

成田空港の更なる機能強化に関する住民説明会（谷台地区）質疑応答要旨

開催日：平成 29 年 10 月 29 日（日）

開催場所：谷台集会所

出席者：谷台区住民 31 名

説明者：国土交通省、千葉県、成田国際空港株式会社（N A A）、横芝光町

●質疑応答

発言者① ・谷台地区は移転の対象になるのか。

千葉県 ・谷台地区は防止特別地区となり移転対象となる。

発言者② ・宅地から離れた作業場や駐車場は移転対象とはならないのか。

N A A ・Lden66 dBから Lden62 dBの間については、原則として現在住んでいる宅地が移転補償の対象となり、離れた作業場や駐車場は対象とならない。宅地に隣接している場合や細い道路を挟んでいる場合などは一体的な利用として見なせるかどうかを個々に判断する。一体的利用として見なせれば移転対象となる。

・Lden66 dB内については、移転に伴い耕作等が困難となった農地は対象となる。Lden62 dBコンター内の農地でも移転対象の宅地と隣接しており一体利用として見なせる農地は対象となる。

発言者③ ・航空機による環境破壊や環境汚染はどう考えているのか。

N A A ・環境アセスメントという環境影響評価法があり、当該事業の環境への影響を予測し、対策を考え事業を行う。環境影響評価法に基づく手続きも並行して行っている。この案が合意となれば、今後は環境影響評価準備書を作成し、50 万回や新たな滑走路を整備するにあたり、環境への影響等を調査する。

発言者③ ・ビニールハウスが煤で黒くなる。

・煤が野菜や米などに降り注いでいると思う。

・作物への汚染が心配である。

N A A ・ビニールハウスが汚れる原因の調査が行われ空港の近い場所と空港から離れた場所のビニールハウスを調査したが、その結論は航空機からの煤によるものとは判断されなかった。

・大気汚染は、空港周辺の 6 か所で観測しており、光化学スモッグの原因となるものだけ基準値を超えていたが、それは成田空港周辺だけではなく千葉市でも超えており、空港特有のものではない。

発言者③ ・3 年後に谷台地区の大気を調べてもらいたい。

N A A ・影響の大きいところで調査しており、各地区全部で調査するのは難しい。

発言者③ ・50 万回を飛ぶ前と飛んだ後で比較できるデータがほしいので、谷台地区で調査してほしい。

- N A A
横芝光町
- ・町と協議して決める。
 - ・国と空港会社と相談する。
- 発言者④
- N A A
- ・航空機騒音による人体への影響をどう考えているのか。
- N A A
- ・騒防法・騒特法という法律に基づき防音工事を実施するが、この法律は住民の生活の保全が趣旨となっている。この趣旨に基づいた騒音の値により防音工事を行っている。
- 発言者④
- N A A
- ・防音工事の B 工法はどの程度の防音効果があるのか。
- N A A
- ・防音工事の内容は、今まではサッシや玄関ドアの防音化をしていたと思うが、B 工法になると壁・天井も防音化する。また、谷台地区は Lden62 dBコンター内であるので寝室への内窓工事もできる。寝室に内窓を設置した場合 35 dB程度の遮音効果がある。
- 発言者④
- N A A
- ・寝室への内窓工事による遮音効果を実際に人間で体感的に実証したのか。
- N A A
- ・芝山町の航空科学博物館に内窓の効果を検証するモデルハウスを建設した。35 dB程度の遮音効果が得られた。
- 発言者④
- N A A
- ・内窓工事をした家で実際に生活している実績はあるのか。
- N A A
- ・実績はない。
- 発言者⑤
- N A A
- ・古い家を防音工事したが騒音がうるさい。新しい家では防音効果があるようだが。
 - ・現在の谷台地区は準谷間地区であり B 工法に比べると防音効果は劣る。
- 発言者⑥
- N A A
- ・Lden62 dBコンター内であれば宅地及び農地は移転の対象になるのか。
- N A A
- ・Lden62 dB内で対象となる宅地であれば移転補償の対象となる。農地は対象宅地と接しており一体利用として判断できれば対象となる。また Lden66 dBコンター内の農地は宅地と接していなくても対象となる。
- 発言者⑦
- N A A
- ・Lden62 dBコンター外の農地の移転補償はないのか。
- N A A
- ・移転補償はない。
- 発言者⑧
- N A A
- ・墓はどうなるのか。住民が移転の場合、墓までの道の管理が心配である。
- 横芝光町
- ・墓は移転対象にはならない。
- 横芝光町
- ・町道であれば、町が管理をする。
- 発言者⑧
- 横芝光町
- ・住民が移転の場合には、誰が管理するのかをはっきりしてもらわないと「出ていけ」では納得いかない。
- 横芝光町
- ・すぐに移転するかどうかを判断するのは難しいと思う。現在の家を防音工事した後でも移転することは可能なのか。また、建替えは可能なのか。
- N A A
- ・防音工事は N A A で行う。また、谷台は移転が可能な地区であり、一度防音工事をした後に移転希望の場合でも、移転申請をすれば移転は可能である。建替えは、防止特別地区の場合は通常家は建てられないが、現在住んでいる家の同じ敷地内への建替えは可能である。

- 発言者⑧ ・山は買取対象なのか。
N A A ・山は原則買取できない。ただし宅地に隣接している山林は防風林として買取する場合もある。しかし例えば宅地が 100 m²で山が 1 町歩というように極端な差がある場合は全てを防風林とはみなせないなので個別に相談となってくる。
- 発言者⑧ ・山林の管理は誰がするのか。
N A A ・山林の持ち主が管理する。
- 発言者⑨ ・いつから騒防法第 1 種区域の防音工事が受けられるのか。
N A A ・機能強化案の合意後、第 1 種区域の決定がされてからなので、いつとはっきりとは言えない。
- 発言者⑩ ・新聞折込みで（未来あした 1/5 号）というチラシが入っていた。その中に「地域格差をなくし、公平性の確立のため空港圏合併の実現を」と書いてあり、「横芝光町に至っては全くいいところがありません。税収だけを見れば横芝光町の犠牲の上で多古、芝山はすこしはよくなりますが、空港南部という地域性のリスクは消えません」と書いてあるが。
- 横芝光町 ・一部から多古、芝山、横芝光町で合併をしたらどうかという話がある。しかしそれは各自治体の長からの話ではなく第三者からの話である。
- 発言者⑪ ・機能強化によって谷台地区は荒廃していただけないと思う。地元対策、地域振興をきちんとやってもらいたい。
- 横芝光町 ・次の世代まで空港があってよかったと言えるような町づくりをしていかなければならない。また、そうするためにはどうすればよいのかを N A A、千葉県、国交省と膝を交えて協議していく。移転ありきではなく、この地区でどのような良い地域づくりができるのかを検討を重ねていく。この最終的な判断をしなければならぬ時がくるが、議会と相談しながら、またアンケートなどの住民の皆さんの意見を把握して決断を下していきたい。

成田空港の更なる機能強化に関する住民説明会（中台地区）質疑応答要旨

開催日：平成 29 年 10 月 30 日（月）

開催場所：中台共同利用施設

出席者：中台区住民 22 名

説明者：国土交通省、千葉県、成田国際空港株式会社（N A A）、横芝光町

●質疑応答

発言者① ・過去に今回示された移転対象区域に移転したが、再度、移転対象となり移転可能となるのか。

千葉県 ・今回示した対象区域に住宅を建てることができなくなるので移転対象となる。

発言者① ・騒音地区外に出たはずなのにまた移転となるのか。

横芝光町 ・これまで、現行防止特別地区の線の内側に入っていなければ移転対象にならなかったが、集落を分断しない考え方で集落の一部が現行防止地区までに入っている中台住民は移転できることになった。一度移転した人でもまた希望があれば移転対象となる。

発言者① ・騒防法第 1 種区域の線には角田も全部入っている。角田も中台なので移転区域なのか。

国土交通省 ・第 1 種区域の範囲は、民家防音工事に対応している。県の説明した移転区域ではない。

千葉県 ・防止特別地区を今回どこまで拡大するかを示しているが、その範囲は騒特法現行防止地区（Lden62dB）内が限度である。今回示した移転対象区域に入っていれば、これまでに防止特別地区から移転した方でも移転対象となる。

発言者② ・今回示された移転対象区域の住民は、今の防止地区から外に移転しなければならないのか。内側でもいいのか。

千葉県 ・騒音の少ない防止地区の外側に移転するのが望ましいが、建築が禁止されているのは、今回示した防止特別地区のところのみであり、防止地区の内側でもこれ以外のところには移転可能である。

発言者③ ・第 1 種区域の内側に現在の Lden62dB 線があるが、今後の移転先は現在の Lden62dB 線の外側ならいいのか。

横芝光町 ・防止特別地区の外で今回示された移転対象区域以外であればいい。

発言者③ ・それはおかしい。

千葉県 ・建築は可能だが、騒音下ではあるので騒音のないところに移転する方が生活環境の保全になる。なお、防止地区内に建てる時には防音構造が義務付けられる。防止特別地区は、今後現地調査で宅地周りを特定し、建築の禁止区域を決めていくが、指定されなかったところは建築禁止にならない。

発言者③ ・極端な話、今回示された移転対象区域の外側であれば、隣に移転しても移転費用が出るのか。

N A A ・制度的には可能だが、自己防音が必要。趣旨からすると好ましくない。

- 横芝光町 ・機能強化案では、時間が延長になり、3本目の滑走路をつくる中で最初に線引きをした時（A滑走路）の反省点を活かし、集落を大きくとらえる新たな線引きを新しい滑走路（C滑走路）に活かそうとしている。その中でA滑走路側でも同様の見直しを行う法解釈を行ったからだと思う。
- 千葉県 ・今回移転補償の区域を設定するにあたっては、B・C滑走路における考え方、A滑走路における考え方、その全てを統一した考え方として、集落の単位を大きくした。その考え方の変更の結果、A滑走路でもこのような案を示した。
- 発言者④ ・C滑走路でも同じ移転の考え方なのか。
- 千葉県 ・C滑走路でも同じ扱いである。
- 発言者④ ・中台でLden62 dB線までが移転できるなら、Lden62 dB線に入っている於幾や両国新田、古川が移転という話にならないか。
- 千葉県 ・C滑走路ではLden66 dB、A滑走路では現行防止特別地区内に集落が入っていることが前提である。
- 発言者④ ・他地区の同じ環境の人は黙っていない。谷間地区の対応はどうなるのか。
- 国土交通省 ・谷間地区は全て第1種区域になるので、N A Aが民家防音工事を実施する義務が生じる。
- 発言者⑤ ・新しい滑走路は羽田に持っていけばよい。飛ぶ時間は固い約束になっているはず。
- 国土交通省 ・羽田でも機能強化を検討しているが、羽田において新しい滑走路をつくることは現実的ではない。福岡や那覇でも機能強化を進め、訪日観光客の受け皿の確保を進めている。成田でもご理解いただきたい。
- 発言者⑤ ・騒音は永続的に続く。夜間飛行延長は断固反対。開港時の約束は50万回になっても守ってもらいたい。
- ・Ldenでの対策はなく、体感で「うるさい」と感じる人を救済してほしい。見直しではなく、計画を撤回してほしい。コンターが小さくなったというが、実感として感じない。
- N A A ・貴重な意見として受け止めさせていただく。重い約束であることは重々承知している。一企業ではあるが、公共的な使命を担っている。機能強化は日本の発展のため、また地域の発展にもつながっていくと思う。
- 発言者⑤ ・成田空港開港から40年経過しても豊かになったと実感できない。枠をはめず、住民の望む対応をした上で国策はやるべきだ。国策だから我慢しろというのではない。
- N A A ・対策においても従来に比べ、対策範囲を広く設定している。50万回は相当先ではあるが、現段階での地区設定など先行的な対策や法律の対策に加え、内窓の対策も行う。
- 発言者⑥ ・角田は第1種区域だが、同じ中台地区なのになぜ移転対象ならないのか。見直してほしい。
- 千葉県 ・騒特法は、家を建てられなくしたり防音工事を義務付けするといった、規制をかける法律であり、コンターに基づいて設定することになっている。そのため、規制の範囲である防止地区のラインが限度になる。

