

〈研究・調査報告〉

日本最大の国際空港とその周辺地域の共存関係の課題 —人口、労働力人口、雇用の側面から—

七 井 誠一郎

【要旨】

これまでの日本の航空政策は、戦後から長い間にわたって地方に空港を整備していく時代から、その空港をより積極的に運営していく時代へと大きな転換が訪れている。2008年の「民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律」の成立により、地方に空港を整備する時代から民間力を活用した空港運営の時代へと転換していくこととなった。

成田国際空港は、現在3本目の滑走路建設と既存滑走路の延長を計画し、さらなる空港容量の飛躍的向上を目指している。その経済効果の拡大が期待される中、本稿では空港周辺地域となる9市町に焦点を当て、空港と周辺地域の関係を考察するものである。中でも日本社会が直面する少子高齢化の波は、この地域にも押し寄せてきており空港周辺地域として一括りにされることが多く、この空港周辺地域の各市町の人口動向とその地域から空港内で仕事に従事している従業員数との関係を考察するものである。本稿を通じて、成田国際空港と周辺地域がどのような経済的な関係を構築できるのかを考察する。

キーワード：成田国際空港、空港経済圏、地域活性化、派生需要

1. はじめに

日本最大の国際空港となる成田国際空港は、その前身となる「新東京国際空港」として我が国の国際玄関口として1978年の開港以来重要な役割を果たしてきた。開港を巡って生じた地域住民との軋轢は、その後の空港開発や発展にも影響を与え続けてきたと言える。そして今も空港と地域の関係性は注意深く扱われ続けていることは言うまでもない。

成田国際空港は、2028年度末（2029年3月末）までに3本目の滑走路建設とB滑走路の延伸建設を目指しており、これまでの空港機能をさらに強化することにより、旅客数においてはこれまでの4,000万人から7,500万人と約2倍近くに、貨物取扱量も現在の200万トンから300万トンと1.5倍に増えることが期待されている。この空港機能強化により現在の空港内従業員数も、3万人増えて約7万人になると試算されている。これにより現在の離着陸回数30万回/年が50万回/年に大幅に増加する。この成田国際空港の機能強化は、国、千葉県、成田

空港周辺9市町、成田国際空港株式会社の4者によって進められているものであり、2021年1月に千葉県は既述の4者により『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』を発表している。まさしく成田国際空港を中心にした経済圏の確立を目指しており、空港を中心に経済効果の創出が期待されているのである。空港と地域の関係性の注目は、1986年の航空政策審議会の答申をはじめ、2000年の需給調整の撤廃により運賃が届出制となったことや世界同時多発テロやSARSをはじめとするリスクイベントの発生などにより、航空業界にとっては市場競争の厳しさにさらされる中でより関心が高まってきたと言える。2013年には、これまでの国管理の空港や地方管理の空港を民間企業が運営できるようになった¹。航空政策に競争原理が持ち込まれ、空港も新しい時代に突入している。そして一般の人々にとって航空産業に対する期待は2012年のLCCの登場などによって、より多様化し利便性を求めている時代と言えるだろう。

さて航空機にとって空港は、交通拠点であり都市を結ぶ結節点であり、空港も市場競争の中で、利用者のニーズに応えなければならない。一方で、空港が整備され拡張される中で、その経済効果を期待する空港周辺地域があるのも事実である。本稿で取り上げる日本最大の国際空港となった成田国際空港に、空港周辺地域がその経済効果を期待するのは当然とも言えるだろう。ちばぎん総合研究所(2017)の試算によれば、2013年時点における成田空港の千葉県内への経済波及効果は1兆1,440億円と推定され、発着回数が50万回に引き上げられた際にはその経済波及効果は2兆円を上回るとされている。コロナ禍の影響もあり、将来的な経済波及効果の予測は難しいものの過去の例に倣えば空港の機能強化は確実に経済活動にプラスになると考えられる。「地方創生の取り組みの進展とともに、地域間競争が激化している状況下、県内産業の持続的な発展に向けて、成田空港の機能強化が果たす役割は引続き大きい。」とされ、大きな期待が寄せられている。

本稿では、日本最大の国際空港とその周辺地域が共にどのように発展できるかを検討するための基礎的な視座を示すために、空港内従業員数とその居住地域に着目し考察していくものである。

