

成田空港の更なる機能強化の最終的な結論について(案)

成田空港に関する四者協議会

2018年3月

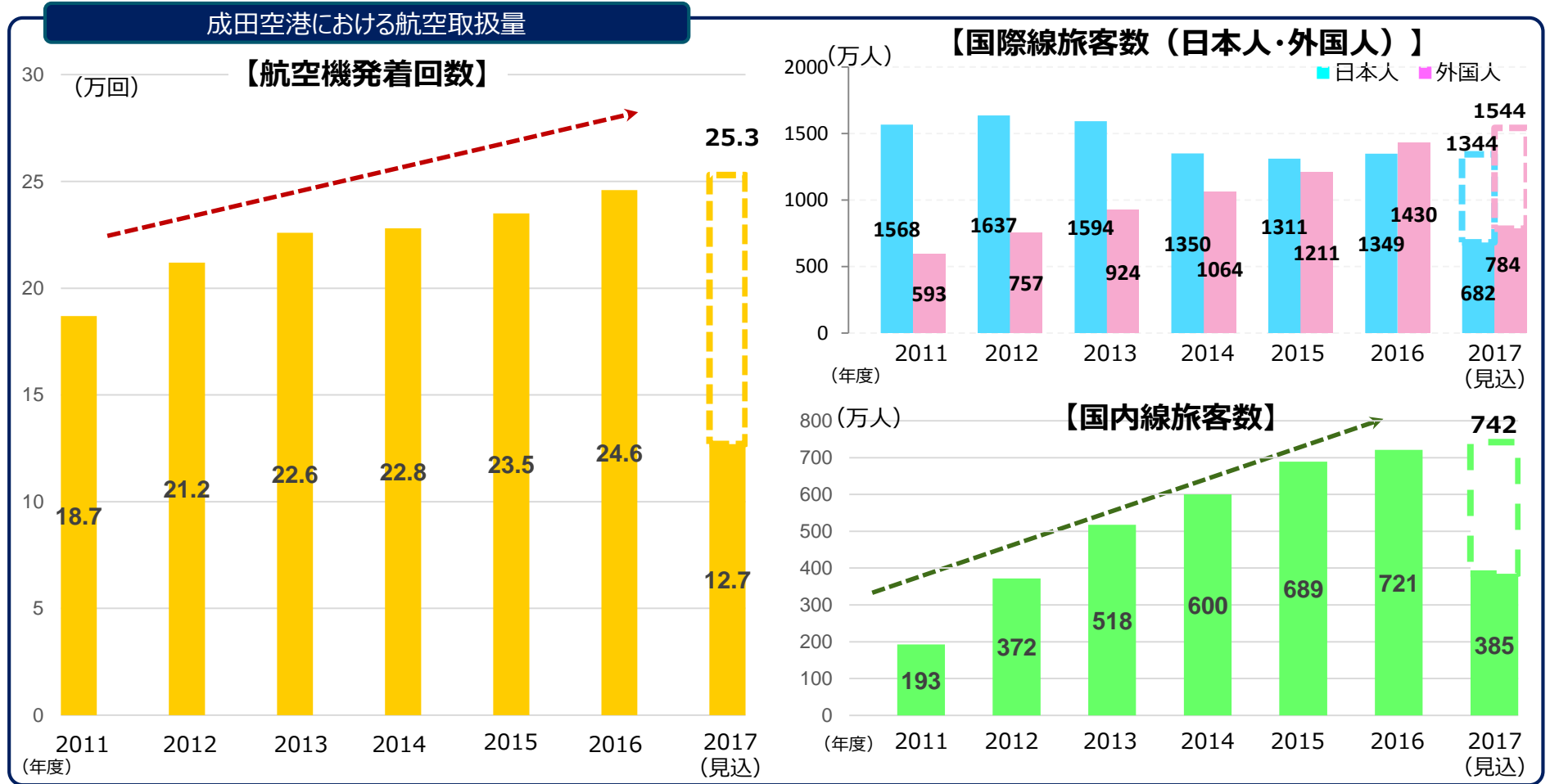
成田空港の更なる機能強化の最終的な結論について

1. 更なる機能強化の必要性について
2. 更なる機能強化の検討プロセスについて
3. 滑走路の具体的な位置及び空港敷地について
4. 夜間飛行制限の緩和について
5. 発着回数50万回に基づく騒音コンター及び対策区域について
6. 環境対策の充実について
7. 落下物対策について
8. 更なる機能強化による効果について
9. 今後のスケジュールについて（イメージ）

1. 更なる機能強化の必要性について

1.1 成田空港の成長

- 成田空港は、年間発着枠30万回化、離着陸制限（カーフュー）の弾力的運用の導入等が実現したことにより、航空取扱量が右肩上がりで成長。
- また、政府による成田空港へのオープンスカイの適用及び観光立国推進の政策により、就航都市数の拡大や新たな航空会社の参入が進んだ結果、訪日外国人旅客数が大幅に増加してきている状況。
- 2012年からは、本邦LCCの拠点化が進み、国内線も就航都市、旅客数が増加してきている状況。

