

平成30年 5月25日

大田区議会議長

大 森 昭 彦 様

羽田空港対策特別委員長

安 藤 充

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、羽田空港の跡地利用、空港機能及び羽田空港に関する事業について、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・研究結果について報告する。

(1) 空港跡地利用について

① 羽田空港跡地第1ゾーン整備事業について

羽田空港跡地第1ゾーン整備事業は、歴史的経緯などを踏まえ、平成22年10月に策定した「羽田空港跡地まちづくり推進計画」、平成27年7月策定の「羽田空港跡地第1ゾーン整備方針」及び平成22年3月策定の「大田区企業立地促進基本計画」等に基づき進められてきた。

平成29年5月19日、学識経験者等で構成される選定委員会の審査結果を踏まえ、区は鹿島建設株式会社を代表企業とする応募グループを事業予定者に決定、6月1日に審査講評及び事業予定者の提案概要の公表をした。

事業予定者の提案では、事業コンセプトを「ここに日本の未来が集まる」とし、「先端産業分野」「文化産業分野」「その他共通事業」の三つの事業を行うとしている。各事業においては、「先端産業創造委員会」、「文化産業創造委員会」、「エリアマネジメント委員会」を組織するなど、50年間にわたる第一期事業の提案がなされた。

今回の提案について、委員からは、羽田空港各施設、隣接する第2ゾーンとの連携を図るとあるが、集客するためのアクセスをはじめとした具体的な提案が不明確であり、今後どのように整備していくのかといった意見があった。

区からは、本事業は、提案に対し区の意見を伝え協議し整備を進める約束となっており、今後も区として責任を持って羽田空港跡地のまちづくりに取り組んでいくとの説明があった。また、委員からは、50年間という長期間にわたる運営について、どういった基準・タイミングで事業の見直しをするのかなど、議会を含め、区民にわかりやすいシステムの可視化を求める、といった様々な意見・要望があった。

また、区からは、平成30年5月9日付けで応募グループが設立した特別目的会社と事業契約を締結した旨、報告がなされた。

委員からは、事業契約期間が長期にわたるので、モニタリング等続け、事業の目的から逸脱しないよう確実な実施を、区が確認することを求めるとの要望があった。

一方、基盤施設整備に関して、区は、平成29年度から基盤整備工事を着手するにあたり、区と独立行政法人都市再生機構の協力及び相互の役割を明確化し事業が円滑に推進することを目的に「羽田空港跡地地区土地区画整理事業における費用負担、公共施設等の引継等に関する基本協定」を締結した。あわせて、補助金交付の手続きに必要な事項を定めた「羽田空港跡地地区土地区画整理事業補助金交付要綱」を制定した。

また、本事業の第一期事業の予定地である国有財産については、平成29年9月の国有財産関東地方審議会において「産業交流施設及びクールジャパン発信拠点施設」の敷地として時価売り払いすることが適当と認める答申がなされ、一般競争入札ではなく公共随契として区に売り払われることが決定した。

委員から、その取得価格について伺いたいとの質疑があり、区からは、今後の国の不動産鑑定の評価をもとに決まるものと認識していたところ、その後、国有財産の管理処分

手続の見直しが行われ、見積もり合わせという手続を踏むこととなり、これに沿って事務を進めているとの説明があった。

本委員会としては、第1ゾーンの開発にあたっては、過去の歴史的経緯を踏まえるとともに、平成32年（2020年）のまちづくりの概成を目指した事業スケジュールの進捗状況を注視しつつ、区に対しては、事業者からの提案に任せるのではなく区がしっかりと関与することを求め、本区の実現に真に寄与するまちづくりの実現を引き続き求めていく。

② 羽田空港跡地第2ゾーンの開発について

跡地第2ゾーンについては、平成28年6月に国により開発に係る民間事業者が選定されている。事業者による提案概要によれば、延床面積約8万平方メートルの施設の用途として、宿泊施設、複合業務施設、飲食・物販等商業施設、バスターミナルなどが計画されており、整備が進められている。

一方、区は、第1ゾーン、第2ゾーン、羽田空港国際線地区との一体的な土地利用を図るとともに、多摩川沿いの長い水際線を活用した快適で魅力あふれる親水ネットワークを形成し、良好な景観を創出するとし、国有地を無償で使用するを前提に、将来、区が公園緑地として整備し管理していくことを計画している。

委員からは、第2ゾーンの開発について、事業の進捗など随時の報告がないことについて、事業者は周辺住民への影響に配慮し行うとしており、一方では、羽田空港の機能強化を含め誘客を進める動きもあり、急速な周辺環境の変化が想定されるものであることから、区民への積極的な情報提供を求める意見があった。

本委員会としては、第2ゾーンの開発が「羽田空港跡地まちづくり推進計画」に基づく空港跡地全体の有効な土地利用となるよう、区に対しては、引き続き情報を積極的に収集し、時期を逸することなく必要な働きかけを国に対して行うことを求めていく。

(2) 羽田空港の機能強化について

国は、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会前を目途とした、羽田空港を含めた首都圏空港の機能強化（発着回数拡大）を提案している。本提案には、南風運用時におけるB滑走路西向き離陸や都心上空飛行ルートなどの飛行経路案が含まれており、区民生活への影響が懸念されている。

