

平成29年 5月25日

大田区議会議長  
大 森 昭 彦 様

羽田空港対策特別委員長  
伊 藤 和 弘

### 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羽田空港にかかわる京急線加算運賃について、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ため、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) 空港跡地利用について

###### ① 羽田空港跡地第1ゾーン整備事業について

羽田空港跡地利用の具体化を推進する目的で平成22年10月に「羽田空港跡地まちづくり推進計画」が策定された。

この計画において羽田空港跡地第1ゾーンは、産業・文化交流施設、多目的広場などを整備することとされている。また、大田区が過去の経緯を踏まえて取得する方向で検討することとなった。

区からは、平成28年10月31日に、「羽田空港跡地第1ゾーン整備事業」の第一期事業として「新産業創造・発信拠点」の整備・運営を行う事業者の募集に関する要項などをホームページで公表するとの報告があった。その後、平成29年5月19日に事業予定者が決定した。

委員からは、整備・運営内容については、事業予定者との協議結果の報告をするということではなく、地域の声を生かすためにも、議会の意見を確認し事業を進めるよう要望があった。

一方、基盤施設整備に関しては、羽田空港跡地第1ゾーンの土地区画整理事業について施行者である独立行政法人都市再生機構が国土交通大臣から事業認可を取得したとの報告があった。

また、第1ゾーンは空港用地の一部として国の管理下にあり、本事業の対象地については建設（建物）工事着工時までには区が取得する予定であるということに関して、委員から、その取得時期と価格について伺いたいとの質疑があり、区からは、現在、国と調整中との説明があった。

本委員会としては、第1ゾーンの開発にあたっては、過去の歴史的経緯を踏まえるとともに、平成32年のまちづくりの概成を目指した事業スケジュールの進捗状況を注視しつつ、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

平成28年6月、羽田空港跡地第2ゾーンにおける宿泊施設などの整備・運営を行う民間事業者について、国土交通省は、住友不動産・東京国際空港プロジェクトチームが選定されたことを公表した。その後公表された提案概要によれば、延床面積約8万平方メートルの施設の用途として、宿泊施設、複合業務施設、飲食・物販等商業施設、バスターミナルなどが計画されている。

一方、区は、第2ゾーンにおける（仮称）多摩川親水緑地の都市計画変更案（緑地の新規追加）を作成し、住民説明会を開催した。事業の目的としては、第1ゾーン、第2ゾーン、羽田空港国際線地区との一体的な土地利用を図るとともに、多摩川沿いの長い水際線を活用した快適で魅力あふれる親水ネットワークを形成し、良好な景観を創出するものであり、国有地を無償で使用することを前提に、将来、区が公園緑地として整備し管理していくとのことだった。

そのような多摩川護岸の整備に至った経緯に関する委員からの質疑に対し、区からは、平成27年度6月開催の本委員会で報告したとおり、第2ゾーンの約1.1キロメートルの緑地については、区が将来活用していきたい旨を国に要望し、国土

交通省と区との間で、多摩川護岸の整備等に関する基本合意書及び細部合意書を締結しているとの説明があった。

本委員会においては、当該都市計画案を公衆の縦覧に供する期間中の平成28年12月、親水緑地をどのように整備していくのか、その状況の確認を行うため、現地調査を行った。

その後、区から示された計画案は、平成29年2月3日に開催された第162回大田区都市計画審議会において（仮称）多摩川親水緑地の都市計画変更が決定したとの報告があった。

本委員会としては、第2ゾーンの開発が「羽田空港跡地まちづくり推進計画」に基づく空港跡地全体の有効な土地利用となるよう、区に対しては、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）羽田空港の機能強化について

平成26年6月に国から示された提案には、南風運用時における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おり、新たな航空機騒音をはじめとした区民生活への影響が懸念されている。

こうした国の提案に対し、区議会をはじめ、区、東京国際空港移転騒音対策連合協議会は、平成28年6月、国土交通大臣あてに各々要望書を提出した。

区議会においては、住民への継続的な広報と情報提供、不安を払拭する丁寧な説明を求めるとともに、B滑走路西向き離陸など新飛行ルートによる騒音影響の更なる軽減のための方策や落下物などの安全対策の徹底について、早急な検討を強く要望した。

