

# 羽田空港対策特別委員会行政視察報告書

## 1 日程

平成29年9月4日（月）～ 5日（火）

## 2 視察先及び視察項目

- (1) 中部国際空港 中部国際空港の概要及び機能強化等について
- (2) 三菱重工業株式会社 名古屋航空宇宙システム製作所 小牧南工場  
県営空港と隣接工場との産業連携について
- (3) アイサンテクノロジー株式会社 自動走行実証実験について

## 3 視察委員

- |        |         |               |
|--------|---------|---------------|
| ○ 委員長  | 安 藤 充   | 自由民主党大田区民連合   |
| ○ 副委員長 | 田 村 英 樹 | 大田区議会公明党      |
| ○ 委 員  | 高 瀬 三 徳 | 自由民主党大田区民連合   |
|        | 伊 藤 和 弘 | 自由民主党大田区民連合   |
|        | 押 見 隆 太 | 自由民主党大田区民連合   |
|        | 松 本 洋 之 | 大田区議会公明党      |
|        | 田 島 和 雄 | 大田区議会公明党      |
|        | 清 水 菊 美 | 日本共産党大田区議団    |
|        | 福 井 亮 二 | 日本共産党大田区議団    |
|        | 三 沢 清太郎 | たちあがれ・維新・無印の会 |
|        | 湯 本 良太郎 | 闘う改革の会        |

## 4 視察項目の概要・所感

**【所感】は、項目ごとに各会派としての所感を記載。**

### (1) 中部国際空港

#### ◆視察項目

中部国際空港の概要及び機能強化等について

#### 【概要】

中部国際空港は、平成17年2月17日開港。民間主導でつくられた初めての空

港で、愛称の「セントレア」とは、英語で「中部地方」を意味する“central”と「空港」を表す“airport”を組み合わせた言葉で、全国から集まった応募の中から選ばれたものである。

現在、中部国際空港島には、国内初となる国際空港直結の展示場が東京2020オリンピック・パラリンピック開幕前年の開業を目指し愛知県により整備中である。

《設置管理者》中部国際空港株式会社

《空港用地》 473ha

《滑走路》 3,500m×60m（1本）

《運用時間》 24時間運用可能

《利用者数》 約1,042万人（平成27年度）

《発着回数》 約97,800回（平成27年度）

《特徴》 中部国際空港では、日本の中央に位置することから、名古屋だけでなく東京・大阪・京都・豊田へのアクセスも利便性も良く、ビジネスジェットの飛来を積極的に受け入れている。日本におけるビジネスジェットの受け入れの先駆けとして、専用施設や運航支援スタッフの充実を図るとし、ビジネスジェット専用の格納庫の配備や整備士が常駐し、緊急時の機体整備への対応をしている。また、国際航空貨物の利用量を拡大し、路線の誘致につなげることで、空港の利便性の向上させることを目的に、地元企業が一丸となったパートナー企業として空港発着便の優先利用していく「フライ・セントレア・カーゴ」活動に取り組んでいる。空港内には、日本全国の空港等で飛行検査業務に従事する飛行検査官及び飛行検査器の国内唯一の拠点として、平成26年に飛行検査センターが整備された。

《機能強化》 国土交通省では、中部国際空港の機能強化として、利便性の向上や需要開拓に積極的に取り組み、持続的な成長や空港機能強化のための施策を推進するとしている。

～最近の動向～

①新たな施設整備計画

- ・急速に拡大するLCCに対応したターミナルビル
- ・B787ドリームライナー飛行試験機（ZA001号機）の屋内展示を核とした新たな複合商業施設「FLIGHT OF DREAMS」

②中部臨空都市の整備

③ボーイング787の部品輸送

#### ④航空会社等による実機訓練

(中部国際空港株式会社、愛知県、国土交通省ホームページ及び視察資料から引用)

#### 【所感】

##### (自由民主党大田区民連合)

今回の視察では、航空管制等を行う国土交通省中部国際空港事務所と、空港全体の管理運営を行う中部国際空港株式会社を訪問し、両者のもと管制塔の視察や空港全体の現況や今後の計画等の話を伺うことができた。



中国方面を中心に航空ネットワークが充実し、年々旅客数は増大傾向とことから、空港施設の拡充や機能強化を進め、現在でもインバウンド旅客向けサービスの開始やLCCターミナルの整備を行うほか、ホテルの新規開業や増床によって客室は倍増している。さらにMICE施設として大規模展示場を2019年秋にオープン。そしてにぎわい施設として、現在屋外展示されているB787の初号機の展示を核とし、ボーイング本社のあるシアトルを意識した商業施設も来年オープン予定と、非常に羽田空港と似た機能強化の最中である中部国際空港の視察は今後も継続的に行うことも重要だと考える。

