

成田空港地域共生委員会
代表 山本 雄二郎
1996年（平成8年）8月20日

〔総論〕

1. 共生委員会は1995年1月以来、地域と空港との共生の実現をめざして、具体的な活動をつづけてきた。その活動の中心は、成田空港の建設、運用に関し、マイナスの影響を受ける地域、住民に対する円卓会議の合意事項の実施状況を点検することであり、さらに空港の建設、運用に関する民主的手続きの確保、地域環境の改善を図ることにある。とくに、合意事項の実施状況の点検については、問題が多岐にわたり、項目も数多いため、作業部会を設け、継続的に作業を進めてきた。
2. これまでの点検の結果、運輸省・公団が誠意をもって対応し、実効をあげているものが少なからずあると認められるものの、全体としては、なお不十分といわざるをえず、誠に遺憾である。このような状況が改善されないまま、空港整備が新たな段階へ入り、平行滑走路の建設に向かえば、空港からのマイナスの影響の拡大など将来に禍根を残す恐れがあると危惧せざるをえない。点検作業はほぼ一巡したが、共生委員会としては、ひきつづき合意事項の実施状況の点検をより深度化し、必要とあれば正式に改善策を要請するつもりである。
3. 合意事項の実施が、かならずしも十分とはいえない状況のなかで、広く一般にその手順を明らかにせず、空港建設を進めようとするかのような印象を与える事象がみられ、地域の側に不安ととまどいがあるとすれば、ゆゆしい問題というべきだろう。これは空港整備と地域整備が一体的に行われていないことに起因すると思われる。この点に関しては、運輸省が円卓会議で示した共生の原点、すなわち「空港と地域との共生の問題は、空港づくりの問題であると同時に、地域づくりの問題でもある。我が国では、大規模空港の建設は一般的に国の事業として行われてきているが、このような国の事業として建設される場合であっても、空港と地域との共生を目指した空港づくりの視点から見ると、実体的には、国と地域がお互いに理解を深めながら進める共同事業と見るべきである」という命題を想起しなくてはならない。
4. 運輸省・公団は共生の理念をふまえ、空港づくりのすすめ方を明らかにし、さらに地域づくりについても千葉県をはじめ関係地方公共団体と連携して、真摯に取り組むべきである。ここに、あらためて空港整備、地域整備の全体像とその手順を具体的に明示するよう要請する。

〔個別的事項〕

合意事項（騒音問題、移転問題、落下物問題、環境問題、電波障害、移転跡地）の実施状況の点検について、作業部会を設けるなどして重点的に検討してきた。今までの議論を踏まえ、問題点を以下のように整理した。

1. 共生策全般について

地域と空港の共生という大きな目標を実現するためには、空港のマイナスを補填する共生策の実施は不可欠である。まず現空港の運用に伴うマイナスの影響について、十分な施策を実施し、あわせて将来予想される空港の拡張に伴うマイナスの影響について、地域住民の不安を取りのぞく事が共生の大前提である。

しかしながら運輸省・公団は滑走路そのものをつくる事を先行させているように見受けられる。相も変わらず手順が逆である。運輸省・公団は共生策をいつごろまでに完了するつもりなのか。

2. 民家防音工事の充実強化について

75W隣接区域の防音対策や75W区域内の新築・増築家屋に対する民防再助成の要件を大幅に緩和することなどが、従来の制度では対応できないならば、成田の実情に則した工夫をし、県・市・町の協力を得て、新

たな対応を考えるべきである。

3. 移転対策について

80W未満地域の移転対策については、騒特法の線引きが前提であるとしているが、地元自治体や住民の意向を十分配慮して、様々な対応ができるよう予め工夫をすべきである。

移転が進めば、移転跡地の周辺地域の荒廃が進む。単に跡地管理で事足りりとするのではなく、地域の活性化を図るために、自治体や地域住民の意向を十分に尊重し、跡地の活用を図るべきである。

4. 騒音等の監視（モニタリング）・観測・騒音研究機関の早期整備について

騒音監視・観測は騒音対策を進めるための基礎をなすものである。また、騒音軽減のためには騒音研究機関の整備が重要である。にもかかわらず何故、いまだに整備がなされていないのか、早急な対応が必要である。

5. 飛行コースについて

①飛行コースずれの問題について

飛行コースについて、航空機の安全面だけでなく、環境対策（騒音対策）の観点から考えれば、一定の幅の中にあることが必要である。そのコース幅を検討すべきである。

協議の上、コース幅が設定されたとしてもその幅から逸脱した航空機については、逸脱防止を図るためにペナルティー措置を設けるべきではないか。

②飛行コースの情報公開について

飛行コースから逸脱しているかどうかを確かめるには、飛行コースの情報公開は必要不可欠である。パリ（フランス）のようなリアルタイムで情報公開を行うことが望ましいが、情報公開はいつになったらできるのか。

6. 騒音防止特別地区の住民に対する救済措置について

騒音防止特別地区にひきつづき居住する人々が、著しい不利益を被ることのないように、救済措置を設け、地域の荒廃を防ぐべきではないか。

以 上

1997年（平成9年）3月
共生会館（仮称）建設準備委員会

はじめに

地域に希望の光を——そうした思いをこめて構想されたのが「共生会館」（仮称）である。

共生委員会は発足以来、地域と空港の共生の実現をめざして活動してきたが、成田空港問題をめぐる対立状況が克服され、ようやく明るさが見え始めた周辺地域の住民が希望を持てるようにできないか、そのような視点から模索を続けてきた。その結果、導き出されたのが共生会館構想であった。

この構想を具体化するため、共生委員会の下部機関として、共生会館建設準備委員会が1996年1月に設置された。以来、準備委員会は11回にわたって議論を重ね、また内外の先進事例調査などを行った結果、共生会館建設の意義、機能と構成イメージの二部構成でまとめたのが本報告書「共生会館建設基本構想」である。

準備委員会はさまざまな角度から検討を加えたが、その過程で確認された点を、あらためて明記しておく。

まず共生会館は成田空港問題シンポジウム・円卓会議の流れを受けたものであって、地域と空港の共生という理念が実践されるなかで、地域住民の心が癒されて新たな信頼関係が生まれ、前途に光明を見出せるようにしなくてはならない、ということである。共生会館が地域と空港の共生の証（あかし）、または象徴というのは、この意味にほかならない。

次に確認されたのは、共生会館という「ハコモノ」をつくることが目的ではなく、共生会館建設という共同事業に、地域住民、国、空港公団、千葉県をはじめ地方自治体など、すべての関係者が参画することに意義があるということであった。そうしたプロセスこそが地域と空港の共生を真に実りあるものにする、と考えたのである。

これらの点は空港の設置管理者が建設し運営しているシャルル・ドゴール空港の「環境の家」や、ミュンヘン空港の「ビジターズ・パビリオン」とは根本的に異なる点といえよう。

最近、共生策、地域整備、空港整備を三位一体として進めるという運輸省の方針が明らかにされ、当面、その方向で事態が推移していく公算が強くなった。であれば、地域と空港の共生の理念と実践について再認識され、その証、象徴である共生会館の建設が急がれなくてはならない。

こうした観点から、共生を具体化していく機能、成田空港問題の歴史を伝承していく機能を持つ共生会館を建設し、地域再生の拠点、運輸省・空港公団による空港の運用・建設に関する情報公開のスペース、共生委員会の活動の場を設ける必要性が強まってきた、と準備委員会は考えるに至った。

準備委員会としては、本報告書を契機に論議が深められ、早急に共生会館建設が実現に向かうことを切に期待する。

共生会館（仮称）建設準備委員会委員長
山本 雄二郎

第1章 共生会館建設の意義

1. 共生会館建設の意義について

成田空港周辺地域では、地域と空港の共生をめざし、関係者は活発な活動を続けている。目に見える形で、共生策が具体化されつつあり、地域と空港の関係に展望が開けてきた。とは言え、空港づくりをめぐる行政と空港公団への不信や住民の対立が、根強く残っている。こうした状況をふまえ、共生会館（仮称）建設準備委員会は共生会館を建設する意義について、時間をかけて意見を出し合った。

準備委員会では「なぜ会館の建設が必要か」「ハコモノであってはならない」「地域だけでなく、多くの人が訪れるような施設をめざす」「成田空港問題の歴史を伝える場としたい」など、さまざまな意見が出され、真摯な議論が重ねられた。

この結果、地域住民、国、空港公団、千葉県、市町村のすべてが参加して、共生会館建設を共同事業として取り組むことこそ、地域と空港の真の共生を実現する初めての試みになるとの結論を得た。そしてまずこの建物が姿を表すプロセスこそ共生の過程といえるという認識のもと、以下の3項目を建設の意義としてまとめた。

（1）地域と空港の共生の証（あかし）、または象徴

共生会館は単なる器ではない。成田空港問題によって引き起こされた対立から対話への道を歩む地域と空

港の共生の証であり、長い対立状況が克服されつつある地域の象徴である。会館建設によって、地域住民は空港をめぐる状況が明るくなった、明るさが見えてきた、と手に取って確かめられるようになるだろう。

(2) 地域と空港の共生を具体化していくための拠点

共生会館は地域再生、情報公開、共生委員会の活動の拠点となる。

①地域再生の拠点

住民間に残る対立解消には、住民相互の信頼関係を醸成するための取り組みが重要な課題となっている。共生会館には、住民が集まることの出来るフロアや広場などが設けられる。祭などの催し物や地域の伝統文化の紹介といった、イベントの開催が可能となる会館は、住民のふれあいを深め、地域再生への拠点となるだろう。また、国際空港のメリットを生かして世界各国の生活や文化などの紹介ができる会館は、外国の人々と地域住民との交流を生み、あらたな文化を創造していく第一歩となるだろう。

②情報公開の場

空港整備に係わる問題として、情報公開の不備が指摘されている。円卓会議は、運輸省・空港公団に対して、騒音の測定値などを公開するように求め、空港情報センターが開設された。共生会館では、運輸省・空港公団が情報センターの内容を充実させた情報公開のスペースを設ける。騒音値、大気・水質、飛行経路などの環境情報や各種共生策の実施状況など会館で公開する情報は、住民や見学者に分かりやすい表現や展示方法で行う。公開によって、地域社会や住民はこれまでの情報への不安や不信を解消するだろう。また、関係者による新たな環境対策が強化されるだろう。

③共生委員会の活動の場

共生委員会は、空港の建設・運用に関する民主的手続き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ため、我が国で初めて設置された。円卓会議の合意事項に基づき、空港の外部監査を行っている。また、騒音などマイナスの影響を受けている住民からの直接の相談窓口や、地域社会・住民と一緒にさまざまな問題を考え、運輸省・空港公団などに改善策を要請するなど、数多くの任務を担っている。共生会館は、共生委員会の活動の場となる。

(3) 成田空港問題伝承の歴史的使命

成田空港の建設は、戦後の高度経済成長をめざす工業化社会実現の一環として、計画された。計画予定地は広大な農地を対象としており、長い歴史を持つ農業社会と対するものだった。この解決の手立てがないまま国家目的の達成が重視され、犠牲者を出すという悲劇を生んだ。成田空港問題シンポジウム・円卓会議は、国と農民・住民が対等な立場で話し合う初めての試みだった。

共生会館では、古くからの北総台地の農業の営み、空港建設が悲劇に至った過程、シンポジウム・円卓会議を経て共生という新たな地域づくりに向かっている歴史と現状を記録し公開する。共生会館は二度と成田の過ちを繰り返すな、との願いや教訓を地域社会だけでなく国内外へ、さらに次世代に伝承していく歴史的使命がある。

2. 成田空港問題の経緯

共生会館建設構想は、成田空港問題30年の歴史から導き出された教訓をもとに、地域と空港の共生を具体化する一環として提案された。それでは「成田の教訓」とは何か。過去の経緯を三つの時代に区分して、検証する。

- (1) 紛争の時代－力と力による対立－
- (2) 紛争終結の時代－平和的解決に向けた模索－
- (3) 共生の時代

(1) 紛争の時代－力と力による対立－

成田空港の建設が閣議で決定されたのは1966年のことである。以来、国と空港反対派は、四半世紀近く、力による対立を繰り返してきた。そして双方に多数の死傷者を出した。

戦後史にも類例を見ないこうした事態を招いた直接の原因は、国の一方的な空港づくりにあった。国は地域の実状を配慮することなく、空港計画を進めた。一方、地元では空港反対同盟が結成され、請願・陳情が繰り返された。こうした事態に直面した国は、地元住民の合意形成を得るために努力を払うという責任を放棄し、土地収用法に依存して強行的に事を進めた。機動隊の導入は、空港反対同盟が新左翼と共闘するという新たな事態を生み、状況の混迷に拍車をかけた。

成田空港は、78年に開港したものの滑走路一本の未完の空港であり、二重三重のバリケードに囲まれて出発した。そして成田闘争はかつてない住民運動の拠点となり、同時に警備当局の最大の治安対象となった。

このような状況は国が航空行政を進める上で大きな問題になったばかりか、日本全体に暗い影を投げかけ、地域社会に深刻な影響をもたらした。

とりわけ、地域においては、言論を尽して問題を解決してゆくという民主主義のルールが崩壊、地域住民は行政と空港公団に根深い不信を持つにいたり、住民間の対立も深まり、地域社会が荒廃した。

(2) 紛争終結の時代－平和的解決に向けた模索－

成田空港問題シンポジウム・円卓会議では、3年間におよぶ関係者の真摯な議論が積み重ねられた。その結果、民主的な対話によって問題を解決していく道が示され、かけがえのない結論が導き出された。

①成田空港問題シンポジウム

膠着状態にあった成田空港問題を打開するため、地元住民有志が、千葉県・市町村の協力のもと、1990年11月に地域振興連絡協議会を結成した。同協議会は、国と空港反対同盟に対し成田空港問題の公開討論を呼びかけた。

国と空港反対同盟の最大勢力である熱田派がこれに応え、参加を表明した。そして、学識経験者（隅谷調査団）を調停役に、成田空港問題シンポジウムが開かれた（91年11月から93年5月まで計15回）。

シンポジウムにおいて、成田空港問題の原因を究明すべく、徹底した議論が行われた。その中で対立構造の最大の原因が、政府の強行的な空港づくりにあることを、参加者一同が確認した。

国は公式に過ちを認め、謝罪した。そのうえ、成田空港の収用裁決申請を取り下げた。また、BC滑走路計画については白紙に還し、新たな協議の場を設け、そこで改めて議論することに決まった。

大型公共事業の建設途中で、国がこうした決断をしたことはきわめて異例であった。

②成田空港問題円卓会議

成田空港問題シンポジウムの合意に基づいて、新しい協議の場、すなわち成田空港問題円卓会議が持たれた。そして、「空港と地域との共生のあり方やその仕組みについて、関係者が相互に対等の立場で、円卓を囲んでその考えを述べ、アイデアを出し、空港と地域との共生の道を話し合う場」となった。

学識経験者（隅谷調査団）を調停役に、国、空港公団、千葉県、関係市町村、地域住民、反対同盟が参加した（93年9月から94年10月まで計12回）。

その中で、次のような合意がされた。

空港の拡張問題については、平行滑走路の整備が必要であるという運輸省の方針は理解できる。ただし用地取得のために強制的手段を用いてはならない。また、横風用滑走路の整備については、平行滑走路が完成したあとで改めて地域に提案する。そして過去の不幸な歴史に学び、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（のちの共生委員会）を設置する。反対同盟が提案した地球的課題の実験村構想については、関係者一同が、その文明的視点を高く評価し、運輸省に検討委員会を設けて、速やかに具体化のための検討を開始する。

こうした合意を得る議論の過程で、運輸省は「空港と地域との共生に関する基本的考え方について」と題する見解を発表した。この中で、「空港と地域との共生の問題は、空港づくりの問題であると同時に、地域づくりの問題でもある」「実態的には、国と地域がお互いに理解を深めながら進める共同事業と見るべきである」と過去の空港づくりの反省をこめて述べた。この考え方は、地域と空港の共生を具体化していく上での道標である。

円卓会議によって、共生の理念が確立され、今後の成田空港問題を解決するための具体的な道筋が明らかになった。

(3) 「共生」の時代

成田空港問題シンポジウム・円卓会議の結論を受けて、関係者は直ちに具体的な取組みを開始した。

①成田空港地域共生委員会の発足

共生委員会は、1995年1月に発足した。設置の目的は、空港によるマイナスの影響を受ける住民の視点に立ちつつ、第三者機関として、空港の建設・運用をチェックすることである。

具体的には、運輸省・空港公団が円卓会議で約束した合意事項について、きちんと取り組んでいるかを点検する（合意事項では、騒音問題への取り組み、移転問題、落下物の再発防止、失われた緑の回復などの環境問題、電波障害、話し合いによる滑走路計画、移転跡地活用の7項目をあげる）。さらに、空港によるマイナスの影響を受ける住民の意見・苦情をしっかりと受けとめ、解決をはかることである。

また、騒音のデータ、大気・水質の状況、飛行コース、飛行回数など空港公団が公開する情報の内容と方法について、公正かどうかチェックしていく。その他、様々な調査活動を行い、共生の理念について地域社会の中で理解を深めるため「共生委員会だより」の発行、地域住民との交流を続けている。

②地球的課題の実験村構想具体化検討委員会の発足

地球的課題の実験村構想具体化検討委員会は、95年1月に発足した。設立の趣旨は「二十世紀文明の在り方に対して根元的な検討を加え、地球環境を持続的に維持できるような新しい文明のプロトタイプを三里塚の地に建設しようという壮大な夢を現実のものにしようというもの」（『実験村検討委員会通信』1）である。

設立当初より、地球的課題の実験村を具体化するに当たって、どのような考え方を基本にして取り組むか、徹底した議論が継続されている。

ここで深められている思想は、地域（農的世界）と空港（科学文明）のあるべき姿を考える上で「共生論」とともに今後の大きな指標になるだろう。

③空港公団の組織改革

空港公団は、円卓会議の議論を踏まえ、体制整備に着手し、96年7月、それまで東京にあった本社を成田に移転した。

具体的取り組みとして地域共生室と環境問題を担当する地域環境管理室を設けた。そして、地域環境委員会を設置し、空港公団の共生策の中に活かして行くという仕組みを作った。また、空港公団全体に共生の理念を浸透させるため、研修会の開催などの努力が重ねられている。

④地方自治体の姿勢の転換

千葉県をはじめ成田市・芝山町などの地方自治体は、対立構造を解消し、現在の状況を形成するうえで、重要な役割を果たした。

地域住民から、ややもすれば国の意向を受けて対策を推進する出先機関のように見られがちだった千葉県は、地方自治体本来の立場に立って、成田空港問題シンポジウム・円卓会議を舞台裏で支え、地域の実状に理解を示し、国と地域の調整の役割を担った。こうした千葉県の姿勢を支持し、足並みをそろえ、尽力したのが空港周辺の地方自治体である。

現在、空港周辺の自治体は、「東西格差をなくし均衡ある発展」という見地から、ゆずり合い、連携しながら地域づくりを進めている。

3. 現状と今後の展望

共生委員会が活動を開始してから、1997年1月で3年目を迎えた。さまざまな問題に取り組んできたが、特に円卓会議合意事項の実施状況の点検は、重点的に行った。具体的には作業部会を設け、一つ一つの項目を丹念に点検した。その結果、落下物防止の新しい方法の実施、民家防音工事再助成、空港周辺の水質検査の実施などの成果をあげた。

しかし、航空機騒音に関連した問題を解決するには不十分であった。たとえば、第1種区域内先住者の後継者のための「新宅」は、現行の制度に阻まれ、防音工事助成の対象にはならない。

そのような状況の中で、第11回共生委員会（96年8月）で、合意事項の実施が、「かならずしも十分とはいえない状況のなかで、広く一般にその手順を明らかにせず、空港建設を進めようとするかのような印象を与える事象がみられ、地域の側に不安ととまどいがあるとすれば、ゆゆしい問題というべきだろう。これは空港整備と地域整備が一体的に行なわれていないことに起因すると思われる」「運輸省・空港公団は共生の理念を踏まえ、空港づくりの進め方を明らかにし、さらに地域づくりについても千葉県をはじめ関係地方公共団体と連携して、真摯に取り組むべきである。ここに、あらためて空港整備、地域整備の全体像とその手順を具体的に明示するよう要請する」と指摘をした。

これに応じて、運輸省・空港公団は第12回共生委員会（96年10月）において、「今後の成田空港と地域との共生に関する基本的考え方」と題する見解を発表した。

内容は4つの項目からなっており、次のように述べている。

「はじめに」の項では、現滑走路にかかわるマイナスの影響を軽減するために、もう一度、地域の視点に立ち返って問題点を見据える必要があることを確認し、そのうえで、これに対応するための総合的な共生策を速やかに実現することが大事であるとし、今後、平行滑走路については、共生策の実施が整備事業の後追いとなることのないように、共生策と整備計画を一括して地域に提案する必要がある。

「共生策について」の項では、未実施の共生策を実施するためには、現行制度の根幹を変更する必要があるものもあり、今の法律や制度でカバーしきれない問題に対応するため、成田の実情にあった施策を実施するための新しい仕組み、すなわち財団法人のようなものを、関係者の協力を得て設立したい。

「空港整備と地域整備」の項では、今後の空港づくりについては、共生策をまず実施しなければならないが、共生策、空港整備、地域整備をいわば三位一体のものとして進めていきたい。

「おわりに」の項では、さらに関係者との議論を踏まえ、年内に基本的考え方の全容を示したい。

その2ヶ月後、運輸省は先の見解のうち空港整備及び地域整備を中心にその内容を具体化し、「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考え方」と題する見解を発表した。この新しい「基本的考え方」の中では平行滑走路及び地上用通路の整備について、「2000年度に完成することを目標とし、あくまで話し合いによって進めてまいります」と述べ、円卓会議の終結以降、初めて具体的な努力目標の年次を示した。

こうした状況にあって、共生委員会は存在の真価が問われており、運輸省・空港公団の三位一体の提案がどのように具体化されていくのか、厳しく見守っていく必要がある。そして、地域の中に定着し、信頼されるための努力があらためて求められる。

共生会館は、地域と空港の共生を実現するために必須の施設であり、さらに平行滑走路について運輸省から目標時期が示されている局面を考えると、会館の早期建設が切に望まれる。

過去の対立構造が地域社会にもたらした傷跡は深く、今なお懸案は山積している。歴史を後戻りさせることなく、独善と拙速を排し、「共生の時代」を名実とも実現することが、すべての関係者の責務である。

第2章 共生会館の機能

共生会館は、「共生の時代」を実現していくにふさわしい機能・構成とする。共生を具体化するための機能として、地域再生の拠点、情報公開の場、共生委員会の活動の場を備える。また、二度と成田の過ちを繰り返さないために、成田の歴史伝承の場を設ける。

1. 共生を具体化していくための機能

(1) 地域再生の拠点

地域住民が気軽に参加できる集会、講演会、映画上映、ミニコンサート、絵画・書道展、野草展等の開催展示など地域文化創造、地域住民の交流をはかる。また、諸外国との「地域と空港の共生」の研究協力、海外との芸術や文化、青少年などの国際交流をはかる。映像ホール（100名程度収容可能）、会議室（30名程度収容可能）を活用するとともに、図書館、ホール等の地域に必要なコミュニティ施設を設け、これらの文化、交流活動を展開する。

また、地域では芝山鉄道新駅前広場、航空科学博物館、水辺の郷、多機能型農業公園、遊歩道や乗馬コースなどとネットワーク化し各施設との連携をはかるなど地域再生を多角的に進める。

(2) 運輸省・空港公団による空港、航空に関する情報公開の場

騒音測定、大気調査、航空飛行コース、空港の運行実績、旅客数、輸出入貨物実績などの情報を公開する。また、模型による民家防音や透水性舗装の仕組み、電波障害対策、中水の再利用の仕組み、緑化整備計画などの展示を行う。

情報公開は地域住民だけでなく子供から大人まで、わかりやすさや楽しさを備えたものとする。また、我が国の国際社会への窓口にあふさわしい展示や国際交流の場も設ける。

空港、航空に関する展示、体験、情報検索のコーナー（模型、TVモニター、ビデオライブラリー等）、キッズコーナー（子供専用情報検索機、子供用ビデオ、世界中の飛行機のおもちゃ等）、航空機コーナー（飛行機の特徴、航空管制の仕組みを紹介する模型、これからの航空機の紹介等）で構成するホールを設ける。また、上記の映像ホール、会議室、応接室を利用し、多様な情報公開を行う。なお、この映像ホールは、共有施設とし多目的に活用する。

(3) 共生委員会の活動の場

共生委員会の各種会議の開催や空港からのマイナスの影響を受ける地域住民のための相談窓口として機能させる。さらに、共生への取り組みなどを知らせる広報活動、地域住民との交流、他地域の事例研究など共生実現への拠点とする。

共生委員会活動の場は、事務室、上記の映像ホール、会議室、応接室、ミーティングコーナーで構成する。

2. 成田空港問題の歴史を正確に伝える機能

成田空港問題を、風土・歴史・人間関係を含めた視点で見たととき、歴史伝承の場が扱うテーマは、「失われつつあるものの伝承」（古代から戦後開拓まで）と「対立から解決、そして共生へ」（空港計画から、現在、未来）へという大きな2つのブロックに分けてとらえることが考えられる。

このテーマを展示するために、地域の古老などからの聞き取り、ビラ、メモ、新聞記事などの資料の収集、整理、保管、保存のための施設、資料の調査、検証、研究発表や出版などの機能が必要となろう。

歴史資料の収集によって歴史伝承の場は「公文書館的な意味」を帯びるだけでなく、収集された資料に基づく展示、研究、企画事業などによって「歴史事実の探求」の場としての使命も果たすことが可能となる。またそのためには、学問、研究の自由が保証される「自立性をもつ場」となることが必要であり、自由な立場、自由な歴史観を保証することが不可欠である。それにより、学者、研究者等の協力を得ることも可能となろう。

歴史伝承の場は、常設展示室、企画展示室、資料保管室、閲覧コーナー、資料調査室、研究室、事務会議室で構成する。また、上記の映像ホールを活用し、映像と音響を駆使した多角的な情報提供を行う。

また、展示される資料は、会館だけではなく、地域の公民館、学校さらには空港内での移動展示を行う。

成田空港地域共生委員会

代表 山本 雄二郎

1998年（平成10年）9月21日

1. 共生委員会は前回（1996年8月）の円卓会議合意事項の実施状況の点検に引き続き、98年6月から再び作業部会を設け、合意事項のすべての項目について点検を実施してきた。これは「空港の建設及び運用に関し、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」が共生委員会の主任務の一つであり、地域と空港の共生を実りあるものとするため、点検をより深化させる必要があると考えたからである。
2. 今回は合意事項の実施状況を点検するとともに、それに関連する共生策についても議論を行った。この結果、運輸省・空港公団が誠意をもって対応し、合意事項の多くはすでに実効を上げていると認められた。さらに共生策を着実に前進させつつあることは評価できる。成田空港周辺地域共生財団、エコ・エアポート基本構想など、いわゆる成田方式を導入したのはその一例である。こうした運輸省・空港公団の取り組みについては、その労を多とし、引き続き尽力されることを期待してやまない。しかし、その一方で、今回の点検において、今後とも引き続き取り組みを推進すべき事項が存在しており、なお対応を必要とすることが明らかにされた。これらについて、重ねて努力を続けていくことを要請する。（別項参照）
3. 期を同じくして、9月21日の共生委員会に運輸省・空港公団から『地域と共生する空港づくり大綱（案）』が正式に提示された。これは前回の点検終了時に表明した共生委員会の見解を受けて、運輸省がまとめた『今後の成田空港と地域の共生に関する基本的考え方』（96年10月31日）、『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考え方』（96年12月11日）に次ぐもので、この共生大綱は「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」したものとされている。そのなかで「『空港づくりは地域づくり』という考え方のもと、『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」いくとしているが、この基本的な理念は理解できるところであり、今後こうした考え方を踏まえ、地域と空港の真の共生に向けて推進していくことを期待する。
4. しかし、この共生大綱は現時点では地域に向けての提案であり、地方自治体、地域住民などの声を十分に聞き、それらを反映させるなど調整を行うとしている。共生委員会としてはその経緯を注意深く見守るとともに、その際、成田空港問題を総体として解決していくことに思いをいたし、あらためて共生の原点を想起する必要があることを指摘しておかなくてはならない。
5. 円卓会議で示された共生の原点とは「空港と地域との共生の問題は空港づくりの問題であると同時に、地域づくりの問題でもある。我が国では、大規模空港の建設は一般的に国の事業として行われてきているが、このような国の事業として建設される場合であっても、空港と地域との共生を目指した空港づくりの視点から見ると、実体的には、国と地域がお互いに理解を深めながら進める共同事業と見るべきである」という命題である。したがって、それにはまず地域と空港との共生の理念を踏まえて進める必要があり、空港づくり、とくに平行滑走路の整備が先行する可能性があるような印象を与え、地域に不安と戸惑いをもたらすことは厳に戒むべきであろう。
6. 共生委員会としては、あくまで空港からのマイナスの除去・軽減をめざし、合意事項実施状況の点検などを通じて、空港の建設及び運用に関する民主的手続きの確保、地域環境の改善を図る立場にあり、地域振興そのものに関与する立場にない。しかし、成田空港問題を総体として解決していくには、マイナスの除去・軽減だけでなく、マイナスを補って余りあるプラスの創出が不可欠であり、それによって地域に光と希望が甦ることが肝要である、と考える。

7. その意味で、今後、運輸省・空港公団は十分に地域の声に耳を傾け、さらに千葉県をはじめ関係地方自治体と強く連携し、地域と空港の真の共生に資するよう共生大綱を集大成するとともに、成田空港問題の総体的な解決に向けて真摯に取り組んでいくことを要請する。