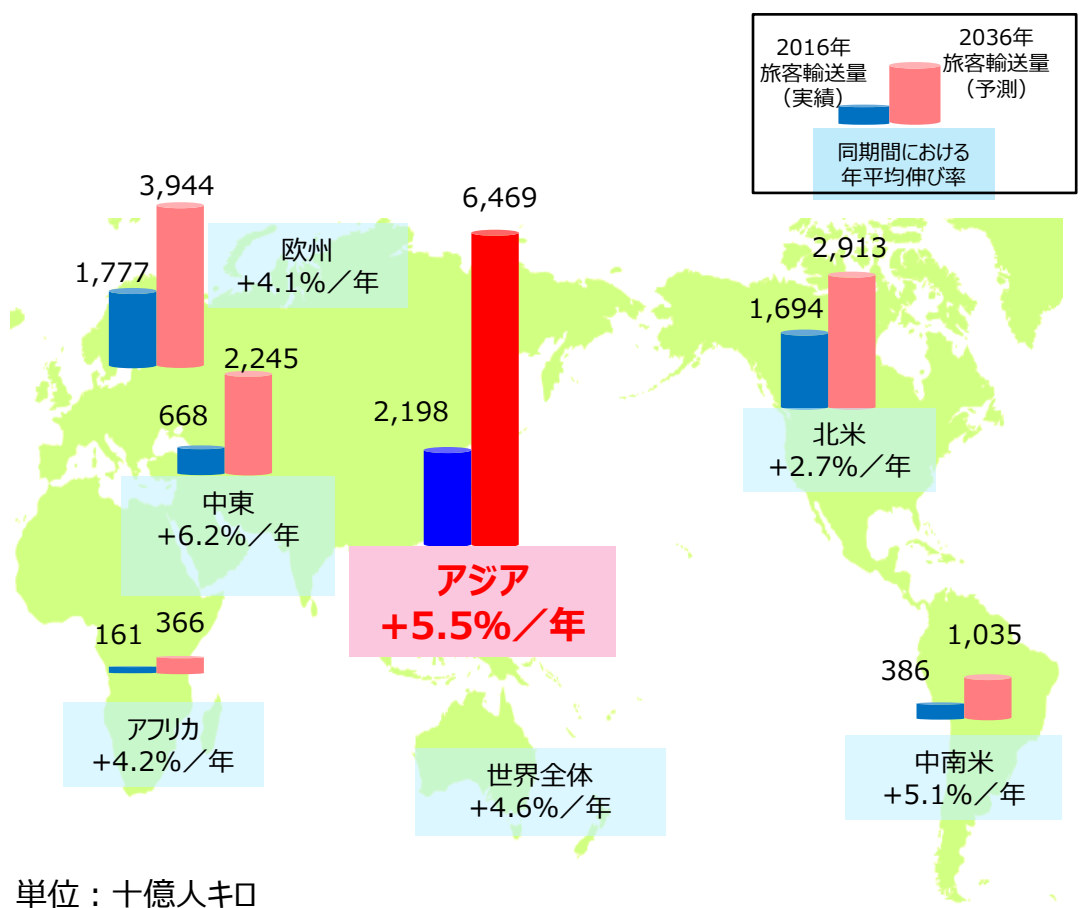


1. 更なる機能強化の必要性について

1.2 今後の航空市場と空港間競争の激化

- 今後の世界の航空市場の成長を牽引するのはアジアの旅客・貨物流動である。
- このアジアの旅客流動、貨物流動の獲得競争は既に始まっており、アジア主要空港や中東空港はアジアの成長を取り込み急成長している状況。

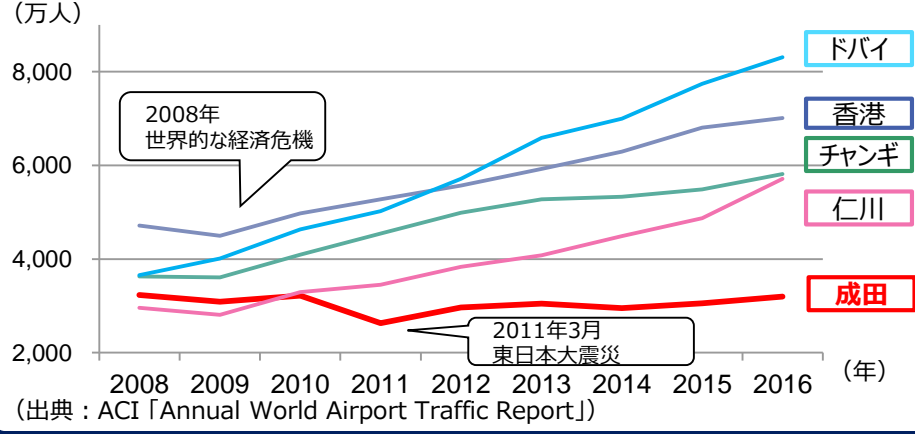
世界の航空旅客輸送量予測 (2017~2036年)



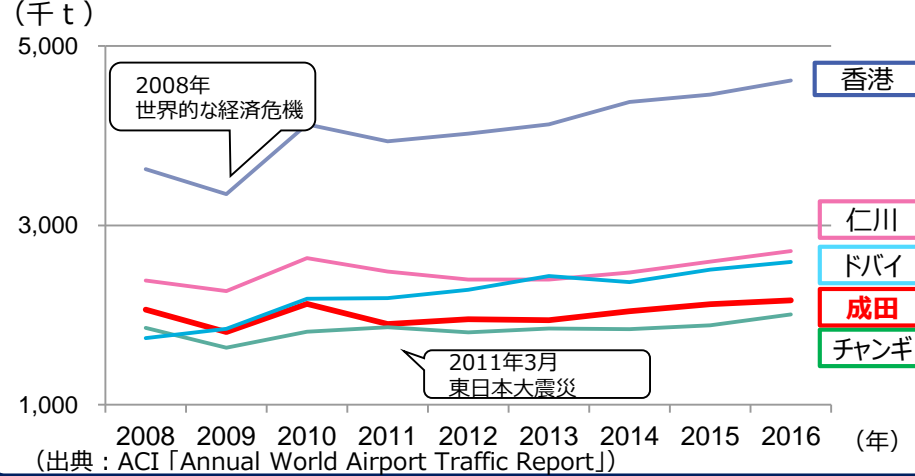
単位：十億人キロ

(出典：日本航空機開発協会)

アジア・中東主要空港における国際線旅客数推移



アジア・中東主要空港における国際線貨物取扱量推移



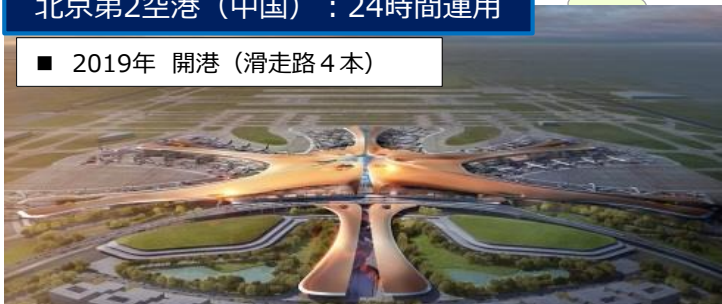
1. 更なる機能強化の必要性について

1.3 海外主要空港において次々と進む施設整備

- 成田空港のライバルであるアジア主要空港においては、2017~2019年にかけて大規模な施設整備が予定されている。
- 成田空港が今後も首都圏の国際拠点空港として、アジアの旅客流動 = 訪日外国人旅行者を更に取り込み、日本国の成長、空港周辺地域の成長に貢献していくためには、海外のライバル空港に劣後しないように、成田空港の国際競争力を強化していくことが必要。

北京第2空港（中国）：24時間運用

- 2019年 開港（滑走路4本）



	現状	計画値(開港時)	計画値(長期)
年間発着回数	—	—	88万回
年間取扱旅客数	—	4,500万人	1億人
滑走路数	—	4本	6本

仁川空港（韓国）：24時間運用

- 2018年 ターミナル2供用
エプロン拡張完了



	現状	計画値
年間発着回数	34万回	74万回
年間取扱旅客数	5,785万人	1億人
滑走路数	3本	5本

チャンギ空港（シンガポール）：24時間運用

- 2017年 ターミナル4供用
- 2020年代早期 第三滑走路完成
- 2025年 ターミナル5供用



	現状	計画値
年間発着回数	37万回	不明
年間取扱旅客数	5,870万人	1.35億人
滑走路数	2本	3本

香港空港（中国）：24時間運用

- 2015年 ミッドフィールドコンコース完成
- 2024年 第3滑走路、ターミナル2拡張完了、第3ターミナル完成



	現状	計画値
年間発着回数	42万回	60.7万回
年間取扱旅客数	7,031万人	1億200万人
滑走路数	2本	3本

上海浦東空港（中国）：24時間運用

- 2015年 第4滑走路供用
- 2017年 第5滑走路完成
- 2019年 南サテライトおよび関連施設完成（ターミナル3及び第6~第8滑走路計画）



	現状	計画値(2019年)
年間発着回数	48万回	不明
年間取扱旅客数	6,600万人	8,000万人
滑走路数	4本	5本

1. 更なる機能強化の必要性について

1.4 「観光ビジョン」(平成28年3月)における目標値

- 本格的な少子高齢化社会を迎える我が国において、経済発展著しいアジア諸国の成長を取り込んでいくことは、国際競争力の強化と持続的な成長のため必要不可欠。
- 政府においては、訪日外国人旅行者数を2020年に4,000万人、2030年に6,000万人にする目標を掲げるなど、観光を我が国の基幹産業とすべく位置付けた成長戦略「観光ビジョン」を打ち出し、受入環境の整備を積極的に推進。
- 我が国の表玄関である成田空港においても、こうした政府目標の実現に貢献していくことが必要。

