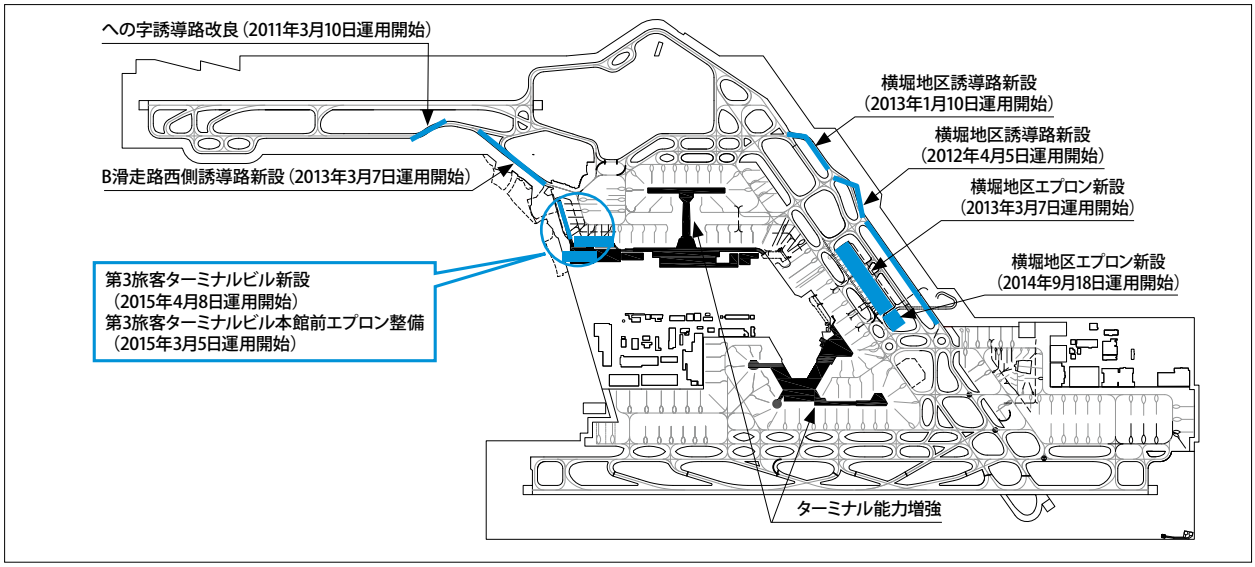
【空港容量拡大に向けた施設整備】



5 カーフュー（離着陸制限）の弾力的運用の実施

1 カーフュー（離着陸制限）の弾力的運用

成田空港では、1978年の開港以来、23時から翌朝6時までの時間帯は原則として離着陸を禁止しているが、成田空港における台風、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に限定し、緊急事態として離着陸を認められていた。

この離着陸制限（カーフュー）は引き続き遵守することを前提として、開港以来初めて2013年3月31日の夏ダイヤからカーフュー時間帯の23時台を弾力的に運用することが可能になった。その結果、成田空港の利便性は飛躍的に向上した。

2 カーフューの弾力的運用案を地域へ提案

成田空港では、2010年10月に空港容量30万回の地元合意をいただいたことにより、その効果として多様な航空ニーズに対応した施設整備が進むとともに、国内外に新たな路線の展開が可能となった。

特に2012年には相次いでLCCが新規参入し、成田空港を拠点に運用されたことから、周辺地域や千葉県民にこれまでにない利便が提供され、新たな発展の契機として期待された。

こうしたなか、2012年12月、国およびNAAは成田空港の競争力を高め「選ばれる空港」となるために、オープンスカイの導入に合わせてカーフューの弾力的運用の実施について空港周辺9市町に提案し（**「提案内容」参照**）、その後、周辺市町とともに地域へ鋭意説明を行った。

3 弾力的運用について地域と合意

60回以上行った説明会でさまざまなご意見をいただくなかで、2013年3月29日に開催された国、千葉県、空港周辺9市町およびNAAで構成される「成田空港に関する四者協議会」（以下、四者協議会）において、①当初提案していた「早朝5時台の着陸」を弾力的運用から除くこと、②健康影響調査の実施、③ホームページなどによる情報公開、④実施状況の検証などにとり

カーフューの弾力的運用についての提案内容

1 弾力的運用の対象になる場合
1 出発地空港における悪天候、異常事態などによる遅延の場合
2 悪天候、異常事態などにより一旦他空港を経由して成田空港に着陸した場合
3 悪天候、異常事態などによる玉突き遅延が発生した場合
4 目的地空港の悪天候、異常事態などにより成田空港に引き返す場合
5 早朝洋上待機の場合
6 その他、異常事態、運航の安全確保などやむを得ない理由により、遅延が生じた航空機の離着陸

