

平成27年 3月12日

大田区議会議長

安藤 充 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。

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

(1) 空港跡地利用について

① 羽田空港跡地における成長戦略拠点の形成について

大田区は国家戦略特別区域に指定されており、2020年開催の東京オリンピック・パラリンピックも視野に入れ、国際的ビジネス拠点の形成や国際競争力のある新事業の創出を目標としたまちづくりが計画されている。

区によると、空港跡地においては、海外を視野に入れた市場開拓と中小企業の成長分野への参入促進、日本の魅力の集積と海外への発信を理念とし、官民連携により日本と海外の企業・人材を結ぶ成長戦略拠点を形成するとされている。

2020年に概成予定の当該成長戦略拠点では、ビジネスマッチングや新たなイノベーションを産み出す環境整備、オフィス提供や各種サポート、クールジャパンのショールーム展開などを機能とする予定である。区からは、こうした機能を発揮することにより、国際競争力の強化と地方活性化を図り、世界と国内各都市を結ぶ羽田空港と空港跡地の相乗効果を引き出していきたいとの説明があった。

また、羽田空港と京浜三港を核とした京浜臨海部では、交通・物流ネットワークに対応できるインフラ整備が喫緊の課題であり、空港が持つポテンシャルを最大限に活用するためにも、区は、国道357号の多摩川トンネル以南の早期延伸整備と新空港線の整備促進に取り組むこととしている。

当委員会としては、地域と共存していくためにも空港機能を最大限に活かせる交通ネットワークの構築は急務であることから、道路・鉄道等による空港へのアクセス機能の強化が不可欠と考える。

特に、国道357号の多摩川トンネル以南の延伸については、国及び関係自治体において整備することが確認されたところであるが、より一層の早期整備着手を求めるため、当委員会は「羽田空港における騒音対策とアクセスの強化を求める意見書」を提出することを決定し、平成26年第3回定例会において全会一致で可決した。

空港臨海部の交通ネットワーク強化と成長戦略拠点の効果的な整備に関しては、多摩川を挟む川崎市殿町地区との連携強化が重要なことから、昨年9月、内閣府のもとに関係省庁及び周辺自治体で構成される羽田空港周辺・京浜臨海部連携強化推進委員会が設置されている。

当委員会としては、こうした国及び関係自治体との調整・協議の場において、本区の立場を明確に主張するとともに、区民の利益となる土地利用が実現するよう、今後も区に対し時機に応じた適切な対応を求めていく。

② 東京圏国家戦略特別区域計画（素案）について

大田区は、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区域指定された。これを受け区は、国家戦略特区制度の仕組み

を活用し、国、東京都及び関係団体との連携のもと、空港跡地のまちづくりに取り組むこととしている。

平成26年10月には第1回東京圏国家戦略特別区域会議が開催され、指定区域における産業の国際競争力の強化や経済活動の拠点形成を図るため、それぞれ実施される事業の内容を列記した区域計画の素案が示された。

当該素案においては、国際的ビジネス拠点の形成を図るための都市計画法等の特例として、空港跡地での航空ネットワークの活用による医療等先端産業と中小企業とのビジネスマッチング及びクールジャパン情報発信等の施設整備が、特定事業として位置づけるべき事業として記された。

委員からは、今回の素案では空港跡地についてのみ記載されているが、区内全域が国家戦略特区に指定されていることから考えると、今後、区域会議等を通じて事業が追加されていくのか、との質疑があった。

区からは、空港跡地が記載されたのは都市計画法等の特例の分野に關してのものであり、今後も状況に応じて区域計画のバージョンアップを検討するために区域会議が開催されていくと考える、との説明があった。

当委員会としては、今回の素案が内閣府等所管官庁との調整・検討を経て最終的な区域計画として決定される過程において、特区制度を有効活用した空港跡地整備と区内産業の活性化が図られるよう、国及び東京都に対して時機を逸することなく区の考えを主張し、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 首都圏空港機能強化について

羽田空港を含む首都圏空港の機能強化については、学者及び専門家で構成された首都圏空港機能強化技術検討小委員会により、平成26年6月に技術的な選択肢が取りまとめられた。

