

# 成田国際空港における 機能強化の取り組み

2019年度  
関西3空港の最大活用について考えるセミナー

2019年5月31日

成田国際空港株式会社  
代表取締役副社長 長田 太



**Narita Airport**

Connecting Japan to the World

## → 長田 太 (おさだ ふとし)

成田国際空港株式会社 代表取締役副社長



大阪府出身

1978年 京都大学法学部卒業

1978年 運輸省入省

1987年 航空局 飛行場部 新東京国際空港課 補佐官

1992年 航空局 管理部 総務課 補佐官

1999年 航空局 飛行場部 新東京国際空港課長

2006年 航空局 管制保安部長

2007年 航空局 監理部長

2011年 航空局長

2012年 内閣官房 総合海洋政策本部 事務局長

2014年 国土交通省退官

2015年 成田国際空港株式会社 専務取締役

2017年 成田国際空港株式会社 代表取締役副社長



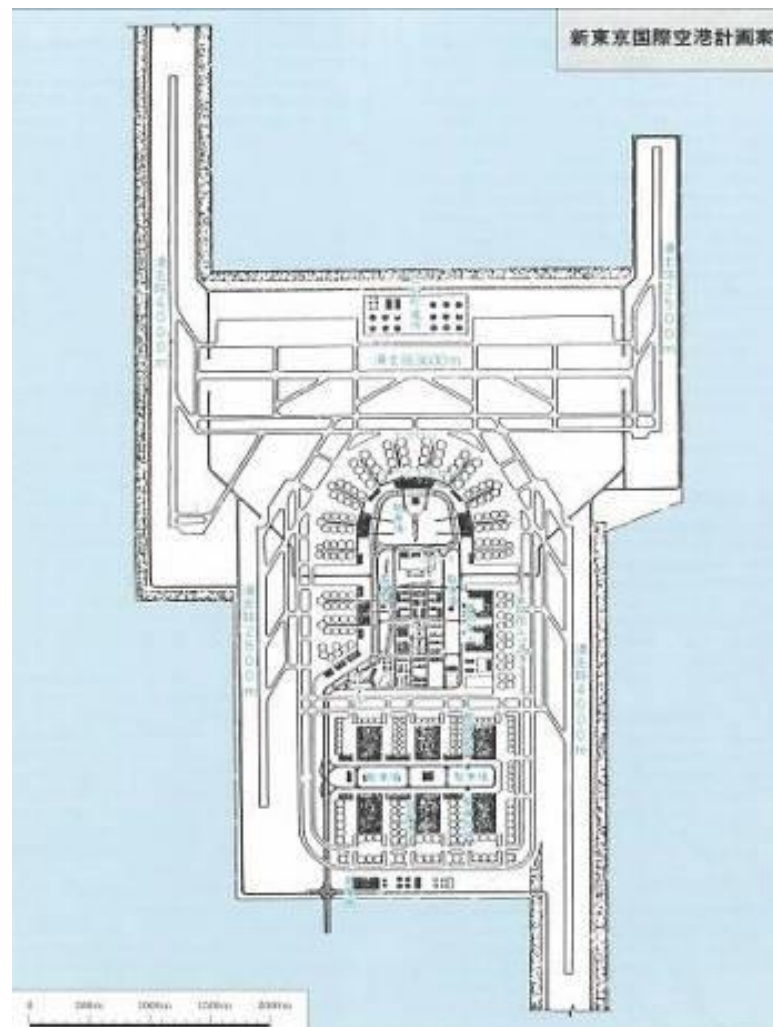
# 運輸省による当初の新空港のマスタープラン

## 滑走路数

- ◆ 主滑走路 2 本
- ◆ 副滑走路 2 本
- ◆ 横風用滑走路 1 本 計 5 本

## 敷地面積

- ◆ 2,300ヘクタール



(S38年) 1963年 運輸省航空局作

# 成田空港の位置決定を巡る動き

- 1960年代当初、日本の国際空港といえば羽田空港であったが、年々伸び続ける航空需要を背景に、新たな空港建設の方針が閣議決定（S36年（1961年）11月）
- 運輸省は、「新東京国際空港の候補地およびその規模」について、航空審議会に諮問（S38年（1963年）8月）を行い、最終的に、「候補地は、富里村付近が最も適当であり、霞ヶ浦周辺も百里との調整がつけば適当」との報告書が答申（S38年（1963年）12月）

## 候補地

航空審議会の答申  
（S38年（1963年）12月）

◆千葉県富里村付近

◆霞ヶ浦周辺

⇒ 空域面、管制面、気象条件、  
地形、アクセス手段等の観点か  
ら比較検討の上で決定



# 富里から三里塚への候補地の変更

- S40年（1965年）11月、新空港関係閣僚懇談会において新空港の位置が富里に内定したものの、地元住民の反対が激化したことにより再度位置を検討
- S41年（1966年）7月、富里から東北方向10kmに位置し、国有地の下総御料牧場が立地する三里塚地区を新たな新空港の建設候補地として閣議決定



S40年（1965年）11月  
富里村反対派によるトラクター50台による千葉県庁デモ  
（知事室に乱入する事態に）



S41年（1966年）当時の下総御料牧場の様子



S41年（1966年）7月 公団設立  
「新東京国際空港公団」を揮毫（まごう）する中村運輸大臣

# 反対闘争の激化

- ➔ 予定地は下総御料牧場（国有地）や県有林が多く、用地買収は容易と考えられていたが、国の一方的な位置決定に対し、三里塚でも反対運動が激化
- ➔ 次第に農民運動に新左翼が介入し「成田闘争（三里塚闘争）」に発展



佐藤栄作首相の三里塚案提示を報じる千葉日報  
1966（昭和41）年6月23日朝刊



反対派集会



反対の意を示すドラム缶



反対スクラム



反対派集会  
（新左翼の参加）

# 反対闘争の激化

- S46年（1971年）2月22日～3月6日（第1次代執行）
- S46年（1971年）9月16日～9月20日（第2次代執行）
- 9月16日 東峰十字路事件 → 3警官殉職、青年行動隊員の多くが逮捕され、後々まで影を落とす





# 成田空港管制塔襲撃事件

- 開港直前のS53年（1978年）3月26日午後、過激派の一部が管制塔に乱入し、16階管制室等に侵入、管制機器等を破壊。
- 予定していた同年3月30日の開港までには修復できず、5月20日に開港を延期。
- 当初の開港予定日であるS46年（1971年）3月31日より、実に7年遅れで開港



管制卓の破壊



過激派による管制塔占拠時の様子

# 成田空港の歴史（空港建設の推移）

対立期 → 論争期 →

S41年(1966年) 7月

【成田空港建設閣議決定】

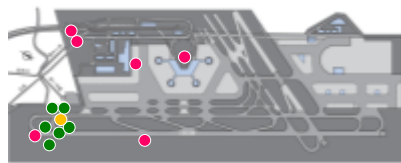


＜新空港マスタープラン＞



S46年(1971年)  
2月・9月

【第一次・第二次代執行】

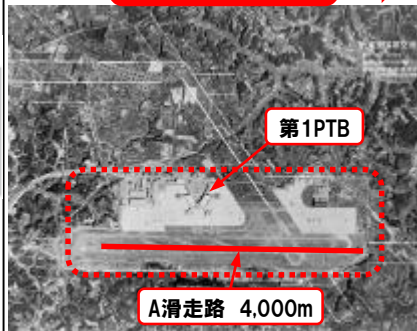


第一次代執行地点 ●  
第二次代執行地点 ●  
(7月仮処分地点) ●

S53年(1978年)  
5月

【成田空港開港】

(13万回) →



S58(1983年)  
8月

【本格パイプライン供用開始】



H3年(1991年) 11月  
～(H6年(1994年) 10月)

【成田空港問題シンポジウム・円卓会議の開催】

＜隅谷調査団の所見＞  
・収用裁決申請取り下げ  
・B・C滑走路建設白紙  
・「新しい場」の開催

＜円卓会議の合意事項＞ 抜粋  
・B滑走路の話し合い解決  
・C滑走路はB滑走路完成時点で再度地域に提案  
・B滑走路供用時は20万回を限度とし、その後の回数増は地元と協議

