

第 4 章



成田空港のあゆみ



1 成田空港開港の経緯

1 航空審議会の答申

(1) 新空港建設構想が浮上

運輸省（現国土交通省）は年々増大する航空需要を背景に、国際線の主力空港である羽田空港が1970年頃には限界に達すると予測し、1961年からその対応策の検討を開始した。

当初は、羽田空港の再拡張を検討したが、沖合に拡張した場合、東京湾の港湾計画との調整が極めて難しく、当時の港湾土木技術では難工事となることが予想された。また、拡張できたとしても空港の処理能力は20～30%程度の増加にとどまり、長期的な航空輸送需要には対応できないことなども判明した。

このため、運輸省は首都圏内で羽田空港以外の場所に新空港を建設する方針を決め、具体的な検討を開始した。

(2) 候補地調査と航空審議会答申

新空港設置に関する予算は、1962年度に初めて調査費118万円が計上された。また、同年11月には新空港建設計画が閣議でも取り上げられることとなった。具体的な候補地の調査は1963年1月から始まり、千葉県のパウ安沖・印旛沼、茨城県の霞ヶ浦周辺・谷田部などの地域が対象となった。

1963年度予算では調査費が1000万円に増額され、候補地の選定と空港計画の検討が本格化した。そして同年8月、運輸大臣は航空審議会に対し「新東京国際空港の候補地およびその規模」について諮問した。

審議会は、パイロット、管制技術者、土木技術者など各分野の専門家からなる小委員会を設け、各候補地について、空域、航空管制、気象条件、地形、施工条件、都心とのアクセス手段など多岐にわたる問題について比較検討した。また、空港の規模については、首都圏における将来の航空交通量、発着が予想される将来の機種、滑走路の長さ・数および配置、ターミナルビルなど諸施設の点から検討した。

審議会は同年12月11日、①候補地は千葉県富里村（現富里市）付近が最も適当であり、霞ヶ浦周辺も百里飛行場との調整がつけば適当である、②規模は、主滑走路2本、副滑走路2本、横風用滑走路1本、主滑走路の長さ4000m程度、敷地面積2300ha程度を必要とする、との報告をとりまとめ、運輸大臣に答申した。また、審議会は新空港の建設と経営は公団方式をとることが望ましいとする「新東京国際空港に関する建議」も併せて提出した。

(3) 揺れた候補地問題

航空審議会答申後も、候補地の決定は慎重を期すべきとの意見があったため、運輸省は首都圏の外にも範囲を広げて再調査を行ったが、適当な候補地のないことが判明した。1964年度予算では1億円の調査費が計上され、また運輸省航空局に新空港計画担当参事官、計画および調査の2課が組織上認められ、新空港の計画はさらに具体化へ向けて進展することになった。

新空港の建設は運輸省単独の問題ではなく、より広い見地から検討されるべきであるとの理由から、政府は同年9月、当時の大蔵・農林・運輸・建設・自治の各大臣、防衛庁長官および官房長官による関係閣僚懇談会を設置した。

1965年3月、同懇談会は候補地について、①富里のほか、②埋立ての検討も必要な東京湾や霞ヶ浦などについても関係事務次官会議で検討し、早急に調査を実施する、③米軍使用の飛行場について外交ルートで打診する、の3点を決定した。

この方針を受けて4月、関係事務次官会議で空域・渉外・土木技術の3小委員会が設置され、関係省庁の所管に応じて調査・検討が行われた。結局は、審議会でも答申された富里および霞ヶ浦以外には適地のないことが確認され、両候補地について精査することとなった。

その結果、霞ヶ浦については主として土木技術的な観点から適当ではなく、富里は航空管制、気象条件などの立地条件を満たしているとの結論に達し、1965年11月18日の関係閣僚懇談会で、新空港の位置は富里に内定した。

2 空港の位置決定

一方、千葉県は、地元との調整が十分になされないまま建設位置が富里に内定されたとして態度を硬化、閣議における位置決定の延期を求めた。また、地元住民の間では、新空港の建設候補地が富里と霞ヶ浦の2カ所に絞られた頃から、両地区において反対運動が活発化する兆しを見せ、さらに富里内定を機に同地区における反対運動は次第に激しさを増していった。

こうした状況下で、千葉県は運輸省の要請を受け、国の十分な地元住民対策をもって事態の打開を図ったが、政府内で対策の調整に手間取り、地元の反対運動が一層激化したため、「当分静観する」との態度を表明するに至った。

