

〈研究・調査報告〉

成田国際空港並びにその周辺地域の 雇用実態調査結果と今後の課題 —空港周辺地域の活性化を目指して—

七 井 誠一郎

【要旨】

本稿は、千葉県山武市からの業務委託研究で2017年度から4年間にわたり実施した「成田国際空港周辺地域雇用実態調査」をさらに発展させるものである。現在の成田国際空港は、その前身となる新東京国際空港の名称で1978年に開港し、すでに40年以上の歴史を有している。今でも国際空港として日本の玄関口として重要な役割を果たしている。

現在、その成田国際空港の機能強化に伴い第三滑走路建設が進められている。この滑走路の運用が始まれば、雇用は4万人から7万人へ大幅に拡大することが予測されている。

本稿では、この空港機能強化に伴い雇用環境が変わることを踏まえて、空港周辺地域の雇用環境の今後の課題を探るものである。

キーワード：成田国際空港、第三滑走路建設、雇用環境

1. はじめに

本稿は、2017年度から4年間にわたり千葉県山武市からの業務委託研究で実施した「成田国際空港周辺地域雇用実態調査」を踏まえて、今後の研究課題を明らかにしようとするものである¹。2017年から研究調査を実施した背景には、日本が抱える少子高齢化に伴う人口減少の中で、成田国際空港周辺地域となる千葉県山武市においても人口減少は避けられず、空港並びにその周辺で勤務する人々の動向を知るために本調査が企画されたのである。

千葉県山武市は、成田国際空港の南側に位置し、山武市内までは空港から20キロ圏内にあり、自動車なら30分もかからずに山武市内に入ることができる位置関係にある。

成田空港内で働く居住地別従業員者数で見れば、総従業員数43,271名のうち山武市から働きに行っている人の数は630名となっており、全体の1.5%となっている²。(2017年11月現在)成田空港で働く人の居住地比率では、「成田空港圏自治体連絡協議会」を構成する成田市、富里市、香取市、山武市、栄町、神崎町、多古町、芝山町、横芝光町の9市町の中では、成田市36.8%、富里市6.4%、香取市3.2%となっており、山武市はそれに次いで1.5%となって

いる。印旛郡栄町は、山武市と同等の1.5%、香取郡多古町は1.3%となっており、山武郡横芝光町と芝山町では0.9%と0.8%となっている。香取郡神崎町は0.4%で成田空港圏自治体連絡協議会を構成する自治体の中では最も低い比率である。この「成田空港圏自治体連絡協議会」以外の地域からでは、千葉市に居住する人の比率は、4.6%となっており、およそ2000名が成田国際空港に通勤している。

表1 居住地別従業員数

	千葉県											
	成 田 市	富 里 市	香 取 市	山 武 市	山 武 郡		香 取 郡		印 旛 郡	千 葉 市	そ の 他 市 町 村	千 葉 県 計
					芝 山 町	横 芝 光 町	多 古 町	神 崎 町	栄 町			
従業員数 (人) 【A】	15,915	2,748	1,367	630	344	372	553	160	654	1,982	12,616	37,341
構成比 (%)	36.8	6.4	3.2	1.5	0.8	0.9	1.3	0.4	1.5	4.6	29.2	86.3
(前回) (%)	36.4	6.6	3.4	1.6	0.9	0.9	1.4	0.5	1.7	3.9	29.8	87.1
15～64歳人口 【B】	85,401	31,635	44,455	31,140	4,356	13,537	8,482	3,658	12,357	601,272	3,035,411	3,871,704
【A】 / 【B】 (%)	18.6	8.7	3.1	2.0	7.9	2.7	6.5	4.4	5.3	0.3	0.4	1.0
(前回) (%)	17.0	8.2	2.9	2.0	7.7	2.6	6.2	4.9	4.8	0.3	0.4	0.9

	茨城県					他都道府県	合計
	龍ヶ崎市	稲敷市	稲敷郡 河内町	その他市 町村	茨城県計		
従業員数（人） 【A】	117	268	90	491	966	4,964	43,271
構成比（％）	0.3	0.6	0.2	1.1	2.2	11.5	100.0
（前回）（％）	0.3	0.6	0.2	1.3	2.4	10.5	100.0
15～64歳人口 【B】	46,944	23,710	4,953	1,630,091	1,705,698		
【A】／【B】 （％）	0.2	1.1	1.8	0.0	0.1		
（前回）（％）	0.2	1.0	1.7	0.0	0.1		

出典：成田国際空港株式会社、「2018年3月9日プレスリリース」より
<https://www.naa.jp/jp/20180309-jugyoinjittaityousa.pdf>

成田国際空港株式会社による2018年3月9日プレスリリースによれば、空港内従業員数は、前回調査の2014年度の40,651名に比べて、2,620名の増加と発表されており、各周辺自治体の16歳から65歳までの生産年齢人口に占める比率は、成田市と富里市で増加しており、その他の自治体では総じて横ばいである³。この9市町から成田空港内の従業員数は、合計で22,743名となっており、総従業員数に占める割合は53%であり半数を超えている。

