

説明会資料

成田空港の更なる機能強化 環境影響評価方法書について

2017年2月

成田国際空港株式会社

←34



成田空港の更なる機能強化とは

増加傾向にある首都圏の航空需要

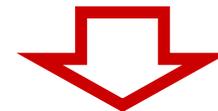


空港の発着容量を拡大

より利便性の高い空港に



滑走路の新設



滑走路の延長



環境影響評価（環境アセスメント）とは

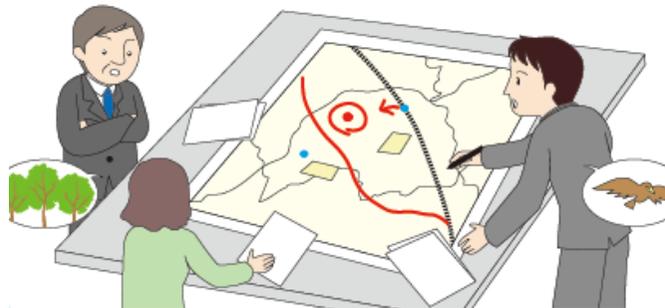
調査



予測



評価



イラスト：環境省「環境影響評価情報支援ネットワーク」より



環境影響評価手続の流れ

計画段階環境配慮書

2016年6月公表

環境影響評価方法書

2017年1月公表

現地調査・予測・評価の実施
環境保全措置の検討

環境影響評価準備書

環境影響評価書



事業の内容について

- 今回の事業の内容は、配慮書に示した「案2」をより具体化したものです。
- しかし、これを以って事業を決定したものではありません。
- 地域住民の皆様への丁寧な説明を継続するとともに、関係機関との協議の結果も踏まえ、最終的な結論を得ることとしています。

事業者の名称、代表者の氏名及び
主たる事務所の所在地



事業者の名称等

➤事業者の名称

成田国際空港株式会社

➤代表者の氏名

代表取締役社長 夏目 誠

➤主たる事務所の所在地

千葉県成田市成田国際空港内（成田市古込字古込1-1）

対象事業の目的及び内容



対象事業の目的

2020年代前半にはほぼ限界に達すると見込まれる
首都圏空港の処理能力に対応



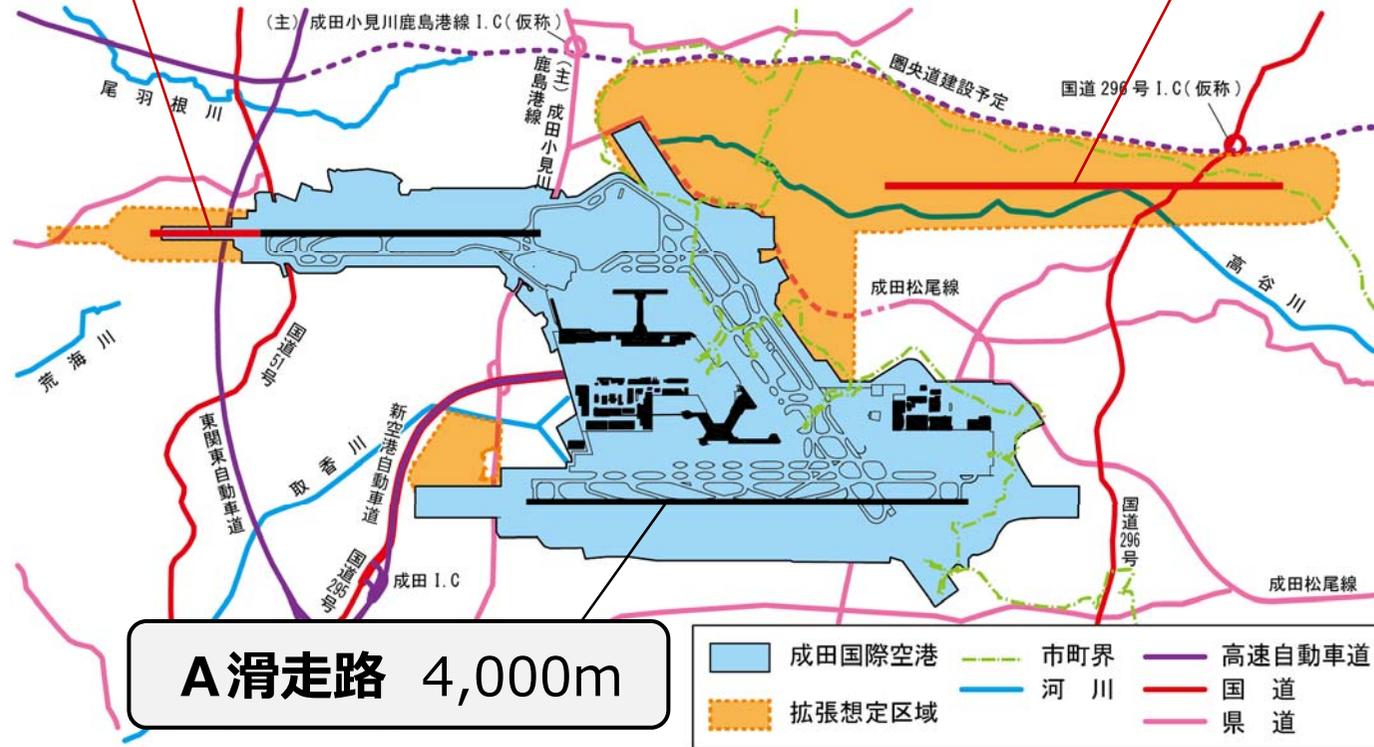
- **首都圏の国際競争力の強化**
- **訪日外国人旅行者の更なる増加への対応**
- **国内各地への経済効果の波及**



対象事業の概要

B 滑走路の延長
2,500m → 3,500m

C 滑走路の新設
3,500m



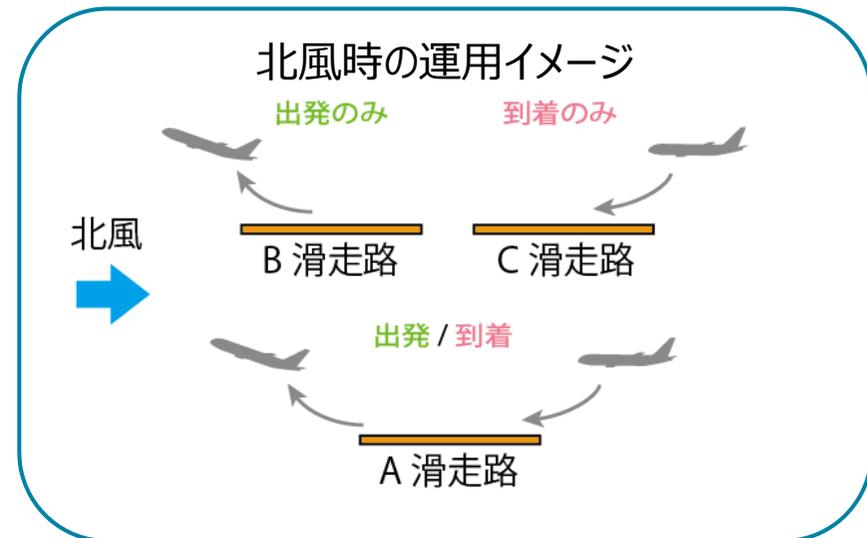
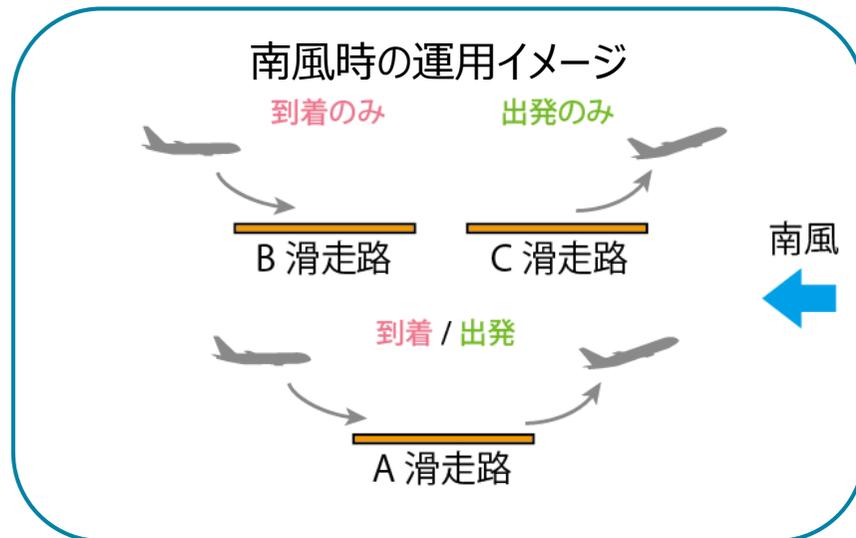
A 滑走路 4,000m

空港敷地範囲
1,000ha程度拡大
(約1,400ha→約2,400ha)



年間発着容量（最大使用回数）

滑走路	2015年度	滑走路の新設・延長後		
	発着回数	発着容量	南風運用時	北風運用時
A滑走路	約14万回	約17万回	出発/到着	出発/到着
B滑走路	約9万回	約17万回	到着のみ	出発のみ
C滑走路	—	約17万回	出発のみ	到着のみ
計	約23万回	50万回		



