

3. これまでの検討経緯

小目次

3. これまでの検討経緯	3-1
3.1. 成田空港の課題と機能強化に向けた国の検討	3-1
3.1.1. 成田空港の現状と課題	3-1
(1) 首都圏空港の状況	3-1
(2) 成田空港の状況	3-2
3.1.2. 成田空港の機能強化に向けた国の検討結果	3-4
(1) 首都圏空港の更なる機能強化に関する技術的な選択肢	3-4
(2) 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	3-7
(3) 2020年東京オリンピック・パラリンピック以降の方策	3-9
3.2. 国及び自治体による協議会の開催	3-12
3.2.1. 首都圏空港機能強化の具体化に向けた協議会	3-12
3.2.2. 成田空港圏自治体連絡協議会	3-12
3.3. 四者協議会の開催	3-14
3.3.1. 2015年（平成27年）9月17日開催時の協議内容	3-14
(1) 発言概要	3-14
(2) 成田国際空港航空機騒音健康影響調査結果（報告）	3-15
(3) 確認事項	3-17
3.3.2. 2015年（平成27年）11月27日開催時の協議内容	3-18
(1) NAAの調査結果等	3-18
(2) 地元騒音関係団体の意見等	3-26
(3) 株式会社 ちばぎん総合研究所の説明	3-26
(4) 空港周辺住民への情報発信等	3-26
(5) 今後の進め方	3-27
3.3.3. 2016年（平成28年）3月29日開催時の協議内容	3-28
(1) NAAからの調査報告等	3-28
(2) 更なる機能強化に係る課題等について	3-30
(3) 確認事項	3-30
3.3.4. 2016年（平成28年）9月27日開催時の協議内容	3-31
(1) NAAの調査報告	3-31
(2) 更なる検討を進めるに当たっての確認について	3-41
3.3.5. 2017年（平成29年）6月12日開催時の協議内容	3-43
(1) 更なる機能強化に関する要望への対応について（NAA）	3-43
(2) 地域からの要請を踏まえた今後の対応について（国土交通省）	3-49
(3) 成田空港の更なる機能強化に関する検討結果について（千葉県）	3-49
(4) 更なる検討に関する今後の取り組みについての確認	3-54
3.3.6. 2018年（平成30年）3月13日開催時の協議内容	3-56
(1) 成田空港の更なる機能強化の最終的な結論について（案）	3-56
(2) 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）	3-73
(3) 成田空港周辺の地域づくりに関する「基本プラン」	3-82
(4) 航空機からの落下物対策制度の創設について（案）	3-82
(5) 成田空港の更なる検討に関する確認書	3-83
3.4. 住民等への説明の状況	3-89
3.5. 計画段階における環境の保全の配慮に係る検討の経緯及びその内容	3-91
3.5.1. 複数の計画案に係る環境影響の検討	3-91
(1) 計画段階配慮事項の総合評価	3-91
(2) 環境保全上重要と考えられる項目への影響	3-91
3.5.2. 複数の計画案に係る環境影響の比較の結果	3-96
3.5.3. 環境影響の回避及び低減に向けた検討	3-99

3. これまでの検討経緯

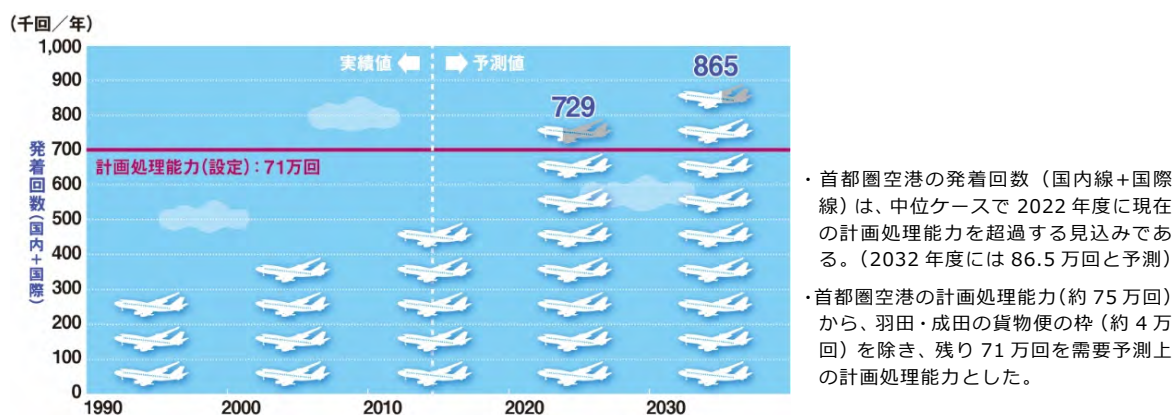
3.1. 成田空港の課題と機能強化に向けた国の検討

3.1.1. 成田空港の現状と課題

(1) 首都圏空港の状況

首都圏における旺盛な航空需要については、これまで東京国際空港（以下、「羽田空港」という。）及び成田空港がその処理を担ってきた。羽田空港の空港処理能力は年間44.7万回、運用実績は年間44.9万回（2016年度（平成28年度）実績）であり、成田空港は空港処理能力が年間30万回、運用実績は年間24.6万回（2016年度（平成28年度）実績）となっている。

羽田・成田両空港(首都圏空港)は、4千万人の人口と180兆円を越える経済規模を有する首都圏の経済・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である。日本経済の再生を図るためには、アジアをはじめ世界の成長力を取り込むことが重要であり、首都圏と外国との交流基盤である首都圏空港は重要な役割を担っている。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となるが、航空需要は増加傾向にあり、2020年代前半には現在の空港処理能力約75万回のほぼ限界に達する見込みとなっている。



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。

図 3.1-1 首都圏空港の航空需要予測（発着回数）

(2) 成田空港の状況

成田空港は、高度経済成長以降の著しい国際航空需要の伸びに対応するため、羽田空港の国際線の受け皿として、内陸である現在地に建設することが決定された。地域との調整が十分ではなかったことを契機として空港建設への激しい反対運動を惹起させ、いわゆる成田空港問題が発生した。様々な犠牲を伴いながら空港建設が進められて、1978年（昭和53年）に開港したが、1993年（平成5年）の成田空港問題の解決を目指して開催されたシンポジウムにおいて、国側の一方的な空港づくりの手法に問題があったことなどが指摘された。これを受けて、国はそれまでの空港づくりの進め方を改め、地域との共生という観点からの取り組みを進めることとなった。こうして、地域の理解を得ながら、順次施設の増強や年間発着枠の上限が引き上げられてきたところである。

近年では、オープンスカイ（航空自由化）により就航都市数の拡大や新たな航空会社の参入が進むとともに、LCC（いわゆる格安航空会社）の拠点化により国内線も大幅に拡大している。こうした中、空港周辺地域の理解と協力により、年間発着枠30万回の実現や離着陸制限（カーフェュー）の弾力的運用の導入、さらには空港入場ゲートのノンストップ化等により、成田空港の利便性は飛躍的に向上した。その結果、訪日外国人旅客数や国内線旅客数が大幅に増加する見込みである（図3.1-2参照）。

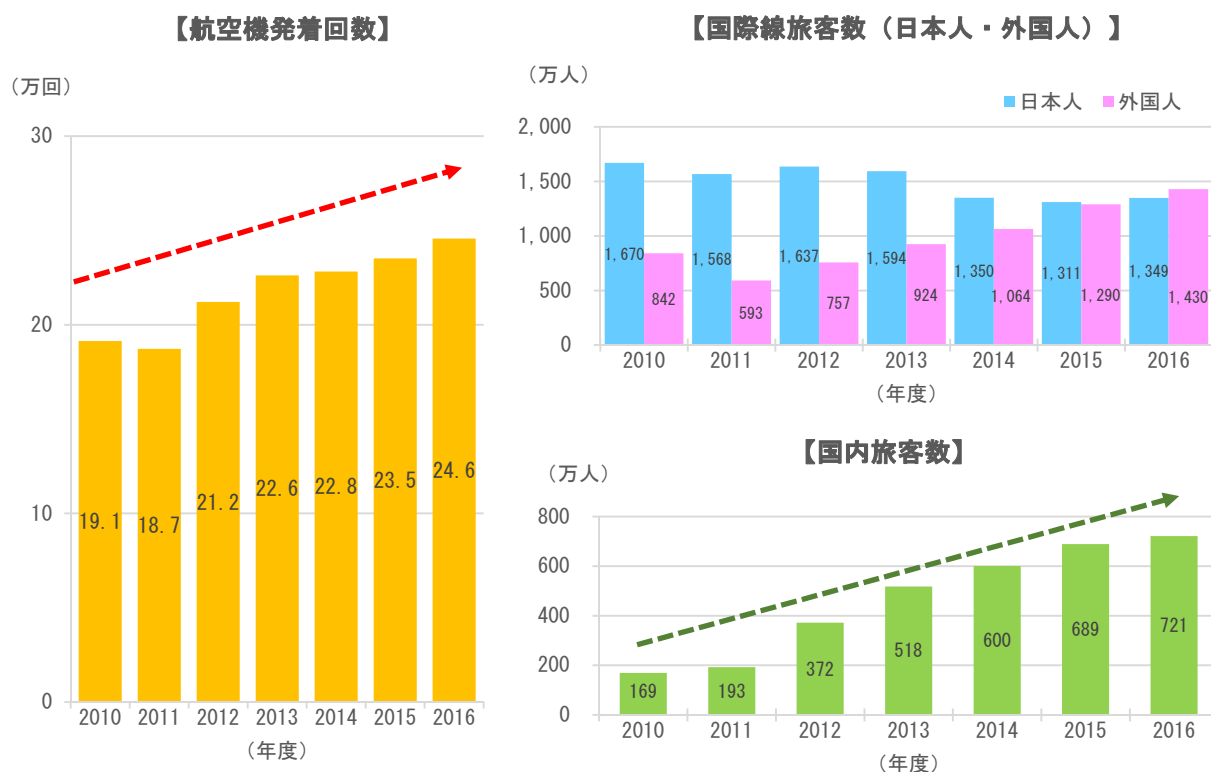


図 3.1-2 成田空港における航空取扱量

今後、世界の航空市場の成長を牽引するのはアジアの旅客流動である。成田空港のライバルとなるアジアの主要空港（北京第2空港・香港空港・上海浦東空港（中国）、仁川空港（韓国）、チャンギ空港（シンガポール））では大規模な施設整備を行っている一方、北米とアジアのハブ空港として機能している成田空港は、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であり、年間発着枠30万回に対して余裕はあるものの、航空需要に十分応えられていない状況にある（図3.1-3参照）。なお、成田空港は航空法に基づく混雑空港に指定されていることから、1時間あたり発着回数は最大68回までと規制されている。

成田空港は、日本そして首都圏の国際競争力の強化、訪日外国人旅客の増加に備え、更なる機能強化が求められている状況である。

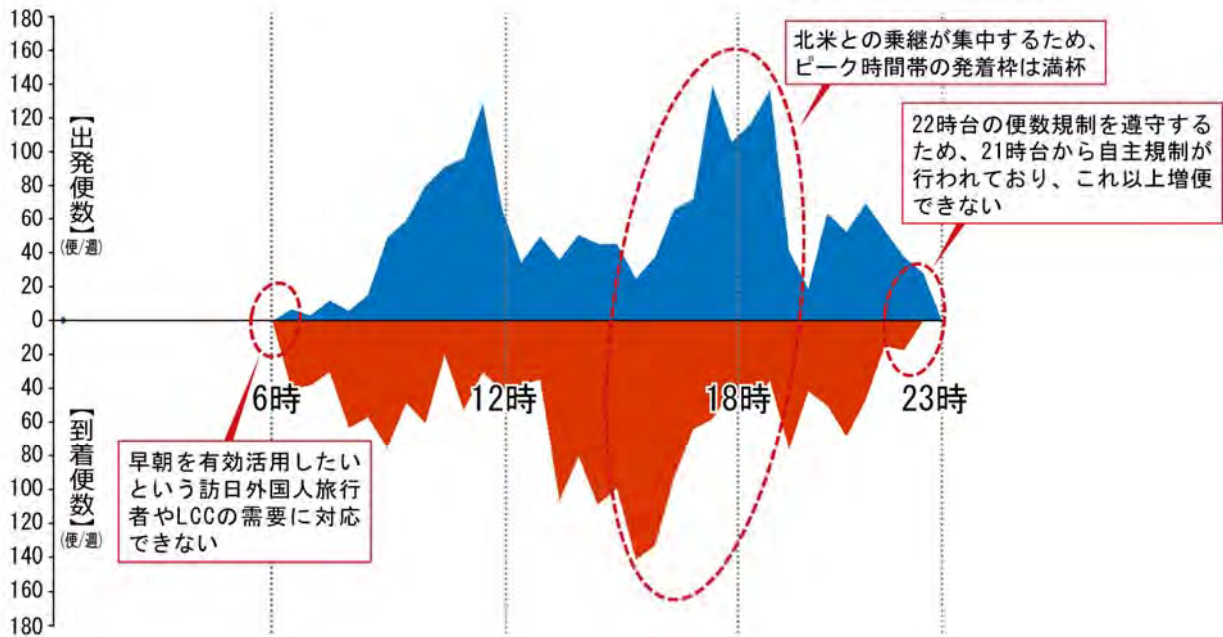


図 3.1-3 成田空港の時間帯別発着状況（2016年（平成28年）4月時点）

3.1.2. 成田空港の機能強化に向けた国の検討結果

(1) 首都圏空港の更なる機能強化に関する技術的な選択肢

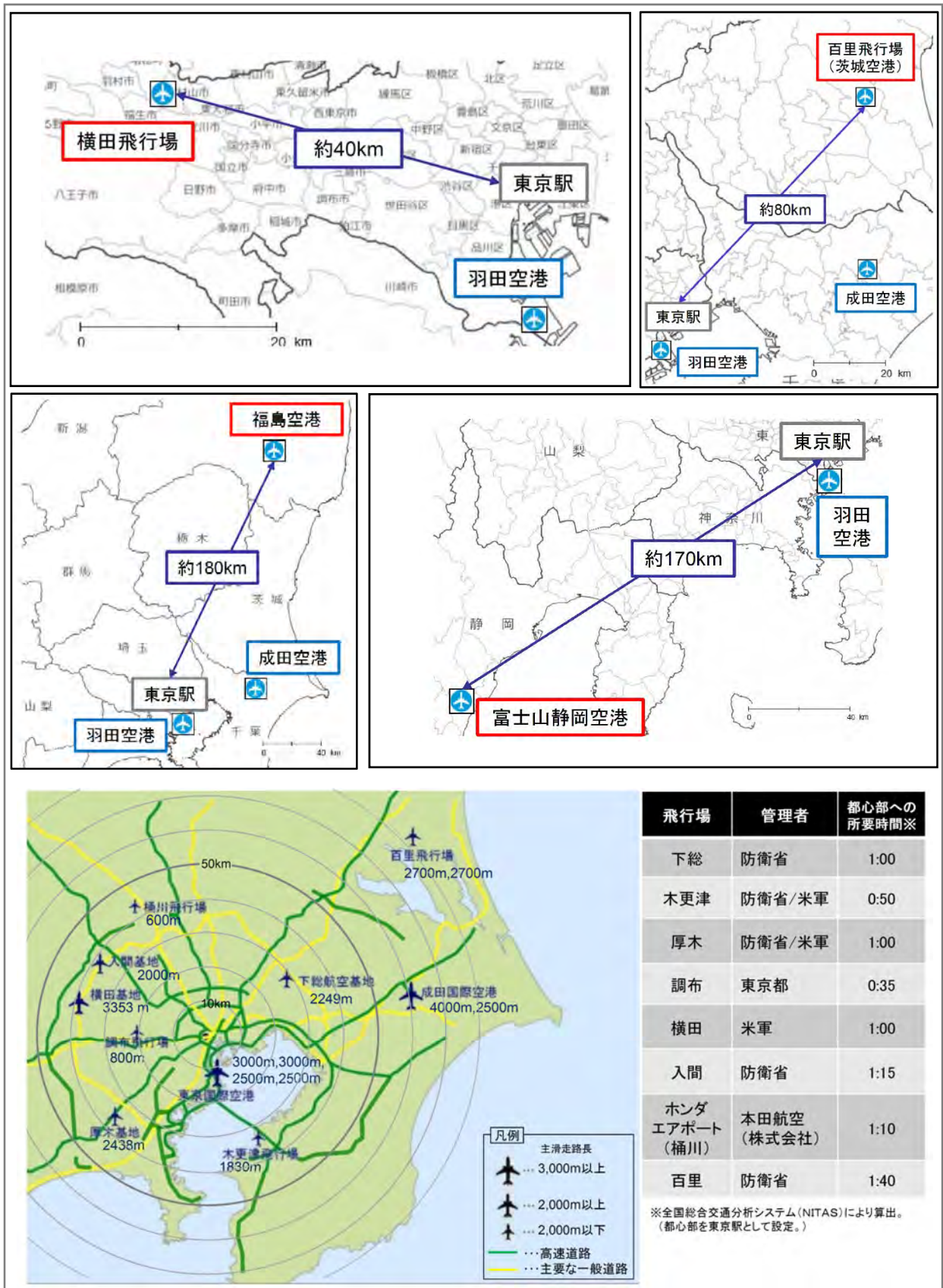
国土交通省では、2013年（平成25年）より首都圏空港をめぐる航空政策上の課題を整理し、首都圏空港の機能強化策に係る技術的な選択肢の洗い出しを行った。その結果、2014年（平成26年）7月に「首都圏空港機能強化技術検討小委員会」の中間取りまとめとして、羽田・成田両空港における方策が、図3.1-4に示すとおり、まとめられたところである。

首都圏空港の更なる機能強化に関する技術的な選択肢 —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(概要)—		
	■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	<ul style="list-style-type: none"> 滑走路処理能力の再検証 ↳ 年間+約1.3万回(約35回/日) 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) 	<ul style="list-style-type: none"> 滑走路の増設
成田空港	<ul style="list-style-type: none"> 管制機能の高度化 ↳ 年間+約2万回(約55回/日) 高速離脱誘導路の整備 ↳ 年間+約2万回(約55回/日) 夜間飛行制限の緩和 ↳ 年間+α回 	<ul style="list-style-type: none"> 既存滑走路の延長 滑走路の増設
合計 約82.6万回 (年間+約7.9万回)		<small>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。</small>

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）

図3.1-4 首都圏空港の更なる機能強化に関する技術的な選択肢

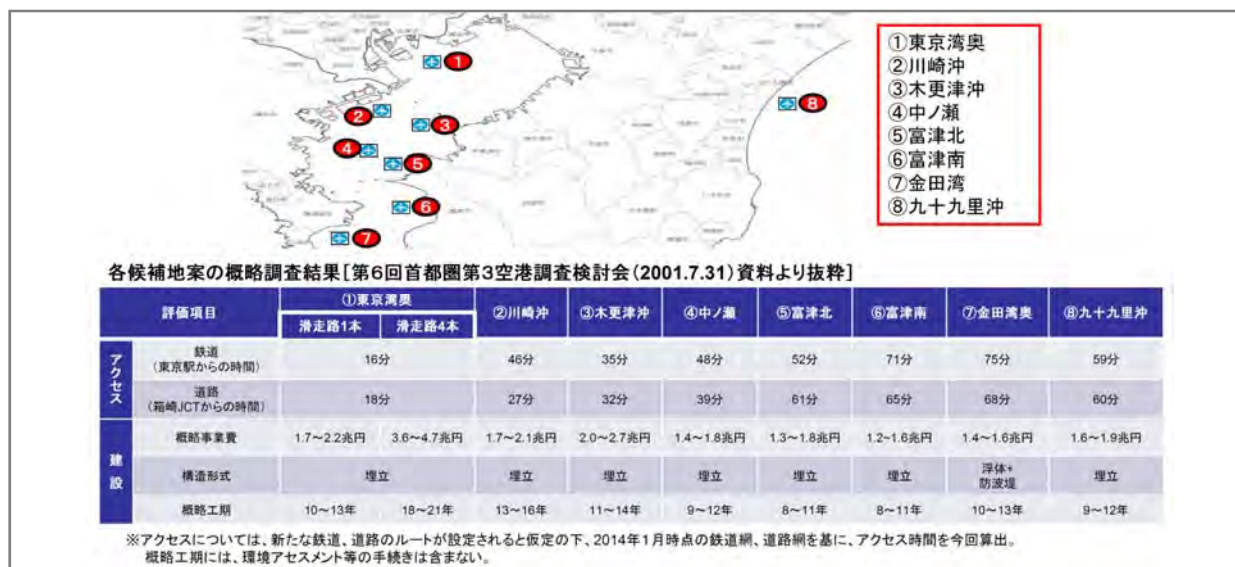
なお、同委員会においては、すでに首都圏の空の玄関口としての機能を果たしている羽田・成田両空港の機能強化策を中心としつつ、横田飛行場、百里飛行場（以下、「茨城空港」という。）等首都圏周辺の飛行場の更なる活用等も含め技術的な選択肢を検討したところであるが、今後、引き続き技術的に検討を深めていく必要があるとされている。横田飛行場においては、旅客需要のポテンシャルは見込まれるが、米軍の施設・区域として米軍が管理を行っており、空港運用面、管制面、旅客ターミナル地域の整備、地上アクセス、騒音対策に課題があるとされている。また、茨城空港においては、2010年（平成22年）に民航機が就航したが、空港機能の強化、地上アクセスの整備に課題があるとされている。そのほか、富士山静岡空港や福島空港については空港アクセスの改善が課題とされている。首都圏内の防衛省管理の飛行場等の活用については、管理者との関係、都心からの距離、空港へのアクセス、滑走路長等、様々な観点からの検討が必要とされている。



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）より抜粋。

図 3.1-5 首都圏周辺の空港等の活用

また、首都圏第3空港の整備も選択肢とされているが、「首都圏第3空港調査検討会」における2002年（平成14年）当時の結論として、首都圏の将来の航空需要に対する当面の解決策として、羽田再拡張が優れているとされ、羽田D滑走路の整備が進められた経緯がある。そのような中、首都圏第3空港は依然として首都圏空港の抜本的機能強化の一方策として考えられ、同検討会で指摘された課題について検討していく必要がある。



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）より抜粋。

図 3.1-6 新空港の検討

(2) 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

成田空港の現状と課題を踏まえ、国土交通省の「首都圏空港機能強化技術検討小委員会」において、空港機能の更なる機能強化に関する技術的な検討が行われた。

空港処理能力は、一般に、滑走路ごとの離着陸機の滑走路占有時間と、大型機による後方乱気流の発生を考慮した安全間隔により算出されるが、成田空港においては、2本の滑走路の運用方式や悪天候を考慮した管制運用等の安全性の担保、内陸空港による騒音影響の軽減を目的とした離着陸禁止時間帯の設定や直進上昇・直進降下の飛行制限、エプロン(駐機場)等の空港施設の容量が、空港処理能力を規定する要因となっている。そこで、検討の結果、2020年東京オリンピック・パラリンピックまでに、成田空港において実現し得る主な方策として、①空港の管制機能の高度化、②高速離脱誘導路の整備、③夜間飛行制限の緩和が同委員会で示された。

1) 管制機能の高度化

従来の成田空港では、出発機が連続する場合、A滑走路とB滑走路に安全な間隔が確保できるまでの間、一方の出発機を地上で待機させるという、制限的な運用を行ってきたが、2011年10月、上空での飛行コース逸脱、また到着・出発時の飛行コース逸脱を常時監視

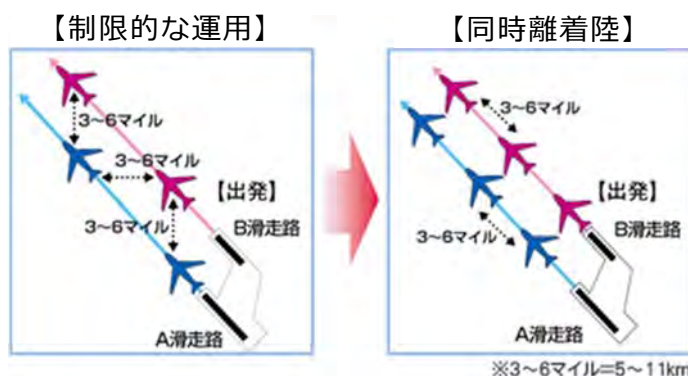


図 3.1-7 同時離着陸のイメージ

する管制官を配置したことにより安全性が確保されたことから、A・B両滑走路から同時に離着陸することができる同時離着陸方式を導入している。

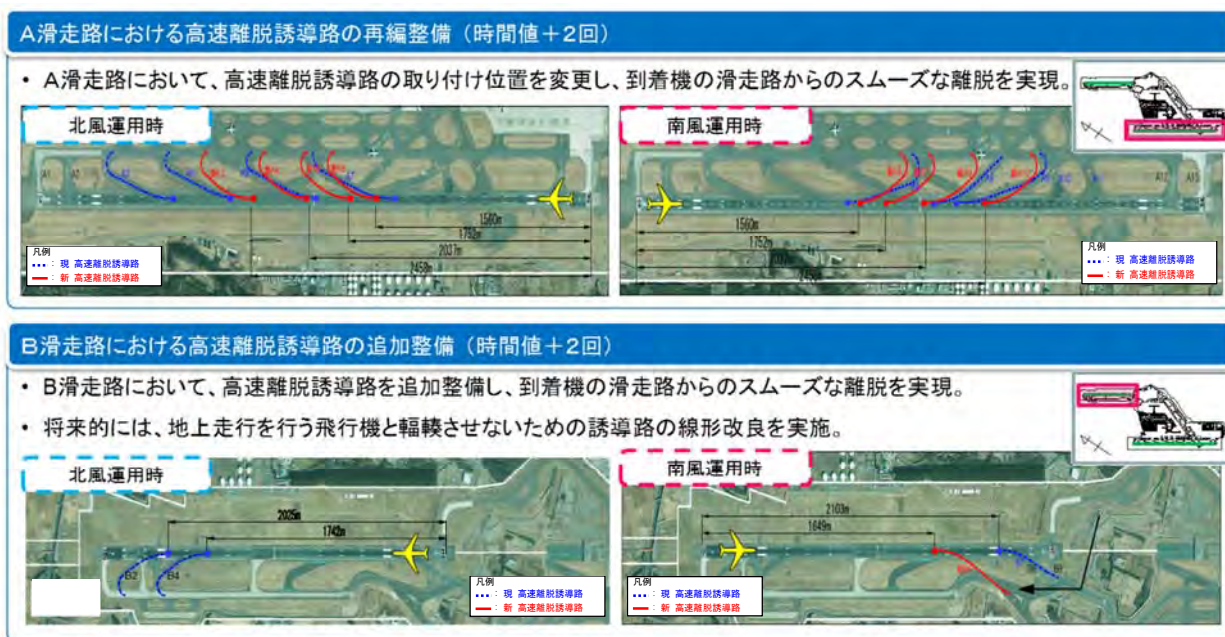
管制機能の高度化は、管制機器の高度化(WAM: Wide Area Multi-lateralization(航空機から送信される信号を4局以上の地上受信局で受信し、航空機の位置を測定する監視装置)の導入)により、悪天候による低視程時においても管制官が航空機の位置を精密に把握できるようにするものである。これにより、低視程時においても2本の滑走路を独立に運用して同時離着陸を行うことが可能となり、悪天候時の遅延を防止する等など、より安定的な運航を可能としている。(図 3.1-7 参照)。その結果、1時間あたり発着回数を機能強化前の64回から4回増やすことが可能となり、年間発着回数は2万回の増加につながっている。管制機能の高度化は、整備・試験運用を経て、2015年3月から本格導入がされている。

2) 高速離脱誘導路の整備

高速離脱誘導路の整備は、着陸機を滑走路からいち早く離脱させ、滑走路占有時間

を短縮させるものである。A滑走路においては、高速離脱誘導路の取り付け位置を変更し、着陸機の滑走路からのスムーズな離脱を実現する。B滑走路においては、高速離脱誘導路の追加整備を行い、着陸機の滑走路からのスムーズな離脱を実現する（図3.1-8参照。なお実際の整備に向けては、より詳細な検討を経て図に示す内容から一部見直しを行っている）。その結果、1時間あたり発着回数をさらに4回増やすことが可能となり、年間発着回数は2万回の増加につながる。整備は、2016年度～2019年度までに実施する予定である。

以上の管制機能の強化及び高速離脱誘導路の整備により発着回数が増加する場合、駐機場等の不足が見込まれることから、実際のピーク時の発着回数、運用状況を踏まえつつ順次スポットの増設を進めている。



※ 時間値向上効果については、施設供用(最短で2017年度頃までに可能)後、運航実態調査により確認が必要。
 ※ 最大時間値72回を達成するためには、別途、駐機場、旅客ターミナルビルの整備が必要。

