

資料編 1



1 円卓会議の合意事項

成田空港問題円卓会議において国がその実施を約束したもので、1994年12月10日の円卓会議拡大運営委員会において、「合意事項」として確認された。

1. 騒音問題

- ① 民家防音工事については、再助成を図る。
- ② 従来の防音工事の施工方法の見直しについては、サッシの軽量化や種類を増やすなど施工方法を改善する。
- ③ 低周波騒音についての実態調査および原因究明、さらに対応については、継続的に取り組んでいく。
- ④ 飛行コースが守られるよう取り組んでいく。
- ⑤ 騒音等の監視・観測および今後の騒音対策の研究の推進のための体制を整備する。
- ⑥ エンジンテスト等営業騒音については、極力、騒音を減らすよう努力していく。
- ⑦ 防音林・防音堤の拡充を計画的に進めていく。
- ⑧ 航空機の低騒音化を進めることなどを内容とする「航空法の一部を改正する法律」の趣旨に沿って、高騒音機について段階的に運航を禁止するなど、航空機エンジンの低騒音化に積極的に取り組んでいく。
- ⑨ 第1種騒音区域コンターに隣接している区域に対する対策については、今後の課題として、自治体等と相談していく。

2. 移転問題

- ① 空港用地内移転者と騒音地区移転者では税金や移転先用地の問題で不公平であるという点については、税の問題は、騒特法の線引きによって解消されるが、線引き以前についても線引き後との不公平が生じないよう対応する。移転先用地の確保の問題については、不公平のないよう取り組んでいく。
- ② 移転対策については、地域社会のつながりを維持した集団移転を基本に取り組んでいく。
- ③ 80WECPNL以下の一定の地域から、騒音を理由として移転を希望する者に対して助成のための対策を行う。

3. 落下物問題

落下物対策については、点検整備の徹底、洋上脚下げの徹底など再発防止にあらゆる知恵を尽くして努力していく。

4. 環境問題

- ① 今後、空港公団の行う自己監査については、調査の方法、評価の方法、情報公開の方法について、第三者の意見が反映されるようなシステムを考えていく。
- ② 失われた緑・林の回復については、計画的な推進を図っていく。

- ③ 空港内活動の環境への影響については、騒音・大気・水質等の測定値を積極的に情報公開していく。なお、環境基準値がないものについては、極力その影響を小さくするよう留意して対応を図っていく。

5. 電波障害

電波障害対策は、今後も継続して工事を進めていく。

6. 滑走路計画

- ① 平行滑走路の整備については、あらゆる意味で強制的手段が用いられてはならず、あくまでも話し合いにより解決する。
- ② 横風用滑走路については、平行滑走路が完成した時点であらためて地域社会に提案し、その賛意を得て進めるのが適当であるが、これを地上通路として整備することは別の問題である。
- ③ 平行滑走路の供用開始時における飛行回数は20万回を限度として、その後の回数増加は地元と協議する。ただし、騒音対策等の基本となる騒音コンターについては、総飛行回数を22万回として対策を順次実施していく。
- ④ 深夜便の運航については、4000m平行滑走路とも飛行時間は23時までとするが、両滑走路とも平行滑走路の供用時点で、22時台の便数は、それぞれ現在の4000m滑走路の便数(10便/日)以下とする。また、22時台の運航機材は、平行滑走路の供用時点で新騒音基準適合機による運用となるよう努める。

なお、上記のうち③および④については、地域社会に直接重大な影響を及ぼすことであるから、運輸省・空港公団は、供用開始にあたっては、騒音対策の実施状況を含め、あらためて地元および関係住民と協議すること。

7. 移転跡地

移転跡地などの騒音対策用地の環境については、放置することなく、例えば伝統的な農家を保存し博物館のように整備するとともに、湿地帯については自然公園として整備するなど具体的に地域と相談する。



② 隅谷調査団所見（抄）～成田空港問題円卓会議の終結にあたって～

1. 円卓会議の目的（略）

2. 会議の経緯（略）

3. 対立構造の解消

全過程を通じて最大の関心事は、円卓会議の議論を通じて、この地域におけるいわゆる対立構造の解消が図られることであった。

対立構造は、もともと空港建設を進める国の側とそれに反対する反対同盟との間に発生したものであり、空港建設をめぐる問題が最大のものであることは言うまでもないが、四半世紀を超える成田問題の経緯の中で、地域社会の内部にもそれは波及し、空港の建設による地域構造の分断や生態系の破壊などと相まって、地域社会の空気を暗いものにしていくことは否めない。この対立構造とそこに生じた不信感を一日も早く解消して、地域社会が再びもとの明るさを取り戻し、未来に向かって力を合せて進むことを願い、そのための方途を何とかして円卓会議において見出したいと終始考えて来たところである。

このような見地に立って、円卓会議で討議された主要な問題について次のような見解を表明したい。円卓会議を構成するすべての構成員およびその関係のすべての地域社会の住民の方々によって、この見解が受け入れられ、合意された事柄がすべての関係者によって尊重され実現を見ることによって、対立構造と不信感が解消し、地域の将来の発展が図られて行くことを強く期待するものである。

4. 共生懇談会（仮称）について

空港はその性質上、広大な用地を必要とし、またその運用による騒音の発生などが不可避であり、特に内陸空港の場合、地域社会に対して大きな影を投げかけざるを得ない。空港の出現によりその地域社会に大きな光を生み出すことももちろんだが、光を享受する分野と影となるところとが出現するので、空港を運営する側が、空港によりデメリットを受ける住民に対し、どのような理解を示し、血の通った対策を講ずるかが、空港がその地域社会の一員として存続し得る必須の条件になる。

これらの問題を好ましい方向に解決し、地域住民のわだかまりを解くためには、空港を運営する主体に自主的な対応を求めるだけでは不十分であり、その外部に第三者機関として例えば共生懇談会というような組織を設け、空港の建設が共生の基本原則に沿って公正に行われているかを見守るほか、空港の運用に伴い発生するいろいろのデメリットについて耳を傾けると共に、それを解決する方策について討議する場とすることが必要である。その構成員としては、空港をめぐる関係自治体、その住民代表、学識経験者を中心とし、運輸省、空港公団は説明者として参加し、その

討議の結論については、国や公団など空港運営側は誠意をもって受け止め、その実現を図ることとされたい。

成田空港については、現在地域振興連絡協議会という組織があり、関係自治体の長がメンバーになっている。この地連協のカサの下に、独立の協議機関として共生懇を設置し、県が中心となって事務局を設けて着実な運営を期することが適当であると考えられる。

このような仕組は、先進諸国においては既に環境監査（エコオーディット）の仕組としていくつかの先例もあり、地球環境問題の解決のための基本的な取組みの姿勢にもつながるものと考えられる。共生懇は、このような趣旨の組織であるから、その会議の内容や取りあげようとする問題点などについては、地域住民に対して情報が公開され、住民のすべてがその成り行きに関心を持ち、参加意識を抱いて、広い意味での地域民主主義の醸成機関の役割を果たすようになることを期待したい。なお、この共生懇の構成や運営に関しては、すべて円卓会議運営委員会において引き続き討議・決定されるものとする。

5. 地球的課題の実験村について

人間は太古以来自然に働きかけ、自然の恵みを受けて生きてきたが、次第に土地に定着して食物を栽培するようになった。農という営みはそのようにして生れたが、それは同時に土地をめぐる地域共同体の形成となり、人間の社会はそれを契機に発展した。農はまさに人間の営みの原点であった。

ところが産業革命以来の近代工業社会は、付加価値生産性の高さを優先させ、産業構造における農業の地位を低めながら、いわゆる産業の高度化を進め、特に第2次大戦後急激に科学技術優先の世界を作り出してきた。現代はその行きついた地点にあるが、このようなことの結果が何を私たちの社会にもたらしたか。それは日々私たちが目のあたりにし、眼をおおいたくなるような状況が全地球的に拡がっていることを否応なしに知らされている。

私たちはここでもう一度自然との共存、食料供給の原点という観点に立ち帰って農という営みの持つ重要性を認識し、そこを基点にした産業や社会の再構築を試みる必要に迫られているのではなかろうか。近代技術の粋を集めた空港というものの出現により、汗の結晶たる大切な農地を手放さざるを得なかったこの地域の中から、反対同盟の発想によって「地球的課題の実験村」構想が提案されたことの意義を高く評価したい。

そのような立場の下で、国がすみやかに実験村構想の実現のための検討作業に入ることとされたい。当面運輸省の中に、農業に関する学識経験者などを中心とした検討委員会を設け、関係する各省の協力も得ながらこの構想の実現のための第一歩をすみやかに踏み出すこととされ

たい。この問題は農業の部門に止まらず広く地球環境保全という範囲にまで拡がって行くであろうが、そういう全地球的課題を解決するための新しい構想が、成田空港をめぐる反対運動の中から提唱されたことの意義は深く、反対同盟の従来の発言や行動の目指すところが究極においてこのような構想に到達したことを認識し、この事実を重く受け止めたいと思う。

6. 滑走路計画について

成田空港は、首都圏唯一の国際空港であり、地域との合意を形成しつつ、その整備を進めて行くべきだという認識については、円卓会議への参加者の一致しているところである。

しかしながら、その計画予定地や騒音による移転対象区域には、なお多くの住民、地権者がおり、空港の具体的な整備の在り方については、必ずしも意見の一致を見ていない。したがって、円卓会議の結論をこのような人たちに対して一方的に押しつけることなく、あくまでも話し合いによって進めるという基本は守らなければならない。

さらに、滑走路計画について論ずる前提として、これまでの空港建設に伴って生じた根強い不信感の解消や騒音などいまだに解決困難な問題、また滑走路が完成した場合、負荷を負うこととなる住民の諸問題が、併行的に解決されて行くことが必要であることは言うまでもない。

(1) 平行滑走路

我が国の社会経済の発達によって、その国際社会に占める地位が高まると共に、首都東京を控えた成田空港の役割は増しつつある。もちろん我々は、航空需要の単なる量的増大に対応して成田の能力増強を唱える立場に単純に組みするものではなく、航空機の離着陸によって発生する騒音によって、空港周辺の住民が受ける苦しみなどを考えるならば、需要の質の面に思いをいたさざるを得ない。しかしながら、「わが国の国際的地位にふさわしい外交、文化、経済など広い分野で質の高い国際活動を進めるために首都を控えた空港の能力不足の解決策として平行滑走路の建設を必要とする」という運輸省の方針は、世論のすう勢や地域社会の多くの意見を踏まえれば理解できるところである。

なお、平行滑走路のための用地の取得のために、あらゆる意味で強制的手段が用いられてはならず、あくまでも話し合いにより解決されなければならない。また、このためには弾力的な対応も考える必要がある。この話し合いという基本姿勢は、シンポジウム開催の準備段階から、運輸省が再三にわたって公の場で表明してきたことであり、今後は、新しく設けられる共生懇の公正な光のもとに、計画予定地および騒音下住民との合意を形成しながら進めることが肝要である。

(2) 横風用滑走路

横風を受けた機体の安全を確保するために計画された

滑走路であるが、近年における機材の推力の向上から、成田空港においてこれを使用するケースは著しく少なく、年間約2%程度と言われている状況に照らすならば、現在直ちにこれを必要不可欠とするような緊急事とは言えないと考える。

しかしながら、航空機を操縦するパイロットや離着陸機通過直下の住民の立場を考えると、横風や突風などの際の機体の安全のためには、横風用滑走路の必要性を将来にわたって否定し去るわけにはいかない。

そこで我々の見解としては、前述の平行滑走路が完成した時点で、横風用滑走路について環境への影響などを調査した上で改めて提案し、関係する地域社会と十分話し合いを重ね、その賛意を得て進めるのが適当であるとするものである。