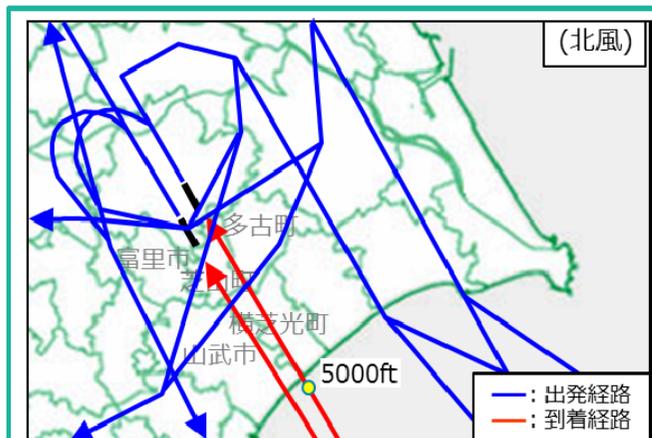


飛行経路

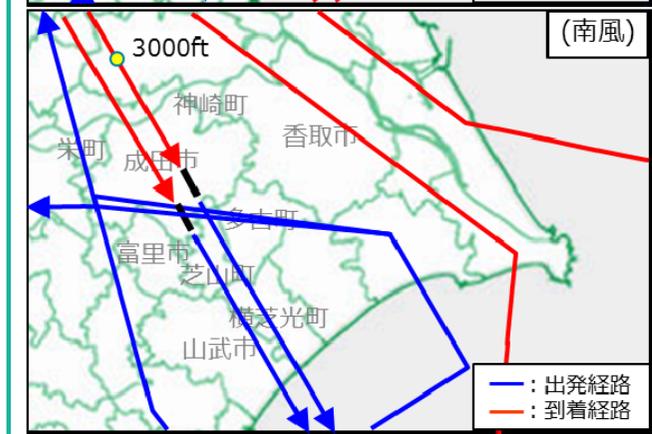
- 飛行経路は、概ね現在と同じ
- 離着陸機の空港周辺での飛行高度に変更
- 詳細については、今後国土交通省により決定

現状

北風



南風



滑走路の新設・延長後

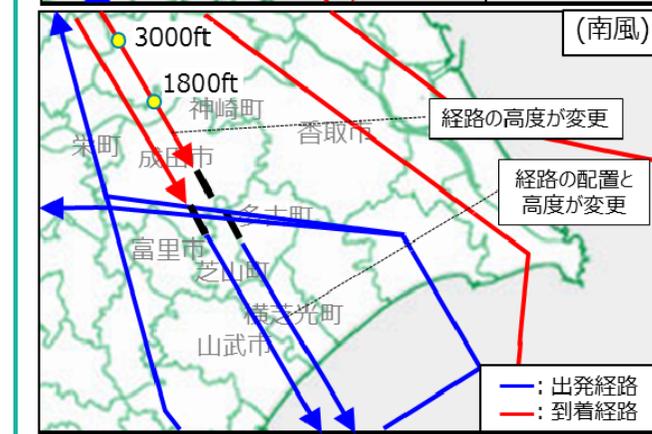


経路の配置と高度が変更



経路の高度が変更

経路の配置と高度が変更



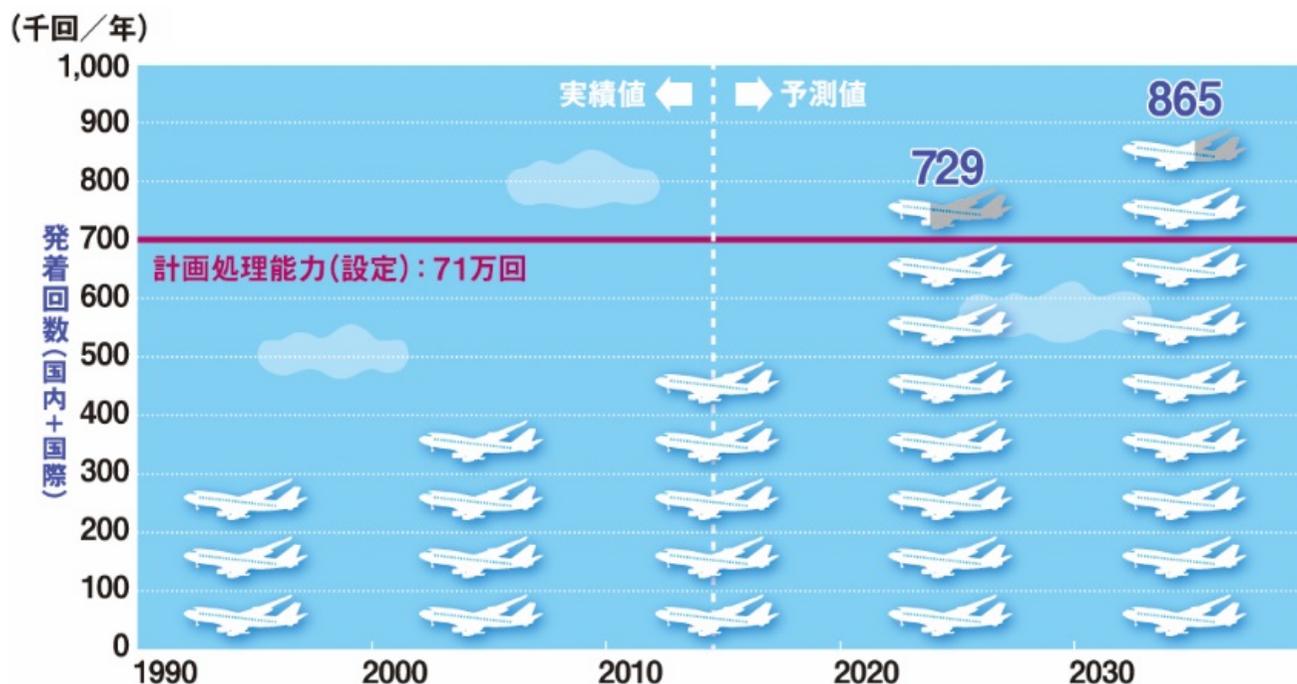
これまでの検討経緯



成田空港の現状と課題

- 羽田・成田両空港は、首都圏の経済・社会活動を航空の面から支える、日本の経済活動に不可欠な社会基盤
- 羽田・成田両空港の処理能力はアジア諸国の主要空港トップクラス
- 航空需要は増加傾向、2020年代前半にはほぼ限界に達する見込

首都圏空港の航空需要予測（発着回数）



**2020年代前半に
羽田・成田の
処理能力は
限界に**

- 首都圏空港の発着回数（国内線+国際線）は、中位ケースで2022年度に現在の計画処理能力を超過する見込みである。（2032年度には86.5万回と予測）
- 首都圏空港の計画処理能力（約75万回）から、羽田・成田の貨物便の枠（約4万回）を除き、残り71万回を需要予測上の計画処理能力とした。

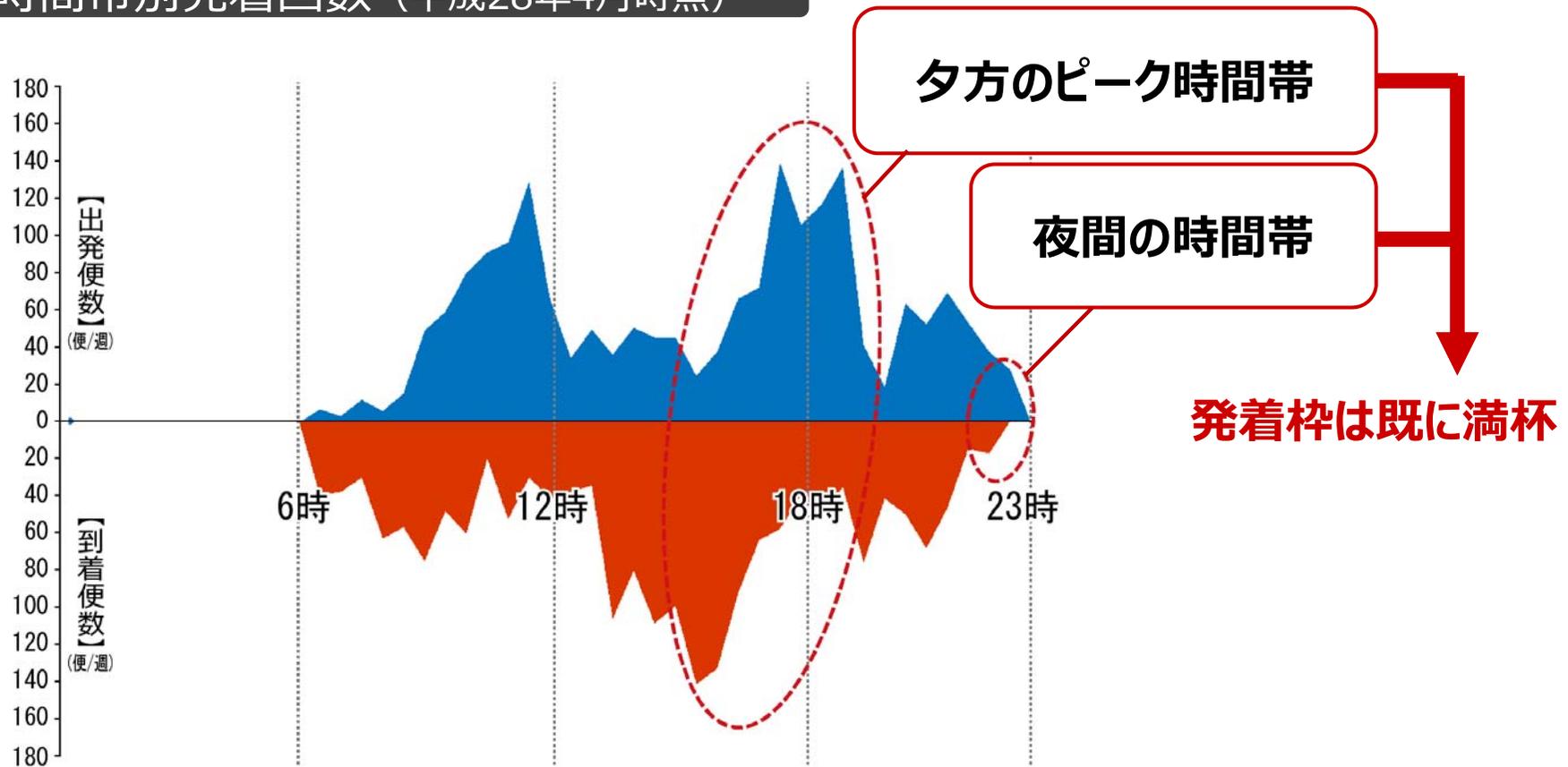
資料：「首都圏空港機能強化技術検討小委員会の中間取りまとめ 参考資料 首都圏空港の機能強化策について」（平成26年7月 国土交通省）より作成。



成田空港の現状と課題

- 成田空港は、北米とアジアのハブ空港として機能
- 北米との乗継便が集中する夕方のピーク時間帯（15時～18時台）及び夜間（21時～22時台）の発着枠は既に満杯

