

平成26年度第1回

新千歳空港の24時間運用を巡る千歳市地域協議会

議 事 録

日 時：平成26年8月30日（土）午前10時開会  
場 所：千歳市民文化センター 4階 大会議室

平成26年度第1回 新千歳空港の24時間運用を巡る千歳市地域協議会 出席者

・日 時 平成26年8月30日(土) 10:00～12:25

・場 所 千歳市民文化センター

---

・議 題

- (1) 機器更新事業終了後の基金による事業について
  - (2) 新千歳空港周辺地域振興基金の取扱いについて
  - (3) 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
    - 必要枠数について
    - 住宅防音対策案について
    - 地域振興対策への対応について
    - 枠拡大に係る協議の進め方について
    - その他
  - (4) 平成25年度航空機騒音測定結果について
  - (5) 機器更新事業の実施状況について
  - (6) 前回の地域協議会における意見等について
  - (7) その他
- 

地域委員 出席者(23名)      欠席者(12名)

北海道(15名)

千歳市(7名)

## 1. 開 会

千歳市(企画部主幹) それでは、定刻となりましたので、ただいまより、平成26年度第1回、通算46回目となります新千歳空港の24時間運用を巡る千歳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より進めさせていただきます。

## 2. 挨拶

千歳市(企画部主幹) 初めに、北海道副知事より、ご挨拶をお願いいたします。

北海道副知事 おはようございます。

いつもお世話になっております。

また、本日は、週末の開催にもかかわらず、委員の皆様方には、大変お忙しい中、ご出席をいただきまして、誠にありがとうございます。お礼を申し上げます。

また、これまで、この新千歳空港の24時間運用につきましては、ご理解、ご協力を賜っておりますことに、改めて深く感謝を申し上げます。

この新千歳空港の24時間運用につきましては、平成21年度から深夜・早朝時間帯の

発着枠の拡大に関しましてご議論を重ねさせていただいております、昨年の12月に、この地域協議会におきまして、枠の拡大でありますとか住宅防音対策についての具体的な協議をスタートさせていただきました。

その後、そこでお示しいたしました私どもの必要枠数あるいは住宅防音対策などに対しまして、皆様方から、今年の3月に意見書という形でお示しをいただいたところでございます。

いただきましたご意見につきましては、道といたしまして真摯に受けとめさせていただき、千歳市さんのご協力をいただきながら、鋭意、検討を進めてまいったところでございます。

このたびは、協議をいただいているこの発着枠の拡大ということについて、また改めてご説明をさせていただきますが、このことは、北海道の活性化に向けて欠かすことのできない課題であると私どもは考えております。

北海道が将来に渡って発展していくためには、観光ですとか食、これらを柱にいたしまして、国の内外から北海道に寄せられております強いニーズや期待に応えていくこと、特に成長するアジアからの来道客が今、増加しておりますし、また、今後とも増大が見込まれております中、この流れをしっかりと受けとめることのできる体制を整備すること、また、食の面では、新鮮な北海道ブランドを国内外に効率的に流通させる体制を築いていくこと、このことが欠かせないものと考えております。

そのためには、空の玄関口であります新千歳空港の機能強化を図っていくことが今の北海道にとって最重要課題であると考えておまして、とりわけ、この枠拡大を皆様方のご理解とご協力のもとで何とか進めさせていただきたいと考えてございます。

本日は、皆様方のご意見を踏まえた修正案などをお示しさせていただきまして、協議を深めてまいりたいと考えております。いずれにいたしましても、枠拡大に当たりましては、地域の皆様が安心して暮らしていただくための必要な環境対策が大前提であります。皆様のご理解とご協力が何よりも大切であると考えてございます。

この修正案などにつきまして、本日、皆様から頂戴した意見につきましては、さらに千歳市さんとの協議をさせていただきながら、皆様のご理解が得られるよう対応してまいる所存でございます。

委員の皆様におかれましては、忌憚のないご意見を賜るようお願い申し上げます、簡単でございますが、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申し上げます。

千歳市（企画部主幹） ありがとうございます。

続きまして、千歳市長よりご挨拶を申し上げます。

千歳市長 おはようございます。

今日は、ご案内をいたしました地域協議会に大勢の地域協議会委員の皆様にお集まりをいただきまして、本当にありがとうございます。また、北海道から副知事、交通企画監、

総合政策部長を始め、多くの皆さん方にご出席いただき、ありがとうございました。今日の地域協議会が円滑に、なおかつ、有意義に終始いたしますように、冒頭、心からご期待を申し上げたい、このように思います。

また、地域協議会の皆様方には、日ごろから大変、この新千歳空港の安定運用のために大変なご理解をいただいております、この機会に改めて厚く御礼を申し上げます。また、毎回、市が主催をして開催しております勉強会には、本当に全員の皆様が常にご出席をいただいて、熱心に議論していただいている経過があります。このことに関しまして、本当に心から敬意と感謝を申し上げたい、このように思うところであります。

今、副知事からお話がありましたように、新千歳空港の機能拡大は、深夜・早朝の枠拡大も含めて、北海道の活性化にとっては大変重要な課題、このように認識をしておりますが、これまでお話があったように、そのためには、何といたしましても、地域の方々のご理解とご協力というのが不可欠の条件ということでもあります。

今、焦眉の課題になっております深夜・早朝枠の拡大につきましては、地域の方々のご理解をいただくためには、何といたしましても、やはり、地域の方々の、夜間に飛行機が飛ぶことに伴います生活環境への影響など、それらのことを解決することが大前提と、このような姿勢で、市といたしましても、地域の皆様と取り組み、また、道とも協議を重ねてきたところであります。

今日、3月に地域協議会から出されました意見書に基づく原案の修正案が示されて、また皆様方とのお話し合いということになりますが、どうぞ数多くの意見を出していただいて、しっかりと議論を深めていただきたい、このようにご期待を申し上げているところであります。

道といたしましては、今回のこの地域協議会におきまして議論されます課題についてしっかりと受けとめていただいて、一日も早い地域の皆様方の理解が得られるような、そういう責任ある姿勢で臨んでいただきたい、取り組んでいただきたい、このように市としては考えているところでございます。

今日の地域協議会が有意義に前進いたしますように心から念じて、また、重ねて感謝を申し上げて、ご挨拶にしたいと思っております。どうぞよろしく願いいたします。ありがとうございます。

### 3. 議 事

千歳市（企画部主幹） それでは、議題に入らせていただきます。

A委員 まず、今回の地域協議会は、事前に資料を配付していただきまして、それを熟読することができまして、非常に感謝申し上げます。これからもそのようにしていただきたいと思っております。

そういうことから、今までのように資料を読み上げるということは必要ありませんので、熟読していますから。特に変わったところとか、特に変わったことがなければ、要点を簡

単にということで、よろしく願います。

千歳市（企画部主幹） ただいまA委員からそのようなご意見がございましたが、皆さん、そういうことでよろしいでしょうか。

（「異議なし」と発言する者あり）

千歳市（企画部主幹） それでは、道庁の方は、よろしく願います。

それでは、（１）機器更新事業終了後の基金による事業についてを議題といたします。北海道から説明いたします。

北海道（新千歳空港周辺対策担当局長） 次第をめぐっていただきまして、１ページであります。

資料１の機器更新事業終了後の基金による事業についてですが、平成２５年３月３０日開催の地域協議会におきまして、平成１８年に合意した覚書に基づき、機器更新事業終了後の基金による事業につきましては、地域要望を踏まえ、今年度までに合意することとしております。その後、地域の皆様によるご検討をいただき、先般、千歳市から、１の四角の中に記載のとおり、地域要望のお知らせがあったところであります。

この地域要望を踏まえさせていただきまして、道としては、２の平成２７年度以降の取扱いに記載のとおり、その取扱いは、現行の機器更新事業については、平成２６年度をもって終了すること、新事業としては新たな覚書締結の翌年度から概ね３年を目途に新たな機器更新事業を実施することとし、その対象機器は公益財団法人新千歳空港周辺環境整備財団の助成により設置された機器とすること、新たな機器更新事業が実施されるまでの間は、町内会に対し、コミュニティ活動の促進など、周辺地域の活性化等に資する事業への助成を行うこと、上記事業に係る北海道及び千歳市からの新たな補助は行わないことを合意内容として協議させていただきます。

２ページをご覧ください。

ただいま申し上げた内容により、覚書（案）をお示ししておりますが、この提案内容でご理解をいただけるのであれば、本日付けで覚書を締結したいと考えておりますので、よろしくご協議をお願いいたします。

説明は、以上です。

千歳市（企画部主幹） ただいまの説明につきまして、ご意見やご質問をお受けいたします。

なお、ご発言の際には、町内会名とお名前をおっしゃってからご発言をお願いいたします。

ご意見、ご発言等はございますでしょうか。

（「なし」と発言する者あり）

千歳市（企画部主幹） 特にご発言がございませんでしたら、お諮りしてよろしいでしょうか。

議題（１）機器更新事業終了後の基金による事業については、協議済みとし、合意する

ことにご異議ございませんか。

(「異議なし」と発言する者あり)

千歳市(企画部主幹) ありがとうございます。

ご異議なしとのことで、協議済みとさせていただきます。

なお、先ほど道から説明がございましたが、覚書の締結日につきましては、本日、8月30日付けとさせていただきます、記名、押印につきましては、後日、改めて皆様にご案内させていただきますと考えておりますので、どうぞよろしくお願いたします。

続きまして、議題(2)新千歳空港周辺地域振興基金の取扱いについてを議題といたします。

北海道からご説明いたします。

北海道(新千歳空港周辺対策担当局長) 4ページをご覧ください。

資料2の新千歳空港周辺地域振興基金の取扱いについてですが、この資料は、前のご説明した資料を時点修正、文言整理させていただいたものであります。

基金の未造成額11億5,780万円の運用益相当額につきましては、平成25年度まで、道から財団に運用益見合補助を行ってきましたが、平成26年度以降の取扱いについて前回の協議会で提案させていただき、地域に持ち帰り検討することとして継続協議となっております。

道からの提案内容は、2の平成26年度以降の基金の取扱いの枠で囲んであり、26年度以降においても、未造成額が解消するまでの当分の間、財団に対する運用益見合補助を継続することとし、補助の算定利率は、現行と同様の年1.5%とさせていただきます、基金運用益を活用した町内会活動事業などの執行に支障がないようにしたいと考えております。

なお、参考として、10年利付国債の金利の動向を表にまとめておりますが、最近は0.6%で推移する状況が継続しております。

5ページ以降につきましては、前回の地域協議会資料から修正しておりませんので、説明は省略させていただきますが、この内容で合意いただけるのであれば、本日付けで、5ページの覚書(案)により、覚書を締結したいと考えておりますので、よろしくお願いたします。

説明は、以上です。

千歳市(企画部主幹) ただいまの説明につきまして、ご意見やご質問をお受けいたします。

よろしいでしょうか。

(「なし」と発言する者あり)

千歳市(企画部主幹) 特にご発言がなければ、お諮りいたします。

議題(2)新千歳空港周辺地域振興基金の取扱いについては協議済みとすることとし、合意することにご異議ございませんか。

(「異議なし」と発言する者あり)

千歳市(企画部主幹) ありがとうございます。

ご異議なしとのことで、協議済みとさせていただきます。

なお、先ほどの議題(1)と同様に、覚書の締結日につきましては、本日、8月30日付けとし、記名、押印につきましては、後日改めて皆様にご案内させていただきますので、よろしく願いいたします。

続きまして、議題(3)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を議題といたしますが、説明は5点ございます。

まず、 の必要枠数について、 住宅防音対策案については関連がございますので、一括して北海道より説明いたします。

北海道(新千歳空港周辺対策担当局長) 7ページをご覧ください。

最初に、資料3-(1)枠拡大協議に係る住民意見等についてであります。前回の協議会で提案させていただいた内容に対し、千歳市と苫小牧市の住民の皆様からいただいたご意見を項目別に整理をしました。

ポイントのみご説明いたしますと、7ページの必要枠数につきましては、回数の再考や時間帯の制限の検討を、8ページと9ページの住宅防音対策につきましては、8ページの対策区域についてはその見直しを、9ページの工事の実施方法につきましては実施回数や時期、内容の見直しを、10ページの地域振興対策への対応につきましてはその実施を求めるもののほか、その他として表に記載のご意見をいただいたところであります。

これらのご意見につきましては、この後、それぞれの資料で対応等を説明させていただきます。

11ページをご覧くださいと思います。

必要枠数につきましては、11ページ目以降の資料3-(2)により説明をさせていただきます。

必要枠数につきましては、前回の地域協議会におきまして、現在の6枠を30枠に拡大したいとお願いしたところですが、この枠数は、航空会社から就航ニーズがあった24便の種類、路線に分析を加え、道の今後の政策を進める上で必要となる6枠を加算したものであります。

地域の皆様からは枠数の再考を求めるご意見をいただいたところですが、道といたしましては、地域の皆様へのご負担を極力減らし、あるいは、低減できるよう、運航時間帯の制限や対策の拡充を検討させていただいたところであり、これらの対応につきましては後ほど説明させていただきますが、30枠に対し、皆様のご理解を頂戴していきたいと考えており、道がなぜ30枠に拡大したいと考えているのか、あるいは、30枠の実現により何を目指していこうとしているのか、改めて皆様にご説明させていただければと考えております。

