

平成27年11月27日開催

四者協議会^(※)におけるNAAからの報告および結果概要

※国土交通省・千葉県・空港周辺9市町・成田国際空港株式会社(NAA)の四者で構成

〈報告させていただいた内容〉

- ✈ 「第3滑走路(C滑走路)の整備」および「B滑走路の延伸」について
- ✈ 「夜間飛行制限」の現状等について

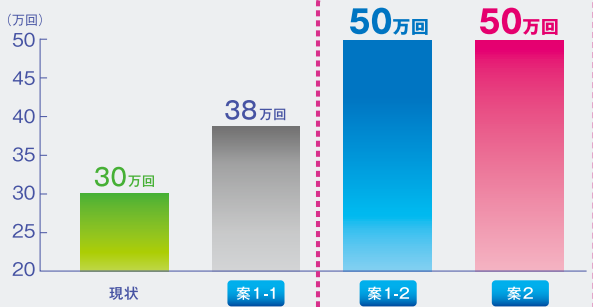
機能強化に向けた国からの調査指示を受け、NAAは四者協議会において上記の調査結果を報告しました。その概要について紹介させていただきます。

✈ 「第3滑走路(C滑走路)の整備」および「B滑走路の延伸」について

国の技術検討小委員会で示された3つの配置案をベースに調査を開始しました



1 「年間発着容量」による比較検討



▶ 容量拡大効果大きい【案1-2】【案2】をさらに検討。

2 「航空機の地上走行距離」による比較検討①

〔【案1-2】と【案2】を比較〕



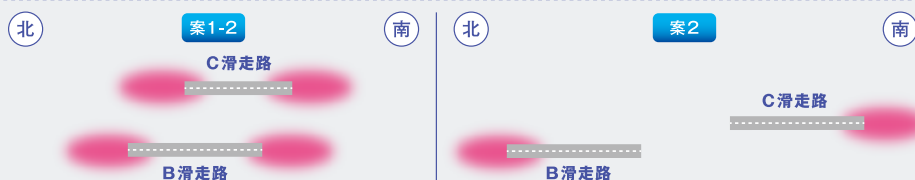
▶ 地上走行距離が短く、競争力向上につながる【案2】をさらに検討。

3 「航空機の地上走行距離」による比較検討②

〔【案2】: B滑走路を北伸するケースと南伸するケースを比較〕

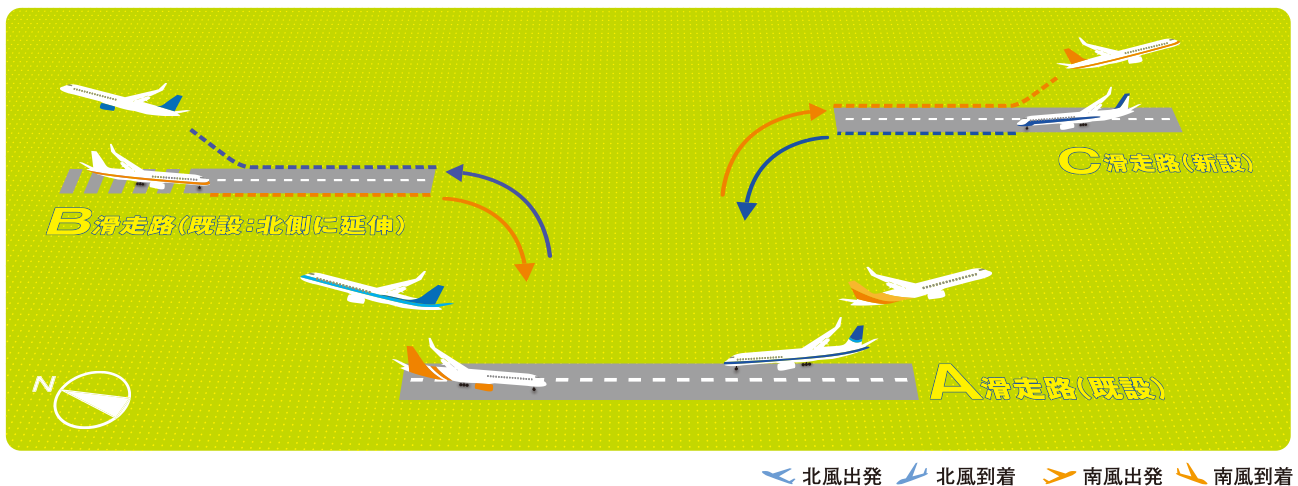
▶ B滑走路を3,500mに延伸するにあたり、地上走行距離がより短縮されるのは、B滑走路を北伸するケース。

「騒音や用地の影響」の検証



- ▶ 離着陸による騒音の影響について、案2では2箇所が発生するのに対し、案1-2では4箇所が発生することになります。
- ▶ 用地については、案2では家屋が少ないのに対し、案1-2では家屋が多く存在します。

✈ 以上の検討結果を踏まえ、第3滑走路(C滑走路)についてはB滑走路の南側に配置する案2、B滑走路については北側に延伸する案を、今後検討する際のたたき台とすることを確認しました。



▶ 新滑走路の整備等により、空港処理能力を年間50万回まで拡大

- ・ C滑走路(新設)とB滑走路(既設：北側に延伸)については、風向きに応じて出発専用又は到着専用滑走路として使用。
- ・ A滑走路(既設)については、従来どおり出発・到着兼用の滑走路として使用。

✈ 「夜間飛行制限」の現状等について

成田空港圏自治体連絡協議会(勉強会)における航空会社に対するヒアリング結果

(第1回勉強会：平成26年11月、第2回勉強会：平成26年12月)

航空会社からは夜間飛行制限の緩和に関する要望もありました。

【 F S C 】行き先空港の到着時刻等を踏まえて、より利用しやすい時間に便を設定したい。

【 L C C 】より長い時間にわたって機材を稼働させ、運航回数を増やしたい。

【航空貨物】より多くの貨物を集めるため、集荷締切時間を後倒ししたい。

※FSC=フルサービスキャリア ※LCC=ローコストキャリア

- ▶ 夜間飛行制限の緩和は、航空会社の意見を踏まえると、成田空港のハブ機能の強化や国際空港間における競争力強化につながるものです。
- ▶ また、夜間飛行制限の緩和は、空港機能や地域に与える環境への影響等と密接に関係してくることから、他の機能強化策と一体的に検討する必要があると考えております。
- ▶ ただし、夜間における航空機騒音の負荷が大きいことから、騒音地域に暮らす住民の皆さま方のご理解とご協力を得られるよう、これまでの経緯を踏まえつつ、慎重かつ丁寧な検討や環境対策への十分な配慮が必要と考えております。

以上のNAAからの報告を踏まえ、今後の進め方について以下のとおり関係者で確認されました

- 今後の検討のたたき台とされた案について、さらに調査・検討を進めていく。
- 更なる調査・検討に当たっては、地元騒音関係団体等のご意見を踏まえ、環境対策等についても十分検討していく。
- あわせて、成田空港の機能強化について周辺地域住民に広く情報発信した上で、検討の進捗状況に応じて意見をお伺いするなど、周辺地域住民に丁寧な説明を行いながら、検討を深めていく。

