

平成28年 5月23日

大田区議会議長

松原 茂登樹 様

羽田空港対策特別委員長

安藤 充

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
- (4) 羽田空港にかかわる京急線加算運賃について

2 中間報告

本委員会は、羽田空港の跡地利用、空港機能、羽田空港に関する事業及び京急線の加算運賃について、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) 空港跡地利用について

① 羽田空港跡地第1ゾーン整備方針等について

羽田空港の沖合移転に伴い生じた空港跡地については、国、東京都、品川区及び本区で構成される羽田空港移転問題協議会が平成22年に策定した「羽田空港跡地まちづくり推進計画」をはじめとする空港跡地の有効利用に向けた各種計画により取り組みが進められてきた。平成27年7月、区は、これらの計画や羽田空港の再拡張事業・国際化などの背景を踏まえ、当該跡地のうち最も市街地に隣接する第1ゾーンについて、官民連携による事業の促進と基盤施設整備

の推進を計画的に行うことで、大田区のみならず日本全体の経済成長に寄与するまちづくりを推進することを目的に「羽田空港跡地第1ゾーン整備方針」を策定した。

区によると、本計画は「世界と地域をつなぐ『新産業創造・発信拠点』を形成～HANEDAゲートウェイ～」をコンセプトとし、跡地整備に当たっての5つの基本方針を定め、3つのゲートウェイのもとで7つの重点プロジェクトを展開し、平成32年度のまちづくりの概成を目指していくとのことであった。

また、第1ゾーンの都市計画決定に関する手続きについては、国家戦略特別区域における都市計画法の特例措置を活用しており、平成28年2月の国家戦略特別区域諮問会議における了承を経て、内閣総理大臣の認定を受けた。区からは、平成28年度内の事業認可に向けて事業計画を策定するなど、必要な手続きを順次進めていくとの説明があった。

これについて委員からは、第1ゾーンを土地区画整理事業により整備することのメリットと第1ゾーンの土地取得に関して伺いたいとの質疑があった。

区からは、土地区画整理事業として行うことにより、良好な市街地形成や面的整備を総合的に行うことが可能となるなどのメリットがあり、また、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を進めており、国際戦略総合特区に第1ゾーンが指定された際に特例措置を国に求め、現在も協議中であるとの説明があった。

本委員会としては、第1ゾーンの開発に当たっては、過去の強制退去命令等の歴史的経緯を踏まえるとともに、地域産業の活性化などの本区の発展に真に寄与するまちづくりの実現を引き続き求めていく。

② 羽田空港跡地第2ゾーンの開発について

「羽田空港跡地まちづくり推進計画」において、第2ゾーンは国際線地区に隣接することを生かした交流ゾーンと位置付けられ、宿泊施設・複合業務施設の整備・運営については民間事業者からの提案を公募するなど、民間の知恵と資金も最大限活用しつつ、定期借地等により土地利用を進めることとされている。

区からは、当該計画に基づく事業者選定のための公募手続きに関して国が発表した内容について報告があり、平成30年4月の事業者への土地貸付に向けたスケジュールが示された。

委員からは、第2ゾーンの整備が先行する形となるが、今後区が整備する第1ゾーンとの一体性が重要であり、空港跡地の一体としての整備について区と

してどのように考えるかとの質疑があった。

区からは、第2ゾーンの業者選定における内容評価においては、必須項目に加え、第1ゾーンとの連携が評価項目に含まれているとの説明があった。

本委員会としては、第2ゾーンが「羽田空港跡地まちづくり推進計画」に基づく有効な土地利用となり、合わせて今後区が進める第1ゾーンと十分に連携のとれた開発となるよう注視していく必要がある。一方、区に対しては、空港跡地全体の土地利用が最大の効果を発揮するよう、引き続き第2ゾーンの開発に関する情報を積極的に収集し、時期を逸することなく必要な働きかけを国に対して行うことを求めていく。

(2) 空港機能について

① 首都圏空港機能強化について

羽田空港を含む首都圏空港の機能強化については、平成26年8月、羽田空港の新しい滑走路運用及び飛行経路案として、現在運用されていないB滑走路からの西向き離陸や都心上空を通過してA及びC滑走路へ着陸する経路が示された。

こうした国の提案に対し本委員会は、地域住民の意見を丁寧に聴き不安を払拭することを求めるため、平成26年第3回定例会での意見書提出をはじめ、平成27年7月に開催された全国民間空港所在都市議会協議会や特別区議会議長会など、あらゆる機会を捉えて地元区としての要望を国へ伝えてきた。

一方、国においては、当該提案に関する説明会をオープンハウス型という新たな形式で平成27年7月から9月にかけて開催し、本区においては区役所本庁舎及び羽田文化センターの2会場で7日間にわたり実施された。しかし、本委員会としては依然として区民の間に十分な理解が進んでいないと考え、同年10月、国に対し更なる説明の充実を求めるため、「羽田空港機能強化に関する説明の充実を求める要望書」を提出した。

