

羽田空港対策特別委員会 行政視察報告書

1 日程

令和4年10月19日（水）～ 20日（木）

2 視察先及び視察項目

	視察先	視察項目
1	那覇空港 (沖縄県那覇市)	那覇空港の鳥衝突防止現地対策について
2		那覇空港の新滑走路とコロナ禍、悪天候対策について
3	那覇商工会議所 (沖縄県那覇市)	那覇空港の中長期構想について
4	一般財団法人 沖縄ITイノベーション戦略センター (沖縄県沖縄市)	大田区とのMOU締結について
5		那覇空港コワーキングスペース等について

3 視察委員

- 委員長 岸 田 哲 治 自由民主党大田区民連合
- 副委員長 須 藤 英 児 令和大田区議団（無所属5＋維新1）
- 委 員 大 森 昭 彦 自由民主党大田区民連合
- 湯 本 良 太 郎 自由民主党大田区民連合
- 渡 司 幸 自由民主党大田区民連合
- 岡 元 由 美 大田区議会公明党
- 末 安 広 明 大田区議会公明党
- 杉 山 公 一 日本共産党大田区議団

4 視察報告

項目ごとに各会派の視察報告を記載。

(1) 那覇空港

◆視察項目

那覇空港の鳥衝突防止現地対策について

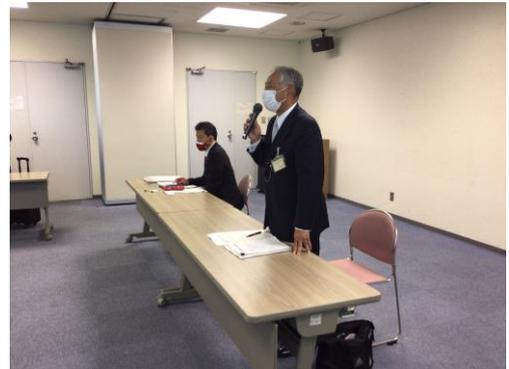
(自由民主党大田区民連合)

鳥衝突防止対策に関しては国際的にも関心が高く、本委員会における月例報告においてもゴーアラウンドの理由として鳥衝突が毎月挙げられている。2020年、羽田空港での離着陸1万回あたりの鳥衝突件数は3.3件であったのに対し、那覇空港では4.5件であり、その対応について伺った。

対策の違いに着目すると、草刈りの時期については羽田ではカラスノエンドウの開花時期である3月から6月の期間に集中して年1回行っているのに対し、那覇ではバッタや昆虫類の繁殖状況に応じて6月頃・9月頃・1月頃の年3回行っていた。また、羽田と同様のガス式爆音機に加え、那覇空港のみ設置の電子式爆音機（80秒間隔の高周波音及び7分間隔の電子音鳴動）が活用されていた。ものづくりの大田区でも電子式爆音機の開発や設置が可能ではないかと考える。

また、鳥の種類も羽田はタカ科やハタオリドリ科が多いのに対し、那覇ではチドリ科が多く、裸地を好むチドリ対策として緑地帯の芝の種子吹付を行い、裸地を無くす取り組みを行っていた。

現在行われている鳥衝突対策としてのバードパトロール、爆音機や吹き流し等の設置もAIなどによる自動化が進むことを期待し、国内外の鳥衝突防止対策を各空港で連携して研究していく必要性を感じた。



(大田区議会公明党)

那覇空港の周辺は、国設漫湖鳥獣保護区に指定されており、1999年に水鳥の重要渡来地としてラムサール条約湿地に登録されている。

漫湖をはじめ、与根遊水池、瀬長島地区など、たくさんの水鳥が飛来し、休息場、採餌場であるため、鳥衝突が多い。これは、海や都立野鳥公園が近い羽田空港と共通する。

コロナ禍における減便の影響を受け、離着陸回数は減っているが、鳥衝突の件数は、2019年と比較して増加。第1滑走路16件に対し、第2滑走路は37件で、衝突件数は過去7年間で三番目に多い。

離着陸1万回あたりの鳥衝突件数も、2019年の1.86回が2020年には4.66回に増えている。ちなみに東京国際空港の鳥衝突件数は2019年3.44回、2020年で3.32回である。

