

第2章

共生委員会活動 第Ⅱ期

[5周年の集い～空港公団民営化]

2000(平成12)年3月～2004(平成16)年3月

第1項 はじめに

暫定平行滑走路は1999(平成11)年末に着工された。一方、2000(平成12)年12月に閣議決定された「行政改革大綱」を受けて、成田、関西、中部の3国際拠点空港の経営形態に関する議論が始まった。暫定平行滑走路は2002(平成14)年4月18日に供用を開始したが、同年12月には、3空港を個別に民営化する方針が決まった。2003(平成15)年3月には空港公団の将来的な民営化をにらんだ「成田国際空港株式会社法案」(資14)が成立。翌2004(平成16)年3月23日には創立総会が開かれ、空港公団は国が100%出資する特殊会社組織に生まれ変わった。

暫定平行滑走路の建設と空港公団の民営化は、いずれも円卓会議終了時には想定されていなかった。2000(平成12)年3月から2004(平成16)年3月までの4年間は、共生委員会にとって、こうした「新状況」にどのように対応するかを問われた時期だった。

2000(平成12)年3月に開かれた「共生委員会設立5周年の集い」では、関係者が一堂に会し、5年間の歩みを高く評価する一方、共生委員会の活動について再検討することが決まった。検討委員会が設置され、半年間の議論を経て報告がまとまった。主要業務は、暫定平行滑走路建設に伴い新たに発生するマイナス要素の抑制も含めた円卓会議合意事項の点検であり、今後の課題としては「プラス創出」に向けた調査・研究や、委員会活動自体の活性化が求められた。(資38)

この報告を受け、2001(平成13)年1月の設置要綱改正で、運輸省・空港公団の代表者も共生委員会の正式な「構成員」となった。それまでの「被告」の立場から、「パートナー」へと位置づけが変わった。強い権限を規定した条項も、表現が緩和された。同年5月には空港周辺9市町村との連携を深めるための「連絡調整会議」が設置され、さらに2002(平成14)年にはプラス創造に向けた調査・研究を担当する「地域づくり部会」が新設された。合意事項の点検については、項目自体の見直しと、「点検表」作成による確認・協議方法のルール化と定例化が進められた。

具体的な点検内容では、暫定平行滑走路周辺の騒音測定システムの確立や防音堤や防音林の整備、経年劣化に対する再助成など民家防音工事の深化、共生財団による「航空機騒音健康影響調査」の実施などで進展がみられた。2002(平成14)年の暫定平行滑走路供用後は、2本の滑走路の騒防法第一種区域に挟まれた谷間地域で「うるささ指数」(W値)が減少するという「逆転現象」が発生。騒音評価指標そのものを見直す議論が始まった。

第2項 社会的状況と時代背景

1. 航空政策

- ①国土交通省発足(2001(平成13)年1月)
- ②成田空港の暫定平行滑走路供用開始(2002(平成14)4月)
- ③国際拠点空港に係る民営化の方針が閣議決定(2002(平成14)年12月)
- ④「成田国際空港株式会社法」(資14)公布

2. 空港整備・運営の経過

2-1. 空港の整備・運営の経過

(1) 暫定平行滑走路の概要

平行滑走路は、1999(平成11)年9月3日に工事実施計画の変更認可申請を行い、12月1日に認可を受け、空港公団は12月3日に着工した。追加された暫定平行滑走路の計画は、当初の平行滑走路予定地北側に約19ha拡大し、長さ2,180m、幅60mの滑走路、長さ2,300m、幅150mの着陸帯、延長4,151mの誘導路、航空灯火・航空保安無線施設を建設するとの内容だった。

(2) 工事経過

暫定平行滑走路2,180m(過走帯含め2,300m)を整備するには、すでに完成している部分(890m)に加え、南側(590m)と北側(820m)で工事が必要だった。着工翌日の1999(平成11)年12月4日には、まず暫定平行滑走路南側地区で工事用フェンス設置などの準備工事が開始された。翌2000(平成12)年1月には、県道成田小見川鹿島港線の地下道化工事が本格的にスタートした。平行滑走路を横切る形となっていた県道を地下道化して滑走路下を通過させる工事である。

2000(平成12)年7月には、東峰地区周辺でエプロンと滑走路を結ぶ連絡誘導路を整備するため、県道成田小見川鹿島港線の切廻し工事に着手した。工事は翌2001(平成13)年4月に完了して供用が開始された。なお、旧県道は暫定平行滑走路供用開始後も生活用道路となっている。

2000(平成12)年8月には、北側地区と南側地区の敷地造成工事に着手。併せて北総VOR / DME(上空を飛行している航空機に対して暫定平行滑走路までの距離と方角を知らせるための航空保安施設)の設置工事を開始した。2000(平成12)年12月には、北側地区の滑走路と誘導路の舗装工事、南側地区のプラストフェンスの設置工事に着手した。また、南側の滑走路と誘導路の舗装工事についても、2001(平成13)年1月から2月にかけて段階的に着手し、それと同時期に航空灯火やILS(滑走路に進入しようとする航空機に対し、適切な

進入コースや進入角度などの情報を提供する航空保安施設)の設置を開始した。

2001(平成13)年9月には、空港公団総裁が国土交通大臣に暫定平行滑走路工事の完成と供用の前倒しについて報告を行い、敷地造成工事および滑走路・誘導路舗装工事がほぼ完了するとともに、北総VOR／DME、ILSの設置工事が完了した。10月には航空灯火の設置工事も完了して機器調整などの最終作業が進められ、暫定平行滑走路は当初予定より1ヵ月早い10月31日に完成した。

(3) 供用への諸手続き

暫定平行滑走路の完成後は、国土交通省による施設の完成検査、飛行検査(フライトチェック)が行われた。飛行検査は航空保安施設が正常かつ基準通りに保持されているかどうかを検査するもので、飛行検査機YS-11型機を空港周辺や滑走路を上空で通過させるなどして2001(平成13)年10月15日から12月12日まで実施された。具体的には、北総VOR／DME、ILS、PAPI(進入角指示灯)、進入灯などの240項目が検査対象となった。

2002(平成14)年1月17日、国土交通大臣は空港公団総裁に完成検査の合格を伝達。その場で空港公団は4月18日の供用開始を届け出た。その後、空港公団は滑走路などの供用に係る情報を全世界に周知するための手続き(AIP＝「航空路誌」の改訂)を行い、供用開始の諸手続きはすべて完了した。

(4) 24年目の「第2の開港」

暫定平行滑走路は2002(平成14)年4月18日にオープンした。1978(昭和53)年5月の開港から24年目の「第2の開港」となった。滑走路2本体制の実現により発着能力は飛躍的に増大。アジアを中心とした諸外国からの新規乗り入れ・増便が実現し、国内線も強化された。供用開始前日の4月17日には午前11時30分から強風の中、真新しい暫定平行滑走路上で、国土交通大臣や千葉県知事、成田市長、空港公団総裁ら18人によるテープカットが行われた。

2-2. 空港公団の民営化

2000(平成12)年12月1日、「行政改革大綱」の閣議決定を受け、2001(平成13)年12月18日には「特殊法人等整理合理化計画」が策定され、2002(平成14)年中に国際拠点空港の経営形態を決めることになった。2002(平成14)年4月5日、国土交通省交通政策審議会第1回航空分科会が開催され、「空港整備部会」で全15回の審議が行われた。審議の過程では民営化の方法を巡り、様々な意見が出されたが、同年12月6日の第3回航空分科会にて「経営責任の明確化と経営の効率性の観点

から各空港毎に一体として民営化を進めることを基本方針」とし、「成田、関西、中部の3国際拠点空港をそれぞれ単独で民営化する」ことが最終答申された。

国土交通省で空港公団を民営化するための特殊会社法案づくりを進め、2003(平成15)年3月11日に「成田国際空港株式会社法案」(資14)が閣議決定された。法案は第156回通常国会で審議され、同年7月11日に可決成立し、同18日に公布された。

法案成立を受け2003(平成15)年11月28日には、国土交通省が任命した経済界や業界団体の代表、学識経験者など11人で構成された委員により、空港公団を民営化するための第1回設立委員会が開催された。2004(平成16)年3月16日には、第3回設立委員会が開催され、新会社の定款案や役員候補者案など、創立総会に付議する6議案が協議され了承された。同23日、都内のホテルにて「成田国際空港株式会社」の創立総会と第1回取締役会が開かれ、役員人事が決定された。

2-3. 空港の運用

暫定平行滑走路供用による発着枠の拡大

暫定平行滑走路の供用に伴い、発着枠は年間13万5,000回から20万回へと約50%増えた。中でも国内線枠は従来の4倍に相当する2万回へと飛躍的に増大した。

2-4. 空港の施設整備

第1旅客ターミナルビル改修工事

航空旅客数の増大に対応するため、空港公団は第1旅客ターミナルビルの改修および増改築工事を続けた。

(第1段階)

第1段階分の工事として、北ウイング・中央ビル新館・第1サテライト・第2サテライトの新設・改修を進めた。1998(平成10)年2月に第1サテライトを供用開始し、1999(平成11)年3月の北ウイング・中央ビル新館の供用後、航空会社は南ウイングから北ウイングへの移転を行った。第2サテライトは2000(平成12)年7月に供用開始し、中央ビル旧館については1999(平成11)年12月に工事着手され、2001(平成13)年8月にパブリックエリアの南側半分を一部供用開始した。

(第2段階)

引き続き改修工事の第2段階では、中央ビル本館、第3サテライト、第4サテライト、南ウイング・同増築部、第5サテライトの改修を順次行った。中央ビル本館については2002(平成14)年11月に全館の供用を開始し、また第3サテライトも第2サテライトの供用後直ちに改修に取りかかり、2002(平成14)年12月に供用を開始した。また2003(平成15)年4月には旧第4サテライトにて運用を行っている航空会社の第2サテライ

ト等への移転を行い、旧第4サテライトおよび南ウイングの閉鎖を行った。第4サテライトは2004(平成16)年11月に供用を開始した。

2-5. 第2旅客ターミナルビル改修工事の概要

①暫定滑走路供用に対応した能力増強工事

2002(平成14)年4月の暫定平行滑走路供用に伴う需要増加に対応するため、以下の施設整備を行った。

- ・ 出発ロビー増築工事(W、Yカウンター)
- ・ 出発階 南・北カーブサイドチェックインカウンター
の増設(M、Vカウンター)
- ・ 70番出発バsgateの増築
- ・ 航空会社ラウンジ増設(A N A ・ J A L)
- ・ N A A ランデブープラザ設置
- ・ 国内線バsgate増設工事
- ・ 75、98、99番ゲート増設
- ・ ハイジャック検査施設増強工事

②国内線スイングゲート整備

国内線出発の旅客は第2旅客ターミナルビルの南側の国内線ターミナルから、バスにて機内への搭乗を行っていた。バスの乗り換えの手間や混雑もあり、搭乗までの時間も固定ゲートの国際線と比べ不便だった。2002(平成14)年4月の暫定平行滑走路の供用で、4月以降の国内旅客機の発着回数は前年同月比2.5~3倍近くに伸び、旅客数も約1.5倍に増加。将来的にもさらなる国内線需要の増大が予想されたため、固定ゲートから直接乗降できる施設「国内線スイングゲート」が計画された。

1998(平成10)年12月の「地域と共生する空港づくり大綱」(資103)では、「国際交流の拠点にふさわしい空港として、国際線ゲートを国内線と兼用できるようにする」など、国内線旅客ターミナルの機能拡充が明記された。

スイングゲートは、第2旅客ターミナルビル南側の既存の63番、64番ゲートに65番、66番を増設した計4ゲートがスイングゲートとして整備された。

なお、国内線専用スポットとして67、68番スポットを整備し、スイングゲート切り替えにより最大6スポットが国内線として使用可能になった。

3. 地元地域の動向

3-1. 空港シャトルバス運行開始

「空港シャトルバス」は、成田空港第2旅客ターミナルから九十九里海岸の「横芝屋形海岸」まで、芝山鉄道延伸連絡協議会によって運行されている路線バスである。芝山鉄道の建設は円卓会議での合意により整備が約束されたが、地元町村の要望である九十九里海岸方

面への延伸については結論が得られず、そのため芝山町・横芝町・松尾町・蓮沼村の4町村で構成される芝山鉄道延伸連絡協議会が、延伸が図られるまでの代替処置として、2001(平成13)年4月1日から空港シャトルバスの運行を開始した。

3-2. 暫定平行滑走路供用後の国内線の充実

(1)成田空港国内線充実対策検討会

暫定平行滑走路供用以前の国内線は、新千歳、名古屋、伊丹および福岡の4路線(1日5.4往復)で、年間旅客数も78万人程度に過ぎなかった。また、国際線乗り継ぎ旅客が58%を占めていた。

暫定平行滑走路の供用後は、成田空港の発着回数は年間20万回に増え、国内線も従来の4倍にあたる年間約2万回へと飛躍的に増大。1日27往復の国内線枠が確保された。国際線乗り継ぎ便の機能はもちろんのこと、東関東地域の国内移動手段としての機能強化も求められることから、国土交通省と空港公団は、暫定平行滑走路を使用した国内線の充実策を本格的に検討するため「成田空港国内線充実対策検討会」を発足させ、2001(平成13)年2月6日に第1回検討会を東京都内で開催した。検討会のメンバーは、学識経験者、千葉県、成田市、芝山町などの関係自治体や、航空会社、旅行会社、関係団体のほか、国土交通省、空港公団の担当者で構成された。座長には、山内弘隆一橋大学教授が選任された。

2001(平成13)年7月5日の第4回検討会(最終回)では、以下のような具体的充実対策がとりまとめられた。

- ・ 発着枠の確保、適切なダイヤ設定、小型機の活用
- ・ 国内線着陸料の軽減
- ・ 国内線用施設の整備
- ・ 国内/国際線の乗り継ぎ利便の向上
- ・ 国内移動手段としての利便向上(都心、成田空港圏域の目的地までの時間距離の短縮等アクセスの充実)
- ・ 観光などによる需要創出対策

国内線充実対策検討会は第4回で終了したが、関係機関は国内線の充実維持に向けて、今後とも継続的に最大限の協力を行うことになった。また、上記のうち充実のために欠かせないアクセス充実対策や需要創出対策については、別途設置された2つの検討会で実務的な検討を行い、具体的な施策の実現に努めることとなった。

(2)成田空港国内線需要創出検討会

「成田空港国内線需要創出検討会」では、国内線利用の促進策や成田周辺の観光素材を活かした観光振興策などについて具体的な検討が行われた。検討会は2001(平成13)年6月2日から12月26日まで計4回開かれ、

「国内線の充実、国際拠点空港である成田空港の国際線・国内線の乗り継ぎ機能の向上を図るとともに、東関東地域における国内移動の拠点としての空港活用という地域の要望に応じていく上で緊急の課題である」として、①観光・ビジネス需要の喚起、②国内線のPR、③利用促進を目指した空港運営の3点を軸とした需要創出策に取り組むことを提言した。

また具体的な推進組織として千葉県、関係団体、関係事業者、空港公団などを構成員とする「魅力ある成田空港推進協議会」を新設することが提案され、2002(平成14)年1月7日には設立総会が開催された(会長：千葉県知事、副会長：空港公団総裁)。総会では①国内線の増便・新規路線の開設を航空会社に要望する、②暫定平行滑走路供用開始に向けた利用促進キャンペーンを実施する、③国内線利用の促進、イベントなどの企画および会員の実施するイベントなどへ協力する、④インターネットなどを活用して会員への情報を提供する—などの事業計画が承認された。設立総会后、千葉県知事は国土交通省航空局長、全日空社長、日本航空社長を直接訪ね、国内線の増便や新規路線の開設を求める要望書を手渡した。

同協議会による国内線開設の要望などを受けて、日本航空系のジェイ・エア(本社：広島県)、全日空系の中日本エアラインサービス(同：愛知県)、フェアリンク(同：東京都)3社の新規参入が決まり、4月18日の供用開始とともに運航を開始した。3社はいずれも50人乗りの小型機を運航する通勤型航空会社で、成田空港にとっては初の通勤型航空会社乗り入れとなった。これにより国内線航空会社は日本航空と全日空を加えた5社となり、路線網もそれまでの新千歳、名古屋、大阪(伊丹)、福岡の4路線週38便から新たに仙台線(フェアリンク)が加わり5路線週105便(5月27日以降)へと拡大された。

(3) 成田空港アクセス充実検討会

「成田空港アクセス充実検討会」は、国土交通省、空港公団、千葉県、バス、タクシー会社などの実務者レベルをメンバーとする組織で、成田空港に乗り入れている鉄道2社の増便、バスの新路線整備などの、同空港と都心のみならず周辺地域を結ぶアクセスの充実の短期的な対応を中心としながら、同空港と都心を結ぶ成田新高速鉄道の整備、首都圏中央自動車道などの中・長期的なアクセス改善策についても検討が行われた。同検討会は2001(平成13)年5月22日から12月26日まで、計3回開かれ、「空港と都心間とのアクセス、空港と空港周辺間とのアクセスの2つの観点から充実対策を実施すべきである」として、成田新高速鉄道の整備などによるアクセス時間の短縮、フリークエンシーの向上、バスネットワークの拡充や乗り合いタクシーの導

入などによるアクセス手段の多様化、乗り換え駅のバリアフリー化、シームレス化などを骨子とする最終提言をまとめた。

3-3. 「航空機騒音障害防止特別地区」都市計画決定

騒音特法に基づく「航空機騒音障害防止特別地区等を定める都市計画」が2001(平成13)年5月11日に決定された。

決定以前は都市計画決定手続きが諸般の事情により中断されており、同地区内の住宅の移転補償などはできない状況だった。このため成田市議会や芝山町議会では、移転希望住民の救済措置を求める議決が行われるなど、移転対策の早期実施の地元要望が強まっていた。都市計画決定に先行して、1990(平成2)年度から特別地区として予定される区域内について移転補償を行ってきた。

