

令和6年度
第1回 苫小牧市航空機騒音対策協議会
会議録

令和6年5月30日（木）

午後6時30分

JFEリサイクルプラザ苫小牧 2階会議室

会 議 次 第

1 開 会

2 事務局紹介

3 会長挨拶

4 部長挨拶

5 議 題

(1) 報告事項

ア 米軍再編に伴う米軍機訓練移転について

① 米軍再編に係る各基地の訓練移転経過について 【資料 1-1】

② 令和6年度における米軍再編に係る航空機訓練移転について 【資料 1-2】

③ オスプレイの運用再開について 【資料 1-3】

イ 令和5年度（下半期）航空機部品等落下事案について 【資料 2】

ウ 北海道防衛局関係の助成事業実施状況について 【資料 3】

エ 令和5年度再編関連訓練移転等交付金事業結果について 【資料 4】

オ 令和5年度（下半期）新千歳空港における民航機の引き返し及び
目的地外着陸について 【資料 5】

カ 令和5年度航空機騒音測定結果について 【資料 6】

キ 令和5年度空港融雪剤に係る水質測定結果について 【資料 7】

ク BOD目標管理値を超えた空港排水の流出について 【資料 8】

ケ 運航自粛時間飛行及びBOD目標管理値を超えた空港排水の
流出に関する申入れについて 【資料 9】

(2) 協議事項

ア 令和6年度要望活動（案）について 【資料 10】

6 その他

○ 協議会委員 ※敬称略

出席者 (15名)

副会長	松重 茂雄	委員	千葉 英明	委員	山端 豊城
〃	三海 幸彦	〃	越川 慶一	〃	竹田 秀泰
委員	丹治 秀寛	〃	小倉 巖	〃	松井 良明
〃	齋藤 謙吉	〃	久保 智揮	〃	牧田 俊之
〃	多田 嘉弘	〃	永谷 俊文	〃	米谷 一夫

欠席者 (5名)

会長	丹羽 秀則	委員	工藤 幾子	委員	星野 岳夫
委員	丹治 有貴	〃	荒木 孝司		

○ 事務局 出席者 (11名)

総合政策部	部長	町田 雅人	環境衛生部	部長	石黒 幸人
まちづくり推進室	室長	神保 英士	ゼロカーボン推進室	室長	櫻井 理博
空港政策課	課長	伊藤 貴文	〃	副主幹	齋藤 和之
〃	主査	佐藤 隼也	〃	主査	田村 一也
〃	〃	仲林 はつみ	〃	技師	田中 惠実香
〃	〃	木村 賀津彦			

○ 説明員 出席者 (8名)

国土交通省東京航空局空港部土木課	課長	青木 工
国土交通省東京航空局新千歳空港事務所	次長	高橋 勉
国土交通省東京航空局新千歳空港事務所総務部運用調整課	課長	須藤 渉
北海道エアポート株式会社新千歳空港事務所空港運用部	担当部長	吉田 靖範
北海道エアポート株式会社新千歳空港事務所空港運用部施設管理課	マネージャー	伊藤 貴一
北海道エアポート株式会社新千歳空港事務所空港運用部	地域共生担当次長	佐藤 泰
(随行者)北海道エアポート株式会社総務本部総務・人事部広報課	課長	今井 健一郎
(随行者)北海道エアポート株式会社新千歳空港事務所管理部総務課	主任	平田 真也

令和6年度 第1回苫小牧市航空機騒音対策協議会 会議録

1 開会

◇事務局

定刻となりましたので、只今から令和6年度第1回苫小牧市航空機騒音対策協議会を開会いたします。

皆様お忙しい中お集まりいただきありがとうございます。

私は、事務局を担当しております苫小牧市空港政策課の伊藤と申します。よろしくお願いたします。

開会に先立ちまして、昨年12月14日に本協議会の委員でありました大槻昌一さん、また、本年4月19日に丹治秀一さんがご逝去されました。

大槻さんは32年間消防団員として地域防災の推進にご尽力され、平成15年に自治貢献者表彰を受賞されております。また、丹治秀一さんにおかれましては、長きに渡り植苗町内会連合会長として地域の発展のためにご尽力され、平成11年に市政功労者表彰を受賞されております。

本市のまちづくりに多大な貢献をされた、お二方のご冥福をお祈りするため、黙祷を捧げたいと思います。

皆様、恐れ入りますが、その場でご起立をお願いいたします。黙祷。

黙祷を終わります、ご着席ください。

2 事務局紹介

◇事務局

この後は座って進めさせていただきます。

次に、この4月に人事異動や機構改革がありましたので、新任の事務局員を紹介させていただきます。

総合政策部まちづくり推進室長の神保でございます。

環境衛生部ゼロカーボン推進室長の櫻井でございます。

その他事務局としまして、空港政策課及びゼロカーボン推進室の職員が出席しております。よろしくお願いたします。

また、本日は報告事項クの説明のため、国土交通省東京航空局様及び北海道エアポート株式会社様のご出席をいただいております。よろしくお願いたします。

次に、本日、丹羽会長が欠席となりますことから、規約に基づきまして、松重副会長に議長を務めていただきます。

それでは、開会にあたりまして、松重副会長からご挨拶をいただきます。よろしくお願いたします。

3 会長挨拶

◆松重副会長

皆様、お晩でございます。副会長の松重でございます。

本日は、お忙しい中お集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

先ほど、事務局からありましたとおり、丹羽会長が欠席となりますので、職務代理を努めさせていただきます。どうぞ、よろしくお願い申し上げます。

さて、新千歳空港ではコロナ禍の影響も落ち着きを取り戻し、昨年度の国内線旅客数が初めて2,000万人を突破するなど、航空需要も順調に回復していると伺っているところでございます。

そのような中、令和5年度の遅延便が717便と過去最多となり、私たち航路下地域の生活環境にも大きな影響が出ております。

また、後ほど報告がありますが、今年3月にBODの目標管理値を超えた空港排水の流出事案も発生したことから、遅延便と併せて、急遽、申入れを行ってきたところでございます。

今後につきましても、これらの動向に注視するほか、米軍再編の訓練移転の状況等も確認していくこととなりますが、委員の皆様には、引き続きご協力を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。本日はよろしくお願いいたします。

4 部長挨拶

◇総合政策部長

皆様、こんばんは。総合政策部長の町田でございます。

本日は大変お忙しい中、また夜分にもかかわらず、ご出席いただきまして誠にありがとうございます。

皆様におかれましては、日頃より市政の推進、並びに新千歳空港や千歳飛行場を巡る様々な課題に対しまして、特段なるご協力をいただいておりますことに、厚くお礼を申し上げます。