こうした本委員会の要望の結果、国が第2フェーズとして同年12月に開催した説明会では、当初の区内2会場に加え、入新井特別出張所及び糀谷文化センターが会場として追加され、計4会場9日間にわたり説明会が実施された。

委員からは、会場の追加に対し一定の評価はするとの意見もある一方、オープンハウス型での説明会では不十分であり、教室型での改めての説明会を求めるべきであるとの意見が表明された。

これに対し区からは、区民の不安を払拭するよう丁寧な対応を国に対し引き続き要請していくとの説明がなされた。

今般の新たな滑走路運用及び飛行経路案は、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。首都圏空港の機能強化は、区民の願いをくみ取り、地域と空港が共存共栄できる形でなければならない。本委員会としては、国の提案によって区民に生じる影響の精緻なデータを引き続き求め、常に区民の立場に立って本件に関する調査・研究を続けていく。

② 羽田空港の深夜早朝アクセスバスについて

羽田空港における深夜早朝時間帯の利用促進に向けた空港アクセスの充実のため、2014年航空冬ダイヤ期間中にバス事業者等と連携の上、国及び都が協調して支援を行う形で、羽田空港と都心ターミナル駅を結ぶ5路線についてバスの実証運行を実施した。

区によると、こうした実証運行の結果を踏まえ、平成27年度は学識経験者及び関連事業者等からなる「東京国際空港の深夜早朝時間帯におけるアクセスバス運行協議会」を運行支援の実施主体として、2015年航空冬ダイヤにおける深夜早朝時間帯のさらなる就航を見据え、運行路線の7路線への拡大などのアクセス改善が図られているとのことであった。

これに対し委員からは、今後も深夜早朝便の就航が増えた際は、アクセスバスで対応していくことになるのかとの質疑があった。

区からは、平成28年度が実証運行の最終年度とされており、これまでの検証結果等を踏まえて今後の対応が検討されると考えるとの説明があった。

本委員会としては、空港利用者の深夜早朝時間帯のアクセス確保は必要なことであるが、深夜早朝にバスが運行することで区民へどのような騒音影響があるのか見極める必要があると考える。区に対しては、今後も国等からの情報収集に努め、本委員会及び区民に対する情報提供を丁寧に行うことを求める。

(3) 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

左旋回の運用については、平成12年7月から朝の出発混雑時間帯の需要への対応として認めてきた。平成22年10月の空港再拡張後は、1日当たりの上限が5便から3便以下と減便されたものの、依然として運用が続いている。

区内上空を通過する左旋回は、たて続けに離陸し低空で区内上空を飛行するため、大きな騒音被害だけでなく、直下で生活する区民に日々、安全性への不安を与えている。

区議会は、区内上空を通過するこの運用について、大きな騒音被害が生じる

ことから廃止を求める累次の意見書提出等を行っており、平成27年度においては全国民間空港所在都市議会協議会を通じて、改めて当該運用の早期廃止を要請した。

国との間においては、平成22年5月に、左旋回運用は再拡張後の当面の措置として1日3便以下で実施し、空港運用の慣熟を経て数年で廃止することを目標にし、それまでの間可能な限り減便に努めるという確認がなされているものの、確認後6年を経ようという今なお具体的な「慣熟」の定義すら示されていない。

一方、羽田空港を取り巻く状況は、首都圏空港機能強化の一環として都心上空飛行案が提案されるなど、一層の発着容量の拡大が議論されている。

本委員会としては、新たな空港運用が議論されることと現在国と確認している「空港運用の慣熟」とは切り離して考えるべきものであると考える。仮に新たな空港運用の議論の結果、慣熟の時期が先送りされるようなことが生じるとするならば、それは決して許容できるものではない。空港周辺住民の安全と生活環境を守ることは何よりも最優先されるべきであり、今後も左旋回運用の早期廃止を強く求めていく。

② 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する航空機が、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の多くは、区内上空を旋回する運用となっている。

平成27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ラウンドは総数346回となり、平成26年の368回に比べ22回の減となった。近年の逡増傾向から減少に転じたものの、D滑走路が供用開始された平成23年以降では、2番目に高い水準となっている。区の説明では、ゴーアラウンドの理由を分析すると気象条件によるものとバードストライクが多くなっており、特に平成26年以降は気象条件によるものが増えているとのことであった。

これについて委員からは、ゴーアラウンドの理由として先行到着機の滑走路離脱遅れや間隔不十分というものがあることは滑走路運用が過密であることの表れではないかとの質疑があった。

区からは、個々のケースにより様々な原因が考えられることから、これまでも個別の理由を一つ一つ確認しており、引き続き、様々な観点から原因分析を行っていくとの説明があった。

