

令和7年5月26日

大田区議会議長

松原秀典様

羽田空港対策特別委員長

しおの目 まさき

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、羽田空港が大田区と共存共栄し「世界とつながる日本の玄関口」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。

昨年5月に中間報告を行っているので、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) 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、過去の実績や計画、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HICity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。

令和6年11月1日から3日には、グランドオープン1周年記念イベントが行われ、ロボットなどの先端技術を体験できる企画や区内町工場の廃材等を用いた展示、人気漫画とのコラボ企画、天空橋船着場を活用したクルージング等が実施された。2日・3日には同日開催のOTAふれあいフェスタと連携をし、両イベントの回遊性を持たせた仕掛けを行い、3日間で合計12,000名以上が来場したとの報告があった。

委員からは、HICityは空港という空の玄関口の可能性のほか、舟運など水辺の部分においても大きな可能性を秘めており、各所との結びつきを得るために今後も引き続きSPCと協議を望むとの意見があった。

次に、区施策活用スペース「HANEDA×PiO（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「PiO PARK（ピオパーク）」では、「HANEDA共創プラットフォーム」、「超専門技術ミニ展示会」など各種イベント・事業を開催しており、様々な課題解決へのサポート等を行っている。

その中で、「第8回超専門技術ミニ展示会」では、他地域との連携開催として、ものづくりビジネスセンター大阪と連携し、大阪の企業も出展し、区内企業の取引支援及びPR促進に寄与したとのことである。

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、通常であれば中々つながらないような企業が大田区を介在しながらつながることで、そこから何か生まれる仕組みづくりが大田区の役割であり、さらに発展することを要望するとの意見があった。

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、令和6年12月2日から12月20日までの期間、羽田空港第3ターミナルまで、運転手の乗車する自動運転（レベル2）での実証運行が1日9便程度の頻度で行われた。また、これまで実証走行を行っていた事業者が、民間企業主体としては国内初となる特定条件下における完全自動運転、いわゆるレベル4の運行許可を東京都公安委員会から取得した旨の報告があった。運行許可にあたり、区はこれまで公安委員会からの意見聴取に際し、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の回答をしている。引き続き、HICityと羽田空港等を結ぶルートにおける自動運転レベル4での移動サービスの実現が期待される。

委員からは、自動運転に関しては地方の方が進んでいる部分がある。当該実証走行地域は交通量が非常に多いことから、今後も安全に留意いただくこと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5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。

事業全体の成果としては、本事業においてはHICityをきっかけとした区内波及の創出、最終アウトカム指標とした経済波及の創出、人の流れの創出、認知度・満足度により評価を行っている。

まず、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194.7億円であったが、そこからの一次波及、二次波及を合わせて令和5年度は単年度で合計約

276.6 億円の波及効果があったと分析され、前年度の 124 億円に比べ、波及額はさらに拡大した。当該経済波及効果額は定量指標であることから、滞在施設宿泊者へのアンケートや区内産業団体との意見交換などを通じて、実感できる波及効果の創出を意識して引き続き取り組んでいくと説明があった。

次に、人流については、スマートフォンの位置情報データを活用した分析を行っており、前年度比較で来訪者は増加とのことであるが、一部近隣地域では減少が見られているほか、HICity から区内への動きについては近隣地に集中しており、リピーターの確保や区内回遊の活性化などは引き続きの課題として挙げられるとのことであった。

次に、認知度は 52.1%となり、昨年度比で 20.2 ポイントの大幅な上昇をしており、グランドオープンを楽し機として積極的な情報発信に取り組んだほか、区立学校を通じて各イベントを区内に広く周知した効果があったものと捉えている。また、入居テナントへの満足度調査では、総合的な満足度は 76.7%となった。立地特性やまちの価値を一定程度感じているものと評価しているが、こうした価値を提供し続け、さらに上昇させていくことが重要と考えているとの説明があった。

総評・提言として、グランドオープンを迎え、施設全体が本格稼働し、新たなプレイヤーの集積や新たに区内事業者等と連携した取り組みが積み重ねられたが、今後も改善を重ね、引き続き本事業の目的に即した事業の継続が必要である旨をまとめているとの報告があった。

委員からは、つながりについて、HICity で止まってしまうのではなく、川崎市殿町や、今後新空港線が開通した際には蒲田や渋谷など、更に面でつなげて考えていく必要があ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、民間事業者の提案による設計・施工・管理運営を行う DBO 方式と、公募設置管理制度（Park-PFI）を併用して事業を進めており、令和 7 年 2 月 5 日の選定委員会等を経て、当該公園整備・維持管理・運営事業予定者が決定した。

公募にあたっては、どのような公園を求めるかについて、要求水準書に記載しているが、区民との意見交換会結果、さらに、羽田地区の方々からの要望や、プレイスメイキングでのアンケート結果なども内容に含まれており、これらを元に定められた区の目指す 5 つの