表2 空港内事業者数及び従業員数の推移

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

出典：成田国際空港株式会社、「2018年3月9日プレスリリース」より引用

<https://www.naa.jp/jp/20180309-jugyoinjittaityousa.pdf>

日本が直面している少子高齢社会において、一部の地域を除いて各自治体の人口減少は避けられず、この「成田空港圏自治体連絡協議会」の中でも成田市を除いて人口減少が続いている。各自治体の直面する少子高齢化の影響は、人口の自然減少に加えて、経済、社会環境の変化をはじめとする様々な活動にも影響を及ぼし、地域からの人口流出を加速させる要因にもなっていると推測される。

このような状況の中、もともと成田国際空港の前身となる新東京国際空港開港時に、横風対策用滑走路を含めて3本の滑走路を備える空港となる予定ではあったが、空港開港をめぐる地元住民との確執も生まれ空港の機能は不完全なまま開港した経緯を持つ。現在の成田国際空港においても、開港当時の計画から考えれば空港機能としても未だ完成していない状況なのである。

1978年の空港開港から滑走路1本の運用が続いてきたが、2002年によく2本目の滑

走路の運用をはじめるといった。海外航空需要の伸長により空港の機能強化をさらに求める声も強まり、2015年には「成田空港に関する四者協議会」（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（NAA）の四者）が第三滑走路の新設をはじめとする空港機能強化を確認している。その後も四者の話し合いは継続され、2019年には第3滑走路となる新滑走路の建設計画は基本合意されるに至った⁴。本事業は、2029年3月の運用開始に向けて新滑走路の建設が進んでいるところである。

成田国際空港圏となる周辺自治体にとって、第三滑走路の建設は地域の就労機会の増加に寄与するものとして期待されているところである。現在の約4万人の雇用から、新滑走路建設により約7万人の雇用規模となることが予測されている⁵。

2. 空港内従業員数の雇用拡大の持つ意味

第三滑走路建設に伴う現在の4万人規模の雇用から7万人の規模に雇用が見込まれることは、空港内従業員数についての想定であり、空港周辺地域における雇用増大は推計において含まれていない。したがって、成田国際空港圏となる周辺自治体において第三滑走路建設に伴う空港機能の拡張に伴う雇用促進は次の2つの領域で期待されているといえよう。

- (1) 成田国際空港内従業員数の雇用の拡大（4万人から7万人へ）
- (2) 成田国際空港周辺への企業進出による雇用拡大

したがって、(1)の空港内従業員数の雇用増大にしたいが、おのずと(2)の空港周辺地域への企業進出も期待できるのである。この2つの領域において、雇用が増えることが大いに期待されているのである。

上記の(1)の空港内雇用の拡大、(2)空港周辺への企業進出による雇用拡大において、自治体からすれば、

- A. 居住者の雇用促進
- B. 企業進出に伴う雇用拡大に際して生じる人口流入（転勤者など）
- C. 昼間人口の増加

を期待したいところである。Aでは、各自治体に居住する人たちが空港内で働く機会を得ることを意味し、Bでは、空港機能強化により従来企業や新規参入企業により雇用機会が新しく創出されることを意味する。これにより他地域から空港周辺自治体へ転入してくる人たちが期待できる。そしてCでは、居住者の雇用促進や転入者でもなく、空港機能強化にとまない進出企業や事業所なども増えることが予想され、各自治体の昼間人口が増えることが期待できる。

この(1)(2)とA. B. C. を整理すると次の表3のようになる。

表3 成田空港機能拡張による雇用拡大に伴う周辺自治体の期待

	A.各地域の居住者の雇用促進	B.企業進出に伴う雇用拡大に際して生じる人口流入	C.企業進出等による昼間人口の増加
(1) 空港内従業員の雇用拡大	1-A	1-B	1-C
(2) 空港周辺地域への企業進出	2-A	2-B	2-C

筆者作成

この表3のいずれの領域においても自治体は空港機能強化による恩恵に預かりたいところである。例えば、「B.雇用拡大に伴う人口流入」の縦のセルでは、転勤者などをはじめとする定住者増加が期待できるのであり、「(2) 空港周辺地域への企業進出」の横軸となる2-A、2-B、2-Cが示す領域では、いずれも空港周辺地域への企業進出により雇用拡大が期待できる。つまり、空港の機能強化に伴い、各自治体が企業誘致をすることで、地域の雇用促進や人口流入の促進を目指すことができそうな領域を示しているのである。そして、「(1) 空港内従業員の雇用拡大」の横軸となる、1-A、1-B、1-Cにおいては、空港への交通アクセスが良い地域がその恩恵を受ける可能性が高い。それは、成田市に成田国際空港が所在し、交通便利性から言っても他の市町に対して成田市は立地的優位性を持つ。成田国際空港では、早朝から深夜まで航空機の離発着がおこなわれており、これにあわせた就業となれば、そこで働く人たちの居住する地域も公共交通機関などを考慮して絞られてくるであろう。

成田国際空港の空港機能強化に伴う雇用拡大は、一見すると周辺自治体となる9市町にもさまざまな経済的なメリットがあるように思えるが、こうして表3のように整理してみると課題が見えてくるのである。つまり現状では、空港機能強化で雇用拡大や人口増加が期待できるのは限られた自治体であることがわかる。この表3を活用して、各自治体の雇用促進や企業誘致なども比較検討できると考えている。

本稿では、これまで千葉県山武市による委託研究成果を踏まえながら、成田国際空港周辺地域における雇用環境を概観しながら、その地域が抱える雇用環境の課題を考察していく。

