

平成 24 年 5 月 24 日

大田区議会議長  
高瀬 三徳 様

羽田空港対策特別委員長  
水 井 達 興

### 羽田空港対策特別委員会中間報告書

当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

当委員会は、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。これまでの調査研究結果について報告する。

##### (1) 航空機騒音について

###### ①A滑走路北側離陸左旋回について

左旋回とは、北風時でおおむね7ノット以上の風速の場合に、1日3便を限度として運航されているものである。

平成23年4月には、1日3便としている限度を超え、4便の左旋回運航がなされた日が1日あったとの報告があった。区の説明によると、これは、東日本大震災による臨時便の運航に伴って、直前での低騒音機への変更など機材繰りが混乱している中、航空会社内における左旋回運用ルールについての

情報共有の不徹底により、ルールと異なったフライトプランが作成され、航空局管制はそれに従って指示を行った結果であるとのことであった。

委員から、機材を低騒音機に変更して、騒音を少なくしていくことは、国との約束であり、そのために誤運用が起きたということは理由にしないよう要望していききたいという意見があった。

当委員会は、このような誤運用は、周辺住民の安全を脅かすものであり、二度と起こってはならないと考える。区から国土交通省に対して再発防止について申し入れるよう要望した。

そのほか、A滑走路北側離陸左旋回については、北風の場合のみの運用とされているにもかかわらず、資料上は南東の風の場合等も含まれていることについて質疑があった。区によると、資料上の風向風速については30分前のデータであり、実際の飛行時と風向の誤差が出た場合でも、現実的な対応をせざるを得ないという説明を国から受けているとのことであった。さらに区としては引き続き機会をとらえて、正確なデータを出すべきということと、北風時という厳格な運用について、強く要請をしていききたいとのことであった。

また、特定の航空機の騒音が他と比較して大きいのが、こういった理由があるのかとの点については、区の説明では、運航方式や使用機材によって騒音に差が出ることもあり、当該航空会社には、運航方式の見直しや、使用機材の変更を働きかけている。またその結果、若干の改善は見られているが、今後も周辺への航空機騒音の低減に向けて、一層の努力を要請しているとのことであった。

さらに、管制のチェック体制はどのようになっているのかとの点については、管制も含めて、現場の空港事務所、本省のそれぞれの部署において、左旋回が設定されている経過、あるいは現時点での規則が周知されていると航空局から聞いているとのことであった。

当委員会は、この件に関しては厳格な運用はもちろん、早期の廃止について求めていくべきであると考えている。

## ②大田区航空機騒音固定調査月報について

平成23年から、当委員会の求めに応じて区の担当部局から報告されている。区内3箇所の騒音固定調査ポイントにおける、航空機騒音に関する環境基準の評価、測定方法に基づいた調査の結果である。

この調査において使用されている航空機騒音測定装置は、暗騒音から6 dB以上の騒音が8秒以上継続したものを採用する観測システムである。その中から暗騒音プラス10 dB以上のものを航空機騒音として整理したものである。

この調査においては、WECPNLとLdenの二つの環境基準の評価数値が使用されている。共に早朝、夕方および深夜に重みづけをした数値で、Ldenは、日本ではWECPNLより精密な評価方法としてH25年4月より採用されるため、参考値として掲載しているものである。いずれの月においてもそれぞれの基準値を下回っているとの報告であった。

また、D滑走路の供用開始後、内陸旋回が4割程度減少するとの報告があったが、現状として騒音が減少したのかとの質疑があった。区によると、騒音調査結果の比較で言うと、WECPNL値が下がっているとの説明がされた。

委員からは、騒音についてデータを集めるだけでなく、高い数値が測定された原因を検証してもらいたいとの意見があった。

### ③KAMAT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。

当委員会では昨年12月27日に、当該ルートの運用による騒音などの地域差を確認するため、石川台中学校の屋上から、航空機が羽田空港D滑走路を離陸後に東京湾上空を右に大きく旋回して区の内陸部に進入する状況、上昇角度や高度、そして飛行経路の状況を視認するとともに騒音の状況を確認した。

また、区役所本庁舎の屋上からの視察も併せて実施した。

各航空機の運用は、天候や風向きなど、気象条件などにより若干の差異があるものの、このKAMAT経由西行きルートの騒音の状況について委員間で共通の認識を持つことができた。

### ④ゴーアラウンド（着陸復行）について

ゴーアラウンドとは、滑走路に着陸をしようという航空機が、気象の影響

等の事情によって着陸をやり直すことである。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には、区内上空を旋回する運用となっている。

区からは、ゴーアラウンドの理由としては、バードストライクや風等の自然由来によるものがほとんどであること。そのほか、先行機との間隔が不十分な場合といった人為的なものが挙げられるとの説明があった。