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）より抜粋。

※実際の整備に向けては、より詳細な検討を経て図に示す内容から一部見直しを行っている。

図 3.1-8 高速離脱誘導路の整備

3) 夜間飛行制限（カーフェュー）の緩和

夜間飛行制限の緩和について、「首都圏空港機能強化技術検討小委員会」の中間とりまとめでは、「現在運航している便のダイヤ改善等の可能性があると考えられる」としており、①22時台の便数制限の緩和、②カーフェュー時間帯の短縮、③実現に向けた課題として「地域との合意形成」「騒音影響への対応」「深夜・早朝時間帯の交通アクセスの確保・充実」について示されている。

(3) 2020年東京オリンピック・パラリンピック以降の方策

国土交通省の「首都圏空港機能強化技術検討小委員会」における技術的な検討の結果、2020年東京オリンピック・パラリンピック以降の空港機能強化の方策として、①B滑走路の延長、②滑走路の増設が挙げられている。

1) B滑走路の延長

B滑走路は2009年（平成21年）に、滑走路がそれまでの2,150mから2,500mに延長されたものの、航空会社は滑走路延長の長いA滑走路での離着陸を好む傾向にあり、B滑走路の2014年度（平成26年度）運用実績は、A滑走路60%に対して、40%に留まっている。

滑走路の長さは、機材タイプ毎に、離陸時、到着時における航空機の重量、空港の標高、気象条件等を考慮して計算を行う必要がある。成田空港は、長距離便、貨物専用便等が発着している空港であるため、離陸においては最大離陸重量、着陸においては最大着陸重量に近い重量で運用されるケースが多数存在している。この重量を前提に、成田空港に就航する主要大型機材の性能を検証した結果、離陸に必要な滑走路長は3,500m以上、着陸に必要な滑走路長は2,700m以上とすることが望まれる。この整備単体では空港処理能力の拡大には繋がらないものの、B滑走路の潜在能力を有効に発揮させ、運用実績を増加させ、機材等トラブル時のA滑走路の代替性を確保する上でも、B滑走路の延長は有効な方策である（図3.1-9参照）。

なお、日本の他空港においては、中部空港は3,500m、羽田空港は2,500m×2本、約3,000m×2本、関西空港は3,500m、4,000mの滑走路を有しているが、例えば羽田空港は重量が少ない国内線が主体である等、空港の役割により対象とする航空機の重量等が異なるため、一概に比較することは困難である。

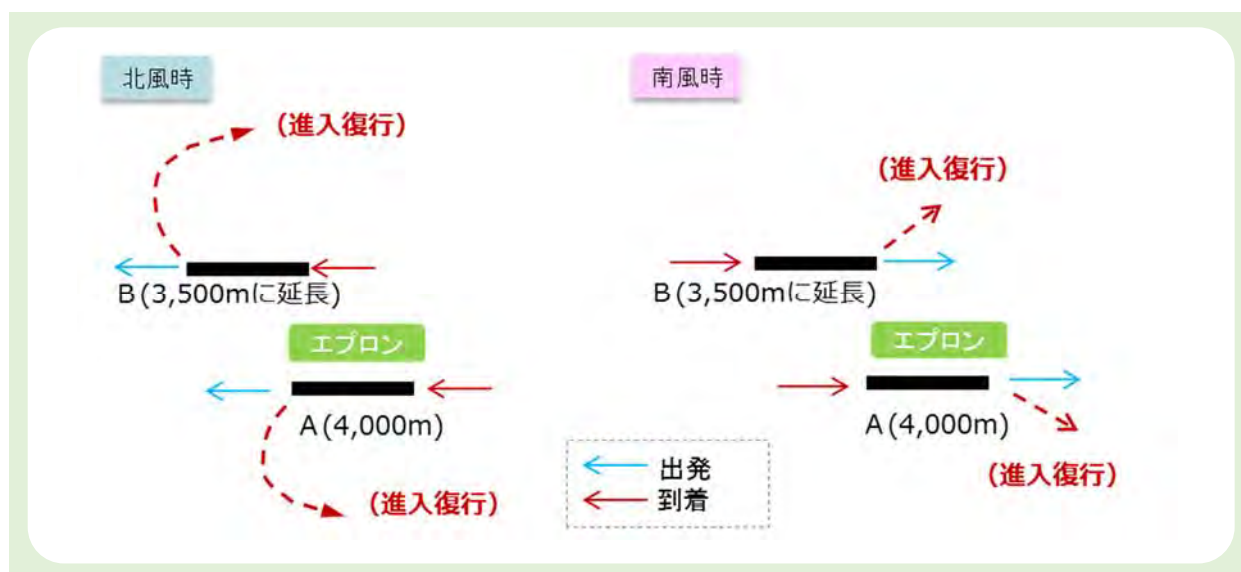
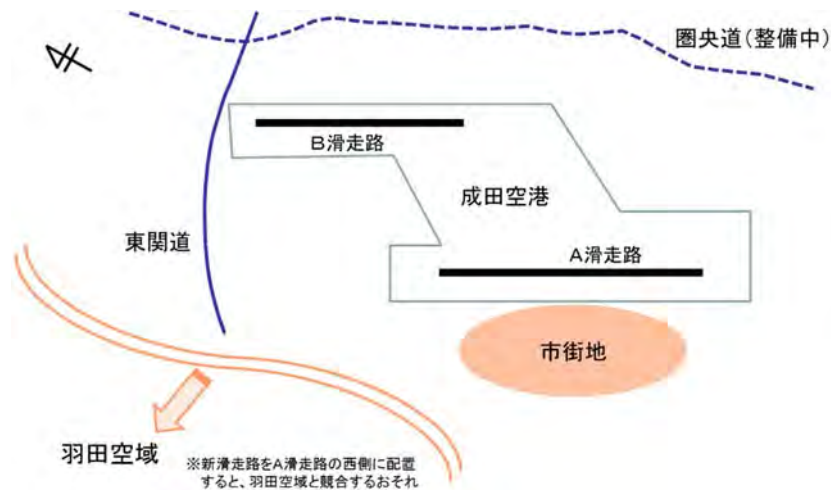


図 3.1-9 B滑走路の延長

2) 滑走路の増設

滑走路の増設は、空港処理能力を抜本的に拡大する方策である。新C滑走路の配置は、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整備中の首都圏中央連絡自動車道（圏央道）の計画との整合性を確保するとの条件を考慮して検討した（図 3.1-10 参照）。①については、A滑走路南西側の地域は空港周辺の中で比較的まとまった市街地（人口集中地区（D I D））であり、多くの住民が住んでいる。当該地域に滑走路を配置することは、当該地域の住民に移転等による負担を増加させることから、当該地域への配置を回避することが妥当と考える。②については、成田空港の更なる機能強化は、空港の処理能力を現状の 30 万回から 50 万回まで拡大する方策であり、空域内の交通量も増大することが見込まれる内容であるため、既に混雑している羽田空域を避けて計画を行っている。③については、圏央道（大栄～横芝間）は 2008 年に都市計画決定がされており、圏央道の早期供用は成田空港のアクセス利便性の向上のためにも有益であることから滑走路の増設計画と整合を図って進めていくことが重要と考えている。

既存滑走路に対する増設滑走路の配置の違いにより、空港処理能力の拡大効果に差があるものの、年間約 4 万回から約 16 万回の発着回数増が見込まれる。



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》



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》

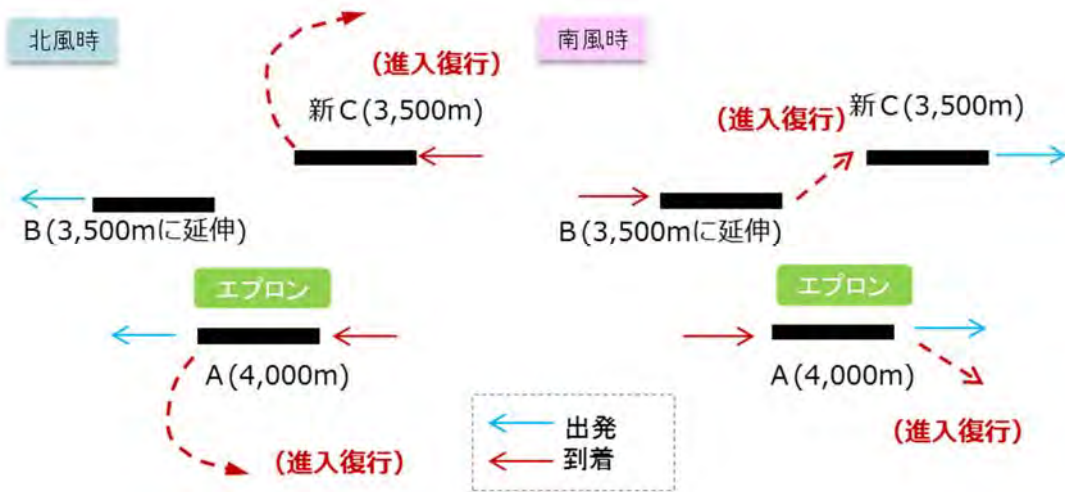


図 3.1-11 滑走路の増設

3.2. 国及び自治体による協議会の開催

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の公表以降、関係機関等により、機能強化に関する協議が継続的に実施されている。その主な流れは図 3.2-1 に示すとおりである。

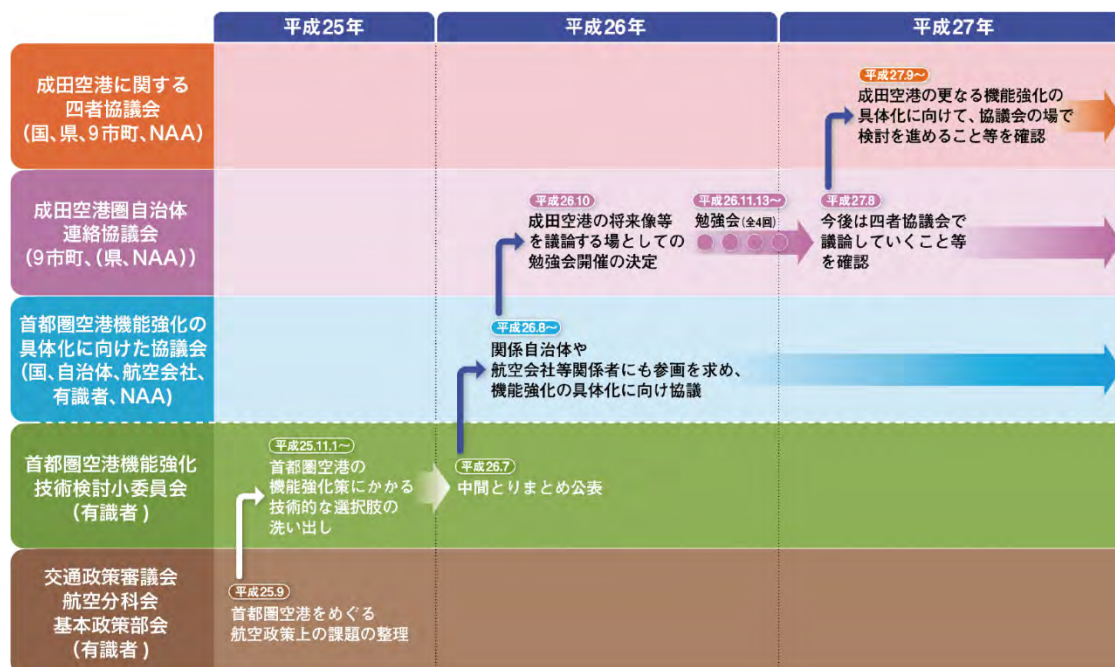


図 3.2-1 成田空港の機能強化に関する協議の主な流れ

3.2.1. 首都圏空港機能強化の具体化に向けた協議会

羽田空港や成田空港などの首都圏空港の機能強化については、学者・専門家で構成する首都圏空港機能強化技術検討小委員会が、その技術的な選択肢を取りまとめた。この技術的な選択肢をもとに国においては、首都圏空港の機能強化の具体化に向けて、関係自治体や航空会社等の関係者間で協議を行う場として、「首都圏空港機能強化の具体化に向けた協議会」を設置し、関係自治体や航空会社等関係者にも参画を求め、協議を行っている。

3.2.2. 成田空港圏自治体連絡協議会

「首都圏空港機能強化の具体化に向けた協議会」が開催される一方で、成田空港の発展及び周辺市町の振興を図るため成田空港周辺9市町（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）から構成され、千葉県及びNAAが顧問を務める「成田空港圏自治体連絡協議会」では、2014年（平成26年）10月7日に開催された協議会において、以下の方針について確認した。

- ・管制機能の高度化（WAM の導入）及び高速離脱誘導路の整備による時間値の向上については、年間発着枠 30 万回を念頭に置いた上で速やかに実施する
- ・その他の滑走路増設等の方策については、まず成田空港の将来像等について理解を深める

また、成田空港の将来像等について理解を深めるため、航空会社から今後の成田空港の活用方針等についてヒアリングを実施し、そのヒアリング結果も踏まえ、引き続き勉強会を開催していくことを決定した。

勉強会は、今後の成田空港の機能拡充の必要性や将来像を協議する場として、2014 年（平成 26 年）11 月以降、計 4 回開催し、航空会社の視点と地元自治体としての視点で成田空港と周辺地域の振興について検討した。

その結果、2015 年（平成 27 年）8 月の協議会において、成田空港の機能強化には抜本的な環境対策が必要であるものの、航空会社からのヒアリングなどで機能強化の必要性については 9 市町とも認識は一致しているため、国、県、市町及び NAA の四者が対等の立場でより具体的な検討を行うよう提案がなされ、改めて関係機関で調整をし、今後の進め方を協議することを確認した。また、成田空港を活用した地域振興の具体的な進め方については、事務的に協議・調整することも提案し、9 市町の間で基本的に了解された。

成田空港圏自治体連絡協議会勉強会の開催

- 成田空港の将来像等について理解を深めるため、航空会社から今後の成田空港の活用方針等についてヒアリングを実施しつつ、意見交換。
 - 平成26年11月13日 全日本空輸（パニラ・エア含む）、デルタ航空、大韓航空、春秋航空日本
 - 平成26年12月25日 日本航空、ジェットスター・ジャパン、シンガポール航空
日本貨物航空、フェデラルエクスプレス
 - 平成27年3月20日 成田空港の今後のポテンシャルについて意見交換
 - 平成27年6月1日 環境対策の実施状況や空港を活用した地域振興策等について意見交換
- 第4回勉強会において、機能強化の必要性については9市町とも認識は一致しているため、今後、国、県、市町及びNAAが対等の立場でさらに具体的な検討を進めるべきとの提案がなされた。

成田空港圏自治体連絡協議会の開催

- 平成27年7月31日に開催された自民党成田議連総会の決議を受け、8月25日に協議会を開催し、今後は四者協議会の場において成田空港のさらなる機能強化について議論していくこと等を確認。

資料：四者協議会（平成 27 年 9 月 17 日開催）資料より抜粋。

図 3.2-2 成田空港圏自治体連絡協議会における検討状況

3.3. 四者協議会の開催

四者協議会は、以下の四者により構成される協議会である。

表 3.3-1 四者協議会の構成者

<ul style="list-style-type: none">・ 国（国土交通省）：航空局長・ 千葉県：千葉県知事・ 成田空港圏自治体連絡協議会を構成する市町（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
--

3.3.1. 2015年（平成27年）9月17日開催時の協議内容

(1) 発言概要

■ 国土交通省

- ・ 第3滑走路の整備をはじめとする成田空港の更なる機能強化が必要と考えている。
- ・ 機能強化を実現するためには様々な課題があるため、まず、四者協議会において、県、市町及びNAAとともに課題を整理し、具体化に向けた検討に取り組む必要がある。
- ・ このため、NAAにおいては、機能強化の具体化に向けて必要な調査を実施してほしい。
- ・ 県、市町におかれては、成田空港の更なる機能強化の必要性について認識を共有した上で、全面的な協力をお願いしたい。

■ 千葉県

- ・ 国及びNAAに出来る限り協力していく。
- ・ 地域住民の理解と協力を得るため、騒音地域の抱える課題について、これまで以上に誠実かつ真摯に対応してもらいたい。

■ 空港周辺9市町

- ・ 騒音対策等の一層の充実が必要であるが、周辺市町として成田空港の機能強化の検討に協力していく。
- ・ 現在、空港圏自治体連絡協議会において検討している地域振興について、関係者の協力をお願いしたい。

■ NAA

- ・ 機能強化に関する検討開始について感謝申し上げる。
- ・ NAAとしても機能強化は必要であると認識しており、本日の国からの指示を踏まえ、今後必要な調査を進めていきたい。
- ・ 引き続き、地域と空港の共生共栄を目指し、努力していきたい。

(2) 成田国際空港航空機騒音健康影響調査結果（報告）

NAA から、成田国際空港航空機騒音健康影響調査結果の報告を行った。

■ 成田国際空港航空機騒音健康影響調査委員会

成田空港に関する四者協議会において合意した「成田空港の離着陸制限（カーフェー）の弾力的運用に関する確認書（平成 25 年 3 月 29 日付）」に基づく、航空機騒音健康影響調査を実施するにあたり、NAA は、学術的知識の必要性及び公平性の観点から、学識経験者等で構成する第三者評価委員会（正式名称：成田国際空港航空機騒音健康影響調査委員会）を 2013 年（平成 25 年）7 月 1 日に設置した。

表 3.3-2 成田国際空港航空機騒音健康影響調査委員会の概要

委員会の構成	・健康影響調査を実施するにあたり、公平中立な立場である必要があるため、音響、心理及び公衆衛生等を専門としている学識経験者等の 8 名で構成され、委員長は安岡正人東京大学名誉教授が就任。
目的	・委員会が指名した調査実施機関（一般財団法人小林理学研究所：委員会事務局兼務）の運営のもと、調査全体の実施計画、予備調査（一次調査）、本格的大規模調査（二次調査）の実施・とりまとめを行うこと。
審議	・2013 年（平成 25 年）7 月から 2015 年（平成 27 年）3 月までに計 12 回の委員会が開催され、調査項目や調査手法、調査結果等について審議された。

■ 本格的大規模調査（二次調査）の概要

表 3.3-3 本格的大規模調査（二次調査）の概要

対象地域	・成田市、芝山町、多古町、横芝光町及び山武市の騒音地区（騒防法第一種～第三種区域、谷間地域及び隣接区域）
調査期間	・2014 年（平成 26 年）7 月 1 日～9 月 16 日
対象者	・20 歳以上 80 歳未満の男女から約 8 千人を無作為に抽出
調査した健康影響項目	・うるささ（アノイアンス）や生活妨害等の <u>感覚的な影響</u> ・睡眠妨害や不眠などの夜間の睡眠影響等 ・不安・精神的ストレスやうつ傾向等の <u>精神的影響</u> ・消化器系や循環器系の疾患、高血圧などの <u>身体的影響</u> ・そのほか、音の感受性等
調査方法	・生活と健康に関するアンケート調査票（THI※等）を対象者に郵送し、回答を調査実施機関あて、郵送にて返送して頂いた。 ※THI（Total Health Index） 質問数 130 問に対する回答の評価結果をグラフ化することで、回答者の心と体の状態、症状の原因、ストレスについてある程度知ることができるとされており、環境適応、環境影響などの調査の目的で広く使われている。
対照地区（コントロール地区）の調査	・航空機騒音の影響を受ける騒音地区と対比するデータを得るため、航空機騒音の影響が小さい対照地区（対象約 2 千人）を、山武市の一部に設定した。

■委員会の調査結果

(1) 航空機騒音による感覚的影響

①分析

- ・航空機騒音によるアノイアンス（うるささ）、航空機騒音による会話妨害・聴取妨害・睡眠妨害等の生活妨害に着目し、それぞれの回答結果から、アノイアンスの反応割合、生活妨害の訴え率と、騒音曝露量との関連性を分析した。

②主な結論（結果）

- ・総合的な被害感を表すアノイアンスおよび生活妨害等の感覚的影響と騒音曝露量との間に強い正の関連性がある。
- ・低感受性群と比べて高感受性群の方が感覚的影響と騒音曝露量との対応関係がより顕著である。

(2) 航空機騒音による睡眠影響

①分析

- ・「睡眠」に関する質問への回答結果から、「睡眠影響あり」、すなわち「睡眠問題を抱える」回答者の割合を判定するとともに、判定割合と騒音曝露量との関連性を分析した。

②主な結論（結果）

- ・航空機騒音の曝露量と睡眠影響との間には弱い正の関連性がある。
- ・航空機騒音による睡眠影響には音の感受性が大きく寄与している。

(3) 航空機騒音による精神的・身体的影響

①分析

- ・アンケート調査票のうち心身の健康に関する THI 調査票の 130 問の回答結果から、精神的影響および身体的影響に係わる 12 個の尺度（評価基準）と 2 つの総合尺度を算定するとともに、うつ病傾向・心身症傾向・神経症傾向・統合失調症傾向を表す尺度値を求めた。さらに、それらの健康尺度値と騒音曝露量の関連性を分析した。
- ・アンケートの回答結果から治療歴・通院歴のある病気・症状や血圧値（自己申告）の回答を抽出し、騒音曝露量との関係性を分析した。

②主な結論（結果）

- ・身体的影響と騒音曝露量との間に明確な関連性は認められなかった。
- ・「情緒不安定」・「総合尺度 T1」など幾つかの精神的影響で騒音曝露量との関連を示唆する結果が認められた。
- ・「高血圧症」、「高脂血症」の治療歴・通院歴や血圧と騒音曝露量との間には明確な関連性は認められなかった。

■今後の課題

- ① 今回の調査で得られた現時点の関連性—「健康項目と騒音曝露量との関連性」や「関連性の強さ」、「関連性は否定されたが関連が疑われる項目の存在」—が、今後の空港の変化とともに将来的にどう変わっていくのか、より顕在化していくのか、継続的な環境対策によって軽減されていくのか、繰り返し確認することが必要である。
- ② 離着陸制限（カーフェュー）の弾力的運用による 23 時台の離着陸回数は、1 日当たり 0.2 回未満（緊急事態による離着陸を含めても 1 日当たり 0.5 回程度）と極めて少なく、今回の調査結果から、カーフェューの弾力的運用の実情では健康影響の関連の有無を確認するまでには至らなかった。
- ③ 航空機が低騒音化・小型化してきたことにより、年々環境対策が進んで騒音曝露量が減少し、騒音用地からの移転等の対策効果もあって高騒音に曝露される住民が減る中、環境負荷と騒音曝露量の関連を把握することが困難になりつつある。離着陸制限（カーフェュー）の弾力的運用の発生回数が少ない段階において、その影響を把握することはかなり難しい課題であるが、空港周辺健康影響を把握するため、状況の変化に対応して、今回の調査のような取り組みは今後も継続して行われることが必要と考えられる。

(3) 確認事項

協議会では、国土交通省、成田空港周辺 9 市町、NAA 及び千葉県は、次のとおり確認した。

- ・ 四者協議会においては、まず、実現のための課題を整理し、具体化に向けた検討を進める。
- ・ 騒音下に暮らす地域住民の環境共生策に十分配慮するため、丁寧な説明を行い地域の理解と協力を得ながら検討を進めていく。
- ・ 成田空港の機能強化が空港周辺地域の発展につながるよう地域振興についても別の場でしっかり検討していく。

3.3.2. 2015年（平成27年）11月27日開催時の協議内容

(1) NAAの調査結果等

2015年（平成27年）9月の四者協議会において、国よりNAAに調査が指示されたことから、NAAから調査結果を報告した。

■ 更なる機能強化の必要性

成田空港では、オープンスカイにより就航都市数の拡大や新たな航空会社の参入が進むとともに、本邦LCCの拠点化により国内線も大幅に拡大した。こうした中、空港周辺地域の皆さまのご理解とご協力により、年間発着枠30万回の実現や離着陸制限（カーフェュー）の弾力的運用の導入、さらには空港入場ゲートのノンストップ化等、成田空港の利便性は飛躍的に向上した。この結果、訪日外国人旅客数や国内線旅客数が大幅に増加することとなり、成田空港は我が国の観光立国にも大きく貢献している。

一方で、2015年度通期の航空機発着回数は23.5万回と見込んでおり、年間発着枠30万回に比べて余裕があるものの、北米との乗継便が集中する夕方のピーク時間帯（15～18時台）及び夜間（21～22時台）の発着枠は既に満杯であり、航空需要に十分応えられていない。

国土交通省の航空需要予測によると、概ね2020年代前半には、首都圏空港の航空需要は、現在の計画処理能力のほぼ限界に達する見込みである。こうした状況を踏まえ、成田空港としては我が国そして首都圏の国際競争力の強化や、訪日外国人旅客の更なる増加等の観点から、更なる機能強化が求められている。

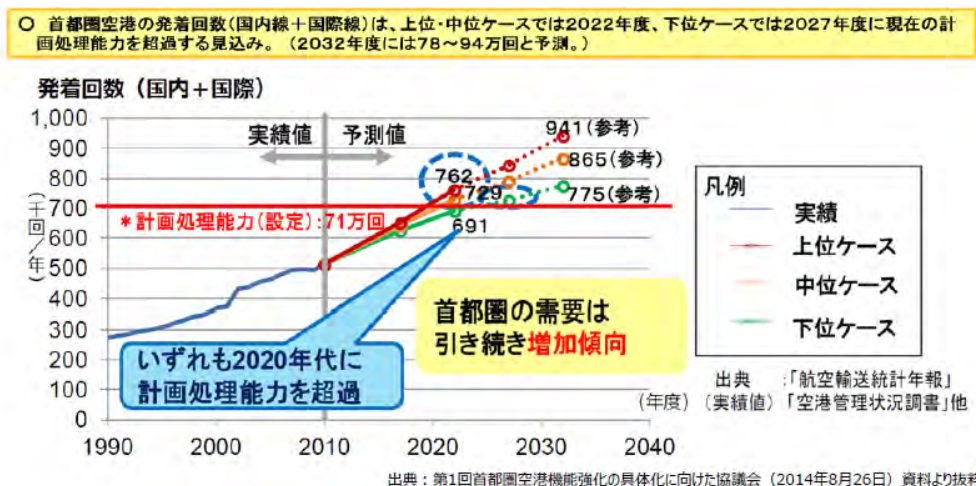


図 3.3-1 首都圏空港の航空需要予測（発着回数）

■現状の B 滑走路の課題と必要滑走路長の検討

今後の滑走路の整備計画を検討するためには、必要となる滑走路長とその配置を検討する必要がある。現在の B 滑走路は 2,500m で供用されているが、以下のような課題が顕在化しているため、これを踏まえて、必要な滑走路長を検討する必要がある。

- ・ 航空会社側から A 滑走路での離着陸を求められることが多いため、B 滑走路の使用割合は 37% と低く、効率的な空港運用の課題となっている。
- ・ 滑走路長が 2,500m と短いことは、方面によっては重量制限が必要となり航空会社にとっての減収要因となっている。
- ・ アジアの主要空港では 4,000m 級滑走路を複数整備しているため、出発用滑走路が 2,500m と短いことは、アジアの空港間競争においても成田空港を不利な状況としている。
- ・ 滑走路長が 2,500m と短いことは、機材トラブル等による A 滑走路の閉鎖時における代替性確保の点でも課題となっている。

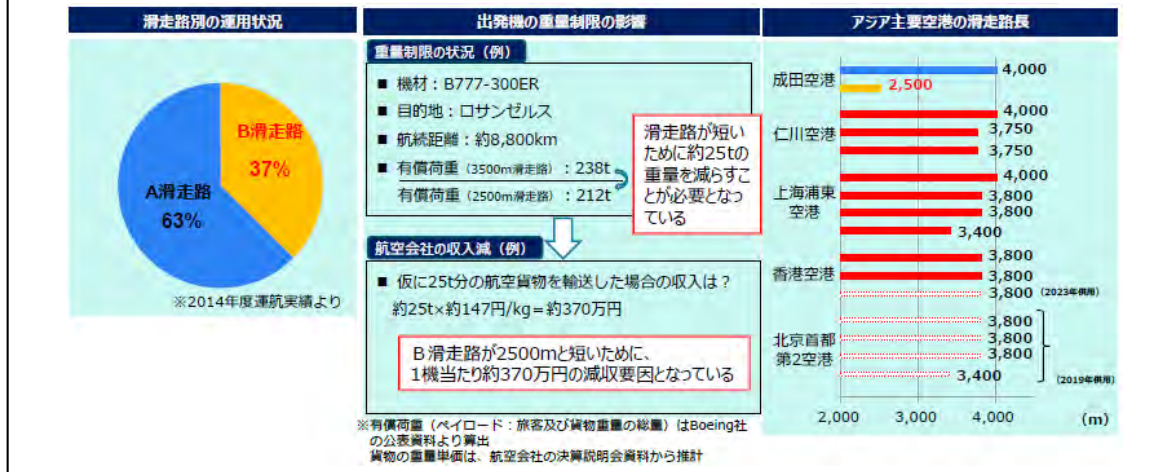


図 3.3-2 現状の B 滑走路の課題

第 3 滑走路整備及び B 滑走路延伸の具体化に向けた検討を進めるに当たり、航空機の性能を調査し、出発用、到着用それぞれに必要な滑走路の長さについて検討を行った。その結果、出発用滑走路については、滑走路長が 3,500m 程度あれば離陸重量の制約がなくなり、貨物便や欧米便等の長距離便をはじめとして、成田空港を利用する全ての離陸便に対応できるようになる。また、到着用滑走路については、航空機の性能から滑走路長が 2,700m 程度必要となる。

