

第54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

日 時：令和5年8月21日（月）18時30分開会
場 所：植 苗 フ ァ ミ リ ー セ ン タ ー

第54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

・日 時 令和5年8月21日（月）18：30～20：35

・場 所 植苗ファミリーセンター

・議 題

- (1) 新千歳空港における最近の動向について
 - (2) 令和4年度航空機騒音測定結果等について
 - (3) 住宅防音対策の進捗状況等について
 - (4) 地域振興対策の進捗状況等について
 - (5) 新千歳空港周辺地域振興基金について
 - (6) その他
-

◎地域委員 出席者（19名）

◎北海道（6名）

◎公益財団法人 新千歳空港周辺環境整備財団（4名）

◎北海道エアポート株式会社（5名）

◎苫小牧市（7名）

1. 開 会

● 苫小牧市（総合政策部参与） それでは、定刻となりましたので、ただいまから、第5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次第に基づき進めさせていただきます。

2. あいさつ

● 苫小牧市（総合政策部参与） 会議に先立ちまして、北海道交通企画監からご挨拶を申し上げます。

● 北海道（交通企画監） 皆様、こんばんは。

本日は、お忙しい中、そして蒸し暑い中、本地域協議会にお集まりいただきまして、お礼を申し上げたいと思います。

また、委員の皆様方には、日頃から、新千歳空港の24時間運用をはじめとしまして、道の航空行政の推進につきましてご理解とご協力をいただいていることに関しましても、この場を借りまして厚くお礼を申し上げたいと思います。

さて、新千歳空港についてでございますが、令和4年度の旅客数が前年度の約1.9倍の1,787万人と順調に回復しておりまして、新型コロナウイルス感染症の感染拡大前の令和元年度と比べましても8割から9割まで回復しているものと承知しております。

また、7月からは、上海などの中国線も再開されまして、さらに、今月の10日からは、中国の訪日団体旅行も解禁になるなど、以前の賑わいに徐々に戻りつつあるということで、人の動きが活発化しておりまして、当地域、また、北海道経済にとっても明るい兆しかなというふうに思っております。

一方で、新型コロナウイルス感染症の関係では、本年の5月8日から5類となりまして、我々としても、この感染状況の拡大の防止に留意しながら国際線の需要拡大を進めまして、新千歳空港に活気がまた戻ってくるように誘致活動に邁進してまいりたいと考えてございます。

いずれにいたしましても、新千歳空港の24時間運用の推進につきましては、地域の皆様のご理解とご協力が重要であると、このように深く認識しております。

皆様にお約束しました住宅防音対策、地域振興対策につきましては、本日出席しております北海道エアポート株式会社、苫小牧市、財団の皆さんとの連携の下で、今後ともしっかり推進してまいりたいと考えてございます。

本日の地域協議会は、皆様から忌憚のない意見をいただけることを祈念しまして、簡単ではございますが、ご挨拶に代えさせていただきます。

本日は、どうぞよろしくお願ひいたします。

● 苫小牧市（総合政策部参与） 続きまして、苫小牧市副市長からご挨拶を申し上げます。

● 苫小牧市（副市長） 皆さん、どうもおぼんでございます。

本日は、大変お忙しい中、また、夜分にもかかわらずご出席を賜りまして、誠にありがとうございます。

地域協議会委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、常日頃からご理解とご協力をいただいておりますことに、厚くお礼を申し上げます。

まず、冒頭ではありますが、本日の会場となっております植苗ファミリーセンターにつきましては、水道施設の不具合のため、先月28日から休館の措置を取らせていただいております。この間、地域の皆様方には大変ご迷惑をおかけしておりますことに、ここで深く申し上げたいと思います。

このたび、水質に問題がないことが確認されましたので、明日、22日から再開する運びとなっております。重ねてご報告をさせていただきたいと思います。

さて、新千歳空港を取り巻く状況につきましては、ただいま交通企画監からお話がございましたけれども、アジア圏の各都市との間で就航の再開が相次ぎまして、国際線の旅客数はコロナ前の8割程度まで回復を見せており、7月から中国本土との直行便も戻るなど、大変明るい話題も耳にすることが増え、本市といたしましても、北海道エアポート株式会社などと連携を図りながら、さらなる航空需要の回復に努めてまいりたいと考えております。

なお、皆様とお約束をさせていただいている住宅防音対策と地域振興対策につきましては、北海道や財団と連携を図りながら事業を進めているところでございますが、今後も皆様のご意見を賜り、着実に実施してまいりたいと考えております。

改めまして、委員の皆様方には、地域協議会の開催に対しますお礼と協議へのご協力を心からお願いを申し上げまして、簡単ではありますが、私からの冒頭の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。

●苦小牧市（総合政策部参与） それでは、この後につきましては、座って進めさせていただきます。

3. 地域世話人の選出

●苦小牧市（総合政策部参与） 次に、3の「地域世話人の選出」についてでございます。

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、いかがお取り計らいいたしましょうか。

A委員、お願いします。

●A委員 問題がなければ、3人とも留任でお願いをしたいと思っておりますが、いかがでしょうか。

●苦小牧市（総合政策部参与） ただいま、留任というご意見がありましたけれども、皆様、よろしいでしょうか。

B委員。

●B委員 会議で何も諮らないで異議なしということもないのではないかと。

こういう大事なことは、内々で決めるようでは駄目だな、やっぱり。我々の地域、一番

離陸で迷惑のかかっている町内会に何の相談もない。もう少し審議してほしい。

●苦小牧市（空港政策課長） 今回の世話人の選出につきましては、事前に8月8日に植苗・美沢エアカーゴ対策委員会を開催させていただきまして、植苗地区につきましては、事前に資料のご説明を北海道とともに行ったわけですが、その際、地域世話人の選出の部分につきましては失念をしております、大変申し訳ございません。世話人会のときにもそうだったのですが、判ったのが地域協議会の直前ということもございまして、皆様方にお電話なりでご説明をさせていただいたところですが、こういった形にはなりませんでしたけれども、今、B委員のほうから、植苗地区で地域世話人の選出についてまだ議論が尽くされていない、そういったお時間もないというようなことがございましたので、植苗地区につきましては、後ほど地域のほうで再度ご検討いただいて、ご連絡をいただくというような対応でよろしいでしょうか。

●苦小牧市（総合政策部参与） B委員、お願いします。

●B委員 空港政策課長が今言うのであれば、何でこの間の協議会でそのことを言わなかったのか。2年も前から世話人、代表世話人は欠員になっていたでしょう。それを言わないで、ないがしろにして、私はC委員を最初から推した人間だけれども、そういう道を外れてしまうと、世話人、2年も前から決めなきゃならない、それをないがしろにしてね。

それをしなかったことを最初に言ってから会議にかけないと、何も分からない人を賛成に持って行ってしまったら、そういう簡単な会議でないということを私は言っているのだ。もう少し心して、副市長、どうだい、私の言っていることは。もう少し筋の通ったことをやってよ。

●苦小牧市（副市長） 大変不手際があった部分がありましたので、そこは申し訳ないというふうに思っております。本来、互選ということでこの場での決定という運びになりますけれども、植苗地域のほうで、もう少し検討した上で人選を諮っていただくような時間も必要かなと思いますので、本日は、ここで互選の決定という運びにはせずに、地域のほうに一度持ち帰っていただいて、人選をしていただければというふうに思っております。

不手際がありまして、大変申し訳ございませんでした。

●B委員 了解しました。

●苦小牧市（総合政策部参与） D委員、お願いします。

●D委員 それに付け加えまして、今、自己紹介もして、冒頭に次第の変更を何も言わないで会議をやった時点で、空港政策課長が電話でと言うけれども、私が指摘してからなんです。金曜日に来られましたけれども、その前は電話の一本もないわけなのです。人事案件ですよ、人事案件をなあなあで互選でそのままというわけにはいかないと思いますよ。

我々、ちゃんとした植苗・美沢エアカーゴ委員会ということで開催して、この54回協議会をやるやらないを協議したわけです。そのときにはこの3番目は入っていないわけなんです。だから、悪く言うと、あえて入れなかったのだろうと言ったのですよ。これは、あんまりだと思えますよ。

だから、不手際かもしれないけれども、我々はもう役員改選やって、その意味でこの運営要領を入れたのかなと思って見ていたのですよ。運営要領にもちゃんと書いてあるのですよ。それを守れないということはいかななものかなと僕は思うのですよ。

だから、厳しく課長さんには言いましたよ。電話でも何でもできたんじゃないの。こういう回答の仕方だったら、疑わざるを得ませんよ。なあなあでこういう会議をやる自体が僕は納得いかないなと思っています。特に、人事案件です。

以上です。

●苦小牧市（総合政策部参与） それでは、事務局側のミスもございましたので、今回は保留とさせていただいて、また調整し、次回の地域協議会までには整理させていただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

A委員。

●A委員 この問題は植苗だけという考え方でよろしいですか。それとも、沼ノ端の選出とか、そういう問題にも関わってくるような考えなのですか。それとも、3人とももう一度かけるといふ考え方なのですか。

●苦小牧市（総合政策部参与） この決め方は、特段、各地域から選出ということで沼ノ端地区、勇払地区は異論がないところなのですけれども、3地区の世話人ということでいつも承認をいただいておりますので、整理をさせてもらって、次の地域協議会で承認をいただくという形で、その前に一度、世話人会がございまして、そこまでは皆様にお伝えして承認をいただくという、3地区まとめて承認を取る形でいきたいと思っております。よろしく願いいたします。

