

羽田空港対策特別委員会 案件一覧

(令和 7 年 4 月 16 日開催分)

○所管事務報告 7 件

部局	報告順	件 名	資料 番号	説明者（所管課長名等）
まちづくり推進部	1	全国民間空港関係市町村協議会の申し入れについて	43	中山 空港まちづくり課長
	2	令和 7 年 2 月の東京国際空港におけるゴーアラウンドについて	44	中山 空港まちづくり課長
	3	南風運用（15 時～19 時）に関わる騒音測定状況等について（令和 7 年 1 月）	45	中山 空港まちづくり課長
	4	羽田空港に関する対策の経過（51）	46	中山 空港まちづくり課長
環境資源部	5	令和 6 年 11 月 大田区航空機騒音固定調査月報（確定）	47	武藤 みどり・環境保全担当課長
	6	「炭素循環で未来を創る！ オープンイノベーションのための異分野交流 2025」の開催について	48	武藤 みどり・環境保全担当課長
経済産業部	7	羽田イノベーションシティにおける取組報告について	49	中谷 イノベーション事業担当課長



羽田空港対策特別委員会
令和 7 年 4 月 16 日
まちづくり推進部 資料 43 番
所管 空港まちづくり課

全 民 協 第 20 号
令和 7 年 3 月 10 日
(2025 年)

国土交通大臣
中 野 洋 昌 様

全国民間空港関係市町村協議会
会長（伊丹市長）藤原 保幸



航空機の安全確保について(申し入れ)

時下、貴職におかれましては、益々ご清栄のこととお喜び申し上げます。

平素は、当協議会の活動につきまして格段のご理解とご支援を賜り、厚くお礼申し上げます。

当協議会は、昭和 42 年 2 月の設立以来、経済社会構造に対応した空港整備の推進とともに、財源の確保、環境対策並びに安全対策の充実・確保を求めて広範な運動を展開しています。

こうした中、令和 6 年 9 月 7 日に福岡空港において、福岡国際空港株式会社が、危険物等所持制限区域内で刃物 2 本が発見されたにも関わらず、規定に反して出発前の全旅客への再検査を怠った上、国土交通省や警察にも報告・連絡しなかったという事案が、令和 7 年 3 月 1 日付で報道されています。

本件は、当協議会といたしましても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することができません。

国土交通省におかれましては、徹底した原因究明を行うとともに、再発防止を確実に図るなど、今後とも安全運航を確保する取組をより一層強化されるよう要望いたします。

令和7年2月の東京国際空港におけるゴーアラウンドについて

(令和7年1～2月累計)

理由別	A滑走路北向き着陸		B滑走路西向き着陸		合 計	
	回数	割合	回数	割合	回数	割合
気象	5	29.4%	9	37.5%	14	34.1%
地震	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
バードストライク	8	47.1%	3	12.5%	11	26.8%
パイロット	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
間隔不十分	0	0.0%	2	8.3%	2	4.9%
滑走路離脱遅れ	1	5.9%	4	16.7%	5	12.2%
機材	0	0.0%	5	20.8%	5	12.2%
その他	3	17.6%	1	4.2%	4	9.8%
合 計	17	100%	24	100%	41	100%

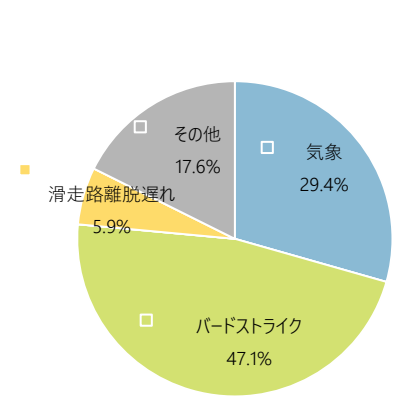
羽田空港対策特別委員会
令和7年4月16日
まちづくり推進部 資料44番
所管 空港まちづくり課

月別	A滑走路北向き着陸		B滑走路西向き着陸	
	回数	区内上空通過数	回数	区内上空通過数
1月	10	3	14	9
※2月	7	3	10	5
合 計	17	6	24	14

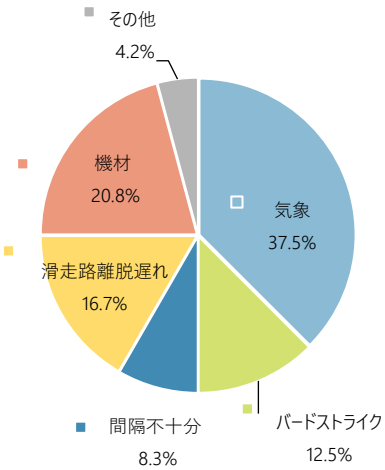
※当月委員会報告分

理由別割合（令和7年累計）

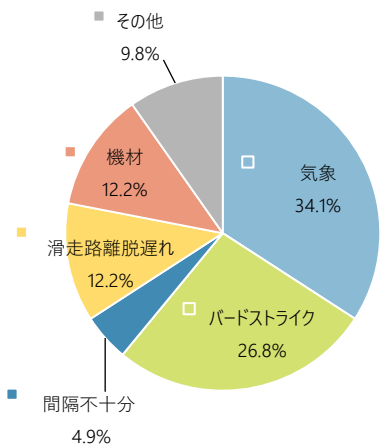
● A滑走路北向き着陸



● B滑走路西向き着陸

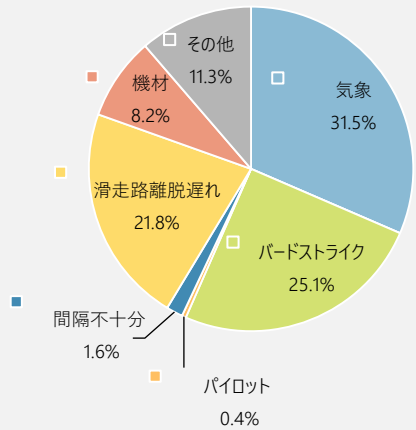


● A・B滑走路合計



【参考】令和6年

486回（A滑走路北向き着陸：202回 B滑走路西向き着陸：284回）



令和7年2月の東京国際空港におけるゴーア라운드（A滑走路北向き着陸、B滑走路西向き着陸）について

	日 付	曜日	時 刻	滑走路	便 名	機 材	理 由	大田区上空通過	備考
1	R7.2.2	日	10:00	34L	SKY302	B738	バードストライクによる滑走路閉鎖のため	－	
2	R7.2.2	日	10:02	34L	ANA294	A20N	バードストライクによる滑走路閉鎖のため	－	
3	R7.2.2	日	10:04	34L	JAL454	B763	バードストライクによる滑走路閉鎖のため	－	
4	R7.2.4	火	13:36	34L	JAL256	B763	気象の乱れにより進入が安定しなかったため	－	
5	R7.2.4	火	14:10	22	JAL256	B763	ウインドシア－	●	
6	R7.2.6	木	8:13	22	ANA86	B738	バードストライクによる滑走路閉鎖のため	－	
7	R7.2.6	木	8:14	22	JAL490	B738	バードストライクによる滑走路閉鎖のため	－	
8	R7.2.6	木	8:14	22	JAL474	B738	バードストライクによる滑走路閉鎖のため	●	
9	R7.2.6	木	11:21	22	SNJ14	B738	ウインドシア－	●	
10	R7.2.7	金	13:04	22	CSN385	B789	他の航空機との間隔設定のため	－	
11	R7.2.7	金	21:24	22	AAR1065	A333	気象の乱れにより進入が安定しなかったため	●	
12	R7.2.12	水	9:34	34L	ANA620	B738	バードストライクによる滑走路閉鎖のため	●	
13	R7.2.12	水	9:35	34L	JAL38	B763	バードストライクによる滑走路閉鎖のため	●	
14	R7.2.12	水	14:59	22	HVN384	B789	先行到着機の滑走路離脱遅れのため	●	
15	R7.2.12	水	19:51	22	JAL326	B763	機材トラブルのため	－	
16	R7.2.14	金	19:04	34L	JAL614	B738	トーイング機等の滑走路離脱遅れのため	●	
17	R7.2.15	土	22:17	22	SIA634	A359	ウインドシア－	－	

南風運用（15 時～19 時）に関わる騒音測定状況等について（令和 7 年 1 月）

羽田空港対策特別委員会 令和 7 年 4 月 16 日
まちづくり推進部 資料 45 番
所管 空港まちづくり課

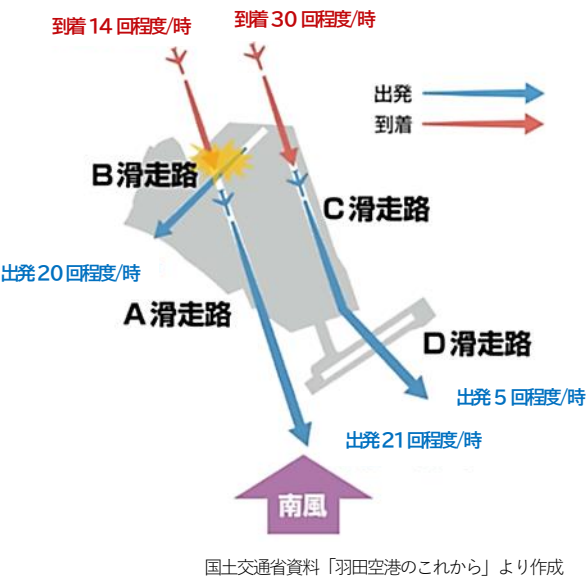
1 測定地点別騒音状況 月別一覧

- 大森第五小学校（大森本町 1-10-5） [単位：dB]

月	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
最大値	69.8											
最小値	57.7											
平均値	62.7											

- 羽田小学校（羽田 3-3-14） [単位：dB]

月	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
最大値	82.9											
最小値	63.8											
平均値	73.8											



2 滑走路別離発着回数 月別一覧

[単位：回]

月		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	合計
滑走路	A 着陸	216												216
	B 離陸	291												291
	C 着陸	422												422

※ 新飛行経路による運用は、令和 2 年 4 月 3 日より開始

羽田空港に関する対策の経過

(51)

令和7年3月

大 田 区

目 次

大田区における羽田空港対策の概要・・・・・・・・・・・・・・・・	5
----------------------------------	---

羽田空港に関する対策の経過（令和6年1～12月）・・・・・・・・	57
----------------------------------	----

関係資料等

1 令和6年空港対策に関する協議会・委員会等・・・・・・・・	65
--------------------------------	----

（1）東京国際空港（羽田空港）移転騒音対策連合協議会・・・・・・・・	67
------------------------------------	----

- ・ 構成員名簿
- ・ 議事次第（令和6年1月23日（火））
 - ・ 役員の変更について
 - ・ 東京国際空港 空港環境整備対策事業について
 - ・ 全国民間空港関係市町村協議会の申し入れについて
 - ・ 羽田空港の機能強化について
 - ※羽田空港航空機衝突事故対応について
 - ・ 連合協議会から国土交通省への要請書の案について
 - ・ 羽田空港跡地のまちづくりについて

（2）東京国際空港騒音対策委員会・・・・・・・・・・・・・・・・	123
----------------------------------	-----

- ・ 東京国際空港騒音対策委員会委員名簿、補佐委員名簿
- イ．東京国際空港離着陸機数調書
- ロ．東京国際空港滑走路使用状況調書
- ハ．東京国際空港深夜・早朝時間帯におけるA・B滑走路使用状況調書
- ニ．成田国際空港からのダイバート調書
- イ．令和6年度環境対策事業予算（東京国際空港）
- ロ．東京国際空港住宅騒音防止対策事業実績一覧表

- ハ. 令和 6 年度住宅騒音防止対策事業実施計画（東京国際空港）
- ニ. 東京国際空港教育施設等騒音防止対策事業実績及び計画一覧表（国費）
- ホ. 令和 6 年度東京国際空港 空港環境整備対策事業計画
（一般財団法人 空港振興・環境整備支援機構）
 - ・羽田空港の新飛行経路の運用状況について

- (3) 全国民間空港関係市町村協議会・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1 7 5
 - ・令和 6 年度 運動方針
 - ・令和 6 年度 運動方針の具体的事項
 - ・空港整備に係る個別要望
 - ・全国民間空港関係市町村協議会役員名簿及び会員名簿
 - ・令和 6 年度 分担金負担割合算出基準
 - ・要望書

2 大田区議会（定例会）及び羽田空港対策特別委員会関係・・・・・・・・・・ 2 0 1

- (1) 大田区議会 令和 6 年定例会会議録からの抜粋・・・・・・・・・・ 2 0 3
 - ・第 1 回定例会（2 月 22 日・2 月 26 日）
 - ・第 2 回定例会（6 月 19 日）
 - ・第 3 回定例会（9 月 13 日・9 月 17 日）
 - ・第 4 回定例会（11 月 28 日・11 月 29 日）
- (2) 羽田空港対策特別委員会関係・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2 2 3
 - ・羽田空港対策特別委員会名簿
 - ・開催日程・審議内容

3 航空機騒音調査及び就航定期便・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2 2 7

- (1) 令和 5 年度東京国際空港航空機騒音の固定点調査等・・・・・・・・・・ 2 2 9
- (2) 羽田空港就航定期便・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2 4 1

4	羽田空港移転問題協議会（三者協）及び跡地共同調査連絡会議関係	247
	・羽田空港移転問題協議会規約	249
	・羽田空港移転問題協議会（三者協）開催概要	250
	・羽田空港跡地共同調査に関する連絡会議設置要綱	253
5	羽田空港沖合移転及び再拡張事業等に関する主な動き	255
6	保存資料	283
	確認書（昭和56年8月6日）	285

大田区における羽田空港対策の概要

大田区における羽田空港対策の概要

はじめに

羽田空港は、昭和6年（1931年）8月25日に逓信省が設置者となり、名称を「東京飛行場」として立川から移転し開港しました。当時は、長さ300メートル、幅15メートルの滑走路が1本と格納庫、事務所だけの小さな飛行場で面積は約53万平方メートル（16万坪）でした。

その後、第二次世界大戦に伴い規模が拡張されましたが、終戦後、連合国軍により接收されました。この接收は、昭和20年9月21日の48時間以内の強制立退き命令によって、現在の空港敷地内にあった羽田江戸見町、羽田穴守町、羽田鈴木町に当時居住していた 1,320世帯、2,894人といわれる人々の住居はもとより、工場や穴守稲荷神社も取り壊され、拡張工事が着手されました。その当時のことは、現在でも悲痛な思い出として語り継がれており忘れてはならない羽田空港対策問題の根底をなす重大な出来事であります。

そして平和条約が締結され、昭和27年7月1日に羽田空港は日本側に運営が移管され、昭和33年6月30日に全面返還となりました。

その後、空港の国際化と航空機の発達により、ジェット化、大型化が進み、滑走路の延長、増設が行われました。昭和53年5月に成田空港が開港し、中華航空を除いて国際線は移転しましたが、平成22年10月に再拡張事業の完成に合わせて再国際化されました。

羽田空港は首都東京の空の玄関として、その果たすべき役割はますます重要になってきています。大田区における羽田空港対策の概要は、下記項目のとおりです。

- 1 空港沖合展開事業
- 2 京浜島対策
- 3 漁業者と浅場
- 4 空港沖合展開事業とアクセス
- 5 羽田空港の再拡張
- 6 羽田空港の国際化
- 7 空港移転跡地利用計画
- 8 首都圏空港の機能強化
- 9 空港周辺環境対策の経過と現況

1 空港沖合展開事業

(1) 空港沖合移転の発端

羽田空港沖合移転問題は、昭和43年1月26日に運輸大臣が東京都知事にB滑走路延長計画について協力を要請したことから始まったと言えます。

この問題について、羽田空港周辺地域住民は、「羽田空港の存在は、航空機の騒音と航空機事故に対する不安、更に空港に出入りする車両の騒音と大気汚染をもたらすのみであり、拡張するのではなく他の場所に移転すべきである。」と考えていました。その声を受けて、昭和43年3月14日大田区議会は、運輸大臣と東京都知事に対し延長計画に反対する「東京国際空港滑走路延長に関する意見書」を提出しました。しかし、その後の折衝の結果、昭和46年3月18日にB滑走路は1,570メートルから2,500メートルに延長され、供用開始されました。

昭和47年2月19日に運輸省航空局長は、東京都知事に羽田沖の埋立てにより海上空港を建設するという計画案を申し入れ、協力を求めました。このことに対して、3月31日に大田区議会は、この空港拡張計画に強く反対する意見書を運輸大臣と東京都知事に提出しました。

その後、昭和48年10月9日に大田区議会は、「区民生活の安全と快適な生活環境が確保されない限り羽田空港の撤去を要求する。」と決議し、この決議を受けて大田区長は、11月13日に運輸大臣に「東京国際空港発着機の騒音等による住民被害の完全除去について」の要望書を提出しました。

さらに、昭和50年2月19日に大田区長と大田区議会議長は、次の8項目の航空公害防止対策を早急に実施するよう運輸大臣に要望しました。

1. 現空港を撤去し沖合に移転させること。
2. 新空港は現空港と同一面積であって拡張しないこと。
3. 撤去後の空港跡地は、森林公園等にし、広く区民に開放すること。
4. 新空港の滑走路については、内陸部に影響しないように計画すること。
5. 新空港と現空港間に運河を設けること。
6. 成田空港の開港と同時に国際便はすべて移転させ、羽田空港は国内便のみとして国際便の移転による減便分については、運航者の事情如何に関係なく増便はさせないこと。
7. 羽田空港の深夜（午後10時から翌朝7時まで）における航空機の発着は全面的に禁止すること。
8. 新空港への関連交通については、道路の整備等、交通公害が発生しないように配慮すること。

このように空港拡張問題に端を発し、空港撤去の決議を経て、ここに初めて羽田空港を沖合に移転させるという考えが出されました。

（２）委員会・協議会の結成

大田区議会は、昭和49年6月11日に「羽田空港対策特別委員会」を設置しました。現在は「羽田空港・埋立地対策特別委員会」を経て、平成7年6月から「羽田空港対策特別委員会」となっています。

羽田空港周辺の地域住民は、自治会・町会単位でそれぞれ個別に空港周辺の環境問題に取り組んでいましたが、羽田地区では、昭和49年12月6日に20町会が団結して「羽田空港移転対策羽田地区協議会」を結成し、活動を始めました。

羽田地区と同様に、大森東地区、大森西地区、糀谷地区、入新井地区にも昭和50年から51年にかけて、順次「羽田空港移転対策地区協議会」が結成され、独自の活動を始めました。

この5地区の「羽田空港移転対策地区協議会」は、昭和52年4月18日に大同団結し、連合組織として「羽田空港移転対策連合協議会」（現、羽田空港移転騒音対策連合協議会）を発足させました。これを契機として6月12日に「羽田空港移転促進住民大会」を開催しました。この大会には5地区の住民約千人が参加し、地元選出の衆・参両院議員、東京都議会議員、大田区議会議員、大田区長も出席しました。参加者の代表から体験に基づく切実な意見発表があった後に、「大田区民の生活環境と自然環境を回復させるために羽田空港沖合移転を早期に実現せよ。」という内容の決議が満場一致で採択されました。翌13日には、この決議文を持って各地区の代表（自治会・町会正副会長20人）が、大田区長、大田区議会議長、東京都知事、東京都議会議長、運輸大臣、環境庁長官、衆・参両院議長に対して、「空港沖合移転早期実現について」の要請行動を行いました。

これらの動きを背景として、昭和52年2月18日に東京都知事は、運輸大臣と会談し「羽田空港沖合移転を進めるため、地元と都と国との話し合いの場を設けてほしい。」と提案し、運輸大臣は「申し入れの方向で検討したい。」と回答しました。これを受けて8月18日に羽田空港沖合移転の具体案を検討する場として「羽田空港移転問題協議会」が設置、開催されました。この協議会は地元区（大田区・品川区）と東京都、運輸省（現、国土交通省）の三つの機関によって構成されており、通称「三者協」と呼ばれています。

その構成員は、運輸省航空局飛行場部長（現、航空ネットワーク部長）、東京都都市計画局理事（現、都市整備局理事）、大田区助役（現、副区長）、品川区助役（現、副区長）となっています。

また、効率的な運営を図るために、下部組織として「羽田空港移転問題協議会幹事会」が設けられました。

（３）空港沖合展開計画

昭和53年12月4日に開催された第7回羽田空港移転問題協議会において、運輸省は、空港沖合移転の具体案として「羽田空港沖合展開計画試案」を提示しました。この試案に対して、大田区議会羽田空港対策特別委員会と羽田空港移転対策連合協議会は、従来からの要望であるB滑走路の移転と新A・新C滑走路の方位の変更がなされていない試案は受け入れられないと強く反対しました。また、品川区も新A・新C滑走路の方位の変更を強く要望しました。

その後、様々な検討、折衝を経て、昭和56年4月8日に開催された第12回羽田空港移転問題協議会において、運輸省は、地元の大田区と品川区の要望を受け入れた「羽田空港沖合展開

計画修正案」を提示しました。この修正案に対し、各地区の羽田空港移転対策地区協議会、羽田空港移転対策連合協議会、大田区議会は、それぞれ検討の結果、条件付で賛成しました。そこで6月4日の第15回羽田空港移転問題協議会において、次のとおり18項目の問題点に対する運輸省の対応が確認され、調印されました。

1. 新空港のマスタープラン作り及び空港跡地は、地元役に役立つような利用計画にし、引き続き羽田空港移転問題協議会の合意により実施すること。

〔国の対応〕 空港のマスタープラン作り及び空港跡地の利用については、地元の意向を踏まえて関係機関とも十分協議しながら検討することとする。

2. 新空港に対する環境影響評価を実施するとともに、評価項目を明確にすること。

〔国の対応〕 国が実施する事業に関する環境アセスメント調査については、出来る限り実施したいと考えているが、具体的な問題は、今後、都とも協議することとしたい。

3. 地元自治体に開放する空港跡地面積を明確にすること。

〔国の対応〕 沖合展開完了後、引き続き空港用地として使用する範囲は、今後、協議の上検討することとなる。

4. B滑走路横の整備地区内施設で移転出来るものを明確にすること。

〔国の対応〕 空港整備の進展に応じ、関係者と協議の上順次明らかにしていくべきものと考ええる。

5. 新空港建設の工事日程等については、地元自治体と協議のうえ実施すること。

〔国の対応〕 地元自治体を含め、関係者とよく連絡をとって進めることとしたい。

6. 新空港の実施計画策定にあたっては、可能な限りB滑走路を第1航路側に寄せるとともに、川崎側にも移動させるよう配慮すること。

〔国の対応〕 滑走路の位置については、可能な限り移動することとして検討したものであり、今後は地元の要望を念頭において精査したい。

7. 東京湾岸道路に結ぶ環状8号線の通過位置を明確にすること。

〔国の対応〕 関係機関との協議をもとに、今後、マスタープランの中で検討することとなる。

8. 東京湾岸道路は、新空港ターミナルの供用開始までには神奈川県側に通じるよう促進すること。

〔国の対応〕 新空港ターミナルの供用開始に併せ、湾岸道路が使用出来るよう建設省に要望している。神奈川県側への南進についても今後、努力することとしたい。

9. 新空港ターミナルへの大量大衆輸送機関を明確にすること。

〔国の対応〕 現段階では明らかではないが、将来計画において、大量輸送機関は必要と考えている。

10. 新空港周囲は、消波護岸にし、航行船舶による返し波を防ぐ措置をすること。

〔国の対応〕 今後の課題として検討することとなる。

11. 現C滑走路南側の三角地（砂地）は、現状のまま残すこと。

〔国の対応〕 三角州を全面的に残すことは、航空保安施設用地が確保できなくなるので

不可能であるが、部分的にでも残せるかどうか河川計画との関連も含めて検討することとなる。

12. B'（新B）滑走路内陸側に防音堤を設け樹木を植えること。

〔国の対応〕 空港の外周に防音林を設置することは、跡地利用計画とも関連するので、今後の検討課題としたい。

13. 海老取川は小型船舶の航行を容易にするため改修すること。

〔国の対応〕 都の関係機関での検討課題としたい。

14. C滑走路の供用停止の時期を明確にすること。

〔国の対応〕 D（新C）滑走路を供用開始した段階でC滑走路を廃止する。

15. 新空港建設の過渡期においても、C滑走路は川崎側からの着陸だけに使用し、他の離着陸はC'（新A）滑走路を使用すること。更に現状の離着陸便数の枠を維持すること。

〔国の対応〕 滑走路の使用方法については、原則として要望に添うよう努力するがC'（新A）滑走路の供用に伴い、騒音の軽減が相当見込まれるので、便数については、その時点で協議することとしたい。

16. 新空港完成までは周辺環境対策（民家防音工事等）を引き続き行うこと。

〔国の対応〕 環境基準達成のための施策は、今後とも継続して実施することとなる。

17. 新空港完成後も運航時間帯については、午前7時から午後9時までを守り、更に、騒音軽減の努力をすること。

〔国の対応〕 当面は現行の時間帯を維持するが、新空港完成後は、騒音の現況を見たいえ検討することとしたい。

18. 空港周辺に所在する自治（町）会会館の防音工事は、木造様式を含めて、自己負担することなく実施出来るようにすること。

〔国の対応〕 RC構造については、都と協議することとし、木造様式については、今後の課題として検討する。

この18項目の問題点に対する運輸省の対応は、昭和56年6月15日の大田区議会第2回定例会に「大田区議会羽田空港対策特別委員会中間報告書」として提出されました。

大田、品川両区長は、東京都知事からの「羽田空港沖合展開計画修正案」についての意見照会に対して、早期着工を条件として同意の回答をしました。この回答を受けた東京都知事は、昭和56年6月25日に「空港用地の埋立ては、東京都の廃棄物処理計画との整合性を保ち東京都において実施する。」との条件を付けて、この修正案に同意すると運輸大臣に回答しました。その後、昭和56年8月6日に大田、品川両区長の立会のもとに、運輸大臣と東京都知事との間で確認書が調印されました。

昭和57年8月5日には第19回羽田空港移転問題協議会において、運輸省から提示された「羽田空港沖合展開基本計画案」に対して、種々協議の後、一部修正の上、12月23日の第21回羽田空港移転問題協議会において次の4項目を確認し、調印されました。

1. 第15回羽田空港移転問題協議会において確認した「18項目」を履行すること。
2. 沖合展開基本計画案をスケジュールどおり誠実に履行すること。

3. 空港施設及び関連施設の整備に際し、防災面について十分配慮すること。
4. 京浜急行空港線の空港ターミナルまでの直接乗り入れについては、空港周辺地域住民の利便性を配慮し、可及的速やかな事業化の促進に努めること。

昭和58年2月23日に運輸大臣は、「羽田空港沖合展開基本計画」を正式に決定しました。その計画の目的は、次のようになっています。

1. 騒音問題の解消
2. 航空輸送力の確保
3. 廃棄物処理場の有効活用
4. 空港跡地の利用

その後、港湾法、公有水面埋立法、航空法、及び環境影響評価の手続きが終了した後、昭和59年1月20日に航空法第40条に基づく施設変更告示がなされ、1月26日に羽田空港沖合展開事業の着工式が挙行されました。

この事業の当初の予定は、第Ⅰ期工事は新A滑走路の工事で、昭和63年7月1日供用開始、第Ⅱ期工事は西旅客ターミナル施設の工事で、昭和65年（平成2年）7月1日供用開始、第Ⅲ期工事は新B、新C滑走路及び東旅客ターミナル施設の工事で、昭和68年（平成5年）7月1日に供用開始となっていました。

第Ⅰ期工事は、昭和59年1月着工後、昭和63年3月19日に第Ⅰ期事業が完成し、7月2日に新A滑走路は供用開始されました。

引き続き第Ⅱ期工事が、昭和62年9月着工され、平成5年9月27日に西旅客ターミナル施設等が供用開始しました。併せて、首都高速湾岸線、国道357号線、環状8号線、及び東京モノレール羽田線も西旅客ターミナル地区まで開通しました。

京浜急行空港線の延伸工事は、平成5年3月に羽田駅（現、天空橋駅）まで完成し4月1日から開業しました。羽田駅から西旅客ターミナルまでの区間は、平成10年11月18日に開業し、ターミナルまで直接乗り入れが可能となりました。

なお、東京都が行っていた埋立工事のうち、最終となる大田区羽田空港二丁目東側地先公有水面・羽田沖その三埋立地第二工区の工事が平成4年9月25日に竣工し、新たに生じた土地として、平成4年12月21日に告示されました。東京都はこの埋立地を、平成5年11月5日付けで運輸省に売却しました。この結果、大田区の面積は、59.46平方キロメートルとなり、23特別区で最大となりました。

第Ⅲ期工事では、新C滑走路が平成9年3月27日、新B滑走路が平成12年3月23日に供用開始されました。

新B滑走路の完成で、滑走路の沖合展開は完了することとなり、それに伴って運輸省は平成11年10月6日に、「新B滑走路供用後の東京国際空港の運用について」を大田区に提示してきました。主な内容は、国内定期便の増便、新A滑走路北側離陸左旋回の実施、新A滑走路及び新B滑走路の深夜早朝時間帯の使用（新C滑走路が補修等で使用できない場合）等です。

大田区は、平成12年2月10日に11項目の要望事項を国に提示し、同月22日にはその回答を受け、3月17日の第42回羽田空港移転問題協議会において確認しました。

第Ⅲ期工事の第2旅客ターミナルビル施設（東旅客ターミナル）及び空港連絡道路（空港アクセス道路）等は、平成16年12月1日に供用開始され、西旅客ターミナルビルは第1旅客ターミナルビルと名称が変更されました。

2 京浜島対策

(1) 新A滑走路の方位の変更

運輸大臣は、昭和59年1月20日に航空法第40条に基づき羽田空港沖合展開事業を告示しました。新A滑走路は、この事業の一環として昭和63年7月2日に供用開始されたものです。

昭和53年12月4日に運輸省が提示した「羽田空港沖合展開計画試案」によれば、新A滑走路の供用については、沖合展開事業完了後には川崎側に離着陸することになるので、大田区の大森側の騒音被害は解消されるはずでした。しかし、航空機騒音の解消を永年の悲願としている空港周辺地域住民は、「各種の利害関係が錯綜する東京港の水域の位置としては、最終かつ最善のものであり、これ以上第一航路側に移動させることが出来ないのであれば、音源を内陸市街地から遠ざける意味からも新A滑走路の方位を5度北側に変更してもらいたい。」と強く要望しました。また、品川区においても大井地区の航空機騒音解消の立場から、新A滑走路の方位を5度以上北側に変更してもらいたいという要望が出されました。

新A滑走路の方位の変更では意見が一致している大田区と品川区は、昭和54年10月30日の第11回羽田空港移転問題協議会で、このことを強く運輸省に要望し、その後、昭和56年4月8日の第12回羽田空港移転問題協議会において「羽田空港沖合展開計画修正案」が提示され、確認書が調印された経過は前記のとおりです。

この方位の変更により京浜島上空を羽田空港沖合展開事業の完了までの間、航空機が通過することになりました。

(2) 京浜島対策基金の設置

羽田空港に隣接する京浜島は、東京都港湾局が埋立てして出来た島です。東京都の「東京都民を工場公害から防衛する計画」に基づき、住工混在の既成市街地に立地する工場の中で、騒音、振動で移転によらなければ公害を除去することが困難な工場を、移転・集団化により住工分離し、更に移転工場跡地の適正利用により、都市環境の整備を図ることを目的として移転した企業が立地している島です。

新A滑走路の方位の変更による騒音対策及び再移転要望については、羽田空港の管理者という立場から新A滑走路供用開始後は運輸省が対応し、再移転の代替地の問題は東京都が対応するとの考えに基づき、京浜島工業団地協同組合連合会役員並びに東京鉄鋼協同組合及びDブロックの代表は、陳情、要望の相手方として、運輸省、東京都と交渉を行っていましたが、一番身近な大田区にも協力を求めてきました。

運輸省の対応は、「京浜島は工業専用地域であり東京都の環境基準による地域指定も除外されている。航空機騒音防止法が制定され、それに基づく区域の指定は昭和50年5月10日に決められている。それ以降51年秋頃から建てられた建物は対象外となるので、防音工事や移転補償は出来ない。」というものであり、東京都の対応は、「運輸省が公共事業として移転補償するならば都は協力する。しかし、制度上基本的には、再移転は認められていない。京浜島内の未処分地はそれぞれ用途が決まっているので容易ではない。」とのことでした。

昭和63年1月25日に第28回羽田空港移転問題協議会が開催され、京浜島問題の対応策につ

いて検討することになりました。この問題に対する大田区の基本姿勢は、「京浜島全体として対応したい。1ブロックだけでは対応しにくい。京浜島工業団地協同組合連合会という組織がある以上、そこを通して対応したい。再移転は難しいとしても、防音工事については何とか出来ないものか。」というものでした。

昭和63年4月13日に運輸省は、大田区に「京浜島対策基金」の設立の意向を示しました。その趣旨は、「羽田空港沖合展開事業完了までの工事期間中、京浜島に与える障害の防止及び軽減に必要な措置を講ずるために、関係機関の協力を得て基金を設立し、沖合展開事業の促進及び空港の円滑な運用に資することを目的とする。なお、この基金は、沖合展開事業の実施に伴う障害の防止及び軽減を目的とした緊急措置として行うものである。」という内容です。

(3) 京浜島対策基金運用

新A滑走路供用開始後の京浜島の対応策として、「4億5千万円の基金で対応する」との羽田空港移転問題協議会の決定に基づき、運輸省を初めとして大田区もその対応策を具体化すべく事務作業に入りました。

まず、各企業の工事希望調査と合わせて、京浜島に所在する企業についてその規模、敷地、建物の構造、面積、建築時期、従業員数等の現況調査を実施することになり、この調査を大田区が行うことになりました。

そこで大田区は、「新A滑走路供用開始に伴う障害防止工事等計画概要書」として、各企業に作成を依頼し、それぞれが所属する協同組合から、京浜島工業団地協同組合連合会を経由して大田区に提出してもらうことにしました。この「概要書」は、施設の現況を記入すると共に希望する障害防止工事の内容を示してもらうものでした。希望する障害防止工事としては、「1. 防音サッシに取り替え、2. ガラスのみ取り替え、3. 空調機を取り替え及び設置、4. 空調換気扇の設置、5. 内外装の改修、6. ブラインドの設置」が例として示されていました。更に「別に設定する限度額を超えた場合は自己負担が生じます。」と注記されました。

この「概要書」の取りまとめに当たっては、各企業に対する説明会を昭和63年9月26日から3日間開催されました。京浜島勤労者厚生会館サークル室を会場として、264社を時間別に分けて10回の説明会を開催しました。この説明会には、Dブロックの代表も9月27日の午後に出席しました。

当初10月20日提出期限としていたこの「概要書」は、11月30日になって東京鉄鋼工業協同組合のDブロック9社を除いて、事業の実施を希望する全ての企業から提出されました。

昭和63年12月5日に京浜島対策基金を設置するための会議が、運輸省、東京都、品川区、大田区、航空会社等空港関連企業、財団法人航空公害防止協会のそれぞれの代表が出席して開催されました。この会議で「京浜島対策基金設置要綱」が制定され、昭和63年12月15日に財団法人航空公害防止協会内に基金が設置されました。

翌、平成元年3月9日に第1回の京浜島対策基金運用委員会が開催され、「設置要綱」に基づき「京浜島対策助成要綱」等関連する規則が制定されました。

平成4年10月末までに、助成の対象となる全事業者273社のうち、辞退・中止33社、裁判中9

社、告示日（昭和59年1月20日）以降に建てられた対象外となる13社の合計55社を除き、218社全ての企業が事業（助成対象工事）を完了し助成を受けました。

また、平成8年8月の第14回京浜島対策基金運用委員会で、平成8年度から残余金を京浜島対策助成金として支出することを決め、京浜島の環境対策事業への助成を行ってきましたが、平成14年度の対策事業をもって基金残額がゼロとなったため、この事業も平成14年度をもって終了する事となりました。

3 漁業者と浅場

(1) 大田区内漁業組合

現在、大田区内には漁業組合として、大田漁業協同組合、多摩川漁業協同組合大田支部、羽田雑漁業共同組合、梶谷漁業組合、大森東雑漁業共同組合、大森漁業組合、京浜漁業共同組合があります。

東京湾の羽田沖を漁場としている漁業者は、昭和37年12月24日の東京都内湾漁業権及び漁業補償水域内許可漁業廃止以降、東京湾における東京都港湾事業に支障がない場合にのみ、漁業権はないが自由漁業が残存漁業として認められていたと言われていました。

自由漁業が認められた残存漁業者は、許可・認可漁業権抹消に基づき、従来の漁業協同組合を解散しましたが、それぞれの漁業活動を継続する上では、組合組織があった方が良いとのことで、漁業協同組合を再編成することになりました。

その結果、それぞれの漁業活動をする上で、法人格を有する大田漁業協同組合と法人格を有しない任意漁業組合として、羽田雑漁業共同組合、羽田漁船共同組合、梶谷漁業組合、大森東雑漁業共同組合、大森漁業共同組合とに分かれました。

法人格を有する大田漁業協同組合は、東京都漁業協同組合連合会に所属し、東京東部漁業協同組合、芝漁業協同組合、港漁業協同組合、中央墨田漁業協同組合、佃島漁業協同組合とで、東京都内湾漁業対策委員会（通称「六か浦」）という連合体が組織されています。

そして、法人格を有しない五つの任意漁業組合は、大田区五か浦漁業共同組合連合会を組織しました。また、この組織とは別に大森漁業共同組合から分かれて独立した大森漁業組合と平成7年4月1日に新たに設立された京浜漁業共同組合があります。

(2) 羽田空港沖合展開計画と大田区内漁業組合

大田区内に所在する任意漁業組合は、羽田空港沖合展開計画に当初は反対していました。しかし「羽田空港周辺地域住民を航空機騒音から守るために沖合移転するのである。漁民も地域住民であり、漁民の利害だけを押し通して反対ばかりしてられない。」ということで、新空港の外側水域に新しく漁場となる浅場・干潟を造成することを条件に計画に同意しました。

一方、法人格を有する大田漁業協同組合においては、当初はその組合員が各地区の自治会、町会の役員として羽田空港沖合移転の運動の先頭に立っていました。ところが、空港沖合展開計画が具体化されるに従って、埋立予定地が拡張され、漁業者の漁場となっている水域が埋立てられることになってきたため、今度は漁業者の生活の場を守るという立場に立って、要望や条件を出すようになりました。

その基本的立場は、「漁民も地域住民であるから、航空機騒音の解消は理解出来る。しかし、大田区の地先にある羽田空港沖合水域であっても、東京都全体の漁業者の漁場であるから、東京都内湾漁業者の連合体である六か浦で同一歩調のもとに対応してゆくことになっているので、大田漁業協同組合だけでは回答は出来ない。」というものでした。

(3) 羽田空港沖合展開計画と東京都内湾漁業者の連合体である六か浦

運輸省も東京都も、過去の羽田空港拡張の経過から、漁業者の立場を十分に理解していたので、漁業者の要望である「C滑走路南端多摩川河口部三角地埋立ての件」「航空機燃料タンクバースの件」「漁場としての浅場・干潟造成の件」については、可能な限り基本計画に漁業者の要望を反映させるように努力を重ねて対応しました。

そこで東京都港湾局が窓口となって話し合いが進められましたが、東京都内湾漁業者の連合体である六か浦は、昭和57年7月20日付で東京都知事に「港湾工事に対する要望について」として次の7項目の条件を提示しました。

1. 東京都内湾における海面は将来にわたって漁業者の生活の場として確保するために、新たな埋立計画をしないことを確約し、現存する海面は港湾関連事業と調整済みであることを認めること。
2. 昭和50年2月26日付50水漁433号の水産庁長官通達に基づき、今後港湾整備計画の策定、事業実施に当たっては、漁業者の事前承認を得ること。また地方港湾審議会の委員に漁業者代表を含めること。
3. 海上公園審議会の委員に漁業者代表を含めること。また事業計画の策定、事業実施に当たっては漁業者と事前に協議し承認を得ること。更に海上公園の水域部分の管理運営については漁業者と一体となって行うこと。
4. 羽田空港沖出し埋立により昭和55年より着工してきた浅場漁場が滅失するので、これに代わる漁場の造成については、漁業者の意見を十分に取り入れ、着工前に代替漁場の建設を行う等漁業者の生活に支障をきたさないようにすること。また、従前より取り決めていた、中央防波堤前面の海面についても浅場漁場の建設を行うこと。
5. 都港湾事業の進展により漁場の縮小と魚介類の幼稚子の繁殖を阻害しているので、湾の魚介類資源を回復させる事業としての基金を水産関係団体に支出し、その果実をもって将来にわたり良好な海洋生態系維持等の環境保全が計れるよう措置すること。
6. 違反工事が行われないための監視、漁業操業の秩序維持及び代替漁場の建設に漁業者の意向を反映させるための調査を行うにあたり、工事期間中は漁業者側の指導船を配置出来るような措置をすること。
7. 竹芝栈橋に将来遊魚総合案内センターを設置するために必要な用地を確保すること。

この条件の扱いを含め、合意に向けて継続して話し合いが進められたことによって、六か浦も、D（新C）滑走路沖の漁場となる浅場・干潟造成の浚渫土砂の搬入、工事区域の測量、海底土質調査のためのボーリング調査については同意することになりました。

(4) 多摩川河口部三角地の埋立

羽田空港沖合展開事業に係わる埋立ては、東京都が廃棄物処理事業として造成するものが大部分ですが、これ以外にも空港用地として埋立てする、多摩川河口部の三角地があります。この三角地の埋立面積は約8ヘクタールと小規模で、廃棄物処理事業としての埋立にはなじまないで、運輸省が直轄工事として埋立てることになっていました。

ところが、この水域は淡水と海水とが交差する水域で、その上海底が良質の砂地であるため、魚貝類の産卵、成育の場として東京湾内随一の漁場でした。そのため東京都内湾漁業者の連合体である六か浦、大田区内に所在する任意漁業組合、釣り船業者の東京都遊漁船協同組合、多摩川を管理する多摩川漁業協同組合大田支部の4組織がそれぞれの立場を主張し、話し合いは難航しました。

大田区としても、区内住民である漁業者の生活を守るという立場から、大田区内の各漁業組合の代表の話し合いの場として「羽田空港沖合展開事業に関する漁業者懇談会」を昭和57年3月以来再三開催して意見調整を図り、問題解決に努力しました。この懇談会には、運輸省、東京都港湾局からの出席もあり、意見交換がなされ相互理解が図られました。

その席上で漁業者は、「羽田空港沖合展開事業は大田区の地先の埋立てなのだから、大田区内に所在する漁業組合が主導権を持って事業者と交渉すべきだ。現在、東京都内湾漁業には、認可、許可漁業はなく、自由漁業だけが残存漁業として認められている。漁業権は消滅しているのだから、法人格を持っている漁業組合も、法人格を持っていない漁業組合も平等に扱うべきである。漁業権はないが、生活権がある。漁業者の生活の場である浅場が埋立てられるので、空港周辺全体に代替の浅場・干潟を造成してほしい。東京都漁業協同組合連合会に示した基金とはどのようなものなのか。多摩川河口部三角地の埋立てについては、大田区内の漁業者の意見を重視すべきだ。監視船は地先の漁業者の船を使うべきである。」との主張を行いました。

これに対して埋立事業者である東京都港湾局は、「浅場・干潟の造成については、航行船舶の安全性の確保について運輸省海上保安庁第三管区海上保安本部東京海上保安部で調整してもらい、造る方向で検討中である。これを管理する基金設置の要望があるので、昭和59年度には5億円の予算を計上し、この基金の運用により事業を行うことになる。これらの問題について、東京都内湾の漁業関係者が一同に集まって協議する場を設けたい。」と答えました。

また、運輸省第二港湾建設局は、「实际的に漁業が行われていることは聞いて知っている。しかし、漁業権が消滅しているので補償は出来ない。だが、漁業振興のために東京都が行っているようなことは出来ると思う。」と述べました。

その後検討を重ねた結果、「羽田沖浅場運営協議会」を設置し、東京都港湾局が基金を拠出することが決定しました。

基金は財団法人東京港サービス公社（現在は東京港埠頭株式会社）に拠出され、昭和59年度から事業が実施されました。

（５）羽田沖浅場運営協議会

羽田沖浅場運営協議会は、漁業関係者として、東京都漁業協同組合連合会、東京湾遊漁船協同組合、東京都漁業振興協会、東京都漁業協同組合連合会事務局、東京都内湾漁業対策委員会事務局から各1人、大田区内五か浦漁業共同組合連合会から2人、海事関係者として、東京水先区水先人会、東京港運協会、東京港定航船主会、東京港二十日会、全国内航タンカー海運組合から各1人、関係行政機関として、運輸省海上保安庁第三管区海上保安本部東京海上保安部、大田区都市環境部から各1人、それに基金を管理運営する、財団法人東京港サー

ビス公社から2人、東京都労働経済局から3人、港湾局から5人の計24人が構成員となり、昭和60年2月8日に第1回の協議会が開催されました。

その設置目的は、「新たに造成する羽田沖前面の浅場等について、適切な維持管理事業を行うことにより、当該水域の水棲生物の良好な生息環境を維持し、もって東京都内湾の水域環境の保全及び回復に資するとともに、併せて都民の海洋レクリエーション需要の増大に対処するために、浅場・干潟の造成計画、浅場維持管理事業の実施、船舶航行安全対策に関することを協議、検討する。」となっています。更に昭和60年4月30日に第2回の羽田沖浅場運営協議会が開催されました。

そして、運輸省海上保安庁第三管区海上保安本部東京海上保安部長と東京都港湾局長の連名で、羽田沖浅場運営協議会の構成員に、羽田沖護岸建設工事に係わる説明会の開催通知が出され、昭和60年5月30日に協議会が開催されました。船舶航行の安全対策と環境保全対策を議題に、東京都港湾局から、護岸工事の工法、工事内容を説明し、海水の汚濁防止については環境アセスメントの基準を超えないよう最善を尽くして実施するとの説明がなされ、協力を求めました。

次いで、運輸省海上保安庁第三管区海上保安本部東京海上保安部は、安全対策として工事区域を船舶禁止区域とし、付近を航行する船舶の安全を確保するために標識についても十分配慮し、警戒船も3隻出すとの説明をし、協力を求めました。

このような経過の後、昭和60年6月11日に京浜港長が、港則法第37条第1項の規定に基づく公示を行い、7月14日から航泊禁止区域の中で工事が開始されました。

羽田沖浅場造成事業は、以上の経緯を経て実施されてきましたが、平成16年度をもってほぼ概成し、今後は、浅場造成の維持管理を目的として協議会が開催されることとなっています。

一方、運輸省が直接埋立てをすることになっていた多摩川河口部三角地については、漁業者との話し合いが難航しましたが、まず大田区五か浦漁業共同組合連合会との話し合いがまとまり、次いで東京都漁業協同組合連合会とも話し合いがまとまり、昭和60年12月に工事が着工され、昭和63年3月に完成しました。

4 空港沖合展開事業とアクセス

(1) 空港アクセスについて

羽田空港沖合展開計画修正案に対して、大田区は18項目の問題点を提起していますが、その中で空港アクセスに関するものは先に述べたとおり次の3項目です。

1. 東京湾岸道路に結ぶ環状8号線の通過位置を明確にすること。
〔国の対応〕 関係機関との協議をもとに、今後、マスタープランの中で検討することとなる。
2. 東京湾岸道路は、新空港ターミナルの供用開始までには神奈川県側に通じるよう促進すること。
〔国の対応〕 新空港ターミナルの供用開始に併せ、湾岸道路が使用出来るよう建設省に要望している。神奈川県側への南進についても、今後、努力することとしたい。
3. 新空港ターミナルへの大量大衆輸送機関を明確にすること。
〔国の対応〕 現段階では明らかではないが、将来計画において、大量輸送機関は必要と考えている。

昭和57年11月18日の第20回羽田空港移転問題協議会において示された羽田空港沖合展開基本計画案のうち、空港アクセスに関係するものは、次のような内容でした。

1. 東京湾岸道路の位置
2. 環状8号線道路の位置と湾岸道路との接続方法
3. 空港アクセス道路の位置と湾岸道路との接続方法
4. 大量輸送機関としての鉄軌道は、東京モノレール羽田線を新旅客ターミナルまで延長
5. 京浜急行空港線は、当面、東京モノレールと接続する駅まで延長し、将来の需要客の動向により新旅客ターミナルまで延長

これに対して大田区は、昭和57年12月23日の第21回羽田空港移転問題協議会において、「京浜急行空港線の新旅客ターミナルまで直接乗り入れについて、空港周辺地域住民の利便性を配慮し、可及的速やかな事業化の促進に努めること」という意見を付けて同意しました。

(2) 環状8号線と湾岸道路

都道環状8号線は、昭和21年3月26日戦災復興院告示第3号によって当初の計画がなされ、その後、昭和52年12月21日に東京都告示第1123号で現空港入口の穴守橋まで最終計画が決定されました。

また、羽田空港沖合展開事業に伴って新空港利用者の足を確保するとともに、東京湾岸道

路（首都高速湾岸線及び国道357号線）と接続することによって環状道路としての機能を一層向上させるために変更することになりました。

一方、首都高速湾岸線は、東京湾周辺地域の交通混雑の緩和を図るとともに、都市交通の円滑化に貢献する多目的な役割を有する道路です。すでに昭和52年12月21日に東京都告示第1124号で決定されていたのですが、羽田空港沖合展開事業が決定されることによって変更が必要になりました。種々の調整を図った結果、当初の計画位置より西側（内陸側）に約180メートルの位置変更と新空港旅客ターミナルのサービスランプ5カ所、環状8号線へのランプ2カ所を新たに設置することになりました。

そのために、大田区長は昭和59年1月24日に都道環状8号線と首都高速湾岸線の計画の変更について大田区都市計画審議会に諮問しました。審議会では「将来の跡地利用の観点からは、多摩川の持つ親水性を高めた水際での利用が望ましいと思われる。このためには、都道環状8号線の多摩川沿い部分を出来るだけ現空港内側に寄せ、親水空間を確保することが好ましいので、今後、跡地利用の関連の中で地元の意向を十分配慮されたい。」との意見を付して大田区長に答申を行いました。さらに、大田区長は昭和59年2月22日にこの都市計画審議会の意見を付して、東京都知事に回答しました。

大田区長の回答を受けた東京都知事は、都道環状8号線と首都高速湾岸線計画の変更について東京都都市計画地方審議会に付議しました。そこで昭和59年2月22日に第68回東京都都市計画地方審議会が開催され、審議の結果、計画変更が決定され、昭和59年3月21日に東京都告示第259号で東京都都市計画道路の変更が告示されました。

このような経過を経て、都道環状8号線は多摩川沿いを延伸し、千葉方面からの首都高速湾岸線と新空港内で接続され、平成5年9月27日の西旅客ターミナル施設供用開始と併せ、新空港ターミナルの道路アクセスとして供用されました。

更に首都高速湾岸線は、平成6年12月21日に羽田空港から大黒インターチェンジを経て横浜ベイブリッジまで開通し、これにより本牧ふ頭から市川市高谷までの49.4kmが一つの路線となりました。

その後、羽田空港跡地のまちづくりの具体化に伴い、道路交通の円滑化を図る必要があったため、東京都は東京都市計画道路（幹線街路環状第八号線）の線形を改良する都市計画告示（跡地第1ゾーン部分は平成21年6月22日付け、跡地第2ゾーン部分は平成26年3月7日付け）をしました。各々の告示に基づき国土交通省が整備（跡地第1ゾーンは平成24年3月22日に供用開始、跡地第2ゾーンは平成29年度から順次切替え令和元年7月完成）しています。

（3）東京湾アクアライン

平成9年12月18日に供用開始の東京湾アクアラインは、東京・横浜・川崎・千葉・木更津などの大都市が沿岸部に位置する東京湾の中央部を横断する、延長約15kmの有料道路です。

開通により、京浜地域と房総地域との走行距離や走行時間は大幅に短縮され、房総地域から羽田空港へのアクセスは向上しました。

(4) 東京モノレール羽田線と京浜急行空港線

羽田空港沖合展開事業に伴い、大型輸送機関である鉄軌道として、東京モノレール羽田線と京浜急行空港線の延伸が、運輸省と東京都との間で調整され、計画されてきました。昭和59年7月12日に東京都からこの計画の説明を受け、意見を求められた大田区は、事業内容を検討し、次のような大田区としての考え方をまとめました。

1. 東京モノレール羽田線の延伸については、大田区の羽田空港沖合展開跡地利用に関する調査報告書に基づき、多摩川沿いの親水空間を確保するため、可能な限り現空港内を通し、途中に新駅が設置できるようにすること。
2. 京浜急行空港線の延伸については、新空港旅客ターミナル駅までの延伸時期を明確にし、羽田空港沖合展開事業が完成時には利用出来るようにすること。

東京モノレール羽田線の延伸については、都道環状8号線の位置と親水空間用地の幅との関係で問題があり、様々な調整がなされました。

昭和60年6月26日に羽田空港移転問題協議会幹事会が開催され、東京都が建設省と調整した結果について報告がありました。それは、「東京モノレール羽田線と都道環状8号線との間に工事用スペースがあり、これは将来においては必要ないものなので、17.5メートルの親水空間がとれることになった。それに、都道環状8号線の両側に歩道が3.5メートルの幅を取ってあるが、建設省としては、17.5メートルに隣接する3.5メートルの歩道は親水空間に含めてよいことになったため、21メートルの護岸用地ができることになった。その中に植栽して遊歩道にすれば、大田区の希望が入れられることになる。」というものでした。

こうして東京モノレール羽田線の延伸ルートは、運輸省、東京都、大田区、品川区との間で決着しました。

昭和61年11月13日に東京モノレール(株)は、東京モノレール羽田線の延伸について、東京都環境影響評価条例に基づき、工事着手届を東京都知事に提出し、11月18日には、地方鉄道法施工規則第19条の規定に基づき、運輸大臣に工事着手届を提出しました。

大田区長は11月25日、東京都知事から東京都環境影響評価条例に基づき、工事着手届の写しと事後調査計画書の送付を受けました。

この東京モノレール羽田線の延伸工事は、平成5年9月27日に西旅客ターミナルまで完成し、新空港の鉄軌道アクセスとして供用開始されました。

更に、第2旅客ターミナルまで約1km延伸し、平成16年12月1日に羽田空港第2ビル駅が開業され供用開始されました。その際、羽田空港駅は羽田空港第1ビル駅と改称されました。

京浜急行空港線は、穴守稲荷駅から東京モノレール羽田線との接続駅である羽田駅まで平成5年4月1日に開通しました。また羽田駅へのアクセスとして人道橋が海老取川に架けられ、「天空橋」と名付けられました。

その後、平成10年11月18日に羽田駅から西旅客ターミナルまで開通し、直接乗り入れが可能になりました。その際、羽田駅が天空橋駅と改称されました。

平成16年12月1日には第2旅客ターミナルの供用開始に伴い、第2旅客ターミナル口が開設されました。

このように羽田空港沖合展開事業に伴い交通アクセスも整備され、道路交通は都道環状8号線と首都高速湾岸線、国道357号、鉄軌道は東京モノレール羽田線、京浜急行空港線が空港へ延伸されました。

(5) 多摩川スカイブリッジ

令和4年3月12日に川崎市殿町（キングスカイフロント）と羽田空港（羽田グローバルウィングズ）をつなぐ「多摩川スカイブリッジ」（川崎市と東京都が共同で整備）が開通しました。これに伴い、令和4年4月から、大師橋駅～天空橋駅、浮島バスターミナル～天空橋駅を結ぶバス路線の運行が開始されました。

この橋の開通により、羽田空港周辺地域と京浜臨海部が結ばれ、両地区の連携によるヒト・モノ・ビジネスの交流が活性化し、国際競争力の強化が期待されています。

5 羽田空港の再拡張

国土交通省は、首都圏の空港容量不足に対応するため、平成12年9月26日に「首都圏第三空港調査検討会」を発足させて検討してきました。平成13年7月31日に開催された第6回目の検討会で、「羽田の再拡張が他の第三空港候補地に比べて利便性等多くの面で優位であり、優先的に推進することとし、残された課題については、多くの関係者の理解を得て解決を図る。また、国際線の受入れを視野に入れて計画する。さらに、長期展望のもと、第三空港の候補地の検討を継続する。」という方向が出されました。

これを受けて、国土交通省は、平成13年12月19日に「羽田空港に関する基本的な考え方」をまとめ、羽田空港の4本目の滑走路について、B滑走路平行案とした上で、その位置の最終案を決定しました。

新滑走路の工法については、「栈橋方式」・「埋め立てと栈橋の組み合わせ（ハイブリッド）方式」・「浮体（メガフロート）方式」の3工法が候補に上がり、各工法の安全性やコストなどが検討され、どの工法も「安全性や環境への影響などで致命的な問題はなく、工期、工費などに大きな差はない。」と結論付けられました。その後、国土交通省は、滑走路工法の設計と施工業者を一括入札で同時に決定する方針を決定しましたが、「埋立てと栈橋の組み合わせ（ハイブリッド）方式」工法による申し込みしかなかったため、国は平成16年度末にこの工法を採用することとなりました。

この再拡張事業には、およそ9千億円の事業費が必要とされ、国土交通省は、平成15年に関係7都県市（その後8都県市：東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県、横浜市、川崎市、千葉市、さいたま市）と「羽田空港再拡張事業に関する協議会」を開催し、再拡張と国際化による経済波及効果や再拡張事業の財源問題、飛行ルート等を協議してきました。また、国土交通省は平成15年8月、「羽田空港再拡張事業の事業スキーム」を明らかにし、滑走路整備事業費（約7千億円程度）のうち、東京都、神奈川県、横浜市、川崎市の関係4都県市が国に1千3百億円（東京都は1千億円、神奈川県と横浜、川崎両市はそれぞれ100億円）の無利子貸し付けを行うことで合意しました。さらに新設されるターミナル・エプロン整備事業等（約2千億円程度）を、民間資金を活用した社会資本整備方式（PFI方式）で建設する方針を固めました。

その後、PFI事業については平成18年になって、エプロン整備事業については3月、旅客ターミナルビル等整備・運営事業と貨物ターミナル整備・運営事業については7月に事業契約が締結され、それぞれ特別目的会社（SPC）が設立されました。

平成16年2月3日、区は国土交通省から羽田空港再拡張後の飛行ルート（案）の説明を受け、同2月9日、国土交通省は「第4回羽田空港再拡張事業に関する協議会」でこれを提示しました。その後、関係自治体の意見を踏まえ、同5月26日に羽田空港再拡張後の飛行ルート（修正案）が提示されました。

羽田空港再拡張事業の環境影響評価（環境アセスメント）について、国土交通省は環境影響評価法に基づいて実施するとし、平成16年10月29日に方法書が公告され、11月28日まで縦覧されました。その後、方法書に基づく調査結果と予測評価された準備書が平成17年8月26日に公告、9月26日まで縦覧され、区長意見を都知事宛に提出しました。さらに、準備書に

対する意見を踏まえて、その内容を修正した評価書が平成18年6月20日に公告、7月19日まで縦覧されました。

その後、国土交通省は環境影響評価を受けて、平成18年中に東京湾の公有水面埋立免許を取得し、工事着手に入りました。

このような経緯を踏まえて平成19年1月25日、再拡張事業に係る公聴会が大田区民センターで開催され、D滑走路は、平成19年3月30日に建設工事が着手されました。

平成21年5月28日、再拡張後の飛行ルートや滑走路使用方法について国土交通省は大田区に対し、「D滑走路供用後の東京国際空港の運用について」として、北風時A滑走路北側離陸左旋回の継続を含む提示をしました。平成22年4月28日、大田区は「D滑走路供用後の東京国際空港の運用についてに対する回答」として、北風時A滑走路北側離陸左旋回は数年で廃止することを目指すことなど区内への騒音影響の低減を求め、これらの誠実な履行をもって提案を了承する旨を国土交通省に回答しました。その後、平成22年5月14日に「D滑走路供用後の東京国際空港の運用についてに対する回答について（回答）」として、北風時A滑走路北側離陸左旋回は、1日5便を限度としていた運用を、1日3便以下とし、空港運用の慣熟を経て数年で廃止することを目指すなど、区の意向を大筋において受け入れる旨の回答がなされました。

以上のような経緯を経て、羽田空港の再拡張事業（D滑走路、国際線旅客ターミナル、及び貨物ターミナル、エプロン等）が完成し、国際線旅客ターミナル内の東京モノレール及び京浜急行の新駅とともに平成22年10月21日に供用開始されました。

また、平成26年12月11日には、C滑走路を海側（南側）に延伸することで3,360mの滑走路長とし、C滑走路を利用する国際線の離陸制限を緩和しました。

なお、北風時A滑走路北側離陸左旋回は、平成22年10月までは5便、その後、3便を上限に運航されてきましたが、平成30年3月28日に国土交通省より「2018年冬ダイヤ（2018年10月28日から）において1便削減し、2019年夏ダイヤ（2019年3月31日から）において残る2便を削減し、現行運用における北風時A滑走路北向き離陸左旋回を全廃する」との回答がありました。その後、平成30年10月28日に1便（JAL）が削減され、平成31年3月31日に残る2便（JAL・ANA）が削減されたことで、同運用は全廃されることとなりました。

6 羽田空港の国際化

羽田空港は、正式には「東京国際空港」であるように、もともと国際線と国内線の併用空港でした。しかし、昭和30年代以降旅客機のジェット化・大型化が進んで空港の混雑や騒音が問題となり、昭和53年に成田空港（新東京国際空港）が開港されたのを機に、中華航空を除く国際線は成田空港に移りました。その後は原則として羽田空港は国内線、成田空港は国際線となっていました。

首都圏からのアクセスが良い羽田空港の国際化は、その利便性の向上だけではなく、経済波及効果も期待されています。国際線の拠点空港として位置づけられている成田空港との関係もありましたが、国土交通省は平成12年12月27日に、「東京国際空港における深夜早朝の有効活用方策について」として、国内定期便の運航に影響を与えない範囲内の23時台から5時台までの時間帯を使って、国際チャーター便・国際ビジネス機の運航を開始したいとする提案を大田区にしてみました。

平成13年1月15日の羽田空港移転問題協議会で詳細な説明を受け、使用滑走路については引き続き協議を進めることとし、平成13年2月16日から国際チャーター便の運航が開始されました。使用滑走路については、深夜、早朝であることから、市街地への騒音影響に配慮した滑走路使用とし、平成13年12月25日の羽田空港移転問題協議会で最終的な確認に至りました。平成13年の国際チャーター便の運行回数は、CIQ（税関・入管・検疫）の態勢等の制約もあり、週4発着までとされていましたが、平成14年度からは週70発着となっています。

平成14年6月には、「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2002」が閣議決定され、そのなかで「財源について関係府省で見通しをつけた上で、国土交通省は、羽田空港を再拡張し、2000年代後半までに国際定期便の就航を図る。」とされています。

平成15年6月12日に開催された第3回羽田空港再拡張事業に関する協議会では、国土交通省は羽田空港の国際化について、「成田は国際線の基幹空港、羽田は国内線の基幹空港であるが、首都圏における国際ゲートウェイ機能の強化を図ることによって、国際都市に相応しい国際交流機能を確保するとともに、羽田空港を有効活用する観点から、再拡張後、国際定期便の就航を図る。」との基本的考え方を示しました。

これを受け、羽田空港発着の昼間国際旅客チャーター便の就航が始まり、平成15年11月30日に韓国ソウルの金浦国際空港に1日4便の運行が開始されると、平成17年8月1日には同空港に1日8便、平成19年9月29日には上海の虹橋国際空港に1日4便、平成20年4月1日には香港国際空港に1日1便、平成20年7月1日には同空港に1日2便となり、さらに平成21年10月25日には北京首都国際空港に1日4便の運行が開始されました。

平成22年10月21日に再拡張事業が完了し、4本目の滑走路及び国際線地区が供用開始されました。これにより、年間発着枠が44.7万回（昼間40.7万回、深夜早朝4万回）まで段階的に拡大されます。国土交通省は、この新滑走路等の供用開始に合わせて、昼間3万回、深夜早朝3万回の発着枠を国際線に割り当て、羽田空港の「24時間国際拠点空港化」を今後も推進していくこととしています。同年10月31日よりアジアだけでなく欧米を含む世界各都市に国際定期便が就航され（平成25年2月時点で世界17都市との間に路線が設定されています）、それまで運行していた国際定期チャーター便は定期便となりました。

平成26年3月30日、年間発着枠44.7万回への増枠を機に、国際線の発着枠が更に昼間3万回増枠され、計9万回に拡大されました。また、これに合わせて国際線旅客ターミナル等増築工事も進められ、商業施設等が平成26年8月から9月にかけて順次供用されました。

平成29年10月、第2旅客ターミナルにおいて国際線旅客者数の増加が見込まれることから国際線対応施設の整備に着手し、その後、令和元年12月16日に第2ターミナルの一部において令和2年3月29日から国際線対応を開始する予定であることが公表されました。また、国際線ターミナルビル（令和2年3月14日から第3ターミナルビルに変更）においても平成30年1月に旅客ターミナルビル等増改築工事に着工し、令和元年12月より供用開始されました。

令和2年3月10日、羽田空港の国際線増便と旅客の増加にあわせた第3ターミナルの一部増築、及び第2ターミナルにおいて新たに整備される国際線施設が2020年3月29日より全面供用開始されることが公表され、同日供用開始となりました。

令和2年3月14日には、国際線の増便に向けた第2ターミナル国際線施設の供用に先立って国際線ターミナル等の名称が変更されたことに伴い、東京モノレール及び京浜急行の駅名が以下のとおり変更されました。

○東京モノレール

- ・羽田空港第2ビル駅 → 羽田空港第2ターミナル駅
- ・羽田空港第1ビル駅 → 羽田空港第1ターミナル駅
- ・羽田空港国際線ビル駅 → 羽田空港第3ターミナル駅

○京浜急行

- ・羽田空港国内線ターミナル駅 → 羽田空港第1・第2ターミナル駅
- ・羽田空港国際線ターミナル駅 → 羽田空港第3ターミナル駅

7 空港移転跡地利用計画

(1) 移転跡地の発生

羽田空港沖合展開事業に伴い、現空港が沖合に移転した後は、現空港用地の一部が空港の用地から外されることによって「跡地」となります。

この跡地については、昭和56年8月6日の運輸省と東京都、大田・品川両区による確認書の中に基本的な方向が示されています。そこには「沖合展開により空港用地外とする範囲とその土地の利用計画」及び「その土地を東京都が取得する方法と時期」については「関係機関との調整を踏まえ別途協議する」こと。また、その利用計画の検討に際しては「地元区の要望を十分配慮する」ことが確認されています。

昭和58年2月23日に運輸大臣が決定した「羽田空港沖合展開基本計画」においても、空港跡地の利用が沖合展開計画の基本方針の一つに位置づけられ、現在の空港用地の一部を空港用地外として、都市整備のために有効に活用することとされています。

この跡地の範囲については、昭和56年6月4日の第15回羽田空港移転問題協議会で、空港用地外となるおおよその想定範囲が図示されています。その面積はおおむね200ヘクタールという線引きがなされました。

平成12年8月4日、運輸省から「当面の跡地範囲と面積を約77ヘクタール」とする提案を受けました。更に、国土交通省は、平成14年10月17日に「羽田空港再拡張事業に伴う主な整備内容」を示す中で、跡地の範囲と面積約53ヘクタールについて内提示し、平成18年12月4日に開催された第46回羽田空港移転問題協議会において、跡地の範囲と面積約53ヘクタールを正式に提示しました。

これを受け、平成19年3月20日に開催された第47回羽田空港移転問題協議会では、国の跡地に関する提示内容に合意しました。

(2) 跡地利用の調査報告書

大田区は、昭和57、58年度にわたって、跡地利用の検討を行い、その結果を昭和59年3月に「羽田空港沖合展開跡地利用に関する調査報告書」として発表しました。

この報告書は跡地利用の方針として、次の7項目の基本的な考え方を示しています。

1. 跡地全体を航空機騒音の緩衝空間として位置づけ、緑の多い公園的な雰囲気のもとに置くとともに、ここに親水空間を形成する。従って、跡地には一般の住居系の土地利用や静ひつな環境を前提とする施設は計画しない。
2. 跡地発生の経緯等を踏まえ、跡地周辺の住民のためのスポーツ、レクリエーション施設やコミュニティ文化施設の整備を図る。
3. 地域文化振興の拠点を形成する。特に大田区の「産業のまち」「多摩川、東京湾に隣接する区」としての特性をアピールするような拠点形成を図る。
4. 大田区、特に跡地周辺の防災機能の向上に役立ち得る施設整備が重要である。
5. 大田区の産業振興、特に中小零細企業の振興、工業の高度化に役立ち得る機能の導入を図る。

6. 跡地周辺の環境改善のための受け皿として活用する。
7. 区民の跡地利用を便利にするような交通体系の整備を図る。同時にこの跡地利用の展開をテコにして区内の交通体系の再編整備を図る。

これらの基本的な考え方に基づき、「緑・水・空・公園構想」と「緑・水・空・都市構想」の二つの跡地利用構想案を示しています。

「緑・水・空・公園構想」は、多摩川沿いの地区のスポーツ公園としての利用に重点を置いたもので、「緑・水・空・都市構想」は、産業振興や人の交流の場としての利用に重点を置いたものとなっています。

この構想案は、空港の沖合展開事業の着手の時点で、跡地利用を地元大田区の立場から検討し、区としての基本的な考え方を示したものです。今後の区民、関係者の方々の議論のいわば「たたき台」となるものとして提案したもので、様々な機会での広報を通じて多くの方々の理解を得るようにしています。

(3) 「羽田エアフロントシティ21」構想

昭和63年には第Ⅰ期工事が完成し、跡地利用についての関心が高まる中で、大田区は、区としての最終的な跡地利用方針を策定するために、平成元年度に羽田空港移転跡地利用計画調査を実施しました。この調査は、昭和59年の二つの構想案をその後の社会経済状況の変化や東京都の構想案などを踏まえて見直したものです。学識経験者も参加する調査委員会を設け、区政世論調査の結果など区民の意向を踏まえながら検討を進めました。その調査結果は、平成2年3月に「羽田エアフロントシティ21」として発表されました。

このなかでは、跡地利用に向けての視点を次の4項目に整理しています。

1. 跡地発生の経緯を踏まえる
2. 跡地の場所と土地の特性を生かす
3. 地域のまちづくりの課題にこたえる
4. 21世紀の都市づくりの戦略的拠点とする

続いて、跡地利用の基本的方向を次の3本の柱で示しています。

1. 羽田テクノフォーラム

新しい産業展開に向けての高度技術の開発、交流拠点の創出・情報サービスセンター、展示ホール、交流サロン、大小の会議室群等の狭義のフォーラム施設及び新技術共同開発センター、産業科学館（ミュージアム）等の施設群。地区内の新工業技術開発クラスター群と地区外の既存中小工場群のネットワーク拠点として機能するほか、その一部施設は市民利用の交流施設、文化施設としても機能する。

2. 羽田フロントパーク

余暇時間の増大に対応する個性ある市民活動の交流拠点の形成・広々とした空間を活用する文化・スポーツ・公園ゾーンと施設利用が中心になるアーバンリゾートゾー

ン。前者には、公園的環境におかれたコンファレンス施設、美術館やミュージアム、スポーツ施設、マリーナ等が含まれる。後者は、ウォーターフロントの公園を基軸として区民利用を主体にした新しい形の市民対応施設群と、主として広域利用のホテル、コンファレンス施設、エンターテインメント、ショッピング、マリンレジャーを含むスポーツ施設等。

3. 羽田の森

21世紀への遺産としての豊かな自然の創出・野外スポーツ施設やレクリエーション空間を配置するほか、広域的な水と緑のネットワークの一部ともなる散策路を設けるなど、多様な自然とのふれあいの場を創出する。

また、跡地を次の3つのゾーンに区分して、それぞれの立地条件を生かして特色ある利用を行うことを提案しています。

Aゾーン：産業と文化をテーマとする広域・地域住民の交流空間

（海老取川沿いの地区）

Bゾーン：空港開設前の歴史が生きる地域生活と密着した楽しい交流空間

（羽田の市街地と繋がる地区）

Cゾーン：空港ターミナルへの近接性を生かし空港機能と連携する広域都市活動空間

（多摩川沿いの地区）

更に、この空港移転跡地や隣接する大規模工場跡地の再開発など、区民の跡地利用の利便性を向上させるための交通網の充実、強化を提案しています。

大田区は、この調査結果に対する区民、関係団体等の意見をもとにして、平成4年2月に「羽田空港移転跡地利用基本方針（案）」を策定しました。

（４）羽田空港跡地にかかる共同調査の実施と羽田空港跡地利用基本計画

羽田空港跡地の土地利用について、平成5年9月2日開催の第36回羽田空港移転問題協議会において、羽田空港沖合展開事業により空港跡地とする範囲とその土地利用について、これらをより具体化するために、国、東京都、大田区で共同調査を実施することが確認されました。さらに、平成6年9月7日開催の第37回羽田空港移転問題協議会で、国、東京都、大田区で「羽田空港跡地共同調査に関する連絡会議」（以下、「連絡会議」とする。）を設置し、具体的な調査を実施することになり、平成11年8月まで23回の連絡会議を開催しました。

また、跡地利用計画の策定に当たり、三者は幅広い見地から指導・助言等を得ることを目的とした「東京国際空港跡地利用計画調査委員会」を平成9年6月に設置し検討を重ねてきました。平成11年度以降は、跡地の範囲と面積が最終的に確定するまで調査委員会は休会となっています。

区は、平成14年10月に国から跡地面積約53ヘクタールを内々に提示されて以降、国、都との協議が進展しない状況を打開するため、平成17年3月、約53ヘクタールの区域内のゾーニング等の大田区利用計画案を作成して議会や地元提示・説明を行いました。その後、国、

都に提出して面積・範囲の確定及び利用計画策定に向けた協議を促進するよう申し入れ、三者での協議を重ねてきました。

その後、平成18年12月4日に開催された第46回羽田空港移転問題協議会において、国から跡地の範囲と面積約53ヘクタールが正式に提示され、翌年3月20日の第47回羽田空港移転問題協議会で提示内容が合意されました。

また、この協議会では平成19年度内の空港跡地利用基本計画の策定に向けた三者の共同調査を実施するための連絡会議を4月に再開し、有識者委員会を設置して検討を進めることも確認しました。

空港跡地利用基本計画については、連絡会議、有識者委員会の検討経緯を踏まえ、平成19年10月31日に開催された第48回羽田空港移転問題協議会において、ゾーニングと機能配置を中心とした「羽田空港跡地利用基本計画（素案）」を確認しました。同年11月1日から14日にかけてパブリックコメント（意見公募）を実施し、平成20年3月28日に開催された第49回羽田空港移転問題協議会において、「羽田空港跡地利用基本計画」を確認しました。

この中で、空港跡地53haの利用について、「空港を活かす」「空港と連携する」「周辺と調和する」という視点に基づき、ゾーニングと機能配置を示しました。

○第1ゾーン（市街地近接ゾーン）「文化・交流機能、産業支援機能」

公共的な空間形成として、周辺地域との共生や調和、国際便の就航に伴う海外と周辺地域との文化交流や、地元における産業技術等に関する国際展示や情報交換等を進めるための土地利用を促進する。

○第2ゾーン（国際線地区隣接ゾーン）「国際交流機能、商業機能」

国際線ターミナルビルとの補完的・一体的な旅客サービスの提供を進めるための土地利用を促進する。

○第3ゾーン（B滑走路隣接ゾーン）「空港連携機能」

再拡張事業後の様々な空港関連施設のニーズの発生や変化に柔軟に対応するための土地利用を促進する。

（５）羽田空港跡地利用OTA基本プラン

平成22年10月末の羽田空港再拡張による国際化の進展を目前に控え、大田区は、跡地利用の早期具体化が必要との認識に立ち、市街地に隣接した区のまちづくりに最も関係の深い第1ゾーン（上記「羽田空港跡地利用基本計画」での3つのゾーンのうち市街地に隣接したゾーン）について、区主導で整備すべきと考え、土地利用の基本的考え方をまとめ、平成20年8月22日に「羽田空港跡地利用OTA基本プラン（素案）」を発表しました。同年8月25日から9月12日にかけてパブリックコメント（意見公募）を実施し、平成20年10月31日に「羽田空港跡地利用OTA基本プラン」としてまとめました。

この中で、まちづくりの基本テーマ（創造・交流・共生）、及び目標（空港隣接地の立地

を活かす・大田区の発展につなげる・多摩川海老取川の水域空間を活かす）を実現するため、「産業支援・交流機能」「文化・交流機能」「多目的広場・緑地機能」を導入することとしました。

（６）羽田空港跡地まちづくり推進計画

平成21年3月27日に開催された第50回羽田空港移転問題協議会において、新滑走路・国際線ターミナルが供用開始される平成22年10月までに、羽田空港跡地利用基本計画に沿って土地利用のあり方等について検討し、跡地利用の事業化をどのように進めていくのかを明らかにする「羽田空港跡地まちづくり推進計画（仮称）」を取りまとめることを確認しました。

羽田空港跡地まちづくり推進計画については、連絡会議の検討経緯を踏まえ、平成22年8月18日に開催された第51回羽田空港移転問題協議会において、素案を確認しました。同年8月20日から9月2日にかけて実施したパブリックコメント（意見公募）の結果を経て、同年10月27日に開催された第52回羽田空港移転問題協議会において、「羽田空港跡地まちづくり推進計画」（以下、「推進計画」とする。）を策定しました。

「推進計画」では、基本計画に定められた、跡地第1ゾーン及び第2ゾーンを対象とし、主に以下の機能配置を示しました。

【第1ゾーン】空港・市街地近接性を活かした創造と交流ゾーン

○産業・文化交流機能

モノづくり企業が集積する地域産業と国内及びアジアを中心とする海外との広域的な交流の拠点施設を導入する。

拠点となる産業交流施設は、展示場機能を中心とし、会議室、産業支援施設、羽田の歴史コーナー等を設置する。

○多目的広場

海老取川及び多摩川に沿った親水ネットワークと連続性を持たせ、周辺市街地に不足する緑地やオープンスペースを確保する。

【第2ゾーン】国際線地区に隣接することを活かした交流ゾーン

○宿泊機能・複合業務機能

国際線旅客等の利便性の向上を図るため、宿泊施設（エアポートホテル）を導入する。

航空・空港関連、観光関連、国際交流関連など、国際線地区に隣接したエリアにふさわしい複合業務施設を導入する。

この中で、羽田空港跡地は、概ね10年でまちづくりの概成を目指し、第1ゾーンは主に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りました。また、まちづくりを適切に進めていくために、土地地区画整理事業等のまちづくり手法の活用を検討し、必要に応じて都市計画案を策定するなど、関係機関と連携して事業化を図ることとしています。

これに伴い大田区は、第1ゾーンを中心とする区域について、整備内容の具体化を図るために必要な調査を行い、平成23年3月に報告書を取りまとめました。

(7) 羽田空港跡地第1ゾーン整備方針

「推進計画」や羽田空港の再拡張事業・国際化を背景とし、羽田空港跡地における官民連携による事業の促進と、基盤施設整備の推進を計画的に行うことを目的に平成27年7月「羽田空港跡地第1ゾーン整備方針」（以下、「整備方針」とする。）を策定しました。

この中で、羽田空港跡地第1ゾーンのまちづくりのコンセプトを「世界と地域をつなぐ新産業創造・発信拠点を形成～HANEDAゲートウェイ～」とし、拠点形成に当たって以下に示す5つの基本方針、3つのゲートウェイ、7つの重点プロジェクトを定めました。

○5つの基本方針

- ①中小企業と多様な主体との協創により、新製品・新技術を創出する
- ②国内外の来訪者を迎える「おもてなしエントランス」を形成する
- ③水辺と緑を活かした「憩いとにぎわい広場」を形成する
- ④環境や景観等を意識した日本の玄関口にふさわしいエリアを形成する
- ⑤周辺地域との機能連携により、相乗効果を生み出す

○3つのゲートウェイ

- ①先端産業のゲートウェイ
- ②文化産業のゲートウェイ
- ③憩いとにぎわいのゲートウェイ

○7つの重点プロジェクト

- ①先端産業分野の企業誘致
- ②起業・ベンチャーの支援
- ③協創プロジェクトの推進
- ④文化・アート産業の創出
- ⑤おもてなしエントランスの形成
- ⑥羽田の歴史の伝承
- ⑦多目的広場を活用した憩いとにぎわいの創出

重点プロジェクトの推進に当たっては、官民連携による事業手法を採用することとしています。その他に土地利用方針を定めるとともに、都市基盤施設の整備については土地区画整理事業の活用を視野に入れた整備を行うとしています。

(8) 特区制度

政府は平成22年6月18日の閣議決定において、新成長戦略の「21の国家プロジェクト」として、拠点形成による国際競争力等の向上や地域資源を最大限活用した地域力の向上を目指す、「総合特区制度」の創設を位置付けました。

東京都は、平成23年8月の総合特別区域法の施行を受け、この制度を活用し様々な規制緩

和等を行うことにより、東京への海外企業の進出を促し、諸外国に対する東京の競争力を強化する国際戦略総合特区「アジアヘッドクォーター特区」を申請し、同年12月22日に内閣府から区域指定を受けました。

羽田空港跡地第1ゾーンは、この「アジアヘッドクォーター特区」の指定エリアの一部に位置付けられ、海外企業の誘致・ビジネス交流の拠点となる産業交流施設を活用し、対日投資のワンストップサービスや内外企業のビジネスマッチング等の機能を担うことが期待されています。平成24年7月27日には、産業交流施設の活用を盛り込んだ、東京都申請の国際戦略総合特別区域計画が、内閣府の認定を受けました。

この計画の中では、産業交流施設の整備について、「羽田空港跡地を活用し、大田区と連携して、国際会議や産業交流のための施設を整備する。海外を含む広域的な企業、研究機関、大学等との人材交流と技術連携ネットワークを構築し、誘致外国企業と国内中小企業とのビジネスマッチングの機会を提供するとともに、対日投資のワンストップサービス等を実施する。」と位置づけています。