時間帯別発着回数（平成28年4月時点）





国の検討結果

	2020年東京オリンピック・パラリンピックまでに実現し得る主な方策	2020年東京オリンピック・パラリンピック以降の方策
羽田空港	<p>滑走路処理能力の再検証 ⇒ 年間+約 1.3 万回 (約 35 回/日)</p> <p>滑走路運用・飛行経路の見直し ⇒ 年間+約 2.3~2.6 万回 (約 63~72 回/日)</p>	<p>滑走路の増設</p>
成田空港	<p>管制機能の高度化 ⇒ 年間+約 2 万回 (約 55 回/日)</p> <p>高速離脱誘導路の整備 ⇒ 年間+約 2 万回 (約 55 回/日)</p> <p>夜間飛行制限の緩和 ⇒ 年間+α回</p>	<p>既存滑走路の延長</p> <p>滑走路の増設</p>
合計 約 82.6 万回 (年間+約 7.9 万回)		

注：その他の課題として、両空港をフルに有効活用するための方策、異常発生時における回復性の強化、空港処理能力拡大以外の機能強化方策、羽田空港、成田空港以外のその他の空港の活用等が挙げられている。

資料：「第1回首都圏空港機能強化の具体化に向けた協議会 資料2 首都圏空港の機能強化について」（平成26年8月 国土交通省）



国の検討結果

滑走路の配置で考慮された条件

- ① 市街地への配置を避ける
- ② 羽田空域との競合を避ける
- ③ 整備中の圏央道の計画との整合性を確保する

提案された3案

- 案1 -

B滑走路と平行する滑走路を増設する案

〈クロスパラレル〉又は〈セミオープンパラレル〉



C(2,700m)

B(3,500mに延伸)

A(4,000m)

- 案2 -

案1の地上走行距離を短縮する観点から風向きによる運用方法を工夫するため、新C滑走路の位置を南側へずらす案

〈セミオープンパラレル〉



C(3,500m)

B(3,500mに延伸)

A(4,000m)

案1-1 〈クロスパラレル〉

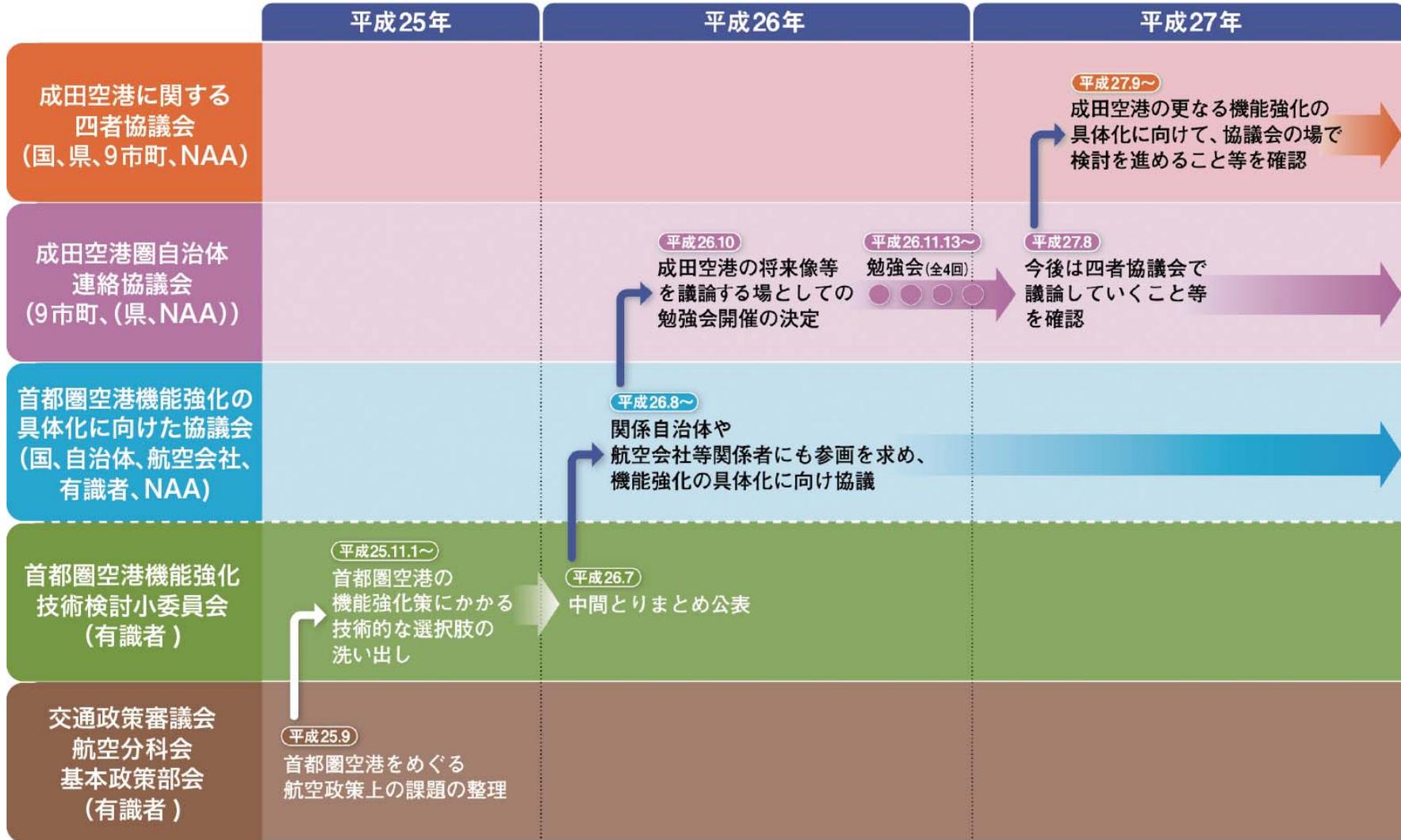
新C滑走路を既存のB滑走路の近い位置に整備する案

案1-2 〈セミオープンパラレル〉

新C滑走路を既存のB滑走路と離れた位置に整備し、それぞれの滑走路を独立して運用することが可能とする案



機能強化に関する協議の主な流れ





四者協議会

四者協議会の 構成者

- **国（国土交通省）**：航空局長
- **千葉県**：千葉県知事
- **成田空港周辺9市町**：首長
成田市、富里市、香取市、山武市、栄町、神崎町、
多古町、芝山町、横芝光町
- **成田国際空港株式会社**：代表取締役社長