4. 議 事

●苦小牧市（総合政策部参与） それでは、4の議題に入らせていただきます。

(1) 「新千歳空港における最近の動向について」を議題といたします。

北海道及び北海道エアポート株式会社から説明をお願いいたします。

●北海道（新千歳空港周辺対策担当課長） それでは、私のほうから、新千歳空港における最近の動向につきましてご説明を申し上げたいと思っております。

大変恐縮でございまして、着座にてご説明をさせていただきたいと思っております。

それでは、議題の一つ目とさせていただきます(1)「新千歳空港における最近の動向」につきまして、お手元の資料の1ページ、資料番号でいきますと1-1というものになりますが、こちらの資料に基づきましてご説明を申し上げたいと思っております。

まず初めに、資料の上段の1の「深夜・早朝時間帯における定期便の状況」についてでございます。

この資料につきましては、令和5年3月26日から10月28日までの令和5年度のいわゆる夏ダイヤ、こちらのうち令和5年8月末までの運航の実績につきまして整理をしております。

今年度の夏ダイヤにつきましては、令和4年度夏ダイヤと比較をいたしまして、航空会社単位では便数の増減はございますが、運航便数全体といたしましては昨年度の夏ダイヤの便数と同数となっております、1日最大6便ということになっております。

次に、資料の下段の表で2の「深夜・早朝時間帯における国際臨時・チャーター便の状況」についてでございます。

新型コロナウイルス感染症の感染拡大などの影響を受けまして、令和2年度以降、本年8月末までの間における深夜・早朝時間帯での国際臨時・チャーター便、こちらのほうの運航実績についてはございませんでした。

なお、この国際チャーター便に関してでございますが、令和4年度の計画段階におきましては、5便ほど運航計画があったと聞いているところでございます。

その後、この運航便の都合で運航予定が中止、それから、実際の運航時間の変更というものがございまして、深夜・早朝時間帯以外の発着となったことから、結果としてはなかったといったような状況となっているところでございます。

道といたしましては、航空路線の需要を高めまして、今後とも、深夜・早朝時間帯の発着枠が有効に活用をされますよう、今後とも引き続き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。

なお、資料の2ページ目、資料1-2の「新千歳空港の近況について」は、北海道エアポートのほうで作成している資料でありますことから、この後、北海道エアポートからご説明する形にさせていただきたいと思っております。

「新千歳空港における最近の動向」に関する道からの説明は、以上でございます。

●北海道エアポート株式会社（地域共生担当次長） それでは、新千歳空港の近況につきまして、ご説明させていただきたいと思えます。

着座にてご説明させていただきます。

今年、上半期の発着便数につきまして、国内線につきましては、昨年引き続きまして増便傾向となりまして、便数に限って申し上げますと、ほぼコロナ前と同様に回復したというふうに言えます。

一方、国際線につきましては、韓国や台湾など東アジア地域を中心に回復傾向となったものの、中国本土路線が6月まで完全運休していたため、40%前後で推移いたしました。

そこで、先ほどもありましたが、報道でもご存じのとおり、先々週の8月10日に、中国政府が日本等への団体旅行の規制解除を発表したことによりまして、今後は、業界全体の受入れ体制の整備が整い次第、逐次、便数の回復が見込まれると考えております。

続きまして、下段です。

旅客輸送実績についてでございますが、国内線では、2019年比で90%台にまで回復してきております。ただし、コロナ禍の影響によりライフスタイルの変化等により、ビジネス出張者が減少傾向にありまして、この部分の需要回復は輸送業界にとりましても大きな課題というふうに捉えております。

また、2月におきましては、さっぽろ雪まつりが3年ぶりに開催されたため、前年に比べて約2倍以上の旅客数の押し上げにつながったものと考えております。

国際線は、1月から3月までは、2019年比で順調に50%以上の回復率を示しておりましたが、4月から6月までの閑散期におけます回復率は40%台で推移しております。

資料の表記の仕方なのですが、1か月ほど前に作成いたしましたので、ちょっと表現が古くなっております。正しくは、7月からは、中国便が一部再開されるとともに、中国政府による日本への団体旅行の規制が解除されたことから、今後さらに本格的な回復が見込まれるというのが正しい表現になりますので、先々週の中国政府の発表によりまして、最新の情報はそういうことになります。

以上、新千歳空港の近況につきまして、北海道エアポートからは以上でございます。

●苦小牧市（総合政策部参与） それでは、ただいまの説明につきまして、ご意見、ご質問等がございますでしょうか。

よろしいでしょうか。

（「なし」と発言する者あり）

●苦小牧市（総合政策部参与） それでは、発言がないようでございますので、続きまして、（2）「令和4年度航空機騒音測定結果等について」を議題といたします。

北海道から説明をお願いいたします。

●北海道（新千歳空港周辺対策担当課長） それでは、引き続きまして、議題の二つ目とになってございます（2）「令和4年度航空機騒音測定結果等について」ということで、資料の2-1から2-3に基づきまして、ご説明を申し上げたいと思います。

まず、資料の3ページ目、資料2-1になります。「令和4年度航空機騒音測定結果について」をご覧くださいと存じます。

航空機騒音の測定局につきましては、昨年度からの変更は特にございませぬけれども、表にありますとおり、苦小牧市に道が設置をいたしました植苗局、ウトナイ局など9局、それから、苦小牧市が設置をいたしております琥珀荘局など6局、合計で15局の測定局で騒音値を測定しているといったところでございます。

この表では、年間L d e n値というもの、それから、民航L d e n値、この2つの種類の数値について記載をさせていただいております。

年間L d e n値につきましては、千歳飛行場を離着陸いたします自衛隊機を含む全ての航空機騒音を集計した結果になってございます。また、民航L d e n値につきましては、自衛隊機の離着陸のなかった日を民航機のみ運航機騒音を測定した日というふうにならして集計をした結果となっております。

このため、本日の報告に当たりましては、この民航L d e n値という部分に着目いたしまして、苦小牧市内における令和4年度の測定結果についてご報告申し上げたいと思います。

資料の令和4年度欄の太枠で囲っている部分でお示しをしているところでございますが、

その右側のほうにございます令和3年度の数值と比較をいたしますと、集計対象日数が若干異なるということ、それから、気象状況等による算出値の変化といったものがあるようなところもあり、さらには、運航便数も、後ほど少しご説明させていただこうと思いますが、大幅に増加をしているといったようなこともございまして、単純に比較はできない面はあるところではございますが、全体的に見まして、令和3年度の数值と比較をいたしますと、上回る結果という状況となっております。

しかしながら、全ての測定局で対策の目標となっております環境基準、資料の中央部にある参考のL d e n値換算値というところになりますが、そちらのほうの数值につきましては全て下回っているといったような状況となっているところでございます。

それから、続きまして、資料の4ページ、資料2-2「令和4年度遅延便の深夜・早朝時間帯使用状況について」という資料をご覧いただきたいと存じます。

この資料におきます遅延便につきましては、地域の皆様との合意により認めていただいております深夜・早朝時間帯の発着予定便以外の便の出発または到着が、何らかの事情、都合により、予定より遅れたといったことに伴って、結果として深夜・早朝時間帯に運航を余儀なくされた便といったものを拾い出して整理をしているところとなっております。

まず、1の「航空会社別便数」についてでございます。

この表の一番右下にございますとおり、令和4年度の遅延便の合計につきましては、386便となっておりまして、新型コロナウイルス感染拡大前の令和元年度の数值、323便よりも多いという結果となったところでございます。

遅延便が多くなっている航空会社につきましては、資料にも記載しておりますけれども、AIRDOが163便といった形で一番多くなっております、全体の約42%を占めているといった状況となっております。

次いで、ANA、全日空の92便、全体の24%という結果となっているところでございます。

なお、AIRDOの163便の遅延便のうち、107便につきましては、羽田発新千歳着が21時45分という時間帯の便になっておりまして、この到着時間帯が22時ぎりぎりになってしまっているといった運航ダイヤになっているといったような背景もあろうかと思いますが、出発空港であります羽田空港の滑走路等の混雑ですとか、その前からの便が、例えば、玉突きでの遅れや、地上支援業務、ハンドリング等の関係で遅れてしまう等々の理由に伴いまして結果的に羽田の出発が遅れてしまい、新千歳空港着が22時を若干超えてしまうといったような事例が非常に多くなっているというような状況となっております。

この107便ほどの21時45分着の便のうち68便がこうした理由によりまして、20分以内の遅れといったような状況での運航となったものと聞いているところでございます。

続きまして、その下、

2の「遅延理由別便数」についてでございます。

令和4年度につきましては、天候による遅れが、令和3年度と同様、一番多くなっているといったような状況になっておりまして、全体で156便、率でいきますと約40%を占めるといったようなこととなっております。

天候による遅延につきましては、下のグラフでも表示をさせていただいておりますけれども、令和4年度につきましては、紫で表示をしておりますが、2月の51便というものが一番多くなっております、これは主に冬期間の降雪に伴う空港周辺、上空での待機ですとか、実際に滑走路の除雪整備による遅れといったものが主な原因となっていると聞いているところでございます。

