

① 地域と共生する空港づくり大綱

① 地域との連携を密に取り組み

運輸省（現国土交通省）とNAAは、「地域と共生する空港づくり大綱（共生大綱）」を1998年7月15日に地域の方々に提案した。共生大綱は、その2年前の1996年12月11日に運輸省がまとめた「今後の成田空港との共生、空港整備、地域整備に関する基本的考え方」において、次のステップとして、飛行コースを含む成田空港の全体像と手順をとりまとめるとしていたものであり、円卓会議で残されていた課題であった「地球的課題の実験村」構想具体化検討委員会が終結したことを踏まえて、地域の理解を得るために提案したものである。

共生大綱は、成田空港の整備についての全体像とその手順を明らかにしている。その内容は、「共生策、空港づくり、地域づくりをいわゆる三位一体のものとして相互に密接に関連させて進める」という基本理念のもと、エコ・エアポート基本構想に則した環境に配慮し



▲A滑走路南側の航空科学博物館に隣接する「芝山水辺の里」

た空港づくりや農業振興への協力などの共生策の充実、平行滑走路などの2000年度完成目標とした整備^{*1}、地域振興への協力などを骨子としている。

運輸省とNAAは、この共生大綱を提案した後に、50を超える市町村や市町村議会、住民団体などへの説明をはじめ、延べ100回を超える意見交換を行った。そして、それらを通じて提出された意見、要望を反映させて、この共生大綱の一部を修正し、地域の理解を得た指針としての新たな共生大綱を1998年12月16日にとりまとめた。

修正部分の要旨は、①空港づくりは地域づくりとの原点に立ち返って取り組む、②共生委員会の点検により、引き続き取り組みが必要と指摘された円卓会議の合意事項は、住民の視点で対応する、③いわゆる谷間対策について地域の実情に応じた対策の充実に努める、④芝山鉄道は一日も早い完成に向けて取り組む^{*2}、⑤交通網の整備や農業振興策などの地域づくりを着実に進めていくため関係自治体などと継続的に連絡協議を行い、連携を一層密にして取り組んでいく、というものである。

最終的にとりまとめた「地域と共生する空港づくり大綱」の全文は資料編1③を参照。

*1 平行滑走路の整備については、1999年5月に2000年度内の完成目標を断念し、新たな方針が運輸大臣から指示された。その後、この方針に基づいた手続きおよび工事を実施し、2001年10月末に工事が完了し、2002年4月18日に暫定平行滑走路が運用を開始した。

*2 芝山鉄道（東成田駅～芝山千代田駅間）は、2002年10月27日に開業した。

② 騒防法および騒特法の概要

内陸空港である成田空港にとって航空機騒音は、空港周辺地域にもたらす影響の中でも最も大きなものとして、NAAは從来からきめ細かい対策を講じている。

成田空港の環境対策については、航空機騒音の発生源対策（機材改良、発着規制、運航方式の改善など）と空港施設の改良（防音林・防音堤の設置、ノイズリダクションハンガーの整備など）、そして受音地点で行う空港周辺対策（防音工事、移転補償、土地利用、地域振興など）に分けられる。

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（昭和42年法律第110号）」（騒防法）および「特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法（昭和53年法律第26号）」（騒特法）に基づいて対策が講じられている。

① 騒防法

1959～1960年、航空機のジェット化が始まり、各地の空港（特に羽田空港および大阪空港）ではジェット機の離着陸が増加していった。これに伴い、空港周辺地域において航空機騒音問題が発生し、対策が必要とされるようになった。

これを踏まえ、深夜における航空機運航の制限などの行政措置が講じられたが、必ずしも十分ではなく、「防衛施設周辺の整備などに関する法律」と同じような騒音対策を講じるべきであるとの各方面からの強い要望や、航空審議会からの同様の趣旨の答申があり、1967年8月1日、公害基本法の精神に則り、その体系下に騒防法が制定された。しかし、同法に基づく対策の実施にも関わらず、航空機輸送需要の急激な増大に