1966年3月、政府はこうした事態に対処するため、従来の関係閣僚懇談会を「臨時新東京国際空港閣僚

甲第 69 号証

トップページ 共生・共栄会議について 共生・共栄会議 設立趣意書

共生・共栄会議 設立趣意書

2009

平成21年6月16日

成田空港と共生の理念 ～信頼関係の構築～

成田空港は、その建設の過程で激しい空港反対闘争が発生し、内陸空港の宿命である騒音問題とあいまって地域社会に大きな傷跡を残した。しかしながら、その後、シンポジウム、円卓会議が開催され、議論が積み重ねられた中から導き出された「共生」の理念を実現するひとつの方策として共生委員会が設置され、これまで空港からのマイナスの影響を軽減するための合意事項の実施状況の点検を通じて、地域と空港の相互の不信感の払拭に努めてきた。

この間、平行滑走路新設や北仲事業等が実現したのも、「共生」の理念に基づいて共生委員会等の場で空港側が空港の現状や将来計画等を住民に直接説明し、住民の意見や不安の声に真摯に耳を傾け可能な限りの改善策を講ずるなどの努力を重ねたところを負うところが大きい。これによって、住民と空港との間に信頼関係を形成してきたことは事実として認められていだろう。

共生委員会は「合意事項」が一部を除き概ね実現されたことから14年間に及んだ活動にコマを打ち、発展的に解消したが、将来にわたって「共生」の理念を継承していくことの必要性は今後も変わることはないと思われる。

新たな観点 ～共栄～

こうした状況の中で、空港を地域の経済資源と位置づけ、その発展が地域の発展にもつながるとの観点から双方の発展を目指すべきだとする「共栄」という考え方が出て来た。

もとより地域の発展は自治体を中心となって行うべきもので、近年、「成田国際空港都市づくり推進会議」が発足したことは極めて注目される事象であり、その意義は大きい。空港のプラス面を最大限に引き出すことが、ひいては騒音等のマイナス面の軽減に寄与することを考えれば、共生・共栄会議でも「共栄」の実現に向け一定の役割を果たしていくことが期待される。

共生・共栄会議の活動 ～双方向対話～

共生・共栄会議では第一に、空港側が様々な情報の開示を進め、住民の意見に真摯に耳を傾け可能な限りの措置を講ずる努力をするなど、住民との双方向の対話の実現を担保する場となることを目指すこととする。それによって今後、空港容量の更なる拡大などの新たな課題に直面することになっても、双方向の対話を通じて相対立する考えを止揚し、より強固な信頼関係に基づく「共生・共栄」という新たな高みに到達することが可能になると考えられる。

第二に、新たに生まれてきた共栄の理念について、住民の目線から意見を交換し、住民と空港側との共通の理解を深め、それを空港運営に活かすことが肝要であり、そうした活動を通じて「共栄」理念の普及にも取り組んでいくことが望まれる。その意味で、共生・共栄会議として、積極的に地域との交流会などを実施することとする。

将来の方向性

この先、完全民営化や容量拡充などの見通しが概ねついた後、新たな法制度の実施状況や共生財団との関係なども視野に入れて新共生スキームについて検討することが不可欠である。したがって、共生・共栄会議はそれまでの間、暫定的に新共生スキームを担う立場に立つことになる。

住民と空港の間の双方向対話を重ね信頼関係を確固たるものとし、相互理解の上に容量拡大を含めた空港の将来像を模索していけば、成田空港は真に世界に誇れる空港になり、周辺地域も国際空港都市として大きく発展する道が開かれることになるだろう。

共生・共栄会議について

共生・共栄会議設立の経緯

新共生スキームについて

共生・共栄会議 設立趣意書

成田空港地域共生・共栄会議設置要綱

業務内容

組織

委員名簿

Blog 行っつき☆まっすー!

事務局員の体験レポート。「この地域ならではの」をたくさん体験レポートしていきます!



