

資料編

成田空港地域共生委員会 名簿

	第1期	第2期	第3期	第4期	第5期	
	1995(H7)/1/10～	1997(H9)/1/10～	1999(H11)/1/10～	2001(H13)/1/10～	2003(H15)/1/10～	2004(H16)/3/31 記録集作成時点

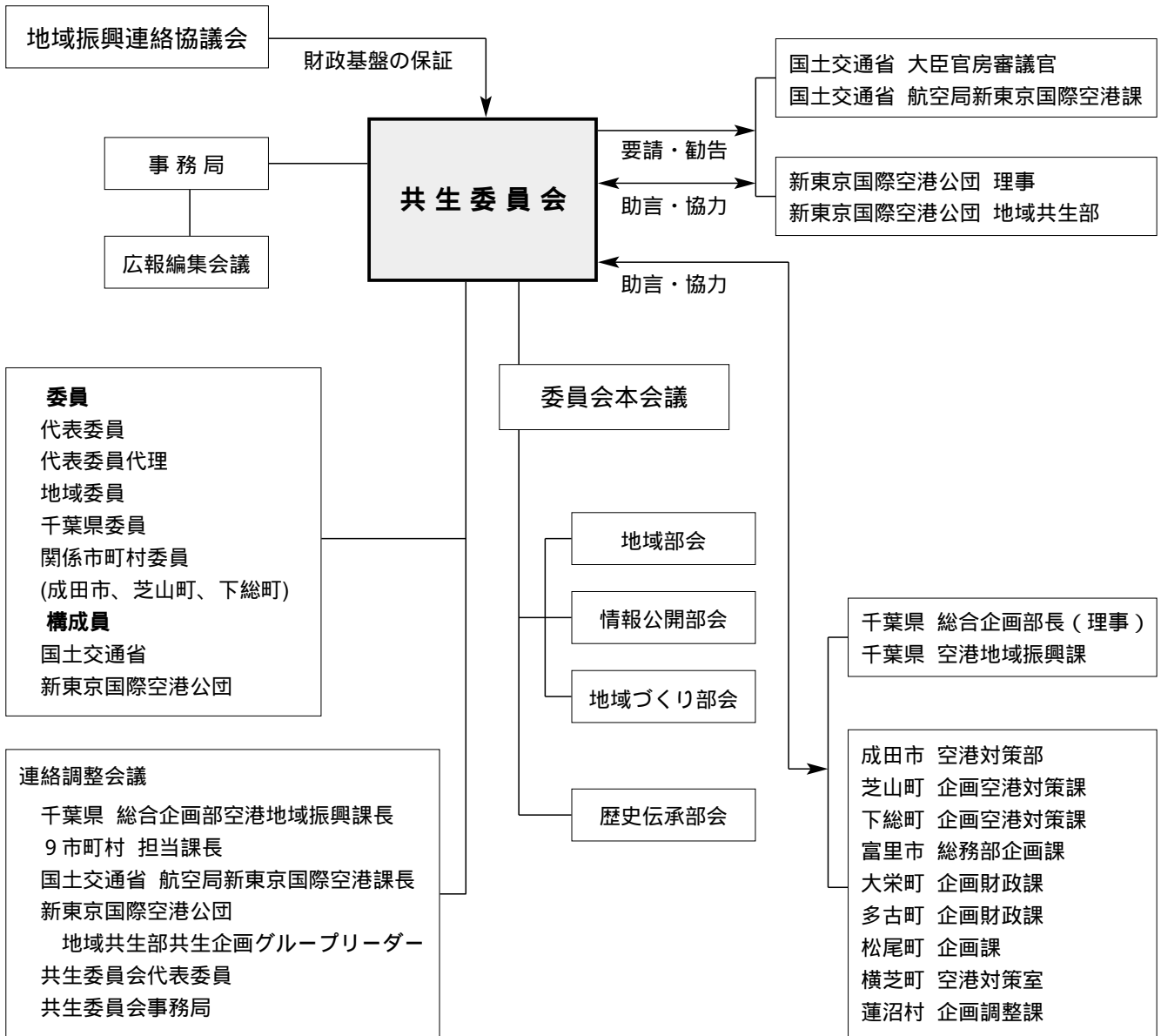
委員

代表委員（学識経験者）	山本雄二郎	山本雄二郎	山本雄二郎	山本雄二郎	山本雄二郎	山本雄二郎
代表委員代理（学識経験者）	河宮 信郎	河宮 信郎	河宮 信郎	河宮 信郎	河宮 信郎	河宮 信郎
委員 地域住民（成田市）	村島 義則	村島 義則	村島 義則	村島 義則	村島 義則	村島 義則
“ “ （成田市）	岩澤 寛	岩澤 寛	岩澤 寛	岩澤 寛	岩澤 寛	岩澤 寛
“ “ （芝山町）	相川 勝重	相川 勝重	鈴木 孝夫	鈴木 孝夫	——	——
“ “ （芝山町）	龍崎 春雄	龍崎 春雄	龍崎 春雄	——	——	——
“ “ （芝山町）	木内 順	木内 順	木内 順	木内 順	木内 順	木内 順
“ “ （下総町）		杉原 文哉	——	塚本 修	塚本 修	塚本 修
“ “ （富里市）				木川 義光	木川 義光	木川 義光
“ “ （大栄町）	高木 吉夫	高木 吉夫	高木 吉夫	高木 吉夫	高木 吉夫	高木 吉夫
“ “ （多古町）		鈴木 勲	鈴木 勲	鈴木 勲	鈴木 勲	鈴木 勲
“ “ （松尾町）		美濃輪恵一	美濃輪恵一	江澤 旭	江澤 旭	江澤 旭
“ “ （横芝町）		林 正一郎	林 正一郎	林 正一郎	林 正一郎	林 正一郎
“ “ （蓮沼村）				今関 紘	今関 紘	今関 紘
“ 千葉県	今泉 由弘	今泉 由弘	今泉 由弘	石塚 碩孝	石塚 碩孝	加藤 勝
“ 成田市助役	出山 隆	木皿木 元	木皿木 元	木皿木 元	木皿木 元	小川 利雄
“ 芝山町助役	伊藤 丈	伊藤 丈	伊藤 敬典	伊藤 敬典	岩澤 幸男	岩澤 幸男
“ 下総町助役	藤原 幹生	渡辺 每夫	渡辺 每夫	——	——	櫻井 宏

構成員

国土交通省				鈴木 朗	本保 芳明	春成 誠
新東京国際空港公団				伊能 楯雄	伊能 楯雄	伊能 楯雄

成田空港地域共生委員会組織図



成田空港地域共生委員会設置要綱

(設置及び目的)

第1条 国土交通省、新東京国際空港公団（以下「空港公団」という。）が行う成田空港（以下「空港」という。）の建設及び運用に関し、空港からマイナスの影響を受ける地域及び地域住民に対する成田空港問題円卓会議の合意事項（平成6年12月10日成田空港問題円卓会議拡大運営委員会において確認されたものをいう。以下「合意事項」という。）の実施状況についての点検を行うとともに、地域づくりに資する調査、研究等を行うため、地域振興連絡協議会に成田空港地域共生委員会（以下「共生委員会」という。）を設置し、空港の建設及び運用に関する民主的手続の確保と地域環境の改善を図り、空港と地域の共生の実現に資するものとする。

(業務の内容)

第2条 共生委員会は、前条の目的を達成するため、次の事項について協議する。

- 一 空港の建設及び運用に関し、空港からマイナスの影響を受ける地域及び地域住民に対する合意事項の実施状況の点検に関すること。
 - 二 空港の建設及び運用に伴い、マイナスの影響を受ける地域住民からの要望、意見、苦情等の取扱いに関すること。
 - 三 空港公団が行う、空港の建設及び運用に伴い生ずる騒音、大気及び水質の状況、並びに飛行コース、飛行回数などの情報公開の内容及びその方法の点検に関すること。
 - 四 地域づくりに資する調査、研究等に関すること。
- 2 前項第一号から第三号までの事項に係る協議において、国土交通省、空港公団の実施する施策が、合意事項の基本的な考え方に照らして適当でないと認められたときは、共生委員会は、国土交通省、空港公団に対し、改善策を要請できる。この場合、国土交通省、空港公団は、その要請を基本的に受け入れるものとする。なお、国土交通省、空港公団はこの要請を実施できない正当な理由がある場合は、その理由を文書をもって回答するものとする。
- 3 第1項第一号から第三号までの事項に係る協議に際し必要と認められた場合は、国土交通省、空港公団に対して、共生委員会は情報の提供を求めることができる。この場合、国土交通省、空港公団は、個人情報等の公開基準に抵触しない範囲において、情報を提供するものとする。
- 4 共生委員会は、前条の目的を達成するため、その他必要と認められる事業を実施する。

(委員)