H14年(2002年) 4月

【暫定平行滑走路供用開始】

(20万回) →



H21年(2009年) 10月

【2,500m B滑走路供用開始】

(22万回) →



H22年(2010年) 10月

【30万回合意】

＜年間発着枠＞

22万回

30万回へ  
容量拡大

H25年(2013年) 3月

【カーフェー弾力的運用開始】

・悪天候等の場合に、カーフェーを弾力的に運用。  
・23時台の離着陸のみについて弾力的運用を行う。

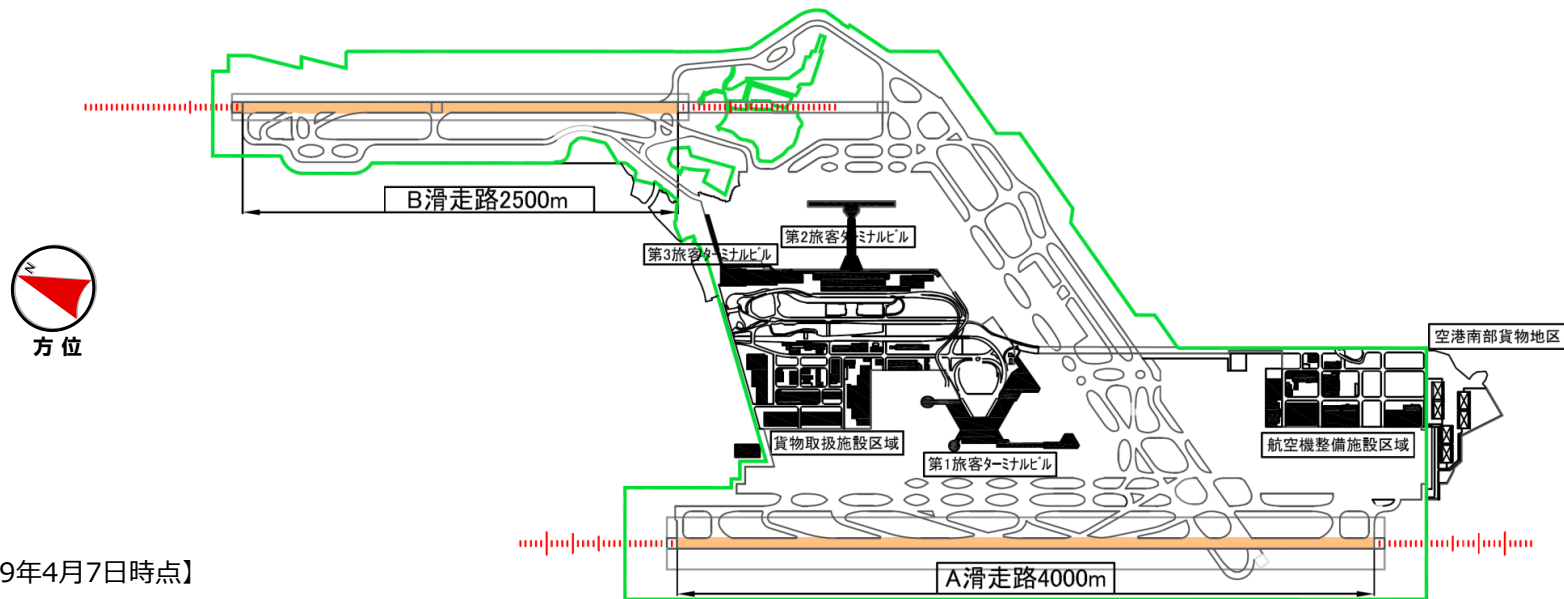
H28年～H30年

H28年9月  
四者協議会開始

H30年3月  
四者協議会合意

・C滑走路建設  
・B滑走路延伸  
・運用時間制限変更  
・環境対策の充実

# 成田空港の現況 —施設概況—

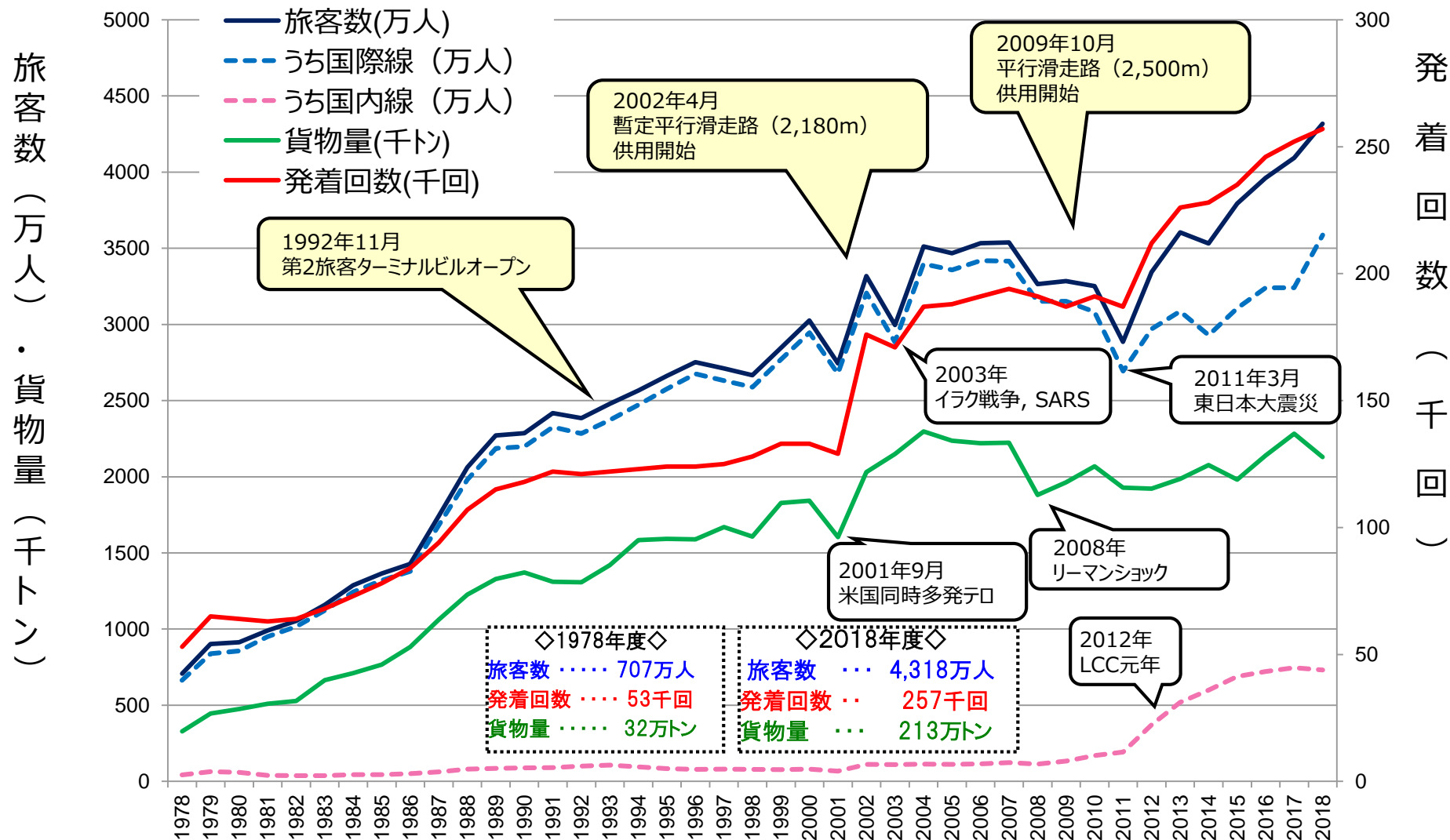


【2019年4月7日時点】

空港敷地面積	1,198ha		ターミナル処理能力	第1旅客ターミナルビル	2,500万人
滑走路	A滑走路 4,000m×60m		駐車場	第2旅客ターミナルビル	1,700万人
	B滑走路 2,500m×60m			[お客様用] 大型51台 / 普通4,366台	
誘導路	約 31,700m×30m(※一部23m、25m)		[業務用] 大型124台 / 普通6,613台		
エプロン	約 2,433,000 m <sup>2</sup>		成田乗り入れ航空会社数	99社	
スポット数	171		成田乗り入れ就航都市数	[海外]40カ国 3地域 115都市 [国内]22都市	
旅客取扱施設	第1旅客ターミナルビル	延床面積 463,000 m <sup>2</sup>	空港運用時間	24時間 [カーフェュー23:00~6:00]	
	第2旅客ターミナルビル	延床面積 391,000m <sup>2</sup>	チェックインカウンター数	第1旅客ターミナルビル	340
	第3旅客ターミナルビル	延床面積 67,000 m <sup>2</sup>		第2旅客ターミナルビル	244
貨物取扱施設	21施設 延床面積 286,300 m <sup>2</sup>		第3旅客ターミナルビル	67	

# 成田空港の航空取扱量推移

→ 1978年の開港以来、航空取扱量はおおむね順調に成長。2012年の本邦LCC就航をきっかけに、国内線利用者数が伸長。2018年度は、旅客数・発着回数が開港以来最高を記録した。



# 豊富なネットワーク

- 成田空港は日本と世界を結ぶ表玄関。東京という世界有数の経済都市を後背地に持ち、海外115都市と結ばれている豊富なネットワークが強み。国内空港と比較しても圧倒的な国際線ネットワークを保有
- 特に、アジアと北米の結節点として重要な役割を果たしている

## 成田空港発 就航都市一覧 (経由地含む)

合計 **137** 都市 (海外**115**都市、国内**22**都市)



### 5月以降の既存航空会社の新規就航 (予定)

就航日	航空会社/路線	便数
6月1日 ※1	S7航空 / ヴォシビルスク	週1便
7月1日	IBEXエアラインズ / 仙台	週7便
7月12日	ベトジェット / ホーチミン	週7便
8月1日	ジェットスター・ジャパン / 庄内	週7便
8月9日	セブパシフィック航空 / クラーク	週4便
9月1日	全日本空輸 / パース	週7便
2019年冬ダイヤ期間中	全日本空輸 / チェンナイ	未定
2020年夏ダイヤまで	日本航空 / ハンガール	未定

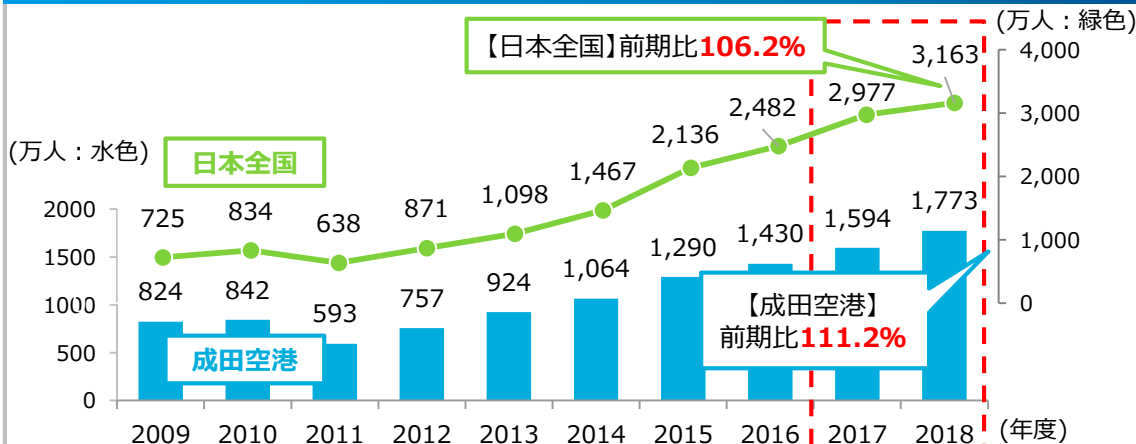
・表中、太字は成田空港としての新規路線、下線はLCC  
 ※1：2018冬ダイヤ期間中の季節運休から運航再開

※ピーチ・アビエーションの那覇線 (6月1日/週14便) ・奄美線 (10月1日/週7便) は、バンニエアより移管、就航予定

# 訪日外国人の足元の動向

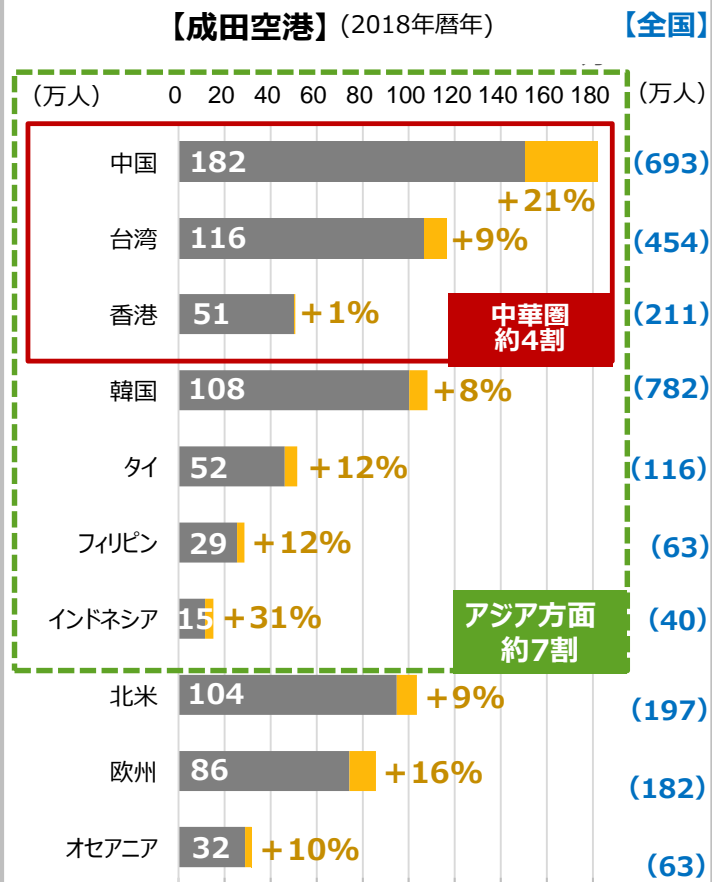
- 日本全国の訪日外国人旅行者数は、台風や地震等の影響を一時的に受けたものの引き続き順調に推移
- 成田空港の国際線外国人旅客数は、旺盛な訪日需要や航空路線の拡充等により日本全国の伸び率を上回り過去最高

## 日本全国の訪日外国人旅行者数と成田空港の国際線外国人旅客数の推移



出典：日本政府観光局 (JNTO)

## 成田空港における外国人入国者数と前期比

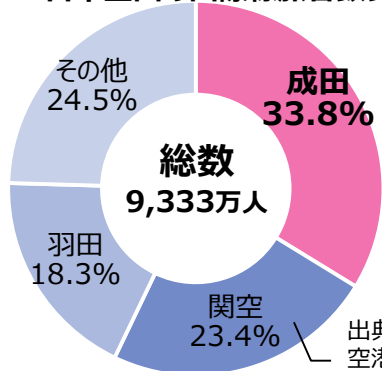


出典：法務省出入国管理統計

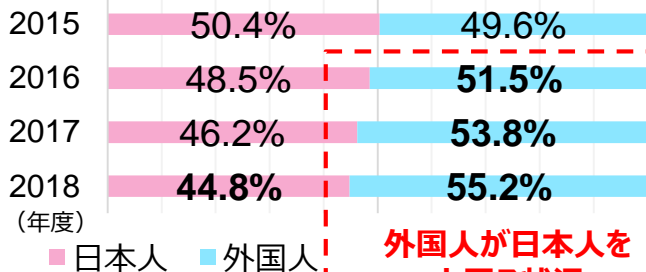
## 成田空港の全国シェアと日本人・外国人旅客比率の変化

→ 日本全国の国際線旅客数シェア

→ 成田空港の日本人・外国人比率の変化



出典：国土交通省 空港管理状況調査 (2017年度)



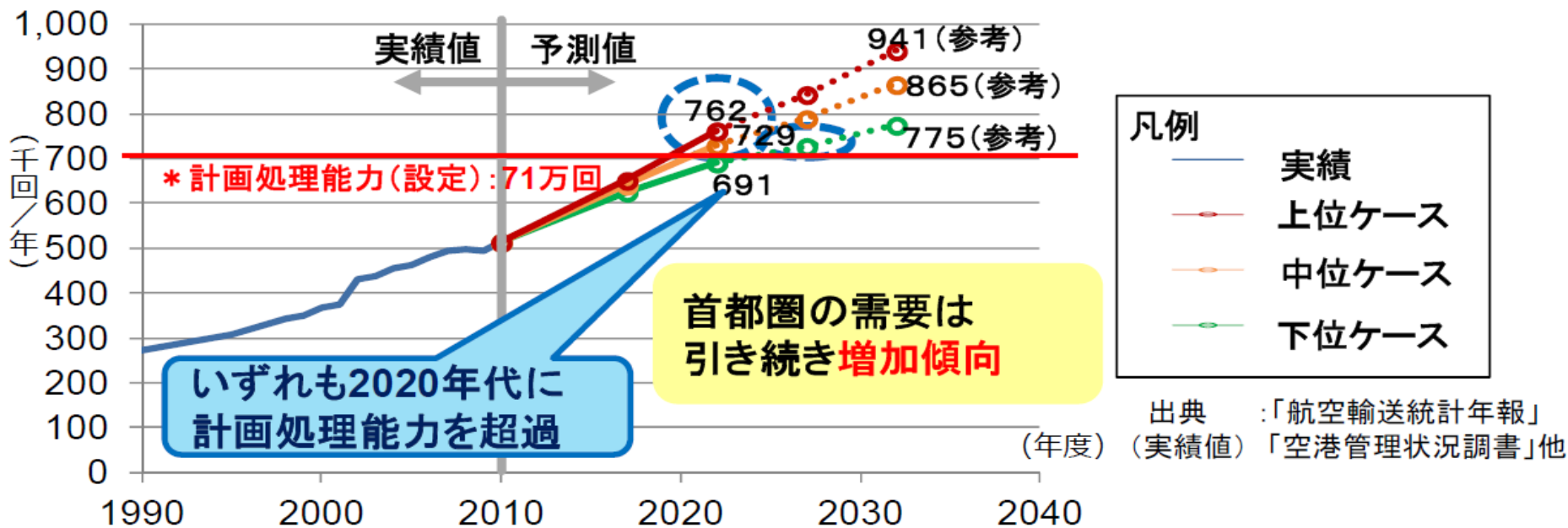
外国人が日本人を上回る状況

## 首都圏空港の航空需要予測(発着回数)

○ 首都圏空港の発着回数(国内線+国際線)は、上位・中位ケースでは2022年度、下位ケースでは2027年度に現在の計画処理能力を超過する見込み。(2032年度には78~94万回と予測。)

