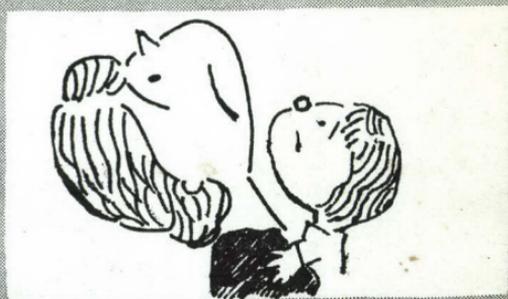


空港と公害

ジェット機騒音をふせぐために



三里塚空港から

郷土とくらしを守る会

空港と公害

その 1

ジェット機騒音をふせぐために

◆ 目 次 ◆

1	取締りのむずかしいジェット機の騒音	2
2	被害は20キロの遠くまで	4
3	生活をかきみだすジェット機の騒音	6
4	もう少し、静かに飛べないか	8
5	騒音おさえる「証明制度、	10
6	せめて、夜は飛ぶな	12
7	睡眠妨害は「不法行為、	14
8	おしきせの「騒音対策、	16
9	間に合わない民家の防音	18
10	こわされる教育環境	20
11	学校の防音基準は、	22
12	好きで出ていくんじゃない	24
13	騒音対策委員会の民主化を	26
14	要求で団結し、実りある住民運動を	28
15	参考資料・守る会案内	30
16	カンパのおねがい	32

取締りのむずかしい ジェット機の騒音

音の大きさ



話しが聞こえない!?



よく聞こえる

電話が使えない...



よく聞こえる

130^{ホン}

120^{ホン}

110^{ホン}

100^{ホン}

90^{ホン}

80^{ホン}

70^{ホン}

60^{ホン}

50^{ホン}

40^{ホン}

30^{ホン}

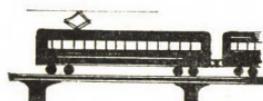
20^{ホン}

10^{ホン}

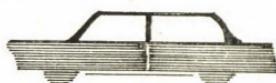
0



ジェット機



ガード下



乗用車

にぎやかな駅前広場



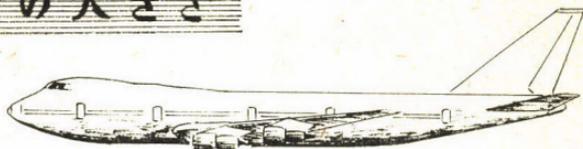
いなかの

(昼)

と

(夜)

飛行機の大きさ



国際線大型ジェット機 ボーイング747 長さ70.5m



国内線ジェット機 ボーイング727 長さ46.7m



国産YS-11 長さ26.3m



ゼロ戦11型 長さ9m



バス



昼間50ホン、夜は40ホンが限度

騒音の大きさをくらべるとき、ふつう「騒音計ではかかってみると、静かないなかは40ホン、乗用車が80ホン、ジェット機は100ホンだった」などと言います。

騒音が、五五〇六〇ホンをこえると、尿中ホルモン量や血液成分に変化がおこるなど生理的影響がおこり、また、話しが聞きとりにくくて、半数以上の人たちが不快感を訴えるようになります。夜間は、四〇ホンをこえると寝つきが悪くなり、睡眠中も脳波を調べてみると浅い眠りが多くなっていることが分ります。

そこで、国は環境基準を定めるとき、住宅地域は昼間五〇ホン、夜間四〇ホン、商業地域でも昼間六〇ホンを限度としました。(いずれも屋外の中央値)

取締りのむずかしいジェット機

ところで、飛行機は上の図のようにどんどん大きくなっています。このため大型ジェット機一機の音響出力は、少なくとも自動車百万台分に相当します。その上、手のとどかない空の高いところを逃げて行ってしまうので、取締りは一筋縄ではいきません。

被害は20キロの遠くまで……………

細長くのびる騒音地帯

飛行機が空中を移動するため、騒音地帯は離着陸コースにそって遠く細長くのびていきます。左頁の図は、滑走路にまっすぐ出はいるりする場合の騒音予想図ですが、飛行場が混雑してくると何本もの施回コースが組み合わされ、それだけ騒音地帯もひろがってくることでしょう。

実測値は、20キロで70ホン

「予想図?……ほんとかな」と思う方には、昭和四十六年六月二十三日に、羽田に着陸した四十三機の騒音を航空局と江戸川区役所が合同測定した資料を紹介しましょう。それによれば、およそ、十キロメートルで八〇ホン、二十キロで七〇ホンです。

ジェット機が離陸する時の騒音もほぼ同じ程度で、昭和四十六年十一月二十五日の測定では、空港から十五キロはなれた葛西事務所まで平均七五ホン、十六キロの瑞江二中で

平均七九ホンです。

着陸機の騒音

測定場所	空港からの距離	平均	最高
無線標識所	11キロ	七九ホン	九〇ホン
葛西 三小	14	七七	八五
瑞江 中	16	七二	八四
松江 五中	16	七三	八二
下鎌田 小	18	六七	八〇
篠崎 三小	20	七〇	八七

過密運航は事故と騒音のもと

将来、一滑走路当り一日三百六十回もの発着が予定されています。過密による事故・遅延・騒音を予防するため、発着回数は一滑走路二百機までにさせましょう。

騒音予測図

単位 WECPNL

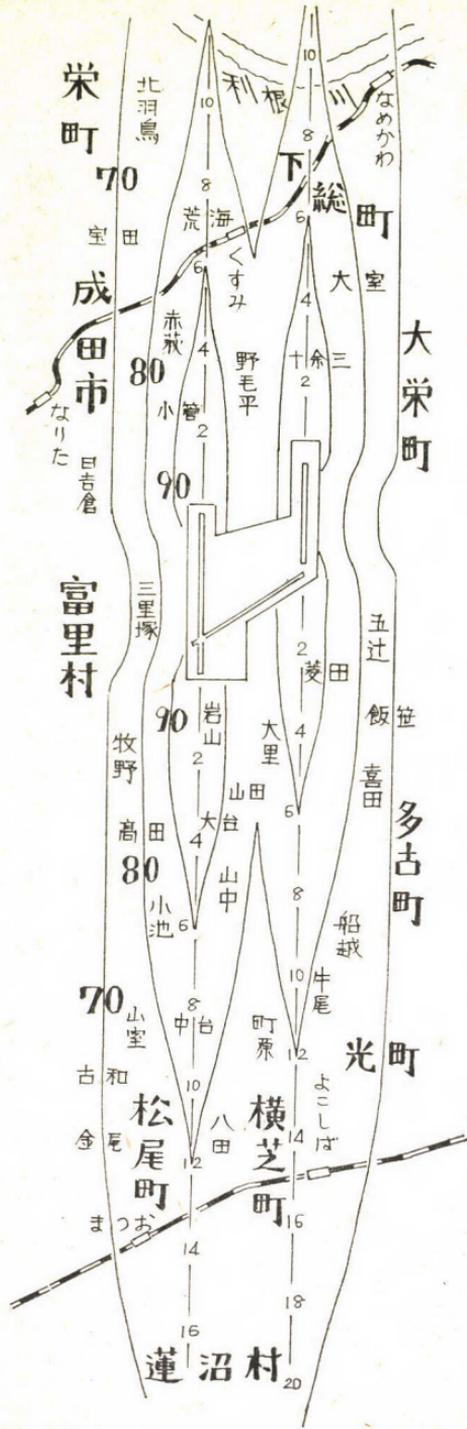
“新しい単位WECPNL”