平成25年4月24日、大田区と川崎市が、企業間、特区間、国際化、観光・商業の4分野において、それぞれの特性を活かした連携・協力により、相乗効果を高め、我が国の経済成長を牽引し、地域経済の活性化と国際的な課題解決に貢献するために「大田区と川崎市の産業連携に関する基本協定」を締結しました。

また、政府は平成25年6月14日、新たな成長戦略である「日本再興戦略」を閣議決定し、大胆な規制改革等を実行するための突破口として「国家戦略特区」の創設を位置付けました。国家戦略特区は、内閣総理大臣主導で国の成長戦略を実現するため、特例的な措置を組み合わせて講じ、世界で一番ビジネスがしやすい環境を創出することを目的としています。

東京都は、平成25年9月11日、国家戦略特区の創設に向けた提案募集に対し、「世界で一番ビジネスのしやすい国際都市づくり特区」を提案しました。この中で羽田空港跡地第1ゾーンは、「国内外のものづくりニーズとシーズをつなげ、新市場・新技術を創出するとともに、クールジャパンを世界へ発信する産業の戦略拠点を形成する」と位置付けられています。

平成26年5月1日、大田区が区域の一つである「東京圏」が、国家戦略特区の区域として決定されました。「東京圏」では、2020年開催の東京オリンピック・パラリンピックも視野に、世界で一番ビジネスのしやすい環境を整備することにより、世界から資金・人材・企業等を集める国際的ビジネス拠点を形成するとともに、創薬分野等における起業・イノベーションを通じ、国際競争力のある新事業を創出することを目的としております。

平成26年10月1日に開催された「東京圏国家戦略特別会議」において、都市再生・まちづくり分野における「都市計画法の特例」の候補事業として、「区域計画（素案）」に「羽田空港跡地」が記載されることとなりました。

その後、「区域計画（素案）」のうち東京都における「都市計画法等の特例」に係る特定事業についての審議を行うために設置された「東京都都市再生分科会」が、平成27年9月29日に、大田区役所本庁舎において開催され、大田区が整備方針に基づき、「新産業創造・発信拠点」を形成するため都市計画法の特例を活用して都市基盤施設の整備（土地区画整理事業、都市計画道路、都市計画公園）を進める都市計画の素案を示し、承認されました。本素案については、平成27年11月5日に羽田小学校において説明会を開催、同年11月12日には都

市計画案を公告し、引き続き11月26日まで、大田区役所空港まちづくり課において都市計画案の縦覧を行いました。平成28年1月28日に開催された大田区都市計画審議会において、都市計画素案が議決され、2月4日の東京圏国家戦略特別区域会議により「都市計画法の特例を活用した整備」の区域計画として了承、翌日の5日には国家戦略特別区域諮問会議において、区域計画が内閣総理大臣認定を受け、都市計画決定されました。その後、12日に大田区で都市計画決定の告示をしました。

(9) 羽田空港跡地整備事業

①跡地第1ゾーン

大田区では、これまでの経緯、特区の活用も念頭に入れ、官民連携による事業の促進と基盤施設整備の推進を計画的に行うことで、日本全体の経済成長に寄与するまちづくりを目指し、平成27年7月に策定した整備方針では、国内外のヒト・モノ・情報を呼び込むとともに、産業交流のための機能を集積させ、官民連携により「新産業創造・発信拠点」の形成を図ることとしました。

○羽田空港跡地地区土地区画整理事業

跡地第1ゾーンにおいて、必要な土地の再編及び道路などの公共施設の整備を行う土地区画整理事業については、施行に関する基本的な方針や役割分担を定めることを目的とした「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」が平成27年9月11日に東京都、大田区、国、独立行政法人都市再生機構（以下、「UR都市機構」とする。）の間で締結されました。

この基本協定及び都市再生機構法第14条第1項に基づき、平成28年6月20日に東京都及び大田区がUR都市機構に対して施行要請を行い、本事業がUR都市機構により施行されることとなりました。平成28年10月5日に、本事業についてUR都市機構が国土交通大臣から事業認可を取得し、土地区画整理審議会を経て仮換地を指定し、平成29年5月24日に起工式が挙行され、基盤整備工事に着手しました。

その後、本事業の施行に関する関係者間の詳細な役割分担や手続き等を定めた「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詳細協定」が平成30年5月7日に大田区、国、UR都市機構の間で締結されました。区域内の道路については、平成28年12月22日に特別区道路線の認定及び区域が決定され、平成29年5月30日に電線共同溝を整備すべき路線に指定されたことにより、無電柱化路線の大田区道が整備されることとなりました。

UR都市機構は、大田区と連携しながら基盤施設整備を進め、令和2年5月22日に道路整備の一部完了に伴い道路の供用を開始し、同年7月3日には、羽田イノベーションシティの開業に合わせて、交通広場の供用を開始しました。この交通広場には、整備方針で掲げる重点プロジェクトの一つである「羽田の歴史の伝承」を具現化するものとして、大田区が地域団体や空港関連企業等から寄贈を受けた旧三町（羽田鈴木町、羽田穴守町、羽田江戸見町）顕彰の碑を建立するとともに、旧三町の成り立ち等を伝える解説板及び昭和11年頃の航空写真を利用した旧三町復元タイルを設置しました。また、令和4年3月23日には旧三

町の住民・地域の方々、顕彰碑の建立にご尽力いただいた団体等の臨席のもと、この碑の建立を記念した式典を開催しました。

○羽田空港跡地第1ゾーン整備事業（第一期事業）

平成28年10月31日、整備方針に基づき「羽田空港跡地第1ゾーン整備事業（第一期事業）募集要項」を作成し、公表しました。

平成29年5月19日、応募があった2つのグループのうち、学識経験者等で構成される選定委員会の審査結果を踏まえ、鹿島建設株式会社を代表企業とする応募グループを事業予定者に決定し、6月1日には事業者選定に係る審査講評と事業予定者の提案概要を公表しました。

平成29年8月21日、第一期事業の円滑な実施に必要な大田区と事業予定者双方の協力事項及び諸手続き等を定めた「羽田空港跡地第1ゾーン整備事業（第一期事業）基本協定」に締結しました。

平成30年5月9日、鹿島建設を代表とするグループが設立した羽田みらい開発株式会社（特別目的会社）と事業契約を締結しました。

平成30年6月28日、独立行政法人都市再生機構東日本都市再生本部、平成30年6月29日に国とそれぞれ売買契約を締結し、その後、羽田空港跡地第1ゾーン整備事業（第一期事業）用地は区に引き渡されました。

平成30年10月31日、羽田空港跡地第1ゾーン特設会場において「羽田空港跡地第1ゾーン整備事業（第一期事業）起工式」が挙行されました。

平成30年12月25日、都市再生特別措置法の規定に基づき、事業者（羽田みらい特定目的会社）が申請した「羽田空港跡地第1ゾーン整備事業（第一期）に係る民間都市再生事業計画」が国土交通省から認定を受けました。

令和元年5月31日、区と羽田みらい開発株式会社は、国土交通省が公募するAIやIoT等の先端技術により、持続可能で分野横断的な取り組みをまちづくりに取り入れ、都市・地域の課題解決を目指すスマートシティモデル事業の「重点事業化促進プロジェクト」、「スマートシティ推進パートナー」に認定・選定されました。

令和元年8月20日、「羽田空港跡地第1ゾーン整備事業（第一期事業）」の施設名称を「HANEDA INNOVATION CITY※」（羽田イノベーションシティ）※略称：HICity（エイチ・アイ・シティ）に決定し、公表されました。「HANEDA INNOVATION CITY」の名称には羽田「HANEDA」を日本の「INNOVATION」を発信する場所「CITY」として発展させていきたいという事業に対する想いが込められています。

令和2年7月3日、羽田イノベーションシティは開業しました。まちには、研究開発拠点、会議研修センターといった、事業者が成果を発表し様々な交流・連携を生み出す施設のほか、ライブホールや芝生の広場、足湯などが整備されています。羽田みらい開発株式会社は、「新産業創造・発信拠点」の形成に向け、「先端産業創造委員会」「文化産業創造委員会」「エリアマネジメント委員会」を立ち上げました。「先端産業」と「文化産業」及び「共通事業（エリアマネジメント）」の3つの事業を軸に、ヒト・モノ・情報が集まり融合することで新たなビジネスを創造し、日本のものづくり技術・日本各地域の魅力をこの「まち」から国内外に向けて発信することを目指しています。なお、新型コロナ

ウイルス感染症の影響により、一部の施設及びテナントは順次営業開始となりました。

令和2年9月18日、飲食店などのテナントの多くが開業を迎えたことにより、羽田イノベーションシティは「本格稼働」しました。それに伴うオープニングイベントでは「先端産業」と「文化産業」の融合というこのまちのコンセプトを踏まえ、世界に誇る日本文化である浮世絵を題材としたイベントや、スマートシティの取り組みとして最先端技術のモビリティやロボティクスの実証実験を実施し、5日間で約3万人の来場がありました。一方、スマートシティに関しては、7月に国土交通省のスマートシティモデル事業における「先行モデルプロジェクト」に追加選定されるとともに、総務省の「データ利活用型スマートシティ推進事業」にも採択されました。

令和3年6月、Ⅱ期工区エリアに位置する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決まりました。また、新型コロナウイルス感染症拡大の影響による工事着工時期の延期や工事期間が延長となったことで、グランドオープンが令和4年から令和5年へ延期となりました。

令和5年11月16日、羽田イノベーションシティはついにグランドオープンを迎え、国土交通大臣、東京都知事、羽田地区町会連合会会長をはじめとする多くの来賓のご臨席の下、記念式典が執り行われました。また、グランドオープンを記念したイベント「Grand Opening Event 〇（空集合）」が17日から19日にかけて開催され、3日間で約1万8千名の来場がありました。イベントでは「先端産業」と「文化産業」のそれぞれの領域で活躍されている方々によるトークセッションや、最新のテクノロジーやアートに触れられる実証実験や展示、日本各地のお店やプロジェクトに焦点を当てたマルシェ、大田区・羽田の魅力を体感できる取組みなど、多様なコンテンツが実施されました。

○多摩川護岸の整備

本区域の多摩川護岸に関しては、国土交通省は「推進計画」や土地地区画整理事業の事業認可等を受けて、当該区間約400m（左岸1.1k～1.5k）の高潮対策整備などを新たに追加した「多摩川水系河川整備計画【直轄理区間編】」を平成29年3月27日に変更しました。平成30年度から、親水性や「ソラムナード羽田緑地」との連続性を確保した護岸を整備する「HANEDAゲートウェイ憩いの堤防整備事業」が国土交通省により進められ、令和2年度末に暫定形堤防が完成しました。また、令和4年4月1日には、羽田空港跡地の治水機能向上や水辺の憩い・にぎわい創出を目的として、「多摩川高潮堤防」が供用開始されました。

○羽田空港跡地第1ゾーン都市計画公園

令和4年3月、羽田空港跡地第1ゾーンのまちづくり事業の一環として新たに整備する都市計画公園について、整備・維持・運営の全般にわたる基本的な考え方を示すため、これまで実施したアイデア公募や意見交換会等を踏まえ、「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）」を作成し、本コンセプトブック（素案）について、より広く区民の意見を反映させるため、区民意見公募手続き（パブリックコメント）を実施しました。それを踏まえ、4月25日に「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」を策定しました。

令和4年7月から11月の期間において、都市計画公園の認知度向上、愛着醸成、公園整備・運営に関する理解などを促進する取組みの一環として、都市計画公園予定地を暫定活用した、休憩スペース設置、子どもをターゲットとした遊び、パラスポーツ体験、最新電動モビリティの試乗体験などを行いました。また、令和5年4月から11月においても引き続き暫定活用を行い、地元小学生による花壇・ベンチづくり、音楽フェスティバル、子ども自転車教室や、高齢者の方を対象とした健康パーソナル相談トレーニング教室など、幅広い取組を実施しました。

令和5年12月12日開催の第181回大田区都市計画審議会においては、都市計画公園予定地を約2.0haから約3.3haに変更することについて諮問し、諮問のとおり定めることが適当である旨の答申を得て、約3.3haに拡張する都市計画決定を行いました。

令和6年6月に、本公園の整備・維持管理・運営を一体的に行う事業者を厳正に公募・選定するため、「羽田空港跡地第1ゾーン都市計画公園整備運営等事業者選定委員会条例」を制定し、7月11日より事業者公募を開始しました。

②跡地第2ゾーン

○羽田空港直結複合開発プロジェクト「羽田エアポートガーデン」

羽田空港跡地第2ゾーンは、「推進計画」において、国際線地区に隣接することを活かした交流ゾーンと位置付けられ、宿泊施設・複合業務施設等の導入を行うこととされていましたが、国は平成27年12月25日に宿泊施設等の整備・運営を行う民間事業者選定のため、一般競争入札総合評価落札方式による公募手続きを行いました。公募手続きを経て、平成28年6月17日に住友不動産・東京国際空港プロジェクトチーム（代表企業：住友不動産（株））が選定されたことが公表されました。また、6月30日には、内容評価点の内訳や審査講評等の審査内容、及び選定事業者の提案概要が公表されました。

その後、7月29日に国と選定事業者構成員が負うべき責務及び必要な諸手続について定めた「東京国際空港第2ゾーン整備・運営事業に係る国有地の貸付基本協定書」を締結、10月17日には事業者が設立した特別目的会社（羽田エアポート都市開発株式会社）と国が事業協定書及び国有財産定期借地権設定契約書を締結しました。契約期間は、事業協定書及び契約書締結の日から貸付期間（平成30年4月1日～平成80年3月31日（対象地の一部については平成30年1月4日から貸付））の満了時までとしています。

平成30年3月9日には、羽田エアポート都市開発株式会社の実施する国家戦略民間都市再生事業（羽田空港跡地第2ゾーン計画）に係る計画が、国土交通省から都市再生特別措置法に基づく認定を受けました。

羽田空港第2ゾーン地区約4.3haで開発が進めている羽田空港直結複合開発プロジェクトの街区名称を「羽田エアポートガーデン」とし、その計画概要が決定され、令和元年12月10日に公表されました。整備概要は、①日本最大1,717室（ラグジュアリー160室、ハイグレード1,557室）のエアポートホテルを核とし、②国際交流機能強化のための羽田空港最大MICE対応の約2,400㎡イベントホール・会議室、③都市観光に資する富士山・飛行機を望む約2,000㎡の展望天然温泉、④これまでになかった地方都市・観光地へのルートも確保した15停留所のバスターミナル、⑤空港利用者の利便性を提供する約90店舗の商業施設を備えた複合開発としています。

令和2年2月27日、住友不動産株式会社及び羽田エアポート都市開発株式会社は、羽田エアポートガーデンを4月21日にグランドオープンすると発表しましたが、その後、新型コロナウイルス感染症や国内外の状況を鑑み、開業を令和2年夏頃に延期しました。

令和2年8月6日、新型コロナウイルス感染症や、国際線旅客数の大幅な減少が続いている状況を鑑み、改めて施設の開業を延期することを決定しました。

その後、新型コロナウイルス感染症に関する水際対策の緩和等もあり、令和4年12月21日、住友不動産ホテル ヴィラフォンテーヌ プレミア羽田空港・グランド羽田空港が先行開業し、令和5年1月31日に全面開業しました。

○第2ゾーン多摩川親水緑地「ソラムナード羽田緑地」

「推進計画」では第2ゾーンにおいて、水辺の特性を活かした潤いとにぎわいのある景観の創出、快適で魅力ある親水ネットワークを形成するとしており、国際線地区や第2ゾーン宿泊・複合業務施設との一体的な土地利用、第1ゾーンとの連続性を踏まえた計画検討を進めるものとされています。

これらのことから区は、国土交通省に対して、「護岸における景観への配慮や親水ネットワークとしての歩行空間の確保」について要望し、多摩川護岸の整備、範囲、国有地使用や維持管理に関する基本的事項について国土交通省と協議を重ね、平成27年6月10日に「羽田空港跡地第2ゾーンの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」、「平成28年1月7日に「羽田空港跡地第2ゾーンの多摩川護岸の整備等に関する確認書」を国と大田区の間で締結しました。

平成28年10月には、（仮称）多摩川親水緑地の都市計画素案についての住民説明会を開催し、12月に都市計画案の縦覧を実施しました。平成29年2月に開催された大田区都市計画審議会の審議を経て、2月13日に東京都市計画緑地第94号多摩川親水緑地が都市計画決定されました。その後、6月23日に東京都知事から都市計画事業認可を得て事業に着手しました。平成30年10月19日に親水緑地整備の着工をするとともに、9月3日から10月30日まで緑地の名称を募集し、区内外から327件の応募があり「ソラムナード羽田緑地」に決定しました。名称には、「羽田空港を象徴する空と、フランス語で散歩道を意味するプロムナードを融合させ、歩いていて心地のよい空と散歩道が調和するような場所になるように」との意味が込められています。平成31年4月1日に区立緑地として全長1.1kmのうち800m区間を先行して供用開始し、残り300m区間については、令和元年度に整備を行い令和2年4月1日に供用開始しました。

ソラムナード羽田緑地の多摩川河口部への更なる拡張を図るため、多摩川護岸整備の対象範囲を当初の約1.1kmの区間に河口部の0.9kmを加え、約2.0kmに変更した「空港跡地第2ゾーンの多摩川護岸の整備等に関する変更基本合意書及び変更細部合意書」を令和2年1月30日に国と大田区の間で締結しました。

令和3年4月から、国土交通省が緑地拡張部の多摩川護岸の工事に着手しました。9月には、緑地拡張に関する都市計画案の縦覧を実施し、11月に開催された大田区都市計画審議会の審議を経て、11月17日に東京都市計画緑地第94号多摩川親水緑地の区域拡張に関する都市計画が変更され、ソラムナード羽田緑地の拡張に向けた具体的な取り組みが開始されました。

多摩川沿いの水辺空間では、国際線地区や第2ゾーン宿泊・複合業務施設、第1ゾーンといった周辺のまちづくりと連携し、一体的な水辺の利用・交流促進を実現するため、平成29年3月7日に「羽田空港跡地かわまちづくり」計画を登録しました。さらにソラムナード羽田緑地において、令和元年6月17日に「都市再生整備計画（羽田空港跡地周辺地区）」を策定しました。これらの計画を基に、民間事業者が参入した社会実験等を実施することで、水辺とまちが一体となり、多様な人々が楽しむことができる空間創出を目指しています。また、令和4年10月22～23日、11月12～13日には、新しい水辺の楽しみ方や賑わいづくりの一環として、各種イベントやキッチンカーによる飲食提供など、事業者を公募した社会実験事業を実施しました。

令和5年9月に区は、緑地拡張部の緑地整備に工事着手しました。令和6年3月31日にプレオープンイベントを開催し、令和6年4月1日に全面開園を迎えました。

○HANEDA GLOBAL WINGS

令和2年2月、第1ゾーンと第2ゾーンからなるエリアの名称を、過去の経緯を表す名称「羽田空港跡地」から新しい名称「HANEDA GLOBAL WINGS」（ハネダ グローバルウイングズ）に改称しました。

この名称は、「HANEDA」により、世界にその名が轟く「羽田」の地であることを、「GLOBAL」により、国内に加え世界に向けた取組を展開することを、「WINGS」では、羽田空港及び市街地との近接性を有する「第1ゾーン」、国際線地区に直結する「第2ゾーン」を両翼に見立て、「未来に向けて羽ばたくまちづくり」を推進するエリアということを表現しています。

また、令和4年3月12日の多摩川スカイブリッジの開通を契機として、羽田イノベーションシティ及び羽田エアポートガーデン（代表：住友不動産商業マネジメント株式会社）、多摩川対岸のキングスカイフロント（代表：キングスカイフロントネットワーク協議会）の3拠点は、HANEDA GLOBAL WINGSとキングスカイフロントとの連携を一層強化し、世界最先端のビジネスエリアへの成長と地域社会の持続的な発展に向けて、同日付けで新たに連携協定を締結しました。

(10) 羽田空港周辺・京浜臨海部連携強化推進委員会等

羽田空港の周辺地域や京浜臨海部は、東京圏の一部として国家戦略特別区域に指定されるとともに、アジアヘッドクォーター国際戦略総合特区と京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区とが隣接している地域です。このような状況を踏まえ、国家戦略特別区域の目標を達成するためのプロジェクトの一環として、世界とつながる成長戦略拠点として連携していくことが重要であることから、平成26年9月8日、「羽田空港周辺・京浜臨海部連携強化推進委員会」が設置されました。

本委員会には大田区も参画し、国際拠点空港としての羽田空港を活用しつつ、①先端的医療技術とものづくり技術との医工連携の推進、②国際的な研究・交流・商取引を促進するための土地利用並びに③周辺のまちづくりと一体となった戦略的な都市・交通インフラ整備等を進める具体策について、国・地方の関係機関と必要な協議・調整を行っています。平成27

年5月18日に開催された第2回の委員会においては、羽田空港周辺・京浜臨海部の連携強化に向けた基本的な取組方針等に基づき、国及び地方の関係機関が協力して取り組むこととされました。羽田空港跡地第1ゾーンについては、「大田区が中心となり土地区画整理事業の事業化に向けた検討を進め、平成27年度に都市計画の決定、平成28年度に事業の着手を行い、平成32年度に向けて、世界と地域をつなぐ新産業創造・発信拠点の形成を目指す」、「都市計画の決定とあわせ、国土交通省航空局において、第1ゾーンの土地譲渡に向けた関係者との調整を進める」とされました。

平成28年4月13日に開催された第3回の委員会では、第2回の委員会に確認した内容の進捗状況や今後の取組みについて確認されました。羽田空港跡地第1ゾーンについては、「大田区が中心となり土地区画整理事業の事業化に向けた検討が進められ、平成28年2月に都市計画決定がなされたところである。今後は、平成28年度内の事業認可の取得に向けた調整を進める」、「2020年（平成32年）の世界と地域をつなぐ新産業創造・発信拠点の形成に向け、先端産業分野のビジネスマッチング促進及びクールジャパン発信機能について、事業者公募等必要な取組みを推進する」とされました。

これに関連して、平成28年11月18日に内閣府は、「都市再生緊急整備地域及び特定都市再生緊急地域を定める政令の一部を改正する政令」を閣議決定し、これまで「川崎殿町・大師河原地域」として指定していた区域に、羽田空港跡地の区域を新たに加え、東京圏のビジネス機能を支え国際競争力の強化を図る成長戦略拠点の形成を促進するとしました。これにより、平成28年11月24日には『羽田空港南・川崎殿町・大師河原地域』が都市再生緊急整備地域及び特定地域が新たに指定されました。この指定を受けて以降、当該地域独自の財政支援、税制支援を受けて、大田区と民間事業者が連携し、整備のための施策を推進しています。

8 首都圏空港の機能強化

(1) 背景

首都圏空港における旺盛な航空需要については、これまで羽田・成田両空港が対応してきました。首都圏空港の空港処理能力は、羽田空港が平成26年3月の国際線の発着枠の拡大により年間44.7万回となり、成田空港の年間30万回とあわせ年間74.7万回となりました。

羽田空港は、終戦後、連合国軍により接收・返還されたのち、住宅街や高層建築物が密集する都心の近接に立地する民間空港として発展してきました。東京都心に近く、アクセス利便性が高い一方、課題となる騒音をできる限り軽減するため、できるだけ市街地上空の飛行経路を避けるなど、東京湾を最大限活用した飛行経路を設定するとともに、3次にわたる沖合展開事業及び再拡張事業を実施し、空港処理能力の拡大を図ってきました。

しかしながら、首都圏空港の航空需要は増加傾向にあって、特に国際線需要は大幅に増加することが見込まれていました。あわせて、機材の小型化・多頻度化も進んでおり、概ね2020年代前半には、上記の計画処理能力の74.7万回のほぼ限界に達する見込みで、昼間時間帯の羽田空港においては、航空会社が希望する時間帯に就航することができないという事態が発生していました。さらに、2020年に開催が決定していた2020東京オリンピック・パラリンピック競技大会に伴い増加が予想される訪日外国人旅行者への対応に万全を期すことも求められていました。こうした中、国は首都圏空港の更なる機能強化が必要とし、機能強化に資する技術的な選択肢を洗い出すこととしました。

(2) 検討経過

国は、首都圏の国際競争力の強化、訪日外国人旅行者のさらなる増加、国内各地への経済効果の波及等の観点から、空港処理能力の拡大を含めた首都圏空港の更なる機能強化を図る必要があるとして、平成25年10月29日、「首都圏空港機能強化技術検討小委員会」を設置し技術的検討を始めました。

「首都圏空港機能強化技術検討小委員会」は、平成25年11月1日から平成26年6月6日までの計5回にわたり議論を重ね、平成26年7月8日に技術的な選択肢の「中間取りまとめ」を公表しました。

(3) 中間取りまとめの内容

「中間取りまとめ」では、2020年東京オリンピック・パラリンピック開催までに実現し得る方策として、「滑走路処理能力の再検証」、「滑走路運用・飛行経路の見直し」の2点を挙げられています。

現行の滑走路運用及び飛行経路を前提とした場合、「滑走路処理能力の再検証」により年間約1.3万回の空港処理能力拡大を見込むことができました。

一方、現行の滑走路運用及び飛行経路を前提としない場合、「滑走路処理能力の再検証」及び「滑走路運用・飛行経路の見直し」により年間約3.9万回の空港処理能力拡大を見込むことが

できるとしました。

2020年の東京オリンピック・パラリンピック開催以降の方策としては、滑走路の増設について検討しました。ただし、滑走路の増設については、整備費や工事期間、騒音影響等の観点から引き続き検討していく必要があるとしています。

（４）関係自治体との協議

平成26年8月26日、「中間取りまとめ」を基に、首都圏空港の機能強化の具体化について、関係自治体（関係都県、政令市等）や航空会社等の関係者間で協議を行うため、「首都圏空港機能強化の具体化に向けた協議会」が設置されました。

また、同日には、東京都及び関係区市で情報共有や意見交換を行い、国が設置する「首都圏空港機能強化の具体化に向けた協議会」に反映させることを目的として、「羽田空港の機能強化に関する都及び関係区市連絡会」が設置されました。本会には大田区も参画しており、首都圏空港の機能強化の具体化を進めるにあたっては、区民の生活環境と安全を守る立場から、近隣の自治体とも連携して対応しています。本会における連絡調整を行う幹事会は平成26年11月28日に第1回を開催、以降、現在まで開催されています。それに加え、新飛行経路運用開始後の運用に関する情報共有や意見交換を行うことを目的として、令和2年6月10日から新たに分科会が開催されています。

平成28年7月28日、国は「第4回首都圏空港機能強化の具体化に向けた協議会」において、「環境影響等に配慮した方策」を公表し、2020東京オリンピック・パラリンピック競技大会やその先を見据え、「滑走路処理能力の再検証」及び「滑走路運用・飛行経路の見直し」により羽田空港の機能強化を図る際には、関係自治体からの要望や住民意見等を踏まえ、環境影響等に配慮し、「運用の工夫」、「環境対策」、「安全対策」、「引き続きの情報提供」の方策を実施するとしました。また、関係自治体は、羽田空港機能強化に必要となる施設整備に係る工事費、環境対策費を国が予算措置することに対し、理解を示しました。

令和元年8月7日、国は「第5回首都圏空港機能強化の具体化に向けた協議会」を開催し、「これまでの取り組み」、「機能強化に向けた追加対策」、「今後のプロセス（案）」などの説明を行い、関係自治体等から「国がこれまで実施してきた騒音・落下物対策や丁寧な情報提供及び協議会で新たに示された追加の対策について評価する旨並びに国に対してしっかりとした対策を講じることを求める」、「今後、羽田空港の機能強化に関してスケジュールに基づいて進めることを求める」、「羽田空港の機能強化に関し、国の事業として国の責任の下で進めるものと理解している」、「首都圏全体での騒音共有の実現の第一歩として評価する」等の発言がありました。これらの意見、要望に対し、国は「新飛行経路に関して、住民説明会を通じ、また本日の協議会でも、住民の皆様方には、引き続き不安や心配の声があることを伺った。そのため、関係自治体からいただいた、騒音・落下物対策や、引き続きの情報提供に関するご意見・ご要望をしっかり受け止め、引き続き丁寧に対応したいと考えている。今後の段取りとして、本日いただいたご意見を踏まえ、改めて内部で検討し、2020年夏ダイヤからの羽田空港における新飛行経路の運用開始、及び国際線の増便について、国土交通省の責任において、判断することとしたい。」としました。

翌8日、国は第5回の協議会において関係自治体等からの発言等や住民に引き続き心配の声

があることを踏まえ、国として、意見・要望をしっかりと受け止め丁寧に対応する旨回答したことなどの状況を踏まえ、令和2年3月29日から新飛行経路の運用を開始し、国際線を増便することとしました。

（５）住民への説明

機能強化の取り組みを進めるにあたって、国はその必要性や実現方策等について、より多くの人々に知ってもらう具体的な手法を定めるため、平成27年3月から5月にかけて「羽田空港機能強化に関するコミュニケーションのあり方アドバイザリー会議」を3回にわたって開催し、その議論を踏まえ、説明会については、オープンハウス型（説明パネル等の展示と併せ、国の担当者が参加者の質問等に対して適切に説明するとともに、意見等を聞く形式）で実施することとしました。

オープンハウス型の説明会は、機能強化の必要性や実現方策等を中心に説明し、意見、質問、懸念等を聞く、フェーズ1と、フェーズ1で寄せられた意見を踏まえ、主な課題について更に深掘りするとしたフェーズ2の2回実施することとされ、大田区では、フェーズ1が大田区役所本庁舎で7月24日～27日まで、羽田文化センターで7月30日～8月1日までの合計7日間開催され、2会場合計で600人が参加しました。

また、フェーズ2は大田区役所で12月12日～14日まで、羽田文化センターで12月18、19日、入新井特別出張所で12月22、23日、糀谷文化センターで12月25、26日の合計9日間開催され、4会場合計で596人が参加しました。

国は、「環境影響等に配慮した方策」において、「引き続きの情報提供」として、「機能強化方策の実現に向けては、ホームページや特設電話窓口の活用、市民窓口の設置など様々な手法を組み合わせた総合的なコミュニケーションを進めることにより、より多くの住民に幅広い理解が得られるよう、丁寧な情報提供に努める。」としました。

平成28年11月18日には、「羽田空港機能強化に係る今後の情報提供」の方策として、「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」を公表しました。「住民説明会の継続開催」として、機能強化の必要性、実現方策等に加え、平成28年7月に公表された「環境影響等に配慮した方策」の情報提供を行うフェーズ3の説明会が1月から5月までの間、首都圏15会場において開催されました。大田区内では、平成29年1月14日に大田区役所本庁舎2階会議室において開催され、74人が参加しました。

この間、同年1月には機能強化に関する説明会で説明パネル、飛行機の飛行映像や音を体験できる機器等を備え、いつでも情報を得ることが出来る常設の情報発信拠点が羽田空港第1ターミナルに開設されました。

引き続き国は、フェーズ4の住民説明会として、同年11月から平成30年2月にかけて、環境影響等に配慮した方策の進捗状況等を説明することに加え、新飛行経路や落下物対策の検討状況に関する詳細な情報提供を実施しました。大田区では11月1日に京急蒲田駅改札口外コンコースにおいて開催され、240人が参加しました。

平成30年3月28日には、区の引き続きの情報提供に関する要望に対して「住民説明会（第4フェーズ）におけるご意見をフォローアップするとともに、ホームページや特設電話窓口の活用、市民相談窓口の設置など、様々な手法により引き続き丁寧な情報提供を行う」と回答しま

した。その後、11月20日には「これまで住民説明会で寄せられた意見を踏まえ、新飛行経路運用開始までのプロセスや落下物対策等の進捗を情報提供していく」として5巡目となる第5フェーズの住民説明会（オープンハウス型）開催が公表され、同年12月15日から平成31年2月23日にかけて開催されました。大田区では、2月11日と12日に京急蒲田駅改札口外コンコースにおいて開催され、2日間合計1,185人が参加しました。

また、国は区からの「引き続き、不安を払拭するよう、また理解が深まるよう様々な手法を活用し、区内各地域の実情を踏まえた、丁寧な情報提供を確実に実施していただきたい。」という要望を踏まえ、情報提供手法の一つとして、地域説明会を開催しました。地域説明会では、大田区在住・在勤・在学の方へ向けとし、会場では、従来のオープンハウス型に加え、これまでの説明会で多くの意見等が寄せられた「騒音対策」、「安全対策（落下物対策を含む）」について、複数名が同時に説明を聞くことができるなどの「説明コーナー」を設けた展示説明型として実施されました。令和元年5月29日に萩中集会所、6月2日、3日に大田区役所2階会議室で開催され、3日間合計82人が参加しました。

10月29日には「新飛行経路の運用開始までのプロセスや、騒音・落下物に関する追加対策等について情報提供する」として6巡目となる第6フェーズの住民説明会（オープンハウス型）開催が公表されました。また、京浜島において、京浜島工業団地協同組合連合会の主催により11月25日、26日の2日間、京浜島勤労厚生会館でオープンハウス型の説明会が開催され、25日は30名、26日は24人が参加しました。

国は、機能強化後における環境対策（騒音対策、大気汚染対策等）や落下物対策の取組状況などについての情報提供として、ホームページ「羽田空港のこれから」において定期運用報告を行っています。2か月に1回及びダイヤごと（おおむね半年に1回）に、騒音対策、落下物・安全対策、及び運用実績等に関する情報をそれぞれ公表しています。

それに加え、令和3年からは、新飛行経路に関する騒音の状況や様々な取組について住民の方々に伝えることを目的として、新飛行経路下に位置する各戸に対し「羽田空港のこれから」チラシを配布するなど、様々な手法により情報提供を行っています。

（６）国への要望

国による「羽田空港の機能強化」の提案には、南風運用時においてこれまでに設定されていなかったB滑走路からの西向き離陸等の新飛行経路が盛り込まれ、区民生活への影響が懸念されることから、区は平成28年6月16日に機能強化に関する要望書を提出しました。あわせて、区内における現在の課題である「A滑走路北向き離陸左旋回の早期廃止」、「ヘリコプターの深夜の騒音影響への対策」についても要望を行いました。

これらの要望に対し、国は平成28年7月28日付けで「騒音影響の軽減」、「安全確保」、「現行課題への対応」について区に回答しました。

平成29年5月10日、区は空港と地域が共存共栄の関係を築いていくためには、より詳細な情報提供が必要であることから、先の要望に加え、再度、機能強化に関する要望書を提出しました。また、要望書では、現行の騒音影響も踏まえ、羽田空港周辺地域からの声も重く受け止め、適切に対応するよう求めました。

この要望に対し、国は平成30年3月28日付けで「羽田空港の機能強化」、「現行課題への対

応」、「羽田空港周辺地域への対応」について区に回答しました。

さらに、平成31年1月30日には、これまでの国の対応を踏まえ、区民に対してより詳細かつ具体的な情報提供が必要であることから、区は、先の要望に加え、再度、機能強化等に関する要望書を提出しました。要望書では、現行滑走路運用による騒音影響の軽減、騒音や大気汚染等の環境影響に関する情報について、区民等がよりわかりやすく、より容易に入手できる情報提供等についても対応を求めました。

この要望に対し、国は令和元年11月27日付けで「羽田空港の機能強化」、「現行課題への対応」、「羽田空港周辺地域への対応」について区に回答しました。

その後、令和2年1月30日から2月12日まで行われた実機飛行確認の結果、区内への騒音影響などを改めて認識したことから、区は、令和2年3月26日付けで国土交通省に対して川崎市と合同で要望書を提出しました。

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、現行の滑走路運用における騒音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ました。

この要望に対し、国は令和2年6月4日付けで「東京国際空港の運用について（ゴーアラウンド経路）」、令和2年6月17日付け及び令和2年7月31日付けで「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」、区に回答しました。それらの回答に加え、国は、空港周辺地域へ大きな騒音影響を及ぼすゴーアラウンドの対策として、令和3年11月26日付けで「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」を区に通知しました。そのなかでは、令和4年1月1日から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て様々な取り組みを引き続き実施していく旨が記載されています。さらに国は、令和4年10月13日付け「羽田空港におけるB滑走路からの西向き離陸に関する運用について」において、同年11月1日から騒音軽減に向けた取り組みを行う旨を区に通知しました。

（７）国との協議

区は、令和元年8月8日に国が、令和2年3月29日から新飛行経路の運用を開始し、国際線を増便することを公表したことに伴い、平成22年5月14日付け『「D滑走路供用後の東京国際空港の運用について」に対する回答について（回答）』の第6項における、離着陸ルート等について区に関連する部分を変更しようとする場合に協議するという内容に基づき、令和元年9月6日に国へ協議を進めるよう求めました。その後、11月22日、国は機能強化後の羽田空港の運用において変更する部分を示し、協議を進めました。

区は、国の変更する箇所について確認した上、11月29日に回答を示しました。令和2年1月17日、国は区からの回答内容を確認のうえ、一連の協議に関する回答を示しました。

（８）新飛行経路の運用開始

令和2年1月30日から2月12日まで、新飛行経路の運用開始に先立って実機飛行による確認が行われ、管制官による新飛行経路の運用の手順等確認のほか、新たに設置した航空機騒音測定局の調整がなされました。

その後、3月29日から新飛行経路による運用が開始されましたが、新型コロナウイルス感染

症の拡大や政府からの緊急事態宣言発出の影響により、国際線を中心に大幅な減便が行われました。

国は、区からの要望を受け、6月19日から新型コロナウイルス感染症に伴う当面の羽田空港の減便を踏まえた暫定運用として、騒音影響の大きい大型機であるB777の南風時新経路運用時間帯におけるB滑走路西向き離陸について、就航距離が短い伊丹便1便の離陸を1日の上限とする対応を行いました。7月31日からは、観光需要の回復等に伴う復便状況を踏まえ、可能な限りB777をA滑走路からの離陸に振り替える対応を行いました。

また国は、新飛行経路に係る航空機騒音について、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においても、航空機騒音の短期測定を実施しています。

〔令和2年度〕 令和2年9月23日～10月6日の2週間

〔令和3年度〕 令和3年9月30日～10月6日の1週間及び、12月5日～11日の1週間

〔令和4年度〕 令和4年8月24日～30日の1週間及び、12月14日～20日の1週間

〔令和5年度〕 令和5年8月1日～7日の1週間及び、11月1日～7日の1週間

〔令和6年度〕 令和6年7月31日～8月6日の1週間及び、11月19日～25日の1週間

さらに国は、騒音影響の軽減を図る目的で、令和4年11月1日から騒音影響の大きい大型機（B777 型機、A330 型機）のB滑走路からの西向き離陸について、原則滑走路末端の誘導路（B14）を使用し離陸するよう運用を変更しました。

その他、国は、関係自治体等から新経路の固定化回避等に関して要望されていること、また、最近の航空管制や航空機の技術革新の進展を踏まえ、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について技術的観点から検討を行うとして、「羽田新経路の固定化回避に係る技術的方策検討会」を令和2年6月30日から開催しており、令和6年12月24日までに6回開催されています。

9 空港周辺環境対策の経過と現況

(1) 民家防音工事が始まるまで

区は、羽田空港を離発着する航空機騒音によって、空港周辺住民の静穏な生活環境が破壊されている状況を重視し、羽田空港を管理する運輸省が、原因者負担の原則に則り、自ら空港周辺環境対策を講じて、羽田空港周辺住民の良好な生活環境を確保すべきであるとして、繰り返し要望してきました。

羽田空港周辺地域の自然環境、生活環境の確保のための抜本的な対策は、羽田空港の沖合移転ですが、区は当面の具体的な環境対策として、航空機の騒音の室内への影響を防止・軽減する民家防音工事や地域活動の場である共同利用施設（町会会館及び自治会会館）の防音工事が必要であるとして、その早期実現を要望し続けていました。

昭和48年12月27日「航空機騒音に係る環境基準」を環境庁が告示し、環境基準を達成することが困難と考えられる地域に引き続き居住を希望する者に対しては、家屋の防音工事を行うことになり、昭和49年3月27日には「公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律」（昭和42年8月1日法律第110号）が改正され、運輸省の負担による民家防音工事助成制度が実施されることになりました。

(2) 民家防音工事（未実施住宅・告示日後住宅）

区は、昭和50年から運輸省の補助を受け、都が補助事業者になり、区が間接補助事業者となって、希望世帯に助成する事業を開始しました。昭和52年度には区域の一部拡大、二室条件の緩和、昭和54年度からは多室防音工事等、助成の拡充が図られました。さらに、昭和57年度からは鉄筋コンクリート住宅の防音工事を開始しました。

民家防音工事の対象区域は、昭和50年5月10日に運輸省が告示した第一種区域内に告示日以前から所在する住宅となっていました。昭和52年4月2日に一部の地域が追加されました。このため、従来の地域との間に2年間の差が生じることとなりました。そこで、この差を是正するため、昭和50年5月10日告示の地域でも昭和52年4月2日以前の住宅であれば防音工事が実施できるよう、平成3年6月10日に運輸省の要綱が改正されました。この住宅を「告示日後住宅」といい、それ以外の住宅を「未実施住宅」といいます。

平成12年度からは、地方自治法の一部改正により、区が補助事業者となりました。このため、都の費用負担分は、区が負担することとなりました。

令和5年度末までの工事実績は、区が6,219世帯7,358件（うち告示日後住宅113世帯113件）、都が1,116世帯（都営住宅等）の工事を実施し、合計7,335世帯8,474件の民家防音工事を完了しました。なお、令和6年度は、防音工事の申込みはありませんでした。

※別表－1 参照

(3) 空気調和機器更新工事①（未実施住宅・告示日後住宅）

民家防音工事助成制度は発足以来14年が経過し、空気調和機器の故障、主要部品の劣化が問題となり、平成元年度から空気調和機器更新工事①（未実施住宅）が制度化されました。

更新工事①（未実施住宅）の対象となる機器は、民家防音工事実施後10年以上経過し、かつ、所要の機能が失われていると認められた冷暖房機器、空調換気扇や台所用換気扇です。

工事対象室は防音工事を実施した室で、工事対象室数は居住者数に1を加えた室数までとし、5室が限度です。

また、平成21年度からは国の要綱改正により、更新可能な冷暖房機器数は居住者数までとなり、4台が限度です。

一方、告示日後住宅の防音工事助成制度も発足以来10年が経過したことから、この住宅の工事により設置した空気調和機器も、平成14年度から更新工事①（告示日後住宅）が制度化されました。

令和6年度の事業費用負担割合は、概ね国が43.7%、区が6.5%、住民が49.8%です。この住民負担分は区が負担しています。

令和5年度末までの工事实績は、5,324世帯6,994台（冷暖房機器）です。

令和6年度は、未実施住宅・告示日後住宅合わせて1世帯1台（冷暖房機器）を行っています。

※別表－1 参照

(4) 空気調和機器更新工事②（未実施住宅・告示日後住宅）

更新工事①（未実施住宅）助成制度は発足以来10年以上経過し、空気調和機器の故障、主要部品の劣化が問題となり、平成11年度から空気調和機器更新工事②（未実施住宅）が制度化されました。

更新工事②（未実施住宅）の対象となる機器は、更新工事①（未実施住宅）実施後10年以上経過し、かつ、所要の機能が失われていると認められた冷暖房機器、空調換気扇や台所用換気扇です。

工事対象室は防音工事を実施した室で、工事対象室数は居住者数に1を加えた室数までとし、5室が限度です。

また、平成21年度からは国の要綱改正により、更新可能な冷暖房機器数は居住者数までとなり、4台が限度です。

令和6年度の事業費用負担割合は、概ね国が33.7%、区が4.3%、住民が62.0%です（平成21年度までは、国が65%、区が10%、住民が25%（注1参照）、平成11年度までは、国が65%、都が10%、住民が25%）。この住民負担分は区が負担しています。

一方、更新工事①（告示日後住宅）助成制度も発足以来10年が経過したことから、この更新工事①（告示日後住宅）により設置した空気調和機器も、平成24年度から更新工事②（告示日後住宅）が制度化されました。

令和5年度末までの工事实績は、2,875世帯4,128台（冷暖房機器）です。

令和6年度は、未実施住宅・告示日後住宅合わせて8世帯12台（冷暖房機器）を行っています。

※別表－1 参照

（５）空気調和機器更新工事③（未実施住宅・告示日後住宅）

更新工事②（未実施住宅）助成制度は発足以来10年以上経過し、空気調和機器の故障、主要部品の劣化が問題となり、国の制度改正により、平成23年度から空気調和機器更新工事③を実施しました。

更新工事③の対象となる機器は、更新工事②（未実施住宅）実施後10年以上経過し、かつ、所要の機能が失われていると認められた冷暖房機器、空調換気扇や台所用換気扇です。

工事対象室は防音工事を実施した室で、工事対象室数は居住者数に1を加えた室数までとし、5室が限度です。

ただし、更新可能な冷暖房機器数は居住者数から1を減じた台数までとし、3台が限度です。

令和6年度の事業費用負担割合は、概ね国が33.8%、区が4.8%、住民が61.4%です。この住民負担分は区が負担しています。

一方、更新工事②（告示日後住宅）助成制度も発足以来10年が経過したことから、この更新工事②（告示日後住宅）により設置した空気調和機器も、令和5年度から更新工事③（告示日後住宅）が制度化されました。この更新工事③（告示日後住宅）では、工事対象室数、更新可能な冷暖房機器数は更新工事③（未実施住宅）と同じですが、単身世帯の場合は冷暖房機器が1台更新可能です。

令和5年度末までの工事实績は、462世帯513台（冷暖房機器）です。

令和6年度は、50世帯41台（冷暖房機器）を行っています。

（６）空気調和機器更新工事④

更新工事③（未実施住宅）助成制度は発足以来10年以上経過し、空気調和機器の故障、主要部品の劣化が問題となり、国の制度改正により、令和5年度から空気調和機器更新工事④を実施しました。

更新工事④の対象となる機器は、基本的に更新工事③（未実施住宅）実施後10年以上経過し、かつ、所要の機能が失われていると認められた冷暖房機器、空調換気扇や台所用換気扇です。

なお、更新工事③では単身世帯が補助対象とされなかったが、更新工事④では単身世帯においても冷暖房機1台の取替が可能になりました。その場合の条件は、更新工事②（未実施住宅）実施後10年以上経過し、かつ、所要の機能が失われていると認められた冷暖房機器、空調換気扇や台所用換気扇となります。

工事対象室は防音工事を実施した室で、工事対象室数は居住者数に1を加えた室数までとし、5室が限度です。

更新可能な冷暖房機器数は、単身世帯は1台、それ以外は居住者数から1を減じた台数までとし、3台が限度です。

令和6年度の事業費用負担割合は、概ね国が31.2%、区が5.0%、住民が63.8%です。この住民負担は区が負担しています。

令和5年度末までの工事实績は、19世帯18台（冷暖房機器）です。

令和6年度は33世帯38台（冷暖房機器）を行っています。

※別表－1 参照

注1 平成21年度の行政刷新会議で国費負担分を10%から20%縮減すべきという評価結果を

国土交通省が受け、平成22年度に更新工事①・更新工事②ともに定率補助制から定額補助制に制度改正されました。その結果、平成22年度は国の負担割合が減り、住民負担割合が増えました。

(7) 共同利用施設整備事業

「公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律」の第6条「共同利用施設の助成」に基づき、空港周辺地域の環境整備を目的として、地域住民が静穏な環境のもとで地域活動が行えるように、自治会会館・町会会館等の共同利用施設の整備が実施できる制度が制定されていました。

しかし、この制度による運輸省の助成額は、全体標準事業費の3分の2程度であり、残りの3分の1を自治会・町会が負担しなければなりません。自治会・町会には自己資金が乏しく、現実には実施しにくい制度でした。

そこで区は、自治会・町会への助成について、「羽田空港周辺における自治会・町会会館等整備事業費補助金交付要綱」を定め、実施することになりました。その結果、平成12年度末までに計10館の共同利用施設の建替えが実施されました。

※別表－2 参照

(8) 共同利用施設空気調和設備機能回復工事

共同利用施設整備事業により設置した空気調和設備の故障、主要部品の劣化に対応するため共同利用施設空気調和設備機能回復工事が制定されています。

機能回復工事の対象となる共同利用施設は、その工事を実施しようとする時点において、航空機騒音が基準値以上の区域に所在し、かつ、施設整備実施後15年以上経過したもので、空気調和設備の老朽化により機能が著しく低下した施設です。

費用負担割合は、国が事業費の3分の2程度、自治会・町会が残りの3分の1となっています。この自治会・町会負担分は区が負担しています。

平成16年度に2施設、平成22年度に1施設、平成27年度に1施設の助成を行っています。

※別表－3 参照

(9) 木造改造による共同利用施設整備事業

共同利用施設整備事業の対象となる建物は、鉄筋コンクリート造だけでした。しかし、羽田空港周辺地域では会館の敷地が狭く、鉄筋コンクリート造への改修に土地所有者の承諾が得られないなどの理由により、この制度を利用出来ない自治会・町会がありました。

そこで区では、区独自の施策として木造改造による共同利用施設の整備を実施しました。その結果、昭和62年度から7館の会館の木造改造を整備しました。

※別表－4 参照

(10) 生活保護等世帯への電気料金助成

民家防音工事によって空気調和機器が設置された世帯のうち、生活保護世帯又は中国帰国者支援法による支援給付世帯に対して、夏期に電力会社に支払った冷房用相当分の電力量料金を、

平成元年度から助成することとなりました。助成額は、国が100分の85、区が100分の15を負担し、1万円が限度となっています。

令和6年度は、110世帯に助成しています。

※別表－1 参照

(11) テレビ受信障害対策事業

羽田空港周辺の国が定める区域内（第一種区域内）での航空機騒音や航空機による受信障害対策として、平成21年3月31日以前に日本放送協会と放送受信契約を締結し、引き続き当該区域内に居住する者を対象に、一般財団法人空港環境整備協会が受信料の一部を助成する事業を行っていました。

なお、この事業は平成24年度末に終了となりました。

別表－２ 共同利用施設整備事業

年度	会 館 名 所 在 地	構 造 規 模	設 置 管 理 者 利 用 対 象	完成年月日 種別＊
S 5 8	大森東一丁目町会会館（東一会館） 大田区大森東一丁目１番１７号	鉄筋コンクリート造２階建 ３３５．３４㎡	大森東一丁目町会長 大森東一丁目在住の１，１０５世帯	S59.1.31 三 種
	東糀谷四・五・六町会会館 大田区東糀谷四丁目３番１０号	鉄筋コンクリート造２階建 ５３１．６０㎡	東糀谷四・五・六町会長 東糀谷四・五・六丁目在住の９６７世帯	S59.3.31 四 種
S 5 9	大田区立大森東四丁目センター 大田区大森東四丁目２４番６号	鉄筋コンクリート造３階建 2.3階部分 ５９４．０１㎡	大田区長 大森東四・五丁目在住の１，７１８世帯	S60.3.30 四 種
S 6 0	羽田稲荷前町会会館（稲荷前会館） 大田区羽田三丁目２４番４号	鉄筋コンクリート造２階建 １２５．４１㎡	羽田稲荷前町会長 羽田三・六丁目在住の４４７世帯	S61.2.25 二 種
S 6 1	大森南一丁目自治会館 大田区大森南一丁目１８番２６号	鉄筋コンクリート造２階建 １２７．８４㎡	大森南一丁目会長 大森南一・二丁目在住の１３３世帯	S61.8.5 二 種
	羽田仲七町会会館（新仲七町会会館） 大田区羽田五丁目１４番８号	鉄筋コンクリート造３階建 １２２．２９㎡	羽田仲七町会長 羽田五丁目在住の２５０世帯	S62.3.4 二 種
H元	羽田西町町会会館 大田区羽田二丁目２５番５号	鉄筋コンクリート造２階建 １２０．００㎡	羽田西町町会長 羽田三丁目在住の２３５世帯	H2.3.19 二 種
H 6	羽田旭町町会会館 大田区羽田五丁目１０番１号	鉄筋コンクリート造２階建 ３２６．４１㎡	羽田旭町町会長 羽田四・五丁目及び旭町の一部に在住の６７３世帯	H7.3.22 三 種
H 1 1	羽田仲東町会会館 大田区羽田六丁目１５番１８号	鉄筋コンクリート造２階建 １２０．００㎡	羽田仲東町会長 羽田六丁目に在住の１８９世帯	H12.2.28 二 種
H 1 2	仲羽田町会会館 大田区羽田四丁目９番１１号	鉄筋コンクリート造３階建 １２８．４３㎡	仲羽田町会長 羽田四丁目に在住の２００世帯	H13.2.28 二 種

＊ 鉄筋コンクリート造の共同利用施設は、一種～四種に区分される。

「一種」＝ 利用対象世帯 ５０世帯以上・規模 ８０㎡以上 「二種」＝ 利用対象世帯１０１世帯以上・規模１２０㎡以上

「三種」＝ 利用対象世帯３５１世帯以上・規模３１０㎡以上 「四種」＝ 利用対象世帯６１０世帯以上・規模５００㎡以上

別表－３ 共同利用施設空気調和設備機能回復工事

年度	会 館 名 所 在 地	構 造 規 模	設 置 管 理 者	完成年月日
H 1 6	羽田稲荷前町会会館（稲荷前会館） 大田区羽田三丁目２４番４号	鉄筋コンクリート造２階建 １２５．４１㎡	羽田稲荷前町会長	H16.10.12
	羽田仲七町会会館（新仲七町会会館） 大田区羽田五丁目１４番８号	鉄筋コンクリート造３階建 １２２．２９㎡	羽田仲七町会長	H16.10.12
H 2 2	羽田旭町町会会館 大田区羽田五丁目１０番１号	鉄筋コンクリート造２階建 ３２６．４１㎡	羽田旭町町会長	H22.11.22
H 2 7	羽田仲東町会会館 大田区羽田六丁目１５番１８号	鉄筋コンクリート造２階建 １２０．００㎡	羽田仲東町会長	H27.11.24

別表－４ 木造改造による共同利用施設整備事業

年度	会 館 名 所 在 地	構 造 規 模	設 置 管 理 者 利 用 対 象	完成年月日
S 6 2	羽田上東町会会館 大田区羽田六丁目２２番５号	木造２階建 １２４．２０㎡	羽田上東町会長 羽田六丁目在住の３５２世帯	S63.3.30
	羽田大東町会会館 大田区羽田六丁目９番３号	木造２階建 １階部分４０．５７㎡	羽田大東町会長 羽田六丁目在住の２１２世帯	S63.3.30
	羽田仲東町会会館 大田区羽田六丁目１５番１８号	木造平屋建 ６２．１０６㎡	羽田仲東町会長 羽田六丁目在住の２６２世帯	S63.3.30
	羽田前河原町会会館 大田区羽田三丁目１４番８号	木造２階建 ７２．２㎡	羽田前河原町会長 羽田三丁目在住の５３４世帯	S63.3.30
	羽田横町町会会館 大田区羽田三丁目２４番１５号	木造平屋建 ２４．４５㎡	羽田横町町会長 羽田三丁目在住の２３４世帯	S63.3.30
	東糀谷三丁目町会会館 大田区東糀谷三丁目４番１２号	木造２階建 ２階部分７８．５２㎡	東糀谷三丁目町会長 東糀谷三丁目在住の５５６世帯	S63.3.30
H 3	羽田下仲町会会館 大田区羽田六丁目１９番１２号	木造２階建 ７９．３２㎡	羽田下仲町会長 羽田六丁目在住の３４９世帯	H3.6.3

羽田空港に関する対策の経過

(令和6年1～12月)

羽田空港に関する対策の経過

(令和6年1～12月)

1.2 (火)	羽田空港 C 滑走路上で、海上保安庁所属機と日本航空株式会社所属機が衝突する事故が発生する。
1.5 (金)	大田区は、国土交通大臣あてに「羽田空港における安全運用の確保について（申し入れ）」を提出する。
1.9 (火)	国土交通省は、羽田空港における航空機衝突事故を受けて、『航空の安全・安心確保に向けた緊急対策』をとりまとめる。
1.19 (金)	第1回 羽田空港航空機衝突事故対策検討委員会が開催される。
1.23 (火)	東京国際空港（羽田空港）移転騒音対策連合協議会が開催される。 場 所 大田区役所本庁舎 11 階 区議会第3・第4委員会室（14：00～16：30） 議 題 (1) 役員の変更について (2) 東京国際空港 空港環境整備対策事業について (3) 全国民間空港関係市町村協議会の申し入れについて (4) 羽田空港の機能強化について ※羽田空港航空機衝突事故対応について (5) 連合協議会から国土交通省への要請書の案について (6) 羽田空港跡地のまちづくりについて (関係資料は 70～122 頁に掲載)
1.23 (火)	東京国際空港（羽田空港）移転騒音対策連合協議会は、国土交通大臣あてに「羽田空港で発生した航空機事故に関する要請」を提出する。 (関係資料は 118～119 頁に掲載)
2.5 (月)	羽田イノベーションシティと羽田空港各ターミナル間を循環するバスの運行が開始される。
2.18 (日) ～3.27 (水)	羽田イノベーションシティで「春スクール 2024」が開催される。
2.22 (木)	大田区長は、大田区議会第1回定例会において、羽田空港における航空機事故等について質問を受ける。 (関係資料は 205～208 頁に掲載)
2.26 (月)	大田区は、大田区議会第1回定例会において、羽田空港跡地利用等について質問を受ける。 (関係資料は 208～211 頁に掲載)

3.7 (木) ～3.31 (日)	羽田イノベーションシティと羽田空港第3ターミナル間で自動運転レベル2の実証運行が実施される。
3.31 (日)	ソラムナード羽田緑地プレオープンイベントを行う。
4.1 (月)	ソラムナード羽田緑地が全面開園する。
5.1 (水) ～31 (金)	羽田イノベーションシティで「初夏ふえす」が開催される。
5.30 (木)	全国民間空港関係市町村協議会により、令和6年度役員市区町による事務担当者会議が開催される。 場 所 全国都市会館 第4会議室 千代田区平河町2-4-2 議 題 令和6年度理事会・総会提出議案について
6.19 (水)	大田区長は、大田区議会第2回定例会において、羽田空港における航空機事故、空港跡地利用等について質問を受ける。 (関係資料は212～214頁に掲載)
6.24 (月)	第7回 羽田空港航空機衝突事故対策検討委員会が開催され、中間取りまとめが公表される。
7.5 (金)	令和6年度全国民間空港関係市町村協議会理事会・総会が開催される。 [理事会] 場 所 書面開催 報 告 (1) 協議会への加入並びに退会について (2) 令和5年度 事業報告について (3) 令和5年度 歳入歳出決算報告等について 議 案 (1) 令和6年度 運動方針(案)及び事業計画(案)について (2) 令和6年度 歳入歳出予算(案)について [総 会] 場 所 全国都市会館 第2会議室 千代田区平河町2-4-2 議 題 理事会と同じ 出席者 全国民間空港関係市町村協議会に属する市区町村、来賓及び関係者 (関係資料は177～200頁に掲載)
7.11 (木)	羽田空港跡地第1ゾーン都市計画公園整備運営等事業者の公募を開始する。
8.1 (木)	羽田イノベーションシティ内で民間事業主体の事業において国内初となる自動運転バスレベル4の運行が開始される。

8.1 (木) ～26 (月)	羽田イノベーションシティで「夏スクール 2024」が開催される。
8.1 (木) ～31 (土)	羽田イノベーションシティで「夏祭キャンペーン」が開催される。
8.29 (木)	第 105 回 東京国際空港騒音対策委員会が開催される。 場 所 東京空港事務所 2 階 A 会議室 次 第 (1) 開 会 (2) 委員長挨拶 (3) 新委員紹介 (4) 前回議事録確認 (5) 議 事 ①令和 5 年度運航状況等報告について ②環境対策事業について ③羽田空港の新飛行経路の運用状況について (6) 質 疑 応 答 (7) 閉 会 (関係資料は 126～174 頁に掲載)
9.13 (金)	大田区長は、大田区議会第 3 回定例会において、羽田空港跡地利用について質問を受ける。 (関係資料は 215～217 頁に掲載)
9.17 (火)	大田区は、大田区議会第 3 回定例会において、羽田空港跡地利用について質問を受ける。 (関係資料は 217～219 頁に掲載)
10.22 (火) ～23 (水)	令和 6 年度全国民間空港関係市町村協議会空港フォーラムが開催される。 場 所 熊本県上益城郡益城町 東海大学 阿蘇くまもと臨空キャンパス
11.1 (金) ～3 (日)	羽田イノベーションシティのグランドオープン 1 周年記念イベント「あわい -awai2024-」が開催される。
11.7 (木) ～15 (金)	一般財団法人 空港振興・環境整備支援機構は、羽田空港周辺住民の受診希望者を対象とした無料健康診断を実施する。
11.28 (木)	大田区長は、大田区議会第 4 回定例会冒頭挨拶において、羽田空港跡地利用について述べる。 (関係資料は 220 頁に掲載)
11.29 (金)	大田区長は、大田区議会第 4 回定例会において、羽田空港跡地利用について質問を受ける。 (関係資料は 220～221 頁に掲載)

12.2 (月) ～20 (金)	羽田イノベーションシティと羽田空港第3ターミナル間で自動運転バスレベル2の実証運行が実施される。
12.24 (火)	第6回 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る。 場 所 中央合同庁舎3号館11階特別会議室 内 容 (1) 飛行方式の検討について (2) 出発経路の騒音軽減方策について (3) 飛行方式(RNP-AR)に関する基準見直しについて (4) 今後について
12.26 (木)	第8回 羽田空港航空機衝突事故対策検討委員会が開催され、中間取りまとめで提言された対策の進捗状況等が公表される。

関 係 資 料 等

(令和6年1～12月)

1 令和6年 空港対策に関する協議会・委員会等

(1) 東京国際空港(羽田空港)移転騒音対策連合協議会

東京国際空港（羽田空港）移転騒音対策連合協議会構成員名簿

令和6年12月現在

地区	役職名	単位自治会名
大森東	副会長	森ヶ崎自治会
		大森東四丁目自治会
		川端自治会
		大森南自治会
		大森東自治会
大森西	副会長	大森三丁目連合町会
		大森本町二丁目新地町会
		大森沢田西町会
		大森山谷自治会
		大森中八幡自治会
		コーシャハイム大森東自治会
		大森町自治会
		大森堀之内自治会
入新井	監査	入新井二丁目北町会
		入新井一丁目西町会
		山王二丁目町会
糀谷	会計	西糀谷二丁目町会
		東糀谷六丁目都営住宅自治会
		西糀谷四丁目町会
		東糀谷四・五・六町会
		東糀谷三丁目町会
		東糀谷一・二丁目町会
羽田	会長	羽田西町町会
	会計	本羽田二丁目町会
		羽田横町町会
		羽田大東町会
		羽田前河原町会
		大鳥居中央町会
		羽田本町三丁目町会
		本羽田三丁目都南自治町会
		羽田旭町町会
		新宿東町会
		羽田仲東町会
		萩中町会
		羽田下仲町会
		本羽田一丁目町会
		羽田大鳥居町会
		オーベルグランディオ萩中自治会
		羽田稲荷前町会
		羽田仲七町会
		仲羽田町会
		羽田上東町会

委員数42

東京国際空港（羽田空港）移転騒音対策連合協議会

議 事 次 第

日 時 令和6年1月23日（火）14：00 から

場 所 大田区役所本庁舎 11 階

区議会第3・第4委員会室

1 役員の変更について

2 東京国際空港 空港環境整備対策事業について . . . 資料 1

3 全国民間空港関係市町村協議会の申し入れについて . . . 資料 2

4 羽田空港の機能強化について . . . 資料 3

※羽田空港航空機衝突事故対応について

5 連合協議会から国土交通省への要請書の案について . . . 資料 4

6 羽田空港跡地のまちづくりについて . . . 資料 5

東京国際空港 空港環境整備対策事業

1. 巡回健康診断事業

空港周辺地域内住民の健康の維持増進を図るため、無料の健康診断を実施しています。令和5年度の実績は以下のとおりとなりました。

令和5年度実績(人)			大森東	大森西		入新井	糀 谷	羽 田	合 計
				東一	三輪				
①	募集定員	平日	200	150	150	200	200	200	1,100
		土日	60	60		60	60	60	300
		合計	260	360		260	260	260	1,400
②	申込者数	平日	156	62	100	135	200	173	826
		土日	6	45		6	60	19	136
		合計	162	207		141	260	192	962
	申込率	②／①	62.3%	57.5%		54.2%	100.0%	73.8%	68.7%
③	受診者数	平日	133	63	101	124	172	165	758
		土日	6	47		5	53	18	129
		合計	139	211		129	225	183	887
	受診率	③／②	85.8%	101.9%		91.5%	86.5%	95.3%	92.2%
		③／①	53.5%	58.6%		49.6%	86.5%	70.4%	63.4%

【注】受診者の会場変更の関係で、受診者数が申込者数を超える場合があります。

2. 教育施設・共同利用施設等資器材整備事業

空港周辺における学校の教育施設や共同利用施設等で活用する資器材の整備に助成しています。令和5年度は2施設に助成します。

3. 空港周辺地域活性化事業

空港周辺において、地方公共団体が行う空港周辺地域活性化に寄与する事業に助成しています。令和5年度は5つの事業に助成します。

(写)

全民協第 4 号
令和 5 年 6 月 19 日
(2023 年)

国土交通大臣

斉 藤 鉄 夫 様

全国民間空港関係市町村協議会
会長（伊丹市長）藤原 保幸



航空機の安全確保について(申し入れ)

時下、貴職におかれましては、益々ご清栄のこととお喜び申し上げます。

平素は、当協議会の活動につきまして格段のご理解とご支援を賜り、厚くお礼申し上げます。

当協議会は、昭和 42 年 2 月の設立以来、経済社会構造に対応した空港整備の推進とともに、財源の確保、環境対策並びに安全対策の充実・確保を求めて広範な運動を展開しています。

こうした中、6 月 10 日に東京国際空港において、誘導路で停止中のエバー航空旅客機とその後方を通過するタイ航空旅客機が接触し、機体が損傷する事態が発生しております。

この度の事態は、詳細について現在調査されているところですが、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することができません。

国土交通省におかれましては、徹底した原因究明を行うとともに、再発防止を図るなど、今後とも航空安全対策の取組をより一層強化されるよう要望いたします。

(写)

全民協第8号
令和5年7月24日
(2023年)

国土交通大臣

斉藤鉄夫様

全国民間空港関係市町村協議会
会長（伊丹市長）藤原 保幸



航空機の安全確保について(申し入れ)

時下、貴職におかれましては、益々ご清栄のこととお喜び申し上げます。

平素は、当協議会の活動につきまして格段のご理解とご支援を賜り、厚くお礼申し上げます。

当協議会は、昭和42年2月の設立以来、経済社会構造に対応した空港整備の推進とともに、財源の確保、環境対策並びに安全対策の充実・確保を求めて広範な運動を展開しています。

こうした中、7月12日に羽田発函館行きの日本航空機において、視界不良により目的地を変更して新千歳空港に着陸する際、残りの燃料が少なくなったため、航空交通管制上の優先権を要請し着陸する事態が発生しております。

本件は「緊急の措置を講ずる必要が生じた燃料の欠乏」に該当するとの判断のもと重大インシデントに認定されたところであり、当協議会といたしましても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することができません。

国土交通省におかれましては、徹底した原因究明を行うとともに、再発防止を図るなど、今後とも航空安全対策の取組をより一層強化されるよう要望いたします。

(写)

全民協第15号
令和5年12月27日
(2023年)

国土交通大臣

齊藤鉄夫様

全国民間空港関係市町村協議会
会長（伊丹市長）藤原 保幸



航空機の安全確保について(申し入れ)

時下、貴職におかれましては、益々ご清栄のこととお喜び申し上げます。

平素は、当協議会の活動につきまして格段のご理解とご支援を賜り、厚くお礼申し上げます。

当協議会は、昭和42年2月の設立以来、経済社会構造に対応した空港整備の推進とともに、財源の確保、環境対策並びに安全対策の充実・確保を求めて広範な運動を展開しています。

こうした中、国土交通省航空局は12月22日付で、株式会社JALエンジニアリング（以下、「同社」という。）において、令和5年9月4日に、航空法で求められている作業後の機体の耐空性の確認行為が一部未実施の状態での発航し、同社はその後すぐに当該確認行為の未実施を認識したにも関わらず、必要な措置を速やかに行わず、当該確認行為が未実施の状態ですべて4便が運航される事案が発生したこと。また、同社において、ブレーキ交換作業に際し、航空機製造者が要求する計測機器が用いられていない事例が多数発見されたことから、同社に対する業務改善勧告を行ったと報道発表されました。

本件は、当協議会といたしましても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することができません。

国土交通省におかれましては、同社から提出される業務改善の内容の精査を行うとともに、各航空会社にも事例を共有し再発防止を図るなど、今後とも航空安全対策の取組をより一層強化されるよう要望いたします。

(写)

全民協第16号
令和6年1月5日
(2024年)

国土交通大臣
齊藤鉄夫様

全国民間空港関係市町村協議会
会長（伊丹市長）藤原 保幸



航空機の安全確保について(申し入れ)

時下、貴職におかれましては、益々ご清栄のこととお喜び申し上げます。

平素は、当協議会の活動につきまして格段のご理解とご支援を賜り、厚くお礼申し上げます。

当協議会は、昭和42年2月の設立以来、経済社会構造に対応した空港整備の推進とともに、財源の確保、環境対策並びに安全対策の充実・確保を求めて広範な運動を展開しています。

こうした中、1月2日に東京国際空港において、日本航空機と海上保安庁の固定翼機が衝突し、海上保安庁機に搭乗していた6人が死傷する事故が発生しました。また、日本航空機の乗客にもけが人が出ているうえ、滑走路の閉鎖等により、多数の空港利用者が影響を受ける事態が発生しております。

この度の事態の詳細については、現在調査されているところですが、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することができません。

国土交通省におかれましては、早急に航空交通業務の安全にかかる手順について点検を行い、原因究明に努めるとともに、運輸安全委員会の調査結果に従い改善を講じ、再発防止を徹底するなど、航空安全対策の取組をより一層強化されるよう要望いたします。

東京国際空港(羽田空港)移転騒音対策連合協議会 ご説明資料

2024年1月23日

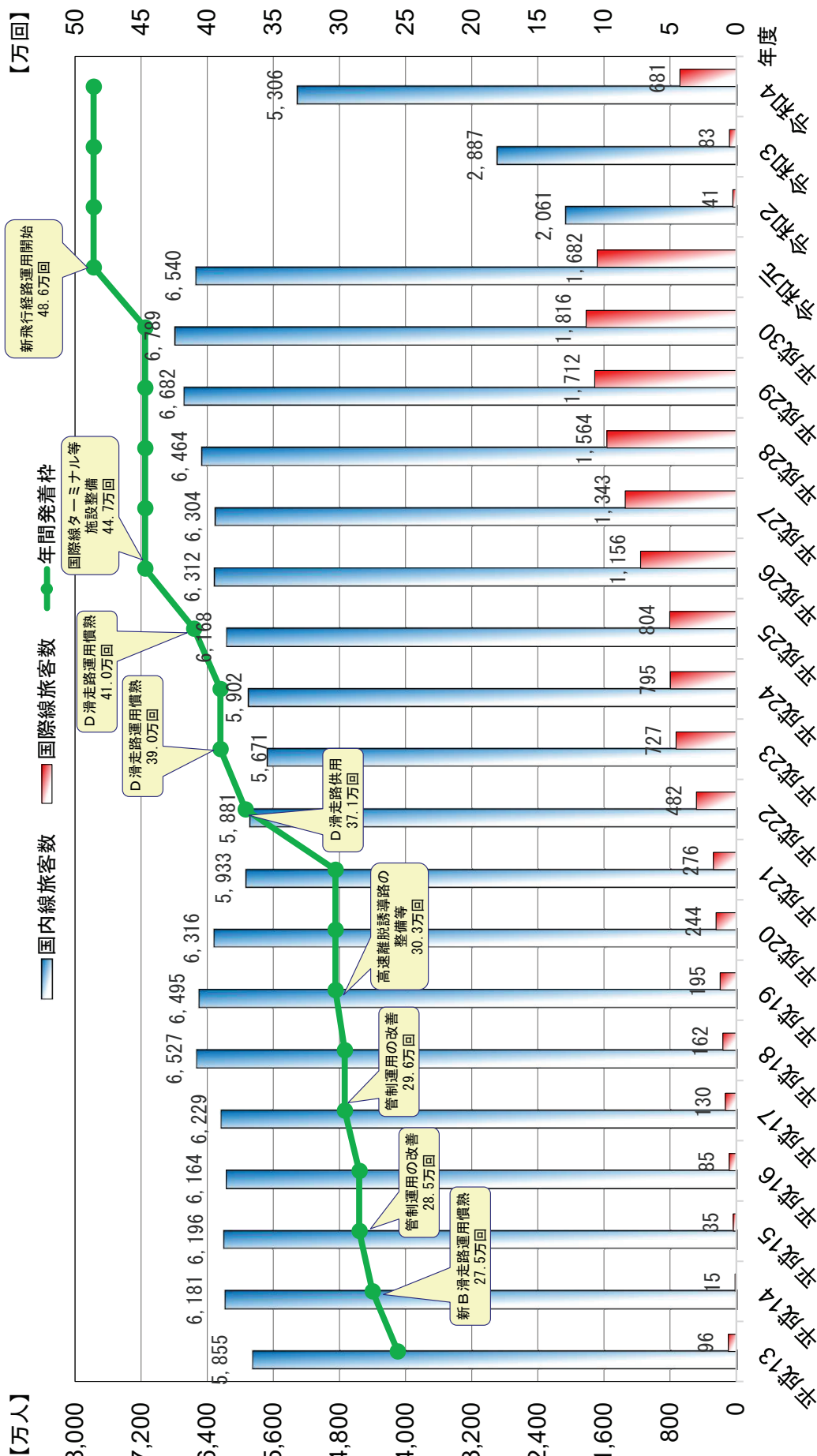
国土交通省航空局

航空ネットワーク部首都圏空港課

新飛行経路の運用状況について	・・・P.1~7
航空機騒音について	・・・P.8~25
航跡について	・・・P.26~27
安全対策について	・・・P.28~32
ゴーア라운드減少に向けた取組について	・・・P.33~35
有色ADFについて	・・・P.36
羽田空港の主要整備事業について	・・・P.37
羽田空港合同企業説明会について	・・・P.38
出前講座の実施について	・・・P.39~40

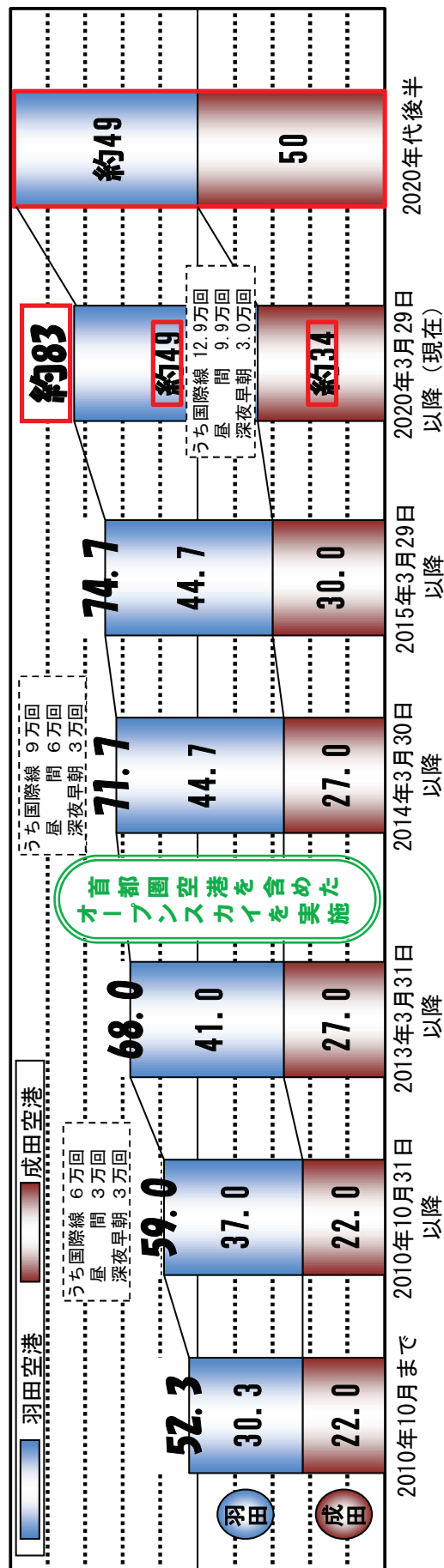
羽田空港における旅客数・年間発着枠の推移

- 羽田空港においては、令和4年度の旅客数は5,987万人となった。
- このうち、国内線旅客数が5,306万人、国際線旅客数が681万人となっている。



注：旅客数は、空港管理状況調書に基づく。

- 約100万回



令和2年3月より、羽田空港の年間発着容量を約3.9万回拡大

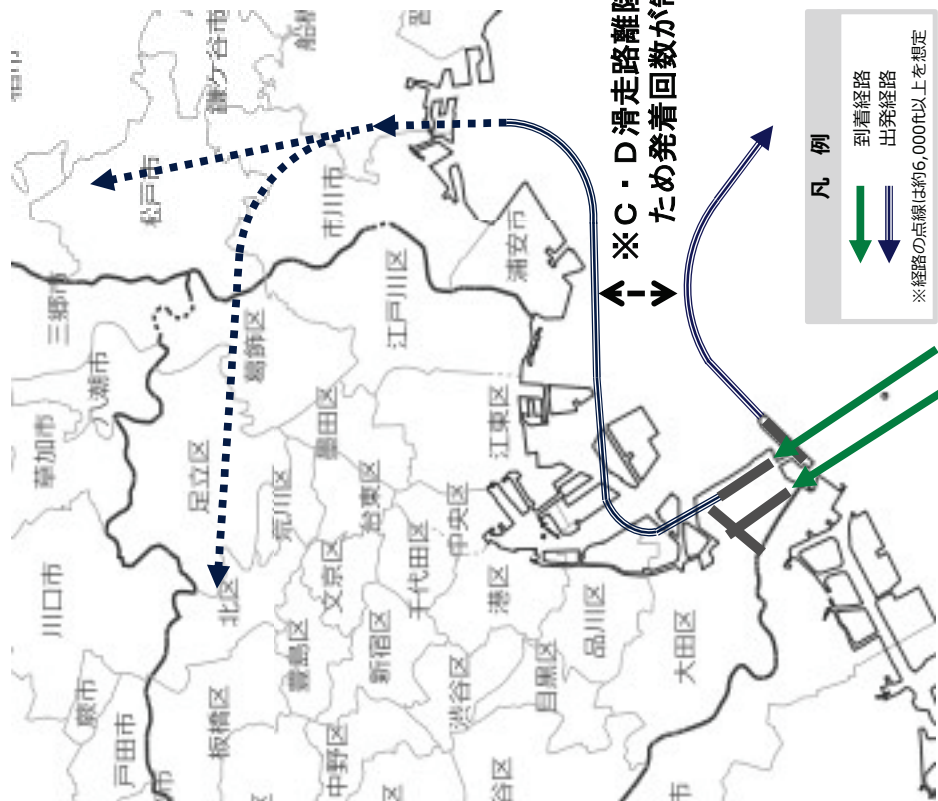
羽田空港の飛行経路(北風時)