冒頭、大槻昌一さんと丹治秀一さんの黙祷をさせていただきましたが、両名とも植苗地区の発展のためにご尽力されていた方でございます。本当に残念な気持ちが続いておりますけれども、改めましてご冥福をお祈りをしたいと思います。

さて、コロナ禍の影響によりまして、落ち込んでいた航空需要につきましては、順調に回復傾向の状況でございます。

一方で、本年1月に発生しました日航機と海保機の衝突事故や、新千歳空港における旅客機同士の接触事故など、あつてはならない事故が続いており、再発防止策と安全管理の徹底が急務となっていると感じてございます。

本日の課題につきましては、訓練移転や航空機の部品落下事案などのご報告に加えま

して、要望活動の協議事項のほか、本日お越しいただいております、国土交通省及び北海道エアポート株式会社の皆様から、先日発生した空港排水の流出事案につきまして、ご説明いただく予定となっておりますので、よろしくお願ひしたいと思います。

課題も多く、皆様には大変ご苦勞をお掛けいたしますが、よろしくお願ひ申し上げまして、ご挨拶とさせていただきたいと思ひます。本日はどうぞよろしくお願ひいたします。

◇事務局

次に、事務連絡といたしまして、丹羽会長のほか、植苗地区の荒木委員、丹治有貴委員、沼ノ端地区の工藤委員、星野委員から本日所用のため欠席との連絡を受けております。

次に、資料の確認でございますが、委員の皆様には資料一式を事前に郵送させていただいておりますが、本日ご持参いただけていない方は、お知らせさせていただきたいと思ひますが、皆様よろしいでしょうか。

◆委員一同

(うなずく様子)

◇事務局

ありがとうございます。

それでは、松重副会長、よろしくお願ひいたします。

5 議題

◆松重副会長

座ってやらせていただきたいと思ひます。

それでは、早速ですが、議事に入らせていただきます。円滑な進行にご協力くださるようお願い申し上げます。

報告事項については、「アからイ」、「ウからオ」、「カからケ」をそれぞれ分けて説明し、その都度、ご質問ご意見をお受けしたいと思ひます。

それでは(1)報告事項アからイについて、事務局から説明をお願いします。

◇事務局

空港政策課の佐藤と申します。

この後座って説明させていただきます、よろしくお願ひいたします。

報告事項ア「米軍再編に伴う米軍機訓練移転」につきまして、はじめに、①米軍再編に係る各基地の訓練移転経過について説明させていただきます。

1 ページの資料 1-1 をご覧願います。

こちらは、過去 3 年分を記載しております。下段にございます令和 5 年度は、国内で 4 回、グアムで 5 回の計 9 回訓練が実施されております。

次に、2 ページから 8 ページにかけましては、昨年の本協議会以降に通知されております「訓練移転に関する訓練計画概要等」でございますが、令和 6 年度につきましては、7 ページ及び 8 ページに掲載しております 3 件となっております。

次に、報告事項アの②、9 ページの資料 1-2 をご覧願います。

こちらは、「令和 6 年度における米軍再編に係る訓練移転」について、防衛省から年度計画が示されたものでございますけれども、今年度につきましては、10 回程度の実施を目標に計画する予定となっております。

続きまして、資料 1-3 「オスプレイの運用再開」につきまして、説明させていただきます。10 ページをご覧願います。

オスプレイにつきましては、過去にも訓練等により千歳基地を離着陸しておりますことから関連がありますので、ご報告するものでございます。

はじめに、1 の事故概要につきましては、昨年 1 月 29 日に鹿児島県屋久島の沖合で訓練中の米空軍横田基地所属の CV-22 オスプレイ 1 機が墜落し、1 月 26 日に米軍は乗員 8 名全員の死亡を認定しております。翌 1 月 27 日には、米軍はオスプレイを保有する全ての軍種において、オスプレイの運用を停止する旨を発表し、陸上自衛隊においても、当面の間、オスプレイの飛行を見合わせております。

次に、2 の事故原因と安全対策等でございますが、はじめに事故原因につきましては、今回の事故を受けまして、防衛省としても、飛行の安全を確保したうえで運用を再開することが不可欠との観点から、日米間で前例のないレベルで技術情報に関するやりとりをした結果、航空機の機能を発揮させるために必要な構成品の中において、特定の部品の不具合が発生したことが事故原因であることを特定されております。

そのうえで、安全対策につきましては、4 点示されており、1 つ目の「異常探知システムによる予防的点検と維持整備の頻度の増加」につきましては、「特定の部品の不具合」の予兆を早期に把握し、速やかに対応することが可能となり、事故の予防につながることに。

2 つ目の「航空機の整備記録の確認」につきましては、今回の事故の原因である不具合を起こした「特定の部品」に関する整備記録をより詳細に確認すること。

3 つ目の「通常時・緊急時の搭乗員の手順の更新」につきましては、安全な飛行のため、予防的措置や緊急時の対応要領を定めたマニュアルがありますが、「特定の部品の不具合」による事故を防ぐための手順を整理し、これらのマニュアルに追加すること。

4 つ目の「運用計画の更新」につきましては、日々の飛行の際に事前に作成する運用計画についても、「特定の部品の不具合」による事故を防ぐための手順を整理しこの計画に反映させることとしてございます。

また、機体の安全性につきましては、今般の部品の不具合について、機体自体の設計を変更するなどの必要性はなく、機体自体の安全性にも問題なく、飛行の安全にかかわる構造上の欠陥がないことが確認されております。

なお、事故調査委員会における調査には、訴訟や懲戒処分などにかかわることも含まれてございまして、報告書が公表されるまでは、米国内法上の制限により、事故原因の詳細について、対外的に明らかにすることはできないと説明を受けておりますが、事故原因は特定されており、各種の安全対策の措置を講じることで、オスプレイの運用を安全に再開できるとしております。

最後に、3のオスプレイの運用停止解除につきましては、日本時間の本年3月8日に米軍はオスプレイの運用停止措置の解除について公表してございまして、オスプレイは全ての整備、安全及び手順の変更が実施された後にのみ運用されまして、在日米軍及び陸上自衛隊が運用するオスプレイの運用再開につきましては、日米間で引き続き緊密に調整を行うこととしております。

また、本年3月13日に防衛省は日本国内のオスプレイの段階的な運用再開について公表してございまして、事故の再発防止のための安全対策として示された整備や教育を行いまして、3月14日以降、準備が整ったものから順次飛行を開始し、求められる任務に対応する能力を回復していくこととしております。

