

羽田空港対策特別委員会 行政視察報告書

1 日程

令和元年 11 月 13 日（水）～ 14 日（木）

2 視察先及び視察項目

	視察先	視察項目
1	宮崎空港	空港の概況及び騒音対策・跡地整備事業等について
2	航空大学校	航空機パイロットの養成及び安全対策等について

3 視察委員

- 委員長 田 中 一 吉 自由民主党大田区民連合
- 副委員長 椿 真 一 大田区議会公明党
- 委 員 岸 田 哲 治 自由民主党大田区民連合
- 湯 本 良太郎 自由民主党大田区民連合
- 深 川 幹 祐 自由民主党大田区民連合
- 勝 亦 聡 大田区議会公明党
- 大 橋 武 司 大田区議会公明党
- 大 竹 辰 治 日本共産党大田区議団
- 杉 山 公 一 日本共産党大田区議団
- 三 沢 清太郎 令和大田区議団（たちあがれ・維新・ガンバル・創新）
- 北 澤 潤 子 大田・生活者ネットワーク

4 視察報告

項目ごとに各会派の視察報告を記載。

（1）宮崎空港

◆視察項目

空港の概況及び騒音対策・跡地整備事業等について

(自由民主党大田区民連合)

宮崎空港の歩みは1943年12月に旧海軍基地飛行基地として建設されたところからスタートしている。その後、1956年に公共用飛行場として告示され本格的な民間活用がスタートした。1962年には宮崎空港ビル株式会社が設立され、空港利用者へのより良いサービス提供と地域活性化のための地域資源として空港が位置付けられていく。1990年に現在使用されている2,500mの滑走路が供用開始され、新宮崎空港ターミナルビルが完成し、1996年にJR宮崎空港線が開通。1999年の宮崎空港ターミナルビルの増築により、国際線施設が整備され、現在の空港の骨格が完成した。また、2014年には宮崎空港60周年を機に愛称「宮崎ブーゲンビリア空港」と命名し、地域住民をはじめとした多くの方々から親しまれているとの説明を受けた。

国際便は日韓関係の悪化と香港のデモ活動、(香港路線は平成30年10月より運休)により今年度は大きな落込みがあるようだ。

羽田空港とは立地特性などの比較はできないが、まちづくりの中に空港を資源として置きこみ、計画的に環境整備を行ってきている点は今日の羽田空港と類似していると感じた。また、空港周辺用地の買収を行い、航空機騒音の軽減を図り、その後の空港用地の変化に伴い、買収した土地を民間に売却している動きが示す様に空港に対する騒音苦情は年間7件(主に航大機)であるという点からも地域と空港が共生を図り、実現してきたことを裏付けていると思える。

空港事務所でレクチャーを受けた後に空港制限区域内を視察させて頂いた。羽田



宮崎空港ビル株式会社での視察

空港では得難い体験の中で、滑走路の安全を保持するという事がリアルに感じとれ参考になった。

羽田空港の滑走路閉鎖に伴う上空待機、ゴーアROUNDが増え、地域への騒音負荷が増えているという課題が今の大田区にはある。安全と利便性の向上をいかにして両立させるかを考える上でこの経験を生かして参ります。

(大田区議会公明党)

宮崎空港は宮崎市の中心部から南に7kmと都心に近く、宮崎市中心部からの所要時間もバスで25分、電車では8分という利便性の高い空港です。

国内の空港と比較しても利用者数と発着回数においては12番目に多く、路線別に分析すると東京便49%、大阪便19%に加え、福岡便が17%を占め、九州において陸の孤島と呼ばれ、九州の中心地であり支店経済都市の福岡からは新幹線がなく、不自由している分、飛行機の利用者数の増加につながっていると言えます。

昭和30年代には新婚旅行のメッカであった宮崎の観光も、時代とともに外国路線へ移行していくにつれ観光地宮崎のブランドも薄れ、以前より飛行場の利用者

数も減少していく中、経済的な波及効果を含めた地元住民との共存共栄を推進してこられました。空港が担う地元地域への経済効果等の役割も増加し、地元住民も参加しての津波を想定した避難訓練をはじめ、情報発信として、空港ビルの中央に位置するオアシス広場では年間 300 日を超えるイベント等の企画を行い、顔の見える関係を構築し、絆を深める努力がなされていました。

