

## 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3回

開催日：平成28年10月14日 午後7時～

会場：芝山町役場南庁舎

参加者：90名

#### (質問者①)

- ・9月の四者協議会から今回の説明会まで2週間足らずであり、事前にコンタクトや資料を提示して考える時間をくれないのはなぜか。なぜ急いで短期間に実施し、地区で話し合う場を作らせてくれないのか。町長は促進する説明をするために来ている。現段階で我々がどれほど騒音に苦しんでいるのか分かっているのか。町長は住民側に立ったスタンスではなく、我々の結論を誘導しているように見える。
- ・防音対策で寝室のみ2重サッシにするということは、今までの防音工事は不完全であったのか。2重サッシをやるとして、家族は皆それぞれの部屋で寝ており、家族全員分の部屋を防音工事できるということか。

#### [回答 芝山町]

- ・地域住民の皆様の同意を得ることが一番大事なことであり、我々はいち早く住民の皆様に説明する義務があります。市町の首長だけで話をするのではなく、町民の皆さんと共に議論をしていく必要があると思っております。過去の過ちを繰り返さず、民主的な方法で民主的な空港をつくっていく為に、少しでも早く町民の皆様にご説明をさせていただければと考えています。今後も区長を通じてお話をいただければ、各地域に説明に伺います。各地区で膝を交えて議論をし、空港を育て地域を育てる方向に進んでいきたいと思っております。私は、皆さんが討論会や勉強会等で議論していただくことについて大賛成です。ぜひ色々な所で議論を重ねていただき、内容を町に伝えていただきたいと思います。

#### [回答 成田国際空港株式会社 (NAA)]

- ・夜間飛行制限の緩和をお願いするにあたり、皆様の睡眠を確保する対策が必要であると思っております。寝室の防音効果をより高めるために今回の内窓設置を提案したところですが、当然家族それぞれに寝室があり、各家庭の実態に即したものでなければいけないものであると認識しております。内窓の設置については、今後具体的な制度設計をしていきますので、皆様のご意見を伺いながら良いものにしていきたいと思っております。

### (質問者②)

- 夜間飛行の制限については、23時から6時までが開港当初からの約束事であり、これは最低限7時間の安眠時間が必要という考えから、国と空港公団で必ず守ると約束したものです。これを1時から5時にすることは、空港と共存共栄ではなく、人を住めなくする空港作りであると不満を感じる。
- C滑走路については、成田用水の受益地が多数空港用地にかかることにより、受益者負担が更に上がることになる。このことについてもよく考慮したうえでC滑走路の議論をしていただきたい。
- 現在の全室防音工事や谷間対策等の騒音対策は、かつて芝山町が中心となって作り上げてきたものであります。2重サッシにするとの説明ですが、それだけでは意味がない。諸々の問題について、もう一步立ち止まってよく検討していただきたい。

### [回答 NAA]

- 夜間飛行制限について、開港当時の運輸大臣と千葉県知事の取り決めは非常に重いものであると認識しています。しかしながら、成田空港を取り巻く状況も当時とは大きく変わってきていることも事実であります。夜間飛行制限の緩和については、皆様との意見交換の中でご理解を得なければ実現できないものと考えております。今後も説明会を通じて、皆様にご理解いただけるよう努力していきたいと思っております。
- C滑走路の用地として成田用水の受益地が大きくかかることは事実であり、受益者の方々の負担が増えるという課題があることも承知しております。成田用水事業は空港の地域振興事業として始まったという経緯もありますので、できる限りご協力していきたいと考えております。
- 全室防音工事や谷間対策については、お話にあったように成田独自の対策であります。こういった対策は、地域の皆様のご意見やご提案をいただきながら出来上がったものであると思っております。今回も地域の皆様と双方向で意見交換をしながら、機能強化により芝山町がより良い方向に進めるように考えていきたいと思っております。

### (質問者③)

- カーフェリーの弾力的運用の説明では、急病人等の緊急を要する場合や、悪天候の場合等に限り飛ばせてほしいとのことであった。弾力的運用が更なる時間延長の固定化に繋がる懸念があったが、当時のNAAの説明ではそれは絶対はないとの説明であり、町民としては騙された気分である。時間延長により、騒音以外にも落下物の危険性も高まる。氷塊が落下して民家を直撃する事例も発生しており、時間延長は絶対にしてほしくない。
- 羽田空港と成田空港について、羽田はビジネス、成田はLCCと貨物といった色分けをしようとしているように感じる。

