

第40回苫小牧市地域協議会次第

日時：平成26年2月19日(水)19時00分～
場所：植苗ファミリーセンター

1 開 会

2 あいさつ

北海道副知事 荒川 裕生
苫小牧市長 岩倉 博文

3 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

4 閉 会

<配付資料>

資料1	新千歳空港に係る民航機のWECPNLについて
資料2	新千歳空港周辺地域振興基金の取扱いについて
資料3	前回の地域協議会における意見等について
資料4-1	深夜・早朝の時間帯の離着陸回数の変更に係る協議について
" 4-2-①	必要枠数について
" 4-2-②	枠拡大の必要性及び効果について
" 4-3-①	住宅防音対策案について
" 4-3-②	住宅防音対策区域図について
" 4-3-③	住宅防音工事の内容について
" 4-3-④	住宅防音工事の実施方法について
" 4-4	地域振興対策への対応について
資料5	枠拡大に係る協議の進め方について
資料6	6枠合意事項等への対応について
資料7	民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律について

新千歳空港に係る民航機のWECPNLについて

▼ 平成24年度民航機WECPNLの状況

「新千歳空港の24時間運用に関する合意書」の確認事項に基づく、平成24年度の民航機WECPNL(民航W値)の状況は次のとおり。

区域	設置	測定局	24時間運用 対策区域	24時間 予測W	平成23年度		平成24年度		備考
					年間W値	民航W値	年間W値	民航W値	
千歳市	北海道	東郊	区域外	59	73 (366)	55 (132)	76 (365)	60 (130)	
		梅ヶ丘	75~85W	75	72 (362)	70 (130)	72 (365)	70 (130)	
		富丘	区域外	51	63 (366)	54 (132)	65 (365)	54 (130)	
		稲穂	区域外	—	72 (366)	55 (132)	76 (365)	60 (130)	
		根志越東	70~75W	70	66 (366)	62 (132)	67 (365)	64 (130)	
		旭ヶ丘	75~85W	78	74 (342)	71 (123)	72 (365)	70 (130)	
		駒里	補完(<70W)	58	55 (362)	55 (130)	58 (365)	56 (130)	
		あけぼの	準対(<70W)	69	72 (366)	53 (132)	73 (365)	57 (130)	
	弥生公園	75~85W	74	71 (366)	69 (132)	71 (365)	68 (130)	弥生局を移設(H14.2.20~)	
	千歳市	青葉丘	区域外	66	81 (366)	61 (132)	81 (365)	57 (130)	
		住吉	区域外	60	80 (365)	61 (131)	80 (365)	60 (130)	
		東雲	区域外	56	74 (366)	65 (132)	76 (365)	59 (130)	
		寿	75~85W	76	72 (366)	70 (132)	72 (365)	71 (130)	
		北斗	区域外	51	63 (366)	54 (132)	62 (365)	45 (130)	
里美		区域外	45	57 (366)	52 (132)	55 (365)	41 (130)		
駒里東		補完(<70W)	—	63 (366)	64 (132)	64 (365)	62 (130)		
根志越南	補完(<70W)	—	72 (366)	64 (132)	71 (365)	62 (130)			
苫小牧市	北海道	植苗	75~85W	74	66 (361)	67 (127)	67 (365)	67 (130)	
		ウトナイ	補完(<70W)	69	64 (365)	51 (131)	65 (365)	55 (130)	
		美沢	補完(<70W)	64	51 (366)	40 (132)	54 (365)	49 (130)	
		湖畔	70~75W	73	67 (366)	68 (132)	68 (365)	68 (130)	
		斉藤宅	補完(<70W)	66	48 (366)	44 (132)	52 (365)	49 (130)	
		植苗公園	70~75W	—	63 (366)	54 (132)	64 (365)	56 (130)	
		勇払	区域外	64	51 (366)	45 (132)	55 (365)	50 (130)	
		沼ノ端東雲	補完(<70W)	—	59 (366)	49 (132)	58 (365)	48 (130)	
		勇払東	区域外	—	51 (366)	48 (132)	56 (365)	50 (130)	
	苫小牧市	琥珀荘	70~75W	70	57 (366)	43 (132)	55 (365)	50 (130)	
		丹治沼	75~85W	78	69 (366)	69 (132)	68 (365)	69 (130)	
		沼ノ端東	準対(<70W)	68	61 (366)	61 (132)	61 (365)	61 (130)	
		沼ノ端	補完(<70W)	67	63 (366)	49 (132)	62 (365)	50 (130)	
		植苗会館	70~75W	69	57 (366)	47 (132)	54 (365)	49 (130)	

注：()内は集計対象日数

□ 民航機のWECPNL(民航W値)の算出方法について

新千歳空港周辺における航空機騒音の監視は、環境基準の評価を目的として、新千歳空港及び隣接する千歳飛行場を使用する航空機の騒音を測定することにより行っていることから、民航機の騒音だけを識別したり分離して把握することは困難である。

そのため、新千歳空港を離着陸する航空機の騒音を把握する方法として、千歳飛行場に係る自衛隊機(ジェット戦闘機)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、年間の該当日の一日毎のWECPNLの全ての値をパワー平均し、これを民航機の年間WECPNLとしている。

平成24年度の集計対象日数は年間の約36%程度となっており、両空港を離着陸する航空機の騒音データに基づいた年間WECPNLとは単純に比較できるものではないが、その該当日数からみて、ほぼ実態を反映しているものと考えられる。

□ パワー平均値について

環境基準に係る航空機騒音の評価も測定されたピークレベル及び機数から1日毎のWECPNLの値を算出し、1年間のその全ての値をパワー平均して行うこととされている。

<計算式>

$$\bar{X} = 10 \log_{10} \left(\frac{1}{n} \sum_{i=1}^n 10^{X_i/10} \right)$$

\bar{X} : パワー平均値
 X_i : 各データ値
 n : データ個数

新千歳空港周辺地域振興基金の取扱いについて

1 現状

- 新千歳空港周辺地域振興基金（以下「基金」といいます。）の目標額30億円に不足する分（基金未造成額）の運用益に相当する金額を、北海道から公益財団法人新千歳空港周辺環境整備財団（以下「財団」といいます。）に毎年度補助してきました（以下「運用益見合補助」といいます。）。

- ・ 基金未造成額 ～ 1,157,800千円
- ・ 運用益見合補助の額 ～ 17,367千円/年（＝基金未造成額×1.5%）

- 上記の運用益見合補助は、平成25年度までの取扱いであり、平成26年度以降の取扱いについて、平成25年度中に地域協議会で合意を得る必要があります。

2 平成26年度以降の基金の取扱い（北海道からの提案（協議事項））

平成26年度以降においても、当分の間、財団に対する北海道の運用益見合補助を継続します。

なお、運用益見合補助の算定利率は、現行と同様の年1.5%とします。

※ 合意内容は、別添「地域振興等対策の基金に関する覚書（案）」のとおりとし、記名押印の年月日は、当該合意のあった地域協議会の開催日とします。

《参考》10年利付国債に係る金利の動向

（単位：％）

区分	H19.3	H20.3	H21.3	H22.3	H23.3	H24.3	H25.3	H25年度						
								8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月
金利	1.7	1.4	1.3	1.4	1.3	1.0	0.6	0.8	0.8	0.8	0.6	0.6	0.6	0.6

3 基金未造成額の解消に向けた対応

目標額30億円の基金造成に向け寄附が得られるよう、経済界及び航空会社と協議を行っています。

今後、国に対し、深夜・早朝発着便の着陸料の軽減を要望するなど、枠拡大の取組みに協力が得られやすい環境の整備に努めるとともに、寄附の実施に向け、関係機関に対し強く働きかけを行います。

(別添)

地域振興等対策の基金に関する覚書（案）

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構成する北海道、苫小牧市及び地区は、平成19年3月16日に締結した「地域振興等対策の基金に関する覚書」（以下「覚書」という。）の変更について、次のとおり合意する。

記

- 1 覚書の記の「1 平成25年度までの基金の取扱い」を削り、「平成25年度までの間」を「当分の間」に改める。
- 2 覚書の記の2を削る。
- 3 覚書の別記の「財団法人」を「公益財団法人」に改め、「平成25年度までの」を削る。

この覚書を証するため、本書を5通作成し、北海道、苫小牧市及び地区が記名押印の上、各自その1通を保有するものとする。

平成 年 月 日

北海道
北海道知事 ()

苫小牧市
苫小牧市長 ()

植苗地区代表
地域協議会委員代表 ()

沼ノ端地区代表
地域協議会委員代表 ()

勇払地区代表
地域協議会委員代表 ()

<参考>

平成19年3月16日締結の「地域振興等対策の基金に関する覚書」の新旧対照表

現 行	改 正
<p style="text-align: center;">地域振興等対策の基金に関する覚書</p> <p>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構成する北海道、苫小牧市及び町内会は、新千歳空港の24時間運用に伴う周辺地域対策について、次のとおり合意する。</p> <p style="text-align: center;">記</p> <p>1 平成25年度までの基金の取扱い</p> <p>「国際エアカーゴ基地形成のための新千歳空港の24時間運用に関する合意書」の確認事項「2 第4条第1項関係」(3)の地域振興等対策の基金及び(4)の基金による助成事業については、平成18年度から平成25年度までの間、次により実施するものとする。</p> <p>○ (3)中、ただし書きについては、「ただし、目標額に不足が見込まれる場合には、北海道が、その不足額に相当する分を有利で安全かつ確実な方法で運用した場合に得られる金額を確保する。」ものとし、別記により取り扱うものとする。</p> <p>○ 上記の金額は、(4)に定める基金による助成事業を実施するための運用益とみなす。</p> <p>2 平成26年度以降の基金の取扱い</p> <p><u>北海道は、地域振興等対策の基金について、平成26年度以降においても、目標額に不足が見込まれる場合には、目標額が造成された場合と同等程度の効果が得られるよう、当該時の経済情勢等を踏まえ必要な措置を講じるものとし、その取扱いについては、平成25年度までに、苫小牧市地域協議会において協議し、結論を得るものとする。</u></p>	<p style="text-align: center;">地域振興等対策の基金に関する覚書</p> <p>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構成する北海道、苫小牧市及び町内会は、新千歳空港の24時間運用に伴う周辺地域対策について、次のとおり合意する。</p> <p style="text-align: center;">記</p> <p>「国際エアカーゴ基地形成のための新千歳空港の24時間運用に関する合意書」の確認事項「2 第4条第1項関係」(3)の地域振興等対策の基金及び(4)の基金による助成事業については、平成18年度から<u>当分の間</u>、次により実施するものとする。</p> <p>○ (3)中、ただし書きについては、「ただし、目標額に不足が見込まれる場合には、北海道が、その不足額に相当する分を有利で安全かつ確実な方法で運用した場合に得られる金額を確保する。」ものとし、別記により取り扱うものとする。</p> <p>○ 上記の金額は、(4)に定める基金による助成事業を実施するための運用益とみなす。</p> <p>(削除)</p>
<p>別記</p> <p style="text-align: center;">地域振興等対策の基金に関する取扱い</p> <p>○ 財団法人新千歳空港周辺環境整備財団(以下「財団」という。)が管理・運用している新千歳空港周辺地域振興基金(以下「基金」という。)に関し、その活用による地域振興等対策事業の安定的な実施のため、基金の目標額30億円に対して未造成となっている基金相当分(以下「未造成基金相当分」という。)の取扱いについては、次によるものとする。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 北海道が、基金の運用元本を確保するため、平成17年度まで実施してきた未造成基金相当分(現状：1,157,800千円)の財団への毎年度貸付を廃止する。 ・ 北海道は、平成18年度から平成25年度までの毎年度、未造成基金相当分の運用益に相当する金額を財団へ補助(以下「運用益見合補助金」という。)する。 <p>なお、運用益見合補助金については、北海道が、平成18年度から10年利付国債により運用したものと見なし、各年度当初における未造成基金相当分に1.5%(固定)を乗じて算出する。</p>	<p>○ 公益財団法人新千歳空港周辺環境整備財団(以下「財団」という。)が管理・運用している新千歳空港周辺地域振興基金(以下「基金」という。)に関し、その活用による地域振興等対策事業の安定的な実施のため、基金の目標額30億円に対して未造成となっている基金相当分(以下「未造成基金相当分」という。)の取扱いについては、次によるものとする。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 北海道が、基金の運用元本を確保するため、平成17年度まで実施してきた未造成基金相当分(現状：1,157,800千円)の財団への毎年度貸付を廃止する。 ・ 北海道は、平成18年度から毎年度、未造成基金相当分の運用益に相当する金額を財団へ補助(以下「運用益見合補助金」という。)する。 <p>なお、運用益見合補助金については、北海道が、平成18年度から10年利付国債により運用したものと見なし、各年度当初における未造成基金相当分に1.5%(固定)を乗じて算出する。</p>