第3条 共生委員会の委員は、次に掲げる者の中から、地域振興連絡協議会会長が委嘱する。

- 一 学識経験者
 - 二 騒音地域等関係地域住民
 - 三 千葉県の職員
 - 四 関係市町村の助役
- 2 委員の任期は2年とし、再任は妨げない。ただし、委員に欠員を生じた場合の後任委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(代表委員及び代表委員代理)

第4条 共生委員会に代表委員及び代表委員代理を置き、学識経験者のうちから、これを選出する。

- 2 代表委員は会務を総理し、共生委員会を代表する。
- 3 代表委員は、地域住民からの要望、意見、苦情等を処理し、その結果を共生委員会の会議（以下「会議」という。）に報告する。ただし、重要な案件については、会議に付する。
- 4 代表委員は、個人情報等を保護するため、委員に対し、守秘義務を課することができる。

- 5 代表委員代理は代表委員を補佐し、代表委員が欠けたとき又は代表委員に事故があるときは、その職務を代理する。

(会議)

第5条 会議は、委員及び国土交通省、空港公団の職員で構成する。

- 2 会議は、代表委員が召集し、代表委員が会議の議長となる。
- 3 会議の構成員は、会議開催を代表委員に要請することができる。また会議の構成員は、第2条第1項の協議事項について、会議に議題を提案することができる。
- 4 会議は、委員の半数以上の出席がなければ、開くことができない。
- 5 代表委員は、この会議を公正かつ円滑に行うため、必要に応じ、広く関係機関、関係住民等の出席を要請し、意見を聞くことができる。
- 6 会議の議決は出席者全員の一致を原則とするが、議論を尽くしてなお一致が見られない場合は、代表委員代理の意見を聞いて代表委員が決する。なお、国土交通省、空港公団は、第2条第1項第一号から第三号までの事項に係る協議の場合は、議決権を有しない。
- 7 会議は、地域住民からの個人的な要望、意見、苦情等を取扱うことに鑑み、原則として非公開とする。ただし、代表委員が公開する必要があると認めた場合は、この限りではない。

(事務局)

第6条 共生委員会に事務局を置く。

- 2 事務局は、成田市に置く。
- 3 事務局長は、代表委員が任命する。
- 4 事務局長は、代表委員の命により、空港の建設及び運用に関する地域住民からの要望、意見、苦情等の具体的検討に関する業務を処理する。この場合、国土交通省、空港公団は、事務局長が行う要望、意見、苦情等の具体的検討に関する業務の処理に誠意をもって対応するものとする。
- 5 前項のほか、事務局長は、代表委員の命により、地域づくりに資する調査、研究等に関する業務を処理する。

(改正)

第7条 この要綱の改正は、地域振興連絡協議会会長が行う。

- 2 この場合、地域振興連絡協議会会長は、地域振興連絡協議会の委員、共生委員会の委員及び国土交通省で構成する合同協議会を設け、改正案について当該協議会の議を経ることとする。なお、議決にあたっては、出席者の3分の2以上の賛成を必要とする。

(補則)

第8条 この要綱に定めのないもので、必要な事項は、代表委員が別に定める。

附則

この要綱は、平成6年12月19日から施行する。

附則

この要綱は、平成9年1月9日から施行する。

附則

この要綱は、平成13年1月10日から施行する。

成田空港問題円卓会議の終結について

平成6年10月14日

閣議報告

1. 成田空港問題を話し合いにより解決するため、平成3年11月に成田空港問題シンポジウムが開始された。その結論に基づいて、昨年9月、空港と地域との共生の道を話し合う場として、成田空港問題円卓会議が設けられ、議論を重ねてきた。

その結果、去る10月11日の円卓会議において、とりまとめ役である隅谷調査団から、空港を巡る対立構造を解消し、成田空港問題の解決のための最終的な見解として、「成田空港問題円卓会議の終結にあたって」が示され、会議の構成員のすべてがこの見解を会議の結論とすることを了承した。

その概要は次のとおりである。

(1) 平行滑走路の整備は必要であるという運輸省の方針は理解できること。

ただし、その用地取得は話し合いにより行うこと。

横風用滑走路の整備については、平行滑走路が完成する時点であらためて提案すること。なお、横風用滑走路計画用地を現滑走路と平行滑走路間の航空機の地上通路として整備するという運輸省の方針は理解できること。

(2) 円卓会議で提案のあった「地球的課題の実験村」の構想については、運輸省に検討委員会を設けて、すみやかに具体化のための検討を開始すること。

(3) 空港の建設・運営における公正を担保するための第三者機関として、共生懇談会（仮称）を設置すること。

(4) 騒音対策の一層の充実や成田空港周辺地域振興策の推進などについては、円卓会議の結論に従って、その実現のために努力すること。

2. 円卓会議で今後の成田空港の整備を民主的な手続で進めていくことが合意されたことにより、成田空港をめぐる対立構造が解消し、成田空港問題は新しい局面を迎えることとなった。

このため、今後、円卓会議の結論を最大限尊重してその実現に努めるとともに、これまでの空港づくりの反省の上に立って誠意をもって話し合いを行うことにより、用地の取得や騒音移転の問題の解決に全力を尽くし、地域と共生できる成田空港の整備に積極的に取り組んでいくこととする。

この場合、滑走路については、まず、平行滑走路と地上通路の整備に取り組むこととしたい。また、成田空港周辺地域振興策については、千葉県が中心となって計画的に進められることとなるが、国としてもこれを支援していく必要があると考える。

成田空港問題の解決のためには政府全体の取り組みが不可欠であるという認識のもとに、諸施策の実施について引き続き関係行政機関の幅広い支援、協力をお願いするものとする。

「成田空港地域共生委員会」の設立にあたって

平成6年12月10日
隅谷調査団

シンポジウム、円卓会議をすすめてきたこの3年間は、「成田空港問題」の原因を究明し、その現状を明らかにし、あわせて社会正義に適った解決の途を見出す努力の積み重ねであった。

この経緯の中で、内陸空港が地域社会に対して環境の激変等多大な影響をもたらす存在であるにもかかわらず、空港の建設及び運用について直接マイナスの影響を受ける住民との対話が尽くされておらず、したがってその意見が十分に反映されなかったということが明らかにされてきた。さらに、これらの問題を解決することが今後の「成田空港問題」のもっとも大きな課題であるという認識に至ったところである。

「成田空港問題」解決への道筋は、空港の設置によって現在及び将来にわたってマイナスの影響を受ける人々や地域の視点にたつて、あらためて具体的問題を検証することであった。

幸いにして、このことは「成田空港問題円卓会議」における理性的かつ真摯な議論を経るなかで、すべての参加者の共有する認識となり、円卓会議の結論として結実したものと信ずるところである。

このことに関連して、所見では以下の事柄が確認されている。

平行滑走路整備にあたっては、あらゆる意味で強制的手段が用いられてはならず、あくまでも話し合いにより解決されねばならないこと。また、横風用滑走路については、平行滑走路が完成した時点で改めて地域社会と充分話し合いを重ね、その賛意を得て進めるのが適当であること。

騒音対策について、国は円卓会議で約束した事柄を確実に実施すべきである。すなわち、発生源対策、深夜発着便の調整、全体の発着回数の管理、さらには民家防音工事の強化、防音堤・防音林の増強、騒音研究機関の設置及び新たな移転対策など広汎な施策を実施すること、並びに航空機からの落下物やエンジンテストに伴う騒音などの解決に取り組むこと。

空港の出現によって侵害された緑の環境、地下水の問題なども今後解決されなければならないこと。

このように、「成田空港問題」の基底にあった「対立構造」の解消が図られたとはいえ、原因者たる空港運営主体に自主的な対応を求めるだけでは、将来にわたって空港からマイナスの影響を受ける立場の人々を守るうえで不十分である。

したがって、その外部に、空港の建設・運用が「円卓会議」の合意に従って進められているかどうかをチェックし、地域住民からの苦情等を受けとめる役割をもつ第三者機関「成田空港地域共生委員会」を設ける必要がある。この委員会の任務は、円卓会議の結論を正しく実現することによって、将来にわたって空港と地域の共生をはかることである。

このことから、この委員会は次の点を基本認識としてすすめられるべきである。

円卓会議において、すでに、「成田空港問題」の「社会的正義に適った解決の途」は合意されたことから、この委員会の運営は、あくまでその結論に沿ってすすめられること。

空港の設置によりマイナスの影響を受ける側の視点に立って、円卓会議の合意事項を運輸省・空港公団が確実に実行するよう点検すること。

円卓会議で議論され確認された「地球的課題の実験村」や地域の振興等に関する事項については、関係する行政機関等に対応すべき事柄であるから、この委員会では扱わないものとする。

円卓会議の合意事項

以下の事項は、成田空港問題円卓会議における合意事項として、平成6年12月10日、成田空港問題円卓会議拡大運営委員会において、確認された。その後、平成13年1月10日、円卓会議合意事項の取り扱いについて、若干の修正を行った。

