信ブースの設置（大師支所）	9月 対策協議会から国へ要望書提出 ・試験飛行の早期実施 9月 市から国へ要望書提出 ・試験飛行の早期実施
R元	8月、12月（計2回） 国が対策協議会へ説明を実施 6月 情報発信ブースの設置（大師支所） 2月 実機飛行確認を実施	10月 市から国へ要望書提出（詳細はP5） ・これまでの要望事項に関する要望 3月 市から国へ要望書提出（詳細はP6） ・実機飛行確認を踏まえた要望
R2	8月（計1回） 国が対策協議会へ説明を実施 12月 国が対策協議会へB滑走路離陸の飛行経路現地確認会を開催 1月 運用状況のチラシを各戸配布（川崎区内）	6月 市から国へ令和3年度予算編成に対し要請 ・騒音・振動対策等について改めて要望
R3	7月（計1回） 国が対策協議会へ説明を実施 5月、10月 運用状況のチラシを各戸配布（川崎区内） 10月 国が対策協議会へB滑走路離陸の飛行経路現地確認会を開催	6月 市から国へ令和4年度予算編成に対し要請 ・騒音・振動対策等について改めて要望

※上記のほか、新飛行経路に近い大師地区東部の町内会や臨海部企業、キングスカイフロントの研究開発機関等へ適宜、情報提供を実施。

(3) 飛行制限の見直し

①従来の飛行制限

○昭和40年代に空港周辺で発生した航空機事故を契機として、昭和41年から45年にかけて、川崎市長、川崎市議会から国に対して、川崎石油コンビナート地域の航空安全の確保等に関する要望を行った。

○昭和45年11月、国は、羽田空港の位置、滑走路の方向等から、川崎石油コンビナート地域上空の飛行を全面的に禁止することは航空機の航行の安全確保等の見地から困難であるため、できる限り、当該地域上空の飛行を制限するとし、東京航空局長から東京国際空港長あてに、川崎石油コンビナート地域上空の飛行制限について通知し、運用されてきた。



■昭和45年11月に通知された飛行制限の内容

- ・東京国際空港（羽田空港）に離着陸する航空機は、原則として、川崎石油コンビナート地域上空を避け、適切な飛行コースをとらせること。
- ・東京国際空港（羽田空港）に離着陸する航空機以外の航空機は、川崎石油コンビナート地域上空における飛行を避けさせるとともに、やむを得ず上空を飛行する必要がある場合は、低高度（3000フィート以下）の飛行は行わせないこと。

②現行の飛行制限

○平成26年8月の第1回具体化協議会において、国から新飛行経路案が示されたことを受け、本市では、コンビナート地域上空の飛行に伴う安全確保について、試験飛行の実施や地元住民への丁寧な説明、騒音影響の軽減対策等とともに、平成27年12月、平成28年6月、平成30年9月に、国に対し要望書を提出し、対応を求めてきた。

■石油コンビナート上空をこれまでよりも低高度で飛行することについて、具体的な内容や落下物等の安全対策に対する考え方を早期に示すとともに、周辺地域を含めた継続的な防災力確保・向上に取り組むこと。

○同様に、具体化協議会においても対応を求めてきた。

○国からは、令和元年8月の「第5回 具体化協議会」において、安全性の確保を前提として、飛行制限の見直しを行っていくことが示された。

○それを受け、同年10月、本市から国に対し、安全性の確保や事故・災害時の対応強化について具体的な内容を示すとともに、責任を持って対応を行うことなど、改めて総括的な要望を行った。

○国からは、同年12月に、本市要望への対応として、安全運航の必要な措置について、責任を持って対応するとともに、事故・災害時における関係機関の更なる連携強化を図ること等について、書面にて回答を確認した。

○その後、国は、新飛行経路の運用に必要な手続きを進める中で、令和元年12月16日付で、東京航空局長から東京国際空港長あてに、新たな飛行制限を通知し、昭和45年の通知が廃止された。

