

6.事業実施環境の評価

- ①地元との合意形成
- ②地権者への説明(同意書の取得状況)
- ③環境影響評価
- ④環境対策
- ⑤地域振興
- ⑥成田空港周辺のアクセス拡充
- ⑦ 2020年夏ダイヤからの羽田空港増枠の影響
- ⑧観光施策

①地元との合意形成(対立期)



1966年 新空港建設地を成田市三里塚に決定



一坪共有地運動



第1次、第2次代執行 (1971年)



管制塔占拠事件 (1978年3月26日)

① 地元との合意形成(話し合いに向けての流れ)



航空機で満杯のスポット (1985年)



混雑するターミナルビル (1985年)



二期工事着手 (1986年)

国・NAA

強制力による空港建設の行き詰まり

反対同盟

反対運動の風化

江藤運輸大臣と反対同盟熱田派の農民との対話 (1990年1月)



①地元との合意形成

(成田空港問題シンポジウム・成田空港問題円卓会議)

成田空港問題シンポジウムの開催 (1991年～1993年 計15回)



運輸省×千葉県×N A A×反対同盟

シンポジウムの結論

- 土地収用裁決申請の取り下げ
- 国が過去の行為を反省し、B・C滑走路計画を白紙に戻す
- 今後の成田空港問題の解決にあたって、新しい協議の場を設ける



「成田空港問題円卓会議」の開催へ

成田空港問題円卓会議の開催 (1993年～1994年 計12回)



運輸省×千葉県×N A A×反対同盟×住民

円卓会議の結論

- 「共生委員会」を設置すること
- 平行滑走路用地は話し合いによって取得すること
- 横風用滑走路の整備は平行滑走路が完成した時点で改めて提案すること
- 「地球的課題の実験村」構想の具体化を検討すること



対立から共存・共生へ

①地元との合意形成 (地域と共生する空港づくり大綱)

- ◆ 成田空港の整備についての全体像とその手順をまとめた「地域と共生する空港づくり大綱（共生大綱）」を1998年7月15日に地域へ提案し、100回を超える意見交換を行い、1998年12月16日に取りまとめた。

共生大綱（一部抜粋）

1. 基本的な考え方

(2) これからの空港建設・運用にあたっての基本的な理念

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

①共生策

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

②空港づくり

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

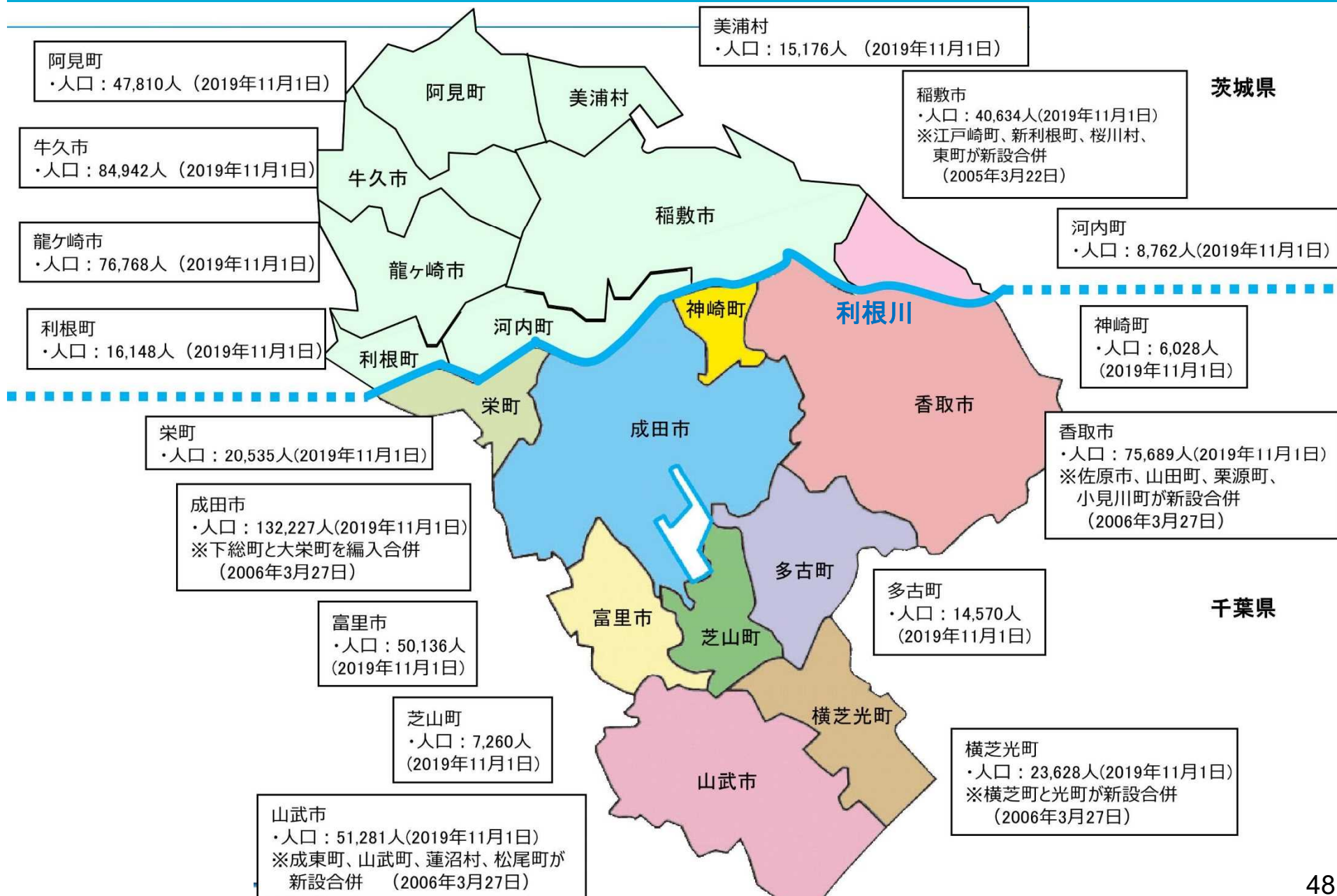
さらに、エコ・エアポート基本構想に則して、環境への負担や資源・エネルギー消費をできる限り小さくした循環型の空港づくりをめざします。

③地域づくり

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

①地元との合意形成

(成田空港周辺市町の概要(千葉県9市町・茨城県7市町村))



① 地元との合意形成(成田空港に関する四者協議会)

- 2001年からは、成田空港に関する運用の変更等を協議する場として四者協議会(国、千葉県、空港周辺9市町、NAA)が設置されている。

成田空港に関する四者協議会の開催(2001年～)

目的：成田空港の機能充実と地域との共生の推進に向けた課題について関係四機関で協議することを目的とする。

設立：2001年(平成13年)5月28日

構成員：国土交通省 航空局長
千葉県知事
成田国際空港(株) 代表取締役社長
成田空港自治体連絡協議会を構成する市町の長
(成田市、富里市、山武市、香取市、芝山町、多古町、横芝光町、栄町、神崎町)

担当部課長会議：協議会の下部組織

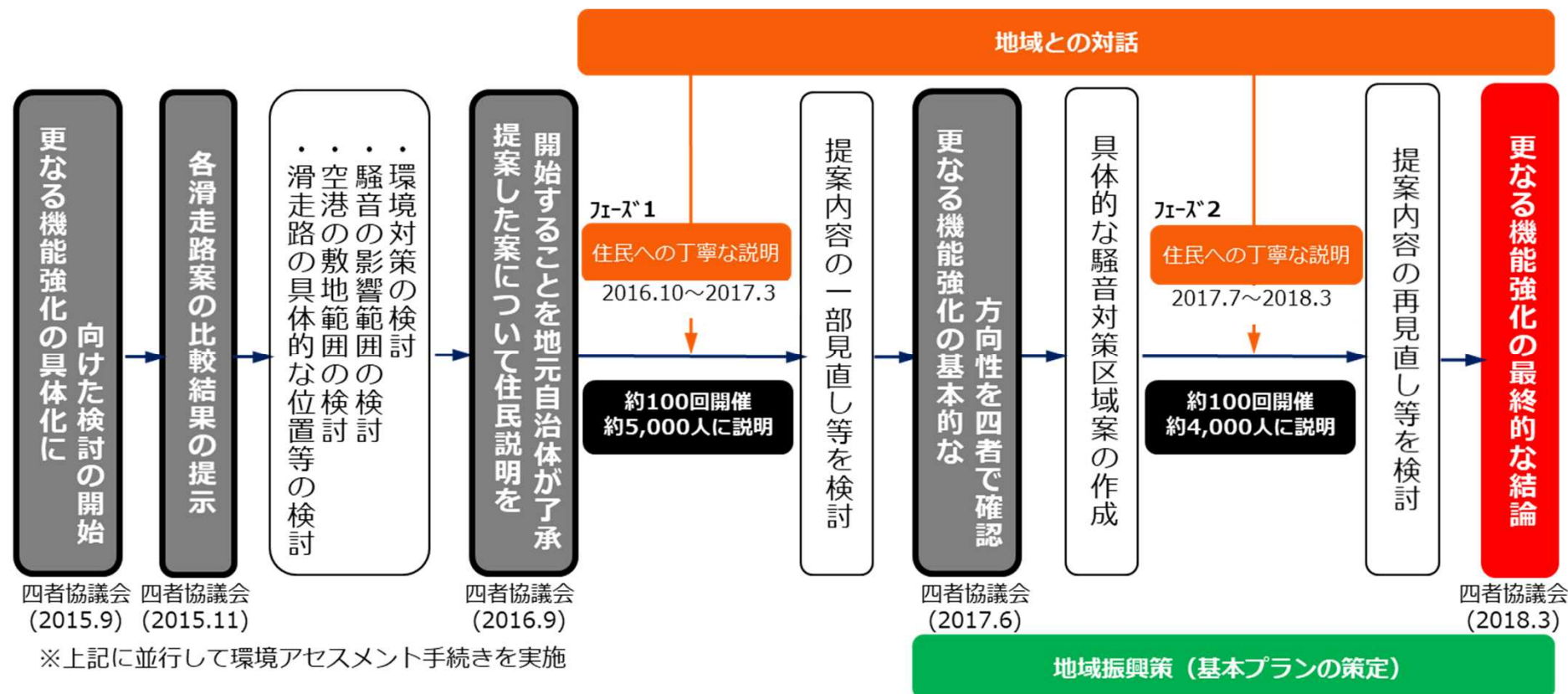
- ① **事務：**・協議会の議題の調整 ・協議会で確認された事項の処理
・「新東京国際空港公団の民営化に関する覚書」の履行状況の協議
・成田空港に関する運用の変更等の協議
- ② **構成員：**各関係機関の担当部課長等

事務局：千葉県

① 地元との合意形成(更なる機能強化の最終的な結論)

- 本事業についても、**事業の実施に先立ち、2015年9月から四者協議会の場で協議**を実施した。
- また、本事業については、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。
- この結果、**2018年3月の四者協議会で、事業を実施について最終的な結論**が得られた。

四者協議会における検討プロセス



① 地元との合意形成

(成田空港の更なる機能強化に関する主な合意内容(平成30年3月))

機能強化に係る合意		
事項	現状	合意内容
滑走路の増設・延伸等		
第三滑走路の増設	-	新たに3500mの滑走路を増設
B滑走路の延伸	2500m	3500m
年間発着枠の拡大	30万回	50万回
夜間飛行制限の変更(第三滑走路供用前)		
A滑走路の発着時間の変更	朝6時から夜11時 ※夜11時から深夜0時まででは弾力的運用	朝6時から深夜0時 (2020年の東京オリ・パラ開催までに変更⇒H31.2四者協議会において2019年冬ダイヤから開始することを確認) ※深夜0時から深夜0時30分までは弾力的運用
A滑走路について夜10時以降の便数制限を撤廃	10便に制限	便数制限を撤廃
夜間飛行制限の変更(第三滑走路供用後)		
空港全体の発着時間の変更	朝6時から夜11時 ※夜11時から深夜0時まででは弾力的運用	朝5時から深夜0時30分 (スライド運用の実施(滑走路毎7時間の静音時間を確保)) ※深夜0時30分から深夜1時まででは弾力的運用
全滑走路について夜10時以降の便数制限を撤廃	10便に制限	便数制限を撤廃

環境対策等

- ・騒防法・騒特法に基づく騒音区域の設定
- ・地域共生財団が防音工事を行う隣接区域の設定
- ・騒特法の防止地区及びA滑走路とB・C滑走路に挟まれたいわゆる谷間地域において寝室への内窓設置を実施
- ・深夜早朝時間帯における運航機材は、低騒音機に限定
- ・ペアガラスへの助成、世帯の人数による防音工事限度額等の柔軟化、浴室、洗面所、トイレの外郭防音化等、防音工事の施工内容の改善
- ・健康影響調査を含む生活環境への影響調査を実施

周辺対策交付金

- ・年間発着回数50万回に対応した総額の引き上げ
- ・各市町の財政力指数を勘案した「地域振興枠」を設定し、用途を柔軟化
- ・A滑走路において夜間飛行制限を先行的に緩和することを踏まえC滑走路供用までの間「A滑走路特別加算金」を交付

