



令和4年5月26日

大田区議会議長

鈴木 隆之 様

羽田空港対策特別委員長

高山 雄一

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」に相応しい拠点となるため、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 ウイングズ）」に改称し、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。

羽田イノベーションシティのまち開きから1周年を記念した「スマートシティEXP02021」が令和3年11月に、また、「羽田スマートシティEXP02022春」が令和4年4月に開催された。

委員からは、イベント参加者へのアンケートを回答しやすいように改善を図ってほしい。また、区の関係部署がイベントを見学することで、様々な発想を得ることのできる場としても活用してほしいとの要望があった。

一方、令和4年を予定していた全施設開業に関し、令和5年夏以降への延期及び先端医療研究センターの運営事業者が愛知県の学校法人藤田学園に変更となったとの報告がなされ、区からは、将来的に区内波及の創出と区民への還元につなげていく戦略を事業者から確認しているとの説明がされた。

また、開業後の羽田イノベーションシティの事業について、公民連携による持続可能な事業運営に資するとともに、本事業の政策目的の達成をめざすため、区による初のモニタリングが実施され、モニタリングの考え方、令和2年度の事業成果及び次年度に向けた提言等をまとめた報告書が当委員会に報告された。

区施策活用スペース「HANEDA×Pi0（ハネダピオ）」では、区内企業との親和性の高い国内外の企業を誘致している。多様な主体との交流等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及び交流空間ゾーン「Pi0 PARK（ピオパーク）」の整備状況や交流イベントの実施等、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4年4月1日時点で、10事業者17区

画の全ての入居が完了し稼働しており、また、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・発信拠点の形成のため、ピオパークでは、毎月多様な主体が集い様々なイベント等が開催されている。

羽田空港跡地第1ゾーン都市計画公園に関して、区は、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た、区民による意見交換会を全3回実施した。区からは、公園の複数の使い方や利用者の多様な意見を取り入れるための仕組みづくりなどについて参加者間で積極的な意見交換が行われ、令和4年3月にはこのような利用者目線の意見や跡地の歴史的経過、社会状況の変化等を踏まえ、公園の整備運営に関する基本的な考え方をとりまとめた「羽田空港跡地第1ゾーン都市計画公園コンセプトブック（素案）」についてパブリックコメントを実施し、40名から合計80件の意見提出があったとの報告がなされた。

委員からは、コロナ禍で制約のある中ではあるが、この公園を多くの方に知っていただくため、全国的に広く周知し、ドラマや映画のロケ地などの様々な媒体を活用して戦略的な広報活動を行ってほしいとの要望があった。

また、国土交通省航空局所有地である第1ゾーンの中央に位置する都市計画公園北側土地は、羽田イノベーションシティから公園へのアクセスや連携を図る上で都市計画公園との一体的な活用が最適な土地であり、関係機関との協議・調整を重ねた結果、本土地1.3haを土地区画整理事業における公共減歩により公園用地とすることが了承された。区からは、今後は「羽田空港跡地地区における土地区画整理事業の施行に関する基本協定」の変更協定の締結、都市計画変更手続きを行っていくとの報告がなされた。

委員からは土地の活用について、まちづくり推進計画や跡地第1ゾーン整備方針において位置付けている当初の目的から変化しているが、公園用地とした理由及び、公民連携の観点から、公園で商売をすることができるのか伺いたいとの質疑があった。

これに対して区からは、まちづくりの魅力やポテンシャルの向上、社会情勢の変化により、公園として拡張していくことが最適であると判断し、協議調整を進めた結果、了承が得られたと考えており、今後の整備・運営にあたっては公募設置管理制度（Park-PFI）を基本として取り組みを進めることで、多様な事業アイデアが広がっていくものと考えているとの説明がなされた。

そのほか、委員からは、羽田地区における過去の強制退去命令等の歴史を踏まえて、区民の憩いの場となるよう整備してほしいとの要望があった。

本委員会としては、第1ゾーンの開発にあたっては、羽田イノベーションシティの状況や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、本区の実現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、国によって選定された民間事業者により、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、「羽田エアポートガーデン」という街区に1,717室の空港直結エアポートホテルが建設されているが、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「羽田空港跡地かわまちづくり計画」を活用し、第1ゾーン及び第2ゾーンを含むエリアにおいて、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いる。第2ゾーンにおいて、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。この親水ネットワーク形成の一層の充実を図るため、ソラムナード羽田緑地の区域を下流側に拡張する都市計画変更素案の変更手続きを進めることとなった。計画延長距離は約840メートルで、緑地面積を1.5ヘクタールから2.7ヘクタールに拡張するものであり、多摩川沿いの長い水際線を生かした良好な景観を創出し、快適で魅力ある親水ネットワークの形成を図るものとしている。

委員からは、親水ネットワークの形成のため、拡張地の植栽についての重要性が指摘されたが、ソラムナード羽田緑地と連続した散策路として整備し、四季折々の花が見られるように計画していく方針であり、最端部にはA滑走路が望める展望テラスを整備する予定であることが確認できた。

令和3年7月13日には、都市計画変更案の住民説明会を予定していたが、緊急事態宣言で中止とせざるを得なかったため、音声入りの説明動画と都市計画案の概略資料を区ホームページに掲載し、特別出張所等でも配布して広く周知を図ったとの報告がなされた。