個々の住宅への移転補償は、集落分断やコミュニティの崩壊を招くため、集落で同一移転先に移転できるよう取り組んでおり、芝山町菱田中郷地区10戸(1993(平成5)年10月)、成田市芦田地区8戸(1995(平成7)年8月)、芝山町大里田辺野地区11戸(1996(平成8)年4月)、芝山町住母家地区9戸(1998(平成10)年12月)、芝山町菱田地区13戸(1999(平成11)年10月)、芝山町芝山地区11戸(2002(平成14)年9月)および成田市芦田地区18戸(2003(平成15)年4月)の集団移転が行われた。

3-4. 空港南ゲート(第6ゲート)が入場ゲートとして供用開始

2002(平成14)年10月16日、成田空港に「南側ゲート」(第6ゲート)が完成、供用開始した。これにより、車両による空港への入場は北側(東関東自動車道・国道295号線)だけでなく、南側(千葉東金道・はにわ道)からも可能となり、空港アクセスが向上した。

また、空港に出入りする車両が分散化されることで周辺道路の混雑が緩和され、旅客・貨物地区と整備地区の移動が一般道を経ず可能となり移動時間と距離が大幅に短縮された。

3-5. 芝山鉄道の開業

(1) 芝山鉄道の建設と運営

1977(昭和52)年3月、芝山町は京成電鉄を成田空港から芝山町へ延伸するよう要望書を提出し、運輸省は第3セクター方式により延伸を行うと回答をした。その後、関係者間による協議を経て、1981(昭和56)年5月に事業主体となる芝山鉄道株式会社が設立され、1988(平成63)年6月24日に東成田～整備場前(仮称、正式には「芝山千代田駅」)間の約2.2kmについて、第一種鉄道事業の免許を取得した。

当初は小型軽量電車による自社線内折返し運転を計

画していたが、地元からの要望を受け、普通電車により京成成田駅まで片乗り入れ運転ができる方式に事業基本計画を変更。1990(平成2)年12月25日に鉄道施設建設に関する工事施行認可を受けた。工事延長は2,089m。うち801mが明かり部(地上部)、1,288mがすべて空港敷地内のトンネル部となる。さらに、1996(平成8)年12月には地元要望を踏まえ、京成電鉄と相互直通運転を行えるよう事業基本計画の変更認可を受けた。

鉄道の建設工事については、1996(平成8)年度から空港敷地内のトンネル建設のうち、未着手の440m区間を空港公団に代わり芝山鉄道株式会社が直接建設し、用地も取得することになった。その後、1997(平成9)年8月、トンネル工事の大きな障害となっていた空港予定地内の成田市木の根地区地権者の合意が得られ、1998(平成10)年1月芝山鉄道株式会社として駅部高架橋区間の建設に着手した。

しかし当初計画のルート上にあった一坪運動共有地については状況が好転せず、1999(平成11)年12月、2000(平成12)年3月の2度にわたり、芝山町長並びに町議会議長から未買収地を迂回するルートで早期開業するよう要望が寄せられた。この要望を受け2000(平成12)年6月に未買収地を迂回するルートの工事計画変更の認可を経て、トンネル建設工事が進められ、2001(平成13)年10月に完成した。

迂回ルートには、鉄道の技術基準上認められる最も急な曲線(半径160m)が用いられることになったため、時速35kmとの速度制限が必要になり、所要時間も1分程度余分にかかることになった。区間延長により暫定的にトンネル区間は1,295m、工事延長は2,096mとなった。

空港公団が建設していた芝山鉄道用の変電所が2002(平成14)年3月に完成。残されていた軌道・建築・電気・信号などの工事や京成電鉄東成田駅改良工事なども2002(平成14)年6月末までに完了した。2002(平成14)年7月からは乗務員の訓練運転などが行われ、国土交通省による施設完成検査、開業保安監査を経て、2002(平成14)年10月27日に開業した。

(2) 芝山町中心部までの延伸

円卓会議の論議を踏まえ、現行計画をさらに芝山町の中心部まで延伸するために、解決すべき課題を整理・検討し、基本的な計画を作成することを目標として、千葉県、芝山町、芝山鉄道株式会社、運輸省、空港公団は「芝山鉄道延伸整備検討委員会」を設置。1995(平成7)年1月31日から1996(平成8)年4月11日までに計4回の委員会が開催された。同委員会で策定された「芝山鉄道延伸整備基本計画」で示された課題を検討し、計画の深度化を図るため、1996(平成8)年5月、関係の実務担当者による「芝山鉄道延伸整備計画検討協議

会」が設立された。

3-6. 空港用地取得

空港公団は、2000(平成12)年7月に、空港敷地外東峰地区居住の堀越昭平氏と、同氏所有地について補償契約を締結した。一方、一坪共有地については、21件のうち8件について民法258条に基づく共有物分割訴訟を2002(平成14)年12月24日に千葉地方裁判所に提起した。この8件は、いずれも暫定平行滑走路を効率的に活用するための誘導路等の整備、1期・2期地区間誘導路等の整備に必要な不可欠な土地で、空港公団が90%以上の共有持分を有していた。2003(平成15)年3月26日には、うち1件について持分権者2名と共有持分売買契約を締結でき、訴訟の取下げを行った。

その後、2003(平成15)年7月31日には1件について空港公団勝訴の判決を受け、同年8月19日に判決が確定した。2006(平成18)年6月28日にも残り6件すべてについて勝訴判決を受け、2007(平成19)年7月11日に控訴審においても控訴が棄却され、2008(平成20)年1月17日、最高裁において上告が棄却され判決が確定した。

空港公団は、2003(平成15)年12月24日には、天神峰地区における空港用地、岩山地区における航空保安施設用地について、所有権移転登記申請手続きを行った。2004(平成16)年3月12日には、空港用地内に在する「天神峰現地闘争本部」について、その収去と土地の明渡しを求める訴訟を、反対同盟(北原派)に対し提起し、2010(平成22)年2月25日に勝訴判決を受けたが、被告控訴となった。

第3項 共生委員会活動

1. 共生委員会業務と活動体制

(1) 業務の拡大

① 成田空港地域共生委員会設立5周年の集い

共生委員会は、空港からマイナスの影響を受ける地域・住民の立場に立って、空港の建設・運用をチェックする第三者機関として成田空港問題円卓会議の合意事項の点検を中心に活動を開始した。2000(平成12)年1月の第30回共生委員会をもって5年が経過し、成田空港問題は総体として解決の方向に向かっているが、1999(平成11)年12月に暫定平行滑走路の建設が始まり、地域と空港の共生、ひいては共生委員会のあり方を改めて問い直す必要に迫られていた。

このような状況のなかで、関係者が一堂に会し、5年間の歩みを総括し、今後の進むべき方向を考えるた

め「5周年の集い」が地域振興連絡協議会によって3月2日に開催された。

地域振興連絡協議会会長の島崎實副知事の挨拶の後、共生委員会山本雄二郎代表委員から5年間の活動経過の報告があり、その後、「評価と今後の方向性について」隅谷調査団団長隅谷三喜男、成田空港騒音対策地域連絡協議会事務局長郡司福男、成田空港対策協議会会長鬼澤伸夫、元熱田派事務局長石毛博道、運輸省大臣官房審議官鈴木朗、新東京国際空港公団理事伊能楯雄各氏から発言があった。

第一部のまとめとして、隅谷調査団・高橋寿夫氏が「総括—今後の展望について」で締め括った。

集いでは、隅谷先生を始め各出席者からの発言のなかで「共生委員会は設立の趣旨に沿って十分に機能を果たしている」と評価され、また、今後の進むべき方向について貴重な助言があった。

②今後の共生委員会のあり方に関する検討委員会(資20)

「5周年の集い」で今後の共生委員会のあり方について多くの意見が出され、特に隅谷調査団長からは、「平行滑走路の暫定的な案もスタートし状況は変わってきている。共生委員会の活動についても、ここで再検討し、残された課題が何であり、前進するためには今後どうしたらよいか、半年程度をかけ関係する組織の中で検討したらどうか」との提案があった。

共生委員会は2000(平成12)年をもって3期6年が終了することから、第4期以降の共生委員会のあり方について検討するための組織を早急に立ち上げることとし、隅谷調査団と協議のうえ4月の第31回共生委員会において、共生委員会が主体となり、地域振興連絡協議会、住民団体、地域住民、千葉県及び関係市町、運輸省、空港公団の協力を得てプロジェクトチームを発足させることが決定した。

プロジェクトチームは、「今後の共生委員会のあり方に関する検討委員会」として6月5日の第1回委員会で発足した。委員会の業務は、設置要綱第2条で(1)これまでの共生委員会事業の検討、(2)今後の共生委員会のあり方の検討、(3)地域と空港との共生の実現に向けた諸課題の検討であり、委員会の下にワーキンググループを設置し、具体的な作業を行うこととした。

12月の第34回共生委員会において検討委員会が取りまとめた報告書が了承され、12月27日隅谷調査団に以下の検討結果を報告した。(資38)

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。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。③周辺地域では、社会経済状況への変化や、環境調和型の地域構造の形成が求められる。

(2)基本的な考え方

①空港の活力を生かす時代へ ②三位一体の進化

(3)今後の展望

①空港をめぐる対立の解消 ②地域の将来像の明確化 ③地域と空港の共同事業 ④関係者の総力結集を内容として今後の方向性を示した。

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として、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上げてきた。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目指さなければならない。②プラス創出への期待として、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現できない、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、プラスの創出に何らかの形で関与する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監査機能の維持として、空港が存在し、マイナスの影響を与えつつける以上、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共生活動の推進として、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る。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、プラスの創出にむけた調査、研究等(例えば、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委員会の活性化として、共生の実現、その発展を目指すには、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体制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に取り組んでいくことが望まれる。

(2) 活動体制

① 本会議

2001(平成13)年1月10日、共生委員会の設置要綱が改正され、第5条第1項が「会議は、委員及び国土交通省、空港公団の職員で構成する」と改められ、共生委員会発足以来、説明者としての立場で本会議に出席していた国、空港公団が本会議の構成員として共生委員会の正式メンバーとなった。

また、第2条第2項及び第3項でそれぞれ「文書をもって回答しなければならない。」「情報を提供しなければならない。」と強い権限の規定が「するものとする。」と改められた。

本会議は、2004(平成16)年4月1日の空港公団の民営化まで通算で47回開催された。第47回共生委員会(2004(平成16)年2月6日)では、「今後の共生委員会のあり方」に対する見解を表明した。(資47)

② 部会

ア. 広報部会

広報部会は、2001(平成13)年1月の共生委員会日より第27号の編集から「編集会議」と改め、第Ⅱ期に通算40号まで、共生委員会終了時には58号まで発刊した。

イ. 地域部会

地域部会は合意事項全22項目すべてについて精力的な点検作業を行い、空港公団民営化までの点検結果を取りまとめた。また、空港公団民営化に際し、合意事項についてこれまでの課題・検討資料・指摘事項等を整理し「合意事項点検総括」「円卓会議合意事項点検の今後のあり方について」を取りまとめ2004(平成16)年5月の第48回共生委員会に報告した。(資49)

地域部会は合意事項の点検のほか共生委員会のあり方について「検討委員会」との意見交換、情報公開部会の「簡明なパンフレット」に関する検討、騒音実体験調査や洋上脚下げ点検など各種の調査・点検立会い、地域団体との交流会など幅広い活動を行った。

ウ. 歴史伝承部会

歴史伝承部会は、「空港前景 木の根・天浪の戦後開拓」のミニ展示に引き続き、2000(平成12)年11月から翌年1月20日まで、2001(平成13)年4月24日から5月22日までの2回の巡回展示を行ったほか、更なる資料収集と整理等に精力的な活動を行った。

なお、歴史伝承部会は空港公団民営化を機に、財団法人航空科学振興財団に設置された「歴史伝承委員会」に業務を移管した。

エ. 情報公開部会

情報公開部会は、簡明なパンフレットの作成に努め、2000(平成12)年12月に「飛行コース・落下物編」を、2001(平成13)年11月に「航空機騒音・大気質・水質編」を完成させ、空港公団が地域の方々や関係機関等への配布を行った。

オ. 地域づくり部会(資22)

2001(平成13)年1月の設置要綱の改正により共生委員会の業務に「地域づくりに資する調査、研究に関すること」が新たに加わったことから、2001(平成13)年5月の第36回共生委員会において地域づくりに資する調査・研究等についての今後の進め方が議論され、実務的作業を行うワーキンググループ(千葉県、1市7町1村、国土交通省、空港公団)が設置され検討を進めることとなった。

2002(平成14)年2月の第39回共生委員会で「地域づくり部会」の設置が承認され、4月26日に第1回の部会が開催された。地域づくり部会は芝山鉄道開業記念フェスティバル実行委員会への支援や、空港を核とした地域づくりに資する研究交流会についての調査研究を行い、第5回の部会から「成田空港圏フォーラム」の企画・準備に着手し実行委員会を立ち上げ、2004(平成16)年2月14日のフォーラム開催に努めた。

なお、地域づくり部会は空港公団民営化を機に、地域振興連絡協議会に業務を移管した。

③ 連絡調整会議(資21)

2001(平成13)年2月の第35回共生委員会において、空港周辺市町村(1市7町1村)と共生委員会との緊密な連携を図ることを目的に「連絡調整会議」を設置し、5月31日に第1回会議を開催することが承認された。

連絡調整会議は、空港周辺市町村の行政当局の担当者と密接な連携を保ち、共生委員会の行っているさまざまな活動について理解を得、場合によっては協力もいただき、さらに、それぞれの市町村が抱えている問題点、課題等を把握し、それを共生委員会活動に反映させる場とすることを目的に設置され、第Ⅱ期は12回開催し、第Ⅲ期終了まで計29回開催した。

2. 活動の継続

(1) 合意事項の点検

この時期は「共生大綱」(資103)の考え方をもとに多岐にわたる点検事項の確認・協議方法のルール化が進められた。また2002(平成14)年4月18日の暫定平行滑走路供用によって円卓会議の合意事項にない新たな問題が発生してきたことを受け、合意事項の見直しと新たな点検方式づくりが行われた。実効性のある点検業務を進めるため、地域との連携も図られた。

■点検事項の確認・協議方法のルール化

第30回共生委員会(2000(平成12)年1月31日)では事務局から「合意事項の進み具合の確認について」の提案が行われた。過去2回(1996(平成8)年、1998(平成10)年)の点検活動では、作業部会を設け、そのつど「点検表」が作成されてきたが、項目によっては最新の実施状況が漏れている場合もあった。このため、毎年1回、定期的に点検事項の確認を行うことになった。

具体的には共生委員会が基本的な点検表を作成して空港公団に提出。空港公団が点検事項の進捗状況(件数などの数字、日付、実施状況)などを更新・記入し、共生委員会に提出することにした。この方式は同年は1回の実施だったが、2001(平成13)年からは年に2度行うことで定例化。空港公団民営化前の2003(平成15)年度まで継続された。

合意事項の改訂手続きについては、合意事項を定めた円卓会議や拡大運営委員会に明文規定がないため、共生委員会と運輸省と空港公団の協議結果を「覚書」として確認・対処するよう求めた。この報告書を受けて、2001(平成13)年1月10日には「円卓会議合意事項の取り扱いについて」(覚書)(資11)が取り交わされ、とくに騒音問題と環境問題について、共生委員会の設置要綱が改定された。

第38回共生委員会(2001(平成13)年11月19日)で発表された「円卓会議合意事項の点検に関する共生委員会の見解」(資44)では、「暫定平行滑走路供用を控え、今後の点検には実効性の確保、地域との連携が必要」との考えが示された。

実際の点検活動では、前述のとおり2001(平成13)年10月以降、地域部会が「点検表」に基づいて合意事項(7項目22事項)をチェックし共生委員会に報告するという方式が、2003(平成15)年11月まで計5回実施された。

■空港公団民営化を踏まえた合意事項の点検

第46回共生委員会(2003(平成15)年11月17日)では、翌年4月に迫った空港公団の民営化を踏まえ、従来活動の総括と、今後の課題が議論され、「円卓会議合意

事項の実施状況点検について」(資46)との文書がまとめられた。そこでは、合意事項の大半が国・空港公団の真摯な対応によって実施に移されたと評価する一方、なお積み残された課題として、谷間地域の騒音測定方法への住民の不満や、経年変化による民家防音工事の効力低下など、合意事項にない新たな問題が発生してきたと指摘。合意事項点検を総括的に議論する場を設ける必要があるとした。

こうした議論は2004(平成16)年2月～4月にかけて3回開かれた地域部会で検討された。この検討には国、空港公団、県、成田市、芝山町、下総町も参加。4月22日の第3回検討で新たな合意事項の点検方法の素案が取りまとめられた。

素案は、従来型の点検活動を一応、終了するとともに、過去9年間の点検を総括し、合意事項を見直し新たなチェック方式を確立することを要請。具体的には関係者によるスタディグループ(SG：部内打合せ)を設置し、総括と新方式の原案を作成し、新たな点検項目を地域振興連絡協議会で確認することを求めた。

【点検状況】

平行滑走路問題

■暫定平行滑走路の整備と用地問題

第31回共生委員会(2000(平成12)年4月10日)及び第33回共生委員会(2000(平成12)年10月16日)では、未買収地についての話し合いの状況及び暫定平行滑走路の工事状況について質疑が行われた。

■暫定平行滑走路への騒音測定局の設置

第34回共生委員会(2000(平成12)年12月18日)では空港公団が暫定平行滑走路騒音測定局の設置について報告し、質疑が行われた。その要旨は以下のとおり。

空港公団地域共生部長 測定局は、空港公団が設置するもの、千葉県が設置するもの、市町村が設置するものがある。空港公団が設置する測定局は、千葉県や市町村と調整してほぼ固まった。4,000m滑走路で現在空港公団が設置しているのが17ヵ所、平行滑走路部分の測定局は16ヵ所。騒防法に基づく騒音対策区域の検証・監視を行うため第1種区域境界の近傍、側方、先端に設置のほか、第1種区域外では運航が集中するコース下に設置する。また航空機騒音を特定するため、滑走路南北端の近傍にも設置する。継続的な測定のため、設置場所は公共施設用地を基本とし、県、関係市町との重複配置を避ける。

千葉県空港地域振興課長 千葉県が新設する測定局の位置については、空港公団とは概ね調整ができたが、市町との調整が一部残っている。

山本代表委員 空港公団と千葉県と市町村と主体が3者ある。3者の関係はどうなっているのか。設置場所を決める事情はあるのだろうか、住民の思いと合致しているのか、地域の意見を聞いた方が良いのではないか。

