

### 3 . 成田国際空港の概況

#### (1) 成田国際空港の概要

成田国際空港は、東京の東北東約 60 km の千葉県北総台地に位置しており、昭和 53 年に開港した。成田国際空港の主要施設および整備計画を表 3.1.1 に示す。また、航空写真を写真 3.1.1 に示す。1,048 ha の空港敷地に 4,000 m の A 滑走路と平成 14 年 4 月に供用が開始された 2,180 m の暫定平行滑走路（以下、B 滑走路という）が整備されている。

表 3.1.1 成田国際空港の主要な施設

主要施設	全体計画	2004.9 現在供用中の施設
空港敷地面積	1,084 ha	940 ha
滑走路	A 滑走路 4,000 m × 60 m	A 滑走路 4,000 m × 60 m
	平行滑走路 2,500 m × 60 m	暫定平行滑走路 2,180 m × 60 m
誘導路	延長約 35.8 km 幅 30 m (暫定計画を含む)	延長約 27.4 km 幅 30 m (一部 23m) (暫定計画を含む)
エプロン	面積約 260 ha	面積約 216 ha
スポット	143 スポット	137 スポット

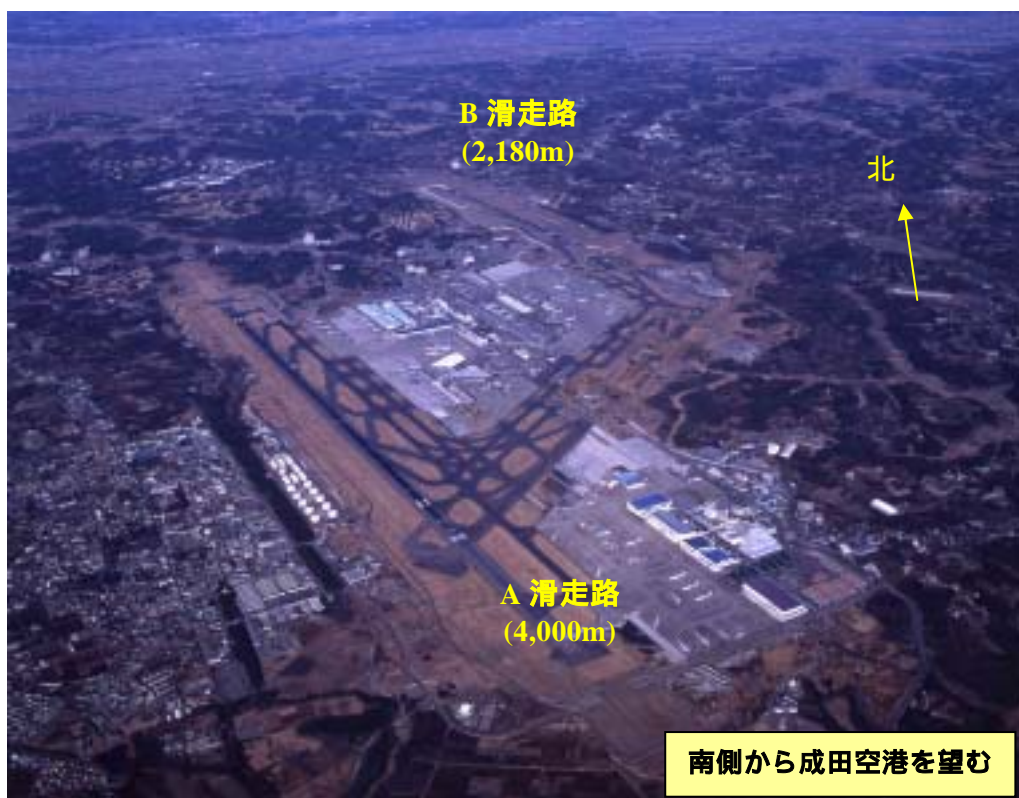


写真 3.1.1 成田空港の状況

## (2) 航空機の発着回数

航空機の発着回数の年度別推移を図 3.1.1 に示す。

日平均発着回数は、開港当初が約 150～200 回/日で、平成元年頃から約 300～350 回/日に増加し、平成 14 年度に B 滑走路が供用された後は約 450～500 回/日に増加している。

