

成田空港の更なる機能強化に関する 調査報告について（その3）

2016年 9月

成田国際空港株式会社

WORLD SKY GATE _ NARITA

成田空港の更なる機能強化に関する調査報告の内容

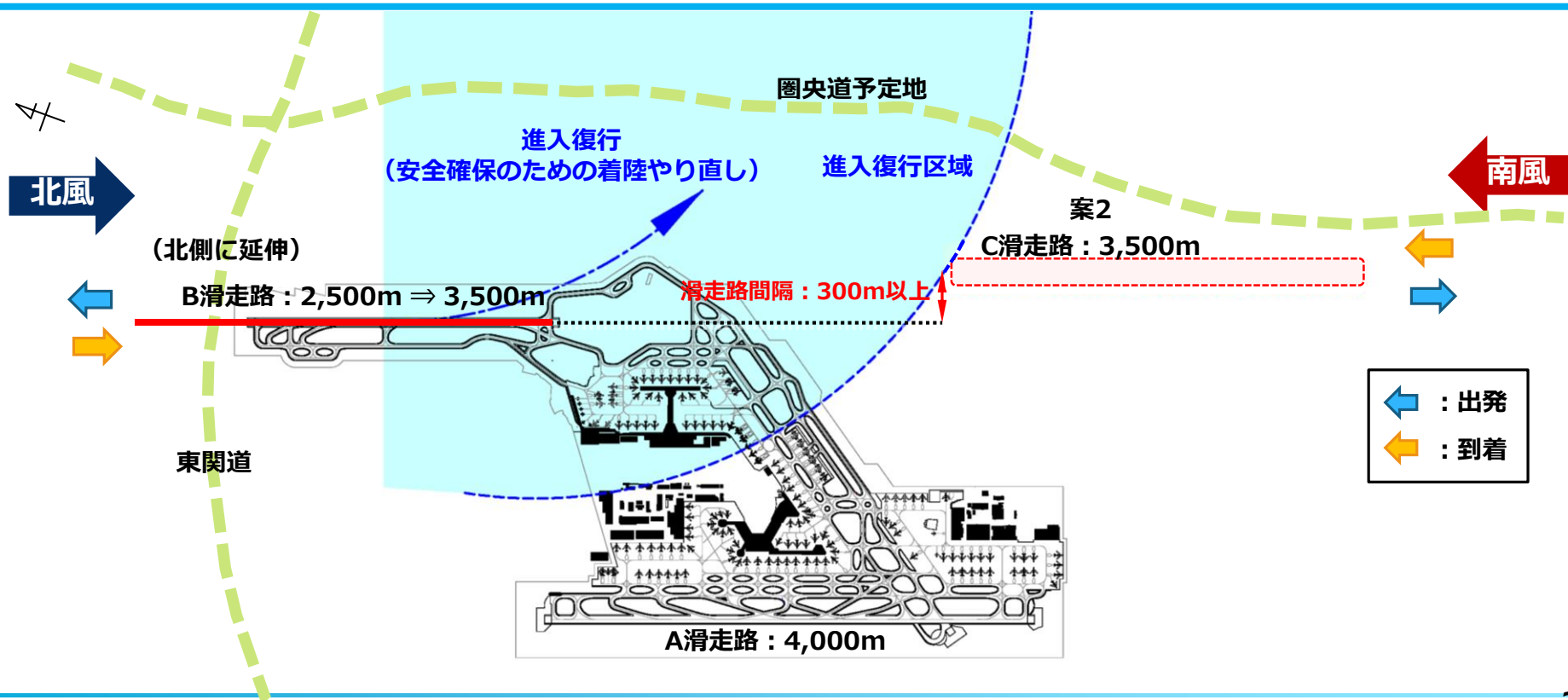
1. 昨年11/27の四者協議会において調査・検討を進めていくこととされた内容
2. 滑走路の具体的な位置及び空港敷地範囲の検討
3. 夜間飛行制限の緩和について
4. 騒音コンター及び環境対策の検討
5. 地域との対話等について

1. 昨年11/27の四者協議会において 調査・検討を進めていくこととされた内容

WORLD SKY GATE _ NARITA

1. 昨年11/27の四者協議会において調査・検討を進めていくこととされた内容

- 11/27の四者協議会では、以下の案（年間発着容量を50万回まで拡大でき、地上走行距離が短い案）が今後の議論のたたき台とされた。
 - ・ 第3滑走路の整備：案2
 - ・ B滑走路の延伸：北側延伸
 - ・ 夜間飛行制限の緩和：地域に与える環境への影響等と密接に関係するため他の機能強化策と一体的に検討。騒音地域の住民の理解が得られるよう、環境対策に十分配慮した慎重かつ丁寧な検討が必要。



2. 滑走路の具体的な位置及び 空港敷地範囲の検討

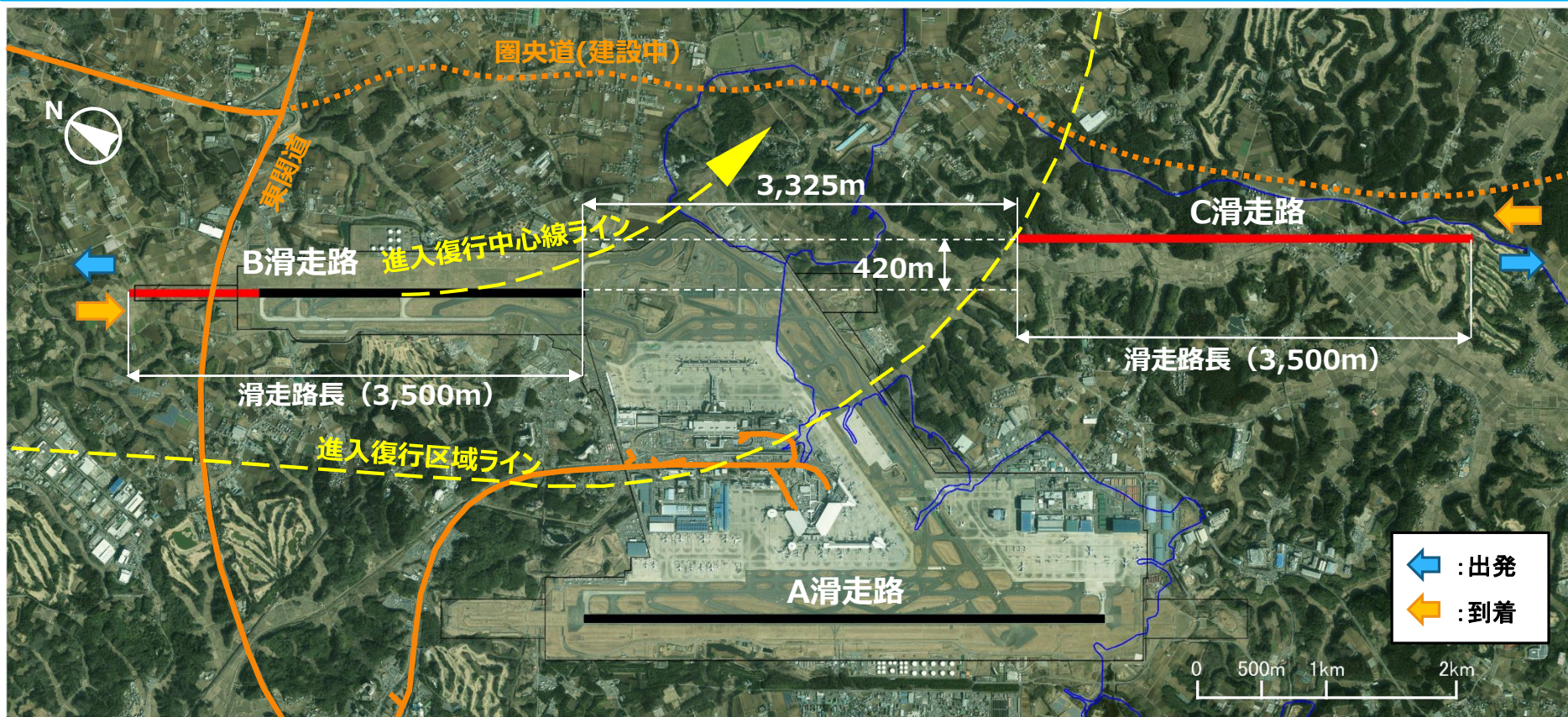
WORLD SKY GATE _ NARITA

2. 滑走路の具体的な位置及び空港敷地範囲の検討

2-1) 滑走路の具体的な配置検討

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

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



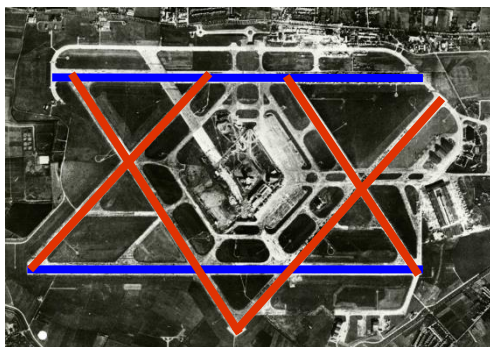
※B滑走路の延伸及び第3滑走路の整備については、東関東自動車道及び圏央道を含む道路等に多大な影響を与えるため、今後関係者と協議・検討していくことが必要。

