

平成26年 5 月 26日

大田区議会議長
高瀬 三徳 様

羽田空港対策特別委員長
田 中 一 吉

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) 羽田空港の空港機能について
- (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
- (4) 羽田空港にかかわる京急線加算運賃について

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

① (仮称) 羽田グローバルアライアンスセンターについて

(仮称) 羽田グローバルアライアンスセンター構想は、「はねだ発、世界に向けて」をコンセプトに、羽田空港跡地を活用した産業交流拠点の形成を目指すものである。

羽田空港跡地は、国際戦略総合特区アジアヘッドクォーター特区の指定区域であり、羽田空港の機能強化のためにも重要な地域である。区は、こ

の空港跡地を活用し、『「ものづくり日本」の再構築「はねだ」から』として、東京をアジアヘッドクォーターへと進化させ、さらに日本を「世界の成長センター」へと押し上げようという考えである。

大田区にある町工場の多くが特徴として有する基盤技術は、時代によってリーディング産業が変化しても、常に新しい産業を支え続けてきた。このことは基盤的技術分野の重要性を示しているとともに、大田区の町工場が、ものづくり日本の可能性を有していることの表れである。

区は、こうした区内中小企業が有する基盤技術を生かし、行政区域を越えた産業連携を実現し、世界の企業・人材を集める共通インフラとして、空港跡地に産業交流拠点の形成を提案している。

具体的には、(仮称)羽田グローバルアライアンスセンターでは、『「地域」を、「ひと」を、「技術」をつなぎ、「世界」とつながる拠点を形成』という目標を掲げ、イノベーションHUB、ものづくりゲートウェイ及びコンベンション・展示場という三つの柱を進めていくとのことである。

一つ目の柱であるイノベーションHUBは、アジアヘッドクォーター特区の柱である対日投資の促進により、ワンストップサービスと、進出企業と大田区中小企業等とのビジネスマッチングを進めていこうというものである。

二つ目の柱であるものづくりゲートウェイは、産業交流拠点がものづくりゲートウェイとして世界のものづくりニーズを引き受け、24時間空港の機能を活かしてタッチ&ゴーで即応できる体制をつくるというものである。また、産学官や医工連携など多様な主体の広域連携によってネットワークを広げるとともに、川崎の京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区との特区連携による相乗効果も視野に入れているとのことである。

三つ目の柱であるコンベンション・展示場は、クールジャパンを世界へ発信していく機能を発揮しようというものである。

委員からは、羽田空港は様々な意味でチャンスと成長を与える場所だという認識は必ず持っていかなければならない。また、産業交流施設と隣接する多目的広場については、にぎわいの創出に加え、区内商業等がどのように参画していけるか、区としての案を提示していくべき責任がある、との意見があった。

当委員会としては、区の目指す方向に向けて、区の財政負担は最小限に抑え健全財政を維持しながら、特区制度を有効活用し、国及び東京都に対

して区の考えを主張することにより、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 国家戦略特区について

国家戦略特区とは、経済社会の構造改革を重点的に推進することにより、産業の国際競争力を強化するとともに、国際的な経済活動の拠点の形成を促進する観点から、規制改革等の施策を総合的かつ集中的に推進するため、国が創設したものである。

国からの国家戦略特区に関する提案募集に対し、東京都は平成25年9月11日、羽田空港跡地第1ゾーンを含むアジアヘッドクォーター国際戦略総合特区をバージョンアップし、世界で一番ビジネスのしやすい国際都市づくり特区として、国家戦略特区に提案をした。

この提案の中では、(仮称)羽田グローバルアライアンスセンターは、国内外のものづくりのニーズとシーズをつなげ、新市場・新技術を創出するとともに、「クールジャパン」を世界へ発信する産業の戦略拠点を形成するものと位置付けられている。

委員からは、国際戦略総合特区と国家戦略特区の違いによる区の考え方や、区民にとってどのようなメリットがあるのか、大田区のものづくりはしっかりと支えていけるのか、との質疑があった。

区からは、国際戦略総合特区は地域が主体となっていることに対し、国家戦略特区は国のリーダーシップのもと日本経済を停滞から再生へ導くものである。区としては、大田区産業の活性化を基本としながらも、空港跡地の潜在能力を活用して日本の産業活性化につなげるような考え方を基本としている点は変わらない。海外の統括拠点や研究開発拠点が来れば、周辺にある中小企業や産業との連携によって経済波及効果につながると考えており、こうした点に大田区の中小企業を結びつけていくことについて区内で検討している、との説明があった。