訪日外国人旅行者数

2020年 : 4,000万人 (2015年の約2倍) 2030年 : 6,000万人 (2015年の約3倍)

訪日外国人旅行消費額

2020年 : 8兆円 (2015年の2倍超) 2030年 : 15兆円 (2015年の4倍超)

地方部での外国人延べ宿泊者数

2020年 : 7,000万人泊 (2015年の3倍弱) 2030年 : 1億3,000万人泊 (2015年の5倍超)

外国人リピーター数

2020年 : 2,400万人 (2015年の約2倍) 2030年 : 3,600万人 (2015年の約3倍)

日本人国内旅行消費額

2020年 : 21兆円 (最近5年間の平均から約5%増) 2030年 : 22兆円 (最近5年間の平均から約10%増)

2. 更なる機能強化の検討プロセスについて

2.1 今後の首都圏空港の機能強化に関する取り組み方針

- 首都圏空港技術検討小委員会による中間とりまとめの公表をうけ、四者協議会においては、「B滑走路の延伸」、「C滑走路の増設」、「夜間飛行制限の緩和」の3つの方策について、成田空港の国際競争力の確保と地域の生活環境の保全の両立を図る観点から関係者と共に検討を進めてきた。
- 四者協議会による結論により、首都圏空港が目指す発着容量100万回のうち、成田空港が50万回の発着容量を担うこととなる。

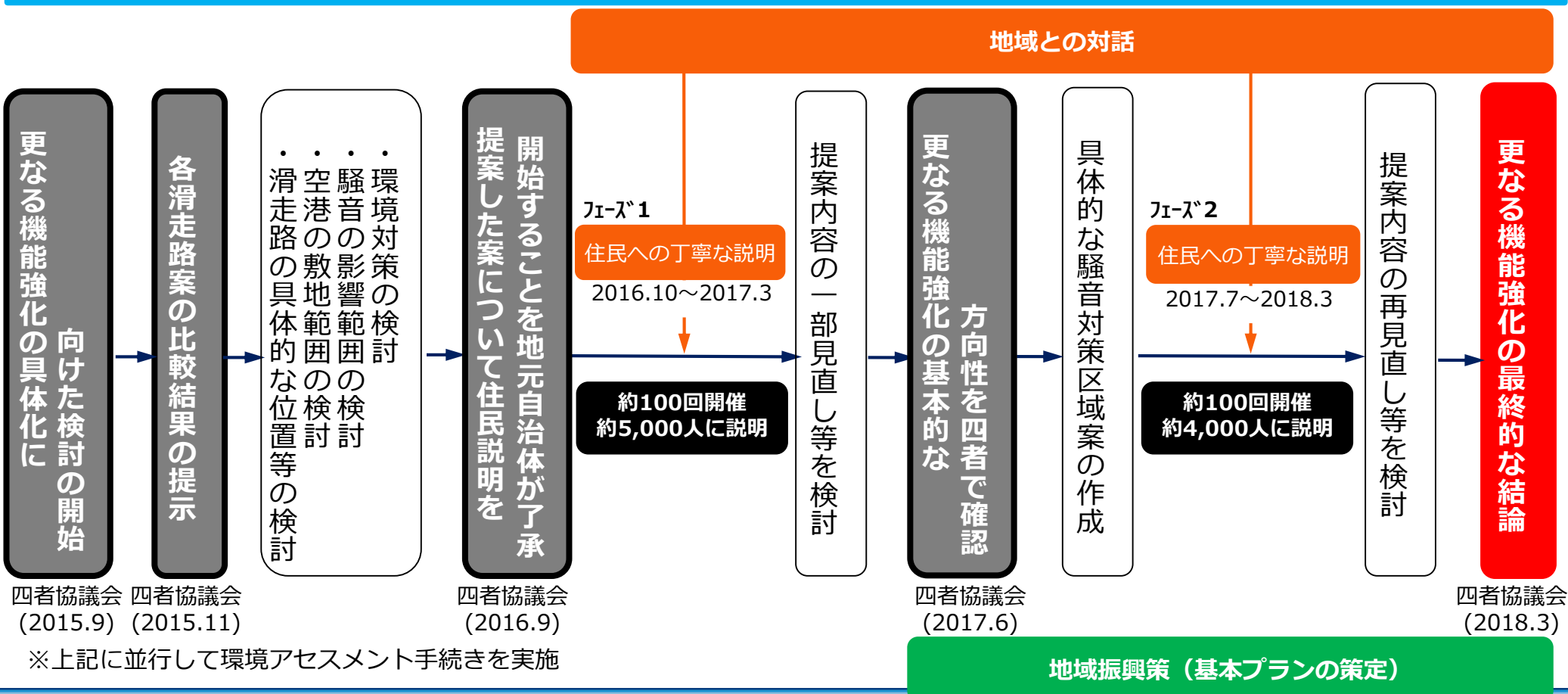
首都圏空港機能強化技術検討小委員会の中間とりまとめ(平成26年7月)をふまえた
 今後の首都圏空港の機能強化に関する取組方針について

	■ 2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会までに実現し得る主な技術的な方策	■ 2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会以降の技術的な方策
羽田空港	<p>【現状：約45万回】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・滑走路処理能力の再検証 ・滑走路運用・飛行経路の見直し <p>⇒ 計+約4万回</p>	<p>(・滑走路の増設)</p>
成田空港	<p>【現状：約30万回】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・管制機能の高度化 ⇒ 年間+約2万回 ・高速離脱誘導路の整備 ⇒ 年間+約2万回 ・夜間飛行制限の緩和(当面) ⇒ A滑走路で先行実施(6:00~23:00⇒6:00~0:00) <p>⇒ 計+約4万回</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・既存滑走路の延長 (B滑走路の延伸) ・滑走路の増設 (C滑走路の増設) ⇒ 年間+約16万回 ・夜間飛行制限の緩和 ⇒ 5:00~0:30(スライド運用により飛行経路下の静穏時間は7時間確保) <p>⇒ 計+約16万回</p>
	<p>合計 約83万回 (年間75万回+約8万回)【1日+約100便】</p>	<p>合計 約100万回 (年間約83万回+約16万回)【1日+約200便】</p>

2. 更なる機能強化の検討プロセスについて

2.2 これまでの経過

- 成田空港の更なる機能強化については、地域の生活環境に与える影響が大きいことから、周辺地域に広く情報発信した上で、検討の進捗状況に応じて意見を伺うなど、周辺地域住民に丁寧な説明を行いながら関係者と共に検討を深めてきた。
- 特に2016年9月の四者協議会における具体的な方策の提案以降、2回のフェーズで計200回以上の住民説明会等を開催し、延べ1万人に近い地域住民の皆様へ、機能強化の必要性、環境対策等について丁寧に説明すると共に、頂いた意見を踏まえて成田空港の国際競争力の確保と地域住民の生活環境の保全の両立を図る観点で見直しを行うなど、成田空港の更なる機能強化について地域の理解・協力が得られるように関係者と共に出来る限りの努力をしてきた。



