

14. 環境影響評価準備書に対する住民等の意見の概要
及び地方公共団体の長の意見並びに事業者の見解

小目次

14. 環境影響評価準備書に対する住民等の意見の概要及び地方公共団体の長の意見並びに事業者の見解	14-1
14.1. 環境影響評価準備書に対する住民等の意見の概要及び事業者の見解	14-1
14.2. 環境影響評価準備書に対する地方公共団体の長の意見及び事業者の見解..	14-54
14.2.1. 千葉県知事の意見及び事業者の見解	14-54
14.2.2. 茨城県知事の意見及び事業者の見解	14-62

14. 環境影響評価準備書に対する住民等の意見の概要及び地方公共団体の長の意見並びに事業者の見解

14.1. 環境影響評価準備書に対する住民等の意見の概要及び事業者の見解

表 14.1-1(1) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

	住民等の意見の概要	事業者の見解
<p>■環境影響評価全般 1～14</p>		
<p>1</p>	<p><対象事業実施区域> 環境アセス対象区域の設定の見直しが必要である。 高速道路の様に線整備であれば、人的および環境への影響は沿道に限られてくるが、空港の場合、騒音、振動、大気等々、広範囲に被害が及ぶことから、この対象区域では、時間延長および空港拡大有りの調査であり、本来の目的を果たしていない。</p> <p><調査項目について(感覚障害の必要性)> 飛行時間を延長する計画であるが、運用時間のスライド運用の導入は、詭弁に他ならず、地域によっては睡眠時間が4時間しか確保されない、住民の生活を脅かすとともに、様々な人的障害を起こす要因である。 知覚の異常や感覚の鈍麻など感覚神経に異常反応を起こすなど、人間にとっての尊厳を奪う感覚障害について調査・検討がなされていないことは、環境アセスとして十分ではなく、当然として今回の評価自体を認めることは出来ない。</p> <p><A 滑走路の運用時間の1時間延長について> 感覚障害を引き起こす原因となる、A滑走路の運用時間の延長は到底、認められるものではない。(感覚障害の検証をすべきである。)</p> <p><水文環境について> C滑走路の新設にあたり、山林や農地を造成し滑走路を増設するのに、雨水浸透が大幅に損なわれるのは明らかなのに、高谷川 ー6%、多古橋川 ー2%との検討結果は到底信用できるものではない。</p>	<p>本事業の環境影響評価の対象事業実施区域は、滑走路の新設及び既存の滑走路の延長を行う区域に加え、現在既に供用している空港区域、航空法の制限表面に抵触する樹木等を伐採する区域、国道296号の地下道化等の関連する工事を含めた区域を指します。一方、調査や予測の対象地域、地点は、その対象事業実施区域の外に設定しており、工事の施工や飛行場の施設の供用による環境への影響が広範に及ぶことを考慮し、項目ごとに適切に影響を把握できる範囲を設定しております。</p> <p>夜間飛行制限の緩和に伴い、従前の運用に比べ深夜早朝における住民の生活環境への負担が増大することが予想されます。そのため、航空機からの騒音影響が特に大きい「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。)の防止地区及び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、いわゆる谷間地域においては、寝室への内窓工事を行うとともに、壁天井の補完工事も実施します。また、運用時間を延長することとなる5時台及び23時以降については、低騒音機に限定した運用とするほか、成田航空機騒音インデックス別国際線着陸料金制度の継続による新型機材等の低騒音型航空機の導入促進など、航空機騒音の発生源対策にも努めます。</p> <p>航空機騒音については、環境影響評価準備書(以下「準備書」という。)では、環境影響が最大となると考えられる、発着回数が最大となる時期(年間50万回時)について予測を行い、その結果を環境基本法に基づく「航空機騒音に係る環境基準について」(昭和48年12月 環境庁告示第154号)に示される基準値と比較することで評価を行いました。一方で、地域の皆様からは、運用時間の延長や発着容量の拡大による健康被害を懸念する声を頂戴していることから、2013年(平成25年)に弾力的運用を開始した際と同様、健康影響調査を含む生活環境への影響調査を実施します。調査の実施時期や手法等の詳細につきましては、今後、関係者の皆様と検討していく予定です。</p> <p>水文環境については、空港内に調整池を整備し雨水の排出量の抑制を図るほか、対象事業実施区域内に雨水浸透機能を有する施設を可能な限り設置するとともに、芝地等を確保することにより現状と同程度の地下浸透量を確保することで、地下水や河川等への影響はほとんどないと予測しました。</p> <p>雨水排水は「千葉県における宅地開発等に伴う雨水排水・貯留浸透計画策定の手引」(平成18年9月 千葉県県土整備部)等を参考に、調整池を設けて流出抑制を行います。また、想定を超えるような大雨が発生した場合には、場外に溢れだすことがないように、空港内の窪んだ芝地等を活用して雨水を溜めることを検討しており、排水先河川の浸水影響の軽減と安全に配慮いたします。</p>

表 14.1-1(2) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

	住民等の意見の概要	事業者の見解
2	<p><大気質></p> <p>私が最も心配するのは、大気汚染による身体への影響と、地下水の汚染である。</p> <p>町には上水道の設備がないため、いやがおうにも地下水を飲用するしかない。航空機の排気ガスは、自動車と違って悪性の高い成分(ex ベンゼン、トルエン)が多く含まれていると聞いている。特に微粒子は、PM2.5 より更に細かい粒子状物質、肺気腫他、呼吸器系への影響が大きいらしい。大気で希釈されるとはいえ、総量が増える事は危険だと思う。そんな地下水も、未来永劫のみ続けて、大丈夫なのか！</p> <p>おかしな事に、現在の大気質の測定場所は、空港敷地内のみらしい。生活している住民のもとなければ、意味がない。すぐにでも、測定場所を、経路下の各地区に設置し、記録を公開していただきたい。そして、もし悪性成分が確認されたときには、すぐに飛行をやめていただきたい。</p>	<p>NAA が設置している大気質の常時測定局については、全6局のうち東部局、西部局は空港の周辺に設置しています。これらの場所でベンゼン等の有害大気汚染物質を毎年測定していますが、準備書本編(1/3)7-28 ページに示したとおり、いずれの項目も環境基準を下回っています。</p> <p>また、微小粒子状物質(PM2.5)については、自治体が周辺に設置している測定局及び NAA が設置している3測定局で測定していますが、準備書本編(1/3)7-24 ページに示したとおり環境基準を下回っています。さらに環境影響評価では空港周辺の4地点及び主要道路沿道の3地点でも調査を実施しましたが、準備書参考資料(1/2)2.2.4-2~2.2.4-3 ページに示すとおり、いずれの地点も環境基準を下回っていました。</p> <p>なお、PM2.5 より更に細かい微粒子については、自動車排気ガスのほか航空機エンジンからも観測されていることが報告されています。そのためICAO(国際民間航空機関)ではその排出を規制するための検討が行われています。</p> <p>地下水については、NAA では空港周辺で毎年調査を行っており、準備書本編(1/3)7-104 ページに示すとおり、いずれの項目も環境基準を下回っています。特にベンゼン等の有機化合物はすべて不検出となっています。</p> <p>これらの大気質、地下水質の測定結果は、成田空港周辺環境測定結果報告書として毎年公表しています。</p>
3	<p><騒音、振動></p> <p>騒音等については、環境にどう影響するのか、対策・対応はどうか、生活できるのか？</p> <p><大気質></p> <p>飛行機のガスによるススの影響はどうか？野菜などの生産物は大丈夫なのか？人体には影響ないのか？</p> <p><水質></p> <p>川の拡大によって、地形はどう変わるのか？水田等はどうなるのか？</p>	<p>更なる機能強化の実施に当たっては、より長期を見通した年間発着回数が50万回となる時の騒音影響を予測し、その結果を準備書本編(2/3)10.3.4-28 ページにお示ししています。その予測に基づき国や県が「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。)や騒特法の区域設定をすることで、弊社としては移転補償や防音工事等の環境対策をより広範な地域において先行的に実施していきたいと考えております。</p> <p>航空機のジェットエンジンに使用するジェット燃料は、燃焼性がよく、燃焼後の炭素粒子である「すす」の発生量は少ないとされています。航空機のジェットエンジン等から発生する浮遊粒子状物質については、準備書本編(2/3)10.2.3-77 ページに予測結果を示しており、環境基準である1時間値の1日平均値が0.10mg/m³に対して、日平均値の2%除外値は最大で0.053mg/m³と半分程度であり、人の健康上の支障を引き起こすことはないと考えております。</p> <p>C滑走路の新設にあたっては、台地部を切土し、切土により発生した土砂により谷津を埋め立てます。埋め立てる高さは、10~20m程度になる計画です。空港敷地内の高谷川は埋め立てられますが、C滑走路の西側に新たな水路を設置し、調整池で放流量を調整した上で空港内の雨水を高谷川に排水する計画としています。</p>

表 14.1-1(3) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

	住民等の意見の概要	事業者の見解
4	<p>＜騒音、低周波音、夜間飛行時間、健康＞</p> <p>1. 騒音評価については、従来の評価方法を変えたが、その評価の値で従来の評価と場所により増減がある。現在の騒音評価はあくまで想定値であり、実際の測定評価では、場所と時間により値が大きく上回る。それらを無くすために評価を補正するか、新たな騒音評価方法を考案検討し公表すること。</p> <p>2. 騒音評価の値で、低周波音は体感時間が非常に長く、それはどのように騒音評価されているか公表すること。</p> <p>3. 騒音評価の中で、第一滑走路の運用時間が延長され、生活環境は悪化し静穏時間が5時間半になること、そして期間は第三滑走路完成まで何十年かかるか不明であり暫定期間である。これらを騒音評価でどのように考察され評価されるか明確にし、この暫定期間の第一滑走路の騒音評価を公表すべきである。</p> <p>4. 第一滑走路の運用時間が延長され、静穏時間が5時間半になることは、騒音下住民の生活環境は悪化し睡眠時間に多大な影響があり、そのことをどのように考察し健康影響評価されるか明確にし、公表すること。</p> <p>5. 第三滑走路完成後の、最終形は第一・第二・第三滑走路の運用時間を午前5時から午前1時までとし、早番・遅番のスライド運用としている。静穏時間は4時間になり、この時の騒音影響範囲は広範囲におよびますが、どのように考察し騒音評価されるか明確にし、公表すること。</p>	<p>1. 航空機騒音については、準備書では、環境影響が最大となると考えられる、発着回数が最大となる時期（年間 50 万回時）について予測を行い、その結果を、環境基本法に基づく「航空機騒音に係る環境基準について」(昭和 48 年 12 月 環境庁告示第 154 号)に示される時間帯補正等価騒音レベル (L_{den}) による基準値と比較することで評価を行いました。また、その測定は「航空機騒音測定・評価マニュアル」に示される方法に基づいて実施しています。</p> <p>2. 低周波音については 11 地点で予測を行っており、各予測地点における予測結果は、生理的影響、心理的影響及び物理的影響に係る科学的知見と比較を行っています。</p> <p>3. 航空機騒音については、環境影響評価では、環境影響が最大となると考えられる、発着回数が最大となる時期（年間 50 万回時）について予測を行い、その結果を準備書にお示ししています。</p> <p>4、5. 航空機騒音については、上述の通り、将来の予測結果を環境基準と比較することで評価を行いました。C 滑走路（第三滑走路）が完成し、空港全体の発着時間が朝 5 時から深夜 0 時 30 分（但し、深夜の 0 時 30 分から深夜 1 時まで弾力的運用）となった年間発着回数 50 万回の場合の騒音予測結果は、準備書本編（2/3）10.3.4-28 ページに示したとおりです。</p> <p>夜間飛行制限の緩和に伴い、従前の運用に比べ深夜早朝における住民の生活環境への負担が増大することが予想されます。そのため、航空機からの騒音影響が特に大きい騒特法の防止地区及び 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、いわゆる谷間地域においては、寝室への内窓工事を行うとともに、壁天井の補完工事も実施します。また、運用時間を延長することとなる 5 時台及び 23 時以降については、低騒音機に限定した運用とするほか、成田航空機騒音インデックス別国際線着陸料金制度の継続による新型機材等の低騒音型航空機の導入促進など、航空機騒音の発生源対策にも努めます。</p> <p>なお、地域の皆様からは、運用時間の延長や発着容量の拡大による健康被害を懸念する声を頂戴していることから、2013 年（平成 25 年）に弾力的運用を開始した際と同様、健康影響調査を含む生活環境への影響調査を実施します。調査の実施時期や手法等の詳細につきましては、今後、関係者の皆様と検討していく予定です。</p>

表 14.1-1(4) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

	住民等の意見の概要	事業者の見解
5	<p>＜動物、植物、生態系＞</p> <p>成田空港環境アセスメント準備書に対して、事業者は方法書の段階で特に貴重な重要種について、「代償」措置を行うことを述べており、これを実行する必要がある。また、代償措置の方法として HEP のような科学的根拠のある方法で代償措置を行い、ノーネットロス手法などを用いて、代償措置を理論づけする必要あると思います。</p>	<p>準備書では複数の重要な種に対して代償措置を講ずる旨記載しており、これを適切に実施します。また、事後調査により継続的にモニタリングを実施し、その結果をもとに適宜対策を見直し、必要に応じて追加の対策を講ずる等の順応的管理アプローチを実施します。以上の対策について、HSI モデル（対象とする環境について、特定の野生生物の生息地としての適性を数値で評価する指標）などの既存の評価手法を用いて保全の効果を定量的に把握するよう努めてまいります。</p> <p>目標としてのノーネットロスについては、確保できる面積に制約がある中では困難と考えております。しかし、限られた土地の環境を将来に渡って担保するとともに、その質を向上させることで、専門家の指導のもと、可能な限り環境影響を最小化するよう努めてまいります。</p>
6	<p>＜持続不可能にしかねない動植物等生態系に与える甚大な影響＞</p> <p>またしても事業拡張の為にわずかに残る自然を破壊して滑走路を整備することは末代までの愚挙になりかねないのではと危惧いたしております。一度破壊された自然体系は二度ともとは戻せません。日本列島は時代の進化と共に、自然と共生し、自然の摂理にかなった暮らしを旨としてきました。我々の始祖たちは自然と人が按配良く持続可能に生きて行く里山という機能を重視してきました。しかし産業革命以後、その自然摂理にかなった哲学は無視され、経済効果を最優先にするあまり、自然破壊を拡張し、今や絶滅危惧になっている動植物は枚挙に暇がないほどです。この生態系ピラミットの上位に居る人間がいずれば絶滅危惧種になることは火をみるより明らかかなことです。今こそそれに歯止めをかけなければならぬ時です。成田のみならず、オリンピック開催を口実にこれまで以上に破壊の一端を辿っています。自らが自らの首をしめるような行為は今直ぐ辞めるべきではないでしょうか。世界からの人々が行き来をする玄関口でもある成田はそのような持続可能性を求める為に新滑走路は拡大しないのだというポリシーをこそ世界にアピールするべきとかがえます。</p>	<p>ご指摘のとおり、本事業が多くの重要な種に影響を及ぼすものであろうことは準備書の予測に示したとおりです。このため、本事業では広く空港周辺を対象として各種の環境保全措置を実施します。</p> <p>当該地域の典型的な里山である谷津環境には特に留意しており、このような人間の営みが育んできた多くの重要な種の生息・生育の場については、その持続可能な利用形態を含めて代償措置を実施し、専門家の指導のもと、可能な限り環境影響を最小化する方針としております。</p>

表 14.1-1(5) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

	住民等の意見の概要	事業者の見解
7	<p><動植物、生態系> 今回、成田空港の滑走路を延長するに当たり、300 種以上の絶滅危惧種に影響を与えることがわかっているということで、滑走路延長は止めていただきたいです。</p>	<p>現地調査では 300 種近い絶滅危惧種を確認しましたが、事業により影響が生じると予測したのはその半数程度です。これらの種を保全するため、本事業では広く空港周辺を対象として各種の環境保全措置を実施します。</p> <p>当該地域の典型的な里山である谷津環境には特に留意しており、このような人間の営みが育んできた多くの重要な種の生息・生育の場については、その持続可能な利用形態を含めて代償措置を実施し、可能な限り環境影響を最小化する方針としております。</p> <p>この他にも、ホトケドジョウ繁殖地への影響の回避やオオタカの人工代替巢の設置、工事開始前には変更区域外への植物の移植や動物の移設などを行うほか、特に当該地域からの絶滅が危惧されるニホンイシガメやアカハライモリについては生息域外保全を実施します。</p> <p>以上の取組みにより、専門家の指導のもと、動植物への影響を可能な限り防いでまいりたいと考えております。</p>
8	<p><動物> 環境影響評価準備書によると、新滑走路予定地には多くの絶滅危惧動物がいるとのことですが、そのような状態なのに、なぜ新滑走路を敷設できるのかがよくわかりません。滑走路を敷設するにしても、敷設後、動物への悪影響を防ぐためにどのような対策がとられるのかも明らかになっていません。このような状態で計画を前に進めるべきではないと思います。</p>	<p>ご指摘のとおり、本事業が多くの重要な種に影響を及ぼすものであろうことは準備書の予測に示したとおりです。このため、本事業では広く空港周辺を対象として各種の環境保全措置を実施します。</p> <p>当該地域の典型的な里山である谷津環境には特に留意しており、このような人間の営みが育んできた多くの重要な種の生息・生育の場については、その持続可能な利用形態を含めて代償措置を実施し、可能な限り環境影響を最小化する方針としております。</p> <p>この他にも、ホトケドジョウ繁殖地への影響の回避やオオタカの人工代替巢の設置、工事開始前には変更区域外への植物の移植や動物の移設などを行うほか、特に当該地域からの絶滅が危惧されるニホンイシガメやアカハライモリについては生息域外保全を実施します。</p> <p>以上の取組みにより、専門家の指導のもと、動植物への影響を可能な限り防いでまいりたいと考えております。</p>

表 14.1-1(6) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

	住民等の意見の概要	事業者の見解
9	<p>＜動物 国指定天然記念物の鳥 オオヒシクイ＞</p> <p>稲敷市江戸崎入（稲波）干拓地周辺へ越冬に飛来するオオヒシクイ（雁）は関東地方で唯一の個体群で、さらには太平洋岸の南限としては大変貴重な越冬地です。</p> <p>オオヒシクイが警戒し攪乱状態で飛翔する要因には、稲波干拓地上空を飛行するプロペラで駆動する飛行機やヘリコプター等が最も多く発生している。ジェット機の通過には反応を示さないが、成田空港に着陸するプロペラ機の上空通過による攪乱状態が年々増加している。</p> <p>成田空港に着陸するプロペラ機の通過するルートは4～5kmの幅で飛行している。稲波干拓から2km以上離れた通過もあり、攪乱状態を避けるため、成田空港に着陸するプロペラ機の通過は稲波干拓地上空から最も離れたルートの飛行を要望する。</p> <p>（別紙 「2017年度オオヒシクイ越冬観察及び調査記録」抜粋を添付）</p>	<p>飛行コースについては、国土交通省が管轄し、設定しております。茨城県内においても標準飛行コースが設定されているものの、航空機の安全間隔設定、悪天候回避等の事由により飛行コースに幅を持たせた運用を行っているため、ご指摘の成田空港に着陸するプロペラ機についても、現状において南風運用時には状況により稲波干拓地上空を通過して着陸せざるを得ないことをご理解いただきたいと思いますと考えております。なお、当該機種通過高度はジェット機の高度と同様となっております。</p> <p>いただいたご意見については国土交通省と共有してまいります。また、当該機種の運航状況の動向は今後も継続的に把握を行ってまいります。</p> <p>当該機種の1日あたりの着陸回数は、2005年度（平成17年度）には2.9回、2006年度（平成18年度）には2.6回、2007年度（平成19年度）から2009年度（平成21年度）までは2.0回前後が続き、2010年度（平成22年度）には再び2.6回に増加するものの、その後2012年度（平成24年度）から2015年度（平成27年度）にかけては1.0回に減少しております。2016年度（平成28年度）は1.2回でしたが、続く2017年度（平成29年度）は仙台便に当機が採用された等の理由から2.3回（速報値）に増加しております。このように当該機種の運航回数は各年度における航空会社の運航計画に応じて大きく増減があり予測は困難ですが、将来においても増加し続けることはないと考えております。</p>
10	<p>＜生態系＞</p> <p>毎年7月にホタル祭をおこなっております。そのため生態をくずされると生物が少なくなります。祭が出来なくなるのです。（小原子のトンネル）近くの山道付近で発生している、ヘイケホタルがいなくなります。楽しみにしている町の祭がなくなります。芝山では行事がホタル祭とハニワ祭しかありません。だんだんやる行事をなくさないでほしい。発生の場所をこわさないでほしい。もし、C滑走路を新設するならホタルの発生場所は残してほしい。どうか考えの一つとして残して下さい。よろしくお願いします。</p> <p>できたら回答もしてほしい！！</p>	<p>現地調査の結果、対象事業実施区域及びその周辺では多数のヘイケボタルの生息を確認しており、事業の実施により影響が生じると予測しております。このため、残存する騒音用地等に代替の生息環境を整備して消失する生息地の個体を移設する環境保全措置を実施します。</p>

表 14.1-1(7) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

	住民等の意見の概要	事業者の見解
11	<p>＜動物、植物、生態系に関して＞</p> <p>環境に関してよく調査されていると思います。意見項目としてあげた範囲では、多くの影響が生じる可能性があることが評価されています。これに対しては、改変または、回避の説明があり2案ほどが説明されていますが、いずれも影響がゼロになるわけではなく影響がより少ないことで評価されています。本来であれば、影響度を明確にして、それが本当に全体として問題のないレベルであることを各個体ごとに評価して全てが問題なしの案を提示すべきです。そうでなければ環境面からは、計画全体から見直すべきものです。2案を示して比較してよい方の案で解決しているものではありません。再考すべきものです。</p>	<p>ご意見にある2案を比較した評価とは、準備書本編(1/3)の「5.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」に記載した評価と推測いたします。当項目は環境影響評価法に基づき成田国際空港株式会社が2016年(平成28年)6月に公表した計画段階環境配慮書の内容を転記したものです。</p> <p>ご指摘の通り、比較検討により事業計画案を1案に絞り込むだけでは、全ての課題は解決いたしません。そのため、環境影響評価方法書以降の手続において、現地調査やその結果を踏まえた予測を行い、影響の回避や低減を図るための環境保全措置を検討いたしました。ご意見にある個体(重要な種等)ごとの影響を予測し、影響を低減するための環境保全措置を検討した結果は、準備書本編(3/3)の「10.調査結果の概要並びに予測及び評価の結果」に記載しております。</p>
12	<ul style="list-style-type: none"> ○感覚公害が今でもひどく、さらに機能強化になれば生活が必ず出来なくなります。 ○環境アセスメントとは、事業者だけの原案だけでなく代替案などの比較検討などしてほしい。 ○意見書を受け付けるだけでは一方的で、意見交換会のような場を積極的に作って下さい。 ○環境基準・排出基準における絶対基準での評価クリアは絶対にして下さい。→(100%) ○動・植物など人もそうですが弱い者だけが犠牲になる。 	<p>本事業の環境影響評価では、計画段階において、合理的な滑走路の使い分け及び運用方法を踏まえ、複数案の滑走路位置・規模について検討し、それに伴う環境影響について定性的に予測を実施し、計画段階環境配慮書として公表しております。</p> <p>また、本事業の環境影響評価は、環境影響評価法に基づき手続を実施しています。環境影響評価図書の縦覧、意見書の受付、説明会の開催等は、その方法や時期が同法により定められています。</p> <p>環境影響評価で基準等を達成していないと予測する項目については、環境保全措置を実施し、環境影響をできる限り低減いたします。</p>
13	<p>強化案による自然破壊や騒音、大気汚染等の為に更に被害を被る動植物や住民が居ることを常に考慮して、環境調査も一時的なものではなく常に調査方法や結果についても解りやすく公表して貰いたい。</p>	<p>環境影響評価手続においては、事後調査を実施し、同手続に基づく報告書としてとりまとめを行い、公表いたします。</p> <p>また、NAAは開港以降、空港周辺の騒音、大気質、水質について環境調査を実施しており、今後も継続してまいります。その結果は環境報告書やNAAホームページで公表いたします。</p>

