

# 第 38 回成田国際空港騒音対策委員会

## 議 事 録

平成 24 年 3 月 26 日

成田国際空港株式会社





## 第 3 8 回 成田国際空港騒音対策委員会

<議事次第>

開 会

委員長挨拶

委員紹介

議題報告 『成田国際空港の現状と今後の取り組みについて』

『平成 2 3 年度環境対策実施状況について』

質疑応答

閉 会

役 職 等	氏 名	備 考
<成田地区部会> 成田市長 成田市議会議長 成田市議会空港対策特別委員会委員長 成田空港騒音対策地域連絡協議会副会長 成田空港騒音対策地域連絡協議会事務局長	小 泉 一 成 宇 都 宮 高 明 青 野 勝 行 堀 江 昭 夫 郡 司 福 男	
<芝山地区部会> 芝山町長 芝山町議会議長 芝山町住民代表（消防団長） 芝山町住民代表（商工会長）	相 川 勝 重 川 口 幸 雄 石 田 辰 雄 戸 井 康 雄	欠席
<山武・横芝光地区部会> 山武市長 横芝光町議会議長	椎 名 千 収 鈴 木 克 征	
<多古地区部会> 多古町長	菅 澤 英 毅	
<富里地区部会> 富里市長	相 川 堅 治	
<香取・神崎地区部会> 香取市長 神崎町長	宇 井 成 一 石 橋 輝 一	
<河内・稲敷地区部会> 河内町長 稲敷市長	野 高 貴 雄 田 口 久 克	欠席

役 職 等	氏 名	備 考
<千葉県> 総合企画部長	高 橋 渡	代理出席 総合企画部 次長 渡邊 治巳
<茨城県> 生活環境部長	宮 本 満	代理出席 生活環境部 環境対策課副参事 飯田 晋
<航空会社代表> 日本航空株式会社 成田空港支店長 成田国際空港 AOC 議長	豊 島 滝 三 武 田 秀 一	
<学識経験のある者> 千葉大学名誉教授 成田空港から郷土とくらしを守る会 事務局長	鈴 木 伸 岩 田 公 宏	
<国土交通省> 航空局航空ネットワーク部首都圏空港課 成田国際空港整備推進調整室長 東京航空局次長  東京航空局成田国際空港長	加 藤 進 清 水 富 士 夫  中 坪 克 行	代理出席 東京航空局 保安部長 工藤 正博
<成田国際空港株式会社> 代表取締役副社長 取締役兼常務執行役員 執行役員地域共生部長	小 堀 陽 史 斎 田 正 己 行 方 正 幸	

【司会】 第38回成田国際空港騒音対策委員会を開催させていただきます。本日の司会進行を務めさせていただきます成田国際空港株式会社地域共生部の三邊と申します。どうぞよろしくお願いいたします。それでは、議事に従いまして、本委員会の委員長であります成田国際空港株式会社代表取締役副社長・小堀よりご挨拶させていただきます。

## 委員長挨拶

【小堀委員長】 小堀でございます。どうぞよろしくお願いいたします。本日は第38回成田国際空港騒音対策委員会にご出席賜りまして本当にありがとうございます。日ごろより騒音等でご迷惑をかけておりますけれども、こうして順調に成田空港が運用できますのは地域の皆様方のご協力の賜物と心より感謝申し上げる次第であります。

昨年3月にこの騒音対策委員会を開催する予定でございましたが、ご存じのとおり3月11日にあの震災が起きました。急遽中止させていただきましたけれども、皆様には大変なご迷惑をおかけし、この場をおかりしましてお詫び申し上げます。この場をおかりしましてお詫び申し上げます。

3月と申しますと、ちょうど3年前、この騒音対策委員会の直前でございますが、あってはならない、成田空港では初めての、フェデックスによる着陸失敗による事故がございました。この3月23日にも空港内で3年目のご冥福をお祈りする式典をやったわけでございますが、このフェデックスの事故のときも翌朝には運航を開始し、この3月11日の震災のときも、出発便に限定いたしましたけれども、運航を再開いたしました。これらの対応につきましては航空会社の皆様には大変感謝され、成田空港の危機管理対応について大変な評価をいただいたわけでありまして、今後とも色々な事案に対応できるように努力し、安心・安全の成田空港として、しっかりと着実に運用を続けてまいりたいと思っております。

この1年間を振り返ってみますと、やはり3.11のあの震災が、ちょうど10年前の2001年にアメリカで起こりました同時多発テロと同様に私たちの記憶に長く刻まれることになろうと思っております。この事案は世界の経済のみならず、いろいろな面で私たちの価値観を一変させた大きな出来事だと思っております。これからの世の中、何が起こっても不思議でない、そんな気がいたしました。私たちは、人間としての生き方に、どういうふう生きていくのだろうかという見直しを改めて考えたのではないかと思います。国との関係、地域との関係、家族とは、人間とは、さまざまな観点から絆と申しますか、そういったものの大



事さを改めて痛切に感じた次第であります。

大震災と、これに続く放射能の事案につきましては、私たちの成田空港にも大きな影響を与えました。震災直後は、外国人のお客様を中心にしまして、大きく数が減少いたしました。前年同期と比べまして約 60%まで落ち込んだわけでございます。ただし、夏以降は超円高に支えられて、まず日本人の海外旅行に行く方が回復し、年末までには前年と同様の数まで回復いたしました。今年度の見通しでございますが、この 3 月末までには大体お客様で約 2900 万人、前年同期比で 10%減の約 90%まで回復するだろうと見込んでいるわけでございます。

ところで、我が国の航空業界は大きな変革の波にさらされておりまして。まず、皆様のおかげで合意を受けました一昨年 30 万回の合意。そして、羽田空港の再国際化ということで、成田空港で 8 万回、羽田空港で 9 万回、計 17 万回といった発着回数が増えました。増えたことによって、日本国政府としては、アメリカ、韓国等々、14 カ国とのオープンスカイ政策が大きく進展したわけでございます。これまでの二国間協定、ある国がジャンボを飛ばせばこっちもジャンボを飛ばすよ、いついつ何便飛ばせばこっちも飛ばすよという二国間の協定じゃなくて、その国にスロットが空いて、自分たちの航空機がうまく合えば、どんな航空機でも入ってこられるというオープンスカイ政策に進んでいるわけでございます。これは加速度的に進んでおりまして、大きなビジネスチャンスと言えるかもしれませんが、一方では既存の航空会社と新規の LCC の生き残りを懸けた競争が始まっているわけでございます。

一方、空港側でも、アジア、例えば仁川、上海との熾烈な空港間・都市間の競争が始まっているわけでございます。私たち成田空港は、仁川とか上海とか 24 時間空港を運用する大空港に負けないように、ハブ空港の座を取って代わられないように一生懸命競争力をつけ、戦っていかねばならないと思っているところでございます。

今触れました LCC、いわゆる格安航空でございますけれども、ヨーロッパでは約 3 割の航空市場が LCC に奪われました。まだ東アジアの方では、特に日本ではほんの数%でございますけれども、今後この LCC が航空市場を席卷すると申しますか、大手航空会社にとって代わる勢いで伸びていくであろうと思っております。成田空港でも、イースター航空、エアプサン航空が去年の 7 月から運航を開始しておりまして、10 月にはスカイマークさんが国内線、旭川とか、新千歳とか、福岡とかに飛ばしております。そして、この 7 月には、日本航空さんが資本参加しておりますジェットスター・ジャパン、8 月には、全日

空さんが資本参加しておりますエアアジア・ジャパン、この2社が成田を拠点として運航を開始することになっております。そして、当面は国内線を飛ばす予定でございますが、徐々に国際線にも進出するということになっております。

成田空港では、まだ運用時間等規制がございます。そういった意味で、今申し上げたようなLCCがきちんと成田に根づくのか、どのくらい定着するのかは未知数であります。そういった意味では、今後しっかりとこれらLCCの動向を注視していかなければならないと考えております。

また、今週の31日にはビジネスジェット専用ターミナルというものが供用を開始いたします。成田空港はさまざまなニーズに対応できるような、いわばマルチファンクションエアポートを展開して、色々なことに対応できる空港として着実に歩んでまいりたいと思っております。

以上のように、本年は成田空港にとって大きな変革の年になると思っております。今後成田は、大手航空会社の路線拡大、LCCの新規就航がきちんと定着して、名実ともに我が国の基盤空港となっていくのか、成長していくのか、あるいは我が国の経済と同様に足踏みし続けてしまうのか、その分かれ目として大事な年と認識しております。当然のことながら、成田空港は日本の表玄関としてこれからも、せっかく皆様に育てていただいたものですから、日本の表玄関として着実に歩んでいかなければならない、そうしてまいりたいと思っております。それには皆様との信頼関係をこれからも築いて運用し続けていくことが大前提であります。

1月に開催された四者協議会におきまして、30万回の合意に当たりお約束しました「環境対策、地域共生策の基本的な考え方」の進捗状況を説明し、ご了承いただきました。基本的な考え方に基づいて騒音対策、地域共生策を着実に進め、30万回を実施していくことが地域とともに成長していく成田空港の基本原則です。そして、子供たちの明るい未来に向かって一緒に力を合わせて地域づくりに取り組み、地域に愛される空港にしていきたいと考えております。

どうかこれからも、地域と成田空港のさらなる共生・共栄の実現に向けて努力してまいりますので、今後ともよろしくご協力のほどお願い申し上げます。ご挨拶にさせていただきます。ありがとうございます。

【司会】 ありがとうございます。それでは、大変恐縮ではござい



ますが、報道関係者の皆様方におかれましてはご退出をお願いいたします。

## 委員紹介

【司会】 続きまして、本日まで出席の委員の皆様方をご着席順にご紹介させていただきます。

【※別紙名簿に従い、出席している委員を紹介】

## 議事録確認者の指名

【小堀委員長】 それでは、これからは座って議事を進行させていただきます。ただいまから議事報告等に入らせていただきますけれども、議事要旨を確認いたしますので、後日、委員の代表の方お二人に内容等について確認いただきたいと思いますと思っております。議事録確認者のご指名につきましては私に一任していただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

それでは私から指名させていただきますが、多古町の菅澤委員並びに河内町の野高委員のお二人にお願いいたします。どうぞよろしくお願いいたします。

【司会】 それでは本日の議題に入らせていただきます。お手元にお配りしてあります資料を基に進めさせていただきます。まず議題報告。「成田国際空港の現状と今後の取り組みについて」弊社取締役常務執行役員・斎田から、そして、「平成 23 年度環境対策実施状況について」は、地域共生部担当部長の月岡より報告させていただきます。また、議題報告終了後 10 分程度の休憩を設けさせていただき、その後引き続いて質疑応答に入らせていただきますので、よろしくお願いいたします。それでは、よろしくお願いいたします。

## 議題報告

【議題 成田国際空港の現状と今後の取り組みについて】

【NAA（斎田取締役）】 ただいま紹介いただきました成田国際空港株式会社の斎田でございます。私から議題報告といたしまして、成田

空港の現状と今後の取り組みにつきましてご報告させていただきたいと思ひます。先ほど冒頭、副社長の方からも報告しましたとおり、昨年の3月11日、成田空港は、大震災、福島原発事故の大きな影響を受けましたが、おかげさまで現在ではほぼ震災前の状況に戻りつつございます。また、一昨年10月に地域の皆様から合意をいただきました30万回に向けての容量拡大ですが、現在、誘導路の整備、エプロンの整備等の工事を進めるとともに、LCCなどの誘致についても積極的に取り組んでいるところでございます。本日はお手元に資料を用意させていただきました。限られた時間ではございますが、この資料に沿ってご説明させていただきたいと存じます。

まず成田空港の運用状況についてご説明したいと思います。2ページをごらんください。これは開港から2010年度までの成田空港の運用実績の推移を表したものでございます。過去に何回か、米国多発テロ、SARS、世界的な経済危機等で落ち込む年はございましたが、全体的には右肩上がりに順調に推移しているところでございます。若干、2010年度ということで数字が古くなっておりますが、2010年度は旅客数3200万人、発着回数19万1000回、貨物量200万t弱というような形で、上期はおかげさまで発着回数等も増やすことができましたが、下期は羽田国際化、円高、尖閣問題等で、かなり落ち込みがひどくなってきたところでございます。そこに追い打ちをかけたのが3月11日の東日本大震災ということでございました。

次のページをご覧ください。これが2011年度に入ってからの大震災の影響を表したものでございます。左上にありますのが国際線の発着回数でございます。5年間の数字が折れ線グラフで出ておりますが、赤い折れ線グラフが2011年ということでございます。ご覧のとおり、4月には対前年度89%まで発着回数が下がってまいりました。しかしながら、その後LCCの就航、全日空さんの増便等がありまして、1月現在、ほぼ前年度と同じくらいのところまで回復してまいっております。

左下にあります国際線旅客数、これも震災後の4月には61%くらいまで落ち込みました。しかしながら、円高による日本人旅客増、外国人も徐々に回復しまして、これも1月にはほぼ100%に近いくらい戻ってきております。3月の直近の速報値でも105%と回復してきておりますので、今後さらに回復することに期待しているところでございます。

右上は国際貨物取扱量でございますが、貨物自体はそれほど大きな影響はございませんでした。ただ、輸出入、仮陸揚げで見たときに、やはり輸出が、円高、欧米経済停滞という形で、こちら辺がまだ戻っ



てきてない状況が続いているところがございます。給油量につきましては、発着回数減、機材の小型化等で例年から比べるとかなり低い数字になっているというのが現状でございます。

4 ページをご覧ください。これは成田空港の取扱量を世界と比べたときのランキングを表したものでございます。2010年という暦年の数字でございますが、現在、航空自由化が世界の潮流になってきておりまして、空港間競争も非常に激化している現状でございます。上が旅客数でございます。2010年は成田は9位ということになっております。実は2009年度は第8位でございました。2010年度は9位になっておりますが、これは下期の減少が影響しているものと思われれます。一方で、アジア・中東の伸びが顕著でございます。ソウル、ドバイ、シンガポール、香港、こういうところはすべて10%以上の伸びを示しているということになっております。

下が貨物量でございます。貨物は2005年には成田空港は世界で第2位の取扱量でございました。それが2009年には第4位になり、2010年には第7位ということになっております。先ほどの数字を見てもらってもわかるとおり、成田の取扱以上に他空港の伸びが顕著ということで、上海、フランクフルト、パリ、こういうところは20%以上の伸びを示しているということになっております。

