

中間とりまとめ

平成 22 年 7 月 8 日

成田空港緊急戦略プロジェクト会議

一 本会議の趣旨

成田空港は本年3月、発着枠が2万回増加し（全体22万回）、国際線は36ヶ国3地域95都市と結ばれ、我が国のみならずアジアのゲートウェイとしての機能を担っている。さらに、現在、30万回に向けた検討が開始されており、成田空港は今まさに大きな変化を遂げようとしているが、昨今空港を取り巻く状況もかつてないほどダイナミックな変化をみせている。

まず、世界の経済情勢は、2008年の米国発のサブプライムローン問題を端を発した金融危機による世界同時不況の影響で急激に景気が低迷し、中国等の新興国では景気の持ち直しがみられるものの、日本は急速な円高の影響もあり、GDP成長率の停滞が続いているなど、国内経済は依然として厳しい状況である。この経済危機による景気低迷は、航空事業にも深刻な影響を与え、緩やかに復調の兆しがうかがえる状況になりつつあるものの、一時は海外路線を中心に旅客数・貨物量の大幅な落ち込みが見受けられた。

航空を巡る世界的潮流を見渡せば、アジア諸国では、2008年に仁川(インチョン)空港や上海浦東(プートン)空港で3本目の滑走路が供用開始するなど、大規模国際空港の整備が相次いでおり、東アジアの覇権を握る国際的な空港間競争が激しくなっている。また、ヨーロッパや東南アジアを中心にローコストキャリア（Low-Cost Carrier：LCC）と呼ばれる格安航空会社が、これまでの航空輸送の概念を打ち破る格安の運賃設定や、二地点間（ポイント・トゥ・ポイント）運航、セカンダリー空港の利用等といった、従来にはない新しい航空経営の考え方により、世界の航空業界に新風を吹き込んでいくことも看過することはできない。

一方、国内に目を向けてみると、静岡・茨城（百里）空港の整備で全国の空港整備は概成し、整備促進から既存空港の利活用促進へという新たな時代に突入しており、今後は、空港に対して、利用者の利便性向上のため多様な航空会社の誘致に向けての創意工夫をすることが強く求められている。

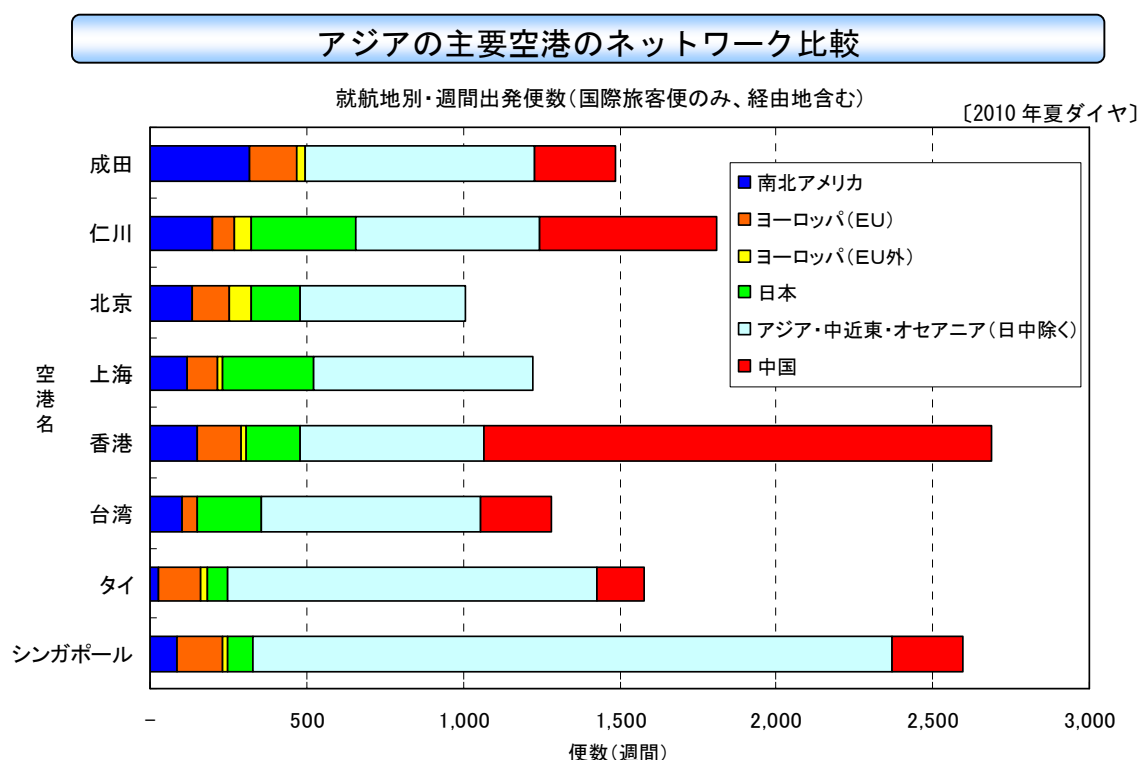
ところで、首都圏の大都市拠点空港においては、2010年3月の成田空港の発着枠2万回増加（22万回化）に加え、10月には羽田空港のD滑走路の供用が予定され、大幅に発着容量が拡大することになる。そして、羽田空港の昼間には、D滑走路の供用時に中国や韓国等といった近距離アジア路線が、夜間には欧米を含めた主要国への国際定期便が就航することになっている。供用後羽田空港は段階的に発着容量が拡大することになるが、国土交通省政策集2010においては、発着容量44.7万回の実現にあわせて国際線枠を9万回へ増枠し、欧米や長距離アジアも含む高需要・ビジネス路線を羽田空港からも発着できるようにする方針が示されたところである。

このような動きに加え、昨年12月には日米航空交渉において両国間の航空自由化（オープンスカイ）が合意され、首都圏空港にもこれが適用されることになる等、航空自由化は着実に進展している。現状、首都圏空港は空港容量に制約があるため、自由化の動きは限定的と捉えることができる一方、将来的には航空会社の空港選択の裁量の幅が広がっていくものと考えられる。

このような状況下において、国際的にも国内的にも、アジア・ナンバーワンのグローバルハブ空港として成長し続けるためには、“強い”成田空港を育てると同時に、国内外のヒト・モノの流れを活性化させ、経済の発展に結びつける必要がある。そのためには、更なる国際競争力の強化、旅客利便性の向上が求められ、それにより、空港を戦略拠点として活用した県経済の活性化を行うことが重要である。