表 14.1-1(8) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

	住民等の意見の概要	事業者の見解
14	<p>＜計画の必要性は低い＞</p> <p>この「成田国際空港の更なる機能強化 環境影響評価準備書」（以下「準備書」とする）は、住民への影響を考慮したものとは言いがたい。「成田空港機能強化計画」を押し進めるために、この計画に合わせたものである。</p> <p>需要予測については、「2022年頃に総発着回数30万回」、「2030年代に総発着回数50万回」としているが、これは、機能強化計画に基づいた「希望的目標」であり、「需要予測」とは言えない。</p> <p>NAAの夏目社長も、「四者協議会」以後の、記者会見で「ただ、そういっても環境が激しい時代。世界経済の動向も直結する。需要動向に的確に対応しなければならず、一旦作成したマスタープランを未来永劫変えることはないということはなく、絶えず見直しを図りながら、大規模投資を進めていくことになるだろう」と述べている。</p> <p>また、別の席では「2018年度の就航都市150」の目標について、「達成は難しい」と述べている。</p> <p>このような発言は住民説明会の場や四者協議会前には出さなかったものである。これこそ「50万回」の必要性がたんなる「希望的目標」に過ぎないことを示している。</p> <p>NAAの需要予測も「政府の経済成長目標で中程度の成長に見合ったもの」としているが、需要予測にすると年率2.5～3.0%の伸び率である。しかし、最近の伸び率は1～2%である。4月も1.53%であった。伸び率は世界経済の動向や、地域紛争などに左右されるものではあるが、明らかに過大である。</p> <p>また、建設費用についても、C滑走路の建設費用（用地買収、滑走路本体・誘導路）を「1500億円」としているが、最近は「エプロンや新ターミナル建設は、需要を見て考えなければいけないので、この費用は含まれていない」と言い始めている。</p> <p>「50万回目標」がいかになんとも現している。</p> <p>最近、イギリス政府が承認した、ヒースロー空港の滑走路増設費用は約2兆円である。</p> <p>ロンドン中心部に増設するのと、農村地帯にある成田空港に増設するのは、かかる費用に違いが出るのは当然であるが、ヒースロー空港の建設費用に比べ、たったの7.5%と言うのは、故意に少なく見積もっていることを現している。</p> <p>福岡空港の空港内での滑走路増設計画でさえ、費用を1800億円と見積もっている。</p>	<p>本事業の環境影響評価は、環境影響評価法に基づき手続を実施しており、これまで計画段階環境配慮書、環境影響評価方法書の手続をとおして、環境大臣や国土交通大臣、県知事、市町長、住民の方々の意見を頂き、それらを踏まえて準備書を作成しております。</p> <p>首都圏空港の需要予測については、有識者で構成される国の基本政策部会で策定されたものとNAAで策定した需要予測の双方を準備書に示させて頂いております。いずれの需要予測においても2020年代には年間30万回を超え、2030～2040年代には年間50万回に達すると予測しています。なお、国による首都圏空港の航空需要予測は、過去の実績値をベースに、年平均実質GDP成長率を考慮して行っており、「上位ケース」「中位ケース」「下位ケース」の3ケースを示しています（準備書本編（1/3）3-18ページ、図3.3-1参照）。また、NAAによる需要予測は、国の「中位ケース」と同等になると見込んでいます（準備書本編（1/3）3-28ページ、図3.3-12）います。また、現在の成田空港は、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）の発着枠が既に満杯であり、年間発着枠30万回に対して余裕はあるものの、航空需要に十分に答えられていない状況にあります。これらのことから、成田空港の更なる機能強化は必要であると考えます。</p> <p>C滑走路の新設、B滑走路延伸の整備に要する費用は、国の有識者委員会「首都圏空港機能強化技術検討小委員会」が、2014年（平成26年）7月に取りまとめた「中間取りまとめ」にて、約1200億円程度と示されております。</p> <p>一方、この費用は滑走路のみの費用であり、50万回の発着回数を実現するためには駐機場（エプロン）、ターミナルビル、貨物施設等の整備も必要となります。</p>

表 14.1-1(9) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

	住民等の意見の概要	事業者の見解
14	<p>(続き)</p> <p>＜夜間飛行制限緩和は許せない＞</p> <p>準備書の中にある、「計画書」で出た住民の意見について、「大変ご迷惑をおかけしますが・・・」と一見謝罪しているように見えるが、「騒音下住民への命や健康にどのような影響を及ぼすか」との問いに対しては、質問の趣旨とは違う、的はずれな回答をして、「機能強化の必要性のため」と居直っている。</p> <p>こんな非人道的な計画は直ちに撤回すべきである。以下に、その、非人道的な理由を書く。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・最近の学説では「睡眠時間は最低 7 時間が必要。6 時間未満では身体的、精神的影響が出る」と、一致して指摘している。 ・今回の準備書では「計画書」の時に「成田空港から郷土とくらしを守る会」が出した「欧州 WHO の夜間騒音についての基準」を初めて取り上げているが、説明会で NAA は「騒音の激しい地区については、寝室の窓を 2 重ガラスにするから、影響はない」と言っている。 <p>しかし、WHO の暫定基準「L_{night} 55dB」は、あくまでも、『暫定的』に屋外の騒音をここまで落とせ」と言うものであり、防音工事の有無や、石造りか木造か、などの家屋の構造などについては関係ない基準である。</p> <p>「欧州 WHO」の暫定基準では「L_{night} 40～55dB ならば、健康への悪影響が生じる。多くの住民は夜間騒音に適応するために生活を変更しなければならぬ。高感受性群ではより重度に影響を受ける。」としているのである。従って、寝室窓を 2 重ガラスにしても住民への健康影響は免れない。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・なお、「欧州 WHO の夜間騒音についての基準」に対しても、学者からは『L_{night}』は年平均値であり、これを夜間騒音基準値とすることが科学的とする根拠は存在しない」とする、意見もあり「航空機 1 機毎の騒音値に制限を設けるべき」との見解もある。 <p>＜スライド制について＞</p> <p>NAA の夏目社長は、「今回の見直し案では、スライド制で静穏な時間が 7 時間確保でき、よい案が出来た」と自画自賛しているが、「静穏な 7 時間」が「睡眠時間 7 時間」を確保することにはならない。人間は「静かになった。さあ、寝る」と言うわけにはいかない。</p> <p>多くの人が経験しているように、睡眠に入るためには、心を静める静かな時間が必要となる。</p> <p>しかも、これを、A 滑走路直下地域と、B・C 滑走路をグループ化した直下地域で、騒音が平均化するように、風向きなどを考慮しながら、入れ替えるという。</p>	<p>(続き)</p> <p>夜間飛行制限の緩和に伴い、従前の運用に比べ深夜早朝における住民の生活環境への負担が増大することが予想されます。そのため、航空機からの騒音影響が特に大きい騒特法の防止地区及び 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、いわゆる谷間地域においては、寝室への内窓工事を行うとともに、壁天井の補完工事を実施します。また、運用時間を延長することとなる 5 時台及び 23 時以降については、低騒音機に限定した運用とするほか、成田航空機騒音インデックス別国際線着陸料金制度の継続による新型機材等の低騒音型航空機の導入促進など、航空機騒音の発生源対策にも努めます。</p> <p>航空機騒音については、準備書では、環境影響が最大となると考えられる、発着回数が最大となる時期（年間 50 万回時）について予測を行い、その結果を環境基本法に基づく「航空機騒音に係る環境基準について」（昭和 48 年 12 月 環境庁告示第 154 号）に示される基準値と比較することで評価を行いました。一方で、地域の皆様からは、運用時間の延長や発着容量の拡大による健康被害を懸念する声を頂戴していることから、2013 年（平成 25 年）に弾力的運用を開始した際と同様、健康影響調査を含む生活環境への影響調査を実施します。調査の実施時期や手法等の詳細につきましては、今後、関係者の皆様と検討していく予定です。</p> <p>なお、弊社の騒音影響の予測については、あくまで日本国の法律に基づき L_{den} で実施することとしておりますが、参考までに発着回数が年間 50 万回時の、午後 11 時から午前 7 時までの夜間 8 時間の等価騒音レベル (L_{night}) の予測結果も準備書参考資料 (1/2) 参考 1.4-2 ページにお示ししています。</p>

表 14.1-1(10) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

	住民等の意見の概要	事業者の見解
14	<p>(続き)</p> <p>このようなうるさい時間や静かな時間が不規則にやってくることで、人間の睡眠リズムがめちやくちやになる事は明らかである。学者らの研究によると、「大人の睡眠リズムを変えるには、半年かかる」という。</p> <p>「スライド制」は騒音下住民の健康を破壊し、命を縮める最悪の提案である。</p> <p>「準備書」ではこの「スライド制」の健康への影響については、全く書いてない。</p> <p><2014年の健康調査は不十分である></p> <p>NAAは深夜・早朝時間帯の住民の健康について、「2014年に実施した『成田空港周辺の健康調査』で顕著な影響はなかった」としている。</p> <p>しかし、この調査は規模や対象や手法が不十分なものであった。</p> <p>欧米で行われている健康調査では、規模が数十万～数百万人を対象としており、調査も数年～十数年にわたった継続的な、疫学的・心身の調査である。これらに基づいた基準が「欧州 WHO の夜間騒音についての基準」である。</p> <p>しかるに、2014年の調査は、周辺住民からたった、約1万人を抽出した、1回のみアンケート調査である。しかも、「弱者」や「騒音の高感受者」である、子どもや小中高校生や高齢者などは除外されている。</p> <p>また、睡眠時の血圧や心拍数も測定せず、プライバシーに配慮しながら、近隣医療機関のデータベースを活用した、死因率や罹病率などの調査なども全く行われなかった。</p> <p>調査報告書結論の中で、夜間騒音の影響について「『カーフェュー弾力的運用』の回数が少なく、深夜・早朝騒音の影響を確認できなかったのも、今後も、このような調査を行うべき」となっている。にもかかわらず、4年も過ぎてるのに、「機能強化計画」を立案する段階での調査も全く行っていない。</p> <p>調査委員会も「第三者委員会で公正を期した」としているが、委員長名は明らかにされているが、他の委員名は今もって非公表である。委員長は「最後のご奉公と思って、引き受けた」と記者団に語っている。これは、初めから公正を疑わせるものである。</p>	<p>(続き)</p> <p>2013年(平成25年)に弾力的運用を開始した際に実施した健康影響調査は、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を設置して調査をしており、その結果は妥当なものだと考えております。</p> <p>なお、地域の皆様からは、運用時間の延長や発着容量の拡大による健康被害を懸念する声を頂戴していることから、2013年(平成25年)に弾力的運用を開始した際と同様、健康影響調査を含む生活環境への影響調査を実施します。調査の実施時期や手法等の詳細につきましては、今後、関係者の皆様と検討していく予定です。</p>

表 14.1-1(11) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

	住民等の意見の概要	事業者の見解
14	<p>(続き)</p> <p>＜先行させ A 滑走路の運用時間拡大について＞</p> <p>3月13日の四者協議会の合意によると、A滑走路の運用時間緩和については、2020年までに先行実施し、「午前6時～翌日の午前0時にする」としている。さらに、「午前0時～午前0時30分までは『カーフェュー弾力的運用』を実施する」としている。</p> <p>これでは A 滑走路飛行コース直下の住民は静穏時間が「実質5時間半」となってしまう。</p> <p>これでは、A滑走路飛行コース直下住民の健康は損なわれ、命を奪われることになりかねない。このような非人道的で、日本国憲法にも違反する暴挙は許すわけにはいかない。</p> <p>そもそも、この措置は機能強化の理由とされる「混雑時間帯の発着回数増加」には何の関係もない。深夜・早朝に混雑時間帯はない。</p> <p>背景にあるのは、LCCや国際貨物便を扱う航空会社からの要求である。これら、少数の航空会社からの要求で、A滑走路飛行コース直下に暮らす多数住民の健康と命を犠牲にする理由は全くない。</p> <p>ドイツのフランクフルト空港で裁判所が命じた夜間飛行制限を見ても、この不当性は明らかである。</p> <p>有形民俗文化財や天然記念物や埋蔵文化財などの分布や調査については詳しく取り上げられているが、無形文化財の調査、保護については全く書かれていない。</p> <p>国の重要無形民俗文化財第1号として認定され、全国で唯一、地区住民によって、800年近くも受け継がれて、伝承されてきた、横芝光町の「鬼来迎」などは、この地区が騒音地区、または、移転地区になる可能性があるにもかかわらず、全く記述がない。</p> <p>同じく、芝山町の「白榭粉屋踊り」も移転により消滅する危機もある。</p> <p>最近の技術の進歩によって、航空機の出す騒音が低くなっているのは確かであるが、深夜・早朝の騒音は健康への影響が大きい。「深夜・早朝の時間帯には成田空港に出入りする航空機を低騒音機に限る」としているが、これらの低騒音機の中にも比較的音の大きい機種が含まれている。</p> <p>特に、長距離貨物便が貨物を満載にした場合には激しい音になる。</p> <p>よって、機種だけでなく、長距離便の場合には旅客数や貨物量に、一定の制限を設けるべきである。</p>	<p>(続き)</p> <p>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り、できるだけ速やかに実施させていただきたいと考えています。C滑走路は整備が完了するまでに時間を要することが見込まれ、またB滑走路は将来運用方法が大きく変わる（C滑走路が整備され、B滑走路南側での離着陸がなくなる）こととなります。一方でA滑走路は、現状と運用方法が変わらないため、C滑走路供用前の当面の対応については、A滑走路で夜間飛行制限の緩和をすることを考えています。</p> <p>これに伴い、A滑走路側においては、寝室への内窓設置工事や壁・天井の補完工事を先行実施するとともに、交付金の中にA滑走路に係る環境対策の実施に当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ります。</p> <p>地域の皆様からは、運用時間の延長や発着容量の拡大による健康被害を懸念する声を頂戴していることから、2013年（平成25年）に弾力的運用を開始した際と同様、健康影響調査を含む生活環境への影響調査を実施します。調査の実施時期や手法等の詳細につきましては、今後、関係者の皆様と検討していく予定です。</p> <p>無形文化財について、本環境影響評価では、国土交通省の「飛行場及びその施設の設置又は変更の事業に係る環境影響評価の項目並びに当該項目に係る調査、予測及び評価を合理的に行うための手法を選定するための指針、環境の保全のための措置に関する指針等を定める省令」及び「千葉県環境影響評価技術指針」を参考に項目選定を行っており、無形文化財は対象としておりません。本事業の実施により、無形文化財に影響を与える場合には、弊社としてできる限りの対応をさせていただきます。</p>

表 14.1-1(12) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

	住民等の意見の概要	事業者の見解
14	<p>(続き)</p> <p>先頃、英国政府が承認したロンドン・ヒースロー空港の建設案では、住民補償や環境保護対策についての費用だけで、日本円で3800億円とされている。</p> <p>一方、成田空港では開港後38年間の累計環境対策費が2017年度で約4000億円過ぎない。</p> <p>条件に違いはあるにしても、いかにも少ない。</p> <p>しかも、計画の中で、環境対策費については全くと言って良いほど、触れられてない。あるのは、「法令に基づいて・・・」の文言だけである。「法令の改正」も含めて、周辺住民の環境を守るための「成田国際空港の更なる機能強化 環境影響評価書」でなければならない。</p> <p>以上述べた事から、この「成田国際空港の更なる機能強化 環境影響評価準備書」は不十分であり、認めることは出来ない。やり直すべきである。</p> <p>よって、今回の「成田空港機能強化計画」も白紙に戻して、再検討すべきである。</p>	<p>(続き)</p> <p>弊社ではこれまで、騒特法や騒防法に基づき移転補償や防音工事等の環境対策を実施してきており、また谷間地区や隣接区域においては法律による補償等の対象とはなりません。地域と協力して可能な限り対応を行って参りました。更なる機能強化の実施に当たっては、より長期を見通した年間発着回数が50万回となる時の騒音影響を予測し、それに基づき国や県が騒防法や騒特法の区域設定をすることで、弊社としては移転補償や防音工事等の環境対策をより広範な地域において先行的に実施していきたいと考えております。</p> <p>弊社といたしましては、2018年(平成30年)3月に開催された四者協議会においても確認されたとおり、より多くの地域の皆様の理解と協力が得られるよう、引き続き、最大限の努力をしていく所存です。</p>

表 14.1-1(13) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

	住民等の意見の概要	事業者の見解
<p>■住民への説明と合意 15～17</p>		
<p>15</p>	<p>＜事業の内容等＞ 現時点の機能強化計画は、住環境が破壊され、横芝光町は人命にかかわる危険地域になってしまいます。横芝光町は何の恩恵もなく、一方的に強引な計画が進められていることに不信感を抱いています。 5月6日に開かれた環境調査の説明は、町民の不安を解消するものではありませんでした。特に「騒音と健康」この2点に的を絞って、再度環境調査を実施していただきたい。 NAA 夏目社長が度々述べている「地域住民と話して理解を進めていく」この考えをNAA全社員がしっかりと受け止めて、一つ一つの課題に取り組んでいただきたい。 5月6日の説明会の締めくくりは、住民の声を無視した誠意のない挨拶で終わり、残念でなりません。被害住民の願いは、納得できる妥協案を示してほしいだけです。</p>	<p>弊社といたしましては、説明会で地域の皆様からいただいたご意見や、2度に渡る成田空港圏自治体連絡協議会のご要望等も反映させながら2018年（平成30年）3月に決定された、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に沿って、その充実を図り、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。 航空機騒音については、準備書では、現地調査結果を踏まえた上で、環境影響が最大となると考えられる、発着回数が最大となる時期（年間50万回時）について予測を行い、その結果を環境基本法に基づく「航空機騒音に係る環境基準について」（昭和48年12月 環境庁告示第154号）に示される基準値と比較することで評価を行いました。航空機騒音の影響については、今後も引き続き現地調査を実施します。調査地点は、既存の常時測定局以外にも追加する予定です。 また、地域の皆様からは、運用時間の延長や発着容量の拡大による健康被害を懸念する声を頂戴していることから、2013年（平成25年）に弾力的運用を開始した際と同様、健康影響調査を含む生活環境への影響調査を実施します。調査の実施時期や手法等の詳細につきましては、今後、関係者の皆様と検討していく予定です。 弊社といたしましては、2018年（平成30年）3月に開催された四者協議会においても確認されたとおり、より多くの地域の皆様の理解と協力が得られるよう、引き続き、最大限の努力をしていく所存です。</p>

表 14.1-1(14) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

	住民等の意見の概要	事業者の見解
16	<p>＜騒音、その他＞</p> <p>空港の機能強化により、5時から1時（カーフェュー30分を含む）までの20時間飛行は、聴覚を持つすべての動物にとって劣悪な環境に至ります。特に人間は、感情が有り嫌なものは嫌と言えますが、それを言っても四者による強圧的な「推進ありき」の姿勢と言動の権力で押し切ります。</p> <p>このやり方は成田闘争の反省の上に立つどころか、全く同じやり方それ以上に感じます。過去の社会的風潮と土地を力づくで奪い取る絵ずらが無いだけで、強引な手法は全く変わりません。</p> <p>今回の強化案に対しても住民側として色々な意見を出してきました。それに対して、「検討しておきます」「意見を賜りました」「ご迷惑をおかけしています」等の言葉を残し説明会は終了です。そして推進者の9市町の用意された要望書の提出と、解決されない諸問題を棚上げし「合意」という幕引きを行ったのです。</p> <p>住民に理解・合意は何処の住民が了承したのでしょうか。</p> <p>全く四者の筋書通りの進め方で進められ、住民説明会での回答を無視したままの「合意」は有り得ない。不十分な防音対策では納得できない。</p> <p>6時から11時飛行を厳守し住民の睡眠を妨げるな。</p> <p>夜間の便数制限は10便までは認めてやる、それ以上はゴメンだ。</p>	<p>2016年（平成28年）9月以降、弊社は地元騒音関係団体や地域住民を対象とした説明会、あるいは対話型説明会を開催し、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てきました。説明会の実施回数は200回以上であり、延べ9,000人を超える方にご参加いただいております。丁寧な説明に努めてまいりました。弊社といたしましては、説明会で地域の皆様からいただいたご意見や、2度に渡る成田空港圏自治体連絡協議会のご要望等も反映させながら、国、県、空港周辺9市町、NAAにより構成される「四者協議会」の場で確認書を締結して頂いたと考えております。</p> <p>夜間飛行制限の緩和に伴い、従前の運用に比べ深夜早朝における住民の生活環境への負担が増大することが予想されます。そのため、航空機からの騒音影響が特に大きい騒特法の防止地区及び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、いわゆる谷間地域においては、寝室への内窓工事を行うとともに、壁天井の補完工事を実施します。また、運用時間を延長することとなる5時台及び23時以降については、低騒音機に限定した運用とするほか、成田航空機騒音インデックス別国際線着陸料金制度の継続による新型機材等の低騒音型航空機の導入促進など、航空機騒音の発生源対策にも努めます。</p> <p>弊社といたしましては、2018年（平成30年）3月に開催された四者協議会においても確認されたとおり、より多くの地域の皆様の理解と協力が得られるよう、引き続き、最大限の努力をしていく所存です。</p>

表 14.1-1(15) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

	住民等の意見の概要	事業者の見解
17	<p>＜経緯について＞</p> <p>機能強化策については、全てが4者協議会で計画決定され、それを関係住民にはごく簡単な説明で済まし、強引に計画を進めている。松尾地区の12月の機能強化、5月の環境影響評価の説明会では、時間と質問者人数を制限した。とうてい丁寧な説明とは言えない。関係住民はまったくこの機能強化策には、納得も同意もしていない。松尾地区の説明会では、出席者で納得、同意した者は1人もいなかった。山武市長は住民の意見とまったく異なった判断をし、機能強化について実施することを4者で合意した。関係住民が、まったく納得、同意していない。住民を犠牲にするこの計画は停止し、関係住民が納得、同意する丁寧な説明をすべきではないか。</p> <p>＜騒音について①＞</p> <p>松尾地区の12月の説明会では、A滑走路の南側の50万回時の騒音コンターは縮小されるが、現在の騒音対策をそのまま維持するとのことであった。環境影響評価の説明会では、騒音コンターが拡大している。なぜこのような説明の違いがあるのか。この策は関係住民にとって重大なことであるので、丁寧な説明が必要ではないか。</p> <p>＜騒音について②＞</p> <p>現在の滑走路別運航回数はA滑走路の方が大分多いが、A・B半々にすべきではないか、南側に離陸する場合も半々にすべきではないか。また、A滑走路が1時間飛行時間が延長されるのも納得できないが、それがAだけ延長されるのは、なお納得できない。飛行コースについても、関係住民を含めた抜本的な見直しと検討が必要ではないか。成田空港が、周辺市町に不可欠なものならば、滑走路の直線直下の住民だけが騒音被害を負担するのではなく、周辺360度全ての住民で騒音被害を負担すべきではないか。離陸直後の急旋回はできないのか。</p>	<p>2016年(平成28年)9月以降、弊社は地元騒音関係団体や地域住民を対象とした説明会、あるいは対話型説明会を開催し、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てきました。説明会の実施回数は200回以上であり、延べ9,000人を超える方にご参加いただいております、丁寧な説明に努めてまいりました。</p> <p>弊社といたしましては、説明会で地域の皆様からいただいたご意見や、2度に渡る成田空港圏自治体連絡協議会のご要望等も反映させながら2018年(平成30年)3月に決定された、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に沿って、その充実を図り、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。</p> <p>松尾地区の説明会では、50万回コンターと騒防法・騒特法に基づき指定されている現在の区域を比べ、A滑走路の南側については50万回コンターが現在の騒防法・騒対法に基づく区域に含まれることを説明いたしました。一方準備書説明会における50万回コンターとの対比は2016年度(平成28年度)の発着実績(24.6万回)に基づく騒音コンターと比べ範囲が広がったものです。</p> <p>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り、できるだけ速やかに実施させていただきたいと考えています。C滑走路は整備が完了するまでに時間を要することが見込まれ、またB滑走路は将来運用方法が大きく変わる(C滑走路が整備され、B滑走路南側での離着陸がなくなる)こととなります。一方でA滑走路は、現状と運用方法が変わらないため、C滑走路供用前の当面の対応については、A滑走路で夜間飛行制限の緩和をすることを考えています。</p> <p>これに伴い、A滑走路側においては、寝室への内窓設置工事や壁・天井の補完工事を先行実施するとともに、交付金の中にA滑走路に係る環境対策の実施に当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ります。</p> <p>更なる機能強化は、長距離便の運航に制約があるB滑走路を2,500mから3,500mに延伸すると共にC滑走路を3,500mで新設するものであり、成田空港の3本の滑走路の長さが同程度となることから、50万回時の滑走路別発着回数は同程度になるものと想定し騒音コンターを作成しております。したがって、今後は滑走路の使用回数も平準化が図られると考えています。</p> <p>成田空港の飛行コースについては、従前から航空機騒音の影響範囲を最小限にとどめるため、利根川から九十九里浜までの間は直進上昇・直進降下となっておりますので、ご理解をお願い致します。</p>