空港公団地域共生部長 4,000m滑走路では公団設置17局に、市町村、県設置分を加えると、全部で71局になる。空港公団は騒音区域近傍に設置したいということで市町村と調整してきた。各市町村の担当者も、そこは理解したうえで、設置場所を調整している段階だ。

千葉県空港地域振興課長 あさって20日に、県と市町村が設置箇所の協議を行う。地域住民の声は市町村で聞いている。

山本代表委員 公団の16局というのは、これは通年測定局か。また短期測定との関係は。

空港公団地域共生部長 通年測定局で、騒音区域などでの騒音の検証・監視をする。短期測定は風向や地域の要望を踏まえ、移動測定局を使い、1週間の測定で該当地域の問題点や騒音を調べる。原則として夏と冬の年2回行っている。

鈴木(勲)委員 市町村に対し、地域との調整を十分にやっていたらと念押ししてほしい。短期測定は4,000m滑走路で39ヵ所やっているが、暫定平行滑走路での予定は。

空港公団地域共生部長 短期測定場所はまだ決めていない。

鈴木(勲)委員 市町村分も含め、暫定平行滑走路の騒音測定局は全体でどれくらいの数になるのか。

千葉県空港地域振興課長 千葉県の場合、まだ予算的にははっきりしない段階。市町村はあさっての段階である程度明らかになると思う。

大塚事務局次長 空港公団としては、関係市町とよく協議して測定局を決めたというが、多古町の騒音団体の代表者の一人である鈴木委員はなんら相談を受けていないという。市町村と騒音団体間の問題ではあるが、空港公団も「市町村の意見を聞いた」だけでなく、住民団体の意見も聞いていただけないか。パイプが詰まった場合の不満は、市町ではなく空港公団に行く。

空港公団地域共生部長 多古町について一畝田、千田、牛尾地区の3地区で、空港公団としてはかなり重点を置いた調整をしている。

大塚事務局次長 成田空港の最大課題は騒音対策だ。鈴木委員のような現場の人から「地域との調整が不十分」という意見が出るのは問題だ。どこか落ち度が

ないか、謙虚に検証しないとイケない。

空港公団地域共生部長 いまは結論が出そろっていない段階だし、16ヵ所で止まっているわけでもない。

山本代表委員 騒音問題は非常に難しい。地域の人が疑問に思うことがないように、関係者がお互いに意思疎通しながらやっていくことが大事。運用の一元化についても説明してほしい。

空港公団地域共生部長 測定局のデータは、全て即時に、共生財団の集中管理室に行く。一元管理で速やかな情報公開ができるようになる。暫定滑走路のオープン前にシステムを整備するため、来年8月くらいには測定局の工事に入りたい。

大塚事務局次長 市町村と空港公団の平行滑走路の騒音測定は同一機種なのか。

空港公団環境管理室調査役 測定機器の中心は音を計測するマイクロフォンだが、騒音の方向などの識別機能は、いまのところ空港公団の機材にしかない。共生財団の評価委員会でのどのような機材が良いか決めており、今後は同一な方法で設置されると考えている。

岩澤(寛)委員 騒音データは、地域住民が最も必要としている情報。短期測定の数も、その度に公開されるという仕組みが必要だ。実際に騒音地区に住んでいる人の騒音実感もきちっと情報公開してほしい。具体的には、コンター内や谷間地区、コンター外の隣接区域などへの設置・運用を考えてほしい。

空港公団地域共生部長 騒音地域の住民の皆さんは、いつでも自分の家の場所は何ホンか、すぐ分かるような施設を望まれている。しかし、測定機器の性能上の問題などもあり、なかなか難しい。情報公開については、管制のレーダー情報なども取り込んで、即応できるようにしたい。

第35回共生委員会(2001(平成13)年2月20日)では、平行暫定滑走路の工事進捗状況と、引き続き騒音測定局の整備について議論が行われた。その要旨は以下のとおり。

空港公団地域共生部長 暫定平行滑走路の工事は順調に進んでおり、一番荷重のかかる地盤の改良・平坦化はほぼ終わり、今後、碎石工事、滑走路舗装工事に入る。誘導路の一部を横断する小見川県道のトンネル化も終わった。6月の梅雨時をうまく乗り切れば、11月30日の工事期限までに完璧に出来上がると思う。

大塚事務局次長 東峰部落から具体的に苦情とかないのか。

空港公団地域共生部主幹 苦情が全くないわけではない。たとえば砂ぼこりがあるとされれば、周りに

水を撒いたりしている。

山本代表委員 ちょっとしたことがトラブルの火元にならないよう、最大限の配慮をお願いしたい。

国土交通省新東京国際空港課長 苦情は公団に直接来る場合と、成田市にいく場合がある。成田市とも十分に相談をしながらやっていく。工事の音がうるさいとか、気が付かない場合がある。苦情があり次第対応している。

千葉県空港地域振興課長 暫定平行滑走路の騒音測定固定局は、空港公団の14局新設に加え、千葉県が9局、市町が4局を予定している。下総町以外の設置位置は現在調整中だ。

岩澤(寛)委員 市町を通じて地元の住民団体等と協議したというが、全然そういう話はない。ほぼ決定に近い状態になる現在まで分からなかった。4,000m滑走路側は大型機が増え、騒音も大きくなるのではという心配も強い。短期測定では天候などによるデータのばらつきも多い。地域としては再配置による固定局設置を望んでいたが、そういう話をする機会もなかった。

大塚事務局次長 岩澤委員が、騒対協ないしは中郷地区に対して、市役所なり空港公団なりから相談がなかったと断言するのは、非常に影響が大きい。私は事前にそういう相談をしていると聞いているが。

岩澤(寛)委員 実際に相談はなかった。

千葉県空港地域振興課長 独断専行でやってはいない。県から市町村、市町村から議員や地域へと話を伝えている。4,000m滑走路の固定局も地域と相談のうえ、移設を予定している。

大塚事務局次長 市町と住民との関係が主要な問題かもしれないが。

山本代表委員 設置する以上は皆が納得したものであることが望ましい。整備や配置について地域の希望を聞くのも当然だ。誰が聞くかという問題だが、成田市や芝山町の場合はどんな状況だったのか。

木皿木委員 行政側からみれば、下部組織の区長に話を通して相談している。

芝山町企画空港対策課長 県、公団、町が相談しあって検討し、準備を進めてきた。

河宮代表委員代理 県は市町村に、市町村は区長に相談したが、騒対協には相談がなかったということになる。騒対協は行政の下部機関ではなく、自立した組織。下部組織でないから相談しないというのは非常にまずい。下部に流したから問題はないんだという認識か。自立的な住民組織は下部組織でないから外して構わないのか。過ちとは言わないが、ミスマッチがあるのは確かだと思う。

千葉県空港地域振興課長 成田市の騒対協については確認していないが、多古町航空機騒音等対策協議会に

は説明している。また町議会を通して設置箇所の協議をしている。また地域の固定局要望に応えられない場合は、移動式で測定できる。

岩澤(寛)委員 空港があって飛行機が飛ぶから騒音を測定している。設置者だけでは不十分ということで、自治体も協力している。せっかくなら、地域に理解されやすいような形での設置・再配置について、空港公団としても細かく気配りし、地域とのミスマッチが出ないように確認をとって進めていくべき。市町村や県と協議すれば、それで地域の理解が取れているという解釈をするからミスマッチが出てくる。

山本代表委員 もう少し問題点をフォローしてみて、直すべき点があれば直せばどうか。自治体も実際に絡んでいる問題なので、一緒になって考える場があってもいい。今後の宿題としたいが、どうか。

大塚事務局次長 地域住民の要求を良く聞き入れながら、より良い設置場所を決めていくのが大事。より前向きに建設的により物事が解決できるよう、特段の配慮をお願いしたい。

河宮代表委員代理 問題がオープンになり、関係者が十分留意すれば、そんなに難しい問題ではない。十分に解決策を見出せる問題だ。

■東峰神社の立木伐採問題

暫定平行滑走路の整備が順調に進む中、空港公団は2001(平成13)年6月16日、暫定滑走路南端に近い東峰神社の立木を「航空法上、滑走路の進入表面5メートル以上は安全確保のため切らなければならない」として伐採した。東峰住民は「大量の権力機動隊を配置し、事前に一言の相談もなく部落の共有財産である立木を伐採し盗んだ」と強く反発した。

共生委員会は「空港問題の早期解決、地域と空港の共生という見地から黙過できない」として7月5日付で、この問題に関する見解(資41)を示した。見解では①空港公団は「無用の混乱を避けるため」として事前の話し合いをしなかった。②空港公団は「神社底地を所有しており、立木の所有権も空港公団にある」と主張。ただし建物(神社)そのものの所有権がないことは認めている。③事前の相談なしの立木伐採に東峰住民は不信感を募らせている——と問題点を整理したうえで、「かつて国・空港公団が強行的な手段をとった場合、『法的に問題はない』『混乱を避けたかった』ことを理由にしてきたが、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」と国側の姿勢を厳しく批判。空港公団と国土交通省に節度ある対応を求めるとともに、東峰住民へも理性的な対応と、話し合い解決への努力を促した。

第37回共生委員会(2001(平成13)年7月23日)では「東峰神社立木伐採に関する共生委員会の見解」について

事務局が報告し、議論が行われた。その要旨は以下のとおり。

大塚事務局次長 7月5日付けで見解を出し空港公団と国土交通省に持参した。同日の地域振興連絡協議会の総会席上でも見解を配布し、報告した。確認を求めたいが、「今後も話し合いで問題を解決していく」という空港公団の姿勢は、まったく不動だと考えてよいか。

空港公団理事 話し合い解決を継続していく方針にまったく変わりはない。

山本代表委員 平時に波乱とか、よけいな誤解を招かないよう、配慮してほしい。

■暫定平行滑走路工事の完成と供用の前倒し

空港公団は2001(平成13)年9月3日、「暫定平行滑走路工事の完成と供用の前倒しについて」との文書を関係者に発し、工事の完成を1カ月程度前倒しできる見通しになったとして、関連手続き終了後、「2002(平成14)年4月18日以降できるだけ速やかに供用開始したい」と発表した。

第38回共生委員会(2001(平成13)年11月19日)では、空港公団が暫定平行滑走路の飛行検査について報告し、議論が行われた。その要旨は以下のとおり。

空港公団地域共生部主幹 暫定平行滑走路と航空保安施設が完成し、これらの施設で飛行機が安全に離発着できるか確認するために、10月15日から、国土交通省による飛行検査が実施されている。検査は本年12月末までを予定。土曜日、日曜日、祝日を除く午前9時から午後4時半頃までで、天候不良や視界不良の日は実施していない。使用する航空機材はYS-11型機とサブ式の2種類。

山本代表委員 だいたい年内に終わるようだが、その後は、何があるのか。例えば実機飛行、これは騒音の問題とかあるいは慣熟飛行とかはするのか。

空港公団地域共生部主幹 航空保安施設や、滑走路、誘導路などの地上施設の検査は、年明けくらいに完了したい。世界各国の航空関係者への周知期限が、確か2月21日前後だが、そのために1月中下旬には、国側にすべて完成したという書類を申請する。実機飛行については、北側地区から要望が出ており、航空会社と協議し、実施する方向で考えている。

■暫定平行滑走路の供用開始

続く第39回共生委員会(2002(平成14)年2月4日)では、空港公団から暫定平行滑走路の4月18日供用開始が決定したとの報告があった。これを受け、地域部会(2002(平成14)年3月12日)では暫定平行滑走路の視察

を行い、4月2日に行われた実機飛行による騒音測定についても、地域部会委員が参加した。暫定平行滑走路は予定通り、2002(平成14)年4月18日に供用を開始した。

■民営化にむけた空港公団の取り組み

第46回共生委員会(2003(平成15)年11月17日)では空港公団から「民営化にむけた空港公団の取り組み」について報告があり、成田国際空港株式会社の「中期総合経営計画草案」が示された。

空港公団共生企画室長 来年の2004(平成16)年4月1日から成田国際空港株式会社として出発する。2004(平成16)年から2006(平成18)年度の中期総合経営計画草案を策定した。国際航空業界はイラク戦争に加え、SARSによる深刻な打撃を受け、NAAも大幅な収入減となった。民間会社としては逆風の中のスタートになる。しかし、首都圏の国際航空需要は確実に増加傾向にあり、NAAとしては、この強みを最大限に活用し、持続的な発展を目指す。中期総合経営計画の期間内に、国際空港競争力を世界トップレベルに高めるための経営基盤を構築し、早期に株式上場の要件を整えたい。

経営ビジョンの3番目には「環境に配慮し、地域と共生する空港を目指す」とあり、ここにシンポ・円卓会議を踏まえて地域に発表した「共生大綱」の考え方を凝縮した。経営基盤整備に必要な施策としては「安全と顧客重視の経営による事業展開」のなかで、平行滑走路2,500mの早期実現、旅客ターミナルビル等の施設再配置、空港容量の22万回への拡大などを掲げ、「環境経営としての取り組み」では、循環型空港づくりの推進と従来からの空港周辺地域への環境対策・共生策を確実に、適切に実施するとした。

営業騒音・低周波音

■ノイズリダクションハンガー(NRH)の本格的運用開始

第36回共生委員会(2001(平成13)年5月21日)では新消音施設「ノイズリダクションハンガー」(NRH)の改修工事終了と本格運用について報告があった。NRHは、飛行機を全部建物の中に囲っており、周辺に音を出さずエンジンでのテストができる。世界的にも例を見ない施設で、空気の流れが難しく、また、機材によって状況が変わったりし、色々な問題があったが、改良を重ねた結果、3月末には空力上の問題も解決され、4月から安定した運用ができるようになった。これにより、今後は全天候、風向きに関係なくエンジン試運

転が実施でき、周辺地域への騒音低減化もできる。報告に対し、質疑が行われた。その要旨は以下のとおり。

岩澤(寛)委員 新消音施設の完全運用から、まだ1カ月程度だが、4月の利用状況はどうか。以前の施設もまだ使っているのか。

空港公団環境管理室長 4月の運用状況を見ると41回実施している。まだフル回転ではない。以前利用していた、604番と603番の2スポットのうち、604番は近々撤去する予定だ。

岩澤(寛)委員 せっかくすばらしい施設ができ、全天候型なので、できる限り在来型の設備や消音設備の無いところでのエンジンテストを縮小するなり中止してほしい。半年くらい経つともう少し現実的なデータが出てくると思うので、新しい施設がどのくらい利用され、どのくらい貢献しているか、また残った施設はどうなっているのか、その辺を次回の委員会で知らせていただきたい。

第37回共生委員会(2001(平成13)年7月23日)では消音施設運用状況について報告が行われた。エンジンテ



▲NRH(ノイズリダクションハンガー)

ストは、航空機の飛行距離や、故障、調子が悪いという時に、エンジンをフルパワーで運転し調子を診る。年間では1,400回から1,500回行われている。従前は、ノイズサプレッサーで70から75%、ブラストフェンスで25から30%を行っていた。NRHの完全運用に伴い、6月14日にブラストフェンスを廃止した。今後は、消音設備のあるところでしか試運転は行わない方針だ。現在、最新の7月の実績ではNRH 7割、ノイズサプレッサーが3割だが、今後8月、9月にはNRHの利用割合が8割程度に上がってくると見込まれる。

■離着陸機の低周波音問題

第38回共生委員会(2001(平成13)年11月19日)では、NRH供用開始後、同年3月から6月にかけて実施したエンジン試運転時の空港周辺地域の騒音実態調査の結果が報告された。各地点で60dB(A)以上の値を記録したケースは無く、概ね50dB(A)程度で、暗騒音以下になる場合も多かった。廃止された604番スポットのブラストフェンスの騒音レベルは、季節により変動するが、概ね60~70dB(A)。それと比較し、10dB(A)以上の騒音低減効果があった。報告に対し、質疑が行われた。その要旨は以下のとおり。

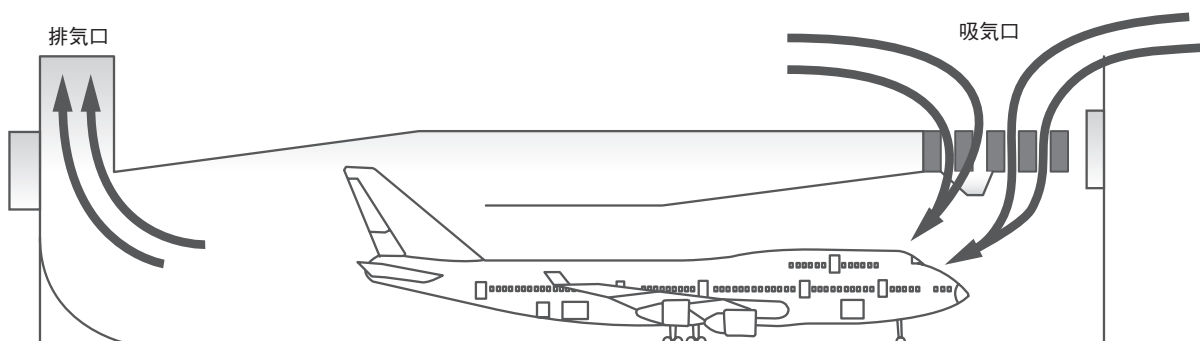
岩澤(寛)委員 測定値は低周波音についてのものなのか、あるいは一般的に500Hzで測っているものなのか。

空港公団環境管理室長 20Hz以上の音を測定した。低周波は、20Hzから100Hzもしくは80Hz以下くらい。調査時に現地で立ち会い調査をしたが、特にガタツキ等は確認できなかった。また、何回かエンジンを回しているが、これまで苦情はきていない。

岩澤(寛)委員 数値で明確に説明できるようにならないか。

NRH(ノイズリダクションハンガー)の特徴

従来の消音装置は、無風あるいは前方からの風のある状態が必要だったのに対し、NRHでは整流した空気を天井から取り入れる上方吸気方式を採用。また、施設内部の壁や天井は吸音性や遮音性に優れた素材でできています。これらにより消音効果の向上と風向きに関係ない安定したエンジン試運転を実現しています。