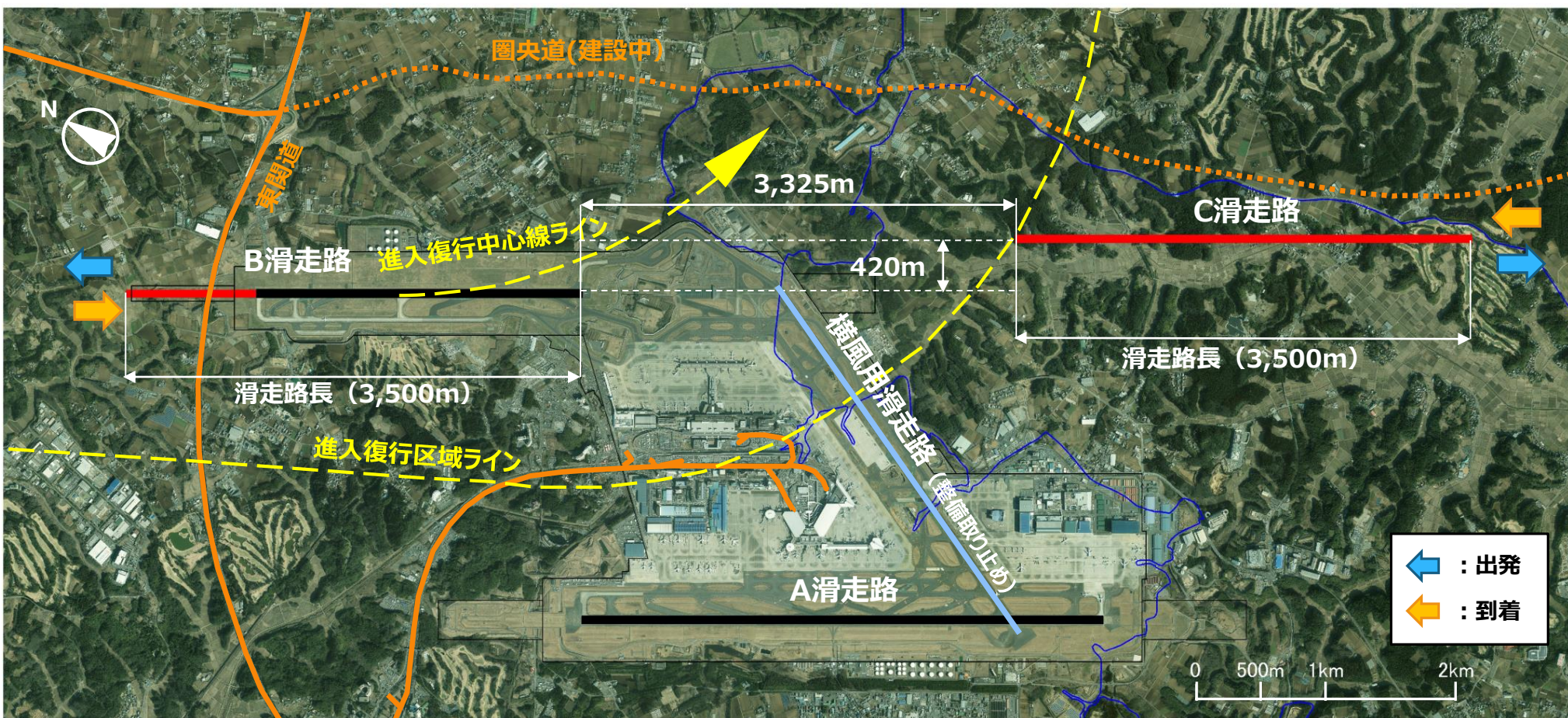
※上記に並行して環境アセスメント手続きを実施

3. 滑走路の具体的な位置及び空港敷地について

3.1 滑走路の具体的な位置について

■ 滑走路については、成田空港の国際競争力確保の観点から発着容量を50万回まで拡大でき、航空機の地上走行が短く効率的な運用が可能となる案とした。

- ✓ C滑走路は、B滑走路の南側に、3,500mの滑走路を以下の配置で整備する。
- ✓ B滑走路は、既存のB滑走路を北側に1,000m延伸し、3,500mの滑走路を整備する。
- ✓ なお、計画していた横風用滑走路は整備を取り止める。



3. 滑走路の具体的な位置及び空港敷地について

3.2 空港敷地規模について

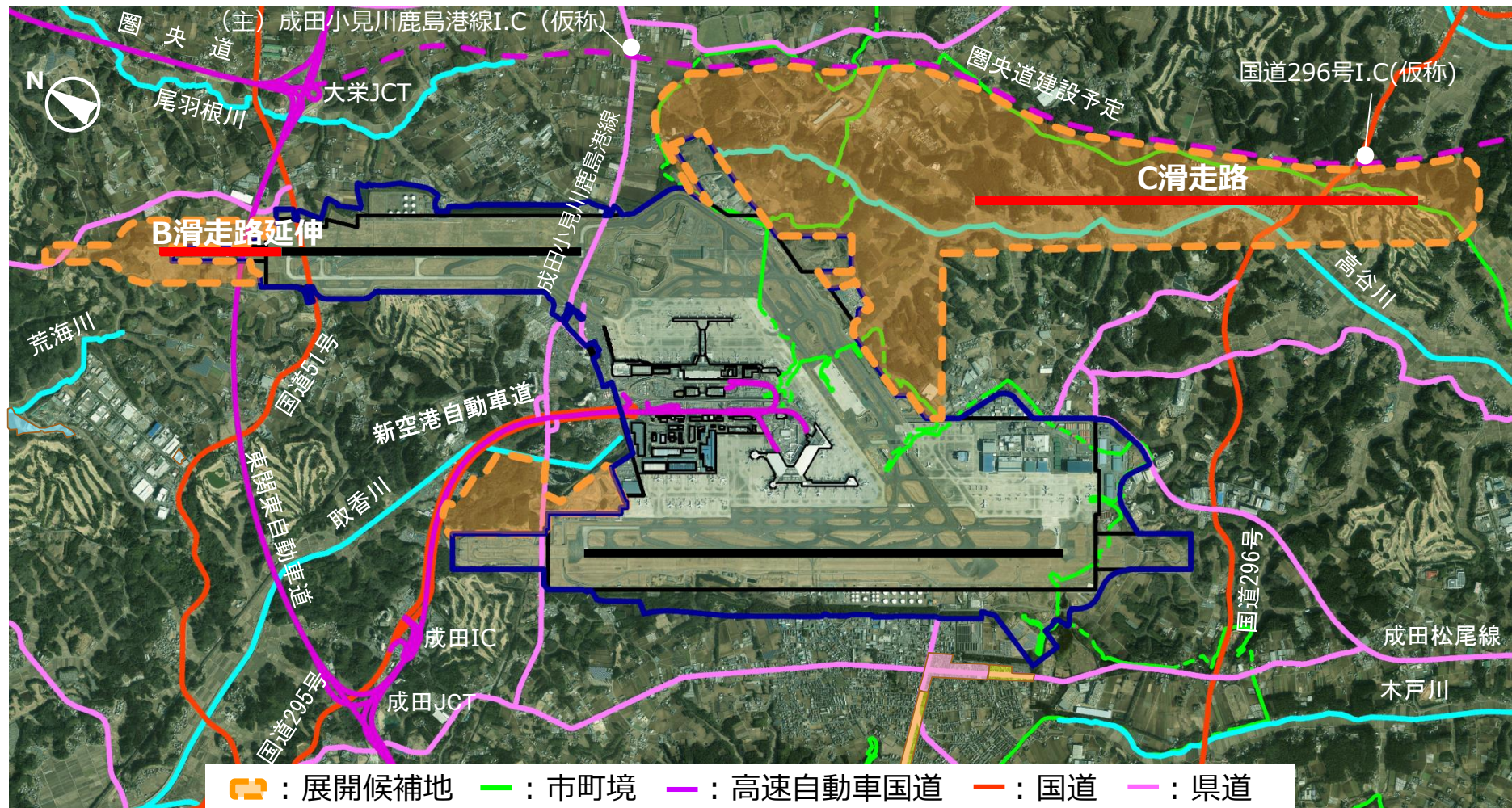
- 50万回の発着容量に対応するためには、現状よりも約1,000haの敷地拡張が必要という結果となった。