次のページですが、このように成田の取扱量はランクが下がっておりますが、ここからいくつか私ども成田空港の国際拠点空港としての強みについて順次説明させていただきたいと思っております。一つは、成田は国際線ネットワークが実に充実しているということでございます。昨年3月には、中東、マカオ、カルガリーにもネットワークを拡大し、この2010年下期スケジュールで見ますと、33カ国、3地域、91都市と結ばれているということになっております。今後さらにこのネットワークを広げていければと考えております。

次の6ページを見ていただきますと、このネットワークがアジアの主要空港と比較しましても、世界各地に向け、非常にバランスのとれた路線構成であると。これも成田空港の特徴だと思っております。真ん中にあります円グラフ、これが成田でございます。網かけになっている部分がございますが、この網かけの部分がアジア路線でございます。アジア路線が約50%。黄色の部分とオレンジの部分がありますが、これが欧州と北米。これを合わせますと約30%ということで、特にアジアと北米を結ぶ結節点という大きな役割を成田空港は担っているという点でございます。ほかの空港を見てみますと、仁川、香港、チャンギ、ここらは約8割はアジア路線。上海などを見ますと、白で塗ら

れていない部分がありますが、これは国内線ということになります。このネットワークと、バランスの良いということが成田の特徴でございます。今後 30 万回への容量拡大、オープンスカイ政策の推進によりまして、成田空港の強みであるネットワークがさらなる拡大をしていくことに期待しているところでございます。

7 ページをご覧ください。もう一つの成田空港の強みというのは、他空港に類を見ない、極めてバランスのよい三大アライアンスが形成されているということでございます。ブルーの部分は、全日空さん、ユナイテッドさんを中心とするスターアライアンス。赤が、JAL さん、アメリカンが形成しますワンワールド。緑が、デルタを中心としたスカイチームでございます。左上に成田空港がございまして、それぞれ 37%、23%、25%と、非常にバランス良く形成をしているということでございます。これは、三大アライアンスが成田空港を東アジアにおける重要拠点空港として位置づけている証拠だと考えております。各アライアンスは効率的な運用を求めておりまして、例えばラウンジの共同利用だとか、路線の集約、乗り継ぎの利便向上、こういうものが求められているわけでございます。アライアンスが一つの同じターミナルに入っておりますと、こういうことが非常にやりやすくなるということで、こういうものに対応していくか、これも空港間競争の一つの大きなポイントだと考えております。そういうことから、アライアンスをターミナルごとにバランスよく置いている、これは成田空港の大きな強みだと見ているところでございます。

次に 8 ページでございまして、ここには成田空港のアクセスについて記載させていただきました。これまで成田空港は遠いということで、私どもにとっても非常に大きな課題でございました。しかし、2010 年 7 月 17 日に成田スカイアクセスが開業いたしまして、都心までの距離がぐっと近くなりました。都心から空港までを 36 分という時間は欧米の主要空港にも引けをとらない数字で、利便性が大いに向上したところでございます。

なお、国では今、羽田・成田両空港間の利便性向上、一体的活用の推進を図るために、東京駅を經由して結ぶ押上－泉岳寺間に短絡線を整備して、成田－羽田を 50 分で結ぼうという計画を持っております。この件に関しましては地域の皆様からも非常に強い要望があるところでございますが、私どももこの計画の早期実現を期待しているところでございます。

次の 9 ページでございまして、これは私どもの本年度の通期業績予想を表したものでございます。今年度は震災、原発事故の影響で経営



にも大きな影響がございました。航空取扱量も、当初見通しというところを見ていただくとわかりますように、2010年に比べて大きく減少するだろうという予測をしておりました。当初の取扱量見通しでいきますと、下の業績予想ですが、当初はマイナス32億ということで、私どもは民営化後初めての赤字も覚悟したところでございます。しかしながら、発着回数、旅客数の回復によりまして、中間期の見直しでは航空発着回数18万8000回、航空旅客数2900万弱という見直しをした結果、最終利益も32億と修正させていただきました。最終的な決算におきまして数字がどのくらい変わるかということはありませんが、多分黒字は確保できるだろうと考えております。しかしながら、前年度と比較しますと減収減益ということになります。最終的な数字につきましては5月の決算発表がありますので、詳細につきましては皆様の方にご報告させていただきたいと考えているところでございます。

10ページ以降で30万回の容量拡大に向けた取り組みについてご説明させていただきます。11ページでございしますが、一昨年の11月に30万回までの容量拡大について合意をいただきました。それ以降色々な取り組みをやっていますが、この表は、何を改善し整備することで、いつの段階でどの程度容量が拡大するのか、その具体的なスケジュールを示したものでございます。一番左に、施設面、運用面の整備という欄がございます。この緑、オレンジ、赤、ブルー、これがNAAの行う整備でございます。白抜きの部分の、運用制限の緩和、同時離発着運用の導入というのは国の施策でございます。私ども空港会社は、容量拡大のため新たな誘導路や駐機場を段階的に整備していきます。一方で国は、管制運用につきまして、運用制限の緩和や、新たな同時離着陸運用の導入をしていただく、これらによりまして2011年度末には25万回まで、2012年度末にはオープンスカイ政策に合わせて27万回まで拡大する計画でございます。その後は最短で2014年までに30万回の施設整備も可能となっているところでございます。右側の方は、羽田の年間発着能力増大のスケジュールも併せて見ていただければと思っております。

次の12ページでございしますが、今ご説明しました2012年度末の27万回に向けた施設整備でございます。左上に、への字誘導路の改良というのがあります。ここは用地の関係から一部誘導路がへの字に曲がっているということで、運用上非常に非効率な運用をしておりましたが、おかげさまで2011年3月10日にここの改良が終了いたしました。これによって実際の運用はほぼ直線と同じような運用が可能になっているところでございます。今現在進めておりますのは、2013年3月の

供用を目指して、左側にあります B 滑走路の西側誘導路の新設、右側の方の横堀地区のエプロンの新設、新たな誘導路の新設を行っているところでございます。これによりまして 27 万回までの施設整備が完了ということになります。

次に、容量拡大に向けての具体的な国内線の新規就航、LCC の乗り入れについてご説明させていただきたいと思っております。2011 年の 10 月 30 日よりスカイマークが成田シャトル構想ということで就航を開始していただきました。既に成田空港から旭川、札幌、那覇、福岡、神戸に就航しておりまして、今後仙台にも路線網を拡大する予定でございます。今度の夏ダイヤですが、ANA さんの方からも新潟便が就航することになりまして、実際に成田からの国内線というのはこれで 11 路線、日に 43 便の国内線が飛ぶことになりました。この国内線の就航というのは、当然、内際乗り継ぎの利便性向上というのがありますが、一方で、空港周辺の市町の皆様をはじめ、千葉県民にとっても国内を結ぶ足として大いに利便性が向上するということになりましたので、ぜひご利用いただければと考えているところでございます。

次の 14 ページですが、これは成田空港における LCC の乗り入れについてご説明したいと思っております。LCC というのはヨーロッパ、アメリカ国内で 3 割近いシェアを占めるようになってきております。そして、国土交通省の成長戦略の中でも、成田空港における LCC の参入促進、この後出てまいりますビジネスジェットの受け入れによる、アジアのハブ空港としての機能強化がうたわれているところでございます。これまで NAA も LCC 誘致に向け積極的なプロモーションを展開してきております。そういうこともありまして、最初の LCC というのは 2008 年 12 月 18 日にジェットスターが入ってきておりました。その当時はまだ LCC という大きなくくりではなかったかと思っております。しかし、昨年 6 月にエアプサンが釜山に週 7 便、7 月にはイースター航空が仁川に週 7 便ということで、韓国系の LCC が入ってきたわけでございます。その後、国内線としてスカイマーク、これは順次路線を増やしていただいているところでございます。それから、今年の夏ですが、7 月 3 日から、JAL さんが資本参加しておりますジェットスター・ジャパンが関西、福岡、札幌、沖縄に飛ぶということが発表されておりますし、全日空さんが資本参加したエアアジア・ジャパンも 8 月から札幌、福岡、沖縄に飛ばすということを聞いております。さらに、エアアジア・ジャパンは国際線としまして 10 月ごろからはソウル、釜山にも飛ぶというようなプレス発表が出ているところでございます。私どもとしては、この LCC の促進を図り、ネットワークの拡大等がもっと



広がるということを期待しているところでございます。

このように LCC が乗り入れるということで国際線もかなり増えてくるということで、それに見合った施設整備も今進めているところでございます。15 ページでございますが、これは LCC の国内線増築工事を現在進めておりまして、左側に北側国内線のバスゲートをつくっております。約 2400 平米、2 階建て。ちょうど私ども NAA の本社と 2 ビルの間くらいの位置になります。ここに出発ゲートをつくると。これは 2012 年の 11 月くらいの供用を予定しているところでございます。

それから、右側の方にあります、南側の国内線施設、こちらは 2 ビルの本館と 2 ビルの国内線の間部分ですが、ここに約 4100 平米くらいの建物を建て、チェックインロビー、到着のバスゲートを計画しているところでございます。ここは 2012 年の 10 月ごろの供用を予定しております。一方、本格的な LCC ターミナルにつきましては現在検討中でございますので、計画が固まった時点で皆様にはご報告したいと考えているところでございます。

最後の部分でございますが、ビジネスジェットの乗り入れ促進です。LCC とともに国土交通省の成長戦略の中でもビジネスジェットの乗り入れ促進がうたわれておりまして、アジア地域の経済成長の取り込みの視点からも、私どももビジネスジェットの取り込みが重要だと認識しているところでございます。これまで成田空港ではビジネスジェット乗り入れのための施策をいくつか進めてきております。例えば、駐機スポットを当初の 10 スポットから今 18 スポットくらいまで増設を計画しております。それから、駐機可能日数も 7 日間しか駐機できなかったものを 14 日間に延長する。ビジネスジェット利用のお客様は、今までは電話で NAA なり東京航空局の方とやりとりしてございましたが、それがインターネットで空き状況が見られ、インターネットで申し込みができるというような Web 化の作業を進めておりまして、既に空き状況についてはインターネットで見られるような形になりました。それからもう一つ、ご利用者から一番要望が多かったのは、一般のお客様と別のルートで出入国検査ができる専用ターミナルの整備ということでございました。専用の CIQ ルートを通ることによってプライバシーの確保等が可能になるということから、図面にありますように、もともと JAL さんがお使いになったオペレーションセンターの 1 階を利用しましてビジネスジェットの専用施設の整備を進めていて、この 3 月 31 日から供用を開始するというようにしております。

こういう、LCC、ビジネスジェットを入れることによりまして、我

が国の競争力強化、経済成長に貢献できればと考えているところでございます。

非常に駆け足で申し訳ございませんでしたが、以上で私の説明を終わります。私どもは地域の皆様からいただきました成田空港の将来の財産とも言える30万回容量拡大に向けて、その実施を確実にすることによりまして地域経済の活性化や、今は若干減少しましたが、雇用の拡大、30万回になりますと7万人に雇用が増えるという経済波及効果の調査も出ているくらいです。そういった地域への経済波及効果に貢献できるようにこれからも頑張っていきたいと思っています。地域の皆様から成田空港があつて良かったと言われるような空港づくり、地域づくりを推進していく所存でございますので、引き続き成田空港へのご理解・ご協力をお願いいたしまして私の説明を終わりにしたいと思います。ご清聴ありがとうございました。

#### 【議題 平成23年度環境対策実施状況について】

【NAA（月岡担当部長）】 成田国際空港株式会社地域共生部の月岡です。私からは、平成23年度環境対策の実施状況についてご説明させていただきます。

平成23年度環境対策実施状況についてというA4横の資料をご覧ください。1枚めくっていただきまして、まず航空機騒音測定の実施状況を説明いたします。成田空港周辺では航空機の離発着に伴う騒音の実態を把握するため、104局の固定局があり、24時間態勢で騒音の監視を行っています。その内訳につきましては右下に一覧表にしてありますが、千葉県23局、茨城県10局、成田市25局、多古町1局、芝山町9局、横芝光町1局、山武市1局、NAA34局となっています。平成23年度におきましては成田市さんの中郷小学校が他校に統合されたことによりまして、そこに設置してありましたNAAの固定局を4月に撤去したことから1局減りまして、全体で105局から104局で騒音監視を行っているところです。

次のページをご覧くださいと思います。こちらは環境対策実施状況を、平成24年3月末の見込み額ですが、今年度どのような状況だったかということをご説明させていただきます。まず表の見方としては、縦軸に環境対策事業の具体的な項目を、横軸は左から全体計画数、次の欄に平成22年度末の累計、その次に平成23年度実施見込みで、今年度の環境対策の実施状況の欄となります。今年度につきましては項目の補足説明をしながら上から説明させていただきたいと思います。



1、学校等防音工事として、防音工事 1 施設、空調設備機能回復 4 施設を実施し、計 2 億円を支出しました。

2、共同利用施設整備は今年度は実施しておりません。

3、住宅防音工事は、成田空港の年間発着枠 30 万回への容量拡大に対応するため、平成 23 年 4 月 1 日に国土交通省において騒防法の第 1 種区域を追加指定する告示がなされたことから、第 1 種区域に新たに 9 戸の住宅が住宅防音工事の助成対象として追加され、NAA が実施する告示日後住宅として、これはあくまでも見込み数ですが、817 戸が住宅防音工事の助成対象となりました。今年度の実施状況につきましては、住宅防音工事 61 戸、空調設備機能回復 226 台、空調設備機能回復再更新、これはいわゆる 2 回目ですが、186 台を実施し、計 3 億円を支出しました。

4、移転補償等は、成田国際空港の年間発着枠 30 万回の容量拡大に対応するため、平成 23 年 11 月 11 日に千葉県において騒特法の航空機騒音障害防止特別地区、いわゆる住宅が移転対象となる防止特別地区が見直されたことから、成田市、芝山町、横芝光町で計 42 戸の住宅が新たに移転の対象となりました。今年度の実施状況は家屋移転 5 戸、土地買収 5.5 ヘクタールを実施し、計 8 億円を支出しました。

5、緩衝緑地整備は今年度は実施しておりません。

6、電波障害対策は、地デジ移行後、地デジの電波は航空機の影響によるテレビ受信障害は基本的には発生しないため、NAA としてテレビ受信対策を実施する必要がなくなりました。しかしながら、地デジ完全移行に向けて、山陰などの地デジの地形難視地域において住民の方が自主管理組合を設立し、NAA が設置した共同受信施設の無償譲渡要望があった施設についてはすべて譲渡が完了し、平成 23 年 7 月 24 日の地デジ放送切り替え時には全施設 169 施設が地デジの視聴が可能となりました。なお、NAA におきましては地デジ対応終了後においても NAA の相談窓口は当面継続することとしております。

