

羽田空港対策特別委員会行政視察報告書

1 日程

平成30年10月29日（月）～ 30日（火）

2 視察先及び視察項目

- (1) 岩国空港（岩国空港事務所）
羽田空港とのネットワーク空港について
- (2) 大阪国際空港（大阪空港事務所）
空港の概況と騒音対策・落下物対策について

3 視察委員

○ 委員長	安 藤 充	自由民主党大田区民連合
○ 副委員長	玉 川 英 俊	大田区議会公明党
○ 委 員	大 森 昭 彦	自由民主党大田区民連合
	松 原 茂登樹	自由民主党大田区民連合
	鈴 木 隆 之	自由民主党大田区民連合
	広 川 恵美子	大田区議会公明党
	小 峰 由 枝	大田区議会公明党
	清 水 菊 美	日本共産党大田区議団
	藤 原 幸 雄	日本共産党大田区議団
	湯 本 良太郎	闘う改革の会 ※平成30年11月12日付け 自由民主党大田区民連合へ所属会派の変更

4 視察項目の概要・所感

【所感】は、項目ごとに各会派としての所感を記載。

(1) 岩国空港

◆視察項目

羽田空港とのネットワーク空港について

【概要】

- <空 港 名> 岩国飛行場（愛称：岩国錦帯橋空港）
<空港の種別> 共用空港（空港法附則第二条第一項の政令で定める）
<設置管理者> 米軍（民航地区については、協定に基づき大阪航空局が管理）

<面積> 115.2ha

<基本施設>

- ・滑走路（※1） 全長2,440m 全幅60m
- ・連絡誘導路（※2） 延長約650m 全幅約23m
- ・エプロン 約8,000㎡（2スポット）
- ・構内道路 延長約800m 全幅約10m
- ・その他施設 電動ゲート バス・タクシープール等
（※1）米軍施設を利用 （※2）米軍基地内にある当局管理財産

