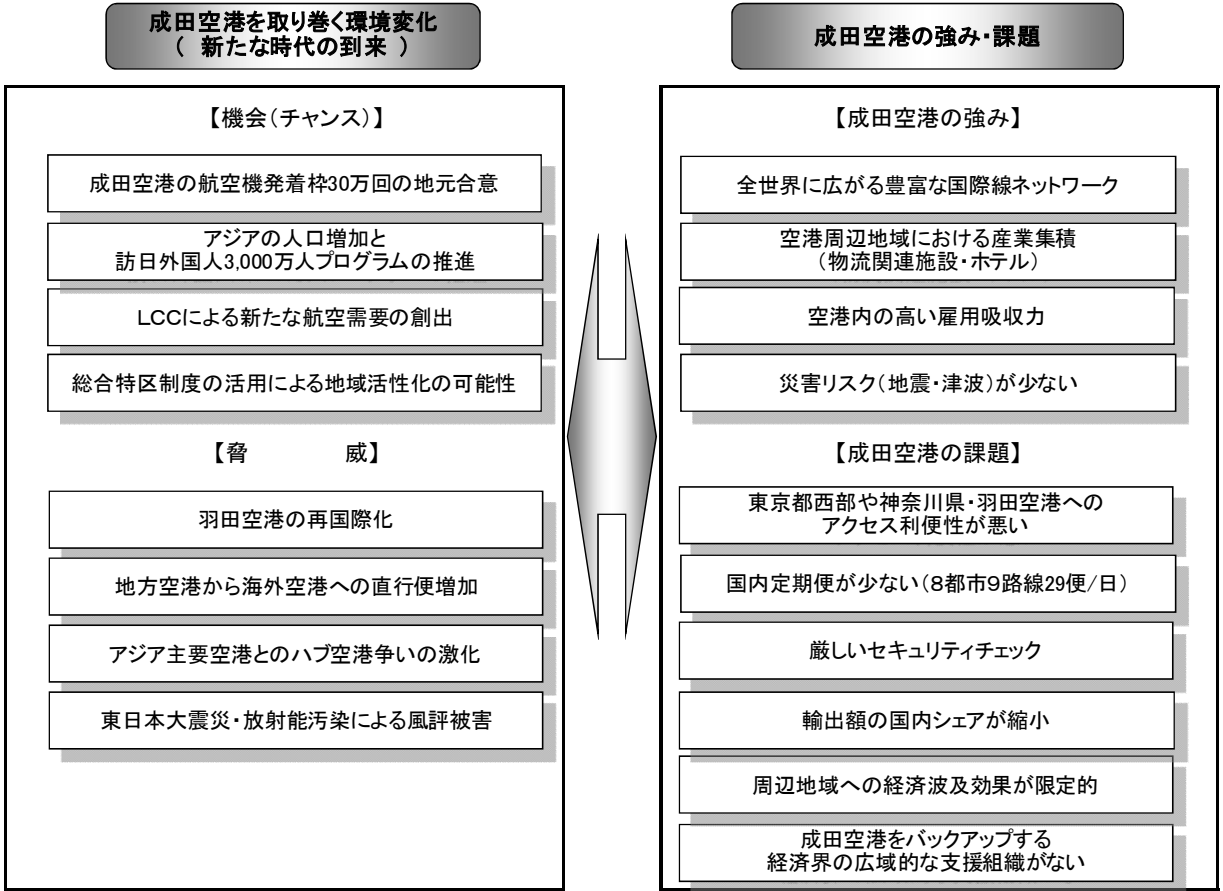
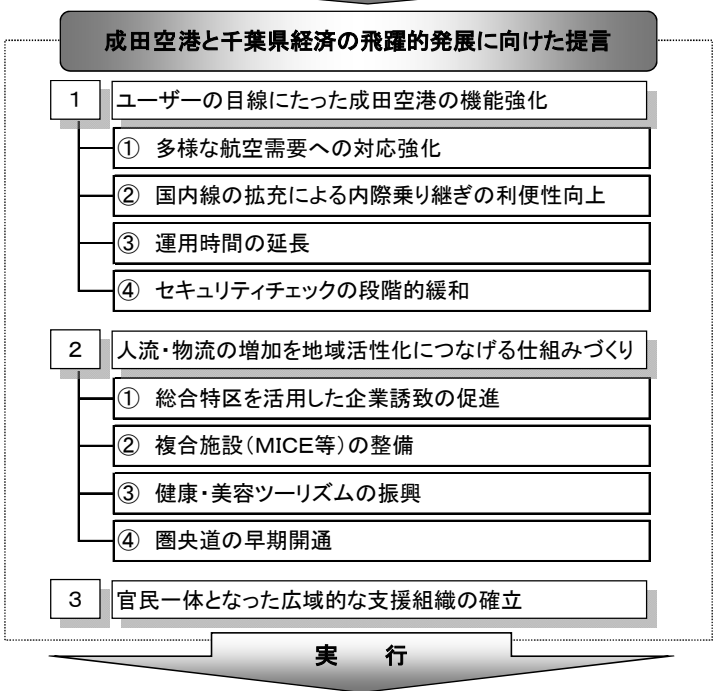