発着回数 80回程度／時

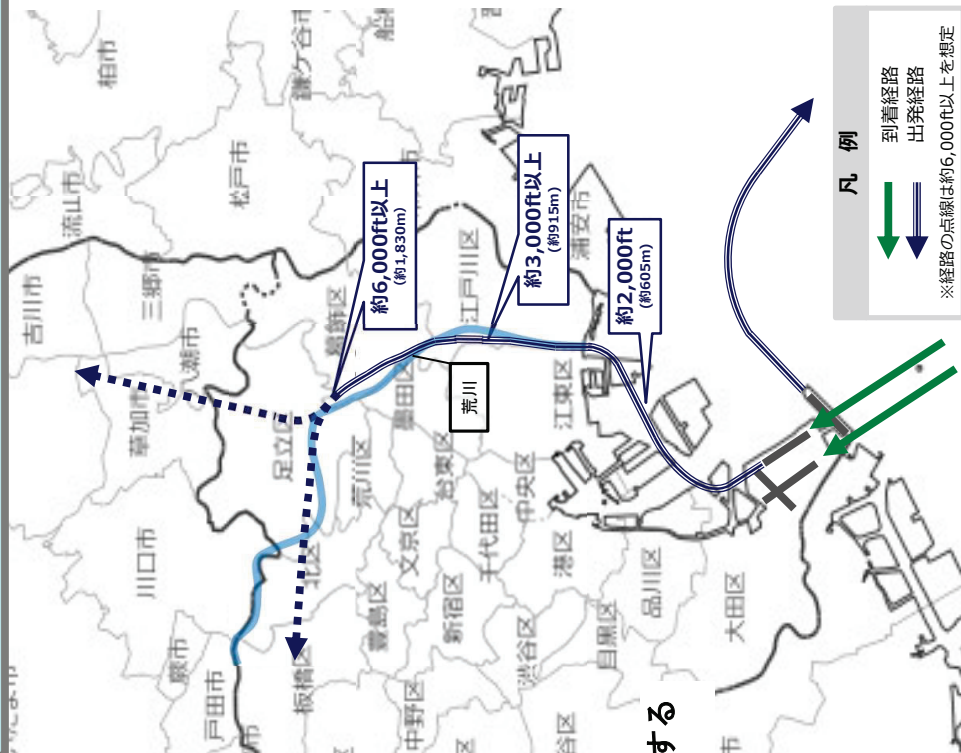
右記以外の時間帯

発着回数 90回程度／時

7時～11時半の4時間半、
及び15時～19時のうち3時間程度

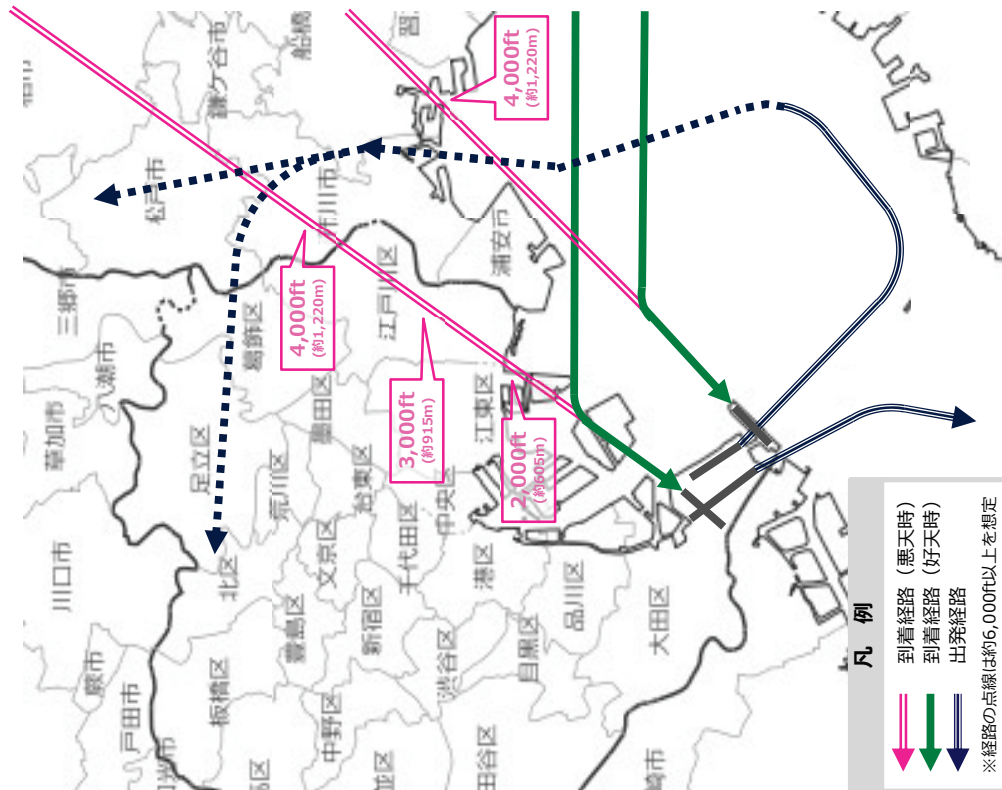


※C・D滑走路離陸機が競合する
ため発着回数が制限される



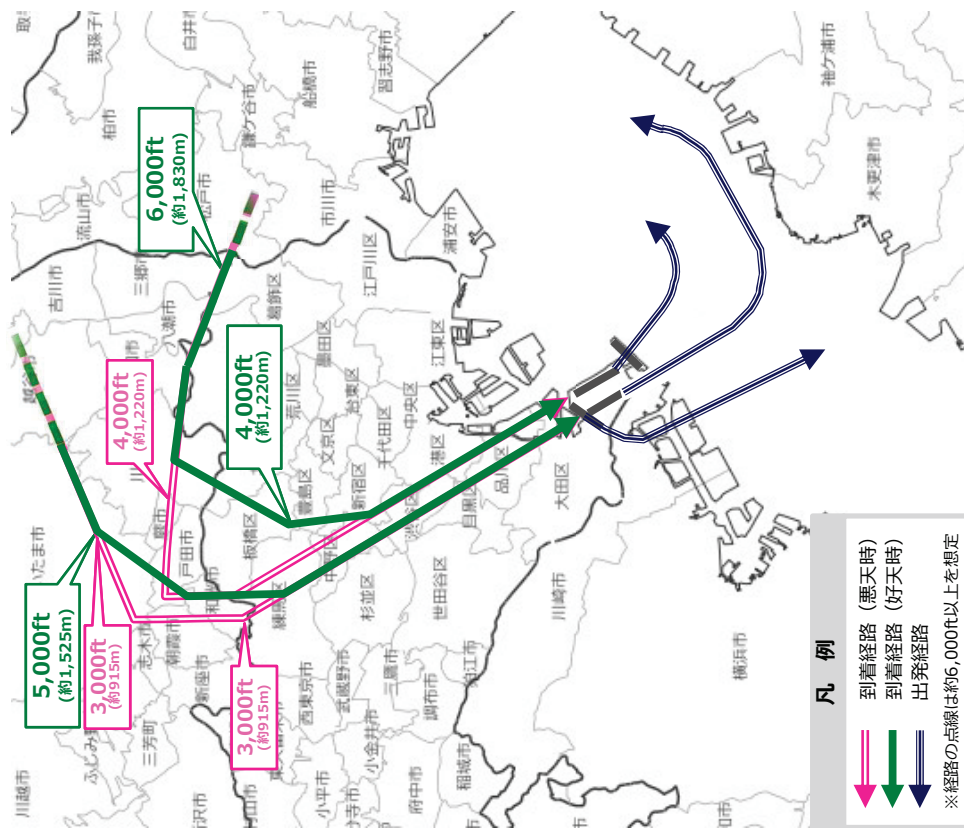
発着回数 80回程度／時

右記以外の時間帯



発着回数 90回程度／時

15時～19時のうち3時間程度

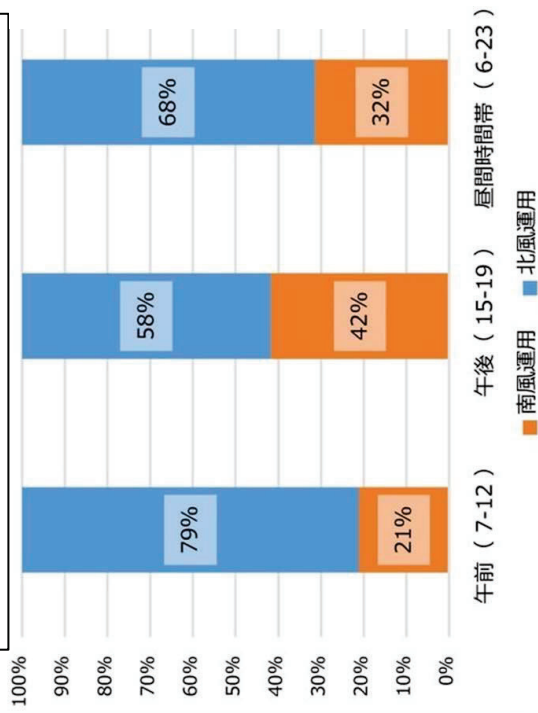


2022 4/1-2023 3/31 北風・南風の運用割合

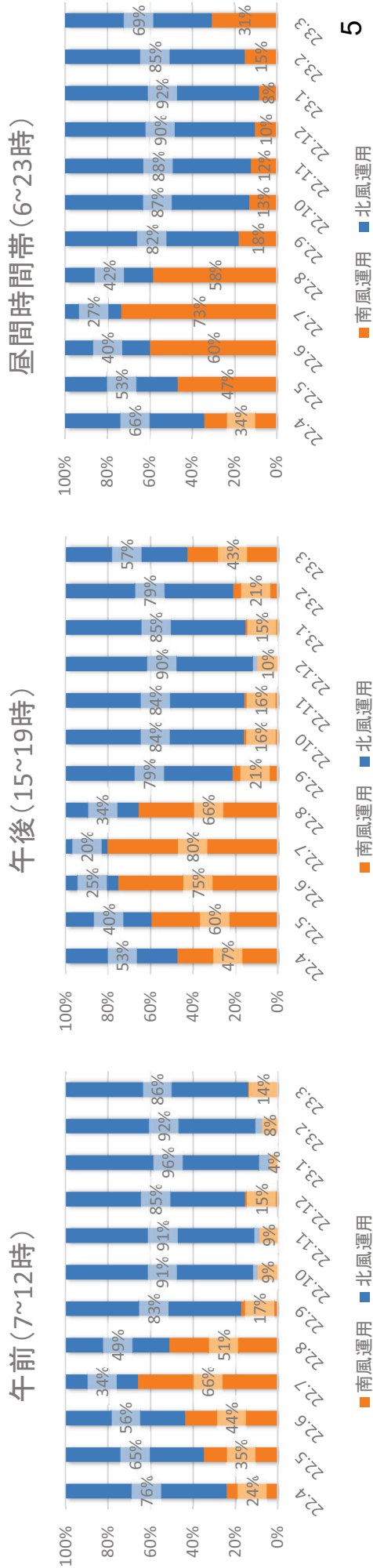
2022 4/1-2023 3/31 の実績 (年間)



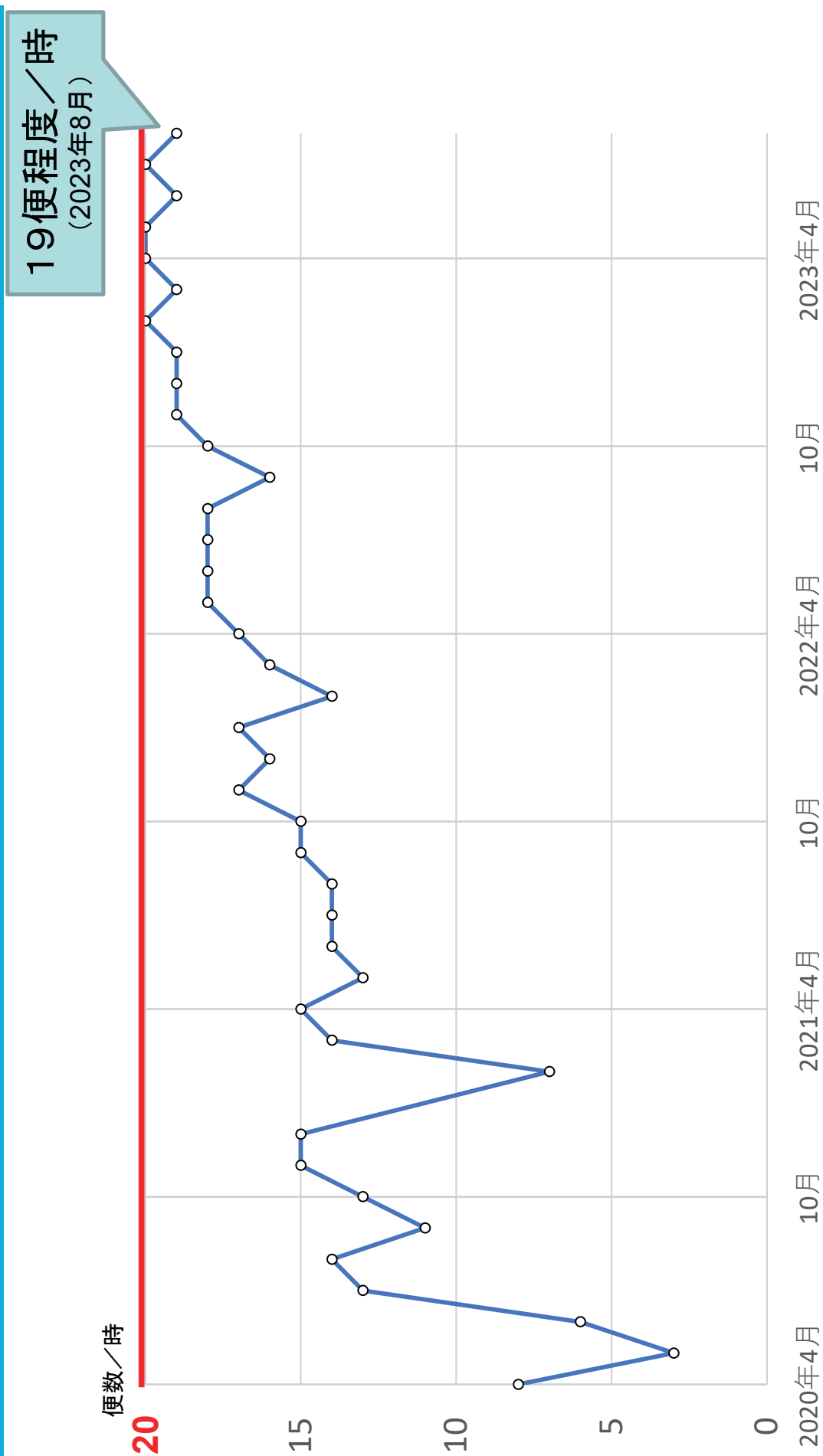
参考 2016-18年の3カ年平均
※第6フェーズ住民説明会資料より



2022 4/1-2023 3/31 の実績 (月別)

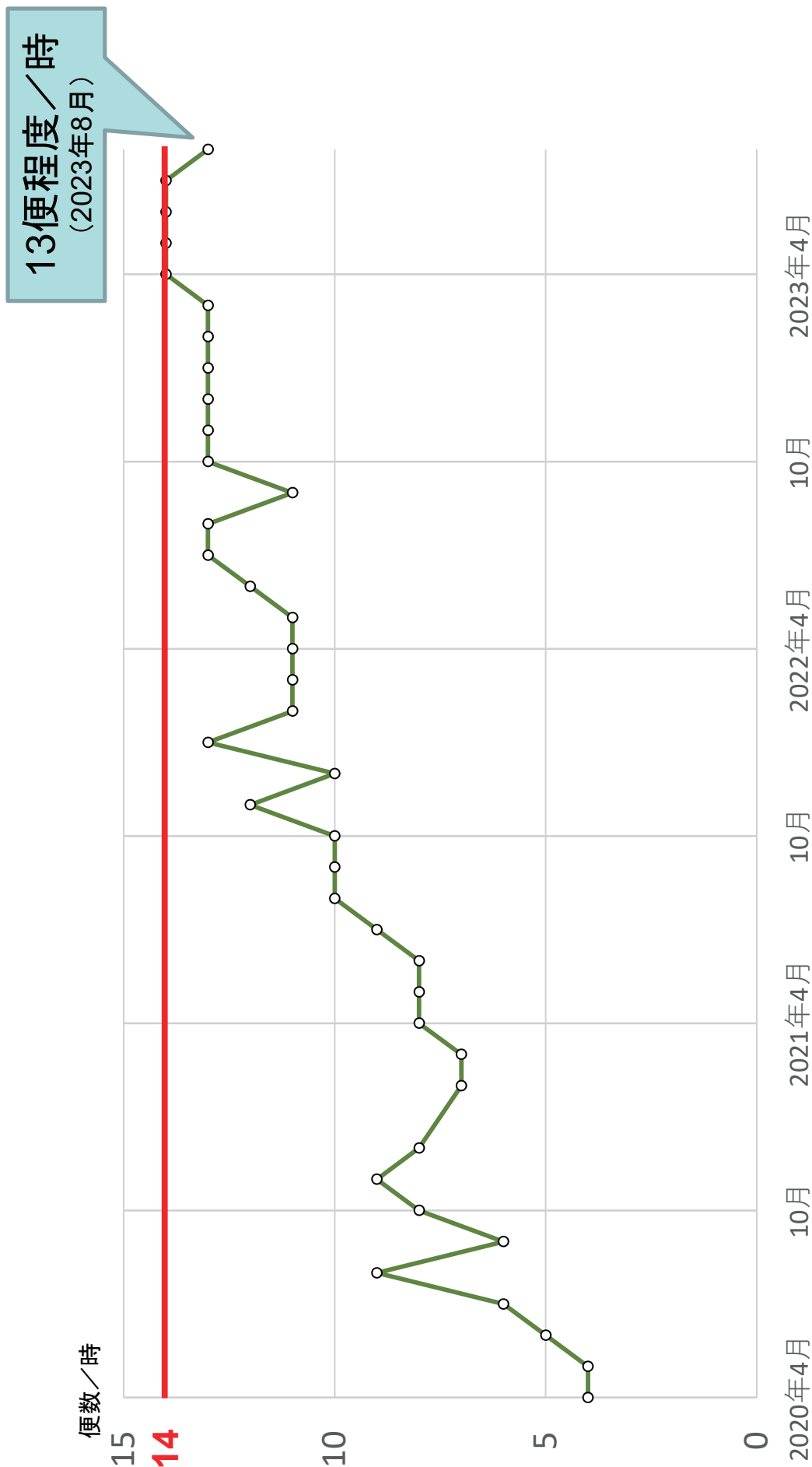


南風新飛行経路 B滑走路離陸便数の推移



※おおむね3時間程度南風運用を行った日の1時間当たり運航便数の平均

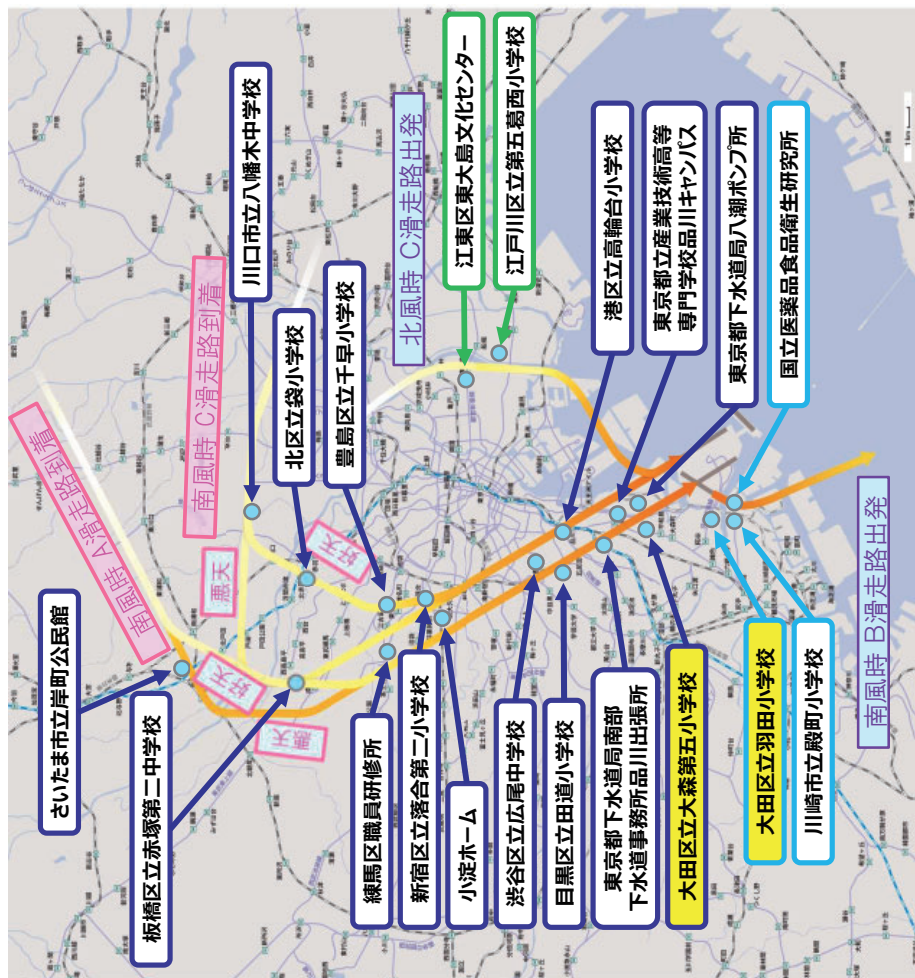
南風新飛行経路 A滑走着陸便数の推移



※おおむね3時間程度南風運用を行った日の1時間当たり運航便数の平均

- 騒音影響の実態把握や情報提供のため、経路下の航空機騒音測定局20箇所において、航空機の騒音測定を行い、その結果をホームページで公表。
- 今後も引き続き騒音影響のモニタリングを行う。

騒音測定局20箇所



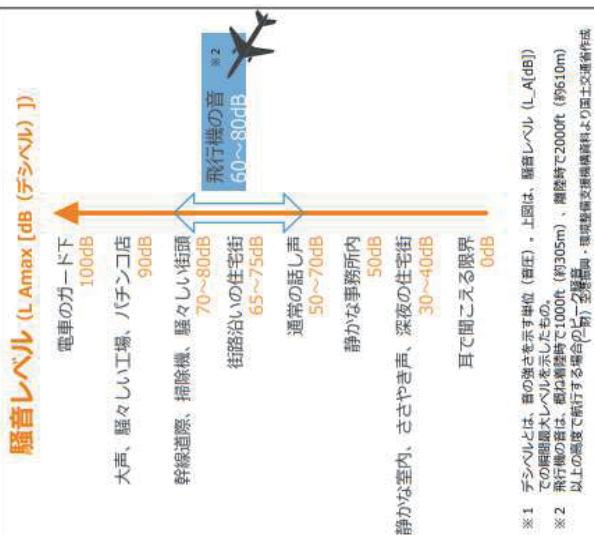
凡例】
☐ A/C滑走路着陸経路
☐ B滑走路離陸経路

モニタリング結果の情報提供(ホームページで公開)



【参考】騒音環境と航空機騒音について

騒音環境と航空機騒音の程度について



【測定結果】大田区立羽田小学校(2022年4月～2023年3月)

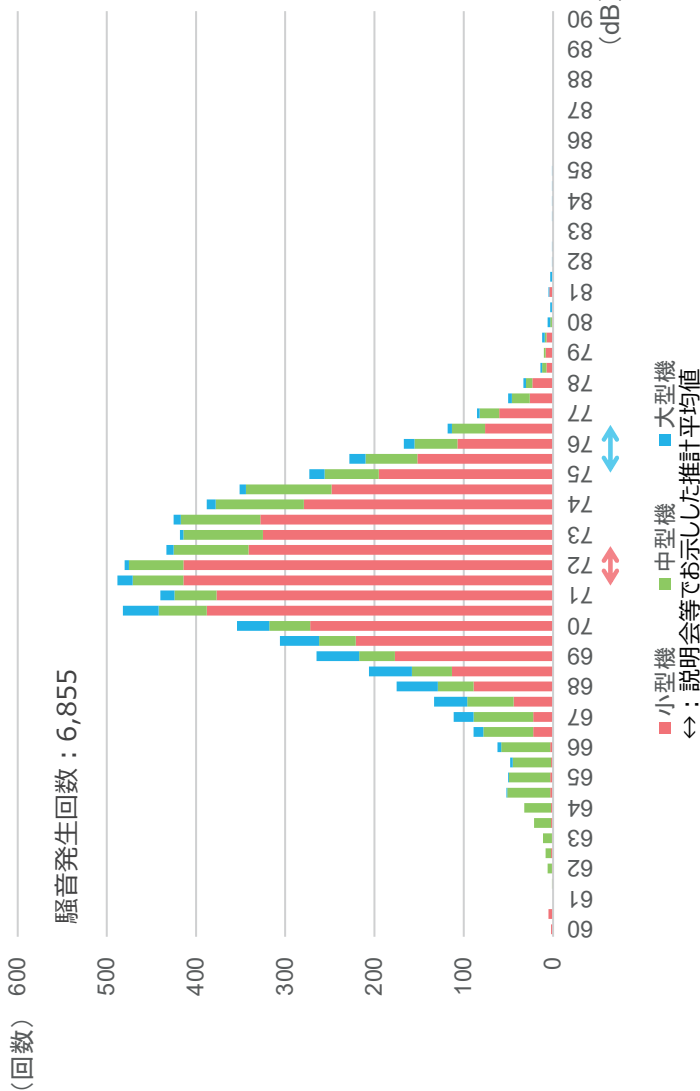


○測定結果の分析

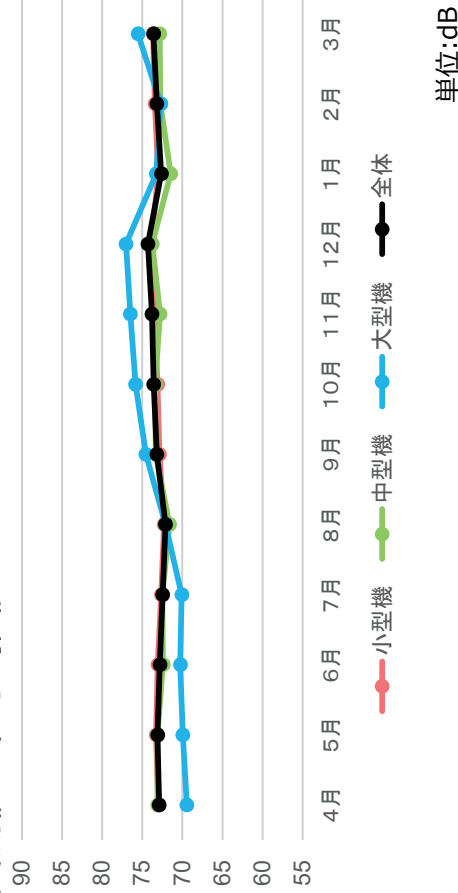
- ・B滑走路西側出発経路の側方1km程度、羽田空港からは800m程度に位置する。(dB) 90
高度約500ft(約150m)。
- ・実測値は72dB付近を中心に山なりに分布している。
- ・各月の実測値の平均は大型機で8dB程度、中・小型機でそれぞれ2dB程度の幅で推移しており、季節変化に伴うはつきりとした騒音変化の傾向は見られない。
- ・機体の状態（高度等）と騒音の関係性について、引き続きデータの収集・分析を行っている。
- ・新型コロナウイルスの影響により、通常より便数が少なく、かつ、小型化・軽量化の状況下であることに留意が必要であるため、騒音状況を引き続き注視する。

○実測値の分布

実測値（各航空機が通過したときに発生した騒音の最大値）ごとにその発生回数をお示すると、以下のとおり。



○実測値の平均の推移



	実測値の平均 (R4.4.1～R5.3.31)	説明会等でお示した 推計平均値※1
大型機	72.9	76
中型機	72.6	—
小型機	73.0	72
全体	72.9	—

※1 住民説明会等でお示した推計平均値のうち、本測定局における想定高度や想定経路からの側方距離に対応する値

Lden ※2	年間値 (R4.4～R5.3)	※2 航空機騒音を音の大きさ、継続時間、発生した時間帯の3要素で評価する指標。年間を通じて評価するため、R4.4.1～R5.3.31の年間値を算出。
	45	

※3 実測値及びLdenの算出に当たっては、新飛行経路を飛行した航空機の騒音以外の音は除いている

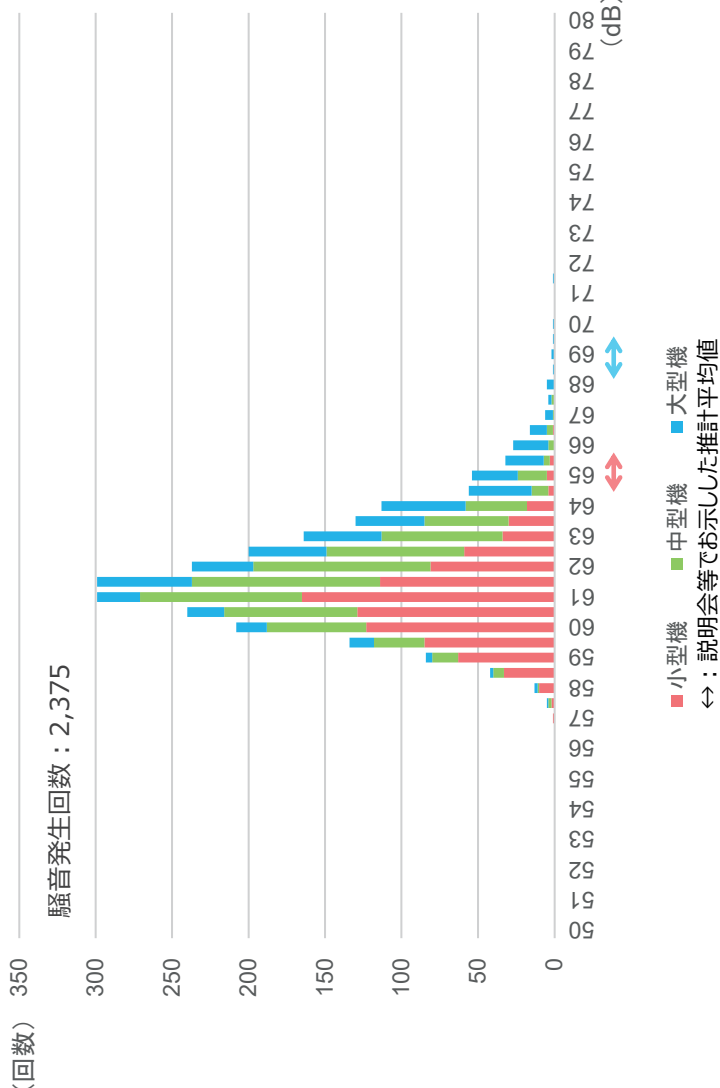
【測定結果】大田区立大森第五小学校(2022年4月～2023年3月)

○測定結果の分析

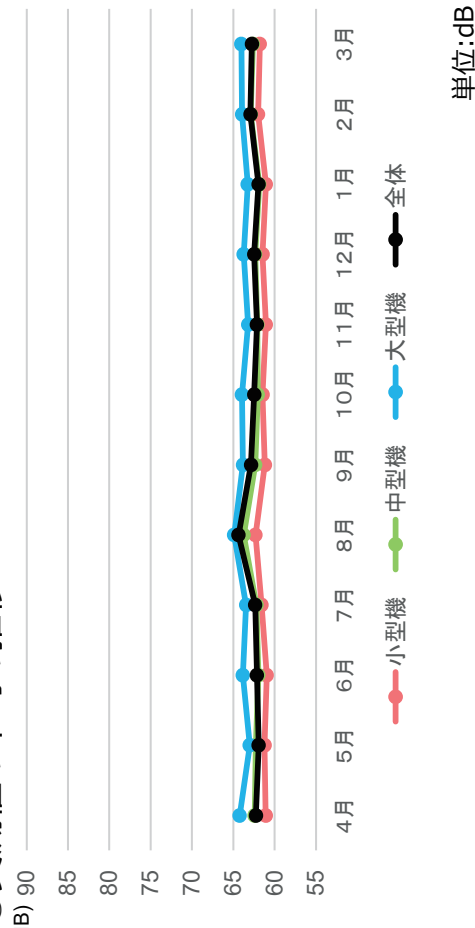
- ・A滑走路着陸経路の側方1.2km程度、羽田空港からは4km程度に位置する。
高度約700ft（約210m）。
- ・実測値は61dB付近を中心に山なりに分布している。
- ・各月の実測値の平均は大・中型機でそれぞれ2dB程度、小型機で1dB程度の
幅で推移しており、季節変化に伴うはつきりとした騒音変化の傾向は見られない。
- ・新型コロナウイルスの影響により、通常より便数が少なく、かつ、小型化・軽量化
の状況下であることに留意が必要であるため、騒音状況を引き続き注視する。

○実測値の分布

実測値（各航空機が通過したときに発生した騒音の最大値）ごとにその発生回数をお示しすると、以下のとおり。



○実測値の平均の推移



	実測値の平均 (R4.4.1～R5.3.31)	説明会等でお示した 推計平均値※1
大型機	63.8	69
中型機	62.3	—
小型機	61.3	65
全体	62.4	—

※1 住民説明会等でお示した推計平均値のうち、本測定局における想定高度や想定経路からの側方距離に対応する値

Lden ※2	年間値 (R4.4～R5.3)	※2 航空機騒音を音の大きさ、継続時間、発生した時間帯の3要素で評価する指標。年間を通じて評価するため、R4.4.1～R5.3.31の年間値を算出。
32		

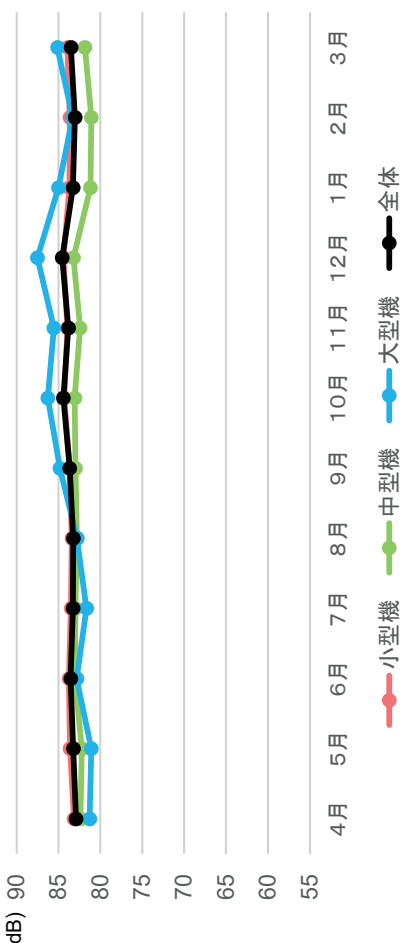
※3 実測値及びLdenの算出に当たっては、新飛行経路を飛行した航空機の騒音以外の音は除いている

参考

○測定結果の分析

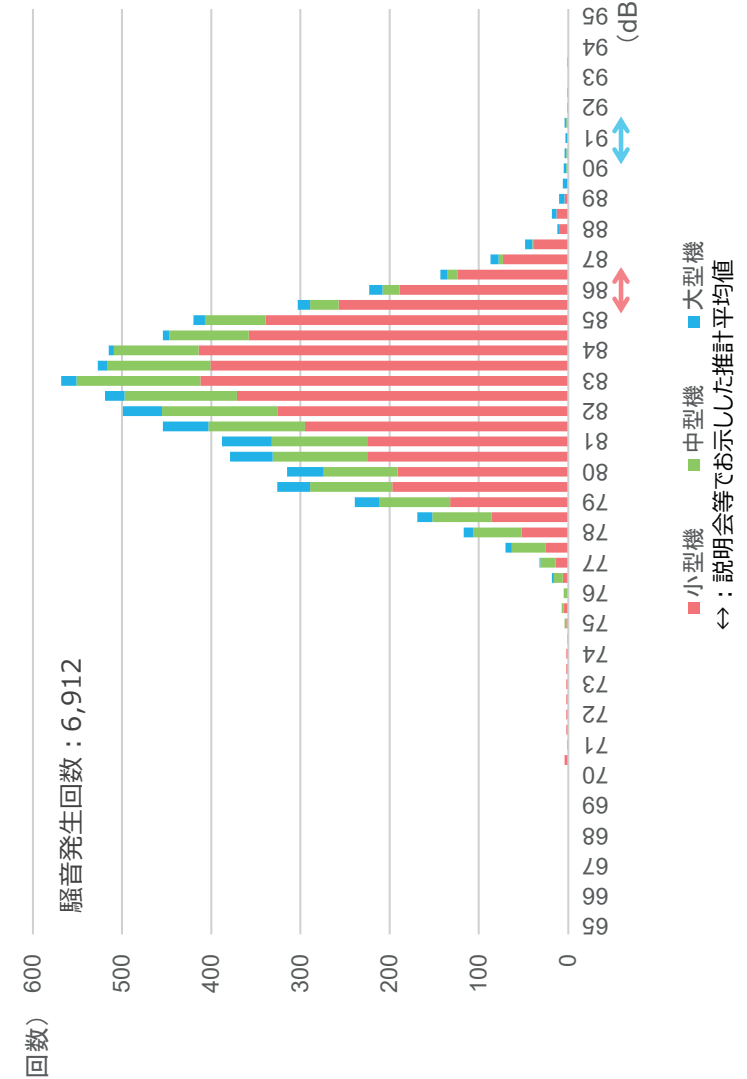
- ・B滑走路西向き出発経路のほぼ直下に位置する。高度約1,000ft(約300m)。
- ・実測値は83dB付近を中心に山なりに分布している。
- ・各月の実測値の平均は大型機で6dB程度、中型機で2dB程度、小型機で1dB程度の幅で推移しており、季節変化に伴うはつきりとした騒音変化の傾向は見られない。
- ・新型コロナウイルスの影響により、通常より便数が少なく、かつ、小型化・軽量化の状況下であることに留意が必要であるため、騒音状況を引き続き注視する。

○実測値の平均の推移



○実測値の分布

実測値 (各航空機が通過したときに発生した騒音の最大値) ごとにその発生回数をお示すると、以下のとおり。



	実測値の平均 (R4.4.1～R5.3.31)	説明会等でお示した 推計平均値※1
大型機	83.6	91
中型機	82.5	—
小型機	83.6	86
全体	83.4	—

※1 住民説明会等でお示した推計平均値のうち、本測定局における想定高度や想定経路からの側方距離に対応する値

Lden ※2	年間値 (R4.4～R5.3)	※2 航空機騒音を音の大きさ、継続時間、発生した時間帯の3要素で評価する指標。年間を通じて評価するため、R4.4.1～R5.3.31の年間値を算出。
	55	

※3 実測値及びLdenの算出に当たっては、新飛行経路を飛行した航空機の騒音以外の音は除いている

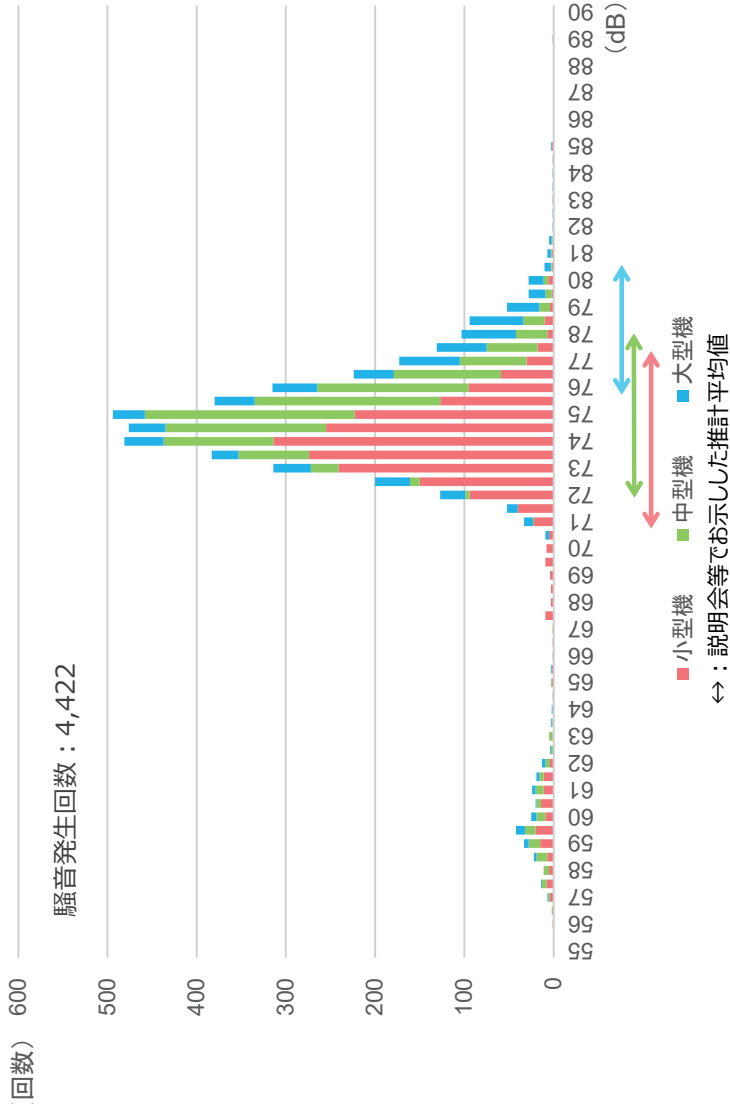
参考

○測定結果の分析

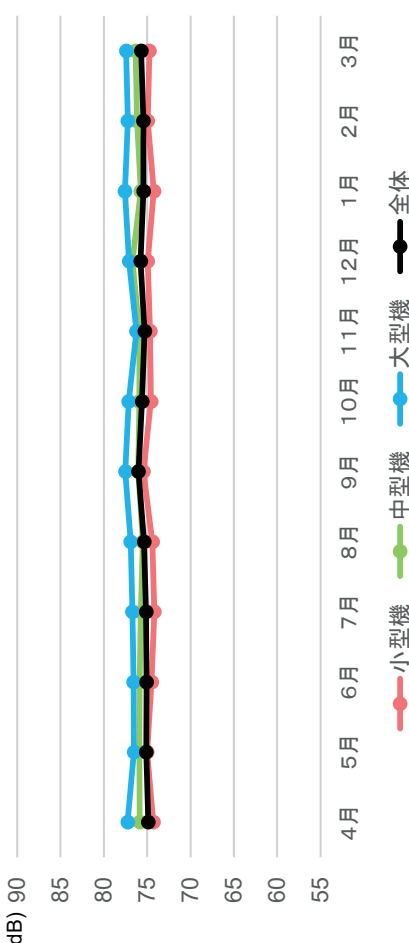
- ・A滑走路着陸経路のほぼ直下、羽田空港からは7 km程度に位置する。高度約1,000 ～1,500ft (約300～450m)。
- ・A滑走路着陸経路の機体の実測値は75dB付近を中心に、C滑走路着陸経路の機体の実測値は59dB付近を中心に山なりに小さく分布していると見られる。
- ・各月の実測値の平均は大・中・小型機でそれぞれ1dB程度の幅で推移しており、季節変化に伴うはっきりとした騒音変化の傾向は見られない。
- ・新型コロナウイルスの影響により、通常より便数が少なく、かつ、小型化・軽量化の状況下であることに留意が必要であるため、騒音状況を引き続き注視する。

○実測値の分布

実測値 (各航空機が通過したときに発生した騒音の最大値) ごとにその発生回数を
お示しすると、以下のとおり。



○実測値の平均の推移



単位: dB

	実測値の平均 (A滑走路着陸機＋ C滑走路着陸機)	(R4.4.1～R5.3.31)	説明会等で お示した 推計平均値※1
		A滑走路着陸機の平均	
大型機	76.8	77.0	80～76
中型機	75.6	75.9	78～72
小型機	74.4	74.6	77～71
全体	75.3	－	－

※1 住民説明会等でお示した推計平均値のうち、本測定局における想定高度や想定経路からの側方距離に対応する値

Lden ※2	年間値 (R4.4～R5.3)		※2 航空機騒音を音の大きさ、継続時間、発生した時間帯の3要素で評価する指標。年間を通じて評価するため、R4.4.1～R5.3.31の年間値を算出。
		46	

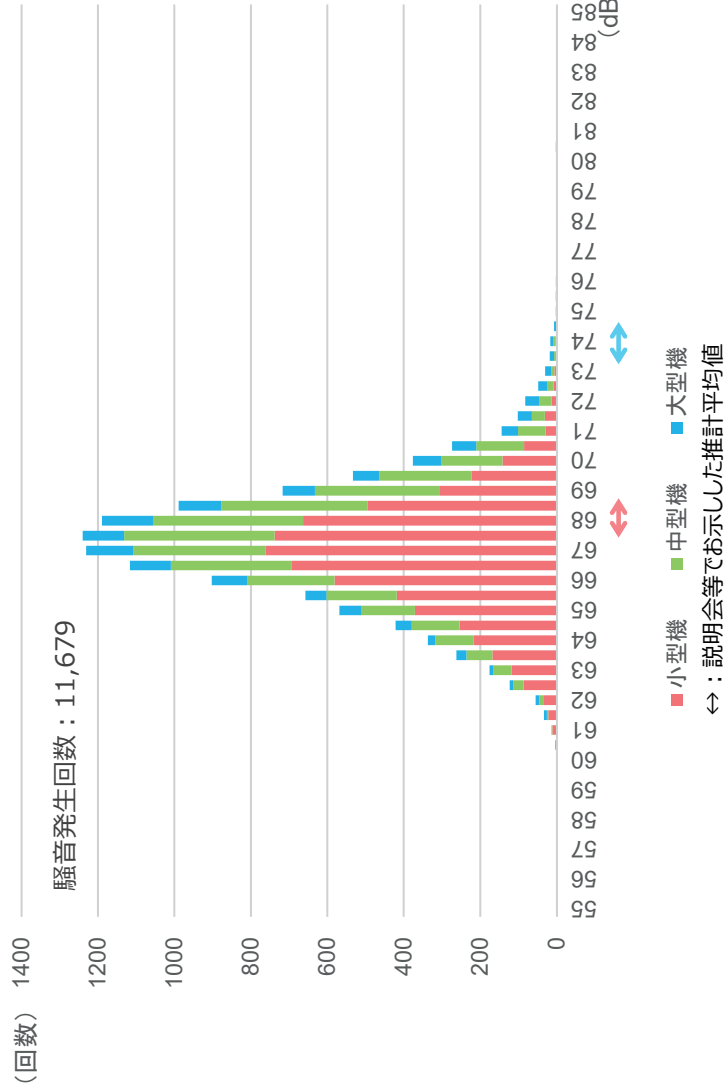
※3 実測値及びLdenの算出に当たっては、新飛行経路を飛行した航空機の騒音以外の音は除いている

○測定結果の分析

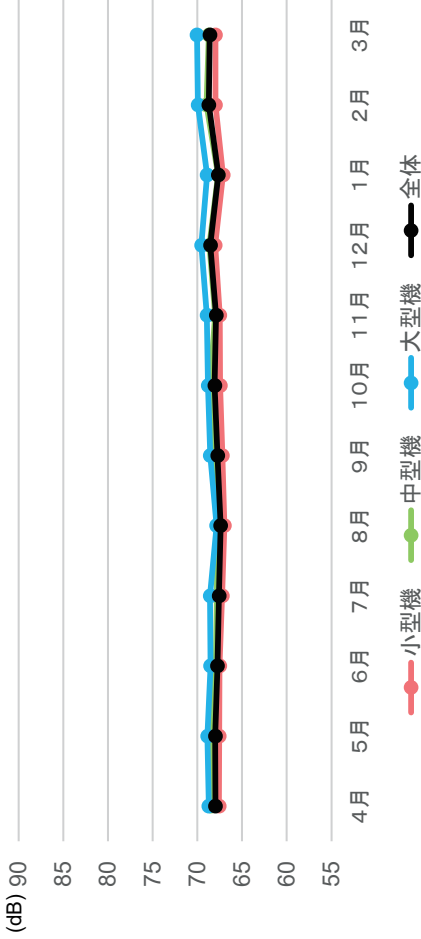
- ・A滑走路着陸経路の側方1km程度、C滑走路着陸経路の側方700m程度、羽田空港からは6km程度に位置する。高度約1,000ft(約300m)。
- ・67dB付近を中心に山なりに分布していることから、A滑走路着陸経路の機体とC滑走路着陸経路の機体のそれぞれの実測値の分布に大きな違いは見られない。
- ・各月の実測値の平均は大型機で2dB程度、中・小型機でそれぞれ1dB程度の幅で推移しており、季節変化に伴うはつきりとした騒音変化の傾向は見られない。
- ・新型コロナウイルスの影響により、通常より便数が少なく、かつ、小型化・軽量化の状況下であることに留意が必要であるため、騒音状況を引き続き注視する。

○実測値の分布

実測値 (各航空機が通過したときに発生した騒音の最大値) ごとにその発生回数を
お示しすると、以下のとおり。



○実測値の平均の推移



	実測値の平均 (R4.4.1～R5.3.31)	説明会等でお示した 推計平均値※1
大型機	68.9	74
中型機	68.2	—
小型機	67.5	68
全体	67.9	—

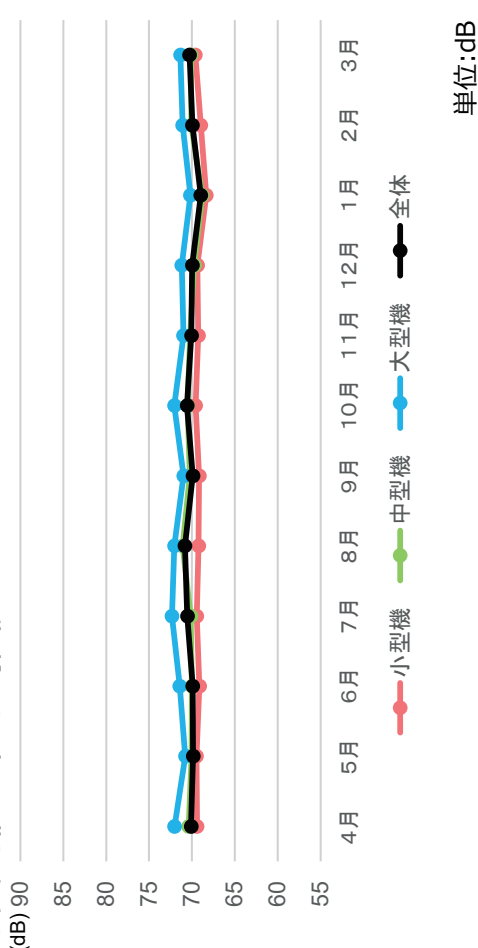
※1 住民説明会等でお示した推計平均値のうち、本測定局における想定高度や想定経路からの側方距離に対応する値

Lden ※2	年間値 (R4.4～R5.3)	※2 航空機騒音を音の大きさ、継続時間、発生した時間帯の3要素で評価する指標。年間を通じて評価するため、R4.4.1～R5.3.31の年間値を算出。
	43	

※3 実測値及びLdenの算出に当たっては、新飛行経路を飛行した航空機の騒音以外
の音は除いている

参考

○実測値の平均の推移

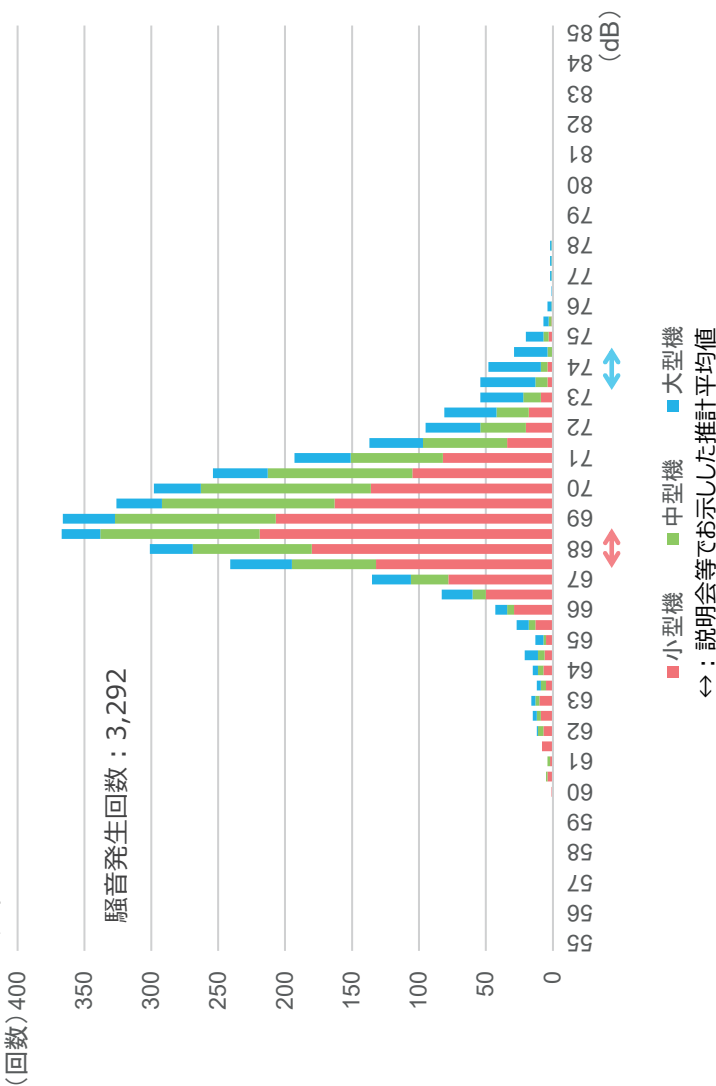


○測定結果の分析

- ・A滑走路着陸経路の側方700m程度、C滑走路着陸経路の側方1km程度、羽田空港からは5km程度に位置する。高度約1,000ft(約300m)。
- ・実測値の平均は69dB付近を中心に山なりに分布している。
- ・各月の実測値の平均は大・中型機でそれぞれ2dB程度、小型機で1dB程度の幅で推移しており、季節変化に伴うはつきりとした騒音変化の傾向は見られない。
- ・自動車の音など航空機の騒音以外の音が継続的に発生していることから、比較的小さい騒音が航空機の騒音として測定されておらず、実測値の平均が高くなっていると考えられる。
- ・新型コロナウイルスの影響により、通常より便数が少なく、かつ、小型化・軽量化の状況下であることに留意が必要であるため、騒音状況を引き続き注視する。

○実測値の分布

実測値 (各航空機が通過したときに発生した騒音の最大値) ごとにその発生回数を
お示しすると、以下のとおり。



	実測値の平均 (R4.4.1～R5.3.31)	説明会等でお示した 推計平均値※1
大型機	71.4	74
中型機	70.1	—
小型機	69.3	68
全体	70.1	—

※1 住民説明会等でお示した推計平均値のうち、本測定局における想定高度や想定経路からの側方距離に対応する値

Lden ※2	年間値 (R4.4～R5.3)	※2 航空機騒音を音の大きさ、継続時間、発生した時間帯の3要素で評価する指標。年間を通じて評価するため、R4.4.1～R5.3.31の年間値を算出。
	40	

※3 実測値及びLdenの算出に当たっては、新飛行経路を飛行した航空機の騒音以外の音は除いている

航空機騒音の短期測定(2022年8月実施)について

- 航空機騒音の発生状況のきめ細かな把握のため、固定騒音測定局での測定に加えて、左図の地点（東京都15箇所、神奈川県2箇所、埼玉県1箇所）において8月24日から30日まで1週間にわたって航空機騒音の測定を実施。
- 大田区内では、東京都下水道局東荏谷ポンプ所において測定を実施。

【測定期間中の運用状況】

- ・北風新飛行経路

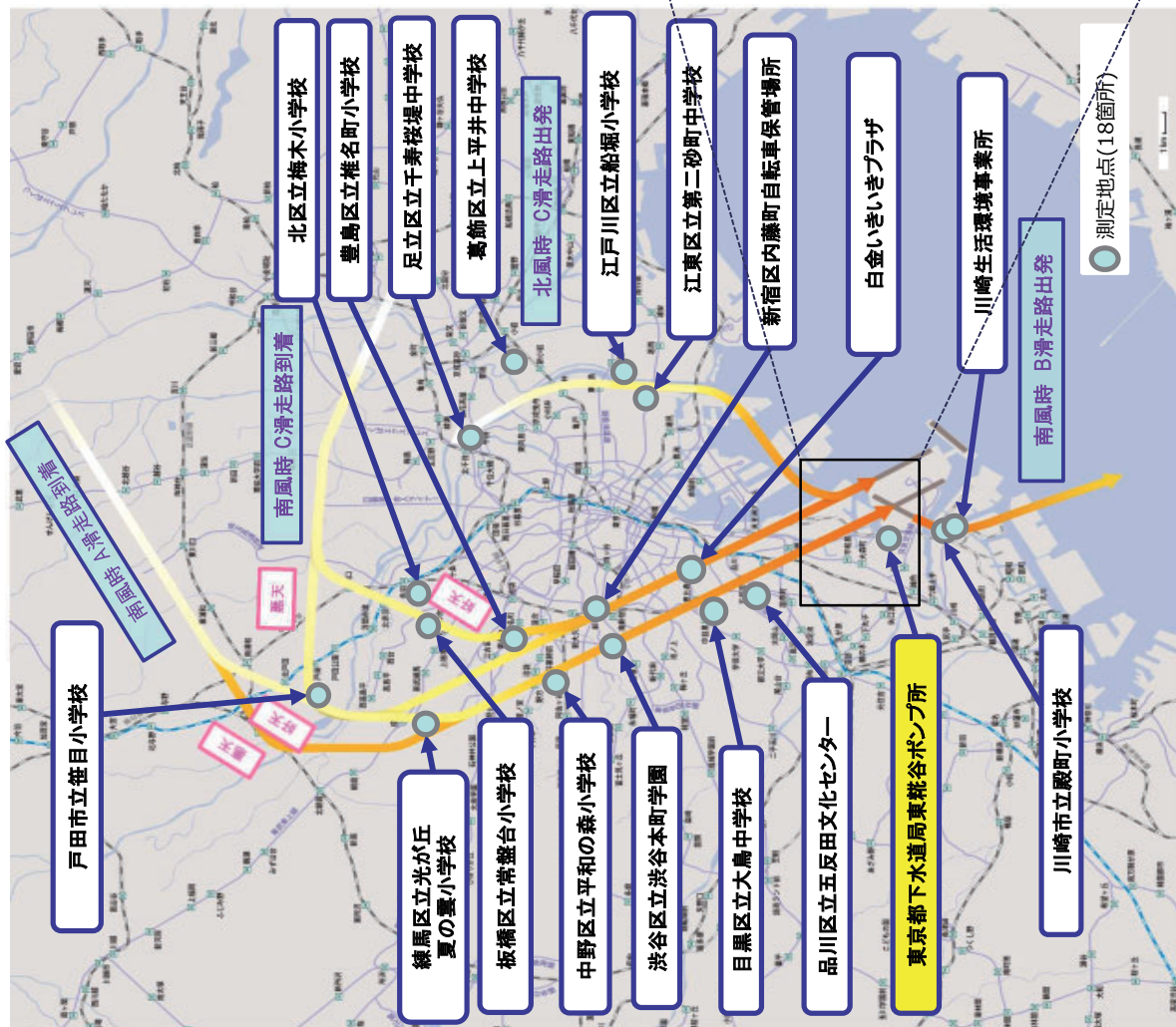
8月24、25、26、28、29、30日

C離陸 691機

- ・南風新飛行経路

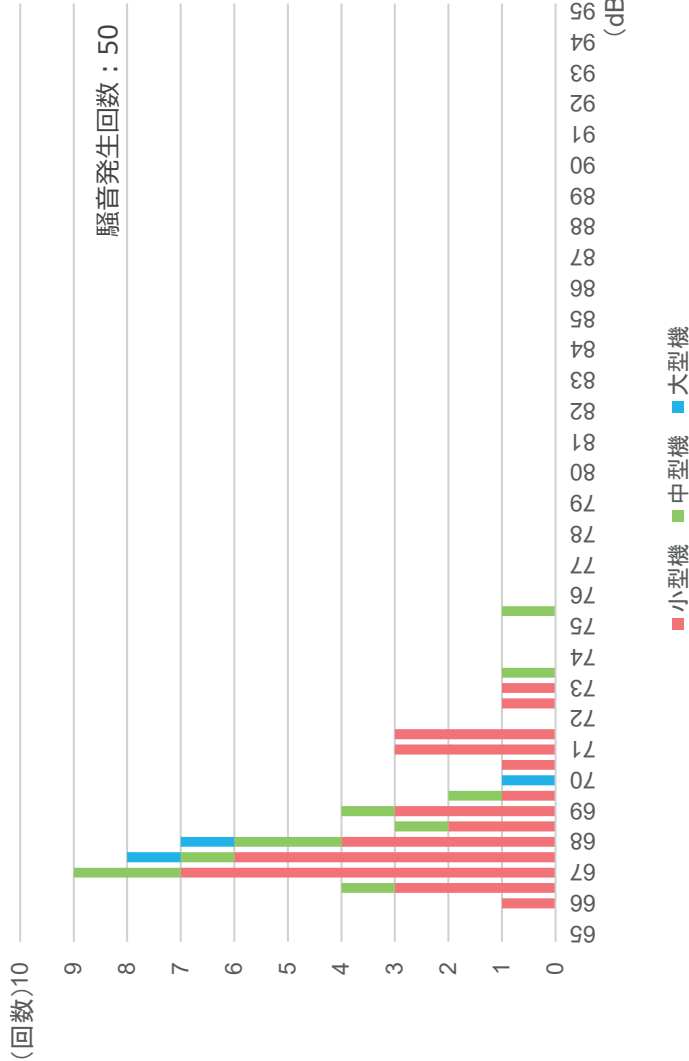
8月26、27日

A着陸 78機、C着陸 172機、B離陸 104機



- 飛行経路と測定地点の位置関係等
- ・B滑走路西向き離陸機の音を測定。
 - ・A滑走路着陸経路からは側方1.5km程度に位置しており、高度が低くなるにつれ、側方での音は小さくなるため、着陸機の音は測定されていない。

○実測値の分布
実測値（各航空機が通過したときに発生した騒音の最大値）
ごとにその発生回数をお示しすると、以下のとおり。



	実測値の平均	説明会等でお示した 推計平均値※1
大型機	68.9	—
中型機	70.3	—
小型機	69.3	—
全体	69.5	—

※1 住民説明会等でお示した推計平均値のうち、本測定局における想定高度や想定経路からの側方距離に対応する値

Lden※2	8/26	8/27	平均
	41.6	43.2	37.0

※2 航空機騒音を音の大きさ、継続時間、発生した時間帯の3要素で評価する指標

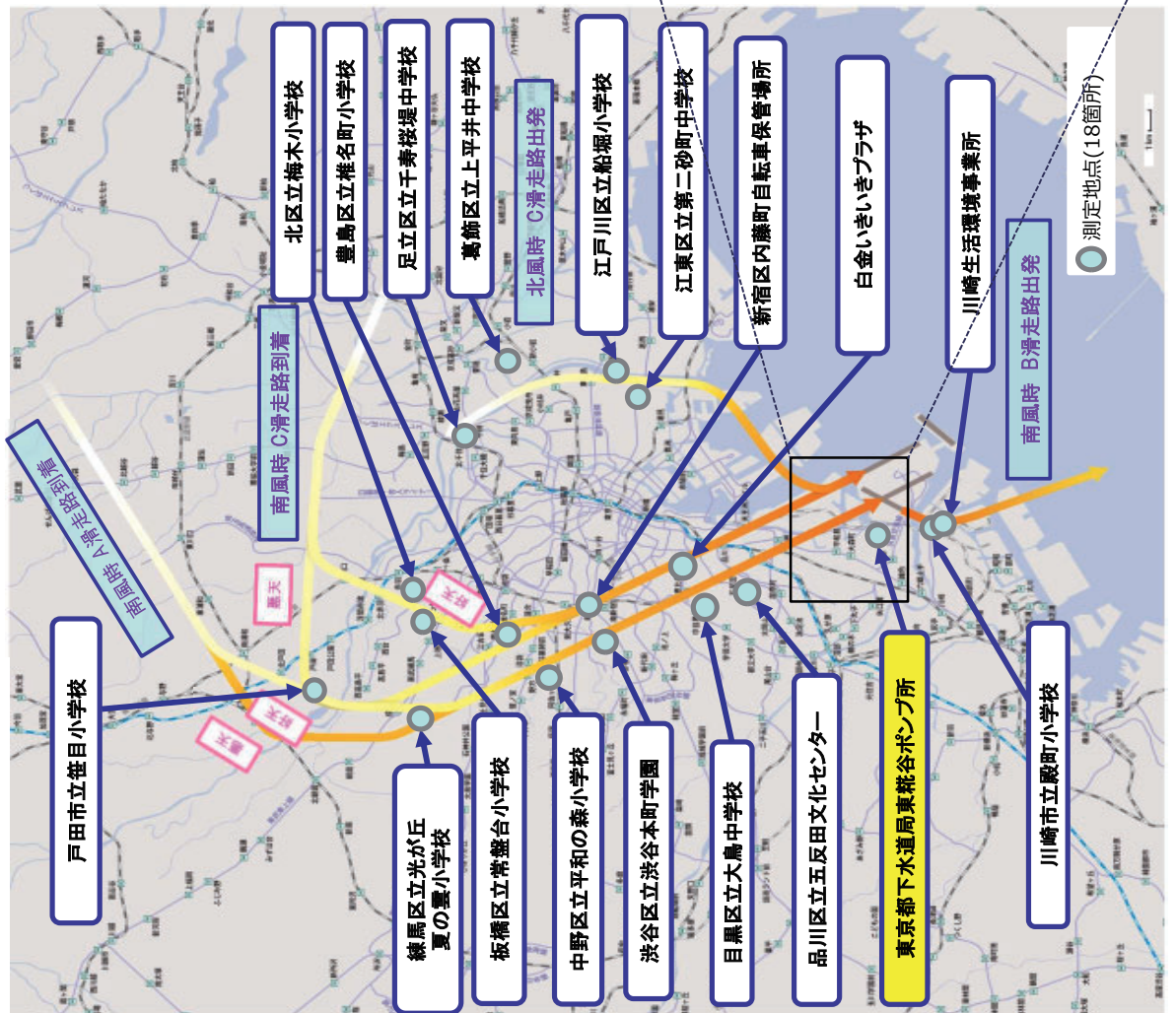
※3 実測値及びLdenの算出に当たっては、新飛行経路を飛行した航空機の騒音以外の音は除いている

航空機騒音の短期測定(2022年12月実施)について

- 航空機騒音の発生状況のきめ細かな把握のため、固定騒音測定局での測定に加えて、左図の地点（東京都15箇所、神奈川県2箇所、埼玉県1箇所）において12月14日から20日まで1週間にわたって航空機騒音の測定を実施。
- 大田区内では、東京都下水道局東糀谷ポンプ所において測定を実施。

【測定期間中の運用状況】

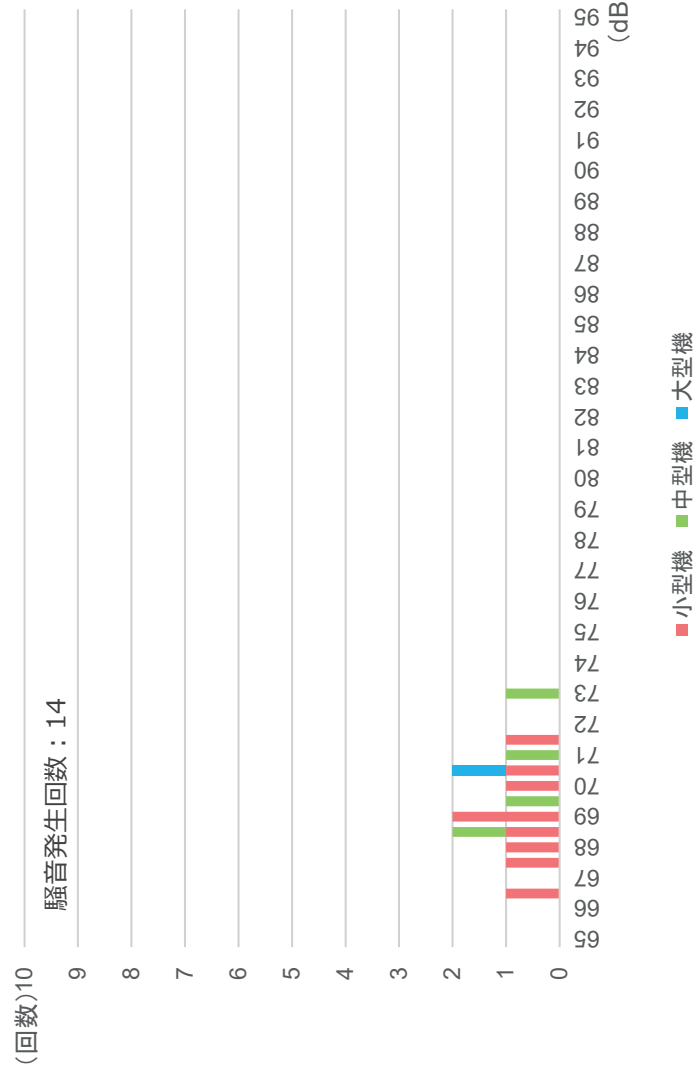
- ・北風新飛行経路
12月14、15、16、17、18、19、20日
C離陸 604機
・南風新飛行経路
12月17日
A着陸 16機、C着陸 40機、B離陸 29機



- 飛行経路と測定地点の位置関係等
- ・B滑走路西向き離陸機の音を測定。
 - ・A滑走路着陸経路からは側方1.5km程度に位置しており、高度が低くなるにつれ、側方での音は小さくなるため、着陸機の音は測定されていない。

○実測値の分布

実測値（各航空機が通過したときに発生した騒音の最大値）
ごとにその発生回数をお示しすると、以下のとおり。



	実測値の平均	説明会等でお示した 推計平均値※1
大型機	70.9	—
中型機	71.0	—
小型機	69.4	—
全体	70.0	—

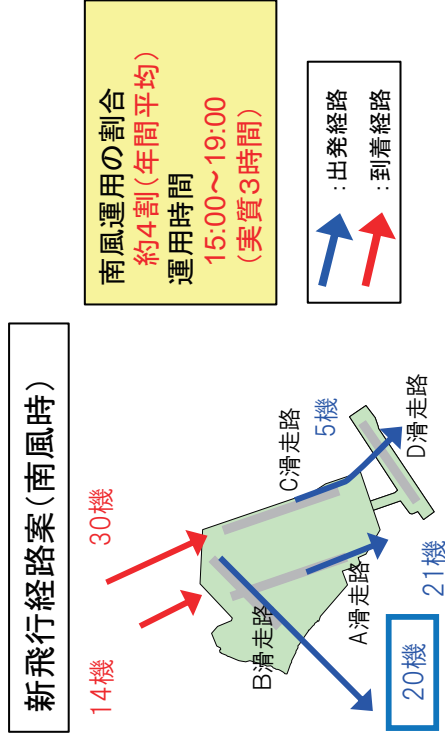
※1 住民説明会等でお示した推計平均値のうち、本測定局における想定高度や想定経路からの側方距離に対応する値

Lden※2	12/17	平均
	41.6	33.2

※2 航空機騒音を音の大きさ、継続時間、発生した時間帯の3要素で評価する指標

※3 実測値及びLdenの算出に当たっては、新飛行経路を飛行した航空機の騒音以外の音は除いている

B滑走路西向き離陸については、環境影響に配慮する方策として、長距離国際線の制限、機材制限、騒音軽減運航方式等の導入を図っている。



騒音軽減運航方式等

■急上昇方式

フラップの揚力をできる限り活用することによって、可能な限り早く高度を確保する運航方式を導入する。

STEEPEST CLIMB PROCEDURE
急上昇方式

■可能な限り早期の旋回開始

できるだけ早く旋回を開始することにより、住宅地の騒音を低減する。

運用制限

■長距離国際線の制限

羽田空港からの距離が6,000km程度以内の路線とする。ただし、当該距離制限を超える路線については、一部の低騒音機材(B787,A350,A321neo)に限り運航を認める。

(参考)) 2019年夏ダイヤで羽田空港に就航している国際定期路線を対象として空港毎に距離(概数)を集計

地域	国	都市	空港間の距離(km)
アジア	韓国	ソウル(金浦)	1,180
		ソウル(仁川)	1,210
		上海(浦東)	1,735
中国		上海(虹橋)	1,775
		天津	2,015
		北京	2,090
		広州	2,885
台湾		香港	2,900
		台北(桃園)	2,120
		台北(松山)	2,095
フィリピン		マニラ	2,995
		ハノイ	3,660
ベトナム		ホーチミン	4,325
		バンコク	4,590
シンガポール		シンガポール	5,300
		クアラルンプール	5,350
インドネシア		ジャカルタ	5,780

地域	国	都市	空港間の距離(km)
オセアニア	オーストラリア	シドニー	7,820
中東	アラブ首長国連邦	ドバイ	7,935
	カタール	ドーハ	8,255
	オーストリア	ウィーン	9,140
欧州	ドイツ	フランクフルト	9,360
	ミューンヘン	ロンドン	9,360
	イギリス	ロンドン	9,590
フランス	パリ	9,700	
	アメリカ	ホノルル	6,190
	(ハワイ州)	コナ	6,450
太平洋北米		サンフランシスコ	8,285
	アメリカ	ロサンゼルス	8,810
		ミネアポリス	9,605
カナダ		シカゴ	10,125
		ニューヨーク	10,875
		バンクーバー	7,560
	トロント	10,345	

機材制限

4発機(B747、A340等)を制限する。

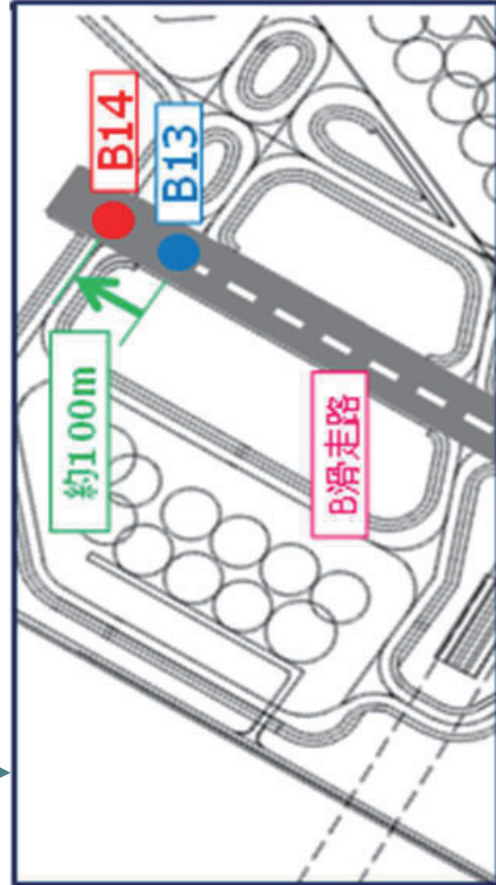
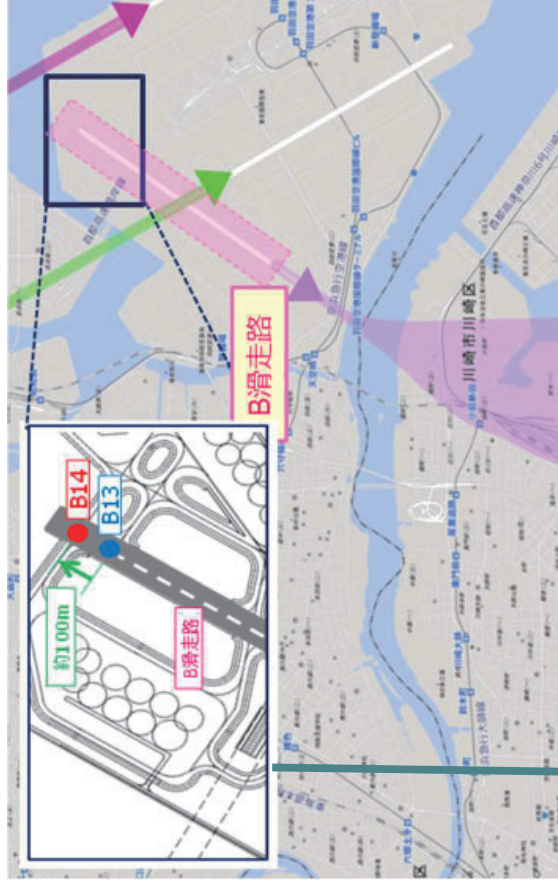
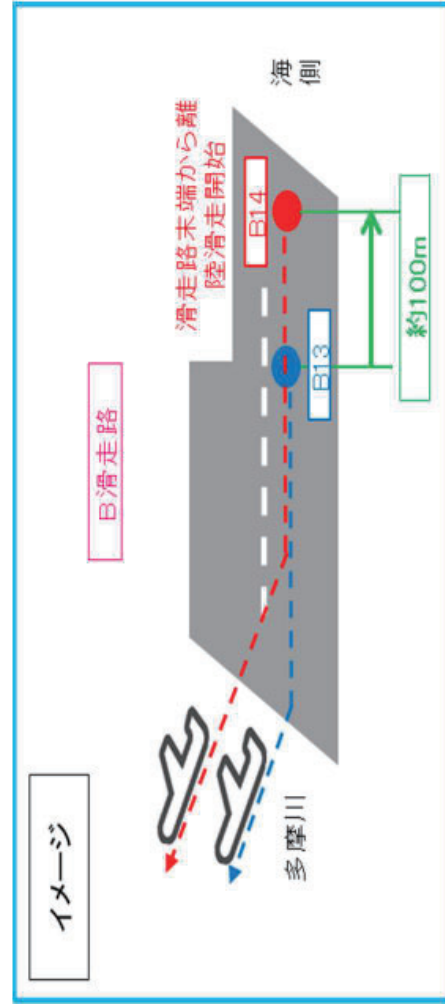
(参考) 2019年夏ダイヤで羽田空港に就航している国際定期路線のうち4発機(B747)を導入している路線
羽田ーシドニー(カンタス航空)、羽田ーフランクフルト(ルフトハンザ航空)、羽田ーバンコク(タイ航空)

- 羽田空港B滑走路から離陸する航空機は、B滑走路の離陸開始点として2つの誘導路(B13及びB14)を使用している。



- 羽田空港B滑走路から離陸する大型機※について、原則、滑走路末端の誘導路(B14)を使用し離陸することとする。※B777、A330 型機

⇒ 陸域の通過高度の引き上げや早期の旋回が可能となり、騒音影響の軽減を図る。





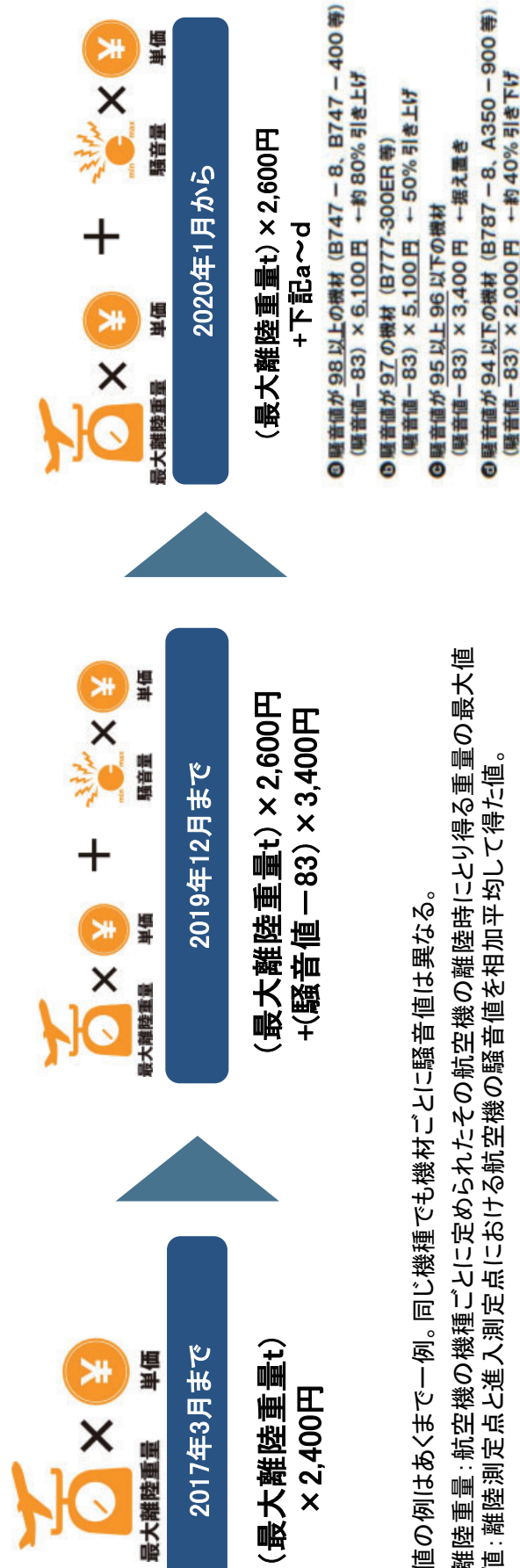
(注)騒音証明値とは、国際民間航空条約の附属書16に定める方法により測定された実効感覚騒音の値である。
(実際の航空機騒音は重量等の運航条件や気象条件によって変動幅がある。)

EASA-CERTIFICATION-NOISE LEVEL
EASA/FAA TYPE CERTIFICATION DATE SHEETより
国土交通省作成



より静かな航空機の使用が更に促進されるよう 空港使用料体系の再見直しを行いました。

- 羽田空港の機能強化にあたっては、更なる騒音対策の強化を求める声が強まっており、低騒音機への代替促進が求められています。
- 羽田空港の国際線の着陸料体系について、2017年4月から重量と騒音の要素を組み合わせた料金体系へ見直しを行ったところですが、一層の低騒音機材の利用促進を進めていくため、2020年 1月1日より、高騒音機材の単価を更に引き上げ、低騒音機材の単価を更に引き下げました。



- 新型コロナウイルスによる業績や今後の中期経営戦略として、本邦大手航空会社（JAL・ANA）において、保有機材の見直しが実施されている。
- 両社ともB777（大型機）の退役等、機材更新が進められている。

JAL

国際線

国内線

24機→13機(2020年度実施)

13機→0機(2023年度上期中)

○ 以下の通りB777を中心に退役させ大型機を削減。

- ・2020年度に国際線のB777を11機退役(一部国内線に転用)
- ・2023年度上期中に国内線のB777を全機退役
 - 2020年度に13機退役
 - 2023年度上期中に国際線から転用した全機退役
- ←代わりにA350(低騒音機)を導入
- ・2023年度以降、国際線のB777をA350(低騒音機)へ順次更新予定

○国内線の小型機についても、2026年度以降、B737-800からB737-8(低騒音機)へ順次更新予定。

《参考：B777の保有機数 計16機》

	2023年4月
B777(国際線)	13
B777(国内線)	3

ANA

国際線

国内線

28機→13機(2022年度末まで)

27機→15機(2021年度末まで)

○以下の通りB777を中心に退役させ大型機を削減。

- ・2020年度から2022年度にかけて、国際線及び国内線のB777を大幅に削減
 - 国際線：15機退役
 - 国内線：12機退役
- ←代わりにB787(低騒音機)を導入し、2023年度以降も順次更新予定

○国内線の小型機についても、2025年度以降、B737-800からB737-8(低騒音機)へ順次更新予定。

《参考：B777の保有機数 計28機》

	2023年4月
B777(国際線)	13
B777(国内線)	15

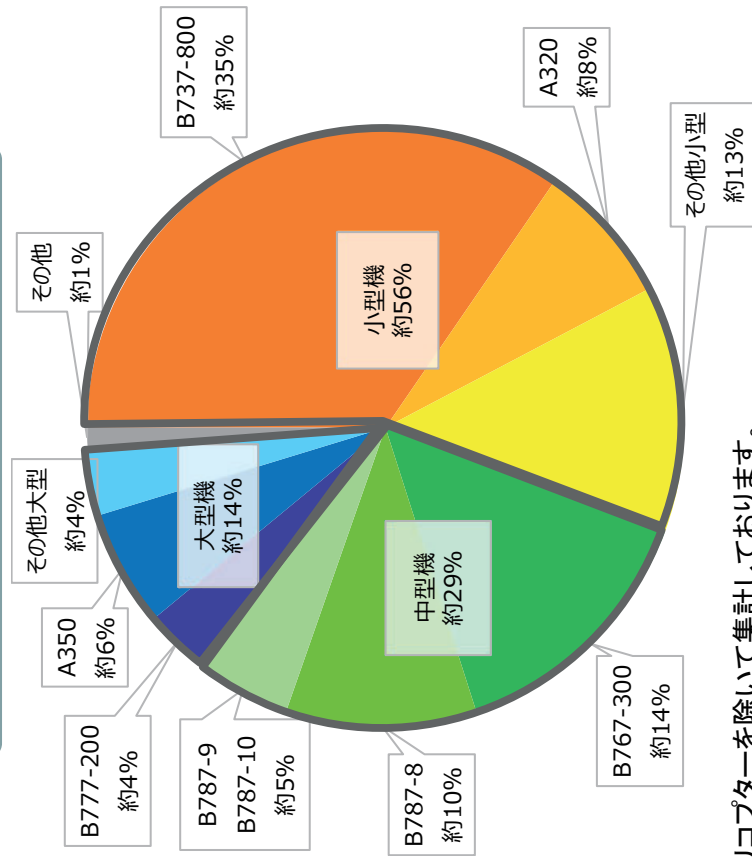
○羽田空港の国際線着陸料について、航空機の重量に加え、騒音の要素も組み合わせた料金体系へ見直すとともに、国内航空会社に対して、新型コロナウイルスの状況下において、航空需要を踏まえつつ可能な範囲で騒音の小さな機材を選択することを要請するなど、低騒音機の導入を促進してきた。

