

令和6年5月24日

大田区議会議長

押見隆太様

羽田空港対策特別委員長

鈴木隆之

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

本委員会では、羽田空港が地域と共存共栄し「国際都市おおた」に相応しい拠点となるため、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。

これまでの調査・研究結果について報告する。

(1) 羽田空港の跡地利用について

羽田空港跡地については、平成22年10月に策定された「羽田空港跡地まちづくり推進計画」において、第1ゾーン及び第2ゾーンの具体的な土地活用の方針が示され、「緑と水辺に囲まれ、空港と隣接する立地を活かした、多様な人々が行き交い、魅力とにぎわいのある、世界とつながるまちの実現」をコンセプトに、周辺地域との調和を図りながら空港の持つポ

テンシャルを最大限に生かしたまちづくりが進められている。

令和2年2月には、第1ゾーン及び第2ゾーンで構成される当該エリアの名称をこれまでの「羽田空港跡地」から、国内外の多くの方が当該エリアを認知し、羽田空港と共に発展していきたいという想いが込められた「HANEDA GLOBAL WINGS（ハネダ グローバル ウイングズ）」に改称し、立地特性を生かした具体的な整備が進められている。

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、地域の意見等を踏まえ平成27年7月に策定された「羽田空港跡地第1ゾーン整備方針」に基づき、世界と地域をつなぐゲートウェイとして国内外のヒト・モノ・情報を集積させ、そこに集うプレイヤーが互いに交流し、新たなビジネスやイノベーションを創造するとともに、国内外に日本のものづくり技術や日本各地域の魅力を発信する「新産業創造・発信拠点」の形成を目指し公民連携によるまちづくりを推進している。

・羽田イノベーションシティ（HICity）について

区と事業契約を締結している羽田みらい開発株式会社（SPC）が整備し、令和2年7月3日にまち開きをした羽田イノベーションシティは、新型コロナウイルス感染症拡大による工事期間の延長を経て、令和5年11月16日にグランドオープンを迎えた。これを記念して同日に開催された式典においては、地域住民、国土交通大臣や東京都知事、本委員会委員をはじめとした約230名の出席があった。また、グランドオープンの翌日から3日間で開催された記念イベントにおいては、体験型のワークショップやマルシェといったHICityらしい先端技術と文化に関するコンテンツのほか、まち工場をテーマにしたアート展示や30年前のタイムカプセル内の絵画を展示するなどのコンテンツを実施し、1万7,860名の来場があったとのことである。区からは、グランドオープンを契機として国内外から問い合わせが増えており、注目度の高まりを感じている。また、地域の方からは、羽田地区における過去の歴史も含めて、未来に向かって取り組むようにといった激励の言葉があり、HICityが区内産業及び区民にとって、あって良かったと思っただけの施設とするために、民間事業者にも主体的に関わっていくとの報告があった。

委員からは、今後は、施設自体の価値を向上させるための事業をより一層充実させることで、参加する企業の価値が向上するといった相乗効果をもたらす施設となることを期待

するとの意見があった。

区施策活用スペース「HANEDA×Pi0（ハネダピオ）」は、区内企業と親和性の高い国内外の企業や研究機関、起業家等、多様な主体や人材が集結し、交流することにより新産業創造・発信を図る拠点として、HICityのゾーンKに設置されている。交流空間ゾーン「Pi0 PARK（ピオパーク）」では、HICityのグランドオープニングイベントに合わせ、「ビジネスデー」として各種セミナーや交流会を実施したことに加え、「Pi0 PARK X」として、様々な企業の協力のもとに体験型コンテンツを提供し、約3,500名の来場があったとのことである。また、区は、ピオパークの認知度向上を目的に、利用者やイベント等の誘致に協力してもらえる方を「Pi0 PARK アンバサダー」として認定しており、令和5年度は新たに7名を認定した。さらに、令和5年9月15日にはキックオフイベントとして15名のアンバサダーを一堂に集め、今後の活動に向けた意見交換やワークショップを行い、区からは、引き続き新たなプレイヤーをピオパークに集めるとともに区内産業との交流に取り組んでいくとの報告があった。