それから、「その他」についてでございますけれども、この2の表の下、※印で記載しておりますが、機材不具合等による機材繰り、搭乗ハンドリングなどの出発準備作業遅れ、それから、乗客搭乗支援といったものによるものということで、全体で184便の遅延便が発生したといったような状況となっております。

なお、補足になりますが、この天候に伴う遅延に関しまして、雪による影響については、北海道の場合、よくある話ではあるのですが、それ以外に、実は、ここ最近増加傾向にあるというものが、新千歳空港、それから発着先空港周辺の雷雲発生などに伴う遅延ですとか、それから、実際に飛行機に落雷があたりまして、機材の点検整備といったようなものに伴う遅延といったものも、ここ最近の理由を見ている限りでは増えてきているといったような状況になっているのが最近の傾向としてあります。

それから、その下の3の「時間帯別便数」についてでございますが、例年、22時から22時19分までの間の20分以内の遅延が一番多いといった結果となっております、令和4年度におきましても同様の傾向となっております。

令和4年度につきましては、この20分以内の便が213便、全体の55%を占めたといったような結果となっております。率だけでいきますと、昨年度よりもちょっと多い率となっております。

なお、22時から22時59分までの1時間、いわゆる22時台の遅延といったものにつきましては、この資料の左から三つ目までの部分の足し込みになっておりますが、トータルで330便ございまして、全体の85%を占める結果というふうな形となっております。

なお、以前から地域の皆様には強くお叱りを受けている部分ではございますが、いわゆる日を跨いで深夜・早朝時間帯に発着した便というものがございます。

資料でいきますと、右から三つ目の0時から5時59分までという部分になってまいります、ここの便が全体で13便ほど発生しているといった状況となっております。

遅延便の対応につきましては、防衛省ですとか、東京航空局、HAPとの4者間で随時打合せ等々を行っていることがございますので、その打合わせの席上、都度、この遅延便の状況につきまして報告をさせていただいた上で、遅延便解消に向けた指導を依頼してい

るといったような状況になっております。

続きまして、資料2-3、資料の5ページ目になります。横長の表ですが、「千歳市側と苫小牧市側の着陸の状況について」という資料をご覧いただきたいと存じます。

この資料につきましては、千歳市側にあります旭ヶ丘局、それから、苫小牧市側にございます植苗局、それぞれの測定局の計測値から着陸方向を判断いたしまして、7時から21時59分までの間、それから、22時から翌朝の6時59分までの間、それぞれの時間帯に分けて着陸回数をカウントしているといったものとなっております。

着陸回数に着目いたしました資料となっている理由につきましては、従来からと同じ理由でございますけれども、一番下の破線、点線のところで、二つ目のところでございますけれども、東京方面をはじめといたしまして、目的地、到着地の多くが空港の南側に存在するといったこととなっておりますことから、千歳市側から離陸した場合につきましては、離陸後、南向きに旋回をして苫小牧市側へ向かうといったような状況となっておりますことから、千歳市側からの離陸に関する便の音であっても苫小牧市の測定局で計測をしてしまうといったことが往々にしておりますことから、計測値をもって正確な離陸回数の把握が困難であるといったようなことから、これまでと同様に、着陸回数に着目した資料として整理をさせていただいているところでございます。

それでは、上のほうの表をご覧いただきたいと思いますが、令和4年度に係ります着陸回数についてでございます。

全体では、千歳市側が3万9,956回、それから、苫小牧市側におきましては1万4,450回となっております。

比率で申し上げますと、千歳市側は約73%、苫小牧市側が27%といった数字となっているところでございます。

このうち、22時から翌朝6時59分までの間、いわゆる深夜・早朝時間帯枠の状況についてでございます。この表の一番下のところになりますが、22時から6時59分までの間の部分でございますけれども、千歳市側が831回、苫小牧市側が332回となっておりまして、比率につきましては、千歳市側が約71%、苫小牧市側が約29%ということとなっております。

離陸につきましては、先ほどご説明させていただきましたとおり、計測値からは正確な離陸回数というのは困難であるといったようなこともあります。実際には風向きの変化などもございまして、全てがそういうふうになるとは思いませんが、着陸回数の逆数がおおむねの離陸回数といった形で仮定をした場合、苫小牧市側からの離陸につきましては約4万回、千歳市側からの離陸に関しましては約1.4万回というふうに推定されまして、深夜・早朝時間帯におきましてこの逆数となっておりますので、苫小牧市側が約800回、千歳市側が約300回というふうに考えられるところでございます。

「令和4年度航空機騒音測定結果等」に関する説明は、以上でございます。

●苫小牧市（総合政策部参与） それでは、ただいまの説明につきまして、ご意見、ご質

問等はございますでしょうか。

D委員、お願いします。

●D委員 何点かあるんです。

私の住宅は、航路下の真下にあるのですが、このデータは今年の3月までだと思います。

それで、今、皆さんが言われたように、交通企画監さんをはじめ、副市長も言われたように、今年は上海線や何かの便数が増えているということも聞いています。ですが、だんだん便数が増えて、私のところなんて、着陸のときは車輪が見えるわけですから、非常にうるさいです。ただ、この頃は離陸がすごく大きく見えるのですよ。それで、音もすごくうるさいです。それが、まず1点。

それと、このデータの騒音測定器のある場所なのですよ。木が生えて、測定器に木の障害が、全てとは言わないけれども、妨害をしているのではないかなど。設置したときは周りの木はそんなに大きくなっていなかったと思うのですが、植苗局は特に森林の中にあるのです。それを一度確かめていただきたいと思っております。

その音よりも何よりも一番危惧しているのは、どこを飛んでもいいというわけじゃないのですが、飛行機が全然違ったコースを飛んでいると思うのですよ。飛べないエリアを飛んでいる。政府専用機みたいに、自衛隊機と同じように、どこでも飛べるといふ飛行機じゃないと思うのですよ、民航機は。それが全然違うコースを、かなり逸脱して飛んでいるのが現実だと思うのですよ。

もう一つ、今回は調べられないから、次回でもいいです。苫小牧市に言わせると、地元には教えられないようなことを言われたのですけれども、新千歳空港の滑走路は2本、AとB（以下「A滑走路」、「B滑走路」という。）があると思うのですよ。B滑走路を僕らは着陸専用と聞いているのですよ。ただ、A滑走路に着陸として使用しているのが1年間に何便あるのかなと思うのですよ。我々、もう明らかにB滑走路に降りられないコースを飛んでいる飛行機があるのですよ。これは航路下で騒音が全然違いますからね。天候が何かなら、それなりの説明をしてほしいのだけれども、変更したとき、地元には教えられないようなことを言われたって言うから、それはちょっとおかしいのではないのかという感じですよ。

もう一つです。

これは3月までだからあれですけども、苫小牧市さんが送ってくれている6月までのものに、遅延便が6月は46便なのですよ。1か月ですよ。かなり多いんですよ。

そして、さっきのAIRDOさんの10時何分が遅れる、それは仕方ないと思いますよ、羽田空港等の事情もあるから。

中身なのです、中身。2時間、3時間遅れて飛んでくるというのが、あえて、遅延になるのが分かっている飛んできているのですよ。

もっと恐ろしいのは、この頃、だんだん、整備不良のため、何か取り替えたから機材点検のため遅れたと書いてあるのだが、天候とか台風は仕方ないですけども、乗っている

人は分からないかもしれないが、こんな整備不良の飛行機に乗っているのかなと思っているのですよ。

先ほど指導すると言っていましたけれども、かなりしないと、三百何便以上になるのではないですか。1か月46便ですから。

これはどういうふうにして対処するのか、我々航路下にいる人間は、何が落ちてくるのかなと思う感じですよ。

だから、もう一つ、航路を次回までに出してほしいです。要するに、飛んでいるコースが4本ぐらいあるはずですよ。

だから、糸井局で騒音が出るということは、あちらに行く飛行機がかなりあるのですよね。大阪便だと言っていますけれどもね。

だから、そのコースをまともに走っているのかどうか我々素人じゃ分からないのですけれども、こちらの要望で、東京方面は太平洋まで出て行ってから変更することになったはずなのですが、コースを全く守っていない、国内だけではなく外国エアラインもいるのかもしれませんが、もう少し強い姿勢を示していただかないと、何かあってからでは遅いのかなと思っているのでご質問です。

以上です。

●苦小牧市（総合政策部参与） それでは、6点ご質問がございました。

まず1点目が、最近、離陸のほうがるさいということ、2点目が、騒音測定の周りの樹木が高くなっているというご指摘です。3点目が、飛行コース、違うコースを通っているのではないかということ、4点目が、A滑走路のほうに着陸が何便あるのか、5点目が、遅延便が多いということで対応はどうするのか、最後に6点目が、航路を出してほしいということで、これは出せなければ次回までということでご質問がございました。

それではまず、市の関係を先にお答えいたします。

●苦小牧市（空港政策課長） 私のほうからお答えをさせていただきたいと思います。

まず、1点目でございますけれども、離陸の機体が大きく見えて音もうるさいというようなお話がございました。

民航機の離着陸の航路につきましては、国土交通省からは、現時点で可能な対策を最大限講じているというところで、航空会社に関する指導あるいは監督についても、引き続き管制を担う防衛省と連携して適切に実施したいというふうに伺っているところでございます。

