

第4 1回苫小牧市地域協議会次第

日時：平成26年8月28日(木) 19時00分～

場所：リサイクルプラザ苫小牧

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

【継続協議事項】

- (1) 新千歳空港周辺地域振興基金の取扱いについて
- (2) 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
 - ④ 枠拡大に係る協議の進め方について
 - ⑤ その他

【報告事項】

- (3) 平成25年度航空機騒音測定結果について
- (4) 前回の地域協議会における意見等について
- (5) その他

4 閉 会

<配付資料>

- 資料1 新千歳空港周辺地域振興基金の取扱いについて
- 資料2 - (1) 枠拡大協議に係る住民意見等
(2) 必要枠数
(3) 住宅防音対策案
(4) 地域振興対策への対応
(5) 枠拡大に係る協議の進め方
(6) その他の意見への対応
- 資料3 新千歳空港に係る民航機Lden値について
- 資料4 前回の地域協議会における意見等について

新千歳空港周辺地域振興基金の取扱いについて（継続協議事項）

1 現状

- 新千歳空港周辺地域振興基金（以下「基金」という。）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」という。）に毎年度補助してきました（以下「運用益見合補助」という。）。

- ・ 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は、平成25年度中に地域協議会で合意を得ることとしていましたが、前回の地域協議会で、平成26年度中に合意を得ることとしました。

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	H20.3	H21.3	H22.3	H23.3	H24.3	H25.3	H26				
							4月	5月	6月	7月	8月
金 利	1.4	1.3	1.4	1.3	1.0	0.6	0.6	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、経済界等の協力を強く求めて行きます。

※この資料は、前回の地域協議会資料を時点修正、文言整理したものです。

(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>北海道は、<u>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>○ <u>公益財団法人新千歳空港周辺環境整備財団</u>(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。

枠拡大協議に係る住民意見等

※ 千歳市（3 / 28 「意見書」受理）及び苫小牧市（5 / 16 「懸念事項等集約書」受理）の住民意見等の一覧です。

1 必要枠数（30枠）について

区分	千歳市	苫小牧市	対応
枠数の根拠	<p>離着陸回数30回については、最低限必要な回数に再考すること</p> <ul style="list-style-type: none"> 必要枠数については、地域住民の生活環境保全のため、新千歳空港の国際拠点空港化に必要な離着陸回数を精査し、6便+αを基本として再検討することを求める。 <p>離着陸回数を増加したいのであれば、その明確な理由を示し、説明すること</p> <ul style="list-style-type: none"> 離着陸回数の増加を30回に増加させる根拠を、エアラインの就航ニーズ調査などとしているが、これまでも我々は、北海道に対して、エアラインの就航ニーズ調査は一つの判断要素となるものの、その時々々の経済・航空情勢により大幅に変動するものであり、それを必要枠数の根拠とすることについては、納得できないと繰り返し意見を述べてきた。あらためて、明確な説明を求める。 	<p>必要枠数の根拠について</p> <ul style="list-style-type: none"> 必要枠数30枠の根拠が納得できない。抽象的な文言が多く具体性に欠けている。 	資料2-(2)で補足説明します。
時間制限	<p>現行6枠を上回る増加枠数については、時間帯の制限を検討すること</p> <ul style="list-style-type: none"> 離着陸回数が30回まで拡大されると、航路直下の住民の睡眠が阻害され、心身ともに健康への影響やストレスが生じることが懸念される。そのため、地域住民の健康のリスクへの配慮が最大限に考慮される必要があることから、現行6枠を上回る増加枠数については、運航時間帯の制限の検討を求める。 		資料2-(2)で説明します。

2 住宅防音対策案について

(1) 対策区域

区分	千歳市	苫小牧市	対応
対策区域	<p>住宅防音対策区域は、住宅が連担する町内会を分断しないこと</p> <ul style="list-style-type: none"> 住宅が連担する一つの町内会で、住宅防音対策の有無が異なる対応となることは、地域コミュニティの繋がりを損なうこととなるので、住宅防音対策の区域設定に当たっては、町内会を分断しないよう、見直すことを求める。 <p>住宅防音対策区域を、深夜・早朝時間帯の航空機騒音の実態に合った区域に見直すこと</p> <ul style="list-style-type: none"> 対策区域の設定に当たっては、1日の航空機騒音を平均しているが、この方法では、深夜・早朝の実騒音を評価することにはならない。また、深夜・早朝時間帯の航空機の航路は、滑走路の運用上、日中時間帯とは異なる航路が設定されているが、北海道が示した対策区域では、その実態が反映されていないと考えられ、地域住民の生活実感と大きく掛け離れている。したがって、深夜・早朝時間帯における航空機の運用状況を十分に把握した上で、深夜・早朝時間帯の航空機騒音の実態にあった区域に見直すことを求める。 	<p>自衛隊機も含めたコンターの見直しについて</p> <ul style="list-style-type: none"> 航空機騒音予測コンター図(以下、コンター)は、民間航空機の騒音だけではなく自衛隊機の騒音も加味すべき。地域は両方の騒音に悩まされていることを考えてほしい。 <p>提案された住宅防音対策について</p> <ul style="list-style-type: none"> 住宅防音工事の対象戸数が少ないため、地域に持ち帰っても説明のしようがない。 <p>住宅防音対策区域の拡大について</p> <ul style="list-style-type: none"> 6枠合意時も民間航空機の騒音だけのコンターだったが、当時は地域住民の声を十分聞き入れ、自衛隊機の音も考慮して対策区域を拡大した経緯があることから、当時の対応を踏まえ十分検討してほしい。 <p>騒音の受け止め方について</p> <ul style="list-style-type: none"> 1日当たりで平均化されてしまうと騒音の影響範囲が縮小されるが、夜中に1回でも大きな音があると非常に身体に感じる。騒音を受ける側の実感を踏まえた対策とすること。 	<p>資料2-(3)で修正案を説明します。</p>

(2) 工事の実施方法

区分	千歳市	苫小牧市	対応
実施回数	<p>住宅防音工事の工事実施回数を見直すこと</p> <ul style="list-style-type: none"> 新規住宅防音工事、建替住宅防音工事、防音建具機能復旧工事の対象住宅に対し、いずれか1回の工事を実施しているが、航空機騒音の被害は、恒久的に継続するものであることから、実施回数を、1回に限定しないよう、見直すことを求める。 	<p>住宅防音工事の工事実施回数について</p> <ul style="list-style-type: none"> 住宅防音工事の工事実施回数を1回に限定しないようにすること。 	<p>資料2-(3)で修正案を説明します。</p>
工事時期	<p>住宅防音工事の実施方法を見直すこと</p> <ul style="list-style-type: none"> 住宅防音工事の申請は、住宅の建築、または、6枠合意に基づく住宅防音工事の実施から20年が経過していることを原則とし、申請後、工事の実施までは、さらに最大10年の期間を要することになるが、離着陸回数の増加から、住宅防音工事が実施されるまでの間、地域住民は、何の対策も講じられないままに航空機騒音の被害に曝され、睡眠が阻害されるなど、健康への悪影響が懸念される。そのため、工事の実施方法を見直し、離着陸回数の増加が合意された後は、速やかに住宅防音工事を実施するよう求める。 	<p>6枠合意時の告示前住宅の住宅防音機能復旧について</p> <ul style="list-style-type: none"> 告示前住宅は相当古くなってきているので対策を検討してほしい。 	
工事内容	<p>住宅防音工事の内容を見直すこと</p> <ul style="list-style-type: none"> 離着陸回数を現在の6回から、その5倍である30回に拡大しようとしているが、併せて示された住宅防音工事の内容は、現行6枠の合意内容や、国が実施する住宅防音工事の内容と比べて後退するものであり、睡眠が阻害されるという影響を払拭できる内容とはなっていないことから、航空機騒音の影響が最大限軽減される工事内容となるよう、見直すことを求める。 		

3 地域振興対策への対応について

区分	千歳市	苫小牧市	対応
対象内容		地域振興対策への反映について ・ 苫小牧側は住宅防音工事の対象戸数が少ないが、住戸数が増加している地域もあるため、住みやすい地域にしてもらいたい。	資料2-(4)で今後の対応を確認します。
対策区域		コンターの範囲内に事業所等がある場合の対策について ・ 町内会を分断しないという原則と、コンターの範囲内に事業所等があるという現実を改めて捉えた上で、地域振興対策を講じていただきたい。	

4 その他

区分	千歳市	苫小牧市	対応
その他	<p>住民への説明に当たっては、分かりやすい資料の作成に努めること</p> <p>地域住民が安心して生活できるよう、航空機の安全運航の確保を徹底すること</p> <p>国が実施する住宅防音工事と24時間対策として実施される住宅防音工事の実施窓口の一本化を検討すること</p> <p>駒里地区は、家畜の一大生産地であることから、静穏な飼育環境が必要である。深夜・早朝時間帯の離着陸回数を大幅に増加させるのであれば、航空機騒音や航空機が発する光が、家畜の飼育に影響を及ぼさないことが必要であり、科学的に証明すること</p>	<p>誠実な協議の継続について</p> <p>・ 北海道は以前、空港の機能強化を理由に枠拡大の提案をしたことだったが、北海道の都合で止めた経緯がある。エアラインの事情で政策を転換するのではなく、提案するのであれば最後まで誠実に協議をしてほしい。</p> <p>北海道の対応に対する不信感について</p> <p>・ 過去に地域との合意事項を一方向的に破棄した道政は信頼できない。</p> <p>・ 世話人会や地域協議会の開催調整にあたり、北海道側の都合で日程を押し付けられたことや提供された情報に制限を設けられた。もっと住民側の立場に立って考えていただきたい。</p> <p>・ 地域に対して、常日頃から丁寧な対話をするよう心がけていただきたい。</p> <p>6 枠合意時の地域振興対策の取組みについて</p> <p>・ 6 枠合意時に地域と約束したことを今後どのように実行するのか、きちんと説明してほしい。</p>	資料2-(6)で説明します。

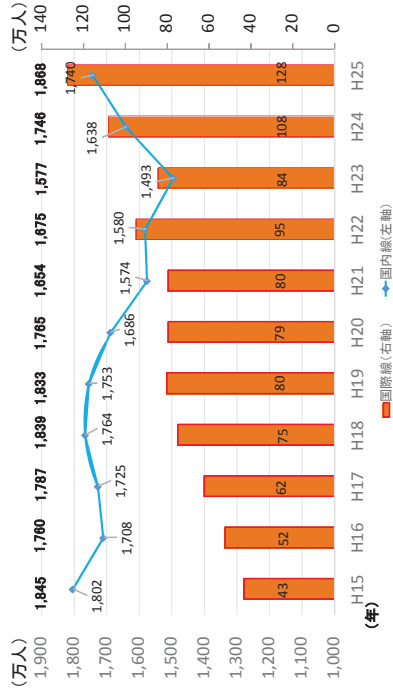
必要枠数(補足説明)

ポイント



○新千歳空港の現状

新千歳空港の乗降客数



新千歳空港
 H25乗降客数(対前年比)
 国内線 1,740万人(+6.2%)
 国際線 128万人(+18.2%)
 ⇒特に国際線は大幅増

「混雑空港」となっている 新千歳空港

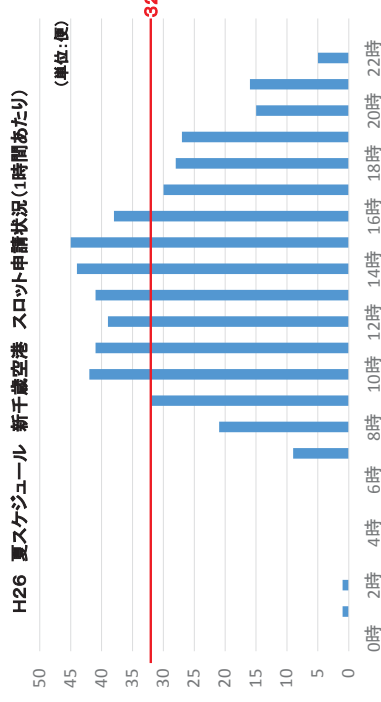
昼間時間帯：1時間あたり発着枠は32枠
 エアラインからの運航要望が、一部時間帯で発着枠を超過
 ↓
 現在、運航枠に若干の余裕があるのは、7時台と21時台のみ ⇒運航枠の不足

機材の小型化・多頻度化

航空会社
 ・運航コスト減→機材小型化
 ・利用者の利便性向上→多頻度化
 今後も便数は増加傾向

国際線の就航増

新千歳空港に国際線の新規就航、増便が続いており、今後も便数は増加。
 H15→H24
 乗降客数 249%増(43万人⇒108万人)
 発着回数 190%増(3766回⇒7148回)



