

平成 25 年 5 月 24 日

大田区議会議長
高瀬 三徳 様

羽田空港対策特別委員長
冨田 俊 一

羽田空港対策特別委員会中間報告書

当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) 羽田空港の跡地利用について
- (2) 羽田空港に関わる京急線加算運賃について
- (3) 羽田空港の空港機能について
- (4) 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

当委員会は、羽田空港の跡地利用、空港機能、空港周辺及び臨海部に関する事業及び京急線の加算運賃について、多岐にわたり調査・研究を行ってきた。これまでの調査研究結果について報告する。

(1) 空港跡地利用について

アジアヘッドクォーター特区構想

アジアヘッドクォーター特区構想とは、区の説明によれば、欧米の多国籍企業やアジアの成長企業が、アジア統括本社や研究開発拠点を東京都に誘致し、誘致した外国企業と国内企業が、刺激し合って新技術・新サービスを創造する魅力的な市場を形成することを基本戦略とするものである。平成 23

年6月国において成立した総合特別区域法に基づき、東京都が申請し、平成23年12月22日に、区域指定を受けたところである。東京都は、国と地方の協議会において、国に対して国有地処分条件の緩和、羽田空港におけるビジネスジェットの駐機可能日数の拡大、供給区域内における電気事業者の電源保有率の緩和、熱供給事業における燃料費変動に伴う料金改定制度の導入等を求め、提案をしている。平成24年7月27日には、国際戦略総合特別区域計画が国の認定を受け、具体的な事業がスタートし、平成24年度中に、10の規制緩和提案について国との合意に至っている。

区としては、羽田空港跡地の第1ゾーンに、平成22年10月に、羽田空港移転問題協議会が策定した羽田空港跡地まちづくり推進計画の中で導入について合意された、産業交流施設を置きこむ計画である。この施設は、空港の機能拡充と京浜臨海部の基盤技術の集積、これまで培ってきた産業支援のノウハウを最大限生かしつつ、国、東京都、関係機関との連携により、アジア・世界と国内を結ぶ拠点として位置づけたというものである。国際的な受発注取引と技術連携の拠点、企業・人材を集める共通のインフラとする考えである。この計画の推進にあたり、アジアヘッドクォーター特区が受ける支援措置を活用する考えである。

具体的には、国有地処分条件の緩和である。これは国有地である羽田空港跡地を売り払う際に、競争入札ではなく、随意契約によるものとすることや、減額譲渡の適用を求めるものである。

委員からは、この計画は、区民にとってどのようなメリットがあるのかが見えにくい、どのように考えるかとの質疑があった。

区によると、区内の企業が新しい市場への挑戦や、持っている技術を応用させていく際、他の企業や研究機関、大学等と接触をしていく機会が求められる。そういった点で、東京に研究機関や、アジア統括拠点のグローバル企業が誘致されることで、大田区の企業とのマッチングが図れ、その結果、区内のものづくりの集積に対しての維持、強化に寄与するとの説明があった。

また、跡地の取得について、大田区が主に購入する方向で話が進んでいるが、民間企業に購入させることや、民間に貸し出すといったことは想定していないのか、との質疑があった。

区によると、国内のコンベンション施設は、公共が建設し、維持管理や運営について民間活力を利用するという枠組みがほとんどであり、現在検討している産業交流施設についても、そのような方向で考えているとのことである。

った。

また、委員から、跡地の活用は大田区内に限らず、首都圏あるいは日本の経済再生のために非常に重要である。区の目指す方向に向け、区の支出は最小限に抑え、健全財政を維持しながら進めていっていただきたいとの意見があった。

当委員会としては、羽田空港跡地の活用を図る上でアジアヘッドクォーター特区の制度を有効に活用し、国・東京都に対して区の考えを主張し、区民の利益となる土地利用になるよう今後も求めていく。

(2) 京急線の加算運賃について

加算運賃とは新線建設のような大規模な設備投資を行った際に、当該建設費の早期回収と利用者負担の公平を図るため、当該施設の利用者に対して、一定額を基本運賃に加えるものである。

