

## 9. 環境影響評価方法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

<b>9. 環境影響評価方法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</b> .....	<b>9-1</b>
9.1. 環境影響評価方法書に対する住民等の意見の概要及び事業者の見解 .....	9-1
9.2. 環境影響評価方法書に対する地方公共団体の長の意見及び事業者の見解 .....	9-11
9.2.1. 千葉県知事の意見及び事業者の見解 .....	9-11
9.2.2. 茨城県知事の意見及び事業者の見解 .....	9-14

## 9. 環境影響評価方法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

本章は、2018年（平成30年）4月に公表した準備書の第9章の記載内容を転記したものである。

### 9.1. 環境影響評価方法書に対する住民等の意見の概要及び事業者の見解

表 9.1-1(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
■事業計画（目的等）		
1	<p>基本的に、成田空港周辺の市町村は、所謂、日本における、地方都市である。一面、東京の衛星都市でもある。そのような地方都市に住民の反対を押し切り、成田空港は内陸の現在地に建設された。以後、周辺住民は、度重なる落下物の脅威や、航空機騒音を忍従してきた。そのような歴史を顧みないような新滑走路の増設や運用時間の変更をする事は、これらの住民への背信行為としかならないであろう。</p> <p>近年、団塊の世代の問題が取り上げられているが、まさに、これらの地域は、御多分に漏れず、高齢者割合が極めて高い。そのような高齢者に今まで以上の我慢を強いるような「機能強化」は、今までの日本の高度成長を支えて来た人々への裏切り行為となろう。</p> <p>都会の騒音と、郡部の騒音とでは、数値が一緒でも、感じ方に大きな相違がでる。周知のように、人間は感情を持つ生き物である。今まで都会に住み、騒音にはある程度慣れて来た人々と、静穏（現在でも違うが）な生活をして来た人々とは、おのずと感じ方に大きな差がでる。静穏に慣れて来た人々に、これまで以上の騒音を、今まで以上の時間帯に与える影響は、計り知れないと想像できる。小手先の住宅施設整備では解消にならない。</p> <p>これ以上、国策の為の忍従を強いる政策はやめていただきたい。</p>	<p>成田空港は、内陸空港であることや、その建設をめぐる歴史的経緯により、いわゆる成田空港問題が社会問題化するとともに、地域の生活環境にも大きな影響を与えてきました。</p> <p>一方で、今後とも増大し続ける首都圏航空需要に適切に対応していくとともに、激化する空港間競争を勝ち抜き、アジアの経済成長を取り込むことによって、我が国の経済成長や地域の振興に貢献していくという使命を果たすためには、将来を見据えた更なる機能強化が必要であると考えています。</p> <p>このような機能強化を実現させていただいた場合、これまで以上に騒音の影響が広範に及ぶとともに、特に夜間飛行制限の緩和については、地域の皆様に大きなご負担をおかけしてしまうことになり、大変申し訳なく思っております。</p> <p>空港の運用時間について、2016年（平成28年）9月の段階では午前5時から翌午前1時までという案をお示ししておりました。しかしながら、その後の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を踏まえ、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を見直し、航空機の離着陸は原則として午前5時から翌午前0時30分まで（午前1時まで弾力的運用）とし、午後10時台の便数制限については廃止することとしました。また、午前5時台及び午後11時台以降並びに弾力的運用においては、低騒音機のみ運航を認めることとするとともに、深夜早朝は滑走路の運用を2本に絞るなど、滑走路別に異なる運用時間を採用する「スライド運用」を実施することにより、飛行経路下における騒音休止時間帯を原則として7時間確保したいと考えています。</p> <p>弊社といたしましては、2018年（平成30年）3月に決定された、環境対策・地域共生策の基本的な考え方に沿って、環境対策・地域共生策の充実を図り、これにより地域と空港との共生共栄を実現して参りたいと考えています。</p>

表 9.1-1(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
<p>■事業計画（目的等）</p>		
<p>2</p>	<p>今回の機能強化計画にある「第3滑走路の新設と、B滑走路の1000m北伸」は、新たに広大な騒音被害区域を生み出し、既存の騒音地域の騒音を増大させるものである。従って、移転補償区域の大幅な拡大などの、「抜本的な対策」を伴わない計画には反対せざるを得ない。</p> <p>方法書では、需要予測で、30万回に達する時期を2021～2028年とし、さらに、50万回に達する時期を2032～2048年としている。にもかかわらず、「第3滑走路が必要で、B滑走路の1000m北伸が必要」としている。これほど長期の見通しには不確実性が伴う。このような不確実性を持った「第3滑走路の新設と、B滑走路の1000m北伸」を今決めるのは、適当ではない。5年程度の後に、改めて、再検討すべきと考える。</p> <p>その間に、「すでに満杯に近い」と言われているLCCターミナルや駐機場整備など、機能を強化する施策はたくさんあるはずだ。</p>	<p>更なる機能強化の検討を進めるに当たっては、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による騒防法や騒特法の区域等の見直し作業につなげることで、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。騒音対策については、可能な限り地域の皆様のご意見を伺いながら、法令等に基づき実施可能な範囲で対応を推進してまいりたいと考えております。</p> <p>航空需要予測は、人口や社会経済動向等のほか、LCCによる運賃低廉化のような航空会社に関する要因等、諸要素を考慮して行っております。その結果、NAAにおいて試算した成田空港の長期需要予測は、国の中位ケースと概ね同程度となっており、2020年代には年間30万回を超え、2037年頃には年間50万回に達すると予測しています。一方で、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、航空需要に十分応えられていない状況にあります。</p> <p>成田空港の更なる機能強化については、首都圏空港機能強化技術検討小委員会の中間取りまとめにおいて、2020年東京オリンピック・パラリンピック開催までに実現し得る方策と、2020年東京オリンピック・パラリンピック開催以降の方策が、技術的な選択肢として示されています。オリンピック・パラリンピックまでに実施する管制機能の高度化についてはすでに整備実施済み、高速離脱誘導路の整備については2016年度～2019年度までに実施する予定です。これらにより発着回数を年間4万回増加させることができます。しかし、首都圏空港の需要予測によると、成田空港は処理能力を年間50万回まで拡大させることが求められており、2020年東京オリンピック・パラリンピック開催までに実現し得る方策だけでは将来の航空需要に対応できない状況です。そのため、環境影響評価方法書でお示した「更なる機能強化」が求められています。更なる機能強化は、需要予測による年間発着枠を超える時期、用地取得や工事期間等を勘案すると、今の時点から検討を進める必要があると考えています。</p> <p>なお、空港の整備は一気に行うものではなく、特にエプロン、ターミナルの整備は、航空需要の動向を見ながら、段階的に進めてまいります。</p>