空港の経済効果については、大きく2種類に分類され1つは、空港それ自体の経済活動が直接にもたらす所得上、雇用上、設備投資上、税収上の直接効果である。もう一つは、空港の存在が対内投資や観光振興を促進することによって発生する波及効果であり、空港周辺地域の経済発展にも寄与する間接効果である。前記の直接効果が経済効果を測定する上では最も分かりやすいものであり、計測容易なものとして雇用と収入の増加が挙げられる。(Graham, 2010)中でも空港内従業員数は、空港それ自体の経済活動の指標の中でもわかりやすい指標となっており、航空機の離着陸回数の増加が空港利用者の増加にも寄与することから、空港の経済活動の規模を示すものと位置づけられる。

本稿は、空港とその周辺地域の関係において、特に雇用創出を期待する地元と労働力を必要とする空港の関係性に注目している。空港は、巨大な労働集約型の装置、施設であり、そこで

働く人々の多くが空港周辺地域に居住しているとすれば、空港と周辺地域の経済的な関係性を端的に示していると考えられるのではないだろうか。少子高齢社会となっている日本社会において、今後の周辺自治体の地方活性化を検討するための視座を供することを試みるものである。

2. 先行研究

これまで経済学的視点から、数多くの空港建設による経済効果や経済波及効果が測定され研究されてきている。いわゆる空港の新滑走路建設や滑走路延伸、空港機能整備事業は、社会資本投資増大を意味し、社会資本ストックの増加と共に転出人口が減少し、転入人口の増加が期待できることを意味する。さらに、社会資本投資増により空港があることによって企業誘致が促進し、いわゆる臨空産業における二次・三次産業の生産増加、所得増加に伴う人口流入と住民人口増加により地域活性化も期待できる。経済効果や経済波及効果調査は、空港周辺地域住民の理解を得るためにも特に欠かすことができないものとなっている。その一方で、空港周辺地域では、滑走路建設や空港機能拡張によって、交通量の増加や離着陸機の増加によって航空機の往来頻度が上昇し、騒音問題や落下物をはじめとする航空機関連の事故リスク上昇が懸念される。そして、離発着航路となる地域においては、地価の下落などをはじめとする住環境の悪化も予想され、騒音対策などの具体的な施策が必須となっている。

先行研究として、東京国際空港（羽田空港）における経済波及効果については、国土交通省航空局（2003）が東京国際空港再開発に伴う経済波及効果を調査している。関西国際空港については社団法人関西経済連合会（2009）が国際線着陸料引き下げによる旅客便増便の経済効果を測定し、中部国際空港においては、中部国際空港を利用する旅客の経済波及効果が調査されている。（山田、紀村、2019）

これまで成田国際空港については、千葉県地域振興連絡協議会（2009）が発着枠拡大に伴う千葉県の経済波及効果を測定しており、離発着回数が22万回と30万回に容量を増大した際の経済波及効果を測定している。その際に空港周辺9市町においても、いずれも離発着回数が従来の20万回未満から30万回に増大した場合には、1兆円を超える経済波及効果が試算されている。株式会社ちばぎん総合研究所（2015）が地元千葉県、および県外近隣9市町におけるストック効果の試算を発表している。成田国際空港が日本最大の国際空港として首都圏ならびに千葉県全域にポジティブな経済波及効果を及ぼしている。前述の2調査においても空港周辺地域となる9市町への経済波及効果は、総じてポジティブな評価である。中でもちばぎん総研の発表では、9市町の住民は空港に対して『国内線（LCC）の充実』、『空港周辺施設の充実』、『企業誘致に伴う雇用の創出』などへの期待が9市町以外と比べて大きいことを示しており、空港周辺地域住民ならではの経済的メリットをさらに期待していると言える。

3. 周辺地域の空港への期待

これまで航空産業は歴史的にも国家プロジェクトとして計画、管理されてきたものであるが、日本における空港整備事業も進み、既述の通り市場原理に基づく自由競争、競争原理が持ち込まれ、航空会社や空港会社もグローバル競争の中で生き残りを図らなくてはならなくなった。それゆえに成田国際空港とその周辺地域の関係性もグローバルにもローカルにも双方が影響を与え合う関係にあると言えるであろう。

さて本稿では、成田国際空港周辺地域を「成田空港圏自治体連絡協議会」に加盟する9市町として論じていく²。この9市町とは、成田市、富里市、香取市、山武市、栄町、神崎町、多古町、芝山町、横芝光町である。(図1)この協議会は、「成田空港周辺市町の振興を図るため、千葉県等関係機関と共に成田空港の更なる機能強化の促進と併せ、地域住民の生活環境の保全及び福祉の向上に寄与すること」を目的としている³。空港周辺市町にとって、少子高齢化が進む日本社会において、空港との経済的な結びつきを通じて地域振興を期待するところである。