1 騒音問題

民家防音工事については、再助成を図る。

従来の防音工事の施工方法の見直しについては、サッシの軽量化や種類を増やすなど施工方法を改善する。低周波騒音についての実態調査及び原因究明、さらに対応については、継続的に取り組んでいく。

飛行コースが守られるよう取り組んでいく。

騒音等の監視・観測及び今後の騒音対策の研究の推進のための体制を整備し、運営していく。

エンジンテスト等営業騒音については、極力、騒音を減らすよう努力していく。

防音林・防音堤の拡充を計画的に進めていく。

航空機の低騒音化を進めることなどを内容とする「航空法の一部を改正する法律」の趣旨に沿って、高騒音機について段階的に運航を禁止するなど、航空機エンジンの低騒音化に積極的に取り組んでいく。

第1種騒音区域コンターに隣接している区域に対する対策については、今後とも、自治体等と相談していく。なお、4000m滑走路と平行滑走路の狭間になる地域において、防音工事が先行的に行われているが、平行滑走路供用後に新たな影響があれば、自治体等と相談して対策を講ずる。

2 移転問題

空港用地内移転者と騒音地区移転者では税金や移転先用地の問題で不公平であるという点については、税の問題は、騒特法の線引きによって解消されるが、線引き以前についても線引き後の不公平が生じないよう対応する。移転先用地の確保の問題については、不公平のないよう取り組んでいく。

移転対策については、地域社会のつながりを維持した集団移転を基本に取り組んでいく。

80WECPNL以下の一定の地域から、騒音を理由として移転を希望する者に対して助成のための対策を行う。

3 落下物問題

落下物対策については、点検整備の徹底、洋上脚下げの徹底など再発防止にあらゆる知恵を尽くして努力していく。

4 環境問題

今後、空港公団の行う自己監査については、調査の方法、評価の方法、情報公開の方法に第三者の意見が反映されるようなシステムを考え、実施していく。

失われた緑・林の回復については、計画的な推進を図っていく。

空港内活動の環境への影響については、騒音・大気・水質等の測定値を積極的に情報公開し、地域の環境に影響を与えぬよう努力する。なお、環境基準値がないものについては、極力その影響を小さくするよう留意して対応を図っていく。

5 電波障害

電波障害対策は、今後も継続して工事を進めていく。

6 滑走路計画

平行滑走路の整備については、あらゆる意味で強制的手段が用いられてはならず、あくまでも話し合いにより解決する。

横風用滑走路については、平行滑走路が完成した時点であらためて地域社会に提案し、その賛意を得て進めるのが適当であるが、これを地上通路として整備することは別の問題である。

平行滑走路の供用開始時における飛行回数は20万回を限度として、その後の回数増加は地元と協議する。ただし、騒音対策等の基本となる騒音コンターについては、総飛行回数を22万回として対策を順次実施していく。

深夜便の運航については、4000m・平行滑走路とも飛行時間は23時までとするが、両滑走路とも平行滑走路の供用時点で、22時台の便数は、それぞれ現在の4000m滑走路の便数（10便/日）以下とする。また、22時台の運航機材は、平行滑走路の供用時点で新騒音基準適合機による運用となるよう努める。

なお、上記のうち 及び については、地域社会に直接重大な影響を及ぼすことであるから、国土交通省・空港公団は、供用開始にあたっては、騒音対策の実施状況を含め、改めて地元及び関係住民と協議すること。

7 移転跡地

移転跡地などの騒音対策用地の環境については、放置することなく、例えば伝統的な農家を保存し博物館のように整備するとともに、湿地帯については自然公園として整備するなど具体的に地域と相談する。

地域と共生する空港づくり大綱（要約）

平成10年12月16日
運輸省航空局
新東京国際空港公団

1. 基本的な考え方

(1) 成田空港問題の解決

成田空港問題については、成田空港問題シンポジウム、円卓会議の結果、これまでの対立構造の解消が図られ、今後は地域と空港との共生という理念のもとに、国・空港公団は地元自治体・地域の方々のご協力を得ながら、新しい共生の時代をつくっていくことになりました。

さらに、平成10年5月には、円卓会議で残された課題であった「地球的課題の実験村」構想具体化検討委員会が終結しました。そして、これらの動きを受けて、隅谷調査団からも、「成田空港問題は社会的に解決され、今後関係者が進んでいく道筋が理念的にも示されることとなった」との所見が発表されました。

本年7月には、基本的考え方に示した施策の具体化の状況にも触れつつ2000年度を目標とする平行滑走路等の整備を含む「成田空港の整備の全体像と手順」をとりまとめ、地域に提案させていただきました。その後、50を越える関係自治体をはじめ、住民団体等に直接ご説明させていただく機会を得ました。その際に頂戴した数々の貴重なご意見も踏まえ、ここに、これからの具体的指針として、「地域と共生する空港づくり大綱」をとりまとめさせていただきました。

(2) これからの空港建設・運用にあたっての基本的な理念

これからの空港の建設・運用にあたっては、何と云っても地域と空港との共生の実現を図ることが大切であり、そのためには地域の方々と十分に話し合い、それを通じて地域との信頼関係を築くことが重要です。円卓会議の場で示しましたとおり、空港づくりは地域づくりでもあり、国と地域との共同事業であると考えています。国・空港公団はこの空港づくりの原点に立ち返り、「地域と共生する空港」の実現に向けて、共生策、空港づくり、地域づくりをいわば三位一体のものとして相互に密接に関連させつつ進めてまいります。

共生策

地域と空港との共生という理念は、成田空港がこの地にある限り続く永遠の課題です。空港からのマイナスの影響を軽減することに万全を尽くすとともに、地域の農業振興についても、本年5月に発表したエコ・エアポート基本構想に則して取り組んでまいります。

空港づくり

国際交流の拠点にふさわしい空港となるように、話し合いにより2000年度を目標として平行滑走路を整備するなどの空港づくりを進めていきます。

さらに、エコ・エアポート基本構想に則して、環境への負担や資源・エネルギー消費をできる限り小さくした循環型の空港づくりをめざします。

地域づくり

地域づくりは、地元自治体や地域の方々を中心となって行われるものですが、国・空港公団も空港づくりは地域づくりであるという基本的な考え方に立って、地元自治体や地域の方々と一体となって取り組んでまいります。

2. 地域と共生する空港をめざして

(1) 地域との共生の観点を盛り込んだ空港づくり

共生策の充実

共生委員会の点検を受けつつ円卓会議の合意事項を着実に実施するなど様々な施策に取り組んでまいります。本年9月の共生委員会において、引き続き取組みを要すると指摘された事項については、共生の理念をもって、住民の視点で対応を行います。

特に、現滑走路の第一種区域と平行滑走路の第一種区域には含まれた地域については、地元自治体と相談しつつ、地域の実態に応じた騒音対策の充実に努めてまいります。

また、落下物対策についても、今後とも対策を徹底してまいります。

共生理念の実践体制の整備

(2) エコ・エアポートの対応

地球的視野に立った循環型の空港づくり

(a) 中水利用施設の整備(平成10年度)、透水性舗装や総延長30kmに及ぶ砕石浸透トレンチの設置等(平行滑走路等の供用時まで)

(b) ガスタービン型コジェネレーションシステムの導入(平成12年度供用開始)、低公害車導入計画(現在策定中)、空港内建物等に太陽光発電パネルの設置等(平成10年度から)

(c) 取香川へ通じる場外放水路における多自然型川づくり(平成10年度現場試験)、空港公団所有山林について下刈りの実施等による適正管理、空港内外の緑化等。

(d) 厨芥のコンポスト化(堆肥化)に向けた取り組み等(平成10年度から)

空港周辺地域の農業振興への取組み

(a) 移転農地の適正な保全等(レンゲの播種等)

- (b) 千葉県が計画している多機能型農業公園の整備への協力等
- (c) 剪定枝などを肥料化するための施設の整備についての検討

3. 国際交流の拠点にふさわしい空港づくり

- (1) 施設整備計画の目標
- (2) 平行滑走路及び地上通路
平行滑走路及び地上通路は、話し合いにより2000年度を目標として整備を進めます。
- (3) 旅客ターミナルビル・エプロン
国際線旅客ターミナルビル
国内線旅客ターミナルビル
エプロン
- (4) 貨物施設
- (5) 給油施設
- (6) その他空港隣接地における関連施設
- (7) 横風用滑走路
横風用滑走路については、平行滑走路が完成した時点であらためて地域に提案し、その賛意を得て進めます。
- (8) 平行滑走路の供用に備えた環境影響の把握等
現滑走路も平行滑走路も75WECPNLの騒音が及ぶ範囲は騒音対策を実施している騒防法第一種区域を超えないと予測しています。
- (9) 平行滑走路供用開始後の標準飛行コース
平行滑走路が完成した場合の標準的な飛行コースは、隣接する羽田空港等の空域に影響を及ぼさない範囲で、現行の飛行コースを基本として設定しました。また、特に到着する航空機の増加に伴い、安全確保等のために面的な飛行を指示する場合があります。直進上昇・降下等これまでの地域との約束事項を引き続き遵守してまいります。

