

今後の国際拠点空港のあり方に関する懇談会への意見

平成18年12月8日

千葉県

成田空港が、増大し続ける国際航空需要に的確に対応していく責務を有していること、特に東アジア諸国で大規模国際空港の整備拡充が急速に進む中で我が国が国際競争力を確保していくため、今後も成田空港の機能拡充が必要であることを千葉県としても強く認識している。

また、成田国際空港株式会社が更なる民営化を進め、経営の効率化・サービスと魅力の向上を目指すことは、時代の要請に沿う方向だと理解している。

一方、成田空港は、我が国最大の国際拠点空港として国際航空ネットワークの結節点としての役割を担っていると同時に、内陸にある大規模空港であり、長い闘争を経て、空港設置者側と地域が話し合いにより地域と空港の共生を目指すに至った歴史を持つ特異な存在である。

今後の完全民営化に当たっては、これまでの話し合いの過程で積み重ねられた約束を担保し、かつ、成田空港が今後も首都圏の国際拠点空港としての地位を維持していくため、以下の事項を実現する必要があると考える。

1 環境対策・共生策の確保

(1) 環境対策・共生策の法的担保

成田空港の完全民営化に係る地域の最大の懸念は、利益優先・株主優先により、地域への配慮が希薄化することであり、周辺自治体も同様の懸念を持っている。

そのため、千葉県側の強い要請で成田国際空港会社法に規定されている「生活環境の改善」に関する事業の実施義務及び地域への配慮義務の継続は、完全民営化に当たっても不可欠な条件である。

(2) 民営化に関する覚書等の履行

平成16年の空港公団の特殊会社化の際に国土交通省・千葉県・周辺自治体・空港公団の四者間で取り交わした「民営化覚書」(別添)の約束事項について、これまでの間に際立った進展が見られないことも地域の懸念を増幅させていると思われる。

そのため、国・NAAにあっては、まず上場前に、覚書で約束されている75項目への取り組みを加速することが必要である。また、仮に完全民営化までに履行できなかった事項がある場合にも、引き続き四者がそれらを実現する責務を承継する必要がある。

(3) 地元自治体の空港経営参画への配慮

完全民営化にあたり、公共性の確保のため必要最低限の事前規制が必要と考えるが、さらに空港の企業としての社会的責任の履行を確保する上で、是非とも地元自治体の株式保有等経営に参画できる仕組みを設けることについて特段の配慮を求めたい。

地元自治体が経営に参画することにより、空港事業の持続・拡張性を確保し、経営の安定化に資することにもなると考える。

(4) インフラ整備への財政措置の継続と地域振興を主眼とした新たな支援制度の創設

近年の規制緩和による民間物流基地の集積など経済環境の変化に対して、空港を中心とした環状・放射状道路や北千葉道路など新たなインフラ整備が求められている。

地域振興策については、「空港づくりは地域づくり」との理念を具現化するため地域の最重要課題となっているが、現在の交付金制度では住民ニーズへの対応として十分とは言えない状況である。

完全民営化後に地域が主体的に空港を支えていくためには、インフラ整備への財政措置の継続と地域振興を主眼とした新たな支援制度の創設が必要となるため、今後の地元における各計画事業の必要性・実現性の精査の結果を踏まえた成田財特法の期限延長の検討や上場益の一定割合を地域振興のための財源として留保するなど特段の配慮を求めたい。

2 国際拠点空港である成田空港のあり方の明確化

(1) 将来の国際航空需要への成田空港の対応方針の明確化

成田空港は、我が国最大の国際拠点空港であり、世界とアジアを結ぶ国際航空ネットワークの結節点として重大な使命を担っているが、NAAによる需要予測では、2015年には北伸整備後の空港容量である23.5万回を超えてしまう。