なお、横風用滑走路計画用地を、現滑走路と平行滑走路間の航空機の地上通路として整備したいという国の方針については、横風用滑走路とは別の問題として、これを理解することとしたい。

(3) 騒音対策

航空機の利用は近年増大しつつあるが、空港周辺に及ぼす騒音の問題はそのアキレス腱であり、特に我が国のように高密度居住社会では、深刻な社会問題となっている。機材改良などの発生源対策や民家防音工事などの施策が制度的に進められているが、地域社会との騒音をめぐってのあつれきは今なお跡を絶たない。

成田空港は、内陸空港であることから、騒音問題は、空港が地域社会からその解決を要請される最大のものであり、円卓会議において関係自治体や多数の地域住民からその対策強化の要望が出された。

国は第11回の会議において、発生源対策、深夜発着便の調整、全体の発着回数の管理や、さらには民家防音工事の強化、防音堤・防音林の増強、騒音研究機関の設置などの施策を進めるほか、騒音直下の住民が移転を希望する場合の対応策など広汎な施策の検討とその実施を約束した。このほかにも、航空機からの氷塊などの落下物や空港内でのエンジンテストに伴う騒音など、住民に迷惑をかけている様々の問題について対応を求める発言があり、国はその解決に取り組む方針を示した。国は、円卓会議で表明したこれらの事柄を、確実に実施することとされたい。

以上述べたような騒音をはじめとする各種の問題への対応の仕方いかんは、地域の住民感情を直接に左右する大変重要な事柄である。残念ながら、これらの問題をめぐって住民の間に深刻な不信感を生み出してしまっていることが、紛争を激化させ長期化させた一大要因であるので、国は円卓会議で表明した方針に従い、共生懇の場を活用して施策を着実に進め、住民の切実な要望にこたえられたい。

7. 地域振興策について

地域振興策について論ずる際の原点は、現空港が地域

社会にもたらした数々のデメリットを解決するための施策を、国がすみやかに提案して、住民との間の信頼関係を回復することでなければならない。いわゆる地域振興策は、この原点の上に展開されることにより、はじめて地域社会のすべての立場の住民の期待にこたえるものとなるであろう。

円卓会議では、関係自治体や住民代表から、空港をめぐる地域が空港と共生し発展するための方策として、鉄道、道路など様々の公共的施設の整備の要望が提出された。空港の存在が地域にとってプラスであるという結果を生み出すことは、将来の地域と空港との共生を実現するために必要であると考えるので、国や県はそのために必要な措置を講ずるよう努力されたい。

会議でも関係自治体から表明されたように、また県の実施した地域調査からも明らかなように、空港の出現によりその表側と裏側とで地域社会にかなり発展の格差が発生した。また空港によって侵害された緑の環境、地下水の問題なども今後解決されなければならない。これらの問題が前向きに解決されることにより、空港をめぐる地域社会相互の理解と一体感が深まり、手を携えて地域の未来を築く営みが続けられることを期待する。

またこの際、空港をめぐる地域内でのいわゆる乱開発や廃棄物の不法投棄などが地域社会に与えている負のインパクトについても言及しておきたい。空港の出現はその地域の経済を活性化させる効果を持つが、それはいわゆる開発行為が適切な公的規制によって地域と調和を保ちながら正しく進められることにより、はじめて可能となるものであり、そのような考え方が広く関係者に行き渡ることが先決である。県や関係自治体の努力により、空港をめぐる地域社会が他の模範となるような町づくりを進めて行くことを強く期待したい。各種の社会資本の整備のみが地域振興の基盤になるのではなく、以上のような側面の整備も同じ重要性を持つ課題であることに特に注意を喚起したい。

8. むすび

シンポジウム、円卓会議と続いた成田空港問題についての対話の場は、約3年の月日を経ていよいよその終結を迎えることとなった。対話の回を重ね率直に意見を述べあう度に、関係者の間の相互理解が増し、信頼関係が出来上がって行ったことはまことに貴重な成果であり、この上に立って今後における地域と空港との共生のための具体的な行動が展開されれば、それは必ずや成功し、地域の将来の発展へとつながって行くものと信ずる。

そのような信頼関係の構築があってはじめて、成田空港問題をめぐるいわゆる対立構造は解消されることとなる。こうした結末を見るに至ったのは、円卓会議に参加されたすべての方々の努力と支援の賜であり、会議を主催した我々として深く謝意を表したい。

わけでも反対同盟の方々は、3年間を通じて常に理性的な話し合いの精神を忘れず、四半世紀にわたる闘争の中で構築された豊かな発想と表現をもって、国などとの間で

激しい議論のやりとりを重ねつつ、相互にこの問題のあるべき姿を探る努力が粘り強く続けられた。円卓会議がこのような結末を迎え得たことは、地域社会の将来に大きなプラスをもたらすこととなると信ずるが、そのために反対運動の果たした役割には極めて大きいものがあつたことを強調したい。

このような全力投入により、強行的な空港建設に反対する目的のもとに展開された反対運動は、国側の空港建設行政の在り方を大きく変革したという点で後世に遺る成果を達成したと見ることができよう。今後は、これまでの経験を生かして地域社会再生のために力を尽くされたい。また地域住民の方々も闘争の成果を評価し、共に手を携えて進むようになることを切に望みたい。

なお、四半世紀を超える紛争の中で生み出された住民の不信感には根強いものがあるが、円卓会議の成果を踏まえて、残された不信感の解消に今一息の努力を切望したい。

シンポジウム、円卓会議を通じて、運輸省は、これまでの経緯にこだわらず、反省すべきことは率直に反省し、修正すべき点は修正し、今後の建設計画についてもぎりぎりの提案をするなど誠意をもって対応した。この点は行政の姿勢として高く評価したい。また、千葉県当局がこの間にあつて果たした調整の努力は並々ならぬものがあり、成田空港をその域内に持つ地方自治体としての期待にこたえたことを併せて高く評価するものである。さらに、関係市町や地域住民団体も、円卓会議に積極的に参画され、会議の成果を高めるために大きな貢献をされたことに感謝したい。

1966年(昭和41年)の閣議決定以来28年を超える年月は決して短いものではなかった。この間地域社会には様々の波が押し寄せ、住民のすべてが大変な苦勞を強いられて来た。今後これを明るい未来を拓く方向へ進めていくことができなければ、28年間の苦勞は何であったかということになる。その歴史と経緯から学びつつ、国をはじめとする行政当局、地域住民のすべての方々が、円卓会議の終結を機に、これまでの行きがかりを乗り越えて、成田空港をめぐる地域社会の再生と再建のために智慧と力を尽くされることを期待する。

なお、シンポジウムに引続いて円卓会議にも、熱田派以外の反対同盟の方々の参加を得ることのできなかったのは、極めて残念である。これらの方々との間の話し合いを実現し、今回と同じような問題解決の道が開かれるよう、我々は必要な行動をいつでも取る用意がある。成田空港問題が、この地域に住むすべてのの方々にとって解決される平和の日の来ることを心から願うものである。

終わりに、この3年間、会議のための事務局の仕事に引受けてくださった県および関係自治体の職員の方々のご苦勞に対し厚く御礼を申し上げます。そして、会議場に参加して熱心に議論を聴いてくださった地域住民の方々にも心から感謝したい。この方々の静かなしかし力強い声援なしには、会議の長丁場を切りぬけることはできなかったであろう。

シンポジウムの終結の時にも述べたように、3年間の営みは、現代の日本に真の民主主義を定着させることができるかどうかについての壮大な実験であった。幸いにしてここに終結を見ることができたのであるが、我が国の他の行政部門においても、このような民主的手法をモデルとして、様々な営みが展開されることを期待したい。現代の我が国が各分野で抱えるこの種の困難な問題の解決のために、この地において関係者の皆さんと共に苦労した成果が良き先例として生かされることを強く希望して、我々の所見を結びたい。

隅谷三喜男
高橋 寿夫
宇沢 弘文
山本雄二郎
河宮 信郎

③ 地域と共生する空港づくり大綱

1998年12月16日

1. 基本的な考え方

(1) 成田空港問題の解決

成田空港の建設の歴史においては、国と地域との間で、そして、地域の中でも賛成派と反対派との間で対立の構造が深刻化することになったほか、過激派の介入を招いたこともあり、いわゆる成田空港問題が発生しました。

この成田空港問題については、学識経験者グループである隅谷調査団をはじめ運輸省、公団、反対派農民、関係自治体、民間団体の参加のもと、成田空港問題シンポジウムが平成3年11月から15回にわたって開催され、真摯な議論が行われました。その結果、成田空港問題の原因として国側の一方的な空港づくりの手法に問題があったことが指摘され、国側はこの指摘を重く受け止め、対立構造を根本的に解決することが全ての基本であると認識して、収用裁決申請の取下げなどを行いました。

引き続き実施された成田空港問題円卓会議において、空港と地域との共生に関する問題について約1年間12回に及ぶ関係者の真剣な議論の結果、平成6年10月、隅谷調査団の所見が出され、この所見を関係者全員が受け入れました。

隅谷調査団の所見では、国側が平行滑走路と地上通路を整備することは理解し、その用地の取得はあくまで話し合いによること、横風用滑走路の整備については平行滑走路が完成した時点であらためて地域に提案することとされました。また、後に円卓会議の合意事項として明らかにされた環境対策について、第三者機関たる成田空港地域共生委員会の点検のもとに実施すること、空港反対運動の中から提唱された地球的課題の実験村構想についてその具体化のための検討作業に取り組むことなどが提言されました。

すべての円卓会議の関係者はこの隅谷調査団の所見を受け入れたことにより、これまでの対立構造の解消が図られ、今後は地域と空港との共生という理念のもとに国・公団は地元自治体・地域の方々のご協力を得ながら、新しい

共生の時代をつくっていくことになりました。シンポジウム・円卓会議の結論において、国は強制的手段を用いないことを約束しましたが、これは国・公団はもちろん反対同盟もまた誠意ある話し合いにより問題を解決するという責務を負ったことを意味するものと受け止めるべきであると考えています。

この円卓会議の結論を受け、国・公団はこれまでの反省の上に立ち、地域と共生する成田空港の整備をめざして、共生委員会の点検のもとに円卓会議の合意事項の実現に努めるとともに、地権者の方々と誠心誠意話し合いを進めてきました。さらに、平成10年5月には、円卓会議で残された課題であった「地球的課題の実験村」構想具体化検討委員会での検討が終結し、報告書が出されました。そこでは、農業と空港の関係を考える中で、地球環境問題等の現代工業文明が抱える基本的な諸課題の解決に取り組む必要性を認識し、そのための新しい運動を展開していくべきであるとの考え方が示されました。

そして、これらの動きを受けて、隅谷調査団からは、「成田空港問題は社会的に解決され、今後関係者が進んでいく道筋が理念的にも示されることとなった」との所見が発表されました。

国・公団は、これまで示されてきた話し合いによる解決という道筋に従って、平成8年12月に発表した基本的考え方に基づく各種の施策の具体化などに取り組んでまいりました。

本年7月には、基本的考え方に示した施策の具体化の状況にも触れつつ2000年度を目標とする平行滑走路等の整備を含む「成田空港の整備の全体像と手順」をとりまとめ、地域に提案させていただきました。その後、50を超える関係自治体をはじめ、住民団体等に直接ご説明させていただく機会を得ました。その際に頂戴した数々の貴重なご意見も踏まえ、ここに、これからの具体的指針として、「地域と共生する空港づくり大綱」をとりまとめさせていただきました。



(2) これからの空港建設・運用にあたっての基本的な理念

これからの空港の建設・運用にあたっては、何と云っても地域と空港との共生の実現を図ることが大切であり、そのためには地域の方々と十分に話し合い、それを通じて地域との信頼関係を築くことが重要です。円卓会議の場で示しましたとおり、空港づくりは地域づくりでもあり、国と地域との共同事業であると考えています。国・公団はこの空港づくりの原点に立ち返り、「地域と共生する空港」の実現に向けて、共生策、空港づくり、地域づくりをいわば三位一体のものとして相互に密接に関連させつつ進めてまいります。