この資料は、11ページからの のポイントと16ページからの の本編の二つに分か

れておりますが、 の本編は大冊でありますので、 のポイントにより説明をさせていただきます。

資料の文字が一部小さくなっておりますので、本日はプロジェクターも使って説明させていただきますので、適宜、お手元の資料やプロジェクターの映像をご覧ください。

最初に、12ページの横長の新千歳空港の現状についてでございます。

左上に乗降客数の推移をグラフにしておりますが、国内線を折れ線グラフに、国際線を棒グラフにしておりますが、ともに、平成24年から、LCCの就航などによりまして大きく伸びており、特に国際線では大幅な増となっております。

航空会社は、近年、運航コストの縮減を図るための機材の小型化を進めており、一方で、利用者の利便性向上に向けて発着回数多頻度化を図っており、国際線の今後の就航増と相まって、発着便数はますます増加傾向にあります。

こういった状況から、新千歳空港の発着枠は不足する状況が継続しており、IATA、国際航空運送協会からは、発着調整が必要な空港として、平成24年に混雑空港に指定されております。

右下のグラフは、今年の夏の運航スケジュールの調整に当たり、航空会社から申請があった状況を1週間単位で示したものでありますが、昼間の時間帯では1時間当たりの発着枠である赤線の32枠を上回っており、上回る便数は、7時台と8時台、17時台から21時台に振り分けられ、その結果、運航枠に余裕があるのは朝7時台と夜21時台のみとなっております。

道としては、昼間の発着枠拡大を国に要望しておりますが、民航機と自衛隊機の管制上の問題もあり、近い将来、昼間の時間帯の枠が不足すると考えております。

13ページをご覧ください。

ただいま新千歳空港の昼間の発着枠は限界に近づいている旨をご説明いたしましたが、国内的、国際的には、アジアの急速な経済成長と人流・物流の活発化、国を挙げた国際観光の推進が取り組まれており、訪日外国人の1割を受け入れている北海道の役割はますます高まり、新千歳空港の深夜・早朝時間帯を活用して、訪日外国人やLCCの誘致、首都圏空港からの乗り継ぎ需要の取り込みを行う絶好の機会であり、発着枠の拡大による機能強化が必要となっております。

14ページをご覧ください。

北海道の空の玄関口である新千歳空港が本格的な24時間空港として北海道経済を力強く牽引していくためには、右上に記載しておりますが、22時から翌7時までの深夜・早朝時間帯において、国内の主要空港であり、内陸空港でもある成田空港の33枠にほぼ肩を並べられる30枠の確保により、国内旅客便が15便、国際旅客便が7便増加すると、年間約115万人の乗降客が増加すると試算しており、これにより、現在、約1,900万人の福岡空港を抜き、2,000万人を突破する羽田・成田に次ぐ国内第3位の空港となることが視野に入っております。



また、国際線乗降客数は、年間約40万人が増加し、急増する外国人観光客の受け入れに北海道が大きく貢献するとともに、経済波及効果は年間261億円、雇用効果は3,915人と試算され、右下のグラフのとおり、北海道新幹線の函館延伸にも匹敵する北海道経済への大きな貢献が期待できると考えております。

15ページをご覧ください。

現在、北海道では、観光立国・日本のフロントランナーになるべく、外国人観光客の北海道シェア10%を目指しております。また、食の北海道ブランドの強化を図り、アジアを中心とした海外市場での道産品の販路拡大、さらには、北東アジアなどとも交流拡大を図り、人流・物流の拠点となるための構想を推進しております。

このようなより多くの人、物の交流を目指した道の取組を新千歳空港の機能強化が強力に後押しすることとなり、北海道経済の活性化に繋がっていくものと考えております。

ただいまご説明いたしました内容の詳細データは16ページ以降の本編に整理しておりますが、時間の関係上、説明は省略させていただきます。

少し飛びますが、29ページをご覧くださいと思います。

枠拡大後の運航時間帯の制限についてですが、時間帯制限につきましては、地域住民の皆様のご意見を踏まえ、航路直下の住民の皆様の睡眠と健康に配慮するため、枠拡大後の運航時間帯の制限を行い、皆様のご不安やご懸念を少しでも和らげたいとの考えからお示しさせていただくものであります。

その設定の考え方は、大半の方々が就寝中であると考えられる0時から6時までの時間帯は、現行6枠を上限に運航制限を行うというものであります。

3として、そのイメージを記載しておりますが、上段の当初案は、緑の線で区切った22時から翌7時までにおきまして、現在の6枠を30枠に増やしたいというもので、そのイメージとしては、極端なお話をいたしますと、青で記載のとおり、真夜中の1時、2時、3時にそれぞれ10便ずつ飛ぶ可能性もあったところであり、住民の皆様から、真夜中に何便も飛ばれては生活に支障が出るといったご意見などをいただいたところでありました。

道といたしましては、こういったご意見に対応するため、今回、新たに時間帯の制限を提示させていただくものであり、現行の6枠は、従来どおり時間帯を制限しないで運航させていただきますが、今回増枠する24枠につきましては、22時から24時までの2時間と、朝6時から7時までの1時間の中で運航することとするものであります。

したがいまして、オレンジ色の線で区切った0時から6時までの深夜は、制限時間帯として、従来どおり6枠が上限となります。

例えば、制限時間帯の0時から6時までの利用枠数が4枠である場合は、その前後の制限時間帯外で運航できる枠数は、30枠から4枠を引いた26枠ということになります。なお、下段に時間別の数字を記載しておりますが、この数字は、エアラインの就航ニーズ等を踏まえた想定運航便数であり、制限時間帯には、現在の国内貨物便に加え、国際貨物便の就航も想定しておりますが、就航ニーズの多くは旅客便であり、交通アクセスなどが

ら、その多くの就航は22時台と23時台、翌朝の6時台になると想定しております。

この時間帯の制限の導入によりまして、少しでも地域の皆様のご不安、ご懸念を払拭してまいりたいと考えているので、30枠につきまして、何とぞご理解をいただきたいと考えております。

30ページをご覧ください。

資料3-(3)-住宅防音対策案の修正についてであります、そのポイントのみを説明させていただきます。

1の対策区域につきましては、当初案は、コンター調査の結果に基づき、57dB、従来の70Wに相当いたしますが、57dB以上の区域を基本に、他の国管理空港と同様に、道路などを境界として対策区域を設定すると説明いたしました、皆様からのご意見を踏まえ、現在の基本区域と、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むと修正しております。

具体的な区域図として、33、34ページにA3判のペーパーを2枚折りたたんで入れておりますが、1枚目が市内全体の区域図で、2枚目が拡大した図になりますので、2枚目、34ページをご覧くださいと思います。

緑色の線が現在の基本区域を示しており、赤色の線は新コンターの57dBと62dBの線であります。対策区域につきましては、外側の緑の線ですが、緑の線は現在の基本区域まで広がることとなります。

お手数ですが、30ページにお戻りいただきたいと思います。

2の住宅防音工事の内容についてですが、工事の種類は、経年住宅機能確保工事、新規住宅防音工事、建替住宅防音工事の3種類です。過去に6枠対策として工事を実施した住宅に対する経年住宅機能確保工事は、全体の対策戸数の約8割に当たる約2,900戸、千歳側では約2,600戸が対象となり、新規住宅防音工事は約790戸、千歳側では約700戸が対象となります。

工事の内容につきましては、個別の住宅の状況を踏まえた防音工事が実施できるよう、1戸当たりの工事費限度額を設定することにより、より自由度を増した工事メニューを選択できるようにしたところであります。

31ページの資料で説明させていただきます。

左側の図は当初案のものですが、国の基準では、経年対策はサッシの取替に係る工事であること、また、新たなコンターに基づく新築住宅の工法はC工法となり、経年対策と同じサッシの取替工事が内容となりますことから、このたびの枠拡大に当たりましては、国と同様にサッシの取替を行うことを説明いたしました、修正案では、右側の図のとおり、防音効果を増すための天井、壁、サッシ、建具も対象としております。

この修正は、住民の皆様からのご意見を踏まえ、どのようにすれば皆様が実施したいと考える住宅防音工事ができるか、使い勝手がよくなるかということで検討させていただいたものであります、既に防音対策を実施済みの住宅や平成7年以降に建築された住宅で

は、サッシが今でも相当の防音効果を維持していると想定されること、住宅によりましてはサッシ以外の場所で防音効果が低下している可能性があること、これらを考慮いたしまして、皆様が防音効果を高めるための必要な工事を自由に選ぶことができるようにしたところであります。

しかしながら、その実施に当たりましては、道として必要な予算を想定し、確保する必要があること、国の工法に基づく本来の工事内容が経年対策も新築対策も同じサッシの取替であることから、その工事費に相当する額として積算した179万2,000円を上限度額と設定させていただくことにより、その範囲内での自由な工事メニューを町内会の皆様が選択できるようにしたものであります。

また、この1戸当たり限度額は、経年、新規、建替を問わず、工事費160万円プラス設計管理費12%としておりますが、この160万円の額は、6桝合意時に経年住宅機能確保工事として防音工事をフォローした際の限度額150万円に準拠したもので、消費税が10%になると想定した額であります。

新規住宅、建替住宅につきましては、換気設備、暖房設備もこの額の範囲内での実施となりますが、冷房装置につきましては、6桝合意時と同様に、既に設置されている場合を除き、1世帯当たり1セットを設置することとしております。なお、対象室数につきましては、当初案では国と同様に最大5室としておりましたが、6桝合意時と同様の内容に改めさせていただきました。

恐縮ですが、30ページにお戻りください。

下段の工事の実施についてですが、工事は毎年度の予算の範囲内で優先順位を付けて受け付けすることとし、その優先順位は騒音の影響の大きな地域からとしますが、内窓の設置につきましては、新たな防音装置の追加として防音効果が明らかに高まりますので、その工事については優先的に実施したいと考えております。

また、工事の回数につきましては、住民の皆様のご意見を踏まえ、1回に限定しないで、フォローアップを行うこととしますが、その時期と内容につきましては、今回の対策の進捗状況やその後の防音機能の状況などを踏まえ、必要な対策を実施する必要があると考えておりますので、適正な時期に検討し、皆様と協議してまいりたいと考えております。

32ページをご覧いただきたいと思います。

工事費の上限度額は179万2,000円と説明しましたが、設計管理費を除く160万円でのどのような工事ができるのかということをご紹介するため、工事の例を記載しております。

この試算に当たりましては、6桝合意による防音工事を財団が平成12年に行った当時の工事実績を基に、全体の9割程度の住宅で実施した部屋数5室で天井や壁などの防音工事を実施すると仮定しております。中段に経年住宅の事例、下段に新築住宅の事例を記載しておりますが、経年住宅におきましては、防音効果を高めるための吸音材、石こうボードの張りつけを、例1は天井に、例2は壁に行うもので、例3は通常工法であるサッシの

取替を行う場合となっております。

下段の新築住宅では、サッシの取替よりも内窓設置の方が防音効果が高いと見込まれますので、内窓の設置とFFストーブへの取替、防音仕様の換気扇への取替を行った場合を記載しておりますが、参考にさせていただければと考えております。

住宅防音工事の修正内容につきまして、そのポイントを説明いたしましたが、工事の詳細につきましては、変更しなかった部分も含め、資料3-(3)-として35ページから5ページに渡って記載させていただいておりますので、後程ご覧いただきたいと思ます。

説明は、以上です。

千歳市（企画部主幹） ただいまの説明につきまして、ご意見やご質問をお受けいたします。

A委員。

A委員 まず最初に、今日は副知事もいらっしゃっておりますので、知事の考え方について一つお伺いしたいと思います。それは、知事がこの前の選挙に立候補される時の選挙公約であります。選挙公約では20枠を増やすと言われております。それを今回30と言ったのはどういう意図なのか、知事は説明する気がないのか。ここに一回も説明に来ておりません。完全に我々を無視しています。そのことを、一つ、どういう立場で30になったのか、まずお伺いしたいと思います。

それから、基本的なことはたくさんあるのですけれども、基本的なことで、この新千歳空港の運用について、時間当たり32枠です。福岡はもっと多いですね。滑走路が1本しかないのに新千歳空港より発着便数が多い。ここは2本あるのですよ。離陸専用、着陸専用の滑走路を持っていながら福岡より飛べない、この理由を説明していただきます。

たくさんあるので、ちょっと申しわけないのですが、それから、道がここに発表しておりますところの枠拡大の運航時間帯についてでありますけれども、深夜0時から6時までの間は、今までの6便を当てるのだという説明ですから、今までの6枠というのは10時から6時までの時間帯に6枠と言ったのですよ。それをそのまま従来どおりという言い方をしているけれども、従来どおりではない。しっかりとした説明をしてくれ。うそを言っちゃいかんのですよ。これは従来どおりじゃないですから。そういうことを、どういうことだか、はっきり説明していただきたい。

それから、まず何ととっても、この騒音の実態を北海道は分からないでいる。着陸の騒音、離陸の騒音、これを一切問題視しない。着陸の騒音だけを、この前、弥生町内会館で体験していただいたようではありますけれども、その日は北側へ離陸しておりません。離陸の時の騒音というのは、北側へ行くとほとんどなくなりますけれども、一番南側の旭ヶ丘方面では着陸の騒音より高いのです。高度は確かに高くなりますけれども、最高にふかして、そして、町内の方に来る手前位で旋回しますから、今度は尻を向けて最高にふかしているのですから、非常に騒音が高い。そのことを把握していないと、非常に北海道は勉強不足で