機材	最大離陸重量	離陸滑走路長	着陸滑走路長
B747-400	362t	3,400 m	2,600 m
B747-8	447t	3,300 m	2,400 m
B777-200LR	347t	3,300 m	2,000 m
B777-300ER	351t	3,300 m	2,200 m
B787-8	227t	3,300 m	2,000 m
A340-500	365t	3,300 m	2,200 m
A340-600	368t	3,400 m	2,200 m
A380-800	560t	2,900 m	2,000 m

※ Boeing 社、AIRBUS 社の公表資料より標高や気象条件等を設定して算出

図 3.3-3 成田空港に就航する主な大型機材の必要滑走路長

■ 第3滑走路の整備（技術検討小委員会で示された3案）

首都圏空港機能強化技術検討小委員会で示された第3滑走路（C滑走路）整備及びB滑走路延伸に関する3案は、以下のとおりである。

ここで、表中の容量拡大効果の（）内の数値は、現状の空港容量30万回/年に、管制機能の高度化や高速離脱誘導路の整備効果4万回/年を加えた数値に対する増加分を示している。また、B・C滑走路の運用方法は、ICAO（国際民間航空機関）の基準に基づき判断している。

	案1-1	案1-2	案2
	クロス平行	セミオープン平行	セミオープン平行
レイアウト			
B・C滑走路の使い分け	B滑走路：出発専用 C滑走路：到着専用	B滑走路：出発専用 C滑走路：到着専用	B滑走路：出発用（北風時）、到着用（南風時） C滑走路：到着用（北風時）、出発用（南風時）
B・C滑走路の運用方法	従属運用※1	独立分離運用※2	独立分離運用
ICAO基準上のB・C滑走路間隔 (ICAO：国際民間航空機関)	760m未満	760m以上※3	300m以上※4 (CはBの進入復行のために安全性が確保できる位置に配置)
容量拡大効果	●80回/時（+8回） ●38万回/年（+4万回）	●98回/時（+26回） ●50万回/年（+16万回）	●98回/時（+26回） ●50万回/年（+16万回）

※1 従属運用とはB滑走路とC滑走路で航空機が同時に離着陸できない運用方法
 ※2 独立分離運用とはB滑走路とC滑走路を出発専用と到着専用に分けることで同時に離着陸が可能となる運用方法
 ※3 到着滑走路が奥の事例
 ※4 到着滑走路が手前の事例

図 3.3-4 第3滑走路（C滑走路）整備及びB滑走路延伸に関する3案

案1-1の配置の考え方

- 第3滑走路（C滑走路）は、到着専用滑走路として2,700mで整備する。
- B滑走路を出発専用滑走路とするため、3,500mに延伸する。
- C滑走路は、到着便の地上走行における効率性を考慮し、既存の誘導路に支障がない範囲で、可能な限り既存のエプロン地区に近い箇所に配置する。
- C滑走路の着陸機がB滑走路を横断する際の待機場所となる平行誘導路を整備する必要があるため、B、C滑走路の間隔を400m以上確保する。



案1-2の配置の考え方

- 第3滑走路（C滑走路）は、到着専用滑走路として2,700mで整備する。
- B滑走路を出発専用滑走路とするため、3,500mに延伸する。
- B滑走路とC滑走路の間隔は、独立分離運用とするため760m以上にする必要があるが、その設置位置は図央道の内側とする。
- C滑走路は、到着便の地上走行における効率性を考慮し、可能な限り既存のエプロン地区に近い箇所に配置する。



図 3.3-5(1) 第3滑走路（C滑走路）整備及びB滑走路延伸に関する3案の詳細

案2の配置の考え方

- 航空機の地上走行距離を考慮し、風向きによってB滑走路と第3滑走路（C滑走路）の運用を変更する。
- C滑走路は、南風時に出発用滑走路として使用するため、滑走路長は3,500mとする。
- B滑走路は、北風時に出発用滑走路として使用するため、滑走路長を3,500mに延伸する。
- B滑走路を南風時に着陸用滑走路として使用することを考慮し、C滑走路は、B滑走路の進入復行区域を確保できる位置に配置する。ただし、国際基準に基づき、滑走路間隔を300m以上確保する。
- C滑走路は、圏央道整備予定地の内側に配置する。

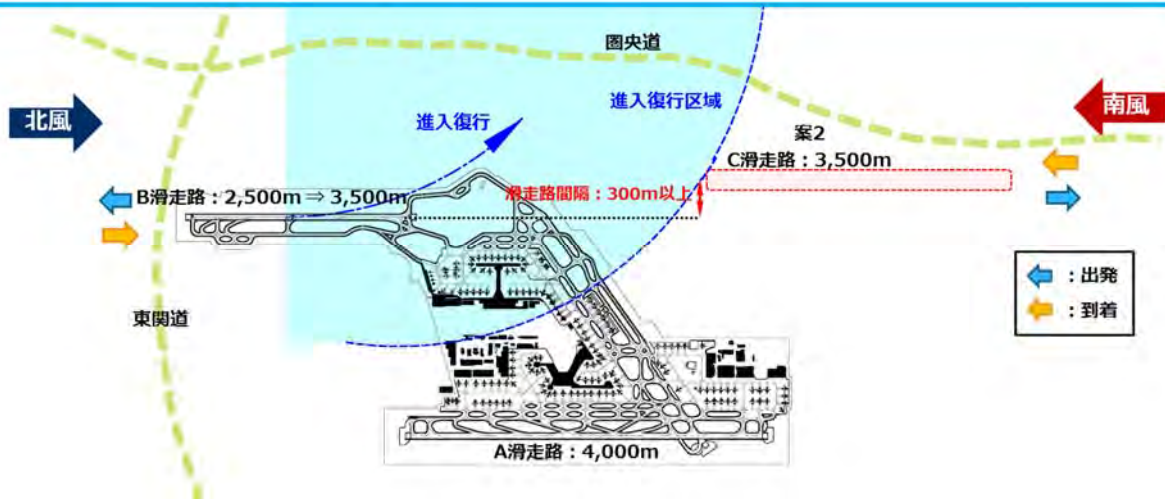


図 3.3-5(2) 第3滑走路（C滑走路）整備及びB滑走路延伸に関する3案の詳細

■滑走路配置案の検討に際し考慮すべき事項

滑走路整備計画を検討するためには、まず、①容量拡大効果、②運用の効率性（空港としての競争力向上効果）を比較することにより目指すべき整備方針を設定した上で、③整備費用、④用地上の影響等の整備上の課題、さらには⑤騒音影響について検証していく必要がある。

表 3.3-4 滑走路案の検討項目

①容量拡大効果	空港間競争を踏まえた首都圏空港の機能強化方策となり得るか、滑走路案別に時間値（時間あたりに発着できる機数）・年間発着容量の拡大効果を比較する。
②運用の効率性（空港としての競争力向上効果）	航空機の安全かつ効率的な運用を確保する観点から、滑走路案別に航空機の地上走行距離・走行時間を比較する。
③整備費用	第3滑走路の整備及びB滑走路延伸に必要となる整備費を算出する。
④用地上の影響	第3滑走路の整備及びB滑走路延伸に必要となる用地面積及び家屋状況を整理する。
⑤騒音影響	新たな滑走路計画に応じ、その供用に伴う騒音影響を検証する。騒音影響については引き続き影響範囲を踏まえた環境対策についても検討していく必要がある。

①容量拡大効果

案1-1、案1-2、案2の3つの滑走路配置案について、時間値及び発着容量（年間の発着可能回数）を比較すると以下のとおりとなる。首都圏空港の更なる機能強化方策として長期的な航空需要に応えるとともに、激化する空港間競争に対応するために必要となる十分な発着容量が確保できる案は、案1-2、案2の2つの案となる。

空港容量面	案1-1 (B:出発, C:到着)	案1-2 (B:出発, C:到着)	案2 (B・C:出発・到着を風向きにより変更)
配置イメージ			
空港計画	時間値	● 拡大効果が大きい 98回/時 (+26回)	● 拡大効果が大きい 98回/時 (+26回)
	発着容量	● 拡大効果が大きい 50万回/年 (+16万回)	● 拡大効果が大きい 50万回/年 (+16万回)
評価	● 時間値及び発着容量の拡大効果が小さいことから、長期的な航空需要に応えられないとともに、今後の激化する空港間競争に対応することができない	● 時間値及び発着容量の拡大効果が大きいことから、長期的な航空需要に応えられるとともに、今後の激化する空港間競争に対応することができる	● 時間値及び発着容量の拡大効果が大きいことから、長期的な航空需要に応えられるとともに、今後の激化する空港間競争に対応することができる

この2案で引き続き比較を実施

図 3.3-6 容量拡大効果

②運用の効率性（空港としての競争力向上効果）

航空機の地上走行距離については、効率的な航空機運航、安全面、CO₂の排出量等環境負荷に影響を与える要素であり、空港としての競争力を向上していくための重要な検証項目の一つとなる。

運用の効率性（空港としての競争力向上効果）を検証するに当たり、案1-2、案2の滑走路及びB滑走路を北伸・南伸した場合の各ケースについて、地上走行距離を整理すると、地上走行距離が最も短い案2の北伸案が、優位な結果となった。また、地上走行距離が現行から短縮されることによる利用者便益を算出すると、地上走行距離が最も短い案2の北伸案が優位となった。

			案1-2 (B: 出発専用, C: 到着専用)		案2 (B・C: 出発・到着を風向きにより変更)		
配置イメージ							
②運用の効率性 (航空機の地上走行距離)	南風	B滑走路延伸の方向	現行レイアウト	南伸	北伸	南伸	北伸
		出発	5.4km	5.4km	6.4km	3.4km	2.4km
	到着	3.1km	3.7km	3.7km	2.4km	3.1km	
	北風	出発	2.8km	2.2km	2.8km	2.2km	2.8km
到着		5.2km	4.9km	4.9km	3.7km	2.7km	
平均 (地上走行距離)			約4.1km	約4.1km	約4.4km	約2.9km	約2.8km

運用の効率性（空港としての競争力向上効果）は案2の北伸案が優位

図 3.3-7 運用の効率性（空港としての競争力向上効果）

地上走行短縮に伴う利用者便益							
旅客の時間価値損失 (億円/年)		+	航空会社の燃料費 (億円/年)		=	地上走行に伴う短縮に伴う利用者便益 (億円/年)	
<small>(※) 航空会社の決算資料、空港整備事業の費用対効果分析マニュアル等を用いて算出 <計算条件> ・年間発着回数は30万回時 ・南風時と北風の比率は50:50と仮定 ・旅客の時間価値：4,695円 ・対象機材：B777-300ER ・航空機の地上走行時の燃費：42L/min ・航空機の燃料代：152円/L ・航空機の地上走行速度：240m/min</small>							
配置イメージ			案1-2 (B: 出発専用, C: 到着専用)		案2 (B・C: 出発・到着を風向きにより変更)		
②運用の効率性 (航空機の地上走行短縮に伴う利用者便益)	南風	B滑走路延伸の方向	現行レイアウト	南伸	北伸	南伸	北伸
		旅客の時間価値損失 (億円/年)	360億円	-10億円 (350億円)	+30億円 (390億円)	-110億円 (250億円)	-120億円 (240億円)
	航空会社の燃料費 (億円/年)	160億円	-5億円 (155億円)	+15億円 (175億円)	-50億円 (110億円)	-55億円 (105億円)	
	合計 (億円/年)	520億円	-15億円 (505億円)	+45億円 (565億円)	-160億円 (360億円)	-175億円 (345億円)	

(※) 滑走路整備や発着容量の拡大による経済効果については別途調査中

図 3.3-8 地上走行距離短縮に伴う利用者便益

③整備費用、④用地上の影響、⑤騒音影響

案1-2、案2について、③整備費用、④用地上の影響、⑤騒音影響を検証したものを以下に示す。

		案1-2 (B: 出発専用, C: 到着専用)	案2 (B・C: 出発・到着を風向きにより変更)
配置イメージ			
● 整備費用		● 約1000億円程度 ~ 1200億円程度 (※1)	● 約1000億円程度 ~ 1200億円程度 (※1)
● 用地上の影響	C滑走路	<ul style="list-style-type: none"> ● NAA所有地が存在しないため必要用地面積は約160ha程度となる (※2) ● 家屋が多数存在する (B北) (B南) 	<ul style="list-style-type: none"> ● NAA所有地があるものの必要用地面積は約110 (B北) ~ 150ha (B南)程度となる (※2) ● 一定規模の集落はあるが、家屋数は少ない (B北) (B南)
	B滑走路	<ul style="list-style-type: none"> ● B滑走路北伸の場合: 必要用地面積は約17ha程度で家屋は存在しない (※3) ● B滑走路南伸の場合: 必要用地面積は約3ha程度であるが、B滑走路南側地区の諸問題の解決が前提となる 	

- (※1) 滑走路の整備費用は、首都圏空港機能強化技術検討小委員会中間とりまとめの数値を記載しているが、これは用地費を含む滑走路及び新滑走路に付随する誘導路のみの整備費であり、今後精査が必要。
 (※2) 当該用地面積は滑走路及び新滑走路に付随する誘導路のみの面積であり、その他のエプロン・誘導路等の他の空港施設の面積は含まない。
 (※3) B滑走路を北伸する場合においても、B滑走路南側地区の諸問題については引き続き解決に向けて努力していく。

図 3.3-9 整備費用及び用地上の影響

		案1-2 (B: 出発専用, C: 到着専用)	案2 (B・C: 出発・到着を風向きにより変更)
騒音影響イメージ			
● 騒音影響	C滑走路	● 新たな滑走路がB滑走路の東側に整備されるため、新たな滑走路の南北に騒音区域が発生する	● 新たな滑走路が整備され、常に南側に運用するため、騒音区域が南側に発生するが、北側は発生しない
	B滑走路	<ul style="list-style-type: none"> (B滑走路を北伸した場合) ● 騒音影響範囲が北側に拡大する可能性がある (B滑走路を南伸した場合) ● 騒音影響範囲が南側に拡大する可能性がある 	● 常に北側に運用するため、騒音影響範囲は北側に拡大することが見込まれるが、南側は発生しない

図 3.3-10 騒音影響

■ 夜間飛行制限の現状等について

夜間飛行制限に関するこれまでの経緯、成田空港圏自治体連絡協議会での勉強会で実施した航空会社に対するヒアリング結果を整理した。今後の検討については、「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ことが必要であると考えている」「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である」ことを示した。

(2) 地元騒音関係団体の意見等

地元騒音関係団体から、意見が述べられた。その概要は以下に示すとおりである。

■成田空港騒音対策地域連絡協議会

- ・これまでの約束事項・要望事項への対応が地域の理解と協力を得る前提と考えている。
- ・現時点でのカーフェュー時間の緩和の議論は性急である。
- ・地域振興にもきちんと取り組んでもらいたい。
- ・空港の機能強化が騒音地域の発展にもつながるよう、丁寧に検討するようお願いしたい。

■芝山町「空港と暮らし」推進協議会

- ・防音工事をはじめ、騒音地域に現存する諸課題にしっかり取り組んでもらいたい。
- ・夜間騒音は耐え難いにもかかわらず、夜間飛行制限の緩和を議論する明確な説明を求める。
- ・次の世代のために問題を先送りせず、今こそ真の共栄を目指して一丸となって取り組むべき時と考える。

■多古町航空機騒音等対策協議会

- ・第3滑走路に関して、責任のあるところからのきちんとした説明がないため地域住民は暗中模索の中で不安を抱えている。
- ・環境共生策の実施については他の2団体と同様に考えている。
- ・空港東側への十分な地域振興策を示してもらいたい。

(3) 株式会社 ちばぎん総合研究所の説明

ちばぎん総合研究所から、以下の説明があった。

- ・成田空港を利用する外国人旅行者の増加や国際物流の拡大により、成田空港の存在感がますます増加している。
- ・今後の経済活性化には、地域の「強み」を伸ばし、「弱み」を克服することで、空港の立地効果の最大化を目指す視点が必要となる。
- ・空港の機能強化は、周辺地域の産業・雇用環境などに大きな効果が期待できる。

(4) 空港周辺住民への情報発信等

NAA から機能強化に関する必要性等について冊子等を作成し、周辺住民に情報発信等を行い、今後、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うとの説明を行った。

(5) 今後の進め方

今後の進め方として、以下のことが確認された。

- ・本日、NAA から提出された調査報告を今後の議論のたたき台とし、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。

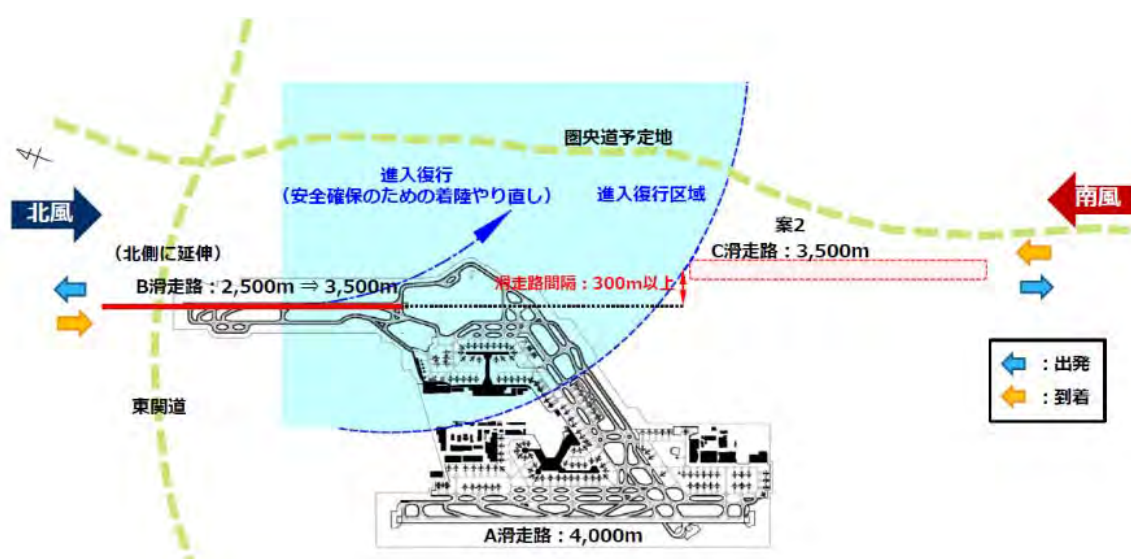


図 3.3-11 今後の議論のたたき台とされた案 [案 2]

3.3.3. 2016年（平成28年）3月29日開催時の協議内容

(1) NAAからの調査報告等

■ 長期的な航空需要予測

国土交通省の示した首都圏空港の需要予測及びNAAにおいて試算した長期の需要予測は以下のとおりである。国及びNAAの予測によれば、成田空港の発着回数は2020年代には年間30万回を超え、2030年代初頭から2040年代後半には年間50万回に達すると予測される。さらにNAAの需要予測によれば発着回数が年間50万回に到達する際には、年間旅客数7,500万人、年間貨物取扱量300万トンになる見込みである。（2016年（平成28年）3月29日四者協議会開催時点における2015年度の取扱見込みは、年間発着回数23.5万回、年間旅客数3,800万人、貨物取扱量200万トン）

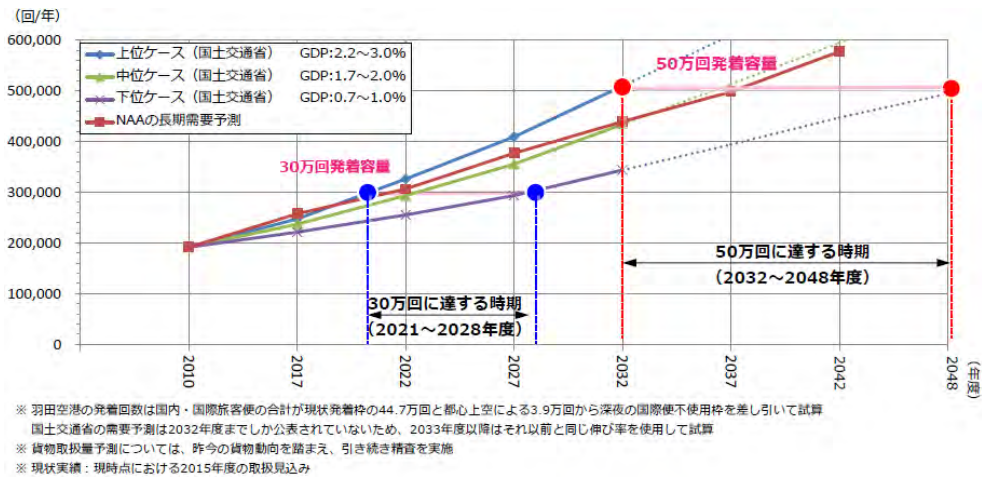


図 3.3-12 成田空港における航空需要予測

■ 滑走路の運用方法

第3滑走路整備・B滑走路延伸後の各滑走路ごとの発着回数は以下のとおりとなり、50万回時においては、3本の滑走路において概ね同数の約17万回ずつを取り扱うものとなる。



※ 第3滑走路は案2、B滑走路は北側延伸の場合

図 3.3-13 滑走路の運用方法

■ 海外主要空港の敷地規模に関する事例調査

年間 50 万回程度の発着回数を取り扱っている海外の主要空港については、約 1,800～3,000ha 程度の敷地規模となっている。具体的な敷地規模については、需要予測に基づき必要施設規模を詳細に検討していく必要があるが、他空港の事例によれば年間 50 万回程度の発着回数を取り扱うためには、2,000ha 程度の敷地規模が必要となることが見込まれる。

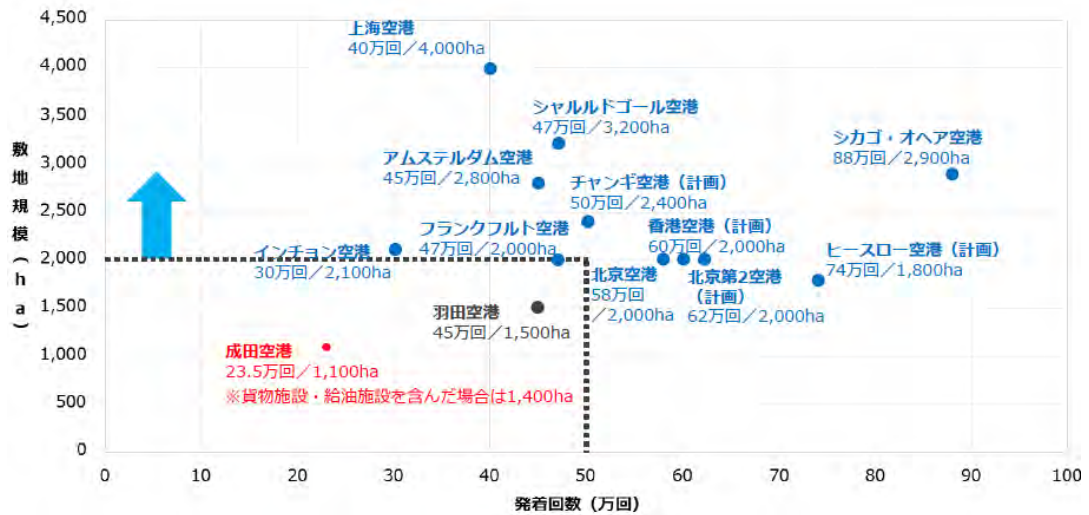


図 3.3-14 発着回数と敷地規模の関係

■ その他

空港の機能強化に向けて想定される今後の流れについて説明と、調査等の実施に関して県や市町等関係機関への協力依頼を行った。また、前回の四者協議会後の地域住民等への説明状況について報告を行い、その中で示された主な意見・要望を紹介した。その概要は以下の通りである。

<機能強化について>

- ・ 第 3 滑走路整備の位置や敷地範囲を示して頂きたい。
- ・ 夜間飛行制限の緩和について、NAA として具体的にどうしたいのか教えて頂きたい。
- ・ 夜間飛行制限の緩和を取り上げていること自体、住民は非常に不快感を持っている。
- ・ 成田が発展するためには、夜間飛行制限は足かせ。対策を講じることで制限を外すことが必要。
- ・ 機能強化による地域への経済効果についてしっかりと示して欲しい。

<騒音影響について>

- ・ B 滑走路の延伸と第 3 滑走路の騒音コンターは、単独又は一緒に作成するのか。また、時間延長も一緒なのか、示して欲しい。
- ・ 騒音地域住民が納得する騒音コンターを早期に提示してもらいたい。

(2) 更なる機能強化に係る課題等について

千葉県から、2016年（平成28年）1月28日に開催された「成田空港活用推進本部」本部員会議の結果等及び関係部局から提出された成田空港の更なる機能強化に向けた課題等について説明があり、四者で課題及びその整理に向けた認識の共有を図った。

(3) 確認事項

国土交通省、成田空港周辺9市町、千葉県及びNAAは、次のとおり確認した。

○地元騒音関係団体の意見への対応について

前回の四者協議会で意見を表明した地元騒音関係団体に対し、四者協議会として、今後、次の方針で対応する。

- ・これまでの約束・要望事項のうち残されたものへの真摯な対応
- ・機能強化に際しての丁寧な説明と速やかな情報開示
- ・第3滑走路、B滑走路の延伸の検討とともに、夜間飛行制限の見直しについても環境対策と併せて慎重に検討
- ・必要な環境共生策、地域振興策と更なる機能強化を一体的に検討

○今後の進め方

- ・国及びNAAは、具体的な滑走路等の位置案や、地域から指摘のあった騒音コンターなど機能強化に伴う航空機騒音の影響、これに対する環境対策等について、早期に提示できるよう、引き続き鋭意調査・検討を進めていく。
- ・四者は、更なる機能強化策の検討に当たっては、環境対策及び地域振興の検討に加え、落下物対策や集落分断の解消等の地域要望への対応、滑走路建設等に伴う関連事業や自然環境への影響に関する調査等についても、協力して取り組んでいく。

3.3.4. 2016年（平成28年）9月27日開催時の協議内容

(1) NAAの調査報告

1) 滑走路の具体的な位置及び空港敷地範囲の検討

■ 滑走路の具体的な配置検討

B滑走路及びC滑走路の具体的な配置は、下図のとおりとなる。配置の考え方は以下のとおりである。



※B滑走路の延伸及び第3滑走路の整備については、東関東自動車道及び圏央道を含む道路等に多大な影響を与えるため、今後関係者と協議・検討していくことが必要。

図 3.3-15 滑走路の具体的な配置検討

表 3.3-5 滑走路の配置の考え方

- ① B滑走路を北側へ延伸。
- ② B滑走路の進入復行区域が、C滑走路と重複しないようにする。(両滑走路の南北方向の離隔：3,325m)
- ③ C滑走路とB滑走路の間隔については、エプロン等の諸施設の配置上、なるべく遠ざけることが望ましい。(B・C滑走路の中心線間隔:420m)
- ④ 圏央道の整備計画と整合を図る。

■ 横風用滑走路の計画について

横風用滑走路（長さ 3,200m）については、1960 年代に成田空港を計画した際に建設が検討され、1990 年代の成田空港問題円卓会議の合議事項において、「横風用滑走路については、平行滑走路が完成した時点であらためて地域社会に提案し、その賛意を得て進めるのが適当」とされているものである。