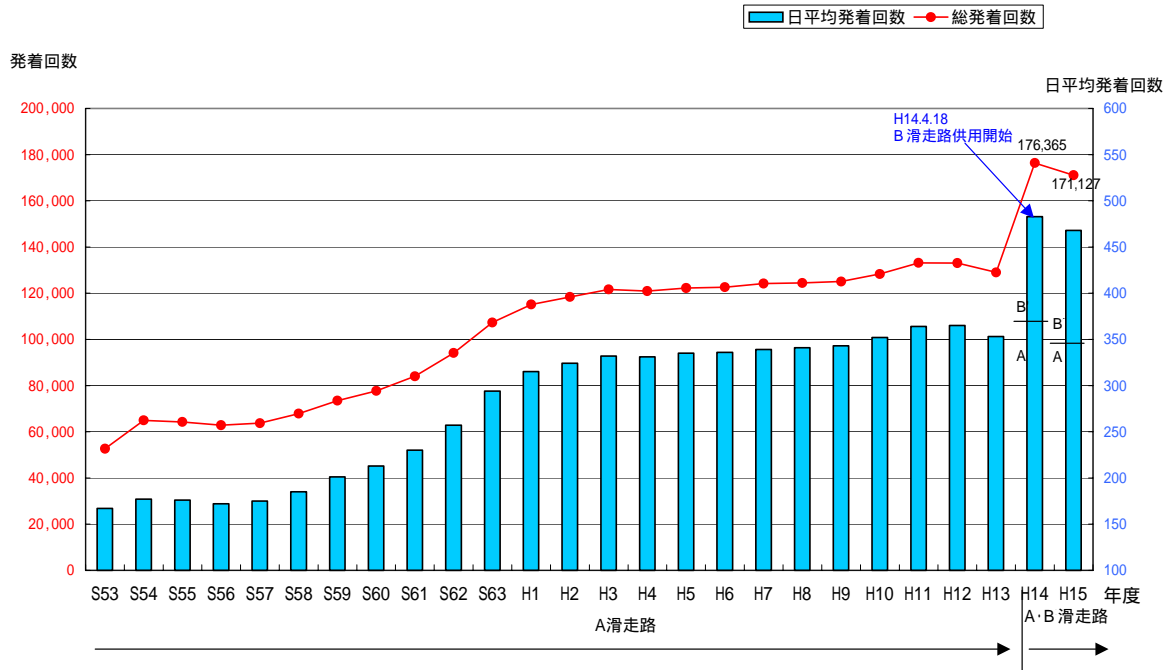


図 3.1.1 航空機発着回数の年度別推移

過去 3 年における時間別平均発着回数を図 3.1.2 に示す。

各年度とも発着回数の時間変動は同様の傾向を示している。成田国際空港の運用時間 6～23 時の間で見ると、各年度とも 10 時～19 時の間の発着回数が多く、18 時台が最も多い。

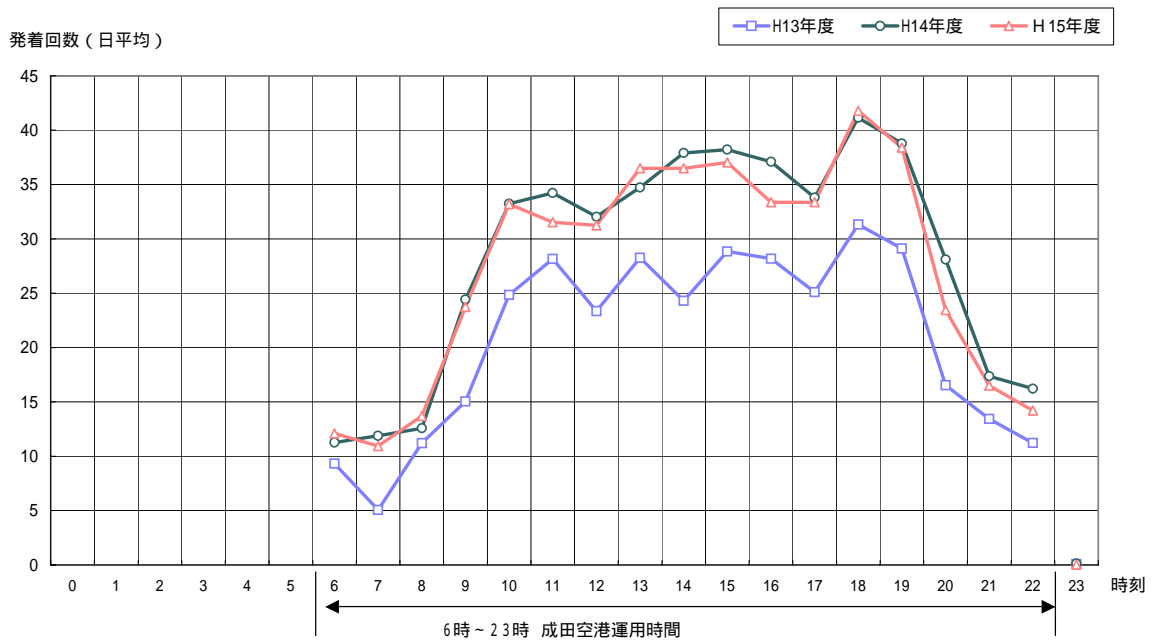


図 3.1.2 時間別平均発着回数

平成 15 年度における時間別離着陸別の回数を図 3.1.3 に示す。

離陸は 10～11 時台と 17～19 時台に集中する傾向を示している。一方，着陸は 12～17 時台が多く，次いで 17～20 時台，6～9 時台にかけての回数が多い。