■新たに通知された飛行制限の内容

- ・東京国際空港（羽田空港）に離着陸する航空機以外の航空機は、川崎石油コンビナート地域上空における飛行を避けさせるとともに、やむを得ず上空を飛行する必要がある場合は、低高度（3000フィート以下）の飛行は行わせないこと。
- ・川崎石油コンビナート地域での事故・災害発生時には、救助活動等の妨げとならぬよう、状況に応じて配慮した運用を行うこと。

○本市における航空機事故に対する計画は、「川崎市地域防災計画 都市災害編」に記載しており、また、羽田空港周辺で航空機事故が発生した場合、関係機関は国が策定している「東京国際空港緊急計画」により対応することとなっているが、飛行制限の見直しを踏まえ、令和2年3月に「川崎市臨海部防災対策計画」を修正し、「航空機事故における災害の防止」の項目を新たに設けた。

○また、同月、国は本市要望への回答を踏まえ、東京空港事務所と本市による「川崎市臨海部における航空機による災害等の防止に係る連絡会（以下、「連絡会」という。）」を設置し、災害予防等に関する情報交換、事故・災害時の対処方策等に関する意見交換など、連携強化の取組を進めている。

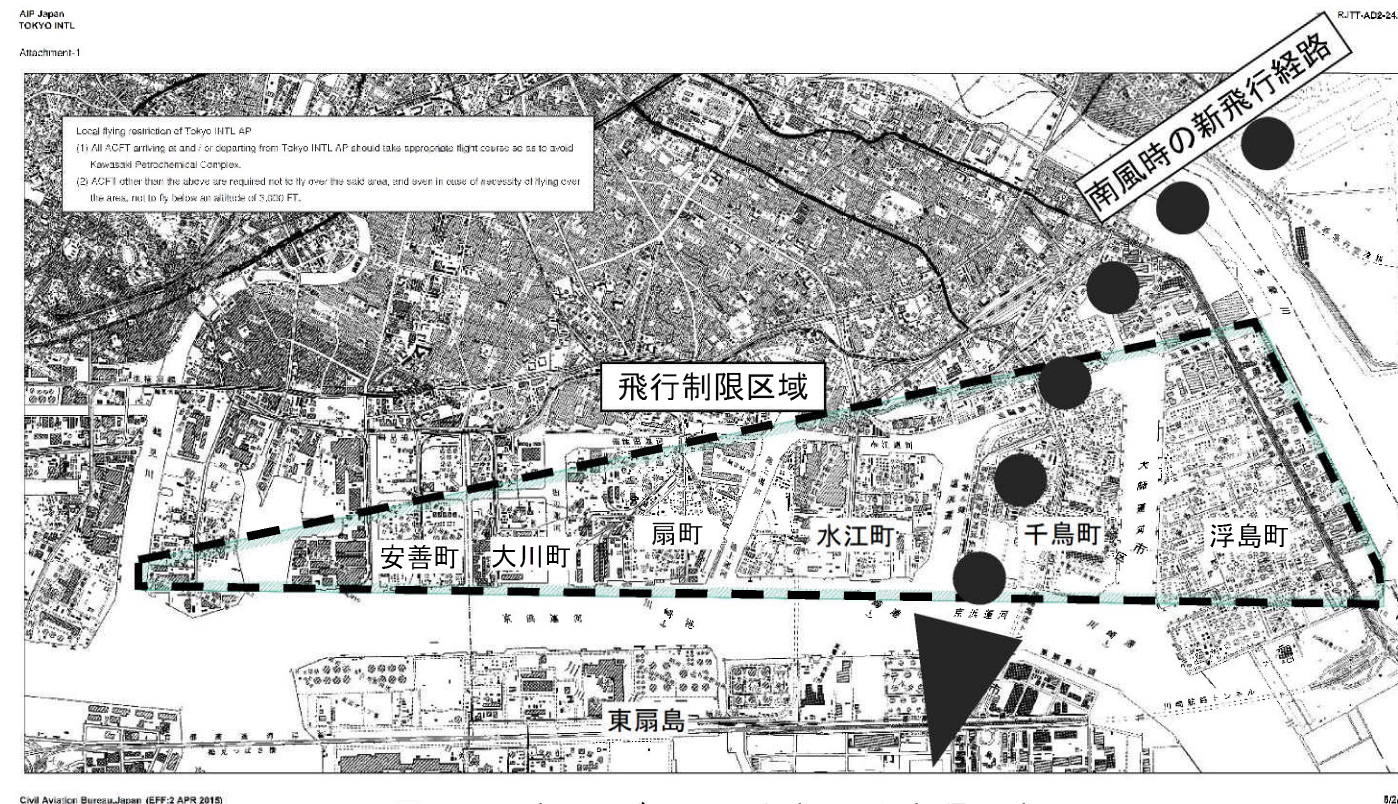


図3 石油コンビナート地域の飛行制限区域

出典：航空路誌（国際民間航空条約に基づき国が発行する出版物で、航空機運航のために必要な恒久的情報を収録） ※一部加筆

2 本市の要望

(1) 要望の経過

- 本市では、これまで石油コンビナート上空飛行をはじめとして、新飛行経路の運用に係る必要な対応を国に対し求めてきた。
- 令和元年8月、国が令和2年3月29日から新飛行経路を運用する旨を発表した。
- 令和元年10月、これまで要望してきた趣旨に基づき、騒音や安全性等に係る生活環境への影響等に十分配慮するとともに、運用後の対応を含め、改めて要望を行った。
- さらに、令和2年2月の実機飛行確認における地元住民等の意見を踏まえ、3月26日に国土交通大臣あてに要望を行った。

(2) 新飛行経路の運用に対する要望（令和元年10月28日）

要望1 試験飛行の実施にあたり、具体的な内容を示すとともに、しっかりと騒音測定を行い経路周辺への影響を確認すること。あわせて、地元へ適切に情報提供を行うこと。

(回答) 令和2年1月30日以降、新飛行経路の実機飛行による確認を行います。その際には騒音測定局移設予定地の殿町国際戦略拠点等において騒音を測定し影響を確認するとともに、その結果を貴市及び地元の方々に情報提供する予定です。