##### (大田区議会公明党)

国土交通省大阪航空局中部空港長及び中部国際空港株式会社役員によるレクチャーを受け、空港内を視察し、中部空港の強み『発着容量に3万回程度の余裕、アジア路線が圧倒的に多い、大型機の発着制限がない、大型貨物機（ドリームリフター）が就航できる、ビジネスジェットの格納庫がある』と弱み『リーマンショックの影響がいまだに残り回復していない、ヨーロッパ便が少ない』を教えていただいた。

特に、南風運用時、全ての便が名古屋市内上空を必ず通るが、これまで落下物などの報告は無いことを教えていただいたことは収穫であった。

空港のいたるところに工事現場を見かけた。LCC向けターミナルビルの建設（2019年）、国際展示場の建設（2019年）、ホテルの建設・増床（2017～2018年）などが予定され、中部空港の景色がこの2年間で一気に変わる。強みを生かしながら反転攻勢していく意気込みが強く感じられた。羽田空港も他の空港と役割分担していくことが必要だ。

### (日本共産党大田区議団)

9月4日午前は中部国際空港の視察であった。羽田からの直行便はアツという間に到着した。国際空港の概要と機能強化についての説明と視察であった。中部国際空港は現在滑走路1本だが、国際線は週371便で空港会社は貨物2社含み27社であり、2019年より急速に拡大するLCCに対応した新ターミナルビル整備の計画があるとのことである。羽田空港に国内外からの飛行機が集中する中、周辺住民の理解は欠かせないが中部国際空港で今以上の乗り入れが可能になることを望みたい。課題はアクセスであろうが周辺地域への波及効果もあるだろう。「羽田が便利」だけではなく、日本中に2020年のオリンピック・パラリンピックの経済波及効果が行き渡り、羽田空港の過密の解消となり安全にもつながると思われる。

また、空港内の飛行検査センターにて検査官の仕事について伺い実際の検査機内の見学、個人所有の飛行機の格納庫内の見学、B787初号機の見学は貴重な体験であった。

### (たちあがれ・維新・無印の会)

中部国際空港は羽田空港にはない様々な特徴を持った空港であることを知ることができた。

特徴として、①中部地域で製造したB787型機部位をアメリカに輸送するためのドリームリフター・オペレーションズ・センター(DOC2)の存在、②内蔵一体で乗り換えしやすいターミナルビル構造、③ビジネスジェット格納庫の存在だ。①については中部地域ならではの特性だが、特に③については世界的に更なる需要増大が見込めるため羽田空港でも再開を検討すべきと感じた。

立地も羽田と比べ、条件のよい場所にあり、安全対策、騒音対策が比較的容易であることは羨ましく感じた。この利点は24時間空港として深夜枠を更に伸ばせる効果や埋め立て敷地内にカプセルホテルからハイクラスホテルまで3,500室を有することに繋がり、更にコンベンションセンターや大規模産業施設が加われば、名古屋駅まで30分かからない地の利も功を奏して地域経済の飛躍的發展に寄与するだろうと興奮を覚えた。

本区においては海老取川を越えた工業専用地域の用途地域変更や臨海埋立地との一体的整理を進めることができればアジアのハブとして仁川、チャンギ、スワンナプーム、香港にも負けない存在感を発揮できるのではないだろうか。



### (闘う改革の会)

2005年の開港から12年を迎えたセントレアの航空旅客数・発着回数共に開港時よりも減少をしている。その理由として上げられたのは景気の低迷との事であるが航空需要の有無が大きく関わっていると私は感じた。

今後リニアが東京と名古屋に開通し人口減少が進めば更なる需要不足が起こることが懸念されるが、その様な状況を作り出さない為にも空港機能及び空港周辺環境整備に設備投資をしていかなければならないと感じた。

拡大するLCCへの対応や複合商業施設などの計画は打開の為のプランと言えると考える。

昨今の動きとして民間企業によるホテル増設などの動きが有り、空港周辺の都市機能に期待する需要が拡大をしている動きも見てとれる。

特徴的な動きとしてはボーイング787の部品輸送がある、生産拠点からセントレアまで海上輸送をし、日本企業が担当した部位を空輸でアメリカ・エバレットやチャールストン工場に運びそこで組み立てが行われている。