<管制> 米軍が実施

<運用時間> 7:30～22:30（15時間）

<運航> 全日本空輸（株）

岩国—羽田 1日5往復（H28.3夏ダイヤより1便増となる）

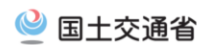
岩国—那覇 1日1往復（H28.3夏ダイヤより新規路線開設）

※1日の就航便数については、米軍との協定により決まっている。

※平成24年12月13日に民間航空機の運航が再開された。

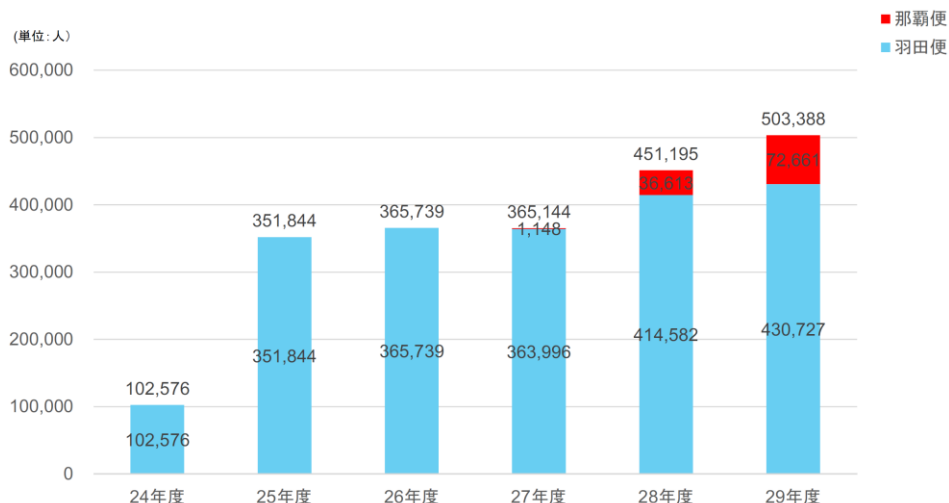
開港当時は岩国—羽田の1日4往復。

民航再開に係る経緯



昭和27年以降	日米安全保障条約に基づき岩国基地を米軍に提供。民航活用(大阪、ロンドン路線等)したが、S39年に定期便の就航を廃止
平成9年3月	防衛施設庁が基地滑走路の沖合移設事業に着手
平成15年2月	民間空港再開に関する日米間協議(施設調整部会)開始
平成17年10月	日米合同委員会において民間空港再開(1日4往復)合意
平成21年1月	山口県知事がANA社長に岩国民航再開への全面的な協力を依頼し、ANA社長が“前向きに検討したい”旨を表明
平成21年2月	内閣官房、外務省、国土交通省、防衛省で「岩国飛行場における民間航空の再開について」の申合せ発表(H24年度での再開目標、民航地区整備は国交省)
平成22年度	民間航空再開事業着手
平成22年5月	基地新滑走路 運用開始
平成23年6月	日米安全保障協議委員会(2+2閣僚会合)にて、2012年度(H24年度)中の民間航空再開に向けて作業することを決定
平成24年4月	現地空港事務所(岩国空港事務所)組織発足
平成24年6月	岩国飛行場における民間航空の再開について、その供用開始目標日が同年12月13日に決まる
平成24年11月	岩国飛行場の共同使用に係る現地実施協定締結(LIA)
平成24年12月	岩国飛行場民航再開(平成24年12月13日)
平成28年2月	岩国飛行場の増枠に係る現地実施協定締結
平成28年3月	運用時間変更、1日6往復に増枠(平成28年3月27日夏ダイヤから)

岩国錦帯橋空港旅客数



※平成24年12月13日開港 羽田4便(往復)
 ※羽田便は平成28年夏ダイヤ(平成28年3月27日)より4便→5便(往復)
 ※那覇便は平成28年夏ダイヤより(但し、28年度冬ダイヤは運休)
 ※平成25年度(412名)、28年度(352名)ホノルルチャーター便は含まない

(視察資料「岩国空港の概要」、大阪航空局ホームページから引用)

【所感】

(自由民主党大田区民連合)

岩国空港は昭和27年に日米安保条約に基づき米軍に提供後、昭和39年に定期便の就航を廃止したが、平成に入ってから民間空港再開の機運が高まり、平成22年から民間空港再開事業に着手、平成24年より民間航空が再開され現在に至っている。



岩国空港での視察の様子

管制は米軍が担っており、運行は全日本空輸が1日6便羽田と那覇に就航し、運用時間は7時30分から22時30分までの15時間に限定されているとの説明がなされた。

飛行場の管理区分は米海兵隊と国土交通省に分かれているが、そのほとんどが米軍側により管理され、民間機がスポットに到着する際も、強固なバリケードが設けられ、到着の10分前、離陸の5分前にそれぞれ開閉される。

当日は作動時を見ることはできなかったが、徒歩で目前まで行き、セキュリティの高さを実際に確認した。また、演習中の飛行機の騒音も実際に体感することができ、騒音問題をはじめ軍民共用空港の多くの課題を学ばせていただいた。

(大田区議会公明党)

岩国錦帯橋空港は、米軍基地の滑走路を利用した共用空港で、米軍が管制を担う国内唯一の空港です。昭和26年に我が国2か所目の国際空港と指定されるも、昭和39年12月に定期便就航が廃止されましたが、県の強い希望で平成24年12月に軍民共用飛行場として再開されました。

現在は岩国―羽田間が1日5往復、岩国―那覇が1日1往復就航しています。広島県との県境に位置し、宮島にも近いことから広島の利用者も多く、旅客数も増加傾向にあり、那覇便就航2年目の昨年度は、50万人を超えたそうです。

米軍との共用とのことで、利用や警備等制限があるのかと懸念しましたが、滑走路の出入口にゲートが設置されていることや、民間機の離発着時間帯以外に軍用機が訓練飛行を行っていることを除けば、特段不都合を感じませんでした。

今後は待ち時間だけではなく、空港でイベントを行えるような施設整備を進めていくそうで、地域活性化に期待される空港の役割が見て取れました。

(日本共産党大田区議団)

岩国空港は全日本空輸（ANA）が岩国・羽田1日5往復と、岩国・那覇1往復の運航が米軍に許可されている空港です。滑走路は米軍基地内にあり飛行機の出入り時のみ開く電動ゲートは、まさに「国境」の感があった。

ANA機が次の離陸着陸までの間、米軍機がタッチ&ゴアの飛行訓練を轟音あげて繰り返していた。市民にとっては日常の風景であろう。

しかし、便数を増やし、安全で快適な空港になることこそが、観光客も増え来年早々に完成を予定しているレストラン棟への集客に繋がると思う。

また、岩国市最大の観光地である錦帯橋の桜の時期や基地開放日は、通行できない程の観光客が押し寄せるとのこと、臨時便を米軍は許可しないのも理不尽である。

オスプレイ配備も検討されている。国民の血税を投入し戦争する目的の米軍基地と民間空港の共用の在り方が問われていることを痛感した視察であった。

(闘う改革の会)