表 14.1-1(16) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

	住民等の意見の概要	事業者の見解
<p>■夜間飛行制限の緩和、健康への影響 18～29</p>		
<p>18</p>	<p><A滑走路「1時間延長」は必要ない> ・多大な騒音被害を発生する夜間飛行時間延長は廃止すべきと考える。貴社発行の「環境影響評価準備書のあらまし」の第1ページによると首都圏空港の航空需要は、2022年までは現在の処理能力で十分であることが明記されている以上、貴社がまずやるべきは、より一層の経営努力による、滑走路の有効利用であり貴社の考える「まず周辺住民に被害をおしつけても成田空港の発展をめざす」では筋が通らない。 ・「1時間延長」については、「極度の不満」と「断固たる反対」を表明致します。</p>	<p>現在の成田空港は、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）の発着枠が既に満杯であり、年間発着枠30万回に対して余裕はあるものの、航空需要に十分に答えられていない状況にあります。</p> <p>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り、できるだけ速やかに実施させていただきたいと考えています。C滑走路は整備が完了するまでに時間を要することが見込まれ、またB滑走路は将来運用方法が大きく変わる（C滑走路が整備され、B滑走路南側での離着陸がなくなる）こととなります。一方でA滑走路は、現状と運用方法が変わらないため、C滑走路供用前の当面の対応については、A滑走路で夜間飛行制限の緩和をすることを考えています。</p> <p>これに伴い、A滑走路側においては、寝室への内窓設置工事や壁・天井の補完工事を先行実施するとともに、交付金の中にA滑走路に係る環境対策の実施に当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に図ります。</p>

表 14.1-1(17) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

	住民等の意見の概要	事業者の見解
19	<p>＜A 滑走路の運用時間の 1 時間延長について（認められない）＞</p> <p>今でも飛行機の騒音に悩まされているのに、飛行時間の延長は、到底、認められない。人として、当たり前前の睡眠時間を確保して欲しい。</p> <p>難聴や痺れなど、体調に異常を感じているのに、運用時間の延長が前提の、人的影響を蔑ろにした調査は認められない。（感覚障害の検証をすべきである。）</p>	<p>現在の成田空港は、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）の発着枠が既に満杯であり、年間発着枠 30 万回に対して余裕はあるものの、航空需要に十分に答えられていない状況にあります。</p> <p>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り、できるだけ速やかに実施させていただきたいと考えています。C 滑走路は整備が完了するまでに時間を要することが見込まれ、また B 滑走路は将来運用方法が大きく変わる（C 滑走路が整備され、B 滑走路南側での離着陸がなくなる）こととなります。一方で A 滑走路は、現状と運用方法が変わらないため、C 滑走路供用前の当面の対応については、A 滑走路で夜間飛行制限の緩和をすることを考えています。</p>
20	<p>＜A 滑走路の運用時間の 1 時間延長について（認められない）＞</p> <p>現状の運行時間でも、爆音と振動に悩まされているなかで、住む環境が益々損なわれており、周辺の人口減少が進む中、新たな移住者は望むべくもなく、ましてや、こんな環境のところには嫁に来る人もいない状況である。</p> <p>このような現状で、更なる運用時間の延長は到底認められない。</p> <p>＜調査項目（人間にとって必要な調査を行ってほしい）＞</p> <p>人間にとってもっとも重要な睡眠時間を確保してほしい。</p> <p>今でも飛行機の騒音に悩まされ、安眠が確保されないことで、体調に異常を感じることは、少なからず生じている。運用時間の延長が前提の、調査結果では、人的影響を蔑ろにしており、人間にとって一番重要な、感覚障害の検証をするべきである。</p>	<p>これに伴い、A 滑走路側においては、寝室への内窓設置工事や壁・天井の補完工事を先行実施するとともに、交付金の中に A 滑走路に係る環境対策の実施に当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ります。</p> <p>地域の皆様からは、運用時間の延長や発着容量の拡大による健康被害を懸念する声を頂戴していることから、2013 年（平成 25 年）に弾力的運用を開始した際と同様、健康影響調査を含む生活環境への影響調査を実施します。調査の実施時期や手法等の詳細につきましては、今後、関係者の皆様と検討していく予定です。</p> <p>弊社といたしましては、説明会で地域の皆様からいただいたご意見や、2 度に渡る成田空港圏自治体連絡協議会のご要望等も反映させながら 2018 年（平成 30 年）3 月に決定された、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に沿って、その充実を図り、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。</p>

表 14.1-1(18) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

	住民等の意見の概要	事業者の見解
21	<p><騒音> 騒音は公害にも関わらず、軽視されすぎています。健康影響の視点に基づいた騒音対策をしっかりときちんとするべきです。このままの計画では、騒音下の住民だけが被害を受ける事になります。</p> <p>開港当初からの運用時間が守れないなら、移転補償を必ずするべきです。出来ないなら、最低限の約束の運用時間だけは守るべきです。</p> <p>住民の睡眠を保護するには、最低でも8時間の夜間時間帯が必要と考えられます。成田国際空港では7時間しか確保されておらず、滑走路近傍約半数の住民が週に1~2日以上睡眠妨害を訴えている事も明らかになっているそうです。</p> <p>夜間の睡眠妨害が主因となり、心疾患が生じるとされています。航空機騒音による健康影響を防止するには、L_{den}だけでなく、夜間の睡眠妨害を評価する為の指標が必要です。当然 L_{night} はその選択肢に入れるべきです。覚醒確率や覚醒回数なども調査するべきです。</p> <p>今のままの計画では非常に高い健康リスクが放置されることとなります。</p> <p>5月6日にあった説明会は酷い対応でした。誠実に、真摯に説明するとは真逆の対応でした。実りある話し合いになるよう努めてほしいです。</p>	<p>航空機騒音については、準備書では、環境影響が最大となると考えられる、発着回数が最大となる時期（年間50万回時）について予測を行い、その結果を環境基本法に基づく「航空機騒音に係る環境基準について」（昭和48年12月 環境庁告示第154号）に示される基準値と比較することで評価を行いました。</p> <p>弊社といたしましては、説明会で地域の皆様からいただいたご意見や、2度に渡る成田空港圏自治体連絡協議会のご要望等も反映させながら2018年（平成30年）3月に決定された、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に沿って、その充実を図り、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。</p> <p>夜間飛行制限の緩和策については、50万回という長期的な航空需要を見据えた上で、地域の皆様の生活環境の保全と、成田空港の国際競争力の確保の両立を図る観点から検討したものです。そのため、騒音影響についても長期を見据えた予測をし、これに基づき国や県による騒防法や騒特法の区域設定が為されるため、移転補償や防音工事等の環境対策をより広範な地域において先行的に実施することが可能であると考えています。</p> <p>夜間飛行制限の緩和に伴い、従前の運用に比べ深夜早朝における住民の生活環境への負担が増大することが予想されます。そのため、航空機からの騒音影響が特に大きい騒特法の防止地区及び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、いわゆる谷間地域においては、寝室への内窓工事を行うとともに、壁天井の補完工事も実施します。また、運用時間を延長することとなる5時台及び23時以降については、低騒音機に限定した運用とするほか、成田航空機騒音インデックス別国際線着陸料金制度の継続による新型機材等の低騒音型航空機の導入促進など、航空機騒音の発生源対策にも努めます。なお、地域の皆様からは、運用時間の延長や発着容量の拡大による健康被害を懸念する声を頂戴していることから、2013年（平成25年）に弾力的運用を開始した際と同様、健康影響調査を含む生活環境への影響調査を実施します。調査の実施時期や手法等の詳細につきましては、今後、関係者の皆様と検討していく予定です。</p> <p>弊社といたしましては、2018年（平成30年）3月に開催された四者協議会においても確認されたとおり、より多くの地域の皆様の理解と協力が得られるよう、引き続き、最大限の努力をしていく所存です。</p> <p>航空機の騒音により生ずる障害を防止するための移転補償は、騒防法に基づく第2種区域・第3種区域、騒特法に基づく航空機騒音障害防止特別地区の範囲となります。</p>
22	<p><騒音> 今現在も、うるさく思える騒音が今後さらに、うるさくなる事に納得できない。 騒音被害を軽減する対策にも納得できない。 移転を望む騒音被害者には、移転を保証するべきだ。</p>	<p>夜間飛行制限の緩和に伴い、従前の運用に比べ深夜早朝における住民の生活環境への負担が増大することが予想されます。そのため、航空機からの騒音影響が特に大きい騒特法の防止地区及び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、いわゆる谷間地域においては、寝室への内窓工事を行うとともに、壁天井の補完工事も実施します。また、運用時間を延長することとなる5時台及び23時以降については、低騒音機に限定した運用とするほか、成田航空機騒音インデックス別国際線着陸料金制度の継続による新型機材等の低騒音型航空機の導入促進など、航空機騒音の発生源対策にも努めます。なお、地域の皆様からは、運用時間の延長や発着容量の拡大による健康被害を懸念する声を頂戴していることから、2013年（平成25年）に弾力的運用を開始した際と同様、健康影響調査を含む生活環境への影響調査を実施します。調査の実施時期や手法等の詳細につきましては、今後、関係者の皆様と検討していく予定です。</p> <p>弊社といたしましては、2018年（平成30年）3月に開催された四者協議会においても確認されたとおり、より多くの地域の皆様の理解と協力が得られるよう、引き続き、最大限の努力をしていく所存です。</p> <p>航空機の騒音により生ずる障害を防止するための移転補償は、騒防法に基づく第2種区域・第3種区域、騒特法に基づく航空機騒音障害防止特別地区の範囲となります。</p>

表 14.1-1(19) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

	住民等の意見の概要	事業者の見解
23	<p><夜間飛行制限緩和等></p> <p>1、 スライド方式で睡眠時間 7 時間確保としているが、A 滑走路と B 滑走路の両方を聴く地域は 7 時間確保されていないのでは？</p> <p>2、 22 時以降便数制限を言ってるが便数については触れていない。今より遅くまで寝られなくなることについては。</p> <p><健康調査></p> <p>前回と同じではなく、谷間地域は全住民を行うこととしてください。実施に当たっては事前に内容を公表する。</p>	<p>滑走路別に異なる運用時間とするスライド運用は、地域住民の生活環境保全の観点から、騒音影響がより大きい飛行経路下の静穏時間を 7 時間確保することを目的に提案した内容であり、睡眠時間ではありません。地域住民の皆様の安眠については、防音工事、寝室への内窓設置等の環境対策でしっかり確保させて頂きたいと考えております。</p> <p>弊社といたしましては、説明会で地域の皆様からいただいたご意見や、2 度に渡る成田空港圏自治体連絡協議会のご要望等も反映させながら 2018 年（平成 30 年）3 月に決定された、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に沿って、その充実を図り、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。</p>
24	<p><騒音></p> <p>横芝光町の住民です。飛行時間のスライド式の計画案が出ていますが検討して頂きたいです。この案は、ほぼ 1 日中騒音下になりますので、睡眠障害など身体に支障をきたすおそれがあります。騒音による被害は、我慢の限界です。見直し案を早急に考えて下さい。どうぞよろしくお願い致します。</p>	<p>夜間飛行制限の緩和策については、50 万回という長期的な航空需要を見据えた上で、地域の皆様のご生活環境の保全と、成田空港の国際競争力の確保の両立を図る観点から検討したものです。そのため、騒音影響についても長期を見据えた予測をし、これに基づき国や県による騒防法や騒特法の区域設定が為されるため、移転補償や防音工事等の環境対策をより広範な地域において先行的に実施することが可能であると考えています。</p> <p>夜間飛行制限の緩和に伴い、従前の運用に比べ深夜早朝における住民の生活環境への負担が増大することが予想されます。そのため、航空機からの騒音影響が特に大きい騒特法の防止地区及び 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、いわゆる谷間地域においては、寝室への内窓工事を行うとともに、壁天井の補完工事も実施します。また、運用時間を延長することとなる 5 時台及び 23 時以降については、低騒音機に限定した運用とするほか、成田航空機騒音インデックス別国際線着陸料金制度の継続による新型機材等の低騒音型航空機の導入促進など、航空機騒音の発生源対策にも努めます。</p> <p>なお、地域の皆様からは、運用時間の延長や発着容量の拡大による健康被害を懸念する声を頂戴していることから、2013 年（平成 25 年）に弾力的運用を開始した際と同様、健康影響調査を含む生活環境への影響調査を実施します。調査の実施時期や手法等の詳細につきましては、今後、関係者の皆様と検討していく予定です。</p> <p>弊社といたしましては、2018 年（平成 30 年）3 月に開催された四者協議会においても確認されたとおり、より多くの地域の皆様のご理解と協力が得られるよう、引き続き、最大限の努力をしております。</p>

表 14.1-1(20) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

	住民等の意見の概要	事業者の見解
25	<p>＜航空機騒音の深夜早朝対策＞</p> <p>1. 意見</p> <p>①滑走路別に異なる運用時間を採用する「スライド運用」は撤回し、開港当初からの住民との約束である、どの滑走路も同じ「飛行禁止時間帯（午後 11 時～午前 6 時まで）」を設けての運用を継続し、飛行経路下だけでなく、空港全体で、7 時間の「騒音休止時間」を確保すること。</p> <p>②夜間騒音規制を強化するため、「平均値」による評価は廃止し、一機毎の「単発騒音」の最高値を「騒音評価値」とし、かつ、「環境基準」の「$L_{den}57dB$」を基準値とすべき。さらに夜間の便数制限を従来どおり、22 時以降は 10 便以内とする約束事項を遵守すること。</p> <p>2. 理由</p> <p>①スライド運用では飛行経路下だけしか 7 時間の静穏時間は確保されず、谷間地区か滑走路の東西側では 4 時間半しか確保されず、空港全体では 7 時間は確保されないため。しかも、人間の睡眠にとって一番大事な時間帯の”ゴールデンタイム（午後 10 時～深夜 2 時）が保障されず”、開港当初の約束を踏みにじることになる。この約束を会社の都合で勝手に破棄することを認めることは出来ない。</p> <p>②夜間飛行制限の緩和を求めるのであるならば、住民の健康を最大限に配慮する対策を取るべきである。内容が万能とは思えない。一番大事なのは発生源で規制を強化すべきだ。低騒音機を運用するなどの説明では納得できない。一機毎の単発騒音を重視した騒音評価方法に改めるべきだ。また、住環境の「環境基準」（$L_{den}57dB$）を”努力目標”ではなく達成を義務付ける基準値として、住民に静穏な生活環境を保障するためだ。また、便数については、これまで便数制限や飛行禁止とされていた時間帯は睡眠にとって最も大切な時間帯であるので、また駆け込み離発着が集中しないようにするためにも、この時間帯は毎時間ごと 10 便以内とする必要がある。</p> <p style="text-align: right;">以上</p>	<p>① 滑走路別に異なる運用時間とするスライド運用は、地域住民の生活環境保全の観点から、騒音影響がより大きい飛行経路下の静穏時間を 7 時間確保することを目的に提案した内容です。</p> <p>夜間飛行制限の緩和策については、50 万回という長期的な航空需要を見据えた上で、地域の皆様の生活環境の保全と、成田空港の国際競争力の確保の両立を図る観点から検討したものです。そのため、騒音影響についても長期を見据えた予測をし、これに基づき国や県による騒防法や騒特法の区域設定が為されるため、移転補償や防音工事等の環境対策をより広範な地域において先行的に実施することが可能であると考えています。</p> <p>夜間飛行制限の緩和に伴い、従前の運用に比べ深夜早朝における住民の生活環境への負担が増大することが予想されます。そのため、航空機からの騒音影響が特に大きい騒特法の防止地区及び 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、いわゆる谷間地域においては、寝室への内窓工事を行うとともに、壁天井の補完工事を実施します。また、運用時間を延長することとなる 5 時台及び 23 時以降については、低騒音機に限定した運用とするほか、成田航空機騒音インデックス別国際線着陸料金制度の継続による新型機材等の低騒音型航空機の導入促進など、航空機騒音の発生源対策にも努めます。</p> <p>なお、地域の皆様からは、運用時間の延長や発着容量の拡大による健康被害を懸念する声を頂戴していることから、2013 年（平成 25 年）に弾力的運用を開始した際と同様、健康影響調査を含む生活環境への影響調査を実施します。調査の実施時期や手法等の詳細につきましては、今後、関係者の皆様と検討していく予定です。</p> <p>弊社といたしましては、2018 年（平成 30 年）3 月に開催された四者協議会においても確認されたとおり、より多くの地域の皆様の理解と協力が得られるよう、引き続き、最大限の努力をしていく所存です。</p> <p>② 航空機騒音については、準備書では、環境影響が最大となると考えられる、発着回数が最大となる時期（年間 50 万回時）について予測を行い、その結果を環境基本法に基づく「航空機騒音に係る環境基準について」（昭和 48 年 12 月環境庁告示第 154 号）に示される基準値と比較することで評価を行いました。そのため、環境基準に基づき L_{den} で評価しております。また、その測定は「航空機騒音測定・評価マニュアル」に示される方法に基づいて実施しています。</p>

表 14.1-1(21) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

	住民等の意見の概要	事業者の見解
26	<p>＜騒音＞</p> <p>私が住んでいる地区は、いわゆる谷間地区で、今でも夕方6時頃には、Aラン、Bラン両方からの飛行で飛んでいったと思ったら、また飛んできたというように、騒音が絶え間なく続いているように感じる時間帯がある。のどかな風景の中で気持ちは穏やかであるはずなのに、飛行機が飛んでくるとイライラ感がつってくる。現在の飛行回数を大幅に上回るようになったら恐ろしい。更に夜間の飛行回数制限の撤廃がなされると、本来静寂であるべき時間帯の飛行が増大し、安らぐどころか心的疲労が蓄積される。環境アセスの項目の中に、どうして、そこで生活する人間にとって、どう影響を及ぼすかについては評価されないのか。空港と共生共栄するためには、住民の健康影響についての評価を是非とも取り上げるべきではないか。感覚公害について軽んじられているような傾向のようだが、人間が生きていく上で五感で感じる不快感は、心的にも身体的にも大きく影響を与えるものである。人間らしく生活できる環境を補償してもらいたい。</p>	<p>夜間飛行制限の緩和策については、50万回という長期的な航空需要を見据えた上で、地域の皆様の生活環境の保全と、成田空港の国際競争力の確保の両立を図る観点から検討したものです。そのため、騒音影響についても長期を見据えた予測をし、これに基づき国や県による騒防法や騒特法の区域設定が為されるため、移転補償や防音工事等の環境対策をより広範な地域において先行的に実施することが可能であると考えています。</p> <p>夜間飛行制限の緩和に伴い、従前の運用に比べ深夜早朝における住民の生活環境への負担が増大することが予想されます。そのため、航空機からの騒音影響が特に大きい騒特法の防止地区及び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、いわゆる谷間地域においては、寝室への内窓工事を行うとともに、壁天井の補完工事も実施します。また、運用時間を延長することとなる5時台及び23時以降については、低騒音機に限定した運用とするほか、成田航空機騒音インデックス別国際線着陸料金制度の継続による新型機材等の低騒音型航空機の導入促進など、航空機騒音の発生源対策にも努めます。</p> <p>航空機騒音については、準備書では、環境影響が最大となると考えられる、発着回数が最大となる時期（年間50万回時）について予測を行い、その結果を環境基本法に基づく「航空機騒音に係る環境基準について」（昭和48年12月環境庁告示第154号）に示される基準値と比較することで評価を行いました。一方で、地域の皆様からは、運用時間の延長や発着容量の拡大による健康被害を懸念する声を頂戴していることから、2013年（平成25年）に弾力的運用を開始した際と同様、健康影響調査を含む生活環境への影響調査を実施します。調査の実施時期や手法等の詳細につきましては、今後、関係者の皆様と検討していく予定です。</p> <p>弊社といたしましては、2018年（平成30年）3月に開催された四者協議会においても確認されたとおり、より多くの地域の皆様の理解と協力が得られるよう、引き続き、最大限の努力をしていく所存です。</p>

表 14.1-1(22) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

	住民等の意見の概要	事業者の見解
27	<p>＜今回の説明会について＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ・飛行ルート直下の住民への健康への影響が、どの程度あるのか、不明確であった。現在でもストレスを感じているが、更にストレスを感じると考える。これが、どの位増えるのかを知りたい。 <p>＜騒音について＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ・L_{den}を基に騒特法の特別防止地区と防止地区に分けられているが、L_{den}の値が正しいのかどうか確認する手段が分からない。→教えてほしい。 ・航空機の騒音が聞こえない時間は、24h中、どの位（何時間）になるのか知りたい。 ・騒音により、交通事故が発生しやすくなるのではないかと心配です。歩行者、自転車は、近付く車の音、クラクションなどで、危険を察知しているが、これらが聞こえず危険の予知ができなくなるのではないかと。 <p>＜水質について＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ・防除剤、機体洗浄剤、又は火災時の消火剤が高谷川、多古橋川を經由に外房地区の飲用水として利用する両総用水へ入り込まないのか。高谷川では、BODを測定するようだが、多古橋川でも水質管理が必要ではないか。又、BODだけでなく、成分分析も必要ではないかと思えます。 	<p>地域の皆様からは、運用時間の延長や発着容量の拡大による健康被害を懸念する声を頂戴していることから、2013年（平成25年）に弾力的運用を開始した際と同様、健康影響調査を含む生活環境への影響調査を実施します。調査の実施時期や手法等の詳細につきましては、今後、関係者の皆様と検討していく予定です。</p> <p>L_{den}は昼間よりも「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評価指標です。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ております。なお、計算式は準備書本編（2/3）10.3.4-11 ページにお示ししております。</p> <p>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。しかし、7時間の静穏時間の確保については、1本の滑走路上で離陸・着陸をしない時間を意味しており、飛行経路下においては多少その時間が短くなる可能性があることについてはご理解願いたいと考えております。</p> <p>成田空港の更なる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。運用時間を延長することとなる5時台及び23時以降については、低騒音機に限定した運用とするほか、成田航空機騒音インデックス別国際線着陸料金制度の継続による新型機材等の低騒音型航空機の導入促進など、航空機騒音の発生源対策にも努めます。</p> <p>両総用水は、利根川から取水し栗山川を經由し九十九里平野へと送水する用水です。栗山川から下流の区間では上水としての利用はなく、農業用水のみの利用となっています。</p> <p>C滑走路の新設にあたり、空港内の雨水は、現在の取香川に加え、新たに高谷川にも排水する計画としています。雨水排水の流出先である高谷川では取香川と同様、水質の常時監視（測定項目は、水素イオン濃度、溶存酸素量、化学的酸素要求量、全窒素、電気伝導度、水温、濁度、水位）を計画しています。</p> <p>なお、多古橋川には空港からの雨水排水を放流しないので、水質の常時監視は計画しておりません。</p>

表 14.1-1(23) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

	住民等の意見の概要	事業者の見解
27	<p>(続き)</p> <p><大気汚染について></p> <p>・浮遊粒子状物質の測定方法を知りたい。今回説明された数値がどのような値なのか不明確である。浮遊粒子状物質はいずれ消えるのか、それとも、降下して溜まり続け、これがまた再浮遊してしまうのか？</p> <p><個人の意見></p> <p>現在でも航空機騒音にストレスを感じている。機能強化が実施されるのであれば他の地へ移転をしたい。現在の地区は、騒特法の防止地区であるため、移転の補償が受けられない。移転には多額の費用が掛かる上、現在住んでいる家も不動産価値が低下しているとのウワサもある。(機能強化のため)</p> <p>このため、移転は現状不可能であり、航空機騒音、落下物の不安にストレスを感じながら生活を続けなければならない。</p> <p>9市町の各行政トップが機能強化に合意をしたが、飛行ルート直下の住民は、反対の方が多数おられると思われれます。各説明会での質疑応答時の状況が反対多数の事実なのではないでしょうか。</p> <p>「周辺住民の理解のもと…」とのことですが、周辺住民とはどの範囲のことでしょうか。9市町及び県としては、空港の恩恵を受けている方々が多数おられると考えます。9市町の範囲で賛成者が多数おられるのは当然のことと考えます。横芝光町など市町村合併で行政の範囲も拡大しており、同行政内では、被害の少ない地区の方々は、恩恵が得られるため、賛成するのは当然と考えます。賛成者の数が多い意見に従って意思を決めるのは、民主主義として当然のことかもしれないが、意見を集める範囲からして民主主義を都合良く理解し、都合良く利用しているのではないのでしょうか。一部の権力により、一部の住民が不利益を得るのはいかがなものでしょうか。</p>	<p>(続き)</p> <p>浮遊粒子状物質の測定は、地上 3.0m の高さに吸引口を設けてサンプルを採取し、測定地点に設置した自動計測器で、「大気汚染に係る環境基準について」(1973 年(昭和 48 年) 環境庁告示第 25 号)に示される方法により行いました。測定は、環境影響評価のために実施した 12 地点及び NAA が設置している常時測定局にて実施しております。測定した結果は、いずれの地点も環境基準(1 時間値の 1 日平均値が 0.10mg/m³ 以下)を下回っているため、人の健康上の支障を引き起こすことはないと考えております。なお、一般的には、大気中に拡散した浮遊粒子状物質は、降雨や重力等により、土壌等に沈着します。そのうちの一部は、風等の影響により巻き上がり、再び大気中に拡散する可能性があります。</p> <p>航空機の騒音により生ずる障害を防止するための移転補償は、騒防法に基づく第 2 種区域・第 3 種区域、騒特法に基づく航空機騒音障害防止特別地区の範囲となります。</p> <p>2016 年(平成 28 年)9 月以降、弊社は地元騒音関係団体や地域住民を対象とした説明会、あるいは対話型説明会を開催し、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てきました。説明会の実施回数は 200 回以上であり、延べ 9,000 人を超える方にご参加いただいております。丁寧な説明に努めてまいりました。弊社といたしましては、説明会で地域の皆様からいただいたご意見や、2 度に渡る成田空港圏自治体連絡協議会のご要望等も反映させながら、国、県、空港周辺 9 市町、NAA により構成される「四者協議会」の場で確認書を締結して頂いたと考えております。</p> <p>弊社といたしましては、2018 年(平成 30 年)3 月に開催された四者協議会においても確認されたとおり、より多くの地域の皆様の理解と協力が得られるよう、引き続き、最大限の努力をしていく所存です。</p>

