

成田空港の更なる機能強化に関する町民説明会における質疑応答の概要

◎第4回

開催日：平成28年10月15日 午後7時～

会 場：芝山町役場南庁舎

参加者：60名

(質問者①)

- ・ A滑走路の騒音コンターについて、ジャンボ機の飛行回数が減るから騒音区域が縮小する理屈が理解できない。ジャンボ機が飛ばなくなる訳ではないなら騒音の状況は変わらない。技術革新で騒音が小さくなるのは分かるが、現状は音の大きな飛行機が飛んでいる。コンターの縮小は完全に小型化になってからすべきではないか。
- ・ A3版の騒音コンター図に現在の騒音区域のラインが表示されていないので、比較ができず分かりづらい。
- ・ 交付金の増額について「検討していきたい」とことだが、NAA側の要求については「お願いします」と結論を求めているながら、地域への補償等はより良くなる様に「検討します」ではおかしい。自分たちの要求だけ実現していても意味が無い。

[回答 成田国際空港株式会社 (NAA)]

- ・ 現在は滑走路延長の関係で A滑走路に集中していたジャンボ機の運用が、機能強化により滑走路性能が均等化することでジャンボ機の運用を B・C滑走路に分散できるため、A滑走路の負担が軽くなり騒音コンターが小さくなるということになります。その他にも、技術革新によりジャンボ機を含めた航空機の低騒音化等により航空機騒音自体が全体的に小さくなっている事情もあります。
- ・ 騒特法では、現状で測定した音と 4db の乖離があった場合は対策を見直すと規定されています。航空業界では大型機を中型機に変更して頻度を上げていく流れが進んでいます。コンターの縮小は、50万回化までの道筋の中で航空会社の機材内容が変わっていくと示したものです。A滑走路の現在の騒音コンターは昭和53年に作成したもので、今後の対策範囲をどうしていくのかは、関係機関で協議されることとなりますが、NAAとしては現状の対策範囲の維持が望ましいと考えております。
- ・ A3版の図面は 50万回時の騒音コンターに特化して作成しています。この図面に現行の騒音コンターを表示してしまうと分かりにくい図面になってしまうため、あえて将来的な 50万回騒音コンターだけを図面に落とし込んで作成しています。今後ご要望があれば、従来の騒音コンターも表示した資料を作成し、皆様に配布させていただきます。
- ・ 交付金に関して「検討する」という表現になってしまいましたが、NAAとしては地

域振興の観点からも実現しなくてはならないと考えています。しかしながら、関係者と協議する必要がある案件であるため、現時点で断定的なことが言えない点についてはご理解いただければと思います。実現の見込がはっきりした段階で改めてご説明させていただきます。

(質問者②)

- ・夜間飛行制限の緩和については、騒音対策以前の問題であると思う。弾力的運用が導入される際に「なし崩し的に拡大はしない」という約束があったはずである。それを5時から1時にするうえに、但し書きで「悪天候や緊急事態の場合を除く」とあり、実際には24時間空港になってしまうと思う。夜中に飛ばないというのは成田空港ができたときからの宿命である。夜中に飛ばしたければ羽田空港を使ってほしいと思う。回答不要。

(質問者③)

- ・弾力的運用の導入に関する確認書の中で「なし崩し的に運行時間が拡大することの無いよう」と明記されており、四者において合意がされているにもかかわらず、この合意を反故にするような提案はとて受け入れられない。今回の更なる夜間飛行制限の緩和については、午前5時から午前1時までを運行可能時間としており、更にはカーブの弾力的運用が撤廃されることで便数制限がなくなることになり、周辺住民に与える影響は計り知れないものがある。これによって静穏時間が約4時間足らずの状況となり、当たり前睡眠も取れず、住民の肉体・精神の健康を脅かすものであると考える。私が居住している生活環境からは、それが十分に想像できるものである。騒音下に暮らす住民の実生活の体験からも、更なる夜間制限の緩和については絶対に受け入れることができない。今回、飛行制限の緩和に関する説明を行うことを9市町の首長が認めたということは、住民の意向を考慮せずに、なし崩しになることを各首長が認めているように感じるが、町長はどのように考えているのか。これは住民軽視ではないか。地域住民不在の中で強化策が進められているような状況であり、住民としては非常に残念である。夜間飛行制限は、開港当時より内陸空港の宿命であり、その宿命を背負いながら機能強化を進めてもらうよう、住民としてNAAにお願いしたい。