**[回答 NAA]**

- ・カーフェリーの弾力的運用を導入する際に、なし崩し的に延長はしないと確認していただいています。弾力的運用に関しては、なし崩しにならないよう第三者の検証を受けながら運用している状況です。しかしながら、当時見込まれなかった訪日外国人の急増、また、LCCが非常に伸びてきており、今後も伸びていく予想があるなか、成田空港が立ち行くためには夜間飛行制限の緩和が必要であり、今回のご提案をさせていただきます。今後も、皆様のご意見を伺いながら、ご理解をいただけるよう努めていきたいと考えております。

**[回答 国土交通省]**

- ・国としては、成田空港と羽田空港を首都圏空港として一体的に利用し、空港機能を高めていこうと考えており、羽田はビジネスで成田はLCCといった色分けをする考えはまったくありません。実際に航空会社のヒアリングでも、成田空港はこれまでどおり国際線のメイン空港として考えられています。成田空港は、アメリカ北米とアセアン諸国の結節点として中国や韓国よりも地政学的に有利な位置にあり、成田空港を使ったビジネスのフルサービスキャリアの路線需要があります。当然、LCCや貨物にも成田空港の利点があり、多くの需要がある状況ですが、決してLCCや貨物だけになるといったことはありません。

**(質問者④)**

- ・コンター図について、コンターの線は滑走路を基準に地形や音の反射等を考慮せずに引かれているように見える。各家を対象に騒音を測った場合に、73dbや66dbの騒音があった家屋は移転対象となる可能性はあるのか。

**[回答 NAA]**

- ・今後、コンターの線を基に地形等を考慮しながら対策範囲が決まっていくこととなります。対策範囲を決める際には、単発の騒音レベルではなくLdenという指標を用いることになり、Ldenの73dbと単発の騒音73dbは違うものになります。この指標では、単発の音に対して夜間は重み付けをする等の決まりがあり、Ldenという指標の73db・66db等の範囲を示したものがコンターになります。このように、騒音測定で73dbの騒音が出たからといって、移転の範囲となるわけではありません。

**(質問者⑤)**

- ・空港間競争の激化に対応するため、第3滑走路を3,500mで整備し、3本全ての滑走路でジャンボ機を飛ばすとのことですが、飛行機の飛ぶ高さが300m低くなることとなり、町民はこれまでより低空を飛ぶジャンボ機の騒音に耐え忍ぶことになる。激化する空港間競争に住民を犠牲にしてでも勝ちたいということなのか。我々が日々経験している騒音は、窓だけでなく壁や天井からも入ってくるものであり、窓の防音

工事を追加するだけでは意味がない。30万回の説明の際に、今後はLCC等の低騒音の機体が飛ぶので了承してほしいとのことでしたが、LCCの機体でもジャンボ機に匹敵する音がする可能性がある。早朝5時から深夜1時の飛行時間でジャンボ機も飛ぶということであれば、人間の住める地域ではなくなる。

**[回答 NAA]**

- ・航空機の直下にお住まいとのことであり、生活環境では大変なご迷惑をおかけしていると認識しております。一つの対策として防音工事をさせていただいておりますが、少しでも航空機の騒音が軽減されるよう低騒音の航空機は着陸料を安くする等の方策をとらせていただいております。充分ではない点はあると思いますが、少しでもご負担を和らげるような工夫をさせていただいております。今回ご提示させていただいた騒音コンターは、夜間飛行やジャンボ機の飛ぶ回数についても見込んで作成しております。その中で対策をしていきつつ、成田空港の機能強化案についてご理解いただけないかご提案しているものです。

**(質問者⑥)**

- ・3、4年前に第3滑走路計画があると多古町の知人から聞いていた。第3滑走路はほぼ芝山の土地に作るのに、なぜ芝山の町民にもっと早く情報を知らせなかったのか。いち早く情報を開示して、芝山の町民が説明会に来て意見を言えるようにするべきである。3、4年前に多古町の人間は第3滑走路ができて財政的に豊になると話をしてきた。芝山町民をおざなりにして、多古町だけにそのような話をするのはおかしい。今回の計画は2015年の9月に四者協議会で決まったということかもしれないが、事前にこういった噂が出ること自体が納得できない。

**[回答 NAA]**

- ・第3滑走路計画は国の技術検証小委員会で検討が進められてきたものですが、3、4年前の2012年の時点で第3滑走路を検討していたという事実はありません。第3滑走路に関する議論が具体化したのは2014年7月の技術検討小委員会です。その結果を受けて、2015年9月から四者協議会で第3滑走路を含めた更なる機能強化に関する検討を進めてきました。しかしながら、数年前にこういった噂があったとすれば、大変不謹慎であり申し訳なく思います。

**(質問者⑦)**

- ・谷間地区に住んでおり、4,000m滑走路の影響でかなり迷惑している。第3滑走路の飛行機が低空で飛ぶとの説明があったが、谷間地区は今でもかなりうるさい。A滑走路とC滑走路両方の影響があるこの地域は谷間という次元の問題ではない。コンターのラインを広げて谷間を無くすことは出来なのか。