航空機落下物対策

- ・落下物と認定された際の見舞金、立替金の支払い等を内容とする「航空機落下物被害救済支援制度」を創設
- ・千葉県が提案した成田空港周辺独自の落下物対策の協議・検討

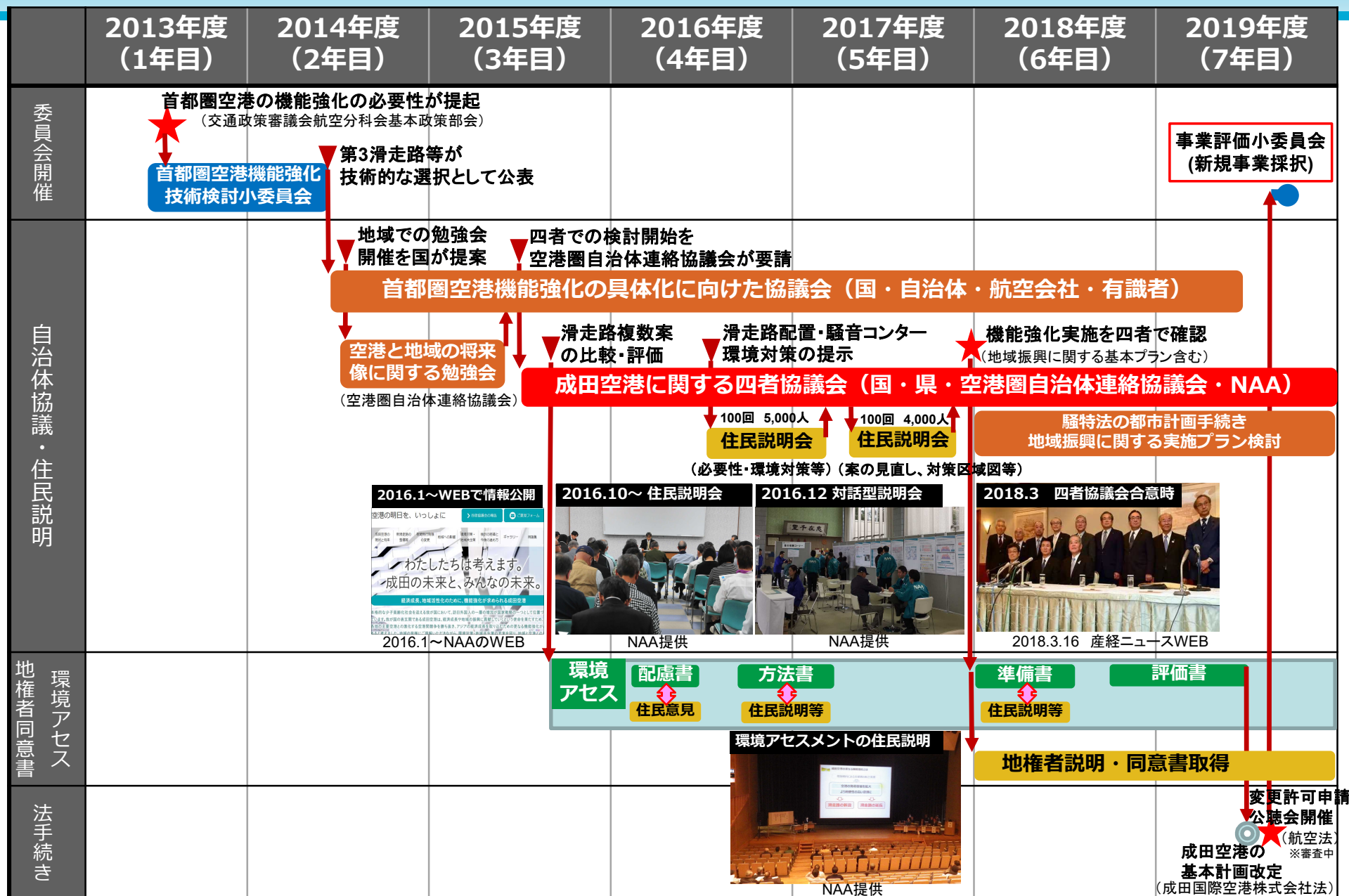
地域振興

- ・空港周辺の地域振興に係る「基本プラン」に基づき、今後「(仮称)実施プラン」を策定し、事業の具体化を図った上で着実に実施

その他

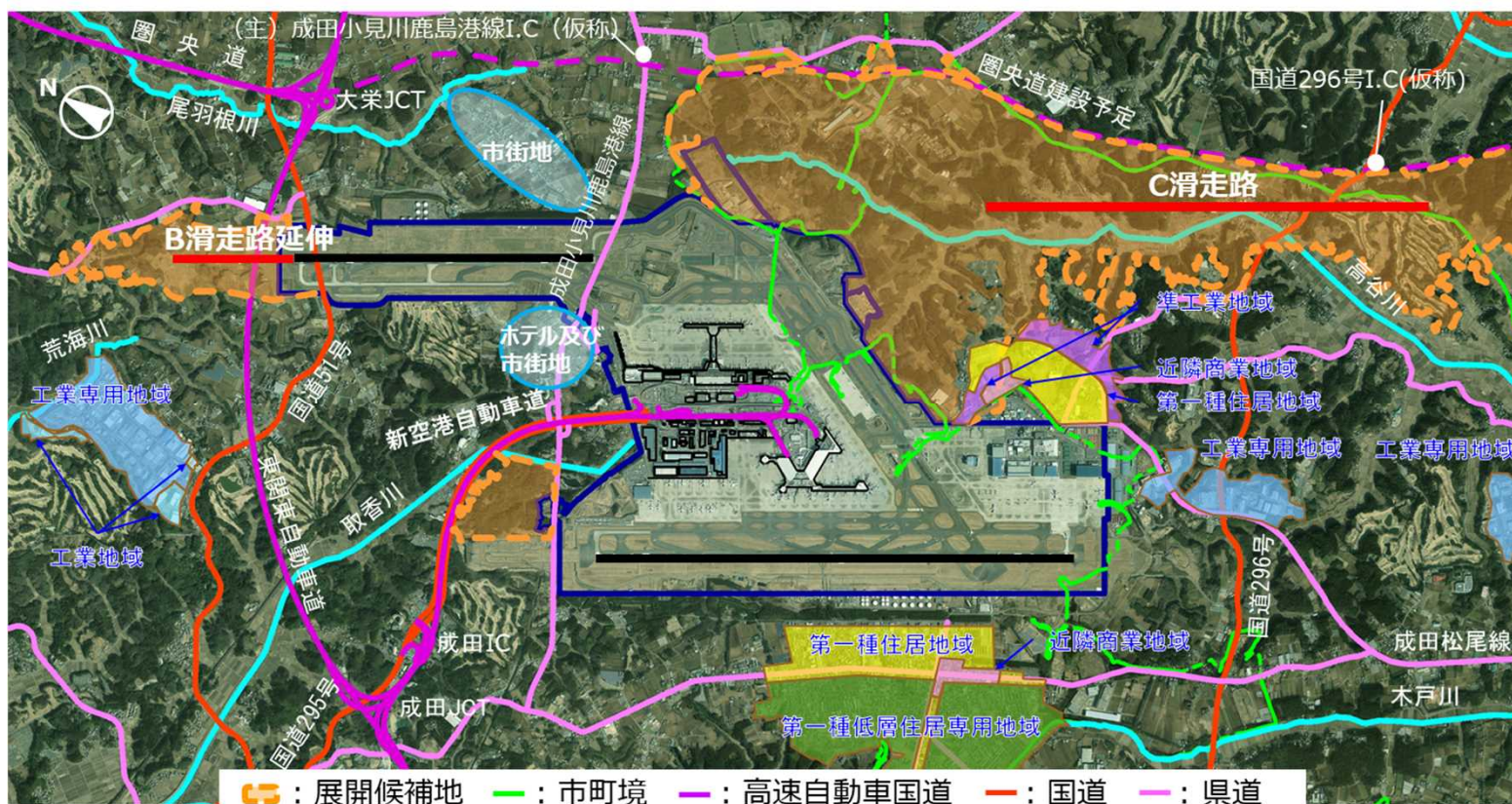
- ・「成田財特法」の改正に最大限の努力
- ・集団で移転する住民のための代替地の確保について最大限の努力

①成田空港の更なる機能強化の検討経緯



②地権者への説明(同意書の取得状況)

- 事業実施に先立ち、地権者説明会の開催、地権者からの同意書の取得を空港会社が実施。
- 2019年12月時点において、面積ベースで**97%の用地についての見通しがたっている状況**。空港会社においては、地権者から空港整備の理解が得られるように引き続き最大限の努力を実施している。

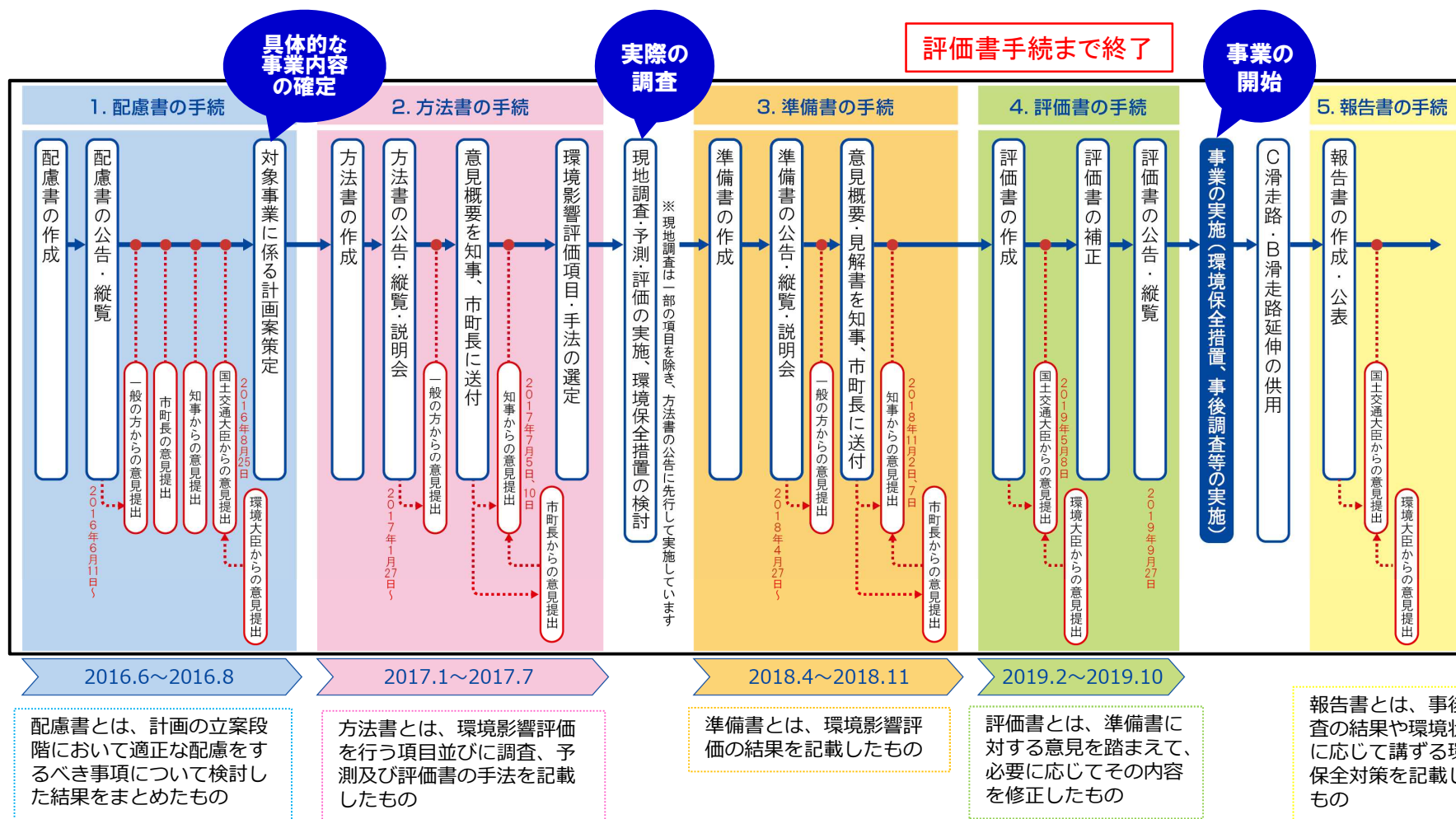


民有地	公用地	NAA所有地	合計
743ha	115ha	241ha	1,099ha

**地権者の同意書等により
用地取得見通し：97%**

③環境影響評価(環境影響評価手続の流れ)

- 環境影響評価法に基づく環境影響評価手続は、評価書手続まで終了。
- 今後は、事業の進捗に合わせて環境保全措置や事後調査を行っていく。現在、環境保全措置の具体的な内容や事後調査方法について、専門家にヒアリングを行いながら検討中。
- 環境保全措置や事後調査の経過は、工事中も随時NAAホームページ等で公表。



③環境影響評価

(評価書の概要 動植・植物・生態系1/2)