要望2 新飛行経路の運用に際し、プライベートジェット機等を含めたB滑走路全般の運用が確定次第、早期にその内容を示すこと。

(回答) B滑走路全般の運用については確定後速やかにお示ししますが、離陸機については、長距離国際線の制限（低騒音機（B787、A350等）を除き6,000km程度未満の路線に制限）、4発機（B747、A340等）の制限、騒音軽減運航方式（急上昇方式や可能な限り早期の旋回開始）の導入を行うことにより環境影響を軽減します。

また、自家用航空機（プライベートジェット機含む）に対しても、航空機メーカーが定める整備や運航に必要な耐空証明に加え、東京国際空港使用の際にはAIC（航空情報サーキュラー）に基づき航空機落下物防止対策の実施や被害者救済制度の同意を義務付けています。

要望3 新飛行経路に対応するため、騒音測定局を現在の殿町小学校から殿町国際戦略拠点内に移設することが予定されているが、新飛行経路運用後、十分情報提供を行うとともに、この他の地点で騒音測定の実施等があった場合は適切に対応すること。

(回答) 新飛行経路運用後は、殿町国際戦略拠点内に移設する騒音測定局にて測定し、結果を随時公開する予定です。また、他の地点での騒音測定の実施等に対しては適切に対応します。

要望4 騒音影響に配慮し、最新の技術開発の動向等に応じ、更なる騒音軽減策の工夫や取組を図ること。

(回答) 新飛行経路導入に向け、着陸料体系の更なる見直しや騒音軽減運航方式の導入など対策を講じていますが、今後も航空機機材の技術革新により騒音影響の軽減に努めてまいります。

要望5 川崎石油コンビナート地域の飛行制限の見直しについて、その前提となる安全性の確保や事故・災害時の更なる対応強化に関し、具体的な内容を示すとともに、責任を持ってその対応を行うこと。

(回答) 航空機の安全性については、航空機メーカーが定める整備や運航に必要な耐空証明に加え、航空会社等に対する厳正な審査・監査、航空輸送の安全に関わる情報の分析・活用、外国航空機や自家用航空機（プライベートジェット機含む）も含めた航空機落下物防止対策の実施等、安全運航に必要な措置について、責任を持って対応します。川崎石油コンビナート地域上空の飛行制限については、既に見直しに向けた調整を図っていますが、事故・災害時の更なる対応強化に繋がるよう、東京空港事務所も交えて定期的に情報交換を行い、関係機関の更なる連携強化を図ります。