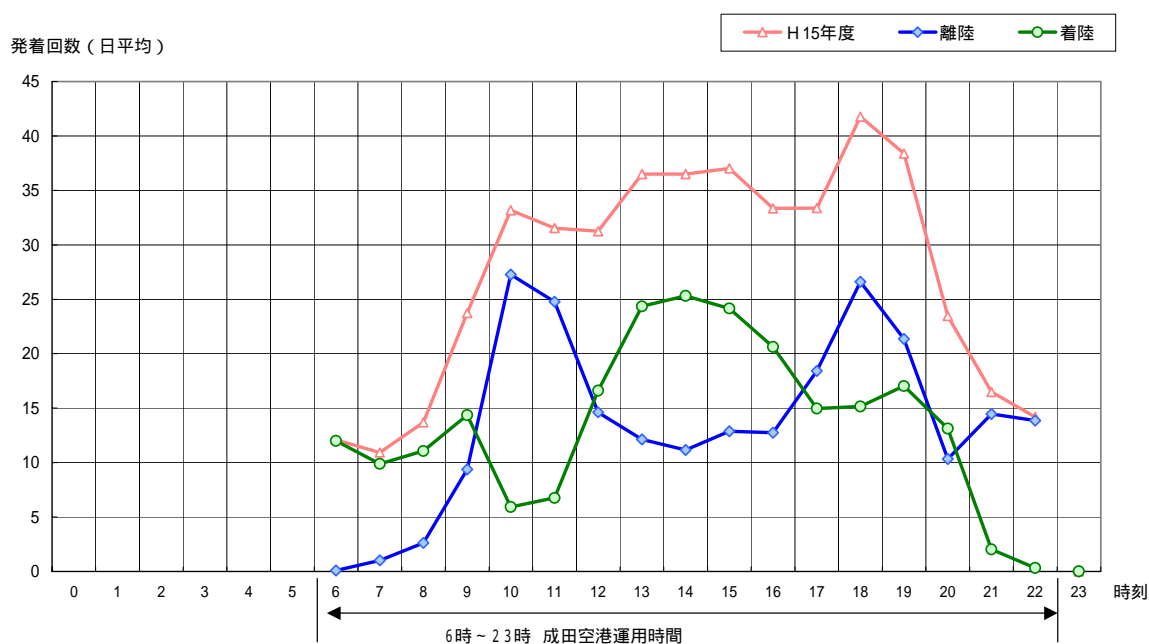


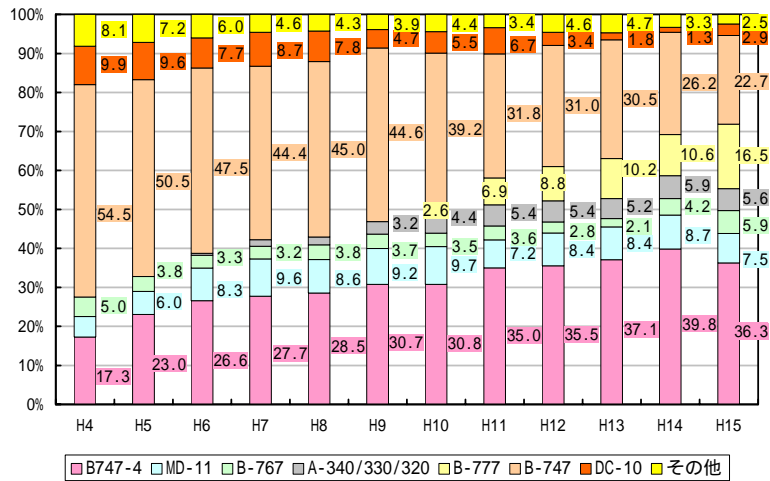
図 3.1.3 時間別離着陸別の回数

### (3) 機種別発着割合の年度別推移

機種別発着割合の年度別の推移，機種別の平均騒音値を滑走路別に図 3.1.4 に示す。

A 滑走路の図を見ると，B-747 の割合が減少する一方で B747-4，B-777 の割合が増加する傾向を示している。機種別の平均騒音値は，B-747 が最も高く，B747-4 あるいは B-777 はこれより低い値を示している。すなわち，低騒音の航空機の発着割合が年々増加する傾向を示している。

B 滑走路の図を見ると，B-767，B-777 の割合が過半数を占めており，それ以外はその他（双発小型機等）である。A 滑走路と比較すると，中型・小型の発着が主であり，その結果，平均騒音値の低い飛行機の割合が多い。



A 滑走路への離着陸の例 (荒海局:A 滑走路端から北側へ約 7.5km,経路直下地域)