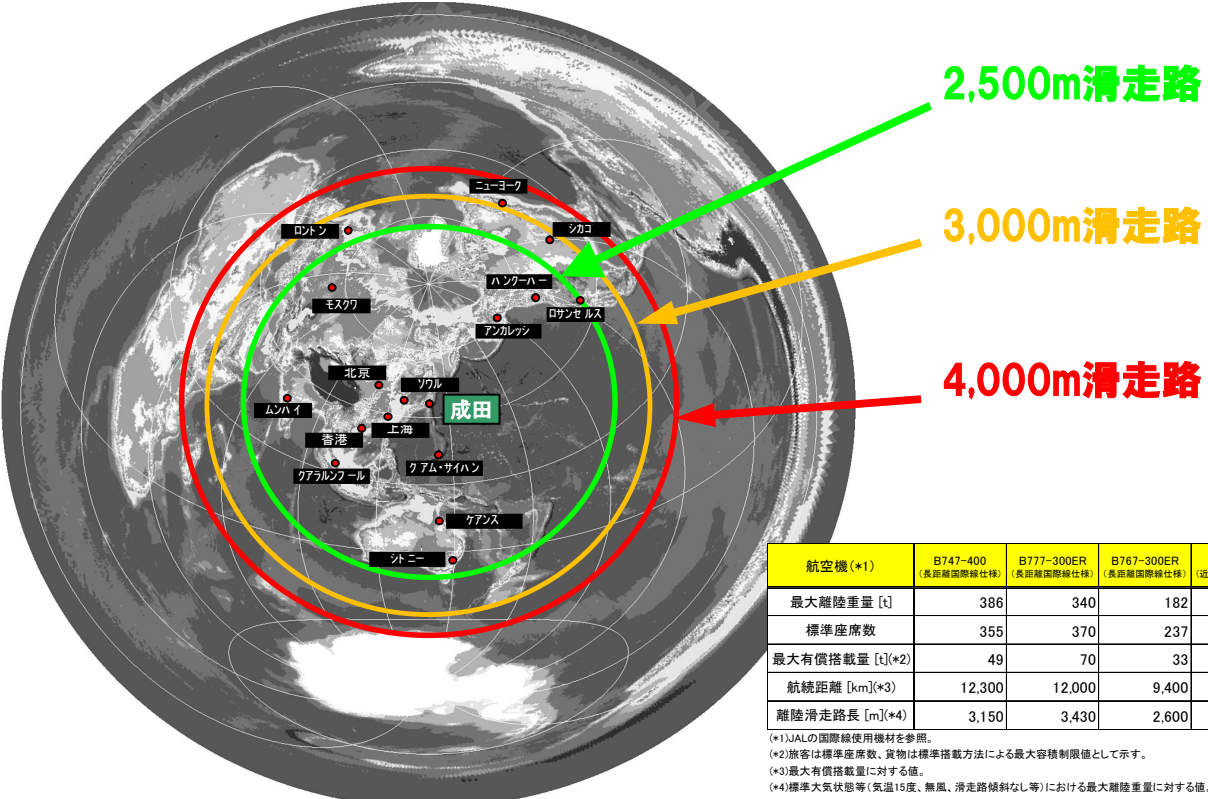
このため、成田空港の国際競争力強化・旅客利便性の向上のために必要な方策や成田空港を活かした千葉県経済活性化に必要な方策の検討・提言を行うことを目的として、成田空港に関連の深い自治体関係者をはじめ、県内経済界や交通事業者、観光関連事業者からなる「成田空港緊急戦略プロジェクト会議」を設置し、議論を積み重ねてきたところである。

本会議においては、成田空港の利活用策等の様々な提案がなされたところであるが、この中間とりまとめは、成田空港の魅力の向上、国際競争力の強化、また、県経済活性化を図るという観点から、提案の趣旨を整理し、本年3月にとりまとめた緊急提言に中長期的な視野で取り組むべき施策も加え、本会議の提言の総括を行うものであり、関係者が一丸となって具体化に向けて取り組まれることを期待するものである。



成田空港の地理的優位性

成田空港の就航範囲について

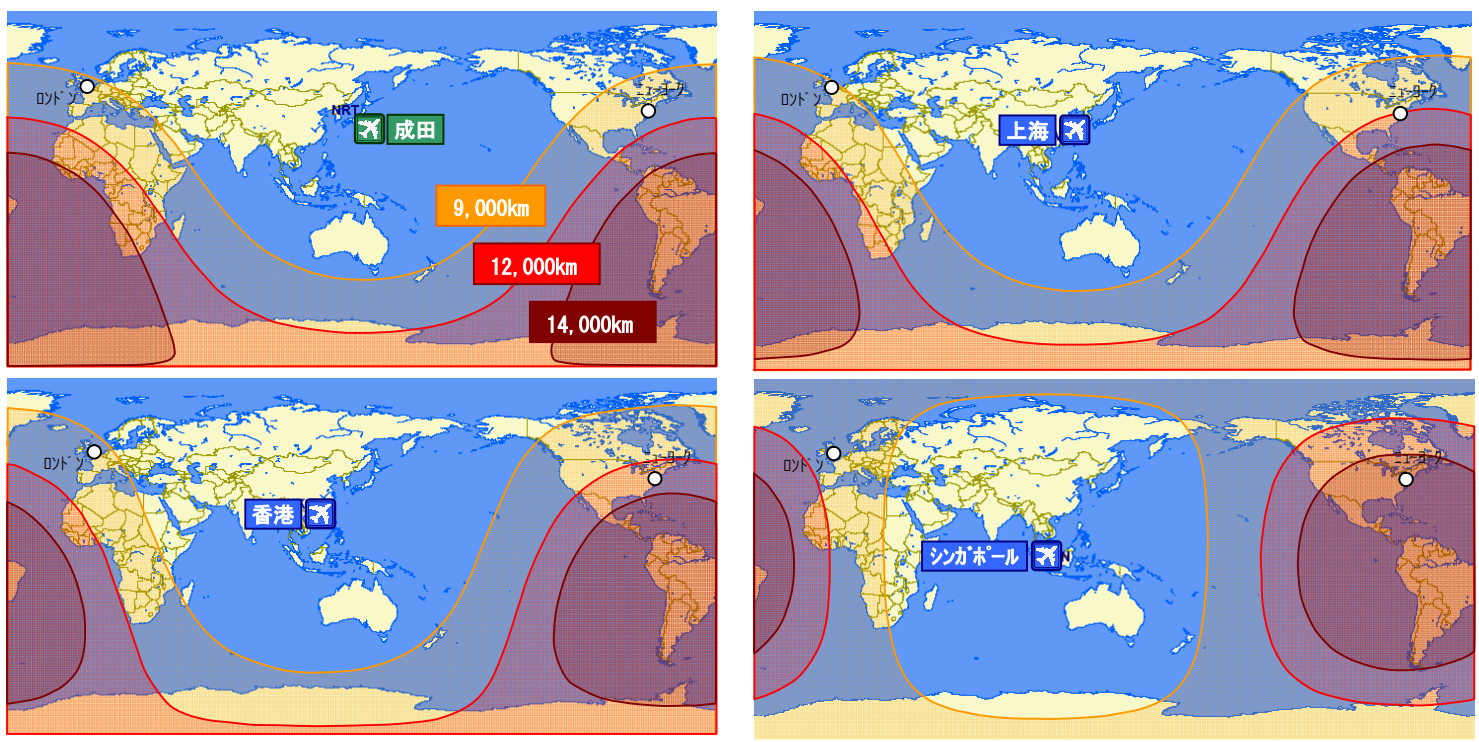


航空機(*1)	B747-400 (長距離国際線仕様)	B777-300ER (長距離国際線仕様)	B767-300ER (長距離国際線仕様)	B737-800 (近距離国際線仕様)
最大離陸重量 [t]	386	340	182	79
標準座席数	355	370	237	144
最大有償搭載量 [t](**2)	49	70	33	17
航続距離 [km](**3)	12,300	12,000	9,400	5,370
離陸滑走路長 [m](**4)	3,150	3,430	2,600	2,300

(*1)JALの国際線使用機材を参照。
 (*2)旅客は標準座席数、貨物は標準搭載方法による最大容積制限値として示す。
 (*3)最大有償搭載量に対する値。
 (*4)標準大気状態等(気温15度、無風、滑走路傾斜なし等)における最大離陸重量に対する値。

出典：国土交通省資料

アジア主要空港からの距離



出典：Great Circle Mapper (<http://www.gcmapper.com/>) (一部改変)

二 本会議の提言

1 官民一体となった成田空港のPRの強化

昨年10月12日、前原国土交通大臣は「羽田空港における第4滑走路オープンを契機に内際分離を撤廃し、羽田の24時間国際空港化を徐々に進めていきたい」と発言した、いわゆる「羽田ハブ化」発言が引き金となり、現状の課題なども論じられることなしに、学識者等の一部から羽田国際化を助長した主張がされたことも相まって、世間には、成田空港はアクセス面での「遠く不便」というイメージや、用地問題の影響から空港整備が進まないとのマイナスイメージが広がりを見せているように思われる。

空港建設にあたっては、都市部からの近接性だけが空港立地の決定要因ではなく、騒音等の環境問題、首都圏の空域の問題など狭隘な国土で空港建設が難しい日本の事情を考慮するのは当然のことであり、これらの問題や我が国の空の玄関として成田空港がこれまで担ってきている役割を棚上げして、マイナス面だけが誇張されている風潮に疑問を感じないわけではない。