PHOTO CONTEST

わたしの一番の風景
フォトコンテスト
ふるさとと成田空港
入賞作品45点掲載中





甲第 70 号証

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に対応する。移転先用地の確保の問題については、不公平のないように取り組んでいく。
- 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、空港公園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ひ、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らうか。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に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々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。この話し合い解決という基本姿勢は、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考えられるものである。

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る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。

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てるので、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き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、関係者との相互理解が増し、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っ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っ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恵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を引き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、会議場に出席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、様々の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。

引き続いて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ところとなった」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っております。

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。ここで引き続き取り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らせてい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地球の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に及ぶ碎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たいと考えています。

②空港周辺地域の農業振興への取組み

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い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)と組み合わせることで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たため、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黄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めます。

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0.3km²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、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。

地域と共生する空港づくり大綱

運輸省（当時）とNAAは、「地域と共生する空港づくり大綱（共生大綱）」を1998年7月15日に地域の方々に提案しました。共生大綱は、その2年前の96年12月11日に運輸省がまとめた「今後の成田空港との共生、空港整備、地域整備に関する基本的考え方」の中において、次のステップとして、飛行コースを含む成田空港の全体像と手順をとりまとめるとしていたものであり、円卓会議で残されていた課題であった「地球的課題の実験村」構想具体化検討委員会が最終したことを踏まえて地域の理解を得るために提案したものです。

共生大綱は、成田空港の整備についての全体像とその手順を明らかにしています。その内容は、成田空港を「共生策、空港づくり、地域づくりをいわゆる三位一体のものとして相互に密接に関連させて進める」という基本理念のもと、エコ・エアポート基本構想に則した環境に配慮した空港づくりや農業振興への協力などの共生策の充実、平行滑走路などの2000年度完成を目標とした整備（注1）、地域振興への協力などを骨子としています。

運輸省とNAAは、この共生大綱を提案した後に、50を超える市町村や市町村議会、住民団体などへの説明をはじめ、延べ100回を超える意見交換会を行いました。そして、それらを通じて提出された意見、要望を反映させて、この共生大綱の一部を修正し、地域の理解を得た指針としての新たな共生大綱を98年12月16日にとりまとめました。

（注1）平行滑走路の整備については、1999年5月に2000年度内の完成目標を断念し、新たな方針が運輸大臣から指示されました。その後、この方針に基づいた手続きおよび工事を実施し、01年10月末に工事が完成し、02年4月18日に暫定平行滑走路が供用開始されました。

1. 基本的な考え方
2. 地域と共生する空港をめざして
3. 国際交流の拠点にふさわしい空港づくり
4. 地域づくり
5. おわりに
6. 【参考】エコ・エアポート基本構想





会社情報

甲第 72 号証
91

会社情報



NAA(エヌエーイー)は「Narita Airport (成田空港)」を略した愛称です。

NAAは、国際社会における重要な役割を担い、国際交流を活発に行えるよう邁進すると共に、施設の整備・拡充を進め、高品質なサービスの提供を目指して、空港づくりを進めています。

[会社概要](#)
[組織概要](#)
[役員一覧](#)
[成田国際空港株式会社法](#)
[ロゴマーク](#)
[アクセス](#)

経営理念・経営ビジョン



NAAは、国際拠点空港としての役割を果たし、グローバルな航空ネットワークの発展に貢献する、世界トップレベルの空港を目指します。

成田空港の歴史

成田空港の歩みと共生・共栄の経緯を年表でご覧いただけます。

グループ会社

NAAグループ会社一覧

その他のリンク

[NAAは厚生労働省次世代認定マーク「くるみん」を取得しています。\(PDF: 182KB\)](#)