- 特に飛行場の存在による影響により谷津環境が数多く消失し、そこに生息・生育する重要な種等の生息・生育環境は保全されないため、影響の低減あるいは代償のための環境保全措置が必要。
- 現在、環境保全措置の具体的な内容や事後調査方法について、専門家にヒアリングを行いながら検討中。

造成等の施工による一時的な影響【工事中】

《土砂による水の濁り（動物・植物）》

各河川及び水路の工事時の浮遊物質量は、現況の降雨時の濃度を超過しないと予測します。このため、水の濁りに対しては水生生物の生息・生育環境は保全されます。



谷津



サシバ

飛行場の存在による影響

《工事騒音（動物）》【工事中】

成田空港周辺には猛禽類のオオタカ、サシバの営巣地が数多くあります。工事中は施工区域が繁殖中の営巣地に近づいてしまうおそれがあり、営巣林の工事騒音レベル（LA5）は現況の騒音レベルを上回ると予測します。工事工程の調整等の適切な環境保全措置を実施し、両種の営巣環境を保全します。

《生息地の消失又は縮小（動物・植物）》【供用時】

樹枝状に分布する大小の谷津環境が数多く消失するため、そこに生息・生育する重要な種等の生息・生育環境は保全されません。そこで、周囲において谷津環境の整備・維持管理を行い、生息・生育地としての質を現在よりも向上させることで、失われる環境を可能な限り代償します。また、移植等により個体を保全します。芝山町指定天然記念物である普賢院の榎の木（イヌマキ）は、樹齢300年と推測され状態が良くないですが、芝山町と調整しながら対応について検討を進めます。

動物	現地確認した種		
	重要な種（絶滅危惧種等に指定されている種）		
	生息環境が保全されない種（名称は主な種）		
哺乳類	18	9	8 ニホンリス
鳥類	122	78	20 ミゾゴイ、オオタカ、サシバ
爬虫類	14	13	12 シマヘビ、シロマダラ
両生類	7	5	5 アズマヒキガエル、ニホンアカガエル
昆虫類	1,552	54	33 ハラビロトンボ、コハンミョウ
クモ類	248	8	5 シツコモリグモ、ドウシグモ
土壌動物	44	6	5 フイリタマヤスデ、オビババヤスデ
陸産貝類	54	8	8 ナガオカモノアラガイ
魚類	28	14	2 ホトケドジョウ、ミナミメダカ
底生動物	211	21	3 ヒラマキガイモドキ、コサナエ
注目すべき生息地		2	2 ニホンイシガメ、アカハライモリ

植物	現地確認した種		
	重要な種（絶滅危惧種等に指定されている種）		
	生育環境が保全されない種（名称は主な種）		
維管束植物	1,083	66	28 ヌリトラノオ、キンラン
蘚苔類	143	8	5 ユウレイホウオウゴケ
地衣類	78	6	3 コナマツゲゴケ、アカヒゲゴケ
大型菌類	250	2	1 マユハキタケ
大型藻類	5	5	3 シャジクモ
付着藻類	240	4	2 チャイロカワモズク、アオカワモズク



アカハライモリ



キンラン

③環境影響評価 (評価書の概要 動物・植物・生態系2/2)

航空機の運航による影響《航空機との衝突(動物)》【供用時】

稲波干拓地で計測した越冬中のオオヒシクイの飛翔高さに対して、行動域を飛行する航空機の将来の飛行高さは十分に高く、両者は交差しないと予測します。空港内では、重要な種であるトビやチョウゲンボウ、ヒバリ、ツバメのバードストライクが増加すると予測しますが、個体群が減少することはないと考えています。



オオヒシクイ

飛行場の施設の供用による影響《水の汚れ(動物・植物)》

防除氷剤の散布により取香川、高谷川のBODは将来増加しますが、散布日数は1季あたり6日程度であり、濃度上昇する日も限定的であるため、水の汚れに対しては下流河川の水生生物の生息・生育環境は保全されます。

《環境保全措置》

(工事中)

- ・ 工事工程の調整
- ・ 工事区域の仮囲い

(供用時)

- ・ ホトケドジョウの生息環境保全
- ・ 谷津機能を維持した調整池の設置
- ・ 谷津環境の整備・維持管理
- ・ 人工代替巣の設置・代替営巣林の整備
- ・ 改変区域外への個体の移設
- ・ 生息域外保全 など

ホトケドジョウ

絶滅危惧種であるホトケドジョウ。高谷川の源流部の水路には調査地域で唯一、健全な個体群が生息します。地域個体群保全のため、この生息環境への影響は回避します。また、周辺の個体群の回復にも努めます。



ホトケドジョウ

ニホンイシガメ

絶滅危惧種であるニホンイシガメ。改変区域には太平洋側分布北限の個体群が生息します。この地域個体群を保全するため、代償環境の整備や生息域外保全を行う等、影響の低減に努めます。



ニホンイシガメ

③環境影響評価

(評価書の概要 谷津環境の環境保全措置について1/2)

- 残される谷津環境の整備・維持管理を行い、動植物の生息・生育環境としての質を現在よりも向上させることで、失われる生態系の機能を可能な限り保全していく。
- 現在、具体的な整備・維持管理方法について、専門家にヒアリングを行いながら検討中。

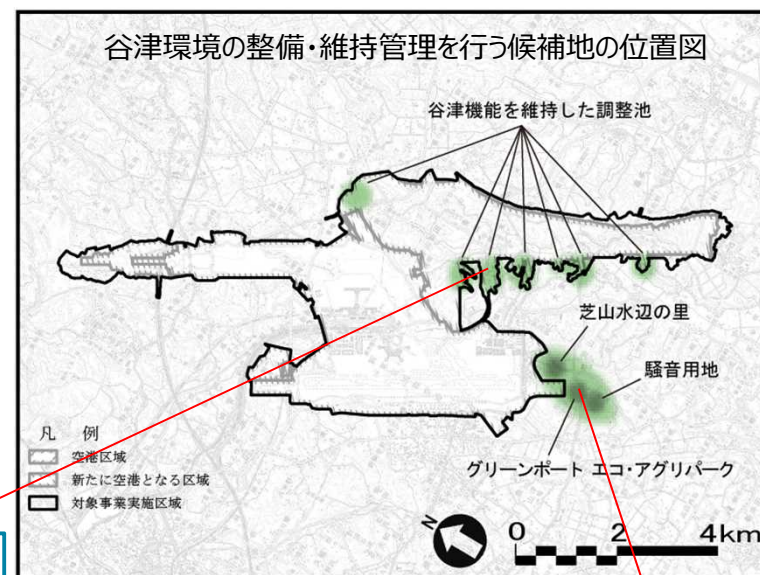
成田空港周辺の里地・里山

成田空港周辺には谷幅が狭い谷津環境の水田や斜面林が樹枝状に広がっており、台地面と一体となって下総台地に特徴的な自然景観をなしている。下流にいくと谷幅は広くなり、河川を中心とした低地の水田地帯となる。これらは里地・里山の生態系を形成し、そこに多くの動植物が食物連鎖等の関係性を互いに維持しながら生息している。



主な環境保全措置 (谷津環境の整備・維持管理)

空港区域外にすでに確保している谷津環境及び調整池として活用される谷津環境を整備・維持管理する



調整池は、もとの地形を最大限活用し、
 改変は堰堤の設置程度に留める。



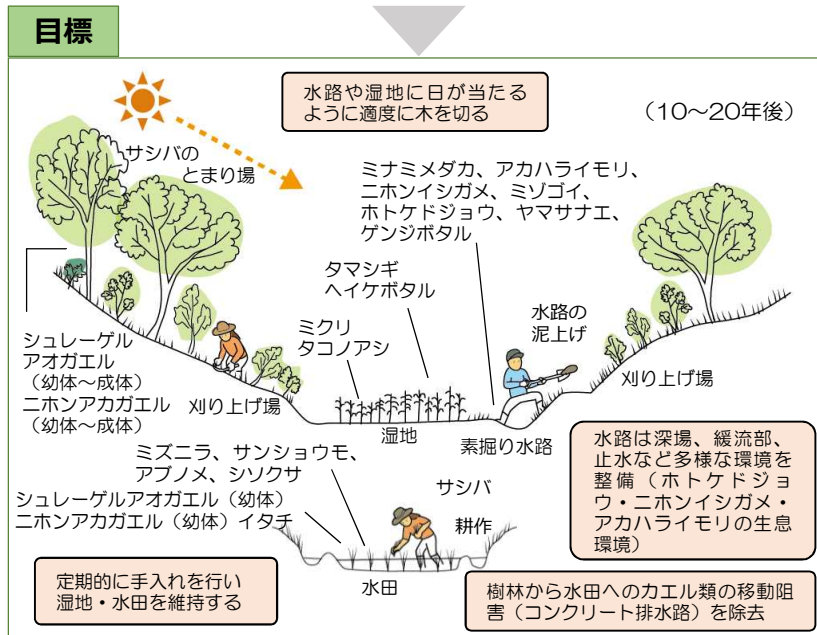
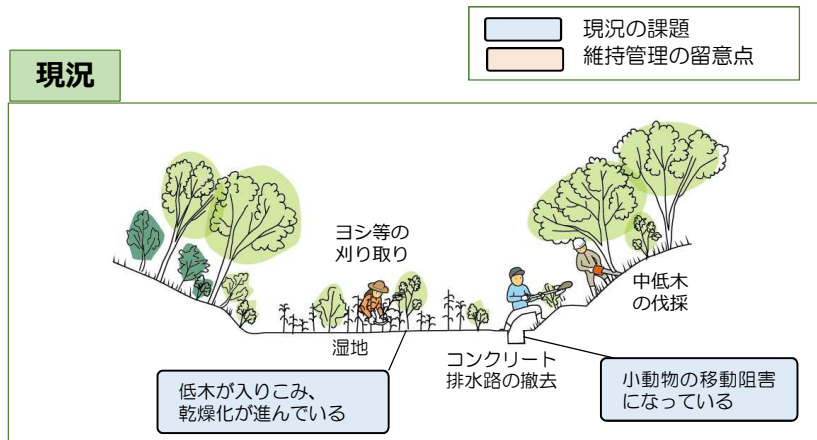
③環境影響評価

(評価書の概要 谷津環境の環境保全措置について2/2)

谷津環境の整備・維持管理イメージ

(グリーンポート エコ・アグリパーク、芝山水辺の里、騒音用地、調整池のいずれにおいても実施予定)

・多様な湿地環境の整備 (再生水田、湿性草地、素掘り水路)



目標



小動物の移動阻害のない素掘り水路



水辺のある生物豊かな水田環境
※調整池では耕作は行わないが水面を維持



管理された日当たりの良い林縁の刈り上げ場

現況



ほ場整備された3面コンクリート排水路



管理放棄され荒れた水田



草刈り管理されていない林縁部

③環境影響評価 (評価書の概要 水文環境)

- 各種環境保全措置を実施することで、水文環境への影響はほとんど生じないと予測。
- 現在、具体的な環境保全措置の方策について検討中。

■ 造成等の施工および飛行場の存在による水文環境の影響

《地下水水位》芝地の確保等により、可能な限り雨水を地下に浸透させることで、C 滑走路東側、国道296号付近では地下水水位が最大50cm程度低下するものの、その他では地下水水位の変化はほとんどなく、影響はほとんどないと予測します。

《河川流量・水収支》芝地の確保等により、可能な限り雨水を地下に浸透させるとともに、降った雨を一時的に調整池に貯留させた後に放流する計画のため、影響はほとんどないと予測します。

《湧水量》施工前の90%程度になると予測します。また、造成等により湧水地点が消失しますが、地下水水位や河川流量の変化はほとんどないため、水循環の観点における影響はほとんどないと予測します。

《地下水質》現在の空港の存在が、地下水質に対して影響を及ぼしておらず、新たに空港になる区域の地形・地質も現在の空港周辺の状況と大きな違いはないことから、将来の空港の存在においても地下水質に影響を及ぼすことはほとんどないと予測します。