鳥衝突防止としては、羽田空港では年1回の草刈りに対し、草の伸びが早い那覇空港は年3回実施し、草地の管理を行っている。敷地内をバスで案内して頂いた時には草刈りの位置がわからなかったが、帰りの便の離陸時に大型草刈り機2台を確認することができた。

防除対策としては、バードパトロールを1日4回、6～12月の多発期は1日に5回、最も効果的な時間を選定して定期巡回を実施するほか、鳥の出現が多い時間や条件においては臨時で煙火による防除も実施している。また離着陸場所付近にガス式爆音機に加え、北九州空港と2か所のみ電子式爆音機を南側に2台設置している。

これらの対策で鳥衝突が減少しているかとの問いには不明との回答だったことから、季節、月別や時間帯別の鳥衝突件数、鳥種など、鳥衝突のデータから、鳥の習性を研究した対策が空港ごとに講じられてきたが、効果は一時的で、鳥が慣れてくれば効果がなくなるなど、鳥との攻防戦は続いていると感じた。

(日本共産党大田区議団)

那覇空港は海辺にあり、周りには野鳥が生息する河川の合流部にある漫湖、空港南側の具志干潟、豊崎干潟、与根遊水池、空港西側に位置する大嶺崎など湿性環境が多いため、水鳥が繁殖すると考えられます。環境の変化としては、B滑走路建設および新管制塔などの工事により、A滑走路の脇に突き出た、B滑走路の間にある、大嶺崎の樹木が伐採されたことによる環境の変化があげられます。

バードストライクは2017年の57件(A滑走路)を境に減少傾向になり、2019年は30件でしたが、2020年にB滑走路が供用開始されると53件に増加しています。しかし、A滑走路だけを見れば16件と減少しています。

現在の対策としては、A・B滑走路のバードパトロールを同時に実施することにより、一方の滑走路で追い払った鳥がもう一方の滑走路に逃げ込むことを防止しています。B滑走路の着陸帯内緑地の裸地が営巣する要件になるため、養生がすすめられる対策が取られています。

現在、空砲・実砲による鳥の追い払いは各空港で実施されているが、電子式による爆音機は日本で初めての試みであり、今後のデータを収集し状況分析する中で、有効であれば、羽田空港での利用も一考の余地があるのではないかと思います。

(令和大田区議団(無所属5+維新1))

◇概要

那覇空港の概要と周辺環境

- 那覇空港は24時間運用の空港でA滑走路3,000m×45m、B滑走路2,700m×60mの2本。令和2年度の航空機の運航は、着陸回数50,297回、就航路線は海外14路線、国内31路線、空港周辺の環境は、クロツラヘラサギ等の水鳥が飛来する与根遊水地(三角州)、瀬永地区にはシロガシラやメジロなどが生息し、野球グラウンドは満潮時シギ・チドリ類の休息場となる。漫湖は干潮時にはシギ・チドリ類の餌場である。B滑走路脇の草地には多数のコアジサシ

を確認。

- 那覇空港の鳥出現数(令和2年4月から令和3年9月)はシギ・チドリが71%、サギ類3%、タカ類3%。令和2年の鳥衝突は51件、ニアミス24件、月別では8月から11月までが多く、特に9月・10月、時間帯別では9時から14時、16時から19時の衝突が多いとのこと。
- 那覇空港での鳥衝突の傾向はB滑走路ではチドリ、コアジサシ、ムナグロ、チョウゲンボウと多様、A滑走路はスズメ、チドリ、ツバメ、サギ、カモメなど。

◇大田区にどう活かすか

- 国内の空港でのバードストライクの約1割は羽田空港で起きていると言われ、発着陸の遅れやゴーアラウンドに繋がるバードストライクは大きな問題である。羽田空港でのバードストライクはカモメやハヤブサ、チョウゲンボウなど中型の鳥が多く、これらの鳥が多く確認される海岸・運河・河川などが羽田空港の近くにある。
- 那覇空港で行われているバードストライク対策である①環境対策(バッタなど餌を増やさないための草刈り等の草地管理、営巣地となる裸地の改善)②バードパトロールの重点箇所設定と季節ごとのパトロールの実施、ガス式爆音機と電子式爆音機の適正配置を羽田空港周辺環境に照らし合わせ、改善のための提案を作成し、国に要望を出す。