す。その辺も、しっかり現地を調査して、勉強していただいて、対応してほしい。

それから、防音工事のことですが、防音工事については、安眠を確保するためということで、先ほどの副知事の挨拶の中にもありましたけども、これは当然のことです。それがないと、我々人間は眠らないでいると、色々な障害が出てきます。そのことは、医学的にも証明されているわけですね。皆さんもご存じだと思いますよ。

そのことから、防音工事については完全でなければなりません。しかし、北海道の提案は、防音工事じゃありません。それは何かというと、今、事例に示されたように、例えば天井だけをやったら防音工事になりますか。これで防音工事だと言えるか。で、上限額を設けると。とんでもない話ですよ。上限額はありようがない。防音工事はその家によって違うんです。安く上がるところもあれば高くつくところもある。それを一定に160万円だと。それで、その160万円のことを局長は平成6年の合意時と同様だと言いましたけれども、工事費用は、あの時、上限も何もなかったですよ。なぜこんなうそを言うのか。160万円というのは、150万円ですよ、当時。これは、防音工事以外に何でもやってくださいと。屋根でも壁でもいいですよ。とりあえず150万を限度として出しますと言ったんであって、防音工事とは全く関係ない話です。それをごっちゃごちゃにしている。こんなでたらめな説明をされても、我々は納得できない。

それから、非常に、巷で聞く皆さんの噂では、防音対策は非常に金が掛かる、何百億も掛かるような話をしている。本当ですか。

私も、平成6年の合意で、一部屋、防音工事をしていただきましたよ。あとは、防衛ですけれども。今、7月に防衛の2期工事をやっていただきました。一切上限はありませんよ。それでないと、天井だけやって、防音工事なんてばかなことを言っていたらどうするんですか。窓はあけっ放しで、天井からの音は少ないんですよ。全部やって初めて防音工事。それを、どれか一つ選べなんて。選んだら防音工事じゃないんです。だから、防音工事をやる気がないということですね、北海道は。そうとしかとれないんですよ。

例えば、壁をやりましたと。それで防音工事です、あとは一切やりません。窓もやりません、そんな防音工事はありますか。それで防音工事だと思っているんですか、本当に真剣に。そのことを聞きたい。こんなのは防音工事じゃない、私たちに言わせれば。

というのは、少なくとも、防衛がやっている防音工事、これを基本にやってほしい。でないと、防音工事とは言いようがないんですよ。それは、前の平成6年の合意のときも、我々は勉強不足でしたから、わかりませんでした。二重サッシだから、あれは防音サッシだということでした。確かに、二重サッシになっています。で、樹脂サッシになっています。しかし、サッシメーカーの資料を、今、局長に渡しましたから、後で勉強していただければわかるのですけれども、サッシメーカーが言うには、防衛の防音工事とは、これとは全然違いますと。樹脂も違いますし、ガラスの厚さが違いますと。それで、全然防音効果が違います。そのこともしっかりと勉強していただきたいというように思います。

それから、先ほども日中の時間帯のエアラインの要求が随分多いのだと。ただ、千歳の

空港の場合は32しかないから、それ以上はできないと。特に、防衛の管制ですから、そういうとも言えるのだと思うんですが、先ほども言いましたように、福岡はあれだけ飛ばしておいて、千歳は飛ばせない。それは防衛の問題だけなんですか。陸運局と相談しないんですか。ただ、北海道だけで考えるからできないんであって、国とも相談したらいいじゃないですか。少しはそれぐらいの誠意を持ってもらわないと、我々は、何も深夜枠を増やしてくれなんて頼んだことは一回もないんだから。やめてくれって言っているんだから。それを北海道は増やしたい、経済効果の発展のために増やしたいと言うから、6枠プラスアルファを考えてもいいということを行っているんであって、それを頭から30だなんてでかいことを言って、その対策はやらないと言って、そんなことで我々が話し合いに応じられるかと言うんです。もう全然考えていない。我々のことはどうでもいいわけだから、そんなことでこれから話し合いを進めても意味がないと私は考えているんです。

我々のことを一切考えていないから。何かだまそうと。防音工事だって、こんなものを防音工事と誰が言うか。で、飛行の実態だってわかっていない、あんたたちはね。そんな人たちと論議してどうなるんだろうと、非常に私は不安に思うんです。

このことを、ちょっとたくさん言いましたけれども、また後で別な部分はやりたいと思いますので、一応、ここで終わりたいと思います。よろしくお願いします。

千歳市（企画部主幹） お答えをよろしいでしょうか。ちょっと質問項目が多かったですが。

北海道（千歳空港周辺対策担当局長） まず最初に、私から、30枠の関係をご説明させていただきます。

30枠は、私ども、ぜひとも皆様方にご理解をいただきながら実現させてまいりたいと考えておるところでありますけれども、この30枠であります、まず、この新千歳空港を本格的な24時間空港としてこれからも北海道経済を、新千歳空港が空の玄関口として北海道経済を力強く牽引していただきたいんだと思っている次第であります。

30枠の中身でありますけれども、以前ご説明した中では、エアラインの就航ニーズが現在の6枠も含めて24枠があるというご説明をさせていただきました。非常に、昨今の航空情勢、LCCの就航、あるいは、機材がジャンボジェット機から中・小型化していく。言うなれば発着回数がどんどん増えていく、あるいは、多頻度化していくというような流れの中では、非常に、今、国内の、特に羽田との路線でありますけれども、こちらの需要が多くなっています。

加えて、今、LCC、こちらも、平成24年度以降、関西国際空港を拠点とするピーチさんを初め、現在、国内航空の中でもLCCがどんどん立ち上がってきています。国内で、今、3社のLCCがございますけれども、まだそのウエートは数%であります。国際的に、世界的に見ますと20%程度まで行っておりますけれども、さらに、今後もLCCの就航が見込まれてくる。

こういった中では、今、航空情勢が非常に活発な状況でありますから、その航空情勢を

少しでも取り入れながら、北海道経済、やはり、観光立国といいたまうか、観光で北海道の経済が潤っている部分がありますので、何とかそのニーズを取り入れていきたいというのがまず1点。

それから、現在、国際線でありますけれども、国際貨物が就航していない、あるいは、国際旅客便も一部就航しておりますけれども、時差のあるところ、特に今、経済発展が著しい東南アジア、あるいは、欧米路線、こういった路線は新千歳空港の上空を飛行しているわけであります。時差があるところについては、飛行機の中で寝ながら旅行していただいて、現地に早朝に着いていただくとか、そういった意味では、この深夜・早朝時間帯を活用するメリットが大きいと考えておりますので、今、経済界と私どもと一緒に国際線の誘致活動をしております。そういう意味では、国際線の誘致、あるいは、貨物便、こういったものの枠といたしましてプラス6枠という形をお願いさせていただいたところでもあります。

こういった30枠の実現によりまして、国際線あるいは国内線の旅客、乗降客数、人の動きだとか、あるいは、国内の貨物などの動きもどんどん活発化してくることによりまして北海道経済に大きく貢献をする。また、地元の経済にとりましても、一部雇用が増えるといった効果もあると思っておりますけれども、まずは、北海道経済を何としてでも新千歳空港の機能強化の一つの取組として、深夜・早朝時間帯の発着枠拡大を皆様にお認めいただけないかというのが、まず北海道の考え方です。

北海道副知事 ちょっと補足させていただきますと、A委員から、知事の考え方を直接ご説明すべきではないかというご発言がございました。まさにごもっともなお話でございます。知事といたしましても、しかるべき時期にぜひ直接皆様方をお願いをしなければならぬと思っております。

本日、これからもまた色々ご意見いただこうかと思っておりますが、それを踏まえまして、今後の地域協議会の進め方についても検討していくわけでありますので、そういった中で日程調整などをさせていただきながら、知事からも皆様方をお願いする機会を持ちたいと考えております。よろしくお願ひいたします。

A委員 副知事、30と20の関係はどうなるんですかと言っている。

北海道（新千歳空港周辺対策担当局長） それは、私からお答えいたします。

平成21年からこの協議を始めさせていただきましたけれども、22年、年明け早々、JALが経営破綻するとか、あるいは、ANAが路線縮小するといった中で、航空情勢が非常に落ち込んだものですから、その当時、枠拡大に向けた道の基本的な考え方というものを皆様方にご説明させていただきました。平成22年11月の地域協議会でありまして、こちらで、今後、新千歳空港が本格的な24時間運用空港として必要になる枠数は何枠かということで、当時、18枠から22枠程度ということでご説明をさせていただきました。

そして、翌年、平成23年4月の知事選挙で、知事が20に拡大するという公約

で申し上げさせていただいたところでありまして、その23年以降、最近の航空情勢を、先ほどちょっと私からも一部触れさせていただきましたけれども、非常に大きな変化があったということをご理解をいただければと思っています。LCCの就航、それから、非常に国際線が伸びている。それから、アジア、特に中国経済ですとか、あるいは、東南アジア、シンガポール、タイ、あちらの方からの旅行客がどんどん増えているという中で、非常に伸びることによる発着回数の必要性、あるいは.....

A委員 そんなことを聞いていないって。知事の選挙公約と違うのは、それで良いのか。選挙公約って、そんな簡単なものか。知事は人をばかにしているのではないかと言っている。選挙公約と全然違うでしょう。それなのに、説明もしない、それで、平然とこうやって来るんだから。本当に、我々をどこまでばかにするのか、そのことを言っている。

北海道副知事 先ほど申し上げましたとおり、直接、知事からお願い申し上げること、時期、これについては、当然、準備をさせていただくことはそれといたしまして、公約の趣旨につきましては、やはり、北海道の活性化に向けて、新千歳空港の深夜・早朝枠を拡大させていただきたいと。

地域の方々にとっては、当然、少ない方が良いわけでございます。一方、また、ただいま局長から申し上げましたとおり、空港を巡る環境あるいは経済環境は非常に大きくその後変化をしてきております。そういった中で、必要な、最小限、何とかこれをお願いしたいということで私どもは.....

A委員 それは分かっているとやっているでしょう。だから、じゃ、選挙公約とはそんな簡単なものですか、軽いものですかと聞いているの。

北海道副知事 公約は、要素が二つあるかと思います。先ほど申し上げましたように、北海道の経済あるいは新千歳空港の機能を高めていくということが一つの要素かと思えます。もう一つの要素が枠数。これが、例えば20が0になったとすれば明らかに公約違反でありますけれども、こういった社会経済情勢の変化を踏まえて改めさせていただくということはあるのかなと私としては考えております。

A委員 だったら、直接説明するのが本当でしょう。道庁の職員を使って説明するなんて、知事はちょっと生意気過ぎるよな。

北海道副知事 改めて説明をさせていただきたいと思います。（発言する者あり）よろしくお願いたします。（発言する者あり）

A委員 本当に生意気だよ。だけど、副知事は特別職でしょう。一般のほかの職員とは違うんですよ。責任を持った答弁をしてほしいよ。

北海道（新千歳空港周辺対策担当局長） ほかの質問に対する答弁をしてよろしいでしょうか。

A委員 まあ、どうしようもない。いいよ。

北海道（新千歳空港周辺対策担当局長） 申し訳ございません。

次に、福岡空港のお話がありました。



福岡空港は、滑走路が1本であります。1時間当たりの発着枠は38枠運航されています。それに対しまして、新千歳空港は2本の滑走路があるにもかかわらず、1時間当たりは32枠と。1本で38できているのに、何で2本が32枠なんだということでもありますけれども、まず、福岡空港は1本なんです、飛んだ後に右でも左でもどちらでも行けるんですね。ところが、新千歳空港は、千歳飛行場があるものですから、自衛隊さんは左に、民航は右にと空域がまず制限されてしまう。空域が制限されて、片方にしか行けないので、半分とはいかないんでしょうけれども、やっぱりそうになってしまう。

それから、でも、2本あるじゃないか。2本あって、何で32なんだという話になりますと、2本ある一番の効果は、同時離発着ができるというのがあるんですね。ところが、同時離発着をするための基準がありまして、これが1,000メートル、1キロ以上滑走路が離れてなければ、同時離発着ができないということになっているんです。

ご承知のとおり、新千歳空港はA、Bがありますけれども、その距離が数百メートルで、その基準に該当しないものですから、2本ある効果をうまく生かし切れていないという部分がございます。

A委員　じゃ、1本と同じという意味ですか。

北海道（新千歳空港周辺対策担当局長）　1本とはちょっと違うのでしょうけれども。やはり、1本だけだと、そこに行くまでの時間だとか、色々ありますので、2本あったほうが1本よりは飛べてるのです。当初、昭和63年に開港した、新千歳空港という形で共有空港から単独化した時点では、28枠から32枠の中だと、そこであれば、自衛隊さんとのすみ分けもしながら、安全に運航できるということで、当時の自衛隊と、防衛施設庁になりますけれども、それと運輸省のほうで協議をしております。最初は、28枠から始まりまして、段階的に今は32枠まで、アップだと言われたところまで今来てしまったというところが今の現状です。

それで、じゃ、それで絶対32よりも増やせないのかという部分になりまして、数年前から、私どもも、何とか昼間の時間帯を拡大できないかということで、国交省あるいは防衛省、こういった方々との協議の場が現地でも、こちらの方にもありますので、そういった場を活用しながらお話をさせていただいておりますけれども、国同士の話し合いの中で出てきた言葉の一つに、32枠を増やす前に、やっぱり安全対策がやはり必要なので、まずは、32の話をする前に、B滑走路の、千歳側の方から入ってくるILS、これが整備されていないので、まずはそこをさっさと整備すべきだというようなお話も実はされております。