① 共生策

地域と空港との共生という理念は、成田空港がこの地にある限り続く永遠の課題です。そのなかでも、まず円卓会議の合意事項を着実に実施することがすべての基本であると考えます。

また、単に円卓会議の合意事項を個別に実施するのみならず、地域と空港との共生の理念の実現をめざして、現滑走路からのマイナスの影響を軽減することに万全を尽くすとともに、さらに平行滑走路などの整備に伴い新たにマイナスの影響を受ける地域についても、問題への対応が後追いになることのないよう万全を期してまいります。

地域の農業振興についても、「地球的課題の実験村」構想具体化検討委員会における3年余りの議論を踏まえ、本年5月に発表したエコ・エアポート基本構想に則して取り組んでまいります。

② 空港づくり

現在、世界は政治・経済・文化的分野のみならず日常的な市民の暮らしの分野においても、深く他の国々と結びついています。国際航空・空港はこのような広範な国際的相互依存関係の進展に大きく貢献してきました。我が国の国際的地位にふさわしい外交、文化、経済など広い分野で質の高い国際的な活動を支えていくためには、長期にわたり安定的かつ発展的に国際航空需要に対応できるよう首都圏において拠点的な空港整備が必要になります。

このため、成田空港については、21世紀を見据え、国内線との連携も念頭におきつつ国際交流の拠点にふさわしい空港となるように、話し合いにより2000年度を目標として平行滑走路を整備するなどの空港づくりを進めていきたいと思います。

さらに、エコ・エアポート基本構想に則して、環境への負荷や資源・エネルギー消費をできる限り小さくした循環型の空港づくりをめざします。

また、地球的課題の実験村についても、地域からの実験村運動に対して、国・公団としても協力してまいります。

③ 地域づくり

地域と空港との共生を実現していくためには、共生策のほかに空港の持つ可能性や活力を活用して、空港周辺地

域の均衡ある発展を促進するための地域振興策が必要であると考えます。

地域づくりは、千葉県が策定した成田空港周辺地域振興計画などにに基づき、地元自治体や地域の方々が中心となって行われるものですが、国・公団も空港づくりは地域づくりであるという基本的な考え方に立って、地元自治体や地域の方々と一体となって取り組んでまいります。

2. 地域と共生する空港をめざして

(1) 地域との共生の観点を盛り込んだ空港づくり

① 共生策の充実(別添1参照)

円卓会議の合意事項については、例えば平成7年10月から全国の空港に先がけて民家防音工事の再助成を実施するなど全力を挙げて取り組んできました。しかしながら、平成8年12月に「基本的考え方」を公表した時点では、円卓会議の合意事項18事項(滑走路計画を除く)のうち、きめ細かな住宅防音工事助成や75W(第一種区域)隣接区域対策などの事項については、まだ実現されていませんでした。

その後、未実施の事項についても、例えば、地方自治体の協力を得て昨年7月に成田方式とも言うべき成田空港周辺地域共生財団が設立され、昨年10月1日からきめ細かな住宅防音工事として実施されるなど、新しい取り組みが行われてきています。

これからも、共生委員会の点検を受けつつ円卓会議の合意事項を着実に実施するなど様々な施策に取り組んでまいります。本年9月の共生委員会により点検していただいた円卓会議の合意事項の実施状況は、別添1のとおりです。ここで引き続き取組みを要すると指摘された事項については、共生の理念をもって、住民の視点で対応を行います。

特に、現滑走路の第一種区域と平行滑走路の第一種区域にはさまれた地域については、双方向から多数回の騒音にさらされるということを斟酌し、地方自治体とともに先行的に第一種区域に準じた対策に取り組んでいるところです。今後も、地元自治体と相談しつつ、地域の実態に応じた対策の充実に努めてまいります。

また、落下物対策については、洋上脚下げ、出発地における整備・保守の徹底について航空会社に重ねて要請している他、給水パイプ内の残留水の水切りの徹底、汚物パイプシステムの定期点検について航空会社に対し文書による指導を行い、また、航空会社等に対しても構造改善を要請したところではありますが、今後とも対策を徹底してまいります。

さらに、今後空港づくりを進めるにあたっては、平行滑走路の供用に伴うマイナスの影響をできる限り抑えるため、円卓会議の合意事項も踏まえ、共生策の一環として地域環境の保全に十分配慮した空港施設の整備を行ってまいります。

例えば、防音堤・防音林の整備を進めるとともに、航空機のエンジン試運転による騒音の対策として、現在稼働中の消音施設に加えて、南風時にも対応できる新たな消音施設の整備を鋭意進めているところです。さらに、駐機中の

航空機が機内の電力等を確保するために航空機補助動力装置(APU)を使用することによって生じる騒音、大気汚染ガスを低減させるために、地上動力装置(GPU)の整備をさらに進め、その利用を促進することによりAPUの使用を抑制してまいります。

また、地域と空港との共生という新しい時代を迎え、今後は、豊かな自然に囲まれているこの地域にとって真に開かれ、そして地域と調和した成田空港をつくっていききたいと考えています。

このため、空港側も空港建設により失われた緑を回復し、より良い自然を作るというミチゲーションの視点に立って、成田空港周辺緑化基本計画を策定し、地域の方々のご意見をうかがい、芝山水辺の里や三里塚さくらの丘などの緑化整備を進めてきたところです。今後とも、地域の方々のご相談しながら、地域と調和した自然環境の保全に努めていきたいと考えています。

さらに、空港の入場検問やコンクリート柵は、成田空港と周辺地域とを隔絶しているという印象を与えるものであり、地域と空港の共生という新しい時代にあって、今後見直していくことが必要であると考えています。これらの措置については、現在の成田空港に対する過激派のゲリラ活動を考えると、残念ながら早期には改善できませんが、空港を取り巻く情勢を勘案しながら、できるだけ早く成田空港が地域により開かれたものになるよう関係機関と協議しながら努力していききたいと考えています。

② 共生理念の実践体制の整備

共生の理念を公団の関係組織に十分浸透させ、共生策を強力かつ継続的に実施していくため、平成8年7月に本社を成田空港内に移し、平成9年6月に総裁を本部長とする地域共生推進本部を設置するとともに、さらに、平成10年度からは正式な組織として地域共生部を設置したところです。また、地域相談センターの増設、周辺市町村担当員制度の実施により、組織として共生理念を実践していく体制を整えました。共生に関する研修もさらに充実させていきたいと考えています。

(2) エコ・エアポートの対応

① 地球的視野に立った循環型の空港づくり

循環型の空港づくりをめざしエコ・エアポート基本構想に掲げた施策を順次実施してまいります。例えば、

(a) 水循環については、中水利用施設を第2旅客ターミナルビルに加えて平成10年度末までに第1旅客ターミナルビルにも整備して年間約27万tの中水を再利用します。また、雨水を調整池等で集めて浄化したのち冷却塔補給水等空港内のさらに広い範囲で有効利用することとし、年間約20万t程度の水をこれにより賄うことを目標とします。

また、透水性舗装や総延長30kmに及ぶ砕石浸透トレンチを平行滑走路の供用時期までに設置することに

より、雨水の地下水への浸透を促進します。

- (b) エネルギーと大気質の問題については、大気質の監視・測定、特定フロン対策に加え、中央冷暖房所で平成12年度よりガスタービン型コジェネレーションシステムを供用開始します。また、現在低公害車導入計画を策定中ですが、今後電気自動車やハイブリッド車などの低公害車の導入を進めるとともに、平成10年度より空港内建物等に太陽光発電パネルを設置することによりクリーンな自然エネルギーの有効活用にも取り組みます。
- (c) 自然環境については、取香川へ通じる場外放水路における多自然型川づくり(現在コンクリートで覆われている川を人が水辺に親しむことができる自然に近い川に再生すること)などに取り組みます。このため、平成10年度に現場試験を実施し、施工方法について検討を進めます。また、空港から流出する水を対象に水質の監視の充実に取り組みます。さらに、公団が所有する山林について下刈りを実施するなど適正に管理するとともに、今後とも空港内外の緑化に積極的に取り組んでまいります。
- (d) 廃棄物については、今後空港で発生する厨芥のコンポスト化(堆肥化)に向けた取り組みを平成10年度より開始するとともに、刈り草の提供などリサイクルの対象の拡大に積極的に取り組んでまいります。
- (e) これらの対策については、公団のみならず航空会社などの空港関連事業者と相互に連携して取り組むこととし、平成10年2月に設置された「エコ・エアポート推進懇談会」を活用し効果的な環境施策の実施を図ります。さらに、国際空港評議会(ACI)を通じて各国の空港当局担当者を成田空港に研修に招き、これらの新しい取り組みを紹介するほか、世界の空港の事例を学ぶなど各国の空港当局と連携を深めることによって、国際的視野に立って空港環境問題を解決するために貢献していききたいと考えています。

② 空港周辺地域の農業振興への取り組み

エコ・エアポート基本構想に則して、次のように農業の振興に取り組みます。また、そのために自治体や農業関係者と円滑に連携ができるよう関係を密にまいります。

- (a) 地域の方々と話し合いながら、たとえば集団移転の進む地域においても移転されない住民の生活環境や農業環境が悪くならないよう適切な環境整備を行うなど、より地域の意向にあった移転跡地の適正な管理を進めてまいります。特に、未利用の農地については、レンゲ等を植えて地力を増進したり耕耘したりするなど、常に農地として利用されやすいような状態にしておくように保全に努めます。今後とも周辺の農家や地元自治体とともによりよき保全のあり方を考えて取り組んでまいります。
- (b) 千葉県が計画している多機能型農業公園の整備については、都市と農村の交流など地球的課題の実験村の



視点が多く含まれていることから、公団用地の活用をはじめとして完成に向けて広く協力をしてまいります。また、移転跡地を自治体による農業者育成プログラムや農家による啓蒙・体験プログラムといった事業に役立てていただければと考えています。

- (c) 地域農業の振興については、今後も調整窓口を充実するなどして地元自治体や農業関係者などとの意見交換を行うなど一層の協力を努めてまいります。
- (d) 地元自治体・農協などの行う農産物の流通ルートの確立に対しても騒音用地を活用していただくなど必要な取組みを行ってまいります。
- (e) 地域の農業に資するよう、農業関係者などと調整を図りながら剪定枝などを肥料化するための施設の整備について検討してまいります。

3. 国際交流の拠点にふさわしい空港づくり

(1) 施設整備計画の目標

現在、成田空港においては、国際線旅客が年間2500万人、国際航空貨物も年間160万tにまで達しており、現滑走路はほとんどその処理能力の限界に達しています。そのため、成田空港の整備にあたっては、首都を中心とする大都市圏を控え多岐にわたる国際交流を質的にも量的にも長期にわたって支えられるよう、国際交流拠点にふさわしい空港づくりが必要となっています。

国・公団は、環境にも配慮することにより、成田空港が、世界の航空会社ばかりでなく空港利用者や地域の方々にも心から望まれる空港となることをめざしたいと考えています。

(2) 平行滑走路及び地上通路

平行滑走路(2500m)は、話し合いにより2000年度を目標として整備を進めます。現滑走路(4000m)と組み合わせて使用することにより、国際交流の拠点として成田空港に求められる機能を果たすことが可能となります。

現在の飛行回数は年間約12万5千回にまで達していますが、円卓会議での合意により、平行滑走路の供用開始時における飛行回数は20万回となっておりますが、騒音対策は、総飛行回数22万回をベースとして万全の対策を実施することとしています。