会社情報 > 成田空港の歴史

甲第72号証92

成田空港の歴史

成田空港の歩みと共生・共栄の経緯

一括ダウンロード

1966年（昭和41年）～2021年（令和3年）3月（PDF:389KB）

西暦 (和暦)	成田空港の歩み	共生・共栄の経緯
1966年 (昭和41年)	7月 新東京国際空港建設閣議決定 「新東京国際空港公団」設立	
1971年 (昭和46年)		2月 第1次代執行 9月 第2次代執行
1972年 (昭和47年)	3月 空港管理ビル完成	4月 第1回新東京国際空港騒音対策委員会開催
1976年 (昭和51年)		1月 騒音区域告示 (第1種 85WECPNL、第2種 90WECPNL、 第3種 95 WECPNL)
1978年 (昭和53年)	5月 新東京国際空港 (成田空港) 開港 A滑走路 (4,000m) 供用 第1旅客ターミナルビルオープン	3月 過激派が管制塔を占拠、破壊 (開港延期) 4月 特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法公布 5月 新東京国際空港の安全確保に関する緊急 措置法 (成田新法) 施行 9月 民家全室防音工事受付開始
1979年 (昭和54年)		7月 第1種区域の拡大 (80 WECPNL) 告示
1982年 (昭和57年)		3月 第1種区域の拡大 (75 WECPNL) 告示
1983年 (昭和58年)	8月 航空燃料パイプライン供用開始	
1985年 (昭和60年)	6月 第1旅客ターミナルビル南ウイング・ ソーティングエリアにおいて手荷物爆発 事件発生	7月 B及びC滑走路に係る騒音区域の告示
1988年 (昭和63年)	5月 開港10周年	
1990年 (平成2年)		11月 地域振興連絡協議会 (地連協) 発足
1991年 (平成3年)	3月 JR、京成電鉄が第1旅客ターミナルビル 地下「成田空港駅」への乗り入れ開始	4月 地連協が公開シンポジウム開催を呼びかける 11月 第1回成田空港問題シンポジウム開催
1992年 (平成4年)	12月 第2旅客ターミナルビルオープン	
1993年 (平成5年)	2月 新管制塔供用開始 (高さ87.3m)	5月 第15回成田空港問題シンポジウム開催 (最終 回) 6月 成田空港未買収地の収用裁決申請を取り下げ 9月 第1回成田空港問題円卓会議開催
1994年 (平成6年)		4月 地域相談センターを設置 10月 第12回成田空港問題円卓会議開催 (最終回)
1995年 (平成7年)		1月 第1回成田空港地域共生委員会開催 第1回「地球的課題の実験村」構想具体化検討 委員会開催
1996年 (平成8年)	7月 NAA本社が成田空港内に移転	

成田空港の歩みと共生・共栄の経緯
1997(平成9)年～2009(平成21)年)

西暦 (和暦)	成田空港の歩み	共生・共栄の経緯
1997年 (平成9年)		6月 地域共生推進本部及び空港づくり推進本部を設置 北地域相談センターを開設 7月 財団法人成田空港周辺地域共生財団の設立
1998年 (平成10年)	4月 発着枠を1日360回から370回へと改定 5月 開港20周年	4月 「環境情報公開システム」の供用開始 5月 第22回「地球的課題の実験村」構想具体化検討委員会開催(最終回) 「エコ・エアポート基本構想」を発表 7月 運輸省及び公団による「地域と共生する空港づくり大綱」の発表 9月 「環境基本方針」を発表 12月 運輸省及び公団が「地域と共生する空港づくり大綱」をとりまとめ
1999年 (平成11年)		4月 新消音施設(ノイズリダクションハンガー)竣工
2000年 (平成12年)		4月 エコ・エアポートコーナー供用開始(航空科学博物館)
2001年 (平成13年)		5月 航空機騒音障害防止特別地区、航空機騒音障害防止地区の決定
2002年 (平成14年)	4月 暫定B滑走路(2,180m)供用 10月 芝山鉄道線開業	
2003年 (平成15年)	7月 第156回通常国会にて「成田国際空港株式会社法」成立	3月 「三里塚さくらの丘」新展望台供用開始 4月 南三里塚遊歩道供用開始
2004年 (平成16年)	4月 成田国際空港株式会社発足 空港名を「新東京国際空港」から「成田国際空港」に名称変更	
2005年 (平成17年)	10月 航空機の騒音レベルに応じた国際線着陸料を導入	3月 「エコ・エアポート基本計画(2005～2010年度)」策定 7月 有機農業研修事業開始
2006年 (平成18年)	6月 第1旅客ターミナルビルグランドオープン(航空会社の再配置、免税ブランドモール「narita nakamise」オープン等)	
2007年 (平成19年)	4月 第2旅客ターミナルビル免税ブランドモール「ナリタ5番街」オープン	3月 北伸整備にともなう騒音指定区域追加の告示(第1種 75WECPNL 第2種90WECPNL 第3種 95WECPNL) 12月 「航空機騒音に係る環境基準について」一部改正の告示 評価指標WECPNL→Lden(施行:2013年4月1日) 北伸整備にともなう航空機騒音障害防止特別地区、航空機騒音障害防止地区の変更
2008年 (平成20年)	5月 開港30周年	
2009年 (平成21年)	3月 FDX貨物機が着陸横転、操縦士2名の死亡を含む事故となる 10月 B滑走路(2,500m)が供用	1月 第65回成田空港地域共生委員会開催(最終回) 6月 第1回成田空港地域共生・共栄会議開催

