

陳述書

2023.10.4.
品川区 [REDACTED]

酒井洋明



これから、弁論の更新にあたり、本件訴訟の原告の一人として意見を述べさせていただきます。

1 今から5年ほど前の平成31年3月26日、品川区議会は全会派一致して「品川上空を飛行する羽田新ルート計画に関する決議」を採択しました。この決議の概要は、落下物、騒音への不安が区民の間で大きな問題となっているにもかかわらず、国の説明は全く不十分な説明に終始しており、このままでは品川区上空を低空飛行する新ルート案を容認することは到底できないというものでした。

それまで、私は、この問題が存在することは一応意識しておりましたが、自身や周辺の市民に対する現実的な危機が迫っているとの認識には至っておりませんでした。しかし、この決議をきっかけとして都心低空飛行の問題をじっくりと検討するうちに、実は大変な問題であるとあらためて認識を深めました。

東京都心には、世界一人口が密集し、高層ビルが乱立し、商店街が至る所にあります。私の家の上では333mの東京タワーより低空で頻繁に飛ぶ危険極ま

りない羽田新飛行ルートなのです。

2 まず第1に、飛行機の落下や落下物の問題です。

飛行機の航行が完全な自動運転でない以上、航行操作に当たって人為的なミスは不可避です。実際にも、世界の各地で飛行機の墜落がない年はありませんし、すでにこの訴訟においても成田空港や羽田空港の航行に関連する落下物の客観資料は証拠として提出されております。

一方、国土交通省の調査報告によれば、2019年度から2021年度の成田空港など7空港に着陸した飛行機から落下したと推定される行方不明の部品は3年間で何と2997個であります。騒音の被害や落下物の危険性は私たちの身近な所に起きているのです。

また、品川区では、新ルートに反対する議員連盟ができており、国会でも衆参合わた超党派国会議員による「羽田低空飛行見直しのための議員連盟」が発足しています（令和2年）。海江田万里議員は、発足時の代表挨拶で次のように述べています。

【羽田への新ルートによる飛行が始まってから一年が経とうとしています。そんな折、アメリカでボーイング777のエンジンから出火、大きな部品が住宅地に落下するニュースを聞き背筋が寒くなりました。国交省は（中略）同型機の

日本への乗り入れに対して何の手も打っていません。このような事故が起きてからでは間に合いません。羽田への離発着は「海から海への」コースに戻すべきです。】

裁判官の皆様もよくご承知の通り、コロナの一時期を除いて毎年御巢鷹山の慰霊登山が実施されております。ご存じの通り、この事故は1985年8月12日に発生した日本航空123便（ボーイング747SR）の墜落事故です。この事故での死亡者数は全部で520名と乗客乗員のほぼすべての人が命を落としました。もっとも、幸い123便は御巢鷹山に墜落したため、墜落によって周辺住民を巻き込むことはありませんでした。この点は、不幸中の幸いといえるかもしれません。

しかしながら、仮に同種の事故が都心低空飛行にあたって生じたとすれば、乗客乗員にとどまらず、都民の生命や財産が計り知れないくらい侵害されます。確かに、羽田空港をハブ空港とし、より多くの航空機の受け入れを実現して観光収入を増大させることには一定の経済的合理性があるかもしれません。しかし、その方法は都心を低空で飛行して着陸したり、危険な川崎の石油コンビナート上空を通過して離陸しなくとも、いくらでも工夫の余地はあるはずです。この代替措置を含めた厳格な検討なしに経済目的の遂行を安易に優先することは、経済的利益と市民の生命財産との価値の比較衡量から考えても、到底説得力がある判

断とは思えません。

リスクという概念は、「事態の発生可能性×事態が生じた場合の被害の大きさ」で計算されます。福島第1原発事故が典型例だと思います。原発事故の発生可能性は非常に小さいものだと思います。しかしながら、ひとたび原発事故が発生すれば、広範な地域とそこに住む多くの住民に長期的かつ甚大な被害を与えてしまうわけです。このリスクを市民の生命や財産の安全に重きを置いて価値判断を行う限り、ベースロード電源として原子力発電は採用せず、可及的速やかに自然エネルギーにシフトすべきです。同様に、都心低空飛行によってひとたび事故が発生した場合の甚大な被害を考えれば、仮に墜落の可能性が相当程度に小さいとしても都心低空飛行は断念して別の安全な方法での経済目的の達成を追求すべきです。