本委員会としては、自然現象に由来するゴーアラウンドは安全確保の側面からは一定程度やむを得ないものであるが、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、改善していくべきとの立場は従来から変わることはない。引き続き、区によるゴーアラウンドの発生原因の分析と情報収集に加え、国や航空会社に対しては人為的要因の逡減に向けた対応を求めていく。

(4) 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などのため、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。

京浜急行電鉄株式会社は、平成10年の羽田空港国内線ターミナルの開業時から、空港線の輸送力増強工事に要した設備投資等の回収のため、利用者に対して一律170円の加算運賃を課している。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、この加算運賃は利用者にとって大きな負担となっている。

区議会はこれまで、京浜急行電鉄株式会社への要望書や、運賃の認可権限を持つ国土交通省への意見書の提出などにより、加算運賃の早期廃止を求めてきた。一方、国土交通省においては、加算運賃の終了時期を新規路線の開業等に伴い発生した資本費コストの回収が完了するまでとし、終了前であっても鉄道事業者の経営判断により減額または廃止することは当然認められることなどを示した。

区からは、京浜急行電鉄株式会社が公表したデータでは、京急線の加算運賃に係る回収率は平成26年度末時点の累計で約61%となり、毎年4%ずつ回収されているとの報告があった。

これについて委員からは、これまでの回収状況を踏まえると、概ね10年程度で回収が終わるとのことであるが、区は期間短縮について交渉をしているのか伺いたいとの質疑があった。

区からは、加算運賃について半額や廃止をするように要望を行っているが、京浜急行電鉄株式会社からは現在の加算運賃のまま徴収をしたいとの考えが示されているとの説明があった。

本委員会としては、京浜急行電鉄株式会社が加算運賃に関する適切な対応をとるよう、国に対し監督官庁としての確な指導と加算運賃の状況を注視することを求めるとともに、羽田空港国際線ターミナル駅及び羽田空港国内線ターミナル駅の利用者のみが過重な負担を強いられている加算運賃の早期廃止に向けて、さら

に調査・研究を続けていく。

(5) 行政視察について

本委員会は平成27年10月26日及び27日に、北九州市における北九州空港将来ビジョン及び福岡市のグローバル創業・雇用創出特区について調査・研究するため視察を実施した。

北九州空港は、利用者圏域200万人の航空利便性の確保と地域活性化のため、平成18年3月に開港した空港である。連絡橋によって陸地と結ばれた海上空港という立地環境から、市街地への騒音影響が少なく九州唯一の24時間空港として、早朝・深夜旅客便が運航している。

北九州市は平成26年12月、福岡空港と北九州空港の役割分担と相互補完の考え方を基本とし、「九州・西中国の物流拠点空港」「北部九州の活発な交流を支える空港」「航空関連産業の拠点空港」という3つの将来像の実現を目指すべく、北九州空港将来ビジョンを策定した。

当該ビジョンに基づき、平成27年度は、アジアを中心とする国際線等について、新規路線の定期便化に向けチャーター便を運航させるなど、さらなる空港の活用に向けた取り組みが進められていた。

また、北九州空港については、次世代リージョナルジェット機MRJ（三菱リージョナルジェット）の試験飛行や駐機のサブ拠点としての活用が検討されていることを大きなチャンスと捉え、今後は航空機関連産業の人材育成・産業誘致に向けた戦略的な取り組みが計画されているとのことであった。

次に訪れた福岡市は、本区と同様に国家戦略特区に指定されており、「グローバル創業・雇用創出特区」としての取り組みが進められている。

福岡市では、特区で認められた規制・制度改革や国の施策に、市の施策を組み合わせ、産学官民一体で政策パッケージとして事業（特区プロジェクト）を推進することとしているとのことであった。

視察においては福岡市が取り組んできた様々な特区プロジェクトについて成果を中心にヒアリングを行ったが、特に、エリアマネジメントに係る道路法の特例を活用したイベントについては、当区においても同様の取り組みがなされていることから、有意義な情報交換となった。

今回の視察においては、空港や国家戦略特区の活用をいかに地域の活性化や住民生活の向上につなげるかという視点を意識し、各視察項目の説明を受けてきた。当区は、空港跡地開発と羽田空港の機能強化という喫緊の課題を抱えており、今回の視察で学んだことを十分に生かし、今後も建設的で活発な議論を行うことと

する。

以上、本委員会の調査経過及び審査経過を述べてきたが、羽田空港をめぐっては、首都圏空港機能強化に基づく都心上空飛行案による区民への影響、左旋回などによる航空機騒音及び周辺への環境負荷、さらに、空港跡地における成長戦略拠点の形成と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、羽田空港は、今後の我が国の発展はもとより、本区の発展のためにも重要な役割を担うこととなる。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の歴史的経緯を踏まえるとともに、地域住民の思いを十分に反映した対応をしていくことである。今後も地域と空港とが調和・共生し、ともに発展できるまちづくりを実現すべく、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。