航空機騒音のやかましさを示すため、飛行回数や継続時間を考慮した国際的な単位です。

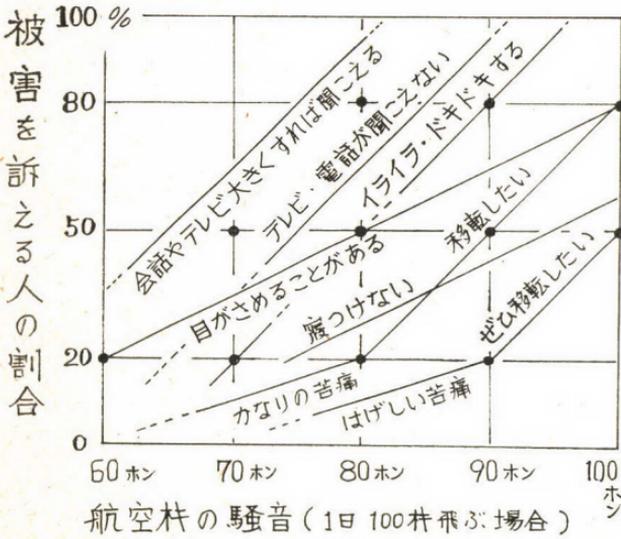
飛行回数は、夕方は三倍に、深夜は十倍に見積ります。また、WECPNLは飛行回数が二倍になると3だけふえ半分になると3減ります。

左の騒音予測図（コンターという）は、空港公団が五月に発表した九〇及び八五WECPNLのコンターと、各地で実測されたデータをもとに、守る会調査部でつくりました。

一日百機から二百機が飛ぶ時、算術平均すると八〇WECPNLはおよそ八〇ホンです。また、八〇WECPNLは、常時約六五ホンの音がするやかましい駅前に相当します。



航空機騒音の影響



生活をかきみだす

ジェット機の騒音

パリ・ロンドン・羽田・大阪など各地の航空機騒音被害調査報告をまとめてみると、一日百機として、被害を訴える人の割合は、およそ上の図のようになります。

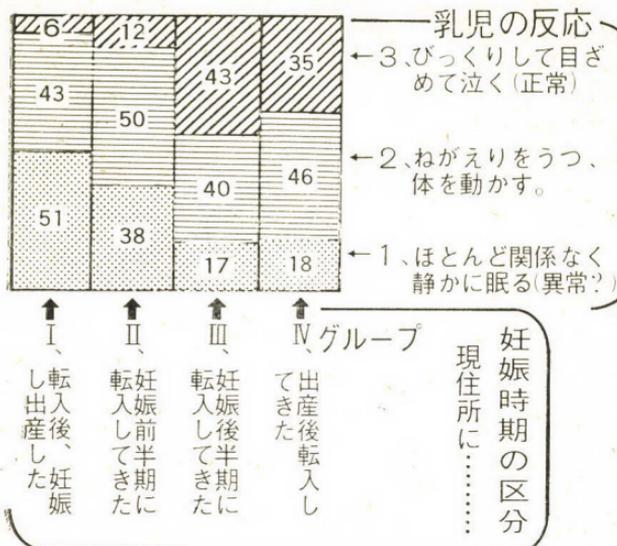
個人差や、調査の仕方、生活環境、権利意識のちがいで、被害率には二〇パーセントぐらいの増減がありますが、昼間の生活面では七〇ホン前後から被害が目立ちはじめ、八〇〜九〇ホンをこえると耐えられなくなります。ロンドン空港周辺では、およそ八五ホンをこえる騒音激甚地域で、ノイローゼのような精神病院入院患者が多いという研究報告が提出されています。

このほかジェット機の公害は、乳牛の搾乳率や、にわとりの産卵率の低下、地価の下落、排煙、振動、衝撃波など多方面に及びます。

赤ちゃんの発育も心配

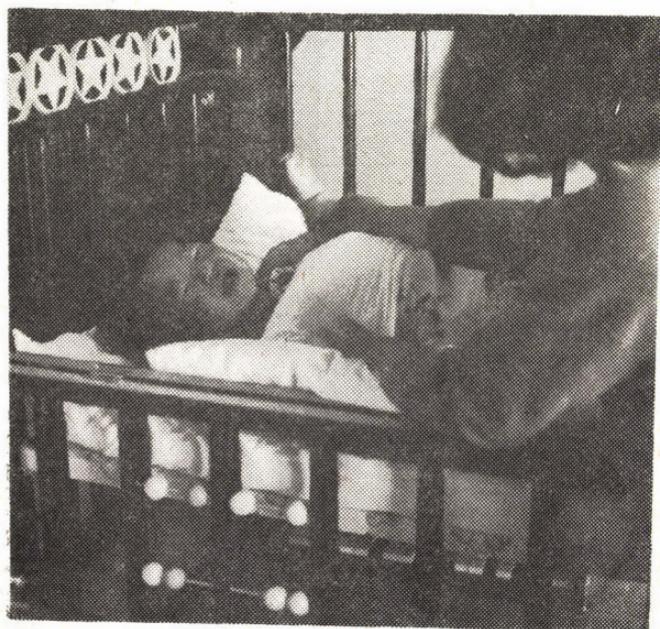
神所大学音響工学の安藤四一先生は、飛行機が通った時

ジェット機音の胎児に及ぼす影響



の零歳児五百四十四人の反応を調べ、母親の妊娠時期と騒音地域に引越してきた時期で区別してみました。(左図)

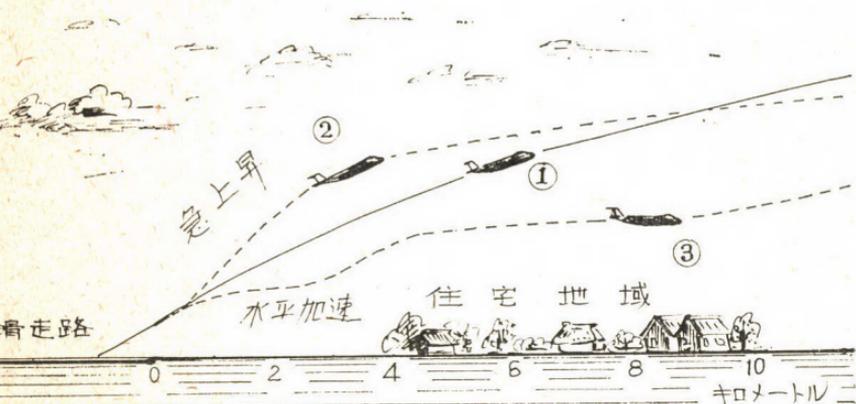
すると、妊娠五ヶ月後に空港周辺に引越してきて生れた赤ちゃんは、飛行機の音に敏感ですが、逆に妊娠五ヶ月前の胎内でジェット機音にさらされた胎児は、聴覚がマヒし