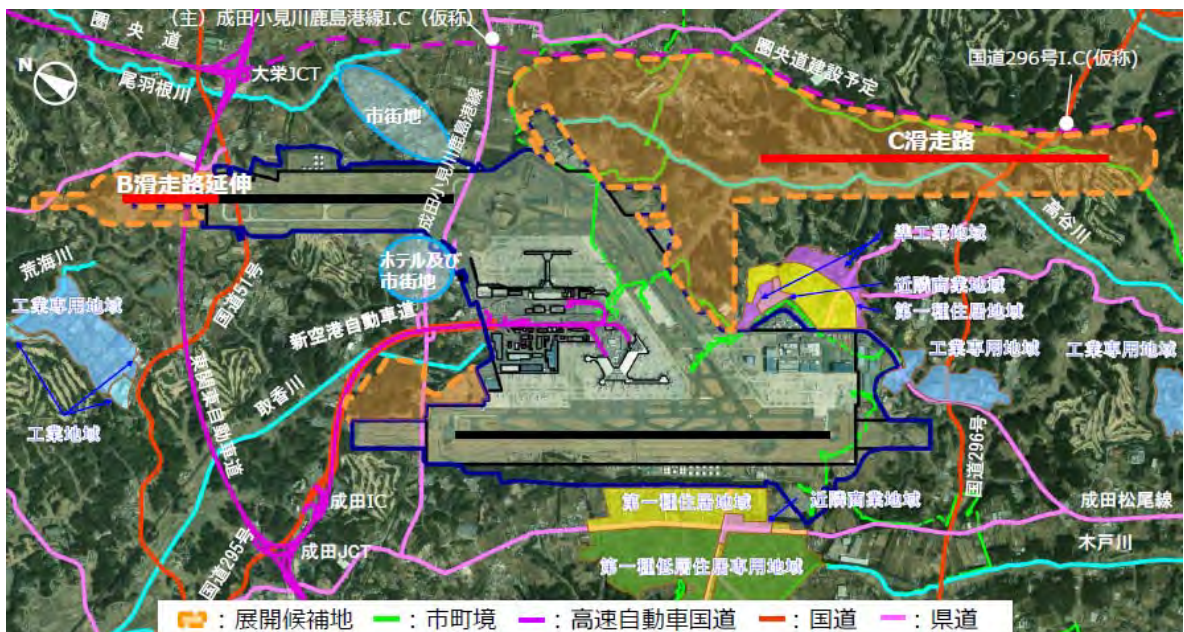
現状においては、開港後数十年が経過し、この間に航空機の飛行性能が著しく進歩し、成田空港の運用実績においても横風を含む強風等の理由で他空港へダイバートした便の比率は過去 10 年間で 0.03%*と極めて少ないことから、横風用滑走路の必要性は低くなっている。また、海外主要空港においても、旧来より使用してきた横風用滑走路は廃止し、より効率的に運用できる平行な滑走路の建設や、敷地を有効活用した旅客ターミナルの拡張を進めている例が多数見受けられる。

以上から、成田空港の更なる機能強化に際しては、横風用滑走路をあらためて地域社会に提案することはせずに、当該地区をエプロンや空港諸施設の施設展開用地として検討を進めていく。

※2006～2015 年度の 10 年間における総着陸回数に占める強風によるダイバートの割合

■ 空港敷地範囲の検討

年間発着容量を 50 万回まで拡大していくためには、1,000ha 程度敷地を拡大していく必要がある。空港の周囲における都市計画区域の設定状況や市街地等の状況を踏まえると、下図の区域が空港の新たな展開候補地と考えられる。



※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。

図 3.3-16 空港敷地範囲の検討

2) 夜間飛行制限の緩和について

■ 夜間飛行制限に関する現在の規制について

成田空港では、1978年の開港以来、23時から翌朝6時までの時間帯は原則として離着陸を禁止とし、成田空港における台風、大雪などの悪天候の場合や、航空機の安全や乗客の生命に係る場合など、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ている。2013年3月31日からそれらに加え、出発地空港の悪天候など、航空会社の努力では対応できないやむを得ない場合に限り、次のとおり23時台の離着陸を認める「離着陸制限（カーフェュー）の弾力的運用」を開始している。

- ① 運航可能時間は6時～23時。(悪天候や安全上の理由等による緊急事態を除く。)
- ② ただし、22時台は各滑走路10回までの便数制限を設定。(22時台便数制限遵守のため、21時台発着枠についても自主規制を実施。)
- ③ カーフェューの弾力的運用を23時から24時までの時間帯とし、出発地空港の悪天候等、航空会社の責めに帰すべき事由ではないと判断された場合にかぎり離着陸が可能。

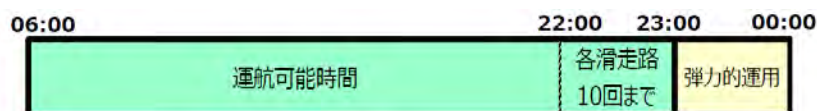


図 3.3-17 夜間飛行制限に関する現行の運航ルール

■現在の運用状況及び課題

2015年度通期の航空機発着回数は23.5万回であり、年間発着枠30万回に比べて余裕があるものの、北米との乗継便が集中する夕方のピーク時間帯（15～18時台）及び夜間（21～22時台）の発着枠は既に満杯であり、航空需要に十分応えられていない。

一方で近年の動向に目を向けると、本格的な少子高齢化社会を迎える我が国において、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は、日本経済の再生と更なる成長のため必要不可欠であると考えます。政府においては、訪日外国人旅行者数を2020年に4,000万人にする目標を掲げるなど、観光を我が国の基幹産業とすべく位置付けた成長戦略を打ち出し、受入環境の整備を積極的に推進している。我が国の表玄関である成田空港においても、こうした政府目標の実現に貢献していくことが必要と考えます。

また、アジアや中東の主要空港においては、成長著しいアジアの航空需要を取り組むべく、積極的な路線誘致活動とともに、将来を見据えた大規模な空港整備が進められており、こうした熾烈な空港間競争に劣後せず生き残っていくことがNAAにおける喫緊の課題である。特に近年では、訪日外国人旅行者数の増加に伴う空港利用時間ニーズの変化、成田空港を拠点として成長するLCCのビジネスモデルを支える効率的な空港運用の必要性、首都圏経済を牽引する我が国最大の国際物流空港として更に利便性向上を求めるニーズの高まりなど、成田空港を取り巻くニーズは大きく変化している。

そのため、我が国の表玄関である首都圏空港の一翼として、成田空港の機能を更に強化していくことが強く求められており、アジアの主要空港と競争する上で運航可能時間の延長を図ることは、空港整備とあわせて実現すべき課題と認識している。

■ 運航可能時間延長の考え方について

将来においても航空需要に応じたダイヤ設定を可能とするため、航空会社へのヒアリング等に基づき、50万回時における深夜早朝時間帯のフライトのケーススタディを行った。

他空港との競争に劣後することなく成田空港の更なる機能強化を図っていくためには、4:00～2:00を運航時間とすることが理想的と考えられるが、5:00～1:00を運航時間とすることができれば、大部分のニーズに応えることが可能となる。

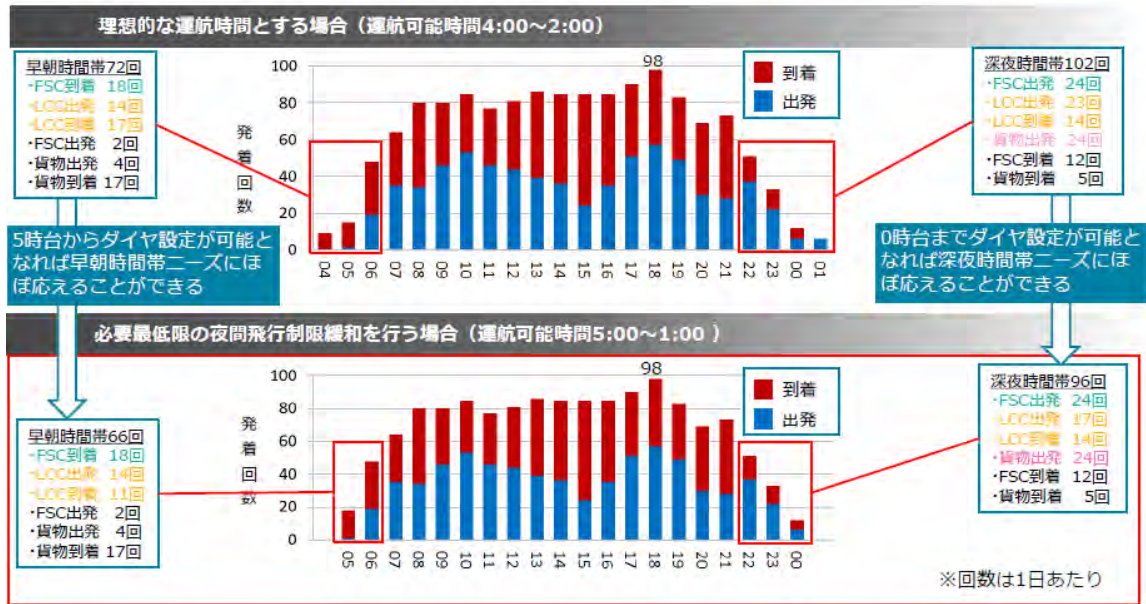


図 3.3-18 運航可能時間延長の考え方【2016年9月NAA提示案】

このような理由から、現在設けられている22時台の便数制限やカーフェューの弾力的運用などの諸制約は廃止し、運航可能時間を午前5時から午前1時まで（悪天候や安全上の理由等による緊急事態を除く。）とすることを考えているが、環境対策とあわせて慎重に検討を行っていく。

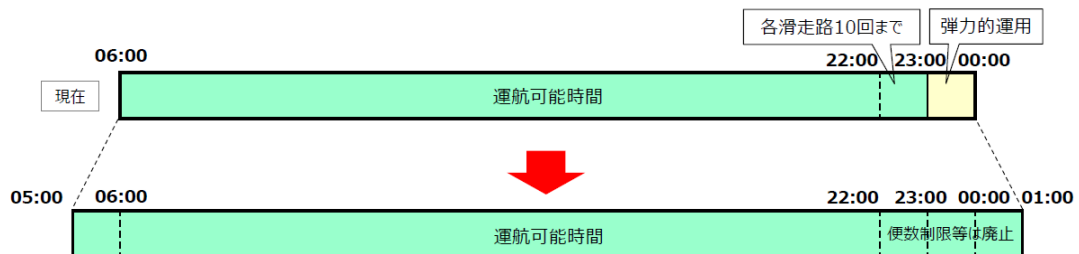


図 3.3-19 運航可能時間延長のイメージ【2016年9月NAA提示案】

3) 騒音コンター^{注)}の検討

■ 騒音コンターの前提条件

国土交通省によれば、第3滑走路の整備およびB滑走路の延伸による飛行コースは、以下のように想定される。

- ・騒音影響範囲の拡大を最小限にするため、現状と同様の直線出発・直線進入の飛行コースを原則とする。
- ・B滑走路の北側においては、滑走路の延伸により飛行高度が低くなることが想定される。
- ・C滑走路の南側においては、新たな滑走路がB滑走路の南側に建設されることにより、現状のB滑走路への離着陸機に比べると、飛行する高度が低くなることが想定される。

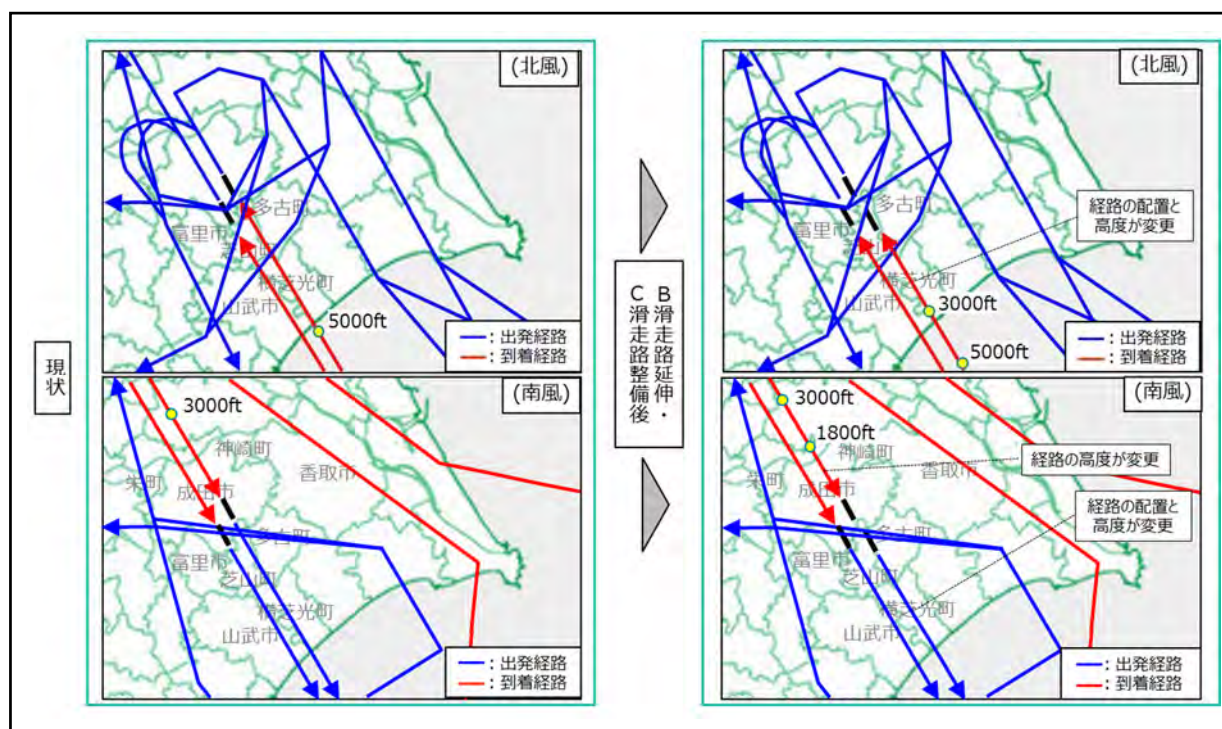


図 3.3-20 騒音コンターの前提条件 (B・C滑走路の飛行コース)

注) 騒音コンター：コンターとは等高線のことで、騒音レベルの等しい地点を地図上に結んだものを、騒音コンターと呼ぶ。

また、発着回数等の前提条件は、以下のとおり想定した。

- ・年間発着回数は、各滑走路約 17 万回ずつ、空港全体で 50 万回とした。
- ・騒音コンターを作成する場合の平均的な日の機材構成比・時間帯ごとの発着回数は、NAA において、航空需要予測に基づき機材構成の見込みや方面別の発着パターン等を考慮しながら 50 万回時の仮想ダイヤを検討して設定した。
- ・時間帯ごとの発着回数は、前述の夜間飛行制限の緩和を想定して設定している。
- ・風向きの違いによる南北の運航比率については、現状の運航比率を参考に設定した。

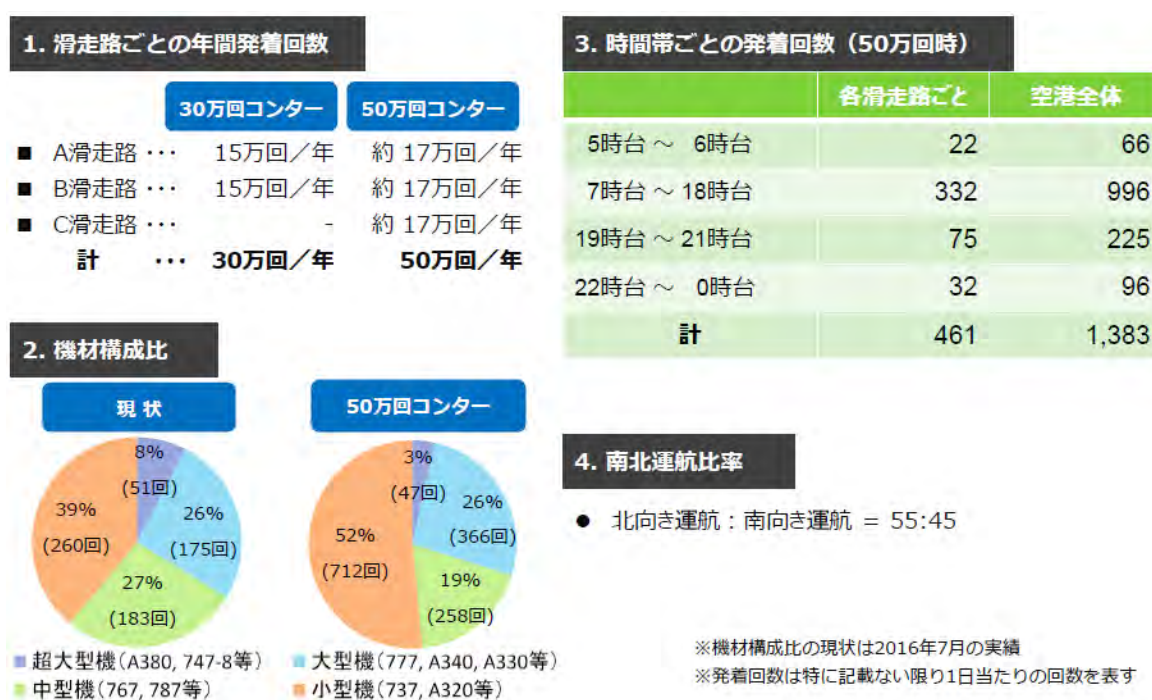
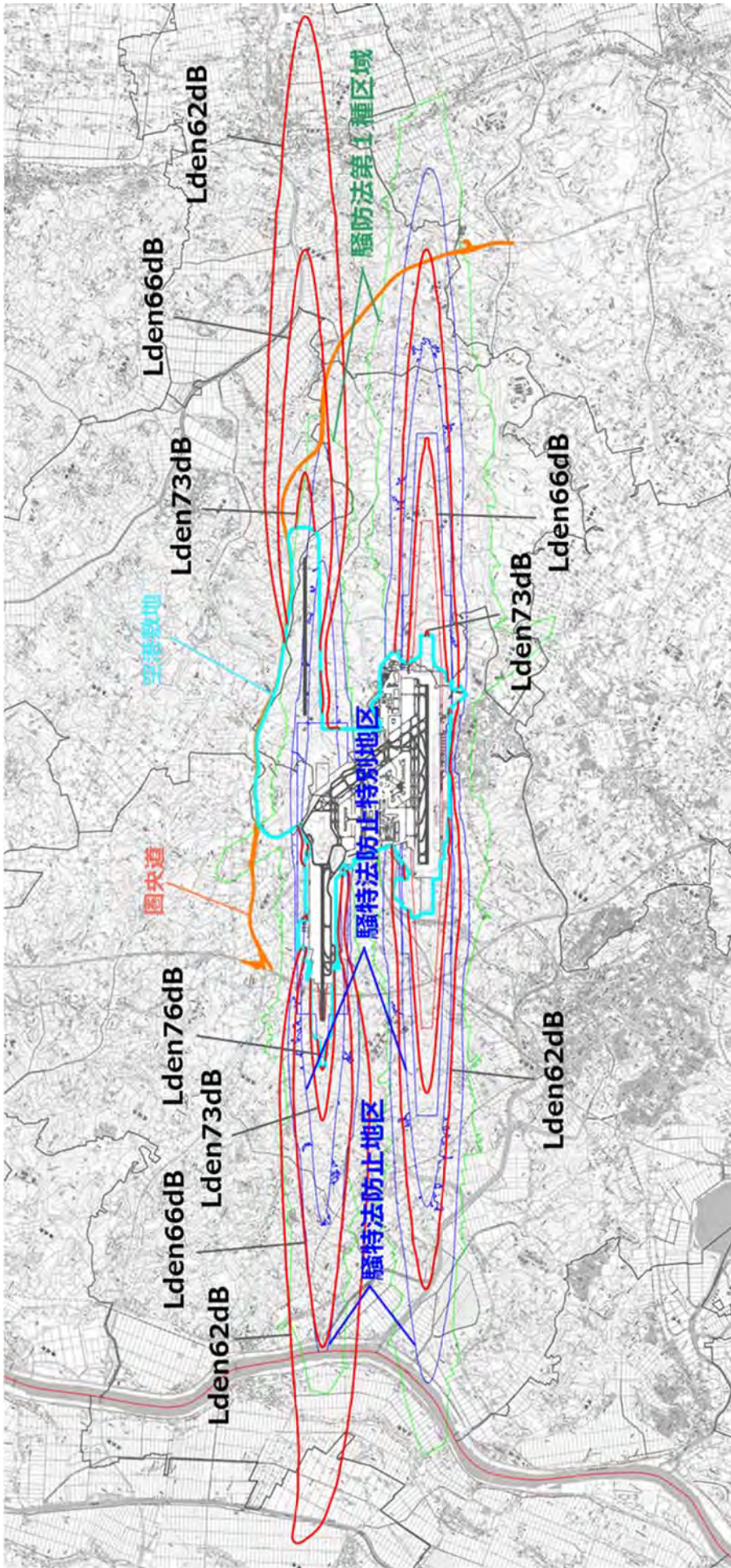


図 3.3-21 騒音コンターの前提条件 (年間発着回数等) 【2016 年 9 月 NAA 提示案】

これらの、年間発着回数 50 万回の前提条件に基づく騒音コンターは以下に示すとおりである。



- Lden62dB** = 騒防法 第1種区域 (住宅防音工事、空調機機能回復工事等への助成) に対応
騒特法 防止地区 (建築物への自己防音構造義務付け) に対応
- Lden66dB** = 騒特法 防止特別地区 (住宅、学校等の建築禁止、移転補償、土地の買入れ) に対応
- Lden73dB** = 騒防法 第2種区域 (移転補償、土地の買入れ) に対応
- Lden76dB** = 騒防法 第3種区域 (移転補償、土地の買入れ、緩衝緑地帯の整備) に対応

図 3.3-22 50万回時の騒音コンター 【2016年9月NAA提示案】

4) 環境対策・地域共生策の基本的な考え方について

50万回時コンターに基づき、範囲を拡大して各種対策を実施するとともに、未解決の課題として従来から強い改善要望を頂いている各項目、新たな深夜早朝対策、地域振興策について、それぞれ以下のような方向性をお示しした。

表 3.3-6 環境対策・地域共生策の基本的な考え方の概要【2016年9月NAA提示案】

項目	環境対策・地域共生策の基本的な考え方(概要)
騒音コンター及び対策範囲の拡大等	<ul style="list-style-type: none"> ・発着回数「50万回時」の騒音影響を予測（防音工事・移転補償等の環境対策を、より広範な地域において実施） ・夜間飛行制限の緩和についても加味 ・開港時に計画されていた「横風用滑走路」の整備は今後予定しないことから、これに伴う騒音影響は発生しないものとして対応
周辺対策交付金の充実	<ul style="list-style-type: none"> ・50万回コンターによる世帯数増に加え、年間着陸回数についても、空港容量に基づき算出するという考え方に改めることにより、先行的な交付総額の引上げを検討 【現行】世帯数割：30万回、着陸料割：23万回（実績値） 【今後】世帯数割：50万回、着陸料割：50万回（空港容量） ・交付金配分方法の見直し 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、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ないか検討
落下物多発地域の移転対策	<ul style="list-style-type: none"> ・騒特法に基づく移転補償の対象となる区域について、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 ・その他の落下物多発地域についても、地域共生策の充実や様々な課題解決に向けた今後の議論と併せて、どのような対応を講じていくことが可能か、引き続き関係機関とともに真摯に協議
防音工事の施工内容の改善（ペアガラス）	<ul style="list-style-type: none"> ・ペアガラスについて、標準仕様為準とするものとして、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する方向で検討
線引きに係る集落分断の解消	<ul style="list-style-type: none"> ・50万回時の騒音コンターに基づき、関係機関と協議
深夜・早朝対策（寝室内窓(うちまど)設置)	<ul style="list-style-type: none"> ・地域の皆様の安眠を確保するという観点から、夜間飛行制限緩和の実施と併せ、民家の寝室に対して、既存の防音工事と併せて概ね35dB～40dBの防音効果が見込まれる内窓の設置について協議（対象：騒特法航空機騒音障害防止地区内）
空港を活用した地域振興、まちづくりへの取り組み	<ul style="list-style-type: none"> ・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、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ないか検討（再掲） ・成田空港周辺の地域交通のあり方等について、今後、地域振興連絡協議会において調査を実施

NAAより説明した「滑走路の具体的な位置」「空港敷地の範囲」「夜間飛行制限の緩和」「予測騒音コンター」及び「環境対策・地域共生策の基本的考え方」等の内容については、地域にお住まいの方々の生活に多大な影響を与えることが見込まれる。このため、NAA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いる。

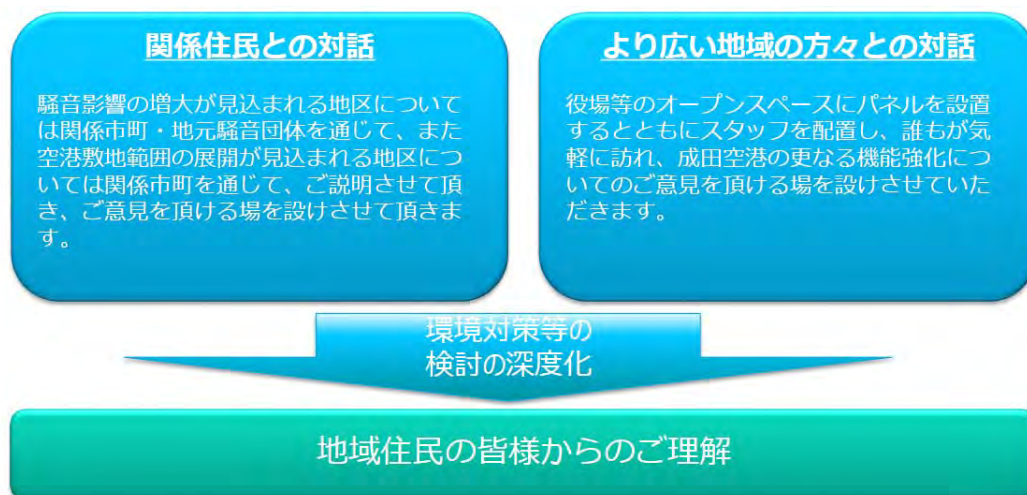


図 3.3-23 地域との対話等

(2) 更なる検討を進めるに当たっての確認について

更なる機能強化の検討を進めるに当たって、国、千葉県、成田空港圏自治体連絡協議会を構成する市町、NAAの四者で「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」を締結した。四者で締結された確認書の内容は、図3.3-24に示すとおりである。

また、この確認書において、NAAが示した案で環境影響評価の手続きを進めていくことも確認された。

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

国、千葉県、成田空港圏自治体連絡協議会を構成する市町（以下「9市町」という。）及び成田国際空港株式会社（以下「空港会社」という。）の四者（以下「四者」という。）は、第3滑走路の整備、B滑走路の延伸、夜間飛行制限の緩和といった成田空港の更なる機能強化策について、平成27年9月より四者協議会で検討を進めてきたが、本日、空港会社より滑走路の具体的な位置、空港敷地の範囲、夜間飛行制限の緩和、予測騒音コンター、環境対策・地域共生策の基本的な考え方等が示されたことを受け、今後の検討の進め方について、以下のとおり確認する。

- 1 千葉県及び9市町は、本日空港会社が示した案について、国及び空港会社が、騒音地域を含めて住民へ説明することを了承する。特に、夜間飛行制限の緩和については、騒音地域住民の生活環境への影響が大きいことから、国及び空港会社は、その必要性とこれに伴う環境対策を丁寧に地域住民に説明することとする。なお、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。
- 2 千葉県及び9市町は、上記の地域住民への丁寧な説明を条件に、年間発着容量50万回への拡大に向けて、成田空港の更なる機能強化策について、さらに具体的な検討作業を進めることを了承する。

図3.3-24(1) 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

3 国及び空港会社は、空港整備計画等の具体化に加え、新たな環境対策の実施に向けた検討や環境影響評価についての手続きを進めていくとともに、年間発着容量50万回時の予測騒音コンターに基づき、国は「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」第1種区域等の、県は「特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法」の航空機騒音障害防止地区及び防止特別地区の見直し作業に着手する。

なお、上記の区域設定に当たっては、当該市町の意向を最大限尊重し、誠意を持って既存集落に可能な限り配慮することとする。

4 四者は、これまでの成田空港周辺地域住民との約束・要望事項のうち残された課題の解決に向けて引き続き努力する。

5 四者は、航空機からの落下物対策や成田空港周辺地域の地域振興策等についても相互に協力して具体的に検討を進めることとする。

6 四者は、上記事項の実施状況を踏まえ、改めて協議のうえ、成田空港の更なる機能強化策について最終的な結論を得ることとする。

7 事業の着手は、四者協議会で、上記の結論を得た後に行うものとする。

図 3.3-24(2) 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

3.3.5. 2017年（平成29年）6月12日開催時の協議内容

2016年（平成28年）9月に締結された「成田空港の更なる検討を進めるに当たっての確認書」を受けて、NAAは地域住民への説明を実施し、様々なご意見やご要望をいただいた。そこで、更なる機能強化に関する要望への対応案として、夜間飛行制限の緩和、環境対策・地域共生策の基本的な考え方を見直した案を2017年（平成29年）6月の四者協議会において提示した。

(1) 更なる機能強化に関する要望への対応について（NAA）

1) 夜間飛行制限の緩和に関する見直し案について

■ 運用時間について

地域からの要望を踏まえつつ、成田空港の国際競争力の確保と地域住民の生活環境の保全の両立を図る観点から、飛行経路下における静穏時間を6時間確保できるよう配慮して、以下の見直しを行った。