ただ一方、これまで、成田空港の良いところを官民あげて、積極的にPRすることを行ってこなかったことも事実であり、このことが、世間における成田空港への理解を欠いている一つの要素となっていることも否定できない。

成田空港の現状をみると、空港自体については、昨年10月に平行滑走路の2,500m化が実現し、それにより本年3月に発着枠が2万回増加したことから、増え続ける首都圏の航空需要への対応が期待される場所である。また、空港アクセスについては、開港以来高速バス路線網が拡大され、現在50路線以上のバスネットワークが張り巡らされており、1日約750便の高速バスが空港から各方面へ運行している。鉄道アクセスにおいても、JR成田エクスプレスと京成スカイライナーが空港アクセスとして機能しているところであり、昨年10月、成田エクスプレスに新型車両が導入され、より快適な移動が可能となった。更に、本年7月17日には成田スカイアクセスが開業し、新型スカイライナーの運行により、日暮里ー成田空港間が従来の51分から最速36分に短縮され、海外主要国との比較においても遜色ない空港アクセスが完成することになる。

このような成田空港がパワーアップする機会をPRの絶好の契機と捉えて、遠く不便というイメージを少しでも払拭し、成田空港の旅客利便性を世間に訴えるべく、対外的なPRを官民あげて戦略的・積極的に行うべきである。

(具体的検討項目)

- ・ 本年5月に立ち上げた広報戦略組織（PR本部）を活用し、各関係者が連携し、官民一体となった取り組みを行うべきである。

- ・ その際には、森田千葉県知事のマスメディアへの発信力を活かし、テレビやラジオ出演等できるだけ多くの機会をとらえて空港の魅力等をPRすることを検討すべきである。
- ・ また、企業に対して空港の利用促進を促すため積極的にPRを行い、ビジネス需要を取り込むことも重要である。
- ・ 国際的な商談会を活用する等、積極的なエアポートセールスの展開といった国際的なPRも検討すべきである。

空港アクセスの改善



●鉄道アクセス

- ・ 日暮里～成田空港(第2ビル) 最速36分(新型スカイライナー)
- ・ 東京～成田空港(第2ビル) 50分(成田エクスプレス)

●高速バスアクセス

- ・ 東京、神奈川、埼玉、茨城等の関東近県や仙台・大阪・京都等、50路線以上ものネットワーク網が張り巡らされている。
- ・ 成田空港～羽田空港間を約65分で結んでいる。

2 成田空港と地方都市を結ぶ国内フィーダー路線のPR・充実

空港法第3条に基づく「空港の設置及び管理に関する基本方針」では、「成田空港は、国際線の基幹空港、羽田空港は国内線の基幹空港という基本的な役割分担を踏まえ、両空港間及び都心と両空港との間の鉄道アクセス改善のための調査検討を含め、両空港の一体的活用による国際航空機能の最大化を図る」と謳われている。このような両空港の一体的活用の観点から、成田と羽田空港間の鉄道アクセスの更なる改善とともに、長期的には両空港間に同一空港並みの利便性を提供していくことが重要になる。

ただ現在、日本の地方空港から韓国の仁川空港経由で海外に渡航する旅客の存在があり、首都圏空港の内際ハブ機能の低下に繋がることが懸念されているところである。地方空港から仁川空港への旅客の実態をみると、乗り継ぎの旅客は少なく、韓国を目的地とする旅行者が大多数を占めているが、仁川空港と地方空港を結ぶネットワークが年々増加している事実は軽視できない。このような旅客が仁川空港に流れる動きが加速し、手遅れになる前に、成田空港の内際乗り継ぎ機能の強化を図ることも喫緊の課題の一つであるといえる。

現在でも成田空港から国内8都市に国内線が就航しているが、必ずしも全国的に認知されているとは言い難く、まずはこの事実を広く知らしめることが重要であり、それに加えて成田空港の国際線と地方を繋ぐ国内フィーダー（内際乗り継ぎ）路線の充実を図ることが求められる。

言うまでもなく成田空港は特に米国を中心とした豊富な国際線ネットワークを有しており、年間約600万人にもものぼるトランジット客が行き来し、世界でも有数の国際拠点空港でもある。したがって、この国際線ネットワークを毀損させてまで、国内線を就航させるということは首都圏のみならず我が国における空港の国際競争力を低下させ国益を損ねかねない。

このことから、成田空港の国内線の充実のためには、成田空港の国際線ネットワークを維持・強化しつつ、国内フィーダー路線を就航させることが重要である。

これにより、成田空港の豊富な国際線ネットワークの効果を全国的に波及させることが可能となり、地方と世界を結ぶ架け橋としての成田の新たな魅力の向上が期待できる。

また、成田空港の国内線は、千葉県をはじめとした近隣の国内線利用客の利便性にも資するという特徴も有するものである。

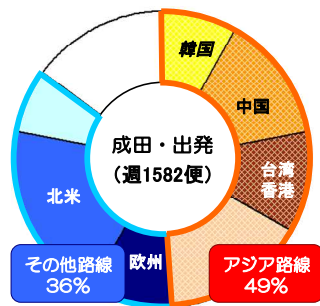
（具体的検討項目）

- ・ 現在成田空港の国内線は、札幌・仙台・小松・名古屋・大阪・広島・福岡・那覇の8つの都市に就航しており、これらの周知・利用促進を図るためのPRを実施すべきである。

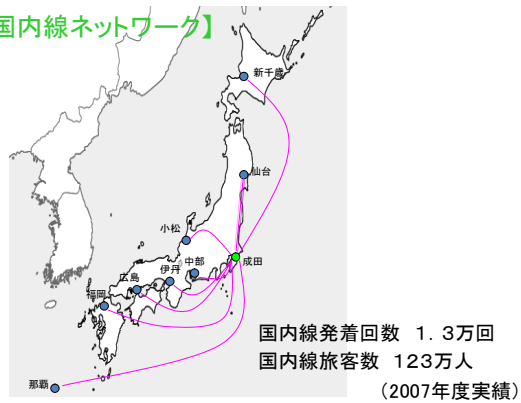
- ・ 例えば、本年秋に千葉県を会場に開催される国民体育大会・全国障害者スポーツ大会の開催に合わせ、選手団の国内線利用の促進やふるさと応援ツアーの企画等を検討すべきである。
- ・ 現在、成田空港の国内線の利用者の大半は国際線への乗り継ぎ旅客であるが、一部国内線の空席を、純粋な国内線として利用してもらうための工夫も検討すべき。
- ・ また、未就航都市への展開や多頻度化といった国内フィーダール路線の充実により、地方からの乗り継ぎ需要に対応すべき。
- ・ なお、旅客の乗り継ぎの利便性に適したダイヤ編成のためにも、現在国際線を中心に埋まっている時間帯(出発9時～11時台、17時～19時台・到着14時～16時台)の発着枠を増加させることが重要である。

成田空港の国際・国内ネットワーク

【国際線ネットワーク】

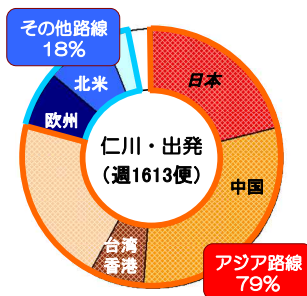


【国内線ネットワーク】

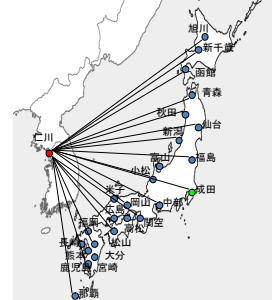


(参考1) 仁川空港の航空ネットワーク

【国際線ネットワーク】



【仁川空港と日本の空港とのネットワーク】



(参考2) 地方空港の日本人・韓国人の移動について (2007年度)

[単位：人]