方向性を踏まえて、事業者からは提案がなされたとのことである。

また、事業遂行にあたっては複数企業が集まったコンソーシアムでの実施も想定されているが、募集要項において区内企業育成も掲げられ、区内の事業者の技術促進・育成についても図っている。

その後は、3月には選定事業者と基本協定を締結し、5月開催の住民説明会で提案内容について、地域の意見等を伺いながら、事業予定者と協議・調整の上、設計を進めた後、令和8年度に工事の着手、令和10年の供用開始を目指すとの報告があった。

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とし、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。

区からは、令和6年12月に第6回検討会が開催され、現在の滑走路の使い方を前提とした上で、今後羽田空港に導入される可能性のある飛行方式について議論されたと報告があった。

委員からは、新たな飛行方式が導入となると、滑走路の使い方、降り方・飛び方の点で今後変わってくるのではないかと考えている。今後も安全飛行のために国の動向を注視いただきたいとの意見があった。

また、国においても航空機騒音の短期測定が例年実施されているところであるが、この測定に係る関係自治体との連携・協議についても引き続き行うことを要望するとの意見があった。

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、安全を踏まえて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17局の測定局における短期測定が令和6年7月31日及び11月19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、東京都下水道局東糞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等を把握することを目的に、

矢口東小学校で一週間短期測定騒音調査を行った。令和5年度の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、羽田小学校の測定地点では徐々に騒音の数値が上がっていると見受けられる。天候等やむを得ない要因はあると思うが、区民の騒音の影響軽減にもつながるため、現状や区の考え等、国・航空会社に対して、伝えていただくことを要望する。また、大型機に関し、可能な限り騒音の影響が出づらい飛び方の検討についても国へ求めている。との意見があった。

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ていく。また、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、引き続き航空会社に対しても低騒音機へ順次機材更新していくことについて、区を通して要望していく。

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今後も調査・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6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486回であった。

委員からは、バードストライクの割合が比較的高く、韓国で発生した航空機事故でも原因がバードストライクと言われていることから、さらなる対策の強化を求める。また、バードストライクが発生すると、飛行機が飛べなくなったり、機材が使えなくなるといった経済的損失につながる可能性も大きく、大田区での空域における発生要因となる鳥の種類等を研究することを要望する。さらに、運行間隔の設定や人員等の準備態勢について問題ないかを厳しく指摘する必要がある。との意見があった。

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。今後も国が毎年行っている鳥衝突防止対策検討委員会を含め、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

令和6年1月2日に起こった羽田空港航空機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、安全対策徹底の一層の強化を求める申し入れを同年1月5日に大田区長から国土交通大臣宛に発出した。区議会においても同日に議長がコメントを発したほか、空港所在都市として、特別区議会議長会を通じた国土交通省への要望書提出について本委員会が取りまとめた。

また、6月24日に開催された第7回羽田空港航空機衝突事故対策検討委員会の中で中間取りまとめが公表された。中間取りまとめでは、管制交信に係るヒューマンエラーの防止、滑走路誤進入に係る注意喚起システムの強化、管制業務の実施体制の強化、滑走路の安全に係る推進体制の強化、技術革新の推進の5つの柱から成る滑走路誤進入対策が提言されたとの報告があった。その中で、管制業務の実施体制の強化では、職場環境改善やストレスケア体制拡充を図ることに加え、管制官の人的体制の計画的強化拡充について、国から報告があった。

委員からは、管制官の人的体制強化に対して、採用枠の拡充など、入り口を増やすだけでなく、質を維持させるための取り組みについても検討するよう要望いただきたいとの意見があった。

その後、12月26日には第8回検討委員会が行われ、運輸安全委員会による経過報告の概要、中間取りまとめで提言された対策の進捗状況などについて説明が行われた。

委員からは、滑走路誤進入に係る管制官に対する注意喚起システムの導入に伴い、常時レーダー監視を行うほうが安全につながると考える。また、他の空港において工事車両が許可なく進入したケースにおいても、重大インシデントとして申し入れが行われていることから、その点も含めて安全対策を要望するとの意見があった。

本委員会としては、羽田空港において同様の事態が二度と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、運輸安全委員会の経過報告及び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6年10月24日及び25日に、大分県及び福岡市への視察を行った。

大分県では、「ホーバークラフトによる空港アクセス強化について」、福岡市では、「福岡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)

また、令和6年7月16日には東京空港事務所において、羽田空港の機能強化を含む概況について説明を受け、また、安全確保について意見交換を行った。その後、管制塔や格納庫での航空機整備状況を見学し、今後の委員会審査において各種課題へ反映させるため視察を行った。

(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。また、昨年羽田空港で起こった痛ましい事故については国に対して原因究明及び安全対策への取り組みの徹底を引き続き求めていく。

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。

今後も大田区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を強調し、羽田空港対策特別委員会の中間報告とする。