それで、何とか私どもも協議の出発点、ILS、ここをまず行かないとということで、国に対しても色々な場で強くお話をさせていただきながら、ようやく25年度のゼロ国債、実際には今年度から来年度の工事という形で今、整備がされております。ようやく来年度には整備がされてくるんですが、だからといって、じゃ、ILSが整備されれば32の枠が取っ払われるかということ、また、やはり、そうではなくて、色々飛んだ後の空域の間

題だとか色々な管制上の問題があって、鋭意、航空自衛隊とC A Bさんでやっていただいていますけれども、私どもも、機会あるごとに3 2 枠の拡大については要望させていただいておりますし、北海道として国土交通省に対する正式な要望の中でもこの項目は入れさせていただいているところであります。

私どもは、何もやっていないということではありませんので、ご理解をいただければありがたいなと思っております。

次に、時間帯制限の関係で、資料2 9 ページのところをご覧くださいと思うんですが、補足説明をさせていただきますけれども、2 9 ページ、時間帯制限の関係でございます。

0時から6時の間は従来どおり6 枠飛ぶんだと私は申し上げましたけれども、説明が言葉足らずで大変恐縮をいたします。申し訳ございません。従来どおりという概念は、2 2時から7時までが6 便飛べるとというのが従来どおりの考え方でありまして、この従来どおりの考え方にプラス、3 0 枠にする時にプラスする2 4 枠につきましては、2 2時から2 4 時の間、6時から7時までの3 時間の中に入れさせていただきますというのが正確な言い方でありまして。

すみません。言葉が不的確で申し訳ございませんでした。

それから、騒音実態をもっと知るべきだ、着陸と離陸はやはり違うんだというお話がございます。着陸というのは、エンジンをふかしていないので、音は非常に静かな形で飛んできますけれども、しかしながら、低空から飛んでくるものですから、音は静かなんですけれども、低い高度で来る分だけ音の大きさも感じる部分もありますし、それから、離陸する場合は、すぐ上に飛んでいきますので、広範囲に音は出ないのですけれども、ただ、その隣の空港に近いところはエンジン全開で行くものですから、その音は非常に大きいというのはご意見のとおりでございます。

ただ、今回、当初、平成6年に合意をさせていただいた時点の6 枠のコンター、これは、当時、ジャンボジェット機が飛んでいるという状態でございますので、そういった大きな飛行機がなるべく市街に騒音をまき散らさないようにということで、全開で飛んでいくという、そういう形でやっておりましたけれども、ただ、機材が小型化したり、エンジン性能が非常によくなってきているということで、今の、最近の航空機と6 枠で飛んでいる航空機の音と3 0 枠になった場合の音を比較すると非常に増えるのですけれども、従前の6 枠の時のジャンボジェット機の音と比べると、そこはちょっと低くはなっているのかなど。ただ、いかんせん、ご迷惑をかけているということは、これはそのとおりでありますので、騒音実態なども、これから、先般、遅ればせながらではありましたが、弥生町内会館に私どもの職員が行かせていただいて、実測をさせていただきましたけれども、今後とも、着陸と離陸、その辺の違いなんかももっと現地に入りながら、きちっと調べながら対応させていただきますので、何とかご理解をいただければと思います。

A 委員 そんなへ理屈で言われると困るんです。

北海道（新千歳空港周辺対策担当局長） すみません。

A委員 あのね、いいか、昔のジャンボは、確かに大型で、試験飛行した時なんかも鉄板をいっぱい積んだりして、そのかわり、離陸したらずっと遠くまでそのまま行ったんですよ。今のは、小型だから、確かに早く上空へ行って、早く旋回しちゃうんですよ。その分、空港に近い方は物凄い騒音が増えているということを言っているの。実態を知らないで、そんなへ理屈を言われたらかなわないよ、もう、こっちは。

北海道（新千歳空港周辺対策担当局長） 申し訳ありません。説明がちょっと不十分でありませんけれども、今、飛行機は、昼間の時間帯でありますけれども、幾つか航路があるんですけれども、飛行経路があるんですが……（発言する者あり）

関東、関西方面に行く場合の飛行経路というのは、空港、千歳側の方に離陸した場合には、急旋回をして、駒里の方からぐーんと回っていくんですね。そういう意味では、非常に音が、空港に近い方がまだずっと引き続いて飛んでいるというのがこの経路であります。ただ、22時以降につきましては、22時から7時までにつきましては、深夜・早朝時間帯の経路という形で別に定められております。例えば、22時台、今、全部飛んでくる飛行機なものですからちょっとあれなんですけれども、貨物便、1時、2時台に飛んでいる飛行機は、もし機会がありましたら見ていただければと思うんですけれども、飛んだ後、急旋回して、右側に行くんですね。その後、自衛隊さんのところからどんと上に、真っすぐ北に飛んで行って、長沼の方まで行くんです。それから、新千歳空港のずっと上空を飛んでいくんですね。

昼間の時間帯は、ぐーんと旋回して、駒里の上空を通過して行くのがありますが、22時以降の深夜・早朝便については、その飛行経路はとっていけないということになっています。

それと、もう一点、ご質問をいただいた中で、北海道は防音工事を本当にやる気があるのか、こんな上限額で本当にできるのか、防衛省と同じ基準でやるべきじゃないのかというご意見でございます。

私どもは、前回、当初案で説明させていただいたときにも、同じように、北海道は本当にやる気があるのかとのご意見がありました。サッシの取替をやると言っても、最近の住宅は非常に性能も良いし、なおかつ、私どもは平成24年から25年にかけて行いました、いかに住宅防音対策を効果的、効率的にするかという検討過程の中で、実際に遮音性能も委員の皆様方のご協力をいただいて測定させていただいたところでございます。その時に、既に対策を実施済みの住宅についても、相当程度、遮音性能が維持されている。あるいは、平成7年以降、最近までに建った住宅におきましても、相当の遮音性能がある、維持されているということを検証した中で、サッシをやりますと言っても、何もやる気がないのだらうというようなご意見でありました。

そこで、私どもがいかに、サッシだけじゃなくて、ほかのものにも、皆様方がやりいようにといたしましうか、手をつけられるようにとということで考えさせていただいたのが、

防音対策実施済み住宅ということからすると、経年対策になりますので、その経年対策ということでは、6 枠のときに150万円の工事費の中で色々やっていたという例があったものですから……

A委員 違うと言っている。違うんですよ。全然違う話をしたってしょうがない。それはそうだって、あんたは違うことを防音工事とくっつけて、そうだと言っている。違うと言っているでしょう、私は。これは、住宅防音工事をやったほかに、追加工事として何でもいからやってくださいといって出したものだと言っているんだよ、私は。それを、あんたは、住宅防音工事として150万でやったなんて、できるわけないことを、そんなことをやるわけない、いくら北海道でも。あんたたちの先輩でも、そんなばかげたことを言わなかったですよ。

北海道（新千歳空港周辺対策担当局長） 失礼しました。もう一度ご説明をし直させていただきますけれども、まず、住宅防音工事ということで実施させていただいたものは、告示後住宅と告示前住宅の二つに分かれております。告示前住宅というのは、既に防衛省さんが昭和57年3月31日の告示日をもちまして対策を実施している、終わっているところでありまして、それに対して告示後住宅というのは、昭和57年4月1日から私どもの指定期日としております平成7年5月31日までの間で造ったものを告示後住宅と言う、その二つに分かれております。対象室数がまず国よりも上回る形で対策をさせていただきましたけれども、告示前住宅、防衛さんがやった住宅については、私ども、最低5室、上限なしということでやっておりますので、国の5室までの差室分を国と同じような基準でさせていただきました。

それから、次に、告示後住宅につきましては、こちらは防衛さんが実施しておりませんので、こちらは、私どもがB工法、C工法という工法の中でさせていただいたということです。まず、これが住宅防音工事であります。

これとは別に、経年住宅機能確保工事ということで、これは経年対策ということでは、私どもの対策というのは今やっているわけですから、経年というのはなかったもので、告示前住宅に対して実施した工事がこの経年住宅機能確保工事というものであります。これは、経年住宅の機能を確保するために行う一定の補修等に助成するというもので1戸当たり150万円、実際に実施するときには消費税が3%になっておりましたので、153万円という形にさせていただいた実績があるということです。

A委員 それは、文章ではそうなっているけれども、違うんだって言っているでしょう、それは、さっきから。防音工事は防音工事としてやって、それプラス150万を出してくれました。それは全然違うんだ。防音工事を150万でできるわけがないでしょう。考えてみる、常識の問題だから、ちょっと考えてくれ。150万で防音工事ができたら、そりゃ簡単でいいさ。違うって言っているでしょう、私は。

北海道（新千歳空港周辺対策担当局長） すみません。間違えました。

A委員 だから、もっと勉強しなさいと俺は言っているの。前から言っているのはそこ

なんだ。何にも分からないで論議されたって、我々はそれを受けて話ができないと言っているんだよ。あんたたちは、実態は知らないし、勉強しないで、何にも知らないでいて、ここへ来て威張って話をされても困るんだって。

北海道（新千歳空港周辺対策担当局長） ちょっと訂正させていただきますけれども、告示前住宅と告示後住宅がありまして、告示後住宅につきましては、私が先ほど申し上げたとおりであります。告示前住宅については、差室だけを対象にして、住宅防音工事をやった。プラス、それだけではなくて、経年住宅機能確保工事も加えてやったというのが前回であります。

それで、今、防衛さんも防音工事をやった後のフォローという形で機能確保工事、防音建具機能復旧工事というのをやっておりますけれども、これは、住宅防音工事ではなくて、その次のフォローアップなんですね。要は、住宅防音工事っていうのは1回しかやらないんです、国も。その後……

A委員 違うっちゃうの。俺は2回やってもらってるもの。

北海道（新千歳空港周辺対策担当局長） いやいや、そうではなくて、住宅防音工事をやった後に、その機能復旧をするということで、今やっている。それで、もうちょっと詳しく言うと、実は、住宅防音工事というのは、国と一くりにしているんですが、国交省と防衛省のやり方は違います。国交省は、1回切り、住宅防音工事をしたら、その後のフォローはありません。それに対して、防衛省さんは、1回だけ住宅防音工事をやるんですが、その後、10年以上経ったというところで機能復旧工事をしていく。これは、今、主にサッシの取替をやっていきます。なぜサッシを取替えているか、その大きな要因の一つとしては、私どもは、サッシの工事をやった時というのは、全てといいますか、基本的には樹脂サッシで交換させていただいたのですが、防衛さんの場合はアルミサッシを当初付けた。このアルミサッシを付けたことによりまして、非常に結露が発生して、内壁、柱、そこまでもどんと腐食しているということで、基本的には、私どもも防衛省さんも、サッシの取替ではあるのですが、防衛省さんは、今、アルミからサッシに取替えるということによって、窓だけじゃなくて、壁全体も取替えざるを得なくなった。大がかりに、大々的に工事をせざるを得ない状況にある。そして、さらに、内壁の方も、窓だけがあるところだけじゃなくて、残り3面のところの通気止めという形でウレタン樹脂加工、そういう工事もされていると。言うなれば、内壁4面全部に手をつけていますので、当然、クロス張りから始まって、全体的に大がかりになっているというのが実態です。

実は、樹脂サッシを樹脂サッシに替えるという工事は、国としても例を持っていません。先ほど有識者検討会の検討の中の一環で遮音性能を測らせていただいたという話をしましたけれども、非常に、樹脂サッシの場合については遮音性能もありますし、基本的に、若干結露があるというお話も聞いたことがありますけれども、基本的には結露は余り発生していないという中では、今、新築住宅の方も、経年対策でやろうという方も、道の場合、中の内壁まで腐れているというような状態にないと考えていますので、そういった意味で

は、必要最低限といいたししょうか、必要な工事費は、十分、160万円の中ではできるのかなとは考えておりますが、基本的には、サッシを替えても、また、メーカーが違うだけのものがついたり、余り、遮音性能が非常に高くなるということではないと思っております、基本的には、皆様方が選ばれてくるのは、内窓が一番、私どもは効果があるのではないかとということで考えている中で、ただ、窓だけではなくて、ほかのものにも手を付けられるようにするためにはどうしたらいいんだろうかということで考えた時の参考にさせていただいたのが、前回の経年対策として実施したそのものを参考にさせていただいたということとであります。

千歳市（企画部主幹） 一通りの回答の方を終えたと思っております。一応、色々ご意見があるかと思っておりますが、ほかの委員さんもお意見があると思っておりますので、一旦、ここで締めさせていただきます、また時間があれば後でということ。（発言する者あり）

続きまして、それでは、B委員、お願いします。

B委員 もっともっと両方が、経過があるわけで、勉強する必要があるのかなという、今のやりとりを聞いておまして、私どもも勘違いしている部分があるとは思いません。該当者ですから。ですから、あの時のAさんが発言されていることを、ああ、そうだったなというようなことを改めて私も思いましたけれども、非常に細かいというよりも、重要なことなんですけれども、また、納得するように、そういう、説明会も必要なのかなと私は感じましたね。分からない人、その当時を分からない人は何を聞いたって何も分からないわけです。また、語る人も、その当時のことをよっぽどしっかり学習してもらわないと答弁できないだろうと思っております。