2. 滑走路の具体的な位置及び空港敷地範囲の検討

2-2) 滑走路の具体的な配置検討(横風用滑走路の計画)

- 横風用滑走路（長さ3,200m）については、1960年代に当空港を計画した際に建設が検討され、1990年代の成田空港問題円卓会議の合議事項において、「横風用滑走路については、平行滑走路が完成した時点であらためて地域社会に提案し、その賛意を得て進めるのが適当」とされているものである。
- 現状においては、開港後数十年が経過し、この間に航空機の飛行性能が著しく進歩し、成田空港の運用実績においても横風を含む強風等の理由で他空港へダイバートした便の比率は過去10年間で0.03%※と極めて少ないことから、横風用滑走路の必要性は低くなっている。
- また、海外主要空港においても、旧来より使用してきた横風用滑走路は廃止し、より効率的に運用できる平行な滑走路の建設や、敷地を有効活用した旅客ターミナルの拡張を進めている例が多数見受けられる。
- 以上から、成田空港の更なる機能強化に際しては、**横風用滑走路をあらためて地域社会に提案することはせずに、当該地区をエプロンや空港諸施設の施設展開用地として検討を進めていく。**

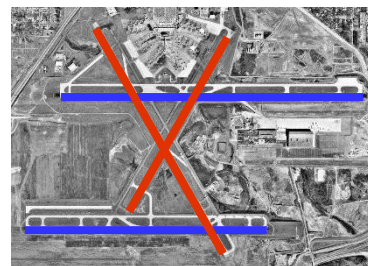
ヒースロー空港
(1955年)



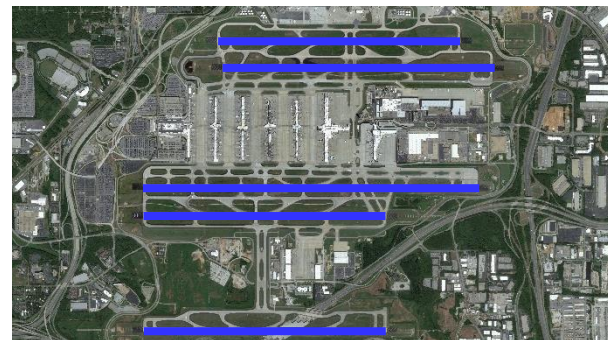
ヒースロー空港
(現在)



アトランタ空港
(1970年代)



アトランタ空港
(現在)



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

2. 滑走路の具体的な位置及び空港敷地範囲の検討

2-3) 50万回時に必要となる施設規模

※ () : 航空法上の空港敷地範囲

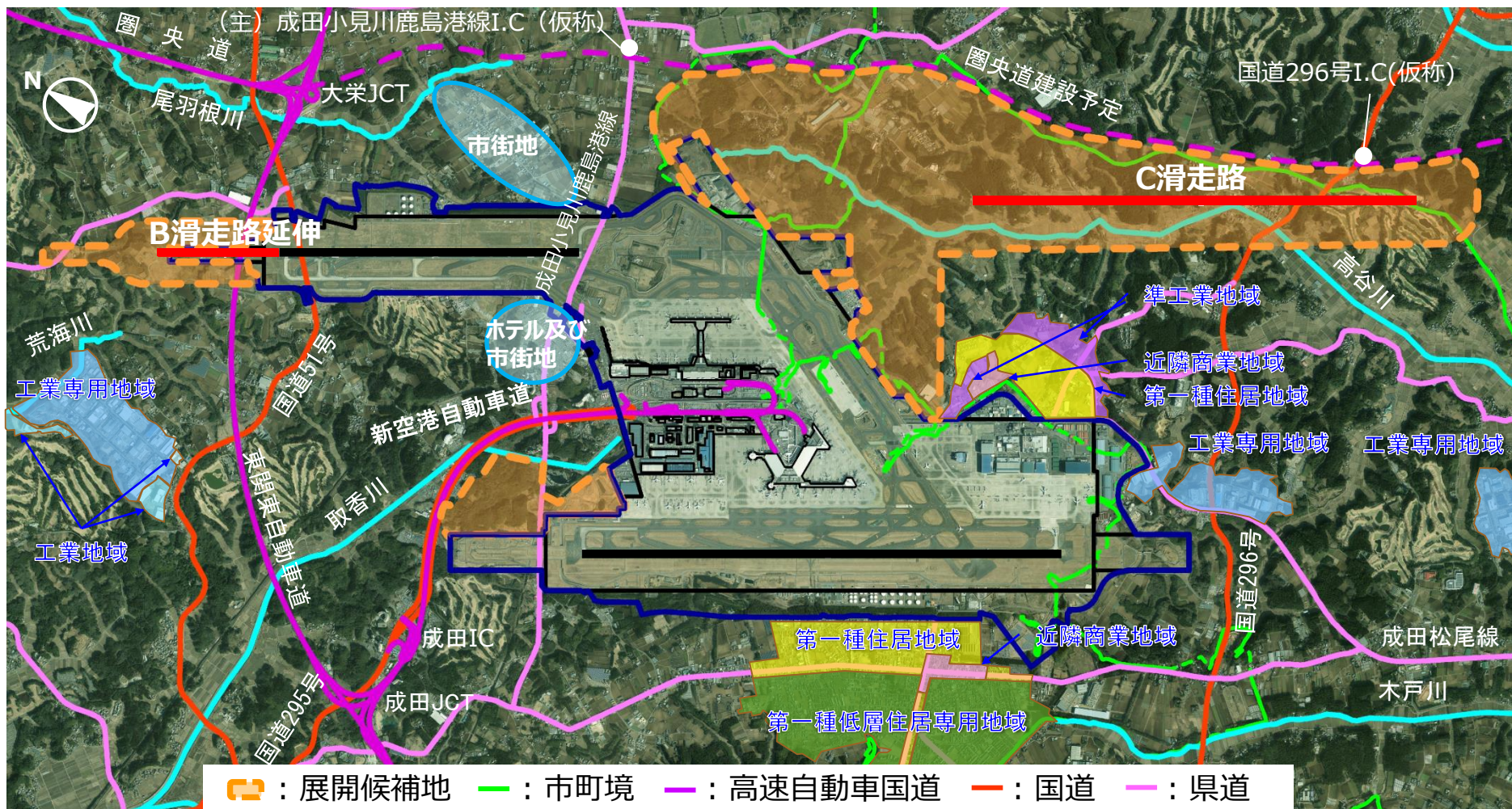
■ 現状の施設規模等から50万回時に必要となる施設規模を算出すると、以下のとおりとなる。

	現状の施設規模	50万回時に必要となる施設規模
滑走路	<ul style="list-style-type: none"> ● A滑走路:4,000m 約 570ha ● B滑走路:2,500m (約500ha) 	<ul style="list-style-type: none"> ● A滑走路:4,000m 約 900ha ● B滑走路:3,500m ● C滑走路:3,500m
エプロン (誘導路含む)	<ul style="list-style-type: none"> ● 大型機換算:148 スポット 約 450ha (約450ha) (小型機換算: 168 スポット) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 約250 スポット 約 800ha
旅客ターミナル・空港諸施設	<ul style="list-style-type: none"> ● 空港全体 : 5,000万人/年 約 140ha (約130ha) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 空港全体 : 約7,500万人/年 約 300ha
貨物取扱施設	<ul style="list-style-type: none"> ● 235 万トン/年 約 50ha (約20ha) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 約300 万トン/年 約 100ha
その他 (給油施設・防音堤等)	約 190ha (0ha)	約 300ha
計	約 1,400 ha (約1,100ha)	約1,000ha拡大 → 約 2,400 ha

2. 滑走路の具体的な位置及び空港敷地範囲の検討

2-4) 空港敷地範囲の検討

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



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

3. 夜間飛行制限の緩和について

WORLD SKY GATE _ NARITA

3. 夜間飛行制限の緩和について

3-1) 夜間飛行制限に関する現在の規制について

■ 現行の運航ルールは、以下の通り定められている。

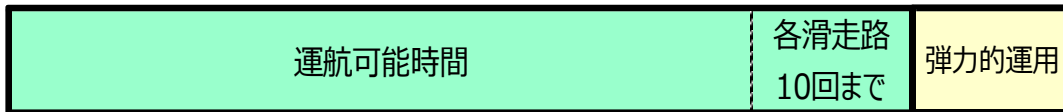
- ① **運航可能時間は6時～23時**。(悪天候や安全上の理由等による緊急事態を除く。)
- ② ただし、**22時台は各滑走路10回までの便数制限**を設定。(22時台便数制限遵守のため、21時台発着枠においても自主規制を実施。)
- ③ **カーフューの弾力的運用を23時から24時までの時間帯とし、出発地空港の悪天候等、航空会社の責めに帰すべき事由ではないと判断された場合にかぎり離着陸が可能**。
- ④ なお、弾力的運用の時間帯における運航については、騒音対策・地域振興のために一定の料金(例：着陸料相当額)を追加徴収し、地域に還元。

06:00

22:00

23:00

00:00



開港当時の約束 (1971年1月)

【千葉県知事から運輸大臣への文書 (1971年1月8日国騒第1号)】 抜粋

2. 運航時間

緊急の場合を除き23時から6時までの運航停止を厳守されたい。また、22時以降の運航便数を極力制限されたい。

【運輸大臣から千葉県知事への文書 (1971年1月29日空新第6号)】 抜粋

2. 運航時間について

23時から6時までの間は航空機の運航ダイヤを認めないこととするが、航空機の運航に当たって遅延等を生じた場合は、例外として処理することとしたい。また、22時以降の運航便数についても、東京国際空港の現行便数を上回らないように努力したい。

