周辺環境への取り組み

騒音対策	大気質保全	水質保全	自然環境保全と農業再生
P12-18	P18	P19	P20-21
航空機の低騒音化・夜間の離着陸制限 など	NOx 大気質監視	水質監視・ディアイシング対策	緑化施設・自然公園の整備など

騒音対策

大規模内陸空港である成田国際空港は、空港周辺地域への影響が最も大きい航空機騒音について、開港当初から、きめ細かな対策を行ってきました。

航空機騒音対策は、「発生源対策」、「空港構造の改良」、「空港周辺対策」の3つの体系に分けられます。「発生源対策」とは、航空機から発生する音自体を小さくすることや発生する音を聞く人から遠ざけることを目的とした取り組みであり、騒音が少ない航空機への移行を促すことや夜間の離発着制限、決められた飛行コースの設定等を実施しています。更に測定・監視によりそれらの状況を確認しています。「空港構造の改良」とは、空港で発生した音が空港の外に出ることをできるだけ抑える取り組みであり、防音堤・防音林の整備等を実施しています。「空港周辺対策」とは、騒音を受ける方々に対する取り組みであり、防音工事や移転補償を行うほか、成田空港騒音対策委員会を設置して各地区から提起された問題を協議する場を設けています。「空港周辺対策」のうち助成、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等に関する法律」※1（以下「騒防法」）及び、「特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法」※2（以下「騒特法」）に基づいて対策を実施しています。

※1 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

航空機の騒音が原因で生じる障害の防止、航空機の離着陸の頻繁な実施によって生じる損失の補償、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とする。この法令の中で騒音のレベルに対する区域の分類は以下のように規定されている（P51参照）。

*L*den※3 62dB 以上… 第1種区域、*L*den73dB 以上… 第2種区域
*L*den 76dB 以上… 第3種区域

※2 特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法

航空機騒音対策基本方針の策定、土地利用に関する規制その他の特別措置を講じることで航空機の騒音によって生じる障害を防止し、あわせて適正かつ合理的な土地利用を図ることを目的とする。この法令の中で騒音による障害の程度に対する地区の分類は以下のように規定されている（P52参照）。

*L*den 66dB 以上… 航空機騒音障害防止特別地区
*L*den 62dB 以上… 航空機騒音障害防止地区

※3 *L*den

Day-evening-night averaged sound level（時間帯補正等価騒音レベル）。夕方及び夜間の騒音に重み付けを行い評価した1日の等価騒音レベル。

発生源対策

航空機の低騒音化

世界的に航空機の低騒音化が進む中、日本でも2002年度より国際民間航空機関（ICAO）※4が定める騒音基準チャプター※5 3を満たさない航空機の運航が禁止されました。

当社は、さらに騒音基準を厳しくしたチャプター4クラスの航空機の導入促進を図るため、2005年度より、低騒音型航空機ほど国際線着陸料を優遇する料金制度を採用しています。これは「成田航空機騒音インデックス」による航空機の騒音レベル（A～F）に応じて国際線着陸料を引き下げるというもので、最も騒音レベルの低いAクラスではFクラスと比較して20%以上安くなっています。右下のグラフで示すようにICAOのチャプター3を満たさない航空機の運航が禁止された2002年度以降、チャプター4を満たすA～Cクラスの低騒音型航空機が少しずつ増えていましたが、新料金制度が導入された2005年度以降も増加傾向にあり、さらなる値下げを実施した2013年度以降はAクラスの比率が増加しています。2020年度は新型コロナウイルス感染拡大の影響に伴い、特異的な機材構成での運航となったことにより低騒音型航空機の導入比率は91.5%となりましたが、2021年度は引き続き新型コロナウイルス感染拡大の影響はあるものの、機材構成に戻りが見られたことから、過去最高の93.8%となりました。