7、騒音測定等は、航空機の騒音測定、大気質、水質測定などに係る経費ですが、計 3 億円を支出しました。

8、施設整備等は、航空機騒音監視システム、飛行コース監視システムなどの整備または維持に係る経費ですが、今年度は大きな支出はありませんでした。

最後に 9、周辺対策交付金等は、空港周辺の 2 県、10 市町が行う、航空機騒音等により生じる障害の防止などの事業に対して NAA は周辺対策交付金を交付していますが、今年度は約 40 億円を支出しました。また、今年度は自治体から要望のあった項目、例えば直下対策の対応、

共同受信施設の突発的修繕等について、NAAは関係する自治体と交付金会議で協議の上、周辺対策交付金の使途の拡大も行っております。

すべてを合計しますと今年度の環境対策事業費は56億円見込んでいます。これまでの環境対策事業の累計額は3690億円となります。

以上で私からの平成23年度環境対策実施状況の報告となります。ありがとうございました。

【司会】 ありがとうございました。以上をもちまして議題報告を終了させていただきます。次の質疑応答に入らせていただく前に少々休憩をとりたいと存じます。約10分程度とりたいと思いますので、切りのいいところで15時10分から再開させていただきたいと思いますので、お時間までにお席にお戻りください。再会時刻は15時10分とさせていただきます。それでは休憩に入らせていただきます。

(休憩)

【司会】 成田市長・小泉様にご到着されています。成田市長・小泉様でございます。

【成田地区部会（小泉委員）】 大変遅れまして申し訳ございませんでした。よろしくお願いいたします。

【司会】 それでは、引き続き質疑応答に入らせていただきます。質疑応答につきましてはおおむね17時ごろの終了をめぐりにさせていただいておりますので、あらかじめご了承くださいと存じます。また、質疑応答が終了した後、別室におきまして懇親会を開催したいと思っておりますので、ぜひとも皆様方におかれましてはご出席いただきますようお願い申し上げます。

それでは質疑応答に入りたいと存じます。委員長、よろしくお願いいたします。

【小堀委員長】 それでは、ただいまから質疑応答に入らせていただきます。進行の方から申しましたように17時をめぐりに終了させていただきますので、時間も限られておりますことから、各部会ごとに順次ご報告いただければ幸いに存じます。なお、質疑に対する答弁につきましては、当方あるいはご出席いただいております国土交通省の方、千葉県の方等から答弁させていただきますので、よろしくお願いいたします。



します。少し長時間になりますので、質問者・回答者ともに座ったままでの報告をお願いいたします。

それでは、最初に成田地区部会の小泉委員からお願いいたします。

【成田地区部会（小泉委員）】 はい。座ったままで失礼いたします。本日は成田地区部会からは成田市議会の宇都宮議長、同じく青野空港対策特別委員長、住民の代表としまして成田空港騒音対策地域連絡協議会の堀江副会長、郡司事務局長の5名で出席させていただいております。成田地区部会につきましては先月15日に開催させていただき、その席上、さまざまな意見・要望が出されましたが、それらを整理し、6項目について発言させていただきたいと思っております。

1点目は、同時離着陸方式導入による騒音測定値の公表についてであります。昨年10月20日から同時離着陸方式が開始されたことから、本市で組織されております成田空港騒音対策検討委員会と、騒音地域の住民組織であります成田空港騒音対策地域連絡協議会の常任理事の方々により、昨年11月11日に市内2カ所で航空機騒音の現地視察を行いました。まだ発着回数がそれほど伸びていないこともあり、完全な同時離陸を体験することはできませんでしたが、A・B両滑走路に係る第1種区域に挟まれた谷間地域にお住まいの方々は今後の騒音に対して不安を感じておりますので、離陸時のピークである9時台から11時台、着陸時のピークとなる14時台から16時台について、時間帯別の騒音というのを調査の上、定期的に公表されるようお願いいたします。

2点目は、新たな航空機騒音評価指標に基づく区域指定についてであります。平成25年4月1日から評価指標はWECPNLからLdenに変更されることになっておりますが、この移行に当たっては騒音地域住民への説明会を開催するとともに、住民が不利益を受けることがないように、数値で騒音区域を指定するよう提案要望いたします。

3点目は、共生財団による騒音対策助成制度の充実と隣接区域拡大の見直しについてであります。騒防法第1種区域における防音工事の際し、助成限度額の制約により空調機器の設置台数が設置限度台数に満たない住宅に対し、平成9年度から共生財団事業による空調機器の補完工事が実施されているほか、第1種区域における後継者住宅や隣接区域における防音工事においても同様に空調機器が設置されておりますが、いずれも空調機器の更新制度がなく、不公平な扱いとなっておりますので、早急に制度化されるよう要望いたします。また、空港容量拡大に伴う騒音対策の拡充が図られる中で、隣接区域では集落が

分断された形で線引きされたままとなっていることから、ますます格差が大きくなり、区民の融和による運営にも支障を来しかねませんので、集落を分断しないよう区域拡大の見直しを要望いたします。

4 点目は、落下物対策と安全運航についてであります。航空機からの落下物につきましても、昨年の春先に空港北側からの着陸機による落下物事故が発生しており、飛行コース直下にお住まいの方々から不安の声が寄せられております。国土交通省におきましても、北側からの着陸機の落下物防止対策を3月末までに一定の結論を出し、飛行コース直下の住民に説明されることになっておりますが、現在のカウンターは騒音値に基づくものであり、落下物対策が加味されたカウンターではありませんので、騒音値及び落下物対策を含めた総合的な区域指定の見直しを行っていただきたく要望いたします。また、落下物による損害補償につきましても、騒音下住民が納得されるような充実した補償制度の確立をお願いいたします。

5 点目は、深夜早朝便の運用制限等の遵守についてであります。現在の深夜早朝に関する空港の運用時間制限につきましても、国・空港会社の指導と航空会社の協力により、22時台のA・B両滑走路における発着について、それぞれ1日10便以下が遵守されております。しかし、昨年10月に同時離着陸方式が導入され、滑走路の渋滞緩和が期待できるとして、遅延によるずれ込みを考慮した午後8時台の飛行回数31回の自主規制が撤廃され、そのことを危惧する声も聞こえてまいります。騒音地域住民にとって安眠時間の確保は、健康で安心して住み続けることができる最低の条件であります。現在の深夜早朝の滑走路運用時間制限と深夜運航制限は、騒音地域住民の最大限の譲歩であるとの認識で、今後とも誠実に遵守されますよう要望いたします。

最後に、騒音直下対策としての民家防音工事の施工内容の充実についてであります。成田空港の年間発着回数30万回への容量拡大に伴う騒音直下対策として、平成22年7月13日、芝山町及び成田市の関係6者により、騒防法第1種区域及びA・B両滑走路に挟まれた谷間地域の民家防音工事内容の充実について、空港会社に対し提案されております。空港容量30万回への容量拡大は、今後も騒音地域に住み続けなければならない住民にとって、今まで体験したことのない生活環境の変化が予測されることから、騒音防止対策事業の拡充に対しては、騒音地域住民も大きな期待を寄せておりますので、民家防音工事の施工内容の充実について、早期実現に向けたご支援・ご協力と、騒音直下対策の財源確保について格別のご配慮を要望いたします。

以上の6点について、成田地区部会における要望とさせていただきます



ますので、実現に向けた取り組みをよろしく願いいたします。以上でございます。

【小堀委員長】 6問、大変盛りだくさんのご質問でございますけれども、6問につき全部お答えいたしまして、さらに質問がございますれば再質問していただければと思います。

まず第1問であります、同時離着陸方式導入による騒音測定値の公表についてはNAAの方から回答をお願いいたします。

【NAA（行方部長）】 成田地区部会の質問について回答させていただきます。1点目の、同時離着陸方式導入による騒音値の公表についてでございますが、同時離着陸方式による騒音の増加には空港会社も注視しております。昨年10月から同時離着陸方式導入後の測定値は、ご指摘のとおり発着回数がそれほど伸びなかったことにより、航空機騒音値に変化は見られませんでした。しかしながら、発着枠が段階的に増加することを踏まえ、今後も運用状況を見ながら騒音状況について注視していきたいと思っております。また、ご要望の時間帯の航空機騒音値の公表でございますが、現状では技術面の課題があることから、関係機関とご相談させていただきながら検討してまいりたいと考えております。以上でございます。

【小堀委員長】 第2問の、新たな航空機騒音評価指標に基づく区域指定について、これは二つに分けた方がよろしいかと思っております。騒音の新たな区域指定については国土交通省の方からお願いし、騒音地域住民への説明会についてはNAAの方からご回答していただきたいと思っております。それでは、国土交通省の成田室長であります加藤さん、よろしく申し上げます。

【国土交通省（加藤室長）】 国土交通省成田室長の加藤でございます。ご回答の前に一言だけ申し上げたいと思っております。先ほど来、空港会社の方からもご説明がありましたとおり、成田空港オープンスカイの充実による国際航空ネットワークの充実、あるいはLCCとか国内線の新規就航、こういった動きが最近出てきております。また、私ども国土交通省としましても、国土交通省成長戦略に基づいて成田空港というものを、旺盛な首都圏の国際航空需要に対応するためのメインの国際空港なのだという位置づけをしまして、その機能向上を図って、アジアの中での有数なハブ空港を目指していくのだという目標を掲げて取

り組みを進めているところでございます。ただ、こういった取り組みですとか、最近さまざま動きが出てきていること、これもひとえに一昨年秋に地域の皆様方にご理解・ご協力いただきまして30万回の合意をいただいたこと、これが非常に大きいものとなっております。改めてこの場をおかりして地域の皆様方に厚く御礼申し上げたいと思います。

それでは回答に入らせていただきます。新たな航空機騒音評価指標、いわゆる WECPNL から Lden に移行されるということについてでございます。ご承知のとおり、航空関連の環境基準については環境省がその基準を定めておりますけれども、最近の騒音測定器の技術的な進歩ですとか、国際動向に即しまして、平成19年の12月に航空機に係る環境基準の評価指標としまして、現在の WECPNL という指標から Lden に改正を行いました。この指標につきましては平成25年4月から適用することとしております。この適用に向けて、現在各機関において準備作業を行っているところでございます。私どもとしましても、例えば関係の政省令の改正ですとか、あるいは Lden のコンターを測定するための作成プログラムの準備なども進めているところでございます。また、移行に当たりましては説明会の開催等も含めまして、関係機関とよくご相談しつつ、速やかに移行できるように準備を進めてまいりたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

【NAA（行方部長）】 問2の、新たな航空機騒音評価指標に基づく区域指定のうち、騒音区域住民への説明会の開催についてでございます。これにつきましては、騒音下にお住まいの住民の皆様への説明会については関係機関と協議をしながら調整を図ってきちんと対応してまいりたいと考えております。

【小堀委員長】 3番目の質問でございます。共生財団による騒音対策助成制度の充実と隣接区域拡大の見直しについて、これについてはNAAの方から回答をお願いいたします。

【NAA（行方部長）】 3点目、共生財団による騒音対策助成制度の充実と隣接区域拡大の見直しについてでございますが、共生財団は従来の騒防法の枠組みを超えた、地域の実状に即したきめ細やかな騒音対策、周辺対策事業、いわゆる成田方式の騒音対策でございますけれども、これを実施することを目的に平成9年7月に設立されたものでございます。現在、地域と空港との共生に極めて重要で欠くことのでき



ない組織となっております。ご要望の共生財団事業により設置された空調機器の再更新制度とか恒久化については、関係機関とも必要不可欠なものであるということで認識が一致しており、本年1月27日に開催された四者協議会におきまして、同財団の新公益法人への移行を速やかに実施することで合意されております。また、隣接区域拡大につきましては、これまでの隣接区域見直しの経緯や騒音の影響等を踏まえまして、まずは関係機関の中でご協議いただいております。

【小堀委員長】 問4の落下物関係でございますが、落下物対策と安全運航について、これも回答を二つに分けたいと思います。一つは、落下物対策については国土交通省の方から、落下物による損害補償につきましてはNAAの方からご説明させていただきます。まず落下物対策について国土交通省の方から、よろしく願いいたします。

【国土交通省（加藤室長）】 昨年4月に発生しました、空港北側における落下物事故の事案につきましては、まさに家人が農作業中に隣のビニールハウスを直撃するという、一步間違えば人命にかかわる重大な事故になりかねないものでございました。国土交通省としましては、本件の発生を受けまして、原因となった航空会社に対して原因の究明、再発防止の徹底を指導するとともに、成田空港を発着するエアライン全社に対しまして機材の整備点検の強化、再発防止の徹底を求めたところでございます。また、さらなる落下物を防止するための方策としまして、現在、航空会社あるいは航空機のメーカー、諸外国における落下物の事象の調査などを行っているとともに、北側からの脚下げについて工夫ができないかどうか、その可否も含めて検討を行っているところでございます。当初、年度内ということで目標を掲げて進めてきたところでございますが、若干取りまとめに時間がかかっておりまして、近々に皆様方にご報告・ご説明できるよう、取り組みをさらに進めていきたいと思っております。

また、落下物の補償制度についてでございますけれども、現在、航空会社が加盟する航空機落下物被害救済制度が既にございまして、例えば成田空港に新規に乗り入れようとする航空会社に対しては、空港会社から被害救済制度に加盟するよう働きかける取り組みを行っていると思っております。

最後に、コンターとの関係ですけれども、コンターは騒防法、騒特法といった騒音対策の法令に基づくものでございます。落下物対策と

は制度としては別のものという位置づけになっておりますけれども、コンターとは別に落下物の事案をなくしていくために、引き続き落下物対策に取り組んでいきたいと考えているところでございます。以上でございます。

【NAA（行方部長）】 4点目の落下物対策と安全運航について、補償制度について回答させていただきます。航空機からの落下物については、空港周辺の住民の皆様大変ご迷惑・ご心配をおかけしております。まずはこの場をかりてお詫び申し上げたいと思っております。特に昨年4月に発生しました、成田市荒海地区における落下物の案件につきましては、住民の方が農作業されているすぐ近くのビニールハウスに落ちたということで、非常に危険なケースでありました。それについてもきちんと認識しております。大変申し訳ないと思っております。次第でございます。落下物を根絶することはなかなか困難であるということでございますけれども、その後も関係者ときちんと協議をしながら万全な安全対策を進めていきたいと考えているわけでございます。