我が国が国際社会の中での責任を果たすためにも、国は増え続ける国際航空需要に対して、成田空港の果たすべき役割とあるべき姿を長期の展望を踏まえて提示すべきである。

(2) 成田国際基幹空港・羽田国内基幹空港の方針の堅持

千葉県、関係自治体及び地域住民は、「成田は国際線の基幹空港」とする国の方針を受け入れて、今日まで空港整備に多大な努力を払い協力してきたところである。

また、全国の自治体及びその住民の多くが国内航空ネットワークの中心である羽田空港への乗り入れを強く望んでおり、地域をあずかる自治体として、千葉県もその思いを深く理解している。

従って、成田は国際線の基幹空港・羽田は国内線の基幹空港とする方針は、今後も堅持されるべきであり、そのことを国は全国に明示する必要がある。

(3) 空港アクセスの早急な整備と更なる利便性の向上

空港アクセスについては、現在、成田新高速鉄道・北千葉道路や首都圏中央連絡自動車道などの整備を鋭意進めているが、開港

以来 28 年経ても未だに整備が完了していない状況であり、経済のスピード化が求められる中、利用者の時間短縮に対する要望は極めて強いものがある。

そのため、今後も成田アクセスの充実は不可欠であり、完全民営化に当っては、一層の高速化・多頻度化やアクセスコストの低減が必要である。

空港機能の一環として、まず国は責任を持ってこれらアクセスの早期整備に取り組むことが必要であり、今後は、都市再生プロジェクトに基づく都営浅草線の東京駅接着・追い抜き線の整備や東京湾アクアラインを含む首都圏高速道路ネットワークの一体的で利用しやすい料金体系の実現への積極的な取り組み等が必要である。

別 添

新東京国際空港公団民営化 に関する覚書

平成 15 年 2 月 28 日

新東京国際空港公団民営化に関する覚書

国、千葉県、成田空港圏自治体連絡協議会を構成する市町村及び新東京国際空港公団（以下「四者」という。）は、新東京国際空港公団（以下「公団」という。）の民営化に当たり、以下のとおり確認する。

1. 成田空港については、多くの農民の方々から貴重な土地の提供を受けるとともに、様々な犠牲を伴いながら建設が進められてきたという過去の経緯を踏まえ、また、内陸空港であることに起因する騒音問題等の環境問題の大きさに配慮し、地域と空港の共生を実現するために行われてきた様々な取り組みが引き続き確実に実施されるよう、環境対策・共生策の適切かつ確実な実施が確保されることが不可欠である。
2. このため、公団の民営化に当たって、国及び特殊会社の母体となる公団は、成田空港問題シンポジウム、成田空港問題円卓会議、「地域と共生する空港づくり大綱」等におけるこれまでの約束事項を引き続き遵守することを改めて約束する。
3. また、四者は、今後とも、環境対策、地域振興策、空港建設・運用等に係る問題について、地域と空港の共生を理念として、話し合いに基づき、相互に協力して対応していくものとする。
4. 平成14年12月に、千葉県及び成田空港圏自治体連絡協議会を構成する市町村から提出された要望事項については、別紙のとおり対応することとし、現段階で結論を出せない問題については、引き続き、誠実に協議することとする。

5. 現在の環境対策・共生策は、現行の新東京国際空港公団法の規定に基づいて実施されているが、今般の民営化のための法案（以下「特殊会社法案」という。）においては、環境対策・共生策を事業の範囲として現行法以上に明確かつ詳細に定めるほか、空港周辺の住民の方々の生活環境の改善について新たに配慮規定を設け、さらに、国は環境対策・共生策の実施について必要があると認めるときは監督上必要な命令を行うこととしており、これらの規定により、現在の環境対策・共生策の実施を担保していくものとする。

特殊会社法案中のこれらの規定は、特殊会社が、事業の範囲として規定された事業の実施義務を負うとともに、地域の生活環境の改善に関して地域関係者との意見交換に努めなければならないということも意味している。