成田空港問題円卓会議での合意 (1994年12月)

【円卓会議の合意事項 (1994年12月10日成田空港問題円卓会議)】 抜粋

6. 滑走路計画

④ 深夜便の運航については、4,000m平行滑走路とも飛行時間は23時までとするが、両滑走路とも平行滑走路の供用時点で、22時台の便数は、それぞれ現在の4,000m滑走路の便数(10便/日)以下とする。また、22時台の運航機材は、平行滑走路の供用時点で新騒音基準適合機による運用となるよう努める。

カーフューの弾力的運用の導入 (2013年3月)

【カーフューの弾力的運用に関する確認書 (2013年3月)】 概要

1. 悪天候等の場合にはカーフューを弾力的に運用する。
2. カーフュー時間帯の運航は低騒音機に限る。
3. 23時台の離着陸のみについて弾力的運用を行う。
4. 22時台の便数制限・カーフュー時間帯は引き続き厳守する。
5. 弾力的運用によって、なし崩し的に運用時間が拡大することのないようにする。
6. 弾力的運用の適用には着陸料相当を別途支払い、周辺地域に配分する。

(参考) カーフューの弾力的運用の実施状況

(単位：件)

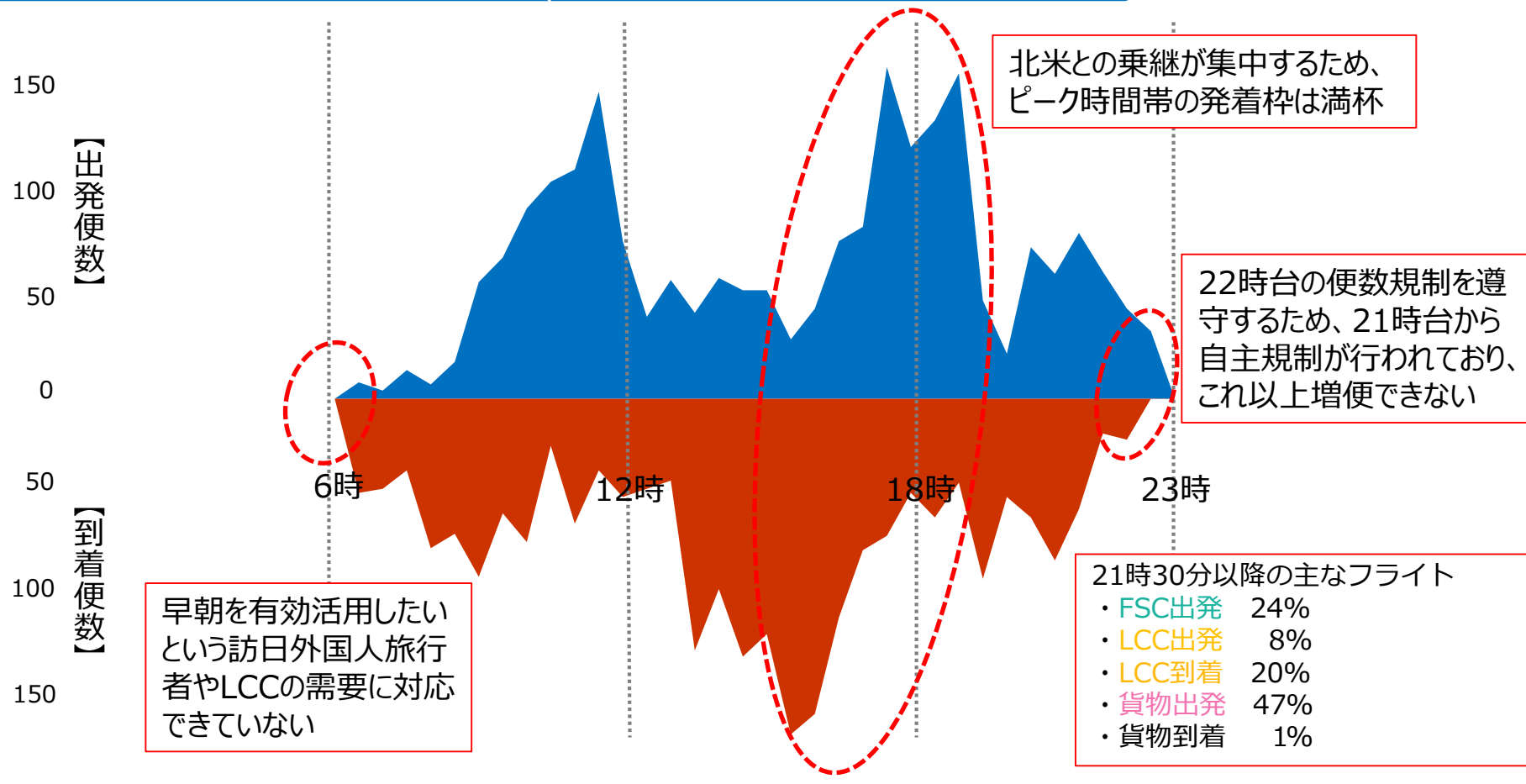
区分	2013年度		2014年度		2015年度		累計	
	申請	適用	申請	適用	申請	適用	申請	適用
FSC	190	39	174	28	110	27	474	94
LCC	28	10	67	17	98	20	193	47
貨物便	31	9	42	11	36	18	109	38
計	249	58	283	56	244	65	776	179

3. 夜間飛行制限の緩和について

3-2) 成田空港における現在の運用状況

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

成田空港の時間帯別発着状況（2016年夏ダイヤ（4月第2週））の合計発着回数



3. 夜間飛行制限の緩和について

3-3) 夜間飛行制限の緩和の必要性について

基本的前提

- 本格的な少子高齢化社会を迎える我が国において、経済発展著しいアジア諸国の成長を取り込んでいくことは、日本経済の再生と更なる成長のため必要不可欠。
- 政府においては、訪日外国人旅行者数を2020年に4000万人にする目標を掲げるなど、観光を我が国の基幹産業とすべく位置付けた成長戦略を打ち出し、受入環境の整備を積極的に推進。
- 我が国の表玄関である成田空港においても、こうした政府目標の実現に貢献していくことが必要。

成田空港を取り巻く環境変化

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

夜間飛行制限の緩和の必要性

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

3. 夜間飛行制限の緩和について

3-4) 夜間飛行制限の緩和の必要性について(政府目標)

- 政府は、長引くデフレからの早期脱却と日本経済の再生に向け、アベノミクスの取り組みのもと、GDP600兆円達成に向けた成長戦略の取り組みを加速。こうした中、人口減少・少子高齢化を迎える我が国において、今後、経済発展が著しいアジアの成長を取り込んでいくことは、成長戦略の早期実施を加速するうえで必要不可欠。

戦後最大の

【政府目標】 名目GDP600兆円の実現

(2015年の名目GDP：500兆円)

明日の日本を支える観光ビジョン 主要施策

- GDP600兆円達成に向け、政府は、アジアの成長を取り込むべく、訪日外国人旅行者数を2020年に4,000万人、訪日外国人旅行消費額を2020年に8兆円とする新たな目標を掲げ、観光を我が国の基幹産業へと成長させるべく、受入環境の整備を積極的に推進している。

訪日外国人旅行者数

2020年：4,000万人

(2015年の約2倍)

2030年：6,000万人

(2015年の約3倍)

訪日外国人消費額

2020年：8兆円

(2015年の2倍超)

2030年：15兆円[※]

(2015年の4倍超)

※我が国の自動車輸出額を上回る規模
(2015年度自動車輸出額：12兆円)

成田空港に期待される役割

- 我が国の表玄関である成田空港として、政府が掲げる目標実現に大きく貢献していくためにも、成田空港の更なる機能強化が強く求められている。

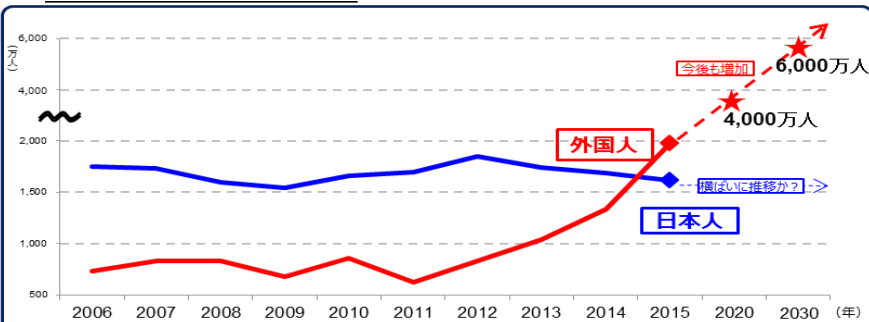
3. 夜間飛行制限の緩和について

3-5) 夜間飛行制限の緩和の必要性について(成田空港を取り巻く環境変化(カーフェーの弾力的運用導入以降))