補償制度でございますけれども、国土交通省の加藤室長と回答が重なると思いますが、成田空港の離発着による航空機からの落下物による損害の補償につきましては、落下物を落下せしめた航空会社が特定された場合には、当該航空会社が被害者に対して賠償を行います。また、航空会社が特定されない場合には、航空機落下物被害救済制度により、落下物に起因する人身または財産上の損害について関連があると推定される航空機を運航する航空会社間で当該損害の分担を行うこととなっております。これにつきましては1事故当たり5000万ドルが分担金の上限となっているところでございます。以上でございます。

【小堀委員長】 5番目の質問でございますが、深夜早朝便の運用制限等の遵守について、これは国土交通省の方からよろしく願います。

【国土交通省（加藤室長）】 深夜早朝便の運用制限等の遵守についてということでございますが、22時以降の発着回数につきましては10便以下とするということを地域の皆様方とお約束しております。これを遵守すべく、引き続き22時以降の航空機の運航状況を十分注視してまいりたいと思っております。また、2011年の冬ダイ



や、昨年 10 月末からでございますけども、10 月 20 日から同時平行離着陸方式を導入したことなどを受けまして、成田空港の容量が 23.5 万回まで拡大したということがございます。滑走路の同時平行離着陸方式の導入によりまして滑走路の 1 時間当たりの能力も拡大することが可能となりました。一方で、ダイヤについて見てみますと、日本航空の減便等の影響により、せっかくの貴重な発着枠が活用されていない状況、特に午後 8 時以降の発着枠が活用されていないという状況などもございました。こういった状況を踏まえ、2011 年冬ダイヤの容量拡大に伴いまして、22 時台 10 便以下の遵守に影響を及ぼさない範囲で、発着枠の活用という観点から、20 時台あるいは 21 時台の前半につきましては他の時間帯と同様の発着回数にしたというものでございます。引き続き地域の皆様方とのお約束をきちんと守っていくべく、今後とも十分取り組みを進めていきたいと思っております。以上でございます。

【小堀委員長】 最後の第 6 問ですが、騒音直下対策として民家防音工事の施工内容の充実について、これは NAA からお願いします。

【NAA（行方部長）】 6 点目、騒音直下対策としての民家防音工事の施工内容の充実についてでございます。成田空港の容量拡大 30 万回に伴う騒音直下対策につきましては、平成 22 年 7 月 13 日に成田市・芝山町の両首長、両議会の議長、地元選出の県議会議員 2 名の 6 者から提案書をいただき、この財源確保に協力するよう提案を受けております。空港会社としてはこの提案を真摯に受け止め、空調施設の維持管理費に係る補助制度及び固定資産税に係る補助制度の充実については限度額を設定し、特別交付金で対応することといたしました。今後は民家防音工事の施工内容の拡充について、成田市、芝山町にお話を伺いながら、実現に向けて協力してまいりたいと考えております。以上でございます。

【小堀委員長】 以上、成田地区部会からの質問事項 6 項目について回答させていただきましたが、いかがでございますか。よろしゅうございますか。どうもありがとうございます。

続きまして、芝山地区部会の委員でございます相川委員より、よろしくお願いたします。

【芝山地区部会（相川委員）】 芝山地区部会からの要望をお願いした

いと存じます。本日は当部会から、議会を代表しまして議会議長の川口委員、芝山商工会長の戸井委員と私の3名で出席させていただいております。よろしく願いいたします。

地区部会を2月23日に開催しまして意見を取りまとめさせていただきましたので、3点について発言させていただきます。まず1点目でございますけれども、民家防音工事等の一元管理についてでございます。騒音対策のうち民家防音工事については、法制度での対策は空港会社が実施し、法制度による対策を補うきめ細やかな対策については成田空港周辺地域共生財団が実施し、法制度で救えない谷間地域については市町が実施しています。現在3者が連携して騒音下住民の防音工事に対応しているわけでございますけれども、役場窓口で受付を行いまして、現地調査、審査、検査、補助金交付などを各団体で実施しているために、住民にとっては大変煩雑になっているわけでございます。防音工事のデータ管理に当たっても3組織が別々に行っているという現状がございます。そのため、空調機器の更新あるいは再助成の申請時の確認に手間取ることが多々あるわけでございます。民家防音工事の対策は漏れなく遅滞なく、そしてきめ細やかな対応をするためには、住宅防音工事あるいは空調機器の更新など、データを一元的に管理することが最良と考えます。防音工事などの申請や相談は住民の利便性を確保するために従来どおり役場窓口で行いまして、防音工事あるいはデータは共生財団が管理することにより、未実施住宅の解消も含め、スムーズに対応していくことも可能となるように思います。防音工事の一元化については、騒音直下対策として実現に向けて関係者で十分な協議を行っていただき、早い時期での結論をお願いしたいと思っております。

2点目でございます。容量拡大による環境などへの影響調査についてでございます。平成22年10月13日に4者によりまして容量拡大に係る確認書が結ばれました。容量拡大による環境影響調査については、空港会社は発着回数の増加、これは25、27、30万回を踏まえ、生活環境などへの影響を調査するとともに、その結果について関係者と協議の上、地域にわかりやすい形で公表するものとする確認書に盛り込まれているわけでございます。成田空港の発着枠については本年の夏ダイヤから25万回に、来年の夏ダイヤには27万回に、最短で2014年には30万回になるとお伺いしております。地元住民は航空機の発着回数の増加による生活環境などへの影響を心配しておりますので、確認書で取り交わしたとおり、調査内容、調査方法、公表方法などについて協議を始めていただきまして、その際には実運航回数の区



切りごとに住民にわかりやすい形で公表をお願いしたい。これが 2 点目でございます。

3 点目でございます。空港機能の強化についてでございます。空港会社は、今後増加していく国内線就航に対応するために第 2 旅客ターミナルビルで現行の国内線施設を拡充するとともに、新たな国内線施設の整備、あるいは以前より需要のあったビジネスジェットの受け入れ並びに専用ターミナルの設置計画を発表されているわけでございますけれども、需要が増えつつある格安航空 LCC への対応については今後さらに検討中であり、決定し次第発表すると伺っております。空港会社は空港施設の整備を段階的に行っておりまして、2011 年には駐機場の増設、同時離着陸運用の導入により年間発着能力 25 万回対応施設、2012 年には新設誘導路の供用開始、新たな駐機場の増設により、年間発着能力 27 万回対応施設が整備されます。成田空港の発着枠 30 万回化により容量不足が見込まれている空港施設建設については、既存の第 1・第 2 両旅客ターミナルとは別の空港施設を、A・B 滑走路の中心であり、位置的に有効な空港南側の芝山町横堀地区を空港に取り入れて計画されるよう私も提案いたします。また、現在千葉県において協議中のグレードアップ・ナリタの会議の中でも委員の中から話題の出ている、遠い成田空港という概念を払拭するためにも、圏央道成田小見川鹿島港線インターチェンジから、はにわ道Ⅲ期、Ⅱ期道路を通過し、空港に入ることのできる道路も必要不可欠だと思います。北関東あるいは東北方面からの空港へのアクセス道路についても整備をしていただきますように要望したいと存じます。

以上 3 点が芝山地区部会からの要望並びに提案でございますので、よろしく願いいたします。

【小堀委員長】 ありがとうございます。芝山地区部会から 3 点いただきました。第 1 点の民家防音工事等の一元管理については NAA から、容量拡大による環境等への影響調査について、これも NAA から、空港機能の強化は二つに分けたいと思います。最初の空港施設建設については NAA から、空港アクセス道路の整備については千葉県からお願いしたいと思います。

【NAA（行方部長）】 1 点目、民家防音工事の一元管理についてでございますが、成田空港における騒音対策につきましましては、騒防法に基づく対策は空港会社、法律でできない谷間対策などについては市町、それ以外の隣接区域のきめ細やかな騒音対策は共生財団がそれぞれ担

当しております。いわゆる成田方式と言われるものでございます。防音工事の一元管理について、各市町及び共生財団のご担当者にお話を伺いながら、検討してまいりたいと考えております。

それに先立ち空港会社でデータの一元管理を、とのご要望でございますが、自治体が対策を行っている地域のデータ管理を空港会社が行うことは、責任の所在が不明確になる懸念が生じる恐れがありますので、とりあえずは現行の成田方式で引き続き、空港会社、自治体、共生財団、それぞれの責任においてデータ管理を行うことが最良ではないかと考えております。

2 点目の容量拡大に係る環境への影響調査等についてでございます。一昨年の10月13日に地域の皆様から空港容量拡大30万回の合意をいただきましたが、その後、東日本大震災の影響もあり、今年度の発着回数は2011年度通期連結業績予測の中間見通しでは18万8000回にとどまっているのが現状でございます。今後LCCの新規乗り入れや、オープンスカイの進展により新規乗り入れが出てくることによって発着回数が25万回、27万回に到達する。このような段階に至ったときに地域の皆様の懸念を払拭するために、環境への影響調査については地域の皆様にわかりやすい形で公表すべく、関係者の皆様と協議していきたい、検討していきたいと考えております。

3 点目の空港機能強化についてでございます。ご提案の芝山町横堀地区はアクセスに関しても圏央道や成田松尾線の延長が行われるということで、利便性の向上が非常に期待できることから、今後の活用につきましてはしっかりと検討させていただきたいと考えております。以上でございます。

【小堀委員長】 空港アクセス等の整備について、千葉県の方からお願いいたします。

【千葉県（渡邊次長）】 千葉県の渡邊でございます。平素は大変お世話になっております。昨日は成田－新潟路線の就航記念行事ということで、地域振興連絡協議会の方で主催して行いました歓迎イベントということで関係の皆様にご参加いただきまして、感謝申し上げます。私も新潟空港の方に出かけまして第1便を送らせていただいたわけでございますが、国際線フィーダーとしての利用のみならず、県民レベルでの交流促進をお願いしたいということで訴えてきたところでございます。先ほど空港会社さんの方からもお話がありましたけれども、新年度も新たな就航はあるわけございまして、地域振興連絡協議会



の行事としてまた行ってまいりたいと思いますので、引き続きのご協力をよろしくお願いいたします。

今日、答弁を高橋部長に代わりまして私の方から回答することにつきましてはお詫びを申し上げます。本日、各地区部会から寄せられているご要望につきましては、実は県土整備部関係、道路関係が多ございまして、事前に県土整備部の方と協議させていただきまして、その考えに沿って私の方から回答させていただくということにつきましては、あらかじめご容赦をお願いしたい。これは芝山地区部会だけではなくて、各部会からもいくつか出ているようでございますので、その辺はご容赦をお願いしたいと思います。

それでは、芝山地区部会の方の回答につきまして申し上げます。圏央道成田小見川鹿島港線インターチェンジから成田空港へのアクセス道路としまして、既存の成田空港工事用道路を活用しました県道成田松尾線のバイパスについて、町長は、はにわ道と言っておりましたけれども、このバイパスにつきまして、芝山町香山新田地先から芝山町大里地先間、約 2.3km の整備を進めているところでございます。これができるとまさに環状に道路がつながることになると思います。引き続き成田空港から県道成田小見川鹿島港線までの間をネットワークとして接続できますように、県道成田松尾線Ⅱ期、Ⅲ期工区の早期完成に努めてまいりたいと思います。以上でございます。

【小堀委員長】 芝山地区部会の 3 点の質問にお答えいたしましたけれども、再質問はございますか。よろしゅうございますか。どうもありがとうございました。

続きまして、山武・横芝光地区部会の椎名委員より、よろしくお願いいたします。

【山武・横芝光地区部会（椎名委員）】 よろしくお願ひします。山武・横芝光地区部会から 3 点のご要望をお願いするのですが、既に同じような要望事項が成田、芝山から出ておりますので、少し順番を変えながらお答えをいただきたいと思います。最初に、2 点目をお願いしております、空港南側地区への施設整備の拡充でございますけれども、読み上げさせていただきます。成田国際空港があることによって周辺地域の自治体には大きな経済効果が生まれており、特に空港のある成田市では空港関連企業からの法人税や固定資産税など多くの税収によって、全国でも数少ない地方交付税の不交付団体となっている。このように、空港の表玄関である空港北部地域が国際都市の中心部として

華々しくにぎわっている。その一方で、空港南側地域については、日本最大の国際空港に隣接しているにもかかわらず、空港の裏側であるとの立地から企業誘致が思うように進まず、若者を中心とする人口流出等による少子高齢化が大きな問題となっている。北と南とこのように大きく状況が変わっている。これはまさしく南北問題でして、世界の南北問題は大体北が繁栄して南が経済的に疲弊する。北朝鮮は別としまして。こういうご認識を森中社長お持ちになっていただいているかどうかという、NAAとしてそういったご認識を持っていただいているか、あるいは県ご当局いかがでしょう。そういうところのご認識をちょっといただければと思っております。今回の30万回への容量拡大に伴いまして関係施設等の整備等を芝山からお願いしているように、南地区での発展ができますように特段のご配慮をお願いしたいということでございます。

1 点目をお願いしておりますのは、私ども南側がなかなか発展しないということでございますので、首都圏連絡自動車道の横芝一大栄間の早期着工をお願いしたいということでございます。また、南側三つの自治体が運行しております空港シャトルバスは既に開業から10年たつてございまして、バスの買い替え時期も迫っておりますので、この事業が継続して行えますように補助金等の交付を要望いたしたいということでもあります。

3 点目は、成田のほうから出されておりました航空機からの落下物対策について、引き続き万全な対策を講じるようお願いしたいと。

この3点でございます。部会では、こちらに出席するに当たりまして一言だけ強く要望してこいと言われておりまして、再質問はございませんので、部会で報告できるようなお答えをぜひともよろしくお願い申し上げます。

【小堀委員長】 ありがとうございます。せっかく問1、問2、問3といただいておりますので、この3問について回答させていただきます。

【NAA（行方部長）】 山武・横芝光地区部会のご質問について回答させていただきます。まず1点目でございます。成田空港南側地域への施設整備の拡充についてでございます。空港南側地域は圏央道や成田松尾線の延伸が完成すれば空港へのアクセスのさらなる向上が期待できると思っております。そして、物流施設もそのために数多く展開されております。成田空港において南部貨物地域の整備を進めたところ



ろでございますが、空港南側、北側の発展の進み具合がまだ偏っているということについては、私どもとしてもきちんと認識させていただいております。これからは空港南側地域の発展も考えながら、今後の空港の活用についてしっかり検討していきたいと考えております。