【C滑走路供用までの当面の間】

- ・ A滑走路において、先行して追加の防音工事等環境対策を講じつつ、3時間の延長案を改め1時間延長し、運用時間を6時から0時までとする。（ただし、0時から0時30分までの30分間は弾力的運用^{注)}を行う。）
- ・ 2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催までに実施する。

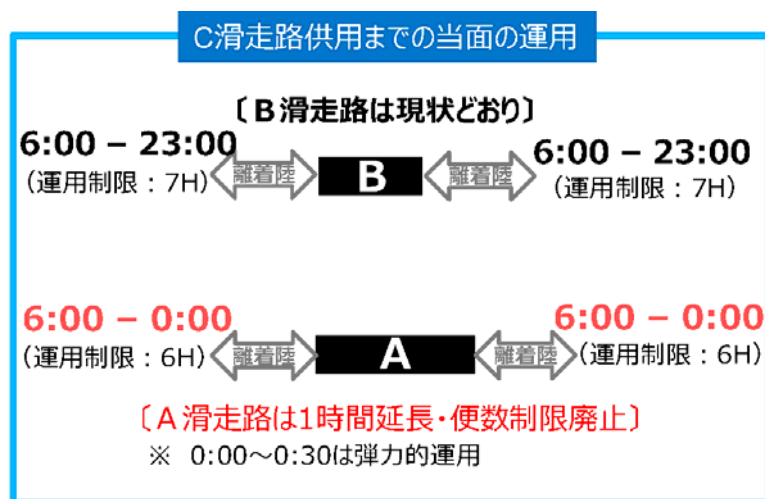


図 3.3-25(1) 運用時間の見直し案（C滑走路供用までの当面の運用）

^{注)} やむを得ない事由により通常の運航に影響を及ぼすこととなった航空機に限って、離着陸が認められる制度

【C滑走路供用後】

- ・滑走路別に異なる運用時間を採用する「スライド運用」を導入し、飛行経路下における6時間の静穏時間を確保した上で、空港全体としての運用時間は5時から0時30分までとする。(ただし、0時30分から1時までの30分間は弾力的運用を行う。)

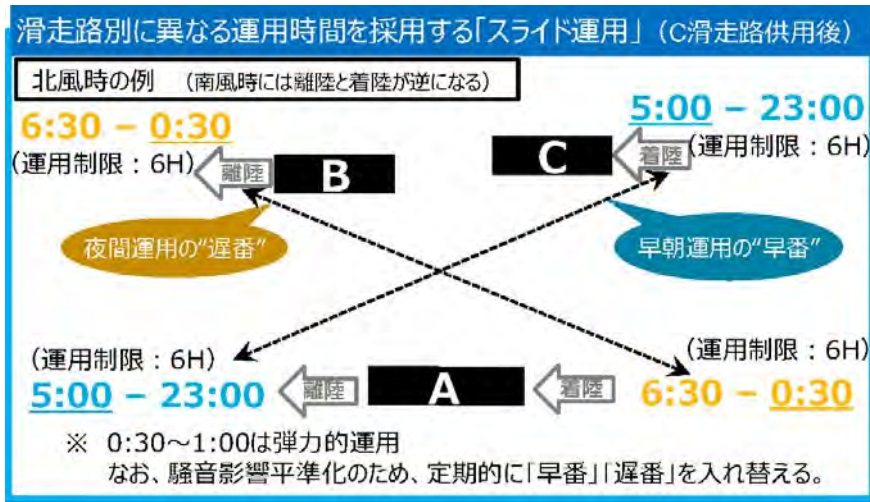


図 3.3-25(2) 運用時間の見直し案 (C滑走路供用後)

■ 夜間飛行制限の緩和に伴う環境面への配慮について

地域住民からのご意見を踏まえて、これまで提案している深夜早朝対策に以下の環境対策を追加する。

①内窓等の追加防音工事の充実

騒音下世帯における家族全員の安眠を確保するため、以下の対策を行う。

- 「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を設置するとともに、内窓設置の効果を最大限発揮させるため、壁・天井の防音工事が行われていない場合には、一定の限度額の範囲内で、壁・天井の防音工事を行う。
- A滑走路側については、当面の夜間飛行制限の緩和を踏まえ、内窓等の追加防音工事を先行的かつ集中的に実施するとともに、生活環境保全の観点から、現状の対策区域（横風用滑走路を前提とした区域を除く。）を維持する。

②深夜早朝における運航機材の制限

- 運用時間を延長することとなる5時台及び23時以降の時間帯に運航する航空機については、低騒音機※に限定する。

※ 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

図 3.3-26 夜間飛行制限の緩和に伴う環境面への配慮について

2) 騒音コンターについて

■ 夜間飛行制限緩和策の見直し案に基づくフライトの想定について

2016年（平成28年）9月27日の四者協議会で提示した案に比べて、運航可能時間を30分間短縮したことにより、深夜早朝時間帯の需要に一部応えることが出来なくなるが、今回の見直し案であれば、成田空港の国際競争力を確保しながら、訪日外国人旅行客・LCC・貨物便等のニーズを取り込み50万回まで成長していくことが可能と考えられる。

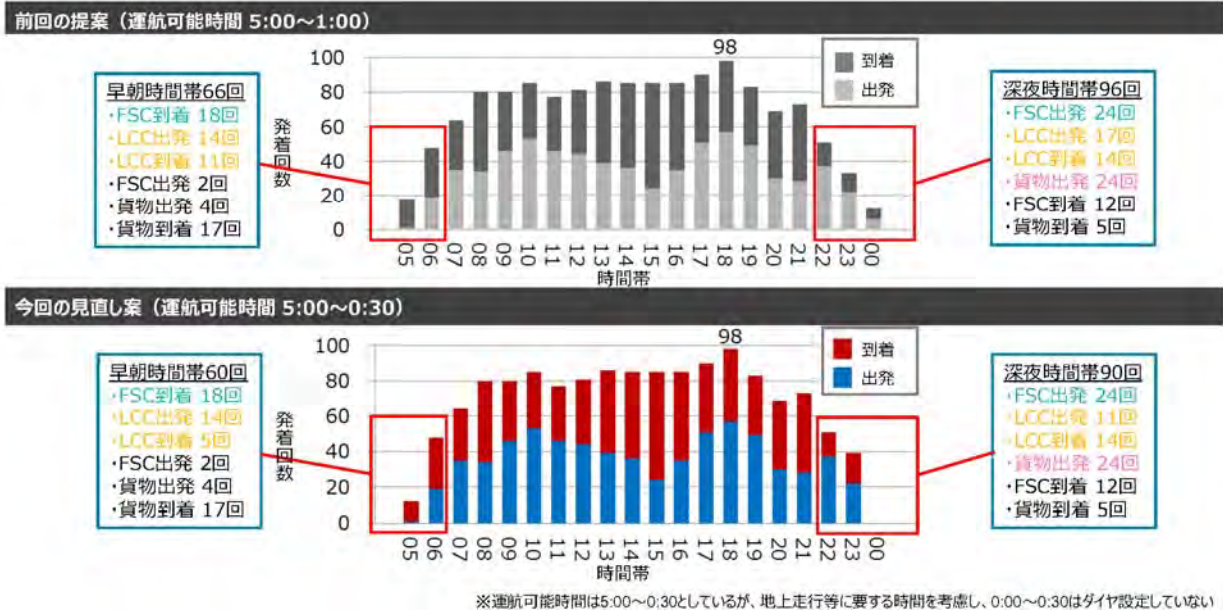
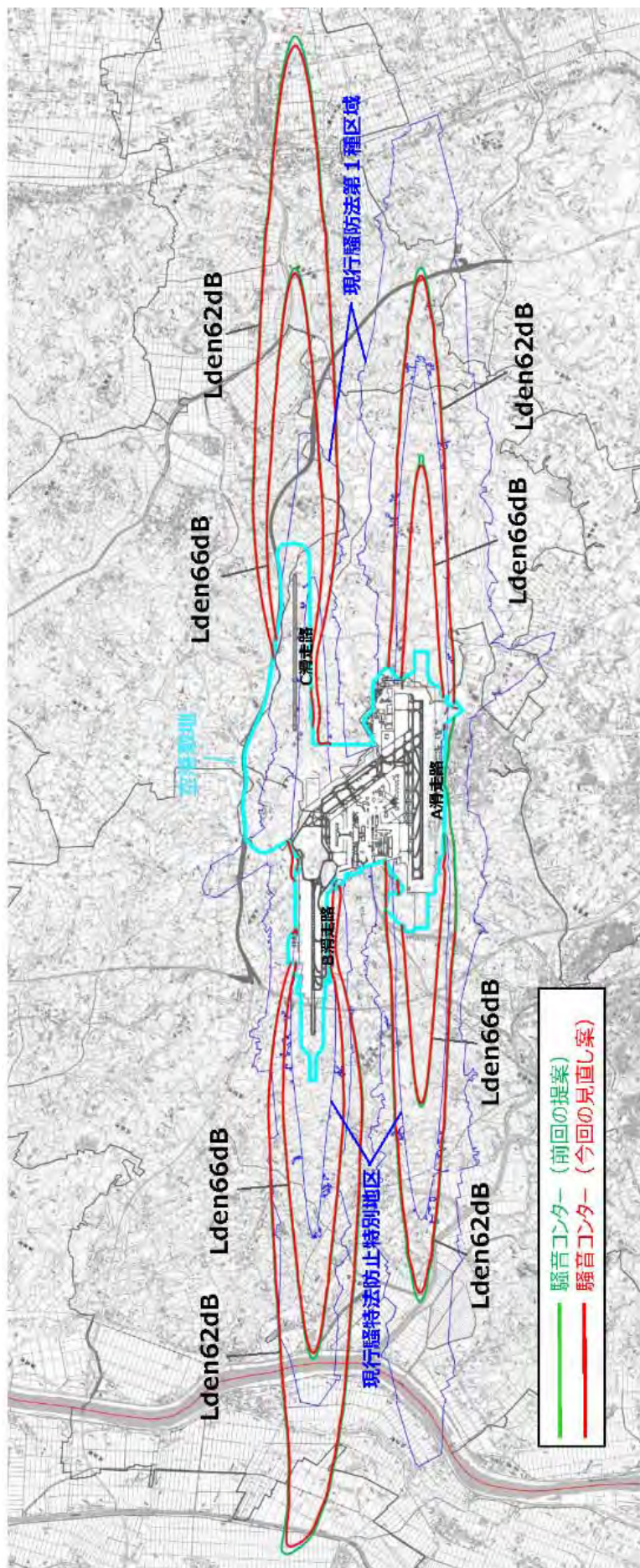


図 3.3-27 夜間飛行制限緩和策の見直し案に基づくフライトの想定

■ 夜間飛行制限緩和策の見直し案に基づく50万回時騒音コンター

夜間飛行制限の緩和の見直し案に基づく50万回時騒音コンターは以下のとおりである。2016年（平成28年）9月に示した案より運航可能時間を30分間短縮したことにより、コンターの範囲が若干縮小することとなった。

なお、騒防法及び騒特法の対策区域案については、このコンターを元に集落の一体性や地形・地物等を考慮して今後策定されることとなる。



Lden62dB = 騒防法 第1種区域 (住宅防音工事、空調機能回復工事等への助成) に対応
 Lden66dB = 騒特法 防止特別地区 (住宅、学校等の建築禁止、移転補償、土地の買入れ) に対応

図 3.3-28 50万回時の騒音コンター【2017年6月見直し案】

3) 環境対策・地域共生策の基本的な考え方(概要)

未解決の課題として従来から強い改善要望をいただいている各項目、新たな深夜早朝対策、地域振興策について、2016年（平成28年）9月の四者協議会後の住民説明会等で住民の皆様からいただいたご意見、また、千葉県及び成田空港自治体連絡協議会からいただいた「夜間飛行制限緩和の一部見直し」、「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」についてのご要請・ご要望も反映させた上で取りまとめた。

それぞれ以下のような方向性で今後具体化に向けた検討及び調整を行う。

表 3.3-7(1) 環境対策・地域共生策の基本的な考え方（概要）

項目	環境対策・地域共生策の基本的な考え方（概要）
騒音コンター及び対策範囲の拡大等	<ul style="list-style-type: none"> ・ 発着回数「50万回時」を前提とした騒音影響予測を行う。（防音工事・移転補償等の環境対策を、より広範な地域において実施） ・ 夜間飛行制限の緩和についても加味する。（見直し案に基づきコンターを作成） ・ 開港時に計画されていた「横風用滑走路」の整備は今後予定しないことから、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、これと併せて、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る。 ・ A滑走路側については、コンターの拡大は見込まれないものの、生活環境保全の観点から現状の対策区域を維持する。 ・ B滑走路南側の現状の対策区域については、C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、現状の対策水準を維持する。
周辺対策交付金の充実	<ul style="list-style-type: none"> ・ 50万回コンターによる世帯数増に加え、年間着陸回数についても、空港容量に基づき算出するという考え方に改めることにより、先行的な交付総額を引き上げる。 【現行】世帯数割：30万回、着陸料割：23万回（実績値） 【今後】世帯数割：50万回、着陸料割：50万回（空港容量） ・ 交付金配分方法の見直し 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」として優先交付することとし、市長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。

※赤字は、これまでの提案を追加・変更した部分

表 3.3-7(2) 環境対策・地域共生策の基本的な考え方（概要）

項目		環境対策・地域共生策の基本的な考え方（概要）
落下物対策	移転対策	<ul style="list-style-type: none"> ・騒特法に基づく移転補償の対象となる区域について、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を可能とする。 ・その他の落下物多発地域についても、地域共生策の充実や様々な課題解決に向けた今後の議論と併せて、どのような対応を講じていくことが可能か、引き続き関係機関とともに真摯に協議していく。
	航空機落下物被害救済支援制度	<ul style="list-style-type: none"> ・万が一落下物が発生した場合において、被害に遭われた方を支援する制度（落下物事案が発生した際の「見舞金のお支払い」、実損が生じた際の「立替金のお支払い」、地域住民の皆様と航空会社との間に入った「円滑なサポート」）を創設する。
防音工事の施工内容の改善	ペアガラス	<ul style="list-style-type: none"> ・ペアガラスについて、標準仕様に準ずるものとして、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する。
	世帯の人数による限度額等の柔軟化	<ul style="list-style-type: none"> ・一人世帯の住宅であっても、世帯主に子や孫がいる場合には、一時帰宅することを考慮し、その同居の有無に関わらず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。
	浴室、洗面所、トイレの外郭防音化	<ul style="list-style-type: none"> ・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場合には、限度額の範囲内で外郭の防音工事を可能とする。
線引きに係る集落分断の解消		<ul style="list-style-type: none"> ・NAA が新たに提示した騒音コンターを前提として、従来の運用にとらわれずに柔軟に対策区域案が作成されるよう関係機関とともに検討する。
深夜・早朝対策	寝室内窓（うちまど）設置	<ul style="list-style-type: none"> ・地域住民の安眠を確保する観点から、夜間飛行制限緩和の実施と併せ、民家の寝室に対して、既存の防音工事に併せて概ね 35dB～40dB の防音効果が見込まれる内窓を設置する。（対象：騒特法航空機騒音障害防止地区内） ・「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を設置する。 ※当面の夜間飛行制限の緩和に対応するため、A 滑走路の対策区域において先行的に実施する。
	寝室の壁・天井の補完工事	<ul style="list-style-type: none"> ・内窓設置の効果を最大限発揮させるため、壁・天井の防音工事が行われていない場合には、一定の限度額の範囲内で、壁・天井の防音工事を行う。 ※当面の夜間飛行制限の緩和に対応するため、A 滑走路の対策区域において先行的に実施する。
	深夜早朝における運航機材の制限	<ul style="list-style-type: none"> ・運用時間を延長することとなる 5 時台及び 23 時以降の時間帯に運航する航空機については、低騒音機*に限定する。 *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
空港を活用した地域振興、まちづくりへの取り組み		<ul style="list-style-type: none"> ・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」として優先交付することとし、市町が行う様々なまちづくりの取り組みをより効果的に支援する。（再掲） ・成田空港周辺の地域交通のあり方等について、地域振興連絡協議会において調査を実施する。

※赤字は、これまでの提案を追加・変更した部分

(2) 地域からの要請を踏まえた今後の対応について（国土交通省）

騒防法に基づく第一種区域については、NAA が作成するコンターを基に、地形・地物等を考慮して設定している。今後の第一種区域の案の作成に当たっては、各市町のご意見を十分にお伺いし、従来以上に地形・地物や集落の形状を考慮して、柔軟に作成するという考え方が、国から示された。

(3) 成田空港の更なる機能強化に関する検討結果について（千葉県）

1) 騒特法の地区設定について

■ 騒特法に基づく地区設定の基本的な考え方

NAA が公表した 50 万回時の予測騒音コンターを基本に、次のとおり地区設定を行うという考え方が千葉県から示された。なお、いずれの場合も、防止特別地区については、既存集落の状況に十分配慮して設定している。

- ①新設する C 滑走路については、新たに対象地区を設定する。
- ②B 滑走路において予測騒音コンターが現地区を越える地域については、対象地区を拡大する。
- ③A 滑走路及び B 滑走路で、予測騒音コンターが現地区より縮小する地域については、引き続き地域住民の生活環境を保全するため現地区を維持する。

■ 防止特別地区の設定

防止特別地区の設定については、以下の考え方が示された。

- ・ 防止特別地区は $L_{den}66\text{dB}$ のコンターを基準として定めるべきものであるが、円卓会議の合意事項を踏まえ、当該コンターが既存集落にかかる場合には、集落の一体性に配慮して区域を拡大できるものとする。
- ・ 規則法としての騒特法の趣旨から、その設定範囲は、これまでと同様に防止地区の設定基準である $L_{den}62\text{dB}$ のコンターを限度とする。
- ・ 地区設定にあたっての集落の捉え方は、地域の実情に応じて、区等の単位を基本とする。

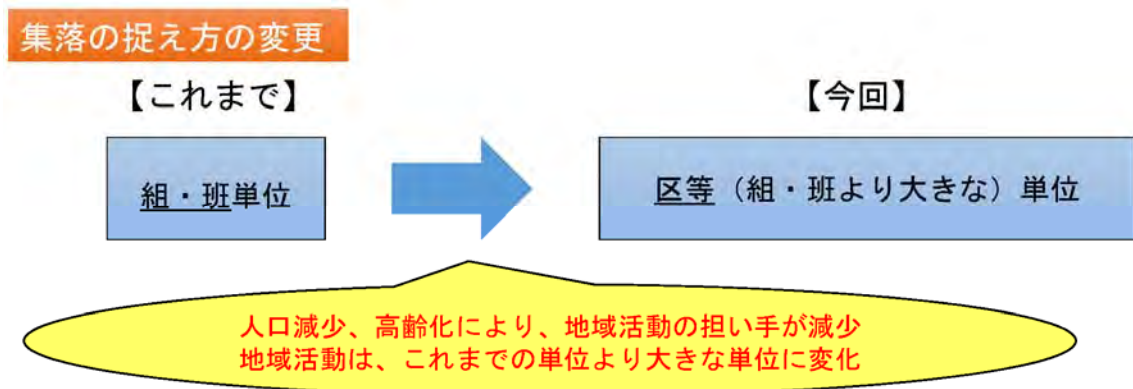
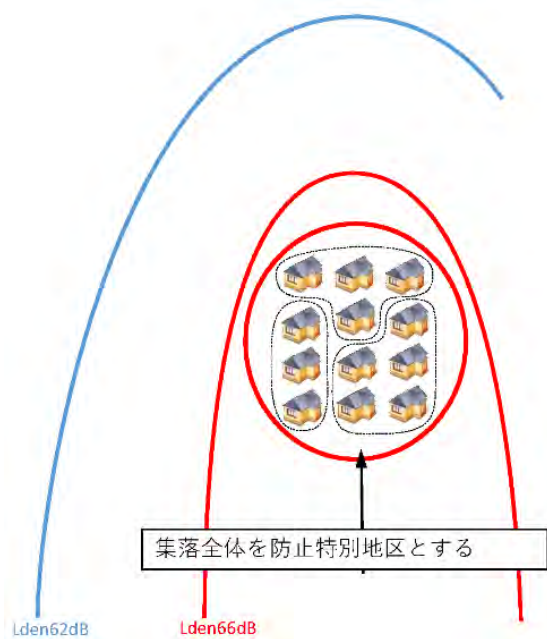


図 3.3-29 騒特法防止特別地区の設定

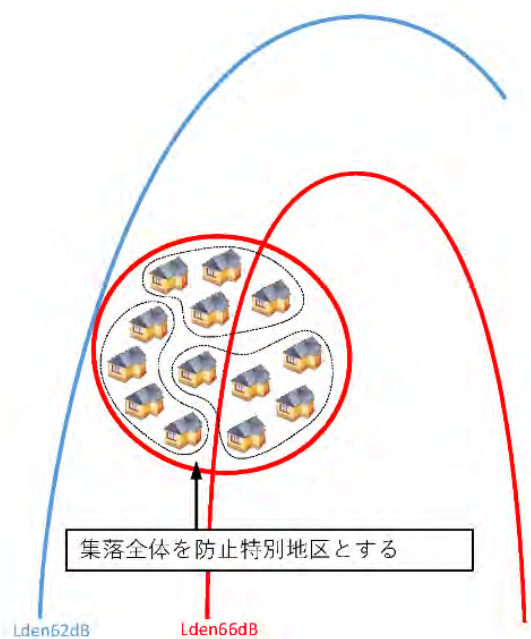
■ 防止特別地区設定基準

防止特別地区については、地域の実情に応じて、区等の大きな単位を基本とし、以下の基準により設定を行うという考え方が示された。

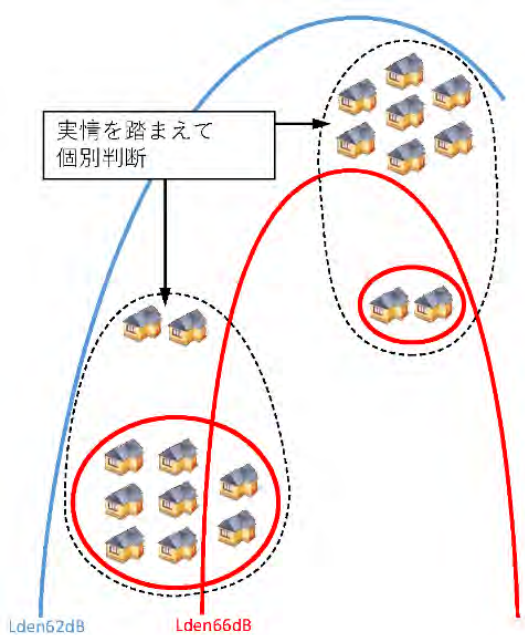
1. $L_{den}66\text{dB}$ のコンターに集落の全てが含まれる場合は、集落全体を防止特別地区とする。(図 3.3-30 ①参照)
2. $L_{den}66\text{dB}$ のコンター又は現防止特別地区に集落の一部が含まれる場合には、以下のとおりとする。なお、その場合は、当該市町の以降を最大限尊重する。
 - ① $L_{den}62\text{dB}$ のコンター又は現防止地区 (以下、「 $L_{den}62\text{dB}$ のコンター等」という。) に集落の全てが含まれる場合は、集落全体を防止特別地区とする。但し、いわゆる飛び地については、実情を踏まえて個別に判断する。(図 3.3-30 ②、③参照)
 - ② $L_{den}62\text{dB}$ のコンター等の外まで集落が広がる場合は、 $L_{den}62\text{dB}$ のコンター等の限度として、集落機能の維持や地域社会のつながり等を総合的に勘案して地区設定を行う。(図 3.3-30 ④参照)



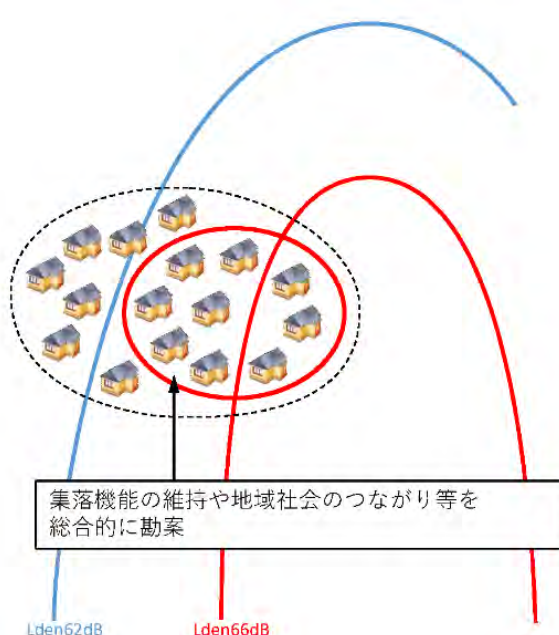
① 設定基準-1



② 設定基準-2 (1)



③ 設定基準-2 (1) 飛び地



④ 設定基準-2 (2)

図 3.3-30 騒特法防止特別地区設定基準

2) 航空機からの落下物に対する対策について

これまで、国、NAAにおいて落下物事案の根絶に向けて、様々な防止対策が講じられてきたが、それでもなお、落下物事案がこの10年で19件発生している。

落下物事案は、一歩間違えば人命にも関わるものであり、従来から、地域住民や空港圏自治体連絡協議会は、根本的対策を求めている。

そのため、航空機からの落下物に関する新たな対策の創設（案）として、以下を検討している。

地域住民の安全・安心を確保するため、県、関係市町及び空港会社等により、成田空港周辺地域における「独自の対策」を創設し、住居移転を希望する関係住民を支援する。

ア 対象地域

飛行コース直下で、概ね過去10年間に落下物が生じた実例がある地域を基本に、今後、県、関係市町及び空港会社等で協議して決定

イ 対象者

この制度の施行時に、対象地域に住居を所有し、現に居住している住民で、同一市町内に移転を希望する者

ウ 内容（概略）

住居移転のために金融機関から借り入れた場合、上限額を設定する等一定の条件の下で補給する。

エ その他

⑦空港会社からの交付金を活用する。

⑧具体的な方法や額等の詳細は、今後、県、関係市町、空港会社等で協議し決定。

図 3.3-31 新たな対策の創設について（案）

3) 空港周辺の地域づくりについて

空港周辺地域の地域振興策の方向性・内容を掲げた「基本プラン」を、四者協議会において今後策定していく。策定にあたってのポイントは、以下のとおりである。

- ①道路、河川、農業用水等の社会生活基盤の整備のほか、交通利便性の向上、観光・農業振興、企業立地、教育・子育て環境の整備など幅広い分野を検討対象とする。
- ②市町の意見や要望を丁寧に把握しながら、検討・策定作業を進めていく。
- ③県と各市町の間で協議を行う場を、市町ごとに設置するなど地域づくりの体制を立ち上げ、検討を速やかに開始する。

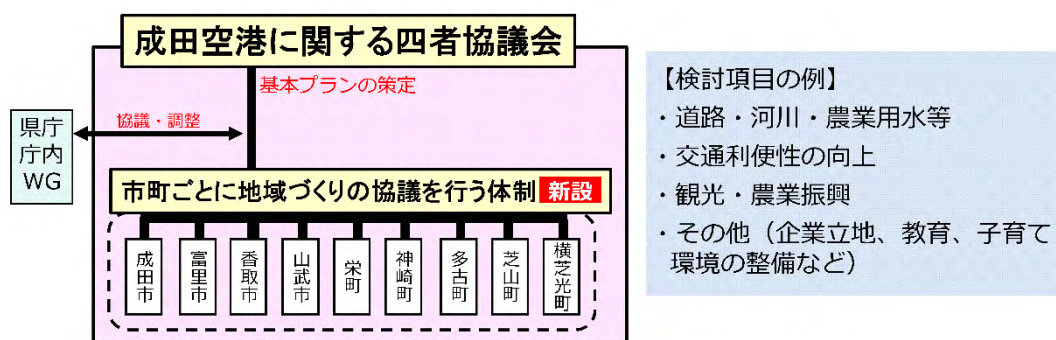


図 3.3-32 地域づくり体制のイメージ

(4) 更なる検討に関する今後の取り組みについての確認

更なる機能強化に関する今後の取り組みについて、国、千葉県、成田空港圏自治体連絡協議会を構成する市町、NAAの四者で、「成田空港の更なる機能強化に関する今後の取り組みについての確認書」を締結した。四者で締結された確認書の内容は、図3.3-33に示すとおりである。

また、この確認書において、今後「夜間飛行制限の緩和の見直しと環境対策・地域共生策」、「騒音区域の設定方針の見直し」、「航空機落下物対策の創設」及び「周辺地域の地域づくり」について地域住民へ説明し、引き続き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ことが確認された。