以上、昨年11月に発生した米空軍オスプレイの墜落事故から運用再開までの経過をご説明いたしました。市といたしましては、機体の安全性に問題ないとされていたとしても、市民の皆様には少なからず不安を与えるものであります。今後、オスプレイが千歳基地を使用する場合は、国の責任において、「確実な整備点検」や「安全管理の徹底」などについて、北海道防衛局に求めてまいりたいと考えております。

◇事務局

続きまして、報告事項イ「令和5年度（下半期）航空機部品等落下について」説明させていただきます。

11ページの資料2をご覧ください。

こちらは、令和5年10月から令和6年3月までの部品等落下について、千歳基地から通知されたものでございます。

1件目の事案につきましては、発生日は「令和6年2月1日」、機種は「F-15D J」、落下部品は「リング」となっておりまして、次の12ページに写真を掲載しております。これらは前脚ホイールに取付けられたカバーを支える部品でございます。

次に2件目の事案につきましては、発生日は「令和6年3月4日」、機種は「F-15 J」、落下部品は「ピボット・フック」となっておりまして、こちらが13ページの写真にありますとおり、燃料タンクの後方部分を保持するものとなっております。

なお、大きさや重さにつきましては、記載のとおりでございます。ご確認お願いいた

します。

第2航空団の説明によりますと、1件目の飛行ルートにつきましては、小松飛行場と千歳飛行場の往復、2件目につきましては、千歳飛行場と日本海上の往復でございました。

こちら、どちらも2件とも着陸後の点検で紛失が判明しておりまして、飛行中に落下したと想定しておりますが、現在のところ被害の報告はないと伺っております。

これらの件につきまして、第2航空団からは、今後の改善策として、原因の究明とともに、引き続き、飛行前、飛行後による、入念な安全点検を徹底し、不具合の再発防止に努めてまいりたいとのことでございます。

市としましては、この度の部品落下事案を受けまして、第2航空団に対して、同型機の整備及び管理の徹底を行うとともに、事故の原因究明及び再発防止策を速やかに行う旨などを、強く申し入れたところでございます。

報告事項イの説明は以上となります。

◆松重副会長

ただいま説明のありました、報告事項「アからイ」について、ご質問ご意見等がありましたらお受けしたいと思っております。ご質問、ご意見ございませんか。

(※質問なし)

なければ、ウからオまでいきたいと思っておりますがよろしいでしょうか。

事務局、報告事項ウからオまでをお願いいたします。

◇事務局

報告事項ウの「北海道防衛局関係の助成事業実施状況」につきまして、説明させていただきます。

14ページの資料3をご覧ください。

はじめに、上段の第3条、学校、病院、福祉施設等の防音工事助成についてでございます。

令和6年度につきましては、沼ノ端小学校校舎防音機能復旧工事に関わる実施設計と勇払小学校の防音機能復旧工事を予定してございます。

次に、その下の第4条、一般住宅の防音工事についてでございます。

令和5年度につきましては、住宅防音工事を2世帯、機能復旧工事のうち、空調機器を8世帯、防音建具を6世帯実施したと北海道防衛局から伺ってございます。

次に、中段の第8条まちづくり事業についてでございます。

こちらにつきましては、令和5年度に「苫小牧市防災まちづくり基本構想策定支援業務」としまして、災害時における防災機能強化や施設整備を図り、防災活動を推進する

まちづくりを行うための構想を策定してございます。

最後に、下段の第9条、特定防衛施設周辺整備調整交付金についてでございます。

令和4年度から5年度は実績、令和6年度は予定を記載しております。

それでは、表の令和5年度をご覧ください。

令和5年度の交付金額は1億2,576万3千円となっております、①の美々遠浅道線防雪柵設置事業から⑧の災害用備蓄品購入まで予定通り実施させていただいております。

次に、一番下の太枠の令和6年度（予定）をご覧ください。

今年度につきましては7事業、交付金額は1億1,140万円を予定してございます。

昨年度以前からの継続事業につきましては、①の美々遠浅道線防雪柵設置事業と②東開文化交流サロン運営事業（基金）、④勇払川西通改良舗装工事、⑤の児童用机・椅子整備事業、⑥学校給食用食缶整備事業でございます。

③のウトナイ小学校教育環境整備事業につきましては、学校敷地内の環境整備のため、除雪機、芝刈機を導入予定でございます、⑦の学校施設環境整備事業につきましては、市内全域の小中学校、こちらを対象にしまして、教室のカーテンを新しく整備する予定でございます。

各事業の事業費及び交付金の額につきましては、記載のとおりとなっておりますので、今後変更になることもございますので、ご了承願います。

報告事項ウの説明は以上となります。

続きまして、報告事項エ「令和5年度再編関連訓練移転等交付金事業の結果」につきまして、説明させていただきます。

15ページの資料4、こちらをご覧ください。

令和5年度、こちらの事業につきましては、これまでの本協議会においてご承認いただいて、実施させていただいた事業でございます。

網掛けになっている部分が、各事業の確定額となっておりますが、昨年11月の本協議会、こちらで報告いたしました内容と変更ございませんので、詳細の説明は割愛させていただきます。

以上で、報告事項エの説明を終わらせていただきます。

◇事務局

空港政策課の仲林と申します、どうぞよろしくお願いいたします。

座って説明させていただきます。

私からは、報告事項オ「令和5年度下半期新千歳空港における民航機の引き返し及び目的地外空港への着陸について」をご説明いたします。

16ページの資料5をご覧ください。

こちらは、令和5年10月から本年3月までの新千歳空港における民航機の引き返し及び目的地外空港への着陸について、取りまとめたものでございます。

合計件数は38件で、内訳につきましては、国内線では引き返しが18件、目的地外空港への着陸が15件、国際線では引き返しが0件、目的地外空港への着陸が5件です。

理由といたしましては、天候不良が全体の約7割を占めておりますが、本年1月2日に発生しました、羽田空港における海上保安庁機と日本航空機の接触事故の影響で、新千歳から羽田へ向かう4便が引き返しとなっております。

報告事項オの説明は以上でございます。

◆松重副会長

ただいまの説明がありましたけれども、報告事項ウからオにつきまして、ご質問ご意見、承りますけれども、何かないですか。A委員。

◆A委員

それでは、ちょっとお聞きします、14ページです。令和4年からの第9条です。

②の東開文化交流サロンのこの基金の使い道がどういうふうなことになっているのか、お教えいただければと思います。

◆松重副会長

事務局、お願いします。

◇事務局

こちらは東開町に建設されました東開文化交流サロンの運営費、これが年間約4,400万円かかるので、この9条の交付金を運営事業費として、活用させていただくというような流れとなっております。

北海道防衛局に申請する際に、これは基金ということで、基金を積んで、そこから支払いをするというやり方が示されておりますので、基金を積んで、そこから毎年出すというような流れになってございます。以上です。