	現状の施設規模	50万回時に必要となる施設規模
滑走路	● A滑走路:4,000m 約 570ha ● B滑走路:2,500m	● A滑走路:4,000m 約 900ha ● B滑走路:3,500m ● C滑走路:3,500m
エプロン (誘導路含む)	● 大型機換算:148 スポット 約 450ha (小型機換算: 168 スポット)	● 約250 スポット 約 800ha
旅客ターミナル・空港諸施設	● 空港全体 : 5,000万人/年 約 140ha	● 空港全体 : 約7,500万人/年 約 300ha
貨物取扱施設	● 235 万トン/年 約 50ha	● 約300 万トン/年 約 100ha
その他 (給油施設・防音堤等)	約 190ha	約 300ha
計	約 1,400 ha ※航空法上の空港敷地範囲は、約1,100ha	約1,000ha拡大  約 2,400 ha

3. 滑走路の具体的な位置及び空港敷地について

3.3 空港敷地範囲について

- 約1,000haの空港敷地の展開候補地については、計画中の圏央道の整備区域、既存の都市計画区域の設定状況等を踏まえて素案を作成した上で、移転対象となる地域に対して、丁寧な説明を行い検討を進めてきた。
- この結果、空港敷地の展開候補地は下図を基本とし、航空法の変更許可申請に向けて今後更に具体化していく予定。



4. 夜間飛行制限の緩和について

■ 現行における23時～6時までの夜間飛行制限については、成田空港の国際競争力の確保と地域住民の生活環境の保全の両立を図る観点で関係者間で検討した結果、深夜早朝対策を実施していくことを前提に以下のとおり見直しを行う。

【C滑走路供用までの当面の間】

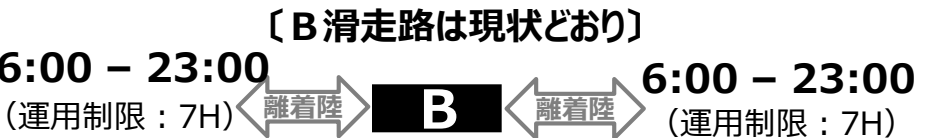
- **A滑走路において**、先行して追加の防音工事等環境対策を講じつつ、運用時間を**1時間延長して6時から0時まで**とする。
- 22時台の便数制限を廃止するとともに、0時から0時30分までの30分間は弾力的運用※を行う。
- 2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催までに実施する。

【C滑走路供用後】

- 滑走路別に異なる運用時間を採用する「**スライド運用**」を導入し、飛行経路下における**7時間の静穏時間**を確保した上で、空港全体としての運用時間は5時から0時30分までとする。
- 全ての滑走路の22時台の便数制限を廃止するとともに、0時30分から1時までの30分間は弾力的運用を行う。

※ やむを得ない事由により通常の運航に影響を及ぼすこととなった航空機に限って離着陸が認められる制度

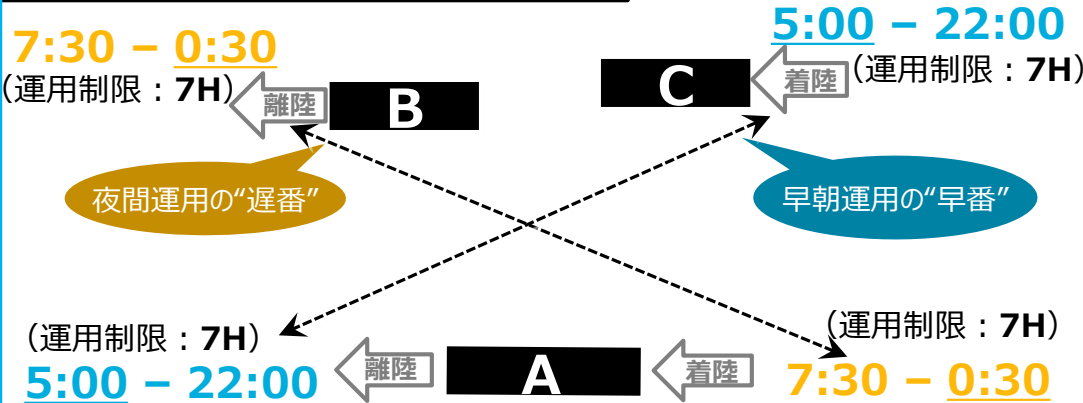
C滑走路供用までの当面の運用



〔A滑走路は1時間延長・便数制限廃止〕
 ※ 0:00～0:30は弾力的運用

滑走路別に異なる運用時間を採用する「スライド運用」(C滑走路供用後)

北風時の例 (南風時には離陸と着陸が逆になる)



※ 0:30～1:00は弾力的運用 〔全ての滑走路の便数制限廃止〕
 なお、騒音影響平準化のため、定期的に「早番」「遅番」を入れ替える。

5.発着回数50万回に基づく騒音コンター及び対策区域について

5.1 騒音コンター作成の前提条件（年間発着回数、機材構成等）

■ 騒音コンターの作成にあたっては、以下の前提条件をおいた。

1. 滑走路ごとの年間発着回数（想定）

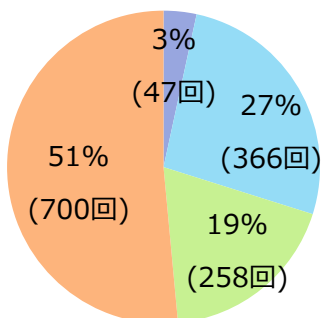
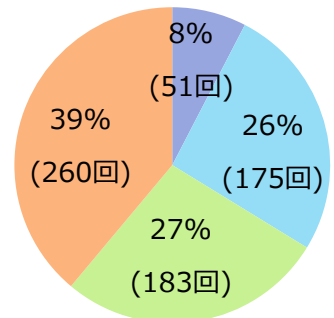
30万回コンター 50万回コンター

- A滑走路 … 15万回/年 約 17万回/年
- B滑走路 … 15万回/年 約 17万回/年
- C滑走路 … - 約 17万回/年
- 計 … **30万回/年** **50万回/年**

2. 機材構成比（想定）

現状

50万回コンター



- 超大型機 (A380, 747-8等)
- 大型機 (777, A340, A330等)
- 中型機 (767, 787等)
- 小型機 (737, A320等)

3. 時間帯ごとの発着回数（想定）

	各滑走路ごと	空港全体
5時台 ~ 6時台	20	60
7時台 ~ 18時台	332	996
19時台 ~ 21時台	75	225
22時台 ~ 0時半	30	90
計	457	1,371

