



令和2年5月26日

大田区議会議長

塩野目 正 樹 様

羽田空港対策特別委員長

田 中 一 吉

### 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」に相応しい拠点とするため、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) 空港跡地利用について

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ゾーンを包含す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、当該エリアの立地特性を生かした具体的な整備が行われている。

#### 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、ものづくり技術の国際競争力強化への貢献や地方創生を実現する「新産業創造・発信拠点」の形成に向けた公民連携によるまちづくりを進めている。

令和元年5月には、羽田空港跡地第1ゾーンの取り組みが、AIやIoT等の先端技術の活用により、健康寿命の延伸や交通弱者の移動手段の確保などの多様な地域課題を解決し、持続可能なまちづくりを目指す事業であるとして、国土交通省のスマートシティモデル事業における「重点事業化促進プロジェクト」に選定されている。

区からは、当該エリアが日本の玄関口として、世界中のヒト・モノ・情報などを運んできた羽田空港の跡地であることや、異なる価値が行き交い、交錯することで新たなイノベーションを生み出すまちとなるよう、羽田空港跡地第1ゾーン整備事業（第一期事業）に係るまちの名称を「羽田イノベーションシティ」とし、令和2年7月3日にまち開きを予定しているとの報告がなされた。

委員からは、隣接する川崎市の殿町国際戦略拠点キングスカイフロントとの更なる連携を検討していただきたいとの意見・要望があった。

また、区内企業との親和性の高い国内外の企業を誘致し、多様な主体との交流により新産業創出の拠点とする区施策活用スペースについては、区内企業が国内外の企業と連携できる企業等を誘致する「テナントゾーン」、区内企業が国内外の研究機関等と交流する機会を提供する「交流空間ゾーン」、公的サービスの案内を行う窓口等を含む事務スペースとして活用する「事務・共用ゾーン」の3つの機能を配置する計画である。区からは、17区画ある「テナントゾーン」における入居事業者の公募を行い、8事業者を入居予定者として選定し、入居に向けたヒアリング及び契約に向けた協議を行っているとの公募結果の

ほか、本スペースの名称を「HANEDA x P i O（ハネダピオ）」とするとの報告がなされた。

委員からは、17区画を全て埋めることが目的となるような取り組みではなく、入居企業の事業活動が結果として区内産業へ波及効果をもたらすなど、中身のある取り組みとなることを求める要望があった。

さらに、羽田地域の歴史を次世代に伝えていくことを目的に、羽田空港跡地第1ゾーン整備方針において「羽田の歴史の伝承」を7つの重点プロジェクトの一つとして位置付けており、区からは、その歴史の伝承を具現化したものとして、旧三町顕彰の碑や、羽田イノベーションシティ内における歴史資料コーナー等を整備したことが報告された。

委員からは、過去の歴史を伝えるとともに、まち開きも控えた、いまの羽田地域の文化等を発信する地域の拠点としての役割も果たす取り組み等を進めるよう要望があった。

そのほか、区からは、第1ゾーンの約1ヘクタールの土地を活用して行う暫定土地活用事業において、本事業の課題解決や実現可能性等を検討するためにサウンディング調査を実施し、11事業者から意見聴取したとの報告がなされた。調査の結果として、事業者からは、来場者の安全性や快適性確保の観点から暑熱対策やライフライン等が未整備のエリアでの事業展開は困難であるという意見があった一方で、羽田空港や水辺空間に近接しているロケーションは魅力的であるとの意見が出されている。

本委員会としては、第1ゾーンの開発にあたっては今年度に予定されている羽田空港跡地第1ゾーン整備事業（第一期事業）のまち開きの状況を注視するとともに、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、区民に対して引き続き情報提供を行うことを求め、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、国において平成28年6月に開発に係る民間事業者が選定されている。事業者の提案概要によれば、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、飲食・物販等商業施設、バスターミナルなどが計画されている。令和元年12月には、「羽田エアポートガーデン」という街区名称や日本最大級1,717室の空港直結エアポートホテルの建設計画などの計画概要が公表され、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。

区は第1ゾーン及び第2ゾーンを含むエリアにおいて、「羽田空港跡地かわまちづくり計画」を活用し、水辺とまちが一体となった水辺空間の楽しみ方やにぎわいづくりに取り組むなど、河川空間のオープン化を進めている。この取り組みの一環として、ソラムナード羽田緑地や多摩川などの水辺空間におけるにぎわいづくりや羽田空港跡地の認知度向上等に資する社会実験事業を行う事業者の公募を行っている。選定された事業者からは、防災・環境学習や舟運事業などが提案され、令和元年10月12日に社会実験事業が行われる予定であったが、台風19号の発生により中止となっている。

