

令和 8 年度
第 1 回 苫小牧市航空機騒音対策協議会
会議録

令和 8 年 5 月 2 9 日（金）

午後 6 時 3 0 分

J F E 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・出席者紹介

3 会長挨拶

4 部長挨拶

5 議 題

(1) 報告事項

ア F－35Aの航空自衛隊千歳基地への配備について 【資料 1】

イ F－35Aの航空自衛隊千歳基地への配備に関する要望について 【資料 2】

ウ 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 3-1】

②令和8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 3-2】

エ 航空機事故関連について

①令和7年度（下半期）航空機部品等落下について 【資料 4-1】

②千歳基地所属F－15Jの部品等落下について（4/16 通知） 【資料 4-2】

③千歳基地所属F－15Jの部品等落下について（4/20 通知） 【資料 4-3】

オ 北海道防衛局関係の助成事業実施状況について 【資料 5】

カ 令和7年度再編関連訓練移転等交付金事業結果について 【資料 6】

キ 令和7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 7】

ク 令和7年度航空機騒音測定結果について 【資料 8】

ケ 令和7年度空港融雪剤に係る水質測定結果について 【資料 9】

コ 調整池に係る工事の進捗状況について 【資料 10】

サ 調整池水門マニュアルの変更等について 【資料 11】

(2) 協議事項

ア 令和8年度要望活動（案）について 【資料 12】

6 その他

○ 協議会委員 ※敬称略

出席者 (18名)

会 長	松重 茂雄	委 員	千葉 英明	委 員	工藤 幾子
副会長	三海 幸彦	〃	川上 光博	〃	竹田 秀泰
〃	丹治 有貴	〃	加藤 元久	〃	松井 良明
委 員	丹治 秀寛	〃	越川 慶一	〃	牧田 俊之
〃	齋藤 謙吉	〃	久保 智揮	〃	米谷 一夫
〃	多田 嘉弘	〃	山端 豊城	〃	星野 岳夫

欠席者 (3名)

委 員	丹羽 秀則	委 員	長井 和宏	委 員	永谷 俊文
-----	-------	-----	-------	-----	-------

○ 事務局 出席者 (11名)

総合政策部	部長	山田 学	環境衛生部	部長	清野 広司
政策推進室	室長	茶谷 英史	〃	次長	櫻井 理博
空港政策課	課長	笹村 久美子	〃	課長補佐	斎藤 和之
〃	主査	佐藤 隼也	〃	主査	伊藤 絵梨沙
〃	主任主事	佐藤 秀三	〃	技師	田村 侑也
〃	主事	高橋 香朝	〃	〃	及川 奈代子

○ 説明員 出席者 (19名)

北海道防衛局企画部	部長	金谷 幸治
北海道防衛局企画部地方調整課	課長	松川 雄一
北海道防衛局企画部防音対策課	課長	米田 智之
北海道防衛局企画部防音対策課	課長補佐	合掌 幸児
北海道防衛局企画部環境対策室	室長	奥山 芳行
北海道防衛局企画部環境対策室	室長補佐	橋本 華亜人
北海道防衛局千歳防衛事務所	所長	鈴木 織絵
北海道防衛局千歳防衛事務所	次長	鴨崎 真一
国土交通省東京航空局空港部土木課	課長	宮崎 次男
国土交通省東京航空局空港部土木課	専門官	谷田 克也
国土交通省東京航空局新千歳空港事務所	次長	徳 芳仁

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	米川 武志
北海道エアポート株式会社総務本部地域共生部地域調整課	参与	木内 季央
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	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業所空港運用部施設管理課	課長	本間 和人
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施設管理課	主任	加藤 翔哉
北海道エアポート株式会社新千歳空港事業所管理部		徳中 利安
北海道エアポート株式会社新千歳空港事業所管理部	地域共生担当次長	佐藤 泰

令和8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

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。

定刻となりましたので、只今から令和8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。

私は、事務局を担当しております、「苫小牧市 空港政策課長」の笹村でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

続きまして、今年度、機構改革、人事異動がございましたので、事務局員をご紹介します。

総合政策部長の山田でございます。

総合政策部政策推進室長の茶谷でございます。

環境衛生部長の清野でございます。

環境衛生部次長の櫻井でございます。

その他事務局といたしまして、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。よろしくお願いいたします。

続きまして、本日は、報告事項の説明のため、北海道防衛局様、国土交通省東京航空局様、北海道エアポート株式会社様にそれぞれご出席をいただいております。

それでは北海道防衛局様から順次、自己紹介をお願いいたします。

ー 北海道防衛局、国土交通省東京航空局、北海道エアポート株式会社 自己紹介 ー

皆様ありがとうございます。本日は、どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、開会にあたりまして、松重会長からご挨拶をいただきます。お願いいたします。

2 会長挨拶

◆会長

皆様お晩でございます。松重でございます。

さて、新千歳空港では昨年度の旅客数が初の2,600万人越えとなり、2年連続で過去最多を更新しているところでございます。

そのような中、令和7年度の遅延便も748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きております。

今後につきましても、これらの動向を注視するほか、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。

本日はどうぞよろしくお願いいたします。

◇事務局

ありがとうございました。

続きまして、総合政策部長山田よりご挨拶申し上げます。

3 部長挨拶

◇総合政策部長

皆様お晩でございます。総合政策部長の山田でございます。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。

委員の皆様におかれましては、日頃から市政のご協力、ご意見をいただいておりますことに感謝を申し上げます。また新千歳空港及び千歳飛行場を巡る様々な課題につきまして、多大なるご理解とご協力をいただいておりますことに、厚くお礼を申し上げます。

さて、本日の議題でありますけれども、令和7年度航空機騒音測定結果をはじめまして、北海道防衛局の助成事業、米軍再編訓練、要望事項に関することについてご報告、ご協議させていただく予定でございます。

それに加えて、北海道防衛局様、国土交通省東京航空局様、北海道エアポート株式会社様にもご出席いただいております、それぞれご報告をいただく予定となっております。どうぞよろしくお願いいたします。

今年度、千歳基地への訓練移転が行われるのかはまだわかっておりませんが、市といたしましては、騒音軽減、安全・安心に万全を期すため、市役所内部の体制を整えまして、国に対しても協定書の遵守徹底を求めるなど、市民の皆様の不安をできるだけ払拭できるよう、最大限努力してまいりたいと考えております。

委員の皆様には、大変ご苦勞をおかけいたしますけれども、ご理解とご協力を賜りますようお願い申し上げます、ご挨拶とさせていただきます。

本日は、どうぞよろしくお願いいたします。

◇事務局

この後につきましては、座って進めさせていただきます。

事務連絡といたしまして、本日、丹羽委員、長井委員、永谷委員におかれましては、本日所用のため欠席の連絡をいただいております。

次に、資料の確認でございますが、資料1から資料12を事前に配布させていただいておりますが、お手元がない方はお知らせ願います。

それでは、ここからの議事進行につきましては、規約に基づき松重会長が議長として進めていただきます。

なお、議事録作成の関係上、発言に際しましてはマイクのご使用をお願いいたします。また、マイク使用後はスイッチをお切りくださいますようお願いいたします。

それでは、会長、よろしくお願いいたします。

4 議題

◆会長

それでは、早速ですが、議事に入らせていただきたいと思います。

なお、終了時間は午後8時を目途として進行したいと考えておりますので、円滑な進行にご協力くださるようお願いいたします。

報告事項については、アからイ、ウからエ、オからキ、クからサに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います。