スマートシティにおける自動運転バスの取り組みとしては、HICityのまち開き以降、SPCにより街区内や羽田空港第3ターミナルまで、自動運転（レベル2）の実証実験が行われてきたが、信号の有無、交通量、経路の起伏、輸送力等、依然として多くの課題がある。そこで区は、より一層の実証実験を強化すべく、SPCや関連事業者とコンソーシアムを組み国土交通省の補助金の申請を行い、1.3億円を交付上限とする採択を受けることができた。これを活用し、ルートや車種を拡大して行った実証実験では、経営面・技術面・社会受容性面ともに高い期待感を確認できたとのことである。また、令和5年4月には、特定の条件下での運転手のいない完全自動運転（レベル4）の許可制度を創設した改正道路交通法の施行がなされた。区からは、HICity内でのレベル4運行を目指し、事業者において都公安委員会への認可申請が行われ、区への意見聴取の際には、当該運行ルートにおけるこれまでの実績や、教育面での取り組みを通じた期待等を回答したとの報告があった。

委員からは、自動運転バスの取り組みは、教育的観点からも有効であると考えため、社会科見学の実施等、未来を担う子どもたちが先端技術に触れる機会を提供してほしい。また、実証実験を積み重ね、本エリアが最先端を走ることが大田区民のシビックプライドの高まりにもつながることを期待するとの意見があった。

これらの取り組みを含めた、HICityのコンセプトに沿った様々なイベントの実施や利用状況等、適時、その現状について区から報告がなされた。

委員からは、各種イベントの広報について、ビジネスチャンスを拡大したい区内事業者に対して取りこぼしなく情報を行き届かせるための取り組みを要望するとの意見があった。

また、公民連携で取り組む本事業の政策目的の達成に向け、SPCがHICityにおいて令和4年度に実施した事業の実績について、モニタリングが実施され、報告書にはモニタリングの考え方、事業成果と評価及び次年度に向けた提言等がまとめられた。今回のモニタリングにおいては、HICity全体の状況を把握することが重要であることから、区施策活用スペースに係るセルフモニタリングが新たに行われるとともに、前回から実施されているテーマ別分析については、今回はスマートシティの観点からの分析が行われた。また、独自に作成した産業連関表により推計された経済波及効果額は合計約124億円であったが、さらに波及効果の実態を確認するために就業者と宿泊者に実施したアンケートでは、宿泊者においては空港やターミナル駅への波及にとどまっている傾向があり、これをいかに区内回遊へ繋げていくかが重要な課題であるとのことである。区からは、モニタリング結果をもとに、引き続き、運営事業者であるSPCと対話を重ね課題の解決に取り組んでいくとの説明があった。

委員からは、HICityのグランドオープンやアフターコロナ社会における経済活動の活性化により、人流や経済波及効果額のさらなる増加を期待するとの意見があった。

・都市計画公園について

羽田空港跡地第1ゾーン都市計画公園の整備については、令和4年4月に策定した「羽田空港跡地第1ゾーン都市計画公園コンセプトブック」で、公募設置管理制度（Park-PFI）の活用を基本として検討することが示されており、羽田空港跡地第1ゾーン整備方針においては、跡地全体の憩いとにぎわいづくりの中核的な役割の他、災害時における避難場所として位置づけられている。なお、公園予定地については、跡地全体の魅力やポテンシャルの効果的な向上を目指し、公園用地を2.0haから3.3haへと拡張する都市計画の変更がされ、現在、都市計画事業の事業認可取得の進められている。

本公園においては、認知度向上、愛着醸成及び整備や運営に関する理解促進などに取り組むため、公園予定地の東側端部約1,000㎡を活用し、整備・運営や活用に関心のある区民活動団体及び民間事業者等が事業を実施しており、令和5年度においては、音楽フェスティバルやものづくりワークショップ、こどもの自転車教室等のイベントが行われた。区からは、今後も引き続き、区民の愛着醸成と事業展開の可能性を検討するため、コンセプ

