

平成23年3月11日

大田区議会議長
高瀬三徳様

羽田空港対策特別委員長
永井敬臣

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結果について中間報告する。

(1) 羽田空港の再拡張・再国際化について

羽田空港は、昨年10月の再拡張事業の供用開始に伴い、年間の発着回数が昼間時間帯で33.1万回、深夜早朝時間帯で4万回となり、昼間・深夜早朝時間帯合わせて6万回の国際線の発着枠が設定された。既に羽田空港から就航している国際線は、定期便16都市、定期チャーター便1都市の17都市と結ばれている。

今後、空港運用の慣熟を経て段階的に発着回数が拡大し、平成25年度には、

国際線 9 万回の割り当てを含む 44.7 万回に増枠される予定であり、欧米や長距離アジアも含む高需要・ビジネス路線を展開し、国内線のネットワークを活かした国内・国際ハブ機能の強化により、24 時間国際拠点空港となっていくことが見込まれている。

こうした羽田空港の機能拡充は、空港利用者の利便向上とともに、ヒト、モノ、情報等の往来による地域社会の活性化をもたらすものであり、そのポテンシャルを活かし、区が目指す「国際都市おおた」への実現につなげていくことが期待されている。

しかし、空港利用者等の利便性と国際都市への機運が高まる一方、航空機の発着回数の増加は、区内陸部へ及ぼす航空機騒音とともに、空港利用者や物流の増大による空港周辺部の道路交通の悪化が懸念され、区民の良好な生活環境や経済活動を妨げる要因の一つとなっている。

当委員会では、区民の安全・安心を確保していくために、区は議会と連携し、国や東京都、関係機関との協議・調整を積極的に行い、諸課題の解決を図っていくべきであるとの認識で一致しており、その着実な実行が望まれるところである。

(2) 航空機騒音について

① A 滑走路北側離陸左旋回について

左旋回は、平成 12 年から朝 7 時、8 時台の混雑時間帯での需要対応として、国と条件を協議・確認したうえで、やむなく認めてきた経緯がある。

これまでの北風時における 1 日 5 便を限度とする左旋回の運用について、再拡張後は 3 便以下へと減便されたものの、国は、今後の空港運用の慣熟を経て数年で廃止することを目標とするとの回答にとどまっている。

本委員会としては、4 本目の滑走路の供用開始により拡大される発着枠を割り当てることで、左旋回は当然に廃止されるべきものとの主張に変わりはない。

そこで、羽田空港の再拡張を前に、国に対して大田区議会の意思を明確にさせておくためにも、平成 22 年第 3 回定例会に「東京国際空港 A 滑走路北側離陸左旋回の早期廃止を求める意見書」を委員会提出議案として提出し、全会一致による議決後の昨年 10 月 13 日、国土交通省に意見書を提出した。

戦後 48 時間以内の強制退去をはじめとする地元住民の多大なる犠牲と忍

耐、騒音による健康面への不安を払拭するためにも、左旋回の早期廃止に向け、今後も国に対して強固な姿勢で訴えていかなければならない。

②KAMAT経由西行きルートについて

平成20年9月、横田空域の一部削減に伴う運用として、区の内陸を飛行するKAMAT経由西行きルートが設定された結果、新たな航空機騒音が生じ、騒音の軽減等を求める陳情や苦情・要望が区民から議会及び区に寄せられている。

区は、再拡張前後の内陸飛行の騒音状況を確認するため、昨年9月及び12月に区内5地点での騒音調査を実施した。委員会では、その調査結果速報の報告を受けたことに伴い、KAMAT経由西行きルートに関連し、継続審査となっている2件の陳情審査を行った。その際、委員からは、騒音発生機数は減少しているものの、騒音調査結果の詳細な報告がなされていない中では判断しかねる。今後も委員会での課題の一つとして議論の材料とすべきであるなど、継続して審査をすることが望ましいとの意見が多数を占めた。一方で、これまで騒音影響の少なかった地域が新たに騒音被害を受けていることから、陳情者の思いを酌みとり、採択をすべきとの意見もあった。さらに、区はこれまでと同様に、騒音軽減への取り組みに努めながらも、空港を抱える自治体として、区民に対しては一定程度の騒音に対する理解を求めていくことも必要であるとの意見も出されている。いずれの陳情も、引き続き継続審査となったが、委員間で意見が分かれているところである。

また、区に対しては、騒音調査の実施に際し、空港近接の羽田・糀谷・大森東地域にも測定地点を設け、区内全体がこのKAMAT経由西行きルートの騒音影響をどの程度受けているのかを把握していくことを求めるとの要望も委員から出されている。

区は、KAMAT経由西行きルートの運用の動向を注視していくとともに、内陸飛行の騒音調査結果の速やかな分析・検証に努め、騒音軽減に向けて積極的に取り組むことが求められる。

③深夜・早朝時間帯における騒音について

再拡張後の深夜・早朝の発着枠は、年4万回となっている。また、その飛行ルートは、海上経由とされており、区内上空への飛行は行われていない状況であるにもかかわらず、従前以上の騒音が発生しており、空港周辺住民の