- アジア・北米間の直行便が増加し主要空港との競争が激化する等、成田空港を取り巻く環境は大きく変化。
- こうした中、中国等アジア諸国のビザ緩和などを背景に訪日外国人旅行者数の大幅な増加や、本邦LCCの本格運航が始まる等成田空港に対するニーズが大きく変化したという認識。
- さらに、東京オリンピック・パラリンピック競技大会の決定、政府による訪日外国人の受け入れ目標の引き上げ（2030年までの目標値を3,000万人から6,000万人に倍増）、さらに政府による農林水産物輸出額の1兆円への拡大など、成田空港に期待される役割は益々大きくなっていくという認識。

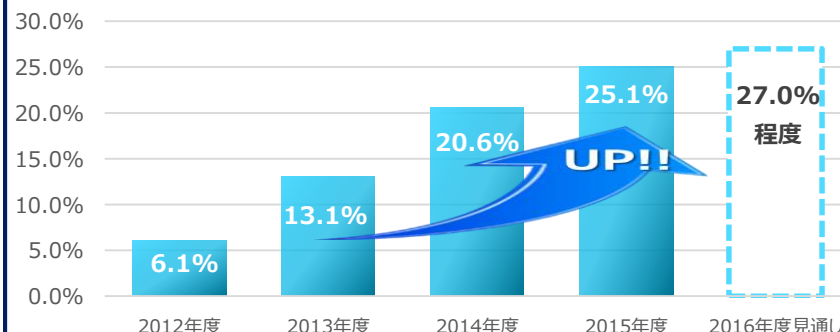
日本人出国者数と訪日外国人数の推移

- これまでは成田空港は日本人出国者数が訪日外国人数よりも多かったものの、2013年以降訪日外国人数が急増。
- 日本人中心の朝出発、夜到着という旅行ニーズから、訪日外国人にとって利便性の高い早朝到着、深夜出発という旅行ニーズが大幅に拡大。
- このため、今後更に増大していく訪日外国人のニーズに応えていくためには、より利便性の高いダイヤ設定が必要となるが、現状の夜間飛行制限では困難な状況。



成田空港におけるLCCのさらなる成長

- 2012年のLCC就航以降、LCCのシェアは大幅に増加してきたが、夜間発着枠が現在は満杯となっており、今後の更なる成長は困難な状況。
- 運航可能時間の延長により、LCCが成田空港に夜間に到着する、あるいは成田と海外を夜間に一往復する等のダイヤ設定が可能となれば、旅行者にとっては、日本への滞在時間拡大やLCCによる内陸接続の利便性の向上や更なる需要の喚起につながるため、成田空港の更なる拠点化が期待される。



航空貨物輸送

- 成田空港周辺には国際物流施設が展開・集積しており、「一大国際物流拠点」として機能していることが成田空港の強みであり、政府が掲げる農林水産物輸出額1兆円の目標達成に向けても今後もフルに活用していくことが不可欠。
- しかしながら、現状の夜間飛行制限の下では、貨物輸送の速達性を高め、更なる航空輸送需要を取り込んでいくことが困難な状況。

3. 夜間飛行制限の緩和について

3-6) アジアの主要空港における早朝/深夜時間帯の運用状況(旅客便)

- アジア及び国内の各空港の旅客便では、全体的に早朝/深夜時間帯の需要は昼間時間帯ほど多くはないものの、深夜は概ね1時台まで、早朝は概ね4時台から一定のフライト需要が存在する。

アジア及び国内の各空港における深夜早朝時間帯の運航状況 (旅客便)

		22時台	23時台	0時台	1時台	2時台	3時台	4時台	5時台	6時台
成田空港		8	0	0	0	0	0	0	0	11
アジア 主要 空港	仁川空港	15	6	5	1	1	0	17	19	24
	香港空港	37	37	25	13	7	0	1	14	18
	北京空港	85	89	72	27	9	3	6	17	74
	上海空港	69	49	25	12	0	3	7	11	16
	チャンギ空港	48	41	36	26	7	5	7	17	36
国内 空港	羽田空港	53	13	13	10	3	2	4	8	48
	関西空港	13	4	5	1	2	0	0	3	6
	中部空港	1	0	1	0	1	0	1	1	0

色なし	4回/h以下
薄緑	5回/h~14回/h以下
薄赤	15回/h~29回/h以下
赤	30回/h以上

出典：2016/4/1~2016/4/30の民間調査会社データ (Sabre)
成田空港、関西空港及び中部空港に関しては同期間のスケジュールダイヤ

3. 夜間飛行制限の緩和について

3-7) アジアの主要空港における早朝/深夜時間帯の運用状況(貨物便)

■ アジアの主要空港の貨物便では、早朝/深夜時間帯に貨物便需要が集中している。

アジア及び国内の各空港 における深夜早朝時間帯の運航状況 (貨物便)

		22時台	23時台	0時台	1時台	2時台	3時台	4時台	5時台	6時台
成田空港		6	0	0	0	0	0	0	0	4
アジア主要空港	仁川空港	15	12	4	7	5	7	8	7	6
	香港空港	24	33	20	38	19	24	34	23	16
	北京空港	1	4	9	9	9	6	13	17	8
	上海空港	8	23	34	23	26	30	26	34	36
	チャンギ空港	6	3	3	4	7	10	5	12	12
国内空港	羽田空港	0	0	1	2	0	1	0	1	0
	関西空港	2	2	0	1	3	0	0	2	0
	中部空港	2	1	3	1	1	1	1	0	0

色なし	4回/h以下
薄緑	5回/h~14回/h以下
薄紫	15回/h~29回/h以下
赤	30回/h以上

※上記のデータ以外にも、貨物便に多い不定期便やスケジュールを公表していないフェデックス社等の需要が存在している

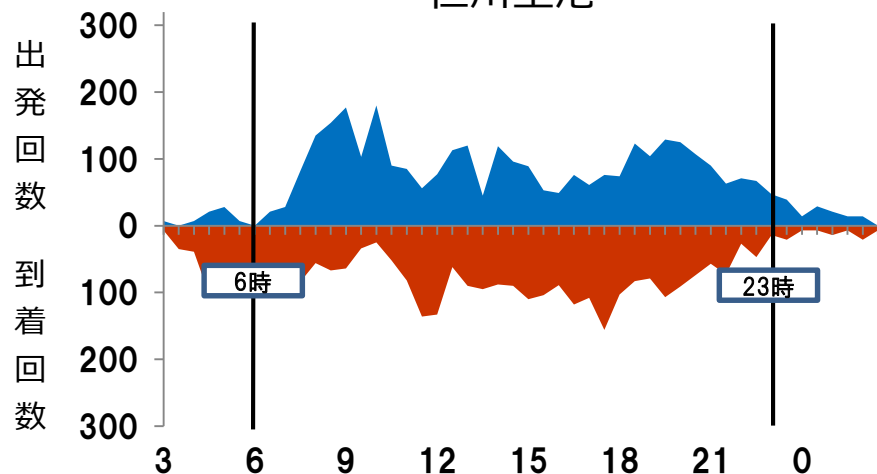
出典：2016/4/1~2016/4/30の民間調査会社データ (IATA, Sabre)
成田空港、羽田空港、関西空港及び中部空港に関しては同期間のスケジュールダイヤ

3. 夜間飛行制限の緩和について

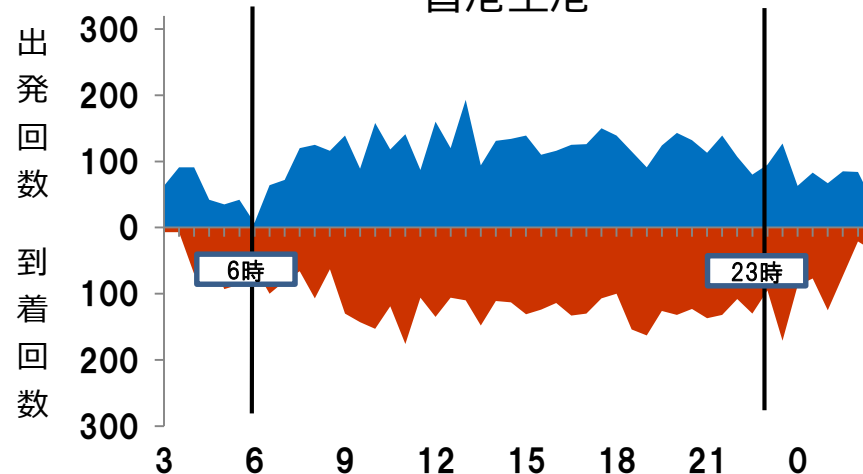
3-8) アジアの主要空港における早朝/深夜時間帯の運用状況(時間帯別運用状況)