(2) 那覇空港

◆視察項目

那覇空港の新滑走路とコロナ禍、悪天候対策について

(自由民主党大田区民連合)

コロナ禍での令和2年、新滑走路供用開始となった那覇空港においては、令和2年で旅客者数が前年実績の3割、発着回数で6割、貨物取扱量で5割に留まり、経済的には大きなダメージであった。特に国際線においては貨物・旅客ともに本年7月の時点で新滑走路運用後はゼロが続く状況であった。

また、那覇空港は軍民共用の空港であり、令和2年のピークデイ(令和2年5月25日)では、取り扱い機283機のうち民間機117機に対し軍用機166機と軍用機の実取り扱いが目立つ状況であった。令和3年のピークデイ(令和3年11月24日)では489機中軍用機が144機と民間の実取り扱いが増加してきている。

令和2年1月から供用が開始した新管制塔は高さ88mと成田より1m高く、羽田の115mに次ぐ高さとなっており、悪天候対策としては、台風の通過の多い那覇空港の環境を踏まえて、新管制塔では「風揺れ制御装置(ダンパー)」が暴風による揺れを打ち消すように機械的に制御するような設計になっている。また、管制塔体の形状についても風洞実験などを行った結果、ひし形の角を削った八面体にて設計されている。調べてみると羽田の管制塔も風揺れ制振装置や揺れを抑えるための突起を塔の側面に付けるなど、それぞれの環境に合わせた風揺れ対策などがなされて

いることが理解できた。

(大田区議会公明党)

那覇飛行場は50年前の昭和47年5月本土復帰により、運輸省が管理する第2種空港に指定され、名称も那覇空港となり、11月には2,550mの滑走路が2,700mに延長された。さらに昭和61年3月に3,000mに延長、供用開始。2020年3月26日に2本目の滑走路が供用開始された。

1本目の滑走路に並行して沖合へ2本目の滑走路を建設するために、設立されたのが「那覇空港拡張整備促進連盟」。その前身となる「那覇空港整備促進協議会」は沖縄経済振興懇談会が昭和47年の本土復帰で想定される経済問題を議論し、那覇空港のハブ化や軍用地の返還、リーフの埋め立てなど、沖縄の振興開発について政府に提言したが、期待した回答が得られなかったことから、経済界を中心に政府に働きかけるために設置された。初代会長の國場幸太郎氏が、拡張計画案を常にポケットに入れて、国や県への要請活動を繰り返してこられた熱い思いを聞かせて頂いた。また、ステッカーの作成や県民参加のシンポジウムの開催、第2滑走路早期着工の総決起大会の開催など、市民・県民を巻き込んで、市民運動として、沖縄の総意によって滑走路完成を勝ち取ってこられた。

那覇空港は、空港敷地に隣接して陸・海・空の自衛隊基地があり、航空自衛隊那覇基地の施設が併設され、民間機と自衛隊機が共同で使用する軍民共用の飛行場である。現地では、民間の航空機より自衛隊機の方が多く飛んでいる印象で、コロナ禍で旅客数が少なくても貨物運搬の利用など滑走路は利用されてきている。

訪日外国人観光客の個人旅行が許可され、コロナ禍の入国者数上限が撤廃されるなど、完全な入国制限撤廃も近いことから、沖縄は今後アジアを中心に観光客の増加が期待できる。

(日本共産党大田区議団)