※ 下線部が、変更箇所となります。

前回の地域協議会における意見等について

＜項目＞遅延便

○委員からの意見等

- ・ 過去2年間に発生した遅延便の便数、航空会社名、遅延理由などを説明してほしい。(苫小牧市地域協議会)

○回答

《遅延便の状況》

- ・ 平成24年度は、過去最多であった平成23年度の429便を上回り、475便の遅延便が発生しました。
- ・ 遅延理由は、「天候」によるものが半数以上を占めておりますが、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、冬期間（11月～翌3月）の天候による遅延便は、213便となっております（平成23年度における冬期間の天候による遅延便は、167便）。

【表 1 理由別遅延便発生状況】

年度		天候	機材繰り等	機材故障	航空管制等	計
H 23	JAL	53 (77%)	2 (3%)	13 (19%)	1 (1%)	69
	ANA	51 (64%)	11 (14%)	17 (21%)	1 (1%)	80
	ADO	63 (62%)	12 (12%)	16 (16%)	10 (10%)	101
	SKY	52 (30%)	55 (31%)	35 (20%)	33 (19%)	175
	その他	2 (50%)	2 (50%)	-	-	4
	計	221 (52%)	82 (19%)	81 (19%)	45 (10%)	429
H 24	JAL	74 (83%)	4 (4%)	6 (7%)	5 (6%)	89
	ANA	54 (47%)	28 (25%)	18 (16%)	14 (12%)	114
	ADO	51 (49%)	18 (17%)	16 (15%)	19 (18%)	104
	SKY	65 (48%)	41 (30%)	12 (9%)	18 (13%)	136
	その他	18 (56%)	5 (16%)	9 (28%)	-	32
	計	262 (55%)	96 (20%)	61 (13%)	56 (12%)	475

* その他は、LCC及び国際線である。

* 6 枠運航便及び緊急事態該当便を除く。

- ・ 主要航空会社4社の「機材繰り等」による理由別内訳は表2のとおりであり、平成24年度の91便の内訳は、「機材繰り」が39便、「地上ハンドリング」が16便、「運航乗務員の接続」が12便となっております。

【表 2 遅延理由のうち「機材繰り等」の内訳】

区 分	JAL		ANA		ADO		SKY		計	
	H23	H24	H23	H24	H23	H24	H23	H24	H23	H24
機材繰り	1	1	5	4	4	8	28	26	38	39
地上ハンドリング	1	1	2	8	3	2	16	5	22	16
運航乗務員の接続			2	5			3	7	5	12
空港施設の混雑			1	3	4	4	1	2	6	9
保安不具合				4	1	3			1	7
他便の乗客救済			1	3		1			1	4
搭乗取りやめ		2					2		2	2
地震による機器点検							2	1	2	1
座席交換				1						1
誘導路混雑							3		3	
計	2	4	11	28	12	18	55	41	80	91

《遅延便解消に向けた取組》

- ・ 離着陸時間の前倒しなど遅延便が多い便の運航ダイヤの見直し (JAL、SKY)
- ・ 機材のダイヤに余裕を持たせるなど機材繰りの見直し (JAL、ANA、SKY)
- ・ 予備機の導入による遅延継続の解消 (ADO)
- ・ 機内清掃の簡素化や旅客在機中の給油による出発時間の短縮 (SKY)

<項目> 航空機の安全対策

○委員からの意見等

- ・ 上空を飛行する航空機の安全対策を説明してほしい。(千歳市地域協議会)

○回答

1 航空機の安全対策

航空機の安全性を確保するため、航空法に基づき、国は、定められた基準による機体毎の検査を実施するとともに、航空会社を実施する機体整備や運航の安全性を確認するための実地検査と書類検査を実施しています。また、外国航空会社の航空機については、国際条約で認められている立ち入り検査の実施や機体と運航の安全性に関する検査を実施しています。

2 新千歳空港における安全対策

(1) 航空機の安全な誘導のための施設整備

① A滑走路のILS(航空機を滑走路へ誘導する装置)の高度化

精度が高い誘導(無線着陸援助)を可能とするため、平成24年9月にA滑走路(19R)のILSをCAT-I(着陸決心高度61m)からCAT-IIIb(着陸決心高度0m)に高度化し、より安全に航空機を誘導することができるようになりました。

② B滑走路のILSの双方向化

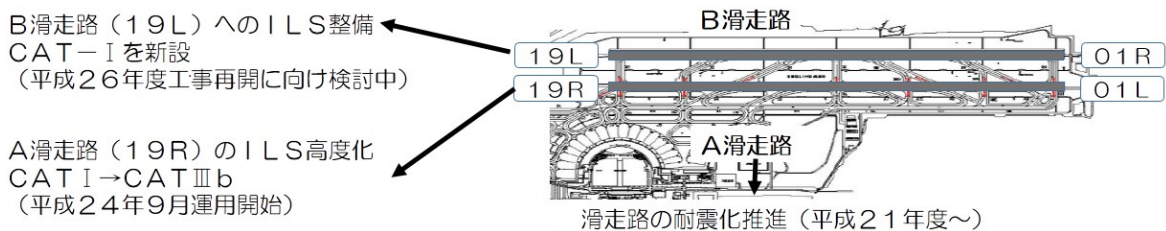
ILSが未整備のB滑走路19Lについて、ILS(CAT-I)の整備工事が中断されていますが、両方向全てのILS整備による航空機誘導の安全性の向上を図るため、現在、工事再開に向けた検討が行われております。

(2) 航法の改善

航空機が飛行方向を認知するNDB(無指向性無線標識)については、全国的に老朽化による更新を行っており、新千歳空港においては、NDBをRNAV(GPSを活用した広域航法)に変更することにより、より精度の高い航法システムによる運航が可能となりました。

(3) 新千歳空港の災害対策強化(滑走路等の耐震強化)

平成21年以降、災害時の機能維持のため、滑走路及び誘導路の耐震化が実施されています。



3 空港周辺地域の安全対策

空港及び周辺地域で、航空機の墜落等大規模な事故が発生し、又は発生が見込まれる場合、道及び市町村は早期に初動体制を確立し、関係機関と連携して被害拡大の防御、軽減を図るための対応を行います。

主 な 対 応	主 体
災害対策組織の設置、関係機関との連絡体制の確保	道、市町村
医療救護活動	空港事務所、医師会
消防活動	空港事務所、消防機関
自衛隊派遣の要請	知事、空港事務所長
消防機関、市町村、都府県、国の広域支援要請	道、市町村、消防機関

深夜・早朝の時間帯の離着陸回数の変更に係る協議について

北海道及び苫小牧市は、「国際エアカーゴ基地形成のための新千歳空港の24時間運用に関する合意書」（以下「合意書」といいます。）第2条第2項に規定する深夜・早朝の時間帯の離着陸回数の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（以下「枠拡大」といいます。）したいので、合意書第3条の規定に基づき、協議します。

記

- 1 必要枠数について
資料4-2-①のとおりです。
- 2 枠拡大の必要性及び効果について
資料4-2-②のとおりです。
- 3 住宅防音対策について
資料4-3のとおりです。
- 4 地域振興対策への対応について
資料4-4のとおりです。

《参 考》

○ 協議の根拠規程

「国際エアカーゴ基地形成のための新千歳空港の24時間運用に関する合意書」
(抜粋)

(苫小牧市：H6.4.21)

(24時間運用の実施)

第2条 新千歳空港は、平成6年6月1日から、24時間運用（従前の同空港の利用時間に加えて、0時から7時及び22時から24時の時間帯（以下「深夜・早朝の時間帯」という。）においても利用することをいう。以下同じ。）ができるものとする。

2 深夜・早朝の時間帯において、新千歳空港に離着陸できる航空機は、国際貨物便等とし、その離着陸回数は、1日当たり最大6回（3往復相当）とする。ただし、緊急着陸等、航空機の航行の安全を確保するために利着陸する場合は、この限りではない。

(離着陸回数の変更等)

第3条 前条第2項に規定する航空機の離着陸回数の増加又は運航目的の変更の必要が生じた場合には、地域協議会で協議し、合意を得るものとする。

必要枠数について

必要枠数は、空港周辺地域における環境対策の実施を前提とした上で、新千歳空港が「我が国の北の拠点空港」として、その機能を最大限発揮することを念頭に、平成22年11月に開催した地域協議会においてお示した「新千歳空港における24時間運用拡大に向けた基本方針」における「本格的な24時間運用が可能と想定される枠数」を基本としながら、航空会社の就航ニーズを踏まえるとともに、道の政策として必要となる枠数を考慮した上で決定しました。

1 本格的な24時間運用が可能と想定される枠数

「新千歳空港における24時間運用拡大に向けた基本方針」においては、本格的な24時間運用が可能となる必要枠数は、次のとおり18枠～22枠と想定しました。

項目		想定路線	枠数		内訳
旅客	国内	羽田→新千歳(深夜)	6~8	8~10	○現状運航便 4便 ○深夜時間帯の有効活用に伴うビジネスや観光における新規需要の創出 1~3便 ○国際線乗継需要1便 (羽田20時台到着の中距離国際線乗継)
		新千歳→羽田(深夜)	1		○深夜時間帯の有効活用に伴うビジネスや観光における新規需要の創出や国際線乗継需要
		成田→新千歳(深夜)	1		○国際線乗継需要 (成田19時以降到着の国際線乗継)
	国際	シンガポール・マレーシア等 ⇔ 新千歳	2~3	4~6	○来道者の大幅な拡大が見込める。 ○閑空で早朝到着便が運航されている。
		ソウル等 ⇔ 新千歳	2~3		○国の成長戦略「3,000万人」などの取組から、今後、訪日外国人の大幅な増加が見込める。
	貨物	国内	新千歳→羽田(深夜)	2	4
羽田→新千歳(深夜)			2		
国際		新千歳(深夜) ⇔ 北米・欧州	2	2	○道産品の国際競争力強化に伴い、太平洋・北回り欧州線ルート上に位置する地理的な利点を有する新千歳へ貨物便が就航
合計			18~22		