羽田空港とは異なるが空港立地をいかした経済活動が見られたことは非常に参考になった。



## (2) 三菱重工業株式会社 名古屋航空宇宙システム製作所 小牧南工場

### ◆視察項目

県営空港と隣接工場との産業連携について

### 【概要】

三菱重工業株式会社と三菱航空機株式会社で開発・製造が進められている、国

産初のジェット旅客機「MR J（三菱リージョナルジェット）」は、県営名古屋空港に隣接する、三菱重工業株式会社名古屋航空宇宙システム製作所小牧南工場  
で機体の最終組立等が行われている。

三菱航空機株式会社は、MR Jの最終組み立て、地上試験、飛行試験のいずれも県営名古屋空港と隣接工場  
で実施することから、効率的な業務遂行を可能とする体制を整えるため、本社の全機能を空港ターミナルビルに移転した。

飛行試験機初号機による初飛行は、県営名古屋空港からの離陸で、平成27年11月11日に実施された。

～県営名古屋空港の概要～

県営名古屋空港は、中部国際空港の開港に伴い、県営空港となった。コミュニティー航空やビジネス機などの小型機の拠点空港として、国内9都市を結び運航。

《設置者》 愛知県

《指定管理者》 名古屋空港ビルディング株式会社

《敷地面積》 約171ha

《滑走路長》 2,740mの1本

《運用時間》 午前7時から午後10時まで

(愛知県、三菱重工業株式会社、三菱航空機株式会社ホームページから引用)

## 【所感】

### (自由民主党大田区民連合)

MR J (Mitsubishi Regional Jet)は20世紀に活躍した日本初の国産旅客機であったYS-11以来の国産旅客機であり、民間だけでなく国も大きくかかわった国策事業でもある。2015年11月に初飛行を行ったが、厳しい国際安全基準を満たすために、現在は設計変更中で、試験機の生産ラインはストップしている。やはり50年ぶりの国産旅客機製造で、想像以上の厳しい困難の連続だが、すでに何度か延期している2020年の納入開始は達成したいとのことであった。

MR Jの生産には100万点以上の部品が必要で、効率的な生産工程を実現するため、近隣に専用の物流施設や組み立て工場もある。

大田区の工業製品は数多く自動車部品に使われているが、もう少しイノベーションを加速させ、このような飛行機の部品をはじめ、先端技術のVR、ドローン、AIなどの製品にも大田区の製品が使用されるような取り組みを行っていく必要があると考える。

### (大田区議会公明党)

平成27年11月11日、国内産初のジェット旅客機であるMR Jが最終組立工場に

隣接している県営名古屋空港において、初飛行が成功し、国内外から大きく注目されている。現在はまだ一般公開はされていないが、今年中には航空機ミュージアムとして工場内部の一部も一般公開を予定しているとの事。このような施設は国内初であるとともに、ボーイング社、エアバス社に続いて世界で3番目の施設である。

施設内では航空機産業の歴史と発展、航空機の飛ぶ仕組みを触れて、考え、学ぶことができ、MR Jの最終組立過程が間近で見ることが出来るため、航空宇宙産業の育成・振興に寄与することは間違いない。

本区としても空港跡地利用について、ポテンシャルを活かし海上輸送も視野に入れ、次世代産業の拠点整備をすることで、産業の活性化のみならず、学校教育・社会教育といった人材育成の場、産業観光の場として、地域の活性化が期待されるものと考えます。

#### (日本共産党大田区議団)

午後は三菱重工のMR J ジェット機の開発中の名古屋航空宇宙システム製作所小牧南工場の見学とMR Jの進捗状況について伺った。国産ジェット機の完成が待ち遠しいが、様々な基準をクリアするのに時間がかかっているようだが、あたりまえのことだが何より安全第一で開発してほしい。担当者の技術の自信と熱意あふれた説明が印象的であった。

制作にあたっては、モノづくり製造業において愛知県のみならず全国の注目の的になっている。高い技術が必要な様々な部品が国内で生産されている。MR Jが量産されれば製造業にとって大きな希望でもある。見学した工場内はコンパクトに効率よい流れにみえた。飛行機がここでどんどん制作されるのを早く見たいと思った。

後日、神戸製鋼の不正がニュースとなり、MR Jにも使用されていたことが分かった。安全面では問題ないとのことであるが、飛行機事故を防ぐためには万全の対策が必要であり不安が残る。

