

平成31年 3月14日

大田区議会議長

岸 田 哲 治 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、ここでは、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ゾーン整備事業では、過去の経緯や計画、地域の意見を踏まえ平成27年に策定された「羽田空港跡地第1ゾーン整備方針」に基づき、羽田空港跡地第1ゾーン約16.5ヘクタールのまちづくりを進めている。

平成30年5月、区は第一期事業の整備・運営会社である羽田みらい開発株式会社と事業

契約を締結した。

また、羽田空港跡地第1ゾーン整備事業（第一期事業）の用地取得に関して、区からは、羽田空港跡地地区土地区画整理事業1街区4画地について平成30年6月29日に国を相手方とし88億4,110万5,000円で取得する契約を締結、同1街区3画地については6月28日に独立行政法人都市再生機構東日本都市再生本部を相手方とし76億5,300万円で取得する契約を締結したとの報告がなされた。9月25日には、建設工事着手に先立ち羽田小学校において工事説明会を開催、9月28日には事業用地について1段階目の引渡しを受け、羽田みらい開発株式会社へ一時貸付を行った。10月31日には起工式が執り行われ、平成32（2020）年度のまち開き、平成34（2022）年の全面開業を目指して着実に歩みを進めている。

委員から、本事業について地域への丁寧な説明を行うとともに逐一報告すること、また、スケジュールについて遅滞なく進めるよう要望がなされた。

また、区から、平成30年12月25日付けで都市再生特別措置法の規定に基づき、事業者（羽田みらい特定目的会社）が申請した羽田空港跡地第1ゾーン整備事業（第一期事業）に係る民間都市再生事業計画を国土交通省が認定したとの報告がなされた。

委員からは、民間都市再生事業計画に認定された意義について質疑がなされ、区からは、本事業が産業のイノベーションや成長分野の様々な新事業を創出しながら活性化を図ることを通じて、大田区の経済や中小企業にもインパクトがあり、あわせて国の産業成長にも意義がある。それに対して国が必要な支援を行うことを位置付けたものであるとの説明がなされた。

委員からは、本事業が都市の再生について、有意義であると認められたことは区にとっても大変価値のあることである、民間の力を生かして、区にとってメリットになるような事業にしてもらいたいとの意見が述べられた。

また、跡地の活用の中で進められている事業に対して、関わり方がわからないという声が地元の中小企業から多く出ている。理解を深める機会を増やし、区内企業と国内外のベンチャー企業の連携創出に努めるよう要望がなされた。

また、土地区画整理事業の施行者である独立行政法人都市再生機構が平成30年9月18日に株式会社森本組と「羽田空港跡地地区基盤整備工事その2他2件」を契約し、工期は平成30年9月19日から平成33（2021）年1月31日まで、工事請負金額は消費税込みで16億3,080万円であるとの報告がなされた。

区からは、平成32（2020）年度における跡地第1ゾーン約1.0ヘクタールの土地を活用

して行う暫定土地活用事業のサウンディング調査の実施について報告がなされた。委員からは、なぜ大田区が事業者を募集するのかとの質疑がなされ、区からは、区が大きな負担をせず、大田区や羽田空港跡地PR等に資する事業アイデアを進める新しい試みの一つであるとの説明がなされた。また、17事業者から意見を聴取したとの調査結果報告がなされた。

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（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、また、本委員会に対して逐一報告をすることを求め、本区の発展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。

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、（仮称）多摩川親水緑地の本年4月1日の供用開始を予定している。自然豊かな多摩川に触れ合える散策路や、休憩・展望ができるテラス等を整備し水辺の景観を活かした安らぎの空間をめざしており、本委員会に対してはこの親水緑地の名称の募集について報告がなされた。

委員からは、整備状況について質疑がなされ、区からは、区が整備する親水緑地は約1.5ヘクタールである。親水緑地のベースとなる防潮堤の河口近くまでの延伸を国土交通省航空局に要望しており、実現すれば同様に親水緑地として活用していきたいと考えているとの説明がなされた。