4. 地域づくり

- (1) 計画的な地域づくりをめざして
空港周辺地域における計画的な公共施設の整備
成田空港周辺地域振興計画に基づく計画的な公共施設等の整備に対し、協力します。また、成田財特法の延長に向けて最大限の努力をします。
騒音区域における計画的な地域づくり
騒音区域の計画的な地域づくりを進めるための騒音特法航空機騒音対策基本方針の改定作業について、地域の意向が十分反映されるよう、全面的に協力します。
- (2) 交通網の整備
芝山鉄道
平成8年12月にお示ししました「今後の成田空港と地域との共生、空港整備、地域整備に関する基本的な考え方」に基づき一日も早い完成に向けて取り組んでまいります。
都心との空港アクセス鉄道整備
平行滑走路等の整備に伴う道路整備
その他空港隣接・周辺地域における道路交通対策
- (3) 国内線の充実
- (4) その他の地域振興
観光振興
成田空港の機能の活用等
- (5) 地域づくりのための施策の促進
空港の持つ可能性や活力を活用して空港周辺地域の均衡ある発展を促進する観点から、交通網や農業振興をはじめ各地域から提案された地域づくりの施策については、できる限り目に見えた形で早期に具体化することが肝要だと考えています。このため、関係地方自治体等と継続的に連絡協議を行い、連携を一層密にして、その計画の熟度や空港との関連性を踏まえつつ地域づくりを着実に進めてまいります。

5. おわりに

国・空港公団は、地域の理解を得ながら空港づくりを進めます。
また、空港づくりを進めていくにあたりましては、地権者の方々や誠心誠意話し合わせていただき、ご理解とご協力を得られるよう努力します。一坪共有地につきましては、共有者の方々のご理解をお願いするとともに関係の方々のご協力を得て解決を図っていきたく考えています。
そして、すでに運用している施設の機能向上等のための工事を引き続き進めていくほか、平行滑走路等の整備については、地元関係者と十分な話し合いを行い、その理解を得て工事を行い、2000年度に完成することを目標として進めてまいります。

エコ・エアポート基本構想（要約）

「成田空港問題円卓会議」の結論の一環として設置された「地球的課題の実験村」構想具体化検討委員会が1998（平成10）年5月1日に発表した報告書「若い世代へー農の世界から地球の未来を考える」では、現代社会が突き当たった地球環境問題や資源・エネルギーの枯渇などの問題を解決するため、人間と自然環境の関わりを踏まえ、循環を基礎として自らを律していくという考え方（実験村の理念＝「農的価値」）を大事にする必要があるとの認識が示された。

空港公団は、この考え方を真摯に受け止めると同時に、空港が周辺地域の自然環境や農業にさまざまな影響を与えてきたことを思い、環境への負荷やエネルギー消費をできる限り小さくした循環型の空港づくりを目指すこととし、地球的視野に立った循環型の空港づくりと周辺地域の農業の再生への協力を2つの柱とする「エコ・エアポート基本構想」を5月27日に発表した。（下表）

エコ・エアポート基本構想の概要

エコ・エアポート 基本構想	1. 地球的視野に立った 循環型の空港づくり (環境への負荷やエネルギー消費をできる限り小さくした空港建設・運用)	水循環の視点	・中水・雨水利用、雨水の地下浸透
		エネルギーと大気質の視点	・コジェネレーション、低公害車導入計画、太陽光発電、GPU
		自然環境の視点	・100万本の植樹等緑化の推進、多自然型川づくり
		廃棄物の視点	・ごみの再資源化、再生資源の利用 ・刈り草・コンポストの提供、ごみ焼却廃熱の利用
	取り組みの広がり	・エコ・エアポート推進懇談会の活用 ・各国の空港担当者に環境施策を紹介	
2. 空港周辺地域の農業の再生への協力	<ul style="list-style-type: none"> ・移転跡地の適正な管理、農業に配慮した保全の在り方 ・新たな農業振興貸付け（農業者育成プログラムの研修の場、循環型農法の実践、都市生活者等の啓蒙・体験プログラムの提供等） 		

共生財団の概要

名称：財団法人 成田空港周辺地域共生財団

設立年月日：1997(平成9)年7月28日
民法第34条の規定による許可
国土交通省東京航空局長及び千葉県知事の共管

基本財産：6億円
千葉県及び関係自治体(3億円)
新東京国際空港公団(3億円)

運用財産：100億円
千葉県及び関係自治体(50億円)
新東京国際空港公団(50億円)

所在地：成田市花崎町750番地の1

設立の趣旨：

当財団は、騒防法等の枠組みを越えた、地域の実情に即したよりきめ細かな騒音対策、周辺対策等の事業を実施することにより、成田空港とその周辺地域との共生の実現を図るとともに、成田空港をめぐる地域社会相互の理解と一体感を深め、周辺地域の発展に寄与することを目的に設立された。

事業概要：

民家防音工事助成事業

騒音区域やその隣接区域の住民が、航空機の騒音を軽減するため行う防音工事に対し、その費用の一部を助成している。

騒音対策周辺事業

空港からの影響を和らげ、良好な地域づくりを目指して次のような事業を行っている。

- ・住民の健康に係る事業
航空機の騒音が住民の健康に与える影響などについて調べている。
- ・環境問題に関する講演・研修等
環境問題への理解と関心を深めてもらえるよう講演会などを行っている。
- ・騒音用地からの移転に係る住環境の改善に対する支援事業
騒音地区からの住宅移転を円滑に行うため、移転先地での埋蔵文化財調査を行う必要が生じた場合に当該費用の一部について助成を行っている。

航空機騒音測定事業

千葉県、茨城県、市町および新東京国際空港公団の各航空機騒音測定局(102局)の測定データを財団で構築した「航空機騒音データ処理システム」で一元的に集計・解析し、公開している。

航空機騒音等の調査研究事業

正確で信頼される航空機騒音評価を行うための調査研究業務を行っている。

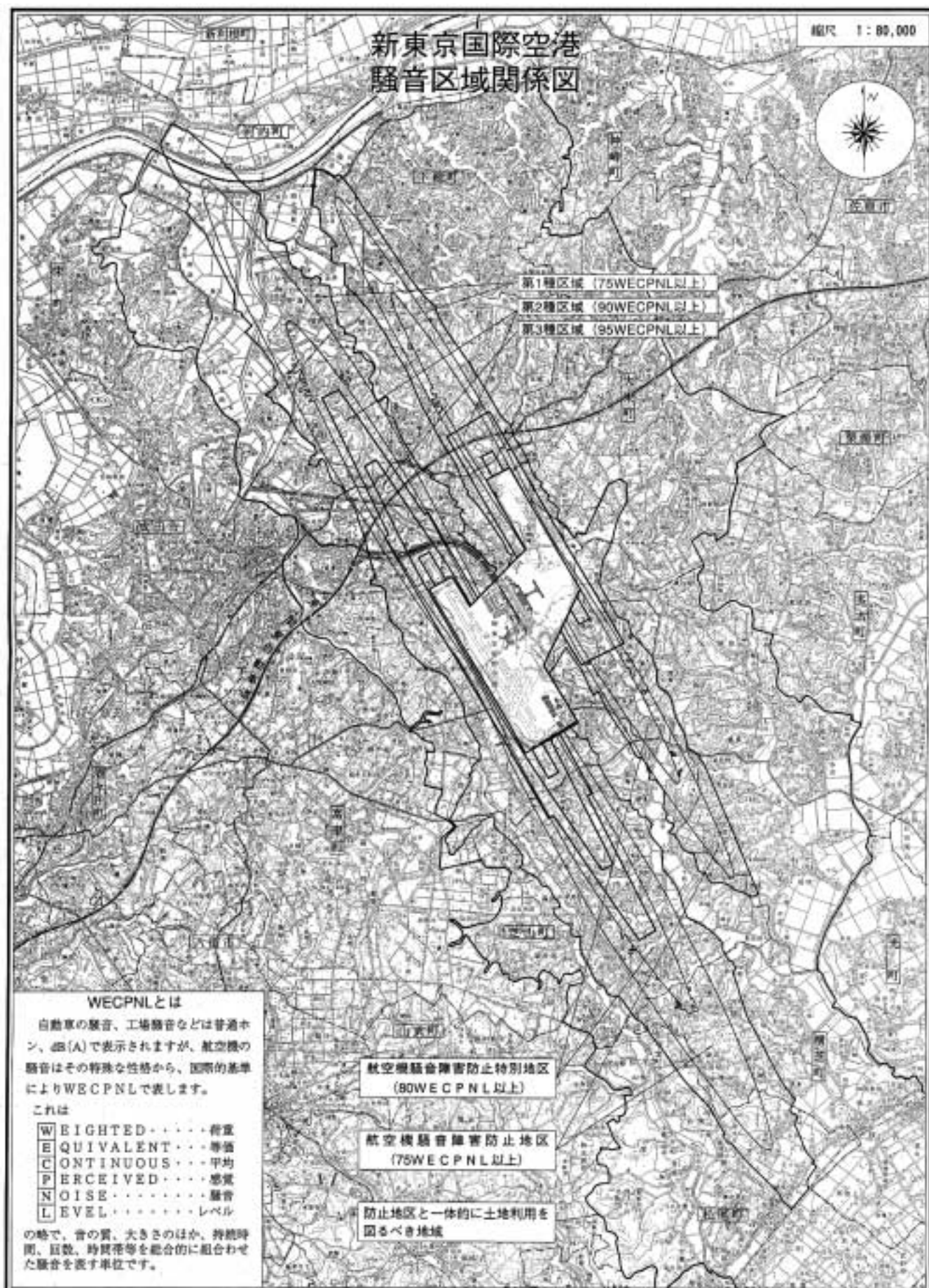
新東京国際空港の運用状況(年度別)

