

平成 30 年 3 月 13 日
成田国際空港株式会社

成田空港の更なる機能強化に当たっての 環境対策・地域共生策の基本的な考え方（案）

1 はじめに

昭和 53 年に開港した成田空港は、地域の多くの皆様のご理解とご協力をいただきながら、着実に発着回数を増やし、日本の表玄関として国際拠点空港の役割を担って参りました。

その一方で、内陸空港であることや、その建設をめぐる歴史的経緯により、いわゆる成田空港問題が社会問題化するとともに、地域の生活環境にも大きな影響を与えてきました。

平成 3 年から成田空港問題シンポジウムが、平成 5 年から成田空港問題円卓会議がそれぞれ開催され、弊社は、円卓会議の結論を最大限尊重してその実現に努めるとともに、平成 10 年には、国とともに「地域と共生する空港づくり大綱」を策定し、「空港づくりは地域づくり」を基本理念として、さまざまな環境対策・地域共生策に取り組んできたところです。

その後、成田空港を取り巻く環境変化の中、地域の皆様のご理解とご協力の下、B 滑走路の北伸（平成 21 年）、空港容量 30 万回合意（平成 22 年）などを実現させていただき、その際に地域の皆様と合意した事項については、共生の理念の下、真摯に対応させていただいてきているところです。

こうした中、概ね 2020 年代前半には、首都圏空港の航空需要が現在の計画処理能力のほぼ限界に達する見込みとの航空需要予測が国から示され、首都圏空港機能強化技術検討小委員会において首都圏空港の更なる機能強化の必要性について提言されたことも踏まえ、平成 27 年 9 月より、第 3 滑走路の整備、B 滑走路の延伸、夜間飛行制限の緩和を内容とする成田空港の更なる機能強化について、四者協議会で議論を行って参りました。

今後、本格的な少子高齢化社会を迎える我が国において、更なる経済成長を遂げていくためには、経済発展著しいアジア諸国の成長を取り込んでいくことが必要不可欠であり、国においても訪日外国人の一層の増加がそのための戦略の一つとして位置づけられています。このため、我が国の表玄関である成

田空港に期待される役割はますます大きくなるものと考えています。

他方、ライバルであるアジアの主要空港に目を向ければ、増大する航空需要を取り込むための施設整備が急速に進行しており、成田空港は今後さらに厳しい空港間競争に晒されることとなります。

このような状況を踏まえ、弊社といたしましても、今後とも増大し続ける首都圏航空需要に適切に対応していくとともに、激化する空港間競争を勝ち抜き、アジアの経済成長を取り込むことによって、我が国の経済成長や地域の振興に貢献していくという使命を果たすためには、将来を見据えた更なる機能強化が必要であると考えています。

しかしながら、このような機能強化を実現させていただいた場合、これまで以上に騒音の影響が広範に及ぶとともに、特に夜間飛行制限の緩和については、地域の皆様に大きなご負担をおかけしてしまうこととなります。

このような中、平成 28 年 9 月 27 日の四者協議会において、更なる機能強化についての具体的な提案と併せ環境対策・地域共生策の基本的な考え方についてお示しし、住民説明会や対話型説明会を開催させていただきました。

また、平成 29 年 5 月には、成田空港圏自治体連絡協議会から、「夜間飛行制限の緩和の一部見直し」、「集落分断の解消」、「航空機からの落下物対策」、「空港周辺地域の均衡ある発展」を内容とする要望書を頂き、またこれを受け、千葉県知事からはこれらの課題について具体的な検討を行うよう要請いただきました。これらの要望等を受け平成 29 年 6 月 12 日の四者協議会において、夜間飛行制限緩和の見直し案の提案を行うとともに、さらに住民説明会を開催し、延べ一万人近い方にご説明をさせていただきました。

さらに、こうした説明会でいただいたご意見等も踏まえ、平成 30 年 1 月には、成田空港圏自治体連絡協議会から「夜間飛行制限緩和案の改善」「夜間飛行制限緩和に伴う騒音対策の拡充」ほか 6 項目からなる再要望書をいただくとともに、これを受け、千葉県知事から更なる検討を行うよう再要請いただきました。

今般、このような経緯を踏まえ、成田空港の更なる機能強化に伴って弊社が今後行っていく環境対策・地域共生策の基本的な考え方をとりまとめました。

弊社といたしましては、この基本的な考え方に沿って、環境対策・地域共生策の充実を図り、これにより地域と空港との共生共栄を実現して参りたいと考えています。

2 基本的な考え方

(1) 総論

成田空港周辺地域においては、「公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律」(以下「騒防法」という。)及び「特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法」(以下「騒特法」という。)に基づく各種対策に加えて、周辺対策交付金(以下「交付金」という。)、公益財団法人成田空港周辺地域共生財団(以下「財団」という。)等を活用したきめ細かな対策が実施されており、これまで空港整備の進捗等に併せその充実も図って参りました。その一方で、地域の皆様から様々なご不満や改善に関するご要望もお伺いしており、今回の成田空港の更なる機能強化に関する議論でも、平成27年11月に開催された四者協議会における騒音関係団体の皆様の意見表明をはじめ、各種説明会など様々な場面において、これまでの要望事項の履行が機能強化の前提である旨のご意見を頂戴しているところです。