○2022年4月1日から2023年3月31日までは、新型コロナウイルスの影響に伴い、国際線を中心に減便や、その他、大型機から中型機・小型機への機材変更が生じていた。

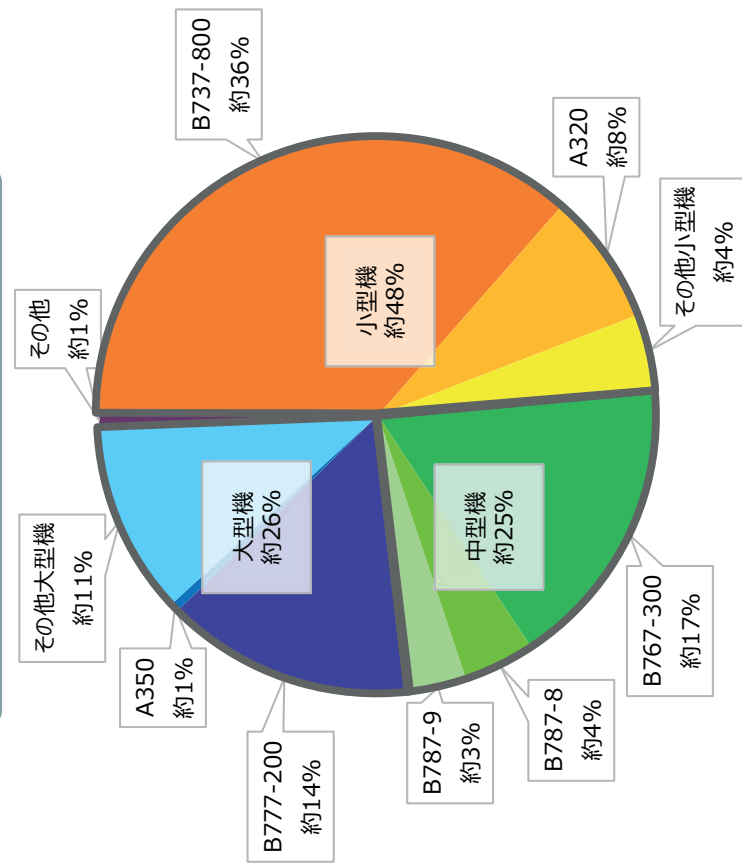
○その結果、上記期間において、羽田空港を離着陸した航空機の機種毎の割合は、小型機が全体の約56%、中型機が約29%、大型機が約14%であった。

○なお、大手国内航空会社においては、新型コロナウイルスによる影響を踏まえた事業構造改革の一環として、保有機材を見直し、B777(大型機)の退役が進められている。

2022年4月1日～2023年3月31日



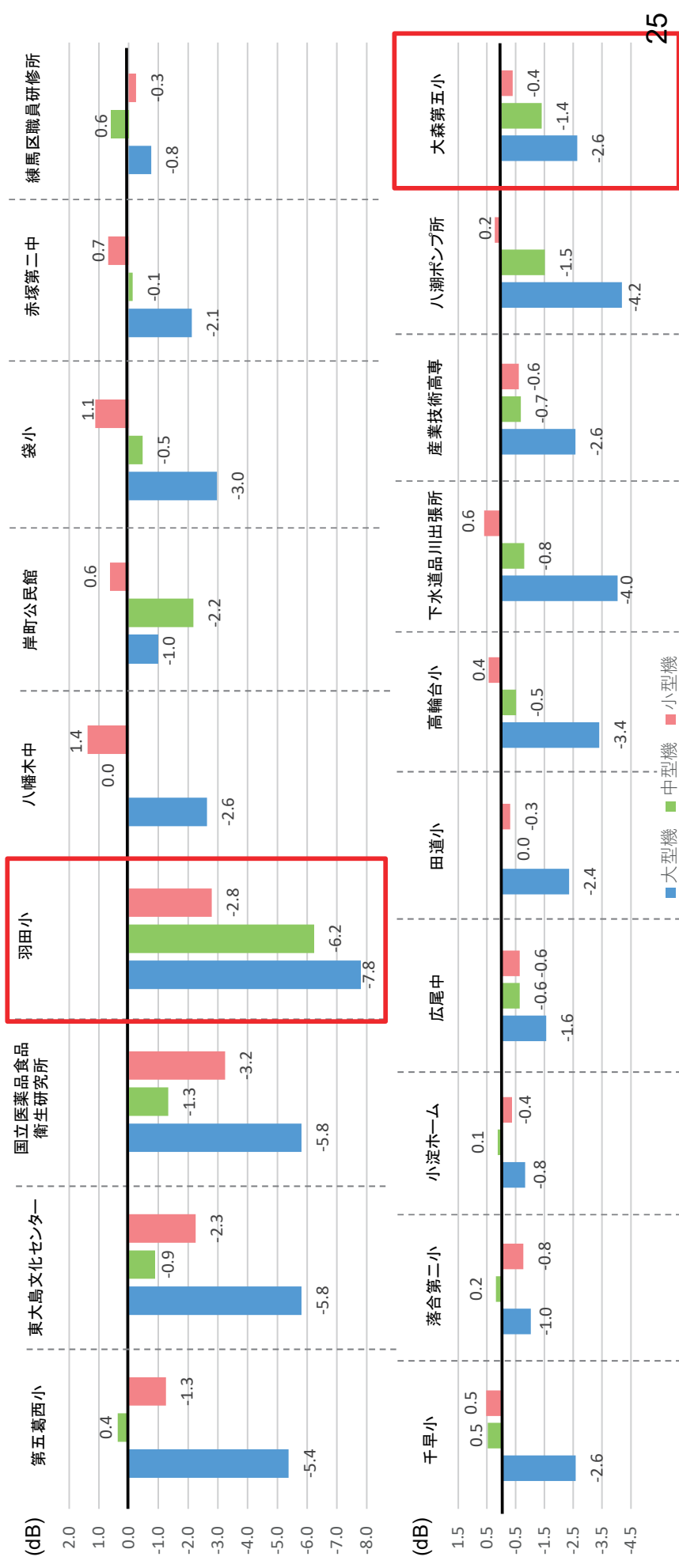
(参考)2019年1月1日～1月31日



(※)ヘリコプターを除いて集計しております。

- 機体サイズ別に低騒音機の使用による騒音軽減効果を分析した。
- ここではA350（大型）、B787（中型）、A321Neo（小型）、A320Neo（小型）を低騒音機としている。
- 測定局によるばらつきがあるものの離陸経路や着陸経路の空港に近い地域では騒音軽減効果が確認できている。特に、大型機において大きな騒音軽減効果が確認できている。

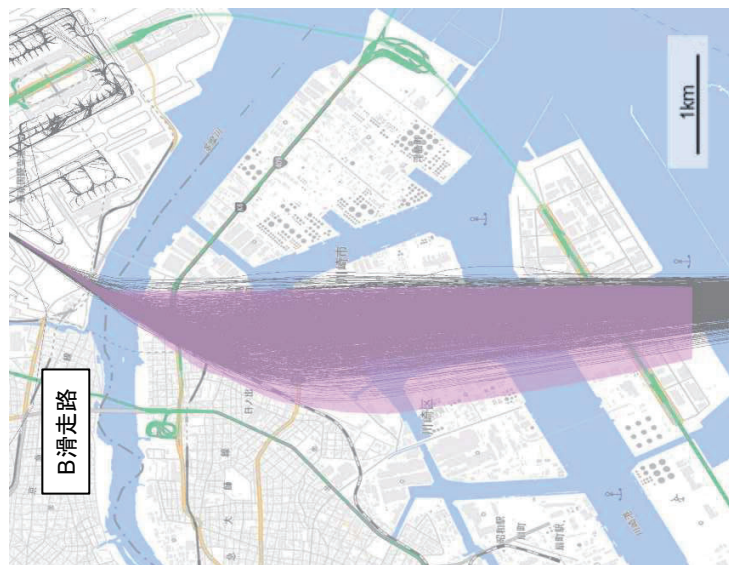
低騒音機とそれ以外の機体による違い



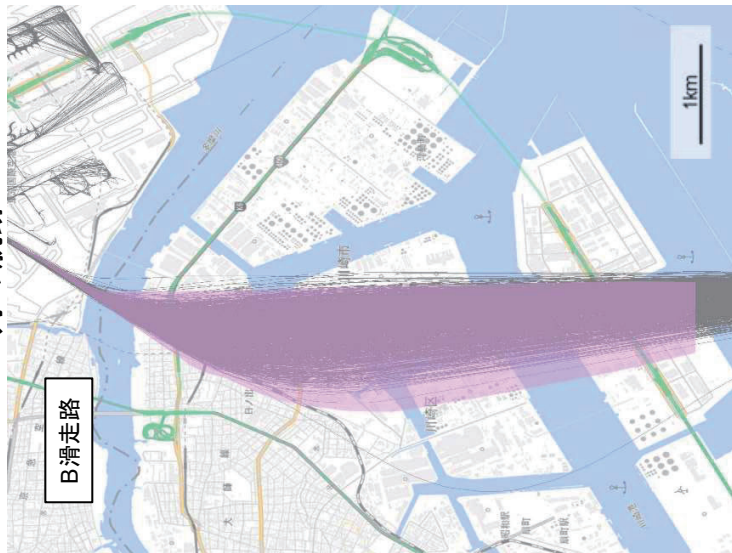
2023年7,8月新飛行経路の航跡(南風離陸(B滑走路))

- 全体的に想定経路の範囲内を飛行。
- 一部の航空機については、騒音軽減運航方式に従い、早めに旋回することが可能であったことから、想定経路よりも東側を飛行。

6月の航跡(参考)



7月の航跡



8月の航跡



【凡例】

- 想定される運航経路
(南風運用時B滑走路離陸)
- 黒色：航跡データ(実績)

【騒音軽減運航方式】

- B滑走路の離陸経路においては、騒音軽減運航方式として、可能な限り早期の旋回を開始する方式や急上昇方式を導入。
- 可能な限り早期の旋回開始
安全上支障のない範囲で、できるだけ早く旋回を開始することにより、住宅地の騒音を低減する方式。
- 急上昇方式
離陸直後の上昇を重視することで空港近くでの騒音影響を軽減する運航方式。

出典：国土地理院ウェブサイト
地理院地図KMLデータhttp://kmlnetworklink.gsi.go.jp/kmlnetworklink/kml/gsi_pale.kml をもとに作成

2023年7,8月新飛行経路の航跡(南風着陸(A/C滑走路))

- 全体的に想定経路の範囲内を飛行。
- 一部経路において悪天回避等により航跡が分散している。

6月の航跡(参考)



7月の航跡



8月の航跡



- 【凡例】
- 緑色 : 想定される運航経路 (南風運用時 A 滑走路到着 (好天時))
 - 青色 : 想定される運航経路 (南風運用時 A 滑走路到着 (悪天時))
 - 紫色 : 想定される運航経路 (南風運用時 C 滑走路到着 (好天時))
 - 黄色 : 想定される運航経路 (南風運用時 C 滑走路到着 (悪天時))
 - 黒色 : 航跡データ (実績)

出典：国土地理院ウェブサイト地理院地図KMLデータ
http://kmlnetworklink.gsi.go.jp/kmlnetworklink/kml/gsi_pale.kml をもとに作成

- 有識者や実務者等の関係者が一堂に会した「**落下物防止等に係る総合対策推進会議**」における**2018年3月のとりまとめ**を受け、落下物対策を**充実・強化**。
- 今後も、**関係者が一丸となって、落下物対策を充実**。

未然防止策の徹底

「落下物防止対策基準」の策定

本邦航空会社及び日本に乗り入れる外国航空会社に、落下物防止対策の事業計画への記載を義務づけ

- ・ 航空法施行規則の改正 (2018年8月) 通達発出 (2018年9月)
- ・ 施行：本邦社 (2019年1月15日)、外航社 (2019年3月15日)
- ・ 落下物防止対策基準の拡充 (2023年3月改正)

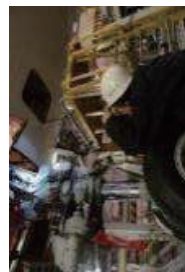


あらゆるチャネルを通じた未然防止策の徹底

- ① **対策事例をまとめた「落下物防止対策集」を作成**

・ 作成・公表 (2018年1月)

- ② 内外の航空会社に対して未然防止策を徹底



ICAOにおいて周知 (2018年6月8日)

駐機中の機体チェックの強化

- ① 外国航空機に対する検査を羽田空港、成田空港に重点化
- ② 空港管理者による新たなチェック体制の構築

- ・ 成田空港では2017年3月から、羽田空港では2019年3月から運用開始 (航空機検査官が対応)
- ・ 検査官のノウハウを活用し、検査実施者と補助要員から構成されるチームを編成し、月100機程度の機体チェックを実施。

事案発生時の対応強化

補償等の充実

- ① 被害者救済制度の拡充

- ・ 羽田乗り入れ便への加入の義務化 (60%→100%に引き上げ)
- ・ 全国の空港への横展開

- ② 補償費立替えの枠組みを構築

- ③ 見舞金制度の創設

- ・ 航空法施行規則の改正・公布 (2018年8月)
- ・ 所要の要領等作成済み
- ・ 運用開始：2019年夏ダイヤ (2019年3月31日)

航空会社に対する処分等

落下物の原因者である航空会社 (本邦社及び外航社) に対して処分等を行う。航空機の整備や落下物防止対策基準の遵守状況等を踏まえ措置する。

- ・ 本邦社：落下物事案にも適用される処分基準を策定 (2018年3月)
- ・ 外航社：本邦社に準ずる内容で対応

情報収集・分析の強化

- ① 落下物情報の収集強化 (空港事務所、警察)

- ・ 落下物処理要領を策定 (2017年6月)

- ② 落下物認定の確度向上のための技術力向上

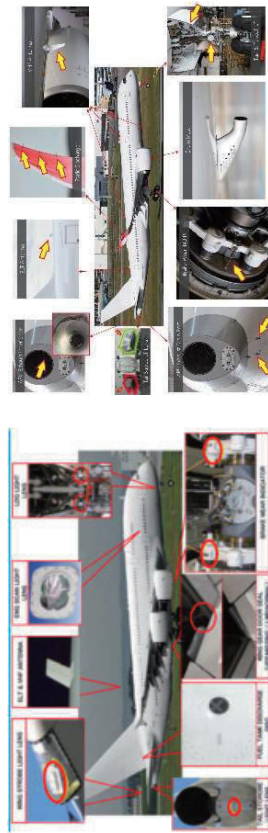
- ・ 氷塊の成分分析の精度向上

- ③ 外航社を含めた部品脱落の報告制度の拡充

- ・ 羽田についても報告制度の対象とAIPに掲載 (2017年11月)

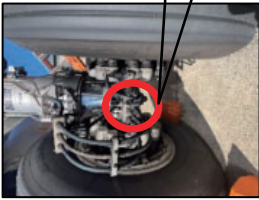
- 落下物の未然防止のため、各航空会社において、部品欠落が起こりやすい箇所の点検強化や点検を行う整備士等の意識向上のための取組が行われており、各航空会社の取組等については、他の航空会社やメーカー等との間で情報共有・水平展開を行っている。
- 部品欠落が発見された場合には、スクリーナーやシール等の小部品類であっても、航空会社において、メーカーと連携して原因究明・対策検討を行うとともに、航空局においても、これらのプロセスを随時監視・監督している。

教育訓練の強化等による点検精度・意識の向上



ハザードマップを活用した重点点検の徹底
部品欠落情報を踏まえた対策事例

航空会社においては、駐機中の機体を含めた徹底的な点検等により発見した部品欠落や他社の部品欠落情報も踏まえ、小部品類であっても、メーカーと連携して、再発防止策が進められている。

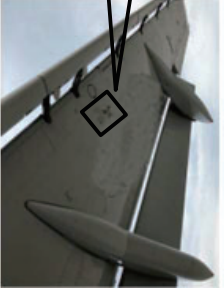


従来

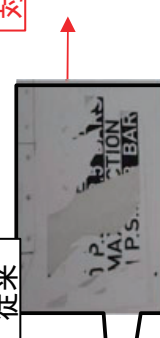


対策例

ラベルの縁(点線部)に樹脂を塗布することにより接着強化



従来



対策例

メーカーの確認を受けたうえで塗装に変更

燃料給油圧力制限のデジタルの塗装化
 (大きさ 1000cm²)

概要

- 羽田空港において、本邦・外国航空機を対象に、2019年3月から空港管理者(国)による部品欠落点検に特化した機体チェックを実施。
- 航空機の機体に精通した職員(航空機検査官職種や機体チェック研修を受講した者等)で構成されるチームにより実施。
- 新飛行経路運用開始に伴い、2020年度よりチェック要員を増員(2チーム→3チーム)するなど機体チェック体制を強化。
- 年間の実施目標機数は、1,300機程度(※)。

※羽田空港における1日の発着回数と同程度。

機体チェックの流れ



機体チェックの実施状況

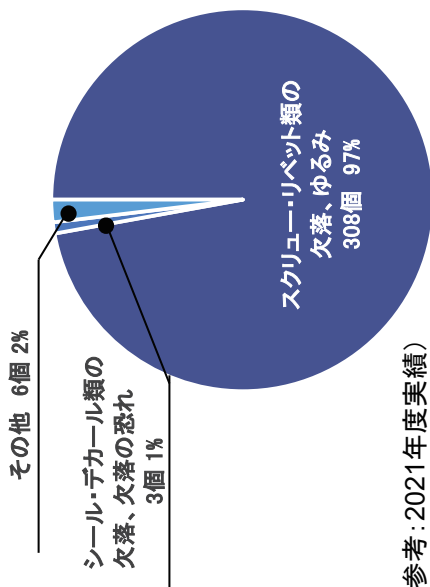
(2022年4月1日～2023年3月31日)

チェック機体数 1,385機

部品欠落を発見
100個

部品欠落になる恐れ
のあった状態を発見
217個

不具合別の割合 (計317個)



(参考:2021年度実績)
チェック機体数:1,426機
部品欠落を発見:122個
欠落になる恐れのあった状態を発見:92個

落下物防止対策基準の拡充（2022年10月、2023年3月適用）

- 近年発生した部品欠落事案等を踏まえ、メーカー等と連携し、当該事案の再発防止対策を国内外の航空会社に義務付けけるべく落下物防止対策基準の改正を実施。
- 引き続き落下物事案の未然防止・再発防止を図るため、メーカー等と連携し、落下物防止対策基準の充実・強化を図っていく。
- さらに、部品欠落の大部分をスクリーナー等の小部品類が占めていること等を踏まえて、小部品類も含めた欠落事例の情報収集・詳細分析等を通じて、落下物防止に資するさらなる対策策定に向けた取組を進めているところ。

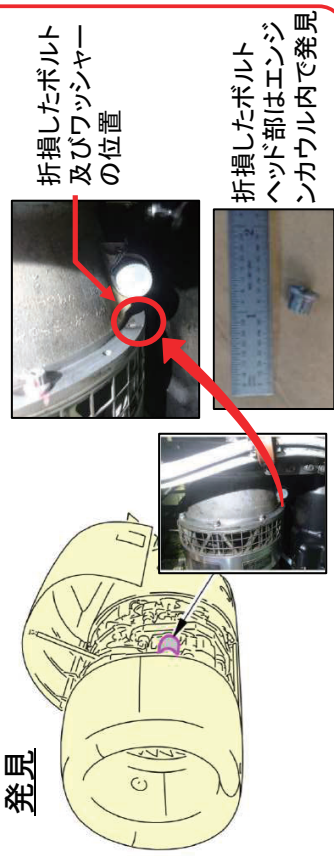
部品欠落発生

原因究明 対策検討

再発防止 徹底

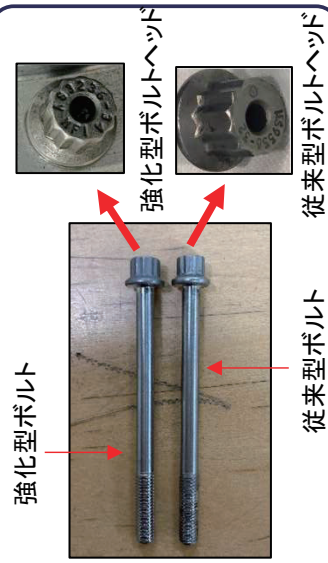
（追加対策1）ボーイング737型機のエンジン始動用モーターのワッシャー

□ エンジン始動用モーター取付ボルトのワッシャーの欠落を



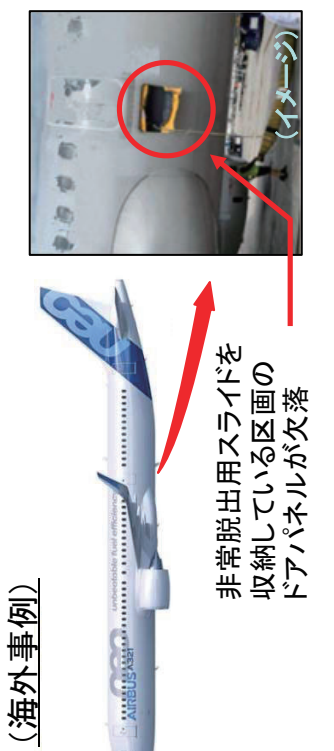
□ エンジンの振動により、始動用モーター取付ボルトに疲労破壊が発生し、当該部品が破断したことワッシャーの欠落に至ったと推定

□ 航空会社に対し、
材料の強度と疲労破壊への耐性を向上させた強化型ボルトへの交換を義務付け



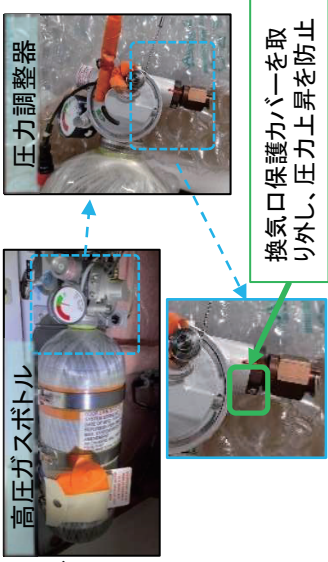
（追加対策2）エアバスA321型機の非常脱出スライドのパネル

□ 非常脱出用スライドの収納ドアパネルの欠落が発生



□ スライド展開膨張用の高圧ガスボトルから漏洩する少量の気体が蓄積し、圧力が上がることで、ドアパネルのロックが外れ、パネルの欠落に至ったと推定

□ 航空会社に対し、
気体が蓄積し圧力が上がらないよう、高圧ガスボトルの圧力調整器の改修を義務付け



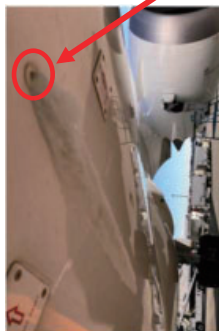
○ 氷塊落下防止対策については関係者が一丸となって未然防止に努めている。

○ 落下物防止対策基準においては、整備士やグランドハンドリング・スタッフ等による、氷塊落下が発生しやすい部位の重点的な整備・点検を義務付けている。

①ドレイン・バルブの清掃

□ 航空機内に溜まった液体などを排出するための抜き穴（ドレイン）と弁（バルブ）がゴミ詰まり等により正常に作動しないと飛行中に排水が凍結することがある。

□ 航空会社に対し、氷塊落下対策として定期的なドレイン・バルブの清掃を義務付け。（2018年9月）
（義務付け後、航空機からの氷塊落下は2022年11月末まで報告されていない。）



ドレイン・バルブ

②ドレイン・マストのヒーター機能の確認

□ 機内で不要となった飲料水等を機外へ放出するため、胴体の下に取り付けられている排水塔（ドレイン・マスト）について、装備されているヒーターが正常に作動しない場合、排水が凍結することがある。

□ 航空会社に対し、氷塊落下対策として、正常に作動するための定期的なヒーターの点検を義務付け。（2018年9月）
（義務付け後、航空機からの氷塊落下は2022年11月末まで報告されていない。）



ドレイン・マストのヒーター

2022年10月追加

③ランディングギア周辺の着氷・着雪の除去

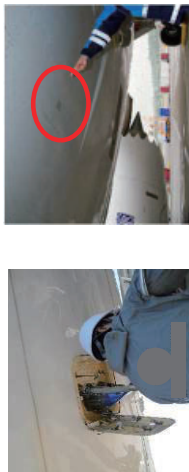
□ 出発空港において、降雪に伴い、出発準備中の前脚および主脚（ランディングギア）付近に着氷・着雪している可能性がある。

□ 航空会社に対し、氷塊落下対策として、出発前の整備時や地上作業時等において、ランディングギア周辺の着氷・着雪の除去を義務付け。（2022年10月）



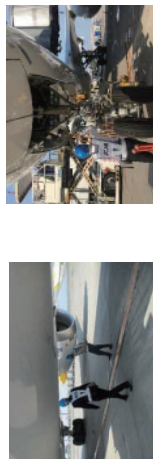
ランディングギア

④整備士やグランドハンドリング・スタッフ等に対し、着氷を防ぐための点検ポイントを周知徹底



落下物防止対策基準 において義務付け

⑤落下物対策基準に基づく対策に加え、羽田空港における国による機体チェックにおいて、着氷の有無を確認。



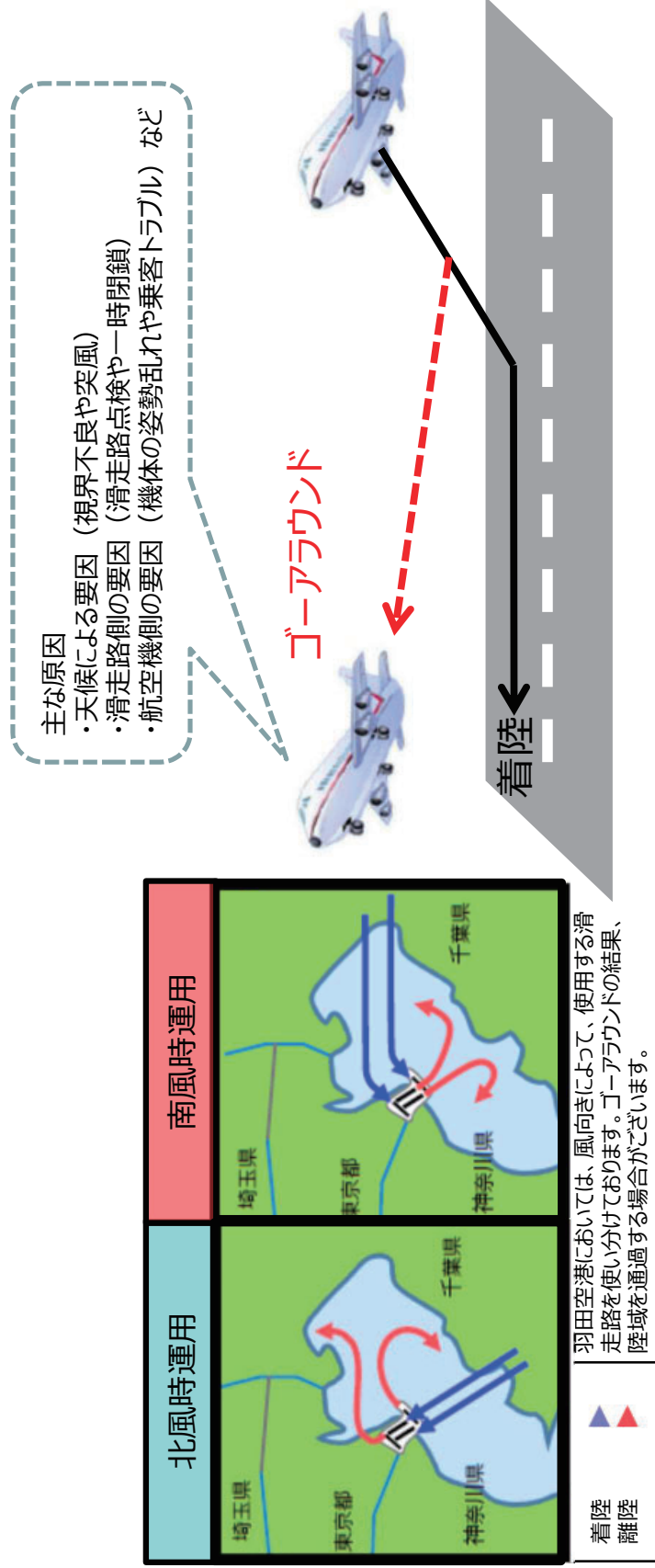
羽田空港におけるゴーアラウンド減少に向けた取り組み①

(地域の皆さまからのお声)

2020年12月25日付けで東京国際空港移転騒音対策連合協議会よりいただいた要望書のなかで、羽田空港周辺における環境影響等に関する要望として、「**ゴーアラウンド(※)の減少に向けて対策を講じて騒音影響の軽減に努めていただきたい。**」とお声を受け、国土交通省では減少に向けた取り組みを検討してまいりました。

※ゴーアラウンドとは・・・

着陸進入中の航空機が、悪天候による視界不良などの理由により、やむを得ず再度上昇して着陸をやり直すこと。



羽田空港におけるゴースアラウンド減少に向けた取り組み② (具体的な取り組み)

羽田空港における航空機の騒音軽減策として、ゴースアラウンド減少に向けた取り組みを実施。

◎ゴースアラウンド： 航空機が空港に安全に着陸するために、空港への着陸進入中に航空機の着陸態勢が整わないとパイロット又は管制官が判断した場合には、やむを得ず着陸をやり直した（ゴースアラウンド）うえで、再度着陸態勢を整え、安全に着陸します。

対策

◎滑走路離脱遅れへの対策
滑走路離脱遅れ対策の一つとして、早期に滑走路を離脱すべき旨をAIPに掲載。
※AIP（航空路誌）とは、国が発行する出版物で航空機の運航のために必要な恒久的的情報を収録したもの。

◎バードストライクへの対策

○爆音器
滑走路付近の草地等に設置し、プロパゲータスをタイマーでコントロールしながら一定間隔で爆発させ、その付近に飛来している鳥を威嚇し追い払う。



○デグス設置、アスファルト乳剤散布
・コアジサシ（国際希少野生動物種）の営巣形成を回避するため、デグスの設置やアスファルト乳剤散布を実施。



○草刈り
・鳥が住み着かないよう草丈を管理。
・ハト対策として、イサとなるカラスエンドウの実になる開花期に草刈りを実施。



○24時間バードパトロール
○空包や実包による追い払い



※空港内や離陸・着陸経路において鳥との衝突（バードストライク）が確認された場合、関係する滑走路の一時閉鎖を行い、滑走路上の点検を実施。

◎滑走路点検の工夫

羽田空港着陸後に部品欠落報告があった場合、滑走路上の部品の有無を確認するため、これまで直ちに滑走路を閉鎖して点検を行っていたが、現地で実証を行った結果を踏まえ、**小さな部品の欠落に対しては、できる限りの運航に影響が出ないようにタイミングを調整して点検を行うことで、ゴースアラウンド減少に向けた取り組みを行う。**

運用開始時期： 2022年1月1日～

(運用トライアル期間：2021年2月15日～2021年12月31日)

★開始前イメージ



★開始後イメージ



【要因別ゴースアラウンド発生回数】

	2020年度	2021年度	2022年度
着陸回数	112,991回	183,698回	206,553回
ゴースアラウンド発生回数(回数(着陸回数に対する割合))	309回(0.3%)	351回(0.2%)	501回(0.2%)
①天候による要因 (回数(ゴースアラウンド発生回数に対する割合))	96回(31%)	101回(29%)	136回(27%)
②滑走路側の要因 (回数(ゴースアラウンド発生回数に対する割合))	166回(54%)	178回(51%)	293回(59%)
部品欠落に伴う滑走路閉鎖	74回(24%)	24回(7%)	26回(5%)
バードストライクに伴う滑走路閉鎖	54回(18%)	91回(26%)	109回(21%)
先行到着機の滑走路離脱遅れ	15回(5%)	31回(9%)	80回(16%)
③航空機側の要因 (回数(ゴースアラウンド発生回数に対する割合))	47回(15%)	72回(20%)	72回(14%)

※ 千葉市・船橋市方面からD滑走路に着陸するルート(23)については、ゴースアラウンド後に東京都内陸域を通過しないことから本資料には記載しておりません。

【部品欠落に伴う滑走路点検回数】

	2020年度	2021年度	2022年度
即時点検	110回 (出発18回、到着92回)	58回 (出発30回、到着28回)	30回 (出発18回、到着12回)
調整点検	5回 (到着5回)	93回 (到着93回)	115回 (出発17回、到着98回)

※運用トライアル期間:2021.2.15～2021.12.31、正式運用:2022.1.1～

※即時点検:部品欠落報告があった場合、滑走路上の部品の有無を確認するため、これまで直ちに滑走路を閉鎖して行う点検調整点検:小さな部品の欠落に対して、できる限り運航に影響が出ないようにタイミングを調整して行う点検



- 羽田空港のアクセス利便性の向上を目的として、京急空港線引上線及びJR東日本羽田空港アクセス線を整備。
(図内①)
- 京急空港線引上線及びJR東日本羽田空港アクセス線が供用予定の2030年代前半を見据え、T1及びT2の延伸整備を進めるとともに(図内②)、令和4年度よりエプロン拡張 (人工地盤整備) の検討に着手し (図内③)、T1・T2ビル接続等による航空旅客の更なる利便性向上を目指す。
- 旧整備場地区は、地盤が低く豪雨時には冠水が発生し、空港運用に支障を来している。また、機能拡充に向けて、駐機場配置の見直しを進めている。駐機場整備に合わせて用地嵩上げを行うと共に、既存施設の再編集約を行う。
(図内④)

用地嵩上げによる冠水解消
駐機場整備により、利便性の高い時間に就航することが可能となり、旅客利便性が向上

写真出典：関東地方整備局東京空港整備事務所より

エプロン：航空機への旅客、郵便物あるいは貨物の積み卸し、給油、駐留又は整備のために設けられる区域

羽田空港合同企業説明会の概要(2023.9.30)

説明会の概要

- 日時・場所： 2023年9月30日(土) 10時～16時 / 場所：ベルサール羽田空港 HALL
- 主催： 羽田空港 地上支援業務対策WG
- 協力： 東京空港事務所／東京都都市整備局／日本空港ビルデング／東京国際空港ターミナル
住友不動産商業マネジメント
- 内容： 羽田空港でグランドハンドリングや航空保安検査を実施する企業等が、会社概要や
業務内容等を説明(各社ブース設置) ※企業見学会の開催あり
- 参加方法： 参加費無料、予約不要
- 参加企業： 23社
- 周知方法： ①ホームページ等：羽田空港、SNS(フェイスブック、インスタグラム)、大田区、空の日フェスティバル、東京航空局
②案内チラシ配布：ハローワーク大森及び近隣のハローワーク、東京都、大田区及び出張所、品川区就業センター
③案内の情報提供：空港グランドハンドリング協会、航空専門学校、高等学校
④ターミナルビル内デジタルサイネージ
- 来場者数： 来場者：261人 各ブースの延べ訪問者：564人



参加企業

【グランドハンドリング15社】ANAIエアポートサービス／ENEOSスカイサービス／コノイケ・エアポートサービス／コスモ企業／三愛オリ／サンコー・エア・セルテック
サンヨー・エアポートサービス／CKTS／ジャパン・エアポート・グランドハンドリング／JALグランドサービス／スイスポートジャパン／東京国際エアカーゴターミナル
羽田空港サービスグループ／羽田ターミナルサービス／メィワスカイサポート

【航空保安検査8社】ALSOK常駐警備／ANASカイルサービス／航空保安事業センター／サンエス警備保障／ジェイ・エス・セン／全日警／にしい

- ・実施日：2023年2月21日（火） 13時30分-15時05分
- ・対象：大田区立大森第五小学校 5年生 60名
- ・講師：羽田空港で働く現役スタッフ
（航空整備士、グラウンドハンドリング、グランドスタッフ、航空管制官）

会場

体育館

プログラム

①羽田空港の紹介

- ・講師紹介
- ・羽田空港の概要を説明
- ・羽田空港の各職種を紹介
- ・記念撮影

羽田空港の紹介（CAB）



航空整備士（SNJ）



航空管制官（CAB）



ゲラントスタッフ（ANA）



ゲラントハンドリング（JAL）



生徒と講師の皆様

- ・実施日：2023年3月10日（金）13時35分-15時25分
- ・対象：大田区立羽田中学校1，2年生 113名
- ・講師：羽田空港で働く現役スタッフ
(客室乗務員、航空整備士、グランドスタッフ、グランドハンドリング、航空管制官)

会場	プログラム	
体育館	①羽田空港の紹介	・講師紹介 ・羽田空港の概要を説明 ・羽田空港の各職種を紹介
	②各職種の仕事紹介	※各職種ごとに5クラスに分かれて実施 (50分) ・仕事内容を深掘り紹介
教室		



講師の皆様



羽田空港の紹介 (CAB)



グランドスタッフ (ANA)



客室乗務員 (AIRDO)



グランドハンドリング (SKY)



航空整備士 (リジッドI7)



航空管制官 (CAB)

要 請 書

－羽田空港で発生した航空機事故に関する要請－

令和 6 年 月 日

東京国際空港（羽田空港）移転騒音対策連合協議会

(案)

国土交通大臣 齊藤 鉄夫 様

羽田空港周辺（大田区大森東地区・大森西地区・入新井地区・糀谷地区・羽田地区）の住民で組織する当協議会は、航空機騒音などから地域住民の生活環境を守る立場から、これまで沖合展開事業などに協力してきました。

令和２年３月に運航が始まった、「羽田空港の機能強化」に伴う南風運用時の一部時間帯におけるＢ滑走路西向き離陸については、地域住民に更なる不安と騒音被害を及ぼしています。

また、市街地上空を飛行するゴーアラウンドやヘリコプターの騒音にも、地域住民は日常的に悩まされております。

このような中、令和６年１月２日に発生した日本航空機と海上保安庁機の衝突事故は、昭和５７年に発生した日航機の羽田沖墜落事故を想起させるものであり、地域住民にとっては、改めて航空機事故の恐怖と航空の安全に対する不信感を抱かざるを得ないものであります。

貴職におかれましては、再度、航空機の安全運航の原点を認識するとともに、羽田空港における事故再発防止の対策を講じるなど、地域住民の不安を払拭する取組みを行うよう強く要請いたします。

令和６年 月 日

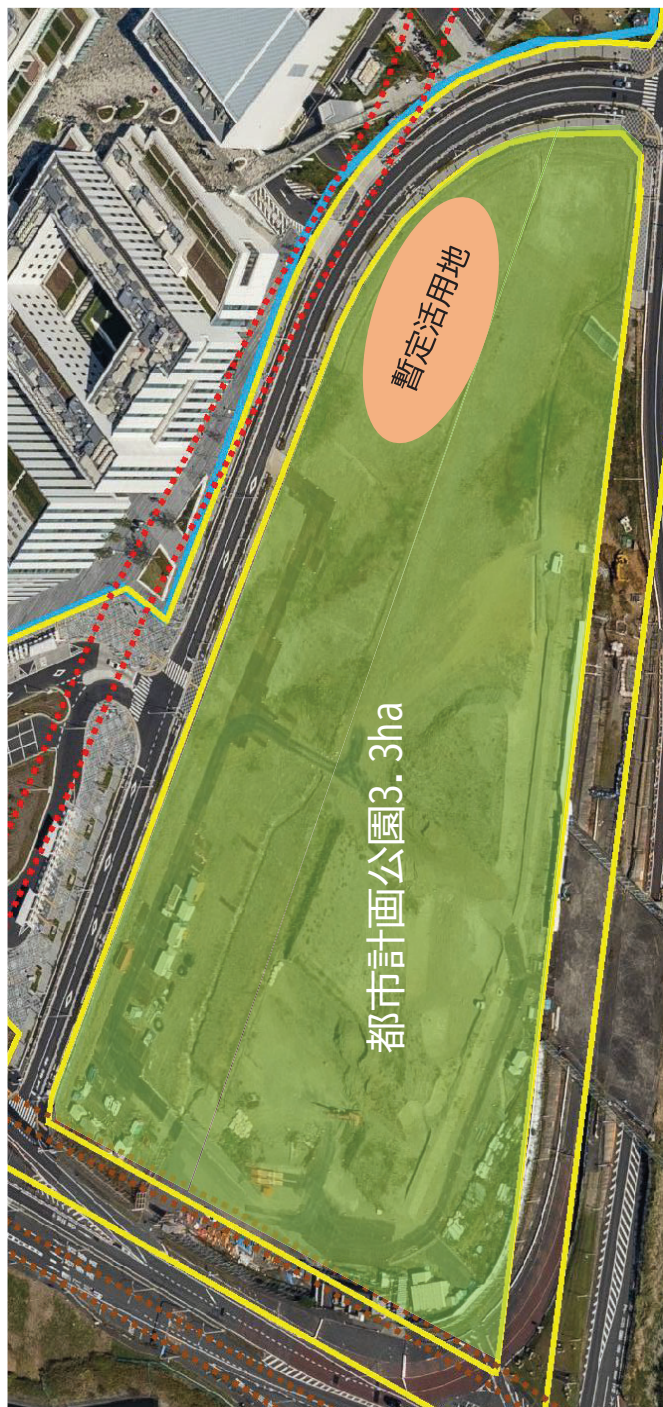
東京国際空港（羽田空港）移転騒音対策連合協議会

会長 神山 忠行

1 都市計画公園

都市計画変更の概要

- ・令和5年12月25日告示
- ・種別の変更
(近隣公園→地区公園)
- ・面積の変更
(約2.0ha → 約3.3ha)



暫定活用の様子

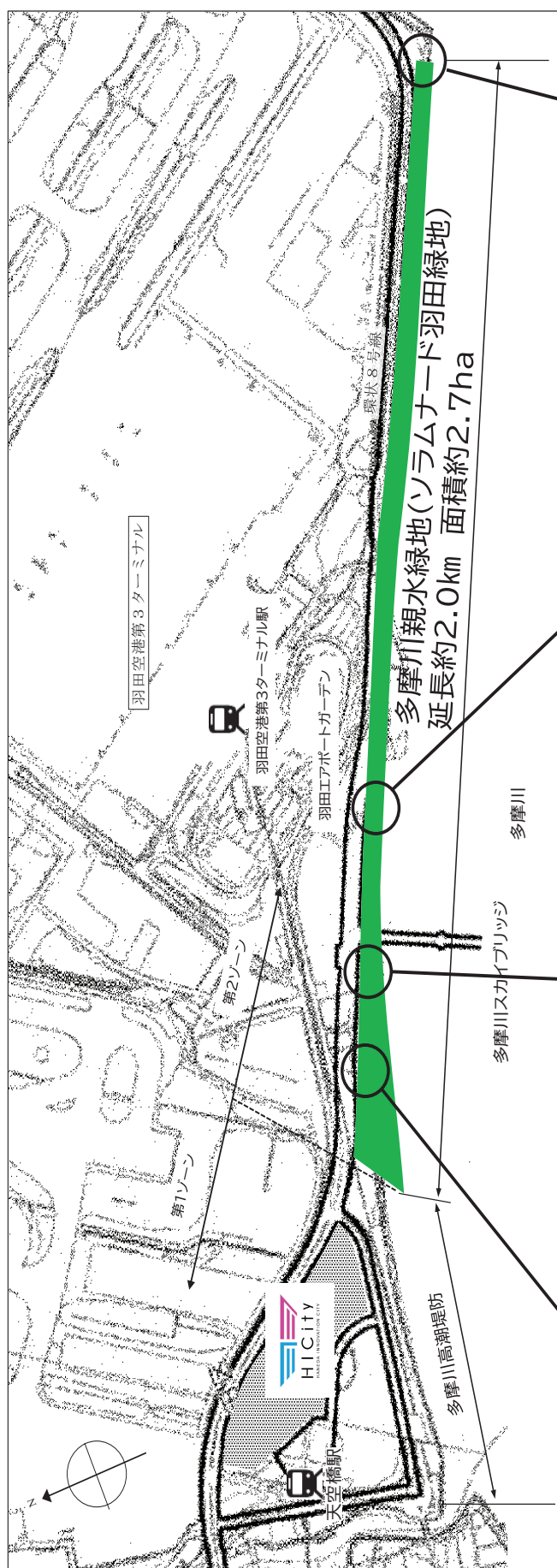


□都市計画公園・ソラムナード羽田緑地□

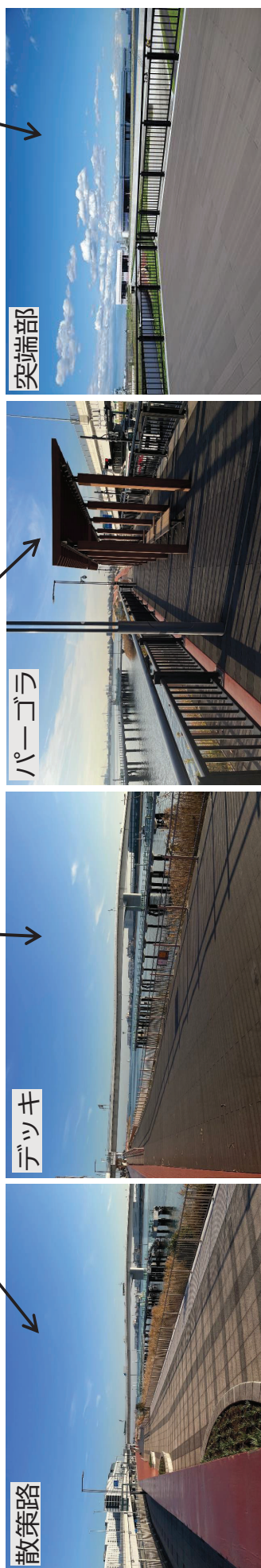
資料5-1

2 ソラムナード羽田緑地

全面供用開始（令和6年4月1日）



【現地の様子】



資料 5-2

1月末OPEN



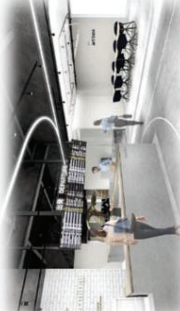
VR体験「みらいのアソビバ」



マルシェ

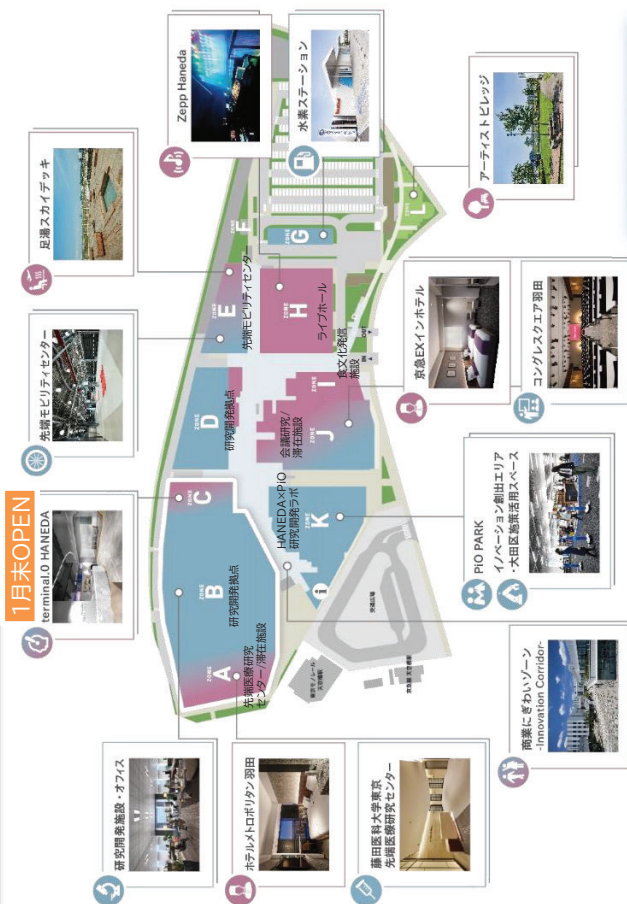
- 令和5年11月16日に羽田イノベーションシティ グランドオープン
- 11月17日～19日にかけて記念イベント「Grand Opening Event ⅱ」を開催
- 先端技術と文化が融合した多種多様なコンテンツを展開
- 飲食店、企業、自治体によるマルシェが38地域から出店

リニア C
リニア A



terminal.0

- 令和5年10月2日ZoneAに「藤田医科大学東京先端医療研究センター」が開設
- 令和5年10月17日ZoneAに「ホテルメトロポリタン羽田」が開業
- 令和6年1月30日ZoneCに羽田空港の課題解決に異業種連携で取り組む研究開発拠点「terminal.0」が開業



○自動運転バスの取り組み

□複数車種による自動運転バスの実証実験を実施



MiCa

OPIO PARKの利用状況、イベント実績



HANEDA共創
プラットフォーム

超専門技術三二展示会

海外政府機関等との連携
共同イベントの開催

- 区企業等のチャレンジを支援する「HANEDA共創プラットフォーム」
- 現在3つのグループが活動中。産業振興協会が事務局を担う。
- 高度なものづくり技術に特化したミニ展示会をこれまで5回開催。
- 海外政府機関等の視察受け入れ、共同イベント、区外組織との連携。

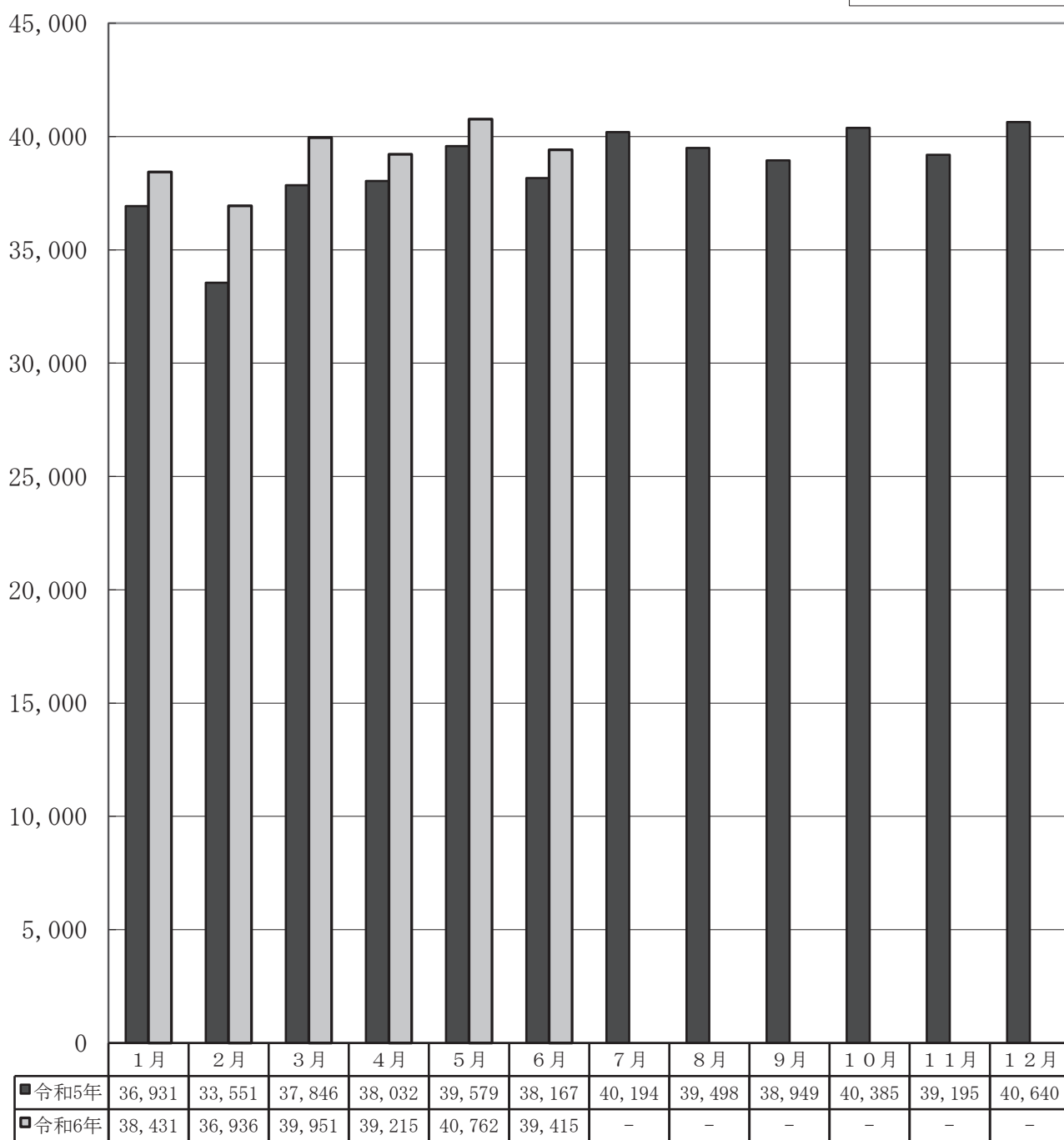
(2) 東京国際空港騒音対策委員会
(第105回 8月29日開催)

第 105 回 東京国際空港騒音対策委員会

委 員 名 簿	補佐委員名簿
大田区長	国土交通省 航空局 航空ネットワーク部 首都圏空港課 東京国際空港環境企画調整室長
大田区議会議長	国土交通省 航空局 航空ネットワーク部 航空戦略室 空港周辺活性化推進室長
品川区長	国土交通省 東京航空局 東京空港事務所 次長
品川区議会議長	国土交通省 東京航空局 東京空港事務所 総務部長
東京都 環境局 環境改善部長	国土交通省 東京航空局 東京空港事務所 管制保安部長
公益財団法人 東京都環境公社 東京都 環境科学研究所 環境資源研究科長	国土交通省 東京航空局 東京空港事務所 環境・地域振興課長
日本航空株式会社 運航本部長	
全日本空輸株式会社 オペレーションサポートセンター長	
大田区 大森東地区 自治会連合会会長	
大田区 大森西地区 自治会連合会会長	
大田区 入新井地区 自治会連合会会長	
大田区 糎谷地区 自治会連合会会長	
大田区 羽田地区 町会連合会会長	
品川区 大井第一町会連合会会長	
品川区 大井第一町会連合会副会長	
一般財団法人 空港振興・環境整備支援機構 常務理事	
国土交通省 東京航空局 次長	
国土交通省 東京航空局 東京空港事務所 東京国際空港長	

イ. 東京国際空港離着陸機数調書

■ 令和5年 ■ 令和6年



	令和5年(1～12月)	令和6年(1～6月)
総機数	462,967	234,710
月平均	38,580	39,118
日平均	1,268	1,289

口．東京国際空港滑走路使用状況調書

			令和5年（1月～12月）		令和6年（1月～6月）	
	滑走路		機数	%	機数	%
離 陸	A 滑走路	16R	49,351	21.32	19,793	16.87
		34L	0	0.00	0	0.00
	B 滑走路	22	10,236	4.42	3,901	3.32
		04	31	0.01	11	0.01
	C 滑走路	16L	38,595	16.67	15,281	13.02
		34R	57,424	24.80	33,701	28.72
	D 滑走路	23	0	0.00	2	0.00
		05	75,845	32.76	44,661	38.06
計			231,482		117,350	
着 陸	A 滑走路	16R	7,192	3.11	2,769	2.36
		34L	91,751	39.64	54,927	46.80
	B 滑走路	22	55,412	23.94	21,839	18.61
		04	0	0.00	1	0.00
	C 滑走路	16L	15,098	6.52	5,844	4.98
		34R	39,170	16.92	23,032	19.63
	D 滑走路	23	22,862	9.88	8,948	7.62
		05	0	0.00	0	0.00
計			231,485		117,360	
合計			462,967		234,710	

ハ. 東京国際空港深夜・早朝時間帯における

A・B滑走路使用状況調書

令和5年分(1月～12月)

	出 発 機			到 着 機		
月別	種別		理 由	種別		理 由
	国際	国内		国際	国内	
1月	10	0	C滑走路閉鎖	73	10	C滑走路閉鎖、到着予想時刻遅延
2月	1	0	C滑走路閉鎖	107	8	C滑走路閉鎖、到着予想時刻遅延
3月	12	2	C滑走路閉鎖、D滑走路閉鎖、海上保安業務	123	5	C滑走路閉鎖、D滑走路閉鎖、自衛隊業務、予測着陸時刻遅延
4月	101	0	C滑走路閉鎖	86	0	C滑走路閉鎖
5月	70	0	C滑走路閉鎖	111	18	C滑走路閉鎖、到着予想時刻遅延
6月	62	0	C滑走路閉鎖	114	9	C滑走路閉鎖、到着予想時刻遅延
7月	137	0	C滑走路閉鎖	69	1	C滑走路閉鎖、到着予想時刻遅延
8月	168	0	C滑走路閉鎖	72	24	C滑走路閉鎖、D滑走路閉鎖、到着予測時刻遅延
9月	70	0	C滑走路閉鎖	164	34	C滑走路閉鎖、到着予想時刻遅延
10月	23	0	C滑走路閉鎖	154	1	C滑走路閉鎖、到着予想時刻遅延
11月	31	22	C滑走路閉鎖	158	22	C滑走路閉鎖、D滑走路閉鎖、予測着陸時刻遅延
12月	30	0	C滑走路閉鎖	183	7	C滑走路閉鎖、D滑走路閉鎖
計	715	24		1,414	139	

※深夜・早朝時間帯とは23:00～06:00を指す。

ハ. 東京国際空港深夜・早朝時間帯における

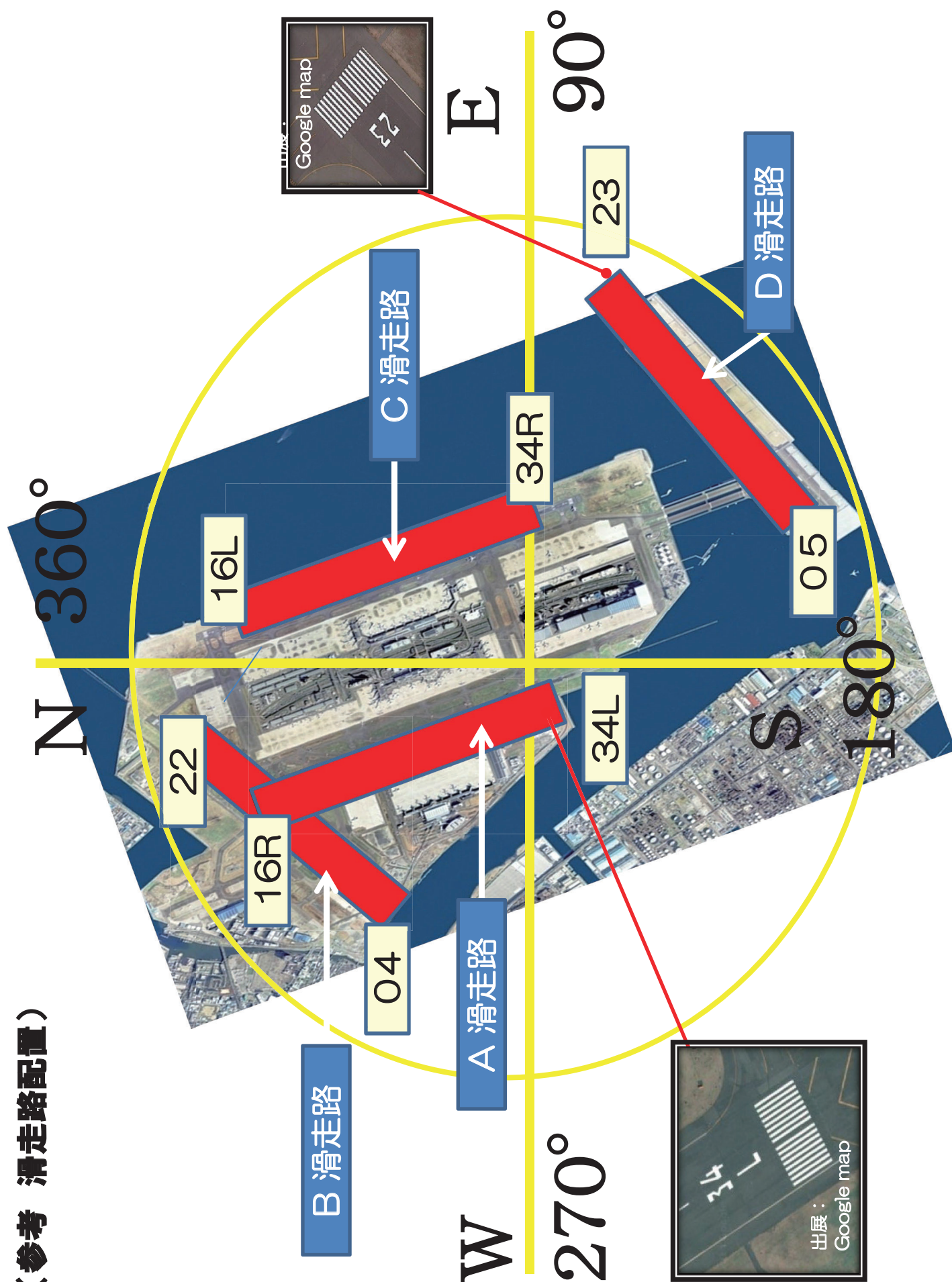
A・B滑走路使用状況調書

令和6年分(1月～6月)

	出 発 機			到 着 機		
月別	種別		理 由	種別		理 由
	国際	国内		国際	国内	
1月	109	11	C滑走路閉鎖、D滑走路閉鎖	282	141	C滑走路閉鎖、D滑走路閉鎖
2月	6	0	C滑走路閉鎖	191	33	C滑走路閉鎖、D滑走路閉鎖、降雪による影響
3月	31	0	C滑走路閉鎖、D滑走路閉鎖	123	3	C滑走路閉鎖、D滑走路閉鎖、到着予測時刻遅延
4月	43	0	C滑走路閉鎖	137	0	C滑走路閉鎖、到着予想時刻遅延
5月	78	0	C滑走路閉鎖	175	10	C滑走路閉鎖、D滑走路閉鎖、到着予測時刻遅延
6月	62	0	C滑走路閉鎖	172	8	C滑走路閉鎖、到着予想時刻遅延
7月						
8月						
9月						
10月						
11月						
12月						
計	329	11		1,080	195	

※深夜・早朝時間帯とは23:00～06:00を指す。

(参考 滑走路配置)



ニ. 成田国際空港からのダイバート調書

令和5年(1月～12月)

番号	到着日	機種	着陸時刻	滑走路	出発日	離陸時刻	理由	行先
1	R5.1.25	B763	11:36	34R	R5.1.25	15:00	成田空港悪天候のため	成田国際空港
2	R5.2.1	B788	17:13	22L	R5.2.1	19:37	成田空港悪天候のため	成田国際空港
3	R5.2.1	A321	14:56	23L	R5.2.1	17:39	成田空港悪天候のため	成田国際空港
4	R5.3.14	B788	20:06	34L	R5.3.18	8:35	機材故障のため	スカルノハッタ国際空港
5	R5.3.22	B738	7:29	34L	R5.3.22	11:26	成田空港悪天候のため	成田国際空港
6	R5.3.31	B789	19:49	23L	R5.4.2	10:21	機材故障のため	ロサンゼルス国際空港
7	R5.5.6	B77W	16:35	23L	R6.5.6	20:03	成田空港悪天候のため	成田国際空港
8	R5.5.8	B77L	7:02	34L	R6.5.8	10:35	成田空港悪天候のため	成田国際空港
9	R5.9.20	B748	19:00	34R	R6.9.21	8:29	成田空港悪天候のため	成田国際空港
10	R5.9.20	B772F	18:41	34R	R6.9.20	20:33	成田空港悪天候のため	成田国際空港
11	R5.10.5	A359	1:03	34R	R6.10.5	4:00	機材故障のため	ヘルシンキ・ヴァンター 国際空港

令和6年(1月～6月)

番号	到着日	機種	着陸時刻	滑走路	出発日	離陸時刻	理由	行先
1	R6.5.11	A359	2:51	34L	R6.5.11	11:52	機材故障のため	クアラルンプール 国際空港

イ. 令和6年度環境対策事業予算
(東京国際空港)

単位: 千円(国費)

項	目	令和5年度	令和6年度	備	考
教育施設等騒音防止対策事業		0	0		
住宅騒音防止対策事業		28,624	16,616		
移転補償事業		0	0		
生活保護世帯電気代補助		590	810		
合	計	29,214	17,426		

口. 東京国際空港住宅騒音防止対策事業実績一覧表

単位:千円

年 度	区 分	未 実 施 工 事			告示日後対策	更新工事①	更新工事②	更新工事③	更新工事④	合 計	
		1・2室工事	全室工事	計							
S50～S53	件数	2,254	0	2,254	0	0	0	0	0	2,254	(未実施・告示日後)
	事業費	3,895,771	0	3,895,771	0	0	0	0	0	3,895,771	(更新工事①・②・③・④/台数)
	国費	3,739,782	0	3,739,782	0	0	0	0	0	3,739,782	
S54～R4	件数	0	6,107	6,107	113	8,013	4,120	494	0	6,220	(未実施・告示日後)
	事業費	0	11,047,989	11,047,989	331,219	3,255,549	1,003,964	150,099	0	12,627	(更新工事①・②・③・④/台数)
	国費	0	10,964,931	10,964,931	285,833	2,169,114	617,460	57,581	0	15,788,820	
R5	件数	0	0	0	0	1	8	19	18	0	(未実施・告示日後)
	事業費	0	0	0	0	155	2,599	8,707	3,526	46	(更新工事①・②・③・④/台数)
	国費	0	0	0	0	76	894	2,355	1,254	14,987	
合 計	件数	2,254	6,107	8,361	113	8,014	4,128	513	18	8,474	(未実施・告示日後)
	事業費	3,895,771	11,047,989	14,943,760	331,219	3,255,704	1,006,563	158,806	3,526	12,673	(更新工事①・②・③・④/台数)
	国費	3,739,782	10,964,931	14,704,713	285,833	2,169,190	618,354	59,936	1,254	19,699,578	
										17,839,280	

八. 令和6年度住宅騒音防止対策事業実施計画 (東京国際空港)

単位:千円

区	分	工	法	件	数	事	業	費	国	費	備	考		
未	実	施	AB工法新規		0		0		0					
			AB工法追加		0		0		0					
			C工法		0		0		0					
			小	計	0		0		0					
更	新	工	事	①		2	362		218					
更	新	工	事	②		13	2,353		1,326					
更	新	工	事	③		64	11,584		6,144					
更	新	工	事	④		93	16,833		8,928					
告	示	日	後	策	AB工法	0	0		0					
					C工法	0	0		0					
					小	計	0		0		0			
合					計		31,132		16,616					

二. 東京国際空港教育施設等騒音防止対策事業実績及び計画一覧表(国費)

単位:千円

補助事業者名	区分	5 条 施 設														6条施設		R4年度末		R5年度		R6年度							
		保育所		幼稚園		小学校		中学校		工業高専		病院		その他		計		共同利用施設		実施累計		実績		実績累計		実施計画			
		件数	金額	件数	金額	件数	金額	件数	金額	件数	金額	件数	金額	件数	金額	件数	金額	件数	金額	件数	金額	件数	金額	件数	金額	件数	金額		
大田区	件数	0		2		11		3		0		0		0		0		16		10		26		0		26		0	
	金額	0	34,375	0	34,375	1,128,960	1,128,960	513,747	513,747	0	0	0	0	0	0	0	1,677,082	1,677,082	364,228	364,228	2,041,310	2,041,310	0	0	2,041,310	2,041,310	0	0	0
品川区	件数	0		6		11		5		0		0		0		0		22		0		22		0		22		0	
	金額	0	13,887	0	13,887	1,352,666	1,352,666	849,530	849,530	0	0	0	0	0	0	0	2,216,083	2,216,083	0	0	2,216,083	2,216,083	0	0	2,216,083	2,216,083	0	0	0
川崎市	件数	0		0		1		1		0		0		0		0		2		0		2		0		2		0	
	金額	0	0	0	0	165,571	165,571	312,949	312,949	0	0	0	0	0	0	0	478,520	478,520	0	0	478,520	478,520	0	0	478,520	478,520	0	0	0
東京都	件数	0		0		0		0		1		0		0		0		1		0		1		0		1		0	
	金額	0	0	0	0	0	0	0	0	387,067	387,067	0	0	0	0	0	387,067	387,067	0	0	387,067	387,067	0	0	387,067	387,067	0	0	0
私 立	件数	9		4		0		0		0		5		5		23		23		0		23		0		23		0	
	金額	69,703	134,301	0	134,301	0	0	0	0	0	0	813,984	813,984	104,470	104,470	1,122,458	1,122,458	0	0	1,122,458	1,122,458	0	0	1,122,458	1,122,458	0	0	0	
合 計	件数	9		12		23		9		1		5		5		64		64		10		74		0		74		0	
	金額	69,703	182,563	2,647,197	2,647,197	1,676,226	1,676,226	387,067	387,067	813,984	813,984	104,470	104,470	5,881,210	5,881,210	6,245,438	6,245,438	0	0	6,245,438	6,245,438	0	0	6,245,438	6,245,438	0	0	0	

※ 上段 新規のみ
下段 機能回復件数

木. 令和6年度 東京国際空港 空港環境整備対策事業計画

令和 6 年 8 月

一般財団法人 空港振興・環境整備支援機構

令和6年度事業実施計画

一般財団法人 空港振興・環境整備支援機構

事業	事業の概要	計画数	予算額 (千円)
1. 巡回健康診断事業			10,100
	・東京国際空港周辺において、航空機騒音地域内住民の健康の維持増進を図るため、無料の健康診断を実施する。	7会場 (大田区6、品川区1)	1,600名 10,100
2. 教育施設・共同利用施設等資器材整備事業			301
	・東京国際空港周辺における学校等の教育施設で活用する資器材の整備に助成する。	1施設	301
	・東京国際空港周辺における共同利用施設等で活用する資器材の整備に助成する。	0施設	0
3. 空港周辺地域活性化事業			3,520
	・東京国際空港周辺において、地方公共団体が実施する空港周辺地域活性化に寄与する事業に助成する。 ・「青少年育成の空港見学会バスの借り上げ」、「大井第一町会連合会さくらまつり」等 全9事業	7機関 (9事業)	3,520
合 計		[1. + 2. + 3.]	13,921

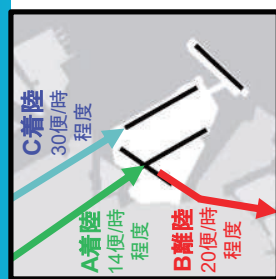
羽田空港の新飛行経路の 運用状況について

2024年8月29日

国土交通省航空局

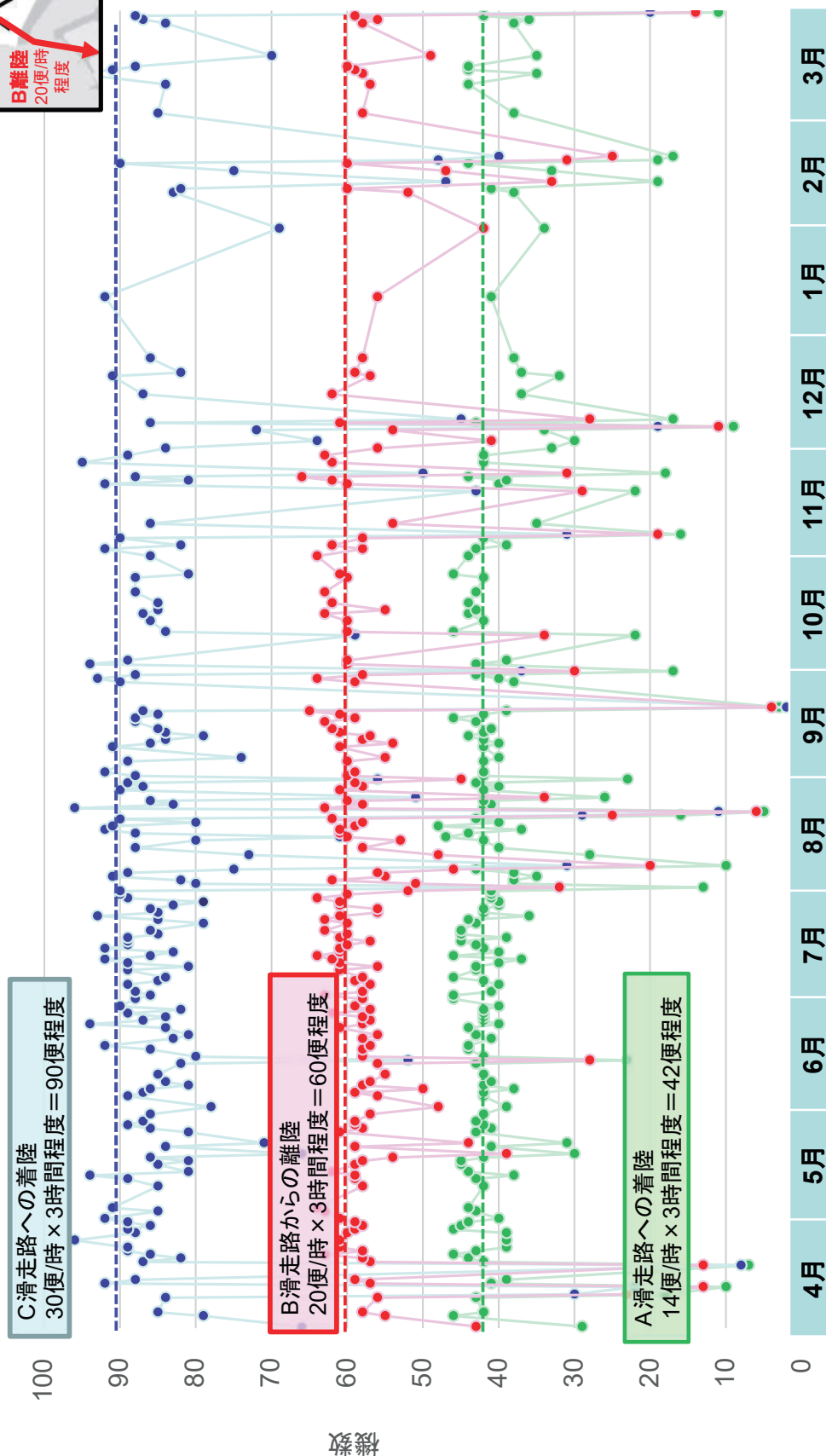
航空ネットワーク部首都圏空港課

羽田空港の新経路運用状況(2023年4月1日～2024年3月31日)



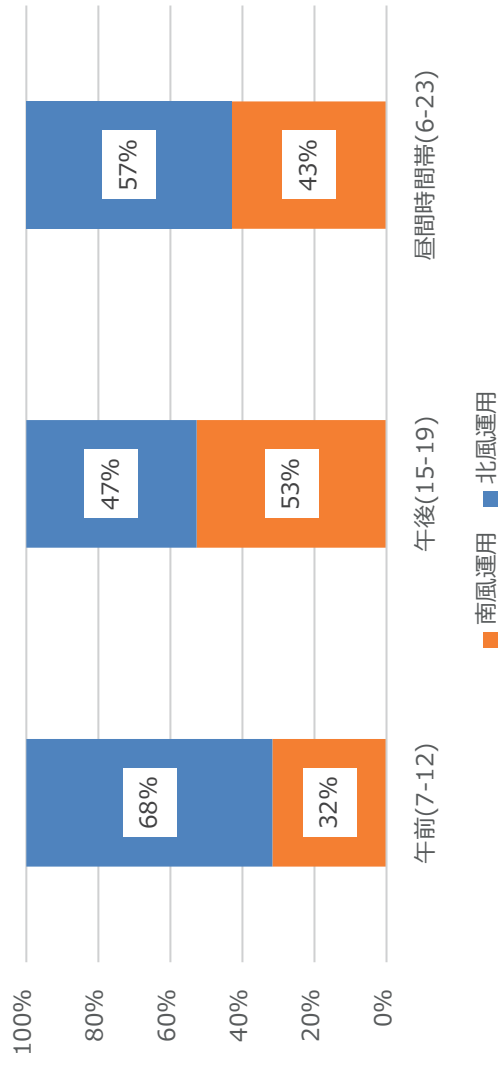
南風時新飛行経路の運用時間
15～19時のうち3時間程度

南風時新飛行経路運航実績

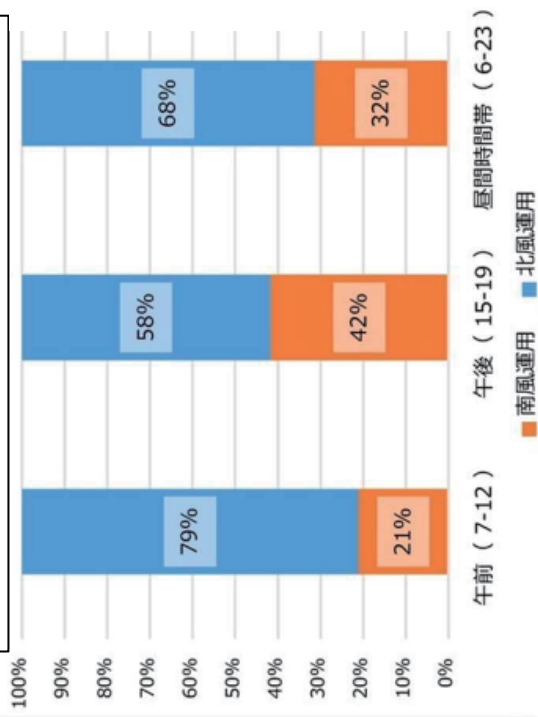


2023 4/1-2024 3/31 北風・南風の運用割合

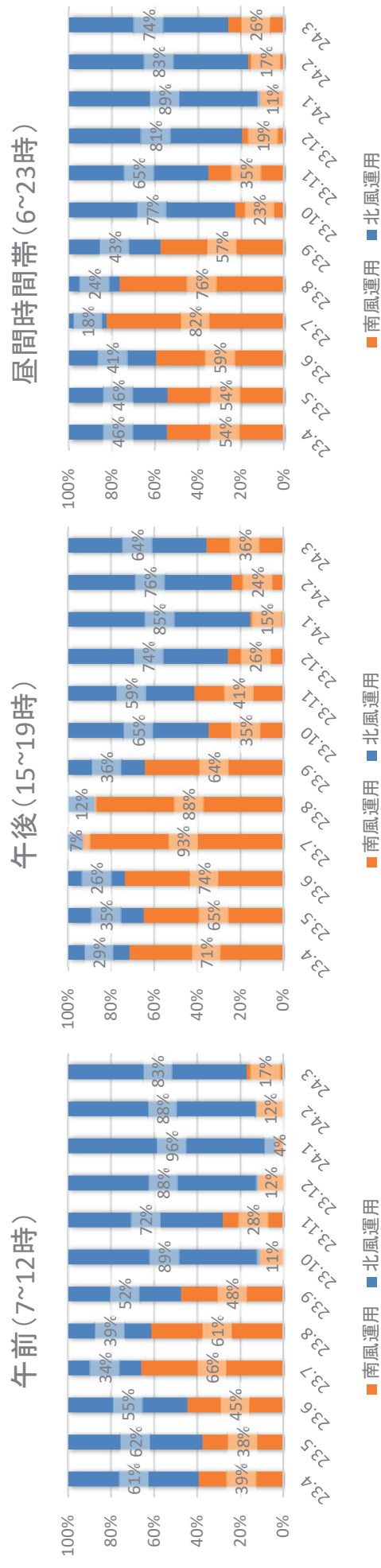
2023 4/1-2024 3/31 の実績(年間)



参考 2016-18年の3カ年平均
※第6フェーズ住民説明会資料より



2023 4/1-2024 3/31 の実績(月別)



羽田空港就航機種割合(2023年4月1日～2024年3月31日実績)