当委員会としては、平成26年5月1日に施行された国家戦略特別区域を定める政令において大田区が区域指定されたことを踏まえ、今後国が策定する区域計画の内容を注視していく必要がある。また、空港跡地の活用を図る上で特区制度を有効に活用するとともに、区内産業の活性化につながるよう、国及び東京都に対して区の考えを主張し、区民の利益となる取組の実現を今後も求めていく。

(2) 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

羽田空港の発着枠については、平成22年の再拡張後、国により段階的に増枠が図られてきた。平成26年3月30日には、国の計画における最終段階として、昼間時間帯の国際線の年間発着枠が3万回増え、合計で44万7千回となった。

区によると、今回の増枠に伴い昼間時間帯でのヨーロッパや東南アジア各国などへの就航が開始され、3月30日時点における海外の就航都市は、23都市となったとのことである。また、本年7月1日までにドーハ、トロントへの就航が予定されていることに加え、配分に至っていない発着枠についてアメリカと航空交渉が続いているため、海外の就航都市はさらに増える見込みとのことである。

委員からは、発着枠の増加によるメリットだけではなく、二酸化炭素排出量の増加による環境への負荷なども把握しておく必要がある、との意見があった。

② 大連周水子国際空港との定期便について

区は、平成25年8月に区長から国土交通大臣及び、日本航空株式会社並びに全日本空輸株式会社の各代表取締役社長あてに、大連周水子国際空港と羽田空港との定期便就航についての要望書を提出した。

委員からは、大連周水子国際空港との定期便が就航することによるメリットは何か、との質疑があった。

区からは、現在、大田区工業連合会が大連市との間において海外交流支援事業や技術開発等の相互訪問交流を行っているなど、定期便の就航により更なる産業面での友好関係ができていくと考えている。また、大連市は観光都市としての側面もあり、観光やビジネスなど、双方のまちの発展の中では十分な波及効果があると考えている、との説明があった。

また、委員からは、友好協力関係という点だけに着目しての要望ではなく、工業・環境技術など産業面での交流によるメリット等、明確な目的を持ち取り組むべきである。航空需要や採算性などの分析も必要である、との意見があった。

平成26年3月の発着容量拡大においては当該定期便の就航はなされなか

ったが、当委員会としては、今後も引き続き空港機能の有効活用という観点に立ち、状況を注視していく。

③ ボーイング787型機の運航について

国土交通省からボーイング787型機の運航について、平成25年9月、羽田空港において説明を受けた。787型機の問題としては、バッテリー関連がほとんどだが、原因究明を引き続き実施するとともに、多重的な防護策をとり対応しているとのことであった。

787型機については、その後も不具合が生じており、説明した内容と全く矛盾するようなことになった場合は、対応を考えていかなければならず、今後も状況を注視する必要があると考える。

(3) 航空機騒音について

① A滑走路北側離陸左旋回について

左旋回の運用については、平成12年7月から朝の出発混雑時間帯の需要への対応として認めてきた。平成22年10月の空港再拡張後は、1日当たりの上限が5便から2便減り3便以下とされたものの、依然として運用が続いている。

区内上空を通過する左旋回は、北風時のみの運用とされ、また、東京国際空港の滑走路運用における北風運用と南風運用の割合実績は、概ね6対4の割合という状況でありながら、ほぼ毎日のように3便の運用がされている。この運用は、たて続けに離陸し低空で区内上空を飛行するため、大きな騒音被害だけでなく、直下で生活する区民に日々、安全性への不安を与えている。

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。平成25年9月には、東京国際空港A滑走路北側離陸左旋回の早期廃止を求める意見書を提出した。

区によると、左旋回運用は、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、それまでの間可能な限り減便に努めるという確認を、平成22年5月に国との間で行っているとのことであった。

一方で、再拡張以降、段階的に大幅な発着容量拡大が行われ、平成26年3月末には最終段階として年間約3万回もの増枠がなされた。これだけ大

幅な発着容量の増加が進んでいるにもかかわらず、現時点において、誠意ある具体策が示されていない。

当委員会としては、空港周辺住民の安全と生活環境を守ることは何よりも最優先されるべきと考え、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。

