

時の動き

区民の思いが込められた法定数の3倍超す署名提出

東京都品川区民 千葉 愛一郎

昨年11月9日、条例請求代表者は、法定数50分の1の3倍を超す区民の思いが込められた2万3098人の羽田新飛行ルートの賛否を問う区民投票条例制定を求める法定署名を、品川区選挙管理委員会に提出し、区民の意思を実現するように強く要請しました。

羽田新飛行ルート問題とは？

羽田空港を増便させるため国交省は、東京都心や川崎市など低高度で飛行する新ルートを使用し、2020年3月29日から運用を開始しました。区内には、Aルート（JR大井町駅上空300m／1時間に最大14便）とCル

ート（天王洲アイル駅上空／1時間に最大30便）の2ルートが設定され、南風時の午後3時から午後7時の間に限定運用されています。

運用開始前から様々な懸念が指摘されています。昨年2月2日から12日にかけて7日間、実機飛行確認（試験飛行）が行われました。試験飛行を受けて、マスコミ各社が「世界一着陸難しい空港に」（毎日2月10日）、「騒音に電話100件」（朝日2月17日）、「羽田の新ルート、試験飛行が終了・・・『地下鉄の車内』相当の騒音も」（読売2月13日）、「国際航空協会が要請『着陸時の危険性指摘』（東京

3月4日）と大きく取り上げました。

さらに、影響・被害が想定される住民の声を受けて、品川区など関係自治体から再考、固定化回避等の議会決議意見書などが国交省などへ提出されました。また、新型コロナウイルスの世界的な感染拡大に伴う2020才リパラの開催延期、国際線、国内線の大幅な減便にもかかわらず、既定通り新飛行ルートでの運用を継続しています。

国の姿勢に対して直接請求運動で

民意を無視する国交省の姿勢は、前安倍政権下に官邸主導で立案（官邸



飛行ルート変更反対デモ

が国交省押し切る「不信の空路」東京9月28日）されトランプダウンで決定された成長戦略の一環の政策（年間約6503億円の経済波及効果や、約4・7万人の雇用増加等」と試算／国交省リーフレット）です。「安倍政権を継承する」とする菅政権になっても再考、固定化回避（従前のルート）は望み薄です。

新飛行ルート下で、約半数の区民（昨年9月1日現在、人口40万7880人、有権者34万78人）が影響・被害を受ける恐れがあると言われています。国交省による新飛行ルートの必

要性、騒音・落下物・墜落事故・資産価値低下対策などについての住民説明会も開催されてきましたが、賛成という意見もありますが、多くの区民は不安、反対、再考を求めています。

そのような状況を踏まえて、19年12月21日、「羽田新飛行ルートの賛否を問う品川区民投票を成功させる会」（以下「会」）が結成され、「国民の幸福追求権に則り公共の福祉の増進をめざして住民の直接請求により・・・区民投票条例の制定・実施を目指します」と方向性を定めています。また、超党派の羽田問題議連の区議員14人（区議会定数40人）や野党の国會議員・都議会議員も協力してくれています。

諦めずに声を挙げれば

変化を作り出す

会は、条例請求代表者11人と約1800人の受任者が一丸となって昨年

10月4日から1カ月間署名活動を展開しました。その過程で、「飛行機を見て孫が喜んでいいる」「決まったことでしょう」などの声もありましたが、「飛行機の音がうるさくて勉強に集中できない」（小学生）、「静かな環境で子育てができなくなつた。転居も考えたが財政的にできない」（女性）、「従業員が静かな環境で仕事ができなくなつた。国からの事前説明がなかった。納得できない」（会社経営）など切実な声が寄せられました。改めて、被害拡大の現実と生活環境が将来に渡って脅かされる不安に駆られました。

このような区民の思いと形骸化する間接民主主義への不信が込められた署名数が集約されたと思います。そして、一人の力は微力でも、諦めずに声を挙げれば変化を作り出すことを実感させる署名活動でした。闘いは続きます。

（ちば あいいちろう）