四者協議会の 協議日程

※成田空港の
更なる機能強化に
関する協議

- 2015年（平成27年）9月17日
- 2015年（平成27年）11月27日
- 2016年（平成28年）3月29日
- 2016年（平成28年）9月27日



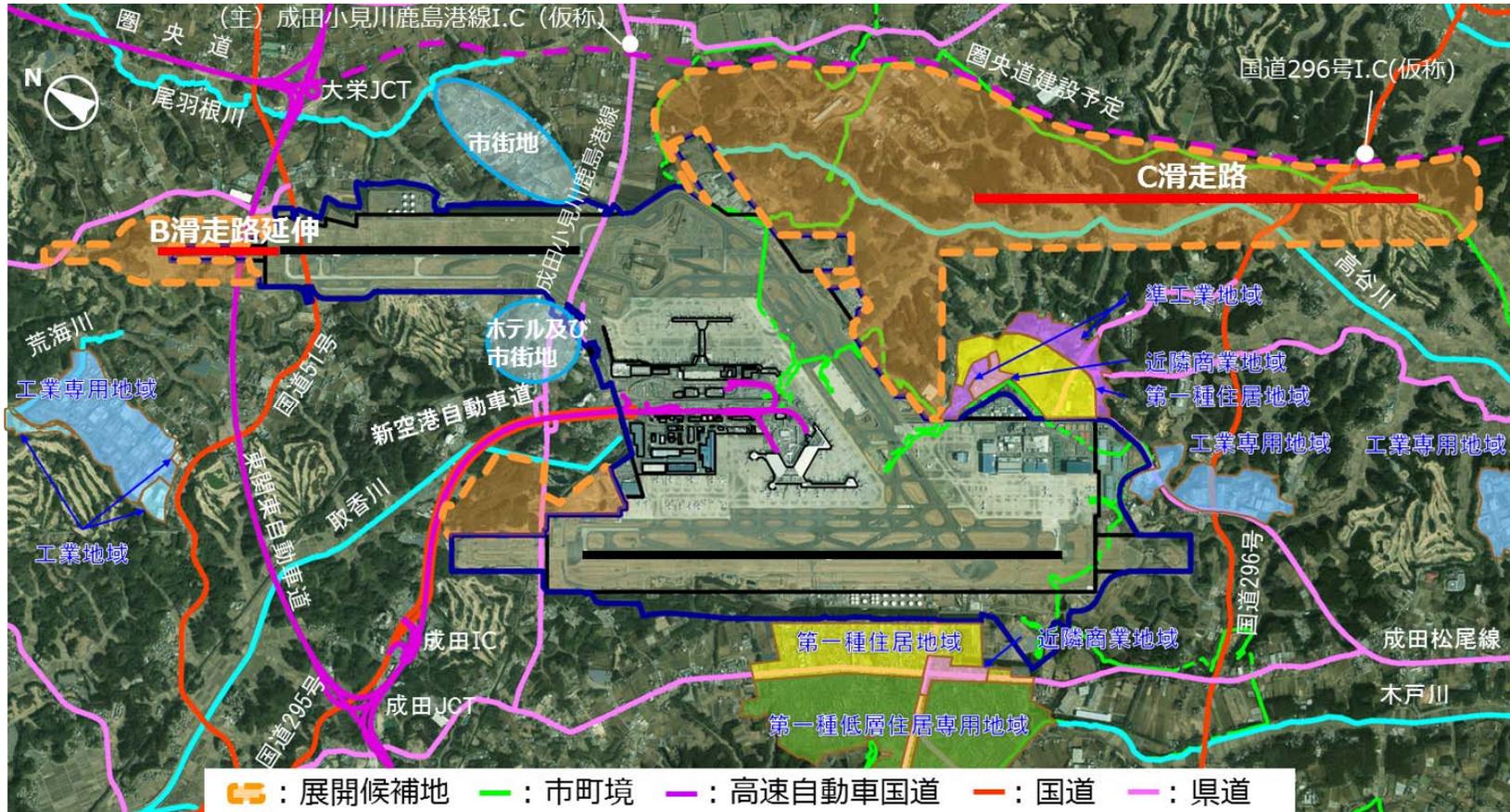
滑走路配置の考え方、拡張想定区域

整備位置

B滑走路…北側に延伸

C滑走路…B滑走路と距離を離して配置

圏央道の整備計画と整合を図る



※1,000haと大規模な敷地拡張となるため、展開候補地については、今後、関係者と協議・検討していくことが必要。

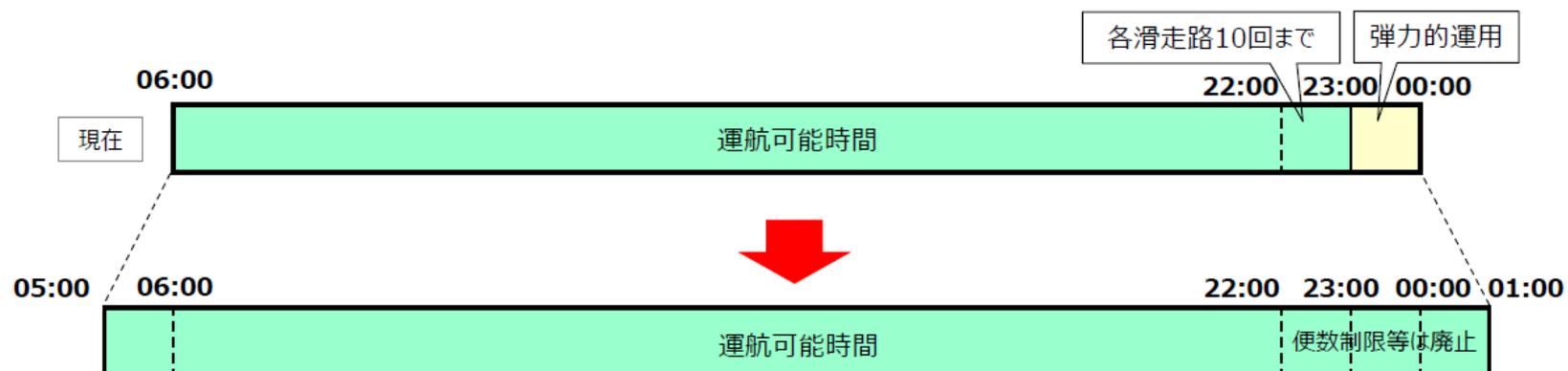


夜間飛行制限の緩和

- 開港以来、23時から翌朝6時までには原則として離着陸を禁止
ただし緊急またはやむを得ない場合に限定し、緊急事態として離着陸を認める
- 2013/3/31から「離着陸制限（カーフュー）の弾力的運用」を開始
やむを得ない場合に限り、23時台の離着陸を認める

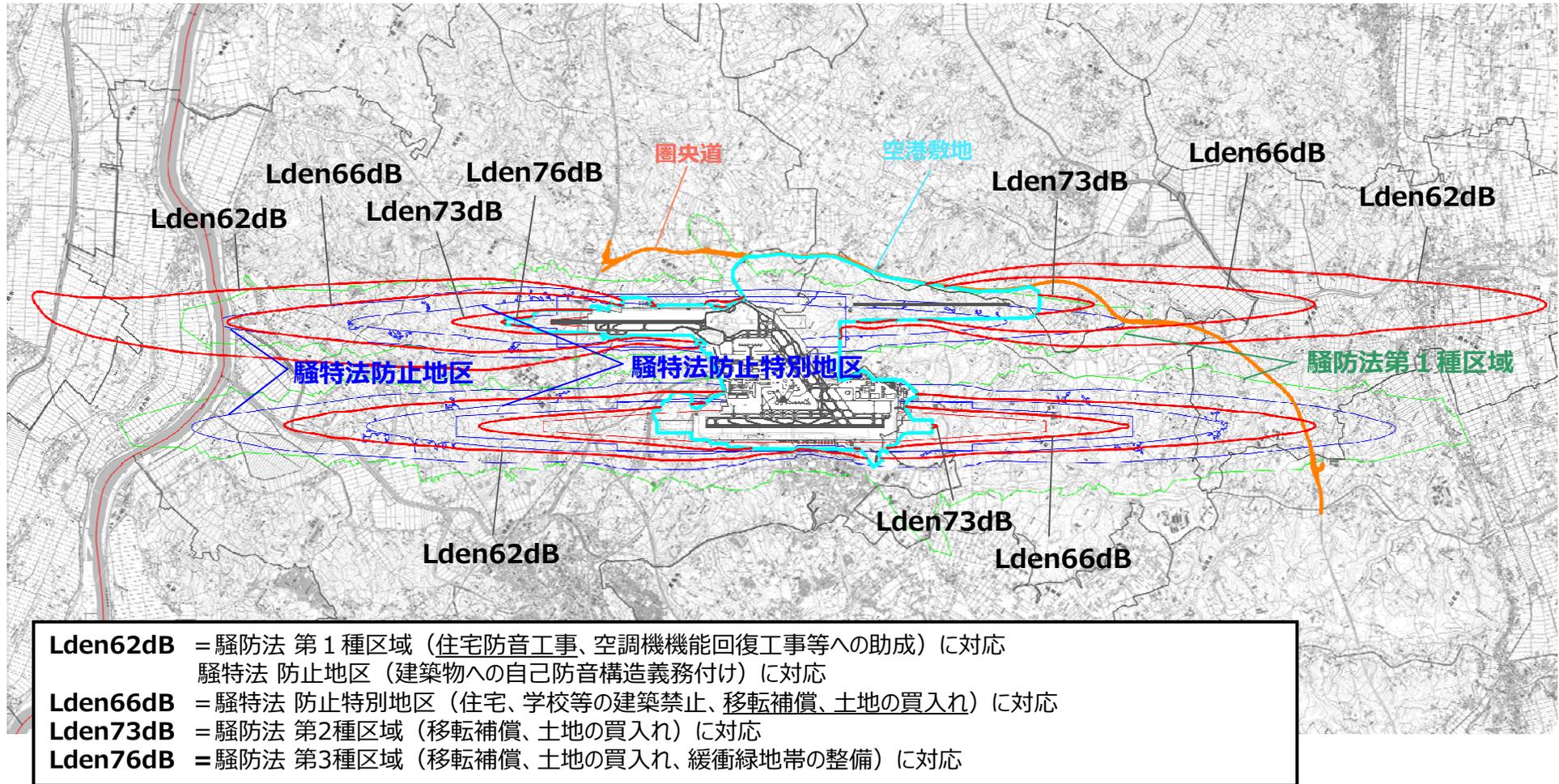
NAAによる提案

- 22時台の便数制限や離着陸制限の弾力的運用などを廃止
- 運航可能時間を午前5時から午前1時までとする
悪天候や安全上の理由等による緊急事態を除く。





騒音予測コンター（年間発着容量50万回）





地域との対話

N A Aは、国、自治体とも協力しながら、地域の皆様との双方向の対話を通じて、地域の皆様からご理解を得ていくことが必要と考えております

関係住民との対話

より広い地域の方々との対話

環境対策等の
検討の深度化

地域住民の皆様からのご理解



確認書の締結

成田空港の更なる機能強化の検討を 進めるに当たっての確認書

確認書は、今後の検討の進め方について確認したもの

【主な記載事項】

- NAAが示した案について、国及びNAAが、騒音地域を含めて住民に説明することを了承する
- 説明に当たっては、千葉県及び9市町の協力を得ながら、地域住民の理解と協力が得られるよう最大限の努力をする
- NAAが示した案で環境影響評価手続を進める



複数の計画案に係る環境影響の比較の結果

C滑走路の位置

航空機騒音の影響面積及び配慮が特に必要な施設や住居の数の変化の程度

		案1-2	案2
面積	57dB以上の範囲	21,501 ha	21,349 ha
	滑走路増設等想定位置の範囲	約500 戸	約100 戸
住居	57dB以上の範囲	約15,400 戸	約15,800 戸
	滑走路増設等想定位置の範囲	0 校	0 校
学校	57dB以上の範囲	38 校	38 校
	滑走路増設等想定位置の範囲	0 施設	0 施設
病院	57dB以上の範囲	6 施設	5 施設