利用空港	地方空港 (成田・羽田・関西・中部以外の空港)	計
日本人→韓国	392,337人	1,981,100人
トランジット客	53,396人	173,919人
韓国人→日本	591,163人	2,254,471人
流入超	198,826人	273,371人

[出典：国際航空旅客動態調査 (国交省航空局)]

3 空港利用者に対する「おもてなし」機能の向上

我が国の経済・社会活動の中核である首都圏に位置する成田空港は、日本のインバウンド・アウトバウンド旅客全体の5割以上となる約3,000万人以上が利用し、そのうち外国人利用者の数も年間往復約900万人にのぼる、まさに我が国のゲートウェイとして重要な役割を担っている。

現在政府は、訪日外国人を2020年初めまでに2,500万人、将来的には3,000万人にするという目標を掲げており、外客誘致を図る訪日旅行促進事業（ビジット・ジャパン事業）により、官民一体となって訪日外国人旅行者の受入環境の整備などに取り組んでいる中で、成田空港に求められる機能の充実はますます高まっているといえる。

訪日外国人旅行者数は全体的には増加傾向にあり、平成20年には835万人と過去最高値を達成しており、昨今の世界的な金融危機による景気後退や、新型インフルエンザの影響から一時大幅な落ち込みがみられたものの、中国を筆頭とした新興国では経済回復の兆しもみられるとともに、中国人旅行者のビザ取得要件の緩和措置等も相まって、アジア諸国を中心に訪日外国人の増加が期待されているところである。

このような中で、多くの外国人旅客が最初に日本を訪問する成田空港は、日本の第一印象を決めることにもなりその責務は重大である。

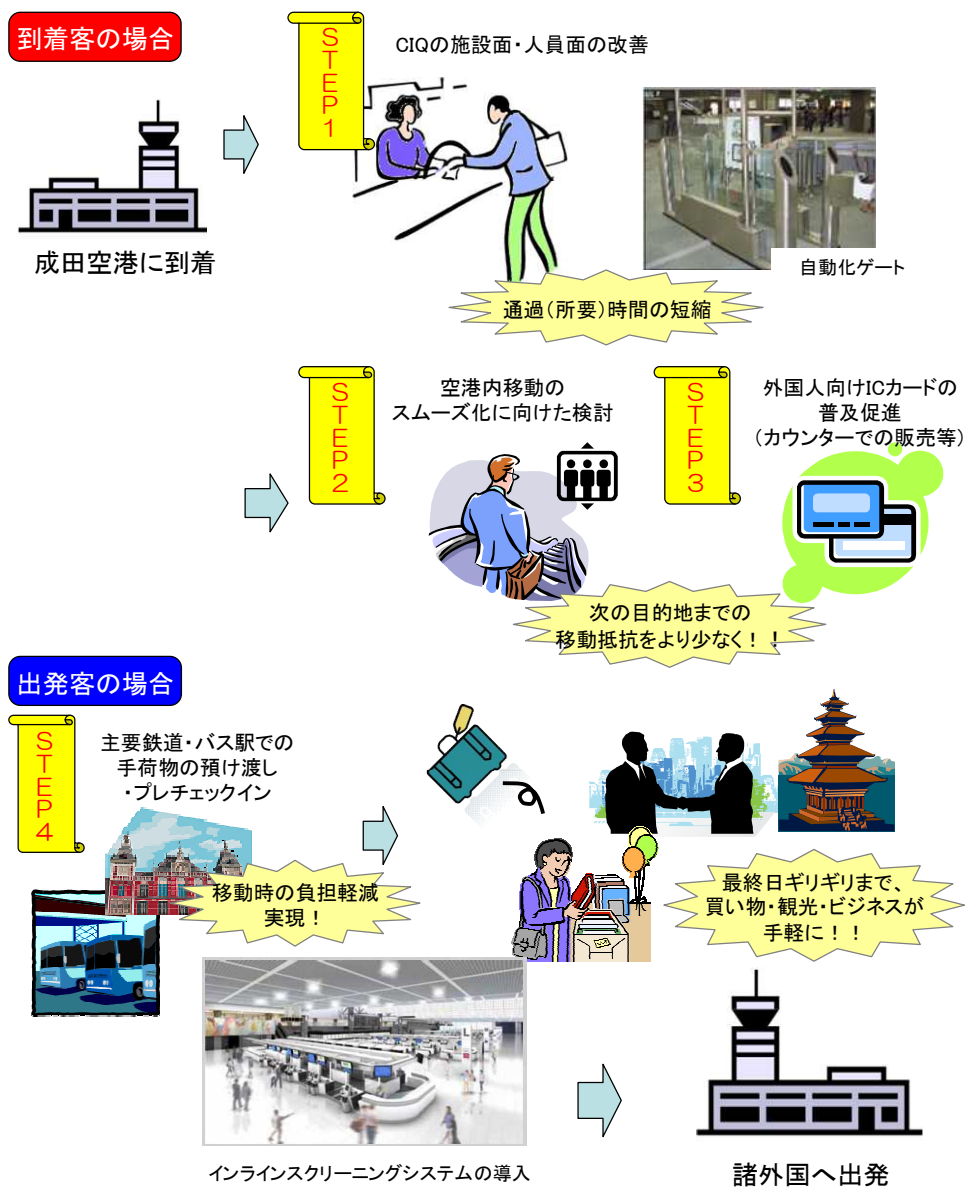
特に東アジアにおける空港間競争の激化が予想される中で、今後も旅客から選ばれる空港となるために、より使い勝手の良い、利用者に優しい空港を目指して、おもてなしの気持ちで旅客を迎え入れるCS（顧客満足度）向上の取り組みが求められる。

（具体的検討項目）

- ・ 成田空港では、我が国の文化・技術・魅力の発信や、スタッフのおもてなしの意識向上等の取り組みがなされており、先ごろ公表された国際空港評議会（Airport Council International：ACI）による2009年の世界の空港の規模別サービスレベルランキングにおいても第3位となっている。今後もCS（お客様満足）向上への取り組みを継続・促進することが重要である。
- ・ CIQについては入国審査での待ち時間短縮のためにも、自動化ゲートの増設といった施設面の改善や人員増員について、より積極的に展開すべきである。
- ・ 日暮里から成田空港まで最速36分で繋がれることを契機として、エレベーターのスピードアップ等施設面の改良を含めた取り組みなどにより、更なる移動のスムーズ化に向けた検討を行い、旅客の利便向上を図るべきである。

- ・ 外国人が気軽に公共交通機関に乗り降りができるよう案内サービスを充実するとともに、電子マネーによる IC カード対応を拡充する等の環境整備を促進すべきである。
- ・ 旅行時の手荷物の負担軽減として、例えば主要鉄道駅やバスターミナルでのチェックインや羽田・成田乗り継ぎ客のスルーチェックインを可能にする等といった仕組みを検討すべきである。

ハード・ソフト両面からおもてなし機能を向上



4 成田空港の国際競争力の向上

首都圏の空港容量が逼迫していると言われて久しいが、本年3月、成田空港の発着枠2万回増加（22万回化）に加え、10月には羽田空港のD滑走路の供用が予定され、首都圏の容量は大幅に拡大することになる。

現在、航空を取り巻く世界的環境は厳しく、コスト体質の見直しや経営統合が進むとともに、国内においても不採算路線の整理縮小がなされるなど、まさに航空再編の渦中にあるが、国の航空需要予測によると将来的には航空輸送の多頻度小型化の進展や新興国経済の牽引などの影響に伴って需要は伸びていくものと考えられ、首都圏への乗り入れを希望する航空会社が待機している実情も考慮すると、首都圏空港容量は決して十分であるとは言えないと考えられる。

空港容量が、我が国の国際競争力強化・経済成長のボトルネックとならないためには、将来を見据えて、今後の航空需要に的確に対応していくことが必要不可欠であり、そのために成田空港の果たす役割は重要である。