通常は、沖合にあるB滑走路を着陸用として、また陸地側のA滑走路を離陸用として使い分けて効率の良い運航を維持しています。

A・B本滑走路の間に1,310m以上の距離をとれば同時に着陸または離陸を実施できる設計になっており、悪天候にも対応できる状況にあります。

航空自衛隊の基地にもなっており、軍民共用空港としての機能を果たしている事を、視察中、自衛隊機のスクランブル発進が4回もあり実感しました。滑走路の端には、アレスティングロープが設置され、戦闘機の車輪が出なくて緊急着陸した際に、機体の尾部下側に格納されているアレスティングギヤ(鍵状のフック)を出し、アレスティングロープに引っ掛けて機体を止める実物を拝見出来たことは、貴重な体験となりました。また、那覇空港の敷地内に航空機の整備、修理、オーバーホールを実施する、MRO Japanが2015年に立ち上げられていて、今回は見学が出来ませんでした。外側から工場を見ることが出来、ここで日本ならではの高い品質と技術力で、沖縄から世界の空を支える、アジアの航空機整備需要を取り込んでいることも実感できました。

(令和大田区議団（無所属5＋維新1））

◇概要

- 那覇空港は、昭和8年に旧日本海軍により、小禄飛行場として設置、昭和20年に米空軍管理となる。昭和47年の沖縄本土復帰により、運輸省所管の空港として運用開始、令和2年那覇空港第2滑走路供用開始。
- 昭和47年の沖縄本土復帰以前は20万人の来訪者が、48年後には50倍の1,000万人を超える。第2滑走路完成により発着能力が増し、増便が可能になった。海上滑走路は騒音公害を減らせる。海側B滑走路は着陸専用、陸側滑走路は離陸専用と使い分けされている。嘉手納飛行場や普天間飛行場、那覇空港を通る高mast船との関係で飛行経路に制限がある。物流拠点として臨空産業を活性化し、沖縄の自立発展につなげる。
- コロナ禍の影響で旅客数は63%減、発着回数は3割減、貨物取扱量は2割減。令和3年度時点、国内空港の中で那覇空港は旅客数・発着回数共に4位で滑走路が2本に増えた効果は大。令和4年夏ダイヤで那覇・羽田航路は35往復で、県外126往復(24路線)の27%を占め、空港別旅客数291万人で36%を占める。
 - ※国内空港の新型コロナウイルス感染症による影響は顕著で国内線は、対令和元年1～12月と比べて約70%減少している空港もあるなど航空需要が大幅に減少。国際線は、対令和元年1～12月と比べての旅客数の減少率がほぼ100%と甚大な影響を受けている。航空会社等の収支状況：コロナ禍による旅客需要の大幅な縮小により、大変厳しい経営環境におかれている。
 - ※空港の旅客数減少率は令和3年1～12月の旅客数の対令和元年同期比で見ると、羽田は国内線63.2%減、国際線96.1%減、那覇空港は国内線59.0%減、国際線99.9%減。

◇大田区にどう活かすか

- 世界的な感染症の流行などの影響を受けやすい国際線の感染防御対策などの水際対策の改善策の提案と国内線の離発着を増やすためのさらなる機能強化策を模索し、国に提案をする。



(3) 那覇商工会議所

◆視察項目

那覇空港の中長期構想について

(自由民主党大田区民連合)

そもそも事の始まりは昭和40年代後半に端を発し、1975年（昭和50年）に那覇空港整備促進協議会を設立し、後に那覇空港拡張整備促進連盟が設立された。機運の醸成を図るべく那覇商工会の中心メンバーが那覇及び沖縄の発展に第2滑走路の整備は必ず必要であると呼びかけ、多くの商工会の会員が賛同し運動が始まった。行政主導の話ではなく、民間主導で第2滑走路の実現にこぎつけた事には驚かされた。

基本的な考え方は、行政目線の実現可能であるかどうかではなく、広義的な意味で那覇商工会にとって必要であるかどうかを重視している事に感銘を受けた。

結果はご存知の通りで、第2滑走路は完成し運用が始まっており、沖縄の更なる発展に極めて重要な役割を果たしている。

同様の考え方の下、第2滑走路の更なる利活用を目的に第1滑走路と第2滑走路の間の海の埋立てをし、そこに新たな空港関連施設の整備を目指している。

海の埋立てについては、センシティブなテーマではないかという我々の考えは当てはまらないようだ。

(大田区議会公明党)

那覇空港をターミナル機能に加え、商業施設機能、コンベンション、航空機関連産業が集積する、世界最高水準の国際リゾート・ビジネス空港にすることを目指す「那覇空港中長期構想」について、那覇商工会議所でご説明頂き、プロモーションビデオを拝見させて頂いた。

