

平成22年5月25日

大田区議会議長
永井敬臣様

羽田空港対策特別委員長
富田俊一

羽田空港対策特別委員会中間報告書

本委員会に付託された調査事件につき、現在までの調査状況を下記のとおり報告する。

記

1 調査事件

- (1) 羽田空港の空港機能について
- (2) 羽田空港の跡地利用について
- (3) 羽田空港周辺及び臨海部（埋立地の帰属問題を除く）に関する事業について

2 中間報告

本委員会は、羽田空港の空港機能、跡地利用、空港周辺及び臨海部に関する事業等について、多岐にわたり調査・研究を行ってきた。

昨年5月に中間報告を行っているので、ここで、主に昨年6月以降に行った調査結果について中間報告する。

(1) 羽田空港の空港機能について

本年10月、羽田空港は、再拡張事業による第4滑走路の供用開始により、昼間の年間発着回数が現在の30.3万回から約40.7万回まで段階的に増加する。

また、深夜早朝時間帯においては、年間約4万回の発着枠が設定されることとなっている。これに伴い、昼間時間帯及び深夜早朝時間帯に各約3万回の国際定期便が割り当てられる予定であるが、国は、今後の段階的な発着枠の増加

に合わせて、さらなる国際線の増枠を検討しているところである。

こうした空港機能の拡充は、空港利用者の利便性を高め、日本の国際競争力を強化するほか、地域経済の活性化、地域間交流の促進に大きく寄与するものである。このことは、国内外の人、モノ、情報が空港を介して集まり、「国際都市おおた」を将来像に掲げる大田区にとっても、その発展につながる大きな契機となっている。

しかし、一方では、航空機騒音はもとより、空港利用者や物流の増大に伴う交通環境の悪化など、周辺環境へのマイナス面の影響も大いに懸念されるところである。

さらに、昨年10月の国土交通大臣による「羽田空港のハブ化」発言は、今後の空港のあり方を大きく変えるものと思われる。

区は、こうした国の動向を注意深く見守りつつ、空港と地域とが共存・調和するために適切な対応をしていかなければならない。

本委員会では、区が、国や東京都、関係機関等との協議・調整を積極的に行い、諸課題の解決に向けて積極的に取り組むべきであるとの意見で一致しており、その着実な実行が望まれるところである。

① A滑走路北側離陸左旋回について

左旋回は、平成12年の新B滑走路供用後の運用のなかで、朝7時、8時台の混雑時間帯での需要対応として、使用機材については低騒音ジェット機に限り、1日5便以下など、国（当時運輸省）と条件を協議・確認したうえで認めてきたところである。

この運用は、当初から騒音値軽減の兆しが見られなかったため、区及び当議会では騒音軽減に向け、国や航空会社に対し、航空機材の変更を求める要望書、意見書の提出を行ってきた経過がある。

その結果、若干ではあるものの、騒音軽減が図られたことは、本委員会としても認識しており、少なからず理解を示しているところでもある。

しかしながら、昨年6月以降も80デシベル以上の騒音値が散見されており、測定場所によっては75デシベル前後が常態化している現状は、本委員会としても看過しがたい状況となっている。

こうした中、本年3月、再拡張後の左旋回に対する国の考え方が下記のとおり示されたとの報告を区から受けた。

(ア) 当面の措置として、左旋回については3便以下とする。

- (イ) 空港運用の慣熟を経て数年後には廃止することを目標とし、その間も可能な限り減便に努める。
- (ウ) 今後は、可能なかぎり B 7 8 7 等の新型低騒音機材での対応を運航者に働きかけを行う。

これに対し、委員からは、区及び本議会は再拡張後の左旋回について廃止を求める要望書や意見書を提出してきた。周辺住民の感情、周辺地域への影響、過去の歴史等を鑑みれば、今後も手を緩めることなく、廃止を主張し続けるべきであるとの意見がなされた。

また、再拡張後のダイヤ改正時期が目前に迫っており、数年で廃止することを目標としているものの、それが遵守される保証はない。改めて再拡張後の左旋回廃止を求める意見書を本議会として提出すべきであるとの意見もなされた。

一方で、平成 1 2 年の運用当初から進展のなかった左旋回について、5 便以下から 3 便以下へと導いた区の交渉結果は評価できるものであり、大きな成果である。区は、短期間のうちに左旋回が廃止されるように今後も鋭意努力して欲しい。また、国の動きや状況変化などがあつた場合には、その後の対応策を検討するために、速やかな本委員会への報告を求めるなど、さまざまな意見・要望が出された。

② KAMAT 経由西行きルートについて

平成 2 0 年 9 月、横田空域の一部が削減されたことに伴う運用の中で、羽田空港を出発する KAMAT 経由西行きルートが設定された。これにより、1 日あたり 1 0 0 機前後の飛行機が大田区の上空を通過することになったものである。