新東京国際空港公社

資料編

区分	平成9年度		平成10年度		平成11年度		平成12年度		平成13年度		平成14年度		平成15年度		開港後累計
	年度計	日平均	年度計	日平均	年度計	日平均	年度計	日平均	年度計	日平均	年度計	日平均	年度計	日平均	
航空機発着回数(回)	125,026 (100)	343	128,317 (103)	352	133,112 (104)	364	133,046 (100)	365	129,000 (97)	353	176,365 (137)	490	171,127 (97)	468	2,778,148
国際線	119,892 (101)	328	123,150 (103)	337	127,996 (104)	350	127,980 (100)	351	124,670 (97)	342	165,389 (133)	453	159,396 (96)	436	2,639,793
旅客便	99,371 (100)	272	102,157 (103)	280	106,529 (104)	291	106,638 (100)	292	103,372 (97)	283	137,794 (133)	378	130,698 (95)	357	2,168,923
貨物便	18,309 (106)	50	18,906 (103)	52	19,750 (104)	54	19,926 (101)	55	19,412 (97)	53	25,484 (131)	70	26,551 (104)	73	420,972
その他	2,212 (90)	6	2,087 (94)	6	1,717 (82)	5	1,416 (82)	4	1,886 (133)	5	2,111 (112)	6	2,147 (102)	6	49,898
国内線	5,134 (99)	14	5,167 (101)	14	5,116 (99)	14	5,066 (99)	14	4,330 (85)	12	10,976 (253)	30	11,731 (107)	32	138,355
旅客便	4,886 (100)	13	4,874 (100)	13	4,898 (100)	13	4,771 (97)	13	4,021 (84)	11	10,608 (264)	29	11,439 (108)	31	125,473
その他	248 (78)	1	293 (118)	1	218 (74)	1	295 (135)	1	309 (105)	1	368 (119)	1	292 (79)	1	12,882
航空旅客数(人)	25,185,745 (98)	69,002	24,621,852 (98)	67,457	25,964,204 (105)	70,940	27,714,796 (107)	75,931	24,891,113 (90)	68,195	29,993,321 (120)	82,173	26,888,606 (90)	73,466	485,027,502
国際線	24,388,356 (98)	66,817	23,840,384 (98)	65,316	25,189,654 (106)	68,824	26,915,862 (107)	73,742	24,219,564 (90)	66,355	28,885,949 (119)	79,140	25,789,586 (89)	70,463	466,096,706
日本人	17,197,392 (96)	47,116	16,552,744 (96)	45,350	17,054,521 (103)	46,597	18,390,623 (108)	50,385	15,685,849 (85)	42,975	18,527,494 (118)	50,760	15,534,881 (84)	42,445	303,728,500
外国人	5,268,968 (106)	14,436	5,249,783 (100)	14,383	5,637,429 (107)	15,403	5,982,469 (106)	16,390	5,980,621 (100)	16,385	7,173,331 (120)	19,653	7,183,526 (100)	19,627	110,068,855
通過客	1,921,996 (98)	5,266	2,037,857 (106)	5,583	2,497,704 (123)	6,824	2,542,770 (102)	6,966	2,553,094 (100)	6,995	3,185,124 (125)	8,726	3,071,179 (96)	8,391	52,299,351
国内線	797,389 (102)	2,185	781,468 (98)	2,141	774,550 (99)	2,116	798,934 (103)	2,189	671,549 (84)	1,840	1,107,372 (165)	3,034	1,099,020 (99)	3,003	18,930,796
航空貨物量(t)	1,668,936 (105)	4,572	1,607,224 (96)	4,403	1,828,141 (114)	4,995	1,842,558 (101)	5,048	1,603,940 (87)	4,394	2,030,149 (127)	5,562	2,149,185 (106)	5,872	31,832,937
積込	765,014 (114)	2,096	735,862 (96)	2,016	844,245 (115)	2,307	834,827 (99)	2,287	680,846 (82)	1,865	921,412 (135)	2,524	1,002,577 (109)	2,739	14,698,850
輸出	600,238 (116)	1,644	564,175 (94)	1,546	654,749 (116)	1,789	677,517 (103)	1,856	536,485 (79)	1,470	716,354 (134)	1,963	787,778 (110)	2,152	10,467,766
仮陸揚	164,776 (107)	451	171,687 (104)	470	189,496 (110)	518	157,310 (83)	431	144,361 (92)	396	205,058 (142)	562	214,799 (105)	587	4,231,084
取卸	903,922 (98)	2,476	871,362 (96)	2,387	983,896 (113)	2,688	1,007,731 (102)	2,761	923,094 (92)	2,529	1,108,737 (120)	3,038	1,146,608 (103)	3,133	17,134,087
輸入	738,240 (97)	2,023	703,457 (95)	1,927	804,894 (114)	2,199	863,473 (107)	2,366	791,481 (92)	2,168	911,786 (115)	2,498	939,298 (103)	2,566	12,962,699
仮陸揚	165,682 (106)	454	167,905 (101)	460	179,002 (107)	489	144,258 (81)	395	131,613 (91)	361	196,951 (150)	540	207,310 (105)	566	4,171,388
給油量(kl)	5,158,471 (101)	14,133	5,182,389 (100)	14,198	5,450,972 (105)	14,893	5,373,752 (99)	14,723	5,064,704 (94)	13,876	5,758,126 (114)	15,776	5,486,636 (95)	14,991	102,150,641

(注) 1.()内数値は、対前年比。 2.航空機発着回数は、回転翼機を除く。 3.国際線航空旅客数は、東京入国管理局成田空港支局の資料による。国内線航空旅客数は、回転翼機によるものを除く。
4.航空貨物量は、東京税関の資料による。 5.日平均と()内の数値は、小数第1位を四捨五入したものである。 暫定平行滑走路は、供用日(4月18日)以降の平均とする。



成田国際空港株式会社法（抄）

（会社の目的）

第一条 成田国際空港株式会社（以下「会社」という。）は、成田国際空港の設置及び管理を効率的に行うこと等により、航空輸送の利用者の利便の向上を図り、もって航空の総合的な発達に資するとともに、我が国の産業、観光等の国際競争力の強化に寄与することを目的とする株式会社とする。

（事業の範囲）

第五条 会社は、その目的を達成するため、次の事業を営むものとする。

- 一 成田国際空港の設置及び管理
 - 二 成田国際空港における航空機の離陸又は着陸の安全を確保するために必要な航空法第二条第四項に規定する航空保安施設の設置及び管理
 - 三 成田国際空港の機能を確保するために必要な航空旅客及び航空貨物の取扱施設、航空機給油施設その他の政令で定める施設並びにこれらの施設以外の施設で成田国際空港を利用する者の利便に資するために成田国際空港の敷地内に建設することが適当であると認められる事務所、店舗その他の政令で定めるものの建設及び管理
 - 四 成田国際空港の周辺における航空機の騒音等により生ずる障害を防止し、又はその損失を補償するために行う次に掲げる事業
 - イ 緩衝地帯の整備のための土地等の取得、造成、管理及び譲渡
 - ロ 騒音防止工事等を行う者に対する助成
 - ハ 住居を移転する者等に対する損失の補償及びその所有する土地の買入れ
 - ニ イからハまでに掲げるもののほか、成田国際空港の周辺における航空機の騒音等により生ずる障害を防止し、又はその損失を補償するために行う事業であって政令で定めるもの
 - 五 前号に掲げるもののほか、成田国際空港の周辺における生活環境の改善に資するために行う次に掲げる事業
 - イ 成田国際空港の周辺における航空機の騒音等により生ずる生活環境への影響を緩和するために必要であると認められる政令で定める事業であって成田国際空港の機能の発揮に資するものを行う者に対し、出えんする事業
 - ロ 成田国際空港の周辺における航空機の騒音等により生ずる障害の防止、成田国際空港の周辺の地域の整備その他の成田国際空港の周辺における生活環境の改善に資する事業を行う地方公共団体に対し、政令で定めるところにより、交付金を交付する事業
 - ハ イ及びロに掲げるもののほか、成田国際空港の周辺における生活環境の改善に資するために行う事業であって政令で定めるもの
 - 六 前各号の事業に附帯する事業
 - 七 前各号に掲げるもののほか、会社の目的を達成するために必要な事業
- 2 会社は、前項第七号の事業を行おうとするときは、あらかじめ国土交通大臣の認可を受けなければならない。