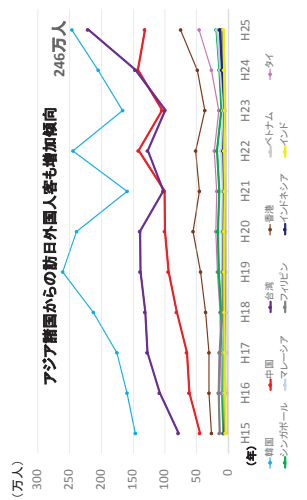


○新千歳空港の機能強化(発着枠拡大)の必要性

「アジアの経済成長と人流・物流の活発化」「国を挙げた国際観光の推進」

外国人観光客の増加

- ・訪日外国人観光客増加 (H15:521万人→H25:1,036万人)
- ・アジア太平洋地域はH37年には世界最大の航空市場に成長する見込み

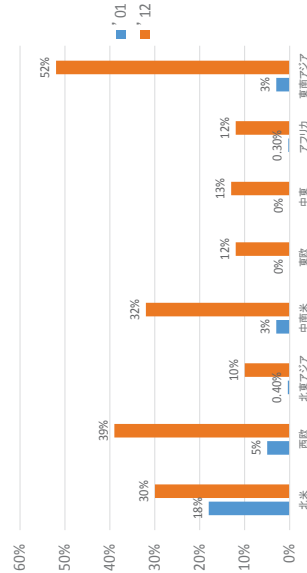


背景

LCCの成長

- ・世界的にLCCが大きく成長し、今後も更なる市場参入
- ・日本市場でもLCCは成長LCCのシェア：日本3%、世界23%

※国際線+国内線の座席キロシェア



・アジアの航空需要を取り込む好機

・外国人観光客のニーズにあった運航スケジュールが設定可能(例)新千歳0:00→7:00東南アジア

深夜 早朝 時間帯の活用

- ・LCCの機材は高稼働が特徴 ⇒ 深夜・早朝時間帯にも多くの便が就航
- ・LCC就航に当たっては、運用時間の自由度が重要な要素

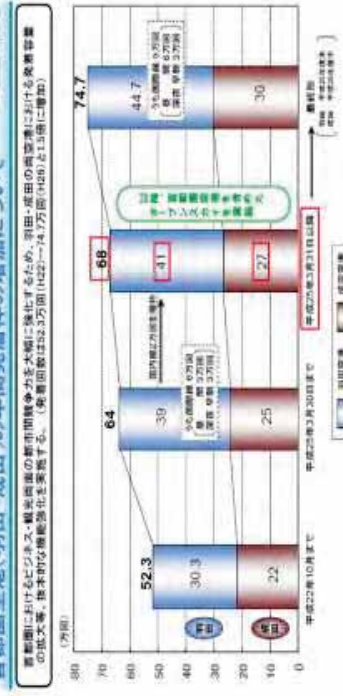
アジアなど訪日外国人誘致

LCCの積極的な誘致

首都圏空港の発着枠拡大

- ・羽田(発着枠30.3万回→44.7万回(H26.3))では、国際線が大幅に増加。成田(発着枠22万回→30万回(H26年度予定))では、今後、LCC就航が増加
- ・新千歳空港との直行便がない都市へも、乗継によるアクセスが大幅に向上

首都圏空港(羽田・成田)の年間発着枠の増加について



- ・発着枠拡大に伴う新規の乗継需要への対応が必要
- ・羽田や成田の国際線・LCCとの乗継需要が増加

取組

首都圏空港の乗継需要の取込み



○必要枠数(本格的な24時間空港として必要な枠数)

※エアライン就航ニーズ 24枠

※国際線誘致のための必要枠数 6枠

→ 計30枠

・国内旅客	既存 4	新規 15	
・国際旅客	既存 2	新規 7	
・国内貨物	既存 6	新規 2	
・国際貨物	既存 6	新規 24	
計			24

※主要な内陸空港の深夜・早朝時間帯における就航便数

→ 成田空港 33便

・国内旅客	8	・国内貨物	5
・国際旅客	12	・国際貨物	8
→ 国際便が6割			

深夜・早朝時間帯の必要枠数 30枠

新千歳空港
乗降客数の増

年間約115万人の乗降客が増加

(国内旅客15便増・国際旅客7便増として試算)

新千歳空港の年間利用者数 2,000万人 突破が視野に!



国際線利用者
の増

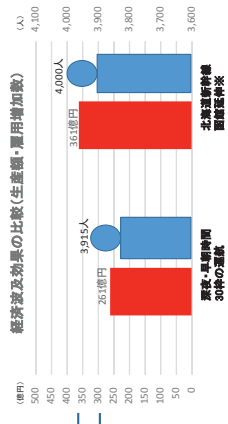
年間約40万人の国際線乗降客が増加

急増する外国人観光客の受け入れに北海道が貢献!

経済効果

年間261億円の経済波及効果が発生

北海道新幹線・函館延伸に匹敵する経済波及効果!





○新千歳空港の機能強化による経済活性化

深夜・早朝時間帯の発着枠数を30枠に拡大 本格的な24時間運用

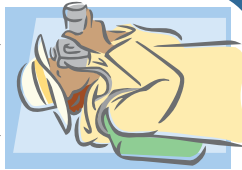
新千歳空港の機能強化(国際競争力強化・利便性向上)

より多くの人・モノの交流を目指した道の取組を後押し

北海道を、「観光立国・日本」の
フロントランナーに！

・訪日外国人観光客の北海道シェア(10%)
を目指す

(国の観光立国の目標
訪日外国人旅行者を
2020年(東京オリンピック)に
2,000万人、2030年に3,000万人)



食の北海道ブランド強化！

・食クラスト活動や国際
戦略総合特区の推進

(アジアを中心
とした海外市場
での道産品の
販路拡大)



成長する北東アジアなど
との交流拡大！

・北東アジアターミナル
構想の推進

(北海道を人流
物流の拠点に)



北海道経済の活性化

必要枠数（補足説明）

I 新千歳空港の現状

1 新千歳空港の位置づけ

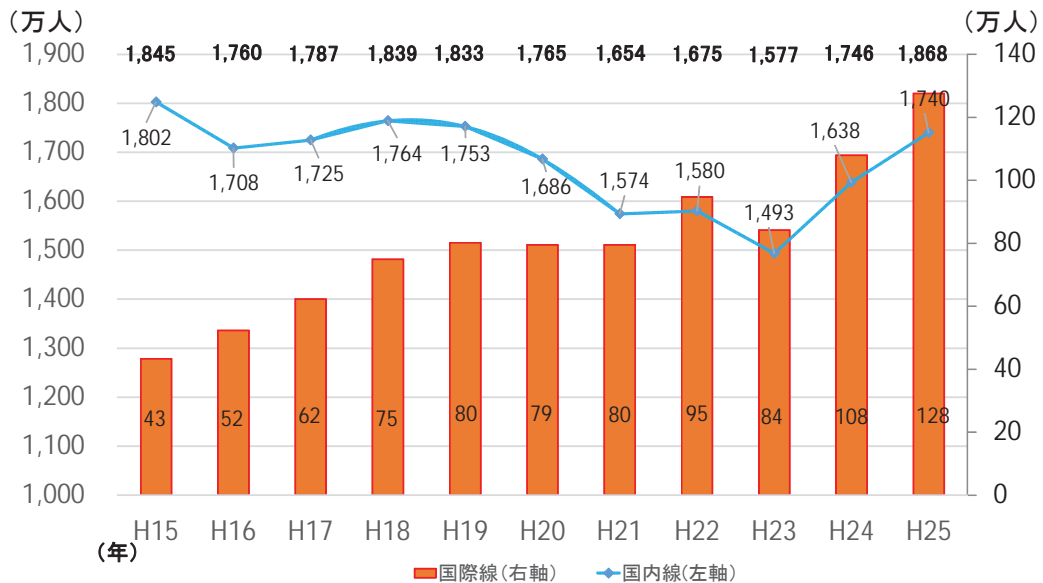
- (1) 北海道と道外・国外を結ぶ玄関口である新千歳空港は、年間約1,870万人が利用する国内でも第4番目の乗降客数である拠点空港。

<路線状況及び利用状況(平成25年)>

- ・国内線 道外21路線(164往復/日)、道内6路線(17往復/日)で、1,740万人(前年比+6.2%)
- ・国際線 15路線(うち運休5路線)で、128万人～**特に国際線は前年比+18.2%と好調**