合意事項実施状況の点検

地域と空港の共生を実現するためには、共生策の実施は不可欠である。まず現空港の運用に伴うマイナスの影響について、十分な施策を実施し、さらに空港の拡張に伴うマイナスの影響について、事前に予防策を実施し、地域住民の不安を取りのぞくことが共生の大前提である。

前回1996年に続き、合意事項（騒音問題、移転問題、落下物問題、環境問題、電波障害、移転跡地）の実施状況について、作業部会を設けるなどして重点的に点検した結果と今までの議論を踏まえ、評価と指摘事項を以下のように整理した。

1. 騒音問題

① 民家防音工事再助成

- ・ 民家防音工事再助成については95年10月から制度が実施され、96年12月には制度の条件が緩和された。さらに97年7月に成田空港周辺地域共生財団を設立し、10月から1種隣接地区住宅防音工事や空調機追加工事などきめ細かな民家防音工事が進められていることは高く評価する。

② 民家防音工事施工改善

- ・ B工法サッシの軽量化と改善策については、調査の結果、基準遮音性能を確保するため、現行防音サッシの重量は限界値に近いことから、更なる軽量化は難しいとされている。しかし、B工法サッシは重量があり、開閉に苦勞すると同時に戸車が壊れるなど、故障が多いと施工済の住民から指摘されている。

運輸省において、防音工事に係る技術基準等について検討委員会を設け、関係行政機関や空港公団も参加し検討が行われているとのことだが、空港公団においては戸車の改良に関して早期に改善を図るよう検討を要請する。

- ・ なお、防音サッシの修理助成に関して、航空機騒音値の高い地域で施工するB工法サッシの方が、低い地域で施工するC工法よりも自己負担（一律20%）が多くなるという住民の意見がある。今後の検討を求める。

③ 低周波騒音

- ・ 航空機エンジンの試運転時に発生する低周波の空気振動の状況を把握するため、94年度以降、春、秋、冬の年3回、実態調査を実施し、その把握と監視に努めるとともに、これまでエンジン試運転施設の改良を施した結果、現状ではエンジン試運転による低周波の影響は少ないとされている。

また、新消音施設の整備も行われており、低周波騒音対策に努力されていることは評価する。

④ 飛行コース

- ・ 98年3月から日々の航跡図を作成し、飛行実態を公開されたことは高く評価する。さらに今回、離着陸時の直進部分における飛行コース幅を設定し、そのコース幅遵守のために、航空会社に対して監視、情報公開の方法について周知を行い、コース幅を逸脱した航空機があれば、飛行時刻、便名等のデータから該当機の調査を行い、合理的な理由の有無を質し、コース遵守の徹底を図るとしている。

この方法を99年初めに実現させるとしているため、その推移を見守りたい。

- ・ なお、平行滑走路供用開始後の標準飛行コースが公表された。それによると、いわゆる面的運用が取り入れられているのが特徴である。現在、運輸省・空港公団から関係自治体への説明が行われていると聞いているが、地域住民に不利益が生じないよう、関係者間で十分な議論が行われることを求める。

⑤ 騒音監視等の体制整備

- ・ 97年10月に共生財団の中に航空機騒音調査研究所が設置され、これまで空港公団、自治体それぞれが独自に行っていた騒音の測定を、一元的に実施する体制が整備された。測定局（71局）は騒音区域の内外にあり、

経年変化を見るために設けている。今後は平行滑走路に関する測定局を供用前に設置する計画であり、財団の検討結果を踏まえ、新設・再配置を考えるとしているので、今後の整備状況を注視していく。

⑥エンジンテスト等、営業騒音

- エンジン試運転によって引き起こされる騒音を軽減するため、既存の消音施設に加えて、南風の気象条件時に使用できる新消音施設が99年3月までに建設される。これによってエンジン試運転はすべて消音施設を使用することになる。

また、98年4月からAPUの使用制限を航空会社に指導・要請をしている。このことによって、地上騒音・排気ガス等の環境に与える影響を少なからず抑制できることとなり、評価する。

⑦防音林・防音堤

- 現行4,000メートル滑走路関連の防音堤等について、99年度までに完了することを目標にしているとのことだが、計画通り実施することを期待する。

平行滑走路関連についても、防音林等の整備を計画的に行い、後追いにならないよう整備に努力することを期待する。

⑧航空機の低騒音化

- 新基準機（低騒音化）の導入が進み、98年3月時点で約90%に達しているが、今後とも航空機騒音の低減をめざして、新基準機の導入を推進するよう求める。

⑨隣接区域対策

- 97年7月に共生財団が設立され、同財団により10月から懸案であった隣接地区対策が実施されるようになったことを高く評価する。
- なお、現行滑走路と平行滑走路の狭間になる地域について、防音工事を自治体が主体になって先行的に行っているが、平行滑走路供用時には、同地域が今以上に騒音が増幅される懸念があり、住民の心理的不安を軽減するため、空港公団をはじめとする関係者の誠意ある対応を求める。

2. 移転問題

①移転の公平化

- 騒防法・騒特法の規定に基づく移転希望者に対し、移転補償が実施されているが、98年3月末の実施率は、騒防法関連で97%、騒特法関連で34%とされている。今後の線引きの作業が進展するにつれ、移転希望者も増えてくると予想されるので、公平化の実現に向けて適切な対応を期待する。

②80W以下地域の移転

- 80W以下の一定の地域からの移転希望者に対しては、現在、千葉県において、騒音対策基本方針の見直し・線引き作業が行われているところであるが、この線引き作業については、市町村と相談しながら集落を分断しないよう地域住民の意見を十分反映して行われていると聞いており、空港公団及び関係者で引き続き検討を行うとしているので、その推移を注視していく。

3. 落下物問題

落下物の再発防止

- 落下物の防止対策として、これまで洋上脚下げ方式を徹底させたことにより、一定の効果がみられる。しかし今まで北側には有効な対策がなかったことから、運輸省は、航空機落下物対策委員会を設け、98年2月、すべての着陸機について機体の着氷状況を調査し、その結果を踏まえて、航空会社及び航空機製造メーカーに対し、落下物防止のための整備、保守の徹底を文書指導した。さらに米、フランス航空当局に対しても、この旨を通知したとのことである。

引き続き状況の推移を見ながら、着氷状況の調査を継続し、その原因を究明するとともに、再発防止のため最大限の努力を要請する。

4. 環境問題

①地域環境委員会による自己監査

- ・ 成田空港に係る環境問題について中立かつ専門的な立場から審議を行うため、学識経験者で構成される「地域環境委員会」が94年12月に設立され、審議が重ねられることにより、自己監査のシステムが確立されたことは高く評価する。
- ・ 98年7月、空港公団は、現在及び将来における環境影響の程度を把握し、今後講じる環境対策として「環境とりまとめ」を体系的にとりまとめた。その中で二酸化硫黄、二酸化窒素、一酸化炭素の年平均濃度は、環境基準の範囲内であると将来予測している。浮遊粒子状物質については環境基準を超えると予測しているが、その主要な原因を空港の活動以外にあると推定している。
航空機の便数が増大し、関連して出入りの自動車も増えることが予想される中で、現状より環境の悪化が強く懸念される。空港公団においては適切かつ厳しい自己監査をするよう求める。

②失われた緑・林の回復

- ・ 失われた緑の回復を目的とする「空港周辺緑化基本計画」に基づき緑化が進められている。この基本計画には防音林・防音堤の整備と空港周辺の緑化について、6つのゾーンを定め整備を行うことにしている。これまで芝山水辺の里、三里塚さくらの丘などが整備され、また、目標100万本植栽のうち33万本が植えられた。
今後も緑化整備の具体化にあたり、プランニングの段階で地域の声を反映させていくとしている。100万本植栽の早期達成を期待する。

③情報公開、その他

- ・ 空港内活動の環境への影響については、いわゆる環境情報公開システムを整備し、航空機騒音等の測定値を積極的に情報公開している。現在、航空機騒音及び大気質についてはリアルタイムに、飛行航跡については前日のデータを翌日に空港情報センターで公開している。今後も営業騒音、水質等に関する情報の公開の準備や、平行滑走路の供用前後に関するデータの把握などに努めるとしていることは、高く評価するものである。しかし折角の情報が、情報センター等、限られた場所でしか得られないので、広く住民が情報を得られるよう、情報公開の方法については更なる検討を求める。
- ・ 農業用ビニールハウスの汚染については、これまで数度の実態調査を実施したところ、航空機の排ガスが直接の原因とは言えない結果であった。しかし従来の調査方法に基づく情報公開だけでは住民の納得が得られない。引き続き調査方法を検討し、調査を継続していくことを期待する。

5. 電波障害問題

電波障害対策

- ・ 現行滑走路対応については、96年度末までに33,000件の工事を終了させた。今後は平行滑走路に係る対策を2000年度までに完了させる計画としている。関係する市町村の範囲が増大しているため、十分な協議、調整を行い予定通り実施することを期待する。

6. 移転跡地問題

跡地の整備

- ・ 移転跡地等は広域にわたっており、管理の面で、まだ不十分であるという指摘が地域の声として出ている。空港公団は2ヶ月に1回の巡視と、年2回～4回の草刈りを実施しているが、現在の管理方法を今一度点検するよう求める。
- ・ 移転した際、建物の廃材が敷地に埋められるという事例もあり、空港公団が土地の引渡しを受けるにあたって、適切に関係者を指導するよう期待する。

2000年（平成12年）1月24日
成田空港地域共生委員会

はじめに

成田空港問題は暫定平行滑走路の着工によって新しい事態を迎えた。残された問題が依然としてあるものの、着実に解決に向かっていけると言える。このような状況の中で地域と空港の共生を実りあるものにするためには、共生策、地域づくり、空港づくりの三位一体的な展開がより強く求められる。情報公開の更なる充実、その一環として不可欠である。

また、情報公開をいっそう進め、公正で民主的な行政の推進に資する目的で、平成11年5月に情報公開法が成立し、運輸省・空港公団としても、新たな対応を求められるようになるとともに、住民の情報公開に対する関心が高まった。

こうした状況のもとで、共生委員会は運輸省・空港公団が行う情報が地域と空港の共生に資するよう再構築する必要があると考え、あらためて情報公開の在り方を検討した。

1. 情報公開検討部会の設置と検討状況

共生委員会は平成11年度事業活動の重点事項として情報公開の検討に取り組むため、平成11年6月、作業部会として「情報公開の在り方（内容と方法）を検討する部会」を設置した。

（1）部会設置の趣旨

①設置要綱に基づく本来の業務

共生委員会設置要綱第2条の三には、業務として「空港公団が行う、空港の建設および運用に伴い生ずる騒音、大気および水質の状況ならびに飛行コース、飛行回数などの情報公開の内容およびその方法の点検に関すること」が規定されており、今回の検討作業は、これに基づく本来業務として位置付ける。

②共生に資する情報公開の在り方

空港公団は平成7年3月から空港情報センターで、環境情報・運用情報・共生施策実施情報など幅広い情報を積極的に公開しているが、その情報公開が共生に資するものになっているかという観点から、運輸省・空港公団・千葉県等と共同して検討を進める。

（2）部会等の検討状況

①部会の開催

作業部会は都合6回開催し、運輸省・空港公団の情報公開の現状を把握し、その内容と在り方を検討した。

②住民との意見交換会の開催

情報公開について、地域住民の意見を聞き、部会の検討作業の参考にするため、平成11年10月、意見交換会を開催した。この意見交換会では、シュミット村木眞寿美氏（ミュンヘン在住）から、ドイツのライプツィヒ空港の新滑走路建設にともなう情報公開、住民と空港の交流などについての報告があり、部会委員を交えて活発な議論を行った。

2. 情報公開検討の結果

作業部会は、まず情報公開の現状の把握に努め、それを評価したうえで、今後取り組むべき方策について考察した。

（1）情報公開の現状

①運輸省・空港公団の取り組み

運輸省・空港公団は成田空港問題シンポジウム・円卓会議の議論を踏まえて、平成7年3月に空港情報センターを開設し、幅広い情報公開に取り組んでいる。

これは、これまでの空港づくりの反省に立って、環境情報などをきちんと地域に公開することが、地域との信頼関係を醸成するために必要であるとの考えからである。

すなわち、円卓会議の合意事項では「空港内活動の環境への影響については、騒音・大気・水質などの測定値を積極的に情報公開していく」とされており、また、平成6年12月の円卓会議拡大運営委員会で承認された「公団における情報公開について」では、自ら積極的に公開する情報として、環境情報・運用情報・共生施策実施情報・その他情報を定めている。

②情報公開の概要

1) 空港情報センター公開資料(月報)による情報公開

環境情報—————常時測定局の航空機騒音値(月平均)等5項目の情報

運用情報—————発着回数日別表(運行予定)等13項目の情報

共生施策実施情報—————民家防音工事実施状況等3項目の情報

その他情報—————地域相談センターの相談件数集計表等3項目の情報

2) 成田空港周辺環境測定結果報告書(年報)による情報公開

成田空港の運用によって、空港周辺へどのような影響を及ぼすのかを把握するために実施している環境測定結果を、年報としてまとめ、公開している。

内容は常時測定局の航空機騒音(年平均)、大気質測定結果、水質測定結果(健康項目等)、低周波音4項目の情報である。

3) 環境情報公開システムによる情報公開

空港情報センターをはじめ3ヶ所に設置されたパソコンにより、環境項目の測定値などを音声、動画、写真、イラストを取り入れ、分かりやすい形で公開している。

ア. 航空機騒音については常時測定局で測定される測定値を画面にリアルタイムで表示するほか、航空機騒音の推移や低騒音化などの騒音情報を分かりやすい画像で公開している。

イ. 大気質についても、同様に瞬時値を地図上に表示し、各測定値は分かりやすい表やグラフで随時(時間毎、日毎、月毎、年毎)に見ることができる。

ウ. 環境に関わる空港公団の施策や水質、地下水位、空港周辺の緑化整備計画などを公開し、用語の解説やクイズも取り入れ、親しみやすいものになっている。

エ. 航空機騒音・大気質・水質の各測定値についてはインターネットを媒体として広く公開している。

4) 飛行コース図による情報公開

平成9年度末から管制レーダー情報に基づいて、離発着する航空機の航跡を、前日の1日分の重ね合わせ航跡図として作成し、公開している。

5) 「成田空港環境レポート」「くうこうだより」による情報公開

ア. 「成田空港環境レポート」は成田空港周辺の環境の現状と空港公団が実施している環境施策について、分かりやすく解説したもので、年1回、1万7千部作成し、空港周辺の住民に配布している。

イ. 「くうこうだより」は、原則として年4回、1回につき13万部作成し、エコ・エアポートの推進状況や環境情報などを掲載して、空港周辺19市町村の住民に新聞折り込みで配布している。

(2) 情報公開に対する評価

①情報の質・量ともに充実

運輸省・空港公団が収集し蓄積している情報は質的にレベルが高く、量的にも膨大である。空港情報センターは、いわば空港に関する“情報の宝庫”であり、長年にわたる努力は評価できる。

②工夫を凝らした公開方法

情報公開の方法についても、月報、年報、定期刊行物等の他、環境情報公開システムを開発して、各種の情報を分かりやすい形で公開しようと工夫を凝らし、さらにインターネットによる情報公開にも努めているのは特筆に値する。

こうした事例は他に類を見ない。

(3) 検討を要する点

運輸省・空港公団が収集し蓄積している情報が適切に公開されているか、地域と空港の共生に資するものになっているか、という視点からみれば、問題があるといわざるをえない。

公開される情報の内容・方法について、分かりやすさ、使いやすさ、接触のしやすさなどの点で、検討す

べき点が少なからずあるように思われる。

それを例示すれば、次のようなものがある。

①航空機からの落下物について

地域住民にとって大きな関心事である航空機からの落下物については、「航空機からの落下物市町村別集計表」として公開されており、概要は理解できる。しかし一方で、落下物が平成元年・2年をピークに大幅に減少しており、それは、運輸省・空港公団の要請による洋上脚下げの実施、到着機の機体点検、航空会社や外国関係機関への働きかけの結果であることが十分に伝わっていない。

これは明らかに情報公開の内容・方法に問題があることを示しており、改善していくことが望まれる。

②空港情報センターについて

1) 利用者について

ア. 利用者がきわめて少ない。平成10年度の場合、来訪者総数は107人で、しかもそのうち、成田・芝山などの地域住民は32人である。これは地域と空港の共生に資する情報公開という視点からみれば、黙視できない問題といえよう。

イ. 利用者は成人を対象にしていると思われる、少なくとも、小・中学生に対する配慮がなされていない。

2) 規模・レイアウトについて

情報公開のスペースは約40平方メートルであり、あまりに手狭である。かりに、住民が子供を連れてきた場合に落ち着いて見学することができない、などの問題がある。

3. 情報公開の改善と今後の課題

(1) 当面の改善点

運輸省・空港公団は情報公開の在り方について、自己点検をしており、また共生委員会の指摘を受けて、情報公開の内容・方法の改善に努めてきた。すでに、実施したもの、検討を開始したものを列記すれば次のとおりである。

①空港情報センターの充実と改善

1) 簡明なパンフレットの作成

地域住民にとって関心の高い情報（飛行コース、落下物対策、航空機騒音、大気質など）について、地域住民に分かりやすいように、写真やイラストを多く取り入れ、簡明な文書によるパンフレットを順次作成する。

2) 空港情報センター内の改善

センター内のレイアウトを変更するとともに、情報の所在が容易に把握できるよう案内表示などを改善する。

3) 空港情報センター公開資料（月報）について

資料のサイズをB4からA4に縮小し、使いやすいようにした。

②飛行コースの公開内容の充実

飛行コースについては、空港情報センターにおいて前日の1日分の重ね合わせ航跡図を毎日掲示により公開しているが、この内容をより充実したモニター画面上で動画として示せるように、平成11年度末までに整備を進めていく。これは国内で初めての試みである。

③エコ・エアポートコーナーの設置

空港公団は、環境問題に対する取り組みを地域住民などに広く理解してもらうため、平成11年度末を目途に航空科学博物館にエコ・エアポートコーナーを設置する。

④暫定平行滑走路整備に関する情報公開について

建設計画の概要、工事の進み具合等についてパンフレットの作成や説明パネルの掲示などを検討する。

(2) 今後の課題

情報公開の改善を図るには、まず基本的な考え方を確認し、そのうえで情報公開の内容と方法を刷新することが必要である。

①基本的考え方

1) 在来型からの脱却～接点拡大

情報公開については、たんに運輸省・空港公団が収集し、蓄積している情報を公開するというので

はなく、地域と共生していく姿勢・意志を示すということであることが望ましい。そのためには、情報を軸として空港と地域の接点面の拡大が図られることが大切である。そして、情報が地域住民にとって分かりやすく、使いやすいことが必須である。

2) 相互理解～双方向の情報交流

共生に資する情報公開とするためには、運輸省・空港公団と地域の間で、双方向の情報交流が可能になることが肝要である。情報公開というと、どうしても空港側からの情報が一方通行的になりがちだが、相互の信頼関係を築くには、地域のニーズを把握する必要がある、地域からの情報の流れがなくてはならない。この2つの流れが働いたときに情報交流が成り立つ。

このような情報公開が実現して初めて、地域と空港の相互理解が深度化し、共生を実りあるものに行うことができる。

3) 適切な情報公開～地域との協力

地域との接点を拡大し、双方向の情報交流が可能にするためには、それにふさわしい場が設置される必要がある。運輸省・空港公団には、そのための積極的な取り組みが期待されるが、同時に、地域もそれに協力していくことが求められる。

②情報公開の内容・方法の刷新

1) 分かりやすい重点的な情報公開へ

現在、環境情報・運用情報・共生施策実施情報を中心に情報公開が行われている。その基本は継続して実施される必要があるものの、地域との共生という視点からいえば、むしろ、地域側の関心が高い事項に絞って、分かりやすい情報を、必要な時にいつでも入手できるようにすることが望まれる。

2) 住民に親しまれる公開方法を

公開される情報の質が高く、量が多くても、住民から見ても親しみにくく、それが利用されないのでは意味がない。その点、地域との共生という原点に戻って、住民に親しまれ、かつ地域との情報交流が可能になり、効果があがるよう具体的な情報公開の方法をつくり出すことが期待される。

おわりに

成田空港問題が新しい段階に入った今日、地域と空港の共生について、その必要性があらためて確認されなくてはならない。

共生大綱では「何と言っても地域と空港との共生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」であって、「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」とし、「国・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」いくとしていることを想起する必要がある。

当然、情報公開もその理念のもとに行われるべきであり、情報公開の内容・方法、とくに空港情報センターの在り方について、抜本的な改善が望まれる。その意味で、今後も運輸省・空港公団と地域の共同事業として、情報公開の更なる充実を図っていくことが必要である。

地域と空港の共生の発展と今後の共生委員会のあり方について

2000年（平成12年）11月13日

今後の共生委員会のあり方に関する検討委員会

はじめに

成田空港地域共生委員会は1994年（平成6年）12月、地域振興連絡協議会によって設立された。共生委員会は成田空港問題円卓会議の終了に際して、隅谷調査団所見のなかで示された共生懇談会が具体化されたものである。

共生委員会は空港の建設・運用からマイナスの影響を受ける地域、住民の立場にたち、空港の建設・運用をチェックし、地域住民からの苦情などを受けとめる役割、監査機能をもつ第三者機関として活動してきた。

この間、共生委員会は、所与の目的を達成するために活動してきたが、2000年（平成12年）3月に開かれた設立5周年の集いで、共生委員会のあり方を見直すべきだとの意見が相次いで出された。隅谷調査団からは、共生委員会の組織や機能について半年くらいかけて検討し整理してはどうかという提案があった。さらに、騒音下住民からは、暫定平行滑走路建設により空港整備が先行し地域整備が遅れることや、供用後の生活環境が悪化するのではないかといった危惧が指摘された。

このため、本年5月、「今度の共生委員会のあり方に関する検討委員会」を設置し、以来7ヶ月にわたって検討を続けてきた。まず、成田空港をめぐる現状と課題を整理することから始まり、地域と空港の共生を発展させ、めざすべき地域の将来像を見定めたいうえで対応していくことが必要であるとの認識にたつて、論議を重ねた。さらに関係機関、周辺住民とも意見交換を行い、今後、共生委員会が果たすべき役割を検討した。その概要は以下のとおりである。

1. 地域と空港の共生の発展と地域の将来像

（1）現状と課題

①三位一体の施策が推進されているが、地域づくりが課題である。

- ・暫定平行滑走路が着工し、2002年（平成14年）初夏の供用開始が予定され、空港づくりに新たな展開があった。
- ・合意事項が大幅に実現したことや、共生財団の設置に象徴されるように、共生策は着実に推進され、その成果がもたらされている。
- ・しかし、地域づくりの領域において課題が残されている。空港周辺地域にあつては、1日も早く成田空港をめぐる残された問題が解決され、将来に希望が持てるようにすることが望まれる。そして、豊かさやうるおいのある暮らしを享受できる生活圏を形成すること、空港の波及効果を生かして地域経済を活性化すること、交通、交流の充実をはかることなど、あらためて地域整備を推進していく必要がある。
- ・とくに、空港の南北に広がる騒音地域からは地域整備に課題を抱えているとの指摘があり、そうした住民の声に真摯に耳を傾けていく必要がある。

②成田空港および周辺地域では首都圏における空港事情の変化等への新たな対応が求められる。

- ・開港当時、わが国において本格的な国際空港は成田空港のみであったが、関西空港の供用、中部空港の着工など、国際空港の整備が進んでいる。
- ・首都圏第三空港整備の検討が始まるなど、首都圏の空港をめぐる情勢の変化が生まれている。
- ・成田空港では、2002年（平成14年）初夏に暫定平行滑走路の供用開始が予定され、離着陸枠の拡大が見込まれている。国内線の充実については、空港周辺住民の要望もあり、新たな対応が求められる。

③周辺地域では、社会経済環境の変化への対応や、環境調和型の地域構造の形成が求められる。

- ・少子高齢化、国際化、情報化など社会経済全般の動きに対応していく必要がある。
- ・交通網や都市基盤の整備を進め、安全で快適な生活圏域を形成することが望まれる。

- ・農業の育成、農家経営の安定化とともに、保水、自然涵養機能をもつ農地の保全、水辺空間や緑の整備など、環境調和型の地域構造を形成することが肝要である。

(2) 基本的な考え方

① 空港の活力をいかす時代へ

- ・地域にとっては、空港をめぐる対立を完全に解消し、平穏化、活性化することが不可欠である。
- ・空港は、サービス・収益性を高めるとともに、地域に開かれた魅力あふれる空港になることが求められる。
- ・地域が空港と互いにその存在を高め合う構造を築き、空港の活力をいかすことに力点をおくことが重要である。

② 三位一体の深化

- ・空港づくり
暫定平行滑走路建設が進められているが、平行滑走路問題の根本的な解決が求められている。暫定平行滑走路供用後の国際線、国内線の充実が課題である。
- ・共生策
空港のマイナスの影響を軽減する施策のさらなる推進が求められる。
- ・地域づくり
地域産業の振興（農業、観光、情報、商流、物流等）をはかり、地域基盤の整備（交通網、都市基盤等）、豊かな生活圏の形成（文化、環境調和、交流等）が課題である。

(3) 今後の展望

① 空港をめぐる対立の解消

- ・空港をめぐる対立の解消は成田空港問題解決の最終目標である。問題解決に向けて大きく前進したとはいえ、その解消に全力を傾注しなくてはならない。
- ・対立が解消されて、はじめて地域と空港に平和が蘇り、明るい光がさすことになる。そのことを銘記する必要がある。

② 地域の将来像の明確化

- ・いま求められているのは、地域と空港の共生を実現し、それをさらに発展させていくことである。
- ・そのためには、地域がめざすべき将来像を明確にし、それを具体的に示すことが必要である。

③ 地域と空港の共同事業

- ・「空港づくりは地域づくりであり、国と地域の共同事業である」というのは、共生の理念が導入されて以来、確認されてきた命題であり、地域の将来像を実現していくうえで、欠かせぬ手法である。

④ 関係者の総力結集

- ・地域の将来像を描き、それを実現していくには、すべての関係者の理解と協力が欠かせない。その意味で、空港を設置管理する運輸省・空港公団、地域整備に携わる千葉県と空港周辺の市町村等が積極的に参画して取り組んでいくことが望まれる。

2. 今後の共生委員会のあり方

(1) 共生の実現とその発展

① 合意事項点検の意義

- ・円卓会議合意事項の点検は共生委員会の主要業務の1つであり、これまで最も力点をおいて取り組んできた。運輸省・空港公団の誠意ある対応によって、合意事項の多くが実現され、共生財団の設立など、当初の想定以上の成果をあげてきたことは事実として認められる。
- ・騒音問題をはじめ、空港からマイナスの影響を受ける地域、住民が存在する以上、合意事項の点検を通じて、地域と空港の共生の実現をめざさなくてはならない。

② プラス創出への期待

- ・共生委員会が空港からのマイナスの除去、減少に取り組むのは、本来の業務であり、当然のことである。しかし、それだけでは共生を実感できない、とする住民の声も少なくない。
- ・共生を実現し、それをさらに発展させて、プラスの創出になんらかの形で関与すべきだと期待する意

見も少なからずある。

(2) これからの共生委員会の役割

① 監査機能の維持

- ・ 空港が存在し、マイナスの影響を与えつづける以上、第三者機関として共生委員会が監査機能を持つことの必要性は今後とも変わることはない。
- ・ とくに平行滑走路が供用され、新たな問題の発生が予想される状況のなかで、監査機能を維持していくことは必要であり、ひきつづき共生委員会の主要業務として位置づけられるべきである。

② 共生活動の推進

- ・ 共生の実現、その発展のためには、マイナスの除去、減少にとどまらず、プラスの創出に参画することが必要であり、それは地域づくりの一環として、広義の共生活動として許容されると思われる。
- ・ 事業の実施主体にならないことはもとより、個々の具体的な地域振興に関与することはないが、プラスの創出に向けた調査、研究等（たとえば、空港と農業の共生の可能性についての調査、研究）を行い、地域づくりに貢献していくことが望まれる。

③ 委員会の活性化

- ・ 共生の実現、その発展をめざすには、共生委員会自体が活性化し、業務をより積極的に遂行する態勢をつくり上げなくてはならない。
- ・ そのためには、広く関係機関との連携、地域、住民との交流を深めることが肝要である。

おわりに

地域と空港の共生、共生委員会のあり方が、歳月の流れとともに変化していくことは避けられない。

しかし、成田空港問題を解決し、成田の地に新しい地平を拓いていくことは至上命題であり、その必要性は今後も強まる一方である。

検討委員会での見直しを機に、地域と空港の共生のあるべき姿、さらには地域の将来像を見きわめ、共生委員会がその構築の一端を担うよう取り組んでいくことが望まれる。

また、運輸省、空港公団、千葉県、空港周辺の市町村、地域、住民など、すべての関係者が力を合わせて、地域に希望の光がもたらされるよう尽力していくことが期待される。

2001年（平成13年）7月5日
成田空港地域共生委員会
代表委員 山本 雄二郎

はじめに

東峰神社立木伐採問題が成田空港問題に新たな波紋を投じたことは否定できない。成田空港問題の早期解決、地域と空港の共生の実現という見地から、共生委員会としても、黙過できないと判断した。

このため、今回の措置について、時間をかけて、その経緯、事実関係などの検証を重ね、共生委員会としての見解を表明することにしたものである。

なお、経緯、事実関係の検証の結果については、補論として添付した。

1. 共生委員会の立場

共生委員会は1994年（平成6年）12月、地域と空港の共生を実現するため、地域振興連絡協議会によって設立された第三者機関で、「空港からマイナスの影響を受ける地域および地域住民に対する成田空港問題円卓会議の合意事項の実施状況についての点検をおこなう」ことを目的とし、それによって空港の建設、運用に関する民主的手続の確保と地域環境の改善をめざして活動してきており、共生委員会はその推移を見守る社会的責任がある。