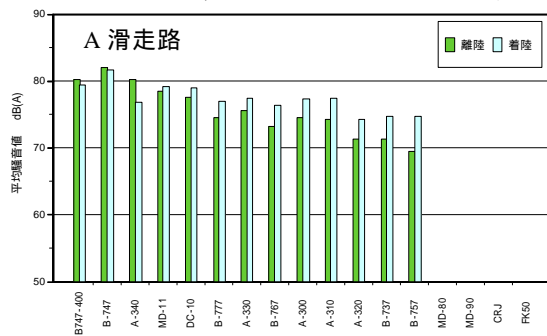
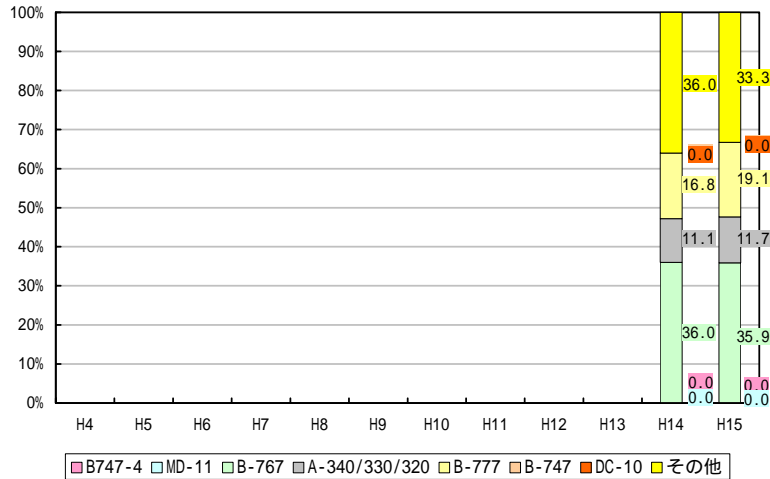


図 3.1.4(1) 機種別発着割合の年度別の推移, 平均騒音値 ( A 滑走路)



B 滑走路への離着陸の例 (下総局:B 滑走路端から北側へ約 7.5km,経路直下地域)

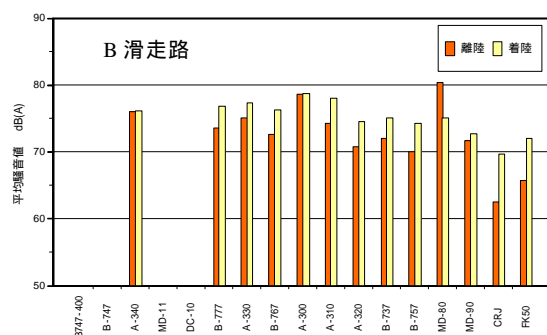
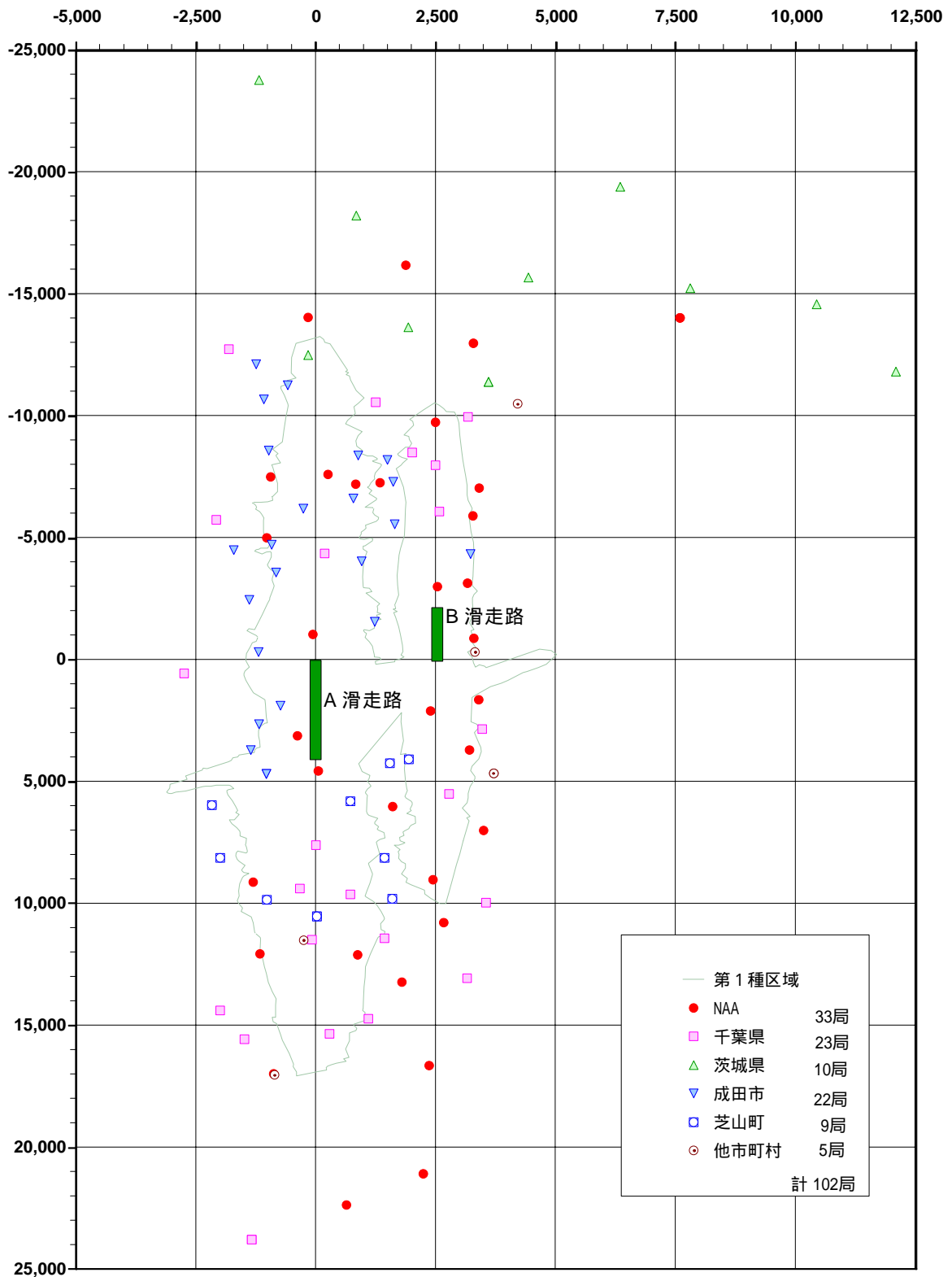