鈍感になって生れてくる、という結果が明らかになったのです。

また、ジェット機就航前後の出生児の体重をくらべると未熟児の出生率が高くなったこともはっきりしました。

に飛べないか



発生源で規制

公害は、発生源で規制することが原則の一つです。たとえば、騒音のもとであるジェットエンジンを改良することも発生源対策の一つですが、より静かに飛ぶ方法も研究されています。

1 グライダー式の離陸

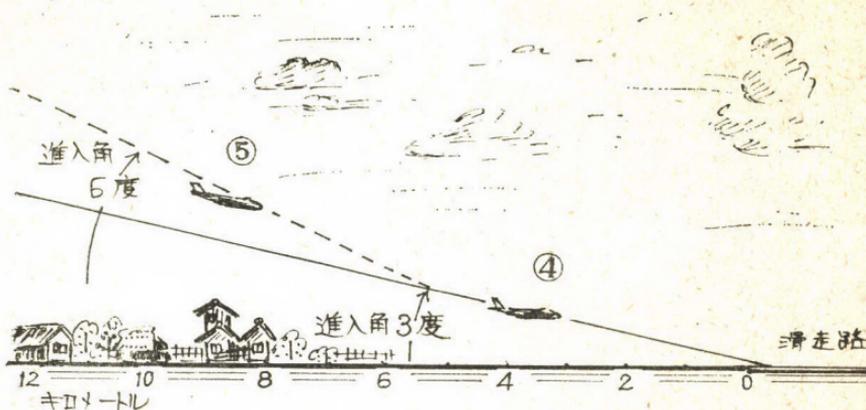
ジェット機は、ふつう四度〜六度の角度で上昇していきます(右上図①)。しかし、住宅地域の上空をできるだけ高く飛ぶ方法(図の②)や、離陸直後にスピードをつけ住宅地域の上空でエンジンをしぼる方法(図の③)。わかりやすく言えば、グライダーのように飛ぶ方法)で、騒音の影響を少なくすることが可能です。

2 6度〜3度方式の着陸進入

着陸の進入角度は、ふつう三度(左上図④)ですが、はじめ六度で降下し、高度約三百メートルで三度のグライドパス(角度を指示する電波)に乗る、二段階方式です。

この方式は、アメリカの航空宇宙局と連邦航空局がテス

もう少し静か



トした結果、安全性をそこなわずに、遠方の騒音を減らすことが可能であることが証明されました。しかし、航空会社代表とパイロットが反対し実施されていません。

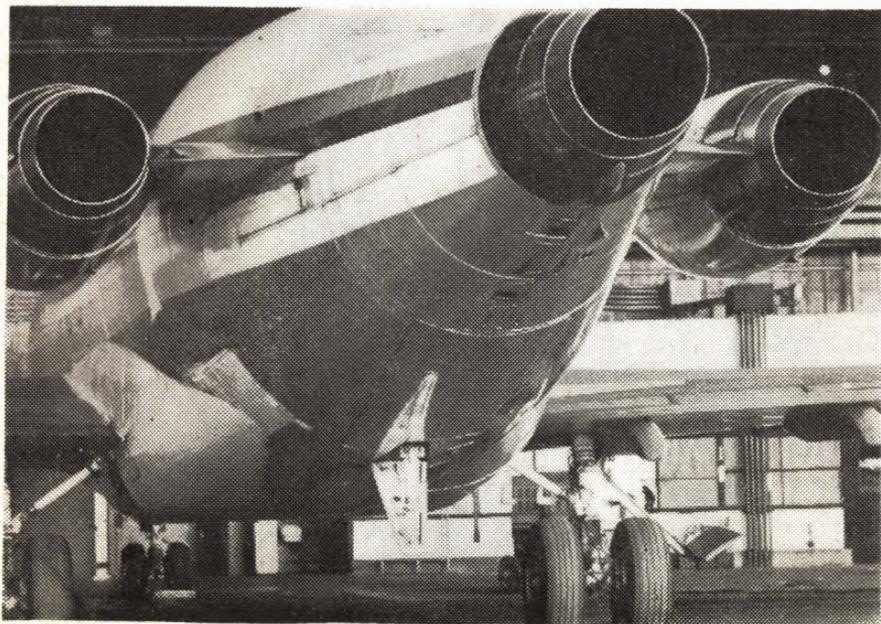
3 重量を制限すれば騒音も減る

大型ジェット機は、車にたとえればダンプカーのようなもの。しかも、長距離を飛ぶ国際便ほど燃料をたくさん積むため重くなり、上昇角が小さく騒音も大きくなります。

そこで、積荷を軽くさせるか、途中で燃料補給させるかして、騒音も数ホン減らすことができます。

4 ザル法の航空機騒音防止法

昭和四十二年にできた航空機騒音防止法（略称）の第三条により、運輸大臣は、騒音軽減に役立つ飛び方、時間制限、飛行経路などを告示で定めることができ、罰則規定もあるのですが（罰金一万円）、かんじんの告示はいまだにサボられたままです。そのため罰則も適用された例がありません。騒音軽減方式について、住民の同意を必要とする告示を義務づけ、違反機には、空港の利用停止措置を含む厳重な罰則を規定するよう法律を改正させましょう。



騒音おとさえる

証明制度

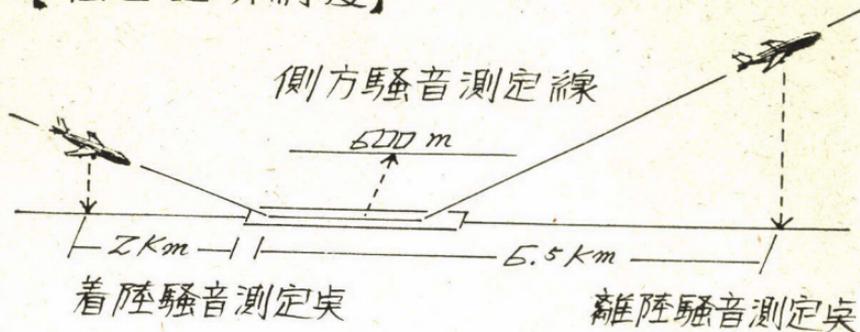
ジェット機の騒音に反対する住民運動が世界的に高まってきたため「うるさいエンジンをつけた飛行機は、飛ぶことを許可しない」という国際的な制度が、一部の飛行機に適用されはじめました。

その基準は、左上の図の位置で測定し、おおよそジャンボ級の大型機で一〇八EPNdB（注）です。いま飛んでいる大型ジェット機は、この基準より一〇ホンぐらい高い騒音をだすものがほとんどです。耳の感覚は、一〇ホンちがうごとに倍大きいと感じますから、そのうるささ加減もおわかりいただけると思います。

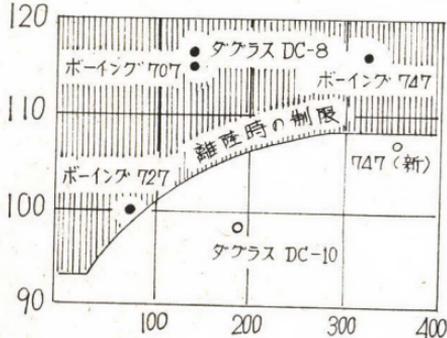
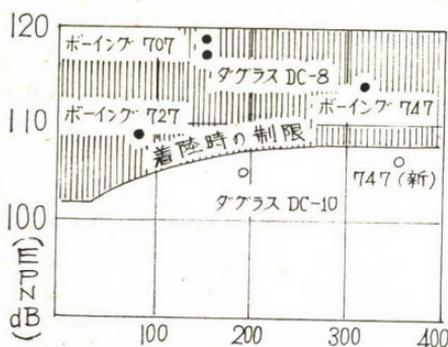
ただし現用大型機はのぞく