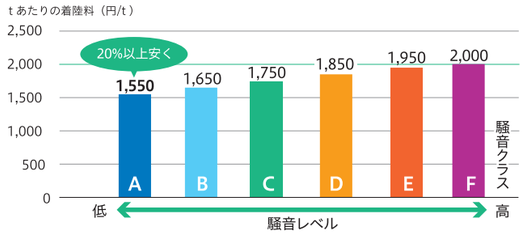
※4 国際民間航空機関（ICAO）

正式名称は、International Civil Aviation Organization。1947年4月に発足。国際民間航空が安全かつ整然と発達するように、また、国際航空運送業務が機会均等主義に基づいて健全かつ経済的に運営されるように各国の協力を図ることを目的として設置された国連専門機関。

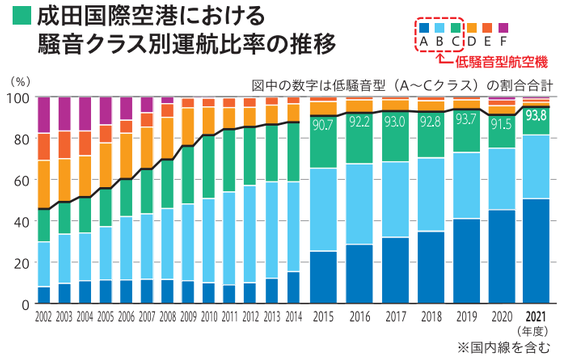
※5 騒音基準チャプター

国際民間航空機関（ICAO）が定めている航空機の騒音証明基準。進入・離陸・側方の3測定点での騒音値が航空機の最大離陸重量に応じた基準値以下と規定されている。

■ 成田航空機騒音インデックス別国際線着陸料



■ 成田国際空港における騒音クラス別運航比率の推移



※国内線を含む

夜間の離着陸制限（カーフュー）

成田国際空港では、1978年の開港以来、台風、大雪などの悪天候の場合や、航空機の安全や乗客の生命に係る場合など、緊急またはやむを得ない場合を除き、23時から翌朝6時までの夜間時間帯の離着陸を禁止してきました。

2013年3月からは、出発地空港の悪天候など、航空会社の努力では対応できないやむを得ない場合に限り、23時台の離着陸を認める「離着陸制限（カーフュー）の弾力的運用」が開始されました。また、2018年3月、夜間離着陸制限の緩和について、国土交通省、千葉県、空港周辺9市町、当社からなる四者協議会において合意がなされ、2019年10月からA滑走路の運用時間が1時間延長されるとともに、A滑走路の弾力的運用は深夜0時から深夜0時30分までに変更されました（B滑走路の弾力的運用は23時から深夜0時）。

飛行コース幅（監視区域）の設定と監視

航空機騒音の影響範囲を最小限にとどめるため、利根川から九十九里浜までの直進上昇・下降部分に飛行コース幅（監視区域）を設定し、逸脱した航空機がないか監視しています。

天候や安全確保などの合理的理由がなく逸脱した航空機があった場合は、便名や理由を公開し、国土交通省から航空会社に対し必要に応じて指導を行っています。2021年度の合理的理由なき逸脱航空機は5機（0.004%）でした。

■ 逸脱航空機数の推移

年度	2017	2018	2019	2020	2021
合理的理由なき逸脱航空機数（発着回数に対する割合）	7 (0.003%)	10 (0.004%)	4 (0.002%)	5 (0.005%)	**5 (0.004%)**
航空機発着回数	252,447	256,821	258,497	106,280	**137,585**

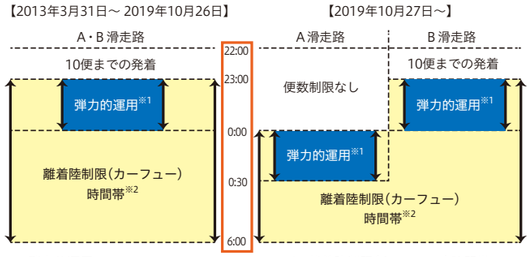
航空機の騒音測定

通年測定

航空機の離着陸における騒音を監視するため、成田国際空港では1978年の開港当初から騒音を測定しており、現在当社では空港周辺の33カ所に航空機騒音測定局を設置して通年測定を実施しています。