しかしながら、長年、離着陸の様子をご自宅からご覧になられているD委員でございますので、普段と航路が違うというご指摘につきまして、改めて航空機騒音対策協議会の要望活動の場などにおきまして、国土交通省や航空会社等に対して詳しい実態のほうを確認させていただきたいというふうに思っております。

それから、2点目でございますけれども、騒音測定器のある場所に木が生い茂っているというようなお話がございました。

こちらは、先日行われた植苗エアカーゴ対策委員会のほうでも委員からご指摘があった部分でございますけれども、航空機騒音測定器につきましては、我々苫小牧市の環境保全課というところが担っているのですが、木があったからといって騒音測定に影響はないというふうに聞いておまして、環境保全課では、毎月1回、各測定局を見て回って、機器のチェックとともに、枝の陰に隠れているもの等につきましては、念のため枝を切って周辺をクリアな状態に周辺をするというような措置をしている状況でございますので、こちらのほうは、月1回、見て回って、そのようなことがないようにやっているということになっております。

それから、3点目の飛行コースのことでございます。

民航機の飛行コースにつきましては、飛行場や周辺地域の飛行方法を記載しております、国土交通省が発行しているマニュアルでございます航空路誌というものに飛行のコースが定められておまして、主に、先ほどお話も出ましたけれども、例えば、関西方面へ行く代表的なコースとしましては、新千歳空港を離陸した後、南方向に真っすぐ植苗、沼ノ端、勇払のそれぞれの上空を通過いたしまして、太平洋に出てから函館方面に向かうルートもありますし、ウトナイ湖の西側でございます千歳ボルデメの付近を通過した後、明野の上空を通過して、太平洋に出て函館方面に向かうというルートがあると承知をしておまして、多分、D委員が見られたのは後者のほうのかなというふうに思われます。

いずれのルートも航空路誌に定められておりますけれども、その時々天候や気流であったり、運航状況等によりまして、安全を第一に管制からの指示で飛行しているというふうに伺っております。

こちらのほうにつきましても、要望活動において、国土交通省に対して飛行コースを遵守してくださいといったことや住宅街を避ける飛行コースを設定してくださいという要望をしておりますので、航空路誌から外れるような極端なコースの逸脱ということに関しましては、引き続き粘り強く、国や航空会社に求めていきたいと思っております。

●苫小牧市（総合政策部参与） それでは、北海道のほうから。

●北海道（新千歳空港周辺対策担当課長） それでは、先ほどご質問いただきました件につきまして、分かる部分だけ答えをさせていただきたいと思っております。

まず、飛行コースの関係、それから、航路の問題につきましては、我々も一度調べた経緯はあるのですが、まだ完全に調べ切れてないといったようなところもございまして、こちらのほうにつきましては、もう一度、本日いただいたご意見も踏まえて再度調べてみるような形を取らせていただきたいと思いますので、ご了承をお願いしたいと思います。

それから、離陸回数、離陸がうるさいといった件につきましては、防衛の関係ですとか、それから、東京航空局等との打合せの際にも改めてもう一度、そういった地域からのご意見があるといったようなことも踏まえながら、状況を改めて確認させていただきつつ、航空会社等への指導等も含めまして、どのようなことができるのかという部分もご検討をい

ただくような形にさせていただきたいなと思っているところでございます。

それから、騒音の測定局で、先ほど植苗局の話がございました。植苗局につきましては、道の設置の部分にもなってくるということもございますので、こちらのほうについては、担当部と確認をしながら、分かり次第、そちらのご報告をさせていただこうかなというふうに思っているところでございます。

それから、今年度の遅延の関係になってまいります、D委員がおっしゃったとおり、実は、6月について、46便の遅延が発生しているといったような状況となっております。

こちらのほうにつきましても、改めて関係するところに対しまして、遅延便の状況ですとか、実際に遅れに関する解決策等も含めて、どのようなこともできるのかということと併せて、我々も含めて検討できるのであれば対応してまいりたいというふうに考えているところでございます。

以上でございます。

●苦小牧市（総合政策部参与） A滑走路の着陸の回数はどうでしょうか。

●北海道（新千歳空港周辺対策担当課長） すみません。A滑走路の着陸の回数は、正直、今、手元に何も資料がございませんものですから、確認をさせていただきたいと思います。お時間を頂戴したいと思います。

●苦小牧市（総合政策部参与） それから、航路を出してほしいという要望については、次回ということによろしいですね。

以上の回答ですけれども、D委員、お願いします。

●D委員 どうも、前向きな回答をいただいたのですけれども、ちょっと空港政策課長さんの回答で違っていると思うから言うのです。騒音の音です。

私、仕事柄、木材屋なんです。山の中で、今、緑が多いと、飛行機音はあまり聞こえないですよ。秋になって葉っぱが落ちてしまうと、やたらうるさいところだったな、ここはとを感じるのですよ。数字が物語っているのですよ。ウトナイというか、沼ノ端局でも植苗より高い音のところがあるのですよ。何も障害がないからだと思うのですよ。だから、そういう今の答弁は当てはまらないと思いますよ。そういう認識でやっていらっしゃったら、沼ノ端の方にも失礼な話だ。

だから、高度が高いのに音がうるさいですよ、あの辺は。何も障害物がないから。私はそう認識しているのです。

以上です。

●苦小牧市（空港政策課長） 騒音に関しましては、D委員から、今、ご意見がありましたので、改めて現地の確認をまずさせていただければと思いますので、よろしくお願ひしたいと思います。

●苦小牧市（総合政策部参与） ご指摘、要望等がございましたので、次回までにはしっかり回答させていただきたいと思います。

それでは、B委員、お願いします。

●B委員 今回の関連で、着陸ばかりを出しているけれども、離陸のほうも出してほしい。今、離陸のほうが一番危険を伴うような飛び方をしている。だから、着陸は千歳とこんなに差があっても、離陸は苫小牧のほうがうんと厳しい状態で飛んでいるよ。

それともう一つ、この前のエアカーゴの時も申し上げたけれども、飛行機は何でこんなに30分、1時間遅れても待つ。列車なら5分と待つかい。これを直さないと、いつまでたっても飛行機の行政は厳しいよ。大きな事故が起きるよ。

お客、1人でも2人でも時間に来ない者は置いてくればいいんだ。次の便があるのだから。何でこんなに待つ、飛行機は。その答えをください。

●苫小牧市（総合政策部参与） 2点質問がありました。

1点目は、離陸のデータも出してほしいという要望と、2点目は、遅延便の関係で30分以上遅延しているのに飛ばせるのかというご質問でございました。

北海道からお願いします。

●北海道（新千歳空港周辺対策担当課長） 先ほど、B委員からお話のございました離陸の回数の部分でございませう。

先ほど説明の際にも若干触れさせていただいたのですが、離陸の部分の正確な数字を把握するのが非常に難しいといったようなものですから、実際にこれから、改めて一回持ち帰って、離陸が本当にできないのかどうか、できる方法はないだろうかというところも含めて考えてみたいと思いますので、少しお時間をいただけないかなと思います。

結果を出せるかどうかというのは、正直、今の段階では何ともお答えできない部分でございませうけれども、可能な限り検討はさせてもらいたいと思います。

●B委員 降りる飛行機は飛ぶのだ。飛ぶ結果も出さなくて、こういうことで苫小牧地区は千歳よりも随分楽しているような答弁では駄目だよ。そうではない。東京に近いのは苫小牧地区、それだけにここから飛んでいるほうが多い。

そして、この頃、国ではなく民間がやるようになってから、非常に飛行機がわがままに飛んでいるよ。よく調べてごらん。私は何も駆け引きでものを言っていない。

やっぱり、大きな事故の起きないうちに注意をしてほしい。事故は離陸でばかり起きて、着陸では起きないから。我々、苫小牧で6件も離陸で事故が起きているのが記録に残っているのを知っていますから、北海道さんに。

だから、やっぱり、事故を起こしては駄目だ。人の命を奪うような協議会を継続させるようでは。やはり、もっと頭を使って、そういうことのないように皆さんで努力してほしい。お願いします。

●苫小牧市（総合政策部参与） 離陸の関係については、データとして次回出せるように努力していきます。

遅延便の関係は市のほうからお答えします。

●苫小牧市（空港政策課長） 遅延便の話がございました。

航空会社におけます旅客機の一般的な運用につきましては、皆さんご承知のとおり、例

えば新千歳ー羽田間の場合、新千歳空港を離陸して羽田に着陸した機材、清掃や燃料を補給して、再び新千歳空港に向けて飛ぶというような、要は一つの機材を往復させるような運用の仕方をしております。前の便が天候や機材の不具合等によりまして遅れた場合は、当然、折り返しの便の出発に影響が出ることになりまして、それが早い時間帯に発生した場合は玉突きで遅れが生じる、夜ともなればそれが大幅な遅延、最悪の場合は欠航になることもあるということで承知しております。

昨年、航空機騒音対策協議会の要望活動におきましてAIRDOを訪問させていただきましたが、その際は、遅延便の抑制のため、例えば、検査場への20分前締切りの時間の厳格化でしたり空港内のアナウンスを含めた事前周知の徹底、それから、出発時間の5分前にドアを閉めることなど、遅延を極力回避する対応を航空会社として実践しているというお話も伺っているところでございます。