6. 国が特殊会社法案に係る政省令案を作成する際には、その内容について四者で事前に協議するものとする。なお、その際、国は、環境対策・共生策に係る特殊会社法及び政省令中の規定に関する解釈適用の考え方を、併せて示すものとする。

7. なお、特殊会社法案は、公団を国全額出資の特殊会社に移行させるものであり、将来完全民営化を行うときには、改めて国が新たな法令案を作成することになるが、その際には、その内容について四者で事前に協議し、必要がある場合には、改めて覚書を結ぶものとする。

平成15年2月28日

国土交通省航空局長 洞 駿

千葉県知事 堂本 暁子

成田空港圏自治体連絡協議会

成田市市長 小川 国彦

富里市長 相川 義雄

大栄町長 佐藤 末勝

多古町長 土井 正司

下総町長 可瀬 力

芝山町長 相川 勝重

横芝町長 實川堅司郎

松尾町長 古谷 淳

蓮沼村長 浪川 瀨一

新東京国際空港公団

総裁 黒野 匡彦

(別紙)

1. 従来の約束事項を継続遵守するもの

以下の事項は、騒防法・騒特法等に基づく環境対策等として、また、円卓会議・共生大綱における約束事項として、従来から国・空港公団が実施しているものであり、今後とも継続して遵守されることを改めて確認する。

(1) 滑走路計画に関する事項

- ・話し合いによる本来計画の2500メートル平行滑走路整備
- ・横風用滑走路建設は平行滑走路完成後改めて地域社会に提案

(2) 運用等に関する事項

① 運用

- ・発着回数20万回／年を限度（騒音対策は22万回をベース）、発着回数増加については地元と協議
- ・滑走路運用時間（6時から23時まで）
- ・深夜便運航制限（22時台A、B滑走路とも10便／日以下）
- ・飛行コース・高度（直進上昇・降下、離着陸以外の県内通過高度6000フィート以上）

② 環境

○監視体制の整備等

- ・騒音測定・調査（公団測定局の設置・管理）
- ・飛行コース監視システム
- ・大気汚染対策等（航空機、空港内営業車両等）
- ・低周波音対策

(3) 騒音対策等に関する事項

① 防音工事助成

○住宅防音工事等

- ・初回防音工事（空調機を含む）
- ・防音工事再助成（騒特法防止地区内）
- ・防音工事再助成（市町事業の支援：騒特法防止地区を除く騒防法第1種区域内）
- ・空調機更新、再更新（設置後各々10年）
- ・公団補助対象外費用（共生財団事業）（きめ細かな騒音対策：隣接区域の住宅防音工事、サッシ部品交換等）
- ・防音工事施工方法の改善（サッシの軽量化等）
- ・直下対策事業（空調機設置補助）（町村事業への支援）
- ・移転再建防音工事（市町事業の支援：騒防法第2種区域及び騒特法の防止特別地区から騒防法第1種区域及び谷間地域に移転した住宅の防音工事）
- ・生活保護世帯空調機稼働費補助（市町村事業への支援）

- 谷間対策事業（市町事業の支援）
 - ・初回防音工事（空調機を含む）
 - ・防音工事再助成
 - ・空調機更新（設置後10年）

- 学校等防音工事
 - ・初回防音工事（空調機を含む）
 - ・空調機更新（設置後15年）

- 共同利用施設
 - ・施設整備
 - ・空調機更新（設置後15年）

② 移転対策

- 移転補償等
 - ・建物等の移転補償
 - ・土地の買入れ
 - ・集団移転対策(代替地買入、造成)