- (2) 新千歳空港は、東南アジアや中国経済の中心である南東部と北米を結ぶ直線航路上に近く、国際的なハブ空港として潜在的な可能性があります。

<新千歳空港の乗降客数の推移>



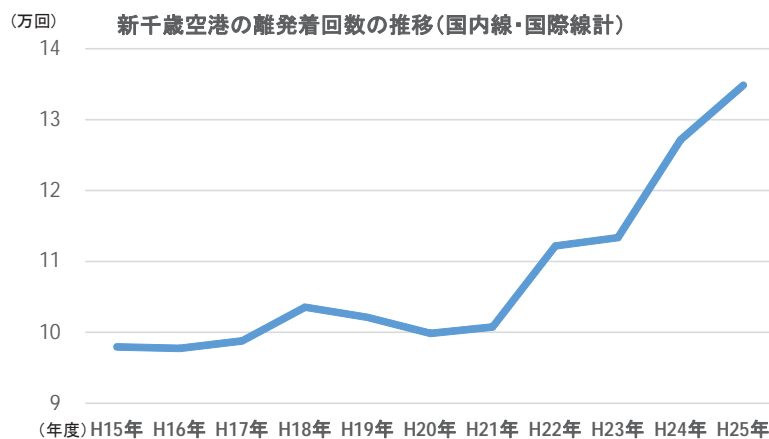
※国土交通省 空港管理状況調書から道作成

2 昼間時間帯(7時から22時まで)の運航ニーズの増加

- (1) 機材の小型化と運航の多頻度化

航空会社は、運航コストの減と利用者の利便性向上に向け、**航空機の小型化と運航の多頻度化を進めており**、発着回数は増加しています。

<新千歳空港における離発着回数の推移>



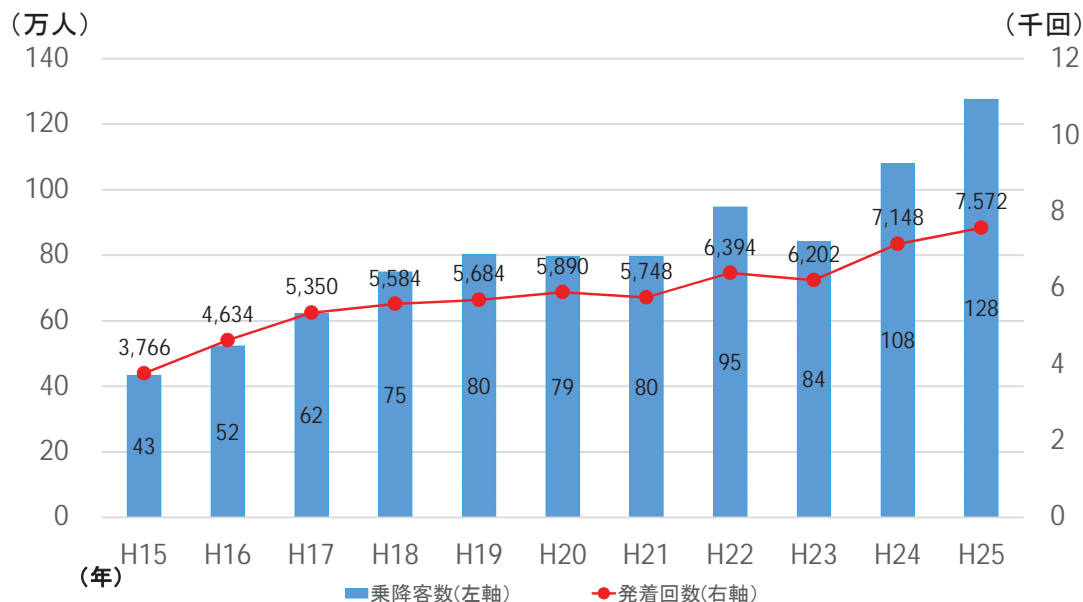
※国土交通省・空港管理状況調書に基づき道作成。

(2) 国際線の就航増

アジア各地から新千歳空港への国際線の新規就航・増便が続き、10年間で乗降客数2.5倍、発着回数1.9倍となっており、今後も便数は増加するものと考えられます。

新千歳空港国際線 H15年→H24年 乗降客数249%増、発着回数190%増

<新千歳空港における国際線の乗降客数と発着回数の推移>



※国土交通省・空港管理状況調書に基づき道作成。

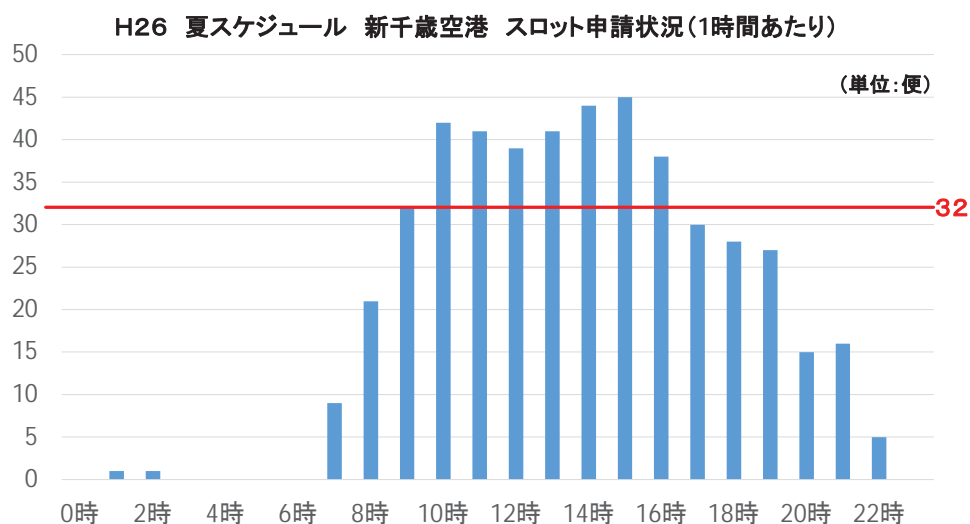
(3) 昼間時間帯運航枠の逼迫

昼間時間帯の1時間あたり発着枠は32枠に制限される中で、H24年に混雑空港に指定されました。

<平成26年夏スケジュールにおける発着調整の状況>

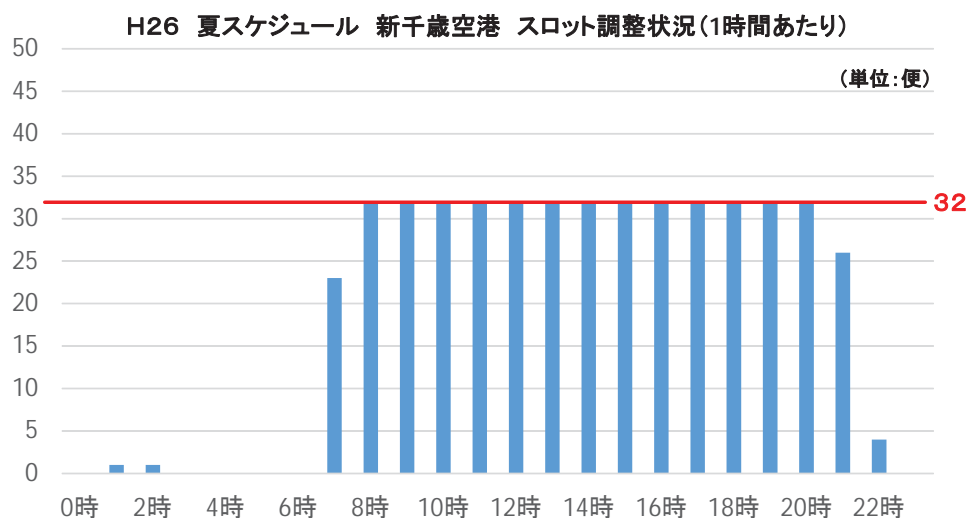
ア) 調整前

エアラインからは、10時から16時の間で発着枠を上回る運航要望が出されています(赤線の上)。



イ) 調整後

調整の結果、**運航枠に余裕があるのは、7時台及び21時台のみとなっています。**



※道が、関係機関からの聞き取りに基づき作成。

※曜日によって申請便数、調整便数に差異があるが、最大の便数を集計した。

(4) 昼間時間帯の運航枠拡大への取組

昼間時間帯の運航枠については、民航機と自衛隊機の管制上の問題や離発着機の安全間隔の確保といった事情により、32枠に制限されていますが、運航枠の拡大について、道及び経済界より国に要望しているところです。

II 新千歳空港の機能強化(発着枠拡大)の必要性

1 外国人観光客の増加

(1) 背景

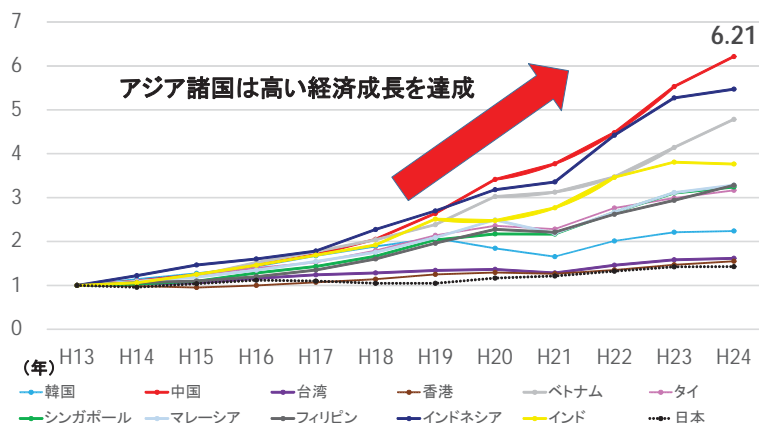
① アジアの経済成長と人流・物流の活発化

本道と近接する中国など**アジア経済は、近年、著しく成長しており、それらの国から日本を訪れるお客様も増え、輸出入も拡大**を続けています。

本道を訪れる観光客もアジアの北海道ブームを背景に増加傾向を続け、北海道への外国人の観光入込客数はH24年度で約79万人、H15年度(約29万人)と比較して、約2.7倍となっており、H25年(暦年)は、100万人を突破しています。

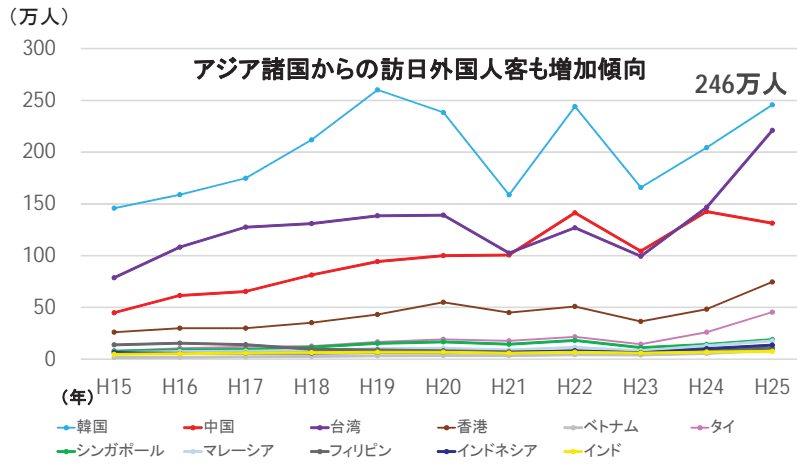
<アジア諸国のGDP(名目)の推移>

(各国の H13のGDP(名目)を 1 として計算)



※国際通貨基金 World Economic Outlook Database から道作成

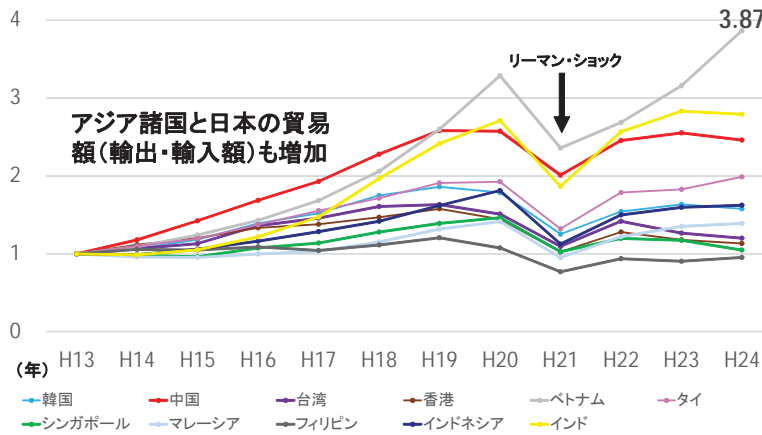
<アジア諸国からの訪日外国人客数の推移>



※日本政府観光局 訪日外客数の動向 から道作成

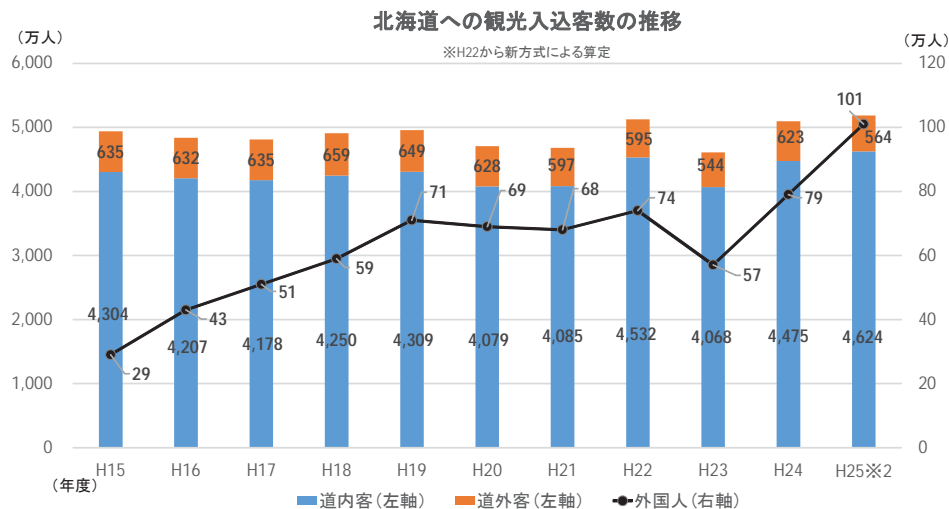
<アジア諸国と日本の貿易額の推移>

(各国の H13の対日貿易額を 1 として計算)



※財務省貿易統計 から道作成

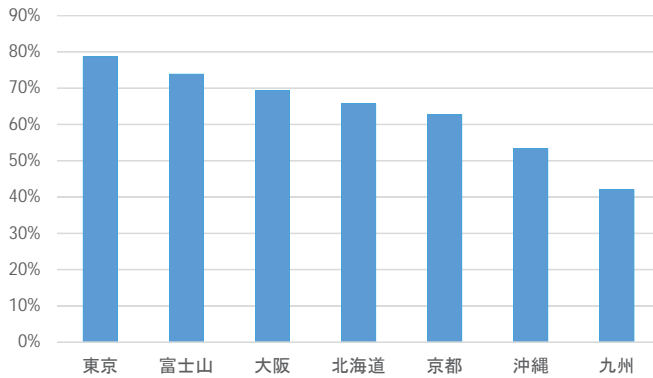
<北海道への観光入込客数の推移(実数)>



※ 道「北海道観光入込客数調査」

※2 H25年は暦年(1~12月)の数値である

<日本の観光地の認知度(アジア8カ国対象調査)>

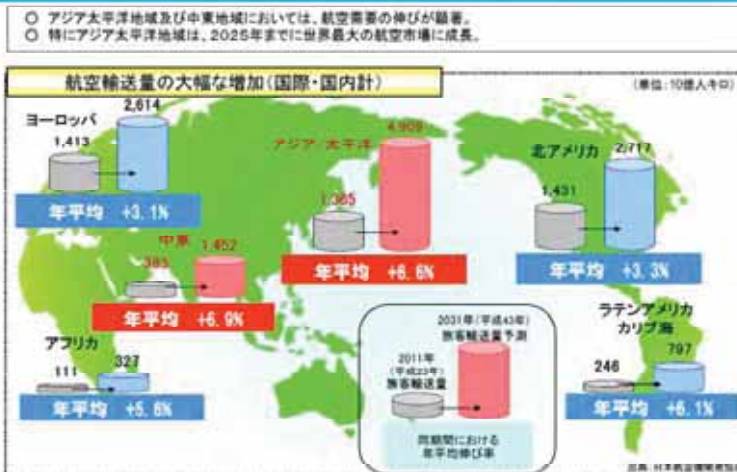


※政策投資銀行調査

② アジアを中心とした航空需要の拡大

東南アジア諸国の近年の高い経済成長率を背景に、**アジア太平洋地域の航空需要が大きく増加し、2025年(平成37年)までに世界最大の航空市場に成長すると予測**されています。

2.1 アジアを中心とした航空需要の伸び 国土交通省



※出典: 国土交通省交通政策審議会第15回基本政策部会資料

③ 国を挙げた国際観光の推進

国は、日本再興戦略において、**2030年に訪日外国人旅行者数を3,000万人超え**を目標としており、我が国の観光資源等の潜在能力を活かして世界の観光需要を取り込み、地域経済の活性化を図ることとしています。