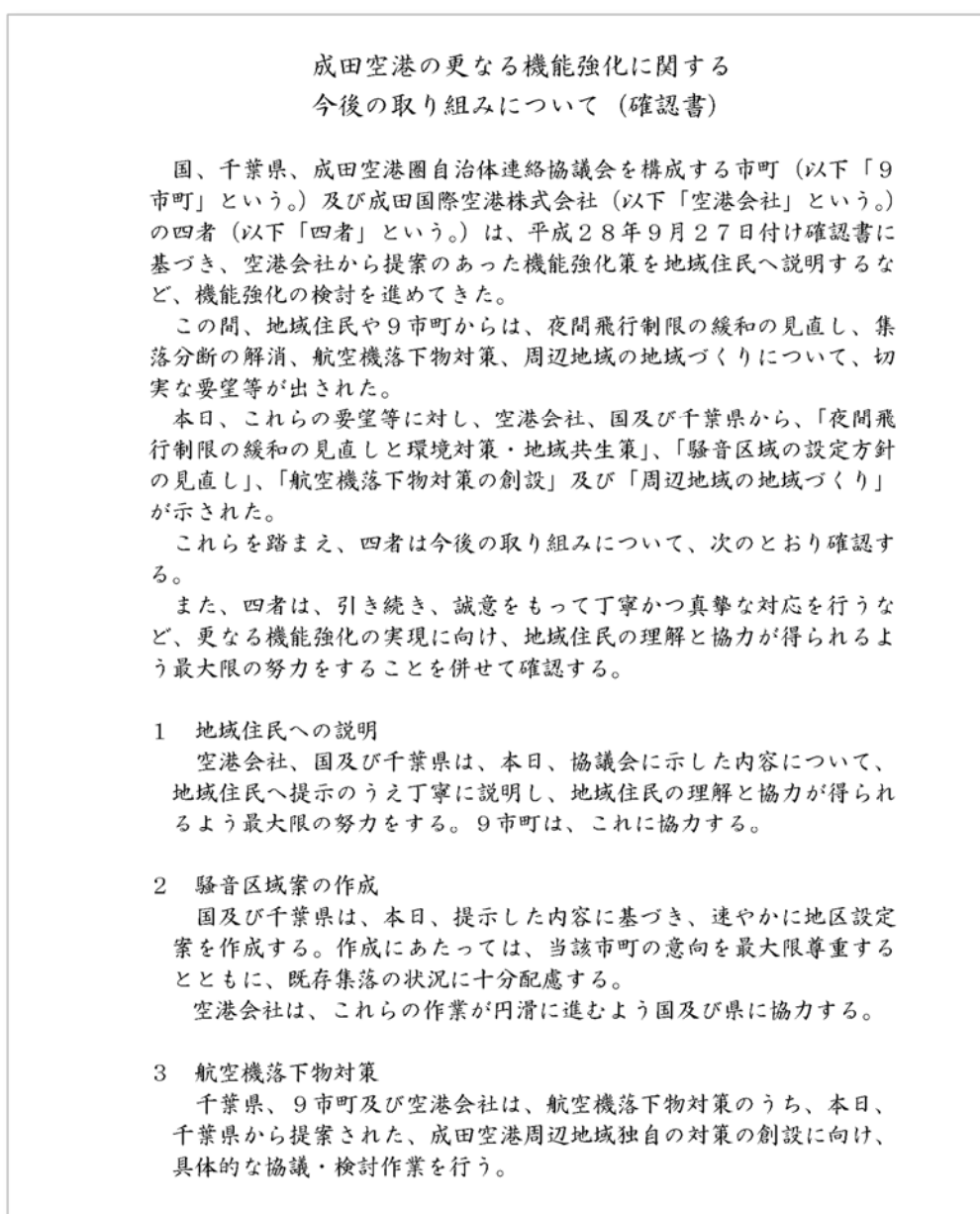


図 3.3-33(1) 成田空港の更なる機能強化に関する今後の取り組みについての確認書

4 空港周辺の地域づくり

千葉県、空港会社及び国は連携協力して、9市町の意見や要望を丁寧に確認しながら、成田空港の更なる機能強化に伴う地域振興策の方向性・内容をまとめた、空港周辺の広域的なプランの作成に向けて、検討を開始する。

また、国は、更なる機能強化に伴う空港周辺の地域づくりを支援するために、周辺対策交付金の充実等安定的かつ十分な財源措置を行うよう努め、空港会社はこれに積極的に協力する。

5 環境対策

機能強化に伴う環境対策について、四者は、本日、空港会社より追加提案された対策を含め、今後、その具体化に向け、相互に協力して検討・調整を行う。

6 四者は上記事項の実施状況を踏まえ、改めて協議のうえ、更なる機能強化の具体策について最終的な結論を得ることとする。

7 更なる機能強化の着手は、四者協議会で上記の結論を得た後に行うものとする。

図 3.3-33(2) 成田空港の更なる機能強化に関する今後の取り組みについての確認書

3.3.6. 2018 年（平成 30 年）3 月 13 日開催時の協議内容

(1) 成田空港の更なる機能強化の最終的な結論について（案）

成田空港の更なる機能強化の最終的な結論(案)について、NAA から説明を行った。

1) 更なる機能強化の必要性について

A. 成田空港の成長

成田空港は、年間発着枠 30 万回化、離着陸制限（カーフェュー）の弾力的運用の導入等が実現したことにより、航空取扱量が右肩上がり成長している。

また、政府による成田空港へのオープンスカイの適用及び観光立国推進の政策により、就航都市数の拡大や新たな航空会社の参入が進んだ結果、訪日外国人旅客数が大幅に増加してきている状況である。

2012 年からは、本邦 LCC の拠点化が進み、国内線も就航都市、旅客数が増加してきている状況である。

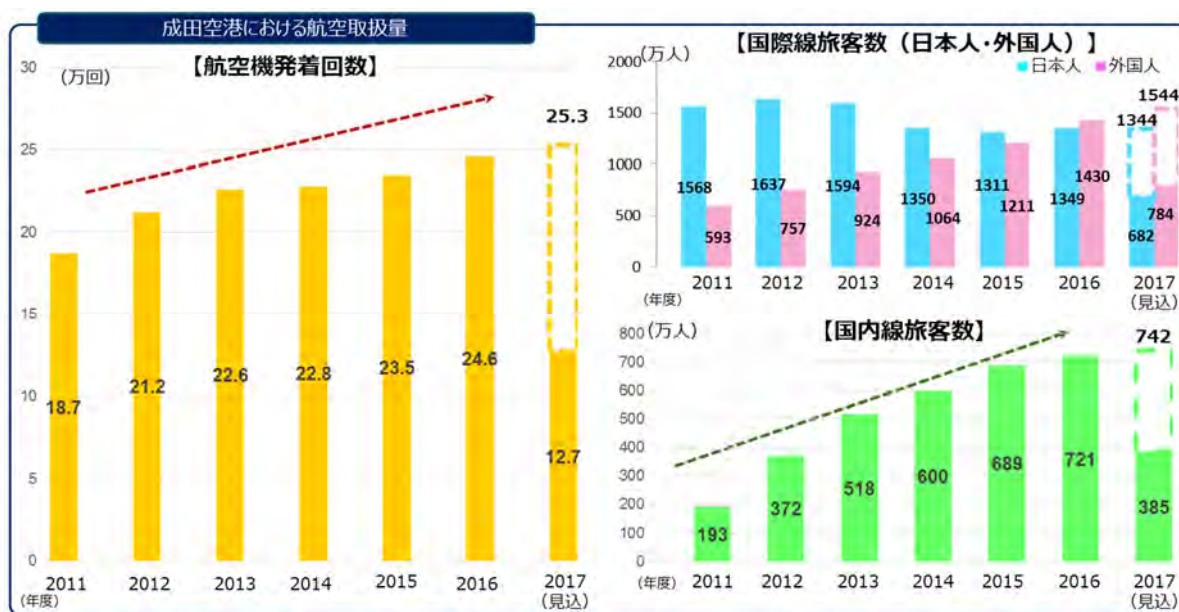


図 3.3-34 成田空港における航空取扱量

1. 今後の航空市場と空港間競争の激化

今後の世界の航空市場の成長を牽引するのはアジアの旅客・貨物流動である。

このアジアの旅客流動、貨物流動の獲得競争は既に始まっており、アジア主要空港や中東空港はアジアの成長を取り込み急成長している状況である。

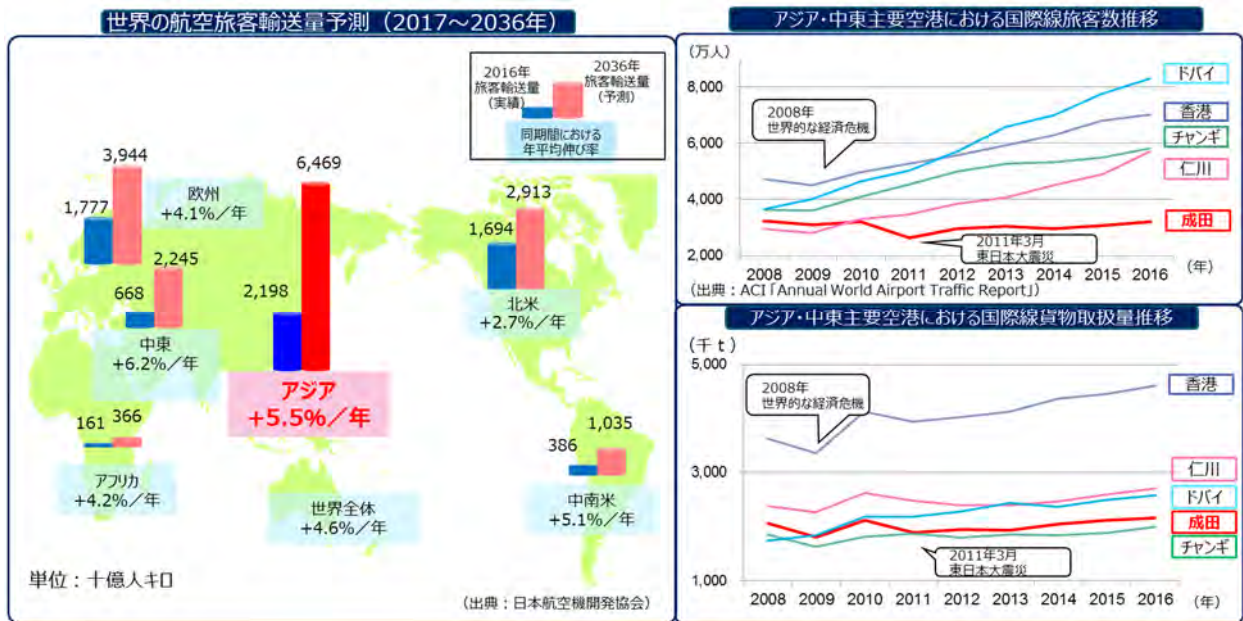


図 3.3-35 航空旅客輸送量予測及び国際線旅客数・貨物取扱量の推移

ウ. 海外主要空港において次々と進む施設整備

成田空港のライバルであるアジア主要空港においては、2017~2019年にかけて大規模な施設整備が予定されている。

成田空港が今後も首都圏の国際拠点空港として、アジアの旅客流動＝訪日外国人旅行者を更に取り込み、日本国の成長、空港周辺地域の成長に貢献していくためには、海外のライバル空港に劣後しないように、成田空港の国際競争力を強化していくことが必要である。

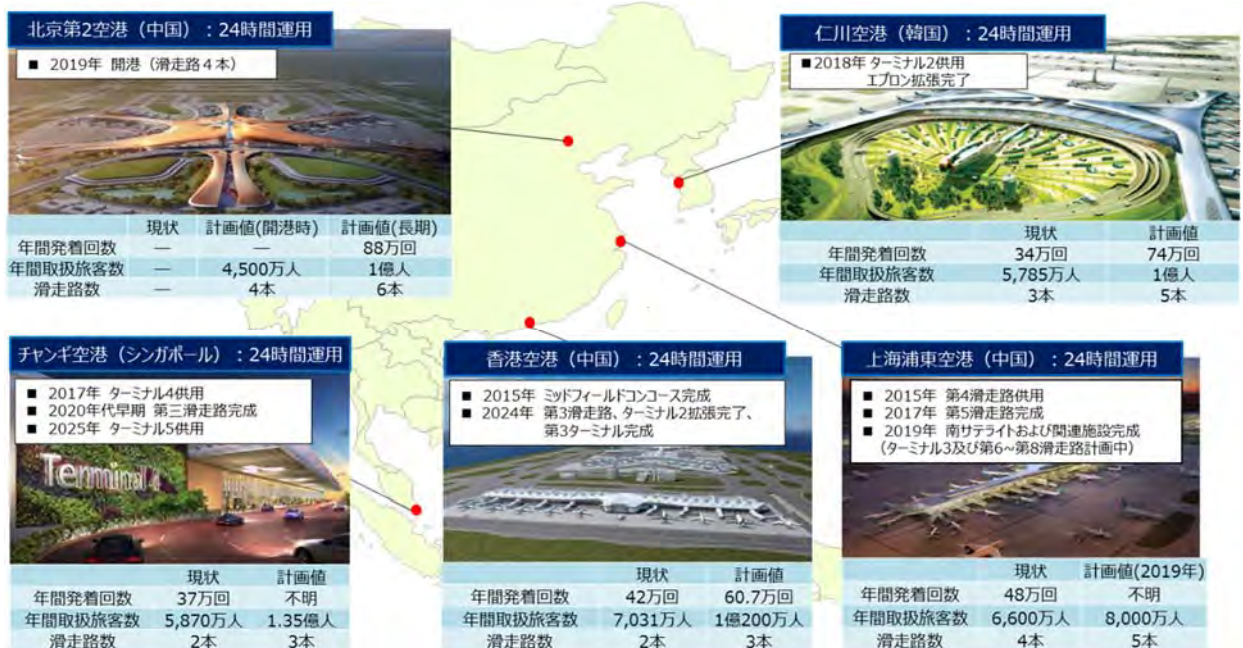


図 3.3-36 海外主要空港において進む施設整備

I. 「観光ビジョン」(平成 28 年 3 月)における目標値

本格的な少子高齢化社会を迎える我が国において、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は、国際競争力の強化と持続的な成長のため必要不可欠である。

政府においては、訪日外国人旅行者数を 2020 年に 4,000 万人、2030 年に 6,000 万人にする目標を掲げるなど、観光を我が国の基幹産業とすべく位置付けた成長戦略「観光ビジョン」を打ち出し、受入環境の整備を積極的に推進している。

我が国の表玄関である成田空港においても、こうした政府目標の実現に貢献していくことが必要である。

訪日外国人旅行者数	2020年： 4,000万人 (2015年の約2倍)	2030年： 6,000万人 (2015年の約3倍)
訪日外国人旅行消費額	2020年： 8兆円 (2015年の2倍超)	2030年： 15兆円 (2015年の4倍超)
地方部での外国人延べ宿泊者数	2020年： 7,000万人泊 (2015年の3倍弱)	2030年： 1億3,000万人泊 (2015年の5倍超)
外国人リピーター数	2020年： 2,400万人 (2015年の約2倍)	2030年： 3,600万人 (2015年の約3倍)
日本人国内旅行消費額	2020年： 21兆円 (最近5年間の平均から約5%増)	2030年： 22兆円 (最近5年間の平均から約10%増)

図 3.3-37 「観光ビジョン」(平成 28 年 3 月)における目標値

2) 更なる機能強化の検討プロセスについて

ア. 今後の首都圏空港の機能強化に関する取り組み方針

首都圏空港技術検討小委員会による中間とりまとめの公表をうけ、四者協議会においては、「B滑走路の延伸」、「C滑走路の増設」、「夜間飛行制限の緩和」の3つの方策について、成田空港の国際競争力の確保と地域の生活環境の保全の両立を図る観点から関係者と共に検討を進めてきた。

四者協議会による結論により、首都圏空港が目指す発着容量100万回のうち、成田空港が50万回の発着容量を担うこととなる。

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(平成26年7月)をふまえた 今後の首都圏空港の機能強化に関する取組方針について	
■2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会までに実現し得る主な技術的な方策	
羽田空港	<ul style="list-style-type: none"> 滑走路処理能力の再検証 滑走路運用・飛行経路の見直し 【現状：約45万回】 計+約4万回
	<ul style="list-style-type: none"> 管制機能の高度化 ↳ 年間+約2万回 高速離脱誘導路の整備 ↳ 年間+約2万回 夜間飛行制限の緩和(当面) ↳ A滑走路で先行実施(6:00~23:00⇒6:00~0:00) 【現状：約30万回】 計+約4万回
成田空港	<ul style="list-style-type: none"> 滑走路の増設 既存滑走路の延長 (B滑走路の延伸) 滑走路の増設 (C滑走路の増設) ↳ 年間+約16万回 夜間飛行制限の緩和 ↳ 5:00~0:30(スライド運用により飛行経路下の静穏時間は7時間確保) 計+約16万回
合計 約83万回 (年間75万回+約8万回) 【1日+約100便】	
合計 約100万回 (年間約83万回+約16万回) 【1日+約200便】	

※赤字が四者協議会において具体化に向けて検討・協議した項目

図 3.3-38 首都圏空港の機能強化に関する取り組み方針

イ. これまでの経緯

成田空港の更なる機能強化については、地域の生活環境に与える影響が大きいため、周辺地域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伺うなど、周辺地域住民に丁寧な説明を行いながら関係者と共に検討を深めてきた。

特に2016年9月の四者協議会における具体的な方策の提案以降、2回のフェーズで計200回以上の住民説明会等を開催し、延べ1万人に近い地域住民の皆様へ、機能強化の必要性、環境対策等について丁寧に説明すると共に、頂いた意見を踏まえて成田空港の国際競争力の確保と地域住民の生活環境の保全の両立を図る観点で見直しを行うなど、成田空港の更なる機能強化について地域の理解・協力が得られるよう関係者と共に出来る限りの努力をしてきた。

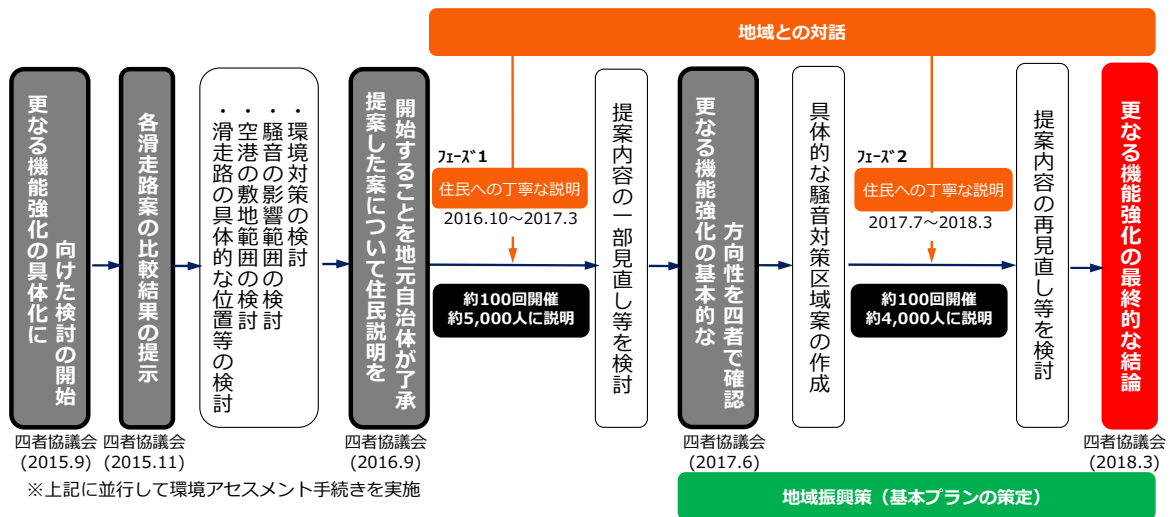


図 3.3-39 これまでの四者協議会の検討経緯

3) 滑走路の具体的な位置及び空港敷地について

ア. 滑走路の具体的な位置について

滑走路については、成田空港の国際競争力確保の観点から発着容量を 50 万回まで拡大でき、航空機の地上走行が短く効率的な運用が可能となる案とした。

- ・ C 滑走路は、B 滑走路の南側に、3,500m の滑走路を以下の配置で整備する。
- ・ B 滑走路は、既存の B 滑走路を北側に 1,000m 延伸し、3,500m の滑走路を整備する。
- ・ なお、計画していた横風用滑走路は整備を取り止める。



図 3.3-40 滑走路の具体的な位置

イ. 空港敷地規模について

50 万回の発着容量に対応するためには、現状よりも約 1,000ha の敷地拡張が必要という結果となった。

	現状の施設規模	50万回時に必要となる施設規模
滑走路	<ul style="list-style-type: none"> ● A滑走路:4,000m 約 570ha ● B滑走路:2,500m 	<ul style="list-style-type: none"> ● A滑走路:4,000m 約 900ha ● B滑走路:3,500m ● C滑走路:3,500m
エプロン (誘導路含む)	<ul style="list-style-type: none"> ● 大型機換算:148 スポット 約 450ha (小型機換算: 168 スポット) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 約250 スポット 約 800ha
旅客ターミナル・空港諸施設	<ul style="list-style-type: none"> ● 空港全体: 5,000万人/年 約 140ha 	<ul style="list-style-type: none"> ● 空港全体: 約7,500万人/年 約 300ha
貨物取扱施設	<ul style="list-style-type: none"> ● 235 万トン/年 約 50ha 	<ul style="list-style-type: none"> ● 約300 万トン/年 約 100ha
その他 (給油施設・防音堤等)	約 190ha	約 300ha
計	約 1,400 ha ※航空法上の空港敷地範囲は、約1,100ha	約1,000ha拡大 → 約 2,400 ha

図 3.3-41 空港敷地規模

ウ. 空港敷地範囲について

約 1,000ha の空港敷地の展開候補地については、計画中の圏央道の整備区域、既存の都市計画区域の設定状況等を踏まえて素案を作成した上で、移転対象となる地域に対して、丁寧な説明を行い、検討を進めてきた。

この結果、空港敷地の展開候補地は下図を基本とし、航空法の変更許可申請に向けて今後更に具体化していく予定である。

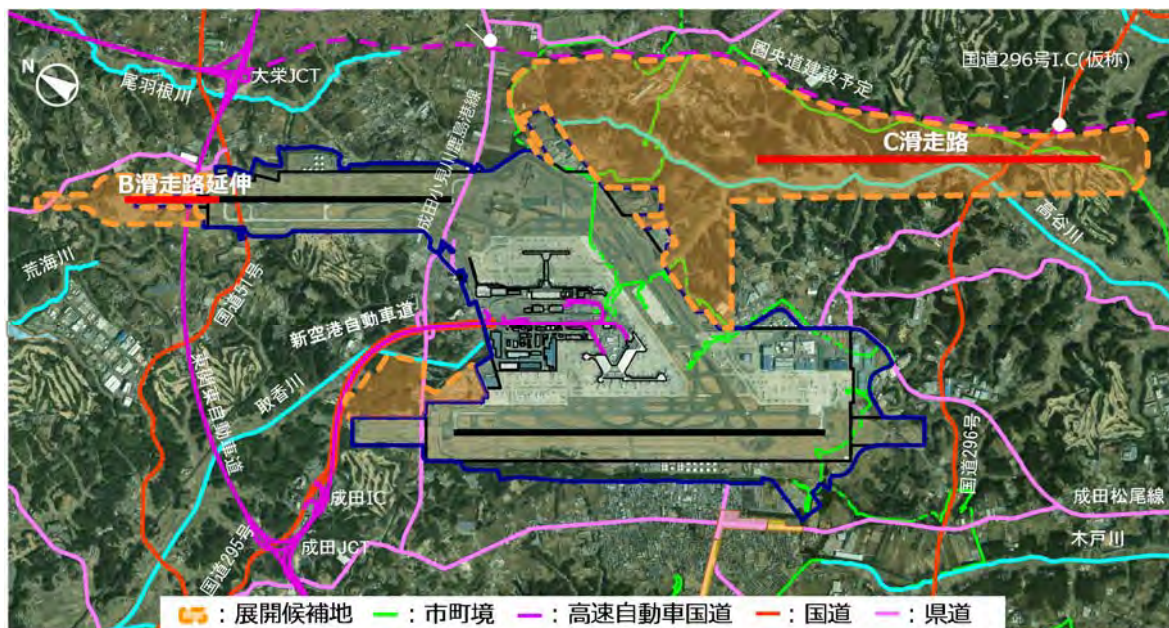


図 3.3-42 空港敷地範囲

4) 夜間飛行制限の緩和について

現行における 23 時～6 時までの夜間飛行制限については、成田空港の国際競争力の確保と地域住民の生活環境の保全の両立を図る観点で関係者間で検討した結果、深夜早朝対策を実施していくことを前提に以下のとおり見直しを行う。

【C滑走路供用までの当面の間】

- ・ A 滑走路において、先行して追加の防音工事等環境対策を講じつつ、運用時間を 1 時間延長して 6 時から 0 時までとする。
- ・ 22 時台の便数制限を廃止するとともに、0 時から 0 時 30 分までの 30 分間は弾力的運用^{注)}を行う。
- ・ 2020 年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催までに実施する。

【C滑走路供用後】

- ・ 滑走路別に異なる運用時間を採用する「スライド運用」を導入し、飛行経路下における 7 時間の静穏時間を確保した上で、空港全体としての運用時間は 5 時から 0 時 30 分までとする。
- ・ 全ての滑走路の 22 時台の便数制限を廃止するとともに、0 時 30 分から 1 時までの 30 分間は弾力的運用を行う。



図 3.3-43 夜間飛行制限の緩和【2018 年 3 月提示案】

注) やむを得ない事由により通常の運航に影響を及ぼすこととなった航空機に限って離着陸が認められる制度。

5) 発着回数 50 万回に基づく騒音コンター及び対策区域について

ア. 騒音コンター作成の前提条件（年間発着回数、機材構成等）

騒音コンターの作成にあたっては、以下の前提条件をおいた。

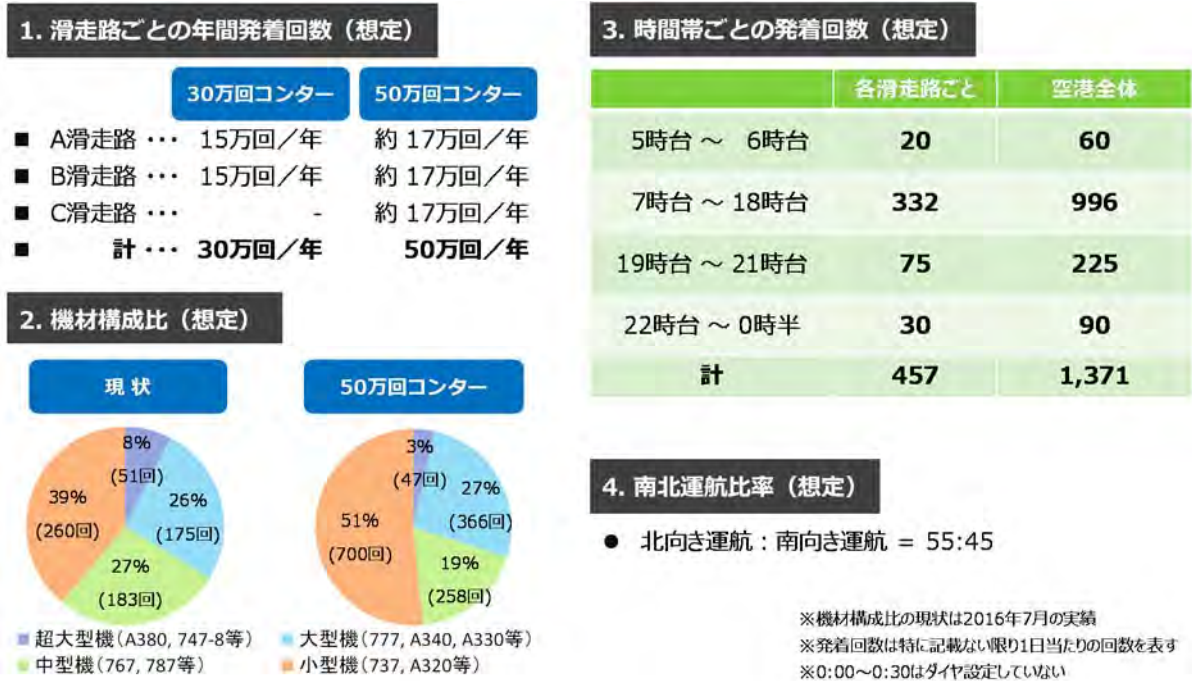
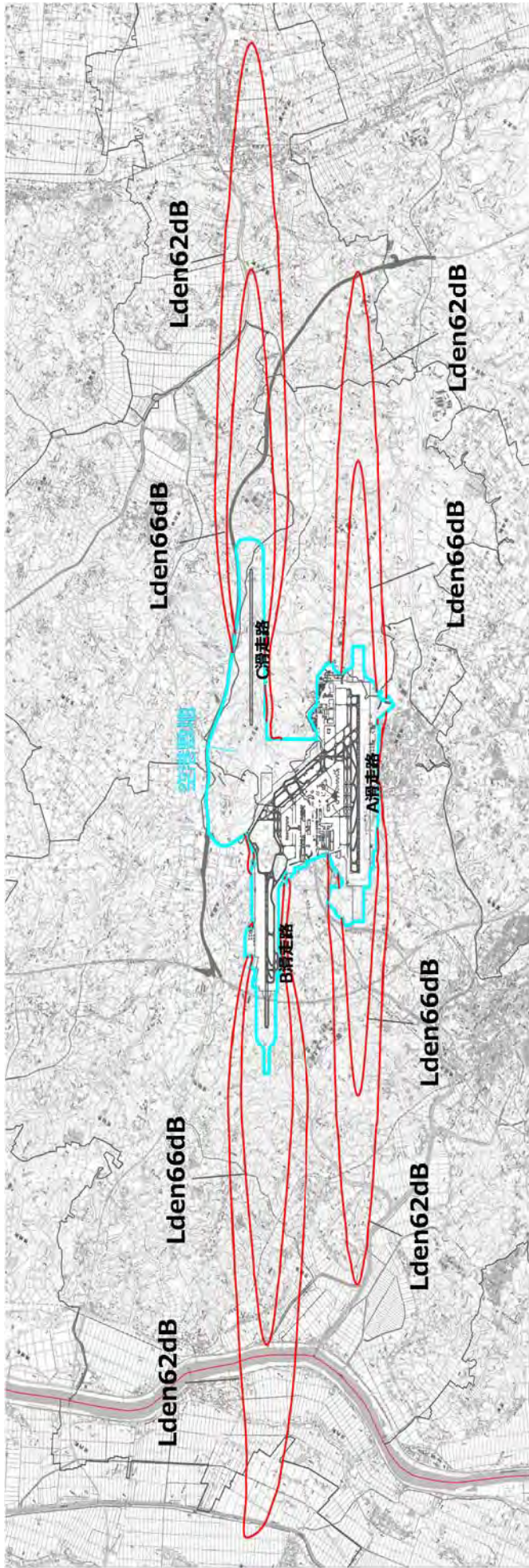