1. 調査結果の全体像

本調査で明らかになった成田空港を取り巻く環境変化と成田空港の強み・課題及び提言の相関図は以下の通り。



（新たな時代を迎えた成田空港をビジネスチャンスに活かすために）



航空機発着回数30万回の達成による成田空港及び千葉県経済の飛躍的な発展

2. 成田空港を取り巻く環境変化と成田空港の強み・課題

(1) 成田空港を取り巻く機会（チャンス）

- ◆ 空港周辺9市町や千葉県、成田国際空港㈱、国土交通省から構成された「成田空港に関する四者協議会」が成田空港の年間発着枠30万回への容量拡大に合意（10年10月13日）し、成田空港の国際線は現在の20.0万回から14年度には27.0万回、国内線も同2.0万回から3.0万回に容量が拡大する見込み。
- ◆ 今後のアジアにおける人口増加は世界の人口増加の約半分を占めると見込まれているほか、IMFの推計によると、アジア途上国（中国等）では、少なくとも今後4～5年の間は8%台半ばの高い経済成長率が期待できる。また、観光庁では、03年度から、訪日外国人旅行者数を将来的に3,000万人にすることを目標とした「訪日外国人3,000万人プログラム」を推進し、第一期が終わる13年度までに1,500万人を達成するという目標を掲げている。これらは、アジア路線が全体の約6割を占める成田空港にとって大きな追い風となる。
- ◆ 同プログラムの目標を達成し、首都圏空港の航空需要を拡大するためには、近年急成長している格安航空会社（LCC）や11年6月に創設された総合特区制度などを積極的に活用するべきである。
- ◆ わが国のLCCのマーケットは、今後、欧米並みの3～4割まで拡大する可能性を秘めている。
- ◆ 総合特区制度（国際戦略総合特区・地域活性化総合特区）では、千葉県や成田市が「成田空港の周辺地域への自由貿易地域（総合保税地域＋税制優遇）指定」や「国際カンファレンスセンターの設置」の申請を検討しているが、こうした特区の活用による人流・物流の地域内への囲い込みも今後は重要な地域活性化のテーマといえる。

(2) 成田空港にとっての脅威

- ◆ 羽田空港では、10年10月に国際線旅客ターミナルビル及びD滑走路が供用開始となり、国際線が8か国1地域16都市に就航している（11年9月初現在）。さらに、13年度を目途にターミナルビルやエプロンなどを再拡張し、国際線を現在の6.0万回（うち深夜早朝3.0万回）から9.0万回（同）、国内線は同31.1万回（同1.0万回）から35.7万回（同）にそれぞれ容量を拡大する計画を進めている。
- ◆ 首都圏空港（成田空港＋羽田空港）の国際線における年間発着枠は、羽田空港の再国際化以前（20万回）から比べると、13～14年度には36万回と1.8倍に増加する見通し。
- ◆ 02年4月に成田空港の暫定平行滑走路が供用開始となった際、航空機発着枠が約1.5倍となったにもかかわらず、その後の航空旅客数の伸びは供用開始前比＋1～3割程度に留まっていたことからみても、航空需要が発着枠に比例して伸びるとは限らず、航空旅客数は基本的には需要動向に依存する。従って、首都圏空港全体としては、LCCなどによる新たな航空需要や首都圏の魅力が飛躍的に上向かない限り、供給過剰になると考えていたほうが賢明である。
- ◆ 今回調査では、成田空港と羽田空港へのアクセス時間を東京圏の市区町村単位で比較してみた。その結果、羽田空港へのアクセス時間が短いグループの人口は2,147万人（東京圏に占める構成比：60.3%）と、成田空港へのアク

セス時間が短いグループ（294万人、同8.3%）の7倍以上であることが分かった。羽田空港へのアクセス利便性が成田空港より良い地域に居住している人の国際航空需要の一部は、成田空港にこれを上回る魅力がない限り、成田空港から羽田空港にシフトすると考えられる。