2点目の空港周辺アクセスの改善についてということで、シャトルバス事業を実施するための経費として補助金の交付を要望すると。これについて答えさせていただきまします。空港南側地域の空港シャトルバスの事業については、空港南側地域の成田空港へのアクセスを確保する上で非常に重要な役割を担っていると私たちは認識しております。そして、地域にとって必要不可欠であると同時に、空港南側地域の今後の発展に寄与するものと認識しております。ご要望のシャトルバスの買い替えにつきましては、今年度から周辺対策交付金の使途拡大を行い、空港と周辺地域を結ぶ公共交通事業についても交付金の対象に入りましたので、その中で具体的な要望を伺いながら対応してまいりたいと考えております。以上でございます。

【小堀委員長】 千葉県さんの方からもお願いします。

【千葉県（渡邊次長）】 県の方から圏央道の話でございますが、首都圏中央連絡自動車道の大栄から横芝間でございますけれども、平成20年1月に都市計画決定されまして、現在国において構造物の設計等が進められているという話でございます。この区間につきましては圏央道で唯一開通目標が設定されていないということでもございまして、県としては早期に本格的な事業に着手し、一日も早い完成が図られるよう、地元市町や関係団体と連携し、国に強く働きかけていきたいと思っております。一部報道されましたが、森田知事が今最も頭にあるのは大栄－横芝間の早期完成ということでございまして、昨年12月に大臣に直接お会いしまして早期完成を訴えているところでございます。

空港南側地域ということで、総合企画部にも関することなので、それに関係して一言お答えしようと思っておりますが、これは予想の範囲外でございましたけれども、圏央道の木更津東から横芝間、これは平成24年度完成目標として今進めているところでございまして、県の方の考え方というのは、その完成をもって千葉県中南部の方に影響が波及できるようなことを進め、そういうPRもしていくということで取り組もうじゃないかというのが基本的考え方でもございまして、県の総合計画3年目ということで、24年度が森田県政の総仕上げの年。逆に言えば、25年度からの県の総合計画の見直しの年でもございます。

関係首長さんにもご参加いただいているグレードアップ・ナリタなんかでも県の経済活性化ということでご議論いただいておりますので、こういう流れの中で県南部・中部の活性化についても協議をしていきたいと思っております。よろしく申し上げます。

【小堀委員長】 以上3点でよろしゅうございますか。

それでは次に、多古地区部会長の菅澤委員より、よろしく申し上げます。

【多古地区部会（菅澤委員）】 多古地区の菅澤でございます。成田空港の共存共栄を構築していくためにも、特に多古町部会から4点ほど要望させていただきます。

1点目は、空港周辺のアクセス改善に関する要望でございます。成田空港とその周辺地域の一体的な振興・発展を図るためには道路整備が大変重要な役割を持っているところでございますが、成田空港東側の道路整備につきましても非常に遅れているというのが現状でございます。引き続き強力かつ迅速な推進を要望いたします。特に空港環状道路としての機能を有する県道成田松尾線については、現在事業計画中の区間の早期完成を切望するものでございます。併せて、空港東側から空港内への進入路の新設・整備につきましても、ぜひとも前向きにご検討くださるようお願い申し上げます。さらに、朝夕の通勤時間帯には交通混雑が著しい国道296号線の多車線化、これは特に鉄道のない多古町としては切実な思いでございます。また、都心と成田空港を結ぶ代表的なアクセス手段としては鉄道とバスが高いウエイトを占めておりますし、鉄道については成田スカイアクセスが運行し、空港一日暮里間が36分で結ばれたことで一段と改善されたところではございますが、首都圏、日本の交通の要衝として広く一般に認識されております東京駅まで30分台で移動することができる鉄道アクセス、成田ー羽田間を短時間で結ぶ鉄道アクセスを、特に関係機関は動いていただいているようですが、切望いたします。一方、バスアクセスにつきましても、リムジンバスが出発ピーク時には約10分間隔で運行されているなど、必要な便数は確保されておりますが、運賃の割高感是否めないことから、運賃の値下げなどについて、料金体系に関する見直しを特に期待するところでございます。

2点目は、地域に開かれた空港づくりについての要望でございます。共生から共栄を目指し、地域住民に親しまれる身近な空港となるためには、旧態依然とした現行の警備態勢から脱却し、空港のバリアフリ



一化を推進すべきであると考えます。その上で地域住民が気軽に参加できるイベントを定期的かつ数多く開催いただくなど、成田空港が周辺地域にとってテーマパーク的とも言える拠点施設となつていただくことを期待するものでございます。また、現在の成田空港の国内線は乗り継ぎ便という位置づけが強く、路線や発着時間などの使い勝手の面で便利であるとは言えず、それが近くて遠い空港と評される原因になっております。昨年はスカイマークをはじめとしたLCCが就航を開始したところでありますが、私たち近隣の住民がもっと気軽に利用できる、開かれた空港となるためには、より一層の国内線充実が必要不可欠であると考えますので、ご配慮のほどをよろしくお願い申し上げます。

3点目は、B滑走路への公園の設置についての要望等でございます。現在、成田空港周辺にはさくらの山をはじめ、空港が望める公園が設置されています。また、B滑走路北側については十余三防音堤の展望台がありますが、南側にはこうした公園は整備されておりません。真に親しまれる空港づくりを行うためにも周辺の公園整備は有効であり、必要なことであると考えております。こうしたことから、空港東側からの進入路の整備に併せて、地域住民が集う憩いの施設の設置を要望いたします。

最後に、空港の運用制限の規制緩和についての要望をさせていただきます。現状の6時から23時までとなっている空港の運用時間につきましては、実質利用ができるように見直すことを検討する時期が来ているのではないかと提案するものであります。内容については関係機関の皆様方は十分ご承知のことと思いますが、実質23時前に、22時台に運航は終了しているという状況ですので、成田市さんが言われるような制限の中では成田空港の繁栄は十分図れないのではないかと思います。運用時間は円卓会議の合意事項でございますから、これを行うには、騒音下にお住まいの皆様方の健康への影響や生活環境に配慮し、十分な騒音対策を検討した上で、住民の方々へご説明・ご理解を得なければならないことは申し上げるまでもございませんが、現状では難しい問題でもございますし、地域の環境・共生策がきちんと担保され、充実が図られることを前提とした上で、当成田空港の運用については23時までの実質運用、規制緩和、利用しやすい空港のために時間を拡大することについて、その検討に着手していただきたいと考える次第です。

以上4点につきまして申し上げましたが、これらを含め、空港圏の東西格差を強力に是正という方向に舵を切つていただきたい。周辺地

域の均衡のとれた発展の実現に向け、国・県・空港会社の特段のご理解とご尽力をお願いしまして多古地区部会からの意見とさせていただきます。よろしく願いいたします。

【小堀委員長】 ありがとうございます。第1点の成田空港周辺のアクセス改善については四つに分けて回答させていただきたいと思えます。第1点は空港アクセス道路の整備について、これはほかの地区からも出ておりますけれども、千葉県の方から。東側進入路についてはNAAの方から。鉄道アクセスの改善については国土交通省、NAAの方からも回答させていただきます。高速バス運賃の値下げについてはNAAからお願いいたします。

【千葉県（渡邊次長）】 芝山地区部会と山武・横芝光地区部会と答弁が重なるかもしれませんがご容赦いただきたいと思います。県道成田松尾線につきましては平成13年度から芝山町菱田地先から大里地先の千代田Ⅱ期工区約1.4kmの区間の整備、さらには平成21年度からⅢ期工区としてⅡ期工区終点から成田空港工事用道路までの約0.9kmの整備を進めているところでございます。引き続き既存の成田空港工事用道路を活用しまして、県道成田小見川鹿島港線までの間をネットワークとして接続できますように、Ⅱ期、Ⅲ期工区の早期完成に努めてまいりたいと考えてございます。

国道296号線の多車線化でございませうけれども、周辺事業の進捗状況でございませうとか、今後の交通量の推移を見ながら検討してまいりたいと存じます。以上でございませう。

【小堀委員長】 東側進入路についてNAAから。

【NAA（行方部長）】 東側進入路について回答させていただきます。東側進入路については当該地区のアクセス整備や今後の開発状況により、交通量や空港進入に関する需要等を鑑み、総合的に判断するものと考えております。したがって、今後の空港施設整備計画の推移等も勘案しながら関係機関と協議しながらやっていきたいと考えております。

【小堀委員長】 鉄道アクセスの改善について、まず国土交通省の方からお願いいたします。



【国土交通省（加藤室長）】 都心とのアクセス、特に鉄道ということでございますが、国土交通省としましては成長戦略にも方針として掲げておりますが、成田空港と東京を30分台、さらに東京と羽田空港を20分台、両空港間を50分台とする空港アクセス鉄道というものが実現できないかということも掲げております。具体的には、国土交通省の中でも鉄道担当の部局が中心となって、私どもも検討に参画しているという状況でございますけれども、現在色々な取り組みがなされる中で、想定ルートとしまして都営浅草線の押上駅付近から泉岳寺までを結ぶ短絡線を整備し、併せて、途中の東京駅の丸の内側に新しく駅をつくる。このようなルートを想定して検討を進めているところでございます。昨年度におきましては、そういった想定ルートを設けたときにどれくらいの需要がありそうなのか、整備効果はどれくらいなのか、事業費がどれくらいになりそうなのかということを中心に調査をしております。今年度、次年度においても引き続き事業化に向けて具体的にどのような課題があるのかということも検討を進めながら取り組みを進めていく予定にしているところでございます。以上でございます。

【小堀委員長】 NAAから。

【NAA（行方部長）】 鉄道アクセスについてでございますけれども、NAAとしては都心と成田・羽田両空港及び両空港間のアクセス改善は、首都圏両空港の国際競争力を強くする上で極めて重要と認識しております。また、先般の報道によりましてバスの運賃の値下げでございますけれども、東京都心と空港間を低廉な運賃で運行することを検討しているバス会社があるということでございます。これが実現すれば、成田空港のアクセス手段の選択肢が増えて、お客様の利便性向上につながるということで期待しているところでございます。

2点目の地域に開かれた空港づくりについて回答させていただきます。現在、空港の機能拡充に反発する過激派集団が現時点においても空港周辺に存在して活動を行っているということでありまして、成田空港特有の状況を勘案すれば、空港を利用する皆様の安全確保のためにさまざまな警備を実施しなければならないことをまずご理解いただきたいと思っております。

それから、ターミナルを活用した地域イベントや、周辺地域の情報発信の場の提供につきましては、具体的にご要望を伺いながら検討させていただきたいと考えております。私どもとしては空港の安全を確

保しつつ、開かれた空港を実現するため、既に地域の皆様に成田空港パスポートを発行しておりまして、空港の利用促進を図っているところでございます。これをさらに広範囲に PR などして、空港を身近なものとしてご利用いただけるよう努めてまいりたいと考えております。

また、国内線の充実につきましては、昨年のスカイマークの新規就航に加え、今年夏から本邦 LCC 2 社が成田空港をベースに国内線新規就航を予定しております。また、現在国内線施設の拡充工事も行っておりまして、引き続き国内線の拡充を進めていきたいと考えております。以上でございます。

【国土交通省（加藤室長）】 続いて、特に国内路線の充実という点についてお答え申し上げます。国土交通省の成長戦略におきましても、成田空港をアジア有数のハブ空港として抜本的な機能強化を図ることが掲げられております。その中の一つの方策としまして、成田空港の内際のハブ機能を強化すべきだということ、これは乗り継ぎということだけではなくて、特に観光振興、インバウンドで我が国全体に海外からお客様を呼び込んでくるという観点からも、そういった内際のハブ機能強化が必要だということを掲げているところでございます。こういう観点から、国内路線の拡充というものは我々も歓迎しているところでございまして、平成 23 年 10 月末からの 23.5 万回への容量拡大を受けて、スカイマーク社をはじめとする各エアラインが国内線の増便を図ったということ。そして、昨日からの夏ダイヤ以降、空港容量が 23.5 万回から 25 万回に拡大いたしました。こういった状況を踏まえて、成田空港について申し上げますと、さらに 2013 年の夏ダイヤから、順調に施設整備が進めば 27 万回の容量が実現する。そういったタイミングをとらえてオープンスカイを実現することにしております。オープンスカイを実現すると、国際線についてはオープンスカイを結んでいる国との間では自由にダイヤ設定ができる。一方で、国内路線に目を向けてみると、今年の夏から成田空港を拠点とする本邦の LCC 2 社がスタートする。この 2 社については国内線、国際線、旺盛な就航計画が見込まれるところでございます。こういったことを踏まえ、国土交通省としましては、オープンスカイですとか、旺盛な就航計画等々のニーズに対応するため、航空会社が柔軟に運航計画を策定できるような環境を整える必要があるだろうということで、今年の夏ダイヤから国内線の発着枠については上限を設けないという方針を打ち出したところでございます。こういったことを受けまして、この夏ダイヤから新たに国内路線の拡充ですとか、LCC を中心とした新規



路線の拡充、こういったことが見込まれるところでございまして、そういったことを通じて成田空港の国内線ネットワークの利便性がますます向上することを期待しているところでございます。以上でございます。

【小堀委員長】 第3点の、初めて出ましたご要望でございますけれども、空港を展望する公園の設置について、NAAからお願いします。

【NAA（行方部長）】 3点目の空港を展望する公園の設置について回答させていただきます。ご要望のとおり、空港東側をはじめ、空港周辺地域は将来的に非常に大きなポテンシャルを秘めているものと認識しております。そのため、例えば空港会社が所有する土地を集約するなどして地域振興のために有効利用していただきたいと考えております。ご要望にあります空港東側の公園の設置についてでございますけれども、このような土地利用につきましても関係機関ときちんと調整させていただきながら、地域振興につながるよう、空港会社としても協力させていただきたいと考えております。

【小堀委員長】 最後の4点目でございますが、空港の運用制限の規制緩和について、これもNAAからお願いします。

【NAA（行方部長）】 4点目の空港の運用制限の規制緩和についてでございます。運用時間の拡大については平成21年12月15日、千葉県の空港周辺9市町から構成される成田空港圏自治体連絡協議会において提案され、空港会社で具体化に向けて検討を行い、報告するよう要請されておりました。しかし、この件につきましては、成田は内陸空港であるため、今後も地域のご理解を得ながら慎重に進めていかなければいけないと考えており、今後の関係者間のさらなる検討が必要と考えている次第でございます。しかしながら、地域からこのようなご提案をいただいたことは成田空港の将来を考える上で非常に重要なことと受け止めております。以上でございます。