複数の計画案に係る環境影響の比較の結果

B滑走路の延伸方向

- C滑走路は、B滑走路との一定の離隔を確保する必要



- B滑走路を北伸させる方がC滑走路位置は既存の空港に近くなる



- 空港南部の貴重な谷津環境の保全、伐採樹木量の軽減
 - 航空機の平均地上走行距離も若干短くなる
- 効率的な航空機運航、燃料消費量及びCO₂排出量の抑制

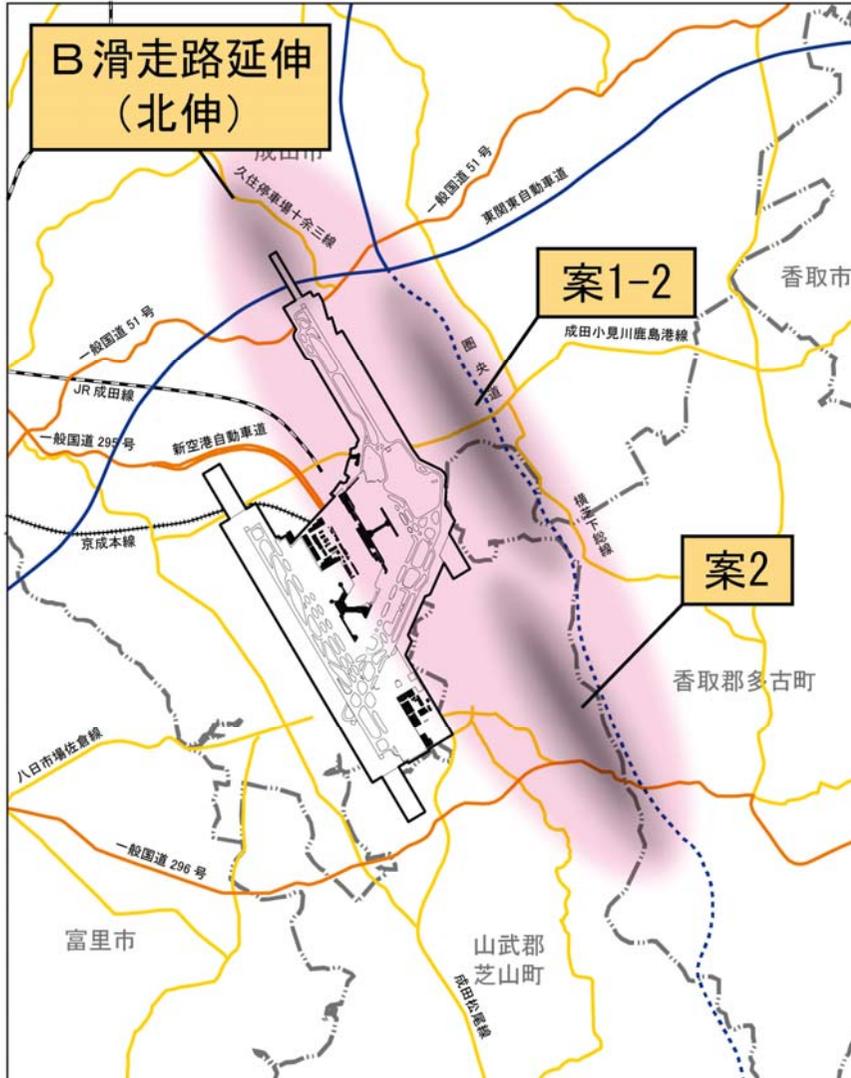
計画段階環境配慮書について

〔 計画段階配慮事項ごとに
調査、予測及び評価の結果をとりまとめたもの 〕



複数の案 及び 環境の構成要素

選定した複数の案の位置



検討した環境の構成要素

騒音

水質

水文環境

動物

植物

生態系

廃棄物等

温室効果ガス等

文化財

飛行コース



配慮書での検討結果

騒音

空港処理能力は両案とも
50万回に増加



全体的に
騒音影響は増加

案1 - 2では主に東方向に、
案2では主に南北方向に
増加領域が生じる



両案とも増加領域には
集落が存在し、その
多寡に著しい差はない

案1 - 2

の方が影響が
小さくなる可能性

動物

植物

生態系

廃棄物等

案2

の方が影響が
小さくなる可能性

水質

温室効果ガス等

いずれの案においても環境配慮を適切に実施することにより、
重大な影響の回避又は低減が図られると考える

計画段階環境配慮書に対する意見と見解

（ 計画段階環境配慮書に対する住民等の意見の概要
及び地方公共団体の長、国土交通大臣の意見
並びに事業者の見解 ）



配慮書に対する住民等の意見

ご意見

- 羽田国際空港が拡張され、都心からのアクセスが便利になった以上、成田空港を拡張する意義はどこにあるのか。

事業者の見解

- 羽田・成田両空港の航空需要は増加傾向にあり、2020年代前半には現在の計画処理能力75万回のほぼ限界に達する見込みと考える。
- 空港の整備は、一気に行うものではなく、特にエプロン、ターミナルの整備は、航空需要の動向を見ながら、段階的に進める。



配慮書に対する住民等の意見

ご意見

- 騒音問題は内陸空港の宿命
- とにかく抜本的に住戸移転に尽きるので、徹底した丁寧な説明、理解、協力が不可欠
- 道を境に線引きせず、大括りでも移転補償交渉が大事

事業者の見解

- 成田空港では騒防法に基づく防音工事の実施や、騒特法に基づく移転補償等を行っている。
- 継続して発生源対策に努める。
- 新たな騒音区域の設定に際しては、地域分断等ができるだけ生じないように、市町の意向を尊重するように、関係機関と協議を行いたい。



配慮書に対する住民等の意見

ご意見

- 今現在でも夜 10 時以降の騒音が気になるのに、これからはどの程度の騒音があるのか。
- 正直うるさい。

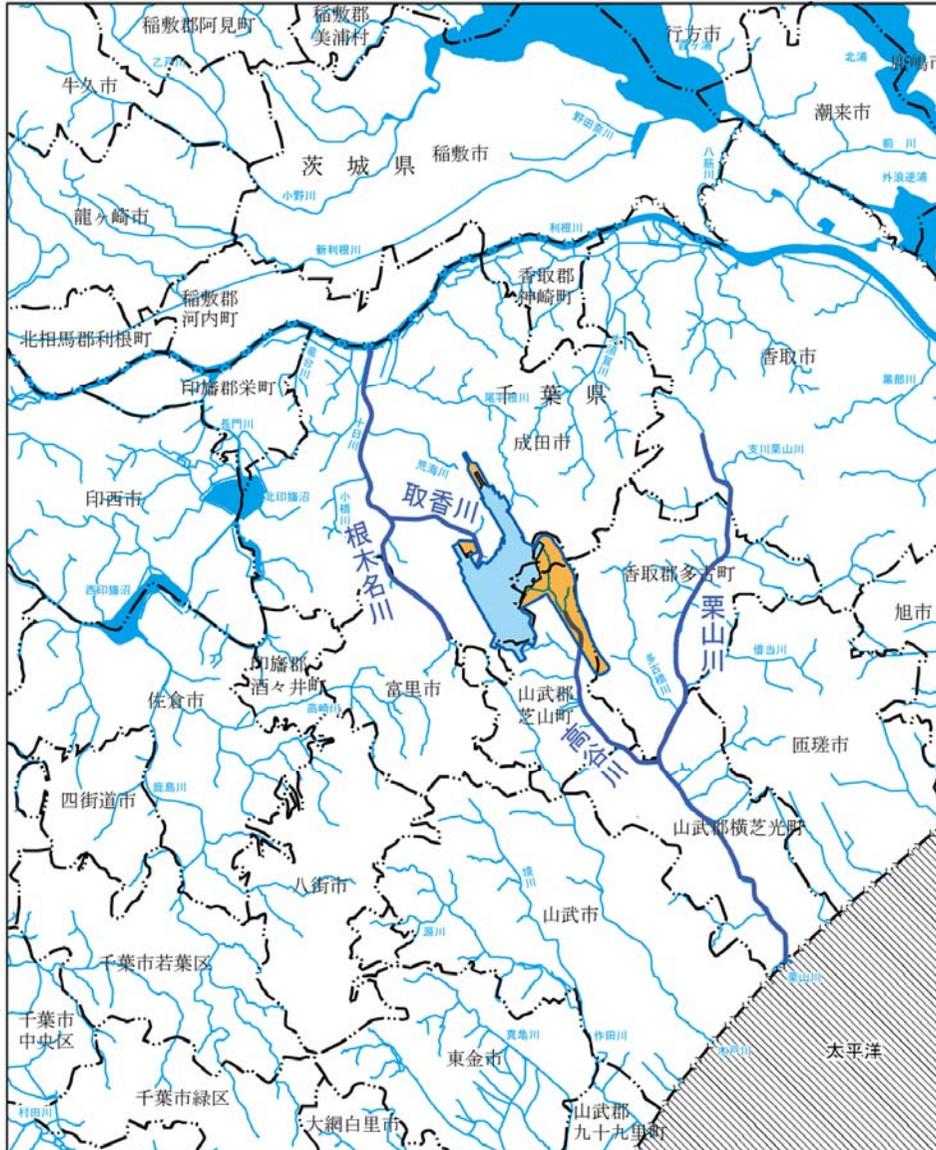
事業者の見解

- 地域の皆様の安眠を確保するという観点から、騒特法による航空機騒音障害防止地区内の民家の寝室に対して、既存の防音工事と併せて、内窓の設置について協議を行ってまいりたい。