騒音証明制度は、発生源で規制する根本的対策の一つですが、適用される飛行機は新しく開発される機種だけで、

【騒音証明制度】



離着陸の騒音



航空機の重さ(トン)

【注】 EPNdB・イーピーエヌデシベルと読む。ジェット機のキーンという特異音や持続時間を考慮して補正した正確な騒音評価値。これから一三を引算するとふつうにいわれるホン数にほぼ相当する。

ジャンボ機のボーイング747型は、昭和四十七年以降に製造・出荷されるものから適用されます。

つまり航空会社は、静かなエンジンにつけかえる費用を出しおしみるため、あと五十年は使われる現用機の一部を、この制度からはずしてしまつたのです。

せめて

夜は飛ぶな



キーンと脳髓までえぐるようなジェット機の金属音。「睡眠薬の力を借りなければ、とでもため。それでやっと眠るのです」こう語る新里美代子さん(五)ここは、沖縄の嘉手納基地から北東約二十キ、ジェット機の進路にあたる金武保養院……(読売新聞抄)

「羽田並み」では真夜中にも飛び

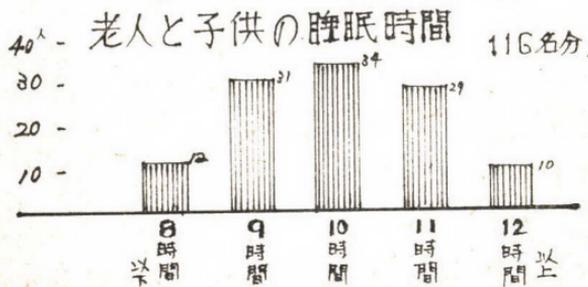
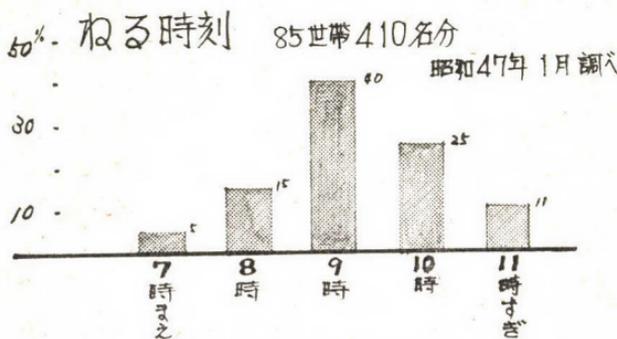
運輸省と空港公団は、深夜の発着規制を「羽田並み」に決定する方針を固めました。内容は、夜十一時から朝六時まで発着を原則として禁止する、というものです。

①原則通りでも安眠できる時間は七時間たらずです。

②「原則」と言うのがくせ者で、遅延便は「例外」として処理することになっています。羽田にも「例外」措置があり、国際便の二割近くが夜十時から朝七時の間に発着しています。

③その羽田でも、夜十時から朝七時まででは、海上を通過して発着することになっており、四方に海のないこの空港では「羽田並み」でなく、「羽田以下」と言うべきです。

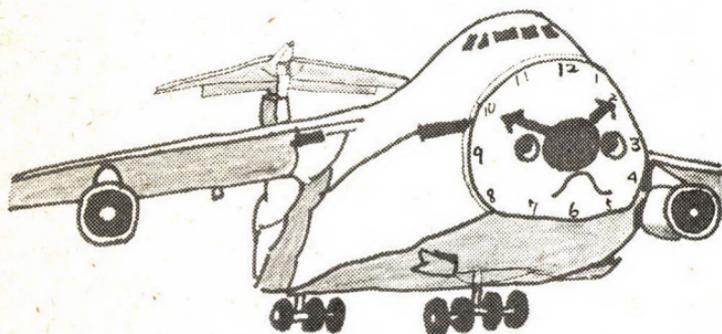
下の図は、荒海青年団有志と守る会が共同調査した、住



〔成田市・荒海の睡眠実態調査〕

民の睡眠時間の実態です。私たちは、運輸省と空港公団に対しつぎの点を要求し交渉しています。

- ①夜九時から朝七時まで、発着を全面的に禁止すること。
- ②遅延便は認めないこと。



睡眠妨害は「不法行為」

「夜飛ぶジェット

機の音は、目覚し時計と同じくらいじゃないか」。この奇抜なアイデアは、荒海青年団の神山さんが考えついたものです。さっそくいくつかの目覚し時計を測定してみると「ゼリゼリッ」と鳴るゼンマイ仕掛けの目覚しは、距離一メートルで最高七二ホンで、「ブー」と鳴り続ける電気目覚しが二メートルはなれて六

三ホンでした。目覚しにふとんをかぶせ、音を五〇ホンぐらいに小さくしても、目が覚めそうな感じでした。

65ホンじゃぐっすり眠れない

「騒音が四〇ホンをこえると夜ぐっすり眠れない」ということが、科学者の数多くの研究で証明されています。

たとえば、大阪国際空港騒音影響調査研究会（会長・梶原三郎阪大名誉教授）は、六五・七五・八五ホンの三種類のジェット機音を睡眠中の被検者に聞かせて、脳波を調べてみました。

調査の結果、大阪空港周辺の夜間の許容量として国が決めた基準である七五ホンでも、浅い眠りの一段階で全員、二段階でも七三％が目を覚まし、八五ホンになると三・四段階の深い眠りがほとんど浅い眠りになってしまうことがわかりました。また、ジェット機音を聞いた時、睡眠深度が浅くなる割合は六五ホンで五二％に及んでいます。

ジェット機の音を目覚し時計にたとえた庶民の知恵と、

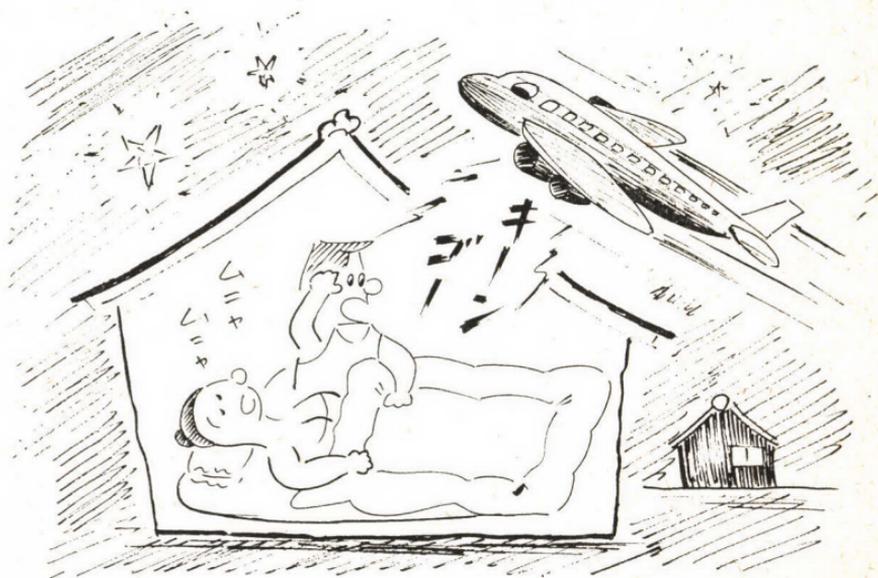
科学者の研究結果が見事一致したというわけです。

もうけ本位の航空会社

いま、世界の民間航空会社の元締である国際航空運送協会（IATA）が「成田は国際線の発着する空港であり、周辺も過疎地帯であるから一晩中使わせろ」と強硬にねじ込んでいます。空港をつくらせて一番もうかるのは、大手の航空会社ですから、これでは「近所の迷惑を考えないエゴイズム丸出し」と言われても仕方ないでしょう。その上運輸省は、航空会社の利益を優先させて「羽田並み」という手品をやるうとしているのです。