図 3.1.4(2) 機種別発着割合の年度別の推移, 平均騒音値 ( B 滑走路)

#### (4) 航空機騒音常時監視局の設置状況

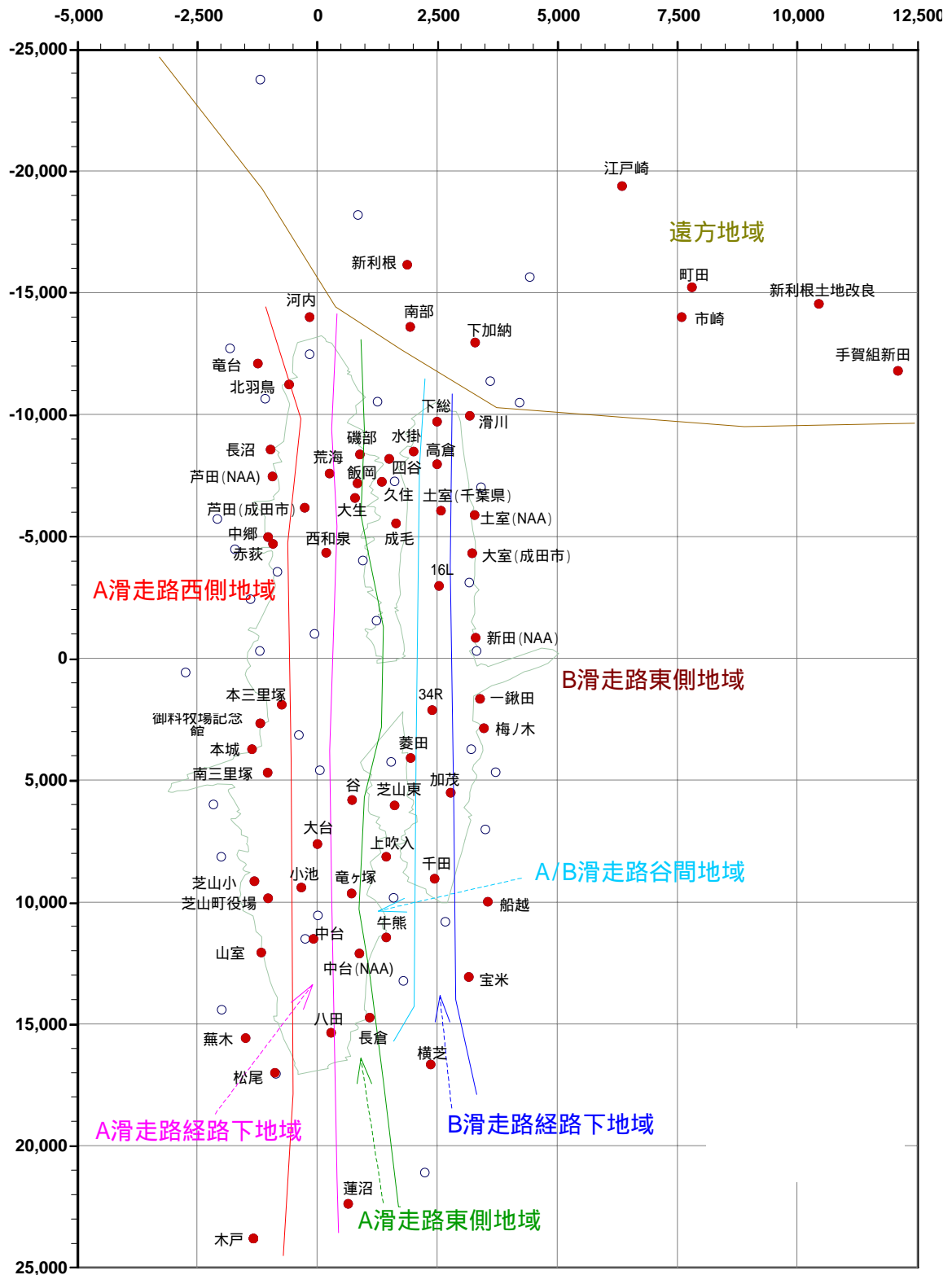
成田国際空港の周辺には、航空機騒音の実態を把握するため、合計 102 局の航空機騒音常時監視局が設置されている。常時監視局の位置を図 3.1.5 に示す。102 局の設置者別の内訳は、千葉県が 23 局、茨城県が 10 局、成田市が 22 局、芝山町が 9 局、その他市町村が 5 局、成田国際空港株（NAA）が 33 局である。