また、横風用滑走路として計画している部分は、現在の滑走路と平行滑走路をつなぐ地上通路として整備します。

(3) 旅客ターミナルビル・エプロン

① 国際線旅客ターミナルビル

成田空港では、2つの旅客ターミナルビルが供用されています。第1旅客ターミナルビルは、建設後20年以上が経過し、施設の老朽化が進み、時代のニーズにも合わなくなってきているため、全面的に改修を行っています。改修後は、第2旅客ターミナルビルと同等以上の旅客サービスレベルが実現することと考えています。

第2旅客ターミナルビルは、新しいターミナルビルであり、

高齢者対策なども施され、質の高いサービスができるように、諸施設の充実が図られています。

改修中の第1旅客ターミナルビルはその将来需要を見込んで計画していますが、第2旅客ターミナルビルについても、今後拡張が必要になるものと思われるため、現在準備を行っているところです。

② 国内線旅客ターミナルビル

将来の国内線の充実にあわせて、国際線搭乗ゲートを国内線と兼用できるようにするなど国内線旅客ターミナルビルの機能の拡充を図ってまいります。

また、京成電鉄及び芝山鉄道が乗り入れる東成田駅と国内線旅客ターミナルビルを結ぶ連絡通路を設けるとともに、周辺地域などからの車の利用者のために同ターミナルビルの前に国内線専用の乗降場を設けることにより、利用者の利便性の向上を図ります。

③ エプロン

現在、成田空港には同時に112機が駐機できるエプロンがありますが、平行滑走路の供用開始後は不足すると考えられますので、徐々にエプロンを増設し、将来的には、150機前後が駐機できるエプロンを確保したいと考えています。エプロンの整備にあたっては、航空旅客の利便性を考慮して、旅客ターミナルビルから直接航空機に搭乗できるゲートをできるだけ多く確保したいと考えています。

(4) 貨物施設

現在、成田空港の航空貨物の取扱量は世界の空港でもトップクラスの地位を保っていますが、これを取り扱う貨物施設は拡張を重ねてきており、既に、空港敷地内での拡張の余地はほとんど残っていません。

一方、空港周辺には成田空港での貨物地区の狭隘さを補完するような形で、民間の貨物取扱業者の物流施設が数多く設置されています。

今後は、増大する貨物需要に対応するため、既存貨物取扱施設の拡充や老朽化が進む施設の建て替えなどによる能力増強を行います。さらに、貨物地区の隣接地に千葉県が計画している成田国際物流複合基地の早期完成に協力してまいります。

(5) 給油施設

成田空港で使われる航空燃料は、千葉港頭石油ターミナルにタンカーなどで搬入されたあと、パイプラインで空港まで運ばれます。千葉港頭石油ターミナルについては、受入設備の処理能力が限界に近づいているため、需要の動向を勘案しつつ受入設備の拡充を図ります。空港内には、パイプライン等のシステムが万一停止しても7日間程度は航空機に給油できるように備蓄タンクを整備することとしています。そこで、今後の需要増加に対応するため、平行滑走路の北側隣接地に備蓄タンクの増設を計画しています。

(6) その他空港隣接地における関連施設

空港周辺には公団が騒音用地などとして取得して所有している土地があり、その一部は農地などとして活用していただいておりますが、残る土地は空地として管理しています。このため、これらの土地を活用して消防訓練施設などの空港機能を補完する施設を配置していきます。

(7) 横風用滑走路

横風用滑走路の整備については、円卓会議で合意したとおり、平行滑走路が完成した時点であらためて地域に提案し、その賛意を得て進めてまいります。

(8) 平行滑走路の供用に備えた環境影響の把握等

平行滑走路等を整備することは、騒音のみならず大気質、水循環への影響、緑の減少、電波障害など環境に様々な影響を与えます。従って、公団では今回の平行滑走路等の整備にあたって、学識経験者で構成される地域環境委員会のご指導を得て、「環境とりまとめ」を作成しました。それは、空港の供用と空港の建設工事に伴う騒音、大気質、水質、自然環境など様々な環境側面について、今後講じる環境対策とあわせて現状と将来における環境影響の程度を体系的に把握したものです。

それによれば、まず、航空機騒音について、現滑走路においては、平行滑走路が整備されることにより飛行回数が減少することに加えて低騒音型の機材の利用が進むと考えられることから騒音レベルが低減されると推察されます。平行滑走路においても、75WECPNLの騒音が及ぶ範囲が、騒音対策を実施している騒防法第一種区域を超えないと予測しています。

大気質についても、航空機の飛行回数の増加により硫酸化物や浮遊粒子状物質等の発生量は増加しますが、基本的には空港関連以外の発生源による影響が大きい浮遊粒子状物質を除いて大気汚染の環境基準内に収まると予測しています。しかしながら、大気質に及ぼす影響を監視するため常時監視観測点を増設するほか、大気汚染物質の排出を抑制するためにGPUの利用を促進することにより、APUの使用を抑制するなどの取組みを進めてまいります。

水質については、下水排水は空港専用下水道で処理しているほか、雨水排水についても、開港以来第2旅客ターミナルビル地区の供用や飛行回数の増加にもかかわらずこれまでの測定結果でほとんど変化が見られないことから、平行滑走路供用により飛行回数が増加しても水質が大きく変化する可能性は少ないと考えています。しかしながら、下流河川に大きな影響を及ぼすことのないよう、さらに水質の監視の充実に取り組みます。

また、自然環境について、植生の変化を定量的に予測することは困難ですが、今後の空港整備によって自然の緑の面積が約0.3km減少すると見込まれます。空港建設で多くの緑が失われたことからこれまでも成田空港周辺緑化基

本計画を推進してきているところであり、今後とも豊かな緑の回復をめざします。

空港建設工事に伴う騒音や水質への影響等についても周辺地域の環境に大きな影響を与えないよう、施工方法等を検討し実施してまいります。

この「環境とりまとめ」の作成にあたっては、これまでに地域の皆様からお寄せいただいたご意見、ご提案をできる限り反映させていただきましたが、さらに今後、平行滑走路の整備に向けて、空港周辺の環境の声に耳を澄まし、皆様からのご意見、ご提案を反映させながら環境対策を実施してまいりたいと考えています。

なお、「環境とりまとめ」の具体的な内容については、空港情報センターや各情報コーナーにおいてご覧いただくことができます。

(9) 平行滑走路供用開始後の標準飛行コース

平行滑走路が完成した場合の標準的な飛行コースについては、別添4の図に示すとおりとさせていただきますと考えております。

これらの飛行コースは、安全かつ円滑な航空機の運航を確保するとともに、地域に与える影響を極力小さくするとの考え方にに基づき設定したものです。具体的には、現在既に設定されている飛行コースを引き続き使用するほか、平行滑走路に係るコースの設定については、隣接する羽田空港等の空域に影響を及ぼさない範囲で、現行の飛行コースを基本として設定しました。また、航空機数の増加、特に到着する航空機の増加に伴い、安全確保等のために別添4の図に示すように面的な飛行を指示する場合があります。離着陸時に際し九十九里から利根川までの間は直進上昇・降下とするなど、これまでの地域との約束事項を引き続き遵守してまいります。

なお、平行滑走路の供用に伴い必要となる騒音対策、電波障害対策については、これまでも地域の要望を踏まえて順次実施してきているところですが、これらの対策が後追いつかないよう、今後とも万全を期してまいります。

4. 地域づくり

(1) 計画的な地域づくりをめざして

① 空港周辺地域における計画的な公共施設の整備

千葉県が策定した、地域づくりの基本となる成田空港周辺地域振興計画に基づく計画的な公共施設等の整備に対し、協力をしてまいります。

成田財特法に基づく空港周辺地域整備計画で整備することとしている公共施設などの整備については、国からの補助がより手厚くなっているところですが、同法は今年度で期限切れとなるため、同法の延長に向けて最大限の努力をします。

② 騒音区域における計画的な地域づくり

千葉県は、騒音区域の計画的な地域づくりを進めるた



め既に騒特法に基づく航空機騒音対策基本方針の改定作業に着手し、平成10年度のできるだけ早い時期にその成案を得た後、都市計画決定手続きに入る方針と聞いています。国・公団としては、都市計画の早期設定に向けて地域の意向が十分反映されるよう、全面的に協力してまいります。

また、改定後の航空機騒音対策基本方針に沿って土地利用、施設整備が進められるよう、騒音用地の貸付などに取り組んでまいります。

さらに、騒音区域からの移転にあたって集団移転が行われる場合には、地元関係者の意向・計画を十分に踏まえ、移転先代替地の選定・整備を進めてまいります。

(2)交通網の整備

①芝山鉄道

地域整備の核となる芝山鉄道(東成田駅～整備場前駅(仮称)間)については、地域の要望を踏まえ旅客の利便向上に資するため、京成電鉄との相互乗り入れにより都心と直結するよう既に計画が変更されています。また、本年1月から関係者の協力のもと工事が進められているところです。

国・公団としましても、平成8年12月にお示しました「今後の成田空港と地域との共生、空港整備、地域整備に関する基本的な考え方」に基づき一日も早い完成に向けて取り組んでまいります。

また、芝山鉄道の経営が安定し、地域の足としての機能を果たすことができるように、地方自治体や地域の空港関連企業とともに需要の拡大に努めてまいりたいと考えています。

さらに、芝山鉄道の芝山町中心部までの延伸については、空港南側地域の振興のための重要な拠点施設であることから、大量輸送機関としての鉄道特性を發揮できるよう空港関連施設の立地、住宅団地の整備など鉄道整備に呼応した地域振興が進められることが必要です。そのため沿線地方自治体をはじめとする関係機関とともに延伸ルート、経営安定方策を検討しつつ、需要の動向の観点から空港整備の進展にあわせ着実に実施してまいります。

②都心との空港アクセス鉄道整備

成田空港と羽田空港を結ぶ鉄道アクセスについては、本年11月から関係鉄道事業者により直通運転が行われていますが、これに加えて、平成9年度から直通アクセス調査を千葉県等関係者とともに実施しています。いわゆるB案ルートについても、この調査の中で実現方策を検討したいと考えています。

③平行滑走路等の整備に伴う道路整備(別添3参照)

空港周辺地域の均衡ある発展を図るため、千葉県等関係自治体では空港を中心とする道路の整備に努めていますが、国・公団としては、平行滑走路予定地及び横風滑走路地区の地上通路予定地と平面交差している道路の地下

道化、空港へのアクセス道路機能の強化、あるいは空港の活動により生ずる周辺道路の渋滞の緩和などについて次の対策に取り組んでまいります。

(a) 空港の北側を東西に横切る県道成田小見川鹿島港線は、現在平行滑走路予定地と平面交差しているため、平行滑走路の完成と時期を合わせて地下道化を図ります。地下道化にあたっては、将来の空港機能の拡大に伴う需要増を見込み小見川県道4車線化に対応してまいります。

(b) 空港の真中を南北に抜け、芝山方面と成田方面を接続する一般通過道路については、現在、地上通路予定地と平面交差していますが、これを地下道化するとともに、空港への出入交通と分離することによって交通の流れを円滑にし、一般通過道路としての機能を充実させます。

(c) 空港南側の芝山方面からの出入口を整備し、ターミナル地区や貨物地区に直接行けるようにします。

④その他空港隣接・周辺地域における道路交通対策

空港東側地域を中心として、周辺地域の活性化にとって大きなインパクトをもたらすこととなる首都圏中央連絡自動車道は、道路による空港アクセス機能の向上にも資するものであり、空港隣接地域におけるインターチェンジの設置を含め、その整備が促進されるよう関係機関に対して要請してまいります。

周辺地域の道路整備にあたっては、平行滑走路南側の道路整備(県道成田松尾線の延伸)と芝山鉄道駅に結ばれる道路整備が連携のとれた形で進められるように取り組んでまいります。

また、渋滞対策としては、空港隣接地域における道路交通の円滑化を図るため、空港南側千代田交差点及び空港北側入口付近の諸対策について、関係機関などの指導を得つつ対応していくほか、三里塚交差点の慢性的な渋滞を解消するために成田市が実施している成田市道南三里塚駒井野線整備事業に対応してまいります。