こうした国の提案に対し、区議会をはじめ、区、東京国際空港移転騒音対策連合協議会は、

あらゆる機会を捉え要望を国へ伝えてきた。

本委員会では、住民への継続的な広報と情報提供や不安を払拭する丁寧な説明を求める一方で、相次いで発生した落下物やエンジントラブルなどへの再発防止に向けた議論を重ね、安全対策の早急な検討を要望してきた。

こうした中、国は、羽田空港の機能強化に係る情報提供として、平成29年11月1日の京急蒲田駅改札口外コンコースを会場とする説明会を皮切りに、第4フェーズのオープンハウス型の住民説明会を開始した。今回の住民説明会は、環境影響等に配慮した方策の進捗状況等に加え、新飛行経路や落下物対策の検討状況に関する詳細な情報提供を行うことを目的に開催された。

11月1日の説明会は、国の担当室長をはじめとして、安全部、交通管制部の職員などを含めた計21名で説明対応がされ、当日の参加者は、240名であったと報告された。

説明会について、委員からは、オープンハウス型、教室型、それぞれにメリット・デメリットがあるとの意見もあるが、羽田空港の機能強化に関して、多くの区民に丁寧な情報提供を行うことが重要と考えるといった意見があった。

また、区は、相次ぐ航空機からの落下物等の事案に対し、総合的な安全対策を講じることを国へ求めており、国は、落下物等の未然防止対策及び事後の迅速な事案究明・対応等を総合的かつ迅速に推進することを目的に11月6日に落下物防止等に係る総合対策推進会議を立ち上げた。平成30年3月26日には、本邦航空会社及び日本に乗り入れる外国航空会社を対象とした落下物防止対策基準案をはじめとした落下物対策の強化策を取りまとめ、落下物対策を充実・強化させていくとしている。

本委員会は、羽田空港との共存共栄を望む地元区として、地域と空港とが調和・共生し、共に発展できるまちづくりの実現に向けた議論を重ねている。飛行経路の見直しなどによる羽田空港の機能強化に関する提案は、今後の区民と羽田空港のあり方を左右する大変重要な課題である。本委員会としては、国の提案に係る精緻なデータを引き続き求め、区民生活への影響に関する調査・研究を続けていく。

(3) 航空機騒音について

区内には、現在、航空機騒音による環境への影響を調査するため、24時間体制の常時測定を行っている航空機騒音測定局が3か所ある。

区は、航空機騒音の現状を詳細に把握することにより、今後の環境影響に関する適正な評

価を行うための基礎データとするため、新たに4か所で7日間連続の短期調査を9月と12月に実施した。

委員からは、4か所の新たな調査地点は羽田空港付近の海側に設置したが、区内への影響という観点であるならば内陸部など広範囲に設置すべきと考えるとの意見もあった。

これに対し区からは、現在、内陸に関しては、5か所の調査地点で毎年12月に7日間連続の騒音測定を実施しており、まずは、今回の調査結果とそういった内陸飛行の状況を比較するなどの検証が重要と考えているとの説明があった。

① 北風時A滑走路北向き離陸左旋回について

低騒音ジェット機によるA滑走路北向き離陸左旋回（いわゆるハミングバード）の運用については、平成12年7月から朝7時台、8時台の出発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日あたりの上限が5便から3便へ減便され、現在までこの運用が続いている。

低空で区内上空を飛行するこの運用は、大きな騒音被害が生じるだけでなく、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、国への意見書提出などにより、当該運用の早期廃止を強く要請してきた。

平成30年3月、国は、これまでの強い要望を踏まえ、2018年冬ダイヤにおいて1便削減、2019年夏ダイヤにおいて残る2便を削減し、現行運用において北風時A滑走路北向き離陸左旋回を全廃することを決定した。

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主張してきた本委員会としては、国が廃止に向けた方策を講じることは当然であり、この全廃に向けた取り組みが着実に履行されるよう引き続き注視していく。

② ゴーアラウンド（着陸復行）について

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多くは、区内上空を旋回する運用となっている。安全を確保するための措置ではあるが、航空機騒音など区民生活に影響を及ぼす可能性があるため、区からは定期的にゴーアラウンドの回数やその日時・理由、航空機騒音固定調査の報告を受けている。

平成29年の羽田空港におけるA滑走路北向き着陸及びB滑走路西向き着陸時のゴーアラウンドは総数261回であった。平成27年の346回、平成28年の322回に比べ減となり、総数

では年々遞減傾向となっている。

また、平成29年におけるゴーアラウンドの理由別割合では、ウインドシアー（風向や風速の急変）など気象によるものとバードストライクによるもので、平成28年とほぼ同様に全体の6割近くを占めている。また、機材トラブルや滑走路離脱遅れなど、人為的な要因によるものが3割程度であった。

今般、国から羽田空港の機能強化に伴う新飛行経路案が提案されている中で、委員からは、新飛行経路案によりゴーアラウンドが増加し、区民に影響を及ぼすのではないかとの意見があった。