[回答 芝山町]

- ・我々も4市5町でしっかりと話し合い、機能強化案を提示することに了承しました。しかし、機能強化がどういった形になっていくかは、説明会等で皆様のご意見を聞きながら、しっかりと決めていくことが我々のスタンスであると思っています。今回は夜間飛行制限の緩和だけでなく、B・C滑走路を3,500mで整備する案も含めて提案されており、全てを包括して今後詰めていきたいと考えています。芝山だけでなく、多古、横芝光、山武、成田の様々な場所で説明会が開催され、その結果を持ち寄って

四者協議会で協議します。合意書にある「事業着手については、四者協議会で結論を得た後で行う」という部分が大きな役割を担うことになると思います。我々は、町民の皆さんの生活や思いを一番大切にするのが役割です。そういった思いを含めて合意書を作らせていただいておりますのでご理解ください。

(質問者④)

- ・弾力的運用を導入する際に四者で確認書を締結し、確認書に基づいて運用が始まってまだ2年程度しか経っていない。国・県・NAAは確認書の重みについてどう考えているのか。
- ・A滑走路のコンター縮小について、50万回コンターとしては大型機が3つの滑走路に分散されるので意味は理解できる。しかし、夜間の制限緩和は少しでも早く実現したいと夏目社長も言っており、技術検討小委員会でもオリンピックまでに実現したい考えがあると思う。このように、仮にB・C滑走路が整備される前に夜間飛行制限の緩和を先行して行うのであれば、現状のA・B滑走路のまま飛ぶことになる訳だから縮小するのは不自然である。本来であれば2回コンターを作るべきである。
- ・寝室の内窓防音工事で遮音効果を高める対策をするとのことだが、やるのであれば全ての防音工事が終わってから夜間を飛ばすのが普通である。そもそも寝室だけ施工するというのが不自然であり、考えが甘い。夜中の1時に寝ないでリビング等にいる場合もある。NAAは対策を小出しにすることはやめてもらいたい。机上の論理で色々と説明するのではなく、実際に住んでいる人が夜中に飛行機を飛ばされてどう感じるのか良く考えるべき。騒音は、天候や地形の影響もあるし、壁や屋根からも音は入ってくる。音の感じ方は様々であり、民家の遮音効果など簡単にできるものではない。今回の機能強化は敷地も2倍になり、空港の機能を全面的に変えることである。それを実現したいのであれば、抜本的なことをやらなければ駄目である。基本的には夜は飛ばさない方がいいと思う。

[回答 国土交通省]

- ・確認書については、守らなければいけない非常に重要なものであると認識しています。弾力的運用の導入から3年程度しか経過しておりませんが、当時は玉突き遅延の対応を早急に行う必要があり、弾力的運用を導入させていただきました。その頃と比べても、世界の空港間競争は激しさを増しており、成田空港の将来を見据えて厳しい空港間競争に打ち勝っていくために、成田空港の機能を抜本的に強化することが必要であると考えております。そのためには、旅客・貨物両面の利便性の高い時間帯に運行できるような改革が不可欠であります。深夜早朝を含めて、1時間でも長く空港を運用させていただくことが、今後の空港間競争に勝ち残るために必要不可欠であると考えています。国としては、今回ご提案している新たな防音工事と併せて実施させていただくことで、夜間制限の緩和をお願いさせていただきたいと考えています。

[回答 千葉県]

- ・弾力的運用の合意の際に「なし崩し的な運用はしない」と確認書を締結しており、住民の皆様からも、3年しか経っていないのに性急であるのご意見をいただいております。9月に行われた四者協議会では、提案された内容を住民の皆様にご説明することを了承したところであり、事業の実施を了承したわけではありません。今回提案された内容は住民の皆様のご理解がなければ実施できないものであると思っております。確認書の中でも「改めて協議したうえで最終的な結論を得る」としており、「事業の着手については四者協議会で結論を得た後に行う」としております。特に、夜間飛行制限の緩和については、周辺住民の皆様にも多大な影響を与えるものであることから、住民の皆さんに必要性和対策を丁寧に説明することを確認しております。

[回答 NAA]