国土交通省の成長戦略会議最終報告では、「成田空港については、旺盛な首都圏の国際航空需要に対応する国際線のメイン空港として、羽田空港との一体的運用を図りつつ、アジア有数のハブ空港としての地位を確立する」と示されており、この趣旨が同省の政策集にも盛り込まれていることから、成田空港は、我が国のみならずアジア・ナンバーワンのグローバルハブ空港としての役割が期待されているところである。

そこで、まずは、地元調整への着手がなされた成田空港の発着回数30万回の実現を着実に進めることが肝要であり、激化する空港間競争に勝ち抜き、首都圏ひいてはわが国の国際競争力を強化するためにも、成田空港の有するアジア・欧米へのバランスの良いネットワークを維持・強化するとともに、国内路線の充実も図り、際際・内際ハブ機能を向上することが求められる。

なお、国家財政が厳しい折、政府の支援を受けず成田国際空港㈱の自助努力により必要な施設整備を投資効率性等も考慮して重点的に行うことが可能であることは、国民負担軽減の見地からも重要である。

また、ビジネス拠点としての首都圏の競争力を更に高めるとともに、成田空港と羽田空港の一体的活用を推進するために成田空港と都心・羽田空港間の移動時間の短縮等、空港アクセスを抜本的に改善させる方策も今後求められる。

(具体的検討項目)

- ・ 成田空港の発着枠の更なる増加（30万回化）を早期にかつ着実に実現すべきである。
- ・ 旅客利便性を向上させ、空港の競争力を強化するためにも、利便性の高いダイヤ設定を可能とすることが必要であり、そのためには2本の滑走路を

効率的に活用する等の方策によって、需要の高い時間帯の発着枠の増枠を図るべきである。

- ・ なお、空港の運用時間の拡大については、周辺環境への十分な配慮を前提に検討をはじめるときとの意見もあった。
- ・ 航空機の弾力的な運航を可能とするため、横田空域の全面返還等、首都圏上空の制限緩和を実施すべきである。
- ・ 航空会社の運航コストに占める割合の高い航空機燃料税や着陸料等の公租公課の低減を図ることも空港の競争力を高めるうえで重要である。
- ・ 現在国土交通省が検討している、成田空港と都心のアクセス30分台、成田空港と羽田空港のアクセス50分台の実現を目指したアクセス改善を推進し、特に、成田空港と東京駅のアクセス時間短縮を最優先すべきである。長期的には成田・羽田両空港間を直線的に結ぶリニアモーターカーについて、国策として検討を行っていくことも必要である。
- ・ 道路アクセスについては、首都圏中央連絡自動車道（圏央道）・東京外かく環状道路（外環）・北千葉道路の早期完成を実現するとともに、新空港自動車道の料金無料化や成田・羽田の一体化のため、渋滞の防止を図りつつ、東京湾アクアラインの恒久的な料金引下げを実現する等料金抵抗を少なくする方策も必要である。
- ・ また、道路利用者の利便性向上のためにも、アクアラインから空港までの圏央道の整備を着実に進めるとともに、「パーク&空港高速バスライド」が可能となる施設の設置も併せて検討すべきである。

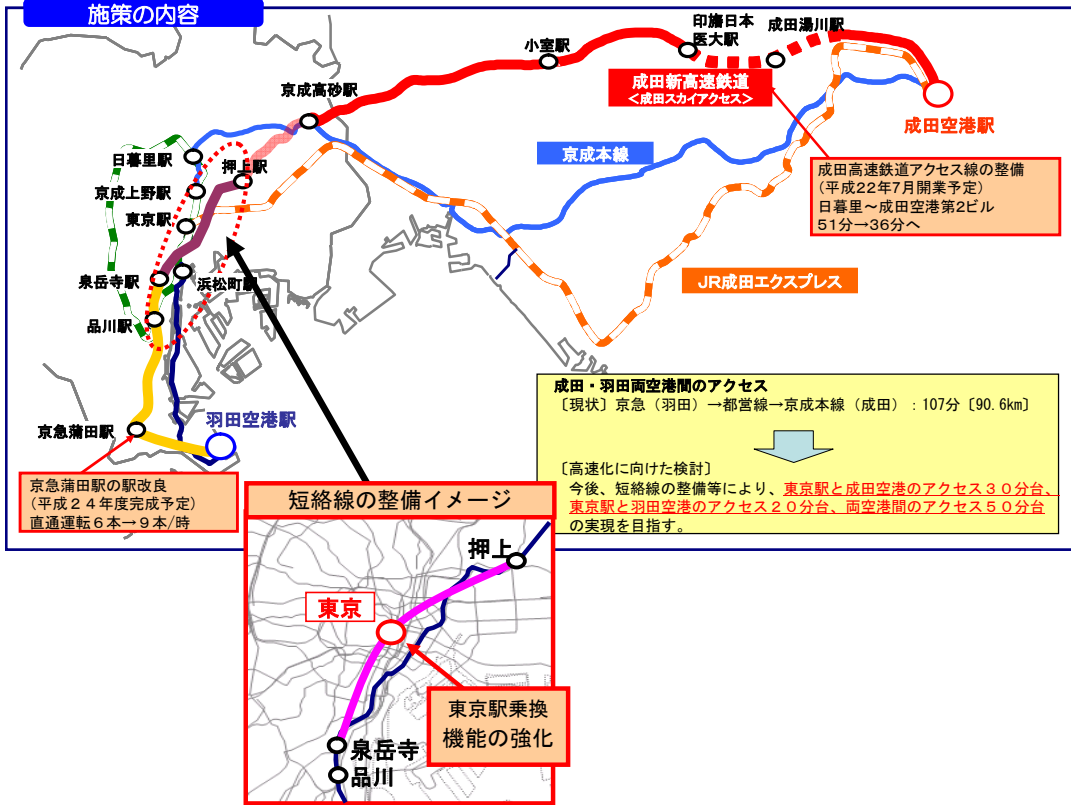
成田30万回に向けた今後の流れイメージ

● 地元合意を前提とした段階的な容量拡大

年度	施設面・運用面の課題	年間発着能力
2009	北伸計画の供用	22万回
2010	への字誘導路の改善 運用制限の緩和	
2011	同時離着陸運用の導入 駐機場の増設	25万回
2012	新設誘導路の供用 駐機場の増設	27万回
2013		最速で2014年度までに30万回対応の施設整備が可能
2014	駐機場等の増設	30万回

空港アクセスの更なる向上－成田・羽田の一体化の促進－

◎ 鉄道アクセスの更なる改善（成田空港－東京駅間 30 分台・成田－羽田空港間 50 分台の実現）
 ⇒現在国において「成田・羽田両空港間のアクセス改善に向けた検討（短絡線の検討）が行われている。



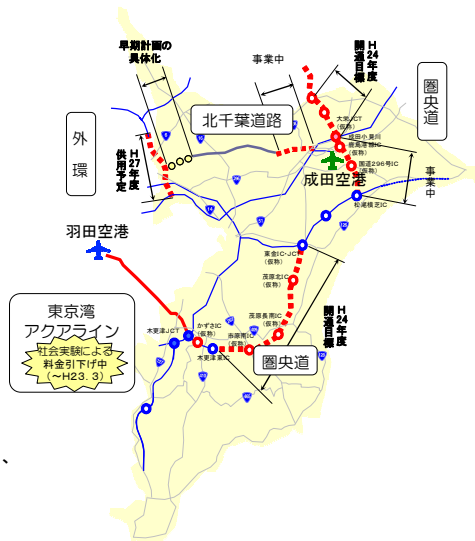
◎道路ネットワークの整備

道路ネットワークの整備

- 【施策の内容】
- ・首都圏中央連絡自動車道の早期完成
 - ・東京外かく環状道路の早期完成
 - ・北千葉道路の早期完成
- 【課題】
- ・開通目標どおりの完成
 - ・開通目標が示されていない圏央道（大栄・横芝間）の早期完成
 - ・北千葉道路（外環と接続する市川市～鎌ヶ谷市間）の国による計画の早期具体化