- ・集落分断という部分では悩ましいが、制度の限界があり、防止地区の外側は対象にできなかった。

発言者⑦ ・住民要求が満たされないなら、法律を変えればいいのではないか。成田は別問題として考えるべきではないか。

国土交通省 ・騒特法自体が規制法であるため、規制をむやみに広げることにはできない。必要最小限でなければならない。

発言者⑦ ・規制法ではなく、住民救済法にしてほしい。

発言者⑧ ・実際にはならないが、理論上で音を0にすることができるはず。高速道路で実験したデータがあるはず。

N A A ・音の逆位相ということか。音の打ち消しができる理論の話か。

発言者⑧ ・車の音よりも飛行機の方が音を消しやすいのではないか。また、40ヘルツ以下と20000ヘルツ以上の音の人体に及ぼす影響を教えてほしい。

国土交通省 ・高速道路の方であるかもしれないが、今はデータとして持っていない。

発言者⑨ ・専門家を呼び、音と健康への影響についての講演を町でやってもらいたい。

横芝光町 ・検討する。空港会社でも健康調査をしたはずである。

N A A ・カーフェリーの弾力的運用の際に調査したが、結論として顕著な健康への影響はなかった。運用状況に変更があれば、再調査をするといった検討の必要もある。

発言者⑩ ・50万回になるのはいつか。

N A A ・早ければ15年、遅ければ30年かかると思われる。

成田空港の更なる機能強化に関する住民説明会（曾根合・於幾地区）質疑応答要旨

開催日：平成 29 年 11 月 1 日（水）

開催場所：於幾集会所

出席者：曾根合・於幾区 住民 29 名

説明者：国土交通省、千葉県、成田国際空港株式会社（N A A）、横芝光町

●質疑応答

於幾区長 ・ 本日の質疑の進め方として、騒対協委員である発言者①から曾根合・於幾地区として意見を述べた後に個々の質疑応答としたいがよろしいか。

発言者① ・ 今の国、県、N A A の説明で理解できた人はいたか、理解できた人がいないのが実態である。なぜ事前に資料の配布がないのか、これが丁寧な説明と言えるのか。

・ 昨年から四者協議会の確認事項である丁寧な説明を行い、地域の理解や協力を得ながら検討を進め説明会を行い、実績作りをしていると思うが、この説明の内容では当地区としては到底受け入れられない。この説明を何度されてもそれは丁寧な説明ではない。

・ この更なる機能強化案が更なる環境悪化になるのが明らかである。C 滑走路の着陸機の高度は B 滑走路より約 300m 低く飛び、飛行回数も増え、夜間飛行の緩和もされるということは更なる騒音の増大そして落下物のリスクの増大にもなる。そして、これは日々の生活の影響だけではなく健康被害につながる。

・ 機能強化に対する対価は N A A が提示している環境対策では救済策にならない。もし、この機能強化案が実現したら、我々は永遠に我慢し続けなければならない。

・ 移転希望者には移転補償をし、また希望しない人には迷惑料あるいは慰謝料の補償を要望する。我々には選択肢がないが、このようにすると我々にも選択肢が生まれる。そうすることで機能強化案への理解が進むと思う。騒音問題はいろいろなところで訴訟が行われているがこの案は逆行する案だと思う。厚木基地では補償や慰謝料等の提示がされているので検討してもらいたい。

・ 集落分断について、谷台地区は Lden62 dB コンターと Lden66 dB コンターの区域がある地区だが、すべて Lden66 dB コンターの地区の扱いをするということか。環境対策の内窓の設置や防音工事について、N A A が 1 戸 1 戸調査をして防音工事等を行うのか。

・ スライド運用について、早番・遅番を定期的に入れ替えるということだがどのくらいの期間で入れ替えを考えているのか。

・ コンターは何を根拠に引いているのか聞きたい。日によって飛行ルートがかなり違うが、このことは加味されているのか。防音工事の対象ではない坂田地区の上空を飛んでいたりしており、コンターが実態とかい離している。

千葉県 ・ 谷台地区は地区全体が移転対象となる。

- N A A
- ・機能強化案だと現在よりも約 330m程度高度が低くなり、環境が悪化することへの心配は理解している。対策としてこの地区は第 1 種区域になるのでN A Aが騒防法に基づく防音工事を行う。また騒防法の枠を超えた内窓の工事が受けられる。
- 発言者①
- ・防音対策はN A Aが各家の調査をして防音工事を実施するのか。
- N A A
- ・申請後、設計会社を選んでもらい、N A Aで遮音量が 20 dBを満たす防音工事なのか図面を確認する。
 - ・スライド運用の早番・遅番の入れ替えの期間については検討中で決まっていない。
 - ・飛行コースについては、若干のずれはある。常に航跡を確認しており、一定の幅以上ずれた場合はその理由を確認している。大半は気候や滑走路の状況であるが、パイロットの責による場合等は国交省より指導が入り、その便名を公表している。
 - ・コンターは一定のずれを考慮して作成されている。また運航機材や飛行する時間帯やコース幅のデータを入力して作成している。
 - ・今提案があった新しい対策については、この場では回答できない。
- 発言者①
- ・谷台地区は防止特別地区になると思うが、強制的に全戸移転となるのか。
- 千葉県
- ・騒特法は移転を義務付けるものではなく、希望をすれば移転が可能になるものである。また、そのまま残ることを希望するお宅では、防音工事が受けられるというものである。
- 発言者①
- ・Lden62 dB地区を Lden66 dB地区として扱っても結果的には集落分断になるのではないか。そうであるならば、この地区も Lden66 dB地区として扱ってもらいたい。全部強制的に移転ということであれば理解はできるが、移転が選択というのであれば集落分断は止められない。
 - ・防音対策は強化案が原因であるのに申請、助成、限度額というのはおかしい。原因者がはっきりとしているのであれば補償であるべきであり、補償であれば金銭補償ということで選択肢が生まれる。
 - ・スライド運用は睡眠時間を飛行時間に合わせろということか、そんなことはできない。
- N A A
- ・防音工事は、個々の事情等があるので申請をもらい防音工事の助成を行っている。
 - ・スライド運用は、早番・遅番で時間が変わるので生活の影響を考慮し入れ替えの期間を検討している。
- 千葉県
- ・国の法令で Lden66 dBコンターを基準として防止特別地区を設定するとなっているので、まず地区が Lden66 dBコンターにかかっていることが前提であり、その上で集落の一体性を考慮することになる。
 - ・希望移転では結果的に集落分断を招くのではないかとのことについては、移転対象区域の設定は、集落の一体性を考慮して、区を単位として設定するという基準に基づくものであり、土地利用の話である。
- 発言者①
- ・納得できない。
- 発言者②
- ・航路は多少ずれるということだがどのくらいずれるのか。
 - ・落下物の心配や騒音による健康被害など普段家にいる人の立場になって考えていない。

- ・現時点でも騒音がうるさいのに、これ以上うるさくなったらどうしたらよいか。両総用水第2揚水機場はLden66 dBですぐ隣はLden62 dBだが騒音の体感は違うと思うか。
- N A A
- ・落下物は防止が一番だと思っている。例えば成田独自の対策で着陸時に太平洋上での脚下げを義務付けたり、到着機について国とN A Aの職員で氷の付着がないかや部品の欠落等の抜き打ち調査を新たに始めた。また、万が一落下物があった場合の新たな制度の創設を検討している。
 - ・健康被害については平成25年からカーフェューの弾力的運用をしており、その健康への影響を有識者の入った委員会を立ち上げ調査した。その結果、健康への影響について明確な関連性は認められなかった。この機能強化案のように空港の運用が大幅に変わる場合は健康影響調査を実施するつもりである。
 - ・区域線の直近の内外で騒音の体感は変わらないと思うが、どこかで対策の線引きをしなければならず、騒防法と騒特法の線を示さなければならない。
- 発言者②
- ・線を引かなければならないのは分かるが、その線は体感している立場ではなく国やN A Aの立場で引いているのでは。Lden62 dBコンター内なので我慢しろということか。
- N A A
- ・当たり前で我慢しろと言っているわけではなく、空港周辺102局で騒音測定をしている。空港に近づくほど騒音数値は高い。距離に応じて対策を変えて行っている。
- 発言者②
- ・先程の質問の飛行ルートのはずれは線引きに反映しているのか。
- N A A
- ・常に航跡を確認しており、飛行ルートのずれも加味して騒音コンターを作成している。
- 発言者②
- ・今のB滑走路の航路で坂田地区の上空は飛んでないことになっているが、現状は飛んでいる。両総用水第2揚水機場(Lden66 dB地区)から於幾・曾根合(Lden62 dB地区)もそれぐらいの距離なのでは。
- N A A
- ・飛行ルートをずれることもあるが大半は滑走路の中心線に集中している。このため滑走路の延長線上のコンターが長くなっている。また飛行ルートのずれも反映してコンターを作成している。
- 発言者②
- ・コンター線はただの目安なのでは。
- N A A
- ・この対策区域が設定された場合には予測値を越えていないかを検証する。もし、予測値を越えているのであれば対策区域を変えなければならない。
- 発言者③
- ・どこかで線引きをしなければならないのは分かるが、コンター図と実態がかい離しているのではないのか。これを解決するには救済案を実施するのが一番の救済である。
- 発言者④
- ・昨年5月に遠山地区に落下物があったが、落下物と思われる証拠がないと言われたとのことであった。その際にN A Aは当事者にはどのような説明をしたのか。
- N A A
- ・本日は当時の担当者が来ていないので今すぐには回答できない。
(後日、発言者④に説明内容をお知らせした)
- 発言者⑤
- ・Lden62 dBの先端の栗山の騒音と曾根合・於幾の騒音が同じなのはおかしいのでは。もっと細かく対策をしてもらいたい。

- N A A ・騒音に違いがあるとは思いますが騒防法という法律では同じ区域となっている。
- 発言者⑥ ・防音工事は世帯数に応じて金額が変わるとのことだが、1人で住んでいる場合は家全体を防音工事できない、それで防音対策と言えるのか。
- N A A ・家の大きさにより効果の差がある。家全体を防音工事できないこともある。
- 発言者⑥ ・家が大きな場合はどの部分を申請すればよいのか
- N A A ・どこを防音工事すれば 20 dBの遮音ができるかを設計会社と検討する。
- 発言者⑥ ・部分工事で防音がなされるのか。
- N A A ・高齢者の場合は、1人世帯であっても2人世帯とみなし防音工事を充実させていく。
- 発言者⑥ ・1人世帯が2人世帯になったからといって家全体を防音工事できるのか。
- N A A ・多くの場合は限度額の中で、どのようなことをすれば遮音がなされるかということで防音工事を行っている。どこに居ることが多いのか等を考慮し防音工事をする。
- 発言者⑦ ・事務所は防音工事の対象にならないが、居間にいるよりも長く事務所にいる。電話が聞こえなかったり、パソコンが固まったり携帯電話も通話がみだれたりするが、どのように考えているのか。
- N A A ・事務所は防音工事の対象にならない。携帯電話については携帯電話会社に言うようになる。テレビについては地デジ化となり航空機の影響を受けないこととなっている。パソコンが固まるという事象は初めて聞いた。
- 発言者⑧ ・騒特法の壁を感じる。法と実態がかい離しているのであれば、法改正をすべきである。
・N A A で役員の収賄事件があったと思うが、このようなことがあった会社は信用できない。これを上層部に伝えてほしい。
- 国土交通省 ・現時点ではすぐに法改正することはできない。このような意見があるということはしつかりと受け止める。
- N A A ・この時期にあのような事件があったということは恥ずべきことだと思う。上層部には意見があったことは伝える。
- 発言者⑨ ・LCC等の就航により空港の利便性を感じている。便数を増やし深夜も飛んでもらえるとありがたいが、騒音等の問題があると思うので空港と共生共栄していければと思う。
・シャトルバスは昼の時間帯の本数が少なく時間帯と本数がかみ合っていないので、検討してほしい。
・騒音の体感は、実際に騒音地区にしばらく居住してみて体感してみてはどうだろうか。
・成田空港を若い人の就職先として訴えたら良いと思う。

成田空港の更なる機能強化に関する住民説明会（遠山・姥山・長倉・牛熊地区）質疑応答要旨

開催日：平成 29 年 11 月 7 日（火）

開催場所：横芝中学校 視聴覚室

出席者：住民 23 名

説明者：国土交通省、千葉県、成田国際空港株式会社（N A A）、横芝光町

●質疑応答

発言者① ・運用時間と運用制限の違いは。

・関西や稲敷であった落下物の補償を含めたその後の状況は。

N A A ・運用時間とは航空機の運航する時間のこと。現在 6 時から 23 時までのこと。C 滑走路供用までの当面の間の案では 6 時から 0 時まで。それとは反対に運用制限とは夜間飛行制限のことであり、空港自体は 24 時間運用しているが、航空機の運航する時間を制限していること。