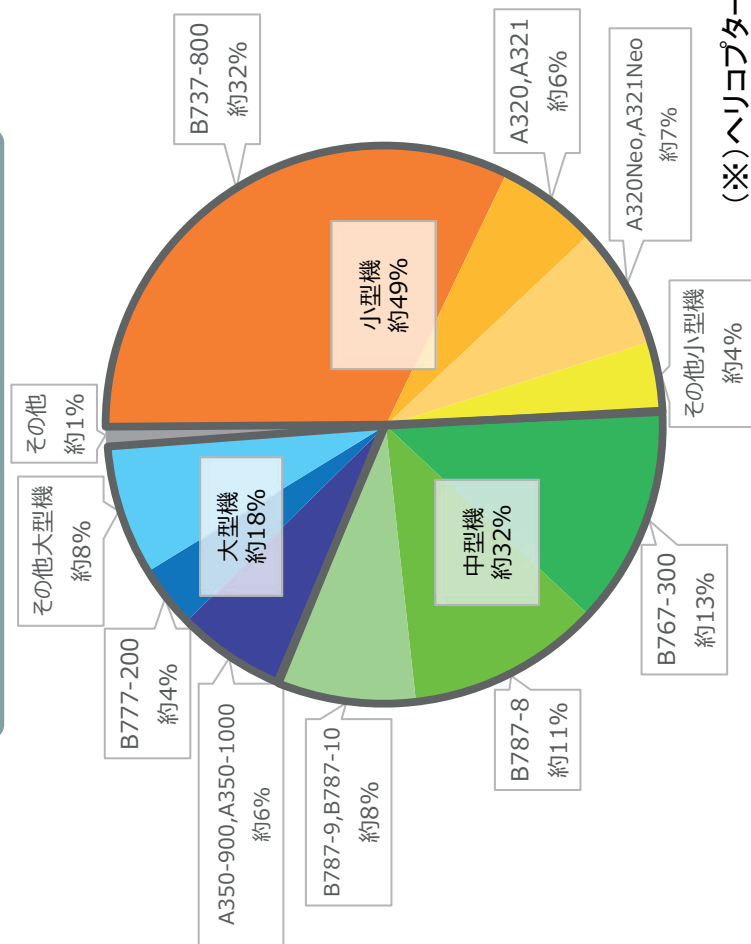
○羽田空港の国際線着陸料について、航空機の重量に加え、騒音の要素も組み合わせた料金体系へ見直すとともに、国内航空会社に対して、新型コロナウイルスの状況下において、航空需要を踏まえつつ可能な範囲で騒音の小さな機材を選択することを要請するなど、低騒音機の導入を促進してきた。

○今年度の運航機数は新型コロナウイルス感染症拡大前を上回る水準まで回復する一方で、使用機材の大型機から中型機・小型機への変更が生じている。

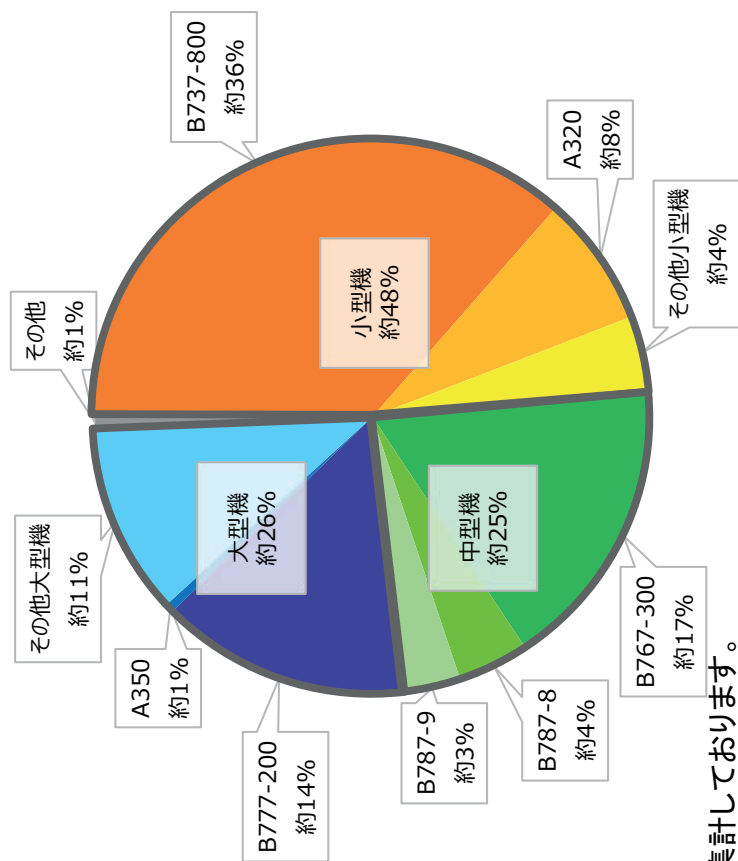
○その結果、上記期間において、羽田空港を離着陸した航空機の機種毎の割合は、小型機が全体の約49%、中型機が約32%、大型機が約18%であった。

○なお、大手国内航空会社においては、新型コロナウイルスによる影響を踏まえた事業構造改革の一環として、保有機材を見直し、B777(大型機)を中心に退役させる計画を発表している。

2023年4月1日～2024年3月31日



(参考)2019年1月1日～1月31日



(※)ヘリコプターを除いて集計しております。

空港への着陸進入中に、主に以下の①～③の要因により、航空機の着陸態勢が整わないとパイロット又は管制官が判断した場合には、**着陸をやり直した(ゴーアラウンド)**上で、**再度着陸態勢を整え、安全に着陸します**。

①天候による要因

- ・進入コース上の悪天候、ウインドシア(風向・風速の急激な変化)等により安定した進入が継続できない場合
- ・視界不良によりパイロットが滑走路を視認できない場合(航空法では、進入方式毎に定められた地点で滑走路を視認できなければ進入を認められておりません。)

②滑走路側の要因

- ・バードストライク、部品欠落、オイル漏れ等の報告により、臨時点検を行うため、一時的に滑走路が閉鎖された場合
- ・先行到着機等が滑走路を使用しており、安全確保のために、滑走路に進入できない場合(原則、滑走路を使用できるのは1機のみ)

③航空機側の要因

- ・航空機の姿勢の乱れ等により着陸態勢が整わない場合
- ・乗客のトラブル(乗客がトイレから席に戻らない等)により着陸準備が整わない場合

＜2023年4月1日～2024年3月31日におけるゴーアラウンド発生回数＞

方向 (※1)		運用時間帯	計
南風運用	都心方面からA滑走路に着陸するルート(16R)	15～19時のうち3時間程度	11回
	都心方面からC滑走路に着陸するルート(16L)		26回※2
	千葉市・江戸川区方面からB滑走路に着陸するルート(22)	上記以外の時間帯(23～6時の深夜早朝時間帯を除く)の14時間程度	305回
北風運用	富津市・木更津市方面からA滑走路に着陸するルート(34L)	6～23時の17時間程度	275回
	富津市・木更津市方面からC滑走路に着陸するルート(34R)	23～6時の深夜早朝時間帯を含む全時間帯(24時間)	107回

騒音影響の低減を図るために、降下角を3° から3.45° にできる限り引き上げることにより飛行高度を引き上げておりますが、これに伴うゴーアラウンドは発生していません。

- 【主な要因】
- ・悪天候・ウインドシア
 - ・部品欠落報告
 - ・バードストライク



※1 千葉市・船橋市方面からD滑走路に着陸するルート(23)については、ゴーアラウンド後に東京都内陸域を通過しないことから本資料には記載しておりません。

※2 23～6時の深夜早朝時間帯においては、基本的にC滑走路(34R)又はD滑走路(23)を着陸に使用しますが、当該滑走路がメンテナンス作業等により閉鎖されている場合には、上記表中の運用時間帯以外においても、それぞれの滑走路を使用することがあります。なお、同時時間帯において、C滑走路(16L)において3件、B滑走路(22)において1件、A滑走路(34L)において6件のゴーアラウンドが発生しています。(上記表中には含んでおりません。)

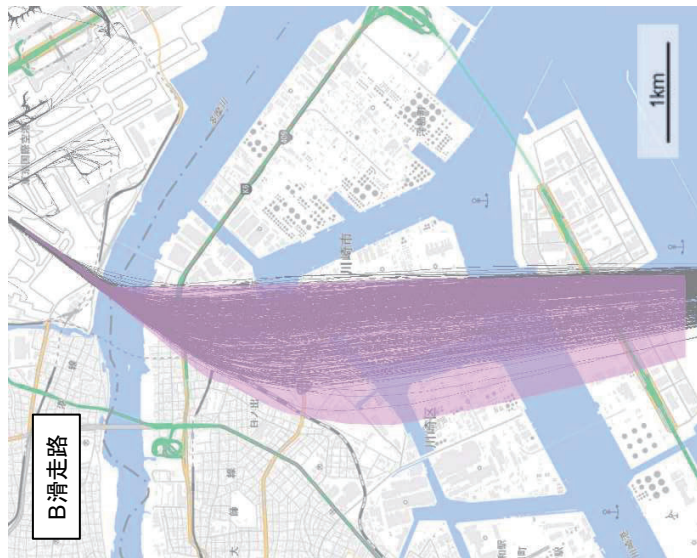
2024年3,4月新飛行経路の航跡(南風離陸(B滑走路))

- 全体的に想定経路の範囲内を飛行。
- 一部の航空機については、騒音軽減運航方式に従い、早めに旋回することが可能であったことから、想定経路よりも東側を飛行。

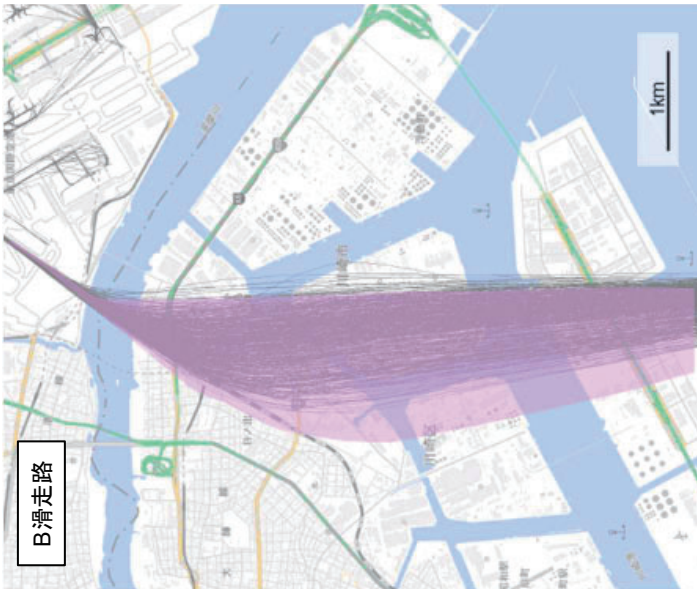
2月の航跡(参考)



3月の航跡



4月の航跡



【凡例】
 桃色：想定される運航経路
 (南風運用時B滑走路離陸)
 黒色：航跡データ

【騒音軽減運航方式】

- B滑走路の離陸経路においては、騒音軽減運航方式として、可能な限り早期の旋回を開始する方式や急上昇方式を導入。
- 可能な限り早期の旋回開始
安全上支障のない範囲で、できるだけ早く旋回を開始することにより、住宅地の騒音を低減する方式。
- 急上昇方式
離陸直後の上昇を重視することで空港近くでの騒音影響を軽減する運航方式。

出典：国土地理院ウェブサイト
 地理院地図KMLデータhttp://kmlnetworklink.gsi.go.jp/kmlnetworklink/kml/gsi_pale.kml をもとに作成

2024年3,4月新飛行経路の航跡(南風着陸(A/C滑走路))

- 全体的に想定経路の範囲内を飛行。
- 一部経路において悪天回避等により航跡が分散している。

2月の航跡(参考)



3月の航跡



4月の航跡



【凡例】

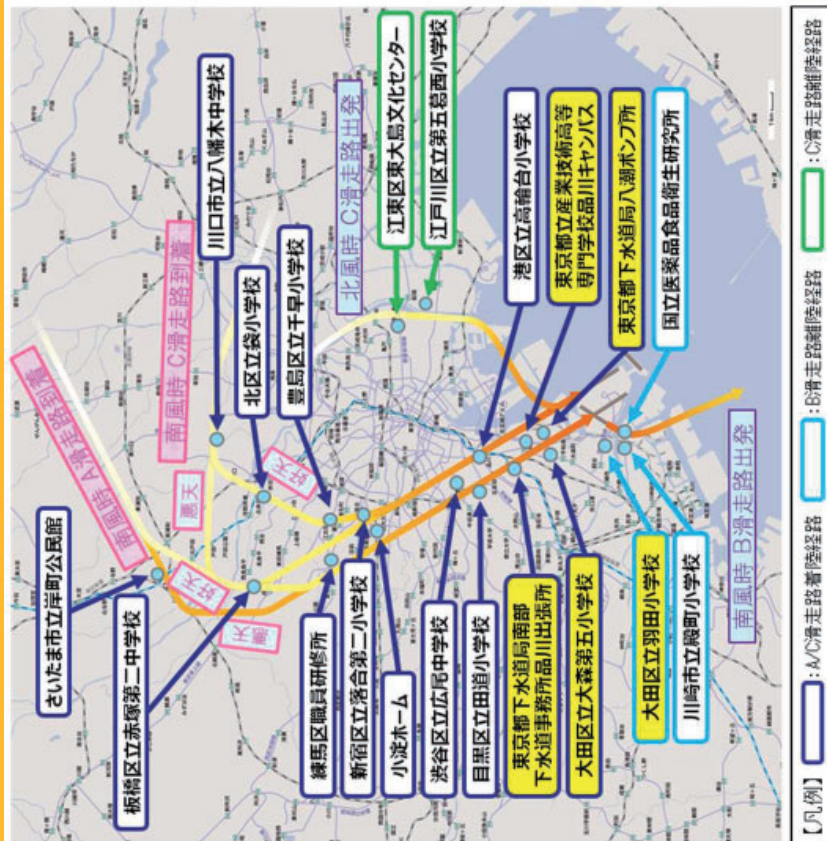
- 緑色：想定される運航経路 (南風運用時A滑走路到着 (好天時))
- 青色：想定される運航経路 (南風運用時A滑走路到着 (悪天時))
- 桃色：想定される運航経路 (南風運用時C滑走路到着 (好天時))
- 橙色：想定される運航経路 (南風運用時C滑走路到着 (悪天時))
- 黒色：航跡データ

出典：国土地理院ウェブサイト地理院地図KMLデータ

http://kmlnetworklink.gsi.go.jp/kmlnetworklink/kml/gsi_pale.kml をもとに作成

騒音対策として、以下の取り組みを実施している。

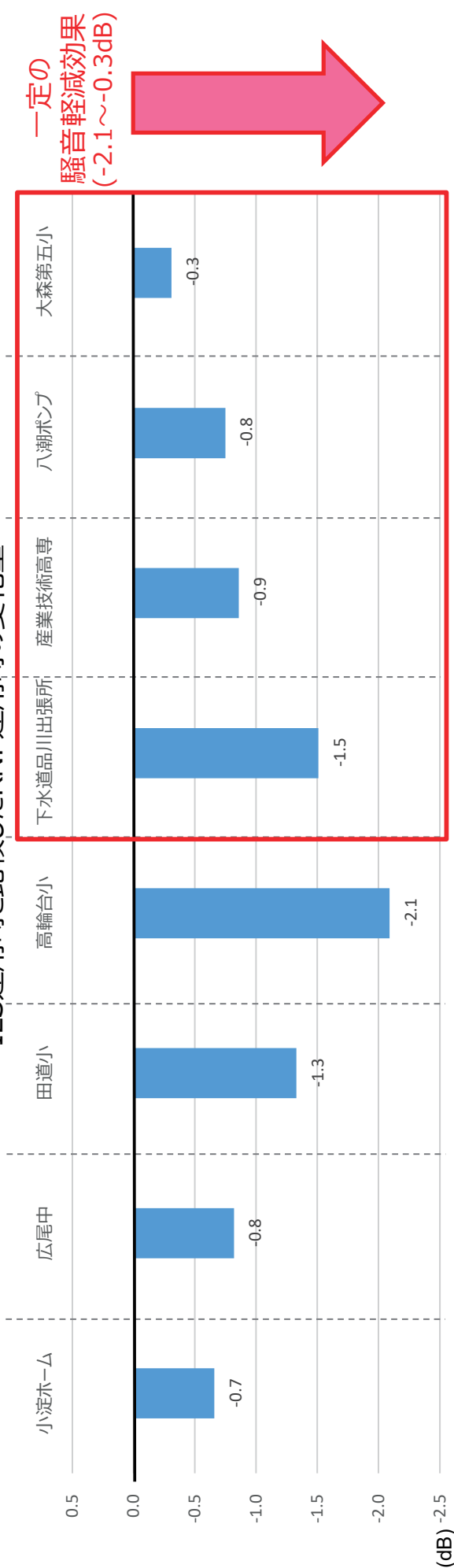
- ・航空機の騒音は、一般に飛行高度が高いほど小さくなることから、安全上支障のない範囲で着陸地点を海側に移設することにより飛行高度を引上げ
 - ・羽田空港の国際線着陸料について、航空機の重量に加え、騒音の要素も組み合わせた料金体系へ見直し、低騒音機の導入を促進
 - ・降下角を3度から3.45度にできる限り引き上げることによる飛行高度の引上げ
- 上記のうち、低騒音機の使用と降下角引き上げの騒音軽減効果を分析した。



※降下角が3度と3.45度の場合の騒音を比較可能な小淀ホーム～東京都下水道局八潮ポンプ所までの8か所において、騒音軽減効果を分析

ILS運用時（3度の降下角）の実測値の平均を基準にRNP運用時（3度より大きい降下角）の実測値の平均を比較したところ、RNP運用時の方が騒音が小さく、実際に騒音が軽減されていることが確認できた。今後も引き続きモニタリングを実施していく。

ILS運用時と比較したRNP運用時の変化量



- ・3度と3.45度の高度差による騒音の軽減について、距離の要素だけで計算すると経路直下においてその差が最大となるが、経路に近い測定局において継続的にはつきりとした差が確認できている。
- ・田道小学校はC滑走路着陸経路から約2 km離れていることから、C滑走路着陸経路における高度引き上げによる騒音軽減効果が非常に小さく、田道小学校における実測値全体での高度引き上げによる騒音軽減効果が引き下げられていると考えられる。
- ・新経路運用開始後のILS運用日は計33日間であることから、実機飛行確認から2024年3月までの期間のデータで評価を行った。

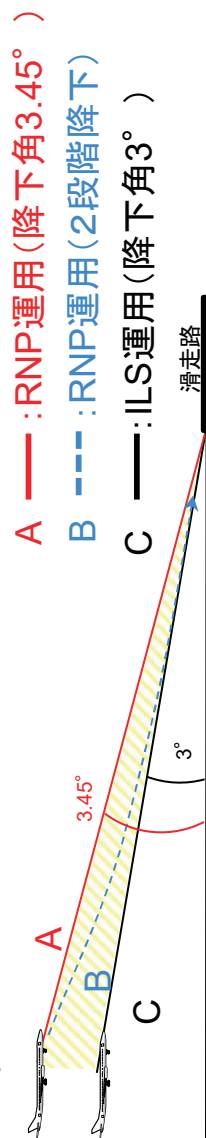
※ 上記は各測定局で実際に測定された航空機騒音（LAmaz）をRNP運用のものとしてILS運用のものに分けてそれぞれパワー平均し比較したものである。

※ RNP経路とILS経路がほぼ同じ場所を通る（高度だけが異なる）測定局の変化量を示している。

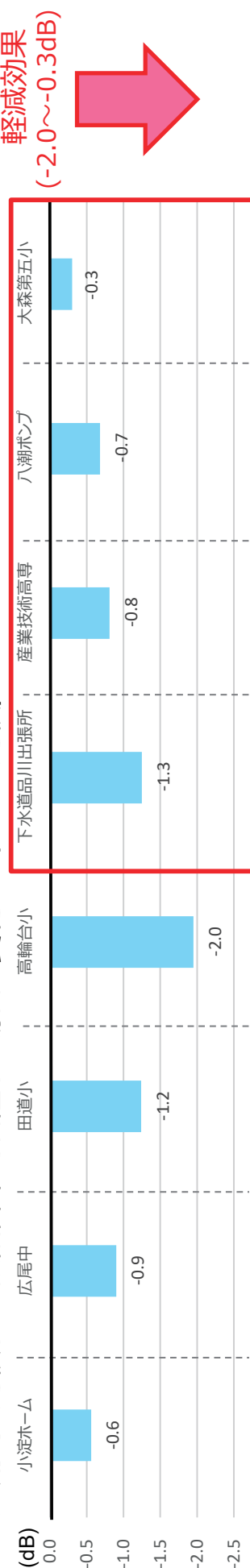
※ 小湊ホームはRNP経路とILS経路で200m～300m程度（水平方向）離れている。

RNP運用時 (3.45度の降下角) に角度をできるだけ維持して降下している着陸機 (図示A) と2段階降下 (1,500ft付近で3度に会合) をしている着陸機 (図示B) の実測値の平均を比較したところ、全体としてと角度をできるだけ維持している着陸機の方が騒音軽減効果がより大きい傾向にあることが確認できました。今後も引き続きモニタリングを実施していく。

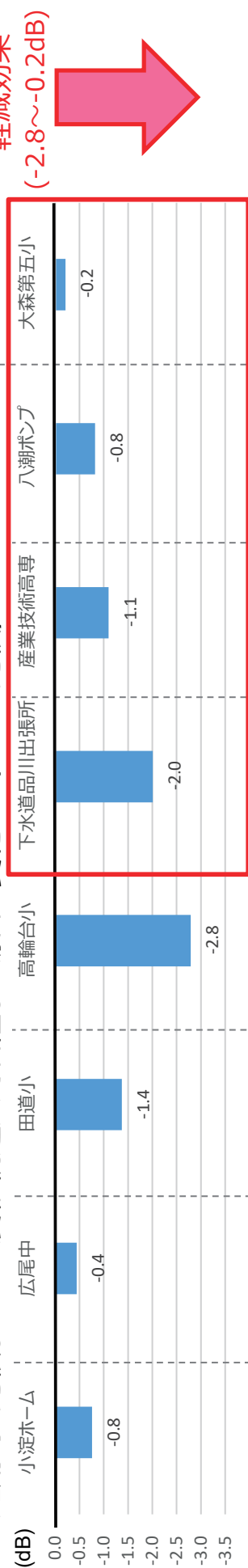
<RNP運用 (3.45度降下) と2段階降下のイメージ図>



ILS運用時と比較した2段階降下で着陸した場合の変化量 (BとCの比較)



ILS運用時と比較した3.45度継続進入で着陸した場合の変化量 (AとCの比較)



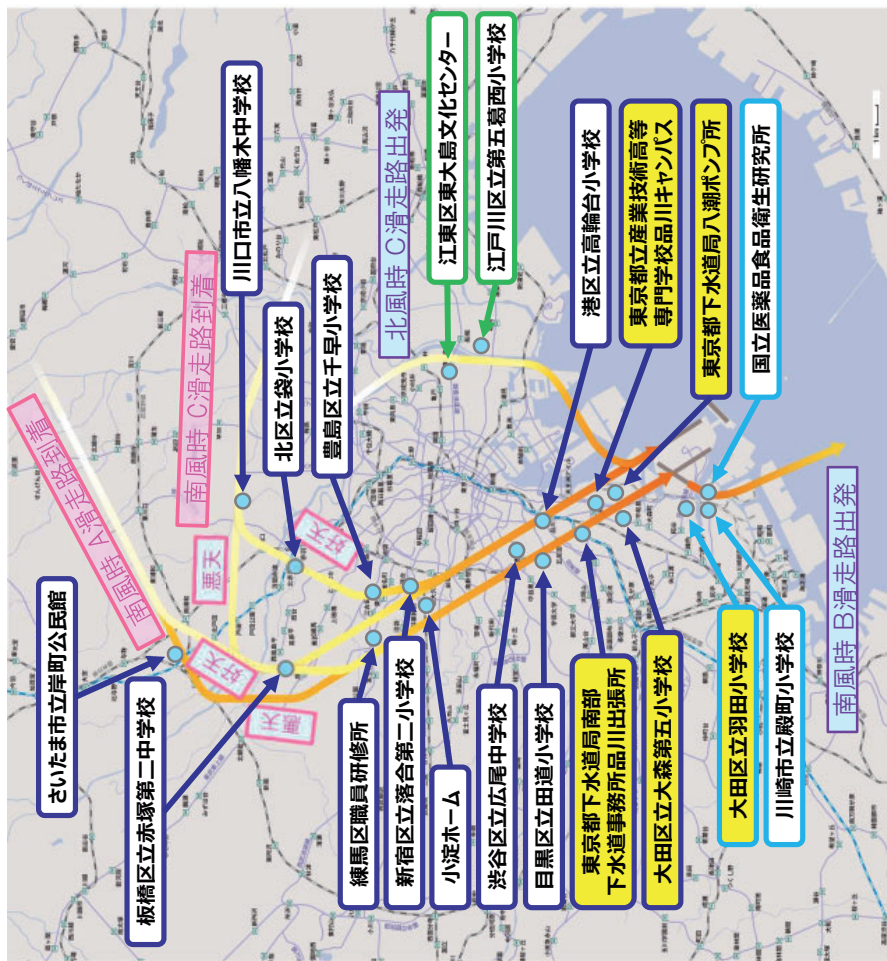
- 機体サイズ別に低騒音機とそれ以外の機体を比較し、騒音軽減効果を分析した。
- ここではA350（大型）、B787（中型）、A321Neo（小型）、A320Neo（小型）を低騒音機としている。
- 測定局によるばらつきがあるものの離陸経路や着陸経路の空港に近い地域では騒音軽減効果が確認できている。特に、大型機において大きな騒音軽減効果が確認できている。

低騒音機とそれ以外の機体による違い

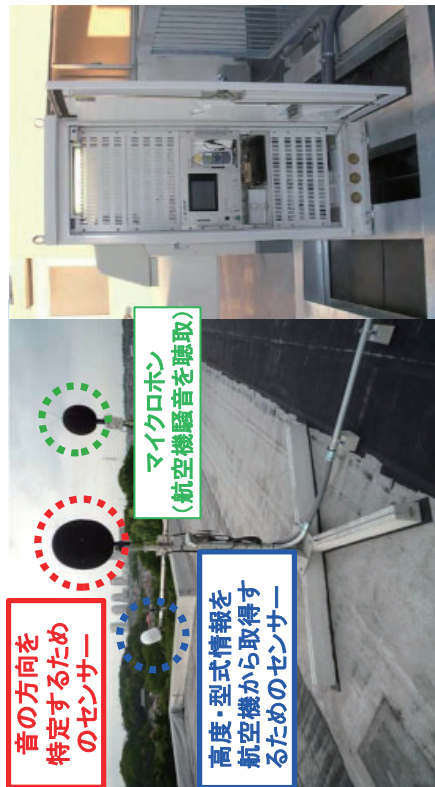


- 騒音影響の実態把握や情報提供のため、経路下の航空機騒音測定局 20 箇所において、航空機の騒音測定を行い、その結果をホームページで公表。
- 今後も引き続き騒音影響のモニタリングを行う。

騒音測定局20箇所



騒音測定局の設置例



モニタリング結果の情報提供 (ホームページで公開)

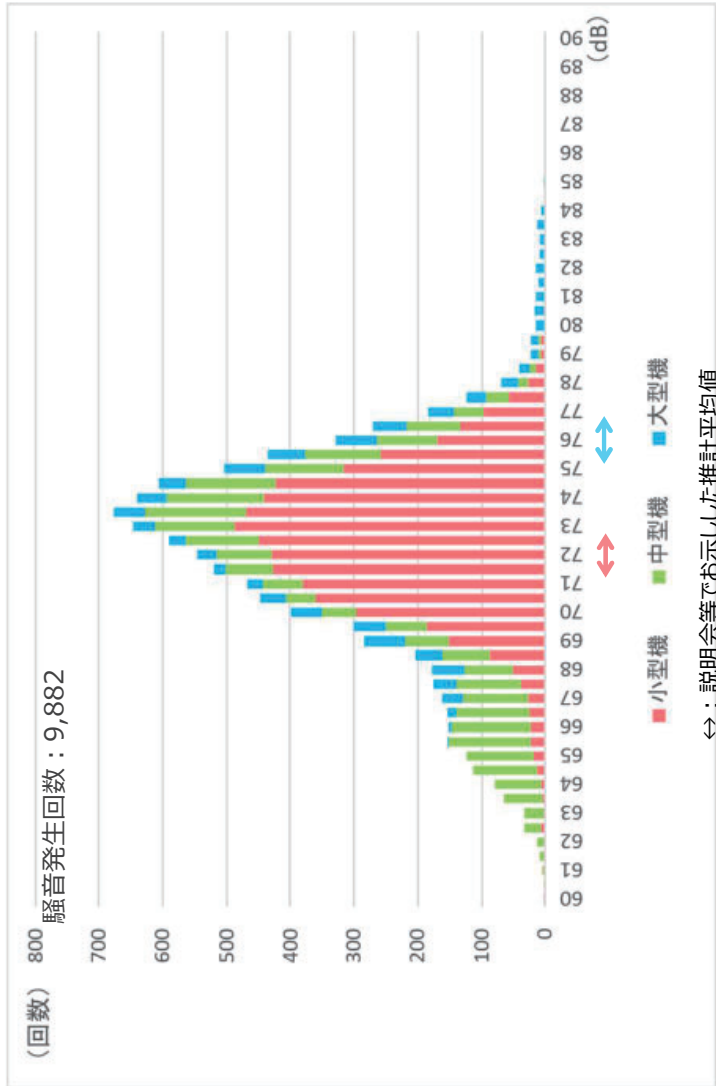


○測定結果の分析

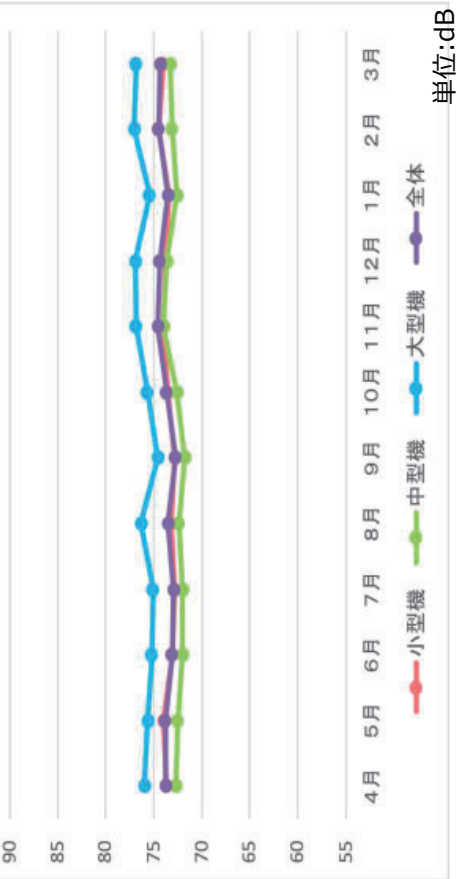
- ・B滑走路西側出発経路の側方1km程度、羽田空港からは800m程度に位置する。(dB)
高度約500ft(約150m)。
- ・実測値は72dB付近を中心に山なりに分布している。
- ・各月の実測値の平均は大型機で2dB程度、中・小型機でそれぞれ2dB程度の幅で推移しており、季節変化に伴うはつきりとした騒音変化の傾向は見られない。
- ・機体の状態（高度等）と騒音の関係性について、引き続きデータの収集・分析を行っている。
- ・減少していた運航の復便や、小型化・軽量化の状況下であることに留意し、騒音状況を引き続き注視する。

○実測値の分布

実測値（各航空機が通過したときに発生した騒音の最大値）ごとにその発生回数をお示しすると、以下のとおり。



○実測値の平均の推移



	実測値の平均 (R5.4.1～R6.3.31)	説明会等でお示した 推計平均値※1
大型機	75.9	76
中型機	72.5	—
小型機	73.4	72
全体	73.6	—

※1 住民説明会等でお示した推計平均値のうち、本測定局における想定高度や想定経路からの側方距離に対応する値

Lden ※2	年間値 (R5.4～R6.3)	※2 航空機騒音を音の大きさ、継続時間、発生した時間帯の3要素で評価する指標。年間を通じて評価するため、R5.4.1～R6.3.31の年間値を算出。
	48	

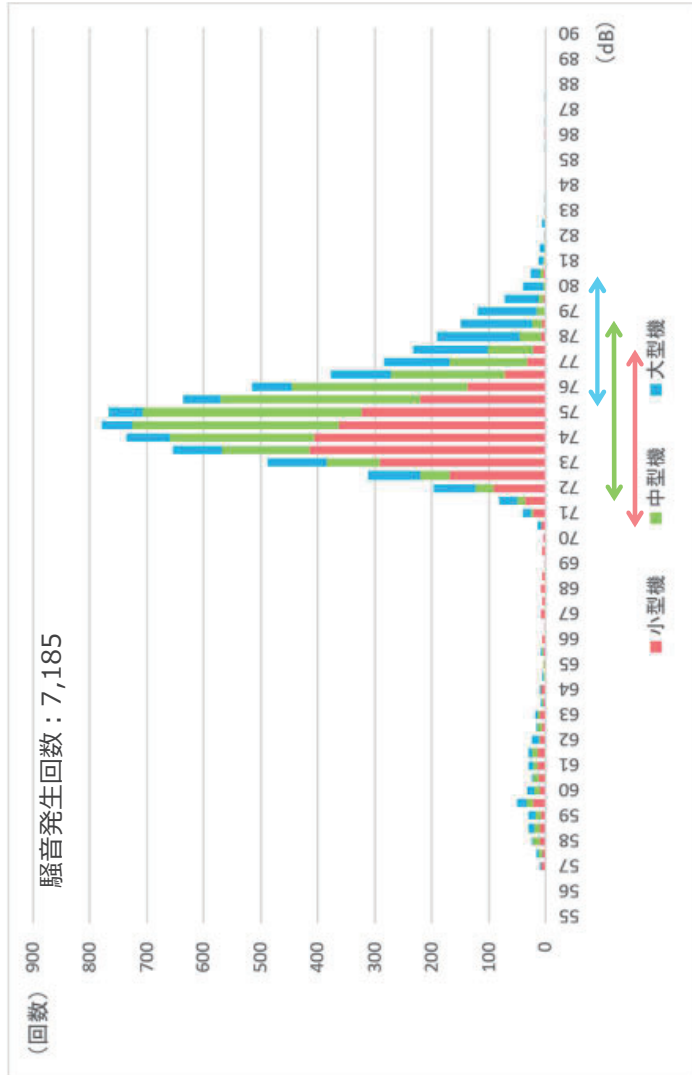
※3 実測値及びLdenの算出に当たっては、新飛行経路を飛行した航空機の騒音以外の音は除いている

○測定結果の分析

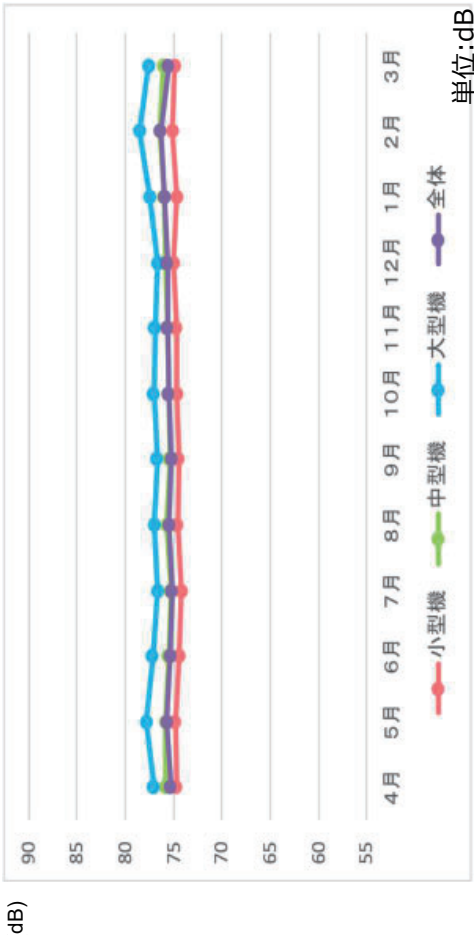
- ・A滑走路着陸経路のほぼ直下、羽田空港からは7km程度に位置する。高度約1,000～1,500ft (約300～450m)。
- ・A滑走路着陸経路の機体の実測値は75dB付近を中心に、C滑走路着陸経路の機体の実測値は59dB付近を中心に山なりに小さく分布していると見られる。
- ・各月の実測値の平均は大型機は3dB程度、中・小型機でそれぞれ1dB程度の幅で推移しており、季節変化に伴うはつきりとした騒音変化の傾向は見られない。
- ・減少していた運航の復便や、小型化・軽量化の状況下であることに留意し、騒音状況を引き続き注視する。

○実測値の分布

実測値 (各航空機が通過したときに発生した騒音の最大値) ごとにその発生回数を
お示しすると、以下のとおり。



○実測値の平均の推移



	実測値の平均 (A滑走路着陸機 + C滑走路着陸機)	(R5.4.1～R6.3.31)		説明会等で お示した 推計平均値※1
		A滑走路着陸機の平均		
大型機	76.8	77.1	80~76	
中型機	75.4	75.6	78~72	
小型機	74.3	74.6	77~71	
全体	75.4	—	—	

※1 住民説明会等でお示した推計平均値のうち、本測定局における想定高度や想定経路からの側方距離に対応する値

Lden ※2	年間値 (R5.4～R6.3)		※2 航空機騒音を音の大きさ、継続時間、発生した時間帯の3要素で評価する指標。年間を通じて評価するため、R5.4.1～R6.3.31の年間値を算出。
	49		

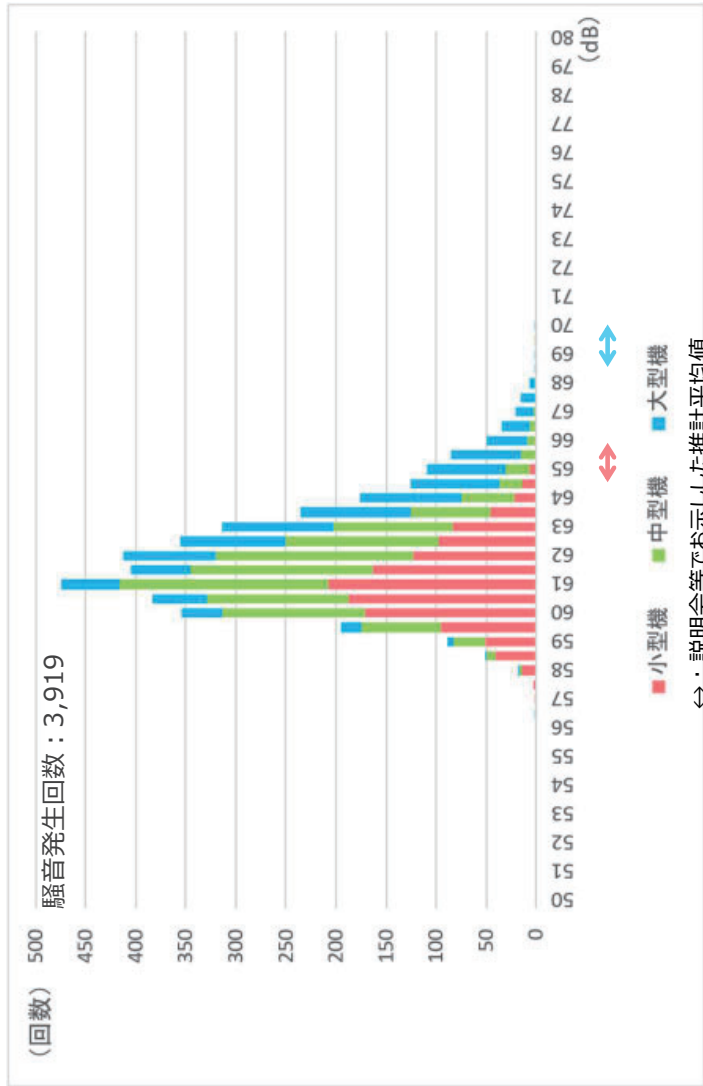
※3 実測値及びLdenの算出に当たっては、新飛行経路を飛行した航空機の騒音以外の音は除いている

○測定結果の分析

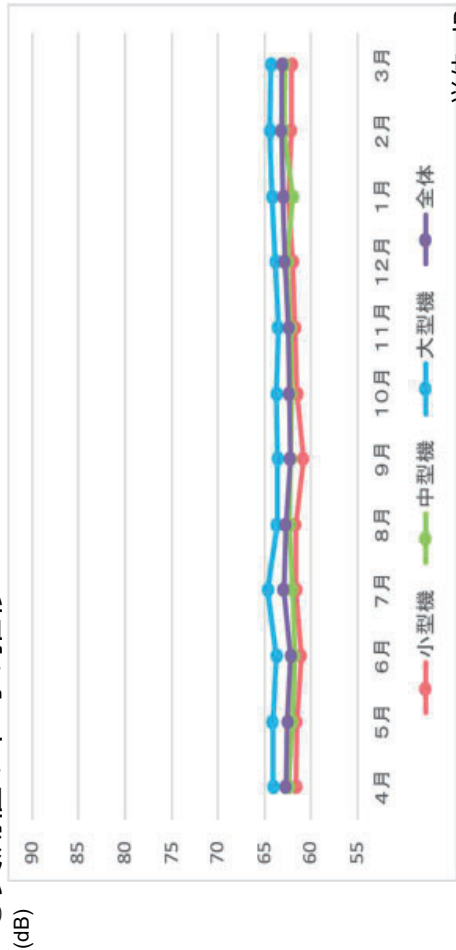
- ・A滑走路着陸経路の側方1.2km程度、羽田空港から4km程度に位置する。
高度約700ft（約210m）。
- ・実測値は61dB付近を中心に山なりに分布している。
- ・各月の実測値の平均は大・中型機でそれぞれ2dB程度、小型機で1dB程度の
幅で推移しており、季節変化に伴うはつきりとした騒音変化の傾向は見られない。
- ・減少していた運航の復便や、小型化・軽量化の状況下であることに留意し、騒
音状況を引き続き注視する。

○実測値の分布

実測値（各航空機が通過したときに発生した騒音の最大値）ごとにその発生回数を
お示すると、以下のとおり。



○実測値の平均の推移



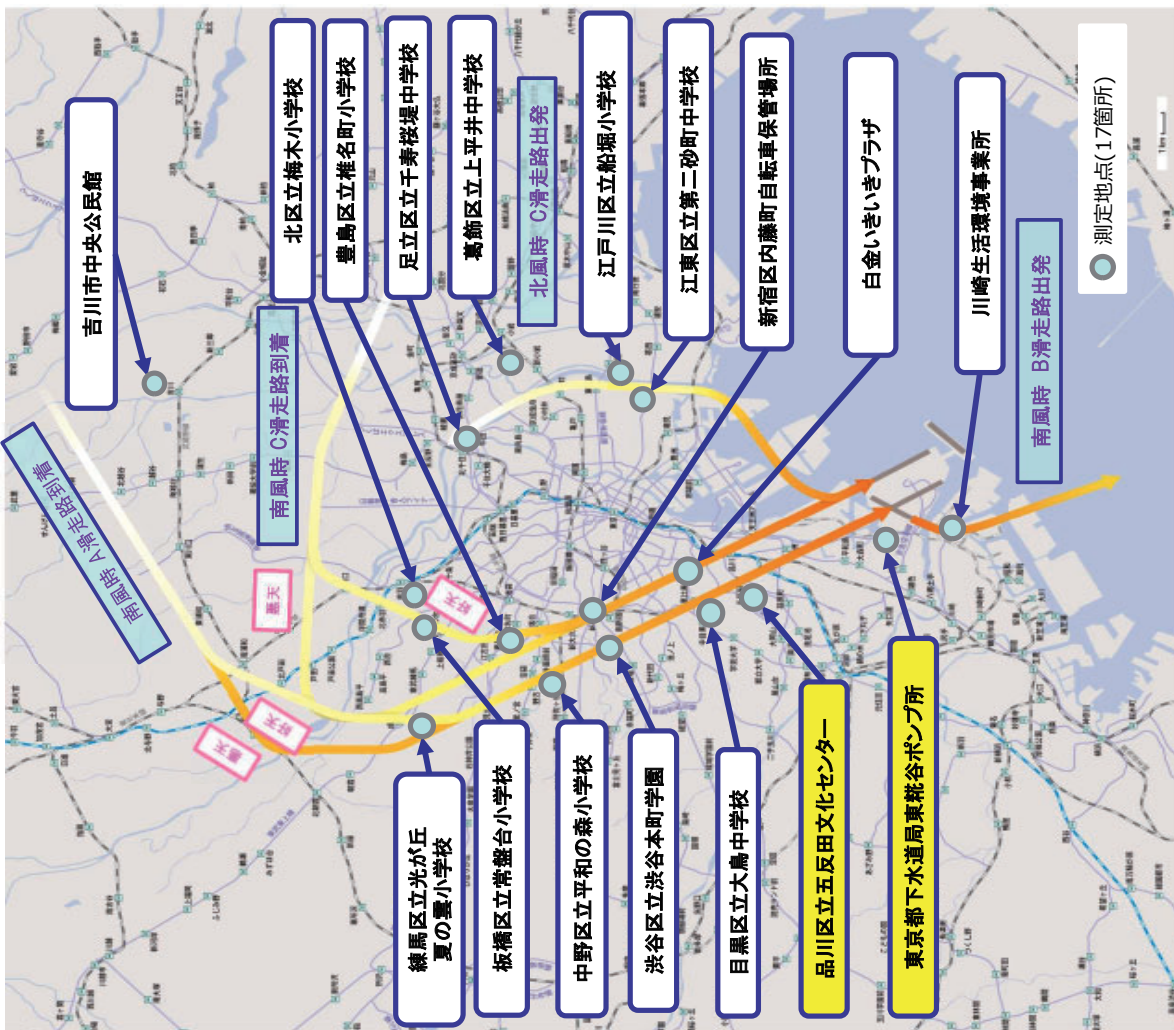
	実測値の平均 (R5.4.1～R6.3.31)	説明会等でお示した 推計平均値※1
大型機	63.9	69
中型機	62.2	—
小型機	61.5	65
全体	62.6	—

※1 住民説明会等でお示した推計平均値のうち、本測定局における想定高度や想定経路からの側方距離に対応する値

Lden ※2	年間値 (R5.4～R6.3)	※2 航空機騒音を音の大きさ、継続時間、発生した時間帯の3要素で評価する指標。年間を通じて評価するため、R5.4.1～R6.3.31の年間値を算出。
	35	

※3 実測値及びLdenの算出に当たっては、新飛行経路を飛行した航空機の騒音以外の音は除いている

航空機騒音の短期測定(2023年8月実施)について



➤ 航空機騒音の発生状況のきめ細かな把握のため、固定騒音測定局での測定に加えて、左図の地点（東京都15箇所、神奈川県1箇所、埼玉県1箇所）において8月1日から7日まで1週間にわたって航空機騒音の測定を実施。

※ 新宿区内藤町自転車保管場所における測定において、測定機器の不具合が発生し、8月1日において欠測が生じたことから、8月8日における測定データを使用している。

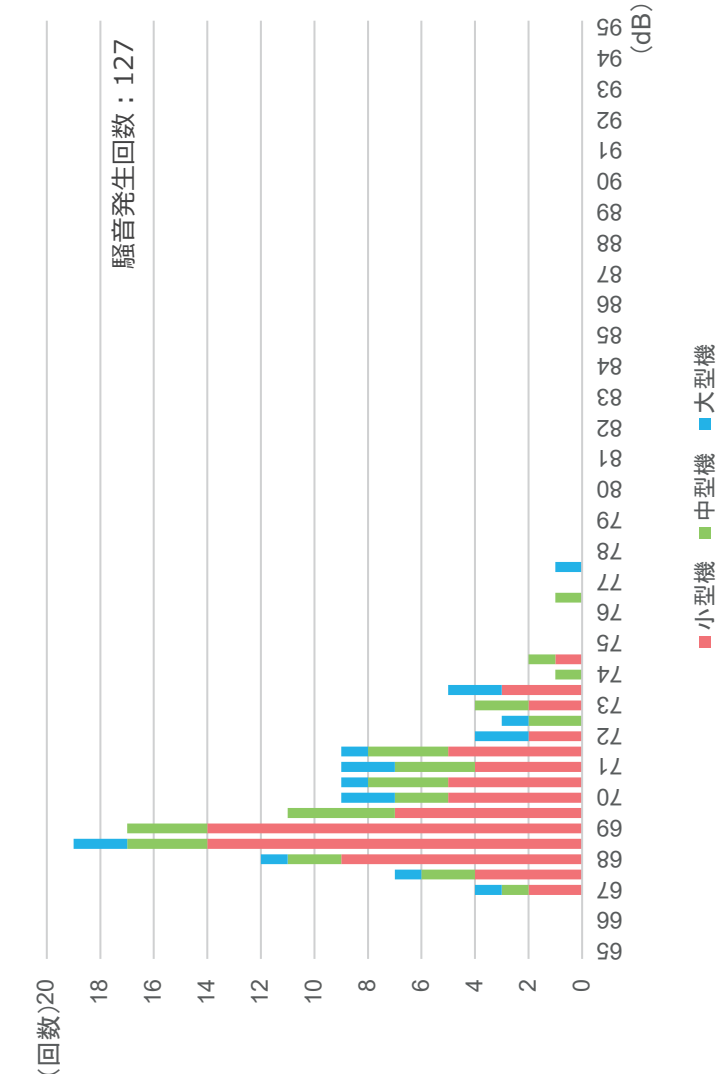
【測定期間中の運用状況】

- ・北風新飛行経路
8月1、4、7日
C離陸 97機
・南風新飛行経路
8月1～7日
A着陸 215機、C着陸 480機、B離陸 322機

➤ 各測定地点における測定結果は次ページのとおり。機体サイズ別の実測値の平均と、住民説明会等でお示した推計平均値を比較したところ、約76%は推計平均値と同等又はそれ以下という結果となった

- 飛行経路と測定地点の位置関係等
- ・B滑走路西向き離陸機の音を測定。
 - ・A滑走路着陸経路からは側方1.5km程度に位置しており、高度が低くなるにつれ、側方での音は小さくなるため、着陸機の音は測定されていない。

○実測値の分布
実測値（各航空機が通過したときに発生した騒音の最大値）
ごとにその発生回数をお示すると、以下のとおり。



単位: dB		
	実測値の平均	説明会等でお示した推計平均値※1
大型機	71.9	—
中型機	71.2	—
小型機	70.1	—
全体	70.7	—
※1 住民説明会等でお示した推計平均値のうち、本測定局における想定高度や想定経路からの側方距離に対応する値		

Lden ※2	8/1	8/2	8/3	8/4	8/5	8/6	8/7	平均
	41.4	42.8	43.6	44.0	44.2	40.7	38.7	42.6
※2 航空機騒音を音の大きさ、継続時間、発生した時間帯の3要素で評価する指標								

※3 実測値及びLdenの算出に当たっては、新飛行経路を飛行した航空機の騒音以外の音は除いている

○飛行経路と測定地点の位置関係等

- ・A滑走路着陸経路の側方600m程度に位置する。高度約1,500ft（約450m）。

○実測値の分布

実測値（各航空機が通過したときに発生した騒音の最大値）
ごとにその発生回数をお示すると、以下のとおり。



単位: dB		
	実測値の平均	説明会等でお示した推計平均値※1
大型機	68.7	73~68
中型機	67.6	—
小型機	69.0	66~61
全体	68.4	—

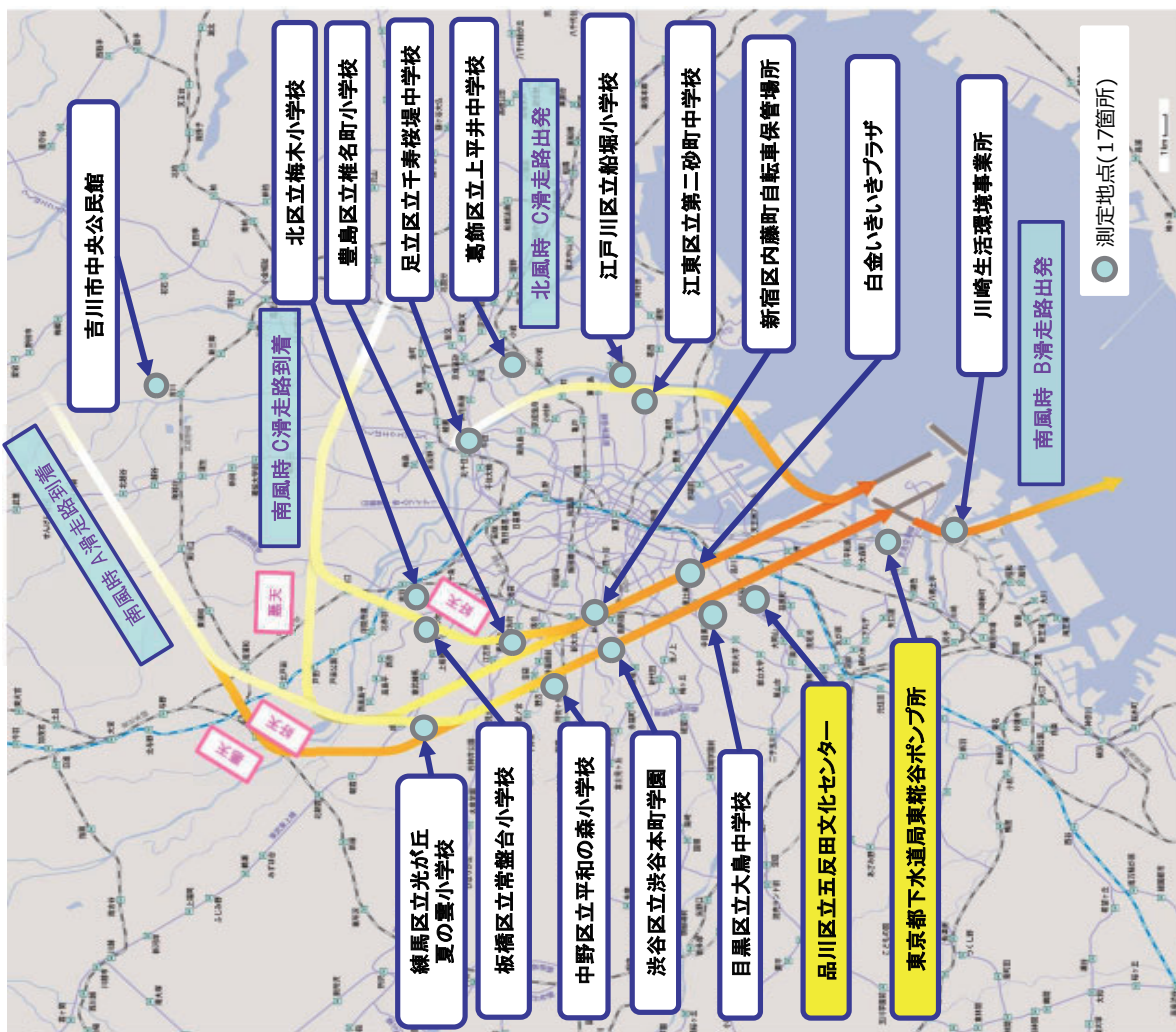
※1 住民説明会等でお示した推計平均値のうち、本測定局における想定高度や想定経路からの側方距離に対応する値

Lden ※2	8/1	8/2	8/3	8/4	8/5	8/6	8/7	平均
	40.2	45.0	44.6	44.0	45.1	45.9	39.3	44.0

※2 航空機騒音を音の大きさ、継続時間、発生した時間帯の3要素で評価する指標

※3 実測値及びLdenの算出に当たっては、新飛行経路を飛行した航空機の騒音以外の音は除いている

航空機騒音の短期測定(2023年11月実施)について



➤ 航空機騒音の発生状況のきめ細かな把握のため、固定騒音測定局での測定に加えて、左図の地点（東京都15箇所、神奈川県1箇所、埼玉県1箇所）において11月1日から7日まで1週間にわたって航空機騒音の測定を実施。

【測定期間中の運用状況】

・北風新飛行経路

11月1～5、7日

C離陸 504機

・南風新飛行経路

11月1、3、4、6、7日

A着陸 184機、C着陸 381機、B離陸 261機

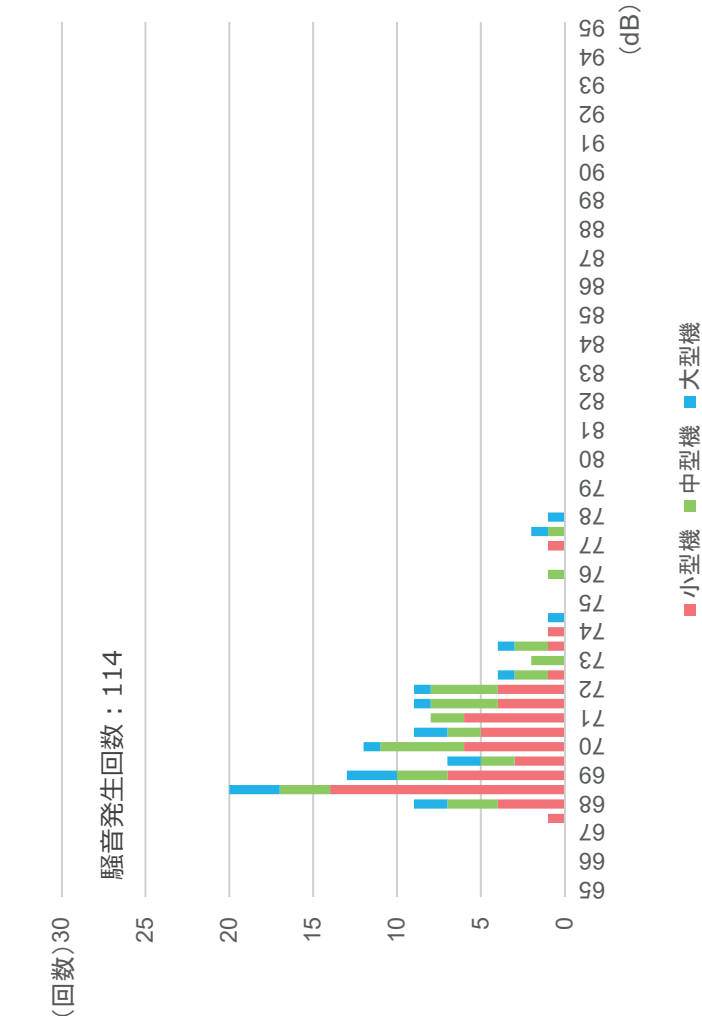
➤ 各測定地点における測定結果は次ページのとおり。機体サイズ別の実測値の平均と、住民説明会等でお示した推計平均値を比較したところ、約94%は推計平均値と同等又はそれ以下という結果となった

○飛行経路と測定地点の位置関係等

- ・B滑走路西向き離陸機の音を測定。
- ・A滑走路着陸経路からは側方1.5km程度に位置しており、高度が低くなるにつれ、側方での音は小さくなるため、着陸機の音は測定されていない。

○実測値の分布

実測値（各航空機が通過したときに発生した騒音の最大値）
ごとにその発生回数をお示しすると、以下のとおり。



単位: dB		
	実測値の平均	説明会等でお示した 推計平均値※1
大型機	72.3	—
中型機	71.8	—
小型機	70.6	—
全体	71.3	—
※1 住民説明会等でお示した推計平均値のうち、本測定局における想定高度や想定経路からの側方距離に対応する値		

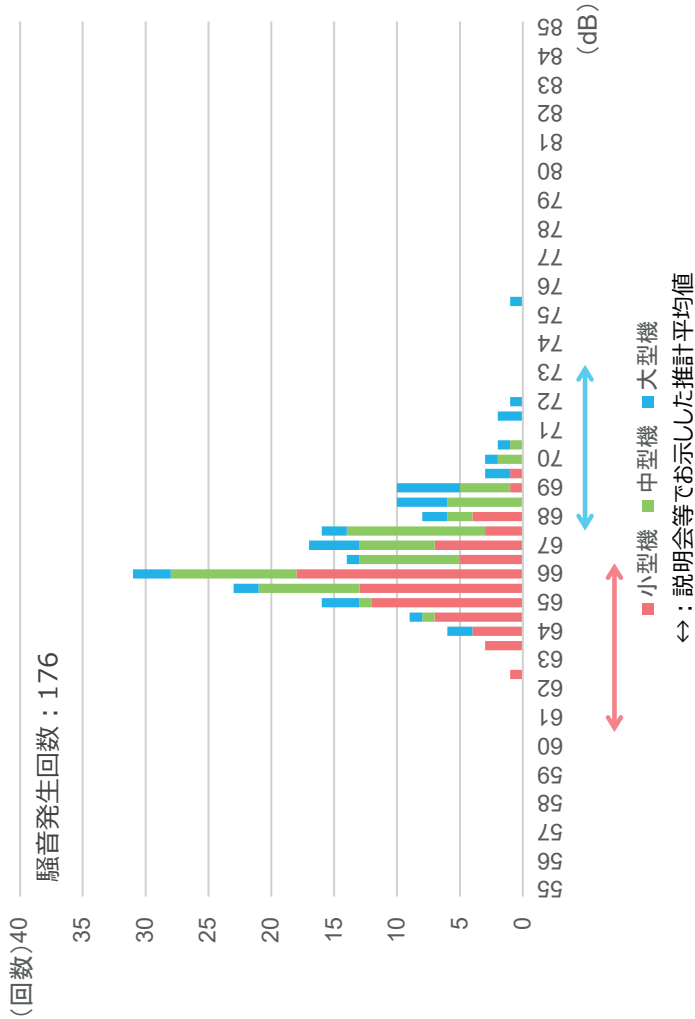
Lden ※2	11/1	11/3	11/4	11/6	11/7	平均
	44.2	44.4	44.0	45.4	40.8	42.5
※2 航空機騒音を音の大きさ、継続時間、発生した時間帯の3要素で評価する指標						

※3 実測値及びLdenの算出に当たっては、新飛行経路を飛行した航空機の騒音以外の音は除いている

- 飛行経路と測定地点の位置関係等
- ・A滑走路着陸経路の側方600m程度に位置する。高度約1,500ft（約450m）。

○実測値の分布

実測値（各航空機が通過したときに発生した騒音の最大値）
ごとにその発生回数をお示すると、以下のとおり。



単位: dB		
	実測値の平均	説明会等でお示した推計平均値※1
大型機	68.9	73~68
中型機	67.5	—
小型機	66.1	66~61
全体	67.3	—

※1 住民説明会等でお示した推計平均値のうち、本測定局における想定高度や想定経路からの側方距離に対応する値

Lden ※2	11/1	11/3	11/4	11/6	11/7	平均
	45.6	45.1	44.7	45.7	41.1	43.3

※2 航空機騒音を音の大きさ、継続時間、発生した時間帯の3要素で評価する指標

※3 実測値及びLdenの算出に当たっては、新飛行経路を飛行した航空機の騒音以外の音は除いている

2023年度における部品欠落報告の概要

1. 落下物対策総合パッケージ

航空機からの落下物については、2018年3月にとりまとめた「落下物対策総合パッケージ」に基づき、関係者（国・メーカー・航空会社等）が一丸となって対策を実施している。
→ [落下物対策総合パッケージの概要](#)についてはP24

2. 羽田空港の新飛行経路における落下物の発生件数

羽田空港の新飛行経路の運用開始以降（2020.3.29～2024.3.31）において、新飛行経路における落下物事案と確認されたものは0件。

3. 部品欠落報告制度の拡充と報告件数

落下物には至らないものの、部品欠落についても情報収集を強化し、落下物の未然防止に活かすため、2017年11月、国際線が多く就航する空港について、外国航空会社も含めた全ての航空会社から航空機の部品欠落情報が報告されるよう、報告制度を拡充。本制度により2023年度に報告された部品欠落件数は1,283個。
→ [部品欠落の報告制度](#)についてはP25
→ [2023年度の部品欠落の概要](#)については、P26

4. 航空会社における徹底的な機体の点検等

航空会社においては、駐機中等において徹底的な点検等を行うほか、点検等を行う際の整備士等の意識の向上のための様々な取組が実施されている。
→ [航空会社における取組](#)についてはP27

5. 国における部品欠落点検に特化した機体チェックと外国航空機に対する立入検査

また、航空会社だけでなく、国自らが点検を行い、その結果を落下物の未然防止に活かすため、羽田空港においては、本邦・外国航空機を対象に2019年3月から国の職員による部品欠落点検に特化した機体チェックを実施しており、2020年度からは体制の強化を行っている。加えて、外国航空機に対しては、航空法に基づく立入検査（ランプインスペクション）の一環として、部品欠落の点検を行っている。
→ [国による機体チェック、ランプインスペクション](#)については、それぞれP28、P29

6. 航空会社・メーカー等と連携した再発防止の徹底

過去に発生した落下物事案や部品欠落については、航空会社においてメーカー等と連携して原因究明・対策検討を行い、国はその実施状況を指導・監督するとともに、他の航空会社へも情報共有や指示、必要に応じて落下物防止対策基準の拡充を行っており、再発防止を徹底している。
→ [落下物防止対策基準の拡充](#)についてはP30

- 有識者や実務者等の関係者が一堂に会した「**落下物防止等に係る総合対策推進会議**」における**2018年3月のとりまとめ**を受け、落下物対策を**充実・強化**。
- 今後も、**関係者が一丸となって、落下物対策を充実**。

未然防止策の徹底

「落下物防止対策基準」の策定

本邦航空会社及び日本に乗り入れる外国航空会社に、落下物防止対策の事業計画への記載を義務づけ

- ・ 航空法施行規則の改正 (2018年8月) 通達発出 (2018年9月)
- ・ 施行：本邦社 (2019年1月15日)、外航社 (2019年3月15日)
- ・ 落下物防止対策基準の拡充 (2018年9月制定 2024年1月最新改正)

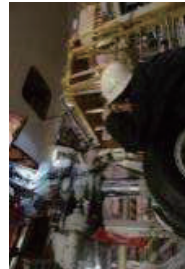


あらゆるチャネルを通じた未然防止策の徹底

- ① **対策事例をまとめた「落下物防止対策集」を作成**

・ 作成・公表 (2018年1月)

- ② 内外の航空会社に対して**未然防止策を徹底**



ICAOにおいて周知 (2018年6月8日)

駐機中の機体チェックの強化

- ① 外国航空機に対する検査を羽田空港、成田空港に重点化
- ② 空港管理者による新たなチェック体制の構築

- ・ 成田空港では2017年3月から、羽田空港では2019年3月から運用開始 (航空機検査官が対応)
- ・ 検査官のノウハウを活用し、検査実施者と補助要員から構成されるチームを編成し、月100機程度の機体チェックを実施。

事案発生時の対応強化

補償等の充実

- ① **被害者救済制度の拡充**
 - ・ 羽田乗り入れ便への加入の義務化 (60%→100%に引き上げ)
 - ・ 全国の空港への横展開
- ② **補償費立替えの枠組みを構築**
- ③ **見舞金制度の創設**

- ・ 航空法施行規則の改正・公布 (2018年8月)
- ・ 所要の要領等作成済み
- ・ 運用開始：2019年夏ダイヤ (2019年3月31日)

航空会社に対する処分等

落下物の原因者である航空会社 (本邦社及び外航社) に対して処分等を行う。航空機の整備や落下物防止対策基準の遵守状況等を踏まえ措置する。

- ・ 本邦社：落下物事案にも適用される処分基準を策定 (2018年3月)
- ・ 外航社：本邦社に準ずる内容で対応

情報収集・分析の強化

- ① 落下物情報の収集強化 (空港事務所、警察)
 - ・ 落下物処理要領を策定 (2017年6月)
- ② 落下物認定の確度向上のための技術力向上
 - ・ 氷塊の成分分析の精度向上
- ③ 外航社を含めた部品脱落の報告制度の拡充
 - ・ 羽田についても報告制度の対象とAIPに掲載 (2017年11月)

- 部品欠落とは、到着後の点検において、航空機の部品がなくなっていることが確認されたもの。
- 2017年11月、国際線が多く就航する空港について、外国航空会社も含めた全ての航空機運航者から空港運営者に対し、航空機の部品欠落情報が報告されるようAIP※において周知。



地上(空港内で発見されたものを除く。)で部品又は氷塊が発見された場合には「落下物」として認知。

到着後の点検において部品がなくなっていることを確認した場合、「部品欠落」として認知。

■ 報告制度の対象空港

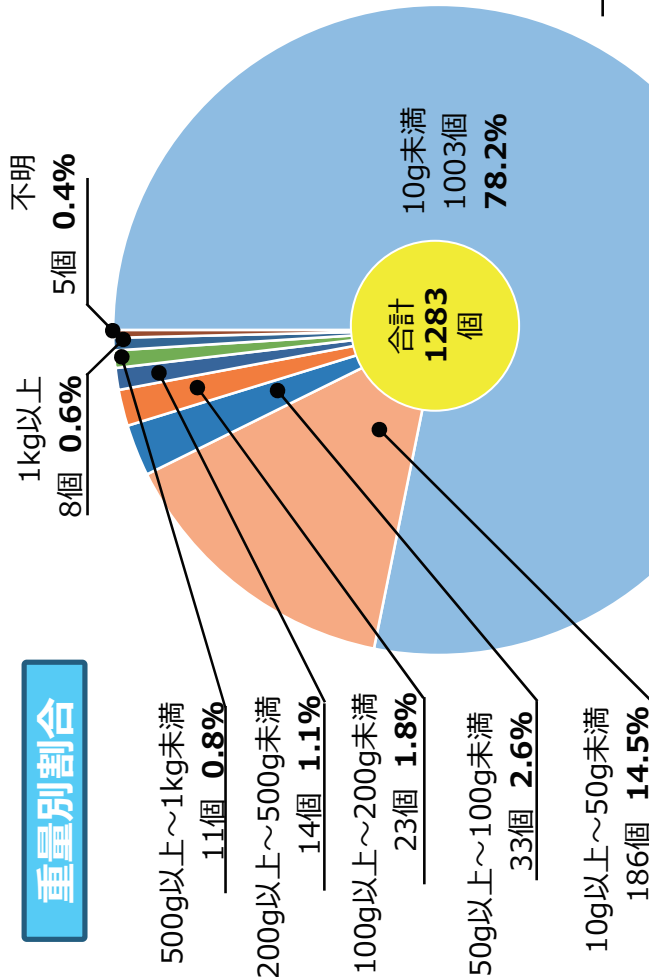
従来より報告制度を設けていた成田空港に加え、2017年11月より、羽田、関西、中部、福岡、那覇、新千歳の6空港で制度開始。

※AIP: 国際民間航空条約第15附属書に従い、航空法第99条に基づき国土交通大臣から航空機乗組員に対し、航空機の運航のために必要な情報を提供するもの。

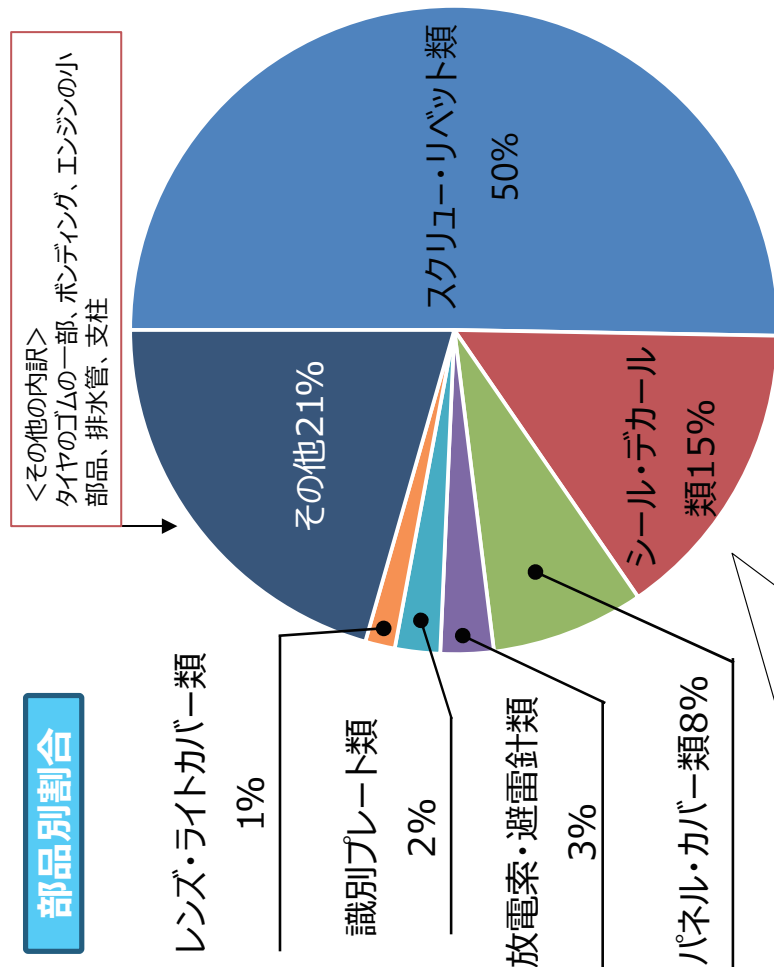
2023年度における部品欠落の重量別・部品別割合

○ 部品欠落の報告制度により、羽田空港を含む7空港において2023年度に報告された欠落部品の総計は1283個であり、そのほとんどは100g未満、約8割は10g未満である。

重量別割合



部品別割合



＜その他の内訳＞
タイヤのゴムの一部、ボンディング、エンジンの小部品、排水管、支柱

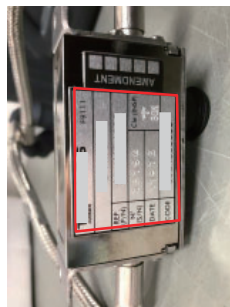
部品欠落の例



リベット (留め具)



シール

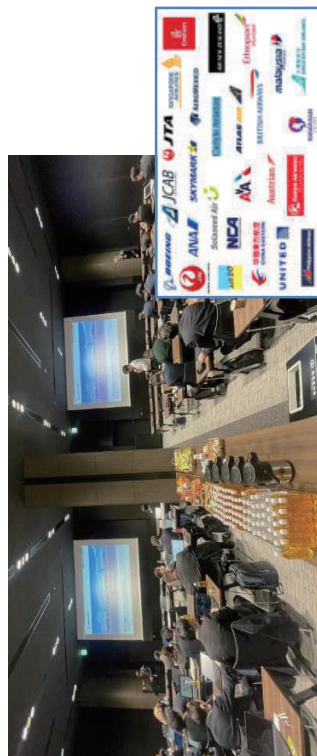
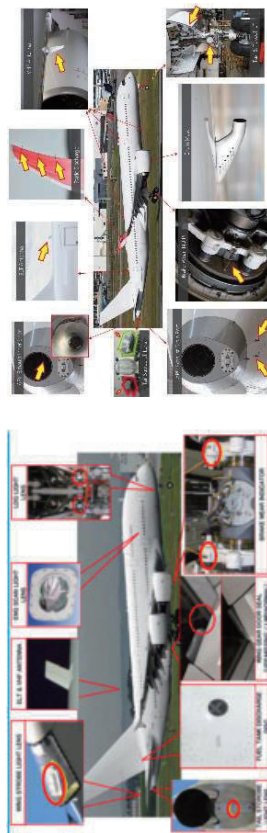


主脚構造部のラベル

- 部品欠落報告の約半数はスクリュー、リベット等の留め具であり、重さは1グラム～30グラム程度のものがほとんど
- シール、デカール類の材質はアルミニウム、ゴム等であり、重さは1グラム～190グラム程度
- パネル類の材質は複合材等、カバー類はアルミニウム等であり、重さは1グラム～550グラム程度のものがほとんど
- 放電素、避雷針類の材質は金属、複合材であり、重さは3グラム～20グラム程度
- 識別プレート類の材質はアルミニウム等であり、重さは1グラム～7グラム程度
- レンズ、ライトカバー類の材質はガラス、プラスチックであり、重さは1グラム～300グラム程度

- 落下物の未然防止のため、各航空会社において、部品欠落が起こりやすい箇所の点検強化や点検を行う整備士等の意識向上のための取組が行われており、各航空会社の取組等については、他の航空会社やメーカー等との間で情報共有・水平展開を行っている。
- 部品欠落が発見された場合には、スクリーンやシール等の小部品類であっても、航空会社において、メーカーと連携して原因究明・対策検討を行うとともに、航空局においても、これらのプロセスを随時監視・監督している。

教育訓練の強化等による点検精度・意識の向上



ハザードマップを活用した重点点検の徹底

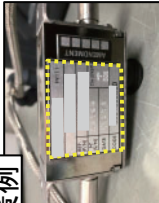
他社・メーカーとの情報共有

部品欠落情報を踏まえた対策事例

航空会社においては、駐機中の機体を含めた徹底的な点検等により発見した部品欠落や他社の部品欠落情報も踏まえ、小部品類であっても、メーカーと連携して、再発防止策が進められている。



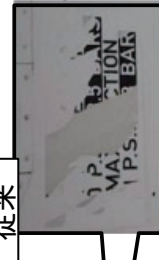
従来



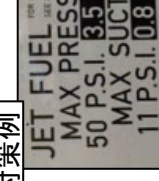
対策例

ラベルの縁(点線部)に樹脂を塗布することにより接着強化

主脚構成部品のラベルの接着強化
(大きさ 4cm × 3cm、重量 1g)



従来



対策例

メーカーの確認を受けたうえで塗装に変更

燃料給油圧力制限のデカルの塗装化
(大きさ 1000cm²)

JET FUEL
MAX PRESSURE
50 P.S.I. 3.5 BARS
MAX SUCTION
11 P.S.I. 0.8 BAR

概要

- 羽田空港において、本邦・外国航空機を対象に、2019年3月から空港管理者(国)による部品欠落点検に特化した機体チェックを実施。
- 航空機の機体に精通した職員(航空機検査官職種や機体チェック研修を受講した者等)で構成されるチームにより実施。
- 新飛行経路運用開始に伴い、2020年度よりチェック要員を増員(2チーム→3チーム)するなど機体チェック体制を強化。
- 年間の実施目標機数は羽田空港における1日の発着回数と同程度(※)。

※2023年度の目標機数は1,300機程度。

機体チェックの流れ



機体チェックの実施状況

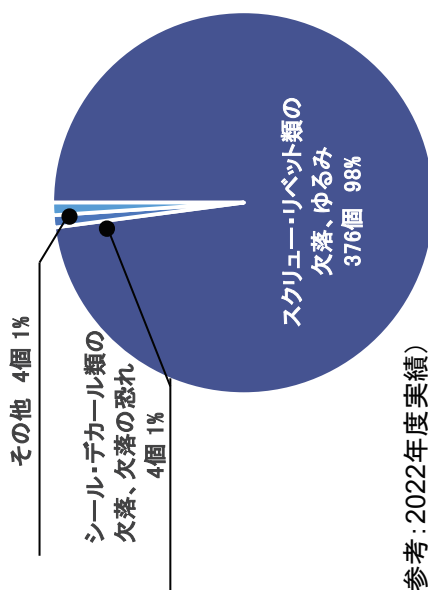
(2023年4月1日～2024年3月31日)

チェック機体数 1,318機

部品欠落を発見
117個

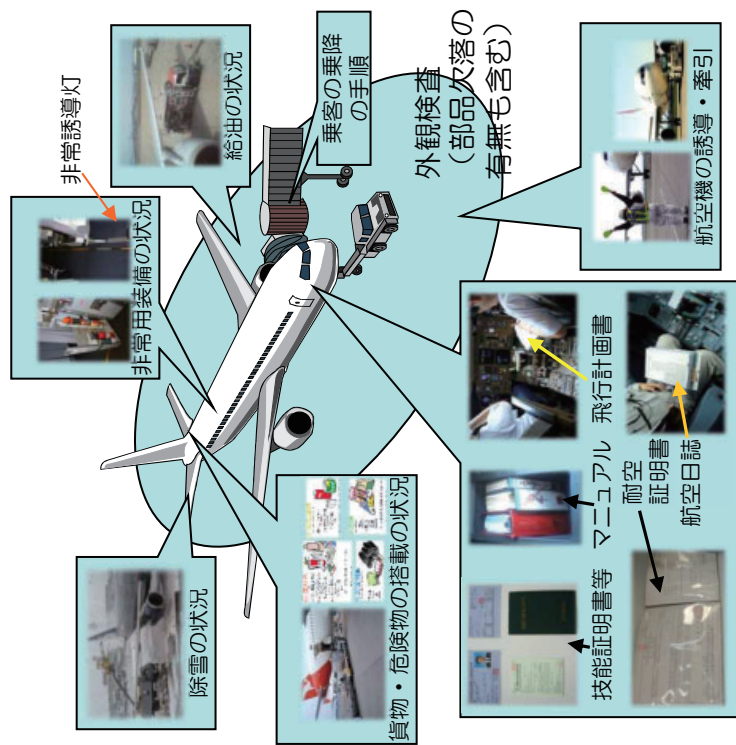
部品欠落になる恐れ
のあった状態を発見
267個

不具合別の割合 (計384個)



(参考:2022年度実績)
チェック機体数:1,385機
部品欠落を発見:100個
欠落になる恐れのある状態を発見:217個

- 国際民間航空条約に則り航空法第134条第2項の立入検査の一環として、我が国に乗り入れる外国航空機による航空輸送の安全性を確保すべく、外国航空機への立入検査（ランプインスペクション）を実施しています。
- 航空機が空港に到着後、出発するまでの間に、携帯・搭載が義務づけられている書類（パイロットの技能証明書など）の確認、非常用装備（客室内の消火器など）の確認及び外観検査等を行い、安全性が担保されていることを総合的に確認いたします。外観検査の一環として、部品欠落の有無の確認も実施しております。



ランプインスペクション実施状況				
	実施件数	運航国数	航空会社数	
2023年度	316(47)	40(12)	99(16)	
2022年度【参考】	223(24)	34(9)	88(10)	

※（ ）は羽田空港における数字を表す。

落下物防止対策基準の拡充(2024年1月、2024年3月適用)

- 近年発生した部品欠落事案等を踏まえ、メーカー等と連携し、当該事案の再発防止対策を国内外の航空会社 に義務付けるべく落下物防止対策基準の改正を実施。
- 引き続き落下物事案の未然防止・再発防止を図るため、メーカー等と連携し、落下物防止対策基準の充実・強化を図っていく。
- さらに、部品欠落の大部分をスクリュー等の小部品類が占めていること等を踏まえて、小部品類も含めた欠落事例の情報収集・詳細分析等を通じて、落下物防止に資するさらなる対策策定に向けた取組を進めているところ。

