

第40回

新千歳空港の24時間運用に関する 苫小牧市地域協議会会議録

平成26年2月19日開催

第40回 新千歳空港の24時間運用に関する苫小牧市地域協議会 出席者

- ・日 時 平成26年2月19日(水) 19:00～21:30
- ・場 所 植苗ファミリーセンター

・議 題

- (1) 地域世話人の選出について
- (2) 平成24年度航空機騒音測定結果について
- (3) 新千歳空港周辺地域振興基金の取扱いについて
- (4) 前回の地域協議会における意見等について
- (5) 深夜・早朝時間帯の離着陸回数の変更に係る協議について
 - ①必要枠数について
 - ②住宅防音対策案について
 - ③地域振興対策への対応について
- (6) 枠拡大に係る協議の進め方について
- (7) 6枠合意事項等への対応について
- (8) その他

◎地域委員 出席者(20名) 欠席者(2名)

◎北海道(17名)

◎苫小牧市(8名)

1. 開 会

●苫小牧市(まちづくり推進室長) 皆様、お晩でございます。

定刻となりましたので、ただ今から、第40回「新千歳空港の24時間運用に関する苫小牧市地域協議会」を開催いたします。

本日の協議会は、お手元に配付しております会議次第により進めさせていただきます。

2. あいさつ

●苫小牧市(まちづくり推進室長) それでは、会議に先立ちまして、北海道副知事からご挨拶を申し上げます。

●北海道副知事 皆様、お晩でございます。

委員の皆様方には、日頃から大変お世話になっております。協議会の冒頭に一言ご挨拶を申し上げたいと思います。

本日はお忙しい中、また、冷え込みもまだまだ厳しい中、足元もお悪い中、このように皆様にご出席いただきましたことを、まずもって厚くお礼を申し上げたいと思います。

この、新千歳空港の24時間運用につきましては、大変ご理解、ご協力をいただいております。このことにも、また、重ねて感謝を申し上げる次第です。

この運用につきましては、地域の皆様方のご理解、ご協力をいただきながら、平成6年

に6枠ということで運用を開始いたしましたから、今年で21年目を迎えるということでございます。この間、本日は第40回目ということでありますが、39回に渡りまして、この地域協議会を開催させていただき、空港と地域の皆様方の共生ということの基本にし、様々な課題についてご議論、ご協議をいただいていたわけでございます。こうした経過がございますが、この中で、今回、新千歳空港の機能の強化に向けた枠拡大の具体的な協議を開始させていただきたいということで、開催をさせていただいたわけございまして、このことにつきましても、心から感謝を申し上げます。

さて、北海道の経済、厳しい厳しいという状況、非常に長く続いてきておりましたが、指標で見ますとやや回復の兆しが見えてきたというところでございます。

しかし、それぞれの地域、あるいは企業の方々、地域住民の方々が本当に景気回復を実感するというには、まだ若干時間がかかるかと思っておりますので、何とかこの回復の動きを本格的なものにしていかなければならないと考えております。そうした経済活性化に向けましては、やはり大きな柱として、国内外から北海道に寄せられております様々なニーズ、観光ですとかビジネスとかこういったニーズに、これまで以上にしっかりと答えていくということが非常に大切であると考えておりました、その意味でも北海道の北の空の玄関口であります新千歳空港を、我が国における国際拠点空港ということで、機能の強化を図ってまいりたいと考えているところでございます。

その機能強化の面におきましても、これまで皆様方に重ね重ねご議論いただいていたわけでございますが、深夜・早朝における発着枠の拡大ということが是非とも必要であると私ども考えておりました、平成21年度以降、苫小牧市さんとも連携させていただきながら、様々な取組を進めさせていただいたところでございます。

本日の地域協議会におきましては、こうしたこれまでの取組を踏まえまして、今後の必要枠数、さらには住宅防音対策案につきましても、道としての考え方をお示しさせていただきたいと考えてございます。申し上げるまでもなく、この枠拡大に当たりましては、地域の皆様が安心して暮らすこと、その事が大事でありまして、そのために必要な環境対策が必要でございます。それを大前提といたしまして、そのような中で地域の皆様のご理解、ご協力を得ていかなければならないと考えてございます。

今回、説明させていただく内容につきましては、まずは道の考え方をお示しすることとしておりました、今後、これを原案といたしまして、皆様方のご意見をいただき、また、苫小牧市さんとも十分協議をしながら、皆様方のご理解を得られますように丁寧に取り組んでまいりたいと考えております。

こうした趣旨を皆様方にご理解いただきまして、本日、また、今後とも委員の皆様方には忌憚のないご意見を賜りますよう心からお願い申し上げます、簡単でございますがご挨拶とさせていただきます。

本日は、どうぞよろしくお願いいたします。

●苫小牧市（まちづくり推進室長） ありがとうございます。

続きまして、苫小牧市長からご挨拶を申し上げます。

●苫小牧市長 お晩でございます。

夜分お疲れの中、また、何かとご多用の中ではありますけれども、ご出席いただきましたお一人お一人の皆様方にまずは心からお礼を申し上げます。誠にありがとうございます。

地域協議会会員の皆様におかれましては、新千歳空港の24時間運用に関しまして、常日頃から特段なるご協力をいただいておりますことに対しまして、この場をお借りし心からお礼を申し上げる次第でございます。

ただ今、副知事からお話ございましたが、本日、北海道からお示いたします内容につきましては、皆様のご意見ご要望を丁寧に聞きながら、理解を得られるよう努力をするところでございます。新千歳空港は北海道経済の活性化に欠かせない北の拠点空港として、大変重要な役割を果たしており、今後とも地域とともに発展を続けていくため、これからも諸課題の解決に向けて取り組んでいくとしておりますが、何よりも発着回数の増加によりまして、騒音の加重が伴いますことから、必要な対策が講じられ航路下住民の皆様の生活環境が確保されることを前提として、今後とも継続して話し合いを進めさせていただきまして、住民の皆様が納得した上で、枠拡大ができるようしっかりと取り組んでまいりたいと考えているところでございます。改めて委員の皆様へ地域協議会開催に対しまして、心からお礼を申し上げますとともに、協議に対しましてご協力をお願い申し上げます。市長としてのご挨拶とさせていただきます。

本日は、よろしくお願い申し上げます。

3. 議 題 (1)

●苫小牧市（まちづくり推進室長） それでは、3の議題に入らせていただきます。

(1) 「地域世話人の選出について」を議題といたします。協議会運営要領では、地域委員の互選により選出となっておりますが、ご意見がございましたらお願いいたします。いかが取り扱ったらよろしいでしょうか。

●A委員 事務局で何か案があれば示していただきたい。

●苫小牧市（まちづくり推進室長） 事務局で案があったらというお話でございましたが、その他ございますでしょうか。

それでは、事務局として、もし差支えなければ3地区の方、留任ということでお願いしたいと思いますけれども、どうでしょうか。

(「異議なし」と発言する者あり) (拍手)

●苫小牧市（まちづくり推進室長） ありがとうございます。それでは、3地区の世話人につきまして、引き続きお願いしたいと思います。

●B委員 ちょっと待って。世話人として、今、言われました。私もお受けしようかと思っているのですが、今回、世話人会というのが非公開であるのですけれどもね。なかなか私も仕事もありますし、日程上非常に窮屈な中で、いついつ、いついつというような

ことと言われております。そういうような押し付けのあんまりない様に、もう少し事務局は苦小牧なのか道なのか分かりませんが、よく調整しながらやってもらわないと、特に去年の暮れの世話人会の時には、日程が非常にいついつと短い期間で、私だって色々仕事があるのですよ。

あなた方は給料を貰っているから、プロですよね。私達はそうではないのですよ。そういう時にいついつと言われても、なかなかうまくない時があるわけなのですよね。でありますから、もう少し幅をもって。

さらに議会对策があるから、守秘義務と言いますかマル秘でしゃべらないでくれとか、何だとか、かんだとかあるわけですよね。確かに分かるのですけれども。我々は地元の手続があるものですから、資料をかなり大量に撒かないといけないわけですよ。ですからなかなか難しいです、これね。そういうこともありますし、そういう様々なことであまり良い思いをしなかったというのが実態でございます、物事を決める時は非常に何と言いますか、情というものが結構働くものですから、一つ事務局も良く考えてやっていただきたいと注文を付けて、これには答弁りませんが申し上げます。以上です。

●苦小牧市（まちづくり推進室長） はい、ありがとうございます。

●C委員 いま、Bさんからお話がありました。実は世話人会の中では植苗地区の意見を尊重しようということで、Kさんとも話し合っていて進んでおりました。その中で実は今回、今日の日日に決まったのも植苗で決まったからその日に開くと。実は今日は商店会の新年会とぶつかってしまっていて、そのために来られない委員もおおります。ですから、植苗で19日と出たのかもしれませんが、そういうことで何もない方がいいですけど、植苗で決まったからその日に開くということでは、本当に出られる委員も出られなくなりますので、その辺の弾力的な運営をよろしくお願いします。

●苦小牧市（まちづくり推進室長） はい、ありがとうございます。19日、今日の日に決定したのは植苗で決めたということではございません。こちらの勝手もありまして、議会ですとかそういうこともありまして、19日でどうしようということの皆様にお謀りしたということです。今後、B委員の方からもありました、十分北海道と調整しながら、余裕を持って進めさせていただきますので、よろしく願いいたします。

●D委員 今の説明終わったようですけれども、Cさんが言われたような植苗で決めたのではありません。あくまでも何とか地域協議会を行ってほしいということだけ言われたのを、それを実行することにして差上げたことは間違いありませんけれど。植苗地区が、19日ということでは決して決めておりません。以上です。

●苦小牧市（まちづくり推進室長） はい、ありがとうございます。それでは、世話人の件につきましては、よろしく願いいたします。

3. 議 題 (2)

●苦小牧市（まちづくり推進室長） 続きまして、(2)「平成24年度航空機騒音測定

結果について」を議題といたします。北海道から説明いたします。

●北海道（航空局参事） 座って説明をさせていただきます。

1 ページの資料1をご覧ください。

民航機の騒音調査結果につきましては、平成6年4月に取り交わされた新千歳空港24時間運用に関する合意書の確認事項に基づき、地域協議会に報告する事項となっていることから、平成24年度の民航機の騒音測定結果につきまして報告させていただきます。

航空機騒音の測定局につきましては、苫小牧市内に、北海道が設置した9局と苫小牧市が設置した5局の、計14局がございます。

その測定結果を表の下段に記載しておりますが、平成23年度の結果を中央に、平成24年度の結果を右側に記載しております。各年度の欄に、年間W値と民航W値を記載しておりますが、年間W値とは、千歳飛行場を離着陸する自衛隊機を含む、全ての航空機騒音を集計した結果であります。

また、民航W値につきましては、民航機の騒音だけを識別・分離して測定することができないため、自衛隊機の離着陸のなかった日を民航機のみ航空機騒音を測定した日とみなして集計した結果であります。