- 転業者対策（用地提供者に対する転業対策）

③ 落下物対策の徹底（洋上脚下げ・点検整備等）

④ 電波障害対策等

- ・受信障害対策（個別・共聴・共同利用施設）
- ・中継局等の維持管理
- ・デジタル化への対応
- ・NHK受信料補助

⑤ 発生源対策等

- ・航空機の低騒音化
- ・消音施設の整備（エンジンテスト等営業騒音の低減）
- ・防音林、防音堤の計画的整備

(4) 地域振興等に関する事項

○周辺対策交付金制度の継続・充実

○地域振興連絡協議会、成田空港周辺地域共生財団など環境対策・共生策等の実施主体となっている団体のメンバーとしての活動

○交通アクセス整備推進と協力

- ・成田新高速鉄道への国庫補助の確保
- ・特殊会社から成田新高速鉄道への負担
- ・芝山鉄道延伸の検討
- ・首都圏中央連絡自動車道
- ・北千葉道路
- ・空港環状・放射状道路

○国内線網の充実

○移転跡地等の有効活用等

- ・移転跡地の適正な管理
- ・移転跡地にかかる自治体への無償貸付の継続
- ・多機能型農業公園事業への協力
- ・里山の整備
- ・騒特法に基づく施設整備費補助

○国際複合物流基地事業への協力

○県・市町村等が行う地域振興事業への支援・協力

2. 環境対策・共生策の充実等について今後協議するもの

以下の事項は、従来から実施している対策のさらなる充実等に関するものであり、空港周辺地域においては将来にわたった騒音対策等が必要であるとの共通認識のもとに、今後とも関係者と連携してこれらの対応策について真摯に協議し、完全民営化までに結論を得るべく努力することを確認する。

(1) 助成制度の恒久化に関するもの

- ・住宅防音工事助成の恒久化
- ・谷間対策事業助成の恒久化
- ・隣接区域対策助成の恒久化
- ・学校等防音工事助成の恒久化
- ・共同利用施設助成の恒久化

(2) 助成制度の拡充等に関するもの

- ・谷間地域の防音工事の基準を騒防法第1種区域並に引上げ
- ・隣接地域の防音工事の基準を騒防法第1種区域並に引上げ
- ・サッシ部品交換の助成制度の拡充（共生財団事業）
- ・防音工事未実施住宅への空調機設置
- ・防音工事実施済住宅の防音機能の定期的な検査
- ・直下対策事業の拡充（空調機設置補助）
- ・地域社会のつながりに一層配慮した移転対策等の実施
- ・市町村設置の騒音測定局への助成
- ・落下物多発地域の移転対策
- ・芝山鉄道の運営維持
- ・農業基盤整備への助成
- ・空港圏観光施設の整備、地域振興管理団体の創設への協力等
- ・里山の整備への協力等

3. 四者をはじめとする関係者が連携してその実現に努めるもの

以下の事項は、空港公団民営化の動向如何に関わらず、成田空港にかかわる様々な関係者がその実現に向けて努力しなければならない事項であり、引き続き、四者をはじめとする関係者が連携してその実現に努めることを確認する。

- ・航空機騒音評価方法の見直し（環境省への働きかけ）
- ・成田財特法（平成15年度末で失効）の期限延長（関係省庁への働きかけ）

4. 四者が協力して特殊会社法案作成時にその実現に努めるもの

- ・空港の名称の「新東京国際空港」から「成田国際空港」への変更

參考資料

成田空港の騒音区域の現況

- ・ 成田空港は内陸空港であり、騒音対策・共生策は、空港運営の大前提
- ・ 騒音区域は、南北30km、8700ha以上の範囲

騒音区域面積は8,700haを超え、船橋市や東金市と同規模であり、都心3区(千代田・中央・港)の約2倍
騒音区域面積は現在の騒防法指定区域に基づく
都心3区面積 約4,270ha



上記区域内の防音工事対象戸数は 約5,400戸

「新東京国際空港公団民営化に関する覚書」に基づく 完全民営化時の約束事項及び履行状況について

【新東京国際空港公団民営化に関する覚書 第7】
殊会社法案は、公団を国全額出資の特殊会社
に移行させるものであり、将来完全民営化を行
うときには、改めて国が新たな法令案を作成
することになるが、その際には、その内容につ
いて四者で事前に協議し、必要がある場合に
は、改めて覚書を結ぶものとする。