2021年度も新型コロナウイルス感染拡大の影響が続いており、復便など回復の兆しは見えているものの、感染拡大以前の2019年度と比較すると大幅な減便となり、各測定局における航空機騒音評価指標L_{den}の年間値は、いずれも騒防法に基づく区域指定の基準を大きく下回りました。

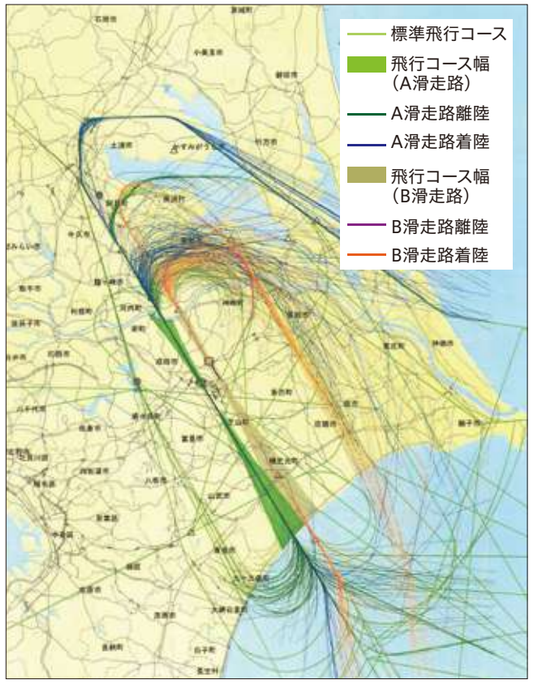
離着陸制限時間帯の運航情報は、当社のWebサイト「カーフュー内運航について」（https://www.naa.jp/jp/csr/curfew/）にて、発生した翌日に公表しています。



※1　弾力的運用
・出発空港での遅延（着陸）
・他空港での一時退避による遅延（着陸）
・玉突きによる遅延（着陸）
・成田への引返し（着陸）
・やむを得ない理由による遅延（離着陸）

※2　離着陸制限（カーフュー）時間帯
「緊急またはやむを得ない事態」のみ離着陸可能
（具体例）
・機体の安全上の異常事態
・急病人の発生等生命に係る異常事態
・捜索、救難
・成田空港での異常気象　　など

■ 飛行コース幅と重ね合わせ航跡図（例）



また、上記測定局のほか、千葉県が23局、茨城県が10局、関係市町が37局（2022年4月時点）を設置しており、空港周辺では合計103局による騒音測定が常時続けられています。当社33測定局のデータについては、当社の環境情報公開サイト「成田空港環境こみゅにてい」※にてリアルタイムでご覧いただけます。

※ 成田空港環境こみゅにてい
http://airport-community.naa.jp/
航空管制情報を活用した「航跡情報」をはじめとして、「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サイトで公開しています。