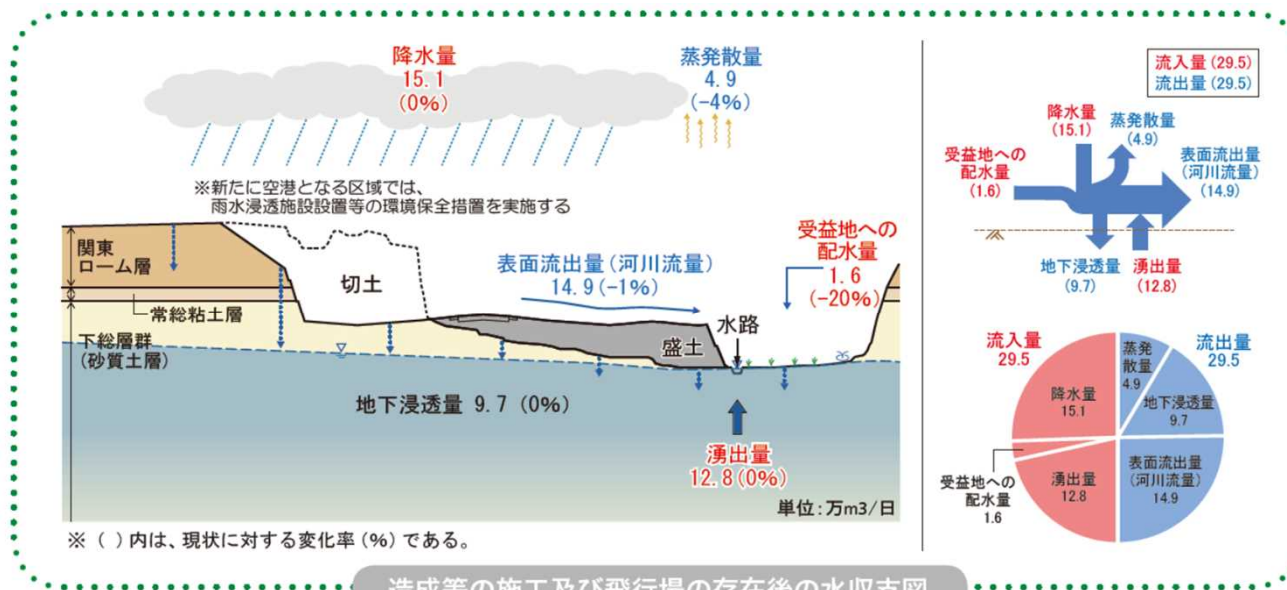
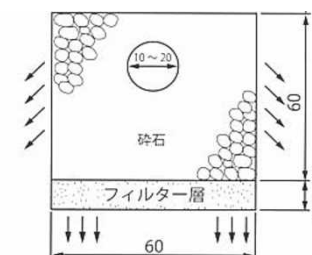
《環境保全措置》

- ・雨水浸透の励行
- ・透水性舗装の適用
- ・芝地等の確保
- ・調整池底部の雨水浸透
- ・雨水排水の周辺河川への放流



雨水浸透方策として
過去には碎石浸透トレンチを採用

掘削した溝に碎石を充填し、さらにこの中に流入水を均一に分散させるために透水性の管を敷設したもの(滑走路脇の着陸帯(緑地帯)に設置)



④環境対策(騒音の影響範囲の検討)

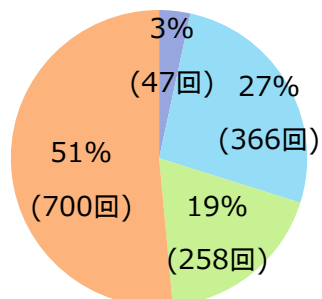
■ 地域への提案及び説明を経て、2018年3月に四者協議会で合意した騒音コンターの前提条件は以下のとおり。

50万回騒音コンター作成の前提条件

1. 滑走路ごとの年間発着回数 (想定)

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

2. 機材構成比 (想定)



- 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) と時間帯による騒音の重み付け

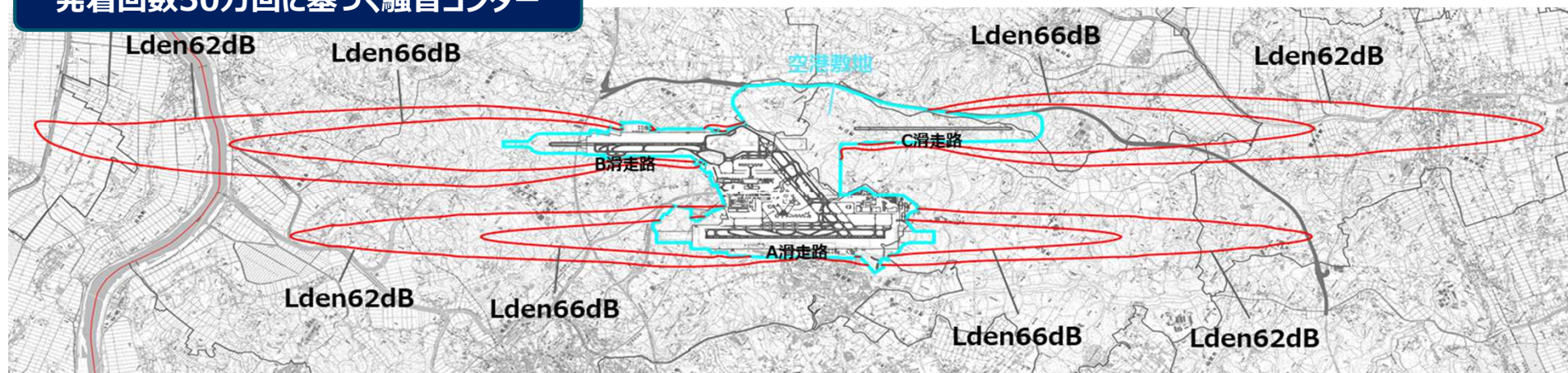
	各滑走路ごと	空港全体	※時間帯による騒音の重み付け
5時台 ~ 6時台	20	60	+10dB
7時台 ~ 18時台	332	996	
19時台 ~ 21時台	75	225	+5dB
22時台 ~ 0時半	30	90	+10dB
計	457	1,371	

※騒音影響は、昼間よりも「うるさい」と感じられる夕方(19時~22時)と夜間(22時~翌7時)の騒音にそれぞれ+5dB、+10dBの重み付けをしている

4. 南北運航比率 (想定)

- 北向き運航 : 南向き運航 = 55:45 (実績より想定)

発着回数50万回に基づく騒音コンター



④環境対策(騒防法および騒特法の概要)

- 空港周辺対策のうち防音工事助成、移転補償、土地利用などの主な部分については、「公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止などに関する法律（騒防法）」および「特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法（騒特法）」に基づいて対策が講じられている。

「公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律」（騒防法）に基づく騒音対策

航空機騒音障害の防止、損失の補償その他必要な措置について定めることにより、関係住民の生活の安定及び福祉の向上に寄与することを目的(事後救済)

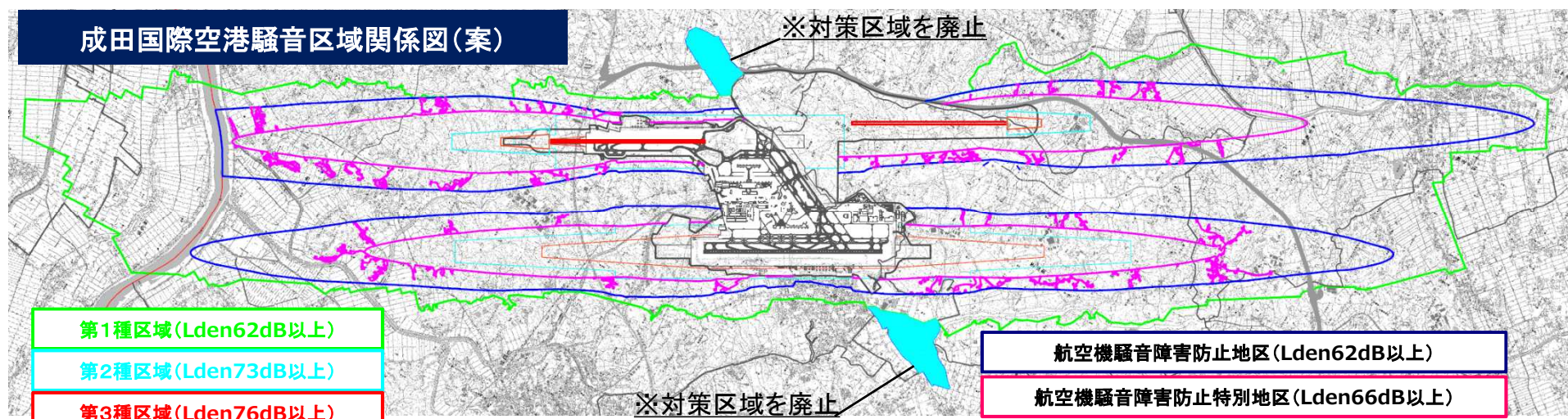
- 第1種区域(Lden62dB=W75)
住宅防音工事、空調機機能回復工事等への助成
- 第2種区域(Lden73dB=W90)
移転補償、土地の買入れ
- 第3種区域(Lden76dB=W95)
移転補償、土地の買入れ、緩衝緑地帯の整備

「特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法」（騒特法）に基づく騒音対策

航空機騒音対策の基本方針の策定、土地利用に関する規制その他の特別の措置を講ずることにより、航空機騒音障害を防止し、適正かつ合理的な土地利用を図ることを目的(事前予防)

- 航空機騒音障害防止地区(以下、「防止地区」)(Lden62dB=W75)
建築物への自己防音構造義務付け
- 航空機騒音障害防止特別地区(以下、「防止特別地区」)(Lden66dB=W80)
住宅、学校等の建築禁止(知事の許可を受けた場合を除く)
移転補償、土地の買入れ

成田国際空港騒音区域関係図(案)



※騒音区域図(騒防法・騒特法)については告示前であることから現時点での案

④環境対策(現状と今後の対策の充実)

現状の環境対策

緩衝緑地(防音堤等)整備



- ◆ 騒音影響を軽減するため、空港周囲に防音堤や防音林を整備

防音工事



- ◆ 騒音障害の軽減を図るため、防音工事を助成

移転補償等



- ◆ 空港周辺の騒音障害が著しい地域は、騒音区域からの移転補償等を実施

騒音測定



- ◆ 離着陸における騒音監視のため、通年測定を実施
- ◆ 騒防法に基づく騒音区域指定の検証を目的として短期測定を実施

周辺対策交付金等



- ◆ 周辺自治体に対し、騒音防止対策や空港周辺整備の費用に充てるものとして開港当初から交付
- ◆ 防音工事を行った公共施設の維持費ならびに空港周辺道路、公園、消防施設、農業施設などの整備費用に充てられている

今後の環境対策の充実について

1. 防音工事の充実 (ペアガラスの助成等)

- 防音工事において、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



2. 深夜早朝対策 (内窓の設置)

- 寝室への内窓設置と補完工事(壁・天井)を実施
- 運航機材は低騒音機に限定



3. 周辺対策交付金の充実

- 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

30万回時の騒音区域に基づく世帯数
<世帯数割>

国際線の着陸回数の「実績値」※現状23万回
<着陸料割>

約1.5倍
に増加

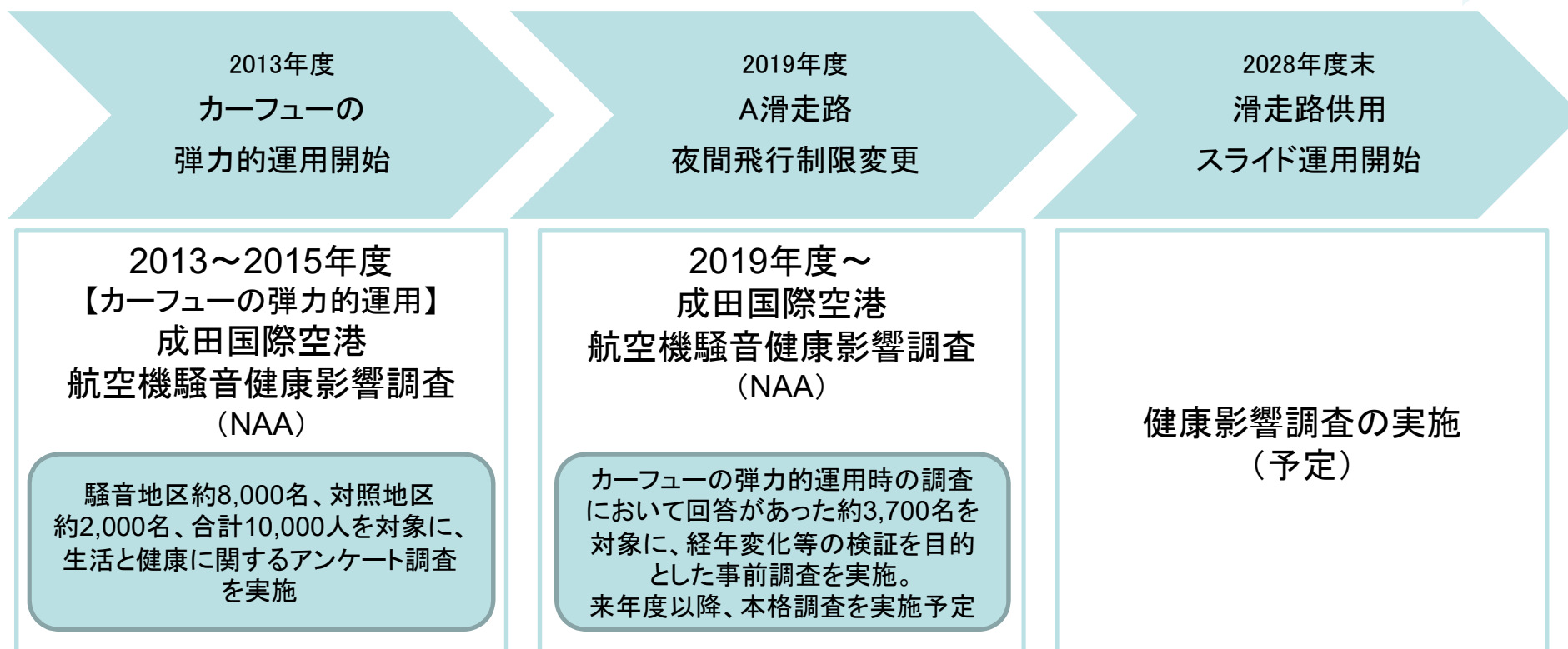
50万回時の騒音区域に基づく世帯数
<世帯数割>

国際線の「空港容量(50万回)」
<着陸料割>

④環境対策(健康影響調査)

