

令和3年5月26日

大田区議会議長

塩野目 正 樹 様

羽田空港対策特別委員長

渡 司 幸

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、羽田空港が地域と共存共栄し、「国際都市おおた」に相応しい拠点とするため、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ため、本報告書では、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ゾーンを包含す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 ウィングズ）」に改称し、当該エリアの立地特性を生かした具体的な整備が行われている。

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、ものづくり技術の国際競争力強化への貢献や地方創生を実現する「新産業創造・発信拠点」の形成に向けた公民連携によるまちづくりを進めている。

令和2年7月には、羽田空港跡地第1ゾーンで推進されるスマートシティプロジェクトが、羽田空港国際ターミナル近傍の地において、最先端のスマートモビリティやロボットを実装し近未来を体感できるモデルケースとして、国土交通省のスマートシティモデル事業における全国の牽引役となる先駆的なプロジェクトとして「先行モデルプロジェクト」の1つに選定されている。

令和2年7月3日に「羽田イノベーションシティ」はまち開きとなったが、新型コロナウイルス感染症拡大防止の観点から、オープニングセレモニーは最小限での開催、テナントの開業等も社会状況を踏まえ段階的に行われることとなった。その後、十分な感染防止対策を講じ、令和2年9月18日より羽田イノベーションシティの本格稼働となり、「文化産業」と「先端産業」の融合というまちのコンセプトを踏まえ、浮世絵を題材とした日本文化の発信やスマートモビリティの実証実験などのイベントが実施された。

区からは、今回のイベントでの様々な取り組みについて、先端技術に触れる機会の提供にとどまらず、実証実験によるデータの収集・分析を通じ、先端技術の活用方法を区へフィードバックし、区の地域課題の解決につなげることを目指していると報告がなされた。

本委員会では、まち開き後の7月に羽田イノベーションシティの現地視察を行い、区施策活用スペース「HANEDA×PiO（ハネダピオ）」や交通広場を含む施設について、本格稼働に向けた現況調査を行った。

また、区内企業との親和性の高い国内外の企業を誘致し、多様な主体との交流により新

産業創出の拠点とする区施策活用スペースについては、「テナントゾーン」への企業の入居状況や、「交流空間ゾーン」での交流イベントの実施や整備状況など、適時、その現状について区から報告がなされた。テナントゾーンは、令和3年5月6日時点で、17区画のうち7事業者11区画が入居予定で契約締結が完了しているものもあり、既に3事業者4区画は稼働している。また、令和3年3月には、羽田イノベーションシティのコンセプトである新産業創造と発信の拠点の形成に結びつけるために、入居予定者間の相互理解や交流促進を目的とした、入居予定者交流会なども開催している。

委員からは、コロナ禍の厳しい状況ではあるが、区内、区外を問わず、本スペースに入居する企業に対して区が期待するコンセプトがぶれることなく、粘り強く取り組みを続けるよう要望があった。

そのほか区からは、羽田空港跡地第1ゾーン都市計画公園の整備・運営に係る基本計画策定に向けた基礎的な資料として活用することを目的として区民等意見を募集した調査結果についての報告があった。集計結果では、この公園であったらよいものとして「子どもが遊べるもの」が半数以上の声として挙げられたほか、自由意見では「スポーツやアウトドア活動に関する意見」がもっとも多く出されている。

委員からは、地域の方々がこれまで培ってきた歴史や伝統などの文化と、新たに訪れていただく方々との融合をどう図っていくのかとの質疑があった。区からは、公園整備において羽田空港跡地の歴史を踏まえることは大事な観点であり、地域の方が歴史等を発信する際の仕組みづくりや、それらを踏まえた整備に関する検討を進めるとの答弁があった。

さらに委員からは、地域の子どもたちが愛着を持って楽しめる公園であり、来訪者には大田区や羽田のまちを感じてもらえる場所として、このコロナ禍の時代の変化に対応した区民が屋外でゆっくりくつろげる場所としての公園整備をしてほしいとの要望が出された。

本委員会としては、第1ゾーンの開発にあたって、まち開きをした羽田イノベーションシティの状況、区施策活用スペースでの取り組みを注視するとともに、区に対しては、事業者からの提案に任せるのではなく区がしっかりと関与すること、また、区民に対して引き続き情報提供を行うことを求め、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 羽田空港跡地第2ゾーンの開発について