さらに、今年3月に開通した付替296号が開通するまでの間この代替道路として使用されていた空港南側の外周道路については、今後とも三里塚地区と空港を結ぶ地元の生活道路として存続させてまいります。

(3)国内線の充実

国際空港として国内線との乗継ぎ利便の向上や空港周辺地域をはじめとした東関東地域の人々の国内移動の利便に供するため、平行滑走路供用開始後の航空需要の動向や地域の要望を踏まえながら、順次国内線の充実を図りたいと考えています。

(4)その他の地域振興

①観光振興

成田空港の周辺地域には、空港や航空博物館ばかりで

なく成田山新勝寺、芝山仁王尊をはじめとした歴史的遺産や北総台地から九十九里海岸に至る豊かな自然が残されており、東関東地域の観光資源と連携して観光の振興を図ることが地域振興を進める上で有効と考えています。

我が国の表玄関である成田空港を地域の観光資源のPRの場として活用したり、各種イベントの開催への協力を行うことにより、地方自治体、観光関係団体等により行われる観光振興方策にも公団としても取り組み、また、空港関係の国際会議を誘致するなど観光振興に貢献したいと考えています。

②成田空港の機能の活用等

「空港づくりは地域づくり」という視点に立って、成田空港のもつ潜在的価値を活用し、地域社会に積極的に貢献したいと考えています。

すでに、空港周辺のきめ細かな局地天気予報を地域に提供していますが、今後も、様々なかたちで地域に貢献していけるよう知恵を絞ってまいりたいと考えています。

その他、多機能型物流センターなど空港周辺地域の均衡ある発展に向けて地域整備が図られる場合にもこれに取り組んでいきたいと考えています。

(5)地域づくりのための施策の促進

空港の持つ可能性や活力を活用して空港周辺地域の均衡ある発展を促進する観点から、交通網や農業振興をはじめ各地域から提案された地域づくりの施策について

は、できる限り目に見えた形で早期に具体化することが肝要だと考えています。このため、関係地方自治体等と継続的に連絡協議を行い、連携を一層密にして、その計画の熟度や空港との関連性を踏まえつつ地域づくりを着実に進めてまいります。

5. おわりに

以上述べましたとおり、国・公団といたしましては、地元自治体や共生委員会はもとより地域の方々の声を十分聞き、共生策を推進するとともに地域づくりに取り組むことにより、地域の理解を得ながら、地球環境の保全にも十分配慮しつつ空港づくりを進めてまいります。

また、空港づくりを進めていくにあたりましては、地権者の方々と誠心誠意話し合わせていただき、ご理解とご協力を得られるよう努力してまいります。一坪共有地につきましては、共有者の方々のご理解をお願いするとともに関係の方々のご協力を得て解決を図っていきたいと考えています。

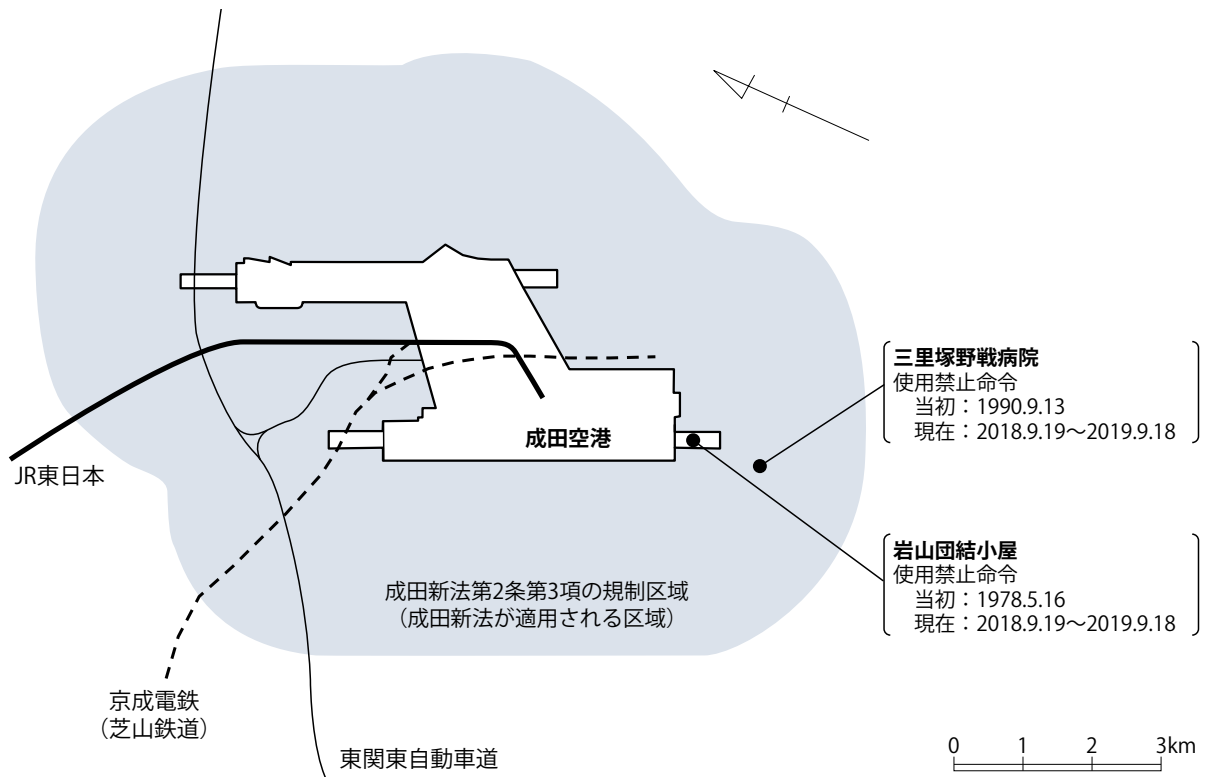
そして、すでに運用している施設の機能向上等のための工事を引き続き進めていくほか、平行滑走路等の整備については、円卓会議の結論を踏まえ、関係地方自治体をはじめとする地元関係者と十分な話し合いを行い、その理解を得て工事を行い、2000年度に完成することを目標として進めてまいります。

※文章中の別添については省略。



4 成田新法適用物件位置図

【成田新法適用物件位置図】



5 ゲリラ事件発生状況

2018年7月末現在(単位:件)

年	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
全国	128	60	23	11	31	17	48	87	89	37	39	27	143	28
成田関連	123	42	18	9	21	6	29	44	30	28	22	11	40	18

1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
46	29	8	7	5	9	8	9	4	3	8	4	2	0	0
16	3	5	6	2	8	8	9	3	3	5	1	0	0	0

成田関連件数は全国件数の内数

2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	合計
1	2	2	1	0	0	1	1	1	0	0	0	919
0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	511

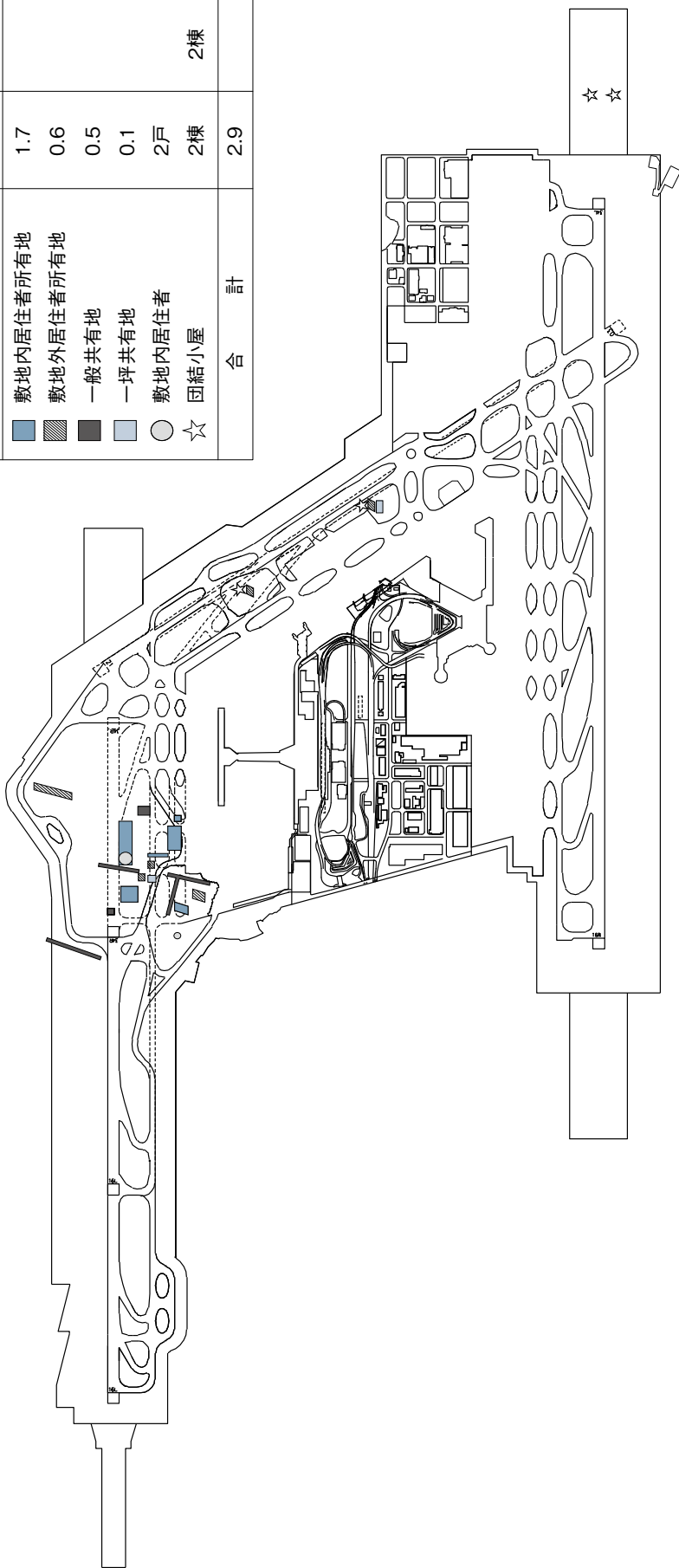
【最近のゲリラ事件発生状況】

2001年	1月 23日	NAA情報業務部調査役宅車両等放火事件	2003年	4月 3日	米軍厚木基地に向けた飛翔弾発射事件
	4月 18日	千葉県企画部理事宅車両放火事件		8月 26日	千葉県八街市内における爆発事件
	10月 2日	千葉県企画部交通計画課主幹宅車両放火事件	2004年	2月 17日	防衛庁に向けた飛翔弾発射事件
2002年	1月 9日	千葉県総務部幹部宅(元地域共生財団事務局長)等放火事件		11月 7日	陸上自衛隊朝霞駐屯地に向けた飛翔弾発射事件
	2月 11日	米軍施設を狙った飛翔弾発射事件	2007年	2月 12日	米軍座間キャンプに向けた飛翔弾発射事件
	4月 12日	京成本線特急電車放火未遂事件	2008年	3月 1日	成田国際空港に向けた飛翔弾発射事件
	4月 22日	千葉県土木部職員宅等放火事件		9月 12日	米海軍横須賀基地に向けた飛翔弾発射事件
	8月 6日	成田新高速鉄道アクセス(株) 監査役宅車両放火事件	2009年	10月 29日	米軍横田基地に向けた飛翔弾発射未遂事件
	11月 15日	千葉県企画部交通計画課主幹宅等放火事件		12月 23日	米軍厚木基地に向けた飛翔弾発射未遂事件
	11月 18日	米軍座間キャンプに向けた飛翔弾発射事件	2010年	11月 2日	陸上自衛隊大宮駐屯地に向けた飛翔弾発射事件
	11月 20日	陸上自衛隊朝霞駐屯地に向けた飛翔弾発射事件	2013年	11月 28日	米軍横田基地に向けた飛翔弾発射事件
2003年	2月 24日	陸上自衛隊市ヶ谷駐屯地に向けた飛翔弾発射事件	2014年	10月 20日	埼玉県川口市における飛翔弾発射事件
	3月 12日	米軍横田基地に向けた飛翔弾発射事件	2015年	4月 28日	米軍座間キャンプに向けた飛翔弾発射事件