- 成田空港では、これまでも空港運用が大きく変化するタイミングにおいて、健康影響調査を実施。
- 今回の更なる機能強化においても、地域住民の健康に与える影響を調査するため、学識経験者等で構成する委員会を設立。今後、委員会等で具体的な実施時期、調査項目及び調査方法等を審議のうえ実施する予定。

健康影響調査の継続的な実施

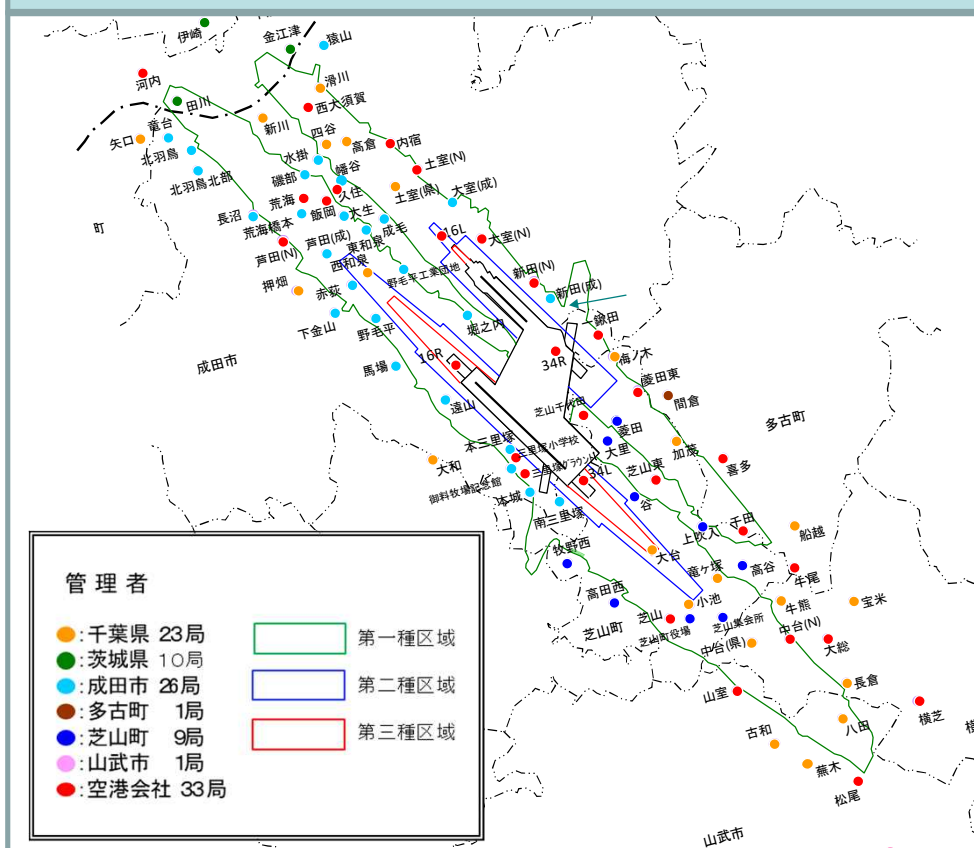


※ 上記のほか、1999～2003年度において、成田国際空港地域共生財団が 航空機騒音健康影響調査を実施 63

④環境対策(騒音測定)

- 成田空港周辺では、航空機の離発着に伴う騒音の実態を把握するため、103局の測定局で24時間体制で騒音の監視を行っている。
- また、NAAの33測定局のデータについては、NAAの環境情報公開サイト「成田空港環境こみゆにてい」にてリアルタイムで閲覧が可能。
- 今後、年間発着回数50万回に伴う環境対策区域の設定に伴う、新たな騒音測定局の設置について検討を行っていく。

航空機騒音測定局



成田空港環境こみゆにてい

成田空港環境こみゆにていでは、航空管制情報を活用した「航跡情報」「航空機騒音」「大気質」及び「水質」に係る環境調査結果、環境対策の実施状況をWebサイトで公開。



④環境対策(継続的な防音工事助成)

- 成田空港では、住宅の防音機能を保持するため、一定の条件のもと、更新工事を行い、継続的な防音工事助成を実施

住宅防音工事

住宅防音工事
(サッシ、天井・壁等)

【改築時】
防音工事実施後
10年経過かつ
一定の耐用
年数経過後(※)

住宅防音工事
(サッシ、天井・壁等)

【改築時】
防音工事実施後
10年経過かつ
一定の耐用
年数経過後(※)

住宅防音工事
(サッシ、天井・壁等)

空気調和機器

空気調和機器

10年経過後

更新工事
(1回目)

10年経過後

更新工事
(2回目)

10年経過後

更新工事
(3回目)

継続的な防音工事助成



※サッシについては、改築時以外にも部品交換を実施
※木造建築の場合、耐用年数は22年

④ 落下物対策総合パッケージ（概要）

- 有識者や実務者等の関係者が一堂に会した「落下物防止等に係る総合対策推進会議」において 平成30年3月にとりまとめた「落下物対策の強化策」を踏まえ、落下物対策を充実・強化
- 今後も、関係者が一丸となって、更なる追加対策の検討等を進める

未然防止策の徹底

「落下物防止対策基準」の策定

本邦航空会社及び日本に乗り入れる外国航空会社に、落下物防止対策を義務付け



あらゆるチャネルを通じた未然防止策の徹底

- ① 対策事例をまとめた「落下物防止対策集」を作成
- ② 対策集を活用しつつ、外国当局・外国航空会社の理解も得て、「落下物防止対策基準」の遵守を含めた未然防止策を航空会社に徹底



駐機中の機体チェックの強化

- ① 外国航空機に対する検査の強化
 - － 今後検査回数を増加する際に、成田、羽田を重点化
- ② 空港管理者による新たなチェック体制の構築

事案発生時の対応強化

情報収集・分析の強化

- ① 全国の空港事務所等に対し、落下物情報の報告について再度徹底（警察にも協力依頼）
- ② 氷塊や部品の衝突実験により、衝撃度や破損状況等のデータを収集し、落下物認定等へ活用を検討
- ③ 氷塊付着状況調査の拡充等による落下物発生状況の分析強化
- ④ 外航社を含めた部品欠落の報告制度の拡充

航空会社に対する処分等の実施

落下物の原因者である航空会社（本邦社及び外航社）に対して処分等を行う方針。

補償等の充実

- ① 救済制度（原因航空機を複数に推定可能な場合、その数に応じて按分補償する制度）の全国展開、及び加入の義務付けの検討。また、速やかな被害者救済を実現するため、空港運営者等による補償費の立替え。
- ② 落下物による被害等に対し、空港の運営者等から、被害の程度に応じた見舞金の給付

⑤地域振興(成田財特法)

- 成田国際空港周辺整備のための国の財政上の特別措置に関する法律（総務省所管）については、平成30年度末でその期限が切れるが、第三滑走路の増設など成田空港の更なる機能強化を踏まえ、引き続き空港周辺地域における公共施設等の整備を促進するため、平成31年3月の法改正により、**新たに用水施設の改築を対象事業に加える**とともに、**法律の有効期限を10年間延長**された。

成田財特法の概要

成田国際空港の周辺地域における公共施設等を計画的かつ総合的に整備するため、関係地方公共団体の財政負担を軽減するよう、国が財政上の特別措置（補助率かさ上げ）を講じるもの。

- ・制 定 昭和45年3月（以後、8回延長）
- ・現行法 平成31年3月施行
⇒ 有効期限：平成41年3月末

かさ上げ事業の指定

毎年度、空港周辺地域整備計画に記載されている事業のうち、総務大臣が主務大臣及び財務大臣と協議し、指定する事業について、補助率のかさ上げがなされる。

かさ上げの主な率

	(かさ上げ前)	(かさ上げ後)
県道	5.5/10	2/3
市道	5.5/10	2/3
町村道	5.5/10	8/10
下水道	1/2、5.5/10	6/10、2/3
水資源開発施設	2/3	3/4

空港周辺地域整備計画事業の進捗状況

(単位：百万円)

事業名	道路	河川	生活環境施設	教育施設	消防施設	農地および農用施設	その他の施設	計
2018年度までの実績	162,972	33,620	40,450	25,250	1,283	79,377	219,793	562,745

(注)実績額は、事業の決算額を取りまとめた金額である。各事業費別に百万円未満は四捨五入をしている。

⑤地域振興(基本プランの概要)

1. 背景と目的

成田空港の更なる機能強化の実現により、空港発着容量が現在の30万回から50万回に拡大されると、取扱可能な旅客数は約5,000万人から約7,500万人に、貨物量は約235万トンから約300万トンに、空港内従業員も約4,3万人から約7万人に増加が見込まれている。

このようなポテンシャルを受け止め、機能強化の効果を周辺9市町全域に波及させるため、成田空港周辺地域の地域作りに関する基本的な方向性や内容をまとめた「基本プラン」を策定した。今後はこの「基本プラン」に基づいて、具体的な施策をまとめた「実施プラン」を策定し、四者で連携協力しながら実現に向け取り組んでいく。

2. 計画期間

おおむね2032年度まで

3. 基本方針

空港の波及効果を、東部・南部を含め周辺9市町全域に波及させ、地域全体が発展することを目指す。

「地域の発展」と「空港の発展」が好循環する地域作りの早期実現に向け取り組んでいく。

(1) 産業振興

地場産業・中小企業振興として、生産者と企業等との連携、中小企業等の人材不足への対応など、中小企業等の経営基盤の強化を支援していく。

また、企業誘致のための産業用地の確保のあり方を検討していく。観光振興としては、空港を単なる通過点にせず、観光の重要な拠点として位置づけ、広域的な観光振興施策を積極的に展開する。

農業振興として、生産者と企業等が連携することによる販売力の強化や集出荷貯蔵施設の整備により生産体制を強化する。

(2) インフラ整備

圏央道や北千葉道路、銚子連絡道路など広域的な幹線道路の整備が進められている。空港へのアクセス強化や地域振興を図るため必要となる道路網の検討を行い、整備を進める。

また、治水安全度の早期向上を目指し、計画的、効果的な河川改修等必要な整備を進める。

農業用水施設の更新事業等について適切に対応する。水田の大区画化や畑利用が可能となるほ場整備を推進する。

(3) 生活環境

交通利便性の向上、教育・子育て環境の整備、地域防災力の向上を進める。また、移転する地域住民の代替地の確保や、大幅に増加する周辺地域の人口に対応した住環境の整備を進める。

4. 事業実施のために必要な措置

- ・財源の確保のため周辺対策交付金を最大限活用するとともに「成田財特法」の期限延長等を要望。
- ・特区制度の活用や規制改革・手続きの簡略化も含め検討する。

5. 今後の進め方

今後は基本プランに基づき、着手可能な施策は順次実行すると共に、平成30年度に実施する調査・検討を経て、平成31年度に具体的な地域活性化策を盛り込んだ「実施プラン」を策定する。

⑥成田空港周辺のアクセス拡充

- 道路アクセスは、開港時より東関東自動車道及び新空港自動車道が担っているが、更なるアクセスの強化が期待できる圏央道及び北千葉道路の整備が実施中。
- 道路アクセスの強化により、空港直結バスの路線網の更なる拡大が期待できる。



出典：関東地方整備局HP ※一部加筆



【北千葉道路の概要】出典：千葉県HP ※一部加筆



【成田空港のバス路線網】

⑥ 成田空港周辺のアクセス拡充

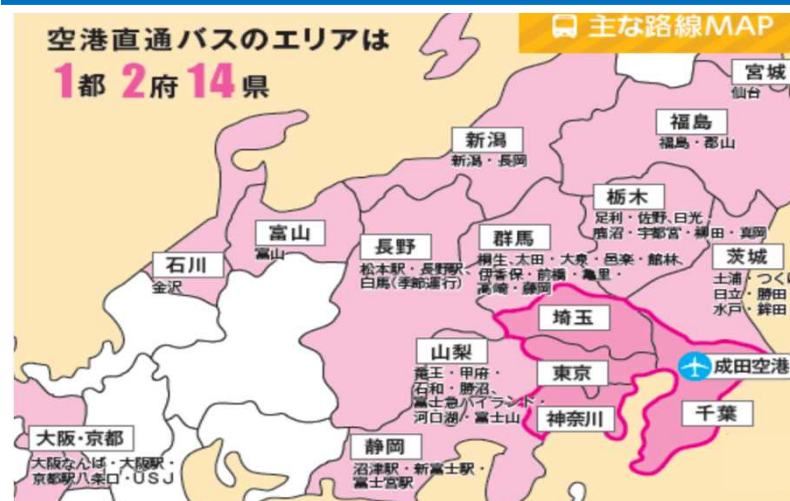
- 低価格・所要時間短縮により物理的な距離を感じさせない交通アクセスを展開。
- なお、発着回数50万回時においては、現状と比較し概ね2倍のアクセス交通量となることから、鉄道施設における一部単線区間や空港内道路並びに路線バス乗降場、レンタカー等、処理能力を検証した上で効率的なアクセスが可能となる方策を関係者間にて検討していく。