騒音問題や落下物問題がどのような状況なのか確認したところ、民家の防音対策が地元地域においては積極的に推進され、結果として、地域での騒音問題や落下物問題は起きていないという事でした。

宮崎空港と羽田空港を比べるには大都市と地方都市という差があり、一概には比べられませんが、本区の羽田空港にもイベントを行う広場が複数あり、普段から多くのイベントを企画されているようですが、その参加者は当然に空港利用者が大半で、地元大田区民は開催していることすら知らない状況だと思います。地元住民参加型のイベントとして、羽田空港が積極的に周知を行っているかは疑問が残ります。

今後、羽田空港と地元住民の交流が積極的に行われ、絆が深まるよう今回の視察を生かしてまいります。

(日本共産党大田区議団)

宮崎は鉄道でのアクセスが悪く、当時は陸の孤島と称されていたため、航空路を開設し、利便性の問題を解消するために空港の誘致を求め、昭和 32 年に供用が開始されました。当時は A 滑走路 1,300m、B 滑走路 1,340m の東西・南北の 2 本の滑走路で運用されました。昭和 55 年に B 滑走路供用廃止、平成 2 年には滑走路を 2,500m に延長し、新ターミナルビルも完成。平成 5 年に貨物ビルが供用開始、平成 8 年には空港連絡鉄道が開業し、空港へのアクセスが向上しました。平成 11 年には旅客ターミナルビル増築工事が完成し、国際線施設が整いました。現在の年間発着回数は 4 万 4 千回で、1 日約 100 便の発着があります。

ビジネスジェットなどの小型機にも対応したロング・パッセージャー・ボーディング・ブリッジ (PBB) が 2 基あり、バリアフリーで飛行機に搭乗できます。

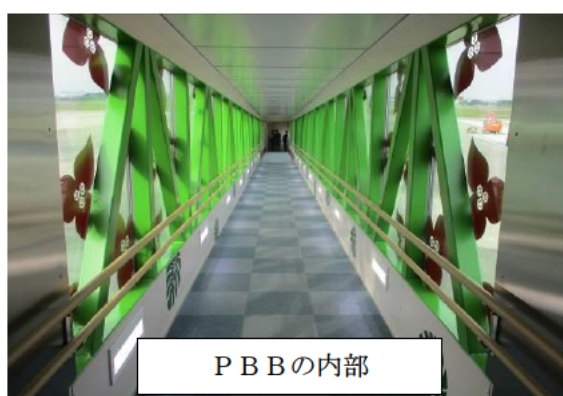
宮崎空港ビル株式会社は、航空旅客は景気や政治情勢により増減するため、航空旅客に頼らずに空港の利用者を増やすことで収支の変動を抑える努力をしています。ターミナルビル内で行う各種イベントを工夫し、集客を上げています。

空港周辺の移転補償跡地である赤江ふれあい広場は、市民の憩いの場として活用されています。また、航空路直下であるため、航空機トラブルの緩衝地帯にもなっています。羽田空港の跡地利用にも緩衝地帯が必要ではないでしょうか。

騒音について、津和田センター騒音測定局で実計測した際、測定した場所は大田区における天空橋駅付近と同程度の距離であり、ボーイング 737-800 を 2 回測定した結果、平均値は 78.7dB 及び 80.5dB、最高値は 84.1dB 及び 85.2dB と高く感じました。

離発着便数について、羽田空港は 1,200 便/日であり、宮崎空港 100 便/日と比較すると、宮崎空港は飛行間隔が長いので騒音が途切れますが、羽田空港では

切れ目なく続き、最短で45秒、平均1分～2分で1便と騒音問題は解決されないことが分かりました。



(令和大田区議団 (たちあがれ・維新・ガンバル・創新))

空港移転補償跡地の赤江ふれあい広場は空港環境整備協会の助成により宮崎市が整備し、平成24年12月にオープンしました。宮崎空港からは日南線を隔てて目と鼻の先に位置します。