それでは（1）報告事項アからイについて、北海道防衛局様から順番に説明をお願いいたします。どうぞよろしくお願いいたします。

◇北海道防衛局

本日説明の時間をいただきまして、ありがとうございます。

また松重会長をはじめ、苫小牧市航空機騒音対策協議会の皆様方におかれましては、日頃から防衛行政、基地行政に対するご理解とご協力をいただきまして、この場をお借りしてお礼を申し上げます。

本日、ご説明に伺いさせていただいたのは、千歳基地において、現在配備されておりますF-15戦闘機において、今後F-35Aを新たに配備し更新を行っていく計画がございまして、その理由や背景、スケジュールなどについて、ご説明をさせていただきたく伺った次第でございます。

詳細につきましては、お手元にごございます資料を用いて説明をさせていただきます。

資料1、F-35Aの航空自衛隊千歳基地への配備についてという資料でございます。

表紙をめくっていただきまして、我が国を取り巻く安全保障環境とF-35Aの必要性について説明をさせていただきます。

我が国周辺国は、ステルス性を有するとされる戦闘機を含む新型機の導入や既存機種の新造を進め、その航空戦力を急速に近代化しています。

さらに、近年、周辺国軍用機による領空侵犯が相次いでいるほか、爆撃機が長距離にわたり共同飛行するなど、航空戦力の活動も活発化傾向にございます。

具体的には、左下の表では、中国における第4・第5世代戦闘機の機数の推移がグラフで示されておりますが、年々増加の一途を辿っており、2025年におきましては、1,668機というところまで機数が拡大している状況にございます。

右下の表では、中国・ロシアの航空機により緊急発進の対象となった飛行パターン例が示されておりますが、これを見ますと日本列島周辺をかなり近接して中口機の飛行が行われていることがわかりいただけると思います。

こういった状況を受けまして、防衛省・自衛隊といたしましては我が国の航空戦力の質・量を更に洗練・強化するため、高いネットワーク性能やステルス性能等を有するF-35A戦闘機を着実に導入し、我が国の防衛に万全を期する考えでございます。

続きまして、F-35Aの取得と千歳基地への配備についてでございます。

F-35Aにつきましては、平成24年から取得を開始し、合計147機取得する計画であり、現行の防衛力整備計画では、計40機取得する予定でございます。

配備先については、三沢基地と小松基地に2個飛行隊ずつ、計4個飛行隊の配備を予定しているところ、5個目の飛行隊を千歳基地に配備したいと考えております。

右下の表は全国における航空基地における現在の配備機種をまとめたものになります。

また資料中央、千歳基地を配備先とした理由についてでございますが、いくつか要件を検討した結果でございまして、具体的には、運用に必要な基盤がある戦闘機部隊が配備されている航空自衛隊の基地であり、配備に必要な地積が確保できるか、既に配備されている機種との効率的な置き換えが可能か、訓練環境、空域の広さ、他のF-35A部隊との連携は十分に確保できるかなどを考慮し、総合的に検討した結果、千歳基地はF-35A配備先として最適と判断させていただいたところです。

次のページに移ります。F-35A配備のスケジュールについてでございます。

F-35Aについては、令和7年度予算までに取得経費を計上したものは三沢基地と小松基地に配備する計画であり、令和8年度予算に計上した8機から千歳基地に配備することを考えており、令和12年度から配備を開始する予定でございます。

F-35Aは、既存のF-15・1個飛行隊分、計20機と置き換える形で最終的に約20機を配備いたします。そのため千歳基地に所在する戦闘機の機数は大きく変化することはありません。

なお、配備にあたって受入施設の整備を計画しており、今年度には調査・設計に着手する予定でございます。

また、下の表が今後のF-35Aの取得計画のスケジュールになりますが、今年度から取得を計画するものは青色矢印の8機となっており、これが千歳基地に配備されることになります。

ただし、今年度に取得開始といってもすぐに配備されるということではなく、今年度に契約を行い、機体の製造を経て、令和12年度に納入がなされるといことになりますので、先ほど申し上げたとおり、実際のF-35Aの配備が開始されるのは、令和12年度からということになります。

その下の矢印でございますが、令和9年度に更に8機の取得を計画しているところです。これは、すべて千歳基地の配備が確定しているものではございませんが、いずれにしても、今後千歳基地において約20機が段階的に配備される計画となっております。

F-35Aの導入に伴い、現有のF-15については、段階的にF-35Aに置き換わっていきます。機種更新を行なう途中段階で一時的に若干の機数の増があり得ますが、最終的な配備機数については、現在から概ね変化しません。

この他、受入施設の整備についてですが、F-35Aについては、当該機体の運用に係る専用の施設を整備する必要があり、飛行指揮所や格納庫の新設などを計画しているところです。

次のページに移らせていただきます。F-35Aの配備に伴う体制についてでございます。現在千歳基地にはF-15の飛行隊を2個配備しています。

今後F-35Aの飛行隊・1個と置き換えて配備する計画があることから飛行隊の数は変動しません。

そのため現時点において、配備に伴う千歳基地の定員数について、大きな変化はないと見積もっておりますが、今後、一定程度の変動が生じる場合は地元の皆様に対し、適切にお示ししたいと考えております。

下の図表が、第2航空団の部隊編成になります。現在、201飛行隊と203飛行隊の2飛行隊が千歳基地に配備されています。

このうちのどちらの飛行隊が入れ換わりになるかにつきましては、まだ決まっておりませんが、資料の吹き出しに記載があるように、どちらか1個の飛行隊がF-35Aの飛行隊に置き換わるということになります。

ページをめくっていただきまして、F-35Aの安全性及び騒音についてでございます。

まず、安全性についてでございますが、F-35Aについては、米国政府において、飛行の安全や任務遂行に重大な影響を与えうる事項として、区分された課題があり、我が国としても、米国防省から、我が国が導入するF-35Aに関連する課題のリストを得た上で、現時点において、飛行の安全や任務の遂行に重大な影響を与える課題は存在しないということを確認しております。

また、米国防省は、F-35Aに関する課題を分類して管理し、改善のための取組を継続して実施しております。

また、過去に発生した墜落事故につきましても、米側による事故調査の結果を踏まえ、必要な対策が講じられています。

戦闘機の飛行においては、安全性の確保が大前提でありまして、引き続き教育や訓練を徹底し、飛行の安全の確保に万全を期してまいります。

続きまして、騒音についてでございます。現在、千歳基地に配備されておりますF-15戦闘機との騒音値との関係では、それぞれの基地において、自然環境等が異なる条件下

であるため、F－35Aとの正確な比較は困難でありますが、米国政府の資料によれば、地上においてのエンジンを作動させた場合の騒音はF－15Cと同程度とされております。

また、離陸時の騒音値は、騒音源の1,000mの地点でF－15Eより約4dB程度高いとされております。

こちらに記載のF－15C及びF－15Eは米国の戦闘機でございますけれども、自衛隊機のF－15Jと同等のエンジンを搭載しており、騒音の程度は同程度とされております。説明は以上になります。