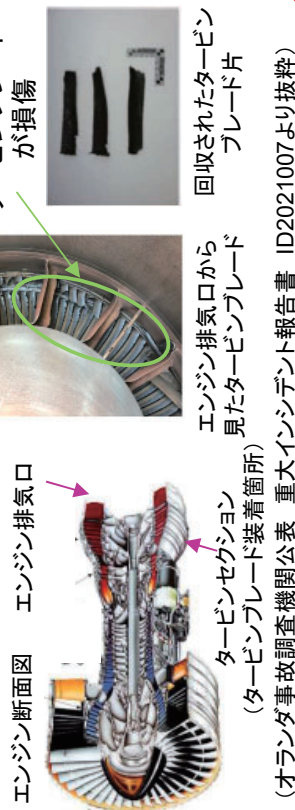
部品欠落・欠落の恐れ発見

原因究明 対策検討

再発防止 徹底

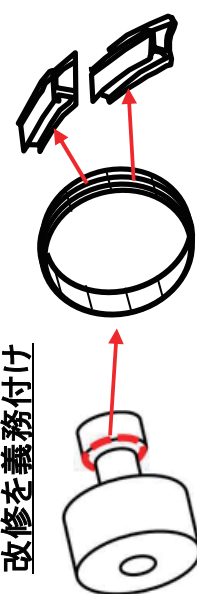
(追加対策1)ボーイング747-400型機のエンジンの部品

□ エンジン内部の部品(タービンブレード)が損傷しブレード片が落下(海外事例)



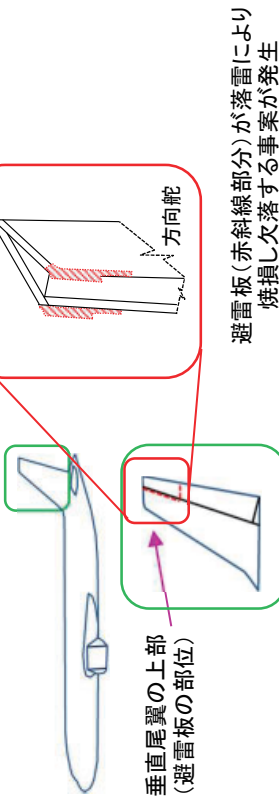
□ タービンセクション内部が熱により劣化し、一部欠落した部品が、高速回転中のタービンブレードに当たり(二次的に)損傷、部品欠落に至ったと推定

□ 航空会社に対し、タービンセクションへの冷却空気流量の増加等を図るため、エンジン内部の関連部品の改修を義務付け



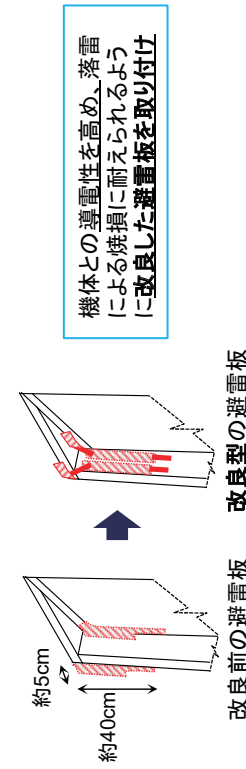
(追加対策2)エアバスA318,A319,A320,A321 型機の垂直尾翼の部品

□ 方向舵の最上部に取付く避雷板の欠落または紛失が確認された(海外事例)



□ 機体が被雷した際、方向舵最上部に取付く避雷板の導電性が十分でなかったことから焼損し、部品欠落に至ったと推定

□ 航空会社に対し、部品欠落を防止するため改良型の避雷板等導入の改修を義務付け



○ 氷塊落下防止対策については関係者が一丸となって未然防止に努めている。

○ 落下物防止対策基準においては、整備士やグランドハンドリング・スタッフ等による、氷塊落下が発生しやすい部位の重点的な整備・点検を義務付けている。

①ドレイン・バルブの清掃

□ 航空機内に溜まった液体などを排出するための抜き穴(ドレイン)と弁(バルブ)がゴミ詰まり等により正常に作動しないと飛行中に排水が凍結することがある。

□ 航空会社に対し、氷塊落下対策として定期的なドレイン・バルブの清掃を義務付け。(2018年9月)
(義務付け後、航空機からの氷塊落下は2022年11月末まで報告されていない。)

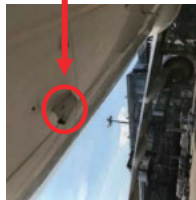


ドレイン・バルブ

②ドレイン・マストのヒーター機能の確認

□ 機内で不要となった飲料水等を機外へ放出するため、胴体の下に取り付けられている排水塔(ドレイン・マスト)について、装備されているヒーターが正常に作動しない場合、排水が凍結することがある。

□ 航空会社に対し、氷塊落下対策として、正常に作動するための定期的なヒーターの点検を義務付け。(2018年9月)
(義務付け後、航空機からの氷塊落下は2022年11月末まで報告されていない。)



ドレイン・マストのヒーター

2022年10月追加

③ランディングギア周辺の着氷・着雪の除去

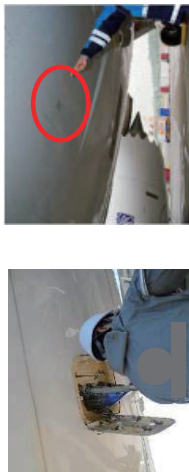
□ 出発空港において、降雪に伴い、出発準備中の前脚および主脚(ランディングギア)付近に着氷・着雪している可能性がある。

□ 航空会社に対し、氷塊落下対策として、出発前の整備時や地上作業時等において、ランディングギア周辺の着氷・着雪の除去を義務付け。(2022年10月)



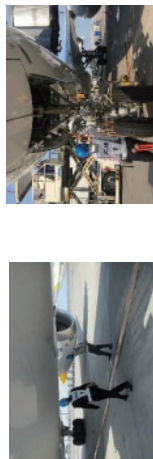
ランディングギア

④整備士やグランドハンドリング・スタッフ等に対し、着氷を防ぐための点検ポイントを周知徹底



落下物防止対策基準
において義務付け

⑤落下物対策基準に基づく対策に加え、羽田空港における国による機体チェックにおいて、着氷の有無を確認。



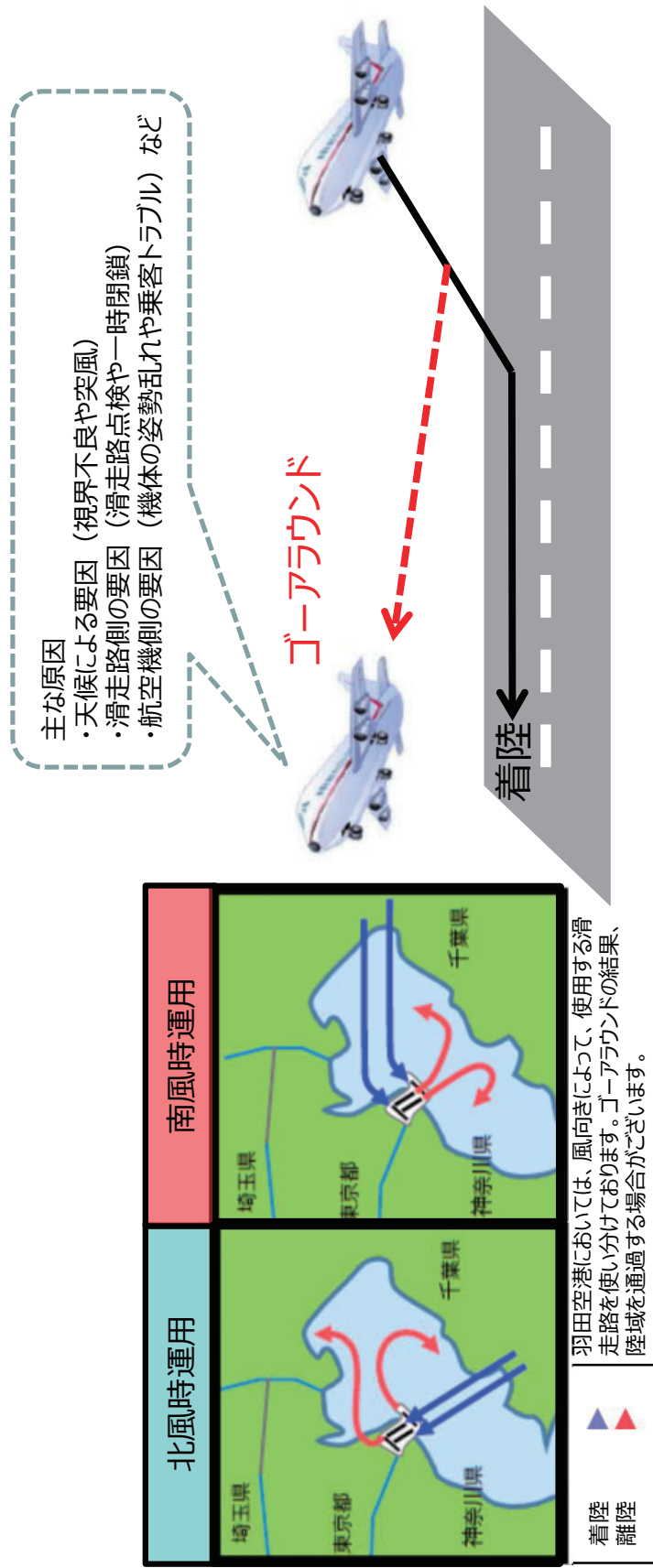
羽田空港におけるゴーアラウンド減少に向けた取り組み①

(地域の皆さまからのお声)

2020年12月25日付けで東京国際空港移転騒音対策連合協議会よりいただいた要望書のなかで、羽田空港周辺における環境影響等に関する要望として、「**ゴーアラウンド(※)の減少に向けて対策を講じて騒音影響の軽減に努めていただきたい。**」とお声を受け、国土交通省では減少に向けた取り組みを検討してまいりました。

※ゴーアラウンドとは・・・

着陸進入中の航空機が、悪天候による視界不良などの理由により、やむを得ず再度上昇して着陸をやり直すこと。



羽田空港におけるゴースアラウンド減少に向けた取り組み② (具体的な取り組み)

羽田空港における航空機の騒音軽減策として、ゴースアラウンド減少に向けた取り組みを実施。

◎ゴースアラウンド： 航空機が空港に安全に着陸するために、空港への着陸進入中に航空機の着陸態勢が判断しないとパイロット又は管制官が判断した場合には、やむを得ず着陸をやり直した（ゴースアラウンド）うえで、再度着陸態勢を整え、安全に着陸します。

対策

◎滑走路離脱遅れへの対策

滑走路離脱遅れ対策の一つとして、早期に滑走路を離脱すべき旨をAIPに掲載。

※AIP（航空路誌）とは、国が発行する出版物で航空機の運航のために必要な恒久的情報を収録したもの。

◎バードストライクへの対策

○爆音器

滑走路付近の草地等に設置し、プロパンガスをタイマーでコントロールしながら一定間隔で爆発させ、その付近に飛来している鳥を威嚇し追い払う。



○デグス設置、アスファルト乳剤散布

・コアジサシ（国際希少野生動物種）の営巣形成を回避するため、デグスの設置やアスファルト乳剤散布を実施。



○草刈り

・鳥が住み着かないよう草丈を管理。



- 24時間バードパトロール
- 空包や実包による追い払い



※空港内や離陸・着陸経路において鳥との衝突（バードストライク）が確認された場合、関係する滑走路の一時閉鎖を行い、滑走路上の点検を実施。

◎滑走路点検の工夫

羽田空港着陸後に部品欠落報告があった場合、滑走路上の部品の有無を確認するため、これまで直ちに滑走路を閉鎖して点検を行っていたが、現地で実証を行った結果を踏まえ、**小さな部品の欠落に対しては、できる限り運航に影響が出ないようにタイミングを調整して点検を行うことで、ゴースアラウンド減少に向けた取り組みを行う。**

運用開始時期：2022年1月1日～

(運用トライアル期間：2021年2月15日～2021年12月31日)

★開始前イメージ



報告

部品欠落発見

空港事務所

★開始後イメージ



報告

小さな部品の欠落発見

空港事務所



直ちに滑走路閉鎖



運航に影響の無いタイミングに合わせ、滑走路閉鎖

【要因別ゴースアラウンド発生回数】

	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
着陸回数	112,991回	183,698回	206,553回	235,882回
ゴースアラウンド発生回数 (回数(着陸回数に対する割合))	309回(0.3%)	351回(0.2%)	501回(0.2%)	734回(0.2%)
①天候による要因 (回数(ゴースアラウンド発生回数に対する割合))	96回(31%)	101回(29%)	136回(27%)	186回(25%)
②滑走路側の要因 (回数(ゴースアラウンド発生回数に対する割合))	166回(54%)	178回(51%)	293回(59%)	451回(61%)
部品欠落に伴う滑走路閉鎖	74回(24%)	24回(7%)	26回(5%)	46回(6%)
バードストライクに伴う滑走路閉鎖	54回(18%)	91回(26%)	109回(21%)	148回(20%)
先行到着機の滑走路離脱遅れ	15回(5%)	31回(9%)	80回(16%)	143回(19%)
③航空機側の要因 (回数(ゴースアラウンド発生回数に対する割合))	47回(15%)	72回(20%)	72回(14%)	97回(13%)

※ 千葉市・船橋市方面からD滑走路に着陸するルート(23)については、ゴースアラウンド後に東京都内陸域を通過しないことから本資料には記載しておりません。

【部品欠落に伴う滑走路点検回数】

	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
即時点検	110回 (出発18回、到着92回)	58回 (出発30回、到着28回)	30回 (出発18回、到着12回)	31回 (出発7回、到着24回)
調整点検	5回 (到着5回)	93回 (到着93回)	115回 (出発17回、到着98回)	150回 (出発22回、到着128回)

※運用トライアル期間：2021.2.15～2021.12.31、正式運用：2022.1.1～

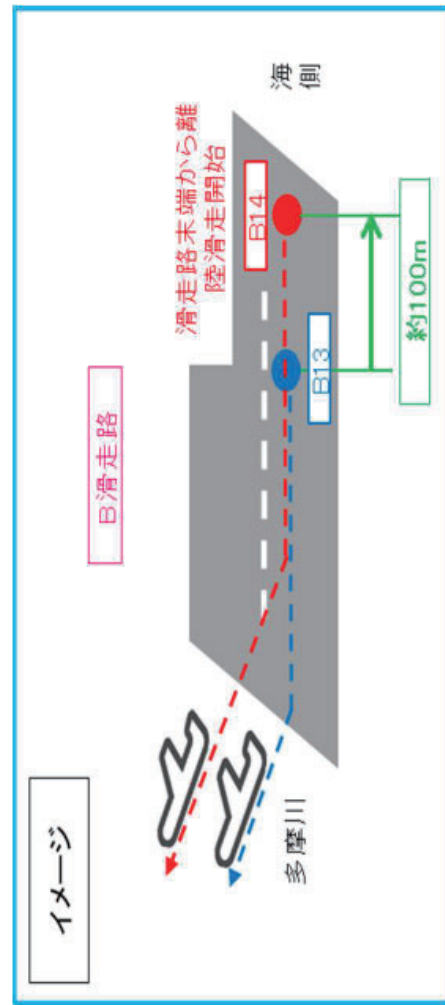
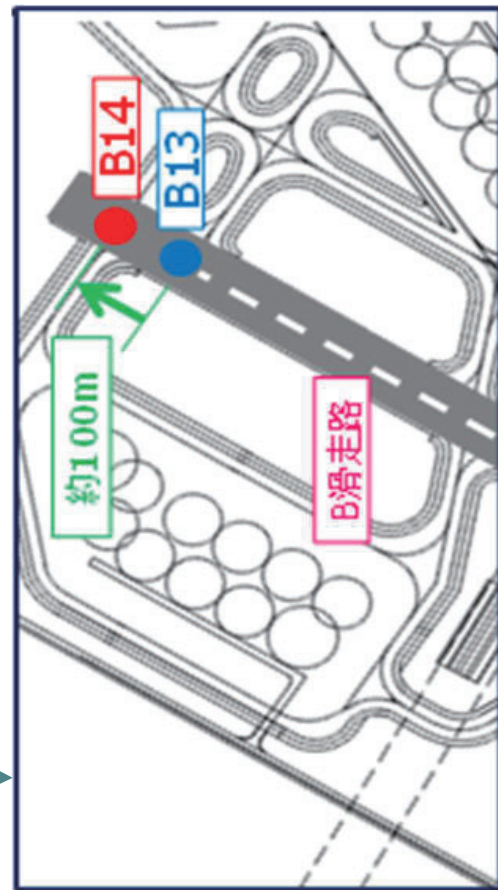
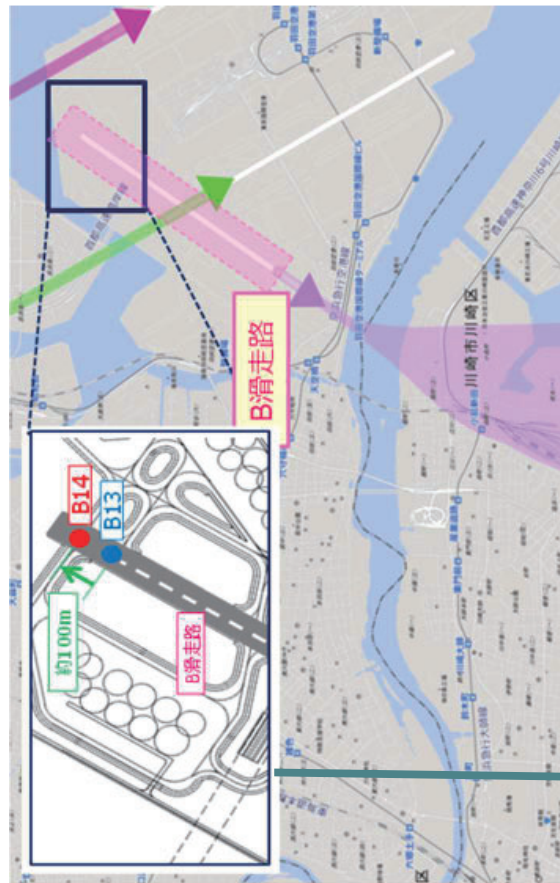
※即時点検：部品欠落報告があった場合、滑走路上の部品の有無を確認するため、これまで直ちに滑走路を閉鎖して行う点検調整点検：小さな部品の欠落に対して、できる限り運航に影響が出ないようにタイミングを調整して行う点検

- 羽田空港B滑走路から離陸する航空機は、B滑走路の離陸開始点として2つの誘導路(B13及びB14)を使用している。



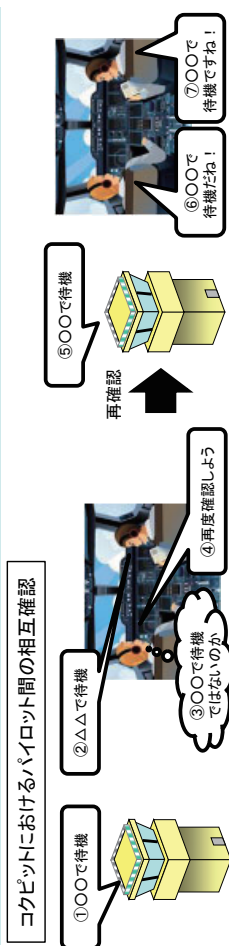
- 羽田空港B滑走路から離陸する大型機※について、原則、滑走路末端の誘導路(B14)を使用し離陸することとする。※B777、A330 型機

⇒ 陸域の通過高度の引き上げや早期の旋回が可能となり、騒音影響の軽減を図る。



1. 管制交信に係るヒューマンエラーの防止

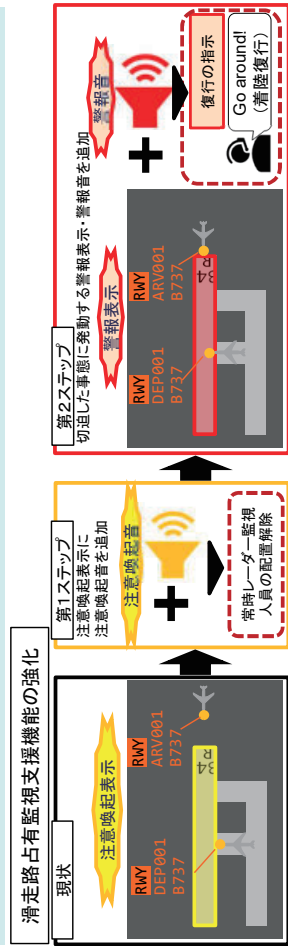
- (1) 管制交信に係るヒューマンエラー防止のため、自家用含む全てのパイロットに対して、パイロット間のコミュニケーション等 (CRM: Crew Resource Management) に係る初期・定期訓練を義務化



- (2) パイロットに対して外部監視、管制指示の復唱等の基本動作を改めて徹底
- (3) 離陸順序に関する情報提供 (No.1, No.2等) について、情報提供を行う際の留意事項を管制官とパイロットに周知徹底の上、停止を解除
- (4) 管制交信に関する管制官とパイロット等の意見交換、教材を用いた研修・訓練等を実施

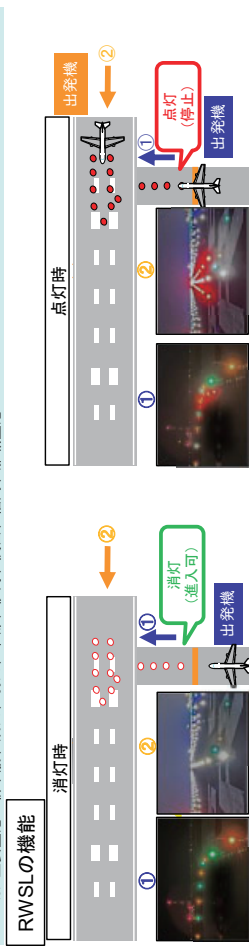
2. 滑走路設置進入に係る注意喚起システムの強化

- (1) 管制官に対する注意喚起システム (滑走路占有監視支援機能) のアラート機能を強化



- (2) 管制指示と独立して機能する滑走路状態表示灯 (RWSL: RunWay Status Lights) を主要空港の対象滑走路に導入

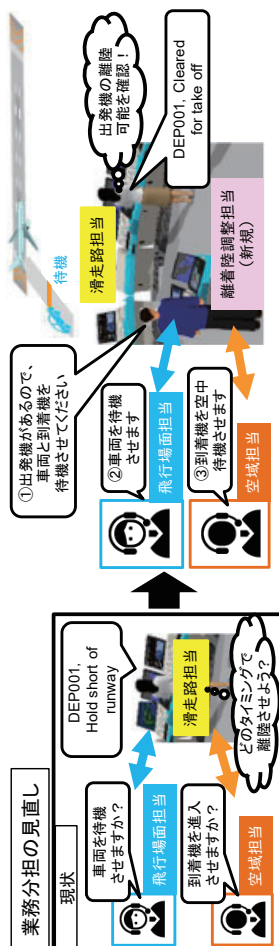
※ 主要空港：新千歳、成田、羽田、関西、福岡、那覇空港



- (3) 滑走路進入車両に対して位置情報等送信機の搭載を義務化

3. 管制業務の実施体制の強化

- (1) 管制官の人的体制の強化・拡充

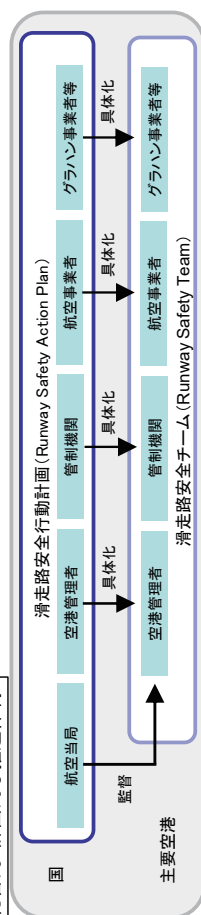


- (2) 管制官の疲労を業務の困難性や複雑性に依りて把握・管理する運用を導入
- (3) 管制官の職場環境を改善、ストレスケア体制を拡充

4. 滑走路の安全に係る推進体制の強化

- (1) 国において、総合的な滑走路安全行動計画 (Runway Safety Action Plan) を策定
- (2) 主要空港において滑走路安全チーム (Runway Safety Team) を設置
- (3) グラハン事業者を含め滑走路の安全に係る監督体制を強化

総合的・計画的な推進体制

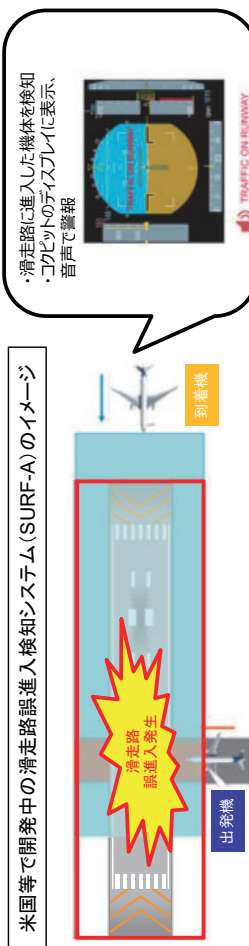


- (4) 国際的な連携の強化 (ICAO等)

5. 技術革新の推進

- 管制側・機体側におけるデジタル技術等の更なる活用に向けた調査・研究

※ 機体側の新たな技術等に対応して、パイロットに適切に訓練を実施させることを制度化



(3) 全国民間空港関係市町村協議会
(理事会・総会 7月5日開催)

令和 6 年度 運動方針

本協議会は、昭和 42 年（1967 年）の設立以来、経済社会構造に対応した空港整備の推進と環境対策・安全対策の充実・確保を求めるとともに、航空機燃料譲与税制度の維持や C I Q 体制の強化を求めるなど、広範な運動を展開してきた。

航空を取り巻く環境はコロナ禍において様々な影響を受けてきたものの、昨年 5 月に感染症法上の位置づけが変更されて以降、社会経済活動全般の再開に伴い航空需要は順調に回復してきた。国際線に関してはインバウンドが好調に推移し、2023 年の訪日外国人旅行消費額は、2023 年 3 月に決定された新たな観光立国推進基本計画の目標を上回り、コロナ禍前の 2019 年を超えて初めて 5 兆円を突破した。2024 年の訪日外客数も、4 月末時点においては 2019 年を 5.7% 上回っており、今後も、航空需要のさらなる拡大が見込まれる。

航空による国際・国内交流がさらに拡大し、2025 年大阪・関西万博等の開催も控える中、各空港において滑走路増設や延伸、空港アクセス強化など、安全・安心で持続可能性と利便性の高い航空・空港サービスの実現に向けた事業が進められている。一方で需要拡大に伴い、人手不足や航空機燃料の供給不足等の課題も発生している。今後はさらに、空港を活かした地方活性化に向けて、地域の魅力向上と相互連携をはかりつつ、全国の空港において、地方の国際線再開・路線定着を含めた受入体制強化、利便性向上及び利用促進を時代に即して強力に推進することが求められる。

一方、航空需要の拡大が進み、空港の混雑に伴いオペレーションが複雑化する中、航空に対する信頼を揺るがしかねない重大な事故も発生している。需要拡大に伴い利便性や効率性向上の要請が増す一方で、今一度、運航や航空機の安全管理を徹底することが求められる。加えて、人材不足が顕著になっているグランドハンドリングなどの空港運営スタッフや、航空機や運航の安全管理を担う管制官、操縦士や整備士の技能維持及び人材確保についても、さらなる対策の推進が必要である。

また、近年、大規模な地震や台風等が各地で発生する中、自然災害が発生した場合においても航空ネットワークを維持できるよう、空港 B C P（事業継続計画）の改善や空港連携の深化など、迅速かつ機動的に対応しうる危機管理体制の構築が必要である。空港は災害時に防災拠点・輸送拠点として活用されるほか、新幹線等地上交通機関の代替輸送においても重要な役割を果たしている。加えて、平時の救急医療においても欠かすことのできない都市基盤施設であることから、様々な事態を想定した積極的な整備及び適切な管理が求められる。また、災害等の影響を低減するためには、都市部空港への一極集中の是非についても検討が必要である。

他方では、「2050 年カーボンニュートラル」の実現に向けて、国土交通省が示す「航空脱炭素化基本方針」に基づき、各空港において空港脱炭素化推進協議会が設置され空港脱炭素化推進計画の策定が進められるなど、航空分野においても脱炭素化の取組が加速している。

こうしたことから、本協議会は、本年度の運動方針として、航空の安全の確保並びに航空需要の拡大、航空ネットワークの充実や公共交通としての地方路線・離島路線の維持方策の充実を強く国に求めるとともに、空港と周辺地域が調和し、ともに発展するため、自主事業の充実をはかりつつ、下記重点事項の実現に向けて強力に運動を展開する。

記

1. 財源の確保
2. 航空の安全の確保と防災対策の充実
3. 環境対策の推進
4. 空港の高質化と機能の活用
5. 航空需要の拡大に向けた取組の強化
6. 空港運営の民間委託
7. 自主事業の充実

令和 6 年度 運動方針の具体的事項

1. 財源の確保

- (1) 航空機燃料譲与税は、空港周辺地域の安全・環境対策の重要な財源であることから、制度を維持し、関係地方公共団体の必要な財源を確保すること。また、算定方法を明確にすること。
- (2) 航空機燃料譲与税の使途について、空港に関連する施設の維持管理など、範囲の拡大をはかること。
- (3) 国有資産等所在市町村交付金の特例を撤廃するとともに、実態に則した評価方法を検討すること。
- (4) 航空機償却資産の課税特例措置の適正化をはかること。
- (5) 特定飛行場周辺において移転補償により国が買い入れた土地について、国有資産等所在市町村交付金の対象とすること。
- (6) コミューター航空事業に係る公租公課の減免及びコミュニーター機材購入などに対する助成を行うこと。また、コミュニーター航空事業者への地方公共団体の運航補助に対する地方交付税による財源措置を講じること。
- (7) 航空機燃料譲与税不交付団体の空港対策に係る財源措置を講じること。
- (8) 空港整備に係る公共事業等債の元利償還に算入される地方交付税の確保をはかること。
- (9) 直轄事業負担金については、国と地方の役割分担の明確化をはかるなかで見直すこと。
- (10) 離島航空路線の確保・維持をはかるための「離島航路航空路整備法（仮称）」の早期制定をはじめ、地域振興につながるような総合的な支援策を着実に推進すること。
- (11) 島民生活の安定や離島振興の観点から、引き続き離島空港の整備について特段の配慮をすること。また、離島の特殊な交通事情に鑑み、離島航空路線に対する財政支援を講じること。
- (12) 新型コロナウイルスの影響を受けた航空運送事業者及び空港関連企業など航空業界への支援に協力すること。とりわけ、財政基盤が脆弱な地方路線の存続に向け、経営体力が低く資金確保が難しいリージョナル航空会社に対する支援を強化すること。

2. 航空の安全の確保と防災対策の充実

- (1) 航空管制業務をはじめとする各分野においてヒューマンエラーの防止策を講じるとともにデジタル化を推進するなど、ソフトとハード両面からの航空輸送にかかる安全対策の見直し及び強化と、航空関係者に対する安全運航の対策を講じること。
- (2) 運航と整備並びに管制を含めた航空における安全・安心の確保をはかること。
- (3) 国内外で製造された航空機の耐空性に係る情報収集・監督体制を強化し、運航に係る必要な措置を適時講じること。
- (4) 平成 30 年 3 月に策定の「落下物対策総合パッケージ」に盛り込まれた対策を航空会社や空港運営事業者とともに着実に実施すること。
- (5) 空港等の耐震対策を計画的に実施するとともに、地震など大規模災害時に防災拠点となる空港機能の確保をはかること。
- (6) 滑走路等の耐震工事等空港施設の整備にあたっては、工事が適正に行われていることを確認する方法を確立し、工事の品質を確保すること。
- (7) 航空機の安全管理が損なわれないよう、操縦士や整備士等の技能維持及び人材確保に留意し、適切な対策を講じること。
- (8) 目指すべき将来の航空交通システムの構築の推進をはかるとともに、航空保安システム

の機能を保持するための整備をはかること。

(9) ハイジャック・テロ対策等航空保安対策の強化をはかること。

(10) 空港及び周辺消防施設の整備を促進する等、防災対策の強化をはかること。

(11) ドローンをはじめとする小型航空機等の空港施設内への侵入対策を強化し、航空機の安全運航の確保に向けた取組を行うこと。

3. 環境対策の推進

(1) 発生源対策

① 低騒音機材の導入並びに優先滑走路方式の採用などの飛行経路・運航方式の改善により、航空機騒音の軽減に努めること。

② 一般市街地を飛行するヘリコプター及び小型航空機については、騒音を低減させる運航をすること。

(2) 空港周辺対策

① 住宅及び教育施設等防音工事、移転補償等事業など空港周辺環境対策にあたっては、社会情勢の変化や地域の実態を踏まえつつ、適正に実施すること。

② 騒音対策区域の指定解除等に伴い住宅及び教育施設等防音工事等の区域外となった場合は、過去の指定解除を含め、地元関係者や住民から理解を得られるよう、情報提供や丁寧な説明を行うこと。

③ 騒音対策区域の指定解除に伴い区域外となったものを含む移転補償跡地及び緩衝緑地等の処分及び活用にあたっては、地元関係者との協議を十分に行い、理解を得たうえで実施すること。

④ 空港周辺の浸水対策として、空港内に雨水排水処理のための貯留施設を整備する等万全の対策を講じること。

4. 空港の高質化と機能の活用

1) 空港及び周辺関連施設整備

(1) 空港の整備と高質化

- ・既存空港の機能の高度化を推進すること。

- ・交通政策基本法の趣旨に則り、離島を含む地方の振興をはかるため、地方空港の整備を促進すること。

- ・国際航空ネットワークの充実に向け、ターミナル諸施設の機能向上とC I Q体制の整備・強化をはかること。また、効果的かつ短時間で感染症水際対策にも資するよう、検疫等のあり方を改めて検討すること。

- ・新感染症の感染抑制に資する衛生的で快適な空港施設の高度化整備を推進すること。

- ・就航率改善、定時性の確保等による信頼性・利便性の向上をはかること。

- ・運用の変更等を行う場合は、地元への十分な情報提供と意見・要望を踏まえながら実施すること。

- ・発着枠の割り振りにあたっては、地域交流の促進、地域経済の活性化を踏まえた枠配分を行うこと。

(2) 空港施設のアメニティ整備

- ・多様化する空港利用者の安全性・快適性向上のためのユニバーサルデザイン化を推進すること。

- ・空港が都市施設として地域により親しまれるよう、駐車場の緑化を進めるなど、空港公園として整備すること。

(3) エコエアポートの推進

- ・地域環境と調和し地域と共生する空港をめざすため、エコエアポートを推進すること。
- ・空港において、施設・車両・地上航空機・空港アクセス等からの CO₂ 排出削減の取組をさらに進めるとともに、空港の特性を踏まえた再生可能エネルギーの活用を加速させていくこと。
- ・各空港において実効性のある空港脱炭素化推進計画の策定及び実施を推進するため、空港管理者への支援をさらに充実すること。

(4) 地域の振興につながる周辺整備

空港と地域との調和をはかるため、地域の振興につながる周辺整備を推進し、活性化に努めること。

(5) 鉄軌道並びに道路等の空港アクセス整備

定時性の確保等利用者の利便性向上のため、鉄軌道系アクセス整備の充実をはかること。また、高速道路をはじめとする空港周辺アクセス道路の整備をはかること。

2) 空港機能の活用

- (1) 国際及び国内の航空ネットワークの充実と、乗継割引運賃制度の拡充や多頻度化等運航の多様化により、利用者利便の向上をはかるとともに、地域間交流の拡大、地域の活性化を推進すること。
- (2) 地方管理空港等を安定的に経営するため、生活路線を含めた地方路線・離島路線の着陸料軽減措置の維持・充実など、適切な措置を行うこと。また、航空路線廃止にあたっては、航空運送事業者と関係地方公共団体が十分な協議を実施できる仕組みを検討すること。
- (3) 地域の振興、空港機能の向上につながる周辺地域の取組に支援をすること。

5. 航空需要の拡大に向けた取組の強化

- (1) 効果的な国内観光需要喚起の取組を強化すること。
- (2) アウトバウンド及びインバウンド需要喚起やインバウンド受入体制整備の取組を推進すること。また、地方空港を含む国際線運航の再開・路線定着をはかること。
- (3) 航空・空港の利用者利便が損なわれないよう配慮し、多様な利用者に開かれた公共交通機関・施設としての公共性を確保すること。
- (4) 航空需要の拡大に伴い空港関連事業者が直面する深刻な人手不足に対して、その解消に向けた支援を充実させること。
- (5) 航空機燃料の供給不足解消に向けた取組を推進すること。

6. 空港運営の民間委託

- (1) 国管理空港等の運営の民間委託にあたっては、各空港の実態を踏まえ、関係地方公共団体への十分な説明と合意を得ること。また、地域の活性化に資するよう配慮すること。運営権対価については、関係空港の機能向上へ投資し、地域の発展につなげていくこと。
- (2) 民間委託後の安全・環境対策については、国がその実施について責任を持つこと。また、災害時にも空港機能及び航空ネットワークを維持できるよう、空港運営事業者を指導・監督し、万全な対策を講じること。
- (3) 空港全体の価値向上をはかるため、民間の知恵と創意工夫が最大限発揮されるよう、空港の設置及び管理に関する基本方針の見直し等、環境を整えること。
- (4) 空港運営事業者においては、過去に例を見ない規模での航空需要の大幅な減少が長期化

したことにより、依然として厳しい経営状況が続いていることから、空港運営事業者の安定的な空港経営に資する支援策を講じること。

7. 自主事業の充実

- (1) 空港フォーラムの充実
会員を対象とした研修会を充実し、会員相互の交流と情報交換を推進する。
- (2) 実行運動の充実強化
運動方針の具現化及び対策予算確保に係る実行運動を充実・強化する。
- (3) 研修の実施
空港問題に関する実務者研修の実施。
- (4) 講演会等の開催と後援
空港問題に関する調査・研究のための講演会等の主催及び後援。

空港整備に係る個別要望

- (1) 釧路空港の機能向上と国際化の推進
 - ・災害時を含め空港施設の機能を保持し、航空機の安全な運航を確保するため、空港施設の着実な更新・改良等をはかること。
 - ・一つのシステムで双方向の高カテゴリー対応が見込まれるG B A Sの早期導入等、より一層の安定運航が可能となる施設の整備を行うこと。
 - ・I L SカテゴリーⅢをより利用しやすくするための支援制度の創設。
 - ・C I Q体制の更なる整備と充実により機能の向上と国際化をはかること。
- (2) 新千歳空港の拡張整備
 - ・今後見込まれる航空需要の増大を見据えた滑走路増設を含めた空港の将来像の検討や長距離国際路線の安定運航に必要となる滑走路延長等、公益性が高い空港施設の機能強化・高質化に資する整備については、国において積極的に進めること。
 - ・誘導路複線化をはじめとする冬期の安定運航等対策や空港施設の耐震対策などの継続事業については、必要な予算を確保し、着実に進めること。
 - ・空港利用者の増加や更なる航空需要の増大に対応するため、二次交通の輸送力強化に係る取組への連携・支援をはかること。
- (3) 札幌丘珠空港の将来像実現
 - ・滑走路延伸（1,500m→1,800m程度）の2030年供用開始に向けた事業化の調査・検討及び早期事業化
 - ・空港運用時間の拡大（現状7：30～20：30→7：00～21：00）
 - ・民間航空機の増便と自衛隊の運用の両立に向けた協議・調整（管制・除雪の体制強化等）
 - ・ビジネスジェットの利用拡大に向けた環境整備（専用動線、CIQ整備等）
- (4) 帯広空港の機能向上と整備促進
 - ・国際チャーター便就航時のC I Q体制の充実をはかること。
- (5) 稚内空港の整備促進
 - ・就航率を改善するための空港機能の充実をはかること。
 - ・老朽化施設の更新・改良をはかり、航空機の安全運航及び十分な保安体制を確保して、航空の安心・安全の確保及び空港の機能の継続的な保持に努めること。
 - ・国際チャーター便受け入れのための環境整備をはかること。
- (6) 紋別空港の拡充整備
 - ・利用者の利便性の向上及び、航空機の安全運航を確保するため、空港施設の整備・更新を円滑に実施すること。
- (7) 旭川空港の整備促進
 - ・施設の老朽化対策に係る財政支援等の充実をはかること。
- (8) 利尻空港の整備促進
 - ・現在、滑走路25方向にL O C（ローライザー）が設置されているが、霧や低雲など悪天候による定期便の欠航や急患搬送要請時に着陸できない状況がある。これら地域住民の利便性や観光産業の発展、さらには災害発生時や救急患者搬送などへの対応を考慮し、滑走路25方向のI L S化（計器着陸による精密進入化）や滑走路07方向のL O C設置など将来的な利尻空港の機能高度化をはかること。
- (9) 女満別空港の国際化推進と利便性向上
 - ・国際チャーター便の一層の就航環境向上のため、C I Q体制の充実・強化をはかること。
 - ・乗継利用の拡大に向けた発着時間の設定と割引制度の更なる拡充をはかること。

- ・中部線の通年運航の復活、L C C路線（成田・関西線）の確実な通年運航化をはかること。
 - ・伊丹線の運航期間延長をはかること
- (10) 青森空港の空港機能の充実
- ・名古屋（小牧）線、神戸線の利用促進
 - ・東京線ダブルトラック化をはじめとする国内路線の充実
 - ・札幌線、大阪線の利用者拡大のための宣伝強化
 - ・ソウル線・天津線・台北線の継続をはじめとする国際路線の充実
 - ・C I Q体制の充実・強化
 - ・航空路線と新幹線を組み合わせた旅行商品造成の促進
- (11) 三沢空港の周辺環境整備と運航拡充
- ・三沢空港の利用者が安定的に駐車場を利用できるように、空港敷地内だけではなく、隣接地も含めた、三沢空港の一体的な整備及び機能強化のため周辺環境整備への支援。
 - ・東京羽田線4便化体制を維持するための各種施策及び他路線の増便要請への支援。
- (12) 花巻空港の運航拡充及び国際化の推進
- ・岩手県内をはじめ東北のインバウンドの回復及び増加に向け、訪日誘客支援空港の「拡大支援型」への格上げ認定、又は同等の支援措置が受けられるよう制度を拡充するとともに、航空旅客の円滑な受入れのため、花巻空港の検疫体制及び保安対策の充実・強化をはかること。
 - ・インバウンド効果の地方への波及の観点から、花巻空港へのL C Cを含めた国際便の就航を促進する施策を講じること。
 - ・ゲートウェイ空港としての活用を強化する観点から、新千歳空港、関西国際空港、那覇空港、福岡空港等から花巻空港への国内路線網の拡充をはかること。
- (13) 秋田空港の機能と利便性向上
- ・国際線については、地方空港利用者の増加をはかる施策を実施するとともに、国内線については、大型機材の就航を働きかけること。
- (14) 大館能代空港の利便性向上
- ・東京便の3便化及び大阪便の運航再開による利便性向上をはかること。
- (15) 山形空港の運航充実
- ・既存路線（東京・大阪・名古屋・札幌）の運航充実と利便性の向上。運休路線の運航再開等地方路線の運航拡充。
- (16) 庄内空港の運航拡充と施設整備
- ・羽田線の通年5便化を実現すること。
 - ・L C C（格安航空会社）による成田線の再開や大阪線の復活など国内路線を拡充すること。
 - ・空港ターミナルビル内における国内線と国際線の動線分離及びC I Q（税関、出入国管理、検疫）体制を整備すること。
 - ・冬期間の安定就航及び国際チャーター便誘致のため、滑走路の2,500m化を推進すること。
- (17) 仙台空港周辺地域への配慮
- ・仙台国際空港株式会社が事業遂行する際に、安全・環境対策が適正に実施され、これまでの安全・環境対策が後退することのないよう、国が指導・監督する等責任を持って関わること。
 - ・独立行政法人 航空大学校の定員数が平成30年度より増加し、仙台分校での訓練が令和2年度より開始されているが、定員数の増加に比例して仙台空港周辺での航空大学校訓練機の騒音が増加することのないよう、対策を講じること。また、昨年5月に感染症法上の位置づけが変更されて以降、航空需要の拡大による空港の混雑が見込まれる。それに伴い、訓練機の着陸待機のための上空旋回により、待機場所近隣住民からの騒音苦

情が見込まれることから、訓練機の待機場所について検討すること。

- ・「仙台空港の運用時間24時間化に関する覚書」締結後の運用時間の延長時間帯においては優先滑走路方式を遵守すると共に優先滑走路を使用できない場合には離陸経路を空港西側の直進に限定する西側経路対策を遵守すること。

(18) 福島空港の運航拡充と周辺整備

- ・国際定期路線の早期再開並びにC I Q体制の充実による国際空港化の推進をはかること。
- ・乗継利用など利便性を高めた発着時刻の設定をはかること。
- ・原子力災害で観光産業が大打撃を受け、利用客減少により路線維持が厳しく、路線維持をはかるための助成制度の創設を行うなど、被災地の総合的な支援をはかること。
- ・防災拠点空港としての機能強化整備をはかること。

(19) 新潟空港の整備と機能強化

- ・津波や河川氾濫、大雨等の災害時の空港機能を確保するため、機能強化をはかること。
- ・冬期降雪時の安全性の向上及び安定就航を確保するため、空港機能の充実をはかること。
- ・騒音対策区域の縮小後も引き続き、CO₂吸収源として脱炭素化にも寄与する緩衝緑地帯を現状どおり維持管理し周辺環境に配慮するとともに、更なる改善を視野に空港整備をはかること。
- ・インバウンド回復やトキエア就航による空港利用者数及び航空貨物取扱量増加を見据え、C I Q体制の強化、空港周辺道路整備予算の確保、駐車場拡充をはかること。
- ・コンセッション導入に向けた空港ビルの財務改善のため、ターミナルビル用地賃借料負担軽減や、脱炭素化に向けた支援施策の拡充・継続をすること。

(20) 佐渡空港の拡張整備と離島航空路補助制度の要件緩和及び財政支援

- ・島民の安全・安心の確保及び地域経済の活性化のため、佐渡空港の滑走路2,000m化の早期実現をはかること。
- ・離島航空路線に係る運航費補助について、「代替交通機関による所要時間が概ね2時間以上であること」という補助対象要件を大幅に緩和し、離島の近距離航空路線にも配慮すること。
- ・航空機購入に係る補助について財政支援の強化をはかること。

(21) 小松空港の国際化推進と利便性向上

- ・C I Q体制の充実強化をはかり、国際旅客便及び国際貨物便の拡充を推進すること。
- ・成田空港・羽田空港の国際線乗継の強化及び乗継割引運賃制度の更なる充実と周知をはかること。
- ・羽田便の利便性向上とその他の国内既存路線の充実及び国内新規路線の開設を推進すること。
- ・空港内道路及び駐車場の利便性向上並びに駐車料金の更なる軽減をはかること。
- ・近接する北陸新幹線の駅との接続の向上をはかること。
- ・空港そのものが持つ集客機能を活かした空港周辺エリアの魅力向上をはかること。

(22) 松本空港の整備充実

- ・更なる路線拡充に対応するため、駐機場及び整備場の新設など、施設機能強化に向けた整備充実をはかること。

(23) 百里飛行場（茨城空港）の首都圏空港としての積極的な活用

- ・増大する首都圏の航空需要に対応するため、低コストで発着可能な茨城空港を、羽田・成田空港を補完する首都圏第3番目の空港として位置付け、積極的な活用努めること。
- ・国際路線の増加に対応するため、更なるC I Q体制の充実をはかること。
- ・利用者の利便性向上のため、一層の空港機能強化をはかること。
- ・空港を利用したイベントの開催など、空港の利用促進のための支援の拡充をはかること。

(24) 成田国際空港の整備

- ・成田空港の更なる機能強化は、中長期的な航空需要に対応するために必要な施策であることから、着実に推進するとともに、その実施にあたっては、環境対策及び地域振興策の充実をはかること。
- ・首都圏空港の一体的運用をはかるため、成田空港内及び空港周辺における鉄道の単線区間の解消や過密状態にある都心側ダイヤへの対応など、成田・羽田両空港間及び、都心と成田空港間の鉄道アクセスの改善を推進すること。
- ・成田空港周辺道路網について、首都圏中央連絡自動車道（圏央道）、一般国道464号北千葉道路などの広域的な幹線道路のみならず、更なる機能強化に伴う付替・補償道路の整備を着実に進めること。地域住民・物流事業者等の移動円滑化に資するよう、空港周辺道路全体のネットワーク強化に取り組むこと。
- ・航空機からの落下物根絶を目指し、落下物防止対策基準を遵守徹底するほか、他の空港の事例を共有する仕組みを構築する等の情報収集及び分析の強化に取り組むこと。また、落下物や部品欠落事案が発生した際は、関係機関に対し速やかに報告するとともに、原因究明等の進捗及び再発防止のための様々な取り組みについて随時情報を提供すること。

(25) 東京国際空港の空港アクセスの充実と機能強化

- ・空港利用者の利便性向上と、周辺環境の保全維持のため、鉄軌道（京浜急行電鉄空港線と東京急行電鉄多摩川線を短絡する新空港線「蒲蒲線」及び区部周辺部環状公共交通）及び道路（国道357号線川崎側未整備区間）の整備を着実に進めること。
- ・羽田空港において新飛行経路の運用が開始されたが、空港周辺や飛行経路下の住民からは騒音や落下物を心配する声が出ている。これまで示された騒音軽減対策、安全対策等を確実に実施し、その検証や評価を含めた更なる対策の強化及び徹底をはかるとともに、様々な手段により、情報提供の充実を行うこと。また、空港周辺地域のまちづくりに関して、地域への必要な支援を行うこと。

(26) 八丈島空港の整備促進

- ・空港機能の拡充と利便性向上のため、ターミナルビルの増改築に財政支援を行うこと。

(27) 静岡空港のアクセスの充実及び機能強化

- ・空港利用者の利便性向上及び空港の機能強化のため、空港直下を通過する東海道新幹線の新駅設置を推進すること。
- ・空港へのアクセス向上及び空港周辺地域の生活環境の向上のため、空港アクセス道路の整備に関する財政的支援策を講じること。

(28) 名古屋飛行場の路線確保と支援

- ・利用者ニーズに対応した路線確保のために必要な措置を講じること。
- ・通勤機・ビジネス機など小型航空機を中心とする多様な運航をめざす都市型総合空港のモデルケースとして位置付け、積極的な支援を行うこと。
- ・名古屋飛行場周辺の国管理地について、地域の活性化につながるよう、民間への売却等の有効活用策を推進するとともに、国所管施設の供用について変更を行う場合は、利用者への周知並びに周辺住民及び地元関係機関との協議を十分に行い、理解を得ること。

(29) 中部国際空港の第二滑走路整備及びアクセスの充実

- ・2021年度に愛知県を始めとした関係自治体及び経済団体にて、とりまとめた『中部国際空港の将来構想』の第1段階である代替滑走路の供用開始に向けた支援を行うこと。また、今後の空港アクセスの利便性及び信頼性向上のため、西知多道路整備を着実に進めること。
- ・国際線の再開や新規就航の受入れが円滑に行われるよう、深刻な人材不足が続くグラン

ドハンドリング事業者の人材確保及び業務の省力化や旅行者の利便性向上を目的とした各種機器の導入をはじめとした空港の機能強化に対する財政支援を行うこと。

(30) 八尾空港の安全確保と環境整備

- ・市街地に位置する空港の立地特性を踏まえ、安全運航に万全を期し、地域住民の安全を確保するとともに、地域と共存する空港となるよう、周辺地域の生活環境の向上に資する整備の充実をはかること。

(31) 関西国際空港の機能充実及び国際的競争力強化による国際ハブ化の早期実現

- ・関西エアポート株式会社が、創意工夫を活かした効率的かつ戦略的経営によって関西国際空港のポテンシャルを最大限に引き出し、国際競争力の強化をはかれるようにできる限りその意向に配慮すること。また、法令に定める監督、認可等の権限を適正に行使し、空港の円滑な運営、事業価値の更なる向上に資するよう航空需要の拡大に向けた対策を講じること。
- ・関西への誘客促進と我が国全体の航空需要の拡大に資するよう、欧米等中長距離直行便の拡充や羽田線をはじめとする国内主要路線の拡充等によるネットワークの充実を図るとともに、旺盛なインバウンド需要を受け止めるべく、24時間運用の強みを活かした年間発着回数30万回の実現と、人手不足の解消及び空港機能の強化を目指した必要な措置を講じ、また、インバウンドの目的地となる各地域への受入環境整備への支援を行うこと。
- ・人・モノ・情報の交流拠点として優れた能力を発揮するため、大阪都心部とのアクセス改善が可能となる高速鉄道等の整備を早期具体化すること。
- ・関西国際空港全体構想の早期実現に向けて2期事業の完全供用をはかること。
- ・海上空港という特性に起因する津波や海上テロなどにより空港が孤立することがないよう、アクセスルートの冗長化により空港の安全・安心を確保するため、新たに南ルートの早期具体化をはかること。
- ・2025年大阪・関西万博の開催に向け、第1ターミナルリノベーションが着実に実施できるよう、財政支援の他、出入国審査官等の増員など、更なる機能強化をめざした取組に対して必要な措置を講じること。

(32) 大阪国際空港の利用者利便の向上と機能の活用

- ・存続協定の趣旨に則り、国は責任を持って、環境基準の達成に向けて不断の努力を行うとともに、万全な安全・環境対策が実施されるよう、空港運営権者等を指導・監督すること。
- ・本空港を国及び地域の貴重な資源として、交通アクセスを含め、その利便性を向上させるとともに、地域振興につながる取組を総合的に支援すること。
- ・国内外の旅行需要の回復・拡大が進むとともに万博を視野に入れたインバウンド受入体制の整備が求められるなか、空港運営権者や航空会社の判断によって国際チャーター便や国内長距離便の運航が可能となるよう、また、第9回関西3空港懇談会で合意された発災時の3空港相互支援体制の構築が可能となるよう、国が主体的に「空港の設置及び管理に関する基本方針」及び「関西国際空港及び大阪国際空港の一体的かつ効率的な設置及び管理に関する基本方針」その他の必要な見直し並びにそれらの見直しに向けた環境整備を行うこと。

(33) 但馬空港の機能充実

- ・空港利用者の利便性向上のため、東京直行便（羽田空港乗り入れ）の早期実現をはかること。

(34) 神戸空港の機能強化の取組みに対する支援

- ・神戸空港が関西の成長の一翼を担う観点から、関西国際空港・大阪国際空港を補完し、

関西全体の航空需要拡大に寄与するため、空港施設の拡張や旅客の利便性向上に資する先進的な保安検査機器の国内線への導入に対して財政支援を行うこと。

- ・関西国際空港との連携強化に資する海上アクセスターミナル間や新たに整備を行うターミナル間の回遊性向上に向けた歩行者デッキなどの整備への財政支援を行うこと。
- ・円滑な国際チャーター便の受入のため、航空法、関税法、出入国管理及び難民認定法、検疫法の各法令による指定を行うとともに、CIQの人員体制、事業費を確保すること。
- ・国際プライベートジェットのさらなる受入れに向けた入国時の受入時間、フライトプラン届出期限の緩和を行うこと。
- ・民間事業者が実施するプライベートジェット専用ターミナル、エプロン、格納庫の整備に対する補助制度を創設すること。
- ・空港車両のEV・FCV導入、再生可能エネルギー（太陽光）を利用する脱炭素化に向けた財政支援及び事業費の確保を行うこと。

(35) 岡山空港の空港機能の充実

- ・国際化の伸展に対応して、C I Q体制の整備・充実をはかること。

(36) 広島空港の空港機能の拡充と国際化の伸展

- ・中国・四国の拠点として、新規国際定期路線の開設及びC I Q業務体制の拡充をはかること。
- ・災害時を含め空港施設の機能を保持し、航空機の安全な運航を確保するため、基本施設等の着実な更新・改良をはかること。
- ・空港利用者等の利便性向上のため、道路ネットワークや公共交通網の充実など、空港アクセスの向上をはかること。

(37) 鳥取空港の運航拡充と空港機能の充実

- ・国際化推進のため、C I Q体制の充実強化をはかること。
- ・東京線の運航ダイヤの改善及び運賃割引制度の拡充をはかること。

(38) 美保飛行場（米子空港）の空港機能の充実と運航拡充

- ・国際定期路線等に対する支援の充実をはかること。
- ・運休路線の運航再開をはかり、航空ネットワークを維持すること。

(39) 隠岐空港の利便性の向上及び運航拡充

- ・利用者のニーズ、利便性に応じた機材での運航と、ダイヤ改善をはかること。
- ・離島振興、地域振興、観光振興の観点から、東京直行便の実現に向けた対応策の拡充をはかること。
- ・航空利用者の利便性向上のため、出雲線、大阪線（繁忙期）の複便化をはかること。

(40) 出雲空港の空港機能の充実と運航拡充

- ・航空ネットワークの維持・拡充をはかること。特に名古屋（小牧）線、名古屋（中部）線、静岡線の地方都市間航空路線の維持がはかられるよう、必要な支援を行うこと。
- ・安定的な運航の維持をはかるため、羽田空港の混雑による航空機離発着の遅延に対し、必要な対応を講じること。
- ・国際化推進のため、C I Q体制の充実強化をはかること。

(41) 石見空港の利便性向上及び国際化推進

- ・利用者の利便性の向上及び地域振興のため、東京便1日2往復運航の継続と大阪便定期運航再開をはかること。
- ・国際チャーター便の一層の就航環境向上のため、C I Q体制の充実強化をはかること。

(42) 高松空港の機能向上

- ・視界不良による欠航便数を低減するため、I L S（計器着陸装置）カテゴリⅢを設置すること。

- (43) 徳島空港の運航拡充
- ・利用者のニーズに対応した運航ダイヤの設定をはかること。
 - ・航空機の整備・運航に万全を期し、利用者・空港周辺地域住民の安全を確保するとともに騒音緩和をはかること。
 - ・乗継割引を含めた運賃割引制度の拡充をはかること。
- (44) 松山空港の耐震強化と機能の拡充
- ・地震災害時においても、滑走路2,500mの機能が確保できるよう、耐震対策をはかること。
 - ・空港機能の拡充と空港利用者の利便性向上のため、バス（タクシー）プールの改善をはかること。
- (45) 高知空港の安全運航の徹底と周辺環境整備及び利活用の推進
- ・航空機の整備については万全を期すとともに、安全な運航に努めること。
 - ・離発着での振動及び排気ガスに対する対策を講じること。
 - ・防災対策、危機管理対策の強化をはかること。
 - ・空港を利用したイベントの開催など、空港の利用促進のための財政支援の拡充をはかること。
 - ・騒音対策区域の指定解除に伴い、区域外となった緩衝緑地等の処分については、周辺住民及び地元関係機関との協議を十分に行い、理解を得たうえで実施すること。
- (46) 北九州空港の機能強化及び利活用推進
- ・滑走路3,000m化の早期供用に向けた協力。
 - ・物流拠点機能の向上に向けた協力。
 - ・新門司沖土砂処分場（3工区）の活用に向けた協力。
- (47) 福岡空港の機能強化と周辺環境整備の推進
- ・空港運営の安全性や公共性が確保されるよう、国の責任のもと、運営状況の監督・指導や必要な支援など、適切な取組を講じること。
 - ・航空機混雑を解消するとともに、将来の航空需要に適切に対応するため、増設滑走路の令和6年度末供用開始に向け、整備推進をはかること。なお、関係の工事にあたっては、周辺住民の生活環境に配慮すること。
 - ・国際線については、増設滑走路やターミナルの供用により増加する出入国者数に対応するため、入国審査官等の更なる増員や顔認証ゲートの運用拡大、定期便ダイヤ設定時間に合わせたC I Q業務の時間拡大をはかること。また、要人や高付加価値旅行者などの円滑で迅速な入国のため、動線などの柔軟な運用をはかること。
 - ・空港機能の強化に併せた空港と周辺地域との共生策として、空港と周辺地域の振興と活性化を推進するため、移転補償跡地の利活用など地域のまちづくりに積極的に取り組むこと。
 - ・福岡空港は市街地に位置しており、発着回数も段階的に増加していくことから、周辺住民及び関係機関との協議を十分に行い、理解を得ながら、騒音・環境対策事業の拡充をはかること。特に、住宅防音工事については、対象室数の制限を見直すとともに、建替えや増改築も新たに対象とすること。また、防音工事施工済みの住宅の経年劣化調査において、防音性能の低下が認められた住宅があったことから、防音性能を回復するために必要な対策を講じること。さらに、空調機の更新工事についても、対象室数の制限を見直すとともに、住民負担額の軽減をはかること。加えて、教育施設等については、防音工事で設置した空調機の2回目以降の機能回復工事を制度化すること。
- (48) 佐賀空港の機能強化及び利用促進
- ・滑走路延長（2,500m化）の早期供用に向けた協力
 - ・佐賀空港を発着する国内線1路線及び国際線3路線の利用促進及び運休路線の完全復便

- (49) 長崎空港の活用推進
- ・ C I Q体制の強化と国際定期路線の充実をはかること。
 - ・ 長崎空港運用24時間化に向けて、空港機能強化をはかること。
- (50) 福江空港の施設整備
- ・ 空港保安施設の整備充実により、安全運航及び就航率の向上をはかること。
 - ・ チャーター便の就航環境向上のため、C I Q体制や給油施設などの整備をはかること。
- (51) 壱岐空港の整備
- ・ 壱岐空港は、滑走路長が1,200mと短いことから、チャーター便の誘致も厳しい状況にあること、また、将来の壱岐の空路の維持存続と地域振興発展のため、滑走路の延長（最低1,500m以上）の整備をはかること。
 - ・ 離島における防災拠点として、ターミナルビルの改修・整備に対する、財政的支援策を講じること。
- (52) 対馬空港の整備
- ・ 対馬空港は、立地条件や気象条件が悪いことに加え、滑走路の距離（1,900m）が短いことから、国内の空港の中でも非常に着陸が難しい空港であるといわれ、他の空港よりも着陸のやり直しや引き返し、欠航が多く、安心・安全・安定運航に影響を及ぼしている状況であること、また、国境離島としての役割を担う上での重要性と地域経済の活性化をはかるために必要不可欠なジェット機の就航再開のため、滑走路延長（最低2,000m以上）の整備をはかること。
 - ・ 併せて、滑走路32側にL O C（ローライザー）が設置されているが、滑走路14側には設置されていないため、安定運航のためにも空港機能の高度化をはかること。
- (53) 大分空港の運航拡充
- ・ 乗継割引を含めた運賃割引制度の拡充
 - ・ 国際化推進のためのC I Q体制の充実
 - ・ 空港機能を拡充する施設整備
 - ・ 騒音・環境対策事業の充実
- (54) 熊本空港の整備と機能強化
- ・ 熊本地震において車中泊の避難者が多かったことを鑑み、駐車場の活用・拡張など大規模災害時における避難施設としての活用について検討すること。
 - ・ 九州中央の内陸部に位置するなど熊本空港が持つ防災拠点としての優位性をいかし、九州を支える広域防災拠点としての機能を強化するため、防災上の拠点空港として位置づけるとともに、救援物資保管施設など必要な施設整備について所要の措置を講じること。
 - ・ 国内路線・国際路線の拡充等に対応できるようにするため、エプロンを増設すること。
 - ・ C I Q体制について、急増するアジア等からの来客に対し迅速かつ適切に対応するため、充実・強化をはかること。
 - ・ 騒音、環境対策事業の充実をはかること。
 - ・ 運営会社に上記事項を検討させること。併せて、空港周辺市町との共生に関する事業の更なる充実をはかること。
- (55) 宮崎空港を発着する航空路線の維持・充実及び空港周辺地域への配慮
- ・ 国際線の再開や国内航空路線の維持・充実のため、地方空港の受入体制の整備を促進すること。
 - ・ 現在、無償貸付を行っている土地については、周辺住民の民生安定に配慮し今後も無償貸付を継続すること。
 - ・ 空港周辺の住宅防音工事で外部開口部に設置した防音建具について、経年劣化等によりその機能の全部または一部を保持していない場合、その取替えについて更新工事の補助

制度を新たに創設すること。

- ・独立行政法人航空大学の定員数が平成30年度より増加しているが、定員数の増加に比例して宮崎空港周辺での航空大学校訓練機の騒音が増加することのないよう、対策を講じること。

(56) 鹿児島空港の利用者増に向けた機能の充実と周辺環境整備の推進

- ・国際線の利便性向上と利用促進のため、C I Q体制の充実をはかること。
- ・空港アクセス交通についての速達性や乗換利便性、案内機能の向上をはかり、交通拠点機能としての強化に努めること。
- ・鹿児島空港の利用者増に向けた機能の充実と周辺整備をはかること。
- ・空港利用者の利便性向上のため、鹿児島空港周辺の渋滞緩和対策をはかること。
- ・騒音・環境対策事業の充実をはかること。また、これらの事業の遂行には、周辺住民及び地元関係機関との協議を十分に行い、理解を得ながら対応すること。
- ・航空機エンジンテストに起因する騒音の発生源及び防音対策を講じること。
- ・教育施設等防音工事については、防音工事で設置した空調機の2回目以降の機能回復工事を制度化すること。

(57) 屋久島空港のジェット化の推進と機能の拡充

- ・ジェット機の就航が可能となる滑走路の延長整備（2,000m）を推進すること。

(58) 喜界空港の整備支援

- ・空港ビルの快適性向上のための施設整備・改修について財政支援を行うこと。

(59) 徳之島空港の利活用の推進

- ・「大阪－徳之島」間の直行航空路線の復活など、離島空港と東京・福岡等との国内航空路線や離島間の航空路線の拡充・強化をはかること。
- ・世界自然遺産登録が実現し、観光入込客の増加が期待される。離島航空路の快適性向上はもちろんのこと、観光入込客の増加を見据えた、ターミナルビルの整備・改修及び、施設設備をはかること。

(60) 沖永良部空港の安全の確保と防災対策の充実

- ・空港及び周辺消防施設の整備を促進する等防災対策の強化をはかること。

(61) 与論空港の整備支援

- ・空港ビル前のアーケード整備について財政支援を行うこと。
- ・エプロン拡張への様々な支援（定期便利用時、ドクターヘリ・他の小型機受け入れに支障があるため）を行うこと。
- ・滑走路端安全区域（R E S A）基準を満たす整備への財政支援を行うこと。

(62) 新石垣空港の整備と機能強化

- ・インバウンドの回復及び増加に向けた、国際線受入れ強化のための検疫体制及び保安体制の整備強化をはかること。
- ・観光需要が回復する中、長距離国内線及び国際線が就航可能となる滑走路の延長、誘導路及びエプロンの拡張整備をはかること。

全国民間空港関係市町村協議会役員名簿

(敬称略)

役 職 名	市 区 町 村	市 区 町 村 長 氏 名
会 長	伊 丹 市	藤 原 保 幸
副 会 長	千 歳 市 名 取 市 宮 崎 市 大 田 区	横 田 隆 一 山 田 司 郎 清 山 知 憲 鈴 木 晶 雅
理 事	福 岡 市 鳥 取 市 稚 内 市 花 巻 市 松 山 市 豊 山 町 大 空 町 成 田 市 泉 佐 野 市 霧 島 市	高 島 宗 一 郎 深 澤 義 彦 工 藤 広 上 田 東 一 野 志 克 仁 鈴 木 邦 尚 松 川 一 正 小 泉 一 成 千 代 松 大 耕 中 重 真 一
監 事	大 村 市 岩 沼 市	園 田 裕 史 佐 藤 淳 一

令和6年7月5日 現在

全国民間空港関係市町村協議会 会員名簿

99市区町村

都道府県名	空 港 名	市区町村名
北 海 道	釧 路 空 港	釧 路 市
	新 千 歳 空 港	千 歳 市
		苫 小 牧 市
	札 幌 飛 行 場	札 幌 市
	帯 広 空 港	帯 広 市
	稚 内 空 港	稚 内 市
	紋 別 空 港	紋 別 市
	旭 川 空 港	旭 川 市
		東 神 楽 町
	利 尻 空 港	利尻富士町
	中 標 津 空 港	中 標 津 町
	女 満 別 空 港	網 走 市
		大 空 町
青 森 県	奥 尻 空 港	奥 尻 町
	青 森 空 港	青 森 市
岩 手 県	三 沢 飛 行 場	三 沢 市
	花 巻 空 港	花 巻 市
秋 田 県	秋 田 空 港	秋 田 市
	大 館 能 代 空 港	北 秋 田 市
山 形 県	山 形 空 港	東 根 市
		天 童 市
	庄 内 空 港	酒 田 市
宮 城 県	仙 台 空 港	鶴 岡 市
		名 取 市
福 島 県	福 島 空 港	岩 沼 市
		須 賀 川 市
新 潟 県	新 潟 空 港	玉 川 村
		新 潟 市
石 川 県	佐 渡 空 港	新 潟 市
		佐 渡 市
石 川 県	小 松 飛 行 場	小 松 市
長 野 県	松 本 空 港	松 本 市
茨 城 県	百 里 飛 行 場	小 美 玉 市
千 葉 県	成 田 国 際 空 港	成 田 市
		芝 山 町
		多 古 町
東 京 都	東 京 国 際 空 港	大 田 区
	大 島 空 港	大 島 町
	三 宅 島 空 港	三 宅 村
	八 丈 島 空 港	八 丈 町
静 岡 県	静 岡 空 港	牧 之 原 市
愛 知 県	名 古 屋 飛 行 場	名 古 屋 市
		春 日 井 市
		小 牧 市
		豊 山 町
	中 部 国 際 空 港	常 滑 市
大 阪 府	八 尾 空 港	八 尾 市
		泉 佐 野 市
		泉 南 市
		田 尻 町
大 阪 府	関 西 国 際 空 港	泉 南 市
		田 尻 町
大 阪 府	大 阪 国 際 空 港	豊 中 市
兵 庫 県	大 阪 国 際 空 港	池 田 市
		伊 丹 市
和 歌 山 県	但 馬 飛 行 場	川 西 市
		豊 岡 市
岡 山 県	岡 山 空 港	神 戸 市
広 島 県	広 島 空 港	三 原 市
鳥 取 県	鳥 取 空 港	鳥 取 市
		美 保 飛 行 場
島 根 県	美 保 飛 行 場	米 子 市
		隠 岐 空 港
香 川 県	高 松 空 港	隠 岐 の 島 町
		出 雲 市
徳 島 県	出 雲 空 港	出 雲 市
		石 見 空 港
愛 媛 県	高 松 空 港	益 田 市
高 知 県	高 松 空 港	綾 川 町
		高 松 市
福 岡 県	徳 島 飛 行 場	松 茂 町
		松 山 市
福 岡 県	松 山 空 港	松 山 市
		南 国 市
福 岡 県	高 知 空 港	北 九 州 市
		北 九 州 空 港
福 岡 県	北 九 州 空 港	北 九 州 市
		福 岡 市
佐 賀 県	福 岡 空 港	春 日 市
		大 野 城 市
長 崎 県	大 野 城 市	大 宰 府 市
		志 免 町
大 分 県	大 宰 府 市	粕 屋 町
		佐 賀 市
熊 本 県	佐 賀 空 港	佐 賀 市
		大 村 市
宮 崎 県	長 崎 空 港	五 島 市
		五 島 市
宮 崎 県	福 江 空 港	壱 岐 市
		壱 岐 市
宮 崎 県	壱 岐 空 港	対 馬 市
		対 馬 市
宮 崎 県	対 馬 空 港	国 東 市
		国 東 市
宮 崎 県	大 分 空 港	大 津 町
		大 津 町
宮 崎 県	熊 本 空 港	菊 陽 町
		益 城 町
宮 崎 県	熊 本 空 港	西 原 村
		西 原 村
宮 崎 県	宮 崎 空 港	宮 崎 市
		宮 崎 市
宮 崎 県	鹿 児 島 空 港	霧 島 市
		霧 島 市
宮 崎 県	種 子 島 空 港	中 種 子 町
		中 種 子 町
宮 崎 県	屋 久 島 空 港	屋 久 島 町
		屋 久 島 町
宮 崎 県	奄 美 空 港	奄 美 市
		奄 美 市
宮 崎 県	喜 界 空 港	喜 界 町
		喜 界 町
宮 崎 県	徳 之 島 空 港	天 城 町
		天 城 町
宮 崎 県	沖 永 良 部 空 港	和 泊 町
		和 泊 町
宮 崎 県	与 論 空 港	与 論 町
		与 論 町
宮 崎 県	那 覇 空 港	豊 見 城 市
		豊 見 城 市
宮 崎 県	新 石 垣 空 港	石 垣 市
		石 垣 市
宮 崎 県	宮 古 空 港	宮 古 島 市
		宮 古 島 市
宮 崎 県	下 地 島 空 港	宮 古 島 市
		宮 古 島 市
宮 崎 県	久 米 島 空 港	久 米 島 町
		久 米 島 町
宮 崎 県	与 那 国 空 港	与 那 国 町
		与 那 国 町

令和 6 年度 分担金負担割合算出基準

次の区分により算出した合計額とする。

1. 均 等 割 10,000 円

2. 空港種別割

国際航空輸送網又は
国内航空輸送網の拠点となる空港 20,000 円

国際航空輸送網又は国内航空輸送網を
形成する上で重要な役割を果す空港 10,000 円

その他の空港・飛行場 5,000 円

ただし、空港が所在しない市町村は免除する。また、複数の空港が所在する市町村については、所在する空港が当てはまる空港種別の額のうち最も高い種別の額とする。

3. 航空機燃料譲与税割

令和 4 年度 3 月期及び令和 5 年度 9 月期に譲与された航空機燃料譲与税合計額（複数の空港について譲与された場合は、それらの譲与額を合算した額）の 10,000 分の 1.5 の額とする。

ただし、1,000 円未満は切り捨てた金額とする。

※航空機燃料譲与税割の推移

- 基準 : 10,000 分の 4.0
- ・平成 16 年度～平成 18 年度 : 10,000 分の 3.5
- ・平成 19 年度～平成 22 年度 : 10,000 分の 3.0
- ・平成 23 年度～24 年度 : 10,000 分の 2.0
- ・平成 25 年度～ : 10,000 分の 1.5

国土交通大臣

斉藤 鉄夫 様

要 望 書

謹啓、平素は全国民間空港関係市町村協議会の活動につき、格段のご配慮を賜り厚くお礼を申し上げます。

当協議会は、昭和42年の設立以来、空港整備の推進と航空の安全の確保、さらには環境対策の推進とその財源の確保を求めて、広範な運動を展開してまいりました。

本日、令和5年度の総会において、全国73空港・97市区町村の総意をもって、今年度の運動方針を決定いたしました。

なにとぞ、貴職におかれましては、当協議会の取組についてご理解いただき、これらの実現についてご高配を賜りますようお願い申し上げます。

令和5年（2023年）7月7日

全国民間空港関係市町村協議会

会長（伊丹市長）藤原 保 幸



総務大臣

松 本 剛 明 様

要 望 書

謹啓、平素は全国民間空港関係市町村協議会の活動につき、格段のご配慮を賜り厚くお礼を申し上げます。

当協議会は、昭和42年の設立以来、空港整備の推進と航空の安全の確保、さらには環境対策の推進とその財源の確保を求めて、広範な運動を展開してまいりました。

本日、令和5年度の総会において、全国73空港・97市区町村の総意をもって、今年度の運動方針を決定いたしました。

なにとぞ、貴職におかれましては、当協議会の取組についてご理解いただき、これらの実現についてご高配を賜りますようお願い申し上げます。

令和5年（2023年）7月7日

全国民間空港関係市町村協議会

会長（伊丹市長）藤 原 保 幸



国 土 交 通 大 臣

齊 藤 鉄 夫 様

要 望 書

令和6年度 自動車安全特別会計 空港整備勘定収支

(単位:億円)

国	際	拠	点	空	港	882
羽		田		空	港	680
成		田		空	港	156
関		西	空	港	等	39
中		部		空	港	7
一	般	空	港	等		919
空	港	経	営	改	革	推
航	空	路	整	備	事	進
空	港	周	辺	対	策	業
空	港	等	維	持	運	業
				営	費	等
						1,876

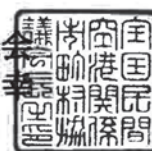
合 計

3,978 億円

今後も、航空の安全の確保、環境対策の推進、空港の高質化及び機能活用、航空需要の早期回復・拡大に向けた取組の推進並びに地方航空路線の維持に関し、格段のご尽力を賜りますようお願い致します。

令和5年10月18日

全国民間空港関係市町村協議会
会長(伊丹市長) 藤原 保



全民協第4号
令和5年6月19日
(2023年)

国土交通大臣
斉藤鉄夫様

全国民間空港関係市町村協議会
会長（伊丹市長）藤原 保幸



航空機の安全確保について(申し入れ)

時下、貴職におかれましては、益々ご清栄のこととお喜び申し上げます。

平素は、当協議会の活動につきまして格段のご理解とご支援を賜り、厚くお礼申し上げます。

当協議会は、昭和42年2月の設立以来、経済社会構造に対応した空港整備の推進とともに、財源の確保、環境対策並びに安全対策の充実・確保を求めて広範な運動を展開しています。

こうした中、6月10日に東京国際空港において、誘導路で停止中のエバー航空旅客機とその後方を通過するタイ航空旅客機が接触し、機体が損傷する事態が発生しております。

この度の事態は、詳細について現在調査されているところですが、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することができません。

国土交通省におかれましては、徹底した原因究明を行うとともに、再発防止を図るなど、今後とも航空安全対策の取組をより一層強化されるよう要望いたします。

全民協第8号
令和5年7月24日
(2023年)

国土交通大臣
齊 藤 鉄 夫 様

全国民間空港関係市町村協議会
会長（伊丹市長）藤原 保幸



航空機の安全確保について(申し入れ)

時下、貴職におかれましては、益々ご清栄のこととお喜び申し上げます。

平素は、当協議会の活動につきまして格段のご理解とご支援を賜り、厚くお礼申し上げます。

当協議会は、昭和42年2月の設立以来、経済社会構造に対応した空港整備の推進とともに、財源の確保、環境対策並びに安全対策の充実・確保を求めて広範な運動を展開しています。

こうした中、7月12日に羽田発函館行きの日本航空機において、視界不良により目的地を変更して新千歳空港に着陸する際、残りの燃料が少なくなったため、航空交通管制上の優先権を要請し着陸する事態が発生しております。

本件は「緊急の措置を講ずる必要が生じた燃料の欠乏」に該当するとの判断のもと重大インシデントに認定されたところであり、当協議会といたしましても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することができません。

国土交通省におかれましては、徹底した原因究明を行うとともに、再発防止を図るなど、今後とも航空安全対策の取組をより一層強化されるよう要望いたします。

全民協第15号
令和5年12月27日
(2023年)

国土交通大臣

斉藤鉄夫様

全国民間空港関係市町村協議会
会長（伊丹市長）藤原 保幸



航空機の安全確保について(申し入れ)

時下、貴職におかれましては、益々ご清栄のこととお喜び申し上げます。

平素は、当協議会の活動につきまして格段のご理解とご支援を賜り、厚くお礼申し上げます。

当協議会は、昭和42年2月の設立以来、経済社会構造に対応した空港整備の推進とともに、財源の確保、環境対策並びに安全対策の充実・確保を求めて広範な運動を展開しています。

こうした中、国土交通省航空局は12月22日付で、株式会社JALエンジニアリング（以下、「同社」という。）において、令和5年9月4日に、航空法で求められている作業後の機体の耐空性の確認行為が一部未実施の状態に出発し、同社はその後すぐに当該確認行為の未実施を認識したにも関わらず、必要な措置を速やかに行わず、当該確認行為が未実施の状態ですべて4便が運航される事案が発生したこと。また、同社において、ブレーキ交換作業に際し、航空機製造者が要求する計測機器が用いられていない事例が多数発見されたことから、同社に対する業務改善勧告を行ったと報道発表されました。

本件は、当協議会といたしましても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することができません。

国土交通省におかれましては、同社から提出される業務改善の内容の精査を行うとともに、各航空会社にも事例を共有し再発防止を図るなど、今後とも航空安全対策の取組をより一層強化されるよう要望いたします。

全民協第16号
令和6年1月5日
(2024年)

国土交通大臣

斉藤鉄夫様

全国民間空港関係市町村協議会
会長（伊丹市長）藤原保幸



航空機の安全確保について(申し入れ)

時下、貴職におかれましては、益々ご清栄のこととお喜び申し上げます。

平素は、当協議会の活動につきまして格段のご理解とご支援を賜り、厚くお礼申し上げます。

当協議会は、昭和42年2月の設立以来、経済社会構造に対応した空港整備の推進とともに、財源の確保、環境対策並びに安全対策の充実・確保を求めて広範な運動を展開しています。

こうした中、1月2日に東京国際空港において、日本航空機と海上保安庁の固定翼機が衝突し、海上保安庁機に搭乗していた6人が死傷する事故が発生しました。また、日本航空機の乗客にもけが人が出ているうえ、滑走路の閉鎖等により、多数の空港利用者が影響を受ける事態が発生しております。

この度の事態の詳細については、現在調査されているところですが、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することができません。

国土交通省におかれましては、早急に航空交通業務の安全にかかる手順について点検を行い、原因究明に努めるとともに、運輸安全委員会の調査結果に従い改善を講じ、再発防止を徹底するなど、航空安全対策の取組をより一層強化されるよう要望いたします。

2 大田区議会（定例会）及び 羽田空港対策特別委員会関係

(1) 大田区議会 令和6年定例会会議録からの抜粋

第1回定例会

■ 2月22日（木曜日）会議録の抜粋

〔質問〕 湯本良太郎議員

次に、羽田空港における航空機衝突事故について質問をいたします。

1月2日に東京国際空港C滑走路において日本航空機と海上保安庁機が衝突をした事故は、能登半島地震に続き、多くの区民が注視し、令和6年の先行きに不安を覚えるといった声を多く聞きました。まずは改めてこの事故で亡くなられた海上保安庁の職員5名とそこそご遺族に対し心からお悔やみを申し上げますとともに、今回の事故に遭遇された方々とそこそご家族の皆様心からお見舞いを申し上げます。

区は、事故発生後、速やかに危機管理室長以下、担当する職員が出勤し、対策準備室が立ち上がり、現地本部や国からの情報収集に努め、翌日も対応に当たったと聞いております。対応に当たられた皆様には心からお疲れさまでございました。感謝を申し上げます。

事故原因は運輸安全委員会による調査にて解明をされることとなりますが、国土交通省においては、事故調査の結果を待つことなく、緊急の対策が1月9日に発表され、同月19日には事故対策検討委員会の第1回目が開催され、本年夏の間取りまとめを目指し議論が行われており、さらなる対策も検討されることを願っております。