空港公団環境管理室長 今現在、年に3回情報公開でデータを公開しているの、今後もそれに沿って公開していく。

岩澤(寛)委員 最近飛行コース下で、主に離陸便による低周波騒音が増えてきているのではないかという不安が出ている。ぜひ調査をして実態を明らかにしてもらいたい。

空港公団地域共生部長 低周波等の専門的研究をしている学者で構成する総裁の諮問機関があり、先生との意見交換の中で、実際に飛んでいる飛行機の低周波の影響については、人体とか環境に及ぼす影響は無いという判断はいただいているが、場所などを具体的に聞いて、対応する。

地域部会(2002(平成14)年5月17日)での合意事項点検では、営業騒音などについての報告が行われた。NRHは安定した運用をしており、使用割合は9割になった。航空機の離着陸に伴う低周波騒音の影響の実態については、3月12日に調査を実施した。

なお、整備地区に近接する芝山千代田地区におけるエンジンテスト等の営業騒音の影響については、2000(平成12)年4月に「営業騒音常時監視システム」が運用したことにより、24時間365日を通じての監視が可能になり、「環境情報公開システム」で測定値を公開している。

第40回共生委員会(2002(平成14)年5月20日)では離着陸機低周波音の調査結果が報告された。振動は、離陸機で主にB747、B747-400が通過した際に発生することが多かった。着陸機については振動する状況は見受けられなかった。家屋別に振動発生状況は異なっており、戸障子、ガラス戸などの部材等の状況により差異が生じていた。低周波騒音については、環境省においても明確な基準等が定められていないが、環境省が研究データ等を参考資料として発表しており、それらと今回の調査結果を比較した。

まず「心理的影響(圧迫感、振動感)、生理的影響、睡眠影響」については、環境省が発表した評価以下であった。「物理的影響(ガタツキ)」についても、環境省が発表した評価を下回っていたが、調査時には障子、ガラス戸の振動が観測された。また、航空機の低騒音化による低周波音の明らかな増加は確認できなかった。

今回の調査では、十分なデータが得られず、またガタツキが多く発生するのは夏季であるとの情報がある。今後は夏季に再調査を実施し、学識経験者による影響分析を行い、地域の方々から意見を伺い、さらにきめ細かく把握していく。

第43回共生委員会(2003(平成15)年2月5日)では、あらためて、離着陸機の低周波音調査結果が報告された。調査結果は、2002(平成14)年12月付「離着陸機の

低周波音調査報告書」(冊子)としてまとめられた。各調査地点で測定された低周波音の周波数特性結果を、環境省発表の研究データ等と比較し、心理的・生理的・物的影響について検討した結果、以下のような実態が判明した。

「心理的影響」

(1)超低周波音の感覚及び睡眠への影響

超低周波音の評価特性による音圧レベルは、いずれの観測点の平均値も90dB以下となっており、超低周波音の閾値とされる100dBを下回ることから超低周波音の存在を感知すること並びに、睡眠影響(睡眠深度の浅度化や覚醒反応)が現れる可能性はきわめて低い。

(2)低周波音の圧迫感・振動感

低周波音の圧迫感・振動感は、観測点のうち屋外の数例について圧迫感・振動感の実験値を上回るものもあるが、観測された音圧レベルは一般の市街地や乗り物の車内でも観測されていると同程度あるいはそれ以下だった。屋外、屋内ともに多くの観測点では、圧迫感・振動感の実験値を下回る結果を得ている。特に屋内では、実験地から10dB以上低下する傾向であり、屋内に存在する低周波により、居住民が圧迫感・振動感を感じることはないと考えられる。

「超低周波音に対する生理的影響」

超低周波音に対する生理的影響は、Johnsonの提案基準に照らして、いずれの観測点においても超低周波音の音圧レベルが基準を下回り、生理的な影響がないものと判断できる。

「低周波音による物的影響」

6調査地点で、いずれかの周波数で「建物のがたつき閾値」を上回る場合が見られた。うちガタツキが観測されたのは、1地点のみで、他の調査点ではガタツキは観測されなかった。これは揺れにくい取り付け建具だったか、建具の共振周波数と観測された低周波の主要成分が一致しなかったためと考えられる。

以上、総合的に検討した結果、低周波による人体影響(心理的・生理的影響)が出現する可能性は、極めて低いと考えられる。

この報告を受け、討議が行われた。その要旨は以下のとおり。

大塚事務局次長 今回の調査結果で、「人体影響が出現する可能性は極めて低い」と決めつけたような書き方になっている。低周波音が人体に与える影響は、国内において目安というものはあるが、環境省では

基準が確立されていない。とりあえず人体に影響があるとかないとかの結論は棚上げにして、実態的にどうなのか、どういう低周波にさらされているのか実態を調査する必要がある。人体に影響を与えるかどうかはその先の話ではないか。住民の側からも、もう少し調査を継続してほしいとの意見もある。

空港公団地域共生部長 低周波そのもの(音のレベル)の測定はできている。低周波なるものが何なのか調査することについては、調査箇所、調査期間、通年調査等の測定方法について検討する。これで低周波の問題が終わりとは考えていない。個々の家屋によって、ガタガタする、しないという状況があることから、風か飛行機が原因であるかはともかく、やれることから対応していく。

地域部会(2003(平成15)年5月13日)での合意事項点検では、NRHの使用率がほぼ100%になったことが報告された。また、地域部会(2003(平成15)年10月31日)では、5月28日に、共生財団理事会で新規事業として「がたつき防止策」が承認されたこと、営業騒音対策として同月末に成田市取香地区に防音壁を設置したことが報告された。

さらに地域部会(2004(平成16)年3月22日)での第2回合意事項点検では、「エンジンテストに伴う低周波騒音については、NRHの使用によって飛躍的に解消されたが、航空機の離着陸に伴う低周波騒音については、まだ十分な説明が行われていない」との指摘があり、離陸機が発生源であることは明確であり、どの範囲に低周波の発生があるか、地域の特定をきちんとし、全体像を明らかにする必要があるとの要望が出た。

民家防音工事

■平行滑走路と経年劣化への対応

平行滑走路、暫定平行滑走路の建設・供用に対応し、民家防音工事でも新たな対策が求められるようになった。

第34回共生委員会(2000(平成12)年12月18日)では「今後の共生委員会のあり方に関する検討委員会」が報告書(資38)を提出し、このなかで「谷間対策は、平行滑走路供用後に新たな影響があれば自治体と相談して対策を講じる」との基本認識を示した。

これを受けて2001(平成13)年5月30日に共生財団が「共生財団新規事業の実施に向けた協議経緯」を報告、「暫定平行滑走路供用前の隣接区域対策を最優先事業とし、第一種区域から概ね300mの範囲に対策を行う」「谷間のきめ細やかな対策は、次の段階で実施すべき事業と位置付け、暫定平行滑走路供用後、速やかに実

施できるよう、具体的な検討を行う」と説明した。

地域部会(2001(平成13)年10月17日)での合意事項点検では、国側から暫定平行滑走路の隣接区域対策区域が決定し、新たに364戸が対象となったとの報告があった。また、成田市西和泉区長・中郷地区騒音協会長の連名で、①防音工事实施後15年以上経過した住宅の遮音量が未防音と同様の状態となっているため改善が必要となっている、②B工法サッシ交換の自己負担額が50~100万円かかるため大幅に軽減してほしい、との要望書が提出された。

第38回共生委員会(2001(平成13)年11月19日)では、この要望書に基づいて「防音住宅の遮音機能回復について」議論が行われ、空港公団は国土交通省と相談し、各地域を対象にした調査を検討するとした。また「B工法サッシの軽量化は限界値に達しているが、始動最小閉力の小さいものを使えば、問題は是正される」との考えが示された。この後、2月~6月にかけて空港公団が経年変化の実態調査を行った。議論の要旨は以下のとおり。

岩澤(寛)委員 民家防音工事の再助成は、国土交通省、空港公団の努力によって制度化されたが、現状では建て替えしない限りは防音工事は1回限りになる。しかし防音工事が実施されて16年以上を過ぎた家屋について調査したところ、約70%近くが設計基準である25dBの騒音低減を満たしていなかった。建物は永遠に最初の状態を保つというわけにはいかない。「経年劣化」を防音工事についても考えるべきで、是非とも空港公団でも実態調査してほしい。

空港公団地域共生部長 年数の経過によって防音効果が落ちる原因は多々あると思う。各地区を対象としたサンプル調査を検討してみたい。

鈴木(孝)委員 B工法サッシは重く、子供や老人が扱うには無理がある。サッシ自体も壊れやすい。何か改善の手立てはないのか。

空港公団地域共生部長 B工法サッシでもメーカーの中には比較的軽いものがある。大工とメーカーのつながりで重いものが使われている場合もある。まず家族構成を考慮して、なるべく軽いサッシを使うようにできないか、内部で議論している。

空港公団共生業務室調査役 サッシ自体の軽量化は困難でも、サッシを最初に開けようとする時にかかる荷重「始動閉力」については、メーカーによって軽いものがある。そうしたサッシを使えば、問題も是正される。民家防音工事で使用しているサッシメーカーは不二サッシ、新日軽、YKK、神鋼建材、豊和工業、三協アルミの6社ある。

大塚事務局次長 これは一般論だが、いろいろな商品が日々改良されている時代に、防音サッシばかりがほ

とんど改良がなされていないというのは、メーカーの自助努力に頼っているからではないか。

山本代表委員 別にメーカーをいじめる訳ではないが、より良い効果を上げるためには、メーカー、発注者、利用者が知恵を出し合わない前に進まない。

村島委員 5、6年くらい前から、始動最小開閉力の低減化をメーカーに要請しているはずだ。どういう機関で検討されているのか。

国土交通省新東京国際空港課長 航空局の環境整備課で、福岡や大阪の騒音地域での対応をめぐりメーカーと話し合っている。ただし、技術的な検討というより、成田のような制度がない中で、どういうふうにして状況を改善するか調査しているだけ。たぶんメーカーは普通に使われるサッシを一生懸命研究するが、B工法サッシは発注数も少なく、研究意欲

があまり湧いてこないのだろう。公団もメーカーを後押しするだけでなく自分の問題として研究する必要がある。

第41回共生委員会(2002(平成14)年7月29日)では空港会社から「防音済住宅の経年変化実態調査報告」(概要)の説明が行われた。

この調査は、1978(昭和53)年から開始させた住宅防音工事から長期の年数を経てきており、住宅そのものの老朽化の進行とともに防音工事部位の劣化による遮音性能の低下が懸念されたことから、防音工事実施後一定の年数(10年以上)を経過した住宅について、遮音性能の低下等経年変化の実態を把握するとともに、遮音性能が低下した住宅の機能の回復を図り、有効かつ可能な対策について検討するための資料とすることを目的として実施された。

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

※()はdb(A)で遮音量を満たしていない数

空港公団共生業務室調査役 防音工事済住宅の経年変化

については、5市町で合計275件の目視調査を行った。あわせて騒音測定も工法別に合計70件実施され、内訳はB工法46件、C工法では24件だった。騒音測定と目視調査をともにおこなった件数は66件だった。なお空港公団の設計基準では、B工法とは計画遮音量が25dB以上、C工法とは同20dB以上を目標としている。

経年変化の総合評価は以下のとおり。

築年次別経年変化状況でみると、総合評価(0)～(4)の比較的良好いものは築年次の新しいもの、古いものともにあるが、総合評価(5)(6)の比較的评价の悪いものは築年次の古いものにしかなかった。築年次が同じでも、老朽化の度合は個々の家屋により違いがある。工事年次別経年変化状況も築年次の経年変化と同じような結果だった。

評価(0)～(3)に該当する家屋は、243件で、全体の88.4%となる。残りの1割強の家屋をどうするかという問題はあがるが、約9割弱の家屋は、共生財団が現在実施している制度を活用していただければ遮音性能が担保されるものと考えられる調査結果となった。

岩澤(寛)委員 調査は非常に根気よく実施され、地域にも好印象で理解されたと確信する。ただ調査で終わることなく、1日も早い善後策の具体化をお願いしたい。防音工事を実施したとはいえ、「現状で問題がない」という家屋はゼロだった。このような状況を放置しないでほしい。また、(3)(4)(5)のグループは、現行制度内で補修工事を実施すると、住民が20%という多額な自己負担を強いられる。

そこで3点ほど研究いただきたい。一つは、遮音機能が低下している家屋について、一刻も早く正常

な機能に回復させる緊急対策を検討してほしい。次に、短期間で防音機能が著しく低下している実態を踏まえ、抜本的な施工方法の改善を検討してほしい。防音機能の維持管理システムを確立するために、住民も交えた検討の場を設けて進めていただきたい。さらに総合評価(0)の場合、家族構成や生活スタイルの変化で、改造とか増築の発生はやむを得ないことなので、この防音工事部分の費用についても助成できるような仕組みを考えてほしい。

この要請に関連し、地域部会(2002(平成14)年10月30日)では「防音工事をしなくても遮音量が得られる家屋で、空調機だけ入れたいという要望がある」などの意見が出され、空港公団側は「メーカーではB工法サッシの需要が少ないため、研究開発に力を入れておらず、軽量化は難しい。壊れやすいために修理の自己負担も重い」「法律上、空調機は防音工事の一環になっているが、前向きに検討している」と回答した。

第42回共生委員会(2002(平成14)年11月18日)では「公団としても、防音工事の施工改善についての改善策や研究手法の検討に努力をしていく」「技術的な部分について勉強会を開き、意見を伺いたい」との報告があり、「サッシ修理の際、サッシメーカーから下請け業者に回され時間がかかるので、地元の業者を利用できるようにしてほしい。また自己負担の軽減してほしい」との要望があった。こうした要望を受け、共生財団は「サッシ部品交換助成工事業実施要領」(2003(平成15)年3月28日)を改正し、サッシ修理・交換工事の助成比率を80%から95%とし、自己負担比率を20%から5%にまで引き下げた。

第45回共生委員会(2003(平成15)年7月28日)では「防音サッシの改良等について」、空港公団と共生財団がサッシメーカー6社と確認書を取り交わしたことが報告され、操作性の改良、部品が壊れやすい点の認識・改良、サッシ交換の迅速かつ確実な対応などが確認された。

■空港公団の民営化と恒久的な防音対策の深化

第46回共生委員会(2003(平成15)年11月17日)では「恒久的な再助成」などをめぐり、以下のような論議が行われた。

大塚事務局次長 合意点検事項の取りまとめを行った。民家防音工事再助成については、恒久的再助成制度の確立が望まれる。また防音工事を留保し空調機のみ入れてほしいという要望については、その仕組みについて関係自治体と協議したことを評価するとともに、今後の推移を見守りたい。また防音工事の施工改善については「防音サッシの改良等について」

との確認書を取り交わしたことは前進であり評価する。隣接区域対策については、暫定平行滑走路供用後の騒音実態などを踏まえ、隣接区域の見直しについて早急に検討する必要がある。騒音に対する住民の苦情は根強くあり、今後も現状を正確に把握し、見守りたい。

今関委員 目前に空港公団が株式会社として発足するという状態が来ている。この機会に「恒久的再助成制度の確立」について、タイムスケジュールまで含んだ説明がほしい。

空港公団地域共生部長 「恒久的再助成」については公団内部で検討している。共生委員会のみならず、本年2月28日の四者協議会で締結された覚書の項目にも入っており、その中で、完全民営化するまでに明らかにする事項となっている。各市町や関係者とも相談しながら、どのような制度にするのか考えたい。ただし、来年から3年間は国が全株を持ち、それから株式を放出していくので、完全民営化までの期間は読めない。時期・期限については明言できない。

塚本委員 民家防音工事の施工改善だが、地域の声としては「サッシの修理・交換を頼んでも、メーカーはすぐに来てくれない」との不満がある。改善のため地域に代理店をつくるなどの方策は取れないのか。

空港公団地域共生部長 即時対応については共生財団でもメーカーに逐次指導している。具体的なケースを教えてもらえると指導しやすい。

塚本委員 サッシ部品が壊れた場合にすぐ対応してもらえない。在庫を持っている代理店が近くにないためだと聞いている。

空港公団地域共生部長 どのメーカーで、どういう時に対応が悪かったか、教えていただければ、一つ一つ指導しながらメーカーとの関係をつくっていきたい。

岩澤(寛)委員 防音工事を実施する際に、空港公団として、完成前の遮音量、完成時の遮音量についての検査をしてもらえないか。どれくらい遮音効果が出たのかは、ぜひ知っておきたいという声がある。住民にとって、実際に防音効果が発揮され、維持されていくことがいちばん大きな期待だ。より耐久力のある設計・施工方法を研究するうえでも、検査は重要だ。

空港公団地域共生部長 いずれどうにかしたいが、現在の補助金制度では非常に難しい。大きな課題の一つだ。今後さらに勉強していく。

木内委員 隣接区域の線引きについて、「垣根1枚隔ただけで漏れた」という不公平感を持つ家もある。現状でどのような見直し案があるのか。

空港公団地域共生部長 線引きをした集落でも一体性を著しく欠いている場合について見直しをする。財団

としても注意深く、その辺は配慮しながら、調整を進めている。

木内委員 垣根1つ塀1つで漏れた場合、「隣の家とどれだけ音が違うのか」と悔しい思いをする。

山本代表委員 集落の一体的な対応ができると好ましい。配慮をよろしくお願ひしたい。

合意事項の検討会議(2004(平成16)年2月27日)では「民家防音工事の助成事業は区域や実施者(空港公団・共生財団・自治体)が複雑で分かりにくい。一覧性のある資料が必要だ」「再助成制度は防音工事家屋の建て替えに限られているようだが、農家住宅は耐久力があり簡単に建て替えはしない。ただ、家族構成が変わったりして増改築を行うことがあり、そのときの防音工事部分は自己負担となってしまう。これに対する措置を含めて総合的な恒久助成システムが必要だ」「防音工事をする家屋が老朽化している場合、工事に耐えうる補強をする資金、建て替える資金がない人は、防音工事をするができず救済されない」との意見が出された。空港公団は「再助成は本来、建て替え時の助成だが、増改築の場合は共生財団の事業で助成できる」「最初の防音工事では改造して工事ができるようにしているが、再助成(建て替え時)については制度が確立されていない」と回答した。