今回の機能強化に当たっては、地域の皆様の生活環境に大きな影響を与えることに鑑み、対策のより一層の充実を図るとともに、地域の皆様のご要望やご意見にしっかりと対応できるよう関係機関とともに真摯な検討を行って参りました。

以下において、その基本的な考え方をお示しするとともに、今後、着実に実施して参りたいと考えています。

(2) 50万回コンターに基づく対策範囲の拡大等について

①対策範囲の拡大について

弊社としては、新滑走路整備等により大きく空港の姿が変わることから、まずは、新たな騒音影響の拡大等に応じて、騒防法及び騒特法に基づく防音工事や移転補償等の基本的な対策を速やかに実施することが重要と考えています。その中で、騒音コンターは、騒防法に基づく区域指定や、騒特法に基づく都市計画決定の基本となるものです。

今回提示している騒音コンターは、後述する夜間飛行制限の緩和策を加味した上で、これまでの概ね10年後の予測騒音コンターに比べより長期を見通した発着回数50万回時の騒音影響を予測して作成したものです。これによって、より拡大された地域において、先行的に対策を推進することが可能となります。

②線引きに係る集落分断の解消

新たな騒音コンターに基づく騒防法の区域指定や、騒特法※の都市計画決

定の案については、集落分断に配慮した形で既に提案されたところですが、今後は、隣接区域の設定についても、地域の皆様と協議が開始されることを見込まれることから、引き続き、弊社としても地域の皆様のご意見に耳を傾け、関係機関と協議して参ります。

※機能強化に伴う騒特法に基づく移転補償については、航空機騒音障害防止特別地区に係る都市計画が正式決定された時点で開始されます。具体的な移転の条件などについては、その段階で個別にご相談させていただきますが、対象となる家屋については、これまでの取扱いどおり、原則として本日時点で現に存在するものいたします。

③A滑走路側の対策区域について

A滑走路側については、発着回数50万回時においても騒音コンターが現状の対策区域よりも拡大しないことを見込まれていますが、地域の生活環境保全の観点から、現状の対策区域を維持します。

④B滑走路南側の対策区域について

B滑走路南側の現状の対策区域については、新滑走路供用によりB滑走路南側での運用が終了するまでの間は、引き続き航空機の運航が行われることから、現状の対策水準を維持します。

⑤横風用滑走路の取扱いについて

従来の横風用滑走路については、今後これを必要とする運航が想定されず、今回の騒音コンターでも、その騒音影響が生じないことから、現状の騒防法上の対策区域については必要な見直しを行うとともに、その際には、対策区域を縮小した他空港の事例を参考にしつつ、必要な経過措置を設けます。

(3) 防音工事の施工内容の改善

①ペアガラス

現在、ペアガラスについては、一定の遮音性能を有するものであれば、防音工事において使用することは可能ですが、一部自己負担が生じることがあり、これに対しては、限度額の範囲内であれば、自己負担なしに使用を認めてほしいとのご要望をいただいています。

ペアガラスについては、他空港で行われている防音工事においてもその使用は原則として認められておらず、また、単板ガラスよりも高価であり、かつ、その主な目的が結露の防止等にあることから、これまで標準仕様とはしてい

なかったところですが、機能強化が地域の生活環境に与える影響や、ペアガラスが汎用化されてきている現状を踏まえ、弊社が行う防音工事において標準仕様に準ずる仕様として、市販防音サッシ及びペアガラス代金の合計額に対して、特殊防音サッシ及び単板ガラス代金の合計額を超えない範囲内で助成して参ります。

②世帯の人数による防音工事限度額等の柔軟化

現在、弊社が行っている防音工事においては、世帯の人数ごとにエアコンの台数や助成限度額が定められています。

一方で、これでは、複数の部屋がある家屋において一人住まいをされる方がいた場合、十分な防音工事が行われず、高齢化や過疎化の進展といった現在の社会状況の変化に十分対応できていないのではないかとの声もいただいています。

現在行っている防音工事は、基本的に通常多くの時間生活される空間の静穏を確保することを目的としていることから、世帯人数に応じた限度額等が定められているところですが、世帯主が一人住まいをされている家屋に、盆や正月に別居されている子や孫が戻られるような場合も考えられます。