2 航空会社の就航ニーズ

直近の航空会社の就航ニーズ調査結果では、8社から24便のニーズが示され、運航形態としては、定期便が21便(7社)、臨時便が3便(2社)でした。

また、旅客便は22便で、その運航時間帯は22時から24時までが17便(旅客便の77%)、6時台は4便(同18%)となっており、貨物便は、既存の2便(1時台~2時台に運航)のみでした。

臨時便3便(2社)の運航時期については、2社とも利用客が増加する春休み、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おり、3便の運航時期が重なることから、臨時便3便をそれぞれ1枠として3枠を設定しました。

区分	現状	H22年度	H23年度	H24年度	今回調査(H25年度)			
					短期 (5年以内)	中長期 (10年以内)	計	
旅客	国内	4便(4社)	12便(4社)	13便(5社)	14便(5社)	14便(5社)	1便(1社)	19便(6社)
	国際	—	2便(1社)	4便(1社)	4便(2社)	3便(2社)	—	3便(2社)
国内貨物	2便(1社)	2便(1社)	2便(1社)	2便(1社)	—	—	—	2便(1社)
計	6便(4社)	16便(5社)	19便(6社)	20便(7社)	17便(7社)	1便(1社)	—	24便(8社)
うち臨時便	—	3便(1社)	—	—	3便(2社)	—	—	3便(2社)

上記の結果から、航空会社の就航ニーズを踏まえた必要枠数は、24枠(12往復相当)としました。

3 政策的必要枠数

将来的な航空需要の見通しや旅客便の利用者・事業所などの利用意向に基づく潜在需要、関係機関が連携した旅客及び貨物の需要喚起の取組などを踏まえ、上記1の「本格的な24時間運用が可能と想定される枠数」（以下「想定枠数」といいます。）と上記2の「航空会社の就航ニーズ」（以下「就航ニーズ」といいます。）の比較・分析を行い、道の政策として必要となる枠数を設定しました。

○ 国内旅客便に係る比較・分析結果

上記1で想定している路線（羽田、成田）及び中部、関西、仙台路線について、就航ニーズが既存航空会社及びLCCから示されており、想定枠数を満たしています。

○ 国際旅客便に係る比較・分析結果

上記1で想定しているシンガポールやマレーシアなど中距離路線、及び経済界と連携して誘致活動を進めている欧米線など長距離路線について、現時点で就航ニーズは出されていませんが、深夜・早朝時間帯を活用するメリットが大きい路線と考えられることから、4枠（2往復相当）を設定しました。

○ 国内貨物便に係る比較・分析結果

想定枠数が4便のところ、就航ニーズは2便（現行便）ですが、現運航便に係る集荷量確保が課題となっており、新たな枠数を見込む状況にはありません。

○ 国際貨物便に係る比較・分析結果

想定枠数が2便のところ、現時点で就航ニーズは出されていませんが、経済界と連携して貨物便の誘致に取り組んでおり、また、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ることから、2枠（1往復相当）を設定しました。

上記の比較・分析結果から、政策的必要枠数は、6枠（3往復相当）〔国際旅客便4枠（2往復相当）＋国際貨物便2枠（1往復相当）〕としました。

4 必要枠数の決定

上記1～3の検討結果から、必要枠数は、30枠（15往復相当）としました。

枠拡大の必要性及び効果について

1 新千歳空港のめざす姿

新千歳空港の24時間運用については、当初は国際エアカーゴ基地構想のもと進められてきましたが、その後、同構想を発展させ、これまでの「物流」を中心とした取組から「人の交流」にも重点を置き、新千歳空港を人や物が活発に交流する、我が国の北の国際航空ネットワークの拠点として整備する「国際拠点空港化」を進めていくこととし、貨物だけではなく旅客便での枠活用の弾力運用を進めてきました。

さらに、平成20年度にスタートした「新・北海道総合計画(ほっかいどう未来創造プラン)」に基づき、平成22年3月に策定した「道内空港活性化ビジョン」においては、新千歳空港については「我が国の北の拠点空港(国際拠点空港化)」をめざすこととし、国際拠点空港化のために「三つのめざす姿」を実現させることとしています。

<三つのめざす姿>

①北海道経済と人々の交流を支える航空ネットワークの実現

北海道の地域資源や新千歳空港の地理的優位性などを生かし、食や観光といった本道のリーディング産業の振興や海外への多様な展開、海外との人や物の活発な交流を支える「国際航空ネットワークの中核となる空港(国際拠点空港化)」をめざします。

②人と環境にやさしい北海道の空の玄関口

北海道の空の玄関口として、誰もが利用しやすい「利用者ニーズに応える空港」をめざします。

③地域と共生し地域の活性化を促進する拠点

空港や航空輸送の活用が見込まれる空港関連産業の集積、空港周辺地域の豊かな自然環境や観光資源の活用、地域の産業振興や観光振興などの各種プロジェクトとの連携を通して、地域の発展に貢献する「地域の活性化の拠点となる空港」をめざします。

2 新千歳空港を取り巻く状況

(1) 新千歳空港における就航状況や利用状況など

新千歳空港の路線は平成25年9月末現在で、道内が6路線(17往復/日)、道外が21路線(164往復/日)、国際線が15路線(うち運休5路線)となっており、利用者数(平成24年)は、国際線が108万人(対前年度比+28.3%)と概ね増加傾向にありますが、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見られます。

<利用者数の推移>

(単位:万人)

年	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24
国際線	52	43	52	62	75	80	79	80	95	84	108
国内線	1,832	1,802	1,708	1,725	1,764	1,753	1,686	1,574	1,580	1,493	1,638

昼間時間帯の1時間当たりの発着枠は、開港当初、28発着が目標値とされ、その後、30枠に拡大されましたが、航空会社の運航希望時間帯で発着できない状況となりました。そのため、国はIATAの発着調整基準に準拠し、新千歳空港をレベル1(非調整対象空港)からレベル2(混雑空港)に変更し、平成25年3月の夏ダイヤからは32枠に拡大しましたが、10時から15時の時間帯で容量を超える需要が航空会社から出され、8時から18時の間で発着調整が行われました。

なお、深夜・早朝時間帯に近接する7時台は12便、21時台は20便(一部の曜日は19便)が運航しています。

(2) 深夜・早朝時間帯の発着枠の状況

深夜・早朝時間帯においては、平成6年の6枠合意後、平成6年から平成7年に国際貨物便が不定期で運航されたほか、6枠の弾力化により、平成9年には国際旅客便としてKLMオランダ航空が名古屋～新千歳～アムステルダム間に就航(平成14年2月から運休)し、平成15年からは6枠すべてが利用されることとなりました(旅客便4便、貨物便2便)。

さらに、平成19年4月にギャラクシーエアラインズが国内貨物定期便2便を深夜時間帯に就航することとなりましたが、6枠がすべて使用されていたため、すでに就航していた旅客便2便の到着時間を深夜・早朝時間帯から通常の夜間の時間帯に変更することにより対応しました。この案件以降、深夜・早朝発着枠の拡大についての検討を本格化すべきとの声が内外から高まりました。

その後、平成22年の大手航空会社の経営破綻や路線縮小などから、平成22年10月には6枠での運航便が運休するなど、一部の枠が使用されない状況となりましたが、現在は、貨物集荷量が少ないとして国内貨物便2便が運休する土・日・祝日などの一部の曜日を除き、すべて使用されています。

また、平成24年からは、この国内貨物便の土・日・祝日などの運休枠を活用し、国際旅客チャーター便や国内旅客臨時便が運航されるなど、繁忙期や旅客需要の高まる時期などでの不定期便の運航に向けた取組が行われています。

(3) 深夜・早朝時間帯における航空会社の就航ニーズ

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は、平成19年調査では14便、平成21年・22年は16便、平成23年は19便、平成24年は20便との結果となっておりますが、平成25年4月から5月に行った調査では、LCC元年と言われた昨年以降の航空情勢を反映し、現在の6便(4社)の運航に加え、今後5年間の短期ニーズで17便(7社)、10年後までの中長期ニーズで1便(1社)、合わせて24便(8社)の就航ニーズがあり、昨年の調査と比較して4便(1社)の増となったほか、就航時期がほとんどの便(23便)において中長期から短期のニーズへと大幅に前倒しとなりました。

また、平成25年1月には、現在、6枠で運航している4社(JAL、ANA、SKY、ADO)のほか、未就航のLCCなど3社を含めた7社から、国及び北海道に対し、深夜・早朝時間帯発着枠の拡大を求める要望書が提出されました。

3 枠拡大の必要性

国の航空自由化(オープンスカイ)政策により、国内外の空港間の競争が激しくなっています。

このような状況に対応するため、羽田空港では、発着枠を従前の30.3万回から平成25年度末には44.7万回に拡大する予定であり、成田空港では、従前の22万回から平成26年度中に30万回に拡大するほか、平成25年3月には、空港の離着陸制限を一定の条件の基に24時まで弾力的に運用することを地元住民と合意するなど、いずれも空港機能の一層の向上が図られてきています。

一方、新千歳空港では、国による訪日外国人の増加政策(ビジット・ジャパン・キャンペーン)の推進や平成22年の国際線旅客ターミナルビルの整備などにより、国際線旅客数が平成24年に初めて100万人を突破するなど年々増加傾向を示していますが、国内線旅客数は、平成14年の1,832万人をピークに平成24年には1,638万人と200万人近く減少するなど概ね低減傾向にあり、我が国における人口減少傾向も相まって、この流れは当面続くものと考えられます。

このように、新千歳空港が「我が国の北の拠点空港」として内外の他空港との競争に打ち勝つためには、空港施設の充実といったハード面だけでなく、ソフト面での対応を行っていくことによる早急な空港機能の一層の強化が求められています。

新千歳空港を巡る以上のような航空情勢を踏まえると、深夜・早朝時間帯発着枠の拡大により次の事項に的確に対応していく必要があります。

(1) ローコストキャリア(LCC)の参入

既存の航空会社が厳しい経営状況にある中で、世界的にLCC(ローコスト・キャリア(格安航空会社))が大きく成長してきており、我が国においてもすでに3社が開業し、今後更なる参入が予想されます。

LCCのビジネスモデルとしては、保有機材の徹底的な利活用を特徴としており、海外の24時間運用空港では、機材の利用効率を上げようとするLCCによる深夜・早朝時間帯における運航需要が発生しています。

一方、成田空港や新千歳空港など我が国の内陸空港では、運航時間に一定の制限(いわゆる

「カーフェュー（門限）」があることから、LCCのビジネスモデルに十分に対応できない事例が発生しており、これらに対応するためにも、枠拡大が必要です。

(2) 訪日外国人の大幅増

国の観光政策として「訪日外国人3,000万人プログラム」が推進されており、平成25年6月に決定した「日本再興戦略」では、平成25年に訪日外国旅行者1千万人を達成し、平成42年（2030年）には3千万人を超えることを目指して国際チャーター便や定期便の新たな運航が予想されており、新千歳空港においても、昨年10月、ハワイアン航空及びタイ航空が新たに就航するなど国際線の新規就航が進んでいます。