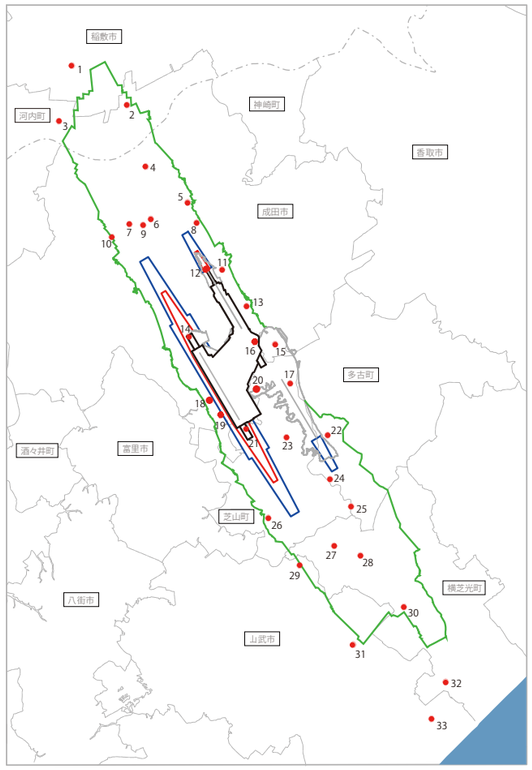
■ 通年測定結果（2021年度）

測定局番号	測定局名	L_{den}	前年度との比較
1	新利根	51.7	-0.2
2	下加納	50.4	3.1
3	河内	54.6	0.1
4	西大須賀	55.7	2.8
5	内宿	50.9	4.4
6	久住	54.8	0.3
7	荒海	60.1	-0.2
8	土室（NAA）	52.7	4.4
9	飯岡	57.2	-0.4
10	芦田（NAA）	55.2	-0.2
11	大室（NAA）	54.3	5.1
12	１６Ｌ	65.3	3.5
13	新田（NAA）	49.7	0.4
14	１６Ｒ	70.2	-0.1
15	一鍬田	47.3	0.9
16	３４Ｒ	64.5	-1.2
17	菱田東	47.6	0.0
18	三里塚小学校	58.5	0.1
19	三里塚グラウンド	61.3	0.2
20	芝山千代田	53.2	0.0
21	３４Ｌ	72.7	0.3
22	喜多	45.5	0.3
23	芝山東	51.8	0.7
24	千田	51.7	-0.4
25	牛尾	51.0	-0.5
26	芝山	54.5	1.0
27	中台（NAA）	55.7	0.9
28	大総	52.3	0.2
29	山室	52.6	1.0
30	横芝	50.8	0.0
31	松尾	56.1	0.8
32	上堺	50.0	-0.1
33	蓮沼	54.0	0.5

■ 航空機騒音測定局位置図

騒防法に基づく指定区域

第1種区域　第2種区域
第3種区域　測定局



※ 2021年3月時点

短期測定

短期測定は、騒防法に基づく騒音区域指定の検証を目的として当社が実施しています。第1種、第2種、第3種区域の境界付近51地点で、夏季と冬季（一部、春季と秋季）に連続した7日間ずつ測定しています。2021年度は、すべての短期調査地点において、L_{den}の期間通算値は、騒防法に基づく区域指定の基準内でした。

空港内地上騒音測定

航空機の離着陸時に発生する騒音以外に空港から発生するさまざまな騒音※を監視するため、空港内外に地上騒音測定局を設置し、常時測定しています。

※空港内の工事音や、航空機の地上走行音、エンジン試運転音、APU（補助動力装置）稼働時に発生する音などで、このうち航空機の地上走行音、エンジン試運転音及びAPUの稼働に伴う音は航空機騒音の評価指標（L_{den}）の対象になっています。

APU（補助動力装置）の排気口

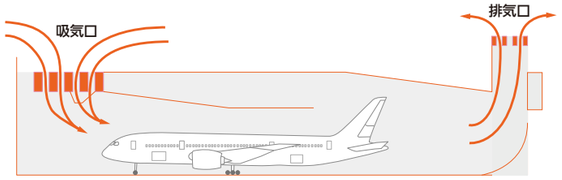
エンジン試運転対策

整備を完了した航空機が、安全運航のためエンジン試運転を行うことは大変重要です。こうしたエンジン試運転を行う際の騒音を低減するため、1999年に航空会社と共同で格納庫型消音施設「NRH（ノイズリダクションハンガー）」を設置しました。

この施設は、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しており、風向きに関係なくいつでもエンジンの試運転ができます。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るため、従来の消音装置に比べ、消音効果は飛躍的に向上しています。