6 未買収地の現状

未買収地 (ha)

(2018年8月末現在)		空港用地	保安用地
敷地内居住者所有地	1.7		
敷地外居住者所有地	0.6		
一般共有地	0.5		
一坪共有地	0.1		
敷地内居住者 団結小屋	2戸 2棟		2棟
合計	2.9		



敷地内居住者内訳

元小川派	1戸	1.7ha
北原派	1戸	277㎡

敷地内団結小屋内訳

個人所有地	2件	2棟
-------	----	----



7 容量拡大(30万回)に係る確認書

2010年10月13日

容量拡大(30万回)に係る確認書

成田空港周辺9市町(以下「9市町」という。)は、平成20年1月、「成田国際空港都市づくり推進会議」を立ち上げ、成田空港のポテンシャルを最大限に活かした均衡ある地域づくりを目指す中で、成田空港の容量拡大の方向と可能性について、成田国際空港株式会社(以下「空港会社」という。)より説明を受け、平成21年1月以降、国・千葉県・9市町・空港会社の四者(以下「四者」という。)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」という。)において成田空港の容量拡大についての検討を進めてきた。

同年12月25日に開催した四者協議会で、国から「成田空港の能力向上に向けた飛行方式の見直しについて」、また、空港会社から「成田空港の発着容量30万回時の予測騒音コンター」及び「環境対策・地域共生策の基本的な考え方」(以下「基本的な考え方」という。)の説明があり、地域への丁寧な説明を条件に30万回への容量拡大に取り組むことが基本的に了承された。

四者は、これに基づき、関係住民に対して鋭意説明を行ってきた。

様々な課題はあったものの成田空港の容量拡大は、周辺地域はもとより千葉県の発展につながるものであることから、地域の共通理解である「地域と成田空港の共栄」を目指すことを確認し、以下のとおり合意する。

1. 発着枠30万回への増加について

千葉県及び9市町は、現在の年間発着枠22万回を30万回まで拡大することについて了承する。

2. 騒音区域の変更について

(1) 騒防法等について

四者は、国の区域指定案(別図1)について了承する。

国・空港会社は、指定区域において実施される騒音対策の変更内容等について、早急に検討を行い、区域の指定告示前を目途として決定することとする。

(2) 騒特法について

四者は、関係市町と協議の結果、千葉県がまとめた地区設定案(別図2)について了承するとともに、今後千葉県が策定する「航空機騒音対策基本方針」及び都市計画決定に向けて協力することとする。

3. 飛行コースの変更等について

四者は、今後の飛行コース及び混雑防止策について、別図3のとおり確認するとともに、国及び空港会社は関係住民への周知を図るものとする。

なお、混雑防止策については、国、県、関係市町及び空港会社との間で別途確認書を締結することとする。

4. 環境対策・地域共生策の推進等について

空港会社は、平成21年12月に公表した「基本的な考え方」について、速やかに実現を目指すこととし、四者において、その内容を検証・確認することとする。

また、四者は、地元協議の過程で出された地域の意見や提案を尊重するとともに、引き続き、環境対策等について真摯に取り組むものとする。

5. 容量拡大による環境等への影響調査等について

空港会社は、今後の発着回数の増加(25万回、27万回、30万回)を踏まえ、生活環境等への影響を調査するとともに、その結果について、関係者と協議の上、地域にわかりやすい形で公表するものとする。

6. 空港会社は、残る地権者との話し合いを加速するとともに、必要に応じ、千葉県及び9市町はその解決に向け協力することとする。

※文章中の別図については省略。

8 成田空港の離着陸制限(カーフェュー)の弾力的運用に関する確認書

2013年3月29日

成田空港の離着陸制限(カーフェュー)の弾力的運用に関する確認書

平成22年10月、国・千葉県(以下「県」という。)
・成田空港周辺9市町(以下「9市町」という。)
・成田国際空港株式会社(以下「空港会社」という。)
の四者(以下「四者」という。)で構成される「成田空港に関する四者協議会」は、成田空港の国際ハブ空港としての地位確立と地域と空港の共栄のため、年間発着枠を30万回に拡大することを合意した。

現在、成田空港では、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みられている。

特にLCCの新規参入は、成田空港を拠点に運用されることから、周辺地域はもとより県民にこれまでにない利便が提供されと考えられ、県及び地元9市町としても新たな発展の契機として期待している。

こうした中、昨年12月、国及び空港会社は、成田空港の競争力を高めるとともに、利用者の更なる利便性向上を図ることを目的として、オープンスカイの導入に併せて、別紙のとおり「成田空港の離着陸制限(カーフェュー)の弾力的運用について(案)」を提案し、その後、9市町と共に地域へ鋭意説明を行ってきた。

四者は、この間の地域住民からの声を真摯に受け止め、生活環境保全の視点から、弾力的運用を最小限とすることとし、下記の事項を遵守することを確認し、その実施について合意する。

なお、実施時期については平成25年3月31日とする。

記

1. 現行の成田空港の離着陸制限(カーフェュー)時間及び22時台の便数制限(A・B滑走路とも10便まで)を引き続き厳守するとともに、弾力的な運用が最小限となるよう航空会社の指導を強化すること。
2. 弾力的な運用によって、なし崩し的に運用時間が拡大することのないよう、23時以降に新たなダイヤを設定しないこと。
3. 提案された対象時間(23時台及び5時台)の離着陸のうち、5時台の着陸は当初の提案から除くこと。
4. 空港会社は、関係市町の意見を踏まえ、騒音地域住民の健康影響調査を実施すること。
5. 空港会社は、弾力的運用が発生した場合には、速やかにメール配信やホームページへの掲載をするなど情報公開を徹底するよう、市町の意見を踏まえ、早急に検討し実施すること。
6. 弾力的運用の実施状況を毎回公表し、3か月に一度、毎月の実施状況を取りまとめ、関係市町に報告するとともに、運用開始から1年後には、市町の意見を踏まえ、検証を行い、その結果について速やかに公表すること。



9 成田国際空港の更なる機能強化に関する確認書

2018年3月13日

成田国際空港（以下「成田空港」という。）は、昭和53年の開港以来、我が国の空の表玄関として、約40年にわたりその役割を担い続けている。

A滑走路1本で開港した成田空港は、その後の航空需要の高まりなどに伴い、B滑走路の暫定供用・北延伸、年間発着枠30万回化などの機能強化を図ってきたところである。

大規模な内陸空港である成田空港は、周辺地域の発展を牽引する一方で、地域住民の生活環境に航空機騒音をはじめとする様々な影響を与えてきた。成田空港の発展は、これらの地域住民の理解と協力によってはじめて成し遂げられるものであり、かつ、その能力を十全に発揮するためには、地域との共生・共栄が不可欠である。

他方、国際競争が激しさを増す中、近隣諸国では、国際航空需要を取り込むため、大規模な空港整備が進められている。また、我が国においても国際競争力の強化と、少子高齢化時代における観光立国を目指した国の政策が進められている。

こうした中、成田空港についても、首都圏空港機能強化技術検討小委員会における検討結果を踏まえ、国から滑走路の増設、B滑走路の延伸及び夜間飛行制限の緩和などの機能強化の必要性が空港周辺地域に表明され、地域への協力依頼と四者協議会の開催が求められた。

これを受け、国、千葉県、空港周辺9市町及び成田国際空港株式会社（以下「空港会社」という。）の四者で構成する四者協議会が6回開催され、四者は、更なる機能強化の必要性を理解するとともに、周辺地域の地域振興を図る必要があるとの認識の上、議論を進めてきたところである。

併せて、更なる機能強化に当たっては、地域住民の理解と協力が欠かせないと共通認識のもと、200回を超える住民説明会等を開催し、丁寧に説明を重ねてきた。

この結果、四者は、国・空港会社から提案のあった第3滑走路の増設などを含めた成田空港の更なる機能強化策について、下記のとおり実施することに合意する。

記

1 機能強化の概要

国及び空港会社から提示のあった以下の内容について、環境対策をはじめ、本確認書記載事項の遵守を前提に、空港周辺9市町と千葉県は了承する。

① 滑走路の増設・延伸等

必要な騒音対策等の実施を前提に、次のとおり滑走路の増設・延伸等を行うこととする。

（概要図は別図1のとおり）

ア B滑走路の南側に、新たに3500メートルの滑走路（以下「C滑走路」という。）を増設する。

イ B滑走路を北側に1000メートル延伸し、2500メートルから3500メートルに変更する。

ウ 現計画にある横風用滑走路については、今後、整備を行わないこととする。

② 年間発着枠の拡大

成田空港の年間発着枠を、現在の30万回から50万回に拡大することとする。

③ 夜間飛行制限の変更

ア C滑走路供用開始後の発着時間

空港会社は、国際競争力の確保への対応と滑走路直下の関係住民の生活環境保全に配慮し、A滑走路とB滑走路及びC滑走路との発着時間をスライドする運用を導入することにより、滑走路ごとの静穏時間を、引き続き現行と同じ7時間確保する。

具体的には、早番を朝5時から夜10時、遅番を朝7時30分から深夜0時30分の2種類の運用時間を導入し、定期的に交換する。

この結果、空港全体の発着時間を、朝5時から深夜0時30分に変更する。

この際、全ての滑走路について夜10時以降の便数制限を撤廃するとともに、深夜0時30分から深夜1

時まで弾力的運用を認めることとする。

イ C滑走路供用開始までの発着時間

2020年の東京オリンピック・パラリンピック開催までに、A滑走路における発着時間を朝6時から深夜0時までに変更する。

この際、A滑走路について夜10時以降の便数制限を撤廃するとともに、深夜0時から深夜0時30分までは弾力的運用を認めることとする。

なお、B滑走路の運用時間及び弾力的運用は、現行どおりとする。

2 環境対策等

① 騒音区域等の設定

上記1に掲げる機能強化の内容に基づき、次のとおり、区域を設定する。

ア 騒防法に基づく区域設定

騒防法による対策区域については、国が示した区域指定案(別図2)とする。

イ 騒特法に基づく地区設定

騒特法による対象地区については、千葉県が示した地区設定案(別図3)とする。

② 騒音対策等

ア 騒音対策としての住宅の寝室への内窓の設置対象地区

次の地域に対して、住宅の寝室への内窓設置を実施する。

併せて、内窓を設置する寝室のうち、壁及び天井の防音工事が行われていない部屋において、空港会社の示した補完工事を実施することとする。

① 騒特法に基づく防止地区

② A滑走路とB滑走路及びA滑走路とC滑走路の防止地区に挟まれたいわゆる谷間地域

イ その他の環境対策

延長される深夜早朝時間帯における運航機材は、空港会社の示した低騒音機に限定する。

その他、環境対策については、本日決定した「成田空港の更なる機能強化に当たっての環境対策・地域共生策の基本的な考え方」(以下「基本的考え方」という。)によることとし、必要な環境対策は、速やかに実施することとする。

3 周辺対策交付金

空港会社は、周辺対策交付金については、基本的考え方に基づき年間発着回数50万回に対応した総額の引き上げを行い、騒防法の区域指定が告示された後、速やかに交付する。

① 地域づくりに伴う財源措置

周辺対策交付金について、基本的考え方に基づきその一部を活用して「地域振興枠」を設定し、用途を柔軟化するとともに、配分に当たっては各市町の財政力指数等を勘案することとし、空港圏全体の発展に配慮する。