区からは、新たな飛行経路におけるゴーアラウンド経路の提示を区が国に対して求めたところ、区内市街地上空に同経路を設定しないとの回答を得ているとの説明があった。

安全確保の観点からゴーアラウンドはやむを得ないものと理解するが、人為的な要因については、今後も可能な限り減らしていくべきである。本委員会としては、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を引き続き求め、併せて、国や航空会社に対する人為的要因の減少に向けた働きかけを引き続き求めていく。

(4) 行政視察について

本委員会は平成29年9月4日及び5日に、中部国際空港の概要及び機能強化等、三菱重工業株式会社名古屋航空宇宙システム製作所小牧南工場における県営空港と隣接工場との産業連携及びアイサンテクノロジー株式会社における自動走行実証実験について調査・研究するため、視察を実施した。

中部国際空港では、日本におけるビジネスジェットの受け入れの先駆けとして、専用施設や運航支援スタッフの充実を図るとし、ビジネスジェット専用の格納庫の配備や整備士が常駐し、緊急時の機体整備へ対応している。空港内には、日本全国の空港等で飛行検査業務に従事する飛行検査官及び飛行検査機の国内唯一の拠点として、平成26年に飛行検査センターが整備された。また、中部地域は「アジアNo. 1航空宇宙産業クラスター形成特区」に指定されるなど、航空宇宙産業が集積し、世界中へ航空機部品が供給されている。愛知県内の工場で製造された部品を中部国際空港まで海上輸送し、専用の航空機「ドリームリフター」でアメリカの組立工場へ空輸する「超大型貨物輸送プロジェクト」といった空港立地を生かした部品輸送が行われている。一方、LCC向けターミナルビル、国際展示場及びホテル建設など、空港内を含む周辺のいたるところに工事が行われていた。中部国際空港では、東京

2020オリンピック・パラリンピック競技大会開催に向け、空港機能及び空港周辺地域を含め、現在、様々な環境整備が行われていた。

視察では、空港の概要説明、空港内の飛行検査センターにて検査官の業務内容の説明に併せ、実際に飛行検査をする航空機の内部の見学も行った。中部国際空港は、羽田空港とは立地条件が異なるが、空港立地を生かした空港機能及び空港周辺地域を含めた環境整備に関して意見交換を行えたことは、本区における空港跡地の開発・整備に大変参考になった。

次に訪れた、県営名古屋空港に隣接している三菱重工業株式会社名古屋航空宇宙システム製作所小牧南工場では、三菱航空機株式会社と開発・製造を進めている、国産のジェット旅客機「MR J（三菱リージョナルジェット）」の機体の最終組立等が行われている。

飛行試験機初号機による初飛行は、県営名古屋空港からの離陸で、平成27年11月11日に実施されたとのことであった。現在は設計変更中のため、試験機の生産ラインはストップしているが2020年の納入開始は達成したいとのことであった。また、視察時には、まだ一般公開はされていなかったが、航空機ミュージアムとして工場内部の一部の公開を予定しているとのことであった。このような施設は国内初であるとともに、ボーイング社、エアバス社に続いて世界で3番目の施設であるとのことであった。

本区においても、ポテンシャルを生かした海上輸送なども視野に入れ、次世代産業の拠点整備をすることで、産業の活性化のみならず、学校教育・社会教育といった人材育成の場、産業観光の場として、さらなる地域の活性化を期待できるものと考え、大変有意義な視察であった。

最後に訪れた、アイサンテクノロジー株式会社は、高精度演算・高精度位置情報取得の技術を通じ、「自動走行・安全運転支援」「高精度測位社会」「高精度地図」をキーワードに様々な取り組みを行っている。名古屋大学との共同研究や愛知県の事業等に積極的に参画し、公道自動走行実証実験事業への取り組みもそのひとつである。

アイサンテクノロジー株式会社の高精度三次元地図データベースは、人が見るための地図ではなく、車の運転制御システムをはじめとしたシステム装置が認識するための地図データベースとして、実際に名古屋大学をはじめとした車の自動走行・安全運転支援の研究に使用されている。

視察では、自動走行システムや実証実験の課題・動向などの説明、意見交換に併せ、システムを搭載した実装車の見学もすることができ、完全自動走行が実現すれば人の暮らしぶりへの大きな変化と可能性をもたらす取り組みと感じた。国家戦略特区制度を活用した羽田空港周辺地域での自動走行システムを活用した実証実験が行われるなど、最先端の産業集積地と

して跡地活用を予定している本区にとって大変参考になる視察であった。

以上、本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、現行課題としての左旋回廃止の着実な履行、機能強化提案に関しては国による丁寧で迅速な情報提供、環境影響等に配慮した方策の確実な履行、さらに、空港跡地における新産業創造・発信拠点の形成と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、羽田空港を所管する本委員会の使命は、先に述べた諸課題に対して羽田地域の住民をはじめとした、区民の思いを十分に反映した対応をしていくことである。今後も地域と空港とが調和・共生し、共に発展できるまちづくりの実現に向け、精力的に調査・研究を行うことの必要性を強調し、本委員会の中間報告とする。