3. 空港を抱える成田市と山武市、周辺自治体の人口の比較結果

表1は、「成田空港圏自治体連絡協議会」を構成する9市町に茨城県の自治体を加えたものであるが、成田国際空港の所在地となる成田市に居住する空港内従業員の比率が高いことがわ

かる。

2017年度の山武市からの委託研究調査においては、成田市と山武市の人口増減比の比較をおこない、空港所在地となる成田市と周辺地域となる山武市の比較をおこなった。この比較から開港以来順調に人口を増加させる成田市と2000年（平成12年）をピークに山武市では人口が下降に転じている。

表4 国勢調査から見る成田市と山武市の人口増減比較（1975年を100として）

	1970年 (S45)	1975年 (S50)	1980年 (S55)	1985年 (S60)	1990年 (H2)	1995年 (H7)	2000年 (H12)	2005年 (H17)	2010年 (H22)	2015年 (H27)
成田市	42,514	50,915	68,418	77,181	86,708	91,470	95,704	100,717	128,933	131,190
増減 1975年 を100として		100.00	1.34	1.52	1.70	1.80	1.88	1.98	2.53	2.58
山武市	42,364	42,698	43,954	46,299	50,692	58,405	60,614	59,024	56,089	54,500
増減 1975年 を100として		100.00	1.03	1.08	1.19	1.37	1.42	1.38	1.31	1.28

出典：成田市ホームページならびに山武市ホームページより筆者作成

成田市役所 <https://www.city.narita.chiba.jp/>

山武市役所 <https://www.city.sammu.lg.jp/>

さらに次の表5で成田空港圏自治体連絡協議会を構成する市町の人口推移を見てみたい。表4では2010年の国勢調査によって示された人口と2021年10月1日現在の千葉県常住人口調査のデータを比較してみた。この表4で示された通りに成田市を除いて他市では人口減少が顕著に示されている。つまり「成田空港圏自治体連絡協議会」を構成する9市町の中では、成田市のみが人口を増加させており、他の8市町では2010年対比において人口が減少しているのである。

表5 成田空港圏自治体連絡協議会を構成する市町の人口推移 (人)

	2010 (H22)	2015 (H27)	2021 (R3)	2010年を100とした場合の2021年対比
成田市	128,933	131,190	131,689	102.1
富里市	51,087	49,636	49,308	96.5
香取市	82,866	77,499	71,242	86.0
山武市	56,089	52,222	47,696	85.0
栄町	22,580	21,228	19,922	88.2
神崎町	6,454	6,133	5,726	88.7
多古町	16,002	14,724	13,461	84.1
芝山町	7,920	7,431	6,958	87.9
横芝光町	24,675	23,762	21,799	88.3
合計	396,606	383,825	367,801	92.7

2010年並びに2015年の人口データは国勢調査より掲載。

2021年の人口データは、千葉県毎月常住人口調査10月1日付データを採用し筆者作成。

千葉県毎月常住人口調査(2021年)

<https://www.pref.chiba.lg.jp/toukei/toukeidata/joujuu/index.html>

表6 参考資料 千葉県と千葉市の人口推移 (人)

	2010 (H22)	2015 (H27)	2021 (R3)	2010年を100とした場合の2021年対比
千葉県	6,216,289	6,222,666	6,280,561	101.0
千葉市	961,749	971,882	978,021	101.7

2010年並びに2015年の人口データは国勢調査より掲載。

2021年の人口データは、千葉県常住者データ10月1日付データを採用し筆者作成。

千葉県毎月常住人口調査(2021年)

<https://www.pref.chiba.lg.jp/toukei/toukeidata/joujuu/index.html>

表5では、「成田空港圏自治体連絡協議会」を構成する9市町の人口推移を見たが、参考までに表6において千葉県と千葉市の2010年、2015年、2021年の人口を表4同様に示した。千葉県は、2021年は2010年に対し1%の人口増加にあり、千葉市は1.7%の人口増加である。成田市の人口増加は千葉県と千葉市を超えるものであり、成田国際空港の機能拡張も地域経済活性化に寄与していると推察できる。成田市をはじめ成田国際空港周辺自治体の市町村合併が進んだこともあり、単純に市区町村の人口増減を論じることは難しくもあり、また、成田国際空港内で働く従業員数だけで成田市の人口増加の要因とも考えにくくあるが、決してマイナス要因であるとは言えないだろう。ここで表7の空港内従業員の居住地別従業員数の推移を見てみたい。

表7 成田空港居住地別従業員数

	2005	2008	2011	2014	2017
成田市	15,133	16,350	13,883	14,780	15,915
富里市	3,527	3,690	2,537	2,689	2,748
香取市	1,645	1,663	1,441	1,380	1,367
山武市	722	735	661	666	630
芝山町	374	374	351	368	344
横芝光町	405	405	368	375	372
多古町	634	644	551	571	553
神埼町	206	222	190	190	160
栄町	935	911	700	672	654
千葉市	2,232	2,014	1,555	1,602	1,982
千葉県その他	14,439	14,519	11,687	12,101	12,616
千葉県内 合計	40,252	41,527	33,924	35,394	37,341
県内従業員数比率	85%	86%	88%	87%	86%
総従業員数	47,461	48,404	38,689	40,651	43,271