羽田空港跡地第2ゾーンについては、平成28年6月に国において開発に係る民間事業者

が選定され、国際線地区に隣接する立地を生かしたまちづくりが進められている。令和元年12月、「羽田エアポートガーデン」という街区名称や日本最大級1,717室の空港直結エアポートホテルの建設計画などの計画概要が公表され、令和2年2月には、日本文化を感じられる名産品や旅行グッズ、服飾雑貨といった60店舗のショッピングゾーンと30店舗の飲食店が決定し、グランドオープンは同年4月21日とすることが公表された。しかし、新型コロナウイルス感染症の拡大や、国際線旅客数の大幅な減少が続いている状況を鑑み、開業は延期となっており、現在も開業日は未定となっている。

区は第1ゾーン及び第2ゾーンを含むエリアにおいて、「羽田空港跡地かわまちづくり計画」を活用し、水辺とまちが一体となった水辺空間の楽しみ方やにぎわいづくりに取り組むなど、河川空間のオープン化を進めており、令和2年4月には、全長1.1キロメートルの「ソラムナード羽田緑地」を全面開園した。当緑地には、周囲を一望できる「展望テラス」や「休憩施設」、水辺空間には四季を感じることでできる植栽のある「散策路」を整備している。

本委員会としては、コロナ禍の状況も踏まえ、「羽田エアポートガーデン」の開業に向けた進捗状況を注視するとともに、第2ゾーンの開発が第1ゾーンとの連携や空港機能をサポートする有効な土地活用となるよう、区に対しては、引き続き情報を積極的に収集し、国に対して必要な働きかけを行うことを求めていく。

(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、関係自治体等からの意見・要望をしっかりと受け止め丁寧に対応することなどとし、令和2年3月29日より新飛行経路の運用を開始し、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区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。

新飛行経路の運用が令和2年3月29日から開始され、国は8月に、騒音測定結果や部品欠落等の情報、運航便数などの新飛行経路の状況をホームページで定期的に公表していくこととしたほか、新飛行経路に係る騒音発生状況のよりきめ細やかな把握や丁寧な情報提供のため、令和2年9月下旬から2週間、短期的な測定を実施した。区内では東京都下水道局東糀谷ポンプ所が測定場所となり、国が公表した測定結果では、2週間の測定期間中に南風時の新飛行経路が運用されたのは、風向きや天候等の影響により3日間であったと区から報告がなされた。

委員からは、次回以降の測定に向けては、今回の測定場所や時期に限らず、南風が多い時期や最適な測定場所での実施を国に求めるよう要望があった。

また、令和2年6月より、羽田新経路の固定化回避に係る技術的方策検討会が国において開催されている。これは、関係自治体等から新飛行経路の固定化回避を求める要望が出ていることや、航空機の技術革新等の進展を踏まえ、もっとも効率的とされた現在の滑走路の使い方を前提とした上で騒音軽減等の観点から見直しが可能な方策がないか検討するものであり、区から報告がなされた。令和2年度中に開催された3回の検討会では、羽田空港において多数の航空機が安全に運用できるか、騒音軽減効果があるかの2つの観点からメリット・デメリットを整理のうえ、技術的選択肢（飛行方式）を絞り込んでおり、今後は、短期・中期・長期の具体的な課題への対応策の検討を行い、さらなる絞り込みが行われていく。さらに、飛行経路設定に必要なA・C滑走路への進入機同士の安全間隔確保等の基準の策定や安全性の評価、運航者との調整、騒音軽減効果の確認等、羽田空港への導入を見据えた検討・検証を行っていくとの方向性が示された。あわせて、出発・到着ともに、騒音軽減等に資する管制運用等を含めた総合的な方策についても検討していくとされている。

委員からは、横風等の時にパイロットが新飛行ルートでの着陸が困難となった場合の対応について懸念があるとの意見が出された。それに対して区からは、デメリット等の中長期的な課題についての対策は、今後さらに検討されていくものと考えており、また横風等の場合には、現行運用に切り替えるなどの柔軟な対応をしていることを区として把握しているとの答弁があった。

また、国土交通省は令和2年度に、新飛行経路の運用開始後において実際に飛行したパイロットと管制官との意見交換会を2回実施しており、パイロットからは、南西風が強い場合には従来経路への運用の切り替えを柔軟に実施してほしいとの意見があったが、国土交通省

としては、従前より、気象状況やパイロットからの要求に応じて柔軟な運用を行ってきたところであり、その旨を意見交換の場でも周知している。昨年11月以降は、南西強風時の対応に関する意見は確認されていないと国から聞いているとの答弁もあった。