表 14.1-1(24) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

	住民等の意見の概要	事業者の見解
28	<p>＜機能強化について全般＞</p> <p>静かな生活環境の下で生活する権利は、我々にはないのでしょうか。環境アセスメントには、騒音下住民と騒音を共有しようとする姿勢が十分感じられません。全て無意味とは言いませんが、網羅的に述べられているだけで、空港騒音下で生きる生活実感を反映しているとは到底思えません。</p> <p>住民の生活空間である玄関先、庭先は騒音対策として全く論じられず対策ありません。よく用いられる年間 25 万回から 50 万回への運用回数も、天文学数値で、生活実感として捉えることのできない表現です。今後は、1 日 250 便から 400 便以上、上空を飛ぶことになるでしょう。今、B 滑走路は、多い時は、1 時間に 20 便以上着陸する時間帯が、1 日 4 時間程ですから、今後は、6 時間、8 時間となるのでしょうか。5 分に 2 機着陸します。1 機が撒き散らす騒音時間は、約 30 秒です。過密な飛行運用時はとても家の外にはいられません。深夜早朝の飛行時間の拡大、運用制限時間の撤廃を合わせて、環境アセスメントをとりまとめた方たちは、果たしてこれらの騒音環境を想像できているのでしょうか。騒音下の住民は、毎日色々な条件下の騒音を空港会社の社員より遥かに具体的事実として、生活実感として把握しています。</p> <p>空港会社の本気で、空港騒音を住民と共有し、そして共生を考えるならば、環境アセスメントの中に、空港会社は社員を騒音下に常駐させたらどうでしょうか。難しいことはありません。今、日本でこんなに空港騒音に悩まされている地域住民があるのでしょうか。全く騒音のないところに何代も住んできた住民の生活環境はどこへ行ったのでしょうか。中途半端な騒音ではありません。騒音対策は後ろ向きです。住民の切実な生活実感と向き合い、騒音下住民が納得する騒音対策が必要です。振興策や交付金の増額ではなく、我々が生活できる飛行便数の上限を定めたり、騒音から逃れて生きる選択肢があって然るべきです。</p>	<p>成田空港の更なる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になり、大変申し訳なく思っております。</p> <p>航空機騒音については、準備書では、環境影響が最大となると考えられる、発着回数が最大となる時期（年間 50 万回時）について予測を行い、その結果を環境基本法に基づく「航空機騒音に係る環境基準について」（昭和 48 年 12 月 環境庁告示第 154 号）に示される基準値と比較することで評価を行いました。</p> <p>また、2016 年（平成 28 年）9 月以降、弊社は地元騒音関係団体や地域住民を対象とした説明会、あるいは対話型説明会を開催し、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てきました。説明会の実施回数は 200 回以上であり、延べ 9,000 人を超える方にご参加いただいております。丁寧な説明に努めてまいりました。</p> <p>弊社といたしましては、説明会で地域の皆様からいただいたご意見や、2 度に渡る成田空港圏自治体連絡協議会のご要望等も反映させながら 2018 年（平成 30 年）3 月に決定された、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に沿って、その充実を図り、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。</p> <p>夜間飛行制限の緩和策については、50 万回という長期的な航空需要を見据えた上で、地域の皆様の生活環境の保全と、成田空港の国際競争力の確保の両立を図る観点から検討したものです。そのため、騒音影響についても長期を見据えた予測をし、これに基づき国や県による騒防法や騒特法の区域設定が為されるため、移転補償や防音工事等の環境対策をより広範な地域において先行的に実施することが可能であると考えています。</p> <p>夜間飛行制限の緩和に伴い、従前の運用に比べ深夜早朝における住民の生活環境への負担が増大することが予想されます。そのため、航空機からの騒音影響が特に大きい騒特法の防止地区及び 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、いわゆる谷間地域においては、寝室への内窓工事を行うとともに、壁天井の補完工事を実施します。また、運用時間を延長することとなる 5 時台及び 23 時以降については、低騒音機に限定した運用とするほか、成田航空機騒音インデックス別国際線着陸料金制度の継続による新型機材等の低騒音型航空機の導入促進など、航空機騒音の発生源対策にも努めます。</p> <p>弊社といたしましては、2018 年（平成 30 年）3 月に開催された四者協議会においても確認されたとおり、より多くの地域の皆様の理解と協力が得られるよう、引き続き、最大限の努力をしていく所存です。</p>

表 14.1-1(25) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

	住民等の意見の概要	事業者の見解
29	<p>＜騒音、振動＞</p> <p>騒音は、環境基本法で定義されている典型七公害のひとつです。</p> <p>人間の感覚を刺激して、生理的・心理的・社会的な影響を及ぼす感覚公害でもあります。</p> <p>ここに住む私達は、一日二日の問題ではなく一生の問題で、内窓を付けて済む問題ではありません。内窓を閉めていても轟音と共に目が覚める状況です。さらに窓ガラスがビリビリと音がする振動もあります。</p> <p>また、NAA はスライド運用で静穏時間を確保したとしていますが、高谷地区は、両方の騒音を浴びることになります。地図上だけではなく、実際に生活をして”生の騒音”を体感して欲しいです。でなければ「感覚公害」の意味が理解できないと思います。</p> <p>千葉県発表の成田空港周辺の騒音の環境基準の最新達成状況は 58%です。羽田空港は 100%なのに成田は低い達成率です。</p> <p>現在でも人間が生活できる環境ではない事を数字が物語っています。</p> <p>C 滑走路が完成したら騒音が大きくなることは誰もが想像できることです。</p> <p>もっと騒音下で生活しなければならない住民の立場で親身になって考えてほしいです。</p>	<p>弊社といたしましては、説明会で地域の皆様からいただいたご意見や、2 度に渡る成田空港圏自治体連絡協議会のご要望等も反映させながら 2018 年（平成 30 年）3 月に決定された、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に沿って、その充実を図り、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。</p> <p>夜間飛行制限の緩和策については、50 万回という長期的な航空需要を見据えた上で、地域の皆様の生活環境の保全と、成田空港の国際競争力の確保の両立を図る観点から検討したものです。そのため、騒音影響についても長期を見据えた予測をし、これに基づき国や県による騒防法や騒特法の区域設定が為されるため、移転補償や防音工事等の環境対策をより広範な地域において先行的に実施することが可能であると考えています。</p> <p>夜間飛行制限の緩和に伴い、従前の運用に比べ深夜早朝における住民の生活環境への負担が増大することが予想されます。そのため、航空機からの騒音影響が特に大きい騒特法の防止地区及び 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、いわゆる谷間地域においては、寝室への内窓工事を行うとともに、壁天井の補完工事も実施します。また、運用時間を延長することとなる 5 時台及び 23 時以降については、低騒音機に限定した運用とするほか、成田航空機騒音インデックス別国際線着陸料金制度の継続による新型機材等の低騒音型航空機の導入促進など、航空機騒音の発生源対策にも努めます。</p> <p>なお、地域の皆様からは、運用時間の延長や発着容量の拡大による健康被害を懸念する声を頂戴していることから、2013 年（平成 25 年）に弾力的運用を開始した際と同様、健康影響調査を含む生活環境への影響調査を実施します。調査の実施時期や手法等の詳細につきましては、今後、関係者の皆様と検討していく予定です。</p> <p>弊社といたしましては、2018 年（平成 30 年）3 月に開催された四者協議会においても確認されたとおり、より多くの地域の皆様の理解と協力が得られるよう、引き続き、最大限の努力をしていく所存です。</p>

表 14.1-1(26) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

	住民等の意見の概要	事業者の見解
30	<p>＜騒音＞</p> <p>航空機の音の為、温暖化が進む中、窓等を網戸状態で室温調整が出来ず、エアコン等の使用が頻繁になり、それとともに電気使用量の増加と電気料の高騰にともない月々の電気料金の負担が増加する。</p> <p>＜騒音及び振動＞</p> <p>特に北風もしくは曇天時、航空機によっては空気の振動、騒音が一段と激しくなる。</p> <p>※上記の理由により、維持管理補助金の増額を願います。</p>	<p>防音工事実施済み家屋への空調施設の維持管理費補助事業については、成田市によって実施されているものではありませんが、弊社としても必要に応じご協力していきたいと考えております。</p>
31	<p>＜騒音問題＞</p> <p>深夜、早朝の騒音に対して防音対策の拡充をお願いしたい。現在、御料区は1種騒音区域と隣接防音地区にまたがっています。隣接の地区の防音対策は以前に施工したままです。今後の騒音の拡充に対しての対策をお願いしたい。</p> <p>＜騒音問題 2＞</p> <p>離発着以外のエンジン音が朝夕頻繁に気になっています。今後も基準以外の時間帯に発生されては困りますので対策をお願いします。</p>	<p>更なる機能強化の実施に当たっては、より長期を見通した年間発着回数が50万回となる時の騒音影響を予測し、それに基づき国や県が騒防法や騒特法の区域設定をすることで、弊社としては移転補償や防音工事等の環境対策をより広範な地域において先行的に実施していきたいと考えております。</p> <p>なお、A滑走路側における50万回時コンターは現状の対策区域よりも縮小しているものの、これまでの対策区域を維持させていただく予定となっており、最大限配慮された結果であると認識しております。</p> <p>夜間飛行制限の緩和に伴い、従前の運用に比べ深夜早朝における住民の生活環境への負担が増大することが予想されます。そのため、運用時間を延長することとなる5時台及び23時以降については、低騒音機に限定した運用とするほか、成田航空機騒音インデックス別国際線着陸料金制度の継続による新型機材等の低騒音型航空機の導入促進など、航空機騒音の発生源対策にも努めます。</p> <p>朝夕の航空機騒音については、エンジン試運転など安全上必要な対応に起因するものが考えられます。格納庫型消音施設（ノイズリダクションハンガー）の整備などにより騒音低減に努めております。また、屋外でのエンジン試運転は6時から22時までの時間帯に限定して実施しており、今後も遵守してまいります。</p>

表 14.1-1(27) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

	住民等の意見の概要	事業者の見解
32	<p>＜事業の内容＞</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 住宅防音事業について、防音区域の見直し、御料区の一体性を希望する。 2. ガラスを3ミリから5ミリに変えたが、窓を閉めていても、会話やテレビの音が聞こえず効果が得られないので、防音サッシや天井及び外壁について工事を希望する。 3. エアコンの設置は、家に対する助成ではなく、世帯人数に応じての対応が良いのでは。時代に応じた対応を希望したい。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 更なる機能強化の実施に当たっては、より長期を見通した年間発着回数が50万回となる時の騒音影響を予測し、それに基づき国や県が騒防法や騒特法の区域設定をすることで、弊社としては移転補償や防音工事等の環境対策をより広範な地域において先行的に実施していきたいと考えております。 なお、A滑走路側における50万回時コンターは現状の対策区域よりも縮小しているものの、これまでの対策区域を維持させていただき予定となっており、最大限配慮された結果であると認識しております。 2. 成田市三里塚御料区については、A滑走路西側に位置しており、今回の更なる機能強化によって対策区域は拡大しないエリアになります。つきましては、現在、隣接区域に設定されているエリアの住宅については、騒防法第1種区域並みの対策（防音サッシ、壁・天井の工事）が出来ないことについてご理解ください。 3. 防音工事に伴う冷暖房機器の設置台数については、初回防音工事実施時における世帯にお住いの人数に応じて設定させていただいております。

表 14.1-1(28) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

	住民等の意見の概要	事業者の見解
33	<p><騒音> 近年は騒音の強さをかなり感じるようになりました。三里塚御料区に住んで30年以上になりますが、最近ではサッシが開いているのかと感じるほどの強さの騒音を感じます。テレビのボリュームを上げる事がたびたびありますが、これは騒音が強くなっているからです。聞きにくいですね。近隣との外での立ち話中にもお互いに「すごいうるさいね。聞きにくいくらいだね」との会話が入ります。</p> <p><振動> 空振による建具の振動にも悩まされています。カタカタとふすま等が音を立てますが、大変耳ざわりです。携帯の映像の受信が止まってしまうなど通信機器への影響も考えられます。こういう振動という目に見えないものが少なからず心身への影響がないか心配になるくらいです。</p> <p><要望> 今後の運用時間や延長や運航回数の増加に伴い騒音レベルは増えるはずですが、増えることはあっても減ることは考えられません。よって、防音工事の遮音性の向上を要望します。</p> <p>特に家族が増えた場合のエアコンの増設、サッシの複合化、外壁の補強、外壁補強に伴う基礎補強等。各住戸に応じた補強が必要だと思います。三里塚御料区全域の第一種騒音区域への拡張を強く望みます。</p>	<p>更なる機能強化の実施に当たっては、より長期を見通した年間発着回数が50万回となる時の騒音影響を予測し、それに基づき国や県が騒防法や騒特法の区域設定をすることで、弊社としては移転補償や防音工事等の環境対策をより広範な地域において先行的に実施していきたいと考えております。</p> <p>なお、A滑走路側における50万回時コンターは現状の対策区域よりも縮小しているものの、これまでの対策区域を維持させていただき予定となっており、最大限配慮された結果であると認識しております。</p> <p>建具の振動については、防音工事实施済み住宅において、航空機の離着陸に伴い「障子・襖」の振動（がたつき）する現象に対し、その現象の軽減のため、過去に住宅のがたつき防止等への助成制度を設けたことがあります。申請が1件もなかったことからその制度が取り止めになった経緯があります。更なる機能強化の実施に当たっては、今後の状況に応じ、再度その助成制度が必要か関係者を交えて検討します。</p> <p>成田市三里塚御料区については、A滑走路西側に位置しており、今回の更なる機能強化によって対策区域は拡大しないエリアになります。つきましては、現在、隣接区域に設定されているエリアの住宅については、騒防法第1種区域並みの対策（防音サッシ、壁・天井の工事）が出来ないことについてご理解ください。</p>
34	<p>エアコン設置にあたり中古物件の我が家は、4人家族なので本来なら2台なのに前の方が2人家族で1台だった為、1台しか取り付けできないとの事でした。納得しがたい話です。</p> <p>第3滑走路ができる事で騒音がひどくなるので、補助金の額を増やすべきです。</p>	<p>弊社では、航空機騒音の障害を防止することを目的として騒防法に基づき、国の制度に準拠しながら防音工事の助成をさせて頂いております。</p> <p>当工事の助成金の限度額や空調の台数は防音工事の交付申請時に居住する世帯人数に基づいております。</p> <p>お住いの住宅は、以前の所有者の方の世帯人数に応じて、既に防音工事の助成が為されており、空調の台数についてもご指摘のとおり当時の人数に応じたものとなっております。</p>

表 14.1-1(29) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

	住民等の意見の概要	事業者の見解
35	<p><騒音></p> <p>私は、現在防音なしの家に住んでいます（ハナレ）防音対策してもらえませんよね？ 今の 2 倍位飛行機が飛んだらうるさいです今でもうるさいです。 防音補助金だけでは防音になりませんよね。自分の金も出さないと飛行機の音のため人口が減ると思うし、飛行機の音のする所に新しい住人が来るとは思いません。そのため土地(地価も下がると思う)回りの土地は上るのに芝山町は地価下り、成田市、富里市、八街市、佐倉市など地価が上る？格差が出る？格差でてますね。 夜の静穏な時間も必要だと思う、8 時間位</p> <p><大気質></p> <p>飛行機の排気ガスで農業用ビニールハウスが汚れて困ります。ビニールハウスが汚れるだけでなく土壌も汚れ、作物も発ガン性を含む物になると思う（農業地、畑、田）。</p>	<p>弊社では、航空機騒音の障害を防止することを目的として騒防法に基づき、国の制度に準拠しながら防音工事の助成をさせて頂いております。また谷間地区や隣接区域などについても、防音工事の助成が受けられます。</p> <p>防音工事の助成対象や助成金の限度額は制度として定められており、その範囲内で助成が行われます。</p> <p>2018 年 3 月の四者協議会の場で、千葉県より、成田空港周辺の地域づくりに関する「基本プラン」が示されました。同プランでは、産業振興、インフラ整備、生活環境のそれぞれについて、地域づくりの基本方針が示されています。今後は、課題解決方策の調査・検討や、具体的な地域活性化策を盛り込んだ「実施プラン」の策定に向け、協議して参ります。</p> <p>夜間飛行制限の緩和策については、50 万回という長期的な航空需要を見据えた上で、地域の皆様の生活環境の保全と、成田空港の国際競争力の確保の両立を図る観点から検討したものです。そのため、騒音影響についても長期を見据えた予測をし、これに基づき国や県による騒防法や騒特法の区域設定が為されるため、移転補償や防音工事等の環境対策をより広範な地域において先行的に実施することが可能であると考えています。</p> <p>夜間飛行制限の緩和に伴い、従前の運用に比べ深夜早朝における住民の生活環境への負担が増大することが予想されます。そのため、航空機からの騒音影響が特に大きい騒特法の防止地区及び 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、いわゆる谷間地域においては、寝室への内窓工事を行うとともに、壁天井の補完工事を実施します。また、運用時間を延長することとなる 5 時台及び 23 時以降については、低騒音機に限定した運用とするほか、成田航空機騒音インデックス別国際線着陸料金制度の継続による新型機材等の低騒音型航空機の導入促進など、航空機騒音の発生源対策にも努めます。</p> <p>航空機のジェットエンジンに使用するジェット燃料は、燃焼性がよく、燃焼後の炭素粒子である「すす」の発生量は少ないとされています。航空機のジェットエンジン等から発生する浮遊粒子状物質については、準備書本編（2/3）10.2.3-77 ページに予測結果を示しており、環境基準である 1 時間値の 1 日平均値が 0.10mg/m³ に対して、日平均値の 2%除外値は最大で 0.053mg/m³ と半分程度であり、人の健康上の支障を引き起こすことはないと考えております。また、弊社では開港以降数十年に渡り自治体及び地域住民の皆様と共に、農業用ビニールハウスの汚れについて調査を行ってまいりましたが、ビニールの付着物と航空機の排出物との間に因果関係は認められませんでした。</p>

表 14.1-1(30) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

	住民等の意見の概要	事業者の見解
36	<p><騒音対策> 飛行時間拡大に伴う騒音の時間が延長されるが、その防止策、補償はどの様に具体的に取り組まれるのでしょうか。</p>	<p>更なる機能強化の実施に当たっては、より長期を見通した年間発着回数が50万回となる時の騒音影響を予測し、それに基づき国や県が騒防法や騒特法の区域設定をすることで、弊社としては移転補償や防音工事等の環境対策をより広範な地域において先行的に実施していきたいと考えております。</p> <p>なお、A滑走路側における50万回時コンターは現状の対策区域よりも縮小しているものの、これまでの対策区域を維持させていただき予定となっており、最大限配慮された結果であると認識しております。</p>
37	<p><個人的要望> 1. 市街化調整区域、成田市本三里塚●●の周辺騒音地区 2. 土地活用 3. 成田空港内の機能強化だけでなく別添地図(①成田市●●)の土地利用、個人ではなかなか企業や大企業が入ってもらえなく、うるさいだけで終わってしまわない。誘致してどんな企業が利用出来るのか? 協力してもらいたい。 4. 共存共栄と言いながら、空港内だけの発展であり、周りの地区を発展する方法を考えてもらいたい。 5. 又、別添地図(①成田市●●)の住所は、移転は出来ないのでしょうか? 住宅だけとは、思いますが? 6. 「成田空港に関する四者協議会」要望 賛成。 7. ●●県議にも要望しました。県とも協力して、騒音地区の発展を考えてほしいです。</p>	<p>弊社といたしましては、説明会で地域の皆様からいただいたご意見や、2度に渡る成田空港圏自治体連絡協議会のご要望等も反映させながら2018年(平成30年)3月に決定された、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に沿って、その充実を図り、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。</p> <p>2018年3月の四者協議会の場で、千葉県より、成田空港周辺の地域づくりに関する「基本プラン」が示されました。同プランでは、産業振興、インフラ整備、生活環境のそれぞれについて、地域づくりの基本方針が示されています。今後は、課題解決方策の調査・検討や、具体的な地域活性化策を盛り込んだ「実施プラン」の策定に向け協議して参ります。</p> <p>航空機の騒音により生ずる障害を防止するための移転補償は、騒防法に基づく第2種区域・第3種区域、騒特法に基づく航空機騒音障害防止特別地区の範囲となります。</p>

表 14.1-1(31) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

	住民等の意見の概要	事業者の見解
38	<p><環境影響評価準備書に対する意見書></p> <p>生態系について、人間の統計が無い。年一回、騒音下住民への無料での 24 時間ホルダー心電図・ストレス検査・カウンセリングなど新大学病院にて統計を取りながら、住民の健康への配慮が必要。</p> <p>落下物について、年一回屋根の点検を実施希望。氷の塊が落下し小さい穴が空いて雨漏りやへこみの点検が自分では出来ないから。</p> <p>空調について、停電時や豪雨に窓も開けられず空調が機能しないと困る。ソーラーパネル設置や蓄電池購入も予算の中に入れて欲しい。成田市のソーラーパネル事業と連動させて、余った電力は成田市で使う。</p> <p>防音下地域の人口減について、新大学・新市場・NAA の寮などを誘致して送迎バス（住民も運賃を払えば乗車できる）を運行させ、中間地にスーパー・薬局を設置すれば人口減がなくなり発展が望める。防音下でも安心して住める事を証明してほしい。</p> <p>オリンピック開催までに防音設置をどの地域でも（せめて、窓だけでも）完了して頂きたい。静かな環境でオリンピックを楽しみたいから。</p> <p>無人の久住駅の改築工事希望。騒音でアナウンスが聞こえない。特に雨天や強風時は聞こえない。電工掲示板で遅延状況を知らせて欲しい。</p> <p>空港関係の資料は郵送希望。説明会に行けないと資料をいただけないから。</p> <p>窓口の一本化希望。なにをどこに申請すれば良いか分からない。また、個別の相談会を土日曜日でもできるようにして欲しい。</p> <p>防音工事を過去にした方から、エアコンは定価で取り付け費も高値だったと伺った。量販店で購入設置して領収書での請求は現状では可能か？空港の発展を切に願っています。返信を下さるとありがたいです。</p> <p>よろしく願い致します。</p>	<p>航空機騒音については、準備書では、環境影響が最大となると考えられる、発着回数が最大となる時期（年間 50 万回時）について予測を行い、その結果を環境基本法に基づく「航空機騒音に係る環境基準について」（昭和 48 年 12 月 環境庁告示第 154 号）に示される基準値と比較することで評価を行いました。一方で、地域の皆様からは、運用時間の延長や発着容量の拡大による健康被害を懸念する声を頂戴していることから、2013 年（平成 25 年）に弾力的運用を開始した際と同様、健康影響調査を含む生活環境への影響調査を実施します。調査の実施時期や手法等の詳細につきましては、今後、関係者の皆様と検討していく予定です。</p> <p>航空機からの落下物については、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。万が一落下物が発生してしまった場合には、空港設置管理者である弊社としても、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。そのため、地域の皆様の落下物に対する不安を少しでも解消できるよう、見舞金や立替金のお支払い、地域の皆様と航空会社との間に入った円滑なサポートから成る「航空機落下物被害救済支援制度」を 2018 年 4 月 1 日に創設したところです。</p> <p>弊社では、航空機騒音の障害を防止することを目的として騒防法に基づき、国の制度に準拠しながら防音工事の助成をさせて頂いております。住宅の騒音防止工事の助成では天井と壁の防音工事、防音サッシの取り付け、空気調和機器の設置補助等が対象であり、ソーラーパネルや蓄電池は対象外となっています。</p> <p>地域振興については、2018 年 3 月の四者協議会の場で、千葉県より、成田空港周辺の地域づくりに関する「基本プラン」が示されました。同プランでは、産業振興、インフラ整備、生活環境のそれぞれについて、地域づくりの基本方針が示されています。今後は、課題解決方策の調査・検討や、具体的な地域活性化策を盛り込んだ「実施プラン」の策定に向け協議して参ります。</p> <p>東京オリンピック・パラリンピック大会の開催に先立ち、新滑走路が供用されるまでの当面の措置として、A 滑走路において夜間飛行制限の緩和を先行実施したいと考えています。これに伴い、A 滑走路側においては、寝室への内窓設置工事や壁・天井の補完工事を先行実施するとともに、交付金の中に A 滑走路に係る環境対策の実施に当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に努めます。</p> <p>資料の請求や空港の環境等に対する相談については、各地域に設置している NAA 地域相談センター等をご活用頂けます。</p> <p>防音工事に関する助成金は、助成事業者から工事施工業者にお支払いするため、領収書での請求はしていません。</p>