※2020年の東京オリンピック・パラリンピック開催決定等の需要予測後の状況変化や、政策目標の訪日外国人旅行者数2,000万人等は考慮していない。さらに国際空港において見られるピーク時間帯への集中についても表現できていない。

発着回数 (国内+国際)



# 【更なる機能強化】今後の首都圏空港機能強化に向けた検討

## -年間発着枠の推移-

	羽田空港 (うち国際線)	成田空港	首都圏空港全体
2012.10月まで (羽田D滑走路供用前)	30.3万回	22万回 (2012.10月/30万回合意)	52.3万回
2013.3.30 まで	39万回 (6万回)	25万回	64万回
2014.3.29 まで	41万回 (6万回)	27万回	68万回
2014.3.30 以降	44.7万回 (9万回) <b>国際線3万回増枠</b>	27万回	71.7万回
2015.3.29 以降	44.7万回 (9万回)	30万回 <b>3万回増枠</b>	74.7万回
2020年 (オリンピック開催時)	約48.7万回 (約13万回) <b>国際線約4万回増枠</b>	34万回+α <b>4万回+α増枠</b>	約83万回
2020年代半ば (第3滑走路供用時)	約48.7万回 (約13万回)	約50万回 <b>約16万回増枠</b>	約100万回

- \* 1. いずれも年間当たりの回数である。
- \* 2. 回数のカウントは、1 離陸で 1 回、1 着陸で 1 回のため、1 離着陸で 2 回とのカウントである。
- \* 3. 羽田空港の発着枠数の中には、深夜早朝の国際チャーター便等の運航に使われる枠数も含まれる。



# 今後の首都圏空港の機能強化に関する取り組み方針

- 首都圏空港技術検討小委員会による中間とりまとめの公表をうけ、四者協議会においては、「B滑走路の延伸」、「C滑走路の増設」、「夜間飛行制限の変更」の3つの方策について、成田空港の国際競争力の確保と地域の生活環境の保全の両立を図る観点から関係者と共に検討を進めてきた。
- 四者協議会による結論により、首都圏空港が目指す発着容量100万回のうち、成田空港が50万回の発着容量を担うこととなる。

首都圏空港機能強化技術検討小委員会の中間とりまとめ(平成26年7月)をふまえた

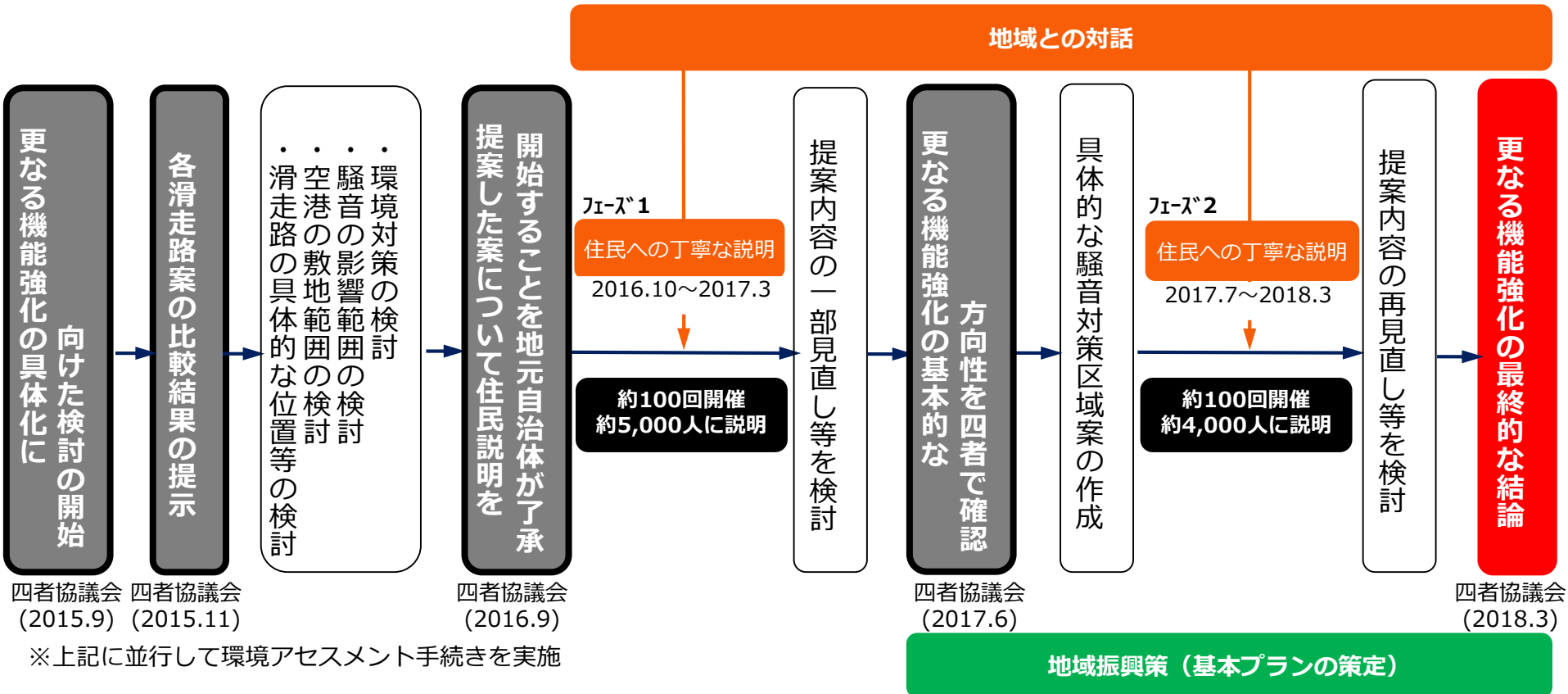
## 今後の首都圏空港の機能強化に関する取組方針について

	■2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会までに実現し得る主な技術的な方策	■2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会以降の技術的な方策
羽田空港	<p>【現状：約45万回】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>滑走路処理能力の再検証</li> <li>滑走路運用・飛行経路の見直し</li> </ul> <p>⇒ <b>計+約4万回</b></p>	<p>(・滑走路の増設)</p>
成田空港	<p>【現状：約30万回】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>管制機能の高度化 ⇒ 年間+約2万回</li> <li>高速離脱誘導路の整備 ⇒ 年間+約2万回</li> <li><b>夜間飛行制限の緩和(当面)</b> ⇒ A滑走路で先行実施(6:00~23:00⇒6:00~0:00)</li> </ul> <p>⇒ <b>計+約4万回</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>既存滑走路の延長</b> (B滑走路の延伸)</li> <li><b>滑走路の増設</b> (C滑走路の増設) ⇒ 年間+約16万回</li> <li><b>夜間飛行制限の緩和</b> ⇒ 5:00~0:30 (スライド運用により飛行経路下の静穏時間は7時間確保)</li> </ul> <p>⇒ <b>計+約16万回</b></p>
	<p><b>合計 約83万回</b> (年間75万回+約8万回)【1日+約100便】</p>	<p><b>合計 約100万回</b> (年間約83万回+約16万回)【1日+約200便】</p>

※赤字が四者協議会において具体化に向けて検討・協議した項目

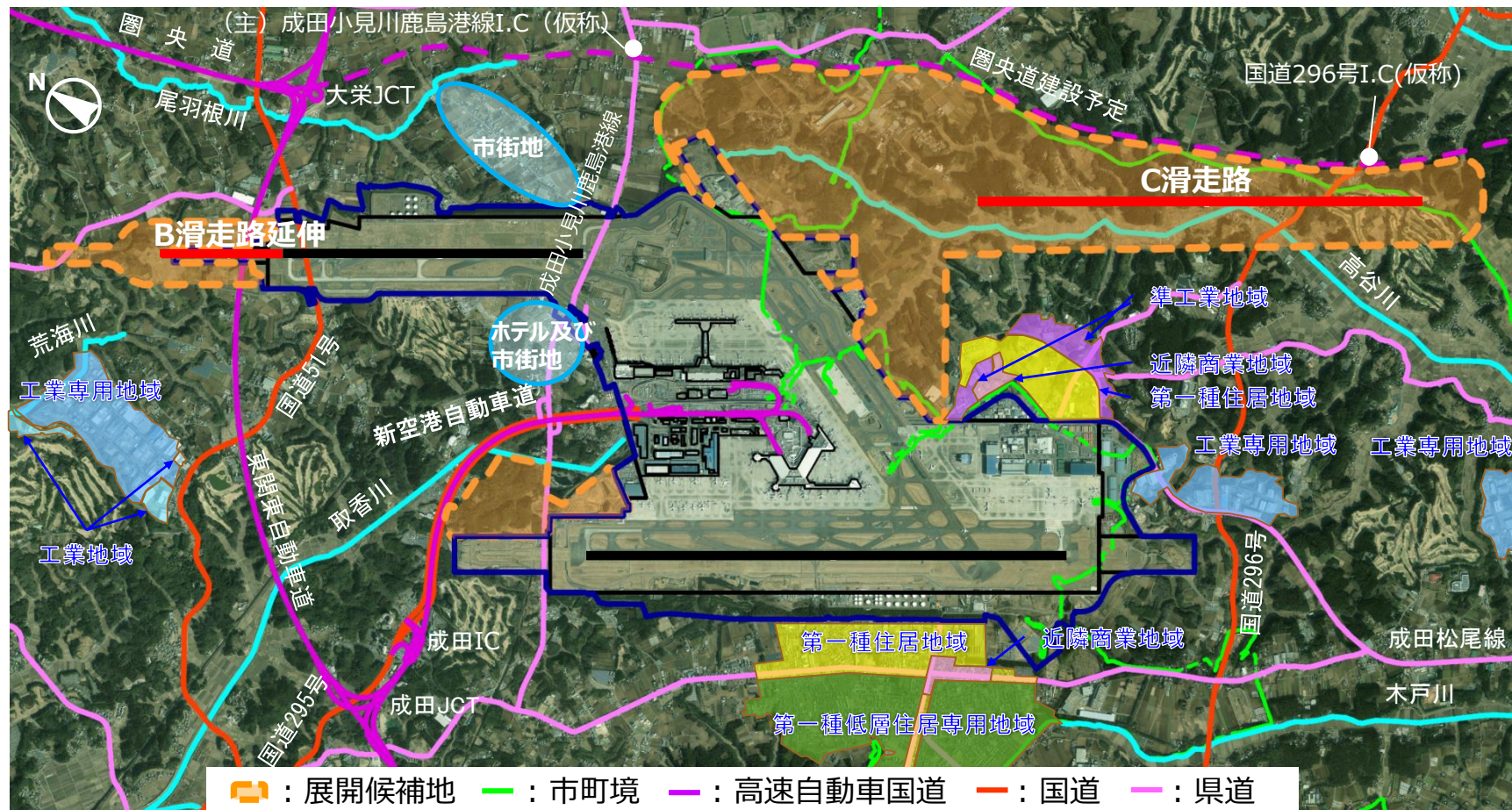
# 更なる機能強化の検討プロセス

- 成田空港の更なる機能強化については、地域の生活環境に与える影響が大きいことから、周辺地域に広く情報発信した上で、検討の進捗状況に応じて意見を伺うなど、周辺地域住民に丁寧な説明を行いながら関係者と共に検討を深めてきた。
- 特に2016年9月の四者協議会における具体的な方策の提案以降、2回のフェーズで計200回以上の住民説明会等を開催し、延べ1万人に近い地域住民の皆様に、機能強化の必要性、環境対策等について丁寧に説明すると共に、頂いた意見を踏まえて成田空港の国際競争力の確保と地域住民の生活環境の保全の両立を図る観点で見直しを行うなど、成田空港の更なる機能強化について地域の理解・協力が得られるように関係者と共に出来る限りの努力をしてきた。