◆松重副会長

A委員。

◆A委員

それでは、この指定管理での東開文化交流サロンでしたよね。

こちらの植苗にも指定管理のところがあるのだけれども、これもこういう形で基金的扱いをしているのでしょうか。

◇事務局

おっしゃるとおり、サロンの運営者は「ゆうゆう」というところだと思いますが、そこが指定管理者になっておりまして、そこに対して、苫小牧市がこの原資を使って、運営費を出しております。

植苗ファミリーセンターについては、植苗・美沢プロジェクトでやっておりますけれども、防衛のお金は入れておらず、一般財源でやっている状況になります。

◆松重副会長

A委員。

◆A委員

この防衛のお金を、東開文化交流サロンに使う意味が何かあるのですか。

◇事務局

こちらは、30枠の沼ノ端地区の地域振興対策として、文化交流サロンを建設したわけですが、建設費は、9割が北海道、1割が苫小牧市が出しております。ただし、その運営に関しては、苫小牧市で負担をしなければならないといったような中で、この防衛のお金を使えるのであれば、沼ノ端地区としてこの基金を、毎年充てていこうというようなことを決めました。

こちらにつきましては今に始まったことではなく、できた当初から資料にも載っておりまして、令和4年、令和5年のところの②番のところにもありますけれども、令和4年からこの基金を積んでということで、毎年この時期のこの会議で、ご報告を差し上げているところでございます。以上です。

◆A委員

これでやめますけれども、この防衛の予算の使い方を指定管理者にこういう形で使うのは正当な使い方ではないのでは。建物は北海道の民間の深夜便の30枠で建てたっていうのは分かるのですけれどもね、貢献策で。

だけど、防衛の予算を指定管理者として使ってはだめではないのかもしれないけれども、本来そういうものに使うべきではないと私は思うのですよ。もっと地域のものに使えるものがあるのではないかなと感じるのですけれども。

当初からこういう形で、ずっと使おうという形でやっていたものですか。

◇事務局

基金の活用につきましては、北海道防衛局と打ち合わせをして、それにも使えるという

ようなことで回答が得られましたことから、この基金を活用して、運営費を支払っているということでございますので、特段、これに使ってはいけないというところの確認については、しっかり北海道防衛局と確認の上、使わせていただいているところでございます。

◆松重副会長

A委員。

◆A委員

最後にしますけれども、年々最初よりも金額が大きくなっていっているわけですが、これはどういうことなのでしょう。

◇事務局

令和4年度が交付金2,500万、それ以降は4,400万という形になっておりますが、サロンにつきましては、令和4年の12月にオープンをしております。この2,500万というのは、12月から3月分の月割りの部分。令和5年度以降につきましては、年間通しての4,400万という形になっております。以上です。

◆松重副会長

よろしいですか。

それでは、他にございませんか。

ウからオについて他にございませんか。

(※質問なし)

なければ続いて、報告事項カからケについて、事務局から説明をしたいと思っておりますけれども、よろしいでしょうか。事務局お願いします。

◇事務局

ゼロカーボン推進室の田中と申します。私からは、報告事項のカ「令和5年度の航空機騒音測定結果」について説明いたします。座って説明させていただきます。

資料番号6、20ページをお願いします。

こちらは、「令和5年度の航空機騒音測定結果」でございます。右から二番目の欄に各局のL d e n値を示していますが、環境基準値に対しまして、各局で基準値未満という状況になっております。

次に21ページをお願いいたします。こちらは22時から翌朝7時までの、自粛時間帯に飛行した機数を種類別に集計したものでございます。

「1の民間航空機」でございますが、こちらは、「24時間運用に係る深夜早朝便」以

外のものを集計しております。

令和5年度においては717便であり、昨年度よりも331便増加しております。

増加の理由としましては、特にお盆や年末年始など、繁忙期の天候不良による遅延便が多数発生したことが主な原因となっております。

また、年始には羽田空港で発生した事故による影響も受けております。

詳細につきましては、22ページに遅延や多かった便や理由を掲載しておりますので、後ほどそちらをご覧ください。

また個別の遅延理由につきましては、委員の皆様へ毎月送付しておりますので、掲載を割愛させていただきました。

次に、「2の自衛隊機等」でございますが、こちらは平日の深夜・早朝に加え、土日・祝日の日中も含めた時間帯を対象とし、騒音観測があったものを集計しております。

令和5年度は20回52機で、前年度に比べほぼ横ばいでありました。7月に回数や機数が多くなっているのは、航空祭及び航空祭の訓練飛行によるものでございます。

次に、「3の海上保安庁」につきましては、令和5年度は16機であり、前年度比で11機減となりました。内容はパトロールや救難活動等と伺っております。

次に、ページ23ページをお願いいたします。こちらは、「令和元年から令和5年度における95dB以上の騒音発生回数」について掲載しております。令和5年度は、計9回の観測があり、前年度よりも4回減少しております。下の表に詳細を掲載しておりますが、全て戦闘機によるものでございました。

最後に、24ページの航空機騒音による苦情ですが、令和5年度は自衛隊機についてが4件で、民航機についてはございませんでした。内容につきましては、主に市内西部地区において、航空機が自宅上空を飛んだ時の音がうるさいといった内容でした。

資料6の説明については、以上でございます。

続きまして、報告事項キ、「令和5年度 空港融雪剤に係る水質測定結果」につきまして説明させていただきます。

資料番号7の26ページをお願いいたします。

はじめに、採水地点についてご説明させていただきます。

①につきましては空港敷地内の調整池出口で美々川支流の美沢川と合流する前の地点となっております。

②の地点は美々川に合流する手前の美沢川で、国道36号線付近となりますが、環境基準が設定されていない地点となります。

③～⑤は美々川本流の地点になりますが、③の「御前水橋」は空港放流水の影響を受けない上流の地点となっており、④は空港の影響を受ける美沢川と、影響を受けない美々川上流の水が合流した後の地点となっております。

⑤は合流後、しばらく距離を置いた新植苗橋付近の地点となっております。資料では

「植苗橋」と書いておりますが、正しくは「新植苗橋」でしたので、訂正させていただきます、失礼いたしました。

こちらの地点は他の支流も流入しておりますので、④よりも更に希釈や分解がされた地点として設定しております。

次に下の表にある測定結果についてでございますが、令和5年度は調整池からの放流が3回ございましたが、その期間につきましては表の左上に記載のとおりです。

測定につきましては、空港で使用されている融雪剤などの影響を受ける、BODを中心に調査しており、こちらには放流期間中の測定結果を掲載しております。

なお、放流期間以外の測定結果につきましては、美々川自然由来のものであるため、空港排水に係る結果のみ掲載しております。

令和5年度の放流期間中のBODの結果につきましては、全て2以下で基準値内でございます。

次に27ページをお願いいたします。「空港における防除雪氷剤・融雪剤の年間使用量の推移」でございますが、防除雪氷剤については、合計1,564kLで前年度よりも432kL増加し、また融雪剤については、555,530kgの使用で、前年度に比べ276,530kg増加しております。