現在、全国の訪日外国人（平成24年実績837万人）の約9%（平成24年実績約75万人）が訪れていることから、将来的にも同様な比率で来道する（約270万人）と仮定した場合、東南アジア以西の国際線の新規就航が加速することが想定され、時差のある国や地域との運航に当たっては深夜・早朝便の活用が想定されることから、枠拡大を含め、これに対応できる空港機能を予め整備しておく必要があります。

(3) 羽田空港の再拡張（最終段階）

平成22年10月のD滑走路や国際線旅客ターミナルビル等の供用開始により、従前の30.3万回の発着枠が順次拡大され、現在は41万回（国内線35万回、国際線6万回）でオープンスカイを実施しています。また、最終段階の平成25年度末には44.7万回（国内線0.7万回の増、国際線3万回の増）に拡大される予定になっており、昼間時間帯に同空港に到着する国際線のうち概ね20時台、21時台に到着する便に関しては、新千歳空港への乗り継ぎ便の発生が予想されることから、新千歳空港においても、これらの便の受け皿となり得るよう枠拡大が必要です。

(4) 成田空港の機能拡張

平成22年10月までの22万回の発着枠が順次拡大され、現在は27万回でオープンスカイを実施しており、最終段階の平成26年度中には30万回（3万回の増）に拡大される予定となっています。

この最終段階では、羽田空港と同様に、成田空港に乗り入れする国際線と新千歳空港との乗継需要の発生が予想されることから、新千歳空港においても、これらの便の受け皿となり得るよう枠拡大が必要です。

(5) 航空機の多頻度小型化

航空会社は、航空機に係るコスト削減と路線の需要に合わせた使用航空機の適正化を図るため、航空機の小型化と運航の多頻度化を進めています。この多頻度小型化により、増便による利用者の利便性向上が図られています。

新千歳空港においても、航空機の小型化と発着回数の増が進んでおり、こうした動きに対応できるよう枠拡大が必要です。

＜新千歳空港における国内旅客便航空機の状況＞

区 分	主な航空機		平成20年度		平成24年度		
	機種名	座席数	発着数	構成比	発着数	構成比	
国内旅客便	大型機	B747	568	32便	13%	14便	4%
		B777	380~470	36便	14%	48便	14%
	中型機	B767	214~288	52便	21%	40便	12%
		A300					
小型機	B737 A320	50~177	122便	48%	212便	63%	
プロペラ機	SAAB340B DASH8-400	36~78	10便	4%	24便	7%	
計			252便	100%	338便	100%	

(6) 2020年(平成32年)東京オリンピックの開催

2020年夏季オリンピックの東京開催の決定を受け、首都圏の交通インフラの整備が検討されており、首都圏空港のさらなる発着枠の増枠が検討されることから、国際線就航の一層の

増による乗り継ぎ需要がさらに拡大することが想定され、その受け入れ体制を整備していく必要があります。

また、札幌ドームがサッカーの競技会場に位置付けられており、訪日外国人の来道の増加が見込まれることから、枠拡大を含め、これに対応できる空港機能を予め整備しておく必要があります。

(7) 北海道新幹線の札幌延伸

平成27年度末には、北海道新幹線が新函館駅（仮称）まで開業するとともに、平成47年度（2035年度）を目途に札幌まで延伸される予定となっています。

北海道新幹線の札幌延伸は、道内の各空港、とりわけ新千歳空港利用者の動向に多大な影響を与えることが予想され、新幹線との競合による利用者数の減少は、一定程度避けられないものと考えられます。

一方、新幹線は、24時を過ぎて運行していないことから、羽田～新千歳便と競合する時間帯は、新幹線の東京駅又は札幌駅発車時刻が概ね19時が限界（運行時間を5時間と想定）になることを踏まえ、新幹線に対する航空機の競争力確保の観点からも、競合しない深夜・早朝時間帯の枠拡大が必要です。

4 枠拡大の効果

(1) 北海道経済の活性化

道は、道内経済団体と共同で新千歳空港の深夜・早朝発着枠の拡大が道内経済へ及ぼす経済波及効果などについて委託調査を実施し、平成22年1月に公表しました。

枠拡大の効果としては、様々なものが考えられますが、この調査では、具体的な数値として把握可能であるとの観点から、

- ・ 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
- ・ 航空輸送事業者の生産活動の増加によってもたらされる経済効果
- ・ 農水産物等多様な航空貨物の深夜・早朝便利用による経済効果

の3項目について試算されています。

なお、この数値には、基礎データが不足している等の理由から国際旅客便及び国際貨物便の運航に伴う波及効果は含まれていません。

また、30便に係る参考値は、①の年間経済波及効果については委託調査と同様の算出方法により、②の千歳市及び苫小牧市の年間経済波及効果については上記の3項目の試算結果を基に、平成24年度に実施した利用者需要調査や各種統計資料など両市に関連する数値を活用し、それぞれ道（総合政策部）において試算したものです。

① 北海道経済への貢献

調査結果では、上記3項目を合計した年間経済波及効果として、30便の場合261億円（年間所得額ベース）、雇用効果として、3,915人（雇用増加数）と試算されています。

想定発着便数	6便(現状)	13便	20便	25便	30便(参考)
道外客効果	25億円(321人)	48億円(626人)	61億円(788人)	74億円(967人)	93億円(1,199人)
航空輸送事業者効果	21億円(215人)	42億円(431人)	53億円(548人)	63億円(652人)	75億円(781人)
貨物輸送効果	25億円(522人)	25億円(522人)	67億円(1,394人)	84億円(1,745人)	93億円(1,935人)
計(年間)	71億円(1,058人)	115億円(1,579人)	181億円(2,730人)	221億円(3,364人)	261億円(3,915人)

※ 経済効果（年間）は、所得額ベースで算出。（ ）は雇用増加数。

② 地域経済(千歳市・苫小牧市)への貢献

ア 年間経済波及効果

<千歳市>

①の試算を基に、千歳市における年間経済波及効果を試算した結果、30便の場合約56億円（年間所得額ベース）、雇用効果として605人（雇用増加数）と試算されます。

想定発着便数	6便(現状)	25便	30便(参考)
道外客効果	1.1億円(15人)	2.9億円(38人)	3.8億円(50人)
航空輸送事業者効果	14.7億円(152人)	44.1億円(455人)	51.8億円(538人)
貨物輸送効果	0.2億円(4人)	0.7億円(14人)	0.8億円(17人)
計(年間)	16.0億円(171人)	47.7億円(507人)	56.4億円(605人)

※ 経済効果（年間）は、所得額ベースで算出。（ ）は雇用増加数。

＜苦小牧市＞

①の試算を基に、苦小牧市における年間経済波及効果を試算した結果、30便の場合約20億円（年間所得額ベース）、雇用効果として224人（雇用増加数）と試算されます。

想定発着便数	6便(現状)	25便	30便(参考)
道外客効果	1.2億円(16人)	3.6億円(48人)	4.7億円(64人)
航空輸送事業者効果	4.4億円(45人)	11.9億円(121人)	14.4億円(148人)
貨物輸送効果	0.1億円(3人)	0.5億円(10人)	0.6億円(12人)
計(年間)	5.7億円(64人)	16.0億円(179人)	19.7億円(224人)

※ 経済効果(年間)は、所得額ベースで算出。()は雇用増加数。

イ 新千歳空港内における事業所の就業者数等の増加

新千歳空港内においては、平成24年4月1日現在、272の事業所において、6,271人が就業しており、その就業者の居住地は、全体の63.4%(3,976人)が千歳市、4.5%(285人)が苦小牧市と、2市の計では67.9%(4,261人)となっています。

また、空港ターミナルビル内の飲食店・物販店については、172店で約331億円(平成24年度)の売り上げがあり、その本店等の所在地別店舗数は、全体の18.0%(31店)が千歳市、2.3%(4店)が苦小牧市と、2市の計では20.3%(35店)となっています。

＜空港内の事業所及び就業者の状況＞

区分	事業者数	就業者数	就業者の居住地		
			うち千歳市	うち苦小牧市	うち恵庭市
計	272社	6,271人	3,976人(63.4%)	285人(4.5%)	892人(14.2%)

＜空港ターミナルビル内の飲食店・物販店の状況＞

区分	店舗数 (H25.3末)	売上額 (H24年度)	本店等の所在地別店舗数(H25.3末)		
			うち千歳市	うち苦小牧市	うち道外
計	172店	331億円	31店(18.0%)	4店(2.3%)	60店(34.9%)

深夜・早朝時間帯の発着枠拡大に伴う搭乗客の増により、営業店舗数の増や営業時間の延長による就業者数の増が期待され、上記アの試算を基に、航空輸送事業者効果による30便での就業者数の増(489人※)を空港内の事務所の就業者数(6,271人)と比較すると8%増の効果があると推計されます。

※ 航空輸送事業者効果による30便での雇用増加数686人(千歳市538人、苦小牧市148人)から、6便(現状)の雇用者数197人(千歳市152人、苦小牧市45人)を減じた数値。

ウ 空港周辺地域の開発等

新千歳空港インターチェンジの供用開始に伴い、民間事業者による空港周辺地域開発の動きが見られることから、枠拡大による新千歳空港の機能向上との相乗効果により、空港や航空輸送の活用が見込まれる空港関連産業の集積や空港周辺地域の豊かな自然環境や観光資源を活用した観光振興など、地域経済の活性化が期待されます。

③ 間接的な経済波及効果

道内ビジネス客の新たな生産所得拡大効果として、5便の深夜・早朝便が運航された場合、東京出張時における活動時間の延長により生じる増加価値一人当たり96千円(1泊2日の場合：4千円×24時間相当＝96千円)にビジネス客数(約68千人)を乗じた、年間約65億円の便益が見込まれるなど、間接的な経済波及効果が期待されます。

④ 観光振興

深夜・早朝時間帯を活用した国際旅客便就航の経済効果については、東南アジア方面からの早朝便2便が週4日運航すると仮定した場合、年間の道内への経済効果は60億円(所得ベース)、雇用効果として784人分の波及効果があるとの試算が示されています。

また、これにより北海道総合計画での数値目標達成のほか、国の「訪日外国人3,000万人プログラムの展開」の目標達成への貢献も期待されます。

＜北海道総合計画における数値目標＞

観光入れ込み客数：4,909万人（2006年度）⇒6,600万人（2017年度）

外国人来道者数：59万人（2006年度）⇒120万人（2017年度）

⑤ 物流振興

深夜・早朝便を利用した貨物輸送が可能となることで、道内産鮮食品の高速輸送による高付加価値化が図られるとともに、国際航空ネットワークの形成に伴い、食を中心とした道産ブランド品の輸出促進が図られることが期待されます。

経済効果としては、現在深夜時間帯に運航されている国内貨物定期便（羽田⇄新千歳）2便については、年間25億円の経済波及効果が発生しているものと試算されており、深夜国際貨物便の就航が実現した場合、さらなる経済効果が期待されます。