（生活環境の改善に対する配慮等）

第六条 会社は、成田国際空港の周辺の地域の住民等の理解と協力を得ることがその事業の円滑な実施を図る上で不可欠であることにかんがみ、その事業の実施に当たり常に成田国際空港の周辺における生活環境の改善に配慮するとともに、前条第一項第四号及び第五号に掲げる事業を適切かつ確実に営まなければならない。

2 国は、会社が前条第一項第四号及び第五号の事業を円滑に実施することができるよう配慮するものとする。

（監督）

第十五条 会社は、国土交通大臣がこの法律の定めるところに従い監督する。

- 2 国土交通大臣は、この法律を施行するため必要があると認めるときは、会社に対し、業務に関し監督上必要な命令をすることができる。

点検に関して行われた調査一覧

1. 騒音問題

【防音サッシ（B工法）の軽量化、改善策に関わる調査（空港公団）】

・1996（H8）年9月6日～1997（H9）年2月28日

【防音工事済住宅の経年変化実態調査（空港公団）】

・2002（H14）年3月18日～6月28日

【離着陸機低周波音調査（空港公団）】

・2002（H14）年8月2日～12月25日

【航空機騒音健康影響調査（共生財団）】

・1999（H11）年12月4日～2000（H12）年7月20日

3. 落下物問題

【航空機氷塊付着状況調査（国土交通省・空港公団）】

・1998（H10）年2月2日～20日

・1999（H11）年1月25日～2月12日

・2000（H12）年1月24日～2月10日

・2001（H13）年1月22日～2月8日

・2002（H14）年1月21日～2月7日

・2003（H15）年1月20日～2月6日

・2004（H16）年1月26日～2月13日

4. 環境問題

【地下水質調査（空港公団）】

・1996（H8）年4月10日

・1997（H9）年5月15日

・1998（H10）年5月21日

・1999（H11）年5月10日、7月22日

・2000（H12）年5月10日

・2001（H13）年5月10日・30日

・2002（H14）年5月20日、7月17日・22日

・2003（H15）年5月26日

【農業用ビニールハウス汚染調査（空港公団）】

・1996（H8）年9月13日～27日

・1997（H9）年10月28日～1999年11月19日

（補填調査）

・2000（H12）年4月1日～2004（H16）年3月31日

（暫定平行滑走路側調査）

・2001（H13）年6月25日（2001年度第1回現場調査）

・2001（H13）年9月28日（2001年度第2回現場調査）

・2001（H13）年12月3日（2001年度第3回現場調査）

・2002（H14）年3月5日（2001年度第4回現場調査）

・2002（H14）年6月26日（2002年度第1回現場調査）

・2002（H14）年9月27日（2002年度第2回現場調査）

・2002（H14）年12月24日（2002年度第3回現場調査）

・2003（H15）年3月20日（2002年度第4回現場調査）

・2003（H15）年5月9日（遠隔地現場調査）

5. 電波障害

【テレビ電波受信障害実態調査（空港公団）】

・2002（H14）年8月14日～2003（H15）年2月6日

6. 滑走路問題

【騒音実体験調査（空港公団）】

・1997（H9）年12月11日

・1998（H10）年4月11日

・1998（H10）年6月13日、7月22日・24日

・1998（H10）年9月25日、10月3日

・1999（H11）年2月18日

・1999（H11）年7月13日・17日・19日

・1999（H11）年8月22日、9月12日・15日・18日、
10月2日、11月23日

・2000（H12）年4月21日

・2000（H12）年6月23日、7月1日・7日

・2000（H12）年9月30日、10月3日

・2000（H12）年10月23日、12月4日

・2001（H13）年1月15日

・2001（H13）年3月2日、5月11日

・2001（H13）年7月13日

調査例に掲載

防音工事済住宅の経年変化に関する実態調査 報告（概要）

平成14年7月

新東京国際空港公団

1 調査の目的

成田空港周辺において、昭和53年(1978年)から開始された住宅防音工事(以下「防音工事」という。)は、実施後長期の年数を経てきており、住宅そのものの老朽化の進行とともに防音工事部位の劣化による遮音性能の低下が懸念されたことから、防音工事实施後一定の年数(10年以上)を経過した住宅について、遮音性能の低下等経年変化の実態を把握するとともに、遮音性能が低下した住宅の機能の回復を図り、有効かつ可能な対策について検討するための資料とする事を目的として調査を実施しました。

2 目視調査の実施

了解の得られた住宅を対象に、部位別の劣化等家屋の状況について目視調査を実施しました。調査実施件数は、次表のとおり275件となっています。

目視調査実施件数

市 町	件 数
成田市	135
芝山町	79
横芝町	23
松尾町	34
河内町	4
計	275

3 騒音測定結果の整理

目視調査と同時並行的に実施した騒音測定調査は、生活環境の実態把握という視点から使用頻度の最も高い部屋(所謂「主要室」)で実施させていただきました。

騒音測定結果の各工法別の件数は以下のとおりです。

	測定家屋数	うち目視調査実施家屋
B工法	46件	43件
C工法	24件	23件
計	70件	66件

騒音測定を実施した家屋は70件。このうち、騒音測定は実施しましたが目視調査を実施できなかった家屋が4件(B工法：3件/C工法：1件)ありました。よって、目視調査及び騒音測定共に実施した家屋は66件となっています。

経年変化総合判定

総合評価	評価の説明	B工法		C工法		合計	
		件数	構成比(%)	件数	構成比(%)	件数	構成比(%)
未防音区画が生じた家屋(0)	防音工事実施済住宅が、その後の増築(未防音工事)により未防音区画が生じたため、防音区画の評価ができない状態となったもの	50	29.59	24	22.64	74	26.90
		1/12	8.33	0/5	0.00	1/17	5.88
		1/12	8.33	0/5	0.00	1/17	5.88
現状のままで問題のない家屋(1)	防音区画がしっかりしており、現状のままで問題がないもの	0	0.00	0	0.00	0	0.00
開口部の修理を要する家屋(2)	開口部のハンドル、戸車等機能部品の修理で当初の遮音性能が維持できるもの	53	31.36	47	44.34	100	36.36
		2/11	18.18	0/10	0.00	2/21	9.52
		4/11	36.36	0/10	0.00	4/21	19.04
開口部等の取替・修繕を要する家屋(3)	開口部の防音サッシの一部取替やサッシ周りの内外壁等の修復が一部必要であるが、取替・修繕により、当初の遮音性能が維持できるもの	40	23.67	29	27.36	69	25.10
		6/8	75.00	0/8	0.00	6/16	37.50
		7/8	87.50	3/8	37.50	10/16	62.50
再防音工事が必要な家屋(4)	開口部の過半数の防音サッシの取替が必要なものや、内外壁に亀裂・隙間が生じているもので、防音工事部位のやり直し(建物の矯正を伴わない)が必要なもの	14	8.28	4	3.77	18	6.55
		1/6	16.66	0/0	0.00	1/6	16.66
		2/6	33.33	0/0	0.00	2/6	33.33
矯正を要する家屋(5)	防音サッシ枠や家屋の土台自体にゆがみが生じており、建物の矯正が必要なもの	8	4.73	2	1.89	10	3.64
		1/3	33.33	0/0	0.00	1/3	33.33
		2/3	66.66	0/0	0.00	2/3	66.66
改築が必要な家屋(6)	建物の矯正が不可能な状態で、改築に伴って防音工事を行う必要があるもの	4	2.73	0	0.00	4	1.45
		0/3	0.00	0/0	0.00	0/3	0.00
		0/3	0.00	0/0	0.00	0/3	0.00
合計		169	100.00	106	100.00	275	100.00
		11/43	25.58	0/23	0.00	11/66	16.66
		16/43	37.20	3/23	13.04	19/66	28.78

分数の上段は500Hz、下段はdB(A)で、遮音量を満たしていない数

：騒音測定を実施した家屋は70件。うち、騒音測定は実施したが目視調査ができなかった家屋が4件あった。よって、目視調査及び騒音測定を実施した家屋は66件。この4件のうち、遮音量を満たしていない家屋は、500Hzでは無し、dB(A)では2件あった。