2016年4月第2週の合計発着回数

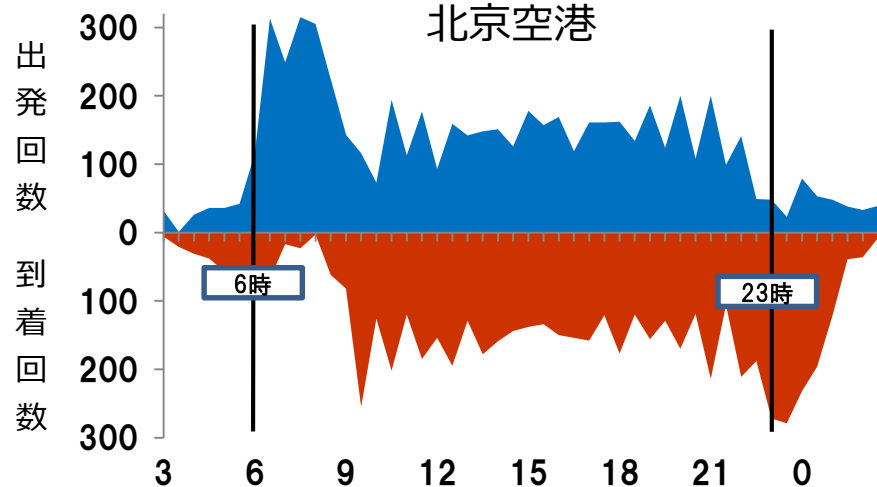
仁川空港



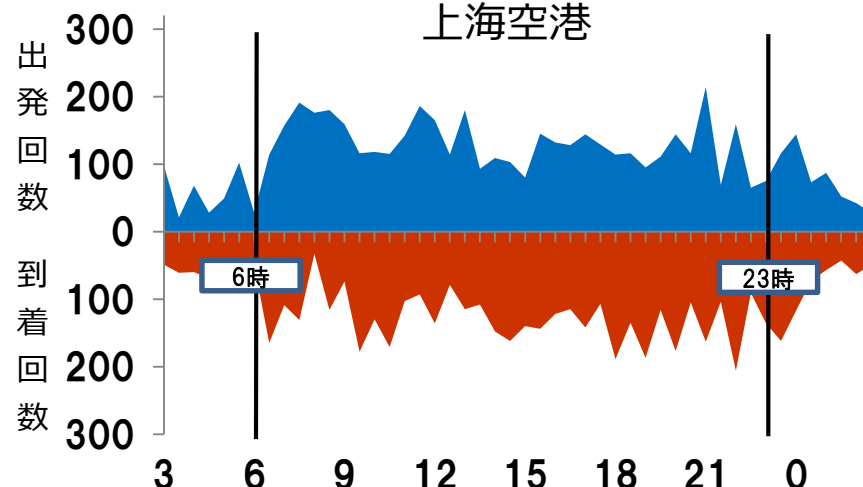
香港空港



北京空港



上海空港

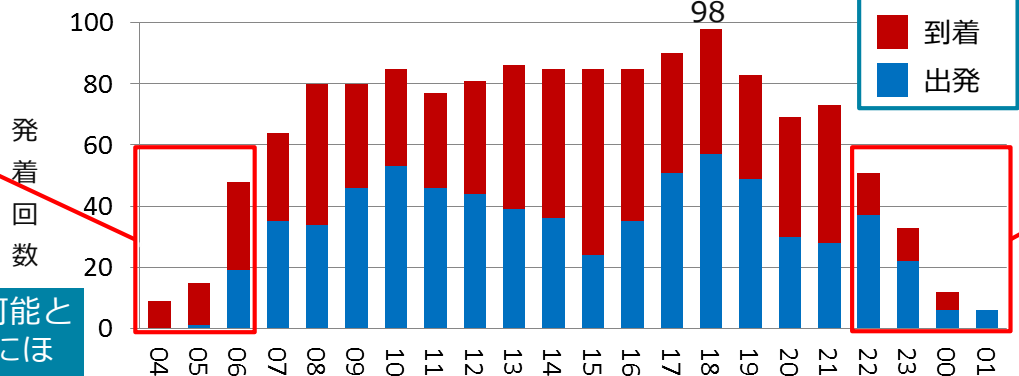


3. 夜間飛行制限の緩和について 3-9) 運航可能時間延長の考え方について

- 将来においても航空需要に応じたダイヤ設定を可能とするため、航空会社へのヒアリング等に基づき、50万回時における深夜早朝時間帯のフライトのケーススタディを行った。
- 他空港との競争に劣後することなく成田空港の更なる機能強化を図っていくためには、4:00～2:00を運航時間とすることが理想的と考えられるが、5:00～1:00を運航時間とすることができれば、大部分のニーズに応えることが可能となる。

理想的な運航時間とする場合（運航可能時間4:00～2:00）

早朝時間帯72回
 ・FSC到着 18回
 ・LCC出発 14回
 ・LCC到着 17回
 ・FSC出発 2回
 ・貨物出発 4回
 ・貨物到着 17回



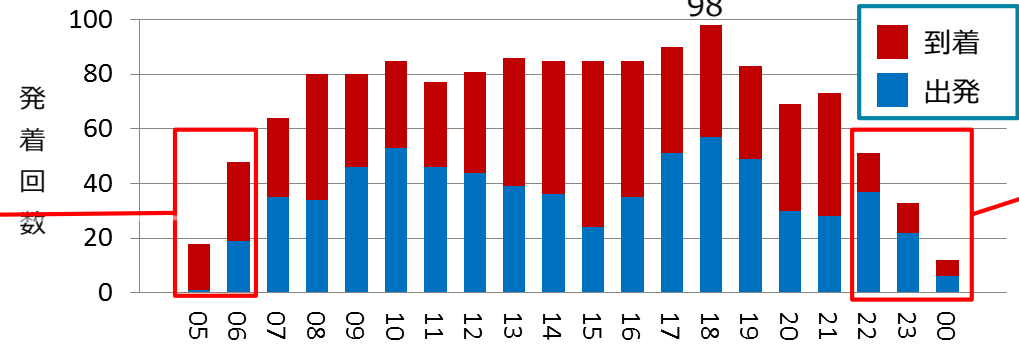
深夜時間帯102回
 ・FSC出発 24回
 ・LCC出発 23回
 ・LCC到着 14回
 ・貨物出発 24回
 ・FSC到着 12回
 ・貨物到着 5回

0時台までダイヤ設定が可能となれば深夜時間帯ニーズにほぼ応えることができる

5時台からダイヤ設定が可能となれば早朝時間帯ニーズにほぼ応えることができる

必要最低限の夜間飛行制限緩和を行う場合（運航可能時間5:00～1:00）

早朝時間帯66回
 ・FSC到着 18回
 ・LCC出発 14回
 ・LCC到着 11回
 ・FSC出発 2回
 ・貨物出発 4回
 ・貨物到着 17回



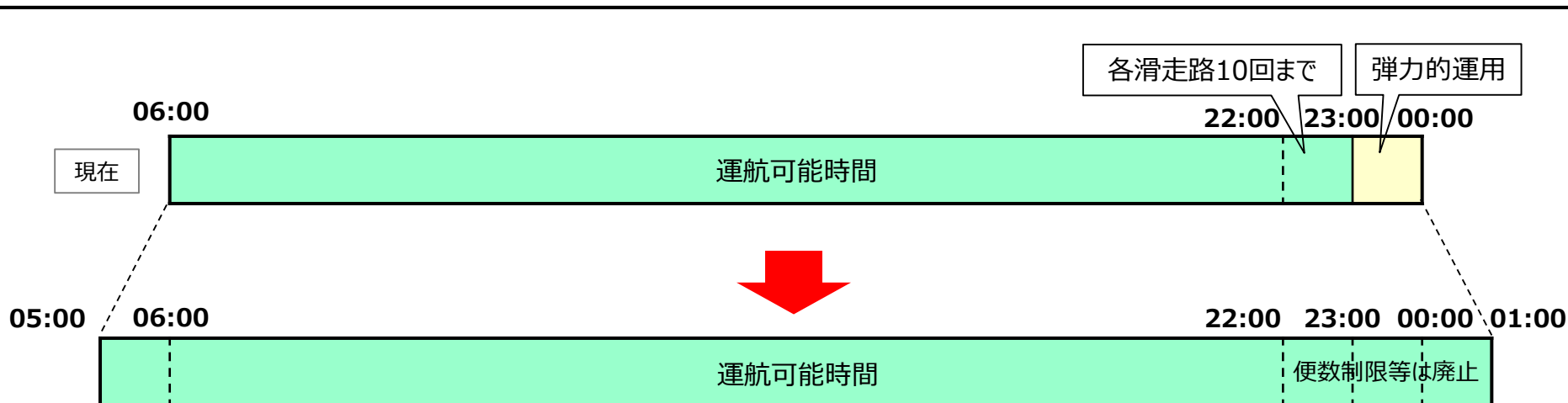
深夜時間帯96回
 ・FSC出発 24回
 ・LCC出発 17回
 ・LCC到着 14回
 ・貨物出発 24回
 ・FSC到着 12回
 ・貨物到着 5回

