

## 深夜早朝時間帯の飛行ルートに関するこれまでの経緯

平成 16 年 5 月 25 日

- ・飛行ルート修正案を了承する。（深夜早朝時間帯については、別途検討となる）

平成 16 年 12 月 24 日

- ・第 6 回浦安市環境審議会において国土交通省に深夜早朝の飛行を確認するが、今後の協議ということで明確な説明はなし。

平成 17 年 2 月 15 日

- ・知事へ環境影響評価方法書に対する意見書を提出

市は、深夜早朝時間帯における航空機の本市近傍の通過は海域上空であっても、市民の生活環境に多大な影響を及ぼし、不利益を被ることになることから認められないことを主張。

平成 17 年 8 月 26 日

- ・環境影響評価準備書の縦覧開始

準備書では、現在ほとんど飛行していない深夜早朝時間帯（23 時から 6 時まで）に 112 回の運行を設定し、さらに、合意されていない飛行ルートを前提に評価が行われる。

平成 17 年 9 月 23 日

- ・国土交通省が準備書の住民説明会を浦安市文化会館で開催

環境影響評価で深夜早朝の飛行が既成事実のように記載されたという市民の質問に対して、航空局長からは深夜早朝の運行は、今後相談して決定する内容と認識していると説明。参加した市民からは深夜早朝の運用について撤回を求める意見もあり。

市長は、説明会終了後に深夜早朝便についても既成事実を重ねていく国のやり方が今日ははっきり出ている。誠意を見せないこのようなやり方に対しては今後もしっかりと説明・回答を求めていくと市民へ表明。

平成 17 年 10 月 24 日

- ・第 2 回浦安市環境審議会で国土交通省は、深夜早朝時間帯の飛行ルートで最も浦安市に近づくものは、南風時の LDA による D 滑走路に着陸する方式を想定し、浦安市の千鳥地区ではスラントディスタンス 1,800 メートル程度、B747-D400 型が通過した場合に約 64dB と予測していると説明する。

平成 17 年 12 月 13 日

- ・知事へ環境影響評価準備書に対する市長意見書を提出

市は、深夜早朝時間帯の航空機の本市近傍の通過は、海上通過であっても、事前説明が不十分であり、市民の生活環境に多大な影響を及ぼすとともに、不利益を被るおそれがあり、到底容認できないと主張する。

平成 18 年 2 月 15 日

- ・知事が国土交通省に環境影響評価準備書に対する意見書を提出。  
知事の付帯意見として本市の意見書（平成 17 年 12 月 13 日）も提出された。

平成 18 年 5 月 25 日

- ・第 2 回羽田再拡張事業に関する県・市町村協議会が開催  
市は、深夜早朝時間帯の運航は、飛行ルート of 合意が前提であると主張する。

平成 18 年 6 月 20 日

- ・羽田空港再拡張事業に係る環境影響評価書の縦覧開始される。

平成 18 年 6 月 30 日

- ・環境影響評価に対する浦安市の見解と今後の取組みを発表。

内容：評価書でも、深夜早朝時間帯に、未だに合意が得られていない飛行ルートに 1 日あたり 112 便を見込み、騒音への影響評価にあたっては、年間平均の評価で、騒音影響が平均化され生活妨害の程度が過小に評価される危険性や人がうるさいと感じる騒音感覚との間に乖離があるなど大きな問題があります。特に、本市は、風向き等の特定な条件のときに航空機騒音が集中し、あわせて、深夜早朝の静かな時間帯の航空機騒音は、たとえ 1 回であっても、安眠が妨げられることから、詳細な説明が不十分であり、誠に遺憾であるといわざるを得ません。私としては、未だ予断を許さない状況であると表明する。

平成 19 年 1 月 25 日

- ・東京国際空港の施設変更及び指定した延長進入表面の変更に関する公聴会において、本市の意見を公述。

公述内容：航空機騒音は、騒音レベルが高く影響が広範囲に広がることから、特に深夜早朝の静かな時間帯では、1 回発生しただけで住民の安眠が妨げられることになる。については、市民の生活環境に悪影響が生じ不利益を被ることがないよよう飛行ルートを検討し、本市を含めた関係自治体に十分説明し了承を得た上で決定すること。

平成 21 年 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を提示するが、南風悪天時の飛行ルートは未だ提示されず。

平成 21 年 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課長会議が開催

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説明はなし。