なお、全ての監視局の騒音データは、(財)成田空港周辺地域共生財団が一括して管理・公表を行っている。以降の検討は、当該機関で集計されたデータを用いる。



注) 1.図の原点はA滑走路の北端で、A滑走路の方向に縦軸を設けている。  
 2.横軸と縦軸の単位はmである。縦横比は異なる(横長に表示)。

図 3.1.5 航空機騒音常時監視局の位置



注) 1.図の原点はA滑走路の北端で、A滑走路の方向に縦軸を設けている。  
 2.横軸と縦軸の単位はmである。縦横比は異なる(横長に表示)。

図 3.1.6 航空機騒音常時監視局の名称

## (5) 年間 WECPNL の状況

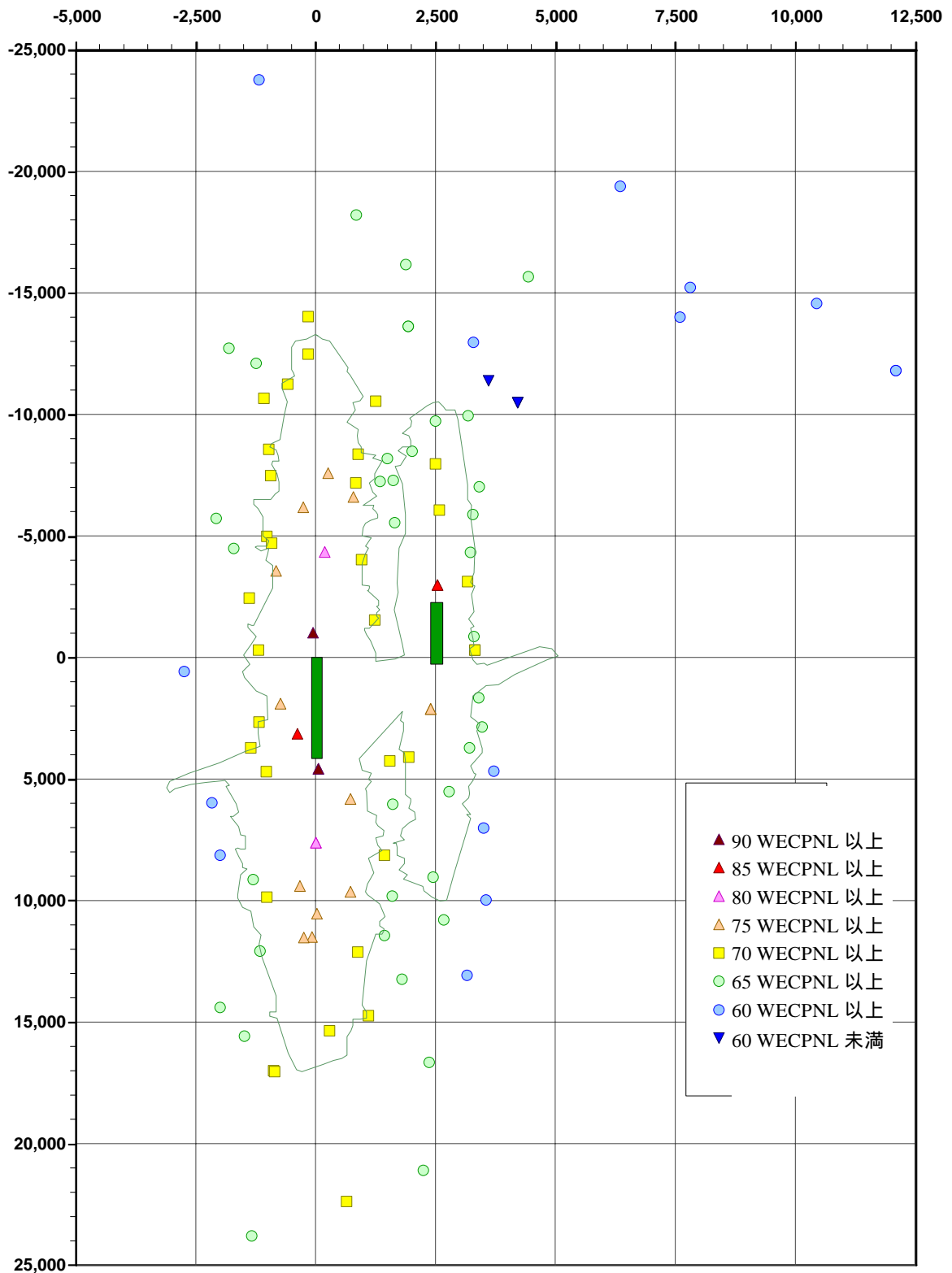
平成 15 年度における年平均 WECPNL を図 3.1.7 に示す。図中の点線は、「公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律」に基づく区域指定（第 1 種騒音区域：基準値 75 WECPNL 以上）を表している。