※回数は1日あたり

3. 夜間飛行制限の緩和について

3-10) 今後の運航可能時間延長について

【運航可能時間延長のイメージ】



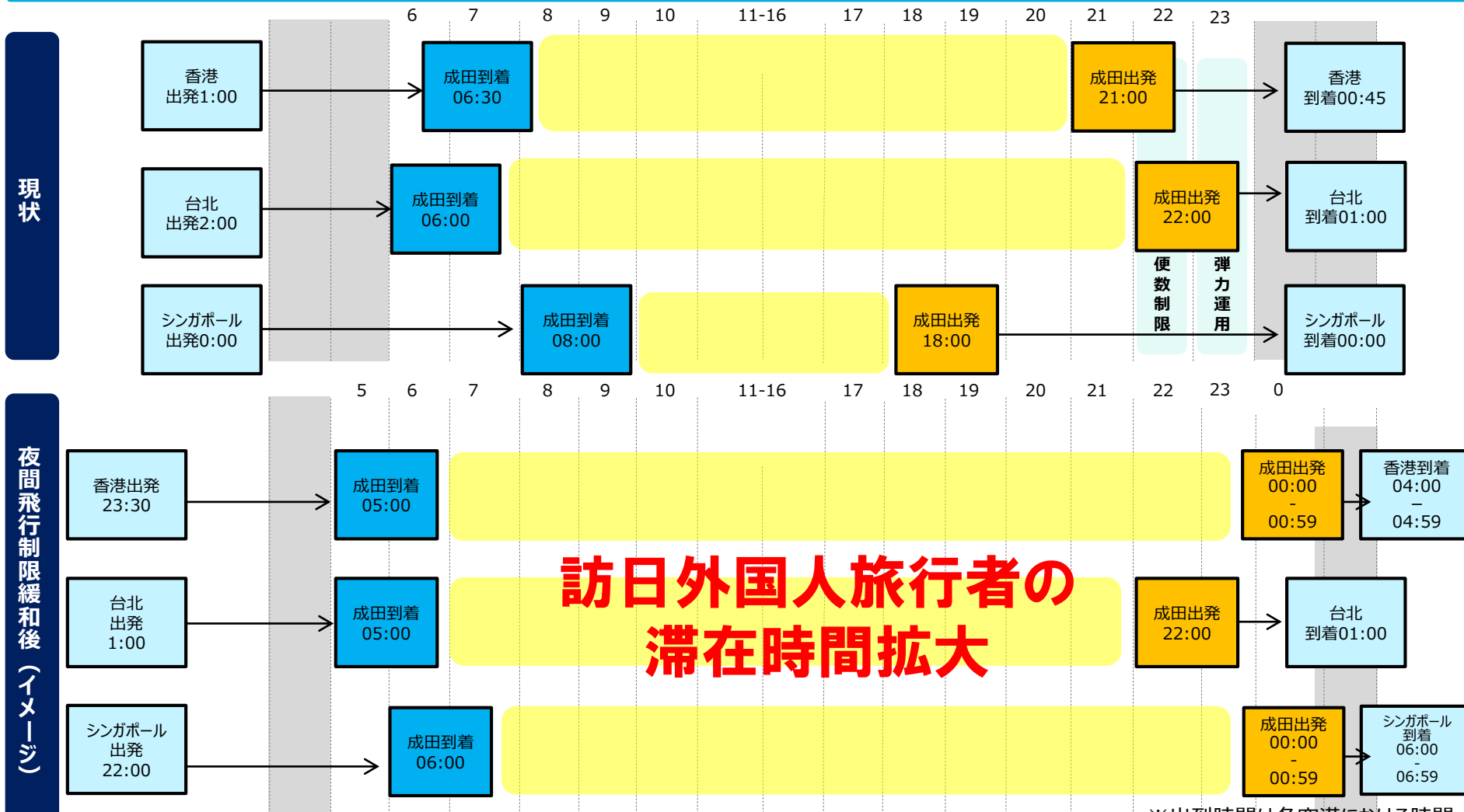
現在設けられている22時台の便数制限やカーフェューの弾力的運用は廃止し、**運航可能時間を午前5時から午前1時まで**（悪天候や安全上の理由等による緊急事態を除く。）とする。

※地域の皆様の安眠を確保するという観点から、夜間飛行制限の緩和の実施と併せ、騒特法上の航空機騒音防止地区内の家屋については、防音効果をより一層高める内窓（うちまど）を寝室に設置することについて、関係機関とともに協議していく。

3. 夜間飛行制限の緩和について

3-11) 夜間飛行制限の緩和による効果(訪日外国人)

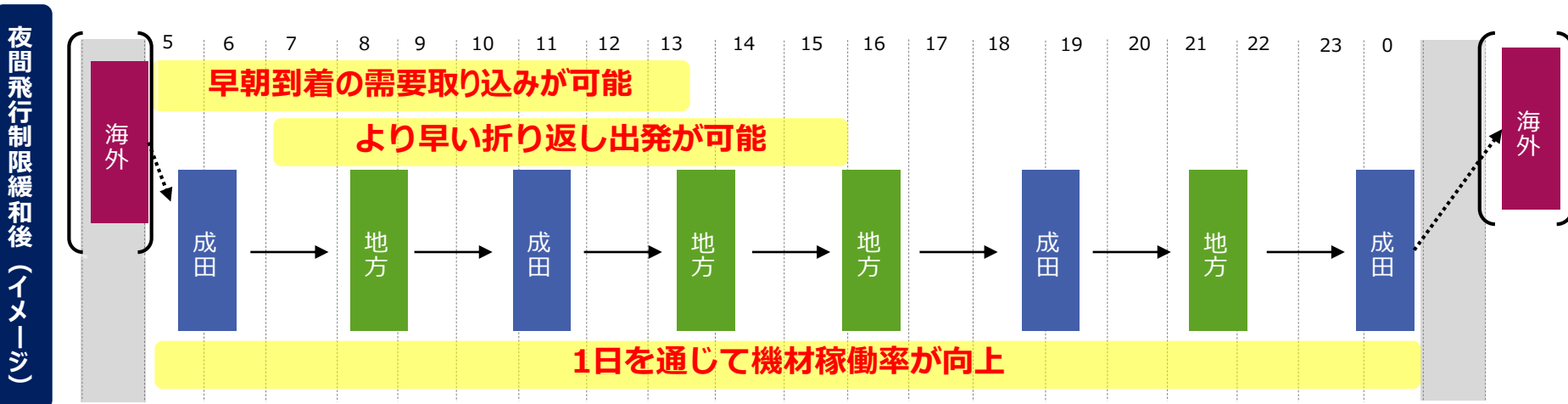
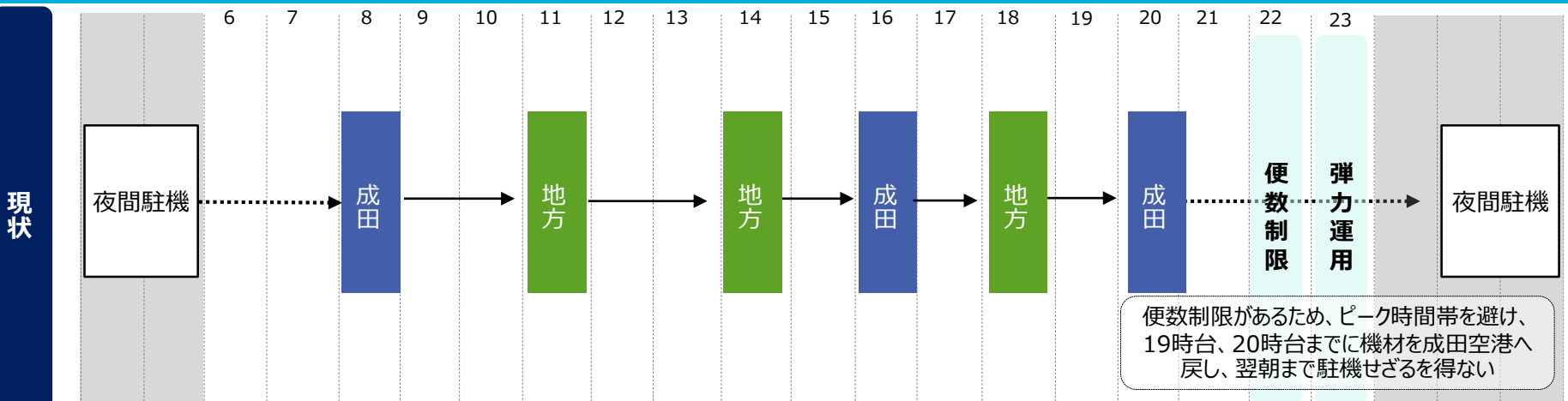
- 夜間飛行制限の緩和により、今後増大が見込まれるアジアからの訪日外国人旅行者にとって利便性の高い朝到着、夜出発という旅行ニーズに対応していくことが可能となる。その結果、**訪日外国人旅行者の滞在時間拡大に繋がり、インバウンドの増加に寄与する**。また、訪日外国人旅行者の滞在時間が拡大することで、空港周辺地域における観光需要の喚起、消費の拡大等の効果も期待できる。



3. 夜間飛行制限の緩和について

3-12) 夜間飛行制限の緩和による効果(LCC)

- 運航可能時間の延長により、LCCが成田空港に夜間に到着する、あるいは成田と海外を夜間に一往復する等のダイヤ設定が可能となれば、旅行者にとっては、LCCによる内際接続の利便性の向上や更なる需要の喚起につながるため、成田空港の更なる拠点化が期待される。