国土交通省 ・関西空港で起きた落下物は車両を損傷させた航空会社が特定できたので航空会社から補償した。稲敷では工場の敷地への落下であり実損がなかったため、補償はなかった。こちらも航空会社が特定できていたので、説明責任を果たし対策を行うよう促した。落下物がないよう、未然防止策としての機体チェックを国及び N A A で行っている。また、万一発生した場合の備えとして対応策もしっかり構築していく。

発言者① ・落下物の原因は。ヒューマンエラーか。

国土交通省 ・原因は不明である。今後も落下物防止の観点から機体チェックを更に強化していく考えである。

発言者② ・飛行時間が 5 時とか 0 時 30 分とか言っているが、夜間飛行制限の約束はどうなったのか。住民からの納得は得られないのではないか。

N A A ・約束は重く受け止めている。空港間競争を勝ち抜き、日本経済を発展させたい。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させたい。理解を頂きたい。

発言者② ・それは N A A の都合ではないか。谷間には厳しい。理解が足りないのではないか。

N A A ・地域住民への環境対策、交付金の充実など地域を盛り立てる対策も提案させて頂く。理解を得たい。

発言者② ・6 時から 23 時の約束があったからこそ今までやってこられた。

千葉県 ・当時の知事と運輸大臣の約束は重いものと認識している。N A A からの当初案に対して再検討の要請を行った結果、今回スライド運用が示され、2 回目となる住民説明会において、国・県からの提案と合わせて説明しているところである。これから地域住民からの意見を聞き、四者協議会で検討する。

国土交通省 ・飛行制限は重い約束と認識している。少子高齢化が進む日本では訪日外国人を取り込み、経済を発展させる必要がある。そのためには羽田も含めた首都圏空港の拡大は必要であり、これまで以上の対策をしたうえで、機能強化を進めたい。

- 発言者③ ・夜間便数の想定は、0時台から23時台に上乗せされて本数は変わらない気がする。着陸機が特にうるさい。2分に1機の離着陸があるということなのか。
- N A A ・現在24.5万回の離着陸だが、これは20～30年後の50万回時の想定である。0時台に減っているのはL C Cである。前回提案の0時台の便は、見直し案の23時台に上乗せされている。
- 発言者③ ・23時台に頻繁に飛ぶことによって眠るタイミングがとれない。
- ・C滑走路ができた場合の飛行高度と騒音はどうなるのか。
- N A A ・現在、牛熊地区はB滑走路の影響を特に受けていると思うが、着陸機で高度は現状の600mから機能強化後は300mになる。
- ・C滑走路は、B滑走路より420m東側になるので飛行高度は下がるが、航空機までの距離は今より遠くなるので、想定では単発騒音は減る見込みである。
- 発言者④ ・航空機には排ガス規制はあるのか。
- N A A ・騒音の規制はあるが、排ガスには特にない。他の説明会でも心配の声はある。環境アセスの手続きも進め結果は公表する。排ガスには種類があるが、空港周辺でも常時大気質を測定しており、光化学スモッグ以外では特に問題はなかった。光化学スモッグは航空機の影響のない千葉県の街中에서도出ているので航空機に由来するものとは言えないと認識している。ビニールハウス等の黒ずみと航空機の因果関係は判明していない。
- 発言者⑤ ・今日は牛熊地区などの今現在影響を受けている地区の方の意見を聞きに来た。夜間飛行制限は重い約束で、夜間飛行緩和は住民の納得を得なければ認められない。環境対策も大事だが、時間制限を守った中で機能強化をしてほしい。

成田空港の更なる機能強化に関する住民説明会
(町原・取立・坂田池・木戸台・小堤・寺方・坂田地区) 質疑応答要旨

開催日：平成 29 年 11 月 8 日 (水)

開催場所：横芝中学校 視聴覚室

出席者：住民 38 名

説明者：国土交通省、千葉県、成田国際空港株式会社 (N A A)、横芝光町

●質疑応答

- 発言者①
- ・防音工事には人数制限があり、特に大総地区に多い農家住宅のような開口部が多い家では十分ではない。人数制限により離れ(別棟)には、実際には防音工事が施せていないところもある。これをそのまま放置するのか。
 - ・スライド運用をしても谷間に 6 時間の静穏はない。当初案と何ら変わらないと思う。
 - ・C 滑走路の谷台では騒特法防止特別地区で集落分断が起こらないようにしたと思うが、過去 A 滑走路の際に分断した中台についても移転を遡及適用させるのか。
 - ・騒特法では集落分断に配慮するとある。騒防法では騒音対策については集落分断している。線引きでは分断させないでほしい。
- N A A
- ・騒防法に基づき、他空港と同じ基準で防音工事を行っている。その中で今回の見直し案では、子や孫がいる 1 人世帯を 2 人世帯とみなすことで限度額を上げる独自の対策をとる。
 - ・スライド運用は特に騒音の大きい飛行直下の騒音軽減の対策として打ち出した案である。空港の機能強化は日本の将来にとって必要なものであり、提案させていただいている。
- 発言者①
- 千葉県
- ・騒防法に当てはまらないなら、共生財団がやればいい。
 - ・騒特法の地区設定の考え方については、全ての滑走路において適用して見直しを行う。
 - ・防止地区は自主防音工事の義務付けがある地区であり、規制の観点から必要以上の拡大はしないこととしているが、N A A の内窓設置の考え方では分断が生じるということであり、これについては今後関係者間で協議していく。
- N A A
- ・騒特法の防止地区で対策が分かっている内窓設置は、他説明会でも地区を分断しているという意見が出ている。今後検討する。
- 発言者②
- ・丁寧な説明だけではなく、具体的で丁寧な騒音対策や救済策を示してほしい。スライド運用は谷間には当てはまらない。
 - ・憲法で保障されている生活環境の確保を主張する。
 - ・現在の B 滑走路を調べたところ、多い時間帯では 5 分に 2 機が飛んでいる。B 滑走路とほぼ同じラインでより横芝光町に近くなる新しい C 滑走路を考えると生活していけないので、移転補償すべきである。

- ・集落分断を生じさせないように配慮した谷台において、条件を付けなければ結局のところ集落分断になる。
 - ・防音工事が申請によって補助を受ける仕組みになっているのはおかしい。被害者には、N A A が 1 件 1 件回るべきだ。また、個人への補償として迷惑料や慰謝料はないのか。
- N A A
- ・騒防法・騒特法を超えたきめ細かい対策を共生財団において対応をしている。防音工事はもちろんのこと、夜間は低騒音機にも限るよう計画している。また、内窓の対象範囲についても今後の検討課題である。
- 千葉県
- ・円卓会議では、防止特別地区の扱いについて集落のまとまりを維持した方がよいということで、集団移転という選択肢も想定した議論があったため、今回もできるだけまとまった方がよいという考え方である。
- N A A
- ・防音工事は申請があってから 1 件 1 件現地を確認し、遮音効果があるように努めている。個人への迷惑料は難しい。交付金の形で町へ支出させてもらっている。交付金を増やせるようにも考えている。
- 発言者③
- ・坂田池地区は今まで町防音工事の対象にならなかった。住所は『坂田池』だが、行政区（集落）は『坂田』あるので、対策は地区分断をさせないようにしてほしい。
- 横芝光町
- ・坂田池は確かに町防音工事の対象外であった。今回の案だと坂田の一部と坂田池は同じ対策になる。今後は N A A の内窓設置範囲の再検討の際に一緒に扱えるよう要望していく。
- 発言者④
- ・夜間飛行制限緩和は認められない。谷間は 4 時間半では安眠できず病気になる。町の地域振興策と引き換えに健康は譲れない。内陸空港と比較すると、伊丹は 10 時間、福岡は 9 時間飛行機が飛ばない時間がある。成田は今でも 7 時間で既に緩和している。飛行時間を厳守してほしい。機能強化全てに反対しているわけではないが、防音工事をするから機能強化させてくれというのは認められない。
- N A A
- ・提案している内窓は既存の防音工事と合わせ 35~40 d B の遮音効果があり、睡眠を確保できると思っている。他空港では新千歳は深夜も飛んでいる例もある。空港は地域の発展にも寄与できると考えている。カーフェューの弾力的運用の際に健康影響調査を行ったが、有識者による見解では騒音と健康被害との明確な因果関係は認められなかった。
- 発言者⑤
- ・離発着回数が 22 万回から 30 万回になったばかりで、今度は 50 万回を目指すことになった。これで本当にハブ空港になれるのか。これでできなければ、また第 4 滑走路の建設をするというようになっていくのではないかと。成田空港を根本的にどう考えているのか総論を国交省に聞きたい。対策についてはミニマムで後手々である。
- 国土交通省
- ・成田空港は国際空港であり日本の玄関口と考えている。空港政策の目標として 2030 年までに 6000 万人という訪日観光客を目指しており、この機能強化案と他空港の機能強化を合わせれば達成できると考え首都圏の空港容量を検討している。羽田を合わせた首

都圏空港では世界最高水準になり、現段階ではこの機能強化案が1つのゴールであると考えている。

N A A ・今回は2030年から2040年の先を見据えたコンターを作成し、以前に比べれば、長期的な視点を持って対策を検討している。

発言者⑥ ・説明会の基本認識を確認したい。説明会では具体的な回答がない。説明会の次には実際の対策の協議が必要ではないか。説明会の次の交渉は、町への地域振興策、地域への集落対応、個人の事情を加味した個人への対策や補償についての協議が必要だ。
・国はこの拡大計画を立てた際にデメリットもわかっていたはずだ。国として対策や補償をすべきで国が拡大計画を出すなら、被害対策を出すべきである。

N A A ・前回10月からの各地への住民説明会等で厳しい意見をいただき、今回の見直し案に至った。今回の住民説明会等での意見を踏まえ、今後検討を行う。

国土交通省 ・デメリットは認識している。今後N A Aや県とも相談し、対策を検討する。

発言者⑦ ・地域の声を協議の場で反映できるか。

N A A ・個人の事情を加味するのは難しい。周辺関係市町の他地区も含め、全体を見据えた対応をする。

発言者⑦ ・私たちは憲法で保障された生存権で主張している。生存権の観点で対応や対策をしてもらいたい。

発言者⑧ ・実際に防音工事をした効果はどうか。季節のいい時には窓を開けて生活したい。

N A A ・防音工事の効果は窓を閉めた状態での効果と承知している。防音工事後の遮音効果についてサンプル的に検証を行っている。

発言者⑧ ・防音している家庭へのアンケートなどで防音工事の意見を聞くべきである。

発言者⑨ ・飛行時間は守ってほしい。B滑走路は栗山川の上を通ると聞いていたのに、今では住宅の上を飛んでいる。飛行コースはどうなっているのか。

・ビニールハウスが煤で汚れるので調査してほしい。自宅には2回落下物が落ちている。

N A A ・飛行コースが監視幅内にあるか監視しており、航跡図も公表している。合理的な理由なく監視幅を超えた航空機には国を通じて指導を行ってもらっている。監視幅は九十九里沖で5kmある。飛行コースのずれも加味してコンターに反映させている。

・ビニールハウスは10数年前共生委員会で調査をした。結果を示すことは可能である。町内で調査地を1か所選定し分析をすることは可能と思う。町と調整したい。

発言者⑩ ・飛行時間を厳守するならば、案のコンターはどのくらい縮まるのか。

・町の騒対協でも要望を出したが、それに対してはどうか。成田空港は難儀してできた空港だからこそ双方にいい形にしてほしい。

- N A A ・コンターは縮まると思うが、どの程度縮まるかはわかりかねる。騒対協からの要望にはできる限り応えたい。
- 発言者⑪ ・対策も含め、全てにおける集落分断を四者（国、県、町、NAA）はどうしていくつもりなのか。
- 横芝光町 ・要望していく。
- N A A ・内窓対策の範囲は四者で検討していく。
- 千葉県 ・できるできないはあるが、法律の対策以外で何ができるか、より良い環境対策ができないか、四者で協議を重ねていきたい。
- 国土交通省 ・今日の意見も踏まえて今後検討していく。
- 発言者⑫ ・横芝光町には全く空港の恩恵がない。これをどう考えているのか。
- N A A ・空港周辺の市町で南北格差があることは承知している。今後は交付金の配分方法も改めるつもりである。また、地域振興においてもできるだけ協力していく。
- 発言者⑬ ・C滑走路の計画案をB滑走路と同じくらいの位置に下げられないのか。
- N A A ・あくまで将来を見据え、50万回を目指した配置案である。

