

安全安心特別委員会委員会調査報告書

令和7年1月27日（月）に、東京都大田区役所（羽田イノベーションシティ）において、次の事件について調査を実施したところ、その概要は別添のとおりでした。

【調査事件】

- ・ 都市基盤整備について
- ・ 交通基盤・新たな交通サービスの充実について

令和7年3月28日

神奈川県議会議長 柳 下 剛 様

安全安心特別委員会委員長 武 田 翔

1 調査の概要

(1) 調査日程

令和7年1月27日（月）

(2) 調査箇所

東京都大田区役所（羽田イノベーションシティ）

(3) 出席委員（計12名）

武田翔委員長、森田学副委員長、
田中洋次郎、ます晴太郎、新堀史明、高橋栄一郎、しきだ博昭、古賀照基、
市川よし子、永井真人、亀井たかつぐ、阿部将太郎の各委員

(4) 随行者

清水主事（議会局議事課）、森元主査（くらし安全防災局総務室）、
小谷副主幹（県土整備局総務室）

(5) 行程

県庁～羽田イノベーションシティ～県庁

2 東京都大田区役所（羽田イノベーションシティ）

(1) 調査目的

羽田イノベーションシティは、東京都大田区が、羽田空港跡地第1ゾーン整備事業として、羽田みらい開発株式会社との公民連携により、まちづくりを進め、開業したまちである。

同区は、羽田イノベーションシティを地域課題解決の場（テストベッド）と位置づけ、様々な実証実験を行うことでスマートシティの推進に取り組んでおり、敷地内では、自動運転バスの実証実験も行っている。

そこで、大田区における羽田イノベーションシティでのスマートシティ推進の取組を調査することより、今後の都市基盤整備及び交通基盤・新たな交通サービスの充実についての委員会調査の参考に資するものとする。

(2) 調査先出席者

ア 東京都大田区出席者

産業経済部イノベーション事業担当課長ほか

イ 神奈川県県土整備局出席者

佐野義徳都市計画課長、最上祐紀交通政策課長ほか

(3) 委員長挨拶



(4) 大田区産業経済部イノベーション事業担当課長挨拶

(5) 概要説明

次の内容等について、説明があった。

- ア 大田区の概要
- イ 羽田空港跡地周辺について
- ウ 羽田空港跡地第1ゾーン整備事業の概要
- エ 羽田イノベーションシティの事業コンセプト
- オ 羽田イノベーションシティの入居施設について
- カ スマートシティの取組について
- キ 大田区実証実験促進事業（HOIP）について

(6) 質疑応答

質 疑 大田区のほうから課題をあまり提示せず、事業者からアイデアを出していただくという説明であったが、予算化のときに、このことについて議会から意見はあったか。

応 答 あった。

そもそも予算がつくかどうかの段階で、財政当局からも、こちらで課題をハンドリングしたほうがよいのではないかという話はあった。

しかし、行政が考えることは、つまらないことが多いということがあり、例えば、防災については、しっかり防災部門で考えていて、事業者のソリューションを調査しているし、それはそれで所管がやっていくことだが、それ以外に、我々自身が思いついていない、思わぬところが必要ではないかというところで、今、着手している。

ただ、今後は、今年度、実証実験促進事業の採択が2件あり、今後も枠を設けて採択を決めていくが、そのうちの一部を、どうしてもここだけは行政からの課題提示枠として設けたいというものが出来れば、例えば、二つのうちの一つ、三つのうちの一つを、そのような枠にするという考え方はあると思っているが、全部を課題提示枠にするというのは、私としては、絶対に

ないと思っている。

質 疑 165 億円で土地を買われて、50 年間 200 億円で貸し付けるという説明があった。出店する側の企業の立場で言うと、ここに出店することのメリットが多く感じられる一方で、最近、それこそ大型のオフィスビル等の空室が非常に目立つということがメディア等でも言われていて、今は五十数社入っているということだが、そもそもキャパシティーに対してどれくらい入っているのかということと、経営が今どういう状況であるのか伺いたい。

応 答 現況としては、おっしゃっていただいたとおりだと思う。入居のテナントについて、契約は済んでいるが入居は終わっていない、公表はできない等、まだお伝えできないものがある前提だが、聞いている限りでは、正確な率は分からないが、7 割ぐらい埋まっているという感じである。一度、埋まって減っているというよりは、今、入ってきているという状況なので、これからどんどん埋まっていくようなところだとは思っている。

ただ、2020 年のまち開きということで、ちょうどコロナの影響を直接的に受けたタイミングで、当時、テレワーク等でオフィスはいらないのではという話があり、もともと、できたら入ると言っていた事業者がいなくなるなどの苦労が非常にあったというふうに聞いている。