# 滑走路の具体的な位置及び空港敷地範囲の検討

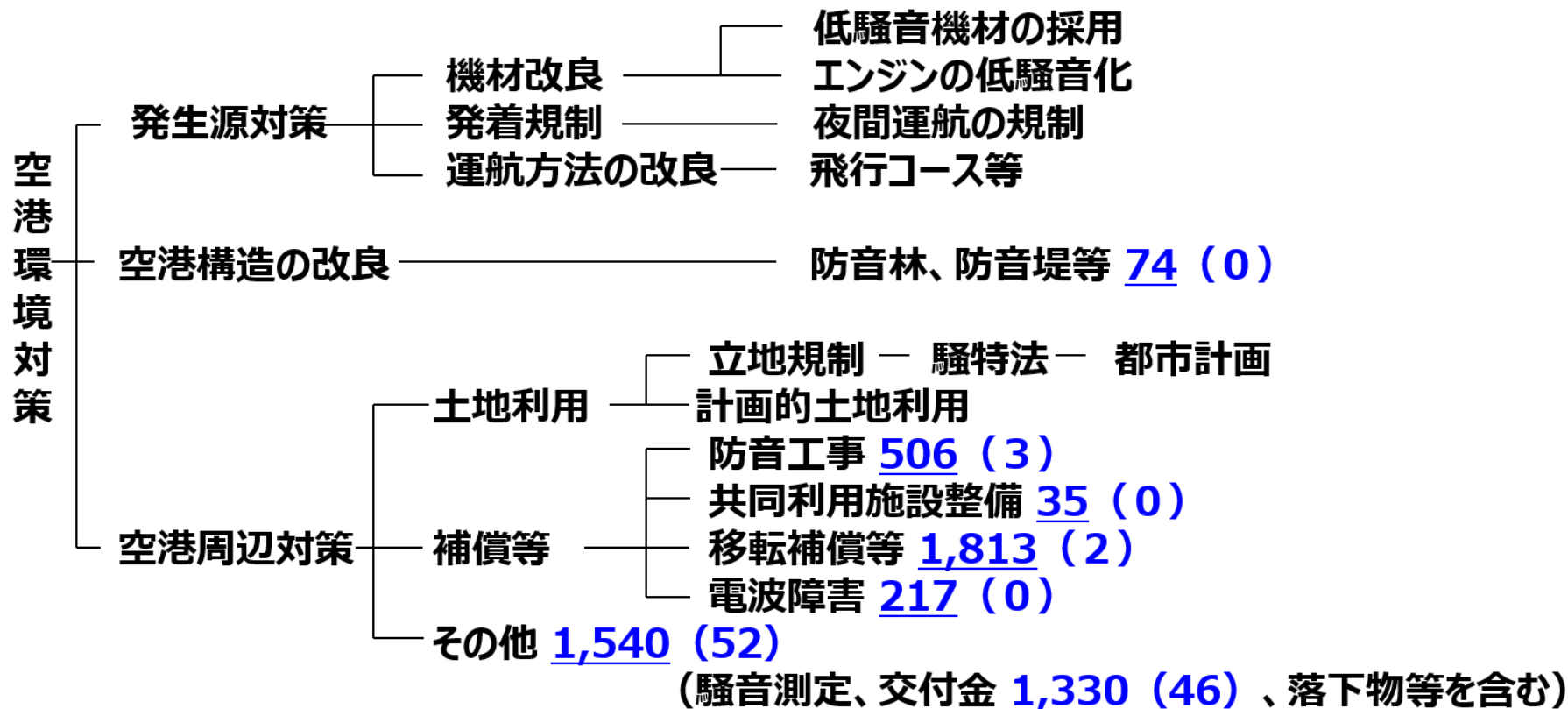
- 年間発着容量を50万回まで拡大していくためには、1,000ha程度敷地を拡大していく必要がある。
- 空港の周囲における都市計画区域の設定状況や市街地等の状況を踏まえると、下図の区域が空港の新たな展開候補地と考えられる。



※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。

# 環境対策の体系

- 成田空港の環境対策は、発生源対策、空港構造の改良、空港周辺対策の3つからなり、これまでの総費用は約4,185億円である。
- なお、2018年度の環境対策事業費は約57億円である。



※ 下線青色数字は環境対策事業費の2018年度末までの累計〔単位：億円〕  
 ※ ( ) 内数字は2018年度の環境対策事業費〔単位：億円〕  
 ※ 金額は1億円未満四捨五入であるため、合計額が一致しない場合がある。

→ 環境対策として、航空機の機材改良、発着規制、運航方式の改善（飛行コースの監視）等による「発生源対策」、防音林・防音堤の整備による「空港施設の改良」、移転補償や防音工事助成による「空港周辺対策」などに取り組んでいる。

## 緩衝緑地整備



**防音堤** ◆ 航空機が滑走路走行時などに発する騒音影響を軽減するため、空港周囲に防音堤や防音林を整備

## 防音工事



◆ 航空機騒音による騒音障害の軽減を図るため、騒音区域内の防音工事を助成

- 住宅
- 学校
- 共同利用施設 など

## 騒音測定



◆ 離着陸音および地上音の騒音監視のため、空港周辺等に航空機騒音測定局を設置し、通年測定を実施

◆ 騒防法に基づく騒音区域指定の検証を目的として、主に夏季と冬季に連続した7日間ずつ短期測定を実施

## 移転補償等



◆ 空港周辺で航空機騒音による騒音障害が著しい地域については、騒防法・騒特法に基づく騒音区域からの移転補償等を実施

<騒防法>：公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律

<騒特法>：特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法

## 落下物対策



◆ 氷塊落下を防ぐため空港南側からの着陸機は洋上脚下げの遵守を指導

◆ 空港北側からの着陸については住宅が多い地域での脚下げを避けるよう勧告

◆ 航空会社に対し、整備・点検の徹底を要請

## 農業振興策



◆ 農地として利用可能な移転跡地を周辺自治体の協力を得ながら、地元農家へ貸付

◆ 「空港周辺地域の農業の再生への協力」として、有機農業研修生の受け入れを実施

## 周辺対策交付金等



◆ 県や周辺自治体に対し、航空機騒音防止対策や空港周辺整備の費用に充てるものとして交付

◆ 2018年度までの交付総額は約1,299億円

## その他、地元対応

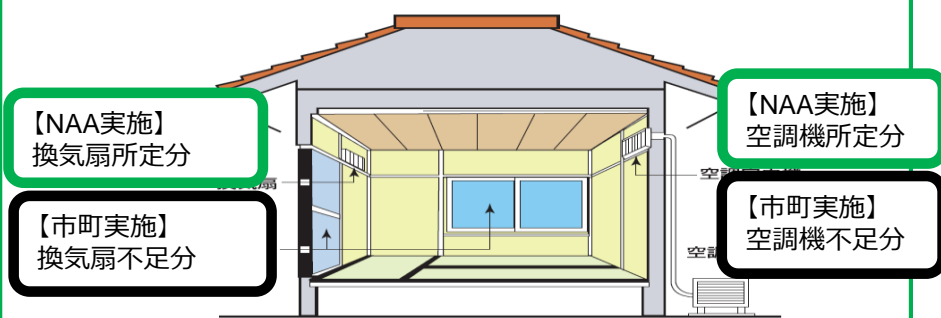


◆ 空港周辺児童書道・絵画展やクリスマスチャリティフェスティバルなどのイベントを開催

# 成田国際空港周辺対策交付金の交付

- 空港周辺における航空機騒音などにより生じる障害の防止及び空港周辺整備の費用に充てるものとして、千葉県と茨城県、そして空港周辺10市町に、成田国際空港周辺対策交付金を交付している。
- 2018年度までの交付総額は1,299億円。

## 市町事業による騒音対策



## 道路整備（芝山はにわ道）



## 消防施設整備



## 地域振興策（空の駅 風和里しばやま）



# 夜間飛行制限の変更

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

## 【C滑走路供用までの当面の間】

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

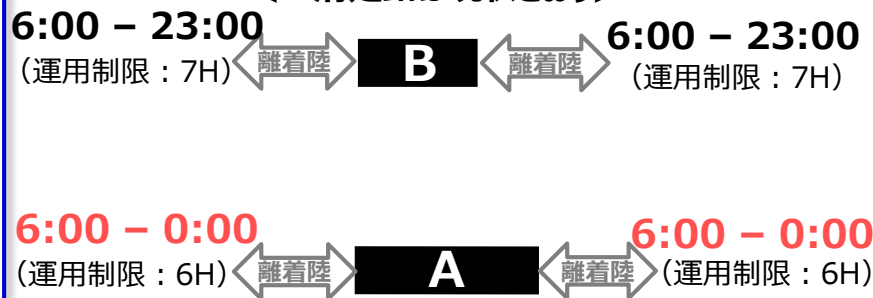
## 【C滑走路供用後】

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

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

### C滑走路供用までの当面の運用

〔B滑走路は現状どおり〕

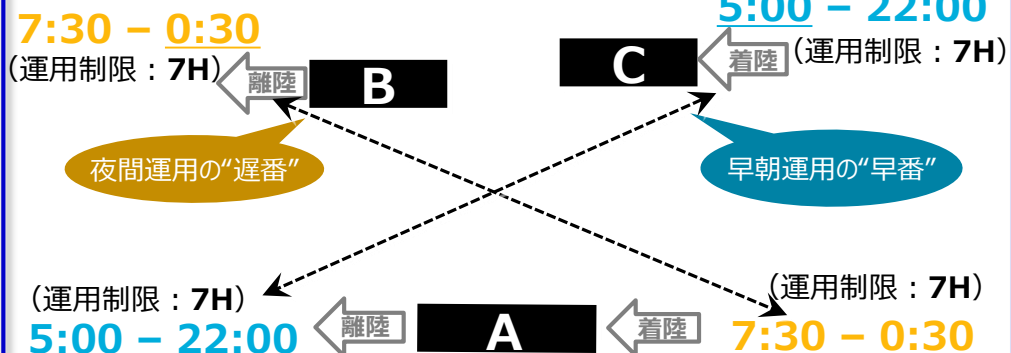


〔A滑走路は1時間延長・便数制限廃止〕

※ 0:00～0:30は弾力的運用

### 滑走路別に異なる運用時間を採用する「スライド運用」(C滑走路供用後)

北風時の例 (南風時には離陸と着陸が逆になる)



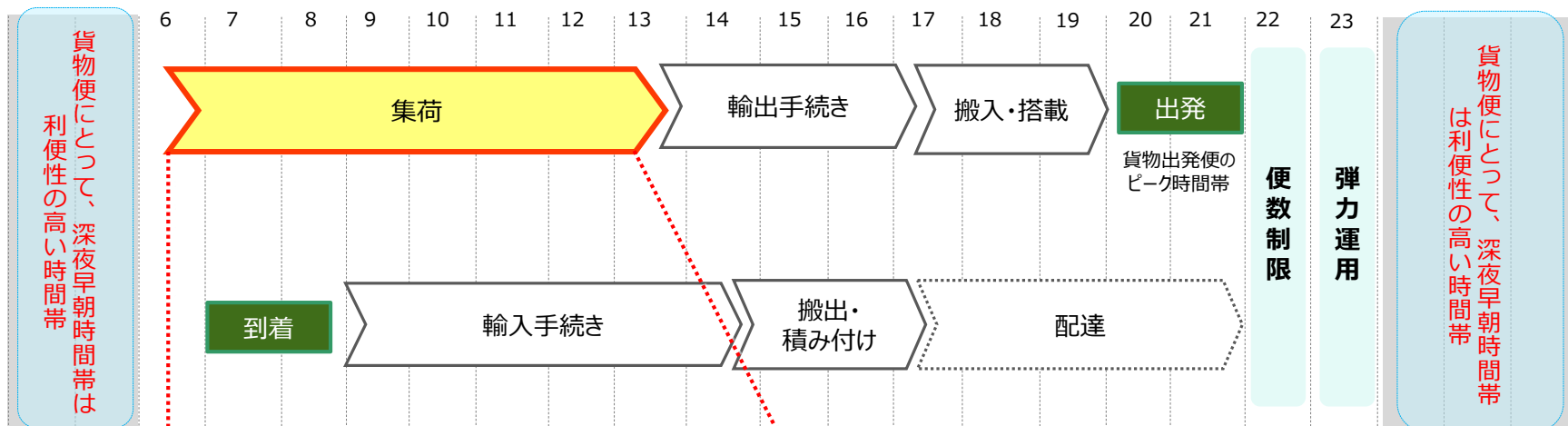
※ 0:30～1:00は弾力的運用  
 〔全ての滑走路の便数制限廃止〕  
 なお、騒音影響平準化のため、定期的「早番」「遅番」を入れ替える。

# 夜間飛行制限の変更について

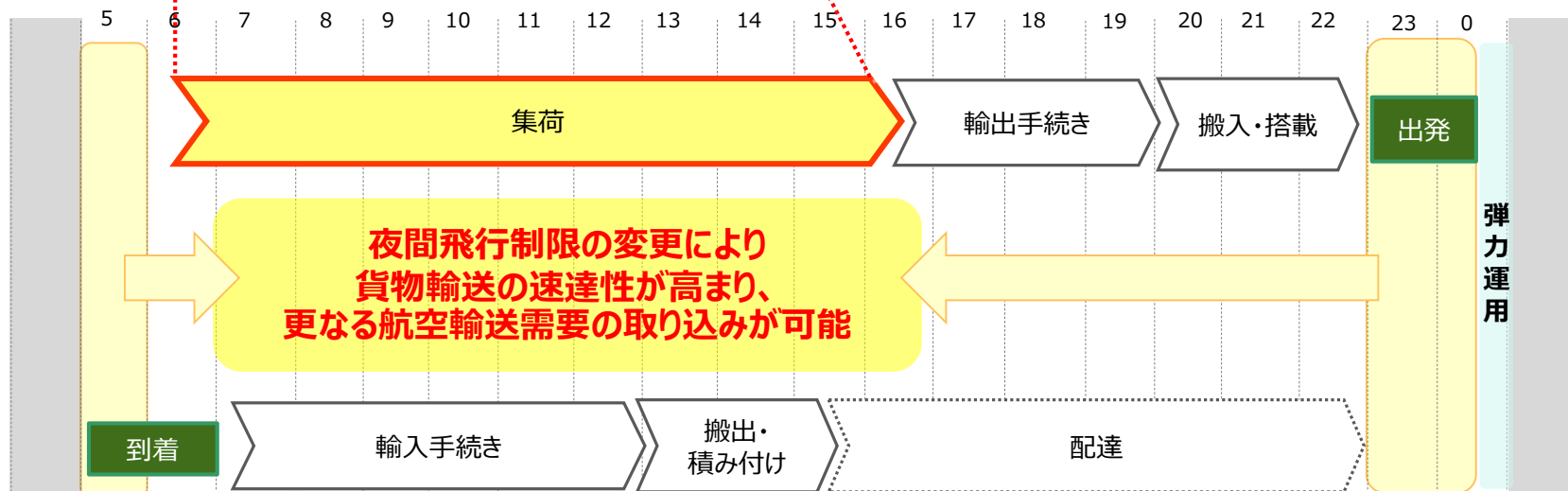
## — 夜間飛行制限の変更による効果（航空貨物） —

→ 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、夜間飛行制限の変更により**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