東京湾アクアラインの恒久的料金引下げ

- 【施策の内容】
- ・東京湾アクアラインの恒久的な料金引下げ
- 【必要性】
- ・東京湾アクアラインの料金引下げによる効果を継続させるため、平成23年度以降の国策による恒久的料金引下げが必要
- 【効果】
- ・地域経済の活性化、物流の効率化



5 成田空港を活用した県経済の活性化

(1) 成田空港のポテンシャルの向上を活用した県経済の活性化

成田空港は、国内における国際線の半分以上のシェアを持ち、世界各国と“バランスの良いネットワーク”を持つ世界有数の国際拠点空港であり、アジアにおけるヒト・モノのゲートウェイである。本年3月に発着枠が2万回増加し22万回に拡大したことから、そのネットワークはさらに拡大している。今後、発着枠30万回が実現すれば、更なるネットワークの強化、それによる県経済への波及効果が期待できる。

これまで県では、成田空港の機能拡充のため東関東自動車道等のアクセス向上に加え、空港周辺地域の工業団地の整備を行い、約300社の企業が進出し、成田空港周辺では活発な経済活動が行われている。

(参考) 成田空港の千葉県への経済波及効果(出典:「成田空港の地域経済に与える波及効果の調査報告書」地域振興連絡協議会)

(H19) (22万回時) (30万回時)

○経済波及効果：9,789億円 ⇒1兆2,425億円 ⇒2兆1,177億円

○雇用創出効果：6万4千人 ⇒8万1千人 ⇒13万8千人

(参考) 進む基盤整備

○空港周辺地域工業団地

・空港周辺に18カ所 (670.9ha)

・操業企業数 283社

今後、成田空港の持つポテンシャルを一層活用し、県内各地域にどのように浸透させ、県経済の活性化を図るかが重要な課題となっている。

政府においては「新成長戦略」を閣議決定し、新たな「総合特区」の創設や観光ビザの緩和など、様々な施策が盛り込まれている。県としては、これらの国の動きなども踏まえた、県経済活性化に向けた取組みを積極的に進めていく必要がある。

そのためには、○成田空港を活用したインバウンド観光の推進 ○物流機能の高度化 ○国内企業・外資系企業誘致の推進 ○「新成長戦略」等の国

などの動きを踏まえた新たな展開を図る必要がある。

さらに、地域・拠点での展開として、○成田空港周辺地域の機能強化 ○広域的なネットワークの強化による、「幕張新都心」、「アクアライン・かずさ・圏央道地域」、「柏・東葛地域」、「千葉ニュータウン」など各地域・拠点の経済ポテンシャルの向上を併せて図る必要がある。

県経済活性化についての今後の課題と展開方向

①課題

成田空港の持つポテンシャルを**県内各地にどのように浸透させていくか**が課題

②新たな状況

- 発着枠30万回への取組みが進展しつつある
- 成田スカイアクセスの開通による最短36分で都心へ
- 北千葉道路、圏央道の整備の進展

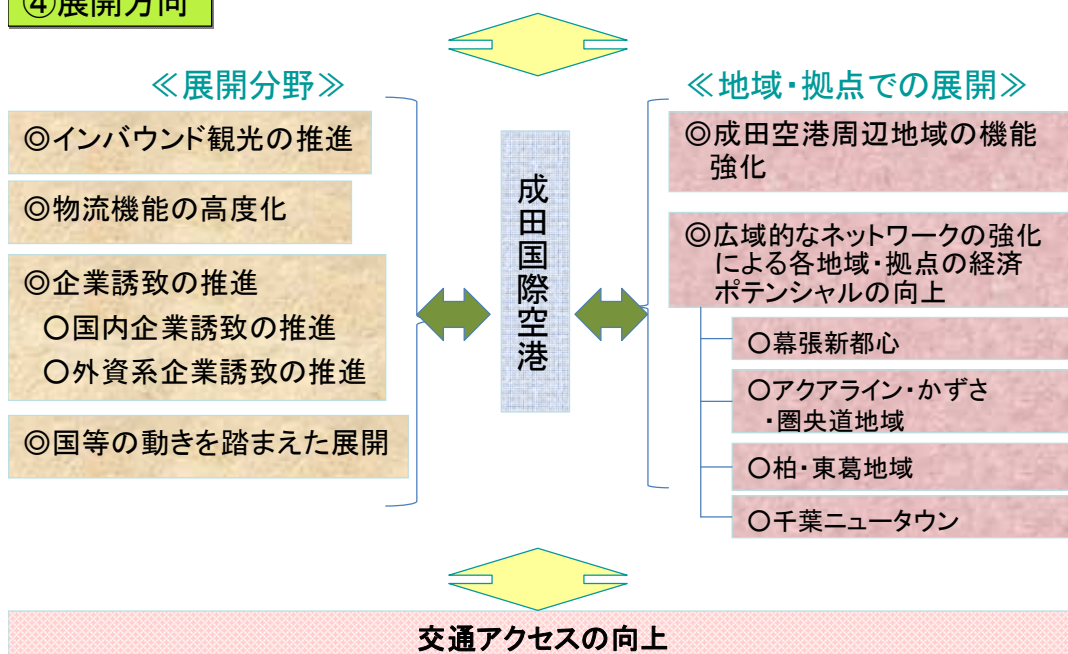
③国等の動き

「新成長戦略」(H22. 6. 18閣議決定)に、以下のような項目が盛り込まれた。

- 「国際戦略総合特区(仮称)」 ○外資系企業誘致の優遇策
- 検診・治療等の医療サービスと観光との連携 ○医療滞在ビザの設置 など

これらの動向を踏まえ、県としても県経済の活性化を一層進めていく必要がある。

④展開方向



(2) 成田空港を活用したインバウンド観光の推進

観光は、地域経済の活性化、雇用機会の増大等国民経済のあらゆる領域にわたりその発展に寄与する裾野の広い産業である。特に海外からのインバウンド観光の増加は、国際相互理解の増進だけでなく、国内における旅行消費の拡大や観光関連産業の促進、雇用の拡大による地域の活性化といった大きな効果をもたらすものである。

近年このような観光の効果が注目され、国においては、平成 18 年 12 月に「観光立国推進基本法」が成立、平成 19 年 6 月には、同法に基づき観光立国の実現に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、「観光立国推進基本計画」が閣議決定された。更に、平成 20 年 10 月に、国土交通省の外局として「観光庁」を発足させ「観光立国」の推進体制が強化され、政府の新たな成長戦略においても、観光立国の推進が成長分野の一つとして位置づけられるなど、外客誘致策を含めた国を挙げての観光政策の推進が行われている。

千葉県においても、平成 20 年 3 月に、観光立国への継続的な取り組みを推進することを目的として、「千葉県観光立国の推進に関する条例」が成立した。そして、この条例の理念等を踏まえ、観光立国千葉の実現に向けて、施策を総合的かつ計画的に推進するため「観光立国ちば推進基本計画」が平成 20 年 10 月に策定され、温暖な気候に恵まれ、大都市圏に位置しながらも豊かな自然にも恵まれているという千葉の特性を活かした観光振興が行われているところである。

成田空港を擁する千葉県は、外客誘致を図る上でも優位性があると言えるが、成田空港を利用する訪日外国人の大半の目的地は都心であり、空港の立地が県内観光の全体的な活性化に結びついているとは必ずしも言い難い。今後、都心と空港までのアクセス改善、成田空港の国内線充実の進化により、県内の素通りに拍車がかかるおそれも否定できない。

そのため、今後優先すべき施策としては、多数の外国人が訪れる成田空港のポテンシャルを最大限活かすために、成田空港を国際観光の戦略的拠点と位置づけ、県内観光の知名度向上、県内観光の魅力の PR、成田空港利用者を県内観光地へ引き込んでいくための方策が求められる。

また、新たに、成田空港を国内線機能を活かした「インバウンド観光のハブ」と位置づけ、国内線で結ばれている他の都市との連携による本県観光地の売り込みも検討すべきである。

(具体的検討項目)