なお、新飛行経路運用後につきましても、空港周辺で航空機事故が発生した場合には、東京国際空港緊急計画に基づき関係機関が連携して救助活動等を行うこととなります。

(3) 実機飛行確認を踏まえた要望（令和2年3月26日）

○令和2年2月に行われた実機飛行確認において、地元住民から騒音の大きさや圧迫感等に関する意見、研究機関等から企業活動への影響等に関する意見があり、これまで本市が要望してきた騒音・安全対策等の着実な実施に加え、更なる対策強化について、国土交通大臣あてに要望を行った。

1 騒音・振動影響の軽減対策

- (1) 新飛行経路の運用にあたり、B777-300などの騒音影響の大きな機材から、できる限り影響のない機材へ変更すること。
- (2) 騒音・振動の影響を極力軽減する観点から、影響の大きな機材については、B滑走路からの離陸の運用を早急に見直すこと。

2 防音工事助成制度の拡充

- (1) 従来助成対象でない研究施設等についても、専門家による科学的調査を行い、これに基づき、防音・防振工事助成などの対策を講じること。
- (2) 従来助成対象である住宅や学校、病院等については、新飛行経路の運用時間は限定されているものの、極めて大きな騒音値を計測しており、日常の生活に影響を及ぼす実態を鑑み、助成制度の更なる拡充を行うこと。

3 騒音測定局の増設

新飛行経路の運用に伴い、騒音測定局を殿町小学校から殿町国際戦略特区内の国立医薬品食品衛生研究所に移設することとされているが、住宅地への騒音影響を詳細に把握し、市民への丁寧な情報提供を行うために、これまで騒音測定を行ってきた殿町小学校において、引き続き、騒音測定を実施するとともに、その測定値等を市民に対し、随時情報提供すること。

4 コンビナート上空飛行における安全対策

貴省から、コンビナート地域の飛行制限の見直しにあたり、安全運航に必要な措置について、責任を持って対応することの回答を受けておりますが、これを踏まえ、災害予防等に関する情報交換、事故・災害時の具体的な対処方策に関わるオペレーションの確認等の防災対策上の対応を図ること。

5 市民への丁寧な説明

このたびの実機飛行確認において、改めて市民等から騒音対策や安全対策等に関する意見や問合せが多く寄せられていることを踏まえ、引き続き、現地の状況をしっかりと確認するとともに、これを踏まえ、様々な手法を用いて、市民等に対する丁寧な説明を継続すること。

○令和2年度に引き続き、令和3年度においても「国の予算編成に対する要請書」において、騒音・振動対策等の強化について要望を実施。

要望6 殿町国際戦略拠点キングスカイフロントの研究開発への騒音等の影響が生じないよう、騒音軽減策を適切に講じるとともに、影響が発生した場合は令和元年8月7日に開催された「第5回首都圏空港機能強化の具体化に向けた協議会」で示された回答に基づき十分に対応すること。

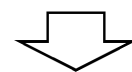
(回答) これまで、研究開発機関等の建物の遮音性能を評価し影響が想定されないことは確認していますが、新飛行経路の運用後、改めて当該地域の騒音調査等を実施するとともに、必要に応じて研究開発機関等への確認を行い、影響が発生した場合には、発生現場にて調査を行い、内容に応じて専門家等の意見を踏まえつつ関係者で連携して対応します。

要望7 新飛行経路運用後についても、継続的に地元へ丁寧な説明を行うとともに、騒音や安全性等について、本市及び市民等より指摘があった場合は誠意を持って対応すること。

(回答) 新飛行経路運用後も地元に対して丁寧な説明を継続し、貴市及び地元住民等のご指摘やご意見には誠意を持って対応します。

要望8 今後も、本市域に騒音や安全性に影響を及ぼす内容の変更をしようとする場合は、事前に本市に情報提供を行うとともに、協議すること。

(回答) 今後、別添「機能強化後の東京国際空港の運用について」の内容で貴市に影響を及ぼす変更をしようとする場合は、事前に情報提供を行うとともに、協議することとします。