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、区民生活への影響も懸念されている。

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、国への要望を行ってきた。

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、相次いで発生した航空機からの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。

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が国へ求めており、国は、平成30年9月に、落下物防止対策基準を制定・公布し、本邦航空会社に対しては平成31年1月15日から、外国航空会社に対しては3月15日から適用し、法的に具体的な落下物対策義務が課せられることとなった。安全対策及び落下物対策が着実に履行されることを本委員会としても注視しているところである。

こうした中、国は、羽田空港の機能強化提案に係る情報提供として、平成30年12月から第5フェーズの住民説明会を開催した。第5フェーズの住民説明会は、新飛行経路運用開始までのプロセス、新飛行経路の側方地点や到着経路に挟まれた場所での騒音イメージ、落下物対策総合パッケージの進捗、主要地点での航空機の見え方、出発経路上の航空機が通過する幅などについて、新たに情報提供が行われた。

本区での第5フェーズの住民説明会は2月11日及び12日に京急蒲田駅で開催され、管制や保安などの専門職を含む約20名の職員で説明対応がなされ、当日の参加者は、速報値ではあるが2日間合計で1,185名であったと報告された。

住民説明会について、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。羽田空港の機能強化提案に関して、当該地域の住民に正確な情報提供や意見を聞くため様々な手法を検証し、実践していくことが望ましいと考えるとの意見があった。

1月7日から10日まで、区役所本庁舎3階中央展示コーナーにおいて、羽田空港の機能強化にかかる情報提供を広く行うための情報発信拠点が開設された。これは設置を希望する関係自治体に国が一定期間貸し出しているもので、飛行機の映像や音の聞こえ方の体験ができるサウンドシミュレータや広報内容が閲覧できる情報タブレットなどが設置された。来場者

は速報値で4日間合計265名であるとの説明がなされた。

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区設置の航空機騒音測定局が3か所ある。

騒音軽減対策に対して、委員からは、さらなる騒音軽減に向けて国から具体的な回答や方向性が示されているのか伺いたいとの質疑があり、これに対し区からは、航空機騒音の軽減に関しては、区長からは東京国際空港騒音対策委員会において、国に対して強く申し入れを行っている。国からは騒音軽減のため、低騒音機の着陸料の低減等、低騒音機の導入促進に向けた対応をしていくとの回答を得ているが、その回答に満足することなく、引き続き申し入れをおこなっていくとの説明があった。

#### 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便へ減便された。

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中、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と決定した。区議会としては、その確実な履行を求めてきたところである。この決定のとおり、平成30年10月28日からのダイヤ変更の際に1便の削減が実施され、残る2便についても平成31年3月31日からのダイヤ変更の際に廃止となるとの報告がなされた。

委員からは、2019年夏ダイヤから北風時A滑走路北向き離陸左旋回の廃止に伴い、国による航空機騒音の測定はなされなくなるのか伺いたいとの質疑がなされ、区からは、羽田空港の機能強化提案に係る新飛行経路による騒音についての課題が出てくることが想定されるため、国の責任において騒音測定を行うよう、測定局の増設も含めた移設を国に要望しているところであり、平成31年1月30日付けで区長から国土交通大臣あてに騒音測定局の再配置について、増設も含め早急に計画を具体化するよう要望書を提出しているとの説明がなされた。

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、北風時A滑走路北向き離陸左旋回について、平成31年3月31日から全廃との決定にいたったことは、議会、行政、地域が一枚岩になり国に要望を続けた結果であると考え。着実に全廃がな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の多くは、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30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398回であった。平成27年の346回、平成28年の322回、平成29年の261回と年々遞減傾向であったが、平成30年は増加に転じた。平成30年におけるゴーアラウンドの理由別割合で最も多いものがウインドシアー（風向や風速の急変）など気象によるものであることは、平成29年と同様であるが、部品紛失報告による滑走路閉鎖など機材に関するものの割合が増加したとの報告がなされた。