表 9.1-1(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
■事業計画（目的等）		
3	<p>方法書では、建設計画費用は1,000～1,200億円としているが、明らかに少なすぎる。</p> <p>先頃決定した福岡空港の滑走路増設計画では、ほぼ、空港の敷地内に2,400mの滑走路を整備するのに約1,800億円とされている。成田空港は3,500m滑走路を新たな用地買収があるにもかかわらず上記の建設費用と見積もっているのは、明らかに過小評価である。</p> <p>配慮書に対する意見への回答では「ターミナルや駐機場などの費用は別途」とのことだったが、滑走路の建設費用だけでもこの程度で済むとは考えられない。計画としては、拙速で、杜撰と考える。</p>	<p>計画段階環境配慮書に示している整備費用は、用地費を含む滑走路及び新滑走路に付随する誘導路のみ推計しているもので、その他必要となるエプロン、ターミナル等については、今後、検討を進め、整備費用の精査を進めてまいります。</p> <p>空港の整備は、一気に行うものではなく、特にエプロン、ターミナルの整備は、航空需要の動向を見ながら、段階的に進めてまいります。</p>
4	<p>成田空港を中心に地域が繁栄するのは賛成だが、地域の人口減少の歯止め策のもう1つとして、各市町村と空港（主にバス）、空港と都心のアクセス向上（主に鉄道）を提案したい。</p> <p>都心まで通えれば地方に住みたいと思う人は多いと思うが、空港まで出るのに時間がかかるので、時間短縮の為、町から空港まではバス高速輸送システムや専用道路等で所要時間の短縮や増便、また空港から都心へは京成のアクセス特急や快速特急の増便、JRも快速の増便及びスピードアップし、通勤圏内2時間以内の地域拡大の検討をお願いしたい。それが駄目な場合は空港内に鉄道通勤用の駐車場並びに駐輪場の整備をお願いしたい。</p>	<p>成田空港に対する交通アクセスは、北総鉄道を経由する成田スカイアクセス線の開通、空港と都心をつなぐ低価格の空港アクセスバス路線の運行開始、空港と観光地等を直結するバス路線の拡充等により改善が図られてきました。</p> <p>今後は、首都圏中央連絡自動車道（大栄JCT～松尾横芝IC間）の整備・開通により、房総地域や横浜・川崎方面との連携がスムーズになると見込んでおります。</p> <p>成田空港と各地をつなぐ交通アクセスの改善については、第一義的には交通事業者によるところですが、更なる機能強化に伴う成田空港を利用する旅客数増加に対しては、国、県、交通事業者、NAAからなる「成田空港のアクセス利便性向上等に関する連絡協議会」を通じて、改善を図っていきたくと考えております。</p>

表 9.1-1(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
<p>■騒音（夜間飛行制限の緩和）</p>		
<p>5</p>	<p>夕方から夜にかけて「ゴー、ゴー」と航空機の音が室内に入り気になる時がある。滑走路が近くなり騒音のレベルが大きくなると思うので、運用時間の変更は基本的に反対である。</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>空港の運用時間について、2016年（平成28年）9月の段階では午前5時から翌午前1時までという案をお示ししておりました。しかしながら、その後の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踏まえ、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を見直し、航空機の離着陸は原則として午前5時から翌午前0時30分まで（午前1時まで弾力的運用）とし、午後10時台の便数制限については廃止することとしました。また、午前5時台及び午後11時台以降並びに弾力的運用においては、低騒音機のみ運航を認めることとするとともに、深夜早朝は滑走路の運用を2本に絞るなど、滑走路別に異なる運用時間を採用する「スライド運用」を実施することにより、飛行経路下における騒音休止時間帯を原則として7時間確保したいと考えています。</p>

表 9.1-1(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
<p>■騒音（夜間飛行制限の緩和）</p>		
<p>6</p>	<p>3～4年前、23時1分でも時間制限で着陸できず羽田空港に着陸している状態であり、朝5時から23時台の飛行をさせてくれとの話で23時台の飛行が認められた経緯があった。3年程で5時から25時まで無制限に飛行との再提案だが、1時から5時まででは安眠することができない。 柴崎地区の小・中学校の授業にも、騒音による支障がでていることを聞いている。</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。 空港の運用時間について、2016年（平成28年）9月の段階では午前5時から翌午前1時までという案をお示ししておりました。しかしながら、その後の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を踏まえ、成田空港の更なる機能強化に当たっての環境対策・地域共生策を見直し、航空機の離着陸は原則として午前5時から翌午前0時30分まで（午前1時まで弾力的運用）とし、午後10時台の便数制限については廃止することとしました。また、午前5時台及び午後11時台以降並びに弾力的運用においては、低騒音機のみ運航を認めることとするとともに、深夜早朝は滑走路の運用を2本に絞るなど、滑走路別に異なる運用時間を採用する「スライド運用」を実施することにより、飛行経路下における騒音休止時間帯を原則として7時間確保したいと考えています。 なお、学校等については、騒防法に基づいて、騒音の程度に応じて必要とされる防音工事の助成を行っています。</p>