農業用ビニールハウスの調査状況について

平成14年9月19日
新東京国際空港公団

平成14年6月26日に実施した現場調査（第1回）の状況について連絡します。

1. 調査地点及び経過日数

芝山町岩山地区（空港公団所有地）

ビニール設置日：平成13年5月29日

経過日数：394日目

横芝町中台地区（秋鹿氏所有地）

ビニール設置日：平成13年6月2日

経過日数：390日目

松尾町蕪木地区（猪野尾氏所有地）

ビニール設置日：平成13年5月29日

経過日数：394日目

茨城県新治郡新治村

本地点では遠隔地調査（浮遊粉じん）を実施しています。

2. 調査結果

(1) 目視調査

ビニールハウスの表面を目視観察するとともにガーゼでビニールハウス表面を拭き取り、ガーゼを目視観察した結果は、両銘柄ともに、茶色から黒色でした。

(2) ビニールの光透過率試験

ヘイズ値（霞度）はやや増加傾向、光透過率はやや減少傾向でした。（表-1）

表-1 ビニールの光透過率試験結果

試料品	評価項目	光透過率(%)	ヘイズ試験(%)
芝山町岩山	クリーンエース	80.6	36.8
	ノービエース	80.7	49.4
横芝町中台	クリーンエース	80.4	29.7
	ノービエース	80.9	34.8
松尾町蕪木	クリーンエース	79.9	30.2
	ノービエース	80.7	40.1

(3) ビニールの材質試験

クリーンエースの引張破断点強度値がノービエースより大きく、また、引張破断点強度、伸度の変化量に有意差が認められないのは初期より変わらない傾向です。（表-2）

表-2 ビニールの強度試験結果

試料品	評価項目	引張破断点強度絶対値(N)	引張破断点伸度(%)
芝山町岩山	クリーンエース	29.8	325
	ノービエース	25.4	325
横芝町中台	クリーンエース	30.5	367
	ノービエース	25.2	333
松尾町蕪木	クリーンエース	33.4	350
	ノービエース	25.1	333

(4) ビニールシートの分子量・分子量分布

クリーンエースはノービエースに比べ分子量の低下が目立ちますが、重量平均分子量にはほとんど変化は認められません。

(5) ビニールシートの可塑剤

可塑剤の量は減少傾向にあり、ノービエースの方がその傾向が大きくなっています。

(6) 浮遊粉塵の形態観察

走査電子顕微鏡観察から、粘稠体物も認められるが、大半は粉状物であり粒径は $1\mu\text{m}$ (0.001mm)未満の粒子とそれらが凝集したような形態のものが多く観察されます。

(7) 浮遊粉塵の重量測定

各調査地点における浮遊粒子状物質 ($10\mu\text{m}$ 以下) の測定値は、 $0.015\sim 0.019\text{mg}/\text{m}^3$ であり、調査地点による大きな差は見られません。(表-3)

表-3 浮遊粉塵の測定結果

地点名	評価項目	10 μm 以下粉塵付着量(mg/m^3)	10 μm 以上粉塵付着量(mg/m^3)	全粉塵付着量(mg/m^3)
芝山町岩山		0.018	0.008	0.026
横芝町中台		0.015	0.007	0.022
松尾町蕪木		0.019	0.011	0.030
新治郡新治村		0.016	0.005	0.021

(8) 浮遊粉塵の金属分析

各調査地点の組成成分は概ね類似しており、主要成分元素は炭素、酸素、ケイ素、アルミニウム、鉄でした。

(9) 浮遊粉塵の油分分析

検出される成分量は微量ですが、有機脂肪酸(植物などの油脂)が主でした。

(10) 洗濯物の汚れ

シーツ布、フィルターを1~2週間曝露し、洗濯物の汚れを確認しました。布の表面に微細な付着物が確認されましたが、鉱物性の粒子(土粒)や植物性粒子(種子等)と考えられます。

(11) 黒い付着物調査

ビニールシート表面に付着する物質を回収し、無機イオンと炭素成分の分析を実施しています。

調査状況 新治村(遠隔地)

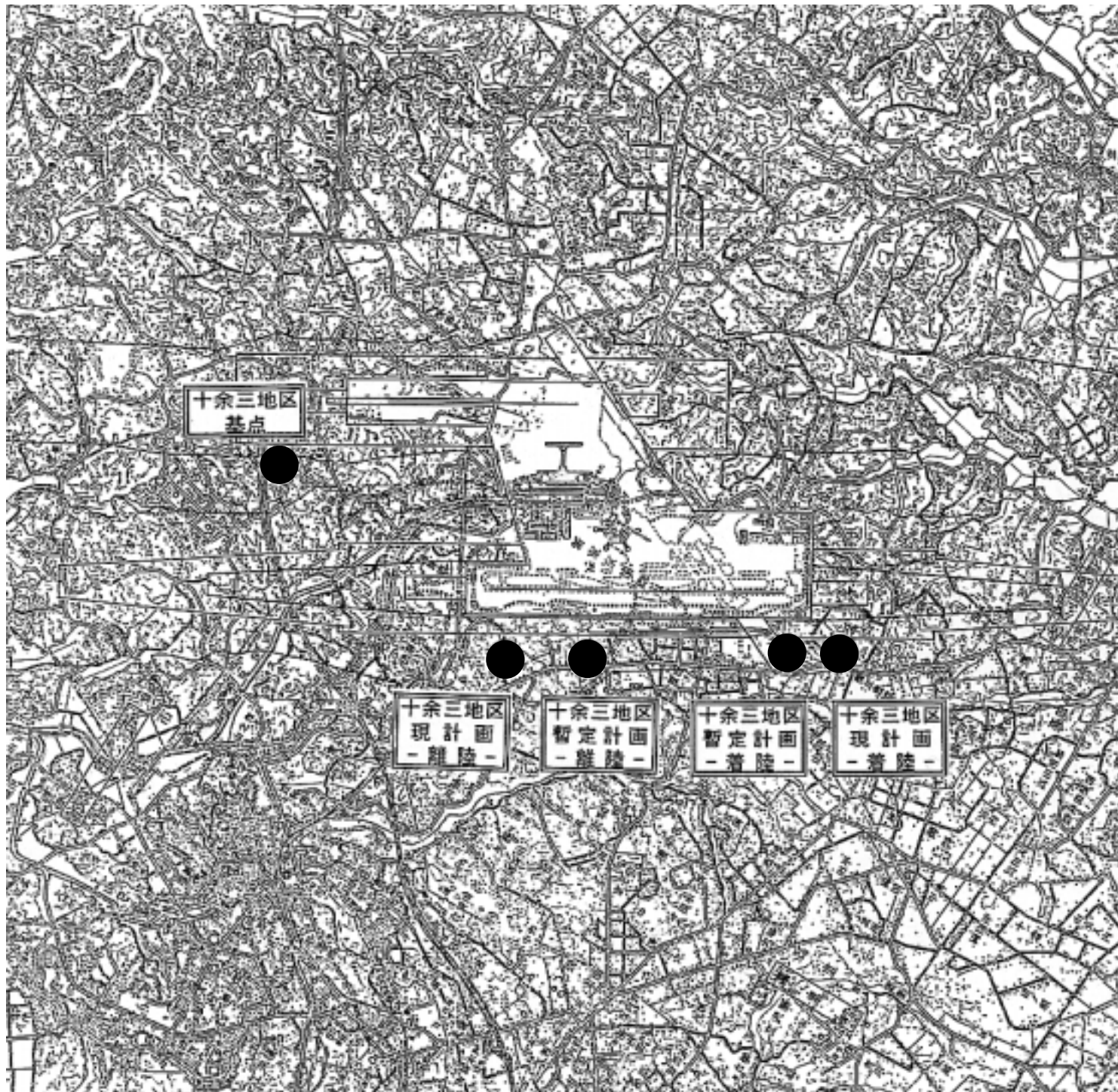


騒音実体験調査について（報告）

平成13年5月21日
新東京国際空港公団

1. 目的

平行滑走路の整備については、現計画による早期着工・供用を目指しているところではありますが、その計画が当面困難な場合には暫定的措置として、平行滑走路の完成済施設の一部と空港公団の取得済用地を活用して、延長2,180mの滑走路を整備・供用することとし、一昨年12月1日に平行滑走路等の整備に関する工事