鉄道



京成	スカイライナー	<ul style="list-style-type: none"> ・日暮里駅－空港第2ビル駅間：最速36分 ・2019年10月、深夜時間帯列車の増発 (成田空港駅発 23:20)
	アクセス特急	<ul style="list-style-type: none"> ・2017年10月、成田空港駅発最終列車の時刻繰り下げ (成田空港駅発 23:00)
	本線	<ul style="list-style-type: none"> ・2019年10月、成田空港駅発最終列車の増発 (成田空港駅発 24:07→宗吾参道行)
JR	成田エクスプレス	<ul style="list-style-type: none"> ・東京駅－空港第2ビル駅間：最速50分
	総武線快速	<ul style="list-style-type: none"> ・2015年3月、早朝時間帯列車の増発 (成田空港駅発 7:22→逗子行) (成田空港駅着 7:03←津田沼発) ・2019年10月、深夜時間帯列車の増発 (成田空港駅発 23:45)

バス



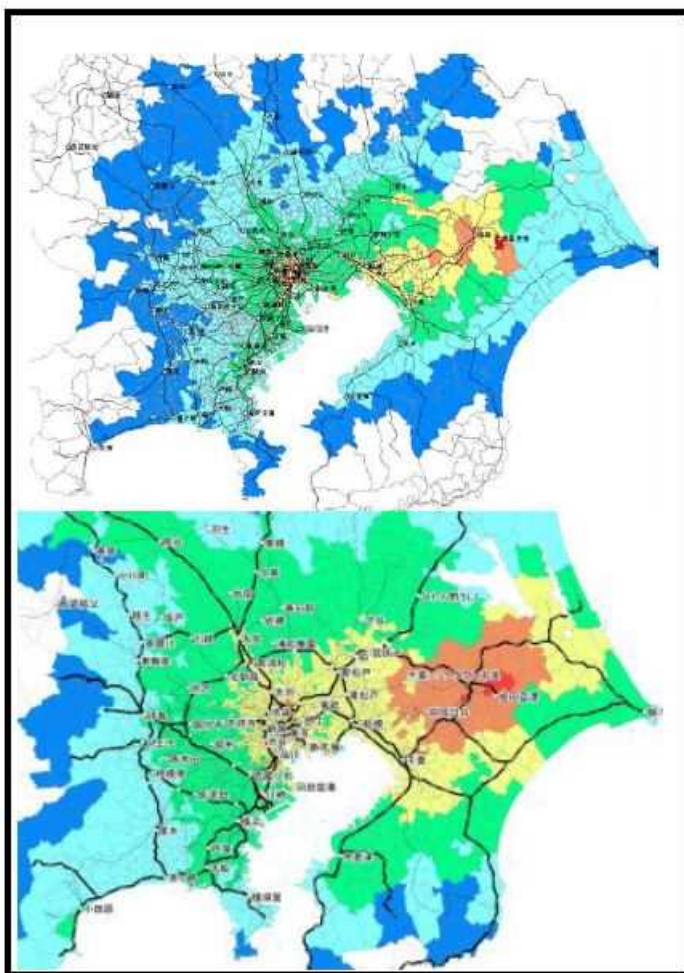
都内主要駅、ホテル、観光地等、1都2府14県と成田空港とを結ぶ高速バスは、出発・到着合計で1日約**1,500**便

低価格 高速バス	<ul style="list-style-type: none"> ● 東京シャトル (京成バス) ● 有楽町シャトル (京成バス) ● THEアクセス成田 (平和交通・あすか交通・JRバス関東) 	<ul style="list-style-type: none"> ・東京－成田空港間：最速60分 ・運賃：900円～1,000円 ・2017年12月、有楽町シャトル運行開始 ・2017年5月、THEアクセス成田増便
	<ul style="list-style-type: none"> ※2020年2月1日より「エアポートバス東京・成田」として共同運行 	
	<ul style="list-style-type: none"> ● 成田シャトル (WILLEREXPRESS・京成バス・千葉交通) 	<ul style="list-style-type: none"> ・大崎－成田空港－芝山町間を運行 ・運賃：1,000円～1,300円

⑥ 成田空港周辺のアクセス拡充

- 鉄道アクセスの向上策の実施により、都心部から空港までの所要時間も徐々に改善しているが、更なる鉄道アクセスの強化も課題として認識。

成田空港までの等時間到達圏

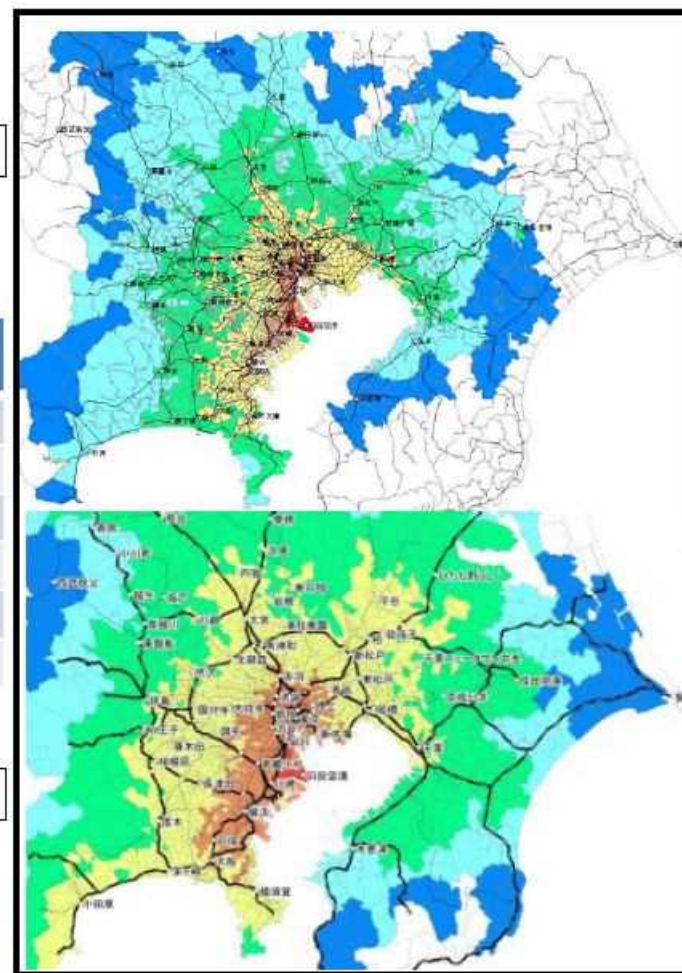


平成12年時点

 等時間
到達圏


平成27年時点

羽田空港までの等時間到達圏

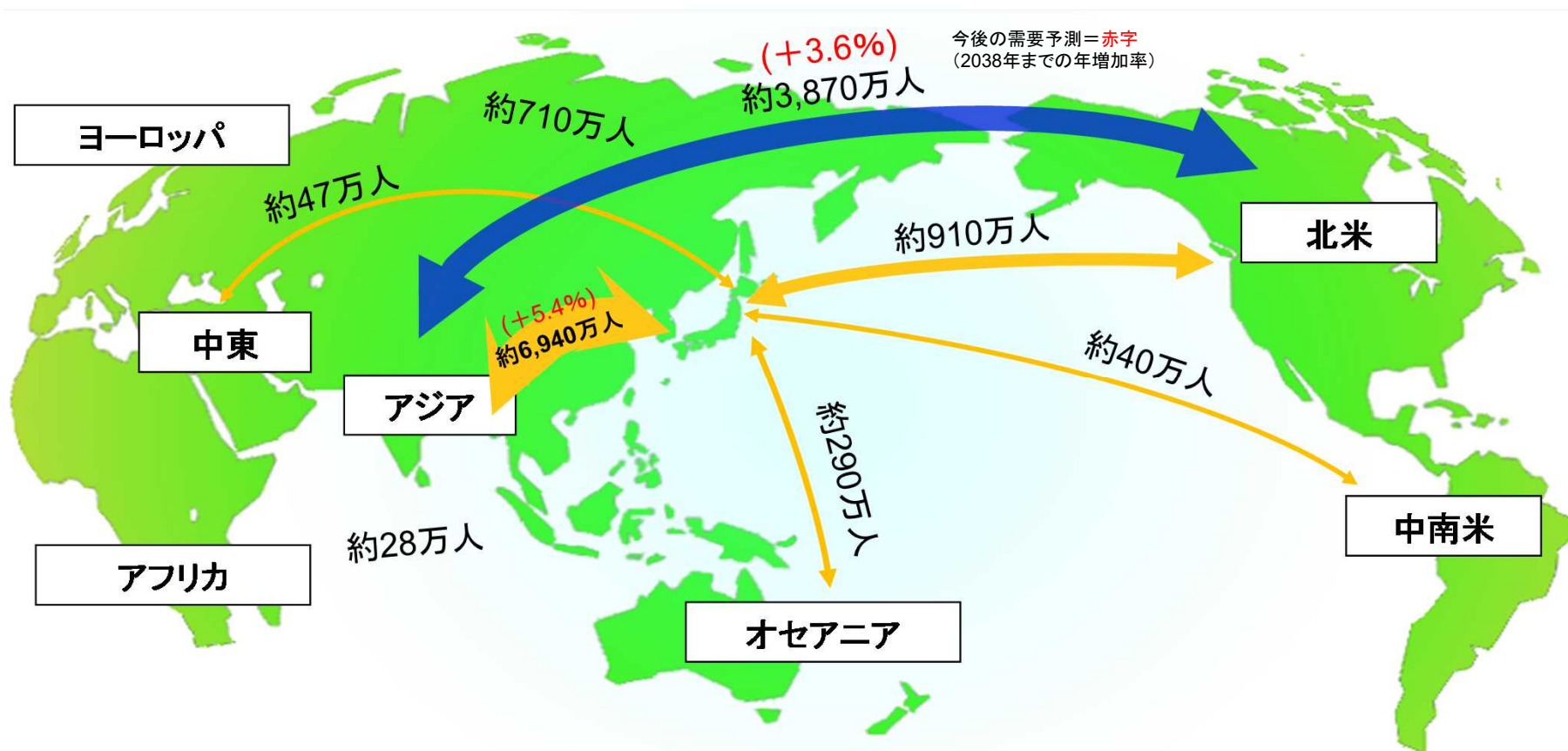


※ 所要時間は、各ゾーンの中心から最寄り駅までの到達時間と鉄道の所要時間を合計したものととして算出。各時点における時刻表より国土交通省作成
 ※東京圏における今後の都市鉄道のあり方について（答申）資料編 平成28年4月20日 交通政策審議会

⑦2020年夏ダイヤからの羽田空港増枠の影響 (国際線乗継需要の強化)

- 2020年夏ダイヤから羽田空港の国際線発着枠が50便/日増加し、成田空港から路線の移転が見られる。
- 世界の航空需要予測ではアジア太平洋地域の航空需要の伸びが顕著。こうした需要の取込みをはじめ、今後の首都圏の航空需要は、成田空港で受け入れていくこととなる。

地域間の旅客流動



(出典「SABRE ADI O&D Market(2018)」より航空局作成
(出典「民間航空機に関する需要予測(日本航空機開発協会)」)

⑦2020年夏ダイヤからの羽田空港増枠の影響 (成田空港、羽田空港国際線路線比較(2019年11月時点))

- 主要空港は、成田・羽田両空港に路線があり、羽田空港のみの路線は少ない。
- 成田空港は、各方面にバランスよく路線がある。
- 仁川空港は、中国、東南アジアに強く、北米、ヨーロッパ、オセアニア方面は弱い。

成田・羽田両空港にある路線					28都市	羽田空港だけの路線		4都市
広州	クアラルンプール	コナ	パリ	シドニー		ミネアポリス	ウィーン	
上海	ジャカルタ	サンフランシスコ	フランクフルト	ドバイ		トロント	ミュンヘン	
台北	シンガポール	シカゴ	ロンドン	ドーハ				
天津	バンコク	ニューヨーク						
北京	ダナン ハノイ	ホノルル						
香港	ホーチミン	ロサンゼルス						
仁川	マニラ	バンクーバー						

※トロント、ウィーンは冬ダイヤ期間の季節運休

成田空港だけの路線								84都市
鄭州	長春	重慶	ヤンゴン	アトランタ	ポストン	マドリード	オークランド	タシケント
長沙	成都	大連	プノンペン	デンバー	ダラス	デュッセルドルフ	プリズベン	ヌルスルタン
福州	杭州	ハルビン	コタキナバル	デトロイト	ニューアーク	アムステルダム	ケアンズ	イスタンブール
寧波	南京	瀋陽	デンパサール	ワシントン	ヒューストン	ブリュッセル	メルボルン	ウランバートル
深圳	青島	武漢	バンダルスリブガワン	ポートランド	サンディエゴ	ワルシャワ	チューリッヒ	アブダビ
西安	西寧	廈門	セブ	シアトル	サンノゼ	ローマ	ミラノ	イスラマバード
マカオ	高雄	台中	クラーク	モントリオール		コペンハーゲン	ナンディ	カラチ ラホール
濟州	釜山	大邱		メキシコシティ		ヘルシンキ	モスクワ	ムンバイ デリー
						ハバロフスク	ノボシビルスク	チェンナイ
						ユジノサハリンスク		コロombo カイロ
						ウラジオストク		アディスアベバ