また、「暫定供用後、谷間地域のW値(うるささ指数)が1種区域より大きい所がある」「防音工事済住宅でも、防音機能が落ちている住宅がある。恒久的な防音維持のための助成システムが必要である」「防音サッシの改良は長い期間あまり進展していない。二重サッシの遮音効果とB工法サッシとの価格差について、資料を要望する」との意見が出た。こうした指摘を受けて空港公団は2004(平成16)年3月に、住民向けの「空港公団から防音サッシについてのお知らせ」を作成し、B工法サッシの性能を周知し、今後の新しい防音サッシの開発ファイルに綴じる形で住民に広報するなど、サッシメーカー6社の商品性能を告知することを明らかにした。

さらに合意事項の検討会議(2004(平成16)年3月2日)では、「防音工事済住宅の補修に対する助成制度が必要である。遮音性能が落ちた場合に再度防音工事を実施することは二重助成にはならないと思う」との問題提起が行われ、空港公団は「サッシや部品が原因である場合、共生財団で助成するシステムになっている。他の原因については何をすべきか調べる必要がある」と回答。さらに「旧型サッシの部品交換には問題が多いので、サッシメーカーでの完成度が高い改良新型版にサッシ(二重窓)を全面的に交換してはどうか」との意見に対しては、「二重窓の遮音性能は約30dB以上だが、価格は約22万円で、同サイズB工法サッシの約13

万円よりかなり割高になる」との報告があった。

防音堤・防音林・防音壁

■平行滑走路関連の防音堤・防音林への重点の移動

A滑走路の防音堤・防音林は、結局、1999(平成11)年度中に完成できなかった。第31回共生委員会(2000(平成12)年4月10日)ではこの問題について「防音堤・防音林の整備について、今後は常に経過報告してほしい」との要望が出された。

第33回共生委員会(2000(平成12)年10月16日)では空港公団から「A滑走路関連の整備は1999(平成11)年度までに一部を除いて、ほぼ終了した」と報告し、関連して議論が行われた。その要旨は以下のとおり。

岩澤(寛)委員 防音堤・防音林の整備については、平行滑走路の北側部分の下側のところが切れている。用地の協力が得られないので防音堤・防音林とか防音壁が設置できない。この地域は昔から住んでいる方たちがいるので、何とか目途を立ててもらわないと困る。また、4,000m滑走路側の整備は一部を除いて整備が終了したとしているが、住んでいる人にとっては大問題なので、空港用地並に積極的に働きかけて解決していただきたい。

空港公団地域共生部主幹 平行滑走路に飛行機が降り立つまでの間に、防音堤とか防音林をやれる所は鋭意整備施工していく。未取得の用地については、所有者の方に相当程度アプローチはしているが、防音堤というと、空港に接しているところのある一定の幅でしか買えないため、なかなかご理解をいただけない。4,000m滑走路側についても、日参に近いくらいお願いにしているが「売らないものは売らない」といわれている状況だ。とにかく可能な範囲で整備する。また、騒音地域の緑化も推進する。

地域部会(2001(平成13)年10月17日)では空港公団から「平行滑走路関連の整備は、防音林・防音堤15haが整備済みで進捗率41.4%になる。その北側の防音堤8.7haと防音壁965mは2002(平成14)年3月までに完成予定だ」との報告があり、続いて第38回共生委員会(2001(平成13)年11月19日)では「A・B滑走路関係の防音堤・防音林には合計で長さ250mの未買収地がある」との現状説明があった。

また、地域部会(2002(平成14)年10月30日)では「A滑走路の防音堤・防音林未買収地については、交渉は行っているがご了解いただけない。平行滑走路関係は北側延長部分と東峰地区の一部未買収地を除き、東側は終了している」との経過報告があった。

また第42回共生委員会(2002(平成14)年11月18日)では「防音林・防音堤の維持管理は、樹木の生長に合わせて除草、施肥、間伐などを行っている」との説明があった。

さらに地域部会(2003(平成15)年10月31日)では「暫定平行滑走路第2給油センター脇の防音堤の植栽は、生長に時間がかかるため、補植や改良の検討をしている」との報告があった。

第46回共生委員会(2003(平成15)年11月17日)では、空港公団からあらためて現状説明が行われ、「4,000m滑走路関連の整備計画は全体で39.9haで、これまで35.7ha(進捗率90%)が完了している。今後は、残る4.2haを整備するため、対象地にある私有地1.6haを買収しながら、引き続き整備を進める。平行滑走路関連は、暫定平行滑走路の北側延長部分を含め全体で防音林・防音堤41.7ha及び防音壁825mであり、現在までに防音林・防音堤23.7ha(進捗率56.8%)、防音壁825m(進捗率100%)が完了している。今後は、残る18.0haを整備するため、対象地にある私有地6.8haの買収などに努める」と報告された。

地域部会(2004(平成16)年2月27日)では「暫定平行滑走路供用によって北側に延伸しているため、現整備計画が十分かどうか検討する必要がある」との指摘が行われた。なお、暫定平行滑走路東側第8ゲート付近の防音壁(150m)と防音堤への補植は2004(平成16)年5月に完成した。

健康影響

■共生財団による「航空機騒音健康影響調査」の実施

第33回共生委員会(2000(平成12)年10月16日)では共生財団の「航空機騒音健康影響調査」について、議論が行われた。その要旨は以下のとおり。

空港公団地域共生部長 「航空機騒音健康影響調査報告について」は共生財団が実施している。調査目的は、航空機が地域住民の健康に及ぼす影響について科学的調査・分析を行い、その現状を把握すること。

調査方法は、郵送回収調査のほか、情緒的影響や身体的影響については個別面談調査もしている。調査手法は山口宇部空港の「コーネル・メディカルインデックス：CMI」ではなく、「東大ヘルスインデックス：THI」を採用した。大阪空港などで実施され、非常に分かりやすい。またCMIは、その病気やその影響を受けてる人を対象にする内容なのでTHIにした。

対象地域は、騒防法第1種区域内および谷間区域で、成田、富里、下総、大栄、多古、芝山、松尾、

横芝を選んだ。それから比較対象地域には騒音の影響を受けない山武町を選んだ。

調査対象者は80歳未満の成人女性。調査期間1999(平成11)年度が12月4日から2000(平成12)年1月6日まで。2000(平成12)年度は、6月10日から7月20日に実施し、冬季・夏季に割り振った。なお、調査票郵送数は、1,970票。回収数は1,333票、回収率は68%だった。対象9,275世帯からの無作為調査だ。調査の単純集計は年内にできるが、2001(平成13)年度に財団の諮問委員会「航空機騒音健康影響調査委員会」で、調査結果の分析、評価、報告書のとりまとめを行う。

美濃輪委員 共生財団の健康影響調査の結果を運輸省・空港公団としてどのように活かすのか。

空港公団地域共生部長 財団からの調査結果を参考にしながら対応を決めていきたい。

高木委員 山口宇部空港では、健康調査の結果が、防音堤の整備や滑走路の向きまで影響を与え、地域の住民のために具体的に活用されていた。今回の健康調査で「健康に影響がある」となった時には、どういう対応をすべきなのか、見通しはあるか。

空港公団地域共生部長 調査委員会では医科大学教授などの専門家や地域の方にも入っていただいて、検討結果を出すと聞いている。結果が出れば、どういう方法が良いのか、相談していかなければいけない。

高木委員 調査結果は公開されるのか。

空港公団地域共生部長 共生財団の理事会で検討され、皆さんに知れ渡るとい形になるかと思う。

山本代表委員 現状を把握して終わりでは困る。「影響があれば必要な対策を講じる」など、公表についても考えてほしい。

空港公団地域共生部長 航空機騒音の影響下にある住民の健康に係わる事業は、共生財団の目的に明記されている。今回はその基礎資料としての調査になる。「対策」「公表」については言葉足らずだった。

山本代表委員 共生委員会のうしろに多くの地域の住民の方々がいる。そういう人たちに分かるように話していただきたい。

地域部会(2002(平成14)年5月17日)では「健康影響調査が終わってまもなく2年になろうとしているが、報告書の予定が遅れたのはなぜか。あるいはいつごろどうなるのか」との質問に、「分析がまだできていないことが原因である。財団の話では今年度中に何らかの報告をまとめたいたいということだった」との応答があった。

最終的には年度末までに報告書「航空機騒音健康影響調査結果について」ができた。

■健康影響調査結果の評価

地域部会(2003(平成15)年5月12日)では、共生財団から報告書の説明があった。概要は以下の通り。

- (1)「感覚的影響」調査では、うるささや生活妨害等について、A滑走路周辺騒音地域で、明確に自覚されており、騒音の程度に対応してうるささ等の反応も増大しているとされた。
- (2)「情緒的・身体的影響」調査では、A滑走路周辺騒音地域と対照地域間では統計的に有意な差は認められなかった。なお、騒音暴露のレベルが最も高い地域と対照地域間で情緒的健康に関する尺度等の一部に統計的な有意な差が認められたが、その得点上昇は極めてわずかであった。
- (3)このことから、情緒的な影響を示唆する自覚症状の項目の一部に統計的に有意な差が認められるものの、調査時点では、自覚症状として顕在化しているとは言えないとの評価がなされた。

地域部会(2003(平成15)年5月13日)では、報告書について空港公団が「結果としては、健康への影響については現時点においては顕著に現れていない。空港をとりまく状況が大きく変化した段階において、再度、関係機関と調整しながら対応していきたい」と説明。これに対し「航空機騒音健康影響調査委員会の委員の人選に疑問がある。なぜ建築学科の人が委員になっているのか」「報告書の文言が難しく地域住民に分かりやすい表現とはいえない」「再度、空港公団から報告をしていただきたい」との意見や要望が出た。

この要望を受けて地域部会(2003(平成15)年5月23日)であらためて、空港公団から健康影響調査の経緯などの報告が行われた。

■調査結果の取扱いについて

第44回共生委員会(2003(平成15)年5月23日)では、この調査結果について「地域住民の情緒的・身体的な健康への航空機騒音の影響は、自覚症状として顕在化しているとはいえないが、情緒的影響を示唆する自覚症状の項目の一部においては有意な差が認められるので、今後の検討課題である」との総括が行われた。さらに地域部会(2003(平成15)年7月22日)では「今後、2,500m平行滑走路が供用された時点で、空港公団、共生財団、関係者間で、同様の調査を再度実施することを前向きに検討する。なお、この調査は、空港公団で行うか共生財団で行うかは、その時点で検討する」「この調査を実施するにあたっては、内容と方法等について、共生委員会、住民および関係者間で協議する」との確認がなされた。

22時台・飛行回数

■暫定平行滑走路の供用と22時台の発着便の増加、空港容量の22万回への拡大

地域部会(2002(平成14)年10月30日)で国土交通省は、暫定平行滑走路供用開始後、22時台の発着回数が増加している状況を以下のように説明した。

円卓会議の合意事項では、4,000m滑走路の22時台の運航機数は当時、年間平均で1日あたり9.7機で、22時台の運航機は10機以内にと約束した。しかし供用開始後の5月の22時台発着回数は1日平均11.1回で、7月は13.2回に上り、5～9月では平均12.2回だった。航空各社から提出される運航計画(フライトプラン)を調整し、1日当たり6.4～7.7回を目標にしているが、実態はかなりオーバーしている。航空会社からの利用希望の増加だけでなく、地上走行時間が思った以上にかかったためだ。4,000m滑走路と暫定平行滑走路間の誘導路の長さや、暫定平行滑走路の「への字」誘導路のような状況があり、スポットアウトから離陸まで1時間近くかかることもある。これに伴う遅延で、21時台から22時台に発着がずれこむケースが多かった。運用改善で地上走行時間は30分程度になったが、深夜便は大半が貨物機であるため荷積みの影響なども調べている。今後も調査を続け、必要な対策をとる。

成田国際空港における22時台の発着回数について (1日あたり)

1. A滑走路

年度	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15
便数	9.2	9.7	10.8	11.2	11.1	10.5	11.2	12.6	11.7

年度	H16	H17	H18	H19	H20	H21
便数	12.0	14.1	13.2	12.7	10.6	9.2

2. B滑走路

年度	H21
便数	2.1

第42回共生委員会(2002(平成14)年11月18日)では、国土交通省による22時台の深夜便運航状況の説明と、「交通政策審議会航空分科会中間取りまとめ」で「空港容量を22万回に増加させる必要がある」とされたことに対し、質疑が行われた。その要旨は以下のとおり。

大塚事務局次長 22時台の便数では、合意事項への違反状態が続いている。早急に対策を取るべきで、現状の対策は非常に生ぬるいと感じた。円卓会議の合意

事項は、それほど軽いものではないはずだ。

国土交通省調整官 21時台の運航機が22時台にずれ込んでいるのが原因とみられ、具体的状況の把握作業を進めている。ほとんど貨物機だが、特定便が遅れるのであれば、エアラインを指導する。

山本代表委員 少しは改善というか、良くなる気配があるか。

国土交通省調整官 遅延原因が分かってきたので、個別具体的に指摘すれば、直してもらえと思う。また、毎年ダイヤ設定をしていく際、各エアラインに自発的に協力いただける部分もあると期待している。

大塚事務局次長 「中間取りまとめ」では成田空港について、「本来の平行滑走路(2,500m)等の早期整備を推進するとともに、環境対策等を適切に実施しながら、地元と協議しつつ、空港容量を22万回に増加させる必要がある」と書かれている。一方、増便について円卓会議の合意事項には「地元および関係住民とあらためて協議する」という規定がある。国土交通省が合意事項の規定に則して22万回への増便を図るのであれば、どういう手続きでやっていこうとしているのか。

国土交通省調整官 現在検討中の第8次空港整備計画需要予測では、成田空港の発着枠は2008年頃に20万回に達し、2010年頃には22万回に達すると見込んでいる。航空局としては、暫定平行滑走路の年間発着回数を6万5,000回と予定している。いまは誘導路などに起因する離発着の遅延が生じている状況もあり、遅延や騒音などの実態を正確に把握した上で対応し、20万回をこなすので精一杯だ。22万回への対応は、もう少し先の課題と考えている。手続きとしては、共生委員会や関係市町村、関係団体などへのきめ細かい説明が必要だと考えているが、具体的にどういう形で、どういう手続きを踏んで協議をしていくかについては、まだ詰めていない。

今関委員 「22万回は将来の話」というが、地元関係者との話し合いは、成田問題の歴史的経緯を踏まえ、極めて慎重に取り扱ってほしい。また2010年くらいに22万回というが、前倒しされることはあるのか。

国土交通省調整官 前倒しはあり得ると思う。暫定の供用開始後、10月末段階ですでに18万回に達している。2004年頃に需給が逼迫するが、暫定平行滑走路では22万回対応は難しい。2,500m化に最大限努力して早期に整備し、その後、22万回について地元へ報告し、増便を図ることになるだろう。

今関委員 地元協議の時間的余裕が心配だ。早い時期から、さまざまな問題について検討を始めても良いのではないか。

国土交通省新東京国際空港課長 まずは2,500m化を目指し、そういう状況が近づいたら、あらためてお話し

せていただきたい。

山本代表委員 22万回は2,500m化の実現が前提なのか、因果関係があるのか。

国土交通省調整官 22万回のためには、まず、誘導路や滑走路の整備による遅延解消に加え、スポットやゲートの増設が必要だ。すぐにはできない。また2,500mでなければ22万回にできないとはいわないが、暫定の2,180mでは回数上の相当の制約がかかる。2,500m化を前提とした上で、22万回への発着枠増大を説明し、了解をいただくのが筋と考えている。

山本代表委員 合意事項では「地元とあらためて協議する」としている。その「地元」とはどの範囲なのか、検討しておいてほしい。合意事項で決められている以上、きちんとやっていただきたい。あらかじめ申し上げておく。

地域部会(2003(平成15)年5月13日)では、国土交通省が22時台の便数の現状について、依然、上限の10便を2~3便上回っていると説明し、質疑が行われた。その要旨は以下のとおり。

岩澤(寛)委員 10月のダイヤ改正時に、なんとかできないのか。

国土交通省調整官 ダイヤについては、フライトプラン上は6.9便に抑えているが、集荷や荷積みの遅れから22時台にずれこむ貨物機が多いのが現状だ。

岩澤(寛)委員 出発時刻を早めても対応できないということか。

国土交通省調整官 対応できると思うが、現在は指導中なので、もう少し見守ってほしい。ハード面では、誘導路が片側通行になっている部分があったので、行き違いができるよう誘導路を増設している。2004年度中に完成する見込みで、遅延も改善できると思う。

第44回共生委員会(2003(平成15)年5月23日)では、国土交通省から22時台の現状と、航空会社への通知(4月23日付け)について説明があり、質疑が行われた。その要旨は以下のとおり。

岩澤(寛)委員 深夜便は相変わらず12、3便が運航されている。「深夜22時から23時までは10機以内」というのは、地域との原理原則的な約束事だ。10機以上の運航は、地域にとって「約束違反」に等しい。実際の対応や今後の見通しを聞きたい。

国土交通省新東京国際空港課長 ダイヤ上は21時台の貨物便が、遅延で22時台にまで繰り下がっているのが原因だ。航空会社には22時台への発着時間繰り下げは厳に発生しないようにと指導してきた。今年10

月後半からの冬ダイヤ設定では、国土交通省から航空会社にあらためて通知を出した。通知では、貨物便について集荷発送手段の効率化に努め、深夜時間帯における出発時刻の定時性の確保を図るよう求めた。ダイヤ設定では、21時以降の新たなダイヤは認めない、22時台への繰り下げ遅れは認めないとしている。以前より強化した措置で、指導も強めている。岩澤(寛)委員 上乗せの措置はありがたいが、冬季ダイヤになる前でも、極力やはり10便をオーバーしないよう指導を徹底してほしい。

大塚事務局次長 22時台の便数は、いつ頃改善が見られる見通しなのか。

国土交通省新東京国際空港課長 ダイヤ改善は今年の冬ダイヤからだ。それで効果が出ると思うが、冬ダイヤの前にも、できるだけ早く10便以内になるように強く指導していく。