なお、測定結果の隣に記載しておりますカッコ内の数字につきましては、それぞれ集計対象となった日数を示しております。

それでは、平成24年度の民航W値の結果につきまして、太枠で囲った網掛けの部分を説明させていただきます。

初めに、表の左側に記載の24時間運用の予測W値との比較ですが、この予測W値を上回っている測定局はございませんでした。

次に、前年度との比較ですが、民航W値については、自衛隊機の飛行日を除いた後の集計対象日数が異なることや、気象状況等によって算出値が変化する場合がありますことから、単純には比較できませんが、北海道が設置した測定局の上から2つ目のウトナイがプラス4W、3つ目の美沢がプラス9W、5つ目の斉藤宅がプラス5W、6つ目の植苗公園がプラス2W、7つ目の勇払がプラス5W、苫小牧市が設置した測定局の上から1つ目の琥珀荘がプラス7W、4つ目の沼ノ端がプラス1W、5つ目の植苗会館がプラス2Wと、前年度の値を上回る結果となっております。

これらの測定局につきましては、いずれも前年度の測定値が過去最小値であり、これまでの測定値の平均以下であること、また、空港近傍にある他の測定局では、ほぼ横ばいで推移している状況であることから、気象条件等の要因による変動と推測しております。平成24年度の測定結果については以上であります。

●苫小牧市（まちづくり推進室長） ただいまの報告につきまして、ご意見、ご質問をお受けいたします。

●E委員 これは、今、苫小牧市の方はL d e nで4月から出しているのですけれど、何で道は今だにうるささ指数で出しているのですか。

●北海道（航空局参事） この騒音基準でありますけれども、平成25年4月から従来のWECPNLというW値からLdenに変わっております。今回報告させていただいたものが平成24年度の結果であるものですから、W値で報告をさせていただきました。

●E委員 分かりました。ついでで申し訳ないのですが、今年の春、苫小牧市はLdenでデータを出していましたが、道は出ていませんでしたね、何故ですか。

●北海道（航空局参事） 毎月の分を、私ども北海道測定局で測定したものにつきましては、苫小牧市の航空機騒音対策協議会の方に報告をさせていただいておりますが、4月から夏、8月、9月位までの分が、私どもの提供が非常に遅れてしまったということで、まずもってお詫びを申し上げます。

遅れた状況でありますけれども、まずLden、4月から私ども測らせていただいたわけでありますけれども、実際の暗騒音がどの程度かですとか、あるいは、こういった項目で提供していくのかということで、色々と検討をさせていただいておったということで、大変恐縮ではありますけれども、4月からの分が、当初分が遅れてしまったという状況であります。

●E委員 しかし、苫小牧市の話によりますと、Ldenの測定方法というのは、道の指導の下でやっている。Ldenの測定方法も色々ありますので、道と市が統一してやるべきものだと当然思います。苫小牧市は、道の指導できちっと4月からやっているのに、何故、道がそんなに混乱したのか。本当に道の体制は大丈夫なのですか。こんなことでは、次にまた起きるのではないですか、そういう不安を払拭できないのですね。だからもっと何故そうなのか正直に話してもらえませんか。

●北海道（航空局参事） 隠し事をしているわけではございません。苫小牧市も測定局については、今年の4月から設置したということではなくて、それ以前からLden仕様のもが入っていたと認識しております。今回、私ども北海道の分については、Lden仕様にするものを完全に覚えてしまったということなものですから、その段階でデータを分析しながら、暗騒音等、色々と検討をさせていただいた。この測定の仕方については、北海道が決めたということではなくて、国の方から基準、マニュアル的なものが示されておりまして、それに基づきまして、色々と検討させていただきながら、こういった出し方をするかということで、色々と調整をしていたという部分であります。

●E委員 ますますおかしい。

●A委員 決まっているわけでしょ、国の。何故そのとおりにやらなかったのですか。

●E委員 苫小牧市がちゃんと準備できているのに、何で道が準備できないのさ。おかしいでしょ。

●北海道（航空局参事） 騒音測定をするプログラムの関係なのでありますけれども、苫小牧市については、今年の3月以前と4月以降というのは、修正と言いますか、従前のものをそのまま使っていたのですが、私どもの方は4月から全てプログラム変更をしていった。新しくプログラム構成をしなければいけなかったために、時間が掛かってしまったという

ことであります。

●E委員 分かりきっていることなのに何で4月になるの。怠慢でしょうが。

●北海道（航空局参事） 機器自体は、25年4月からの委託事業という形で実施しているものですから、機器自体が・・・。

●E委員 言い訳でしょうが。ちゃんと事前にそんなこと分かっているんだから、やればいいでしょ。

●A委員 国のマニュアルどおりに何でやらなかったかということを知っている。これ全然改ざんじゃない。

●北海道（航空局参事） まず、やり方的には、私ども国のやり方と同じ基準、考え方でやっております。ただプログラムを4月から新しいものにして、それに伴う作業に、準備が時間を要したということでありまして、何らかの手を入れたということでは決してございませんので、ご理解いただきたいと思っております。

●北海道（新千歳空港周辺対策担当局長） Eさん。本当謝るしかないです。

●E委員 そうそう、そういうふうに正直に。

●北海道（新千歳空港周辺対策担当局長） 本当に申し訳ありません。機械を完全に入れ替えてしまった、L d e n用の機械に完全に入れ替えたわけですが、その時にプログラムを一緒に変えたわけですが、事前にきちっと試験をやっておけばよかったと思うのですが、我々も承知していなかったのです。環境を担当している部局と航空部局が違う部にあるものですから、その辺はうまくやっているのだろうなどは思っていたのですが、実際うまくやられていなかったということがあって、調整がなされていなかった。これは、本当にもう謝るしかないです。今後、きちっと対応してまいりますので、何とかご容赦いただきたいと思っております。申し訳ございませんでした。

●苫小牧市（まちづくり推進室長） よろしいでしょうか。

●E委員 良いも悪いもしょうがない。

●苫小牧市（まちづくり推進室長） それでは次に進めさせていただきます。

3. 議 題 (3)

●苫小牧市（まちづくり推進室長） 続きまして、(3)「新千歳空港周辺地域振興基金の取扱い」につきまして、議題といたします。北海道から説明をお願いします。

●北海道（新千歳空港周辺対策担当局長） 座ってやらさせていただきます。

議題(3)の「新千歳空港周辺地域振興基金の取扱い」でございます。

2ページの資料2をご覧ください。

基金の未造成額につきましては、現在、道から財団に、毎年度、運用益見合補助を行っておりますが、平成26年度以降の取扱いにつきましては、協議事項として北海道から提案をさせていただくということでございます。

1の現状の一つ目の丸の点線で囲ったところですが、現在の基金未造成額は11億5,

780万円で、その運用益見合補助額は、10年利付国債の運用利率である1.5%を基金未造成額に乘じまして、年間1,736万7千円となっております。

2つ目の丸に記載しておりますが、この運用益見合補助は、平成19年に合意されました地域の皆様との覚書の中で、平成25年度までの取扱いとされておりまして、平成26年度以降の取扱いについては、平成25年度中に地域協議会で協議をし、合意を得ることとなっております。

2の平成26年度以降の基金の取扱いについてですが、枠で囲んであるとおり、道といたしましては、平成26年度以降におきましても、未造成額が解消するまでの当分の間、財団に対する運用益見合補助を継続させていただきたいと考えておりまして、補助の算定利率は、現行と同様の年1.5%とさせていただき、基金運用益を活用した町内会活動事業などの執行に支障がないようにしたいと考えております。

なお、参考といたしまして、10年利付国債の金利の動向につきまして、各年度末と最近の状況を表にまとめておりますが、最近は0.6%となるなど、1.5%を大幅に下回った状況が続いているところでございます。

枠外に※印を付してありますけれども、合意の際は、3ページの「地域振興等対策の基金に関する覚書(案)」のとおり覚書を締結いたしまして、記名押印の年月日は、合意のあった地域協議会の開催日にしたいと考えているところでございます。

3ページでございますが、覚書の案は、ただ今ご説明した内容に変更するために、今回締結をお願いする覚書の案文でございまして、併せて、財団の公益法人化に伴う名称変更を行おうとするものでございます。

具体的には、4ページを見ていただけますでしょうか。

ただ今、説明した内容につきまして、現行と改正後の覚書の新旧対照表でありまして、下線部が、変更となる箇所を示しております。

覚書本文の記書きの1の平成25年度までの基金の取扱いにつきましては、本文中の平成25年度までの間を当分の間に改めますとともに、1の見出しと2の平成26年度以降の基金の取扱いが不要となりますことから、これを削除するものでございます。下の枠の別記の冒頭部分は、財団の公益法人化に係る名称変更に伴う改正でございます。

大変恐縮ですが、2ページに戻っていただきまして、一番下の3の基金未造成額の解消に向けた対応についてでございますが、道といたしましては、目標額30億円の基金造成に向け寄附が得られるように、経済界及び航空会社と現在、協議を行っているところでありまして、また、国に対する深夜・早朝発着便の着陸料の軽減の要望などによりまして、枠拡大の取組に協力が得られやすい環境整備に努めるなど、寄附の実施に向けまして、関係機関に対し強く働き掛けを行い、未造成額の早期解消に努めてまいりたいと考えております。

お示した覚書の案につきましては、昨年12月の千歳市の地域協議会でも協議されておりまして、その際、地域に持ち帰って検討する必要があるということでございましたので、これは千歳では継続協議になったところでございます。

このため、苫小牧市側におきましても、内容の検討のために、一旦地域に持ち帰っていただくことがよろしいのではないかと考えておりまして、継続協議とさせていただきたいと考えているところでございます。

ただし、先に申し上げましたとおり、現行の覚書では平成25年度までに結論を得ると、本年度中に結論を得るとなっておりますので、今回決めないと合意書違反ということになってしまうわけです。従いまして、平成26年度中に結論を得よう継続協議とするために、特段、文書を取り交わすことはいたしませんけれども、この平成19年のこの部分の規定を今の段階で変更したいなと思っております、その点につきましては本日の地域協議会で何卒ご了解をいただきたいと思いますと考えているところでございます。

なお、運用益見合補助が翌年度の町内会活動の財源になるという関係から、どうなのだと思いますかと思われるかもしれませんが、合意が平成26年度中になりましても、平成26年度の町内会活動には支障は生じませんので、ご安心いただきたいと思います。

今後、覚書の変更案につきまして各町内会でご検討いただきますよう、よろしくお願い申し上げます。説明は以上です。

●苫小牧市（まちづくり推進室長） ただ今の説明につきまして、今回の提案につきましては、継続で協議させていただきたいということでもございましたけれども、皆様、ご意見、ご質問はございませんでしょうか。

●C委員 3番の今後の寄附金の文書なのですが、ここ5年間でいうとほとんど増えていないと思うのですが、その辺どの位増えたのでしょうか。去年1年でも結構です。

●北海道（新千歳空港周辺対策担当局長） この基金の造成に向けましては、全額、北海道以外の団体のお金で賄っているところでございます。具体的に言いますと、5億円を札幌市さん、残り13億円余りを経済界ということで賄っております。札幌市さんについては、平成6年にいただいておりまして、残り経済界に関しては年次を追ってご寄附をいただいておりまして、平成6年から13年度までご寄附をいただいているところですが、それ以降はご寄附をいただいておりません。

●C委員 そんなの約束して大丈夫なのですか。

●北海道（新千歳空港周辺対策担当局長） 継続的に平成14年度以降も経済界に対しましては、ご寄附の要請というのは当然行っているわけですが、ご承知のとおり北海道経済といいますより、経済団体の中心となっております企業さんの方でなかなか状況が厳しいということがございまして、なかなかご寄附をいただけない状況が続いておりますが、中にはご寄附いただける、具体的にいうと景気の良い企業さんもあるでしょうから、そういうところに特段お願いをして、少しでも基金が上積みできるようにさせていただきたいということと、あとエアラインさんに関しましては、平成6年の段階でもご寄附をいただいておりませんので、エアラインさんに今回はご寄附いただくということで、協議をさせていただいているところでございます。