これに対し、同年7月に開催された首都圏空港機能強化の具体化に向けた協議会の中で示された「羽田空港機能強化に係る環境影響等に配慮した方策」について区から情報提供があり、その方策では、騒音影響に配慮するための「運用の工夫」、騒音に配慮した料金体系の導入による低騒音機の導入促進や防音工事の運用を弾力化する「環境対策」、外国航空機を含めた安全対策の徹底や落下物対策の徹底・強化を示した「安全対策」及び機能強化方策の進捗状況などの「引き続きの情報提供」の4つの柱が示されていた。

平成27年7月以降、国は、情報提供の場として、オープンハウス型という新たな形式での説明会を開催している。委員からは、オープンハウス型の説明会では不十分であり、教室型の説明会を求めるとの意見がある一方、オープンハウス型の方が直接係員に説明を受けることができたため疑問を解決できたという区民もおり、オ

オープンハウス型では説明責任を果たせないということではない、と理解を示す意見もあった。

そうした中、国は、羽田空港の機能強化に係る情報提供の取組みとして、常設情報発信拠点の設置、特設電話窓口の充実、住民説明会の継続開催など、引き続き情報提供に取り組むことを発表した。住民説明会については、平成29年1月から定期的に1都2県の約20か所において、オープンハウス型で開催するとのことであり、大田区では、1月14日に区役所2階会議室において開催された。

本委員会は、羽田空港との共存共栄を望む地元区として、地域と空港とが調和・共生し、共に発展できるまちづくりの実現に向け、活発な議論を行っている。この度の飛行経路の見直しなどによる羽田空港の機能強化に関する提案は、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。本委員会としては、国の提案に係る精緻なデータを引き続き求め、区民生活への影響に関する調査・研究を続けていく。

### (3) 航空機騒音について

#### ① 北風時A滑走路北向き離陸左旋回について

低騒音ジェット機によるA滑走路北向き離陸左旋回（いわゆるハミングバード）の運用については、平成12年7月から朝7時台、8時台の出発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日あたりの上限が5便から3便へ減便され、現在までこの運用が続いている。

低空で区内上空を飛行するこの運用は、大きな騒音被害が生じるだけでなく、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、意見書提出などにより、当該運用の早期廃止を強く要請してきた。

平成28年6月、区議会は、区及び東京国際空港移転騒音対策連合協議会とともに、国土交通大臣あてに各々要望書を提出し、左旋回の廃止を強く要望した。

これを受けて、国からは、現行課題への対応として、A滑走路北向き離陸左旋回の廃止については、機能強化の本格実施に先立って行うとの回答があった。

本委員会においては、平成29年4月、実際に航空機騒音を24時間体制で測定している航空機騒音測定局のひとつである大田市場で現地調査も行った。

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と主張してきた本委員会としては、国が廃止に向けた方策を講じることは当然であり、現段階では、その廃止時期について示されていないため、時期を明確にするとともに早期廃止を引き続き強く求めていく。

## ② ゴーアラウンド（着陸復行）について

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。安全を確保するための措置ではあるが、航空機騒音など区民生活に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ラウンドの回数やその日時・理由、航空機騒音固定調査の報告を受けている。

平成28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322回であった。平成27年の346回に比べ24回の減となり、総数では逡減傾向となっているが、A滑走路北向き着陸について言えば、平成27年から15回の増となっている。

平成28年におけるゴーアラウンドの理由別割合では、ウインドシアー（風向や風速の急変）など気象によるものとバードストライクによるもので6割近くを占めている。次いで多いものとしては、機材トラブルや滑走路離脱遅れなどがあつた。

今般、国から羽田空港の機能強化に伴う新飛行経路案が提案されている中で、委員からは、新飛行経路案におけるゴーアラウンドが区民に騒音影響を及ぼすのではないかとの質疑があつた。

区からは、新たな飛行経路におけるゴーアラウンド経路の確認を区が国に対して求めたところ、大田区市街地上空に同経路を設定することは想定され難いとの回答を得ているが、厳密にはルールの問題にもなってくるため、今後も確認を求めていくとの説明があつた。

安全確保の観点からゴーアラウンドはやむを得ないものと理解するが、人為的な要因については、可能な限り減らしていくべきである。本委員会としては、区に対して、ゴーアラウンドの発生原因の分析と情報収集を引き続き求め、併せて、国や航空会社に対する人為的要因の逡減に向けた働きかけを求めていく。

## （4）京急線の加算運賃について

京浜急行電鉄株式会社は、平成10年11月の羽田空港国内線ターミナル開業時から、羽田空港直下へのトンネル建設をはじめとする空港線の延伸工事や、空港線の輸送力増強工事に要した設備投資額などを回収するため、この区間の利用者に対して一律170円の加算運賃を課している。空港線は、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ため、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強く求めてきた。