人為的なものが発生する理由については、区によると、管制官の指示や、後行機のパイロットの操作が影響していると考えられるとのことであった。

委員の意見としては、運航スケジュールが過密なのではないかといったことが挙げられた。

当委員会としては、気象等の影響によるゴーアラウンド自体は安全上やむを得ないものであると考えるが、人為的なものについては、騒音影響はもとより、事故につながりかねないことから、区に対しては、国や航空会社への対応を求めていく必要があると考える。

## (2) 京急線の加算運賃について

加算運賃とは新線建設のような大規模な設備投資を行った際に、当該建設費の早期回収と利用者負担の公平を図るため、当該施設の利用者に対して、一定額を基本運賃に加えるものである。

国土交通省の認可のもとで、京浜急行電鉄株式会社は、羽田空港内の駅の開業時から、利用者に対して一律170円の加算運賃を課している。本来加算運賃は、一定の回収と期間経過後に廃止されるべきものであり、同社が公表した平成22年度末における状況は、開業に要した設備投資額約700億円、支払利息・土地施設使用料約260億円、加算運賃収入は420億円である。

京急線は、大田区民及び空港利用者にとってなくてはならない公共交通機関であるが、この加算運賃は空港利用者にとって加算割合が高く、大きな負担となっている。

平成23年4月には区議会から同社に対して、加算運賃の早期廃止と廃止時期の明確化を求めた要望書を提出したが、具体的な回答は得られなかった。

そのため、当委員会では、国土交通省から同社に対して、早期廃止等について指導することを求めるため、平成24年第1回定例会に「京急線における加算運賃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た。

議決後、国土交通省に対しては意見書を、同社に対しては要望書をそれぞれ

提出した。要望書を受領した同社の担当部長によれば、社として検討し、後日回答するとのことであった。その回答内容によっては、引き続き調査・検討していく必要がある。

### (3) 空港跡地利用について

#### ①アジアヘッドクォーター特区構想

アジアヘッドクォーター特区構想とは、区の説明によれば、欧米の多国籍企業やアジアの成長企業が、アジア統括本社や研究開発拠点を東京都に誘致することを基本戦略とし、誘致した外国企業と国内企業が、お互い刺激し合って新技術・新サービスを創造する魅力的な市場を形成することを目指すものである。先般、国において成立した総合特別区域法に基づき、東京都が申請し、区域指定を受けたところである。この構想の中では、特区の区域に、羽田空港跡地が含まれており、東京都は、国に対して国有地処分条件の緩和等を提案している。

今後のスケジュールとしては、国と地方の協議会を開催していくことになり、この協議会において特例措置、あるいは区域の計画の策定がされるとの報告であった。

委員からは、羽田空港跡地の国有地の取得について、大田区にとって有利になるのかとの質疑があった。区によると、国有地の処分条件の緩和については、国有財産特別措置法等の法令に規定されており、特区の区域指定がただちにそれらの法改正にはつながらず、今後の国との協議によるとの説明があった。

また、特区の指定がただちに国有地の取得促進につながらないとなると、跡地開発計画との関係はどのようになるかとの質疑があり、区は、跡地開発計画の基礎となるのは、平成22年10月に羽田空港移転問題協議会が策定した羽田空港跡地まちづくり推進計画で、第1ゾーンについては、過去の経緯を踏まえて、大田区が主に取得する方向で検討するという事になっている。その検討における視点のひとつとして、財政が挙げられるが、その負担を軽減する手段として考えられるとのことであった。いずれにしても、跡地を効果的に使う手段の一つとして、特区を有効に活用したいとの考えであった。

当委員会としては、ものづくりの発展につながる特区とすることや、歴史的な経過を踏まえ、国有地の取得について努力する必要があると考える。

## ②産業交流施設（仮称：グローバルアライアンスセンター）

産業交流施設は、平成 22 年 10 月に、羽田空港移転問題協議会が策定した羽田空港跡地まちづくり推進計画の中で導入について合意されたものである。空港の機能拡充と京浜臨海部の基盤技術の集積、これまで培ってきた産業支援のノウハウを最大限生かしつつ、国、東京都、関係機関との連携により、アジア・世界と国内を結ぶ拠点として位置づけたというものである。国際的な受発注取引と技術連携の拠点、企業・人材を集める共通のインフラとする考えである。

取り組みとしては、市場開拓・技術の高度化・海外企業の進出支援を三つの柱としている。主なプロジェクトとしては、海外市場の開拓支援や商談会、展示会の開催、受発注のコーディネートを通じた新しい市場の開拓が挙げられる。また、多様な主体と刺激しあう環境整備として、産学官や広域的な連携の仕組みを構築し、基盤技術の高度化を図るとされている。