成田空港の更なる機能強化に関する住民説明会
(両国新田・古川・本町・上町・東町) 質疑応答要旨

開催日：平成 29 年 11 月 11 日（土）

開催場所：文化会館 集会室

出席者：住民 105 名

説明者：国土交通省、千葉県、成田国際空港株式会社（N A A）、横芝光町

●質疑応答

- 発言者①
- ・機能強化案は、今後住民が横芝光町に住みたいと思える案とは言い難い。説明も非常に分かりにくい。極端に言うと騒音区域から住民を追い出すことが、今回の案ではないのか。
 - ・東町の騒音対策はテレビアンテナとエアコンの設置のみで不十分であった。
 - ・個人の財産には、資産価値が下落するので、町は固定資産税を 62 dB コンター内区域は無税とし、騒防法第 1 種区域は税割合を下げるなどの、現実的な対策を取るべきである。土地家屋の固定資産税、償却資産税など個人財産の価値が下落するものは、全て無税化を希望したい。
 - ・横芝光町を特区として、成田市などの富裕団体と同様にすべきである。
- 横芝光町
- ・固定資産税は、現在騒防法第 1 種区域の地域の家屋に対し、4 割の補助金を支出している。機能強化案の折衝のひとつとして、国、県、N A A と交渉の段階であるが、これまで以上の対策が必要になると考えている。
- 千葉県
- ・特区については、現在空港周辺市町を対象とした地域振興の基本プランを検討している。具体的な部分までまだ進んでいないが、指摘も踏まえて検討していきたい。
- 発言者①
- ・制度当初の補助制度だけでは、不十分になるのはわかっているので、横芝光町の全ての規制を排除できる特区にしてもらいたい。
- 発言者②
- ・第 3 滑走路の計画は、N A A が会社として拡大したいのか。それとも国の命令によっての拡大なのか計画の趣旨を訊きたい。
- N A A
- ・首都圏の航空需要が増大する見込みがある。成田空港はこの需要に応え、かつ空港間の国際競争力の確保に努めなければならない。国の航空政策審議会の技術検討小委員会において滑走路の計画案は三つあった。この中で N A A が検討し、昨年のもので合意を得られたものを現在説明している段階である。
- 発言者②
- ・国は成田空港を拡大する他は考えていないのか。茨城空港の活用などを検討しないのか。
- 国土交通省
- ・空港政策の目標として、2020 年までに 4000 万人、2030 年までに 6000 万人の訪日観光客の獲得を目指しており、2020 年の目標には関西国際空港などを用いれば達成可能だが、2030 年目標には、この成田空港の機能強化案と他空港の機能強化を合わせれば達

成できると考えている。茨城空港は自衛隊機と共用のためこれ以上の旅客機の扱いを増やせない。

- 発言者③
- ・訪日観光客の目標が出たが、これまでの経緯から、その後もなし崩し的に、飛行時間を延長し、成田空港がハブ空港化していくとしか思えない。国は50年、100年後までの試算はしているのか。
 - ・少子高齢化の状況で、成田空港の機能強化案は町の衰退に拍車をかける。これ以上、航空機に関する緩和が無いか確認したい。

国土交通省

- ・成田、羽田、関西国際空港のインフラ強化を合わせると、空港容量はロンドン、ニューヨーク並みの世界最高水準になるので、これ以降はないと考えている。空港との共栄、共存のため住民への迷惑の軽減を県、町と協力し、考えていきたい。

- 発言者④
- ・Lden62 dB、66 dBのコンターがあるが、どのように設定されたのかを訊きたい。
- N A A
- ・国内他空港に用いられる専用のソフトを使用し、データ入力により機械的に算出されたものである。

- 発言者④
- ・実際に飛行機が飛ばないと実態はわからない。4 dBの差について訊きたい。
- N A A
- ・数字として4 dBしか差が無いが、エネルギー量ではLdenで3 dB異なると騒音の量が倍の違いがある。

- 発言者④
- ・このような騒音の中で、住み続けたいと思えるのか。移転の選択肢も欲しい。
- N A A
- ・法律の中で対策を取ることに理解を求めたい。騒音は102局で監視している。実際に数値が基準を上回る場合には対策区域の変更が検討される。

- 発言者④
- ・居間の防音工事を希望したい。
- N A A
- ・防音工事の目標は、C工法では家屋で20 dBの騒音の軽減をすることである。家屋の外側と空調機器が防音工事の対象となり居間も防音区画に入る。

- 発言者⑤
- ・町のアンケートの趣旨を訊きたい。今日の説明会には入り口付近に警察がいたが、町から警察に要望したのか。

横芝光町

- ・アンケートは、成田空港の機能強化は極めて大きな問題であるため、住民により深く考えていただくために町内全世帯に送らせていただいた。町から山武警察に警備を依頼した。

- 発言者⑥
- ・当初の計画とC滑走路の位置が異なる。なぜ横芝光町だけが、成田空港の犠牲になるようになったのか。数字で説明されてもわからない。
 - ・本音で話し合いができる会合を開催してもらいたい。

N A A

- ・当初の計画ではAとC滑走路が交差している横風対策としての計画であったが、航空機の性能が向上するなどしたため、横風用滑走路は建設しなくなった。このたびの案のC滑走路は空港の容量拡大のための滑走路である。

- 横芝光町
- ・機能強化案は、将来に大きな影響があり極めて悩んでいる状況にある。この問題は住民の立場で考えなくてはならないと思っている。国、県、N A Aには丁寧な説明をしてもらいたいと考えている。
- 発言者⑦
- ・現在の案の C 滑走路の位置は、成田市、芝山町、多古町と N A A が都合の良いように決めたのではないのか。このままでは横芝光町は発展しない。抜本的な見直ししてもらいたい。
 - ・本音での話し合いが必要であるので、場当たりの対応はやめてもらいたい。
 - ・今日は何故、夏目社長が来ないのか。芝山町の説明会には来たと聞いている。
- 発言者⑧
- ・今日は国の説明はないのか。
 - ・少子高齢化の中でこの案が出されたことに、ほとんどの住民が反対の立場をとると思う。今回の案は住民を無視しているようにしか思えない。
 - ・現在は、朝の 6 時から 11 時まで飛行機が飛んでいる。夜間はなるべく低騒音機を飛ばすと言うが「なるべく」では守られない。
 - ・夜間の飛行制限は円卓会議で決まったことなのに誠意がある説明会とは思えない。
 - ・ただアンケートをただけでこの案を進めてよいと思っているのか。
- 国土交通省
- ・N A A の説明と重複部分が多いので省略したが、説明資料について説明したい。(資料に基づき「騒防法に基づく第 1 種区域の指定について」説明)
- 発言者⑧
- ・「社長が来ない」質問に答えていない。
- N A A
- ・芝山町の住民説明会出席は、町全体のとりまとめということと芝山町の強い要望があり、加えて説明会の最終日ということで、社長が出席した。
 - ・低騒音機についての「なるべく」というのは、騒音レベルの低い方の飛行機を飛ばすという意味で「なるべく」という言葉を使った。分かり難かったことについて訂正したい。
- 横芝光町
- ・アンケートは賛成の立場をとっているものではない。機能強化案という大きな問題の認知向上と、今後のまちづくりを決めるために送付した。理解願いたい。
- 発言者⑧
- ・町の HP にある「栗山川の流れる人・自然・文化が共生するまち」「伝統文化と自然豊かな横芝光町」が町の将来像となるよう、まちづくりができるようにしてもらいたい。
- 発言者⑨
- ・夜間飛行の見直しがされていない。早番、遅番とかあるが結局、静穏時間は 4 時間だけではないのか。
 - ・騒音による精神的な補償をどうするのか。
- N A A
- ・成田空港全体として 6 時間の静穏時間を提案させてもらった。
 - ・精神的な補償を個人的にすることは難しいが、周辺対策交付金を各市町に交付している。
- 発言者⑨
- ・周辺対策交付金の使途がわからない。
- N A A
- ・周辺対策交付金は制度上、自治体経由で交付している。

- 発言者⑩
- ・地域づくりとして、芝山鉄道の延伸や圏央道を海岸線まで延長するなどして交通網を強化してもらいたい。
- 横芝光町
- ・芝山鉄道は、現状 3.4K m までの計画と聞いている。毎年約 1 億円の赤字が出ている。延伸を希望しているが、返事をもらっていない。
 - ・交付金の使途は各自治会への補助、道路整備、固定資産税補助、電気代補助などに使われている。横芝光町の年間予算 100 億円を維持するためには、周辺対策交付金が必要であるが、町民の理解が必要である。
- 発言者⑪
- ・機能強化案の「今後の流れ」を見ると結論があるように思えるが、今後も説明会は開かれるのか。
 - ・国、県、N A A は何をもって住民理解が得られたということになるのか。
- 横芝光町
- ・今後の流れだが、四者協議会の合意が前提である。現状では到底理解が得られているとは思っていない。国、県、N A A にも説明を求めていく。町は町議会に理解を求めなければならないと考えている。
- 国土交通省
- ・厳しい意見が多く出ている。しっかりと受け止めたい。どうすれば理解が得られるのか真剣に検討したい。
- 発言者⑫
- ・機能強化案は場合により変更できるのか。
- 横芝光町
- ・決まったということではない。
- 国土交通省
- ・国としては機能強化をしたいと考えている。決定は最終的な四者協議会の合意であると考えている。
- 発言者⑬
- ・騒音被害はあるがメリットが見いだせない。町は十分な補償を得られるようがんばってもらいたい。
 - ・固定資産税、電気代などを十分に軽減してもらいたい。
- 発言者⑭
- ・機能強化案は無謀な計画であるので、無謀な要求をしてそれなりの補償をしてもらいたい。交付金ではなく住民手当という形を取り、住民が納得できる永続的な補償にしてもらいたい。
 - ・環境アセスはいつどのような目的で実施したのか。
- N A A
- ・環境アセスは環境への影響をできる限り低減し、より良い事業計画とするための法令上必要な手続きである。現在は方法書が 7 月に終わり、環境への影響を調査・予測・評価した結果を示す準備書の段階である。
- 発言者⑮
- ・環境アセスには、住民の反対の声を取り込むべきである。もう一度アセスをやり直してもらいたい。
 - ・本音で話し合うため夏目社長にも説明会の現場に出てもらいたい。

成田空港の更なる機能強化に関する住民説明会（栗山地区）質疑応答要旨

開催日：平成 29 年 11 月 12 日（日）

開催場所：文化会館 集会室

出席者：住民 56 名

説明者：国土交通省、千葉県、成田国際空港株式会社（N A A）、横芝光町

●質疑応答

- 発言者①
- ・音は横に広がるので、防音工事をしたら音が反射し、防音工事をしていない隣の家がうるさくなる。
 - ・飛行機ではなく、鉄道をひいた方が住民や観光客、国際人は喜ぶ。
- 発言者②
- N A A
- ・実機を飛ばして騒音の体験はできないのか。
 - ・今の滑走路の状況等では実機を飛ばすのは非常に難しい。栗山地区は現在の B 滑走路の多古町牛尾地区と通過高度が同じくらいになる。内窓の効果は芝山町の航空科学博物館の敷地に体験施設があるので体験が可能である。実際に数値も確認しながら体験できる。
- 発言者③
- ・騒音レベルはどのくらいになるのか。B 滑走路では現在大型機は飛んでいないのだから、同じくらいという牛尾地区は相当しないのではないかと。現在の横芝工業団地の騒音の方が相当するのではないかと。騒音が現在の松尾の 2 倍になると伝えてほしい。ここは日本一の騒音の町になる。
- N A A
- ・横芝工業団地のデータを持ち合わせていないので、将来の横芝駅辺りに相当する現在の多古町の千田局のデータを紹介しますと、本町集会所では LAmax で B747-8 という貨物機の場合、離陸では 71dB が 75dB に、着陸では 74dB が 78dB になっていくと見込まれる。推定とはなるが回数や飛行の時間帯を加味した Lden では栗山中央共同利用施設で 62dB 程度となる。単発音の体感については、先ほど示した多古町牛尾付近で騒音を聞くことが現実的だと思われる。
- 発言者③
- ・以前の資料では横芝駅では 68dB が 78dB に増えていたはず。便数が 3.5 倍になるのにおかしいのではないかと。正確に答えてほしい。
- N A A
- ・以前の資料の数値は、A320 という小型機で今回示した機材と異なるものを示したものと思う。回数・時間帯・コースなどから予測したものが騒音コンターであり、コンターを基に対策区域が設定される。
- 発言者④
- ・C 滑走路の新設も夜間飛行制限緩和に対しても大反対である。
 - ・今でさえ人口減少に苦慮している中、人口が増える要素がある栗山も騒音地域になることを心配している。国と N A A に聞くが、Lden62 dB 内に住みたいと思うか。