2. 問題点の整理

今回の措置について、経緯、事実関係を検証した結果、検討すべき問題点を次のように整理した。

(1) 事前の話し合い

東峰区住民のなかから、「なぜ事前の話し合いをしなかったのか」との批判が出されているのに対し、空港公団は「専ら空港反対運動のみを目的としてこの件に非常に関心を寄せているグループがおり、伐採にとまなう無用の混乱を避けるためやむを得なかった」として、事前の話し合いはおこなわれなかった。

(2) 神社と立木の関係

東峰区住民のなかに、「神社と立木は一体であり、地区の共有財産である」との意見がある一方、空港公団は、「神社底地の所有権を持っており、そのため立木の所有権も当然、空港公団に帰属し、立木伐採は所有権に基づいておこなったものである（民法242条 不動産の附合）」としている。

ただし、底地所有権は建物とは附合しないため、社そのものの所有権が空港公団にないことは認めており、このため空港公団は、「立木伐採は法的には問題はないが、東峰の人たちにとって心の問題が残ると思われる」との立場をとっている。

こうした実定法的な問題と習俗的な問題にどう対応するかが問われる。

(3) 住民との信頼関係

空港公団は「今後、信頼関係を回復するため、必死の努力をしていきたい」としているが、東峰区住民は、事前の話し合いをせず立木を伐採したことについて不信感を募らせている。これにどう対処していくかという問題が残されている。

3. 共生委員会の見解

今回の措置について、成田空港問題を解決し地域と空港の共生を実現するという見地から、共生委員会としては遺憾といわざるをえない。

立木伐採が、事前に説明がないままおこなわれたことについては、混乱を避けるためやむを得なかったという面があることも理解できないではないが、他方、一方的な強行措置との印象を残したのは残念である。

今回の措置がシンポジウム以前の国・空港公団の姿勢を想起させることのないよう細心の注意を払わなくてはならない。かつて国・空港公団が強行的な手段をとった場合、「法的には問題はない」、「混乱を避けたかった」ことを理由にしたが、そうした行為の積み重ねがかえって混乱を招き、問題の解決を困難にしてきたことがシンポジウムで明らかにされ、国・空港公団側は謝罪したという経緯があるからである。

立木の所有権については、これが空港公団にある以上、その伐採が法的に問題はないとしても、他方、立木が神社と一体であるという受けとめ方があることは住民感情としては無理からぬことであり、住民感情を無視した措置が、成田空港問題の全面的解決の時期を先に延ばしてしまったのではないかとの不安を拭い去ることができない。

成田空港問題を話し合いにより解決してきたこれまでの歴史を考えれば、立木伐採は期待に反する面が強かったように思われる。

空港公団は、円卓会議終了後6年あまり、騒音問題の改善などに取り組み、多くの成果をあげてきた。空港周辺の地域住民・団体とも積極的に交流をおこない、信頼関係の醸成に努めてきた。これらの努力が水泡に帰さないためにも、空港公団、そして所管官庁である国土交通省の節度ある対応が期待される。

一方、話し合い解決という点でいえば、東峰区住民など関係者にも理性的な対応が望まれる。今回の措置にしても、住民との話し合いの糸口を見出せない空港公団側が判断したことが発端になったことを考えれば、問題がないとはいえない。

成田空港問題の早期解決は多くの空港周辺住民の悲願である。強い関心を寄せ、事態の推移を見守っているが、ほとんどの人が当事者間の話し合いによる解決を望んでいることを理解し、東峰区住民など関係者も地域社会の一員として、広い見地から問題解決への努力が期待される。

おわりに

今回の東峰神社立木伐採とそれをめぐる緊張関係が成田空港問題の早期解決に好ましくない影響を与えることのないよう願って、あえて共生委員会としての見解を表明した。

シンポジウム、円卓会議で確認された原点、すなわち話し合いで解決するという姿勢、地域と空港の共生という理念をあらためて想起し、誤りなく対応していくことを、成田空港問題の全関係者に強く求める。

東峰神社立木伐採に関する検証〔補論〕

1. 東峰神社について

(1) 東峰神社の建立とその後

現在ある東峰神社は、もともとは、民間航空界の先駆者といわれる伊藤音次郎氏が1940年(昭和15年)に、現在の習志野市津田沼に建てた「航空神社」であった。伊藤氏は、戦後、開拓者として東峰区に入植したうちの一人である。

入植からしばらくして、開拓が進んできたころ、集落内での話し合いにより、神社を建てることとなり、神社を津田沼から移築する。1953年(昭和28年)11月23日のことであった。その後、神社は「航空神社」から「東峰神社」へ名前を変え、現在に至る。

空港問題が発生する以前、まだ多数の開拓者が地区に住んでいた頃は、年に何回か、神社に集まって会合をもつこともあった。現在は、地区住民らで時々社の補修や清掃などを行っているという。

(2) 底地所有者の変遷

東峰区のうち、現在神社がある場所に入植したのはA氏であった。

神社を建てることになった際、A氏は、自分の土地をその用地として提供する。

A氏は、1961年(昭和36年)、宅地と畑地のすべてを、同じ東峰入植者であるB氏に売却。この時点で、登記簿上の名義人はB氏となる。

1966年(昭和41年)、空港問題が起き、東峰区をはじめとする敷地内農家の多くが、空港公団に土地を売却、移転をしていく。B氏も同様に、1969年(昭和44年)3月、所有する土地を空港公団に売却する。しかし、この時点で上物が存在する神社の底地については、B氏の所有のまま残ることとなった。

その後、2000年(平成12年)12月8日、B氏と空港公団との間で土地の売却契約が取り交わされ、本年6月15日には所有権の移転登記がおこなわれた。こうして、神社底地(約154㎡)は空港公団の所有となった。(※個人のプライバシーを守るという観点から匿名にした)

2. 立木伐採の経緯

(1) 伐採

6月16日午後(移転登記翌日)、空港公団は、「航空機の安全運航上、伐採することが必要である」として、東峰神社の立木19本(ヒノキ15本、サクラ2本、ナラ1本、シュロ1本)と竹の一部を伐採した。

作業は、12時30分～14時30分の2時間にわたっておこなわれた。

伐採は、立木1本1本をクレーンで支え、根元部分をチェーンソーで切るという方法で進められた。なお、一部、高さ制限にかからないサカキは除外された。

(2) 立木について

神社敷地内の立木は、長年の歳月を経て大きく成長しており、最も高いもので約18メートル、直径約30センチメートルになっていた。

東峰神社は、暫定平行滑走路南端から約120メートルの位置にある。航空法上、東峰神社のある場所では、地上から5メートルを超すと規制の対象となる。つまり、神社の立木の多くがその対象に含まれることになり、その存在が航空機の安全運航上、問題になっていた。

なお、社は、高さが5メートル以下のため、規制にはかからない。

(3) 伐採に対する抗議行動

事態を知った東峰区住民等が現場に集結し、空港公団職員に抗議をおこなった。

また、東峰区住民の萩原進氏(三里塚芝山連合空港反対同盟北原派事務局長)が公務執行妨害で逮捕された(翌日釈放)。

3. 各関係者の対応

(1) 空港公団

空港公団は今回の措置について、次のように説明している。

① 伐採した理由

該当の立木は暫定平行滑走路の供用後、航空機の安全運航に重大な支障をきたすと懸念され、伐採することが必要であるという結論に達したため、実行した。

② 立木の所有権について

立木の所有権は神社底地所有者との土地売買契約の終結(昨年12月)にともない、土地の所有権に随って公団に移転している。

したがって、立木の所有権に基づいておこなわれた伐採はなんら問題はない。

③ 事前の話し合いについて

東峰区住民など関係者に伐採に関する事前の話し合いをおこなわなかったのは事実である。その点は大変申し訳ないと思っている。

しかし、専ら空港反対運動のみを目的としてこの件に非常に関心を寄せているグループがおり、伐採にとまなう無用の混乱を避けるため、そのような選択をせざるを得なかった。

④ 今後について

今回の件が東峰区の方々との信頼関係にマイナスの影響を与えることを心配している。今後、信頼関係を回復するにあたり、必死に努力をしていきたい。

また、暫定平行滑走路の1日も早い供用と2500メートル平行滑走路の実現に向けて、引き続き懸命に努力をして参りたい。

(2) 地域住民等

地域のなかには、「今回の措置を見るにつけ、暫定平行滑走路が供用されたら、空港公団は住民の声に耳を傾けてくれるのだろうか」と不安を語る住民もいる。そして、東峰区住民のなかからも、事前の話し合いがなく、空港公団の都合で一方的に今回の措置がとられたとの指摘がある。

また、地球的課題の実験村関係者は、抗議文を国土交通省・空港公団へ送った。

(3) 千葉県

堂本知事は今回の措置について、コメントを発表した。そのなかで次のように強調している。「法的な是非はともかくとして、空港問題の解決は、話し合いによることが原則と考えているので、仮に、地域の方々に対し何ら話がなかったとすれば、残念なことと言わざるを得ない。」

2001年（平成13年）11月19日
成田空港地域共生委員会

成田空港地域共生委員会は、1994年（平成6年）12月に設立されて以来、円卓会議合意事項の実施状況の点検を行ってきた。その点検を通じて問題点が明らかにされ、改善に取り組んできたが、国・空港公団の誠意ある対応によって成果をあげてきた。

共生委員会は今後とも、地域と空港の共生の実現をめざして点検をつづけ、それを深化させていく。しかし、暫定平行滑走路供用という新たな状況が出現することになったことを踏まえ、それに対応しうる点検のあり方を再構築していくことが求められる。

あらためて円卓会議合意事項の従来点検について総括し、今後の点検の進め方に関する見解をまとめた。

1. これまでの経緯と評価

(1) 共生委員会の主要業務

共生委員会設置要綱は「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」（第2条）を共生委員会の主要な業務の1つとして規定している。この合意事項は1994年（平成6年）12月10日、円卓会議拡大運営委員会で確認されたもので、騒音問題、移転問題、落下物問題、環境問題、電波障害、滑走路計画、移転跡地の7項目から成っている。

合意事項はさらに細分化され、全部で22項目にわたっているが、共生委員会では地域部会を中心に点検作業を行い、問題点を指摘して、国・空港公団に対し改善を求めてきた。この結果、多くの点で改善が図られ、なかでも成田空港地域共生財団の設立、航空機からの落下物防止対策の実現などは特筆すべきものといってよい。総じて、合意事項の点検と、それに基づく改善策の実施は成果をあげつつあるといえることができる。

(2) 国・空港公団の誠意ある対応

このように、合意事項の点検が実りあるものになったのは、国・空港公団の誠意ある対応に負うところが大きい。合意事項はきわめて多岐にわたっており、問題点を1つ1つ検証し、それに対応していくのは容易なことではなかったと思われる。

改善に必要な制度設計、予算措置などに、国・空港公団は積極的に取り組んできた。それらを共生策と位置づけ、共生大綱では空港づくり、地域づくりとともに三位一体のものとして推進してきた。

こうした国・空港公団の誠意ある対応は高く評価されるべきだろう。

2. 新たな局面の出現

(1) 暫定平行滑走路の供用

合意事項の点検を基軸とする地域環境の改善は着実に前進してきたが、ここへきて新たな局面に直面することになった。暫定平行滑走路の供用がそれである。

暫定平行滑走路は2002年（平成14年）4月に供用されるが、これは我が国の航空史上、画期的なことといわなくてはならない。成田空港は開港以来、四半世紀近く4000m滑走路1本で運用されてきた。それが初めて2本の滑走路を備えることになるわけで、より望ましい国際航空ネットワークの形成に資するだけでなく、我が国の基幹的な国際空港の整備が実現するという意味で、きわめて重く大きな意味をもつ。さらに、当然のことながら成田空港が存在する千葉県、空港周辺の地域に、限りなく大きなインパクトを与えることはいうまでもない。

その意味で、まさに画期的であるが、その反面、新しい局面は新たな波紋を投げかけることとなることを見落としてはならない。

(2) 騒音地域の拡大と年数経過

その波紋は空港の周辺地域に広がるもので、1つは暫定平行滑走路の供用にとともに、新たな騒音地域が生まれるなどの問題が出現することである。この地域では、空港からマイナスの影響を受けることは避

けられない。これまで、すでに可能な限りの騒音対策がとられており、その効果が期待されるが、供用後にあらためて騒音の実態を見きわめ、必要な措置をとっていくことが求められる。

もう1つは、とくに現滑走路の周辺地域において、従来の対策が、かなりの時間が経過したなかで、所期の効果をあげているかどうか問われ始めることが考えられる。従来講じてきた施策が年数の経過によって所期の効果が減衰していく事態が起きているかもしれない。

このような新たな局面が投げかける新たな波紋に対し、どう対処していくかはきわめて重要な問題である。

3. 今後の点検の進め方

(1) 実効性の確保

共生委員会は今後も合意事項の実施状況の点検をつづけ、それを深化させていくが、その眼目の1つは実効性の確保である。改善のための制度、システムの設計と実施が重要であることはいうまでもないが、それがその後所期の効果が持続しているか、あるいは適切に運用されているかなどについて、十分に検証しなくてはならない。少なくとも、制度、システムが実態と乖離し、当初の効果が期待できなくなることがないように注視していく必要がある。

そのためには、問題を把握するうえで、定性的、静態的に行うだけでなく、定量的、動的的に行うことを心がけなくてはならない。

こうしたことを通じて、共生委員会は点検の結果が実際に有効な対策に結びついていくよう努力していく。

(2) 地域との連携

合意事項の実施状況の点検には、地域の理解と協力、さらには連携が欠かせない。問題の発生は地域の実情によって異なることが多く、それを的確に把握するには、地域と協同してフォローしていく必要がある。そのうえで、必要な対策を打ち出さなければ、実効性の確保は望むべくもないだろう。

その意味で、共生委員会としては、点検に際して、今後より一層、地域の理解と協力を求め、連携を深めていく。

円卓会議合意事項の実施状況の点検は、成田の地に空港が存在する限り、継続されなくてはならないものである。

それは、空港からマイナスの影響を受ける地域、地域住民の負荷を軽減するためには、欠かすことができない。

と同時に、それは成田空港がその存在理由を確かなものにするためにも、喫緊の課題である。点検を通じて、懸案が解消されるようになって、はじめて空港は地域のなかに根づくことができよう。その時に当初計画(2500m滑走路)実現の展望が開け、空港自体のさらなる発展が期待できよう。空港側にも、そうした認識が強く求められる。

2003年（平成15年）11月17日
成田空港地域共生委員会
代表委員 山本 雄二郎

円卓会議合意事項の実施状況点検について、共生委員会は発足以来、主要業務と位置づけ真正面から取り組んできた。合意事項が着実に実施されてこそ、地域と空港の共生への道が拓かれると考えたからである。

合意事項が円卓会議拡大運営委員会で確認されたのは、1994年（平成6年）12月であった。騒音、移転、落下物、環境、電波障害、滑走路計画、移転跡地の7項目を柱に、大小合わせて22の事項が点検の対象とされた。こうした多くの事項の点検とそれへの対応は容易ではない。

2004年（平成16年）4月の空港公団民営化に象徴される新しい状況が顕在化しつつあるなかで、点検作業とその結果をあらためて振り返ってみると、よくぞここまで来たものだと感を深くする。

合意事項のかなり多くは実施に移され、共生の実現に向けて前進した。

主な例をあげてみると、騒音問題では民家防音工事の再助成にきめ細かな措置がとられるようになった、エンジンテストなど営業騒音の軽減について効果的な対策がとられた、などの事実がある。また落下物問題では、洋上脚下げや着氷調査などの防止策が実施され、落下物は大幅に減少した。このほか、防音林・防音堤の整備、緑・林の回復、電波障害対策、住民の意向に即した集団移転対策など、合意事項の実施が着実に前進した例をあげれば、枚挙にいとまがない。

これは国、空港公団が真摯に対応した結果であり、その点は高く評価されていだろう。エコ・エアポート基本構想の展開、共生財団の設立、共生大綱の制定などにも、前向きに取り組もうとする姿勢がうかがえる。

しかし、こうして合意事項の実施が進んだにもかかわらず、地域には依然として不満の声が少なくない。その原因の1つは、合意事項に盛り込まれていない新たな問題が発生してきたことに起因していると思われる。

たとえば、2本の滑走路の谷間地区でW値が下がって騒音測定のあり方に不信感が高まったことや、経年変化で民家防音工事の効果が減衰していることなどの問題が起きてきた。

そうしたなかで、今後、暫定平行滑走路の2500m化、発着回数の22万回化などの問題が具体化することが考えられる。それに対し、新たに発足する成田国際空港株式会社はどう対応するか。これは合意事項を超えた次元の問題であり、それ相応の対応が必要になろう。

成田空港は他の国際拠点空港（関西、中部）と違って、内陸空港固有の懸案を抱えるという宿命を持つ。したがって、つねに合意事項の実施状況に等しい対応が不可避である。

成田空港問題は新たな段階へ入り、地域と空港の共生のあり方があらためて問われるなかで、共生委員会としてこうした問題にどう対処すべきか、それを考えると、日暮れて道遠しの感が深く、肅然たる気持ちにならざるをえない。

2004年（平成16年）2月6日
成田空港地域共生委員会
代表委員 山本 雄二郎

空港公団の民営化は成田空港問題にとって、一大転機をもたらすことになると考えられる。こうした新しい状況のなかで、地域と空港の共生のあり方について、あらためて問い直し、誤りなき対応を期さなくてはならない。「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」（共生大綱・1998年〔平成10年〕12月16日）と規定されているが、巨大な内陸空港であり、地域との軋轢など長い経緯からみて、地域と空港の共生はまさに宿命的な課題である。

このことは空港公団の民営化後も、いささかもかわることはない。成田国際空港株式会社法で「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」（第6条）と明文化されたのは、当然の帰結といえよう。

その地域と空港の共生を担保するために設置されているのが共生委員会である。共生委員会は1994年（平成6年）10月14日の閣議報告『成田空港問題円卓会議の終結について』のなかで「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」と位置づけられ、それを典拠に、地域振興連絡協議会のもとに設立された。

共生委員会が発足したのは、1995年（平成7年）1月である。以来、共生委員会は主要業務である円卓会議合意事項の実施状況の点検をはじめ、地域住民との交流、歴史伝承に係る資料収集などの活動をつづけてきた。

共生委員会はあくまで「空港からマイナスの影響を受ける地域及び地域住民」（共生委員会設置要綱第2条）の立場に立って、騒音問題、落下物問題、環境問題などの改善に取り組んできたが、それに呼応して、国、空港公団が共生策を展開したことにより、空港周辺地域の状況が大きく改善され、住民が明るさを取り戻したことは事実である。また、そういう状況になってはじめて、暫定平行滑走路の供用など、空港機能の向上、空港容量の拡大が実現したことも特筆されなくてはならない。

このように、共生委員会はそれ相応の実績をあげてきたと自負しているが、空港公団の民営化後も共生委員会活動の重要性はなんら変わらないことを、この際、あらためて関係者間で確認されなくてはならないと考える。

ただ問題があるとすれば、新たに発足する成田国際空港株式会社と共生委員会との関係であろう。国の活動の延長としての特別な公法人から、商法上の民間会社へ移行する以上、共生委員会との関係が従来とまったく同じということにならない可能性がある。法律上、制度上、なんらかの制約が生ずることが考えられる。

とくに、株式会社における外部監査機能のあり方については、手続上の問題を含め、検討すべき事項が少なからず存在する公算が大きい。それだけに、成田における地域と空港の共生という宿命的課題の重さを考え、なんとしても関係者の真摯な取り組みによって乗り越えていくことが強く求められる。

同時に、共生委員会も空港公団の民営化という新しい状況のもとで、自らを刷新することをめざさなくてはならない。円卓会議合意事項の点検に端を発する諸懸案の把握、その改善への取り組みはもとより、地域と空港の相互信頼の醸成、双方向の対話の促進などに資する活動をよりいっそう強力に推進していく必要がある。

国、空港公団、千葉県、空港周辺自治体は2003年（平成15年）2月の『新東京国際空港公団民営化に関する覚書』の締結に象徴されるように、確固たる関係が成立し、四者で協議する場がつけられた。それにひきかえ、地域あるいは住民はそうした枠組みの外にあり、いまなお空港公団の民営化という新しい状況に対する不安、不信、不満が絶えない。

その意味で、官と民の間の緊張関係を拡大させた過去の轍を踏むことがないように、共生委員会は自らのおかれた地位を明確に認識し、地域あるいは住民の声を集約して、空港側と対話していくことにこそ存在理由があることを自覚する必要がある。

それはまた、地域あるいは住民が主体的に諸懸案の解決に取り組み、成田空港という強大な資源を活用するとともに、空港自体の発展を促すべき立場にあることを意味する。共生委員会はその先導役を務めることが求められる。

空港公団の民営化はたしかに一大転機であるが、これを機に、地域と空港の共生が新たな段階に入ることを期待し、共生委員会も脱皮し、前進していくことをあらためて確認するものとする。

「共生委員会の見直し」にかかる見解

2004年（平成16年）2月6日
千葉県（地域振興連絡協議会事務局）

地域振興連絡協議会（地連協）は、平成6年12月、「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」ことを目的として、共生委員会を設立した。

以来、共生委員会は円卓会議の合意事項の実施状況について具体的な点検活動を続けており、これまでに地域環境の改善など多くの成果を上げてきたと考えている。

平成14年4月には暫定平行滑走路が供用を開始し、この4月には空港公団が民営化されるなど、共生委員会を取り巻く状況は、近年大きく変化してきている。まさに、一大転機といえる。

しかし、そうした状況の中にあっても、地域と空港の共生は永遠の課題であり、それは空港公団の民営化後も変わることがあってはならない。これを担保する共生委員会の活動が今後も継続される必要があることを、あらためて認識している。

本年4月1日から、空港公団は、国の活動の延長としての特別な公法人から、商法上の民間会社となる。それを契機に、空港会社と共生委員会の関係をどう構築していくか、必然的に出てくる課題といえる。

これらのことを踏まえながら、千葉県（地連協事務局）は、国と鋭意調整を進めている。現時点では、最終的な結論に達していないが、共生委員会については、円卓会議の合意事項の点検を基本とする第三者機関としての立場は必要なものと考えている。ただし、運営に当たっては、点検する立場を維持しつつ、双方向の、対話型の理念に立って行うことが必要になってきていると考えている。

具体的な検討内容であるが、理念や基本的業務について確認するとともに、共生委員会内に設置されている「歴史伝承部会」や「地域づくり部会」などの部会の取り扱い、また併せて事務的な諸課題についての検討を行っている。

いずれにしても、共生委員会は地域と空港の共生を実現していく上でなくてはならない機関であり、空港公団の民営化後も、引き続き円滑な活動が行われることが重要であると考えている。

「共生委員会の見直し」に関する見解

2004年（平成16年）2月6日
国土交通省航空局

地域と空港との共生は、歴史的経緯と内陸空港ゆえの環境問題の大きさからして成田空港の建設・運営には不可欠なものであり、永遠の課題である。

一方、平成14年4月の暫定平行滑走路の供用開始、本年4月の空港公団の民営化など成田空港を取り巻く環境は大きな変化を遂げようとしているが、この共生の理念はいささかも変わらないものとする。

地域と空港の共生の実現に資する共生委員会についても、空港周辺住民の生活環境の改善これまでの活動結果は高く評価されるものであり、共生の実現に資する活動は今後とも継続される必要があるものとする。

但し、空港公団の民営化に伴って発生する商法上の監査等株式会社のルール、税金問題等を勘案すると、今後の共生委員会は、合意事項を点検する第三者機関としての立場を保持しつつ、双方向対話型の考え方に立脚した機関として円滑な活動が行われることが重要になってくるとともに、共生委員会の業務体制、運営に係る経費が適切なものとなるように見直しを行う必要があると考えている。

共生委員会のあり方について

2004年（平成16年）2月6日
新東京国際空港公団

平成14年4月の暫定平行滑走路の供用、本年4月の空港公団の民営化など、共生委員会の皆様のご支援、ご協力のもとに、成田空港が新しい時代を向かえつつあることに対しまして改めて感謝申し上げます。

空港公団といたしましても、「地域と空港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」であることは、民営化後も、いささかも変わることはないものと認識しております。成田国際空港株式会社法、「新東京国際空港公団民営化に関する覚書」にもあるとおり、民営化後も引き続き環境・共生策を適切かつ確実に実施することとしております。

また、共生委員会のご指摘により、成田空港における環境・共生策が一層推進されたことは、空港公団にとりましても、地域と空港の共生の実現に結びつく有意義なものであると考えております。今後とも、地域と空港の共生の実現のために共生委員会の活動が継続されるものと認識しております。

一方、本年4月1日で空港公団は、民営化に伴い商法上の民間会社となります。これにより、監査、税制上の問題も含めどういう形で共生委員会の運営のあり方に影響が出てくるのか関係者の皆様と検討していきたいと考えております。

おわりに、千葉県（地域連絡協議会事務局）、共生委員会の見解につきましては、空港公団としましても真摯に受け止め、今後の対応を検討していきたいと思っております。

2004年（平成16年）5月19日
成田空港地域共生委員会
地 域 部 会

1. 民営化にともなう状況変化

(1) 新しい視点での取り組み

空港公団は民営化により空港の管理・建設を行う公的な法人から、商法などの適用を受ける民間会社になった。成田国際空港株式会社法の規定によれば、成田国際空港株式会社（以下「空港会社」という）にとって、空港周辺の住民等の理解と協力を得ることが事業の円滑な実施を図る上で不可欠とされており、また、空港会社は空港周辺の環境・共生策に配慮し、これを適切かつ確実に営む義務を負うことになっている。

空港会社は、民間会社であっても企業として環境・共生策への配慮が必要不可欠であり、企業の社会的責任が一層求められる状況を踏まえると、空港会社が自らも地域の一員として、信頼関係を築きながら、新たな視点で地域と空港会社の接点を大きくしていくことが期待される。

(2) 地域も変化への対応を

こうした中であって、地域は、空港会社を地域の一員と見て「同じ土俵」で議論することが重要である。すなわち、点検に際しても、従来のように疑問点の解消や問題点の指摘にとどまらず、空港会社との双方向対話を意識して、問題点の解決を目指す提案を行うことが求められる。

2. 具体的な展開

(1) 点検表の永久保存

空港公団民営化までの約9年3ヵ月にわたる7項目22事項の合意事項の実施状況を記録した点検表は、地域と空港の共生を実現する共生委員会活動の大きな成果であり、この点検表は、成田空港問題解決の礎となる歴史的な文書である。従って、この点検表を早急に、附属して提出された資料と併せて整理して、永久保存する。

(2) 点検の重点化、効率化

今後の点検は合意事項7項目22事項を引き続き点検対象とするが、総括表に示す今後中心となる課題に力点をおくこととし、点検作業の重点化、効率化を図る。

(3) 住民の目線で

今後、合意事項の点検を行うに際しては、地域住民の意見を聞いて地域の意向を十分に把握し、住民の不安や疑問の解消に努めることがより重要になる。また、双方向対話を目指すため、地域への共生浸透を図る見地から地域との交流を強化し、共生に参画することへの地域の理解を深めていくことが肝要である。

(4) 民営化になじむ方式

株式会社になった空港会社は、商法上の内部監査や外部監査を受けることになるので、これらの監査機能と共生委員会の監視機能を整合させる必要がある。

このため、点検の成果を共生委員会としても具体的に明らかにし、その活動が地域と空港会社の発展に資するよう配慮することが望ましい。

おわりに

空港公団の民営化により、合意事項の点検は新たなステージに入った。合意事項の点検に関して、運営方法、空港会社、国との関係などを改善していくことが必要である。

点検のあり方を従来の一方向的なものではなく、双方向対話型のものとする 것도併せて、点検をより効率を上げることにより一層有意義なものとするように努力していく。

2004年(平成16年)5月19日
成田空港地域共生委員会
地域部会

円卓会議合意事項の実施状況点検について、共生委員会は発足以来、主要業務と位置づけ真正面から取り組んできた。合意事項が着実に実施されてこそ、地域と空港の共生への道が拓かれると考えたからである。

2004年(平成16年)4月の空港公団民営化に象徴される新しい状況を迎えたのを機に、点検作業とその結果をあらためて振り返り、その実績を確認し、問題点を把握することとする。それを踏まえ、今後、点検作業の新たな展開を期する。

1. 点検の対象

合意事項が円卓会議拡大運営委員会で確認されたのは、1994年(平成6年)12月であった。騒音、移転、落下物、環境、電波障害、滑走路計画、移転跡地の7項目を柱に、大小合わせて22の事項が点検の対象とされた。

これらは、きわめて多岐にわたる円卓会議での議論を集約したものである。

2. 点検の作業

(1) 地域部会を中心に点検

実際の点検作業は、地域部会を中心に行われ、計21回の地域部会が開催された。点検作業では、国、空港公団から合意事項の実施状況について説明を聴取し、資料を分析することから始まって、共生の実現に向けて地域の声を反映させるべく議論が交わされた。

さらに具体的な事柄を正確に把握するため、地域委員が現地に赴き、洋上脚下げ、着氷調査、ビニール汚染の付着物の採取、研究機関での汚染付着物の分析、新消音施設(NRH)などについて詳細な調査を行った。そうした点検作業の結果は、本委員会に報告され、審議された。

また点検作業の結果は、地域との交流会においても活用され、住民からの苦情・意見に対する対応を明らかにするうえでも役立った。

(2) 「点検表」で集大成

合意事項の全事項について、空港公団、国が実施した対策について時系列的に整理し、点検結果を「点検表」として記録してきた。

点検表は累計101ページにも及び、関連資料も含めると膨大なものとなった。点検表は共生委員会と国、空港公団の真剣な対応を集約したものであり、空港公団時代の点検とその結果の集大成といえる。