●苫小牧市（まちづくり推進室長） よろしいですか。他にございますでしょうか。

●E委員 ちょっとお伺いしますがね、今まで仕組債が6億位ありまして、色々な事情で売らないと駄目らしいのですが、参考で国債の金利の動向が書いてありますが、結局18億4,000万円の金は、全部、国債に切り替えるということなのですか。

●北海道（新千歳空港周辺対策担当局長） 道の内規によりまして、仕組債については今後、使ってはいけないということになりましたので、より安全確実な債券の購入に変わっていくと思います。具体的には、社債もありますけれども、やはり基本は国債になっていくだろうと。財団の方の運用なので我々直接はタッチはしておりませんが、国債が中心になっていくのではと思っています。

●E委員 財団の方は今日いらしてないのですね。

●北海道（新千歳空港周辺対策担当局長） 今日は来ておりません。

●E委員 こういう話が出るわけですから、財団の方も出席していただかないと困ります。

●北海道（新千歳空港周辺対策担当局長） 申し訳ございません。

●苫小牧市（まちづくり推進室長） 他にございますか。

●B委員 ちょっと確認しておきたいのですが、延期ということなのだが、いつ頃を目途にしているの、これ千歳の。来年度で良いのか。

●北海道（新千歳空港周辺対策担当局長） 今、口頭ですけれども、25年度に結論を得るというのを26年度に結論を得ると改めたことについて、お認めいただければそうしたい。なので26年度中ということで考えております。

●B委員 来年度に支払われるものは。

●北海道（新千歳空港周辺対策担当局長） 26年度中の利子というものは、27年度に使用されますので、26年度中になんとか結論をいただけますと、北海道の方できちっと対応して、27年度の補助に回るようにしたいと考えております。

●B委員 この現行の1.5ということで考えると、これについて・・・。

●北海道（新千歳空港周辺対策担当局長） 案では引き続き1.5%、現状では0.6%ですけれども、それを上回る形で引き続きやらさせていただきたい。

●B委員 よその事だから聞くこともないのだけれども、何か難しいことあったのかい、千歳の方はこれについて。

●北海道（新千歳空港周辺対策担当局長） やはり一度、町内会に持ち帰らないと、ここでは結論出せませんよというご意見が大半を占めたものですから、それで分かりましたと。ここで決めていただけるのであれば、決めていただいても構いませんが。いずれにしても両方揃わないと、これは、発効しないものですから。

●B委員 分かった。

●苫小牧市（まちづくり推進室長） よろしいでしょうか。それでは、(3)「新千歳空港周辺地域振興基金の取扱い」につきましては、継続協議とさせていただきます。

3. 議 題 (4)

●苦小牧市（まちづくり推進室長） 続きます、（４）「前回の地域協議会における意見等について」を議題といたします。北海道から説明いたします。

●北海道（航空局参事） 説明させていただきます。

５ページの資料３をご覧ください。

前回の地域協議会における意見等についてですが、最初に、遅延便についてですが、苦小牧市地域協議会で意見のありました、過去２年間に発生した遅延便の便数、航空会社名、遅延理由などについて説明させていただきます。

遅延便の状況を表にまとめておりますが、平成２４年度は、過去最多であった平成２３年度の４２９便を４６便上回る４７５便で、遅延の理由は、天候によるものが半数以上となっており、特に、平成２４年度は、記録的な大雪が１１月と翌２月に多発したことから、１１月から翌３月までの冬期間の天候による遅延は、４６便、２８％増となっております。

また、航空会社の機材繰り等による遅延は、全体の２０％程度となっており、平成２４年度の主要航空会社４社の状況を表２にまとめております。該当する９１便のうち、機材繰りによるものが３９便、旅客の搭乗手続きや荷物の積み下ろし作業などの地上ハンドリングによるものが１６便、運航乗務員の交代要員が乗った機材が遅延したことによる運航乗務員の接続によるものが１２便と、全体の４分の３程度となっております。

下段に、各航空会社の遅延便の解消に向けた取組を記載しておりますが、離着陸時間の前倒しなど遅延が多い便の運航ダイヤの見直しや、機材のダイヤに余裕を持たせるなど機材繰りの見直しなどに取り組んでいるところです。

道としては、これまで、運航を管理する国土交通省に対し、遅延便の多発に対し地域住民の方々の不満が高まっていることを伝えるとともに、航空会社に対する指導強化をお願いしてきたところです。

また、道としても、直接、航空会社を訪問し、遅延便解消に向けた対応を求めてきたところであり、今後とも、様々な機会を通じて遅延便の解消を求めていく考えです。

次に、６ページをご覧ください。

こちらは、千歳市地域協議会で意見のありました航空機の安全対策について、その状況をまとめたものでありますが、後ほど、ご覧いただければと思います。説明は以上です。

●苦小牧市（まちづくり推進室長） ただ今の説明につきまして、何かご意見、ご質問を受けたいと思います。

●F委員 今の説明を聞きまして、大変、道も努力していることは分かりましたけれども、これは２３年、２４年の資料です。半分が冬の天候ということですがけれども、今年度も多分、この三桁台になっているのではないかなと思います。ただ一向に減っていないというのが、冬の悪天候は分かるのですが、冬以外にもかなり遅延便、私どもちょうど航路直下にいますけれども、２３時や２４時に飛んでくる飛行機ざらにありますから、これが夏でもあるということは、根本的に遅延を分かっている飛んでくるのは間違いのないかなと思います。この２、３年間この三桁台をずっと続けているわけですがけれども、何とかこれは

安全の運航上からも、もう少し強い指導をお願いしたいと思う次第です。

●北海道（航空局参事） 遅延便が多発していることにつきましては、本当に地域の皆様方には申し訳なく思っているところでございます。この遅延便の解消に向けて、私の方から、直接、航空会社の方に要請をさせていただいているというご説明をさせていただきました。

また、苫小牧市航空機騒音対策協議会の皆様方にも、直接、航空会社の方に遅延便対策を求めるといことでご足労をお掛けしまして、本当にありがたく思っております。実は、国の新千歳空港事務所の方も、遅延便が昨年度非常に多発したということで、昨年春先に各航空会社の支店長さんを空港長さんが個別に呼びまして、この遅延便の防止に向けた指導を行ったとお伺いしているところでございます。昨年10月下旬からのウィンタースケジュールが始まっておりますけれども、こちらの方では従前、一番遅延便として発生しておったSKYの729便、羽田から21時50分新千歳着という便がありますけれども、こちらの方がウィンタースケジュールからは、深夜・早朝便に変更された、あるいはJALの伊丹からの21時40分着も深夜・早朝便に変更されたということで、だいぶ航空会社さんの方でも発着時間を調整していただいているとは思いますが、今、F委員の方からお話がありました趣旨につきましては、私どももしっかりとこれからも対応してまいりたいと考えているところでございます。

●苫小牧市（まちづくり推進室長） よろしいでしょうか。他にございますか。

●G委員 遅延便の話について、対応していただいているということによく分かったわけですが、過去2年間で出ている数字が最多を更新しました、更新しましたということで、2年続けて更新したということでもありますけれども、この間の中長期的な遅延便の推移がどうなっているのかというのを、是非、次回以降ちょっと資料を出していただきたいなと思いますので、よろしく願いいたします。

●苫小牧市（まちづくり推進室長） 過去の2年分のだけではなくて、推移ということで、その辺のところをちょっと内部で協議したいと思います。他にございますか。なければ次に進めさせていただきます。

3. 議 題（5）（6）

●苫小牧市（まちづくり推進室長） 続きまして、（5）「深夜・早朝時間帯の離発着回数の変更に係る協議について」及び（6）「枠拡大に係る協議の進め方について」は関連がありますので、一括して、議題といたします。北海道から説明いたします。

●北海道（新千歳空港周辺対策担当局長） 座ってやらさせていただきます。

議題（5）の「深夜・早朝の時間帯の離着陸回数の変更に係る協議」につきまして、ご説明をいたします。

なお、説明に当たりましては、時間の都合もありますので、重要なポイントを中心に説明させていただきますけれども、説明項目自体4点ございますので、多少説明が長くなり

ますことについて、ご了承をいただきたいと思えます。

それでは、7ページの資料4-1をご覧ください。

下段の線で囲んだところに参考として協議の根拠規程を記載しておりますが、平成6年の6枠合意書第3条の離着陸回数の変更等には、航空機の離着陸回数の増加の必要が生じた場合には、地域協議会で協議し、合意を得るものとなっております。この規定に基づきまして、第2条第2項に規定されております1日当たり最大6回3往復相当を30回15往復相当に変更することにつきまして、協議をお願いしようとするものでございます。

以下、記の1から4の項目につきまして、順次、資料に基づきまして説明をさせていただきます。

それでは、8ページの資料4-2-①をご覧ください。

枠拡大に当たりましては、空港周辺地域で暮らす地域の皆様が安心して暮らすことができるよう、必要な環境対策を実施させていただくことになります。

後ほど、住宅防音対策の案につきましては、ご説明させていただくこととなりますが、今後、協議を積み重ねさせていただきまして、ご了解いただいた環境対策を行うことを大前提とした上で、新千歳空港が我が国の北の拠点空港といたしまして、その機能を最大限発揮することを念頭において、平成22年11月の地域協議会でお示しさせていただきました基本方針における本格的な24時間運用が可能と想定される枠数を基本といたしまして、航空会社の就航ニーズを踏まえまるとともに、道の政策として必要となる枠数を考慮した上で、30枠と決定させていただいたということでございます。

この30枠に決定した具体的なプロセスについてご説明をいたします。

最初に、1の本格的な24時間運用が可能と想定される枠数といたしまして、平成22年の基本方針におきましては、本格的な24時間運用が可能となる必要枠数といたしまして、18枠から22枠を想定したところでございます。その内訳としましては、表にございますとおり、国内旅客便は、羽田、成田の路線で8枠から10枠、国際旅客便は、シンガポールやマレーシアなどの東南アジア、ソウルなどの路線で4から6枠、国内貨物便は、現在の就航便を含めて羽田間で4枠、国際貨物便は、北米や欧州の路線で2枠を想定しておりました。

次に、2の航空会社の就航ニーズについてでございますが、基本方針を策定した平成22年度の就航ニーズは16便ということでしたが、年々増加する傾向にございまして、本年度の調査結果では、現行の6便を含めまして、8社から24便の就航ニーズが示されているところでございます。24便の運航形態を調べましたところ、定期便が7社21便、臨時便が2社3便となっております。旅客便22便の運航時間帯もヒアリングしましたところ、22時から24時までが17便で77%、6時台が4便で約18%ということになっております。

また、貨物便は、既存の2便が運航している1時台から2時台となっております。

臨時便3便の運航時期について、これもヒアリングしましたところ、利用者が増加する春休みやゴールデンウィーク、秋の連休、年末年始と同時期の運航を希望しているということでございまして、3便の運航時期が重なりますことから、それぞれ1枠として、3枠を設定しております。

以上から、一番下段の囲みにございまして、航空会社の就航ニーズを踏まえた必要枠数としては、我々としては24枠12往復相当と設定したところでございます。

次のページをご覧ください。

3の政策的必要枠数についてですが、先ほど、ご説明いたしました1の本格的な24時間運用が可能と想定される枠数と2の航空会社の就航ニーズの比較・分析を行いまして、その結果、道の政策として必要となる枠数を6枠と設定したところでございます。