引き続き、皆様のご理解が得られるよう丁寧な説明に努めてまいりたいと考えておりますので、引き続きどうぞよろしくお願いいたします。

◇事務局

続きまして、関連しまして、報告事項のイ「F－35Aの航空自衛隊千歳基地への配備に関する要望について」につきまして、ご説明いたします。

7ページの資料2をご覧ください。

本要望につきましては、今ほど北海道防衛局様からご説明がありました、F－35Aの航空自衛隊千歳基地への配備につきまして、本市及び本協議会として、千歳市と合同で防衛省へ要望活動を行いました。

日程は、令和8年2月20日、本市からは、町田副市長、また、私が随員として参加しております。

具体的な要望内容につきましては8ページに記載しておりますが、安全対策及び騒音対策を確実に実施し、必要な地域振興対策を講じていただくよう、全8項目を盛り込んでおります。各要望項目の詳細につきましては、ご確認願います。

要望に伺った際には、防衛省から要望を真摯に受け止め、しっかりと対応していきたいということをご回答いただいております。今後、防衛省、北海道防衛局からの情報を注視しまして、皆様と情報共有をしながら進めていきたいと考えております。

以上で、報告事項イの説明を終わらせていただきます。

◆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、ご質問ご意見等をお受けしたいと思います。どなたか、ご質問ご意見ございませんか。A委員。

◆A委員

F－35Aに切り換わっていくということなのですが、私が住んでいる東開町は沼ノ端中央もそうだと思いますけれども、民航機の騒音よりも自衛隊機の騒音が圧倒的にレベルが高いのです。

これまでも要望活動の中で何回かお聞きをしたのですけれども、ちょうど訓練から戻られる時に航空機と同じ高さでボルデメを目指して来るものですから、同じ高度なのですけれども、すごくこう音が違うということがあるのです。

今までもこの点について質問をしますと、なかなか地上ではわからない上空の突風だとか、そういったその風の影響を受けて、それだけ音が違うのではないかという説明を今までも受けてきたのです。

そういう面から、先ほどのF-35Aに変わっても、騒音はほぼエンジンからして同レベルというような説明でしたけれども、安定性というか、もうびっくりするくらいの騒音が感じられる時には、常にその安定性を維持するためにそれだけエンジンを吹かしているんだ、そうしないとなかなか安定飛行の維持ができないという説明を受けてきたのですけれども、その点について今度F-35Aに替わって、何かこう違いがあるのか、そういった意味で、その点を説明していただきたいのですけれども。

◇北海道防衛局

騒音についてということでございます。一般論として申し上げます、今般既存のF-15飛行隊・1個と置き換える形でF-35A飛行隊・1個を配備する計画でございますが、千歳基地に所在する戦闘機の機数が大きく変化することはないということを踏まえましたら、飛行回数もそうですし、先程、騒音の大きな違いはない旨ご説明をさせていただきましたけれども、そういった点で大きく変化することはないのではないかと考えております。

◆A委員

はい。とりあえず良いです。

◆会長

ほかにご意見ご質問がある方。

B委員、どうぞ。

◆B委員

A委員の続きではありませんけれども、騒音に対してのご質問をします。

いずれこれは、日米再編の訓練にF-35Aも加わっていくのかと思うのですが、この騒音の程度とか、この項目ではちょっと納得できないです。

最初、日米再編の訓練をやる時は、この使う機種の騒音データをみんな提示していただいたわけなのです。タイプ1、タイプ2、どの機種においても。

やはりそこまで出していただかないと、F-15C程度だとか、そういう曖昧な言葉で言われても我々納得をすることはできないと思います。何か秘密のデータでもあるのか

どうかわからないけれども、この機種はこれだけの騒音ですよというデータをちゃんと説明をしてほしいと思います。

もう 1 つ、この安全性のカテゴリーの部分がよくわからなかったので、その部分をちょっとご説明いただきたいと思います。

◆会長

北海道防衛局様、お願いします。

◇北海道防衛局

1 点目の米軍との共同訓練というお話だと思いますが、F-35A の訓練内容につきましては、現在大きく変化することはないと考えておりますので、共同訓練においても使用することはあり得ると考えております。

騒音についてでございますけれども、F-35A を含む航空機の騒音につきましては、飛行場周辺の地形やその日の天候等に非常に大きく左右されるものでございますので、一概に決まった騒音値として、その数値をお示しするということは非常に難しいと考えております。

その上で、説明資料に記載のとおり、米国政府の資料によりますと、F-35A と F-15 の騒音の比較がありましたことから、今回の説明にあたりその内容について、ご説明をさせていただいたということをご理解いただきたいと思います。

◇北海道防衛局

先程、安全性の部分、カテゴリーについてのご質問がございました。

米国政府については、安全性について、カテゴリー I の A と B に分かれておりまして、それぞれ飛行の安全に重大な影響を与える課題、任務の影響の課題というもので、カテゴリー A されているものがあるのですけれども、今回 F-35 につきましては、そういった重大なものが発生するというものは存在していないということを確認していますので、そこについての安全性については確保されているという説明です。

◆B 委員

最後にしますけれども、騒音に対してその程度の説明ではちょっと全然納得するものではありません。

地上の影響だとか何とか、過去にはちゃんとデータを出されていますから、この機種の騒音データというのを出されているわけですから、それを地上の影響だとか、そういうのじゃなくて、この機種の騒音データというものをちゃんと提示して、この機種をこの地域で訓練に使うのだよと言って、数字を示していただければ我々全然納得できない

ですし、非常に戦闘機の音がうるさいよということを航路下の住民が言っているわけです。

安全性が優れていると言っても、そういうことではやはり音の公害を撒き散らす戦闘機を配備するわけですから、きちんとしたデータを今日示さないようですから、ちゃんと提示して説明をしていただきたいと思います。以上です。

◆会長

ありがとうございます。北海道防衛局さん。

◇北海道防衛局

詳細なデータをいうご指摘だと思います。ご指摘のデータについては提示することが可能かどうか、その可否も含めまして、本省に確認させていただきまして、苫小牧市を通じて改めてご報告させていただきたいと思います。

◆会長

他に何か、ご質問ご意見ございませんか。よろしいですか。

(※質問なし)

それでは北海道防衛局様におかれましてはここで退席されますので、ありがとうございました。次の議事まで少しお待ちください。

ー 北海道防衛局 退席 ー

続いて、報告事項ウからエについて、事務局から説明をお願いします。

◇事務局

報告事項ウ「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ご説明させていただきます。

9ページの資料3-1をご覧ください。

9ページから10ページにかけては、過去3年分を記載しておりまして、10ページにございます令和7年度は、国内で3回、グアムで5回、アラスカで1回の計9回訓練が実施されております。

なお、令和8年度につきましては、現在のところ訓練は実施されておられません。

次に、11ページから13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、令和7年度の実績となりますので、こちらをご参照願います。

続いて、②「令和8年度における米軍再編に係る航空機訓練移転」について、14ページの資料3-2をご覧ください。

こちらは、防衛省から訓練移転の年度計画が示されたものでございまして、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、報告事項エ「航空機事故関連」につきまして、説明をさせていただきます。