地域部会(2003(平成15)年10月31日)でも引き続き、22時台の現状などについて質疑が行われた。その要旨は以下のとおり。

岩澤(寛)委員 22時台の深夜便に改善は見られるか。

国土交通省調整官 昨年度は1日平均12.6便だったが、今年4～9月は11便程度で少しずつ改善している。貨物便への指導が功を奏し、SARSの影響も寄与した。依然として10便という制限は超過しているが、冬ダイヤでは、21時台の貨物便を早い時間帯に移すよう、各社に依頼した。航空機の運航スケジュールはIATAの会議で決まる。一度決定した発着枠を奪うのは、既得権侵害になるので難しい。22時台は貨物便からの要望が強く、抑えるのがやっとで、減らすのが難しい。しかし冬ダイヤでは日本航空、日本貨物航空、エアフランスの3社の協力により、21時台の貨物便13便を早い時間帯に繰り上げた。1日2便程度の削減効果を期待している。

大塚事務局次長 22万回に増便した場合でも、「22時台は10便以下」というルールは守れるのか。

国土交通省調整官 「22時台の発着回数は現状維持」と通達している。22万回になっても、現状より悪化することは防げると思う。

第46回共生委員会(2003(平成15)年11月17日)では、発着回数を22万回に増やす場合の地元との話し合いについて、空港公団が考えを説明し、質疑が行われた。その要旨は以下のとおり。

林委員 民営化の経営基本方針では、年間発着枠を22万回としている。その際の手続きは。

空港公団地域共生部長 中期計画に記載した22万回は、

将来に向けての希望、方針であり、当面は20万回を目指している。円卓会議の合意事項により、騒音対策は22万回を想定して実施している。20万回を超える場合は、自治体、共生委員会、地元団体などの関係者に、環境への影響や対策について取りまとめて提案させていただく。暫定平行滑走路の供用前の説明のような手続きをイメージしている。

林委員 住民は騒音問題に関して非常に神経質だ。22万回になれば、また騒音も増えると懸念している。住民の合意を得るといっても、町村は了解しても実際の住民は知らないよという格好になるのではないか。

山本代表委員 中期計画の表記は「地域」「関係者」など、いろいろな表現が錯綜している。合意事項では増便には「地元」との協議を必要としている。どう整理しているのか。当然、地元市町村などの自治体は入っているだろうが、そこから先は。

空港公団地域共生部長 住民団体、たとえば成田騒協協や、各地区の協議会も入る。表現については少し整理したい。

空港公団理事 基本的には関係するところから質問があれば、みんなに説明をする。

河宮代表委員代理 騒音地域とそうでない地域など、空港との関係の深さの違いもある。関係地域を広く取るだけではなくて、関係の密接さの違いも評価しておかなければいけない。

第47回共生委員会(2004(平成16)年2月6日)では22時台の発着回数の改善状況について、質疑が行われた。その要旨は以下のとおり。

岩澤(寛)委員 深夜22時台の改善状況は。効果が上がらないと我々も困る。

国土交通省新東京国際空港課長 昨年前半はSARSの影響でかなり数字が落ちていたが、後半は冬ダイヤに入って増えている。日本国内でのダイヤ調整会議で各エアラインに遅延防止や発着時間帯の繰り上げを要請し、IATAのダイヤ調整会議でもお願いしている。昨年春はエアフランス、日本航空、日本貨物航空が21時台の便をそれぞれ何便か繰り上げたが、残念ながら、それほど改善の効果が上がっていない。技術上の要請だけでは限界があると考え、夏ダイヤに向けた次なる働きかけを国際航空課と相談している。遅延便へのペナルティーを設けるとか、着陸利用料を高く取るなどの強制的な手段も考えられるが、国際航空便のダイヤ調整でそういう提案をすれば、かなり反発がでる。ただ紳士的な話し合いという従来手法では改善に限界があると感じている。どういう手法が可能か、現在、鋭意検討している。

飛行コース(騒音対策/暫定平行滑走路供用/飛行コースの遵守)

■飛行コースに関するパンフレット

第32回共生委員会(2000(平成12)年7月17日)では、空港公団から情報公開の一環として、飛行コースに関する簡明なパンフレットの原案を説明した。情報公開部会での提案に基づくパンフレットで「飛行コース」「落下物」「航空機騒音」「大気」「水」の5項目について、小中学生でも理解しやすいようにまとめられた。

パンフレットに対し、各委員からは「従来の情報公開は、情報量こそ膨大だが、ぶ厚い資料と数字ばかりで一般農家などが読み解くのは困難だった。第一印象としてはすごく分かりやすい画期的なものできたと思う」「情報が地域に分かりやすい形で出ていくためのきっかけになってくれれば良い」などの評価とともに、文章の表記などについて何点か修正希望が出された。

第33回共生委員会(2000(平成12)年10月16日)では、空港公団がパンフレットの修正案について説明。6,000部を印刷し、千葉、茨城両県と19市町村などに配布するとした。また質疑を受けてインターネット上での公開も決まった。

また「通常と異なる航空機の飛行に関する情報」について、事務局側は「通常の経路を逸脱した理由」の表現が管制官によって異なり、また分かりにくいと指摘。「合理的な理由のない飛行コースからの逸脱」の基準を明確にしないと、パイロットを納得させることは難しいため、対案も含めて議論したいと問題提起した。

運輸省は「通常と異なる航空機の飛行に関する情報」については、管制当局とも協議のうえ、表記の改善を図るとし、飛行コース逸脱の合理的基準についても、毎月3、4件の合理的理由なき逸脱がみられるとしたうえで、「次回以降の月報では合理的理由のある逸脱と、そうでないものを、きちんと整理し、より分かりやすい表現で記述したい」と答えた。

第34回共生委員会(2000(平成12)年12月18日)では、前回の議論を受け、飛行コース逸脱情報の提供のあり方について運輸省が改善策を説明した。管制官による速報をもとにした速報版の「通常と異なる航空機の飛行に関する情報」については、リストのチェックや、数字などの書き込みで逸脱の概要が分かるようにしたフォーマットを新たに作成。標準化により、管制官の負担減とともに、内容の把握が容易にできるようにした。また「飛行コース遵守状況集計表」でも、逸脱事由の分類を「安全間隔設定上」「雷雲等回避」「横風の影響」「その他(合理的)」「その他(非合理的)」「便名」の6項目の表記に改め、「その他」の2項目については、判定と逸脱理由の記入欄を設けた。共生委員会も改善策を了承した。席上、空港公団からパンフレット完成版が披

露された。

■暫定平行滑走路供用開始後の住民相談・点検活動

第40回共生委員会(2002(平成14)年5月20日)では、まず空港公団から暫定平行滑走路の供用開始を受けて変更された「合意事項の点検表」について、変更箇所の説明が行われた。文言は事前に共生委員会事務局と空港公団との間で何度か議論をして確認した。

飛行コースは、「通常と異なる飛行に関する概要情報」を4月11日以降、暫定平行滑走路を増やした形のフォーマットに変更。さらに標準飛行コースのうち、既設の成田VOR/DMEを經由して西側に飛行するコースを空港南側を飛行するコースに変更した。

続いて、共生委員会と空港公団が、暫定平行滑走路供用開始後にそれぞれに対処した住民相談の状況について説明した。飛行コース関連は、共生委員会で3件、空港公団で10件だった。いずれも「航空機がコースを外れて自宅の真上を飛んでいった」「暫定側でコースずれがあり音もうるさいので、ずれをなくしてもらいたい」との内容だが、13件いずれについても飛行コースからの逸脱はなく、苦情は飛行コースに関する住民側への「情報伝達不足」から発生していると分析された。

空港公団は、「相談者には、航跡図をもとに飛行コース幅の考え方を説明したうえで、『逸脱機については国土交通省から注意し、合理的理由がない場合には指導する』と説明し、希望者には該当する航跡図を郵送した。この結果、全員が『一応分かった』『今後も注意して監視してくれ』と理解を示した」と報告した。

■着陸復行時の騒音被害

第41回共生委員会(2002(平成14)年7月29日)では、暫定平行滑走路での着陸復行に伴う騒音問題について、意見が出され、議論が行われた。その要旨は以下のとおり。

高木委員 平行滑走路の隣接地区、花植木センターの隣に大栄町新田地区がある。暫定滑走路がオープンして、「想像していたよりはるかに音が大きい」と感じている人が多い。それだけでなく、「事前に全く説明がなかった」と憤慨しているのが平行滑走路で着陸復行を行った場合の騒音だ。

平行滑走路に北向きに着陸体制に入り、滑走路の間近で着陸を回避する場合、西側には4,000m滑走路があるため、東側、つまり新田地区上空で進路を変更し、機首を上げてエンジンを一杯吹かす。巨大な飛行機の影ができ、真上に飛行機がいて猛烈なエンジン音を吹かしながら上昇していく。私が聞いた範囲では、7月5日の午後9時頃、7月24日の午前

7時45分頃がとくにひどかったという。「自分たちもある意味で直下になってしまった」と非常に大きな問題になっている。発生実態などを調査して説明してほしい。

空港公団地域共生部長 大栄町当局からも話を聞いている。視界が悪い時など、パイロットの判断で着陸をやり直す決断をして再度やり直す着陸復行の問題だと思う。そのまま真っすぐ抜ける場合と、脇によけるケースがあり、調査のうえ実態や原因を報告する。航空機の着陸復行について、あらかじめ地元の説明してあったかどうかは定かではないが、新田地区、あるいは大栄地区の住民に浸透していなかったのは事実だと思う。

高木委員 初めてのことでたいへん驚いている。データを示してきちんと説明したほうがいい。

山本代表委員 きちんとした説明があるかないかでその後の対応が違ってくる。格段の配慮をお願いしたい。

この後、空港公団通知(2002年7月30日)で、2002年7月における暫定平行滑走路での着陸復行は計7機であり、原因は降雨や霧による「視界不良」と「先行機との間隔」によるものだったと報告された。

■コース逸脱の理由

第42回共生委員会(2002(平成14)年11月18日)では、事務局が「飛行コース逸脱の状況」について説明し、逸脱理由などについて質疑が行われた。その要旨は以下のとおり。

大塚事務局次長 暫定平行滑走路供用後、両滑走路の飛行コース違反は毎月21~50機の間で推移している。ただし、合理的な逸脱と非合理的な逸脱の基準が判然としない。後日、国土交通省の空港事務所と協議したい。着陸復行については、現状の月別飛行コース集計表でははっきりしない。合理的理由の「安全間隔設定上」などに含まれているのだと思うが、別データで現状把握する必要がある。

国土交通省調整官 5~7月の逸脱機の状況(速報値)は、A滑走路が0.2~0.3%、機数17~28機で推移。B滑走路が0.2~0.5%、機数にして8~16機の間で推移した。平行滑走路の供用に伴い、今後は滑走路別にどれだけ違反機があるのか分かるよう公表する。着陸復行機の実情(5月~10月までの速報値)は8回、7回、26回、22回、18回、26回で推移した。着陸復行についても情報公開を検討する。合理的な逸脱か、非合理的な逸脱かの一般的な基準を示すのは、さまざまな要因があるため、かなり難しい。

大塚事務局次長 「飛行コースの遵守表」には「逸脱事由別内訳」があり、うち「その他」項目は「合理的」「非

合理的」に分かれている。逸脱理由として「自動航法支援システム」(FMS)関連が目立つが、これも「データベースの不具合」「緯経度の入力ミス」のふたつに分かれている。こうした違反認定の基準はどうなっているのか。

国土交通省専門官 毎月の「飛行コース監視評価委員会」で合理・非合理を判断している。「データベースの不具合」は最新バージョンに更新されていない場合に発生する。平行滑走路供用当初は、このケースの違反が多かった。「入力ミス」はパイロットの入力ミスで、旋回ポイントの入力が抜けていたため、別のポイントで旋回したようなケースになる。

岩澤(寛)委員 逸脱理由に「安全間隔設定上」がある。離陸の場合、直線急上昇部分は距離が短いうえ、あらかじめ2分程度の間隔を置いて離陸している。時間的な安全間隔が保たれた状態で離陸しても、短時間に急接近してコースアウトしなければならない状況は生まれるものなのか。素人感覚では、離陸時点でもきちんと調整しているのに、なぜ、そういう事態になるのか不思議に思う。

国土交通省専門官 航空機の機種によってスピードが違うため、2~3分の間隔を取った場合でも追いついてしまう場合がある。早目に安全間隔をとるため、管制が後続機をコースから逸脱させるケースがいちばん多いと思う。また、パイロット自体が早めに旋回を始め他機のコースを横切りそうであれば、他機にも早めに同じ方向に旋回するよう指示する場合もある。逸脱機の航空会社には、文書で通知し、回答をもらう。今のところはペナルティーはないが、中東かどこかにはペナルティーがある国もあると聞いている。大半の国では、まだそこまではしていない。

■着陸復行機の騒音エリア

地域部会(2003(平成15)年5月13日)の合意事項の点検では、高木委員が、再度、「暫定平行滑走路の供用開始後、着陸復行により騒音エリアが広がっているのではないか」との質問が出された。国側は「着陸復行をなくすのは気象条件もあり、難しい。高度200フィートで滑走路表面が見えなければ、安全上、復行しなければならない」と回答した。

第46回共生委員会(2003(平成15)年11月17日)には、飛行コース遵守と着陸復行の問題について、質疑が行われた。その要旨は以下のとおり。

大塚事務局次長 飛行コースについては、着陸復行も含め、依然として「守られていない」という住民の声がある。航空機の安全上やむを得ない場合を除き、いわゆる非合理的理由による飛行コースの逸脱につ

いては、今後とも必要な注意をしていく。

空港公団地域共生部長 飛行コースは常に監視し、合理的な理由がない逸脱をした航空会社には国土交通省が注意・指導をしている。着陸復行は、最終的には管制からの指示ではなく、パイロットが視界や前後の航空機の間隔、滑走路の状況などから判断して、安全のために着陸を回避する行為。ない方がいいのは確かだが、やむを得ない事象と考える。着陸復行があった場合は、その都度、市町村に状況と理由をデータとして提供している。5～8月の両滑走路での復行件数は、13件、9件、10件、22件で、理由は天候や航空機同士の接近による。

山本代表委員 何でこうちょこちょこ起きてしまうのかな、何か仕組みに問題があるのか。

国土交通省空港事務所次長 着陸復行は通常に飛行機が流れていればそんなに起こる事象ではない。ただ、夏の成田近辺はよく積乱雲が発生するなど、天候が変わりやすく、着陸復行も起きやすい。着陸機は1日に約250機もある。安全間隔をとっていても、先行機にちょっと近づきすぎてしまったり、着陸機の前で出発機がなかなか動き出せなくて起きることもある。天候や気象状態など空港によって事情が異なるので、多いのか少ないのかという比較がしにくい。

大塚事務局次長 平成15年4～7月の飛行コース逸脱は4月41機、5月26機、6月23機、7月24機。うち大半は雷雲の発生などの合理的理由がある。航空機のパイロットのミスによって起こる「非合理的な理由」の逸脱は毎月1、2機にすぎない。しかし、騒音下の人々には、合理的であろうが非合理的であろうが飛行コースが守られていないという事実は残る。非合理的な場合のみ注意を促すという現在のやり方が果たして良いのかどうか、検討していただきたい。着陸復行が緊急避難的な行為だとしても、航空機の安全上からも着陸復行はない方が良いのではないか。「やむを得ない措置だから我慢してください」というだけでなく、やはり防止策を考えるべきではないのか。

国土交通省専門官 横風など予想し切れないような原因もあり、着陸復行をしないとすると、リスクが大きくなり、最悪の場合には事故につながる。できるだけ通常運航ができるよう指導してはいるが、「緊急避難的な措置」と理解してほしい。

高木委員 「緊急避難的だからやむを得ない」という説明だけでは済まない問題もある。9月13日午前9時ころ、北から進入してきた飛行機が、大栄町の十余三2区から前林の方向に向かってかなり低い高度で飛行しており、多くの住民が「着陸復行だ」と認識した。ところが翌日、役場に送られてきた航跡図には載っていない。押し問答になってしまい、公団、役場の

担当、共生委員会の立ち会いで検証が行われたが、やはり確認できず、住民側は「今後はそういう事態があったら、時間や機種、航空会社のマークなどを確認をして確認作業をしよう」ということになった。

このことを通じて地域の中でいろいろな声が出ている。自分たちが見た飛行機がレーダーに映っていない。それは管制の問題なのか、あるいはレーダーに死角があるのかという話まで出てくる。空港公団が「航跡図には映っていない」という非常に事務的な対応をみせたため、これから民営化をして平行滑走路を完全に2,500m化をして、地域と一緒に空港をつくっていかうという公団の姿勢そのものが疑われている。管制の問題も含め、極力、着陸復行をなくしていくべきだろうし、地域との関係も含めて丁寧に対応していただきたい。

空港公団地域共生部長 事実関係をいえば、何らかのデータを基にしないと確認ができないため、管制レーダー、飛行コースのレーダー、騒音の測定局のデータも確認したが、着陸復行の形跡がなかった。レーダーのシステムも念のため確認した。ともあれ、不信任を招くことのないよう、今後は対応に気を配っていきたい。

岩澤(寛)委員 着陸復行への苦情は、北から南に向かって着陸するケースが多い。とくに滑走路が2本になってからそういう苦情が増えた。実際はどんなものか。

国土交通省専門官 暫定供用で着陸機数が増えた分、割合としたら着陸復行も増えている。また、平行滑走路供用後は、以前のように直線で滑走路の延長線上へ着陸復行するのではなく、もう1本の滑走路と違う方向へ外側に逃げていく方式になり、今までとは違った区域の上空を通るようになってきている。それについては暫定供用前に、各市町に説明している。

高木委員 4,000m滑走路1本での着陸復行は、そのまま直線で上がり、滑走路が2本になってからは左右に振り分けるように誘導の仕方を変えたのか。

国土交通省専門官 詳しくは「着陸復行」と「進入復行」がある。着陸復行はデシジョン・ハイト(決心高度、60フィート)以下に降下した時点で、滑走路上に障害物を発見したり、先行機との間隔がないと判断された場合、直ちに上昇して滑走路通過後も直線上昇する。もうひとつの「進入復行」は悪天候などでデシジョン・ハイトで滑走路を視認できなかった場合、航空機は直ちに公示された方式で上昇して待機コースに入ったり、再度進入を行う。その場合、成田では安全上、東西に分かれて飛行するようになっている。