成田国際空港は、航空物流拠点として日本最大かつ世界第5位の規模(2021年度)を誇っており、経済活動がグローバル化する社会の中で、貨物、旅客運輸の重要な交通拠点となっている⁴。現在の成田国際空港の前身となる新東京国際空港の名称で1978年に開港して以来40年以上の歴史を有し、今でも日本の国際空港としては最大規模である。開港以来、日本の空の玄関



図1 成田空港周辺9市町とは

出所：令和2年3月 成田空港に関する四者協議会、(国土交通省(航空局)、千葉県、成田空港周辺9市町、成田国際空港株式会社)、『成田空港周辺の地域づくりに関する「実施プラン」「地域の発展」と「空港の発展」が好循環する地域づくりを目指して』HP表紙より
<https://www.pref.chiba.lg.jp/kuushin/documents/jissipuram.pdf>

口として、日本政府による観光支援策なども奏功し利用者は総じて増加を続けた。2019年末の新型コロナウイルス感染拡大に伴う世界規模の人流抑制まで、空港利用者は増加の一途であった⁵。

さて、前述の「成田空港圏自治体連絡協議会」は、「成田空港周辺市町の振興を図るため、千葉県等関係機関と共に成田空港の更なる機能強化の促進と併せ、地域住民の生活環境の保全及び福祉の向上に寄与すること」ことを目的としており、空港を中心に地域の振興を図ることを目指している。成田国際空港には、世界中から旅客や貨物が集まり、それを運ぶ航空機やその運行支援などから多くの人々が働く巨大な労働集約型施設である。空港は、雇用を生み出し、また空港を利用する人々や働く人々を対象とする生産活動と消費活動が期待できることから、そのことから空港の存在が周辺地域にも多くの経済的効果を生み出すことが期待されている。既述の通り、新滑走路建設、滑走路延伸などにより、これまでの航空機の離着陸回数が30万回/年から50万回/年に引き上げれば、旅客数、取り扱い貨物量の許容量が引き上げられることから、その経済効果が大きいと期待されている。

4. 空港と地域の相互関係について

成田国際空港は、国家主導で整備されてきた空港であるが、1956年に制定された「空港整備法」を全国の空港整備がほぼ完了しつつあることを受けて、2008年に「空港整備法」が全面的に改正され「空港法」に改称されている。これは、空港整備の時代から空港運営の時代に移ったとされ、本法律の第一条には、「この法律は、空港の設置及び管理を効果的かつ効率的に行うための措置並びに空港の脱炭素化を推進するための措置を定めることにより、環境の保全に配慮しつつ、空港の利用者の便益の増進を図り、もって航空の総合的な発達に資するとともに、我が国の産業、観光等の国際競争力の強化及び地域経済の活性化その他の地域の活力の向上に寄与することを目的とする。」と記されていることからわかるであろう。

その空港ではあるが、根源的には航空機の運用を支援する施設やサービスを集約したものであり、空港それ自体が交通需要を満たす経済活動の主体ではない。つまり、人や物の移動において航空機が利用される際に必要となる施設が空港である。そもそも人々が移動をする際に航空機を選ぶのは、目的地において観光なりビジネスなどの目的といった本源的需要があってこそその交通手段として利用である。自動車、バス、鉄道、航空機などは、人々にとっての交通移動手段であり、その利用はいわゆる「派生需要」であり、交通機関を利用すること自体が目的となる「本源的需要」とは区別される。この航空機利用による移動が人々によって選択された際に必要となるのが空港であり、空港周辺地域が空港による経済活性化を期待する際には、それは派生需要の延長線上にあるものと理解しておく必要がある。また貨物についても運搬手段としての航空機利用の選択によって、空港が利用されるという関係性にあり派生需要に基づいている。

つまり空港を拠点として人々が目的地に向かうことや、また物が運ばれる理由があつてこ

そ、はじめて空港利用が生じる。これが空港のビジネス特性でもあり、空港利用の有無は人や物の目的地があつてこそとなる。このことから成田国際空港があるからといって、周辺地域に直ちに経済効果が及ぶとは限らないのである。