最初に、一つ目の丸の国内旅客便についてであります。航空会社からは、基本方針で想定しております羽田、成田に加えまして、中部、関西、仙台の各路線について、就航ニーズが示されておまして、基本方針の想定枠数を既に満たしているということから、国内旅客便に係る枠数は設定をしておりません。

次に、国際旅客便についてでございますが、基本方針に想定しているソウルなどの就航ニーズは示されておますが、シンガポールやマレーシアなど東南アジアを結ぶ中距離路線、また、経済界と連携して誘致を進めております欧米線などの長距離路線につきましては、現時点で就航ニーズは特段出されてはおりません。

しかしながら、これらの中・長距離路線は、深夜・早朝時間帯を活用するメリットが大きい路線でございまして、今後のポートセールスなどによりまして、新規就航が見込める路線でありますことから、4枠2往復相当を設定したところでございます。

次に、国内貨物便についてでございますが、航空会社によりまして、現運航便に係る集荷量確保自体が課題となっております。現状では、新たな枠数を見込む状況にはないということでございまして、枠数は設定しておりません。

国際貨物便につきましては、現時点で就航ニーズは特段出されておませんが、経済界と連携して誘致に取り組んでおまして、深夜・早朝時間帯を活用するメリットが大きいと考えられますことから、2枠1往復相当を設定したところでございます。

この結果、囲みに記載のとおり、国際旅客便が4枠2往復相当、国際貨物便が2枠1往復相当の合計6枠3往復相当を政策的必要枠として設定をさせていただいたところでございます。

以上の検討結果から、4の必要枠数の決定に記載しておりますとおり、必要枠といたしましては、30枠15往復相当としたところでございます。

次に枠拡大の必要性及び効果についてご説明をいたします。

10ページの資料4-2-②をご覧ください。

最初に、1の新千歳空港のめざす姿についてでございますが、道では、平成22年3月に道内空港活性化ビジョンというのを作成してございまして、囲みに記載してありますとお

り三つのめざす姿を目標として掲げております。要約いたしますと、国際航空ネットワークの中核となる国際拠点空港といたしまして、空港利用者の多様なニーズに応え、地域の発展に貢献する空港を実現させるということを目指しているところでございます。

次に、2の新千歳空港を取り巻く状況といたしまして、以下の3点についてご説明をいたします。

1点目ですが、新千歳空港における就航状況や利用状況などについてでございますが、利用者数は、下段の表にございますとおり、国際線は平成24年に108万人となるなど概ね増加傾向にございますが、国内線は平成24年に増加したものの、平成14年をピークに総じて減少傾向がみられることについて記載をしております。

2点目は、10ページから11ページにかけての深夜・早朝時間帯の発着枠の状況についてですが、平成15年からは6枠全てが利用されておりました、平成19年4月のギャラクシーエアラインズ社の国内貨物定期便就航を契機といたしまして、深夜・早朝発着枠の拡大の検討を本格化すべきとの声が内外から高まったことについて記載をしております。

3点目でございますが、深夜・早朝時間帯における航空会社の就航ニーズについてでございますが、先ほどもご説明いたしましたとおり、本年度の調査では8社から24枠のニーズが示されておりました、そのうち23便が今後5年以内での就航を希望する短期ニーズとなっていますほか、昨年1月には、航空会社7社から、国土交通省及び北海道に対しまして、深夜・早朝発着枠の拡大を求める要望書が提出されたことについて記載をしております。

以上、新千歳空港を取り巻く状況といたしまして、3つの項目を掲げております。

次に、3の枠拡大の必要性についてであります。国のオープンスカイ政策によりまして、国内外における空港間の競争が激しくなっておりまして、基幹空港であります羽田空港や成田空港におきましても、発着枠の拡大や深夜の離着陸時間の弾力化を行うなど、空港機能の一層の向上を図ってきているところでございますが、道といたしましては、新千歳空港が内外の他空港との競争に打ち勝つためには、深夜・早朝枠の拡大によりまして、以下の7点についての的確に対応していく必要があると考えております。

時間の関係で項目のみ申し上げますけれども、1点目といたしまして、ローコストキャリア、LCCの参入、2点目といたしまして、12ページになりますが訪日外国人の大幅増、3点目といたしまして、羽田空港の再拡張、4点目といたしまして、成田空港の機能拡張、5点目といたしまして、航空機の多頻度小型化、6点目といたしまして、2020年東京オリンピックの開催、7点目といたしまして、13ページになりますが北海道新幹線の札幌延伸、以上7つの項目に対しまして、的確に対応していく必要があるものと考えております。

次に、4の枠拡大の効果について、ご説明をいたします。

大きく分けまして、4点ございますけれども、最初に、(1)の北海道経済の活性化についてでございますが、枠拡大が道内経済へ及ぼす経済波及効果などにつきましては、平

成21年度に北海道と道内経済界が共同で委託調査を実施しておりまして、その際、6便、13便、20便、25便の4つのパターンにつきまして試算をしたというところがございます。その調査結果については、平成22年3月の地域協議会で、皆様にご報告をさせていただいているところがございます。

今回、この結果を基に30枠につきましても、北海道で試算を行いましたので、そのポイントについてご説明をさせていただきますと、①の北海道経済への貢献といたしましては、具体的な数値として把握可能である道外からの旅客需要拡大に伴いもたらされる消費経済効果など3項目について試算しましたところ、30枠の経済波及効果は、年間26.1億円、雇用効果といたしましては3,915人の結果となっております。これを基に、②になりますけれども、地域経済への貢献といたしまして、地元2市の経済波及効果について試算をいたしましたところ、14ページになりますけれども、苫小牧市に対する経済波及効果といたしまして、年間で約20億円、雇用効果としては224人との結果になったところがございます。

イの新千歳空港内における事業所の就業者数等の増加についてでございますが、発着枠拡大による搭乗客の増によりまして、営業店舗数や就業者の増が期待されるところでございますが、表の下段に記載しておりますとおり、先ほど説明した経済波及効果の試算を基に計算いたしますと、就業者数になります地元2市を合わせまして489人、8%の拡大効果があると推計しているところがございます。

その他の経済関係の効果といたしまして、ウの空港周辺地域の開発等のほか、③の間接的な経済波及効果、④の観光振興、15ページになりますが⑤の物流振興が期待されると考えております。

その他、経済関係以外の枠拡大の効果といたしまして、(2)の空港利用者の利便性の向上、16ページになりますが(3)の空港の国際競争力の強化、(4)の北海道新幹線との相乗効果が期待されると考えているところがございます。

引き続き、住宅防音対策案について、説明をさせていただきます。

17ページの資料4-3-①をご覧ください。

1の対策区域につきましては、航空機騒音予測コンター調査の結果に基づきまして、Lden57dB、これは70W相当以上の区域を基本といたしまして、他の国管理空港と同様、道路などを境界といたしまして対策区域を設定したいと考えているところがございます。

2の対策区域を指定する期日につきましては、北海道といたしましては、区域指定日を別に定めまして、6枠合意時の期日指定日後に建築された住宅を対策の対象とすることとしたいと考えております。

3の対象住宅につきましては、6枠合意時と同様といたしまして、経過措置といたしまして、区域指定日の時点で建築確認申請が行政機関に受理されております住宅につきましても対象とする考えでございます。

4の住宅防音工事の内容につきましては、後ほど、詳しく説明をさせていただきます。
次に、18ページの資料4-3-②をご覧ください。

これは、30枠のコンター図でございまして、緑色の線が現在の基本区域、これは平成3年のコンターに基づく区域です。赤色の線が今回作成したコンター線となっております。これによりますと、空港敷地内において現在の基本区域よりも一部拡大している、出っ張っている所がございますけれども、その他の地域につきましては、全て現在の基本区域内に収まっている状況でございます。

次に、19ページをご覧ください。

これは、先ほどのコンター図を基に作成をいたしました、苫小牧市側全体の対策区域図となっております。

次に、20ページをご覧ください。

これは、植苗地区及び沼ノ端地区の対策区域をさらに拡大した図となっております。恐縮ですが、後ほど、ゆっくりとご覧いただきたいと思いますけれども、先に進めさせていただきます。

次に、住宅防音工事の内容につきましてご説明をさせていただきます。

21ページの資料4-3-③をご覧ください。

1の工事の種類につきましては、新規住宅防音工事、建替住宅防音工事、及び防音建具機能復旧工事の3種類を考えているところでございます。

新規住宅防音工事につきましては、新たな区域指定日までに建てられ、かつ、24時間運用対策で防音工事が未実施の住宅又は24時間運用対策で防音工事を実施済みの住宅のうち、区域指定日までに建て替えられた住宅が対象となります。

建替住宅防音工事につきましては、新たな区域指定日までに建てられた住宅であって、区域指定日後に老朽化や災害などの理由で建て替えられる住宅が対象となります。

防音建具機能復旧工事については、24時間運用対策で防音工事を実施済みの住宅を対象といたしますが、これらの住宅が建て替えられる場合には、防音建具機能復旧工事ではなく、建替住宅防音工事の対象とする考えであります。

2の新規住宅防音工事の内容につきましては、建替住宅防音工事も同様でございますけれども、Lden62dB以上の区域の計画遮音量が25dB以上となるB工法といたしまして、Lden57dB以上62dB未満の区域は計画遮音量が20dB以上となるC工法を実施する考えでございます。

対象室数につきましては、国と同様、家族数+1の居室を対象といたしまして、最大5室までとする考えでございます。

工事内容につきましては、外部開口部の工事内容以外は、両工法とも同様といたしまして、対象室の天井・壁・床については原則として在来のままといたしますが、著しく防音上有害な亀裂、隙間がある場合には、補修工事を行う考えです。

外部開口部につきましては、対象室のサッシを防音サッシに取り替えることといたしま

して、C工法では、寒冷地住宅で一般的なサッシと同等程度の遮音性能を持つT-1を満足するサッシといたしまして、B工法では、C工法用のサッシよりもさらに高い遮音性能を持つT-2を満足するサッシとする考えであります。

空調機器につきましては、24時間集中換気システムの場合を除きまして、原則として対象室1室に1台の有効な換気扇を設置しますとともに、台所を併用している居室につきましては、換気扇とレンジ扇を設置する考えでございます。

暖房機器につきましては、既にFFストーブが設置されている場合を除きまして、対象室数に応じたFFストーブを設置する考えでございます。

冷房機器につきましては、既にエアコンが設置されている場合を除きまして、1世帯当たり1セットのエアコンを設置する考えであります。

なお、A工法の対象となるL d e n 7 0 d B以上の区域は、今回の対策区域においては、空港施設用地等でございまして、住宅は存在していないため、A工法は設定しておりません。

3の防音建具機能復旧工事の内容につきましては、24時間運用対策の防音工事により設置したサッシが、現にその機能の全部又は一部を保持していない場合には、撤去の上、新設するとともに、サッシ周辺に必要な補修工事を行う考えでございます。

次に、住宅防音工事の実施方法についてご説明をいたします。

22ページの資料4-3-④をご覧ください。

1の工事实施回数等につきましては、対象住宅に対し、6枠合意時と同様、1回の工事を行うほか、今回の対策で新規住宅防音工事又は防音建具機能復旧工事の助成を受けていない住宅が建て替えを行う場合は、建替住宅防音工事の助成対象といたしまして、通常仕様と防音規格での施工費の差額を限度といたしまして助成をする考えでございます。