高木委員 暫定平行滑走路が供用された場合には、着陸復行で右左に分けるという飛び方があることを、地域の自治体には説明をしてあるという話だが、間違

いないか。私は、着陸復行する場合にもそれなりの飛ばし方、飛行コースがあるということを実は初めて伺った。あらためて話を聞きたい。

山本代表委員 市町村には説明したのだろうが、シンポジウムの時も、たいていの話は市町村レベルまでは行くが、そこから先に伝わらないという事実があった。常識的に考えて滑走路が2本あれば、そうした飛行ルートになるのは分かる。しかし地域住民がそう理解しているか、承知しているか、聞いたことがあるかは別問題。着陸復行とは何ぞやから始めて、その対応をどうするか、1回機会を見て議論したい。

W値の逆転現象(航空機騒音)

航空機騒音への対策は、内陸空港である成田にとって、半永久的な課題であり、円卓会議の合意事項のなかでも最重要視されてきた。しかし暫定平行滑走路の供用が開始された2002(平成14)年4月以降は、「谷間地域」におけるW値の逆転現象が急速にクローズアップされるようになった。

ここでいう「谷間地域」とは4,000m滑走路と暫定平行滑走路の騒防法第一種区域に挟まれた地域をいう。また「W値」とは、航空機騒音のうるささを評価する指標「Weighted Equivalent Continuous Perceived Noise Level」(WECPNL)の略称で、日本語では「加重等価平均感覚騒音レベル」「うるささ指数」などと呼ばれる。

【WECPNLの算定式】

$$\text{WECPNL} = \overline{\text{dB}(A)} + 10 \log_{10} N - 27$$

$\overline{\text{dB}(A)}$ とは、暗騒音より10dB以上大きい航空機騒音のピークレベルのパワー平均である。

Nは深夜・早朝の騒音被害を重視した次式で算定される

$$N = N_2 + 3N_3 + 10(N_1 + N_4)$$

N1：午前0時～午前7時までの離着陸機数

N2：午前7時～午後7時までの離着陸機数

N3：午後7時～午後10時までの離着陸機数

N4：午後10時～午後12時までの離着陸機数

■暫定平行滑走路供用後の航空機騒音の測定

第40回共生委員会(2002(平成14)年5月20日)では、空港公団が暫定平行滑走路供用後の航空機騒音の測定結果について報告した。測定は4月18～24日、同25～5月1日の各1週間、計2週間行われた。前半1週間は暫定平行滑走路の騒防法第1種区域の線上と第2種区域の線上の所に測定ポイントを置き、後半は4,000m滑走路の谷間側に測定ポイントを置いた。測定サンプルは2本の滑走路の騒音を区別せずに採集され、各1

週間のW値の平均値が明らかにされた。

結果について、空港公団は「事前想定とほぼ同じ」と説明したが、委員側は「供用後により騒音(dB)が大きくなったと感じている地域住民は、W値がdBほど増えないため、騒音の実感とのズレを意識しており、今後の騒音対策への不安が出ている」と指摘。とくに谷間地域については「たとえば、4,000m滑走路からの騒音が比較的高く、平行側からの騒音が低い場合、平均すると算定される平均dBは下がるため、W値が下がる可能性があるのではないかと質問。公団側も、その可能性を認めた。

谷間地域の住民感情としては、「2本の滑走路を使うことで航空機騒音を感じる回数が増えるのに、W値による評価には、そうした実感がうまく反映されていない」と感じていたのである。

共生委員側はこの調査結果について、「騒音地区の住民、とくに谷間地域の住民は、それぞれの地域において、4,000m滑走路、暫定平行滑走路それぞれの騒音レベルと、両滑走路を合算した場合の騒音レベルを知りたがっている」と指摘。さらに「以前から、谷間地域は両方から音が聞こえるので、1と3を足して4だと思っている。実際の騒音レベルは長期的な測定をしなければ分からないだろうが、そうした住民感情を理解したうえで、地域の人にうまく答えられるようにする必要がある」との課題を提示。公団側もより長期的な騒音測定と分析を行うとした。

■成田市によるW値の逆転現象の把握

一方、成田市は6月24日、独自の騒音測定結果をもとに、環境省に対しW値による評価の改善を求める要望書「騒音評価方法改善について」を提出した。測定は成田市土室で4月18～24日に行われ、暫定平行滑走路単独のW値より両滑走路を合わせたW値の方が小さくなる「逆転現象」が計4日間、計測された。

【成田市要望書の趣旨】

調査地点に影響を及ぼす航空機について、滑走路の別を区別しないでW値を算出。あわせて使用滑走路の寄与を把握するために、滑走路別にもW値を算出した。その結果、暫定平行滑走路を離発着する航空機の騒音のみを抽出し計算したW値は、4,000m滑走路と暫定平行滑走路を離発着する航空機の音を合わせたW値よりも大きくなる場合があるということが結果的に分かった。人が感じる騒音と評価方法に乖離があり、現行の方法では、住民を納得させることはできない。騒音対策で地域住民が不利益を被ることのないように、成田空港の実情に合った評価方法とされたい。

W値による評価の改善は、谷間地域だけの問題ではなく、騒音対策の根幹にかかわっている。第41回共生

委員会(2002(平成14)年7月29日)では、成田市の要望書提出を受け、議論が行われた。その要旨は以下のとおり。

成田市空港対策課長 新聞では「逆転現象」という表現がなされたが、測定した7日間のうち4日間、暫定平行滑走路のみのW値が、滑走路2本分のW値よりも大きくなるという現象が起きた。ICAOは1969(昭和44)年12月にW値を使った騒音評価方法を提唱、日本では、ほぼ同じような値が出る簡易式を1973(昭和48)年に告示し、環境基準にした。しかしICAOは1985(昭和60)年に「正確な結果が出ない」としてW値に関する表記を議定書から削除した。成田市は現在、住民の感覚といちばん対応が良く、納得する評価方式について、環境省、日本音響学会の先生方と検討している。具体的には環境騒音、自動車騒音の評価基準として1999(平成11)年に採用された「等価騒音レベル」にすることが望ましいと考えている。

河宮代表委員代理 W値では騒音の発生回数をLog(対数)の中に入れてある。このため回数が増えても、さほどW値は増えないという欠陥がある。明らかに事業者側に有利な基準で、人間の感覚と本質的にずれている。この根本的な問題にメスを入れない限りこの問題の解決はない。

岩澤(寛)委員 地域の皆さんの受け止め方についてお伝えする。騒音の実感とW値のずれは、地域の方々が以前から抱いていた。これが現実はこのW値の逆転現象として現れたことで、国や空港公団への不信感が大きくなった。地域と共生する空港である成田なので、この問題については本当に前向きに取り組んでいただき、地域と信頼し合えるような新しい方策を創出していただきたい。

国土交通省調整官 逆転現象が生じていることについては、航空局も認識しており、改善を環境省に申し入れている。環境省は「かなり大きな問題なので、一朝一夕にすぐには答えの出る問題ではない」という話だった。国土交通省としては、不安を払拭できる方策ができないか、踏み込んで考えていきたい。

■共生財団による逆転現象の確認

こうした議論を受け、合意事項の点検を行う地域部会(2002(平成14)年10月30日)では、共生財団による暫定平行滑走路供用開始以降の騒音測定結果が議論された。共生財団では4,000m滑走路、暫定平行滑走路それぞれ単独のW値と、両方併せたW値を、101局で測定していた。2002(平成14)年8月までのデータでも、微差とはいえ、W値の逆転現象が生じている測定局が10局ほどあった。地域部会の求めに応じ、2002(平成14)年11月15日に空港公団が「4,000m滑走路、暫定平行滑走

路の月別平均W値比較データ」を公表した。

第42回共生委員会(2002(平成14)年11月18日)で、国土交通省・空港公団は、W値の評価・算出方法改善に取り組む姿勢を示し、「W値は、日本の航空機騒音の基本単位であり、微差とはいえ、逆転現象が見られるようなことはあってはならない。放置できない問題であり、前向きに取り組む。環境省も検討する予定だとしており、国土交通省も検討に協力していきたい」とした。

第43回共生委員会(2003(平成15)年2月5日)では2003(平成15)年度事業計画が承認され、新たに発生した問題としてW値の精査に積極的に取り組むことになった。共生財団も2003(平成15)年1月から5月にかけて、W値に関する独自の勉強会を5回開催した。

■W値見直しの動き

第44回共生委員会(2003(平成15)年5月23日)で国土交通省は「環境省が、今後5年程度かけて環境基準を見直す方向で検討に入った。W値の逆転現象については、環境省も認識しており、その実態も踏まえて検討を進めたいとしている」と報告。これを受け、以下のような議論が行われた。

大塚事務局次長 うるささ指数(W値)については、国や県、成田市をはじめとする関係市町村の努力によって環境省が見直すという決定をした。見直しは、成田空港の騒音対策も含め、どのような影響をもたらすのか、注意深く見守っていききたい。

高木委員 どういう方向で見直されていくかについては、直接どうこういえる立場ではないが、騒音対策の基礎となる騒音コンターや、防音工事に対してどういう影響がでてくるのか、非常に関心を持っている。この動きの見通しがあれば伺いたい。

国土交通省調整官 環境省は今後5年程度の時間をかけ、新幹線や建築物、航空機騒音も含めて環境基準のあり方全体を見直すとしている。2003(平成15)年度予算で調査費が付き、具体的な検討に入ることになった。ただ、環境省が繰り返し言っていたのは、この話はそう簡単ではないということ。航空機騒音だけを取っても、単に音の大きさだけでなく、その音を住民の方々がどのように感じるのかという精神的な面も考えていかなければならず、その調査なども含めて、5年かけて慎重に検討するということがあった。W値の逆転現象も踏まえて検討して欲しいと要望している。環境省でも実情調査をしており、月平均ではあるが、W値で0.088程度の逆転現象が生じている地域があると認識している。

ビニールハウス汚染

■地域住民主導の調査

2000(平成12)年11月2日、空港公団は「1995(平成7)年7月から1997(平成9)年8月までの間、飛行直近地(空港敷地内)に設営したビニールハウスの汚染状況を調査した結果、前回調査(横芝町中台地区・八街市雁丸地区・銚子市三宅町)との地点間による顕著な差異は認められず、黒い付着物も確認されなかった」と報告した。

第37回共生委員会(2001(平成13)年7月23日)では空港公団が「公的機関の調査だけでは今ひとつ良く分からないという要望があったため、横芝町中台地区、松尾町蕪木地区の地域住民、4Hクラブ(農業制作研究会)などと話し合い、公団主導ではなく、地域住民が望む方法で調査を行うことにした。調査するビニールのメーカー、調査地点、調査機関等の選定について、地域の皆様と相談した」との報告があった。2001(平成13)年6月25日に「クリーンエース」「ノービエース」2銘柄のビニールハウスについて実施された。

結果概要は以下のとおり。

(1)目視調査

ビニールハウスの表面を目視観察し、ガーゼでビニールハウス表面を拭き取り、ガーゼを目視観察した。その結果、

①芝山町岩山地区

メーカー2銘柄ともに、茶色から黒色の微細な付着物を確認。

②横芝町中台地区

2銘柄ともに、茶色から黒色の微細な付着物を確認。黄色の斑点状の物質が確認されたが、流れた痕跡があり昆虫の排泄物と考えられる。

③松尾町蕪木地区

2銘柄ともに、茶色から黒色の微細な付着物を確認した。

(2)ビニールの光透過率試験

クリーンエースのヘイズ値(霞度)がノービエースより大きい、厚みによるものと考えられる。

(3)ビニールの材質試験

試験用に切り出したビニールの強度試験では、クリーンエースの引張破断点強度が約20%大きくになっているが、厚みによるものと考えられる。

(4)浮遊粉塵の形態観察

ハイボリュウムサンプラーで捕集した浮遊粉塵について、走査電子顕微鏡で観察した結果、浮遊粉塵は黒褐色をしており、走査電子顕微鏡観察(4,000倍)では1/1,000mm程度の粒状物が観察された。なお、調査地点による差は見られなかった。

(5)浮遊粉塵の重量測定

各調査地点における浮遊粒子状物質の測定値は、0.029~0.031mg/m³であり、調査地点による大きな差は見られなかった。浮遊粒子状物質の全国平均値(0.030mg/m³)と比較しても同レベルである。

(6)浮遊粉塵の金属分析

各調査地点の主要成分元素はナトリウム、アルミニウム、炭素、酸素、ケイ素であり、概ね類似していた。うち酸素、ケイ素、アルミニウムは鉱物性粉塵(砂塵)と考えられ、炭素は油系有機成分が少ないことから、ごみ焼き煤や有機肥料などであると考えられる。

(7)浮遊粉塵の油分分析

油分の量と種類を調べた結果、微量な有機脂肪酸(植物などの油脂)が検出されたが、油分としてはほとんど存在しないものと考えられる。

同様の汚染現場調査は2001(平成13)年9月28日、12月6日、2002(平成14)年3月5日にも共生委員立ち会いのもとで実施され、11月28日に結果が報告されたが、おおむね第1回調査と同じような内容だった。

2002(平成14)年3月12日には「農業用ビニールハウス汚染状況調査」の中間報告が行われた。地域住民や調査会社を交えた報告会(地域部会)では議論が行われた。その要旨は以下のとおり。

地域住民 ビニールに付着している黒いものは、土壤からのものだと結論されているが、もっとその分析をしてもらいたい。

調査会社 黒いものは炭素。植物の腐敗によるものや何かを焼いた灰など、黒くなるものは多数考えられる。また、それらは単純なススの場合と有機物を含んだものがある。調査方法が確立されていないが、調査できる可能性はある。検討して、できるようであれば来年度調査する。

地域住民 エンジン排出物の成分でビニールに付着していない成分は一体どこへ行ってしまうのか。

共生委員会委員 航空機から排出されて地上にたどりつくまで、かなり希釈されてしまう。空気中のどこかへ排出されているが、検出するためには希釈倍率を上げなければならない。

共生委員会事務局 報告書はアンダーラインが多く、航空機が原因ではないと啓蒙しているようで客観性を欠いている。報告書は調査結果を淡々と語るべきであり、次回の報告では改めるべきである。

調査会社 最終報告書では考慮する。

地域住民 ビニールハウスが現状で汚れている。洗う費用を空港公団で補助できないか。

空港公団 持ち帰り検討する。結果は町を通して報告する。

共生委員会委員 調査は多額の費用をかけ長期間おこなっているが、農家としては航空機が飛んでからビニールが汚れるようになったと実感している。航空機が原因ではないという結論にはどうしても納得できない。何らかの方法で納得できるような調査はできないか。

空港公団 例えば日本全国または県内他地区のデータとの比較なども検討するのか。

共生委員会委員 ビニールの汚れは成田空港周辺だけか、と前回の調査の時も申し上げた。他県や航空機の影響のない所との比較をしてみてもどうか。

空港公団 影響のない地点での調査を検討させていただきたい。

■暫定平行滑走路の供用前後の汚染状況比較調査

こうした議論を受け、空港公団は2002(平成14)年5月14日「農業用ビニールハウス汚染原因調査計画」(2002(平成14)年度)をまとめ「汚染原因をより詳細に究明するために、新規の調査項目(炭素組成分析、無機塩分析、航空機排出ダストの分析、降雨時の洗濯物汚染物質調査)を追加した」「航空機の影響のない地点との比較対照を行うために遠隔地における浮遊粉塵調査を実施する」と報告した。

遠隔調査地点については、横芝町中台地区に地形が類似し、直接的な航空機、自動車交通の影響のない所として、茨城県新治郡新治村藤沢地内が選ばれた。暫定平行滑走路の供用開始を控え、2000(平成12)年4月1日から暫定平行滑走路の飛行経路にあたる地点に農業用ビニールハウスを設置し、暫定平行滑走路供用前(2年間)と供用後(2年間)について汚染状況比較調査を実施して、航空機による大気質への影響を把握する。2001(平成13)年度には、この比較調査に加え詳細なデータを得ることを目的として、同地点において浮遊粉塵等の分析調査を実施することになった。

汚染状況比較調査(暫定平行滑走路供用前分)は2000(平成12)年4月1日～2002(平成14)年3月31日まで、浮遊粉塵等化学分析調査は2001(平成13)年10月24日～2002(平成14)年3月22日まで実施された。調査地点は平行滑走路飛行コース直下北側(2地点)、飛行コース直下南側(2地点)、遠隔地(1地点)で行われた。結果として「汚れは、時間の経過とともに進行する」「ビニール付着物は、降雨・降雪によって洗い落とされ、それにより明度が回復する」「大気中の粉塵及びビニール付着物の主な成分は土を構成する元素と同じで、その構成比率も乾燥土による平均含有量の構成比と同じような傾向がみられる」「含有する油分量はごく少量であり、ビニールに含まれている可塑成分や潤滑成分、

植物の油脂として存在する脂肪酸などで占められている」「空港周辺地域と遠隔地(銚子市三宅町)とでは、ほぼ同じような調査結果となっている」との内容だった。

■付着物に含まれるカーボン(炭素)の由来

暫定平行滑走路供用開始後は、2002(平成14)年6月26日、9月27日、12月24日に現場調査が実施された。第43回共生委員会(2003(平成15)年2月5日)では、調査結果の中間報告が行われた。