表 9.1-1(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
<p>■騒音（夜間飛行制限の緩和）</p>		
<p>7</p>	<p>夜間の睡眠障害を防ぐために開港当初から設けられていた飛行禁止時間帯を厳守し、4時間に短縮する提案を撤回すること。この提案を撤回しない場合は、①騒音と落下物の防止の根本対策として、「騒特法」適用（「騒音防止地区」Lden62dBも含む）のすべての地区の移転希望者の移転補償と農地買上げ補償を認めること。②「騒防法」第1種区域(Lden62dB)を含めて、すべての騒音地区(谷間地区・隣接地区も含めて)の民家防音工事は寝室のみならず、全室を二重窓(内窓)にすること。</p> <p>成田空港は無人の原野や海上の埋立て地に造られた空港ではなく、住民の住んでいるところの内陸空港であるため、夜間と早朝の離着陸は、住民の睡眠障害を引き起こす。そのため成田空港は、国と地元自治体・住民との間で深夜・早朝の飛行禁止時間帯(深夜11時から翌朝6時まで)を設けることが合意されて開港されたものである。この合意は、騒音下の住民にとっては、まさに“命綱”ともいうべきものであり、国や空港会社の都合で、一方的に切り捨てることは、命を断ち切られることと同じである。もし、この“命綱”ともいうべき合意(約束)を破棄するのであるならば、国と空港会社は、「合意違反(約束違反)」として当然“制裁金”(賠償金)を支払う義務が生ずるはずだ。国と空港会社は、その支払わされる“制裁金”(賠償金)を、前記した内容の防音工事・移転補償・農地買上げ補償という形で住民に支払うべきである。</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>空港の運用時間について、2016年(平成28年)9月の段階では午前5時から翌午前1時までという案をお示ししておりました。しかしながら、その後の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を踏まえ、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を見直し、航空機の離着陸は原則として午前5時から翌午前0時30分まで(午前1時まで弾力的運用)とし、午後10時台の便数制限については廃止することとしました。また、午前5時台及び午後11時台以降並びに弾力的運用においては、低騒音機のみ運航を認めることとするともに、深夜早朝は滑走路の運用を2本に絞るなど、滑走路別に異なる運用時間を採用する「スライド運用」を実施することにより、飛行経路下における騒音休止時間帯を原則として7時間確保したいと考えています。</p> <p>防音工事への助成は、騒防法に基づき実施しており、その対象となる区域は騒音影響が及ぶ範囲として騒音コンターを基に決定しています。現在は年間発着回数が30万回となる時の騒音コンターに基づき区域を設定しています。更なる機能強化の検討を進めるに当たっては、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対策区域を策定していることから、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となります。</p> <p>また、深夜早朝対策としての寝室への内窓設置については、寝室に壁・天井の防音工事が行われていない場合には、内窓の効果を最大限発揮させるため、壁・天井の防音工事を行うこととしております。また、その対象範囲については、騒特法航空機騒音障害防止地区に加え、同地区と同地区の間に挟まれ谷間となる区域も対象とし、寝室であれば現に居住する家族の人数分の部屋に対し内窓を設置することとしております。</p>