- ・ 海外からの県内観光にヒトを呼び込むために、観光の商談会に積極的に参加し、千葉の観光地・魅力を売り込むべきである。
- ・ 県内観光を PR する手法としては、例えば県内の観光パンフレットを作成し、航空機の座席に備え付け、多言語での PR をすることも考えられる。

- ・ 単なる乗り継ぎ地、発着地ではない、「もう1泊したくなる」「立ち寄りたくなる」新たな観光素材の開発と、成田空港と県内主要都市・観光地を結ぶ高速バス路線の整備等により地域にヒトを呼び込み、地域活性化を図るべきである。
- ・ 成田空港と幕張メッセのある幕張地区等の連携を強化し、積極的に国際的な MICE (Meeting (会議)・ Incentive Travel (研修旅行)・ Convention (国際会議・ 学術会議)・ Event (見本市・ イベント)) の誘致、成田空港をビジネス用会議等の拠点とした“成田ミーティング”の誘致を図るべきである。
- ・ 成田空港の国内線機能を活かし、「インバウンド観光のハブ」と位置づけ、成田空港を基点とする広域観光ルートの開発や、国内線で結ばれている都市との観光プロモーション等での連携など、新たな戦略に取り組むべきである。
- ・ さらに、本県だけでなく我が国のインバウンド観光振興の観点から、国との連携のもと、国内線の充実強化策を推進すると同時に、外国人旅行客の国内線利用の促進、空港内における国内観光地のPR強化策も検討すべきである。
- ・ なお、外国人に県内観光をPRするためには、渡航前の事前の情報提供が重要である。

成田空港を活用したインバウンド観光の推進

① 海外へ向けた積極的なプロモーション

本県観光の知名度の向上

- 中国、台湾、韓国など東アジア諸国を対象に国内外で開催される商談会等へ積極的に参加し、千葉県の観光地・魅力を売り込む。
- 本県観光の知名度向上のため、海外からメディア関係者を招請し、現地雑誌、テレビ、WEB等で本県の観光地を紹介してもらう。
- 知事トップセールスによるインパクトのあるPR・プロモーションの展開

② 「もう1泊したくなる」「立ち寄りたくなる」観光の仕組みづくり

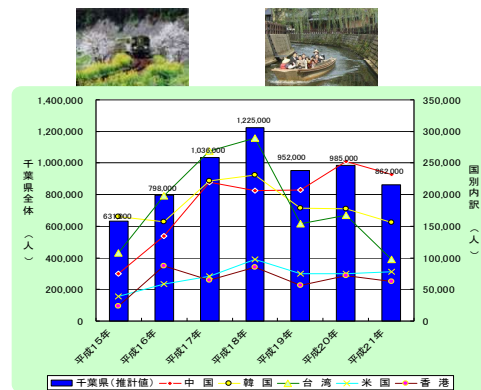
- 健康・スポーツ、産業・エコなど新たな観光素材を活用したニューツーリズムの開発
- 個人旅行者の県内観光地への取込みを図るため、成田空港と県内主要都市・観光地を結ぶ高速バス路線の整備等を図る。

③ MICE(国際会議等)を活用した観光振興

- MICE(マイス:企業の会議、研修旅行(インセンティブ)、学術会議・コンベンション、イベント)などを活用した観光振興を行う。

④ 「インバウンド観光のハブ」としての成田空港の地位確立

- 成田空港国内線機能を活かし、本県と就航先の観光地と連携しての広域観光ルートの開発や、観光プロモーションを展開するとともに、空港内における国内主要観光地のPRを強化。



<その他の今後の展開の可能性>

- ・海外映画・テレビ番組の本県観光地ロケの誘致、海外テレビショッピング番組での旅行商品の販売
- ・成田国際空港を起点とする個人旅行コースの開発

⇒県内各地を結ぶ高速バス等の整備促進

国内都市別国際会議開催件数(日本政府観光局2008)

都市名(全国)	件数	順位	都市名(県内)	件数	参加者数
東京(23区)	480	1	幕張新都心等	67	49,222
横浜市	184	2	柏・東葛地域	21	4,316
福岡市	172	3	成田空港周辺	5	744
京都市	171	4	かずさ地域	3	288
～					
千葉市	67	10			

(3) 成田空港を活用した物流機能の高度化、企業誘致の推進、県内各拠点の機能と広域的なネットワークの強化による経済ポテンシャルの向上

成田空港周辺においては、道路網の整備に加え、工業団地の整備も進み、保税蔵置場が多数展開される等国際物流施設が集積しており、今後も圏央道等の道路ネットワークの更なる強化と周辺用地の有効活用により、成田空港の発着枠 30 万回に向けた物流機能の高度化を図ることが重要である。

現在、県では、国際物流機能の集積等を図るため、A 滑走路北端部の周辺地において「成田国際物流複合基地」の整備の検討を進めており、成田空港に隣接した用地なども含め、その有効活用を図っていくことが必要である。

また、県内には、約 300 社の外資系企業が立地し、そのうち外資系の本社・支店等の業務系が 7 割、空港周辺地域には物流系の企業が立地している。県としては、空港が立地することによる地の利を活かし、外資系企業に対する立ち上げ時の支援を行う「外資系企業スタートアップセンター事業」や「ちば投資サポートセンター事業」を積極的に展開し、ジェトロ千葉などとも連携した外資系企業誘致など国内外の企業・研究所の誘致を推進していく必要がある。

さらに、広域的な経済ポテンシャル向上の観点からは、国内最大級・アジア地域でも有数のコンベンション施設が立地し、県内におけるビジネス拠点ともなっている「幕張新都心」、アクアラインにより都心部と近接し、かずさアカデミアパークや DNA 研究所が立地する「アクアライン・かずさ・圏央道地域」や産官学連携の研究開発拠点である「柏・東葛地域」、成田空港に近接する「千葉ニュータウン」など、それぞれの特性、強みを活かした産業集積や機能の向上を図るとともに、各拠点と成田空港との連携を図ることが求められている。そのためには、成田空港と県内各拠点との広域的なネットワークを強化する高速バスなどの交通アクセスの向上を図ることが求められている。

また、成田空港の今後の方向性について、ビジネスジャンルの受入れ環境の整備等空港のポテンシャルを向上させる新たな施策展開が示された中で、成田空港周辺にコンベンション機能を有する 14 のホテルが立地し、国内の研修・会議等を中心に利用されている現状も踏まえ、今後、国際コンベンション機能の充実に向けた検討を行うなど、アジアのゲートウェイとしての拠点機能を一層高めていく必要がある。

(具体的検討項目)

- ・ 国際物流機能の集積を図るため、成田国際物流複合基地の整備を着実に推進するとともに、空港利用客・ホテル利用客・周辺事業者等から求められている様々なニーズに応えるため、空港に隣接しポテンシャルの高い周辺用地の活用を検討すべきである。

- ・ 国際空港との連携も視野に入れ、「幕張新都心」や「アクアライン・かずさ・圏央道地域」、「柏・東葛地域」、「千葉ニュータウン」等のそれぞれの特性・強みを生かした産業集積、戦略的な企業誘致を推進すべきである。
- ・ 空港と各県内拠点との広域的なネットワークを強化するには、それを繋ぐ役割を果たす交通アクセスの向上が求められる。
- ・ 成田空港周辺において、国際的なコンベンション機能の充実に向けた検討をすべきである。