睡眠の妨げになっているとの意見もある。

さらに、羽田空港の国際線地区は国際線枠の拡大に伴い、ターミナルビル及びエプロンの増設が計画されており、増設部分は市街地側に計画されていることから、深夜・早朝における騒音影響も懸念される場所である。

このため、現状を把握した上で早急な対応が必要であるとの判断から、現在、国と区が実施している区内5地点での騒音測定の結果については、これまでの左旋回時だけではなく、深夜・早朝時間帯についても委員会に報告するように区に求めたところである。

区は、深夜・早朝時間帯の騒音状況の把握に努め、それを分析・検証するとともに、今後の国の動向を注視し、国や関係機関に対しての対応策を検討していかなければならない。

④ゴーア라운드（着陸復行）について

航空機騒音の中では、ゴーア라운드の問題もある。これまで、ゴーアラウンドはA滑走路北向き着陸時のみであったが、再拡張後はB滑走路西向き時においても行われる運用となった。これらのゴーアラウンドは、区内上空を旋回して着陸のやり直しを行うもので、周辺住民の安全性確保の面からも必要最小限でなければならない。

区からは、ゴーアラウンドのうち、約半数が気象状況やバードストライクに起因するものであり、中には、パイロットの操縦ミス等も含まれているとの報告があった。

委員会では、気象条件等によるゴーアラウンドは、危険回避の観点からもやむを得ないが、人的要因によるものは容認できないとして、航空会社に対して、注意・警告をすべきとの意見が出された。

(3) 空港跡地利用について

空港の跡地利用について、区は、平成20年3月の羽田空港移転問題協議会がまとめた「羽田空港跡地利用基本計画」を受け、区の市街地に隣接する第1ゾーンの土地利用の早期実現を目指す立場から、同年10月に「羽田空港跡地利用OTA基本プラン」を策定している。

その後、羽田空港移転問題協議会は、「羽田空港跡地利用基本計画」を踏まえ、空港跡地の土地利用の具体化、基盤整備のあり方、まちづくりの進め方に

ついでに方向性を示すため、パブリックコメントを経て、昨年10月、「羽田空港跡地まちづくり推進計画」をまとめた。

この推進計画では、第1ゾーンのまちづくりは、主に大田区が過去の経緯を踏まえて取得する方向で検討し、東京都は必要に応じて消防署用地等の確保を図り、大田区と東京都が協力していくとの方向性が示されている。

しかし、護岸整備や道路基盤などの都市基盤の面で不確定要素も含まれるなどの課題もある。委員からは、空港を抱える地元区として、区は、主張すべきところは主張し、強固な姿勢で関係機関との協議・調整をすべきであるとの意見が出された。

昨年12月、区は、第1ゾーンの導入施設の検討について、「羽田空港跡地利用OTA基本プラン」に基づく現時点での検討経過として、3つの案を委員会に報告した。

いずれの案も、展示ホールや会議室機能を中心とし、羽田歴史資料コーナーの設置を想定したものであり、3つの案の差異は、会議室の大小、宿泊施設の有無、駐車場の形態等によるものであった。

委員からは、第1ゾーンの土地が未取得である現時点においては、具体的なイメージができない。区の財政規模に見合った施設検討をすべきである。また、展示ホールや会議室機能を持った施設であるが、都内あるいは近隣に類似施設もあることから需要が見込めず、採算の面を考慮すると事業性に不安が残るなどの意見が出された一方、過去の歴史を踏まえれば、採算を度外視してでも確保すべき施設があっても良いのではないかとの意見もあった。特に、導入施設の検討は、委員間での議論が活発に行われており、今後も調査・研究に努めていかなければならない大きな課題である。

また、羽田空港移転問題協議会では、第1ゾーンの海老取川沿いの旧整備場地区を跡地として位置付けていないが、この旧整備場地区は、緩衝緑地等として早急に国が整備すべきであるとの意見が委員から出されている。

これを受け、区は、国に対して緑地整備の要望を行ったところ、本年1月、大田区の意向も踏まえて緑地整備を検討するとの回答が国からなされている。

空港跡地の基盤施設の整備は検討課題が多い状況となっており、緩衝緑地等の整備には時間を要することも想定されるが、空港周辺部で生活する区民への騒音負担を軽減するためにも、国が先駆けて整備することが強く望まれる。

(4) 羽田旭町のまちづくりについて

羽田空港に隣接する羽田旭町周辺地域は、その立地条件を生かし、地域全体の発展に寄与する開発が望まれることから、区は、平成21年9月に「羽田旭町周辺地域まちづくりの基本的考え方」を策定した。

現在、この地域ではヤマト運輸株式会社による国際物流ターミナルの開発計画が進められている。区は、昨年12月、この「羽田旭町周辺地域まちづくりの基本的考え方」に基づき、適切に開発を誘導していく観点から、まちづくりに関する基本協定を開発事業者等と締結をした。