概要は以下のとおり。

- (1)粉塵濃度は地点間による差は認められず、全国平均の水準。年間の粉塵濃度の変動も各地点間で差は認められない。
- (2)ビニールシートは汚れる傾向にあるが、地点、銘柄間で有意差は認められない。付着物の形態、有機物、無機物の種類に差はなく、機械的強度の低下にも銘柄による明確な差はなく、性能低下の程度は標準的といえる。
- (3)エンジンテスト関連施設の付着物には有機脂肪酸が含まれるが、浮遊粉塵やビニールシート付着物中に含まれるものと炭素鎖長が異なっている。
- (4)無機イオン濃度に季節や地点による明確な差は認められない。
- (5)洗濯物の汚れ調査からは、汚れの原因を判断するには至らなかった。
- (6)付着物に占める有機物、無機物、カーボン分の割合はそれぞれ、ビニールシート付着物で29、61、10%、ノイズサプレッサー付着物で52、31、18%、昨年度調査施設で53、40、7%で、ビニールシート付着物では無機物、エンジンテスト関連施設では有機物が主成分だった。
- (7)ビニールシート表面が黒く汚れる原因については、通常、様々な色のごく細かい粒子を混合すると色は黒に近づくことから、様々な種類の付着物が絡んでいると考えられる。ビニールシート表面付着物中にはカーボン分が最大で10%程度含まれており、ビニールシート表面が黒く汚れる要因の一つとして、カーボン分の影響を無視することはできない。

この調査結果に対し、地域部会(2003(平成15)年5月15日)では以下のような意見が出た。

「農業用ビニールハウスの汚染については、航空機の排ガスが原因だとは特定できない。複合的要因によって汚れているらしい。調査は極めて公正であり適切な調査だ。その結論をやはり受け入れるしかない

い。地域住民にそう理解してもらうことが重要ではないか」「空港に関係のないような所と比較して汚れがどう違うのか、共通のものなのか、異質のものなのかという客観的な比較データを持って行かないとなかなか説明しにくい。調査にはお金も時間もかかるので、早く地域の人たちに理解してもらえるような調査結果を出してほしい。次回、機会があったら、もう少しお金のかからない方法で、空港に関係のない所と空港周辺で比較できるような、それほど大掛かりではなく素人向きの調査、地域の人たちに分かりやすい調査方法をとってほしいと思っている」「飛行機があれだけの燃料を積んで燃焼したものが関係ないと言うならば一体どこへ行ってしまうのかという疑問はもっともなことだ。要するに燃料が良くなってそういうものは本当になくなっているのか。てっとりばやく言えば関係ないという結果が出ると思うが、それを説得するための説明をしてはどうか」

地域部会(2003(平成15)年6月30日)ではビニールハウス汚染原因調査状況報告会が行われ、住民も参加した。この場では、2001(平成13)～2003(平成15)年度に計8回実施された現場調査、遠隔地における浮遊粉塵調査、新消音施設及びノイズサプレッサーの付着物採取の調査結果について報告された。とくに表面付着物に最大10%程度含まれているカーボン(炭素)について「カーボンの由来が航空機の排気ガスによるものかは特定できない」との報告があった。

暫定供用後のビニールハウス汚染進行状況調査については2003(平成15)年7月14日に空港公園から中間報告があった。

概要は以下のとおり。

- (1) 浮遊粉塵量は地点間において差があるものの、検出された主要な成分は土壤に多く存在するものであった。
- (2) 成田空港周辺4地点と遠隔地1地点の測定結果に大きな差異はなく、供用前(2年間)の測定結果との比較において特異な違いは認められない。
- (3) ビニールの汚れは時間の経過に伴って進行するものの、降雨・降雪による洗浄効果が確認された。

第45回共生委員会(2003(平成15)年7月28日)では、空港公園が「ビニールハウス汚染原因調査結果」を報告した。6月30日の住民報告会の際に出た質問への補足説明である。その際の議論の要旨は以下のとおり。

空港公園環境管理室長 これまでの調査では結論とし

て、ビニールハウス汚染と航空機との因果関係は分からなかった。6月30日の報告会で、付着物に10%含まれるカーボン分が何に由来するかという質問があり、再度分析したが、結晶のような規則正しい構造を持たない非晶カーボンであったため、判別できなかった。手法としては、レーザー光を使ったラマン分光法を使った。それ以外にも、X線回析法。透過電子顕微鏡といった手法はあるが、結晶性がない以上、由来は特定できない。ちなみに航空機燃料である灯油とトラック等の燃料である軽油は、近い性質を持っており、現在の技術力では由来を特定することは極めて難しい。

ビニールシートの付着物と空気中の浮遊粉塵とで検出された有機成分物質に違いがあることについては、採取方法の違いによる。また浮遊粉塵の中には、ビニールシートに付着しにくい成分があり、付着しても風や雨で飛ばされるため、違いが生じた。

航空機の排気ガスは空港でタクシング走行時に非常に多いが、空中を高速で飛んでいく段階では、窒素酸化物等は増えるが、全体的には空気中に広範囲に拡散し希釈される。確かに大気汚染の原因の1つではあるが、ビニールハウス汚染に航空機が寄与している割合は極めて少ないと思われる。

山本代表委員 ビニールが汚れるという事実は紛れもなくある。地域住民の多くは航空機との関連を怪しいと思っている。これまでの調査結果は、そうした疑問や見方に十分答えていない。ビニール汚染問題を今後、どう扱ったら良いのか。委員会の場で決めなければならない。

林委員 ビニールハウス農家は、飛行機が飛んでからハウスが汚れたということが頭にこびり付いている。6月30日の報告会では、「10%も含まれているカーボンが何に由来するのか特定できない」ことに対して、農家側はいきり立った。離着陸時に大量の燃料が燃焼し、排ガスもでる。その排ガスはどこに行ってしまうのかというのが、農家側の率直な意見だ。「希釈されて影響は分からない」という回答では農家側が納得しない。感情的な問題が先走ってしまう。

山本代表委員 今の技術レベルあるいは手法でこれ以上調査を重ねてもなかなか新たな展開というものはないのではないか。ただ、報告するにあたっては、これは難しいが、因果関係はないのか、あるとは言えないとか、またはあるけれども非常に少ないとかいろいろな言い方があると思う。もう一度関係者住民も含めて相談するという理解で良いか。

大塚事務局次長 問題は2つある。1つは航空機の排気ガスが一体どういう成分で、どの程度空港周辺に排出されているのか。次にビニールハウスの汚染の原

因の一つであるカーボンの因果関係が解明できていない。調査そのものは客観的に正しいのだが、それをどうやって説得性をもって報告するのか。ここに関わっている住民の方々は最初から空港公団のことを疑っている。そのような方々に対して説得性を持った報告ができなければ、いたずらに会合を持って不信感をつのらせるだけで、あまり生産性がない。報告は業者に任せずに空港公団が分かりやすく工夫をして説明すべきではないか。

空港公団地域共生部長 頂いたご意見を踏まえ、対応を考えたい。

■ビニールハウスの洗浄問題

地域部会(2003(平成15)年8月29日)では農業用ビニールハウスの汚染について、「汚染原因が100%航空機が原因だと思わないが、なにがしかの関与はあるはず。少なくとも飛行ルート直下のハウスの洗浄くらいはできないか質問したが、航空機からの排ガスだと認められない限りはできないと言われた。我々住民は移転できないわけだから、空港公団としてある程度誠意を見せて、大した金額ではないのでハウスの洗浄くらいはやってもらえないか」との質問に対し「これ以上航空機の排気ガスなのか、あるいは自然界にあるものなのかを比較検証できない。調査会社ではできないが、今の日本の化学水準ではどうなのかを調べる。また、

航空機の排気ガスがどの程度の量、どの程度の範囲に及んでいるかを調べる」との回答があった。

電波障害

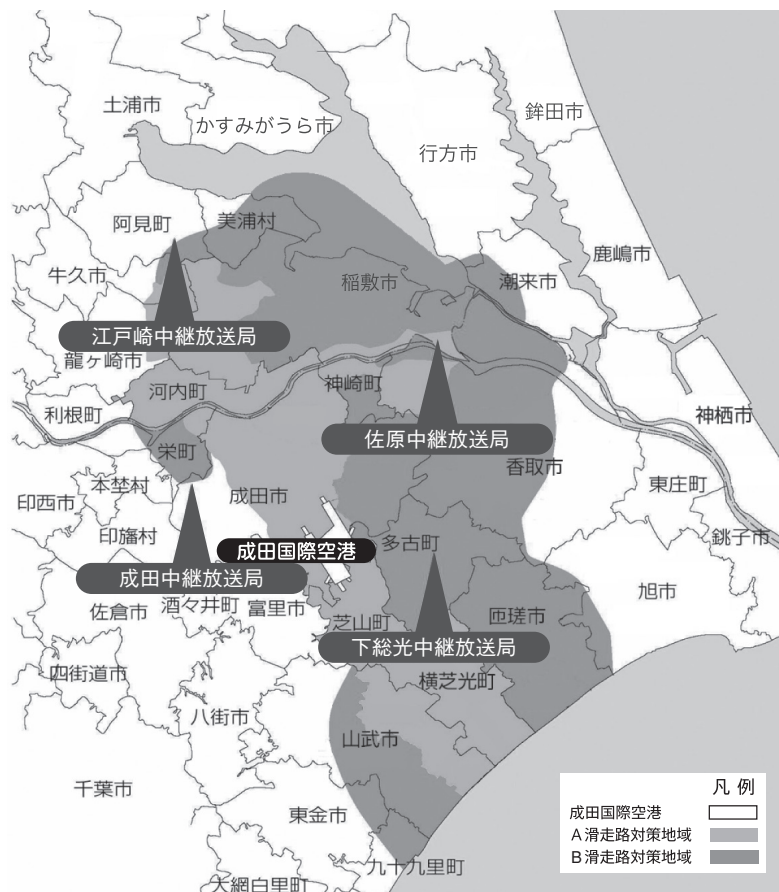
■公共施設への電波障害対策

地域部会(2001(平成13)年10月17日)では「多古地区での電波障害対策では、公共施設については実施されていない。災害時の避難先になる施設であり、テレビ受信ができないのは困る。是非実施してほしい」との要望が出された。

これを受けて第38回共生委員会(2001(平成13)年11月19日)では、空港公団が「集会場など共同利用施設の利用状況の精査やNHK受信料の支払い実態などについて現在調査している。どういうやり方で電波障害対策できるか、前向きに検討していきたい」との回答があった。

第40回共生委員会(2002(平成14)年5月20日)では、空港公団から2002(平成14)年3月末までに、「計画した対策工事がすべて終了した」との報告があった。対象は最終的に45,824戸だった。共同利用施設の対策については「関係自治体とも相談し、前向きに検討していきたい」「暫定供用後、まだ障害を受けている地区があるかどうかを半年ぐらいかけて調査する」との報告

電波障害対策エリア図



があった。

第41回共生委員会(2002(平成14)年7月29日)では、電波障害の実態調査について、具体的な内容が示された。調査期間は2002(平成14)年8月から2003(平成15)年2月末、対象の場所は19市町村。「東京タワーからのVHF電波を受信して、フラッター障害の程度を測定し、障害が確認できた場合は必要な対策をする」「共同利用施設については市町村とも相談しながら実施していきたい」との説明があった。

■暫定平行滑走路供用に伴う新たな障害への対策

地域部会(2003(平成15)年5月13日)では、受信状況調査の結果が報告された。航空機によるフラッター障害状況は、調査対象91地点(19市町村)のうち55地点(13市町村)で認められた。障害の原因は供用に伴う飛行コースの一部変更で、「今後は電波環境を踏まえ、市町村とも相談しながら対策を講じていく」との説明があった。

第44回共生委員会(2003(平成15)年5月23日)では「空港の東側と北側の一部地域は、すでに放送事業者が銚子局(1964(昭和39)年)、小見川局(1975(昭和50)年)、常陸鹿島局(1979(昭和54)年)を設置し、VHFからUHFに電波環境が改善されている。この地域では、山陰等によりVHF電波しか見られず、かつフラッター障害が認められる地区について、対策を講じていく」との補足説明があった。

地域部会(2003(平成15)年10月31日)では、新たな対策について「現在、市町村と範囲、方法について調整中だ。調整ができた市町村から順次対応していく」との報告があった。第46回共生委員会(2003(平成15)年11月17日)での合意事項の点検では「暫定平行滑走路供用にもない、新たに受信障害が認められた地点において、調整ができた市町村から順次対応しており評価している。共同利用施設については、関係市町村と相談しながら対策を実施していることを評価する」と総括された。

移転跡地対策(農地有効利用・緑化)

この時期空港公団は、移転跡地を農用地や農業施設用地として農民・自治体に貸し出したほか、エコ・エアポート基本構想に即して地域農業を支援するための、果樹園的整備の実施、未貸し出し農地の地力増強・景観向上等に有効利用された。2004(平成16)年度末の概要は一般貸付68.9ha、農振貸付127.4ha、地力増進17.6ha、緑化整備施設19.1haなどで、その他の跡地は定期的な巡視と草刈りを実施していると報告された。

■「成田市さくらの山」完成

1998(平成10)年度から成田市と協力して空港北側に整備していた「成田市さくらの山」は、2000(平成12)年4月1日にオープンし、桜の名所として、また迫力ある航空機の離着陸シーンを撮影できるスポットとして、多くの地域住民や航空ファンに親しまれている。



▲さくらの山

■「三里塚さくらの丘」新展望台供用開始

1998(平成10)年4月に空港南西側に整備された「三里塚さくらの丘」だが、眺望に難があったため、新展望台を整備した。新展望台は2003(平成15)年3月12日にオープンした。あわせて三里塚の住宅エリアとの間に遊歩道も整備され、4月に供用を開始した。



▲さくらの丘

(2)情報公開

■「簡明パンフ」「飛行コース公開システム」など情報提供の多元化

運輸省・空港公団は2000(平成12)年4月4日、「エコ・エアポート基本構想」の内容を、地元をはじめとした広く一般に知ってもらうため、航空科学博物館2階に、「エコ・エアポートコーナー」を設置し、実施施策を中心とする紹介展示を開始した。4月10日には、飛行コースをディスプレイ上に動画で表示する「飛行コース公開システム」の運用を開始した。この2件は、同日の

第31回共生委員会で報告された。その後の情報公開部会では簡明なパンフレット「飛行コース編」「落下物編」「航空機騒音編」「大気質編」「水質編」の内容や配布先の検討が行われた。

第34回共生委員会(2000(平成12)年12月18日)では、「飛行コース編」「落下物編」の完成を受け、質疑が行われた。その要旨は以下のとおり。

空港公団地域共生部主幹 情報公開部会や共生委員会で
の議論を経て、今年度から情報公開の一環として簡
明なパンフレットの作成を進め、まず「落下物編」
「飛行コース編」が完成した。来年1月から国土交通
省が設置されるのに合わせて配布したいと考えてい
る。発行部数は約6,000部を予定しているが、今後、
自治体、共生委員会と相談したい。地域の各住民団
体とも相談し、必要数を提供する。

山本代表委員 簡明なパンフレットは、運輸省・空港公
団と情報公開部会の共同作業でやってきた。共生委
員会の席上でも検討いただき、こういう形で集約さ
れた。落ち着くべきところに落ち着いてきたかなと
いう感じがする。続編の予定は。

空港公団地域共生部主幹 大気質、水質、騒音と、あと
3編を予定している。事務的にまとめ上げつつある
ので、でき上がり次第、共生委員会や情報公開部会
で議論していただく。

山本代表委員 これまでと同じように意見交換をしながら
作業ができたらと思っている。

空港公団地域共生部主幹 私どももそのように考えてい
る。

第36回共生委員会(2001(平成13)年5月21日)では「飛
行コース編」「落下物編」の配布状況について、「結局、
1万部を印刷し、うち今年3月に6,800部を配布した」
との報告があった。これ以降は、「航空機騒音編」「大
気質編」「水質編」の検討が随時続けられた。また第9
回情報公開部会(2001(平成13)年10月26日)では、「音の
体験ルーム」を2002(平成14)年3月までに空港情報セ
ンターと航空科学博物館に設置するとの公団方針が示
された。

第38回共生委員会(2001(平成13)年11月19日)では「航
空機騒音編」「大気質編」「水質編」の最終版が完成し、
報告された。既刊の「飛行コース編」「落下物編」を加
えた全5編は『成田空港環境のおはなし』として、2002
(平成14)年3月に発刊された。パンフレットと合わせ、
2002(平成14)年3月から配布が開始されることになっ
た。

また第40回共生委員会(2002(平成14)年5月20日)で
は、空港情報センターと航空科学博物館に「音の体験
ルーム」が設置され、4月1日から供用を開始したと

の報告があった。

■飛行コース逸脱機の情報公開

第42回共生委員会(2002(平成14)年11月18日)では、
A・B両滑走路供用後の飛行コース逸脱機の多発と、
その情報公開をめぐる質疑が行われた。その要旨は以
下のとおり。

大塚事務局次長 飛行コース逸脱機のうち、着陸復行機
が毎月どのくらい発生しているか。逸脱機とは別
データで現状把握する必要がある。月別の飛行コー
ス集計表では、着陸復行機は「安全間隔設定上」と
の項目に含まれるのだろうが、どれだか分からない。
着陸復行機については、直近の住民から不満が出て
いるので、把握しておきたい。

国土交通省調整官 飛行コース逸脱機は速報値では、5
月がA滑走路28機、B滑走路16機、6月は17機と
8機、7月は26機、12機で、発生率は0.3%だった。
従来は逸脱機数と発生割合だけを情報公開していた
が、A・B滑走路、どちらにどれだけの違反機があ
るのかが分かる形で公表するよう、検討している。
着陸復行機の速報値は5月が8回、6月が7回、7
月が26回、8月が22回、9月が18回、10月が26回だっ
た。この数字の情報公開も併せて検討していきたい。

(3)住民相談、地域交流

住民相談については、暫定平行滑走路に関わる騒音
区域、移転対象区域、飛行コースと騒音問題、サッシ
等の防音工事や電波障害問題など多くの相談が寄せら
れ、共生委員会は住民からの苦情や相談の窓口として
真摯に対応した。

地域との交流については、下総町騒音地区振興協議
会、多古町航空機騒音等対策協議会、横芝町大総東部
空港騒音対策協議会、大栄町新田地区騒音対策協議会
などの住民団体との交流会を行った。また富里町、蓮
沼村との交流会を行った。

また、2002(平成14)年4月に新設された「地域づく
り部会」が中心となり、芝山鉄道開業記念フェスティ
バル実行委員会への支援や、空港を核とした地域づく
りに資する調査研究を行った。第5回部会からは「成
田空港圏フォーラム」の企画・準備に着手し、実行委
員会を立ち上げ、2004(平成16)年2月14日のフォー
ラムの開催に努めた。