はじめに①「令和7年度（下半期）航空機部品等落下について」ご説明いたします。

15ページの資料4-1をご覧ください。

こちらは、令和7年10月から令和8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。

事案は2件となっております、1件目の事案につきまして、発生日は「令和7年10月8日」、機種は「F-15J」、落下部品は「チタン・パッチ材」でございまして、大きさ、重さは記載のとおりとなっております。

次の16ページに写真を掲載しておりますが、これはスピードブレーキの表面を修理する部品となっております。

2件目の事案につきまして、発生日は「令和7年12月11日～令和8年1月15日の間」、機種は「C-2」、落下部品は「スクリュー、ワッシャー」で、大きさ、重さは記載のとおりとなっております、17ページに写真を掲載しておりますが、これは機体胴体上面のパネルを留める金具となっております。

こちらの事案につきまして、第2航空団の説明によりますと、2件とも着陸後の点検で紛失が判明しており、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。

本案件につきまして、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。

本市としましては、この度の部品落下事案を受けまして、第2航空団に対し、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。

続きまして、18ページの資料4-2をご覧ください。

4月16日付で千歳基地から通知された航空機部品等落下事案でございます。

発生日は、4月16日15時54分から16時49分の間に、第2航空団第203飛行隊所属のF-15Jの「右フラップアップ・ストップ（右翼フラップの一部）」となっております。重さ約109gの部品の紛失しておりまして、19ページに写真を掲載してお

りますが、こちらの部品は揚力を増加させるための補助翼（フラップ）を所定の位置以上に作動させることを制限する部品となっております。

発生場所については、千歳飛行場から太平洋上の訓練空域となっております。着陸後の点検で紛失が判明しております。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。

本案件につきまして、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、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。

続いて、20ページの資料4-3をご覧ください。

こちらは4月20日付で千歳基地から通知された航空機部品等落下事案でございます。

発生日は、4月20日12時42分から13時46分の間に、第2航空団第201飛行隊所属のF-15Jの「シミュレーター・プラグ」、こちらが重さ約140gの部品の紛失がございまして、21ページに写真を掲載しております。こちらの部品につきましては、ミサイルを搭載することなく操作訓練を行うための部品となっております、

発生場所につきましては、千歳飛行場から太平洋上の訓練空域となっております。着陸後の点検で紛失が判明しており、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。

本案件につきまして、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。

本市としましては、この度の部品落下事案を受けまして、第2航空団に対し、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、強く申し入れてございます。

報告事項エの説明は以上となっております。

◆会長

ただいま説明のありました、報告事項ウからエについて、ご質問ご意見等をお受けいたします。どなたかご質問ご意見ございませんか。次に進んでよろしいでしょうか。

（※質問なし）

続いて、報告事項オからキについて、事務局から説明をお願いします。

◇事務局

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

22ページの資料5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が、令和8年度は、事業の実施予定はございません。

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7年度につきましては、住宅防音工事を3世帯、機能復旧工事のうち、空調機器を11世帯、防音建具を7世帯実施したと北海道防衛局から伺っております。

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6年度から7年度は実績、令和8年度は予定を記載しております。

それでは、表の令和7年度をご覧ください。

令和7年度の交付金額は1億2,344万円となっております、全7事業を実施しております。昨年からの変更点といたしましては、当初予定しておりました事業に追加して、⑥緑ヶ丘公園サッカー場備品整備事業と⑦災害用備蓄品購入を実施しております。

⑥緑ヶ丘公園サッカー場備品整備事業につきましては、公園内の芝刈機の整備、⑦災害用備蓄品購入につきましては、簡易ベッド、毛布及び敷きマットの購入でございます。

次に、一番下の令和8年度（予定）をご覧ください。

今年度は8事業、交付金額は1億1,440万円を予定しております。

昨年度以前からの継続事業につきましては、③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でございます。

①除雪車両整備事業につきましては、小型ロータリー除雪車の購入、②植苗ファミリーセンター防犯カメラ設置事業につきましては、植苗ファミリーセンターへの防犯カメラの設置、⑤JFEリサイクルプラザ備品整備事業につきましては、環境テーマの学習や地域交流の促進にかかる備品の整備、⑥沼ノ端中学校管理シャッター設置事業につきましては、体育館と校舎内の遮断用屋内シャッターの設置、⑦公園遊具整備事業につきましては、沼ノ端・ウトナイエリアのスプリング遊具の更新、⑧小中学校普通教室カーテン更新事業につきましては、各学校の教室のカーテンの更新となっております。

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

報告事項オの説明は以上となります。

続きまして、報告事項カ「令和7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、ご説明させていただきます。

23ページの資料6をご覧ください。

令和7年度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き、実施させていただいた事業でございます。

交付金額については、昨年１１月の本協議会でご報告しました金額から変更なく、確定しております。

以上で、報告事項の説明を終わります。

続きまして、報告事項「令和７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。

２４ページの資料７をご覧ください。

こちらは、令和７年１０月から本年３月までの事案につきまして、天候不良を除き、取りまとめたものでございます。

合計件数は８件で、内訳につきましては、国内線では引き返しが６件、目的地外空港への着陸が０件、国際線では引き返しが２件、目的地外空港への着陸が０件となっております。

理由といたしましては、システムトラブルのほか、電源関係のエラーや運用時間超過、バードストライクなどでございました。

報告事項の説明は以上でございます。

◆会長

ただいま説明のありました報告事項からキについて、ご質問ご意見等をお願いいたします。

◆Ｂ委員

１つ目です。結果ですから、その時も言ったつもりなんですけれども、この２３ページ、結果報告です。

この共通の最終調整弁で書かれてはいるのですけれども、５００万円台を使うのであれば、航路下３地区でまだまだやっていただきたいことがあるわけなのですよ。

今までもこんなに調整弁を使った例はあまりないのかと思うし、３地区共通にも今回は１つも該当していないのですよ。

終わったことですからあれですけども、５００万円台を調整弁に使うということはいかなものかなと思う。

もう１つ、２４ページ、引き返した目的地外空港着陸というのがあるのですけれども、先ほどの防衛省の戦闘機じゃないのですけれども、民航機で部品落下という飛行機はないのですか、これ。

全くこれだけ飛んでいて、民航機のそういう部品落下という報告は今までもないので、本本当にそうなのかなと思って。

遅延便の中には機体整備だとか、整備のために遅れているとか、何とかいっぱい書いてある項目が結構あるのです、天候不順以外に。

だからなんでそんなに機体整備にかかっているのかなと素人の考えですけど、部品落下があって何かを付けているのか、わからないですけども。以上でございます。

◇事務局

まず1つ目、交付金に関係でございますけれども、こちらもその際もお答えさせていただいたかと思うのですが、この交付金については、もちろん基本的には航路下の地域の皆様の要望、事業に充てるということで我々も重々承知しておりまして、そのように検討を進めているところではございますが、ただどうしても今回の差金につきましても、年度途中に発生したものでございまして、既に他の事業が終了するタイミングであったり、交付金の利用が未執行になるということだけは避けたいということからやむを得ずこの最終調整弁ということで、使わせていただいたということでございますので、ご理解をいただければと思います。