山口県、岩国空港は米軍基地と民間が空港関連施設を共用している特殊性がある。その影響もあり、大幅な離発着枠の拡大等は図れない。

しかし、広島空港と宇部空港の中間地にあり空港利用者からのニーズは年々高まっている。

就航先は羽田と沖縄の2市であり、羽田と岩国間は1日に5便となっている。

年間の利用者は概ね50万人という規模から大きな経済効果を実感できる程では



ないという説明ではあったが、昼食を取った飲食店では空港が出来たことによる効果は確実にあるとの感想を述べていた事が印象的であった。

岩国空港事務所の所長との意見交換の中で、羽田との就航枠は地方都市の空港として喉から手が出る程ほしいのが本音とのことであった。大田区・大田区議会として羽田空港の潜在的な都市機能の可能性と魅力を再確認をし、空港周辺の活用次第で更なる大田区の発展を遂げられる事も確認できた視察でありました。



岩国空港の電動ゲートの視察の様子

(2) 大阪国際空港

◆視察項目

空港の概況と騒音対策・落下物対策について

(服部寿センター隣接公園、政木公園、東久代運動公園の3地点において、騒音測定を行う視察を合わせて実施)

【概要】

<空 港 名>大阪国際空港

<空港の種別>会社管理空港

<設置管理者>新関西国際空港株式会社

<空港の位置>大阪府豊中市・池田市、兵庫県伊丹市

<面 積> 311.9ha

<基本施設> 滑走路A：1,828m×45m、滑走路B：3,000m×60m

<運用時間> 7：00から21：00 (14時間)

<年間発着回数>最大13万5千回 (1日あたり370回)

○発着回数総枠は昭和52年から、一日あたりジェット200回、プロペラ170回の計370回

○プロペラ機枠の低騒音機への転換（平成25年夏ダイヤから順次転換）

平成27年夏ダイヤからジェット機枠200回、低騒音機枠170回

○低騒音機枠において使用可能なジェット機

B787-8・9、B737-7・8、CRJ1・2・7、E190、E170、A320、A321

<大阪国際空港の運用>

平成2年12月3日に運輸省と11市協（※）は、「大阪国際空港の存続及び今後の同空港の運用等に関する協定」（存続協定）を結び、この協定を基本として運用している。

協定の主な内容は次の3点である。

・大阪国際空港は、運輸大臣が直轄で管理・運営する国内線の基幹空港とし、本空港の規制時間内においては関西国際空港の代替空港の機能を有するものとする。

・ジェットを含む発着回数は現行程度（370回、うちジェット200回）とする。

・時間規制は、当面午後9時以降午前7時までに発着するダイヤ設定を認めないこととする。

また、国土交通省は、平成16年9月28日に、①3発機、4発機の就航禁止、②YS代替ジェット機枠の見直しによりジェット機枠200回、プロペラ機枠170回とし、③中・近距離路線を優先に使用し、長距離路線には使用しないよう努める。と運用の見直しを行い、更に同年12月14日には、環境調和型の空港を目指すため、今後のあり方についての措置を講ずることとした。

平成24年2月、国土交通省から11市協の要望書にある「現行の総枠内での柔軟な運用」についての照会があり、同年3月に11市協は、安全・環境対策を最優先で実施することを前提に①現行の第1種騒音対策地区のコンターを下回ること ②現行のプロペラ機枠を低騒音機材で使用することを回答。

平成24年12月にプロペラ機枠の段階的低騒音枠化が決まり、平成25年の夏ダイヤから3か年計画で、①平成25年3月 50回の枠 ②平成26年3月 100回の枠 ③平成27年3月 170回の枠として実施し、低騒音機として使用できるジェット機は、CRJ1・2・7、E170、B737（—700、—800に限る）、A320、MD90（平成25年3月末退役）とし、更に平成27年10月1日からB788、平成29年4月1日からB789、E190、平成30年4月1日からA320neo、A321ceoを低騒音機に追加した。