今後も引き続き、航空会社を指導する立場でございます国や航空会社に、遅延便の抑制について、我々、市としても、航空機騒音対策協議会としても、粘り強く求めてまいりたいというふうに考えてございます。

以上でございます。

●苦小牧市（総合政策部参与） よろしいでしょうか。

それでは、ほかにもございますでしょうか。

（「なし」と発言する者あり）

●苦小牧市（総合政策部参与） ないようでございますので、続きまして、（3）「住宅防音対策の進捗状況等について」を議題といたします。

北海道から説明をお願いいたします。

●北海道（新千歳空港周辺対策担当課長） それでは、引き続きまして、議題の三つ目となっております、「住宅防音対策の進捗状況等」につきまして、資料の6ページ、資料3をご覧くださいと存じます。

まず、6ページの1の「令和4年度の実績等について」でございます。

苦小牧市の分に関しましては、ちょうどこの表の真ん中の太枠で囲まれた部分に整理をさせていただいております。

表の中の数字につきましては、上段のほうにも記載しておりますが、高齢者優先枠といったものも含めた数字になっております。

まず、一番左側の意向調査回答数についてでございます。

一般住宅におきましては、282件289世帯、それから、集合住宅におきましては、7件83世帯、合計で289件372世帯から意向調査の回答をいただいているといった状況となっております。

その隣の表でございますが、工事实績の欄についてでございます。

令和3年度までの間、一般住宅につきましては112件113世帯、それから、集合住宅に関しましては、2件32世帯、合計114件145世帯の工事を実施してきたところ

となっております、これに令和4年度の工事实績の部分となっております。一般住宅のみという形となっておりますが、14件の14世帯、こちらのほうを加えまして、令和4年度末の工事实績といたしましては、一般住宅が126件127世帯、集合住宅につきましては、2件32世帯で、合計128件159世帯の工事を実施してきたところとなっております、令和4年度までの実施率につきましては、件数でいきますと44.3%、世帯数では42.7%となっているところでございます。

次に、その隣の令和5年の計画数です。「R5計画数」と書いてある部分でございますが、こちらのほうにつきましては、本年2月に開催いたしました地域協議会のときの計画、当初計画ということで考えておりますが、この時点では、実は一般住宅につきましては、11件の11世帯の工事を予定している旨報告をさせていただいていたところでございますが、この協議会の席上、さらなる工事件数の増といったような強い要望が地域のほうから寄せられた経過もございまして、前回2月の協議会の時点におきましては、財団におきましても当初工事の割当てが一応終了していたといった背景もありましたことから、この11件の工事件数で一旦スタートさせていただいていたところでございます。

その後、執行見込みの状況ですとか、設計の実施状況などを勘案いたしまして、市や財団、それから地域住民の方々等と協議調整を続けてきました結果、最終的に4件5世帯分の工事の追加がまず可能になったところでございます。

その結果といたしまして、今現在ということで捉えていただければと思いますが、令和5年度の工事計画数につきましては、資料に記載のとおり、一般住宅が14件14世帯、集合住宅に関しましては1件2世帯、合計で15件16世帯の工事をを行う予定としているところでございます。

現時点における令和5年度末における実績見込みに関しましては、この5年度の数足を足した数字となっておりますが、一般住宅で140件141世帯、それから、集合住宅につきましては3件34世帯、合計で143件175世帯と考えておりまして、実施率につきましては、件数で49.5%、世帯数で47.0%という形になるものと現在までのところ見込んでいるところでございます。

次に、一番下の千歳市と合わせた合計になります。表の一番下の合計欄になってまいりますが、一般住宅と集合住宅を合わせた数値で申し上げますと、令和3年度までの工事实績分といたしまして、715件965世帯、それから、令和4年度の工事实績が130件238世帯となっております。これに令和5年度の計画数127件211世帯を加えまして、令和5年度末の実績見込みといたしましては、トータルでいきますと、972件1,414世帯になるものと現在のところは見込んでおります。

実施率につきましては、件数で44.4%、世帯数で47.2%になるのではなかろうかと現在は見込んでいるところでございます。

続きまして、下段の2の「高齢者優先枠の令和4年度迄の実績等について」でございます。

令和4年度につきましては、当初の予定どおり、一般住宅4件4世帯の工事を実施しております。

令和5年度の計画数につきましては、表にも記載させていただいておりますが、一般住宅の3件3世帯の実施を予定しております。これをもって優先枠の申込みがありました苦小牧市の分につきましては終了するといった運びとなっているところでございます。

続きまして、次の7ページをご覧くださいと思います。

3の「令和5年度の現地調査について」でございます。

令和6年度の防音工事の実施に向けて行います現地調査についてでございますが、令和4年度までに現地調査実施済みにつきましては、一般住宅9件でございます。これに一般住宅8件分について、今年度、今月下旬になってまいります。現地調査を行う予定と考えております。トータルいたしますと、令和6年度は17件の住宅防音工事を現在のところ予定しているところでございます。

なお、今後、追加での工事の実施の可能性につきまして、また改めまして地域とも協議、調整の上、可能なところから前倒しできる分につきましては実施できるように調整をしていきたいなというふうに考えているところでございます。

それから、ここから参考の部分になりますが、その下にある参考欄、住宅防音工事の流れについてでございます。

この工事の流れにつきましては、昨年以前と変更は特にございませんが、改めて簡単に説明をさせていただきたいと存じます。

新千歳空港周辺環境整備財団、いわゆる財団でございますが、こちらのほうでは、地域住民の方から提出のありました意向調査を基に、騒音の影響が大きい地域、それから、障がい者ですとか要介護者、高齢者、乳幼児が居住する住宅、内窓や冷房装置の設置工事のみを希望する場合などといった評価基準を設けまして、これに基づきまして、工事实施に係る順位付けといったものを行い、順次、工事を行っているところでございます。

工事対象者に対しましては、図でもお示ししておりますが、工事实施時期の前年に財団のほうから候補住宅通知書を送付いたしまして、日程調整を行い、先ほどご説明をさせていただきました現地調査を実施しているということとなっております。

現地調査終了後につきましては、速やかに設計事業者と契約を行っていただきまして、設計業務を行い、審査を経た後、翌年度の早い段階から工事を実施することができるようにするといったことで、これまでどおりの流れで今後も引き続き実施していくということを考えているところでございます。

なお、工事の実施予定の時期など、詳しくは財団まで問合せいただければというふうに考えているところでございます。

また、その下は財団の組織図となっておりますが、住宅防音の工事实施の主体でございます財団の組織体制につきましては、人事異動などによりまして、理事のお名前が変わった部分はございますけれども、人数ですとか組織体制といったものに関しましては昨年

度からの変更は基本にございませんで、こちらの細かい説明は省略させていただきたいと考えております。

「住宅防音対策の進捗状況等」に關します説明は、以上でございます。

● 苫小牧市（総合政策部参与） それでは、ただいまの説明につきまして、ご意見、ご質問等はございますでしょうか。

C委員、お願いします。

● C委員 今日は財団の方がいらっしゃるのですね。

それで、財団の方にお聞きしたいのだけれども、この調査の仕方です。これは、予算の関係もあるから戸数が限られるのか、手を挙げた人全部にはなかなかできない。毎年毎年の調査の仕方をどういうふうにしているのか。ここはもう9件か8件しかないのだという、やれる範囲はね、そういうことをやっているのか、手を挙げた人はいなかったとかね。だけれども、実施率が半分だということでしょう。

ですから、この調査の仕方をちょっと説明していただきたい。

● 苫小牧市（総合政策部参与） それでは、調査のやり方につきまして、財団のほうからお願いいたします。

●（公財）新千歳空港周辺環境整備財団（事務局長） お世話になっています。

調査といいますと、具体的には現地調査のことですか。

● C委員 はい。

●（公財）新千歳空港周辺環境整備財団（事務局長） 現地調査につきましては、一番初めに、意向調査ということで、住民の方に文書でご回答いただいて、今、道の担当課長から説明がありましたとおり、順位付け、点数付けを行っておりまして、この順番にお声を、現地調査をあなたは今年やりますよという通知を3月頃にさせていただいているということでございます。

● C委員 限定した戸数しかやれないのか、それとも、挙げた人、それは点数がいろいろつくと思うのだけれども、どっちにしてもやらなきゃならないことですね。

●（公財）新千歳空港周辺環境整備財団（事務局長） そうです。

● C委員 それで、8つで切ってしまうということの意味はどこにあるのか。

7ページの第1次の欄で、一般住宅が8件になっているでしょう。

●（公財）新千歳空港周辺環境整備財団（事務局長） はい。

● C委員 これは、手を挙げた人がこれしかいなかったのか、それとも、多かったけれども、点数で落ちたのか、予算がないからできないのか、その辺のところはどうなっているのかということです。このままでは、いつになるか分からないですからね、終わるのがね。

●（公財）新千歳空港周辺環境整備財団（事務局長） 基本的には、私ども、北海道、苫小牧市さん、千歳市さんからの補助金で工事の工事費を担っているのですけれども、当初予算、いただける予算の範囲内ではじき出した数字がここの部分というふうにお受け止めいただければと思うのです。

●C委員 多分、そういうことじゃないかと思うのですよ。ですから、予算というのはどういうふうに配分するのか、私は分からないけれども、千歳や苫小牧にどういうふうに行っているのか。大体これは、でき上がった比率は同じぐらいなんだよね。だから、そういうふうにしてやっているのか。その予算組みはどういうふうに行っているのか。