4. 南北運航比率（想定）

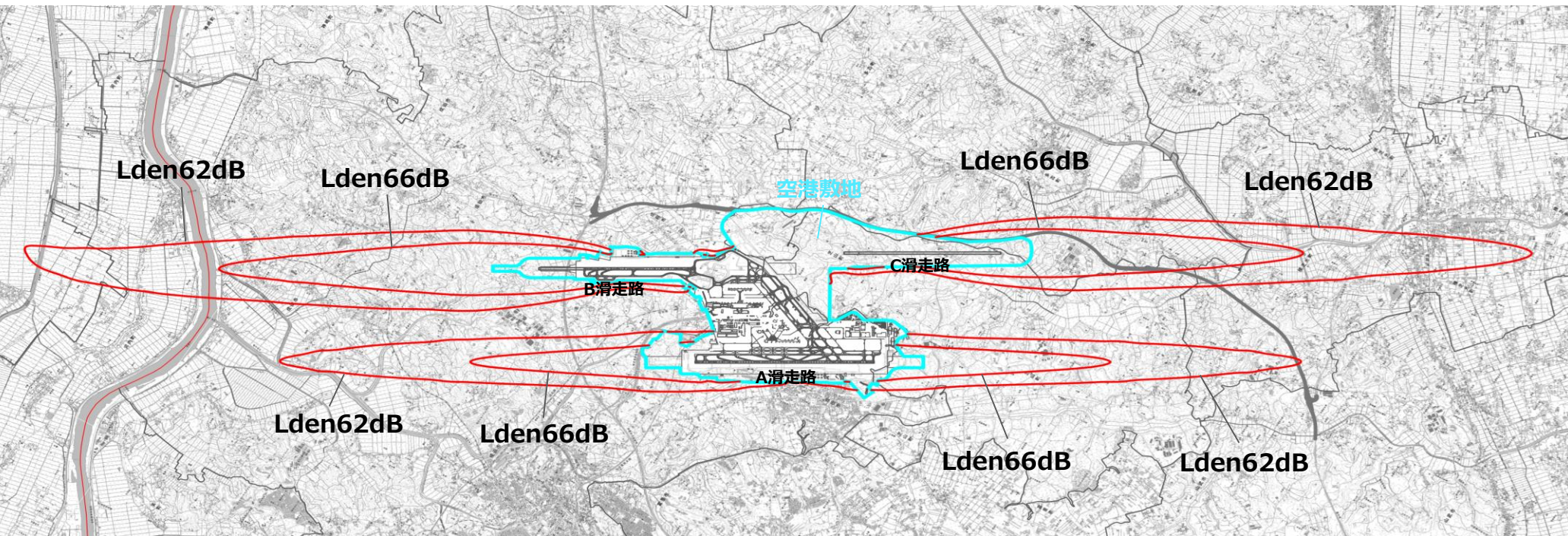
- 北向き運航：南向き運航 = 55:45

※機材構成比の現状は2016年7月の実績
 ※発着回数は特に記載ない限り1日当たりの回数を表す
 ※0:00~0:30はダイヤ設定していない

5. 発着回数50万回に基づく騒音コンター及び対策区域について

5.2 50万回に基づく騒音コンター

- C滑走路の整備、B滑走路の延伸及び夜間飛行制限の緩和により、成田空港の年間発着枠を50万回とする。
- 50万回を前提とするコンターは以下のとおり。



Lden62dB = 騒防法 第1種区域（住宅防音工事、空調機機能回復工事等への助成）に対応
Lden66dB = 騒特法 防止特別地区（住宅、学校等の建築禁止、移転補償、土地の買入れ）に対応

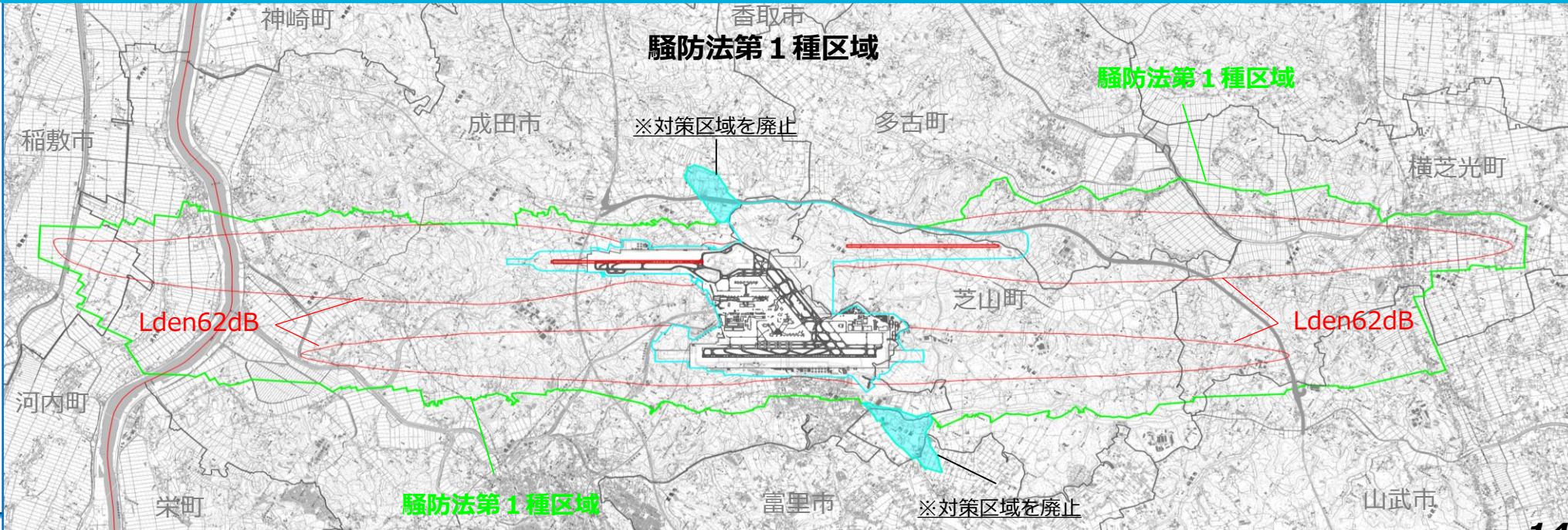
※騒音コンターとは、将来の運航ダイヤ、航空機材、飛行コースなどを予想して作成された騒音の等高線のこと。
騒音コンターの作成にあたっては、コンター作成用ソフトウェアにデータを入力し、作成している。（天候については、標準的な条件（気温25℃、湿度70%、無風時）で設定）

5. 発着回数50万回に基づく騒音コンター及び対策区域について

5.3 騒防法に基づく第1種区域

○第1種区域指定の基本的考え方

- (1) 第1種区域の指定に当たっては、平成29年6月12日に成田国際空港株式会社が公表した年間発着回数50万回時の予測騒音コンターを基本とする。
- (2) B滑走路においては、騒音コンターが現在の第1種区域より広がる場合には、当該地域について集落分断に配慮しながら第1種区域を拡大する。
- (3) C滑走路においては、騒音コンターに基づき、集落分断に配慮しながら新たに第1種区域を指定する。
- (4) A滑走路とB、C滑走路に挟まれた谷間地区については、将来のスライド運用等も考慮しつつ、地域の生活環境保全の視点から、全て第1種区域とする。
- (5) A、B滑走路において、騒音コンターの拡大が見込まれない地域については、地域の生活環境保全の視点から、現在の第1種区域を維持する。
- (6) 横風用滑走路については、今後整備を予定していないことから、横風用滑走路に係る第1種区域は廃止する。



6. 環境対策の充実について

6.1 防音工事の充実について

■ 防音工事の施工内容を充実させるため、**騒防法第1種区域**については、「ペアガラスの助成」、「世帯の人数による防音工事限度額の柔軟化」、「浴室、洗面所、トイレの外郭防音化」を実施。