トブックに示す5つの方向性に沿った課題ごとのテーマを設定した事業を行い、データを収集し事業者公募に向けて準備していくとの報告があった。

また、それらも踏まえ公民連携による公園整備・運営事業者の公募および選定を令和6年度に行うことも報告された。

委員からは、本公園の整備については、各イベントや事業者サウンディングを通じて区民や事業者から得た様々な意見を分析し、魅力ある公園整備、運営実現に向け取り組んでほしいとの意見があった。

本委員会としては、第1ゾーンの開発にあたっては、HICityにおける区内への経済波及効果や人流の創出に資する取り組みを注視するとともに、事業者任せでなく区もしっかりと関与すること、また、都市計画公園の整備においては、利用者ニーズを的確に捉え、土地が有するポテンシャルを効果的に発揮する空間の創出を目指し、データ収集等を引き続き実施することを求め、跡地の魅力向上が本区の発展に真に寄与するまちづくりの実現に向けた調査・研究を続けていく。

② 羽田空港跡地第2ゾーンの開発について

羽田空港跡地第2ゾーンについては、国によって選定された民間事業者により、国際線地区に隣接する立地を生かしたまちづくりが進められている。

・羽田エアポートガーデンについて

新型コロナウイルス感染症の拡大の影響により開業が延期となっていた「羽田エアポートガーデン」は、国内最大である1,717室のエアポートホテルを核とし、MICE 対応のイベントホール・会議室、展望天然温泉施設、地方都市や観光地へのルートも確保したバスターミナル及び商業施設を備えた複合施設として、令和5年1月31日に全面開業した。区からは、羽田エアポートガーデンの運営事業者と SPC が連携した取り組みとして、HICity から羽田エアポートガーデンを経由し羽田空港各ターミナル間を循環する無料バスの運行が令和6年2月5日から開始されたとの報告があった。

・ソラムナード羽田緑地について

区は、平成29年3月に登録を受けた「羽田空港跡地かわまちづくり計画」を活用して河

川のオープン化を目指し、豊かな自然が残る多摩川の水辺と跡地のまちが一体となった、新しい水辺の楽しみ方や賑わいづくりに取り組んでおり、令和6年4月には、全長を約2キロメートルに拡張したソラムナード羽田緑地を全面開園した。区からは、開園前にはプレオープンイベントとして、キッチンカーの出店や最河口部の展望デッキで記念撮影会等を実施したところ、約1,200名の来場があり、来場者へのアンケート結果等を踏まえ、より親しまれる緑地整備に向けて継続的な事業検討を進めるとの報告があった。

委員からは、全面開業により羽田空港の飛行機を望める展望テラスも整備され、注目度が高まっている中で、トイレの案内表示や自転車走行レーンの設置等、来場者の意見を反映した整備を検討してほしいとの意見があった。

本委員会としては、第2ゾーンのまちづくりについて、周辺事業の進展とあわせ、多摩川沿いの立地特性を活かした取り組みを進め、第1ゾーンとの連携や空港機能をサポートする有効な土地活用となるよう、区に対しては、引き続き情報を積極的に収集することを求め、水辺とまちが一体となり、多様な人々が楽しむことができる空間創出に向けた調査・研究を続けていく。

(2) 羽田空港の機能強化について

国は、平成26年に東京2020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、関係自治体等との協議や各地での住民説明会を重ね、令和元年8月に、関係自治体等からの意見・要望を受け止め丁寧に対応するなどし、令和2年3月29日から新飛行経路の運用を開始して国際線を年間約3.9万回増便することを発表した。

本提案には、南風運用時において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いたため、本区では提案当初より区民生活への影響を懸念し対応してきており、区議会においても、住民への丁寧な説明や騒音対策、落下物対策を含む安全対策等について、あらゆる機会を捉えて国に対して要望を行ってきた。