(2) 空港利用者の利便性の向上

新千歳空港を利用する旅行者が深夜・早朝便を利用することにより得られる便益の例として、

- ・札幌のビジネス客が深夜・早朝便の利用により、東京で約3時間の打ち合わせの延長が可能となる

- ・首都圏の遊園地の夜のアトラクション、音楽コンサート等の鑑賞後の帰道が可能となる

- ・金曜日の業務終了後に来道し、週末の時間を道内で最大限に活用し、週明けの月曜日の始業に間に合うような道内観光ツアーが可能となる

などの事例が挙げられます。

このことは、利用者ニーズに係る調査において、新千歳空港の深夜・早朝発着枠の拡大による利便性向上に期待する回答が多く占めたことや、新千歳空港への深夜便を利用している旅行者へのインターネット・アンケート等において、深夜・早朝便を利用したいとする回答が多数を占める結果となったことから推測されます。

＜利用者ニーズに係る各種調査結果＞

道民意識調査（平成21年度）

- ・新千歳空港の深夜・早朝発着枠の拡大により、道外からの旅行者の利便性が高まり、本道の観光振興などにつながるなどの意見が51%となるなど、利便性向上に対する効果を期待する回答が多数を占めました。

新千歳空港の24時間運用に伴う経済波及効果調査（平成22年1月）

- ・新千歳空港への深夜便を利用している旅行者へのインターネット・アンケート調査で、深夜・早朝便を利用したいとする回答が80%以上を占めました。

新千歳空港の深夜・早朝時間帯発着旅客便に係る利用者需要調査（平成24年12月）

- ・羽田空港出発の深夜便利用者の利用意向は、「利用したい」が66%、「路線や条件次第では利用したい」が32%と、合計で98%でした。
- ・新千歳空港出発の深夜便利用者の利用意向は、「利用したい」が46%、「路線や条件次第では利用したい」が44%と、合計で90%でした。

新千歳空港の深夜・早朝時間帯を活用した国際旅客チャーター便による実証運航

（平成24年8月）

- ・韓国からのツアー客の帰国便である新千歳空港発の深夜便の利用者の利用意向は、「深夜便、早朝便とも機会があれば利用したい」が84%、「深夜便のみ機会があれば利用したい」が8%と、合計で92%でした。

新千歳空港の深夜・早朝時間帯を活用した国内旅客臨時便による実証運航

（平成25年5月）

- ・羽田空港出発の深夜便利用者の利用意向は、「深夜便を利用したい」が56%、「早朝便を利用したい」と「深夜便も早朝便も利用したい」が各17%と、合計で90%でした。
- ・新千歳空港出発の深夜便利用者の利用意向は、「深夜便を利用したい」が64%、「早朝便を利用したい」が11%、「深夜便も早朝便も利用したい」が9%と、合計で84%でした。

(3) 空港の国際競争力の強化

韓国・仁川空港やシンガポール・チャンギ空港などアジア地域における主要な国際空港の大半が24時間運用となっており、また、国内では関西空港や中部空港など主要地域では海上空港が整備されたり、内陸空港である成田空港では運用時間の弾力化を行うといったように、航空会社が空港を利用しやすい環境整備に向けた空港間・地域間の競争が激しくなっています。

新千歳空港が「我が国の北の拠点空港」として今後とも発展していくためには、航空会社の就航制限の緩和が急務であり、深夜・早朝時間帯の発着枠拡大による機能強化が不可欠です。

深夜・早朝時間帯発着枠が拡大されることにより、シンガポール、マレーシアといった東南アジアを中心とした海外エアライン（特にLCC）へのPR力が向上し、ポートセールス上の有力な誘因となることが期待されます。

(4) 北海道新幹線との相乗効果

北海道新幹線の運航が想定される時間帯を考慮すると、新千歳空港の深夜・早朝時間帯を利用する運航便の利用客と新幹線の利用客との競合はないと想定されます。

したがって、例えば、北海道新幹線を利用して上京したビジネスマンや観光客が、東京で十分に用務や観光を行った後、羽田空港を深夜に出発する運航便で帰道することが可能になるなど、高速交通機関相互の利用によって利用者の利便性が高まるとともに、利用率向上の相乗効果が期待されます。

住宅防音対策案について

1 対策区域

国が定めた航空機騒音の評価指標であるLdenにより、次の前提条件により新千歳空港を離着陸する民間航空機を対象に作成した航空機騒音予測コンター調査の結果に基づき、57dB（70WECPNL相当）以上の区域を基本に、住宅防音対策を実施している他の国管理空港における考え方を踏まえ、道路などを境界として資料4-3-②のとおり対策区域を設定します。

<前提条件>

- ・ 予測年次は平成34年度とし、1日当たりの航空機の離着陸回数については、航空需要予測の結果を踏まえ、昼間便を320便、夕方便を60便と設定するとともに、深夜・早朝の運航便数を30便と設定しています。
- ・ 上記について、騒音評価の時間帯毎に路線、機材、離着陸別の運航回数を設定しています。
- ・ 航空路誌（AIP）に公示されている飛行経路を基本とし、整備が計画されている新たなILSの運用を想定した経路を設定しています。
- ・ 滑走路の使用割合は、平成20年度及び24年度の使用実績の平均を基本とし、ILSの運用を考慮して設定しています。

2 対策区域を指定する期日

対策区域を指定する期日（以下「区域指定日」という。）を別に定めることとし、区域指定日は、枠拡大に関する協議について合意が得られた後、速やかに設定します。

3 対象住宅

対策の対象住宅は、区域指定日の時点で対策区域内に所在す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します。

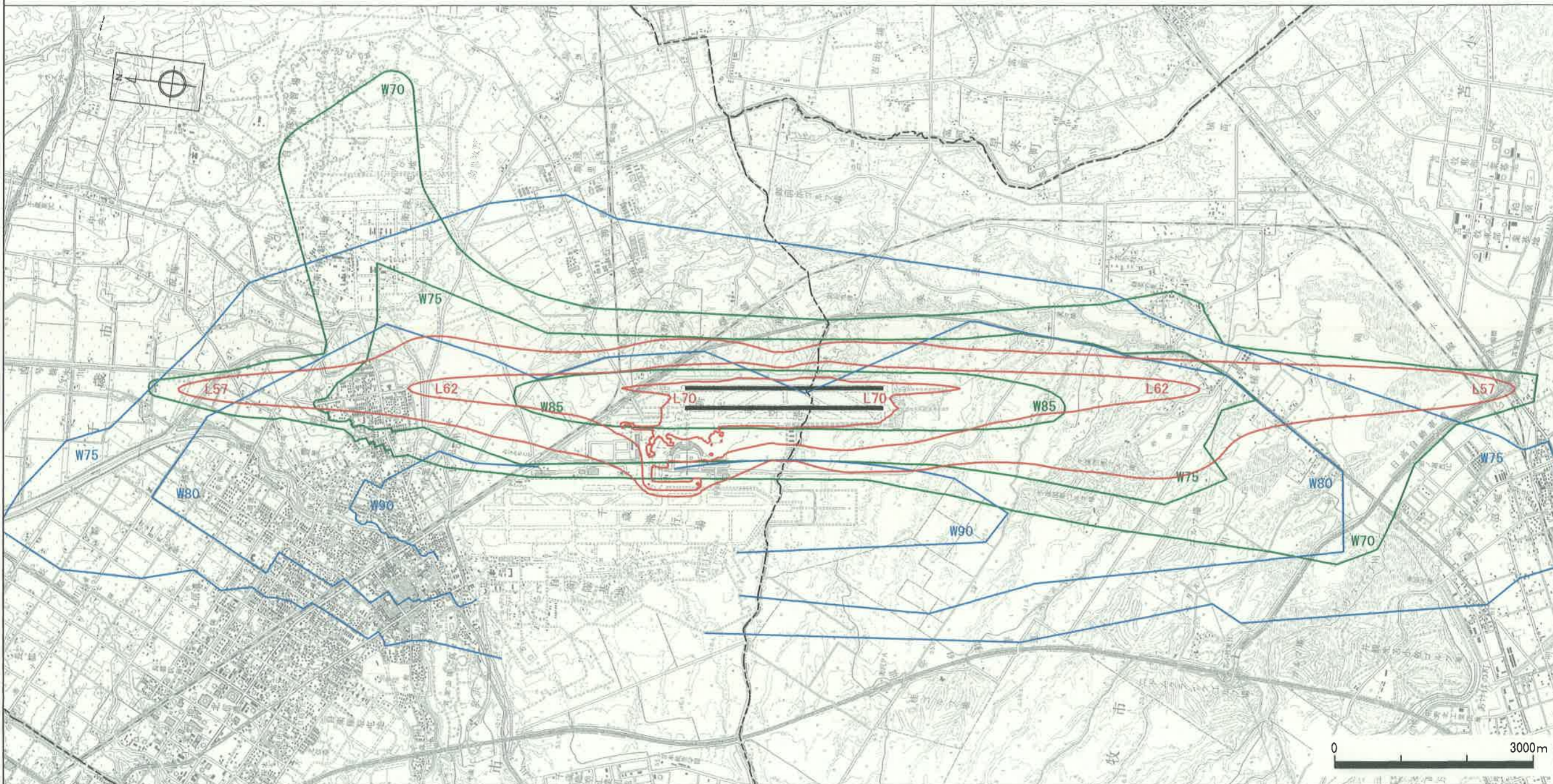
区域指定日の時点で、建築確認申請が行政機関に受理された住宅についても対象とします。

4 住宅防音工事の内容

対策の対象住宅については、当該住宅が所在する区域の騒音の程度に応じて計画遮音量を設定した上で、資料4-3-③のとおり住宅防音工事を施工することとします。

住宅防音工事の実施方法については、資料4-3-④のとおりとします。

航空機騒音予測コンター図（新千歳空港）



(LDEN)