② A滑走路特別加算金

A滑走路において運用時間の変更を先行的に実施することを踏まえ、A滑走路飛行経路の騒音下の市町に対して、増額する周辺対策交付金の一部を活用して、C滑走路供用開始までの間、「A滑走路特別加算金」を交付する。

4 航空機落下物対策

① 航空機落下物被害救済支援制度

空港会社は、平成29年6月12日の四者協議会での提案内容に基づき、成田空港を離着陸した航空機からの落下物と認定された際の見舞金の支払い、落下物により実損が生じたものの原因となる航空会社を直ちに特定できない際の立替金の支払い、被害者と航空会社との交渉に関する円滑なサポートを内容とする「航空機落下物被害救済支援制度」を速やかに創設する。

② 成田空港周辺における独自の落下物対策



千葉県、関係市町及び空港会社は、平成29年6月12日の四者協議会において、千葉県が提案した新たな落下物対策制度の速やかな創設に向け、引き続き具体的な協議・検討を行う。

5 地域振興

四者は、本日決定した空港周辺の地域振興に係る「基本プラン」に基づき、今後、「(仮称)実施プラン」を策定し、事業の具体化を図った上で、着実に実施するなど、空港周辺地域の地域振興に取り組むこととする。

6 更なる機能強化に当たっての遵守事項

更なる機能強化の実現に当たって、次の事項を遵守する。

① 夜間飛行制限の変更関係

ア 深夜早朝対策の更なる改善関係

深夜早朝対策の更なる改善については、A滑走路の発着時間変更の状況等を踏まえ、夜間飛行制限変更の段階的な実施を含め、引き続き四者で協議すること。

なお、A滑走路の発着時間の変更を待たずに、引き続き、地域において、住民への説明・協議を行う場合は、国、千葉県、空港会社は、地元市町とともに、これに参画するなど、誠意をもって真摯に対応する。

イ A滑走路の発着時間の変更関係

A滑走路の発着時間の変更に伴い、従前の運用に比べ住民の生活環境への負担が増大することから、空港会社は、その負担軽減について引き続き検討を行うとともに、健康影響調査を含む生活環境への影響調査を実施すること。

また、空港会社は、変更された発着時間(弾力的運用を含む)における運用状況について、必要に応じて四半期ごとに関係市町に報告すること。

② 騒音対策関係

ア 国、関係市町及び空港会社は、今後千葉県が策定する「航空機騒音対策基本方針」及び都市計画決定に向けて最大限協力すること。

イ 公益財団法人成田空港周辺地域共生財団の行う隣接地区の防音対策区域の設定について、関係市町が一体となって区域設定案を作成し、速やかに地域住民に提示すること。

③ その他

ア 四者は、空港周辺地域の公共施設等の整備のため、「成田国際空港周辺整備のための国の財政上の特別措置に関する法律」の改正に最大限の努力をすること。

イ 騒特法に基づく地区設定により、集落のほとんどが移転対象となる区等において、結果的に対象外となる住民への対応については、引き続き関係者間で連携して検討を行うこと。

ウ 今後、関係者は連携・協力して、空港の新たな展開候補地及び集団で騒音区域から移転する住民のための代替地の確保について最大限の努力を行うこと。

エ この他、四者は、今回の更なる機能強化に関して、より多くの住民の理解と協力が得られるよう、引き続き、最大限の努力をすること。

7 事業実施に当たっての協議

住民の生活環境を保全する上で協議を要する事項をはじめ、取り巻く環境の変化により新たに生じる課題については、更なる機能強化の事業完了までには相当の期間を要することから、四者は柔軟に対応策を協議し、相互に協力して誠実に取り組むこととする。

※文章中の別図については省略。

⑩ 成田空港内従業員実態調査

※調査は3年に一度実施。

(1) 事業区分別事業者数および従業員数

事業区分	2017年11月1日現在				前回(2014年11月4日現在)		
	事業者数		従業員数		事業者数	従業員数	
	(社)	増減(社)	(人)	増減(人)	(社)	(人)	
官公署など	国・地方自治体・NAAなど	17	0	4,499	136	17	4,363
航空運送事業	航空会社	97	8	7,942	1,257	89	6,685
航空機サービス業	グランドサービス、機内食、航空燃料供給など	49	-3	9,289	-255	52	9,544
旅客サービス業	旅行代理店、旅客送迎、銀行、鉄道、バスなど	79	-2	5,138	500	81	4,638
貨物サービス業	貨物代理店など(混載業、通関業、貨物取扱)	171	-11	5,012	-3	182	5,015
その他サービス業	報道、施設管理、環境衛生、警備など	109	-10	6,792	327	119	6,465
飲食業	飲食(官公署などの従業員用のものを含む)	52	2	1,711	164	50	1,547
物品販売業	物品販売()	99	2	2,888	494	97	2,394
合計		673	-14	43,271	2,620	687	40,651

(注) 1 調査対象は、成田空港内に事務所・店舗・営業所を有する事業者、及び常時または継続的に空港内に従業員が就業している事業者。

2 事業区分は、兼業種を有する事業者については主たる事業により区分した。

(2) 地区別従業員数

地区区分	2017年11月1日現在		前回(2014年11月4日現在)
	従業員数		従業員数
	(人)	増減(人)	(人)
第1ターミナル地区	12,798	382	12,416
第2ターミナル地区	14,270	428	13,842
第3ターミナル地区	1,966	1,966	-
管理地区	2,042	182	1,860
貨物地区	6,378	▲ 296	6,674
南部貨物地区	690	69	621
整備地区	3,013	▲ 111	3,124
その他地区	2,114	0	2,114
合計	43,271	2,620	40,651

(3) 居住地別従業員数

項目	従業員数(人)	構成比(%)	(参考)			
			2014年11月	前回は(%)		
居住地						
千葉県	成田市	15,915	36.8	14,780	107.7%	
	富里市	2,748	6.4	2,689	102.2%	
	香取市	1,367	3.2	1,380	99.1%	
	山武市	630	1.5	666	94.6%	
	山武郡芝山町	344	0.8	368	93.5%	
	山武郡横芝光町	372	0.9	375	99.2%	
	香取郡多古町	553	1.3	571	96.8%	
	香取郡神崎町	160	0.4	190	84.2%	
	印旛郡栄町	654	1.5	672	97.3%	
	千葉市	1,982	4.6	1,602	123.7%	
	その他市町村	12,616	29.2	12,101	104.3%	
	千葉県計	37,341	86.3	35,394	105.5%	
	茨城県	龍ヶ崎市	117	0.3	111	105.4%
		稲敷市	268	0.6	261	102.7%
稲敷郡河内町		90	0.2	94	95.7%	
その他市町村		491	1.1	517	95.0%	
茨城県計		966	2.2	983	98.3%	
他都道府県計	4,964	11.5	4,274	116.1%		
合計	43,271	100.0	40,651	106.4%		

(参考1) 空港内事業者数および従業員数の推移

調査年月	事業者数		従業員数	
	(社)	開港時との比較(%)	(人)	開港時との比較(%)
第1回 1978.10	289	100.0	17,400	100.0
第2回 1982.10	343	118.7	21,721	124.8
第3回 1984.10	350	121.1	22,198	127.6
第4回 1987.3	359	124.2	24,876	143.0
第5回 1990.6	419	145.0	31,974	183.8
第6回 1993.6	515	178.2	39,549	227.3
第7回 1996.7	572	197.9	39,603	227.6
第8回 1999.7	579	200.3	41,977	241.2
第9回 2002.12	633	219.0	45,763	263.0
第10回 2005.11	659	228.0	47,461	272.8
第11回 2008.11	674	233.2	48,404	278.2
第12回 2011.11	648	224.2	38,689	222.4
第13回 2014.11	687	237.7	40,651	233.6
第14回 2017.11	673	232.9	43,271	248.7

(参考2) 地区別従業員数の推移

(単位：人)

調査年月	第1ターミナル地区	第2ターミナル地区	第3ターミナル地区	管理地区	貨物地区	南部貨物地区	整備地区	その他地区
1978.10	4,969	-	-	6,388	3,013	-	2,234	796
1982.10	6,732	-	-	7,618	3,810	-	2,903	658
1984.10	6,225	-	-	7,964	3,766	-	3,574	669
1987.3	6,957	-	-	8,990	4,236	-	3,546	1,147
1990.6	9,362	-	-	11,139	5,771	-	4,269	1,433
1993.6	5,883	10,100	-	10,301	6,279	-	5,591	1,395
1996.7	5,239	15,824	-	3,701	8,308	-	4,653	1,878
1999.7	5,862	18,041	-	3,237	8,440	-	4,177	2,220
2002.12	6,483	19,776	-	3,308	9,326	-	4,537	2,333
2005.11	6,716	20,897	-	3,042	8,959	583	5,041	2,223
2008.11	13,276	16,663	-	2,478	8,393	602	4,810	2,182
2011.11	11,663	12,942	-	1,940	7,012	616	2,440	2,076
2014.11	12,416	13,842	-	1,860	6,674	621	3,124	2,114
2017.11	12,798	14,270	1,966	2,042	6,378	690	3,013	2,114

主な出来事

1992年12月：T2オープン 1999年3月：T1リニューアルオープン(北ウイング、中央ビル新館)

2002年4月：暫定平行滑走路オープン 2005年4月：南部貨物地区全面オープン

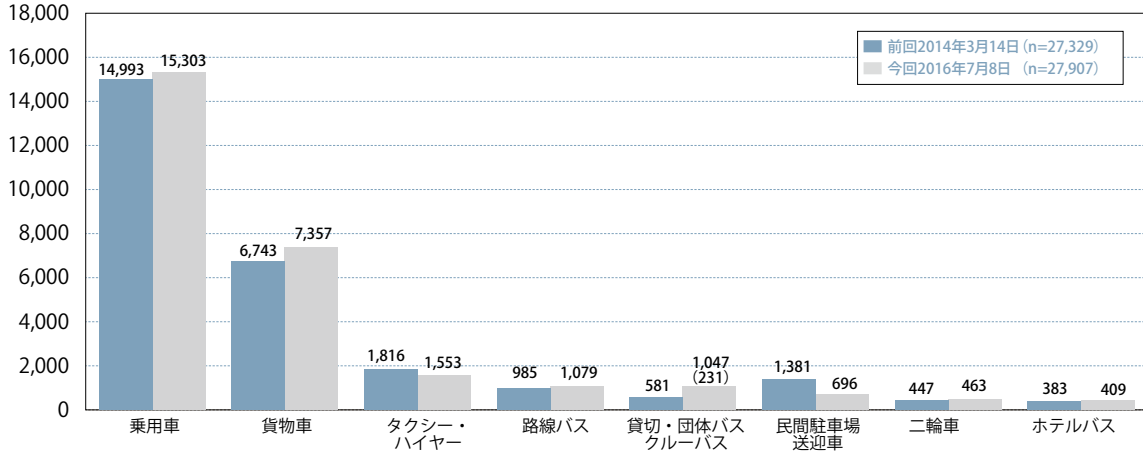
2006年6月：T1グランドオープン(南ウイング、第5サテライト) 2015年4月：T3オープン