この施設を使えば、400m離れた空港境界付近では、人の話し声と同等の60dB以下にまで低減させることができます。

2021年度のエンジン試運転は705回行われ、そのうちNRHの使用は595回（84.4%）でした。



NRH（ノイズリダクションハンガー）

空港構造の改良

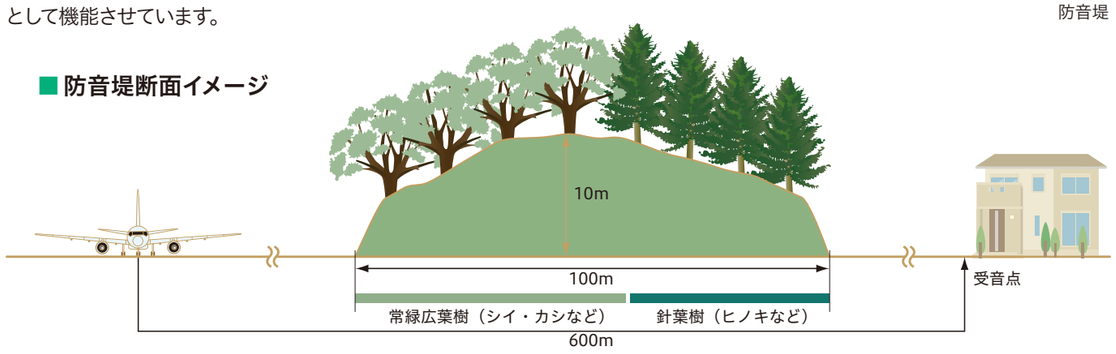
防音堤・防音林などの整備

航空機が滑走路離着陸時などに発する騒音の影響を軽減するため、空港周囲に防音堤や防音林を整備しています。幅100m、高さ10mの防音堤の場合、地上走行中の航空機の騒音レベルを、600m離れた防音堤をはさんだ反対側の受音点では、10～12dB低減することができます。

また、従来から樹木が十分に育っている場所では、その自然的価値と防音効果を最大限に活かす整備を行い、防音林として機能させています。

防音堤

■ 防音堤断面イメージ



空港周辺対策

防音工事

航空機騒音による障害の防止・軽減のため、当社は住宅や公共施設などについて騒防法に基づいた防音工事の助成を行っています。

■ 住宅の防音工事助成実施状況（～2021年度）

対象戸数	実施数
12,591戸	5,220戸

※2020年度より滑走路区分なし

住宅の防音工事

騒防法の第1種区域が告示された際、そこに所在している住宅に、騒音の程度に応じて必要とされる防音工事や空調機器設置の助成を行っており、一定期間を経て機能低下が見られる空調機器には、更新工事の助成も行っています。

また「成田空港の更なる機能強化」に伴い、（公財）成田空港周辺地域共生財団が実施する内窓設置工事事業（P55参照）の開始や、NAAが実施する防音工事施工内容の充実（ペアガラスへの助成等）を図るなど、きめ細やかな対策も実施しています。

■ 住宅防音工事の事例

住宅防音工事実施前

住宅防音工事実施後（防音ドア、防音サッシなど交換）

学校、共同利用施設などの防音工事

騒防法に基づいて、学校、保育所、幼稚園、病院、乳児院、特別養護老人ホームなどの施設や市町の共同利用施設に、騒音の程度に応じて必要とされる防音工事や空調機器設置の助成を行っています。一定期間を経て機能低下が見られる空調機器には、住宅の防音工事と同様に更新工事の助成も行っています。

移転補償

航空機騒音の影響がとくに著しい区域の住宅などには、騒防法及び騒特法の規定に基づいて移転補償を実施しています。個々の家屋の移転のほか、古くから続く地域社会や集落のつながりに配慮した集団移転にも対応しています。

■ 移転補償実施状況（～2021年度）

	対象戸数	実施数
騒防法	503戸	503戸
騒特法	1,662戸	517戸
計	2,165戸	1,020戸

成田国際空港騒音対策委員会

空港周辺市町の首長・議長、学識経験者、住民代表、国土交通省、千葉県、茨城県、航空会社及び当社が一体となって、航空機騒音による障害の防止、または軽減措置を協議する場として、1972年より成田国際空港騒音対策委員会を組織しています。下部組織には、空港周辺各地区に地区部会が設置され、そこから提起された問題を協議することにより、騒音対策の充実と安全かつ適切な空港運営を図っています。

成田国際空港周辺対策交付金

空港周辺における航空機騒音などにより生じる障害の防止及び空港周辺整備の費用に充てるものとして、千葉県と茨城県、そして空港周辺10市町に、成田国際空港周辺対策交付金を交付しています。

1978年の開港当初から2022年3月31日までの交付金総額は約1,486億円です。交付金は、防音工事を行った公共施設の維持のほか、空港周辺の道路、公園、消防施設、コミュニティ施設などの整備にも充てられています。