対象事業実施区域及びその周囲の概況



対象事業実施区域及びその周囲の概況 地形等の状況



取香川

根木名川



利根川へ

高谷川

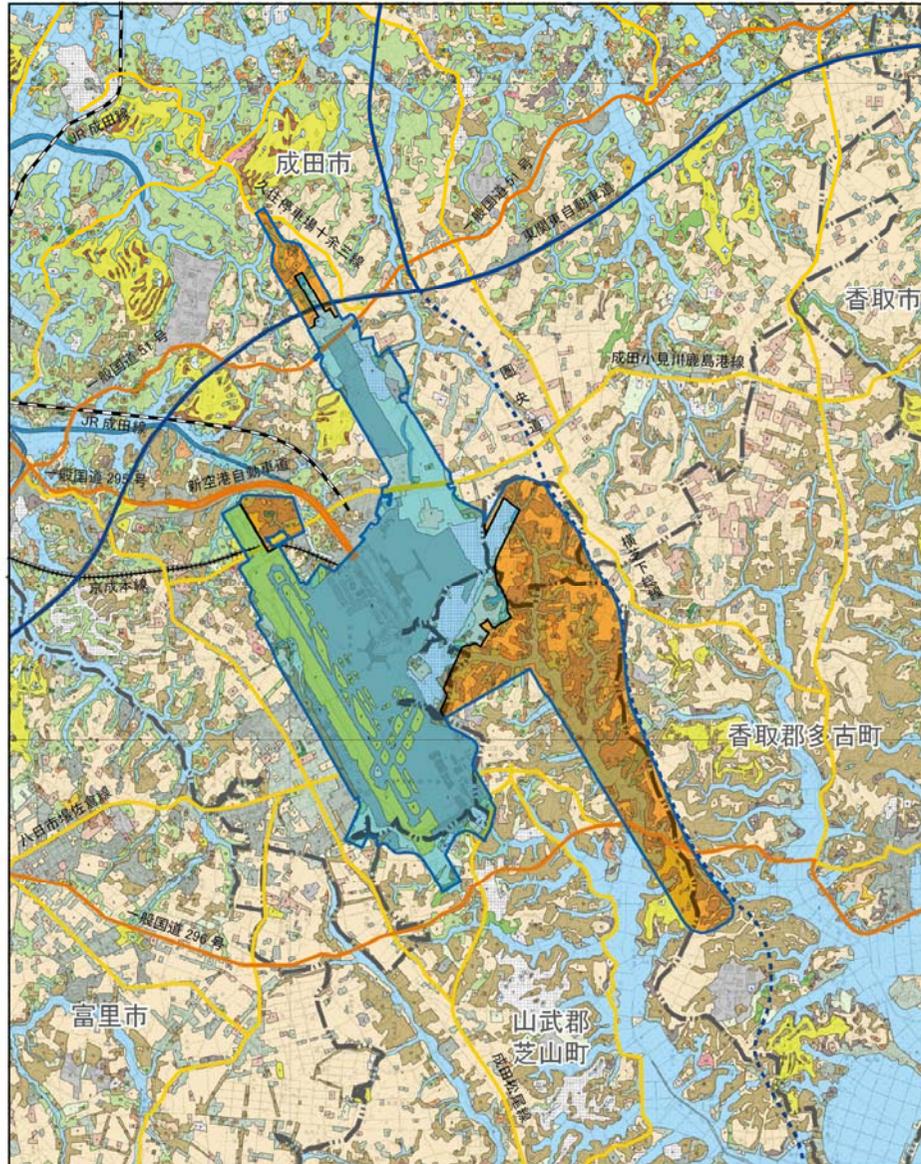
栗山川



九十九里浜へ



対象事業実施区域及びその周囲の概況 動植物の状況



谷津周辺の水田等

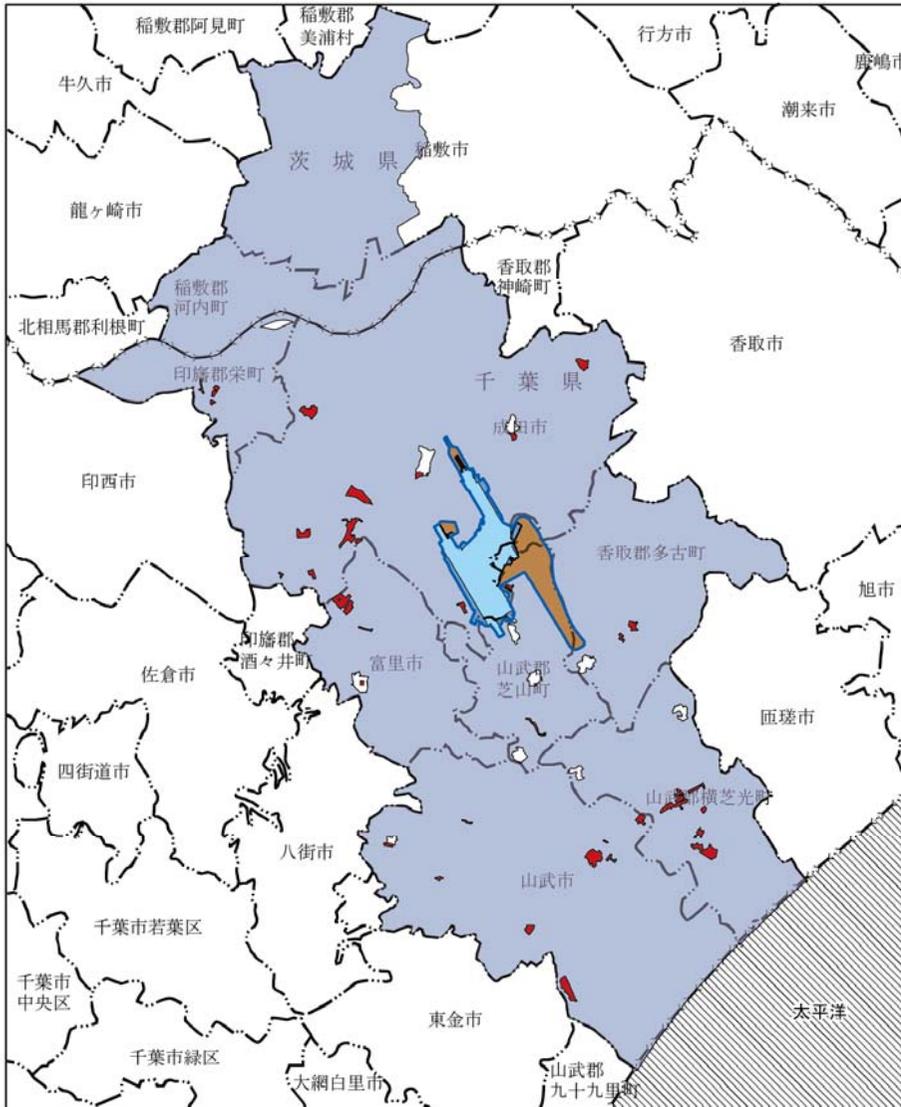


- 畑地雑草群落
- 水田雑草群落
- スギ・ヒノキ・サワラ植林
- クヌギ・コナラ群集



対象事業実施区域及びその周囲の概況 航空機騒音の状況等

航空機騒音にかかる地域類型指定状況



環境基準の達成状況

92局中 **62局** で達成

環境基準を 達成していない地点

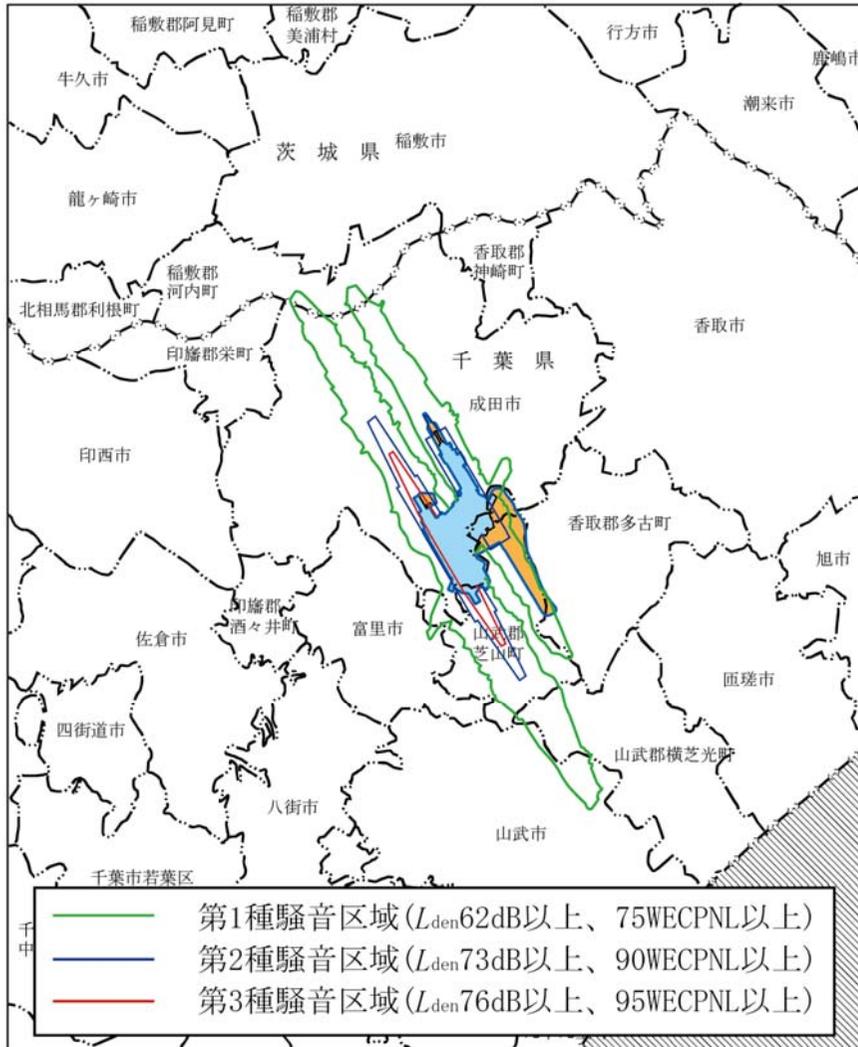
達成された場合と同等の
屋内環境が保持されるよう
騒音対策を実施

- I 類型
(57 デシベル以下)
- II 類型
(62 デシベル以下)

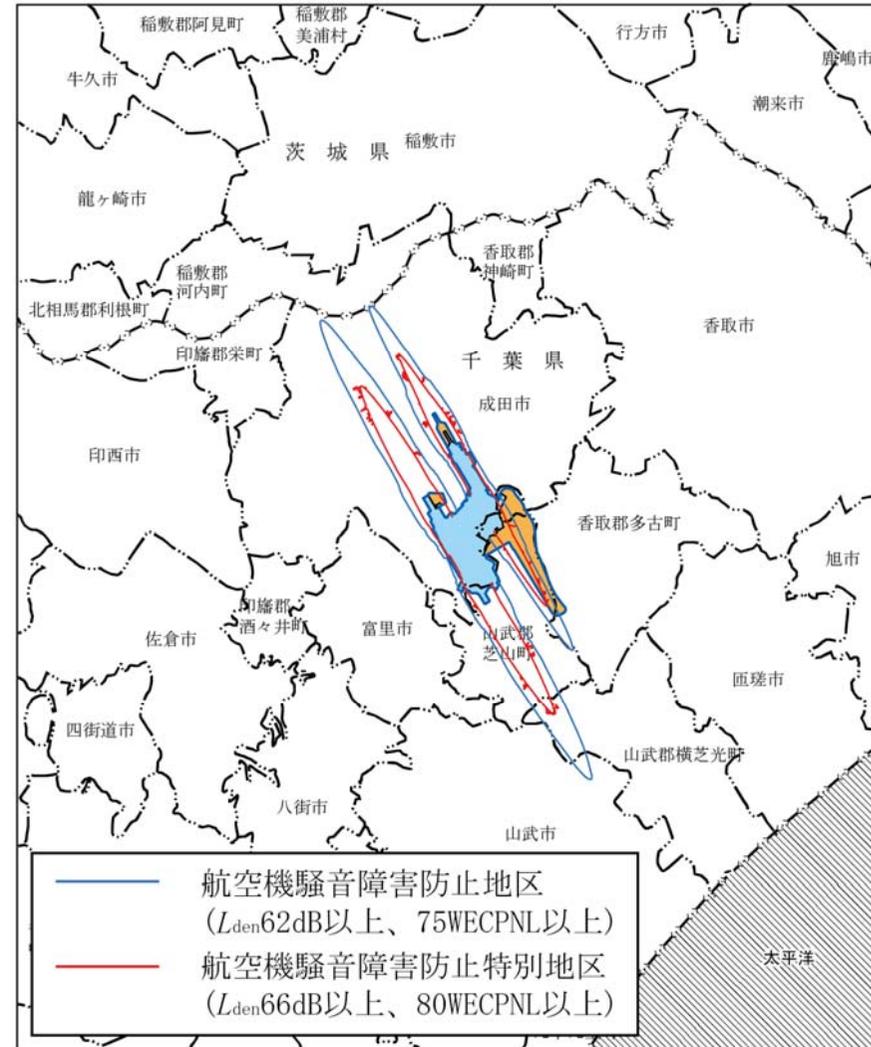


対象事業実施区域及びその周囲の概況 航空機騒音の状況

騒防法



騒特法



環境影響評価の項目並びに 調査、予測及び評価の手法



環境影響評価項目

影響要因の区分 環境要素の区分	工事の実施	土地又は工作物の 存在及び供用
大気質	○	○
騒音	○	○
低周波音	—	○
振動	○	○
水質	○	○
水文環境	○	○
動物	○	○
植物	○	○
生態系	○	○
景観	—	○
人と自然との 触れ合いの活動の場	—	○
廃棄物等	○	○
温室効果ガス等	○	○