睡眠妨害は「不法行為」

私たちの「ぐっすり眠りたい」という要求は「健康を維持できる最低生活は、他のすべてのことに優先して保障しなさい」と国に義務づけた憲法二十五条に裏打ちされています。東京都地下鉄工事事件の確定判決でも「睡眠を妨害するような著しい騒音を発生させる行為は、たとえ社会的に有益な行為であっても……なお不法行為（注・民法七〇九条により損害賠償の責任が生ずる）」であると断じています。



おしきせの騒音対策

加害者が補償するのは当たり前だ

あなたが、仮に他人の家に車を突っ込んで損害を与えたとすると、あなたは被害者に損害額を支払うでしょう。ところが、いまだかつて航空会社は、騒音防止や補償に必要な費用をほとんど負担していません。

ジェット機騒音に悩まされている江戸川区民を代表して中里区長は、公聴会の席上で「中小企業者だって苦しいワトコロをやりくりして公害防止に協力しているではないか。何百万という国民が、騒音という暴力に頭をなぐられ痛いと訴えているのに、航空業界の人々は国際性や公共性の美名を強調して『お前たちはがまんせい』と言っている。なんとという国だ!」と、はき捨てるように言いました。

国が肩代りしてやっていることといえば、学校・集会所の防音工事費補助と、農業・漁業の補償、移転補償だけ。

かんじんの民家の防音補償は、地元住民の声におされて千葉県が起債で実施し、国もようやくこれを認めました。

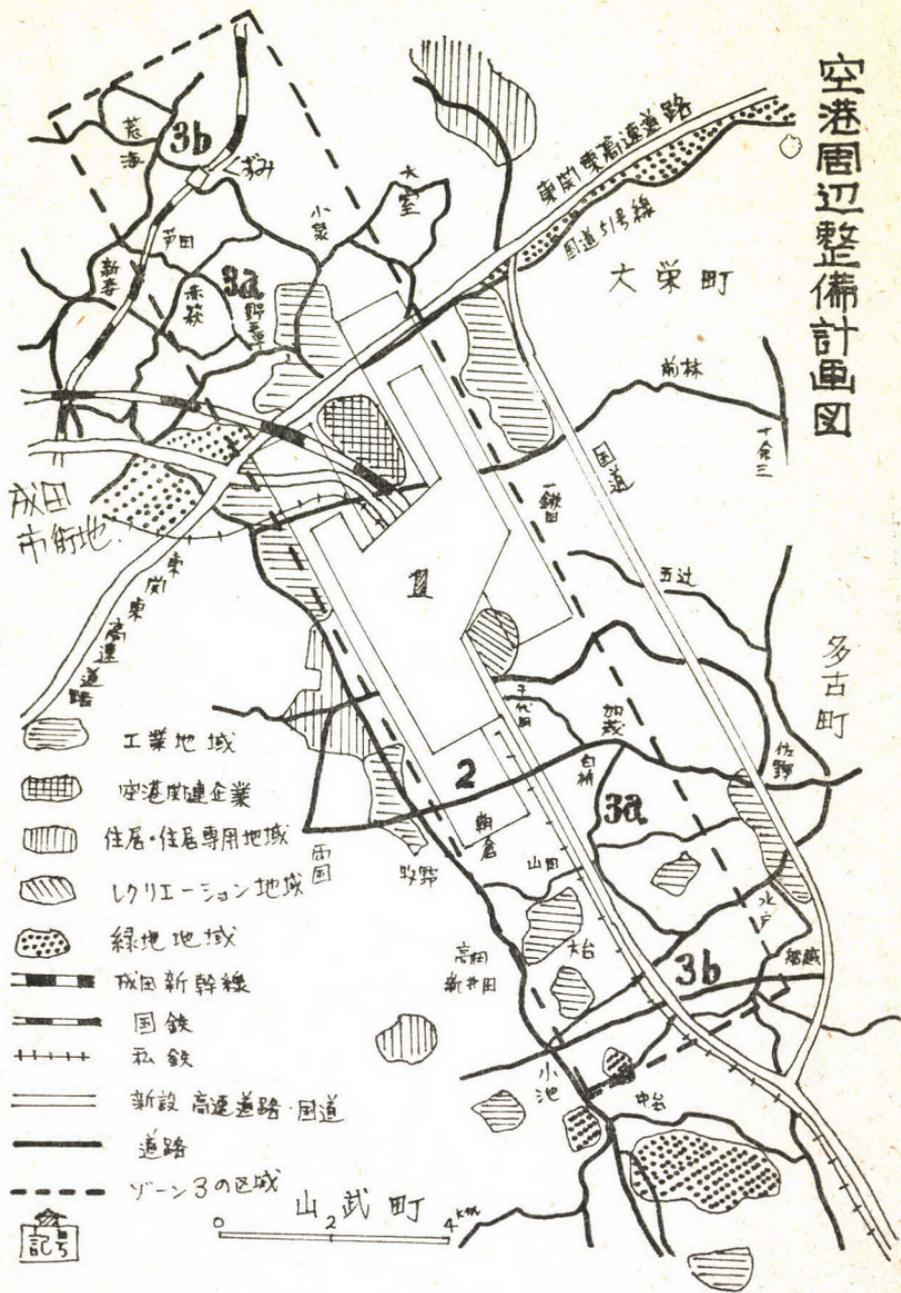
要注意! 農工両全の周辺開発

一方、空港公団は四月に「空港周辺地域整備計画案」を発表し、騒音量で周辺地域を四ゾーン(区域)に分け、農工混在の開発構想を打ち出しました。(左図参照)

ゾーン3bまでが民家防音の対象区域で、移転補償を考慮する区域としています。3bつまり、およそ八〇ホン以下の民家防音などは切り捨て御免というわけです。

開発構想は「森林を残し農耕地をつぶして工場団地をつくる」ことを基本としています。鹿島臨海工業地帯で実験済みの「農工両全」方式の悲劇……とくをしたのは工場や公団で、開発貧乏や工場を背負いこまれたのが農民だった……ということのないよう警戒が必要です。

空港周辺整備計画図



-  工業地域
-  空港関連企業
-  住居・住居専用地域
-  レクリエーション地域
-  緑地地域
-  成田新幹線
-  国鉄
-  私鉄
-  新設 高速度路・国道
-  道路
-  ザーン3の区域