「覚書」75項目の履行状況

目標達成のため四者で点検・協議を行っており、
進捗状況は次のとおり

目標達成したもの	4項目 / 75項目
順調に進捗しているもの	29項目 / 75項目
更なる対応または協議を要するもの	42項目 / 75項目

(参考)

75項目の内容(主なもの)

- 1 従来の約束事項を遵守するもの 54項目
 - ・発着回数20万回/年を限度 発着回数増加に
ついては地元と協議
 - ・防音工事助成、再助成
 - ・周辺対策交付金制度の継続・充実
 - ・国内線網の充実
 - ・深夜便運航制限
- 2 環境対策・共生政策の充実等について今後協議
するもの 18項目
(完全民営化までに結論を得るべく努力する)
 - ・助成制度の恒久化
 - ・助成制度の充実等
 - ・発生源対策(航空機の低騒音化、消音施設・防音
林・防音堤の整備)
- 3 四者をはじめとする関係者が連携してその実現に
努めるもの 2項目
 - ・航空機騒音評価方法の見直し(環境省への働きかけ)
- 4 四者が協力して特殊会社法案作成時にその実現に
努めるもの 1項目
 - ・空港名称の変更「新東京国際空港 成田国際空港」

成田アクセス（成田新高速鉄道・北千葉道路）の整備とその効果



成田新高速鉄道の整備効果

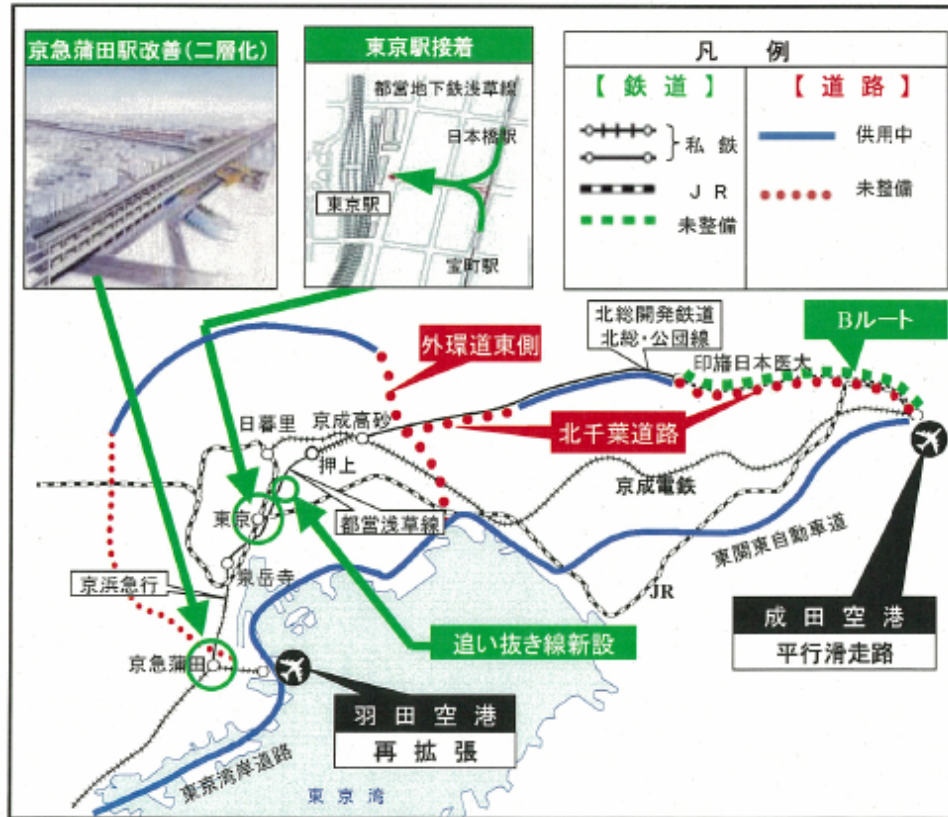
- ・成田空港のアクセス向上
- ・将来の国際航空需要増加に対応
- ・千葉県北西部等の交通利便性向上
- ・成田市地域と千葉ニュータウン地域の連携強化