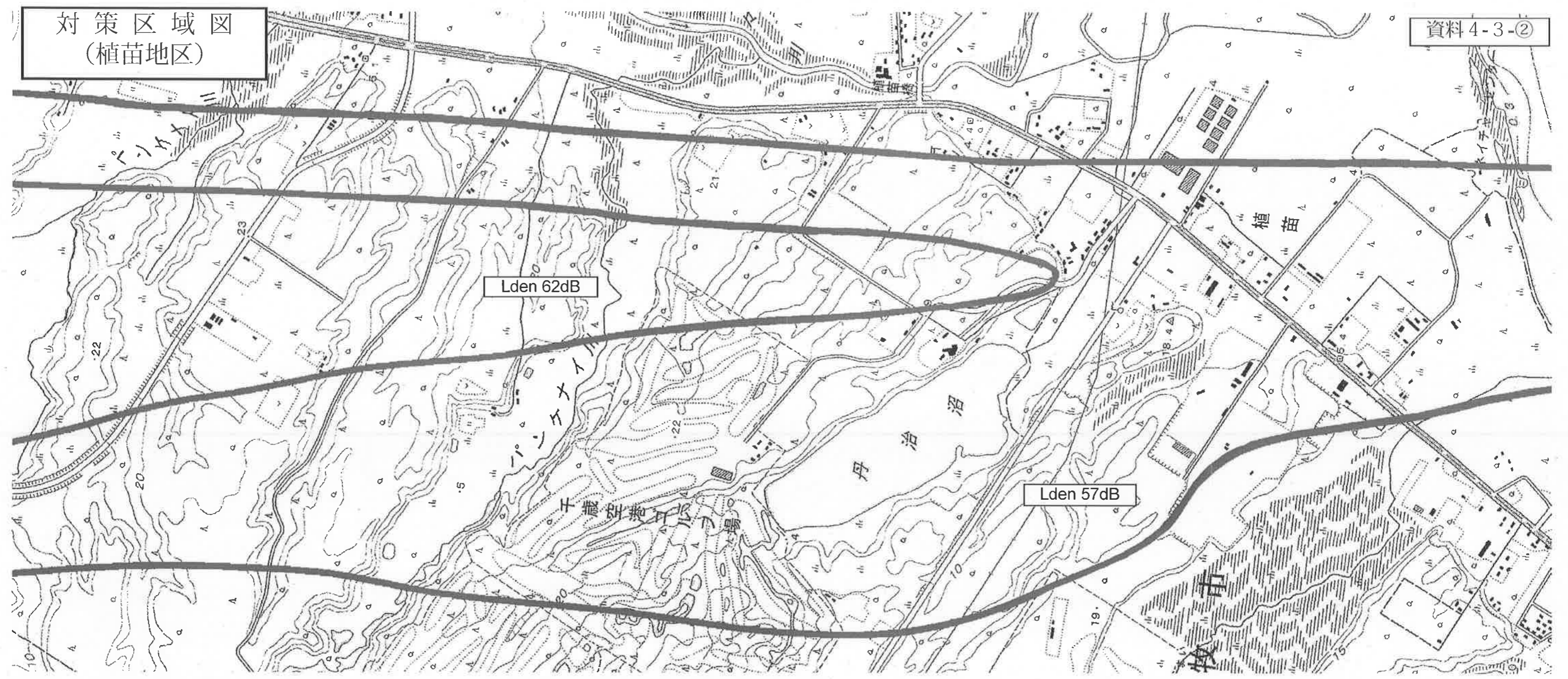
- 凡 例
- : 北海道 24時間運用対策基本区域 (外側からWECPNL70, 75, 85)
 - : 防衛省 対策区域 (外側からWECPNL75, 80, 90)
 - : 平成24年度調査 作成コンター (外側からLden57, 62, 70)
(国土交通省航空局航空機騒音予測モデルによる)

深夜・早朝時間帯 : 30 枠

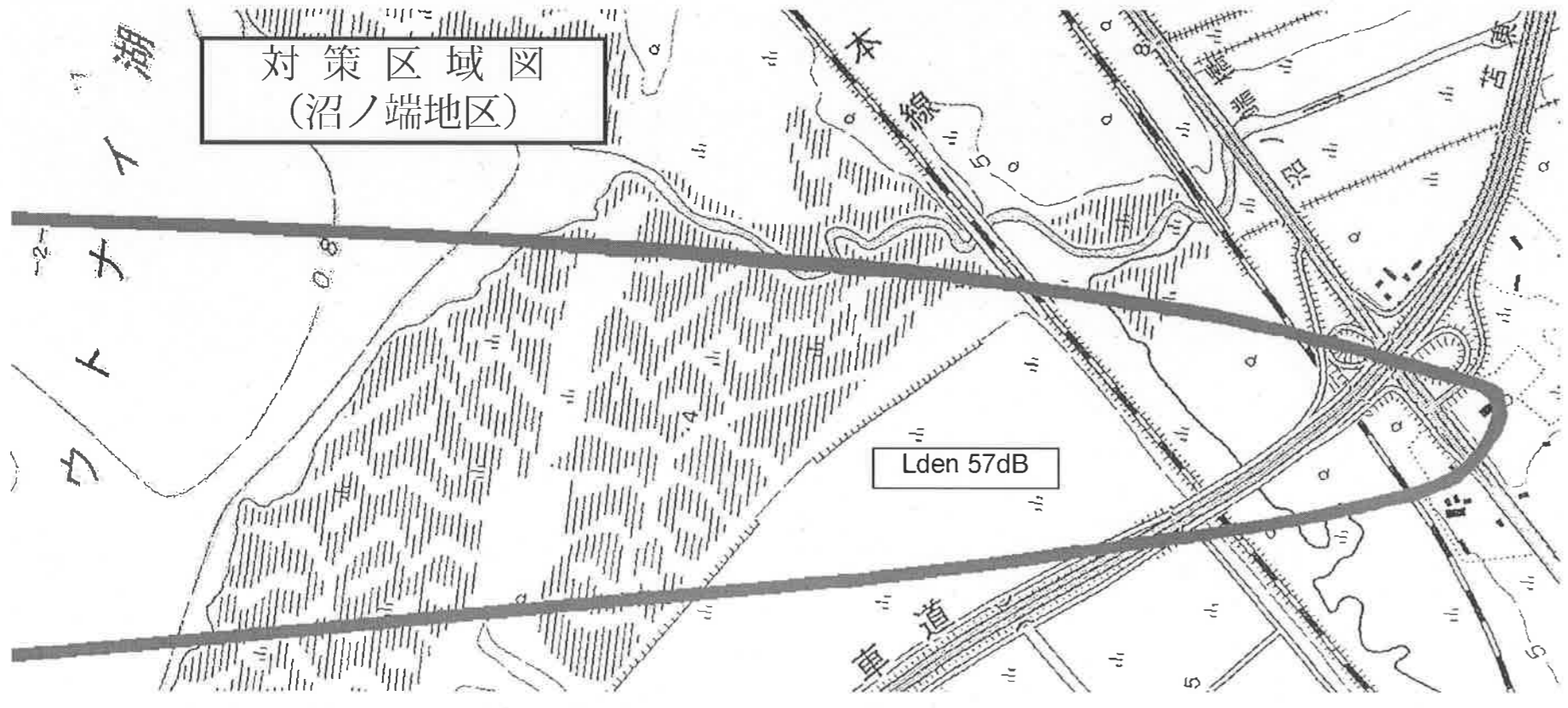
対策区域図
(苫小牧市全体)



対策区域図
(植苗地区)



対策区域図
(沼ノ端地区)



住宅防音工事の内容について

1 工事の種類

項目	対象住宅
新規住宅防音工事	・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ものとしてします。
建替住宅防音工事	・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ものとしてします。
防音建具機能復旧工事	・24時間運用対策で防音工事を実施済みの住宅としてします。

2 新規住宅防音工事の内容（建替住宅防音工事も同様）

区分		内容	
工法区分		B工法	C工法
施工対象区域		Lden 6.2 dB（75WECPNL相当）以上の区域とします。	Lden 5.7 dB（70WECPNL相当）以上 Lden 6.2 dB（75WECPNL相当）未満の区域とします。
計画遮音量（※）		2.5 dB以上とします。	2.0 dB以上とします。
対象室数		「家族数+1」の居室を対象（最大5室まで）とします。	
内	天井	原則として在来のままですが、著しく防音上有害な亀裂、隙間がある場合には、補修工事を行います。	
	壁	原則として在来のままですが、著しく防音上有害な亀裂、隙間がある場合には、補修工事を行います。	
	外部開口部	防音サッシに取り替えます。 （T-2を満足するサッシ）	防音サッシに取り替えます。 （T-1を満足するサッシ）
	床	原則として在来のままですが、著しく防音上有害な亀裂、隙間がある場合には、補修工事を行います。	
容	空調機器	24時間集中換気システムの場合を除き、有効な換気扇を設置（原則として対象室1室に1台）します。 ただし、台所を併用する居室については、換気扇のほか、レンジ扇を設置します。	
	暖房機器	灯油焚密閉式石油ストーブ（FF）が設置されている場合を除き、灯油焚密閉式石油ストーブ（FF）を設置（対象室1～2室は1室、対象室3～5室は2室）します。	
	冷房機器	冷房機器が設置されている場合を除き、冷房機器を設置（1世帯当たり1セット）します。	

※A工法の対象区域となるLden70dB以上の区域は、空港施設用地等であり、住宅は存在しないため、A工法は設定しない。

※計画遮音量は、500Hzにおける総合透過損失値を標準とします。

3 防音建具機能復旧工事の内容

区分		内容
内	外部開口部	防音工事により外部開口部に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います。

住宅防音工事の実施方法について

1 工事実施回数等

- 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対象住宅に対し、1回の工事を実施します。
- 区域指定日後に新規住宅又は防音対策実施済み住宅の建て替えを行う場合は、今回の対策で新規防音工事又は防音建具機能復旧工事の助成を受けた場合を除き、建替住宅防音工事の助成対象とし、通常の仕様での施工費と防音規格（材料）での施工費の差額を限度として助成します。

2 工事実施時期等

- 工事対象となる新規住宅や防音対策実施済み住宅は、現状において高い遮音性能を有していることから、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（7～20年程度）により工事希望時期に相当の幅があると想定されることから、各工事の対象住宅について、チェックリスト（様式例～別紙のとおり）による確認及び当該確認結果に基づく遮音性能の実測を行った上で、工事実施時期を決定します。
- 工事は、毎年度、予算の範囲内で実施します。

3 工事実施手順

(1) 工事の申請年度

新規住宅防音工事及び防音建具機能復旧工事の申請年度は、住宅建築（新規住宅の場合）又は6枠合意による防音工事の実施（防音対策実施済み住宅の場合）から20年以上経過していることを原則とします。

ただし、住宅の劣化など遮音性能の低下に係る特段の事情がある場合は、20年経過前の年度であっても申請を受け付けます。

また、建替住宅防音工事については、建て替えを行う年度に申請を受け付けます。

(2) チェックリスト及び遮音性能の実測による工事実施の決定

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及び当該確認結果に基づく遮音性能の実測を行い、遮音性能を充足していない場合は、当該年度に工事を実施します。

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当該確認結果に基づく遮音性能の実測を行い、遮音性能を充足していない場合は当該年度に工事を実施し、遮音性能を充足している場合は当該年度の5年後を目途に工事を実施します。

(3) 冷房装置の設置年度

新規住宅にあっては、防音工事申請が後年次になる場合は、申請により、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します。

(別紙)

チェックリスト (様式例)

