

平成21年5月25日

大田区議会議長

永井敬臣様

羽田空港対策特別委員長

湯本良太郎

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) 羽田空港の空港機能について
- (2) 羽田空港の跡地利用について
- (3) 羽田空港周辺及び臨海部（埋立地の帰属問題を除く）に関する事業について

2 中間報告

本委員会は、羽田空港の空港機能、跡地利用、空港周辺及び臨海部に関する事業等についてを調査項目とし、審査並びに調査を行ってきた。その調査結果を報告する。

(1) 羽田空港跡地利用OTA基本プランについて

羽田空港跡地の利用については、昨年3月、国、東京都、大田区、品川区で構成する羽田空港移転問題協議会において、羽田空港跡地利用基本計画を策定したところである。

区は、8月22日に「羽田空港跡地利用OTA基本プラン」の素案を公表し、基本計画で示されたゾーンのうち、市街地に最も近い天空橋駅を中心とした第1ゾーンの土地利用の基本的方向性についての考えを示した。

第1ゾーンでは、「創造」「交流」「共生」をコンセプトとして掲げ、

まちづくりの実現を図っていく。この素案については、9月12日までパブリックコメントを実施し、幅広い意見が寄せられた。この意見をふまえ、10月末に羽田空港跡地利用OTA基本プランを策定した。

羽田空港の再拡張事業の完成が17か月後に迫り、区はこの基本プランをもとに、基盤整備等の残された諸課題を早期に解決し、区の発展につながる土地利用を図っていかなければならない。そのためにも、区はこのプランの実現過程のなかで、施策立案の参考にするなど、委員や区民等、様々な立場からなされた意見を生かしていく必要がある。

(2) 東京国際空港A滑走路北側離陸左旋回飛行の騒音軽減について（申入れ）について

左旋回飛行は、平成12年の新B滑走路供用後の運用のなかで、朝7時、8時台の混雑時間帯における便数確保のために提案された。その際、使用機材についてはYS-11並の低騒音ジェット機に限るなど、左旋回を行う際の条件を協議し、国土交通省（当時運輸省）と確認した経緯がある。

しかし、実際の左旋回における航空機騒音測定値は、当初の予測を超え、空港周辺住民に騒音被害を与えている。とりわけ（株）日本航空インターナショナルの機材によるものは、他社と比較して突出した騒音測定値となっていた。委員会はこの状況について、看過することのできない重大な問題であると認識し、昨年10月24日、同社に対して騒音軽減の申し入れを行った。また、同日あわせて監督官庁である国土交通省に出向き、同社に対して特段の指導を実施してほしい旨の要望を伝えた。

その後、11月11日には同社の担当者より、シミュレータを用いた技術的な検証やボーイング社等メーカーとの調整、新運航方式によるトライアルなど、騒音軽減の取り組みについて説明を受けた。

(3) 羽田空港跡地利用に関する意見書について

羽田空港跡地については、昭和56年に当時の運輸省と東京都の間で、東京都が一括して取得することを前提とする確認書が取り交わされた。しかし、その後両者間では、取得方法や時期についての具体的な協議が行われていない。これに対し、当委員会として羽田空港跡地利用に関する意見書案を議案提出し、平成20年第4回定例会での議決を経て議会の総意として、12月8日、東京都あてに提出した。

意見書には、東京都は確認書に基づき、羽田空港跡地を一括して取得すること、東京都の意思を早期に表明すること、大田区の羽田空港跡地利用の実現に向けて財政的な支援を行うことを記載した。

このような状況の中、12月9日の東京都議会本会議において、都知事は「状況が大きく変化し、東京都が跡地を一括して取得する必然性はなく、基本的にそれぞれの施設の整備主体が土地の譲渡、または貸与を受けることが合理的である」との答弁を行った。

委員からは、区としても東京都に対して、過去の歴史そのものの認識等、地元の意見を踏まえ、多くの手段により確実に伝えていただきたい。また、委員会としても様々な情報発信、アプローチを行っていききたいとの意見がなされた。

その後、本年3月27日に開催された羽田空港移転問題協議会において、東京都が先の都知事答弁と同趣旨の説明をしたことに対し、区は、東京都の説明は理解できるものではなく、引き続き協議を求めていくとの意思表示を改めて行ったところである。