委員からは、多くの区民に参加してもらうためにも、羽田空港旧整備場跡地で開催される「空フェス」との同日開催も検討するべきではないか。また、このエリアが新たな付加価値や人の集積を生むような活用方法を引き続き検討することを求める意見・要望があった。

また、区からは、第2ゾーンの多摩川護岸の整備について、ソラムナード羽田緑地の約1.1キロメートル区間に加え、河口部の約0.9キロメートル区間においても護岸及び緑地を整備延長することで国土交通省と合意したとの報告がなされた。

本委員会としては、「羽田エアポートガーデン」の開業に向けた進捗状況を注視するとともに、第2ゾーンの開発が第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し、国に対して必要な働きかけを行うことを求めている。

## (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）を提案しており、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、本区においては提案当初より区民生活への影響を懸念し、対応してきた。

こうした国の提案に対し、区議会をはじめ、区や東京国際空港移転騒音対策連合協議会は、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要望を行っている中、区からは、令和元年8月に国が関係自治体等からの意見・要望をしっかりと受け止め丁寧に対応することなどを踏まえ、令和2年3月29日より新飛行経路の運用を開始し、国際線を年間約3.9万回増便することとしたことが報告された。

新飛行経路の運用開始にあたっては、着陸時の降下角度の引き上げ、長距離国際線の運用

制限などの騒音対策を含む追加対策の実施に加え、住民への丁寧な情報提供を行うため、第6フェーズの住民説明会を開催すると公表された。

第6フェーズの住民説明会は、参加者が直接かつ具体的に説明を受けることができるオープンハウス型で開催され、本区においては萩中集会所及び京急蒲田駅改札外コンコースで実施され、3日間で合計386名が参加している。また、京浜島や城南島の島部においても、地域からの要望により説明会が開催されている。

委員からは、新飛行経路の直下にあたる京浜島や城南島の労働者の方々の意見も踏まえた対策を国へ要望することを求める意見があった。

また、新飛行経路の運用開始及び国際線増便に向け、管制官が運用の手順等を確認するほか、新たに設置する騒音測定局の調整を行うため、令和2年1月30日から2月12日のうち、7日間にわたり、旅客を乗せた定期便が新飛行経路を運航する実機飛行確認が行われた。区からは、南風時において羽田空港から4km程度の測定地点における実測値の平均は、住民説明会等で示している推計平均値を下回っており、降下角度引き上げによる騒音軽減効果も確認できたこと、一方で、羽田空港から800m程度の測定地点における実測値の平均は、住民説明会等で示している推計平均値を上回っているとの分析結果が国から出されていることが報告された。

委員からは、実機飛行確認では、想定される騒音よりも大きい騒音が計測された地点もあるため、引き続き、住民の不安や懸念を払しょくするように国に求めるとともに、国の分析も重要であるが、区としても測定結果を検証するべきであるとの意見・要望があった。

これまで区では、機能強化に関して、区民生活への影響が懸念されることから、国に対して4回にわたり要望書を提出しており、実機飛行確認において区内への騒音影響等を改めて認識したことも踏まえ、騒音軽減策などの各種対策の確実な実施及び更なる対策の強化や運用開始後も適切かつ丁寧な情報提供等を実施するよう求めている。

委員からは、新飛行経路の運用が開始して1か月余が経ち、区民も注視しており、区として適切な対策を講じていくためにも、要望について、回答を全てまとめてとなると時間がかかるが、段階的にでも回答をするよう引き続き国に求めていくよう要望があった。

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開始や国際線の増便は、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。今後も新飛行経路運用開始後の状況を注視し、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) 航空機騒音について

#### 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、区が設置し24時間体制で常時測定を行っている騒音測定局が3か所、国が設置している騒音測定局が2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、常時測定を行っている固定局での調査に加え、新たに4か所で7日間連続の短期調査を実施している。さらに、本区の内陸部を飛行する航空機の騒音や飛行高度などを把握するため、5か所で内陸飛行騒音調査を行っている。