出典：成田国際空港株式会社プレスリリース

成田国際空港株式会社 NEWS RELEASE,より筆者作成

表 7 の居住地別従業員数が示すとおりに、2008 年には空港内従業員数は過去最大となる 48,404 名の従業員数を擁していた。しかしながら、2009 年のリーマンショックの影響により航空需要が減少し、2011 年の調査では 9,000 名を超える従業員数が減っており、一気に 38,689 名へと落ち込んでいる。右肩上がりである空港内従業員数が増えてきた中で 3 割減少したことがわかる。

リーマンショックの影響をはじめとする経済環境の変化により空港内従業員数は 2008 年から 2011 年にかけて大幅に減少しているものの空港内従業員数に占める千葉県内従業員数比率においては減少していない。

千葉県が 2021 年 1 月 15 日に「成田空港周辺 9 市町の国家戦略特区区域指定に向けた提案」を発表した⁶。この中で示される第三滑走路建設後の空港機能強化により空港内従業員数は、現在の 4 万人規模から 7 万人規模になると予測されている。繰り返しとなるが、この新たに 3 万人の雇用が創出されることに周辺自治体は大いに期待しているのである。

4. 新型コロナ感染拡大前の空港関連雇用ニーズ

2019 年末に中国武漢市から拡大したとされる新型コロナ感染の拡大が、日本経済にも徐々に影響を与え始めたのは 2020 年に入ってからのことである。2020 年 1 月 29 日に感染が拡大する中国武漢からチャーター機で帰国の途につく日本人たちが耳目を集め、1 月 30 日には WHO が「国際的に懸念される公衆衛生上の緊急事態」を宣言した。しかしこの宣言では、まだ人の移動や貿易を制限するなどの推奨はおこなっていない。一方で、2 月 3 日には、横浜港に寄港したクルーズ船ダイヤモンドプリンセス号内で新型コロナウイルスの感染者が報告され、感染拡大が我々の身近にも迫ってきているとして連日各種メディアが報道をおこなった。

この新型コロナウイルス感染拡大の幕開けとなった 2020 年の前年となる 2019 年までに成田国際空港関連の雇用ニーズはどのようなものであったかを示したい。

「成田空港活用協議会」は、2019 年 2 月から 3 月にかけて成田空港関連企業 542 社を対象にアンケート調査を実施とヒアリング調査を実施している⁷。本調査の目的としては、日本の生産年齢人口の減少が予測される中で実際に千葉県内においても生産年齢人口の減少は避けられず、第三滑走路の建設とともに空港機能強化が期待され航空機発着回数の 50 万回化が計画されており、空港関連企業の雇用の現状と今後の雇用ニーズの把握が必要とされ本調査が計画された。成田空港に若い人材を輩出している県内の大学および高校などの教育機関との連携体制強化が必要と判断され、そのための基礎調査が実施された。

アンケート調査では、対象企業 542 社のうち有効回答企業数 133 社、有効回答率 24.5%となり、ヒアリング調査に千葉県内大学 2 校、高等学校 2 校を対象として雇用ニーズ調査がおこなわれている。新型コロナ感染拡大前の空港関連企業の雇用ニーズ調査は、将来のポスト

コロナ禍を見据える上で重要な資料となるのではなかろうか。「成田空港活用協議会」がおこなった本調査では、主として6項目を調査している。①経営状況・経営課題、②雇用の現状、③今後の雇用計画、④社員の教育訓練、⑤働き方改革の実施状況、⑥インターンシップの実施状況について調査をおこなっている。①では、調査結果から回答企業のうち51.9%が売上高の増加を回答し、19.5%で減少傾向にあった。経営課題としては、「人出不足(技術者以外)」との回答が68.9%となり、併せて「人件費等経費増加(43.2%)」、「売上(受注)不信(21.2%)」が続いている。②の雇用の現状では、従業員300名を超える大企業では正社員の構成比が66.8%であり、中小企業では53.9%となっている。中小企業で大企業より高齢化が進む一方で外国人の活用が進んでいることが調査から判明している。回答企業における雇用実績では、非正社員の雇用が正社員雇用を上回っている。雇用過不足感においては、回答企業の約7割が不足と回答し、年代別に20代と30代の不足を感じている企業が多いことが判明している。若い人材の確保が成田国際空港関連企業において課題であることが、この調査で判明している。雇用不足を軽減するための措置として、回答企業の半数以上の企業が「非正社員(パート、契約社員等)の活用」と回答しており、「中途採用の強化」(48.0%)、「事務効率化の推進」(40.0%)が続いている。なお、本調査の対象企業では、離職率の計算を「 $\text{離職率} = \text{退社人数} \div \text{採用人数} \times 100$ 」の計算式で算出しており、2015年から2017年の離職率平均は40.2%となっている。離職率を規模別に見ると中小企業では48.3%であり、大企業の14.6%を大幅に上回っている。離職率の計算が本調査用のものであり一概に政府の労働統計との比較はできないが、成田空港関連企業のうち中小企業では、特に離職率が高いことが示されている。採用しても毎年、退社する人数が5割近くとなっていることから、職場での就労期間も短いと推測できる状況である。③今後の雇用計画に関する質問では、2019年の調査時に今後3年間の雇用計画は約5割が「拡大」と回答しており、雇用増加見込みが「1割程度」で25%と多く、続いて「+2割程度」(20.3%)、「+3割程度」(17.2%)となっている。回答企業数の62.5%が雇用増加見込みと回答していることから、求人需要が旺盛だったことがわかる。この②で示された離職率の高さから、③において求人需要が高いことは当然とも言える。④の社員教育では、「社員教育に費やす時間がない」(59.6%)となっていることから、計画的な教育訓練が難しい職場環境にあることがわかる。そして⑤の働き改革の実施状況では、「時間外労働の削減」(66.9%)や「人事・賃金制度の見直し」(33.3%)、「事務・作業負担の見直し」(29.8%)となっている。⑥のインターンシップ実施状況では、回答企業の2割の企業が実施しており、課題として「受入部署・社員の確保など人的・経済的な負担」が31.4%で最も多いと報告されている。総じて①から⑤の調査結果を踏まえると、成田国際空港関連企業の中小企業では特に離職率も高く非正規の求人需要が企業規模を問わず高いことから、労働環境に課題があることが想起される。