成田空港の歩みと共生・共栄の経緯
2010(平成22)年～2021(令和3)年

西暦(和暦)	成田空港の歩み	共生・共栄の経緯
2010年 (平成22年)	3月 年間発着枠が22万回へ拡大 7月 成田スカイアクセスが開業	10月 「成田空港に関する四者協議会」にて「容量拡大(30万回)に係る確認書」を締結
2011年 (平成23年)	10月 同時平行離着陸方式の運用がスタート 年間発着枠が23.5万回へ拡大	4月 「エコ・エアポートビジョン2020」及び「エコ・エアポート基本計画(2011～2015年度)」策定 4月 容量拡大(30万回)にともなう騒音指定区域追加の告示(第1種 75WECPNL 第2種90WECPNL 第3種 95WECPNL) 6月 「成田空港 空と大地の歴史館」の開館 11月 容量拡大(30万回)にともなう航空機騒音障害防止特別地区、航空機騒音障害防止地区の変更
2012年 (平成24年)	3月 ビジネスジェット専用ターミナル「Business Aviation Terminal - Premier Gate -」がオープン	
2013年 (平成25年)	3月 成田空港にオープンスカイが適用、年間発着枠が27万回に拡大 離着陸制限(カーフェュー)の弾力的運用を開始	3月 「成田空港に関する四者協議会」にて「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」を締結 4月 新航空機騒音評価指標(Lden)施行 7月 成田空港活用協議会が発足
2015年 (平成27年)	3月 年間発着枠が27万回から30万回へ拡大 4月 入場ゲートのノンストップ化を実施 第3旅客ターミナルビルオープン	
2016年 (平成28年)		4月 「エコ・エアポートビジョン2030」及び「エコ・エアポート基本計画(2016～2020度)」策定 9月 「成田空港に関する四者協議会」にて「成田空港の更なる機能強化の検討を進めるに当たっての確認書」を締結
2017年 (平成29年)	7月 航空旅客数10億人 10月 国際航空貨物取扱量6,000万トン達成	
2018年 (平成30年)	5月 開港40周年	3月 「成田空港に関する四者協議会」にて「成田国際空港の更なる機能強化に関する確認書」を締結 11月 国際空港評議会(ACI)の空港カーボン認証レベル3取得
2019年 (令和元年)	6月 航空機発着回数が600万回を突破 10月 A滑走路の発着時間延長(23時から24時まで)	
2020年 (令和2年)	9月 ランプセントラルタワーがオープン	3月 「成田空港の更なる機能強化」にともなう騒音指定区域追加の告示(4月1日施行) 4月 「成田空港の更なる機能強化」にともなう航空機騒音障害防止特別地区、航空機騒音障害防止地区の変更
2021年 (令和3年)		3月 「サステナブルNRT2050」を策定

サイト内検索

検索

成田空港の機能強化について

- ▶ [成田空港周辺9市町における規制緩和を活用した事業アイデアの募集について](#)
- ▶ [成田空港周辺地域における国家戦略特区の提案について](#)
- ▶ [「成田空港に関する四者協議会」の結果について\(令和2年3月27日\)](#)
- ▶ [「成田空港に関する四者協議会」の結果について\(平成31年2月4日\)](#)
- ▶ [「成田空港に関する四者協議会」の結果について\(平成30年3月13日\)](#)
- ▶ [成田空港の機能強化に関する要請の実施について](#)
- ▶ [「成田空港に関する四者協議会」の結果について\(平成29年6月12日\)](#)
- ▶ [成田空港の機能強化に関する要請の実施について](#)
- ▶ [「成田空港に関する四者協議会」の結果について\(平成27年9月17日\)](#)
- ▶ [「成田空港に関する四者協議会」の結果について\(平成27年11月27日\)](#)
- ▶ [「成田空港に関する四者協議会」の結果について\(平成28年3月29日\)](#)
- ▶ [「成田空港に関する四者協議会」の結果について\(平成28年9月27日\)](#)

ホーム > 環境・まちづくり > まちづくり > 沿道・空港 > 成田・羽田空港 > 成田空港について > 成田空港の機能強化について > 「成田空港に関する四者協議会」の結果について(平成30年3月13日)

報道発表案件



更新日：令和2(2020)年12月2日

ページ番号：16393

2018
「成田空港に関する四者協議会」の結果について(平成30年3月13日)