また、区は、ヤマト運輸の開発計画に対する地元町会・自治会連合会からの要求をまとめ、安全対策、環境負荷の抑制、将来にわたる協議機関の設置等々を盛り込んだ協定の締結に向けて最終調整を行っている。

しかしながら、その後、このターミナル建設敷地における建設工事時の汚染土壌（自然由来）の取扱いに関して、東京都への届出はされていたものの、区及び地域住民への説明の前に、区域外に搬出処理していた事実が判明した。

本来、このような開発計画は、地域住民の理解、さらには、地域住民と事業者等との間の信頼関係によって進められるべきものであり、地域に対して不信感を抱かせ、開発計画に対する不安感を募らせるような事態は、決してあってはならないことである。

また、本年1月、この開発計画地域内からは、アスベスト含有のスレート片も確認されている。

このような状況において、事業者等は、情報公開と説明責任を果たしたうえで適切な処理と対応に努めなくてはならない。区は、この事態を受けて土壌調査・処理計画への指導・助言を行うとともに、工事期間中の安全対策や情報公開等を定めた工事協定を地元町会・自治会連合会との間で締結するよう事業者等へ指導・調整を行っている。今後も事業者等に対する指導徹底を図り、事業者等と地域との信頼関係の再構築の手助けをしていくことが、今、何よりも区に求められていることである。

ヤマト運輸のターミナル計画は、工事期間中の工事車両等による交通渋滞や騒音問題、大気汚染などの問題、竣工後の配送トラック等による交通量の増大による周辺環境への影響など、地域に与える懸念材料が多く含まれている。

区は、地域の安全・安心なまちづくりが担保されたうえで、まちづくりが進められているか、常に状況把握に努め、適切な開発の誘導に努めていかなければならない。

(5) 空港周辺部の道路交通対策に関する意見書提出について

空港周辺部は、空港の再拡張・再国際化に伴い、空港へのアクセス需要が高まることから、交通量の増大が見込まれている。

現在、大鳥居交差点や首都高速羽田ランプ交差点付近は恒常的な交通渋滞が生じており、さらに、今後のヤマト運輸のターミナル計画や将来の空港跡地の開発を踏まえると、ますます深刻化していくことが予想される。

交通渋滞のさらなる悪化は、渋滞を回避する車両の生活道路への流入につながり、安全面や環境面においても、周辺住民の生活環境に大きな影響を与えかねない。

このため、当委員会では、平成22年第3回定例会に「東京国際空港周辺部の道路交通対策に関する意見書」を委員会提出議案として提出した。そして、全会一致による議決後、国及び東京都には意見書を、首都高速道路株式会社には要望書をそれぞれ提出した。

空港周辺地域の生活環境を守るためにも、道路等の整備は喫緊の課題であり、今後も、区は、関係機関との積極的な協議・調整に努めていく必要がある。

(6) 京急空港線における加算運賃の要望書提出の検討について

現在、京急空港線の羽田空港内の路線部分には、空港線の設備投資の一部に充当するものとして加算運賃が設定されている。しかし、今後の羽田空港の跡地利用を生かしたまちづくりを行う上でも、また、羽田空港に隣接する地域特性を生かしたまちづくりを行う上でも、この加算運賃の設定は大田区の発展にとってマイナス要因となりかねない。

このため、当委員会は、交通問題調査特別委員会及び開発・観光対策特別委員会と連携・調整を図り、加算運賃の早期廃止等を求める要望書を京浜急行電鉄に対して提出することを検討している。

(7) 行政視察について

当委員会では、昨年10月14日及び15日に、大阪府豊中市と中部国際空港を視察した。

豊中市の大阪国際空港周辺緑地事業は、大阪空港を離発着する航空機騒音対策として国が緩衝緑地部分を整備している。また、周辺住民の利用に供する利

用緑地部分は、大阪府がスポーツやレクリエーション広場等として整備し、その管理を豊中市が行っている。

この事業は、空港周辺地域の生活環境の改善と健康増進・憩いの場を提供する事例として、また、空港周辺の緑地整備における国と地方自治体との整備負担のあり方の先例として、羽田空港の跡地利用を検討するうえで、大変有意義な視察となった。

中部国際空港は、2006年に開港した国際空港で、国際貨物の取扱量が貨物全体の7割以上を占める点が大きな特徴である。

国際貨物事業の現状や課題、地域に与える影響や効果について視察できたことは、再拡張事業によりオープンした羽田空港の国際貨物ターミナル事業を調査していくうえで、有意義なものとなった。

さらに、周辺地域との共存・共栄と地域振興を図るために、中部国際空港がさまざまな取り組みに力を注いでいる点についても大変参考になった。

以上、本委員会の調査経過、審査経過を述べてきたが、羽田空港をめぐることは、再拡張・再国際化に伴う空港容量の拡大及び周辺への環境負荷、また、左旋回、KAMAT経由西行きルート、深夜・早朝時間帯における騒音影響、さらに、跡地利用の早期具体化、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、空港と地域とが調和・共生することのできるまちづくりを実現するため、今後も国や都に対して地元住民の思いを代弁し、精力的に調査・研究していく必要性を強調し、本委員会の中間報告とする。