

## 2. 富里市と成田空港

### 2.1. 富里市の発展と成田空港

富里市は、明治22年の町村制により富里村として誕生した。以来、主な産業は農業で、人口も1万2,000人前後で推移していた。

昭和41年には、航空需要の高まりのなかで、当時の国際線の主力空港であった東京国際空港（以下「羽田空港」）に能力の限界が生じ、首都圏で新たな空港を建設することになり、その建設予定地として成田市三里塚に決定された。同46年に東関東自動車道富里インターチェンジが開通すると、人口も増え始め、同53年の成田空港の開港後はさらに増加の一途をたどった。

成田空港は、当初A滑走路のみによる運用であったが、その後のB滑走路の整備などにより、発着回数、旅客数、取扱貨物量とも順調な伸びを示している。しかしながら、増加していた本市の人口も平成22年の日系航空会社の経営破綻などもあり、はじめて減少に転じた。

成田空港と富里市の変遷

		昭和41年	昭和45年	昭和46年	昭和53年	昭和60年	平成9年	平成14年	平成21年	平成22年		
主な出来事		新空港が成田市三里塚を建設予定地として決定	富里工業団地造成	東関東自動車道富里インターチェンジ開通	成田空港開港	富里村が町制施行	富里第二工業団地造成	富里町が市制施行	B暫定滑走路（2,180M）供用開始	B滑走路（2,500M）供用開始	日系航空会社経営破綻	
年度		昭和38	昭和43	昭和48	昭和53	昭和58	昭和63	平成5	平成10	平成15	平成20	平成24
富里市人口 (人) ※		12,943	11,506	14,233	19,773	31,556	40,157	48,327	49,970	51,286	51,580	50,038
成 田 空 港	発着回数 (万回)	—	—	—	5.2	6.7	10.7	12.2	12.8	17.1	19.1	21.2
	旅客数 (万人)	—	—	—	707	1,160	2,062	2,478	2,666	2,996	3,265	3,343
	取扱貨物量 (万t)	—	—	—	33	67	123	142	161	215	188	192

※各年度末人口（昭和58年度～平成24年度は外国人登録者を含む）

## 2.2. 富里市の役割

### (1) 空港関連企業等の進出

成田空港開港後の昭和54年頃には、大小合わせて200カ所以上の住宅地造成が行われ、1万区画を越す宅地が生まれたと言われ、こうした宅地は、空港関連や首都圏の住宅需要の受け皿となっていた。また、空港関連企業の独身寮や社宅、航空会社の寄宿舍等の建設が行われ、本市の人口増加につながっていたが、現在はすべて廃止されている。

空港周辺には空港利用者の需要を見込み大規模なホテルが開業し、本市にも昭和53年には、客室200室の成田インターナショナルホテル（現ラディソンホテル成田）が開業した。現在は、客室を500室まで増築し、多くの旅行者や航空会社のクルーの宿泊地となっている。また、このホテルに併設して、航空機内食製造工場が立地し、7社の航空会社に1日平均約12,000食を提供している。

成田空港に隣接するという地理的な要因と、東京から50～60km圏に位置し、東関東自動車道の開通を見越して、富里工業団地（26.1ha）が昭和52年に完成し、現在7社が立地している。さらに、成田空港の発着回数が増加するに伴い、航空貨物量の大幅な増加を背景として、あらたな物流拠点、製造拠点となる富里第二工業団地（55ha）が造成され、平成9年から入居が始まり、現在30社が立地している。

市内に建設された空港関連企業の社宅・寄宿舍等

名 称	設 置 場 所
AGS 七栄独身寮（空港グランドサービス株式会社）	七栄110番地
AGS 十倉社宅（空港グランドサービス株式会社）	十倉297番地
T・F・K 葉山寮（東京航空食品株式会社）	御料884番地12
大韓航空寄宿舍	七栄581番地
中国国際航空寄宿舍	七栄480番地36
アエロフロート・ロシア航空寄宿舍	七栄651番地430
日本航空 日吉台寮	日吉台5丁目43番地2