【小堀委員長】 菅澤委員、これでよろしゅうございますか。  
進行係、約15分オーバーしましたけれども、そちらにお渡しします。

【司会】 質疑の最中ではございますけれども、次の富里地区部会からの質疑に移らせていただく前に、ここで再度休憩をとりたいと思いま



す。ただ、スケジュールが若干押している関係上、5分程度の休憩ということで、私の裁量で恐縮なのですが、5分程度の休憩をとらせていただきたいと存じます。開始予定時刻は16時20分からということで、よろしく願いいたします。

(休憩)

【司会】 引き続き質疑応答を再開したいと存じます。委員長、よろしく願いいたします。

【小堀委員長】 それでは、富里地区部会の相川委員、よろしく願いいたします。

【富里地区部会（相川委員）】 富里地区部会の相川でございます。よろしく願いいたします。富里地区部会としましては3月12日に地区部会を開催しまして、オブザーバーであります八街市と協議をいたしました。その結果、次の3点について要望等をさせていただきます。

まず第1点は、菅澤町長さんとよく似ておりますので少しはしょうらせていただきたいと思っております。成田空港と地域が共栄していくために、開かれた空港でなくてはならないと考えていますので、空港へ気軽に足を運べるように進入ゲートの増設やチェック態勢の見直し等の検討をお願いいたします。なお、警備ということは、空港が安全でなくてはいけないというのは当然でありますので、警備をやめろということではございませんので、誤解のないようお願いいたします。また、他の空港では地元産品の物産展等を開催し、空港利用者はもとより、地域住民も多く利用していると聞いております。成田空港におきましても周辺地域の情報を発信できる環境づくり等、周辺地域を広くPRし、それにより地域住民が空港とより緊密な関係が築けるようお願いいたします。

2点目でございますけれども、空港アクセス向上についてでございます。成田空港は30万回への容量拡大に向け、空港機能の充実に取り組んでいるところですが、空港施設のみならず、空港へのアクセス向上は一層推進していかなければならない課題であると考えます。鉄道網のない空港南西側においては、朝夕を中心に慢性的な渋滞が発生しており、今後空港の容量拡大によりさらなる渋滞の可能性や、それに伴う周辺環境の悪化が懸念されます。空港施設の機能向上に対し、空

港周辺整備が不十分では成田空港全体として充実しません。そのため、空港を利用する人と物の流れをスムーズにするため、新交通システム等の導入を含め、総合的に協議できるような場の設置を要望いたします。

最後に3点目としまして、空港周辺地域における広域的な活性化計画及び実施についてでございます。平成22年10月に開催した、成田空港に関する四者協議会において年間発着枠30万回への容量拡大の合意が得られました。この容量拡大に伴い、空港周辺市町のみならず、千葉県内においても大きな経済波及効果が期待されるところです。千葉県におきましてはグレードアップ・ナリタ戦略会議を平成23年12月に設置し、成田空港のさらなる利用促進と、本県経済の活性化等について検討されており、本年8月末に提言を取りまとめると聞いております。そうした中、空港南西部においては平成25年3月に東関東自動車道酒々井インターチェンジが開設の見込みであり、これに併せてプレミアムアウトレットの開業が予定されております。このように、空港周辺市町以外の近隣市町においても新たな活性化の要因が見えてきておりますので、新たな観光資源の掘り起こしや交通アクセス、交通ネットワークの改善等につきまして広範囲な地域における活性化の方策や事業の実施を要望いたします。

以上3点を富里地区部会から要望させていただきます。よろしくお願いいたします。

【小堀委員長】 ありがとうございます。本件については3件のうち2件については千葉県からお答え願いますけども、地域交流の推進と地域PRについてはNAAの方からお答えください。

【NAA（行方部長）】 1点目の地域交流の促進と地域のPRについて回答させていただきます。先ほどの多古地区部会の回答と重なるところがございますので、よろしくお願いいたします。現在、空港の機能拡大に反対する過激派集団が現時点においても空港周辺に存在し、活動を行っております。このような成田空港特有の状況を勘案すれば、空港を利用する皆様の安全確保のために諸処の警備を実施しなければならないことをご理解いただくようお願いいたします。

また、空港のゲートの増設につきましては、今後周辺地域の開発状況や空港施設の推移等を総合的な視点から勘案しながら関係機関と議論していきたいと考えております。

また、ターミナルを活用した地域イベントや周辺地域の情報発信の



場の提供につきましても、具体的なご要望を伺いながら検討してまいりたいと考えております。

私どもは空港の安全を確保しつつ、開かれた空港を実現するため、地域の皆様に成田空港パスポートを発行してありまして、空港利用促進を図っているところでございます。これらをさらに広範囲に PR することなどで、さらに空港を皆様に身近なものとしてご利用いただけるよう努めてまいりたいと考えております。以上でございます。

【小堀委員長】 2 番目の空港へのアクセス向上について、空港周辺地域におけるより広域的な活性化計画及び実施について、千葉県の方よりよろしくお願いいたします。

【千葉県（渡邊次長）】 最初に空港へのアクセス向上についてということで、空港を利用する人と物の流れをスムーズにするために新交通システム等の導入も含めまして総合的に協議ができるような場の設置を要望ということでございます。空港へのアクセス向上につきましては、ご指摘のとおり、県としましても今後の空港容量拡大を考慮すると極めて重要な課題であると認識しているところでございます。地域の公共交通を協議する場としまして、交通事業者、住民利用者、関係行政機関等による関係者会議がございまして、県内でもいくつかの市町村において域内の公共交通の改善に取り組んでいるところでございます。地域におきましてどのような交通手段を検討していくかということにつきましては、地域における需要等を把握することが重要でありまして、地元の事情に精通しております市町村等における検討・協議の場が基本となるものと考えておりますけれども、県としましても必要な協力はしてまいりたいと考えているところでございます。なお、現在国において交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進するため、新たに交通基本法を制定する予定であると聞いてありまして、県としても国の動向も注視していきたいと考えているところでございます。

問 3 でございますが、空港周辺地域の広域的な活性化計画及び実施についてということで、新たな観光資源の掘り起こしですとか、交通アクセス、交通ネットワークの改善等につきましては、広範囲な地域における活性化の方策や事業の実施を要望ということでございます。県では平成 22 年 10 月の 30 万回合意を契機としまして、成田空港を拠点とする LCC の設立、新規就航、国内線の充実といった新たな動きが生じておりますけれども、この動きをしっかりとらえまして、空港周辺地域はもちろん、県全体の経済活性化につなげていきたいというこ

とで、グレードアップ・ナリタ活用戦略会議を昨年 12 月に立ち上げたところでございます。同会議につきましては、関係行政機関に加え、県内経済・交通・観光など、さまざまな分野から有識者のご参加をいただいているところでございますし、空港圏自治体の皆様の代表にも参加いただいているところでございます。会議でございますが、交通アクセスなどの広域的な課題、利用促進のための情報発信、遠いイメージを払拭するような PR も積極的にしていくべきだという話でございますが、さらには、国内線の充実や活用策について広くご意見をいただいているところでございます。庁内にも 30 万回プロジェクトチームをつくっておりまして、ここでたたき台をつくって案を提供し、グレードアップ・ナリタ活用戦略会議の有識者の意見を伺うという形で進めておりまして、今年の 8 月には提言をいただくというふうに進めているところでございます。そういう意味で、成田空港を活用しました経済活性化策を引き続き広域的に検討していきたいと考えているところでございます。以上でございます。

【小堀委員長】 以上 3 点お答えいたしましたけれども、相川委員、よろしゅうございますか。どうもありがとうございました。

続きまして、香取・神崎地区部会から宇井委員、よろしく願いいたします。

【香取・神崎地区部会（宇井委員）】 香取・神崎地区部会長の宇井であります。本日は石橋神崎町長と私で出席しております。当地区部会におきましては 2 月 10 日に協議を行いまして 4 点の要望事項を取りまとめましたので、私の方から要望させていただきたいと思っております。既に多くの要望がなされまして、一部同様の要望があると存じますけれども、部会からの要望でありますので順次申し上げさせていただきたいと思っております。

1 点目、飛行コース及び高度の遵守と通年測定局の設置等についてでございます。成田空港では騒音の少ない航空機の乗り入れに努力されておりますけれども、平成 22 年 10 月の容量拡大 30 万回に係る確認書の合意事項の実現に向けまして、施設面並びに運用面での整備が進められております。これに伴い、上空を運航する航空機の飛行コースや騒音に対する住民の関心が高まりつつありまして、これへの真摯な対応は住民の不安解消のため、安全確保のため、今後の容量拡大に対する理解を得るために不可欠であります。つきましては、航空機騒音が懸念されぬよう、飛行コース及び高度の遵守の徹底指導をお願い



いたします。また、発着回数の増加に伴う騒音の状況把握のため、航空機騒音の通年測定局の設置と、それが設置されるまでの間は夏、冬の定期的な騒音測定を行い、測定結果を公表されますよう要望いたします。

次に2点目、空港周辺アクセス道路等の整備充実についてでございます。成田国際空港周辺アクセス道路の整備充実は空港利用者や空港関係業者をはじめとする地域住民の利便性の確保、交通渋滞の緩和、当該地区の活性化に寄与することはもとより、今後航空機発着量の拡大に伴う旅客や物流の増加が期待される成田国際空港においても、国際競争力の強化に必要不可欠でございます。つきましては、国道51号の全線4車線拡幅、国道356号バイパス道路の建設、首都圏中央連絡自動車道大栄―横芝間及び成田小見川鹿島港線インターチェンジの早期完成、神崎インターチェンジと一体となる利根川景観を生かしたハイウェイオアシスの整備、主要地方道成田小見川鹿島港線の整備充実並びに県道成田下総線の国道356号バイパスへの延伸整備に対する特段のご支援と併せて、関係機関への働きかけを要望するところでございます。

3点目、周辺対策交付金の充実及び使途拡大についてでございます。教育施設、消防施設等を整備する場合には多額の費用を要するため、可能な限り成田国際空港周辺対策交付金の交付をお願いするところでございます。さらに、自治体で設置しております騒音測定装置の切り替えに伴う補助及び維持管理等や、空港都市づくりプランを基軸としたまちづくりなど、さらなる交付金の使途拡大に向けた協議を引き続きお願い申し上げます。

最後に4点目、地元雇用の確保についてであります。成田国際空港における雇用者数については、地域振興連絡協議会による調査において、年間発着回数30万回時における雇用創出効果は莫大なものというお話もありました。NAA実施によります今年度の従業員実態調査結果では、さまざまな要因により、調査開始以来初の減少となったものの、空港圏における人口減少対策及び将来の繁栄のためにも雇用の確保は不可欠でありますし、つきましては空港関連企業に対して周辺住民を優先的に雇用する働きかけを要望いたします。

当地区部会からは以上でございます。よろしく願いいたします。

【小堀委員長】 ありがとうございます。4点ですね。最初の飛行コース及び高度の遵守については国土交通省の空港長・中坪さんをお願いいたします。2番目の通年測定局の設置についてはNAAの方から

よろしく申し上げます。

【国土交通省（中坪空港長）】 飛行コース及び高度の遵守についてご質問のありました件について回答させていただきます。飛行コースの遵守につきましては平成11年2月に航空機騒音影響範囲の拡散を防止する目的で、直線上昇・直線下降についての飛行コース幅が設定されております。航空会社に対してその遵守の徹底を求めるとともに、監視を行っております。その上で、飛行コース幅を逸脱した航空機につきましては空港会社を通じて当該運航者に逸脱理由を問い合わせ、その結果、合理的な理由なく逸脱したという場合にはその便名を公開し、必要に応じて指導を行っているところでございます。今後も同様に徹底した指導・監督を行っていく所存でございます。

また、成田空港に到着する航空機の飛行コースにつきましては、到着機が輻輳する場合や気象状況によりまして面的な運用がなされているところではございます。航空交通の円滑な流れを確保する上では不可欠なものであると考えておりますので、ご理解を賜りますようお願い申し上げます。

【NAA（行方部長）】 通年測定局の設置について回答させていただきます。空港会社の常時測定局は千葉県及び関係自治体と協議の上、①運航が集中する標準飛行コースの下に設置すること、②航空機騒音の年次推移を把握するため、年間を通じて継続的に騒音を測定できる地点に選定すること、③地域全体のバランスを考慮すること、という基本的な考えに基づいて設置しております。現状において合理的かつ十分な監視体制ができていると思っております。香取・神崎地区につきましては、今後騒音の大きな変化により常時測定局の配置に見直しの必要が生じた場合には改めてご相談したいと考えております。香取・神崎地区における短気騒音測定については、航空機の運航等を踏まえ、その実施及び結果の公表については市町と協議して対応してまいりたいと考えております。なお、香取市の騒音調査は4月に実施する予定でございます。空港会社としましては、現在、平日の午前9時から午後5時まで、北地域相談センター、これは成田市花崎町の千葉交通ビルにございます。それから、空港情報センター、これは芝山鉄道芝山千代田駅付近にございます。それから、NAA情報コーナー、これはNAAの本社内でございます。この3カ所におきまして成田空港を離着陸する航空機の飛行コース情報を公開しております。これまで6000ft未満の航跡でしたが、3月下旬より出発機は10000ft内、到着



機は 8000ft と、情報公開の範囲を拡大する予定でございます。また、情報公開範囲の拡大に併せまして、茨城地域相談センターにおいても公開できるよう準備を進めております。なお、インターネットの情報公開を含めまして、飛行コースの公開方法等につきましては関係機関と協議を始めたいと考えております。以上でございます。

【小堀委員長】 2 番目の、空港周辺アクセス道路の整備充実について、千葉県の方からお願いいたします。

【千葉県（渡邊次長）】 国道 51 号線の全線 4 車線拡幅でございますけれども、現在国におきまして交通混雑の緩和と交通安全の確保を目的に、成田拡幅、大栄拡幅、北千葉拡幅の事業が進められているところでございます。県としましては、実施中の事業区間が早期に完成されるよう国に働きかけていくとともに、残る区間についても順次整備が図られるよう要望してまいります。

国道 356 号につきましては、香取市篠原地先から香取市佐原イ地先間、約 1.9km の 4 車線化整備を実施しておりまして、平成 20 年 5 月に広域交流拠点箇所に接する約 0.6km を暫定 2 車線で供用したところでございます。また、東庄町新宿地先から香取市小見川地先間、約 8.7km のバイパス整備を実施しておりまして、平成 20 年度までに小見川側から約 4.7km を供用したところでございます。残る区間につきましても引き続き整備推進に努めてまいります。