北千葉道路(国道464号線)の整備効果

- ・国際物流効率化の支援
- ・広域道路ネットワークの強化
- ・地域活性化の実現(東葛地域と成田周辺地域の連携強化)
- ・安全性の向上。渋滞緩和

都市再生プロジェクトにおける空港アクセスの利便性向上への取り組み



都市再生プロジェクト(第二次決定)
(H13.8.28都市再生本部決定)
より抜粋

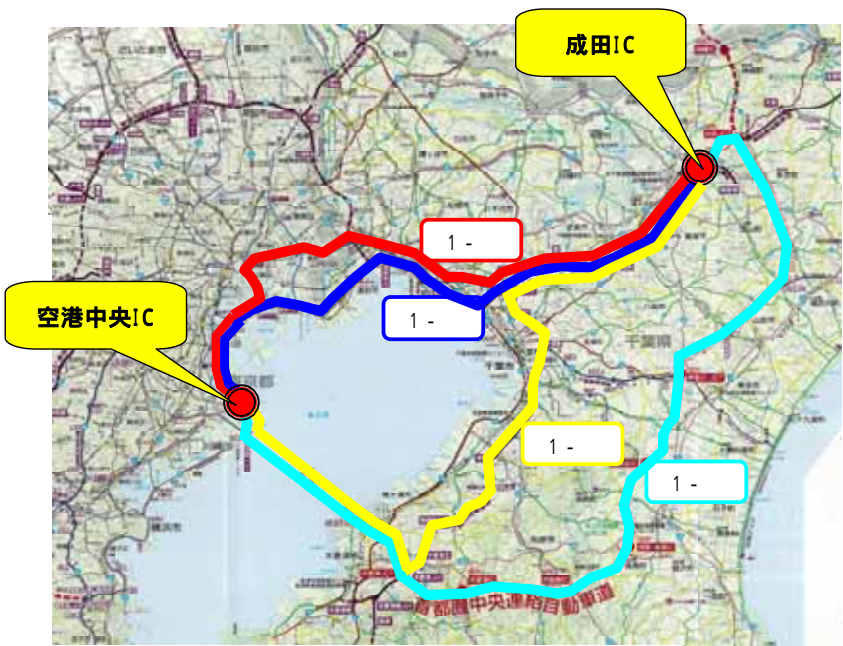
都心と成田空港間、更に両空港間を短時間で結ぶ、新たな鉄道アクセスルート(北総開発鉄道北総・公団線を延伸して成田空港へ至る路線)の早期整備

首都圏北部と成田空港間のアクセス時間を大幅に短縮する新たな道路アクセスルートとして、東京外かく環状道路の東側区間の早期整備と北千葉道路の計画の早期具体化

首都圏及びその周辺地域から東京駅を經由した両空港へのアクセス利便性を向上させる、都営浅草線の東京駅接着及び追い抜き線新設の早期実現

東京湾アクアラインを含む首都圏の高速道路ネットワークの有効活用に資する一体的で利用しやすい料金体系の実現

『空港中央IC』～『成田IC』



八都県市首脳会議緊急要望書（H18.11.17）から抜粋

首都圏の広域的な連携強化や渋滞解消による環境改善を図るため、三環状道路をはじめとする高速道路ネットワークの整備へ集中投資を行い、早期完成を図ること。

東京湾アクアラインを含む首都圏の高速道路ネットワークの有効活用に資する一体的で利用しやすい料金体系の実現を図ること。

上記事項を実現するため、道路特定財源を受益者負担の原則に沿い、用途の拡大を視野に入れつつ、重点的に充当すること。

空港中央IC(首都高速)～成田IC(東関東自動車道)

