

「空港インフラへの規制のあり方に関する研究会」 ヒアリング資料

平成20年9月8日(月)

千 葉 県

「空港インフラへの規制のあり方に関する研究会」ヒアリング資料目次

首都圏空港の機能拡充に対する千葉県の基本的な考え方	1
開港から30年 成田空港は既に地域に密着した存在	2
共存共生から共栄に向けて	3
成田空港のこれまでの経緯について	4
地域と空港の共生への展開について	5
完全民営化後の空港と、地域のあり方について	6

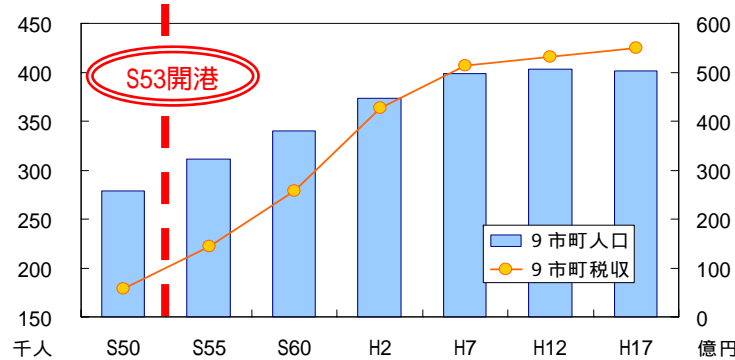
1. 我が国が今後も国際競争力を維持し、強化していくためには、成田・羽田を最大限に活用し、首都圏の旺盛な国際航空需要に対応していくことが必要である。そのため、本県は、成田の平行滑走路の2,500m化、羽田の再拡張事業に協力してきた。
2. 成田・羽田の機能拡充を進めるとともに、鉄道、道路などのアクセス整備により、両空港を一体的に活用し、首都圏空港の機能を更に強化することが重要である。本県は、成田新高速鉄道、北千葉道路、圏央道などの整備に努めている。

開港から30年 成田空港は既に地域に密着した存在

空港と地域は、騒音問題などのマイナス影響の解消に努めながら、空港からのプラス効果を活かした共生の道歩んでいる。

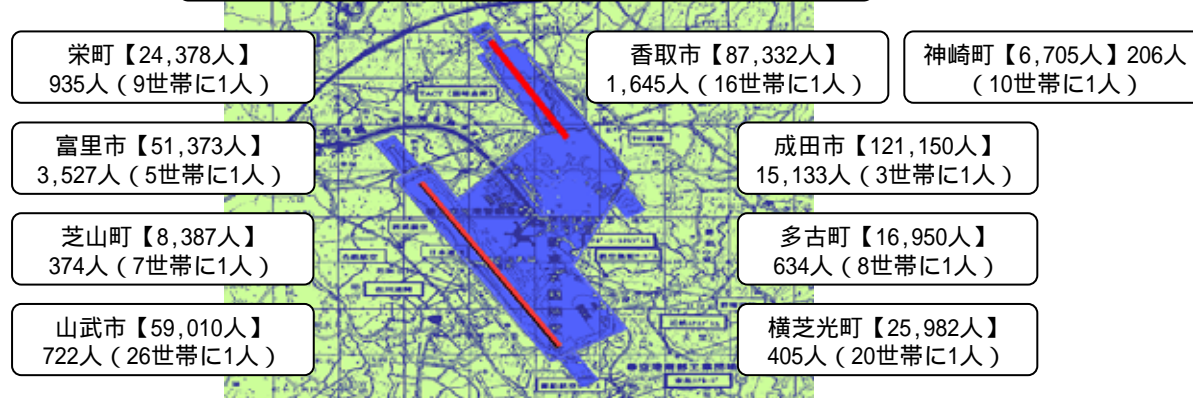
プラス面の影響

周辺9市町の人口、地方税収の推移【グラフ1】



雇用の創出【図1】

空港内従業員数 47,461人
千葉県から40,252人、地元9市町から23,581人が勤務



周辺9市町では、平均5世帯に1人が空港関連企業に従事

マイナス面の影響

成田空港騒音区域【写真1】



騒音区域
南北約30km、8,700ha以上の範囲
防音工事対象 5,403戸
移転補償対象 503戸

➡ 成田空港は、周辺地域の経済を支え、地域に密着した不可分な存在

共存共生から共栄に向けて(地域の新たな取り組み例)

