

第1章 背景と目的、計画期間等

1. 背景

(1) 成田空港の更なる機能強化

成田空港は、昭和 53 年（1978 年）の開港以来、我が国の表玄関として、その役割を担い続けています。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、機能強化を図ってきました。

平成 27 年（2015 年）9 月に開催された国、県、成田空港周辺 9 市町（以下「9 市町」という。）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「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、国から、今後の国際航空需要の伸びへの対応や我が国の国際競争力の向上等を図るとともに、千葉県や空港周辺地域の発展のためにも、「成田空港の更なる機能強化（以下「更なる機能強化」という。）が必要不可欠である」との認識が示されたことを受け、四者協議会で検討を開始しました。

これ以降、約 2 年半にわたる四者での協議や、200 回以上の住民説明会を重ねた結果、C滑走路の新設やB滑走路の北側への延伸、夜間飛行制限の変更により、年間発着容量を 50 万回とすることについて、平成 30 年（2018 年）3 月 13 日の四者協議会において、正式合意に至りました。

【図表】 更なる機能強化案（滑走路の具体的な位置について）

滑走路の具体的な位置及び空港敷地について 滑走路の具体的な位置について

- 滑走路については、成田空港の国際競争力確保の観点から発着容量を50万回まで拡大でき、航空機の地上走行が短く効率的な運用が可能となる案とした。
 - ✓ C滑走路は、B滑走路の南側に、3,500mの滑走路を以下の配置で整備する。
 - ✓ B滑走路は、既存のB滑走路を北側に1,000m延伸し、3,500mの滑走路を整備する。
 - ✓ なお、計画していた横風用滑走路は整備を取り止める。



2018.3 「成田空港の更なる機能強化の最終的な結論について（案）」（四者協議会資料）より抜粋

【図表】 更なる機能強化案（夜間飛行制限の変更について）

夜間飛行制限の変更について

- 現行における23時～6時までの夜間飛行制限については、成田空港の国際競争力の確保と地域住民の生活環境の保全の両立を図る観点で関係者間で検討した結果、深夜早朝対策を実施していくことを前提に以下のとおり見直しを行う。
 - 【C滑走路供用までの当面の間】
 - A滑走路において、先行して追加の防音工事等環境対策を講じつつ、運用時間を1時間延長して6時から6時までとする。
 - 22時台の便数制限を廃止するとともに、0時から0時30分までの30分間は弾力的運用*を行う。
 - 2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催までに実施する。
 - 【C滑走路供用後】
 - 滑走路別に異なる運用時間を採用する「スライド運用」を導入し、飛行経路下における7時間の静穏時間を確保した上で、空港全体としての運用時間は5時から0時30分までとする。
 - 全ての滑走路の22時台の便数制限を廃止するとともに、0時30分から1時までの30分間は弾力的運用を行う。
- * やむを得ない事由により通常の運航に影響を及ぼすこととなった航空機に限って離着陸が認められる制度



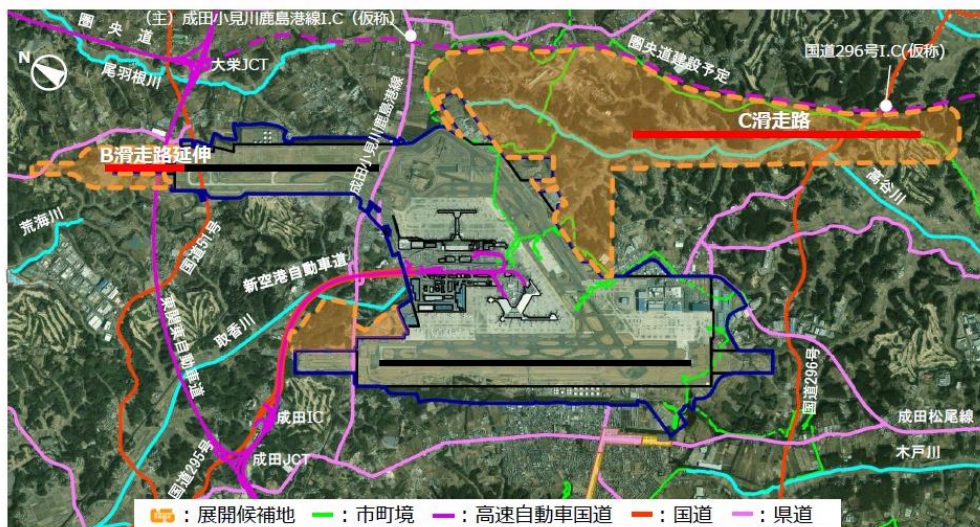
2018.3 「成田空港の更なる機能強化の最終的な結論について（案）」（四者協議会資料抜粋）を一部改変