(4) (仮称) 空港臨海部基本計画について

羽田空港は、平成22年10月末に再拡張事業が終了し、4本目の新滑走路が供用されると、航空機の発着能力が現在の約1.3倍に増強される予定である。このことにより、空港を結節点とした人・もの・情報の国際交流が活発化し、首都東京の玄関口としての役割、機能が飛躍的に増大することが見込まれている。区は、この好機を活かし、国際都市づくりへの取り組みを一層進めていくことが求められている。

そこで区は、平成19年度に空港臨海部基本調査を実施し、地理的な特性と歴史的な経過、沿革、変遷等を土台とし、地域の概況、人口、社会的圏域、法的な規制状況等、また分野別の特性として、土地利用、都市基盤、交通、水域、水際線の状況、産業、観光などの現状の把握について調査した。その調査を踏まえ、平成20年度は、(仮称) 空港臨海部基本計画の策定に着手し、委託契約をプロポーザル方式で行った。平成21年度にはパブリックコメントを経て計画を策定する予定である。

計画では、新滑走路の供用開始、空港跡地の活用等の周辺環境の変化を踏まえ、臨海部における土地利用の方向性、交通ネットワークの整備、地域特性を活かした景観形成など、総合的な再編整備を進めていくことが重要にな

っていく。今後作成される基本計画は、行政のみならず、区民・事業者・在勤者・空港利用者の意向も考慮し、臨海部全体の活性化につながる計画となるよう備えていく。

(5) 行政視察について

当委員会では、昨年10月27日及び28日に、関西国際空港と、兵庫県伊丹市の大阪国際空港周辺緑地を視察した。

関西国際空港は、日本唯一の4,000 m級の複数滑走路を持つ、24時間運用可能な国際空港である。平成19年8月2日に第2滑走路を供用開始し、現在、周辺環境との調和、空港用地としての必要条件等の確保を図りながら、2期空港島用地造成事業を進めている。現在、新たなゾーニングの考え方と2期計画案を作成し、強みを活かした独自性のある空港をめざしている。

現在、羽田空港においても海上滑走路を造成中であり、国際線地区には貨物ターミナルを建設することになっており、それらを踏まえて各委員から営業収益、海上の埋め立て工事、貨物便のメリット等様々な質疑がなされた。

大阪国際空港周辺緑地は、伊丹スカイパークと呼ばれ、大阪空港と周辺地域との間に緩衝緑地を確保することで、騒音の緩和等、空港周辺地域の生活環境を改善するとともに、地域住民のみどり豊かな憩いの場、災害時の防災拠点の機能を備えた避難地として国、兵庫県、伊丹市の共同により一体整備したものである。昨年7月にグランドオープンし、市の新たな名所として、児童の遠足や若者のデートスポット、高齢者が園芸や写真撮影の趣味で来訪するなど世代を超えた様々な人にも利用され、他県からも数多く来園し、休日には渋滞なども起きている。まさに、空港立地を生かしたまちづくりの成功例であり、今後、羽田空港跡地利用を考えるうえでも、大変参考になる視察であった。

また、本年5月12日には、(株)日本航空インターナショナルの研修施設等への視察と、新型インフルエンザに関する検疫態勢の状況を把握するため、東京空港事務所及び国際線ターミナルビル内の東京空港検疫所支所への視察を実施した。

羽田空港では、ソウル、上海などの外国からの直行便による旅客者数は、年間約100万人以上とのことであるが、この中には、新型インフルエンザの感染まん延国からのトランジット等により、羽田空港に降り立つ旅客者も

相当数に上ると推測される。しかしながら、その旅客者の特定はなされておらず、また、一般旅客と同様の検疫態勢となっている。羽田空港においては、成田空港のような機内検疫が行われていないことを聴取することができた。

以上、当委員会の調査経過、審査経過を述べてきたが、羽田空港をめぐっては、再拡張事業による新滑走路整備に伴う空港容量の拡大や、国際線定期便の導入、跡地利用の具体化、また左旋回やゴーアラウンド、横田空域の一部削減に伴う出発経路変更による騒音被害など、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。

当委員会は、今後も国や都に対して地元住民の思いを代弁し、その実現を目指していかなければならない。

最後に、羽田空港の発展が、空港との共存共栄を望む地元住民の願いにつながり、ひいては地元地域全体の発展に結実するよう切望して、中間報告とする。