それから、苫小牧市も負担しているのか。

どの程度やっているの。

●北海道（新千歳空港周辺対策担当課長） まず、予算の関係については、実際に工事が毎年毎年できる範囲というものがあ程度決まってきたというものは、個人や事業者さんの問題等々もあるということもございまして、そちらのほうは、少なくとも工事できる部分につきましては、予算のほうはある程度確保しているといったことで考えて我々のほうで進めているところでございます。

それから、実際に市にも負担をいただいております。道と市のほうの負担割合は95対5という形の数字になってございます。端的に言いますと、市のほうに5%負担をしていただいた中で工事を進めているということになっております。

●C委員 そうすると、苫小牧市もこの予算の範囲というのが事前に相談されているということなのだね。工事の件数も含めてね、事前に。だから、手を挙げた人が全部やれるというのではなく、予算の範囲内でやっているということなんだね。その予算の範囲というのを千歳と苫小牧はどういうふうに行っているの。同じ比率というか、件数の比率なのか、どういうふうにして割り振りしているのかね。

●（公財）新千歳空港周辺環境整備財団（事務局長） すいません、予算のことは、今、道と市と95%と5%という割合になっております。工事の進め方としては、28年の地域協議会の場で、件数はそれぞれ母体が違いますから数が違うのですが、進捗、進め方のスピードは千歳市さんと苫小牧市さんとで合わせていくような感じで工事を進めるということで、当時、道のほうから説明させていただいているところでございます。

なので、先ほど、道の課長から進捗率というふうに行説明をさせていただきましたが、多少、数字の違いはございますけれども、基本的に、例えば、R4年の実施率ですと、千歳市さんは37.8%に対して、苫小牧市さんは件数ベースで44.3%となっておりますが、R5年を見たときに、そのこの部分の乖離をあまり開かせないように、同じようなスピードで行う形で予算取りとか件数をさせていただいているところでございます。

●C委員 当初の話を思い出しましたがけれども、高齢者枠が終わりましたから、この予算は次の一般住宅に回せるわけでしょう。だからといって、同じような比率でという格好になるのか。高齢者枠は優先枠で終わってしまったけれども、この枠というのはもう使えないということなのですか。

●（公財）新千歳空港周辺環境整備財団（事務局長） 一応、高齢者優先枠ということで令和2年度から3年間という形で先んじてやりましたけれども、優先枠がなくなったからといって予算がなくなるというわけではないので、一般枠のほうで工事をさせていただく

ことになります。

●C委員 どっちにしても予算の範囲内でしかできないということなのだね。簡単に言う
とね。

●(公財)新千歳空港周辺環境整備財団(事務局長) 財団といたしましては、与えられ
た財源の中でまずやるという計画を立てると。そして、執行している段階でもし足りなく
なれば、また道のほうに予算の要求、補正みたいなものをご相談させていただくという流
れになっています。

●C委員 だから、あなたのところは予算をそっちのほうに請求するのだよね。そうでし
ょう。だから、最初から要望があっても全部できないということだよ。例えば、15件
ぐらいあったとしてもね。

事前に調査するから予算は上げられるのだよな、希望者の。これも千歳と並行するから、
予算上、それはなかなか回せられないということになる。

●(公財)新千歳空港周辺環境整備財団(事務局長) あとは、予算の相対的な大きさで
すね。

●C委員 それは、そっちのほうで決めることなんだよな。増やすとか減らすとかとい
うのはね。そうでしょう。だから、財団で要望すれば、上のほうで枠が広がるということ
になる。

●(公財)新千歳空港周辺環境整備財団(事務局長) システムというか、考え方はそう
です。

●C委員 そういうことでしょうか。そうすれば、もう少し増えるということだ。でも、上
のほうではそれを拒否されると。簡単に言うと、あなたは、与えられたものだけでしかや
っていないという格好で、住民に向かないで道に顔を向いてやっているという格好になる
のだな。

●北海道(新千歳空港周辺対策担当課長)

実は、ここ最近の予算の執行状況といたしまして、予算の繰越しが非常に多くなって
いたという状況でございます。

どうしても、繰越予算が多くなりますと、実際にはここ最近、毎年多額の繰越予算を抱
えている状況になっておりまして、言葉は悪いですが、ある程度そちらのほうを毎年度執
行していくといった形でやっていかないと、なかなか追加での予算を求めていくことは非
常に苦しいといったような背景はございます。

そういった状況の中で、現状といたしましては、できる限りの事業、工事件数、実際問
題としては工事事業者さんの問題ですとか設計事業者さんの問題等々がございまして、現
状といたしましては、今の数字がかなり上限に近い。上限とは言い切れませんが、
上限にかなり近いような状況になっておりまして、今後、設計事業者なり工事事業者さん
のほうの数がさらに確保できるようになれば、工事のほうももう少し進められるようにな
るのかなとは思っております。

ただ、現状として、まだそこまでたどり着いていないというふうなところもございます。とは言いつつも、工事のほうが少し遅れているというふうに地域のほうからもご指摘いただいているところもございますので、できる限りやれるように我々のほうも努力していきたい、頑張っていきたいというふうに思っております。

●C委員 今の繰越予算というのを説明していただいたら、私からは終わります。

●北海道（新千歳空港周辺対策担当課長） 繰越予算につきましては、当該年度の予算の部分のうち、事情により今年度できなかった部分の予算につきましては、翌年度に予算を繰越して、翌年度に予算を使えるようにして、工事を行っていくといった形になっております。

ここ最近の傾向といたしましては、コロナの関係がございまして、なかなかこういうふうな形で、本日の会議のように面と向かってお話をさせていただけない期間が非常に長かったといった背景も実はあり、どうしても繰越せざるを得なかった。工事がやれる段階までコロナが少し落ち着いた頃になったとしても、冬場にかかってしまったという形になると、地域の皆様のご都合もあり、どうしても翌年に繰越せざるを得ないということもありましたものですから、翌年度に事業を実施するというものに関しましては、繰越予算という形で予算組みをして、新年度当初の段階から工事ができるようにしているところでございます。

●苫小牧市（総合政策部参与） それでは、ほかにご質問はございますでしょうか。

よろしいでしょうか。

（「なし」と発言する者あり）

●苫小牧市（総合政策部参与） それでは、続きまして、（４）「地域振興対策の進捗状況等について」を議題といたします。

北海道から説明をいたします。

●北海道（新千歳空港周辺対策担当課長） 引き続きまして、（４）の「地域振興対策の進捗状況等」につきまして、資料の８ページになってございます。資料番号では４になってございます。こちらのほうをご覧いただきたいと思っております。

地域振興対策の進捗状況ということでございますが、既に事業が終了いたしまして、皆様方のご承知の部分もあろうかと存じますが、各地区の状況につきまして、事業の概要等に基づいて、改めて順に説明をさせていただきたいと思っております。

まず、一番上の植苗地区についてでございますが、公営・道営住宅の整備についてでございます。

植苗地区の星ヶ丘団地内に道営住宅を整備、建設するというものとなってございまして、既に第３期までの整備が終了しているところとなっております。

本年７月１日現在におけます入居状況についてでございますけれども、資料のほうにも記載させていただいております。整備済み戸数２３戸のうち、２１戸が既に入居をいただいております。空室になっている２戸につきましては、既に入居に向けた追加募集、抽

選を終えておりまして、ちょうど今月の下旬に入居する予定となっているところでございます。

なお、この資料を作成した以降に、この工事の2期目のところでございますが、2期目の8戸のうち、現在、1個が追加で空室になっている状況が先日判明したところでございまして、これにつきまして確認をしましたところ、9月に追加で入居募集を行うということになっております。現在までのところ、9月に抽選を行って11月に入居という運びとなっているところでございます。

それから、4期目につきましては、資料のほうにもございますが、2棟6戸整備することとしております。

内容につきましては、2月の協議会の際にも報告させていただいておりますとおり、3LDK2戸、2LDK4戸というふうになっております。

工事につきましては、先ほど我々も見てまいりましたけれども、予定どおり5月から着工しておりまして、順調に工事のほうは進んでいるのかなというように考えております。来年2月の完成、3月入居のスケジュールにつきましては、現在までのところ特に変更はないと聞いているところでございます。

それから、住宅の整備と併せまして、今年の秋以降を目途に4期目の入居者募集を行っていくことを予定しておりまして、現在、内部での調整を進めているところでございます。

時期等が決まりましたら、改めてご報告、お知らせをさせていただきたいと思っております。

それから、その次の道の駅の関連施設の整備についてでございますが、平成31年3月に道の駅ウトナイ湖の展望デッキについて供用開始済みというふうになっております。

冷房機器等の設置につきましては、令和4年度までに65件の実施済み、それから、令和5年度については、現時点では9戸の実施見込みというふうになっているところでございます。

次に、住宅建設が可能となる区域の拡大の検討につきましては、現在、道営住宅の整備中でございます星ヶ丘地区につきましての地区計画が既に策定されておりまして、平成28年11月、苫小牧市のほうで告示済みといったような運びとなっているところでございます。

それから、沼ノ端地区についてでございますが、複合施設の整備につきましては、沼ノ端交流センターとして平成30年10月に、それから、その下にございます文化交流施設の整備につきましては、苫小牧市の東開文化交流サロンという形で、昨年の11月にオープニングセレモニーを行いまして、12月供用開始という形となっているところでございます。