5. 航空産業にとって「空港」機能

人々の目的地までの移動を可能にする上では、自動車やバス、鉄道、そして航空機が手段として存在するが、中でも他の交通機関に比べて航空機の利用においては、乗降にも制約の多いものとなっている。航空機利用時には、出発時間の相当前に搭乗準備を開始する必要があり、持ち物検査や安全検査が必要となり、自動車やバス、鉄道の利用とは異なる。航空機搭乗中も乗務員の指示に従いシートベルトの着用が必要だったり、着席が求められたりと他の乗り物に比べれば制約が多い体験をすることとなり、乗降も利用者の自力で乗降はできない。空港は、航空会社にとっても密接不可分な相互依存関係にある。

また、日本では四方を海に囲まれていることもあり、海外渡航では航空機の利用に圧倒的な利便性があるが、それゆえ、空港は人々に非日常的な空間の印象を与えている。空港は、海外への玄関口として、特に成田国際空港は、国の内際分離政策もあり、非日常的な空間や体験を提供してきたと言える。搭乗までの時間を過ごす施設として多様な機能を兼ね備えた生産と消費基地であるとも言え、日本においては成田国際空港の果たしてきた役割は、まさしく日本を代表するゲートウェイと言える。この非日常の空間となる空港であるが、航空機を運行するには多くの人々の支援が必要となっている。

空港には大きく分類して5つに機能が分類できると『空港経営と地域 航空・空港政策のフロンティア』で紹介されており、以下に紹介する(加藤、引頭、山内)⁶。

- (1) 運航支援機能 航空機の離着陸
- (2) 航空機サービス機能
- (3) 貨客取扱サービス機能
- (4) 空港管理運営機能
- (5) 空港支援機能

まず(1)の運営支援機能は、いわゆる航空機の離着陸と貨客の積み卸しの機能となり、これに加えて駐機機能、航空保安機能などを含んでいる。(2)の航空機サービス機能では、航空機の整備をおこなう機能や航空機支援といった給油や機内清掃などの支援機能を含んでいる。(3)の貨客取扱サービス機能では、旅客に対してチケット発券や飲食物販などの旅客サービスや貨物輸送に必要な手続き業務をおこなったり、荷捌きや検査などをおこなったりするサービスを含んでいる。(4)の空港管理運営機能では、空港施設を維持していくために必要な業務を担っており、施設のメンテナンスや警察や消防と言った公共サービス機能を含めた機能とな

る。また、管制塔や航空会社のオペレーションセンターなどを含んでいる。(5) この空港支援機能には、貨客サービス機能として旅客や貨物に関連した各種情報提供をおこなう貨客サービス機能、空港への交通アクセスや空港利用における利便性を向上させる機能が含まれている。また、空港をより深く空港周辺地域に理解してもらうことも必要であり住民サービス機能が重要である。そして空港を中心とした地域振興機能を含むことで地域における価値向上を図っている。

以上が、前掲の『空港経営と地域 航空・空港政策のフロンティア』においてなされている空港機能大別5分類である。この5分類の中で、本稿が扱っているものは(5)の領域の研究となる。上記の分類の(1)から(5)の分類は、いずれも重要な役割を担うものではあるが、(5)の空港支援機能のように、地域振興や空港周辺住民サービスといったものは、空港本来の航空機を安全に離着陸させる、また貨客の積み下ろしをおこなうという基本機能から考えると、それに付随した従属的機能といえる。空港にとっての主たる収益は、離着陸、駐機等といった航空機運航支援によるものであるから、地域振興や空港周辺住民サービスは、付随的側面であると言える。空港は、航空機の2つの地点を結ぶ起点と終点となる必須施設であり、時に旅行者や荷物にとっては最終目的地に向けた、結節ポイント(ハブ)でしかないこともある。このことから周辺の地域振興や住民サービスの充実は後発になりやすいものと言える。それでも成田国際空港とその周辺地域においては、「地域と共生する空港づくり大綱」を掲げ共に持続的な発展を望む宣言をしており、空港がその地域にあることに活路を見出そうとしている。次に本稿では、成田国際空港と空港周辺地域の経済的関係性を考えていくべく、周辺自治体の人口推移を次に見ていきたい。

6. 「成田空港圏自治体連絡協議会」を構成する市町村の人口推移

成田国際空港を取り囲む周辺9市町(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)の人口推移についてみていく。

次頁の表1は、千葉県が発表している統計「千葉県年齢別・町丁字別人口」を基にして、9市町の2012年、2017年、2022年の人口を示したものである。日本社会が抱える少子高齢化の中で5年前となる2017年と10年前となる2012年の人口を示してみた。2022年現在の人口は2012年と比べて人口の増減はどのようになっているのであろうか。