防除雪氷剤及び融雪剤の使用量の増加理由につきましては、「令和5年度は降雪量が令和4年度より多く、機体への塗布回数や滑走路及び誘導路への散布回数が増えたため」と北海道エアポート株式会社様より伺っております。

また、令和5年の冬ダイヤより有色ADFの使用が開始されておりますが、6月下旬から7月下旬に行う予定である放流前に、現地へ出向き、委員の皆様とともに色度の確認などを行う予定です。

資料7の説明については以上でございます。

◇北海道エアポート株式会社

北海道エアポート株式会社新千歳空港事業所空港運用部吉田と申します、よろしくお願いたします。

本日、苫小牧市様にお願いし、貴重なお時間をいただきまして、先々月3月に判明いたしましたBOD目標管理値を超えた排水の流出について、関係者を代表して、お詫び申し上げます。

新千歳空港から本来排出しないとお約束していただいておりますBOD目標管理値、5mg/lを超える排水を流出するという事態を招いてしまいました。

これは苫小牧市様、皆様が大切に自然環境を守ってこられた美々川、そしてウトナイ湖の環境に影響を及ぼす可能性がある事案でございます。

空港周辺の皆様には多大な心配とご迷惑をおかけしまして、心より、お詫び申し上げます。

流出の経緯などの詳細につきましては、このあと担当者からご説明をさせていただきます。皆様にはご不安をいただかせてしまったことを深く反省し、こうした事態を二度とおこさないように、関係機関のご協力のもと、社員一人一人が、再発防止の決意を新たに安全安心な空港の運営をおこなっていく所存でございます。

今回の排水流出に関しまして、地域住民の皆様にご多大なご心配をおかけしまして、重ねてお詫び申し上げます。

大変申し訳ございませんでした。

◇北海道エアポート株式会社

ここからは同じく新千歳空港事業所佐藤が説明をさせていただきますので、よろしくお願いいたします。失礼ですが、着座させていただきます。

◇北海道エアポート株式会社

それでは、BOD目標管理値を超えた空港排水の流出につきまして、北海道エアポート株式会社新千歳空港事業所地域共生を担当しております佐藤からご説明を申し上げます。長くなりますので、着座させていただきます。

お手元の資料28ページからでございます、次のページをお願いいたします。

まず29ページでございますが、流出の経緯でございます。北海道エアポート株式会社、弊社が定期的実施しております、水質検査の結果報告におきまして、BOD数値が非常に高い数値、37mg/lであることを3月18日に判明いたしました。

直ちに原因を究明しておりましたところ、翌日の3月19日に新設調整池のゲートを確認したところ、導水ゲートが約1cm開いておりまして、導水路から新設調整池へ空港排水の流入を確認いたしました。

様々な機会を通じまして、皆様にお伝えしておりました国の事業によりまして、新設調整池の工事が昨年の秋口から始まりまして、12月25日に北側の部分を、残りの南側の部分に関しましては、2月7日に完成いたしまして、北海道エアポート株式会社に引き渡されたものでございました。

次のページをお願いいたします、原因でございます。引き渡し時には、北海道エアポート株式会社及び東京航空局の双方におきまして確認不足があり、導水ゲートが閉まっていると思いこみ、導水ゲートの目視確認を怠っておりました。

また、引き渡し以降、北海道エアポート株式会社の管理において導水路及び放水路のゲートの開閉状態の確認を行っておりませんでした。これは人為的なミスでありまして、思い込みによりまして確認不足でございました。

再発防止策としまして、調整池の管理の徹底、北海道エアポート株式会社において、新設調整池の適切な管理を行うために、ゲートの開閉確認、管理方法、操作方法や放流時の流出量設定等をマニュアルに追加して万全を尽くします。また、東京航空局におい

ては、北海道エアポート株式会社の維持管理について、指導・監視を徹底します。

今後の工事の対策でございますが、今年度に東京航空局が実施する既設調整池の掘り増し工事については、汚濁水を流出させないようにあらかじめ十分に北海道エアポート株式会社と調整し、適切かつ確実に工事を実施いたします。

次のページをお願いいたします、31ページでございます。

今までの流出に至りました経緯を、時系列でまとめたものでございます。

2月6日時点での定期水質調査を実施いたしまして、この間2月8日に北海道エアポート株式会社による維持管理が開始されたところでございました。

2月6日に採水した結果が、2月13日に報告を受けましたが、この時のBOD値は目標管理値未満でございました。

3月5日、同じく定期水質調査を実施するための採水を行いました。

3月11日、5日の水質検査の調査報告を受けました。この時点ではBOD値が目標管理値未満でございました。

3月12日、同じく定期水質調査のための採水を行いまして、この結果が3月18日でございますが、BODの水質、値が非常に高いということで、事案が発覚したわけでございます。

これによりまして、原因究明を行ったところ、翌日3月19日に導水路及び放水路のゲートが開いていた事実を確認し、直ちに閉める処置を施しました。

またこの日、当初から計画しておりました定期水質調査を午前中に実施いたしました。

3月22日につきましては、19日の午後にゲートを閉めましたものですから、臨時の水質調査を急遽実施しております。

また、3月26日におきましては、3月19日の午前中に採水しました水質調査報告を受けております。

3月27日におきましては、3月22日の臨時水質調査報告を受けております。

次のページをご覧ください。

今まで申し上げてきました経緯のそれぞれの値を表にしたものでございます。また、下の方につきましては、それぞれの採水地点を図にしたものでございます。

縦の列の数値は、地図で示されたそれぞれの採水地点でのBOD数値になります。流出が発覚いたしました調査結果が真ん中の行にございます。

3月12日採水の3月18日分析報告とする横の数値になります。

また、④の縦の列の数値でございますが、美沢川と美々川の合流後の採水地点であるBOD数値となります。

流出したと予想される期間につきましては、この表から考えられるのは、3月5日以降、水門を完全に閉じました3月19日の午後までの約2週間が考えられますが、3月19日に定期水質検査を実施しておりますが、この時には水門を閉める前の採水でございま