また、年間発着容量 50 万回時に必要となる空港敷地及び施設については、下図の約 1,000 ヘクタール¹の拡張範囲を基本として、変更許可申請に向けて具体化していくこととしました。その結果、令和元年（2019 年）11 月 7 日に空港会社が空港等変更許可申請を行い、令和 2 年（2020 年）1 月 31 日に国から許可を受けました。

【図表】 更なる機能強化案（空港敷地範囲について）

滑走路の具体的な位置及び空港敷地について 空港敷地範囲について

- 約1,000haの空港敷地の展開候補地については、計画中の圏央道の整備区域、既存の都市計画区域の設定状況等を踏まえて素案を作成した上で、移転対象となる地域に対して、丁寧な説明を行い検討を進めてきた。
- この結果、空港敷地の展開候補地は下図を基本とし、航空法の変更許可申請に向けて今後更に具体化していく予定。



2018.3 「成田空港の更なる機能強化の最終的な結論について（案）」（四者協議会資料）より抜粋

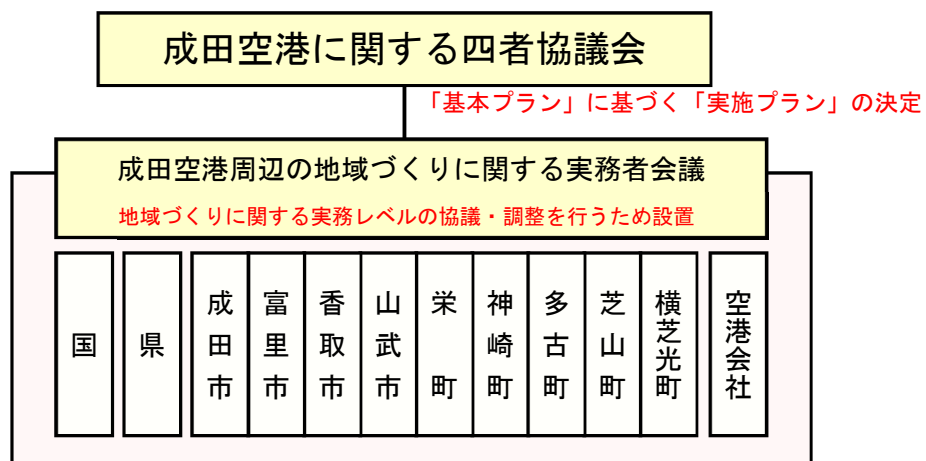
¹ 航空法の空港等変更許可申請の敷地面積は、施設整備計画や用地状況を踏まえ総合的に検討した結果、約 1,100 ヘクタール(1,099 ヘクタール)となった。