航空機の騒音実態ということで、私どもも要望書に、3月28日でしたか、そんな中でも申し上げまして、実態を見てくれというような中で、今日お見えになっています道の参事、両主幹の3名が弥生町内会館で、要するに、深夜の騒音調査というのか、体験をしていただいた。その結果、どうだったのか、どのように感じられたのかなということをお聞きしたいんですけれども。

ただやったということだけで、事細かく、感想のみではなくて、先ほども副知事さんがおっしゃったように、もうこの事項は北海道の最重要事項だということで提案をされているわけですね。そういう中で、体験をされた方がどのように、道庁の職員の立場でされたのかも分かりませんが、私どもは、そこに住んでいる住民という立場で体験したことを、一切、お話を副知事、知事に言っていただいたのかなということをお聞きしたいのと。

それから、まず、副知事さんは、前からの続きというか、この協議会では我々当事者の声も十二分にお聞きしていただいたと思うんですけれども、どんなことをお感じになったのかなと。まあ、知事さん、副知事さんへの報告、それに対するその時の答弁なんかもお聞きせたいなということをお願いしたいなと思っております。

それから、30枠、30枠と声高らかに言われると、ひょっとしてもう決まったのかな

というような感じに地域住民の方は捉えるケースが非常に多いんですけれども、私は、防音工事のあり方とかなんとかを思っていますと、言葉は良くないですけれども、道の考え方、それから、私どもの住むこの千歳、北海道が悪くなることを誰一人望んでおりません。良くなることを、住みやすい、安心して住みやすい我が郷土だと思いたい気持ちはいっぱいなんです。羽田空港の、あそこは大田区でしたかね、大田区の区長さんが、航空機騒音等に関しては両方がやっぱり相互納得の上でということ、共存共栄ということを言われておりました。

もちろん、私どもは、全て、120%、騒音のために云々ということは言っておりません。ただし、先ほどAさんの話にもありましたけれども、先日、ほかのことで学習した時に、これから高齢化、もう今もそうです、私も高齢化の中に入っていますけれども、高齢化が進むにつれて、認知症が増えてくるだろうというより、現実にそういう道をみんなたどっているわけなんです。

そういう中で、何が一番の障害になっているかといったら、睡眠不足ですよ。日常生活のリズム化というのか、夜寝られないということが、こうした健康障がい、特に認知症なんか引き起こす原因を作っているということも、はっきり、それはデータの的にも私は聞きました。

これが、今、航空機の問題だけですけれども、ひいては、道民全体、この高齢社会の中で、そして、地域住民も認知症の、我々もそうなんですけれども、それを支える社会も作っていかねばならない。そういうことを、なるべくマイナスの部分の部分を少なくしていかねばならないのが現状ではないですか。自分の範疇だけをまとめれば良いというものではないと。私はそのように考えております。

防音工事、それから、安全運航ですね。これは最も大事なことであって、我々の生活環境の保全に、道はもう最大の課題だと言われているから、最大の、やっぱり、考慮をしていただかないと、私どもは、言ってみれば被害者だと思っています。被害者の立場にいるんだと、地域住民は、そう思っています。

事実、ちょっと例題を、些細な話ですけれども、三つほど挙げますけれども、ちょうど盆休みに本州にいる私の子どもたちが来たんです。その時に、夜中に飛行機が飛んでいて、たまたま防音工事の話がありましたけれども、1室だけしていなかった部屋が彼女の勉強部屋だったんです。今も帰ってくるとそこに寝ているんですけども、夜中に、2時過ぎでしたかね、2階から飛んで降りてきて、何かあったのと言ったから、えって。私どものところは防音工事がしてある部屋ですので、全く音が聞こえないということではないですけれども、もう慣れもあって、いや、実は飛行機なんだよと。ああ、そうなんだと。その彼女が寝た部屋は、先ほどAさんから話がありました150万という枠の中で天井だけやったんです。天井だけというか、屋根だけ。けれども、音がばんばんして、もう、健康盛りの子どもがびっくりして飛び起きて、下へ降りてきたということもありますので、全く、屋根だけやってもだめだということですね。

もう一つは、小さい孫たちが来て、外に居たら飛行機の音がして、上を見たら間近にと。そして、家の中へ入って、おばあちゃん、飛行機落ちるんでないかって、こう言いました。子どもたちのいるところは、相当、上空を飛んでいるところにいるんですけども、これって大丈夫なの、おばあちゃん、飛行機落ちて死なないかとか言ってびっくりしていましたね。それが二つ目です。

それから、三つ目は、同じ千歳市内に住んでいる人が、たまたま弥生2丁目3-23、うちの番地なんですけれども、そこへ来ていまして、外でしたけれども、飛行機が飛んだときに、うわっ、こんな近くを飛ぶんだ、字まで見えると。ええっ、会長が言うのはそういうことなんだということを書いていました。

ですから、同じこの千歳に住んでいても、深夜の騒音なんかは、その地域の人が分からないということなんです。そういう実態があるということも、特に体験をされた方々もどのように思われたか分かりませんが、私はそのことを申し上げておきたいなと思います。

とにかく、該当する地域、そして、日本の中でも、住家の上を深夜に飛ぶってというのは千歳だけです。これは飛ばせば良いていうもんでもない。ですから、そこに人間が住んでいるんです。そういうことを、やっぱり、きちっと認識して、対応策を。ですから、私どもは、飛ばすから防音工事をしろということじゃないんですよ。きちっと防音工事、要するに、そういう騒音に耐えられるような状況にするべきだと。ですから、私どもは要求していません。道庁がそのような将来のことも、それには私も同調します。良くなればいいことです。道民みんなの幸せに繋がるのであれば、それは理解する部分もあるんですけども、やっぱり、何と云っても、その地域住民の毎日の生活が安心して安全であるかどうか、そして、健康に毎日の生活が送れるかどうかということにあるということ、頭の上で理解をしていただいても、実際に体験がないから分からない。お3人の方はされたからお分かりでしょうけれども、まあ、そういう現状なんです。よそから来ると、そういうことで現状を知ってびっくりしていましたね。

それから、私は、今まであれこれ言ったのは、道庁さんが本当に真摯になって該当地域住民の生活そのものを考えていただいているのか。千歳市も、合間合間に、毎月1回のように、ずっと、昨年12月に提案されてから積極的に地域住民に向けての学習会を展開していただいております。千歳市長さんを初め、千歳市も、千歳市の市民が安心して安全で心豊かに生きられる地域づくりをするのは、行政としての第一の役割であって、そういう中では、地域住民の声を十二分以上に聞いてという姿勢だろうと。私は、それには感謝しております。そして、意見書も出させていただいて、この意見書についても、私は、意見書というものを出したがゆえに、相当、コンターの部分とか、もうめっちゃめっちゃ初めは言われていたんだ。あれに私どもがオーケーですよなんて言ったら、もう本当に大変なことになっていたなと思いますけれども、相当修正はされていますけれども、まだまだ、私は被害者の立場と思っております。



防音工事については、飛ばすから防音工事をするんじゃない。防音工事をきちっとやって、住民が害を受けないような、少しぐらいは歩み寄るところもあると思いますけれども、それが先でないですか。飛ばすから防音工事をするんじゃないということ、これは、私どもははっきりと認識して申し上げておきたいなと思います。

それから、どうも先ほどからの話を、私もどっちかといったら、何か、むかつとした感じで話しているように思っていますけれども、やっぱり相互理解という、人間社会じゃないですか。もうちょっと道庁さんも懇切丁寧に、やっぱり、心がない、私から言わせれば。

ですから、当初、6 枠の時は、道庁の職員さんも知事さんも随分、あの時は横路さんだったと思いますけれども、本当に胸襟を開いて、そして、こういう思いなんだということでも幾らもお話をしながら、納得をさせられたとは思いません。納得して6 枠を決めた、その記憶があります。それは、ある面では、職員さんの道庁さんの考え方、出方、そういう誠意というものが多くありましたけれども、今、そういう感じはいたしませんね。もうちょっと、やっぱり、胸襟を開いて、信頼されるこの問題への取組をしていただきたいなというぐあいに私は常々思っております。

先ほど、知事さんのお話も出ましたけれども、最初に6 枠のあれを決めたから、あとはのりくらし、だらだらとやって、何ぼ言っても地域住民が納得するわと思われているのかどうか知りませんが、それは全く違いますよ。初めも今もいっつもそういう最大の重要課題ということであれば、度々に、やっぱり、その誠意を持って、道民あつての道庁じゃないですか。そうでしょう。ですから、それをやっぱりしっかりと、私どもも、別に甘えているわけでもない、無理難題を言っているわけでもない、人間としてこの地域にたまたま生活している者として言わざるを得ない、やっぱり、自分自身が命ある限りはここで生きたいという人達が多いわけですから、そういう中で、やっぱりもうちょっと誠意を持っていただきたい。

知事さんもあれこれお忙しいっていうのも報道で見っております。昨日だか一昨日だかは恵庭まで来られています。こういう重大な時に、A 委員も言われていたように、20 便が公約だと言われたけれども、それについて、この協議会で協議したわけでもなんでもない、それに賛成したわけでもなんでもない、時が経つに従って、24 だの26 だの、そして、拳句の果てに30 便だと。時には40 便と書いた書類も出たことを私は記憶していますけれども、もうちょっと、たくさん誠意を持って当たっていただきたい。

それから、これは、北海道から、先ほど、地元の人が、あんなに近く飛んでいて、同じ千歳の中でもそういう見識の違いがあるわけです。ですから、この問題を解決するには、道議会等、全く、何で千歳ばかりとかどうのこうのという意見も過去にもあったことは私は記憶をしていますけれども、十二分にその辺のところも、北海道のために、道民のためにということきちっとやっぱり納得していただける、ともすると、私はよく言われるんですよ。該当している地域の方がごねているんでないか、物欲しさばかりで言っているんでないかって言う方はたくさんいますよ、道内の中でも。ですから、そういうことだっ

たら、なおさら私どもは不本意ですから、被害者と言いたくなるんです。

嫌なことばかり言いましたけれども、多少、夜、弥生町内会館で実験をしてもらったというのか、体験をしてもらって、それがどのように伝わって自分たちの身近な、自分たちが身近に、もしもの時はこうなんだということを納得していただけたのか分かりません。取りとめもないことを言いましたけれども、回答できる部分は一つお願いをしたいと。で、防音工事は、決して、防音工事が先で、飛ばすのが先で、防音工事じゃなく、防音工事をきちっとこうするからこのようにしたいというようなのが我々から言ったら筋ではないかと思えます。

以上です。

千歳市（企画部主幹） ありがとうございます。

道からお答え、よろしいですか。

参事、ご指名のようなので。

北海道（航空局参事） ただいま、B委員からお話がありました。先月29日に、大変遅くなってしまったんですけども、私と両主幹、それと千歳市の企画部主幹が同行して、弥生町の町内会館に1泊させていただきました。そこでの率直な感想をというお話でございましたので、本当に率直な感想ということで述べさせていただきたいと思うんですが、地元の新聞には、道の職員が騒音の測定に来たといったような趣旨の内容の記事が書かれておりましたけれども、決して我々は騒音を確認しに行ったわけではございません。まさにB委員もおっしゃったように、まず、そこで道職員が体験をして、その体験を基に、住民の方々の身になって、本当に気持ちの入った、心のもった対策を考えていきたいという趣旨で体験させていただいたわけでございます。

当日は、外と中で騒音を体験したわけですけども、本当に、先ほど、娘さんとか千歳市民の方がおっしゃったように、こんなに飛行機が大きく見えるんだなということを率直に感じました。音だけでなく、その大きさに、ある意味、恐怖感といいますか、不安感がありました。なので、航路下にお住まいの方々は、音とともに、そういった恐怖感と闘っていらっしゃるといっか、日常生活の中でそういったことを思われているんじゃないかなと感じた次第でございます。

子どものような感想になってしまって申しわけないんですが、実際に私が表で測定とともに空を見上げて、大きな飛行機が本当に間近に通っているのを体感して、そう思ったわけでありませう。

今後でございますけれども、本当に貴重な体験をさせていただきました。もっともっと地域に、先ほどAさんも言われておりましたけれども、本当に今は、飛行経路が急旋回していくような航路になっているんだと。その騒音は数字上では出てこないというようなお話もございましたので、もっともっと地域に入って、そういう体験をし、今後は、その航路下にお住まいの方々の生活に本当に思いをめぐらせて、安心してお住まいできるように、我々としても対策について考えていきたいと思っております。

このことについては、きちっと副知事にも伝えてございます。

千歳市（企画部主幹） ほかにご意見はございますでしょうか。

Ｃ委員 対策区域の修正と、それから防音工事の説明を、種々、今お聞きいたしましたけれども、対策区域の修正、これは、我々の地域から見ると当然であると考えております。なぜならば、道の皆さんは、何というんですか、ご理解しているかどうか分かりませんが、今の飛行航路はかなり西側に寄って、うちの町内、それから旭ヶ丘町内、この間辺りを通して着陸体制に入るといような状況下にあります。したがって、この対策区域の修正というのは当然であると我々は考えております。