これをもとに、同年8月26日には国や都道府県・政令市などの関係自治体、航空会社等との間で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、羽田空港の新しい滑走路運用及び飛行経路案が示されたところである。

一方、国が設置した当該協議会へ意見を反映するため、東京都及び関係区市は羽田空港の機能強化に関する都及び関係区市連絡会を設置し、国から提示される機能強化方策に係る課題等について、情報共有や意見交換を

行うこととしている。

今回国から示された案では、現在運用されていないB滑走路からの西向き離陸や都心上空を通過してA及びC滑走路へ着陸する経路が提示された。当委員会としては、大田区市街地へこれまで以上の騒音影響が見込まれるとともに、区民に安全性への不安を与えていることは、空港との共存共栄を望む地元大田区の願いに逆行するものと懸念している。

こうした状況を踏まえ、当委員会の意志を明確に表明すべきとの判断から、既述の「羽田空港における騒音対策とアクセスの強化を求める意見書」において、国の示す新たな滑走路運用及び飛行経路案に関する懸念を明示し、地域住民の意見を丁寧に聴き不安を払しょくすることを求めた。

当委員会としては、今後も区民の願いをくみ取り、地域と空港が共存共栄できる形での首都圏空港の機能強化となるよう、調査・研究を続けていく。

② C滑走路延伸事業について

C滑走路延伸事業は、平成21年度の政府による緊急経済対策の一つとして事業化されたものである。当該事業は、C滑走路を南側へ360メートル延伸し離陸開始位置を南側に移設することにより、空港北側の市街地方面への騒音を軽減した上で、国際線の離陸制限を緩和させることを目的に実施され、平成26年12月11日から供用が開始された。

供用開始後のC滑走路の運用について区からは、国によると昼間時間帯は北方面・欧米等の国際線への活用が示されている。また、深夜早朝時間帯は使用路線の限定がないとされているが、延伸後についても引き続き、原則としてD滑走路が使用できない場合にC滑走路を使用するとされている、との報告があった。

これについて委員からは、C滑走路の延伸後においても、深夜早朝時間帯の運用については、可能な限りD滑走路の使用を徹底させるべきと考える。区としての見解を伺いたい、との質疑があった。

区からは、これまで陸域への騒音影響の軽減を強く主張してきた。国はD滑走路での離陸に制限がある国際線大型機については、C滑走路から離陸するとしているが、引き続き可能な限りD滑走路を使用するよう強く要望していく、との説明があった。

当委員会としては、C滑走路の延伸事業により市街地への騒音影響が軽

減されることは当然期待されることであり、延伸後の騒音の状況を適切に測定することが必要と考える。特に、深夜早朝時間帯の運用については、D滑走路の最大限の使用を国に求めるとともに、区民への騒音影響が実際に軽減されているのか、十分に当該事業の効果を検証していかなければならない。

(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3便以下と減便されたものの、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、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。

区議会は区内上空を通過するこの運用について、大きな騒音被害が生じることから長らくその廃止を求めてきた。国との間においては、平成22年5月に、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がなされているものの、依然として具体的な「慣熟」の時期は示されていない。

一方、羽田空港を取り巻く状況は、平成26年3月末に再拡張に伴う最後の容量拡大として年間約3万回の増枠がされたことに加え、首都圏空港の機能強化のため一層の発着容量の拡大が議論されている。

こうした状況を踏まえ当委員会は、既述の「羽田空港における騒音対策とアクセスの強化を求める意見書」において、改めて左旋回運用の早期廃止を国に要請したところである。

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強く求めていく。

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する航空機が、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라운드を実施する際の多くは、区内上空を旋回する運用となっている。

平成26年の羽田空港におけるゴーアラウンドは総数368回となり、平成25年の289回に比べ79回の増となった。区によると、近年の遞減傾向から一転して増加した理由は、異常気象等の影響によるところが大きいとのことであるが、滑走路離脱遅れ等の人為的な要因も割合として増えているとのことであった。

これについて委員からは、区民の安全確保と騒音影響の軽減のためには、気象等の不可避の要因ではない人為的な要因によるゴーアラウンドは改善していくべきではないか、との質疑があった。