成田空港へのアクセス交通実態調査

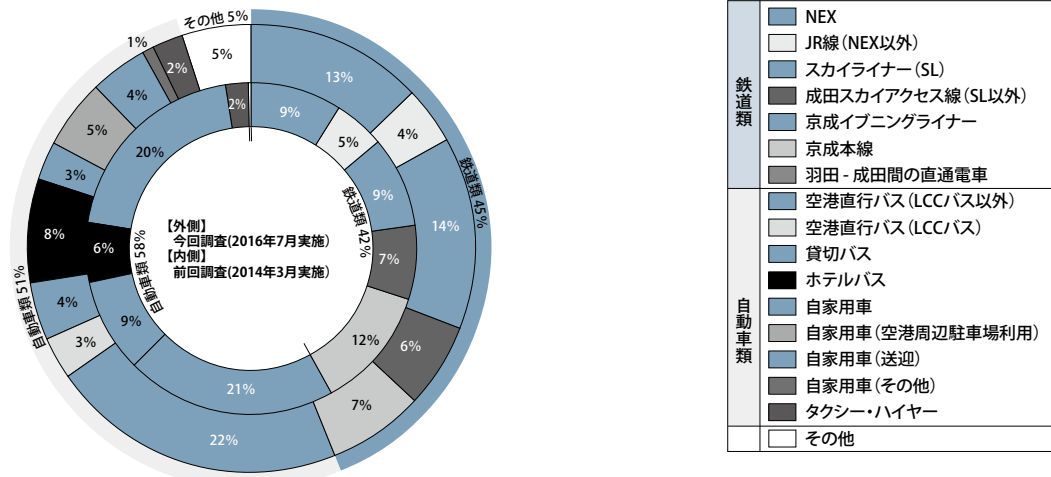
入港車両台数 (台/日)

【車種別入港車両台数】

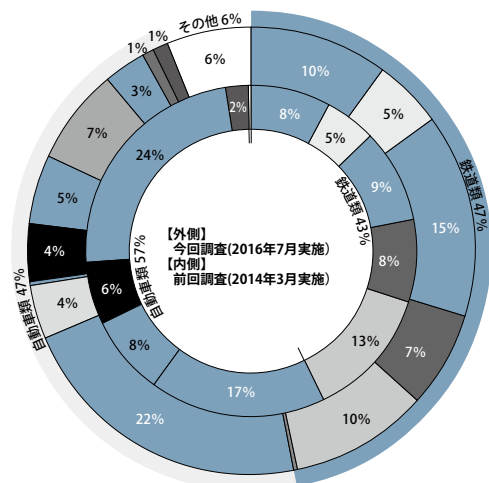


() 内の値は、貸切・団体バス、クルーバスのうちターミナル間連絡バスの台数

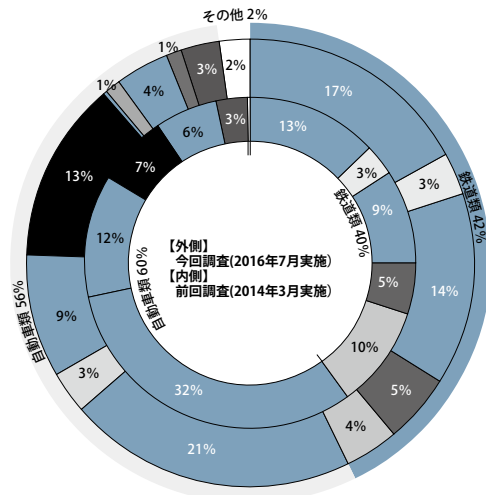
【出発旅客全体のアクセス交通手段構成比】



【日本人出発旅客全体のアクセス交通手段構成比】



【外国人出発旅客全体のアクセス交通手段構成比】



(注)

今回の調査から調査方法が変わりました。前回までの調査においては、成田空港への全ての入港者を対象に、入港交通手段や入港目的について集計した入港者カウント調査を3月第2週に実施していましたが、2015年4月のノンストップ化ゲートの運用により、前回と同様の調査方法での実施が困難となったことから、調査時期・調査方法・分析手法等について、一部変更しております。

本調査は2016年7月に実施したため、前回調査(2014年3月実施)の入港車両台数の総数と比較する際には、季節変動を考慮する必要があります。

入港車両カウント調査は、成田空港に入港する総車両台数を把握することを目的とし、空港

入場ゲート(計7か所)において実施しました。

アクセス交通手段実態調査は、各ターミナルビル出発ゲートにおいて、出発旅客を対象にヒアリング形式によるアンケート調査(選択したアクセス交通手段や出発地点に関する意見等)を実施しました。

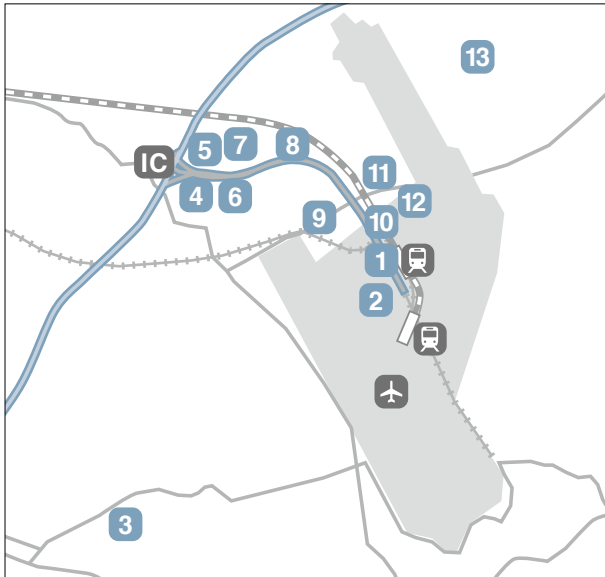
自家用車について、2014年調査では、空港外駐車場利用、送迎、その他を含む分担率を示します。2016年調査では、空港内駐車場利用のみの分担率を示します。

空港直行バス(LCCバス以外)は、東京空港交通などの高速路線バス、地域路線バス(千葉交通・成田空港交通の近距離路線バス)を示します。

構成比は四捨五入しているため、合計値が合致しない場合があります。

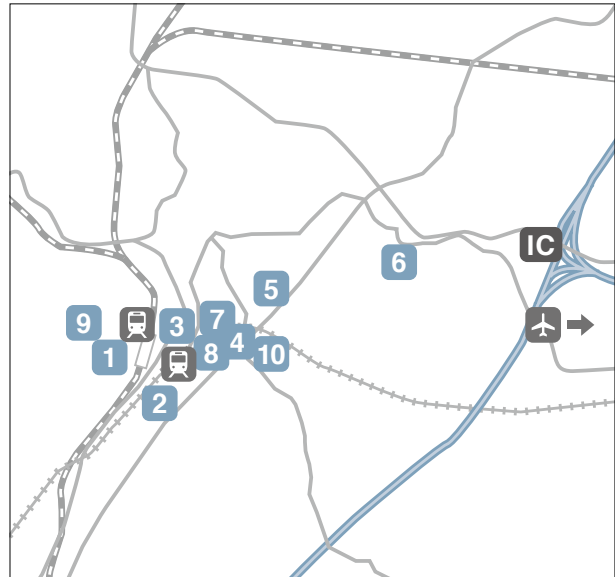
12 成田空港周辺のホテル

(1) 空港内・空港周辺ホテル



- 1 ナインアワーズ成田空港
- 2 成田エアポートレストハウス
- 3 ラディソンホテル成田
- 4 成田ゲートウェイホテル
- 5 ホテルマイステイズプレミア成田
- 6 成田ビューホテル
- 7 ヒルトン成田
- 8 ANAクラウンプラザホテル成田
- 9 マロウドインターナショナルホテル成田
- 10 成田東武ホテルエアポート
- 11 ホテル日航成田
- 12 東横イン成田空港
- 13 スカイハートホテル成田

(2) 成田駅周辺ホテル



- 1 成田Uーシティホテル
- 2 センターホテル成田
- 3 ホテルウェルコ成田
- 4 コンフォートホテル成田
- 5 ザエディスター ホテル 成田
- 6 インターナショナルガーデンホテル成田
- 7 リッチモンドホテル成田
- 8 アパホテル<京成成田駅前>
- 9 アジアホテル
- 10 センターホテル成田2 R51



13 成田空港周辺自治体の歳入総額および固定資産税額の推移

(単位：百万円)

区分		1970	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2010	2015
空港 周辺 5市町 〔※04年 度以前 7市町〕	歳入総額	4,733 (1.00)	12,885 (2.72)	28,279 (5.95)	40,920 (8.65)	60,076 (12.69)	75,189 (15.89)	79,045 (16.70)	83,244 (17.59)	87,728 (18.54)	98,353 (20.78)
	固定資産税	286 (1.00)	1,962 (6.86)	4,790 (16.75)	8,293 (29.00)	12,044 (42.11)	19,014 (66.48)	21,637 (75.65)	22,224 (77.71)	24,687 (86.32)	24,156 (84.46)
千葉県	歳入総額	134,566 (1.00)	407,802 (3.03)	793,844 (5.90)	984,534 (7.32)	1,484,812 (11.03)	1,788,773 (13.29)	1,797,515 (13.36)	1,815,238 (13.49)	2,001,840 (14.88)	2,245,506 (16.69)
	固定資産税	19,820 (1.00)	61,528 (3.10)	113,560 (5.73)	174,348 (8.80)	243,411 (12.28)	365,445 (18.44)	394,738 (19.92)	385,198 (19.43)	394,861 (19.92)	391,698 (19.76)
全国	歳入総額 (地方税)	4,535,210 (1.00)	12,890,391 (2.84)	29,366,831 (6.48)	29,537,388 (6.51)	33,450,373 (7.38)	36,674,977 (8.09)	35,546,434 (7.84)	34,804,409 (7.67)	34,316,330 (7.57)	39,098,563 (8.62)
	固定資産税	498,275 (1.00)	1,334,528 (2.68)	2,457,805 (4.93)	3,834,933 (7.70)	6,022,454 (12.09)	8,429,521 (16.92)	8,875,209 (17.81)	8,862,096 (17.79)	8,961,250 (17.98)	8,754,987 (17.57)

(注) 1. 空港周辺5市町：成田市(成田市、旧下総町、旧大栄町)、富里市、神崎町、芝山町、多古町
 (※2004年度以前は、成田市、富里市、芝山町、下総町、神崎町、大栄町、多古町の7市町)
 2. ()内の数字は1970年を1とした時の倍率
 資料：「全国市町村要覧」「千葉県統計年鑑」「地方財政白書」

14 成田空港周辺自治体の人口および就業者人口の推移

(単位：千人)

区分		1970	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2010	2015
空港周辺 5市町 〔※04年 度以前 7市町〕	人口	102 (1.00)	113 (1.11)	140 (1.37)	160 (1.56)	180 (1.76)	194 (1.90)	200 (1.95)	205 (2.00)	210 (2.06)	209 (2.05)
	就業者人口	57 (1.00)	59 (1.03)	73 (1.28)	81 (1.41)	93 (1.62)	103 (1.80)	106 (1.85)	176 (3.08)	105 (1.85)	105 (1.84)
千葉県人口	人口	3,367 (1.00)	4,149 (1.23)	4,735 (1.41)	5,148 (1.53)	5,555 (1.65)	5,798 (1.72)	5,926 (1.76)	6,056 (1.80)	6,216 (1.85)	6,223 (1.85)
	就業者人口	1,652 (1.00)	1,882 (1.14)	2,158 (1.31)	2,417 (1.46)	2,771 (1.68)	2,992 (1.81)	2,976 (1.80)	2,949 (1.78)	2,899 (1.76)	2,880 (1.74)
全国人口	人口	104,665 (1.00)	111,940 (1.07)	117,060 (1.12)	121,049 (1.16)	123,611 (1.18)	125,570 (1.20)	126,926 (1.21)	127,768 (1.22)	128,057 (1.22)	127,095 (1.21)
	就業者人口	52,110 (1.00)	53,015 (1.02)	55,811 (1.07)	58,357 (1.12)	61,682 (1.18)	64,142 (1.23)	62,978 (1.21)	61,506 (1.18)	59,611 (1.14)	58,919 (1.13)

(注) 1. 空港周辺5市町：成田市(成田市、旧下総町、旧大栄町)、富里市、神崎町、芝山町、多古町
 (※2004年度以前は、成田市、富里市、芝山町、下総町、神崎町、大栄町、多古町の7市町)
 2. ()内の数字は1970年を1とした時の倍率
 資料：「国勢調査」