航空機および航空大学の訓練機の離陸時の騒音は瞬間最大値で80dB強ありました。瞬間的には会話が妨げられましたが、広場では家族連れがビニールシートを敷いてピクニックをしていたり、幼児が遊具で遊んでいたりとどかな風景が広がっていました。広場脇を走る電車と上空の飛行機を間近で見ることができるので子供達には人気の広場だそうで、騒音による苦情もほとんどないとの事でした。

次に津和田センター騒音測定局に移動し、ここでも騒音測定を行いました。国土交通省曰く、この場所は羽田空港だと天空橋駅近辺に相当するそうです。JAL694便(B737-800)の小型機が高度約500フィート(約150m)を離陸する際の騒音は瞬間最大値で85.2dBありました。これが大型機だと更に大きい値になる事は明白であり、令和2年1月末から羽田空港で試験飛行が始まると、羽田6丁目をはじめとする近隣から騒音による苦情が来ることが予想されるため、状況を注視し、必要に応じて国に然るべき対応を求める必要性を感じました。

また、宮崎空港では1日2回の輪番制で、車を用いて滑走路チェックを実施していました。時速30kmでドライバーが運転しながら目視で滑走路チェックを行っているそうです。私たち視察団は特別にバスに乗り、模擬滑走路チェック(ランウェイチェック)を体験しましたが、時速30kmというのは思ったよりもスピードがあり、ルーチンワーク的に日々同じ道路を見ているから異物を発見しやすいといっても中々難しい作業であることを実感しました。

(大田・生活者ネットワーク)

ターミナルビルと旅客機の出入口を結ぶ橋に関して、これまでPBB(旅客搭乗橋)が接続できず、一旦駐機場まで降り、機体まで徒歩やバスで移動しなければならなかった小型機、あるいは接続は可能でも通路の勾配が急になってしまう

小型機が半数近くあったのが、国内初の小型機対応のロングPBBを新設することによって、ターミナルビルから直接機内に乗り降りすることができるようになった。

国土交通省のバリアフリー化推進功労者表彰を受賞したとのことで、段差解消のための研究と努力は車いすの方や高齢者にとって朗報であり、地方空港のバリアフリーに寄与するものとなる。

ブーゲンビリア空港という名の通り、空港内にはブーゲンビリアはもとより様々な生花が飾られている。植物の手入れをするチームがあるとのこと。また、ブーゲンビリアは挿し木をして増やし、毎年 500 鉢をプレゼントするとのこと。空港だけではなく街の美化と共に、空港への親しみを深める素敵な試みだと思う。さらに、地域の人と津波発生時の避難訓練を実施するなど、地域との協力体制には学ぶべきものがある。

騒音に関するクレームは年間十数件とのことであり、小型機が多く、羽田空港と比べて離発着に間隔があるので、騒音の問題はあまりないと思われる。航空大学校の訓練機がひっきりなしに飛ぶが、大田区における天空橋駅と同じ位置で、最大 77.2 dB、上空 150m を飛ぶ小型機が最大 85.2 dB であった。これを羽田空港の新飛行ルートで考えると、国際線の大型機が 2 分間隔になるので、相当な騒音が予想される。

(2) 航空大学校

◆視察項目

航空機パイロットの養成及び安全対策等について

(自由民主党大田区民連合)

今回の視察では航空大学校を視察先としました。

宮崎が本校で、仙台、帯広に分校を設置しているとのことでした。また、各校で分野が分かれ、その課程ごとに試験があり、適正がないと判断された場合は対象者と協議の上、退校して頂くと厳しいものでした。

学校設立当初から養成費用をどこまで国（途中から独立行政法人）が負担すべきか議論が分かれ、国、学生、そして民間航空会社の寄付金で賄っている現状であるとのことでした。

現在では世界的航空需要の向上による操縦士不足となっていることから、平成 30 年度から入学定員を 72 名から 108 名に増員するなど充実を図っているとのことでした。

建物を改築しているとのことでしたが、老朽化が進んでおり、機能更新を進めたいとのことでした。また、各校でトレーニングをするなかで、近隣空港に着陸をすることや、トレーニングとしてのタッチアンドゴーを行う際の騒音についてクレームが来るとのことで、どこでもクレーム対応には難儀をしていることが分かりました。

