

令和8年5月26日

大田区議会議長

鈴木隆之様

羽田空港対策特別委員長

馬橋 やすとき

### 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、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。

#### ・(仮称)羽田空港公園について

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。

令和7年は、事業予定者が決定したことを受けて、区が計画を策定し公募に至るまでの経緯や、事業者から提案を受けている公園の整備計画、管理・運営方針など、これからの公園に関する説明会を5月に行い、11月上旬に「HANEDAオアシス」と題し、導入予定の遊具やモルック・パデル体験、キッチンカーによる飲食提供など当該公園予定地の一部を活用し、愛着醸成、認知度向上に向けて実施した。

併せて、当該公園の利活用について利用者が主体的に考え話し合うワークショップを実施した。本ワークショップには10代から70代までの幅広い年代の方々が参加し、活発な意見交換等がなされたとのことである。

また、令和8年の当該公園の整備工事着工のほか、ワークショップの開催予定、令和10年の供用開始など、今後の予定について説明があった。

委員からは、運営事業予定者が決まり、様々な事業を行っているが、ワークショップ等を通じて、参加者のみでなく区民の愛着醸成を図っていくことも事業者の役割である。今後もそのようなことを踏まえ展開することを望む。

また、暫定活用地について、ワークショップ等で得られる幅広い年代の声を受けて、暫定利用の考え方も整理いただきたい。との意見・要望があった。

#### ・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、令和5年11月16日にグランドオープンを迎えた。

令和7年度は、7月19日から8月31日まで、年齢や性別、国籍、障がいなど、人々の属性によることなく誰もが参加できるNO BORDER BONODORIや台湾マルシェ、親子で楽しめるHICityならではの先端技術を感じられるワークショップなどの「夏祭」が行われた。また、グランドオープンから2周年を迎えるにあたり、10月31日からの3日間、ロボット実証実験・展示のほか羽田獵師町のまち歩きツアーなどの「秋ふえす」が行われた。11月1日・2日は同日に開催された「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日間で合計約7,000名が来場したとの報告があった。

また、同時期の10月から11月の週末に開催されたハネダ夜街では、和とサイバーパンクを掛け合わせた大規模装飾が彩る会場において、食フェスやゲーセンコーナー、足湯DJなど様々なコンテンツが実施されたナイトタイムイベントで、6日間で約14,000名の来場者があったとのことである。

委員からは、秋ふえすはOTAふれあいフェスタと同日開催であり、大田区の様々な場所を盛り上げるという狙いは理解するが、一つひとつに見どころが多く、来場者が慌ただしくなる点も理解いただきたい。また、夜街のイベントにおいては、HICityという人が集まりづらい環境下でひとつの起爆剤となりえるポテンシャルを感じた。引き続き押し進めていくことを求める。との意見・要望があった。

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、「HANEDA共創プラットフォーム」では、「第18回ベンチャーフレンドリー塾」を開催し、「六郷BASEものづくりCAMP」との連携企画として、同プログラム採択者のプロダクト紹介や製品アイデアに関する意見交換を会員と実施した。参加者からは、今後も製品議論の機会を増やしてほしいとのニーズを多数確認できた。

また、ドイツ家族経営企業の経営者や台湾農業機械関連企業がHICityを来訪し、区内企業との交流事業については、相互の課題やニーズについて意見交換等が行われたとのことである。HICityでは、このような交流事業のみでなく、羽田空港に近接した立地を生かして海外からの視察の受け入れを行っている。交流事業や視察をきっかけに、ヒト・モノ・情報を集積させて区内企業へ新たな交流やビジネスの創出を引き続き図っていくとの報告があった。

委員からは、羽田空港に近接しているHICityの立地を生かして、技術的な面も含め、海外との交流を行っていくことが新たなビジネスを生み出すという、本施設のコンセプトに合致すると思われることから、引き続き本取り組みを押し進めていただきたい、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6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 243.7 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6年度は単年度で合計約 344.9 億円の波及効果があったと分析され、前年度の 276 億円に比べ、波及額はさらに拡大した。

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減少しているとのことであり、来訪者の区内居住地については、距離が遠くなるにつれて来訪者が少なくなる傾向が顕著となっている。近隣に居住していない住民に2回目以降の来訪を促す方策の検討は、引き続きの課題であるとの説明があった。