成田空港の機能拡大を活かした県内各拠点の機能とネットワークの強化

県内の主要な地域拠点 Main industrial clusters in Chiba

施設 facilities	強み strengths
東京大学大学院、千葉大学、 東京理科大学、国立がんセンター東病院 東葛テクノプラザ、東大柏ベンチャープラザ	理科系大学・大学院の集積 インキュベーション施設 産学官連携の研究開発 電気・機械金属、食品加工の企業
成田空港からの交通アクセス バス8往復/日 約60分	
東京電機大学、日本医科大学千葉北総病院 民間研究機関・技術センターなどのオフィスビル	成田空港への近接性、 職住近接の大規模ニュータウン
成田空港からの交通アクセス 成田新高速鉄道で20分弱	
幕張メッセ、WBGなどのビジネスオフィス 千葉大学工学部・医学部 放射線医学研究所、千葉県がんセンター、 インキュベーション施設	国際会議・展示会、ビジネス拠点 医工連携などの産学官連携 先端医療
成田空港からの交通アクセス バス14往復/日 約45分	
かずさアカデミアパーク、かずさいンキュベーションセンター かずさDNA研究所、製品評価技術基盤機構 三井アウトレットパーク(整備予定)	南房総への入り口としての発展可能性 アクアライン・圏央道整備による企業立地 バイオテクノロジーの研究開発
成田空港からの交通アクセス バス 2往復/日 約90分	

成田空港の機能拡大を活かした県内各拠点の機能強化とネットワーク強化

(4) 国等の動きを踏まえた、新たなスキームによる県経済の活性化

政府の「新成長戦略」では、「アジアの成長を取り込むための国内改革の推進、ヒト・モノ・カネの流れ倍増」、「アジアの所得倍増を通じた成長機会の拡大」「観光立国の推進」などを掲げ、「強い経済」の実現に向けた戦略を示している。具体的な施策として、規制の特例措置及び税制・財政・金融上の支援措置等を総合的に盛り込んだ「国際戦略総合特区（仮称）」などの総合特区制度の創設や、健康増進と観光との連携を図る施策などが盛り込まれている。

また、「新成長戦略」にも掲げられている訪日外国人を2020年までに2,500万人、将来的に3,000万人とする目標を達成するためには、魅力ある観光資源が必要である。現在、世界では、カジノを設置し、海外から観光客を集め、経済活性化、雇用創出などに活用している国もあり、国内でも国際観光推進の観点からカジノ合法化に向けた超党派の国会議員連盟が設立されるなどカジノ導入に向けた動きもある。

県においても、これらの動きも踏まえた新たな施策展開も検討すべき段階にあるものとする。

(具体的検討項目)

- ・ 政府の「新成長戦略」において提示された「国際戦略総合特区（仮称）」の創設などを踏まえ、千葉県としても、国際拠点である成田空港や、首都圏をつなぐ東京湾アクアライン、ビジネス拠点である幕張新都心などの各拠点・地域を有効に活用した「国際戦略総合特区」（仮称）の検討や、健康・スポーツなどの新たな観光テーマによるインバウンド観光等の施策展開を検討すべきである。
- ・ カジノについては、低迷する日本経済の新たな経済活性化の起爆剤として、産業面・観光面への効果やその波及効果が期待されているが、本県としては、国際空港都市としての魅力向上・羽田空港との差別化という観点の下、「成田空港周辺に、まずは外国人専用カジノを導入すること」は一つのアイデアとして有効と考えられるため、その成立可能性について検討をはじめべきである。検討に際しては、国の法制の動向等をみつつ、地元をはじめとする県内の意向や懸念事項への対策はもとより、経済効果や事業採算性等を十分踏まえる必要がある。

国等の動きを踏まえた、新たなスキームによる県経済の活性化

国の新たな総合特区制度創設の動向を踏まえた、成田・幕張・木更津などの活性化

○政府の「新成長戦略」において、地域の責任ある戦略、民間の知恵と資金、国の施策の「選択と集中」の観点を最大限活かす「国際戦略総合特区(仮称)」、「地域活性化総合特区(仮称)」の創設が明記された。

【国際戦略総合特区(仮称)】

我が国全体の成長を牽引し、各分野(環境・次世代エネルギー、医療・介護・健康、物流・港湾等)において国際レベルでの競争優位性を持ちうる限定された地域(地域指定)に対し、地域のコミットメント(規制・制度面、資金面)を前提とした深掘りした規制の特例措置、支援措置等をパッケージ化して実施。

【地域活性化総合特区(仮称)】

地域の特色ある産業の育成や地域的・社会的課題の解決に向け、一定の条件を満たした地域に対する規制の特例措置、支援措置等を一体として実施。

政府の「新成長戦略」の内容等を踏まえ、県としても、その活用を検討する。

健康・スポーツ・ツーリズム

○経済産業省は、地域特性を活かした健康・スポーツ・文化などをテーマとした観光交流を検討している。観光庁は、インバウンド観光における新たな分野の1つとしてメディカル・ツーリズムの分野を重視し、2010年を「医療観光元年」とした調査を実施している。

○健康ツーリズムなどは、日本の高度な治療・検診技術による国際貢献、地域経済の活性化、国際交流に資するものとして期待されており、タイや韓国では、官民を挙げてメディカル・ツーリズムに取り組んでいる。

○政府においては、外国人患者の受け入れ促進を図るため、「医療ビザ」を創設し、海外の富裕層を念頭に医療ビジネスのすそ野を拡大すること、さらに、外国人が安心して医療機関を選べるよう、医療サービスの水準を保証する認証制度も検討している。

千葉県には検診・人間ドッグ等を行う施設、ゴルフ場、豊かな自然、新鮮で安全な食材などが豊富にある。

カジノ

○「新成長戦略」にも掲げられている訪日外国人を2020年までに2,500万人という目標を達成するためには、魅力ある観光資源が必要。現在世界では、カジノは重要な観光資源となっている。カジノ産業は、海外からヒト・カネを呼び込み、経済波及効果、雇用創出効果が大きく、地域経済活性化も期待できる。

○「地方自治体カジノ研究会研究報告書(東京都等)」などによると、日本国内でもカジノを誘致する動きがあり、カジノの立地にあたっては、住宅地域からの隔離性があること、交通アクセスがよいこと、採算の取れる利用者(海外からの旅行者等)が見込まれることなどが求められる。

○カジノ合法化法案の成立を目指し、H22年4月に超党派の「国際観光産業振興議員連盟(カジノ議連)」が発足。民主党議員を中心に約70名が参加。

この観点から、我が国の空の玄関口であり、年間850万人もの外国人が行き来する成田空港の周辺地域等において外国人専用カジノの可能性を検討する時期に来ている。

成田空港緊急戦略プロジェクト会議の開催経過

第1回プロジェクト会議（平成21年12月21日）

- ・ 設置趣旨等の説明
- ・ 関係者プレゼンテーション
- ・ 意見交換

第2回プロジェクト会議（平成22年1月27日）

- ・ 関係者プレゼンテーション
- ・ 第1回会議での提案・意見の整理
- ・ 意見交換

第3回プロジェクト会議（今回 平成22年3月26日）

- 緊急提言

第4回プロジェクト会議（平成22年5月20日）

- ・ 中間とりまとめに向けての検討（県経済活性化策）

第5回プロジェクト会議（平成22年7月8日）

- 中間とりまとめ

委員名簿

○県経済界

千葉県経済協議会 会長	市野 紀生
千葉県経営者協会 会長	綿貫 弘一
千葉県経済同友会 代表幹事	佐久間 英利
千葉県商工会議所連合会 会長	千葉 滋胤
千葉県商工会連合会 会長	末吉 一夫
千葉県中小企業団体中央会 会長	坂戸 誠一

○交通事業者

成田国際空港株式会社 取締役常務執行役員	高橋 かしわ
株式会社日本航空 執行役員	来栖 茂実
全日本空輸株式会社 執行役員	清水 信三
アイベックスエアラインズ株式会社 代表取締役社長	服部 浩行
東日本旅客鉄道株式会社 執行役員千葉支社長	椿 浩
京成電鉄株式会社 常務取締役	神子田 健博
京成バス株式会社 代表取締役会長	小田 征一
東京空港交通株式会社 代表取締役社長	鈴木 光男

○観光関連事業者

社団法人日本旅行業協会 関東支部 支部長	野口 英明
----------------------	-------

○空港周辺市町

成田市長	小泉 一成
多古町長	菅澤 英毅
芝山町長	相川 勝重

○千葉県

知 事	森田 健作
-----	-------