この運用以降、ごく短期間であるにも関わらず、空港周辺地域はもとより、これまで航空機騒音の影響が少ないと言われていた地域の住民から、騒音の軽減を求める多くの苦情や意見が区に出された。また、委員会の中でも、日頃からこの騒音に対する区民の切実な声を肌で感じている委員から、常に問題提起がなされているところである。

これを受け、同年 1 2 月、区は、国に対して飛行ルート及び高度の見直しについての要望を行った。

本年 1 月、この飛行ルートが変更されたとの報告を区から受けた。その際、委員からは、国との交渉結果を評価するとの意見があつた一方、飛行ルート

の見直しは、区内への騒音影響を緩和するものではなく、飛行ルートの中での国から示されたものに過ぎないため、評価に迷うところである。また、飛行ルートの変更や分散を行うことではなく、離陸後の海上で高度をとるようになるなど、別の視点での騒音軽減に向けた対策をとらなければ、根本的解決には至らない、との意見が出されるなど、委員会内で活発な議論がなされた。

この運用に関して、下記の2件の陳情が提出され、本委員会において審査を行っている。

昨年5月、騒音被害を及ぼすことのないように、当議会から国土交通省に対して意見書提出を求める趣旨の陳情が提出された。

委員会では、国土交通省が実施する騒音の測定結果を見てから判断すべきであるとの意見が大勢を占めていた。一方、区があらゆる方策で騒音問題に取り組むことが大前提であるが、特定の地域だけではなく、大田区全体で騒音影響に対して応分の負担を受けるような工夫・方策の検討も必要ではないかとの意見も出された。

また、本年2月には、騒音被害防止のための条例制定を求める趣旨の陳情が提出された。

この陳情に対して、区からは、条例化することは極めて困難ではないかとの見解が示されたものの、委員会では、国が実施した騒音測定結果の分析がされていない。また、再拡張後の動向を慎重に見極めていく必要性もあることから、引き続き審査すべき課題であるとの意見が多数であった。

これら2件の陳情は、現在、本委員会における継続審査となっているが、騒音の軽減に向けて推進力となることを期待し、陳情を採択すべきであるとの意見も出されている。

再拡張後におけるA滑走路北側離陸左旋回、KAMAT経由西行きルート、また、深夜早朝時間帯における滑走路使用などの空港運用については、昨年5月に国から区に対して提示されて以来、今日に至るまで、約1年にわたって本委員会において調査をしてきたところである。

その後、本年5月、区からは、国との文書による確認事項の報告がなされたが、本委員会としては、再拡張後もこの運用が誠実に履行されていることを注視していくとともに、区民の意見や要望等の把握と騒音測定などによる現状把握に努め、さまざまな課題の解決を図っていかなければならない。

(2) 空港跡地について

① 跡地の取得について

跡地については、昭和56年に国土交通省（当時運輸省）と東京都の間で、東京都が一括して取得することを前提とする確認書が取り交わされているのにも関わらず、その後、両者間では、取得方法や時期についての具体的な協議が行われていない。

区からは、跡地の取得主体について、国・東京都・品川区及び大田区で構成する羽田空港移転問題協議会において、本年10月までに整理をするとの合意がなされているとの報告を受けた。しかし、平成20年都議会第4回定例会での東京都知事の「都が一括取得する必然性はない」旨の発言もあり、予断を許さない状況となっている。

本委員会としても、跡地をめぐる諸課題の早期解決を図り、第1ゾーンの土地利用の具体化が着実に実行されるよう、区に対して強く求めていくところである。

② 跡地の利用について

羽田空港の沖合展開事業及び再拡張事業によって生じる跡地については、平成20年3月、羽田空港移転問題協議会が「羽田空港跡地利用基本計画」を策定した。

これに基づき、同年10月、区は、跡地利用の早期具体化に向けて促進的役割を担っていくとの認識に立ち、区のまちづくりに最も関係の深い第1ゾーンについての基本的な考え方を「羽田空港跡地利用OTA基本プラン」としてまとめている。

区は、この「OTA基本プラン」を基に跡地整備の具体化を図るため、昨年「羽田空港跡地整備計画」の策定に着手している。現在は、基盤施設や土地利用の制約条件などの基本条件、方針の整理を行い、その後、関係機関や団体へのヒヤリングを実施し、導入機能・施設についての事業ニーズや事業成立性の検討を進めている。

今後は、開発に必要な基盤整備の課題や整備手法、財政フレーム等を整理・検討し、本年10月の策定を目指している。この計画が、空港に隣接するまちを活かし、また、魅力あふれる都市空間として、大田区全体の発展につながっていくことが期待される場所である。

(3) 空港臨海部将来構想について

羽田空港は、再拡張・国際化を契機として、国際交流の進展が期待されており、空港周辺部は大きな変革期を迎えている。

こうした中、区は、本年3月に「空港臨海部グランドビジョン2030」を策定し、2030年の羽田空港とその周辺地域における目指すべき将来像を定めた。

本委員会では、空港臨海部における最重要課題を慢性的な交通渋滞であると認識しており、道路ネットワークの再構築、国道357号の川崎方面への早期延伸、大鳥居交差点の立体化や首都高羽田ランプ交差点の改良などの交通政策については、積極的な取組が区に望まれるところである。