那覇空港は滑走路に面した大部分が自衛隊の敷地であるため、ターミナルが外れの位置にあり、滑走路までの距離が長く、離陸後に移動時間が掛かっている。そこでターミナル機能をはじめ、商業施設、都市機能などを整備するために、2020年に完成した第2滑走路と第1滑走路の間を埋め立てる計画である。水辺の埋め立てによる生態系への影響を伺ったところ、第2滑走路の整備により、既に陸地化しているとの回答だった。

羽田空港の跡地整備には長い時間を要し、国、東京都、大田区が交渉して進めてきたが、那覇空港ではその根幹を那覇商工会議所が中心となって地域の民の力で整備し、さらに世界最高水準にしていこうという意気込みに感服した。

また、各航空会社が海外に委託しているMRO【Maintenance（整備）、Repair（修理）、Overhaul（オーバーホール）の略で、航空機の整備及び修理に関わる事業】を、日本で唯一設立した専門会社『MRO Japan』が、2019年1月に那覇空港で事業を開始した。

『MRO Japan』には、ANAホールディングス、(株)ジャムコ、三菱重工業(株)の他、沖縄の各地銀や沖縄電力が出資している。

また、沖縄県は今後10年間でアジアにおける航空機整備需要が2倍に拡大すると見込んでおり、人材確保についても国立沖縄工業高等専門学校卒業生の受け入れ先となるなど、産学官が一体となる取り組みが具体的な形となっている好事例を学ぶことができた。

(日本共産党大田区議団)

那覇商工会議所は那覇空港の抱える問題点として、現在のターミナルは狭あいで需要の伸びに応じた施設の拡張が困難であるとしています。

民間機の離陸回数が国の定めた基準（1時間あたり33回、1日あたり380回）を超える運用となっており、慢性的な運航遅れが生じている。

現在のターミナル配置のままでは、第2滑走路の供用開始後も離発着回数は1.17倍にとどまり、その能力を十分に発揮できない。

駐車場の容量が不足しており、拡張用地の確保も困難、バス・タクシー・レンタカー送迎車等による混雑などが課題として挙げられています。

課題解決の方針として、旅客需要の急激な伸びに対応するために、第1滑走路と第2滑走路との間を埋め立てて、旅客ターミナルビルやエプロン（駐機場）を整備する。那覇空港の付加価値を向上させ、魅力ある国際リゾート・ビジネス空港とするため、ホテル・コンベンション施設・人口ビーチ・フェリーターミナル等の施設を整備する。利用者の利便性向上に資するため、モノレール、アクセス道路、レンタカー対応施設等の二次交通を整備する等の方針を打ち出しています。

第1滑走路と第2滑走路との間を埋め立てる構想は、自然環境の破壊につながり、着陸時にみられる第2滑走路へのアプローチで沖縄の自然の素晴らしさが実感できるものを失うことになると思います。自衛隊基地機能が、空港と住宅地の間に立ちふさがり、開発の足かせになっており、将来的には基地の解消こそが求められると思います。

(令和大田区議団（無所属5＋維新1）)

◇概要

●那覇空港は、昭和8年に旧日本海軍により、小禄飛行場として設置、昭和20年に米空軍管理となる。昭和47年の沖縄本土復帰により、運輸省所管の空港として運用開始、令和2年那覇空港第2滑走路供用開始。

●昭和47年の沖縄本土復帰以前は20万人の来訪者が、48年後には50倍の1,000万人を超える。第2滑走路完成により発着能力が増し、増便が可能になった。海上滑走路は騒音公害を減らせる。海側B滑走路は着陸専用、陸側滑走路は離陸専用と使い分けが出来ている。



- 嘉手納飛行場や普天間飛行場、那覇空港を通る高マスト船との関係で飛行経路に制限がある。
 - 物流拠点として臨空産業を活性化し、沖縄の自立発展につなげる。
 - 今後の展開→①沖縄県民参加型シンポジウムの継続②中長期構想のブラッシュアップ③次世代(小中学生)が空港の重要性をより理解するための活動④先進空港視察の継続⑤新たな沖縄振興計画への明記、政府の骨太方針への記載
- ◇大田区にどう活かすか
- 大田区も、行政・民間問わず、区内の多様な主体が意見交換できる環境をつくり、羽田空港の新たな機能強化案や新たな沖合展開案などを模索し、国に提案をする。