(2) 成田空港周辺の地域づくりに関する「基本プラン」

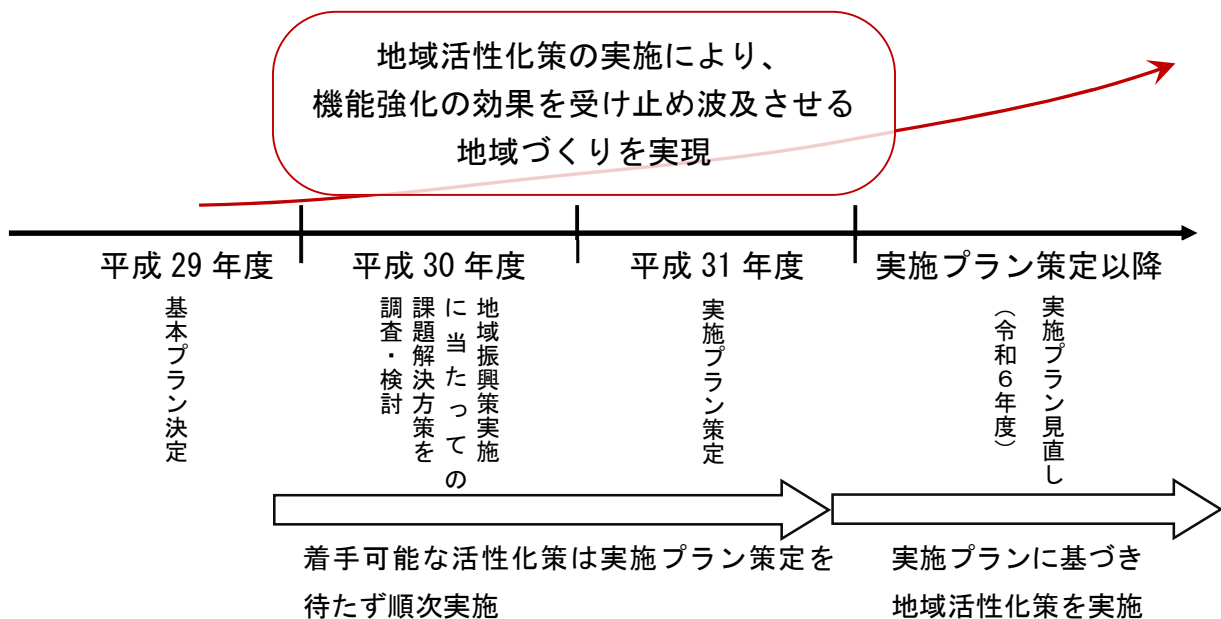
機能強化の正式合意に当たり四者協議会で締結された「確認書」では、騒音対策等環境対策、周辺対策交付金の拡充、航空機落下物対策とともに、同日決定された「成田空港周辺の地域づくりに関する『基本プラン』」に基づき、具体的な施策事業を盛り込んだ「(仮称) 実施プラン」を令和元年度（2019年度）に策定し、空港周辺地域の地域振興に取り組んでいくことが確認されました。

機能強化に合わせた地域振興に関し四者協議会の実務レベルの協議の場として設置した、「成田空港周辺の地域づくりに関する実務者会議」において、空港の東部・南部地域からの均衡ある発展を強く求める声をはじめ、地域の意見や要望を、丁寧に受け止めながら協議を重ね、「基本プラン」では、地域振興の基本的な方向性として、「地域の発展」と「空港の発展」が好循環する地域づくりの早期実現を四者で目指すこととしました。

