

岸田てつはる 区政報告

発行所：自民党大田区民連合
(政務調査係)
住所：大田区蒲田5-13-14
電話：03-5744-1480



自民党大田区民連合
岸田 てつはる 議員

昨年の夏の事になりますが、8月4日朝8時前頃、南十束にあります洗足池公園の上空を南東から北西方向へ、さびに翌5日朝6時半頃には、西から東方向へ普段見慣れないほどの低空を飛行したジェット機が通過していきましました。

大田区へ調査を依頼した結果、これは国土交通省が8月4日から22日にかけて数回飛行行われた飛行試験であったことが分かりました。

この飛行試験で使用されたのは30m程度の比較的小型のジェット機ではありましたが、10000フィート(約3000m)～16000フィート(約4900m)の低空での飛行だった為、大変驚かされて覚えていらっしゃる方も多いのではないのでしょうか。

羽田空港の発着枠を更に拡大する為に国土交通省の有識者検討会が開いた新ルート案の中には、南風時に羽田空港を出発する便の場合、時間は限定となりますが、B滑走路から離陸し川崎上空を旋回し大田区の田調布付近を通過(高度約3000m)約3000m(3000m)の低空で通過(高度約3000m)を抜けていく案も含まれております。

このような低空を飛行するルート案が実行された場合、騒音等の問題で区民生活に相当な影響が懸念されることから、松原忠義大田区長も画々と新飛行ルートについて協議していくことをおっしゃっています。私たちが区民と共に区民生活に影響が及ぶような活動をしていくべきです。

大森第六中学校の 防空壕跡保存事業完成について

昨年11月12日、大森第六中学校にて、松原区長、津村教育長の出席のもと防空壕跡保存事業完成記念式典が行われました。

太平洋戦争終結から70年の年をむかえ、“防空壕”と言われてもピンとこない方も多くなってきていると思いますので先に少し説明したいと思います。

1941年12月8日の日本による真珠湾攻撃から始まる太平洋戦争も後期になると開戦当初の勢いは失われ、1944年6月から8月にかけて日本はサイパン、テニアン、グアムなどのマリアナ諸島の本土防衛の要となる支配地をアメリカ軍により制圧され制空権を喪失しました。それにより長大な航続距離を誇るB-29戦略爆撃機による日本本土への爆撃が可能になり、1944年末頃から1945年8月の敗戦直前まで東京や大阪をはじめとした日本の主要な都市や軍事拠点・軍需工場などが空襲により焼き払われ、同時に多くの人が落命しました。東京都が編集した「東京都戦災誌」によると、身近な城南地域にも1945年5月25日に大きな空襲があったという記録が残っています。

繰り返される空襲による人的被害を少なくするため、学校の校庭や空き地・民家の庭先など日本の至る所で様々な種類の防空壕が作られました。一般的な防空壕は、地中に最大で20人程度が座るか腰掛けていられるトンネルを掘り、入口には爆風や飛散物が直接進入しないような工夫がされました。そして空襲警報が発令された時にはその中に待避しました。しかし、あくまでも応急的な待避設備だったため、命中弾を受けた場合の安全は保証されないもので死の恐怖を感じながら空襲が終わるのを待ったのではないのでしょうか。

そして2011年7月、大森六中の校庭改修工事の掘削中、南側校門付近で太平洋戦争当時の防空壕が偶然発見されました。調査の結果、全長18.3m・天井高1.9m・幅0.9～2.3mの規模であると分かりました。防空壕内部には、茶碗・瓶・皿・火鉢などの生活用品の他、土がむき出した壁面には“神風”と刻まれた文字も残っていました。おそらく敗戦色が濃くなる戦局を“神風”によって吹き飛ばして欲しいという思いを込めて刻まれたものではないのでしょうか。

これらの発見状況を重視し、この防空壕は貴重な戦争遺産として崩壊防止の補強工事(一部は安全確保のため埋め戻し)の後に保存されることになりました。

今年度は大田区平和都市宣言から30周年となり、多くの尊い命が失われた太平洋戦争の惨禍を忘れず、そして繰り返さないという強い願いを込めて、大森六中をはじめとした小中学校の平和教育の事例としてだけでなく、大田区民の戦争遺産として広く知っていただきたいと思ひます。

なお、この防空壕は保全および安全のため随時公開はされておられません。

区議会へ区民の皆さんの声を届けます。

皆様のご意見やご要望をお待ちしております。

自民党大田区民連合 TEL:03-5744-1480

大田区上空を通過する 航空機の新飛行ルート案と騒音について

昨年の8月26日、国土交通省の「首都圏空港機能強化の具体化に向けた協議会」が開催されました。同7月、国の有識者委員会が技術的に導入可能な選択案をまとめ、発着が集中し混み合う時間帯に限り、現在は騒音を避けるために原則行われていない東京都心上空を飛行ルートとする案も示されました。

この案に対して国が具体的な案を示し関係者の意見を聞くための協議会の中で、特に大田区調布地区に影響が出るものは、南風時の15時から19時までの間にB滑走路を使用して離陸する便の飛行ルートとなります。頻度は1時間あたり24機(約2.5分に1機の割合)と想定されています。

この案が採用された場合、航空機の種類や高度により差異はありますが、離陸時でおおよそ70～80デシベルと説明されており、現在想定されているルートから推測しますと、調布地区通過時の高度はおおよそ3,000フィート(約900m)、騒音は80デシベル程度となります。80デシベルと言うと地下鉄車内や昼間の幹線道路沿い程度の騒音となります。現在の調布地区での日中の騒音は概ね50～70デシベル程度ですので、かなり騒々しく感じられるかと思ひれます。

この件に関して、東京都副知事や区長会長も住民に不安をもたらすことは避けてもらいたいとの趣旨の意見を述べました。

羽田空港の発着枠拡大は日本経済活性化のために必要な事ではありますが、騒音により飛行ルート直下にお住まいの方々になるべく影響が及ばないよう大田区と共に各方面に動きかけ、騒音低減に取り組んでまいります。

拡大を目指す 日本の航空業界の現状と展望について

羽田・成田両空港は順次空港機能の強化を図っています。今年度には両空港の年間発着数が羽田空港のD滑走路供用開始以前の2010年10月に比べて1.5倍の74.7万回に達すると言われております。これは世界の都市ではパリと並び規模となりアジア圏ではトップクラスとなります。しかし、国際線旅客数では香港5,300万人、シンガポール4,700万人、ソウル3,800万人に対して、羽田・成田は3,300万人と遅れを取っています。国も2020年の東京オリンピック・パラリンピックまでに、本年1,000万人の訪日外国人旅行者数を2,000万人にすることを目標としています。

また、今後アジア圏を中心とした新興国の発展やグローバル化の進展により航空機の需要は増加し、現在世界の航空機産業は25兆円規模で今後20年で約2倍の50兆円規模に成長することが見込まれています。現在、日本の航空機産業の世界シェアは約4%で約1兆円規模です。これを世界シェア23%の自動車産業に匹敵する20%産業へ飛躍させる為、文部科学省は昨年8月19日に2015年から研究開発に着手し、2030年頃に国産次世代旅客機の実用化を目指す「戦略的次世代航空機研究開発ビジョン」を公表しました。