次に、認知度は 43.9%となり、昨年度比で 8.2 ポイントの下落となった。当該結果については、区民意識調査において相対的に認知度が低い大森地域や調布地域の回答者の割合が前年度と比較して大きく増加したことが影響しており、実際に居住地域別では、糀谷・羽田地域では 9.3 ポイントの上昇となったほか、蒲田地域を除くその他の地域でも微増となっているとのことである。

また、令和 6 年度は、入居テナントに加え、新たに一般来場者向けにも満足度調査を実施した。入居テナントの総合的な満足度については約 75%となっており、HICity のまち並み・景観や立地条件に一定の価値を感じていただいているものと評価している。一般来場者についても、満足度は非常に高いことが分かった一方、HICity に期待する取り組みとして、こどもへのものづくり体験や STEAM 教育、自動運転やロボットなどの近未来の取り組み、地域と連携したにぎわいづくりなどが挙がっており、こうした取り組みを提供し続けて高い満足度を維持していくことが重要であるとの説明があった。

総評・提言として、グランドオープンから 1 年を迎え、先端と文化、それぞれ新たな取り組みが積み重ねられた結果、経済波及効果の大幅な増加や来訪者や入居者の高い満足度につながっている。引き続き区内事業者との連携や地域産業の魅力発信等に取り組むことに加えて、技術革新を踏まえた新たな検討を行うことや、より多くの方に来訪いただくための情報発信の工夫、就業者や来訪者へ区内回遊を促す仕掛けなどを求めるとの報告があった

委員からは、HICity に対する認知度は増加しつつあるが、当該施設の情報をしっかりと打ち出していくこと、また、モニタリングの結果も踏まえた広報周知が重要であるとの意見があった。

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、立地性などHICityの持つ特性を生かした先端・文化産業の発信を求めていく。また、都市計画公園の整備においては、各種取り組みにより地域住民や利用者ニーズを的確に捉え、皆に愛される空間の創出を目指していくことを求め、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7年12月に第7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技術的な検討がされたと報告があった。

委員からは、現在技術的に検討されている新たな飛行方式や海上ルートが導入となると、区内上空を飛ぶ径路下の住民の負担軽減につながるが、導入はまだ先であると考えられる。引き続き国へ徹底した安全管理と低騒音機の導入に関する声を上げていただきたいとの要望、また、安全性についてはICAOの基準のみではなく、歴史的経緯の中で決められた羽田空港における運用を引き続き認識し、安全性を担保いただきたいとの意見がありました。

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7年7月25日から1週間にわたって実施され、大田区内では、東糀谷小学校で測定が行われた。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、矢口小学校で一週間にわたって短期測定騒音調査を行った。令和6年度の常時騒音測定及び短期測定騒音調査の結果は、いずれも環境基準値を下回っ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。また、いわゆる低騒音機の運航の際にも80デシベルを越えた事例も数字上現れている。当日の天候や座席状況等、様々な事情が考えられるが、区民の生活を守るためにも国や航空会社へ改めて申し入れ等を求める。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、当該データの経年での蓄積が今後の対策に生かしていく必要がある。本年では様々な事情により測定箇所の変更となっていることから、今後は同一の箇所での測定を行うことを求める。との要望があった。

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라운드（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라운드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라운드의回数や日時・理由などの報告を受けており、令和7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라운드의総数は450回であった。

委員からは、プライベートジェットと思われるゴーア라운드의報告があったと認識している。今後、同様な事例が増えていくと見込まれることから、騒音関係や安全面も含め、国に検討するよう求める意見・要望があった。

本委員会としては、安全確保の観点からゴーアround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。今後も機材や理由等、ゴーアround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round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、令和7年12月22日に開催された第9回羽田空港航空機衝突事故対策検討委員会の中で前年に取りまとめられた中間取りまとめで提言された対策の進捗状況や法改正、予算措置等について協議が行われたとの報告があった。

委員からは、事故当初はいち早く申し入れを行ったが、事故から2年が経過し、これまでに区が行っているものなどあれば、発信することで区民の安心感につながるので積極的にお願いしたいとの意見があった。

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7年10月22日及び23日に、国土交通省航空保安大学校及び伊丹空港への視察を行った。

国土交通省航空保安大学校では、「管制官等航空保安業務養成機関について」、伊丹空港では、「伊丹空港の取組みについて」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7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

羽田空港をめぐることは、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、一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。