3 次に、どうしても無視できない問題として、騒音の問題があります。

私は、ごく幼少のころから現在の居住地に住んでいます。大井町は品川区の中では昔から中心街の1つでしたが、それでも私が児童、生徒の頃は今と比べれば牧歌的なエリアでした。

私の家庭では母と兄の折り合いが悪く、両名の喧嘩が絶えず、このため私は長い間強いストレスを抱えながら生活を続けることとなります。このストレスは、私

が横浜市立大学を卒業して私立湘南女子高校の教員として稼働している最中にも継続しておりました。

不安定な精神状態で生徒を真っ直ぐにみることができず、生徒指導にも影響がでてきました。私を見る生徒の目も、私を信頼している目ではありませんでした。

これでは、生徒に申し訳ないと、医師の診断名「自律神経失調症」を学校に提出し3か月の休職をしました。私はこのままでは、教師廃業をせざるを得ないと、背水の陣を敷き、

自己の内なる無限の神性を信じ、瞑想を重ねるうちに劇的な回復をみたのです。

その後、2000（平成12）年3月に同学校を退職してからも、精神的には安定した状態が続いておりました。

ところが、今、空路直下の大井町に住んでいる私としては、頻繁に低空で飛んでくる飛行機には耐え難いストレスを受けております。

今般の都心低空飛行は私の精神をかき乱すには十分な出来事でありました。

幸い、現時点で明白な症状が再発しているわけではありませんが、いつ精神の安定が崩れるか心配でなりません。

実際、品川区から騒音計を借り出して何度か騒音状況を測ってみました。一例をあげれば末尾に添付した騒音状況の通りです。この計測の正確性には限界があるとは思いますが、日常生活を送るうえでの私の不快感や生活妨害を裏付け

るには十分な資料だと思います。

1日のうちの数時間とはいえ、この低空飛行が行われている時間帯には数分に1度の割合で飛行機の轟音にさらされ、会話は中断しなければならず、やりかけの作業の集中はこれによって途切れてしまいます。このような騒音が数時間にわたり、2、3分ごとに個人の生活にのしかかってくることを是非想像していただきたいと思います。精神の安定に特に気を使って生活している私にとってはとても大きな生活妨害です。

また、原告になった者だけでなく、原告にならなかった品川区民や低空飛行直下の市民にはそれぞれ個別の生活や事情があり、2、3分に1度の轟音にさらされることによって著しい生活妨害を受けている人は数えきれないはずで、裁判官の皆様には、是非この生活妨害の実態を具体的に想像していただきたくお願いするものです。

以上で私の意見陳述を終わります。

大井町における、原告による、騒音測定報告書

23年10月24日

以下の内容で間違いのないことを報告いたします。

① 「9/19 午後」測定

測定日： 23年9月19日午後

測定器： CUSTOM 社 SL-1330 (品川区役所 貸し出し用 No.31 番)、A 補正、Slow 測定

測定者： 原告 酒井宏明 (目測で最大値を読み上げ)

記録者： 原告 黒田英彰 (Flightrader24 による機種特定作業も兼ねる)

測定場所(a)：大井町駅 東側ロータリーの時計台前キヤマダ電機前

北緯 35.60610621495461、東経 139.735013248034

羽田空港 A 滑走路の北北東端から約 5880m

(「実降下角」3.45 度なら高度 354.5m、3.00 度なら高度 308.2m、2.75 度なら高度 282.6m)

商業地域 (東京都環境確保条例別表 13 の騒音規制は、午前 8 時～午後 8 時で 60db)

1500-01 頃: 時報/ 86-87dbA

1508 頃: B762/ 79.2dbA

1510 頃: B737/ 77.0dbA

1515 頃: A350/ 77.9dbA

1520 頃: B787/ 81.0dbA

1525 頃: B787/ 76.3dbA

(補足)