県道成田小見川鹿島港線につきましては、現在、成田市取香、成田市川上、香取市沢、香取市竜谷工区等の整備を進めているところでございまして、引き続き事業の進捗に努めてまいりたいと思っております。

県道成田下総線の国道 356 号バイパスへの延伸整備につきましては、現在進めている市町道事業と県道事業の進捗状況を勘案しながら検討してまいります。

首都圏中央連絡自動車道大栄－横芝間につきましては、成田小見川鹿島港線インターチェンジも含め、現在国において構造物の設計等が進められているところでございまして、この区間は圏央道で唯一開通目標が明示されていないことから、早期に本格的な事業に着手し、一日も早い完成が図られるよう、県としては引き続き国に強く働きかけてまいります。

圏央道神崎町のハイウェイオアシスにつきましては、町が設置しました国・高速道路会社、県等で構成します神崎インターチェンジ周辺地域整備事業ワーキング部会におきまして、道の駅と一体となった神

崎パーキングエリアの設置の検討を行っているところでございます。県としてはその具体化が図られるよう支援してまいりたいと存じます。以上でございます。

【小堀委員長】 ありがとうございます。3番目の周辺対策交付金の充実及び使途拡大について、4番目の地元雇用確保について、これを連続してNAAからよろしく申し上げます。

【NAA（行方部長）】 3点目の周辺対策交付金の充実及び使途拡大について回答させていただきます。教育施設等公共施設の整備につきましては今年度から周辺対策交付金の使途拡大を行い、防音工事の助成を受けていなくても騒音下の地域にある教育施設や地区所有の集会所の整備や改修費用について交付金の対象とさせていただいております。消防施設の整備につきましても航空機の災害等に対応するという理由から交付金の使途に含まれ、従来から整備内容に応じて協力させていただいているところであります。今後も具体的なご要望がございましたら可能な限り対応してまいりたいと考えております。

また、騒音測定装置の切り替えや空港都市づくりプランを基軸としたまちづくりについても、具体的なお話を伺いながら対応してまいりたいと考えております。なお、騒音測定装置の維持管理費については普通交付金を充当していただくことができることとなっております。

最後に、4点目の地元雇用確保について回答させていただきます。2011年の空港内従業員実態調査結果によれば、2008年の調査時に比べ約9000人以上の従業員の方々が減少しておりました。現在、欧州の経済不安による世界経済の低迷、成田空港についても震災の影響により航空需要が昨年度は落ちておりますが、現在、震災の影響から順調に回復しているところでございます。今年の夏にはLCCの新規就航ができるなど、本年度空港容量拡大に併せ、既存の航空会社の路線拡充、新規航空会社の乗り入れが見込まれており、今後の成田空港の拡充・発展に併せて事業者数、従業員数ともに回復し、増加していくものと考えております。空港会社としましては、空港が地域と共生していくためには、空港がもたらす経済効果を一層活用していく必要があります。安定的な雇用の確保及び雇用のさらなる創出には空港のさらなる発展が必要と考えております。地域の皆様のご理解をいただきつつ、地域と一緒に頑張ってまいりたいと考えております。

なお、NAAの地域相談センターにおいて、周辺の皆様の就職についてもご相談を承っておりますので、よろしくお願ひしたいと思っております。



ります。以上でございます。

【小堀委員長】 以上ですが、宇井委員、よろしゅうございますか。どうもありがとうございました。

今までは千葉県の方でございましたけれども、今度は茨城県を代表しまして河内・稲敷地区部会の野高委員よりよろしく申し上げます。

【河内・稲敷地区部会（野高委員）】 河内・稲敷地区部会を代表しまして4点ほど要望いたします。

1 点目は飛行コースについてです。標準飛行コースを逸脱して飛行する航空機については年々減少傾向にありますが、一部改善されない面が見受けられ、住民から苦情が寄せられるので、より一層の改善を要望します。また、夜間22時台の発着回数について、極力便数の削減を行うよう要望します。

2 点目でございますが、騒音常時測定局の位置見直し及び増設等についてです。現在の騒音常時測定局は飛行コースから離れているところがあり、騒音測定結果に疑問が残ります。飛行コースに合った設置場所への見直し検討をしていただき、現在稲敷市に10局、河内町に4局あるのに加え、さらに桜川地区1局、江戸崎地区1局の増設を要望します。

3 点目でございます。騒音対策区域の拡大についてです。民家防音第1種区域の拡大を強く要望します。直ちに民家防音第1種区域の拡大ができない場合は、稲敷市も隣接区域に含めていただき、騒音被害を受ける住民に対する民家防音対策について、さらなる柔軟な対応をお願いします。

4 点目でございます。容量拡大に伴う茨城県南地域の発展についてです。年間発着回数30万回を目指すに当たり、住民からの問い合わせや苦情及び要望などが多くなることが考えられるため、これらの対応について遺漏の無いようお願いいたします。また、発着回数が増えることによる経済的効果が茨城県南地域にも波及し、空港周辺自治体として空港とともに発展できるよう、空港への重要アクセス道路であります国道408号線の設備拡充を行っていただき、空港関連企業等の進出を促すなど、十分配慮していただけるよう要望します。

以上4点について、よろしく申し上げます。重複しているところは簡単で結構です。

【小堀委員長】 どうもありがとうございました。各機関の方からご

回答をお願いいたします。1 番目の飛行コースについては中坪空港長の方から。騒音常時測定局の位置見直し及び増設等については NAA から。防音対策区域の拡大については二つに分けます。騒防法第 1 種区域の拡大については国土交通省成田室長の方からお願いいたします。民家防音対策のさらなる柔軟な対応については NAA からお願いいたします。容量拡大に伴う茨城県南地域の発展については二つに分けます。住民への対応及び茨城県南地域の発展については NAA からお願いいたします。空港アクセスの道路整備については茨城県からお願いいたします。

【国土交通省（中坪空港長）】 先ほど香取・神崎地区部会及び成田部会からのご質問とも一部重複しているところがございますので、簡単にご説明させていただきます。成田空港におきまして騒音の影響を極力小さくするという考え方に基づき標準飛行コースが設定されているところがございます。それに基づいて航空会社への周知を徹底しているところがございます。今後とも周知・指導というのは徹底してまいりたいと考えております。しかしながら、航空機の増加、特に到着航空機の増加もございますので、安全確保、悪天候回避等のため、面的な飛行をする場合もございますので、その点については引き続きご理解賜れればと考えております。22 時以降の発着回数につきましては、地元との合意を遵守するために引き続き 22 時以降の航空機の運航状況を注視してまいりたいと考えております。

【NAA（行方部長）】 2 点目の騒音常時測定局の位置見直し及び増設等について回答させていただきます。香取・神崎地区部会と同様の回答になりますけれども、現在、茨城県内の航空機騒音については茨城県が設置した 10 カ所及び空港会社が設置した 4 カ所、計 14 カ所、稲敷市 9 カ所、牛久市 1 カ所、河内町 4 カ所で常時測定局が 24 時間連続で測定を行っております。空港会社の常時測定局については茨城県及び関係自治体と協議の上、①運航が集中する標準飛行コースの下に設置すること、②航空機騒音の年次推移を把握するため、年間を通じて継続的に騒音を測定できる地点に選定すること、③地域全体のバランスを考慮することなどの基本的な考えに基づいて設置し、騒音監視を行っております。ご要望の常時測定局の設置につきましては、今後の飛行コースの変更に伴う航空機の運航や騒音の変化等を勘案し、茨城県と相談しながら検討してまいりたいと考えております。

【国土交通省（加藤室長）】 続きまして防音対策区域の拡大について



でございます。第1種区域の拡大についてですけれども、現在、成田空港の周辺地域においては騒防法に基づいて第1種区域に設定された区域、これはW値で75以上の区域となっておりますが、こういった区域について防音工事の助成を行っているところでございます。第1種区域に設定された区域値は法律の制度に基づく指定でございますので、成田空港のみならず、他の空港との関係、制度全体との関係もございまして、直ちに環境基準を引き下げるということは容易なことではないと認識しているところでございますが、地域の皆様方からそのようなご要望があったということは重く受け止めたいと思っております。以上でございます。

【NAA（行方部長）】 3点目の民家防音対策について、さらなる柔軟な対応というところについてでございますが、茨城県内においては14局の常時測定局が設置され、年間航空機騒音の推移を把握するなど、騒音監視が行われております。さらに、空港会社では成田空港に近接した3カ所、田川、下田川及び金江津で騒音区域検証のための短期測定を夏季・冬季において実施しております。昨年度はこれらの測定地点のいずれにおいても騒防法第1種区域の基準値である75W以下という結果が得られております。また、現在、成田空港に乗り入れている機材の小型化、低騒音化が進んでおり、今後も騒音の影響範囲は小さくなっていくものと予測されております。このような状況を勘案いたしますと、現時点でさらなる第1種区域の拡大は難しいものと思われまます。なお、今後も引き続き常時測定局で騒音監視を実施するとともに、短期測定を夏季と冬季に実施することとしておりますが、短期測定場所、測定回数等、ご要望があれば関係自治体と協議しながら対応してまいります。また、実体を把握の上、第1種区域の基準値を超える場合があれば速やかに対応してまいりたいと考えております。また、騒防法の第1種区域に隣接した区域における住宅防音工事については、現在、共生財団や河内町の事業として実施されているところでございますので、稲敷市での隣接区域の指定につきましては、第1種区域に指定されていないことから困難であると考えております。でも、まず具体的にお話を伺いながら協議させていただきたいと考えております。

次に、4点目の空港容量拡大に伴う茨城県南地域の発展について回答させていただきます。成田空港は空港づくりや地域づくりを念頭に置いて、これからの住民からの問い合わせなどに速やかに対応してまいりたいと考えております。空港周辺地域という概念には千葉県、茨城県の区別はないと考えておりますので、今後の容量拡大により茨城

県南地域が空港とともに発展していくよう、空港会社ができることについては可能な限り協力させていただきたいと考えております。以上でございます。

【小堀委員長】 道路整備について、茨城県からよろしく申し上げます。

【茨城県（飯田副参事）】 茨城県環境対策課飯田でございます。国道408号線の整備拡充につきまして、担当部局とも協議してまいりましたので回答させていただきます。並行して計画されている圏央道の未開通の稲敷インターチェンジから東関東道間の整備状況や国道408号の交通量の推移を見ながら検討しまして、設備拡充の事業化の検討をしてみたいと考えております。以上でございます。

【小堀委員長】 野高委員、よろしゅうございますか。時間が迫ってまいりますと私も早口になってしまうのですが、回答者も早口になってきつつありますけども。最後に、成田空港から郷土とくらしを守る会・岩田委員、よろしく願いいたします。

【成田空港から郷土とくらしを守る会（岩田委員）】 成田空港から郷土とくらしを守る会の岩田と申します。よろしく申し上げます。

1点目ですけれども、成田空港の需要の見通しについて、これを建前とかそういうものじゃなくて、実際にどういう伸びを見込んでいるのか、それをお聞かせ願えればと思うのですね。というのは、今までの高度成長下のやり方というのが、工事をつくることで過剰な需要の見通しというのか、希望と言ったらいいのでしょうか、そういうものでやってきたような気がするのですね。そういうところで例えば関空なんかもあれだけ莫大な赤字をつくり、その対岸にある泉佐野市なんていうのはついに市の名前さえも売り出すと。破綻状態の財政だということになってしまっているわけですね。今回も30万回容量拡大ということなのですけれども、あまり先走ってどんどん投資をしていくと、結局借金を増やすことにならないだろうかという心配があるわけですね。それを科学的にと書きましたのは、科学的というのは難しいのではないかと。確かに、生き物ですから科学的にとすることは難しいかもしれませんが、本当に30万回が2015年までになるのかどうかということをお伺いしたいということなのです。

2点目は、昨年11月21日に米軍のチャーター機が燃料不足だとい



うことで成田空港に臨時着陸したと。この問題について、我々の会、平和塔奉賛会もそうなのですから、成田空港は純然たる民間空港であり、軍事利用は一切しない。米軍の民間チャーター機、これは MAC と言うらしいのですけれども、その使用も一切認めないという約束を文書で交わしているわけですね。それについて空港会社の森中社長あてに質問書を出しましたらば、森中社長は、その約束というのは今後も守るという回答をいただいて、ほっと安心しているわけなのですから、こういうことが今後も続くようだと問題だと思えるのです。しかも、今回の民間チャーター機の着陸というのは非常に怪しいところがある。ある意味確信犯的なものがあるのではないかという気がするのです。というのは、横田を目指していたと言うのですけれども、横田は成田から 100km 以内ですよ。100km 未満のところにも飛べないような燃料不足ということはあるだろうか。もしそんなことになったら大変なことです。民間機だったら多分もっと手前の空港、例えば千歳とか、そういうところで燃料補給をして、それから飛んでいくのが一般的な常識じゃないかと思うのです。それをぎりぎりまで、成田まで持ってくるということ自体がおかしいという気がするのです。しかも、横田に行くと言いつつ、燃料補給をしたらそのまま嘉手納まで行ってしまったというのです。そうすると、もともと嘉手納へ行くつもりだったのではないのか。燃料不足を理由にして成田で燃料補給して嘉手納へ行っちゃったというのが実態なんじゃないかという気がするわけですよ。そこで伺いたいのは、以前にもこのような臨時着陸というのが成田空港で行われたのかどうか。我々は新聞報道で知ったわけですよ。だから、もし新聞報道なんかなければ我々は今までわからなかったわけですよ。ですから、こういうのがあったかどうか。これは国会議員の方を通じて国土交通省の方に聞いてもらったら、国土交通省の方は調査をいたしますという返事だったらしいのですけれども、私のところにはまだその国会議員の方から返事があったという話はないのです。今後、安全上、人道上の問題もありますから、本当に機材の故障か何かでどうしてもこれは墜落しそうだから降ろしてくれと。これはやむを得ないと思うのですよ。ただ、今回のような、何だかわからないけど、わけのわからない燃料不足でもって着陸というのはもうやらないでほしいということをやちゃんと米軍側にもきちっと申し入れていただきたいという気がするわけですよ。