委員からは、機材によるゴーアラウンドが増えている理由について確認がなされ、区からは、部品欠落の報告制度が平成29年11月から始まり、外国の航空会社も含むすべての航空会社からの航空機の部品欠落情報を報告するよう制度が拡充された。到着時に部品欠落があった場合の報告による滑走路閉鎖が増加したため、機材に関する割合が増えていることの要因の一つと考えているとの説明がなされた。

これを受け、委員からは、制度が厳しくなったことによるもので、安全管理につながる

話であり、数字の増減だけで評価できるものではないと理解しているとの意見があった。

また、バードストライクを減らすための対策について質疑がなされ、区からは国も対策を講じているところではあるが、件数が増加していることに対しては現行対策の見直しを要望していく必要があると考えているとの説明がなされた。

今後、羽田空港の機能強化に伴いゴーア라운드が増加し、区民に影響を及ぼすのではないかと懸念されるとの意見が述べられた。

区からは、新たな飛行経路におけるゴーア라운드経路について、区内市街地上空に同経路を設定しないとの回答を国から得ているが、現状においてもゴーア라운드が多い状況に鑑み、新たな飛行経路における同経路を早急に明示するよう要望しているとの説明がなされた。

安全確保の観点からゴーアround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roundの発生原因の分析と情報収集を求め、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30年10月29日及び30日に、岩国空港及び大阪国際空港の視察を実施した。

岩国空港では、羽田空港とのネットワーク空港についての調査を行った。岩国空港は、軍民共用空港であり、米軍が管制を行っている。昭和27年に日米安保条約に基づき米軍に岩国基地を提供後、昭和39年に定期便の就航を廃止。平成24年12月13日から民航が再開された。その際の運行は岩国空港—羽田空港の1日4往復であった。平成28年3月27日の夏ダイヤから運用時間を変更のうえ、岩国空港—羽田空港が1往復増となり、また、岩国空港—那覇空港が1日1往復の新規路線開設となり合計1日6往復となっている。旅客数は増便に合わせて増加しており、平成29年度は羽田便、那覇便の旅客数を合わせて約50万人となっている。岩国空港は飲食施設がない状態であるが、平成31年4月の運用開始予定で、ターミナルビルの南側に別棟を増築し、飲食施設や会議室兼団体待合室を整備しているとのことであった。

視察では、米軍地区と民航地区を区別する電動ゲートの視察も行った。今回の視察により、羽田空港の潜在的な都市機能の可能性と魅力を再確認し、空港周辺の活用次第で更なる発展を遂げられる可能性があることが確認でき大変参考になった。

次に訪れた大阪国際空港では、空港の概況と騒音対策・落下物対策について視察を行った。

大阪国際空港は周辺が商業地域、工業地域、住宅地域に囲まれ、運用時間も午前7時から午後9時までと多くの制限のもとに運用されている。ジェット旅客機増加に伴う騒音問題が深刻化し、昭和56年には大阪国際空港騒音訴訟が最高裁判決に至るなど、近隣住民との調整の苦勞が伺われた。

平成2年には地元自治体、住民団体、大阪国際空港が存続協定を締結し、同空港の存続、発着回数、発着時間、環境対策に不断の努力を尽くす事で同意した。昭和40年代以降、重点的に実施されてきた環境対策により、大阪空港周辺では、騒音対策区域が着実に縮小しているとのことであった。

空港事務所で概要説明を受けた後、羽田空港の機能強化提案に伴う新飛行経路で想定される騒音の状況を離陸・着陸を含め調査するため、大阪国際空港周辺の3地点にて、現地視察を行った。

羽田空港周辺で例えると城南島海浜公園北側を想定する地区にも住宅地があり、住宅地上空をかなり低空で飛行をしていた。騒音の状況としては、航空機の機種により測定値が異なることを実感し、機材の選定や騒音レベルの低い新機種の導入など、今後の羽田空港での航空機運用における国交省への更なる対応要望について検証できた事は有意義であった。

羽田空港の機能強化提案に伴う新飛行経路における騒音影響により、区民生活等への影響が懸念され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。羽田空港をめぐっては、現行課題及び機能強化提案に基づく新飛行経路における区民生活への影響、落下物対策等の安全対策、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共存共栄し、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。