表 9.1-1(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
<p>■騒音（夜間飛行制限の緩和）</p>		
<p>8</p>	<p>今回提案された成田空港の運用時間を「午前5時から翌朝午前1時」と20時間に拡大する提案は、騒音下に暮らす住民にとって、生活の基盤を揺るがす非常識なものだ。NAAは方法書で、理由として「早朝を有効活用したいと言う訪日外国人旅行者や、LCCの需要に対応するため」としているが、騒音下に暮らす住民数万人(計画の第3滑走路やB滑走路北伸が完成すれば、約10万人に及ぶとみられる)の生活と命を犠牲にする理由になり得ない。</p> <p>方法書では、運用時間拡大の根拠について、「総発着回数30万回」「カーフェュー弾力的運用」の合意事項として実施した「成田空港周辺健康調査」の結果で、「夜間の騒音が、住民への顕著な影響はなかった」としたことをあげているが、この調査は子供や弱者を調査対象から外したもので、「第3者委員会の公平性」にも疑問を持たざるを得ない。騒音の睡眠への影響については内外での、大規模で長年にわたる多くの研究で、「相当な影響がある」とされている。例えば、「睡眠不足が健康に与える9つの健康被害」(<a href="http://karapaia.com/archives/52195948.html">http://karapaia.com/archives/52195948.html</a>)によると、「1,741名の被験者を追跡調査(男性は12年、女性は10年)した研究では、睡眠時間が6時間未満の男性は死亡率が21%高かった」とのことである。また、欧州では数百万人を対象とした調査も行われており、これらの結果に基づいて欧州世界保健機構(WHO)は2009年に、夜間騒音について、「ほとんどの人々を健康影響から保護するには『L<sub>night, outside</sub> 40dB』がガイドラインとして必要」とし、『L<sub>night, outside</sub> 55dB』を暫定目標値としている。方法書では、このような研究結果を全く無視し、「空港機能強化」を推進するために、都合の良い所だけをとりだしている。以上のような点から、今回の「空港運用時間拡大」計画は絶対に認められない。</p> <p>開港以来の、現行の運用時間「午前6時から午後11時まで」は、騒音下住民の生活と命にとって、睡眠を確保するための最低条件である。</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>空港の運用時間について、2016年(平成28年)9月の段階では午前5時から翌午前1時までという案をお示ししておりました。しかしながら、その後の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を踏まえ、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を見直し、航空機の離着陸は原則として午前5時から翌午前0時30分まで(午前1時まで弾力的運用)とし、午後10時台の便数制限については廃止することとしました。また、午前5時台及び午後11時台以降並びに弾力的運用においては、低騒音機のみ運航を認めることとするともに、深夜早朝は滑走路の運用を2本に絞るなど、滑走路別に異なる運用時間を採用する「スライド運用」を実施することにより、飛行経路下における騒音休止時間帯を原則として7時間確保したいと考えています。</p> <p>また、準備書では、航空機騒音のうち夜間8時間(午後11時から午前7時)の等価騒音レベル(L<sub>night</sub>)について予測を行い、その結果を参考資料としてお示しいたしました。L<sub>night</sub>で55dBとなる範囲は、いずれの滑走路飛行経路下にも出現しますが、L<sub>den</sub>で62dBの予測結果の範囲内に収まるものと予測しており、騒防法に基づく住宅防音工事等に対する助成を受けることができるようになるものと考えられます。NAAとしてはこれまでの騒音対策を推進することに加えて、深夜早朝対策として寝室に内窓を設置するとともに、寝室に壁・天井の防音工事が行われていない場合には、内窓の効果を最大限発揮させるため、壁・天井の防音工事を行うこととしています。</p>
<p>■騒音（環境影響調査）</p>		
<p>9</p>	<p>環境影響評価方法書の内容に、大気、騒音、水質、動植物等の調査の事は示されているが、騒音下住民に対する健康調査については一切触れられておらず、前回健康調査において被害としては出ていないことから、環境影響評価方法書の対象とならないように思う。本来であれば動植物より先に住民の健康調査が一番出てくるのが当然である。今回提示された時間の発着を考えたうえで、今年から健康調査を毎年実施し50万回発着時の基礎となるように、実施して頂きたい。また、環境影響評価の内容に追加して頂きたい。</p>	<p>成田国際空港航空機騒音健康影響調査については、カーフェューの弾力的運用に際して住民の方々への影響を把握するため、2014年(平成26年)7月1日から同年9月16日に実施しました。調査結果では騒音暴露量と身体的影響との間に明確な関連性は認められなかったことから、現在の対策は妥当なものと考えていますが、2018年3月に四者で確認された内容に基づき、A滑走路の発着時間の変更に当たっては、健康影響を含む生活環境への影響を実施することを検討して参ります。</p>

表 9.1-1(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
<p>■騒音（航空機騒音）</p>		
<p>10</p>	<p>ここ（茨城県稲敷市）に住んで 25 年目になる。20 年以上飛行機の騒音を気にした事は殆どなかったが、ここ数年で騒音に気付く様になった。その原因は、飛行機が 10 分間に 5 本前後、家の上空を何時間も飛び続ける事にあった。窓を開けているとテレビの音が聞こえなくなる事も度々あった。dB の値としては騒音の範囲に入らないのかも知れないが、短時間で何本もの飛行機のエンジン音は、脳に蓄積される。拷問に雨垂れの音を聞かせ続けるとも言われている。</p> <p>成田空港の機能強化に飛行時間の延長が言われており、賛成はできかねるが、一人でどうこうできるものでもない。</p> <p>お願いがある。出来る限り広い範囲で飛行してほしい。同じ航路を短時間に飛び続けるのは止めてほしい。音が脳に蓄積されてしまう。</p> <p>これからもここに住むしかない。可能であれば一部の部屋の防音工事をお願いしたい。</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。弊社といたしましては、その後の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、環境対策・地域共生策の充実を図り、これにより地域と空港との共生共栄を実現して参りたいと考えています。</p> <p>飛行コースについては、空港開港時に現在の航路とするよう千葉県知事と約束をしています。成田空港では、空港周辺（利根川から九十九里浜まで）の飛行コースを直進上昇・直進降下とし騒音影響範囲を集中させて、移転補償または住宅防音工事等の対策を講じる方針としております。今回の機能強化に際しても、国土交通省は飛行コースを現状と同様に集中させる方針としております。なお、茨城県内には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、航跡は面的に拡がっています。</p> <p>騒音対策については、可能な限り地域の皆様のご意見を伺いながら、法令等に基づき実施可能な範囲で対応を推進してまいりたいと考えております。</p>