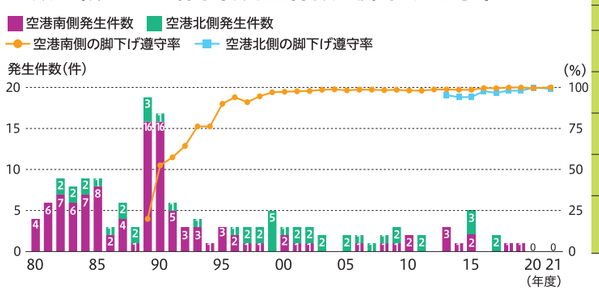
2020年度からは、県や市町が機能強化にあわせたまちづくり整備を先行的に行えるよう、発着回数50万回時の将来予測数値を用いることで交付総額を引き上げるとともに、これまで対象外としてきた、教育、医療、福祉といった目的にも活用できる「地域振興枠」を新たに設定しました。さらに、A滑走路における運用時間の変更の先行実施を踏まえ、A滑走路騒音下の市町に対し、C滑走路供用までの間、「A滑走路特別加算金」を交付しています。

落下物対策

当社は、離着陸する航空機からの部品や氷塊の落下を重大な問題と認識しています。これまでも、成田国際空港では空港南側より進入着陸する航空機からの陸上での氷塊落下を防ぐために洋上脚下げ（タイヤを出すこと）を指導しているほか、整備・点検の徹底を呼びかけ、調査、原因の解明、監視などに取り組んでおり、この結果、氷塊などの落下は大幅に減少しました。

また、空港北側から進入着陸する航空機についても、住宅などが多い地域での脚下げを避けるよう勧告し、到着機を対象に定期的に機体をチェックするなど対策を行っています。今後も関係機関と連携して落下物ゼロを目指していきます。

■航空機からの落下物発生件数と脚下げ遵守率



■落下物対策の経緯

年月	航空機からの落下物対策
1983年3月	航空機落下物被害救済制度（落下物を生じさせた航空機を特定できない際、損害を受けた被害者を救済する制度）の創設
1991年1月	運輸省（現国土交通省）が航空会社に対して機体の整備・点検、及び空港南側からの着陸便の洋上脚下げ実施などを指導
1993年5月	運輸省が洋上脚下げについてAIP（航空路誌）に記載し、遵守するよう指導
1996年5月	運輸省がATIS（飛行場情報放送業務）によって洋上脚下げの遵守を指導
1997年度以降	運輸省とNAAが、成田国際空港に到着する航空機を対象に氷塊付着状況調査を実施
1999年5月	運輸省が耐空性改善通報を発令し、機体の構造改善などの処置を指示
2012年7月	国土交通省が空港北側からの着陸便について住宅などが多い地域での脚下げを避けることなど、新たな対策を勧告
2017年5月	国土交通省とNAAが、成田国際空港に到着する航空機を対象に、注意すべき機体の箇所を定期的にチェックする「機体チェック」を開始
2017年11月～2018年3月	国土交通省が、落下物防止等に係る総合対策推進会議を開催し、航空会社が遵守すべき落下物対策の基準案をとりまとめ
2018年4月	NAAが、航空機落下物被害救済支援制度（「見舞金のお支払い」、「立替金のお支払い」、「航空会社との間における調整等、各種サポート」）の運用を開始
2018年9月	国土交通省が「落下物防止対策基準」を制定・公布 ※2019年1月に本邦航空会社、3月に日本に乗り入れる外国航空会社に義務付け

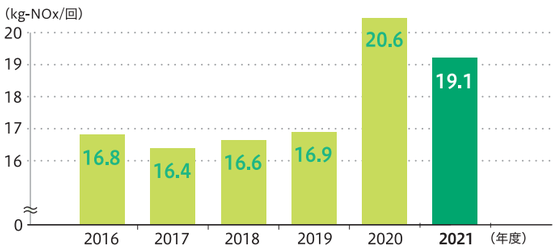
大気質保全

成田国際空港では、航空機の運航や空港の諸活動により排出される物質が空港周辺の大気質に与える影響を把握するため、監視を行うとともに、航空機や空港内を走行する車両、中央冷暖房所などにおいて大気汚染物質の排出抑制に取り組んでいます。