国土交通省の認可のもとで、京浜急行電鉄株式会社は、羽田空港内の駅の開業時から、利用者に対して一律170円の加算運賃を課している。本来加算運賃は、一定の回収後に廃止されるべきものであり、同社が公表した平成23年度末における状況は、開業に要した設備投資額約700億円、支払利息・土地施設使用料約270億円、加算運賃収入は460億円である。平成22年度末の支払利息・土地施設使用料は約260億円、加算運賃収入は420億円であり、開業に要した投資額等に対して、徐々にではあるが回収へと近づいていると考えられる。

京急線は、大田区民及び空港利用者にとってなくてはならない公共交通機関であるが、この加算運賃は利用者にとって大きな負担となっている。

区に対して、加算運賃をめぐる国の動きについて報告を求めたところ、消費者委員会の公共料金問題に関する建議に対して、国土交通省から見解が示されているとのことであった。その見解によると、国土交通省から各運輸局を通じて、加算運賃を課している鉄軌道事業者に対して、加算運賃について更なる情報提供の充実を図るよう、文書が発出されたとのことである。

平成25年3月には、区議会から京浜急行電鉄株式会社に対して、国土交通省からの指導に基づき、加算運賃について更なる情報提供の充実を図ること等を求める当委員会作成の要望書を、再度提出したところである。

当委員会としては、今後も国への働きかけも含めて、加算運賃について調査・研究を続けていく必要があると考える。

(3) 航空機騒音について

①A滑走路北側離陸左旋回について

左旋回は、平成12年7月から運航が開始されている。北風時でおおむね7ノット以上の風速の場合に、1日3便を限度として運航されているものである。

区議会はこの間、区内上空を通過するこの運用について、早期に廃止するよう、要望を行っている。

区は、平成24年9月、区長名で国土交通省航空局長あてに、「東京国際空港A滑走路北向き離陸左旋回飛行(ハミングバード)の早期廃止について(要望)」を提出した。区側の説明によると、平成22年5月に、航空局からは、再拡張後の当面の措置として、1日3便以下で実施し、空港運用の慣熟を経て、数年で廃止することを目標にし、それまでの間において、可能な限り減便に努めるという回答をもらっているとのことであった。

一方で、国土交通省は、平成25年3月末以降、国内線の年間発着枠を新たに2万回分増加することになっており、交通政策審議会の航空分科会において、この増枠分の路線配分等について検討を行っているとのこと、区としては、この時機を捉え、要望を行ったとのことであった。

国からは、課題として認識しており、平成22年5月に示した考えに沿った検討を進めていきたいとの回答をもらったとのことであった。

また、国内線の年間発着枠が2万回分増加することで、3便以下との約束である左旋回も増えてしまうのではないかと質疑があった。区によると、左旋回は、通常の運用と異なった例外的な運用と位置づけられており、国内線の年間発着枠の増加は、左旋回の運用に影響を与えるものではないとのことであった。

当委員会としては、今後も早期の廃止を求めていく。

②ゴーアラウンド(着陸復行)について

ゴーアラウンドとは、滑走路に着陸をしようという航空機が、気象の影響等の事情によって着陸をやり直すことである。現在、A滑走路北向き着陸及びB滑走路西向き着陸時にゴーアラウンドを実施する際には、区内上空を旋回する運用となっている。

区からは、ゴーアラウンドの理由としては、バードストライクや風等の自然由来によるものがほとんどであること。そのほか、先行機との間隔が不十

分な場合といった人為的なものが挙げられるとの説明があった。

人為的なものが発生する理由については、区によると、管制官の指示や、後行機のパイロットの操作が影響していると考えられるとのことであった。

委員からは、発着枠の増加に伴い、運航スケジュールが過密となり、先行機との間隔不十分によるゴーアラウンドが引き起こされているのではないかと危惧するとの指摘があった。