表 9.1-1(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
	■騒音（航空機騒音）	
11	<p>現在の運用時間と、22時以降の便数については開港当時の約束である。どのような理由があろうとも、成田空港を運用するかぎり厳守してほしい。実施には断固反対する。</p> <p>「騒音範囲の拡大を最小限にするため、直線出発、直線進入の飛行コースをとる。」としているが、それでは滑走路の直線上の住民だけが、より一層の騒音被害を受けることになる。これ以上の騒音被害を受け入れることはできない。直線上の住民だけが騒音被害を受けるのではなく、発着時の急旋回により、周辺住民全体で負担してほしい。</p> <p>A、B、C滑走路を同規格にし、同時発着できれば、3本の滑走路が全ての面で均等に運用でき、騒音被害が分散できると思うので、B、C滑走路の横の間隔を大幅に離れたらどうか。騒音被害が現状より増加するのであれば、B、C滑走路の計画についても理解はできない。</p> <p>睡眠時間が極端に短い場合の人に及ぼす影響についての評価と、騒音被害住民の意向調査についても選定してほしい。</p> <p>航空機騒音が、カエル、セミの声、波の音と同質なのか調査してほしい。</p>	<p>成田空港は、内陸空港であることや、その建設をめぐる歴史的経緯により、いわゆる成田空港問題が社会問題化するとともに、地域の生活環境にも大きな影響を与えてきました。一方で、今後とも増大し続ける首都圏航空需要に適切に対応していくとともに、激化する空港間競争を勝ち抜き、アジアの経済成長を取り込むことによって、我が国の経済成長や地域の振興に貢献していくという使命を果たすためには、将来を見据えた更なる機能強化が必要であると考えています。このような機能強化を実現させていただいた場合、これまで以上に騒音の影響が広範に及ぶとともに、特に夜間飛行制限の緩和については、地域の皆様に大きなご負担をおかけしてしまうことになり、大変申し訳なく思っております。弊社といたしましては、その後の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、環境対策・地域共生策の充実を図り、これにより地域と空港との共生共栄を実現して参りたいと考えています。</p> <p>飛行コースについては、空港開港時に現在の航路とするよう千葉県知事と約束をしています。成田空港では、空港周辺（利根川から九十九里浜まで）の飛行コースを直進上昇・直進降下とし騒音影響範囲を集中させて、移転補償または住宅防音工事等の対策を講じる方針としております。今回の機能強化に際しても、国土交通省は飛行コースを現状と同様に集中させる方針としております。なお、茨城県内には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> <p>B滑走路及びC滑走路の位置は圏央道の計画等を勘案して決定しております。現在、滑走路長が短いB滑走路を使用するには重量等の制約があるため、騒音影響はやや片寄った状況にあります。B滑走路の延長とC滑走路の新設により、その分散が図られ、A滑走路飛行コース直下の騒音影響はやや低減すると考えられます。</p> <p>成田空港においては、カーフューの弾力的運用に際して住民の方々への影響を把握するため、2014年（平成26年）7月1日から同年9月16日に成田国際空港航空機騒音健康影響調査を実施しています。調査結果では騒音暴露量と身体的影響との間に明確な関連性は認められなかったことから、現在の対策は妥当なものと考えていますが、2018年3月に四者で確認された内容に基づき、A滑走路の発着時間の変更には当たっては、健康影響を含む生活環境への影響を実施することを検討して参ります。航空機騒音については、自然の音とは異質なものであると認識しています。弊社では航空機騒音について常時測定局を設置するなど、その監視を行っております。調査は今後も継続して実施して参ります。</p>

表 9.1-1(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
■騒音（航空機騒音対策）		
12	<p>3年前に新築し、窓ガラスはペアガラスで防音効果は高いはずだが、飛行機の音は入って来る。対策として内側に窓ガラスを増設するとの話だがどのぐらいの効果が有るのか。</p> <p>また、2重サッシは重々しくメンテナンスも大変なので、別の防音方法等も検討してほしい。</p> <p>防音工事の基準は主に寝室となっているが、子供部屋(予定含む)も対象か。構造上、リビングと繋がっている部屋もあり、リビングも対象になるのか。当家は平屋でリビングと寝室が隣でリビングからの音が入って来る。リビング等も対象にしてはどうか。</p> <p>防音工事地区はどのような基準で決定するのか。</p>	<p>成田空港の更なる機能強化の検討を進めるに当たって、環境対策・地域共生策の基本的な考え方として、ペアガラスへの助成を含めた防音工事施工内容の改善等、新たな対策をお示しさせていただきました。</p> <p>また、夜間飛行制限が緩和されれば、これまで以上に、航空機が運航されることとなり、より一層のご負担をおかけしてしまうことになります。そのため、地域の皆様の安眠を確保するという観点から、深夜・早朝対策として、寝室を対象とした内窓設置をご提案させていただきました。2017年（平成29年）6月にお示しした環境対策・地域共生策の基本的な考え方において、「寝室」であれば現に居住する家族の人数分の部屋に対し内窓を設置することをお示しさせていただきました。なお、弊社では、内窓の設置による防音効果を体験できる施設として、内窓効果体験ハウスを設置しており、その施設での実測結果を踏まえると、既存の防音工事と併せて概ね 35～40dB の防音効果が見込まれます。</p> <p>防音工事への助成は、騒防法に基づき実施しており、その対象となる区域は騒音影響が及ぶ範囲として騒音コンターを基に決定しています。現在は年間発着回数が30万回となる時の騒音コンターに基づき区域を設定しています。更なる機能強化の検討を進めるに当たっては、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対策区域を策定していることから、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くことが可能となります。</p> <p>騒音対策については、可能な限り地域の皆様のご意見を伺いながら、法令等に基づき実施可能な範囲で対応を推進してまいりたいと考えております。</p>
■その他		
13	<p>資料では地図が小さく、自宅との位置関係が非常にわかりづらい。インターネット地図等で拡大してもわかるようにしてもらいたい。</p>	<p>計画がより具体的に定まった段階で、詳細な図面等をお示しします。</p>
14	<p>多古町に引越す当初、上司に「空港の近くで飛行機の音がうるさいでしょ」と言われてショックを受けた。国際空港や地域発展と言う良いイメージの裏側で、騒音や遠いと言う悪いイメージも多いことを理解してほしい。</p>	<p>N A A は環境への取り組みを積み重ねることにより、環境にやさしい空港を目指しております。また、地域の一員として信頼関係を築きながら、豊かで活力ある地域社会の実現に貢献する空港を目指して参ります。</p>