2020年度における空港全体からの窒素酸化物（NOx）の総排出量は、新型コロナウイルス感染拡大の影響により発着回数が大幅に減少したことに伴い大幅に減少しました。2021年度については、航空機発着回数の増加などにより、空港全体のNOx総排出量は2020年度と比較して増加しましたが、発着回数の回復傾向がみられたことから、発着回数1回あたりでは減少となりました。

実績

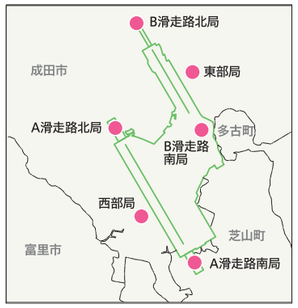
窒素酸化物：NOxの排出量（発着回数1回あたり）



大気質監視

当社は、空港内外6カ所に大気質常時測定局を設置し、空港周辺の大気中の二酸化硫黄、窒素酸化物、一酸化炭素、光化学オキシダント、浮遊粒子状物質、炭化水素の濃度などについて、常時監視しています（P54参照）。2021年度の測定結果は光化学オキシダント以外の項目について長期的評価による環境基準を達成しています。光化学オキシダントは環境基準を満たしませんでしたが、空港周辺の自治体測定局においても同様の現象が見られることから、この現象は空港特有のものではなく広域的なものと考えられます。

■大気質常時測定局位置図



●測定局

水質保全

空港から排出される雨水排水などが、空港周辺地域の河川に与える影響を把握するため、水質監視を行っています。また、油水分離施設※1や滞水池※2、水処理施設の設置・適正な運用を通じて、水質を保全するためのさまざまな取り組みを行っています。

※1 油水分離施設
排水中に含まれる油分を分離・除去する施設。航空燃料タンクヤードなどで油分が混入した場合に使用する。

※2 滞水池
A滑走路の西側に設置された、雨水を一時的に貯めておく施設。容量は59万㎥であり、集水された雨水はそこから場外放水路へ排出される。

水質監視

当社は、周辺の河川など4か所で毎月1回の定期測定を行い、場外放水路など3カ所では24時間常時監視を行っています。雨水排水については水位の変動がありますが、下流河川に影響のない水質を維持しています（P55参照）。なお、大腸菌群数は一部の地点でやや高めでしたが、自然由来によるもので衛生上問題ないことを確認しています。

地下水については、水位の常時監視を空港周辺で行うとともに、水質についても年1回測定しており、2021年度の測定結果は水質に変化がないことを確認しています。

■水質定期測定地点位置図

●測定地点

ディアイシング対策

航空機の翼に積雪や霜の付着、氷結が起こると、離陸時に必要な揚力や操作機能に影響し、事故の原因となることがあります。そのため、冬季の低温時や降雪時に、航空機に防除氷剤※3を散布するディアイシング作業が必要になります。使用する防除氷剤は、食品にも使用されるプロピレングリコールを主成分としており、人体には無害ですが、河川に流出すると、有機汚濁※4につながるおそれがあります。

当社では、エプロン上に落下した防除氷剤を貯留池に回収できる作業スポットを整備しており、回収された防除氷剤を含んだ水は、エプロンから雨水管路を通じてディアイシング廃液処理施設へ送られ、浄化処理されます。また、それ以外のスポットで作業を行った場合でも、防除氷剤回収車で回収し、同様に浄化処理されます。

水質測定局

※3 防除氷剤
航空機への着氷を防ぐ物質

※4 有機汚濁
水に有機物質が入り、その有機物が分解する時に酸素が消費され、酸素欠乏が起こることによって生じる水質汚濁

ディアイシング廃液処理施設

ディアイシング作業

自然環境保全と農業再生

空港建設により失われた豊かな自然を取り戻すために取り組みを進めています。

「成田空港周辺緑化基本計画」に基づき、緑地が有する騒音緩衝機能、自然環境保全機能、修景機能及びレクリエーション機能などを適切に配置し、全体として有機的連携を持った緑地整備を図るため、周辺地域の立地的特性にあわせて、植生や景観を考慮した緑化施設を整備しています。