評価の手法

影響の回避・低減、
環境配慮が
適切にされているか

基準又は目標との
整合



大気質 (対象事業実施区域からの影響)

窒素酸化物、浮遊粒子状物質

影響
要因

- ・【工事中】建設機械の稼働
- ・【供用時】航空機の運航
- ・【供用時】飛行場の施設の供用

予測
手法

- ・大気の拡散式（プルーム式及びパフ式）を用いた計算又は事例の引用による方法

粉じん等

影響
要因

- ・【工事中】造成等の施工による一時的な影響
- ・【工事中】建設機械の稼働

予測
手法

- ・事例の引用または解析





大気質 (周辺道路沿道での影響)

窒素酸化物、浮遊粒子状物質

影響
要因

- ・【工事中】資材及び機械の運搬に用いる車両の運行
- ・【供用時】飛行場を利用する車両のアクセス道路走行

予測
手法

- ・大気の拡散式（プルーム式及びパフ式）を用いた計算又は事例の引用による方法

粉じん等

影響
要因

- ・【工事中】資材及び機械の運搬に用いる車両の運行

予測
手法

- ・事例の引用または解析





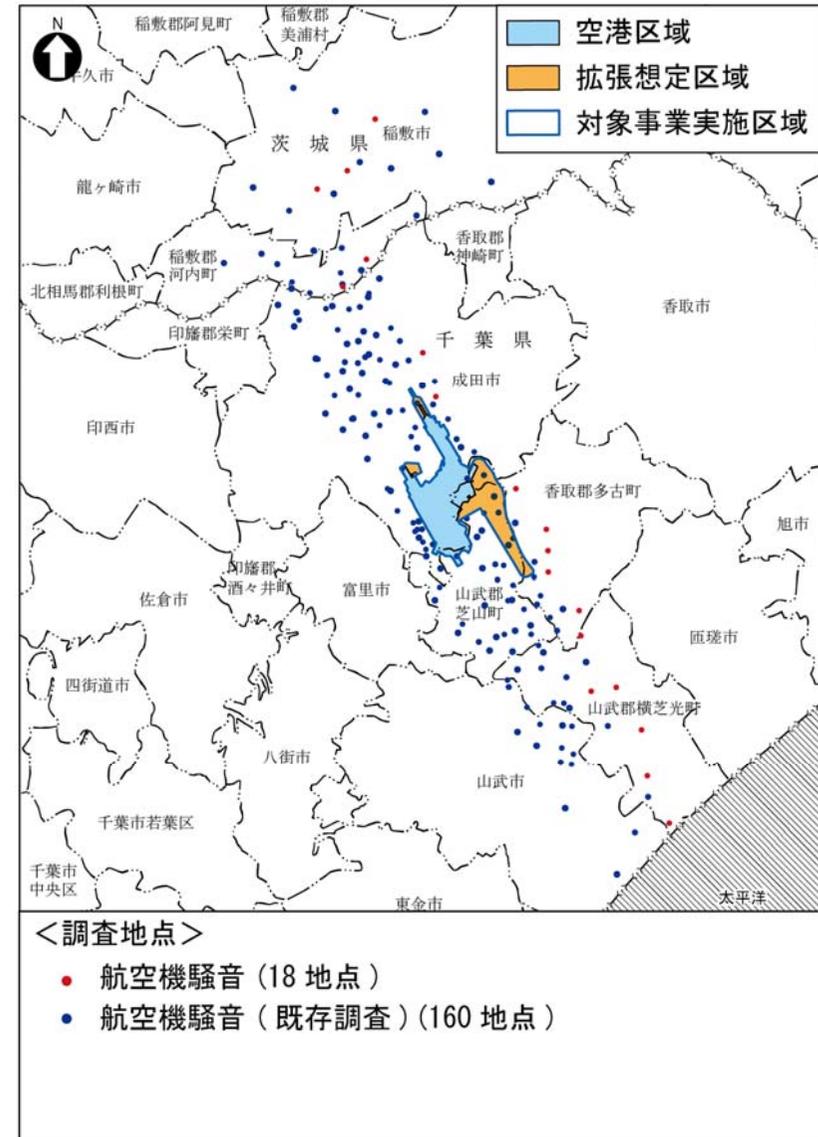
騒音 (航空機騒音)

影響
要因

・【供用時】航空機の運航

予測
手法

・「国土交通省モデル」により計算を行う方法





騒音・振動 (対象事業実施区域からの影響)