- 国土交通省 ・機能強化に伴う騒音は十分認識している。騒音対策や環境対策を充実させたい。「住みたい町づくり」に国としても協力していきたい。
- N A A ・マイナス部分をできる限り0に近づける努力をしなければならないと思っている。「町づくり」は重要と考え、最大限努力する。
- 発言者④ ・「住みたい」という回答ができない。ということは責任をとれないと感じた。
- 発言者⑤ ・Lden62 dB内はわかったが、第1種区域内の対策について聞きたい。
- N A A ・栗山地区は飛び地を除き、全て騒防法第1種区域なので資料に記載の内容でN A Aの防音工事の対象となる。空調機の設置も行う。
- 横芝光町 ・Lden62 dB外の第1種区域内は、寝室への内窓設置と寝室の壁・天井の補完工事だけがない。
- 発言者⑥ ・「町づくり」支援の具体案は。
- 千葉県 ・空港周辺9市町の地域づくりに関する要望を取りまとめ、地域振興の方向性を掲げた基本プランの策定に取り組んでいる。その中で国やN A Aとも連携して、空港南側の地域づくりも進めていきたい。
- N A A ・N A Aは、交付金を充実させていく。現在年間41億円程度だが、総額として1.5倍になるよう検討している。空港の東西や南北格差があるが、交付金の分配についても市町の財政力指数を加味して配分する地域振興枠を創設する。
- 発言者⑥ ・人口が減らない方策をしてほしい。
- 発言者⑦ ・第1種区域内部分で特例を設けてほしい。住民の声を聞いてほしい。限度が決まっている対策ばかりである。希望する人は移転できるように補償してほしい。
- ・C滑走路の場所は計画予定地であるのなら白紙にしてほしい。
- ・共存というなら時間を守ってもらいたい。航空機の不安を取り除いてほしい。
- N A A ・騒特法、騒防法の下に対策を決めている。また、法を超える部分においても共生財団において対策をする。対策についてはある一定の限度がある。
- ・首都圏空港の役割をしっかりと果たしていきたい。空港にも地域にもよい形にしていきたい。
- 発言者⑦ ・健康面での影響はどうか。N A Aに電話で問い合わせた際、影響はないと言っていたが、その結果は見られないのか。
- N A A ・平成25年からのカーフェューの弾力的運用の際、健康影響調査を実施したが、身体的・精神的な健康面への影響は航空機との明確な因果関係は認められないというものだった。その概要はH Pでも公表している。また、運用時間が大幅に変わる際には調査が必要と考えている。

- 発言者⑧
- ・ A・B滑走路両方が使われ始めて騒音が増えた。会話が途切れたり、TVが聞こえなかったり、BSが消えたりしている。夜間の便数が増えることになる。スライド運用をしても変わらない。夜間飛行制限は厳守してほしい。
- N A A
- ・ 1滑走路あたり深夜は1時間に15便、早朝は1時間に10便程度であり、これは2030年～2040年の最大値で想定している。スライド運用が一番影響のある飛行直下に対する配慮した案である。
- 発言者⑧
- ・ 運用された後の影響を報告してほしい。
 - ・ 以前は、上堺地区には大した資料も配られなかった。資料も事前に配布して欲しかった。
- N A A
- ・ 上堺地区では上堺小学校にN A Aの騒音測定局があり、HPでもデータの確認ができる。確かにB滑走路の飛行回数が増えたため、昨年度に比べLdenが少し増えたが、騒音については対策のレベルには及んでいない。
- 発言者⑨
- ・ 多古町のゴルフ場イーグルレイクでは飛行高度が580m程度で距離的に同じになるはずである。飛行高度が下がると、音の感じ方が変わり、轟音である。睡眠時間は7時間確保してほしい。いつも耳栓をして生活している。
- N A A
- ・ 夜間飛行制限緩和はしっかりとした対策により睡眠時間を確保したいと考えている。
- 発言者⑩
- ・ 航空機による大気汚染はどうか。
 - ・ 同じ内陸空港である伊丹空港は運用時間が短いはず。何が成田空港と違うのか。
- N A A
- ・ 大気汚染については空港周辺6か所で常時測定し、光化学スモッグの原因物質を除き、環境基準を超えていない。光化学スモッグの発生は空港周辺だけでなく千葉県内で広域的に観測されているので、航空機に特化したものではないと考えている。横芝光町内にも千葉県の大気測定局があり、常時測定し監視している。今回の機能強化案と並行して環境アセスメントを行っており、調査・予測・評価結果は説明会も行い、公表もしていく。
 - ・ 伊丹空港も成田空港同様に内陸空港ではあるが、成田空港は国際拠点空港である。今後の訪日観光客の受け入れや貨物の受け入れのため、環境対策も行ったうえで、機能強化を行いたい。
- 発言者⑩
- ・ 何を予想しどのように分析しているのか。
- N A A
- ・ 環境基準の項目についても調査等をしている。有識者からの意見も踏まえ、漏れのないように行っている。
- 発言者⑪
- ・ 今日の説明を聞いて栗山地区から出ていきたいと思った。今後超大型機の便数増や24時間運用という話にもなりそうである。NAAは運用が始まればしめたものとなるはず。住民としては大反対である。
 - ・ Ldenなどは関係なく、C滑走路によって影響を受けて出ていくのだから、移転補償をしてほしい。

- 発言者⑫
- ・説明を聞いても理解できない。
 - ・24時間運用のアジア諸国の空港と対等にと考えることに無理がある。成田空港は国際空港だが、飛行時間の約束がある内陸空港として扱うべきである。
 - ・弾力的運用はやむを得ないと思うが今が限界である。騒音は数字ではなく、体感であり、実際測定してみたが、栗山南部2や栗山中央共同利用施設では10dBくらい異なる。測定はdBなのだから、Ldenにする前の数字を示してほしい。
- N A A
- ・日本の玄関口の空港として政府目標に応えたい。機能強化は空港と共に地域が発展できる施策として考えている。内陸空港の宿命を背負った上での提案である。
- 横芝光町
- ・今年の夏、栗山中央共同利用施設で7日間騒音測定をした。Ldenでは50.8dBであったが、最大騒音値では72.9dBであった。
- 発言者⑬
- 千葉県
- ・Lden62 dBの自己防音工事の義務付けはいつ頃のことか。
 - ・これまでの例からすると、四者協議会の合意から1年6カ月くらいかかる。告示日があり、それ以降に新たに住宅を建てた場合には自己防音が必要になる。
- 発言者⑬
- ・建替の場合はどうなるのか。
- N A A
- ・防止地区内の住宅の建替はN A Aが再度防音工事を行う。
- 発言者⑭
- ・コンターの作り方はどうなっているのか。客が2倍になって貨物が1.5倍はおかしいのではないか。
 - ・昨年引っ越しをしようと不動産屋へ行ったが、既に資産価値は3分の2になっていた。町への要望として、固定資産税を減額してほしい。
- N A A
- ・今後小型機が半分を占めるようになり、小型機に詰める貨物の容量が増えないため、1.5倍になっている。

成田空港の更なる機能強化に関する住民説明会（傍示戸・富下・虫生）質疑応答要旨

開催日：平成 29 年 11 月 16 日（木）

開催場所：南条小学校体育館

出席者：住民 27 名

説明者：国土交通省、千葉県、成田国際空港株式会社（N A A）、横芝光町

●質疑応答

- 発言者① ・ C滑走路が早番だった場合、北風の場合は 5 時から 23 時までの着陸になるが、途中で風向きが変わり南風になった場合、離陸は 0 時 30 分までの運用になるのか。一日の中で風向きが途中で変わった場合の対応はどうか。
- N A A ・ C滑走路の離陸は 23 時までとなる。運用の時間帯は変わらない。
・ 滑走路ごとに運用時間を決めている。理由があり離着陸ができない場合は、A滑走路で対応する。
- 発言者② ・ 飛行機が飛ばないのが一番いい。今でも音は大きい。地図の Lden62 dBコンターの線引きを見ると、傍示戸の 8 割が Lden62 dBコンター外で内窓がつかない。集落単位で考えてほしい。飛行機の音は山に反響するのでその辺も加味してほしい。
- N A A ・ 飛行機の運航についてはご理解をいただきたい。確かに集落の中で Lden62 dBコンターの内と外がある。内窓は法律を超えた対策であり、今回独自の提案をさせていただいた。集落の一体性を加味した対応についてはご意見として受け止める。
- 発言者③ ・ 利用する側からすると、24 時間がいいと思う。その中で今後 24 時間運用に対する懸念がある。その点はどうか。
- N A A ・ 成田空港は内陸空港であるので、今回の計画は 15～30 年先を見越した案である。他空港でも 24 時間運用とはいえ、3、4 時台はほとんど飛んでいないという状況もある。
- 発言者④ ・ 地域づくりの関係から空港周辺は農業振興地域でもある。地域との共生の観点から空港内での「地産地消」のルートを作ることはできないか。
- 千葉県 ・ 規模は小さいが、空港内にも地元の農産物を販売する店舗はある。
・ 空港周辺市町から地域づくりの要望をいただいているので、その中で検討していきたい。
- 発言者④ ・ 機内食などはどうか。空港全体で検討することはないか。
- N A A ・ 機内食を含め、空港内の飲食業はそれぞれの仕入れルートにより経営している。これまでも何度かトライしてみたが難しかった。何かできないか検討する。
- 発言者④ ・ 地域も潤う施策をお願いしたい。
- 発言者⑤ ・ 農家住宅は緑の下があいている。緑の下の防音工事はあるのか。

- ・飛行機の排気ガスへの対応はどうか。B 滑走路は上水道として活用される栗山川の上を通っている。
- N A A
- ・C工法の計画遮音量は 20 d B であるので、それを確保できるように防音工事をする。そのため、縁の下も必要があれば行う。
 - ・排気ガスは空港周辺の 6 箇所で大気測定を行っている。光化学スモッグのもととなる物質以外は基準を超えていない。光化学スモッグは千葉県内でも観測されている。この 50 万回の計画案と並行して、環境アセスメント調査も進めている。

成田空港の更なる機能強化に関する住民説明会
(芝崎・小川台・台・小田部・母子・芝崎南) 質疑応答要旨

開催日：平成 29 年 11 月 17 日（金）

開催場所：南条小学校体育館

出席者：住民 26 名

説明者：国土交通省、千葉県、成田国際空港株式会社（N A A）、横芝光町

●質疑応答

発言者①

- ・説明と資料の用語がわかりにくい。
- ・防音工事について「未設定」は防音工事をしないということか。
- ・33万回の離発着回数においては、三本目のC滑走路は不要なのか。50万回に達しない場合にはC滑走路は使用しないのか。
- ・新聞報道によると、案で示された夜間飛行時間制限緩和による静穏な睡眠時間は、4時間ということなのか。
- ・機能強化案の「今後の予定」最終結論の想定はいつなのか。「地域づくり」の具体的な部分はこれから決められていくのか。
- ・国の資料に集落分断に配慮するとあるが、案では芝崎地区は騒音対策が三つに分かれてしまう。未設定区域があると近所づきあいなどにも影響が出るので対策の混在は避けてもらいたい。