そこで一つ問題なのは、平成６年合意時の防音工事の工法についてですけれども、当時、我々の地域は飛行直下から離れるということでＣ工法、それから、飛行直下に当たる区域についてはＢ工法ということで合意したわけですが、現状を見ると、今、我々の地域は飛行直下にあると私も認識しております。そこで、枠拡大以前の話と、問題として道に認識していただきたいのですけれども、これらの地域に対してのそういう防音工事、そういう対策についてはどのようにお考えなのかをお聞きしたいと思います。

以上です。

千歳市（企画部主幹） お答えをよろしいでしょうか。

北海道（新千歳空港周辺対策担当局長） 対策区域のご質問でございます。

資料として、Ａ３判の対策区域図をつけさせていただきました。３４ページをご覧くださいいただければと思います。

当初、コンター線がＡ滑走路よりもＢ滑走路に寄っているじゃないかというお話がございました。そんな中で、Ａ滑走路の直線上ですとか、あるいは、実騒音ということでは非常にやはりあるので、西側といいましょうか、Ａ滑走路の上の方、今の準対策区域になっておりますけれども、そこところが、今回、基本区域という形で設定したものと連たんしておりますので、そこところも含めて、今回、対策をすべきというご意見をいただきました。そういう意味では、西側の方と言いましょ、西側というよりは市街地が連たんしているところについては配慮をするということではなくて、当然、必要な工事を私どもとしてもさせていただくということでご説明をさせていただいたところであります。

なお、３０便での騒音影響ということでは、やはり、コンター調査という形で、これは国に準拠する形で、準拠といいましょうか、国の基準でコンターを引いた線でもありますので、まずは、これを基本としつつも、実騒音ということで、今回広げさせていただいたということで、必要な対策についてはきちんと取ってまいりたいと考えております。

千歳市（企画部主幹） よろしいでしょうか。

Ｃ委員 区域についてはよろしいんですけれども、工法が、以前は、要するに、我々の地区はＣ、そして、隣の地区はＢなんです。そして、現状は、かなりＡ滑走路を使っているんで、西側に寄って来て、以前の隣の町内と同じで、それなのに、ＣとＢがあるわけですよ。そこはどうするのかというのちょっと聞きたいんです。

北海道（新千歳空港周辺対策担当局長） 先ほどご説明した34ページの表、これは右側の表の方になりますけれども、ちょっと赤線で出ているL d e n 6 2 d Bというのがありますけれども、これが今回30枠で調べた時の従来の75W以上、いわゆるここがB工法のエリアになります。これは、ほとんど住宅街にかかっていない線でありまして、こちらの方が左の方に、西側の方に寄るとしても、上の市街地まではB工法のエリアになりません。従いまして、今回、私どもの提案としては、新コンターに基づきまして対策区域は広げさせていただきましても、このコンターに基づく、今おっしゃっているのは新規住宅のお話ですよね。新規住宅についてはC工法あるいはB工法ということになりますけれども、B工法のエリアは設定しておりません。

C委員 それでは、ほかの住民の方もおっしゃっているんですが、すごい不公平感がありますか。だって、以前、それこそ、平成6年度の合意した時点では、確かに外れていた。そして、直下の方はB工法でやっているわけですよ。そして、現状では、我々は、さっきも言ったように、直下と認識しております。機種等について、静穏性ということで説明されていますけれども、以前、直下の方がB工法でやっていて、我々はその当時は外れていたと。現在は、飛行航路の全く直下と認識している中で、C工法のままで、この30枠の話を進めていく中で、180万ですか、約。それで、果たして、中まで完全とは言えないけれども、騒音の工事ができるのかという懸念があるんですよ。

要するに、不公平感があるということですよ。その辺はなくしてもらわないと、ちょっと、この30枠の話を進めることは、我々としてはできないという意見です。

千歳市（企画部主幹） 今のお話ですが、従来の6枠の時には、日の出南町内会についてはC工法だったものが、今回、工法の区分については、今、新たに示された案ではない状態です。それで、C委員のご趣旨は、恐らく、160万、この工事費の中では従来の施工内容が違うのに、それではC工法だったところは十分な工事ができないんじゃないかというようなご趣旨だと思います。

北海道（新千歳空港周辺対策担当局長） 前回、当初案の中では、サッシ、本来は、国の対策においても、経年、新規を問わず、C工法の対策エリアになるんですけども、色々なところ、従前、B工法でやったところ、あるいは、C工法でやったところが前回ございました。そんな中で色々なところに手を付けられるようにということで、基本はあくまでもサッシの工法というものが、これは国の基準なものですから、それには寄るけれども、メニューとしては、一定の上限額という設定はさせていただきますけれども、その他のB工法と同じような形で、天井、壁などにも手を付けられるようにさせていただいた、要は、自由度、選択制という形で申し上げましたけれども、自由度を増させていただいたのが今回の修正案といいましょうか、皆様方のご意見を踏まえた修正案として提案をさせていただきます。

千歳市（企画部主幹） よろしいでしょうか。

今のC委員のご意見は、A委員が先ほどおっしゃった意見とちょっと通じるものがある

ということだと思えます。

ほかにご意見、ご発言はございますか。

D委員、お願いします。

D委員 先ほど、弥生町内会での体験のお話がありました。報道によれば、外と中の騒音コンターが出てと報道されておりましたが、当然、測定されていたので、仮眠はされていないと私は思っております。私ども、室内で、今、40から50という話は報道で載っております。深夜・早朝、我々が寝ている時の音は、実感としては、大体外で感じる80位の音なんですよ。これが毎日なんです。その辺、今回、体験されなかったというのは非常に私は残念だと思えます。これから、機会を見て、ぜひ体験していただきたいと思えます。

北海道も、夏になると、皆さんもご承知のとおり、夜間に25度を超えるんですよ。要するに、熱帯夜になるんです。そうすると、普通、仮眠、要するに、睡眠する、寝室のドアを全開にしないとしても、多少は開けて寝るんですよ、熱帯夜の時は。そういうことも考えると、これからの防音対策については、やっぱり、きちんと考えていただかなければならないなと私は思っております。

その中で、今、6便なんです。これから30便になるのかならないのか、今後の話し合い次第なんですけれども、まず、今、成田空港でも深夜・早朝については制限されているわけですよ。これがなぜ制限しているかということ、ご承知のとおり、直下の住民等の健康被害を避けるために制限されているわけです。

そういった部分も含めて、道も、成田空港の状況を多分きちんと検証されていると思えます。今後も、このことについてはきちんと検証していただきたいなと思えます。とにかく、私どもは、先ほどからAさんやBさんが言われているとおり、この協議している内容が合意されれば、未来永劫、続くわけですよ。その中で、防音対策という話が今上がってきております。

防音対策については、道の提案の内容については、私は、これは1戸でないと理解しているのですよ。1室だろうと。1室だろうと思っております、私の解釈では。なぜかという、防衛は1室で大体これ位のお金を掛けているんです。防音工事の場合は天井に来るんですよ。大体これ位のお金が掛かるんです、1室で。まあ、部屋の大きさにも寄りますけれども、あるいは、窓の箇所にもよりますけれども、大体1室これ位なんです。要するに、機能復旧でも大体これ位掛かるんです、150万位。道が、これを1戸当たりということについては、何か勘違いされているんでないかなと私は思います。

それともう一つ、大事なことが一つあります。要するに、平成6年の5月以降、告示後、道の6枠以降に建てた家があるんですよ。先ほど局長が、当時、平成6年以降の住宅はかなり防音対策がきちっとされていると。それは違うんですよ。この頃は、ローコスト住宅と言って、非常に安い住宅を建てたんですよ。そんなことから言うと、結果的には、サッシにしても、北海道で言う断熱にしても、ローコスト住宅ということが5年ぐらい続いた

んです。これは、私は、ハウスメーカーにいたんで、その辺の実態が分かっているんですよ。その頃に建てた家はかなりの数あるんです。これはローコストですから。サッシにしたって断熱にしたってローコストですから。想像されると思います。それがきちんと防音対策をされる、断熱されているということは、ちょっと考えを改めていただきたいと思います。今後、実態をきちんと調査されれば出てくる話なんです。その新築住宅に160何万って、どこの部屋を防音工事するんですか。この方々は、防衛でやっている防音工事の内容をきちんと見てるんですよ。私の町内は、今年の3月、全戸にアンケート調査をしました。総会の時にこの結果を発表しました。その中で、外れた方、国の対策、道の対策から外れた方はきちんとやっていただけるんですかと。これからの話し合いで多分やっていただけるだろうと。少なくとも、防衛の1次並みにやってもらわないと、私どもは枠拡大について賛成できませんと。

ほかのアンケートにつきましては、枠に見合った防音対策、特に夜間なんですよ。今、ここで色々な防音対策の話をしているのは夜間の話ですから。その辺は、ちょっと、私は認識が違うのかなと思っております。その辺についても、ぜひ今後は改めていただきたいと思います。

それと、もう一つ、ちょっと細かな話になります。

防音対策で、今、防衛がサッシを入替えています。今、入れているサッシはガラスが5ミリあるんですよ。多分、ご承知だと思います。そうすると、あのサッシを入替えるために、要するに、サッシを補強するんですよ、柱を入れて。私は、ここに図面がありますので、見たければ見せます。そのサッシを支えるための柱を補強するために、もう30年以上経っている住宅ですから、そうすると、その柱を支える土台も腐食してるわけなんですよ。その土台も替えるんですよ。今、この見積もりが参考資料として出されましたけれども、到底、これはどこがどんな形で出されたものなのか、果たして、ただ数字を並べただけとしか私は思っておりません。

そういうことから考えると、今後の防音対策については、やっぱり、防衛の今までやってきたことをきちんと参考に改めるべきだと私は思っております。

もう一つ、私どもは、こうやって副知事も来られて、こういう会をやっています、地域協議会を。この中身は、私たちにとってみたら大変重たい内容なんですよ、はっきり言って。私どもが簡単に判断してやれるような問題じゃないんですよ。私どもは地域に帰って、これをまたさらに皆さんに諮って、そして、ここに臨むんですよ。本当に重たい協議会です。

道は、これらを、私どものこの協議会をどのように思っているのか、それをまずお聞きしたいと思っています。

もう一つ、22年の11月に、基本的なことを示されましたよね。今、こうしてお話し合いをしております。今後、どういう形で、今も、今の話し合いの中で修正案が今後とも検討されるだろうと思うのです。先ほども私はお願いしましたように、本当にこの会議と

というのは重たい会議で、AさんもBさんも言っていましたけれども、もっとはっきり私たちに納得できるような回答をしていただきたいと思います。何か私どもが道の皆様に、これまでやってきたことを、過去はこうだった、ああだったと教えているようなきらいが余りにも多過ぎるのではないかなと思っております。それであれば、本当にここに来る意味は、私たちは、何もありませんよ。道から何かをいただいて帰って、地域の方に説明するという内容にはなっていないと思っています。

そのようなことも含めて、副知事をお願いしたいことは、今後、この協議会をどのような形で進めていかれるのか、まず、そのことについては是非お伺いしたいと思います。

以上です。

千歳市（企画部主幹） お答えをよろしいですか。

北海道（新千歳空港周辺対策担当局長） 私から、住宅防音工事の関係のご指摘がございましたので、若干説明をさせていただければと思いますけれども、防衛省の、前段におっしゃったのは経年対策のお話ですね。経年対策で防衛省さんがやっている単価と、今回、道が示した160万円というのは全然乖離があり過ぎるんじゃないか、ちょっと認識違いじゃないかというお話でございます。

先ほどちょっと申し上げたのが、防衛省さんは、確かにサッシの取替ということでやっているんですが、アルミサッシから樹脂サッシへの取替ということで、結露が非常にあって、内部がもう腐食しているということもあって大掛かりな工事がされているというのに対しまして、私どもは、そこまで内部の腐食はないだろうということで、サッシの取替とプラス、それに伴う小規模な修繕ということで積算させていただいたのが先ほどの数字であります。

ただ、新築住宅も含めてその額でできるのかというご指摘かと思っておりますので、これにつきましては、また、防衛省さんの工事、どういった形で実施されているのかといった実態も研究させていただいて、またもう少しちょっと検討してまいりたいと考えております。

ただ、先ほどサッシの厚みの関係で、防衛さんは5ミリだというお話がございました。確かに、防衛さんのサッシと私どもがつけた、これは3ミリだったかと思っておりますけれども、ペアガラスなので3ミリプラス3ミリというものであります。違いがあります。どうして違ったかという、私どもの基準は、実は国土交通省の基準でやっております。よくT-1、T-2という言葉で説明させていただいたと思いますが、500ヘルツ帯、一般的な音の対策をとる時は500ヘルツ帯でやるんですけれども、500ヘルツ帯でT-1が25dBの遮音量を持つということでは、防衛さんも国土交通省さんも同じ基準であります。ただ、防衛さんの場合は、500ヘルツ帯を下回る帯域、いわゆる低音の帯域になりますけれども、こちらについても一定程度遮音量を確保しないといけないという別の基準、戦闘機と民航機の違いかどうか、ちょっと、私はそこまで承知をしておりますけれども、国交省さんと防衛省さんの違いの中で、今、実際に付けられているのが5ミリプラス4ミリというサッシだと承知をしております。当初、6枠の時に付けさせていただいたのは、

国土交通省さんの基準にのっとって、私どもは、新千歳空港なものですから、国管理、設置管理空港ということで、国土交通省の基準でさせていただいたというのが実態であります。

いずれにしても、必要な住宅防音対策をどのように講じていくのかということについては、色々と今ご意見をいただきましたので、改めて検討させていただければありがたいと思います。