経路番号	経路	距離(km)	料金(円)
1-	首都高 京葉 東関道	71	2,050 (概算2,500)
1-	首都高 東関道	71	2,250 (概算3,600)
1-	首都高 アクア 東関道 京葉 東関道9		4,970 (概算5,100)
1-	首都高 アクア 圏央道 東関道	約120	概算6,000 (概算6,100)

未供用区間については、協定を参考に試算

料金()内は、首都高速を対距離制とした場合

成田財特法に基づく「成田国際空港周辺地域整備計」及び「成田空港周辺地域振興計画」の進捗状況（平成17年末）

「成田国際空港周辺地域整備計画」（平成16年度～20年度）

制定年月日 昭和45年3月28日（法期限5回延長 現法期限平成20年度末）（単位：百万円）

事業名	道 路	河 川	生活環境施設	教 育 設 施	消 防 設 施	農地及び農用施設	その他の施設	計	進捗率
計画額	158,431	33,620	42,513	25,942	1,283	82,857	219,793	564,439	-
H17まで	156,574	33,620	38,126	22,921	1,283	79,377	219,793	551,694	97.7

「成田空港周辺地域振興計画」（平成7年度～20年度）

分 野	事業数	完了	実施中	未着手	完了・実施中計
生活環境 (進捗率)	399	149 (37.3%)	111 (27.8%)	139 (34.8%)	260 (65.2%)
産業振興 (進捗率)	217	93 (42.9%)	59 (27.2%)	65 (30.0%)	152 (70.0%)
合 計 (進捗率)	616	242 (39.3%)	170 (27.6%)	204 (33.1%)	412 (66.9%)

臨空産業の集積とその効果

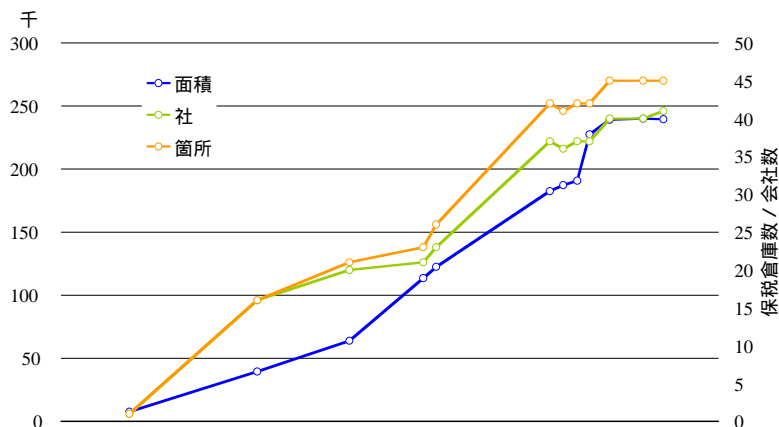
空港関連立地企業の状況 (空港外)

	事業所数 (箇所)	従業員数 (人)	備考
ホテル業	17	1,900	千葉県推計
駐車場業	50	500	
保税蔵置場	39	2,000	
機内食製造	7	1,300	
臨空工業団地(製造業)	96	7,900	工業統計
合計	209	13,600	