2の工事实施時期等につきましては、工事対象となる住宅は、現状において高い遮音性能を有していることを踏まえまして、住宅毎の適切な時期に工事を行うことが効果的、効率的であること、また、建築年次等の違いによりまして工事希望時期に相当の幅があると想定されますことから、各工事の対象住宅について、チェックリストによる確認及びその確認結果に基づく遮音性能の実測を行った上で、工事实施時期を決定し、毎年度、予算の範囲内で工事を実施する考えであります。

なお、次ページにチェックリストの様式例をお示ししておりますので、後ほど、ご覧ください。

3の工事实施手順の(1)工事の申請年度につきましては、新規住宅防音工事にあつては住宅建築年から、防音建具機能復旧工事にあつては6枠合意による防音工事の実施から、それぞれ20年以上経過していることを原則といたしますが、住宅の遮音性能の低下といった特段の事情がある場合は、20年経過前でも申請を受け付ける考えでございます。

また、建替住宅防音工事につきましては、建て替えを行う年度に申請を受け付ける考えでございます。

(2) チェックリスト及び遮音性能の実測による工事实施の決定につきましては、新規住宅防音工事及び防音建具機能復旧工事の申請があった場合は、チェックリストによる確認を行いまして、「異常あり」の場合は遮音性能の実測を行い、その結果、遮音性能を充足していない場合は、その年度に工事を実施いたします。遮音性能を充足している場合は、申請から5年後を目途に再度、チェックリストによる確認及びその確認結果に基づく遮音性能の実測を行いまして、遮音性能を充足していない場合はその年度に工事を実施し、遮音性能を充足している場合はさらに5年後を目途に遮音性能の有無に関わらず工事を実施する考えでございます。

なお、24ページにただ今ご説明しました工事实施手順のイメージ図をお示ししておりますので、後ほどご覧いただきたいと思っております。

(3) 冷房装置の設置年度につきましては、新規住宅による防音工事の申請が後年次になる場合は、住民の方々からの申請によりまして、冷房装置の設置を先行して実施することができることとする考えであります。

次に、議題(4)「地域振興対策への対応」について、ご説明をいたします。

これにつきまして資料4-4をご覧ください。

前回の地域協議会では、住民の皆様から、地域振興対策の検討の進め方につきまして、ご意見をいただいております。2つご紹介いたしますと、枠拡大の協議では、具体的な対策区域を示すことが先決であり、その後に地域振興対策を検討すべきである、もう1つ、枠拡大の提案に先だつて、地域振興対策の地域要望を行うことは、枠拡大を前提とすることを認めることになるといったご意見をいただいたところでございます。

道といたしましては、2市とも協議させていただきました結果、住民の皆様のご意見を尊重いたしまして、地域振興対策案の取りまとめは、地域協議会において、必要枠数及び住宅防音対策案について、住民の皆様のご理解が得られたと判断された後に行うこととしたいと考えております。

点線で囲んだ部分は、前回、昨年3月の地域協議会で、地域振興対策の考え方として皆様にご説明したものの抜粋でございますが、このうち、2の対策の基本的事項の(3)対策案の取りまとめですが、その手順は、2市を通じて地域要望を把握いたしまして、2市と必要な調整・協議を行った上で、地域振興対策案を決定し、今後の地域協議会において皆様にお示ししてまいりたいと考えております。

最後になりますが、議題(6)枠拡大に係る協議の進め方について、ご説明をいたします。

これについては、26ページの資料5をご覧ください。

表の見方ですが、左側の二重線で囲んだところが、本日の地域協議会という位置付けになります。本日、説明させていただきました内容については、一度、町内会に持ち帰っていただきまして、各町内会においてご意見、ご要望の取りまとめを行っていただいた上で、市を通じまして、ご意見等をお寄せいただきたいと考えておりますけれども、その前段で

道主催の説明会を開催させていただくということを想定いたしまして、作成をしておりますが、先々月の千歳市における状況を説明させていただきたいと思いますが、12月14日の地域協議会以降、千歳市におきましては、道主催の説明会の開催に先立ちまして、これまで協議会委員による千歳市主催の勉強会を、これまで計2回開催をしたということをございまして、今後、市として今回の協議内容に対する協議会委員からの意見やご要望を集約すると伺っております。

道といたしましては、これらの状況を踏まえた上で、説明会を開催する必要があるものと考えているところをございまして、苫小牧市側におきましても、皆様のご要望に沿った形で、道から地域の皆様へ説明する機会を設けさせていただく考えでございます。

道といたしましては、地域から寄せられたご意見、ご要望につきましては、地元2市と十分協議をした上で、次回以降の地域協議会におきまして、いただいたご意見等に対する道の考え方をお示ししたいと考えております。

こういった取組によりまして、必要枠数と住宅防音対策案につきまして、一定のご理解をいただきましたならば、地域振興対策に係る地域要望の把握を皆様をお願いをし、その結果に基づき地域振興対策案を追加して、お示ししたいというのがこの表の趣旨でございます。大変長くなりましたが説明は以上になります。

●苫小牧市（まちづくり推進室長） ただ今、資料4-1、7ページから資料5、26ページまでの説明となりましたけれども、この件につきまして、何かご意見、ご質問を受けたいと思います。

●E委員 何点かお伺いしたいのですが、まず30枠に広げた一番大きな掘り所は、どうもLCCというもののよう感じます。従来、道がこの24時間で提案してきた、ことごとく失敗に終わっていますね。それは今さら一つ一つ例を挙げて言う必要もないと思います。確かに先の将来を見込んでの政策というのは、非常に難しいとは思いますが。

しかし、あなた方はそれなりの立場におり、情報も集められるので、的確な判断をするのがお立場だと思うのですね。そういう意味では、今一つこの30枠、なるほどなという納得ができません。非常に抽象的な文言が多くて具体性に欠けているというところに、問題があるかと思えます。

それを一言、苦言といたしまして、防音工事についてお伺いしますが、先ほど副知事がご挨拶の中で、住民の納得のいく環境対策が必要であり、丁寧に取り組んでいきたいという趣旨の発言がございました。そこで副知事にお伺いしたいのですが、このコンターは、あくまでも民航だけの騒音のコンターなのですね。自衛隊機の音は入っておりません。私どもは常に両方の騒音に悩まされております。民航だけの騒音対策で、あなたのおっしゃっている住民の納得のいく環境対策が出来るのでしょうか。自衛隊の音をほっぽらかして良いのでしょうか。そのところをどう考えていらっしゃるのか。まずお伺いしたいと思います。副知事にお願いします。副知事の発言ですから。

●北海道副知事 今回の枠拡大についてのご提案でございますけれども、これまで冒頭こ

れも申しあげましたのですけれども、6 枠、これまた本当に皆様のご理解とご協力で作ってきたわけですけれども、これにつきましても自衛隊の部分については、防衛省における対応をしていただいて、また、我々はこの深夜・早朝ということで6 枠を合意していただいて、運用してきているわけであります。その部分について、改めて30 枠ということでご提案をさせていただいているわけですので、この自衛隊の部分について、当然、地域の皆様方にとって騒音という意味では、今、委員がおっしゃったような受け止めかとは思いますが、この地域協議会の議論の対象、あるいは今回、枠を提案させていただいた対象というのは、やはり深夜・早朝枠ということでありますので、これまでの役割分担という前提の上に立って、提案をさせていただいているということでもあります。

●E 委員 ありがとうございます。市長にお伺いしたいのですが、こういう提案を苫小牧市は唯々諾々と受けたのですか。どうなのですか。

●苫小牧市長 市が道の提案を受けたという言葉の響きがどうご認識されているのかにもよりますが、昨今の状況、あるいは騒音問題を軸にして、勿論、私どもも住民の皆様方のこれまでの経過を踏まえて考えなければならないとは思っておりますが、これからの苫小牧の近未来から未来に向けてということを考えました時に、やはり新千歳空港の機能強化というのは、大変大きな、市民全体にとっての課題であるということも事実であります。そういう状況の中で、住民の皆様、今日から協議がスタートするわけでありまして、この街の未来に向けて、これからの協議をしっかりと我々も中に入って、協議していかなければならないと思っておりますが、道の提案を市が受けて今日ここにいるという認識には立っておりませんので、そこは誤解のないようお願いをしたいと思います。

●E 委員 苫小牧市としては、基本的にはまだ納得していないと理解して良いわけですね。

●苫小牧市長 我々としては、あくまでも住民の皆様方の合意ということが前提になると認識しておりますが、市がどうのこうのということではない。これまでの経過もそうでありました。今回の問題も、航路下3 地域に住んでおられる皆様方の合意を得られるかどうかということが前提であります。苫小牧市としてもそうありますので、皆様方の思いを道に対してこれまで同様お伝えするし、場合によっては道の考え方を示す時に、それぞれ説明をするということもこれまで同様あるかと思っておりますけれども、あくまでも市が受けて、それを地域協議会の皆様方に理解してくださいという経過ではございません。

●E 委員 分かりました。副知事にもう一度お伺いしますが、要するにこの深夜便の環境整備は役割分担だという趣旨のことをおっしゃいました。

しかし、6 枠合意の時の、何故6 枠合意したのかという教訓を是非もう一度噛み締めていただきたい。6 枠合意の時も、民航だけの音のコンターだったのです。

しかし、私ども、地域住民の声を当時の道は十分考慮していただいたのですよ。自衛隊機の音も考慮して防音工事の範囲を広げてくれたのですよ。今回、道はその考えは全くないのですか。副知事の話では、役割分担で切って捨てようとしているように受け取れますので、そういう教訓は生かされないのですか、改めてお伺いいたします。

●北海道副知事 先ほど委員からご質問がございましてお話申し上げたのは、要は自衛隊の騒音と民航機の騒音と一緒に考えるべきではないかというお話に対して、申し上げたものありまして、今後の対策については、また、皆様方と色々ご意見を伺いながら、取り組むということでご理解いただきたいと思います。

●E委員 再度確認しますが、コンターの枠の拡大は今後の協議でありえると理解してよろしいですか。

●北海道副知事 コンター自体は、色々、先ほど説明申し上げました経過があって作成しておりますから、コンターが変わるということではなく、これを基にして、今日は先ほどお話もありましたように道の考え方を示したということで、苫小牧市さんも道の考え方からスタートするというに立って、いま始まったわけですから、そういう意味では対策区域のあり方については、これからまた色々、皆様方からご意見を伺いながら、結論を得ていくのご理解いただければと思います。

●E委員 そのこのところを再度しつこいようですけど確認したいのです。

●北海道副知事 すいません。細かい部分については担当の者から・・・。

●E委員 いえいえ副知事に聞いているのです。要するにね、コンターはコンターとして変えられないと。これは民航だけのコンターですからね、科学的なデータですから、これを変えようという気はありません。

しかし、防音対策区域を現在、提案されているものより、今後、話し合いの中で広げるおつもりはあるのかないのかを聞いているのです。

●北海道副知事 繰り返しになりますけれども、対策区域については皆様方のご意見を聞きながら結論を得ていくということでありまして。広がる可能性があるのかどうかということ、再度お問い合わせがあるとすれば、そういう可能性も含めてこれから検討させていただくということでありまして。