もう1つの民航機の部品落下の件でございますけれども、本日資料は持ち合わせてはございませんが、民航機の部品落下についても国から報告はございますが、いくつもの空港を利用されるものですから、新千歳空港についての部品落下ということではなく、まとめて報告をあげておりまして、ホームページでも見ることができるようになってございます。

◆B委員

納得はしないです、私。

◆会長

オからキについて、他にございませんか。
なければ、次に行きたいと思います。

(※質問なし)

続いて、報告事項クからサについて、事務局から順番に説明をお願いします。

◇事務局

私からは報告事項のク、「令和7年度 航空機騒音測定結果」についてご説明いたします。着座にて失礼いたします。

資料8の27ページをご参照願います。

こちらは、「令和7年度における航空機騒音測定結果」を示してございます。

右から二列目の欄に各局のL d e n値をd Bで示しておりますが、全ての測定局にて環境基準を満たす結果となっております。

次に28ページをご参照願います。

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となっております。

「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7年度につきましては、748便であり、昨年度よりも19便増加しております。自粛時間飛行の多い便につきましては後程ご説明いたします。

続きまして「2の自衛隊機等」でございますが、こちらは平日の深夜・早朝に加えまして、土日・祝日の日中も含めた時間帯を対象といたしまして、騒音が観測されたものを集計しております。

令和7年度は47回71機で、前年度に比べまして、観測数は増加しております。

増加の理由としまして、昨年6月に米国アラスカ州にて実施されました演習「レッド・フラッグ・アラスカ」への参加に伴う休日飛行がございましたほか、9月は土曜日・日曜日に実施されました航空祭前日訓練及び当日開催の飛行によるもの、及び祝日に北米・欧州親善訪問「アトランティックイーグルス」実施に伴う飛行によるものとなっております。

次に、下段「3の海上保安庁」につきましては、令和7年度は15機となっております、前年度比で増減なしとなっております。内容はパトロール又は救難活動等と伺っております。

次のページに、先ほどお伝えいたしました自粛時間飛行の多い便及びその遅延理由につきまして抜粋したものを掲載しております。令和7年度における自粛時間飛行の理由の約4割が天候によるもの、さらに約半数が機材繰り等に伴う玉突き遅延などが主な原因となっております、令和6年度とほぼ同等の結果となっております。

詳細につきましては、委員の皆様へ毎月送付しておりますので、割愛させていただきます。

次に30ページをご参照願います。

こちらは、「令和3年度から令和7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7年度は、計13回の観測がございまして、前年度よりも7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。

なお、飛行時の目的を確認しましたところ、大半が航空祭訓練によるものとのことでした。また、100dBを超える騒音が複数観測されましたことを踏まえ、昨年10月に実施しました要望活動におきまして、第2航空団に対し「航路下住民に配慮した飛行を改めて徹底」するように申入れを行いました。

第2航空団からは「引き続き騒音の低減に努めていきたい」また、「令和7年度はブルーインパルスが飛行しなかった関係で、その代替として千歳基地のF-15展示飛行が

追加されたことに伴って訓練飛行回数も増加したと思われる」とのことで、「ブルーインパルス招待にも努めていきたい」との回答でございました。

市からは、より一層騒音低減に努めた飛行を心がけるよう申入れしてございます。

最後に31ページをご参照願います。

こちらは、本市に寄せられた航空機騒音に係る苦情について件数等を示したものになります。令和7年度は、自衛隊機に関するものが6件、民航機に関するものが2件ございました。

寄せられた苦情のほとんどが、市内西部地域にお住まいの方からで、特にヘリコプターが上空を通過した際の騒音に関するお問合せが多くなってございます。

報告事項クの説明は以上でございます。

続きまして、報告事項ケ、「令和7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9の33ページをご参照願います。

はじめに、水質測定に係る採水地点につきましてご説明させていただきます。

図中①につきましては、空港敷地内にある調整池出口を指しておりまして、美々川の支流である美沢川と合流する手前の地点となっております。

②は、美沢川が国道36号線と交差する位置でございまして、美々川に合流する前の地点となります。

なお、美沢川は美々川の支流であるため環境基準が設定されてございません。

③から⑤は、美々川本流の地点になりますが、③「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ます。

④は放流水の影響を受けます美沢川と、先ほどの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となっております。

次に下表の測定結果につきましてご説明いたします。

令和7年度は既設調整池からの放流が2回、浸透試験に伴う新設調整池からの放流が1回、計3回ございましたが、その放流日につきましては表の左上に記載のとおりになってございます。

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

令和7年度における放流期間中のBODの結果につきましては、表にあるとおりでございますが、7月9日に④合流点下流、⑤新植苗橋、8月6日に⑤新植苗橋にて環境基準を超える値が確認されました。

なお、7月9日につきましては、①調整池出口においてBODが1.0mg/Lであることに加えまして、空港排水合流前の③御前水橋時点でBODが1.9mg/L となっておりますことから、自然的要因によるものと推測してございます。

8月6日につきましては、測定地点上最も下流でございます⑤新植苗橋のみで超過が確認されておりますことから、別の要因にてBODが上昇した可能性があるかと推測してございます。

次に34ページをご参照願います。

「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、防除雪氷剤につきましては、合計1,836kLで前年度よりも236kL増加しております。また融雪剤につきましては、483,560kgの使用で、前年度と比べまして39,320kg増加しておりました。

防除雪氷剤等の使用量増加の理由につきましては、北海道エアポート株式会社様より「運用時間帯である日中時間帯での降雪が多く発生したことに伴う散布量の増加」と伺っております。

私からの説明は以上となります。

◇国土交通省東京航空局

資料10、1ページ目でございます。

前回、昨年11月にご説明させていただきましたけれども、空港内調整池の配置、整備の概要となっております。

真ん中に記載をしておりますが、①新設調整池の2カ所につきましては、昨年末に浸透対策としてのシート張り工事が終わっております。

今年度におきましては、左手側に記載しておりますけれども、②既設調整池の工事に着手してまいります。

工事の契約につきましては、お陰様をお持ちまして今月5月契約の締結となりまして、現在現場着手に向けまして準備を進めているところでございます。

続きまして、工事の内容でございますが、2ページ目をご覧ください。

今年度令和8年度におきましては、既設調整池の改良工事のうち、まず法面の工事に着手してまいります。

これは池の斜面部におきまして、法面補強対策といたしまして、下に記載をしておりますが、ブロックマット、コンクリート製品になりますけれども、こういったものを斜面の部分に設置をして補強の対策を図ってまいりたいと考えております。

池の中を掘り込む工事につきましては、現在工事のやり方、工法を検討しておりますのでまた具体の実施方法、実施時期の目途が判明いたしましたら、また改めましてご報告させていただきますと考えております。

繰り返しになりますが、今年度実施してまいります工事につきましては、また次回、協議会以降におきましても、現場の進捗状況につきましてご報告にお伺いできればと考えておりますので、引き続きましてご理解・ご協力のほどお願い申し上げます。

以上、簡単ではございますが、資料10ご説明とさせていただきます。

ありがとうございました。

◇北海道エアポート株式会社

私から、調整池等水門管理マニュアルについてご説明をさせていただきたいと思えます。

こちらの立て付けなのですけれども、私どもで新千歳空港維持管理更新計画というものを策定しております。それにつきましては、空港の基本施設、滑走路、誘導路、エプロンそしてそれに係わる排水施設等々、その中に調整池水門についての管理について書かれております。