そこで、一定の広さを有し複数の部屋がある一人世帯の住宅については、同居の有無にかかわらず子や孫がおられる場合、二人世帯とみなすことにより、防音工事の限度額等を引き上げることとします。

③浴室、洗面所、トイレの外郭防音化

現在、弊社が行っている防音工事においては、浴室、洗面所、トイレについては外郭防音工事をせずに、これらの入口の建具を防音化する工事を行っています。

これは、現行制度は通常多くの時間生活される空間における静穏を確保するという観点から居室部分についての防音工事を原則としていることによるものですが、近年の住宅や生活環境の変化に併せ、今後、浴室、洗面所、トイレについても外郭の防音工事をする方が室内の建具を防音化するよりも合理的と認められるような場合には、限度額の範囲内で外郭の防音工事が行われるようにして参ります。

(4) 深夜早朝対策

①夜間飛行制限の緩和について

成長が期待される訪日外国人旅客に利便性の高いダイヤ設定を可能とする

とともに、LCCの高頻度運航、航空貨物のネットワーク拡大等を可能とするため、今回の機能強化策においては、現在、航空機の離着陸は原則として午前6時から午後11時まで（午前0時まで弾力的運用）としているところ、これを改め、航空機の離着陸は原則として午前5時から翌午前0時30分まで（午前1時まで弾力的運用）とし、午後10時台の便数制限については廃止させていただくことをご提案させていただきました。

また、午前5時台及び午後11時台以降並びに弾力的運用においては、低騒音機※のみ運航を認めることとするとともに、深夜早朝は滑走路の運用を2本に絞るなど、滑走路別に異なる運用時間を採用する「スライド運用」を実施することにより、飛行経路下における騒音休止時間帯を原則として7時間確保したいと考えています。

※成田航空機騒音インデックスA（B787、B747-8、A380、A320等）、B（B777、B767等）及びC（B737等）に適合する航空機

また、新滑走路が供用されるまでの当面の措置として、東京オリンピック・パラリンピック大会の開催に先立ち、A滑走路において夜間飛行制限の緩和を先行実施し、この間の航空機の離着陸は原則として午前6時から翌午前0時まで（午前0時30分まで弾力的運用）とするとともに、A滑走路側においては以下②、③で記述する深夜早朝の防音対策を先行実施したいと考えています。

これに伴い、交付金の中にA滑走路に係る環境対策の実施に充てることを目的とする特別加算金制度を新滑走路が供用するまでの時限措置として設けることにより、夜間飛行制限の緩和の先行実施に伴う環境対策の充実を図ることとします。

このような夜間飛行制限の緩和は、我が国の経済成長に貢献するとともに、成田空港の競争力強化につながるものであることから、今後成田空港が選ばれる空港として生き残っていくためにも、大変重要な課題であるとして、ご提案させていただいたものであり、ぜひとも実現をお願いしたい課題です。

②寝室内窓設置

夜間飛行制限が緩和されれば、これまで以上の深夜早朝に航空機が運航されることとなり、より一層のご負担をおかけしてしまうこととなります。

今回の騒音コンターについては、夜間飛行制限の緩和も加味した上で作成したものでありますが、今回の夜間飛行制限の緩和はこれまでの取決めを超える施策であることに鑑み、地域の皆様の安眠を確保するという観点から、その実施と併せ、騒特法上の航空機騒音防止地区内及び同地区と同地区の間に

挟まれ谷間となる区域の家屋については、寝室の防音効果をより一層高める工事を実施します。具体的には、既存の防音工事と併せることで35～40dB程度の防音効果が見込まれる内窓を寝室に設置して参ります。

なお、「寝室」であれば現に居住する家族の人数分の部屋に対し内窓設置を行います。

③寝室の壁・天井の補完工事

現在成田空港では、騒音影響の大きさによって、異なる内容の防音工事が行われており、第一種区域のうちLden66dB以上の区域においては、B工法の工事が行われており、同工法においては、壁・天井の防音工事が行われています。また、第一種区域のうちLden66dB未満の区域においては、C工法の工事が行われており、同工法においては、壁・天井の防音工事は行われませんが、一方で、財団の事業である拡充工事として壁・天井の防音工事が行われています。

しかしながら、いずれの工事においても、壁・天井の防音工事が省略される場合は実態として存在し、このような場合には、内窓の設置を行ってもその効果が十分発揮されないおそれもあります。このため、深夜早朝の補完対策として、内窓を設置する寝室について壁・天井の防音工事が行われていない場合には、内窓設置の効果を最大限発揮させるため、一定の限度額の範囲内で、壁・天井の防音工事を行うことについて、既存の拡充工事との関係も整理しながら、実施して参ります。