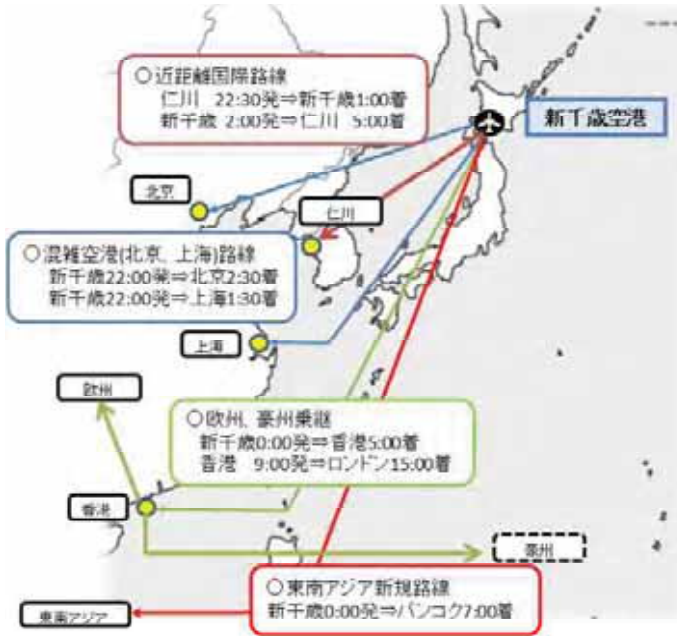


※観光庁作成資料

アジアの航空需要の伸びを新千歳空港に最大限取り込む好機です。

- (2) 外国人観光客増加に対する深夜・早朝時間帯の活用
 → 外国人来道者の旅行ニーズへの対応

深夜・早朝時間帯の発着枠を活用して外国人来道者のニーズに対応した運航スケジュールが組みやすくなることで、新千歳空港への国際航空路線の新規開設・拡充が期待されます。



例1) 仁川などの近距離国際線の増便

移動時間の短さを有効活用し、深夜・早朝時間帯に運航することで滞在時間を延長

例2) 北京、上海、香港などの混雑が激しい主要巨大空港への増便

昼間時間帯の発着枠が逼迫しているため、深夜・早朝時間帯を利用した便設定が可能

例3) 米国、豪州、欧州等へのスムーズな移動

新千歳空港0:00

→5:00香港国際空港9:00

→15:00ロンドンヒースロー空港が可能。

～新千歳を深夜に出発すれば、途中でトランジット泊することなく目的地に到着。

例4) 東南アジア方面の新規路線の開設

新千歳空港0:00→7:00東南アジア

～道内滞在時間が長く、朝から現地で活動が可能。

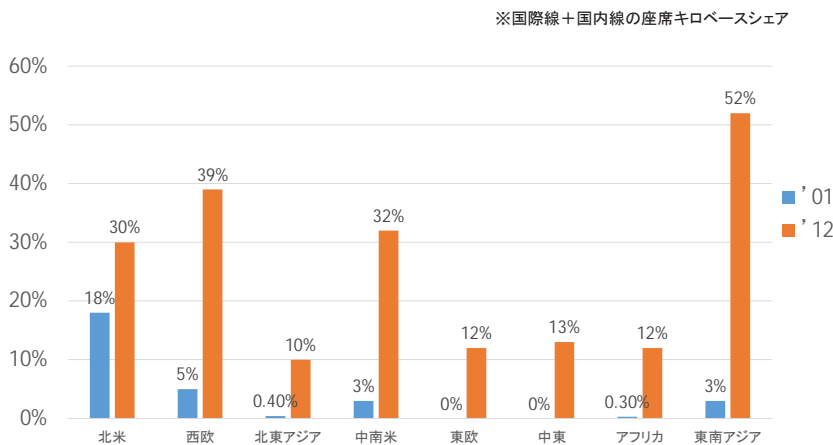
深夜・早朝時間帯の活用で、外国人来道者の旅行ニーズに対応した運航スケジュールの設定が可能になります。

2 LCC(ローコスト・キャリア、格安航空会社)の成長

(1) 背景

我が国を含め、世界的にLCCが大きく成長しており、今後も、更なる市場参入が予想されます。

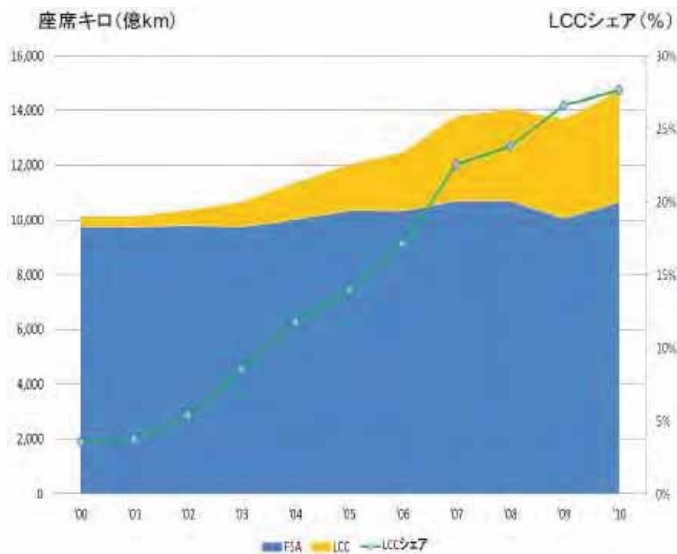
<地域別LCCシェア(座席キロベース)>



LCCのシェアは、
 日本が3.0%(2012年実績)、
 世界は23.0%(2010年実績)
 ※北東アジア: 日本、韓国、中国、台湾、モンゴル

※出典: 国土交通省交通政策審議会第15回基本政策部会資料

<欧州におけるLCC市場の成長>



※出典：国土交通省交通政策審議会第15回基本政策部会資料

ライアンエア(アイルランドのLCC)を代表とするLCCが圧倒的なコスト安でFSA(ドイツのルフトハンザ等のフルサービスエアライン)と差別化

ユニットコスト※

・ライアンエア 3.9円

・ルフトハンザ 10.7円

※ライアンエアは2011年度実績、ルフトハンザは2011年12月期連結決算

<日本で就航するLCCの状況>

- ・日本には、海外から12社のLCCが乗り入れしており、計34路線が運航されています。
- ・日本では、4社のLCCが国内線21路線、国際線8路線、合計29路線を運航しています。

<新千歳空港に乗り入れしている国内・海外のLCC>

新千歳空港には、**5社のLCC**が、**国内線3路線、国際線1路線、合計4路線**で運航されています。

国名	航空会社	就航路線			
		成田空港	中部空港	関西空港	仁川空港
日本	ピーチ・エア(株)			5便/日	
	バンニラ・エア(株)	5便/日			
	ジェットスター・ジャパン(株)	6便/日	2便/日	2便/日	
韓国	ジンエアー				4便/週
	ティーウェイ航空				5便/週
計		11便/日	2便/日	7便/日	9便/週

※H26年6月現在。

(2) LCCの成長に対する深夜・早朝時間帯の活用

LCCは機材の高稼働を特徴としており、**海外の24時間運用空港では、LCCによる深夜・早朝時間帯の運航が実現しています。国内でもLCC就航に当たっては運用時間の自由度は重要な要素です。**

<仁川国際空港におけるLCCによる深夜・早朝時間帯運航便>

出発地又は着地	便数
蘭州	早朝着 1便
香港	深夜着 1便
マカオ	早朝着 1便
マニラ	早朝着 1便
セブ	深夜発 2便、早朝着 2便
バンコク	早朝着 2便
シンガポール	深夜発 1便

※道調べ。平成26年5月30日ダイヤより抽出。

<国内LCCによる深夜・早朝時間帯運航便>

区分	航空会社	便数
国内	ピーチ・アビエーション(株)	深夜着 4便
	ジェットスター・ジャパン(株)	早朝発 7便
		深夜着 6便
		深夜発 1便
	バニラ・エア(株)	早朝発 1便
国際	ピーチアビエーション(株)	深夜着 2便、早朝着 1便

※道調べ。各社7月～8月ダイヤより抽出。

空港市場参入が著しい国内外のLCCを積極的に誘致するには、運用時間の自由度を高めることが重要であり、深夜・早朝時間帯の活用が必要です。

3 首都圏空港の発着枠の拡大

(1) 背景

○ 羽田空港の現況

D滑走路や国際線旅客ターミナルビルの供用開始により、従前の30.3万回であった発着枠が順次拡大され、平成26年3月に**44.7万回まで拡大されました。**

○ 成田空港の現況

従前の発着枠は、22万回でしたが、現在、LCCターミナル等の施設整備が行われており、平成26年度中に発着枠は、**30万回までの拡大が可能**となります(30万回の運用開始日は、調整中)。

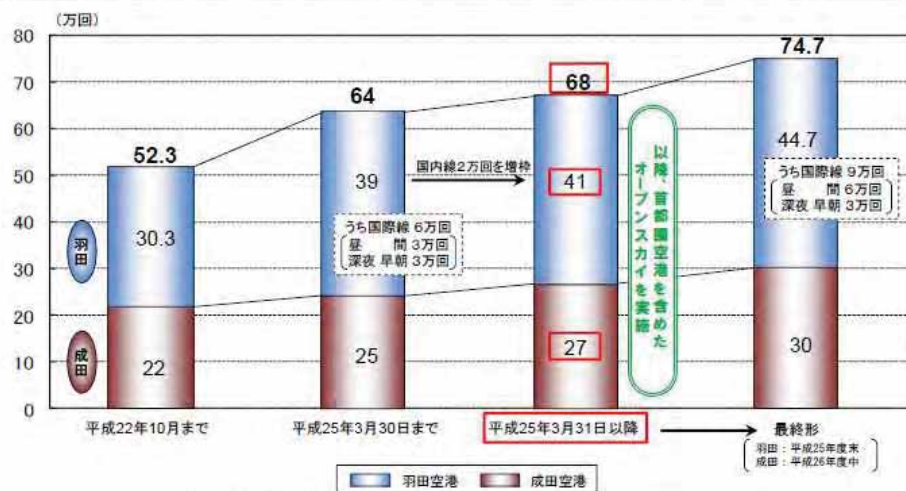
○ 更なる発着枠拡大に向けた政府の検討

政府は、2020年の東京オリンピック開催を見越して、羽田空港・成田空港の更なる発着枠拡大に向けた技術的検討を進めており、「**2020年までの間で、技術的には、羽田空港で最大約3.9万回、成田空港で約4万回の拡大が可能**」(H26. 6. 6 首都圏空港機能強化技術検討小委員会 中間とりまとめ)としており、今後、発着枠の更なる拡大の実現に向けた検討が進められる予定です。

<首都圏空港の発着枠増加>

首都圏空港(羽田・成田)の年間発着枠の増加について

首都圏におけるビジネス・観光両面の都市間競争力を大幅に強化するため、羽田・成田の両空港における発着容量の拡大等、抜本的な機能強化を実施する。(発着回数(52.3万回(H22)→74.7万回(H26)と1.5倍に増加)



*1. いずれも年間当たりの回数である。
 *2. 回数のカウントは、1離陸で1回、1着陸で1回のため、1離着陸で2回とのカウントである。
 *3. 羽田空港の発着枠数の中には、深夜早朝の国際チャーター便等の運航に使われる枠数も含まれる。

※国土交通省資料

(2) 首都圏空港の発着枠の拡大に対する深夜・早朝時間帯の活用

○ 羽田空港

発着枠拡大を受け、平成26年3月以降、昼間時間帯(6:00~23:00)に東南アジア、欧州、北米方面と羽田空港を結ぶ路線が新規に開設されました。そのうちシンガポール便(羽田着20:05)、ハノイ便(同21:05)、マニラ便(同19:55)、パリ便(同18:40)、バンクーバー便(同19:55)など、**新千歳空港との直行便がない都市とを結ぶ路線の乗客が、羽田空港での入国手続きを経て羽田発の新千歳便に乗り継ぐ**ことが想定されます。新千歳空港の深夜・早朝時間帯の発着枠拡大により、羽田発新千歳行の深夜便が増加すれば、乗継客の増加が期待できます。

○ 成田空港

現在、30万回の運用開始に向けて施設整備等が行われていますが、運用開始後は、特に**LCCの就航増加が見込まれており**、成田空港と新千歳空港を結ぶLCCの旅客の増加、成田空港に就航する国際線LCCから新千歳線へ乗り継ぐ旅客の増加が期待できます。

深夜・早朝時間帯を活用することで、首都圏空港の発着枠拡大に伴う乗継ぎ需要を取込むことが可能となります。

※ 発着枠拡大の前提条件

深夜・早朝時間帯の発着枠拡大は、空港周辺地域において、住民の皆様が安心して生活ができるよう住宅防音工事等の環境対策を実施することが前提です。

Ⅲ 必要枠数～「北の国際拠点空港」として成田空港と比肩する枠数(30枠)を確保

1 主要空港における深夜・早朝時間帯における発着枠数

(1) 国際旅客便

- **深夜・早朝時間帯に本格的運用をしている国内主要空港においては、国内旅客便と同等か、それ以上の国際旅客便が就航しています。**
- 韓国・ソウル市近郊の仁川国際空港は、金浦空港との役割分担により国内旅客便の就航は殆どありませんが、深夜・早朝時間帯に多数の国際旅客便(76便)が就航しています。

(2) LCC便

- **完全24時間運用**の羽田空港、関西国際空港、仁川国際空港では、**深夜・早朝時間帯に香港や台湾、東南アジア方面(フィリピン、マレーシア、シンガポール)へのLCCの国際便が就航**しています。