一方、国土交通省は、平成25年10月の通達において、加算運賃の終了時期を新規路線の開業などに伴い発生する資本費コストの回収が完了するまで加算運賃を継続できるが、完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に認められることなどを示した。

区からは、平成28年6月下旬に京浜急行電鉄株式会社が更新したホームページの公表データに基づく報告があり、加算運賃に係る平成27年度末累計額による回収率は66%とのことだった。また、同広報資料によれば、収入が平成27年度と同水準で今後も推移したとしても、回収完了にはまだしばらく期間を要する見込みであり、今後は回収状況を勘案しながら適時・適切に検討していくとのことだった。

これについて委員からは、京急空港線は加算運賃を始めて18年になるが、他の鉄道会社の加算運賃で18年間も続いているところはあるのかとの質疑があった。

区からは、首都圏における情報として、相鉄いずみ野線、京成東成田線、京成空港線、京王相模原線の4路線があると説明があった。

加算運賃の終了時期が鉄道事業者の経営判断に委ねられているとしても、沿線区民のみが過重な負担を強いられている加算運賃を看過することはできない。今後も加算運賃に係る回収状況を注視しつつ、早期廃止に向けて、さらなる調査・研究が必要である。

#### (5) 行政視察について

本委員会は平成28年11月10日及び11日に、福岡空港における市街地上空の飛行に伴う騒音問題等への対策、北九州空港の活性化に向けたインバウンド対応策及び福岡県としての空港の将来構想について調査・研究するため、視察を実施した。

福岡空港は、市街地中心からのアクセスが良く、国内外に多くの路線を展開しているが、滑走路は1本しかなく、増便や新規就航が相次ぐ中で慢性的な遅延が生じている。そこで、空港運営の民間委託を踏まえた滑走路増設事業に着手し、現滑走路の西側に滑走路増設を計画、平成36年度完成を予定している。滑走路建設費は空港民営化により捻出する予定とのことであった。

福岡空港の運用時間は24時間可能ではあるが、地域住民への航空機騒音配慮のため、午前7時から午後10時までの15時間の運用とし、自主規制を行っている。また、騒音レベルによる騒音指定区域への環境対策事業が定められ、環境対策事業に関する用地の取得・移転補償・緑地帯その他緩衝地帯の造成に関しては独立行政法人空港周辺整備機構に国が委託しており、空港の民営化が実現すれば、それらの業務も民営化していくようである。

一方、北九州空港は、24時間利用が可能な海上空港という特性を有しているが、開港して10年の年間利用者は118万人から139万人で推移しており、利用率は低い。その原因としては、北九州都市圏の人口減少や経済の停滞、便利な福岡空港に隣接していることなどが考えられるとのことであった。

しかしながら、福岡空港の混雑化が九州の発展を阻害しているのではないかと、伸び続けるLCCは混雑空港よりも24時間空港と相性が良いのではないかと現状の中で、北九州空港がクローズアップされてきたようである。LCCの伸長とともにインバウンド客、特に東南アジアからの来訪客の伸びが大きく、また、LCCの使用機材の性能上、東南アジアからのフライトは九州までが限界であることから、北九州空港は、LCCをターゲットに深夜早朝の実績を示し、インバウンド客を呼び込む戦略に取り組んでいる。

そうした2つの空港を有する福岡県では、平成26年11月、福岡空港と北九州空港の特色を生かして、両空港の役割分担と相互補完を進めていく考え方のもと、「福岡県の空港の将来構想」を策定した。その将来のあり方としては、今後とも増大し、多様化する航空需要に幅広く応え、ゲートウェイとしての利便性を高めることにより、福岡県、そして九州全体の発展に寄与していくとのことであった。

この将来構想を読み取る中で、空港周辺地域の戦略的な活性化を図るためには、多角的な視点での現状分析と対策が必要であることをあらためて感じるとともに、羽田路線が主力である両空港との連携の深度化を図る必要性を感じた。

本視察は、空港跡地の開発や羽田空港の機能強化という本区が抱えている喫緊の課題を考えていく上でも大変参考となる説明を受けることができ、また有意義な議論を交わすことができた。

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、羽田空港の機能強化に基づく国際線の増便による飛行経路の見直し、それに伴う環境影響への配慮の方策、左旋回の廃止時期の明確化、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地域の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、共に発展できるまちづくりの実現に向け、精力的に調査・研究を行うことの必要性を強調し、本委員会の中間報告とする。