区からは、ゴーアラウンドの件数が多いことをもって危険であるということではなく、基本的には危険を回避するための行動である。ただし、ゴーアラウンドが様々な危険性をはらんでいることや地域に対する騒音影響があることは事実であるため、人為的要因の減少は区民の強い要望であるということ国に対して伝えている、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。引き続き、区に対してゴーアラウンドの発生原因の分析と情報収集に努め、国や航空会社に対する人為的要因の遞減に向けた対応を求めていく。

(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などのため、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。

京浜急行電鉄株式会社は、国土交通省の認可のもと、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。一方、国土交通省においては、鉄道事業者に対する通達により、加

算運賃の終了時期を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こと、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を示した。

区からは、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25年度末時点の累計で約56%となっているとの報告があった。

これについて委員からは、年間4%ずつ回収されている状況や今後の利用者の増加予想も踏まえると、概ね10年程度で回収が終わると考えてよいのか、との質疑があった。

区からは、今後の利用率等の状況によるが、現在の回収率が続けばおよそ10年での終了が予想される。回収が終了する前であっても加算運賃の減額または廃止が当然認められることから、引き続き早期の撤廃もしくは減額を要望していく、との説明があった。

当委員会としては、京浜急行株式会社が通達に基づき加算運賃に関する適切な対応をとるよう、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対し求めるとともに、空港内各駅利用者のみが過重な負担を強いられている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。

(5) 行政視察について

当委員会は昨年10月22日及び23日に、福岡市における観光及びコンベンション振興の取り組みと、福岡空港の航空機騒音対策等を調査・研究するため視察を実施した。

古くから国際交流の歴史を持つ福岡市は、国際コンベンションシティとして更なる発展を遂げており、市内には大小様々な会議・スポーツ・物産・文化などの催しに対応できる施設が整い、宿泊・交通機関も充実している。

こうした特徴を活用するとともに、福岡市、公益財団法人福岡コンベンションビューロー及び一般財団法人福岡コンベンションセンターの3者が連携した取組を進めたことにより、福岡市は平成21年以降、国際コンベンション開催件数は東京に次ぐ全国2位を維持しており、国内有数のコンベンション都市として位置づけられている。

こうした背景にはマーケティングを中心とした戦略的な取組の成果があり、MICEに関する専門ワンストップ組織の整備、さらには国際会議協会（I

CCA) データベースを活用した需要分析や海外への情報発信等の取組は、国際コンベンション誘致に大きく寄与したと考えられる。

これらに加え、アフターコンベンションのための観光プロモーション事業や商品開発・受け入れ支援といったマネジメント関連事業等を効果的に組み合わせた福岡市の取組は、羽田空港の跡地利用を調査する当委員会において大変参考となる内容であった。

次に訪れた福岡空港は、市街地中心部から近接した交通至便の空港である。しかし、交通至便であるがゆえの騒音対策に加え、滑走路一本当たりの発着容量が全国1位の過密空港であるという課題を抱えており、国内空港の中では羽田空港と類似の課題を抱える空港として、参考となる事例である。

福岡空港では、こうした課題への対応のため、環境対策事業として緩衝緑地帯を整備し市民の憩いの場としてパークゴルフ場を整備するなど、航空機騒音の軽減と地域の生活環境の改善を図っているとのことであった。また、過密対策については、国内線旅客ターミナル地域再編整備や滑走路増設を計画しており、今後ますます九州地方における交通拠点としての役割が大きくなることが予想される。

こうした地域の生活環境改善に向けた施策と空港機能の強化事業を、現地で実際に体感したことは、首都圏空港機能強化をめぐる議論が活発な状況の中で、空港と地域とが調和・共生することができるまちづくりの実現を目指す当区にとって、大変有意義な視察となった。

以上、当委員会の調査経過及び審査経過を述べてきたが、羽田空港をめぐっては、首都圏空港機能強化による都心上空飛行案の行方、左旋回などによる航空機騒音及び周辺への環境負荷、さらに、国家戦略特区を活用した空港跡地における成長戦略拠点の形成、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、羽田空港は今後の我が国の発展において重要な役割を果たしていかなければならない。羽田空港を所管する当委員会の使命は、地域と空港とが調和・共生し、ともに発展できるまちづくりを実現することである。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。