この図より、次のことがわかる。

- ・第 1 種騒音区域の外は全ての局で 75 WECPNL を下回っている。
- ・年平均 WECPNL の値が高い局は、A 滑走路（図中、左側の緑色の太線）の経路下に多く、滑走路端から約 4 km 離れた西和泉あるいは大台で 80 WECPNL となっている。
- ・B 滑走路の経路下の WECPNL は A 滑走路ほど高くはなく、B 滑走路の北側約 1 km に位置している 16L（空港敷地内、NAA 設置）が 80 WECPNL となっている。

また、年平均 WECPNL の経年変化を図 3.1.8 に示す。空港の北側は、平成 13 年度までは横ばいで推移しており、B 滑走路が供用して総発着回数が増加した平成 14 年度に多少増加している。空港の南側は北側のような傾向はみられず、年平均 WECPNL は、ほぼ横ばいで推移している。ただし、A 滑走路の西側に位置している芝山監視局は平成 13 年度以後に年平均 WECPNL が低減し、逆に A 滑走路の東側に位置している大総監視局は増加している。これは、航空標識の設置場所を変更したことによって、飛行経路が若干、変化したことによる。

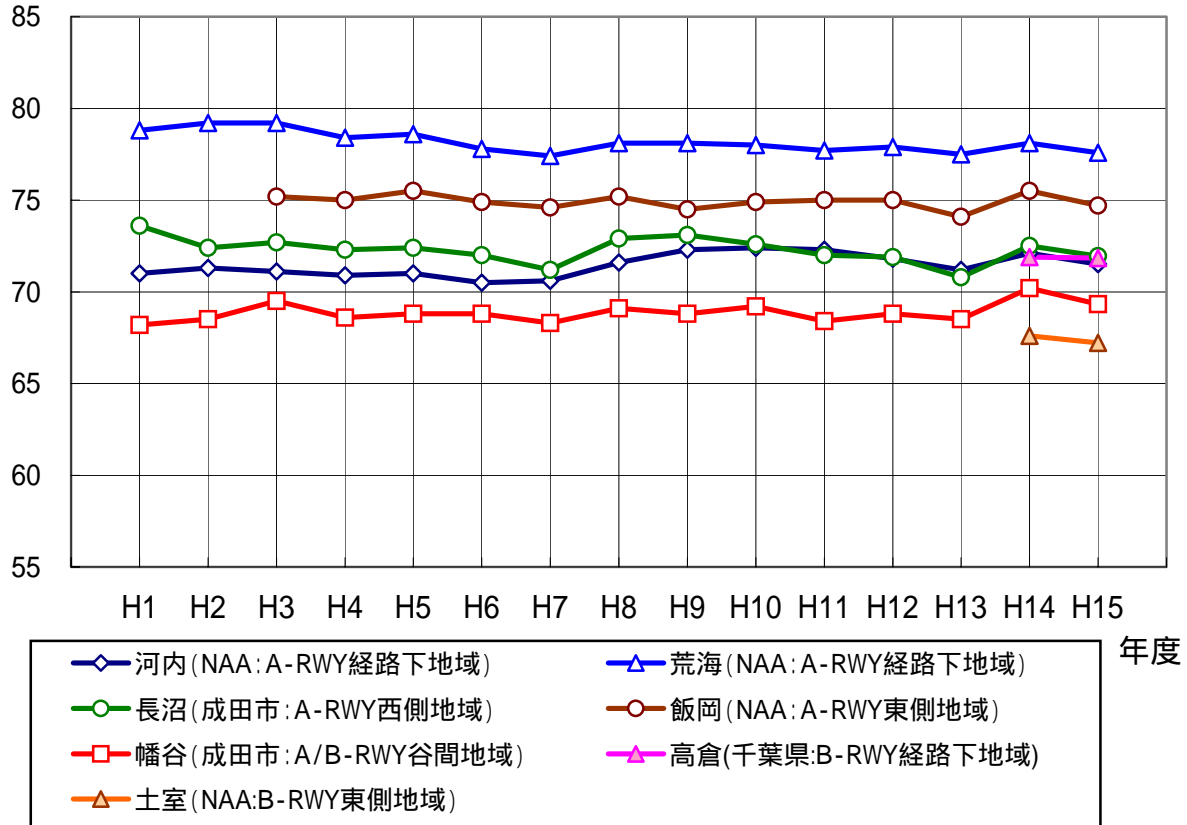




注) 1.図の原点はA滑走路の北端で、A滑走路の方向に縦軸を設けている。  
 2.横軸と縦軸の単位はmである。縦横比は異なる(横長に表示)

図 3.1.7 年平均 WECPNL の状況 (平成 15 年度 : 全 102 局)

空港北側地点の代表例



空港南側地点の代表例

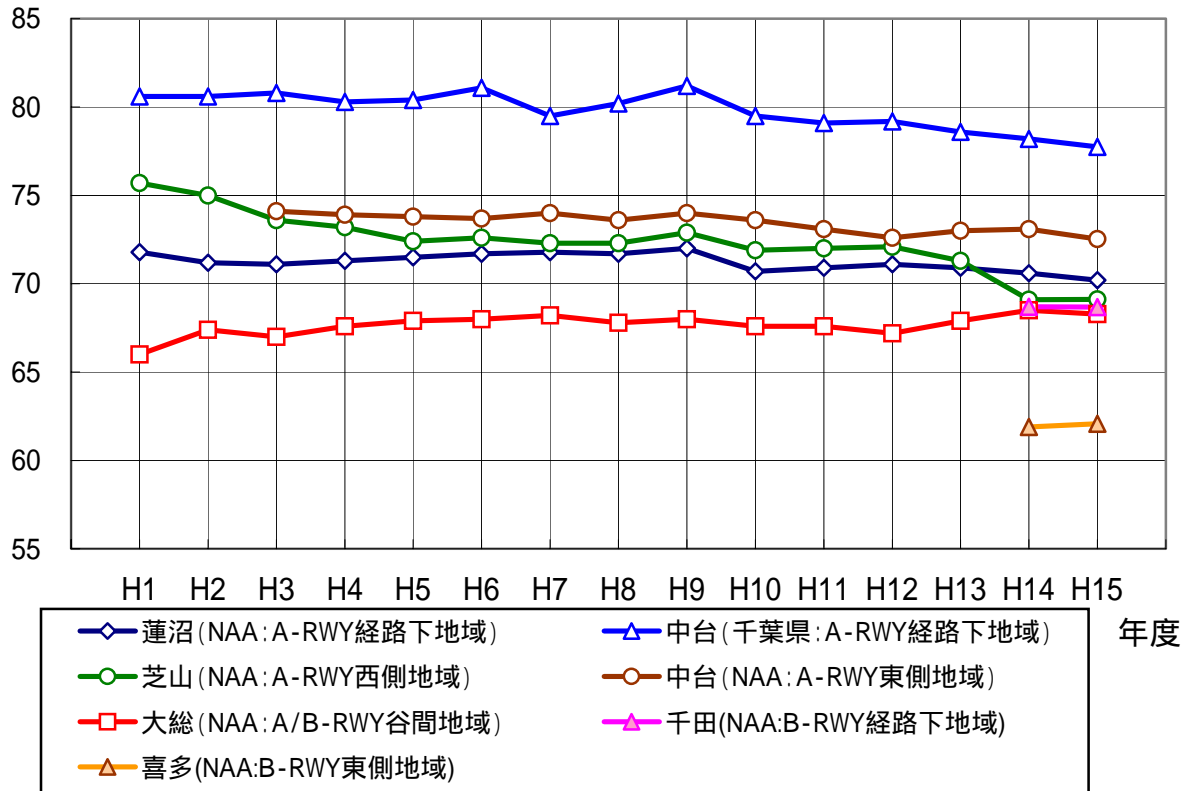


図 3.1.8 年平均 WECPNL の推移