(3) 国際貨物便

- 貨物ハブの機能が整った成田空港及び関西国際空港、仁川国際空港では、国際貨物便が深夜・早朝時間帯に多数就航しています。

<国内外主要空港の深夜・早朝時間帯における時間帯別就航便数>

単位:便(カッコ内はLCCの便数)

	旅客便		貨物便		合計
	国内便	国際便	国内便	国際便	
羽田空港	67(0)	47(4)	5	0	119
成田空港	8(8)	12(1)	5	8	33
関西国際空港	9(2)	17(4)	7	26	59
仁川国際空港(韓国)	1(0)	76(11)	0	42	119

※道調べ。平成26年5月最終金曜日のダイヤ

成田空港(33枠)に比肩する深夜・早朝時間帯の発着枠を確保し、新千歳空港を我が国の北の国際拠点空港としての機能強化を行うため、深夜・早朝時間帯発着枠として30枠が必要です。

2 必要枠数(30枠)による効果

<必要枠数>

		現 状	航空会社の 就航ニーズ	誘致に必要な 枠数	合 計
旅 客	国 内	4枠	15枠		19枠
	国 際		3枠	4枠	7枠
貨 物	国 内	2枠			2枠
	国 際			2枠	2枠
合 計		6枠	18枠	6枠	30便

(1) 新千歳空港の乗降客数の増

- ・ 発着枠拡大(国内旅客15便増、国際旅客7便増)により、**新千歳空港の乗降客数は、年間約115万人増加**すると試算されます。



平成25年乗降客数実績である約1,867万人と合計すると1,982万人
新千歳空港の年間利用者数2,000万人突破が視野に！

- ・ 国際線乗降客は、**年間約40万人増加**すると試算されます。
(訪日外国人来道者数は約15万人の増と試算)



平成25年乗降客数実績である約128万人と合計すると167万人
訪日外国人旅行者数を2020年(東京オリンピック)に2,000万人、2030年に3,000万人の高みを目指す「観光立国・日本」に北海道が大きく貢献します！

(新千歳空港の乗降客増加の試算内訳)

国内線: 15便 × 138人(※1) × 365日 = 755,550人

国際線: 7便 × 156人(※1) × 365日 = 398,580人

合計: 755,550人 + 398,580人 = 1,154,130

(新千歳空港からの訪日外国人来道者数の試算内訳)

398,580人 × 36.5%(※2) = 145,406人

※1国土交通省・空港管理状況調書よりH24年度の国内・国際線の発着回数1回あたりの乗降客数を計算

※2出入国管理統計より新千歳空港の国際線利用者数における外国人入国者数の過去5年間の平均割合を計算

(2) 経済効果

- ① 深夜・早朝便が30便就航した場合の道内への**経済波及効果は、年間261億円に上り、雇用効果は3,915人(雇用増加数)**と試算しています。

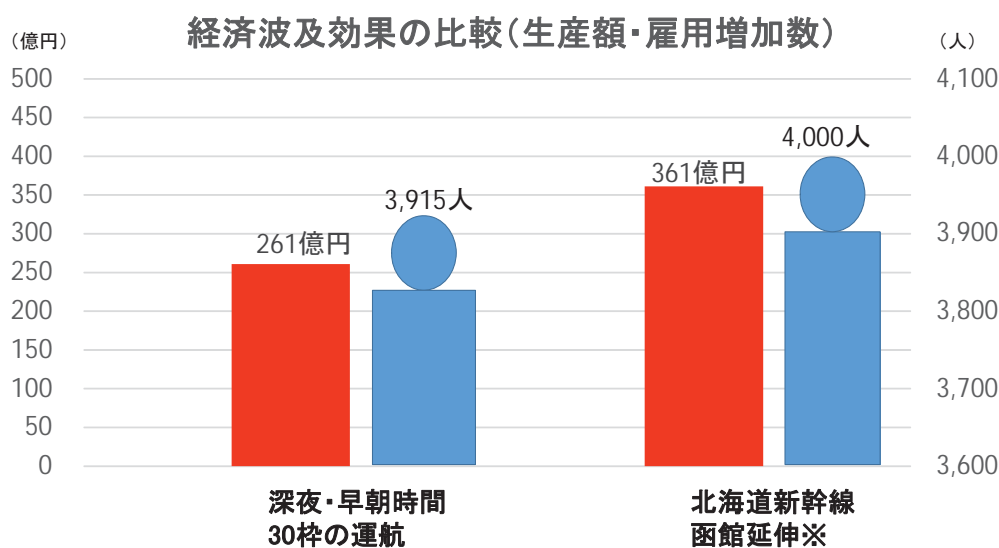
外国人来道者の増加により更に増加し、300億円以上の効果も期待できるものと期待されます。

- ② 深夜・早朝便の経済効果は、以下のとおり**北海道経済に大きな効果をもたらします。**

<北海道経済への効果>

区分	平成23年度道民経済計算推計結果	深夜・早朝便効果額	増加率
道内総生産(生産側)	18.3兆円	261億円	0.14%
運輸業+サービス業	5.3兆円	261億円	0.5%

<他の経済波及効果との比較>



※北海道新幹線の経済波及効果(H15年度 北海道経済連合会)

IV 新千歳空港の機能強化による経済活性化

1 新千歳空港の機能強化

新千歳空港において、本格的な24時間運用が可能となる、深夜・早朝時間帯の発着枠数(30枠)を確保することにより、国際線やLCC便、運航の小型化多頻度化に対応し、空港利用者、エアライン双方に選ばれる空港となり、就航便が大幅に増加し、「北の国際拠点空港」としての機能が大幅に強化されると考えられます。

2 人・モノの交流を目指す道の取組

北海道の玄関口である新千歳空港の機能強化により、年間261億円と試算される経済波及効果に留まらず、国内外と北海道でより多くの人・モノが交流が促進され、北海道経済全体の活性化が図られます。

北海道は新千歳空港の深夜・早朝時間帯の発着枠拡大とともに、質の高い観光地づくり、食の北海道ブランドを強化し、国内市場さらには、アジアを中心とした海外市場において競争力を高める取組も進め、さらにアジア・ロシア極東との交流拡大を進める施策を推進しています。

(1) 国際観光の推進に向けた取組

北海道は、外国人の実宿泊者数では全都道府県で4位(平成24年度)であり、ゴールデンルート(訪日外国人客の人気観光地を巡る観光ルート)関係都府県である、東京、大阪、千葉に次ぐ水準です。今後、更なる官民をあげた集中的な誘致活動や受入体制の整備により、北海道は、ゴールデンルートに匹敵する観光地に成長する可能性が大きいと言えます。北海道は、国際競争力のある質の高い観光地づくりを進め、我が国の訪日外国人観光客数の入込目標の早期達成に貢献することを目指しています。(「世界に開かれた観光王国・北海道」戦略特区提案書 H25年9月)

☆北海道を、外国人観光客数を2020年(東京オリンピック)に2,000万人、2030年に3,000万人の高みを目指す「観光立国・日本」のフロントランナーに！
☆訪日外国人観光客の北海道シェア10%を目指す

北海道経済・
日本経済を
牽引

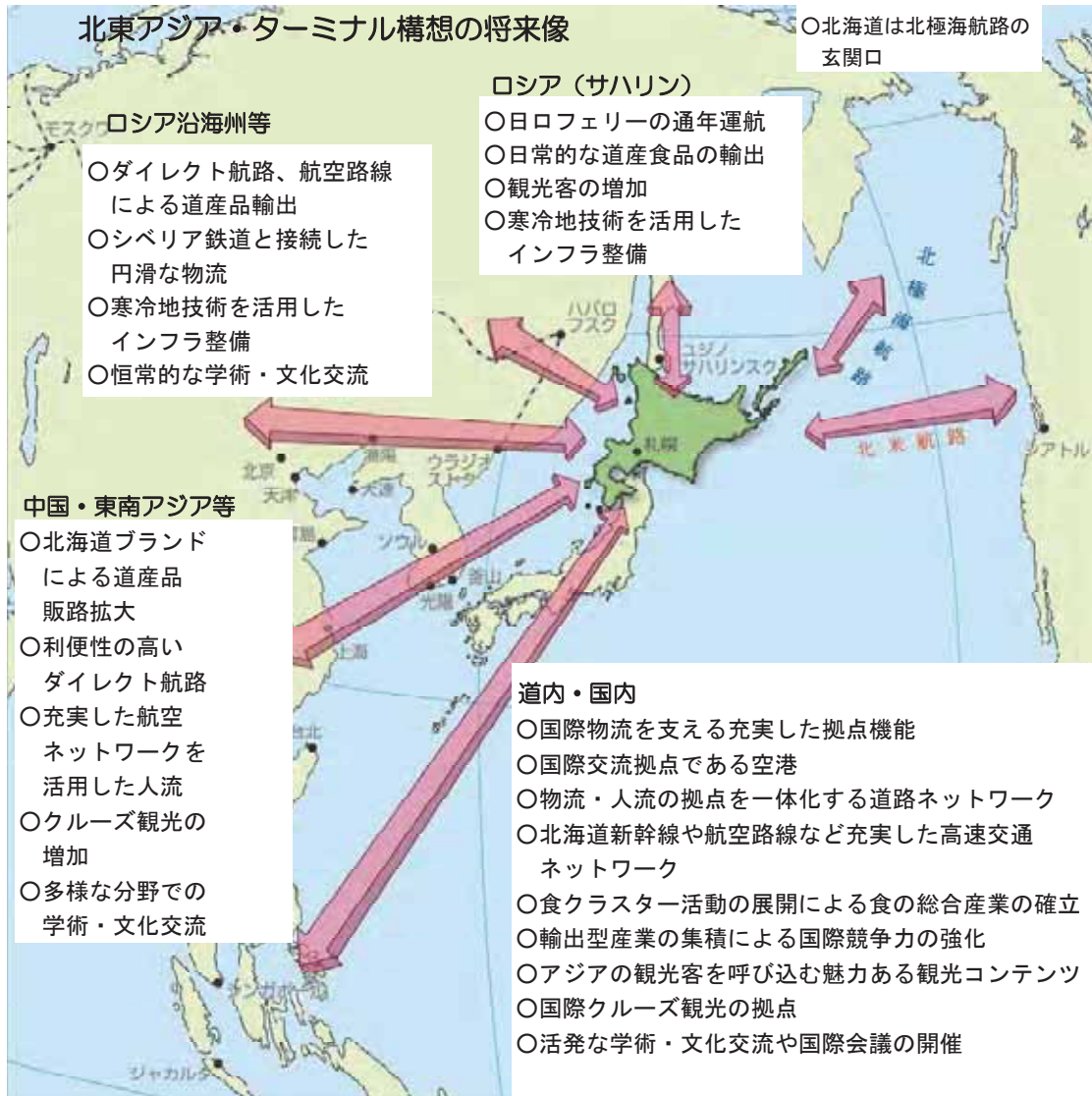
(2) 食の北海道ブランド強化による競争力の強化

道では、食産業を本道のリーディング産業として位置づけ、「食クラスター」活動の展開や国際戦略総合特区の推進など食の北海道ブランドを強化し、国内市場、さらに東アジアを中心とした海外市場において、一層の競争力をもった道産品を生み出す力強い食産業の構築に向けた取組を進めています。

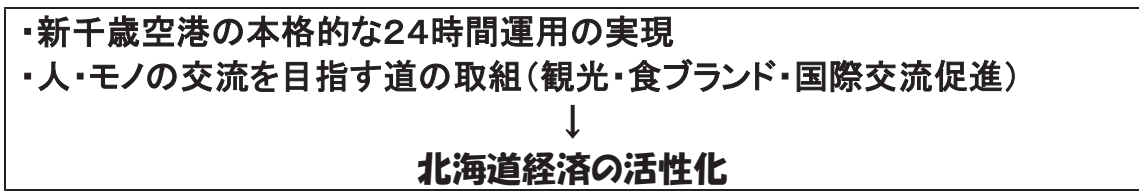
(3) 成長する北東アジアなどとの交流拡大

北海道経済の再生のため、道は**国内外からの人流・物流を北海道へ取り込むための取組**を促進し、地域の活性化を図る取組を進めています。

《参考》 北海道は平成25年3月に「北東アジア・ターミナル構想」を策定し、**本道を北東アジアの物流・人流の拠点とすることを目指しています。**



※道策定 (H25年3月)「北東アジア・ターミナル構想 Ⅲ章 構想の方向性」



枠拡大後の運航時間帯の制限について

1 趣旨

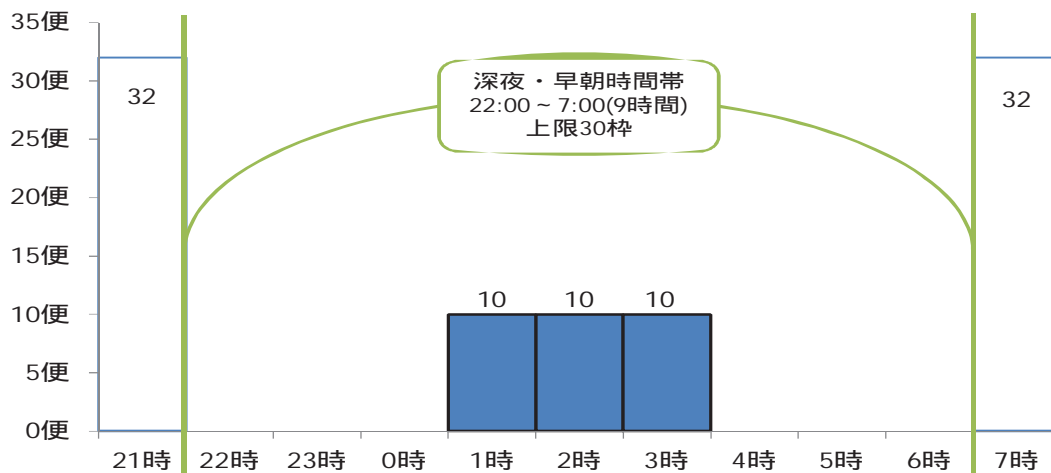
航路直下の住民の皆様への睡眠と健康に配慮するため、深夜・早朝時間帯(22:00～7:00)の運航において、枠拡大後については、以下の考え方にに基づき、運航時間帯の制限(枠数設定)を行います。