【図表】 成田空港周辺の地域づくりに関する実務者会議



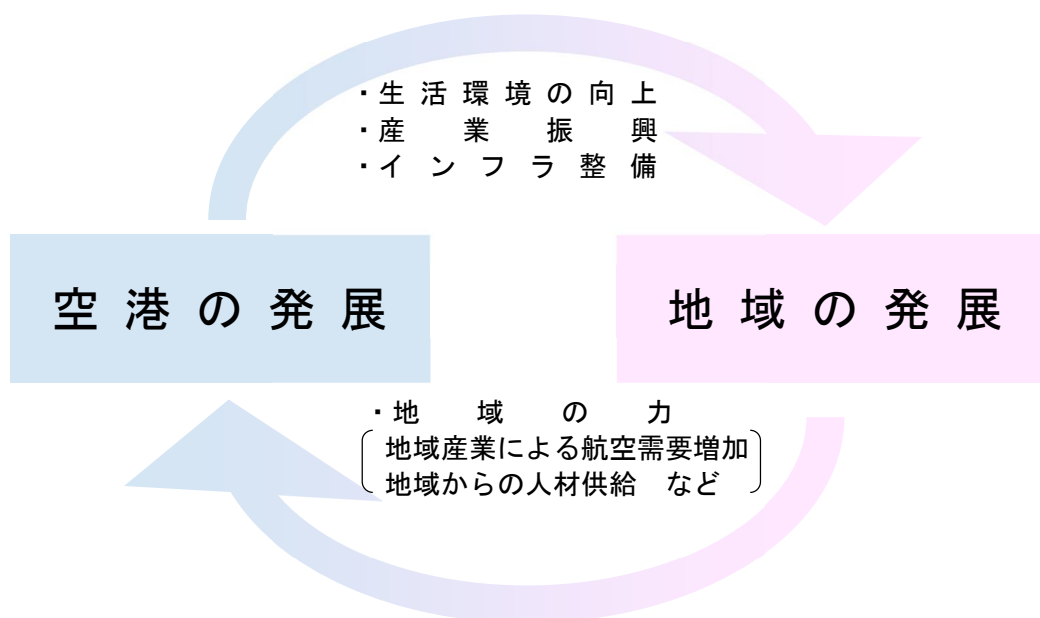
【図表】 基本プラン決定後の進め方



2. 目 的

本プランは、「基本プラン」に基づき、「地域の発展」と「空港の発展」とが好循環する地域づくりの早期実現を目的として、「生活環境の向上」や「産業振興」、「インフラ整備」を柱として、具体的な施策事業を盛り込み、策定するものです。

