

## 第4章 事業推進のために必要な措置

### 1. 財源

実施プランに掲げる各種施策の実施にあたっては、国、県等の様々な支援制度を活用しながら、各主体での財源確保が基本となりますが、以下の空港周辺地域に対する特別な財源を最大限活用して、事業を推進していきます。

#### (1) 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（以下、成田財特法）

成田財特法は、空港周辺地域の公共施設等の計画的な整備を促進するため、国の財政上の特別措置として、補助率のかさ上げを定めた法律です。

昭和45年（1970年）に制定され、期限の延長を重ねながら、令和4年度（2022年度）末までに実施された総事業費は約6,216億円、補助率かさ上げ額は約357億円にのぼり、空港周辺地域の財政負担を軽減することで、空港周辺地域の発展に大きな役割を果たしています。

平成31年（2019年）3月30日付けで「成田財特法」の改正法が公布され、新たに成田用水の改築事業を対象とした上で、期限が10年延長されました。令和4年（2022年）12月には、同法に基づく「成田国際空港周辺地域整備計画」を一部変更し、市町道や下水道の整備など11事業（総額約172億円）を新たに追加したところです。

今後は、『新しい成田空港』構想の深度化や市町のまちづくり計画の進展に伴い新たな公共施設整備が必要となる可能性があることから、「成田国際空港周辺地域整備計画」の更なる変更の必要性についても関係機関と調整していきます。



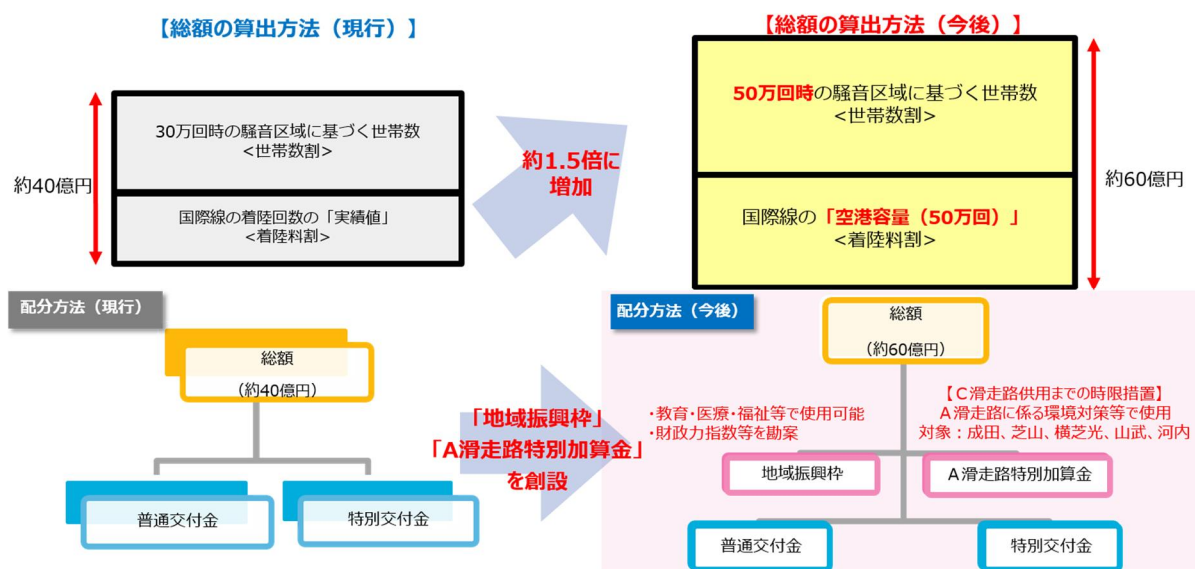
## (2) 成田国際空港周辺対策交付金（以下、周辺対策交付金）

周辺対策交付金は、空港会社が空港の円滑な運営を図るため、航空機による騒音等により生ずる障害の防止、空港周辺地域の整備、その他生活環境改善に資する事業を行う地方公共団体に対して交付するもので、県内では、千葉県、成田市、富里市、香取市、山武市、神崎町、多古町、芝山町、横芝光町を交付の対象として、これまでも空港周辺地域の施設整備やインフラ整備、航空機騒音対策等に充てられてきたところです。

空港会社では、令和2年度（2020年度）から交付金の算出方法を世帯数割については、年間発着回数50万回に対応した世帯数とし、着陸料割については、これまでの実績値という考え方から、空港容量に基づき算定する考え方に改めることにより、交付総額の引き上げを行い、その充実を図っています。