最後になりますが、勇払地区についてでございます。総合福祉会館の整備ということで、勇払総合福祉会館を平成29年12月に供用開始済みといったような運びとなっているところでございます。

「地域振興対策の進捗状況等」の説明につきましては、以上でございます。

●苫小牧市（総合政策部参与） それでは、ただいまの説明につきまして、ご意見、ご質問等はございますでしょうか。

よろしいでしょうか。

（「なし」と発言する者あり）

●苫小牧市（総合政策部参与） それでは、（５）「新千歳空港周辺地域振興基金について」を議題といたします。

北海道から説明をお願いいたします。

●北海道（新千歳空港周辺対策担当課長） 最後の議題になります。もう少しおつき合いをいただきたいと存じます。

議題の五つ目、（５）の「新千歳空港周辺地域振興基金」につきまして、資料の９ページ目、資料５に基づいて説明をさせていただきたいと思っております。

１の「基金の概要」についてでございますが、造成目標額３０億円に対しまして、令和４年度末の造成済みといたしましては１９億５，９７０万円となっているところでございます。

平成２７年の３０枠合意を契機といたしまして、道内で事業活動をされている企業などを中心に基金造成への協力要請を行ってきたところ、これまで１７社から１億１，７５０万円の寄附の表明をいただいております、これにつきましては、昨年度までに全て納入済みということとなっております。

寄附をいただいた主な企業につきましては、下のほうに記載させていただいているとおりでございます。

次に、２の「基金造成に向けた取組」についてでございます。

新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響によりまして、昨年２月にも説明をさせていただきましたが、令和４年度まで、企業への個別要請というのは差し控えており、中断していたところでございます。

本年５月になりまして、新型コロナが５類に移行したということから、最近ちょっとコロナが流行しているというような状況もございますが、感染状況、それから、社会情勢を考慮の上、経済界等に要請先などを相談して、今年度、また、寄附要請活動のほうを再開してまいりたいというふうに考えているところでございます。

最後になりますけれども、基金の造成目標額の未達成部分に関しましては、基金運用益見合い分ということで、道といたしまして１．５％の金利見合いといったものを財団に補助した上で、基金運用益と合わせて財団から地域の町内会のほうへ交付とされております。

なお、令和５年度につきましては、既に地域のほうに交付されているというふうに聞いていることを申し添えまして、地域振興基金に関する説明を終了させていただきたいと思っております。

以上でございます。

●苫小牧市（総合政策部参与） ただいまの説明につきまして、ご意見、ご質問等はござ

いますでしょうか。

よろしいでしょうか。

(「なし」と発言する者あり)

●苦小牧市(総合政策部参与) それでは、最後に(6)「その他」を議題といたします。

北海道から何かございますでしょうか。

●北海道(新千歳空港周辺対策担当課長) 特にありません。

●苦小牧市(総合政策部参与) それでは、本日の議題は全て終了となりますが、委員の皆様からほかに何かご質問はございますでしょうか。

D委員、お願いします。

●D委員 2つほど申し上げたいと思います。

まず1つは、北海道エアポートさんが来られていますので、(1)で質問すればよかったのですが、今、空港の裏のほうに工事車両がいろいろ入っているのですが、ちまたでは、沈砂池を掘っているのではないかと言う人もいれば、空港周辺の工事で我々に発表できるものがあるのであれば教えていただければと思います。空港の近況状況を1つ。

もう1つは、これは苦小牧市さんにお問い合わせです。お問い合わせというか、こういうふうになった経緯で、何回も言っているのですが、何かというと、土地利用計画です。

20年が終わってから、1年3か月以上もやらないで、今、急に動き出してこられて、次に何々をやれとか、何々をしてくださいと言われるけれども、どうなっているのかなと思っているのです。

それで、20年前の中に、非常に地元が迷惑している案件があるのですよ。カヌーポート、カヌー問題なのです。これは、特にいらっしゃる方々は分かっていると思うけれども、何度も陳情したり言っても、やれない。それを整備することができない。

なぜかといえば、我々は新植苗橋までカヌーポートもつくっていますし、認めているのです。それから下のウトナイ湖までなんていうのは認めていないですよ。環境も破壊しているし、そういう秩序も守らない人たちがやっている。

つい2、3日前の道新に、アウトドアブームの火つけ役として、そこのキャンプテントのところでカヌーも含めたアウトドアがすごく絶好調だと言っていて、すごく混んでいるのだそうですよ。これも新植苗橋のところから下にあるのです。これを市は黙認しているのかなと思っているのです。だから、どういう考えでこういうことをやっているのか、市の皆さんにお聞きしたいのです。

以上です。

●苦小牧市(総合政策部参与) それではまず、北海道エアポートさんからお願いします。

●北海道エアポート株式会社(地域共生担当次長) ご質問をありがとうございます。

今、D委員からご質問のありました工事の件につきまして、概略をご説明申し上げますと、現在、国の事業といたしまして、本年度より2か年で調整池の造成工事を進めております。これは、空港敷地内に新たに2か所設ける計画でございまして、過去5回ほど、皆

さんご存じのとおり、越流をした実績がございます。平成23年度から平成30年度までにかけて5回ほど越流をした実績がございます。これを改善するという意味をもちまして、2か所、新しく空港の南東側に設けまして、まず、今年度に池を2つ造る計画で、今、工事を進めているところでございます。

また、平成6年度、来年度につきましては、既設の調整池をさらに深く掘りまして水をためる容量を増やすといった工事も実施する計画でございます。これも同じく国の事業として実施する計画でございます。

従いまして、空港の南東側で何か工事をやっているなどご覧になられたと思いますが、今まさにその工事が始まったところでございますので、お知りおきいただければと思います。

なお、越流対策につきましては、過去5回ほど越流しておりますので、それが改善されるものというふうに弊社は認識しているところでございます。

どうかご協力のほどをよろしくお願いいたします。

以上でございます。

●苦小牧市（総合政策部参与） それでは、市のほうから、計画の進め方、カヌーの関係の2点ご質問についてお願いします。

●苦小牧市（空港政策課長） 私のほうからお答えさせていただきます。

まず、土地利用計画でございますけれども、以前、この協議会でも、51回だったと思いますが、過去の経緯や今後の方向性等々につきまして私どもから皆様にご説明した経緯がございます。

その後、植苗・美沢エアカーゴ対策委員会でも、今までの検証結果ということでご説明をさせていただいたところでございまして、その際、様々なご意見、ご要望等々を承っております。

そんな中、コロナ禍もあり、なかなか皆様との協議が進まないといったところもございまして、想定していたスケジュールより大幅に遅れてしまっております。これにつきましては、大変申し訳なく思っております。

市といたしましては、今年度中の計画の完成に向けまして鋭意作業を進めているところでございまして、次の協議会でご報告できるように、植苗・美沢エアカーゴ対策委員会で、地域の皆様にご足労をいただきますが、市としては今年度中の完成に向けて、鋭意努力してまいりたいというふうに考えておりますので、よろしくお願いいたしますと思います。

最後に、カヌーの件がございました。カヌーの件につきましても、まちかどミーティング等で地域の方々から、漁業への心配、野火の心配、野鳥に対する問題など、様々ご指摘をいただいているところでございまして、市としてもプロジェクトチームをつくって対応しているところでございます。

本年6月には、カヌー業者の社長と副市長が直接面会をして、市のほうから新植苗橋から下のカヌー利用はしないでくださいということをお願いしたところでございますが、現

在、団体客の下流域の利用というのは行っていないというふうな話でしたが、一部、個人客の営業というものを行っておりまして、全面解決に至らず、こちらは大変申し訳なく思っております。

法的な部分、規制の中で、確かに難しい部分があるということは事実でございますが、市としましては、地元の総意である下流域でのカヌー使用を行えないようにということにつきましては、引き続きカヌー業者と協議を重ねていきたいと思っておりますし、河川管理者である北海道とも連携しながら問題解決、課題解決に向けて粘り強く対応してまいりたいというふうに思っておりますので、よろしく願いいたします。

以上でございます。

●苦小牧市（総合政策部参与） 今、D委員からお話がありました、新聞に出ていたグランピングの関係については、現時点では情報を持っていないので、担当部署にも確認を取ります。新聞ではカヌーを利用しているみたいな書き方もしておりますので、どういう利用をしているのかということは確認を取らせていただきたいと思っております。

●苦小牧市（副市長） カヌーの関係については、私を含めて関係部署で、今、D委員がおっしゃっているF社の社長とお会いして、話をさせていただきました。

私からも、地域の方々が言っているように、新植苗橋から下流には何とか行かない方法で営業ができないのかという話もさせていただきましたが、私どもが一番弱い立場というのは、やはり、河川法に則ると、それを規制できる立場にないというところが1つあります。それから、F社も自然を活かした観光業をやっていますが、あそこから下流に行くというその観光業を規制する立場にないのも確かであります。

そういった中で、私どもは、もう何年も地域の方々から、新植苗橋より下に行かないよという話の中で、私たちも地域に寄り添った対応を何とかできないかというところで交渉を重ねてきたところですが、やはり法的な部分がネックになっているところがあります。