- ・弾力的運用導入の際の取り決めは非常に重いものであると認識しております。しかしながら、国際空港間競争の状況は大きく変わってきており、成田空港は生き残りをかけて戦っているところであります。そういった状況の中で、夜間飛行制限の緩和は是非お願いしたい内容ではありますが、何の対策もなく制限の緩和ができるとは思っておりませんし、住民の皆様のご理解が得られなければ実現できないものであると思っております。我々もできる限りの対策をとりたいと考えており、その一つとして内窓の設置についてご提案しているところであります。実施する時期について、技術検証小委員会で話があったのはオリンピックまでの技術的な選択肢としてありえるのではないかということであり、夏目社長の発言も、我々の切実な思いとして、可能であれば一刻も早く実現したいという思いを申し上げたものであります。機能強化の実現はあくまで住民の皆様のご理解を得られるかどうかであります。機能強化に関する話し合いはまだ始まったばかりであり、検討・協議していかなければならない内容が多数あります。各地域の説明会の中で、対策内容やご理解いただくための道を議論させていただければと考えております。内窓の設置について、寝室だけでは不十分であるという件も、貴重なご意見として承ります。

(質問者⑤)

- ・私の地区は、30万回の際の騒音拡大により数件が移転区域に入り、集落崩壊の危機があったことから、集団移転を要望した。結果は、数件の移転が増えるだけという予想外のものであり、ますます集落崩壊が進むことになった。なぜ、集団移転を要望したにもかかわらず、数件の移転者を増やすのみであったのか。残された住民は心が痛み、将来に不安を感じている。集落崩壊による私の地区の苦しい現状を理解していただき、県または町に救済の働きをしていただきたい。

[回答 芝山町]

- ・確かに30万回の際に要望を受け取りました。移転の線引きをしていくのは千葉県に

なりますが、県と協議する中で可能な限り多くの方を救済するという思いで、空港周辺では芝山町が一番多く移転させていただきました。移転を希望した方が全員対象にはなりませんでしたが、少しずつ県にお願いしてやらせていただきました。今後も要望についてはお受けいたします。

(質問者⑥)

- ・騒特法の運用面について、うるさくてもその場所に住みたいという人に対する補償をNAAに考慮してもらいたい。私の住む地区は、かつて45戸あった戸数が5戸になっており、40数戸のうち20戸くらいは集団移転をしたが、残りは富里や成田等にバラバラになっている。移転した人たちも、自分が生まれ育った土地を捨てて移転してもいい事はないと言っている。今回の空港拡張については、騒特法を大上段にかぶって「移転してください」という方法ではなく、うるさくてもその場所で生活できるような方法をとってほしい。移転によって芝山町が過疎化することがないようにしてほしい。法律の問題で無理だとは思いますが、移転跡地にうるさくても住みたいという転入者がいた場合に、それが可能になる運用ができれば一番いい。それくらいの柔軟性を持っていただきたい。

[回答 NAA]

- ・騒特法による移転対策はNAAで行っていますが、町にとっても過疎化問題に直面する貴重なご意見であると思います。過去から地域に住んでいる方、地域に残っている方にはいろいろな思いがあるという貴重なご意見として承ります。会社に持ち帰りまして、今後何ができるのか、地区の方々の暮らしが現在よりできる限りよくなるように考えていきます。住んでいる方も、移転される方も、どうすれば今後の生活が立ち行くのか、NAAとしてもしっかりと考えていきたいと思えます。

(質問者⑦)

- ・コンターで示されていない場所の頭上を飛行機が飛んでいる。先日は0時50分まで飛んでいた。このままでは24時間空港になってしまう。説明の内容では寝る時間が5時間である。しかし、現在の23時制限でさえ0時まで飛ぶときがある。0時50分まで飛んでいるのが分かるのは、うるさくて目が覚めているからである。悪天候でなくても飛んでいる時がある。日中でも頭上を飛んでいることがある。全部気候のせいにする気なのか。雷雲が来た、嵐が来た、全部そのせいにするのか。そんな時間も守れないようでは、あなた方が言ったことは信用できない。

[回答 NAA]

- ・ご迷惑をおかけして申し訳ありません。現状23時制限でも23時を越えて飛行しているのは事実です。その理由として、気象状況によると申し上げました。その他にも、

上空を飛んでいる飛行機が危機に陥った場合や、他空港での気象状況による遅れ等が起きた時に成田空港を限定的に使うという決め事があります。当然、地域の皆様には町を通じてお知らせをすることになります。一定のルールにしたがって使わせていただいているところです。今回ご提案した運用時間が実質 24 時間になってしまうのではないかとのことですが、NAA としては、これだけの時間を使わせていただけるのであれば、遅れを吸収できると思っています。ただし、上空を飛行中の航空機にトラブルがあった場合は、着陸させなければ大変なことになりますので、緊急事態についてはご容赦いただくことになると思います。ご提案させていただいた新たな対策については、法律に定められている以上の対策ということになっております。そのため、関係機関と協議し、町や県の協力をいただいて実施することになります。現在、運用面も含めて協議しております。地域の皆様から「飛ばすのは事前の対策を完璧に実行してから」との声が多いということはしっかりと受け止めて、今後の協議に活かしていきますのでご理解ください。