表 14.1-1(32) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

	住民等の意見の概要	事業者の見解
39	<p>＜騒音問題＞</p> <p>騒音問題を解決するには、出来るだけその為の対策費と対策を講ずることを考えてほしい。住民の納得いく保証をすることだと思います。</p> <p>平成 30 年 5 月 20 日で開港 40 年になります。開港前の説明会では、私共の集落の東側の水田の上空で離着するので余り騒音はないという説明であった。今回の稲敷市の説明会では、第 1 回、第 2 回共資料の中には 40 年の資料で説明会をされ、私をはじめ、大勢の皆さんの意見が出てその資料の説明はなくなりました。</p> <p>何故、開港前の説明会で話をした事を実行しないで集落 1 町数百軒の上空でばかり離着陸するのか分からない。</p> <p>開港以来 40 年間の長きにわたり何の保証もなく今日に至っているのが現状であります。飛行して 40 年余りになって反対だと騒ぎはしないが、住民の納得いく保証をお願い致します。</p> <p>①地価（低落）人口減の件 ②神経質の方の体調不良の件 ③病人（病気の方々） ④二重サッシ ⑤冷暖房の設置 ⑥固定資産税の何等の対策</p>	<p>弊社といたしましては、稲敷地方航空機騒音公害対策協議会や稲敷市内で開催された説明会で地域の皆様からいただいたご意見、2 度に渡る成田空港圏自治体連絡協議会のご要望等も反映させながら 2018 年（平成 30 年）3 月に決定された、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に沿って、その充実に図り、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。</p> <p>夜間飛行制限の緩和策については、50 万回という長期的な航空需要を見据えた上で、地域の皆様の生活環境の保全と、成田空港の国際競争力の確保の両立を図る観点から検討したものです。そのため、騒音影響についても長期を見据えた予測をし、これに基づき国による騒防法の区域設定が為されるため、防音工事等の環境対策をより広範な地域において先行的に実施することが可能であるとと考えています。稲敷市においても、一部の地域が騒防法第 1 種区域となる予定です。法律上の対策区域外の地域については、稲敷市と対策について相談・検討し、弊社としてもできる限りの協力をさせて頂きたいと考えております。</p> <p>夜間飛行制限の緩和に伴い、従前の運用に比べ深夜早朝における住民の生活環境への負担が増大することが予想されます。そのため、運用時間を延長することとなる 5 時台及び 23 時以降については、低騒音機に限定した運用とするほか、成田航空機騒音インデックス別国際線着陸料金制度の継続による新型機材等の低騒音型航空機の導入促進など、航空機騒音の発生源対策にも努めます。</p> <p>深夜早朝の飛行ルートについては、スライド運用の効果がより広範囲で得られるよう、茨城県上空においても一定の飛行ルートに限定して航空機が運航されるよう国土交通省に要請を行います。</p> <p>なお、地域の皆様からは、運用時間の延長や発着容量の拡大による健康被害を懸念する声を頂戴していることから、2013 年（平成 25 年）に弾力的運用を開始した際と同様、健康影響調査を含む生活環境への影響調査を実施します。調査の実施時期や手法等の詳細につきましては、今後、関係者の皆様と検討していく予定です。</p> <p>弊社といたしましては、より多くの地域の皆様の理解と協力が得られるよう、引き続き、最大限の努力をしていく所存です。</p>

表 14.1-1(33) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

	住民等の意見の概要	事業者の見解
40	<p>＜機能強化全般＞ 昨日河内町にて準備書の説明会に出ました。質問をしましたが再度質問します。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 深夜早朝対策ですが、飛行経路下の休止時間帯を7時間確保となっているが、現在でも6時から11時、実際経路下では現在も将来も7時間確保していない。空港内の時間なのか経路下なのか説明を求めます。 2 騒音測定結果は平均値で示されていると思うが、河内公民館・田川・金江津測定での1日の最大騒音の公表を求めます。 3 高度も河内公民館では750mとなっているが、それより低い到着便が見えます。また、加納地区でも見えます。是非、地上から大境地区でジャストポイントでの高度測量を実施して公表を求めます。また、河内公民館の測定器では飛行コースからずれているので大境地区にも設置を願います。(特に到着便) 4 委託会社がパシコンと聞いてやや不安を感じました。元を問えば同じ国策会社ではないですか。ちゃんと競争入札しているのか疑問に思えたところです。 5 河内町・稲敷市・茨城県に準備書を送付していますが、NAA 事業者として各自自治体に現場をよく見て判断して、意見書の提出を強く求めてください。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 7時間の静穏時間の確保については、1本の滑走路上で離陸・着陸をしない時間を意味しており、飛行経路下においては多少その時間が短くなる可能性があることについてはご理解願いたいと考えております。 2. 航空機騒音測定局の最大騒音 (L_{max}) については、公益財団法人 成田空港周辺地域共生財団が公表している「成田国際空港周辺航空機騒音測定結果(年報)」の資料集に、主要な機材別の度数分布が示されております。 3. 河内公民館上空を通過する着陸機については、原則として、降下角度3度で飛行しています。飛行高度は、弊社ホームページの「成田空港環境こみゆにてい」にて航空機の時間別・離発着別のデータを確認いただくことが可能です。航空機騒音の測定局は、地域のご協力を頂きながら、測定機器の継続的な設置が可能で、かつ周辺の道路交通騒音等の影響を受けにくい、地域を代表する地点を設定しております。当該地域においては、河内町中央公民館に設置させていただいた地点(河内局)を地域の代表地点とし、引き続き同地点で継続的に調査を実施してまいりたいと考えています。 4. これまでの業務実績等を踏まえ、同社への委託を行いました。 5. 準備書の手続においては、住民の皆様からいただいた意見の内容を、県知事、市町長に送付することになっており、いただいた意見はその中でお伝えいたします。

表 14.1-1(34) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

	住民等の意見の概要	事業者の見解
41	<p>成田空港への要望書 稲敷市伊佐津に住む●●です。 成田空港へ着陸時の騒音が特にひどく（夏・南風時）家上空を通過する時にはテレビ・ラジオ町内報（放）送がまったく聴こえません。 対策として、家の窓の二重サッシ化（全て）を実施して頂きたく、お願い申し上げます。 また窓を閉じての生活には、エアコンは必須ですから各部屋にエアコンの設置を要望致します。 国内に海外の方々を呼ぶことは、今後の日本にとっては観光立国の一つとして大切なことですが、住民の犠牲があってははいけないと思います。 また飛行機の性能upに貢献することも必要です。アメリカ（ボーイング）、ヨーロッパ（エアバス）の飛行機づくりに積極的に参画し、離着陸時の騒音低減する技術開発を日本発信として取組んで頂きたい。 飛行場と住宅地が近い、狭い日本だからこそ大きな課題として、世界に発信できるものと、確信しています。よろしく願います。</p>	<p>更なる機能強化の実施に当たっては、より長期を見通した年間発着回数が50万回となる時の騒音影響を予測し、それに基づき国が騒防法の区域設定をすることで、弊社としては防音工事等の環境対策をより広範な地域において先行的に実施していきたいと考えております。稲敷市においても、一部の地域が騒防法第1種区域となる予定です。法律上の対策区域外の地域については、稲敷市と対策について相談・検討し、弊社としてもできる限りの協力をさせて頂きたいと考えております。</p> <p>夜間飛行制限の緩和に伴い、従前の運用に比べ深夜早朝における住民の生活環境への負担が増大することが予想されます。そのため、運用時間を延長することとなる5時台及び23時以降については、低騒音機に限定した運用とするほか、成田航空機騒音インデックス別国際線着陸料金制度の継続による新型機材等の低騒音型航空機の導入促進など、航空機騒音の発生源対策にも努めます。</p>
42	<p>項目別での意見は、私には思いつかず、わからないので、書くことはできません。 活字・数字での説明は、なかなか伝わらないです。 説得力が感じられない説明会では、平行線に終わり、納得のいかないものです。 騒音等で病んでる方々、優先での防音対策を早く望み、おだやかな気持ちで生活できる様願います。 これは、こちら側の問題になる事なのでしょうか？</p>	<p>深夜早朝の飛行ルートについては、スライド運用の効果がより広範囲で得られるよう、茨城県上空においても一定の飛行ルートに限定して航空機が運航されるよう国土交通省に要請を行います。</p> <p>航空機騒音については、準備書では、環境影響が最大となると考えられる、発着回数が最大となる時期（年間50万回時）について予測を行い、その結果を環境基本法に基づく「航空機騒音に係る環境基準について」（昭和48年12月 環境庁告示第154号）に示される基準値と比較することで評価を行いました。一方で、地域の皆様からは、運用時間の延長や発着容量の拡大による健康被害を懸念する声を頂戴していることから、2013年（平成25年）に弾力的運用を開始した際と同様、健康影響調査を含む生活環境への影響調査を実施します。調査の実施時期や手法等の詳細につきましては、今後、関係者の皆様と検討していく予定です。</p> <p>弊社といたしましては、より多くの地域の皆様の理解と協力が得られるよう、引き続き、最大限の努力をしていく所存です。</p> <p>また、NAAは世界176カ国・地域、1,940空港を管理する623団体（2017年1月現在）が組織する国際空港評議会（ACI）に加盟し、意見や情報の交換を行っています。</p>

表 14.1-1(35) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

	住民等の意見の概要	事業者の見解
43	<p><騒音> 我々が日々生活する中で飛行機の騒音については、死活問題となっています。飛行機が着陸体勢の中での騒音は我慢の出来る範囲のものではありません。 これから夏に向って窓を開けたくても開けられない事を考えると成田空港(株)は、騒音防止対策を絶対実施すべきです。</p>	<p>更なる機能強化の実施に当たっては、より長期を見通した年間発着回数が 50 万回となる時の騒音影響を予測し、それに基づき国が騒防法の区域設定をすることで、弊社としては防音工事等の環境対策をより広範な地域において先行的に実施していきたいと考えております。稲敷市においても、一部の地域が騒防法第 1 種区域となる予定です。法律上の対策区域外の地域については、稲敷市と対策について相談・検討し、弊社としてもできる限りの協力をさせて頂きたいと考えております。</p>
44	<p><騒音> この地に移り住んで約 30 年が経ちました。飛行機が飛んでいることは、わかってて家を建てました。 特に意見ありませんが、皆さんが思っていることと同じだと思いますが、この頃、頭上の音が大きく恐いと感じます。低く飛んでいるのでしょうか？ とにかく事故のないようお願い致します。飛ばないでと願ってもそれはできないのでしょうか。</p>	<p>夜間飛行制限の緩和に伴い、従前の運用に比べ深夜早朝における住民の生活環境への負担が増大することが予想されます。そのため、運用時間を延長することとなる 5 時台及び 23 時以降については、低騒音機に限定した運用とするほか、成田航空機騒音インデックス別国際線着陸料金制度の継続による新型機材等の低騒音型航空機の導入促進など、航空機騒音の発生源対策にも努めます。</p>
45	音がうるさくてテレビが聞こえない	深夜早朝の飛行ルートについては、スライド運用の効果がより広範囲で得られるよう、茨城県上空においても一定の飛行ルートに限定して航空機が運航されるよう国土交通省に要請を行います。
46	<p><騒音> コース、高度にもよるのですが、騒音はかなり耳障りです。具合が悪く臥せている時は、さらにつらくなります。これから窓を開ける事も多くなりますので、配慮のほどお願いしたいと思います。 テレビの音声も聞こえなくなります。</p>	<p>航空機騒音については、準備書では、環境影響が最大となると考えられる、発着回数が最大となる時期（年間 50 万回時）について予測を行い、その結果を環境基本法に基づく「航空機騒音に係る環境基準について」（昭和 48 年 12 月 環境庁告示第 154 号）に示される基準値と比較することで評価を行いました。一方で、地域の皆様からは、運用時間の延長や発着容量の拡大による健康被害を懸念する声を頂戴していることから、2013 年（平成 25 年）に弾力的運用を開始した際と同様、健康影響調査を含む生活環境への影響調査を実施します。調査の実施時期や手法等の詳細につきましては、今後、関係者の皆様と検討していく予定です。</p>
47	騒音	
48	<p><騒音> 私は、平成 2 年 10 月に伊佐津に住む事に成りまして、現在も住んでいます。飛行機の騒音は気にしていますが、今のところは仕方のない事だと思っています。 早朝だとか回数が増える事など聞いています。今以上に生活環境が悪く成ると思われれます。何か対策を考えて下さい。</p>	
49	<p><騒音> 暑い日は外との仕切りはアミ戸になりますので、日中を問わず騒音が耳について落ち付きません。具合の悪い時は騒音でイライラして、何とかありませんでしょうか？</p>	<p>弊社といたしましては、より多くの地域の皆様の理解と協力が得られるよう、引き続き、最大限の努力をしていく所存です。</p>

表 14.1-1(36) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

	住民等の意見の概要	事業者の見解
50	<p>＜騒音＞ 数分ごとに飛んで来る為、うるさすぎる。その為サッシ、窓などを閉めるがあまり意味がない。特に夏など暑い時は、電気料がかかる。</p> <p>＜その他（電波障害）＞ 飛行機が絶え間なく飛んでいる為、スマホ等の通信機器が電波障害を受け、満足に動作せず、困っている。家の中にいると、通話もまともに出来ない。</p>	<p>更なる機能強化の実施に当たっては、より長期を見通した年間発着回数が 50 万回となる時の騒音影響を予測し、それに基づき国が騒防法の区域設定をすることで、弊社としては防音工事等の環境対策をより広範な地域において先行的に実施していきたいと考えております。稲敷市においても、一部の地域が騒防法第 1 種区域となる予定です。法律上の対策区域外の地域については、稲敷市と対策について相談・検討し、弊社としてもできる限りの協力をさせて頂きたいと考えております。</p>
51	<p>＜騒音、振動＞ 田舎の静かな所で子育てをし、生活したいと思いい交通の便は悪いものの越して来て 30 年になります。最初は飛行機の音も余り気にならなかったのですが、特にここ 5、6 年、高度の低さを感じ、音も、地震と間違える位の地ひびきを感じる時があります。朝 6 時前から夕方から 23 時近くが最も多いです。テレビの声は聞こえなくなり、携帯の受信不良等 孫がびっくりして起きてしまう等様々な事に今までがまんしてきました。</p> <p>元気な時はまだ騒音だけで済んでましたが年と供に体調を崩したりすると、耐えられない時があります。ご近所皆様シニア世代が多くなり、身心耐えられない年齢になりこの先がみえてきた世代です。子供達、孫達が住みやすい地域作りをして次の世代に渡してあげなければと思っております。</p> <p>10 年の長いスパンでなく、現在の状況をおわかりいただき直ちにできる対策を一刻も早くお願いしたいです。</p>	<p>夜間飛行制限の緩和に伴い、従前の運用に比べ深夜早朝における住民の生活環境への負担が増大することが予想されます。そのため、運用時間を延長することとなる 5 時台及び 23 時以降については、低騒音機に限定した運用とするほか、成田航空機騒音インデックス別国際線着陸料金制度の継続による新型機材等の低騒音型航空機の導入促進など、航空機騒音の発生源対策にも努めます。</p> <p>深夜早朝の飛行ルートについては、スライド運用の効果がより広範囲で得られるよう、茨城県上空においても一定の飛行ルートに限定して航空機が運航されるよう国土交通省に要請を行います。</p> <p>航空機騒音については、準備書では、環境影響が最大となると考えられる、発着回数が最大となる時期（年間 50 万回時）について予測を行い、その結果を環境基本法に基づく「航空機騒音に係る環境基準について」（昭和 48 年 12 月 環境庁告示第 154 号）に示される基準値と比較することで評価を行いました。一方で、地域の皆様からは、運用時間の延長や発着容量の拡大による健康被害を懸念する声を頂戴していることから、2013 年（平成 25 年）に弾力的運用を開始した際と同様、健康影響調査を含む生活環境への影響調査を実施します。調査の実施時期や手法等の詳細につきましては、今後、関係者の皆様と検討していく予定です。</p> <p>弊社といたしましては、より多くの地域の皆様の理解と協力が得られるよう、引き続き、最大限の努力をしていく所存です。</p>

表 14.1-1(37) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

	住民等の意見の概要	事業者の見解
52	<ul style="list-style-type: none"> ・成田飛行場開港の時、住民との間に規約が取り交わしているとのことですが 今回国の認可がおりれば、十年後には AM12:30 まで飛ばし、AM5:00 から始まるとのことですが、申請書と規約をよく照らし合わせて下さい。 ・住民を泣かせてまで狭い土地に滑走路を作らずとも羽田飛行場と同じく海を埋め立てそちらに滑走路を作れないでしょうか。 ・昼は雑音があるので気がまぎれるが夜廻りの雑音がしない為飛行機の音は苦しいです。 ・睡眠不足がひき起こす病気知ってますか。高血圧、うつ病、いかり、糖による病、精神障害、一部です。住民が病気になった時どの様な対応をしてくれますか。 ・十年後の話も大事ですが、いまの状況を何とかしてほしいのです。貴方はキカイのデータだけに頼らず御自分の目で見て耳で聞いて足を使って歩いてほしいです。新利根全部を見てほしいのです。宜しくお願いします。(茨城県稲敷市伊佐津) 	<p>弊社といたしましては、稲敷地方航空機騒音公害対策協議会や稲敷市内で開催された説明会で地域の皆様からいただいたご意見、2度に渡る成田空港圏自治体連絡協議会のご要望等も反映させながら 2018 年（平成 30 年）3 月に決定された、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に沿って、その充実に努め、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。</p> <p>羽田・成田両空港（首都圏空港）の機能強化策については、国により検討が行われ、その技術的な選択肢が示されました。その中には羽田空港の滑走路の増設も挙げられているところですが、現時点においては具体化に至っておりません。</p> <p>更なる機能強化の実施に当たっては、より長期を見通した年間発着回数が 50 万回となる時の騒音影響を予測し、それに基づき国が騒防法の区域設定をすることで、弊社としては防音工事等の環境対策をより広範な地域において先行的に実施していきたいと考えております。稲敷市においても、一部の地域が騒防法第 1 種区域となる予定です。法律上の対策区域外の地域については、稲敷市と対策について相談・検討し、弊社としてもできる限りの協力をさせて頂きたいと考えております。</p>
53	<p><騒音について></p> <p>この度成田空港では滑走路拡張し機種を増加との事ですが反面騒音に苦しむ人も多いと思います。高齢者、病人、特に夜間飛行等、睡眠時苦しみます夜間飛行時は高度を上げて飛行願います。</p>	<p>夜間飛行制限の緩和に伴い、従前の運用に比べ深夜早朝における住民の生活環境への負担が増大することが予想されます。そのため、運用時間を延長することとなる 5 時台及び 23 時以降については、低騒音機に限定した運用とするほか、成田航空機騒音インデックス別国際線着陸料金制度の継続による新型機材等の低騒音型航空機の導入促進など、航空機騒音の発生源対策にも努めます。</p>
54	<p><騒音></p> <p>飛行機が飛んでいる時など電話やテレビなど聞えなくなり毎日たいへんです。話などしている時など相手に少し待っていただいたりしています。</p> <p>年を重ねるにしたがって夜は早く寝る。また夜は戸もしっかり閉めているが目が覚めその後寝られません。頭痛が起こります。どうかしてほしいです。</p>	<p>航空機騒音については、準備書では、環境影響が最大となると考えられる、発着回数が最大となる時期（年間 50 万回時）について予測を行い、その結果を環境基本法に基づく「航空機騒音に係る環境基準について」（昭和 48 年 12 月 環境庁告示第 154 号）に示される基準値と比較することで評価を行いました。一方で、地域の皆様からは、運用時間の延長や発着容量の拡大による健康被害を懸念する声を頂戴していることから、2013 年（平成 25 年）に弾力的運用を開始した際と同様、健康影響調査を含む生活環境への影響調査を実施します。調査の実施時期や手法等の詳細につきましては、今後、関係者の皆様と検討していく予定です。</p> <p>弊社といたしましては、より多くの地域の皆様の理解と協力が得られるよう、引き続き、最大限の努力をしていく所存です。</p>

表 14.1-1(38) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

	住民等の意見の概要	事業者の見解
55	うるさい。テレビが聞こえなくなる事もある。落下物が心配	更なる機能強化の実施に当たっては、より長期を見通した年間発着回数が50万回となる時の騒音影響を予測し、それに基づき国が騒防法の区域設定をすることで、弊社としては防音工事等の環境対策をより広範な地域において先行的に実施していきたいと考えております。稲敷市においても、一部の地域が騒防法第1種区域となる予定です。法律上の対策区域外の地域については、稲敷市と対策について相談・検討し、弊社としてもできる限りの協力をさせて頂きたいと考えております。
56	<p>騒音対策地域からはずれているとはいっても飛行機は真上を騒音をたてながら飛んでいます。毎日の生活に大きく影響しています。特に体調がすぐれない時は、最悪です。どうか、おだやかな生活が送れるように対策をお願い致します。</p> <p>以前にお隣のお宅に飛行機から氷が落ちてきたと聞きました。その時被害は無かったようですがいつ又そのような事があるのではと気が気ではありません。</p> <p>この地区(伊佐津あたご地区)は、海拔が高いと聞いています。ということは飛行機が飛んでいる高さに近いのではないのでしょうか。随分低く飛んでいるときがあります。騒音もひどいです。ルート変更はできないのでしょうかからどうか生活面、健康面で良い生活が送れるよう、対策をお願い致します。</p>	<p>夜間飛行制限の緩和に伴い、従前の運用に比べ深夜早朝における住民の生活環境への負担が増大することが予想されます。そのため、運用時間を延長することとなる5時台及び23時以降については、低騒音機に限定した運用とするほか、成田航空機騒音インデックス別国際線着陸料金制度の継続による新型機材等の低騒音型航空機の導入促進など、航空機騒音の発生源対策にも努めます。</p>
57	<p><騒音></p> <p>私は音にはだいたい慣れました。でも家の真上を飛ぶ際は何か落下してくるのでは・・・と心配になる事があります。人は十人十色ですから眠れないと言う方もいると思います。騒音を軽減する技術が進みます事を望みます。</p>	<p>深夜早朝の飛行ルートについては、スライド運用の効果がより広範囲で得られるよう、茨城県上空においても一定の飛行ルートに限定して航空機が運航されるよう国土交通省に要請を行います。</p> <p>航空機からの落下物については、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。</p>
58	<p><飛行高度></p> <p>2、3年前頃から自宅付近の飛行高度が低くなって気になり出した。自宅の真上を飛ぶ時もあり、騒音も大きく感じる事もある。</p> <p><落下物></p> <p>昨年、稲敷市に落下物があったと、TVで報道されていましたが、便数が増えると確率的に高くなり心配です。</p>	<p>万が一落下物が発生してしまった場合には、空港設置管理者である弊社としても、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。そのため、地域の皆様の落下物に対する不安を少しでも解消できるよう、見舞金や立替金のお支払い、地域の皆様と航空会社との間に入った円滑なサポートから成る「航空機落下物被害救済支援制度」を2018年4月1日に創設したところです。</p> <p>航空機騒音については、準備書では、環境影響が最大となると考えられる、発着回数が最大となる時期(年間50万回時)について予測を行い、その結果を環境基本法に基づく「航空機騒音に係る環境基準について」(昭和48年12月 環境庁告示第154号)に示される基準値と比較することで評価を行いました。一方で、地域の皆様からは、運用時間の延長や発着容量の拡大による健康被害を懸念する声を頂戴していることから、2013年(平成25年)に弾力的運用を開始した際と同様、健康影響調査を含む生活環境への影響調査を実施します。調査の実施時期や手法等の詳細につきましては、今後、関係者の皆様と検討していく予定です。</p> <p>弊社といたしましては、より多くの地域の皆様の理解と協力が得られるよう、引き続き、最大限の努力をしていく所存です。</p>