夜間飛行制限変更後（イメージ）

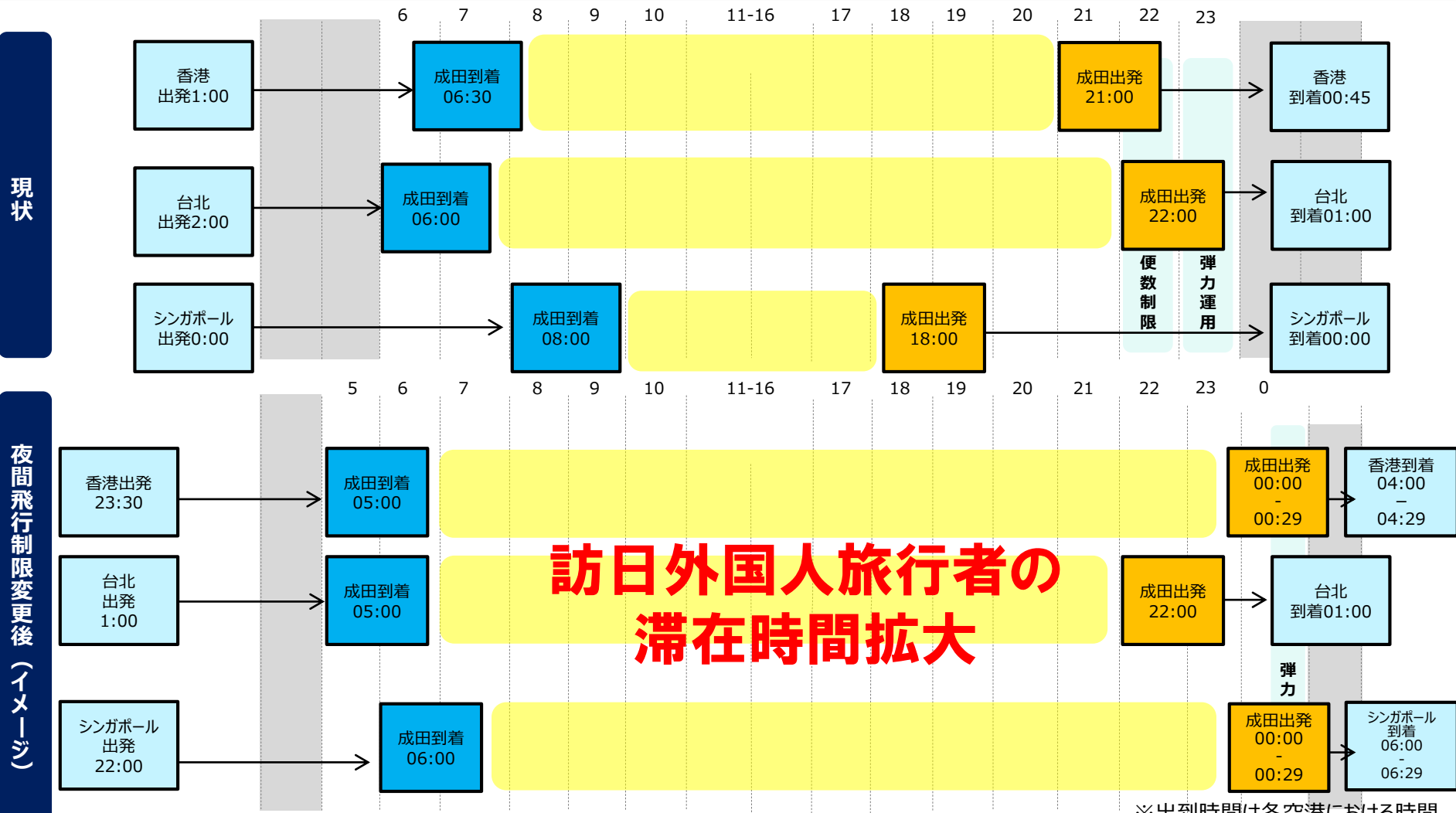




# 夜間飛行制限の変更について

## — 夜間飛行制限の変更による効果（訪日外国人） —

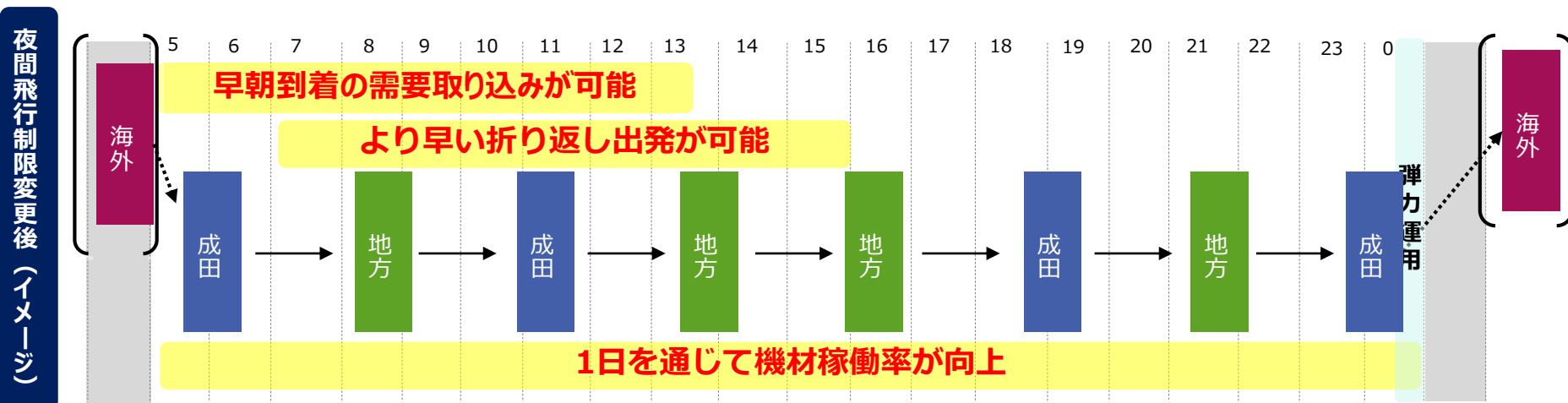
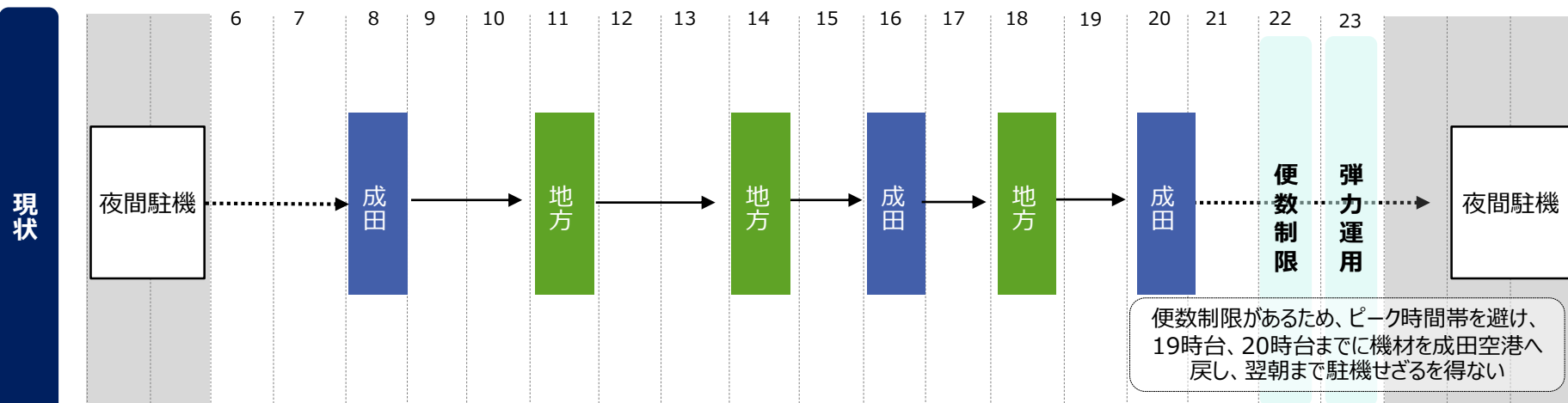
→ 夜間飛行制限の変更により、今後増大が見込まれるアジアからの訪日外国人旅行者にとって利便性の高い朝到着、夜出発という旅行ニーズに応えていくことが可能となる。その結果、**訪日外国人旅行者の滞在時間拡大に繋がり、インバウンドの増加に寄与**する。また、訪日外国人旅行者の滞在時間が拡大することで、空港周辺地域における観光需要の喚起、消費の拡大等の効果も期待できる。



# 夜間飛行制限の変更について

## － 夜間飛行制限の変更による効果（LCC）－

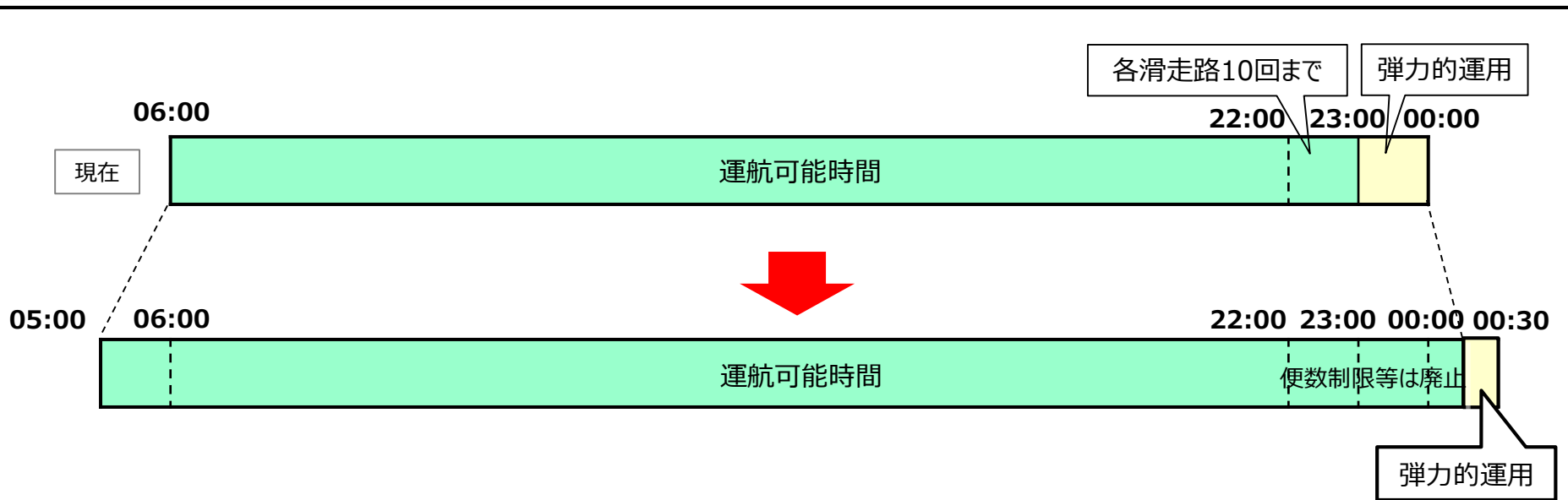
→ 運航可能時間の延長により、LCCが成田空港に夜間に到着する、あるいは成田と海外を夜間に一往復する等のダイヤ設定が可能となれば、旅行者にとっては、LCCによる内際接続の**利便性の向上**や**更なる需要の喚起**につながるため、成田空港の**更なる拠点化**が期待される。



# 夜間飛行制限の変更について

## — 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】



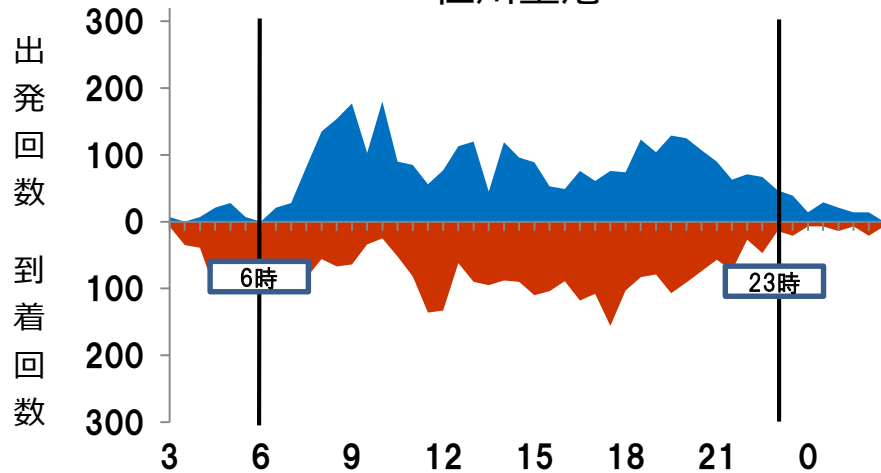
現在設けられている22時台の便数制限は廃止し、**運航可能時間を午前5時から午前0時30分まで**（悪天候や安全上の理由等による緊急事態を除く。）とする。