令和2年3月26日には、運用開始前に行われた実機飛行確認の分析結果を踏まえ、これまで示されてきた対策の確実な実施や、さらなる対策の強化、情報提供等の充実について、大田区長と川崎市長の連名で国に対し要望書を提出した。

関係自治体等から新経路の固定化回避等に関して要望されていることを踏まえ、最も効率

的とされた現在の滑走路の使い方を前提とし、特に最新の技術の進展を踏まえた上で、騒音軽減等の観点から見直し可能な方策がないかを検討するため、「羽田新経路の固定化回避に係る技術的方策検討会」が令和2年6月から国において開催されている。令和4年8月3日に開催された第5回検討会では、国への要望を踏まえた騒音軽減の方策として、B滑走路からの離陸開始点において使用している2つの誘導路（B13及びB14）のうち、大型機については、原則、B13より約100m後方のB14を使用し離陸する運用が示された。この運用により、陸域の通過高度の引き上げや早期の旋回が可能となり、騒音影響の軽減を図る目的で令和4年11月1日から本格的に運用されている。

委員からは、本運用後においても高い騒音値が測定されており、区に対してはB滑走路の運用方法及び低騒音機材の積極的使用等、騒音低減への取り組みを国や航空会社に対して要望してほしいとの意見があった。

本委員会では、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おり、機能強化による新飛行経路の運用や国際線の増便は、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と捉えている。今後も新飛行経路の運用状況を注視し、国が示している各種対策の確実な実施や更なる対策の強化を求め、区民生活への影響に関する調査・研究を続けていく。

（3）羽田空港に関する事業について

① 騒音測定について

区内には、航空機騒音による影響を調査するため、固定測定局として、区が設置し24時間体制で常時測定を行っている測定局が3か所、国が設置している測定局が2か所あり、それぞれの測定局における騒音測定結果等の報告が区からなされている。また、航空機騒音の発生状況のきめ細やかな把握のため、固定騒音測定局での測定に加えて、国が経路下に設置した18局の測定局における短期測定が令和5年8月1日及び11月1日からそれぞれ1週間にわたって実施され、大田区内では、東京都下水道局東糀谷ポンプ所で測定が行われた。さらに、区は、区内陸部に進入する航空機の騒音影響、飛行高度及び飛行回数等を把握することを目的に、矢口東小学校で内陸飛行について一週間連続した短期測定騒音調査を行っており、令和5年度の調査結果について、常時騒音測定及び短期測定騒音調査の結果は、いずれも環境基準を達成していると報告がなされた。

委員からは、コロナ禍が明けたことに伴う復便により大型機の運用が増加し、本来の運

用に近づきつつある中で、騒音値が上昇傾向にあることに関して周辺住民への負荷を懸念し、騒音軽減の対策を要望するとの意見があった。これに対し区からは、航空会社には高い騒音値が測定されていることを伝えており、航空会社からは、騒音の大きな機材については低騒音機に順次更新していく予定であると聞いているとの説明があった。

本委員会としては、今後も区内騒音測定局における測定結果を注視し、区に対しては、空港を抱える地元区として、区民の騒音影響軽減に資するあらゆる取り組みの実施を国に要望することを求め、航空機騒音による区民生活への影響や更なる騒音軽減対策について調査・研究を続けていく。

② ゴーアラウンド（着陸復行）について

現在、主に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、区内上空を旋回する場合がある。安全を確保するための措置ではあるが、区民生活に航空機騒音などの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日時・理由などの報告を受けており、令和5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の総数は448回であった。

委員からは、先行到着機の滑走路離脱遅れやバードストライクを要因とするゴーアラウンドが増加傾向にあることに対する指摘があり、区からは、ゴーアラウンドについては安全に着陸するためにやむを得ず行っているものであるが、今後も国に対しては、人為的要因に伴うゴーアラウンド減少に向けた対策の徹底を要求していくとの説明があった。