私たち行政としては、最終的に何を考えるかといいますと、訴訟問題になったときに勝てるのかどうかというところを考えた上で対応を図らせていただいたときに、顧問弁護士等とも相談しているわけですけれども、なかなかいかんともしがたい部分があるという状況の中ではあります。

私も粘り強く、これからも会社側とは、社長ともいろいろと話ができた部分がございますので、地域の意見に寄り添って、粘り強く交渉をさせていただきたいというふうに考えております。

理解をしてくれといってもなかなか難しい部分があるかと思いますが、もう少しお時間をいただきたいと思いますというふうに考えておりますので、ご理解をいただきたいと思います。

●苦小牧市（総合政策部参与） E委員、お願いします。

●E委員 2、3日前だと思うのですがけれども、そのキャンプ場から船が一艘流れているのです。そして、その船を探したのですがけれども、ウトナイまで出ても見つかっていな

いんですよ。人が乗っているかどうかなのかということも分からないのですよね。探しに行った人たちは、船も見つからないし、ウトナイに出たら海に出てしまうのですよね、流れが。だから、危険なことは危険であって、子どもが張り切って乗って落ちたこともあるのですよ。それがまだ見つかっていないから、ちょっと心配だと思うのですよね。

そういう話を聞きましたか。

聞いていないですか。

集落の人が出ているのですよ、探しに。だけど、ボートも見つからなかったし、人が乗っているかどうかなのかも分からないということなの。

だから、やっぱり、きちっとした法律をつくって、そこで遊ぶのもいいかもしれないけれども、子どもだけで乗っていてひっくり返ったら、死にますよ。

●苦小牧市（総合政策部参与） その関係は、私たちは情報を持っていないので、しっかり確認をさせてもらって、ご連絡させてください。

●E委員 いや、連絡してもらわなくていいけれども、ウトナイまで出てしまったら大変なことになるよ。

●苦小牧市（総合政策部参与） でも、下に行ったかどうか分からないのですよね。

●E委員 だから、船が一艘ないということ。

●苦小牧市（総合政策部参与） そこも、少し確認させてください。

●E委員 してください。

●苦小牧市（総合政策部参与） ほかによろしいでしょうか。

D委員、お願いします。

●D委員 最初の議題で、エアポートさんにご質問です。

この会議ではないのですが、国土交通省が苦小牧の騒音対策協議会に来て説明したときに、今の計画は示されていました。だけれども、いつ予算がつくか分からないので、予算がつき次第、実行したいと思いますという回答をしていたのは事実です。それは、デザインの問題で僕らが質問しているときに言ってくれた回答です。オーバーフローもしたというのは国土交通省の皆さんも認めていまして、ゲリラ雷雨であそこからあふれましたということも認めていました。そのために、今の言われた計画を今後やりますということも言っていたのですけれども、こんなに早くやっていただいているとは我々も知らない中だったんです。早期にやっていただいたので、大変ありがたいのだけれども、我々地域住民としても、国が大変だということでもすぐに着工していただいたのだなという認識なのです。だから、その後、また旧来の調整池を深く掘るということですから、そこら辺も協力してくれているのかなと思っているのですけれども、今後ともよろしくお願ひしたいと思ひます。

ただ、副市長さんには申し訳ないけれども、このスピードの解決、我々は民事で裁判なんかやれなんて思っていないのですよ。勝てませんよ。民事でやったって、勝てないのだ、これは。だけれども、やっぱり地域住民は困っているのですよ。困っていることを解決で

きない苦小牧市は随分力がないなと思って僕はがっかりしているのですよ。

土地利用計画も、それを言うのは分かるけれども、こんなコロナ禍だか何だかって答弁をしたって僕らには通用しないね、これは。やることをやってからそういう答弁をしてほしいのですよ。

カヌー業者の社長は金儲けだから商売でやっている。それで、ウトナイ湖までは絶対行かないと言っていない、個人は行くと言っている、それは個人だか団体だかは皆さんがチェックしていなかったら曖昧ですよ。みんな、日本野鳥の会でも何でも、困ってはいるのですよ。

ここをラムサール条約湿地にしたのはこういうことだけれども、あまり破壊されたらラムサール条約湿地からも外されてしまうのではないかと僕は心配しているのですよ。やっぱり、自然を守っているのは人間ですから、我々地域は、美々川でも自然が育ち始め、たくさん何十年もやってきた連中がみんないますからね。ここをほったらかしにしておいて自然なんか成り立ちませんよ。

もう少し前向きに、このF社に強く言ってほしいのですよ。それは裁判をやれなんて僕らは思っていないのですよ。そうじゃないけれども、ルールを守らない人を何とか元どおりにしてほしい。

我々はこのカヌーポートを認めたときに条件をちゃんと出しているのですよ。向こうに上からの乗り場があるのですけれども、2か所ね、そこから最終地点は新植苗橋までです。これも土地利用計画の20年の中にあつたからつくつたという答弁をした人がいるのだけれども、地域がぜひつくってくださいと言った覚えは、みんなに言ったのかと聞いてみて、そういう人はゼロとは言わないが、そういう要望はなかったはずですよ。

だから、我々が困って、市長が来るミーティングでも何回も言ったかもしれませんが、いまだ解決していないということだけ頭に置いて帰ってほしいなと思います。

以上です。

●苦小牧市（副市長） 確かに、何年もの間、解決できない部分というのは、私も申し訳なく思っております。今、D委員の思いというものも改めてお聞きしましたので、私のできる範囲で、再度、これからも交渉は続けていきたいというふうに考えております。

●苦小牧市（総合政策部参与） ほかにございますでしょうか。

B委員、お願いします。

●B委員 今の関連で言いますけれども、発足当時は御前水の道道のあそこからスタートして、植苗の新しい美々橋ということで発足したものを、今、副市長さんの言うような話は、我々は、そんな生ぬるいものであれば法治国家ではないと思っています。

なぜ、スタートしたときは、あそこにスタート地点をつくって、植苗の新しい橋までと決めて、公園までつくって、あそこを上がる場所にしたのに、下まで許すなんて、そんなことであつたら、鳥の憩いの場所は何もなくなっているでしょう、かわいそうに。

鳥は、三々五々で、春先になったら10羽ぐらい連れた鳥のつがいが何ぼも横断したも

のですよ。草刈りしていると、藻狩りしているとね。今はそんな光景は一つも見られなくなりました。

少し苫小牧の役所の人方も、植苗の美沢川を、先ほどのラムサールに関わった当時の助役さんとの話合いも、私は最後の最後につけて差し上げたのだが、やっぱり鳥の憩いの場所を失うような行政では駄目だと思うね。戦時中でも伝書鳩で平和をつないだものだ。もうちょっと鳥を大事にするような行政になってほしい。

それから、さきに助役さんと副市長さんと約束したあの話だけはちゃんと持ってきてよ。まだ終わっていないよ。分かるでしょう。さっきの一番初めのね。何も話を持ってこないで、あんなやり方は駄目だ。俺はそう思う。

●苫小牧市（総合政策部参与） 協議会の進め方ですね。最初の進め方のところですね。

●B委員 一番初めの。

●苫小牧市（総合政策部参与） そこもしっかり対応させてもらいます。

●B委員 あれは、空港政策課長が我々にあれだけ言われたやつを守らないというのは駄目だと思うな。それがための会議だよ。気をつけて。

●苫小牧市（総合政策部参与） B委員のご指摘をいただきましたので、しっかり努力してまいりたいと考えております。

ほかにございますでしょうか。

よろしいでしょうか。

（「なし」と発言する者あり）

●苫小牧市（総合政策部参与） それでは、ないようでございますので、協議会の閉会に当たりまして、交通企画監からご挨拶を申し上げます。

●北海道（交通企画監） 本日は、各委員の皆様から忌憚のない意見をいただきました。多数のご意見をありがとうございました。

本日はいただいたご意見の中で、一部調査する事案もございますので、お時間をいただきたいということをご了承いただければと思います。

また、今後の住宅の防音対策などにつきましては、関係者としっかり連携しながら、皆様の暮らしの安心のためにしっかり対応してまいりますので、どうぞご了承いただければと思います。

道としては、今後も、空港と周辺対策、地域の活性化に向けまして皆様のご理解とご協力をいただきたいと思いますので、ぜひ今後ともどうぞよろしく申し上げます。

本日は、どうもありがとうございました。

●苫小牧市（総合政策部参与） 続きまして、副市長からご挨拶を申し上げます。

●苫小牧市（副市長） 本日は、住宅防音対策や地域振興対策の進捗状況をはじめ、新千歳空港を取り巻く様々な情勢についてご協議をいただきました。

そして、先ほどありましたように、私ども事務局で不手際があったことについては、この場をお借りして改めておわびを申し上げたいと思います。

本日の協議結果を踏まえまして、北海道や財団と連携しながら、これからしっかりと進めてまいりたいというふうに考えております。

また、市に対するご指摘も多々ございました。そこにつきましても、スピード感を持ってしっかりと対処させますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

結びになりますが、委員の皆様には、これまでも大変なご負担をおかけしてきたところでございますが、引き続きのご理解とご協力を心からお願ひ申し上げまして、挨拶に代えさせていただきます。

本日は、誠にありがとうございました。

5. 閉 会

●苦小牧市（総合政策部参与） それでは、以上をもちまして、第54回新千歳空港の24時間運用に関する苦小牧市地域協議会を終了させていただきます。

本日は、誠にありがとうございました。

以 上