まず9市町の中で、成田市の人口は9市町の唯一横ばい状況であると言え、増減比率では100.1%となっている。その他の市町は総じて人口が減少しているものの成田市に隣接している富里市では97.9%にとどまっている。この9市町の中でも最も人口が減少しているのは、成田国際空港の南側に位置する山武市であり、2012年との対比において86.0%となっている。2012年から2022年までの10年間に人口減少数は8,023名となっている。9市町のうち芝山町の人口規模7,995名(2012年)と同等の人口が、この10年間で減少している状況となる。空港周

辺9市町との対比例に挙げている「千葉県」「千葉市」と比べても「成田市」を除いた市町村が人口減少に直面していることが下記の表からわかるであろう。

表1 成田国際空港周辺9市町人口推移（2012年、2017年、2022年）

市区町村	人数			
	2012年	2017年	2022年	10年間の増減率
千葉県	6,258,078	6,285,160	6,305,476	100.8
千葉市	958,518	966,154	975,947	101.8
成田市	130,065	132,409	130,202	100.1
富里市	50,394	50,094	49,352	97.9
香取市	84,001	78,585	72,611	86.4
山武市	57,249	53,176	49,226	86.0
栄町	22,672	21,201	20,001	88.2
神崎町	6,522	6,251	5,792	88.8
多古町	16,083	14,993	13,941	86.7
芝山町	7,995	7,482	6,928	86.7
横芝光町	25,741	24,403	22,903	89.0
9市町人口計	400,722	388,594	370,956	92.6

出所：千葉県「千葉県年齢別・町丁字別人口」より筆者作成
<https://www.pref.chiba.lg.jp/toukei/toukeidata/nenreibetsu/index.html>

以上のことから成田国際空港周辺となる9市町では成田市を除いて人口減少が進んでおり、日本社会の少子高齢化の影響がこの地域でも進んでいることがわかる。少子高齢社会が様々な経済活動に影響を与えることが予測される中で、特に労働力人口の減少は社会にとっても大きな課題である。労働力人口は、15歳から64歳の人口を示したものであるが、9市町における労働力人口を2012年、2017年、2022年で比べてみたものが表2である。この表で示す通りに人口が横ばいであった成田市でも6.8ポイントの労働力人口減少となっており、他の8市町においては、栄町は2012年対比で33.2ポイントの減少となっている。栄町の2012年対比66.8%が9市町の中で最も低い数値となっている。比較対象として用意した千葉県、千葉市においても労働力人口の減少が見られ社会構造の変化を読み取ることができる。表2の最下段には、9市町の労働力人口合計とその推移を示している。9市町の労働力人口の減少は、2012年から10年間で45,049名の減少となっており、2012年と2022年の労働力人口対比では82.7%となっている。

表2 9市町の労働力人口（2012年、2017年、2022年）

市区町村	人数			
	2012年 15-64歳	2017年 15-64歳	2022年 15-64歳	2012年対比 10年間の増減率
千葉県	4,081,296	3,871,704	3,834,066	93.9
千葉市	626,701	601,272	607,051	96.9
成田市	88,270	85,401	82,276	93.2
富里市	34,490	31,635	29,808	86.4
香取市	51,456	44,455	38,952	75.7
山武市	36,283	31,140	27,017	74.5
栄町	15,244	12,357	10,186	66.8
神崎町	3,986	3,658	3,254	81.6
多古町	9,726	8,482	7,335	75.4
芝山町	4,993	4,356	3,848	77.1
横芝光町	15,357	13,537	12,080	78.7
9市町計	259,805	235,021	214,756	82.7

出所：千葉県「千葉県年齢別・町丁字別人口」より筆者作成
<https://www.pref.chiba.lg.jp/toukei/toukeidata/nenreibetsu/index.html>