また、新たに地域振興枠が創設され、一定の騒音区域に含まれる市町に対し、財政力等も勘案した交付が行われています。この地域振興枠は、それまでは使途対象外であった教育や医療、福祉などにも交付金を充てることができるなど、より使いやすいものとする事で、空港周辺市町が行う様々なまちづくりの取組を効果的に支援していくものとなります。

【図表】 周辺対策交付金の算出方法（2018年3月13日四者協議会「成田空港の更なる機能強化の最終的な結論について（案）」より引用）



（※算出方法の変更後の交付金額 約71.2億円（令和5年度実績））

### (3) 要望活動

現在、9市町では、更なる機能強化に合わせて、まずは、新たな空港敷地の移転対象となる地区に関し、空港会社が実施する代替地の確保への協力や、騒特法の移転対象となる地区に関して、引き続き同じ市町で暮らしていただけるよう取り組みながら、今後、増大することが見込まれる空港関連での従業員の住宅用地やニーズが見込まれる産業用地の確保などについては、基本的な構想を策定したり、基礎的な調査を実施し、検討を進めているところです。

一方、成田空港周辺地域では、成田空港開港以来、地元自治体による校舎や給食施設といった学校施設、保育所、あるいは消防、警察等も含め、幅広く暮らしにかかわるような、広い意味での生活環境関連施設についても、必要な整備を進めてきた経緯があり、今後の空港内外での施設整備やまちづくりの進展に合わせて発生するこの地域特有の財政需要については、対応について四者でしっかりと検討し、解決に取り組んでいきます。

成田財特法や周辺対策交付金によって賄いきれない部分があれば、各分野における国の財政措置等について関係主体で連携して要望活動を行うなど取り組んでいきます。

## 2. 手法

### (1) 地域未来投資促進法の弾力的活用

令和3年(2021年)1月、千葉県は、更なる機能強化の効果を最大化し、成田空港を旅客のみならず航空貨物の東アジアの拠点とすることで、日本の国際競争力の強化に繋げるため、空港周辺地域における国家戦略特区の規制緩和策の提案を行いました。

令和5年(2023年)3月、国家戦略特区ワーキンググループによる検討の結果、農林水産省から、成田空港ゲートや高速道路等のインターチェンジなど、9市町の交通の要衝周辺においては、成田空港の機能と一体的利用が必要な物流施設等を整備する場合は、地域未来投資促進法を弾力的に活用することによって、例外的に、農地を含む土地を事業用地として選定することを可能とする方針が示されました。

この方針を受けて、千葉県と9市町は、地域未来投資促進法に基づき「成田新産業特別促進区域基本計画」を作成しました。

令和5年(2023年)12月には、基本計画を変更し、多古町及び成田市内の2か所に重点促進区域を設定しました。

また、令和6年(2024年)7月には、千葉県知事と、9市町で構成される成田空港圏自治体連絡協議会から内閣総理大臣に対し、「我が国の国際競争力の強化に向けた成田空港を核とした物流・産業拠点の形成等に関する要望書」を提出し、産業用地の整備・開発等の迅速化のために、地域未来投資促進法の弾力的活用について、対象分野を物流以外の分野に拡大することを要望しています。

引き続き、地域未来投資促進法の弾力的活用の対象分野拡大を含め、成田空港を核とした国際的な産業拠点の形成を目指し取組を進めていきます。

#### 【図表】成田新産業特別促進区域基本計画の概要



## (2) 要望活動

このたびの更なる機能強化は、新たな空港をもう一つ造るほどの規模であり、空港建設時の取組に匹敵する大きな枠組での対応が求められます。

本プランの第3章では、現段階で明らかになっている空港の将来構想に基づき、「今、やるべきこと」や、「今後、検討すべきこと」を整理して、掲載していますが、第2章に掲げた空港や地域の将来像を実現するためには、第3章に掲げた四者による取組だけでなく、四者以外の関係者に働きかけていくことが必要なものもあります。

例えば、空港建設時には、日本道路公団（現 東日本高速道路株式会社）及び首都高速道路公団（現 首都高速道路株式会社）による高速道路の整備や、日本国有鉄道（現 東日本旅客鉄道株式会社）による総武線の複々線化といった鉄道整備など、四者以外での取組がありましたが、現時点においても旺盛な国際航空需要を成田空港がしっかり受け止め、首都圏空港として発展していくため、都心直結線の構想など、四者の枠組では対応しきれないものがあります。