した。この数値がご覧のとおり、前回の37mg/lから25mg/lと若干低下している数値でございます。

この間考えられるのは、また徐々に溶けていた水が再び凍りついていて、流出量が減っていたものと考えられると思っております。

また、3月上旬頃に暖気がきておりましたので、雪面の下部に溶けた水が流れ出し、空港の外に浸みだしていったのではないかというふうに想像しているところでございます。

一連のBOD値の高い数値の排水が流出した件につきましての概要説明は、以上になります。

◇事務局

それでは、報告事項のケ「運航自粛時間飛行及びBOD目標管理値を超えた空港排水の流出に関する申入れ」につきまして、説明させていただきます。

33ページの資料9、こちらをご覧ください。

今回の申入れにつきましては、令和5年度の運航自粛時間飛行が過去最多の717便発生したこと、また、今ほど説明がございました空港排水の流出事案についてのこちら2件につきまして、市及び本協議会としまして、緊急的な申入れが必要と判断し実施したものでございます。

はじめに、1及び2の日時と場所につきましては、5月8日、新千歳空港事務所にて行いました。

次に、3の出席者につきましては、本協議会から松重副会長と三海副会長、また本市からは町田総合政策部長以下7名となっております。

次に、4の対応者につきましては、新千歳空港事務所の小谷空港長様以下7名、北海道エアポート株式会社の原田事業所長以下7名となっております。

次に、5の申入書でございますが、34ページ、35ページが「運航自粛時間飛行に関する申入れ」、続きまして36ページ、37ページまでが「空港排水の流出に関する申入れ」となります。こちら、それぞれの申入れ先に合わせた内容となっております。詳細については、ご確認願います。

次に、6の回答及び意見交換要旨については、38ページをご覧ください。

上段、「運航自粛時間飛行について」の回答につきましては、「令和5年度の遅延便が717便発生していることは、重く受け止めており、スケジュール通りの運航を行うよう、運航者会議等を通じ協力要請を行っていく」との回答をいただいております。

続きまして中段、「BOD目標管理値を超えた空港排水の流出について」の回答につきましては、「排水放出時のマニュアル追加など、再発防止策の徹底に努める」との回答をいただいております。

その他の意見交換要旨につきましては、記載のとおりとなっておりますのでご確認願

います。

こちら以上が、申入れの結果でございますが、この遅延便の問題や空港周辺の環境対策につきまして、こちら毎年行っている要望活動の中でも引き続き、求めてまいりたいと考えております。

以上で、報告事項ケの説明を終わらせていただきます。

◆松重副会長

ありがとうございます。

ただいま事務局から、報告事項カからケについて報告していただきましたけれども、これについて、ご意見ご質問等ございませんか。

◆B委員

ちょっといいですか。

◆松重副会長

はい。

◆B委員

BODの異常値とゲートをお聞きしたいのですけども。

BODの異常値が出た件で、ゲートのことで確認したいのですけれども、導水ゲートが若干開いていた状況ということで流出したということだったのですけれども、ゲートのこの図を見ると、二つあって放水っていうのもあるのですけれども、通常このゲートはどういった状態になっていることが正規なのか、その辺ちょっとお聞きをしたいのですけれども。

◇北海道エアポート株式会社

佐藤から、お答え申し上げます。

ちょっと図が小さいのですけれども、空港の地図の中に新しくできた新設調整池が二つそれぞれ北側と南側に一つずつありまして、北側の方に放水ゲートというのがありまして、導水ゲートというのはこの新設調整池に流れ込んでいく空港の排水のゲート、そして放水ゲートというのは、ここから空港の外へ流れ出すためのゲートを放水ゲートと言っておりますけれども、この新設調整池を作り上げて完成した時点では、空港の排水はこの中に入り込んでおりませんで、基本的に雨水が入り込んでいところでございましたので、放水ゲートにつきましては、開いたような状態が、これが正しい状態といいましょうか、あるべき姿なのかもしれません。

導水ゲートに関しましては、これは空港の排水が、流れ込むわけでございますから、

これは閉まってなければいけないというところでございます。

工事が完成した時に二つのゲートを確認して、二つとも閉まっていれば、漏れだすことはなかったのですけれども、これが二つとも確認をしていなかったことが、我々の人為的なミスというところでございますので、基本的に放水ゲートは開いていても良かったのですけれども、導水ゲートは絶対に閉まっていなければいけなかったというような認識でございます。

◆B委員

ありがとうございます。ちょっとよく分からないので、もう少しお聞きしたいのですけれども。

運用する時はどういうふうにゲートの開け閉めをして運用するのか、その冬期の時と調整池に溜めて薄めて流す時というのは、ゲートをどういうふうに活用するのか、お聞きをしたいのですけれども。

◇北海道エアポート株式会社

吉田の方から、説明をさせていただきます。

新設調整池におきましては、基本、導水ゲートを閉めており、そして放水ゲートを先ずは閉めると、どちらも閉めた状態で運用を開始します。

そのあと、空港排水を新設調整池の方に流し込まなければいけませんから、先ずはその放水ゲートを閉まっているのを確認して、導水ゲートを開き、空港排水を新しい調整池に入れるというような手順になります。

その後、調整池の中で、BOD値をモニターしまして、その段階で、先ほどご説明いたしました管理値5mg/l、それ以下になったことを確認し、苫小牧市に連絡をさせていただいて、放水ゲートを開けて、空港排水として、美沢川、美々川の方に流すというような手順で、ゲートの方は開閉していく流れになっております。

◆B委員

すみません、通常の運用する時は放水ゲートは閉めて、導水ゲートは開けておくというのが、通常正規。流す時には導水を閉めて、放水を開けるというそういう理解でよろしいのでしょうか。

◇北海道エアポート株式会社

そういう運用の仕方で流していくというような形になります。

◆B委員

わかりました、ありがとうございます。

◆松重副会長

それでは他にございませんか。C委員どうぞ。

◆C委員

26ページなのですけれども、水質測定結果が地図上に出ているわけなのですけれども、新植苗橋、ここへ来て数値が上がっているのは、これはどういうふうに考えているでしょうか。

◆松重副会長

事務局お願いします。

◇事務局

新植苗橋の一番下流の方で数値が上がっているということについてなのですけれども、一度その上の地点④番の地点で下がっているの、下流に来るまでに美々川は何本かほかの支流も入っておりますことから、自然由来の原因かと考えられるところです。以上です。

◆C委員

それであれば、この新植苗橋からウトナイ湖への入り口も測定した方が良いのではないのでしょうか。ウトナイ湖へ流れ込むところでまだ数値が上がる可能性もあるということでしょうね、これだと。

◇事務局

掲載しております測定結果については、先ず空港排水の影響があるかどうかというところの確認のためになっておりますので、下流の方、新植苗橋付近までで、先ず確認できたらと考えて、こういうような測定結果になっております。