3. 点検の総括

(1) 総体的には大きく前進

合意事項は、騒音問題から移転跡地の整備まで多岐にわたるもので、かなり多くの事項は実施に移され、共生の実現に向けて前進した。

主な例をあげると、騒音問題では民家防音工事の再助成にきめ細かな措置がとられるようになった、エンジンテストなど営業騒音の軽減について効果的な対策がとられた、などの事実がある。また落下物問題では、洋上脚下げや着氷調査などの防止策が実施され、落下物は大幅に減少した。このほか、防音林・防音堤の整備、緑・林の回復、電波障害対策、住民の意向に即した集団移転対策など、合意事項の実施が着実に前進した例は数多い。

これは国、空港公団が真摯に対応した結果であり、その点は高く評価されていいだろう。エコ・エアポート基本構想の展開、共生財団の設立、共生大綱の制定などにも、前向きに取り組もうとする姿勢がうかがえる。

(2) 今後の課題

しかし、こうして合意事項の実施が進んだにもかかわらず、地域には依然として不満の声が少なからずある。その原因の1つは、対応が十分でないものや新たな問題が発生してきたことに起因していると思われる。

たとえば、2本の滑走路の谷間地区でW値が下がって騒音測定のある方に不信感が高まったことや、経年変化で民家防音工事が効果が減衰していることなどの問題が起きてきた。

こうした問題の解消と、さらなる共生の実現のために、今後とも点検と対応が必要であると考え(総括表参照)。

■合意事項点検 総括表

項目	課題	実績	今後中心となる課題※	備考
1. 騒音問題 ①民家防音工事再助成	・再助成制度の具体化 ・再助成制度の条件緩和	・95.10 再助成制度実施 ・96.12 再助成制度の条件緩和 ・97.07 共生財団設立(10月事業開始)	・恒久的助成制度に向けた再々助成制度の検討	共生財団事業実績 04年3月現在 全体計画 10,316件 実績 5,325件 (51.6%)
②民家防音工事施工改善	・B工法サッシの軽量化と改善策 ・防音サッシ修理助成の公平化	・95.10 C工法で市販サッシの使用選択可能に ・96年度 サッシの軽量化、改善策について調査、メーカーに低減化を要請(メーカーとサッシ改良の確認書) ・99.04 B工法サッシの交換工事におけるC工法との差額分を財団負担 ・02.06 防音工事経年変化実態調査 ・03.04 サッシ部品交換、限度額改正(助成率80%⇒95%)	・サッシの軽量化と改善策 ・経年変化対策	サッシメーカーとの確認書 ・より操作性の改良に努める ・改良がなされた都度その内容を通知する。その内容を財団、NAAはすみやかに公表する ・操作性の仕様等を分かりやすく説明する。 ・サッシ(部品)交換はより迅速・確実・丁寧に対応する
③低周波騒音	・実態調査及び原因究明	・94年度 実態調査を年3回実施し、結果を公開 ・01.04 新消音施設(NRH)の安定した運用を開始 ・02.09 10ヵ所で実態調査を実施 ・03.05 がたつき防止策が共生財団の新規事業として承認		
④飛行コース	・飛行コースの遵守 ・平行滑走路供用開始後の飛行コースの地元協議	・飛行方法や標準経路を航空路誌に掲載 ・98.03 空港情報センターにて航跡図を公開 ・99.01 飛行コースの遵守状況を監視 ・99.04 平行滑走路供用後の標準飛行コースについて地域から了解を得る	・引き続き調査を継続 ・飛行コースの遵守	飛行コース遵守状況 99.7%(02年)
⑤体制整備	・騒音研究機関の設置と監視システムの整備	・97.10 共生財団内に航空機騒音調査研究所を設置し、騒音の監視、観測を一元化 ・02.03 航空機騒音監視システムを再構築 ・03.03 共生財団の実施の航空機騒音健康影響調査が同財団の理事会にて報告 ・00.10 防音実体験車の導入 ・03.01 共生財団により「航空機騒音に関する勉強会」を全5回開催 ・03 W値について環境省が今後5年程度かけて見直す方向で検討に入った	・W値の逆転現象 ・騒音下住民の健康影響の把握	
⑥エンジンテスト	・営業騒音対策 ・消音施設の整備	・98.04 APUの使用制限を航空会社に指導・要請 ・00.04 営業騒音常時監視システム運用開始 ・01.04 新消音施設(NRH)の安定した運用を開始 ・95年度 早朝・深夜の営業騒音について月1回巡回・監視を実施		

項目	課題	実績	今後中心となる課題※	備考																
⑦防音林・防音堤	・4000m滑走路関連 ・民地取得を伴う平行滑走路関連の整備	・99年度 4000m滑走路関連の防音林・防音堤については進捗率90% ・04.03 平行滑走路関連の防音林・防音堤の整備については進捗率56.8%であり、引き続き民有地の買収に努める	・防音林・防音堤の整備状況	防音林・防音堤の整備状況 4000m滑走路 35.7ha（進捗率90%） 暫定平行滑走路 23.7ha（進捗率56.8%） (04.03)																
⑧低騒音化	・航空機の低騒音化に向けての積極的取り組み	・02.04 旧基準機（Chapter2）の運航禁止 ・02.10 ACI騒音インデックスシステムをACI世界役員会で採択	・低騒音化について	低騒音化は「航空機騒音の音源対策」																
⑨隣接区域対策	・第1種騒音区域の外側対策の充実	・97.10 共生財団の事業開始に伴い、隣接地区住宅防音工事を実施 ・01.05 暫定平行滑走路の供用に対応して、隣接区域を指定		隣接地区住宅防音工事全体計画 2,625 実績 2,153（戸） (04.03)																
2. 移転問題 ①移転の公平化 ②集団移転	・移転希望者に対する移転補償の公平化 ・地域社会につながりを維持した集団移転	騒防法2種・騒特法特別地区の移転希望者に対し建物の移転等実施要望を受けこれまで6地区の集団移転を実施		<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>対象</th> <th>実施済</th> <th>実施率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>全体</td> <td>963</td> <td>813</td> <td>84%</td> </tr> <tr> <td>騒防法</td> <td>503</td> <td>497</td> <td>99%</td> </tr> <tr> <td>騒特法</td> <td>460</td> <td>316</td> <td>69%</td> </tr> </tbody> </table> <p>※個別移転732戸 集団移転81戸（04.03）</p>		対象	実施済	実施率	全体	963	813	84%	騒防法	503	497	99%	騒特法	460	316	69%
	対象	実施済	実施率																	
全体	963	813	84%																	
騒防法	503	497	99%																	
騒特法	460	316	69%																	
③区域外移転	・80W以下（未満）の一定地域の移転希望者の対策	・01.05 千葉県において、騒音対策基本方針の見直し・線引き作業が行われ、都市計画が決定																		
3. 落下物問題 再発防止	・点検整備、洋上脚下げの徹底	・毎年冬季を中心に洋上脚下げの遵守状況調査を実施 ・96.05 ATISを活用して、洋上脚下げを指導 ・98.02 航空機水塊付着状況調査をし、運輸省は、航空会社、メーカーに対し、機体の構造改善に係る検討を要請 ・99.05 運輸省はB747型機の所有者に対し耐空性改善通報を发出 ・99.08 98年2月の運輸省の要請を受けて、米国連邦航空局が水塊落下物に関する耐空性改善命令を发出	・北側からの着陸時の対策	航空機水塊付着状況調査結果⇒調査機2,093便中9件（03年度） 洋上脚下げ検査結果（03年度） 点検機67機 適切67機（国交省） 点検機3,596機中 適切3,581機（NAA） 確認された落下物：2件（03年度）																
4. 環境問題 ①自己監査	・環境問題の自己監査方法に対する、第三者意見の反映	・94.12 地域環境委員会の設置		地域環境委員会は17回開催（～03年度）																
②緑、林の回復	・失われた緑、林の回復について計画的な推進	・95.03 成田空港周辺緑化基本計画策定 ・緑化整備事業（芝山水辺の里、三里塚さくらの丘、成田市さくらの山、やすらぎの杜等）の実施 ・水辺環境整備事業（場外放水路脇の桜の植樹、飛び石の設置）の実施	・緑、林の回復の計画的推進																	
③環境情報の公開	・騒音、大気、水質等測定値の情報公開	・95.03 空港情報センターの設置 ・96.04 成田空港環境レポート創刊（現在Vol. 8）	・農業用ビニールハウスの汚染																	

項 目	課 題	実 績	今後中心となる課題※	備 考
		<ul style="list-style-type: none"> ・98.05 エコ・エアポート基本構想発表 空港周辺の地下水に係る水質調査の実施 ・放水路や空港周辺の河川の水質測定の実施 ・01.06 農業用ビニールハウス汚染調査の実施 ・暫定平行滑走路供用後の騒音測定結果を報告 		
5. 電波障害 電波障害対策	・電波障害対策の実施	<ul style="list-style-type: none"> ・99年度 4000m滑走路対応の受信障害対策の終了 ・02.03 暫定平行滑走路対応の対策を終了 ・03.02 受信障害実態調査の実施、障害が認められた地点での対策工事の実施 ・03.03 共同利用施設の受信対策は関係市町村と相談しながら対策を実施 ・テレビジョン受信障害対策補助の実施 	・調査の結果、障害が確認できた住宅への対応	電波障害対策工事戸数 4000m滑走路対応⇒ 33,312戸(完了) 暫定平行滑走路対応⇒ 45,824戸(供用前)
6. 滑走路計画 ①平行滑走路 ②横風用滑走路	<ul style="list-style-type: none"> ・話し合いにより解決 ・平行滑走路が供用した時点であらためて地域社会に提案し、その賛意を得る 	<ul style="list-style-type: none"> ・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ことを、基本的考え方(96.12)、共生大綱(98.7)で表明 	<ul style="list-style-type: none"> ・平行滑走路については、話し合いにより解決 ・横風用滑走路については、あらためて地域社会に提案し、その賛意を得る 	
③飛行回数 ④深夜便の運航	<ul style="list-style-type: none"> ・地域社会に重大な影響を及ぼすことから、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、関係住民と協議 ・飛行時間(午前6時～午後11時)の遵守 ・谷間対策(現滑走路の第1種区域と平行滑走路の第1種区域にはさまれた地域の騒音対策) 	<ul style="list-style-type: none"> ・94.10 円卓会議の閣議報告による方針に沿って施策を行う ・谷間対策への補助 ・平行滑走路供用前に環境対策が後追いとにならないよう対策を実施 ・99.07 騒音実体験調査の実施 ～01.07 	<ul style="list-style-type: none"> ・22時台の便数は1日平均で10便を超えている ・回数増加について地元、関係住民と協議 	
7. 移転跡地 跡地の整備	・移転跡地の十分な管理	<ul style="list-style-type: none"> ・移転跡地は農用地として貸付けたり、エコ・エアポート基本構想に則して果樹園的管理、地力の増進など地域農業の振興に取り組む 	<ul style="list-style-type: none"> ・移転跡地の有効活用 ・移転跡地管理 	移転跡地管理状況 (04.03現在) 全体面積：約610ha 一般貸付 68.9ha 農振貸付 127.4ha 地力増進 17.6ha 緑化整備施設19.1ha

※7項目22事項を引き続き点検対象とするが、点検の進捗状況、点検の効率化を考慮して、今後中心となる課題を掲げている。

2004年（平成16年）5月24日

はじめに

空港公団の民営化により、成田空港問題に一大転機がもたらされたと考えられる。こうした新しい状況のなかで、地域と空港のさらなる共生の実現に向けて、共生委員会が時代の流れに沿った適切な役割を果たすことができるように、共生委員会を再構築する必要がある。

1. 共生の前進に向けて

(1) 共生の理念の再確認

「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」（共生大綱・1998年（平成10年）12月16日）と規定されているが、巨大な内陸空港であり、地域との軋轢など長い経緯からみて、地域と空港の共生はまさに宿命的な課題である。

このことは空港公団民営化後も、いささかもかわることはない。成田国際空港株式会社法においても、「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」（第6条）との規定に反映されており、また、前回の共生委員会（2月6日）においてもこの旨は確認された。

(2) 合意事項点検の新展開

共生委員会は従来、地域、住民の立場に立って、住民の目線で、空港からのマイナスの影響を調べ、改善することを主要業務としてきた。このため、円卓会議合意事項（7項目22事項）の実施状況の点検を発足以来、継続してきた。国、空港公団（当時）の真摯な対応があって、総体的には、かなり大きく前進してきたが、空港公団が民営化された今日、そうした新しい状況にふさわしい点検を行うことが求められている。その具体的な方式については、地域部会で検討中であるが、点検対象の重点化、点検作業の効率化など、点検の新展開をめざすが必要になる。

(3) 地域と空港の間に立って

これまで共生委員会は合意事項の実施状況の点検を中心に、地域と空港の共生の実現に向けて努力してきた。その点検についても、問題点の指摘にとどまらず、地域と国・空港会社との間に立って、課題の解決に向けて、前向きな議論ができるよう配慮する必要がある。共生委員会は、地域と空港会社が双方向、対話型の関係を築き、ともに生きる道を模索する先導役として期待されていることを重く受け止めなければならない。

2. 民営化後の本委員会及び部会の取り扱い

民営化後の本委員会及び部会の取り扱いについては、次のとおりとする。

前回の共生委員会で、民営化後も共生委員会の活動と円卓会議合意事項の点検の必要性が確認された。

歴史伝承部会は、（財）航空科学振興財団に移管し、引き続き歴史伝承に係る活動を継続することとなり、4月16日に第1回歴史伝承委員会が開催された。

地域づくり部会は、上部組織である地域振興連絡協議会（地連協）に移管し、6月の地連協総会を経て、具体化に着手することとする。

地域部会は、合意事項点検を主要業務として、重点化、効率化を図り引き続き実施する。

情報公開部会については、今後、そのあり方を検討することとする。

おわりに

共生委員会が合意事項点検について、新たな展開を図る究極の目的は、地域が共生を実感し、その成果を享受できるようにすることにある。そこにこそ、これからの共生委員会の存在理由があることを自覚する必要がある。

共生委員会は、今後とも、自らの使命を十分に認識し、建設的な点検の実施と、双方向の対話による問題解決に努力し、地域と空港の共生実現に総力をあげて取り組むこととする。

2004年（平成16年）7月26日
成田空港地域共生委員会
地 域 部 会

1. 円卓会議合意事項の点検の取り扱い

- (1) 円卓会議合意事項（7項目22事項）の点検表については、2004年（平成16年）3月末時点をもって編集・整理し、必要な資料を添付して永久保存する。早急に編集委員会を設け、作業に着手する。
- (2) 今後とも、円卓会議合意事項（7項目22事項）を点検の対象とする。その中でも特に「今後中心となる課題」に力点をおいて議論する。
- (3) 必要に応じて、スタディグループ（SG）を開催する。SGは、共生委員会本会議、地域部会の検討項目を事前に整理し、効率よく運営することを主な目的とする。
なお、項目によっては、地域委員、有識者の参加を求めるものとする。

2. その他

- (1) 空港をめぐる状況の中で顕在化した問題については、迅速に対応し、検討項目に加える。
- (2) 1年間の活動の総括や成果のまとめをおこなう。

■円卓会議合意事項 今後中心となる課題

項 目	課 題	担 当 部 署
航空機騒音	<ul style="list-style-type: none"> ・ W値の逆転現象への対応 ・ 民家防音工事の恒久的助成制度に向けた再々助成制度の検討 ・ 民家防音工事におけるサッシの軽量化と改善策 ・ 民家防音工事の経年変化対策 ・ 飛行コースの遵守 ・ 4000m滑走路関連、平行滑走路関連の防音林・防音堤の整備 ・ 発生源対策として、今後も航空機の低騒音化に取り組む 	国土交通省、環境業務グループ 共生業務グループ 共生業務グループ 共生業務グループ 国土交通省、環境業務グループ 共生業務グループ 国土交通省、共生企画グループ
環 境	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域環境、騒音下住民の健康に与える影響の把握（航空機騒音、排気ガス、低周波振動、営業騒音等） ・ 農業用ビニールハウス汚染の原因究明 ・ 緑、林の回復について計画的な推進 ・ 移転跡地の十分な管理および有効活用 	環境業務グループ 環境業務グループ 共生業務グループ 共生業務グループ
落 下 物	<ul style="list-style-type: none"> ・ 北側からの着陸時の対策 	国土交通省、共生企画グループ
電 波 障 害	<ul style="list-style-type: none"> ・ 電波障害対策の実施 	共生業務グループ
滑走路計画	<ul style="list-style-type: none"> ・ 平行滑走路については、話し合いにより解決 ・ 横風用滑走路については、平行滑走路が供用した時点であらためて地域社会に提案し、その賛意を得る ・ 飛行回数増加について地元、関係住民と協議 ・ 22時台の便数（10便／日）の遵守 	国土交通省、共生企画グループ 国土交通省、共生企画グループ 国土交通省、共生企画グループ 国土交通省、共生企画グループ

2004年(平成16年)12月16日
成田空港地域共生委員会
代表委員 山本 雄二郎

1. 共生委員会は「今後の共生委員会と第6期への対応」を受けて、地域と空港の真の共生実現のため、負託に応えるよう全力を傾注する。
2. 第6期において、共生委員会の根幹にかかわる次の事項につき、できるだけ早急に関係者の間で検討・協議することを期待する。
 - (1) 文書では「長期展望に立って今後の共生委員会の方向性を明確化」することとされているが、具体的にどう取り組むか。
 - (2) 同じく「空港における重要な課題」として平行滑走路の2500m化、発着回数の20万回超化があげられているが、具体的にどのような形で共生委員会がかかわっていくか。
 - (3) 地域の意向、問題解決の方向性をふまえ、地域を明るくするための方策を視野に入れて、双方向対話型の推進に努めるべきではないか。

なお地域づくり部会については、地連協に移管されたが、旧部会の活動が共生におけるプラス創出への寄与を目的としていたことを考慮し、早急にスタートさせることが望まれる。

今後の共生委員会と第6期への対応について

1. 基本的考え方

- ・ 設立後10年を迎え、民営化をはじめとする成田空港を取り巻く大きな状況の変化と時代の要請に応える形で、共生委員会の新展開を推進することが不可欠。
- ・ 永遠の課題である真の共生実現に向けて、共生委員会がこれまでに果たした意義と成果を踏まえ、長期展望に立って今後の共生委員会の方向性を明確化し、第6期共生委員会をスタートさせることが必要。

2. 対応への視点

- ・ 地域と空港の共生は、地域との長い軌轢を経て建設された大規模内陸空港である成田空港の宿命。
- ・ 真の共生とは、地域と空港による相互の理解と協力を前提として、地域と空港の関係を改善し、地域の安寧と空港機能の維持充実を調和的に実現していくこと。
- ・ その見地から、地域における主たる課題は、騒音対策の充実をはじめとする空港によるマイナスの影響の除去。しかし、空港の発展が地域の経済的・社会的発展につながり、地域の前途に光明を与えるというプラスの効果を有していることも事実。このため、地域と空港の相互発展を志向するという新たな地平に立って、地域と空港とが対話していくことが重要。
- ・ 同じく空港における重要な課題は、平行滑走路の2,500m化。また、発着回数の20万回超化による空港容量の拡大も今後の大きな課題。これは、我が国が国際社会の一員として今後も発展を続けていくために不可欠な要請であり、その実現は国の責務であるとともに、空港社会にとっては経営安定を成長の基盤。その実現に当たっては、地域の理解と協力を得ることが前提。
- ・ 空港公団の民営化、さらに完全民営化という新しい状況の中で、地域と空港は、真の共生を実現していくうえでのパートナーであるとの認識をもって、互いに抱える課題の解決と相互発展を目指して、努力していかなければならない。

3. 共生委員会の役割

- ・ 共生委員会は、成田空港問題シンポジウム・円卓会議の流れを受け、地域住民参画型の先見的組織として、成田空港問題の解決に尽力し、多大の意義と実績、地域と空港の共生の実現基盤を形成。
- ・ 共生委員会は、地域と国・空港会社との接点として、地域住民の声を集約し、空港会社との対話を通じて地域が抱える課題の解決を図ることが第一義的役割。また、その活動によって、空港の建設・運用にあたり必要不可欠な地域の理解と協力を得ることに寄与し、さらにその結果として、空港機能の充実に貢献することが可能。
- ・ 共生委員会は、新たな状況や時代の要請を適切に受け止め、地域の将来に対する先見性をもって、地域と空港の真の共生のあり方を常に模索しながら業務を推進することにより、空港を核とした地域の発展にも貢献することが可能。

4. 第6期共生委員会のあり方

- ・ 6期目を迎える共生委員会については、平成16年4月からの空港公団の民営化、さらには近い将来に予定される完全民営化を見据え、空港機能の維持充実という時代の要請を受け止めて、地域と空港の真の共生実現を前進させることを期待。
- ・ 第6期共生委員会は、これまでに果たしてきた成果の上に、円卓会議合意事項の重点的かつ効率的な点検を実施する中で、地域意向を的確に把握し、問題解決方向の提案を含めた双方向対話型の運営を推進していくことにより、地域と空港が真の共生を実現していくためのいわば架け橋としての役割を果たすべく努力していくことが必要。
- ・ このため、共生委員会の第6期委員については、委員会活動で培われた知見と実績を考慮して人選することが望まれる。同時に、各委員には、共生委員会の使命の十分な自覚と、更なる研鑽とを強く期待。
- ・ 共生委員会の組織体制については、完全民営化に向けて更なる整合性を図ることを検討することが必要。

2005（平成17）年11月14日
成田空港地域共生委員会
代表委員 山本 雄二郎

はじめに

- ・ 平行滑走路の整備は成田空港問題の解決に深くかかわることだけに、共生委員会としては、強い関心をもって推移を見守ってきたが、北伸案による整備が具体化し、ここに大きな節目を迎えるに至った。
- ・ 共生委員会は先に「平行滑走路整備に関する検討メモ」〔2005（平成17）年7月25日〕において、委員会としての意向を示したが、その後、新たな局面を迎えたのを機に、あらためて見解を明らかにすることとする。

1. これまでの経緯について

- ・ 平行滑走路の整備（北伸案）が急速に動き出したのは、2004（平成16）年11月の国土交通大臣の指示が発端であった。2005（平成17）年7月に、国土交通大臣と成田空港会社社長の会談が行われ、東峰区地権者との折衝が進展しないことから、北伸案を選択せざるをえないとの認識で一致し、千葉県知事、空港周辺市町村長らに理解と協力を求めた。そのうえで8月に、大臣は空港会社に対して、北伸案による整備を指示した。東峰区地権者との交渉が難航して展望を開くことができず、一方で増大する国際航空需要への早期対応を迫られている状況を考えれば、国土交通省・空港会社の選択は必要かつ不可避なものであったとわれわれは理解する。
- ・ 地域にとっても、平行滑走路の整備は「地域の長期的な発展を導く基幹施設となり、早期完成は避けて通れぬ選択である。平行滑走路の未完は成田空港問題解決の先送りとなり、人々の心に暗い影を落とし、地域の活力を奪い続けることになりかねない」〔1999（平成11）年6月・住民フォーラム総括〕との立場をとってきたことを考えれば、平行滑走路の整備が進展をみるようになったのは共生委員会としても前進と受けとめる。ただし、本来計画と異なる北伸案の選択になったのは、残念な事態といわざるをえない。とはいえ、東峰区地権者との困難な長い交渉、成田空港に対するさまざまな要請が強まりつつある状況を考えれば、この際、北伸案はやむをえない判断である」と認識する。

2. 問題解決への基本的視点

- ・ 共生委員会としては、北伸案の採択にあたって、それが地域のなかに紛争の火種を残し、あるいは新たな紛争を引き起こすことのないように、あくまでシンポジウム・円卓会議の流れを受けて、成田空港問題総体の解決をめざして全関係者が取り組んでいくことを強く期待する。
- ・ 国土交通省・空港会社としては、我が国最大の国際基幹空港としての成田空港の機能充実、国際航空ネットワークの拡充、増大する国際航空需要への対応など、内外への責務が強まるなかで、平行滑走路の整備を急がざるをえない立場にあることは理解できる。しかし、北伸案は本来計画とは異なるものであり、その相違を十分認識して、新事態に対処していくことが必要である。「北伸案による整備」によって「成田空港の将来像がどのようなものになるか」を明示し、広く内外の理解を求めらるべきであろう。その場合、とくに地域住民に対して、不安を残さないよう丁寧な説明と情報開示を心がけなくてはならない。
- ・ 地域においても、成田空港が有力な資源であり、平行滑走路の整備によって、付加価値がさらに増大することになるとの認識のもとに対応していくことが求められる。その見地から、空港と地域の関係をどう構築していくか、双方向対話型の展開をめざさなくてはならない。

3. 諸懸案の解決に向けて

- ・ 北伸案による平行滑走路の整備によって、さまざまな懸案が顕在化してくることは不可避である。共生委員会としては、それらの諸懸案が適切な解決を見るように、注意深く見守るとともに必要な協力を惜しまない。
- ・ 騒音対策では、北伸と発着回数の増加による騒音コンターの変化など、新たな事態への対応が必要になる。

4000m滑走路側では、コンターが現在の騒音区域よりも縮み、平行滑走路側（とくに北側）では、一部はみ出ると予測されているが、これにどう対処していくか、地域住民に丁寧に説明し理解を求めなくてはならない。それに関連して、「それぞれの滑走路の上限まで発着が行われた場合（23.5万回）を想定した騒音コンターに基づいて騒音対策を実施したい」とする提案は理解できる。

- ・ 発着回数は円卓会議合意事項で、「平行滑走路の供用開始時には20万回を限度とし、その後の回数増加は地元と協議する」、かつ「騒音対策は22万回として実施する」とされてきた。その後、暫定とはいえ平行滑走路が供用され、北伸案提示に際して、年間発着回数の上限について「20万回から22万回に増加したい」と提案されたほか、「年間23.5万回の発着が可能になる」ことが明らかにされた。このように、地域としては関心を持たざるをえない新しい状況が生じたなかで、あらためて「発着回数をどうするか」についても丁寧な説明が必要であり、北伸への理解を求めるのとは別に、地域住民の理解を求めるよう努めなくてはならない。
- ・ 東峰区地権者との折衝については、大臣指示では「話し合いの窓口を開いておくこと」とされているが、より積極的な対応が必要であり、当事者双方がさらに前向きに、かつ理性的に取り組んでいくことが望まれる。

おわりに

- ・ 北伸案による平行滑走路の整備はまぎれもなく1つの転機であり、この機を逸することなく、成田の地に光がもたらされるよう、全関係者が総力をあげて局面打開に取り組んでいくことを要請する。
- ・ 新しい状況のなかで、共生委員会としては、その推移を従来にもまして注意深く見守るとともに、問題解決のための協力を惜しまない。

2006年(平成18年)2月3日
成田空港地域共生委員会
地域部会

はじめに

円卓会議合意事項の点検は共生委員会の主要業務であり、発足以来、「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」(隅谷調査団見解)ことをめざして活動をつづけてきた。

合意事項は騒音問題から移転跡地の整備まで、きわめて多岐にわたるが、その多くの事項は実施に移され、所期の目標に近づきつつある。これは共生委員会による精力的な点検作業と国、空港会社、関係機関の真摯な対応に負うところが大きい。

こうした状況のなかで、2004(平成16)年4月1日、空港公団が民営化され、成田国際空港株式会社が発足した。これに関連して、合意事項の点検のあり方が問われることになったが、共生委員会としては、点検の新展開を進めることになり、今日に至っている。

1. 民営化後の点検のあり方

共生委員会は民営化後の点検のあり方について、検討を重ねた結果、次のように対応するとの結論に達した。

(1) 基本的方向

2004(平成16)年5月19日の「円卓会議合意事項点検の今後のあり方について」では、以下のよう確認された。

①点検の重点化、効率化

合意事項(7項目22事項)を引き続き点検の対象とするが、今後は2004(平成16)年7月26日にとりまとめた「今後中心となる課題」(5項目17事項)に力点を置く。

②双方向対話型の対応

点検のあり方を従来の一方向的なものでなく、双方向対話型のものとする。

このことは、2004(平成16)年7月26日の第49回本会議で了承され、「民営化後の円卓会議合意事項点検のあり方」として確定した。

(2) 作業体制の整備

点検を効率的に行い、また責任の所在を明らかにするため、作業体制を整備した。

①地域部会での取り組み

点検は一貫して地域部会の場で行われてきたが、2005(平成17)年3月以降、部会長(従来は共生委事務局長)は地域委員が務めることになり、部会長の岩澤寛委員、代理の村島義則、石毛博道両委員を中心に作業が進められた。さらに点検事項ごとに担当する委員を決め、責任をもって効率的に作業を行う体制が整えられた。

②担当部署との関連

作業を効率的に行うため、国土交通省、また空港会社では地域共生部の共生企画、共生業務、環境業務の各グループごとに点検事項を整理し、点検した。

2. 点検の結果と今後の対応

大きく2つの時期に分けて、点検の結果のとりまとめと、今後の対応の整理を行った。

(1) 2004(平成16)年9月以降

点検の新展開を始めた2004(平成16)年9月以降の作業について、次のように点検の結果のとりまとめを行った。

①点検表

点検を行った5項目17事項すべてについて、経緯、現状、問題点の把握、今後の対応をとりまとめた。

②点検一覧表

点検表を整理し、コンパクトな一覧表にまとめ、理解しやすいように集約した。

③点検日誌

地域部会を5回、スタディグループ(SG)を11回、それぞれ開催して作業を進め、そのつど、本会議で報告した。〈別紙〉

(2) 2006(平成18)年2月以降

点検の新展開が一巡したのを受けて、5項目17事項をあらためて次のように整理し、そのつど取り組むべき事項を組み合わせる点検を行う。

①重点をおく事項

- 〔航空機騒音〕 ・ W値の逆転現象への対応
- 〔滑走路計画〕 ・ 22時台の便数(10便/日)の遵守

なお、平行滑走路にかかわる話し合い解決、発着回数増加への協議などの問題は点検にとらわれず、事態の推移を見守りながら、継続的に扱うこととする。

②必要に応じて報告を求める事項

- 〔航空機騒音〕 ・ 民家防音工事におけるサッシの軽量化と改善策
- ・ 民家防音工事の経年変化対策
- ・ 飛行コースの遵守
- ・ 防音林・防音堤の整備
- 〔環境〕 ・ 地域環境、騒音下住民の健康に与える影響の把握
- 〔落下物〕 ・ 再発防止-とくに北側からの着陸時の対策