表 14.1-1(39) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

	住民等の意見の概要	事業者の見解
59	<p><①騒音> 早朝から深夜まで常に耳から離れない。外で話をしていても飛行機が我が家の上空を通る時は中断せざるを得ない。夜 10 時過ぎはテレビを見ても画面がブレて見られない。家が振動で揺れる。</p> <p><その他> 海側に滑走路を作ることはどうして出来ないのでしょうか？次回の説明会には是非説明してほしい。</p>	<p>更なる機能強化の実施に当たっては、より長期を見通した年間発着回数が 50 万回となる時の騒音影響を予測し、それに基づき国が騒防法の区域設定をすることで、弊社としては防音工事等の環境対策をより広範な地域において先行的に実施していきたいと考えております。稲敷市においても、一部の地域が騒防法第 1 種区域となる予定です。法律上の対策区域外の地域については、稲敷市と対策について相談・検討し、弊社としてもできる限りの協力をさせて頂きたいと考えております。</p>
60	<p><騒音> 早朝うるさい。飛行回数が多い。</p> <p><振動> 地ひびき。</p> <p><飛行高度> 高度が低い。</p> <p><電子機器> Wi-Fi がつながりにくい。携帯、パソコン、電話中に切れることが多い。テレビが映らなくなる。</p> <p><低周波音> 耳が聞こえなくなる。</p> <p>以上 上空を飛行機が飛ぶことにより発生する。</p>	<p>夜間飛行制限の緩和に伴い、従前の運用に比べ深夜早朝における住民の生活環境への負担が増大することが予想されます。そのため、運用時間を延長することとなる 5 時台及び 23 時以降については、低騒音機に限定した運用とするほか、成田航空機騒音インデックス別国際線着陸料金制度の継続による新型機材等の低騒音型航空機の導入促進など、航空機騒音の発生源対策にも努めます。</p> <p>テレビ電波の受信障害については、2011 年(平成 23 年)にアナログ放送から地上デジタル放送に移行されたことで、通常の電波環境であれば、その放送方式の特性から基本的には航空機の影響による障害は発生しにくいとされています。</p>
61	<p><騒音> 自宅近くを上空中、騒音が大きいと感ずる時が有る。</p> <p><テレビ電波> テレビの画面がみだれる時が有る。</p> <p>以上 よろしく願います</p>	<p>羽田・成田両空港(首都圏空港)の機能強化策については、国により検討が行われ、その技術的な選択肢が示されました。その中には羽田空港の滑走路の増設も挙げられているところですが、現時点においては具体化に至っておりません。</p> <p>弊社といたしましては、より多くの地域の皆様の理解と協力が得られるよう、引き続き、最大限の努力をしていく所存です。</p>

表 14.1-1(40) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

	住民等の意見の概要	事業者の見解
62	<p>＜騒音障害＞</p> <p>天候の状況により家の真上及び低空の飛行により騒音がはげしく、テレビの画面及び音が異状になり、又振動等の障害が多大になり精神的にダメージが大きくなる。</p> <p>飛行回数が増え、早朝及び夜間の時間が延長になり睡眠障害にも多く、えいきょうが発生する。</p> <p>人の生活に大きく環境影響し、生活環境及び精神的に悪影響をおよぼし、生活が困難になる。</p>	<p>航空機騒音については、準備書では、環境影響が最大となると考えられる、発着回数が最大となる時期（年間 50 万回時）について予測を行い、その結果を環境基本法に基づく「航空機騒音に係る環境基準について」（昭和 48 年 12 月 環境庁告示第 154 号）に示される基準値と比較することで評価を行いました。一方で、地域の皆様からは、運用時間の延長や発着容量の拡大による健康被害を懸念する声を頂戴していることから、2013 年（平成 25 年）に弾力的運用を開始した際と同様、健康影響調査を含む生活環境への影響調査を実施します。調査の実施時期や手法等の詳細につきましては、今後、関係者の皆様と検討していく予定です。</p>
63	<p>＜騒音＞</p> <p>NHK を除き民放局チャンネルによっては BS 放送等に影響があり、夜間に於いては映像がくずれ民放は全局乱れて放送が見られなくなる。現在以上にひどくなると大変困る状態になってしまいます。</p>	<p>テレビ電波の受信障害については、2011 年（平成 23 年）にアナログ放送から地上デジタル放送に移行されたことで、通常の電波環境であれば、その放送方式の特性から基本的には航空機の影響による障害は発生しにくいとされています。</p> <p>弊社といたしましては、より多くの地域の皆様の理解と協力が得られるよう、引き続き、最大限の努力をしていく所存です。</p>
64	<p>月曜日の早朝が特に音がうるさい。結構早くからします。月曜日は戻ってくる便が多いのでしょうか？</p>	<p>成田空港では、毎日運航していない（週に数便のみ運航している）路線があるため、発着回数は日によって異なります。2017 年度（平成 29 年度）の朝 6 時台の滑走路別・曜日別発着回数をみると、B 滑走路の月曜日の発着回数は他の曜日よりやや多くなっています。</p>

表 14.1-1(41) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

	住民等の意見の概要	事業者の見解
65	<p>＜飛行機の機能強化に関する意見＞</p> <p>朝方に飛んでいる飛行機の方が、騒音が少ないような気がするのですが、もしそういう機能が飛行機にあるのなら、朝だけでなく、終日騒音減少するよう、それなりの機能を飛行機に搭載して下さい。騒音は気にしないようにしていますが、少ないと有難いです。</p>	<p>更なる機能強化の実施に当たっては、より長期を見通した年間発着回数が50万回となる時の騒音影響を予測し、それに基づき国が騒防法の区域設定をすることで、弊社としては防音工事等の環境対策をより広範な地域において先行的に実施していきたいと考えております。稲敷市においても、一部の地域が騒防法第1種区域となる予定です。法律上の対策区域外の地域については、稲敷市と対策について相談・検討し、弊社としてもできる限りの協力をさせて頂きたいと考えております。</p>
66	<p>＜騒音＞</p> <p>戸をあけて風を入れようとするとう飛行機の音がうるさいです。つづけて来ると頭が痛くなります。この先とぶ台数がふえると思うとがっかりですね。せめて住宅の上をさけて、田や山のところをとんでくれると良いのですが・・・改善されますか。</p>	<p>夜間飛行制限の緩和に伴い、従前の運用に比べ深夜早朝における住民の生活環境への負担が増大することが予想されます。そのため、運用時間を延長することとなる5時台及び23時以降については、低騒音機に限定した運用とするほか、成田航空機騒音インデックス別国際線着陸料金制度の継続による新型機材等の低騒音型航空機の導入促進など、航空機騒音の発生源対策にも努めます。</p>
67	<p>＜騒音＞</p> <p>・度々、泊りに来る2才の孫を寝かそうとすると、数分おきに飛んで来る飛行機の音に、その都度立ち上り、窓のカーテンをあけ、光を放って飛んで行くのを見て、興奮して、なかなか寝てくれません。</p> <p>・携帯電話（スマホ）が話し中、飛行機がとんでいると途切れてしまうことがありました。</p>	<p>飛行コースについては、国土交通省が管轄し、設定しております。茨城県内においても標準飛行コースが設定されているものの、航空機の安全間隔設定、悪天候回避等の事由により飛行コースに幅を持たせた運用を行っているため、航跡は面的に広がっています。</p>
68	<p>＜騒音、低周波音＞</p> <p>車を運転中、あるいは自宅で「墜落してくる！」と身が竦んだ事が何回もある。飼い犬も怯えて警戒する。当然、日常的に、TVや電話の音や声が聞こえない。時に携帯電話での通話中に途切れる。</p> <p>＜振動＞</p> <p>地震だ！と身構える事が時々ある。</p> <p>＜落下物＞</p> <p>通学路傍の水田の稲が放射状に倒れていたり、雪なんか降る時でもないのに雪の様な塊が落ちていたり、ある時は、雨も水も無い様な所に水たまりができていたり、航空機の名前のついていない落下物が、こんな身近かにある事に恐怖を覚える。最近、機体がやけに大きく近くに見える事がある。こわい！</p>	<p>航空機からの落下物については、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。</p> <p>万が一落下物が発生してしまった場合には、空港設置管理者である弊社としても、国や自治体と協力しながら全力でサポートさせて頂きたいと考えています。そのため、地域の皆様の落下物に対する不安を少しでも解消できるよう、見舞金や立替金のお支払い、地域の皆様と航空会社との間に入った円滑なサポートから成る「航空機落下物被害救済支援制度」を2018年4月1日に創設したところです。</p> <p>弊社といたしましては、より多くの地域の皆様の理解と協力が得られるよう、引き続き、最大限の努力をしていく所存です。</p>

表 14.1-1(42) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

	住民等の意見の概要	事業者の見解
69	<p>＜稲敷市の騒音＞ 環境影響評価準備書のあらまし P.17・18の 2016年度 $L_{den}57$ 現況でB滑走路北側先端が細く歪み、理由は利根川上空で飛行機が旋回し、稲敷市全体に騒音を撒き散らしている。$L_{den}62$と57が広いエリアに騒音でNAAは迷惑をかけている。30年後の騒音と言っているが、現状での騒音で騒音被害が限界であり、機能強化説明会とき、話しをしたが稲敷市の騒音落下物被害を何ら反映されていない。</p> <p>C滑走路供用までの当面の運用で、稲敷市は飛行路が設定されて無く5時から0時30分と弾力的運用で1時まで飛行し、睡眠時間が4時間である！C滑走路運用案で7時間の運用制限が出来る、直ぐにでも睡眠時間は4時間でも良い試案は認められない。</p>	<p>夜間飛行制限の緩和策については、50万回という長期的な航空需要を見据えた上で、地域の皆様の生活環境の保全と、成田空港の国際競争力の確保の両立を図る観点から検討したものです。そのため、騒音影響についても長期を見据えた予測をし、これに基づき国による騒防法の区域設定が為されるため、防音工事等の環境対策をより広範な地域において先行的に実施することが可能であると考えています。稲敷市においても、一部の地域が騒防法第1種区域となる予定です。法律上の対策区域外の地域については、稲敷市と対策について相談・検討し、弊社としてもできる限りの協力をさせて頂きたいと考えております。</p> <p>夜間飛行制限の緩和に伴い、従前の運用に比べ深夜早朝における住民の生活環境への負担が増大することが予想されます。そのため、運用時間を延長することとなる5時台及び23時以降については、低騒音機に限定した運用とするほか、成田航空機騒音インデックス別国際線着陸料金制度の継続による新型機材等の低騒音型航空機の導入促進など、航空機騒音の発生源対策にも努めます。</p> <p>深夜早朝の飛行ルートについては、スライド運用の効果がより広範囲で得られるよう、茨城県上空においても一定の飛行ルートに限定して航空機が運航されるよう国土交通省に要請を行います。</p> <p>航空機騒音については、準備書では、環境影響が最大となると考えられる、発着回数が最大となる時期（年間50万回時）について予測を行い、その結果を環境基本法に基づく「航空機騒音に係る環境基準について」（昭和48年12月 環境庁告示第154号）に示される基準値と比較することで評価を行いました。一方で、地域の皆様からは、運用時間の延長や発着容量の拡大による健康被害を懸念する声を頂戴していることから、2013年（平成25年）に弾力的運用を開始した際と同様、健康影響調査を含む生活環境への影響調査を実施します。調査の実施時期や手法等の詳細につきましては、今後、関係者の皆様と検討していく予定です。</p>

表 14.1-1(43) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

	住民等の意見の概要	事業者の見解
70	<p>＜飛行機の旋回時の爆音、高周波音（金属音）＞</p> <p>南風運用 B 滑走路着陸便 柴崎上空高度 500m 程で旋回時の爆音・高周波音が、現状でも限界の騒音被害を受けている。これ以上の騒音は受け入れる事は出来ない。旋回は西側に行き過ぎ、A 滑走路エリア近くまで飛行したときは、急旋回し失速しない様に出力を上げ、家がビリビリ振動を起す程であり 40 年程前開港時の約束は全く守られていない。柴崎住民は、『成田空港株に騙された』（当時は成田空港公団）と話しています。・北風運用 A 滑走路離陸便 貨物便が東側に旋回し、柴崎上空で爆音・高周波音が、現状でも限界の騒音被害を受けている。これ以上の騒音は受け入れる事は出来ない。</p> <p>深夜弾力的運用で、睡眠中起こされ寝付けない事があり、翌日居眠り運転で事故を起こした場合の問題は、成田空港株ではどのように考えていますか。現在、自己負担で二重サッシ（ペアガラスでは無い）にし、寝室・茶の間を防音しているが騒音が酷く機能強化で増便・早朝・深夜の増便は認める事が出来ません。</p>	<p>夜間飛行制限の緩和策については、50 万回という長期的な航空需要を見据えた上で、地域の皆様の生活環境の保全と、成田空港の国際競争力の確保の両立を図る観点から検討したものです。そのため、騒音影響についても長期を見据えた予測をし、これに基づき国による騒防法の区域設定が為されるため、防音工事等の環境対策をより広範な地域において先行的に実施することが可能であると考えています。稲敷市においても、一部の地域が騒防法第 1 種区域となる予定です。法律上の対策区域外の地域については、稲敷市と対策について相談・検討し、弊社としてもできる限りの協力をさせて頂きたいと考えております。</p> <p>夜間飛行制限の緩和に伴い、従前の運用に比べ深夜早朝における住民の生活環境への負担が増大することが予想されます。そのため、運用時間を延長することとなる 5 時台及び 23 時以降については、低騒音機に限定した運用とするほか、成田航空機騒音インデックス別国際線着陸料金制度の継続による新型機材等の低騒音型航空機の導入促進など、航空機騒音の発生源対策にも努めます。</p> <p>深夜早朝の飛行ルートについては、スライド運用の効果がより広範囲で得られるよう、茨城県上空においても一定の飛行ルートに限定して航空機が運航されるよう国土交通省に要請を行います。</p> <p>航空機騒音については、準備書では、環境影響が最大となると考えられる、発着回数が最大となる時期（年間 50 万回時）について予測を行い、その結果を環境基本法に基づく「航空機騒音に係る環境基準について」（昭和 48 年 12 月 環境庁告示第 154 号）に示される基準値と比較することで評価を行いました。一方で、地域の皆様からは、運用時間の延長や発着容量の拡大による健康被害を懸念する声を頂戴していることから、2013 年（平成 25 年）に弾力的運用を開始した際と同様、健康影響調査を含む生活環境への影響調査を実施します。調査の実施時期や手法等の詳細につきましては、今後、関係者の皆様と検討していく予定です。</p>

表 14.1-1(44) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

	住民等の意見の概要	事業者の見解
71	<p>＜騒音＞</p> <p>2018年5月13日(日)14:00～ 松尾 IT 保健福祉センター 稲敷市から2名で参加してきました。</p> <p>環境影響評価準備書を説明し、説明会の質問と意見書だけで知事・市町長意見だけで、評価書が公告・縦覧し決定する事に騒音被害を受けている者として到底受け入れる事は出来ません。</p> <p>昨年から何度かの説明を受け質問要望を出しましたが、全く検討していません。稲敷市柴崎地区に於いては、旋回時・より低空の騒音が酷過ぎ直線飛行・高度を設定以上で飛行する事を、早急に実施をお願いします。山武市松尾説明会で、「飛行路については国交省の管轄であり検討していない」課長の説明で、稲敷市の住民を無視した説明会であり、四者協議会の承諾？カーフェー弾力的運用に付いても稲敷市は承諾も説明も無く運用しています。</p> <p>NAAは、「稲敷市・茨城県は無視しても問題無い」と思っていると感じています。此の様な対応されては納得出来る事では有りません。</p> <p>P.17・18の 2016年度 $L_{den}57$ 現況でB滑走路北側先端が細く歪み、理由は利根川上空で飛行機が旋回し、稲敷市全体に騒音を撒き散らしている。$L_{den}62$と57が広いエリアに騒音でNAAは迷惑をかけている。30年後の騒音と言っているが、現状での騒音で騒音被害が限界であり、機能強化説明会のとき、話しをしたが稲敷市の騒音落下物被害を何ら反映されていない。</p> <p>C滑走路供用までの当面の運用で、稲敷市は飛行路が設定されて無く5時から0時30分と弾力的運用で1時まで飛行し、睡眠時間が4時間である！C滑走路運用案で7時間の運用制限が出来る、直ぐにでも睡眠時間は4時間でも良い試案は認められない。</p>	<p>弊社といたしましては、稲敷地方航空機騒音公害対策協議会や稲敷市内で開催された説明会で地域の皆様からいただいたご意見、2度に渡る成田空港圏自治体連絡協議会のご要望等も反映させながら2018年(平成30年)3月に決定された、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に沿って、その充実に努め、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。</p> <p>深夜早朝の飛行ルートについては、スライド運用の効果がより広範囲で得られるよう、茨城県上空においても一定の飛行ルートに限定して航空機が運航されるよう国土交通省に要請を行います。</p> <p>夜間飛行制限の緩和策については、50万回という長期的な航空需要を見据えた上で、地域の皆様の生活環境の保全と、成田空港の国際競争力の確保の両立を図る観点から検討したものです。そのため、騒音影響についても長期を見据えた予測をし、これに基づき国による騒防法の区域設定が為されるため、防音工事等の環境対策をより広範囲な地域において先行的に実施することが可能であるとと考えています。稲敷市においても、一部の地域が騒防法第1種区域となる予定です。法律上の対策区域外の地域については、稲敷市と対策について相談・検討し、弊社としてもできる限りの協力をさせて頂きたいと考えております。</p> <p>夜間飛行制限の緩和に伴い、従前の運用に比べ深夜早朝における住民の生活環境への負担が増大することが予想されます。そのため、運用時間を延長することとなる5時台及び23時以降については、低騒音機に限定した運用とするほか、成田航空機騒音インデックス別国際線着陸料金制度の継続による新型機材等の低騒音型航空機の導入促進など、航空機騒音の発生源対策にも努めます。</p> <p>航空機騒音については、準備書では、環境影響が最大となると考えられる、発着回数が最大となる時期(年間50万回時)について予測を行い、その結果を環境基本法に基づく「航空機騒音に係る環境基準について」(昭和48年12月 環境庁告示第154号)に示される基準値と比較することで評価を行いました。一方で、地域の皆様からは、運用時間の延長や発着容量の拡大による健康被害を懸念する声を頂戴していることから、2013年(平成25年)に弾力的運用を開始した際と同様、健康影響調査を含む生活環境への影響調査を実施します。調査の実施時期や手法等の詳細につきましては、今後、関係者の皆様と検討していく予定です。</p>

表 14.1-1(45) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

	住民等の意見の概要	事業者の見解
72	<p>＜騒音＞</p> <p>住民の声は聞き流しでNAAの話は信用出来ない四者協議会で決まった事であり、稲敷上空は飛行機を飛ばさない事カーブエー弾力的運用も稲敷市を無視し決定した経過も有り、稲敷住民は騙されたと言っています。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 四者協議会（千葉県9市町会、国、千葉県、成田国際空港株）で2018年3月に合意し、確認書を締結した。 P.1 2. C滑走路増設出来るまで、稲敷市上空を6時から0時までで定常運行し、0時30分までは弾力的運用をする。 P.5 3. 引き続き運用時間延長を四者協議会で検討する。睡眠時間5時間30分確保する？更に睡眠時間短縮を検討？ 4. 将来25万回を50万回に引き上げ、5時から翌1時まで運用P.10離着陸制限の弾力的運用は、ただし翌1時まで考慮していない 5. 飛行コースは、稲敷市上空は現況と同じで変更しない。 P.10 P.17 6. 飛行高度は、現状より50m下がり、表示は670mであるが、実際は550mから500mに成る（下加納560mから510m）【スカイツリー 634m よりも低い 500m で飛行】 P.10 7. 稲敷市上空は、航路が決まっていなく飛行機音が散け L_{den} 値が低く成り、第一種防音騒音地域が狭く成り防音対策地域が狭められた。 P.17 	<p>弊社といたしましては、稲敷地方航空機騒音公害対策協議会や稲敷市内で開催された説明会で地域の皆様からいただいたご意見、2度に渡る成田空港圏自治体連絡協議会のご要望等も反映させながら2018年（平成30年）3月に決定された、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に沿って、その充実を図り、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。</p> <p>夜間飛行制限の変更について、深夜早朝の負担をできる限り軽減するため段階的に実施していくことを含めて引き続き協議を行っていくことを確認しておりますが、確認書で合意いただいた朝5時から深夜0時30分（深夜0時30分から深夜1時までは弾力的運用）以外の時間帯での空港運用を検討するものではありません。</p> <p>飛行コースについては、国土交通省が管轄し、設定しております。茨城県内においても標準飛行コースが設定されているものの、航空機の安全間隔設定、悪天候回避等の事由により飛行コースに幅を持たせた運用を行っているため、航跡は面的に広がっています。将来の深夜早朝の飛行ルートについては、スライド運用の効果がより広範囲で得られるよう、茨城県上空においても一定の飛行ルートに限定して航空機が運航されるよう国土交通省に要請を行います。</p> <p>夜間飛行制限の緩和策については、50万回という長期的な航空需要を見据えた上で、地域の皆様の生活環境の保全と、成田空港の国際競争力の確保の両立を図る観点から検討したものです。そのため、騒音影響についても長期を見据えた予測をし、これに基づき国による騒防法の区域設定が為されるため、防音工事等の環境対策をより広範な地域において先行的に実施することが可能であると考えています。稲敷市においても、一部の地域が騒防法第1種区域となる予定です。法律上の対策区域外の地域については、稲敷市と対策について相談・検討し、弊社としてもできる限りの協力をさせて頂きたいと考えております。</p> <p>なお、弾力的運用による航空機の離着陸の回数は事前に想定することができないことから、将来の騒音影響の予測には考慮しておりません。</p>

表 14.1-1(46) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

	住民等の意見の概要	事業者の見解
73	<p>＜5 時からの飛行時間延長で睡眠障害 新聞記事 運転中に眠り男性に追突 睡眠障害＞ 【運転中に眠り男性に追突 睡眠障害で 5/21(月) 18:42 配信 テレ朝ニュース 重度の睡眠障害の可能性があって交通事故を起こした男が危険運転傷害の疑いで逮捕されました。大場容疑者は今年 1 月、東京・中野区で車を運転中に睡眠障害の影響で眠り、路上で荷下ろしをしていた男性に追突して大けがをさせた疑い。警視庁は睡眠時無呼吸症候群などの睡眠障害の影響で事故を繰り返していた。大場容疑者は「気付いた時にぶつかっていた」と容疑を認めている】</p> <p>早速、四者協議で了解を得たと朝 5 時から飛行機を飛ばす？有り得ない！ スライド運用では、稲敷市は A 滑走路と B 滑走路飛行路が交差し、スライド運用の効果は全く無い、睡眠時間が 5 時間である！</p> <p>四者協議とは、非公式 9 市町会をメンバーとして決めた事であり、正式な『成田国際空港騒音対策委員会』が有るのに、非公式な”成田空港圏自治体連絡協議会”をメンバーとした四者協議会で決める事は許されない。絶対に許されない。法治国家ではない！ 稲敷市住民には、全く騒音の配慮がなされていなく、今回の『環境影響評価準備書のあらまし』の資料・説明は、受け入れる事は全く出来ない。40 年近く騒音に悩まされまた騙されると思うと、茨城県民をバカにしているか、人間として見ていないと理解する。</p>	<p>弊社といたしましては、稲敷地方航空機騒音公害対策協議会や稲敷市内で開催された説明会で地域の皆様からいただいたご意見、2 度に渡る成田空港圏自治体連絡協議会のご要望等も反映させながら 2018 年（平成 30 年）3 月に決定された、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に沿って、その充実に図り、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。</p> <p>夜間飛行制限の緩和策については、50 万回という長期的な航空需要を見据えた上で、地域の皆様の生活環境の保全と、成田空港の国際競争力の確保の両立を図る観点から検討したものです。そのため、騒音影響についても長期を見据えた予測をし、これに基づき国による騒防法の区域設定が為されるため、防音工事等の環境対策をより広範な地域において先行的に実施することが可能であるとと考えています。稲敷市においても、一部の地域が騒防法第 1 種区域となる予定です。法律上の対策区域外の地域については、稲敷市と対策について相談・検討し、弊社としてもできる限りの協力をさせて頂きたいと考えております。</p> <p>夜間飛行制限の緩和に伴い、従前の運用に比べ深夜早朝における住民の生活環境への負担が増大することが予想されます。そのため、運用時間を延長することとなる 5 時台及び 23 時以降については、低騒音機に限定した運用とするほか、成田航空機騒音インデックス別国際線着陸料金制度の継続による新型機材等の低騒音型航空機の導入促進など、航空機騒音の発生源対策にも努めます。</p> <p>深夜早朝の飛行ルートについては、スライド運用の効果がより広範囲で得られるよう、茨城県上空においても一定の飛行ルートに限定して航空機が運航されるよう国土交通省に要請を行います。</p> <p>航空機騒音については、準備書では、環境影響が最大となると考えられる、発着回数が最大となる時期（年間 50 万回時）について予測を行い、その結果を環境基本法に基づく「航空機騒音に係る環境基準について」（昭和 48 年 12 月 環境庁告示第 154 号）に示される基準値と比較することで評価を行いました。一方で、地域の皆様からは、運用時間の延長や発着容量の拡大による健康被害を懸念する声を頂戴していることから、2013 年（平成 25 年）に弾力的運用を開始した際と同様、健康影響調査を含む生活環境への影響調査を実施します。調査の実施時期や手法等の詳細につきましては、今後、関係者の皆様と検討していく予定です。</p>