北海道副知事 D委員から、地域協議会のことについてお尋ねがございました。

もとより、この6 枠時から、この地域協議会の方が皆様方のご理解を得る唯一無二の場であると認識しております。従いまして、委員の皆様は、地域住民の方々に対して、また、さっきおっしゃったようにご説明をし、また、ご議論し、理解を得るという意味で、大変大きなものを背負われてご出席されていると私どもとしても、私としても認識しております。

そういう意味で、D委員だけでなく、A委員、B委員のお話にも通ずることではありますけれども、今日、これまでのご意見でございますけれども、十分な説明ができなかったということに、一つの言葉に対して共通の認識ができていないのじゃないかと。それは、さっきおっしゃったように、過去の例はこうだったということ、こんなことも我々としては反省しながら、これからこういった場でそういうことが繰り返すことがないようにしていかなければ、この先、なかなか進めないという認識を持たなければならないと私は思っております。

そういう意味で、いただいたご意見については、これまでもそうでありましてけれども、改めて真摯に受け止めさせていただいて、そしてまた、まさに生活実感、日頃の実感を踏まえた防音対策に対するご意見を伺いましたので、これは、やはり、特に、今、局長からも申し上げましたが、防衛省における対応、この実態把握、さらに把握するとともに、どういう違いがあるのか、それをどうご説明できるのか、丁寧にできるように、改めて我々は胸に刻んでこれから対応してまいりたいと思っております。よろしく願いいたします。

千歳市（企画部主幹） 大変申し訳ありません。予定の時間が迫ってきております。大変恐縮ですが、あとお1人だけご発言をよろしいでしょうか。

E委員。

E委員 新千歳空港の北海道における重要性というのは、私たちも十分認識しています。特に、私は、新千歳空港の必要性は高いものと思っております。それと、騒音の対策については、やはり別物です。先ほどから色々言われていますが、枠拡大の経済効果は相当なものだということで道は力説していますが、そうであれば、地域住民の騒音対策というのは、それ相応の見合った形で対策が講じられるべきじゃないかと。

今、説明を受けていますと、騒音対策については、地域住民に沿った形には全くなっていない。160万を限度として、これは先ほど誰かも言っていましたが、1室の話じゃないか、本当の窓枠、天井、一部壁、それだけを考えて、そんな防音工事では、やはり、地



域住民は納得ができません。

それと、離着陸の調査ですが、着陸も離陸も騒音があるわけです。道が示されている離着陸、苫小牧側、千歳側の数字が、私は航路直下にありますから、22時以降の便については毎日わかるんですね。その数字は、私のとっている数字とこの数字は全く違うんです。こういったところからこの数字が出てきたのか分かりませんが、私は、航路直下にいる者として、全くこの数字は信用できません。

それと、この対策区域図ですが、細かな話なんですけど、航路直下の私の家も載っていません、いつの対策区域を使っているのかわかりませんが、もう少し、そういったところも考慮していただければと思います。

特に、離着陸の実態については、私は前から何回も申し上げていますが、航路直下で実際に毎日数えている数字と全然違うんです。こういったことが違うということ自体が、全く不信感だらけです。ですから、道の言っていることはまるっきり信用できない。騒音のコンターも、1日の騒音コンターで、深夜便ですから、22時以降の騒音をきちんと測っていただきたい。先ほど寝ている間の静かな時の騒音は、昼と夜ではまるっきり違うという話がありましたけれども、全くそのとおりです。

最近では、地球温暖化のせいかどうか分かりませんが、北海道も相当暑くなってきています。それで、私のところは、茶の間だけクーラーが付いていますが、そのほかはまだやっていません。防衛の防音工事もやっていませんから、窓枠だけです。そういった中で、深夜は、夜は暑ければ、やっぱり窓を開けて寝る、そういう状況になるわけです。そういったこともまるっきり考慮されていない防音工事の対策だと。それが現実だということです。

それから、先日、千葉県で上空から氷塊が降ったということがありましたけれども、飛行機から落ちた可能性が高いんじゃないかということが言われていますが、実際に飛行機から氷解が落ちるということは結構あるんですね。千歳でもその可能性としては高いわけです。特に、航路直下であれば、氷解だけじゃなくて、部品の落下、そういうこともありますので、そういった危険もいつも強いられているのが現状なんです。

ですから、本当に、騒音だけじゃなくて、色々な面で地域住民のことを考えたら、まず、こんな話が最初に出てくること自体がおかしいんじゃないかと私は思います。もう少し、本当に北海道の重要な課題として新千歳空港の枠拡大を上げるのであれば、地域住民のことをもう少し考えた提案をしていただきたいと思います。

以上です。

千歳市（企画部主幹） 今、Eさんからいただいたご意見の中で、発着回数の件につきましては、後段、議事の（6）番がございまして、道から説明の後、ご回答をお願いしたいと思います。

そのほか、回答はございますか。よろしいですか。

それでは、ご意見として承ります。

大変申しわけございません。時間も大変押しております。それで、皆様、色々ご意見が

あるとは思いますが、今回、本日につきましては、質疑はこれまでとさせていただき、の必要枠数、それと の住宅防音対策案に関する件につきましては、継続協議とさせていただくことにご異議ございませんか。

(「異議なし」と発言する者あり)

千歳市(企画部主幹) ご異議なしということで、継続協議とさせていただきます。

続きまして、 地域振興対策への対応について及び 枠拡大に係る協議の進め方についてを一括して北海道から説明いたします。

北海道(新千歳空港周辺対策担当局長) 40ページをご覧ください。

資料3-(4)地域振興対策への対応についてご説明申し上げます。

この資料は、前回の地域協議会でお示ししたものと同一ペーパーであり、上段の四角で囲ったところに記載のとおり、地域振興対策案の追加提示は、必要枠数と住宅防音対策案に一定のご理解をいただいた後に、千歳市を通じて地域要望を把握し、お示しするということになっております。

41ページをご覧ください。

資料3-(5)の枠拡大に係る協議の進め方についてであります。この資料は、前回の地域協議会でお示しした資料に、前回の地域協議会の開催日とご意見等をいただいた月日を記載したものであります。

本日の地域協議会は、中央の太枠内の必要枠数と住宅防音対策案に係る協議の段階ですが、これらの協議に一定のご理解を得られた後に、下側の矢印に従い、地域要望を伺った上で地域振興対策案を道と市が検討し、追加提示するという形になります。

しかしながら、前回の苫小牧市地域協議会でいただいたご意見の中には、住宅防音工事の対象にならない地域では何の対策の提示もないことから、地域で検討のしようがないといった趣旨のご意見をいただいたことから、一昨日に開催された苫小牧市地域協議会においては、地域振興対策案の追加提示の時期について、改めて皆様のご意向を伺ったところでありました。

苫小牧市の皆様のご意向は、枠拡大について町内会で検討するため、地域振興対策案を示して欲しいとのことでありましたので、次回の地域協議会では、地域に必要と考えられる地域振興対策案を道と市が検討し、お示しすることとなっております。

なお、千歳市の皆様との協議の進め方につきましては、従来どおり、枠数と住宅防音対策に一定の理解を得た後ということで、次回の地域協議会での提示は必要ないとのお考えで差し支えないか、改めて確認させていただきたいと考えておりますので、よろしく願いいたします。

説明は、以上です。

千歳市(企画部主幹) ただいまの説明につきましてご意見、ご質問はございますでしょうか。

(「なし」と発言する者あり)

千歳市（企画部主幹） なければ、今の説明でいきますと、必要枠数と住宅防音対策案の2点について、皆さんから一定のご理解を得た後に地域振興対策の協議に入るという進め方でよろしいでしょうか。

（「異議なし」と発言する者あり）

千歳市（企画部主幹） ありがとうございます。

それでは、そのように取り扱わせていただきます。

続きまして、その他の意見の対応について、北海道より説明いたします。

北海道（新千歳空港周辺対策担当局長） 42ページをご覧ください。

資料3 - (6) その他意見への対応についてですが、この資料は、先に皆様方からいただいたご意見のうち、その他のご意見に分類したものについて、道の対応や考えをご説明するものであります。

番号の1から4は千歳市の皆様から、5から7は苫小牧市の皆様からいただいたご意見ですが、本日は、千歳市の皆様からいただいたご意見について説明をさせていただきます。

まず最初に、1の安全運航の確保についてであります。先ほどA委員あるいはE委員からもお話がございましたが、安全運航の確保につきましては、道といたしましても、航路直下にお住まいの皆様の生命の安全や暮らしの安全や安心を確保する必要があると考えておりますので、国や航空会社にその対応を文書で申し入れるほか、皆様に安心していただくための必要な対応を行ってまいりたいと考えております。

2の国と24時間対策の住宅防音工事に係る窓口の一本化についてですが、国と24時間対策が重複する区域やどちらの対策が対象となるのか紛らわしくなっていることについてはお詫びを申し上げます。

これらについて少しでも皆様のご負担が減るよう、国の窓口である北海道防衛局との連携を深めながら、窓口での丁寧な対応などに努めてまいりたいと考えております。

3の航空機の騒音や光の家畜への影響についてですが、現状では、深夜・早朝便の運航に係る飛行経路は、航空機騒音の軽減の観点から駒里地区の上空を飛行しないことになっており、千歳側での離陸後は、一旦は右旋回しますが、千歳の市街地を避けた段階で北に進路を取り、長沼方面から引き返した後、新千歳空港の上空を飛行することになっております。

一方で、昼間時間帯の便については、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おりますので、所管する国土交通省に対し、地域の皆様のご懸念を伝えるなど、皆様のご懸念が解消されるよう、必要な対応を行ってまいります。

43ページをご覧ください。

4の分かりやすい資料の作成については、今後ともできるだけ分かりやすい説明に努めさせていただきますので、よろしく願いいたします。

なお、5以降の苫小牧市の皆様からのご意見については説明を省略させていただきます。

説明は、以上です。

千歳市（企画部主幹） ただいまの説明につきまして、ご意見やご質問をお受けいたします。

F 委員、お願いします。

F 委員 先月に参事には、我が家まで来ていただいて、騒音の実態ということだったのですが、幸いというか、残念ながら、飛行機は飛ばなくて、航空機の騒音実態を見られませんが、やはり、聞いてもらったとおり、駒里地区は農業地帯ですので、深夜は本当に音のない、せいぜいキツネの鳴き声とかクマのいななきしか聞こえませんが、昨日、実際に、昨夜も25時頃、私の家の上を飛行機が飛びました。であるので、飛ばないように設定してあるということですが、実際には飛んでいるというのが実態です。私以外にも何人が聞いたのですけれども、みんな、やはり、深夜、飛んでいるよという話です。

それから、離陸機についても先ほど説明があったようなコースではなく、もっと最短で飛び上がっている飛行機もあると思います。夜間、今日も、日中もそうですけれども、日中も、以前よりもより西寄りのコース、ちょうど図面の33ページですか、A3判地図でいくと、地図の真ん中上に駒里という地域が、文字が見えるかと思いますが、ちょうどその駒里という文字の近くに私の家があるのですけれども、それよりもほとんど9割方の飛行機はその家よりも西側を通過して着陸していますし、離陸しています。音も、着陸機については真上を通った時の騒音だけですけれども、離陸機については、上がってから遠ざかるまで非常に長い時間、やっぱり騒音が続きます。逆に小型機になって、小回りがきくようになった分、音の時間は長く聞こえます。そういう実態があるということをもっと確実に把握して欲しいなと思います。

それから、光の話も、後ろに参考に載っていますけれども、着陸機の態勢によっては地上の方に光が向かう時もあるということで、やっぱり、深夜、真っ暗の中に突然光が差し込むということは、家畜にとっては、生活環境といいますが、飼育環境にとっては非常に問題な部分もあります。皆さんはそういったところにも非常に留意していますので、その点も含めてよく検討していただきたいと思います。

駒里地域は、住宅防音とか、そういう工事には関係ありませんけれども、この道央圏の一家畜産業地区であり、軽種馬も含めれば、馬もやりますし、そういう地域でもありますので、できる限り静かな環境を、せめて音だけでも思っております。よろしく願います。

北海道（新千歳空港周辺対策担当局長） 1点だけ補足をさせていただきます。

先ほど深夜・早朝時間帯と昼間の時間帯の経路が分かれていますというご説明をさせていただきました。6 枠運航便については、右旋回後、すぐに北に向かうのだという話をしましたけれども、昼間の時間帯は、今、F 委員からもありましたとおり、右旋回をして、ぐるっと回っていくと。これは昼間の便なのか、深夜・早朝便なのかという違いでありま

して、運航時間帯のお話ではなくなっています。言うなれば、飛行機は色々な気象状況などによって遅延したりをしているわけですが、フライトプランを出して、それを認証してもらって飛んでいるというのが実態なものですから、その遅延の状況によってフライトプランが変えられないというところで、今、遅延便として飛んでいるものの中には、F委員がおっしゃったとおりの飛行がされている実態がございます。そこについては、遅延便の解消とともに、国土交通省に私どもはしっかりと意見を申し伝えていきたいと考えておりますので、よろしく願いいたします。

千歳市（企画部主幹） よろしいでしょうか。

それでは、本日の協議事項について確認をさせていただきます。

議題（１）機器更新事業終了後の基金による事業と、議題（２）新千歳空港周辺地域振興基金の取扱いについての２点につきましては、いずれも協議済みとさせていただき、それと、議題（３）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は、いずれも継続協議とするということで、皆さん、ご異議はございませんか。