間に合わない民家の防音

自己負担が百万円もあつては

本来、空港の設置・運営にあたる国と公団が、財源を確保し防音工事を全額出すべきですが、現在の航空機騒音防止法では、民家は防音補償の対象になっていません。

このため、羽田や大阪空港周辺の住民運動におされて、ようやく運輸省も法律改正に手をつけはじめました。環境庁も昨年暮れ運輸省に対し羽田と大阪周辺の八五W E C P N L (およそ八五〇ホン) 以上の民家に、防音工事の助成をするように勧告しています。

このような事情で、県当局はとりあえず六億八千万円の予算を組み、空港にごく近い一千戸の防音(範囲は空港から五キロぐらいまでのところ)をしようとしたが、自己負担が多くわずか百戸しか申請が出ていません。

工事種別

工事費

補助額

木造家屋・改造	一室	五十五万円	全額
〃	二室	百万円	八十万円
鉄筋プレハブ新築一室	百万円	七十万円	
〃	二室	二百万円	百万円

冷房のない防音は無いても同然

いなかには昼間五〇ホンぐらい、夜は三〇ホン以下です。

一方、普通の民家は、窓や雨戸を閉めると一〇ホンぐらい静かになり、木造家屋に防音工事をして約二〇ホン、鉄筋の防音建築で密閉すれば三〇ホンぐらい減らせます。

しかし、夏のむし暑い夜など、いままでのように庭に打水をして風鈴の音を聞きながら夕涼みするというわけにわかなくなり、換気装置・冷房装置をつけさせないと防音工事をした意味がありません。ですから、夜ぐっすり

眠ることを基準に考えれば、少なくとも六〇ホン以上の民家には冷房装置つきの防音工事が必要です。

一戸平均二百万円として、とりあえず約二百億円が必要ですが、日本航空一社だけでも一年に百五十三億円（昭和四十五年公表利益）ももうけているのですから、各航空会社に受益者負担をさせれば財源は充分にあるはずでず。

集会所の防音は部落ごとに

住民の共同利用施設に、坪約九万円防音工事の補償金が出ますが、利用世帯数が最低百戸と定められています。この基準を改めさせ、百戸未満の部落の集会所や青年館も防音させましょう。なお、大阪府や兵庫県は、国と同額の補助金を上積みし、地元負担を軽くしています。

テレビ・電話対策は無料

飛行機が飛ぶと、テレビがみにくく、電話が聞きにくくなります。新空港の発着回数は一日七百機、そのたびにチラチラ、イライラさせられたのでは、たまったものではありません。守る会は、一月に空港公団と交渉し、無料でフッラタリング防止アンテナや騒音防止用電話機のつけかえを約束させました。



こわされる

教育環境

先生の話、よう分らん

左のページの図は、大阪のある中学の生徒六百六十二名の生徒についてテストをした興味深い実験結果の一部で、ふだん五二ホンぐらいのわりに静かな教室で勉強していた生徒を、平均六〇ホンをこえる騒々しい教室に移して、単音節の明瞭度試験を行ったものです。

たとえば、教室中央部の生徒は、自室では百のことばのうち八十八聞きとれませんでした。騒々しい教室に移ると六十七しか聞きとれませんでした。教室の後列の生徒が、聞きとれたことばは半分以下です。明瞭度が八五%あれば、注意力を集中することによって話の筋はつかめますが、努力して聞き分けることは不快であり、疲れやすいもので好ましいことではありません。

授業中の教室は、普通教室が四〇ホン、音楽教室は三五ホンが適当であるとされています。

ねがいごと

もし

たったひとつの

願いごとが かなうなら

ひこつきの とばない

静かな 教室で

勉強したい

だって

いつも うるさい

ひこうきの ぼく音で

勉強が できない

たった ひとつの

願いごとが かなうなら

どんなに 少しでも

いいから

静かな 教室で

勉強したい



教室における明瞭度試験

普段静かな教室で授業を受けているクラスを、騒々しい教室に移すと……

74→64 -10%	84→79 -5%	81→64 -17%
70→53 -17%	88→67 -21%	76→53 -23%
75→46 -29%	82→50 -32%	75→45 -30%

落ち着きがなくなる子供たち

教育に及ぼす影響は深刻で、授業の中断、成績の低下ばかりでなく、科学者の研究によると、空港周辺の生徒は、静かな地域の生徒にくらべ、努力放棄型が多く不安・攻撃・衝動性傾向が強く見られると報告されています。朝日新聞も「落ちつきがなくなり、カッとなりやすくなったことははっきりしている」と非行グループ発生の土壌を説明する東京・拝島中学の先生の訴えを報道しています。

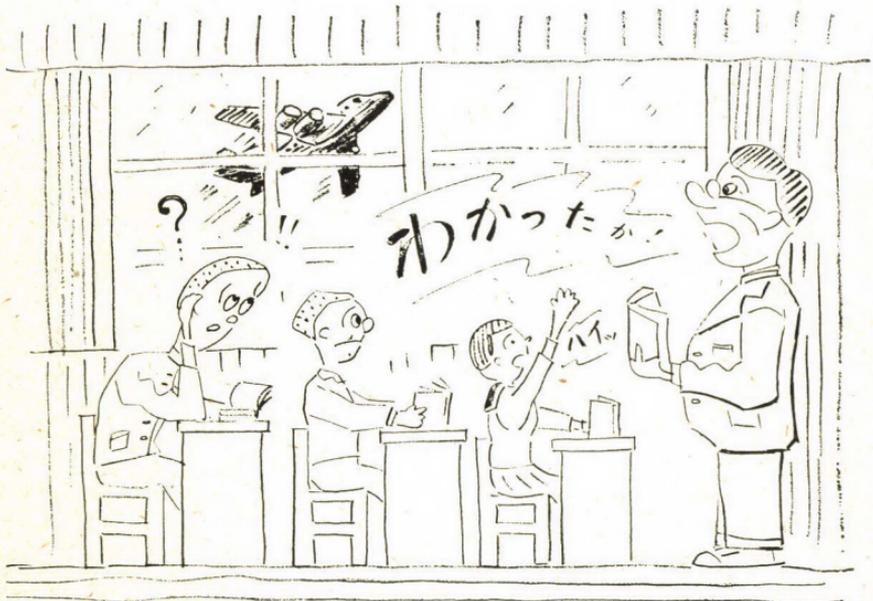
学校の防音基準は……

学校・保育所・病院の防音にも補助金が出ます。現在、防音改築の対象校は、空港の南北各九キロまでの二十五施設（二級以上）です。その他の学校について、運輸大臣は「二十五施設と同等の影響があれば、同じ条件で防音工事の助成措置を講じる」と回答しています。

飛んでみて、ひどかったら考慮しよう、というのでは困ります。予防は、公害対策の原則の一つです。また、古い木造校舎を改造する程度ではききめも少なくさらわれていきます。基準を改めさせ、少なくとも七〇ホン以上とみられる豊住の小・中学校や松尾の小・中・高校、大総小にも鉄筋の防音工事を認めさせましょう。

町から持出し「地元負担」

防音工事の必要経費のうち一部地元負担があり、冷房・換気装置の維持費も地元負担のため、町の財政を圧迫することになると問題になっています。全額国と空港公団が支出するべきです。