芝山水辺の里などでは、緑地が持つ機能を最大限に活かしながら、ミチゲーション※の考え方を参考に、自然そのままを残すだけでなく、一度失われてしまった自然を復元し、保全しています。

また、成田国際空港が位置する北総地域は、野菜生産額全国トップクラスである千葉県の農業の中心地であり、有機農業の先進地でもあります。当社では、空港周辺地域で移転された農家の方々の土地を適正に管理し、貸付を行っています。

※ ミチゲーション
開発などによる環境への影響を何らかの具体的な措置によって緩和軽減することや、失われる環境と同じだけの環境を復元し調和を図っていくこと。

緑化施設

「成田空港周辺緑化基本計画」に基づき、周辺地域の立地的特性にあわせて植生や景観を考慮した緑化施設を整備しています。

1 里山の整備（成田市長田）

2 場外放水路 水辺環境整備（取香川）

3 成田市さくらの山（成田市駒井野）

4 芝山水辺の里（芝山町岩山）

5 朝倉やすらぎの杜（芝山町朝倉）

6 グリーンポート エコ・アグリパーク（芝山町岩山）

詳しくは右ページ

7 三里塚さくらの丘（成田市三里塚）

8 南三里塚遊歩道（成田市三里塚）

9 十余三東雲（とよみしののめ）の丘（成田市十余三）

自然公園の整備
―グリーンポート エコ・アグリパーク

空港の南側（芝山町岩山地区）の「芝山水辺の里」に隣接する約17.6ha（東京ドーム約4個分）の当社所有地を活用して、ありのままの自然を活かした体験型自然公園「グリーンポート エコ・アグリパーク」を2007年に開園しました。アグリパークは、北総地域を代表する谷津地形を持ち、変化に富んだ環境となっており、多くの昆虫類をはじめ多種多様な動植物が生息しています。当社では、これら多様な生物を育む環境を大切に守っていくとともに、里山の景観復元を目標としています。

■ グリーンポート エコ・アグリパーク

ACCESS MAP

移転跡地の有効利用

地域農業の振興のため、移転された農家の方々の土地を有効利用し、農地として利用可能な土地は、周辺自治体の協力を得ながら地元農家への貸付を行っています。

未貸付地については、今後も農地として活用できるよう定期的に耕転や草刈りを行うほか、レンゲを植えて地力の維持・増進を図っています。

機能強化による伐採木の有効活用

「成田空港の更なる機能強化」により伐採したスギやヒノキ、ヤマザクラなどの樹木を有効活用し、NAA本社ビルの打ち合わせ用デスクを作製しました。

また、第3旅客ターミナルビルの拡張（P8～9参照）エリアにおいては、伐採木でパーテーションポールを作製。金属製よりも温かい雰囲気を演出し、訪れる旅客を明るく迎えています。

今後も旅客ターミナルビルのお客様エリアを中心に、伐採木を有効活用した製品を設置予定です。

第3旅客ターミナルビルに設置しているパーテーションポール

COLUMN

場外放水路の桜並木

成田国際空港の場外放水路は、空港敷地内等に降った雨水を放流するために設置。2001～2005年に「多自然型川づくり事業」の一環で桜の苗木の寄付金を募集し、場外放水路に約170本のソメイヨシノを植樹しました。桜の一本一本に寄付者のお名前が掲示されています。約1.3kmある桜並木は散策路として周辺地域の方々や旅行者、空港関係者にも親しまれています。

STAFF VOICE

“20年間維持・管理し、皆様に愛される環境に”

成田国際空港株式会社
地域共生部 環境コミュニティグループ
折原 一彰

桜の植樹事業は、空港建設によって失われた緑を回復することを目的に、20年ほど前に始まりました。寄贈者の思いを大切にし、地域の方々に愛される環境を作りたいという思いで維持管理を続け、今では大木に成長しています。今後の空港機能強化により、周辺地域の環境は大きく変化します。できる限り環境に負荷がかからない方法を模索し、適切に進めていきたいと考えています。