N A A

- ・「未設定」はN A Aの防音工事を対策できないという意味であり対象外である。C滑走路は整備されれば供用となる。
- ・将来的に三本の滑走路をフル活用して50万回に達したい。離発着割合はそれぞれの滑走路に33%ずつ均等である。
- ・新聞報道での静穏時間は、4時間30分で両側を航路に挟まれた谷間区域のことを言及しているのだと思う。成田空港全体では、滑走路の早番、遅番を取り入れ6時間の運用制限を設定した。谷間区域であっても所要の騒音対策の効果により静穏時間は確保されると考えている。
- ・「今後の予定」での事業着手の時期は、具体的には決まっていない。現在は、見直し案の理解を得るための時期であるので、事業着手については明言できない。理解を早く得ることができれば、事業着手も早くなる。2030年の目標はひとつの目安ではないか。

千葉県

- ・「地域づくり」については、空港周辺市町で約100項目の要望を頂いている。国やN A Aなどの関係機関と協議して基本プランを検討しており、なるべく早く示せるようにしたい。

国土交通省

- ・集落分断への配慮であるが、Lden62 dBコンター線を基準として、外側の騒防法第1種区域（案）を設定した。どこまでも線を広げることにはできないことに理解願いたい。第1種区域の外側には隣接区域が設定され、一定の防音工事が行われるものと考えている。

- 横芝光町 ・滑走路の使用だが、A滑走路は南北で17万回、Bは北側、C滑走路は南側の使用となり17万回ずつとなる。Aは南北からそれぞれ8.5万回、Bは北側17万回、Cは南側17万回となるので、C南側はA滑走路の倍の影響を受けることになる。
- 発言者① ・国で対策区域の再検討がされるということなのか。
- 国土交通省 ・第1種区域はこの内容で理解願いたい。なお、隣接区域の設定は、共生財団が一定の範囲内で行うこととなる。
- 横芝光町 ・隣接区域は共生財団が決めることとなる。将来的に一定の範囲内で隣接地区になる可能性が高いということである。付け加えると、隣接区域の騒音対策が他の区域と同じ対策では無い。
- 発言者① ・同じ集落は同じ騒音対策にしてもらいたい。これは意見である。
- 発言者② ・案のコンター線で飛行区域が絶対に収まるのか。
- N A A ・案で示したコンターは、N A Aでダイヤ、飛行コース、航空機材などを加味し、作成したものである。現在の予測値を使い国土交通省のソフトを用いて作成されたものである。理解願いたい。絶対にこの通りになると断言できないが、騒音値は常に監視しており、対策を超えた騒音が出ていないかを見張っている。
- 発言者② ・現在でも通常のコースばかりを飛ぶ飛行機ばかりではない。
- N A A ・飛行コースは、直進上昇、直進下降が原則である。監視幅は常に監視している。空が混雑する時間帯は、第1種区域を超えており、高度1,800mに達すれば旋回できている。通常運航のずれ幅のデータも収集しており、コンターに反映している。また、将来にわたり騒音状況は監視していく。
- 発言者③ ・環境対策が進み、航空機騒音が静かになった場合には、対策コンターは狭くなるのか。
- ・寝室の内窓対策の「一定の限度額の範囲内」という記載がわからない。
- N A A ・航空機材の構成など、現時点での予測との変化を反映して、コンター線を見直し、大きな離がなければコンターは変わらない。コンターは5年ごとにチェックされている。騒音対策事業を変えるには、住民、四者協議会の理解を得ながら慎重に議論することとなる。
- ・工事額を青天井という訳にはいかないので、防音工事は限度額を設けている。寝室の内窓対策の限度額はまだ決まっていない。助成には一定の制限が設定されることとなる。

成田空港の更なる機能強化に関する住民説明会（上堺地区）質疑応答要旨

開催日：平成 29 年 11 月 25 日（土）

開催場所：文化会館 集会室

出席者：住民 52 名

説明者：国土交通省、千葉県、成田国際空港株式会社（N A A）、横芝光町

●質疑応答

発言者① ・ Lden62dB は一般的にはどのくらいの音なのか。

N A A ・ 航空機の単発音である LMax で言うと、上堺局では B-747-8 の機体で現在 65dB が、C 滑走路ができ高度が下がると、73dB と上がる想定である。現在の大総小学校の位置くらいの音になる。

発言者① ・ 上堺地区も地区設定（第 1 種区域）に入るべきではないか。

N A A ・ LMax と Lden は異なる。地区設定には一日の音の総量を平均させた Lden を基準に第 1 種区域を設定するのが法律の考えである。

発言者① ・ 音の体感は平均値ではない。

国土交通省 ・ Lden では音が昼よりも夜うるさく感じるという体感も加味したものである。

発言者① ・ 上堺地区設定（第 1 種区域）に入れてほしい。

国土交通省 ・ Lden62 dB を基準に設定することになる。どこかで線を引かざるを得ないことについてご理解いただきたい。なお第 1 種区域の外には隣接区域が設定され、一定の対策が講じられることになると思う。

発言者② ・ ジェット機の排気ガスはどうなのか。

N A A ・ 空港周辺 6 か所で常時観測を行い結果公表もしている。光化学スモッグの原因となる光化学オキシダント以外は環境基準を超えたことはない。光化学スモッグが空港周辺で観測されるときには千葉県でも全域で観測されており、航空機のみの影響とは言えない。現在の機能強化案と共に環境アセスメント調査の手続きも進めている。今後、評価結果が出れば、環境アセスメントにかかる説明会も行う予定である。

発言者② ・ 地域づくりの中の河川整備だが、C 滑走路の排水は利根川か栗山川かのどちらに流れるのか。栗山川も地域づくりに入れてほしい。

N A A ・ 機能強化により拡大する空港敷地約 1000ha のうち、C 滑走路部分が 900ha を占め排水は高谷川から栗山川に行く。なるべく負荷をかけないように空港敷地内に調整池も造っていく。また、河川について現在、河川管理者である県とも検討中である。

発言者② ・ 河川に被害が出てからでは遅い。C 滑走路の排水が栗山川に来るなら、栗山川は 1 級河川にならないのか。このままの状態では、栗山川の下流にある屋形地区では、騒音を我慢しながら家が流されることになる。水門近くの堤防が低いのを放っておけば人災になる。

- 千葉県
- ・栗山川も含め河川改修の要望をいただいているので関係部局と検討中である。それも含め、基本プラン等で示し、対策等も考えていく。
- 発言者③
- ・上堺地区もうるさいが騒音対策をしないのか。早番や遅番、北風や南風という話があったが、よくわからない。6：00～23：00 は厳守してほしい。騒音対策は地域住民のことを考えるなら平等にしてほしい。
 - ・町長に聞きたい。町民へこの機能強化案の賛否を問うことはするのか。
- 国土交通省
- ・一定の騒音量により第1種区域とし対策の設定をしている。成田空港では、法を超える対策もあり、今まで共生財団が第1種区域の外側に隣接区域の設定も行っている。その点も含め、可能な限り対策をしていきたい。
- N A A
- ・騒音で迷惑をかけており、お詫びしたい。騒防法に基づき対策区域を設定している。
- 発言者③
- ・法律ならば開港当時にした夜間飛行制限の約束はどうなのか。39年間守ってきたからもういいと言うのか。
- N A A
- ・空港を取り巻く環境、日本を取り巻く環境の変化があり、夜間飛行制限緩和の案について今回説明させていただいている。
- 発言者③
- ・環境が変わるのは当たり前だ。成田空港が内陸空港であることに変わりはない。環境が変わったことを言い訳にするな。
- N A A
- ・将来の日本にとって空港の機能強化が必要であるということから、成田空港において夜間飛行制限緩和について提案している。
 - ・スライド運用は早番・遅番となる。その上で風向きにより離着陸を行う。
- 発言者③
- ・北清水に住んでいるN A A社員はいるのか。上堺地区は朝5：50 くらいから飛んでいる。
- N A A
- ・北清水に社員が住んでいるのかはわからない。
- 横芝光町
- ・今のところ町民へ賛否を問う予定はない。
 - ・上堺地区についての騒音対策が100か0かではなく、共生財団も含めて何ができるか、何をやってもらえるのか、それも含めて、これからの判断の大きな要因になる。
- 発言者③
- ・町長へ6：00～23：00 は厳守してほしい。
- 発言者④
- ・栗山に近い上堺地区だが、対策範囲ではないので、自分で二重ガラスにしたが、何の効果もなく防音工事をやってもうるさい。地価も下がっている。どうしていいかわからない。
- 発言者⑤
- ・交付金総額が41億円から5割増しになるといって、60億円になると思うが、現在の横芝光町の交付額とその使い道はどうなっているのか。また今後はどうなるのか。
- 横芝光町
- ・平成28年度の実績では約4億5千万円であった。その使い道が、学校や保育所等の維持管理費に約1億8千万円、騒音直下対策に約1億2千万円、道路や公園整備・農業振興等に約1億3千万円が充てられた。
- 発言者⑤
- ・交付金が5割増になったらどうなるのか。

- N A A
- ・交付金額は第1種区域の世帯数等により算定される。現段階では各市町の配分方法は示せないが、総額が上がることにより、地域振興に活用できている。
- 発言者⑤
- ・間違いなく5割は上がってくるのか。
- 横芝光町
- ・5割増では騒音対策やもろもろの施策をするのに足りない。横芝光町を重点的にやっていただけると、少なくとも倍、または倍以上となるよう折衝している。
- 発言者⑤
- ・倍の8億円という気持ちがある中で折衝しているのか。
- 横芝光町
- ・折衝している。
- 発言者⑤
- ・C滑走路の位置はまだ計画段階なので、計画を変更すればいいのではないかと。B滑走路に平行させれば良いのではないかと。今の案のC滑走路位置では我慢するしかない。
- N A A
- ・C滑走路の位置には3つの案があった。B滑走路の東側の案もあったが、これからの航空需要と50万回の機能強化に耐えうる案ということで比較検討し、この案に決定した。四者協議会でこの案を地域住民に提案することが認められ説明をしている。案のたたき台がないと影響を示せない。この位置案で検討し、ご意見を伺いたい。
- 発言者⑤
- ・地域住民の声をもち帰っていただきたい。まだ計画段階であるのなら変更も可能なはずである。空港に対して協力をしないというわけではない。
 - ・住民が支えているから成田空港が商売できているということを重く受け止めてほしい。地域住民に負担をかけずに、国際競争力をつけ、需要に応じてほしい。

成田空港の更なる機能強化に関する住民説明会（鳥喰地区）質疑応答要旨

開催日：平成 29 年 11 月 25 日（土）

開催場所：文化会館 集会室

出席者：住民 39 名

説明者：国土交通省、千葉県、成田国際空港株式会社（N A A）、横芝光町

●質疑応答

- 発言者①
- ・ C 滑走路の計画案は、この説明会の案で絶対決まりなのか。
- 国土交通省
- ・ 計画の必要性は、少子高齢化により国内需要の減少が予想される中において、海外からのインバウンド、アジアの成長による観光客の集客をするため、成田空港をより良く使いやすくすることは必須であると考えている。成田空港を容量 50 万回に拡大させることでインバウンド等の需要に対応していきたい。
- N A A
- ・ 滑走路の位置は、国の航空政策審議会の技術検討小委員会の中で検討されてきた。これを受け 2015 年 9 月に四者協議会での議論が始まり、技術検討小委員会で示された案について比較検討し 2015 年 11 月の四者協議会に案を示した。N A A としては現在の案での滑走路の位置が最適であると考えている。現在は、この案に対するご意見を伺ってきたい。
- 発言者②
- ・ もともとの C 滑走路は、富里市側に建設される予定であり、匝瑳市で説明会が開催されるまで計画が進んでいたと聞いたことがある。今更何故に横芝光町への影響があるこの案の位置になったのか。経緯を訊きたい。
- N A A
- ・ 横風用の滑走路は、昭和 40 年代の成田空港の計画段階からあるものである。その後、航空機の性能が向上し世界的に横風用滑走路は廃止の動きになっており、成田でも整備しないこととなった。現在の案の三本目の C 滑走路は、横風用ということでなく空港の容量拡大のための滑走路である。
- 発言者②
- ・ 技術的な検証の結果、富里市側の滑走路が必要となったはずである。
 - ・ なぜ横芝光町ばかりが被害者となるのか。
 - ・ 航空機による健康被害をどのように考えているのか。
- N A A
- ・ 富里市側で検討された C 滑走路の計画の時代背景には、当時の航空機の性能によるものがあつた。現在は、航空機性能の向上により横風用の滑走路の必要性が薄れている。
 - ・ N A A としては、予測される航空需要に応えるため、離発着容量が拡大できるこの案の位置での理解をお願いしたい。
 - ・ 健康被害について、現在は第 1 種、隣接、谷間、準谷間区域で騒音対策している。今後の環境対策については現在協議中である。
 - ・ 平成 25 年からカーフェューの弾力的運用がはじまり、年間 5 0 数回の弾力的運用の回数の中で健康影響調査を行った。その結果、身体的影響と明確な関連性は認められなかったが、今後も空港の運用に大きな影響があれば健康影響への調査は必要と考えている。