図 3.3-44 騒音コンターの前提条件【2018年3月提示案】

イ. 50 万回に基づく騒音コンター

C 滑走路の整備、B 滑走路の延伸及び夜間飛行制限の緩和により、成田空港の年間発着枠を 50 万回とする。

50 万回を前提とするコンターは以下のとおりである。



Lden62dB = 騒防法 第1種区域 (住宅防音工事、空調機能回復工事等への助成) に対応
 Lden66dB = 騒特法 防止特別地区 (住宅、学校等の建築禁止、移転補償、土地の買入れ) に対応

※騒音コンターとは、将来の運航ダイヤ、航空機材、飛行コースなどを予想して作成された騒音の等高線のこと。
 騒音コンターの作成にあたっては、コンター作成用ソフトウェアにデータを入力し、作成している。(天候については、標準的な条件 (気温25℃、湿度70%、無風時) で設定)

図 3.3-45 50万回に基づき騒音コンター【2018年3月提示案】

ウ.騒防法に基づく第1種区域

■第1種区域指定の基本的考え方

第1種区域指定の考え方は、以下に示すとおりである。

- (1) 第1種区域の指定に当たっては、平成29年6月12日にNAAが公表した年間発着回数50万回時の予測騒音コンターを基本とする。
- (2) B滑走路においては、騒音コンターが現在の第1種区域より広がる場合には、当該地域について集落分断に配慮しながら第1種区域を拡大する。
- (3) C滑走路においては、騒音コンターに基づき、集落分断に配慮しながら新たに第1種区域を指定する。
- (4) A滑走路とB、C滑走路に挟まれた谷間地区については、将来のスライド運用等も考慮しつつ、地域の生活環境保全の視点から、全て第1種区域とする。
- (5) A、B滑走路において、騒音コンターの拡大が見込まれない地域については、地域の生活環境保全の視点から、現在の第1種区域を維持する。
- (6) 横風用滑走路については、今後整備を予定していないことから、横風用滑走路に係る第1種区域は廃止する。

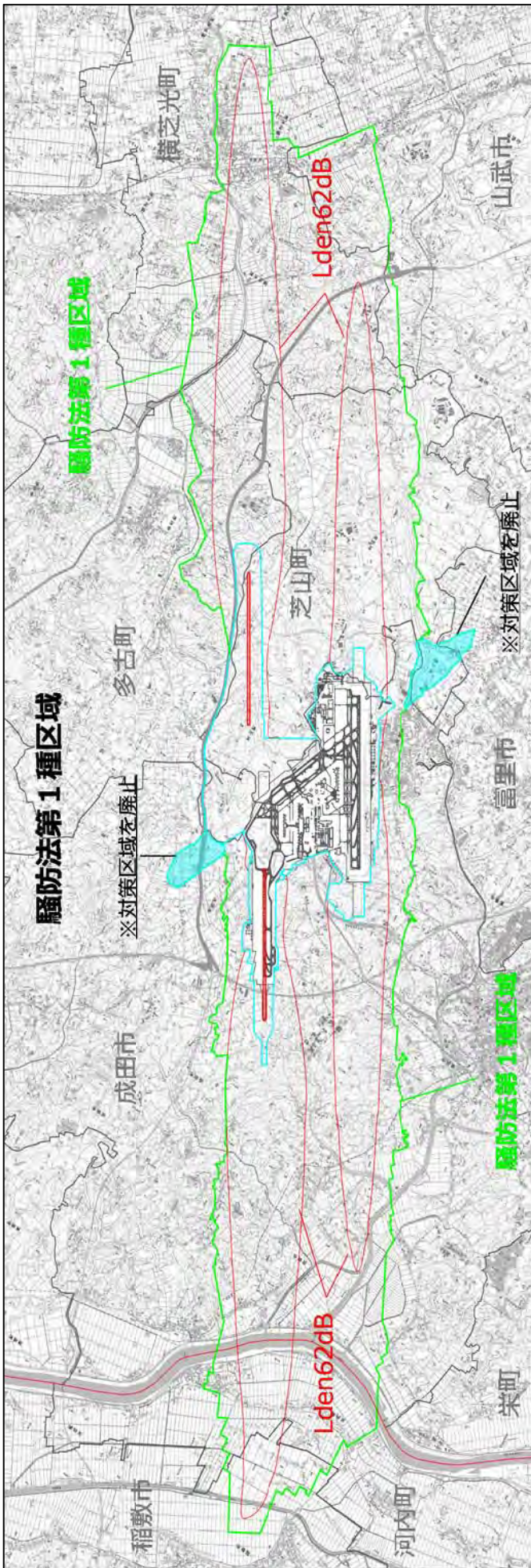
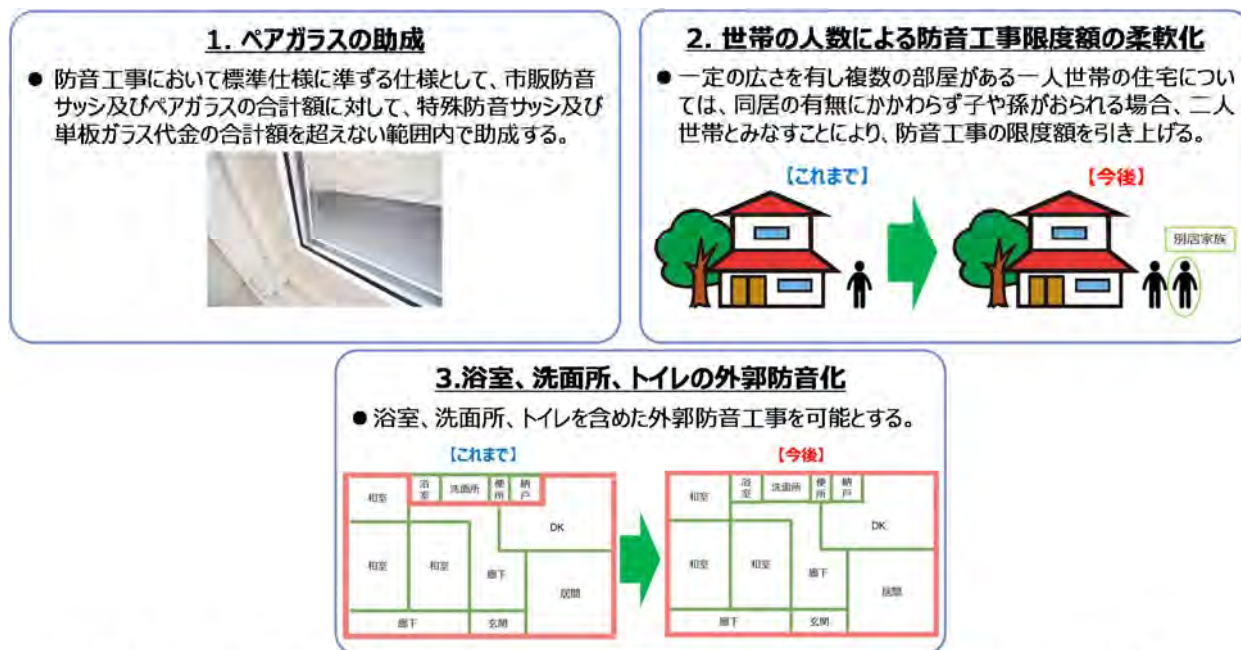


図 3.3-46 騒防法に基づく第1種区域 (案)

6) 環境対策の充実について

ア. 防音工事の充実について

防音工事の施工内容を充実させるため、騒防法第1種区域については、「ペアガラスの助成」、「世帯の人数による防音工事限度額の柔軟化」、「浴室、洗面所、トイレの外郭防音化」を実施する。



※ なお、上記の対策については、新たに防音工事を実施する住宅に適用されるものです。また、工事にあたっては、一定の限度額を設定する予定です。

図 3.3-47 防音工事の充実

4. 深夜早朝対策について

深夜早朝対策として、以下を検討する。

- ・夜間の安眠を確保するため、深夜早朝対策として、既存の防音工事と併せて、35～40dB 程度の防音効果が見込まれる、内窓を寝室に設置するとともに、壁・天井の工事が実施されてない場合には、一定の限度額の範囲内で補完工事を行う。
- ・「寝室」であれば、現に居住する家族の人数分の部屋に対し行う。
- ・対象範囲については、騒特法航空機騒音障害防止地区内（Lden62dB 内）及び、A 滑走路の防止地区と B 滑走路又は C 滑走路の防止地区に挟まれた、いわゆる谷間地域を対象とする（ピンク色網掛け部分）。具体的な谷間地域の対象範囲は今後関係者と協議する。
- ・当面の夜間飛行制限の緩和に対応するため、A 滑走路側の対策区域において内窓等の追加防音工事を先行的かつ集中的に実施する。
- ・また、運用時間を延長することとなる 5 時台及び 23 時以降の時間帯に運航する航空機については、低騒音機^{注)}に限定する。

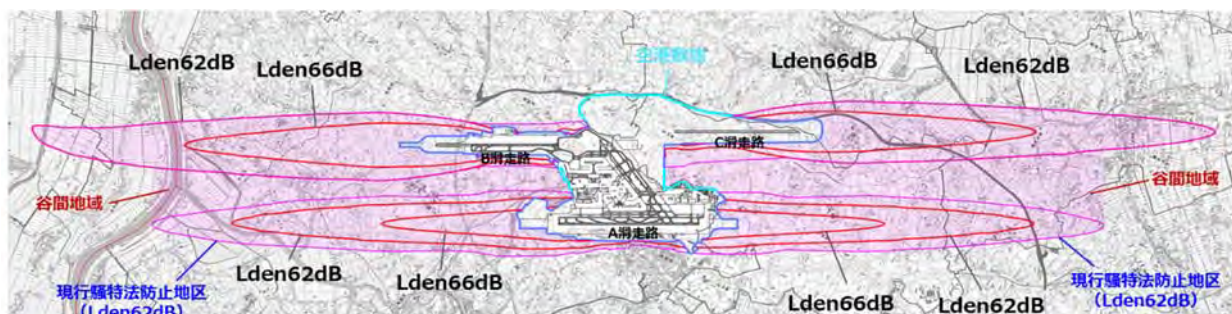


図 3.3-48 深夜早朝対策の対象範囲

注) 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。

ウ. 周辺対策交付金の充実について

周辺対策交付金の充実として、以下を検討する。

- ・ 発着回数 50 万回を前提とした算定方法に改め、交付総額を現在の約 1.5 倍（約 60 億円）まで増額する。
- ・ 各市町の財政力指数等を勘案し、交付金の一部を騒音下の市町に対して「地域振興枠」として優先配分する。
- ・ 地域振興枠における用途については、これまで対象外としてきた教育や医療、福祉といった目的にも活用できるようにする。
- ・ 夜間飛行制限緩和の先行実施を踏まえ、A滑走路側の騒音下の市町に対し、交付金の中から環境対策に充てることを目的とする「A滑走路特別加算金」を交付する（C滑走路供用までの時限措置）。



図 3.3-49 周辺対策交付金の総額の算出方法

7) 落下物対策について

ア. 成田空港における主な航空機落下物対策

成田空港における主な航空機落下物対策として、現状及び今後の対応については以下に示すとおりである。

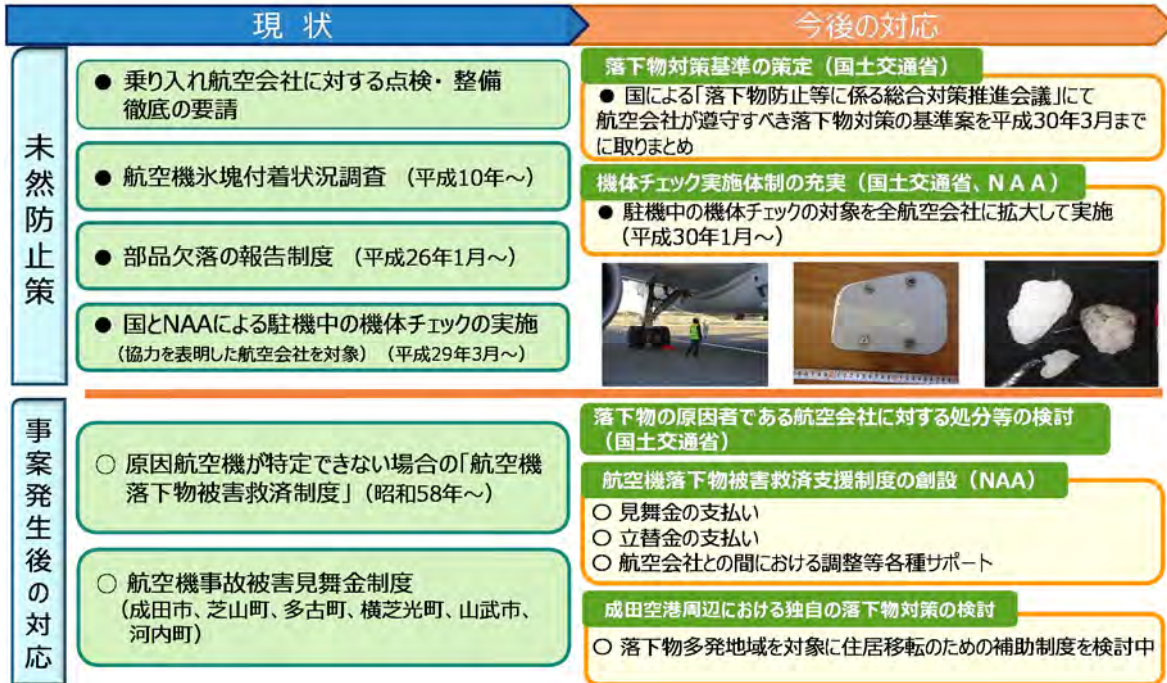


図 3.3-50 航空機落下物対策における現状及び今後の対策

イ. 落下物被害救済支援制度の創設について

原因者である航空会社に対して、落下物防止対策の一層の徹底を働きかけるとともに、万が一落下物が発生してしまった場合には、落下物被害に遭われた方を支援する制度を創設する。

制度概要	【四者協議会合意後、速やかに支援制度の運用を開始】
<p>1. 見舞金のお支払い →成田空港を離着陸した航空機からの落下物と認定された場合に、NAAから所定の見舞金を支払う。 (落下物により生じる損害に対する賠償は、引き続き航空会社が行う。)</p> <p>2. 立替金のお支払い →落下物と認定されたものの、その原因となる航空会社を直ちに特定することができない場合において迅速な落下物被害救済を図るため、被害を受けた方へNAAが一時的に立替金を支払い、航空会社が特定された後に当該社に対してNAAから求償する。</p> <p>3. 航空会社との間における調整等、各種サポート →航空機からの落下物と疑われるような事案が発生した場合において、NAAが、地域住民の皆様と航空会社との間に入って迅速かつ丁寧な調整を行うなど、地域住民の方々の負担を少しでも減らせるようサポートを行う。</p> <p>例：エアライン特定前の空港事務所との共同調査、被害を受けた地域住民への迅速な情報提供、エアライン特定後の当該社への求償手続き支援 等</p>	

図 3.3-51 落下物被害救済支援制度の概要

8) 更なる機能強化による効果について

成田空港の更なる機能強化により発着容量を拡大させ、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で、今後、成田空港では、旅客数や貨物量の大幅な増加が見込まれるとともに、空港周辺地域に、産業振興やインフラ整備、生活環境の向上など、様々な効果をもたらすことが期待される。



図 3.3-52 更なる機能強化による効果

9) 今後のスケジュールについて（イメージ）

更なる機能強化の今後の手続き等の流れは以下のとおりである。

当面の夜間飛行制限の緩和は東京オリンピック・パラリンピック開催前までに A 滑走路で先行実施し、B 滑走路延伸・C 滑走路等については、速やかに手続き等を進めていく予定である。

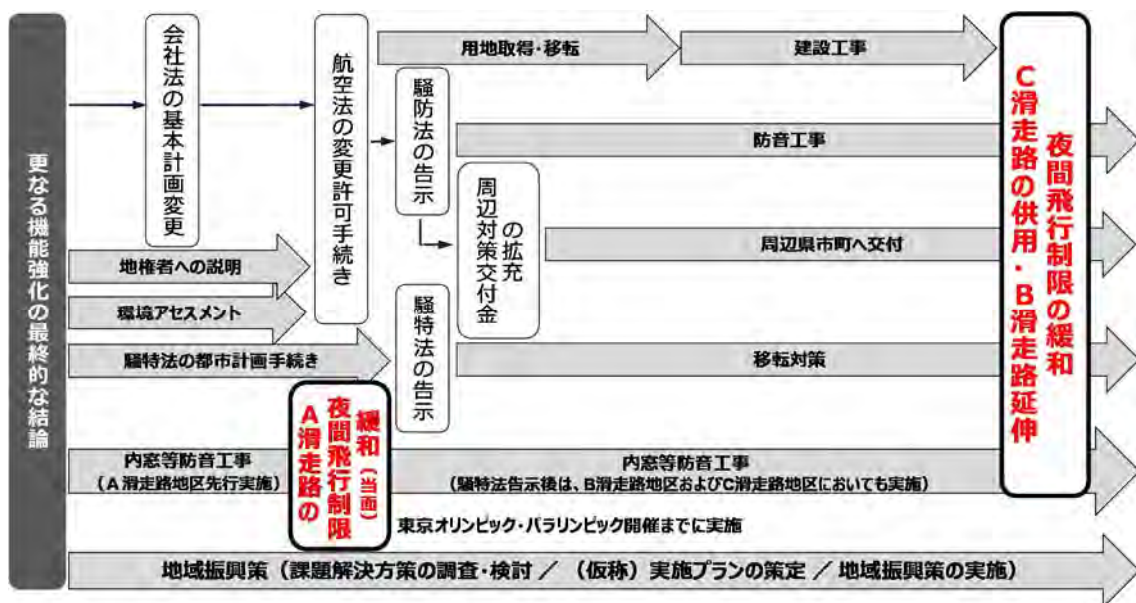


図 3.3-53 今後のスケジュール（イメージ）

(2) 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）

NAA は、成田空港の更なる機能強化に伴って NAA 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、提示した。その内容は、図 3.3-54 に示すとおりである。

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

1

図 3.3-54(1) 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）

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。

図 3.3-54(2) 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）

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

図 3.3-54(3) 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）

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が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となります。

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が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

図 3.3-54(4) 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)

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

図 3.3-54(5) 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)

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になります。

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

図 3.3-54(6) 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）

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。

図 3.3-54(7) 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)

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参りました。

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

図 3.3-54(8) 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）

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。

図 3.3-54(9) 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）

(3) 成田空港周辺の地域づくりに関する「基本プラン」

千葉県により、成田空港周辺の地域づくりに関する「基本プラン」が示された。今後はこの基本プランに基づき「(仮称)実施プラン」を策定し、事業の具体化を図った上で、着実に実施していく。

(4) 航空機からの落下物対策制度の創設について（案）

航空機落下物対策については、新たな落下物対策制度の速やかな創設に向け、引き続き協議・検討を行っていく。四者協議会で示された案は以下のとおりである。

■目的・趣旨

- ・成田国際空港周辺地域における航空機からの落下物対策として、一定の条件のもと、住宅の移転を行うものに対し、補助金を交付する。

■対策地域

- ・落下物事案が概ね過去10年間（2006年度（平成18年度）以降）に1件以上発生した地域を対策地域とする。
- ・地域の範囲は、集落（区等）を基準とする。
- ・騒特法の防止特別地区内（指定見込み地を含む）は対象外とする。

■対象者

- ・以下の要件を全て満たす者を対象者とする。
 - ①対策地域に住宅（集合・併用住宅を含む）を所有し、現に居住する者。
 - ②対策地域から他の地域（同一市町に限る。）に住宅を移転し居住するため、金融機関等から住宅ローンの借入れを行い、住宅を新築又は購入した者。
 - ③移転に伴い、現に居住する住宅を除却した者。
 - ④上記①から③の他、対象者に準ずる者。

■補助の内容

<補助対象>

- ・住宅を新築又は購入のために借入れた住宅ローンの建物部分に係る元金及び利子。

<補助額>

- ・補助額については、上限額を設定する。
- ・補助機関は10年間を限度とする。

※今後、実施機関、補助額（上限額）及び手続等を含めた詳細な制度設計について、関係者間で協議し、速やかに制度を創設する。

(5) 成田空港の更なる検討に関する確認書

国、千葉県、空港周辺9市町、NAAの四者は、国・NAAから提案のあった第3滑走路の増設等を含めた成田空港の更なる機能強化策について、実施することを合意し、確認書を締結した。確認書の内容は、図3.3-55に示すとおりである。

成田国際空港の更なる機能強化に関する確認書（案）

成田国際空港（以下「成田空港」という。）は、昭和53年の開港以来、我が国の空の表玄関として、約40年にわたりその役割を担い続けている。

A滑走路1本で開港した成田空港は、その後の航空需要の高まりなどに伴い、B滑走路の暫定供用・北延伸、年間発着枠30万回化などの機能強化を図ってきたところである。

大規模な内陸空港である成田空港は、周辺地域の発展を牽引する一方で、地域住民の生活環境に航空機騒音をはじめとする様々な影響を与えてきた。成田空港の発展は、これらの地域住民の理解と協力によってはじめて成し遂げられるものであり、かつ、その能力を十全に発揮するためには、地域との共生・共栄が不可欠である。

他方、国際競争が激しさを増す中、近隣諸国では、国際航空需要を取り込むため、大規模な空港整備が進められている。また、我が国においても国際競争力の強化と、少子高齢化時代における観光立国を目指した国の政策が進められている。

こうした中、成田空港についても、首都圏空港機能強化技術検討小委員会における検討結果を踏まえ、国から滑走路の増設、B滑走路の延伸及び夜間飛行制限の緩和などの機能強化の必要性が空港周辺地域に表明され、地域への協力依頼と四者協議会の開催が求められた。

これを受け、国、千葉県、空港周辺9市町及び成田国際空港株式会社（以下「空港会社」という。）の四者で構成する四者協議会が6回開催され、四者は、更なる機能強化の必要性を理解するとともに、周辺地域の地域振興を図る必要があるとの認識の上、議論を進めてきたところである。

併せて、更なる機能強化に当たっては、地域住民の理解と協力が欠かせないとの共通認識のもと、200回を超える住民説明会等を開催し、丁寧に説明を重ねてきた。

この結果、四者は、国・空港会社から提案のあった第3滑走路の増設などを含めた成田空港の更なる機能強化策について、下記のとおり実施することに合意する。

図3.3-55(1) 成田空港の更なる機能強化に関する確認書

記

1 機能強化の概要

国及び空港会社から提示のあった以下の内容について、環境対策をはじめ、本確認書記載事項の遵守を前提に、空港周辺9市町と千葉県は了承する。

① 滑走路の増設・延伸等

必要な騒音対策等の実施を前提に、次のとおり滑走路の増設・延伸等を行うこととする。(概要図は別図1のとおり)

ア B滑走路の南側に、新たに3500メートルの滑走路(以下「C滑走路」という。)を増設する。

イ B滑走路を北側に1000メートル延伸し、2500メートルから3500メートルに変更する。

ウ 現計画にある横風用滑走路については、今後、整備を行わないこととする。

② 年間発着枠の拡大

成田空港の年間発着枠を、現在の30万回から50万回に拡大することとする。

③ 夜間飛行制限の変更

ア C滑走路供用開始後の発着時間

空港会社は、国際競争力の確保への対応と滑走路直下の関係住民の生活環境保全に配慮し、A滑走路とB滑走路及びC滑走路との発着時間をスライドする運用を導入することにより、滑走路ごとの静穏時間を、引き続き現行と同じ7時間確保する。

具体的には、早番を朝5時から夜10時、遅番を朝7時30分から深夜0時30分の2種類の運用時間を導入し、定期的に交換する。

この結果、空港全体の発着時間を、朝5時から深夜0時30分に変更する。

この際、全ての滑走路について夜10時以降の便数制限を撤廃するとともに、深夜0時30分から深夜1時までは弾力的運用を認めることとする。

図 3.3-55(2) 成田空港の更なる機能強化に関する確認書

- イ C滑走路供用開始までの発着時間
2020年の東京オリンピック・パラリンピック開催までに、A滑走路における発着時間を朝6時から深夜0時までに変更する。この際、A滑走路について夜10時以降の便数制限を撤廃するとともに、深夜0時から深夜0時30分までは弾力的運用を認めることとする。
なお、B滑走路の運用時間及び弾力的運用は、現行どおりとする。

2 環境対策等

① 騒音区域等の設定

上記1に掲げる機能強化の内容に基づき、次のとおり、区域を設定する。

ア 騒防法に基づく区域設定

騒防法による対策区域については、国が示した区域指定案（別図2）とする。

イ 騒特法に基づく地区設定

騒特法による対象地区については、千葉県が示した地区設定案（別図3）とする。

② 騒音対策等

ア 騒音対策としての住宅の寝室への内窓の設置対象地区

次の地域に対して、住宅の寝室への内窓設置を実施する。

併せて、内窓を設置する寝室のうち、壁及び天井の防音工事が行われていない部屋において、空港会社の示した補完工事を実施することとする。

① 騒特法に基づく防止地区

② A滑走路とB滑走路及びA滑走路とC滑走路の防止地区に挟まれたいわゆる谷間地域

イ その他の環境対策

延長される深夜早朝時間帯における運航機材は、空港会社の示した低騒音機に限定する。

その他、環境対策については、本日決定した「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」（以下「基本的考え方」という。）によることとし、必要な環境対策は、速やかに実施することとする。

図 3.3-55(3) 成田空港の更なる機能強化に関する確認書

3 周辺対策交付金

空港会社は、周辺対策交付金については、基本的考え方に基づき年間発着回数50万回に対応した総額の引き上げを行い、騒防法の区域指定が告示された後、速やかに交付する。

① 地域づくりに伴う財源措置

周辺対策交付金について、基本的考え方に基づきその一部を活用して「地域振興枠」を設定し、使途を柔軟化するとともに、配分に当たっては各市町の財政力指数等を勘案することとし、空港圏全体の発展に配慮する。

② A滑走路特別加算金

A滑走路において運用時間の変更を先行的に実施することを踏まえ、A滑走路飛行経路の騒音下の市町に対して、増額する周辺対策交付金の一部を活用して、C滑走路供用開始までの間、「A滑走路特別加算金」を交付する。

4 航空機落下物対策

① 航空機落下物被害救済支援制度

空港会社は、平成29年6月12日の四者協議会での提案内容に基づき、成田空港を離着陸した航空機からの落下物と認定された際の見舞金の支払い、落下物により実損が生じたものの原因となる航空会社を直ちに特定できない際の立替金の支払い、被害者と航空会社との交渉に関する円滑なサポートを内容とする「航空機落下物被害救済支援制度」を速やかに創設する。