本調査を踏まえて「成田空港活用協議会」では、成田国際空港の雇用促進に向けた提言として以下の5項目を提案している⁸。

- ① 成田空港関連企業の雇用促進に向けたコンソーシアムの形成
- ② 成田空港の機能強化に伴う不足感が強まる業種・職種の「見える化」
- ③ 労働環境の改善による従業員満足度（ES）向上
- ④ インターンシップの積極的な活用による雇用ミスマッチの軽減
- ⑤ 戦略的な省力化投資の推進

の5点について、関係者の連携のもとで取り組む必要がある、としている。

この2019年に発表された調査により、空港関連企業において人材不足が強く実感される状況にあり、なかでも20代、30代の不足が浮き彫りになっている。

5. 空港関連企業での就業イメージについて

「成田空港活用協議会」がおこなったアンケート調査により、成田国際空港関連企業の雇用ニーズが明らかになっている。新型コロナウイルス感染拡大の以前には、求人需要も高く将来的な人材不足が懸念される状況であったと総括できる。

千葉県山武市からの2019年度の委託研究「成田国際空港周辺地域雇用実態調査—令和元年高校生の就業意識調査—」において、筆者は、山武市周辺の高等学校2校において進路指導部を通じてヒアリング調査を実施した。当初の計画では3校での実施予定であったが、新型コロナウイルス感染拡大の中で2校でのヒアリング調査のみとなった。本ヒアリング調査では、「成田空港圏自治体連絡協議会」を構成する横芝光町の私立横芝敬愛高等学校ならびに山武市の隣市となる千葉県東金市の千葉県立東金高等学校で進路指導の先生方と高校生にヒアリング調査をおこなった。本調査研究の依頼主となる山武市には、同市内に千葉県立成東高等学校と県立松尾高等学校が所在するが、県立成東高等学校は大学進学率が高く就職者が少ないことからヒアリング対象とせず、県立松尾高等学校でヒアリングをおこなうことを当初検討していた。しかしながら、新型コロナウイルス感染拡大の中で対象校が2校となった経緯がある。

本調査では、2つの高等学校の放課後の時間に山武市や大学職員も同席する中で筆者が対話形式で高校の先生方と高校生たちに成田国際空港に関連する職業イメージについて質問する形でヒアリングを実施した。このヒアリングを通じて高校生たちに将来の職業感を養う機会にして欲しいとの思いも高等学校の先生方にもあり、快く協力してくださった。なお、本ヒアリングの実施においては、山武市総合政策部企画政策課が本調査の目的などを事前に示す文書なども用意し高等学校側の許可を得て実施している。

ヒアリングの実施にあたっては、高等学校の先生方も生徒の意見を引き出すのに協力していただき、また、対話の中でいろいろな質問もしていただき、成田国際空港関連企業で働くことについてのイメージや感想を引き出してくださった。横芝光町の私立横芝敬愛高等学校では、高校2年生9名と進路指導部長と他数名の先生方が参加してくださった。東金市の県立東金高等学校では、進路指導部が選んだ高校2年生11名と進路指導部の先生方が参加して

くださった⁹。

2つの高等学校での調査からわかったことは、以下の3点であった。

- 1) 成田国際空港関連企業で働く人たちが身近におり、その人たちから聞く話しの内容から空港関連企業で働くネガティブなイメージを持っている高校生が多かったこと。
- 2) 高校生たちが居住する地域から成田国際空港への交通アクセスが悪く、実際に成田国際空港関連企業で働くことが現実的に考えられないこと。
- 3) 空港に関連する職種においては、「客室乗務員やグランドスタッフをはじめとする航空会社の社員」「空港内での物販、飲食店の店員」しか職業イメージしかなく、そのほかの様々な空港業務や空港関連企業の情報を持っていないこと。

この調査結果から高校の進路指導部の先生方と共に再認識したことは、成田空港関連企業で働いている人が身近にいることから、口コミで伝わる情報の影響力の大きさである。親族や知人に空港関連企業で働く人がおり、その人たちから聞く労働環境や仕事の辛さなどの漠然としたネガティブなイメージを持っていることがわかった。例として、「時差できつい」「体力的にきつい」「重い荷物を持つ」「冬は寒く、夏は暑い」「屋外の仕事」「自家用車でないと通勤できない」などが挙げられていた。そして、成田国際空港の南側地区となり航空機の往来も目にする地域の高等学校に通いながらも、この南側地域から成田国際空港への交通アクセスの悪さから、高校生にとっては近くて遠い存在であることも判明した。そして空港関連企業の情報に偏りがあり、航空会社のパイロットや客室乗務員、グランドスタッフなどの花形の職種以外には、なかなか目が向かないことも改めてわかった。