※11市協・・・大阪国際空港周辺都市対策協議会の通称名で、大阪国際空港の周辺11市（伊丹市、豊中市、川西市、池田市、宝塚市、大阪市、箕面市、吹田市、尼崎市、西宮市、芦屋市）で構成している。平成24年7月に大阪市が脱退し、現在10市協。
（視察資料「大阪空港の概要（環境編）」、大阪航空局ホームページ、大阪府ホームページ、「大阪国際空港における取組み（平成30年6月豊中市都市活力部空港課）」から引用）

【所感】

(自由民主党大田区民連合)

大阪国際空港は周辺が商業地域や工業地帯、また住宅地に囲まれ、運用時間も7時から21時までとされ、多くの制限のもとに運用されている。昭和56年には大阪国際空港騒音訴訟が最高裁判決までになるなど、近隣住民との調整の苦労が当時より伺われる。



平成6年に1,000km超の長距離路線が禁止(その後平成12年に緩和)、平成18年にはB747など3発機以上のジェット機の乗り入れが禁止、その後もジェット枠やプロペラ枠など幾度もの調整の末、現在に至っている。

当日は空港半径9km圏内の服部寿センター隣接公園、政木公園、東久代運動公園の3か所の計測地点で離陸・着陸を含めた計測作業を行った。

いずれも最小値は75dBから80dB程度と、本区の計測地点と同程度の騒音が観測された。騒音対策のためにB滑走路から離陸した飛行機は中国自動車道より手前で左旋回し、更には名神高速手前で更に左旋回するなどの経路がとられ、実際にそれらを肉眼で確認することが出来た。

(大田区議会公明党)

大阪国際空港は、ジェット旅客機増加に伴う騒音問題が深刻化し、昭和56年に騒音訴訟の最高裁判決に至った。

平成2年に自治団体・住民団体と大阪国際空港が存続協定を締結、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。

発生源対策は機材改良・運航方法の改善・便数調整・低騒音機の改善など、周辺対策は住宅の防音工事・空気調和機器更新工事助成・移転補償事業など行っており、協定後は陳情がなくなった。



騒音測定の様子

第1種区域にて騒音測定すると大田区の流通センターに近い条件の地点で70～75デシベルであったが、測定器近くを通るトラックの音の方がはるかに大きく、飛行機の騒音がかき消された実態を肌で感じた。落下物はこの13年間で12件上がったが、検証の結果10件は該当せず、残り2件は氷塊落下とのこと。

市内には防音設備が整った集会室などの支援もあり、生活の不安の元の環境問題を住民が冷静に受け止めている印象だった。

(日本共産党大田区議団)

今回の視察は2020年から計画している羽田空港機能拡充計画に伴う、都心上空からA・C滑走路に着陸する際の流通センターと同等の寿センターと、B滑走路から離陸する際の川崎殿町地区と同等の政木公園と東久代公園で、騒音と機体の見え方等を体感でき大変勉強になった。新飛行ルートと便数増は耐えられる範囲を超えます。区民の生活環境からみて見直しが必要だとの思いを強くした。

1988年に豊中市、伊丹市など11の市協が当時の運輸省と粘り強く騒音対策や安全対策に取り組んだことが夜間の飛行を実施せず、低騒音機種に切り替える取り組みを進めてきたということを実感した。

大阪空港では部品落下は2件とのこと、関西国際空港のKLM機のパネル落下事故が大問題となっている中、引き続き安全対策に努めることを求めます。

周辺住民の生の声も聴いてみたかった。

さらに、大阪市が2012年に11市協から脱退した理由が理解できなかったのは残念だった。

(闘う改革の会)

大阪国際空港周辺の3地点にて、騒音レベルの測定を行った。住宅地上空をかなり低空で飛行をしており、羽田空港周辺で例えると城南島海浜公園北側のような環境に住宅地がある事に驚きを憶えた。航空機の機種により測定値がかなり異なり、機材の選定や騒音レベルの低い新機種の導入など今後羽田空港において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。

伊丹は住宅街に非常に近接しており、騒音環境を考えれば関空の誕生により、離発着回数の減少が望ましいと考えるが、市内経済や交通の利便性の視点から増加の要望が地元から上がるなど経済波及効果と環境問題が表裏一体であり、羽田と成田の関係とも通ずる課題が大阪にもあるようだ。

都市部において環境に配慮しつつ空港をどう活用するかは空港を抱える自治体共通の課題であり、望ましい活用の程度は地域により異なる。羽田の環境の在り方について今後の参考にしたい。



騒音測定の様子（写真左 服部寿センター隣接公園、写真右 東久代運動公園にて）