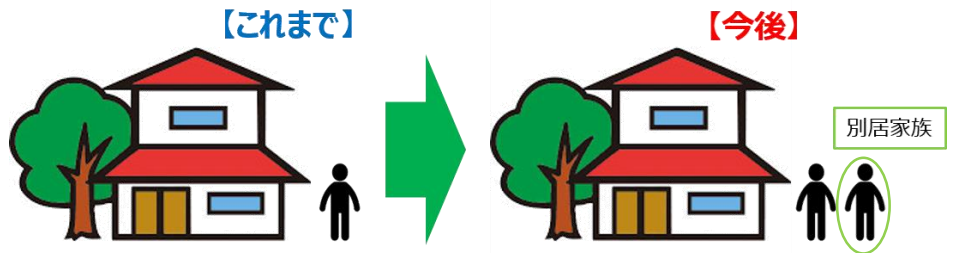
1. ペアガラスの助成

- 防音工事において標準仕様に準ずる仕様として、市販防音サッシ及びペアガラスの合計額に対して、特殊防音サッシ及び単板ガラス代金の合計額を超えない範囲内で助成する。



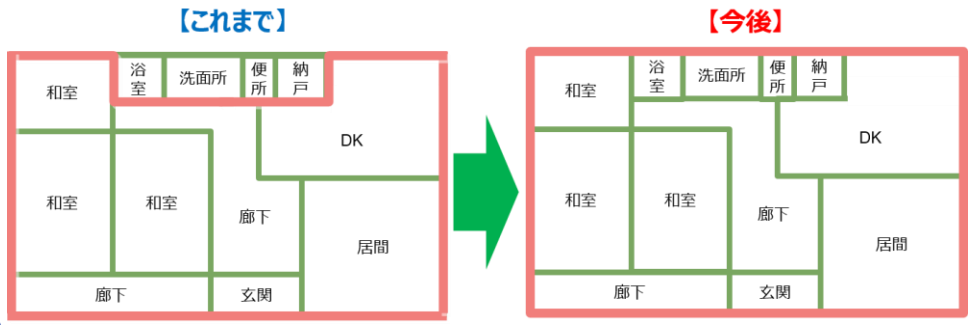
2. 世帯の人数による防音工事限度額の柔軟化

- 一定の広さを有し複数の部屋がある一人世帯の住宅については、同居の有無にかかわらず子や孫がおられる場合、二人世帯とみなすことにより、防音工事の限度額を引き上げる。



3. 浴室、洗面所、トイレの外郭防音化

- 浴室、洗面所、トイレを含めた外郭防音工事を可能とする。

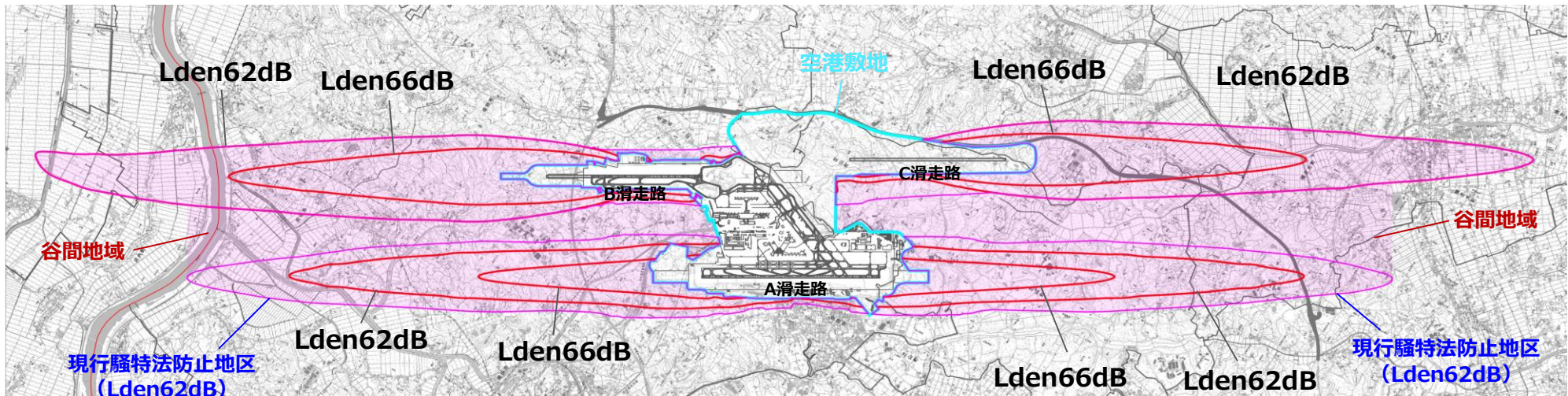


※ なお、上記の対策については、新たに防音工事を実施する住宅に適用されるものです。また、工事にあたっては、一定の限度額を設定する予定です。

6. 環境対策の充実について

6.2 深夜早朝対策について

- 夜間の安眠を確保するため、深夜早朝対策として、既存の防音工事と併せて、35～40dB程度の防音効果が見込まれる、**内窓を寝室に設置するとともに、壁・天井の工事が実施されていない場合には、一定の限度額の範囲内で補完工事を行う。**
- 「寝室」であれば、現に居住する家族の人数分の部屋に対し行う。
- 対象範囲については、**騒特法航空機騒音障害防止地区内（Lden62dB内）**及び、A滑走路の防止地区とB滑走路又はC滑走路の防止地区に挟まれた、いわゆる**谷間地域**を対象とする（ピンク色網掛け部分）。具体的な谷間地域の対象範囲は今後関係者と協議する。
- 当面の夜間飛行制限の緩和に対応するため、**A滑走路側の対策区域において内窓等の追加防音工事を先行的かつ集中的に実施する。**
- また、運用時間を延長することとなる**5時台及び23時以降の時間帯に運航する航空機については、低騒音機（※）に限定する。**
※成田航空機騒音インデックスA（B787、B747-8、A380、A320等）、B（B777、B767等）及びC（B737等）に適合する航空機



6. 環境対策の充実について

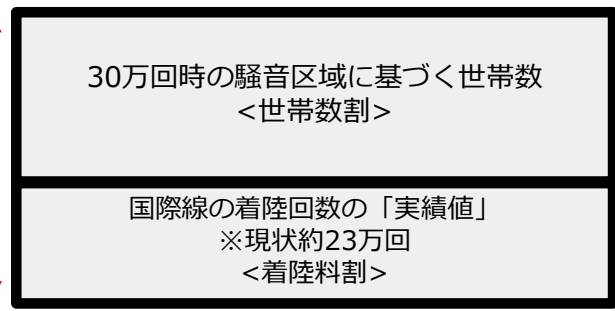
6.3 周辺対策交付金の充実について

- 発着回数50万回を前提とした算定方法に改め、交付総額を現在の約1.5倍（約60億円）まで増額する。
- 各市町の財政力指数等を勘案し、交付金の一部を騒音下の市町に対して「地域振興枠」として優先配分する。
- 地域振興枠における用途については、これまで対象外としてきた教育や医療、福祉といった目的にも活用できるようにする。
- 夜間飛行制限緩和の先行実施を踏まえ、A滑走路側の騒音下の市町に対し、交付金の中から環境対策に充てることを目的とする「A滑走路特別加算金」を交付する（C滑走路供用までの時限措置）。