【図表】 「地域の発展」と「空港の発展」が好循環する地域づくり

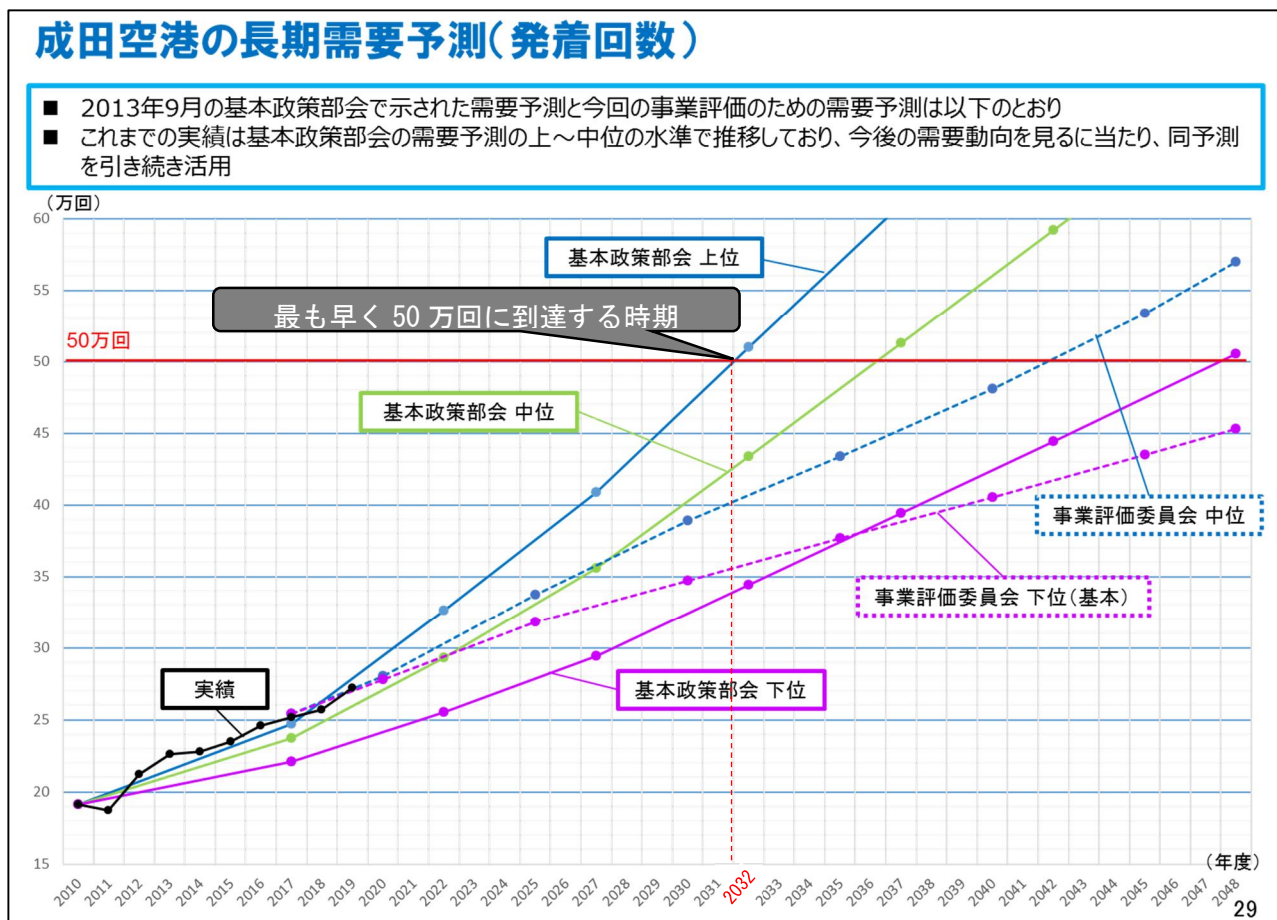


3. 計画期間

本プランの計画期間は、「基本プラン」に基づき、更なる機能強化の目的である、成田空港の年間発着回数が 50 万回に達する時期を目標として策定します。

その時期は、「基本プラン」で示した成田空港における国土交通省の航空需要予測及び空港会社において試算した長期の需要予測において、最も早く 50 万回に到達する上位ケースに合わせることにし、本プランの計画期間は、策定（令和 2 年（2020 年）3 月）から、令和 14 年度（2032 年度）²までとします。

【図表】 成田空港における航空需要予測



出典：令和 2 年 1 月 20 日国土交通省事業評価委員会資料（一部改変）

² 図表中には、平成 25 年（2013 年）9 月の基本政策部会で示された需要予測及び令和 2 年（2020 年）1 月の事業評価委員会での需要予測を記載。国土交通省の有識者委員会である基本政策部会の上位予測を引き続き採用することとした。

4. 本プランの性質

(1) 本プランの策定方針

本プランは、「基本プラン」に基づき、9市町を各種施策の対象とし、令和14年度(2032年度)までの中長期的な計画として策定するものです。

このような広域かつ中長期的なプランの意義は、利用可能な土地や財政的・人的資源が有限であることを踏まえ、四者が共同で将来像を地域に提示するとともに、その実現に向けた方針や取組について共通認識を得ることで四者が連携を図り、さらには、いわゆる『SDGs』(持続可能な開発目標、Sustainable Development Goals)³の理念も踏まえ、総合計画をはじめとする四者の各種計画とも連携し、もって効率的かつ効果的な施策推進に資する点にあります。

そこで、本プランの第2章では、四者で「目指すべき姿」として、空港の将来構想とこれに応じた地域の将来像を描き、第3章では、四者が取り組むべき地域活性化策の取組の方向性や、主な取組を整理し、ともに掲げることで、方向性と互いの取組を共有し、「地域の発展」と「空港の発展」が好循環する地域づくりの早期実現という目的に資することをねらいとします。

(2) 地域特性を生かした均衡ある発展

本プラン第2章では、「地域と空港を支える人材の確保」と「空港を生かした産業の発展」を起点とする地域づくりを掲げていますが、全国的な人手不足もある中で、東京を含む大都市との地域間競争を勝ち抜くには、各市町がそれぞれ独自に講じる行政サービスや利便性のみを見た横並びで競い合うことでは限界があります。また、空港周辺地域の人口は減少傾向にあり、厳しい状況に置かれています。

こうした状況の中、更なる機能強化に伴い見込まれる航空取扱量等の増大により雇用創出効果が期待されることを、地域の人口減少傾向に対し、地域の持続可能性を高める好機と捉え、空港や関連する産業に従事する人々の多様な価値観を見据え、地域特性を十分に生かした取組が求められます。

また、都心への交通アクセスや充実した生活利便施設などの都市的機能を求める人や、自然環境が豊かな田園地域での生活や海や川での趣味に生きがいを感じる人がいます。さらに、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、テレワークの導入や都市部から生活拠点を地方に移す動きが生まれるなど、人々の生活環境や価値観に大きな変化が生じています。