令和3年9月8日から9月22日の2週間、空港まちづくり課にて都市計画変更案の公

告・縦覧を行い、11月4日の大田区都市計画審議会では、「諮問のとおり定めることが適当である」と答申された。その後、都市計画変更は令和3年11月17日に告示・縦覧され、事業認可取得に向けての手続きを進めることになったとの報告がなされた。

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月に、関係自治体等からの意見・要望を受け止め丁寧に対応するなどとし、令和2年3月29日より新飛行経路の運用を開始して国際線を年間約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国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。要望書では、機能強化に関する騒音影響への対応、安全対策等の強化だけでなく、現行課題への対応として、滑走路運用における騒音影響の軽減やゴーアラウンドの減少に向けた取組状況に関する情報提供などについて対応を求めた。国からは令和2年に「東京国際空港の運用について（ゴーアラウンド経路）」及び「羽田空港におけるB滑走路からの西向き離陸に関する当面の運用について」の回答がなされている。

また、国は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、固定騒音測定局での測定以外でも航空機騒音の短期測定を実施している。それらに加え、令和3年から、新飛行経路に関する騒音の状況や様々

な取り組みについて住民に伝えることを目的として、新飛行経路下に位置する自治体の住民に対し「羽田空港のこれから」のチラシを配布するなどの手法で情報提供を行っている。

国において、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開催されているが、令和3年8月に開催された第4回の検討会では、羽田空港に導入する飛行方式として2つの着陸方式が選定された上で、安全性評価や運航ルール策定など今後取り組むべき具体的な課題について議論された。このことについて、国より今後実施する取り組みの進捗状況を踏まえ、次の検討会の開催時期を決定していくと聞いている旨、区から説明があった。

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。

区は常時測定の他に、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、飛行高度及び飛行回数等を把握することを目的に、区内5か所で内陸飛行について一週間連続した短期測定騒音調査を行っており、令和3年度の調査結果について、常時騒音測定及び短期測定騒音調査の結果は、いずれも環境基準を達成していると報告がなされた。

また委員から、国の測定局が設置されている羽田小学校で、子どもたちの学習環境を守るという観点から、教室における子ども達の学習環境に及ぼす影響について検証してほしいとの要望があった。

これに対して区からは、令和4年2月15日に、南風運用であったことから15時から18時にかけて、羽田小学校3階の教室においてB滑走路から西向き離陸する航空機の騒音調査を実施したところ、測定機数35機のうち、最大値が55.5デシベル、最小値が44デシベルであったと報告がなされた。音量の目安として静かな事務所と同程度である。さらに最大

値55.5デシベル時、国の測定局の速報値は75.2デシベルであるとの報告がなされた。

この調査を受けて、委員からは、屋内での騒音レベルが屋外よりも大幅に軽減されていることが検証できたとの意見があった。

本委員会としては、今後も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3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211回であった。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、人為的要因による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、引き続き国に求めてほしいとの要望があった。

本委員会では、令和3年10月19日に、羽田空港内における国土交通省による到着機の機体チェックの様子と、航空機格納庫におけるエアラインによる機材整備の状況について現地調査を行った。

委員からは、区内市街地に大きな影響を与えていることから、安全をしっかりと確保した上で運用を行ってほしいとの要望があった。

令和3年11月26日には、国土交通省航空局首都圏空港課から「羽田空港におけるゴーアラウンド減少に向けた取り組みについて」の通知があり、新たに実施される滑走路点検の工夫による対策のほか、ゴーアラウンドの減少に向けた様々な取り組みを実施していく旨が記載されている。

本通知の具体的な内容としては、羽田空港着陸機等に部品欠落があった旨の報告を航空会社から受けた場合、直ちに滑走路を閉鎖して安全点検を行っていたことでゴーアラウンドが発生していた現状改善のため、令和4年1月1日から、航空機の運航の安全性に対す

るリスクが低い小さな部品の欠落に対しては、できる限り運航への影響が出ないようにタイミングを調整し、滑走路の点検を実施するという新たな運用が開始された。その他、滑走路離脱遅れへの対策として、早期に滑走路を離脱すべき旨をAIP（航空路誌）に掲載するとともに、鳥種に応じた鳥衝突防止対策を講じるなどのゴーアラウンド減少に向けての取り組みを引き続き実施する旨の通知であったと、区から報告がなされた。

委員からは、この間、地元住民の声を聞きながら、ゴーアラウンドを少なくするために国と協議して、具体的な方策として国から回答があったことを高く評価するとの意見があった。

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、できるだけ減らしていくべきであると考えているため、今後も国のゴーアラウンド減少のための取り組み状況を注視していく。また、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 航空機の安全確保について（申し入れ）

令和4年2月11日に成田国際空港において、日本貨物航空株式会社が運航する貨物便の左翼カバーの一部が欠落する事態が発生した。また、令和4年4月18日には仙台空港を離陸したアイベックスエアラインズの飛行機において、速度計が不具合となる事態が発生した。これらは航空の安全確保に対する信頼を揺るがしかねない事案として看過できないものであることから、大田区長が副会長を務める全国民間空港関係市町村協議会より国土交通大臣へ申し入れを行った。日本貨物航空の事案に関し、国土交通省は日本貨物航空に対して、同社が保有する同形式機において部品の取り付け状況の点検を実施させるとともに、原因究明及び再発防止策の検討を行わせたとの報告がなされた。

本委員会としては、羽田空港において同様の事態が起こることのないよう、航空の安全確保に対する国の取り組みを引き続き注視していく。

（4）羽田空港対策特別委員会の今後の展開

羽田空港をめぐるっては、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。