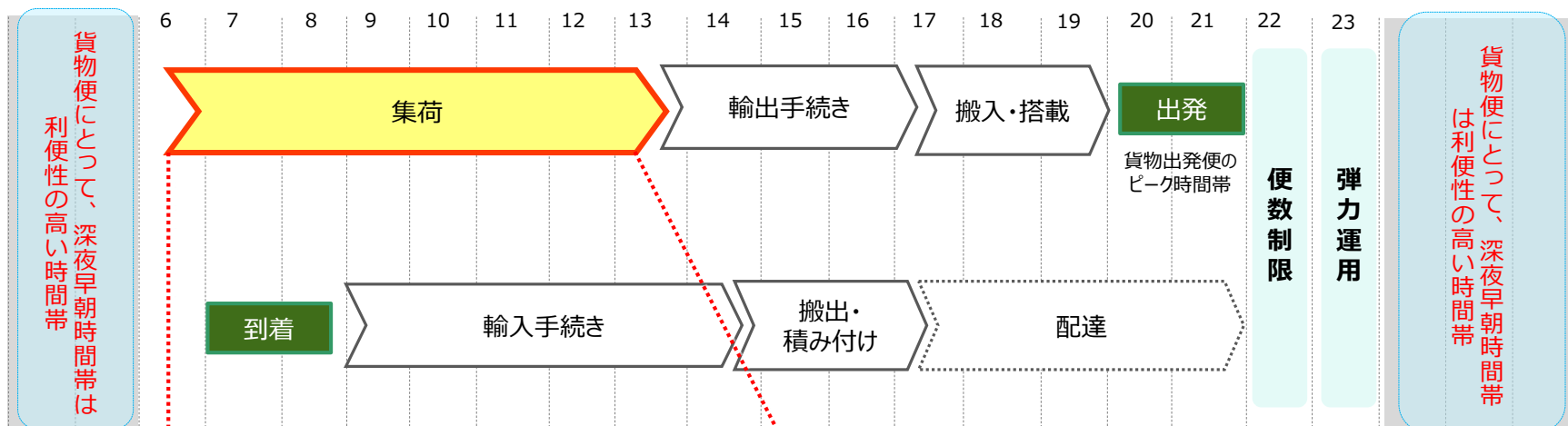


3. 夜間飛行制限の緩和について

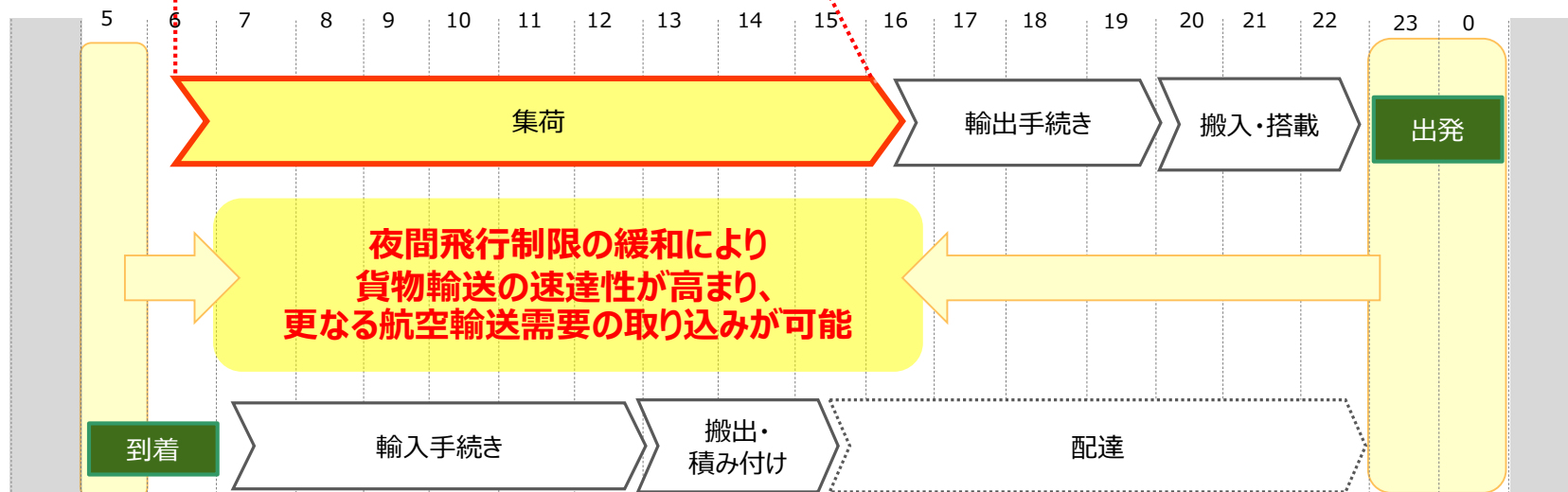
3-13) 夜間飛行制限の緩和による効果(航空貨物)

- 首都圏経済を牽引する我が国最大の国際物流空港として更に利便性向上を求めるニーズが高まっている中、夜間飛行制限の緩和により貨物輸送の速達性が高まり、更なる航空輸送需要の取り込みが可能となる。これにより、空港周辺地域における既存物流施設の活性化や新たな産業集積・物流拠点の整備等といったプラスの効果も期待できる。

現状



夜間飛行制限緩和後 (イメージ)



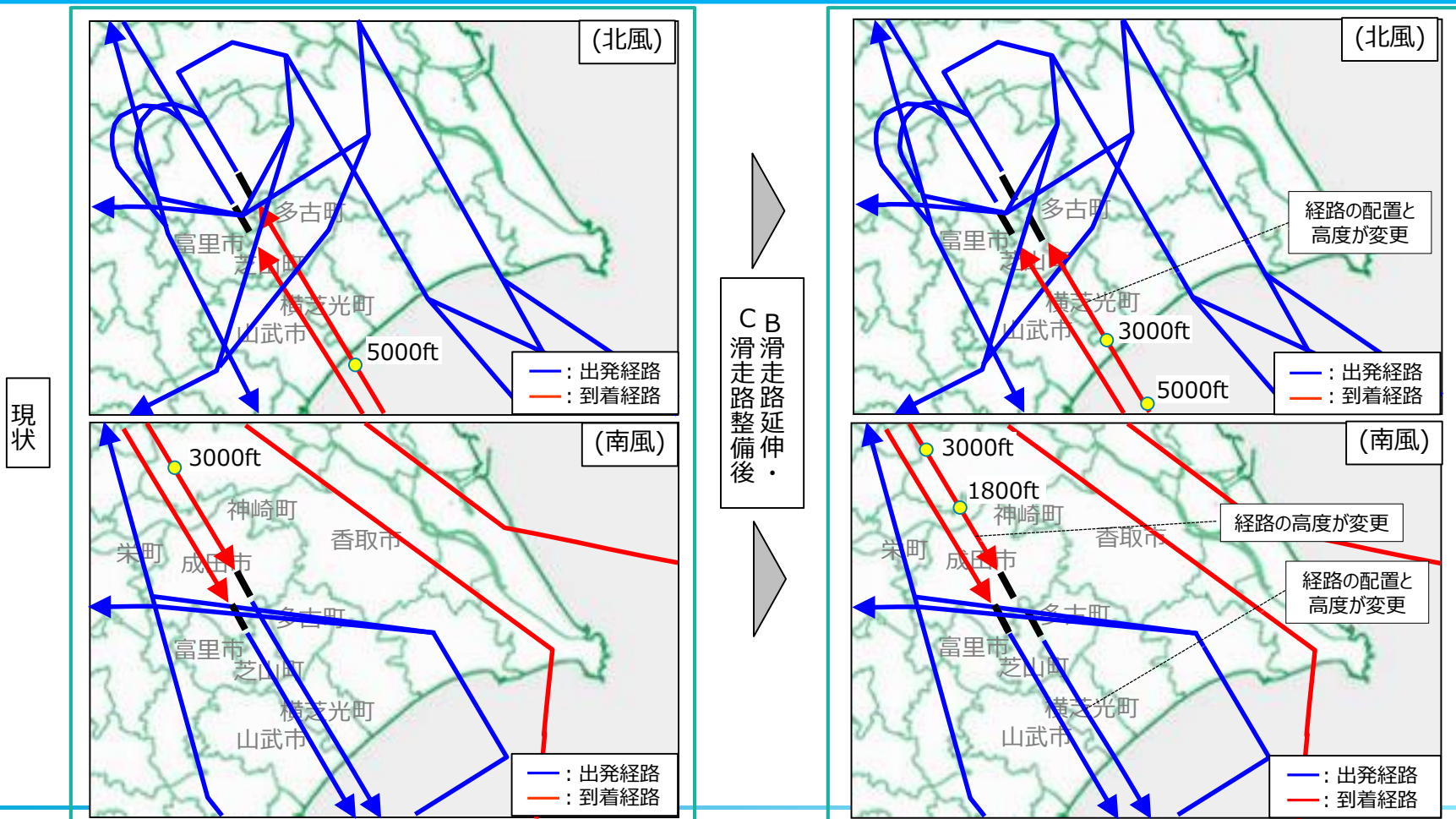
4. 騒音コンター及び環境対策の検討

WORLD SKY GATE _ NARITA

4. 騒音コンター及び環境対策の検討

4-1) 騒音コンターの前提条件について(B・C滑走路の飛行コース)

- 国土交通省によれば、第3滑走路の整備およびB滑走路の延伸による飛行コースは、以下のように想定される。
 - ・ 騒音影響範囲の拡大を最小限にするため、現状と同様の直線出発・直線進入の飛行コースを原則とする。
 - ・ B滑走路の北側においては、滑走路の延伸により飛行高度が低くなることが想定される。
 - ・ C滑走路の南側においては、新たな滑走路がB滑走路の南側に建設されることにより、現状のB滑走路への離着陸機に比べると、飛行する高度が低くなることが想定される。



4. 騒音コンター及び環境対策の検討

4-2) 騒音コンターの前提条件について(騒音コンター作成の前提条件)