発表日：平成30年3月13日
総合企画部空港地域振興課

国土交通省、千葉県、空港周辺9市町及び成田国際空港株式会社は、「成田空港に関する四者協議会」を開催し、協議を行った結果、滑走路の増設などを含めた成田空港の更なる機能強化について、実施することを四者で合意し、確認書を締結しました。

機能強化の概要

滑走路の増設・延伸等

- B滑走路の南側に、新たに3500mのC滑走路を増設
- B滑走路を北側に1000m延伸し、3500mに変更
- 現計画の横風用滑走路は、今後、整備を行わない

年間発着枠の拡大

年間発着枠を、現在の30万回から50万回に拡大

夜間飛行制限の変更

【C滑走路供用開始後の発着時間】

- スライド運用を導入し、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（早番：朝5時～夜10時／遅番：朝7時30分～深夜0時30分）
- 空港全体の発着時間を「朝5時～深夜0時30分」に変更
- 全ての滑走路について夜10時以降の便数制限を撤廃
- 弾力的運用は深夜0時30分～深夜1時に限定

【C滑走路供用開始までの発着時間】

- 2020年東京オリンピックの開催までに、A滑走路の発着時間を「朝6時～深夜0時」に変更
- A滑走路について夜10時以降の便数制限を撤廃
- 弾力的運用は、深夜0時～深夜0時30分に限定

環境対策等

騒音区域等の設定

- 騒防法の対策区域を、国が示した区域指定案とする
- 騒特法の対象地区を、県が示した地区設定案とする

騒音対策等

- 騒特法に基づき防止地区及び各滑走路の防止地区に挟まれたいわゆる谷間地域に対して、住宅の寝室への内窓設置等を実施
- 本日決定した「環境対策・地域共生策の基本的な考え方」（空港会社提示）に基づき、必要な環境対策を速やかに実施

周辺対策交付金

- 発着回数50万回に対応した総額の引き上げを行い、騒防法の区域指定告示後に速やかに交付
- 「地域振興枠」を設定し、用途を柔軟化する。配分に当たっては、財政力指数等を勘案
- A滑走路において運用時間の変更の先行実施を踏まえ、A滑走路の騒音下市町に対し「A滑走路特別加算金」を交付

運輸政策研究所 研究報告会
2014年5月27日

首都圏空港機能強化検討調査
～成田国際空港について～

(一財)運輸政策研究機構 運輸政策研究所
春成 誠
今橋 隆
○ 北河 渉
○ 泊 尚志
○ 荒谷太郎
三崎秀信
(○:発表者)