③事態の推移を見守る事項

その他の事項については、事態の推移を見て対応する。

おわりに

ひきつづき、点検の新展開を強力に推進し、地域と空港の共生に資するよう努めることとする。

〈別紙〉

■点検日誌

年月日	会議	点検事項
2004 (H16). 9. 30 2004 (H16).10. 8 2004 (H16).10.14 2004 (H16).11. 1 2004 (H16).11.15	S G 〃 地域部会 S G 本会議	〔航空機騒音〕 ・ 民家防音工事の恒久的助成制度に向けた「再々助成制度」の検討 ・ 民家防音工事におけるサッシの軽量化と改善策 ・ 民家防音工事の経年変化対策
2004 (H16).12.20 2005 (H17). 1.25 2005 (H17). 2. 4 2005 (H17). 2.15	S G 〃 地域部会 本会議	〔航空機騒音〕 ・ 4000m滑走路関連、平行滑走路関連の防音林・防音堤の整備 〔環境〕 ・ 緑、林の回復について計画的な推進 ・ 移転跡地の十分な管理および有効活用 〔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
2005 (H17). 3.30 2005 (H17). 4.21 2005 (H17). 5.10 2005 (H17). 5.16	S G 〃 地域部会 本会議	〔環境〕 ・ 地域環境、騒音下住民の健康に与える影響の把握(航空機騒音、大気質、低周波空気振動、営業騒音等) ・ 農業用ビニールハウス汚染の原因究明
2005 (H17). 6.20 2005 (H17). 7. 4 2005 (H17). 7.15 2005 (H17). 7.25	S G 〃 地域部会 本会議	〔航空機騒音〕 ・ W値の逆転現象への対応 ・ 飛行コースの遵守 ・ 発生源対策として、今後も航空機の低騒音化に取り組む 〔落下物〕 ・ 再発防止-とくに北側からの着陸時の対策
2005 (H17).10.21 2005 (H17).10.27 2005 (H17).11. 2 2005 (H17).11.14	S G 〃 地域部会 本会議	〔滑走路計画〕 ・ 平行滑走路については、話し合いにより解決 ・ 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、その賛意を得る ・ 平行滑走路の供用開始時における発着回数は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 ・ 22時台の便数(10便/日)の遵守

2006年(平成18年)11月13日
成田空港地域共生委員会
地域部会

はじめに

円卓会議合意事項の点検については、共生委員会は発足以来、主要な業務と位置づけ、「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」(隅谷調査団見解)ことをめざして活動を続けてきた。

合意事項は、騒音問題から移転跡地の整備まで、きわめて多岐にわたるが、その多くの事項は実施に移され、所期の目標に近づきつつある。これは共生委員会による精力的な点検作業と国、空港会社、関係機関の真摯な対応に負うところが大きい。

こうした状況のなかで、空港と地域の共生は実を結び始め、その一環として、2006(平成18)9月、北伸による平行滑走路の整備に着工、新しい局面に入った。しかし、合意事項の実施という点では、残された問題が少なくない。このため、共生委員会は第6期において、合意事項の点検に新たな取り組みを行った。

1. 点検の新展開

この新たな取り組みとは、点検の新展開である。換言すれば、点検の重点化、効率化であり、さらに点検のあり方を一方向的なものではなく、双方向対話型のものにすることであった。

また、作業体制についても、地域部会の部会長・部会長代理(いずれも地域委員)を中心に作業を行うほか、点検項目ごとに担当委員を決め、作業の効率化と責任の明確化を図った。

2. 点検の具体的作業

点検の新展開の特徴は、2006(平成18)年2月以降、円卓会議合意事項5項目17事項について、次のように整理し、具体的かつ精緻な点検を行ったことである。

①重点をおく事項

〔航空機騒音〕
〔滑走路計画〕

- ・W値の逆転現象への対応
- ・平行滑走路については、話し合いにより解決
- ・平行滑走路の供用開始時における発着回数は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
- ・22時台の便数(10便/日)の遵守

②必要に応じて報告を求める事項

〔航空機騒音〕

- ・民家防音工事におけるサッシの軽量化と改善策
- ・民家防音工事の経年変化対策
- ・飛行コースの遵守
- ・防音林・防音堤の整備

〔環境〕

- ・地域環境、騒音下住民の健康に与える影響の把握

〔落下物〕

- ・再発防止-とくに北側からの着陸時の対策

③事態の推移を見守る事項

その他の事項については、事態の推移を見て対応する。

3. 点検の結果

第6期においては、北伸による平行滑走路の整備が急進展したため、点検もそうした状況変化への対応を迫られたが、全体的に見れば、円卓会議合意事項の実施は所期の目標に近づきつつあると認められる。

ただし、空港整備が急速に進むのにくらべ、地域内の懸案解決に時間がかかりすぎていることは否定できない。加えて、住民感情に配慮した丁寧な説明、きめ細かな対応という点では問題が残されているように思われる。その意味での改善が必要であり、真摯な対応が求められる。

個々の事項に対する点検結果は、別紙のとおりである。

4. 今後の対応

成田空港問題をめぐる状況は、従前とくらべると大きく変化しつつある。とくに、北伸による平行滑走路の整備によって、滑走路長の2500m化、年間発着回数の22万回化が実現する見通しとなった。こうした空港機能の拡充の意義は大きいとみていいだろう。

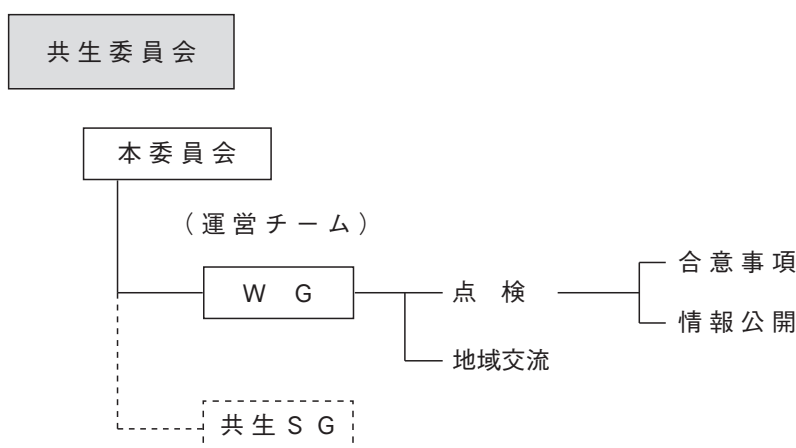
しかし、それと歩調を合わせて、地域にも光がもたらされなくてはならない。共生大綱では「地域と空港との共生の理念は、成田空港がこの地にある限り続く永遠の課題であり、そのなかでも、まず円卓会議の合意事項を着実に実施することがすべての基本である」と規定されていることを、あらためて想起する必要がある。

おわりに

第6期の点検において、合意事項の実施が前進していることと同時に、早急に対処すべき課題も残されていることが確認された。今後、たとえ手法が変わることがあっても、点検に象徴される共生実現への試みは、継承され続けなくてはならない。

2007年（平成19年）2月7日

1. 共生委員会は第7期においても、地連協の付託に応え引き続き成田空港問題と真摯に向かい合い、地域と空港の真の共生の実現を期す。
2. 成田空港会社の完全民営化に象徴される状況の変化、国際拠点空港の機能の充実に向けた時代の要請、空港との共栄をめざす地域の機運などを勘案し、第7期は新しい共生スキームを形成するまでの過渡期と位置づけて、なんらかのシステムチェンジが不可避であるとの前提のもとに委員会活動を行う。
3. そのために、第7期においては、設置要綱に規定される本来の業務と、新しい共生スキーム形成に向けた準備のための業務を遂行する。
4. その業務を図示すれば、次の通りである。



共生委員会第7期発足に当たって

2006年（平成18年）12月26日

1. はじめに

共生委員会は設立後、12年が経過し、この間、地域と空港の共生は徐々に実を結びはじめ、それに伴って平行滑走路の供用によって成田空港の能力は大幅に拡大し、一方で、地域への負の軽減にしても、共生財団の設立、低騒音機の導入など、きめ細やかな騒音対策が進展した。

このような状況から見て、地域と空港の共生を推進してきた共生委員会は期待された使命を相当程度、果たしてきたといえる。しかし、地域住民の中には、依然として懸案解決を求める声があり、空港会社の完全民営化を契機に新たな状況が顕在化してくることも予想される。共生委員会のあり方についても、時代の変化に応え、新しい共生スキームを模索する過程の中に適正に位置づけていかなければならない。

共生委員会第7期の発足に当たっては、これまでの12年間の経緯と成果、なお残された課題を認識し、昨今の状況の変化と今後の動きを踏まえ、時代の転換点にふさわしい取り組みを行っていくこととする。

2. 共生委員会の今後のあり方

(1) 共生委員会を取り巻く環境の変化と長期的見地からの方向性

成田空港は国内では他に類を見ない大規模な内陸空港であり、地域と空港の関係が密接不可分であるところから、地域住民と空港関係者の対話の場は今後とも必要である。

一方で、成田空港はグローバル化の進展につれて、我が国最大の国際拠点空港としての役割を有効に担うことを強く要請されると同時に、地域との関係についても、完全民営化のもとでの共生のあり方が問い直される公算が強まってきた。こういう状況の中で、いずれ新しい共生スキームを形成し、対応していくことが不可欠になると考えられる。

その意味で、共生委員会の第7期は新しい共生スキームができるまでの過渡期と位置づけられ、何らかのシステムチェンジを模索せざるを得ない時期に当たるといえる。そのためには、時に、実験的な取組みを試みる必要があると思われる。

(2) 共生委員会第7期における具体的な対応

共生委員会第7期において、概ね、次のような取組みを行うこととする。

(イ) 円卓会議合意事項の発展的解決

共生委員会はシンポジウム、円卓会議の流れを受けて設立されたものであり、その主要業務としての円卓会議合意事項の実施状況の点検については、「成田空港問題円卓会議合意事項点検記録集」（平成17年11月刊）が示すように、懸案の多くは解決に近づき、点検の成果は集大成されている。したがって、第7期の点検作業は対象項目の一層の絞込みを行い、重点化することが望まれる。さらに、単に点検というだけではなく、問題を具体的かつ発展的に解決するという視点で臨むことが肝要である。

(ロ) 双方向対話型の具視

共生委員会が地域住民と空港関係者の対話の場を確保するに当たって、双方がより広く問題をとらえ、積極的に情報を提供し、意見を交換することによって、次の展開を導き出すことが望まれる。この場合において、地域住民と空港関係者は、妥協でなく、双方が責任ある言動で向かい合い、前向きな結論を出すことを目指すという、いわゆる双方向対話型の形で進めなくてはならない。

地域住民、空港関係者がともに、こうした視点から主体的に取り組むよう促すことも、共生委員会の第7期の課題である。

(3) 共生スキームのあり方の検討

今後、新たに共生スキームが議論され、形成されていく過程において、共生委員会自体の見直しも組上に載ることが考えられる。その場合は、別途検討に着手することとし、具体的には、国土交通省、地連協、空港会社、さらには学識経験者で構成するチームに検討を委ね、共生委員会の意向も踏まえて、結論を出すこととする。

また、共生財団、歴史伝承委員会などの関係期間について、共生スキーム全体の枠組みの中で見直しが行われることになるが、それぞれの機関の固有の状況を配慮し、適切に措置することが望まれる。

3. おわりに

地域と空港の共生が在来型の理念、すなわち、たとえ立場が違って相手存在を認め、何事も話し合いで解決していくことを目指して推進されてきたことは疑いない。その路線は今後も基本的には継承されることが望ましいが、すでに地域の一部には「共存共生から共栄へ」との動きも出始めており、長期的に見れば、地域と空港の新しい関係を樹立していくことが必要になる。

いずれにしても、共生委員会第7期は極めて流動的な状況の中で発足することになるだけに、状況の変化、時代の要請を誤りなくとらえ、より良い未来に向けて、地域と空港がともに、一層発展的な方向に向かえるよう、共生委員会としても従来の発想と手法を超えて前進していくことを切に期待する。

2007（平成19）年12月14日

はじめに

共生委員会は2007（平成19）年12月をもって第7期前半を終了する。

2007（平成19）年2月7日の第59回共生委員会で委嘱状の交付を受け、以来、共生委員会活動を継続してきた。

この間、成田空港問題をとりまく状況は大きく変わり、共生委員会としても、その対応に追われたが、国、千葉県、空港会社の協力もあって、地域と空港の共生は実現へ向けて徐々に前進することができたと思える。

この1年間を振り返り、来るべき第7期後半に備え、ここに中間総括を行うこととする。

1. 業務の実施状況

(1) 新しいアプローチ

共生委員会第7期においては、業務を概ね、次のように実施した。

①円卓会議合意事項点検のさらなる重点化

共生委員会の主要業務である円卓会議合意事項の実施状況の点検については、「成田空港問題円卓会議合意事項点検記録集」〔2005（平成17）年11月刊〕が示すように、懸案の多くは解決に近づき、ほぼ所期の目標に近づいてきた。したがって、第7期の点検作業は対象項目を一層絞り込んで重点化し、単に点検というだけでなく、問題を具体的かつ発展的に解決するという視点で臨んだ。

②双方向対話型の具現

業務を進めるにあたっては、地域住民と空港関係者の間で、双方がより広く問題をとらえて積極的に情報を提供し、意見を交換することによって、次の展開を導き出すことを企図した。これは単に妥協するというのではなく、双方が責任ある言動で向かい合い、前向きな結論を出すことをめざすという、いわゆる双方向対話型の形で主体的に取り組むことをめざしたものである。

③共生ワーキンググループ、共生スタディグループの設置

第7期は新しい共生スキームを形成するまでの過渡期と位置づけられているところから、システムチェンジが不可避であるとの前提のもとに委員会活動を行うこととした。

そのために、第7期においては、設置要綱に規定される本来の業務を行う共生ワーキンググループと、新しい共生スキーム形成に向けた準備のための業務を行う共生スタディグループを設置するなど、新しい体制のもとで業務を推進した。

④共生スキームのあり方の検討

今後、新たな共生スキームが議論され、形成されていく過程において、共生委員会自体の見直しも組上に載ることが考えられるが、その場合は、国、千葉県、空港会社、さらには学識経験者で構成するプロジェクトチームに検討を委ねることとする。

また、共生財団、歴史伝承委員会などの関係機関についても、共生スキーム全体の枠組みの中で見直しが行われることになるが、それぞれの機関の固有の状況を配慮し、適切に措置するよう求めることとする。

(2) 業務の推進体制

①共生委員会運営チーム

第7期の共生委員会活動を円滑かつ効率的に行うために、先導的役割を果たす組織として運営チームを設置し、共生ワーキンググループ、共生スタディグループが行う業務の方向性などについて協議し、委員会活動に反映させた。

また、共生委員会の活動と空港に関する情報を分かりやすく正確に伝える「共生委員会だより」の編集方針についても検討した。

②共生ワーキンググループ

共生ワーキンググループは、円卓会議合意事項と情報公開の点検、地域交流の業務を行った。

とくに点検業務は、点検のさらなる重点化、効率化をめざし、合意事項5項目17事項のうち、重点をおく事項を中心に点検に取り組んだ。加えて、従来のように共生委員会側から問題指摘をせず、国、空港会社からの報告を受け、それを起点にして点検業務を進めた。

また、点検項目ごとに担当委員を決め、国、千葉県、空港会社の協力者を明確にし、業務を進めた。

1) 点検

イ. 円卓会議合意事項

◇ 全体

- ・ 5月21日、国、空港会社から、重点をおく事項のほか、落下物関連の報告があった。このうち、航空機からの落下物については、2006（平成18）年度は横芝光町1件、成田市1件、計2件、また航空機の洋上脚下げ実施状況の調査結果では、2006（平成18）年度の遵守率は99.7%であった。

◇ W値の逆転現象への対応

- ・ 8月21日、騒音評価指標（Lden）研究会の第1回研修として、京大大学院松井准教授から「地域の環境と生活に関する調査」について説明を受けた。この調査は、成田市と京大大学院が共同で2005（平成17）年と2006（平成18）年に、W値を含む航空機騒音評価量と実際の住民反応を把握するため、成田空港周辺住民を対象にアンケート調査を行い、まとめたものである。
- ・ 10月26日、騒音評価指標（Lden）研究会の第2回研修として、環境省山下室長補佐から「航空機騒音に係る環境基準の改正について」レクチャーを受けた。その内容は、2007（平成19）年3月、環境大臣から中央環境審議会に「航空機騒音に係る環境基準の改正について」諮問し、6月27日に答申されたものである。

◇ 22時台の便数（10便／日）の遵守

- ・ 10月26日、国、空港会社から、22時台の便数の現状について報告があった。関係者の努力により改善傾向が見られるものの、依然として10便／日という合意事項の遵守には至っていない現状であった。

ロ. 情報公開

- ・ 10月26日、空港会社から「情報公開の新しい展開案」が提出され、今後の具体的な取り組みは次の点に重点をおくとの報告があった。

- ◎簡明なパンフレット（民家防音工事助成制度）の作成
- ◎「くうこうだより」に地域コミュニケーションコーナー設置
- ◎災害・事故緊急情報のテレホンサービスの検討
- ◎CSRレポートの発行
- ◎「クウタン（地域国際人）クラブ・プロジェクト」（仮称）の設立

- ・ 11月14日、各項目の具体的な取り組みについての実施スケジュールの報告があった。

2) 地域交流

- ・ 9月28日、多古町騒協との交流会を行った。国土交通省羽尾課長から「首都圏空港（成田・羽田）を巡る最近の動きと今後の展開」、空港会社佐久間マネージャーから「成田空港の現状と取り巻く状況の変化」について報告があり、意見交換を行った。
- ・ 10月26日、担当委員および協力者から、今後の取り組みとして、「在来型」の交流会は従来どおり継続するとともに、共存共生から共栄へという新しい流れに対応するため、空港関係者との交流など新たな視点で重層的な「共栄型」の地域交流を行うこととする実施（案）が報告された。

③ 共生スタディグループ

1) 新スキームへの準備

- ・ 4月16日、国土交通省羽尾課長から「今後の国際拠点空港のあり方に関する懇談会」報告の内容と今後の展開について、また、空港会社金子室長から完全民営化に向けた検討状況について、それぞれヒアリングを行った。
- ・ 6月27日、羽尾課長から交通政策審議会航空分科会の最終答申内容と、アジア・ゲートウェイ構想をめぐる論議の内容を聞いた。
- ・ 10月26日、羽尾課長から空港会社の完全民営化に向けた検討状況を聞いた。

2) 歴史伝承プロジェクト

- ・ 10月26日、歴史伝承委員会から提出された「活動成果報告」の内容や今後の方向性について討議した。

歴史伝承プロジェクトについては、地域住民から収集した多数の実物資料や、面談資料を蓄積しており、その分類整理はもちろん、成果の社会的還元を果たすことが望まれているところから、最もかかわりの深い空港会社が、会社としてどう対応するか、2008（平成20）年1月末までに素案を提出することになった。

2. 問題点と課題

(1) 業務全般について

① 新方式の展開

共生委員会第7期の円卓会議合意事項の点検業務は共生ワーキンググループが担当し、重点をおく事項に絞り込むとともに、地域住民と空港関係者の双方が積極的に情報を提供し、意見を交換することによって、問題を具体的かつ発展的に解決することをめざす双方向対話型での取り組みを新たに試みた。共生スタディグループは新しい共生スキームの検討に入るなど、新機軸を打ち出した。

しかし、1年を振り返ると、必ずしも業務が軌道に乗ったとは言えないのではないかとと思われる。それは、国際拠点空港としての機能の拡充、空港会社の完全民営化、羽田国際化論の台頭など、成田空港問題がさまざまな要因によってかつてないほど急展開し、国、空港会社など関係者がその対応に追われ、千葉県をはじめ地域側も市町村合併の進展など関連して、共生委員会業務に積極的に関わることができなかったことに起因しているとみられる。

今後は、関係者が状況の変化に的確に対応し、共生委員会業務に取り組んでいく必要がある。

②業務の機動化、組織化

新方式による業務を軌道に乗せる必要があることから、業務のあり方を再度検証し、効率化を図るため、より機動的に、かつ組織化をあらためて検討することとする。そのためには、共生委員会本会議の定例化なども視野に入れ、より一層業務の充実を図る。

(2) 共生ワーキンググループ業務

①点検

1) 円卓会議合意事項

イ. 全体

国、空港会社は真摯に対応し、たとえば航空機洋上脚下げ実施状況調査や氷塊付着状況調査によって、落下物防止に効果を上げていることなど、相応の成果を上げていると認められる。今後とも引き続き点検業務を実りあるものにしていく。

ロ. W値の逆転現象への対応

「逆転現象」は従来のW値算式に不備があったことに起因することが分かり、より正確な算式に改めることで解決されるとの報告があったが、「W値が実感と合わない」という不満が解消されたとは言えない。この点について、騒音評価指標(Lden)研究会から重要な示唆を得ることができた。松井准教授の報告によると、住民の健康影響やストレスを左右する要因は、W値やL値で表される「平均的な騒音レベル」よりもむしろ「聴取妨害」や「睡眠妨害」など生活妨害(アノイアンス)の起こる頻度であるという。これらの生活妨害を起こす「単発騒音」を評価する指標を設け、規制を提案しているが、これは騒音評価を「生活実感」に応えるものとするうえで有益な提案である。現行基準の枠内でも、「生活妨害」を起こすような単発騒音を防止することによって、住民の騒音ストレス軽減に顕著な効果を期待できることから、そのための努力が求められる。

ハ. 22時台の便数(10便/日)の遵守

航空会社に対する発着時刻の遵守、スケジュール繰り上げ要請などの国の指導により、事態が改善されたことは評価できる。引き続き、航空会社の取り組み状況についてあらためてヒアリング調査を行うなど、さらなる改善を推進するほか、10便/日達成のめどが立たない場合への対応を含め、今後、議論することとする。

2) 情報公開

空港会社の情報公開の新しい展開案の提出は、成田空港問題が新たな局面を迎えたなかで、情報の意義、その重要性を再確認し、より充実した情報公開、情報活用に全社をあげて取り組んでいこうとするもので、一歩前進と言える。具体化については、実施スケジュールに即し、早急に着手することを求める。

②地域交流

地域交流は、空港整備にともなうマイナス面の軽減という視点から、空港周辺市町の騒音下の住民や住民団体を対象として行ってきたが、2007(平成19)年は、9月28日の多古町騒対協との交流会、1件にとどまった。市町村合併などによって、地域に温度差が生じているが、引き続き「在来型」の交流を行っていくには、地域委員を中心に活動を強化する必要がある。

また、新たな視点での「共栄型」の地域交流についても、早急に具体化を図る。

(3) 共生スタディグループ業務

①新スキーム移行に向けて

成田空港は建設決定から40年以上の歴史を経て、2008(平成20)年は開港30周年の節目を迎えるが、シンポジウム、円卓会議で提唱された「共生」理念が共有され、今日に至った。そうしたなかで、共生委員会の点検活動によりマイナス要素への対応が担保され、その一方で歴史伝承委員会の活動によって

「共生」理念の普及、深化が図られた。また空港会社自身も、エコ・エアポートの推進や緑化施設の整備など、さまざまな共生策を実施し、地域と空港の信頼関係の強化に努めてきた。このことは評価されてよいが、地域との共生が半永久的な課題と位置づけられている以上、新しい共生スキームを考えるにあたっては、共生策の継続、担保をどう確保するか見きわめる必要がある。「共生」からさらに踏み込み「共栄」という新たな関係をめざすのであれば、多くの課題に取り組むことが求められる。

②歴史伝承プロジェクトの検討

プロジェクトの今後のあり方については、2008（平成20）年1月に予定される空港会社の素案提示に先立って、国、空港会社、千葉県、関係市町に、プロジェクトチームを立ち上げて方向性を確認し対応するよう求める。そのうえで、少なくとも2008（平成20）年夏までには結論を出すよう期待する。

3. 今後の対応

(1) 第7期総括に向けて

①業務の集大成

共生委員会は1994（平成6）年12月に設置されて以来、すでに13年を経過し、2008（平成20）年をもって、第7期は任期満了となる。

この間、主要業務である円卓会議合意事項の実施状況点検を中心に活動をつづけ、その結果、多くの懸案が解決され、地域と空港の共生は確実に実現に向かいつつあるが、残念ながら、成田空港問題に終止符を打つに至っていない。

このため第7期後半は、14年にわたる共生委員会活動を集大成する方向で業務を推進することとする。

②共生委員会活動記録集の作成

第7期終了とともに、新しい共生スキームへ移行する可能性があることから、通算14年間の共生委員会活動の全容を把握し、総括する必要があるため、そのためにすべてを集大成した記録集を作成することとする。関係者の協力を得て編集委員会を設置し、2008（平成20）年内刊行をめざす。

(2) 業務の充実と効率化

①共生ワーキンググループ・共生スタディグループ業務の深化

第7期前半は共生ワーキンググループ、共生スタディグループを設置し、それぞれ分担して業務を進めたが、後半もこの方式を継承し、両グループが提携して、業務をさらに深化させることとする。

また、共生委員会本会議が定例化される場合、それに合わせて両グループを開催するなど、全体として整合がとれるよう業務を推進する。

②関係者間調整の促進

共生委員会活動にとって、委員みずから積極的に対応するのはもちろんのこと、国、千葉県、空港会社など関係者の協力が不可欠であり、そのために連携をさらに強化する。

とくに新しい共生スキーム、歴史伝承プロジェクトについては、国、千葉県、空港会社などで構成するプロジェクトチームの検討を待つことになるが、その場合、共生委員会との意思疎通を十分に行うことが必要であり、両者でその実現に努力することとする。

(3) 新スキームへの取り組み

①プロジェクトチームによる早期結論

共生委員会はこれまで法的基盤なしで活動してきた。シンポジウム、円卓会議の流れを受けて、国の提唱によって成立し、現在は地域振興連絡協議会から業務を委嘱され、空港会社からの予算支出により活動しているが、基本的には関係者からの信頼によって存立しているのが特徴である。

こうした経緯を踏まえ、新たな共生スキームについては、国、千葉県、空港会社に対し、早急にプロジェクトチームを発足させ、検討を始めることを求める。

②移行に万全を期す

新たな共生スキームの検討に際しては、その必要性と取り組むべき課題、課題克服に必要な組織構成と機能、組織の主体と予算措置などについて検討し、2008（平成20）年秋までにその結論を出す必要がある。その際、共生理念の原点を確認するためにも共生委員会の意見を聴取するなど、移行にとりもなう問題の発生を未然に防止し、万全を期すことを期待する。

おわりに

共生委員会第7期の前半は、きわめて激しい社会状況の変化のなかで終わろうとしているが、後半はさらに厳しさを増すと予想される。前途は多難だが、ここは果敢に挑戦していくしかない。全力を傾注して後半に臨むことを確認し、前半の総括とする。

2009年（平成21年）1月9日

はじめに

共生委員会は、第7期において、空港会社の完全民営化が迫ってきたことに加え、成田空港問題をとりまく状況が大きく変わってきたことから、活動方式を改め、新しい体制で業務に取り組んできた。

そうした状況のなかで、空港周辺地域での共存共生から共栄への動き、新しい共生スキームの検討など、さまざまな対応に追われたが、国、千葉県、関係市町、空港会社の協力もあって、地域と空港の共生は実現へ向けて着実に前進し、新しい第一歩を踏み出すことができたと考える。

1. 第7期における新しいアプローチ

(1) 円卓会議合意事項点検の更なる重点化

共生委員会の主要業務である円卓会議合意事項の実施状況の点検については、懸案の多くが解決に近づき、ほぼ所期の目標に近づいてきたことから、対象項目を一層絞り込んで重点化し、単に点検というだけでなく、問題を具体的かつ発展的に解決するという視点で臨んだ。

(2) 双方向対話型の具現

業務を進めるにあたっては、地域住民と空港関係者の間で、双方がより広く問題をとらえて積極的に情報を提供し、責任ある言動で向かい合って前向きな結論を出すことをめざすという、いわゆる双方向対話型の実現をめざして取り組んだ。

(3) チーム、グループの設置

第7期においては、業務全般を統括し方向づける運営チーム、設置要綱に規定される本来の業務を行う共生ワーキンググループ、新しい共生スキーム形成に向けた準備のための業務を行う共生スタディグループを設置し、新しい体制のもとで業務を推進した。

(4) 共生スキームのあり方の検討

新たな共生スキームの構築については、国、千葉県、空港会社で構成するプロジェクトチームでの検討に委ねられてきたが、共生委員会はもとより、共生財団など関係機関、歴史伝承プロジェクトなど関連事業も含め、幅広い範囲の事象を対象とされた。

このため共生委員会としては、その作業の進捗状況を見ながら、共生スタディグループを中心に対応について議論を深め、意見の集約を図った。

2. 業務の実施状況

(1) 共生委員会運営チーム

共生委員会活動を円滑かつ効率的に行うため、先導的役割を果たし、共生ワーキンググループ、共生スタディグループが行う業務の方向性などを協議した。

(2) 共生ワーキンググループ

①点検業務

1) 円卓会議合意事項

イ. 全項目の検証

国、空港会社の真摯な対応によって、合意事項のかなりの部分は解決に近づき、点検業務は相応の成果を上げていと認められるが、共生委員会7期14年の終了に際し、すべてについて14年間の点検結果のとりまとめを行い、「共生委員会記録集」（仮称）に収録することとした。