# 夜間飛行制限の変更について

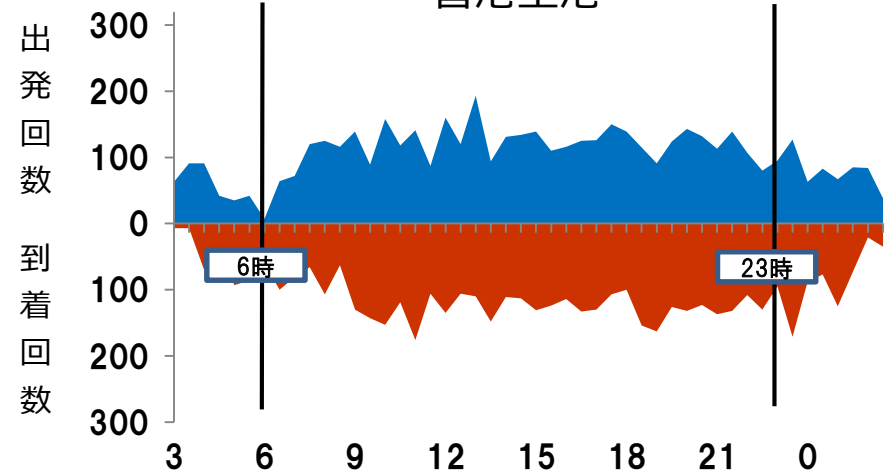
－ アジアの主要空港における早朝/深夜時間帯の運用状況（時間帯別運用状況） －

## 2016年4月第2週の合計発着回数

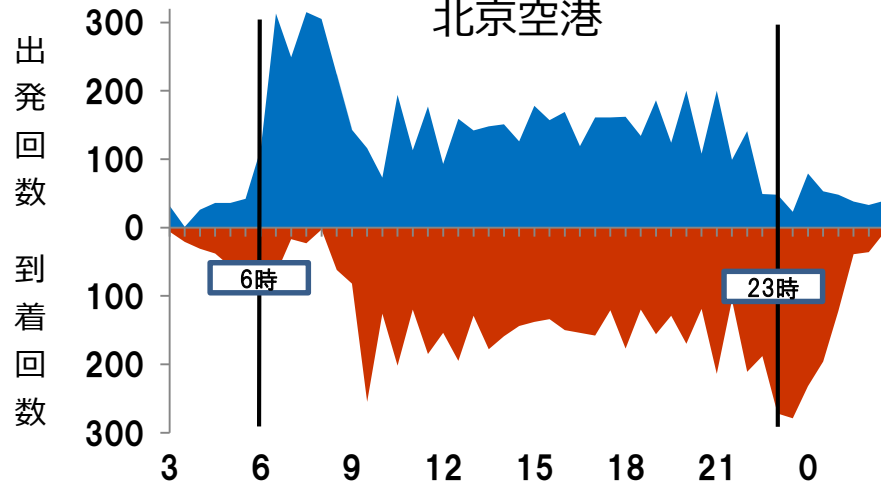
仁川空港



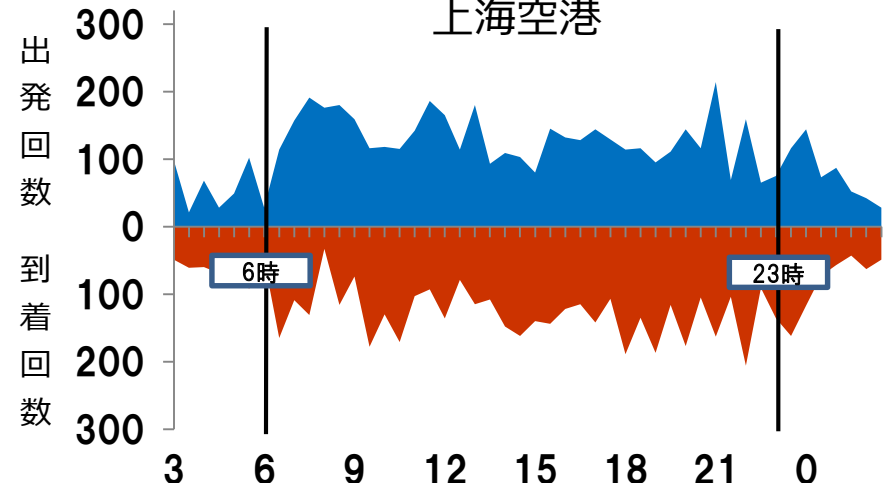
香港空港



北京空港



上海空港



# 夜間飛行制限の変更について

## — 運航可能時間延長の考え方について —

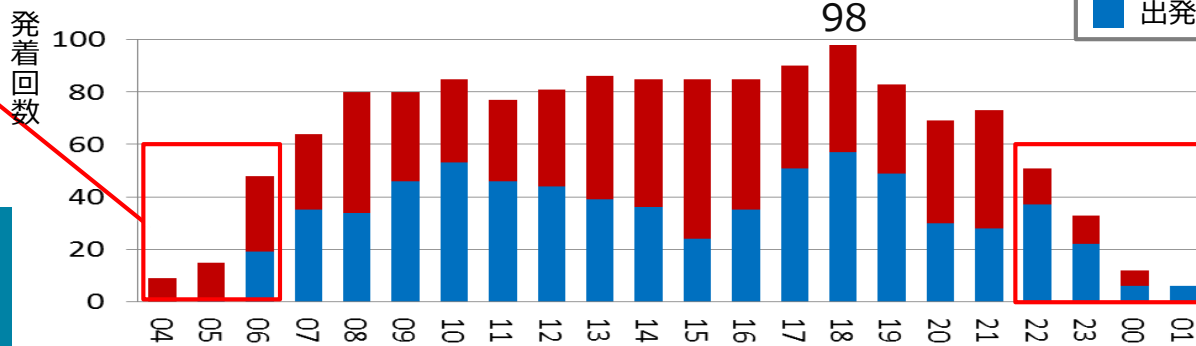
- 将来においても航空需要に応じたダイヤ設定を可能とするため、航空会社へのヒアリング等に基づき、50万回時における深夜早朝時間帯のフライトのケーススタディを行った。
- 他空港との競争に劣後することなく成田空港の更なる機能強化を図っていくためには、4:00～2:00を運航時間とすることが理想的と考えられるが、5:00～0:30を運航時間とすることができれば、成田空港の国際競争力を確保しながら、訪日外国人旅行者・LCC・貨物便等のニーズを取り込み50万回まで成長していくことが可能と考えられる。

### 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

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



#### 深夜時間帯102回

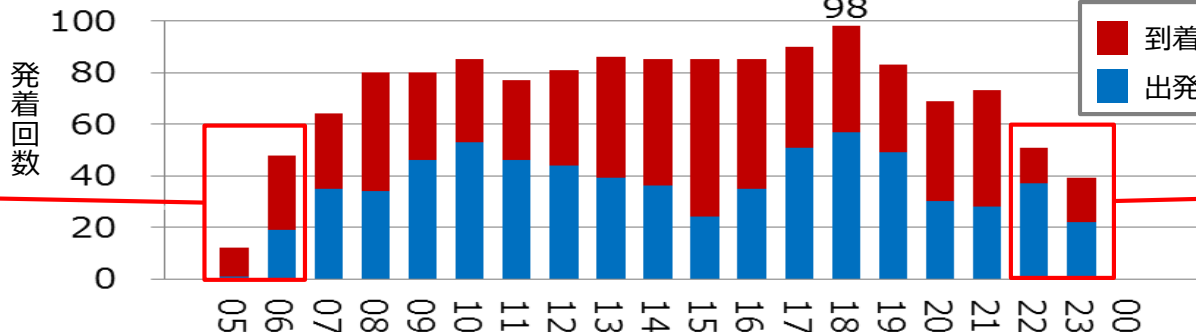
- ・FSC出発 24回
- ・LCC出発 23回
- ・LCC到着 14回
- ・貨物出発 24回
- ・FSC到着 12回
- ・貨物到着 5回

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

### 夜間飛行制限の変更（運航可能時間 5:00～0:30）

#### 早朝時間帯60回

- ・FSC到着 18回
- ・LCC出発 14回
- ・LCC到着 5回
- ・FSC出発 2回
- ・貨物出発 4回
- ・貨物到着 17回



#### 深夜時間帯90回

- ・FSC出発 24回
- ・LCC出発 11回
- ・LCC到着 14回
- ・貨物出発 24回
- ・FSC到着 12回
- ・貨物到着 5回

※運航可能時間は5:00～0:30としているが、地上走行等に要する時間を考慮し、0:00～0:30はダイヤ設定していない

# 騒音コンター作成の前提条件（年間発着回数、機材構成等）

→ 騒音コンターの作成にあたっては、以下の前提条件をおいた。

## 1. 滑走路ごとの年間発着回数（想定）

30万回コンター

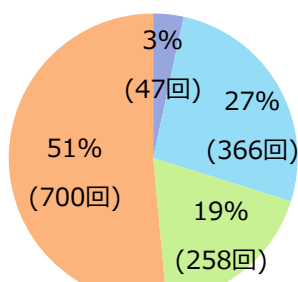
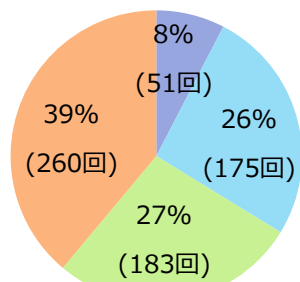
50万回コンター

- 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（想定）

現状

50万回コンター



- 超大型機 (A380, 747-8等)
- 大型機 (777, A340, A330等)
- 中型機 (767, 787等)
- 小型機 (737, A320等)

## 3. 時間帯ごとの発着回数（想定）

	各滑走路ごと	空港全体
5時台 ~ 6時台	20	60
7時台 ~ 18時台	332	996
19時台 ~ 21時台	75	225
22時台 ~ 0時半	30	90
計	457	1,371