【参考】仁川空港の路線(成田・羽田未就航)								47都市			
延吉	煙台	威海	済南	ニャチャン	カリボ	サイパン	ラスベガス	バルセロナ	プラハ	コロール	アルマトウイ
昆明	牡丹江	張家界		ヴィエンチャン	プーケット			ブダペスト		クライストチャーチ	カトマンズ
三亜	温州	塩城	桂林	チェンマイ	フーコック島	ハイフォン		イルクーツク		マレ	テルアビブ
合肥	花蓮	台湾	南通	プエルト・プリンセサ				リスボン			
海口	ジャムス	中国		タグビララン	ジョホールバル			ヴェネツィア			
臨沂	石家荘	黄山	揚州	シェムリアップ	ダラット			ヤクーツク			

※成田路線は冬ダイヤリリース資料より確認
※羽田、仁川路線は各空港HPより確認

⑦2020年夏ダイヤからの羽田空港増枠の影響

（中国線の輸送力拡大、東南アジア・インドとのネットワーク拡大）

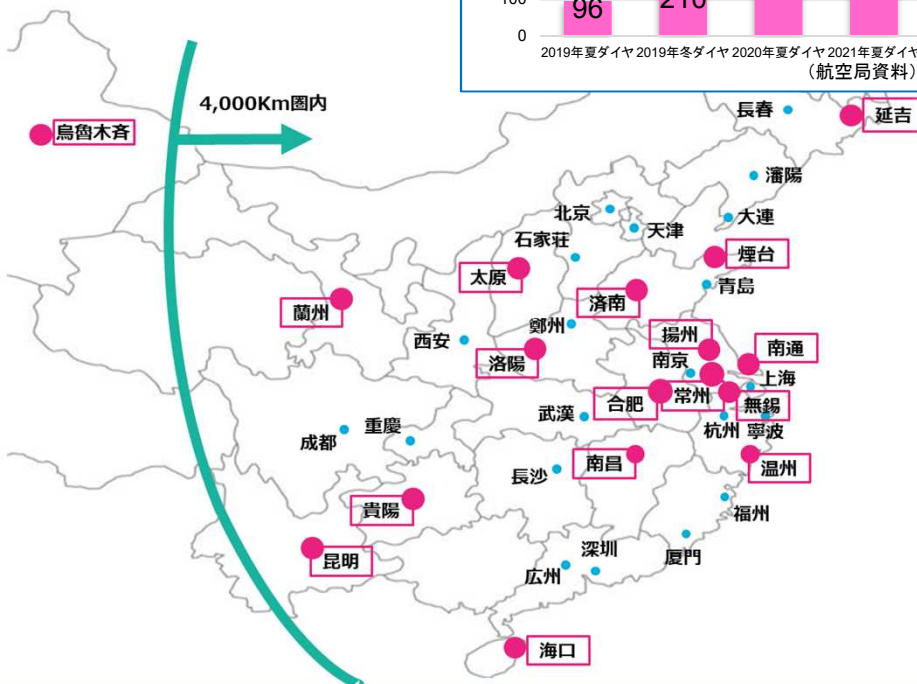
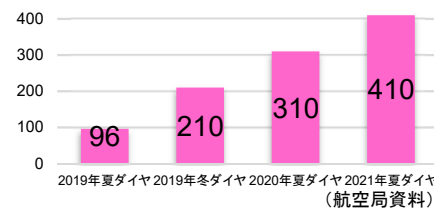
- **成田空港に関しては、成田・北京・上海に係る輸送力制限等を大幅に緩和。**中国エアラインの旺盛な就航意欲を確実に取り込む。
- **関空・中部から就航しており、成田から未就航の中国の都市は17都市。**東アジア主要空港から就航しており、**成田から未就航の東南アジア・インドの都市は21都市。**今後LCC機材の航続距離が伸びることから、マーケティングを強化し、新規路線開設を進める。

中国とのネットワーク拡大余地

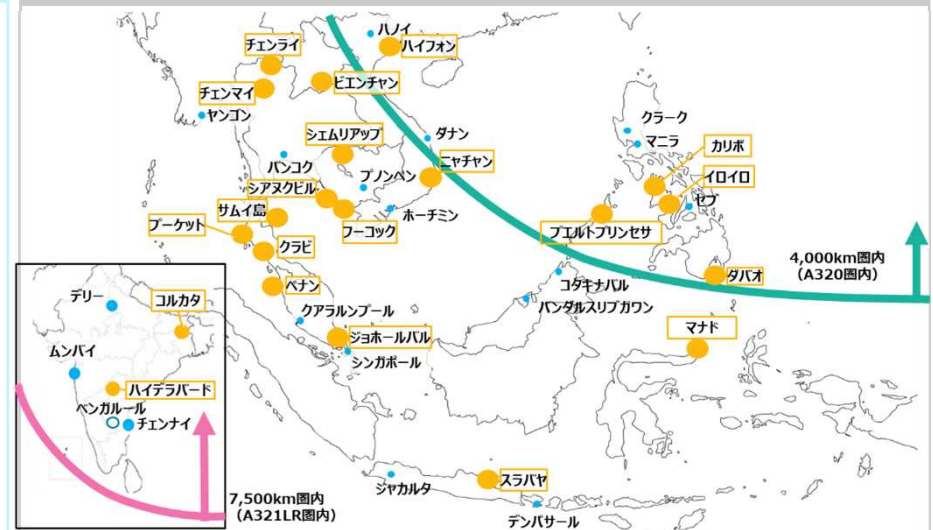
《凡例》

- 成田からの就航都市 … **21都市**（旅客便）
- 拡大余地のある都市 … **17都市**
- ↳ 関空・中部のみ就航（成田未就航）

中国線の輸送力拡大の推移 （旅客便週間便数）



東南アジア・インドとのネットワーク拡大余地



《凡例》

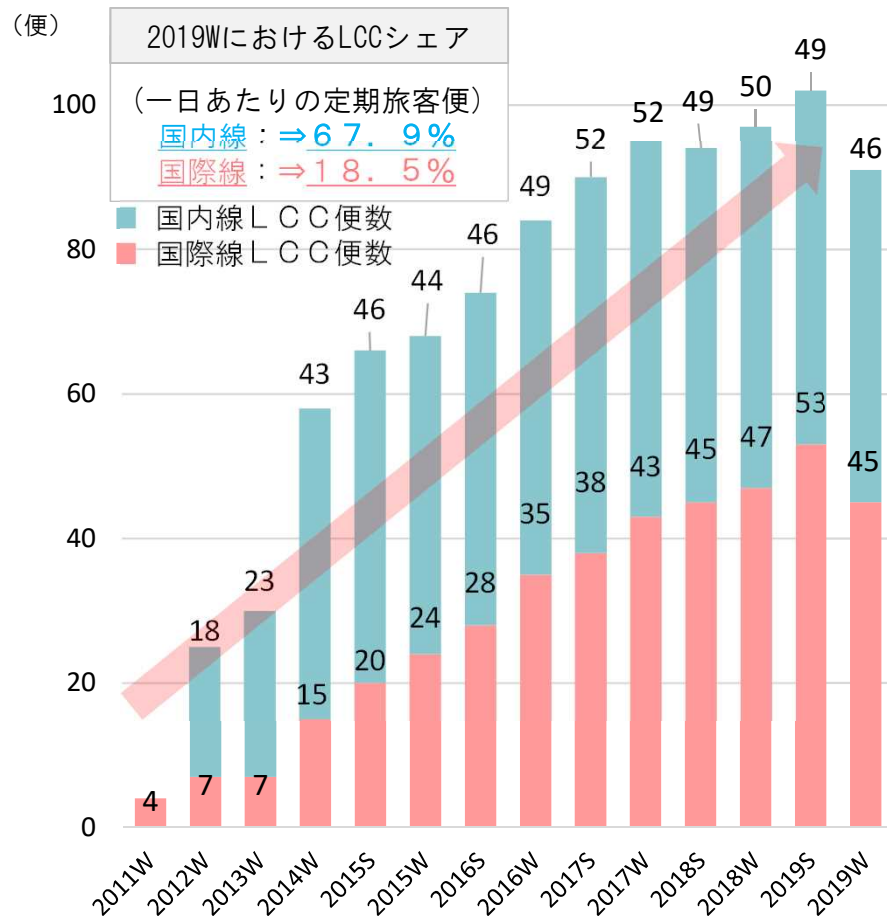
- 成田就航済 … **18都市**（旅客便）
- 成田就航予定 … **1都市**
- 拡大余地のある都市 … **21都市**
- ↳ 仁川・北京・上海・台北・香港のみ就航（成田未就航）

※地図上の線は目安であり、正確な距離を示すものではありません。

⑦2020年夏ダイヤからの羽田空港増枠の影響 (成田空港におけるLCCの乗り入れ状況)

- 成田空港に就航するLCCは、近年、国際線・国内線ともに大幅に増加。
国内線LCCは、17都市、46便/日 国際線LCCは、25都市、45便/日
- 今後大きく成長が見込まれる中国・東南アジア・韓国等の短・中距離国際旅客便の担い手はLCC。成長サポートに取り組むことで、アジアからのインバウンド需要を取り込んでいく。

成田空港におけるLCC便数の推移

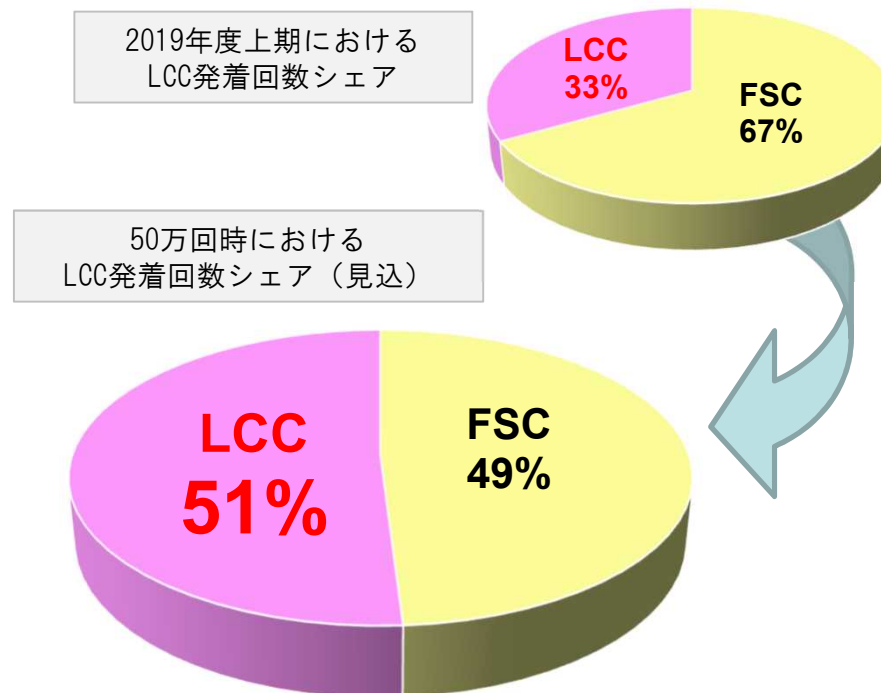


※航空局作成：1日あたり便数

成田空港に乗り入れているLCC数

本邦LCC： 3社
外航LCC： 18社

成田空港におけるLCCの割合



⑦2020年夏ダイヤからの羽田空港増枠の影響 (空港競争力の源泉である航空ネットワークの徹底強化)

- 国際拠点空港としての役割を果たし、グローバルな航空サービスの発展に貢献していくために、多方面にきめ細やかかつ多様なネットワークを構築する。

【2019～2021年度中期経営計画における取り組みの方向性】

インバウンド旅客増加に対応した路線の拡大、多様なネットワークの構築及び乗継利便性の強化

国際線

- インバウンド旅客増加に対応した路線の拡大(中国内陸部、東南アジア等)
- 更なるリゾート路線の誘致、南アジア、北欧・東欧などマーケットの開発
- 中東、北米など他の乗り継ぎ拠点を活かした、欧州・アフリカ・南米への



【2021年度目標】
国際線135都市以上

乗り継ぎの多様性・乗り継ぎ利便性、快適性を強化

- 北米方面のネットワーク再構築・内際・際内乗継需要への受入強化
 - ピーク時間帯の取扱能力向上
 - 制限エリア内ラウンジ(Narita Travelounge等)におけるサービス向上
 - 乗継補償サービスや乗継支援サービスの提供
 - ワンストップセキュリティの拡大に向けた環境整備
 - 乗り継ぎ滞在環境の向上(ナリタ・トランジット・プログラムの導入)
 - FSCへの働きかけ、中長距離LCCの誘致等
 - 既就航国内路線の増便