- 騒音コンターの作成にあたっては、以下の前提条件をおいた。

1. 滑走路ごとの年間発着回数

30万回コンター

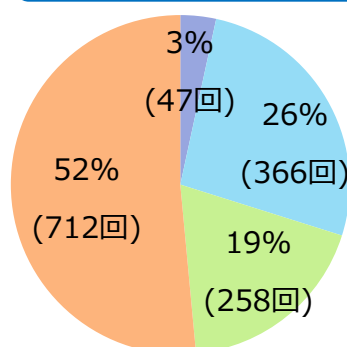
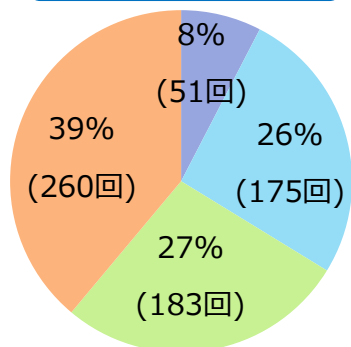
50万回コンター

■ A滑走路 …	15万回/年	約 17万回/年
■ B滑走路 …	15万回/年	約 17万回/年
■ C滑走路 …	-	約 17万回/年
計 …	30万回/年	50万回/年

2. 機材構成比

現状

50万回コンター



3. 時間帯ごとの発着回数 (50万回時)

	各滑走路ごと	空港全体
5時台 ~ 6時台	22	66
7時台 ~ 18時台	332	996
19時台 ~ 21時台	75	225
22時台 ~ 0時台	32	96
計	461	1,383

4. 南北運航比率

- 北向き運航 : 南向き運航 = 55:45

※機材構成比の現状は2016年7月の実績

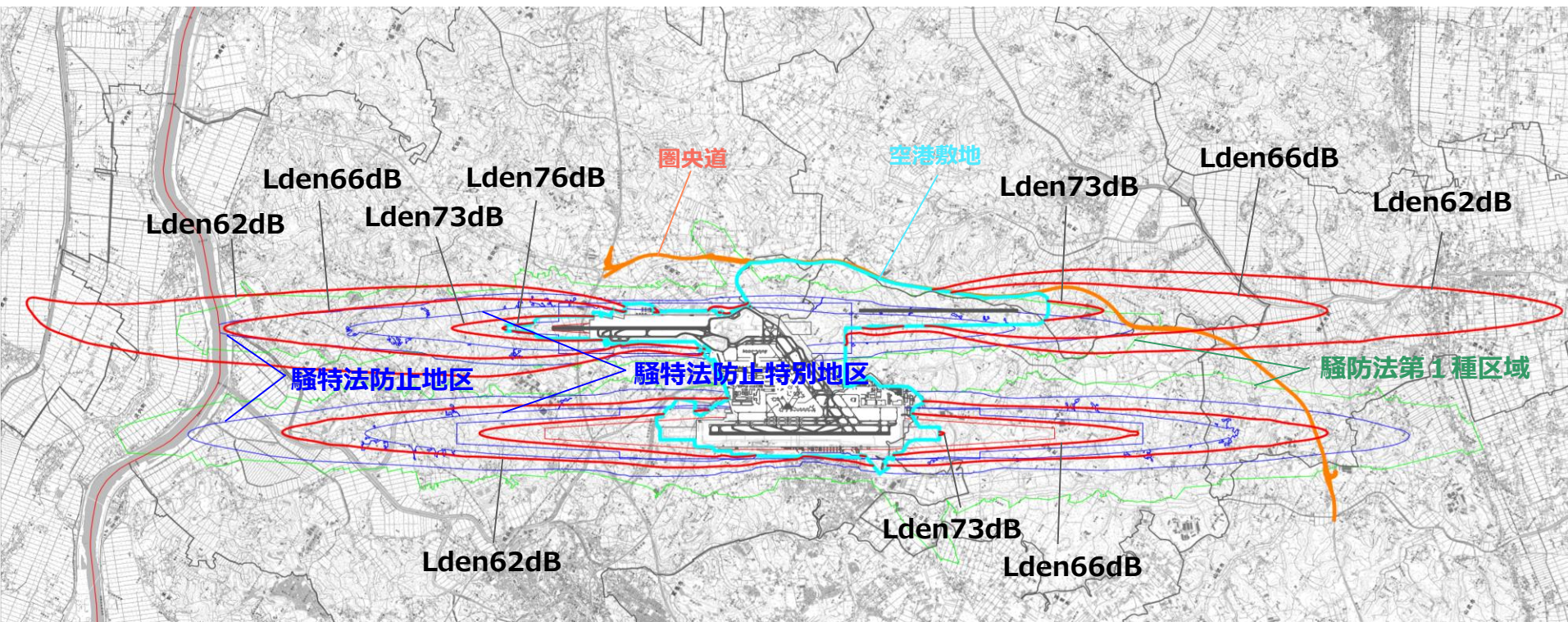
※発着回数は特に記載ない限り1日当たりの回数を表す

4. 騒音コンター及び環境対策の検討

4-3) 50万回時の騒音コンター

- 50万回の前提条件に基づく騒音コンターは以下のとおり。

成田国際空港 予測騒音コンター（50万回）



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

4. 騒音コンター及び環境対策の検討

4-4) 環境対策・地域共生策の基本的な考え方(概要) ①

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

項目	環境対策・地域共生策の基本的な考え方(概要)
騒音コンター及び対策範囲の拡大等	<ul style="list-style-type: none"> ・発着回数「50万回時」の騒音影響を予測（防音工事・移転補償等の環境対策を、より広範な地域において実施） ・夜間飛行制限の緩和についても加味 ・開港時に計画されていた「横風用滑走路」の整備は今後予定しないことから、これに伴う騒音影響は発生しないものとして対応
周辺対策交付金の充実	<ul style="list-style-type: none"> ・50万回コンターによる世帯数増に加え、年間着陸回数についても、空港容量に基づき算出するという考え方に改めることにより、先行的な交付総額の引上げを検討 【現行】世帯数割：30万回、着陸料割：<u>23万回（実績値）</u> 【今後】世帯数割：50万回、着陸料割：<u>50万回（空港容量）</u> ・交付金配分方法の見直し 一定の騒音区域に含まれる市町に対し、その財政力等も勘案した上で毎年交付金のうちの一定額を「地域振興枠」として優先交付し、市町が行う様々なまちづくりの取組みをより効果的に支援することができないか検討

4. 騒音コンター及び環境対策の検討

4-5) 環境対策・地域共生策の基本的な考え方(概要) ②

項目	環境対策・地域共生策の基本的な考え方(概要)
落下物多発地域の移転対策	<ul style="list-style-type: none"> ・騒特法に基づく移転補償の対象となる区域について、従前以上に将来の増便を加味した騒音コンターを作成することで、結果としてより広範な範囲の設定が可能 ・その他の落下物多発地域についても、地域共生策の充実や様々な課題解決に向けた今後の議論と併せて、どのような対応を講じていくことが可能か、引き続き関係機関とともに真摯に協議
防音工事の施工内容の改善（ペアガラス）	<ul style="list-style-type: none"> ・ペアガラスについて、標準仕様に準ずるものとして、市販防音サッシ及びペアガラス代金の合計額に対して、特殊防音サッシ及び単板ガラス代金の合計額を超えない範囲内で助成する方向で検討
線引きに係る集落分断の解消	<ul style="list-style-type: none"> ・50万回時の騒音コンターに基づき、関係機関と協議
深夜・早朝対策（寝室内窓(うちまど)設置）	<ul style="list-style-type: none"> ・地域の皆様の安眠を確保するという観点から、夜間飛行制限緩和の実施と併せ、民家の寝室に対して、既存の防音工事と併せて概ね35dB～40dBの防音効果が見込まれる内窓の設置について協議（対象：騒特法航空機騒音障害防止地区内）
空港を活用した地域振興、まちづくりへの取り組み	<ul style="list-style-type: none"> ・一定の騒音区域に含まれる市町に対し、その財政力等も勘案した上で毎年交付金のうちの一定額を「地域振興枠」として優先交付し、市町が行う様々なまちづくりの取組みをより効果的に支援することができないか検討（再掲） ・成田空港周辺の地域交通のあり方等について、今後、地域振興連絡協議会において調査を実施

5. 地域との対話等について

WORLD SKY GATE _ NARITA

5. 地域との対話等について

- 本日当社より説明させて頂いた「滑走路の具体的な位置」「空港敷地の範囲」「夜間飛行制限の緩和」「予測騒音コンター」及び「環境対策・地域共生策の基本的考え方」等の内容については、地域にお住まいの方々の生活に多大な影響を与えることが見込まれる。
- このため、国、自治体とも協力しながら、地域の皆様との双方向の対話を通じて、地域の皆様からご理解を得ていくことが必要。

関係住民との対話

騒音影響の増大が見込まれる地区については関係市町・地元騒音団体を通じて、また空港敷地範囲の展開が見込まれる地区については関係市町を通じて、ご説明させて頂き、ご意見を頂ける場を設けさせていただきます。

より広い地域の方々との対話

役場等のオープンスペースにパネルを設置するとともにスタッフを配置し、誰もが気軽に訪れ、成田空港の更なる機能強化についてのご意見を頂ける場を設けさせていただきます。

環境対策等の
検討の深度化

地域住民の皆様からのご理解

WORLD SKY GATE _ **NARITA**