●苫小牧市（まちづくり推進室長） よろしいでしょうか。

●E委員 良くはないさ。お役所答弁というのは本当に分かんない。やりますとか、やりませんとか、できませんと言ってくれと、凄く納得するわけさ。検討するとか、考慮するとか言われてさ、本当に私ら議員でないから分からないのだけれども、本当の中身というのは伝わってこないですよ。もっと言い換えると、やっぱり信頼しきれていないということなのですね。それは例えば、端的に言えば2ビルを苫小牧地域内に呼び込むように努力すると言ったあの約束事を、一方的に破棄するような道政なのですよ。当時、苫小牧市も当然、怒りましたよ、当事者の一人として。そういうことを平然としてやっていった道政なのですよ。だからはっきり私は言ってほしいと思っているのです。

●北海道副知事 これまでの経過につきまして、地域の皆様にご迷惑をお掛けしたこともあろうかと思えます。その点につきましては、お詫び申し上げなければならないと思えます。重ねまして、今のご質問については、色々丁寧にお話を伺いながら、そしてこちらもそれが妥当なのかどうかやり取りをする中で、見出していくものでありますので、抽象的

に広げるとか広げないとかここで答弁しろというのは、ちょっと勘弁していただきたいと思います。

●E委員 なんて抽象的な。

●北海道副知事 ですから先ほど申し上げましたとおり、その可能性も含めて丁寧にこれからやり取りをさせていただきたいということでございます。

●C委員 先般、沼ノ端で勉強会をしております。その中で、今日と同じ資料で同じ説明をいただいたのですが、今日もそれを言うてくれるのかなと思ったら、まだ言うておりませんが、新しいコンターによる対象戸数、植苗地区、沼ノ端地区、勇払地区と、その中の数字を聞くと、この説明が時間の無駄遣いではないかと、それ位、対象戸数が少ないわけです。その辺について、私も前回の数字は書いてあるのですけれども、北海道の方から説明を再度いただきたいと思います。

●苫小牧市（まちづくり推進室長） 今回の防音工事の対象戸数ということではありますが、それぞれの。

●北海道（新千歳空港周辺対策担当局長） 同様の質問が12月の千歳でもございましたので、同じ状況の中で答弁させていただきませんが、30枠、今回お示しさせていただきました案の中で30枠ということで、引いたコンターの中の戸数でございますけれども、苫小牧市側は60戸、ちなみに千歳市側は2,058戸ということでございます。合計して2,118戸です。これは1戸1戸、住宅地図から拾ったのですけれども、そういう結果であります。

●苫小牧市（まちづくり推進室長） 地域ごとの分かればという話であります。

●北海道（新千歳空港周辺対策担当局長） 拾っていますけれども、全体でちょっとご勘弁いただきたいなと思います。

●C委員 いや、沼ノ端で説明していただいた時は、沼ノ端は対象になる戸数はありませんと、そういう話を聞いております。その数字というのはどこから出てきたのですか。

●北海道（新千歳空港周辺対策担当局長） もちろん拾っています。非公式の場でお伝えしただけで・・・。

●C委員 ということは、今、Eさんのコンターの見直しの部分もあるのですが、植苗の新しく告示になった場合の対象戸数は1戸という説明も聞いております。全体の中で59戸という数字も出ている。それがさっきの60だと思うのですけれども。勇払にすれば0、沼ノ端も0と、そういう中でやはり今の地域に持ち帰って検討くださいという中でも、対象地域の戸数が一つもないという中で、特に沼ノ端は東雲地区に対しては、戸数が凄く増えております。そういう中で、今の説明だけを聞くと、そういう新しく建てた住宅も対象になるのではないかと、錯覚を起こすような説明に聞き取れる部分があるので、やはり沼ノ端は対象外ですよということを、やはり前提として言うてもらわないと。

●北海道（新千歳空港周辺対策担当局長） 資料4-3-②を見ていただきたいと思いますが、見ていただくと沼ノ端は掛かっておりません。

- C委員 0ということだね、沼ノ端は。
 - 北海道（新千歳空港周辺対策担当局長） そういうことです。
 - C委員 沼ノ端0、イコール勇払も0ですよ。
 - 北海道（新千歳空港周辺対策担当局長） 勇払に掛かっておりませんので0件です。
 - C委員 植苗でいうとどの位の戸数なのですか。
 - 北海道（新千歳空港周辺対策担当局長） 先ほど申しあげました60戸については、植苗・美沢地区です。
 - 苫小牧市（まちづくり推進室長） 他にございますか。
 - H委員 このコンターについての確認事項なのですけども、30枠の中に国際線も含まれるということでしたけれども、この国際線についての騒音測定の予想のコンターがこれですか。それともう1点、A滑走路、B滑走路ありますけれども、B滑走路からの離陸は、苫小牧方向に向かってないと考えておられますか。その2点ちょっと教えてください。
 - 北海道（新千歳空港周辺対策担当局長） 分かるところから説明をさせていただきますが、A滑走路、B滑走路に関しまして、基本的には着陸がB滑走路、離陸がA滑走路と使われておりますけれども・・・。
 - H委員 基本ですよ。必ず、絶対ではないですよ。
 - 北海道（新千歳空港周辺対策担当局長） そういうわけではなく、滑走路の使用状況ですとか、風向きとか色々なものを含めてA滑走路、B滑走路のそれぞれ離陸、着陸に使われることとなりますが、コンター作成においては、A I P、ご承知だとは思いますが、航空路誌に則った基本的な離着陸の航法を使って設定をしておりますし、あとは夏と冬で風向きが違いますので、その風向きに関しまして、私ども、全部2か年分把握いたしまして、これは前々回説明していると思っておりますけれども、55：45の割合で、千歳の方が若干、離着陸が多いということで設定しております。
- それと1点目の国際線に関しましては、ちょっと便数が具体的に分かりませんが、コンターでの話だと思っておりますが、コンターにおいては国際線の旅客便が38便、それから国際線の貨物便が2便設定しているということです。
- H委員 例えばですね、1便飛んでも騒音は騒音ですよ。そういうことを言っているのです。それをコンターに道として反映してきたのかということを行っているのであって、想定というか何便じゃなくて1便飛んでも深夜便は深夜便なので、その騒音をきちっと想定したコンターですかという確認です。
 - 北海道（新千歳空港周辺対策担当局長） 勿論、30便ということは10倍になりますので、昼間の便に換算すると300便に相当するのですが、300便を上乗せしたコンター一図ということになっています。重み付けが違う。夜中というのは音をうるさく感じるのです。
 - H委員 何割増しにしていますか。
 - 北海道（新千歳空港周辺対策担当局長） 10倍です。

●H委員 10倍。

●北海道（新千歳空港周辺対策担当局長） 30便ということは、300便相当です。

●H委員 そういう意味でね。うるささの割合は。

●北海道（新千歳空港周辺対策担当局長） その部分が加重されているということです。300便の音で。

●H委員 例えば、マイクでしゃべっているのとマイク使わないでしゃべっているのと声の違いですよ。違いますよね、声の大きさが。そういうことを言って、割り増しというのか何というのか、例えばL d e nでいくと62と今、示している区域がもうちょっと大きくなったりとか、するのではないかなと。

●北海道（新千歳空港周辺対策担当局長） 音というのは、当然小さな音から段々大きくなって、ピークを迎えて段々減衰していきます。それを1便1便ピーク発生して減衰していくというのは、いくつも山が出来るわけです。全体で今300便位は日中飛んでおりますので、300便位の山がギザギザになって出来るわけですけれども、それを基本的には全部、ならしてしまおうのです、1日当たりで。そのならした時の厚みが70Wとか57dBとかと言っているわけです。1回1回のピークの音を対象にしているわけではないのです。

●H委員 分かりました。それともう一つなのですからけれども、千歳と苫小牧の離発着について、55の45ですか。今、言っておりましたけれども、それに対して苫小牧と千歳の経済効果は、苫小牧の方が3分の1ということであれば、30%の離発着で良いんじゃないかなと思うのですが、どうでしょうか。市長どう思いますか。騒音も平等に分けた方が良いと思い、道としてはどっちに飛ぼうが関係ないと思いますけれども、千歳市、苫小牧市の考え方によってはそうではないかなと思います。

●北海道（新千歳空港周辺対策担当局長） おっしゃる趣旨というのは分かりますけれども、気象条件によってそういう割合になっているものですから、それをもって便数を意図的に調整するということは出来ないと思います。

●H委員 追い風5mまで着陸できるそうです。

●北海道（新千歳空港周辺対策担当局長） 自衛隊さんの方で安全上の色々な問題を加味した上で、どちらに降りれと指示するものもありますので、なかなかそれをもってどうこうというのは言えないのではないかなと思います。

●H委員 いや、比率をお願いすればいいのではないですか、管制に比率を。分かりました、あとで、また、まとめて市の方から質問させたいと思いますので。

●苫小牧市（まちづくり推進室長） 本日、この場で納得できないところもあると思いますけれども、色々な方からご意見いただきたいと思います。他にございますか。

●I委員 お伺いいたします。この表の4-3-②で見ているのですけれども、緑の線が24時間運用対策基本区域ということで、この緑の70Wで見ても沼ノ端は外れているのですが、実際は沼ノ端も対策していただいている。であれば、今回のこの新しい赤いコン

ター図も完全に外れていますけれども、そういう諸々の今言った防衛と音は分けられない。我々住んでいる人間にとっては、これは防衛だよ、これは民航だよという、そういう区分けはできないというそういう観点と、それから地域に住む人々の暮らしやすい生活という冒頭にそちらからお話があった観点から考えればですね、当然、我々の住んでいる沼ノ端地域においても、今後の協議の中でそういう対策を講じていただけるのかなという、そういうものがなければ、今日、ここで提案されたものを地元を持ち帰って話をしようにもですね、音は増えるよ、でも対策は前回よりも後退しているよでは、説明のしようが何もありませんよね。ですからこれからの協議でそういうことも大前提にして協議していくというお話をいただけるのであれば、持ち帰って相談するということになるのかなと思うのですが、どうなのでしょう。

●北海道（新千歳空港周辺対策担当局長） 平成6年の時の緑の対策区域というのは、平成3年に行ったコンターに基づいて作成しておりますが、コンター図を若干膨らませたりして決めているわけです。緑の線を厳密に見ていただくと、若干、沼ノ端の町内会も含まれているという観点から、前回6枠の時には補完区域ないしは準対策区域という名の下に70W未満の地区についても、大幅に対策区域を増やして設定したという経緯がございます。

ただ、今回、赤いラインを見ていただくと分かりますが、沼ノ端には掛かっていないということなので、ちょっと状況は違うかなとは思っておりますのと、あと以前から、ずっと説明させていただいておりますけれども、やはり全国的な統一的な規準でもって国管理空港のみならず道管理空港、他の自治体管理空港を含めまして、綿密にL d e nと言いますと57 d Bから対策区域を設定していくという考え方があるものですから、私どもといたしましては、前回こういう補完区域、町内会を分断しないという観点から、補完区域、準対策区域と設定しましたが、今回の対策におきましては、以前からご説明させていただいておりますとおり、補完区域、準対策区域については、設定しないという考えで臨ませていただいております。

ただ、エリアの取り方については、先ほど副知事からもお話させていただきましたが、柔軟に対応していくということで考えておりますが、その点に関しましてはご理解をいただきたいと思っております。