また、フライトシミュレーターでの模擬訓練も見ましたが、大田区立中学校生

徒海外派遣Bコースにおいて、ドイツのブレーメンにあるルフトハンザ航空学校（ANA訓練センター併設）でも中学生が体験をしております。

また、航空大学校との連携や卒業生で航空会社の操縦士の方が大田区の学校に外部講師として来てもらうことができれば、より一層羽田空港を身近に感じてもらうだけではなく、一種の職場体験につながるものと考えます。

（大田区議会公明党）

国内のエアラインパイロットのおよそ4割を輩出されておられる「独立行政法人航空大学校」を視察させて頂きました。

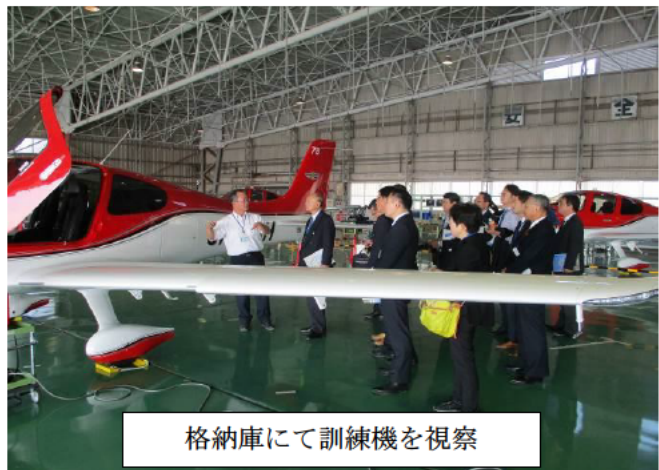
昭和27年に国立パイロット養成機関をつくる動きとなり、昭和29年に宮崎市で航空大学校が開校されました。開校当初の入学資格は短期大学卒業以上で、本科10名、専修科操縦科生8名でスタートし、昭和33年には入学定員を30名に増加。10年後の昭和43年には入学定員を90名に増加させ、入学資格は高等学校卒業以上に引き下げました。昭和44年には仙台分校を設立し、定員も135名に増員。昭和47年には帯広分校も設立され、着実に増員と設備環境の整備も進み発展されて来られました。

しかし、昭和51年のオイルショックによる経済情勢の悪化と共に、入学定員も135名から108名に減員。昭和62年には入学資格を短期大学以上に引き上げ、その後も減員され、修業期間も短縮となりました。平成30年には、国の景気が上向きとなり、将来パイロットが足りなくなる状況となったため、国からパイロットの戦略的養成の依頼があり、現在の入学定員は108名、入学時期は年4回でパイロット人材の育成に力を入れられておられます。

教育・訓練課程については、宮崎で学科5か月間、帯広で初期操縦訓練6か月間、宮崎に戻り上級パイロット操縦訓練6か月間を受講。仙台で7か月間のフライト課程を経て事業用操縦士の免許を取得し、晴れてパイロットとして就職をされていくとの事です。

事故の再発防止への取り組みとしては、実際の事故の写真、機材などを展示し、これからパイロットになる方々に事故を起こさない啓発も行われており、実際にこうした取り組みにより事故も減少しているとの事です。

今後、羽田空港も増便になり、全国的にも外国人観光客などの飛行機の需要は高まっているため、パイロットの育成は重要であります。何より安全への取り組みに一人ひとりが意識高く取り組まれている事が分かり、とても大切な視察となりました。



(日本共産党大田区議団)

前日に宮崎空港の視察を行いました。宮崎空港に行くと、定期便の間に小型飛行機が随時飛行しており、航空大学校の飛行機だと分かりました。

自身がパイロットになろうと思ったこともなく、航空大学校で話を聞くと、全てが初めての話で新鮮に聞こえました。

日本全体のパイロットの4割弱が航空大学校の卒業生との事で、昭和29年に運輸省の附属機関として設立され、国の航空政策によって、年間学生養成数が増えになっており、現在はパイロットの需要が高く、年間108名の人数となっているそうです。