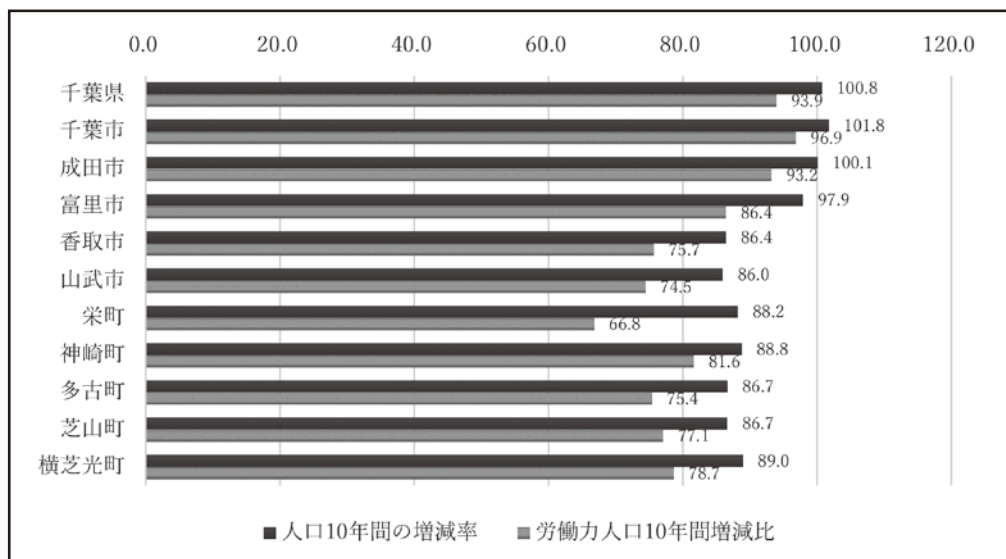
このように成田国際空港の周辺地域となる9市町では、成田市を除いて人口減少が見られ、労働力人口を構成する15歳から64歳までの人口は、9市町すべてで減少傾向となっている。

さて次の表3で2012年と2022年の人口と労働力人口の対比を棒グラフにして並べて表した。9市町すべてで労働力人口の減少が見られており、各市町の上の棒と下の棒との差が広く空いている自治体では、人口減少以上に労働力人口の減少が顕著であることが示されている。栄町では2012年に比して2022年では人口が88.2%と減少しており、さらに労働力人口について66.8%となっている。つまり労働力人口が、この10年間で3割以上減少していることを示している。

このように少子高齢化による人口減少は、成田国際空港の周辺地域において生じていることが示されている。労働力人口の減少にも目を向ければ、程度の差はあれ総じて9市町すべてで減少傾向にあることが示されている。

表3からもわかるように、成田空港圏自治体連絡協議会を構成する9市町の人口減少ならびに労働力人口の減少は着実に進むことが予測され、9市町のうち成田市を除いた市町ではさらに加速していくことが考えられる。

表3 空港周辺9市町の人口・労働力動向2012・2022



成田国際空港は、新滑走路建設と滑走路の延伸等により更なる空港の機能強化を図っているが、その空港周辺においては住民人口の減少とそれ以上に生産年齢人口の減少が生じてきている。果たして、空港周辺地域において空港を中心とした地域振興は可能なのであろうか。次に、この空港周辺9市町からどれだけの人が空港内で働いているのかを見ていきたい。

7. 空港内周辺地域から空港で働く従業員数について

地域に空港が近接していることは、経済的にどのような意味を持つのだろうか。前述の通り、空港が持つ機能役割は、航空機の離着陸が本質的なものであり、それに伴う旅客と貨物の積み下ろしによる経済効果と言えるだろう。また航空機利用は、派生需要であることから航空機の起点と終点、結節点として航空機利用の増加により空港利用者の増加が見込まれることとなる。

また、空港が近接していることから、物理的なアクセスのしやすさがメリットとなり、航空機の利用において、空港周辺地域に交通利便性が提供されている可能性がある。しかしながら、その当該地域の交通アクセスによっては、物理的には至近であってもアクセス手段の選択肢がなかったりすることで、空港への所要時間において、必ずしも空港に至近であることがメリットになるとは限らない。

次表は、空港周辺地域9市町居住者の成田国際空港内の従業員数を示したものである。この空港内従業員調査は、3年ごとに調査されており新東京国際空港として、開港時から調査されているものである。次表は、2011年、2014年、2017年に成田国際空港株式会社（NAA）から発表された数値を基にして筆者が作成している。

表4 居住地別空港内従業員数（人）

年 市 町	2011年	2014年	2017年	2011年 対比数	2011年 対比%
成 田 市	13,883	14,780	15,915	2,032	114.6
富 里 市	2,535	2,689	2,748	213	108.4
香 取 市	1,441	1,380	1,367	-74	94.9
山 武 市	661	666	630	-31	95.3
栄 町	700	672	654	-46	93.4
神 崎 町	190	190	160	-30	84.2
多 古 町	551	571	553	2	100.4
芝 山 町	351	368	344	-7	98
横芝光町	368	375	372	4	101.1
千 葉 市	1,555	1,602	1,982	427	127.5
千 葉 県	33,924	35,394	37,341	3,417	110.1
従業員総数	38,689	40,651	43,271	4,582	111.8