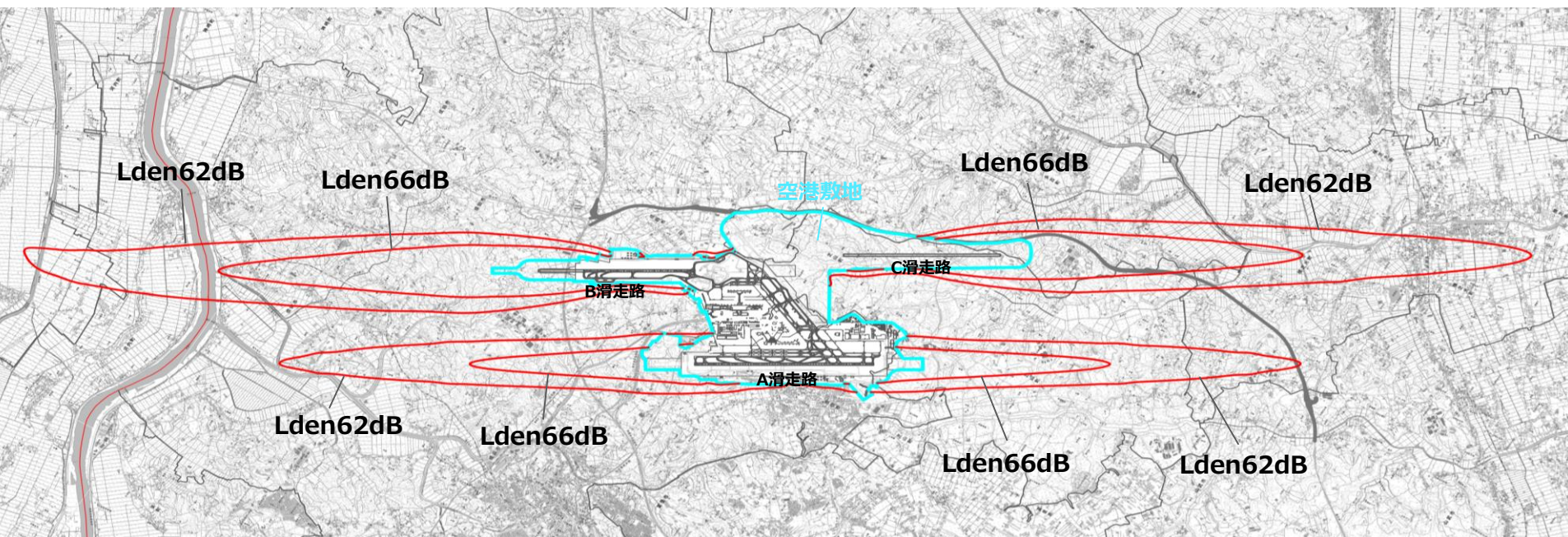
## 4. 南北運航比率（想定）

- 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  
 ※0:00~0:30はダイヤ設定していない

# 50万回に基づく騒音コンター

- C滑走路の整備、B滑走路の延伸及び夜間飛行制限の変更により、成田空港の年間発着枠を50万回とする。
- 50万回を前提とするコンターは以下のとおり。



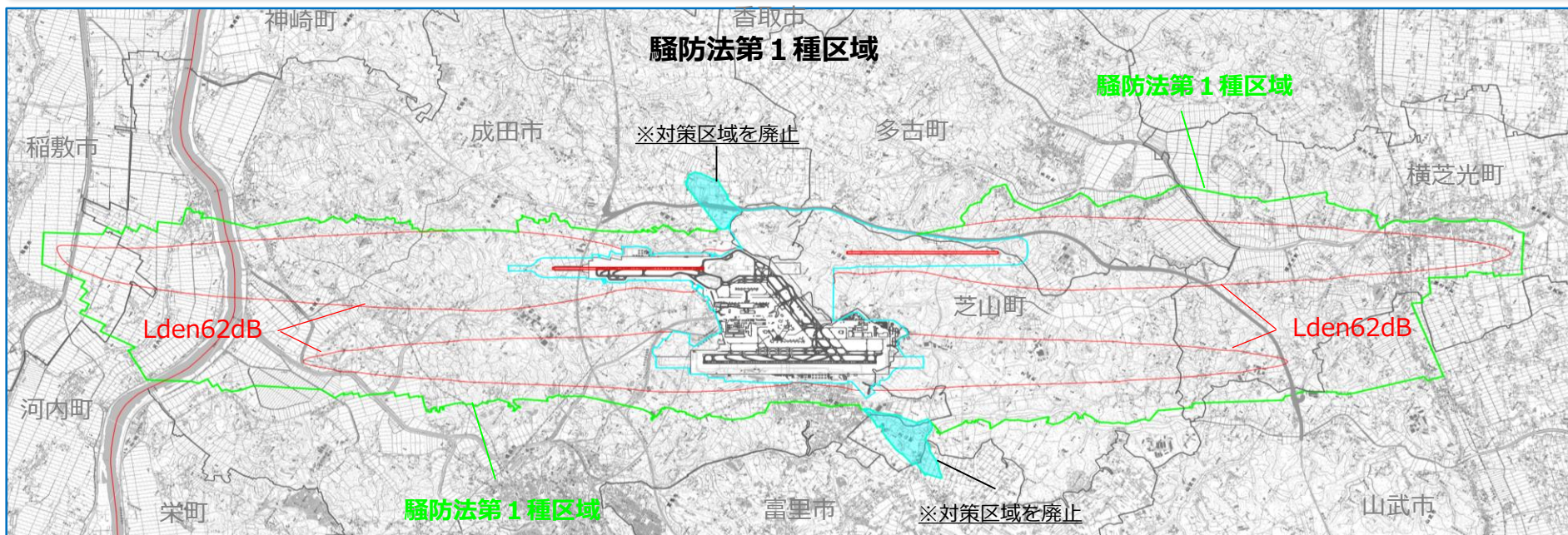
Lden62dB = 騒防法 第1種区域 (住宅防音工事、空調機機能回復工事等への助成) に対応  
Lden66dB = 騒特法 防止特別地区 (住宅、学校等の建築禁止、移転補償、土地の買入れ) に対応

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

# 騒防法に基づく第1種区域

## ○第1種区域指定の基本的考え方

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





# 環境対策の充実（防音工事の充実）

→ 防音工事の施工内容を充実させるため、騒防法第1種区域については、「ペアガラスの助成」、「世帯の人数による防音工事限度額の柔軟化」、「浴室、洗面所、トイレの外郭防音化」を実施。 ※2018年10月1日よりAラン側で開始

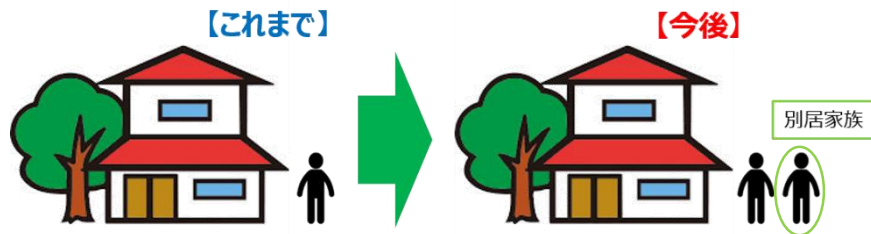
## 1. ペアガラスの助成

- 防音工事において標準仕様に準ずる仕様として、市販防音サッシ及びペアガラスの合計額に対して、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。



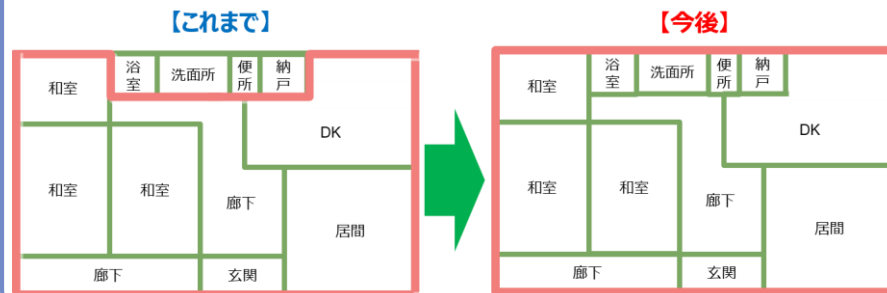
## 2. 世帯の人数による防音工事限度額の柔軟化

- 一定の広さを有し複数の部屋がある一人世帯の住宅については、同居の有無にかかわらず子や孫がおられる場合、二人世帯とみなすことにより、防音工事の限度額を引き上げる。



## 3. 浴室、洗面所、トイレの外郭防音化

- 浴室、洗面所、トイレを含めた外郭防音工事を可能とする。



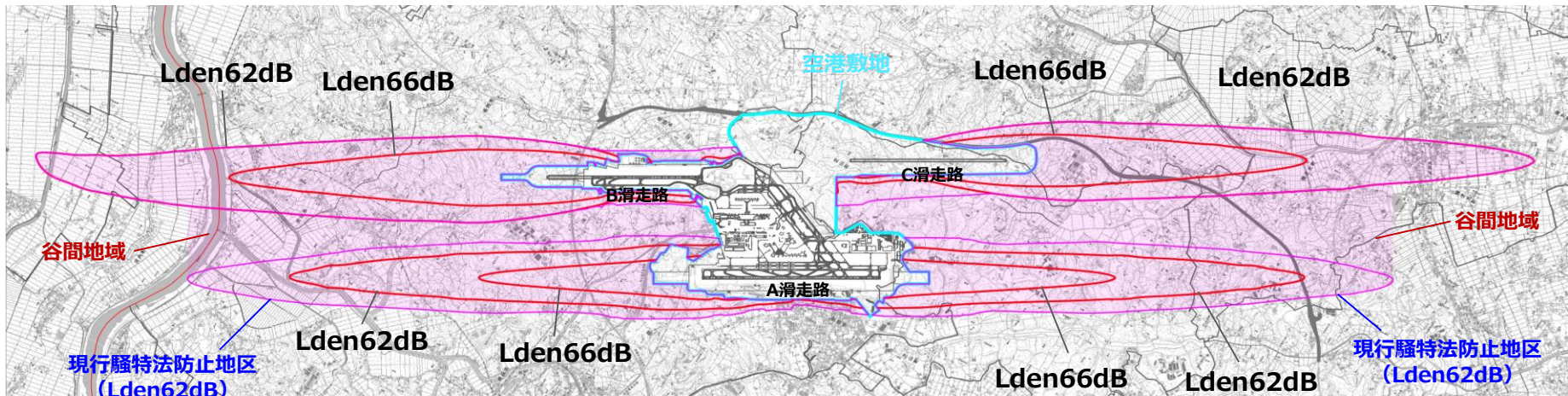
※ なお、上記の対策については、新たに防音工事を実施する住宅に適用されるものです。また、工事にあたっては、一定の限度額を設定する予定です。

# 環境対策の充実（深夜早朝対策）

- 夜間の安眠を確保するため、深夜早朝対策として、既存の防音工事で併せて、35～40dB程度の防音効果が見込まれる、**内窓を寝室に設置するとともに、壁・天井の工事が実施されていない場合には、一定の限度額の範囲内で補完工事を行う。** ※2018年10月1日よりAラン側で開始



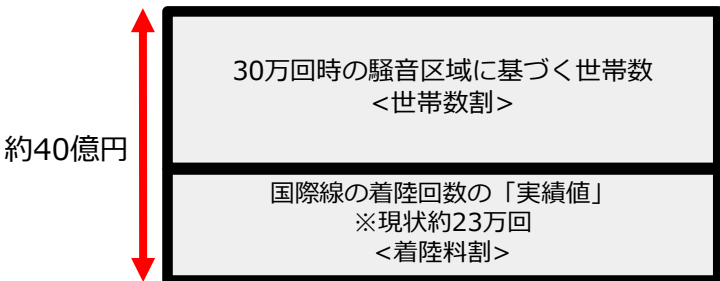
- 「寝室」であれば、現に居住する家族の人数分の部屋に対し行う。
- 対象範囲については、**騒特法航空機騒音障害防止地区内（Lden62dB内）**及び、A滑走路の防止地区とB滑走路又はC滑走路の防止地区に挟まれた、いわゆる**谷間地域**を対象とする（ピンク色網掛け部分）。具体的な谷間地域の対象範囲は今後関係者と協議する。
- 当面の夜間飛行制限の変更に対応するため、**A滑走路側の対策区域において内窓等の追加防音工事を先行的かつ集中的に実施する。**
- また、運用時間を延長することとなる**5時台及び23時以降の時間帯に運航する航空機については、低騒音機（※）に限定する。**  
※成田航空機騒音インデックスA（B787、B747-8、A380、A320等）、B（B777、B767等）及びC（B737等）に適合する航空機



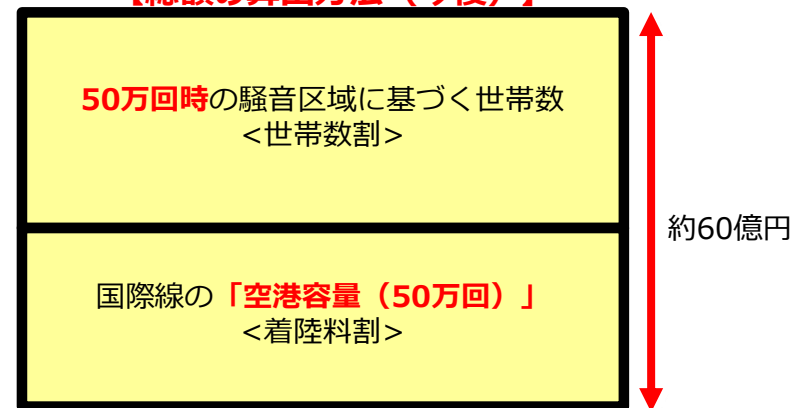
# 環境対策の充実（周辺対策交付金の充実）

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

## 【総額の算出方法（現行）】

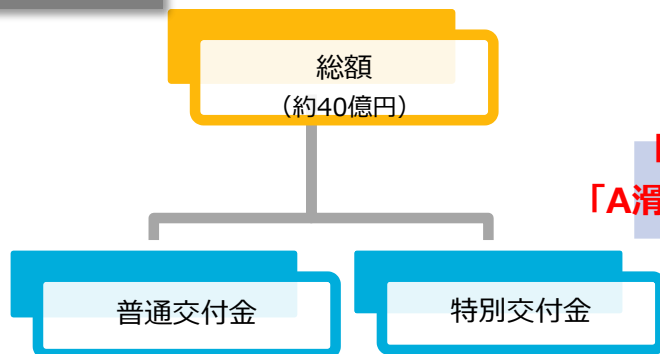


## 【総額の算出方法（今後）】

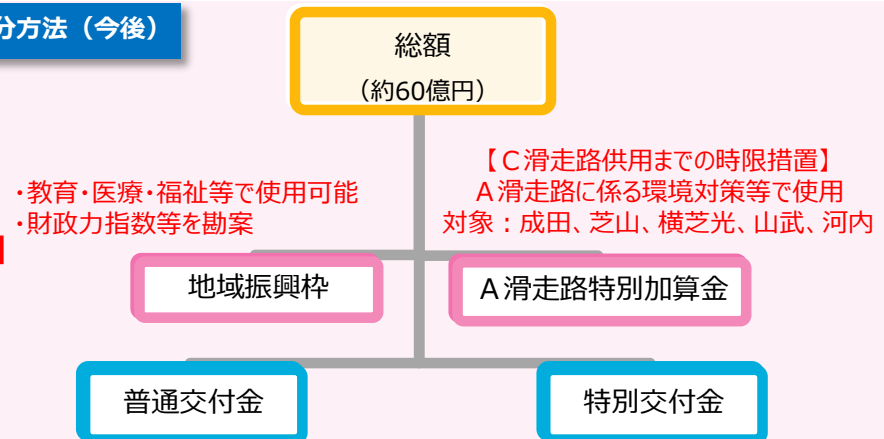


約1.5倍に増加

### 配分方法（現行）



### 配分方法（今後）



「地域振興枠」  
「A滑走路特別加算金」  
を創設

# 落下物対策（成田空港における主な落下物対策）

## 現状

## 今後の対応

### 未然防止策

- 乗り入れ航空会社に対する点検・整備徹底の要請
- 航空機氷塊付着状況調査（平成10年～）
- 部品欠落の報告制度（平成26年1月～）
- 国とNAAによる駐機中の機体チェックの実施（協力を表明した航空会社を対象）（平成29年3月～）