この地点における、大井町駅を通過する東海道線の騒音は、実測 (最大) 70-75dbA 程度。

この地点における、大井町駅を停車する京浜東北線だと、最大 60-65dbA

測定場所(b)：きゅりあん 1 階北側出入口

北緯 35.60649329528977、東経 139.7359386101322

商業地域 (東京都環境確保条例別表 13 の騒音規制は、午前 8 時～午後 8 時で 60 d b)

1531 頃: E190/ 75.4dbA

1536 頃: B787/ 76.2dbA

1540 頃: A350/ 73.7dbA

1545 頃: B767/ 80.0dbA

測定場所(c)：品川区役所 本館入り口前 (暗騒音 60dbA 前後)

北緯 35.60888770015746、東経 39.7299224153095

商業地域 (東京都環境確保条例別表 13 の騒音規制は、午前 8 時～午後 8 時で 60 d b)

1608 頃: B777/ 75.9dbA

1612 頃: B737/ 73.1dbA

1616 頃: B773/ 73.4dbA

1620 頃: A320/ 63.4dbA

② 「9/16 午後」測定

測定日： 23年9月16日午後

測定器： CUSTOM 社 SL-1330 (品川区役所 貸し出し用 No.31 番) 、A 補正

(Fast 測定/Slow 測定かは不明)

測定者： 横須賀さん? (目測で最大値を読み上げ、原告酒井の知人)

記録者： 原告 酒井宏明

機種判定： 原告 黒田英彰 (酒井の記録を基に、9/27 に以下リンク先から、大井町上空飛行の機材を特定)

<https://www.ntrack.mlit.go.jp/plane/anime.html>

測定場所(a)： 大井町駅 東側ロータリーの時計台前キヤマダ電機前

北緯 35.60610621495461、東経 139.735013248034

羽田空港 A 滑走路の北北東端から約 5880m

(「実降下角」3.45 度なら高度 354.5m、3.00 度なら高度 308.2m、2.75 度なら高度 282.6m)

商業地域 (東京都環境確保条例別表 13 の騒音規制は、午前 8 時～午後 8 時で 60db)

15 時 45 分頃: B787/75.0dbA

15 時 50 分頃: B787/76.1dbA

15 時 54 分頃: B737/74.2dbA

15 時 57 分頃: B777/74.2dbA

16 時 05 分頃: B737/72.3dbA

16 時 13 分頃: B767/74.5dbA

16 時 21 分頃: B737/76.2dbA

16 時 25 分頃: B737/78.2dbA

16 時 28 分頃: B787/78.5dbA

16 時 32 分頃: A350/75.0dbA

16 時 36 分頃: A321/84.2dbA

16 時 40 分頃: B777/79.1dbA

16 時 43 分頃: B737/75.2dbA

16 時 45 分頃: B737/75.1dbA

16 時 49 分頃: B787/78.2dbA

16 時 58 分頃: B787/80.1dbA

17 時 02 分頃: B767/75.2dbA

17 時 06 分頃: B787/79.1dbA

測定場所(b)： 東急大井町駅 (イトーヨーカドー正面出入口) 前

17 時 19 分頃: B777/84.1dbA

17 時 24 分頃: A330/79.3dbA

17 時 28 分頃: B767/82.1dbA

17 時 40 分頃: B767/80.1dbA

測定場所(c) : 酒井自宅前 (東京都品川区大井 1 - 4 8 - 5 : 道路隣接)

17 時 47 分頃: B789/80.2dbA

17 時 53 分頃: A350/80.1dbA

17 時 59 分頃: A321/78.1dbA

18 時 05 分頃: E190/74.2dbA

●注記事項

「A 補正」

区役所が貸し出し時に「A 補正」になっているかどうか、酒井に念押しした項目。

マイクで拾った音源を、人間の耳の一般的な周波数特性に合わせて、数値を補正する方法。

ヒトが感じる音の大きさは音圧のみでなく周波数にも左右される。

測定された無補正の音圧レベルに対し A 特性による補正を施した測定値を、A 特性音圧レベルといい…。

「Slow 測定」

平均の時定数により、F (Fast : 時定数 125 ms) と S (Slow : 1 s) の 2 種類の時間重み付け特性が用意されています。

一般の騒音測定には Fast が用いられますが、

新幹線騒音や航空機騒音などは、Slow で測定した騒音レベルの値を基に環境基準が定められています。