前項で紹介した「成田空港活用協議会」がおこなった「雇用ニーズ調査」結果と今回のヒアリング調査で判明した内容は一致していると類推できた。空港南側地域となる高等学校に通う生徒たちにとって、空港関連企業で働くことは将来イメージとしても持ちにくくあり、「雇用ニーズ調査」で明らかにされた結果が示すとおり、従業員の働く環境の改善、すなわち従業員満足度向上なくして高校生たちにとっても魅力的な職場とはなり得ないのであろう。今後の課題として、労働環境全般における改善取り組みなくして若年労働者のみならず新しい労働力の確保においても難しくなっていくことが再認識できた。

6. 空港機能強化を見据えた労働力不足の懸念

奇しくも千葉県が2021年1月15日に発表した『成田空港周辺9市町の国家戦略特区区域指定に向けた提案』では、第三滑走路の建設を踏まえて「成田空港での航空貨物取扱量が、現在の2,000千tから3,000千tに増えることが見込まれる中で、物流業界は現時点で既に人手不足が顕在化・機会損失が生じており、更に空港周辺9市町の生産年齢人口は減少傾向にあ

る。」と指摘している¹⁰。

前項でも紹介したとおりに「成田空港活用協議会」がおこなった「雇用ニーズ調査」において、求人需要が高まる一方で離職率の高さが顕在化していることが判明しており、山武市からの委託研究で実施した高校へのヒアリング調査でも、成田空港ならびにその関連企業で働くことが、決して高校生たちに興味を持ってもらえる職場にはなっていないことから、将来的に労働力不足に陥ることが容易に予想できる状況である。千葉県の提案では、外国からの労働力の活用が必要であると提案されており、それは国内における生産年齢人口の減少と国内人材の採用においてもより難しさを増すことが想定されている。外国人材の活用なくして空港の機能強化は難しいと判断していると言える。この指摘は、至極もつともな指摘である。千葉県の提案では、日本の首都圏空港となる「羽田空港」と「成田空港」の役割分化において、成田国際空港の周囲には羽田空港と異なり、まだまだ活用できる土地があり、国際航空物流を担える潜在的な条件が整っている。このことから成田国際空港においては、空港機能強化を進める上で、物流関連事業所で働く人材の不足が懸念されるのである。この千葉県が示す外国人材の活用は、「日本人の雇用を期待できない分野」での労働力不足を補う窮余の策と言え、本質的な問題解決策ではないだろう。米国のように人口増加と経済成長が見込める国家における外国人労働力の活用と日本のように世界一の高齢社会における外国人労働力の活用は、その活用において期待されるものが異なる。また、モノカルチャー的な文化の日本社会において、外国人労働者の受け入れは、時にコミュニティにおける外国人受け入れの問題を想起させる。人口減少が進む地域が積極的に外国人を受け入れるための施策や工夫は不可欠である。外国人と共生する姿勢や態度がコミュニティにも求められる。安易な労働力不足の補填と言った発想は、新たな問題を地域に惹起することを忘れてはならないだろう。

労働集約型産業が集積する空港は、人手の確保が前提となるが、この分野においても積極的にロボット化やAIなどを取り入れ、世界に先駆けて物流の合理化、省力化を進める産業育成が必要である。千葉県が提案する「成田空港周辺9市町の国家戦略特区区域指定に向けた提案」において、在留資格「特定技能」の特定産業分野に「倉庫業」を位置づける在留資格要件の提案は、労働力不足解決の一手となることが期待できるものの、これを進める上でも、まさしく物流業務におけるIT化、AI技術の活用を推し進め、世界をリードする省力化や合理化を目指すことを前提としておくことが必須である¹¹。世界に先駆けた先進性にあふれる物流業界の構築を目指してこそ、海外からの人材が日本で働きたくなるインセンティブが生まれる。低成長の中にある日本経済にあって、円安が続きデフレ下の経済環境にあっては、かつてのような外国人労働者が目指したい国ではもはやないのである。この点を千葉県の国家戦略特区区域指定を目指し、構想を進める上でも強く認識しておく必要がある。

既述の通りに成田国際空港関連企業における将来的な労働力不足は、日本社会の構造と企業の労働環境の両面から生じるのであり、安易に回避することはできない状況である。した

がって、千葉県が国に提案する在留資格の特定技能要件に「倉庫業」が仮に認められたとしても、外国人材の活用をもってして、空港機能強化に伴う労働力不足の解決策とするのは早計であろう。物流業界における人手不足は慢性的な課題となっており、新型コロナ禍によるインターネットの消費増加も拍車をかけている。従来のビジネスモデルを再考する必要が生じてきている。

このような労働力不足の中で、これから職業選択を考える空港南側地区の高校生にとっては、空港は近くて遠い存在でもあり、将来の職業選択の候補にもなり得ていない状況がこれまでの調査から判明している。「成田空港活用協議会」の2019年の雇用ニーズ調査が示すように成田国際空港関連企業の雇用促進に向けた「コンソーシアムの形成」は、その点で有効な対策の一つであると言えよう。