② 成田空港周辺における独自の落下物対策

千葉県、関係市町及び空港会社は、平成29年6月12日の四者協議会において、千葉県が提案した新たな落下物対策制度の速やかな創設に向け、引き続き具体的な協議・検討を行う。

5 地域振興

四者は、本日決定した空港周辺の地域振興に係る「基本プラン」に基づき、今後、「(仮称)実施プラン」を策定し、事業の具体化を図った上で、着実に実施するなど、空港周辺地域の地域振興に取り組むこととする。

図 3.3-55(4) 成田空港の更なる機能強化に関する確認書

6 更なる機能強化に当たっての遵守事項

更なる機能強化の実現に当たって、次の事項を遵守する。

① 夜間飛行制限の変更関係

ア 深夜早朝対策の更なる改善関係

深夜早朝対策の更なる改善については、A滑走路の発着時間変更の状況等を踏まえ、夜間飛行制限変更の段階的な実施を含め、引き続き四者で協議すること。

なお、A滑走路の発着時間の変更を待たずに、引き続き、地域において、住民への説明・協議を行う場合は、国、千葉県、空港会社は、地元市町とともに、これに参画するなど、誠意をもって真摯に対応する。

イ A滑走路の発着時間の変更関係

A滑走路の発着時間の変更に伴い、従前の運用に比べ住民の生活環境への負担が増大することから、空港会社は、その負担軽減について引き続き検討を行うとともに、健康影響調査を含む生活環境への影響調査を実施すること。

また、空港会社は、変更された発着時間（弾力的運用を含む）における運用状況について、必要に応じて四半期ごとに関係市町に報告すること。

② 騒音対策関係

ア 国、関係市町及び空港会社は、今後千葉県が策定する「航空機騒音対策基本方針」及び都市計画決定に向けて最大限協力すること。

イ 公益財団法人成田空港周辺地域共生財団の行う隣接地区の防音対策区域の設定について、関係市町が一体となって区域設定案を作成し、速やかに地域住民に提示すること。

③ その他

ア 四者は、空港周辺地域の公共施設等の整備のため、「成田国際空港周辺整備のための国の財政上の特別措置に関する法律」の改正に最大限の努力をすること。

イ 騒特法に基づく地区設定により、集落のほとんどが移転対象となる区等において、結果的に対象外となる住民への対応については、引き続き関係者間で連携して検討を行うこと。

ウ 今後、関係者は連携・協力して、空港の新たな展開候補地及び

図 3.3-55(5) 成田空港の更なる機能強化に関する確認書

集団で騒音区域から移転する住民のための代替地の確保について最大限の努力を行うこと。

エ その他、四者は、今回の更なる機能強化に関して、より多くの住民の理解と協力が得られるよう、引き続き、最大限の努力をすること。

7 事業実施に当たっての協議

住民の生活環境を保全する上で協議を要する事項をはじめ、取り巻く環境の変化により新たに生じる課題については、更なる機能強化の事業完了までには相当の期間を要することから、四者は柔軟に対応策を協議し、相互に協力して誠実に取り組むこととする。

図 3.3-55(6) 成田空港の更なる機能強化に関する確認書

3.4. 住民等への説明の状況

2016年（平成28年）9月の「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」の締結以降、NAAは地元騒音関係団体や地域住民を対象とした説明会を開催し、機能強化の必要性や環境対策の考え方等について説明を行った。

2016年（平成28年）10月から2017年（平成29年）6月までの間に、地元騒音団体への説明会は9回、住民向けの説明会は98回、計107回（千葉県成田市、芝山町、多古町、横芝光町、山武市、茨城県河内町、稲敷市）行い、約4,200人の住民の方に参加していただいた。

また、2016年（平成28年）12月から2017年（平成29年）3月の間には、対話型説明会を空港周辺11市町において計32回行い、約1,200の方に説明を行った。対話型説明会は、市役所等の公共施設のスペースで、成田空港の更なる機能強化策及び環境対策・地域共生策等についてのパネルや動画の展示と、映像と音声を用いて航空機騒音の疑似体験をして頂く設備の設置を行い、どなたでもお越しいただける形で開催した。また、お越しいただいた方々にNAA社員が個別に対応し、ご質問やご意見を承った。

これらの説明会でいただいた主な意見は、成田空港の更なる機能強化ホームページに掲載している。（<https://www.narita-kinoukyouka.jp/>）

表 3.4-1 住民等への説明会の開催状況（2016年10月～2017年6月）

項目	実施回数	参加者数	実施した地域
地元騒音団体への説明会	9回	約4,200人	千葉県成田市、芝山町、多古町、横芝光町、山武市
住民向けの説明会	98回		茨城県稲敷市、河内町
対話型説明会	32回	約1,200人	千葉県成田市、芝山町、多古町、横芝光町、富里市、香取市、栄町、神崎町、山武市 茨城県稲敷市、河内町



図 3.4-1 対話型説明会の様子

2017年（平成29年）6月の四者協議会以降は、NAAは国や県と共に地区単位の説明会に出席し、平成29年6月の四者協議会で確認された内容や騒防法・騒特法の区域設定案等について、地域の皆様に説明させて頂いている。2017年（平成29年）7月から2018年（平成30年）3月8日時点までに、説明会は113回開催しており、約4,000人の方に参加していただいた。

表 3.4-2 住民等への説明会の開催状況（2017年7月～2018年3月8日時点）

項目	実施回数	参加者数	実施した地域
・地元騒音団体への説明会	113回	約4,000人	千葉県成田市、芝山町、多古町、横芝光町、山武市
・住民向けの説明会			茨城県稲敷市、河内町

なお、上記のほかに、2017年（平成29年）2月には成田空港の更なる機能強化環境影響評価方法書に関する説明会を、千葉県成田市、芝山町、多古町、横芝光町、山武市、茨城県稲敷市、河内町の7市町で各1回ずつ、実施している。

3.5. 計画段階における環境の保全の配慮に係る検討の経緯及びその内容

3.5.1. 複数の計画案に係る環境影響の検討

(1) 計画段階配慮事項の総合評価

環境の保全について適正な配慮をするべき事項について検討を行うため、計画段階環境配慮書（以下、「配慮書」という。）を作成し、2016年6月に公表した。配慮書では、計画段階配慮事項を選定し、位置・規模に関する案1-2及び案2の2案を対象として、環境面での影響について案ごとの比較を行った。配慮書での総合評価は以下のとおりである。なお、計画段階配慮事項ごとの調査、予測及び評価の結果の詳細は5章に掲載した。

表 3.5-1 計画段階配慮事項の総合評価

<p>環境面において最も留意すべき騒音（航空機騒音）は、空港処理能力は両案とも30万回から50万回へ増加するため、A滑走路を含め全体的に騒音影響は増加する。更に、C滑走路の整備が想定される位置と既存の滑走路の位置との関係から、現在の騒音影響に対して、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が、両案とも騒音の増加領域には集落が存在し、その多寡に著しい差はないと考える。</p> <p>その他の項目は、案1-2では、動物、植物、生態系、廃棄物等の項目について、案2より影響が小さくなる可能性がある。一方で、案2では、水質、温室効果ガス等の項目について、案1-2より影響が小さくなる可能性がある。水文環境については、案ごとに影響の内容が異なるため、いずれかの案が影響が小さくなるという評価は困難である。</p> <p>また、関連する調査項目は、案1-2では、文化財の項目について、案2より影響が小さくなる可能性がある。飛行コースについては、空港近傍を除き案ごとの大きな差はない。</p> <p>環境影響は案ごとに違いがあるが、いずれの案においても各項目に示した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。</p>
--

(2) 環境保全上重要と考えられる項目への影響

作成した配慮書は、環境影響評価法に基づき公告、縦覧を行うと共にインターネット上でも公表を行い、国や関係地方公共団体の長からの意見を求め、また住民等からの意見書の受付も行った。意見と事業者の見解は6章に掲載した。

国土交通大臣意見の中で、「環境保全上重要と考えられる以下の(i)～(iv)について、本事業の実施に伴う影響を改変回避、離隔確保等により極力回避又は低減し、成田空港を含む事業実施想定区域及びその周辺における環境保全の最適化を図ること。」、また千葉県知事意見の中で「騒音については、改めて定量的に予測し、比較を行った上で事業計画を作成し、その検討経過を含めて結果を方法書に記載すること。」との意見が示されたことから、これらの項目に関する影響の程度について検討した結果を以下に示す。

(i) 市街地、集落、学校・病院等配慮が特に必要な施設及び住居

市街地、集落、学校・病院等配慮が特に必要な施設及び住居への主な影響要因として、航空機騒音が挙げられる。航空機騒音の影響は配慮書では定性的な予測結果を示したが、発着回数 50 万回時の航空機騒音の定量的な予測を行い、その結果から、航空機騒音の影響が及ぶと想定される範囲の面積と、騒音の影響を受けるおそれがある施設等のうち住居及び特に配慮が必要な施設である学校や病院の数について、変化の程度を整理した。予測条件は表 3.5-2 に示すとおり想定した。また、案ごとの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は、表 3.5-3 に示すとおりである。

なお、人の健康の保護及び生活環境の保全のうえで維持されることが望ましい基準として環境基本法に基づき定められた航空機騒音に係る環境基準と対比するため、それぞれの案について、 L_{den} ^{注)}で 62dB 及び 57dB の範囲について整理を行った。

表 3.5-2 騒音コンターの前提条件（発着回数等）

項 目		平成 27 年度 (2015 年度)	50 万回コンター
滑走路ごとの 年間発着回数	A 滑走路	約 14 万回	約 17 万回
	B 滑走路	約 9 万回	約 17 万回
	C 滑走路	—	約 17 万回
機材構成比	超大型機	8%	3%
	大型機	28%	26%
	中型機	26%	19%
	小型機	38%	52%
時間帯ごとの 発着回数	5～6 時台	16 回	66 回
	7～18 時台	491 回	996 回
	19～21 時台	119 回	225 回
	22～0 時台	18 回	96 回
南北運航比率※	北向き運航：南向き運航	52：48	55：45

※南北運航比率は、平成 27 年度（2015 年度）は当該年度の実績値であり、50 万回コンターは開港以降の実績（平均）に基づき設定したものである。

注) L_{den} (Day-evening-night averaged sound level) とは、時間帯補正等価騒音レベルのことで、日本では 2013 年（平成 25 年）4 月 1 日から航空機騒音の評価指標として使われている。昼間よりも「うるさい」と感じられる夕方（19：00～22：00）と夜間（00：00～07：00 及び 22：00～24：00）の騒音に時間帯別の重み付けをして、1 日の航空機騒音の総量を 24 時間の連続音のレベルで表現したものである。また、 L_{den} では、飛行騒音に加えて地上走行などの騒音も評価に含まれる。

表 3.5-3 案ごとの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

項目		現況	案 1 - 2		案 2	
				現況との差		現況との差
面積 (ha)	$L_{den}57dB$ 以上の範囲	10,975	21,501	10,757	21,349	10,654
	$L_{den}62dB$ 以上の範囲	3,585	8,076	4,605	7,914	4,436
住居 (戸)	滑走路増設等想定位置の範囲	-	約 500	-	約 100	-
	$L_{den}57dB$ 以上の範囲	約 5,100	約 15,400	約 10,300	約 15,800	約 10,700
	$L_{den}62dB$ 以上の範囲	約 200	約 2,700	約 2,500	約 3,100	約 2,900
学校 (校)	滑走路増設等想定位置の範囲	-	0	-	0	-
	$L_{den}57dB$ 以上の範囲	15	38	23	38	23
	$L_{den}62dB$ 以上の範囲	0	5	5	2	2
病院 (施設)	滑走路増設等想定位置の範囲	-	0	-	0	-
	$L_{den}57dB$ 以上の範囲	2	6	4	5	3
	$L_{den}62dB$ 以上の範囲	1	1	0	0	-1

※網掛けは、項目毎に案 1 - 2 及び案 2 の値を比べた際の、値が小さい案を示す。なお、両案とも値が同じ項目は、網掛けはしていない。

※航空機騒音の影響が及ぶと想定される範囲の面積について、現況との差は増加する範囲の面積を示しているため、表に示す値での計算値とは一致しない。

※航空機騒音の影響が及ぶと想定される範囲の面積について、海上にかかる部分は含めていない。

※滑走路増設等想定位置の範囲は、配慮書で示した楕円の範囲を対象とした (図 3.5-1 参照)。

■ 面積

航空機騒音の影響が及ぶと想定される範囲の面積について、57dB 以上の範囲は、案 1 - 2 では現在より約 10,800ha 増加、案 2 では現在より 10,700ha 増加することが、62dB 以上の範囲については、案 1 - 2 では現在より約 4,600ha 増加、案 2 では現在より 4,400ha 増加することが想定され、いずれも案 2 の方が案 1 - 2 と比べて狭い。

■ 住居

滑走路増設等想定位置の範囲内の住居数は案 1 - 2 では約 500 戸、案 2 では約 100 戸であり、案 2 の方が案 1 - 2 と比べ少ない。航空機騒音の影響が及ぶと想定される住居数について、 $L_{den}57dB$ 以上の範囲は、案 1 - 2 では現在より約 10,300 戸増加、案 2 では現在より 10,700 戸増加することが、 $L_{den}62dB$ 以上の範囲は、案 1 - 2 では現在より約 2,500 戸増加、案 2 では現在より 2,900 戸増加することが想定され、いずれも案 1 - 2 の方が案 2 と比べ少ない。

■ 学校及び病院

学校・病院等配慮が特に必要な施設は、案1-2、案2ともに滑走路増設等想定位置の範囲内にはない。航空機騒音の影響が及ぶと想定される範囲の学校数は、 L_{den} 57dB以上の範囲は、案1-2、案2とも現在より23校増加することが想定され、 L_{den} 62dB以上の範囲は、案1-2では現在より5校増加、案2では現在より2校増加することが想定される。また病院数は、 L_{den} 57dB以上の範囲は、案1-2では現在より4施設、案2では現在より3施設増加することが想定され、 L_{den} 62dB以上の範囲は、案1-2では現在と変わらず、案2では現在より1施設減少することが想定される。

(ii) 河川、水路及び湧水地

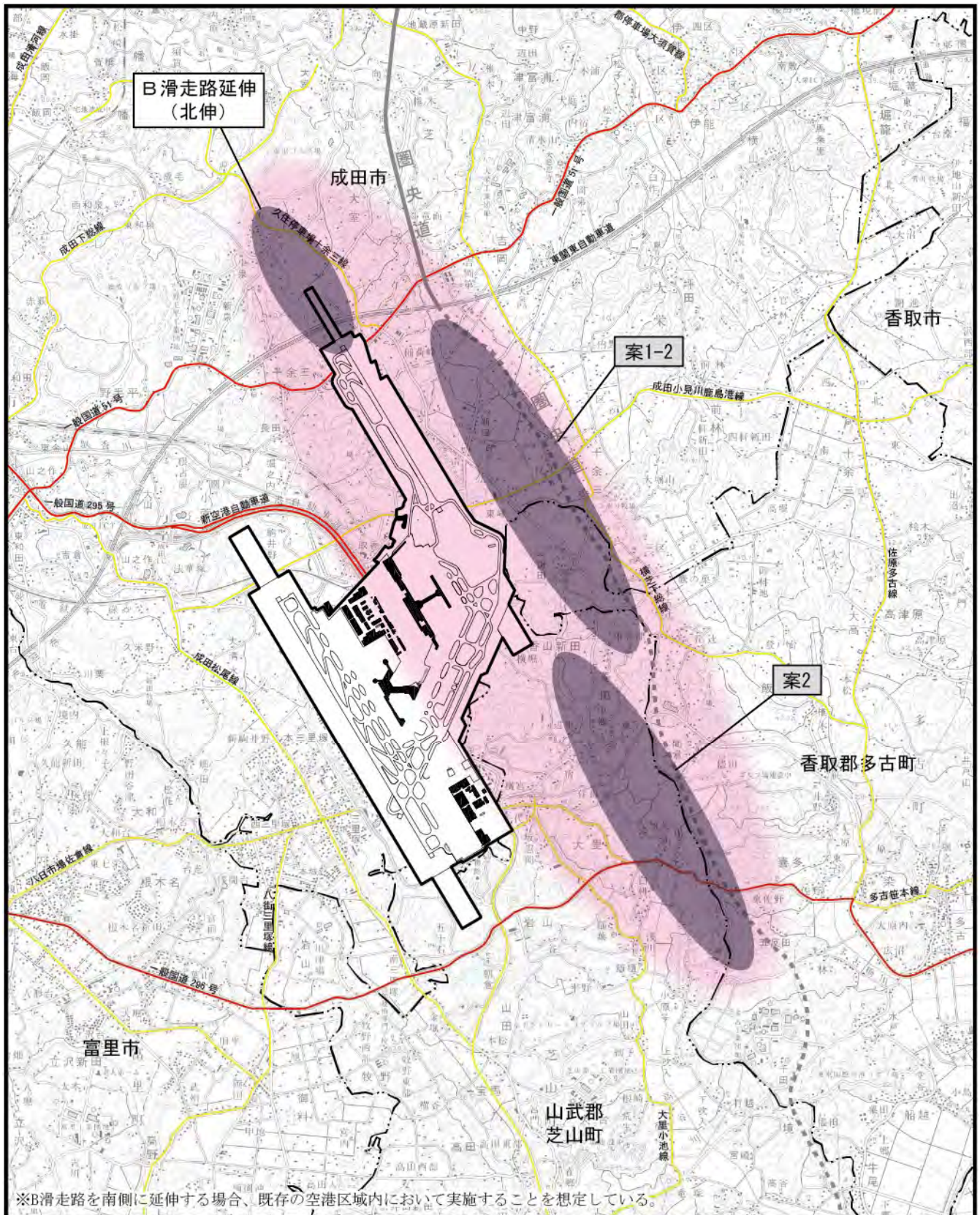
(iii) 鳥獣保護区、天然記念物及び巨樹・巨木林

(iv) 人と自然との触れ合いの活動の場及び条例に基づく里山活動協定認定箇所

これら項目について、案ごとに比較をした結果は表3.5-4に示すとおりである。

表 3.5-4 環境保全上重要と考えられる施設等への環境面の影響

	案1-2	案2
(ii) 河川、水路及び湧水地	<ul style="list-style-type: none"> 河川及び水路について、排水による影響が2つの河川に及ぶ恐れがある。 湧水地について、湧水地点となる斜面地の改変範囲が、案2に比べ少ない。 	<ul style="list-style-type: none"> 河川及び水路について、排水による影響が1つの河川となる。 湧水地について、湧水地点となる斜面地の改変範囲が、案1-2に比べ多い。
(iii) 鳥獣保護区、天然記念物及び巨樹・巨木林	<ul style="list-style-type: none"> B滑走路を北側に延伸する場合、鳥獣保護区の一部を改変することになる。C滑走路の新設による鳥獣保護区の改変はない。 天然記念物及び巨樹・巨木林について、滑走路増設等想定位置には存在しない。 	<ul style="list-style-type: none"> B滑走路を北側に延伸する場合、鳥獣保護区の一部を改変することになる。C滑走路の新設による鳥獣保護区の改変はない。 天然記念物及び巨樹・巨木林については、滑走路増設等想定位置に町指定天然記念物（巨樹）が存在する。
(iv) 人と自然との触れ合いの活動の場及び条例に基づく里山活動協定認定箇所	<ul style="list-style-type: none"> 人と自然との触れ合いの活動の場として、成田市が管理する近隣公園「グリーンウォーターパーク」が滑走路増設等想定位置にある。 条例に基づく里山活動協定認定箇所として、協定を結んだ私有林が、滑走路増設等想定位置にある。 	<ul style="list-style-type: none"> 人と自然との触れ合いの活動の場として、「芝山湧水の里」や、NAAが設置・管理する「大関台果樹園」「香山新田里山施設」が滑走路増設等想定位置及びその近傍にある。 条例に基づく里山活動協定認定箇所は、滑走路増設等想定位置には存在しない。



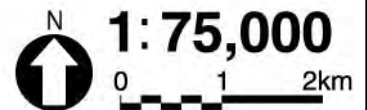
凡 例

- 成田国際空港
- 事業実施想定区域
- 滑走路増設等想定位置

※具体的な事業実施区域、滑走路増設等の位置は、関係者で協議中である。

— · — · — 市町村界

図 3.5-1 事業実施想定区域及び滑走路増設等想定位置



3.5.2. 複数の計画案に係る環境影響の比較の結果

これまでの議論の経緯や、配慮書手続きによる環境影響の検討の経緯等を踏まえ、複数の計画案に係る環境影響の比較を行った。

事業性、経済性について、空港の容量拡大効果は、案1-2、案2とも年間50万回を実現でき、いずれの案も長期的な航空需要に応えられるとともに、激化する空港間競争に対応するために必要となる十分な発着容量を確保できる。一方、運用の効率性については、滑走路とエプロンの位置の関係から、平均地上走行距離は案2の方が小さくなり、無駄な地上走行を避けることによる航空機燃料の節減、運航コストの抑制、目的地への移動時間の短縮等が図られるほか、航空機が短時間で空港間を折り返すことができるようになるためLCCのビジネスモデルに合致するなど、航空機の効率的な運航が可能となる。したがって、案2の方が効率的な空港運用ができ、利用者便益も改善されると考える。

社会的側面について、用地上の影響を考慮すると、過去の成田空港建設に際して国・NAAと反対派との対立構造を生じさせた経緯があるが、更なる機能強化を進めるに当たっては、その過去を繰り返すことのないよう、地域の人々との話し合いを十分に行うとともに、移転をお願いさせていただく方々をできる限り少なくすることが何よりも重要であるとNAAは考える。滑走路増設等想定位置の住居数は、案1-2は約500戸であるのに対し、案2は約100戸であり、移転が必要となる住居数は案2の方が少ない。

環境面の影響について、最も留意すべき騒音については、その影響が増加する面積は案2の方が若干少ない。また、両案とも騒音の増加領域には集落が存在する。環境保全上重要と考えられる学校や病院の数は案2の方が若干少なく、航空機の地上走行による騒音の影響も、走行距離が短い案2の方が影響範囲を少なくできる。その他の環境要素については、影響が大きくなる案は環境要素ごとに異なるため、案の優劣はつけがたいと考える。いずれの案においても、可能な限り環境保全措置を講じ、その影響の回避及び低減に努めることとする。

配慮書への意見について、自治体からの意見では比較した2つの案のうちいずれかの案を優位とするものではなく、住民等の意見では案1-2、案2のいずれかに賛成する意見が寄せられたが、それらは環境面からの理由ではなく、また一方の案だけ意見数が多いということとはなかった。

これらの結果も考慮し、第3滑走路を新設する位置は案2、B滑走路の延伸方向は北側とする案を前提とし、2016年9月の四者協議会において具体的な案を提示し、地域住民への説明とさらに具体的な検討作業を進めることなどの確認書を締結した。

表 3.5-5 第3滑走路の新設候補地を案2とした考え方

<p>事業性、 経済性</p>	<p>《容量拡大効果》空港の発着容量は、案1-2、案2とも年間50万回を実現でき、いずれの案も長期的な航空需要に 대응されるとともに、激化する空港間競争に対応するために必要となる十分な発着容量を確保できる。</p> <p>《運用の効率性》滑走路とエプロンの位置の関係から、平均地上走行距離は案2の方が小さくなり、無駄な地上走行を避けることによる航空機燃料の節減、運航コストの抑制、目的地への移動時間の短縮等が図られるほか、航空機が短時間で空港間を折り返すことができるようになるためLCCのビジネスモデルに合致するなど、航空機の効率的な運航が可能となる。したがって、案2の方が効率的な空港運用ができ、利用者便益も改善されると考える。</p>
<p>社会的側面</p>	<p>《用地上の影響》過去の成田空港建設に際して国・NAAと反対派との対立構造を生じさせた経緯があるが、更なる機能強化を進めるに当たっては、その過去を繰り返すことのないよう、地域の人々との話し合いを十分に行うとともに、移転をお願いさせていただく方々をできる限り少なくすることが何よりも重要であるとNAAは考える。滑走路増設等想定位置の住居数は、案1-2は約500戸であるのに対し、案2は約100戸であり、移転が必要となる住居数は案2の方が少ない。</p>
<p>環境面の影響</p>	<p>《騒音》影響が増加する面積は案2の方が若干少ない。また、両案とも騒音の増加領域には集落が存在する。環境保全上重要と考えられる学校・病院の数は案2の方が若干少なく、航空機の地上走行による騒音の影響も、走行距離が短い案2の方が影響範囲を少なくできる。</p> <p>《水質》工事中排水の排出先の河川数は案2の方が少ない。</p> <p>《水文環境》案2は地下水涵養域の改変は少ない。また湧水地点が消失するおそれがあるが、調整池や緩衝緑地帯等の整備箇所では、可能な限り既存の環境を維持するなど、湧水の保全対策を講じることが可能である。</p> <p>《動物、植物、生態系、等》重要な種の生息・生育環境については、案1-2、案2のいずれにおいても影響が生じる可能性がある。環境保全上重要と考えられる項目について、鳥獣保護区は、新設する滑走路の位置の違いによる影響の差はない。また巨樹が案2には含まれるが、引き続き影響の回避及び低減に向けた検討を行う。人と自然との触れ合いの活動の場は、案2の滑走路増設等想定位置の範囲内に存在するが、これらの場と同等の機能を有する場を空港近傍に整備することを検討するなど、環境保全措置を講じることが可能である。</p> <p>《廃棄物等》伐採樹木量は案2の方が多いが、可能な限り有効活用を行うことで、廃棄物の発生を抑制することが可能である。</p> <p>《温室効果ガス等》温室効果ガス排出量は、航空機の地上走行距離が短い案2の方が少ない。</p> <p>《文化財》芝山町指定天然記念物である「普賢院の榎の木」が案2には含まれるが、引き続き影響の回避及び低減に向けた検討を行う。</p> <p>《飛行コース》空港近傍を除き案ごとの大きな差はない。</p>
<p>配慮書への 意見</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・自治体からの意見では、比較した2つの案のうちいずれかの案を優位とするものはなかった。 ・住民等の意見では、案1-2、案2のいずれかに賛成する意見が寄せられたが、それらは環境面からの理由ではなく、また一方の案だけ意見数が多いということではなかった。

表 3.5-6 B 滑走路の延伸方向の候補を北側とした考え方

- ・ C 滑走路は B 滑走路との一定の離隔を確保する必要があることを考慮すると、B 滑走路を北伸させる方が C 滑走路の位置は既存の空港に近くなる。それにより、**空港南部の貴重な谷津環境の保全、伐採樹木量の軽減に寄与するほか、航空機の平均地上走行距離も若干短くなることによる効率的な航空機運航、燃料消費量及び二酸化炭素排出量の抑制にもつながる。**
- ・ B 滑走路の北伸部分には鳥獣保護区に指定されている区域が存在するが、現状においても B 滑走路の制限表面区域として樹木伐採等が既に行われている部分が多くあることから、著しい環境影響につながるおそれは少ない。
- ・ B 滑走路の供用開始以降、現在においても、B 滑走路の南側の一部には空港建設に反対される方が所有する土地が存在する。そのため、B 滑走路はその南側の整備には至っていない。土地所有者とは今後も誠意を持って話し合いを継続していく。

3.5.3. 環境影響の回避及び低減に向けた検討

第3滑走路を新設する位置は案2、B滑走路の延伸方向は北側とするにあたり、計画段階配慮事項等の検討結果を踏まえて、環境面での影響の回避及び低減に向けた検討を行った。

(騒音)

- ・発着回数は、滑走路の供用後、航空需要に応じて徐々に増加することが想定されるが、防音工事や移転補償等の環境対策を早い段階から広範な地域において実施できるように、発着回数を50万回と想定した騒音影響の予測を実施する。
- ・住居内における騒音影響の更なる改善に向けて、防音工事の施工内容の改善（ペアガラス代金の一定範囲での助成）等の検討を行う。

(水質・水文環境・動物・植物・生態系)

- ・可能な限り現在の地形を活かした計画とすることで、必要以上の造成工事を行わず、工事中の濁水の影響や土砂運搬等に伴う周辺環境への影響の低減等に配慮する。また調整池底部は底張りをしない計画とすることで、雨水の地下浸透量の減少抑制に配慮する。

(廃棄物等)

- ・土砂の搬出入の量ができる限り少なくなるよう検討し、工事中の土砂運搬等に伴う周辺環境への影響の低減、廃棄物の発生抑制につながるよう配慮する。
- ・伐採樹木については、その再利用の方法等を、今後の調査等の結果を踏まえて検討する。

(文化財)

- ・芝山町指定文化財である「普賢院の榎の木」は、事業実施区域内に位置することから、関係機関と協議の上、引き続き影響の回避及び低減に向けた検討を行う。

(人と自然との触れ合いの活動の場)

- ・案2の区域内には人と自然との触れ合いの活動の場が存在する。成田空港周辺緑化基本計画の見直しとともに、これらの場と同等の機能を有する場の整備について検討を行う。