その中でその具体的な点検手法を定めるものとして、調整池等水門管理マニュアルを策定しております。

構成といたしましては、総則から始まりまして、2で水門管理、3で水質管理、そして4で緊急対策、5で工事等の調整、6で統計分析という構成になっております。

2の水門管理なのですけれども、その中で放水ゲート、導水ゲートの諸元等々、水門ゲートの点検、操作の手法、ゲートの異物除去など、具体的なやり方、それとゲート閉門時の漏水確認、これが一番重要かと思っていますところでは。

2-9でI T Vカメラの運用と書いておりますけれども、調整池、先ほど平面図があったかと思いますが、1号調整池の水位、そこから排水される導水ゲート後の漏れの確認で2カ所。2号調整池の水位の確認、そこから排水される導水ゲートの漏れの確認。合計4カ所、I T Vカメラを設置して日々、調整池の状況を管理しております。

3水質管理につきましては、空港排水の目標管理値、5mg/L以下になりますけれども、その管理の手法。そして、貯雪ピット、雪山からの受け入れの仕方について記しております。

そして3-5運用者等のシーズン前調査等の受け入れの流れについては、去年10月2日に発生しました、1号調整池の排水事案の再発防止対策として、マニュアルに追記しているところであります。

内容につきましては、昨年11月27日の騒音対策協議会でご報告した内容になりますが、シーズン前調査、有色ADFの実証前に先立って運航者が毎年実施する噴射性能、防除雪氷剤の濃度、それを測定確認する自主検査について、その情報共有不足によって閉門前に防除雪氷剤が流出した事案になります。

再発防止としまして、シーズン前調査の実施時期、放水ゲートの開閉タイミング、そして情報連携フローの明確化を図るところでマニュアルに記しております。

その下にあるのが、マニュアルのフローとなります。

これをもって、運航者等々と調整しながら同じような過ちを繰り返さない対策として、マニュアルに明記しました。

簡単ではございますけれども、以上、調整池等水門管理マニュアルのご説明とさせていただきます。

◆会長

ただいま説明のありました、報告事項クからサについて、ご質問ご意見等ございませんか。丹治有貴委員。

◆C委員

私から質問をさせていただきたいのですが、現在調整池は、既設と新設で両方で運用しているのかという点と、新設調整池は昨年11月に貯水シートの工事が終了していると思うのですが、調整池の視察を2年前にしたきりなので、今後視察ができるのかどうかという点につきましても、改めてお伺いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

◇北海道エアポート株式会社

現在、調整池につきましては、既設の調整池、1号調整池になりますけれども、そちらで運用を行っているところになります。

新設の調整池、2号、3号調整池につきましては、先ほど東京航空局からご説明もありましたけれども、昨年度末に工事が終わり、完成したところでありますが、一部手直しが残っていると東京航空局からお伺いしております。

その手直しが完了した段階で、運用をしていきたいと考えているところがございます。以上になります。

◆C委員

こうやって協議会の場で、CABさん、HAPさんに直接説明いただけると工事の進捗状況もわかるので本当にありがたいと思います。

調整池については委員の関心度が高い部分でもありますので、皆様のご都合もあるかと思いますが、今後も説明をお願いしたいと思います。ありがとうございました。

◇北海道エアポート株式会社

視察の件につきましても、ご質問をいただいているところでございます。

先ほど東京航空局宮崎課長からもご説明があったかと思っておりますけれども、今、他の工事も契約になりまして、進めているところでございます。

そういった状況ですので、すべての工事が完了した段階で視察いただければと今考えているところでございます。以上になります。

◆C委員

ありがとうございました。

◆会長

他にご質問ご意見ございませんか。A委員。

◆A委員

防除雪氷剤が国の基準から、令和5年度から初めて着色したものが使われました。

当時、排水の心配も私どももしたのですけれども、実際にシーズンで使ってみて、それを使う量というのはいろいろ雪の状況だとかもありますから、そんなすぐ数字で表れるものではないとは思いますが、せめて初めて使ったわけですからね。

やはり着色したことによって、非常に安心感が増したとか、過剰に吹き付けることも防止できることが期待できるとか、そこら辺の結果としてどうだったのかということも、この場で報告していただきたいと思います。

◇北海道エアポート株式会社

ご質問ありがとうございます。

有色ADFの件につきまして、皆様に使用前にご説明を申し上げまして、ご理解をいただいたところでございます。

我々の運用の仕方といたしましては、色度2以下になったら放流するというお約束をしたのを皆様ご記憶にあらうかと思えます。

現在、その運用につきまして、色度が2どころか、0、001ですとか、そういった色度の非常に薄い状況になっておりまして、排水につきましては、有色化に伴っての色という部分については、まったく問題ないような状況でございます。

また、有色ADFを使うことによって、どのような影響が運用に出たかというご質問なのですけれども、運用開始前にご説明を申し上げましたとおり、色を付けるということは国際民間航空機関ICAO（イカオ）という国連機関による国際ルールの変更に基づいて、全世界的に運用をされているのですけれども、それはやはり航空機にしっかりとADFが塗っていることを確認できることが1番のメリットでございます。

また、1度塗ったところを重複して、無駄に使うことなく、しっかりと安全を確保できるというメリットがございますので、そこはしっかりと1機当たりの使用量が、当然少なくなっているだろうという予想はしていますが、先ほど数値でご覧いただきましたとおり、ADFの使用量は今シーズン非常に増えております。

この影響は何かと申しますと、先ほどもご説明があったとおり日中の降雪量が今シーズン、非常に多かったことが原因と考えております。皆様、ご存じのとおり、1月25

日の大雪で空港内に多くの滞留者を生じさせてしまったという大きな事案がございましたけれども、ああいった雪の降り方が非常に多い季節でございました。

一方、多いが故に、除雪ピットに雪が非常に多く確保できたことによって、一昨年は雪電熱システムをする上において、雪が少なくそれができなかったのですけれども、今年の夏はそれをできるようなくらいの今シーズンの降り方であったといったところで、そのADFの使用量といいますのは、その雪の多さ、あるいは気温の低さだとかそういういったところに起因する方が多く、関係してくるというようなことが今の時点でわかっているという状況でございます。以上でございます。

◆会長

よろしいですか。D委員、どうぞ。

◆D委員

水質測定のことではちょっとお聞きしたいのですけれども、水質想定のポイントが①から⑤ということで、下流に行くにつれ、BODの値が上がっているということなのですか。これはどう捉えたらいいのか。

また、今後同じようにこのポイントで今後も採水をするのか、この点についてお聞きをしたいと思います。

◇事務局

今、いただいたご質問だったのですけれども、まず下流に行くに従って上昇しているという点で、先ほど説明の中でも申し上げましたとおり、空港排水の影響ではない別の要因で上がっているのではないかと我々推測しております。

そうなりますと、こちらの騒音対策協議会とは別の環境部門でのお話になってくるところもございますので、そちら所管が北海道庁になるのですけれども、そちらと協議をしながら確認をしていくところになるのかと考えてございます。