- 発言者② ・騒音による睡眠不足が起こると、認知症が発症しやすくなることを覚えておいてもらいたい。
- 発言者③ ・我が家の上空を飛行機が、ずっと行ったり来たりを繰り返して、通過する飛行機への恐怖心がある。住民からの苦情はないのか。
・移転の対策をしてほしい。
- N A A ・騒音への苦情はある。法律に基づき騒音の程度により移転の対策を行っていることを理解願いたい。
- 発言者④ ・C滑走路を現在の案の位置ではなく、圏央道を地下に建設することでC滑走路の場所を変えてはどうか。という質問を、去年の住民説明会で投げかけた。その後、滑走路位置の変更を検討しているかを訊きたい。
- N A A ・圏央道建設のための用地買収等がもう始まっている。圏央道を地下に建設しC滑走路をその上に跨がせるのは、非常に難しいのが現状である。
- 発言者⑤ ・夜間の飛行時間は、結局のところN A Aの都合で早朝の5時からカーフェューの弾力的運用として午前1時まで運用されることになる。スライド運用というのが結局は騒音にさらされることになる。せめて現在の6時から23時の運用を守ってほしい。
・現状でも、十分にうるさいし、小学校や作業している農家の真上を飛行機が騒音を出しながら通過している。騒音下の安眠についてとても危惧している。
- N A A ・6時から23時の開港以来の約束は重く受けとめている。しかし、日本や空港を取り巻く環境が大きく変化していることは理解頂きたい。少子高齢化の進展が想定される中、国はインバウンドを増やす政策を取っている。
・弾力的運用が発生したときは、翌営業日にHPで公表させて頂いている。機能強化後も弾力的運用はなし崩しにならないようにしっかりと運用する。
- 発言者⑤ ・離発着回数が現状の3倍となると常に騒音にさらされる。現在の住民も生活がし難くなる、ましてや新しい住民が来なくなってしまう。
- 発言者⑥ ・コンター図では、横芝小学校の幅で1km程度だが、コンターでの飛行経路は真っ直ぐのみなのか。
・成田空港は内陸に無理やり建設された空港であり、同じ内陸空港である伊丹空港には夜間飛行制限のルールがある。飛行時間の延長は絶対に認めない。
- N A A ・航空機の飛び方は、九十九里沖までの直進上昇、直進下降が基本ルールであり、飛行コースが守られるかを常に監視している。飛行コースを合理的理由なく逸脱した場合には国が注意するなどをしている。資料のコンターは飛行コースのずれ幅も想定されて作成されている。

- ・成田空港には、インバウンドの取り込みなどの国際空港としての使命がある。一方、住民の生活環境への保全を図らなければいけない。この双方を両立する観点で検討し、今回の提案をさせて頂いた。理解願いたい。

発言者⑥

- ・鳥喰地区は A、B 滑走路の両方に挟まれた地域である。騒音の影響はどちらの航路からも受けるのではないのか。

N A A

- ・A 滑走路と C 滑走路の間の地域は両方から音が聞こえることとなるが、直下は騒音が大きいと考えている。住民の皆様の生活環境保全を考慮した中でスライド運用を提案した。コンターは両方の滑走路の影響も加味し作成している。

発言者⑦

- ・鳥喰地区は第 1 種区域には入らないが第 1 種区域との防音工事の内容の違いは何か。

N A A

- ・第 1 種区域は N A A が騒防法に基づいて工事の助成を行う。第 1 種区域の他の対策は、谷間、準谷間地域は市町で第 1 種区域に準ずる工事、隣接区域は共生財団がサッシのガラスを通常 3 ミリ厚から 5 ミリ厚にする交換工事の助成を行っている。鳥喰地区は 1 種区域に入っていないが今後の対応は関係機関間で内容を協議していく。

発言者⑦

- ・鳥喰地区は、せいぜいガラスを付け替える程度の対策しかないのか。

N A A

- ・空調機器の設置などもある。

発言者⑦

- ・鳥喰地区は、A、B 滑走路の両方に挟まれた地域にも関わらず、騒音を我慢しろということなのか。

N A A

- ・成田空港の騒音対策は、法の枠組みを超えた対策もさせて頂いているということで理解願いたい。

発言者⑧

- ・飛行機の騒音、落下物が心配だが、飛行機事故についても恐怖心がある。

発言者⑨

- ・将来の横芝光町が、計画が進むと人口の流出、地価の下落、人が減って耕作されない農地も増え、町の収入が減少して町の財政を大きく圧迫することになり、町がダメになってしまう。この計画案には決して賛成できない。

- ・なぜ横芝光町が空港の犠牲にならなければならないのか。この問題は孫子の代までずっと付きまとう問題である。

- ・何故に今更の住民説明会なのか。

- ・かつて PCB の健康被害が横芝光町で大きな問題となったが、ようやくこれをクリアした。話がどんどん進んでいるように見える。もっと住民に早く知らせるべきだと思う。

横芝光町

- ・空港周辺市町の経済的格差の問題だが、開港以来 39 年たつが、ある市町は固定資産税で潤い、人口も増え道路もでき都市部へのアクセスもどんどんと良くなっている格差が現実としてある。

- ・40 年前、知事と国土交通大臣とを交えた夜間飛行制限の約束は重いものであるという思いはあり、騒音下での睡眠への影響はゼロではないと考えている。

- ・住民説明会の時期は全世帯にアンケートを送付して、機能強化案への認知と問題意識の向上を狙い、結果この時期となった。

- 発言者⑨
横芝光町
発言者⑨
横芝光町
- ・町のアンケートによると C 滑走路の計画について賛成ありきの内容に思える。
 - ・賛成ありきでのアンケートではない。明確に否定したい。
 - ・大総地区の若夫婦が航空機騒音への不安が募り引っ越ししてしまった。農地の問題などもある。よく考えて欲しい。
 - ・気持ちはわかった。説明会を通じて色々な人から様々な意見をもらっている。住民と議会と一丸となり、次の代に引き継げるような町づくりへの対応をしたい。
- 発言者⑩
横芝光町
- ・アンケートの結果を公表してもらいたい。
 - ・送られてきたアンケートは既成事実を積み上げるためのアンケートであり、結論ありきで、まるで承認したように思える。
 - ・町長は各機関の狭間にあって大変と思われる。
 - ・既成事実を積み上げるためのアンケートではない。これを既成事実として使わせることもない。
 - ・アンケート結果と住民説明会の内容は公表する。
 - ・この案について非常に悩んでいるが、今回の機能強化案は国策であり、最後には横芝光町長の印鑑を押さない場合でも、法的には計画を進めることができると聞いている。しかし国、県についてはそのような手段を取らないと信じている。町の将来について敗退するか発展するかの分水嶺に差しかかかっており、誇りをもって次世代に引き継ぎができるようにしたいと考えている。町の財政だけがよくなっても何にもならないことを付け加える。
- 発言者⑩
- ・それを聞いて少し安心した。我々の思いをくみ取り調整してもらいたい。
- 発言者⑪
- ・計画の路線の変更をしてもらいたい。圏央道を C 滑走路の下に通すことを検討し回答をもらいたい。要望である。
- 発言者⑫
横芝光町
- ・エアコンの設置、地区への補助金の他に個人的な補助として固定資産税の減免をしてもらいたい。
 - ・固定資産税の減免は自治体間で差があるが、横芝光町大総地区の第 1 種区域には、現在、家屋の固定資産税の 40% の補助金を支出している。鳥喰地区への固定資産税の補助金の検討をしたいという思いはある。しかし、現在の計画の承認ありきで制度の細部まで検討を進められない現実がある。今の計画案では町としての理解は無理であると思っている。
- 発言者⑫
- ・国は計画を押しきるだけだと思う。横芝光町への恩恵が何も無く、3本の航路が運用されるのは、おかしいので良く考えてほしい。
 - ・横芝光町のために皆で努力をしなければならない。
- N A A
- ・3本の航路について誤解があるので説明したい。B 滑走路は、C 滑走路ができると南側に飛ばなくなる。横芝光町には A 滑走路と C 滑走路の 2 つの航路となる。

- 発言者⑬
- ・C滑走路を前提とした計画には反対である。
 - ・空港の恩恵のない市町に対しては地域振興する考えはあるのか。横芝光町には全く恩恵が無いが、成田市と同じレベルの地域振興がされるかを訊きたい。
- N A A
- ・周辺対策交付金は配分方法の見直しを行う。「地域振興枠」という新たな枠組みの設定を行い、少しでも格差の解消になるようにしていく。
- 千葉県
- ・地域づくりについては、各市町の要望を取りまとめ、空港周辺市町がバランス良く発展するよう、国やNAAと連携を図りながら基本プランを策定していく。
- 発言者⑬
- ・横芝光町は、成田市とは異なり犠牲のみを支払うことになる。見返りはあるのか。空港で潤っている市町とは違うことを認識して欲しい。
-
- 発言者⑭
- ・この計画案は、共生の理念に反するもので、重い約束にも違反している。
 - ・現在の滑走路を斜めに横切る計画されていた滑走路は建設されないのか。
- N A A
- ・計画案は共生の理念に基づいてやらせて頂いている。計画案を理解して頂き、法の枠を超えた対策、町づくりに協力したいと考えている。
 - ・斜めの滑走路は横風用の滑走路であり、航空機の性能向上により不要となった。この計画のC滑走路は成田空港の50万回の容量拡大のための滑走路である。
- 発言者⑭
- ・飛行時間の延長は廃止してもらいたい。町は住民から離れずに安心して暮らせるように守ってもらいたい。羽田空港は機能強化しないのか。
- 国土交通省
- ・様々な需要について、幅広く検討した。羽田、百里などの空港も総合的に検討し、成田空港の機能強化は必要であるということとなった。
-
- 発言者⑮
- ・以下の4項目を本音で話し合いたい。
 - ・一点目、日々騒音にさらされる。平穏生活権については検討がされたのか。
 - ・二点目、環境アセスメントを見直し横芝光町住民の住環境を調べて欲しい。
 - ・三点目、C滑走路を富里市で検討されていた当初の案に戻してもらいたい。
 - ・四点目、ガラスの交換、エアコンの設置などは補償に当たらないので、被害手当として、ひとり月5万円を補償してもらいたい。以上を、真心をもち住民の立場にて考えてもらいたい。じっくりと話し合いたい。
-
- 発言者⑯
- ・成田市で介護関係の仕事をしたことがあるが、騒音が感じられなかった。介護保険料は安く、市単独の事業なども多かった。それに比べて横芝光町は、被害のみが多いと思った。これは感想である。

成田空港の更なる機能強化に関する住民説明会（日吉地区）質疑応答要旨

開催日：平成 29 年 11 月 27 日（月）

開催場所：日吉小学校体育館

出席者：住民 47 名

説明者：国土交通省、千葉県、成田国際空港株式会社（N A A）、横芝光町

●質疑応答

発言者① ・ 前回の住民説明会でも示されたコンターについて、地区を分断しており納得できないと話をしたが、国・県・町で協議するという話であった。今回、宝米は線引きが3つ（防止地区・第1種区域・対象地区外）に分かれている。市野原も集落としては宝米である。集落分断に配慮し、前向きに検討してほしい。

国土交通省 ・ 第1種区域は Lden62 dBコンターが基準である。町の意見も十分に伺って設定した案である。騒防法により基準があるため、過度に広げることは難しいと思う。今後、町とも調整するが、一定限度があることは理解願いたい。

発言者② ・ 第1種区域が多古町の丸山から新井に入るときに狭くなり、また若梅で広がっている。一般的に考えて、空港に近い方がうるさいのではないか。

・ 第1種区域の線引きにより新井では20数戸が対策区域に入っていない。市野原もそうだが、集落分断に配慮し、第1種区域を広げてほしい。

国土交通省 ・ 先程と同じ説明になるが、Lden62 dBコンターを基準にしているため、過度に広げることはできないが、皆さんからのご意見を受け、町と調整をしたい。