- ◆ 11年3月に起こった東日本大震災・放射能汚染による風評被害により、3～5月の訪日外国人が前年比▲5～6割減少し、6月も▲4割と二桁のマイナスが続くなど、今後の国際航空需要は不透明感を強めている。
- ◆ 地方空港から海外空港への直行便が増加しており、とりわけ、北海道や九州など国際空港から距離的に遠い地域では、地方空港の国際定期便を利用した人やモノの流れが加速している。
- ◆ アジア主要空港とのハブ空港争いが過熱するなかで、世界の空港の国際線ランキングにおける成田空港の順位が年をおって下がっている（09年の成田空港の順位：航空旅客数8位、航空貨物取扱量4位）ことも懸念される。

（3）成田空港の強み・課題

- ◆ 今回の調査で分かった「成田空港の強み」としては、①世界に広がる豊富な国際線ネットワークや、②空港周辺地域における産業集積（物流関連施設、ホテル）、③空港内の高い雇用吸収力、④災害リスク（地震・津波）が少ないことなどがあげられる。
- ◆ 一方、「成田空港の課題」は、①東京都西部地域や神奈川県・羽田空港へのアクセス利便性が悪いこと、②国内定期便が少ない（8都市9路線29便/日）こと、③空港内の商業・サービス施設が厳しいセキュリティチェックで販売機会を喪失していること、④輸出額のシェアが縮小していること、⑤周辺地域への経済波及効果が限定的であること、⑥成田空港をバックアップする経済界の広域的な支援組織がないことや、などが考えられる。

（4）まとめ

- ◆ 成田空港及び空港周辺地域を含めた千葉県は、発着枠30万回の地元合意というビッグチャンスに遭遇している一方で、羽田空港の再国際化のほか複数の脅威が顕在化している。このような状況下、成田空港を取り巻く機会（チャンス）を空港機能の拡大や利用促進及び空港を活用した地域活性化につなげていくためには、成田空港や地元自治体、県内経済界などが一丸となって、成田空港の強みを最大限活用するとともに、成田空港を取り巻く脅威や課題をできるだけ早く克服し、成田空港及び周辺地域の競争力をこれまで以上に高めていく取り組みが必要不可欠である。

3. 成田空港と千葉県経済の飛躍的発展に向けた提言

（1）ユーザーの目線にたった成田空港の機能強化

① 多様な目線にたった成田空港の機能強化

今後の人口減少は航空需要に対して強い下押し圧力として働く可能性があるため、LCCやビジネスジェットなどへの対応を急ぎ、新たな航空需要を創出する。

② 国内線の拡充による内際乗り継ぎの利便性向上

羽田空港の再国際化や地方空港から海外空港への直行便増加の動きに対抗するため、国際線ネットワークの更なる強化と国内定期便の充実を並行して進める。

③ 運用時間の延長

深夜早朝時間帯の航空需要を取り込むため、空港周辺地域への影響などを十分に検討し、23：00～24：00までの深夜便など運用時間の延長を実現する。

④ セキュリティチェックの段階的緩和

セキュリティチェックの段階的緩和により商業・サービス部門の競争力を強化し、航空機着陸料の低減によるLCCの誘致など好循環につなげる。

（2）人流・物流の増加を地域活性化につなげる仕組みづくり

① 総合特区を活用した企業誘致の促進

総合特区制度を活用し、「自由貿易地域指定」による機械製造業などの誘致や「国際ビジネスカンファレンスセンター」、「医療系大学・病院」などの立地促進を推進する。

② 複合施設（MICE等）の整備

複合施設（MICE等）の立地は、MICE需要などによるインバウンドの地域内への入込み増加が期待できるため、真剣かつスピーディな対応により誘致を推進する。

③ 健康・美容ツーリズムの振興

千葉県独自の新たな観光資源・メニューの創出に向けて、千葉県の健康産業（医療施設やスパ関連施設、温泉、ゴルフ場）や美容産業（エステティックなど）を活用し、「健康・美容ツーリズム」などを推進する。

④ 圏央道の早期開通

千葉県及び道路関係者には、圏央道の早期開通が企業誘致の最優先課題であることを再認識のうえ建設促進に向けた一層の取り組みを期待する。

（3）官民一体となった広域的な支援組織の確立

空港機能の拡大や利用促進及び空港を活用した地域活性化に向けて、前述の（1）と（2）の活性化策を推進していくために、空港や地元自治体、県内経済界が一体となって取り組むことが必要であり、官民一丸となった広域的な支援組織の確立が急がれる。

以上