ロ. 懸案事項への対応

◇ W値の逆転現象への対応

- ・ 2007（平成19）年7月20日、騒音評価指標（Lden）研究会を立ち上げ、3回の研修を行った。
- ・ その結果、最優先で取り組むべきことは、夜間の騒音を軽減することであり、次の点について関係者の意識的な連携・協力が必要である。

◎22時台の便数の遵守

◎航空機の新機種（低燃費・低騒音）への転換を促進

◎新たな騒音評価方式への移行にあたっては、住民感覚により近づくよう改善を図る。

◇ 22時台の便数（10便／日）の遵守

- ・ 22時台の便数については、関係者の努力により改善傾向が見られるものの、依然として遵守には至っていない状況である。
- ・ 国土交通省による航空会社へのヒアリング調査の結果、22時台の便数が遵守できない主な要因は、21時台の出発便の遅れにあった。そのため、国土交通省は運航スケジュールの調整に努めて

いる。

- ・ 国土交通省と空港会社は、暫定平行滑走路の運用時間を、2009年夏ダイヤ開始日から4000m滑走路と同じ6時から23時までとする旨を2008（平成20）年11月14日に発表した。
- ・ 今後、制限解除にあたっては、22時台の運航に影響を及ぼさないようなスケジュールの調整に努めなければならない。
- ・ さらに、平行滑走路が2500mで供用開始になる時点では、両滑走路において、22時台運航の合意事項を遵守できるように、航空会社に働きかけを行う必要がある。

2) 情報公開

- ・ 2007（平成19）年10月26日、空港会社から「情報公開の新しい展開案」が提出され、今後の具体的な取り組みは、次の点に重点をおくとの報告があった。
 - ◎簡明なパンフレット（民家防音工事助成制度）の作成
 - ◎「くうこうだより」に地域コミュニケーションコーナーを設置
 - ◎災害・事故緊急情報のテレホンサービスの検討
 - ◎クウタン（地域国際人）クラブ・プロジェクト（仮称）の設立
- ・ 2008（平成20）年4月16日、簡明なパンフレットについては、関係市町や共生財団の担当者とは相談しながら、当面、窓口へのアクセスを分かりやすくするという観点で作成することを決めた。
- ・ 9月9日、空港会社から「情報公開の新しい展開への取り組み状況」について報告を受けた。
 - ◎くうこうだよりに「地域共生コーナー」の掲載を開始
 - ◎緊急時の情報提供は「N A A成田国際空港インフォメーション」で対応
 - ◎職場体験への協力、中学生の海外派遣事業を実施また、簡明なパンフレットについて協議し、一般向けと窓口向けに分けて作成するよう求めた。
- ・ 12月17日、空港会社から簡明なパンフレット「防音工事のお悩みありませんか？」（一般向け）、「住宅防音工事相談への対応について」（窓口向け）を発行するとの報告を受けた。

②地域交流

- ・ 2007（平成19）年9月28日、多古町騒対協との交流会を行った。国土交通省羽尾課長から「首都圏空港（成田・羽田）を巡る最近の動きと今後の展開」、空港会社佐久間マネージャーから「成田空港の現状ととりまく状況の変化」について報告があり、意見交換を行った。
- ・ 2008（平成20）年4月16日、空港会社から空港開港30周年記念として、成田空港の歴史を振り返る企画展示の開催や、年間を通じて記念行事を行うことなどが報告され、これらに協力することとした。
- ・ 10月10日、多古町騒対協との交流会を行った。国土交通省松本専門官から「首都圏空港における国際航空機能拡充プラン」、空港会社行方取締役付から「成田国際空港の現状と今後の取り組み－環境対策・地域との共生を中心として－」について報告があり、意見交換を行った。
- ・ 11月20日、共栄型地域交流会を行った。関係市町における団体として成田市から「成田空港通り活性化協議会」、富里市から「富里の明日を考える会」、芝山町から「芝山町『空港と暮らし』推進協議会」、多古町から「多古町異業種交流青年会火曜会」の4団体、航空会社からANA、観光関係会社としてJTBが出席し、それぞれの活動内容や空港との関係などについて報告があった。また、国土交通省、千葉県、空港会社、関係6市町も出席し、意見交換を行った。

(3) 共生スタディグループ

①基本的事項に関する情報交換

- ・ 2007（平成19）年4月16日、国土交通省から「今後の国際拠点空港のあり方に関する懇談会報告」、空港会社から「成田国際空港(株)完全民営化に向けた検討状況」について、それぞれ説明を受けた。
- ・ 6月27日、国土交通省から「交通政策審議会航空分科会答申報告」、「アジア・ゲートウェイ構想報告」、千葉県から「成田空港と羽田空港のあり方に関する意見」、「地域づくり部会」について報告を受けたほか、千葉力創造研究会、芝山町・成田空港共栄推進委員会からの報告、空港会社の新体制について説明を受けた。
- ・ 10月26日、国土交通省から「成田空港会社の完全民営化に向けた検討状況」について説明を受けた。

②「記録集」作成の準備

2008（平成20）年3月5日、「共生委員会記録集編集委員会」を設置し、3回の委員会を開催した。委員会では、記録集のイメージや編集体制を作業の進捗状況に応じて確認し、作業チームでは、概略年表の作成や時期区分、執筆のための素材整理等の作業を行った。

③新共生スキーム移行に向けて

- ・ 2008（平成20）年3月5日、1月31日の共生四者協議（国、千葉県、空港会社、共生委員会）でまとめた「新しい共生スキームの検討に向けて」について協議した。共生委員会としては、なるべく早い時期に、新共生スキームプロジェクトチーム（PT）との意見交換の機会をもつことを確認した。
- ・ 5月23日、共生スタディグループ（SG）として「たとえ新しい共生スキームがどのような形になろう

とも、地域、住民が当事者になるようなシステムがなければならない」ことを確認し、具体的には今後の状況をみて対応することとした。

- ・ 9月9日、9月5日の共生四者協議でまとめた「新しい共生スキームの構築に向けて」について協議した。論点を整理し、9月19日の第63回共生委員会で意見表明することを確認した。
 - ・ 12月12日、新共生スキームPTと「新共生スキーム(案)」について意見交換を行った。
- ④歴史伝承プロジェクトの検討
- ・ 2007(平成19)年11月14日、歴史伝承委員会から「活動成果報告」の提出を受け、共生SGで検討、歴史伝承プロジェクトは継続するとの方向性が出された。
 - ・ 2008(平成20)年4月16日、歴史伝承プロジェクトのあり方について、空港会社から「歴史伝承の新展開(NAA素案)」が示され、説明を受けた。素案の基本的考え方は、歴史伝承プロジェクトの継続、空港会社の事業として実施、常設展示施設の整備の3点であり、これを受けて、共生SG、新共生スキームPTでそれぞれ議論し、引き続き検討していくこととした。
 - ・ 9月9日、空港会社から、9月5日の共生四者協議でまとめた「歴史伝承プロジェクトについて」の説明を受け、今後の対応として、第三者性・公平性の担保、収集資料の帰属に対する措置、常設展示施設の整備について了承されたことを確認した。
 - ・ 12月12日、新共生スキームPTと「歴史伝承プロジェクト(案)」について意見交換を行った。

3. 新しい共生スキームへの移行

新しい共生スキームへの移行については、新共生スキームPTによって検討されたが、共生委員会としても、必要に応じて協議した。

2008(平成20)年12月17日の共生四者協議において、「新共生スキームについて」、「今後の歴史伝承プロジェクトの展開について」が関係者間で合意された。また、12月22日の第64回共生委員会に諮り、共生委員会としてこれを承認した。概要は、以下のとおりである。

(1) 新しい共生スキームへの移行の背景

共生委員会や共生財団など、いわば「成田方式」とも言える制度が創設され、さまざまな環境対策・共生策が推進された結果、今では地域は明るさを取り戻している。成田における共生スキームが他に例を見ない独自の実績を積み重ねてきたことは高く評価できる。共生委員会は共生スキームの中核的存在として、「共生」という理念の実現、地域と空港との信頼関係の強化などに大きな役割を果たしてきた。

現在、成田空港をとりまく状況は大きく変化し、成田空港については、株式を上場して民営会社とする方向で検討が進められている。他方、地域においては、空港からのマイナスの影響の軽減と並んで、空港を最大の地域資源と位置づけ、地域が主体的に参画して、空港と周辺地域が共に栄え、地域づくりを通して発展していくことをめざす「共栄」という考え方が広まりつつある。

こうしたことは共生委員会発足時には想定されていなかった事態であり、これらの新たな課題にも対応するため、「共生」という理念を堅持しつつ、新たな体制を構築していくことが求められている。

(2) 新しい共生スキーム

共生委員会は第7期終了を機に、発展的に解消する。その際に留意しなくてはならないことは、共生大綱において「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」としているように、将来に渡って「共生」の理念を着実に継承していくことが不可欠だということである。

- ・ 新しい共生スキームでは、地域と空港との対話の場を確保するなど「共生の理念」を引き続きベースとして、マイナス面に関する事項だけでなく、並行してプラス面の新たな課題にも対応できる体制を構築する。
- ・ 新しい共生スキームの構築については、空港会社の法制度や今後の株式上市問題など、状況の推移を見定めなければならない問題があり、不確定要素が多いため、新たな法制度の実施状況や共生財団との関係も視野に入れ、新しいスキームのあり方に関係者間で改めて検討する。

(3) 過渡期の体制・業務

新しい共生スキームの構築には、相当程度の時間(例えば1~2年)がかかることが予想されるので、当面、暫定的な組織を2009(平成21)年4月1日に発足させ、いわば「つなぎ」的役割を果たせるよう措置する。暫定的な組織においても、住民と空港の対話や相談の場として、「共生の理念」をベースとして、マイナス面に関する事項だけでなく、並行してプラス面の新たな課題にも対応する。

①組織の位置づけ

地域振興連絡協議会の下に置く。

②名称

発足までに改めて検討する。

③業務

- 1) 地域住民と空港との対話などの「共生」に関すること

成田空港をとりまくマイナス面の新たな課題や、円卓会議合意事項のうち、いまだ達成していない事項について、お互いを認め合い、適正な相互理解のもとに解決するという「共生の理念」に基づいて、双方向の対話を進めていく。

2) 地域づくり、交流会などの「共栄」に関すること

プラス面の新たな課題にも取り組むが、ここでは、自治体の行う「地域づくり」とは異なる、住民の自発的な活動を核とする。

3) 暫定組織の次のスキームに関すること

④メンバー構成

地域住民(2～3名程度)、空港関係地元団体、学識経験者、国、千葉県、関係市町(3自治体程度)、成田空港会社とする。

(4) 歴史伝承プロジェクト

歴史伝承プロジェクトについては、新共生スキームへの移行が議論されるなかで今後の展開について検討した結果、2008(平成20)年4月に「NAA素案」が示され、国、千葉県、空港会社などの関係者間において「歴史伝承プロジェクトは継続」、「NAA事業として実施」、「常設展示施設の整備」といった基本的な方針が確認された。

なお、NAA事業として歴史伝承プロジェクトが継続することを踏まえ、NAAは国、千葉県などの関係者の協力を得て、従来の歴史伝承委員会に代わる組織として、次のようなプロジェクトチームを設置し、当面、常設展示施設の整備を中心にプロジェクトを推進する。

①チームの位置づけ

歴史伝承プロジェクトに関する社長の諮問機関

②体制

1) 座長……………地域共生担当役員

2) 構成員……………空港会社、国、千葉県、歴史伝承委員会顧問・座長・座長代理、(航空科学博物館)

3) 地域専門部会……歴史伝承委員会の委員(空港周辺地域住民)を主体とした専門部会(プロジェクトチームの構成員を除く)

③業務内容

1) プロジェクトチームの業務内容

イ. 展示施設の場所の決定

ロ. 展示施設の規模、機能の検討

ハ. 展示施設の運営方式の検討

ニ. その他必要と認められる事項

2) 地域専門部会の業務内容

イ. 展示施設や展示内容についての意見聴取等

ロ. 第三者性、公平性の確保

④事務局

地域共生部

⑤業務開始時期

2009(平成21)年4月

おわりに

共生委員会は第7期において、激しく変化する社会状況のなかで、主要業務である円卓会議合意事項の点検の総括をはじめ、「共栄型」の地域交流会の開催、情報公開の一環として空港会社が作成する簡明なパンフレット(民家防音工事編)の検討などを行った。さらに、これまで継続してきた業務を総括し、これを「共生委員会記録集」(仮称)としてとりまとめる準備を進めた。

並行して、新共生スキームへの移行の検討を行った。その結果、共生委員会は第7期終了を機に発展的に解消することとし、2009(平成21)年1月9日をもって幕を引くこととなった。

ここで、あえて今後の方向性について集約すれば、次のようなことになる。

地域と空港の共生は、「空港を運営する側が、空港によりデメリットを受ける住民に対しどのような理解を示し、血の通った対策を講ずるかが、空港がその地域社会の一員として存続し得る必須の条件になる」(隅谷調査団所見)との考え方を土台としており、共生大綱でも「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ある」としている。将来にわたって、そういう視点から共生の理念を着実に継承していくことが不可欠である。

新しい共生スキームにおいても、お互いを認め合い、相互理解のもとに懸案を解決するという「共生の理念」が確実に引き継がれなければならない、まして「共存共生から共栄へ」という新しい動きが兆してきていることを考えれば、共生という土壌をしっかりと耕し、その上に共栄の花を咲かせることが肝要である。

課題 I. 重点をおく事項

1. 航空機騒音

(1) W値の逆転現象への対応

1. 内容

暫定平行滑走路の供用後、いわゆる「W値の逆転現象」が生じており、より正確な騒音評価方式の実現が求められている。

2. 対応状況

◆2004 (H16) 年 3 月末まで (詳細は『円卓会議合意事項点検記録集』点検表 1 - ⑤参照)

(1) WECPNL値の逆転現象

- ① 2002 (H14) 年 4 月の暫定平行滑走路供用後、単独滑走路のW値よりも、4000m滑走路と暫定平行滑走路の両滑走路を合わせたW値の方が小さくなるという現象 (いわゆる「W値の逆転現象」) が生じた。
- ② 共生財団による2002 (H14) 年度の測定結果では、空港周辺101局の測定局のうち6ヵ所の測定局において、また、2003 (H15) 年度の測定結果では、空港周辺102局の測定局のうち20ヵ所の測定局において、それぞれ最大で $-0.03W$ 、 $-0.047W$ と、W値の逆転現象が確認された。
- ③ 2002 (H14) 年 6 月、成田市は、環境省に対し、WECPNLによる評価方式の改善を求める要望書を提出した。

(2) 逆転現象への対応

- ① 国土交通省は、W値の逆転現象の事実を環境省に通告するとともに、できる限り早期にその改善を図ることが適切と考える旨を環境省に説明した。
- ② 環境省は、2003 (H15) 年度より5年程度をかけて、航空機の騒音評価基準であるW値を含め、我が国の騒音評価基準全般を見直す方針で、慎重に検討を開始した。W値の逆転現象についても環境省は認識しており、その実態も踏まえて検討を進めたいとした。

◆2004 (H16) 年 4 月以降

(1) 航空機騒音に係る環境基準の改正

- ① 2004 (H16) 年 7 月、千葉県と成田空港圏自治体連絡協議会 (空港周辺9市町村) は、環境省、国土交通省に対し、WECPNLによる評価方式の改善を求める要望書を提出した。
- ② 2004 (H16) 年12月、環境省において、W値の逆転現象の原因を解明し、W値による騒音評価方式を検証するため、学識経験者、国土交通省等で構成される「航空機騒音に関する評価方法検討委員会」を設置し、成田国際空港の暫定平行滑走路の供用後に実施された騒音測定結果に見られる評価値 (W値) の逆転現象等の実態把握、原因究明および改善方法の検討を行った。
- ③ 2007 (H19) 年 3 月 1 日に環境大臣が中央環境審議会会長宛に諮問した「航空機騒音に係る環境基準の改正について (諮問)」は、中央環境審議会騒音振動部会騒音評価手法等専門委員会において検討が重ねられ、6月27日に開催された同部会において報告が取りまとめられた。これを受けて、同日、中央環境審議会会長から環境大臣に対し答申がなされた。
- ④ これを踏まえ、環境省は、「航空機騒音に係る環境基準について」(昭和48年12月環境庁告示第154号) を一部改正し、平成19年12月17日付けで告示した。

(2) 改正の概要

我が国の航空機騒音に係る環境基準の評価指標はWECPNLを採用しているが、近年の騒音測定機器の技術的進歩および国際的動向に即して、新たな評価指標へ変更する。

- ① 評価指標については、時間帯補正等価騒音レベル (Lden) へ変更する。
- ② 基準値については、現行基準レベルの早期達成の実現を図ることが肝要であり、騒音対策の継続性も考慮して、現行の基準値に相当する値とする。

地域の類型	基準値
I	57 デシベル以下
II	62 デシベル以下

(注) Iをあてはめる地域は専ら住居の用に供される地域とし、IIをあてはめる地域はI以外の地域であって通常の生活を保全する必要がある地域とする。

③ 施行日は、2013（H25）年4月1日とする。

(3) 騒音評価指標（Lden）研究会

共生委員会では新たな評価指標への対応のため、2007（H19）年7月、騒音評価指標（Lden）研究会を立ち上げ、これまでに3回の研修会を実施した。

① 2007（H19）年8月に開催した第1回研修会では、京大大学院松井准教授から、成田市と京大大学院が共同で実施したアンケート調査の結果を取りまとめた「地域の環境と生活に関する調査」について説明を受けた。

② 同年10月に開催した第2回研修会では、環境省山下室長補佐から、環境大臣の諮問に対し中央環境審議会が答申した「航空機騒音に係る環境基準の改正について」レクチャーを受けた。

③ また、2008（H20）年9月に開催した第3回研修会では、元成田市空港部技監（兼）空港対策課長の林直樹氏から、「成田市周辺における航空機騒音評価の問題点と今後の方向性」について説明を受けた。

3. 総括

(1) 逆転現象は、従来のW値の算式に不備があったことに起因することが分かり、より正確な算式に改めることで解決される。2007（H19）年12月17日、「航空機騒音に係る環境基準について」の一部が改正され、評価指標はWECPNLからLdenに変更されることとなった〔2013（H25）年4月1日施行〕。

(2) 現行の騒音対策は、総暴露量を評価し規制することを骨子としており、これが今後も重要な根幹である。新たな評価指標であるLdenは、総暴露量に対するより正確な騒音評価方式であると考えられ、できる限り早急な実施を望む。

(3) 一方、今回の研修で得た一つの重要な知見は、航空機騒音による夜間の睡眠妨害が健康被害の主因をなすということであり、これを軽減することが重要課題である。

(4) 騒音評価指標（Lden）研究会の報告をもとに、騒音対策の今後めざすべき方向として最優先で取り組むべきことは、夜間の高レベル騒音をなくすことであり、次のとおり関係者の意識的な連携・協力を要請する。

① 夜間の騒音を軽減するために、22時台の便数は各滑走路とも10便／日以下と制限されているが、現状、4000m滑走路では守られていない状況にあることから、これを遵守する。

② 航空機の新機種（低燃費・低騒音）への転換は、空港会社が2005（H17）年に導入した「成田航空機騒音インデックス」による新料金制度や、燃油高騰、環境対策等に対する取り組みにより急速に進んでいるが、これを更に促進する。

③ 新たな騒音評価方式への移行にあたっては、従来方式に比べて住民感覚により近づくよう改善を図る。

まとめとして、関係諸機関による「健康被害、睡眠妨害の防止・軽減」という本来的な課題に対する不断の実践的な取り組み、さらにはより長期的な目標として「等価騒音レベル値に関わる環境基準の強化」や「夜間の最大騒音レベルの軽減ないし規制（環境基準への組み込み）」などを望むものである。

課 題 I. 重点をおく事項

5. 滑走路計画

(1) 平行滑走路については、話し合いにより解決

1. 内容

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。

2. 対応状況

◆2004（H16）年3月末まで（詳細は『円卓会議合意事項点検記録集』点検表6-①参照）

(1) 平行滑走路の整備と隅谷調査団所見

① 平行滑走路整備に関して、あくまで話し合いにより解決されねばならないと明記した隅谷調査団所見が出されたことを、運輸大臣が1994（H6）年10月14日の閣議で報告した。そして、その旨を空港公団総裁に対し指示した。

- ② その後、運輸省は1996（H8）年12月の「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考え方」、1998（H10）年の「地域と共生する空港づくり大綱」の中で、平行滑走路等の整備については、円卓会議の結論に従い、2000（H12）年度に完成することを目標とし、あくまで話し合いによって進める旨を再度表明した。

(2) 東峰区に対する話し合いの呼びかけ

1998（H10）年10月に東峰区から発表された声明を受けて、1999（H11）年1月から、運輸省、空港公団は東峰区を訪問、平行滑走路についての考え方を示し、話し合いを要請した。この東峰区訪問は3月18日まで6回行われた。また、2月20日には運輸省審議官と空港公団副総裁が運輸大臣、空港公団総裁連名の手紙を持参し、東峰区各戸を訪問した。

(3) 暫定平行滑走路の建設

- ① 1999（H11）年5月に運輸省は、用地問題が難航したことから本来計画どおりの2500m平行滑走路の2000（H12）年度完成を断念し、2002（H14）年6月までに、本来計画よりも約800m北にずらした2180mの暫定平行滑走路を建設・供用する方針を表明した。
- ② 空港公団は、1999（H11）年9月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申請を行い、公聴会を経て12月に認可を受け、着工した。2001（H13）年10月31日に工事が完了し、国土交通省の飛行検査などを経て、2002（H14）年4月18日に暫定平行滑走路は供用を開始した。

◆2004（H16）年4月以降

(1) 「北伸案」による平行滑走路の2500m化

- ① 暫定平行滑走路供用後も、本来計画による平行滑走路の2500m化に向けての要請は強まる中で、2004（H16）年11月の国土交通大臣の指示により、平行滑走路の整備（北伸案）が具体的に動き出した。
- ② 2005（H17）年4月から6月にかけて空港会社は東峰区との会合を4回開催したが、東峰区における騒音問題、居住環境等についての意見交換にとどまり、用地交渉につながる見通しは立たなかった。また、国土交通省も航空局長らが大臣親書を携えて東峰区各戸を訪問し、2度にわたり移転を懇請したが、地権者の反応は一様に厳しかった。
- ③ 7月15日、空港会社から国土交通省に対して、東峰区との話し合いに全力を尽くしたが、用地取得の見通しが立たない現状では、北伸案を選択せざるを得ないと報告され、国土交通省からも空港会社と共通の認識を有しているとの見解が示された。
- ④ 7月21日、国土交通大臣は千葉県知事、空港周辺9市町村長に対して、用地交渉の現状と今後の見通しを説明し、北伸案についての理解と協力を依頼した。また、国土交通省は千葉県議会、空港周辺の市町村議会や住民団体に対しても同様に説明を行い、理解と協力を求めた。
- ⑤ 8月3日、千葉県、空港周辺9市町村および成田空港圏自治体連絡協議会から国土交通省に対して、「北伸案」に関して地元への十分な説明、的確な騒音対策、地権者との話し合いの継続等の申し入れが行われた。

(2) 北伸による平行滑走路の整備

- ① 8月4日、国土交通省は空港会社に対して、北伸案による2500m平行滑走路の整備を指示した。
- ② 北伸案による平行滑走路の整備について、2005（H17）年8月の方針決定後、国土交通省、空港会社は、地元自治体および地域住民に対し、100回余りの説明を行った。この結果、2006（H18）年3月には、騒防法に基づく騒音対策については理解が得られたが、発着回数22万回への増加については、一部地域で騒特法に基づく騒音対策を巡って、了解を得られずにいた。
- ③ 7月10日、空港会社は国土交通省に対して、「成田空港の平行滑走路の北伸に関する飛行場施設の変更申請」を行った。
- ④ 8月21日、成田国際空港の施設変更および同空港について指定した延長進入表面等の変更に関する公聴会が開催された。
- ⑤ 関係者による調整の結果、地元での合意形成が図られ、9月5日に国土交通省、千葉県、周辺市町、空港会社の四者協議が行われ、平行滑走路の整備に係る騒防法、騒特法に基づく騒音対策、および22万回への発着回数の増加等について了承された。
- ⑥ 9月11日、国土交通省は空港会社に対して、航空法に基づく飛行場施設変更の許可を行い、空港会社は9月15日、着工した。

(3) 北伸整備への対応

- ① 騒防法の対策区域拡大

2007（H19）年3月30日に新たな区域が告示され、現在、空港会社による発着回数23.5万回相当の民家防音工事助成等の対応が随時行われている。

② 騒特法の対策区域拡大

2007（H19）年12月28日に都市計画の変更決定がなされ、現在、空港会社による移転補償等の対応が随時行われている。

③ 四者協議会の過程で出された地元意見への対応

谷間地区における防音工事助成対策事業を騒防法第1種区域と同等とすることについては、2007（H19）年度に関係者間で合意され、市町による対応が随時行われている。

④ 東峰地区地権者への対応

残る地権者との話し合いの窓口を開いておき、引き続き努力していく。

⑤ 芝山町・成田空港共栄推進委員会

2007（H19）年12月7日に最終取りまとめが行われ、これに掲げられた施策の実現に向け、芝山町・成田空港共栄実現検討会議が設置された。現在、同会議の中に道路整備等ワーキンググループ、地域と共栄する成田空港の将来展望ワーキンググループが立ち上げられ、協議等が行われている。また、同取りまとめの課題の一つである芝山鉄道延伸問題については、任意協議会である芝山町地域公共交通会議が設置され、その中で問題解決を図ることとなっている。

⑥ 成田市久住地区地域振興検討委員会

2007（H19）年10月29日に最終取りまとめが行われ、これに基づき、地域振興策等について空港会社を含む関係者により、実施に向けた協議等が行われている。

3. 総括

(1) 2006（H18）年9月5日の四者協議で締結された確認書において、「空港会社は残る地権者との話し合いに引き続き努力することとし、千葉県および成田空港周辺市町はこれに協力する」ことで合意されており、成田空港問題の解決のため、空港会社をはじめとする関係者の積極的な取り組みを期待する。

(2) 空港会社には、騒音対策をはじめ諸々の施策を誠実かつ着実に遂行していくことが望まれる。

課題 I. 重点をおく事項

5. 滑走路計画

(3) 平行滑走路の供用開始時における発着回数は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

1. 内容

平行滑走路の供用開始時における発着回数は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、騒音対策等については、総発着回数を22万回として対策を順次実施していく。

なお、上記については、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、空港会社は、供用開始にあたっては、騒音対策の実施状況を含め、改めて地元および関係住民と協議することとする。

2. 対応状況

◆2004（H16）年3月末まで（詳細は『円卓会議合意事項点検記録集』点検表6-③参照）

(1) 平行滑走路完成後の発着回数

① 1996（H8）年12月、運輸省は、円卓会議の合意事項に従い、「成田空港と地域との共生、空港整備に関する基本的な考え方」の中で、平行滑走路供用開始時の発着回数は20万回を限度とし、その後の回数増加は地元と協議する、また、対策は22万回として実施する旨の考え方を示した。

② その後、1998（H10）年12月、運輸省、空港公団は、成田空港の整備の全体像と手順を取りまとめた「地域と共生する空港づくり大綱」において、改めて20万回の発着回数と22万回の対策について提示した。

③ 平行滑走路の整備については、用地問題が難航したため、1999（H11）年5月に2000年完成を断念したが、それに先立って1998（H10）年4月、4000m滑走路の1日当たりの発着回数は、平行滑走路が完成されるまでの暫定措置として、360回から370回に拡大された。

(2) 暫定平行滑走路供用時の発着回数

- ① 1999 (H11) 年 5 月、運輸大臣は、滑走路を約800m北にずらし、延長約2200mの暫定平行滑走路を建設し、供用することを検討するよう空港公団に指示した。それに伴い、2002 (H14) 年 4 月18日の暫定平行滑走路供用後の発着回数は、それまでの13.5万回から 2 本の滑走路を合わせて20万回に拡大された。
- ② なお、暫定平行滑走路の騒音対策等については、円卓会議の合意事項に基づき、総発着回数を22万回として対策を実施した。

(3) 20万回を越える増便

空港会社は、2003 (H15) 年10月30日発表の中期総合計画の中で、20万回を超える増便については、まず、平行滑走路の2500m化を実現し、地域と協議しつつ、容量拡大に向け努力するとした。

◆2004 (H16) 年 4 月以降

(1) 限界に近づく発着回数

- ① 暫定平行滑走路供用後の発着回数は、20万回を限度としたが、発着回数は年々増加し、暫定平行滑走路供用後 3 年目の2004 (H16) 年度には約18.7万回と、ほぼ限界に近づいてきた。
- ② さらに今後も、首都圏の国際航空需要は伸び続けていくことが予想されることから、平行滑走路関連施設等の整備による処理能力の拡大に併せて発着回数を増加し、諸外国や航空会社からの増便や新規路線の就航の要求などに応え、首都圏の国際航空需要に対応することが喫緊の課題となっていた。

(2) 北伸案による平行滑走路整備後の発着回数22万回への協議

- ① 2005 (H17) 年10月 3 日、国土交通省、空港会社は、空港周辺自治体に対し、「4000m滑走路については現状 (暫定措置) の年間13.5万回を維持し、平行滑走路については年間10万回まで発着をさせる、これを合わせると、空港全体として年間23.5万回の発着が可能となる。年間発着回数の上限については、地域の方々の理解をいただきながら増加させていただき、当面、4000m滑走路および平行滑走路合わせて、合計22万回とさせていただきたい」旨の説明を行った。
- ② 北伸案による平行滑走路整備後の発着回数22万回への増加について、国土交通省、空港会社は、国際航空需要予測に基づいて、2005 (H17) 年10月から、100回余りの地元説明を行った。
- ③ しかし、この回数増加の問題は、一部地域で騒特法に基づく騒音対策を巡って了解を得られず、2006 (H18) 年 3 月23日に行われた国土交通省、千葉県、周辺市町、空港会社による四者協議での結論は先送りとなった。
- ④ 関係者による調整の結果、地元での合意形成が図られ、2006 (H18) 年 9 月 5 日の四者協議で、22万回への発着回数の増加等について了承された。
- ⑤ 四者協議の確認書では、今後22万回をさらに増加させる場合、改めて地元と協議することも確認された。