#### (たちあがれ・維新・無印の会)

2015年11月11日、MR Jが見事に初飛行成功した感動は今でもしっかりと覚えている。

初飛行をテレビで見ているとき、私はおおた工業フェア内で立ち上がった「ものづくり祭実行委員会」のメンバーとしてFBページ作成などに携わっていた。おりしも下町ロケットが一世を風靡していたことも相まってMR Jの初飛行成功があまりにも嬉しくて、「ものづくり祭おおた」のFBページに喜び勇んでアップした当時の興奮が思い起こされる。

MR Jの最終組立工場では、日の丸企業の技術力を間近で見ることができて非常によい経験をする事ができた。まだ一般公開はされていないが、航空機ミュージアムとして一部公開を予定しており、同様の施設は世界でもアメリカ

のボーイング、フランスのエアバスしかないそうだ。

100万点にもものぼる部品の一部には地元三ちゃん企業の部品も使われている。大田区まち工場の部品は残念ながら使われていないが、作業工具の一部には使われているとの話を聞き、大田区まち工場の底力を改めて感じる事ができた。

### (闘う改革の会)

公共インフラと国産航空機製造の取り組みに地元と産業界のベクトルが同じ方向を向いていると実感できた。

国産初のジェット旅客機の製造には大きな可能性を感じた。技術力が売りの大田区としても参画できる余地があるのではないだろうか。

羽田に空港があるという立地と、航空機の整備や部品の製造に関わる技術力という視点から見て今後の大田区が空港を有する町だからこそ活かせるアドバンテージとして捉える事も出来るのではないかと私は考えれば、今後の可能性といえるのではないか。羽田跡地の活用について大田区としての方向性が示されているが産業創造というテーマで考えると航空機産業と地元企業の連携という視点で新たな産業創造拠点が機能する事にも期待を寄せたい。

## (3) アイサンテクノロジー株式会社

### ◆視察項目

自動走行実証実験について

### 【概要】

愛知県では、平成27年8月、国家戦略特区（近未来技術実証特区）に地域指定され、「自動走行実証プロジェクト」を推進している。このプロジェクトでは、道路交通法等の規制を緩和し、無人走行車両を利用したタクシーの旅客サービスや無人配送サービスなどを目指した実証を行うこととした。

県は、自動走行実証推進事業において、自動車から遠隔に存在する運転者が電気通信技術を活用して当該自動車の運転操作を行うことができる自動運転技術などを搭載した車両を用いて、実際に自動走行システムの活用が想定される環境のもとで実証実験を行うとし、公募方式により、県内地域を中心とする企業・大学・行政等が連携し、平成28年度から事業を実施している。

平成28年度は、山間地や離島など、道路・周辺環境が異なる様々な県内の実証エリア15か所で、高精度3Dマップを作成し、総延長約41Km、総実走距離約2,800Kmの自動走行の実証実験を実施した。

平成29年度は、最新技術の動向を踏まえ、国の規制緩和の動きと連動し、さらに技術を高度化させた遠隔型自動走行システムなどを活用した実証実験事業を全国に先駆けて開始する。実施については、アイサンテクノロジー株式会社へ事業

委託し、当該企業を中心とした5社と名古屋大学との連携により行う。

### 高精度地図を利用した自動運転実証実験

アイサンテクノロジー株式会社では、高精度演算・高精度位置情報取得の技術を通じ、「自動走行・安全運転支援」「高精度測位社会」「高精度地図」をキーワードに様々な取組みを行っている。名古屋大学との共同研究や愛知県の事業等に積極的に参画し、公道自動走行実証実験事業への取組みもそのひとつである。

アイサンテクノロジー株式会社の高精度三次元地図データベースは、人が見るための地図ではなく、車の運転制御システムをはじめとしたシステム装置が認識するための地図データベースとして実際に名古屋大学をはじめとした車の自動走行・安全運転支援の研究に使用されている。

(愛知県、アイサンテクノロジー株式会社ホームページから引用)

### 【所感】

#### (自由民主党大田区民連合)

アイサンテクノロジー株式会社を訪問し、国の特区制度を利用し羽田空港周辺でも予定されている自動車の自動走行実証実験についての視察を行った。

アイサンテクノロジー社は、主に測量CADシステムの設計・開発・販売を行う会社として昭和45年に設立され、その後カーナビの普及に合わせ、カーナビの地図情報の開発等IT化もすすみ、自動車の自動走行システムにおいても、三次元地図の計測やソフトウェアの開発などで中核的な企業であり、自動走行システムの実証実験が計画されるや、120円程度だった株価が一時9,500円近辺まで上昇したという、イノベーションが成功した企業である。