出所：

成田国際空港株式会社発表、「2011年度成田空港内従業員実態調査結果」2012年3月19日
 成田国際空港株式会社発表、「2014年度成田空港内従業員実態調査結果」2015年3月6日
 成田国際空港株式会社発表、「2017年度成田空港内従業員実態調査結果」2018年3月9日
 を基に筆者作成

表4の示す通りに、空港機能の充実と共に空港内で勤務する従業員数は増加してきていることがうかがえる。千葉県全体として2011年対比で2017年には、3,417名の増加である。また、千葉市から成田国際空港に従事する人については、2011年対比で2017年には、427名増加している。空港周辺の9市町においては、2011年の空港内従業員数に対して、2017年には、特に成田市の空港内従業員数は2,032名の増加であり、2011年対比で114.6%と着実に増加していることがうかがえる。続いて、富里市では、213名増加して2011年対比で108.4%、多古町、横芝光町においては2011年度対比においていずれも減少していることがわかる。

以上の表4が示すことは、空港内で働く従業員数の2011年対2017年対比では、

- (1) 空港内従業員数の動向においては、成田市居住者の増加がみられる
- (2) 千葉県内の空港内従業員数の対比では、3,417名の増加があり、そのうち59%の人が成田市居住者であった。
- (3) 成田市、富里市を除いた市町では、空港内従業員数は2011年対比で横ばい、もしくは減少傾向にある。

8. 今後の課題

以上のことから、成田市や富里市の居住者にとって、空港内の仕事に従事しやすい交通アクセス、生活環境、もしくは新たに空港内で従事することになり居住地を探す人たちにとって選ばれる可能性が高い地域となっていると言えるのではないだろうか。これらは9市町の中で立地上の優位があり、各行政施策の奏功や行政サービス向上ともおそらく関係していると推測される。

この空港内従業員数調査は、「空港内に事業所・店舗・営業所等を有する事業者」を対象に「常時又は継続的に空港内に従業員が就業している事業者」への調査であるため、空港内従業員の雇用形態に関する情報はなく、「正規・非正規雇用」等の区分なく調査されている。また、事業区分では、国、地方自治体、NAAなどを含む「官公署等」、主として航空会社からなる「航空運送事業」、グランドサービス、機内食などの「航空機サービス業」、旅行代理店や旅行案内などに代表される「旅客サービス業」、貨物取扱などをおこなう貨物代理店からなる「貨物サービス業」、報道、施設管理、環境衛生、清掃、警備などを「その他サービス業」、レストラン、喫茶店などによる「飲食業」とお土産店などからなる「物品販売業」の8業種において調査されている。空港開港以来、空港の整備と機能強化を進めてきている成田国際空港において、空港内従業員数自体は、着実に増加しており、雇用増加による経済効果が空港周辺地域においても及んでいると言える。しかしながら、その空港周辺地域となる9市町の人口数と労働力の変化を見てみれば、9市町においても少子高齢化の影響は各市町それぞれに及んでおり画一的ではない。また、空港内従業員数の増加を調べてみれば、成田市一強といった様相であることが判明した。これは成田市が行政として空港による経済効果を楽しもうと努力してきた成果とも言えるだろう。

繰り返しとなるが、成田国際空港では、2028年度末までに新滑走路建設やB滑走路の延伸等をはじめ更なる機能強化を目指している。この空港機能強化により、国や千葉県では2兆円を超える大きな経済波及効果を見込んでいるものの、しかしながら、空港周辺9市町においては、総じて人口減少、労働力人口の減少の傾向が顕著となってきており、空港周辺として一括りにできないほど各自治体の差が出てきている。本稿では、空港周辺9市町の人口、労働力人口、空港内従業員数に着目し、各自治体が空港を中心にして、どのような経済的な共存関係を構築できるかを考察するため、空港内雇用の側面に着目した。新滑走路の建設、滑走路の延伸が完成し、離着陸回数が大幅に引き上げられ機能強化が図られていく中で、これからも空港周辺地域では、雇用拡大を強く期待する一方で、その上空を飛行する航空機の数が増えていくこととなる。新滑走路によって、横芝光町や芝山町において新たな騒音問題も航空機からの落下物問題なども懸念される中で、空港とその周辺地域がより良い経済的な共存関係を構築できるかは、今後の各自治体の施策策定にかかっているとと言えるだろう。なにより空港周辺地域においては、人口減少、人口減少以上に進む労働力人口の減少により、各自治体の抱える個別的な