●I委員 それ以上の答えは今日は出てこないのかなとは思いますが、先ほどH委員さんの方から言っておりましたけれども、こういうふうには1日当たりで平均化されてしまうという数字になるのですよね。でも本当に、我々は1回の音でも、どんと大きな音があるということは、しかも夜中にですよ、23時、24時に大きな音があるということは非常に感じるわけですよ、体に。それを365で割って、はい何ぼですよって出されても、なかなか受ける実感としては納得できる数字ではないということは、考えていただきたいと思っております。ある程度一定の数字で、こういう表を作るという科学的な作成にしなきゃならんというのは分かるのですけれども、でも、なかなか我々は生身の人間ですか

ら、機械上で計算したとおりに自分達の体の整理がついていくかと言ったら、そういうわけにいかんわけですよ。そこら辺を十分考慮していただきたいということだけお願いしたいと思います。

●G委員 今回の話の中で、地域対策ということで準対策区域を設定しないというふうに考えていると。ただ、町内会を分割しないという前回配慮をしたというお話がございました。今回の対策区域の中で、沼ノ端地区は掛かっていない、掛かっていないと前提でお話をされておりますけれども、実際にコンターの先端を見ますと、この地区というのは沼ノ端中央1丁目ですし、東の方の先端は字沼ノ端の東開町内会地区であろうというふうに思います。

また、線路の北側は、東雲町内会地区であろうというふうに思います。確かに住宅は対象にならないのであろうというふうには思いますけれども、そこに関連の事業所が入っているとしますので、この辺についてどのように取り扱うかというのは、コンター説明の際には是非、慎重に取り扱っていただきたいと思いますので、この点に関する見解をちょっと伺いたいと思います。

●北海道（新千歳空港周辺対策担当局長） 17ページの住宅防音対策案のところで説明をさせていただきましたが、3の対象住宅のところ、今、事業所が掛かっているというお話がありましたけれども、対策の対象というのはあくまで現に人が住んでいる、人の居住の用に供する建物及び地域住民の方々が集会等に使用する施設ということになっておりますので、その部分に関しましてはご理解をいただきたいと思っております。

●G委員 防音対策については、その考えで良いんだろうというふうには思うんですけれども、果たして地域振興対策に関連して、果たしてその対策区域の設定で良いのかというのは、ちょっと違和感があるものですから。

●北海道（新千歳空港周辺対策担当局長） 今申し上げたのは、住宅防音対策ですが、地域振興対策に関しましては、6枠合意時から皆様方、町内会に対して協議させていただいているわけですから、これに関しましては、住宅防音対策のエリアがどうこうということではなくて、現にこの協議に参加されております町内会を全て対象にして、地域振興対策は考えたいというふうに考えております。

●G委員 コンターの対策区域の考え方と、地域振興対策の考え方は違うと。

●北海道（新千歳空港周辺対策担当局長） 違うと、そのように考えております。

●G委員 その際には、町内会を分断しないという原則と、それと地域として先ほど申し上げましたけれども、事業所等は掛かっているという現実を改めて捉えた上で、対策を打っていただきたいと思っておりますので、この辺を要望させていただきます。

●苫小牧市（まちづくり推進室長） 他にございますか。

●D委員 もう時間もそろそろのようですけれども、今の話を聞いていますと、どうも大人になっていない道庁と、大人以上の地域と話をしているような気がしてなりません。これは、新千歳空港周辺対策担当局長も千歳のことを直ぐ引っ張り出しますけれども、千歳

は、あそこの地域は、本当は住宅の建てられない場所に建てた。あれよりもっと町よりのところの学校も閉鎖されておるんです。そこに建てたところに振り回されている現状を私はよく見ていますから、そういうことでなく、やっぱり地域協議会として、勇払の方も、沼ノ端の方も、植苗の方も、皆、ここに参加しております。その人方が、情熱を持って北海道のために一肌脱いであげなきゃならんという環境を作るような、発言、何でできないんですか。本当に子供っぽい挨拶ばかりしていて、これじゃまとめようと言ってもまとめることできません。

私はやっぱり30枠でなく、世界に羽ばたける24時間運用のハブ空港として誕生できる日を、前から願っている。3月29日の地域協議会でも言っております。それを目指して、やはり告示後ではなく告示前の住宅防音は、やはりもう20年も経ってきてますから、皆、沼ノ端も勇払も、やはり防音工事の隙間ができたところを、告示後に造られた新しい家は、そんなことはないと思います。古い家だけは、皆、見てあげてほしいと思います。それ位のことをできない北海道ではないはずですよ。どうかそういう点を含めて、やはりこの場で皆が真剣に協議をできる場を作ってあげていただきたいと思います。以上です。

●苦小牧市（まちづくり推進室長） ご意見ありがとうございました。他にございますでしょうか。

●J委員 今、D委員が言われたのはもっともでございます、沼ノ端も勇払も植苗も皆やっぱり良くなるようにそういう方向に向けていただきたい。私は、ここで一つ疑問に思うのが、千歳も地域に持ち帰って協議して、だから植苗もそれで良いですよと言われても、持ち帰って協議するものがないと思うのですよね。

以前、ちょっと耳にしたのは、植苗は対象住宅が1戸と聞いたのですよ。そういう条件で地域に持ち帰って誰が賛成してくれるのかということなんですよ。24時間のコンターがずっと狭められていて、大抵、物事というのは、協議というのは良い方向に向かっていく事に対して、どの程度にするかというのが協議ですよ。いきなり悪条件突きつけられて、協議なんかする余地ないと思うのですよ。正直言いまして、今日の会議なんて丸っきり無駄でないかなという感じがします。

だから、道は苦小牧の地域協議会をどういうふうに思っているのかなど。丸っきり何も考えられないボンクラばかり集まっているのかというような感覚でいるような気がしてならないのですよ。

だから、コンターを広げたって何したって、それほど莫大な数にならないと思うのですよね。余りにも今回引かれたこのコンターに対象住宅が1戸しかないと言ったら、まるっきり人を馬鹿にしているという感じがします。国の決まりがどうのこうのでないのですよ。地域住民が反対したらできないのですよ、できないことをあえて突きつけてくるという、その神経が理解できないです。そこら辺ちょっと頭の悪い私ですから、分かるように説明していただけますか。それと出来るなら、今、Dさんが言われたように本当に30枠、50枠、そんなチビチビ、チビチビやらんで本当にハブ空港にでもどーんとやるとかね。そ

うということも、やっぱり視点を変えて考えられないかなという気もいたします。それと、今のコンターの話ですけれども、これ誰でも良いです、分かる方。広げられないではなく、今は少数しかないのに、どうして地域に持ち帰って検討する意味があるのかということをお答え願います。以上です。

●北海道（新千歳空港周辺対策担当局長） コンターに関しましては、繰り返しのようになって恐縮ですけれども、先ほども申し上げましたとおり、全国一律の基準でもって国管理空港を問わず、全ての空港の騒音の予測の方式がございまして、それに基づいて、我々、専門の業者に委託をして作成しているものでございます。従って、これは一種の基準に基づくものなので、深夜・早朝時間帯30便ということになりましたら、自動的にコンター線で作成されてくるわけです。その点は、ご理解いただきたいと思えます。

ただ、それを基に、いかに対策エリアを取っていくかというものについては、一定のフリーハンドと言いますか取り方、特に決まったものはございませんので、決まったものはない。我々、先ほど副知事をご答弁申し上げましたとおり皆様方のご意見を良く聞いて、切実なものを受け止めまして、次回以降の協議会でどのような対応ができるかということ、苫小牧市さん、千歳市さんとも良く協議しまして、考え方を改めて皆様にお示しさせていただきたいと考えております。

●苫小牧市（まちづくり推進室長） 時間も、予定の時間は過ぎておりますけれども。

●F委員 21時過ぎましたので、最後に。最初に確認すれば良かったのですけれども、確認とちょっとお願いでございます。この空港の機能強化というのは、今回、拡大枠を示していますけど、これで間違いないですね。約5年前から言われていて、一時、道庁さんの都合で止めた経緯がございまして。今度の提案は、これを途中で止めるなんて事はないでしょうね。約5年近く機能強化ということをやっております。

また、枠数のことを機能強化ということで提案されてますけれども、それで間違いないのかということの一つ確認です。それと、今後の進め方のタイムスケジュールの中に、この枠を何年までにやろうとしているのか、3年先なのか、4年先なのか、道庁さんの目標があるのではないかなと思います。それも、地域の合意を得るまでとなれば、いつのことやらということもあるでしょうし、こちら辺を確認させて、分かる時点で結構です。

それと、これは事務的なことで大変申し訳ないのですけれども、このコンター予測図の図面があまりにも古すぎて、これを見ると空港インターも載ってなければ、千歳の日の出バイパスも載ってない。あえて載せなかったのか、分かりにくくしたのか分かりませんが、きちっと最新の地図にコンターを落としてもらいたいというのは、これはもうお願いでございます。

●北海道（交通企画監） 4年前も確かに提案をしたいということで地域と色々と協議をさせてもらったのですけれども。4年前、JALの経営破綻とか全日空も非常に経営状況が悪いということで、実際、その就航のニーズが、当時は把握できなかったという、リーマンショック後でしたから、そういった大きな事情があったので、25年からLdenが

導入されることもありまして、その時点では正式提案には至らなかったと認識しております。今回、こういった提案をさせてもらいましたので、是非、地域の方々としっかりと議論しながら、地域の声をしっかりと聞いた上で、合意を目指してやっていきたいと思っております。

それと、目標年は特には決めていません。じっくりと回数を重ね議論をしたいと思います。私からは以上です。

●F委員 時間がありませんけど、最後にですけれども、新千歳の先ほどから説明されている戦略的な政策的なことを言うのであれば、1エアラインの破綻だとかそういうことで、政策が変わるなんていうことは、ちょっとありえないかなと思います。それは、事情の一つにあったのかもしれないけれども。新千歳が国際空港として、世界に羽ばたく政策を展開するのであれば、1社や2社のエアラインがどうこうなったくらいで、政策を転換するようでは、我々の方もたまったものではありませんし、是非、やると言ったら最後までやってもらいたいなと思っております。4年前から、何度、協議会をこの問題でやったか分からないわけですよ。それを、また、1からやるということであれば、大変時間の無駄になるのかなと思うので、やるのであれば最後まで、目標年度は設けていないようだけれども、やはり政策的にいても、早い方にこしたことはないのかなと思います。そこら辺も一つお願いを申し上げて、私の意見とします。

●苫小牧市（まちづくり推進室長） ありがとうございます。時間もだいぶ過ぎて・・・。

●C委員 結論としては、持ち帰りなさいということで今日の締めになるのですか。

●苫小牧市（まちづくり推進室長） はい、ただ今、意見がなければ、今その話を・・・。

●C委員 それと持ち帰るにしても、前回の6枠の時にたくさん、地域と約束をしていたでいます。その約束を今後どういうふうに行うに実行していただけるのか。場合によっては、約束を破棄するのか。その辺のことも含めて答えをいただかないと、地域に持ち帰っても、やはり地域対策の部分なんですけど、そういう部分は既に6枠の時に約束した部分の今後はどういうふうに進むかと。そういうこともいただかないと、地域に持ち帰ってもなかなか話が進まない面もあると思っておりますので、よろしくお願ひします。答えは要らないです。