こうした、四者だけでは対応しきれないものについては、連携して関係者に対する要望活動を行っていくこととしており、令和5年（2023年）9月には、千葉県知事と、9市町で構成される成田空港圏自治体連絡協議会が連名で、国土交通大臣及び経済産業大臣に対し、成田空港の国際線ネットワークの充実・強化や空港へのアクセス強化、空港周辺地域における国際的な産業拠点の形成などに取り組むよう、申入れを行いました。

また、令和6年（2024年）7月には、千葉県知事及び成田空港圏自治体連絡協議会から内閣総理大臣に対し、「我が国の国際競争力の強化に向けた成田空港を核とした物流・産業拠点の形成等に関する要望書」を提出しました。要望書において、①国際線ネットワークの充実・強化、②道路・鉄道アクセスの充実・強化、③物流・産業機能の集積等へ向けた国家戦略特区の活用、④人材の確保・育成、⑤産業用地の整備・開発等の迅速化、⑥農林水産物・食品の輸出機能の強化の6項目について要望をしています。

内閣総理大臣からは、国家プロジェクトとして、成田空港を核とした国際航空物流拠点としての機能強化を進めていくと発言がありました。

引き続き、本プランに掲げる地域や空港の将来像を実現するため、四者で連携し、必要な要望活動を実施していきます。

### 3. 進行管理

#### (1) 状況の変化に応じたプラン見直し

第1章において記載したとおり、本プランは、空港内外での整備計画の進展に合わせて、将来像や施策事業について不断の見直しを行っていく「成長する実施プラン」としてしています。

このため、地域に大きな影響を及ぼす状況の変化があれば、個別施策事業の加除にとどまらず、第2章に掲げた将来像も含めた見直しを行っていきます。

#### 【想定される空港内での状況の変化】

令和6年(2024年)7月に公表された『新しい成田空港』構想とりまとめ2.0では、新旅客ターミナルの位置と形状や新貨物地区の配置などについて方向性が示されました。一方で空港への道路・鉄道アクセスや地域共生・まちづくりについては、目指すべき姿の実現に向けて関係者間で更なる検討を進めていくこととされました。今後、この構想が具体化・実現化していく過程の中で、その状況に応じた見直しが必要になると考えられます。

空港会社による「発着回数50万回時イメージ」を支える空港内従業員数は、いつまでにどのくらい必要になるのか、また、旅客・貨物の取扱量の増加を、具体的に、どのように実現していくのかによって、空港周辺地域に求められる取組にも大きな影響が出てくることとなります。

#### 【想定される空港外での状況の変化】

空港内の整備のほか、地域に大きな影響を及ぼす要因としては、令和8年度(2026年度)に開通見込み<sup>9</sup>の圏央道(大栄JCT~松尾横芝IC間)や、北千葉道路、銚子連絡道路などの道路ネットワークの進展が考えられます。

また、各市町では、更なる機能強化に応じて、都市計画マスタープランなど、土地利用の計画の見直しも進められています。こうしたまちづくり計画も、状況の変化に応じ必要な見直しを行いながら、さらに具体化していくことで、その需要に応じ、必要な社会基盤施設等の整備を検討していくことも想定されます。

さらに、地域未来投資促進法の弾力的活用が認められたことにより、航空物流拠点の整備が進展し、地域経済に大きな変化をもたらすことが期待されます。

---

<sup>9</sup> 大栄JCT~国道296号IC(仮称)間は、1年程度前倒しを目指している。

## (2) 各地域活性化策の進行管理

第3章に掲載している地域活性化の具体的な取組については、本プランの別冊「施策事業編」にその概要を整理しています。

この四者の各主体が実施する個別の施策事業については、定期的に更新することにより、取組を明確化することで着実な推進を図り、各主体におけるPDCAサイクルによる事業の見直しなどを行うことでプランに反映させていきます。

また、現在、「今後、検討すべきこと」としている事項について、今後事業化が進めば、該当する施策事業を追加するなど、課題に対する検討の進展も含めて反映させていくことで、プランの進行管理を行い、実効性・実現性を確保していきます。



## 成田空港周辺の地域づくりに関する「実施プラン」

策定 令和2年（2020年）3月

改訂 令和6年（2024年）9月

発行 成田空港に関する四者協議会

（事務局）千葉県総合企画部成田空港政策課