7. 空港機能強化に伴う雇用環境課題について

2017年から千葉県山武市より委託を受けて実施した「成田国際空港周辺地域雇用実態調査」を踏まえ、さらには「成田空港活用協議会」が実施した「雇用ニーズ調査」も活用しながら、本稿では成田空港周辺地域の雇用環境の課題を探ってきた。

成田国際空港で働く人の8割以上が千葉県内在住者であり、そのうち5割を超える人が空港周辺の9市町から通勤している状況である。なかでも空港内従業員のうち成田市に居住する人の数は、15,915名であり構成比においても36.4%と抜きんでている。この空港周辺自治体において成田市は突出しており、今後も空港機能強化において成田市の果たす役割は大きい。

成田国際空港を取り巻く環境を検討する際に、空港とその周辺地域の共生は大きな課題となっており、騒音問題対策や地域の発展を検討するさまざまな場が設けられている¹²。その話し合いに参加する自治体は、「成田空港圏自治体連絡協議会」を構成する9市町を中心としている。こうして成田国際空港の周辺自治体の人口動態や空港内従業員数の比率を並べてみても成田市とその他の8市町では空港との共生の在り方が大きく異なるのではないだろうか。成田市のように人口が増加している自治体とその他の人口減少に直面している自治体では、空港と共生していくための方向性が、ますます今後異なっていくと考えられる。成田市を含む9市町の「成田空港圏自治体連絡協議会」においても、成田市とその他の自治体を区別して空港との共生や地域の発展を検討していくべき時期になってきているのではないだろうか。

また本稿で示した通りに「成田空港活用協議会」に加盟する企業において、労働環境の改善の余地があることが明らかになり、また高校生にとっても成田空港で働くことを前向きに考えられていないことが判明している。この空港関連企業における労働環境の改善なくして将来の労働力確保は難しく、千葉県の提案する『成田空港周辺9市町の国家戦略特区区域指定に向けた提案』において出された外国人材の活用もそれだけでは労働力不足の根本的な解決には至らない。

本稿で成田国際空港周辺における雇用環境の課題をまとめ、今後取り組むべき内容は以下のようなになる。

- (1) 成田国際空港経済圏として想定される「成田空港周辺 9 市町」において、成田市以外の自治体では、空港機能強化に伴う雇用促進は期待できない可能性が大である。空港南側となる 4 市町（山武市、多古町、芝山町、横芝光町）などの第三滑走路運用に伴い騒音の被害を受ける地域を中心にどのような経済活性化が期待できるかの調査研究が必要である。
- (2) 空港関連企業（空港内従業員、空港外従業員をもつ企業）の労働環境に課題があり、日本社会が直面する人口減少と共に空港関連企業における労働力確保に課題がある。この労働環境が整備されないまま空港機能拡大に伴う 3 万人の雇用創出となれば、労働需給の単なる需給弁としての非正規雇用の増大が予測される。外国人材の活用が労働環境整備を遅らせる方途となるならば、地域との共生を目指す上での欺瞞でしかない。空港関連企業において、なぜ働き方改革などをはじめとして多くの経営課題を有するのかの更なる調査研究が必要であると考えた。
- (3) 空港機能強化に伴い生じる貨物取扱量の増加において、外国人材の活用が期待される。物流業界における慢性的な人手不足を補填する外国人材の活用は、問題の解決にはならず対処療法的なものである。物流業界における IT や AI などの活用により、どの程度の省力化や合理化を目指すことができるのかの調査研究をおこなう必要がある。そして、それは空港周辺地域に企業進出が期待される物流企業を誘致する上で、企業への補助金や優遇施策を講じる際の行政の判断材料になろう。

8. 最後に

成田国際空港は、新東京国際空港としての開港以来、経済のグローバル化が進む中で、新滑走路建設をはじめとする空港機能強化が国家的な課題であった。これまでも空港機能強化を検討する多くの調査研究が、国土交通省、経済産業省、千葉県などを中心に、東アジアや首都圏における成田国際空港の機能強化の意義や千葉県への経済波及効果など、マクロ的な視点から論じられてきた。グローバル経済社会の中で、国際空港の機能強化は避けて通れないものであり、空港機能の強化により日本経済への刺激も期待できる。それゆえ、成田国際空港の機能強化を後戻りさせるようなことはあってはならないだろう。

本稿においては、上述のマクロ的な視点とは異なる空港周辺地域を対象にしたミクロ的な視点から、空港周辺地域の雇用環境を考察した。本稿が明らかにした通りに、空港周辺の 9 市町の人口増加や居住地別の空港内従業員数を見ても成田市の 1 強状態である。これまでの国や県の調査では、今後の空港機能強化によって、確かに千葉県やその周辺地域への経済波及効果が期待できるものとなっているが、こうして本稿を通じて空港周辺地域を調べてみれ

ば、その経済波及効果が期待できるのは一部の特定地域でしかない。

これから第三滑走路建設が進み、滑走路の運用が始まれば、朝から夜遅くまで生活の中で飛行機が頭上を横切り、騒音と過ごさなければならない人たちが新たに生まれるのである。いくら各種調査結果からマクロ的には経済的なメリットが期待できるとしても、空港周辺地域の特性にあった各種経済刺激策が具体的に必要なのではないだろうか。成田国際空港と周辺地域の共生を大切にするならば、これまで以上にミクロ的な視点での調査研究をおこない、地域全体の発展を目指す発想が求められる。