課題がより顕現してくることが想起される。経済のグローバル化が加速する中で、その周辺地域の人口減少や労働力人口の減少も進み、空港周辺地域で不均衡な発展が進めば、やがて空港と地域の関係性が憂慮され空港機能の強化も難しくなっていくのではないだろうか。それゆえに国や県は、空港周辺地域の現状にこれまで以上に關心を持った上で、成田国際空港の機能強化の在り方、施策を検討していくことが重要なのではないだろうか。また、空港は派生需要の延長線上にあることを理解し、各自治体において本源的需要となる観光資源開発や各種施策を検討していく覚悟が必要である。

【注】

- ¹ 「民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律」（2013年）改正PFI法に基づき「民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律」の成立。
- ² 成田空港圏自治体連絡協議会 | 成田市 (city.narita.chiba.jp)
<https://www.city.narita.chiba.jp/environment/page094800.html> (2022年11月1日)
- ³ 前掲HP
- ⁴ 成田国際空港株式会社発表、「航空貨物量 2021」
https://www.naa.jp/jp/airport/about_statistics.html (2022年12月1日確認)
- ⁵ 成田国際空港株式会社 (2019)、「2020年3月期 中間決算説明会」資料
https://www.naa.jp/jp/ir/pdf/pdf20191122_setsumei.pdf (2022年12月1日確認)
および、成田国際空港株式会社HP「空港の運用状況」
<https://www.naa.jp/jp/airport/unity.html>
- ⁶ 一般財団法人関西空港調査会監修、加藤一誠・引頭雄一・山内芳樹編著『空港経営と地域—航空・空港政策のフロンティア—』（成山堂書店、平成26年）pp102-107.

【参考文献】

- 池上寛編著 (2017) 『アジアの航空貨物輸送と空港』（アジア経済研究所）
- 一般財団法人成田国際空港振興協会 (2022) 『2022 成田空港ハンドブック』（一般財団法人成田国際空港振興協会）
- 一般財団法人関西空港調査会監修、加藤一誠・引頭雄一・山内芳樹編著 (2014) 『空港経営と地域—航空・空港政策のフロンティア—』（成山堂書店）pp102-107.
- グラハム・アン、中条潮、塩谷さやか訳 (2010) 『空港経営 民営化と国際化』（中央経済社）
- 公益財団法人ひまわりベンチャー育成基金、『成田空港と地方創生』 7頁 (2017年3月プレス発表)
<https://www.chibahimawari.org/main/wp-content/uploads/2020/03/h29-03.pdf> (2022年12月1日確認)
- 株式会社ちばぎん総合研究所 (2015) 関 寛之『成田国際空港を活用した地域活性化の方向性』 <https://>

www.narita-kinoukyouka.jp/document/151127_02.pdf (2022年12月1日確認)

国土交通省航空局、「羽田空港機能強化による経済波及効果 報告書」(2016年6月) <https://www.mlit.go.jp/common/001135224.pdf> (2022年12月1日確認)

千葉県ホームページ「成田国際空港都市づくりについて」『成田空港の容量拡大に伴う経済波及効果調査(概要版)』

https://www.pref.chiba.lg.jp/kuushin/narita/documents/keizaihakyuukouka_2.pdf (2022年12月1日確認)

Challenges of Coexistence between Japan's Largest International Airport and Its Surrounding Areas: Population, Labor Force, and the Employment Aspects

Seiichiro Nanai

Abstract

Aviation policy in Japan has undergone a major shift over the years since the end of World War II. This shift went from an era in which airports were developed in rural areas to a more active role by the private sectors to manage these airports with the enactment of the “Operation of Airports under National Management Utilizing Private Sector Capabilities Law” in 2008. This law marked a shift from an era where airports were developed in local regions to an era where airport management makes use of the private sector's capabilities.

Narita International Airport is currently planning to construct a third runway and to extend the existing one, with the aim of dramatically increasing airport capacity and economic returns. The purpose of this paper is to examine the relationship between Narita International Airport and the nine cities and towns that make up the surrounding area of the airport. This analysis will especially focus on the relationship between the population trends in each of the cities and towns in the surrounding area of the airport and the number of workers from those cities and towns employed at the airport. The findings of this research will be used to consider what kind of economic relationship can be established between Narita International Airport and the surrounding area.

Keywords: Narita International Airport, Airport economic zone, Regional revitalization,
Derived demand