ただ、北海道でも環境測定というのは年4回実施しておりまして、最新では令和6年度の結果になるのですけれども、そちらにおいても環境基準は満たしているというような結果になってございましたので、そちらも併せて申し添えさせていただきます。

測定地点に関しては、こちら北海道エアポート（株）様の測定結果になりますので、そちらもしよろしければ、北海道エアポート（株）様からご回答をいただけるのであればお願いしたかったのですけれども。

◇北海道エアポート株式会社

BODの数値が下流に行くにしたがって上昇することについては、今、苫小牧市からご説明があったとおりだと思っているところでございます。

空港排水につきましては、私どもで管理しながら排水しているというところがございます。今ここに示されているとおり、5mg/L 以下というところなのですが、基本的には2mg/L も切った、1.0、1.7、0.5というような数値になっているところでございます。

ここの排水につきましては、毎回ご説明をしているとおり厳格にこのマニュアル等々で管理しながら守っていきたいと思っているところでございます。以上になります。

◆D委員

一般論でお聞きをしたいのですけれども、通常であれば川の上流から下流というといろんなものが流入するっていうことを考えると多少のBODの上昇というのはあるというように受け止めでいいのか、これは環境側の話かと思うのですけれども、その辺ちょっと蛇足ですがお聞きをしたいと思います。

◇事務局

BODに関しては、基本的に自然的要因もございますし、こちらの夏場の時期の測定結果になってございますけれども、夏場ですね、BODは基本的に微生物の力によって、水中の有機物を分解するようなものになってございますけれども。

やはりその分解するにあたって、酸素、水中の溶け込んでいる酸素を使って分解をするというところがございます。ただ夏場になりますと、川に溶け込んでいる酸素の量が一番いい例えでいうと炭酸飲料もそうなのですけれども、暖かくなるとどんどん抜けていくというのがございまして、酸素の濃度が夏場は結構下がってしまう。

酸素の量が少なくなってしまうと微生物が使う酸素の量も当然減りますので、その働きが落ち込んでしまって、分解能が落ちてしまう。

併せて、微生物も暖かくなると動きが活発になりますので、そういうのも含めて悪循環が起きてしまうというのも正直ございまして、そういった季節的な要因、そういうものでもちょっと上昇しやすいという傾向がございますので、そういうのをすべて踏まえまして、自然要因で上昇しているのではないかと推測してございます。以上です。

◆会長

他にございませんか。B委員。

◆B委員

私も牧田さんが言ったように、この水質測定ですよね。私ずっとこう見ていると、2以上の地点が今回1番多いと思います。今年度。

今まではここまでなかったと思います。今、説明があつたけれども、それでは我々納得できないです。

それとこの測定日です。なぜ7月、8月、9月なのか。

雪解けをして、川に流れて沈砂池に流れているもの、放流もあるのかも知れないけれども、4月とか5月とかどうしてそういう時に測定しないで、この1番、防除雪氷剤を撒かない時に測定しているのか、そこら辺がちょっとわからないわけなのです。

もう1つ、先ほど、丹治有貴委員が言ったこの調整池の見学です。

全部完成するのも良いのですけれども、やはりすべてを視察させていただいて、カメラとか何とか言いますけれども、やはり最終的には人間が行って、ゲートがきちんとなっているかどうかを確認する体制をしていただかないと、マニュアルだけでは我々納得できないです。

防除雪氷剤でも何でも量をどんどん撒いていますからね、決して良い結果なんかは出ないのですよ。そこら辺をやはり、具体的に言っていないとだめだと思う。

測定日、これを変えていただけないのかなと思うのです。7、8、9なんて、1番あまり影響がないところをやっているわけです。以上です。

◇事務局

まず、今回2mg/Lを超えている結果が多いというお話でございましたけれども、先ほどご説明を申し上げましたとおり、①の調整池出口は基準を下回っていることから、空港排水以外の影響で上がったのではないかと推察しており、先ほど夏場は上がりやすいという説明もしましたが、そういう自然的要因で上がったのではないかと推測してございます。

測定日につきましては、あくまで調整池からの放流があった日を抜粋して掲載しております。放流していない時期に関しましては、市で年4回、5月、8月、11月、2月に測定を行っておりまして、そちらの結果は環境白書という報告書でも公表しているものになりますけれども、そちらに関しては、当然、放流はございませんので、値としては環境基準を超えるような値は確認されていないということでご報告しておりますので、そちらも申し添えさせていただきます。

◇国土交通省東京航空局

よろしいでしょうか。

ご質問をいただきましたご視察の件のところですが、先ほど、少し北海道エアポートさんから少しお話をさせていただきましたが、我々東京航空局で工事を着手させていただいたところでございます。

多少、工事の今後の進捗によりましては、工事車両等が調整池の周辺を通るようなことも想定しておりますけれども、委員のご要望もございましたとおり、ご視察の時期につきましては、また改めて、事務局サイドを通じまして、関係者ご相談させていただいた上で時期についてはご調整をさせていただければと思いますので、引き続きよろしくお願い

いたします。

◆会長

B委員。

◆B委員

視察の要望でございますけれども、今まではゲートまでしか行かないのですよ、この2回ほど見て。

だけど、この1番奥までちゃんと管理道路があって行けるのですよ。過去は全部回って見せていただいたのですよ。

そこまで全部見せていただかないと、この状況はかなり大きな調整池というよりも沼になっているのです。だからそういうところを地元にきちんと見学させる。私は、ゲートのところまで2回行かせてもらったが、以前はぐるっと回っているわけなのですよ。

そこまでしない何か理由があるのかは私はわからないのだけれど、やはり調整池を見せていただけるなら全部を視察させていただきたいと思います。

もう1つは、市の環境に言いますけれども、環境評価にあたって何でもないとは言っても、放流した以外にもぜひその結果をこの資料に出してくださいよ。環境白書を僕らは見ているわけではありませんから。以上です。

◆会長

ありがとうございます。他にございませんか。

クからサについて、他にございませんか。

(※質問なし)

それでは(1)報告事項については以上ということよろしいでしょうか。

(※一同、賛同の様子)

それでは(2)協議事項に移らせていただきます。

協議事項ア「令和8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、(2)協議事項アの「令和8年度要望活動(案)」につきまして、ご説明させていただきます。

39ページの資料12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日を予定してございます。

また、要望活動の参加者につきましては、令和7年度は、千歳・札幌には松重会長以下9名、東京へは同じく松重会長以下5名にご参加いただきました。

令和8年度につきまして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、調整させていただく予定となっております。

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、地元選出国会議員の松下英樹衆議院議員、山岡達丸衆議院議員、橋本聖子参議院議員を予定してございます。

次に各省庁の要望先であります。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ございます。

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、道内におきましては、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、40ページから41ページが国土交通省に対する要望書となっております。続いて、42ページから43ページが北海道エアポート株式会社に対する要望書。続いて、44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、41ページの国土交通省への要望項目6点について説明をさせていただきます。

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)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。

次に、北海道エアポート株式会社の要望項目につきましては、43ページとなっております。

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ので、ご確認願います。

続いて、４５ページをご覧ください。

防衛省への「航空機騒音の一層の軽減及び安全対策」に関する要望項目は、５点ございます。

- 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。

続いて、４６ページをご覧ください。

「防音対策事業」に関する要望項目になっております。

１、「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。

続いて、最後４７ページをご覧ください。

こちらは、「再編関連訓練移転等交付金」が令和８年度までの時限措置となっていることを踏まえまして、昨年度から追加しており、内容としましては、「令和９年度以降も訓練移転が継続される場合、再編関連訓練移転等交付金の交付期間も継続すること」としております。