(4) 一般財団法人沖縄 I T イノベーション戦略センター

◆視察項目

大田区とのMOU締結について

(自由民主党大田区民連合)

「一般社団法人沖縄 I T イノベーション戦略センター (I S C O)」と大田区、公益財団法人大田区産業振興協会の3者は令和4年6月にMOUを締結した。MOUではハネダピオ等の互いの施設等での交流や共同プロジェクトの実施、スタートアップ支援、ビジネスマッチング活動を質的・量的に向上させ、それぞれの施策を加速させていくことを目指す。

当日はコザ市の「スタートアップ・ラボ・ラグーン」にて説明を受けたが、商店街全体を舞台とした「スタートアップコミュニティ」として県内外での認知を広げている。「コミュニティ」として起業家の出会いの場やショーケース機能を担保し、イベントやセミナーの実施で経験や学びの場を確保し、I S C Oがかすがいとなり官民の共助を促進する手法は、ハネダピオにも通じるものであり、互いにとって実り多いMOU締結になることを確認することができた。

MOU締結による今後の具体的なパートナーシップとしては「主要イベントでの連携」「ビジネスツアーの実施」「定例ミーティング」や「マッチング台帳の共有」など密度の高い交流や情報交換を促進していくことが理想的な関係であるとのことで、相互の関係を具体的にイメージすることができた。

(大田区議会公明党)

本区と一般財団法人沖縄 I T イノベーション戦略センター (I S C O) とは「連携協力に関する覚書」を本年 6 月に締結している。I S C O は 2018 年 5 月に設立され、現在は職員 100 名の規模で、I T テクノロジーの分野を軸に沖縄県の経済振興を図る産業支援機関 (県の外郭団体) として活動を行っている。社会課題の解決をデジタルの力で行っていくための様々な支援が行われており、特に強く感じたことは、県の外郭団体とはいえ 50% 以上は民間の出資を受けているため、民間の色が強く、だからこそ自由にチャレンジできる部分が多く、ここは大田区としても今後、取り入れていくべき視点であると感じた。

I S C O では産業支援の一環として、沖縄スタートアップ・エコシステムを構築し、起業家やスタートアップが連続的に生み出され、様々な分野のイノベーションによって経済が活性化していくことを目指した取り組みが行われており、今回の視察ではその中核施設の一つである「スタートアップ・ラボ・ラグーン」を訪れた。ここは、民間が運営をしている。民間の色が強い外郭団体が、さらにこうした民間が運営する拠点と連携することで、柔軟な発想で、起業家とアイデアを呼び込む仕掛けづくりが行われている印象を受けた。老朽化した商店街を、丸ごとリノベーションして、スタートアップの集積地にするアイデアもさることながら、意欲とアイデアさえあれば、どんどんチャレンジして欲しいといった空気感がみなぎっていた。これも、本区として学ぶべき点は多いと感じた。

沖縄では元来、ものづくり企業が少ないとのことで、そうした面からも沖縄の柔軟なアイデアと本区の強みであるものづくり企業を結びつけることは、相乗効果は高いと言える。アジアという大きなマーケットを見据えて、スタートアップの一大集積拠点を目指す I S C O と今後、密な情報交換・連携が広がることを期待するものである。

(日本共産党大田区議団)