(質問者⑧)

- ・玄関のドアが振動するような騒音がある。騒防法で第 1 種区域から第 3 種区域まであるが、通常の飛行ルートではそれほど被害がない区域でも、時間外運行や、大型機の音、飛行する高さ等で騒音は変わってくる。騒音を測る機材もあると思うが、決められた以外の部分でそういった被害がある。この対策はどのように協議してもらえるのか。どこで線を引いているのか良く分からない。今ドアが振動していると言って NAA はすぐに来てくれるのか。データを自分で取れということは、自己防衛をしろということなのか。

[回答 NAA]

- ・コンターの線引きとご自宅の騒音の状況が一致していないとのことであり、玄関のドアが振動するほどの音であるとお話であるかと思えます。騒音を測定する機械があり、一定の法則に基づいて数値が出てきます。音には高い音、低い音等いろいろな種類があり、人間の感じやすい音や、人間には聞こえない音もあります。その中でも特に低周波と呼ばれる音は、人間の耳には聞こえにくいのですが、場合によってはドアに振動を起こしたりすることがあり、過去にも実例があります。空港を運用していく中で、過去にも低周波による振動が発生するという話があり、一定の調査を行ったところ、飛行していく航空機からの影響は非常に小さいとの結果を得たのですが、様々な航空機がありますので、新しい機材が就航する場合には追加で調査をしております。今後も、そういった現象が起きているようであれば、我々も調査を行っていく必要があると思います。すぐに現場に駆けつけることは難しいですが、その時の状況について、町を通じてご連絡いただければ、飛行状況を確認して、同じ飛行機が飛んだときに現場で調査をするようになると思います。365 日その場でずっと調査することはで

きませんが、個別に対応させていただきたいと思います。

(質問者⑨)

- ・ B・C 滑走路の運用の仕方について、北風の際は B 滑走路で南風の際は C 滑走路しか使わないと説明があったかと思うが、間違いないか。コンターの図も片方しか引いていないので、そういうことかと思う。それであれば、B 滑走路を南北方向から使えるようにすれば C 滑走路をわざわざ作る必要はないと思う。なぜ C 滑走路がこれだけの土地をつぶしてまで必要なのか説明が分からない。B・C 滑走路を風向きによって変えるということであれば、コンターの図がおかしい。C 滑走路は片方だけ、B 滑走路は騒音区域がないという説明はおかしい。いかにも騒音区域がないような描き方をしている。

[回答 NAA]

- ・ 北風の時、B 滑走路は北側へ出発専用で使い、C 滑走路は南側から到着専用で使います。風向きによって 2 本の滑走路の到着と出発を入れ替えて使うという意味です。南風の際は、C 滑走路を南側に出発専用として使い、B 滑走路を北側から到着専用として使うということです。このような運用のため、C 滑走路は南側、B 滑走路は北側だけの運用方法となります。B 滑走路だけで足りないのかということについては、現在 A・B 滑走路で 30 万回の了解をいただいているところですが、現在整備している高速離脱誘導路が完成して容量が上がったとしても、A・B 滑走路のみでは 34 万回が限界となります。C 滑走路を作って、先ほど説明したような運用をすることで 50 万回の容量が確保できるため、どうしても C 滑走路の建設が必要になるということです。C 滑走路は出発到着ともに使いますが、全て南側に飛びます。C 滑走路の北側には出発も到着も飛びません。同様に、B 滑走路の南側も飛行機は飛びません。その為にコンターが両側に偏っています。

(質問者⑩)

- ・ NAA も国も意見はわかっていると思う。この町は過去の反対闘争のような思いをするのはもうたくさんである。夜間の延長について、こちらとしては「無理なものは無理」と言っている。30 万回の説明の際にも、機材が小さくなるからコンターが小さくなるという説明に対し、これまで散々騒音の被害を受けているのにそれは違うとしたはずである。何があっても 63 年コンターは変えないと県も NAA も約束したはず。30 万回にするにはどうしても夜間制限の緩和が必要なのか。まずは事前の企業努力が必要である。離着陸料や駐機料は他の空港に比べてどうなのか。全ての企業努力をしてから機能強化の話をするべきである。自治体は、お金があっても人口がいなければ非常に惨めな町になる。今、空港が良くなり町は落ちていくというのが現状である。しかし、空港と共生・共存はしていかなければならない。みんな少なからず空港が良