2 対象となる時間帯
23時台の離着陸及び5時台の着陸

3 対象機材
低騒音機（インデックスA、B、C）

4 対象航空会社
制限なし

5 料金
着陸料と同額をペナルティーとして上乗せ。
上乗せ分は、空港周辺6市町に均等配分する。

＊四者協議会の合意に際し、1 5「早朝洋上待機の場合」および 2「5時台の着陸」は削除

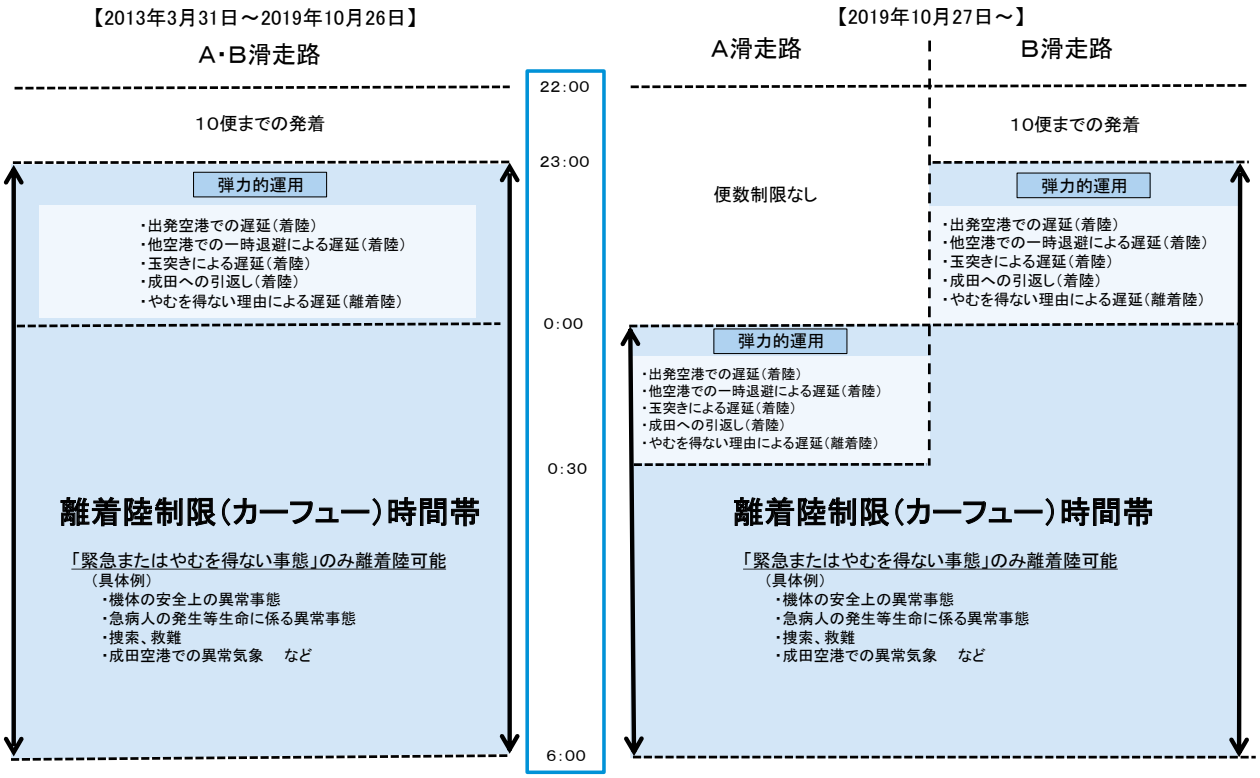
まとめていただき、カーフューの弾力的運用について四者の合意に至った。

また、2018年3月13日の四者協議会における成田空港の更なる機能強化に関する実施の合意、2019年2月4日の四者協議会における確認を受け、2019年10月27日からA滑走路の運用時間が1時間延長することに伴い、A滑走路の弾力的運用は0時から0時30分に変更となった。

（資料編1「8 成田空港の離着陸制限（カーフュー）の弾力的運用に関する確認書」参照）

弾力的運用は2013年3月31日の運用開始から2019年10月26日までで479件が実施されており、NAAは、今後も引き続き適切な運用がなされるよう努めていく。また、カーフューの弾力的運用に伴う合意事項についてもしっかりと対応し、これまで築き上げてきた地域との信頼関係のさらなる醸成を図るとともに、地域と空港の共生・共栄に向けた取り組みを推進していく。

成田空港の離着陸制限（カーフュー）の弾力的運用



6 用地交渉の経緯と現況

1 開港後～円卓会議まで

開港をめぐる激しい闘争の末、ようやく開港した成田空港であったが、1980年代半ばには再び発着容量不足となり、2期工事を進めて本来計画を実現する必要性に迫られた。これら容量不足の解消を実現するため、NAAは、開港後も残る未買収地の取得に向けて、引き続き、任意買収を基本方針として、各権利者との交渉を進めていた。ところが、その対象である反対派農家の方々には、政府、NAAに対し深い不信感などがあり、また、NAA職員と接触すること自体が反対同盟内の批判を招くことや、支援極左暴力集団の厳しい監視や執拗な妨害行為などもあり、NAA職員が地権者宅を訪問することは危険が伴う困難な状況が続いていた。

このような状況の中、1989年8月以降、成田新法の適用により、極左暴力集団の活動拠点の除去処分などが行われるとともに、同年12月には成田空港の早期完全空港化および極左暴力集団の排除に関する声明が閣議決定された。

また、1990年1月には江藤運輸大臣（当時）が熱田派の一部地権者と現地で会談し、その後1991年11月には成田空港問題を平和的に解決するためのシンポジウムが開始され、反対同盟との真摯な話し合いが積み重ねられた。