これまで区が国に対して提出している要望書について、全てまとめてからではなく段階的にでも良いのでその回答を求める必要があるとの要望が本委員会であったことから、区では国に対し、改めて段階的に回答するよう要望を行っている。令和2年度中には、国から南風新飛行経路における標準的なゴーアラウンド経路について、本区市街地上空には設定されていないことが改めて図示により回答がされたほか、南風時新飛行経路運用時間帯のB滑走路西向き離陸について、当面の減便を踏まえた暫定運用として可能な限りB777型機をA滑走路からの離陸に振り替えることなどが報告された。

委員からは、引き続きこのスタンスを意識しながら、国と区の利害関係または意見の調整、情報交換等を進めて欲しいと要望があった。

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、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（航空機騒音）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、区が設置し24時間体制で常時測定を行っている騒音測定局が3か所、国が設置している騒音測定局が2か所ある。

区は羽田空港から離陸する航空機のうち、区内陸部に進入する航空機の騒音影響、機種情報、飛行高度及び飛行回数等を把握することを目的に、5か所で内陸飛行騒音調査を行っており、一週間連続の短期測定により行われた令和2年度の調査結果についても、区から報告がなされた。

また東京都では、環境基本法に基づき指定している航空機騒音の環境基準を適用する地域について、羽田新飛行経路の運用開始に伴う見直しを行うため、令和3年1月より「航空機騒音に係る検討会」を開催しており、令和3年度中に騒音基礎調査を都内で実施予定としている。区からは、今後の都の方針について、コロナ禍の影響等による航空便数の減

少、機種の変更、国の固定化回避の検討で想定される新たな騒音対策を踏まえると現在の騒音状況は過渡期であり、騒音基礎調査の実施時期を当面の間後ろ倒しにするという報告がなされた。

本委員会としては、区内騒音測定局における測定結果を注視するとともに、区に対しては引き続き情報提供を行うことを求め、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調査・研究を続けていく。

② ゴーアラウンド（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ラウンドを実施する際、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、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日時・理由などの報告を受けている。

令和2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の総数は203回で、コロナ禍による減便の影響もあり、回数自体は令和元年よりも減少しているが、依然として部品紛失報告による滑走路閉鎖などの「機材」や、「滑走路離脱遅れ」を理由とするゴーアラウンドが発生している。委員からは、これまでも部品紛失等がないよう徹底して万全な対策を講じ、区からも人為的な理由によるゴーアラウンドはなくすよう再三要望してきているが、国はどのように取り組んでいるのかとの質疑があり、区からは、平成29年度より国は部品欠落の安全対策、チェック体制を強化しており、これにより得られた情報を生かしPDCAサイクルにより、さらなる対策を講じていくと聞いているとの答弁があった。

委員からは、人為的なゴーアラウンドを減らすために、どのような対応を行っているかしっかりと区に情報提供をするよう、引き続き国に求めるとの要望があった。

本委員会としては、安全確保の観点からゴーアラウンドはやむを得ないものと理解する一方で、人為的要因によるゴーアラウンドについては、今後もできるだけ減らしていくべきであると考えている。区に対しては、ゴーアラウンドの発生原因の分析と情報収集に併せ、国や航空会社に対する働きかけを引き続き求めていく。

③ 羽田空港において発生した重大インシデントに関する調査報告書の公表について

令和元年6月15日、東京国際空港においてスカイマーク機が着陸許可を受け滑走路に進

入中、全日空機が許可を受け同じ滑走路を横断する事態が発生し、重大インシデントに認定されている。

令和3年4月22日、運輸安全委員会からの調査報告書では、概要と原因、再発防止策について公表された。再発防止策としては、国土交通省東京空港事務所の東京飛行場管制所では、訓練環境と適正に管理するための要領を制定し、訓練監督者が他席と調整しなければならない状況が生じた場合は、実地訓練を中断し、訓練監督者が管制業務を実施することとした。また、訓練生のOJT開始前の初期訓練カリキュラムを拡充し、OJT移行判定レベルを引き上げるとともに訓練監督者に対する再教育を実施したとの情報提供があった。さらに国土交通省航空局交通管制部管制課は、令和元年7月8日から9日にかけて担当者研修を開催し、航空交通の安全と前提としたOJTを適切に実施するための取組を検討するなどの措置を講じたとの報告がなされた。

委員からは、新任者だけでなく転勤者等のOJTについても十分に実施するよう確認してほしいとの要望があり、区からは、国等に確認を行うとともに、このような事態にならないよう引き続き注視していくとの答弁があった。

(4) 羽田空港対策特別委員会の今後の展開

羽田空港をめぐるのは、現行課題及び新飛行経路運用開始に伴う区民生活への影響、落下物対策等の安全対策、さらに、空港跡地における新産業創造・発信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。今後とも地域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、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。