空港周辺地域は、空港を核として、都市と田園が複合し、かつ、豊かな歴史と自然を有する個性あふれる地域であり、それぞれの価値を磨くことで暮らしと産業の拠点として選ばれる地域づくりを進め、「均衡ある発展」の実現を図ります。

³ 2001年に策定されたミレニアム開発目標(MDGs)の後継として、2015年9月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」にて記載された2016年から2030年までの政策目標。持続可能な世界を実現するための17のゴール・169のターゲットから構成される。

そして、本プランは、この「均衡ある発展」がSDGsの目標の一つでもある、「住み続けられるまちづくりを」につながるという考え方のもと、プランの実効性と実現性を担保するために、各分野で「今、やるべきこと」に取り組むとともに、中長期的に検討すべき課題は検討の進展によって順次、事業化していくこととします。

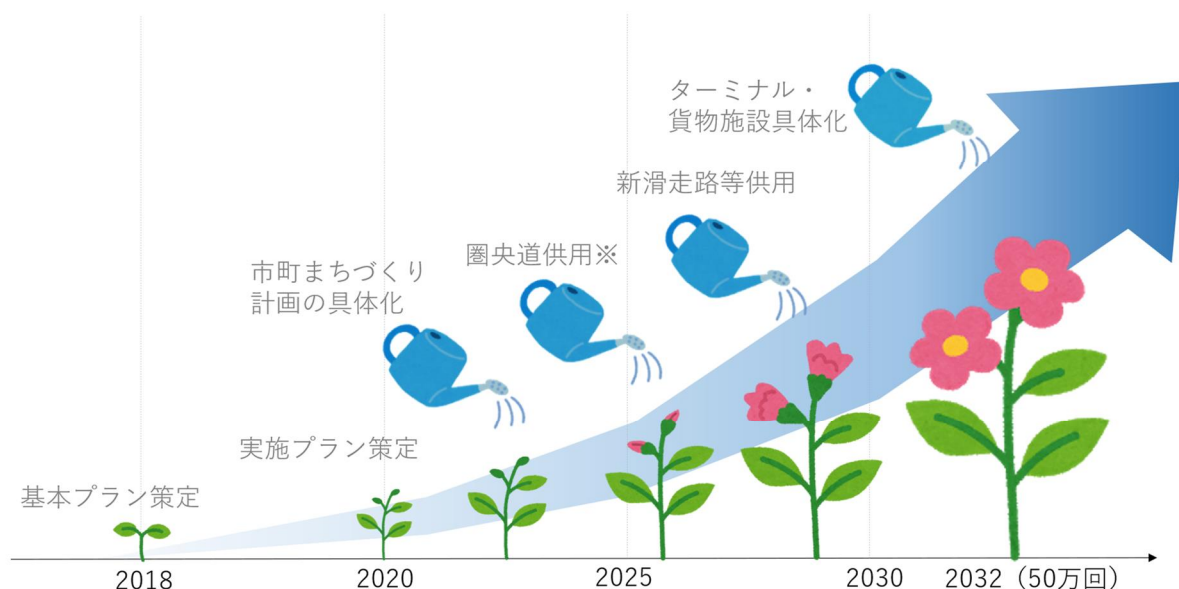
(3) 成長する実施プラン

本プランは、令和2年(2020年)1月31日に許可された空港の整備計画を前提として、県、9市町の総合計画やまちづくり計画など、四者の各主体において、現段階で明らかになっている施策事業に基づいて取りまとめています。

今後、想定される空港の整備計画の更なる進展や『新しい成田空港』構想の具体化、9市町のまちづくり計画、首都圏中央連絡自動車道(以下、圏央道)等の道路ネットワークの整備進展など、地域に大きな影響を及ぼす空港内外での状況の変化に対応して、将来像を含めたプラン全体の見直しも求められます。

本プランは、令和14年度(2032年度)までという中長期の計画として策定しますが、こうした空港内外の状況の変化に応じて、策定後も、不断の見直しを行っていく、「成長する実施プラン」とすることで、その実効性・実現性を確保していきます。

【図表】 成長する実施プランのイメージ



※2026年度(令和8年度)大栄JCT~松尾横芝IC間開通見込み
大栄JCT~国道296号IC(仮称)間は、1年程度前倒しでの開通を目指す