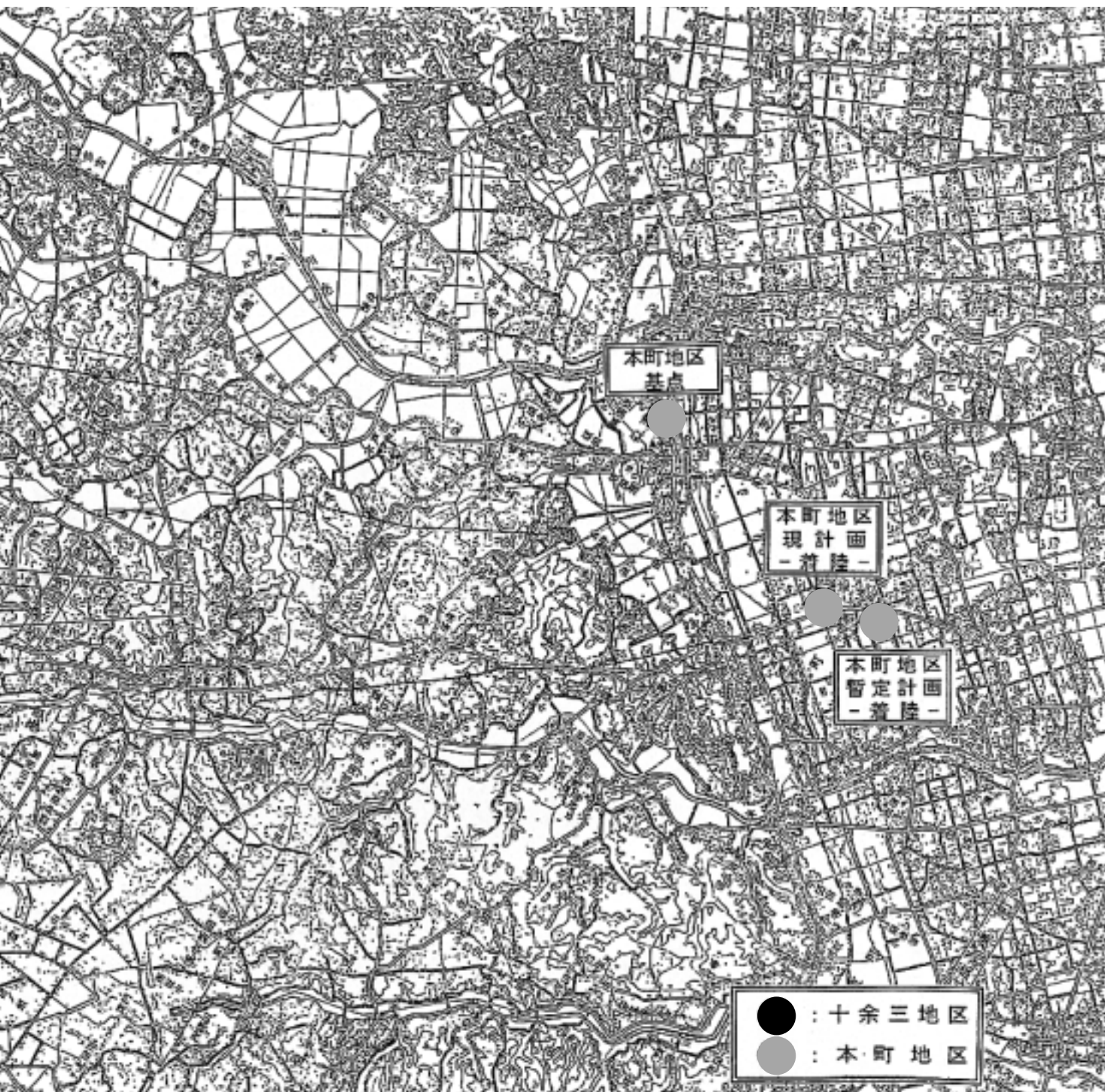


実施計画の変更認可がなされ、同月3日、暫定平行滑走路の工事に着手しました。

そのため、現計画に基づく平行滑走路又は暫定平行滑走路が整備された場合の航空機騒音が具体的生活にどのような影響をもたらすかを検討するために本調査を実施しました。

2. 実施日時および参加人数

- 1) 成田市十余三地区 3月2日(金) 離陸 10:00~10:45 32名
着陸 12:30~13:45
- 2) 横芝町本町地区 5月11日(金) 着陸 9:00~10:00 23名



3. 調査地点及び調査方法

周辺の地形等も勘案し、現行滑走路において各地区と類似の飛行状況にあると認められる地点で実体験して頂き、ハンディーな精密騒音計（NL-16型）で対象便の騒音ピークレベルを測定しました。（別図参照）

4. 対象便

1) 現計画に基づく平行滑走路関連

平行滑走路を利用して発着する可能性の高い便

(ア) 離陸便 平行滑走路から離陸する可能性の高い、次に掲げる近距離等の旅客便

(貨物便及びA滑走路のみから離陸可能な遠距離便を除きます)

東南アジア線：目的地がシンガポール、タイまでの便

太平洋線：目的地がハワイまでの便

国内線：全便

(イ) 着陸便 全便

2) 暫定平行滑走路関連

暫定平行滑走路を利用して発着する可能性の高いB767型機等の便

(ア) 離陸便 暫定平行滑走路から離陸する可能性の高い、次に掲げる近距離の旅客便

(貨物便及びA滑走路のみから離陸可能な中遠距離便を除きます)

近距離国際線：目的地がベキン、グアム等までの便

国内線：全便

(イ) 着陸便 B767型機等の便

5. 調査結果

1) 十余三地区

気象状況及び運航状況

調査時間帯の気象状況は、曇り、北北西～北北東の風2m～5mでした。午前中に離陸便、午後に着陸便の調査を実施しました。午前・午後ともに北向きの離着陸でした。

測定結果

現計画対応の対象便数は、離陸が6便、着陸が4便であり、騒音値の平均は、離陸便が81.0デシベル、着陸便が68.2デシベルでした。

また、暫定計画対応の対象便数は、離陸が1便、着陸が4便であり、騒音値は、離陸便が84.1デシベル、着陸便の平均が64.1デシベルでした。

なお、暫定計画の着陸便を実体験した際には、防音実体験車両（C工法）を使用した騒音測定を併せて実施しました。車両室内における着陸便4便の騒音値の平均は43.1デシベルでした。

この他に、参考として非対象便についても騒音の実体験をして頂きました。

2) 本町地区

気象状況及び運航状況

調査時間帯の気象状況は、晴れ、北～北東の風5m～8mでした。午前中に着陸便の調査を実施しました。調査時は北向きの離着陸でした。

測定結果

現計画対応の対象便数は、着陸が5便であり、騒音値の平均は、72.3デシベルでした。

また、暫定計画対応の対象便数は、着陸が3便であり、騒音値の平均は、70.3デシベルでした。

なお、本町地区は、平行滑走路南端からの距離が約15kmと離れていることから、空港の北側における想定地点（実体験を行う場所）が飛行コースの旋回部分に当たるため、南側のみで調査を実施しました。

調査例

「航空機騒音健康環境調査」報告書の概要について

平成15年5月12日
 (財)成田空港周辺地域共生財団

1. 調査主体

財団法人成田空港周辺地域共生財団
 (株式会社アクト音響振動調査事務所へ委託)

2. 調査目的

成田空港の航空機騒音が地域住民の健康に及ぼす影響について、科学的に調査・分析を行うことにより、その現状を把握し、今後の空港と地域の共生関係の構築のための資料とする。

3. 調査概要

本調査は、当財団が設置した「航空機騒音健康影響調査委員会」の指導のもとに実施した。

健康影響の範囲は、うるささや生活妨害及びそれらに起因する不快感等の「感覚的影響」、情緒不安定や抑うつ傾向等の「情緒的影響」、消化器系や循環器系の疾病、高血圧等の「身体的影響」である。

調査には、感覚的影響調査票(直筆)と情緒的・身体的影響[THI]調査票(問診調査)を用いて、平成11年度・12年度にアンケート方式の訪問調査を行った。

調査対象地域は、空港周辺地域と対照地域(山武町)とした。調査対象者は、80歳未満の成人女性から無作為に1969人を抽出し、1326票(67%)の回収を得た。

4. 調査結果の評価

「感覚的影響」調査では、うるささや生活妨害等について、A滑走路周辺騒音地域で、明確に自覚されており、騒音の程度に対応してうるささ等の反応も増大しているとされた。

「情緒的・身体的影響」調査では、A滑走路周辺騒音地域と対照地域間では統計的に有意な差は認められなかった。

なお、騒音暴露のレベルが最も高い地域と対照地域間で情緒的健康に関する尺度等の一部に統計的な有意な差が認められたが、その得点上昇は極めてわずかであった。

このことから、情緒的な影響を示唆する自覚症状の項目の一部に統計的に有意な差が認められるものの、調査時点では、自覚症状として顕在化しているとは言えないとの評価がなされた。

調査対象者数・回収率等(調査対象者数は平成11年4月1日時点)

地域区分		区分コード	調査対象者数	標本抽出数	回収標本数	回収率(%)	調査の位置付け		
騒音地域	第3種区域	A3	3	3	3	100	航空機騒音の健康影響に関する分析		
		第2種区域	A2	49	49	27		55	
	第1種区域	85W	A85	1222	310	208		67	
		80W	A80	1906	324	219		68	
		75W	A75	1281	301	208		69	
	谷間区域		T	959	281	210		75	平行滑走路供用前の現況把握
	平行滑走路	第2種区域	H2	20	20	13		65	
平行・横風用滑走路	第1種区域	H1	1350	328	215	66			
対照地域(山武町の一部)		C1 + C2	2474	353	223	63	比較対照		
合計		—	9264	1969	1326	67	—		