国土交通大臣の発言でも、公共交通機関における輸送の安全確保は全てに優先されるものであるとしております。大田区議会としてのスタンスも、羽田空港と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きたところであり、これまでも国が示している各種対策の確実な実施や、さらなる対策の強化を求めるべきと考えます。

今回の事故の原因究明までには時間がかかると承知をしておりますが、今回の衝突事故を受け、区及び関係機関における活動状況並びに課題などについて、今後どのように整理をなされる予定なのか、また、事故に対する区の考えも併せて伺いをいたします。

（中略）

次に、H I C i t yの現状と今後について質問をいたします。

令和6年1月1日に発行された区報新年号では、「羽田発、未来へ」との言葉とともに、鈴木晶雅区長の本年をさらなる飛躍の1年としたいという思いが力強くつづられておりました。その紙面では、未来へつながる羽田の象徴として、昨年グランドオープンした羽田イノベーションシティ、H I C i t yが大々的に取り上げられ、新たに開業した先端医療研究センターや、terminal.0 H A N E D Aをはじめ、様々な機能の紹介がされており、より一層、このまちに対する期待が高まっております。

コロナ禍での極めて厳しい状況の中での船出から、徐々に企業集積も進み、新産業創造・発信拠点としての姿を体現しつつあることは大変喜ばしいことだと受け止めております。しかしながら、H I C i t yという新たなまちができたことの効果を区民や区内企業が本当に感じているかどうかと言われると、まだまだ物

足りないということも事実として存在しているのではないのでしょうか。

これまで我が会派として幾度も代表質問等で触れてきたように、区が長年をかけ、大きなリソースを投入して、ようやくグランドオープンを迎えた羽田イノベーションシティがその役割を果たしていると言うためには、区民や区内企業にとって具体的実感としての波及効果を感じていただくことが極めて重要であると考えます。

羽田イノベーションシティの象徴的な取組といえば、自動運転バスが挙げられます。まち開き以降の実証走行で累計6万4000人という国内最多の実績を誇るこの取組も、羽田空港第3ターミナルまでの延伸は行われているものの、依然として空港島以外での走行には至っておりません。

羽田イノベーションシティでの取組は、区内産業の発展につながる経済的な波及効果はもとより、新たなソリューションの社会実装を通じて、区民生活を豊かにすることにもつながると考えます。羽田イノベーションシティを所管する産業経済部だけではなく、それぞれ様々な課題を抱える所属が全庁を挙げて羽田イノベーションシティを最大限に活用することで、区民や区内企業が本当に実感できる形で効果を波及させるべきであります。

そこでお伺いをいたします。これまでの羽田イノベーションシティによる波及効果の現状と今後の区内への波及創出に対する区長の考えをお聞かせください。

〔答弁〕 区長

次に、羽田空港における航空機事故についてのご質問ですが、1月2日に発生した事故においては、5名が亡くなり、16名が負傷等を負うという大変痛ましい事故となりました。事故で亡くなられた方とご家族に対し心からお悔やみを申し上げますとともに、今回の事故に遭遇された方とご家族の皆様にも心からお見舞いを申し上げます。区では、この事故発生直後から情報収集に当たり、19時30分に一元的な情報収集・連絡体制を構築し、現地合同対策本部へも職員を派遣いたしました。20時30分には、大田区羽田空港航空機事故対策準備室を設置し、区の地域防災計画に掲げる事項について判断や対応を取るとともに、大田区公式Xなどで情報発信を行ったところでございます。国土交通省航空局との連携の中では、徹底した原因究明と事故の再発防止、安全対策の取組の一層の強化を口頭にて申入れをし、1月5日には国土交通大臣宛てに書面にて要請を行いました。今回の衝突事故に関しましては、運輸安全委員会の調査並びに羽田空港航空機衝突事故対策検討委員会において対応されているところではありますが、航空安全対策の確実な実施及び情報提供については、引き続き国に求めてまいります。また、このたびの事故において、区内関係団体の皆様も活動されており、大森・蒲田医師会などからは医師が参集されております。活動された関係者の皆様に敬意を表するとともに、今回の活動を引き続き空港事務所の定める緊急計画などに活かせるよう、空港事務所をはじめとした関係機関との連携強化をさらに図ってまいります。

（中略）

羽田イノベーションシティにおける波及創出に関するご質問ですが、オープンイノベーションや産業交流を通じて、区内産業への経済波及を創出することに加え、様々なプレーヤーが行う社会課題解決に向けた実証実験の成果を区内に波及させることは、羽田イノベーションシティの価値を感じていただく上でも大変重要であると認識いたしております。波及効果の現状につきましては、交流空間、ピオパークにおいて、区内

外の企業のオープンイノベーションにより、キャンプグッズや家庭用サウナストーブなどの新たなプロダクトを開発した事例や、超専門技術ミニ展示会のように、短時間で数千万円規模の多額の受注見込額をもたらす企画など、区内産業への経済波及につながる好事例が生まれております。また、IoT自動換気制御による電力使用量の削減に向けた実証実験など、羽田イノベーションシティから区内での実施へと広がりを見せている事例、さらには、自動運転バスのように、将来的な社会実装に向けた精力的な実証実験も行われております。これらの波及効果を生み出し続けるため、羽田イノベーションシティやピオパークが有する、他の施設とは異なる特徴を強力にPRするとともに、地域課題解決に挑戦するスタートアップなどへの支援を強化し、その成果や取組を区内へ着実につなげるための仕組みを構築してまいります。今後も、より一層、区民の皆様には羽田イノベーションシティの効果や価値を実感していただける波及創出に取り組んでまいります。

〔質問〕 佐藤伸議員

まず、航空機事故から区民の命と財産を守る安全対策の強化についてです。

1月2日に東京国際空港、羽田空港で発生した日本航空機と海上保安庁機の衝突事故で機体が炎上し、海上保安庁の航空機の乗員6人のうち5人が亡くなり、1人は重傷を負いました。日航機の乗客367人、乗員12人、計379人は全員機体から脱出、うち15人が負傷する重大事故となりました。犠牲になられた海上保安庁職員の皆様とそこご家族に対し、深い哀悼の意を表します。また、この事故により負傷されました皆様へお見舞いを申し上げます。

原因はまだ不明であり、原因究明が急がれます。同時に、二度と事故を繰り返さない再発防止に何が必要か、早急に対策を取る必要があります。

日本共産党区議団は、この羽田空港内で発生した航空機事故に関する声明を1月5日に発表し、9日には鈴木区長宛てに航空機事故に関する緊急要望を行い、1、再び大事故を起こさせないために、多角的な原因の徹底究明を国に求め、区民に公表すること、2、羽田空港の事故の再発防止と安全対策について、より具体的に示すよう国に求めること、3、羽田空港機能強化、増便、新飛行ルートを見直すことを国に求めることの3点を求めました。

区長は1月5日に国土交通大臣に対して、羽田空港における安全運用の確保についての申入れを行い、徹底した原因究明を行うとともに、再発防止を図り、航空安全対策の取組を一層強化されるよう要請しています。

イギリス航空情報会社OAGが発表した、昨年、2023年の世界の混雑空港ランキングで、羽田空港は世界第3位の過密状態にあるとランクづけされました。世界でも有数の過密状態にある羽田空港において安全に運用するために、その後の大田区としての対応をお聞きいたします。

航空機事故について、大田区地域防災計画には、第3編、大規模事故等応急対策の第4章、船舶・航空機関係の2、航空機に記載されていますが、大田区の主体性と具体性の欠いた計画と言わざるを得ません。大田区地域防災計画の見直しを行い、大田区として、航空機による大規模事故から区民を守る具体的な対策強化を求めます。お答えください。

〔答弁〕 区長

羽田空港における安全運用に関するご質問についてお答えします。国は1月2日に発生した航空機衝突事故を受け、翌3日には航空会社及び管制機関へ基本動作及び安全運航のための実施手順の徹底を指示いたし

ました。1月6日には滑走路への誤進入を常時監視する人員を配置いたしました。1月9日には航空の安全・安心確保に向けた緊急対策を取りまとめ、直ちに取り組むことができる対策を講じております。1月19日と2月16日には羽田空港航空機衝突事故対策検討委員会が開催され、さらなる安全対策に関する検討が行われております。事故の詳細については、現在、運輸安全委員会による調査が行われているところでありますが、区といたしましては、1月5日に徹底した原因究明と再発防止の要請を国土交通大臣宛てに行っております。引き続き航空安全対策の確実な実施について注視してまいります。

地域防災計画上の大規模事故等対策に関するご質問です。羽田空港を有する区にとって、空港管理者による安全管理の徹底と万一の緊急事態に備えた計画策定は重要です。区の地域防災計画では、大規模事故等での消防をはじめとする関係機関と連携した情報収集活動や情報発信、避難所設置といった、区が主体となり実施する全般的な応急活動や、航空機に関する特筆すべき保安対策、応急対策を明記しております。また、国土交通省が東京国際空港緊急計画を策定しており、国、区は、それぞれの計画に基づき、双方が主体性を持って連携し対応することとしています。今般の航空機事故対応で、私は現地合同対策本部に区職員を派遣し、援助及び要請の有無や、避難所の設置の要否など、最新の情報収集を行い、地域防災計画に基づき、自ら主体的に判断し、危機対応を行いました。空港を有する自治体として、区民を大規模事故から守るため、引き続き、関係機関と連携し、より万全な安全対策を講じてまいります。

■ 2月26日（月曜日）会議録の抜粋

〔質問〕 庄嶋孝広議員

昨年、令和5年、大田区は内閣府のSDGs未来都市と自治体SDGsモデル事業にダブル選定されました。そのテーマは「新産業と匠の技が融合するイノベーションモデル都市」です。羽田空港跡地第1ゾーンを活用して、令和2年に新産業創造・発信拠点である羽田イノベーションシティ、H I C i t y ができたことで、大田区といえば町工場と言われるものづくり産業のまちに加え、先端産業に実証実験のフィールドを提供するまちという面が加わりました。

昨年11月のH I C i t y のグランドオープニングイベントでは、自動運転レベル4をテーマとしたトークセッションも行われましたが、自動運転バスの実証実験に取り組んでいる企業から、来れば乗れる日本一の自動運転のショールーム、また、自動運転ネイティブのまちといったコメントも聞かれ、私自身、H I C i t y の価値を再認識しました。また、デリバリーロボットを開発している企業とお話したときも、実証実験するには最高の場所との絶賛のコメントがありました。

我々の生活を大きく変えていく先端技術が羽田の地で日々テストされていると思うと、わくわくします。H I C i t y の定番イベントとなったスマートシティE X P Oでも、子どもたちがロボットに目を輝かせる姿が毎回見られます。ただし、先端産業にフィールドを提供するだけでは、国外企業に国内市場を席巻されるウィンブルドン現象の一種と言えなくもありません。成果が出るまでに時間のかかる先端産業に限らず、H I C i t y での出会いにより、区内ものづくり産業の技術を活かす事例があれば、それを積極的に区民や区内企業に知らせ、H I C i t y の価値として伝えてほしいと考えます。

そこで伺います。羽田イノベーションシティ、H I C i t yでの先端産業が区民生活や区内産業にどう結びつくか、もっと分かりやすく周知すべきと考えますが、いかがでしょうか。

〔答弁〕 産業経済部長

まず、羽田イノベーションシティの周知に関するご質問ですが、区ではこれまで、自動運転バスをはじめ、羽田イノベーションシティで日々社会実装に向けて挑戦している実証実験など、未来につながる先端的な取組を、大田区報などを活用しお知らせしてまいりました。さらに、最先端のテクノロジーを実際に体験いただき、未来の地域社会を創造するとともに、羽田イノベーションシティがそんな未来につながっているということを感じていただくために、スマートシティE X P Oなどのイベントでは、ロボット操作体験等のコンテンツが展開をされております。また、まち開きからの3年半で、ピオパークでの出会いをきっかけに、区内ものづくり企業とセレクトショップを運営する区外企業がキャンプグッズを共同開発したほか、区外のスタートアップとの連携により家庭用サウナストーブを共同開発するなど、これまであまり交わることのなかった領域の事業者同士によるオープンイノベーション事例も着実に生み出されております。今後も、こうした事例を結果だけでなくプロセスも含めてP Rし、羽田イノベーションシティの有用性を多様な媒体を活用して周知してまいります。

〔質問〕 三沢清太郎議員

まず最初に、羽田空港のブリクリアランス導入について質問をいたします。

今から約5年前の2019年3月6日、私は予算特別委員会の款別質疑で、羽田空港国際線枠増便に伴う大田区の対応について、一つ提言をさせていただきました。そのとき私が提言を差し上げたのは、米国入国審査場の羽田空港への誘致でした。これはブリクリアランスとも呼ばれているものです。

このブリクリアランスが羽田空港に導入されると、どのような利点があるのでしょうか。まず、米国線搭乗前に米国入国審査を終えることができますので、あの長い米国の空港の入国審査に並ばなくてもよくなります。また、羽田から米国に飛び立った飛行機は、米国国内線ターミナルに到着できるようになるため、乗り継ぎが楽になります。例えばシカゴ・オヘア国際空港のように、国際線ターミナルと国内線ターミナルが離れている空港の場合でも、羽田便は国内線ターミナルに着くから米国内の乗り継ぎがとても便利になります。ハワイのホノルル国際空港では、羽田便を降りると、そのままハワイ諸島の各島への便に乗り継げるようになります。さらには、荷物を中継空港で受け取って、再度乗り継ぎ便に預け直す手間がなくなるのも大きな利点です。現在、このブリクリアランスは、カナダ、アイルランド、アブダビ、バハマなどで実施されております。私は、今も羽田空港はブリクリアランスを導入すべきだと考えております。

2023年11月10日、羽田空港の国内線ターミナルを運営する日本空港ビルデングは、将来的に第1ターミナルと第2ターミナルを接続し、新たな国際線エリアを整備する検討を進めていることを明らかにしました。首都高の真上に人工地盤を設け、第1・第2ターミナルを接続する形でターミナルビルを拡張することが想定されており、拡張部分が新たな国際線エリアとなる見込みです。この構想が実現すれば、国内線と国際線の乗り継ぎ利便性が大幅に向上するほか、第3ターミナルの混雑緩和にもつながることが期待されております。

ここに、プリクリアランスも導入されれば、羽田空港は北米への乗り継ぎ拠点として、東アジアにおけるハブ空港の立ち位置を一層明確にすることができるようになります。5年前にも申し上げましたが、羽田空港は成田空港とは異なり、米国行きが国際線ターミナル一つに固まっているため、プリクリアランス導入の検討余地が、現行の成田空港より高いという強みがあります。この強みは活かすべきと考えます。

一方、航空機の性能向上により長距離輸送が可能となっている昨今、羽田や成田はハブ空港としての役割は薄くなったという方もいらっしゃるかもしれません。確かに、2018年10月からシンガポールとニューヨーク間で直行便が飛ぶようになりました。しかし、18時間という超ロングフライト、機内食は3回となり、エコノミー設定はありません。決して多くの人が選択する便ではありません。当面、アジアから北米へ行くのに乗り継ぎは必須で、アジアで最も太平洋側に位置する羽田空港は、ハブ空港として依然として有利な状況にあります。

5年前に私が要望したときになかった施設の一つに、羽田イノベーションシティのターミナルゼロがあります。ターミナルゼロでは、「人の心を動かすために、空港が出来ることのすべて。」というテーマを掲げ、既存機能の向上については、保安検査場のストレス軽減、先端ロボットの活用等に取り組むとともに、さらなる未来を見据え、空飛ぶクルマの利活用や、我が国の宇宙産業等がより進展し、移動の概念が変化した時代のターミナル機能の可能性等を研究し、開発する場所となっております。私は、当施設を活用して、プリクリアランスの実装実験を進めるのは大変有意義なものになると考えております。5年の月日がたって、その後の状況について、また今後の取組について教えてください。

羽田空港を内需拡大中心の世界のローカル空港にするのか、外資を取り込み、国内外に広く利活用されるハブ空港にするのか、今まさに分水嶺に立っている状況です。国際都市を自らうたう大田区は、羽田空港機能強化は国策だからといって静観するのではなく、国や東京都に対して積極的にプリクリアランス導入を働きかけることを心から願ひまして、次の質問に移ります。

〔答弁〕 産業経済部長

私からは、プリクリアランスの導入及び実証と、ハブ空港における乗り継ぎ旅客の区内回遊促進についてのご質問にお答えをいたします。

羽田空港における米国入国審査場の導入、いわゆるプリクリアランスにつきましては、米国側が手続きを行うことから、外務省、法務省、厚生労働省など多くの国の機関が関わってくるものとなります。一方、現在、政府におきましては日本に入国する際の税関と入国管理の手続きの一部を統合し、入国手続きにかかる時間を短縮する実証実験が羽田空港で始まっております。こうした新しいシステムの導入により、利便性の向上も大きく期待ができます。あわせて、出入国手続きの際に生じるストレス軽減等の課題に対するソリューション開発は、空港での課題解決に異業種連携で取り組むターミナルゼロのコンセプトにも親和性があるものと認識をしております。今後も、これら空港の利便性向上を目的とした様々な動向を注視してまいります。

また、従前よりご提案いただいている羽田空港での乗り継ぎ旅客の区内回遊、インバウンドの需要の受入れにつきましては、区内産業の振興にとっても大変重要であると考えてございます。

こうした状況を捉えて、区では昨年、羽田空港第2ターミナルのウェルカムセンターや第3ターミナルの東京都観光情報コーナーにおいて、展示ブースの充実を図ってまいりました。これらでは、はねびよんをアイキャッチとするとともに、食、銭湯、史跡等を切り口に、少しでも多くの方の目に留まり、一層の興味を

喚起できるよう、食品サンプルの展示や、二次元コード、サイネージ、VRゴーグルなど、デジタルの力も活用し、積極的に発信をしております。

空港ターミナルで発信することで、まず目に留まり、観光資源が身近にあることを認識していただくことがますます重要であり、インバウンドによる消費拡大の第一歩であると考えます。さらには、そこで興味を持たれた来街者が、観光情報センターをハブとしてまちなかで回遊、宿泊し、地域での消費促進、経済循環につながっていく、そのような発信並びに動線づくりに引き続き取り組んでまいります。私からは以上です。

第 2 回定例会

■ 6 月 19 日（水曜日）会議録の抜粋

〔質問〕 杉山こういち議員

最後に、羽田空港で相次ぐ事故、インシデントから区民の生命と財産を守る対策の強化について質問します。

空港で直接運航に関わる職場の労働者約 1300 人から寄せられた 24 春闘アンケートでは、人員については、87.2%が「不足している」と感じていると答えており、「足りている」は 12.8%でした。コロナ禍での減便から運航再開、増便の中で、人員不足はより深刻になっており、人員増は待ったなしと分析しています。また、安全面の回答では、「安全は向上した」は昨年の 18.8%から 10.6%に減り、「安全は低下した」は昨年の 28.2%から 33.9%に増加し、「どちらとも言えない」は 52.9%から 55.5%に増えています。安全が低下傾向であることを示しています。また、「ヒヤリハット経験」は 26.2%と 4 人に 1 人がヒヤリハットを経験していると答えています。ハインリッヒの法則では、一つの重大事故の背景には、29 件の軽微な事故、300 件のヒヤリハットが存在するとして、重大事故の裏に潜むヒヤリハットを把握する重要性を説いています。問題が小さいうちから対策を立てることが重要とされています。ヒヤリハットの事例に対する対策を行い、重大事故を防ぐための手法です。

羽田空港で 5 月 23 日、日本航空機同士の翼が接触する事故が発生しました。空の便をめぐっては、国内でトラブルが相次いでおり、専門家は便数増加や人員不足が原因だと指摘しています。航空機の誘導を担当するグラウンドハンドリングの職場などでは、採用数の 65%の離職が続いており、採用しても採用してもすぐ離職し、入れ替わりが激しく、スキルの伝承が困難な状態が続いています。

そこで伺います。相次ぐ事故、インシデントから乗客や区民の命と財産を守るために、人員不足と過密化している羽田空港の現状を直視することです。以前から、管制官、パイロット、整備士、客室乗務員、グラウンドハンドリング要員などは不足していたのに、2020 年 3 月 29 日から運用された羽田空港の機能強化、増便、新飛行ルートによって、さらに深刻な状態となっております。せめて増便前の発着枠に戻すよう、国に求めるべきです。お答えください。

〔答弁〕 区長

羽田空港の運用についてのご質問ですが、本年 1 月 2 日に羽田空港で旅客機と海上保安庁の航空機が衝突、炎上し、死傷者が発生する非常に重大な事故を受けまして、区では、1 月 5 日に国土交通大臣に対して、事故の徹底した原因究明と再発防止に向けて取り組むよう、申入れを行っております。国は直ちに航空の安全・安心確保に向けた緊急対策として、五つの柱から成る対策を講じており、事故の詳細については、運輸安全委員会による調査が行われています。また、滑走路路上における航空機等の衝突防止のためのさらなる安全・安心対策をハード・ソフト両面から検討するため、本年 1 月 19 日に設置された羽田空港航空機衝突事故対策

検討委員会において、現在までに6度会議が開催されており、この夏の間取りまとめに向け、論点整理を進めていると聞いています。羽田空港における航空機の発着回数につきましては、安全に取り扱える範囲内で設定していると承知しております。なお、先日、安全上のトラブルが相次ぎ、国土交通省より厳重注意を受けた航空会社からも、区に対して、直接、再発防止策の報告を受けており、その際には安全への取組について改めて要望いたしました。引き続き、現在、実施している緊急対策や事故対策検討委員会での取組を注視し、状況を確認してまいります。

〔質問〕 宮崎かずま議員

次に、羽田イノベーションシティにおける諸外国との関わり方について伺います。

H I C i t y は、世界と地域をつなぐゲートウェイとして、国内外のヒト・モノ・情報を集積し、ここに集う国内外のプレーヤーが互いに交流することによる新たなビジネスやイノベーションの創造や、国内外に日本のものづくり技術や日本各地域の魅力を発信すると説明されています。ヒト・モノ・情報を集めることが手段、イノベーション創造と、技術、魅力の発信が目的であると理解しています。ヒト・モノ・カネ・情報は経営4大資源であり、羽田空港に隣接するという強みを活かし、これらを集約するH I C i t y は大きなポテンシャルを秘めています。

昨年11月16日にオープンして以降、はや8か月。区民からは、先進的な取組に期待している、航空機を眺めながらの足湯が最高、イベントが超楽しいとの声をよく聞きます。大田区の理事者の皆様には、区民の目線もしっかりと取り入れていただいております、感謝しております。

さて、これからますますH I C i t y を発展させていくためにも、外国という視点はやはり大きなファクターであります。東京都も外国企業と都内企業のビジネスマッチングを支援しており、都内を見ても、外国との交流をうたうインキュベーター施設は多数あります。その中でも、H I C i t y を選んでもらう、H I C i t y だからできること、こうした差別化をアピールすることは大変重要であります。おおた国際交流センター、M i n t o O t a や六郷B A S E 等の横のつながりも、H I C i t y の大きな原動力となり得るものです。いずれにせよ、今は駆け出しの時期ではありますが、近い将来には、差別化も含めて戦略的な方向性を明確にすることが求められます。

今後の羽田イノベーションシティと諸外国との関わり方について、区の見解を伺います。

〔答弁〕 区長

羽田イノベーションシティの諸外国との関係に関するご質問ですが、羽田空港に隣接していることは、羽田イノベーションシティが持つ重要な優位性でございます。海外展開に関する区内企業の勉強会の拠点となっているほか、最先端の研究開発のショーケースであるとともに、匠の技術を持つ区内産業への興味関心から、昨年度は、アジアや欧州など幅広く海外から約20件の視察があり、区内企業と海外企業との交流会へと発展することで、区内企業の取引拡大機会の創出につながっております。今後も、空港至近の立地を活かし、

世界と地域をつなぐゲートウェイとして、区内企業の海外展開や外国企業との取引拡大を支援するとともに、新たに生まれる様々なイノベーションを発信してまいります。

第3回定例会

■ 9月13日（金曜日）会議録の抜粋

〔質問〕 大森昭彦議員

羽田イノベーションシティについて伺います。

松原前区長が平成の出島をつくるとよく熱い思いを我々や区民の前で述べられていました。その熱い思いを掲げて取り組んできた空港跡地第1ゾーンでのまちづくりですが、いろいろ取り組んできた中で、昨年11月にはついにグランドオープンを迎えました。グランドオープンに際しては、藤田医科大学による先端医療研究センターが開業し、最先端医療や高精度検診といった取組が行われており、医療機器の研究開発を行う連携企業の入居もあることから、区内企業との医工連携の取組も大いに期待しているところであります。

記念すべきグランドオープンでしたが、それを迎えた昨年、新たに大田区長に就任された鈴木晶雅区長からも、就任直後の令和5年大田区議会第2回定例会での我が会派からの代表質問に対し、終戦後の強制退去という忘れ難い歴史を持つ羽田空港跡地に新たに生まれたこのまちに魂を込め、世界に誇れるイノベーションモデル都市へと育てていくことが、松原前区長から私に引き継がれた重要な使命と考えておりますとの大変力強い決意を伺ったと思います。

そこで伺います。羽田イノベーションシティはまもなくグランドオープンから1年がたとうとしています。この間の羽田イノベーションシティの動きをどのように評価しているのか、鈴木区長のご見解をお聞かせください。

また、同じ第1ゾーンでは、これから着手する予定の都市計画公園があります。今日まで、どのような形の公園にしていくのか、多くの区民の皆さんよりバブリックコメントをいただきましたし、多くの議員諸氏からも意見が飛び交い、にぎわいをどのようにして創出していくのか議論があったと思います。

過去には、今回のパリオリンピックにおいて大活躍した10代の選手たちの存在が大きくクローズアップされ、報道されていました。スケートボードの愛好者の人口の多さと、近隣に練習ができる場所がなかなか見当たらない現状であります。公園造成に対し、いくつものテーマによる希望が寄せられてきていますが、若者たちが喜んで集い、にぎわいの創出に、こどもたちが安心して過ごせるような公園となることが望まれます。

そこで伺います。空港跡地第1ゾーンの公園整備に対し、鈴木区長はどのようなありようが区民の皆さんに喜んでもらえる開発になるとお考えなのかお聞かせください。

〔答弁〕 区長

羽田イノベーションシティの取組に関するご質問ですが、昨年11月のグランドオープン以降、先端医療研究センター等の企業集積が進むなど、新産業創造・発信拠点としての活動が本格化しております。令和5年度の羽田イノベーションシティへの来街者は約350万人となり、にぎわいの拠点である足湯スカイデッキや

ライブホールへの来訪に加え、多くのビジネス関係者がこのまちを舞台に技術の交流や先端技術の研究開発に挑戦されるなど、新たなイノベーションの創出とともに、活発なコミュニティ形成の場として、着実に歩み始めております。特に先端医療研究センターについては、自由診療による高精度検診等の提供だけではなく、大田区産業振興協会が交流空間ピオパークで開催した医工連携セミナーへの協力や、具体的な区内産業との連携に向けた意見交換も進めております。また、本年2月に開所した、空港などの抱える課題解決に向けた異業種連携拠点、ターミナル・ゼロ・ハネダでは、30を超える企業、大学等が多数のプロジェクトを展開しているとの報告も受けております。さらに、先月開催された夏祭りイベントでは、羽田らしい国際色豊かな文化的取組である台湾ハオパオフェスや、グランドオープンを契機に拠点を開設した事業者による体験型ワークショップが多数実施されるなど、新たに加わった機能やプレーヤーの力も巻き込んだ展開が着実になされているものと私は評価をいたしております。今後も、街区全体が生み出す効果を区内へと着実に波及させ、区内産業や文化の活性化はもとより、区民に愛され、誇りに感じていただけるまちへ成長し続けるよう、運営事業者との緊密な連携の下、全力で邁進してまいります。加えて、羽田イノベーションシティの存在と取組を区民にもさらにPRしてまいります。

次に、羽田空港跡地第1ゾーンの都市計画公園の整備に関するご質問にお答えします。区では、本公園に携わる全ての人に共有していただきたい基本的な考え方を羽田空港跡地第1ゾーン都市計画公園コンセプトブックとして取りまとめてまいりました。そして、本公園の整備、維持管理、運営を行っていただく事業者の公募を本年7月11日より開始したところでございます。その募集要項に当たります公募設置等指針には、コンセプトブックの内容を実現していただくよう、要求水準として示しております。今後、応募事業者の方々からは、ノウハウを存分に発揮していただき、コンセプトブックにあります、気軽にスポーツができる環境づくり、人々の交流機会の創出、歴史や文化の発信、災害への備え、羽田イノベーションシティ等との連携の五つの方向性を実現し、魅力のある提案がなされることを期待しております。区としましては、本公園が公民連携にて取り組む施設の整備や運営などの創意工夫により、区民の方々をはじめとする羽田空港跡地来訪者などの公園利用者一人ひとりが思い思いに過ごせる場所となること、さらには、羽田空港跡地エリアの良好な環境形成とにぎわい創出に寄与することと考えております。

〔質問〕 田村英樹議員

基盤となるH I C i t yでは、私たち区議会公明党も議会で様々な角度から取り上げてきた自動運転バスの取組は、今夏、ついに全国2例目、民間企業主体のプロジェクトとしては全国初となるレベル4での定常運転が開始されたほか、ついに街区を飛び出し、今年度は区内陸部での実証実験が予定されるなど、H I C i t yでの取組が持続可能な公共交通の将来ビジョンに寄与する事業が検討されています。

また、昨年10月2日に誕生した藤田医科大学東京先端医療研究センターでは、がん治療などを中心に、開業してから3年で年間1万8000人の利用者を見込み、そのうち6000人ほどが海外からの患者になると予想しているとの見解もあり、いよいよ本格稼働している医療分野との連携も期待するところであります。

また、既存の区内工場アパートにおける企業の集積や、三井不動産インダストリアルパーク羽田内の産業支援施設に加え、現在、令和9年度オープン予定として、旧羽田旭小学校跡地に整備が進められているイノベーションファクトリーなど、区内ものづくり産業の基盤整備が着実に進められています。

一方、既存の区内中小ものづくり企業を取り巻く現実には、人材不足、後継者問題、収益構造の見直しなど、非常に厳しい状況にあることは、様々な調査結果から酌み取ることができます。

そこで伺います。大田区の特徴の一つでもある、このものづくり産業の展望について、本区が捉える課題、その課題に対する振興策について、本区の見解をお示し願います。

〔答弁〕 区長

ものづくり産業の課題と振興策に関するご質問ですが、大田区のものづくり産業は、エネルギー・原材料価格の高騰や、デジタル化などのテクノロジーの進展、脱炭素社会への対応など、様々な課題に直面しています。また、本区は全国有数のものづくり企業の集積地ですが、後継者不足による廃業の増加などから事業所数の減少が続いているほか、少子高齢化に伴う労働力人口の減少などにより、人材不足も重要な問題です。こうした背景を踏まえて、本年3月には大田区の産業の目指す姿と方向性を定める大田区産業振興ビジョンを策定しました。本ビジョンでは、変革、集積、連携という三つの基本方針を掲げています。変革では、不確かな環境においても、変化への適応を図り、挑み続ける取組を支援するため、稼ぐ力の強化や脱炭素化、デジタル化などに向けた施策を展開します。集積では、高い技術力を有する産業集積の維持・発展に向けて、次世代への継承や、人材育成、確保などに取り組みます。連携では、多様な企業や人材がつながり、変革と集積を加速させるため、交流、連携を通じたイノベーションの創出を図ります。引き続き、大田区産業振興協会とも連携を密にし、あらゆる施策を力強く講じ、本区の大切な宝であり、日本の産業を下支えする企業の高付加価値化を促すことで、ものづくり産業のさらなる成長と発展につなげてまいります。

■ 9月17日（火曜日）会議録の抜粋

〔質問〕 おぎの稔議員

続いて、羽田空港とその活用について質問します。

ご存じのとおり、本区は首都空港である羽田空港を有しています。特に、第1ゾーンは本区の管轄ということもあり、国から土地を買い取った後に、羽田イノベーションシティなどをはじめ施設を建設しました。羽田空港からの観光客や企業の区内への誘致など、空港の力、魅力をどう大田区に活かしていくかも大きな課題であります。本区の発展のための重要な要素です。

しかし、実際に空港利用者や空港周辺で事業を展開したいと考える企業がこういったニーズを持っているか、大田区は把握をしているでしょうか。空港、また臨海部の活性化について、本区が今後どのようにまちづくりを考えていくか、羽田空港とその近辺の開発も重要な要素です。まちの勢い、景観というのは、10年単位で考えれば大きく変化をします。今、都内で中心的な役割を果たしているまちが、10年、20年とたった

後に同じように繁栄している保証はありません。大田区は、これからよくなる可能性も、また寂れてしまう可能性も双方抱えており、今後の鈴木晶雅区政の取組が非常に大切になります。

さて、羽田空港跡地利用の検討に当たっての基本的な視点として、空港を活かす、空港と連携する、周辺と調和するの三つの視点があります。周辺との調和では、環境、騒音問題など、本区は長い年月をかけて地元との調和を図ってきました。今回取り上げるのは、空港を活かす、連携するの点です。諸外国の空港との競争や諸外国の都市との競争の中で、東京の国際空港が世界有数の空港として、また世界有数の都市として、多くの人が訪れ、時間とお金を使ってくれるようにという点にもっと本区も目を向けてもよいでしょう。

大田区も空港周辺については様々な施策を展開しています。しかし、前提となるそのニーズを反映し切れているのでしょうか。ポテンシャルはまだまだあるのではないかと私は考えます。コロナ禍も終わり、人々の生活スタイルや趣向も変化をする中で、インバウンドなどで羽田空港を訪れる観光客の方々にどのようなニーズがあり、どのようなことが求められているのかを考え、民間との連携や区政にも活かしていく必要があるのではないのでしょうか。空港と連携できる、空港からの観光客、人流を活かして仕事ができる、こういうイメージが確立すれば、大田区に住みたい、大田区で仕事をしたいという方も増えるのではないのでしょうか。

羽田空港を訪れる観光客を取り込むための区内企業等の連携について、どのような対策ができると本区は考えていますか。見解を伺います。

〔答弁〕 産業経済部長

私からは、羽田空港を利用するインバウンドの方のニーズの把握と、民間との連携に関するご質問にお答えをいたします。

区では、羽田空港ターミナルビルを管理運営する日本空港ビルデング株式会社や東京国際空港ターミナル株式会社と適時情報共有を行い、空港利用者のニーズの把握に努めております。特にニーズとして高いのは、トランジットや空港周辺の宿泊者から、飛行機の乗り降りの際の隙間時間を利用した短時間の観光と伺っております。区内には池上本門寺をはじめ勝海舟記念館、さらには銭湯やものづくり体験など、インバウンドに訪問、体験してほしい大田区ならではの観光資源が多く点在してございます。昨年度は、こうした大田区特有の観光資源と羽田空港に注目した民間事業者が、観光庁の支援を受け、VRやプロジェクションマッピングを活用したインバウンド向け銭湯体験ツアーを実施するなどの動きもございました。

また、区と大田観光協会との連携事例では、今年7月、羽田空港利用者の区内回遊を図る取組として、羽田地区最大の夏のお祭りに合わせたインバウンド向けツアーを開催し、参加者からは、「本当は浅草に出かける予定だったが、遠出せずに日本のお祭りやおもてなしの心が感じられてよかった」という満足の回答を多くいただいております。8月には、区とカナダ観光局が後援し、区民活動団体主催、観光協会共催による音楽劇「赤毛のアン」を、馬込文士村の翻訳家、村岡花子さんの翻訳を基に、ホテル等関係事業者のご協力もいただき、羽田エアポートガーデンで上演をしました。当日は約1000人の方が訪れ、国際都市おおたの魅力を発信することができました。さらに今年度、区と観光協会は、区内の飲食店等を活用した日本文化体験プログラムを実施してまいります。この事業を通じて、区を目的地とするインバウンド客を増やし、区の魅力の発信と観光消費の促進につなげてまいります。今後も、多くのインバウンドの方が区の魅力を感じ

じ、再度来訪していただくことで区内の消費の活性化につながる施策を展開してまいります。私からは以上でございます。

第4回定例会

■ 11月28日（木曜日）会議録（速報版）の抜粋

〔冒頭挨拶〕 区長

また、OTAふれあいフェスタと時を同じくして羽田イノベーションシティでは、今月1日から3日にかけてグランドオープン1周年記念イベントが開催されました。今回のイベントでは、H I C i t yらしいロボットなどの先端技術を体験できる企画や、区内町工場の廃材等を用いたアート展示などの多彩なコンテンツに加え、H I C i t yとOTAふれあいフェスタ会場とを結ぶ区内周遊バスの運行やスタンプラリーでの連携など、区内の回遊性や相乗効果を意識した取組が盛り込まれ、1万2500人余りの方々にご来場いただきました。今後も、区内の様々なイベントや資源と連携し、さらなるH I C i t yの活性化と区内波及の創出に向け、運営事業者と共に取り組んでまいります。

■ 11月29日（金曜日）会議録（速報版）の抜粋

〔質問〕 おぎの稔議員

続いて、羽田空港周辺について伺います。現在、大田区が募集をしている羽田空港跡地第1ゾーンの公園整備、また、同じく天空橋駅前にある羽田イノベーションシティ、第2ゾーンのホテルや周辺の盛り上がりは、今まさに今後の東京、また大田区の発展のために重要なエリアであると考えております。区内の最後の一等地とも言えるこの場所は、大田区だけではなく東京、首都圏、日本、そして世界から見てどういった場になるのかも考えて、区民、都民、国民、多くの方が訪れる場として整備されるであろうことを私は期待しております。

今、第1ゾーンでは空港公園の整備に向けた取組が進んでおりますが、今回は、その周辺も含めた国有地等の状況について伺います。こちらについては公明党の田島議員も以前質問で触れておりましたが、第1ゾーンの公園予定地と多摩川の間土地は、土地区画整備が終われば国有地に戻ることになっていると聞いています。また、海老取川沿いなどの空港に隣接したエリアについても、今後の大田区の発展のために大きな余地を残していると考えます。こちらの第1ゾーンの公園予定地と多摩川の間土地の整備そのものは、今行われております空港公園予定地の整備と同時にUR都市機構によって整備されることになっています。例えば、この場所を川をもっと見てくつろげるような場所にしてもいいですし、ソラムナードと連携する形で整備されてもいいかなと思います。

空港隣接地であり、また、河川に隣接しているという状況もうまく活かせばいいかなと考えますが、こうしたエリアの活用については国との連携も必要になるかと思えます。区の認識を伺います。

〔答弁〕 区長

次に、羽田空港跡地第1ゾーンの今後についてお答えいたします。

羽田空港跡地第1ゾーンは、国内外の空の玄関口であり、また、多摩川河口部の水辺を近くに感じることができる特色ある立地であります。現在、その特色を活かせるよう、土地区画整理事業における街路整備と都市計画公園の運営事業者公募を着実に進めております。その中で、土地区画整理事業後の土地利用が定まっていない国有地につきましては、立地の特徴を活かし、先行して整備される周辺施設の機能も踏まえて利用を検討する必要があると考えております。例といたしまして、天空橋駅周辺では、羽田イノベーションシティとの連携も視野に入れた産業・文化交流機能を発揮する土地利用が考えられます。また、多摩川や海老取川沿いでは、新設される公園との調和による水辺の触れ合い、憩い、にぎわい空間の創出などが考えられます。区としましては、国、東京都など関連機関との協議を進め、地域の皆様などのご意見を伺いながら、まちづくり整備の総仕上げとして、羽田イノベーションシティや都市計画公園などとの相乗効果を早期に実現することのできる土地利用の検討を進めてまいります。

（２）羽田空港対策特別委員会関係

大田区議会 羽田空港対策特別委員会 名簿

令和5年5月～

役職名	氏名
委員長	鈴木 隆之
副委員長	おぎの 稔
委員	しおの目 まさき
委員	馬橋 やすとき
委員	柿島 耕平
委員	椿 しんいち
委員	田島 和雄
委員	杉山 こういち
委員	本多 たかまさ
委員	松原 元
委員	小川 あずさ
委員	奈須 利江

以上12名

令和6年5月～

役職名	氏名
委員長	しおの目 まさき
副委員長	須藤 英児
委員	押見 隆太
委員	高山 雄一
委員	田島 和雄
委員	あまの 雄太
委員	杉山 こういち
委員	三沢 清太郎
委員	清水 ちこ
委員	鈴木 ひろこ
委員	小川 あずさ
委員	奈須 利江

以上12名

大田区議会 羽田空港対策特別委員会 開催日程・審議内容

(令和6年1月～12月)

- | | |
|-----------|---|
| 1.16 (火) | 羽田空港における衝突事故、全国民間空港関係市町村協議会の申し入れ、南風運用に関わる騒音測定状況、羽田イノベーションシティにおける取組、着陸復行等について審議する。 |
| 3.1 (金) | 「重大事故の危険をはらむ羽田空港の増便による過密化の解消を国に願う陳情」、「大田区基本構想を実のあるものにしていくために都心ルート廃止を国に求めている陳情」、「横田空域返還が首都東京の飛行ルートに及ぼす影響を明らかにしてほしいと願う陳情」、「羽田空港増便・新ルートの抜本見直しを大田区から国に求める陳情」、羽田空港の機能強化、南風運用に関わる騒音測定状況、羽田イノベーションシティにおける取組、着陸復行等について審議する。 |
| 4.16 (火) | 羽田空港跡地第1ゾーン都市計画公園予定地等の活用結果、羽田空港跡地第1ゾーン都市計画公園の整備・運営事業者公募、南風運用に関わる騒音測定状況、羽田空港に関する対策の経過(50)、航空機内陸飛行騒音調査、羽田イノベーションシティにおける取組、着陸復行等について審議する。 |
| 5.15 (水) | 南風運用に関わる騒音測定状況、羽田イノベーションシティにおける取組等について審議する。 |
| 6.26 (水) | 「B滑走路西向き離陸時の新たな騒音軽減対策を国に要望してほしいと願う陳情」、「D滑走路北向き離陸時の内陸飛行の騒音測定を五か所に戻してほしいと願う陳情」、羽田空港跡地第1ゾーン都市計画公園整備運営等事業者公募、羽田空港の機能強化、全国民間空港関係市町村協議会の申し入れ、羽田空港見学会の開催、南風運用に関わる騒音測定状況、羽田空港における衝突事故、羽田イノベーションシティにおける取組、着陸復行等について審議する。 |
| 7.16 (火) | 全国民間空港関係市町村協議会の申し入れ、南風運用に関わる騒音測定状況、羽田イノベーションシティにおける取組等について審議する。
羽田空港の視察を行う。 |
| 9.24 (火) | 「新ルートの指定地域の見直しで空港周辺地域の拡充を東京都に求めていると願う陳情」、全国民間空港関係市町村協議会の申し入れ、南風運用に関わる騒音測定状況、令和5年度大田区航空機騒音固定調査(年間Lden値)、羽田イノベーションシティモニタリング報告、羽田イノベーションシティにおける取組、着陸復行等について審議する。 |
| 10.16 (水) | 南風運用に関わる騒音測定状況、羽田イノベーションシティにおける取組、着陸復行等について審議する。 |
| 12.5 (木) | 「大田区内陸部に進入する西方面へ向かう航空機に対しての南風運用時の調査を願う陳情」、羽田空港跡地地区土地地区画整理事業 事業計画の変更、南風運用に関わる騒音測定状況、羽田イノベーションシティにおける取組、着陸復行等について審議する。 |

3 航空機騒音調査及び就航定期便

(1) 令和5年度

東京国際空港航空機騒音の固定点調査等

令和5年度東京国際空港航空機騒音の固定点調査（一部引用）

大田区環境清掃部環境対策課

1 調査概要

（1）調査目的

東京国際空港（羽田空港）に離着陸する航空機の騒音の影響は、他の騒音発生源とは異なり、大田区内及び周辺の広い地域に及んでいる。

そこで、空港周辺の航空機騒音の発生状況を把握するため、固定局を設置し、騒音発生回数及び騒音レベルを常時測定している。調査結果は、環境基準の達成状況の確認に活用している。

（2）調査地点（固定局）

調査は表1の固定局3地点で行った。調査地点（固定局）の位置については図1のとおりである。

表1 調査地点（固定局）及び基準値

	固定局名	所在地	環境基準	
			地域類型※	L_{den}
No. 1	大田市場	東海三丁目2番1号	Ⅱ	62dB 以下
No. 2	中富小学校	大森東五丁目6番24号	Ⅰ	57dB 以下
No. 3	新仲七町会会館	羽田五丁目14番9号	Ⅰ	57dB 以下

※地域類型Ⅰ：専ら住居の用途に供される地域

※地域類型Ⅱ：Ⅰ以外の地域であって、通常の生活を保全する必要がある地域

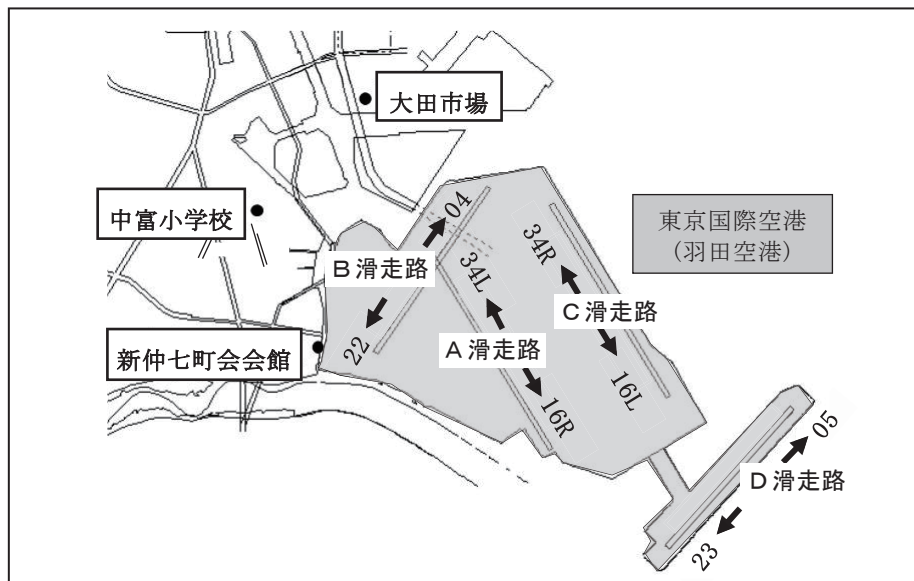


図1 固定局配置地図

(3) 調査期間

令和5年4月1日から令和6年3月31日まで

(4) 調査項目

- ア 最大騒音レベル
- イ 単発騒音暴露レベル
- ウ 騒音発生時刻
- エ 騒音発生回数

(5) 調査方法

各固定局には、図2のように航空機騒音自動測定装置を設置している。航空機騒音を測定する際、周波数重み付け特性はA特性を、時間重み付け特性はSlowを用いる。

航空機騒音測定・評価マニュアル（令和2年3月環境省）に基づき、異常・不審データを削除し、暗騒音の影響を考慮して最大騒音レベルが暗騒音レベルより10.0dB以上大きいデータを航空機騒音とした。

環境基準は L_{den} （時間帯補正等価騒音レベル）で定められているが、経年変化の確認のため、旧環境基準であるWECPNL（加重等価平均感覚騒音レベル）も求めた。



No. 1 大田市場



No. 2 中富小学校



No. 3 新仲七町会会館

図2 調査地点の状況

(6) 羽田空港の滑走路別離着陸

羽田空港の滑走路別離着陸の実施比率を表2に、概念図を図3に示す。

羽田空港の滑走路は4本あり、離着陸を行う方向が滑走路毎に各2通りある。離着陸の方向は、主に風向（北風、南風）によって決定され、基本的に風上を正面とする。また、優先滑走路方式によって原則離着陸が行われないものがある。

表2 滑走路別離着陸実施比率

	離 陸 (Take off)		着 陸 (Landing)	
	北向き	南向き	北向き	南向き
A 滑走路	34LT 0%	16RT 21.2%	34LL 39.9%	16RL 3.0%
B 滑走路	04T 0%	22T 4.2%	04L 0%	22L 23.8%
C 滑走路	34RT 25.2%	16LT 16.5%	34RL 17.2%	16LL 6.3%
D 滑走路	05T 32.9%	23T 0%	05L 0%	23L 9.9%

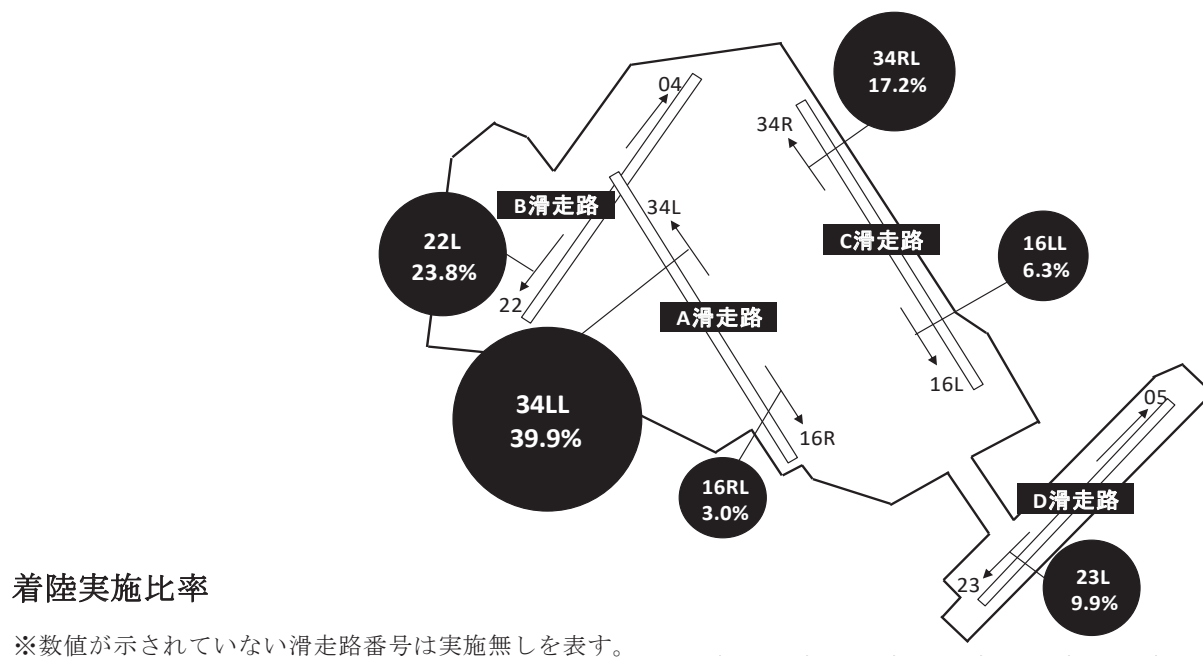
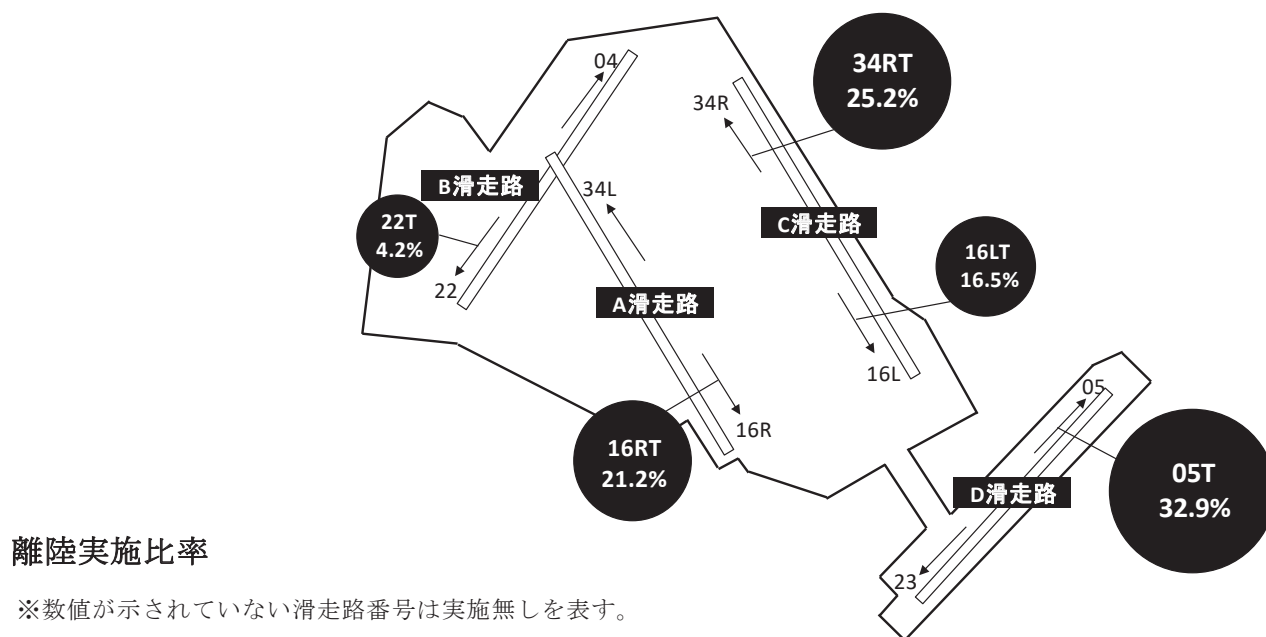


図3 滑走路別離着陸実施比率概念図

2 調査結果

(1) 測定結果

令和5年度の各地点の月別測定結果は図4、表3のとおりであり、3局全ての月間 L_{den} 及び年間 L_{den} で環境基準を達成した。これは滑走路の沖合への展開により、内陸部への影響が低減されているためと考えられる。

また、滑走路運用ごとの L_{den} 寄与率について、上位を抜粋し図5に示す。

滑走路運用ごとの L_{den} 寄与率とは、各固定局において算出された年間 L_{den} のうち、滑走路運用の構成比に着目し、 L_{den} 内で占める割合を算出したものである。

大田市場の L_{den} に最も寄与していたのはC滑走路北向離陸（34RT）で72%、中富小学校はC滑走路北向離陸（34RT）で67%、新仲七町会会館はB滑走路南向離陸（22T）で73%であった。

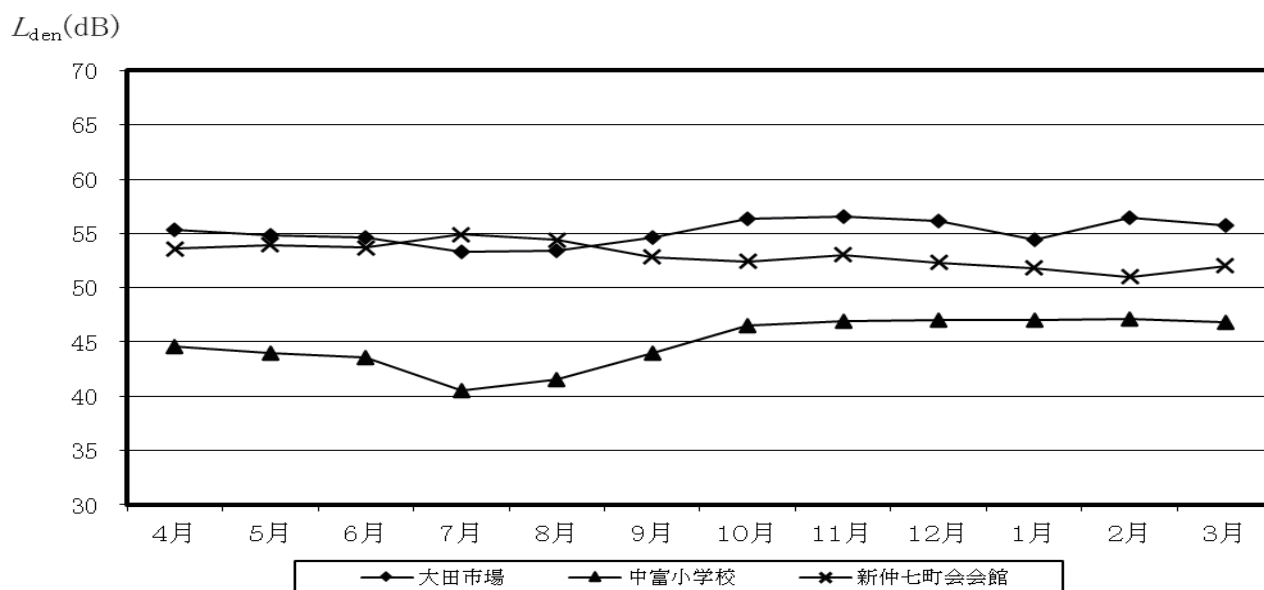


図4 令和5年度月毎の騒音発生状況の変化 (L_{den})

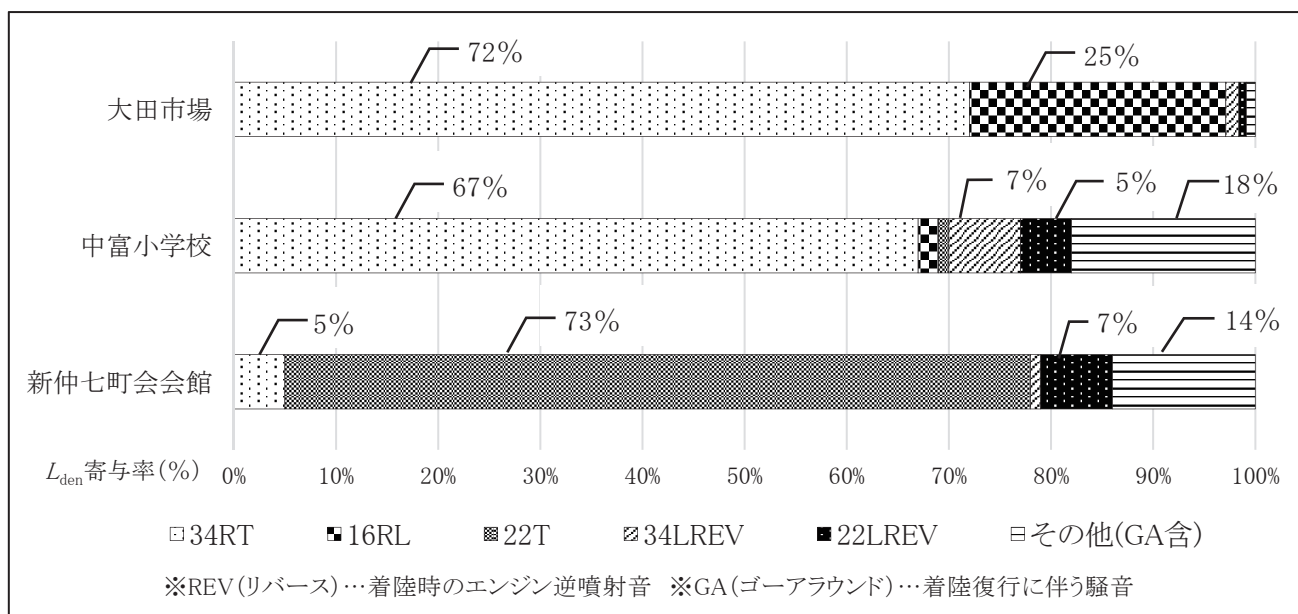


図5 滑走路運用ごとの L_{den} 寄与率（一部抜粋）

表3 令和5年度月別騒音発生状況

			4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	年度
大田市場	測定日数(日)		30	31	30	31	31	30	31	30	31	31	29	31	366
	騒音発生回数	0:00～7:00	195	146	155	74	102	151	297	276	256	236	309	235	2,432
		7:00～19:00	2,108	2,276	2,184	1,751	1,977	2,130	2,964	2,399	2,867	1,998	2,609	2,343	27,606
		19:00～22:00	339	262	259	28	122	365	589	622	667	505	698	497	4,953
		22:00～24:00	158	106	89	28	46	118	225	213	237	205	228	229	1,882
		0:00～24:00	2,800	2,790	2,687	1,881	2,247	2,764	4,075	3,510	4,027	2,944	3,844	3,304	36,873
	最大騒音レベル(dB)		87	88	85	85	85	84	83	85	82	82	83	84	88
	WECPNL(基準値75)		67	67	67	67	67	67	67	68	67	67	67	69	67
	L_{den} (基準値62)		55	55	55	53	53	55	56	57	56	54	56	56	55
基準適否		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
中富小学校	測定日数(日)		30	31	30	31	31	30	31	30	31	31	29	31	366
	騒音発生回数	0:00～7:00	191	189	221	100	117	176	309	298	269	279	303	253	2,705
		7:00～19:00	1,391	1,664	1,720	663	824	1,447	2,362	2,043	2,901	1,784	1,909	2,041	20,749
		19:00～22:00	470	459	379	181	444	494	639	621	754	484	673	627	6,225
		22:00～24:00	180	168	167	68	151	156	237	180	217	186	202	236	2,148
		0:00～24:00	2,232	2,480	2,487	1,012	1,536	2,273	3,547	3,142	4,141	2,733	3,087	3,157	31,827
	最大騒音レベル(dB)		84	80	82	83	80	81	80	79	78	79	79	80	84
	WECPNL(基準値70)		55	55	54	54	54	57	57	59	59	58	58	59	57
	L_{den} (基準値57)		45	44	44	41	42	44	47	47	47	47	47	47	45
基準適否		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
新仲七町会会館	測定日数(日)		30	31	30	31	31	30	31	30	31	31	29	31	366
	騒音発生回数	0:00～7:00	168	157	128	41	86	152	267	247	273	302	249	198	2,268
		7:00～19:00	2,001	2,145	2,078	2,337	1,932	1,917	2,094	2,003	2,303	1,668	1,786	1,863	24,127
		19:00～22:00	256	334	286	147	382	212	369	382	501	394	402	446	4,111
		22:00～24:00	109	93	94	31	104	57	106	101	132	175	98	115	1,215
		0:00～24:00	2,534	2,729	2,586	2,556	2,504	2,338	2,836	2,733	3,209	2,539	2,535	2,622	31,721
	最大騒音レベル(dB)		89	89	88	87	89	89	88	88	87	89	89	90	90
	WECPNL(基準値70)		67	67	68	67	66	64	63	65	63	63	64	68	66
	L_{den} (基準値57)		54	54	54	55	54	53	52	53	52	52	51	52	53
基準適否		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
一日平均 離陸機数	B滑走路北向(04T)		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0
	A滑走路北向(34LT)		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	C滑走路北向(34RT)		131.0	129.3	115.1	53.7	67.5	122.0	223.6	190.3	232.6	215.2	241.2	219.3	161.5
	D滑走路北向(05T)		163.1	171.6	153.8	72.6	91.6	160.6	287.2	236.5	299.7	340.4	289.8	261.5	210.6
	B滑走路南向(22T)		32.4	33.3	38.9	54.1	42.3	35.0	20.6	22.9	15.7	3.2	10.6	17.0	27.2
	A滑走路南向(16RT)		174.3	168.9	181.7	262.4	234.7	183.5	68.8	114.4	62.0	42.3	51.2	81.9	135.7
	C滑走路南向(16LT)		132.0	133.6	145.6	203.6	200.1	146.8	51.1	86.9	45.6	18.0	42.9	64.3	106.0
	HH(ヘリコプター)		1.5	2.4	1.5	1.6	1.5	1.2	2.2	1.6	2.2	1.8	1.3	1.6	1.7
一日平均 着陸機数	B滑走路北向(04L)		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	A滑走路北向(34LL)		203.1	200.8	179.0	74.5	100.7	193.6	351.6	294.6	367.9	403.2	374.5	330.2	255.9
	C滑走路北向(34RL)		86.6	86.7	78.1	35.9	48.5	85.0	153.0	133.3	162.2	141.7	158.4	152.0	110.0
	B滑走路南向(22L)		193.4	195.9	208.1	299.0	272.4	206.8	73.5	124.1	65.1	49.3	55.3	87.6	152.7
	A滑走路南向(16RL)		23.3	23.8	28.5	37.8	29.1	24.3	14.6	15.5	10.0	2.4	7.3	11.8	19.1
	C滑走路南向(16LL)		48.1	49.0	58.5	79.2	62.1	50.1	30.0	33.4	23.3	5.2	16.0	26.4	40.2
	D滑走路南向(23L)		78.5	80.5	82.5	120.6	123.1	88.0	28.6	50.4	26.8	17.7	24.1	35.8	63.1
	HH(ヘリコプター)		1.5	2.4	1.5	1.6	1.5	1.1	2.2	1.7	2.2	1.7	1.3	1.6	1.7

※平成25年4月より、航空機に関する環境基準はWECPNLから L_{den} となった。区では平成25年度以降、WECPNLは参考値として算出している。

(2) 経年変化

航空機騒音の評価方法は、従来 WECPNL であったが、環境基準の評価方法が改正され、平成 25 年度より L_{den} となった。区では平成 22 年度から WECPNL と合わせ、 L_{den} でも測定・評価を行っている。 L_{den} と WECPNL の経年変化を図 6、図 7、表 4 に、離着陸機数の経年変化を表 5 に示す。

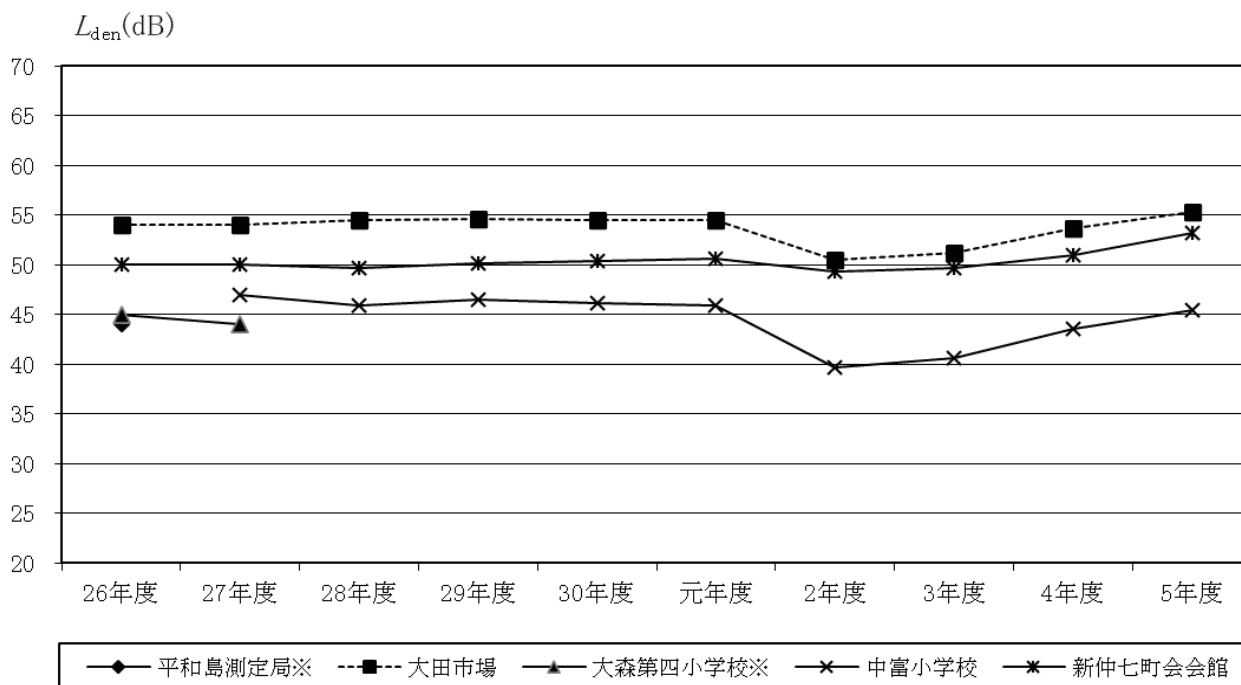


図 6 L_{den} の経年変化

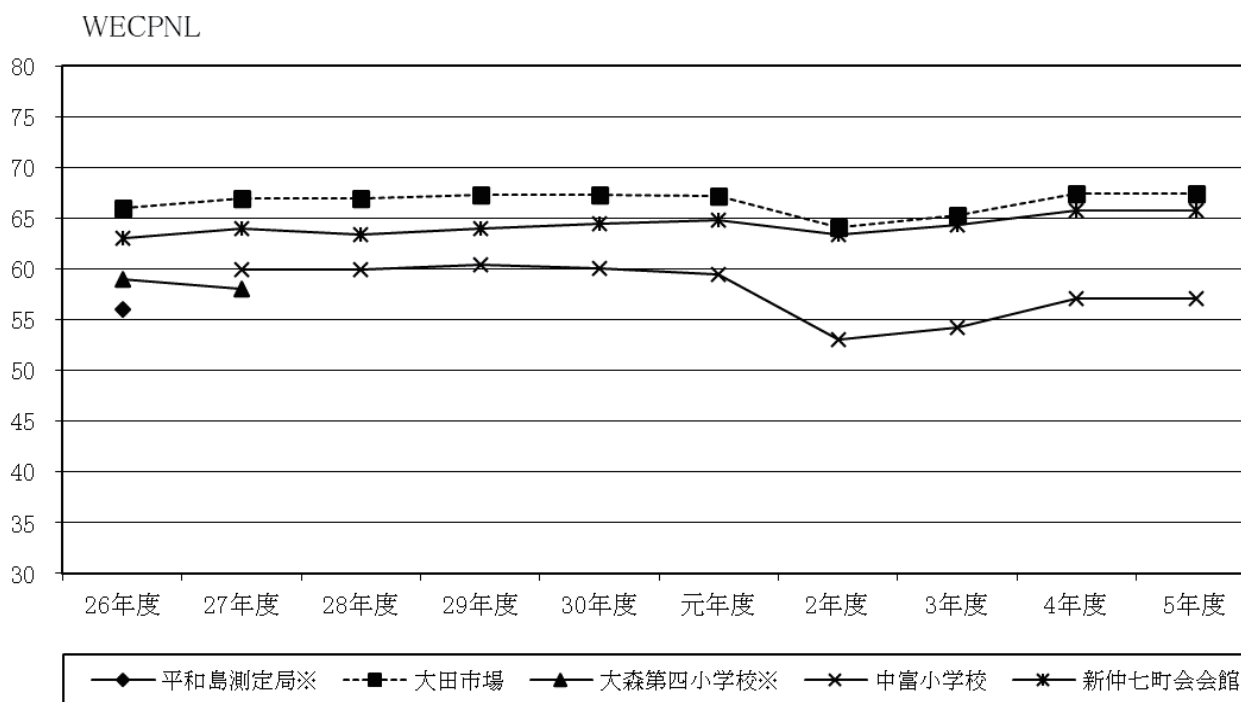


図 7 WECPNL の経年変化

※平和島測定局は建物解体のため、平成 27 年 2 月に大田市場へ移設した。

※大森第四小学校は改築工事のため、平成 27 年 8 月に中富小学校へ移設した。

表 4 航空機騒音の経年変化

			26年度	27年度	28年度	29年度	30年度	元年度	2年度	3年度	4年度	5年度
平和島測定局	測定日数(日)		310	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	騒音発生回数	0:00～7:00	145	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		7:00～19:00	1,926	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		19:00～22:00	259	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		22:00～24:00	191	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		0:00～24:00	2,521	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		最大騒音レベル (dB)	84	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		L_{den} (基準値62)	44	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		基準適否	○	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		WECPNL (基準値75)	56	-	-	-	-	-	-	-	-	-
大田市場	測定日数(日)		55	366	351	365	363	366	365	362	365	366
	騒音発生回数	0:00～7:00	376	2,441	2,362	2,346	2,663	2,799	667	946	1,324	2,432
		7:00～19:00	3,491	26,041	25,047	25,081	23,974	24,673	16,813	18,848	25,768	27,606
		19:00～22:00	705	5,361	5,703	5,805	5,525	6,014	1,946	2,186	5,274	4,953
		22:00～24:00	67	654	1,092	1,273	1,036	1,039	470	723	1,514	1,882
		0:00～24:00	4,639	34,497	34,204	34,505	33,198	34,525	19,896	22,703	33,880	36,873
		最大騒音レベル (dB)	80	86	87	85	87	86	88	86	85	88
		L_{den} (基準値62)	54	54	54	55	55	54	50	51	54	55
		基準適否	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
		WECPNL (基準値75)	66	67	67	67	67	67	64	65	67	67
		基準適否	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
大森第四小学校	測定日数(日)		365	141	-	-	-	-	-	-	-	-
	騒音発生回数	0:00～7:00	1,724	585	-	-	-	-	-	-	-	-
		7:00～19:00	9,607	2,572	-	-	-	-	-	-	-	-
		19:00～22:00	3,882	1,092	-	-	-	-	-	-	-	-
		22:00～24:00	1,029	232	-	-	-	-	-	-	-	-
		0:00～24:00	16,242	4,481	-	-	-	-	-	-	-	-
		最大騒音レベル (dB)	86	83	-	-	-	-	-	-	-	-
		L_{den} (基準値62)	45	44	-	-	-	-	-	-	-	-
		基準適否	○	○	-	-	-	-	-	-	-	-
		WECPNL (基準値75)	59	58	-	-	-	-	-	-	-	-
中富小学校	測定日数(日)		-	223	351	365	365	366	365	363	365	366
	騒音発生回数	0:00～7:00	-	2,024	2,573	2,721	3,174	3,343	660	857	1,394	2,705
		7:00～19:00	-	12,906	15,801	17,945	17,980	19,149	10,616	12,213	17,229	20,749
		19:00～22:00	-	4,572	6,472	6,489	6,511	7,910	2,145	2,414	5,067	6,225
		22:00～24:00	-	790	1,470	1,719	1,404	1,766	567	846	1,621	2,148
		0:00～24:00	-	20,292	26,316	28,874	29,069	32,168	13,988	16,330	25,311	31,827
		最大騒音レベル (dB)	-	82	87	83	84	83	83	82	82	84
		L_{den} (基準値57)	-	47	46	46	46	46	40	41	44	45
		基準適否	-	○	○	○	○	○	○	○	○	○
		WECPNL (基準値70)	-	60	60	60	60	59	53	54	57	57
		基準適否	-	○	○	○	○	○	○	○	○	○
新仲七町会会館	測定日数(日)		365	355	352	365	365	365	365	363	365	366
	騒音発生回数	0:00～7:00	2,332	2,606	2,407	2,939	3,118	2,794	785	819	1,381	2,268
		7:00～19:00	21,155	18,907	18,286	19,324	17,757	16,432	12,618	14,102	19,057	24,127
		19:00～22:00	5,212	4,773	5,292	5,600	6,212	5,498	2,511	2,767	3,404	4,111
		22:00～24:00	1,133	1,075	1,227	1,328	1,249	1,044	517	611	953	1,215
		0:00～24:00	29,832	27,361	27,212	29,191	28,336	25,768	16,431	18,299	24,795	31,721
		最大騒音レベル (dB)	87	89	86	92	87	87	88	87	90	90
		L_{den} (基準値57)	50	50	50	50	50	51	49	50	51	53
		基準適否	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
		WECPNL (基準値70)	63	64	63	64	64	65	63	64	66	66
		基準適否	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○

※平成 25 年 4 月より、航空機に関する環境基準は WECPNL から L_{den} となった。区では平成 25 年度以降、WECPNL は参考値として算出している。

表 5 離着陸機数の経年変化

		26年度	27年度	28年度	29年度	30年度	元年度	2年度	3年度	4年度	5年度
一日平均 離陸機数	B滑走路北向(04T)	0.0	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0
	A滑走路北向(34LT)	2.4	2.5	2.5	2.3	1.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	C滑走路北向(34RT)	130.9	139.2	150.1	136.0	137.7	144.9	91.2	125.3	162.1	161.5
	D滑走路北向(05T)	261.9	277.9	303.2	269.6	273.1	287.7	131.8	179.3	226.0	210.6
	B滑走路南向(22T)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.7	11.3	16.3	19.0	27.2
	A滑走路南向(16RT)	100.5	88.2	77.2	104.7	103.3	89.7	44.8	57.9	93.7	135.7
	C滑走路南向(16LT)	93.7	92.2	78.9	103.9	103.8	89.9	26.4	35.3	60.9	106.0
	HH(ヘリコプター)	3.9	3.9	3.4	3.6	3.6	4.0	2.0	1.9	1.3	1.7
一日平均 着陸機数	B滑走路北向(04L)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	A滑走路北向(34LL)	289.8	302.8	326.4	289.4	289.3	301.2	160.5	217.7	278.5	255.9
	C滑走路北向(34RL)	99.7	110.0	124.0	112.3	117.7	125.4	57.2	80.7	107.9	110.0
	B滑走路南向(22L)	143.1	133.4	114.6	153.0	149.5	129.9	47.9	62.6	98.1	152.7
	A滑走路南向(16RL)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.4	7.4	10.3	13.0	19.1
	C滑走路南向(16LL)	0.2	0.2	0.3	0.3	0.3	1.1	16.4	20.4	28.7	40.2
	D滑走路南向(23L)	56.8	53.7	46.6	61.9	63.2	54.9	16.0	22.5	35.4	63.1
	HH(ヘリコプター)	3.9	3.9	3.4	3.6	3.6	4.0	2.0	1.9	1.6	1.7

3 空港の変遷に伴う近年の傾向

羽田空港の沖合展開事業概成後である平成 17 年度以降、区内固定局の年間値は環境基準を達成しているが、やや上昇傾向にある。

沖合展開後の主要な変遷として、以下が挙げられる。

平成 22 年 10 月、羽田空港再拡張事業が完了し、D 滑走路及び国際線地区の供用が開始された。D 滑走路供用開始に伴い、羽田空港は国内で唯一、4 本の滑走路を持つ空港となった。また、平成 26 年 12 月には C 滑走路が南側（海側）に延伸され、国際線の離陸制限が緩和された。更に令和 2 年 3 月からは、A 及び C 滑走路の南向き着陸、B 滑走路の南向き離陸の運用（新飛行経路）が開始された。

これらの運用変更に伴い、羽田空港は国内線・国際線とも便数が段階的に増加しているため、区内固定局の年間値にも影響していると考えられる。

4 まとめ

令和 5 年度の羽田空港を離着陸する航空機騒音の調査結果は、3 局全てで環境基準を達成した。

令和 5 年度は、航空機の離着陸回数が令和 4 年度より増加傾向にあった。同年 5 月 8 日、新型コロナウイルス感染症の位置づけが 2 類相当から 5 類に引き下げられ、航空需要が増加したことが理由として考えられる。

なお、日本政府観光局（JNTO）の「訪日外客数・出国日本人数（暫定値）」によると、令和 5 年度全ての月で訪日外客数及び出国日本人数が前年度より増加した。同局の令和 6 年 4 月 17 日付報道発表によると、令和 6 年 3 月の訪日外客数は 3,081,600 人で、単月として初めて 300 万人を突破した。また、訪日外客数増加率は新型コロナウイルス感染症流行前である平成 31 年 3 月比で 11.6% 増と、令和 5 年度最大の増加率だった。このことから、令和 5 年度は全国的に国際線の航空需要が増加したと言える。

全国的な航空需要の増加に伴い、羽田空港の更なる便数の増加も見込まれるため、大田区は継続して監視を行う必要がある。

航空機内陸飛行騒音調査について

1 調査概要

大田区の内陸部を飛行する航空機の騒音、騒音発生回数、運行状況、飛行高度を把握する為、一週間連続の短期測定により内陸飛行騒音調査を行った。

2 調査場所

矢口東小学校
東矢口三丁目 9 番 20 号

3 調査期間

令和 5 年 11 月 8 日～11 月 16 日
(北風運用時)



4 調査結果

(1) 内陸飛行を行った航空機の騒音

測定地点	L_{den} [dB]	WECPNL	最大値 [dB]	最小値 [dB]	測定回数				測定 総数	測定 日数
					0～7 時[回]	7～19 時[回]	19～22 時[回]	22～0 時[回]		
矢口東小学校	30.0	39.6	64.1	53.6	1	15	8	0	24	7

(2) 経年変化

調査期間中に内陸飛行を行った 3 日間のデータを集計し、過去 10 年分の L_{den} 値を比較した。航空標識 KAMAT 近傍における L_{den} 値に、大きな変化は認められなかった。

(3) 内陸飛行における航空機の高度分布

例年と同様、調査期間内に内陸飛行を行ったすべての航空機が、航空標識 KAMAT 近傍において 9,000 フィート (約 2,750m) 以上で飛行していた。

（２）羽田空港就航定期便

羽田空港国内線定期便数状況表

(2024年冬ダイヤ)

空港名 \ 航空会社		J A L 日本航空	A N A 全日本空輸	S K Y スカイマーク	A D O エアドゥ	S N A ソラシドエア	S F J スター フライヤー	計
1	新 千 歳	34	34	16	24			108
2	女 満 別	6			6			12
3	稚 内		2					2
4	紋 別		2					2
5	中 標 津		2					2
6	釧 路	6	2		4			12
7	帯 広	8			6			14
8	旭 川	8			6			14
9	函 館	6	6		4			16
10	青 森	12						12
11	三 沢	8						8
12	大 館 能 代		6					6
13	秋 田	8	10					18
14	庄 内		10					10
15	山 形	4						4
16	大 島							0
16	八 丈 島		6					6
17	名 古 屋 (中 部)	4	2					6
18	富 山		6					6
19	能 登		2					2
20	小 松	12	8					20
21	大 阪	30	30					60
22	関 西	6	10				8	24
23	神 戸		4	12				16
24	南 紀 白 浜	6						6
25	鳥 取		10					10
26	米 子 (美 保)		12					12
27	出 雲	10						10
28	石 見		4					4
29	岡 山	10	10					20
30	広 島	14	16					30
31	岩 国		10					10
32	山 口 宇 部	8	6				6	20
33	徳 島	12	8					20
34	高 松	14	12					26
35	高 知	10	10					20
36	松 山	12	12					24
37	北 九 州	6					20	26
38	福 岡	34	40	26			16	116
39	熊 本	16	10			10		36
40	長 崎	12	10			8		30
41	佐 賀		10					10
42	大 分	12	8			8		28
43	宮 崎	12	10			12		34
44	鹿 児 島	16	12	8		8		44
45	奄 美	2						2
46	那 覇	26	28	12		6		72
47	宮 古	2	4	2				8
48	石 垣	4	4					8
49	久 米 島							0
計		390	388	76	50	52	50	1006