## 9.2. 環境影響評価方法書に対する地方公共団体の長の意見及び事業者の見解

### 9.2.1. 千葉県知事の意見及び事業者の見解

表 9.2.1-1(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. 総括的事項 事業計画の詳細を明らかにし、環境への影響を精査した上で、適切に環境影響評価を実施すること。 また、事業計画の詳細の検討に当たっては、環境に配慮した先進事例も参考に、事業実施による環境への負荷をできる限り回避し、又は低減する計画とすること。</p>	<p>項目ごとに環境への影響がより大きくなる状況を想定して予測・評価を実施するため、項目に応じて前提条件や事業内容の詳細を明示する等、適切に環境影響評価を実施いたしました。 また、事業については、環境に配慮した先進事例も参考に、事業実施による環境への負荷をできる限り回避し、又は低減する計画となるよう努めます。</p>
<p>2. 環境影響評価の項目並びに調査、予測及び評価の手法 (1) 全般 ① 環境影響評価の実施に当たっては、環境影響評価項目を適切に選定し、最新の知見を基に、調査、予測及び評価を定量的に行うとともに、具体的な環境保全措置の検討を行うこと。</p>	<p>環境影響評価の実施に当たっては、環境影響評価項目を適切に選定し、最新の知見を基に、調査、予測及び評価を可能な限り定量的に行うとともに、具体的な環境保全措置の検討を行いました。</p>
<p>② 本事業の実施に伴い、旅客量や貨物取扱量が増加することから、周辺道路の交通量の増加及び交通流の変化を明らかにした上で、これを踏まえた調査、予測及び評価を行うこと。</p>	<p>準備書では、周辺道路の交通量の増加及び交通流の変化を明らかにするため、参考資料「1. 補足検討資料 1.1. 将来交通量の推計方法」に示す手法に基づき、成田空港周辺における発着回数 50 万回時の将来交通量を推計しました。アクセス車両の走行に伴う大気質、騒音及び振動の予測において、この将来交通量を用いて予測を行いました。</p>
<p>③ 本事業の実施に伴い、土砂による谷底平野（谷津）の埋立工事や河川の付替工事、飛行場施設の存在及び供用による影響が懸念されることから、埋立方法や土砂搬入量、付替位置等の詳細を明らかにした上で、これを踏まえた調査、予測及び評価を行うこと。</p>	<p>準備書では、造成方法や土砂搬入量、高谷川に代わる水路の整備位置等の詳細を明らかにした上で、これを踏まえた調査、予測及び評価を行いました。造成方法等の施工内容や土砂の搬入量、高谷川流域に整備する水路位置等は、「第 10 章 調査結果の概要並びに予測及び評価の結果 10.1. 予測の前提 10.1.1 工事の実施」及び「同 10.1.2 飛行場の存在及び供用」に記載しました。</p>
<p>(2) 大気質 ① 空港施設工事や埋立工事等においては、資材や土砂等の運搬車両の運行による影響が懸念されることから、当該車両の運行台数及び運行経路等を明らかにした上で、これを踏まえた調査、予測及び評価を行うこと。</p>	<p>準備書では、資材や土砂等の運搬車両の運行台数及び運行経路等を明らかにした上で、これを踏まえた調査、予測及び評価を行いました。資材等運搬車両の運行台数及び走行ルート等は、「第 10 章 調査結果の概要並びに予測及び評価の結果 10.1. 予測の前提 10.1.1 工事の実施」に記載しました。</p>
<p>② 航空機及び空港施設から発生する大気汚染物質について、空間分布を含めた排出諸元を明らかにした上で、これを踏まえた調査、予測及び評価を行うこと。</p>	<p>準備書では、航空機や空港施設、飛行場関連車両等から発生する大気汚染物質について、空間分布を含めた排出諸元を明らかにした上で、これを踏まえた調査、予測及び評価を行いました。排出諸元は、「第 10 章 調査結果の概要並びに予測及び評価の結果 10.2. 大気質 10.2.3. 航空機の運航、飛行場の施設の供用による窒素酸化物及び浮遊粒子状物質 (2) 予測」に記載しました。</p>