また、区からは、国が設置している東糀谷小学校の騒音測定局については、北風時A滑走路北向き離陸左旋回の廃止及び新飛行経路の運用開始が決定したことに伴い、新飛行経路の着陸経路に近く、周辺の建物による騒音の反射等の影響が少ない大森第五小学校に移設されるとの報告がなされた。

本委員会としては、区内騒音測定局における測定結果を注視するとともに、区に対しては引き続き情報提供を行うことを求め、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、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、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日時・理由などの報告を受けている。

平成31年1月から4月、令和元年5月から12月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543回であったが、回数については、平成29年11月に部品欠落の報告制度の対象が外国航空会社を含むすべての航空機に拡充されたことなどを理由に平成30年から増加傾向にある。

また、ゴーアラウンドの理由別割合では、部品欠落の報告制度の拡充により、部品紛失報告による滑走路閉鎖などの「機材」を理由とするゴーアラウンドが最も多くなっているとともに、「滑走路離脱遅れ」の割合も増加している。

委員からは、ゴーアラウンドの増加に伴い、区民生活に大きく影響する区内上空通過数も増加しているため、特に人為的要因によるゴーアラウンドについては減少に向けて取り組むように引き続き国に要望するようにとの意見があった。また、新飛行経路の運用開始に伴いゴーアラウンドが増加し、区民の生活環境に影響を及ぼすのではないかとの質疑に対し、区からは、新飛行経路におけるゴーアラウンド経路については、国から区内市街地上空を通過する経路は設定しないとの回答を得ているとの説明がなされた。

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、人為的要因によるゴーアラウンドについては、今後も可能な限り減らしていくべきであると考えている。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、国や航空会社に対する働きかけを引き続き求めていく。

#### (4) 行政視察について

本委員会は令和元年11月13日及び14日に、宮崎空港及び独立行政法人航空大学校の視察を実施した。

宮崎空港は、羽田空港や伊丹空港などへの国内線が7路線開設しており、総発着回数の約8割が国内線である一方で、ソウル・台北への国際線も開設している空港であり、宮崎市中心部から近く、非常に利便性の高い都市型空港である。

空港では、空港ビル内での年間300日以上イベント開催や、津波発生時に一時避難施設として空港を活用する協定を宮崎市と締結し、地域住民と共に避難訓練を実施するなど、空港の魅力向上や地域活性化に資する様々な取り組みが行われている。また、空港利用者の利便性向上のため、小型機へ直接搭乗することが可能となるロング・パッセンジャー・ボーディング・ブリッジ（旅客搭乗橋）を日本で初めて実用化し、国土交通省のバリアフリー化推進功労者表彰を受賞している。

また、空港の概要説明のほか、空港周辺において実際の航空機騒音を測定し、羽田空港における新飛行経路を想定した騒音状況の確認を行うとともに、空港制限区域内におけるランウェイチェックを視察した。羽田空港と立地特性等は異なるが、地域住民との積極的な交流事業や市街地上空を通過する際の騒音状況などを確認できたことは、今後の羽田空港の跡地開発や新飛行経路運用開始後の環境影響について調査・研究を行っていくにあたって大変参考になった。

次に訪れた独立行政法人航空大学校では、航空機パイロットの養成及び安全対策等につい

て視察を行った。

航空大学校は、昭和29年に運輸省の附属機関として設立され以来、日本唯一の国立パイロット養成機関として、航空会社の定期路線を中心に民間航空事業の中枢を担う人材を輩出し続けており、現在では国内航空会社の約4割の航空機パイロットが航空大学校の卒業生となっている。宮崎・帯広・仙台の3つのキャンパスでの専門的かつ充実した教育・訓練課程により、航空機パイロットに求められる高度な操縦技術や適格な判断力などが習得できることもあり、令和2年度の入学倍率は約8倍と高い競争倍率となっている。

視察では、航空大学校の沿革や教育・訓練の概要等の説明を受けた後、実際の訓練機や訓練シミュレーターの見学を行った。また、航空機事故の重大性を学び、安全意識を高めるために設置された安全啓発センターの視察を行った。

羽田空港の機能強化等による航空需要の増加に伴い、パイロット不足が喫緊の課題となる中、充実した教育・訓練課程により優れた航空機パイロットを輩出し続ける航空大学校の果たす役割は極めて重要であり、大変参考となる視察であった。

#### (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、現行課題及び新飛行経路運用開始に伴う区民生活への影響、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。