* 各航空会社の時刻表による

羽田空港国際線就航都市一覧（2024年冬ダイヤ）

時間帯	区分	国・地域	都市
昼間時間帯	アジア	韓国	ソウル（金浦）
		中国	大連
			北京（首都）
			北京（大興）
			青島
			上海（浦東）
			上海（虹橋）
			広州
			深圳
		香港	香港
		台湾	台北（松山）
		タイ	バンコク
		シンガポール	シンガポール
		インドネシア	ジャカルタ
		フィリピン	マニラ
			ハノイ
		インド	ホーチミン
			デリー
	オセアニア	オーストラリア	シドニー
			ケアンズ
	北米	アメリカ	シアトル
			サンフランシスコ
			ロサンゼルス
			ミネアポリス
			シカゴ
			デトロイト
			ニューアーク
			ニューヨーク
			ワシントン
			アトランタ
			ダラス
			ヒューストン
			ホノルル
		カナダ	バンクーバー
			トロント
	欧州	フランス	パリ
		イギリス	ロンドン
		ドイツ	フランクフルト
			ミュンヘン
		イタリア	ローマ
			ミラノ

時間帯	区分	国・地域	都市
昼間時間帯	欧州	ロシア	モスクワ
		フィンランド	ヘルシンキ
		デンマーク	コペンハーゲン
		スウェーデン	ストックホルム
	中東	トルコ	イスタンブール
22か国・地域			44都市

時間帯	区分	国・地域	都市
深夜 早朝 時間帯	アジア	韓国	ソウル（仁川）
		中国	深圳
			天津
			上海（浦東）
			香港
		台湾	台北（松山）
		台北（桃園）	
		タイ	バンコク
		マレーシア	クアラルンプール
			コタキナバル
		シンガポール	シンガポール
		インドネシア	ジャカルタ
		フィリピン	マニラ
		ベトナム	ホーチミン
		インド	デリー
	オセアニア	オーストラリア	シドニー
	北米	アメリカ	サンフランシスコ
			ロサンゼルス
			ニューヨーク
			グアム
	欧州	フランス	パリ
		イギリス	ロンドン
		ドイツ	フランクフルト
			ミュンヘン
		イタリア	ミラノ
		オーストリア	ウィーン
		スウェーデン	ストックホルム
	中東	カタール	ドーハ
		アラブ首長国連邦	ドバイ
21か国・地域		28都市	

（令和6年10月末時点）

羽田空港における国際定期路線一覧（2024年冬ダイヤ）



4 羽田空港移転問題協議会（三者協）及び 跡地共同調査連絡会議関係

羽田空港移転問題協議会規約

- 1 名 称 羽田空港移転問題協議会
- 2 目 的 羽田空港移転に関し、国・都・地元区の三者の話し合いを進めるために設置する。
- 3 委 員 次のとおりとする。
国土交通省 航空局空港部長
東 京 都 都市整備局理事（航空政策担当）
大 田 区 副区長
品 川 区 副区長
- 4 幹 事 必要に応じて幹事を置くものとする。
- 5 担当者の出席 議題に応じ、関係機関の担当者を出席させることができる。
- 6 事 務 局 東京都が担当する。
- 7 設 置 昭和 52 年 8 月 18 日

付 則 平成 1 8 年 1 2 月 4 日改正（組織名の一部変更）
付 則 平成 1 9 年 1 0 月 3 1 日改正（職名の変更）
付 則 平成 2 1 年 3 月 2 7 日改正（組織名の一部変更）

羽田空港移転問題協議会（三者協）開催概要（その1）

令和6年12月末日現在

回数	開催日	協議会	議題
第1回	昭和52年8月18日	・会則および運営について	・空港移転に対する地元要請について
第2回	昭和52年9月16日	・航空機騒音・飛行方式の現状について	
第3回	昭和52年10月24日	・前回協議会の質疑の継続について	・地元前提条件の提出について
第4回	昭和52年12月22日	・運輸省検討状況について	
第5回	昭和53年2月10日	・経過報告－都知事の大臣への要請について	
第6回	昭和53年9月28日	・経過と今後の進め方について	
第7回	昭和53年12月4日	・運輸省試案の提示について	
第8回	昭和53年12月14日	・提示内容の質疑と要望について	
第9回	昭和54年2月22日	・運輸省試案にもとづく資料の検討について	
第10回	昭和54年8月30日	・検討経過と今後の進め方について	
第11回	昭和54年10月30日	・検討経過と今後の進め方について	
第12回	昭和56年4月8日	・東京国際空港の沖合展開計画修正案提示について	
第13回	昭和56年5月15日	・運輸省修正案のその後の地元の要請について	
第14回	昭和56年5月28日	・沖合展開計画に係わる現空港の土地利用の考え方（運輸省）について	・大田区議会羽田空港対策特別委員会の問題点の説明について
第15回	昭和56年6月4日	・問題点の整理について（18項目の確認）	
第16回	昭和56年6月11日	・とりまとめ案の作成について	
第17回	昭和56年12月2日	・経過説明と今後の進め方について	
第18回	昭和57年2月25日	・東京国際空港沖合展開計画連絡調整会議の内容説明について	・空港計画策定にあたっての地元の意見について
第19回	昭和57年8月5日	・東京国際空港沖合展開計画連絡調整会議の経過について	・三角州の埋立について
第20回	昭和57年11月18日	・東京国際（羽田）空港沖合展開基本計画（案）の提示について	
第21回	昭和57年12月23日	・羽田空港沖合展開基本計画（案）について（四項目の確認）	
第22回	昭和58年9月14日	・現況報告	・空港整備59年度予算概算要求について
第23回	昭和59年11月17日	・空港整備に係る60年度予算概算要求について	・モノレール羽田線延伸計画（案）等について
第24回	昭和60年5月1日	・東京モノレール・環状8号線道路のルート等について	・埋立事業の実施状況について
第25回	昭和60年10月15日	・空港整備に係る昭和61年度予算概算要求について	・沖合展開事業の実施状況について
			・沖合展開事業・都の埋立事業の現況等

羽田空港移転問題協議会（三者協）開催概要（その2）

令和6年12月末日現在

回数	開催日	協議会議題
第26回	昭和60年10月28日	・空港整備に係る昭和62年度予算概算要求について ・羽田空港移転跡地土地利用計画調査について ・沖合展開事業の現況（国及び都）等について
第27回	昭和62年8月20日	・国の羽田空港沖合展開事業の現況について ・都の羽田沖埋立事業の現況について ・都の羽田空港移転跡地土地利用計画調査について
第28回	昭和63年1月25日	・新A滑走路の供用開始について
第29回	昭和63年6月16日	・京浜島対応策について
第30回	昭和63年9月12日	・羽田空港移転跡地土地利用計画調査 ・羽田沖埋立事業の現況 ・空港整備に係る昭和64年度予算概算要求・沖合展開事業の現況・京浜島対応策について
第31回	平成元年12月20日	・羽田沖埋立事業 ・空港整備に係る平成2年度予算概算要求 ・京浜島対策基金の進捗状況 ・新A滑走路供用禁止等請求事件の経緯について
第32回	平成2年12月19日	・空港整備に係る平成3年度予算概算要求について ・京浜島対策基金の進捗状況について ・羽田空港関係路線の拡充について
第33回	平成4年10月16日	・羽田空港沖合展開事業第二期供用開始時期について
第34回	平成5年2月26日	・羽田沖合第二期に係る供用について ・東側ターミナル計画について
第35回	平成5年6月30日	・羽田空港跡地の共同調査について ・第二期供用開始について
第36回	平成5年9月2日	・第二期供用開始について ・第三期計画について ・羽田空港跡地の共同調査について
第37回	平成6年9月7日	・連絡会議の設立について ・平成7年度概算要求について ・第二期供用開始後の現状について ・京浜島対策基金の取扱について
第38回	平成7年8月24日	・平成8年度概算要求について ・第7次空港整備5か年計画について ・連絡会議の状況報告について
第39回	平成8年5月14日	・連絡会議の実績報告及び平成8年度スケジュールについて ・新A滑走路の誘導路について
第40回	平成9年3月21日	・新C滑走路供用後の東京国際空港の運用について ・平成9年度予算（運輸省）案について ・連絡会議の状況報告について
第41回	平成10年5月25日	・協議会委員及び連絡会議構成メンバーの変更について ・連絡会議の状況報告について
第42回	平成12年3月17日	・協議会委員の変更について ・新B滑走路供用後の東京国際空港の運用について
第43回	平成12年8月9日	・協議会委員の変更について ・東京国際空港の施設計画変更及び「当面の空港範囲と当面の跡地範囲」について
第44回	平成13年1月15日	・協議会委員の変更について ・東京国際空港における深夜早朝の有効活用方策について
第45回	平成13年12月25日	・協議会委員の変更について ・東京国際空港における深夜早朝の有効活用方策について ・東京国際空港再拡張の検討状況について（報告）
第46回	平成18年12月4日	・協議会委員の変更について ・羽田空港跡地の範囲と面積について ・京浜臨海部基盤施設検討会・幹事会の報告 ・羽田空港跡地に関する今後の進め方について
第47回	平成19年3月20日	・空港跡地の範囲と面積について ・空港跡地利用の基本的な考え方について ・「羽田空港跡地共同調査に関する連絡会議」について ・「羽田空港跡地利用に関する有識者委員会（仮称）」について ・今後のスケジュールについて
第48回	平成19年10月31日	・規約の改正について ・羽田空港跡地利用基本計画（素案）について ・羽田空港跡地に関する今後の進め方について
第49回	平成20年3月28日	・羽田空港跡地利用基本計画（案）について ・羽田空港跡地に関する今後の進め方について
第50回	平成21年3月27日	・規約及び委員の変更について ・羽田空港跡地の取得に関する都の考え方について ・羽田空港跡地における土地利用の具体化、基盤整備のあり方等の検討について

羽田空港跡地共同調査に関する連絡会議設置要綱

平成6年9月7日設置

第36回羽田空港移転問題協議会で確認された、羽田空港跡地共同調査に関する連絡会議（以下「連絡会議」という。）を次のとおり設置する。

- 1 名 称 羽田空港跡地共同調査に関する連絡会議
- 2 目 的 羽田空港の跡地に係る共同調査について、国土交通省、東京都及び大田区の連絡調整を行い、同調査の円滑な実施を図ることを目的とする。
- 3 構 成 連絡会議の構成員は次のとおりとする。
 - ・ 国土交通省航空局空港部首都圏空港課長
 - ・ 東京都都市整備局航空政策担当部長
 - ・ 大田区経営管理部空港担当部長
 - ・ その他、連絡会議が必要と認める者
- 4 経 費 国土交通省・東京都・大田区の三者で負担する。
ただし、詳細については別途協議して決めるものとする。
- 5 事務局 東京都都市整備局都市基盤部において当分の間行う。
- 6 その他 進捗状況等は、適宜、羽田空港移転問題協議会に報告するものとする。

5 羽田空港沖合移転及び再拡張事業等に関する 主な動き（昭和48年～令和6年）

羽田空港沖合移転及び再拡張事業等に関する主な動き

昭和48年10月9日

大田区議会は、「区民生活の安全と快適な生活環境が確保されない限り羽田空港の撤去を要求する。」と決議する。

昭和50年2月19日

大田区長と大田区議会議長は、運輸大臣に空港沖合移転を柱とする8項目の「羽田空港による航空機公害防止対策に関する要望書」を提出する。

昭和51年10月1日

「羽田空港沖合展開」が第3次空港整備五箇年計画（昭和51年～55年度）で閣議決定される。

昭和52年4月18日

羽田空港周辺5地区の羽田空港移転対策地区協議会の連合体「羽田空港移転対策連合協議会」が結成される。

昭和52年8月18日

第1回羽田空港移転問題協議会が開催される。

昭和53年5月20日

国際線が中華航空を除き成田に移転する。

昭和53年12月4日

運輸大臣は、東京都知事を訪れ「羽田空港沖合展開計画試案」を提示する。

第7回羽田空港移転問題協議会が開催され、「羽田空港沖合展開計画試案」が提示される。

昭和54年5月24日

羽田空港移転対策連合協議会が開催される。「羽田空港沖合展開計画試案」に対する各地区協議会の意見、要望等を調整し、連合協議会としての考え方をまとめる。

昭和54年5月31日

羽田空港移転対策連合協議会の代表は、運輸大臣と会談する。「羽田空港B滑走路の移転について」の要望書を提出する。

昭和54年6月27日

羽田空港移転対策連合協議会の代表は、東京都知事と会談する。「羽田空港B滑走路の移転について」の要望書を提出する。

昭和54年7月30日

東京都知事は、羽田空港沖合移転問題について運輸大臣と会談する。

昭和54年8月30日

第10回羽田空港移転問題協議会が開催される。運輸省航空局飛行場部長は、第4次空港整備五箇年計画案における羽田空港沖合展開について説明し、協力を求める。

大田区助役は、B滑走路の移転を強く要望する。

昭和54年10月30日

第11回羽田空港移転問題協議会が開催される。品川区と大田区は、B滑走路の移転とC'（新A）・D（新C）滑走路の方位変更を強く要望する。

昭和54年12月12日

大田区議会議長は、運輸大臣に「羽田空港沖合展開計画試案についての要望書」を提出する。

昭和55年4月11日

羽田空港移転対策連合協議会の代表は、運輸大臣と会談する。「羽田空港沖合展開整備計画試案の変更について」の要望書を提出する。

昭和55年8月12日

東京都知事は、羽田空港沖合移転問題について運輸大臣と会談する。羽田空港沖合展開計画試案の修正案を早期に提示するよう要望する。

昭和55年10月7日

大田区議会羽田空港対策特別委員会の委員は、東京都知事と会談する。地元区の要望を入れた羽田空港沖合展開計画試案の修正案を早期に提示するよう運輸大臣に働きかけることを要望する。

昭和55年11月28日

羽田空港移転対策連合協議会の代表は、運輸大臣と会談する。羽田空港沖合展開計画試案の修正案の早期提示について要望する。

昭和56年2月5日

品川区と大田区の助役は、東京都都市計画局技監と共に運輸省航空局飛行場部長を訪れ、羽田空港沖合展開計画試案の修正案の早期提示について会談する。

昭和56年4月8日

第12回羽田空港移転問題協議会が開催される。運輸省は、「羽田空港沖合展開計画修正案」を提示する。

昭和56年4月10日

羽田空港移転対策連合協議会が開催される。「羽田空港沖合展開計画修正案」の説明を受け、おおむね了解する。以後、羽田空港周辺5地区の羽田空港移転対策地区協議会に対して説明会を開催する。

昭和56年4月24日

羽田空港移転対策連合協議会が開催される。空港跡地面積を明確にすることほか6項目を付けて「羽田空港沖合展開計画修正案」を了承する。

昭和56年5月15日

第13回羽田空港移転問題協議会が開催される。大田区助役は、「羽田空港沖合展開計画修正案」に対する羽田空港移転対策連合協議会のまとめ及び大田区議会羽田空港対策特別委員会での問題点を提示し、対応を求める。

昭和56年5月28日

第14回羽田空港移転問題協議会が開催される。運輸省は、「沖合展開計画に係わる現空港の土地利用の考え方（案）」を提示する。

昭和56年6月4日

第15回羽田空港移転問題協議会が開催される。大田区が提起した18項目の問題点に対する運輸省の対応が整理、確認され、調印される。

昭和56年6月15日

大田区議会羽田空港対策特別委員会は、大田区議会第2回定例会において、18項目の問題点に示された対応の誠実な実施を条件に「羽田空港沖合展開計画修正案」に同意するとの中間報告書を提出する。

昭和56年6月18日

東京都知事は、品川区長と大田区長に「羽田空港沖合展開計画修正案」についての意見の照会をする。

昭和56年6月19日

大田区長は、東京都知事に「羽田空港沖合展開計画修正案」について早期着工の条件を付けて同意すると回答する。

昭和56年6月25日

東京都知事は、運輸大臣に「羽田空港沖合展開計画修正案」について了承すると回答する。

昭和56年8月6日

運輸大臣と東京都知事の会談が、品川区長と大田区長の立会のもとに行われ、「羽田空港沖合展開計画修正案」についての確認書が調印される。

昭和56年8月25日

羽田空港開港50周年記念式典が挙行される。

昭和56年12月11日

第4次空港整備五箇年計画（昭和56年～60年度）が閣議決定される。

昭和57年1月19日

大田区議会議長は、運輸大臣に「羽田空港沖合展開計画連絡調整会議の運営に関する要望書」を提出する。

昭和57年8月5日

第19回羽田空港移転問題協議会が開催される。運輸省は、「羽田空港沖合展開基本計画案」を提示する。

昭和57年8月20日

羽田空港移転対策連合協議会が開催される。大田区助役が、「羽田空港沖合展開基本計画案」の説明をし同意される。

昭和57年11月18日

第20回羽田空港移転問題協議会が開催される。運輸省は、大田区の要望により再検討した「羽田空港沖合展開基本計画案」を提示する。

昭和57年12月8日

大田区議会羽田空港対策特別委員会は、「羽田空港沖合展開基本計画案」について条件を付けて了承する。

昭和57年12月15日

東京都知事は、品川区長と大田区長に「羽田空港沖合展開基本計画案」についての意見の照会をする。

昭和57年12月20日

羽田空港移転対策連合協議会が開催される。「羽田空港沖合展開基本計画案」を了承する。

昭和５７年１２月２０日

大田区長は、東京都知事に「羽田空港沖合展開基本計画案」について条件を付けて了承すると回答する。

昭和５７年１２月２３日

東京都知事は、運輸大臣に「羽田空港沖合展開基本計画案」について条件を付けて了承すると回答する。

昭和５８年２月２３日

運輸大臣は、「羽田空港沖合展開基本計画」を決定する。

昭和５８年５月２日

運輸省航空局長は、東京都知事に「羽田空港沖合展開事業に係わる環境影響評価書案」を提出し、受理される。

東京都知事（港湾局）は、東京都知事（環境保全局）に「羽田空港沖合展開事業に伴う羽田沖埋立事業の拡張に係わる環境影響評価書案」を提出し、受理される。

昭和５８年５月２０日

運輸大臣は、羽田空港沖合展開事業について航空法に基づき公聴会を開催する。

昭和５８年６月２０日

羽田空港移転対策連合協議会が開催される。「羽田空港沖合展開事業及び羽田沖埋立事業の拡張に係わる環境影響評価書案」について検討する。

昭和５８年６月２１日

大田区公害環境部長は、漁業者懇談会を開催し「羽田空港沖合展開事業及び羽田沖埋立事業の拡張に係わる環境影響評価書案」について説明する。

昭和５８年６月２２日

大田区公害環境部公害対策課長は、大田区内の自然保護団体の代表を招き「羽田空港沖合展開事業及び羽田沖埋立事業の拡張に係わる環境影響評価書案」について説明する。

昭和５８年６月２８日

運輸省航空局及び東京都港湾局は、「羽田空港沖合展開事業及び羽田沖埋立事業の拡張に係わる環境影響評価書案」について大田区京浜島地区を対象とする説明会を開催する。

昭和５８年６月２９日

運輸省航空局は、「羽田空港沖合展開事業及び羽田沖埋立事業の拡張に係わる環境影響評価書案」について大田区羽田地区を対象とする説明会を開催する。

昭和５８年７月３０日

大田区長は、東京都知事に「羽田空港沖合展開事業及び羽田沖埋立事業の拡張に係わる環境影響評価書案」について、環境保全の見地からの意見を付けて回答する。

昭和５８年８月１０日

東京都知事は、「羽田空港沖合展開事業及び羽田沖埋立事業の拡張に係わる環境影響評価書案」に関する公聴会を開催する。

昭和５８年９月６日

運輸省航空局長は、東京都知事に「羽田空港沖合展開事業に係わる見解書」を提出し、受理される。

東京都知事（港湾局）は、東京都知事（環境保全局）に「羽田空港沖合展開事業に伴う羽田沖埋立事業の拡張に係わる見解書」を提出し、受理される。

昭和５８年９月１９日

羽田空港移転対策連合協議会が開催される。「羽田空港沖合展開事業及び羽田沖埋立事業の拡張に係わる見解書」について検討する。

昭和５８年９月２０日

大田区公害環境部長は、漁業者懇談会を開催し「羽田空港沖合展開事業及び羽田沖埋立事業の拡張に係わる見解書」について説明する。

昭和５８年９月２１日

大田区公害環境部長は、第３回大田区自然環境調査会を開催し、大田区内の自然保護団体の代表に「羽田空港沖合展開事業及び羽田沖埋立事業の拡張に係わる見解書」について説明する。

昭和５８年９月２９日

運輸省航空局及び東京都港湾局は、「羽田空港沖合展開事業及び羽田沖埋立事業の拡張に係わる見解書」について大田区京浜島地区及び羽田地区を対象として説明会を開催する。

昭和５８年１０月７日

大田区議会羽田空港対策特別委員会は、「羽田空港沖合展開事業及び羽田沖埋立事業の拡張に係わる見解書」に対する大田区長の意見を了承する。

昭和５８年１０月１３日

大田区長は、東京都知事に「羽田空港沖合展開事業及び羽田沖埋立事業の拡張に係わる見解書」について意見を付けて回答する。

昭和５８年１２月７日

東京都環境影響評価審議会会長は、東京都知事に「羽田空港沖合展開事業及び羽田沖埋立事業の拡張に係わる環境影響評価書案」について答申する。

昭和５８年１２月２７日

運輸省航空局長は、東京都知事に「羽田空港沖合展開事業に係わる環境影響評価書」を提出する。

昭和５９年１月５日

東京都知事（港湾局）は、東京都知事（環境保全局）に「羽田沖埋立事業の拡張に係わる環境影響評価書」を提出する。

昭和５９年１月２０日

運輸大臣は、羽田空港の施設変更及び指定した延長侵入表面等の変更について、航空法の規定に基づき告示する。

昭和５９年１月２６日

羽田空港沖合展開事業の着工式が挙行される。

昭和５９年３月３０日

大田区長は、東京都知事（東京港港湾管理者の長）に意見照会のあった東京都港湾局域内公有水面埋立（大田区羽田空港二丁目東側地先公有水面羽田沖その三埋立て）免許について、異議はないと回答する。

昭和５９年３月３１日

大田区長は、「羽田空港沖合展開跡地利用に関する調査報告書」を発表する。

昭和59年4月26日

運輸省航空局と環境庁大気保全局は、「航空機騒音に係わる環境基準の達成状況について」を発表する。

昭和59年12月4日

大田区公害環境部長は、羽田空港沖合展開事業に関する漁業者懇談会を開催する。運輸省第二港湾建設局東京空港工事事務所長と大田区内漁業組合の代表は、運輸省直轄施工の埋立（多摩川河口三角地）について、設計及び事務手続きについては了承するが、埋立工事については合意の上で着工することを約束する。

昭和59年12月12日

東京都知事は、運輸大臣を訪れ「羽田空港の沖合展開に伴う移転跡地の取得について」の要望書を提出する。

昭和60年4月19日

東京都知事（東京港港湾管理者の長）は、東京都知事に東京港港湾区域内公有水面埋立（大田区羽田空港二丁目東側地先公有水面羽田沖その三埋立て）の免許書を与える。

昭和60年8月27日

東京モノレール株式会社は、東京都知事に「東京モノレール羽田線延伸事業に係わる環境影響評価書案」を提出し、受理される。

昭和60年12月14日

東京都知事は、「東京モノレール羽田線延伸事業に係わる環境影響評価書案」に関する公聴会を開催する。

昭和61年3月31日

大田区長は、東京都知事に「東京モノレール羽田線延伸事業に係わる見解書」について回答する。

昭和61年9月8日

東京モノレール株式会社は、東京都知事に「東京モノレール羽田線延伸事業に係わる環境影響評価書等」を提出し、受理される。

昭和61年11月13日

東京モノレール株式会社は、東京都知事に「東京モノレール羽田線延伸事業の着工届」を提出し、受理される。

昭和61年8月20日

第5次空港整備五箇年計画（昭和61年～平成2年度）が閣議決定される。

昭和62年8月20日

第27回羽田空港移転問題協議会が開催される。運輸省は、「第Ⅰ期工事は予定どおり完成するが、第Ⅱ期工事は、超軟弱地盤であること、大規模な旅客ターミナルビル、管制塔、アクセス交通施設等が混在していることから、2年程度延伸せざるを得なくなった」と発言する。

昭和62年11月2日

京浜島の東京鉄鋼団地工業協同組合Dブロック9社の代表は、大田区議会第4回定例会に「羽田沖合展開事業の一部変更に伴う京浜島集団工場の再移転に関する陳情」及び「羽田沖合展開事業の一部変更に伴う京浜島集団工場の公害調査に関する陳情」を提出する。

昭和63年3月30日

東京都京浜島工業団地協同組合連合会の代表は、運輸大臣と会談し、羽田空港沖合展開事業新A滑走路供用開始に伴う対応について要望する。

昭和63年3月31日

東京都京浜島工業団地協同組合連合会の代表は、東京都副知事と会談し、羽田空港沖合展開事業新A滑走路供用開始に伴う対応について要望する。東京都副知事は、「再移転の代替地はない。第5次港湾計画でも、移転用地はない」と答える。

昭和63年4月15日

大田区長は運輸大臣と会談し、羽田空港沖合展開事業の早期完成と跡地利用は大田区民の意向を反映することを要望する。

昭和63年5月19日

大田区長は、京浜島の東京鉄鋼工業協同組合Dブロック9社の代表と会談し、羽田空港沖合展開事業新A滑走路供用開始についての陳情書を受け取る。

昭和63年5月19日

京浜島の東京鉄鋼工業協同組合Dブロック9社の代表は、大田区議会第2定例会に「京浜島集団工場の再移転に関する陳情」を提出する。

昭和63年5月27日

京浜島の東京鉄鋼工業協同組合Dブロック9社の代表は、東京都知事に「羽田沖展開事業の一部変更に伴う京浜島集団工場の再移転に関する陳情」を提出する。

昭和63年6月9日

運輸大臣は、品川区長と大田区長と共に羽田空港沖合展開事業の現況をヘリコプターで上空から視察する。その後、京浜島を視察し、東京都京浜島工業団地協同組合連合会の会員と懇談する。

昭和63年6月16日

第29回羽田空港移転問題協議会が開催される。運輸省は、羽田空港沖合展開事業の新A滑走路供用開始に伴う京浜島対策として「京浜島対策基金」の設立を提案する。

昭和63年6月21日

羽田空港移転問題協議会幹事会は、東京都京浜島工業団地協同組合連合会に属する各単位組合の正副会長に対する京浜島対策基金についての説明会を開催する。

昭和63年7月2日

羽田空港沖合展開事業第Ⅰ期工事が完了し、新A滑走路が供用開始される。

昭和63年7月11日

羽田空港移転問題協議会幹事会は、京浜島の東京鉄鋼工業協同組合Dブロック9社の代表に対する京浜島対策基金についての説明会を開催する。

昭和63年9月12日

第30回羽田空港移転問題協議会が開催される。東京都都市計画局は、「羽田空港移転跡地基本計画策定調査報告書（中間報告）」を提示する。

昭和63年9月26日

大田区長は、京浜島の東京鉄鋼工業協同組合Dブロック9社の代理人から「通告書」の送付を受ける。

昭和 63 年 9 月 26 日～28 日

大田区都市環境部長は、京浜島に所在する全ての企業を対象として、京浜島対策基金による障害防止工事等の基礎資料を得るために説明会を開催する。

昭和 63 年 11 月 21 日

東京都京浜島工業団地協同組合連合会長は、運輸大臣を訪れ、新 A 滑走路の北側方面からの着陸を極力制限する処置を早急に講ずるようにとの陳情書を提出する。

昭和 63 年 11 月 25 日

京浜島の東京鉄鋼工業協同組合 D ブロック 9 社は、東京地方裁判所に運輸大臣を相手方として、羽田空港の新 A 滑走路の北側方向での離着陸の禁止を求める行政訴訟と、国、東京都及び航空会社 5 社を相手方として、同じく離着陸の禁止と損害賠償を求める民事訴訟を提訴する。

昭和 63 年 12 月 5 日

京浜島対策基金設置のための会議が、運輸省、東京都、大田区、品川区、財団法人航空公害防止協会及び空港関連企業の代表が出席して開催される。

平成元年 3 月 9 日

第 1 回京浜島対策基金運用委員会が開催される。

平成元年 7 月 17 日

第 1 回羽田空港跡地利用計画調査委員会が開催される。

平成元年 12 月 20 日

第 31 回羽田空港移転問題協議会が開催される。東京都港湾局は、「羽田沖埋立工事の平成 2 年度完成予定を 1 年間延期したい」と発言する。

平成 2 年 1 月 16 日

羽田空港移転対策連合協議会が開催される。羽田空港の運航時間帯を午前 7 時～午後 10 時から午前 6 時～午後 11 時へ延長及び離着陸回数枠 1 日 500 回を 560 回へ増便する問題について検討し、条件を付けて受け入れる。

平成 2 年 12 月 19 日

第 32 回羽田空港移転問題協議会が開催される。羽田空港の運航時間の延長及び離着陸回数枠の増加問題について報告があり、確認し了承する。

平成 3 年 3 月 7 日

大田区議会第 1 回定例会において「羽田空港対策積立基金条例」が可決される。

平成 3 年 3 月 8 日

羽田空港移転問題協議会幹事会が開催される。運輸省は、羽田空港移転跡地の考え方を示し、将来必要となる空港用地及び用地区分について説明する。

平成 3 年 6 月 13 日

羽田空港移転対策連合協議会が開催される。「羽田空港周辺環境整備対策事業取扱い要領」が制定される。

平成 3 年 8 月 1 日

羽田空港移転問題協議会幹事会が開催される。運輸省は、羽田空港沖合展開事業第 II 期工程の遅れについて説明する。

平成3年8月26日

羽田空港開港60周年記念式典及び祝賀会が、東京国際空港開港60周年記念行事実行委員会（委員長：運輸省航空局東京国際空港長）により挙行される。

平成3年11月29日

第6次空港整備五箇年計画（平成3年～7年度）閣議決定。

平成4年3月18日

東京地方裁判所において、羽田空港新A滑走路供用禁止請求事件（行政訴訟）の「原告らの被告らに対する訴えをいずれも却下する。訴訟費用は原告らの負担とする」との判決が言い渡される。

平成4年3月30日

京浜島の東京鉄鋼工業協同組合Dブロック9社は、東京高等裁判所に運輸大臣及び運輸省東京航空局東京国際空港長を相手方として、羽田空港新A滑走路供用禁止請求事件（行政訴訟）を控訴する。

平成4年9月20日

運輸省は、民間空港再開40周年を記念し、9月20日を「航空日」から「空の日」と名称変更し制定する。

平成4年9月25日

東京都知事（東京港港湾管理者の長）は、東京都知事に東京港内公有水面埋立てに係る埋立て（大田区羽田空港二丁目東側地先公有水面羽田沖その三埋立地第二工区）に関する工事のしゅん功を認可する。

平成4年10月16日

第33回羽田空港移転問題協議会が開催される。運輸省は、羽田空港沖合展開事業第Ⅱ期工事の完成となる西側ターミナルビルの供用開始の時期を平成5年9月下旬とすると報告する。

大田区助役は、羽田空港移転跡地の面積の確定と跡地利用計画の早期の作成を申し入れる。

平成5年3月8日

大田区議会平成5年第1回定例会において、「町区域の変更について」が可決され、大田区羽田空港二丁目東側地先公有水面羽田沖その三埋立地第二工区が羽田空港三丁目の町区域に編入される。

平成5年4月1日

京浜急行空港線の地下延伸工事が完成し、羽田駅が開業する。

平成5年7月1日

「住居表示に関する法律」に基づき、羽田空港三丁目を対象に住居表示が実施される。

平成5年9月2日

第36回羽田空港移転問題協議会が開催される。運輸省は、羽田空港沖合展開事業第Ⅱ期工事の完成となる西側ターミナルビルの供用開始を平成5年9月27日と報告する。羽田空港跡地共同調査のための「共同調査に関する連絡会議」の設置を決める。

平成5年9月27日

羽田空港沖合展開事業第Ⅱ期工事完成、羽田空港西旅客ターミナルが供用開始する。

平成5年11月5日

東京都は、羽田空港沖合展開事業用地について、運輸省との間で土地売買契約を締結する。

平成6年9月7日

第37回羽田空港移転問題協議会が開催され、「羽田空港跡地共同調査に関する連絡会議」が設置される。

平成6年12月21日

高速湾岸線の多摩川トンネルが完成し、羽田空港から横浜ベイブリッジまで開通する。

平成6年12月27日

東京高等裁判所において、羽田空港新A滑走路供用禁止請求の行政訴訟控訴審に対する第6回口頭弁論が行われ、原告側は控訴を取り下げる。

平成7年4月19日

東京地方裁判所において、羽田空港新A滑走路供用禁止請求の民事訴訟に対する話し合いが行われ、原告より請求の趣旨減縮（一部取り下げ）申し立てが行われる。

平成7年8月24日

第38回羽田空港移転問題協議会が開催され、運輸省より第7次空港整備五箇年計画の基本的考え方（中間とりまとめ）（案）が説明される。

平成8年7月16日

東京地方裁判所において、羽田空港新A滑走路供用禁止請求の民事訴訟について、原告側より取下書が提出され受理される。

平成8年9月24日

運輸省は、新C滑走路完成後の東京国際空港の運用について、大田区に提示する。

平成8年12月13日

第7次空港整備五箇年計画（平成8年～平成12年）閣議決定。

平成9年3月12日

羽田空港移転対策連合協議会が開催され、運輸省から大田区に提示された「新C滑走路完成後の東京国際空港の運用について」の回答を了承する。

平成9年3月21日

第40回羽田空港移転問題協議会が開催される。羽田空港新C滑走路の24時間使用、離着陸回数枠 一日 660回（23時～6時を除く）などが報告され、確認する。

平成9年3月27日

羽田空港の新C滑走路が供用開始される。

平成9年6月26日

第1回東京国際空港跡地利用計画調査委員会が開催される。

平成9年7月18日

羽田空港の24時間運用に伴う、早朝・深夜便が運航される。

平成9年10月13日

第2回東京国際空港跡地利用計画調査委員会が開催される。

平成10年2月2日

第3回東京国際空港跡地利用計画調査委員会が開催される。

平成10年3月20日

羽田空港国際線暫定ビルが供用開始される。

平成10年6月17日

東京都議会は「羽田空港の国際化に関する意見書」を採択する。

平成10年6月19日

大田区議会は「羽田空港の国際化に関する決議」をする。

平成10年7月27日

平成10年度第1回東京国際空港跡地利用計画調査委員会が開催される。

平成10年11月18日

京浜急行空港線が西ターミナルビルに乗り入れ、羽田空港駅が開業する。

平成10年12月7日

大田区議会は「Y S - 11」量産1号機を羽田空港跡地の一面に保存することを求める意見書を採択する。

平成10年12月28日

年間国内線利用旅客数5,000万人達成記念セレモニーが挙行される。

平成11年3月12日

平成10年度第2回東京国際空港跡地利用計画調査委員会が開催される。

平成11年10月6日

運輸省は、大田区に「新B滑走路供用後の東京国際空港の運用について」の提案をする。

平成11年10月8日

大田区理事者は、大田区議会羽田空港対策特別委員会に運輸省から提案された「新B滑走路供用後の東京国際空港の運用について」を報告する。

平成11年10月26日

大田区は、東京国際空港（羽田空港）移転対策連合協議会において、運輸省から提案された「新B滑走路供用後の東京国際空港の運用について」を説明する。

平成12年3月3日

東京国際空港（羽田空港）移転対策連合協議会が開催され、運輸省から大田区に提示された「新B滑走路供用後の東京国際空港の運用について」の回答を了承する。

平成12年3月7日

大田区理事者は、大田区議会羽田空港対策特別委員会に、運輸省から大田区に提示された「新B滑走路供用後の東京国際空港の運用について」の回答を報告する。

平成12年3月17日

第42回羽田空港移転問題協議会が開催され、「新B滑走路供用後の東京国際空港の運用について」（①新A・新B滑走路の使用時間延長、②増便、③新A滑走路北側離陸左旋回5機等）の内容が報告され、確認する。

平成12年3月23日

羽田空港の新B滑走路が供用開始される。

平成12年8月4日

運輸省は、大田区に「東京国際空港の施設計画変更及び当面の空港範囲と当面の跡地範囲について」の提案をする。

平成12年8月8日

大田区理事者は、大田区議会羽田空港対策特別委員会に運輸省から提案された「東京国際空港の施設計画変更及び当面の空港範囲と当面の跡地範囲について」を報告する。

平成12年8月29日

大田区は、東京国際空港（羽田空港）移転対策連合協議会において、運輸省から提案された「東京国際空港の施設計画変更及び当面の空港範囲と当面の跡地範囲について」を説明する。

平成12年12月27日

運輸省は、大田区に「東京国際空港における深夜早朝の有効活用方策について」の提案をする。

平成13年1月15日

第44回羽田空港移転問題協議会が開催され、「東京国際空港における深夜早朝の有効活用方策について」の内容が報告される。

平成13年1月16日

大田区理事者は、大田区議会羽田空港対策特別委員会で「東京国際空港における深夜早朝の有効活用方策について」を報告する。

平成13年1月18日

大田区は、東京国際空港（羽田空港）移転対策連合協議会において、「東京国際空港における深夜早朝の有効活用方策について」を説明する。

平成13年2月1日

東京国際空港（羽田空港）移転対策連合協議会において、「東京国際空港における深夜早朝の有効活用方策について」の回答を確認する。

平成13年2月13日

大田区長は、航空局長あてに「東京国際空港における深夜早朝の有効活用方策について」の当面の回答をする。

平成13年2月16日

羽田空港から国際チャーター便5機が就航する。

平成13年3月8日

大田区は、東京国際空港（羽田空港）移転対策連合協議会において、「東京国際空港における深夜早朝の有効活用方策について」の当面の回答を説明する。

平成13年12月4日

大田区長は、国土交通省航空局長に対して、「東京国際空港における深夜早朝の有効活用方策について」の提案に対する最終的な回答する。

平成13年12月5日

大田区理事者は、大田区議会羽田空港対策特別委員会において、「東京国際空港における深夜早朝の有効活用方策について」の大田区長名による航空局長あて回答を報告する。

平成13年12月12日

東京国際空港東旅客ターミナルビル起工式、安全祈願祭が行われる。

平成13年12月19日

国土交通省は、「羽田空港の再拡張に関する基本的考え方」をまとめ、4本目の滑走路の位置について最終決定する。

平成13年12月21日

国土交通省航空局長は、大田区長に対して「東京国際空港における深夜早朝の有効活用方策について（回答）」に対する回答をする。

平成13年12月25日

第45回羽田空港移転問題協議会が開催され、「東京国際空港における深夜早朝の有効活用方策について」大田区の回答及びそれに対する国土交通省の回答について確認される。

平成14年1月22日

大田区理事者は、大田区議会羽田空港対策特別委員会に「東京国際空港における深夜早朝の有効活用方策について（回答）」に対する国土交通省の回答を報告する。

平成14年2月7日

東京国際空港（羽田空港）移転対策連合協議会が開催され、「東京国際空港における深夜早朝の有効活用方策について（回答）」に対する国土交通省の回答を了承する。

平成14年10月17日

大田区長は、国土交通省航空局飛行場部長と会談し、羽田空港跡地53haについて内々の提示を受ける。

平成14年10月29日

大田区理事者は、大田区議会羽田空港対策特別委員会に国土交通省から提示された羽田空港跡地53haを報告する。

平成14年10月29日

大田区は、東京国際空港（羽田空港）移転騒音対策連合協議会において、国土交通省から提示された羽田空港跡地53haを説明する。

平成14年12月26日

東京国際空港年間国内旅客数6,000万人達成記念セレモニーが行なわれる。

平成15年3月14日

大田区助役は、国土交通省航空局環境整備課から「東京国際空港の空港処理容量の拡大に伴う国内定期便の増便について」の提案を受ける。

平成15年3月28日

大田区理事者は、大田区議会羽田空港対策特別委員会に国土交通省から提案された「東京国際空港の空港処理容量の拡大に伴う国内定期便の増便について」を報告する。

平成15年4月3日

大田区は、東京国際空港（羽田空港）移転騒音対策連合協議会において、国土交通省から提案された「東京国際空港の空港処理容量の拡大に伴う国内定期便の増便について」を説明する。

平成15年4月21日

大田区長職務代理者大田区助役は、国土交通省航空局長に対し「東京国際空港の空港処理容量の拡大に伴う国内定期便の増便について」の回答をする。

平成15年11月11日

大田区理事者は、大田区議会羽田空港対策特別委員会に国土交通省から報告のあった「金浦－羽田間航空便の運航について」を報告する。

平成15年11月30日

羽田空港と韓国ソウルの金浦空港を結ぶ昼間国際旅客チャーター便の運航が1日4便で開始される。

平成16年12月1日

羽田空港第2旅客ターミナルビル及び空港連絡道路等が供用開始され、羽田空港沖合展開事業は概成する。

平成17年4月7日

大田区助役は、国土交通省環境整備課から「東京国際空港の空港処理容量の拡大について」の提案を受ける。

平成17年4月19日

大田区理事者は、大田区議会羽田空港対策特別委員会に国土交通省から提案された「東京国際空港の空港処理容量の拡大について」を報告する。

平成17年4月25日

大田区は、東京国際空港（羽田空港）移転騒音対策連合協議会において、国土交通省から提案された「東京国際空港の空港処理容量の拡大について」を説明する。

平成17年5月10日

大田区長は、国土交通省航空局長に対し「東京国際空港の空港処理容量の拡大について」の回答をする。

平成17年8月1日

羽田空港と韓国ソウルの金浦空港を結ぶ昼間国際旅客チャーター便の運航が1日8便となる。

平成18年12月4日

第46回羽田空港移転問題協議会が開催され、国土交通省から正式に「空港跡地の範囲と面積約53ha」が提示される。

平成18年12月6日

大田区理事者は、大田区議会羽田空港対策特別委員会に国土交通省から提案された「空港跡地の範囲と面積約53ha」を説明する。

平成18年12月13日

大田区は、東京国際空港（羽田空港）移転騒音対策連合協議会において、国土交通省から提案された「空港跡地の範囲と面積約53ha」を説明する。

平成19年3月20日

第47回羽田空港移転問題協議会が開催され、「空港跡地の範囲と面積約53ha」等について合意する。

平成19年3月30日

国土交通省は、羽田空港再拡張事業の4本目の滑走路に工事着手するとともに、供用開始を平成22年10月末と発表する。

平成19年5月15日

第1回羽田空港跡地利用基本計画に関する有識者委員会が開催される。

平成19年6月11日

大田区は、国土交通省航空局から「東京国際空港の発着枠の拡大について」の説明を受ける。

平成19年6月14日

大田区理事者は、大田区議会羽田空港対策特別委員会に国土交通省から提案された「東京国際空港の発着枠の拡大について」を説明する。

平成19年6月18日

第2回羽田空港跡地利用基本計画に関する有識者委員会が開催される。

平成19年6月25日

大田区は、東京国際空港（羽田空港）移転騒音対策連合協議会に国土交通省から提案された「東京国際空港の発着枠の拡大について」を説明する。

平成19年9月7日

第3回羽田空港跡地利用基本計画に関する有識者委員会が開催される。

平成19年9月29日

羽田空港と上海虹橋空港を結ぶ昼間国際旅客チャーター便の運航が1日4便で開始される。

平成19年10月31日

第48回羽田空港移転問題協議会が開催され、「羽田空港跡地利用基本計画」（素案）について合意する（11月1日から14日にかけて、パブリックコメント（意見募集）を実施）。

平成19年10月31日

大田区理事者は、大田区議会羽田空港対策特別委員会に羽田空港移転問題協議会で合意した「羽田空港跡地利用基本計画」（素案）について説明する。

平成19年11月1日

大田区は、東京国際空港（羽田空港）移転騒音対策連合協議会において、羽田空港移転問題協議会で合意した「羽田空港跡地利用基本計画」（素案）について説明する。

平成19年11月27日

第4回羽田空港跡地利用基本計画に関する有識者委員会が開催される。

平成20年3月28日

第49回羽田空港移転問題協議会が開催され、「羽田空港跡地利用基本計画」について合意する。

平成20年4月1日

羽田空港と香港を結ぶ昼間国際旅客チャーター便の運行が1日1便（ANA）で開始される。

平成20年4月16日

大田区理事者は、大田区議会羽田空港対策特別委員会に羽田空港移転問題協議会で合意した「羽田空港跡地利用基本計画」について報告する。

平成20年5月8日

大田区の羽田空港跡地利用計画策定に係る第1回有識者委員会が開催される。

平成20年5月22日

大田区は、東京国際空港（羽田空港）移転騒音対策連合協議会において、羽田空港移転問題協議会で合意した「羽田空港跡地利用基本計画」について説明する。

平成20年5月28日

大田区の羽田空港跡地利用計画策定に係る第1回各界代表者会が開催される。

平成20年5月29日

大田区の羽田空港跡地利用計画策定に係る第2回有識者委員会が開催される。

平成20年6月24日

大田区の羽田空港跡地利用計画策定に係る第3回有識者委員会及び第2回各界代表者会が合同開催される。

平成２０年７月１日

羽田空港と香港を結ぶ昼間国際旅客チャーター便の運行が１便増便(JAL)され計２便となる。

平成２０年７月２２日

大田区の羽田空港跡地利用計画策定に係る第４回有識者委員会が開催される。

平成２０年８月２２日

大田区は、東京国際空港（羽田空港）移転騒音対策連合協議会において、「羽田空港跡地利用OTA基本プラン(素案)」について説明する。

平成２０年８月２２日

大田区の羽田空港跡地利用計画策定に係る第３回各界代表者会が開催される。

平成２０年８月２２日

大田区長は、「羽田空港跡地利用OTA基本プラン(素案)」を発表する。

（８月２５日から９月１２日にかけて、パブリックコメント(意見公募)を実施。）

平成２０年８月２７日

大田区理事者は、大田区議会羽田空港対策特別委員会に「羽田空港跡地利用OTA基本プラン(素案)」について報告する。

平成２０年９月２５日

横田空域の一部削減に伴う羽田空港出発経路(西コース)変更後の運用が開始される。

平成２０年１０月９日

大田区の羽田空港跡地利用計画策定に係る第５回有識者委員会が開催される。

平成２０年１０月１０日

大田区の羽田空港跡地利用計画策定に係る第４回各界代表者会が開催される。

平成２０年１０月１５日

大田区は、東京国際空港（羽田空港）移転騒音対策連合協議会において、「羽田空港跡地利用OTA基本プラン(素案)」に係るパブリックコメント(意見公募)の結果について説明する。

平成２０年１０月２４日

大田区理事者は、大田区議会羽田空港対策特別委員会に「羽田空港跡地利用OTA基本プラン(素案)」に係るパブリックコメント(意見公募)の結果について報告する。

平成２０年１０月３１日

大田区は、「羽田空港跡地利用OTA基本プラン」を取り纏める。

平成２０年１１月１１日

大田区理事者は、大田区議会羽田空港対策特別委員会に「羽田空港跡地利用OTA基本プラン」について報告する。

平成２１年３月２７日

第５０回羽田空港移転問題協議会が開催され、「羽田空港跡地まちづくり推進計画(仮称)」を平成２２年１０月を目途に取り纏めることについて確認する。

平成２１年５月２８日

国土交通省は、大田区に「D滑走路供用開始後の東京国際空港の運用について」を提示する。

平成２１年１０月２５日

羽田空港と北京を結ぶ昼間国際旅客チャーター便の運行が１日４便で開始される。

平成２２年４月２３日

大田区理事者は、大田区議会羽田空港対策特別委員会に「D滑走路供用開始後の東京国際空港の運用について」の回答案について説明する。

平成２２年４月２７日

大田区は、東京国際空港（羽田空港）移転騒音対策連合協議会において、「D滑走路供用開始後の東京国際空港の運用について」の回答案について説明する。

平成２２年４月２８日

大田区長は、航空局長あてに「D滑走路供用開始後の東京国際空港の運用について」に対する回答をする。

平成２２年５月１４日

国土交通省は、大田区に「D滑走路供用開始後の東京国際空港の運用についてに対する回答」に対して回答する。

平成２２年５月１９日

大田区理事者は、大田区議会羽田空港対策特別委員会に「D滑走路供用開始後の東京国際空港の運用についてに対する回答について(回答)」について説明する。

平成２２年５月３１日

大田区は、東京国際空港（羽田空港）移転騒音対策連合協議会において、「D滑走路供用開始後の東京国際空港の運用についてに対する回答について(回答)」について説明する。

平成２２年８月１８日

第５１回羽田空港移転問題協議会が開催され、「羽田空港跡地まちづくり推進計画(素案)」について合意する（８月２０日から９月２日にかけて、パブリックコメント（意見公募）を実施）。

平成２２年８月１８日

大田区理事者は、大田区議会羽田空港対策特別委員会に羽田空港移転問題協議会で合意した「羽田空港跡地まちづくり推進計画(素案)」について報告する。

平成２２年８月１９日

大田区は、東京国際空港（羽田空港）移転騒音対策連合協議会において、羽田空港移転問題協議会で合意した「羽田空港跡地まちづくり推進計画(素案)」について説明する。

平成２２年１０月２１日

羽田空港再拡張事業が完了し、D滑走路及び国際線地区が供用開始される。

平成２２年１０月２７日

第５２回羽田空港移転問題協議会が開催され、「羽田空港跡地まちづくり推進計画」について合意する。

平成２２年１０月２９日

大田区理事者は、大田区議会羽田空港対策特別委員会に「羽田空港跡地まちづくり推進計画(素案)」に係るパブリックコメント(意見公募)の結果及び「羽田空港跡地まちづくり推進計画」について報告する。

平成２２年１０月３１日

羽田空港とアジア・欧米の各都市を結ぶ国際定期便が就航される。

平成２２年１２月２０日

大田区は、東京国際空港（羽田空港）移転騒音対策連合協議会において、「羽田空港跡地まちづくり推進計画(素案)」に係るパブリックコメント(意見公募)の結果及び「羽田空港跡地まちづくり推進計画」について説明する。

平成２３年９月２７日

東京都は、羽田空港跡地第１ゾーンを対象エリアの一部とする国際戦略総合特区「アジアヘッドクォーター特区」を内閣府に申請する。

平成２３年１２月２２日

内閣府は、羽田空港跡地第１ゾーンを対象エリアの一部とする「アジアヘッドクォーター特区」（東京都が申請）を、国際戦略総合特区に指定する。

平成２４年３月２２日

羽田空港内新設構内道路（環状８号線の大田区羽田空港一丁目から二丁目各地内）が供用開始される。

平成２４年７月２７日

東京都は、羽田空港跡地における産業交流施設の活用等を含む「アジアヘッドクォーター特区」の国際戦略総合特別区域計画について、内閣府の認定を受ける。

平成２４年１０月１１日

大田区長は、国土交通省航空局長より「Ｃ滑走路南伸後の東京国際空港の運用について」の提示を受ける。

平成２４年１０月１７日

大田区理事者は、大田区議会羽田空港対策特別委員会において「Ｃ滑走路南伸後の東京国際空港の運用について」を報告する。

平成２４年１０月１８日

大田区は、東京国際空港（羽田空港）移転騒音対策連合協議会において、「Ｃ滑走路南伸後の東京国際空港の運用について」を説明する。

平成２５年４月２４日

大田区は、川崎市と「大田区と川崎市の産業連携に関する基本協定」を締結する。

平成２５年９月９日

大田区長は、国土交通大臣と面談し、「羽田空港跡地利用の具体化に向けた支援について」の要望書を提出する。

平成２５年９月１１日

東京都は、羽田空港跡地第１ゾーンを対象エリアの一部とした国家戦略特区「世界で一番ビジネスのしやすい国際都市づくり特区」を内閣府に提案する。

平成２５年９月２４日

羽田空港移転騒音対策連合協議会は、国土交通大臣に「東京国際空港Ａ滑走路北向き離陸左旋回飛行の廃止について」の要望書を提出する。

平成２６年３月３０日

国際線の発着枠が更に昼間３万回増枠され、計９万回に拡大された。

平成２６年５月１日

大田区が区域の一つである「東京圏」が、国家戦略特区の区域として決定される。

平成26年12月11日

C滑走路が海側（南側）に360m延伸され、滑走路長3,360mとなる。

平成27年7月13日

大田区は、「羽田空港跡地第1ゾーン整備方針」を策定する（6月1日から6月15日にかけて、パブリックコメント（意見公募）を実施）。

平成27年9月29日

内閣府は、東京都都市再生分科会を開催し、「羽田空港跡地第1ゾーンにおける都市計画（素案）」について承認する。

平成28年2月4日

内閣府は、東京圏国家戦略特別区域会議を開催し、「羽田空港跡地第1ゾーンにおける都市計画（素案）」が「都市計画法の特例を活用した整備」の区域計画として了承される。

平成28年2月5日

内閣府は、国家戦略特別区域諮問会議を開催し、区域計画が内閣総理大臣の認定を受ける。

平成28年2月12日

内閣総理大臣認定に基づき、大田区で都市計画決定の告示をする。

平成28年5月9日

内閣に設置された知的財産戦略本部にて決定された「知的財産推進基本計画2016」において、羽田空港跡地が「クールジャパン発信拠点」として位置付けられる。

平成28年6月2日

閣議決定された「日本再興戦略2016」において、羽田空港跡地が「クールジャパン発信拠点」として位置付けられる。

平成28年6月16日

大田区、大田区議会、羽田空港移転騒音対策連合協議会は、国土交通大臣に「羽田空港の機能強化に関する要望について」の要望書を提出する。

平成28年10月5日

東京都市計画土地地区画整理事業、羽田空港跡地地区土地地区画整理事業の施行規程及び事業計画について独立行政法人都市再生機構が国土交通省から事業認可を取得する。

平成28年10月30日

日本・米国航空当局間協議の結果、羽田空港とアメリカの主要都市間を結ぶ昼間時間帯の国際定期便が就航される。

平成28年10月31日

大田区は、羽田空港跡地第1ゾーン整備事業（第一期事業）募集要項を策定し、公表する。

平成28年11月18日

内閣府は、「都市再生緊急整備地域及び特定都市再生緊急整備地域を定める政令の一部を改正する政令」を閣議決定し、『羽田空港南・川崎殿町・大師河原地域』が都市再生緊急整備地域等として指定される。

平成29年2月9日

羽田空港移転騒音対策連合協議会は、国土交通大臣に「羽田空港周辺における環境影響等に関する要望について」の要望書を提出する。

平成29年3月7日

羽田空港跡地のまちづくりと連携した水辺の利用・交流促進に向け、「羽田空港跡地かわまちづくり計画」を登録する。

平成29年5月10日

大田区は、国土交通大臣に「羽田空港の機能強化に関する要望について」の要望書を提出する。

平成29年5月19日

「羽田空港跡地第1ゾーン整備事業（第一期事業）」について、整備・運営事業予定者が決定する。

平成29年5月24日

羽田空港跡地地区土地区画整理事業の起工式が挙行される。

平成29年6月1日

大田区は、「羽田空港跡地第1ゾーン整備事業（第一期事業）」について、事業者選定に係る審査講評と事業予定者の提案概要を公表する。

平成29年8月21日

大田区は、「羽田空港跡地第1ゾーン整備事業（第一期事業）」について、大田区と事業予定者双方の協力事項及び諸手続き等を定めた基本協定を締結する。

平成29年9月28日

関東財務局は、国有財産関東地方審議会の答申を受け、「羽田空港跡地第1ゾーン整備事業（第一期事業）」の事業対象地となる国有財産を大田区に時価売払いするとした、国有財産の処理方針を決定する。

平成30年3月9日

羽田エアポート都市開発株式会社が民間都市再生事業計画（羽田空港跡地第2ゾーン計画）の認定を受ける。

平成30年5月9日

羽田みらい開発株式会社（SPC）（応募グループ構成員が設立した特別目的会社）と事業契約を締結する。

平成30年6月28日

大田区は、跡地第1ゾーン第一期事業に係る事業用地（約2.7ha）について、独立行政法人都市再生機構東日本都市再生本部と売買契約を締結する。

平成30年6月29日

大田区は、跡地第1ゾーン第一期事業に係る事業用地（約3.2ha）について、国と売買契約を締結する。

平成30年9月28日

羽田空港跡地第1ゾーン整備事業（第一期事業）に係る事業用地の一部（1段階目）について、土地の引き渡しを受け、事業者（羽田みらい開発株式会社）へ貸付を行う。

平成30年10月28日

A滑走路北向き離陸左旋回1便（JAL491高知行き）が減便される。

平成30年10月31日

羽田空港跡地第1ゾーン整備事業（第一期事業）の起工式が挙行される。

平成30年12月25日

羽田みらい特定目的会社（TMK）が民間都市再生事業計画（羽田空港跡地第1ゾーン整備事業（第一期事業））の認定を受ける。

平成31年1月30日

大田区は、国土交通大臣に「羽田空港の機能強化等に関する要望について」の要望書を提出する。

平成31年3月20日

羽田空港跡地第1ゾーン整備事業（第一期事業）に係る事業用地の一部（2段階目）について、土地の引き渡しを受け、事業者（羽田みらい開発株式会社）へ貸付を行う。

平成31年3月27日

羽田空港移転騒音対策連合協議会は、国土交通大臣に「羽田空港周辺における環境影響等に関する要望について」の要望書を提出する。

平成31年3月31日

A滑走路北向き離陸左旋回が全廃される。

平成31年4月1日

羽田空港跡地第2ゾーン内に「ソラムナード羽田緑地」（1.1kmのうち800m）が供用開始となる。

令和元年5月31日

羽田空港跡地第1ゾーンが国土交通省スマートシティモデル事業における重点事業化促進プロジェクトに選定されるとともに「スマートシティ推進パートナー」に位置付けられる。

令和元年6月17日

大田区は、水辺とまちが一体となり、多様な人々が楽しむことができる空間創出を目指し、ソラムナード羽田緑地に「都市再生整備計画（羽田空港跡地周辺地区）」を策定する。

令和元年8月8日

国土交通省は、2020年3月29日より新飛行経路の運用を開始し、羽田空港において国際線を年間約3.9万回増便することとし、公表する。

令和元年8月20日

羽田空港跡地第1ゾーン整備事業（第一期事業）の施設名称が「HANEDA INNOVATION CITY」（羽田イノベーションシティ）略称：HICity（エイチ・アイ・シティ）に決定し、公表される。

令和元年9月6日

大田区は、国土交通大臣に「羽田空港の機能強化等に関する要望書への回答及び協議について」を提出する。

令和元年11月22日

国土交通省は、大田区に「機能強化後の東京国際空港の運用について（協議）」を提示する。

令和元年11月29日

大田区長は、航空局長あてに「機能強化後の東京国際空港の運用」に対する回答をする。

令和元年12月4日

大田区理事者は、大田区議会羽田空港対策特別委員会に「機能強化後の東京国際空港の運用について」に対する回答等を説明する。

令和元年12月10日

羽田空港第2ゾーン地区約4.3haで開発が進めている羽田空港直結複合開発プロジェクトの街区名称を「羽田エアポートガーデン」とし、その計画概要が決定され、公表される。

令和元年12月26日

大田区は、東京国際空港（羽田空港）移転騒音対策連合協議会において、「機能強化後の東京国際空港の運用について」に対する回答等を説明する。

令和2年1月17日

国土交通省航空局長は、大田区に「機能強化後の東京国際空港の運用について（回答）」を掲示する。

令和2年1月21日

大田区理事者は、大田区議会羽田空港対策特別委員会に「機能強化後の東京国際空港の運用について（回答）」等を説明する。

令和2年1月30日～2月12日

国土交通省は、羽田空港の新飛行経路運用開始に先立ち、北風・南風それぞれ7日間において実機飛行による確認を行う。

令和2年2月10日

大田区、国土交通省、羽田みらい開発、羽田エアポート都市開発は、第1ゾーンと第2ゾーンからなるエリアの名称を、「羽田空港跡地」から「HANEDA GLOBAL WINGS」（ハネダグローバル ウイングズ）に改称したことを発表する。

令和2年3月18日

羽田空港跡地第1ゾーン整備事業（第一期事業）に係る事業用地の一部（3段階目）について、土地の引き渡しを受け、事業者（羽田みらい開発株式会社）へ貸付を行う。

令和2年3月26日

大田区は、川崎市と合同で国土交通大臣に「羽田空港新飛行経路の運用に関する対応について」の要望書を提出する。

令和2年3月29日

羽田空港において、新飛行経路の運用が開始される。

令和2年4月1日

羽田空港跡地第2ゾーンにおいて、「ソラムナード羽田緑地」の全長1.1km（800mは供用開始済）が供用開始となる。

令和2年5月13日

大田区理事者は、大田区議会羽田空港対策特別委員会に「羽田空港の機能強化等に関する要望について」等を説明する。

令和2年5月22日

羽田空港跡地第1ゾーンにおいて、都市計画道路（区画街路第4号線の一部、区画街路第6号線の一部）が供用開始となる。

令和2年6月4日

国土交通省航空局首都圏空港課は、大田区に「東京国際空港の運用について（ゴーア라운드経路）」を通知する。

令和2年6月17日

国土交通省航空局首都圏空港課は、大田区に「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」を通知する。

令和2年6月30日

国土交通省は、「第1回 羽田新経路の固定化回避に係る技術的方策検討会」を開催する。

令和2年7月3日

羽田空港跡地第1ゾーン内に、羽田イノベーションシティがまち開きする。

令和2年7月3日

羽田みらい開発株式会社との間に、羽田空港跡地第1ゾーン整備事業（第一期事業）における一般定期借地権が設定される。

令和2年7月3日

羽田空港跡地第1ゾーンにおいて、天空橋駅前交通広場（区画街路第6号線の一部）が供用開始となる。

令和2年7月31日

国土交通省航空局首都圏空港課は、大田区に「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」を通知する。

令和2年8月28日

大田区は、東京国際空港（羽田空港）移転騒音対策連合協議会において、「機能強化後の東京国際空港の運用について」に対する回答等を説明する。

令和2年9月18～22日

羽田イノベーションシティが本格稼働となり、オープニングイベントが開催される。

令和2年12月25日

羽田空港移転騒音対策連合協議会は、国土交通大臣に「羽田空港周辺における環境影響等に関する要望について」の要望書を提出する。

令和3年5月22日、6月12日、6月26日

都市計画公園に関する意見交換会を開催する。

令和3年6月11日

令和4年（2022年）開業予定のⅡ期工区エリアに関して、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決まる。

新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、全施設開業（グランドオープン）が令和5年（2023年）夏以降へ延期となる。

令和3年11月5～7日

羽田イノベーションシティの本格稼働から1周年を記念して、「羽田スマートシティEXPO 2021」を開催する。

令和3年11月17日

多摩川親水緑地（ソラムナード羽田緑地）の区域を拡張する都市計画を変更したため、告示・縦覧を行う。

令和3年11月21日

都市計画公園に関する意見交換会の成果について、成果発表会を開催する。

令和3年11月26日

国土交通省航空局首都圏空港課は、大田区に「羽田空港におけるゴーア라운드減少に向けた取り組みについて」を通知する。

令和3年12月1～30日

羽田イノベーションシティと羽田空港第3ターミナル間で自動運転バスレベル2の実証運行が実施される。

令和4年3月11～31日

「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、区民意見公募手続きを実施する。

令和4年3月12日

羽田空港と川崎市殿町をつなぐ「多摩川スカイブリッジ」が開通する。

令和4年3月23日

「旧三町顕彰の碑」建立記念式典を開催する。

令和4年4月1日

HANEDA GLOBAL WINGS第1ゾーン南側において、多摩川高潮堤防が供用開始となる。

令和4年4月25日

「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」を策定する。

令和4年10月13日

国土交通省航空局首都圏空港課は、大田区に「羽田空港におけるB滑走路からの西向き離陸に関する運用について」を通知する。

令和4年12月21日

HANEDA GLOBAL WINGS第2ゾーンにおいて、羽田空港第3ターミナル直結の羽田エアポートガーデン内に、「住友不動産ホテル ヴィラフォンテーヌ プレミア羽田空港・グランド羽田空港」が先行開業する。

令和5年1月5日～3月31日

羽田イノベーションシティと羽田空港第3ターミナル間で自動運転バスレベル2の実証運行が実施される。

令和5年1月31日

HANEDA GLOBAL WINGS第2ゾーンにおいて、「羽田エアポートガーデン」が全面開業する。

令和5年11月16日

羽田イノベーションシティがグランドオープンする。グランドオープンを記念し、式典が開催される。

令和5年11月17～19日

羽田イノベーションシティのグランドオープンを記念した「Grand Opening Event 〇」が開催される。

令和5年12月12日

第181回大田区都市計画審議会において、都市計画公園予定地を約2.0haから約3.3haに変更することについて、諮問のとおり定めることが適当である旨の答申を得る。

令和6年1月5日

大田区は、国土交通大臣あてに「羽田空港における安全運用の確保について（申し入れ）」を提出する。

令和6年1月23日

羽田空港移転騒音対策連合協議会は、国土交通大臣に「羽田空港で発生した航空機事故に関する要請」を提出する。

令和6年2月5日

羽田イノベーションシティと羽田空港各ターミナル間を循環するバスの運行が開始される。

令和6年3月7～3月31日

羽田イノベーションシティと羽田空港第3ターミナル間で自動運転レベル2の実証運行が実施される。

令和6年3月31日

ソラムナード羽田緑地プレオープンイベントを行う。

令和6年4月1日

ソラムナード羽田緑地が全面開園する。

令和6年7月11日

羽田空港跡地第1ゾーン都市計画公園整備運営等事業者の公募を開始する。

令和6年8月1日

羽田イノベーションシティ内で民間事業主体の事業において国内初となる自動運転バスレベル4の運行が開始される。

令和6年11月1～3日

羽田イノベーションシティのグランドオープン1周年記念イベント「あわい -awai2024-」が開催される。

令和6年12月2～20日

羽田イノベーションシティと羽田空港第3ターミナル間で自動運転バスレベル2の実証運行が実施される。

6 保 存 資 料

3 神合展開の早期実現については、相互に努力するものとする。

羽田空港の神合展開計画については、今後下記事項について意見の一致をみたのでこれを確認する。

4 「羽田空港移転問題協議会」を存続させ、必要な事項については適宜協議させるものとする。

記

昭和36年8月6日

1 運輸省が関係機関と調整を図りつつ空港計画を策定するに当たっては、別紙の青走路配置及び運用方式を基本とする。

運輸大臣 塩川正十郎

2 新規の増立については、多摩川河口臨を越え東京都が商業物流、運により実施するものとし、現在の羽田沖の事業も含め空港計画と相互に整合を図りながら進めるものとする。

東京都知事 鈴木俊

3 次の事項については、関係機関との調整を踏まえ別途協議するものとする。

- (1) 神合展開により空港用地外とする範囲とその土地の利用計画
- (2) 商業物流立地を国が使用し及び取得する方法と時期
- (3) 神合展開により空港用地外となる土地を東京都が取得する方法と時期

法と時期

立会、東京都大田区長 天野 肇

同 東京都品川区長 多賀 栄太郎

4 前項(1)の検討に際しては、地元区の要望を十分配慮するものとする。

羽田空港に関する対策の経過（51）

令和7年3月発行

大田区

東京都大田区蒲田五丁目13番14号

編 集 空港まちづくり本部 空港まちづくり課
空港まちづくり担当

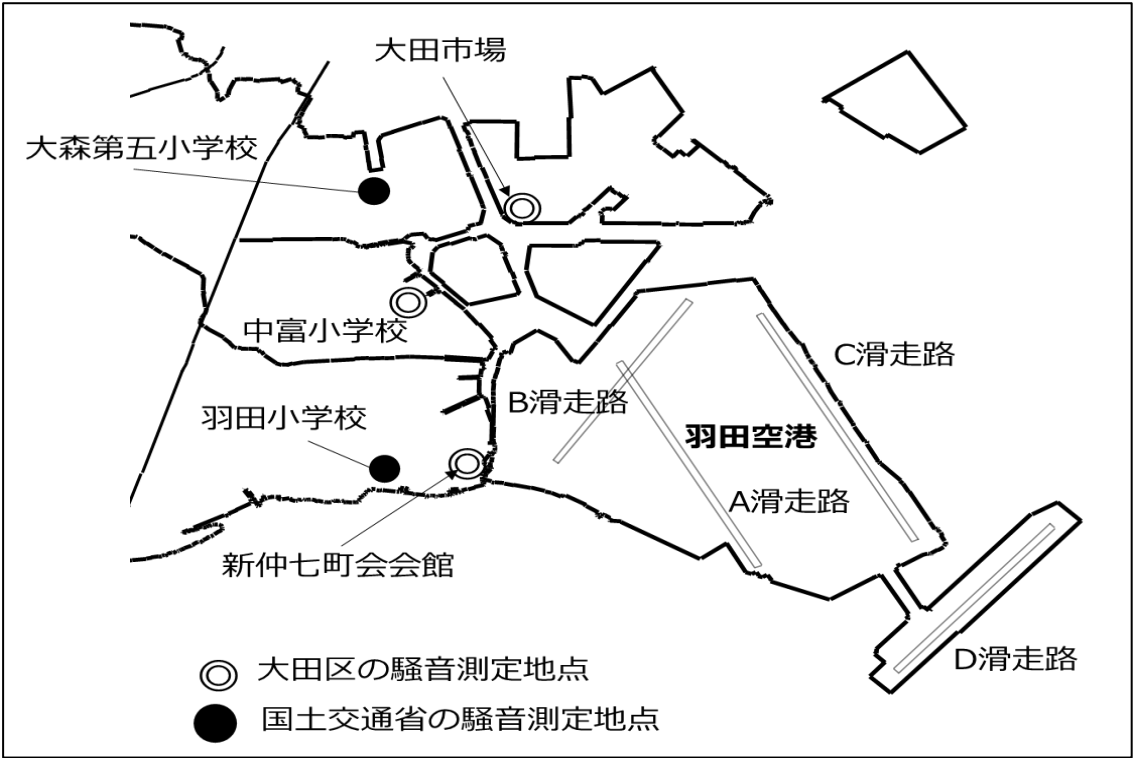
電 話 (5744) 1111 内 線 4102

令和6年 11 月 大田区航空機騒音固定調査月報(確定)

測定地点	L _{den}		騒音レベル		測定回数					測定 日数
	測定値 (dB)	環境 基準値 (dB)	最大値 (dB)	最小値 (dB)	0 時 ～ 7 時	7 時 ～ 19 時	19 時 ～ 22 時	22 時 ～ 0 時	合計	
大田市場	57	62 以下	82.4	61.1	322	3,216	792	316	4,646	30
中富小学校	48	57 以下	77.6	51.2	308	2,237	704	308	3,557	30
新仲七町会会館	50	57 以下	86.6	53.4	276	1,936	436	146	2,794	30

※ 測定期間：令和6年11月1日～11月30日
 ※ 「航空機騒音測定・評価マニュアル」(令和2年3月 環境省)に準じて行った。
 ※ 騒音レベルは測定した航空機騒音の最大値及び最小値である。(ヘリコプターを除く)

航空機騒音測定地点の位置図



※環境基準Ldenについて
 環境基本法 16 条では、「騒音に係る環境上の条件について、人の健康を保護し、及び生活環境を保全するうえで維持されることが望ましい基準を定めるものとする」(一部抜粋)と規定しています。
 これを基に、地域の類型に合わせ、次の基準値を定めています。
 類型Ⅰ 住居専用地域等 57dB 以下
 類型Ⅱ 上記以外 62dB 以下

「炭素循環で未来を創る！ オープンイノベーションのための異分野交流2025」の開催について

羽田空港対策特別委員会

令和7年4月16日

資源環境部 資料48番

所管 環境政策課

1 概要

カーボンニュートラルに向けての動きが世界で加速する中、CO₂を資源として利用する炭素循環(カーボンリサイクル)の重要性が急速に高まってきている。

そうした時代の潮流を捉え、当該分野のトップランナーによる講演、研究機関による研究成果、スタートアップの新技术等のポスター展示、資金調達や研究助成に関する相談コーナーなど、区内外から約30の企業・団体が集う異分野交流イベントを羽田イノベーションシティで開催する。

本イベントの実施により、区の先進的取組みの対外PR、羽田イノベーションシティのプレゼンス向上、出展企業間の連携促進、区内中小企業の環境経営意識の醸成などが期待される。

●主たる登壇者 ※変更の可能性あり

【基調講演】出光興産株式会社 代表取締役副社長・執行役員 平野敦彦 様
株式会社日本航空 GX企画グループ長 廣谷和生 様
独立行政法人製品評価技術基盤機構 イノベーション支援課主査 福田淳 様

2 開催日時

令和7年5月13日(火)午後0時30分から午後5時まで

3 会場・定員(先着順)

PiO PARK(羽田イノベーションシティ ZONE K 2階):120名
※オンライン配信もあり

4 座組

主催 一般社団法人カーボンリサイクルファンド(CRF)
公益財団法人名古屋産業科学研究所(中部TLO)
大田区
後援 株式会社日本政策金融公庫 大森支店

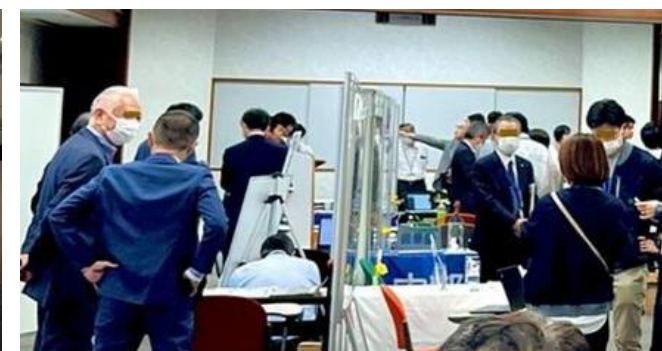
5 申込方法・期間

令和7年4月15日(火)午前9時より
右のQRコード(Peatix)から申込可能

※定員に達し次第、終了
※参加費は、無料



参考(過去の状況写真)



羽田イノベーションシティにおける取組報告について

1 今後の主な予定等

(1) HICity 全体

ア 初夏フェス（羽田みらい開発株式会社主催、大田区後援）

- ・ 日程：令和7年5月1日（木）～31日（土）
- ・ 内容：年齢や性別、国籍、障がいなど、人々の属性によることなく誰もが楽しく参加できる「No BORDER BONODORI」等を開催。

(2) 区施策活用スペース「HANEDA×PiO」

ア PiO PARK の催し

(ア) 次世代セミナー（大田区産業振興協会主催）

続 アルミニウムの世界ーその製造方法と合金の特徴ー

- ・ 日時：令和7年4月23日（水）14：30～17：00
- ・ 内容：注目のアルミニウムがどのように製造されているかを理解し、取り入れて製品の軽量化の検討を進めるためのセミナー。
- ・ 対象：大田区内企業を中心とした、アルミニウムの使用やアルミニウム合金の可能性に興味がある方

(イ) HANEDA 共創プラットフォーム（事務局 大田区産業振興協会）

「第15回ベンチャーフレンドリー塾」

- ・ 日時：令和7年4月24日（木）15：00～16：30
- ・ 内容：「中小企業の技術漏洩対策」をテーマとして開催。区内企業の意識向上と具体的な対策の強化を目的として専門家による講演や事例紹介、ディスカッションを実施。
- ・ 対象：ベンチャー企業、区内製造業、金融機関など
- ・ 対象：大田区に拠点を有する中小企業の経営者及び海外事業担当者など

2 直近に実施した主な催し等

(1) HICity 全体

ア 大田区産業拠点 MEET UP

- ・ 日時：令和7年2月20日（木）15：00～17：00

- ・ 内容：HICity 入居企業を含め、大田区内に立地する産業拠点（工場アパート、インキュベーション施設等）に入居する企業が対象の交流イベント。PiO PARK にて担当者による各拠点紹介、入居企業のショートピッチの後交流会を行った。
- ・ 対象：HICity 入居企業、大田区内産業拠点入居企業
- ・ 参加者：56 名（各拠点入居企業 28 名、拠点関係者 28 名）



ショートピッチの様子



交流会の様子

イ ロボティクスクロスミート

- ・ 日時：令和 7 年 2 月 26 日（水）15：00～17：00
- ・ 内容：ロボティクスに関連・関心のある事業会社（terminal.0 及び HICity の入居企業）によるピッチ&交流イベント。terminal.0 の見学会の後、参加企業によるピッチ、交流会を行った。
- ・ 対象：ロボティクス関連の HICity、terminal.0 入居企業及び HICity 関係者
- ・ 参加者：28 名



terminal.0 見学会



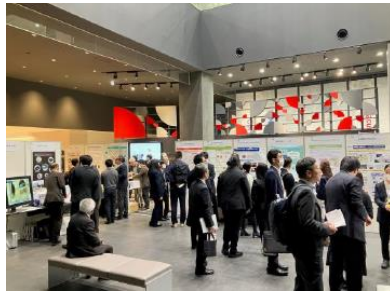
交流会の様子

ウ キングスカイフロントサイエンスフォーラム 2024 との連携

- ・ 日時：令和 7 年 3 月 14 日（金）14：30～19：30
- ・ 内容：キングスカイフロントで開催された「キングスカイフロントサイエンスフォーラム 2024」に HICity 入居企業が出展し、展示及びプレゼン

テーションを行うことで羽田・川崎間の交流を促した。

- ・対象：キングスカイフロント入居企業、HICity 入居企業
- ・HICity 側参加者：4 団体（大田区、一般社団法人加熱技術協会、METALISM、学校法人藤田学園 藤田医科大学東京 先端医療研究センター）



展示会場の様子



展示ブース例（大田区）

エ 水辺の清掃活動

- ・日時：令和 7 年 3 月 17 日（月）13：00～15：00
- ・内容：ソラムナード羽田緑地付近での清掃活動と水辺環境に関する意見交換会を実施。清掃活動では、ソラムナード羽田緑地及び河岸のゴミを 450 ゴミ袋で約 20 袋分を回収。意見交換会では、講師からの水辺活用事例紹介のほか、羽田の水辺活用について参加企業同士による意見交換を行った。
- ・参加者：HICity 入居企業、空港系企業等 21 団体 55 名



清掃活動の様子



意見交換会の様子

オ 東京クリエイティブサロン 2025 との連携

- ・日程：令和 7 年 3 月 13 日（木）～23 日（日）
- ・内容：国内最大級のクリエイティブの祭典「東京クリエイティブサロン 2025」が羽田エリアで開催されることに合わせ、羽田イノベーションシティにおいてもアート展示を実施。



アート展示の様子

(2) 区施策活用スペース

ア ハッカソン発表会(株式会社デンソー主催・大田区産業振興協会共催)

- ・ 日時：令和7年3月8日（土）10：00～17：00
- ・ 内容：テーマは「未来の都市課題をモビリティで解決する」。自動運転が普及した未来社会を構想し、大田区の都市課題をモビリティで解決するアイデアを2か月弱かけて構想し、コンセプトを表現した模型等を作成、最終的に4チームからの発表があった。グランプリは「第三の居場所 Car」グループ。2040年代を担う若者に第三の居場所を提供するようなモビリティ（安全や支援を提供する場、新たな出会いや多様な価値観を体験する場）を提案した。
- ・ 参加者：31名（うち区内企業11名、Pi0 PARK月額利用者3名）



「ハッカソン発表会」の様子

イ 大田区実証実験促進事業 成果発表会（大田区主催）

- ・ 日時：令和7年3月10日（月）15:30～17:00
- ・ 内容：今年度の大田区実証実験促進事業で採択した2社が区内で実施している実証実験プロジェクトの成果発表及び交流会。令和6年度は、アプリケーションを活用したコミュニティバス乗車券のデジタル化等の提

案と、一つの二次元コードで多言語対応を可能とする特許技術を用いた情報発信強化の提案の2件を採択し、実証実験を実施。

- ・対象：スタートアップ、企業、行政関係者など
- ・参加者：32名



成果発表会の様子

ウ 海外取引セミナー（大田区産業振興協会主催）

- ・日時：令和7年3月19日（水）15：00～16：30
- ・内容：年4回開催の最終回。ASEAN市場の動向と貿易のトレンドをテーマに、国際機関 日本アセアンセンター（AJC）等が講演を行った。成長市場として期待される東南アジア諸国（ASEAN）は、中小企業にとって重要な投資先となることが期待されている。今後も区内企業が海外市場で成功するためには、市場動向を注視し、リスクを適切に管理することが重要である。ASEAN市場進出を検討する区内企業の一助となるセミナーとなった。
- ・参加者：37名（うち区内企業23名）



「海外取引セミナー」の様子

エ 羽田イノベーションシティにおける医工連携に関する連携協定締結式

- ・日程：令和7年3月28日（金）
- ・内容：大田区、（公財）大田区産業振興協会、（学）藤田学園それぞれが有

する機能を相互に活用し、区内産業の更なる発展及び医療機器のイノベーション創出をともに目指すことを目的に、「羽田イノベーションシティに関する医工連携に関する連携協定」を締結。



協定締結式の様子

3 PiO PARK 利用実績等

(1) PiO PARK 利用実績

	1 月	2 月	3 月	令和 6 年度 累計 (速報値)	令和 6 年度 累計 (確定値)	令和 5 年度 累計
来訪者数 (うちイベントの オンライン 参加者数)	2,418 (120)	3,661 (55)	1,419 (13)	28,278 (655)	29,613 (655)	24,943 (1,145)
イベント件数	22	34	22	227	227	205

(2) PiO PARK 在籍コーディネーター活動実績

	12 月	1 月	2 月	令和 6 年度 累計	令和 5 年度 累計
PiO PARK 在籍コーディネーター 活動実績	41	36	35	401	402

(3) 羽田イノベーションシティ/PiO PARK 視察受入実績

		1 月	2 月	3 月	令和 6 年度 累計
視察 受入 実績	国内	7	9	7	127
	海外	2	1	0	36
	合計	9	10	7	163

※産業経済部及び大田区産業振興協会における受入実績