2 基本的な考え方

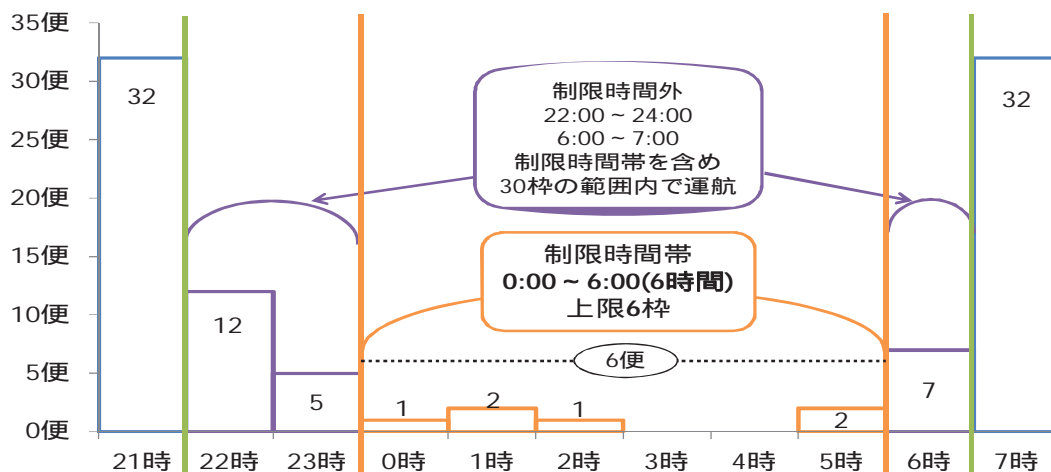
大半の方々が就寝中であると考えられる0時から6時までの時間帯(以下「制限時間帯」という。)は、運航枠数を制限することとし、その便数(枠数)は現行の6枠を上限とします。

3 時間帯の制限の概要(イメージ)

<当初案>



<時間帯の制限>



※数字は時間別の想定運航便数

住宅防音対策案の修正について（ポイント）

1 対策区域

- 住宅防音工事を実施する対策区域は、次のとおりとします。
- ・現在の基本区域とします。
 - ・市街地では、基本区域内の町内会に属する区域で、住戸が連たんしているものを含めます。 ※ 対策区域図は、資料 2-(3)-②のとおり

2 住宅防音工事の内容

【工事の種類】

- ①経年住宅機能確保工事 対象戸数：約2,900戸（千歳市：約2,600戸、苫小牧市：約300戸）
- ・対象住宅は、平成6年の6枠合意に基づき、防音工事を実施した住宅です。
 - ・1戸当たり限度額の範囲内で、工事メニューの中から必要な工事を選択できることとします。
- ②新規住宅防音工事 対象戸数：約790戸（千歳市：約700戸、苫小牧市：約90戸）
- ・対象住宅は、上記①以外の住宅です。
 - ・1戸当たり限度額の範囲内で、工事メニューの中から必要な工事を選択できることとします。
- ③建替住宅防音工事
- ・上記の①と②の工事に代えて建て替える場合の通常仕様と防音仕様の差額を助成します。
 - ・1戸当たり限度額の範囲内で、工事メニューの中から必要な工事を選択できることとします。

《対象室数》

「家族数+1」の居室を対象とし、最低5室とします。

《1戸当たり限度額》

上記①～③を同額とし、その額は工事費160万円（消費税10%時）以内＋設計監理費12%以内（上限額179.2万円）とします。

《工事メニュー》

- ①～③共通 天井、壁、外部開口部、内部開口部、床
- ②・③のみ 換気設備、暖房設備、冷房設備

【工事の実施】

- ・工事は、毎年度の予算の範囲内で、次の優先順位により受付し実施します。

《優先順位》

- ①騒音の影響の大きな地域を優先し、新コンターによるLden62dB以上、Lden57dB以上、その他の地域の順とします。
- ②内窓設置工事のみを希望する場合は、区域に関わらず、優先的に実施します。

【工事の回数（フォローアップ）】

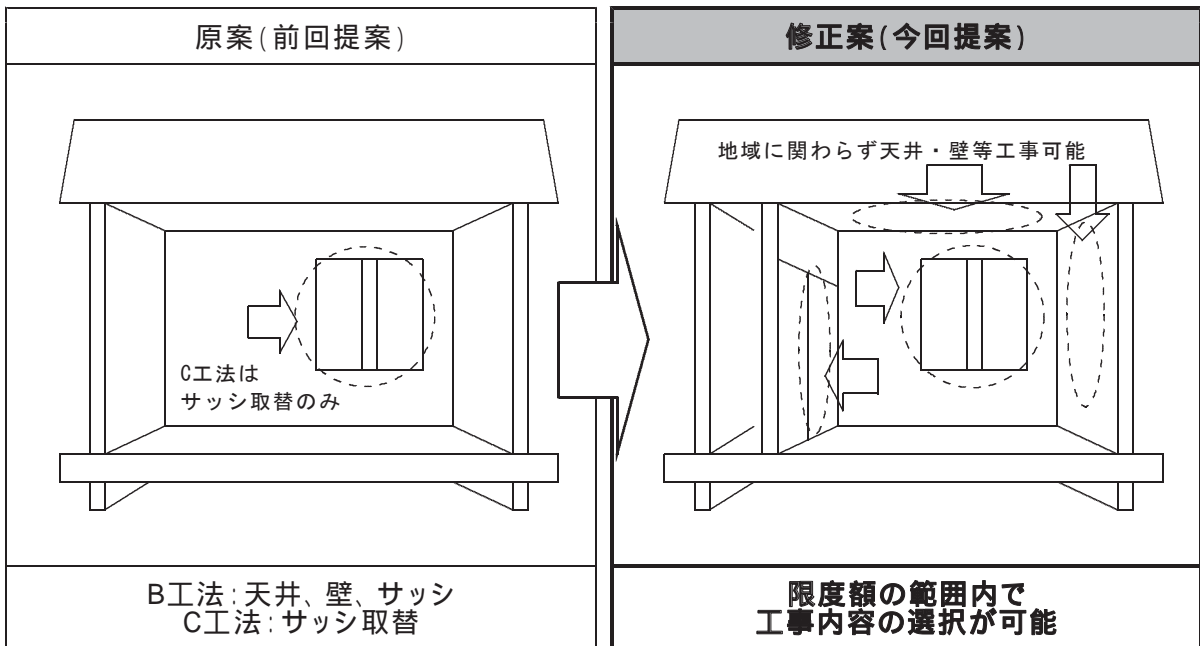
- ・工事回数は、1回に限定しません。
 - ・工事時期と内容については、今回の対策の進捗状況や、一定期間後の住宅の防音機能の状況などを踏まえ、適正な時期に検討します。
- ※国では、工事実施後10年以上経過後、防音サッシの取替工事を実施しています。

住宅防音工事について

地域の皆様のご意見を踏まえて住宅防音工事の内容を修正しました。

(主な修正点)

- ・対象室数を6枠合意時と同様にしました(家族数+1(最低5室))。
- ・工事の内容(対象部位)を拡充し、限度額の範囲内で工事内容を選択できるようになりました。
- ・工事回数は1回に限定せず、今回の対策の進捗状況や一定期間後の防音機能の状況などを踏まえ、工事時期と内容について適正な時期に検討します。



区分	原案(前回提案) C工法	修正案(今回提案)
対象室数	家族数+1(最大5室)	家族数+1(最低5室)
天井・壁	補修のみ	防音に改造
外部開口部	防音サッシ取替	防音サッシ取替・内窓設置
内部開口部	なし	防音建具取替
床	補修のみ	補修のみ

限度額の範囲内で
工事内容の
選択が可能

※新規及び建替防音工事の場合は、換気設備・暖房設備についても対象となります。

※1戸あたりの限度額 額は工事費160万円(消費税10%時)以内+設計監理費12%以内(上限額179.2万円)とします。

※フォローアップについては適正な時期に検討します。

< 住宅防音工事の施工例 >

- 一戸あたり限度額160万円で住宅防音工事を行う場合の例を紹介します。
- なお、試算に当たっては、平成12年に(公財)新千歳空港周辺環境整備財団が実施した工事实績を基に、全体の9割程度の住宅で実施した室数5室で、天井や壁などの防音工事を実施すると仮定しています。
- また、別に設計管理費が必要となる場合は、19万2千円(160万円の12%)を上限額として加算されます。

経年住宅

<例1> 一戸建て住宅で、天井の防音工事(吸音材・石膏ボード貼付)を行う場合

内 容	数 量	金 額(千円)
工事費(a)	1 式	1,277
共通仮設費、現場・一般管理費	1 式	173
消費税 10%	10 %	145
合 計		1,595

<例2> 一戸建て住宅で、壁の防音工事(吸音材・石膏ボード貼付)を行う場合

内 容	数 量	金 額(千円)
工事費(a)	1 式	1,041
共通仮設費、現場・一般管理費	1 式	141
消費税 10%	10 %	119
合 計		1,301

<例3> 一戸建て住宅で、防音サッシへ取り替える場合

内 容	数 量	金 額(千円)
工事費(a)	1 式	1,280
共通仮設費、現場・一般管理費	1 式	174
消費税 10%	10 %	146
合 計		1,600

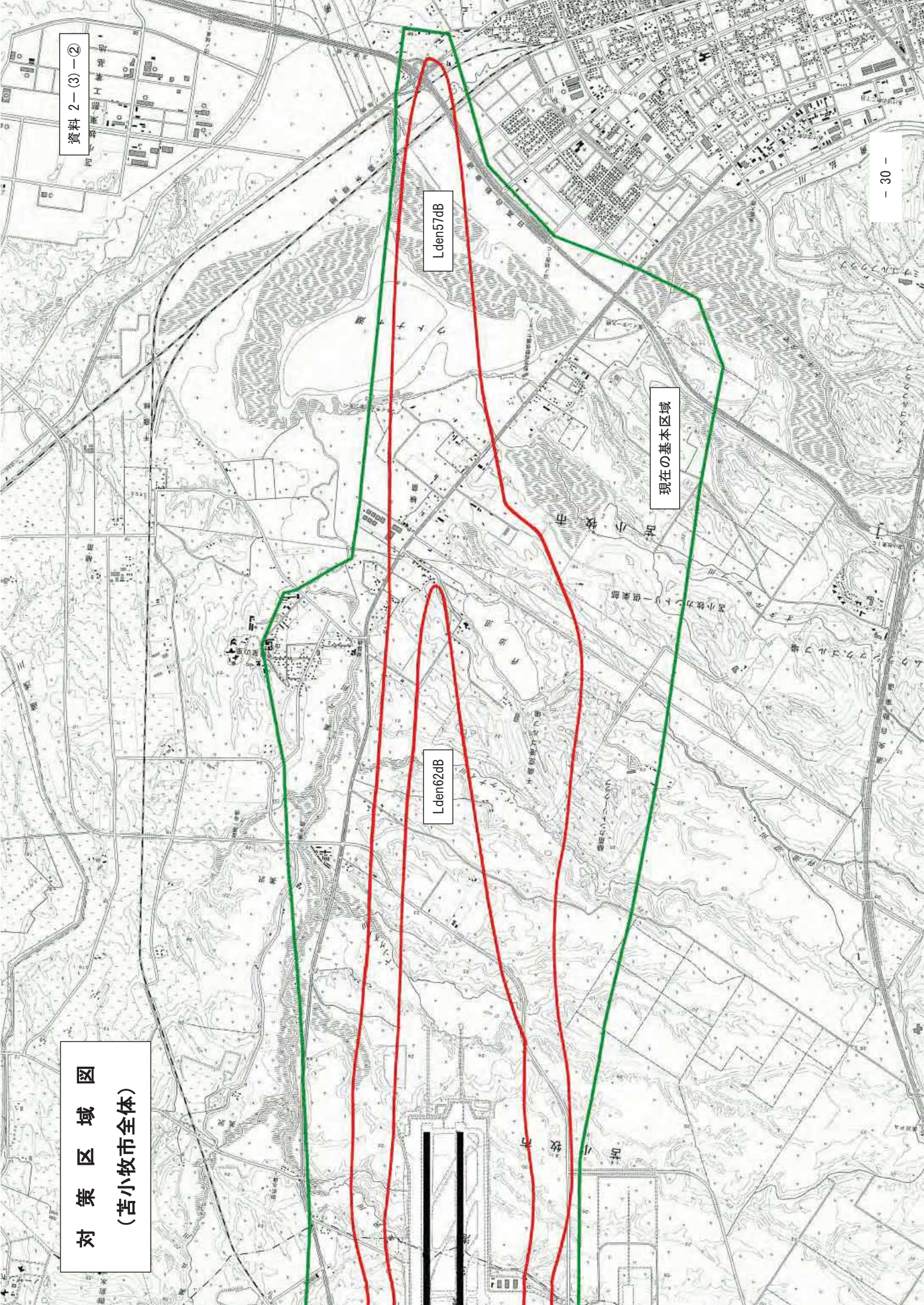
新築住宅

<例> 一戸建て住宅で、内窓と暖房機を設置、台所換気扇を防音仕様とする場合

内 容	数 量	金 額(千円)
サッシ(内窓)	1 式	651
暖房機(1階・2階)	2 台	428
レンジ扇	1 台	119
消費税 10%	10 %	120
合 計		1,317