体育や家庭学習をどうする？

ことしの二月、鹿児島市の陸上競技場にキャンプリンシ
 たロッテと、浜松市営球場で練習を始めた中日は、鹿児島
 空港と浜松基地から飛びたつジェット機の騒音で「こんな
 はずじゃなかった」と悲鳴をあげています。選手は「うる
 せえなあ」と耳を押さえ、監督は小さな円陣のなかで大声
 を張りあげなければならぬと、日刊スポーツが報道しま
 した。防音の体育館、静かな土地での林間学校、民家の防
 音促進など、子供たちの教育環境を守る運動をおこすこ
 ちがのぞまれています。

補助を減ずる割合

	1 級 改築工事	2 級 改築工事
学校・保 育所等	$\frac{1}{10}$	$\frac{2.5}{10}$
病 院・ 診 療 所	$\frac{2}{10}$	$\frac{3}{10}$

防音工事種類

種 類	防 音 量	工事方法
1 級	35ホン以上	鉄筋改築
2 級	30ホン以上	鉄筋改築
3 級	25ホン以上	改 造
4 級	20ホン以上	改 造
5 級	15ホン以上	改 造

学校等、防音工事基準

施設	単位時間	びん度	70 ~	80~	85~	90~	95~	100
			79ホン	84ホン	89ホン	94ホン	99ホン	ホン以上
学 校 精薄施設	1. 授業時間	10回以上	5 級	4 級	3 級	2 級	1 級	1 級
		5~9回		5 級	4 級	3 級	2 級	1 級
	1日の授業時間	10回以上				4 級	3 級	2 級
幼稚園 保育園	1 時間	12回以上	5 級	4 級	3 級	2 級	1 級	1 級
		6~11回		5 級	4 級	3 級	2 級	1 級
	4 時間	8回以上				4 級	3 級	2 級
病 院 診 療 所	昼 1時間	3回以上	5 級	4 級	3 級	2 級	1 級	1 級
	夜 1時間	2回以上	5 級	4 級	3 級	2 級	1 級	1 級
	深夜 1時間	4回以上		5 級	4 級	3 級	2 級	1 級

好きで出ていくんじゃない



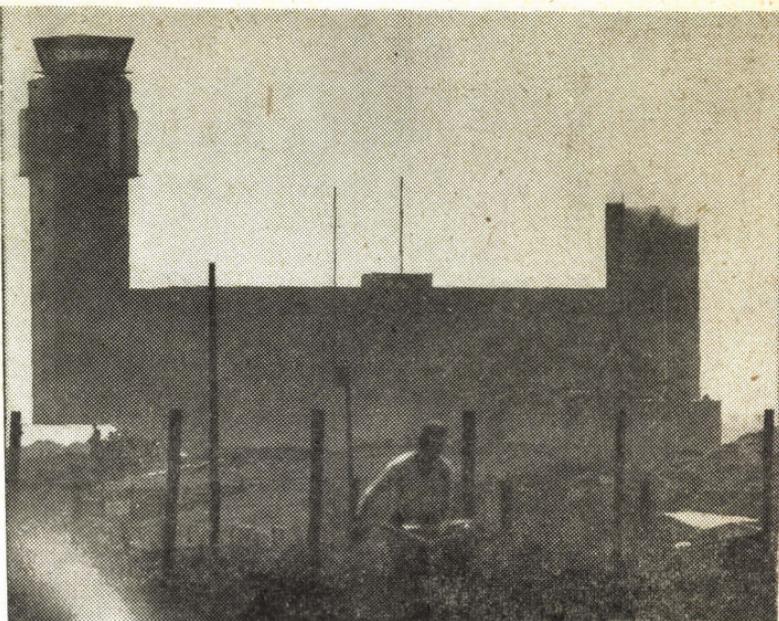
東京・世田谷区等々力八丁目の大畑久子さんは、交通騒音で不眠症気味となり、四月十日未明、長女圭子ちゃん（九つ）次女裕三子ちゃん（三つ）を道づれにガスコックを開いて火をつけ心中した。久子さんは、最近「早くどこか静かなところに移りたい」と夫の勝さんにもらしていたという。（朝日抄4・11）

◇
なんとも痛ましい話ですが、空港用地から追い出された農民と同様、騒音下で移転せざるをえない住民も、好きこのんで引越すものではありません。

“四角い騒音”はない

ところが、現行法のためまでは、滑走路の先端から二キロ・幅左右六百メートルの区域（公団がゾーン2という区域）だけが移転補償の対象区域で、買取価格は空港敷地内と同じ（宅地坪当り約六千七百円）です。

土に生き働きつづける農民
バックは、空港の心臓部コントロールタワー



また、空港公団は、滑走路端から二〜四キロの距離にあつて、騒音の影響が相当大きい（ゾーン3a・約九五ホン前後）区域の住民は移転することが望ましいとしており、とりあえず県が宅地だけ買収し、移転先からかよつて耕作することになります。さらに、滑走路端から四〜八キロぐらゐまでの区域（ゾーン3b・約八〇〜九〇ホン）についても、希望者には移転を考慮するとしています。

ここで問題になることは、本来とがったヤリの穂先のよゝうにのびている騒音区域の先端を切り捨ててしまったことです。常識で考えても四角い騒音はありません。ロサンゼルス空港の対策は、等騒音線に沿つて道路や敷地境界線等で修正する方法を実施しています。

代替地や跡地利用は農民の意向で

守る会は、約八〇ホン以上の地域では、住民の希望に応じて宅地・建物ばかりでなく、代替地のあつせんを含む農地等の補償もするよう要求しています。また、移転者の跡地利用や工場誘致などには、地元住民の意向を尊重させ、計画や実施に際しては住民の同意をとるよう交渉しています。騒音下の地価は低下する傾向がありますから、充分な生活補償になるようにさせなければなりません。

住民の集団交渉を基礎に

対策委員会の民主化を

空港公団は、成田空港の騒音対策をすべて「騒音対策委員会」（一九七二年五月十七日発足）ですませようとしています。ところがこの「委員会」は、「空港公団と住民とのパイプの役割をはたすもの」であり、なんの権限ももっていません。さらにその運営も「非公開を原則としたい」というような非民主的なものです。たしかに、対策委員には地元住民代表（下表の名簿）として区長や市長・議長などがはいっていますが、だからといって「委員会」にすべてをまかせておけばいいことがたりるというようなものではありません。

非公開が原則の委員会

守る会は住民と一緒に、運輸省や空港公団、県当局と交渉をくり返してきましたが、今後も住民の集団交渉を基本にすえた上で、この委員会にも代表をおくり、会議の公開など委員会を民主的なものにするため努力します。

対策委員会名簿

成田・芝山・多古・大柴の首長及び議長と、千葉県副知事・県会副議長のほか、次の人が発足時の委員です。

地元住民代表

久住地区区長 大山第二区長 野毛平区長 三里塚区長 南三里塚第二区長 十余三区長 長田区長 三里塚小学校PTA会長 久住第二小学校PTA会長 成田市議会空港対策委員長 成田市農業委員会副会長	川口長蔵 菅沢忠一 黒田長成 石橋義祐 河村和亮 萩原竹治 平山正吉 鈴木広通 中野昭 神崎武夫 岩沢初之亮
---	--