【注】

- ¹ 本稿では名称として「成田国際空港」を使用しているが、通称として用いられる「成田空港」が協議会名や文献等で使用されている場合は、そのまま「成田空港」と表記している。
- ² 一般財団法人成田国際空港振興協会（2019）『2019 成田空港ハンドブック』（一般財団法人成田国際空港協会）
- ³ 成田国際空港株式会社（2018年3月9日）NEWS RELEASE,
<https://www.naa.jp/jp/20180309-jugyoinjittaityousa.pdf>（成田国際空港株式会社）
- ⁴ 「成田空港に関する四者協議会」については、<https://www.narita-kinoukyouka.jp/> を参照されたい。
- ⁵ 千葉県（令和3年1月15日）「成田空港周辺9市町の国家戦略特区区域指定に向けた提案」千葉県
<https://www.pref.chiba.lg.jp/kuushin/kokkasenryakutokku/documents/03tokkureference2.pdf>
2021年11月30日閲覧
- ⁶ 前掲書 千葉県 HP より
- ⁷ 成田空港活用協議会（2019年3月）「成田空港関連企業の雇用ニーズ調査」発表
<https://www.nrt-promo.jp/>
2019年10月8日『空港関連企業の雇用確保に向けた教育機関と連携した取組』本会議には、城西国際大学就職部長（当時）として筆者も出席。
- ⁸ 成田空港活用協議会、前掲書。平成30年度（2018年度）「事業報告資料編」12頁
- ⁹ 七井誠一郎（2020年3月）『成田国際空港周辺地域雇用実態調査—令和元年 高校生の就業意識調査を中心に—』（千葉県山武市委託研究）
- ¹⁰ 千葉県『成田空港周辺9市町の国家戦略特区区域指定に向けた提案』（前掲書）
- ¹¹ 在留資格「特定技能」は、2019年4月から制度運用が始まった新しい在留資格である。深刻な人手不足の状況に対応するため、一定の専門性・技能を有し、即戦力となる外国人を受け入れる制度。
出入国在留管理庁 https://www.moj.go.jp/isa/policies/ssw/nyuukokukanri01_00127.html
- ¹² 成田国際空港株式会社（NAA）では、「地域共生・環境」に注力している。
<https://www.naa.jp/jp/csr/index.html> 騒音問題などの周辺地域を支えるものとして公益財団法人成田国際空港周辺地域共生財団がある。<http://www.nrt.or.jp/>

また、住民と空港をつなぐ「成田空港地域共生・共栄会議」も重要な役割を担う。

<http://www.narita-kyousei.gr.jp/index.html>

2021年11月30日閲覧

【参考文献】

一般財団法人成田国際空港振興協会（2019）『2019 成田空港ハンドブック』（一般財団法人成田国際空港協会）.

山武市役所ホームページ，<https://www.city.sammu.lg.jp/>

出入国在留管理庁 https://www.moj.go.jp/isa/policies/ssw/nyuukokukanri01_00127.html

2021年11月30日閲覧

千葉県（令和3年1月15日）「成田空港周辺9市町の国家戦略特区区域指定に向けた提案」

<https://www.pref.chiba.lg.jp/kuushin/kokkasenryakutokku/documents/03tokkureference2.pdf>

千葉県ホームページ.2021年11月30日閲覧

千葉県毎月常住人口調査（2021年）

<https://www.pref.chiba.lg.jp/toukei/toukeidata/joujuu/index.html>

2021年11月30日閲覧

七井誠一郎（2018）『成田国際空港周辺地域雇用実態調査—2018年4月からの本格調査に向けて—』（山武市委託研究）

七井誠一郎（2019）『成田国際空港周辺地域雇用実態調査—国際競争時代における空港経済圏—』（山武市委託研究）

七井誠一郎（2020）『成田国際空港周辺地域雇用実態調査—令和元年 高校生の就業意識調査を中心に—』（山武市委託研究）

七井誠一郎（2021）『成田国際空港周辺地域就業環境調査—令和2年度 空港周辺企業の実態調査』（山武市委託研究）

成田市役所ホームページ，<https://www.city.narita.chiba.jp/>

Results of the Employment Environment Survey and Upcoming Issues at Narita International Airport and Surrounding Areas

Seiichiro Nanai

Abstract

This research paper focuses on the "Results of the Employment Environment Survey and Upcoming Issues at Narita International Airport and Surrounding Areas," which was conducted over a four-year period from FY2017 as part of a study commissioned by Sammu City, Chiba Prefecture. The Narita International Airport has been in operation since 1978 and was originally named the New Tokyo International Airport. It still functions as an international airport and plays an important role as the gateway to Japan.

Recently, the construction of a third runway is underway with the aim to enhance the functional capacity of Narita International Airport. Once this runway is operational, employment is estimated to significantly increase from 40,000 to 70,000 people.

This research paper examines the issues related to the future employment environment in the areas surrounding the airport that will inevitably take place with the enhancement of airport functions.

Key words: Narita International Airport, third runway construction, employment environment