以上が令和８年度の要望活動（案）となっております。

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る場合がございますので、その際は会長・副会長と相談の上、対応させていただき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。

◆会長

ただ今、説明にありました協議事項（ア）について、ご質問ご意見をお受けしたいと思います。どなたかご質問ご意見ございませんか。

（※質問なし）

ないようなので、それでは（２）協議事項について、以上のとおり承認することとして、よろしいですか。

（※一同、賛同の様子）

ありがとうございます。

最後に「その他」として、事務局から何かございますか。

(※事務局なし)

はい、B委員。

◆B委員

会長の言っている8時を過ぎましたので、簡単に済ませたいと思います。

空港政策課の皆さんにお願いでございます。

非常に電話の連絡が多いのですよ、それで航路下に足も運ばないで、電話で何でも済ませようという体質なのかなと私はちょっと不満なのです。

やはりいろんな現状を聞いてもらわなければ地元はわからないのに、電話でなんですか、そういう場合もあるかもしれないけれども、かなり遠いのかわかりませんが、航路下が。もうちょっと過去の方はよく来て意見を聞いてきましたよ。非常に目立つなと思って、私の感じている意見なのですよ。

今後も、こういう形で航路下をただ会議だけやって済ませられるつもりなのかなと感じています。いろんな課題、問題もありますから。それを解決できていけませんので、それをやはり地元に来て、聞いてそれを反映するのでなければ、電話だけで何でも済ませられるのかいと私は言いたいのです。以上です。

◇総合政策部長

ただ今のご指摘につきまして、厳しいご意見として受け止めたいと思います。

私どもも、一生懸命航路下の皆様のお話を聞きに行く必要があります、そういったご指摘をされないように引き続き努力をしていきたいと思いますので、お付き合いの程よろしくお願いしたいと思います。

◆会長

他にございませんか。D委員。

◆D委員

会長、すみません。時間を過ぎているけれども、せっかくの機会なので質問をさせていただきます。

航空局、HAPさんにお聞きをしたいのですけれども、先ほど1月の大雪のお話で、ターミナルに大勢の方が滞留されたという事案があったというお話がありました。

今、多くの方が、J Rを利用されている現状があり、J Rの増強、複線だとかループ化っていう話があるのですけれども、こういった滞留が発生する事案というのは大体雪の場合しかないかなと思います。

雪が降っている中で、J Rを増強しようという、リンクしている話ではないかもしれないのですけれども、その増便について、航空局としてその滞留を解消するためにバスもあるのでしょうか、雪の多い方にどうやって運ぶかって考えることにちょっと私は違和感をすごく感じています。

そのことに対してどうお考えになっているのかというのと、H A Pさんは道内の7空港一体運用ということで、送客機能を高めるというそういった狙いもあったと思うのですけれども、航空のネットワークを使ってということであれば、それは達成しつつあると思うのですけれども、新千歳空港に来たお客さんをどこに送るかという、今現状を見るとほとんどそう札幌方面に人を送ってばっかりという、この現状についてどうお考えになっているのか、それについてお聞きをしたいと思います。

◇国土交通省東京航空局

航空局でございますけれども、2点ございまして、J Rアクセス線の増強のお話だとは思いますが、現時点において現場では、今報道されている内容、スルー化のお話、複線化のお話、ループ化や、今年度に調査を開始するための予算が計上されたというようなことしか把握しておりません。

それがどういう方向にいくのか我々は知り得ていないというような状況ですが、地域のご意見等は機会ある毎に上局へお伝えしていきたいと考えております。

もう1点の大雪に伴う滞留対策、滞留の解消について、我々の方でもH A Pさんや運輸局さんが開催されております滞留者解消会議等に積極的に出席をしております、航空局の出先機関として必要に応じて、助言、アドバイスなどもやっているという状況です。

本年1月の大雪に伴う滞留事案を踏まえ、引き続き滞留の解消に向けた取組について、新千歳空港事務所としても注視してまいりたいと考えております。

◇北海道エアポート株式会社

先ほどのご質問の件でございますけれども、1月25日の大雪の件についてお話をさせていただきますと、まず空港運営者側としましては、滞留者を発生させてはならないというのが大前提でございます。

しかしながら、1月25日から降り続いた大雪の事案につきましては、新千歳空港に到着される方がどんどん増えてまいりまして、あの当時は滑走路、誘導路、エプロン地区の除雪はほぼ計画通りに進んでおり、運用可能状態にありました。

ただし、2次交通がストップしてしまった状況下において、特にJ Rさんの正確な運航状況の見込みが北海道エアポートに情報が入って来ませんでした。逆に見通しの良い情報、即ち、何時間後に再開できるという情報に基づきまして、私どもが到着する飛行機を抑制することなく滞留者が増加していったという状況でございました。

あの時期に新千歳空港に到着されるお客様というのは、大体が雪を見に来る、あるいは札幌にお仕事で来るというお客様方がほとんどですので、あの当時は苫小牧地方において雪が降っていないとは想像にもしておりませんでした。

お客様の目的はやはり札幌方面、あるいは雪のあるところへの観光客の方々、あるいはインバウンドの外国の方ばかりですので、どうしても札幌方面に送り込むことを大前提として我々は考えておりました。

結果として、25日、26日、27日辺りは非常に雪が降ったのですが、初日は7,000名近くの滞留者が発生して、2日目も結構多くのお客様が滞留してしまったという状況でございました。

今回は到着するお客様がどんどん増えてしまった、それを抑制することができなかった。それはJ Rさんの情報がしっかりとした正確な情報をいただければ、ある意味千歳へ向かう飛行機の出発空港から飛び立つのを抑制するということもできたので、そういう意味においてはJ Rさんと弊社の意思疎通、連絡体制が脆弱であったことは大きな要因かと思われます。

それを改善するべく今回はJ Rさんとしっかりと綿密な会議を設けまして、ホットラインを設けて、しっかりと運航状況や見通しを逐一情報をもらうような形で、我々も飛行機の運航に合わせるような体制を構築したという今回の大きな反省事項になります。

確か4、5年前だったと思うのですが、そのケースは逆に到着ではなくて出発できないという事案も当時ございました。

出発できない場合、多くの方々は東京方面、本州方面に行かれるお客様なのですが、飛行機が飛べない状況であるのであれば、苫小牧にはフェリーがございます。ですので、フェリー会社等との協力によりまして、港までバスを運行することにより、フェリーで代替えさせて本州方面に送り出すというような手段も今、協定を結んで構築しておりますので、そのような状況にまた今後なりましたら、しっかりと連絡体制をとりつつ、また代替手段等を考えながら対応していきたいと北海道エアポートとしては考えている次第でございます。

◆会長

他に何かございませんか。

(※質問なし)

5 閉会

◆会長

それでは、これをもちまして令和8年度第1回苫小牧市航空機騒音対策協議会を終わります。

皆様、大変お疲れ様でございました。ありがとうございました。

— 終 了 —