騒音

影響
要因

- ・【工事中】建設機械の稼働
- ・【供用時】飛行場の施設の供用

予測
手法

- ・音の伝搬理論に基づく予測式による計算

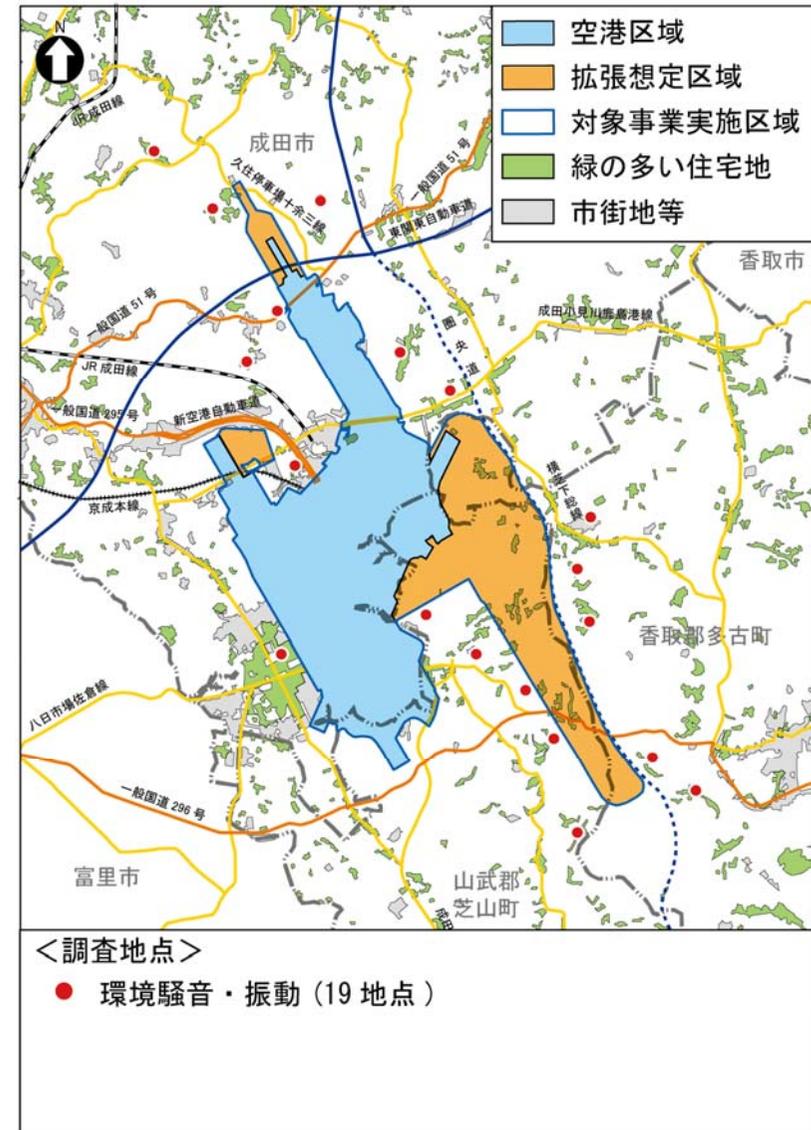
振動

影響
要因

- ・【工事中】建設機械の稼働

予測
手法

- ・振動レベルの80%レンジの上端値を予測するための式を用いた計算又は事例の引用





低周波音

影響
要因

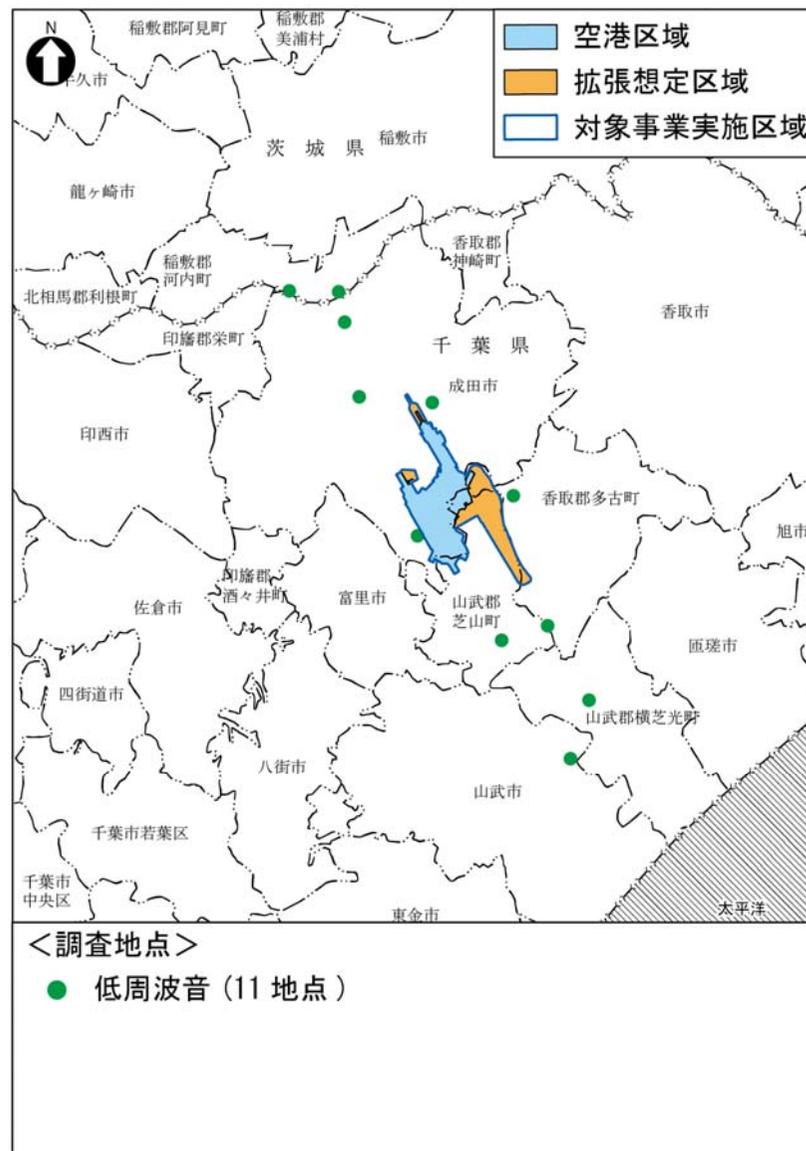
・【供用時】航空機の運航

予測
手法

・現地調査結果の解析及び音の伝搬理論に基づく予測計算式による方法

心理的
影響

生理的
影響





水質

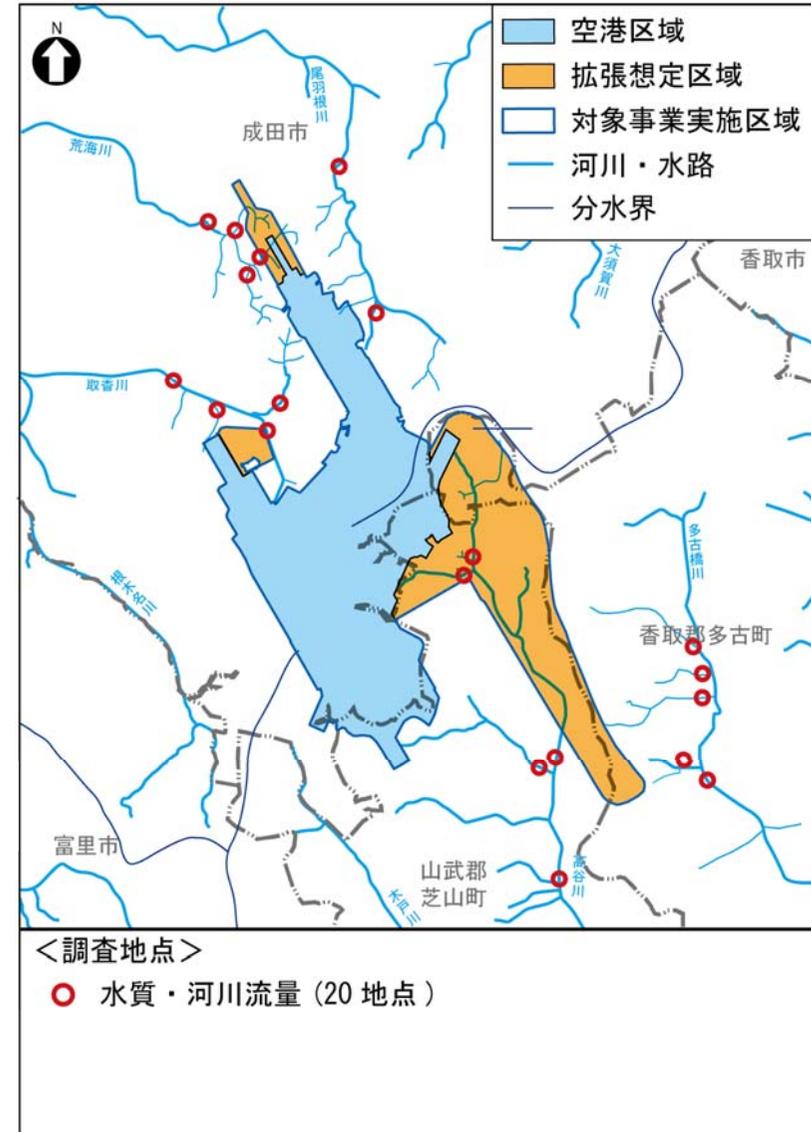
影響要因

- ・【工事中】造成等の施工による一時的な影響
- ・【供用時】飛行場の施設の供用

予測手法

- ・【工事中】物質の収支に関する計算、又は事例等の引用から浮遊物質質量（SS）の濃度を予測する方法
- ・【供用時】生物化学的酸素要求量（BOD）について、空港内の水質保全対策及び流域等を考慮した事例の引用又は解析による方法

防除氷剤の散布（ディアイシング作業）





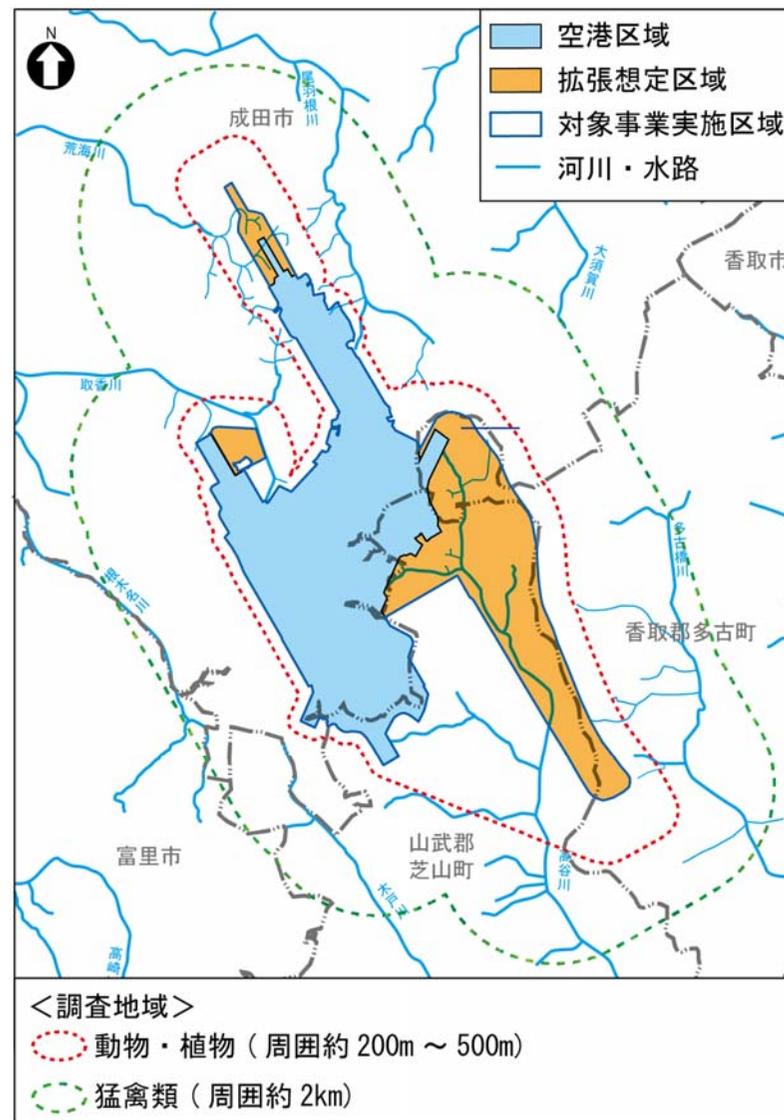
動物・植物・生態系

影響要因

- ・【工事中】造成等の施工による一時的な影響
- ・【供用時】飛行場の存在
- ・【供用時】飛行場の施設の供用

予測手法

・動物の重要な種及び注目すべき生息地、植物の重要な種及び群落、注目種等について、分布、生息環境又は生育環境の改変の程度を踏まえた事例の引用又は解析による方法





動物 (バードストライク)

影響 要因	・【供用時】航空機の運航
予測 手法	・鳥類の重要な種及び注目すべき生息地について、渡りのルート、日常の行動、分布又は生息環境の改変の程度を踏まえた事例の引用又は解析による方法



景観

影響
要因

・【供用時】飛行場の存在

予測
手法

・主要な眺望点及び景観資源についての分布の改変の程度を踏まえた事例の引用又は解析による方法とする。また、主要な眺望景観についてはフォトモンタージュ法又はその他の視覚的な表現方法により予測する方法





人と自然との触れ合いの活動の場

影響要因

- ・【供用時】飛行場の存在
- ・【供用時】航空機の運航

予測手法

- ・主要な人と自然との触れ合いの活動の場について、分布又は利用環境の改変の程度を踏まえた事例の引用又は解析による方法

※航空機騒音の増加による影響が生じる可能性が考えられる地点として、「千葉県サイクリングロード（佐原我孫子自動車動線）」「マリンピア栗山川」「屋形海水浴場」の3地点についても調査を実施する。





廃棄物等

影響 要因	<ul style="list-style-type: none">・【工事中】造成等の施工による一時的な影響・【供用時】飛行場の施設の供用
予測 手法	<ul style="list-style-type: none">・建設工事に伴う建設副産物の種類ごとの発生状況の把握を行う方法・飛行場の施設の供用に伴う廃棄物の種類と発生量を事業計画及び類似事例等を用いて把握を行う方法



温室効果ガス等

影響 要因

- ・【工事中】建設機械の稼動
- ・【工事中】資材及び機械の運搬に用いる車両の運行
- ・【供用時】航空機の運航
- ・【供用時】飛行場の施設の供用

予測 手法

- ・対象発生源毎に燃料消費量等を把握し、これに排出係数を乗じて温室効果ガスの排出量を算出する方法

その他



環境影響評価手続の流れ

計画段階環境配慮書

2016年6月公表

環境影響評価方法書

2017年1月公表

現地調査・予測・評価の実施
環境保全措置の検討

環境影響評価準備書

環境影響評価書



縦覧場所、意見書の提出先

方法書の縦覧場所

N A A 本社ビル、市役所・町役場の窓口等

意見書の提出

受付期間		2017年1月27日（金）～ 3月13日（月）
提出方法 提出先	F A X	0476-30-1561
	メールフォーム	成田国際空港株式会社の 機能強化ホームページ内のメールフォームより
	郵送	〒282-8601 千葉県成田国際空港内（成田市古込字古込1-1） 成田国際空港株式会社 地域共生部エコ・エアポート推進グループ 宛
所定様式の入手方法		<ul style="list-style-type: none">縦覧場所に設置成田国際空港株式会社の 機能強化ホームページからダウンロード

成田国際空港株式会社の機能強化ホームページ <http://www.narita-kinoukyouka.jp/>