表 14.1-1(47) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

	住民等の意見の概要	事業者の見解
74	<p><環境影響評価準備書に落下物対策 事故後対応だけで不時着したらどうする> 全日空機の客室に“煙”、乗客6人体調不良 成田空港 5月21日 13時31分 全日空機でパネル落下か 大阪発松山行き、けが人なし 2018.4.12 13:43 パネル落下 全日空機部品と判明 茨城の工場敷地内に 毎日新聞 2017年9月28日 11時37分 発表しただけで、稲敷市にパネルが落下してから数えきれない重大インシデント。心配で稲敷市では暮らして行けない。空港北側では利根川上空までに車輪の足出しをし、茨城県で氷塊・ねじ等を落とし千葉県に入りなさいとは、不見識も甚だしい。足出しを、千葉県で行わなくなり落下物が95%以上少なくなった、48%は茨城上空で落としている。 追伸 意見フォームで、送信しても自動返信も回答も無く、受け付けて頂いたかも判らない。何らかの、受付番号の返答をお願い致します。</p>	<p>航空機からの落下物については、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。 万が一落下物が発生してしまった場合には、空港設置管理者である弊社としても、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。そのため、地域の皆様の落下物に対する不安を少しでも解消できるよう、見舞金や立替金のお支払い、地域の皆様と航空会社との間に入った円滑なサポートから成る「航空機落下物被害救済支援制度」を2018年4月1日に創設したところです。</p>
75	<p><情緒不安 うつ病の発生> 日航機、離陸後にトラブル 部品落下？病院の窓割れる 2018年5月24日 21時30分 稲敷市に不時着しても影響は無い？ 足出しを所構わず行い、千葉県は、監視をして足出し行わない約束を交わしている 稲敷市は部品は落下する 稲敷市は氷塊は落下する 稲敷市は飛行機は落下？ 安心して暮らしが出来ない！</p>	

表 14.1-1(48) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

	住民等の意見の概要	事業者の見解
76	<p>＜騒音、落下物による目眩、睡眠障害の診断書を医者をお願いした＞</p> <p>稲敷市住民の健康調査を行わない場合は、飛行時間の延長は認める事は出来ません。</p> <p>5月30日松剪定を三脚に乗って作業をしているとき目眩がして、作業途中で三脚から降りて片付けをしているとき目眩いがして、三脚を倒しテラス屋根に打つけた。妻が大きな音を聞きつけ観に来て、その後は2人で片付けをした。5月30日は掛り付け医院が休みのため5月31日掛かり付け医院に行ってきました。先生によると、最近目眩を訴える患者が多数来院していると、多い患者の原因は判らないと先生が言っていました、自分は漢方薬で即効性があるとの薬を処方して頂いた。</p> <p>5月30日は朝6時から飛行機騒音で起され、9時頃から剪定をしていたが飛行機騒音が曇りの要因と旋回を柴崎上空で行い、非常に煩い状況で作業をしていた。此の様な状況を引き、柴崎住民の目眩い・睡眠障害の調査を行わないまま飛行時間の延長は、認められません。直ちに柴崎地区・稲敷市の健康調査を申し入れます。原因は、飛行機旋回騒音と車輪足出しの影響、パネル・氷塊等による精神疾患も考えられます。</p> <p>四者会議(千葉県のみ)で決められた案であり、稲敷市に於いては調査・意見が反映されていません。反映されないのであれば、茨城県を飛行しないで運行を行う事。9市町会は、非公式な団体であり飛行エリアの住民意見が反映されない四者協議会である、四者協議会は非公式会である。</p>	<p>弊社といたしましては、稲敷地方航空機騒音公害対策協議会や稲敷市内で開催された説明会で地域の皆様からいただいたご意見、2度に渡る成田空港圏自治体連絡協議会のご要望等も反映させながら2018年(平成30年)3月に決定された、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に沿って、その充実に努め、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。</p> <p>夜間飛行制限の緩和策については、50万回という長期的な航空需要を見据えた上で、地域の皆様の生活環境の保全と、成田空港の国際競争力の確保の両立を図る観点から検討したものです。そのため、騒音影響についても長期を見据えた予測をし、これに基づき国による騒防法の区域設定が為されるため、防音工事等の環境対策をより広範な地域において先行的に実施することが可能であるとと考えています。稲敷市においても、一部の地域が騒防法第1種区域となる予定です。法律上の対策区域外の地域については、稲敷市と対策について相談・検討し、弊社としてもできる限りの協力をさせて頂きたいと考えております。</p> <p>夜間飛行制限の緩和に伴い、従前の運用に比べ深夜早朝における住民の生活環境への負担が増大することが予想されます。そのため、運用時間を延長することとなる5時台及び23時以降については、低騒音機に限定した運用とするほか、成田航空機騒音インデックス別国際線着陸料金制度の継続による新型機材等の低騒音型航空機の導入促進など、航空機騒音の発生源対策にも努めます。</p> <p>深夜早朝の飛行ルートについては、スライド運用の効果がより広範囲で得られるよう、茨城県上空においても一定の飛行ルートに限定して航空機が運航されるよう国土交通省に要請を行います。</p> <p>航空機騒音については、準備書では、環境影響が最大となると考えられる、発着回数が最大となる時期(年間50万回時)について予測を行い、その結果を環境基本法に基づく「航空機騒音に係る環境基準について」(昭和48年12月環境庁告示第154号)に示される基準値と比較することで評価を行いました。一方で、地域の皆様からは、運用時間の延長や発着容量の拡大による健康被害を懸念する声を頂戴していることから、2013年(平成25年)に弾力的運用を開始した際と同様、健康影響調査を含む生活環境への影響調査を実施します。調査の実施時期や手法等の詳細につきましては、今後、関係者の皆様と検討していく予定です。</p>

表 14.1-1(49) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

	住民等の意見の概要	事業者の見解
77	<p>＜騒音、落下物、健康障害＞</p> <p>下記の記事、「成田空港圏自治体連絡協議会」は非公式な空港周辺 9 市町の交渉である。認められない容認する事は出来ない。正式な委員会の『成田国際空港騒音対策委員会』の稲敷市の意見を取り入れ決定する必要がある。未だに、稲敷市に対して正式な申し入れをしていなく、住民の理解は出来ていない。</p> <p>・記 抜粋 時事通信社 発着制限、周辺市町が容認＝午前 0 時半～5 時に一成田空港 千葉県成田市など空港周辺 9 市町でつくる「成田空港圏自治体連絡協議会」は平成 30 年 1 月 26 日、同県芝山町で会合を開き、焦点だった夜間早朝の発着制限時間について、騒音対策の改善を条件に、現在の「午後 11 時～午前 6 時」を「午前 0 時半～5 時」に緩和する方針を事実上容認する方向性を示した。</p>	<p>確認書は、国、県、空港周辺 9 市町（成田空港圏自治体連絡協議会を構成する市町）、NAA により構成される「四者協議会」の場で確認し、締結されたものです。四者協議会には茨城県及び茨城県下の市町村は含まれませんが、弊社といたしましては、稲敷地方航空機騒音公害対策協議会や稲敷市内の住民の皆様についてご説明を行い、地域の皆様等からいただいたご意見、ご要望等も反映させながら 2 度にわたりご提案の見直しをさせていただきました。</p>
78	<p>＜騒音、飛行コース変更、氷塊等落下物＞</p> <p>外環道路完成に至るまでの記事 それに引き換え、成田国際空港線の誠意の無い対応。稲敷市は今の状態で飛行時間延長、飛行コース等々全く認められません。</p> <p>第一の壁となった 3,000 件の「用地取得」。限界まで努力したが、涙を飲んで法手続きに着手？外環道開通の裏側に迫る「2007 年の事業の課題、用地取得をどう円滑に進めるか。現状や地権者の思いを知り、自身も用地取得のための説明に地権者に伺う。相手の都合に合わせ、毎日、土日であろうが深夜であろうが関係なしにお宅を訪問し、誠心誠意お話をし、少しずつご協力いただける関係性を築く努力をしていました。用地取得の現状は、松戸・市川の両市役所の協力をいただきながら、できることはすべてやりました。地権者に、用地職員が総出で、年間で延べ 1,000 回近く、ご説明をさせていただいた。用地を“法的”に接収するのか……苦渋の決断。法律上の天秤にかけられたのが 10 件。行政代執行までは至らずに、国交省と NEXCO 東日本が提示する価格で土地を提供した。用地取得は人との関係性が最重要でより難しい。完成まで 50 年掛った。</p>	<p>2016 年（平成 28 年）9 月以降、弊社は地元騒音関係団体や地域住民を対象とした説明会、あるいは対話型説明会を開催し、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てきました。説明会の実施回数は 200 回以上であり、延べ 9,000 人を超える方にご参加いただいております。丁寧な説明に努めてまいりました。弊社といたしましては、稲敷地方航空機騒音公害対策協議会や稲敷市内で開催された説明会で地域の皆様からいただいたご意見、2 度に渡る成田空港圏自治体連絡協議会のご要望等も反映させながら、国、県、空港周辺 9 市町、NAA により構成される「四者協議会」の場で確認書を締結して頂いたと考えております。</p>

表 14.1-1(50) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

	住民等の意見の概要	事業者の見解
79	<p>＜意見提出期限：2018年6月11日(月)では、間に合わない＞</p> <p>提出期限2018年6月11日に、非公式9市町会と決めた事を稲敷市民として、認める事が出来ません。6月12日に弁護士に相談をお願いした所です。相談結果が分からないまま、締め切る事は許されません。事実、成田空港飛行機騒音による健康被害の『診断書』を、成田国際空港(株)本社に持参しましたが、受付を断られました。その判断を持って弁護士に相談した所です。森友問題、加計問題、日大問題と同じ様な行動を取る事は許されません。</p>	<p>準備書に対する意見書の提出期間は、環境影響評価法により定められています。準備書に対する意見書の提出期間以降であっても、成田空港の更なる機能強化ホームページ等で、機能強化に対するご意見は引き続き受け付けております。</p>

表 14.1-1(51) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

	住民等の意見の概要	事業者の見解
80	<p>＜騒音、落下物＞ 成田空港株 ●●殿</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 本格的航空機騒音健康影響調査の対象区域に、何故、稲敷市は含まれないのか。(3-15) 2. カーブー弾力的運用で、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。調査をしないで問題無いとは無責任である。深夜1度でも騒音で眠りを妨げたら再度眠りにつく事は難しい。睡眠不足で自家用車運転中事故を起こしたら如何しますか。(3-17) 3. 機能強化を図っていくためには、」4:00～2:00を運航時間にするのが理想的と考えられるが、5:00～1:00を運航時間にすることが理想。何を持って、此の様な表現が出来るのか、全く信用出来ないことが書かれている。(3-35) 2時間の睡眠で良しする？ 4. 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は、9市町会は非公式団体であり、『成田国際空港騒音対策委員会』で審議されない確認書であり、稲敷市民としては認めることが出来ない確認書である。(3-41) 5. C滑走路供用までの当面の運用は、稲敷市上空はA・B滑走路飛行機が自由に飛行し、全く効果が無い案であり認められません。(3-43) 6. A滑走路側のコンター拡大はしないが、$L_{den}57$で有るが対象区域を維持する。稲敷市は$L_{den}57$で対応は行わない決定は認められない。(3-46、47) 7. 空港周辺の地域づくり、市町ごとに地域づくりの協議を行う体制【新設】に、何故、稲敷市が含まれないのか。落下物に付いても含まないのか。(3-52、53) 8. (3-54、55) 四者協議会。 9. (3-67) 柴崎地区を避けて、第一種区域戸数を削減している。 10. (3-36) 柴崎地区ABが重なり、谷間地区より騒音が煩いことを無視。 	<ol style="list-style-type: none"> 1、2. 平成26年に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を設置し、その指導及び助言のもと実施した健康影響調査においては、現状の騒音地区【騒防法第一種～第三種区域、谷間地域及び隣接区域(成田市、芝山町、多古町、横芝光町及び山武市)]を対象として調査いたしました。 なお、地域の皆様からは、運用時間の延長や発着容量の拡大による健康被害を懸念する声を頂戴していることから、2013年(平成25年)に弾力的運用を開始した際と同様、健康影響調査を含む生活環境への影響調査を実施します。調査の実施時期や手法等の詳細につきましては、今後、関係者の皆様と検討していく予定です。 3、4. 夜間飛行制限の緩和の検討にあたり、航空会社へのニーズ調査を行ったところ、理想的な運航時間としては午前4時から午前2時という結果が出たものの、成田空港は周辺に住民が暮らす内陸空港であるという特殊性を考慮し、2015年9月に、前後1時間短縮し、運航可能時間を午前5時から午前1時までとする案を提示させて頂くこととなりました。その後、稲敷地方航空機騒音公害対策協議会や稲敷市内で開催された説明会で地域の皆様からいただいたご意見、2度に渡る成田空港圏自治体連絡協議会のご要望等も反映させながら2018年(平成30年)3月に決定された、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に沿って、その充実を図り、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。 5、10. 深夜早朝の飛行ルートについては、スライド運用の効果がより広範囲で得られるよう、茨城県上空においても一定の飛行ルートに限定して航空機が運航されるよう国土交通省に要請を行います。 6. 法律上の対策区域外の地域については、稲敷市と対策について相談・検討し、弊社としてもできる限りの協力をさせて頂きたいと考えております。 7. 空港周辺の地域づくりについては、2018年3月の四者協議会の場で、千葉県より、成田空港周辺の地域づくりに関する「基本プラン」が示されました。同プランでは、産業振興、インフラ整備、生活環境のそれぞれについて、地域づくりの基本方針が示されています。四者協議会メンバーに茨城県が含まれないことから、ご指摘の体制には茨城県は含まれません。ただし、弊社としてはこれまで周辺対策交付金を通じて、市町の地域振興の取組に協力してきたところですが、更なる機能強化にあたっては、交付総額の引き上げや、新たに「地域振興策」を設定するなど、市町が行う地域振興の取組みにさらに貢献していけるよう検討を進めています。 9. 騒防法の第1種区域の設定に際しては、騒音予測コンターに基づき、地形・地物を考慮して、国により区域指定が行われます。区域外において実際の騒音レベルが$L_{den}62dB$を超えることになれば、国と協議を行い区域の見直しを検討することになります。

表 14.1-1(52) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

	住民等の意見の概要	事業者の見解
81	<p>＜騒音、落下物＞ 成田空港株 ●●殿</p> <p>11. (3-83) 実施することを合意。合意は千葉県だけであり茨城県の飛行はしないこと。</p> <p>12. 夜間の離着陸制限(カーフェー)拡大解釈が酷過ぎる。23時1分着陸が出来なく、羽田空港に着陸をしなくては成らない、弾力的運用をお願いしたい。それが他空港で出発が遅れ成田空港に到着が遅れて、出発が23時59分でも騒音の大きい貨物機の離陸をしている。約束を守れないNAA。(4-5)</p> <p>13. 飛行コース幅の設定と監視。全く、茨城県は監視をしていない、基準の飛行高度を守っていないことを、指摘されてから初めて認めたことで判った。(4-5)</p> <p>14. 航空機の騒音測定 2016年度第一種騒音区域内の内宿の L_{den} 値より、谷間地区にある新利根測定所の L_{den} 値が同等であり、柴崎地区は騒音被害に付いて全く考慮されていない。尚、昨年現在dB値新利根が84.2dBを表示したが、過去のデータを観たら81.5dBを表示した。(4-7)</p> <p>15. 飛行コースは、千葉県だけを配慮した考えである。(4-46)</p> <p>16. 稲敷市市長の質問に対し、移転補償等の表記は？稲敷市が何処の位置に有るか判らない人が書いたのか？ 市長此の様な文書を受け取るとは情けない。(6-13)</p> <p>17. 騒音エリア外の香取市・栄町・神崎町が、9市町会に入り決定し、稲敷市・河内町に相談無しで、弾力的運用・機能強化を決めることは許されず、機能強化案はいったん白紙に戻し、再協議する必要がある。(7-3)</p>	<p>11、17. 弊社といたしましては、稲敷地方航空機騒音公害対策協議会や稲敷市内で開催された説明会で地域の皆様からいただいたご意見、2度に渡る成田空港圏自治体連絡協議会のご要望等も反映させながら2018年(平成30年)3月に決定された、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に沿って、その充実を図り、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。</p> <p>12. 平成25年3月31日から、出発地空港の悪天候等、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、23時台の離着陸を認める「離着陸制限(カーフェー)の弾力的運用」を開始しましたが、対象機材は成田航空機騒音インデックスA、B、Cに適合する低騒音機に限っており、現在まで遵守して運用を行っております。カーフェーの弾力的運用につきましては、出発地空港の悪天候等、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った運用を行っているところですが、今後も、引き続き運用の遵守、徹底に努めてまいりたいと思います。</p> <p>13. 標準飛行コース以外は、航空機との安全間隔や気象条件等により、航行することもあります。あくまでも航行上の安全確保のための飛行であります。なお、日々の航跡情報につきましては、インターネット(NAA環境情報公開サイト「環境こみゆにてい」)により公開しております。また、新利根地区上空の飛行高度につきましては、同時着陸運用時間帯は約720m、それ以外の運用時間帯は約550mで飛行高度が設定されております。</p> <p>14. 現在の騒防法に基づく区域指定は、年間発着回数が30万回の場合を想定した騒音コンターに基づき設定されています。更なる機能強化にあたっては、年間発着回数が50万回の場合の騒音影響を予測し、これに基づき国による騒防法の区域設定が為されるため、防音工事等の環境対策をより広範な地域において先行的に実施することが可能であると考えています。稲敷市においても、一部の地域が騒防法第1種区域となる予定です。法律上の対策区域外の地域については、稲敷市と対策について相談・検討し、弊社としてもできる限りの協力をさせて頂きたいと考えております。</p> <p>15. 国が全体の航空交通流を基に定められているものと承知しております。</p> <p>16. 準備書6章のご指摘の箇所は、2016年(平成28年)6月に弊社が公表した計画段階環境配慮書に対するご意見と、それに対して2017年(平成29年)1月に公表した環境影響評価方法書でお示しした弊社の見解です。この時点では騒特法及び騒防法に基づく地区又は区域の指定範囲は案も含めて提示されていなかったことから、このような見解となっています。</p> <p>弊社といたしましては、より多くの地域の皆様の理解と協力が得られるよう、引き続き、最大限の努力をしていく所存です。</p>

表 14.1-1(53) 住民等の意見の概要及び事業者の見解

	住民等の意見の概要	事業者の見解
82	<p>＜施設規模拡大を前倒し実施して貰いたい＞ 機能強化の施設規模拡大の三本柱、3,500mC滑走路の建設、B滑走路の1,000mの延伸、それに運用時間19時間とする延長のスライド方式の実施で、じり貧の成田を救う救世主であります。2020年には羽田の国際線が3万5千回増枠が実施されます。羽田の地方との連絡の良さに関心を示す外国のエアラインは、その増枠の配分をあてにして成田から羽田に移すでしょう。特に欧米主要路線については大半が移される気がしてなりません・その配分を虎視眈々と、まさに鶉の目鷹の目なのです。その意味でも機能強化は焦眉の急です。粋を極めた土木技術を駆使し着工を早め、工期短縮で実施して貰いたい。</p>	<p>弊社と致しましては、引き続き、地域の皆様の機能強化に対する理解を更に深められるよう努めるとともに、「空港づくりは地域づくり」という共生・共栄の理念のもと、空港があって良かったと地域の皆様から思っていただけのような努力して参ります。</p>

14.2. 環境影響評価準備書に対する地方公共団体の長の意見及び事業者の見解

14.2.1. 千葉県知事の意見及び事業者の見解

表 14.2.1-1(1) 千葉県知事の意見及び事業者の見解

千葉県知事の意見	事業者の見解
<p>1 全般にかかわる事項</p> <p>(1) 本事業は、滑走路新設等に当たり大規模な切土及び盛土を行うこと、また、供用時には、年間発着回数 50 万回を有する空港になることなどから、環境へ与える影響は重大である。ついては、環境への影響を低減するために、環境保全措置を確実に履行するとともに、事後調査により、環境の状況を適切に把握すること。</p>	<p>事業の実施に際しては、環境への影響を低減するため、環境保全措置の実施等、環境の保全についての適正な配慮を行うとともに、事後調査等により、環境の状況を適切に把握いたします。</p>
<p>(2) 工事の実施に当たっては、近接する首都圏中央連絡自動車道（圏央道）等の周辺工事の状況を把握するとともに、建設機械や資材等運搬車両が集中しないよう関係機関と調整を行うなど、環境への負荷をできる限り回避し、又は低減を図ること。</p>	<p>工事の実施に当たっては、近接する首都圏中央連絡自動車道（圏央道）等の周辺工事の状況を把握するとともに、建設機械や資材等運搬車両を分散稼働させるよう、事前に関係機関と調整を行う等により、可能な限り環境への負荷の回避又は低減に努めます。</p>
<p>(3) 本事業は、施工区域外からの土砂の搬入等を行わないとしているが、計画に変更が生じた場合は、想定される土砂の搬出入時期及び経路を明らかにした上で、施工時の環境への影響を適切に評価し、必要に応じて環境保全措置を実施すること。</p>	<p>本事業の実施に際して、計画に変更が生じた場合は、想定される土砂の搬出入時期及び経路を明らかにした上で、施工時の環境への影響を適切に評価します。また必要に応じて環境保全措置を講じます。</p>
<p>(4) 事後調査や環境監視調査の結果等については、広く一般へ周知するとともに、事業者が推進している周辺の環境対策にも活用すること。</p>	<p>事後調査や環境監視調査の結果については、一般への周知に努めます。また、弊社が推進する環境対策がより効果的なものとなるよう、それら取組みの改善等にも活用いたします。</p>
<p>2 大気質にかかわる事項</p> <p>(1) 施工時の大気質に係る環境保全措置について、二酸化窒素の高濃度発生時に行う作業中断・作業調整を確実に履行できるよう具体的な方法等を示すこと。</p>	<p>二酸化窒素の高濃度発生時に実施する作業中断・作業調整の具体的な方法等について、評価書本編(3/3)「第 11 章 環境保全措置 11.2.大気質」(11-5～11-6 ページ参照)に記載しました。</p>

表 14.2.1-1(2) 千葉県知事の意見及び事業者の見解

千葉県知事の意見	事業者の見解
<p>(2) 施工時の粉じん等に係る環境保全措置について、本事業は施工面積が広いことから、散水や仮囲い等を確実に履行できるよう具体的な方法等を示すこと。また、降下ばいじん量に係る事後調査を実施すること。</p>	<p>工事区域の明確化、安全性の確保の観点から、施工前には必ず仮囲いを設置します。また、砂ぼこりが立つような強風が吹く場合には、掘削工事や盛土工事を施工している箇所等への散水を実施します。</p> <p>また、降下ばいじん量については、施工計画を踏まえつつ、環境影響評価で現地調査を実施した地点を中心に事後調査を実施します。</p>
<p>(3) 新設する空港周辺道路や滑走路横断道路等は、圏央道の IC (インターチェンジ) を利用する車両により交通の集中が想定される。については、新設道路に係る大気質の予測及び評価を行うとともに、必要に応じて環境保全措置を実施すること。また、事後調査を実施すること。</p>	<p>新設する空港周辺道路や滑走路横断道路等は、道路構造等の詳細が未定であるため、現時点では大気質の予測が困難です。道路構造等の詳細が決定した段階で、保全対象となる住居等の有無等を考慮して、予測及び評価を実施し、環境保全措置、事後調査の必要性について関係機関と連携して検討します。</p>
<p>3 騒音及び振動にかかわる事項 (1) 建設機械の稼働による騒音について、予測結果が整合を図るべき基準等を超過している地点があることから、より一層の負荷削減のために工期の分散化等、更なる環境保全措置を実施すること。また、事後調査を実施すること。</p>	<p>工事の実施に際しては、施工計画を検討する中で、建設機械が可能な限り分散稼働するよう、施工区域や施工時期に配慮します。</p> <p>また、それらを踏まえた上で、基準を超過するおそれがある地点については、事後調査を実施します。</p>
<p>(2) 新設する空港周辺道路や滑走路横断道路等は、圏央道の IC を利用する車両により交通の集中が想定される。については、新設道路に係る騒音及び振動の予測及び評価を行うとともに、必要に応じて環境保全措置を実施すること。また、事後調査を実施すること。</p>	<p>新設する空港周辺道路や滑走路横断道路等は、道路構造等の詳細が未定であるため、現時点では騒音、振動の予測が困難です。道路構造等の詳細が決定した段階で、保全対象となる住居等の有無等を考慮して、予測及び評価を実施し、環境保全措置、事後調査の必要性について関係機関と連携して検討します。</p>
<p>(3) 航空機騒音について、空港周辺地域では現状でも環境基準を達成していない地点があり、また、滑走路の延長・新設及び航空機の発着回数の増加に伴い、環境基準を超える騒音の影響を受ける範囲が拡大する。については、航空機騒音の環境基準の達成に向けて、低騒音型航空機の導入促進等、騒音の低減対策を常に最大限行うこと。</p>	<p>航空機騒音の低減対策については、環境基準の達成に向けて、低騒音型航空機の導入促進等を常に最大限行います。</p> <p>なお、対策の取組時期や具体的な数値目標等を設定したロードマップを作成・公表し、計画的に取組を進めてまいります。</p>