●苫小牧市（まちづくり推進室長） はい、ありがとうございます。今、6枠合意事項の対応は、このあとちょっと簡単に説明させていただきますが、この（5）の案件ですけれども、先ほども話がありましたように、今日は提案ということで、この場で納得いくとかという話はないと思ひます。これは、先ほども道の方から話しありましたけれども、苫小牧市の方が間に入りまして、色々な勉強会ですとか、もし決まれば北海道の方からも来てもらひ、説明していただくというようなことで進めていきたいと思ひますので、この件につきましては、継続協議とさせていただきますということで、よろしいでしょうか。よろしくお願ひいたします。それではこの件につきましては、また継続協議ということで、今後の進め方については、また相談させていただきます。

3. 議 題 (7)

●苦小牧市（まちづくり推進室長） それでは、次に、(7)「6 枠合意事項への対応について」を議題といたします。北海道から説明をお願いします。

●北海道（航空局参事） 27 ページの資料 6 をご覧ください。この資料につきましては、平成 21 年 6 月の地域協議会で、地域振興等の取組状況と対策の方向性として、説明させていただいたもののうち、継続して検討するなどの対応となっているものを整理したもので、右側に今後の対応方向等として、現時点での状況を記載させていただいております。時間も過ぎておりますので、詳しくのご説明は省略させていただきますけれども、ちょうど右側の方に記載させていただいておりますので、後ほど、ご覧をいただければと考えております。説明は以上です。

●苦小牧市（まちづくり推進室長） ただ今の説明につきまして、何かございますでしょうか。なければ、最後まで説明させていただきます。

3. 議 題 (8)

●苦小牧市（まちづくり推進室長） 続きまして、(8)「その他」を議題といたします。北海道から説明をお願いします。

●北海道（航空局参事） 29 ページの資料 7 をご覧ください。

こちら、「民間能力を活用した国管理空港等の運営に関する法律について」というタイトルの資料ですが、こちらの資料は、今の北海道の空港の民営化の検討状況について、説明した紙でございます。

まず、法律の概要について、こちら昨年 3 月の地域協議会で法律案として、国が提出する予定のものを説明させていただいております。この法案どおりに昨年 7 月に施行されているところでございます。詳細については、後ほど、資料をご覧いただきたいと考えております。特に中段の 2 のところに、国が昨年 11 月に基本方針といった文章を策定しております。

この基本方針というのは、法律に基づいて空港の運営権を民間事業者に売るに当たって、遵守しなければいけない基本的な事項について、まとめた文章でございます。こちらの中で、今、環境対策についての言及している部分がございますので、こちらをご紹介させていただきたいと思います。

国は、真ん中の 2 の基本方針というところをご覧いただきたいのですが、国は空港運営と密接に関連する周辺環境対策は、運営権者が空港運営と一体的に実施することを基本とし、その取組が適切に実施されるよう、指導・協力を努めるとしております。この基本方針の策定に当たって、道から国に対して、これまでの経緯や事業の継続性、地域住民の感情への配慮等の観点から、地域の意向を十分に踏まえた環境対策を実施することが必要という意見を提出しております。

道といたしましては、新千歳空港が民間委託の対象として検討されることになったあか

つきには、その24時間運用に係る対策を含めて、現在のレベルや内容が低下しないように、必要な対応を行っていくと、こういう考えでございます。以上でございます。

●苦小牧市（まちづくり推進室長） ただ今の説明につきまして、ご意見、ご質問ございますか。

●F委員 確認だけさせていただきます。この法律は民主党政権の時に、廃案になった法律だったかなと思うのですが、それはこの政権で、25年に成立したということによろしいですね。

●北海道（航空局参事） 民主党政権時代は、平成32年までに全ての空港を民営化すると。それを前提に進められてきたところなのですが、こちらの法律が自民政権に移行した時に、全ての空港を民営化するという前提から、あくまで民営化をしたいという意向など、地域の方に使っていただけるように、できる空港から民営化すると方針を180度変えて、法律の内容を作り変えたと、そういうものと承知しております。

●F委員 それじゃあ、以前の時、北海道には国管理空港というのが何個かあったと思いますけれども、北海道の考えとして、1チームにまとめたこともあるのですが、それを踏襲していくということではないですね。

●北海道（航空局参事） 有識者会議からの意見ということですので、それを尊重しなければならないと考えておりますけれども、とりあえずは地域の意向が前提だということですので、地域の皆さんのご意見を確認しつつ、今後、国管理空港についての民営化について、方針を考えていきたいと考えております。

●F委員 いつまでということは、ないんですね。

●北海道（航空局参事） はい、こちら期限はございません。

●F委員 分かりました。

●E委員 関連してお伺いしたいんですがね、この国の管理空港の運営権というものがですね、要するに新千歳空港がどこかの企業なり自治体が手を挙げて、そこに委ねられると仮定しますよね。この法律によりますとよく分からない点は、現在、環境整備は自衛隊がやっていますよね。これが、民間が運営会社になった時に、この環境整備はどうなるのですか。一説によると、自衛隊は自衛隊の音しか面倒を見ない。道の考えと一緒にすよね。民航は民航の音しか面倒を見ない。そうすると現在のコンターが、かなり狭まるわけですよね。その辺の関連は、いわゆる自衛隊と民間の飛行場が一体化になっているところの環境はどうなるのかという、環境整備ですね。そういう取り決めはないのですか、この法律の中に。

●北海道（航空局参事） 今、民間委託された場合の、防衛省さんと国交省さんとの環境対策をどうするのだというご質問かと思っておりますけれども、現在と言いますか、昭和63年にこの新千歳空港が開港した時に、防衛省さんと国交省さんの方で協議をしております。その協議の中では、引き続き防衛省さんの方で、国交省管理の新千歳空港も含めて環境対策を実施するという事になっておるのですけれども、この空港の運用の仕方に変更が生

じた場合については、両省が協議をするということになっております。今、E委員の方から民間委託になった場合はどうなるのだという、ご質問でございますけれども、この民間委託になった場合についても運営方法の変更ということに該当するのではないかと考えられますので、そういった場合は両省が必要な協議を行いながら、住民の皆様方に対する周辺環境対策が低下しないような形で議論されていくのだろうと考えているところです。

また、道としても、そういった動きになった場合については、私どもの24時間化に係る環境対策を含めて、現在のレベルでありますとか、あるいは内容が低下しないように必要な意見等を言ってもらいたいと考えているところです。

●苦小牧市（まちづくり推進室長） 他にございますか。

●G委員 すいません、この民間能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律ということで、簡単に言うと民間に空港を委託するという事なんだろうというふうに思うんですけども、道自体の考え方はどのようになっているのでしょうか。新聞報道されているところを見るところですね、バンドリング、道内13空港一体運営をしていくんだというようなことも、検討には載っているのかなというふうな気はするのですが、新千歳空港以外の12空港は全部赤字の中でですね一体運営をされると、新千歳空港で上がった黒字額が、他の空港の赤字に回るのではないかと。となると地域対策も含めて、もしかしたら空港の機能強化も含めて、どうなってしまうんだろうかと。そうなった場合に、地域としてはとても受け入れられる内容ではないんじゃないかという、そういった懸念があるかなと思うのですが、これに関して道はどのような検討をされているのか、お伺いしたいと思います。

●北海道（航空局参事） 有識者会議の意見ということで、まずは国管理空港からの検討を開始するというようなことが言われております。今の時点では、その国管理空港について、どのように扱っていくのかも含めて、道としては白紙の状態でございます。と申しますのは、この民営化について、これまで日本の中では全く事例がないということで、実際に、本当にこの民営化というものが効果があるのか、それから法律に基づいてこの運営権譲渡という手続を進めていくのですけれども、例えば民間の事業者さんとの間で運営権を取得したいという希望をする事業者との間で、どういう契約条件を付ければ良いのかとか、あとコンセッションフィーという言い方をしておりますけど、運営権の価格の付け方、そういう技術的なところについては、検討がまだ全く蓄積がないということで、差し当たりはちょっとそういうところを勉強しながら、道の空港の取扱いについて今後、検討していきたいと、このように考えている次第でございます。

●G委員 民間委託と言いますか、そういったものの進め方としては理解はする。まだそういった検討が始まったばかりなので、それは理解したのですけれども、お聞きしたいのは、バンドリングという道内13空港の一体運営ということに対して、道はどのように考えられているのかお伺いしたいのですけど。

●北海道（交通企画監） 13空港の全体のバンドリングの考え方については、24年度

に道が設置した有識者会議からの提言の中で、その時点では民主党政権時代だったので、基本的には全ての空港ですね、民営化することを前提に法案の内容が想定されていまして、そういう中で、道内空港、13空港を生き残らせるためには、13空港全体のバンドリングが必要でないかという議論があったのです。それが昨年の自民政権下の法案になって、基本的には手挙げ方式というか、まずは国管理空港なのですけれども、地域の中で色々な議論をやって、民営化に手を挙げるところは手を挙げてくださいという方式に変わりました。そういったことで、今、道も、まずは国管理空港。道内、丘珠を含めて5空港ですね。新千歳、函館、釧路、稚内、それと丘珠なのですけれども、その5空港について、まずはどうしようかといったことで、今、地域の自治体とか、あるいは空港ターミナル会社、こういったところと色々な意見交換をやっておりまして、今後、まずは国管理空港をどうしていくのかという議論を始めると。それに当たって、今、先行しているのは仙台空港です。仙台空港は、恐らく日本にある空港の民営化という面では、今、先頭を切っていますので、そういったところの動きを十分見た上で、検討していく必要があるといったことで、多少やっぱり時間が掛かるのかなと思います。

●G委員 時間がないので最後、1点にしますけれども、つまり国管理空港5空港の一体管理という検討は捨てていないということでしょうか。13空港ではなくて5空港先行ということで。どちらにせよ新千歳以外の空港は全部赤字という状況だと思いますので、その点について非常に気になる部分ですので、もし方針等あるのであれば地元の意見を言える場面を是非作っていただきたいと思います。その辺について、教えていただきたい。

●北海道（交通企画監） 5空港全体のバンドリングというところまでいっていません。要はそれぞれの空港が独自に国管理空港のままでいくという選択肢も可能なのです。その中で、まずはそれぞれの空港を抱えている地域のまずは意見をお伺いした上で、道が調整を図りながら、これからどうしていくのかということ議論する。ですから国管理空港を東ねてやっていく、そういう方針はまだ一切出していません。

●苫小牧市（まちづくり推進室長） よろしいでしょうか。それでは時間もだいぶ押しております。本日の議題は全て終了となりましたけれども、皆様の方から何かございますでしょうか。

●北海道副知事 一言、改めてお礼を含めて申し上げたいと思います。

本日、やはり地域のこれまでの経過、あるいは今の皆様方の置かれている実情について、大変貴重なご意見をいただきました。

また、こういった取組をする以上、しっかりやれというご叱咤をいただいたというふうに思っております、大変ありがたいと思っております。そういう中で、私どもが冒頭申し上げましたように、今日は道としての原案を示させていただいたわけでありまして、これについて、また皆様方と丁寧にとしっかりと協議をさせていただきながら、ご理解を得るべく努めてまいりたいと考えておりますので、今後ともどうぞよろしくお願い申し上げます。

4. 閉 会

● 苫小牧市（まちづくり推進室長） それではこれもちまして、第40回新千歳空港の24時間運用に関する苫小牧市地域協議会を終了させていただきます。

次回の協議会ですけれども、近くなりましたら、また地域世話人の方を通じまして皆様にご案内させていただきます。

本日は、長時間に渡りご協力ありがとうございます。

以 上