表 9.2.1-1(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>(3) 航空機騒音及び低周波音                      将来の飛行ルートや航空機の種類、運航時間、地上騒音源の種類及び位置等を明らかにした上で、これを踏まえた調査、予測及び評価を行うこと。</p>	<p>準備書では、将来の飛行ルートや航空機の種類、運航時間、地上騒音源の種類及び位置等を明らかにした上で、これを踏まえた調査、予測及び評価を行いました。将来の飛行ルートや航空機の種類、運航時間については、「第 10 章 調査結果の概要並びに予測及び評価の結果 10.1. 予測の前提 10.1.2 飛行場の存在及び供用」に記載しました。また、地上騒音源の種類及び位置については、「10.3 騒音 10.3.4. 航空機の運航による航空機騒音 (2)予測」に記載しました。</p>
<p>(4) 道路交通騒音及び道路交通振動                      空港施設工事や埋立工事等においては、資材や土砂等の運搬車両の運行による影響が懸念されることから、当該車両の運行台数及び運行経路等を明らかにした上で、これを踏まえた調査、予測及び評価を行うこと。</p>	<p>準備書では、資材や土砂等の運搬車両の運行台数及び運行経路等を明らかにした上で、これを踏まえた調査、予測及び評価を行いました。資材等運搬車両の運行台数及び運行経路等は、「第 10 章 調査結果の概要並びに予測及び評価の結果 10.1. 予測の前提 10.1.1 工事の実施」に記載しました。</p>
<p>(5) 水文環境                      地下水並びに周辺河川の水量及び水質について、谷底平野（谷津）の埋立方法や土砂搬入量等、高谷川の付替位置や付替後の流量等を明らかにした上で、これを踏まえた調査、予測及び評価を行うこと。</p>	<p>準備書では、地下水並びに周辺河川の水量及び水質について、谷底平野（谷津）の造成方法や土砂搬入量等、高谷川流域に整備する水路の位置や付替後の流量等を明らかにした上で、これを踏まえた調査、予測及び評価を行いました。造成方法等の施工内容や土砂の搬出入量、高谷川流域に整備する水路位置等は、「第 10 章 調査結果の概要並びに予測及び評価の結果 10.1. 予測の前提 10.1.1 工事の実施」及び「同 10.1.2 飛行場の存在及び供用」に記載しました。</p>
<p>(6) 水質                      空港施設からの生活排水並びに雨水排水の水質、排水経路及び排水量を明らかにした上で、放流先河川において、これを踏まえた調査、予測及び評価を行うこと。その際には、下流の水利用への影響も十分考慮すること。                      また、高谷川の付替工事後の水文環境を踏まえた調査、予測及び評価を行うこと</p>	<p>準備書では、空港施設からの生活排水並びに雨水排水の水質、排水経路及び排水量を明らかにした上で、放流先河川において、これを踏まえた調査、予測及び評価を行いました。空港施設からの生活排水並びに雨水排水の水質、排水経路及び排水量は、「第 10 章 調査結果の概要並びに予測及び評価の結果 10.1. 予測の前提 10.1.2 飛行場の存在及び供用 (4)排水計画」及び「同 10.6. 水質 10.6.2. 飛行場の施設の供用による水の汚れ」に記載しました。また、下流の水利用への影響や、高谷川流域の水路整備後の水文環境を踏まえた調査、予測及び評価を行いました。</p>
<p>(7) 動植物及び生態系                      ① 予測に当たっては、客観的な評価が得られるよう可能な限り定量的に行うとともに、必要に応じて、事業実施区域及び、その周辺で行われている調査結果を活用し、専門家の助言を受けること。</p>	<p>予測に当たっては、客観的な評価が得られるよう可能な限り定量的に行いました。また、有識者へのヒアリングを行い、助言を求めました。</p>
<p>② 事業実施区域及びその周辺において、オオタカ等の猛禽類の繁殖活動が確認された場合には、「猛禽類保護の進め方」（環境省 平成 24 年 12 月）を参考として、原則として 2 営業期 1 年半以上の調査を実施し、生息状況を把握すること。また、代償措置の検討の可能性も踏まえ、必要な調査地域を設定すること。</p>	<p>事業実施区域及びその周辺において、「猛禽類保護の進め方」（環境省 平成 24 年 12 月）に従い、2014 年（平成 26 年）以降毎年調査を実施しており、2 営業期以上の調査を実施しています。調査では猛禽類の繁殖活動が確認されています。また、代償措置の検討の可能性も踏まえ、専門家の指導のもと必要な調査地域を設定しました。</p>

表 9.2.1-1(3) 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>(8) 景観 事業実施区域及びその周辺には、既存集落が点在していることから、同集落からの見え方（景観）について、谷底平野（谷津）の埋立高さや形状を明らかにした上で、これを踏まえた調査、予測及び評価を行うこと。</p>	<p>準備書では、事業実施区域及びその周辺の既存集落からの見え方（景観）について、谷底平野（谷津）の造成高さや形状を明らかにした上で、これを踏まえた調査、予測及び評価を行いました。新たに空港となる区域の造成高さや形状は、「第 10 章 調査結果の概要並びに予測及び評価の結果 10.1. 予測の前提 10.1.2 飛行場の存在及び供用 (1)新たに空港となる区域の整備計画」に記載しました。</p>
<p>(9) 人と自然との触れ合いの活動の場 谷底平野（谷津）の埋立てによる影響が懸念されることから、埋立高さや形状、供用後のアクセス特性を明らかにした上で、これを踏まえた調査、予測及び評価を行うこと。</p>	<p>準備書では、造成高さや形状、供用後のアクセス特性を明らかにした上で、これを踏まえた調査、予測及び評価を行いました。新たに空港となる区域の造成高さや形状は、「第 10 章 調査結果の概要並びに予測及び評価の結果 10.1. 予測の前提 10.1.2 飛行場の存在及び供用 (1)新たに空港となる区域の整備計画」に記載しました。また、人と自然との触れ合いの活動の場へのアクセス特性は、「同 10.12. 人と自然との触れ合いの活動の場」に記載しました。</p>
<p>(10) 廃棄物等 工事实施時及び供用時における廃棄物等の発生量等を明らかにした上で、これを踏まえた調査、予測及び評価を行うこと。</p>	<p>準備書では、工事实施時及び供用時における廃棄物等の発生量等を明らかにした上で、これを踏まえた調査、予測及び評価を行いました。工事实施時及び供用時の廃棄物等の発生量は、「第 10 章 調査結果の概要並びに予測及び評価の結果 10.13. 廃棄物等」で予測結果として記載しました。</p>