さらに、前述したアジアヘッドクォーター特区における機能として、海外企業と国内企業とのビジネスマッチングと対日投資ワンストップサービスにより、海外企業の誘致を支援するという考えである。

こうしたプロジェクトを通じて、日本のものづくり力の向上と中小企業の集積強化を目指していくとのことである。

これらは現時点での考えであり、今後状況の変化により、変更もあるとの説明であった。

委員からは、本件に関して、今後大田区はどのように関わっていくのか、その位置づけについて質疑があった。区側によると、整備・運営については今後検討していくことになるとのことであった。

また、委員から、東京近辺では東京ビッグサイトや幕張メッセ等の施設がある中で、単なる交流にとどまらず、ものづくりに関する中小企業が実際に集積している大田区だからこそその開発研究等に力を入れられる施設にするべきとの意見があった。

## （4）羽田旭町のまちづくりについて

### ①ヤマト運輸羽田物流ターミナル計画の工事工程について

平成 23 年 1 月にアスベストを含有するスレート片が敷地から発見されたことで工事が一時中断されていたが、同年 6 月よりスレート片混入土壌の搬出が開始され、一部（事務所下等のアスファルト舗装部）を除き、平成 24

年2月に完了した。

委員からは、アスベストを含有する土壌が検出され、工事が一時中断したという状況は、周辺住民や議会にも十分な説明が必要との意見があった。

また、汚染土壌の処分についても、法令遵守がなされているかどうかについて、区として確認する必要があるとの意見もあった。

区は、区民の不安を払拭することが努めであると認識して、法令等にとり、適切な対応をしていきたいとのことであった。

## ②ヤマト運輸羽田物流ターミナル計画に関する協定書について

平成23年5月26日に羽田地区町会連合会、糀谷地区自治会連合会、ヤマト運輸及び大田区との四者で、「ヤマト運輸羽田物流ターミナル計画に関する協定書」を締結した。

この協定書は、連合会から提出された要求事項等に基づき、地域貢献、交通安全対策、環境保全対策等をヤマト運輸が実施する対策として定めたものである。

協定書に記載されている交通計画においては、午後9時から翌日の午前6時までの間は、都市計画道路補助38号線沿いの出入口を利用することとなっている。

また、下請関連事業者も含め、車両を周辺生活道路に進入させないことを徹底することを明記しており、当委員会としては、この協定に基づき運用がなされる必要があると考える。

## (5) 空港周辺部の交通網について

空港周辺部では、大鳥居交差点や首都高速羽田ランプ交差点付近等で恒常的な交通渋滞が生じている。今後、ヤマト運輸羽田物流ターミナルの建設や将来の空港跡地開発などの進展により、交通渋滞はさらに深刻化していくことも予想される。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もつながり、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。

空港周辺部の交通渋滞の解消は急務となっており、そのための整備が進められているところである。

### ①空港臨海部幹線道路ネットワークの事業概要

区から説明があった主な内容は以下のとおりである。

- ・大井環七立体については、現在立体交差の工事が続けられており、平成 25 年に完成予定である。
- ・国道 357 号線の東京港トンネルについて、台場から大井ふ頭方面（西行き）は平成 27 年に完成予定である。しかし、大井ふ頭から台場方面（東行き）の事業化は未定となっている。
- ・蒲田立体交差事業は、平成 14 年度から続いており本年中に交差点の立体部が完成予定である。

委員からは、環状七号線や東京港トンネルの整備などにより、大田区方面へ流入する車による交通渋滞も予想されるが、交通量の想定はあるのかという質疑があった。区によると、引き続き東京都や国と情報交換をしながら注視し、動き等を見ながら対応していきたいとの回答があった。

## ②大鳥居交差点改良工事について

区から説明があった主な内容は以下のとおりである。

- ・環状八号線の蒲田方面から羽田方面に向かう大鳥居交差点までの直進車線について、中央分離帯の移設等を行うことにより 5 車線から 6 車線に増設する。
- ・環状八号線の羽田方面から蒲田方面に向かう大鳥居交差点までの直進車線について増設して 6 車線から 7 車線とする。
- ・交差点改良工事については、平成 24 年 4 月以降に始まり、地下埋設物や信号の移設から行う予定となっている。

委員からは、車線の増設に伴い、横断歩道も長くなることが予想されるが、歩行者用信号の時間を長くする等、歩行者への安全の配慮は検討しているのかとの質疑があった。区からは、本事業は東京都が施工する事業であるが、これまで情報交換をしながら進めてきたところであり、委員会で出された意見等も含めて東京都に伝えていきたいとの回答があった。

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、KAMA T 経由西行きルート、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、当委員会の中間報告とする。