くなってもらいたいと考えているが、これ以上どこまで我慢すればいいのか。今後は地区説明会があるようなので、解決策を見つけるためにもっと話し合いを深めるべきである。

[回答 NAA]

- ・お話のとおり、現在は63年コンター時代に作った対策範囲になっており、NAAとしてはこの対策範囲を変えずに維持したいと考えております。町もそのつもりであると推察します。我々も住民の皆さんの意を汲んで、しっかりと対応していきたいと考えております。

(質問者⑩)

- ・成田空港に良くなってもらって、芝山町もいい町になって、子どもたちに残していきたいという思いがある。現状の成田空港はアジアの各空港に対して力関係で負けているという説明であったが、機能強化により50万回に達するまでには20、30年かかるという話もある。その間には当然航空機性能の向上があると思うし、飛行距離・飛行スピードが上がればハブ空港という概念自体がなくなるのではないかという心配もある。アジアのハブ空港として選ばれるのではなくて、日本という国自体が世界各国から選ばれる国にならなければいけないという感覚になる。ハブ空港という概念がなくなれば、競争相手は国内の他空港になる。最終的には羽田と成田の競争になると思っている。その時代に、この地域が置いていかれないためにはどうすればいいかを含めて考えてもらいたい。「日本にくるなら成田が一番安い」等、そういったことも考えていただきながら、空港周辺の交通網を整備する。また、空港の周りを見渡しても何もないので、街づくりも考えてもらいたい。空港と地域の関係は「共生」から「共栄」に変わったはずだが、説明資料はまだ「共生」の内容である。住民の不満の中には、若者がどんどん出て行ってしまうこの町を何とかしてほしいという思いがある。自治体で営利事業はできないので、やれることには限りがある。NAAで鉄道事業や、不動産事業、ホテル事業をやって街づくりをしてほしい。公園や学校をつくるのであれば行政でできる。最低限いろいろな騒音対策ありきの話だが、街づくりに関しても空港が直接投資してもらえる仕組みづくりも考えてもらいたい。芝山では、建物を建てたり、商売したりする場所がほとんどない。そういった規制緩和も進めてもらって、住民に分かるように示してほしい。ここ8年くらいは、ほぼ毎月のように商売をやめていく方が多い。当然そういった状況では、事業を継承する跡継ぎを見つけることをしない。子どもに後を継がせたくても、それができない状況である。その辺りも汲んでもらって、いい方法を見つれられたらと思う。

[回答 NAA]

- ・空港の今後に関する認識については、我々も非常に危機感を覚えるところであります。街づくりにもっと直接的に係わるという件について、出来ることは当然やらせていた

だきたいと思っています。しかし、町そのものについてどういった将来像を描くのかについては、やはり町が決定していく仕組みになっています。我々が芝山町の将来計画を無視して何かをやるのは厳しいと思っています。今後、町の将来計画にどういった協力ができるのか、商工関係の皆様がどういった思いを持っているのか、住民の方々はどういった思いを持っているのか等についてお伺いさせていただいて、協力できる範囲の中で、町と二人三脚でやっていきたいと考えています。

(質問者⑫)

- ・この話はいつまでやるのか。この説明会に出席できない人もいるが、実際に音の影響を受けている人達はかなり悩んでいる。色々な意見が出ているが、最終的には四者協議会で決着をつけることになり、町民の声を反映させた形になるのか心配である。騒音下や影響を受ける地域に出向いて、意見を拾う作業は今後もあるのか。実施するのであれば、マイナスの話ばかりでなく、芝山町が元気になるプラスの話を町と NAA で検討しておいてほしい。

[回答 芝山町]

- ・町民説明会は明日までですが、その後に各地域での説明会開催希望がきています。エンドレスではありませんが、一定の期間をかけなければ人々の声は伝わってこないと思います。今回、NAA から 3 点の説明がありましたが、その他にも移転対策や騒音対策など色々な課題があり、町民の皆様と膝を交えて話をしなければ決められないと思っています。町としては一定の時間が必要であると認識しています。