3 点目ですけれども、運用時間の延長問題なのですから、例えばエアアジア・ジャパンの社長の 2 月 2 日の記者会見で、成田空港も

23 時以降に着陸できるようにしてほしいということを行ったそうですね。それから、県が依頼したのか、千葉総研の研究報告でも 23 時以降の着陸をということを行っているわけなのですね。これについても会社の方ではそういうことは今までどおりですというお答えだったと思うのですが、実際今でも騒音下の住民というのは睡眠時間は 7 時間しかないわけなのですよ。ところが、例えば WHO なんかですと、人間が健康に生活するために必要とするのは 8 時間必要だと。ところが、8 時間静かな時間があったからといって 8 時間きちっと寝られるわけではない。なぜかといえば、その前後、眠りに入る時間がありますから、どうしても 10 時間くらいは夜の静穏な時間帯が必要なのだということを行っているわけですね。そういう考え方とか、医学的かなんかの調査に基づいて 2009 年に EU では、欧州 WHO が夜間騒音ガイドラインというのをつくりました。これは夜間の屋外での騒音、 $L_{night}$  と言うらしいのですが、これも加重平均ですね。本来だったら 40dB までするのが理想だと。ただ、それはとても今の段階ではできないから暫定目標値を 55dB とすると言っているわけです。これもかなり厳しい内容だと思うのですよ。というのは、夜間の数値というのは昼間に比べて 10 倍の加算がありますから。これで 55dB というのはかなりの厳しい目標だと思うのですけれども、こういうガイドラインを設定していると。ところが、研究者に言わせると、夜間の騒音の基準に  $L_{night}$ 、いわゆる加重平均を使用することは適切ではないと。なぜかといえば、たった 1 機でも睡眠中に飛行機が飛べば、それで目が覚めることだってある。しかも、目は覚めなくても脳波なんかのこれを見てもみると、かなり覚醒化すると。そういうことが結局、心臓疾患とかそういうものへの危険性をかなり高めるのだという研究結果が出ているわけですね。研究者は、もしやるのだったら  $L_{Amax,night}$  と言うのでしょうか、私も素人ですからあまりよくわかりませんが、こういう基準をちゃんと使用すべきじゃないかと言っているわけです。この前から環境省のほうでは夜間騒音の研究をしたようなのですけれども、ところがこれについては、実はこんな分厚い報告書を……

【小堀委員長】 簡潔にお願いします。

【成田空港から郷土とくらしを守る会(岩田委員)】 はい。ところが、それについては環境省の方の係の方は、この研究は失敗でしたと。2000 万かけたらしいのですけれども、こういうことを言っているらしい



のですね。そういう調査結果があるのかどうかということをお伺いしたいのです。

4 点目は、今もいろいろ出ていますけれども、騒音地域の人口流出問題というのはどこの空港でも問題になっているのですね。これはちょっとやり過ぎだと思えるのですけれども、小松飛行場では、小松市が第1種区域ですよ、ここに家を新築する人については補助金を出すと。100万単位か何かの補助金を出す制度というのを始めたらしいのですよね。それで何軒か家を建てて住む人がいると。もちろん成田の場合には相当網がかかっていますから、おいそれとはできないのですけれども、そういうようなことまでしても何とか騒音地帯の活性化のために何とかしようというのがあるわけですね。そうやって悩んでいるのは成田の騒音地域の人たちも全く同じだと思うのですよ。これは騒音を減らすのが一番ですけれども、これは色々な関係でなかなかできない。そうすると、これに代わるような抜本的な地域振興策を考える必要があるのではないかという気がするのですね。例えば、これは騒音地域じゃないですけれども、過疎地なんかでよくやるのは何かというと、町が金を出して土地を買って、その土地を永住する人に安く売るとか、それで住むために来てもらうとか、あるいは、若い人向けの安い家賃の集合住宅をつくって、そこに所帯持ちみたいな若い人たちを呼んで、それで活性化を図るとか、こういうことをよくやっているらしいのですね。そうすると、これはNAAなんかも協力して、周辺対策交付金なんかを使って、そういうような集合住宅を騒音地域に建てるというのはちょっと無茶ですから、それよりもちょっと外れた比較的騒音の少ないところに建てると。しかも、そこには若い人で所帯持ちの方に入らせていただくとか。こういうようなことができないのだろうかという気がするのですね。そしてやってもらいたい。

5 番目ですけれども、A・B両滑走路の同時離発着運用の現状がどうなっているのか。騒音だけではないのです。利用状況も含めて教えていただきたい。先ほど、あまり騒音は変わらないのだという話がありましたけれども。

最後6番目ですけれども、3年前のフェデラル機の横転炎上事故についての経過報告は出たのですけれども、最終的な調査報告書というのは出てないのですね。私はまだ聞いたことないのです。これが一体どうなっているのか。3年もたってまだ出ないのだろうか。なぜかという、もしその原因が、例えば空港の施設とかそういうものにあるとすれば、その原因に基づいた安全対策をとらないと、また同じようなことが起こるのではないかと。これは一体どうなっているのだろうか

かという気がするのですね。こんなに時間がかかっていいのだろうかという気がするのです。それをちょっと教えていただければということなのです。

よろしく申し上げます。

【小堀委員長】 6 問いただきました。まず需要の見通しについては NAA の方から。2 番目の米軍チャーター機着陸問題については国土交通省と NAA の方から。運用時間の延長問題も国土交通省と NAA。周辺地域人口流出問題への国と会社の見解と対策については国土交通省と NAA。A・B 両滑走路同時離発着運用の現状については国土交通省の方から。フェデラル機事故の調査報告書はいつ出るのですか、それに基づく対策はということについても国土交通省の方から、よろしく願いいたします。

【NAA(行方部長)】 回答させていただきます。1 点目の需要の見通しについてでございますけれども、先般発表させていただいた 2012 年夏ダイヤ定期航空会社別スケジュール発着回数では、2012 年夏ダイヤの週間発着回数は総計で 3806 回でございます。これを年間に換算すると約 20 万回となります。この週間発着回数の総計は 2012 年 4 月 1 日から 14 日の平均でありまして、これ以降、夏ダイヤ期間中にも増便が予定されている航空会社がありますので、増えていくということになります。また、2012 年冬ダイヤにおいても増便が見込まれることから、実際には 20 万回を超える発着回数が見込まれるということでございます。

なお、正式な 2012 年度の航空取扱量の需要予測につきましては、5 月に予定されている 2011 年度決算公表時に合わせて公表することになっております。また、中長期的な見通しにつきましては現在検討しているところなので、もう少し時間をいただきたいと思っております。

【小堀委員長】 米軍チャーター機着陸問題につきまして、国土交通省の中坪空港長、お願いいたします。

【国土交通省(中坪空港長)】 問 2 について回答申し上げます。成田空港の開港に先立ちまして当時の空港公団と地元の関係者の間で取り決めがなされておりまして、成田空港の軍事利用はしないという認識は現在でも変わっておりません。しかしながら、今般のケースでは当該航空機から燃料不足による着陸を求める旨の要請があり、人道的見



地から給油のための着陸を認めたものと聞いております。国としましては、米軍の民間チャーター便が安易に目的地を成田空港に変更しないよう、適切な手段で運航会社に申し入れるよう成田空港会社に指導しているところです。

【小堀委員長】 NAAの方からもコメントしてください。

【NAA（行方部長）】 MACチャーターにつきましては、当該チャーター機はアンカレッジから横田に向かっていたもので、事前の成田空港への着陸計画はなく、パイロットから燃料不足により横田までの運航ができないので着陸させてほしいという要請がございました。最悪の場合には墜落の可能性もあったことから、緊急避難的に人道上の見地から着陸を認めたものでございます。空港会社としましては、空港建設当時に、成田空港から郷土とくらしを守る会との間で運輸省、空港公団で交わされた1972年9月20日付の、一切の軍事利用は行わない、米軍機のMACチャーターについては利用させない旨の覚書については当然のことながら遵守してまいりたいという認識は今も変わっておりません。また、成田空港の歴史的な経緯を踏まえまして、ハンドリング会社を通じて、この運航会社に対して、同様のケースが発生した場合には他の空港を利用する旨、既に口頭で申し入れは行っております。以上でございます。

【小堀委員長】 運用時間の延長問題について、国土交通省の成田室長、お願いします。

【国土交通省（加藤室長）】 特にお尋ねのあった、我が国での騒音と睡眠の研究状況についてということですが、国土交通省におきましては騒音と睡眠に関するようなご指摘のような研究というものは行っておりません。環境省の方にも問い合わせをしてみたのですが、今のところ我々が聞く範囲では、ストレートに騒音と睡眠の研究についての調査を行っているというものはないということでした。また、基準云々につきましては個人によって大分異なってくることもございますので、一律に基準をつくるのは直ちには難しいのかなと考えているところでございます。

【小堀委員長】 NAAからもコメントしてください。

【NAA（行方部長）】 運用時間の延長問題、具体的には睡眠と騒音の問題について回答させていただきます。2009年の欧州WHO夜間騒音ガイドラインの制定については承知しております。騒音と睡眠の研究については現在いろんな研究機関で進められていまして、いろいろな学説があると聞いております。定説といったものはまだないのではないかと考えております。また、睡眠障害がLnightではなく、LAmx,nightによってやった方がいいのではないかとのご指摘でございますけれども、そのような研究結果があることも承知しております。ただ、まださまざまな学説がございますので、睡眠を保証する基準を制定する段階には至っていないと認識しております。成田空港では航空機騒音の睡眠障害の相関にかかわらず、今後周辺住民の皆様が航空機騒音による健康への影響が懸念されるときには、又はそのような要望があった場合には自治体の方に言っていただきまして、そのようなことをしていただければ周辺対策交付金を活用していただいて健康調査はできるということになっておりますので、よろしくお願ひしたいと思っております。空港会社としましては、夜間帯の航空機騒音を減少するよりも、低騒音機乗り入れ促進をしております。2005年に導入された低騒音型航空機ほど着陸料金単価が安くなるという料金制度の効果もございまして、成田空港では国際民間航空機関ICAOで定められたチャプター4に相当する低騒音機の割合が、制度導入時、2005年でございまして、その当時が55.8%。5年後の2012年度には81.5%まで達しております。私どもとしては、夜間だけでなく、飛来するすべての航空機の低騒音化が図れるよう努めているところでございます。また、地域の皆様と約束している運航時間につきましても、航空機の離発着が23時以降行われないう、引き続き注意してまいりたいと考えております。以上でございます。

【小堀委員長】 周辺地域人口流出問題への国と会社の見解と対策について、まず国土交通省の成田室長の方からお願いします。

【国土交通省（加藤室長）】 地域の皆様が人口の減少に悩んでいるというのは我々としても共有したいと思っております。そこに限らず、我が国全体が人口減少社会を迎えるに当たって、これからどうやって活力を維持していくのかというのは非常に大きな課題だと思っておりますし、地域においても大きな悩みになっていると思っております。ただ、そういったことに対して、ご提案のあったことも含めて、どういう形で対応していくのかということについては、特にご提案の



あったような内容につきましては、まずは市町も含めた地域の皆様方で検討をしていただくべきものではないかと考えているところでございます。以上でございます。

【小堀委員長】 NAAの方からもお願いします。

【NAA（行方部長）】 成田空港周辺地域については将来的に大きなポテンシャルが秘められていると私どもは認識しております。例えば、空港会社が所有する土地を集約化するなどして、地域振興のために有効利用させていただきたいと考えております。空港会社の所有する土地を活用した地域振興策と、地域の活力となる施策に、関係市町とともに協議・検討していきたいと考えております。ご提案の、騒音区域に若い人を呼び込む施策につきましては、具体的に市町の方から出てきたときには関係機関と協議しながら協力してまいりたいと考えております。

【小堀委員長】 A・B両滑走路同時離発着運用の現状については東京航空局の部長様の方からお願いします。

【国土交通省（工藤部長）】 東京航空局の工藤から回答させていただきます。成田空港におきましては、さらなる容量拡大に当たりまして可能な限り騒音影響範囲を拡大させないという周辺環境への配慮から、平行滑走路より同時に離陸する二つの機体を、離陸直後から15度分岐させるという国際基準とは異なる同時平行離陸方式を採用することといたしました。この同時平行離陸方式でございますけれども、フランスのシャルル・ド・ゴール空港、ドイツのミュンヘン空港、米国ダラス空港などで現在行っている実績がございます。この方式の導入に当たりまして、成田空港においても安全性の検証を行いました。その結果として、離陸後の航空機を監視する管制官の配置を行っております。また、悪天候のときにはこの方式の適用を中止するという対策を講じることによりまして、運航の安全性を確保しながら運用を行っているところでございます。利用の状況でございますけれども、同時平行離着陸方式は昨年10月20日から運用を開始しておりますけれども、5カ月ほど経過しておりますが、2011年冬ダイヤにおきましては同時離陸の適用時間は午前中の2時間ほど、同時着陸の適用につきましては午後の3時間程度の運用を行っている現状でございます。

【小堀委員長】 最後のフェデラル機事故の調査報告書はいつ出るのか、それに基づく対策はということについては、国土交通省・中坪空港長、お願いします。

【国土交通省（中坪空港長）】 フェデラル機事故の調査報告書とその対策についてのご質問でございますけれども、3年前に発生しましたフェデラルエクスプレス コーポレーション所属の機体の航空事故でございますけれども、これにつきましては、独立した機関でございます国土交通省運輸安全委員会が調査を行っております。運輸安全委員会におきましては航空事故調査の経過報告についてというのを公表しておりますけれども、その中で、今後一層の事実調査及び解析を進め、さらに原因関係者からの意見聴取及び調査参加国への意見照会を実施することとなる。そのため、最終的に報告書を取りまとめるまでにはなお時間を要すると見込まれる、というふうに行っているところです。現段階では報告書案が作成された後、運輸安全委員会が審議をしている段階である旨、公表されております。今後運輸安全委員会で議決されますと航空事故報告書が公表されますので、公表されましたらその報告に基づく所要の対処を行っていくものと考えております。

【小堀委員長】 岩田委員、よろしゅうございますか。どうもありがとうございました。

これで本日の議案のすべてを終了いたしました。委員長の不手際で20分ほどオーバーしてしまいましたけれども、長時間にわたり貴重なご意見等いただきまして誠にありがとうございました。これらのご意見を NAA としましては今後の対策、地域共生策に反映させ、皆様からのご要望におこたえできるよう、なお一層の努力をしてみたいと思っております。今後とも引き続きご支援・ご協力のほどを心からお願い申し上げまして、本日の会を終わりにさせていただきます。本日は誠にありがとうございました。

【司会】 これをもちまして第38回成田国際空港騒音対策委員会を閉会させていただきます。本日はお忙しい中、誠にありがとうございました。





本議事録は相違ないことを証する。

平成24年9月4日

第38回成田国際空港騒音対策委員会委員 多古町長

菅澤 英藜



第38回成田国際空港騒音対策委員会委員 河内町長

野高 貴雄