要求で団結し

実りある住民運動を

住みなれたふるさとから農民を追い立て、騒音をたれ流しにする空港は、だれもがつくってほしくないことを願っています。このような時、あの暴力集団は公然と「騒音対策を要求する者は条件派」だとして攻撃しています。彼等のいう「条件派」とは「闘争から脱離し、空港建設に手を借す裏切り者」だというものです。政党・労組・農民の一部にも、この意見に同調するものがたため、多くの人は善意から「たたかう農民の足を引っぱるのでは？」と思ひ、自分達の要求を闘いとることに「ためらい」を感じています。

しかし、空港を追い払った富里や霞ヶ浦の闘争は、暴力的な挑発分子を入れずに、要求で団結し、農民・町内会・婦人会・青年団・PTA・医師会・町村議会・社会党・共産党・地区労などが、全国の民主勢力の支援を受けながら、統一してたたかって勝利したことを事実で示しています。民家の防音費用を全額補償させる住民運動や、代替地



を準備させる農民運動、騒音から子供達を守る教職員組合の運動など、要求にもとずいて団結することが大切です。

とくに、夜間の発着禁止要求は「ぐつすり眠りたい」というギリギリの根深いものであり、空港建設に賛成する人まで包容する広さをもっています。また、おおぜいの人々の支持や共感も受けやすいものです。私たち「守る会」は、この問題で、夜間の発着禁止やコースの変更を求めて裁判をおこなっている大阪や江戸川区の住民や、深夜労働で酷使されている空港労働者との共同闘争をはじめていきます。

全国の民主勢力と共闘して

いま、地方空港の新設・滑走路の延長が進められ、ジェット機公害は全国的に波及しようとしており、また、日本の空をわがもの顔に飛びまわるアメリカの軍用機や増強される自衛隊機が、過密・衝突・墜落事故の原因になっています。航空機公害に対する日常的な要求は、企業優先・軍事優先の航空政策と真っ向から対決する全国的な共同闘争に発展することでしょう。「守る会」は、みなさんと一緒に運動を進めていきたいと念願しています。



◆ 参考資料

「空港公害の参考資料や図書目録をつくり、住民が気軽に利用できるように図書館のようなものをつくれ」と守る会は公団と国に要求しています。

参考になる資料を二三紹介しましょう。

◎ 騒音と騒音防止

騒音の理論や測定技術・防止対策等ひろく解説した名著です。入門書として適当。著者は、元日本音響学会会長の守田栄氏。

オーム社 九五〇円

◎ 空港の科学 ◎ SSTの科学

空の過密化、ジェット機騒音、超音速ジェットSSTの開発にふれ、これからの空港のあり方を科学者の立場から分りやすく説明しています。東海大学井戸剛助教の著。

NHKブックス 各三六〇円、三八〇円

◎ 公害と対策（七二年三月号）

航空機騒音と対策・特集号です。航空機騒音の緊急対策

に関する環境庁の勧告全文、国立公衆衛生院の長田泰公氏がまとめられた「健康に及ぼす影響」、羽田の騒音対策協議会日田会長の報告「生活被害の実態と対応策」、三菱重工業技術陣の「ジェットエンジンの開発課題」が紹介されています。

公害対策技術同友会 三八〇円

◎ 大阪国際空港騒音公害裁判記録

夜間の飛行禁止等を求めて、大阪空港周辺の住民が、弁護士や科学者の協力を得て、ジェット機騒音を野放ししてきた被告国側を、完膚なきまでに追及した記録です。

◎ 空港周辺における騒音調査

パリ周辺での被害調査報告書です。その他、ロサンゼルスやロンドン空港周辺の調査、騒音軽減飛行方式の計算など、外国の調査研究論文が続刊されています。

航空公害防止協会



三里塚空港から

郷土とくらしを守る会



守る会は、昭和四十六年三月二日に「(1)空港建設と関連事業を住民を無視した一方的な方法ではやらせないこと。(2)騒音や汚水などの環境破壊から住民生命と生活を守り自然を保護すること」を目的として誕生しました。発足すると直ちに、駒井野の第一次強制代執行について「知事に対し民主主義を踏みこじらぬ」と中止を要求しました。

以来、写真のようにダンプ騒音を調査して運行制限をかちとったり、また講演会や部落学習会を開いてきました。このように、守る会は「①公害の科学的調査研究、②住民の要求調査、③啓蒙宣伝、④公害の予防対策と補償要求、⑤各地の公害反対組織等との連携、⑥その他」を会の仕事として会則で決め努力しています。

数ヶ月後に開港を強行しようとする政府・公団に対し、いま、空港公害に反対し、航空政策の民主化を求める住民運動が、再び統一と発展のきざしを見せはじめてきています。もともと、新空港建設は住民の了解もなしにおしつけられ

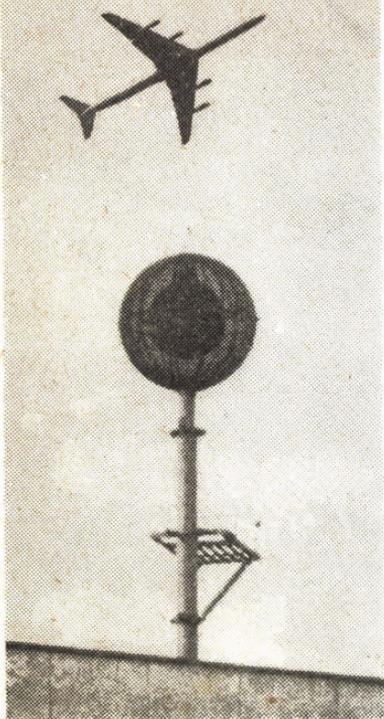
てきたものであり、新全国総合開発計画の基幹としての性格をもち、県民の生活と正しい開発のためを考えてのものではありません。私たち住民が、公害をおこさせない万全の対策と完全な補償を要求して立ち上るのは理の当然であり、各地の住民運動と連帯して運動をすすめてゆく有利な条件をもっています。私たちの郷土とくらしを守るため、一人でも多くの方々が守る会は入会され、運動に参加されることを願っています。



おねがい

どこの空港でも、指定コースをはずれたり、エンジンをふかし
て勝手な飛び方をする飛行機があとを絶ちません。

空港公団は、中郷小と芝山小の屋上に、一機ごとの騒音を測定
して記録する左の写真のような騒音監視塔を設置しますが、これ
では不十分です。私たちは、とりあえず、豊住小・荒海・久住一
小・小管・朝倉・大台・大総小・松尾中附近に騒音監視塔をつく
るよう交渉しています。また、各監視地点における規制値を住民
の立場から決めさせ、住民自身も騒音を測定し監視を強める必要
があります。そのため守る会は、下の写真の記録騒音計を備える
資金を集めています。応分のカンパを心からお願いたします。



あとがき

この本は、私たちがあちこちの部落や青年団など
に呼ばれて説明してきた資料をまとめたものです。
紙面の都合で書けなかったところも多いので、ぜひ
質問や批判をお寄せ下さい。講師を派遣したり、く
わしい資料を紹介してお返事したいと思います。

昭和四十七年六月二十五日

三里塚空港から郷土とくらしを守る会