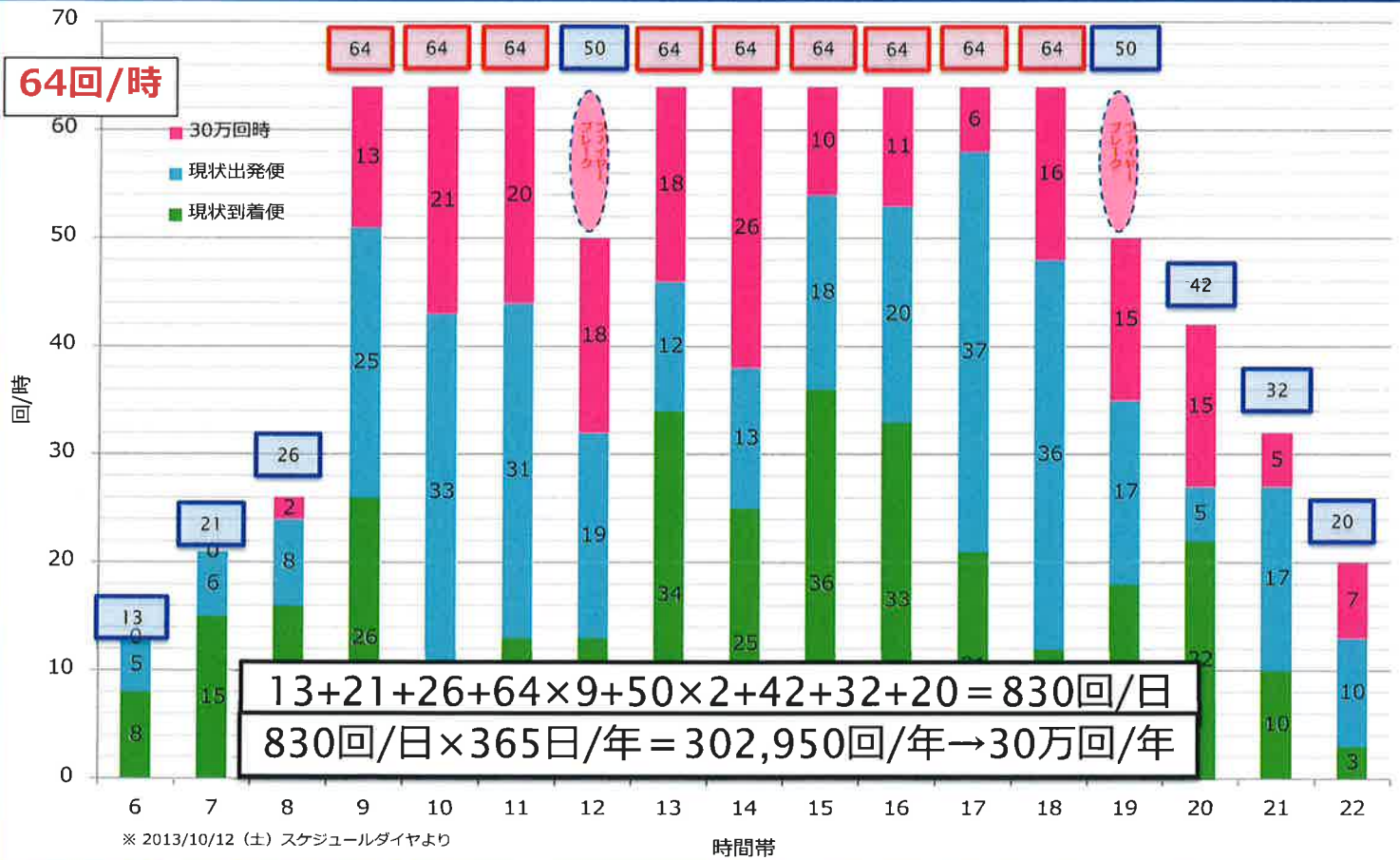
首都圏空港機能強化検討調査委員会 委員名簿

全体委員会

○屋井鉄雄	東京工業大学大学院教授
山内弘隆	一橋大学大学院教授
兵藤哲朗	東京海洋大学教授
轟 朝幸	日本大学教授
高田和幸	東京電機大学教授
花岡伸也	東京工業大学大学院准教授
平田輝満	茨城大学准教授

○: 委員長

②30万回時の時間帯別離着陸回数



※30万回時の時間帯別形状は、以下のとおりに設定した。

6-8時台は、現状の回転率を考慮して、スロットが埋まらないものと想定。9-19時台は、ファイヤーブレークを除き、時間値いっぱいまでスロットが埋まると想定。20-21時台は、遅延により22時台にずれ込む便数を考慮して抑制していることに加え、時間値いっぱいにはスロットが埋まらないものと想定。22時台は滑走路ごとに10回との地元合意の回数より設定。

研究報告会 2014年春 (第35回)

研究報告会 鉄道・TOD


 Supported by  日本 THE NIPPON
 財団 FOUNDATION

日時 2014/5/27 (火) 13:00~18:00

会場 (所在地) 海運クラブ 国際会議場 (東京都千代田区平河町)

開催回 第35回

プログラム

- | | |
|------|--|
| 特別講演 | ローラン ギリー
リュミエール・リヨン第2大学
准教授
グローバル競争における高速鉄道の役割

講演資料 |
| 研究報告 | 北河 涉 主任研究員
交通事業経営における安全確保に関する研究
【概要】 |
| 研究報告 | 最首 博之 前研究員
都市鉄道の輸送トラブル発生時の対応に関する研究
【概要】 |
| 研究報告 | 坂本 将吾 研究員
物流企業の海外展開に関する研究
【概要】 |
| 研究報告 | 北野 喜正 研究員
東京圏の鉄道における利用者にとって望ましい運賃システムに関する研究
【概要】 |
| 研究報告 | 坂本 成良 研究員
地域における地域鉄道の評価及びBRTによる代替交通に関する研究
【概要】 |
| 研究報告 | 小室 充弘 主任研究員
世界遺産を活用した観光振興のあり方に関する研究
【概要】 |
| 研究報告 | 北河 涉 主任研究員
泊 尚志 研究員
荒谷 太郎 研究員

講評：屋井 鉄雄
東京工業大学大学院総合理工学研究科教授
首都圏空港機能強化検討調査委員会委員長
首都圏空港機能強化検討調査～成田国際空港について～
【概要】 |