本委員会としては、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一方で、地域住民への環境負荷を軽減する観点からは、できるだけ減らしていくべきであると考えているため、今後も国のゴーアラウンド減少のための取り組み状況を注視していく。また、区に対しては、ゴーアラウンドの発生原因の分析と情報収集に併せ、国に対する働きかけを引き続き求めていく。

③ 航空機の安全確保について（申し入れ）

令和5年6月10日に羽田空港において誘導路で停止中のエバー航空旅客機とその後方を通過するタイ航空旅客機が接触し、機体が損傷する事態が発生した。また、7月12日には羽田空港から函館空港に向かった日本航空機が、視界不良により目的地を変更して新千歳空港に着陸する際、残りの燃料が少なくなったため航空交通管制上の優先権を要請し着陸

する事態が発生し「緊急の措置を講ずる必要が生じた燃料の欠乏」に該当するとの判断のもと重大インシデントに認定された。さらに、12月22日付けで国土交通省航空局が株式会社JALエンジニアリングに対し業務改善勧告を行ったこと、そして、令和6年1月2日の羽田空港における航空機衝突事故により死傷者が出たうえ滑走路の閉鎖等により、多数の空港利用者が影響を受ける事態が発生したこと、これらの事案は航空の安全確保に対する信頼を揺るがしかねない事案として看過できないものであることから、大田区長が副会長を務める全国民間空港関係市町村協議会より国土交通大臣へ申し入れを行った。

また、羽田空港における衝突事故においては、徹底した原因究明と事故の再発防止、安全対策の徹底の取り組みの一層の強化を求める申し入れを1月5日に大田区長から国土交通大臣宛に発出した。その後、1月9日には国土交通省が「航空の安全・安心確保に向けた緊急対策」として、常時レーダーを監視する人員の配置、管制機関及び航空機事業者等への基本動作の徹底指示、C滑走路における滑走路進入手前の停止位置標識の高輝度塗色などの緊急対策を講じることを発表した。なお、この事故によるC滑走路の閉鎖を受けた臨時的運用として、北風運用時のA滑走路北向き離陸を行うこととなったが、本臨時運用は実施されなかったとのことである。

委員からは、事故の詳細についての調査結果を注視するとともに、住民の不安払しょくを図るため、地元自治体としてより一層の安全対策及び情報提供を国に対して要望すること。また、大田区地域防災計画における航空機事故の項目に今回の事故対策の知見を含むよう、関係部局と連携してほしいとの意見があった。

本委員会としては、羽田空港において同様の事態が起こることのないよう、原因の究明及び再発防止の徹底並びに関係自治体及び地域住民に対し、丁寧な情報提供を実施することを求めるとともに、航空の安全確保に対する国の取り組みを引き続き注視していく。

(4) 行政視察について

本委員会は令和5年10月25日及び26日に、空港保安防災教育訓練センター及び佐賀県の視察を行った。

空港保安防災教育訓練センターでは、「空港保安防災教育訓練センターの概要と保安・救急医療業務従事者の養成について」、佐賀県では、「九州佐賀国際空港の機能強化について」の項目について、視察を行った。

詳細な視察報告については、「羽田空港対策特別委員会 行政視察報告書」を作成したの

で、そちらをご参照いただきたい。

[\(羽田空港対策特別委員会 行政視察報告書\)](#)

(5) 羽田空港対策特別委員会の今後の展開

羽田空港をめぐるのは、従前の課題及び新飛行経路運用開始に伴う区民生活への影響、空港跡地における新産業創造・発信拠点の発展と跡地全体の魅力やポテンシャルの効果的な向上に資するまちづくり、さらには、地域住民及び空港利用者の不安払しょくを図るための航空安全対策のより一層の強化等々、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、諸課題に対して羽田空港周辺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。また、先に起こった衝突事故については、原因究明及び再発防止の徹底を引き続き求め、地域住民の安全・安心への取り組みを国へ要望していく。

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、国や都に対しては地元住民の思いを代弁し、精力的に調査・研究を行っていく必要性及び安全確保の追求を強調し、羽田空港対策特別委員会の中間報告とする。