本市要望に対し、国が責任を持って適切に対応することを書面にて回答を受け確認した。

1 安全対策等について【請願第 6 号、陳情第 4 7 号、第 6 2 号、第 1 1 3 号関係】

- 国では、航空機の安全性について、安全対策を積み重ね、事故の発生を防ぐあらゆる取組を行っていることが示されている。
- また、羽田空港の機能強化に伴うコンビナート地域の飛行制限の見直しについては、その前提となる安全性の確保、事故・災害時の更なる対応強化を要望し、国から、安全運航に必要な措置について、国が責任を持って対応することの回答を受けた。
あわせて、事故・災害時の対応強化に繋がるよう、関係機関の更なる連携強化を図ることが示された。
- これらの回答に沿って、国は、落下物防止対策の強化を図るとともに、東京空港事務所と本市の連絡会を設置し、事故・災害時の連携強化の取組を進めている。
- 本市としては、引き続き、それらの着実な取組を求め、対応状況を確認していく。

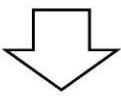
2 騒音対策について【陳情第 4 7 号、第 6 2 号、第 1 1 3 号関係】

- 国では、生活環境を守るため、航空機騒音については、環境基本法に基づき、人の健康を保護し、生活環境を保全する上で、維持することが望ましい基準として、専ら住居の用に供される地域では※Lden 5 7 dB 以下、それ以外の地域では Lden 6 2 dB 以下という環境基準が定められている。
※Lden：航空機騒音の評価指標（詳細は資料 1 の右上参照）
- また、関係住民の生活の安定及び福祉の向上を目的として、住宅や教育施設等に対し、一定の基準を超える航空機騒音の影響がある場合に防音工事助成を行うこと等が、騒防法において定められており、国は、説明会での御意見を踏まえ、同法の教育施設等について対象施設の追加や基準の見直しなど、助成制度を拡充し、防音工事の助成を進めている。
- 本市の住宅については、騒防法による防音工事が必要な範囲（Lden 6 2）は及ばないことが示されているが、国に対し、騒音影響に関する市民への十分な情報提供と市民からの要望に応じた騒音測定の実施などを求めてきた。

- また、実機飛行確認における地元住民等からの御意見を踏まえ、騒音・振動影響の大きい機材による B 滑走路からの離陸運用の見直しや防音工事助成制度の更なる拡充等を国に対し求めた。
- それらの要望を踏まえ、国は、騒音測定局（国立医薬品食品衛生研究所）における測定結果の定期的な情報提供とともに、殿町小学校等での短期測定や、研究機関への影響調査などの対応を進めている。
- さらに、当面の羽田空港の減便を踏まえた暫定措置として、B 滑走路西向き離陸について、可能な限り大型機の一部を A 滑走路からの離陸に振り替える暫定運用を行い、騒音影響の軽減を図っている。
- 本市としては、引き続き、要望事項の着実な取組を求め、対応状況を確認していく。

3 市民への説明について【陳情第 4 7 号、第 1 1 3 号関係】

- 国は、新飛行経路の運用開始までに、経路下の関係住民に対する 6 回に渡る説明会の実施とともに、本市域では、対策協議会や企業等への継続的な説明が行われてきた。
- これらに加え、情報発信ブースの設置や、空港等の見学会、飛行検査機による騒音体感の取組など、様々な手法により情報提供が行われてきた。
- 国からは、本市要望を踏まえ、運用後においても対策協議会等への継続的な説明や、ホームページやチラシ等による運用状況等の情報提供が実施されている。
- また、本市としても対策協議会を始めとする様々な機会を通じて地元住民等のご意見やご要望を伺い、その内容を国へ伝え、対応を求めている。
- 本市としては、引き続き、丁寧な説明や情報提供の継続的な実施を求めていく。



羽田空港の機能強化につきましては、国が責任を持って適切に対応することを確認しており、引き続き、騒音・安全対策や防災力の強化等、本市要望に関する国の対応状況を確認してまいります。