◆松重副会長

よろしいでしょうか。

◆C委員

去年も確かありましたよね。新植苗橋のところでは急激に数値が上がっているということがあったと思うのですけれども、それは空港排水の問題ではなくて、ほかの要因があるということだろうと思うのですけれども、そこら辺の確認というのはされているのでしょうか。

◇事務局

付近に立地している事業所などの確認は、われわれ市役所等、河川管理者である道庁とも確認を行っていきまして、法令の基準値以内であるということ、美々川に放流されている水が放流基準値であることは確認を行っております。

◆C委員

そうすると基準値以内であるから、下流へ行って、BODが数値が上がっていても、それについては問題ないという考えなのではないでしょうか。

◇事務局

原因となるような会社というものもなく、また自然でもやはりBOD値は雨が降ったり、植物の残渣、そういうものが溜まったことなどでもBOD値は上がるものですから、問題はないと考えております。

以上です。

◆松重副会長

よろしいでしょうか。回答はこれ以上、頑張っても出てこないみたいですがけれども。

◆C委員

回答は出ないのでしょうかけれども、私としては、この下流に行ってどんどん高く、数値が高くなるということをどう考えているのか知りたいのです。ですから、最終的にウトナイ湖へ流れ込むわけで。そうすれば、もう1カ所、ウトナイ湖の入り口でどうなっているのかをそれも確認する必要があるのではないかというふうに思うのですがけれども。

◆松重副会長

はい、分かりました。事務局。

◇事務局

水質の測定結果につきましては、環境基準の以内であるということで、特段、今、問題とは思っていないわけです。

ここに水質測定結果を出している意味というものは、空港からの排水があることで、それが美々川に影響がないかどうかというところを見るために、われわれ測定をしてここに数値を示させていただいているのですけれども、これとは別に本市の水質測定というのは北海道でも年4回やっています、環境基準に合致しているか、していないのかというのは、北海道が判断しまして、北海道が測った数字で判断しているわけです。そ

こでも環境基準値は超えていないというような結果になっています。

本市の水質測定につきましては、本協議会とはまた別に苫小牧市環境審議会という場がありまして、そちらで大気汚染ですとか、騒音・振動・悪臭と併せて水質も一緒に報告を年1回していきまして、そこで審議をしていただいているところです。

ここに出している数値の見方としては、市での説明でも申し上げましたけれども、放流水の影響を全く受けていないです。③番の御前水橋をベースとして、②番の国道36号線下の美沢川の水質をご覧いただきまして、その二つの水が合わさった水質が4番の合流点下流となっております。

9月12日に合流点につきましては、川の増水とかで入れなくて、採出はできませんでしたけれども、⑤番の新植苗橋の方でご確認いただくという形でデータの確認としては十分だと考えております。

以上です。

◆松重副会長

それでは、私からも質問よろしいでしょうか。

道で作っている水質検査の結果表とか、それを提示することは可能なのですか。

◇事務局

環境白書というものを毎年出しているのですが、こちらの方ホームページにも出しておりますので、閲覧することは自由に見ていただくことはできるのですが、これが平常時の水質だということで見ただけならばと思っております。

◆松重副会長

それは市の方で、環境の方に置いてあるのかな。

◇事務局

市の環境の方で、北海道からデータをいただいて取りまとめたものになっております。当年度の部分よりも1年前のデータが載っています。北海道からデータが来るのがちょっと遅いものですから、そこは1年遅れで、載るような形にはなっていますが、こちらで環境基準に合っているかどうかということは確認できます。

◆松重副会長

そういうことで、市の方でデータ的に取りまとめているということで、ウトナイ湖付近の水質関係については、お問い合わせいただければ回答できるということでございます。

他になにかございませんか。A委員。

◆A委員

C委員が言っていて、私は黙っていようかと思ったのですけれども、まず26ページです。

これは、北海道エアポート株式会社さんが放流した時の数値ですよ、この表は。昨年まで毎月やっていた表をやめた理由があるのでしょうか。苫小牧市は一切これに関与しないという方針なののでしょうか。

先ほどから北海道エアポート株式会社さんが、このゲートの開いていたのは人為的ミスということですが、やはり苫小牧市もある程度監視して、ダブルチェックでもしないと、この27ページ、令和5年の融雪剤を非常に多く使用しているのです。

飛行機が多く飛んだから、使ったのは事実ですし、今年度初めて色付きの融雪剤を散布していて、僕らもその中身をいろいろ言っていたわけですが、結果こういうふうになったわけなのですか。

なぜ、今まで毎月やっていたことを市がしなくなったのかは、僕はちょっと疑問に思うのですよ。放流時だけの結果をここに26ページに出していると思うのです。

昨年の段階でしたか、放流しなくてもゲリラ雷雨で、調整池が溢れたのが、昨年かその前の年だったかもしれませんけれども、国土交通省さんが年4回ありましたということも認めているわけなのです。だから放流以外にも今の極端な雨が降っちゃうと開けなくても、上から溢れて出るということなのです。

今回は雪の溶けた時に発覚しましたが、やはり通年この川の①から⑤までを管理しなくなった理由が何かあるのかと思ってちょっとお尋ねしたいと思います。

◇事務局

この協議会へのデータの示し方について、ちょっと過去の経過も含めて、説明をさせていただければと思います。

協議会へのデータの示し方につきましては、過去も放流時のBODのみを示していたのですが、放流時のBODのみ高濃度の場合に河川へ影響が考えられる範囲のものを、今示しているようなものを示していました。

その後、本協議会で放流していない時の測定はしていないのかという問いがありまして、放流時以外の平常時の測定も行っていましたので、その分も示すことになったのですが、そこを示す意味としましては、平常時と放流時の数値の違いについて、比較するために求められて示していたという認識です。

近年、平常時のデータを示すことによる傾向としまして、多くのデータが書かざることになりまして、放流時の水質結果ではなくて平常時の水質についても気になされる傾向が強まっているとすごく感じておりまして、ちょっと余計なご心配をおかけしているのではないかというような思いで考えておりまして、今回のようにご確認いただきたい

部分のみをお示しする形をとってございます。

先ほど平常時の水質のことにつきましては、環境審議会で審議しているということも申し上げさせていただきましても、今後につきましても、委員さんの交代などによって資料の見方があまり変わってこないように、今回の資料のように見ていただきたい部分のみ残した方が、見やすさ、ご心配をおかけすることがなくて良いのではないのかという意味で示させていただいております。

北海道エアポート株式会社さんの管理になって、放流時に合わせて、①から⑤番までを水質測定してもらった体制を作っていたのですが、その前の測定体制は定期的に測ってはいて、その定期的な測定に合わない放流の場合は、測れないというような状態にありましたので、そこは私たちフォローして、採水に行って結果を出していた。その結果を出すにあたっては、平常時の水質もないと私たちも比較、そういうのが少し難しくなりますので、そういう意味で平常時の分も測定していた。