区によると、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ことである。

委員からは、バードストライクを減らすための対策状況や、人為的な原因や整備不良などによるものを減らすためにも情報提供を求めるべきではないか、との質疑があった。

区からは、羽田空港は世界で初めて鳥探知装置を設置しており、先駆的な取り組みをしている。また、国土交通省に対しては、ゴーアラウンドした理由の報告を毎月受けており、こうした情報収集が安全確認を求める区の姿勢を示していることにつながっている、との説明があった。

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考ええる。

区に対しても、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。

(4) 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。

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。

区議会はこれまで、京浜急行電鉄株式会社への要望書や、運賃の認可権限を持つ国土交通省への意見書の提出などにより、加算運賃の早期廃止を求めてきた。

国土交通省は、平成25年10月に鉄道事業者に対し、「加算運賃の終了時期の判断方法と情報提供の方法について」との通達をした。この通達では、これまで不明確な状況にあった加算運賃の終了時期について、新規路線の開業等に伴い発生した資本費コストの回収が完了するまでとし、終了前であっても鉄道事業者の経営判断により減額または廃止することは当然認められるとした。また、加算運賃に係る情報提供については、公表データの見直しによる更なる充実を図ることとした。

区からは、当該通達を受けて京浜急行電鉄株式会社が公表したデータでは、京急線の加算運賃に係る回収率は平成24年度末時点の累計で約52%となっているとの報告があった。

委員からは、京浜急行電鉄株式会社から今後の廃止予定を聞いているのか、との質疑があった。

区からは、回収完了まではしばらく時間を要すると聞いている。ただし、約52%の回収にこれまで15年ほどかかっているが、利用者数がかなり増加しているため、残りの回収に同程度の期間を要することはないと聞いている、との説明があった。

当委員会としては、通達に基づく事業者の適切な対応がなされるよう、監督官庁としての的確な指導と加算運賃の状況を注視することを国に求めるとともに、加算運賃の早期廃止に向けて、さらに調査・研究を続け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日に宮城県名取市と仙台空港を視察した。

仙台空港は、東日本大震災の津波被害から3年余が経過し、平成24年7月全路線が復旧し、現在では震災前の利用者数を取り戻している。空港所在地である名取市、岩沼市と仙台空港とが役割分担を明確にし、災害対応をはじめとした地域活性化と空港利用の利便性向上を図っている。

宮城県は、昨年6月に成立した「民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律」において可能となったPFI方式による空港の民間委託について、その第1号として意欲を見せており、国交省もモデルケースとして位置付け積極的な準備を進めている。これにより民間の知恵と資金を活かした効率的な運営、空港を核とした地域活性化を狙っている。

また、仙台空港利用者利便向上協議会の中で、国土交通省、仙台空港ビル株式会社、関係航空会社、宮城県、名取市、岩沼市、仙台空港鉄道株式会社など、空港関係者が相互に連絡、協力し、仙台空港の利便性改善策、地域活性化策、観光交流促進策等利用者の利便向上を図っている。

仙台空港の視察は、今後展開されていく国管理空港の運営方法と災害対策を図るうえで当区において、大変有意義な視察となった。

なお、名取市は、仙台市の南東に隣接し、人口集積や企業立地が進んだ広域仙台都市圏の副拠点都市である。昭和33年市制施行以来、アジア・太平洋地域への国際定期便が就航し国際化の進む仙台空港の発展とともに東日本大震災発生までは一貫して人口増加を続けていた。

名取市仙台空港周辺対策協議会では、仙台空港に係る市域の整備対策を図るとともに、空港周辺住民の安定した生活環境の向上及び空港周辺地域の振興発展に資することを目的に、空港周辺住民との情報交換、航空機騒音及び衝撃波等による障害の軽減並びに生産施設の保全、空港関連道路及び交通施設の整備に関する調査研究等を実施している。

空港関係者とともに、地元町内会長、小中学校父母教師会ほか地域の委員が構成団体となっている名取市仙台空港周辺対策協議会の取組状況は、空港と地域とが調和・共生することのできるまちづくりの実現を目指す当区において、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、羽田空港をめぐっては、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、左旋回などによる航空機騒音、さらに、跡地利用の具体化、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。