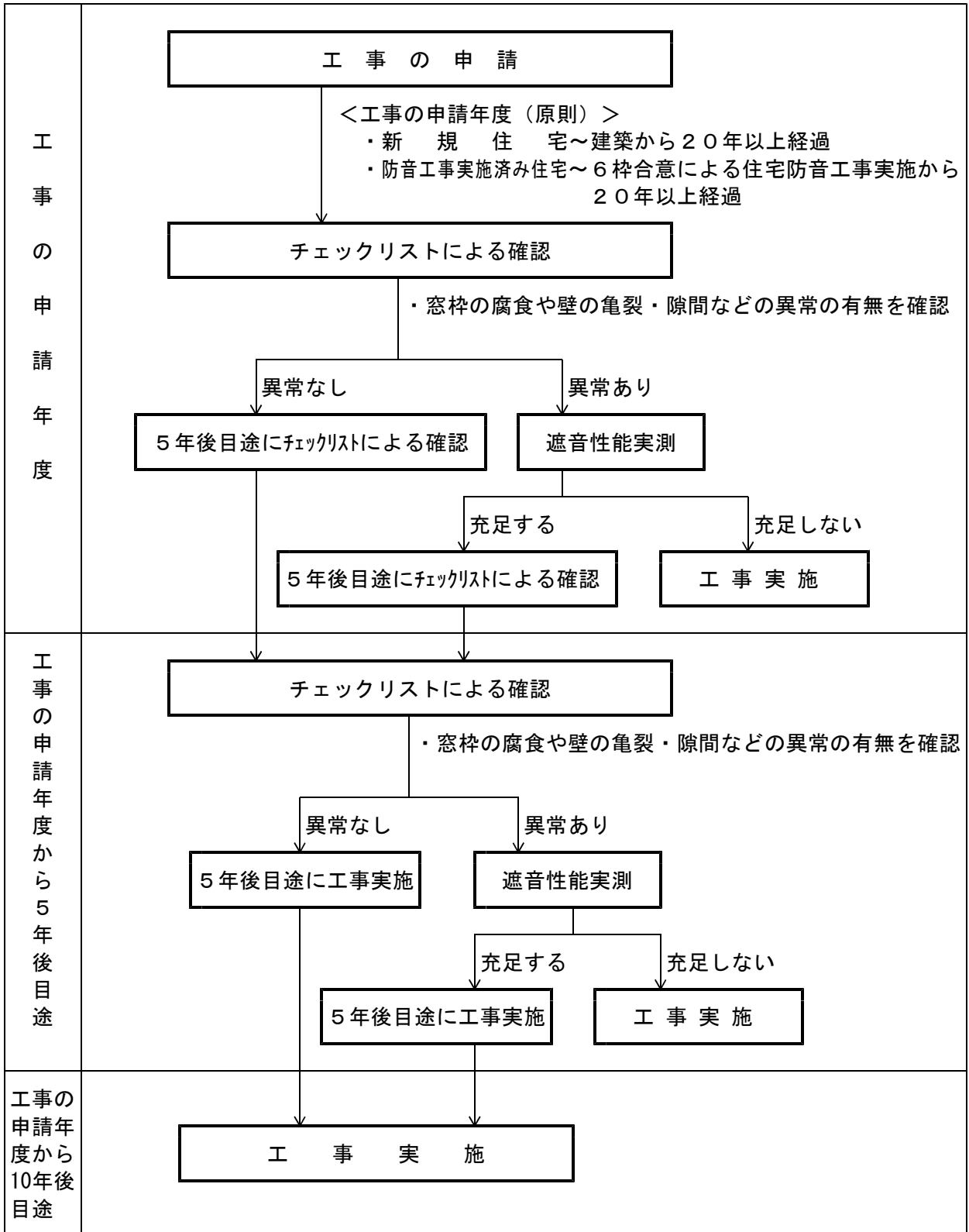
区分	点検内容	判定		
		<input type="checkbox"/> 遮音性能を充足	<input type="checkbox"/> 遮音性能を実測	
重点 チェック 項目	窓	障子などの隙間や欠損	<input type="checkbox"/> 異常なし	<input type="checkbox"/> 異常あり (状況:)
		その他の異常の有無 <i>ヘア、ゴムパッキン、鍵などの状況</i>	<input type="checkbox"/> 異常なし	<input type="checkbox"/> 異常あり (状況:)
チ ェ ッ ク 項 目	窓	窓枠の腐食	<input type="checkbox"/> 異常なし	<input type="checkbox"/> 異常あり (状況:)
		窓と外壁の間の隙間や欠損 (シーリング材の隙間や亀裂を除く)	<input type="checkbox"/> 異常なし	<input type="checkbox"/> 異常あり (状況:)
		窓の構造・ガラスの種類	<input type="checkbox"/> 樹脂サッシで複層ガラス(3-12-3の板厚以上) <input type="checkbox"/> 樹脂サッシで三層ガラス(3-12-3-12-3の板厚以上)	<input type="checkbox"/> その他 ()
	壁	亀裂・隙間等の有無	<input type="checkbox"/> 異常なし	<input type="checkbox"/> 異常あり (状況:)
		内壁の材質 (厚さは設計図書等で確認)	<input type="checkbox"/> 石こうボード (<input type="checkbox"/> 9.5mm <input type="checkbox"/> 12mm 以上)	<input type="checkbox"/> その他 (mm)
	屋根 天井	亀裂・隙間等の有無	<input type="checkbox"/> 異常なし	<input type="checkbox"/> 異常あり (状況:)
最上階の天井の材質 (厚さは設計図書等で確認)		<input type="checkbox"/> 石こうボード (<input type="checkbox"/> 9.5mm <input type="checkbox"/> 12mm 以上)	<input type="checkbox"/> その他 (mm)	
参 考 調 査 項 目	建築工法	<input type="checkbox"/> 在来 <input type="checkbox"/> ツーバイフォー <input type="checkbox"/> 鉄筋コンクリート <input type="checkbox"/> その他 ()		
	サッシの開閉方法	<input type="checkbox"/> 開き <input type="checkbox"/> 引き違い <input type="checkbox"/> その他 ()		
	サッシの材質	<input type="checkbox"/> アルミ <input type="checkbox"/> 樹脂 <input type="checkbox"/> 複合 () <input type="checkbox"/> 二重サッシ→内側(障子:) →外側(障子:)		
	外壁の材質	<input type="checkbox"/> 窯業系サイディング <input type="checkbox"/> その他 ()		
	壁の断熱工法	<input type="checkbox"/> 充填断熱 <input type="checkbox"/> 外張断熱 <input type="checkbox"/> 充填+付加断熱 <input type="checkbox"/> その他 ()		
	壁の断熱材の種類・厚さ (厚さは設計図書等で確認)	<input type="checkbox"/> グラスウール <input type="checkbox"/> XPS <input type="checkbox"/> その他 () <input type="checkbox"/> 断熱なし (断熱材の厚さ <input type="checkbox"/> 25mm <input type="checkbox"/> 50mm <input type="checkbox"/> 75mm <input type="checkbox"/> 90mm <input type="checkbox"/> 100mm <input type="checkbox"/> 140mm <input type="checkbox"/> (mm)		
	換気口	<input type="checkbox"/> 換気口あり (種類: <input type="checkbox"/> 第1種 <input type="checkbox"/> 第3種 <input type="checkbox"/> その他 ()) <input type="checkbox"/> 換気口なし		
	壁の厚さ (厚さは設計図書等で確認)	<input type="checkbox"/> 総厚(mm)		
	天井の断熱工法	<input type="checkbox"/> 天井断熱 <input type="checkbox"/> 屋根断熱		
天井の断熱材の種類・厚さ (厚さは設計図書等で確認)	<input type="checkbox"/> グラスウール <input type="checkbox"/> XPS <input type="checkbox"/> その他 (断熱材の厚さ mm)			

所有者 氏名	
建築年	年
調査日	平成 年 月 日
調査員	印
調査員	印
立会者	印

* 異常の有無の判定方法及び遮音性能の測定との関係については、別途ガイドライン等で整理。
* 鉄筋コンクリート造系は、壁、屋根・天井のチェックは不要。

工 事 実 施 手 順 の イ メ ー ジ

<新規住宅防音工事及び防音建具機能復旧工事の場合>



地域振興対策への対応について

前回の地域協議会での意見を踏まえ、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」「住宅防音対策案」について一定の理解が得られたと判断された後に行うこととします。

○前回の地域協議会での意見（要旨）

- ・ 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は検討されるべき。（千歳市地域協議会）
- ・ 枠拡大の提案に先だって、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となる。（苫小牧市地域協議会）

<地域振興対策の考え方> ～平成25年3月 地域協議会資料から抜粋～

1 基本方針

- ・ 地域のコミュニティ活動や生活基盤の整備などの手立てを講じ、空港と周辺地域との調和ある発展を推進するために、深夜・早朝時間帯に航空機騒音の影響を受ける地域に対して対策を実施する。

2 対策の基本的事項

(1) 対策区域

- ・ 平成6年4月締結の6枠合意書第3条（着陸回数等の変更等）に基づく離着陸回数の増加に係る協議であることを踏まえ、住宅防音対策を補完する地域振興対策を実施する区域としては、現在の地域協議会を構成する町内会の区域とする。

《参考》 平成6年4月締結「国際エアカーゴ基地形成のための新千歳空港の24時間運用に関する合意書」（抜粋）

第3条（離着陸回数の変更等）

前条第2項に規定する航空機の離着陸回数の増加又は運航目的の変更の必要が生じた場合には、地域協議会で協議し、合意を得るものとする。

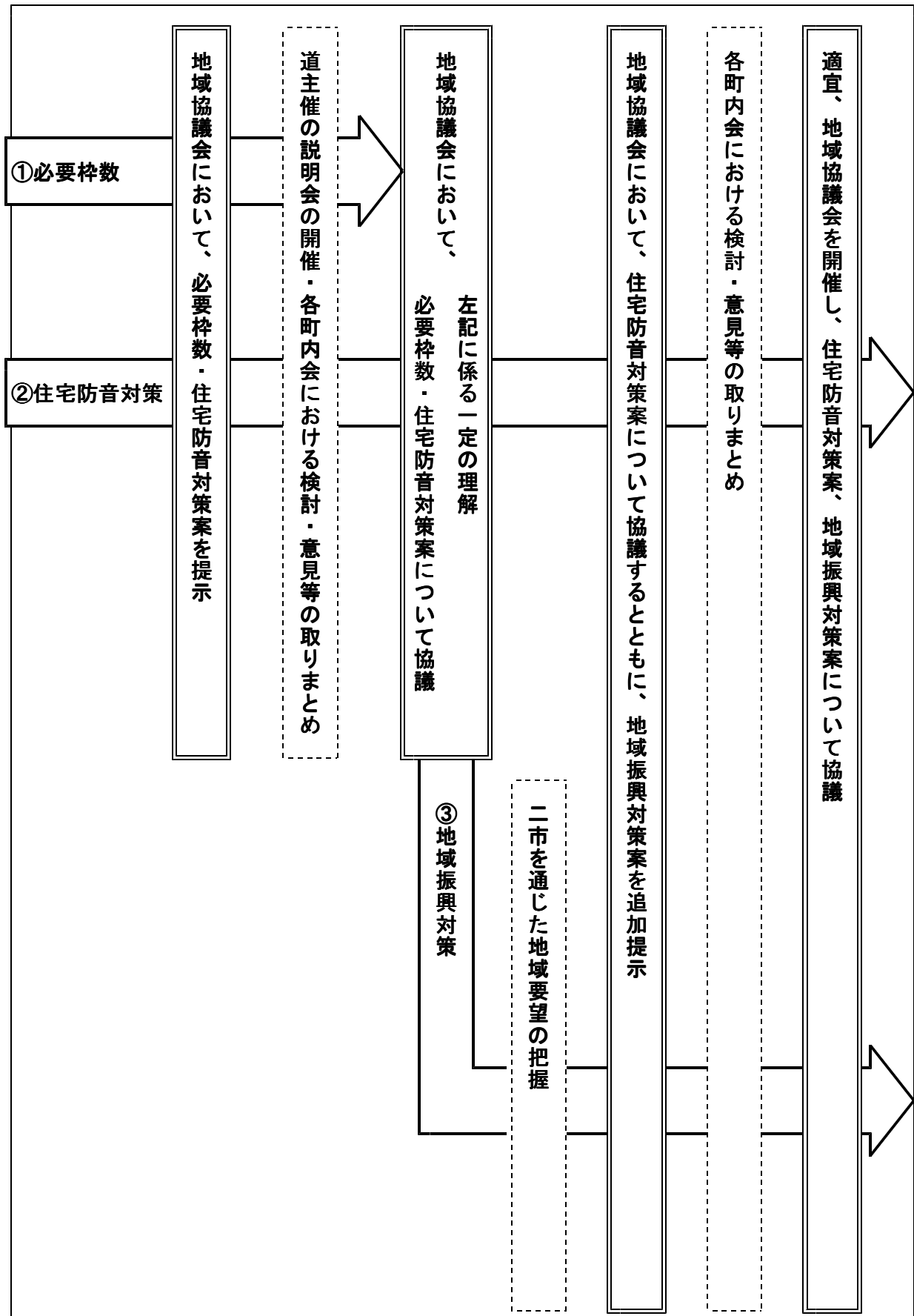
(2) 対策の内容

- ・ 対策の内容は、概ね次の3分野に係るものとする。
 - ①住民の皆様の安全で安心な生活の確保に役立つ対策
 - ②豊かで質の高い住環境を支える生活基盤の確保に役立つ対策
 - ③地域の活力を生み出す産業の振興に役立つ対策
- ・ 対策の内容は、2市の総合計画、土地利用計画等との整合性を図るものとする。