空港臨海部は、羽田空港の再拡張・国際化を最大限に活かしたまちづくりの実現が求められており、今後、このビジョンで示されている短期・中期・長期に分けて設定した各プロジェクトを着実に実行していかなければならない。

そのためには、庁内での連携を図り、早急に関係機関との協議を行っていくことが不可欠である。

(4) 羽田旭町のまちづくりについて

羽田旭町地域では、荏原製作所が所有していた約10ヘクタールの土地をヤマト運輸が取得し、物流ターミナルの開発計画が進められている。

しかしながら、この地域は、従来からの慢性的な交通渋滞に加え、羽田空港の再拡張・再国際化の影響による交通量の増加は避けられず、多大な影響を及ぼしかねない大きな課題となっている。

今回のヤマト運輸の開発計画に対して、地域住民からは、交通計画や環境対策、また、地域貢献に関することなど、数多くの意見や要望が寄せられているところである。

こうした中、昨年9月、区は、羽田旭町地域を中心とする地域の諸課題を整理して、この地域におけるまちづくりの方向性と民間開発の誘導方針をまとめた「羽田旭町周辺地域まちづくりの基本的考え方」を策定した。

区は、この考え方に基づいて開発計画が進められていること、また、地域住民の意見や要望が誠実に受け止められていることを十分に確認するとともに、開発者が地域住民あるいは区との協定を締結するなどの方策により、開発者が遵守すべき事項を明確にするように努めなければならない。

委員からは、今回の開発に伴う交通渋滞のさらなる悪化、周辺生活道路への

車両の流入による安全対策など、この地域の生活環境における諸課題に対し、国や東京都、関係機関との積極的な協議・調整を行い、周辺地域の生活環境の確保に努めてほしいとの意見がなされた。

(5) 行政視察について

昨年9月24日、建設中の羽田空港の新管制塔を視察した。再拡張後の新滑走路を含む4本すべての滑走路の視認性確保と総合的な管制を行う必要性から、事業が進められたものであるとの説明を受けた。

新管制塔は、本年1月12日から供用開始となっており、同月14日からは羽田空港と成田空港の空域を統合し、首都圏空港の容量拡大に対応していくとのことである。空域の一元管理により空域の有効活用や効率的な管制業務が可能になるとの説明がなされた。

また、2月9日から10日の日程で、沖縄県的那覇空港と全日本空輸株式会社沖縄空港支店の国際貨物ターミナルの視察、併せて、沖縄県伊是名村の取組を聴取するため、那覇市内において研修会を実施した

那覇空港は、旅客者数が増加の一途をたどっている。数年後には、現行の1本の滑走路では対応不可能と想定されており、周辺環境や自衛隊との供用による騒音影響などを総合的に勘案したうえで、滑走路増設に向けて計画を進めているとのことである。また、航空機騒音に対する県民の意見・苦情の状況、環境・騒音対策など、那覇空港の現状を調査することができた。

国際貨物ターミナルは、那覇空港の旧国際線ターミナル跡地に建設され、沖縄県が推進する「国際物流拠点構想」と全日本空輸の「国際貨物基地構想」が一致したことにより実現したものである。

全日本空輸は、東アジアの中心部に位置する那覇空港をアジアの物流拠点とし、国内3拠点（羽田、成田、関西）とアジア5拠点（ソウル、上海、台北、香港、バンコク）を結ぶ航空貨物ネットワークを構築した。

各物流拠点で深夜から未明に集められた荷物は、那覇空港で目的地別に積み替えられた後、翌朝には拠点空港に届けられ、スピーディーな輸送が可能となっている。

各拠点から集配された荷物の流れ、また、通関を行う場所やその方法を確認することができたことは、現在、羽田空港の再拡張事業によって進められている貨物ターミナル事業を調査・研究していくうえで参考となる視察となった。

沖縄県伊是名村は、ビーチや森林公園などの観光施設の維持管理や村内の美

化・保全費用に充てることを目的とし、平成17年から入村する全ての者から1人1回100円の法定外目的税を徴収している。

この法定外目的税については、様々な条件や制約がある。羽田空港を抱える本区においては、環境対策費や空港の跡地整備などへの財源確保の手段の一つとして導入検討するうえで、総務省との協議方法、村民との意見調整の手段や手法などを聴取できたことは、非常に意義深い研修会となった。

以上、本委員会の調査経過、審査経過を述べてきたが、羽田空港をめぐっては、再拡張事業に伴う空港容量の拡大及び周辺への環境負荷、左旋回、KAMAT経由西行きルート、跡地利用の取得主体と早期具体化等々、重大かつ緊急な対応が求められる課題が多岐にわたっている。

最後に、空港と地域とが調和・共生することのできるまちづくりを実現するため、今後も国や都に対して地元住民の思いを代弁し、精力的に調査・研究していく必要性を強調し、本委員会の中間報告とする。