(3) 成田空港の容量拡大の可能性について

2008 (H20) 年 1 月30日、空港周辺の 9 市町で構成する「成田国際空港都市づくり推進会議」が設置された。この会議において、成田国際空港のポテンシャルを最大限に活かした地域づくりが協議されており、その過程で、「成田空港の容量拡大の方向と可能性」について諮問があった。

2008 (H20) 年 3 月25日、空港会社はこの諮問に応じて、滑走路の処理能力、空域および飛行ルートの処理能力、空港諸施設の処理能力、容量拡大に関する地元協議、容量拡大に対する騒音対策等、すべての課題がクリアされた場合、成田空港のポテンシャルは、現在の運用時間を変えずに最大約30万回までの処理が可能である、との説明を行った。

3. 総括

成田空港は内陸に位置し、大型航空機が頻繁に発着する国際空港である。空港を運用する空港会社は、周辺地域の環境の維持に格段の責任があり、地域に対する慎重な配慮が必要である。

- (1) 2500m平行滑走路供用までに、国土交通省および空港会社は、22万回時における各滑走路の年間発着回数と 1 日当たりの運航計画を、地域により詳細に示すとともに、4000m滑走路の暫定措置 (1 日当たりの発着回数370回、年間13.5万回) についても地域に対して住民感情に配慮した丁寧な説明、きめ細やかな対応を望む。
- (2) 今後、さらなる発着回数増加への協議が行われる場合は、22万回への増加の協議を省みて、他の問題と併せて協議することのないよう、発着回数単独の課題について、双方向対話型の丁寧な話し合いによる協議が行われることを望む。

課題 I. 重点をおく事項

5. 滑走路計画

(4) 22時台の便数(10便/日)の遵守

1. 内容

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(円卓会議合意時点)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。

2. 対応状況

◆2004(H16)年3月末まで(詳細は『円卓会議合意事項点検記録集』点検表6-④参照)

(1) 22時台の便数の遵守

- ① 暫定平行滑走路供用後、住民から4000m滑走路の22時台の便数が10便を超えているという指摘があった。調査の結果、2002(H14)年度は12.6便で、それ以降も10便を超える状況が続いた。貨物便の荷積降ろしの遅れによるディレイ、誘導路の不足などが原因で、運航スケジュール上は22時前に出発する便が22時台にずれ込んでいることが分かった。
- ② 国土交通省は、航空会社への指導として、2003(H15)年4月、冬ダイヤの発着調整に際し、定時性の確保と21時以降発着便の新設規制等を内容とする通達を出した。結果、21時台後半の13便の運航スケジュール繰り上げが行われた。
- ③ 空港公団は、誘導路の不足への対応として、2003(H15)年10月にC誘導路の一部、2004(H16)年2月に暫定D誘導路の供用を開始した。

(2) 新騒音基準適合機による運用

航空法の改正により、2002(H14)年4月以降はすべて低騒音の新基準機(チャプター3)で運用されている。2002(H14)年3月にICAOにおいて最新基準であるチャプター4が制定され、2006(H18)年1月1日以降に型式証明を取得する航空機から適用されることになった。

◆2004(H16)年4月以降

(1) 22時台の便数の遵守

- ① 4000m滑走路における22時台の便数は、1997(H9)年度以降、年平均で10便/日を超える状況が続いている。

●4000m滑走路 22時台の便数

年度別〔1日あたり〕

H7 (1995)	H8 (1996)	H9 (1997)	H10 (1998)	H11 (1999)	H12 (2000)	H13 (2001)	H14 (2002)	H15 (2003)	H16 (2004)	H17 (2005)	H18 (2006)	H19 (2007)
9.2	9.7	10.8	11.2	11.1	10.5	11.2	12.6	11.7	12.0	14.1	13.2	12.7

月別〔1日あたり・2001(H13)年度～2008(H20)年度〕

年	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
H 13 (2001)	10.0	9.5	10.6	11.4	11.3	11.7	11.9	12.0	11.9	10.5	11.3	12.5
H 14 (2002)	12.1	11.0	11.4	13.2	12.3	13.0	14.1	13.6	13.9	11.1	12.5	13.0
H 15 (2003)	10.7	10.2	10.3	11.4	10.8	12.6	12.1	14.6	13.1	10.4	11.3	12.4
H 16 (2004)	11.3	10.2	11.9	11.1	10.6	13.4	12.8	13.0	12.6	11.1	12.3	13.7
H 17 (2005)	13.6	11.1	14.9	15.2	13.8	15.1	13.9	15.0	14.0	13.5	14.6	14.3
H 18 (2006)	12.8	11.5	13.6	14.2	13.5	14.5	13.4	13.8	13.1	11.5	13.2	13.0
H 19 (2007)	12.2	11.0	12.4	14.6	13.0	13.4	13.3	13.3	12.8	11.9	12.3	12.6
H 20 (2008)	12.2	11.0	11.6	12.6	11.5	11.6	10.9					

※平成20年度10月分(平成20年10月)については速報値

② 国土交通省は、2006（H18）年3月22日、大臣官房審議官および航空局監理部長名で、成田国際空港への乗り入れ航空会社に対し、次のような要請を行った。

- ・21時台出発貨物便の、実運航の定時性確保。
- ・21時45分以降の出発便のスケジュールを、可能な限り繰り上げるよう努める。

スケジュール繰り上げ要請は、2007（H19）年4月・9月、2008（H20）年4月にも行っている。また、実運航時刻が発着予定から恒常的に著しく乖離している会社名の公表についても検討している。

③ 国土交通省は、2006（H18）年5～7月、航空会社4社に対し遅延理由についてのヒアリング調査を行った。遅延理由は、(1)前便（出発機に使用する他空港からの到着便）の遅れに起因するもの－約50%、(2)機材の整備によるもの－約20%、(3)貨物の積み込み等の作業の遅れによるもの－約20%であった。

これに対し航空会社は、遅延防止策として、前便の出発空港の社員にも成田の22時台の発着制限の事情を周知し、前便の遅れを改善する、貨物の積み込み作業を予定より5～10分前倒しして開始する、など、15項目にわたる対策を実施または検討していると報告した。

その後も、2007（H19）年3月、2008（H20）年4～5月に、主要航空会社へのヒアリング調査を実施した。この調査により、航空会社として次のような対策を講じている。

- ・前便遅れ対策－前便の発地における貨物上屋、ハンドリング委託先の変更などにより、潜在的遅延要因の抑制に取り組む
- ・貨物ハンドリング対策－離陸滑走路に近いスポットの割り当て、貨物受け付け締切時刻の繰り上げ、成田空港での搭載搬出作業の軽減化
- ・機材整備対策－機材の更新（B747旧型の退役加速）による不具合解消の作業時間短縮、整備業務の自社化による機動的、効率的対応
- ・その他－乗客への積極的な案内により定時運航率を改善、関係部門間の運航情報の共有化、定時運航に向けた全社的な検討体制の立ち上げを検討

引き続きヒアリング調査を実施し、必要に応じて指導の実施も検討している。

④ 空港会社は、次のような対策を実施した。

- ・南部貨物地区前のスポットを給油可能とし、直接貨物が搭載できるよう施設を整備
- ・第7貨物ビル整備により貨物取り扱い航空会社を再配置、貨物地区のスポットを増設

(2) 新騒音基準適合機による運用

① 2004（H16）年度の騒音測定結果で、4000m滑走路北側の騒防法第1種区域であり、騒特法防止特別地区でもある芦田局では、防止特別地区の基準内に収まっていたが、単発の騒音レベルでは90dB以上の騒音が記録された。

② 4000m滑走路の22時台運航の約70%は貨物の出発便であり、騒音値の高い機材の運航割合が多かった。この対策として、2005（H17）年10月の「成田航空機騒音インデックス」による新料金制度の導入等により、着実に低騒音航空機の導入が進められている。

(3) 暫定平行滑走路の深夜早朝時間帯の運用制限の終了

① 2008（H20）年11月14日、国土交通省と空港会社は、2005（H17）年夏ダイヤから実施している暫定平行滑走路の運用時間（6時30分より22時まで）の制限を2009（H21）年3月28日（2008年冬ダイヤ終了日）までとし、2009年3月29日（2009年夏ダイヤ開始日）からの運用時間は、4000m滑走路と同じ6時から23時までとする旨発表した。

② 国土交通省は、2009年夏ダイヤの運用にあたり、22時台の便数を4000m滑走路および暫定平行滑走路とも、それぞれ10便／日以下が遵守できるよう運航スケジュールの調整に努めている。

3. 総括

(1) 国土交通省、空港会社、航空会社の取り組みにより、2005（H17）年度の14.1便をピークに、徐々に改善は見られるが、いまだ10便／日以下になっていない現状にある。

(2) 今後、暫定平行滑走路の運用時間の制限解除にあたっては、4000m滑走路において22時台の便数を遵守できていない現状を踏まえ、21時台の出発便の遅れが、22時台の運航に影響を及ぼさないようなスケジュールの調整を行うことを要望する。

(3) さらに、平行滑走路が2500mで供用開始になる時点では、両滑走路において、22時台運航の合意事項を遵守できるように、航空会社に対し働きかけを行うことを要望する。

課題 II. 必要に応じて報告を求める事項

1. 航空機騒音

(3) 民家防音工事におけるサッシの軽量化と改善策

1. 内容

防音サッシは、遮音を行う必要から一般サッシに比べガラスは厚く、アルミサッシ枠内に気密性を高めるために引寄機構等も取り付けられていて重いことから、防音サッシの軽量化について利用者から改善要望が出ている。

2. 対応状況

◆2004 (H16) 年 3 月末まで (詳細は『円卓会議合意事項点検記録集』点検表 1 - ②参照)

(1) 空港公団による取り組み

- ① 1995 (H 7) 年10月、空港公団はC工法仕様の民家防音工事において、一定基準の遮音性能をもつ市販防音サッシを住民の選択により使用できるようにした。
- ② 1997 (H 9) 年 2 月、空港公団は「防音サッシ (B工法) の軽量化・改善策に係る調査」を実施した。その結果は次のとおりである。
 - a) 現行防音サッシの軽量化は、次の理由から限界値近くに達している。
 - ア) 防音サッシは、ガラス部分とアルミサッシ枠で構成されており、防音サッシの重さの平均73%がガラス部分で占められていることから、この部分の軽量化はきわめて困難である。
 - イ) アルミサッシ枠の厚みを薄くして軽量化を図った場合、枠自体が風圧やガラスの重さに耐えられず変形したりして、サッシ本体の性能 (耐風圧性、気密性、水密性等) が保持できなくなる。
 - b) 操作性の改善
 - ア) 防音サッシの操作性を示す始動最小開閉力の改善 (操作性を軽くする) は、サッシの重量感の減少につながり、高齢者や子供のような非力な者にとってもサッシの開け閉めがしやすくなる。
 - イ) サッシメーカーは、この始動最小開閉力について、メーカーによりバラツキはあるものの国の J I S 基準 (5.1kgf。戸が円滑に作動すること) 以下とするように製品の改善を行ってきた。メーカーでは、始動最小開閉力を3.0kgf以下 (軽く開閉できる程度) にしている。
- ③ 1999 (H11) 年 7 月から、空港公団は、C工法仕様民家防音工事において、原則として遮音性能をもつ市販防音サッシを導入することとした。
- ④ 2003 (H15) 年 6 月、空港公団および共生財団は、サッシメーカー 6 社と防音サッシの改良等についての確認書を締結した。

この中でサッシメーカーは、従来より防音サッシの改良を行ってきたが、利用者からの指摘があることを認識し、より操作性の改善に努めることを確認した。これは成田空港の特殊状況 (内陸国際空港であり、大型機の離着陸数も多いことから騒音区域も広い。また空港周辺は他空港に比べ開口部の大きい農村型住宅が多い) と防音サッシに対する地元利用者の声を理解してもらうためである。

(2) 共生財団による取り組み

- ① 防音サッシが重く感じたときやハンドル・クレセント等の部品が壊れたときには「サッシ部品交換工事」の助成を行う。さらに、部品を交換しても防音機能を回復できない場合、設置後10数年を経過しているため交換する部品が無くなっている場合には、「サッシ交換工事」の助成を行う。
- ② 1999 (H11) 年 4 月 1 日受け付け分より、B工法サッシ交換工事についても、住民負担額はC工法サッシ工事費により算出した額とし、その差額を負担することとした。
- ③ 2003 (H15) 年 4 月からは、サッシ部品交換工事およびサッシ交換工事における利用者負担率を20%から5%に改正した。これによって共生財団の助成事業をより利用しやすくした。

◆2004 (H16) 年 4 月以降

B工法用防音サッシの性能基準を達成した「ペアガラス」が、サッシメーカー 2 社から発売され、2006 (H18) 年 3 月から防音工事に採用された。

3. 総括

今後も、サッシメーカーとの確認書に沿って状況の把握に努めるとともに、防音サッシの軽量化、操作性の向上、改良については、引き続きメーカーに働きかけていくことが望まれる。

また、サッシ交換・部品交換の迅速、確実、丁寧な対応についても、引き続きメーカーに働きかけていくことが望まれる。

課題 II. 必要に応じて報告を求める事項

1. 航空機騒音

(4) 民家防音工事の経年変化対策

1. 内容

成田空港では、騒防法に基づく住宅防音工事を開始してから、すでに四半世紀が経過した〔1978（S53）年9月から募集開始〕。このため、住宅の老朽化の進行とともに防音工事を実施した箇所の老朽化も生じており、その対策を求める声が出ている。

2. 対応状況

◆2004（H16）年3月末まで（詳細は『円卓会議合意事項点検記録集』点検表1-②参照）

(1) 防音済住宅の経年変化実態調査

2002（H14）年3月、空港公団は「防音済住宅の経年変化実態調査」を実施した。

- ① 防音工事後10年以上経過した住宅275件について、建築士等の専門家による目視調査を実施した。なお、そのうち70件について騒音測定を実施した。

〔275件の内訳〕

成田市（135件）、芝山町（79件）、松尾町（34件）、横芝町（23件）、河内町（4件）

② 調査結果

ア) 遮音性については、すべての調査住宅になんらかの問題があることが判明した。

イ) しかし、調査した住宅のうち9割弱の住宅は、共生財団が行っている次の助成事業を活用することにより、遮音効果が維持できると思われる。

・開口部の修理を要する家屋：サッシ部品交換工事、サッシ交換工事

・防音工事後の増築により未防音区画が生じた家屋：告示日後住宅防音工事、後継者住宅防音工事

(2) 利用者負担率の引き下げ

2003（H15）年4月、共生財団は、「サッシ部品交換工事」および「サッシ交換工事」における利用者負担率を20%から5%に引き下げた。

◆2004（H16）年4月以降

空港会社は、防音工事实施済住宅の遮音性の経年変化を把握するため、2004（H16）年10月以降、新たに防音工事を実施した住宅に対して、遮音効果を確認するための騒音測定を実施し、基礎データの取得を行っている。

2004（H16）年度から2008（H20）年度に行った測定結果（成田市、芝山町、横芝光町、山武市、多古町で合計35件）では、一部住宅で計画遮音量に達していないケースがあったが、もともと屋外での騒音値が60dB台で比較的低い値であったこと、工場に併設された特殊な住宅であったこと等が原因であると推察された。

現在、経年劣化を正確に把握する体制について検討中である。

3. 総括

経年劣化をより正確に把握できる体制を早急に整備し、新たに行われる防音工事について、計画どおりの遮音効果があるか騒音測定を行うとともに、その後も定期的に測定し、経年劣化の把握に努めることを望む。

課題 II. 必要に応じて報告を求める事項

1. 航空機騒音

(5) 飛行コースの遵守

1. 内容

飛行コースが遵守されるよう取り組んでいく。

2. 対応状況

◆2004 (H16) 年 3 月末まで (詳細は『円卓会議合意事項点検記録集』点検表 1 - ④参照)

1999 (H11) 年 1 月より、運輸省、空港公団が管制レーダー情報をもとに飛行コースの監視・情報公開を行い、合理的な理由がなく飛行コース幅から逸脱した場合は航空会社に再発防止の指導をするようになった。この結果、逸脱機の割合は年々減少傾向にあり、逸脱機が更に減少するよう監視を継続している。

●年度別の逸脱機発生件数

年 度	合理的な理由がなく 幅を逸脱した航空機数 (発着回数に対する割合)	合理的な理由で 幅を逸脱した航空機数 (発着回数に対する割合)	着陸復行機数 (発着回数に対する割合)	航空機発着回数
1998 (H10) 年度	0 (0.000%)	178 (0.781%)		22,787
1999 (H11) 年度	20 (0.015%)	1,002 (0.753%)		133,112
2000 (H12) 年度	18 (0.014%)	758 (0.570%)		133,046
2001 (H13) 年度	20 (0.016%)	445 (0.345%)		129,000
2002 (H14) 年度	20 (0.011%)	369 (0.209%)	228 (0.129%)	176,365
2003 (H15) 年度	21 (0.012%)	311 (0.182%)	241 (0.141%)	171,127

※1998 (H10) 年度は、1999 (H11) 年1月28日～3月31日のデータ。

※「合理的な理由」とは、雷雲回避や横風の影響、緊急状態等。

※着陸復行機数は1998 (H10) 年度～2001 (H13) 年度までデータなし。

主な取り組みは次のとおりである。

(1) 飛行コースの情報公開

1998 (H10) 年 3 月より、レーダー情報をもとに航空機の飛行状況を示す航跡図を作成し、空港情報センターなどで公開している。さらに2000 (H12) 年 4 月、モニターによる動画表示を開始した。

また、2000 (H12) 年10月より、雷雲回避や着陸復行等の「通常と異なる飛行」があった場合は、速報として関係自治体等に連絡している。

(2) 飛行コース幅の設定

1998(H10) 年 9 月、運輸省は、航空機騒音による影響範囲を最小限にするため、4000m滑走路の直進上昇・直進降下部分に飛行コース幅を設定し、航空路誌にも記載した。

また、2002 (H14) 年 4 月の暫定平行滑走路供用後、同滑走路においても同様に飛行コース幅を設定した。

(3) 平行滑走路飛行コースの地元説明

1999 (H11) 年 4 月、運輸省は、平行滑走路供用開始後の標準飛行コースについて関係自治体、地域住民に説明し了解を得た。

また、同年 8 月、暫定平行滑走路の標準飛行コースについても、直進上昇・直進降下部分以外は同飛行コースと同じである旨の説明を行った。

(4) 飛行コースの監視

1999 (H11) 年 1 月より、飛行コース監視結果評価委員会 (毎月開催) において、飛行コース幅からの逸脱が合理的理由によるものかどうかを判断することとした。合理的な理由のない逸脱機の運航者に対しては再発防止のため、航空局が行政指導を行っている (H11.1 実施)。

◆2004 (H16) 年 4 月以降

国土交通省、空港会社は、引き続き飛行コースが遵守されるよう飛行コースの監視に取り組んでいる。

飛行コースの遵守のため、4000m滑走路および暫定平行滑走路について、飛行コース幅からの逸脱監視を継続して実施している。合理的な理由がなく幅を逸脱した航空機については、便名を公表するとともに、国土交通省から航空会社に対して指導を実施している。

2004（H16）年度以降の飛行コース幅からの逸脱機監視結果は以下のとおりである。

●年度別の逸脱機発生件数

年 度	合理的な理由がなく幅を逸脱した航空機数 (発着回数に対する割合)	合理的な理由で幅を逸脱した航空機数 (発着回数に対する割合)	着陸復行機数 (発着回数に対する割合)	航空機発着回数
2004 (H16) 年度	26 (0.014%)	410 (0.220%)	343 (0.184%)	186,633
2005 (H17) 年度	14 (0.007%)	502 (0.267%)	309 (0.164%)	187,888
2006 (H18) 年度	10 (0.005%)	410 (0.215%)	286 (0.150%)	190,636
2007 (H19) 年度	7 (0.004%)	401 (0.207%)	203 (0.105%)	194,115
2008 (H20) 年度	2 (0.002%)	275 (0.339%)	150 (0.184%)	81,345

※「合理的な理由」とは、雷雲回避や横風の影響、緊急状態等。

※2008（H20）年度は、2008（H20）年4月1日～8月31日のデータ。

3. 総括

国土交通省、空港会社の努力により、合理的な理由なく飛行コース幅を逸脱している航空機が確実に減少している点は評価できる。今後も、飛行コースが遵守されるように監視し、逸脱機への対応を継続していくことが望まれる。

課 題 II. 必要に応じて報告を求める事項

1. 航空機騒音

(6) 4000m滑走路関連、平行滑走路関連の防音林・防音堤の整備

1. 内容

防音林・防音堤の拡充を計画的に進めていく。

2. 対応状況

◆2004（H16）年3月末まで（詳細は『円卓会議合意事項点検記録集』点検表1-⑦参照）

防音林・防音堤の整備については、空港本体用地に近接する騒音用地として取得した土地を生かして、部分的に整備が行われ、1995（H7）年3月時点の整備状況は、4000m滑走路関連で17.1ha、平行滑走路関連で11.0haであった。

空港公団は1995（H7）年3月、「成田空港周辺緑化基本計画」の中で防音林・防音堤整備計画を定め、拡充を計画的に進めた。

(1) 4000m滑走路関連

4000m滑走路関連の整備は全体で39.9haで、同整備計画に基づき優先的に整備を推進した結果、未取得地の一部を除いて概ね完了している。（進捗率90%、35.7ha）

未整備部分については、土地の取得が完了次第、整備に着手する計画である。

(2) 平行滑走路関連

平行滑走路関連の整備計画では暫定平行滑走路部分も含め全体で、防音林・防音堤41.7haおよび防音壁825mを整備することになっており、防音林・防音堤を23.7ha（進捗率56.8%）、防音壁を825m（進捗率100%）整備した。

未整備部分については、土地の取得が完了次第、整備に着手する計画である。

◆2004（H16）年4月以降

平行滑走路関連の整備計画は、北伸計画によりその一部を変更せざるを得なくなった。

北伸関連の整備計画では防音堤1.48haおよび防音壁496mを整備することとなっており、これまでに防音堤0.65ha（進捗率44%）、防音壁385m（進捗率78%）を整備した。

3. 総括

取得済み用地にかかる整備状況については評価する。
今後、未整備部分の用地取得に努力されることを期待する。

課題 II. 必要に応じて報告を求める事項

2. 環境

(1) 地域環境、騒音下住民の健康に与える影響の把握（航空機騒音、大気質、低周波音、営業騒音等）

1. 内容

成田空港を発着する航空機や空港の諸活動が地域環境へ及ぼす影響を把握し、地域の環境保全に資するため、「航空機騒音」、「大気質」、「水質」、「営業騒音」について各々の常時測定局を設置し、年間を通して監視測定を実施している。

また、航空機の離着陸に伴う低周波音の影響についても空港周辺地域で実態調査を行っている。

なお、これらの情報については、ホームページ、環境報告書、空港情報センターなどを通じて公開している。

2. 対応状況

◆2004（H16）年3月末まで（詳細は『円卓会議合意事項点検記録集』点検表1-③⑤⑥, 4-③参照）

(1) 航空機騒音

① 1978（S53）年5月の開港以降、空港公団は、通年測定と短期測定によって、航空機離着陸の際の騒音レベルについて測定を行っている。年間を通して航空機騒音の実態を把握するための監視体制（通年測定）については、周辺市町村に常時測定局を17局設置した。

② 2002（H14）年4月1日には、暫定平行滑走路供用開始に備え「新航空機騒音監視システム」を稼働させた。これによって従来の4000m滑走路対応の17局に、暫定平行滑走路対応の16局が加わり、合計33局になった。

③ 2004（H16）年3月末現在、成田空港周辺では、空港公団が設置した33局の他に、千葉県、茨城県、周辺自治体が設置した69局、合計102局の常時測定局があり、これらの測定局で測定されたデータは、1997（H9）年に設立された共生財団に送信され、一元的に集計・処理し、結果は関係機関の広報誌等によっても公表されている。

また、空港公団は、空港周辺の騒音区域として指定されている地域等において夏季・冬季等に連続7日間の測定（短期測定）を実施している。

(2) 大気質 [一般大気質]

① 空港公団は開港以来、定期的に空港の周辺地区において大気中の一酸化炭素や窒素酸化物等の大気汚染物質濃度を測定し、航空機の離着陸をはじめとする空港活動が周辺の大気質にどの程度影響を与えているか調査してきた。

② 1998（H10）年4月、空港公団は空港周囲においてよりきめ細かな監視を行うため、空港の東側、西側と4000m滑走路の南側、北側の計4ヵ所に年間を通して24時間連続測定を行う常時測定局を設置した。さらに、暫定平行滑走路供用1年前の2001（H13）年度から、同滑走路南側と北側に2局増設した。

(3) 水質

① 1978（S53）年以降、河川、放水路などにおいて水質調査を行っている。

また、滞水池や場外放水路の3地点では、2000（H12）年度から水質常時測定局を設置しており、各々の測定結果を環境基準値と比較している。

② 1996（H8）年度から、空港周辺の地下水位の変動調査を月1回、地下水質調査を年1回行っている。

(4) 低周波音

① 航空機エンジン試運転時

ア) 1978 (S53) 年 5 月の開港直後に空港周辺地域の民家で発生した低周波音による「建具のがたつき現象」については、航空機エンジン試運転施設(ノイズサプレッサー)が原因であることが判明した。

イ) 1980 (S55) 年 2 月末に試運転施設吸気口に補助ダクトを設置する改善工事を行った結果、超低周波音の音圧レベルが低減され、周辺民家の「がたつき現象」は解消した。

ウ) 1999 (H11) 年 3 月に設置した新消音施設NRH(ノイズリダクションハンガー)においても低周波音の発生は抑えられている。

② 航空機離着陸時

航空機の離着陸に伴う低周波音については、2002 (H14) 年 3 月に飛行経路下の一般住宅 3 戸、同年 9 月には 10 戸を対象に実態調査を実施した。このうちの 1 戸については、屋内で「建具のがたつき現象」が確認されたため、後日、共生財団によるがたつき防止策を施工した。

調査実施機関からは、このデータを分析した結果、「健康(心理的・生理的)への影響はないと考えられる」との報告が行われた。

(5) 営業騒音等

① 航空機エンジン試運転時の騒音については、1999 (H11) 年 3 月、全天候型で消音性能に優れたNRHを空港公団と航空会社 2 社が合同で設置し、現在は 100%に近い航空機がこの新消音施設でエンジン試運転を行っているため、騒音は抑制されている。なお、南風用のエンジン試運転施設(ブラストフェンス)については閉鎖した。

② 空港会社は、場内の地上騒音を減らし、航空機排気ガスを抑制するため、航空会社に対し「APUの使用制限」を要請する一方、静かで排出ガスの出ない固定式GPU(地上動力施設)の整備を進めている。

(6) 航空機騒音健康影響調査

共生財団において実施した航空機騒音健康影響調査が2002 (H14) 年 10 月に終了し、2003 (H15) 年 3 月、その結果が同理事会に報告された。その報告によれば、「感覚的影響」調査では、うるささ等は住民に明確に自覚されており、騒音の程度に対応して増大している、しかし「情緒的・身体的影響」調査では、自覚症状として顕在化しているとは言えないとのことであった。

◆2004 (H16) 年 4 月以降

(1) 航空機騒音

① 2008 (平成20) 年 10 月末現在、成田空港周辺では、空港会社が設置した 33 局の他に、千葉県、茨城県、周辺自治体が設置した 70 局を加え、合計 103 局の常時測定局があり、これらの測定局で測定されたデータは、1997 (H 9) 年に設立された共生財団に送信され、一元的に集計・処理されている。

② 空港会社は、空港周辺の騒音区域として指定されている地域等において、夏季・冬季に連続 7 日間の測定(短期測定)を行っている。

2007 (H19) 年度の測定結果では、常時測定および短期測定のいずれにおいても、騒防法告示区域の基準値を上回る地点はなかった。

(2) 大気質

① 一般大気質(一酸化炭素・窒素酸化物等)

空港周辺の 6 局の常時測定局で大気質の測定を行っており、2007 (H19) 年度の測定結果では、二酸化硫黄、二酸化窒素、一酸化炭素および浮遊粒子状物質は環境基準を満たしていたが、光化学オキシダントは環境基準を上回っていた。光化学オキシダントは発生が広域にわたっており、千葉県が他の地域に設置している一般環境大気測定局においても全局で環境基準を上回っていることから、空港周辺固有の問題とは認められない。

また、2007 (H19) 年度の測定結果を前年度と比較した場合、数値に大きな変動は見られず、濃度変化については、測定を開始した 1998 (H10) 年度よりほぼ横ばいで推移している。

② 有害大気汚染物質(ベンゼン等 4 物質)

「ベンゼン等による大気の汚染に係る環境基準について」[1997 (H 9) 年 2 月制定]に定められているベンゼン、トリクロロエチレン、テトラクロロエチレン、ジクロロメタンについては、1997 (H 9) 年度から測定を開始した大気質常時測定局と同じ地点に、2007 (H19) 年度は成田国際空港中央冷暖房所を加えた 7 地点で、年 2 回の測定を行った。その測定結果では、いずれの地点でも環境基準を満たしていた。

なお、2007 (H19) 年度の測定結果を前年度と比較した場合、数値に大きな変動は見られず、濃度変化については、測定を開始した 1997 (H 9) 年度よりほぼ横ばいで推移している。