完全民営化後も、国及び空港会社と地域が運命共同体的な関係が持続できるような仕組みづくりが必要。

成田国際空港都市づくり推進会議

構成員： 成田空港周辺4市5町(成田市、富里市、香取市、山武市、栄町、神崎町、多古町、芝山町、横芝光町)
オブザーバー： 国土交通省、成田国際空港株式会社、千葉県

地域づくりの取り組み例

成田国際空港都市づくり9市町プラン(基本構想)

成田空港の競争力を強化するため、地域が支援し育てていく姿勢が必要。

【基本理念】 9市町は、空港を共通の財産として活用し、地域と空港が共生・共栄する魅力ある国際空港都市を目指します。

空港の機能拡充

発着回数30万回の可能性について、プラス・マイナスの両面から検討

NAAとしては、空港能力として、環境面、施設面、運用面の制約を解消できれば、最大約30万回までの処理が可能との見解を表明。

検討着手

- ・ プラスの創出： 経済波及効果調査を実施
- ・ マイナスの軽減： 騒音等の地域・環境対策について検討

成田空港のこれまでの経緯

成田空港は、羽田空港に代わる国際線専用空港として建設が決定され、地元住民の協力を得ながら、整備・運用が図られてきた。

昭和41年	「位置及び規模について」閣議決定
昭和46年	第1次・第2次代執行（土地収用） / 東峰十字路事件で警察官3名死亡
昭和50年	暫定パイプライン完成
昭和53年	開港：A(4,000m)滑走路 / 管制塔襲撃事件で2ヶ月延期後の開港
昭和58年	パイプライン関連企業が放火され、従業員2名死亡
昭和63年	県収用委員会会長が襲われ重傷。県収用委員全員が辞任に追い込まれる。
平成3年	「成田空港問題シンポジウム」開催（平成5年まで計15回開催）
平成5年	「成田空港問題円卓会議」開催（平成6年まで計12回開催）
平成10年	運輸省、空港公団が「地域と共生する空港づくり大綱」発表
平成14年	暫定平行滑走路オープン（2,180m）
平成18年	平行滑走路2,500m化工事に着手

反対運動(闘争)



対立構造の解消



地域と空港と共生



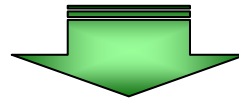
現在

地域と空港の共生への展開

完全民営化後も、地域と成田空港の共生に向けた取り組みを安定・継続させていくことが、共栄に向けた国や空港会社の課題。

平成3年 成田空港問題シンポジウム（対立構造の解消）

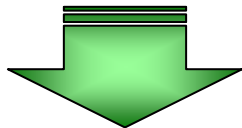
平成5年 成田空港問題円卓会議（地域と空港の共生への取り組み）



「地域と共生する空港づくり大綱」(理念)

(平成10年：運輸省、空港公団発表)

- ・ 「空港づくりは地域づくり」、国と地域の共同作業
共生策・空港づくり・地域づくりを三位一体として進める。
- ・ 共生理念は成田空港がこの地にある限り永遠の課題。
- ・ 地域と空港の共生の実現のため空港を活用した地域づくりに地元と一体に取り組む。



地域共生策の展開

平成14年 暫定平行滑走路(2,180m)の供用開始

平成18年 平行滑走路2,500m化工事に着手

完全民営化後の空港と、地域のあり方

完全民営化後も、現在の成田空港会社法に規定されている環境・共生策や、これまで地域に約束してきた事項が、引き続き確保されることが必要。

株式上場
完全民営化

【地域の最大の懸念】

利益優先により、地域への対策が希薄化すること

成田空港は、内陸空港という宿命から、多くの人々が航空機騒音とともに生活していかなければならず、空港建設過程における経緯を踏まえると、完全民営化後も地域の理解と協力を得ることが、空港運営の円滑な実施を図る上で不可欠である。

長年にわたり培ってきた空港と地域との共生に根ざした空港運営を維持していくため、
空港機能の更なる拡充が図られる場合における、新たな騒音対策や地域共生策のため、

公的関与により、確実に担保できる仕組みが必要である。