**[回答 NAA]**

- ・現状で A 滑走路と B 滑走路の両方の騒音が聞こえてしまう状況であり、大変ご迷惑をおかけしていると認識しています。名称については、法律に基づく騒防法の第 1 種区域と分かれて谷間地区と呼んでいます。対策については町の事業で 1 種区域と同等の内容になっております。対策区域については騒音コンターのラインを基にしていますが、地形等を考慮しながらコンターの外側に 1 種区域を定めています。今後、対策区域を提示させていただく際には、改めてご説明させていただきます。

**(質問者⑧)**

- ・谷間の住民はずっと騒音に悩まされており、谷間は増えるが移転はできず、滑走路は延びて騒音はひどくなる。今後救われない方々には補償金が増えるとか、町に交付金が増える等の説明がありました。この内容について、一方的に説明するのではなく、住民投票を行って何かしらの対策を行ってもらうことはできないのか。

**[回答 芝山町]**

- ・まずは 5 回の説明会においてしっかりと説明させていただき、皆様にどのような思いや考えがあるのか確認させていただきます。次に各地区に伺ってお話をさせていただきます。住民投票も含めて、どのような方法を取るのかは今後の課題であります。現段階で明言はできませんが、多くの方々が「なるほど」と思えるような結論を出さなければ、今回の大きな事業は成功しないと思っています。国、県、NAA、市町は、しっかりと議論する場を設けて進めていくことが大事であると認識しています。

**(質問者⑨)**

- ・カーフェリーの弾力的運用を開始した時点から LCC 等の航空需要が増えたため、夜間の飛行制限の緩和を提案したとのことであり、つまりは航空需要があれば 24 時間化するということではないか。騒音問題では、自衛隊の厚木基地の夜間飛行について、高裁で飛行指し止めの判決が出ている。この判決に決定的な意見書を出した北海道大学の松井教授によれば、騒音は非常に人体に影響があるということである。この判決は生きていくためには睡眠時間が必要と言っている。今回の提案は全て空港会社の都合でやっているだけであり、本当に住民のことを考えて今回の発想を取り消してほしい。

**[回答 NAA]**

- ・夜間の安眠は非常に大切であると認識しています。今回の内窓防音工事を提案させていただくのと同時に、内陸空港である事情を考慮して、本来のニーズに対応した理想形よりも縮小した制限緩和をご提案しております。ご説明した内容で決定というわけではなく、双方向の対話の場として地区での説明会も調整いただいています。その中で、きちんと説明させていただきながら進めていきたいと思っています。

(質問者⑩)

- ・今回の説明では、今後の展開や概ねのタイムスケジュールが分からない。今後、幾重にも検討し話し合っていく余地があるのかどうか判断できないと、お互いに嘘を付き合う形になってしまう。執行部で「期限切れです」と言うのは簡単であり、ある程度期限を示しておく必要がある。
- ・滑走路で 1,000ha の空港用地が増えるが、そこから発生する排水の問題について一切説明がない。排水は大きな問題であるので、考えを教えてほしい。高谷川は現状でも水が溢れ出し冠水しており、それが年々ひどくなっている。この状況が一気に加速することになり、工事中でも排水問題は発生すると思うので、段取りよく進めてもらいたい。
- ・谷間対策は、かつて知恵を絞った対策であるかもしれないが、もはや次元が違う。建物の一部にサッシを入れるとか、そういった次元の話ではない。谷間で両滑走路の飛行機が見える家は、騒音の頻度で言えば一種区域の倍である。住民の要望に見合った対応を示していかないから、みんな悩んでいるのではないか。谷間地域を空港用地として確保することとし、「移転」という万全の対策を持って提案に望むのが本来ではないか。

[回答 NAA]

- ・非常に大変な事業であるため、期限を区切って議論すべきものではないと思っています。一方で、需要予測では 2020 年代に現在の約束である空港容量 30 万回を需要が上回る予測があります。空港としては、その時の需要を取り入れることは、ひとつのターゲットではあります。しかし、過去の取り決めの際には時間を区切って説明を受けて、議論が進まないまま決まってしまったというお声もいただいておりますため、今回は期限を決めずに議論を重ねながら、ご理解していただけるように努力していきたいと考えています。皆様がある程度納得していただけてきた段階でタイムスケジュール等も示していけるかと思っていますが、現時点では期限有とはできませんのでご理解ください。
- ・1,000ha の拡張は現在の空港に匹敵するものを造ることになります。成田空港の 1 期整備の際には、取香川の河川改修を行って対応しました。これまで山林や農地であった部分を空港にすることになれば、対応策としては大規模な調整池を整備するか、河川改修をするかの 2 つの選択肢があると思います。2 つの対応策について、県や関係機関と協議させていただき、どちらの対応策が好ましいのかを決めていきたいと思っています。
- ・今回、50 万回の発着回数を処理するために 1,000ha の拡張が必要ということで、C 滑走路のレイアウトや B 滑走路の延長等を考慮して、現在の形を提案しております。空港敷地を闇雲に広げることは、地域にお住まいの皆様大きく影響することである