【総額の算出方法（現行）】

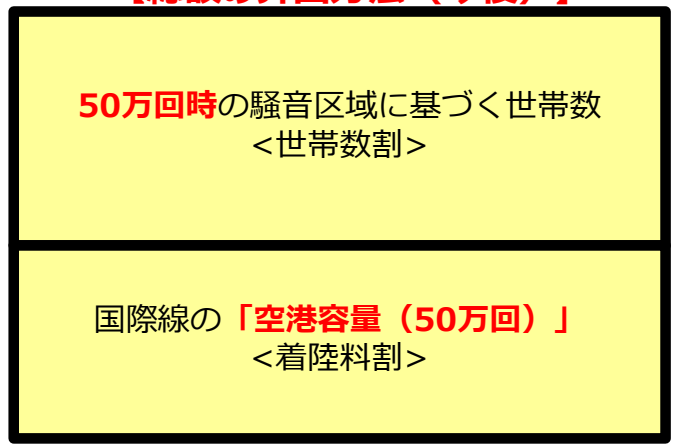
【総額の算出方法（今後）】

約40億円



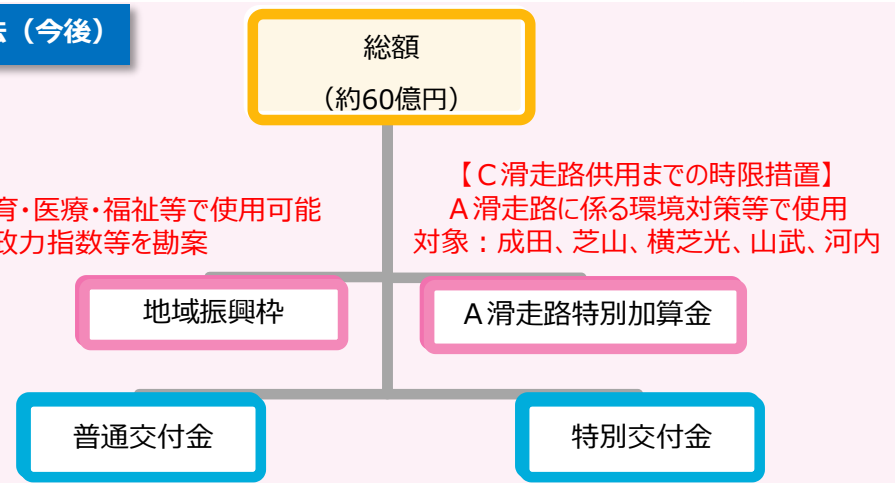
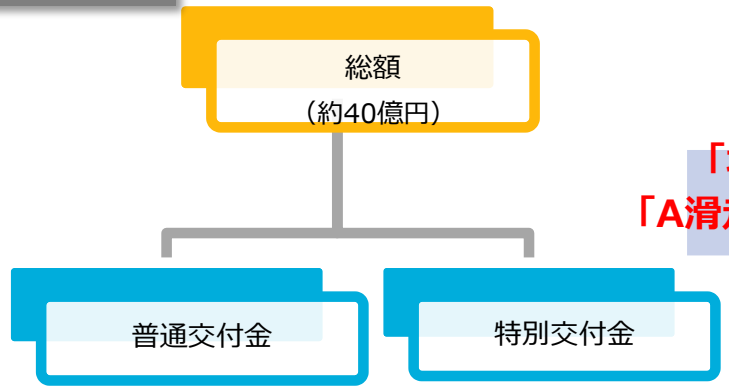
約1.5倍に増加

約60億円



配分方法（現行）

配分方法（今後）



「地域振興枠」 「A滑走路特別加算金」 を創設

7. 落下物対策について

7.1 成田空港における主な航空機落下物対策

現状

今後の対応

未然防止策

- 乗り入れ航空会社に対する点検・整備徹底の要請
- 航空機氷塊付着状況調査（平成10年～）
- 部品欠落の報告制度（平成26年1月～）
- 国とNAAによる駐機中の機体チェックの実施（協力を表明した航空会社を対象）（平成29年3月～）

事案発生後の対応

- 原因航空機が特定できない場合の「航空機落下物被害救済制度」（昭和58年～）
- 航空機事故被害見舞金制度（成田市、芝山町、多古町、横芝光町、山武市、河内町）

落下物対策基準の策定（国土交通省）

- 国による「落下物防止等に係る総合対策推進会議」にて航空会社が遵守すべき落下物対策の基準案を平成30年3月までに取りまとめ

機体チェック実施体制の充実（国土交通省、NAA）

- 駐機中の機体チェックの対象を全航空会社に拡大して実施（平成30年1月～）



落下物の原因者である航空会社に対する処分等の検討（国土交通省）

航空機落下物被害救済支援制度の創設（NAA）

- 見舞金の支払い
- 立替金の支払い
- 航空会社との間における調整等各種サポート

成田空港周辺における独自の落下物対策の検討

- 落下物多発地域を対象に住居移転のための補助制度を検討中

7. 落下物対策について

7.2 落下物被害救済支援制度の創設について

- 原因者である航空会社に対して、落下物防止対策の一層の徹底を働きかけるとともに、万が一落下物が発生してしまった場合には、落下物被害に遭われた方を支援する制度を創設する。

制度概要

【四者協議会合意後、速やかに支援制度の運用を開始】

1. 見舞金のお支払い

→成田空港を離着陸した航空機からの落下物と認定された場合に、N A A から所定の見舞金を支払う。
(落下物により生じる損害に対する賠償は、引き続き航空会社が行う。)

2. 立替金のお支払い

→落下物と認定されたものの、その原因となる航空会社を直ちに特定することができない場合において迅速な落下物被害救済を図るため、被害を受けた方へN A A が一時的に立替金を支払い、航空会社が特定された後に当該社に対してN A A から求償する。

3. 航空会社との間における調整等、各種サポート

→航空機からの落下物と疑われるような事案が発生した場合において、N A A が、地域住民の皆様と航空会社との間に入って迅速かつ丁寧な調整を行うなど、地域住民の方々の負担を少しでも減らせるようサポートを行う。

例：エアライン特定前の空港事務所との共同調査、被害を受けた地域住民への迅速な情報提供、
エアライン特定後の当該社への求償手続き支援 等

8. 更なる機能強化による効果について

- 成田空港の更なる機能強化により発着容量を拡大させ、経済発展著しいアジア諸国の成長を取り込んでいくことで、今後、成田空港では、旅客数や貨物量の大幅な増加が見込まれるとともに、空港周辺地域に、産業振興やインフラ整備、生活環境の向上など、様々な効果をもたらすことが期待される。

発着回数50万回時に期待される効果

旅客数	現在 <u>4,000万人</u>	約2倍 →	今後 <u>7,500万人</u>
貨物取扱量	<u>200万トン</u>	約1.5倍 →	<u>300万トン</u>
空港内従業員数	<u>4万人</u>	約2倍 →	<u>7万人</u>

周辺地域で期待される効果

◆ 地元企業の成長



◆ 企業進出

◆ 地元農水産品
の輸出拡大



◆ 雇用の創出

◆ 観光客の増加



◆ 空港へのアクセス交通の充実

◆ 道路ネットワークの拡充



9. 今後のスケジュールについて（イメージ）

- 更なる機能強化の今後の手続き等の流れは以下のとおり。
- 当面の夜間飛行制限の緩和は東京オリンピック・パラリンピック開催前までにA滑走路で先行実施し、B滑走路延伸・C滑走路等については、速やかに手続き等を進めていく予定。