現在はそういった事業者が戻ってきており、当初、思い描いていた収支ラインよりは、少し下回っているような数字になっていると、決算書を見ている限りは思う。

いずれにせよ、今お話があったように、このような施設は都内にたくさんできていて、本当に、入居テナントの奪い合いになってくると思う。

やはり、このまちの価値をどうやって提供するかというところが勝負だと思っているので、羽田に近い、全国にアクセスしやすいという立地上の特性は、誰が考えても、ほかよりもずっとあるものだが、それ以上に、ソフト面で、例えば、このまちに入居すると、いろいろな事業者と交流の機会がたくさんあり、プロジェクトもたくさんできる、いろいろな支援が受けられる等、そういった、場の持つ付加価値をどうやって生み出していくか、これをつくっていかなければならない。単なる貸オフィスをやっていると、絶対にジリ貧になってくるので、その部分は事業者のほうも分かっているとは思いますが、我々もやっていこうということで、例えば、ロボティクスやヘルスケアという切り口での入居企業同士の交流会をたくさんやらせたり、そういうところと大田区内企業との交流会も年に何回かやらせたり、困り事があれば大田区の企業の技術を生かして解決しますという、そういう説明の仕方やアピールの仕方をどんどんしてもらっているところである。

質 疑 自動運転バスの話で、川崎市でも実証実験を開始した自動運転バスは、川崎市内から天空橋駅間のルートもあり、都県をまたぐというのが日本初ということだが、羽田と特区だと、せっかく橋を造っても、やはり交通の便がい

まいちということもあるが、こういった連携というのは、大田区としてはそのつもりでやっていらっしゃるのか。

応 答 直接、公共交通の担当ではないので、あまり責任を持ったお答えはきないが、川崎市殿町のキングスカイフロントは、本当に重要な連携相手というふうに考えている。

橋ができて、自動運転バスが走らなくても、臨港バスで 10 分もあれば行き来できてしまう、それぐらいの立地になっている。

キングスカイフロントは、創薬を中心としたヘルスケア、ライフサイエンスで、羽田イノベーションシティは、ヘルスケアも含む先端産業だが、一つ大きいのは、やはり先端医療研究センターの臨床という機能があるので、今後は、あちらでつくられたような技術、薬などをこちらで実際に臨床、というのも連携の仕方としてあると思っている。そういったところの事業者同士、藤田医科大学と川崎の公益財団法人実中研は協定も結ばれているし、それ以外にも、企業同士で交流をしようということで、今、総合イベントを、あちらのイベントに羽田イノベーションシティの入居企業を御招待いただいて行ったり、こちらのイベントにキングスカイフロントをお招きして参加いただいたり、そういった連携の仕方をしているので、今後も引き続き、そこはしっかり進めていきたいと思っている。



(7) 現地視察及び自動運転バス乗車



(8) 副委員長挨拶



(9) 調査結果

- 羽田イノベーションシティは、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・情報を集積させ、互いに交流し、新たなビジネスやイノベーションを創造するとともに、空港という立地特性を生かして国内外に発信する「新産業創造・発信拠点」の形成を目指しており、公民連携により事業を推進しているとのことであった。
- この事業は、大田区が、羽田空港跡地のうち、第1ゾーンを国から165億円で購入し、羽田みらい開発株式会社に50年間貸し付けることで実施されているため、同区では、建物の建設や運営に関する経費は要しないスキームになっており、民間事業ではあるが、同区で成果指標を設定し、年に1回、達成状況を確認、課題の抽出と解決策の提示を行っているとのことであった。
- 羽田イノベーションシティは、令和元年にまち開きをした後、二期工事を経て令和4年の11月にグランドオープンし、様々な研究開発機関や先端医療研究センター等が入居し、また、3,000人収容可能なライブホールも設置されているとのことであった。
- 大田区は、テナント料を支払い「HANEDA×PiO」というエリアを設けており、同区が抱える課題の解決につながるソリューションを開発する企業等が入居する「テナントゾーン」と、コワーキングスペースやイベントスペース等の機能を持つ「PiO PARK」で構成されているとのことであった。
- 羽田イノベーションシティは、人が住んでいないため、音や光にも寛容である一方で、ライブホールによって多くの人が訪れる環境であることから、様々な実証実験を行う場所として適しており、解決が困難な社会課題に対する解決策を生み出すための、先端技術を活用した実証実験の場と位置づけられているとのことであった。
- 実証実験の例としては、次のような取組を行っているとのことであった。
 - ・ 施設内で自動運転バスを定常運行し、これまでに約7万3,000人が乗車しており、令和7年1月からは、区の内陸部でも自動運転の実証実験を始め、将来

的な公共交通の担い手不足の解決策としていく。なお、自動運転バスの社会実装については、路上駐車や無理な割り込みをしないなど、受け入れる側の社会をどうやってつくるかも課題である。

- ・ 施設内の一室において、CO₂濃度を基にした換気量の自動制御による、電気使用量削減の実証実験を実施し、成果が得られたことから、東京都とも連携しながら、より大きな区内施設での実証につなげた。
- 今年度から、大田区実証実験促進事業（HOIP）を開始し、区が抱える課題を解決するソリューションを有するスタートアップ企業を募集し、区は実証実験フィールドとして協力するとのことであった。
- その際、あえて課題を提示せず、大田区に関する様々なデータを公開し、事業者目線での提案をもらうことで新たな視点による課題解決を目指しており、実証実験でよい結果が出たものについては、しっかりと社会実装まで伴走していくとのことであった。
- さらに、現在、隣接する土地に公民連携で都市計画公園の建設を予定しており、羽田イノベーションシティと相互連携をし、実証実験等を行っていくことも考えているとのことであった。
- これら大田区の先進的な取組は、本県の都市基盤整備及び交通基盤・新たな交通サービスの充実に係る今後の委員会調査をする上で、参考となった。