一般財団法人沖縄 I T イノベーション戦略センターは、大田区と MOU 締結における理想的なパートナーシップとして、空港との関係が重要な両地域であり、密な交流活動として、主要イベントの出展及び視察を企画フェーズからの参加 (おた研究・開発フェア、リサーチ、スタートアップフェスタなど)、テーマ設定によるビジネスツアーの実施や、密な情報交換として、ビジネスマッチングや企業誘致としてのハブ機能促進のための定例ミーティング・会員企業や自治体の要望や課題解決の糸口として、マッチングのための情報交換 (案件発生都度)・マッチング台帳の共有があげられています。また、医療分野では、沖縄県では 2025 年開設の琉球大学医学部附属病院および先端医学研究センターなどバイオ・医療分野での新しい動きがあります。琉球大学医学部附属病院が宜野湾市へ移転し、浦添総合病院が浦添市前田へ移転します。空港からの交通の利便性向上が必要であり、医療ツーリズムへの発展が期待されています。大田区では、羽田エリアで羽田イノベーションシティに先端医療などを誘致し、川崎のキングスカイフロントの医療部門など、連携して医療ツーリズムを取り込む動きは共通するものがあります。

全体として膨大な説明で消化できない部分も否めませんでした。また、視察行程等の関係により、コザ商店街・スタートアップ集積状況施設の見学が出来なかったのが残念でした。

(令和大田区議団（無所属5＋維新1）)

◇概要

- 沖縄スタートアップ・エコシステムの拠点が新しく那覇空港内にも立ち上がったことを受け、大田区の有する羽田空港と那覇空港の空港拠点が繋がったという強い思いから、一般財団法人沖縄ITイノベーション戦略センター（ISCO）は、大田区産業経済部、公益財団法人大田区産業振興協会と「連携協力に関する覚書」を6月3日に締結。覚書は、3者が相互に連携協力してHANEDA×PiO（ハネダピオ）等の互いの施設において、交流及び共同プロジェクトの実施により、スタートアップ支援、展示会開催等のビジネスマッチング活動を量的・質的に向上させることで、それぞれの施策を加速させていくことを目指すとの事。協力事項は、①3者が開催する展示会・イベント等の告知・集客の協力、相互招へい、②3者が支援するスタートアップを中心としたビジネス促進、マッチング活動、③デジタルテクノロジーを活用した実証実験の実施等の協力、④3者が保有する人的ネットワークの利活用、相互交流など。
- 一般財団法人沖縄ITイノベーション戦略センター（ISCO）とは、ITを活用した産業の成長戦略を提示し、産業全体の生産性と国際競争力を向上させるための司令塔として、平成30年夏に官民共同で設立され、沖縄県経済の振興を図る産業支援機関として、県内経済の課題解決と新たな価値創造を実現するため、最先端のITイノベーションを活用する場と機会の提供が目的である。

◇大田区にどう活かすか

- 近年、IT産業の育成に力を入れる沖縄は今後、著しい発展を遂げられると思われる。羽田と那覇は1日35往復、空港と空港が両地域を強く結ぶことが出来る。沖縄は生命科学分野・医療分野など共通する部分も多く、この機会を最大限活かし、お互い補完し合える関係を早急に築く。



(5) 一般財団法人沖縄 I T イノベーション戦略センター

◆視察項目

那覇空港コワーキングスペース等について

(自由民主党大田区民連合)

那覇空港のコワーキングスペースは「エアポート・ラグーン」として那覇空港国際線ターミナル4階のサウスフードコート内をシェアオフィス化し「ついでにぶらりと寄れる場所」をテーマとし、県内スタートアップの案内・誘導を図る機能が期待されている。

I S C Oは各拠点从那覇空港からは距離があるため、空港での拠点整備は必須であったと考える。現在は、常駐スタッフがコワーキングスペースのコーディネートを行うとともに、サウスフードコート内の清掃等の管理を行うことでコワーキングスペースとしての活用が認められているという珍しい事例である。

開設して間もないこともあり、これから様々な活用事例や課題等にも対応していくことになると感じたが、特に、コロナ後の空港機能100%の状況においては、那覇空港ターミナル自体が手狭であることに加えて、フードコート内のコワーキングスペースがどこまで許容されるのかは不安が残る。

帰路便が20時台であったため、フードコート全体が閉店しており、照明も消され、コワーキングスペースの状況は確認できなかったのが残念であった。

(大田区議会公明党)

今回の視察では、沖縄スタートアップ・エコシステムを構築するために、その中核拠点の一つである「スタートアップ・ラボ・ラグーン」を訪れたが、この他にも、那覇空港国際線ターミナルの4階に設置されているフードコート内をシェアオフィス化した拠点が導入されている。まさに沖縄の玄関口から、県内外の企業や起業家などに、スタートアップ・エコシステムへのアクセス機能を提供する場として活用がなされており、その柔軟な発想に驚かされた。