(3) 対策案の取りまとめ

- ・ 対策案の取りまとめについては、以下の手順により進めるものとする。
 - ①道が地域協議会で地域振興対策を提案するに当たっては、道と2市が地域要望を踏まえ、提案内容を検討する。
 - ②地域要望の把握は、2市を通じて行う。
 - ③2市は、町内会の要望や市の各種計画などを踏まえ、必要に応じて地域での調整の場を設けるなどして地域要望を取りまとめ、道に報告する。
 - ④道は、③の報告内容を踏まえ、2市と必要な調整・協議を行った上で、対策案を決定する。

枠拡大に係る協議の進め方について



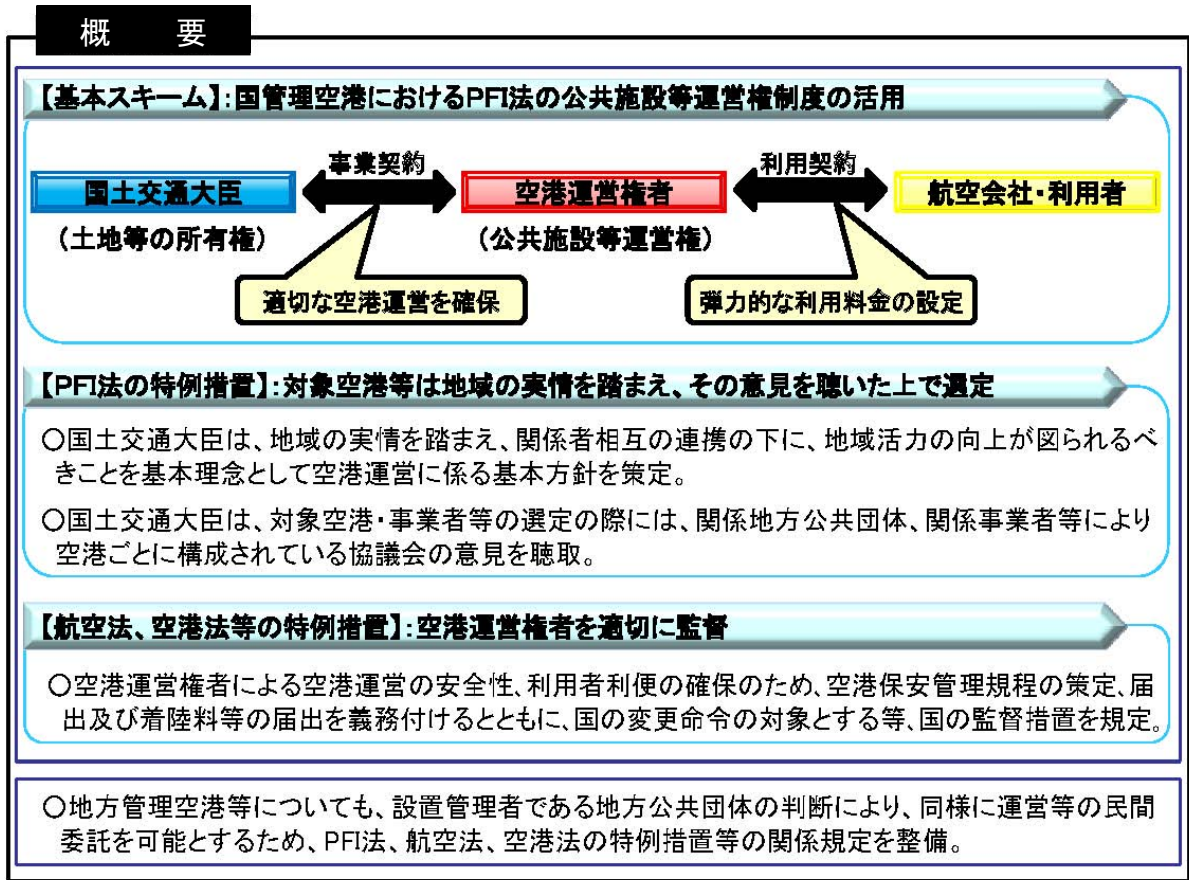
6 梓合意事項等への対応について

項目	これまでの取組	今後の対応方向等
防音工事の期日指定日の変更 (平成7年6月1日以降に建てられた住宅の防音工事の対象化)	・発着枠拡大に伴う住宅防音対策の実施に当たっては、新たに期日指定日を設定しております。	・左記のとおり対応します。
新千歳空港周辺地域振興基金の造成 (地域振興等対策基金の目標額(30億円)の造成)	・基金目標額30億円に対し、経済界からの寄附により、18億42百万円が造成されましたが、現時点で11億58百万円が未造成となっていることから、基金造成に向け寄附が得られるよう、経済界及び航空会社と協議を行っています。	・国に対し深夜・早朝発着枠の着陸料の軽減を要望するなど、枠拡大の取組に協力が得られやすい環境の整備に努めるとともに、寄附の実施に向け、関係機関に対し強く働きかけを行っています。
新千歳空港周辺地域振興基金の未造成分の運用益 (地域振興等対策基金の未造成分の運用益確保)	・新千歳空港周辺地域振興基金の目標額30億円に不足する分の運用益に相当する金額を、道から(公財)新千歳空港周辺環境整備財団に毎年度補助しています(平成25年度までの取扱)。	(本地域協議会において協議)
航路自動測定システムの導入 (航路確認が可能な航路測定システムの導入)	・平成25年4月の環境基準改正に伴う道設置の測定機器の変更により、航路等の事後確認が可能になりました。	・航路等に関する照会に対して、情報提供を行います(リアルタイムの運航状況については、インターネット上(http://www.flightradar24.com/)で確認することができます)。
植苗・美沢地区土地利用計画の早期着工 (当該地区の将来ビジョンを描く土地利用計画の早期着工)	・平成23年4月に苫小牧市が策定した後期10年間の計画に基づき、計画的な事業推進に努めています。	・後期計画に位置づけられた事業の推進に向け、実施に向けた検討を行います。
勇払・沼ノ端間の用途指定の一部変更(工業地域から準工業地域への変更) (当該地区の製紙会社所有地への住環境整備に向け用途指定変更)	・改めて土地所有者の意向確認を行いました。変更の意向がありませんでした。	・土地利用者の意向を見極めながら対応します。

項目	これまでの取組	今後の対応方向等																								
砂・砂利採取跡地の早期埋戻し復元 （勇払地区の採取跡地の埋戻し）	<ul style="list-style-type: none"> 土地所有者等関係者に跡地の埋め戻しを指導しており、平成25年10月1日現在の進捗率は52.1%となっています。 	<ul style="list-style-type: none"> 採取跡地の復元が早期に行われるよう、引き続き関係者に対し指導を行います。 																								
空港アクセス向上方策の検討 （苫小牧方面から新千歳空港駅への交通アクセスの改善）	<ul style="list-style-type: none"> 平成11～13年度に、JR空港線の南伸について検討組織（道開発局、鉄建公団、道、関係市、JR北海道等）を設置するとともに、事業可能性に関する委託調査を実施しました。 <div style="border: 1px dashed black; padding: 5px;"> <p>《調査結果》</p> <ul style="list-style-type: none"> 3セクによる上下分離方式で、単線ルート・複線ルートの2パターン、6ケースを検討 いずれのケースも、資金収支の黒字化には50年以上が必要 </div> <ul style="list-style-type: none"> 平成24年度に、利用者需要と交通アクセスに関する委託調査を実施しました。 <div style="border: 1px dashed black; padding: 5px;"> <p>《調査結果》</p> <ul style="list-style-type: none"> 沼ノ端駅及び植苗駅は、主に駅周辺の居住者の通勤、通学、買い物などに利用 新千歳空港利用者は、沼ノ端駅乗客31名程度/日、降客60名程度/日、植苗駅乗客3名程度/日と推測 <p>（沼ノ端駅・植苗駅乗降客の新千歳空港利用者内訳）</p> <table style="margin-left: 20px;"> <tr> <td>沼ノ端駅</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>（平日）</td> <td>乗客 31</td> <td>降客 60</td> <td></td> </tr> <tr> <td>（土日）</td> <td>乗客 0</td> <td>降客 0</td> <td></td> </tr> <tr> <td>植苗駅</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>（平日）</td> <td>乗客 0</td> <td>降客 0</td> <td></td> </tr> <tr> <td>（土日）</td> <td>乗客 3</td> <td>降客 0</td> <td></td> </tr> </table> </div>	沼ノ端駅				（平日）	乗客 31	降客 60		（土日）	乗客 0	降客 0		植苗駅				（平日）	乗客 0	降客 0		（土日）	乗客 3	降客 0		<ul style="list-style-type: none"> 北海道新幹線の札幌延伸により、長万部～札幌間の将来的な運行に多大な影響が生ずることが想定され、これらの状況を踏まえた対応が必要となることから、当面は枠拡大に伴って必要となる空港アクセスの向上方策の検討を進めます。
沼ノ端駅																										
（平日）	乗客 31	降客 60																								
（土日）	乗客 0	降客 0																								
植苗駅																										
（平日）	乗客 0	降客 0																								
（土日）	乗客 3	降客 0																								

民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律について

1 民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律
(平成25年6月26日公布、7月25日施行)



2 民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する基本方針
(平成25年11月1日告示)

- 周辺環境対策に関する基本的な考え方(基本方針から抜すい)
 - ・円滑な空港運営のためには、周辺地域との共生が重要であり、空港運営と密接に関連する周辺環境対策については、国管理空港運営権者が空港運営を行う中で一体的に実施することを基本とする。
 - ・国は、周辺環境対策の取組みが適切に実施されるよう、国管理空港運営権者に対し指導・協力するよう努めるものとする。
- 〔基本方針策定に向けた道から国への意見(周辺環境対策関係抜すい) 周辺環境対策について、これまでの経緯や事業継続性、地域住民感情への配慮などから、地域の意向を十分踏まえた環境対策を実施することが必要。〕

《参考》民活による今後の空港運営の流れ