フライト課程があり訓練飛行を伴うので、飛行機数と空港の離着陸回数の関係で、一度には入学できないため、入学時期を6月、9月、12月、3月の4回に分けており、修業期間は2年間となります。全員が卒業できるのではなく、途中で脱落する人もいると聞いて驚きました。

費用を聞くと授業料は年間約300万円で、その他に寮費や食費がかかり、費用が安いとは言え狭き門です。航空大学校の予算のうち、運営費交付金の約半分は各航空会社からの寄付金となっているそうです。

最後に、航空大学校の航空機事故は過去に3回あり、事故が風化しないようにするために校内の一室に展示して、安全対策に対する啓発活動を行っていたことが印象的でした。

(令和大田区議団 (たちあがれ・維新・ガンバル・創新))

航空大学校の教育・訓練の概要や訓練使用機材、予算、入学試験状況、就職状況などを教えていただく中で、本校がオイルショックや航空会社破綻等の経済情勢や政府の方針変更により翻弄されながらも地に足をつけてパイロットを育成している苦勞を知りました。

特に日本の航空会社に在籍するパイロットの40%弱が本校の卒業生である事を知り、羽田空港を擁する大田区の発展に多大に貢献して頂いていることに感謝の意を深くしました。

格納庫では訓練機の新旧実物を拝見しました。計器が全てアナログではなくデジタル管理されているのが印象的でした。また、現在訓練に使用しているシーラス式SR22型は機体の多くに強化プラスチックを用いることで軽量化と強度増を、緊急用パラシュートシステムや対地接近警報装置を装備することで安全性向上を実現しており、着実な技術進歩を実感しました。

フライトシミュレーターはSR22型と全く同じ動作環境の中、様々な気象条件や昼夜を設定しながら訓練出来る優れたものでした。実機訓練とシミュレーター訓練を交互に実施することで学習効果が高まるそうです。

2011年7月28日に発生した航空大学校訓練機JA4215号機の事故により帯広分校の3名の教官、学生の尊い命が失われました。安全啓発センターは、その事故を契機として二度と悲惨な事故を起こさないことを誓うとともに、「過去の事故を風化させない」、「過去の事故から学ぶ」事を目的として設置されました。

当日の説明では「事故は誰でも起こり得る」事を大前提に、発生頻度を抑える事（未然防止）と、ミスを起こしても事故に直結させないヒューマンエラー対策を徹底している事が印象的でした。



（大田・生活者ネットワーク）

独立行政法人航空大学校は国が設置した唯一のパイロット養成機関で、昭和 29 年に設立された。現在は航空需要の増加等によるパイロット不足を補うために定員は 108 名。4 年制大学を出た後に入学する人がほとんどで、令和 2 年度入学者の競争率は 8.36 倍。入学し、宮崎、帯広、仙台でのフライト課程と座学による 2 年間で修業期間とする。日本のエアラインパイロットのおよそ 40% は航空大学校の卒業生である。女性の入学者は 2～3 名だが、全体的に女性パイロットは増えてきているとのことである。

実際のフライトに準ずる訓練としてデジタル機器を使ったフライトシミュレーションがあり、教官と並んで座り、離陸から着陸までのあらゆる状況を校内で経験できる。また校内には「安全啓発センター」があり、航空機事故の実際がわかる実物や写真の展示がある。

事故防止のための対策として「ヒヤリハット」を丁寧に分析することが重要で、そのためにはどんなに小さなミスでも、おかしいと感じたことは報告を徹底するという。例えば、一緒に乗っている教官に対しても、おかしいと思うことがあれば、立場を飛び越えて報告してよいとのことである。報告こそが重要であり、そのことで罪には問わないということが、すでに現在の航空界ではルールとして定着しているとのこと。人を責めず、事柄だけを分析することで、その経験が多くの人のために広く生きることになり、大きな事故を防ぐことになる。この考え方はどんなことにも通じ、小さなミスが大きなミスを防ぐことになるのではないだろうか。日本は「忖度」を大事にする文化があるが、心してこの考え方を持っていたいと思う。学ぶことの多い視察だった。