あいにくコロナ禍となったことから、この場所での取り組みの効果が見えてくるのはこれからである。コンセプトは「ついでにぶらりと寄れる場所」がテーマとなっているとのこと。機能としては、コワーキングスペース機能を設け、利用者に対して県内スタートアップの案内・誘導を図る機能、県外投資家・スタートアップとの接点、ネットワーク化促進などが期待されているそうである。面白かったのは、空港ビルと協定を結び、無料で利用させてもらう代わりに、運営や清掃などの活動を手助けしているそうである。ここでも民間の柔軟な発想が積極的に用いられていることを感じると共に、ハードルの低い入口を設けて、スタートアップによりアクセスしやすい仕掛けづくりが行われている点も、大いに参考にすべき点と感じた。変化の激しい時代に、いかに若い発想や民間の発想を活かしていけるかが、行政施策を考える上でも今後より大事な視点になると考える。本区においても、こうした環境整備に向けた流れを構築できるよう後押ししていきたい。

(日本共産党大田区議団)

沖縄スタートアップ・エコシステム（スタートアップ・ラボ・ラグーン・沖縄）は、2016年、戦後より挑戦者が集まって創られたコザ（沖縄市）の街に「スタートアップカフェ・コザ」が誕生しスタートアップカルチャーの第一歩が踏み出されました。2019年に「スタートアップ・ラボ・ラグーン・コザ」として再スタートし、地域社会、そして世界にインパクトを与える起業家を輩出し、スタートアップ・エコシステムを広げてきています。

2022年からは沖縄スタートアップ・エコシステムが更に拡張していくための中核的ハブ機能と位置付けてリニューアルし、コミュニティ運営（出会い）、イベント・セミナーの実施（学び）、官民のさらなる連携（共助）を加速させる存在にする、としています。

そのための一つとして、那覇空港国際線ターミナル4階のサウスフードコート内にシェアオフィス化したスペースを利用して、沖縄の玄関口として県内ビジネスセクター、キーパーソン、ワークスペース、などスタートアップ・エコシステムへのアクセス機能を提供し、那覇空港到着、出発の際に「ついでにぶらりと寄れる場所」がテーマとして、エアポート・ラグーンが設置されています。機能としては、沖縄県の玄関口としてのタッチポイント、コワーキングスペースとして、利用者へ県内スタートアップの案内・誘導を図る、県外投資家・スタートアップとの接点、ネットワーク化促進などが挙げられています。

那覇空港コワーキングスペースについては、帰りがけに時間があれば、各自で国際線ターミナルに立ち寄り見学することになっていましたが、私は時間がなく見学できませんでした。

(令和大田区議団（無所属5＋維新1）)

◇概要

- 令和元年8月1日にできた那覇空港内の新たな拠点施設「Lagoon Airport」は「Startup Lab Lagoon」による3拠点目の施設である。「Lagoon Airport」を沖縄の玄関口である那覇空港を拠点とした目的は、県外企業とのビジネスマッチングを期待し、商業支援やスタートアップコミュニティの構築を目指すためとのこと。「Startup Lab Lagoon」の総合窓口・事務局は「Lagoon Airport」に有し、スタートアップに関する幅広い相談も受け付けているとのこと。
- 「Lagoon Airport」コワーキングスペースは2時間500円・1日1,500円の利用料金でWi-Fi・コンセント完備、書籍の閲覧・コピーが出来、フード、ドリンク持ち込みOKの作業スペースが借りられるとのこと。今回、見学した沖縄市の「lagoon Koza」でも密閉遮音設備のあるオンラインWEB会議対応のコワーキングスペースも確認できた。

◇大田区にどう活かすか

- 大田区内でもコワーキングスペースの需要は高まっており、特にコロナ禍の影響でオンライン会議が一般化し、密閉遮音設備のあるオンライン会議対応のコワーキングスペースの需要は益々高まると考えられるため、区内施設へ

の設置の提案をする。