表 14.2.1-1(3) 千葉県知事の見解及び事業者の見解

千葉県知事の見解	事業者の見解
<p>(4) 航空機騒音について、予測に用いた機材クラス別の発着回数等は、不確実性が大きいと考えられることから、供用時の騒音の事後調査を実施すること。</p>	<p>航空機騒音については、発着回数が年間 50 万回に近づき騒音影響が概ね最大と考えられる状況になった時点、又は航空機騒音の状況が環境影響評価で示した将来の予測結果と同程度となった時点のいずれかの時点において、事後調査を行います。</p>
<p>(5) 航空機騒音について、本事業により騒音の影響を受ける範囲が拡大することから、環境監視調査地点を増やすなど、航空機の発着回数増加等に伴う騒音の影響を適切に把握し、結果を公表すること。</p>	<p>本事業により騒音の影響を受ける範囲が拡大するため、騒音測定局について関係団体と協議し、必要に応じて追加、移設などを行います。また、測定結果を毎年公表いたします。</p>
<p>(6) C 滑走路供用までの当面の間、A 滑走路については、運用時間を延長する計画とすることから、夜間飛行制限の緩和による航空機騒音の影響について検討し、必要に応じて環境保全措置を実施すること。</p>	<p>将来の航空機騒音については、その影響が最大となる時期として、発着回数が年間 50 万回となった場合を想定して予測を行いました。</p> <p>なお、A 滑走路の夜間飛行制限緩和に向けて、地域の皆様の安眠を確保するため、2018 年 10 月 1 日より A 滑走路側の騒特法防止地区内において寝室への内窓設置工事を開始したところです。</p> <p>また、成田空港周辺においては、「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」(騒防法)に基づく区域指定が基準を満たしているかどうか等を検証するため、合計 102 局の常時測定局を用いて航空機騒音を通年測定しています。それに加えて、区域指定範囲の境界付近で夏と冬の連続 7 日間の短期測定も実施しており、引き続き検証を行って参ります。測定結果と設定された対策区域とが乖離している場合には、関係機関と協議の上、対策区域を見直すこととなっております。</p> <p>航空機騒音の低減対策については、上記の実施とともに、環境基準の達成に向けて、低騒音型航空機の導入促進等を常に最大限行います。</p>

表 14.2.1-1(4) 千葉県知事の意見及び事業者の見解

千葉県知事の意見	事業者の見解
<p>4 水質にかかわる事項</p> <p>供用時の水質について、方法書で示したとおり合流先河川で適用される環境基準により評価すること。また、予測結果が環境基準の値を上回ることから、B滑走路・誘導路上及びC滑走路・誘導路上に落下した防除氷剤の回収及び廃液処理施設での処理を実施すること。</p>	<p>現在、空港内での防除氷剤廃液の回収は、水質汚濁防止法に基づく一律排水基準（BOD120mg/L）を参考として設定した TOC（全有機炭素）濃度 50mg/L という値を判断基準としていることから、準備書においてもその考え方にに基づき、一律排水基準を評価の目安として示しました。評価書においては、水質汚濁に係る環境基準を評価の目安として示しました（評価書本編（2/3）「第 10 章 調査結果の概要並びに予測及び評価の結果 10.6. 水質 10.6.2. 飛行場の施設の供用による水の汚れ」（10.6.2-26 ページ参照）。</p> <p>また、B滑走路・誘導路上及びC滑走路・誘導路上に落下した防除氷剤の回収及び廃液処理施設での処理について、今後その具体化に向けて検討を進め、事業計画に反映いたします。</p>
<p>5 水文環境にかかわる事項</p> <p>(1) 対象事業実施区域内の雨水について、「水質」の予測では河川へ放流するとし、「水文環境」の予測では地下に浸透するとしている。ついては、評価書において、これらの整合を図るとともに、必要に応じて予測及び評価を見直すこと。</p>	<p>雨水は、地表面の状況に応じて、表面流出して河川等に流入する分、地下浸透する分、蒸発散する分に分けられます。</p> <p>水質の予測では、造成等の施工に伴う土砂による水の濁り、飛行場の施設の供用による水の汚れとも、予測対象に応じて適切な流出係数を設定し、表面流出分を対象に濃度予測を行っています。</p> <p>水文環境の予測では、年間の平均的な降水量が毎日一定量地表に落下するという定常的な状態を想定し、現況解析に基づき地下浸透量、表面流出量、蒸発散量を配分して、三次元水循環解析を行っています。</p> <p>それぞれの予測項目に応じた条件設定としていることについて、記述を補足しました。（評価書本編（2/3）「第 10 章 調査結果の概要並びに予測及び評価の結果」のうち「10.6. 水質」（10.6.1-34 及び 10.6.2-14 ページ）、「10.7. 水文環境」（10.7.1-51 及び 10.7.1-76 ページ）参照）</p>
<p>(2) 雨水の地下浸透について、浸透経路や量などを分かりやすく示すこと。</p>	<p>滑走路整備後の雨水の浸透経路と浸透量について、評価書本編（2/3）「第 10 章 調査結果の概要並びに予測及び評価の結果 10.7. 水文環境 10.7.1. 造成等の施工及び飛行場の存在による地下水位、水利用等」（10.7.1-51 ページ参照）に説明を記載しました。</p>
<p>(3) 水文環境の予測について、モデル化した地形・地層の詳細、各層の水理定数、設定したモデルの入力条件（特に盛土材の透水係数）を明らかにした上で、その妥当性を示すこと。</p>	<p>参考文献や現地でも実施したボーリング調査結果等を踏まえ、モデル化した地形・地層の詳細、各層透水係数等について、参考資料（1/2）「2.7. 水文環境 2.7.2 予測条件（参考 2.7.2-1～参考 2.7.2-3 ページ参照）」に記載しました。</p>

表 14.2.1-1(5) 千葉県知事の意見及び事業者の見解

千葉県知事の意見	事業者の見解
<p>(4) 水文環境について、大雨時には地下水位が上昇し、計画地盤面を超える可能性があることから、通常の降雨だけではなく大雨時の地下水位についても予測及び評価を行うこと。また、必要に応じて環境保全措置を実施すること。</p>	<p>仮に、大雨により地下水位が計画地盤面まで上昇して地表面に湧出するような場合においても、調整池を設けて流出抑制を行うとともに、場外に溢れ出すことがないように空港内の窪んだ芝地等を活用して雨水を溜める（ポンディング）ことを検討しており、適切に流出抑制を行うことから、周辺に及ぼす影響はほとんどないと考えます。</p> <p>なお、直近1年間の現地調査結果では、降雨による対象事業実施区域及びその周辺における地下水位の上昇は最大0.7m程度です。</p> <p>そのため、大雨時の地下水位については、現地調査結果を基に、定性的な予測及び評価を行い、その結果を評価書本編（2/3）「第10章 調査結果の概要並びに予測及び評価の結果 10.7. 水文環境 10.7.1. 造成等の施工及び飛行場の存在による地下水位、水利用等」（10.7.1-77～10.7.1-78 ページ参照）に記載しました。</p>
<p>(5) 水文環境に係る地下水並びに周辺河川の水質に対する予測及び評価について、準備書で示されていないことから、方法書に対する千葉県知事意見を踏まえ、評価書において改めて示すこと。また、事後調査を実施すること。なお、事後調査の項目は、「地下水の水質汚濁に係る環境基準」（平成9年3月13日環境庁告示第10号）及び「水質汚濁に係る環境基準」（昭和46年12月28日環境庁告示第59号）に定められた項目とすること。</p>	<p>周辺河川の水質に対する予測及び評価は、準備書本編（2/3）「10.6.水質」に示しています。</p> <p>地下水の水質については、現況の地下水質の調査結果を準備書本編（2/3）「10.7.水文環境」で示しています。予測及び評価は、定性的な予測を行い、評価書本編（2/3）「第10章 調査結果の概要並びに予測及び評価の結果 10.7. 水文環境 10.7.1. 造成等の施工及び飛行場の存在による地下水位、水利用等」（10.7.1-79 ページ参照）に示しました。</p> <p>事後調査について、新たに空港となる区域の周囲においても、地下水質を定期的に調査します。なお、現在でも、弊社は空港（現在の区域）及びその周辺において定期的に地下水質の調査を実施しており、環境基準を満たしていることを確認しています。</p>
<p>(6) 水文環境について、本事業は大規模な切土工事等を行うことから、事後調査の実施に当たっては、地下水の流動に配慮して、調査地点の選定等を行うこと。</p>	<p>工事中及び供用後の地下水位については、環境影響評価現況調査において、対象事業実施区域及びその周囲に設置した8地点により事後調査及び環境監視調査を行います。</p> <p>なお、調査地点については、必要に応じて、位置の見直し等を行うものとし、観測井戸を新設する際には地下水の流動に配慮して設置地点を選定します。</p>

表 14.2.1-1(6) 千葉県知事の見解及び事業者の見解

千葉県知事の見解	事業者の見解
<p>6 動物、植物及び生態系にかかわる事項 (1) 本事業は、約 1,200 ヘクタールに及ぶ広大な土地の改変を伴うことから、自然環境への著しい影響は避けられない。このため、動植物及び生態系への影響の最小化を図るとともに、影響の大きさに見合った代償措置を講ずる必要がある。ついで、HEP（ハビタット評価手続き）等の手法を用いて、できる限り定量的に予測及び評価を行うこと。</p>	<p>ご指摘を踏まえ、本事業による影響の程度と、主要な代償措置である「谷津環境の整備・維持管理」の効果の程度を可能な限り定量的に評価し、その結果を評価書に記載しました（評価書本編（3/3）「第 11 章 環境保全措置 11.15.具体的な取組み 11.15.1.谷津環境の整備・維持管理について」（11-51～11-53 ページ参照）。評価にあたっては、保全対象でありなおかつ谷津環境を代表する動植物種を指標種として選定し、既存の定量的評価手法（HSI モデル等）を用いて解析を実施しました。</p>
<p>(2) 動植物について、対象事業実施区域内の谷津を大規模に埋立てすることにより、多くの貴重な動植物が影響を受けることから、事業の実施に当たっては、専門家の助言を受け、環境保全措置を確実に履行すること。</p>	<p>環境保全措置の実施にあたっては、本事業により多くの貴重な動植物が影響を受けることを念頭に、専門家の指導のもと確実な履行に努めます。</p>
<p>(3) 動植物について、重要種及び生態系の注目種等に対する環境保全措置の履行に当たっては、生物の地域個体群の維持に配慮すること。なお、対象事業実施区域だけではなく、周辺地域も含め検討するとともに、周辺自治体との連携や農業活動との調整など、多様な対応を図ること。</p>	<p>ご指摘を踏まえ、環境保全措置の実施にあたっては地域個体群の維持に配慮し、そのための策として弊社として実施できる対応を可能な限り検討します。</p>
<p>(4) 調査により確認された動植物について、在来、逸出、植栽、外来の別を示すこと。なお、特筆される自然分布が確認された場合は、重要種として扱い、予測及び評価を行うとともに、必要に応じて環境保全措置を実施すること。</p>	<p>ご指摘を踏まえて見直しを行い、その結果を評価書に記載しました（評価書本編（3/3）「第 10 章 調査結果の概要並びに予測及び評価の結果」の「10.8.動物」及び「10.9.植物」）。</p>
<p>(5) 動植物に係る代償措置について、期待される効果を明らかにするため、おおよその位置や規模等を示すこと。また、代償措置の適地選定の方法を示すこと。</p>	<p>ご指摘を踏まえ、本事業における主要な代償措置である「谷津環境の整備・維持管理」について、現時点で実施できる範囲で検討し、評価書に記載しました（評価書本編（3/3）「第 11 章 環境保全措置 11.15.具体的な取組み 11.15.1.谷津環境の整備・維持管理について」（11-41～11-43 ページ参照））。</p>
<p>(6) 動植物に係る代償措置について、良好な移植環境の形成には時間を要することが想定されることから、移植に当たってはその時間を考慮して適切な時期及び方法で実施すること。</p>	<p>ご指摘の通り、良好な移植環境の形成には時間を要する場合もあると想定されるため、自然環境に係る環境保全措置は準備等を含めて可能な限り速やかに開始するなどにより、着実に実施できるよう工夫いたします。また、状況に応じて仮移植や域外保全を実施するなど、保全対象の生態に配慮しつつ、柔軟に対応してまいります。</p>

表 14.2.1-1(7) 千葉県知事の見解及び事業者の見解

千葉県知事の見解	事業者の見解
<p>(7) 動植物に係る代償措置について、周辺に生息する個体との競合、資源量等を考慮し、生息地点数や生息範囲の確保の観点も検討した上で実施すること。</p>	<p>ご指摘を踏まえ、動物の代償措置については専門家の指導のもと、周辺に生息する個体との競合や資源量等を考慮し、生息地点数や生息範囲の確保の観点も検討した上で実施します。生息域外保全を実施するニホンイシガメ及びアカハライモリについては特に留意します。</p>
<p>(8) ニホンイシガメ及びアカハライモリに係る代償措置について、生息域外保全を実施するとしているが、その目的を明確にするとともに、「絶滅のおそれのある野生動植物種の生息域外保全に関する基本方針」(平成 21 年 1 月環境省)等を踏まえて実施すること。</p>	<p>ご指摘を踏まえ、代償措置として実施する生息域外保全の目的を評価書に記載しました(評価書本編(3/3)「第 11 章 環境保全措置 11.15.具体的な取組み 11.15.3.地域個体群の観点からの保全目標」(11-65～66 ページ参照))。また、その実施に際しては「絶滅のおそれのある野生動植物種の生息域外保全に関する基本方針」(平成 21 年 1 月環境省)等を踏まえるようにいたします。</p>
<p>(9) オオタカ及びサシバについて、行動圏及び繁殖状況に関する調査結果を明らかにし、それを踏まえて予測及び評価を行うとともに、適切な代償措置を実施すること。なお、一部の個体は新たな生息地を求め移動すると想定されるが、両種は広い行動圏を持つことから、これらの移動による地域個体群への影響について配慮すること。</p>	<p>準備書では、方法書にも記載しましたとおり、「猛禽類保護の進め方(改訂版)―特にイヌワシ、クマタカ、オオタカについて―(平成 24 年 12 月 環境省自然環境局野生生物課)」及び「サシバの保護の進め方(平成 25 年 12 月 環境省自然環境局野生生物課)」をもとにオオタカ及びサシバの調査、予測及び評価を行っており、行動圏及び繁殖状況についてもその面積や履歴を記載しております。位置図につきましては、希少種保護の観点から非公開としています。</p> <p>一部の個体の移動による地域個体群への影響については、事後調査あるいは環境監視調査の対象にしています。調査の結果、影響の程度が著しいことが明らかとなった場合には、専門家等の助言を踏まえて追加的な環境保全措置を講ずるなど、十分に配慮します。</p>
<p>(10) 植物について、アカシデ、オニバス、イイギリ及びカタクリは、「千葉県レッドリスト植物・菌類編(2017 年改訂版)」の掲載種であることから、生育状況を確認の上、重要種に追加し位置図を作成するとともに、予測及び評価を行うこと。</p>	<p>ご指摘を踏まえ、再度生育状況を確認し、必要に応じて重要な種に加えるとともに、予測及び評価を行い、その結果を評価書に記載しました(評価書本編(3/3)「第 10 章 調査結果の概要並びに予測及び評価の結果 10.9.植物」参照)。</p>

表 14.2.1-1(8) 千葉県知事の見解及び事業者の見解

千葉県知事の見解	事業者の見解
<p>7 景観にかかわる事項</p> <p>環境保全措置として実施する法面等の緑化に当たっては、周辺の生態系への影響に配慮した種を選定すること。また、草本や樹木の生長も勘案した上で、周辺の緑との調和に努めること。</p>	<p>弊社はこれまでに空港周辺で多くの防音堤や防音林を整備しています。最も古い箇所は 1973 年（昭和 48 年）に整備完了し、それ以降も B 滑走路の増設や延長にあわせて防音堤・防音林の追加整備を行ってきました。それぞれの防音堤・防音林は高木・中木・低木が混在した樹林となるよう継続的に維持管理を行っており、状況も把握しています。</p> <p>これらの実績を活用し、防音堤等の緑化に当たっては、周辺の生態系への影響に配慮し、主に成田空港周辺に生育している樹種を選定致します。また、草本や樹木の生長も勘案しながら、周辺の緑との調和に努めてまいります。</p>
<p>8 人と自然との触れ合いの活動の場にかかわる事項</p> <p>消失する活動の場に対する代償措置の検討に当たっては、現状の利用者が近隣で同様の活動が継続できるかという点についても配慮すること。</p>	<p>消失する活動の場に対する代償措置の検討に当たっては、現状の利用者ができる限り現在と同様の活動を継続できるように、代償地を現在の位置からできるだけ近い位置とするなど、配慮します。</p>
<p>9 その他</p> <p>それぞれの環境影響評価項目の評価について、現状と将来を比較するなど、本事業の実施による環境負荷の程度を分かりやすく示すこと。</p>	<p>評価書においては、それぞれの評価項目について、可能な限り、現地調査結果と予測結果を比較いたします。</p>

14.2.2. 茨城県知事の見解及び事業者の見解

表 14.2.2-1(1) 茨城県知事の見解及び事業者の見解

茨城県知事の見解	事業者の見解
<p>全般的事項</p> <p>事業者は本事業の実施にあたっては、準備書に記載されている環境保全対策を着実に実施するとともに、以下の事項について十分に検討し、その結果を環境影響評価書（以下「評価書」という）に記載するなど、環境影響の可能な限りの低減、改善に向け適切に対応すること。</p> <p>また、評価書以降の対策の検討・実施にあたっては、県及び関係市町と十分に協議し、調整を行いながら実施すること。</p>	<p>本事業の実施にあたっては、準備書に対していただいたご意見について十分に検討し、環境影響の可能な限りの低減、改善に向け適切に対応します。検討結果は、評価書にも反映いたしました。</p> <p>また、環境保全対策について、県及び市町等の関係者との十分な協議や調整を行いながら、着実な実施に努めます。</p>
<p>個別的事項</p> <p>(1) 騒音</p> <p>ア 測定体制の強化</p> <p>本事業に伴う騒音の影響については、今後段階的に騒音レベルが変化していくことから、機能強化前から調査を開始し、その変化を把握できるよう、常時測定局の追加・見直しなど測定体制の強化を行うこと。</p>	<p>本事業により騒音の影響を受ける範囲が拡大するため、騒音測定局について関係団体と協議し必要に応じて追加、移設などを行います。また、測定結果を毎年公表いたします。</p>

表 14.2.2-1(2) 茨城県知事の意見及び事業者の見解

茨城県知事の意見	事業者の見解
<p>イ 防音対策の強化</p> <p>航空機騒音防止法（騒防法）対象地区以外においても、地域住民への航空機の騒音による影響を低減させる必要があることから、影響が予測される地域の家屋の防音対策を適切に実施するとともに、実施に当たっては、地元市町の意向を十分に反映し対応すること。</p>	<p>河内町においては、これまでも町事業として騒防法の対策区域外においてガラス交換や空調機設置といった防音工事を実施して頂いており、弊社は交付金を通じてサポートさせて頂いています。また、稲敷市においても、騒防法の対策区域が設定されていない段階ではありますが、2018年10月1日より町事業としてガラス交換や空調機設置といった防音工事を開始して頂いており、弊社は交付金を通じてサポートさせて頂くこととなっています。</p>
<p>ウ 継続的な健康調査と対策の実施</p> <p>本事業に伴う発着回数の増加等に伴う、騒音による睡眠への影響に加え、不安や緊張などの心理的な圧迫感などが地域住民に増大することが懸念されることから、機能強化前から将来に向けて健康調査を実施するとともに、その結果に基づき、健康保持に配慮した対策を行うこと。</p>	<p>運用時間の延長や発着容量の拡大による健康被害の懸念については、2013年（平成25年）に弾力的運用を開始した際と同様、健康影響調査を含む生活環境への影響調査を実施します。調査の実施時期や手法等の詳細につきましては、今後、専門家を含め関係機関等と検討していく予定です。</p>
<p>エ 新たな健康調査の検討</p> <p>健康調査を行うにあたっては、県民が将来抱える可能性のある障害等を排除するため、従来の方法だけではなく、脳の血流量や血圧のモニタリング等、新たな調査を検討すること。</p>	<p>2013年（平成25年）に弾力的運用を開始した際に実施した健康影響調査では、生活と健康に関するアンケート調査票を約8千人の対象者に郵送し、その回答の分析を行いました。新たに行う健康影響調査を含む生活環境への影響調査の実施時期や手法等の詳細につきましては、今後、専門家を含め関係機関等と検討していく予定です。</p>
<p>オ 航空機の飛行コース幅の監視と飛行高度の適正な運用</p> <p>騒音レベルや精神的影響等の低減を図るため、環境保全措置として実施することとされている飛行コース幅の監視に加え、飛行高度についても適正に運用すること。</p>	<p>成田空港では、安全かつ円滑な航空機の運行を確保するとともに地域に与える騒音の影響等も考慮しながら飛行コースが設定されており、航空機の安全間隔設定等のために飛行コースに幅をもたせた運用を行っているため、航跡は面的に広がっています。この面的な運用では滑走路延長線上のポイントに定められた最終進入開始高度まで事前に降下する必要がありますが、運航上の必要性からそのポイントの手前で最終進入開始高度に達し、水平飛行する場合があります。安全上等の理由なくこの高度より低く降下する航空機があった場合は、航空会社への指導等を国土交通省に要望してまいります。</p> <p>更に、今後の技術革新などにより飛行コース、飛行高度の変更ができるかを国土交通省と協議してまいります。</p>

表 14.2.2-1(3) 茨城県知事の見解及び事業者の見解

茨城県知事の見解	事業者の見解
<p>カ 静穏時間の確保</p> <p>A 及び B 滑走路の標準飛行コースが旋回して交わる区域では「スライド運用」において確保することとしている飛行経路下 7 時間の静穏時間が確保されない懸念があることから、静穏時間の確保又は必要な対策について検討を行い評価書に記載すること。</p>	<p>深夜早朝の飛行ルートについては、スライド運用の効果がより広範囲で得られるようにするため、茨城県上空においても一定の飛行ルートに限定して航空機が運航されるよう飛行コースの管理を行っている国土交通省に要請を行い、静穏時間の確保に努めます。</p>
<p>(2) 動物</p> <p>稲敷市にある稲波干拓地は、国の天然記念物に指定されているオオヒシクイの貴重な越冬地となっている。オオヒシクイはプロペラ機の影響を受けることが確認されていることから、本事業に伴うプロペラ機の増便によるオオヒシクイへの影響について評価を実施し、その結果を評価書に記載すること。</p>	<p>「14.1 環境影響評価準備書に対する住民等の意見の概要及び事業者の見解」(14-6 ページ参照)にも記載しましたとおり、プロペラ機の運航回数は各年度における航空会社の運航計画に応じて大きく増減があり予測は困難ですが、将来においても増加し続けることはないと考えております。</p> <p>このような点も踏まえつつ、本事業に伴うプロペラ機の便数変化によるオオヒシクイへの影響について予測及び評価を実施し、その結果を評価書に記載いたしました(評価書本編(3/3)「第10章 調査結果の概要並びに予測及び評価の結果 10.8.動物」(10.8.1-236~10.8.1-242 ページ参照))。</p>
<p>(3) 温室効果ガス</p> <p>温室効果ガスの削減が求められていることから、環境保全措置のうち特に効果の高い措置を明示し、それらを積極的に早い段階から導入を図ることで、温室効果ガスの削減に努めること。</p>	<p>弊社が自ら取組むことで、直接的に温室効果ガス排出量の削減につながる環境保全措置は、飛行場の施設での電力の消費や燃料の燃焼に関わるものが挙げられます。そのうち、再生可能エネルギーの導入促進、CGS(コージェネレーションシステム)の段階的な更新、既存建築物の省エネ改修や新築建築物のZEB化などは、取組み方によって大きな削減効果が期待されるため、弊社として可能な範囲で積極的に実施できるよう、検討を行います。</p> <p>また、上記の内容について、評価書に記載いたしました(評価書本編(3/3)「第10章 調査結果の概要並びに予測及び評価の結果 10.14.温室効果ガス等 10.14.2.航空機の運航及び飛行場の施設の供用による温室効果ガス等 (3)環境保全措置」(10.14.2-36~10.14.2-37 ページ参照))。</p>