### 事案発生後の対応

- 原因航空機が特定できない場合の「航空機落下物被害救済制度」（昭和58年～）
- 航空機事故被害見舞金制度（成田市、芝山町、多古町、横芝光町、山武市、河内町）

### 落下物対策基準の策定（国土交通省）

- 国による「落下物防止等に係る総合対策推進会議」にて航空会社が遵守すべき落下物対策の基準案を平成30年3月までに取りまとめ

### 機体チェック実施体制の充実（国土交通省、NAA）

- 駐機中の機体チェックの対象を全航空会社に拡大して実施（平成30年1月～）



### 落下物の原因者である航空会社に対する処分等の検討（国土交通省）

### 航空機落下物被害救済支援制度の創設（NAA）

- 見舞金の支払い
- 立替金の支払い
- 航空会社との間における調整等各種サポート

### 成田空港周辺における独自の落下物対策の検討

- 落下物多発地域を対象に住居移転のための補助制度を検討中

→ 原因者である航空会社に対して、落下物防止対策の一層の徹底を働きかけるとともに、万が一落下物が発生してしまった場合には、落下物被害に遭われた方を支援する制度を創設する。 ※2018年4月1日より開始

## 制度概要

### 1. 見舞金のお支払い

→成田空港を離着陸した航空機からの落下物と認定された場合に、N A A から所定の見舞金を支払う。  
(落下物により生じる損害に対する賠償は、引き続き航空会社が行う。)

### 2. 立替金のお支払い

→落下物と認定されたものの、その原因となる航空会社を直ちに特定することができない場合において迅速な落下物被害救済を図るため、被害を受けた方へN A A が一時的に立替金を支払い、航空会社が特定された後に当該社に対してN A A から求償する。

### 3. 航空会社との間における調整等、各種サポート

→航空機からの落下物と疑われるような事案が発生した場合において、N A A が、地域住民の皆様と航空会社との間に入って迅速かつ丁寧な調整を行うなど、地域住民の方々の負担を少しでも減らせるようサポートを行う。

例：エアライン特定前の空港事務所との共同調査、被害を受けた地域住民への迅速な情報提供、  
エアライン特定後の当該社への求償手続き支援 等

# 更なる機能強化による効果

→ 成田空港の更なる機能強化により発着容量を拡大させ、経済発展著しいアジア諸国の成長を取り込んでいくことで、今後、成田空港では、旅客数や貨物量の大幅な増加が見込まれるとともに、空港周辺地域に、産業振興やインフラ整備、生活環境の向上など、様々な効果をもたらすことが期待される。

## 発着回数50万回時に期待される効果

	現在		今後
旅客数	4,000万人	約2倍	7,500万人
貨物取扱量	200万トン	約1.5倍	300万トン
空港内従業員数	4万人	約2倍	7万人

## 周辺地域で期待される効果

◆ 地元企業の成長



◆ 企業進出

◆ 地元農水産品の  
輸出拡大



◆ 雇用の創出

◆ 観光客の増加



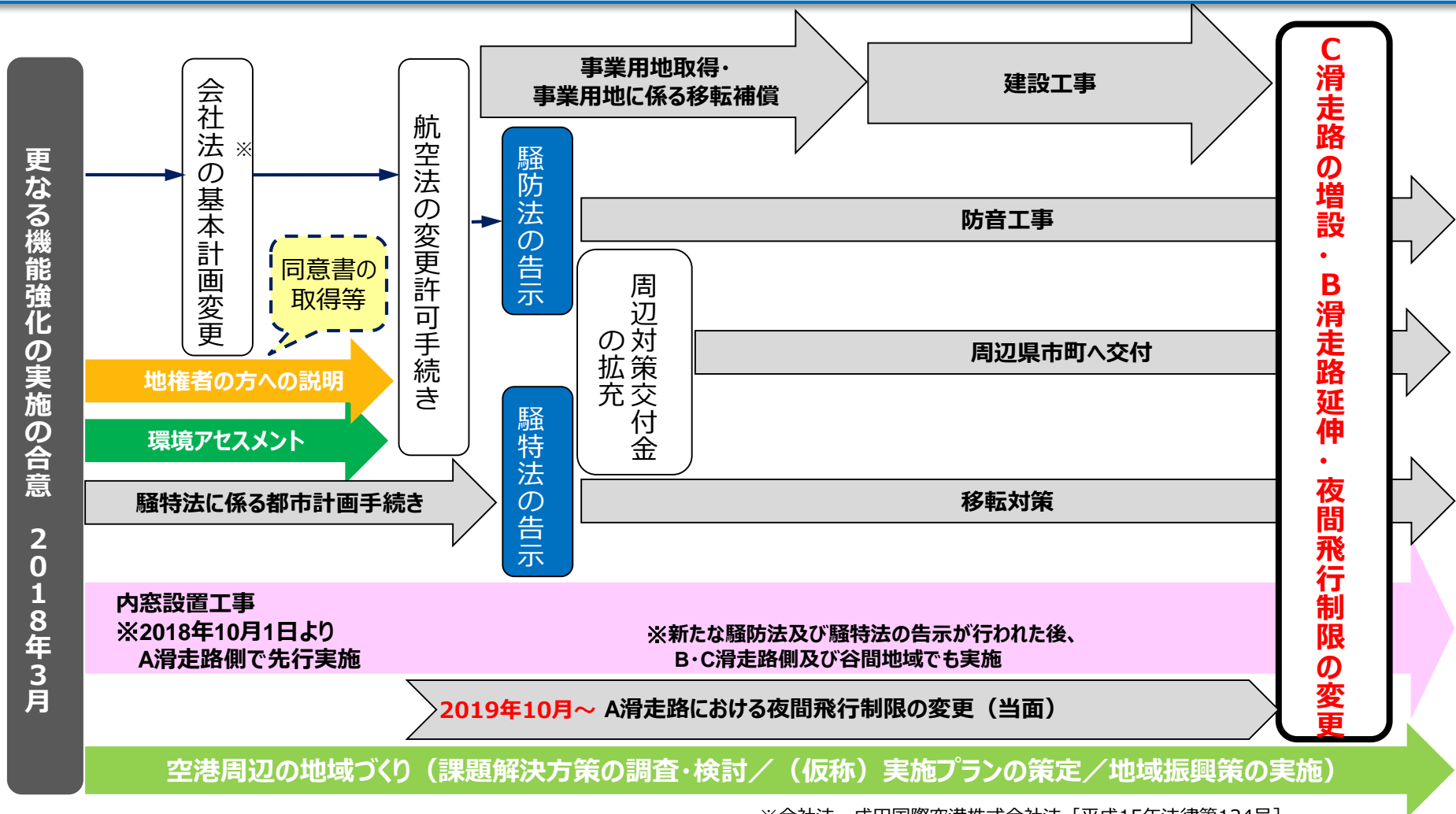
◆ 空港へのアクセス交通の充実

◆ 道路ネットワークの拡充



# 更なる機能強化の今後のスケジュール

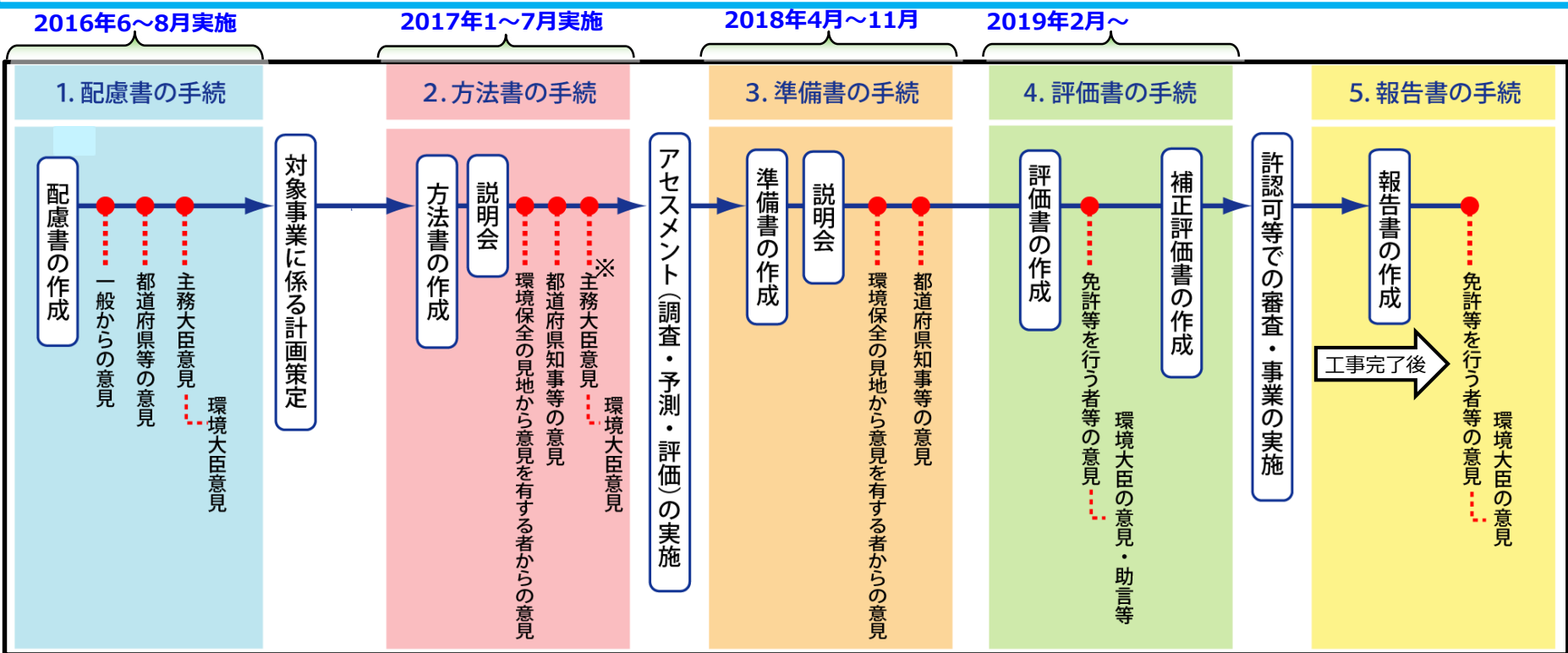
- 更なる機能強化の今後の手続き等の流れは以下のとおり
- 当面の夜間飛行制限の変更は東京オリンピック・パラリンピック開催前の2019年10月からA滑走路で実施し、B滑走路延伸・C滑走路の増設等については、速やかに手続き等を進めている



※会社法…成田国際空港株式会社法 [平成15年法律第124号]

# 環境アセスメントの手続き

- 環境影響評価は、5つのステージに分かれ、これを2016年度から順次実施。
  - 配慮書の手続：計画の立案段階において、適正な配慮をするべき事項について検討し、配慮書として公表し、意見を聴く。
  - 方法書の手続：どのような方法で環境アセスメントを実施していくのか計画し、方法書として公表し、意見を聴く。
  - 準備書の手続：方法書に基づき調査・予測・評価を行い、その結果及び環境保全措置の内容を準備書として公表し、意見を聴く。
  - 評価書の手続：準備書に対する意見を踏まえてその内容を修正し、評価書を作成し、国土交通大臣へ送付する。  
評価書に対する国土交通大臣意見を踏まえてその内容を補正し、最終的な評価書として公表する。
  - 報告書の手続：事業着手後の環境の変化をモニタリング（事後調査）して、報告書として公表し、意見を聴く。
- 2016年6月9日に配慮書手続を開始し、8月25日付けで国土交通大臣意見を受領し、配慮書手続終了。
- 2017年1月25日に方法書手続を開始し、7月5日付けで茨城県知事意見、7月10日付けで千葉県知事意見を受領し、方法書手続終了。
- 2018年4月24日に準備書手続を開始し、11月2日付けで茨城県知事意見、11月7日付けで千葉県知事意見を受領し、準備書手続終了。
- 2019年2月7日に評価書手続を開始し（国土交通大臣に評価書を送付）、5月8日に国土交通大臣意見を受領。



※方法書への主務大臣意見は、助言を受けたい申出を行っていないため、受領していない。

環境省「環境影響評価情報支援ネットワーク」より



# 成田空港が目指す空港像【発着回数50万回時イメージ】

首都圏空港の発着回数は年間100万回となり、世界トップレベルへ  
(成田50万回・羽田50万回)

航空機発着回数

50万回

航空旅客数

7,500万人

貨物量

300万トン

時間値

98回

LCC就航割合

50%超

空港内従業員数

7万人

※現時点のイメージであり、具体的な整備計画は今後の需要動向や社会情勢等を踏まえながら今後検討。

我が国及び首都圏の表玄関として、成田空港の競争力を可能な限り高め、  
増大する首都圏航空需要に適切に対応することにより、  
名実ともに日本のゲートウェイ、かつ、アジアのリーディングエアポートとしての  
地位を確立



**Narita Airport**

Connecting Japan to the World