(5) 交付金の充実

①交付総額の引上げ

交付金は、騒音対策事業や騒音下の公共事業等を使用に交付されていますが、この充実について周辺市町から多くの要望をいただいています。

交付金の算定方式は、国土交通省告示において定められていますが、その算定要素としては、国際線に係る平均最大離陸重量、年間着陸回数、騒音区域内の世帯数が考慮されます。このうち、騒音区域内の世帯数は、騒音コンターによってその範囲が定まってきますが、(2) ①のとおり、今回の騒音コンターは、これまでの騒音コンターよりも拡大され広範囲になっていることから、50万回に対応した世帯数分の交付金が交付されることとなります。

また、年間着陸回数については、これまでの実績値という考え方から、空港容量に基づき算定するという考え方に改め、先行的に交付金を算定することによりその充実を図って参ります。

②交付金の「地域振興枠」及び使途の柔軟化

地域振興については、引き続き、県や成田空港圏自治体連絡協議会、空港周辺市町が行う地域振興策に最大限の協力をして参りたいと考えています。また、弊社として、主体的に地域振興に貢献できる手法として、交付金をより一層活用したいと考えています。

具体的には、交付金の交付額について、空港周辺市町の間で大きな差が生じているとの指摘がありますが、これに対する対応として、一定の騒音区域に含まれる市町に対し、その財政力等も勘案した上で毎年交付金のうちの一定額を「地域振興枠」として優先交付します。この地域振興枠については、従来よりも使途を柔軟化し、これまでは使途対象外であった教育や医療、福祉などにも活用することができるなど、より使いやすいものとする事で、空港周辺市町が行う様々なまちづくりの取組みを効果的に支援して参ります。

(6) 落下物多発地域の移転対策等

「落下物多発地域の移転対策」については、「新東京国際空港公団民営化に関する覚書」や「容量拡大(30万回)に係る確認書」においても要望事項として掲げられており、また、今回の更なる機能強化に関する議論においても、強くご要望いただいております。

まずは、落下物については、その原因者である航空会社に第一義的責任があることから、その防止対策を国と協力して一層徹底して参りたいと考えています。

また、落下物については、騒音とは異なり、落下範囲を予測し、客観的な基準に基づき対策区域を設定することが困難であること等から、落下物を原因とする移転補償を制度化することも大変困難な課題であり、これまでもこのような趣旨の回答を行ってきたところです。

しかしながら、騒特法に基づく移転補償の対象となる区域については、(2)①のとおり従前以上に将来の増便を加味した騒音コンターを作成することで、結果としてより広範な範囲の設定が可能となると考えています。

さらに、平成29年6月12日の四者協議会において提案された「航空機からの落下物に関する対策」について、引き続き関係者間で協議を行って参ります。

なお、万が一落下物が発生してしまった場合には、原因者である航空会社に責任があることは言うまでもありませんが、空港設置管理者である弊社といたしましても、国や自治体と協力しながら全力でサポートさせていただきたいと考えています。そうしたことから、地域の皆様の落下物に対する不安を少

しでも解消できるよう、被害に遭われた方を支援するための制度（精神的苦痛を緩和するための「見舞金のお支払い」、実損が生じた際の「立替金のお支払い」、地域の皆様と航空会社との間に入った「円滑なサポート」）を創設します。

（7）空港を活用した地域振興、まちづくりへの取組み

①地域振興の取組み

機能強化に伴う空港周辺地域の地域振興については、これまでも地域の皆様から強くご要望いただいているところであり、空港の発展が地域の発展につながることは大変重要な課題であると認識しています。

前述のとおり、地域振興については、引き続き、県や成田空港圏自治体連絡協議会、空港周辺市町が行う地域振興策に最大限の協力をして参ります。特に、弊社としては、前述のとおり、空港周辺市町が行う様々なまちづくりの取組みをより効果的に支援することができるよう、交付金に「地域振興枠」を設けます。

加えて、本日決定された空港周辺の地域振興に係る「基本プラン」及び今後策定される予定の「(仮称) 実施プラン」に基づく地域づくりの実現に向け、弊社としても最大限の協力をして参ります。

②今後の地域交通のあり方等についての検討

機能強化によって新しい滑走路等が整備されることに伴い、既存の道路の付け替えが必要になるなど、機能強化は空港周辺地域における地域交通にも大きな影響を与えることが予想されます。このため、地域振興連絡協議会において、地域交通のあり方等について調査を実施することとされており、これについても、同協議会の一員としてしっかり取り組んで参ります。

3 おわりに

以上のとおり、更なる機能強化に伴う環境対策・地域共生策の基本的な考え方について記載して参りましたが、これを実のあるものとし、真に共生共栄の実現につなげるためには、地域の皆様のご理解が不可欠であると考えています。今後、この基本的な考え方の実現に向けて最大限努力して参りたいと考えています。