ため、谷間地域まで空港敷地にするのは難しいと思っております。

**(質問者⑩)**

- ・今回の提案で特に問題なのが、0時から1時の間に飛行機を飛ばすことである。人は日中活動し、深夜の睡眠でその疲れを取る。一番肝心な時間帯に飛行機が飛んでいることで、寝不足による事故の誘発等、人間の生活に非常に大きな問題が起きる。どんな対策をとったとしても、騒音の感じ方には人それぞれに個人差があり、安易に妥協することはできない。若者が外に出て行き、外部からは人が入ってこないような住み辛い地域になれば、どんな対策をしても人は集まってこなくなる。人口が自然と減ることはやむを得ないが、政策的に減ってしまうのは非常に問題である。0時から1時の案は、多くの地域に対して非常に大きな問題をはらんでいることを認識していただきたい。
- ・この地域が空港と共に発展していくためには、外部から人が入ってこなければバランスが取れない。今回の計画が決定すれば新たな基準日ができ、それが防音工事の補助の基準となります。基準日以前に建っていた住宅は防音工事の補助対象となりますが、基準日後に住宅を建てようとしても補助対象とならないのが現在の法律の壁である。法改正も含めて、この問題を検討していただきたい。

**[回答 NAA]**

- ・夜間飛行制限の0時から1時については受け入れられないというご意見があることを認識させていただきます。

**[回答 国土交通省]**

- ・現在の法制度では、基準日を作るとその後の防音工事が自己責任となってしまいます。芝山町をはじめ、空港周辺市町に住民が入ってくることは非常に重要なことであると思っております。いただいたご意見を踏まえながら、国、県、市町、NAAで協力しながら、周辺市町が空港と共に発展していけるよう考えていきたいと思っております。

**(質問者⑪)**

- ・資料のコンター図では、町の都市計画図にあるB滑走路の騒特法ラインが消えているように見えるが、C滑走路を作る関係で消えたものなのか。当然B滑走路の以前のラインは継続して残るのか。資料が非常に見難いので、新たに1/2,500サイズで、細かいラインが分かる資料を用意してほしい。また、ホームページ等でも確認できるようにしてほしい。各住宅の状況が分かるような資料の用意をしてほしい。

**[回答 NAA]**

- ・線が重なって見えづらくなっているが、B滑走路のラインも表示しています。別紙のA3版のコンター図は、線が多く分かり辛くなるため、参考資料として50万回コンターの線だけを表示しています。B滑走路の現騒特法ラインは、空港敷地内に入る部分もあるため見直しが必要であります。1/2,500の図面では非常に細かくなってきます

が、今後の地区説明会の際には、各地区に併せた資料を用意したいと思っています。

**(質問者⑬)**

- ・ B 滑走路と C 滑走路は風向きにより一方通行で運行すると説明があったが、時間延長と滑走路を 1 本増やすだけでは 50 万回に延びなかった場合、最終的に併行して運用されることはあるのか。今回の運用案では滑走路が 1 本増えた感じがしない。これで実際に 20 万回増やせるのか。

**[回答 NAA]**

- ・ 運用方法としては、B 滑走路と C 滑走路を出発と到着を分けて運用します。風向きによって、手前の滑走路に着陸し、奥の滑走路から離陸するというオペレーションになります。両方の滑走路を同時に出発・同時に到着という運用方法は考えていません。今回説明した運用方法について管制と協議した結果、滑走路 1 本あたり出発・到着各々 30～32 回処理できることが検証されており、これを年間通じて実施していくことで 50 万回処理することが可能と考えております。

**(質問者⑭)**

- ・ 第 3 滑走路を造ると、かなり変形した空港になる。他の空港を見ると滑走路を含めた団子型になっているが、それを踏まえて、加茂・白栴・浅川等が空港敷地になることはないのか。第 3 滑走路を実現する有志の会という団体があるが、メンバーのほとんどが移転対象者である。移転できて補償をもらって裕福になる人は大賛成でしょう。我々は騒音だけが增える場所に残れといわれている。移転補償をもらって出て行ける人は賛同します。ある地区では、「反対意見は無視して代執行で土地を取り上げてしまえ」と言っている人もいる。移転補償をもらえる人と我々では天と地ほどの差があるということです。回答不要。