自動走行システムは今年度中に羽田空港近辺での実証実験が計画されているが、まさに先端技術である、自動走行システムを羽田で行うことによって、最先端の大田区の工業集積地として羽田空港跡地を活用する大田区にとっても非常に重要な社会実験であり、積極的なかわりが求められるのと同時に、大田区で製造した部品が組み込まれていくよう、プロモーション活動も同時に行っていくかなければならない。



#### (大田区議会公明党)

国の政策であるSIP(戦略的イノベーション創造プログラム)では自動走行運

転のレベルを1から4に分類し、レベル4では2035年を目途に完全自動走行システムの構築を目指している中、この度訪問させていただいたアイサンテクノロジー株式会社ではダイナミックマップを開発し、地図情報に瞬時に変化する交通環境の「動的情報」を組み込むことで高精度な誘導を可能とした。

このダイナミックマップの活用は単に自動走行に限るものではなく、行政需要では道路・歩道・下水道などのインフラの維持管理や、気象情報・地形変化を踏まえた防災対策など幅広く活用できると伺った。

多岐にわたる自動走行プロジェクトの一つに、中山間地域における生活弱者の移動支援や、農産物の物流・地域の活性化を支援する「ラストマイル自動走行」の実現を国は目指している。大田区内でも、馬込地域などの傾斜地における活用も想定でき、技術革新に期待するところである。

### （日本共産党大田区議団）

5日午前、アイサンテクノロジー株式会社視察であった。鹿島建設グループが事業者として決定した大田区羽田空港跡地第1ゾーン計画に自動走行実証実験があるが、その参考として視察項目に加えられた。グループにはトヨタ自動車に参加しており国家戦略特区地域という規制が取り外された地域で自動走行が行われようとしている。今回の視察は自動車本体ではない。アイサンテクノロジー株式会社は測量の高い技術を生かして道路を走行するために必要なデータ収集＝モバイルマッピングシステムを販売している。国内外の走行映像という膨大なデータを蓄積し自動車周辺の歩行者や障害物を認識して安全な走行にしていくという取り組みとのことである。夢の自動運転になにが重要であるのかの一端を理解できた。

日本共産党区議団は第1ゾーン計画については、区内中小企業支援より国内外の無国籍企業を呼び込み世界一企業が活動しやすい施設づくりとなり、区民の税金を投入して国有地を購入し貸し出す計画の見直しを求めています。

### （たちあがれ・維新・無印の会）

今回の視察を通して2020年には高速道路、一般道路でドライバーが一切関与しない完全自動走行が開始される予定と聞き、新しい時代の幕開けを予感させた。

むろん様々な課題は山積しており、仮に実現したとしても国際標準を勝ち得なければ海外のシステムの後塵を拝する危険性もはらんでいる。政府は携帯電話のときのようにガラパゴス化させることなく、自動車産業主要国と協力して日本の競争力保持



に努めていただきたい。

しかし何よりも、三次元地図の様々な行政サービスへの活用は、防災、減災、安全な避難地・避難道路確保、災害復旧の円滑化、園児・児童の安全確保、各種事業の基礎資料など用途は多岐に渡り、視察したアイサンテクノロジー社が得意とする三次元地図計測・整備の付加価値の高さを実感することができた。

本区は国の特区制度を活用して、羽田空港周辺で自動車の自動走行の実証実験を実施予定だが、アイサンテクノロジーをはじめとした関連企業や走行実験経験豊富な大学とも手を組み、一丸となって前に進めていってほしい。また、本区で必要な対応は最大限柔軟に対応していってほしい。

### (闘う改革の会)

人の暮らしぶりに大きな変化と可能性をもたらす取り組みであると感じ大きく心が弾んだ視察であった。

視察前は自動運転は遠い未来の夢でまだ 10 年以上先の技術だと捉えていた。企業や政府の誇大広告とさえ感じていたが構想の大きな枠組みと技術的にどこまでがクリアになっていて今後クリアにしなければならぬ課題も整理が付けられていた。

羽田の跡地活用の一環として自動走行の試験的な運用が可能となる様に特区として指定されるか検討されているが、仮に試験運行が可能となった場合に羽田で得られる情報やデータを新産業創造拠点で扱うことは、もの作りの町大田区として発展的な話に繋げていくべきであると考えている。