9.2.2. 茨城県知事の意見及び事業者の見解

表 9.2.2-1(1) 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>一般的事項 (1) 準備書の作成にあたっては、関係地域の住民等が事業実施に伴う環境への影響を実感としてとらえられるよう、図表を工夫して表記するとともに、調査及び評価の内容をわかりやすく記載し、専門的な表現については解説を付すこと。</p>	<p>準備書の作成にあたっては、関係地域の住民の皆様に事業実施に伴う環境への影響についてご理解を深めていただけるよう、図表を工夫して表記するとともに、調査及び評価の内容を可能な限りわかりやすく記載し、専門的な表現については解説を付けるようにいたしました。</p>
<p>個別的事項 (1) 騒音 ア 空港の機能強化に伴う騒音の影響については、影響がより広範囲かつ、より長い時間及ぶことが懸念されるため、供用後の飛行コース・高度及び関係市町の住宅や学校等の分布状況を十分に考慮し、調査地点を追加するなど測定体制を強化し、適切な調査地点の設定を行うこと。 また、調査結果については定点的な記載だけでなく、面的な拡がりがあるように準備書以降の図書に記載すること。</p>	<p>航空機騒音の調査地点については、NAA や茨城県が継続的に実施している調査地点に加えて、将来の影響等を踏まえながら住宅の分布等を考慮して本環境影響評価のための地点を設定しており、適切に設定していると考えております。 また、現在及び将来の騒音の影響は面的な拡がりがあるように、コンター図として図示する等の工夫をして準備書以降の図書に記載しました。</p>
<p>イ 航空機の騒音による影響を低減させるため、影響が予測される家屋の防音対策を一層強化すること。また、対策の具体的な内容及び実施することによる効果を準備書以降の図書に記載すること。</p>	<p>防音工事への助成は、騒防法に基づき実施しており、その対象となる区域は騒音影響が及ぶ範囲として騒音コンターを基に決定しています。現在は年間発着回数が 30 万回となる時の騒音コンターに基づき区域を設定しています。更なる機能強化の検討を進めるにあたっては、これまでの概ね 10 年後の騒音コンターに比べ、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による騒防法や騒特法の区域等の見直し作業につなげることで、防音工事等の環境対策をより広範な地域において実施していきたいと考えております。 また、対策の具体的な内容及び実施することによる効果については、準備書の「第 10 章 調査結果の概要並びに予測及び評価の結果 10.3 騒音 10.3.4. 航空機の運航による航空機騒音」に記載しました。</p>
<p>ウ 飛行機の発着回数の増加により、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ため、関係市町の意見を踏まえて健康調査等の対策を行うこと。</p>	<p>カーフェューの弾力的運用に際して住民の方々への影響を把握するため、2014 年（平成 26）7 月 1 日から同年 9 月 16 日に成田国際空港航空機騒音健康影響調査を実施しました。調査結果では騒音暴露量と身体的影響との間に明確な関連性は認められませんが、更なる機能強化は空港の運用に大きな変化が生じるものであるため、その状況の変化も踏まえながら、改めて健康影響調査を実施することについて、実施地域を含めて検討を行って参りたいと考えています。</p>



表 9.2.2-1(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>エ 遮音効果調査については、茨城県内の住宅においても実施するとともに、航空機が地上通過時の最大騒音レベル <math>L_{A,max}</math> 及び <math>L_{den}</math> に基づく評価を行い、その結果を準備書以降の図書に記載すること。</p>	<p>遮音効果測定については、住宅防音工事实施後1年以内の住宅に対して実施しています。測定は、住民の生活にできるだけ支障がないよう限られた時間の中で行っていることから、今後、茨城県内で測定を実施することとなった場合は、住民のご理解を頂いた上で実施し、また、その結果については、可能な範囲でお示しすることを検討いたします。</p>
<p>オ 夜間飛行制限の緩和による延長される飛行機の運行（23:00～1:00、6:00～5:00）により、地域の安寧な生活の維持や地域住民への健康に重大な影響を与えることが懸念される。このため、夜間飛行についての事例や健康影響と航空機から発生する騒音との因果関係について検討し、その結果を踏まえ子供も含めた健康保持のための対策を検討しその結果を準備書以降の図書に記載すること。</p>	<p>夜間飛行制限の緩和について、航空機の夜間飛行に係る環境影響評価の事例等について文献調査を行い、その結果を準備書の「参考資料 1.4. 夜間の航空機騒音の影響に関する検討」に記載いたしました。</p> <p>なお、カーフェューの弾力的運用に際して住民の方々への影響を把握するため、2014年（平成26年）7月1日から同年9月16日に成田国際空港航空機騒音健康影響調査を実施しました。調査結果では騒音暴露量と身体的影響との間に明確な関連性は認められませんでした。更なる機能強化は空港の運用に大きな変化が生じるものであるため、その状況の変化も踏まえながら、改めて健康影響調査を実施することについて、実施地域や調査対象者の年齢等も含めて検討を行って参りたいと考えています。</p>
<p>(2) 動物 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おり、これらへの影響を回避する必要があるため、オオヒシクイの飛翔高度について簡易レーザー測定及び高性能レーザー測定器を併用した調査を行い、航空機の飛行高度との関連を検証し、その結果を準備書以降の図書に記載すること。</p>	<p>稲波干拓地のオオヒシクイについて、専門家の意見等を踏まえて飛翔高度に係る調査を実施し将来における航空機の飛翔高度との関連を検証するとともに、その結果を準備書に記載しました。調査等の結果は「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」に記載しました。</p>
<p>(3) 温室効果ガス 温室効果ガスについては、事業特性を考慮し、工事中、供用時の排出量を定量的又は定性的に予測・評価し、準備書以降の図書に明記するとともに、国の地球温暖化対策計画に整合した取り組みを実施し温室効果ガスの削減に努めること</p>	<p>温室効果ガスについては、事業特性を考慮し、工事中、供用時の排出量を定量的に予測・評価しました。また、国の地球温暖化対策計画に整合した取り組みを事業者として実施可能な範囲で検討しました。これらの結果は「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」に記載しました。</p>