ただ今回、これからは北海道エアポート株式会社さんで放流時に①から⑤番を一連として測っていただけるということになりましたので、緊急時は私たちフォローしようと思っていますけれども、そういう意味で測定体制は十分ではないかとは思ってはおります。

以上です。

◆A委員

櫻井さんの説明は、私は納得できないけれども、まだいっていないものもたいへん失礼なのだけれども、この後の協議事項である42ページに、それであればなぜこの資料に美沢川及び美々川等への環境対策を万全にということを入れたのかという感じでのです。

この後の協議事項の中に出てくると思うのです。だけれども、やはり国土交通省の陳情の中にこういう案を入れるということは、心配しているからじゃないのかなという感じはしますね。だから今の理屈だけでは、現実に数字は出てきているわけですから、もう少し苫小牧市さんには、去年までやっていたわけですからね。

だから、僕はやっていただくのは筋かなと思っています。それは環境基準がどうこうじゃないのです。やはりここは美々川湿原保存の川ということで指定されている川ですから、その下にはラムサール条約のウトナイ湖もあるわけですから。

直接影響がないなんてことはないわけで、必ず何年か後には影響が出てきますし、実際そういう魚も、尾ひれが曲がった魚もいるのも現実ですから。

もう少しもうちょっと前向きに考えられた方が良いのかと思いますけれども、長時間になりますから、この辺でやめますけれども。以上です。

◆松重副会長

ありがとうございます。

他にございませんか。なければ、次にいってよろしいでしょうか。

それでは（２）協議事項に移らせて頂きます。

協議事項ア「令和６年度要望活動（案）」について、事務局より説明をお願いします。

◇事務局

それでは、私から（２）協議事項アの「令和６年度要望活動（案）」につきまして、ご説明いたします。座って説明させていただきます。

４０ページの資料１０をご覧ください。

はじめに、１の日程でございますが、９月頃の実施を考えており、千歳・札幌は日帰り、東京は１泊２日を予定しております。

また、要望活動の参加者につきましては、令和５年度は、千歳・札幌には丹羽会長以下１０名、東京へは同じく丹羽会長以下５名にご参加いただきました。

令和６年度は日程が決まり次第、事務局から委員の皆様へご連絡して、調整させていただき予定でございます。

次に、２の要望先でございますが、国会議員につきましては、昨年と同じく、地元選出国會議員の堀井学衆議院議員、山岡達丸衆議院議員、橋本聖子参議院議員を予定しております。

次に各省庁の要望先でございますが、国土交通省関係につきましては、大臣・副大臣・政務官の政務三役をはじめ、航空局、東京航空局のほか、道内では新千歳空港事務所と北海道エアポート株式会社を予定しております。

また、防衛省関係につきましては、同じく政務三役をはじめ、防衛政策局、地方協力局、航空幕僚監部のほか、道内では、航空自衛隊第２航空団、北海道防衛局を予定しております。

次に、３の要望書でございますが、４１ページから４２ページが国土交通省に対するもの、４３ページから４４ページが北海道エアポート株式会社に対するもの、４５ページから４７ページまでが防衛省に対するものとなっております。

はじめに、４２ページの国土交通省への要望項目６点でございますが、

１つ目は、着陸時における住宅街での飛行高度を遵守すること並びに離陸時における通常の飛行コースを遵守すること。また、離陸時の飛行として住宅街を避けるコースを設定すること。

２つ目は、運航自粛時間における飛行の抑制を徹底すること。特に、深夜の静穏保持の観点から、遅延便等の一層の抑制に向け、航空会社への指導強化を行うこと。

３つ目は、低騒音機種への切替えを促進すること及び外国貨物機の騒音軽減について引き続き指導を行うこと。

４つ目は、航空機等の点検整備など、安全管理を徹底すること。また、航空機事故の情

報や事故原因、再発防止策等について情報提供すること。

5つ目は、北海道エアポート株式会社の安定的な運営を支援し、新千歳空港における安全対策等の維持・強化を図ること。

6つ目は、美沢川及び美々川等への環境対策に万全を期すこととしております。なお、6番目につきましては、有色防除雪氷剤の使用開始やこの度の空港排水の流出等を踏まえまして、今回から新たに要望項目として追加したものでございます。

次に、北海道エアポート株式会社につきましては、44ページをご覧願います。こちらは先ほどの国土交通省に対する要望項目の5番目以外の項目と同様の要望となっております。

次に、46ページをご覧願います。

防衛省への要望項目5点ございますが、

1つ目は、市街地上空での低空飛行を避けること。

2つ目は、通常訓練の離着陸コースを遵守すること。

3つ目は、運航自粛時間における飛行の抑制を徹底すること。

4つ目は、訓練・演習における土日祝日の飛行を避けること。

5つ目は、自衛隊機等の点検整備など、安全管理を徹底すること。また、自衛隊機事故等の情報や事故原因、再発防止策等について情報提供することとしております。

次に47ページをご覧願います。

「防音対策事業」に関する要望項目につきましては、住宅防音助成については、対象区域を70Wまで拡大するとともに、全室を対象とし、告示後の新築住宅についても対象とすることとしております。

以上が、令和6年度の要望活動（案）でございます。

なお、要望先や要望項目につきましては、要望活動までの間に状況等の変化があれば、会長・副会長と相談の上、対応してまいりたいと考えております。

以上で、協議事項アの説明を終わらせていただきます。

◆松重副会長

今、(2)協議事項ア、要望活動（案）について、事務局より説明がございましたけれども、何か、ご質問ご意見等ございませんか。A委員。

◆A委員

すみません、47ページです。

私、去年も行っていないのですけれども、告示日の見直し、多分まだ分からないと思うのですけれども、それをぜひ行った方には聞いてほしいと思っています。

他は告示日の見直しをしていますが、新千歳はまだ分からないという回答、私が行っていた頃はそう言っていましたから、いつ見直しをするかなと。

決まらない限りは、絶対はっきりとは言わないかなと思いますけれども、あれだったら質問していただければと思います。

以上です。

◆松重副会長

他にございませんか。他にございませんでしょうか。

協議事項について、承認していただけますか、よろしいですか。

◆委員一同

(賛同した様子。)

6 その他

◆松重副会長

それでは、最後に6 その他、事務局ございませんか。

◇事務局

ありません。

7 閉会

◆松重副会長

それでは、時間も時間ですので、これで終了したいと思います。

それでは、これを持ちまして令和6年度第1回苫小牧市航空機騒音対策協議会を終了いたします。皆様、大変お疲れ様でした。ありがとうございました。

— 終 了 —