※ 平成12年と平成26年の「住居に係る設備修繕・維持」の消費者物価指数は、道内では0.93倍(全国0.97倍)となっています。

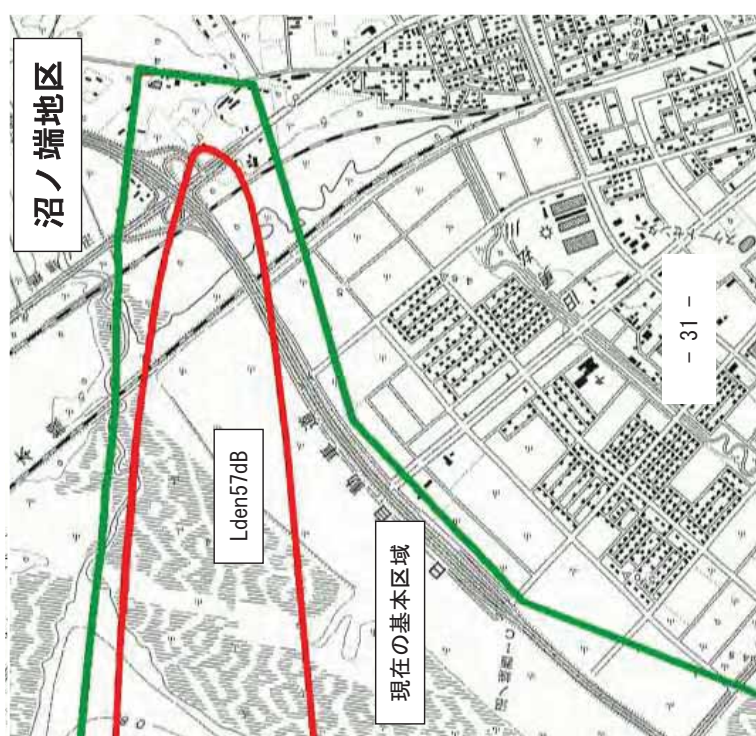
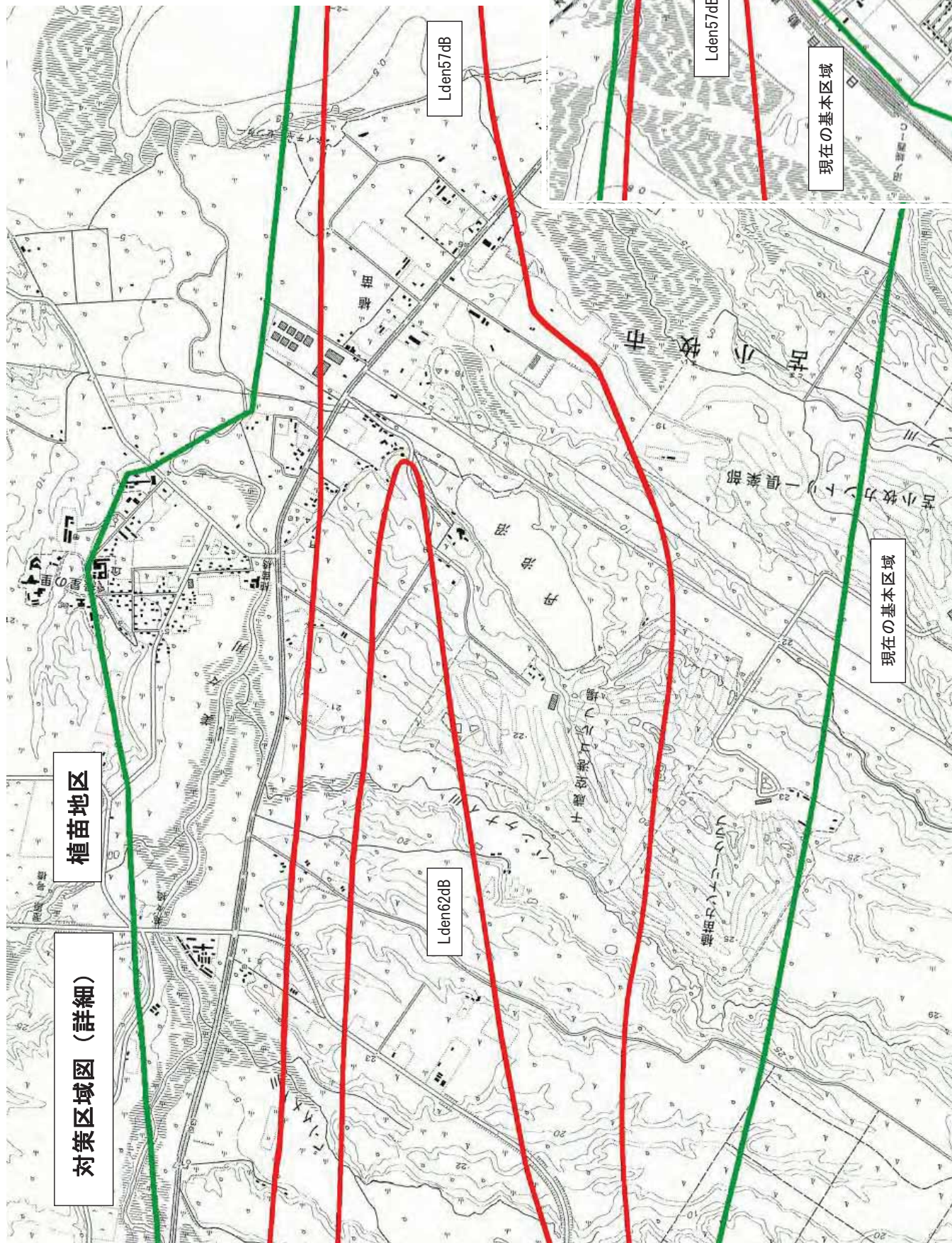
対策区域図
(苫小牧市全体)



Lden57dB

Lden62dB

現在の基本区域



地域振興対策への対応

- 平成25年3月開催の地域協議会での意見を踏まえ、地域振興対策案の追加提示は、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ています。
- 地域振興対策案の取りまとめに当たっては、地域の意向を踏まえて行います。

＜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

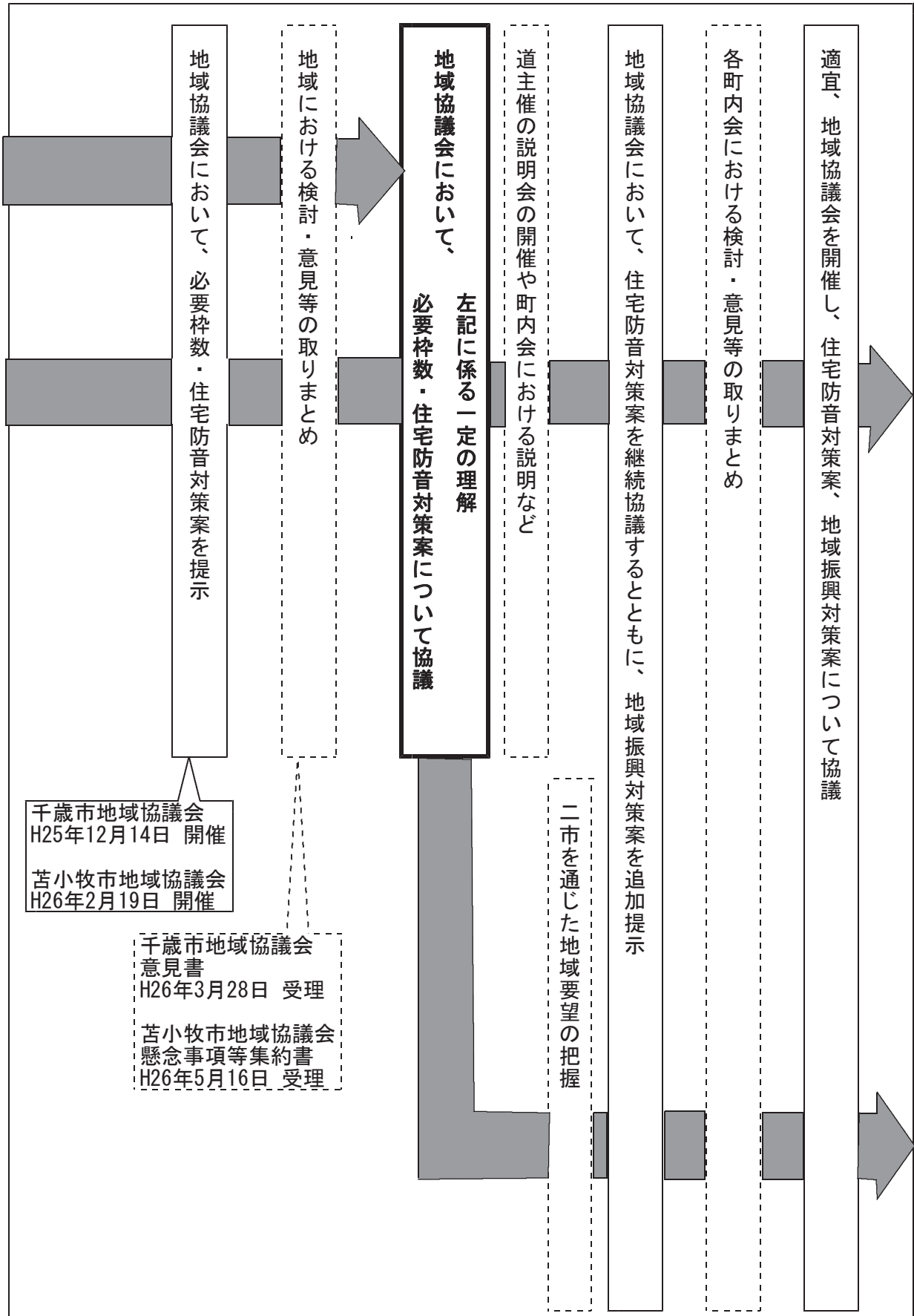
- ・対策の内容は、概ね次の3分野に係るものとする。
 - ①住民の皆様の安全で安心な生活の確保に役立つ対策
 - ②豊かで質の高い住環境を支える生活基盤の確保に役立つ対策
 - ③地域の活力を生み出す産業の振興に役立つ対策
- ・対策の内容は、2市の総合計画、土地利用計画等との整合性を図るものとする。

(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。

※ この資料は、前回の地域協議会と同様です。

枠拡大に係る協議の進め方について



その他の意見への対応

1 航空機への安全運航の確保を徹底すること。

○国や航空会社に対して文書で申し入れるほか、枠拡大後においても運航状況を注視し、地域協議会において状況等を適宜皆様に報告するなど、新千歳空港における航空機の安全運航の確保が図られるように努めます。

※平成26年5月29日開催の新千歳空港連絡会（国土交通省、自衛隊、道で構成）において、道から国土交通省東京航空局新千歳空港事務所に対し、深夜・早朝時間帯における安全運航への対応を要請しています。

2 国と24時間対策として実施される住宅防音工事の実施窓口の一本化を検討すること。

○道及び市は、公益財団法人新千歳空港周辺環境整備財団を通じ、これまで24時間運用に係る住宅防音工事を実施するほか、現在は、新千歳空港周辺地域振興基金の運用益の活用による町内会助成事業や生活環境整備事業、機器更新事業を実施しています。