(3) 水質

① 空港周辺の河川と空港の境界地点(6地点)において、「水質汚濁に係る環境基準について」〔1971(S46)年12月制定〕に基づき、生活環境の保全に係る項目(生活環境項目:6項目)等については年12回、人の健康の保護に係る項目(健康項目:26項目)については年2回の測定を行っている。

この他、空港周辺8地点で地下水位の自動観測と、5地点で水道法に準拠した項目について地下水質の測定を行っている。

② 2007(H19)年度の測定結果では、河川水質のうち、生活環境項目は、生物化学的酸素要求量(BOD)と大腸菌群数において環境基準を上回った地点があったが、これは夏季の季節的な変動(水温の上昇)や周辺環境によるものと考えられる。また、健康項目はすべての測定地点において基準を満たしていた。

③ 地下水質については、一般細菌において滅菌装置の不具合により水道法に基づく水質基準を上回った地点があったが、その後の再調査では不検出となっている。

地下水については、水位に大きな変化は見られず、ほぼ横ばいで推移している。

(4) 低周波音

空港周辺5地点において、年2回、航空機のエンジン試運転時に発生する低周波音の測定を行っている。2007(H19)年度の測定結果では、「ガタツキ閾値」を超えた地点はなかった。

(5) 営業騒音等

① 航空機エンジン試運転時の騒音や航空機のAPU(補助動力装置)使用時の騒音など、航空機の離着陸以外の空港場内騒音(営業騒音)については、空港内外8カ所に営業騒音測定局を設置し、年間を通して24時間体制で測定を行っている。2007(H19)年度においても、これまでと比較して大きな変化は記録されていない。

② GPUについては、2006(H18)年6月の第1旅客ターミナルビルのグランドオープンにあわせ、両旅客ターミナルビルのすべての固定スポット(64カ所)に設置された。

(6) 航空機騒音健康影響調査

2500m平行滑走路が供用された時点で、内容、方法を含め、再度、関係機関と調整し対応していくこととしている。

3. 総括

航空機騒音、大気質、水質などの監視測定を行い、さまざまな形で情報公開をしている空港会社の対応について評価する。

今後も、以下の点について引き続き努力されることを望む。

(1) 航空機離着陸時の低周波音については、航空機の機種・重量などによって変化するため、現状では実態把握が十分とは言えない状況であり、今後も調査研究を継続する必要がある。

(2) 航空機騒音健康影響調査は、2500m平行滑走路が供用開始された時点で、その内容、方法を含め、関係者間で協議し対応する必要がある。

課題 II. 必要に応じて報告を求める事項

3. 落下物

再発防止—とくに北側からの着陸時の対策

1. 内容

落下物対策については、洋上脚下げ(南側対策)、氷塊付着状況調査の実施、航空会社に対する点検整備徹底の要請、外国政府等への働きかけなどにより、引き続き、再発防止にあらゆる知恵を尽くして努力していく。

2. 対応状況

◆2004(H16)年3月末まで(詳細は『円卓会議合意事項点検記録集』点検表3参照)

(1) 洋上脚下げの徹底

① 1991(H3)年1月、航空機が着陸のために脚下げをした際の振動が、機体に付着した氷塊の落下要因と考えられることから、運輸省は、航空会社に対し、南側からの着陸機は洋上で脚下げを行うよう要

請を行った。

② 運輸省は、1993（H5）年5月に洋上脚下げ方式をAIP（航空路誌）に記載し、また、1996（H8）年5月からは、ATIS（飛行場情報放送業務）において航空機に放送して、同方式の遵守徹底を指導してきた。

③ 運輸省、空港公団は、氷塊落下が特に冬季の北風時に発生していることを踏まえ、1998（H10）年以降、毎年冬季（11月～3月）に月1回のペースで、共生委員会も参加して定期的に洋上脚下げの状況調査を実施してきた。

こうした洋上脚下げ方式の徹底により、南側からの着陸時の氷塊の落下物は大幅に減少していることが確認された。

(2) 航空機氷塊付着状況調査

運輸省、空港公団は、1998（H10）年2月より、毎年冬季の2週間程度の期間、成田空港の全着陸機を対象とする航空機氷塊付着状況調査を実施してきた。

(3) 航空会社への整備徹底の要請

1991（H3）年以降、航空会社が行う航空機出発地の整備・保守を徹底させるため、本邦乗り入れ航空会社に対し、毎年開催されるスケジュール調整会議等の機会を最大限利用し、落下物防止のための整備・保守について指導・要請を行ってきた。

(4) 外国政府への働きかけ等

① 運輸省は、各国政府に対し、1997（H9）年より数次にわたり、ICAO（国際民間航空機関）のアジア太平洋地区航空局長会議等において、落下物防止に向けた取り組みへの協力を要請した。

② 1998（H10）年の航空機氷塊付着状況調査において、機体に氷塊が付着する原因が排水パイプ系統等からの漏洩と考えられた。このため、運輸省は、米国連邦航空局や航空機製造メーカーに対し、機体の構造改善に係る検討を要請した。

③ 1999（H11）年5月、米国連邦航空局は、B747型機に係る「耐空性改善命令」を発出し、運輸省においても、同様の「耐空性改善通報」を発出した。

◆2004（H16）年4月以降

(1) 落下物発生状況の推移

1989（H1）年の19件、1990（H2）年の17件をピークに、落下物は大幅に減少しているが、その根絶には至っていない。

2008（H20）年においては、5月に1件（2カ所）、さらに9月に1件（3カ所）と、11月末現在で2件の落下物（いずれも航空機の部品）が発生している。本件については、国土交通省より航空会社に対して書面を用いて再発防止の徹底を厳しく指導した。

●確認された落下物の推移

[2008（H20）年11月末現在]

年度	S											H										合計									
	55	56	57	58	59	60	61	62	63	元	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		13	14	15	16	17	18	19	20	
件数	北	0	0	2	2	2	1	1	2	2	3	1	1	0	1	0	0	1	2	2	5	1	2	2	2	0	2	1	1	1	40
	南	4	6	7	6	7	8	2	4	1	16	16	5	3	3	1	3	2	1	1	0	2	1	1	0	0	0	1	0	1	102
計	4	6	9	8	9	9	3	6	3	19	17	6	3	4	1	3	3	3	3	5	3	3	3	2	0	2	2	1	2	142	

【参考】北側：成田市、香取市、栄町、河内町、稲敷市、日立市、古賀市
南側：横芝光町、山武市、芝山町、東金市、八街市

(2) 洋上脚下げの遵守率

洋上脚下げの遵守率はきわめて高くなっている。2007(H19)年度調査では、遵守率は99.7%であった。遵守しなかった航空機については、航空会社に事情説明を求め、洋上脚下げの遵守徹底を指導している。

● 航空機洋上脚下げ点検結果合計

調査年度	実施主体	点検機数	適切	不適切	遵守率
2004 (H16) 年度	国土交通省	167	167	0	100%
	空港会社 *	3,553	3,549	4	99.8%
2005 (H17) 年度	国土交通省	159	158	1	99.3%
	空港会社 *	3,150	3,131	19	99.4%
2006 (H18) 年度	国土交通省	161	160	1	99.3%
	空港会社 *	3,797	3,785	12	99.6%
2007 (H19) 年度	国土交通省	120	119	1	99.2%
	空港会社 *	4,231	4,220	11	99.7%

* 空港会社においては、1998 (H10) 年度より、冬季 (11月～3月) の各月1週間の洋上脚下げ点検を実施している。

(3) 航空機氷塊付着状況調査結果の推移

航空機氷塊付着状況も大幅に改善されている。

- ① 2007 (H19) 年度に実施した航空機氷塊付着状況調査では、調査実施機数2,171機のうち着氷機数は22機 (1.01%) であった。着氷があった航空機については、航空会社に事情説明を求め、航空機点検整備の徹底を指導している。
- ② 過去に大きな氷塊が多数認められたラバトリー関連への着氷は、2004 (H16) 年以降4年連続でゼロであった。これは、1999 (H11) 年に国土交通省航空局等により発効された耐空性改善の指示を受け、各航空会社において確実な機材整備が続けられてきたことによるものと思われる。
- ③ 2007 (H19) 年度の調査結果では、胴体ドレイン付近への着氷が18件と多かった。

その理由としては、例年よりも外気温が低かったことから機体外板の温度が上昇せず、地上もしくは地上付近で胴体ドレインから正常に機外に排出された液体が凍り、着氷に至った可能性が高いと考えられる。

なお、胴体ドレインは開口部が小さく一度に大量に液体が排出されないため、非常に薄くて小さい氷塊が形成されるという特徴がある。

● 航空機氷塊付着状況調査結果

年 度	調査実施機数	着氷機数	割 合	調査日
1997 (H 9) 年度	1,534	20	1.30%	1998/2/2 ~ 20
1998 (H10) 年度	1,593	15	0.94%	1999/1/25 ~ 2/12
1999 (H11) 年度	1,636	10	0.61%	2000/1/24 ~ 2/10
2000 (H12) 年度	1,591	6	0.38%	2001/1/22 ~ 2/8
2001 (H13) 年度	1,475	6	0.41%	2002/1/21 ~ 2/7
2002 (H14) 年度	2,092	6	0.29%	2003/1/20 ~ 2/6
2003 (H15) 年度	2,093	9	0.43%	2004/1/26 ~ 2/13
2004 (H16) 年度	2,148	2	0.09%	2005/1/11 ~ 1/28
2005 (H17) 年度	2,082	15	0.72%	2006/1/16 ~ 2/2
2006 (H18) 年度	2,269	2	0.09%	2007/1/15 ~ 2/1
2007 (H19) 年度	2,171	22	1.01%	2008/1/15 ~ 2/1

(4) 北側からの着陸時における対策

南側からの着陸時の対策として実施している洋上脚下げが大きな成果をあげており、北側の落下物対策として鹿島灘上で脚下げをしてはどうかという指摘がある。しかし、航空機の高度・速度の関係から、安全確保上大きな問題があり、その実施はきわめて難しい。

このため、航空機氷塊付着状況調査、着氷している航空機へのフォローアップ調査など基本的な対策を徹底的に行うことで、航空機への着氷の原因をなくしていく努力を行っている。

3. 総括

(1) 航空機の洋上脚下げ点検、航空機氷塊付着状況調査が氷塊の落下防止に効果を上げていることは評価できる。引き続き、これらを継続し、調査結果をもとに指導の徹底を図り、洋上脚下げが形骸化することのないよう望む。

(2) 氷塊の落下は減少しているが、2008（H20）年度は早々に2件の航空機部品の落下が生じており、うち1件は車両の物損事故となっている。内陸空港である成田空港の周辺地域に生活する人々にとって、航空機部品などの落下は生命に係る問題であり、常に不安を抱えながら生活しなければならない。

このことを肝に銘じ、今後とも航空会社への指導・要請の徹底に努めることを強く望む。

課題 Ⅲ. 事態の推移を見守る事項

1. 航空機騒音

(2) 民家防音工事の恒久的助成制度に向けた「再々助成制度」の検討

1. 内容

住宅防音工事については、再助成制度が既に確立されている。恒久的助成制度に向けた再々助成制度の検討を行う。

2. 対応状況

◆2004（H16）年3月末まで（詳細は『円卓会議合意事項点検記録集』点検表1-①参照）

(1) 再助成制度の発足

1995（H7）年10月、空港公団は再助成制度を発足し、前倒して同年4月から適用した。

① 制度の内容

防音工事を実施した住宅を、老朽化により改築（新築）する際に防音工事を助成する制度。この場合、次の条件をすべて満たす必要がある。

ア) 防音工事を実施した住宅が、耐用年数（木造住宅の場合、建築後22年）を経過している。

イ) 防音工事を実施した住宅が工事後10年を経過している。

ウ) 防音工事を実施した住宅の老朽化が著しく、同一敷地内に改築（新築）する。

② 助成区域

騒防法で定める「第1種区域」内の住宅が助成対象であり、助成区域を分けると次のとおりとなる。

ア) 空港会社が助成する区域：騒特法で定める「航空機騒音障害防止地区」

イ) 市町村が助成する区域：第1種区域から「航空機騒音障害防止地区」を除いた区域

(2) 再助成制度の条件緩和

1996（H8）年12月、空港公団は再助成制度の条件を緩和した。

① 防音工事済住宅が火災等の理由により改築する場合は、防音工事後10年を経過していなくてもできる。

② 同一敷地内において改築する場合に限られたものを、騒特法の「航空機騒音障害防止地区」内の他の敷地に移転する場合もできる。

(3) 共生財団の事業開始

1997（H9）年7月、共生財団が設立され、同年10月に事業を開始した。

① 地域の意向を踏まえた、きめ細かな住宅防音工事助成事業を実施

② 空港会社は1995（H7）年4月から再助成を行っているが、共生財団はそれ以前に改築したものに再助成を行う〔改築済防音工事助成事業（再助成補完工事）〕。

◆2004 (H16) 年 4 月以降

(1) 再助成制度等の実施状況

2008 (H20) 年11月末現在、再助成制度等の実施状況は、次のとおりである。

- ① 再助成制度事業 211件 (市町助成件数含む)
- ② 改築済防音工事助成事業 62件

(2) 再々助成制度を含めた助成制度の恒久化

再々助成制度を含めた助成制度の恒久化については、完全民営化までに結論を得るべく努力する。

3. 総括

- (1) 再々助成制度を含めた助成制度の恒久化については、引き続き完全民営化までに結論を得よう検討を進めていくことが望まれる。
- (2) 天災などで再び改築を余儀なくされる場合、制度が適用されるかといった住民の不安があることから、柔軟な対応が望まれる。

課 題 Ⅲ. 事態の推移を見守る事項

1. 航空機騒音

(7) 発生源対策として、今後も航空機の低騒音化に取り組む

1. 内容

航空機の低騒音化を推進すること等を内容とする国際民間航空条約 (通称「シカゴ条約」) に基づいて航空法を改正するなど、高騒音機について段階的に運航を禁止する取り組みを推進し、さらに、A C I (国際空港評議会) や着陸料設定を通じて低騒音の航空機の導入を促進するなど、航空機エンジンの低騒音化に積極的に取り組んでいく。

2. 対応状況

◆2004 (H16) 年 3 月末まで (詳細は『円卓会議合意事項点検記録集』点検表 1 - ⑧参照)

(1) 航空法の改正

運輸省は、1994 (H 6) 年 6 月、シカゴ条約に基づいて航空法を改正し、新基準機 (チャプター 3) の導入を促進するため、比較的騒音の高い旧基準機 (チャプター 2) の運航を、1995 (H 7) 年 4 月より 2002 (H14) 年 3 月までの 7 年間で段階的に禁止した。

(2) A C I への提言

2002 (H14) 年10月に開催された A C I 世界役員会において、空港公団が提案した「A C I 騒音インデックス (航空機騒音格付け指標)」という A C I 独自の騒音低減策が採択された。この指標は、より低騒音の航空機の導入を促進するため、チャプター 3 適合機の騒音値を 6 段階 (A ~ F) に分けたものである。

◆2004 (H16) 年 4 月以降

(1) 低騒音化に向けた着陸料設定

2005 (H17) 年 6 月、空港会社は、I A T A (国際航空運送協会) に対し、成田空港における国際線着陸料を「A C I 騒音インデックス」に基づき、騒音適合証明制度で定められた制限値と比べ大幅に騒音値が低い B777 や A340 などの機材ほど料金率が低くなる設定とすることを提案した。

同年10月、騒音レベルに応じて航空機を分類した「成田航空機騒音インデックス」による新しい料金制度を導入した。

この制度は、これまで一律だった国際線の着陸料を騒音レベルが低い機材ほど優遇するもので、航空会社による低騒音機導入を促進させ、航空機騒音の低減を図ることを目的にしたものである。

この制度の導入等により着実に低騒音型航空機の導入が進んでおり、成田空港におけるチャプター 4 に相当する A ~ C クラスの運航比率は、2002 (H14) 年度の 45.7% から 2007 年度は 65.0% となった。

(2) I C A O 等の動き

2002 (H14) 年 3 月、I C A O (国際民間航空機関) において、最新基準であるチャプター 4 が制定され、

2006（H18）年1月1日以降に型式証明を取得した航空機から適用されている。

ACIは、ICAOに対し、チャプター4より厳しい新たな基準を制定するように働きかけている。

3. 総括

空港会社が導入した、新しい料金制度「成田航空機騒音インデックス」により、航空会社による低騒音機の導入が促進されたことを評価する。

ACIからICAOに働きかけている、より厳しい新たな基準の制定について、関係機関からの働きかけを期待する。

課題 Ⅲ. 事態の推移を見守る事項

2. 環境

(2) 農業用ビニールハウス汚染の原因究明

1. 内容

開港後、農業用ビニールハウスの汚れがひどくなったとの地域の声を受け、農業用ビニールハウスの汚染原因を究明する。

2. 対応状況

◆2004（H16）年3月末まで（詳細は『円卓会議合意事項点検記録集』点検表4-③参照）

(1) 千葉県による調査

1978（S53）年8月、飛行経路下の芝山町岩山地区の農家から、また1985（S60）年6月と1994（H6）年5月には横芝町中台地区の農家から、農業用ビニールハウスが汚れる原因は航空機の排気ガスと思われるので調査してほしいとの要望が千葉県に寄せられ、そのつど、千葉県当局が調査を実施した。その結果、汚れの主な原因は土壌菌やカビ、あるいは土壌系粒子等であるとの結論であった。

(2) 空港公団による調査

1995（H7）年3月、横芝町の農家から、同年10月には成東町の農家から共生委員会を經由して空港公団あてに、農業用ビニールハウス汚染の原因究明の要請があったため、空港公団はそのつど、調査専門会社に調査を依頼した。その結果は千葉県の調査結果と同様、汚れの主な原因は土壌であるとの結論であった。

(3) 農業用ビニールハウス汚染原因調査

2001（H13）年6月から2年間にわたり、航空機の飛行コース直下付近（3ヵ所）に農業用ビニールハウスを設置し、地域、共生委員会などの関係者と連携して汚染の進行状況、付着物等の調査・分析を実施した。さらに2003（H15）年5月には、遠隔地（1ヵ所）のビニールハウス付着物を採取し、同様の調査を実施した。2003（H15）年6月には、2年間にわたる調査結果の報告を、また同年8月から2004（H16）年にかけて地域からの要望、質問について回答を行った。その主な内容は次のようなものであった。

- ① ビニールシートの汚染原因は周辺の土壌であり、遠隔地も同様である。
- ② シートが黒く汚れる原因は付着物中に10%程度含まれるカーボン分も要因の一つである。
- ③ カーボンの由来は、形状が非晶体であるため、現在の技術水準では特定できない。

(4) 暫定平行滑走路供用前・後の農業用ビニールハウス汚染進行状況調査

暫定平行滑走路供用前・後の4年間にわたり、同滑走路の飛行コース下（南北各2ヵ所）と遠隔地（1ヵ所）にビニールハウスを設置し、汚れの進行状況について調査した。その結果、次のことが明らかになった。

- ① 暫定平行滑走路供用後の汚れの進行状況は、供用前と同様であり、差異はなかった。
- ② 浮遊粉じん量は、供用前と比較して約20%程度減少した。
- ③ 航空機の排気ガスと、ビニールハウスの汚染の進行状況に相関関係は認められなかった。
- ④ ビニールハウスの汚れの主な原因は供用前・後とも土ほこりである。

◆2004（H16）年4月以降

付着カーボンの由来の特定については、現時点では調査の続行を見送ることとし、今後の技術の推移を待つ

て、新たな進展がみられた場合、関係者間で協議し、必要な措置をとることとされた。

3. 総括

空港会社が長年にわたり調査を実施した努力を評価する。今後、分析技術が進歩するなど、新たな進展が見られた場合、関係者間で協議し、必要な措置をとることを望む。

課題 Ⅲ. 事態の推移を見守る事項

2. 環境

(3) 緑、林の回復について計画的な推進

1. 内容

空港の建設により失われた緑、林の回復については、計画的に推進していく。

2. 対応状況

◆2004 (H16) 年 3 月末まで (詳細は『円卓会議合意事項点検記録集』点検表 4 - ②参照)

(1) 空港周辺緑化整備計画

空港公団は、空港の建設により失われた緑、林の回復について計画的な推進を図るため、1995 (H 7) 年 3 月に「成田空港周辺緑化基本計画」を策定し、その中で空港周辺緑化整備計画を定めた。

(2) 緑化整備事業の実施状況

① 1995 (H 7) ~

1996 (H 8) 年度 芝山町岩山地区に「芝山水辺の里」を整備〔面積 :5.0ha〕

② 1998 (H10) 年度 成田市三里塚地区に「三里塚さくらの丘」を整備〔面積 :0.9ha〕 成田市駒井野地区の「成田市さくらの山」整備に協力〔面積 :2.9ha〕

③ 1999 (H11) 年度 芝山町朝倉地区に「やすらぎの杜」を整備〔面積 :1.7ha〕 芝山町香山新田地区に里山的整備〔面積 :2.0ha〕 成田市長田地区に里山的整備〔面積 :0.7ha〕

④ 2002 (H14) 年度 場外放水路両側に桜の苗木を植樹 (一般の方より苗木を寄付)〔植栽本数 :170本〕 J A L グラウンドの桜の木を移植〔植栽本数 :約100本〕

⑤ 2003 (H15) 年度 さくらの丘と三里塚桜川地区間に遊歩道を整備〔全長:約930m〕

⑥ 2004 (H16) 年度 N P O 法人等による「里山遊歩道」の整備に協力し、成田市取香地区から小菅地区のルートの一部に木道約100mを整備〔全長 :約4km〕

◆2004 (H16) 年 4 月以降

空港会社は、第 1 旅客ターミナルビル南ウィンググラウンドオープンを記念して、空港内外および周辺に桜を植樹した〔植栽本数 :1,046本 (2008 (H20) 年 3 月末)〕。

3. 総括

空港周辺緑化整備計画に基づき、着実に整備が進んでいることを評価する。

課題 Ⅲ. 事態の推移を見守る事項

2. 環境

(4) 移転跡地の十分な管理および有効活用

1. 内容

移転跡地については、周辺地域に悪影響を及ぼさないよう十分な管理を行うとともに、地域振興に役立つよ

う有効活用を図る。

2. 対応状況

◆2004（H16）年3月末まで（詳細は『円卓会議合意事項点検記録集』点検表7参照）

（1）移転跡地

移転跡地は、騒防法あるいは騒特法に基づき地権者からの買い取り申し出により取得したもので、滑走路の延長線上を中心に空港の周囲を取り巻くように点在している。これらの土地は、一区画の宅地、田、畑および山林等が集まったもので、大小様々な土地が虫食い状態に点在しており、これらの中には傾斜地も多く存在している。

（2）騒音対策用地の活用および管理の状況

① 活用地

a) 地域の要望を受け、農業振興策としての農用地利用、地元住民のための公園スポーツ広場、駐車場等としての利用、および緩衝緑地帯として防音林・防音堤の整備を行っている。

b) 空港公団が1995（H7）年3月に策定した「成田空港周辺緑化基本計画」に基づき、「芝山水辺の里」「三里塚さくらの丘」「朝倉やすらぎの杜」等の里山的整備や果樹園的整備を行うなどの有効活用を図っている。

c) 地力増進や景観形成を目的としてレンゲ、コスモス等を播種し、農地利用に配慮した保全管理を行っている。

② 未活用地

傾斜地等の耕作に適さない農地、緩衝緑地帯として管理することが望ましい山林が大部分を占めているが、地域の要望があれば利用できる体制になっている。

なお、これらの土地については定期的な巡視、草刈りを実施し、地域の環境保全に努めている。

◆2004（H16）年4月以降

（1）移転跡地の管理状況

空港会社では移転跡地について、周辺地域に悪影響を及ぼさないよう十分な管理を行うとともに、地域振興に役立つような有効活用を図っている。

2008（H20）年11月末の利用状況は以下のとおりである。

●騒音対策用地利用状況

区 分	面 積 (ha)		
	H20.11 末	H18.3 末	H16.10 末
活用地	296.5	263.5	250.3
農用地の貸付	(154.5)	(143.3)	(127.4)
市町等への貸付	(75.8)	(69.3)	(69.0)
成田空港周辺緑化基本計画に基づく整備	(36.6)	(36.6)	(36.6)
地力増進・景観形成	(11.1)	(14.3)	(17.3)
グリーンポートエコ・アグリパーク	(18.5)		
未活用地	358.8	371.9	370.4
合 計	655.3	635.4	620.7

（2）自然環境を重視した農用地等の活用

2005（H17）年1月、騒音対策用地の有効活用の一環として、空港会社は「自然環境を重視した農用地等の活用」を発表した。その一つとして、2007（H19）年11月に体験型自然公園「グリーンポートエコ・アグリパーク」（芝山町岩山地区）をオープンした。また、遊休農地の活用を図りながら、有機農業研修生の受け入れなども行っている。

（3）未活用地の管理

未活用地についても周辺の生活環境に配慮して、定期的に草刈を実施しているほか、不法投棄等の巡視を行い、環境保全に努めている。

3. 総括

地域住民が利用可能な用地は、積極的に利用の促進に努め、未活用地については、引き続き適正な管理を行い、環境の保全に努めることを望む。

課題 Ⅲ. 事態の推移を見守る事項

4. 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

1. 内容

成田空港を離着陸する航空機により、テレビ電波受信障害対策が必要な受信障害（フラッター障害）が発生した場合には、今後も継続して対策工事を進めていく。

2. 対応状況

◆2004（H16）年3月末まで（詳細は『円卓会議合意事項点検記録集』点検表5参照）

（1）4000m滑走路に係る対策

- ① 開港当初は、東京タワーからのVHF電波を受信してフラッター障害を改善する、特殊アンテナ（4段アンテナ）の設置、または共同受信施設を設置する対策を実施した。
- ② 航空機の大型化等に伴う障害範囲の拡大などもあり、抜本的改善策として東京タワーからのVHF電波をフラッター障害に強いUHF電波に変換して対策を行うこととし、1993（H5）年から1995（H7）年にかけて、成田局、佐原局、下総光局、江戸崎局の4つのテレビ中継放送局を設置した。
これにより、対象地域の住居のVHFアンテナをUHFアンテナに切替える個別対策と、山陰等でUHF波を受信できない地域に共同受信施設を設置する共同受信対策を実施し、1999（H11）年度末までに終了した（33,312戸）。

（2）平行滑走路（暫定平行滑走路部分を含む）に係る対策

- ① 対策工事
平行滑走路の受信障害対策範囲を予測し、暫定平行滑走路の供用開始までに対策工事を完了させるよう関係市町村と協議・調整しながら、4000m滑走路と同様の工法により実施し、2002（H14）年3月末に全て終了した（45,824戸）。
- ② 供用開始後の実態調査
暫定平行滑走路の供用開始に伴い、2002（H14）年8月から2003（H15）年2月まで、対策外地域に障害があるかどうかを検証する調査を実施した。
- ③ 追加対策工事
2003（H15）年5月から、実態調査の結果を受けて受信障害が認められた市町村と協議・調整し、順次追加対策工事を進めた（約4,400戸）。

◆2004（H16）年4月以降

（1）アナログ放送への対応

空港会社では、暫定平行滑走路供用後の受信障害対策を順次進め、2005（H17）年3月末に追加対策工事を終了した。

（2）地上デジタル放送への対応

- ① 2011（H23）年7月には、日本全国が現行のアナログ放送からデジタル放送へと切り替わる。それまでの間、放送事業者は同一内容をアナログとデジタルとで併行して放送することとなり、視聴者は随時自己負担によりデジタル放送へ切り替えていくこととなる。
- ② 地上デジタルテレビ放送では航空機による電波障害は発生しないものとされている。
- ③ 2009（H21）3月に佐原中継放送局および下総光中継放送局からデジタル放送が開始されることとなり、空港会社ではデジタル電波の受信環境が整った後に測定等を実施し、その結果、受信障害が生じるようなことがあれば、原因究明等の対応を行う予定である。
- ④ また、地上デジタル放送移行に伴う共同受信施設等の取り扱いについては、基本的には撤去する方針

で、自治体等に対して随時説明を行っている。

なお、自治体から既存施設の利用協力依頼があった場合には、出来る範囲で協力していく。

3. 総括

電波障害に対する空港会社のこれまでの取り組みを高く評価する。

地上デジタル放送への移行にあたっては、関係自治体と協議し、地域住民への対策について協力することが望まれる。

課 題 Ⅲ. 事態の推移を見守る事項

5. 滑走路計画

(2) 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、その賛意を得る

1. 内容

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。

2. 対応状況

◆2004 (H16) 年 3 月末まで (詳細は『円卓会議合意事項点検記録集』点検表 6 - ②参照)

(1) 横風用滑走路の整備

横風用滑走路整備に関して運輸大臣は、平行滑走路が完成する時点であらためて提案すると明記した隅谷調査団所見が出されたことを1994 (H 6) 年10月14日の閣議で報告した。そして、その旨を空港公団総裁に対して指示した。

(2) 横風用滑走路予定地の状況

2002 (H14) 年12月、航空機の地上走行の安全性、走行性を向上させ、空港の効率的運用を図るため、第1旅客ターミナル・整備地区と第2旅客ターミナル地区とを結ぶ誘導路2本を整備することとした。そのうちの1本を横風用滑走路予定地上に暫定D誘導路として整備し、2004(H16)年2月から供用している。

◆2004 (H16) 年 4 月以降

現在は平行滑走路の北伸整備を鋭意進めているところであり、議論するに至っていない。

3. 総括

2010 (H22) 年 3 月に、2500m平行滑走路の完成が予定されている。横風用滑走路については、その後、空港の運用上の安全性や航空需要等の社会情勢等を踏まえ、関係機関において慎重に検討を行い、整備を計画するにあたっては、地域社会に提案し、その賛意を得て進めることが必要である。