### (2) 本市の空港内企業就業者

成田空港内の企業数と就業者数は空港運用実績とともに増加していたが、平成22年の日系航空会社の破綻により、ともに減少している。

空港内の就業者を居住地別に見ると、平成23年の調査で全就業者38,689人のうち、富里市は成田市に次いで多い2,537人の就業者数となっている。空港構内で就業する本市内の従業員数は、平成14年に3,504人、平成20年には3,690人と微増ながら増えている。平成22年の日系航空会社の経営破綻が影響して平成23年には2,537人と減少しているが、依然として本市が空港就業者の居住地としての役割を担っていることになる。

### 空港内事業者数及び従業員の推移

調査年月	事業者数 (社)	従業員数 (人)
H14. 11	633	45,763
H17. 11	659	47,461
H20. 11	674	48,404
H23. 11	648	38,689

(出典：各年『成田空港ハンドブック』)

### 居住地別従業員数

(人)

調査年月	富里市	成田市	芝山町	他周辺	千葉市	その他	合計
H14. 11	3,504	13,725	306	3,660	2,234	14,439	45,763
H17. 11	3,527	15,133	374	4,547	2,232	14,439	47,461
H20. 11	3,690	16,350	395	4,585	2,014	14,519	48,404
H23. 11	2,537	13,833	351	3,911	1,555	16,502	38,689

※他周辺は、山武市、香取市、多古町、横芝光町、神崎町、栄町の合計

(出典：各年『成田空港ハンドブック』)

## 2.3. 成田空港の今後

成田空港は、昭和53年の開港後首都圏の航空需要に合わせて整備が進められ、空港機能が強化されている。平成26年度中の発着回数30万回に向けて、同時平行離着陸方式の導入や航空機の駐機場の増設、誘導路の整備等が行われ、平成25年3月には空港容量が27万回まで拡大された。

また、平成24年の夏から格安航空会社（以下「LCC」と称す）等の参入により国内線も大幅に増便され、国内航空ネットワークも飛躍的に充実してきており、平成26年度末までにはLCC専用ターミナルビルも整備される予定となっている。

一方、成田空港を取り巻く環境は近年激しく変化している。オープンスカイ（航空の自由化）が成田空港でも適用され、航空会社が自由に空港を選ぶ時代に突入した。世界の航空需要は、アジア、アフリカ、中東といった新興経済圏を中心に、増加する人口や急激な経済成長を背景に今後さらなる拡大が見込まれている。特にアジアが世界の成長を牽引していくと見られており、堅調なアジアの成長を取り込み、首都圏の航空需要も堅調な伸びが期待できる。しかしながら、韓国の仁川空港やシンガポールのチャンギ空港など、アジアの主要空港は著しい成長を遂げ、また国内でも、平成25年度末には羽田空港の国際線二次増枠（昼間時間帯に発着枠が年間3万回増加）が行われるなど、空港間競争がますます激しくなっていくことが予測されている。

このような中、成田空港では「選ばれる空港」を目指し、さまざまな施策に取り組んでおり、国際線着陸料、国際線手荷物取扱施設使用料の引き下げ、国際線着陸料増量割引、やむを得ない理由による遅延に限り23時台の離着陸を可能とするカーフェュー（離着陸制限）の弾力的運用が実施されている。

そして、オープンスカイや空港容量30万回への拡大を最大限に活用し、アジア有数のネットワークを強化するとともに、3大アライアンスやLCCの拠点化を促進し、国際線及び国内線の路線誘致を積極的に展開することによって、平成27年度には航空機発着回数26万回、航空旅客数3,700万人を目指している。

国においても、平成26年度中に首都圏空港（成田空港、羽田空港）の年間合計発着容量を75万回化することを最優先課題として取り組んでおり、平成25年6月に閣議決定されている日本再興戦略においても、「ヒトやモノの国際的な活動を活性化し、日本の立地競争力強化を図るため、首都圏空港の機能強化」が盛り込まれている。さらに、平成32（2020）年には東京のオリンピック・パラリンピックの開催地として、日本の玄関口である首都圏空港のより一層の機能強化と利便性向上が求められることとなり、成田空港の今後ますますの発展が期待されている。

今後、成田空港ではLCCをはじめとした航空需要の増加や輸出入等の拡大に伴い、新たな企業の進出や多様なニーズが創出されることが予想され、空港周辺地域においても空港関連サービス施設等の拡張又は新規設置の可能性を期待し、今後も拡大していくと思われる成田空港の波及効果を最大限に取り込むための積極的な施策が求められる。