○国（防衛省）は、北海道防衛局が直接窓口となり、住宅防音事業の希望届の受付等を行っており、また、事務手続の補助等を委託しているものと承知しています。

○このため、窓口の一本化にお応えすることは難しい状況ですが、住民の皆様様の住宅防音工事に係る諸手続につきまして、防衛省（北海道防衛局）との連携を深め、申請や問い合わせ窓口において分かりやすく丁寧な対応を行うなど、窓口サービスの向上に努めていきます。

3 航空機騒音や航空機が発する光が、家畜の飼育に影響を及ぼさないことが必要であり、科学的に証明すること（駒里地区）

（現状）

○現在、深夜・早朝便の飛行経路は、航空機騒音の軽減の観点から、駒里地区の上空には設定されておらず、枠拡大に当たっても同様の考えとなっています。

○一方、昼間時間帯の便には、関東・関西方面への出発のために駒里地区の上空を飛行する経路が設定されています。

（対応）

○道としては、昼間時間帯の運航便に係る地域住民の皆様のご懸念を国土交通省東京航空局新千歳空港事務所に伝えるとともに、枠拡大後においても運航状況を注視し、地域協議会において状況等を適宜皆様に報告してまいります。

(参考) ○航空機が発する光(照明)には、離着陸時に使用する着陸灯などがあります。着陸灯は、他機からの視認性向上や離着陸時に滑走路を視認するために使用するもので、高度1万フィート(3048m)以下の飛行時や夜間の飛行時などに点灯します。両翼の内側と前脚に付いており、前方11度の範囲で発光します。(着陸時には主に滑走路及び誘導路を照らすことを目的とします。)

◇深夜・早朝便に設定されている出発・到着経路
・ 出発経路－NAGANUMAディパーチャー／YUFUTSUディパーチャー／HOKUTOディパーチャー
・ 到着経路－滑走路中心線の延長線

4 住民への説明に当たっては、分かりやすい資料の作成に努めること

○協議会の資料の作成については、できるだけ写真やグラフ、図などを用いて、視覚的にもわかりやすい資料となるように努めます。
○また、住民説明会等においては、パワーポイントで作成した資料やプロジェクターを用いるなどして、見やすく、内容もわかりやすい説明になるように努めます。

5 6 枠合意に関し、地域と約束したことを今後どのように実行するのか、きちんと説明してほしい。

○新千歳空港周辺地域振興対策基金の未造成額(約12億円)については、目標額30億円の基金造成に向け、経済界や航空会社から枠拡大の取組に協力を得られやすい環境整備(着陸料の軽減に向けた要望など)に努めるとともに、経済界等から寄付が得られるよう強く求めてまいります。
○平成23年4月に苫小牧市が策定した植苗・美沢地区土地利用計画の後期10年計画については、苫小牧市と連携し、着実な推進に努めます。また、その推進に当たっては、地域の皆様のご意見を十分にお聴きするとともに、随時、その進捗状況をご説明させていただきます。

6 北海道は以前、空港の機能強化を理由に枠拡大の提案をしたとのことだったが、北海道の都合で止めた経緯がある。エアラインの事情で政策を転換するのではなく、提案するのであれば最後まで誠実に協議をしてほしい。

○平成21年の枠拡大協議の開始後、国内エアラインの体力低下や24時間運用に係るエアラインニーズ、羽田空港の再拡張など、航空情勢の大きな変動により大幅に協議スケジュールを変更することとなり、地域住民の皆様にご迷惑をおかけしたことをお詫びします。
○必要枠数として協議中の30枠につきましては、アジアを中心とした航空需要の拡大や外国人来道者の増大などといった時代の潮流や今後の需要予測などから設定したものであり、エアライン・ニーズの短期的変動により変更する考えはなく、是非、実現させていただきたいと考えています。

7 北海道の対応に対する不信感について

- ・過去に地域との合意事項を一方向的に破棄した道政は信頼できない。
- ・世話人会や地域協議会の開催調整にあたり、北海道側の都合で日程を押し付けられたことや提供された情報に制限を設けられた。もっと住民側の立場に立って考えていただきたい。
- ・地域に対して、常日頃から丁寧な対話をするよう心がけていただきたい。

○滑走路延長事業につきましては、地域の皆様との信頼関係に基づき、長年の協議を経て得られた合意事項であるにもかかわらず、十分な協議を行うことなく、道側から一方的に、地域協議会で第2ターミナルビルの苫小牧市側への建設断念について表明したことは、誠に不適切であり、申し訳なく思っております。

○地域の皆様の信頼が得られるよう、道として丁寧な対話や誠実な対応に努めてまいります。

新千歳空港に係る民航機Lden値について

▼航空機騒音常時監視

- 平成25年4月に「航空機騒音に係る環境基準」が改正され、評価指標がWECPNLからLdenに変わりました。

※W値70=Lden57dB、W値75=Lden62dB

▼平成25年度民航機Lden値

- 「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25年度の民航機Lden値の状況は次のとおりです。（参考としてW値も記載しています）

区域	設置	測定局	24時間運用 対策区域	24時間 予測W	平成25年度				【参考】平成24年度	
					年間Lden値	民航Lden値	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	61	50	75	64	76	60
		梅ヶ丘	75~85W	75	59	57	72	69	72	70
		富丘	区域外	51	54	44	66	57	65	54
		稲穂	区域外	-	61	49	75	63	76	60
		根志越東	70~75W	70	56	52	71	65	67	64
		旭ヶ丘	75~85W	78	60	59	74	71	72	70
		駒里	補完(<70W)	58	50	48	65	61	58	56
		あけぼの	準対(<70W)	69	59	49	74	63	73	57
		弥生公園	75~85W	74	59	56	72	69	71	68
	千歳市	青葉丘	区域外	66	66	44	80	58	81	57
		住吉	区域外	60	65	41	79	55	80	60
		東雲	区域外	56	63	37	76	52	76	59
		寿	75~85W	76	60	58	73	71	72	71
		北斗	区域外	51	52	24	65	39	62	45
		里美	区域外	45	45	23	56	36	55	41
		駒里東	補完(<70W)	-	47	47	60	59	64	62
		根志越南	補完(<70W)	-	59	50	72	62	71	62
		苫小牧市	北海道	植苗	75~85W	74	57	57	69	69
ウトナイ	補完(<70W)			69	52	46	66	59	65	55
美沢	補完(<70W)			64	46	39	60	52	54	49
湖畔	70~75W			73	56	57	69	70	68	68
斉藤宅	補完(<70W)			66	45	38	59	54	52	49
植苗公園	70~75W			-	54	50	67	63	64	56
勇払	区域外			64	50	47	64	62	55	50
沼ノ端東雲	準対(<70W)			-	53	47	65	60	58	48
勇払東	区域外			-	50	46	64	60	56	50
苫小牧市	琥珀荘		70~75W	70	42	29	53	41	55	50
	丹治沼		75~85W	78	56	57	68	69	68	69
	沼ノ端東		補完(<70W)	68	50	50	62	62	61	61
	沼ノ端		補完(<70W)	67	49	35	62	47	62	50
	植苗会館		70~75W	69	42	32	53	44	54	49

□ 民航機Lden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航空機騒音を測定した日とみなし算出対象とし、対象日毎のLdenの全ての値をパワー平均し、これを民航機の年間Ldenとしている。
- 平成25年度の集計対象日数は106日（約3割）である。（平成24年度：130日）

<計算式>

$$Lden = 10 \log_{10} \left(\frac{1}{N} \sum_i 10^{Lden_i/10} \right)$$

Lden : パワー平均値
Lden_i : 各データ値
N : 測定日数

□ 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1機毎の単発騒音暴露レベルから1日毎のLden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している。

前回の地域協議会における意見等について

<項目>滑走路の使用実績（着陸）

○委員からの意見等（千歳市地域協議会）

- 平成25年3月開催の地域協議会で説明された航空機騒音予測コンター調査の設定条件等における滑走路使用実績について、千歳側と苫小牧側の離着陸の割合が実感と異なる。現在は、千歳側からの着陸が60%を超えていると考えるので、20時以降の実態も含め、確認してほしい。

○回答《滑走路の使用状況～H25年度空港近隣測定局の騒音測定回数（着陸）》

- 平成25年度の20時以降の着陸の実態を把握するため、着陸航路直下で空港近隣の梅ヶ丘、植苗局での、0時～7時、20時～23時59分の間の民航機の着陸に係る騒音測定回数をカウントしました。
- 季節により風向きが変わるため、千歳側・苫小牧側でどちらかに偏る時期もありますが、平成25年度は千歳側4,657回（53.5%）、苫小牧側4,041回（46.5%）の着陸があり、コンター調査の設定条件と大きな違いがない状況です。

H25年度	千歳側（梅ヶ丘局）		苫小牧側（植苗局）		備 考
4月	459	61.9%	283	38.1%	※夏は南風により、千歳側からの着陸が多かった。
5月	445	57.4%	330	42.6%	
6月	589	77.1%	175	22.9%	
7月	667	92.3%	56	7.7%	
8月	462	60.3%	304	39.7%	
9月	391	59.0%	272	41.0%	
10月	385	53.7%	332	46.3%	
11月	367	51.5%	345	48.5%	
12月	280	37.9%	459	62.1%	
1月	224	31.0%	499	69.0%	
2月	153	23.8%	489	76.2%	
3月	235	32.1%	497	67.9%	
合 計	4,657	53.5%	4,041	46.5%	

注 左欄：回数／右欄：割合～千歳側と苫小牧側の回数の和を100としたときの割合

（航空機騒音予測コンター調査における設定条件）

	千歳側	苫小牧側	備 考
H20年度	約57%	約43%	※全日の使用実績
H24年度	約55%	約45%	
平 均	約56%	約44%	

<項目>遅延便

○委員からの意見等（苫小牧市地域協議会）

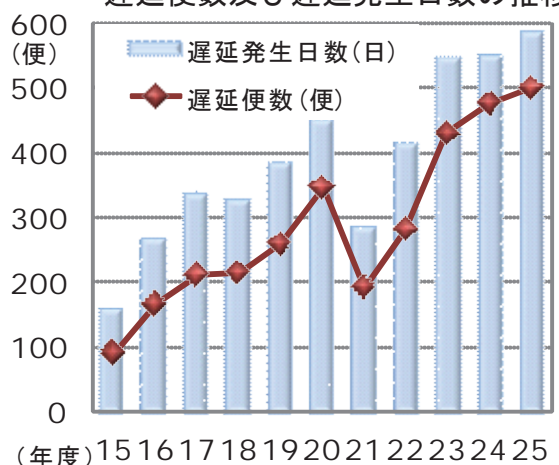
- ・ 遅延便の推移が分かる資料を提供してほしい。

○回答

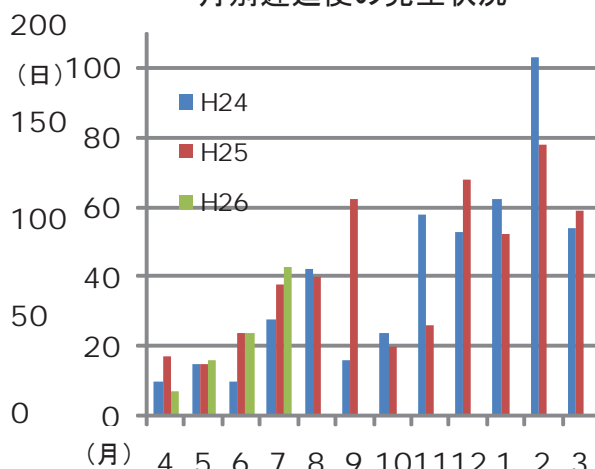
1 遅延便の推移

- ・ 6枠全てが使用されるようになった平成15年度（全ての使用は11月）からの状況は、平成17年度以降、概ね200便を超え、特に平成23年度以降は400便を超える遅延便が発生しています。
- ・ また、平成25年度は、これまで最多であった平成24年度（475便）を上回り、499便（緊急事態の3便を除く）の遅延便が発生しました。

遅延便数及び遅延発生日数の推移



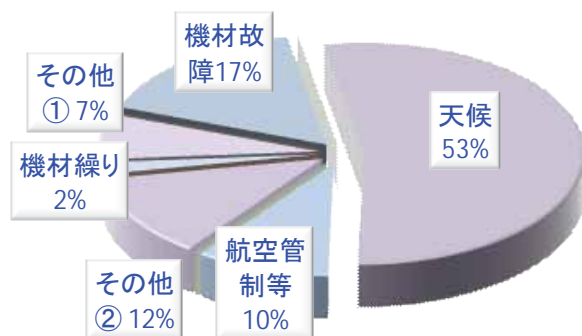
月別遅延便の発生状況



2 理由別発生状況

- ・ 遅延理由は、近年は「天候」が半数以上を占めています。
- ・ 平成25年度は、12月中旬から降雪による遅延が発生しており、特に12月と2月に荒天日が多かったことから、冬期間（11月～3月）では、遅延便283便のうち175便（約61%）が天候による遅延となっています。

遅延理由割合
(H15～24 全2,670便)



遅延理由割合
(H25年度 499便)