空港周辺地域の工業団地の状況

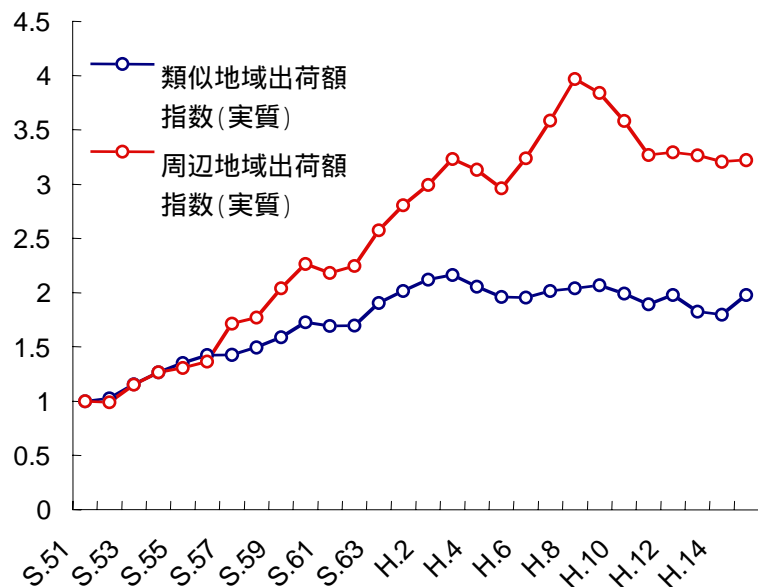
	団地名	所在地	全体面積 (ha)	分譲・操業企業数 (社)
臨空工業団地	空港南部	芝山町	37.0	17
	芝山第2	"	36.2	11
	大栄	大栄町	30.3	13
	多古	多古町	48.3	12
	ひかり	光町	27.3	1
	横芝	横芝町	26.0	11
	佐倉第3	佐倉市	114.4	50
	計(計画値を含む)		319.5	115
臨空以外の工業団地	豊住	成田市	31.6	13
	野毛平	"	74.3	23
	富里	富里市	26.1	7
	芝山(向野地区)	芝山町	33.2	11
	芝山(木崎地区)	"	10.0	5
	神崎	神崎町	24.4	6
	佐倉第1	佐倉市	51.9	95
	佐倉第2	"	41.6	
	熊野堂	"	3.3	
	松尾台	松尾町	34.9	14
計(計画値を含む)		331.3	174	
合計		650.8	289	

一般貨物保税蔵置場面積等の推移

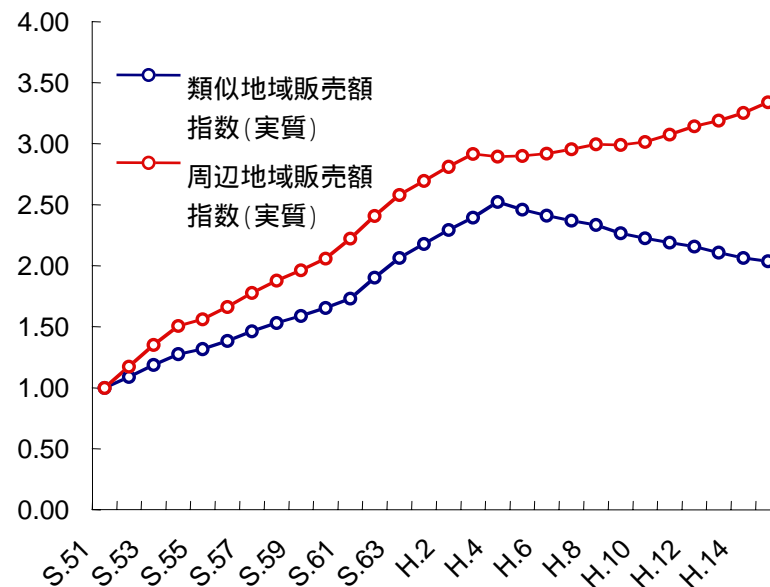


地元商工業への波及効果

効果(出荷額指数)実質



効果(販売指数)実績



工業統計、商業統計(通商産業大臣官房調査統計部編)より千葉県作成(1995年価格)

類似地域は、都心から50-60km圏の高速道路沿線、S50年国勢調査で成田市と人口就業構造が類似の団体
= 茨城県(古河市、結城市、下妻市、水海道市、岩井市)、埼玉県(行田市、加須市、東松山市、羽生市、鴻巣市)