また、バードストライクをもっと減らすことはできないのかとの意見が出された。区によると、羽田空港においては、バードストライクを避ける取り組みとして、鳥の群生を探知するレーダーを設置し、カメラと組み合わせて鳥の群生を早期に探知し、大音響による措置を行っており、これは、日本では羽田空港で先行して実施している取り組みであるとのことであった。

当委員会としては、気象等の影響によるゴーアラウンド自体は安全上やむを得ないものであると考えるが、人為的なものについては、騒音影響はもとより、事故につながりかねないことから、改善していくべきであるとする。

区に対しては、国や航空会社の取り組みを注視しつつ、対応を求めていく必要があると考える。

③KAMAT経由西行きルートについて

大田区上空を通過する西ルートの騒音調査を引き続き行い、KAMAT地点で高度（9000フィート以上）の確保を注視していく。

（4）空港機能について

①羽田空港の年間発着枠の増加について

現在の発着枠は、39万回であり、そのうち6万回が国際線に割振られている。国の計画によると、それを平成25年の夏ダイヤまでに41万回に増やし、最終形として、平成26年3月31日までに44万7千回にまで増やす予定となっている。そのうち、国際線は9万回で、現在より3万回増えることになる。この3万回は欧米などへの長距離便に割振る予定とのことである。

また、国際旅客ターミナルビルの増築も計画されており、発着枠の増加に合わせて整備が進んでいくとのことである。

委員からは、発着枠が増えることにより、航空機の着陸時の間隔不十分や滑走路離脱遅れなどが増える危険性が懸念されるため、安全対策がどのよう

になされるのか、区として国に確認していくべきであるとの意見があった。

②C滑走路南伸後の羽田空港の運用について

国は、平成26年度中の供用開始を目指し、C滑走路の南への延伸工事を進めている。これは、現在制限されている深夜・早朝時間帯における長距離路線への就航を図るとともに、その際の陸域への騒音影響を低減するためのものである。

区によると、羽田空港の運用については、平成22年に国との間で文書にて確認しているが、C滑走路の南伸に伴い、その運用についても変更になることであった。

具体的には、深夜・早朝時間帯の運用に関して、国から区に対してなされている報告事項に、C滑走路を使用した場合も追加するという。さらに、C滑走路を使用した場合、延伸した360メートルの部分を使用して離陸をするといったことである。

当委員会としては、騒音影響の低減が図れるのか等、今後も国の取り組みを注視していく必要があると考える。

(5) 行政視察について

当委員会では、昨年10月29日及び30日に、愛知県と、同県の常滑市を視察した。

愛知県は、国際戦略総合特区である「アジアNo. 1航空宇宙産業クラスター形成特区」の主たる構成団体のひとつである。

この特区は、材料を含む研究開発から設計・開発、飛行試験、製造・販売、保守管理までの一貫体制を整備し、同時にボーイング787の量産化への対応や、40年ぶりの国産ジェット旅客機であるMRJの生産・販売の拡大などを、特区の支援措置を活用して行っていくものである。これにより、愛知・岐阜地域に集積している航空宇宙産業を、アジア最大の航空宇宙産業クラスターにすることが目標である。

国際戦略総合特区の主たる構成団体となっている愛知県の取組状況は、アジアヘッドクォーター特区における支援措置の活用等において、大変有意義な視察となった。

常滑市は、中部国際空港を擁する自治体であり、アジアNo. 1航空宇宙

産業クラスター形成特区の区域の一部に指定されている。

中部国際空港の対岸部を市民が憩える場所として整備し、現在空き地となっている場所には、企業誘致を進めている。

今後、アジアヘッドクォーター特区の区域の一部として羽田空港跡地の活用を図っていく上で、大変有意義な視察となった。

以上、当委員会の調査経過、審査経過を述べてきたが、羽田空港をめぐることは、再拡張・再国際化に伴う空港容量の拡大及び周辺への環境負荷、また、左旋回、KAMAT経由西行きルート、さらに、跡地利用の早期具体化、空港周辺部のまちづくり等々、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、当委員会の中間報告とする。