（「異議なし」と発言する者あり）

千歳市（企画部主幹） ありがとうございます。

それでは、ご異議なしということで、そのようにさせていただきます。

次に、報告事項に入ります。

議題（４）の平成２５年度航空機騒音測定結果について、北海道から説明いたします。

北海道（航空局参事） ４５ページ、資料４をご覧ください。

民航機の騒音調査結果につきましては、平成６年４月に取り交わしました新千歳空港２４時間運用に関する合意書の確認事項に基づきまして、地域協議会に報告するということになっておりますことから、平成２５年度、昨年度の民航機の騒音測定結果について報告させていただきます。

航空機騒音の測定局につきましては、千歳市内に北海道が設置した９局、それと、千歳市が設置しました８局の計１７局がございます。

その測定結果を表の上段の方に記載しておりますが、平成２５年４月の航空機騒音に係る環境基準の改正に伴いまして、評価指標がW E C P N LからL d e nに変更されたことから、平成２５年度の結果を中央にL d e n値で記載しているほか、数値を比較するためにW値も併せて記載してございます。

なお、表には、年間値と民航値を記載しておりますが、年間値とは、千歳飛行場を離着陸する自衛隊機を含みます全ての航空機騒音を集計した結果でございます。民航値とは、民航機の騒音だけを識別、分離して測定することができないということで、自衛隊機の離着陸のなかった日を民航機のみが飛んだ航空機騒音を測定した日とみなして集計した結果となっております。

それでは、太枠で囲った網かけの千歳側、上段の部分をご覧ください。

初めに、表の左の中ほどに記載の２４時間運用の予測W値との比較でございますが、こ

の予測W値を上回っているのは、北海道が設置しました測定局の上から一つ目の東郊がプラス5W、三つ目の富丘がプラス6W、駒里がプラス3Wの3局となっておりますが、いずれの局も住居専用地域に適用される環境基準の70Wを下回る結果となっております。

次に、右の欄の前年度との比較でございますが、民航W値につきましては、自衛隊機の飛行日を除いた後の集計対象日数が異なることと、あるいは、気象状況等によって算出値が変化するというので、そういう場合もございますことから、単純には比較はできませんけれども、前年度の値を上回っておりますのは、北海道設置の測定局の下から二つ目、あけぼのが6W、57から63に、そのほか、東郊、富丘、稲穂、根志越東、旭ヶ丘、駒里、弥生公園、それと、千歳市設置の測定局でございます青葉丘が1Wから5W、前年を上回る結果となっております。

なお、これらの数値につきましては、過去の最高値を上回るものではございませんので、Lden値での測定環境への変更に伴いまして、測定対象回数が増加したことなどが要因と推測しております。

平成25年度の測定結果につきましては、以上でございます。

千歳市（企画部主幹） ただいまの説明につきまして、ご意見、ご質問はございますでしょうか。

特にご発言はございませんか。よろしいでしょうか。

（「なし」と発言する者あり）

千歳市（企画部主幹） なければ、報告済みとさせていただきます。よろしいでしょうか。

（「異議なし」と発言する者あり）

千歳市（企画部主幹） ご異議なしとのことで、議題（4）平成25年度航空機騒音測定結果につきましては報告済みとさせていただきます。

次に、議題（5）機器更新事業の実施状況について、新千歳空港周辺環境整備財団からご説明いたします。

新千歳空港周辺環境整備財団（常務理事兼事務局長） 機器更新の実施状況につきまして、資料46ページ、資料5をご覧くださいと思います。

この事業は、平成6年度から12年度にかけて実施いたしました暖房機器、冷房装置などが10年以上経過したことから、その更新が必要になったものについて更新費用を今年度まで助成をしようとする制度でございます。

資料の上段の表でございますけれども、戸数については2,866戸、台数については1万1,644台でございます。

続きまして、下の表には、平成25年度の実施状況及び進捗状況について掲載をさせていただきます。

平成25年度は579台の機器更新が行われており、事業開始から昨年度までに7,229台の機器の更新が終了したところでございます。進捗率といたしまして、66.4%となっております。

この事業につきましては、今年度が最終年度ということになっておりまして、9月10日から9月26日まで追加の受付をさせていただく予定でございます。

詳しくは、広報ちとせ等でご案内をさせていただくとともに、地域での相談会も開催するなどしていきたいと考えておりますので、どうぞよろしくお願いをいたしたいと思ます。

以上でございます。

千歳市(企画部主幹) ただいまの説明につきまして、ご意見やご質問はございますか。

(「なし」と発言する者あり)

千歳市(企画部主幹) 特にご発言がなければ、報告済みとさせていただきます。よろしいでしょうか。

(「異議なし」と発言する者あり)

千歳市(企画部主幹) それでは、議題(5)機器更新事業の実施状況については、報告済みとさせていただきます。

次に、議題(6)前回の地域協議会における意見等について北海道から説明いたします。

北海道(航空局参事) 47ページの資料6をご覧くださいと思います。

最初に、先ほどもE委員からご質問、ご意見がございましたけれども、前回、やはり、E委員からいただきました滑走路の使用実績についてのご意見でございましたが、コンター調査で設定条件として使用いたしました滑走路使用実績が実感と異なるということで、20時以降の実態を含めて、着陸の状況を確認して欲しいということでございました。

着陸状況の確認に当たりましては、航路直下の騒音測定局でございます千歳側の梅ヶ丘局、それと、苫小牧側の植苗局における平成25年度の20時から翌朝7時までの民航機の着陸に係る騒音測定回数を調査いたしました。

その結果は、表のほうにありますように、季節によっては千歳側、苫小牧側でどちらかに偏る時期もございますが、平成25年度は、千歳側は4,657回で53.5%、苫小牧側は4,041回で46.5%となっておりまして、コンター調査の設定条件とした千歳側56%、苫小牧側44%と大きな違いがない状況となっております。

ただ、先ほどE委員から、22時以降はどうなっているかというご質問がございましたので、これについては改めてまた調査したいと思います。

次のページをご覧くださいと思います。

これにつきましては、苫小牧市の委員からいただいた遅延便の推移に係る資料提供の依頼でございます。

遅延便の推移につきましては、6枠が全て使用されるようになりました平成15年度からの遅延便数及び発生日数と過去3年間の月別の発生状況をお示しさせていただきました。傾向といたしましては概ね増加傾向にございまして、平成23年度には400便を超え、昨年度は最多の499便の遅延便が発生したところでございます。また、月別の発生状況を3年間分記載してございますけれども、冬場でございます11月から3月が大多数であ

り、台風の影響がある9月も多くなっております。

下段にその理由を記載しておりますけれども、左の円グラフが平成15年度から平成24年度までの理由をまとめたもの、右のグラフにつきましては、平成25年度の理由となっており、天候が半数以上を占める状況となっております。

なお、平成25年度は降雪による遅延が発生しておりまして、特に12月と2月に天候の悪い日が続いたということから、冬期間である11月から3月までの間は、遅延便の283便のうち175便、約61%が天候による遅延となっております。

道といたしましては、遅延便の発生が少しでも減少するよう、引き続き、国や航空会社に対して改善を求めていきたいと考えておりますので、ご理解をいただければと考えております。

資料の説明は、以上でございます。

千歳市（企画部主幹） ただいまの説明につきまして、ご意見、ご質問はございますでしょうか。

（「なし」と発言する者あり）

千歳市（企画部主幹） 特になければ、報告済みとさせていただいてよろしいでしょうか。

（「異議なし」と発言する者あり）

千歳市（企画部主幹） ありがとうございます。

それでは、議題（6）前回の地域協議会における意見等については、報告済みとさせていただきます。

最後に、これまでの議題以外でも結構ですので、皆様からご意見やご質問はございますでしょうか。

G委員。

G委員 協議会の協議から逸脱するかもしれませんが、滑走路のA滑走路、B滑走路の使用頻度、それを国土交通省、そういうところに調査していただいて、AとBのどちらが頻度が多いのか、次回協議会もまたあるそうなので、その時にお知らせしていただければと思っています。

1日に、大体、民航機が約250便以上飛んでいるそうなので、A滑走路がどれだけか、それから、できれば1か月トータルして幾らかというようなことがお知らせしていただければと思います。

私は、民航機が一番初め、ここの滑走路を開港した時に、新聞報道されたことがあるんですが、AとBが一方通行にするというような報道が出ていたんですね。南風有的时候に、札幌側から着陸するときにはA滑走路と。そして、その時には、離陸はB滑走路を使って苫小牧側に飛んでいくと。逆に、今度、北風有的时候には、やっぱり、B滑走路を離陸して、A滑走路は着陸専用するというような、航空機の安全上、そうするんだというような話があって、それに期待していたわけなんですよね。



そうしたら、その後、I L Sと言うのですか、千歳線のところの空港と線路の間にA滑走路は設置をされていると。ところが、B滑走路は、鉄道の関係でできないんだということ、今、区別ができなくなったようなことを聞いているんですね。今、実際、私もちょこちょこ見ているんですが、同じ日に、同じ風なのに、両方使っているような状態なんですね。そういうことも、やっぱり、航空コンターにも若干影響してくるのかなということで、今、参考までにお聞きしたんです。

もしできれば、次回に滑走路の頻度をお知らせいただければと思っています。よろしくをお願いします。

千歳市（企画部主幹） 次回の資料提出ということでよろしいでしょうか。

G委員 はい。

千歳市（企画部主幹） では、そのようにさせていただきます。

ほかにご意見やご質問等はございますでしょうか。

A委員 今回の防音工事は、今、見たところ、前回のB工法とC工法の区別があったんですが、今回はないですね。だから、この地域は、全部B工法でやるという認識でいいですね。

北海道（新千歳空港周辺対策担当局長） 工法といたしましては、基本的には国と同じ考え方でということで私どもは考えております。同じ考え方でというのは、どういう工事をするか、あるいは、コンターに基づいてどの工法が対象になるのかということの同じということなものですから、そういう意味では、新しいコンターの中では、まず、経年対策にA、B、Cというのはありません。国、防衛省さんはA、B、Cでやっているの、国の場合は1種、2種という言葉を使っていますけれども、基本的には国交省のA、B、Cと同じなんです、経年対策にはそういうA、B、Cはなく、経年対策としてサッシの交換をやっていると。それから、新築の住宅についてはA、B、Cがありますと。防衛省は1種、2種、そういう工法がありますということなんです、まず、工法として、今回のエリア、千歳の場合については、75W以上の従来の、新しいL d e nは62dB以上、ここのエリアが無いので、B工法の設定はしないというのが当初案のお話であります。

ただ、B工法ではない、C工法ということで、経年がサッシなんですけれども、新築もC工法の中身というのはサッシだけだったと。そうじゃなくて、もっと違う色々なところに手を付けられるようにしなさいよということだったので、額は一定程度、上限額を作りましたけれども、B工法まがいと言いましょ、ほかのものにも手を付けられるようにしたというのが今回の案になっております。

A委員 全く話にならん説明だった。それはいいとして、34ページにあるところのコンター図ですね。これ、今回は、東側にずっと膨れているんですよ。これは、家がないからここは膨らませてもいいという意味で膨らませたのか。我々があくまでも要求しているのは、深夜・早朝便の問題なんですよ。昼間の騒音を我々は今まで論議したことがないんですよ。分かっていますか、そのことを。

そうしたら、Aランなんですね、今、深夜・早朝は、離陸も着陸も。そうしたら、そのAランの延長上というのは、今の赤い線で引いている、この西側の本当にすれすれのところなんですよ。本当にすれすれのところ。そうすると、何で、この東側にぼうっと膨らませなきゃいかんのか。もう何をやっているのか、分からない。

こんな、ここはいいですよ、どうせ対策する家は一軒もないようなところ、自衛隊の土地だとか、そんなところに含ませても何の意味もない。そうじゃなしに、やっぱり住宅を対象に物を考えて欲しいということなんです。あくまでも、前の時はB滑走路主体のコンターでしたよね。だから、B滑走路というのは日中の着陸ですから。今、Gさんのお話にもあったけれども、Aランが発着ですね。Bランから着陸と振り分けて使っているわけですから、その辺を理解すると、こっちの東側に向けるというのは全然理解できないし、西側のこの赤い線はほとんど滑走路延長線に全く近いわけですから、その辺をもうちょっと理解してほしいと。

千歳市（企画部主幹） ご意見としてよろしいでしょうか。

そのほか。

最後に、D委員、お願いします。

D委員 本日、この協議会に多くの報道陣の関係者の方、道議の梅尾さん、そして、議長以下、千歳市議会の皆様が我々にこの協議会に非常に関心を持っていただけることについて、本当に感謝をしております。今後も、皆様方にご協力をお願いして、我々を応援していただければと思っておりますので、道議会の方々も、今後とも、我々に一つでも良いニュースを聞かせていただくことを期待しておきます。

以上です。

#### 4. 閉 会

千歳市（企画部主幹） それでは、大変申し訳ございません。時間も大分押しておりますので、以上をもちまして、平成26年度第1回地域協議会を終了させていただきます。

なお、次回の協議会につきましては、改めてご案内をさせていただきますので、大変お忙しいところに恐縮ではありますが、よろしく願いいたします。

本日は、お忙しいところをお集まりいただきまして、ありがとうございました。

以 上