国内線

- 成田空港から未就航エリア(北海道、東北、山陰)への路線誘致強化
 - プロモーション活動及びWEBマーケティングの実施



【2021年度目標】
国内線27都市以上

国際・国内共通

- 夜間飛行制限の緩和による新たなスロットの活用に向けた航空会社へのプロモーション
- 新規インセンティブを活用したネットワーク拡大、朝発ボーナスを活用した利用促進
- インセンティブ制度の深度化を含めた戦略的な料金制度の検討

⑧観光施策(「観光ビジョン実現プログラム2019」の概要)

- 訪日外国人旅行者数2020年4,000万人、2030年6,000万人などの目標の確実な達成のため、①外国人が楽しめる環境整備、②外国人が喜ぶ観光コンテンツの充実、③日本政府観光局と地域（自治体・観光地域づくり法人※）の適切な役割分担と連携強化等に取り組み、外国人の地方への誘客・消費拡大等に一層力を入れて取り組んでいく。

1.外国人が真の意味で楽しめる仕様に変えるための環境整備



外国人に伝わる多言語解説

Wi-Fiの環境整備

3.日本政府観光局と地域（自治体・観光地域づくり法人※）の適切な役割分担と連携強化



グローバルキャンペーン等の先進的プロモーション

2.地域の新しい観光コンテンツの開発



体験型宿泊コンテンツ(城泊等)

スノーリゾート活性化

4.出入国の円滑化等



顔認証システムなどによる出入国の迅速化

⑧観光施策

(外国人が楽しめる滞在型コンテンツ(スノーリゾート))

- 世界のスキー人口1.3億人のうち欧米が7割以上、中国が1割程度。日本のパウダースノーは外国人から高い評価を得ているが、多言語対応の遅れ、リフト・ゴンドラ等施設の老朽化、ナイトライフがない等スノーリゾートとしては課題が山積。
- まずは、全国の10~15箇所でスノーリゾートを形成するため、上質なスキー場の整備、多言語対応、長期滞在できる街中の環境整備を一体的に推進。

国際競争力の高いスノーリゾートの条件



リフト・ゴンドラの再編



多言語での案内看板



ラグジュアリーな観光拠点施設



ゴンドラサウナやプールのある山上テラス

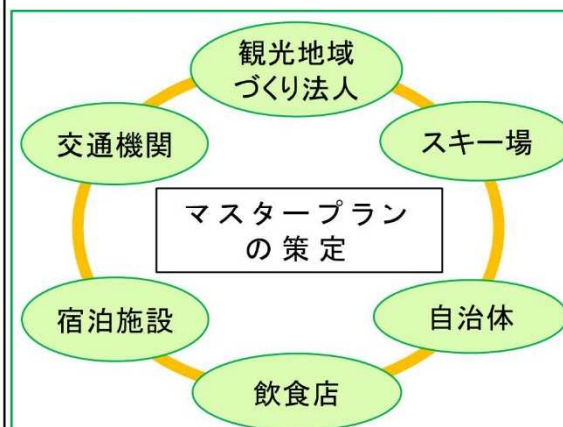


無料Wi-Fiの整備



地元の「食」を味わう「かまくらレストラン」

取組の方向性



〔取組例〕

- リフト・ゴンドラの再編、多言語化をはじめとしたゲレンデや街中の整備
- 地域内外の投資を呼び込む環境づくり

国の支援や投融資

⑧観光施策

(外国人が楽しめる滞在型コンテンツ(夜間・早朝、城泊・寺泊など))

- 日本での訪日外国人旅行者の平均滞在日数は、欧米が14.0日、中国が9.7日。人数だけでなく、消費額を伸ばすには、長期滞在できるコンテンツづくりが必要。

夜間・早朝も楽しめる環境整備

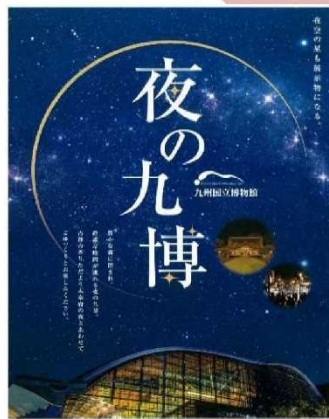


例) 石見神楽
夜神楽公演



例) 別府地獄めぐり
湯気へのプロジェクションマッピング

地域の眠れる観光資源を
夜間・早朝も活用



例) 九州国立博物館
「夜の九博」



例) 新宿御苑
早朝開園の試行的実施(朝7:00~)

城泊・寺泊による歴史的資源の活用



大洲城(愛媛県大洲市)
1泊1組100万円予定
(2020年春開業予定)



三井寺(滋賀県大津市)
1泊1組30万円~
(2018年開業)

地域の医療・観光資源の活用



医療資源と観光資源との組合せ
※令和元年度は国内5地域において実施中

⑧観光施策(日本の魅力の戦略的な発信)

- 「海外旅行には頻繁に行くが日本を旅行先として認知・意識していない層」に対しても、新規需要の開拓に向けた訪日旅行プロモーションを実現する。

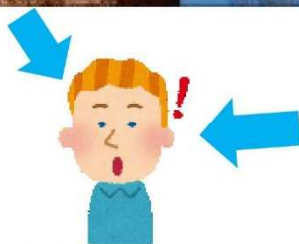
取組内容

7つのパッション (興味関心)



広告展開

無関心層のパッションに応じたバナー広告



訪日無関心層
(特定のパッションに興味関心)



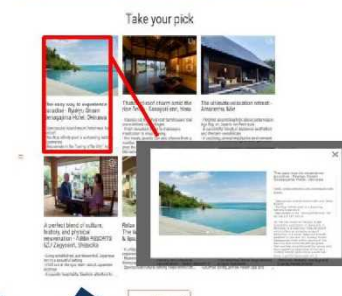
動画広告

広告をクリック

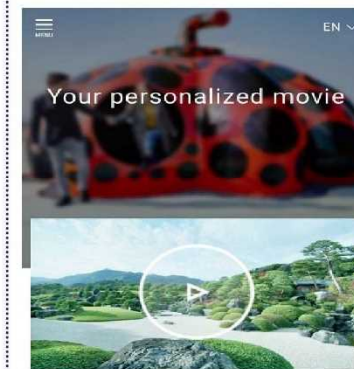


キャンペーンサイトに流入

各パッション別に詳細なロケーション記事を複数掲載



個々の興味関心に応じたパーソナライズドムービーを視聴可能



旅行先として日本を認知

⑧観光施策

(各地域で着地整備ができる体制の整備(観光地域づくり法人(DMO)))

- 海外の先進的な観光地では「DMO」と呼ばれる民間ベースの事業者があり、「DMO」が地域のホテル等から独自の財源を調達して、観光客の受入環境整備等を行っている。
- これにならい、我が国でも地域の観光地づくりを担う新たな主体として、平成27年度から「観光地域づくり法人(DMO)」を各地で自主的に設立し、観光庁に登録できる制度をスタート。
- 各地のモデルとなりうる意欲の高い法人については、国による専門人材の登用支援、職員の現地派遣、ベンチャーとのマッチング等により、着地整備の取組を強力にサポート。

優良事例① (一社)田辺市熊野ツーリズムビューロー

荷物配送

ガイド

交通

お弁当

宿

これらを
一括手配

外国人旅行者が6年間で**13倍**

優良事例② (一社)豊岡観光イノベーション

・まちなかの受入環境整備

・海外向け予約サイトの運営

・ウィンターコンテンツの開発

外国人旅行者が7年間で**50倍**

⑧観光施策 (ストレスフリーで出入国できる空港の整備)

- 最先端技術を活用して、入国審査待ち時間20分以内の目標を実現するなど、ストレスフリーで快適な旅行環境を実現する。

出入国関連機器等	導入効果	2019年3月末時点	設置予定 (2020年3月末時点)
顔認証ゲート	・パスポートと顔情報を照合することで、 対面による本人確認が不要 となる。	5空港 【成田,羽田,関西,中部,福岡】	6空港 【+新千歳】
税関検査場電子申告ゲート	・機内で電子申告を行うことで、 対面による本人確認が不要 となる。	1空港【成田】	6空港 【+羽田,関西,中部,福岡,新千歳】
One IDシステム	・チェックイン時に顔情報を登録することで、手荷物預け時や搭乗時の 航空券・パスポート提示が不要 となる。		2空港 【成田,羽田】



【顔認証ゲート】



【税関検査場電子申告ゲート】



【自動搭乗ゲート】

⑧観光施策

(千葉県や関東地方における広域周遊観光の促進)

■ 千葉県をはじめとして関東地方では、広域連携DMO※を中心に、自治体と鉄道事業者が連携し、成田空港を起点とした外国人旅行者の広域観光周遊を促進

※ (一社) 関東観光広域連携推進協議会 (NAAも会員)

取組例①(インフルエンサー招聘)

○成田空港を起点とした鉄道による広域周遊ルートを、中華圏・欧米豪圏のインフルエンサーが周遊し、SNS、雑誌等の自国メディアで発信

12月2日(日)5日目 成田・成田山エリア Keisei Skyliner & Tokyo Subway Ticket

●京成上野駅
●京成成田駅から成田山新勝寺へ移動 (1.2km)
●成田山新勝寺



●成田山表参道などを自由散策・昼食



软软冰(びんびん)【中国】
Weiboチャンネル登録者数：10万人

○京成成田駅から成田空港へ移動
●成田空港SIC ●京成スカイライナー+サブウェイチケットを購入



○京成上野駅へ移動 ●京成スカイライナーにて



KemushiChan ロレッタ【米国】
Youtubeチャンネル登録者数：13万人

成田山新勝寺、成田山表参道等の取材の様子

取組例②(訪日台湾教育旅行誘致事業)

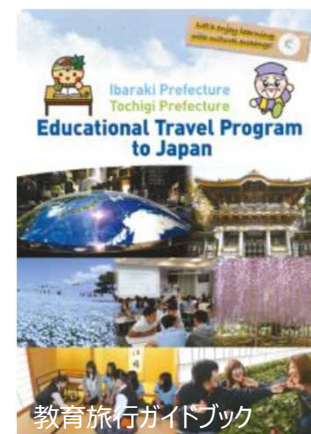
○茨城県、栃木県において、台湾の教育旅行関係者の視察を受け入れ、各県の特徴のある観光素材や体験メニュー、交流先となる学校等の紹介や現地の視察等を通じて、訪日教育旅行の更なる誘致を促進。



りんご収穫体験



日光東照宮



教育旅行ガイドブック



学校交流

⑧観光施策

(成田空港及び周辺におけるインバウンド向け施策)

- 2015年より、成田空港周辺の自治体やNAA等で構成する協議体が実施主体となり、トランジット旅客や空港周辺に宿泊するインバウンド向けに空港周辺を巡る11コースを提供。
- ターミナル内では、日本文化を気軽に体験できるイベントを2016年4月より毎日開催しているほか、アニメ文化の発信に特化した複合型エンターテインメント施設を設置。

Narita Airport Transit & Stay Program

- ✓ 成田空港周辺の自治体やNAA等で構成する協議体が実施主体となり、2015年より実施。
- ✓ トランジット旅客や空港周辺に宿泊するインバウンド向けに、日本の自然や文化、ショッピング等を体験できる11コースを設定。
- ✓ 2019年は、約10,000名がプログラムに参加。



成田山表参道の酒屋（日本酒の試飲）



水郷のまち 佐原で江戸文化体験



成田山新勝寺



栄町「房総のむら」
(着付け体験)

日本文化の発信

- ✓ 出国手続き後エリアにおいて、浮世絵版画刷り、着物着付け、書道などの日本文化を体験できるイベントを開催。

■ 日本文化体験



- ✓ (一社)アニメツーリズム協会、(株)KADOKAWA、成田国際空港(株)の3社共同で、アニメに特化した新エリアを2019年11月に
- 成田アニメデッキ



成田国際空港の課題及び今後の方向性

■本事業により実現できる価値

- 首都圏空港の発着回数は2020年代に計画処理能力を超過すると予測。羽田空港は滑走路運用や飛行経路の見直しで4万回の発着容量増を行うが、更なる容量増は容易でなく、成田空港の更なる機能強化が必要。
- 本事業は、その実施により首都圏空港の年間発着容量が約100万回と世界の都市間競争に伍していく水準に向かい、首都圏空港の容量制約の解消に寄与。また本事業は、我が国全体の航空需要の受け皿となる事業であり、全国、関東、空港周辺地域で、多様なインバウンド旅行者の受入、産業・都市の国際競争力強化、地域活性化に貢献。

■本事業の留意事項

(1)地域との共生・共栄

- これまでの経緯を十分に踏まえ、自治体、住民、経済団体、空港関連企業や地元企業、有志連合等、地元の幅広い地元の人々や機関との協調・協力を基本に事業を進め、地元の振興に対してもNAAとして積極的に貢献していくことが重要。

(2)環境への配慮

- 自然環境や騒音等の生活環境への影響については、継続的にモニタリングを行い、対策に努めながら、空港周辺地域の発展に貢献できる事業として本事業を進めることが重要。

(3)着実な事業の実施

- 工期の遅滞が生じないように、用地取得や施設整備を丁寧かつ着実に進め、事業費の節減とコスト管理に最大の努力を払いながら、事業のリスク管理を徹底することが必要。
- 本事業の便益を高めるためにも、空港プロモーションの充実等により航空需要を創出する努力を不断に行っていくべき。