発言者③ ・ 新井橋付近の新井には住宅が4戸あるが、栗山川を挟んですぐに牛尾地区である。牛尾地区は Lden66 dB内で移転補償がある。すぐ隣で対策が違いすぎるのではないか。

千葉県 ・ 移転補償の対象となる防止特別地区の設定は、あくまで集落の一部が Lden66 dBコンターにかかっていることが必要である。

・ 新井地区は Lden66 dBコンターにかかっていないので、対象にはならない。

発言者④ ・ 地図を見ると、音ではなく道路で分けをされている。道路を挟んで音が変わるのか。

・ 新井地区は小字が4つあり、2つの小字では同じ小字の中で別々の対応になっている。新井も市野原も対策区域を広げてほしい。集落の分断は避けてほしい。

国土交通省 ・ 本日の意見も加味して調整したいが、一定限度があることはご理解いただきたい。

発言者⑤ ・ 宝米も新井もそうだが、山があり、音が反響するのではないか。この線引きは音を測ったものか。

N A A ・ コンター図は地形を加味せず、あくまで平面での設定である。この案が進む場合、将来においてこのコンター図の検証をすることは必要であると考えている。騒音測定局を設

置し、想定した Lden の範囲を超えていないか常時監視するようになる。超える場合には、対策の見直しすることになる。

発言者⑤ ・今回区長をしている。対策範囲を過度に広げられないというが、地区内でもこの案では納得が得られないと思う。

横芝光町 ・今回多古町の丸山の状況など私も初めて見た。この線引き案では当地区で理解されるとは思わない。現在この機能強化案に賛同しているわけではないので、現段階では強く折衝をしていない。この案が決定すれば、町としても調整したい。

発言者⑥ ・この地図の防止地区と第1種区域と両地点で騒音測定を試みたが、音はほとんど変わらなかった。この地図を見ると、二又の半分くらいも第1種区域に入っているように見えるが、新井地区が分断され対象から外れた理由は何か。

国土交通省 ・このコンター図はC滑走路ができた場合のものであり、現状の音とは異なる。繰り返して恐縮であるが、本日の意見も踏まえて、町と調整したいと思うが、Lden62 dBコンターを基準としているので、一定の制限はしなければならないことに理解をいただきたい。

成田空港の更なる機能強化に関する住民説明会（東陽・白浜地区）質疑応答要旨

開催日：平成 29 年 12 月 2 日（土）

開催場所：町民会館 大ホール

出席者：住民 83 名

説明者：国土交通省、千葉県、成田国際空港株式会社（N A A）、横芝光町

●質疑応答

- 発言者① ・騒防法第 1 種区域の境が栗山川であるということは、旧光町側の東陽地区は対策区域に入らないのか。
- 国土交通省 ・騒防法第 1 種区域には入らない。
- 発言者① ・騒音が大きくても対策区域に入らないのか。
- ・C 滑走路ができると横芝駅での着陸高度が 8 8 0 m から 5 5 0 m になるが東陽地区の着陸高度はどうなるのか。
- N A A ・現在の着陸高度は、東陽地区の空港側で 850m、東陽地区の海方向で 1,000m であり、機能強化後は東陽地区の空港側で 520m、東陽地区の海方向で 670m の予測となっている。白浜地区はもっと海に近づくが現在は 1,000～1,200m、機能強化後は 670m～900m の予測となっている。
- ・対策区域の航空機騒音は Lden という単位で説明しているが、Lden は騒音の評価指標であり、一日単位の騒音の総量を表わした値である。LAmax が 1 機ごとの騒音の最大値である。対策区域は Lden で評価された騒音区域である。
- 発言者① ・これから先の東陽地区での騒音対策は考えているのか。
- N A A ・N A A の騒音対策は騒音値の指標を基に決められているので、今のところ、東陽地区は無対策である。しかし、成田空港の騒音対策では、騒防法第 1 種区域の外側の一定区域を共生財団で隣接区域として対策を取っている。現在は法律に基づく対策区域案の説明段階なので隣接区域の設定については明言できない。
- 発言者② ・騒防法第 1 種区域の外側の国道 126 号付近の騒音について訊きたい。
- N A A ・環境アセスメントや町にて東陽小学校で測定したデータがある。B747 - 8 の機体で現在の LAmax が 66 dB であり機能強化後は 73 dB 程度となると予測している。データとしては町の短期騒音測定データがある。
- 横芝光町 ・町では夏季、冬季に 7 日間の騒音測定をしている。最近の測定では東陽小学校で Lden47～50 dB となっている。
- 発言者② ・芝崎のデータはあるのか。
- 横芝光町 ・傍示戸で Lden50～52 dB の数値がある。
- 発言者③ ・環境対策の技術が進んでおり、自動車などは随分と静穏化が進んでいるが、航空機では進んでいないのか。

- N A A ・現時点では騒音インデックスのカテゴリーにより、低騒音機への対応を提案している。ハイブリッド型の航空機などの研究や実験が世界中で取り組まれている。
- 発言者④ ・C滑走路ができると、飛行時間の延長は5：00～24：30で決まりなのか。
- N A A ・現在は説明段階なので決定ではない。最終的には四者協議会の合意を経て決定となる。
- 発言者④ ・宮川地区は今でもうるさい。運航は6：00～23：00を厳守してもらいたい。
- N A A ・開港以来、現在に至るまで約束を尊重してきた。昨今では成田空港を取り巻く環境が開港当初とは異なり、全国的に少子高齢化も進んでいる中で将来の日本の発展のために成田空港の機能強化は必要だと考えている。2030年に6,000万人の訪日観光客を迎え入れる政府目標に応え、ひいては日本経済の活性化に貢献してまいりたい。成田空港は住民の生活環境の確保と国際競争力の確保の調和点をとりたいと考えている。
- 発言者④ ・騒音下の住民にとっては、騒音問題が重大事である。運航時間は守ってほしい。
- 千葉県 ・騒音被害で人口減少が予想されるが、その対策は考えているのか。
- 千葉県 ・国、N A Aなど関係機関と協力しながら空港周辺市町の地域づくりを行うべく、市町からの要望を受けた基本プランの策定に取り組んでおり、プランに沿った地域づくりを行っていききたい。
- 国土交通省 ・国は対策基準の設定を行い、対策区域はN A Aが防音工事の助成などを行う。その外側は共生財団が隣接の対策を取れるように協力する。
- 発言者④ ・少子高齢化の対策を十分にしてほしい。東京都では免許センターが都心でないところ設置している。雇用の確保などのために、そのくらいの意気込みが欲しい。
- 発言者⑤ ・大利根土地改良区の事業があり平成35年度に完成の見込みだが、完成後14年間は農地の転用ができないと聞いている。機能強化の影響があるので、横芝光町を特区にするなどして対応できないのか。
- 千葉県 ・ご意見については、県の担当部署へ伝える。
- 発言者⑤ ・橋場地区には騒音の補償もない。ただ犠牲になれという話はおかしい。
- ・今後も勉強会などを開いてもらいたい。
- 発言者⑥ ・他空港の活用は検討したのか。
- 国土交通省 ・首都圏空港の需要に応えることを検討した結果、茨城空港は百里基地との関係で容量拡大は難しい。羽田空港でも機能強化を進めている。成田と羽田空港を併せて100万回の離発着を目指し、韓国や欧米の主要空港と同等の国際競争力が確保できると考えている。
- 発言者⑥ ・今でも早朝6時前に飛行機が自宅上空を通過する。これが5時になるとゆっくり眠れないので生活を考えて欲しい。
- ・町の経済活性化をどう考えているのか訊きたい。
- 横芝光町 ・早朝5時からの運航は厳しいものであるが、案が見直しによりスライド運用にはなった。

- ・成田空港の南北では経済格差が広がっていると認識をしている。地方創生事業で移住定住に傾注しなければならない時期に機能強化案の話となったが、住民に対して機能強化のメリットが言えない状況にある。機能強化案は容量拡大と地域振興がセットでなければ、議論は進められないと考えている。特区の活用についても2年前から関係機関に話をしたり聞いたりしているが、今のところ良い返事はもらっていない。
- 発言者⑥
 - ・横芝駅での着陸高度が880mから550mに下がることになる。うるさくなるので30分飛行時間を短縮するなどにしてもらいたい。
- 発言者⑦
 - ・C滑走路を造ってもらいたくない。420m東側に建設されるとすれば、鉄道の線路上ではどの辺りが航路となるのか。
- 横芝光町
 - ・昔の横芝農協あたりとなる。
- 発言者⑦
 - ・総武本線の側に住んでいるが今でも飛行機がうるさい。高度が550mになると更に厳しくなる。コンター線から騒防法第1種区域の境の幅が一定でないのは何故か。
- 国土交通省
 - ・Lden62 dBが基準であり、地形、地物、集落の形状を考慮している。
- 発言者⑦
 - ・離発着回数はどうなるのか。
- N A A
 - ・現在からおよそ3倍となる。
- 発言者⑦
 - ・騒防法第1種区域の線引きは、そちらの都合でしかない。
- 国土交通省
 - ・線引きは地形地物、集落分断に配慮した。
- 発言者⑦
 - ・線引きの幅が違うのは子供でもわかることである。対策を真剣に考えてもらいたい。
 - ・他の市町では賛成というところもあるようだが、容易には賛成できない。
 - ・成田だけでなく地方の空港の活用も十分に検討してもらいたい。
- 発言者⑧
 - ・航空機のルートは一定でない。コンターの幅は実際には広がるのではないか。
 - ・住民がうるさいと思うのはLdenではなくてLAmaxではないのか。
 - ・防音工事の世帯人数の柔軟化については、1人世帯だけでなく他の世帯人数にも対応するなどあらゆるケースを想定すべきである。
- N A A
 - ・示したコンターは、50万回時の運航ダイヤや航空機材、飛行コースをもとに算出される。飛行高度や幅のずれも加味して計算されている。法に定められた評価指標であるLdenを用いてコンター線を作成している。
- 発言者⑧
 - ・ずれ幅を取っているのであれば示してもらいたい。
- N A A
 - ・ずれ幅はN A AのHPの環境コミュニティで公表している。ずれ幅の監視も常にしており、違反には国が注意する。将来的にも監視していく。
 - ・防音工事の世帯人数は1人世帯でも2人とみなすことで対応していきたい。少子高齢化の著しい空港周辺では、一人住まいの高齢者が申請できずにいるケースもあると聞いている。3人4人世帯での要望は他からも聞いているが、まずは1人世帯からの対応をしていきたい。
- 発言者⑧
 - ・結局のところは金銭の話なのでは。
- N A A
 - ・騒音値に見合う対策はしっかり行っていく。

- 発言者⑧ ・個人的には機能強化には反対ではない。しかし相当騒音がうるさくなるので、それに見合う対応をしてもらいたい。
- 発言者⑨ ・運航は6：00～23：00を厳守し生活を守ってもらいたい。真剣に考えて欲しい。息子が県外に住んでいるが、これからうるさくなる地元に帰ってきて欲しいなど言えないし頼むこともできない。
- 発言者⑩ ・資料を沢山もらったが、大気汚染などの健康問題には触れられていない。
・我々が賛成できる資料をもってきてもらいたい。新聞などではN A Aが最高収益を更新したとあったので空港に資金が無いわけではない。
- N A A ・資料には航空機の排ガスの資料は無いが、環境アセスメントを進めているところである。大気への影響についても調査等を行い、結果がまとまればアセスメントの説明会も開催するのでの意見をもらいたい。
・大気測定局の調査結果によると、現在は光化学スモッグの原因物質以外の環境への影響は認められない。光化学スモッグは千葉県内で広域的にみられる現象であることから、航空機の影響が特化しているものでないと考えている。
- 発言者⑪ ・住民説明会は今日で最後であるが、成田空港の機能強化をするのであれば、同時進行で第3の新しい空港の議論をしてはどうか。オリンピック以降に航空需要が伸びるとはとも思えない。
- 発言者⑫ ・機能強化で恩恵を受ける市町から負担してもらいたい。
・飛行機が低空で飛ばば健康被害、人口流出が加速され日常生活は破壊される。
・11月13日午前3時25分、20日午前3時、5時に飛行機が自宅上空を通過した。最低限の睡眠時間を確保してもらいたい。
- N A A ・確認後報告したい。
(後日、発言者⑫に対して、質問の航空機は成田空港に離発着した航空機でない旨をお知らせした。)